

TRANSPORTS DE BARCELONA, S.A.

**MANUAL DE
UTILIZACION IVECO
CITYCLASS NOGE**

VEHICULOS 6600-6609

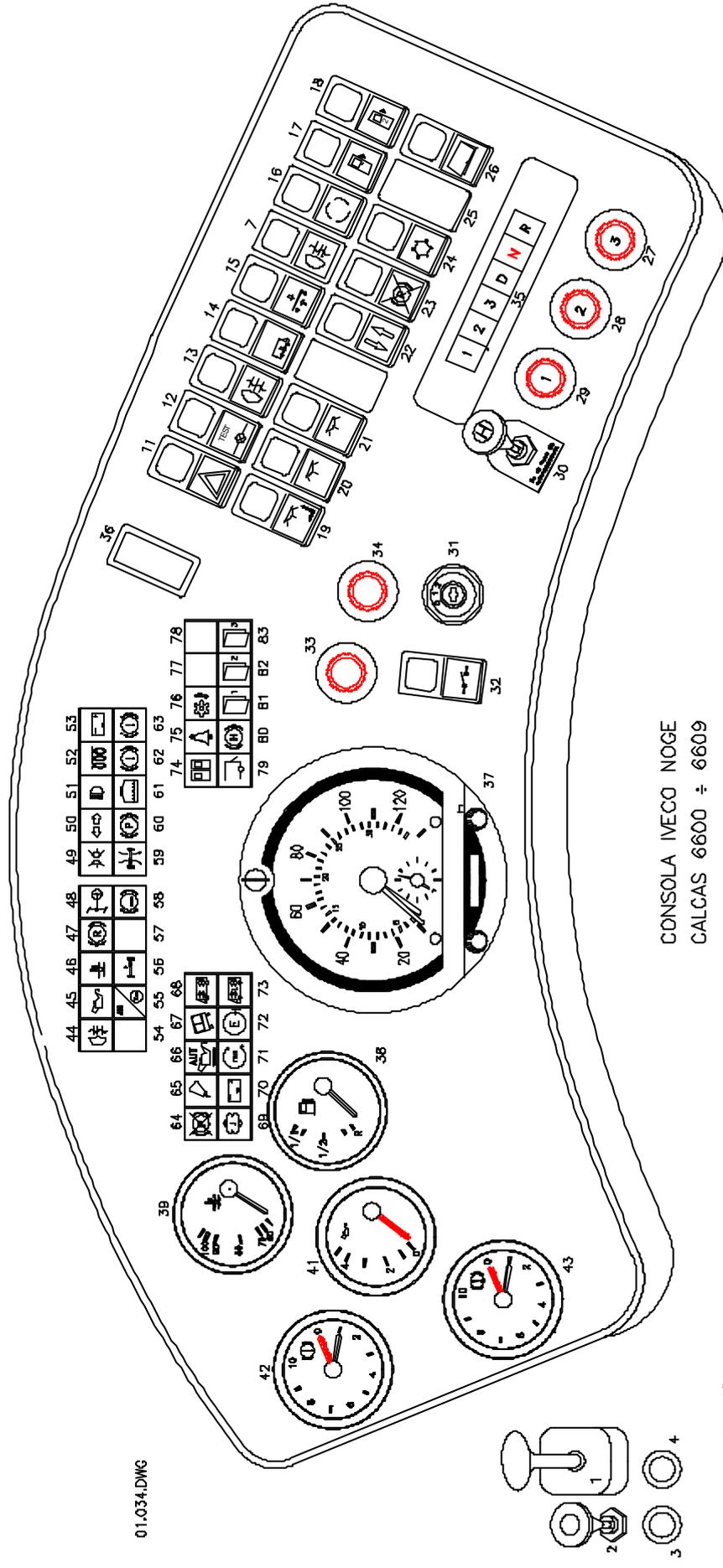
Oficina Técnica

Octubre 2001

OT-63

INDICE

Cuadro de instrumentos	2
Ajuste de la columna de dirección	3
Asiento del conductor	3
Arranque del motor	4
Mando central de seguridad (Reglamento 36)	4
Cambio automático	5
Sobreelevación del vehículo	5
Rampa y arrodillamiento	6
Freno de estacionamiento y de parada	7
Retardador	7
Iluminación exterior e interior	8
Puertas	8
Climatización	9



CONSOLE IVECO NOGE
CALCAS 6600 ÷ 6609

- | | | | | | | | |
|----|--|----|--------------------------------------|----|---|----|--|
| 20 | ILUMINACION INTERIOR | 40 | TEMPERATURA LIQUIDO REFRIGERACION | 60 | FRENO DE ESTACIONAMIENTO APLICADO | 80 | ACCIONAMIENTO FRENO DE PARADA |
| 19 | ILUMINACION PUESTO CONDUCION | 39 | NIVEL DE COMBUSTIBLE | 59 | FILTRO DE AIRE OBSTRUIDO | 81 | CONTROL APERTURA PUERTAS CENTRALES |
| 18 | BLOQUEO HOJA PUERTA DELANTERA | 38 | TACOGRAFO | 58 | NIVEL BAJO DE LIQUIDO EN DEPÓSITO DE LOS FRENO | 82 | CONTROL APERTURA PUERTAS ANTERIORES |
| 17 | REARME PUERTAS | 37 | MANIDO CENTRAL DE SEGURIDAD (R 36) | 57 | MARCHAS LENTAS CONECTADAS | 78 | PORTON MOTOR ABIERTO |
| 16 | RECIRCULACION AIRE HABITACULO CONDUCTOR | 36 | SELECTOR VELOCIDADES | 56 | FILTRO DE ACEITE OBSTRUIDO | 77 | INDICADOR PUERTAS CERRADAS |
| 15 | PULSADOR EQUILIBRADO SUSPENSION | 35 | PULSADOR PARO MOTOR | 55 | ANOMALIA EN EL SISTEMA ASR | 76 | CONTROL LUCES DE EMERGENCIA |
| 14 | INCLINACION LATERAL KNEELING | 34 | PULSADOR ARRANQUE MOTOR | 54 | ANOMALIA Y CHEQUEO CIRCUITO ABS | 75 | TEMPERATURA EXCESIVA EN CAMBIO VELOCIDADES |
| 13 | ANTINIEBLAS TRASEROS | 33 | CONEXION/DESCONEXION BATERIAS | 53 | CARGA ALTERNADOR | 74 | ACCIONAMIENTO EMERGENCIA PUERTAS |
| 12 | PULSADOR CHECKED TESTIGOS | 32 | LLAVE CONTACTO | 52 | PRECALENTAMIENTO PUESTA EN MARCHA MOTOR | 73 | ANOMALIA EN SISTEMA ELECTRONICO DE SUSPENSION (ECAS) |
| 11 | PULSADOR WARNING | 31 | FRENO DE PARADA | 51 | LUCES DE CARRETERA | 72 | CONTROL CONEXION INCREMENTO MINIMO RALENTI |
| 10 | INTERRUPTOR ACCIONAMIENTO RAMPA | 30 | PULSADOR PUERTA DELANTERA | 50 | CONTROL INTERMITENCIAS | 71 | CARGA ALTERNADOR AUXILIAR |
| 9 | TESTIGO FUNCIONAMIENTO RAMPA | 29 | PULSADOR PUERTA CENTRAL | 49 | LUCES DE POSICION CONECTADAS | 70 | PRESION BAJA EN CIRCUITO SUSPENSION |
| 8 | INTERRUPTOR ANTINIEBLA DELANTERO | 28 | PULSADOR PUERTA TRASERA | 48 | NIVEL BAJO DE ACEITE EN DEPÓSITO SERVODIRECCION | 69 | VEHICULO FUERA DE SU ALTURA NOMINAL DE TRABAJO |
| 7 | PULSADOR ACELERACION RALENTI | 27 | APERTURA PUERTA HABITACULO CONDUCTOR | 47 | RALENTIZADOR CONECTADO | 68 | CONTROL INCLINACION LATERAL KNEELING |
| 6 | DESBLOQUEO EMERGENCIA FRENO ESTACIONMIETNO | 26 | LIMPIAPARABRISAS DERECHO | 46 | TEMPERATURA EXCESIVA LIQUIDO REFRIGERACION | 67 | ANOMALIA EN REPOSICION AUTOMATICA ACEITE MOTOR |
| 5 | TESTIGO SOLICITUD RAMPA | 25 | AIRE ACCIONADO DERECHO | 45 | FALTA DE PRESION EN ACEITE MOTOR | 66 | FUNCIONAMIENTO ENGRASE CENTRALIZADO |
| 4 | TESTIGO FOTOCELULA 3ª PUERTA | 24 | DESCONEXION RETARDER | 44 | ANTINIEBLA POSTERIOR CONECTADO | 65 | DESBLOQUEO DE LAS CAMARAS POSTERIORES |
| 3 | VALVULA SEGURIDAD FRENO ESTACIONAMIENTO | 23 | PULSADOR SOBREELEVACION | 43 | MANOMETRO PRESION AIRE FRENO POSTERIOR | 64 | DESGASTE EXCESIVO DE LAS PASTILLAS DE FRENO |
| 2 | FRENO ESTACIONAMIENTO | 22 | ILUMINACION INTERIOR | 42 | MANOMETRO PRESION AIRE FRENO ANTERIOR | 63 | BAJA PRESION DE AIRE EN CIRCUITO DE FRENO |
| 1 | | 21 | | 41 | PRESION ACEITE MOTOR | 62 | BAJO NIVEL LIQUIDO DE REFRIGERACION MOTOR |

AJUSTE DE LA COLUMNA DE DIRECCION

En este tipo de puesto de conducción, la columna y el volante son ajustables. Para ello, aflojar la palanca de la columna de dirección y mover el volante a la posición deseada.



ASIENTO DEL CONDUCTOR

Se trata de un asiento de regulación neumática de la marca GRAMMER.



Ajustes: 1. Giro del asiento – 2. Ajuste de altura – 3. Ajuste de amortiguación – 4. Ajuste de inclinación de banqueta – 5. Ajuste de inclinación de respaldo – 6. Palanca de ajuste longitudinal.

ARRANQUE DEL MOTOR

El arranque del motor se efectúa con el teclado del cambio en "N".
Introducir la llave de contacto (31), apretar el interruptor de contacto de baterías (32) y accionar el botón amarillo de arranque (33) para poner en marcha el motor.



MANDO CENTRAL DE SEGURIDAD (Reglamento 36)

El accionamiento de este mando **provoca la parada el motor, desconecta las baterías y conecta los cuatro intermitentes.**

Además conecta las luces cenitales de puerta y las luces rojas del pasillo.

Sólo debe ser accionado en un verdadero caso de emergencia (incendio, embalamiento del motor, etc.), nunca como sustitutivo del paro motor.



CAMBIO AUTOMATICO

El cambio automático es similar al del resto de autobuses de la flota. Dispone de 5 teclas: 1: 1ª velocidad bloqueada - 2: 1 y 2ª velocidad - 3: 1, 2ª y 3ª velocidad - D: Funcionamiento automático de todas las velocidades - N: Punto muerto - R: Marcha atrás. Para arrancar, con el vehículo parado, pisar el freno, pulsar "D" y acelerar. El vehículo cambia automáticamente todas las marchas. Si apretamos las teclas 1 ó 2, el vehículo no pasa de la velocidad superior bloqueada. Cuando se quiere forzar a reducir una marcha, apretar a fondo el pedal acelerador (posición de kick-down). Si el vehículo rueda a la velocidad adecuada, se produce el cambio a una marcha inferior. Recordar que el motor no puede ponerse en marcha si el teclado no está en posición "N".

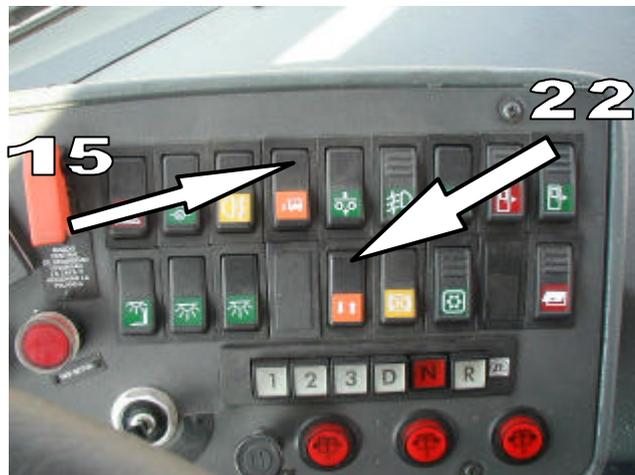


SOBREELEVACION DEL VEHICULO

El vehículo puede elevarse para superar un obstáculo en el pavimento. Para ello, con el vehículo parado, pulsar el botón 22 (ver cuadro de instrumentos) por su parte superior y mantenerlo pulsado hasta la elevación del vehículo. El autobús puede moverse entonces en posición sobreelevada. Para bajar el vehículo, pulsar el botón 15 (ver cuadro de instrumentos) por su parte inferior. El vehículo vuelve a su altura normal.

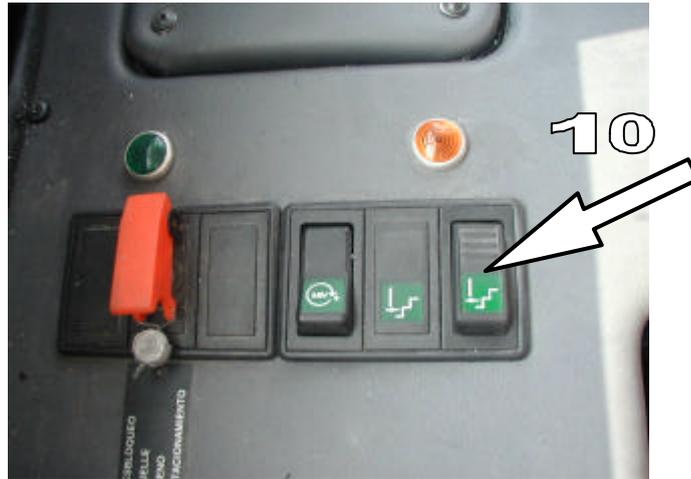
No se debe circular normalmente con el vehículo levantado.

Si aún así, se produjese un olvido involuntario, a partir de 13 km/h aproximadamente el vehículo vuelve automáticamente a su altura normal por seguridad.



RAMPA Y ARRODILLAMIENTO

Este tipo de autobús dispone, como otros muchos de nuestra flota, de **rampa para minusválidos**. Para actuar la rampa, con el vehículo parado, accionar el botón 10 (ver dibujo cuadro de instrumentos). La rampa dispone de sensibilidad, con lo cual, si encuentra un obstáculo en el camino, se repliega automáticamente. Cuando queramos recoger la rampa, basta con cerrar la puerta central y todas las operaciones se efectúan automáticamente a la inversa.



Para recoger la rampa manualmente:

- . Desconectar la unidad de control de rampa. Esto debe hacerlo el mecánico de línea.
- . Abatir la chapaleta de la rampa y sujetarla.
- . Colocar la manivela del vehículo en el anclaje (B) del eje de mando.
- . Girar el eje en el sentido **contrario de las agujas del reloj** para recoger la rampa.



El **arrodillamiento** lateral del autobús se efectúa con el botón 14 (ver dibujo cuadro de instrumentos). De esta manera podemos facilitar el acceso a pasajeros con dificultades de movilidad o acercar aun más la rampa al suelo.

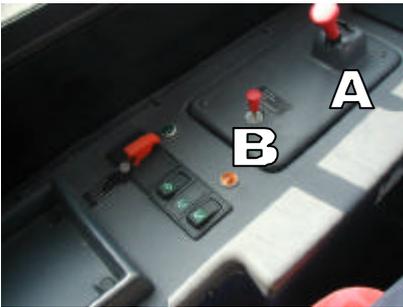
FRENO DE ESTACIONAMIENTO Y FRENO DE PARADA

El **freno de estacionamiento** es similar al de otros vehículos de la flota. Para desfrenar el vehículo levantar el collarín y poner la **palanca (A)** de la foto en posición de **MARCHA**, asegurándose que **la válvula de seguridad (B)** está presionada. Para frenar el vehículo poner la palanca en posición de **PARADA**.

No se debe abandonar el puesto de conducción bajo ningún concepto si el freno de estacionamiento no está aplicado (posición de PARADA).

El **freno de parada** sirve para retener el vehículo en un semáforo, por ejemplo, sin necesidad de mantener apretado el pedal de freno. Para frenar el vehículo accionar el interruptor (30, ver dibujo cuadro instrumentos). Para desfrenar el vehículo soltar el interruptor.

El freno de parada no sustituye al freno de estacionamiento.



RETARDADOR

El **retardador** sirve para ayudar al freno de servicio en descensos largos, evitando el calentamiento de los forros de freno. En este autobús, el retardador actúa al comenzar a pisar el pedal de freno, y entra automáticamente con el primer recorrido del mismo. Su acción se suma a la del pedal y a los frenos normales de servicio. Sobre firme deslizante se debe desconectar el retardador. Para ello, accionar el interruptor (23, ver dibujo cuadro instrumentos) y entonces, si pisamos el pedal de freno, el retardador no actúa.



ILUMINACION EXTERIOR E INTERIOR

La **iluminación exterior** se centraliza en el interruptor de la llave de contacto que enciende las luces de posición (posición 1), cruce y carretera (posición 2). La **iluminación interior** cuenta con varios interruptores repartidos en el cuadro que permiten encender:

- la primera pareja de luces detrás del conductor (interruptor 16 del dibujo del cuadro de instrumentos).
- Una o dos series de luces interiores (interruptores 20 y 21 del dibujo del cuadro de instrumentos).
- La luz de la taquilla del conductor (interruptor 19 del dibujo del cuadro de instrumentos).



PUERTAS

Las **puertas** de estos vehículos son de mando eléctrico, accionadas desde tres pulsadores (27, 28 y 29) en el cuadro de instrumentos. Al abrir cualquier puerta, el freno de parada queda conectado. Se desconecta al cerrarla. En la tercera puerta existe una célula fotoeléctrica para advertir de la presencia de un pasajero en el umbral de la misma. Si una persona se sitúa en el dintel de la puerta no es posible cerrarla y esto se indica en la consola del lateral izquierdo del conductor mediante un testigo verde.



La puerta delantera puede abrirse desde el exterior con un interruptor protegido por una goma antihumedad. Si deseamos desarmar las puertas existen botones en el exterior y en el interior para liberar las hojas de las mismas. Para volver a rearmar el sistema debemos pulsar el interruptor 17 del cuadro de instrumentos.



CLIMATIZACION

El IVECO CITYCLASS tiene un completo sistema de climatización ThermoKing. El mando del mismo está situado encima del conductor.



- 1) *Botón de puesta en marcha.* Es el interruptor general del sistema.
- 2) *Selección de modo* (automático, refrigeración, calefacción o ventilación). Con este botón podemos seleccionar la manera de trabajar del climatizador.
- 3) *Selección de velocidad de ventiladores interiores.*
- 4) *Selección de recirculación de aire o entrada de aire exterior.*
- 5) *Desfile de información de temperatura* (interior, exterior y preseleccionada). Presionando la tecla van apareciendo sucesivamente las diferentes temperaturas medidas por el sistema.
- 6) *Desfile de información de temperatura* (interior, exterior y preseleccionada). Lo mismo que el anterior pero en sentido inverso.
- 7) *Tecla de selección de pantalla.*
- 8) *Indicación de avería del sistema.*
- 9) *Pantalla de indicación de temperatura.*

Para conectar el aire acondicionado se debe accionar el mando (1). Normalmente, al ser una climatización automática, después de seleccionar la temperatura deseada, el sistema se regula por sí solo y procura la temperatura necesaria sin intervención posterior del conductor.