

**Descripción de las modificaciones:** *Este boletín reemplaza la versión anterior, con fecha de Julio 2001. Se ha corregido la fecha de inicio del cambio en producción, y se ha incluido una nota en la sección "Información general" sobre libros impresos de diagramas de cableado.*

## Información general

**IMPORTANTE:** Vea información relacionada en el boletín de servicio de Sterling **SB 54-20**, *Identificadores de cableado inconsistentes o incorrectos.*

A partir del 27 de febrero de 2001, se comenzó a fabricar los vehículos Línea L, Línea A y Acterra con un nuevo tipo de sistema de cableado. Este sistema es similar al sistema anterior de vehículos Acterra y utiliza arneses de puente. El código de colores y la numeración de circuitos de arneses de cable han cambiado. La numeración de los circuitos está ahora en el mismo formato que el sistema anterior de vehículos Acterra.

Los diagramas y diagramas esquemáticos de arneses de cables han sido actualizados después del cambio en producción del cableado. Para localizar averías de forma apropiada en el nuevo sistema, debe usar los diagramas y diagramas esquemáticos nuevos. Los diagramas están disponibles en línea mediante EZWiring.

**NOTA:** El manual de diagramas de cableado para vehículos Sterling Línea A, Línea L y Cargo (STI-288) y el manual de diagramas de cableado para vehículos Acterra (STI-427.ML) incluyen información para vehículos fabricados **ANTES** del 27 de febrero de 2001.

**IMPORTANTE:** Las luces de freno no se encienden cuando se ponen los frenos de estacionamiento en vehículos Línea L y Línea A fabricados después del cambio al nuevo tipo de cableado. Esto es cierto también para vehículos Acterra fabricados antes y después del cambio en el cableado.

## Puntos más importantes del cambio en el cableado

### Arnés principal del tablero

El arnés principal del tablero tiene cables para uso futuro de la ICU IV (aún no disponible). Hay un arnés de puente que conecta al conjunto de instrumentos (Ametek) o a medidores individuales.

### Filtro de PLC

Hay un filtro de PLC (comunicaciones de portador de línea de energía) incorporado al arnés de siete vías del remolque, desde la caja de distribución de energía hasta el receptáculo hembra de siete cables. El suministro de energía del remolque del ABS y la señal de la lámpara del ABS comparten un cable común. El filtro de PLC separa las señales, permitiendo así que un cable desempeñe dos funciones.

### Cableado de control del ventilador

El cableado del ventilador de aire ha cambiado. El interruptor de invalidación automática del ventilador ya no está encaminado a través de la entrada del A/C al ECM (módulo de control electrónico) del motor. En vehículos con motores Caterpillar, Cummins, o Detroit Diesel, el interruptor de invalidación automática (si está instalado) es normalmente cerrado, y está conectado en serie con el circuito de solenoide de aire/eléctrico del ventilador (circuito a prueba de fallo). El solenoide de aire/eléctrico está unido a una línea de aire para funcionamiento normalmente abierto o normalmente cerrado, dependiendo del funcionamiento del ventilador. En vehículos con motores Mercedes-Benz, un interruptor diferente (normalmente abierto) envía una señal de tierra a la VCU (unidad de control del vehículo).

## Enlace de datos J1939

Los conectores y resistores límite del enlace de datos J1939 han cambiado. Ya no se usan conectores de unión de empalme. En su lugar se usan conectores en Y para extender los arneses hacia afuera o para instalar los resistores límite.

## Bloque de unión de J1587

Hay un bloque de unión de J1587 (similar al de vehículos Acterra) ubicado dentro de la cabina, en el lado del conductor. Es un bloque de unión tipo enchufe y es más fácil de conectar a y desconectar del enlace de datos.

## Conector A del tabique divisorio

Ubicado en la parte inferior del lado del conductor, el conector A (anteriormente un sólo conector de 76 espigas) ha sido reemplazado por dos conectores más pequeños, de 34 espigas. El conector superior se une al arnés del motor y el inferior se une al arnés de la transmisión.

## Conector B del tabique divisorio

Ubicado en la parte superior del lado del conductor, el conector B no ha cambiado. Es un sólo conector de 76 espigas y conecta la mitad de los cables que van a la caja de distribución de energía.

## Conector C del tabique divisorio

Ubicado en el lado del pasajero, el conector C (anteriormente un sólo conector de 76 espigas) ha sido reemplazado por dos conectores más pequeños, de 34 espigas. El conector superior conecta la otra mitad de los cables que van a la caja de distribución de energía (los que no vienen del conector B). El conector inferior se une al arnés del chasis.

## Interruptor de alta presión/ciclo del ventilador del A/C

Éste es un interruptor de cuatro terminales, normalmente cerrado, que proporciona información de entrada del A/C al ECM. El cable común (-) del ECM atraviesa el interruptor del A/C normalmente cerrado y regresa a la entrada de A/C del ECM.

## Suministros de energía

Muchos de los suministros de energía (motor, transmisión, etc.) han sido cambiados del panel de distribución de energía en la cabina a la caja de distribución de energía, fuera de la cabina. Esto reduce la cantidad de cables que entran y salen de la cabina, y proporciona espacio adicional alrededor del panel de distribución de energía.

## VIM de Allison

El VIM (módulo de interfaz del vehículo) de Allison ya no se usa, y ha sido reemplazado por fusibles y relevadores en el panel de distribución de energía.

## Garantía

Este boletín de servicio es sólo informativo; la garantía no se aplica.