

Eaton® Fuller®
Transmisiones de
Servicio Pesado
TRDR0515S
Octubre 2007



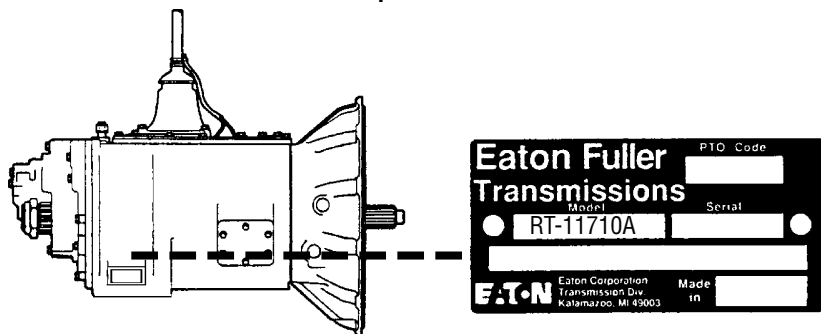
BACKED BY
Roadranger
SUPPORT

Números de referencia

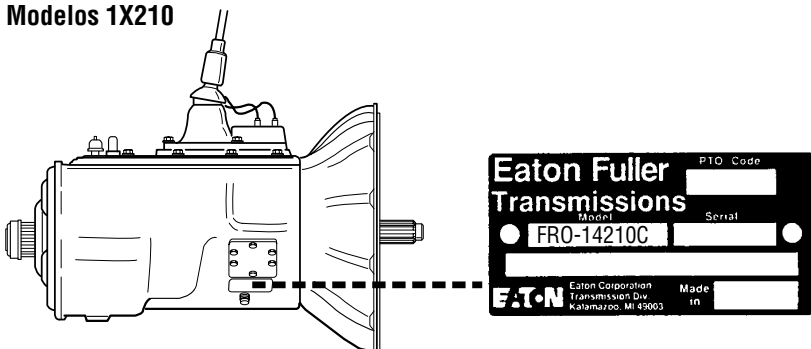
La designación del modelo de la transmisión y otra información de identificación están estampadas en el rótulo de la transmisión. Para identificar la designación del modelo y número de serie de la transmisión, localizar el rótulo en la transmisión y después localizar los números según se muestran.

NO EXTRAER NI DESTROZAR EL ROTULO DE IDENTIFICACION DE LA TRANSMISION.

Todas son de 10 velocidades excepto los modelos 1X210



Modelos 1X210



Los espacios en blanco provistos abajo son para registrar los datos de identificación de la transmisión. Al ordenar piezas de repuesto o requerir información de servicio tener estos números de referencia listos:

Modelo de la transmisión _____

Número de serie de la transmisión _____

ÍNDICE

Advertencia	4
Designaciones del modelo	5
Posiciones de la palanca de cambios	6
Controles de cambio	8
Información general	10
Características de la transmisión	11
Operación	
Consejos de manejo	12
Procedimiento de doble embrague	13
Arranque inicial	14
Cambio ascendente	15
Cambio descendente	16
Lubricación	17
Mantenimiento preventivo	22

Se han efectuado todos los esfuerzos para asegurar la exactitud de toda la información contenida en este folleto. Sin embargo, Eaton Transmission Division, no efectúa ninguna garantía o representación implícita basada en la información adjunta. Todo error u omisión puede informarse a Marketing Services, Eaton Truck Components, P.O. Box 4013, Kalamazoo, MI 49003.



Leer todas las instrucciones para el conductor antes de operar esta transmisión.

Antes de arrancar un vehículo el conductor debe estar sentado siempre en el asiento del conductor, mover la palanca de cambios a neutro, y enganchar los frenos de estacionamiento.

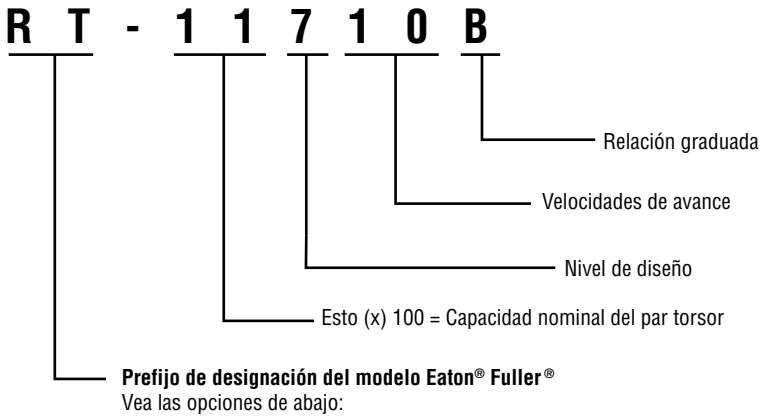
Antes de trabajar en un vehículo o al salir de la cabina con el motor funcionando, colocar la transmisión en neutro, enganchar los frenos de estacionamiento, Y bloquear las ruedas.

Al estacionar el vehículo o al salir de la cabina, colocar siempre la palanca de cambios en neutro y enganchar los frenos de estacionamiento.

REMOLQUE: para evitar daños a la transmisión al remolcar, colocar la transmisión en neutro y elevar las ruedas motrices sobre el suelo o desconectar la tubería hidráulica

Designaciones del modelo

Nomenclatura:



Prefijo	Definición
RT	Transmisión intermedia gemela Roadranger®
RTF	c/ cerramiento de la barra de cambios de avance
RTO	c/Sobremarcha
RTOF	c/ Sobremarcha y cerramiento de la barra de cambios de avance
RTX	c/Sobremarcha y patrón de cambio directo
RTXF	c/Sobremarcha, patrón de cambio directo y cerramiento de la barra de cambios de avance

Posiciones de la palanca de cambios

RT y RTX

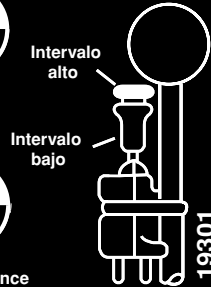
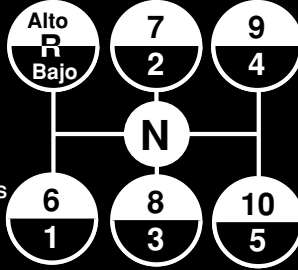
10 velocidades (RT, RTX) del Fuller® Roadranger®

PARA CAMBIOS ASCENDENTES

- COMENZAR CON SELECTOR EN POSICIÓN HACIA ABAJO
- HACER CAMBIO 1 2 3 4 5 LEVANTAR SELECTOR
- HACER CAMBIO 6 7 8 9 10

PARA CAMBIOS DESCENDIENTES

- HACER CAMBIO 10 9 8 7 6 OPRIMIR SELECTOR
- HACER CAMBIO 5 4 3 2 1



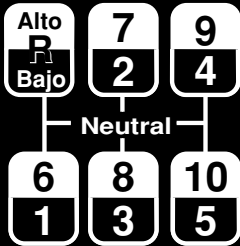
EATON Truck Components

No cambiar el intervalo cuando avance hacia atrás

RT y RTX y FRO (previamente RTO en los Modelos 1X210)

Transmisiones Eaton® Fuller® Roadranger®

10 SPEED



PRESELECCIONAR todos los cambios de intervalo (mover el selector de cambios antes de mover la palanca de cambios)

CAMBIO ASCENDENTE

Comenzar con selector de cambios hacia abajo
Hacer cambio 1-2-3-4-5 levantar selector de intervalo
Hacer cambio 6-7-8-9-10

CAMBIO DESCENDENTE

Hacer cambio 10-9-8-7-6 Bajar selector de intervalo
Hacer cambio 5-4-3-2-1

NO CAMBIAR EL INTERVALO MIENTRAS AVANZA HACIA ATRÁS

EATON

⚠ ADVERTENCIA

PONER TRANSMISIÓN EN NEUTRO ANTES DE ARRANCAR EL MOTOR

21400

Posiciones de la palanca de cambios

RTO

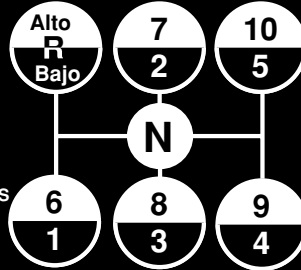
10 velocidades (RTO) del Fuller® Roadranger®

PARA CAMBIOS ASCENDENTES

- COMENZAR CON SELECTOR EN POSICIÓN HACIA ABAJO
- HACER CAMBIO 1 2 3 4 5 LEVANTAR SELECTOR
- HACER CAMBIO 6 7 8 9 10

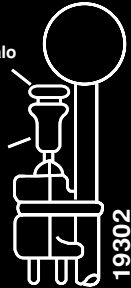
PARA CAMBIOS DESCENDIENTES

- HACER CAMBIO 10 9 8 7 6 OPRIMIR SELECTOR
- HACER CAMBIO 5 4 3 2 1



Intervalo alto

Intervalo bajo



19302

EATON Truck Components

No cambiar el intervalo cuando avance hacia atrás

RTO (En los Modelos 1X610 solamente)

Transmisiones Eaton® Fuller® Roadranger®

10 SPEED (RTO)



Selector de intervalo

Alto

Bajo



PRESELECCIONAR todos los cambios de intervalo (mover el selector de cambios antes de mover la palanca de cambios)

CAMBIO ASCENDENTE

Comenzar con selector de cambios hacia abajo
Hacer cambio 1-2-3-4-5 levantar selector de intervalo
Hacer cambio 6-7-8-9-10

CAMBIO DESCENDENTE

Hacer cambio 10-9-8-7-6 Bajar selector de intervalo
Hacer cambio 5-4-3-2-1

NO CAMBIAR EL INTERVALO MIENTRAS AVANZA HACIA ATRÁS

⚠ ADVERTENCIA

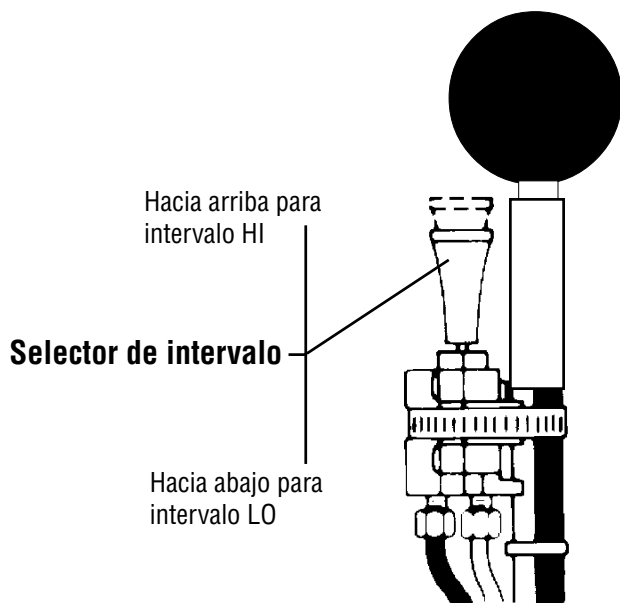
PONER TRANSMISIÓN EN NEUTRO ANTES DE ARRANCAR EL MOTOR

EATON

20401

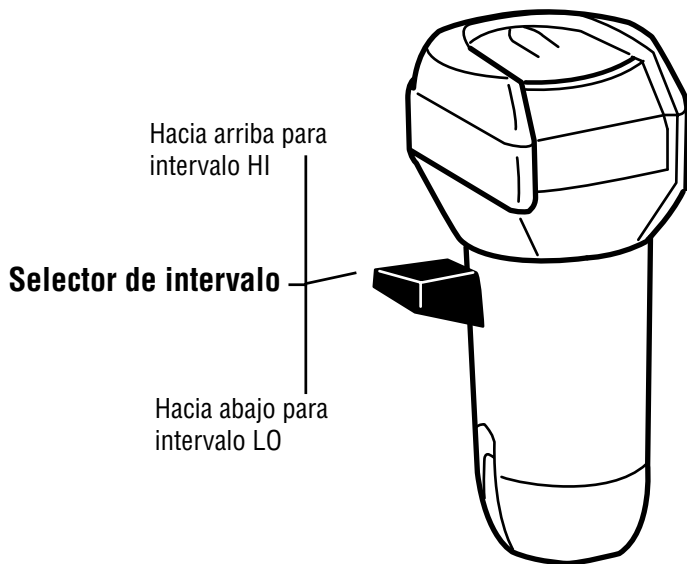
Controles de cambios

Válvula de intervalo — (A-3546)



Controles de cambios

Válvula del Roadranger — (A-5010)



Información general

Este modelo de transmisión Eaton® Fuller® Roadranger contiene diez velocidades de avance y dos velocidades de retroceso. La palanca de cambio de velocidades engancha y desengancha mecánicamente cinco velocidades de avance y una velocidad de retroceso en la sección delantera de la transmisión. La palanca de intervalo en la válvula del Roadranger permite que el operador controle una sección auxiliar cambiada neumáticamente para proporcionar un intervalo LO y HI. Las cinco velocidades de avance seleccionadas en el intervalo LO se usan nuevamente en el intervalo HI para proporcionar las 10 relaciones progresivas de velocidades de avance.

Una vez obtenida la posición más elevada de la palanca de cambios (5th velocidad) en el intervalo LO, el operador preselecciona la palanca de cambio de intervalo para el intervalo HI. El cambio de intervalo ocurre automáticamente a medida que la palanca de cambios se mueve de la posición de 5th velocidad a la posición de 6th velocidad.

Al descender los cambios, el operador preselecciona la palanca de intervalos para el intervalo LO y el cambio de intervalo ocurre automáticamente durante el movimiento de la palanca de cambios a la próxima posición de velocidad.

Diagrama de patrón de cambios

En el vehículo debe haber un diagrama de patrón de cambios. Si se ha perdido, se puede obtener un reemplazo escribiendo a:

Eaton Corporation
Truck Components
Marketing Services
P.O. Box 4013
Kalamazoo, Michigan 49003

Por favor especificar los controles de cambio usados y el número de modelo de la transmisión al efectuar la solicitud.

Cambio de intervalo

El selector de intervalo selecciona el intervalo LO o HI. Se usa una vez durante una secuencia de cambio ascendente y una vez durante una secuencia de cambio descendente.

Preselección

IMPORTANTE: Preseleccionar siempre todos los cambios de intervalo al cambiar para ascender o descender. La preselección requiere que el selector de intervalo se mueva a la posición requerida antes de arrancar el cambio de palanca.

Los cambios de intervalo preseleccionado se completan automáticamente a medida que la palanca se mueve a neutro y a la próxima velocidad. El preseleccionar todos los cambios de intervalo previene daños a la transmisión y provee cambios más suaves.

Mecanismo de protección del sincronizador de intervalo (Modelos de 1X210)

La transmisión contiene un mecanismo de protección de sincronizador de intervalo para prevenir daños al sincronizador de intervalo HI. Si la palanca de cambios engancha un cambio de la sección delantera previo a completar el cambio neumático al intervalo HI, el sincronizador de intervalo permanece en neutro, previniendo daños al mismo. En caso de ocurrir esta condición de neutro, el operador debe cambiar la palanca a neutro y nuevamente a velocidad para completar el cambio de intervalo.

Equipo opcional

Para un enganche más fácil y veloz del cambio mientras el vehículo está detenido, algunas transmisiones Eaton ® Fuller ® pueden estar equipadas con un freno de transmisión intermedia o freno del embrague.

Freno de transmisión intermedia (Usado con embragues de tipo de presión)—El botón de control está montado en la palanca de cambios justo debajo de la perilla de cambios. Para operar, desenganchar el embrague, oprimir el botón de control y cambiar a primera o retroceso. Este es un freno mecánico operado neumáticamente que retarda la caja de velocidades forzando un pistón contra el engranaje PTO de transmisión intermedia. Nunca se debe usar el tren de transmisión intermedia para efectuar cambios ascendentes o descendentes. Usar **solamente** para el enganche inicial del cambio cuando el vehículo está detenido.

Freno del embrague (Usado con embragues de tipo de tiro)— El freno del embrague se aplica oprimiendo completamente al pedal del embrague hasta el piso. Cuando se aplica, el freno se retarda y puede detener los engranajes de la caja delantera de transmisión. Es un freno de tipo disco incorporado en el embrague y en los conjuntos de los engranajes impulsores de la transmisión.

Nunca usar el freno del embrague para efectuar cambios ascendentes o descendentes. Usar **solamente** para el enganche inicial del cambio cuando el vehículo está detenido.

Consejos para conducir

- Seleccionar siempre una velocidad de arranque inicial que proporcione una reducción suficiente para la carga y el terreno.
- Usar siempre procedimientos normales de embrague doble al efectuar cambios con la palanca.
- Nunca golpear o sacudir la palanca de cambios para completar los enganches de las velocidades.
- Nunca avanzar con la palanca de cambios en la posición de neutro.
- Nunca mover el selector de intervalo con la palanca de cambios en neutro mientras el vehículo está en movimiento.
- Nunca efectuar un cambio de intervalo mientras se retrocede.
- Nunca efectuar un cambio descendente cuando la velocidad es demasiado elevada en la carretera.
- En la mayoría de los casos, dependiendo del motor y de las relaciones de los ejes, se puede ahorrar combustible valioso operando el vehículo a menos de las RPM reguladas mientras se avanza a la 10^{ma} (décima) velocidad.
- Si el cambio de palanca se completa antes del cambio de intervalo (transmisión en neutro), la palanca debe retrocederse a neutro para que se complete el intervalo (Modelos de 1X210 solamente).

Procedimiento de doble embrague

Cuando esté listo para efectuar un cambio:

1. Oprimir el pedal para desenganchar el embrague.
2. Mover la palanca de cambios a neutro.
3. Soltar el pedal para enganchar el embrague.*
 - A. Cambios ascendentes—desacelerar el motor hasta que se correspondan las RPM del motor y la velocidad de la carretera.
 - B. Cambios descendentes—acelerar el motor hasta que se correspondan las RPM del motor y la velocidad de la carretera.
4. Oprimir rápidamente el pedal para desenganchar el embrague y mover la palanca de cambios a la próxima posición de velocidad.
5. Soltar el pedal para enganchar el embrague.

*Enganchando el embrague con la palanca de cambios en la posición de neutro, el operador es capaz de controlar las RPM de los engranajes del eje principal dado que están controladas por las RPM del motor. Este procedimiento permite que el operador acelere o desacelere los engranajes del eje principal para hacer corresponder adecuadamente la velocidad deseada del engranaje y la velocidad del eje de salida.

Operación

Arranque inicial



Antes de arrancar un vehículo sentarse siempre en el asiento del conductor, mover la palanca de cambios a neutro, y enganchar los frenos de estacionamiento.

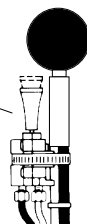


Antes de mover un vehículo, asegurarse de entender la configuración del patrón de cambios. En algún lugar de la cabina del vehículo debe haber una etiqueta de cambios similar a la mostrada en las páginas 6 y 7. En caso contrario, referirse a la página 10 para ordenarla.

1. Asegurarse que la palanca de cambios está en neutro y los frenos de estacionamiento están enganchados.
2. Girar el conmutador de llave, arrancar el motor.
3. Permitir que la presión neumática del vehículo se incremente al nivel correcto. Referirse al “Manual del Operador y Servicio” provisto con el camión.
4. Aplicar los frenos de servicio.
5. Desenganchar los frenos de estacionamiento en el vehículo.
6. Asegurarse que el selector de intervalo esté en la posición de intervalo LO.



El selector de intervalo DEBE estar en la posición de intervalo LO para el intervalo LO.



7. Oprimir el pedal del embrague hasta el suelo.
8. Mover la palanca de cambios a la velocidad inicial deseada.
9. Desenganchar lentamente el pedal del embrague y aplicar el acelerador.

Operación

En las instrucciones siguientes, se supone que el conductor está familiarizado con la operación de camiones y tractores de servicio pesado, y puede coordinar el movimiento de la palanca de cambios y el pedal del embrague para efectuar enganches suaves de los cambios al efectuar cambios ascendentes o descendentes. Al efectuar cambios de palanca siempre se debe aplicar un embrague doble.



No mover nunca el selector de intervalo con la palanca de cambios en neutro mientras el vehículo está en movimiento.

Cambio ascendente

1. Mover la palanca de cambios, doble embrague, a la próxima posición de velocidad deseada en el intervalo LO.

Cambio de intervalo—Intervalo LO a HI (5th a 6th). . .

2. Tirar del selector de intervalo y mover la palanca de cambios, doble embrague, a la próxima velocidad superior de acuerdo con el patrón de cambios, cuando se está en posición en la última velocidad del intervalo LO y listo para el próximo cambio ascendente. A medida que la palanca de cambios pasa a neutro, la transmisión cambia automáticamente del intervalo LO a HI.

NOTA: Si después de intentar un cambio de intervalo a HI la transmisión permanece en neutro con la palanca de cambios en velocidad, puede activarse el mecanismo de protección del sincronizador de intervalo. Mover la palanca de cambios a neutro para permitir que se complete el cambio de intervalo y a continuación mover la palanca de cambios a velocidad.

3. Continuar efectuando el cambio ascendente, doble embrague, a la próxima posición de velocidad deseada en el intervalo HI.

Operación

Cambio descendente

1. Mover la palanca de cambios, doble embrague, a la próxima posición de velocidad deseada en el intervalo HI.

Cambio de intervalo—Intervalo HI a LO (5th a 6th). . .

2. Mientras está en el 6^{to} y listo para el próximo cambio descendente, preseleccionar el intervalo LO, empujar hacia abajo el selector de intervalo.
3. Mover la palanca de cambios, doble embrague, a la próxima velocidad deseada en el intervalo LO. A medida que la palanca de cambios pasa a neutro, la transmisión cambia automáticamente del intervalo HI a LO.
4. Continuar con cambio descendente, doble embrague, hasta la próxima velocidad deseada en intervalo LO.

Lubricación apropiada. . . la clave para una duración prolongada de la transmisión

Los procedimientos apropiados de lubricación son la clave para un buen programa integral de lubricación. Si el aceite no está cumpliendo con su función, o se ignora el nivel de aceite, todos los procedimientos de mantenimiento existentes en el mundo no pueden mantener la transmisión en funcionamiento ni asegurar una duración prolongada de la transmisión.

Las transmisiones Eaton Fuller están diseñadas para que las piezas internas operen en un baño de aceite circulante creado por el movimiento de los engranajes y ejes.

Así, todas las piezas están bien lubricadas si se siguen de cerca todos estos procedimientos:

- 1. Mantener el nivel de aceite.**
- 2. Seguir la tabla de intervalos de mantenimiento.**
- 3. Usar lubricantes recomendados solamente.**
- 4. Comprar de un distribuidor de buena reputación.**

Lubricación

Tabla de intervalos de mantenimiento

Aceite sintético de transmisión aprobado por Eaton® *	
USO EN CARRETERA-Servicio pesado y mediano	
Llenado inicial con aceite sintético de transmisión aprobado Eaton®*	
Cada 10,000 millas (16090 Km)	Inspeccionar el nivel de líquido. Inspeccionar por pérdidas.
Cada 250,000 millas (402336 Km)	Cambiar el líquido de transmisión.
USO DE FUERA DE CARRETERA	
Cada 40 horas	Inspeccionar el nivel de lubricante. Inspeccionar por pérdidas.
Cada 500 horas	Cambiar el líquido de la transmisión donde existen condiciones polvorrientas extremas.
Cada 1,000 horas	Cambiar el líquido de transmisión (Uso normal fuera de carretera.)
USO EN CARRETERA-Servicio pesado y mediano	
Llenado inicial con otro aceite recomendado	
Primeras 3,000 a 5,000 millas (4827 to 8045 Km)	Drenar el llenado inicial de fábrica. Llenar con el líquido de transmisión Eaton Roadranger CD50; a continuación seguir los intervalos de mantenimiento de arriba.
Lubricante de motor de servicio pesado o lubricante mineral de engranajes	
USO EN CARRETERA	
Primeras 3,000 a 5,000 millas (4827 to 8045 Km)	Drenaje inicial del llenado de fábrica
Cada 10,000 millas (16090 Km)	Inspeccionar el nivel de lubricante. Inspeccionar por pérdidas.
Cada 50,000 millas (80450)	Cambiar el lubricante de la transmisión.
USO DE FUERA DE CARRETERA	
Primeras 30 horas	Cambiar el lubricante de la transmisión en las nuevas unidades
Cada 40 horas	Inspeccionar el nivel del lubricante. Inspeccionar por pérdidas
Cada 500 horas	Cambiar el líquido de la transmisión donde existen condiciones polvorrientas extremas.
Cada 1,000 horas	Cambiar el lubricante de la transmisión (Uso normal de fuera de carretera.)

Si el vehículo tiene un filtro de aceite de la transmisión, debe cambiarse el filtro siempre que se cambie el líquido o el lubricante.

* Llamar al 1-800-826-HELP (4357) para una lista de lubricantes sintéticos aprobados por Eaton®.

Lubricación

Lubricante recomendado		
Tipo	Grado (SAE)	Temperatura Ambiente Fahrenheit
Aceite sintético de transmisión aprobado por Eaton®*	50	Todos
Aceite de motor de servicio pesado MIL-L-2104B, C o D o API-SF o API-CD (Designaciones API previas son aceptables)	50 40 30	Superior a 10°F Superior a 10°F Inferior a 10°F
Aceite mineral de engranajes con inhibidor de herrumbre y oxidación API-GL-1	90 80W	Superior a 10°F Inferior a 10°F

No usar aceite de engranajes EP o aceite de engranajes universal.

No deben introducirse aditivos y modificadores de fricción.

* Llamar al 1-800-826-HELP (4357) para una lista de lubricantes sintéticos aprobados por Eaton ®.

Lubricación

Nivel apropiado de aceite

Asegurarse que el aceite esté a nivel con la abertura del llenador. Que se pueda alcanzar el aceite con el dedo no significa que el aceite está al nivel apropiado. **(Una pulgada de nivel de aceite es equivalente a un galón de aceite aproximadamente.)**

Drenaje de aceite

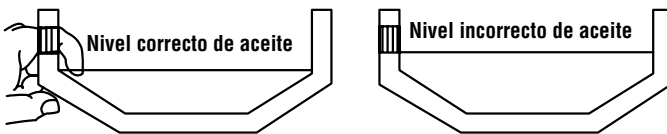
Drenar la transmisión mientras el aceite está tibio. Para drenar el aceite extraer el tapón de drenaje en el fondo de la caja. Antes de volver a colocar limpiar el tapón de drenaje.

Llenado

Limpiar la caja alrededor del tapón del llenador y extraer el tapón del lado de la caja. Llenar la transmisión al nivel de la apertura del llenador. Si la transmisión tiene dos aperturas del llenador, llenar al nivel de ambas aperturas.

La cantidad exacta de aceite depende de la inclinación y modelo de la transmisión.

No llenar en exceso ya que esto causa que el aceite sea forzado fuera de la caja a través de la cubierta del rodamiento delantero



Al agregar aceite, no deben mezclarse tipos y marcas a causa de una posible incompatibilidad.

Temperaturas de operación con refrigeradores de aceite

La transmisión no debe operarse consistentemente a temperaturas superiores a 250°F. Sin embargo, temperaturas de operación intermitentes a 300°F no perjudican la transmisión. Temperaturas de operación superiores a 250°F incrementan la velocidad de oxidación del lubricante y acortan su duración efectiva. Cuando la temperatura promedio de operación es superior a 250°F, la transmisión puede requerir cambios más frecuentes de aceite o refrigeración externa.

Las condiciones siguientes en cualquier combinación pueden causar temperaturas de operación superiores a 250°F: (1) operar consistentemente a bajas velocidades, (2) temperaturas ambiente elevadas, (3) flujo restringido de aire alrededor de la transmisión, (4) sistema de escape demasiado cercano a la transmisión, (5) operación de caballos de fuerza elevados, sobremarcha.

Los refrigeradores externos de aceite están disponibles para reducir las temperaturas de operación cuando se encuentran las condiciones arriba indicadas.

Los refrigeradores de aceite de transmisión son:

Recomendados

- Con motores de 350 H.P. y mayores.

Requeridos

- Con motores de 399 H.P. y mayores y GCW mayores de 90.000 lbs.
- Con motores de 399 H.P. y mayores y de par torsor de 1400 Lb.pie o mayores.
- Con motores de 450 H.P. y mayores.

Mantenimiento Preventivo

Mantenimiento Preventivo

Los artículos siguientes de mantenimiento son necesarios para prevenir fallas costosas de la transmisión que pueden no estar cubiertas por la garantía.

Aceite de transmisión -

- Inspeccionar diariamente la transmisión por pérdidas de aceite. Reparar prontamente para prevenir pérdidas de aceite y falla subsecuente de la transmisión.
- Inspeccionar el nivel del aceite de transmisión en cada intervalo de cambio de aceite del motor. Agregar aceite de transmisión según sea necesario.
- Drenar y reemplazar el aceite de transmisión según recomendado por el programa de este manual.

Sistema neumático -

- Drenar diariamente la humedad del sistema neumático del sistema.
- Escuchar por pérdidas de aire, reparar prontamente.
- Si el vehículo está equipado con un secador de aire, conformar que el sistema secador de aire funciona adecuadamente. Reparar según sea necesario.
- Prestar servicio al compresor neumático del vehículo según sea requerido para prevenir que el aceite penetre al sistema neumático del sistema.

Sistema del embrague maestro -

- Lubricar los cojinetes del eje del pedal de desenganche del embrague en cada intervalo de lubricación del chasis. Debe haber un engrasador en cada lado del cerramiento del embrague de transmisión.
- Hacer que el embrague sea inspeccionado y ajustado en caso de ocurrir cualquiera de lo siguiente:

El embrague no se desengancha completamente

El freno del embrague no funciona

El juego libre del pedal es menor de 1/2"

- Al reemplazar el embrague, usar una unidad de repuesto amortiguada a resorte, de alta calidad.

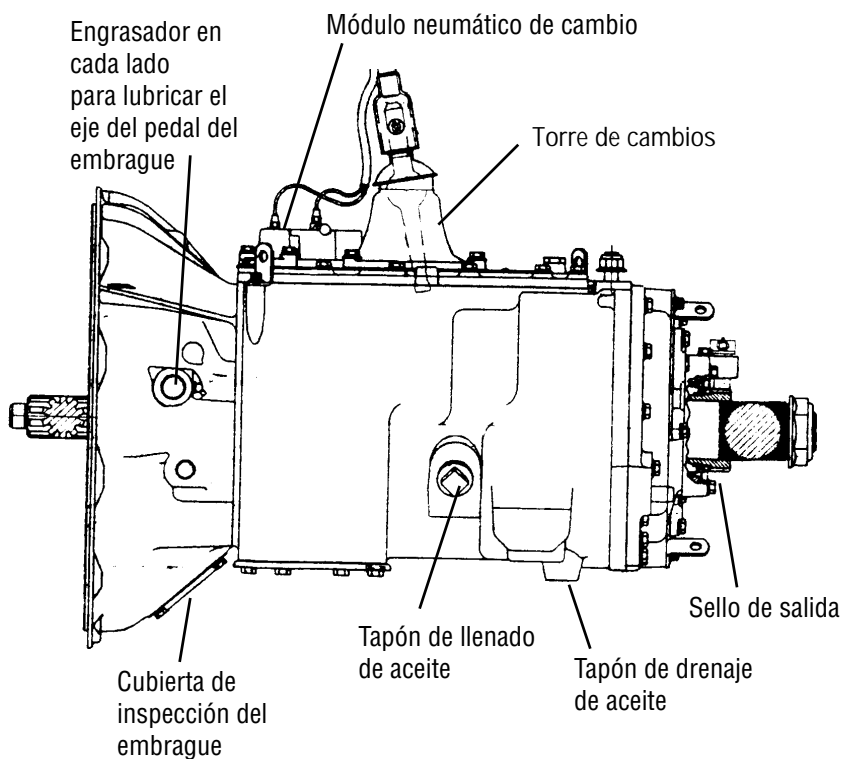
Mantenimiento preventivo

Tren impulsor -

- Inspeccionar semanalmente el eje impulsor a ver si hay juntas en U flojas o gastadas. Reparar prontamente para prevenir una vibración excesiva de la tubería impulsora.
- Hacer inspeccionar la tubería impulsora por una instalación de mantenimiento si se detectan ruidos o vibraciones poco comunes.

Inspección general -

- Inspeccionar la transmisión en el intervalo de lubricación del chasis a ver si hay tornillos de capucha y fijadores flojos o faltantes. Prestar atención particular a los tornillos de capucha que fijan la transmisión al motor.



Copyright Eaton Corporation, 2012.
Eaton otorga a sus clientes, proveedores
o distribuidores permiso para copiar,
reproducir y/o distribuir libremente
este documento en formato impreso.
Solamente puede ser copiado en su
totalidad sin cambios o modificaciones.
ESTA INFORMACIÓN NO ESTÁ
DESTINADA A LA VENTA NI REVENTA
Y ESTE AVISO DEBE CONSERVARSE
EN TODAS LAS COPIAS.

Nota: Las características y
especificaciones mencionadas en este
documento están sujetas a cambios
sin previo aviso y representan las
capacidades máximas del software y
los productos con todas las opciones
instaladas. Si bien se ha hecho todo
lo posible por garantizar la exactitud
de la información incluida aquí, Eaton
no hace ninguna declaración acerca
de lo completa, correcta y exacta que
esta pueda ser y no asume ninguna
responsabilidad en caso de errores
u omisiones. Las características y la
funcionalidad pueden variar dependiendo
de las opciones seleccionadas.

**Para obtener ayuda o más
especificaciones, llame al
1-800-826-4357 o visite
nuestra página web en
www.eaton.com/roadranger.
En México llame al 001-800-826-4357.**

Roadranger: Eaton y otros socios
de confianza ofreciendo los mejores
productos y servicios de la industria, y
asegurando más tiempo en el camino.

Eaton Corporation

Vehicle Group
P.O. Box 4013
Kalamazoo, MI 49003 Estados Unidos
800-826-HELP (4357)
www.eaton.com/roadranger

Impreso en EE.UU.



BACKED BY
Roadranger
SUPPORT