

MACK
DE VENEZUELA

 **DONGFENG**

DEPARTAMENTO DE POSTVENTA
Servicio Dongfeng

El Venezolano

**Introduccion
preliminar de
producto MAGE E3
Modulo 3**

PS 051 010

Junio 2026



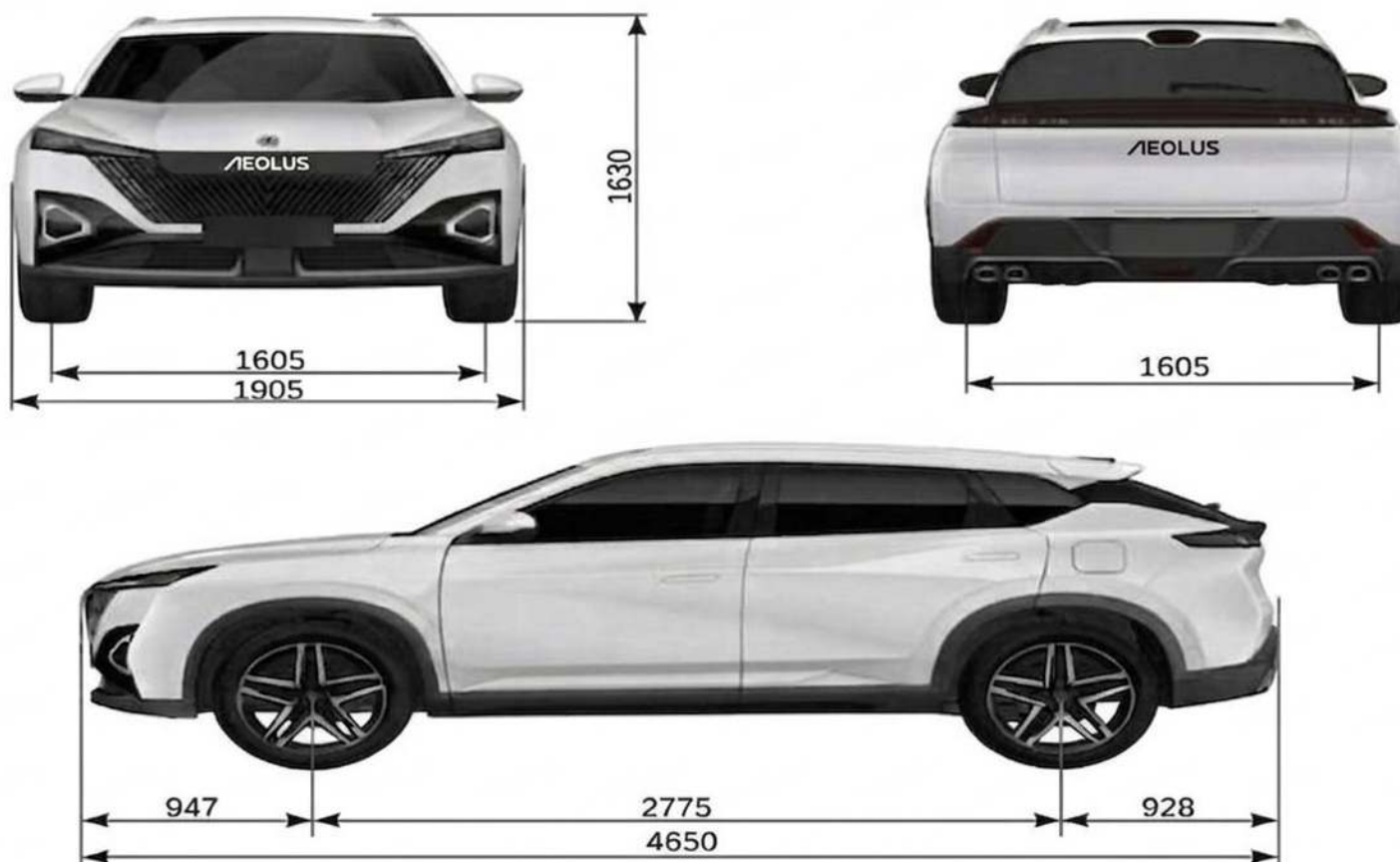
www.grupomackdevenezuela.com

Contenido



- I. Generalidades
- II. Producto
- III. Ficha Técnica**
- IV. Identificación del Vehículo
- V. Panel de Instrumentos
- VI. Iluminación
- VII. Cabina
- VIII. Coberturas de Garantía

FICHA TECNICA



FICHA TECNICA



MOTOR

MARCA:	MACH POWER
MODELO:	DFMC15TP1
TIPO:	TURBO CARGADO
COMBUSTIBLE	GASOLINA
CILINDRADA:	1500
MODELO:	DFMC15TP1
NUMERO DE MODELO:	DFM6462M5D2
EMISIONES:	CHINA 6B RED/ EURO 6
RUIDO A RALENTI dB:	60.5
INYECCION:	DIRECTA
POTENCIA MAXIMA HP/ RPM	194/ 5.200
TORQUE MAXIMO N.m/ RPM	305
NUMERO DE CILINDROS:	4
NUMERO DE VALVULAS:	16
RELACION DE COMPRESION:	10,1
CONSUMO DE COMBUSTIBLE MODO ECO (L/ 100km):	5.4
CONSUMO DE COMBUSTIBLE MODO SPORT (L/ 100km):	
SISTEMA VVT:	SI
ACEITE:	0W-20

FICHA TECNICA



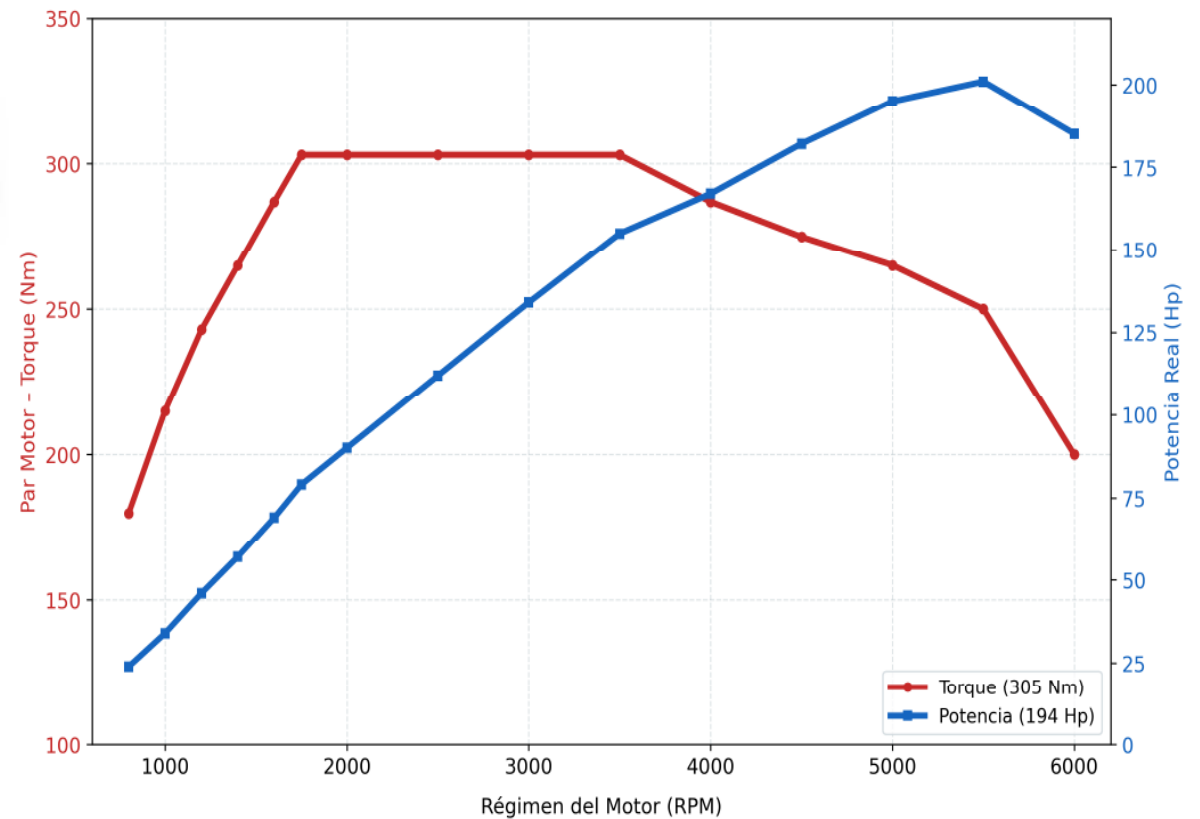
MOTOR DFMC15TP1

- **Desglose de la nomenclatura DFMC15TP1**
- **DFM / DFMC: Identificador del Fabricante.** Siglas oficiales para Dongfeng Motor Corporation.
- **15: Cilindrada (Desplazamiento del motor).** Indica que es un motor de **1.5 litros** (específicamente 1,476 cc de cilindros en línea).
- **T: Inducción forzada.** Representa que cuenta con **Turbocompresor** (Turbo) para aumentar la entrada de aire y la potencia.
- **P1** (o subcódigos de desarrollo): **Generación y especificación técnica.** Define la variante de configuración de la planta para inyección de combustible (GDI - Inyección Directa), mapas de rendimiento y sistema de distribución variable (DVVT)

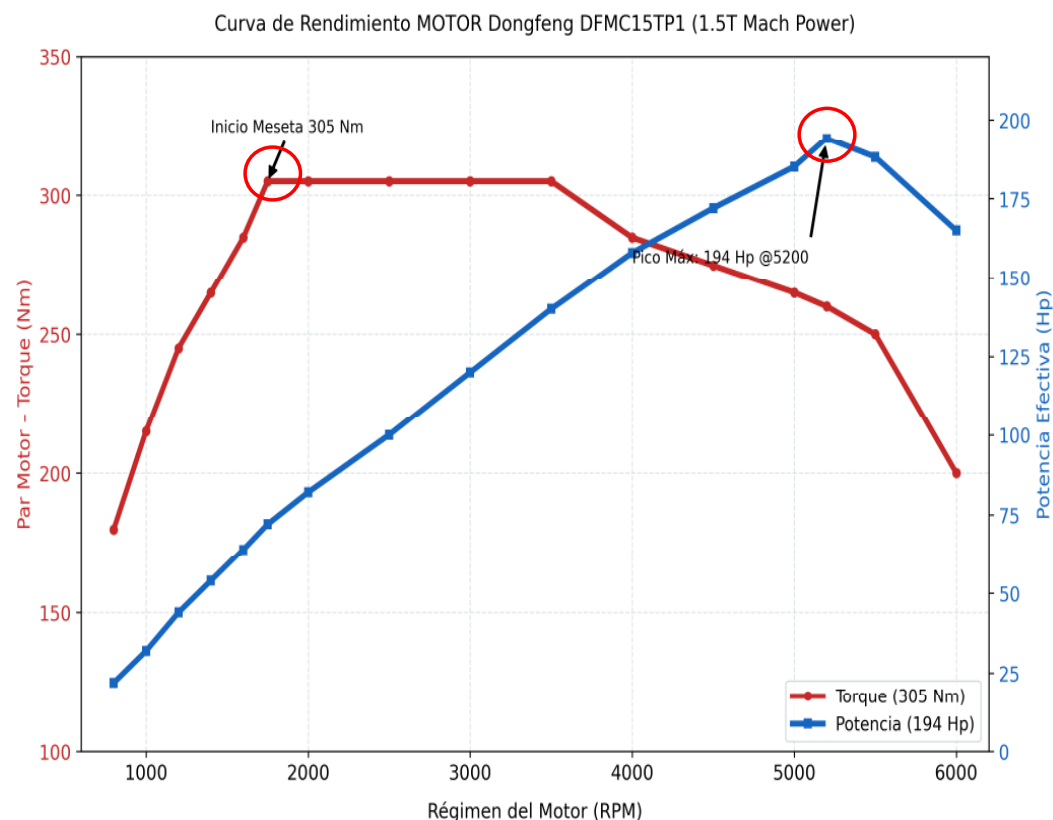
FICHA TECNICA



Curva de Rendimiento MOTOR Dongfeng DFM15TP1 (1.5T Mach Power)



FICHA TECNICA



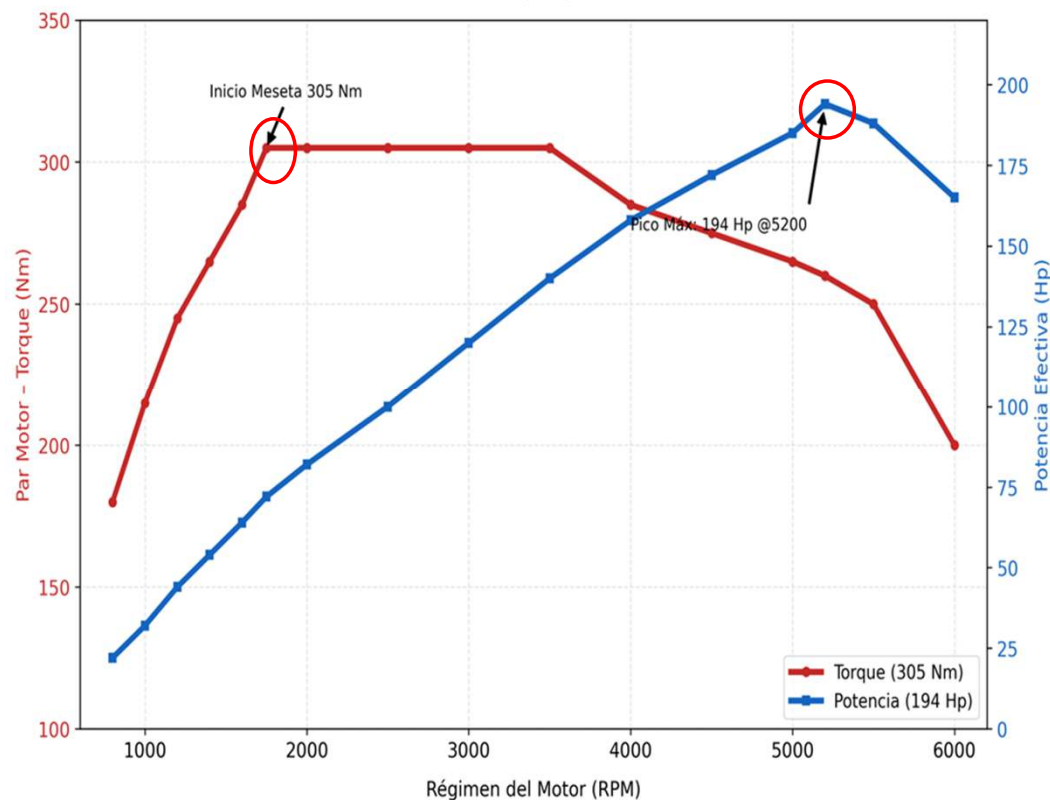
MOTOR DFMC15TP1

Análisis del comportamiento:

- **Elasticidad y empuje temprano:** El turbocompresor alcanza su presión óptima muy rápido. Al pasar las **1750 RPM**, ya dispones de los **300 N.m** completos.
- Esto mitiga por completo el fenómeno del **TURBOLAG**, mejor conocido como retraso del turbo (tiempo de acción / reacción) y le otorga al vehículo salidas muy ágiles desde parado.
- **Zonas de aceleración continua:** Mantener el torque plano hasta las **3500 RPM** asegura una aceleración progresiva y lineal en marchas intermedias, ideal para adelantamientos seguros en carretera sin necesidad de revolucionar al límite el motor.

FICHA TECNICA

Curva de Rendimiento MOTOR Dongfeng DFMC15TP1 (1.5T Mach Power)

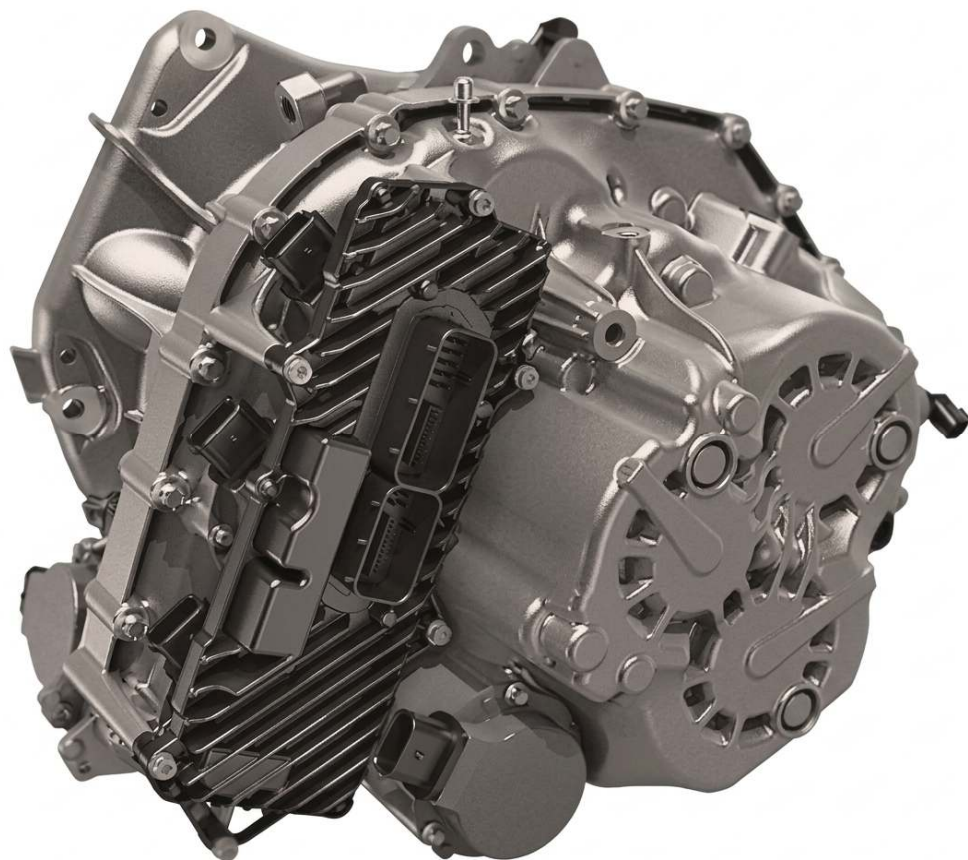


MOTOR DFMC15TP1

Análisis del comportamiento:

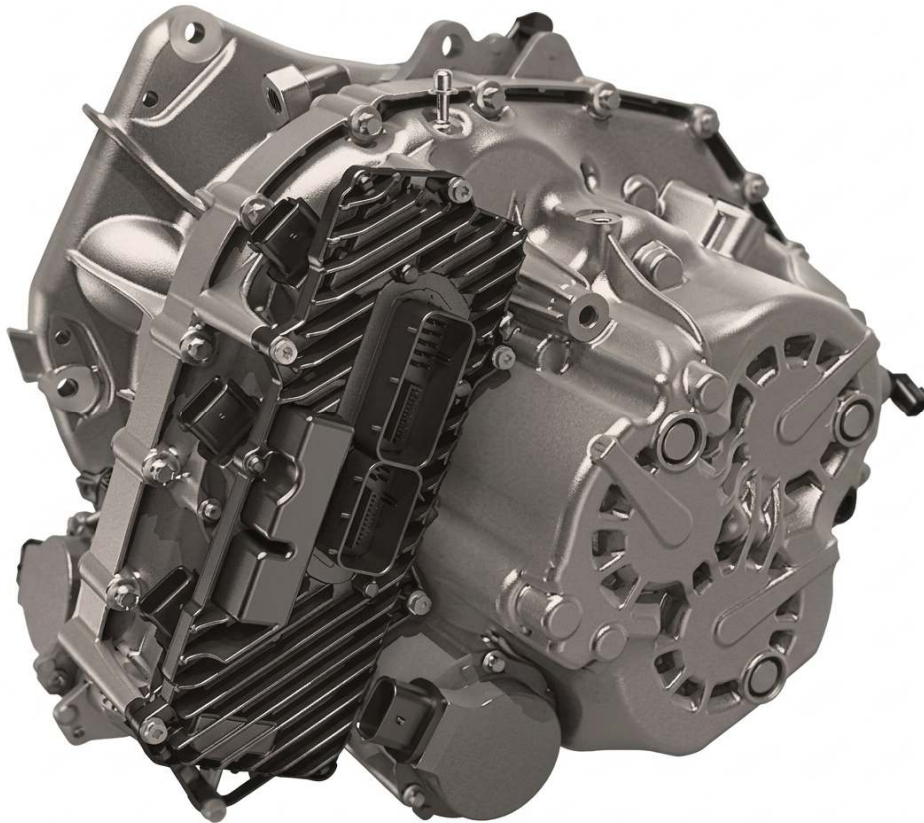
- **Gestión de la potencia:** A partir de las **3500 RPM** el torque decae de manera natural para proteger la mecánica; sin embargo, al combinarse con el incremento de revoluciones por minuto, la curva de potencia sigue ascendiendo limpiamente hasta encontrar su **pico máximo de 194 hp a las 5200 RPM**.

FICHA TECNICA



TRANSMISION	TIPO	DCT
	MODELO	7DCT300
	N° DE VELOCIDADES	7 + REVERSA
	MODOS DE MANEJO	ECO/SPORT
	TORQUE N.m	300
	FABRICANTE	DONGFENG / GTRAC
	PESO Kg	71

FICHA TECNICA



TRANSMISION 7DCT300

El Dongfeng Mage (equipado con motor 1.5L Turbo) utiliza la transmisión **7DCT300** de Getrag (Magna).

Es una transmisión automática de **doble embrague húmedo** diseñada para ofrecer cambios rápidos y suaves, optimizando la aceleración y la eficiencia de combustible.

FICHA TECNICA



TRANSMISION 7DCT300

Características.

Embragues Húmedos (Wet Clutch): Los discos dobles operan sumergidos en aceite, esto disipa el calor eficientemente y evita el sobrecalentamiento en tráfico pesado.

Arquitectura Compacta: Su diseño transversal es muy corto (369 mm) y ligero (71 kg). Esto optimiza el espacio del motor y mejora el reparto de pesos del vehículo.

Larga Vida Útil: Al ser refrigerada por aceite, sufre mucho menos desgaste físico en comparación con las transmisiones de doble embrague seco antiguas.

FICHA TECNICA



TRANSMISION 7DCT300

Características.

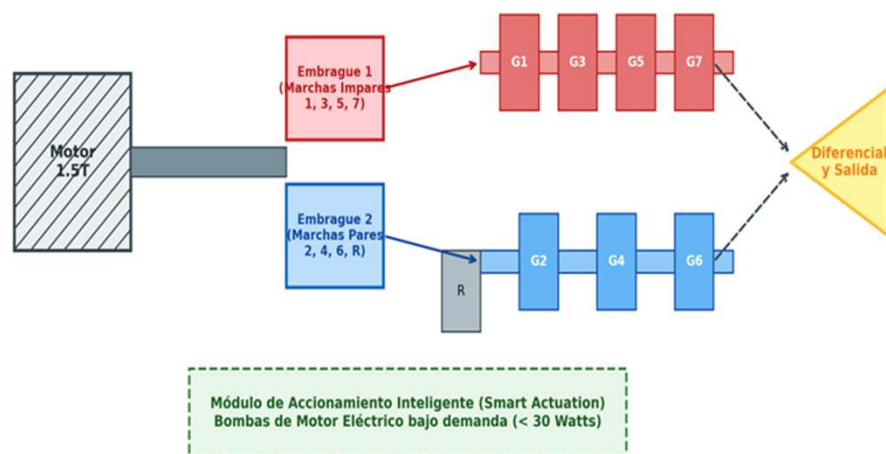
Tecnología Smart Actuation (Actuación Inteligente): Sustituye los sistemas hidráulicos continuos y pesados por un sistema electrohidráulico de baja demanda, el consumo promedio para cambiar de marcha es de tan solo 30 Watts (similar a un bombillo liviano), reduciendo la pérdida de energía del motor.

Modos de Conducción Soportados: La gestión electrónica de la caja en el Dongfeng Mage se adapta a configuraciones Eco y Sport, variando la velocidad del acoplamiento y las revoluciones de cambio, donde:

- Modo ECO: Modo económico, hace que el vehículo funcione a menores revoluciones del motor, logrando un menor consumo de combustible.
- Modo SPORT: Modo deportivo, hace que el vehículo funcione a mayores revoluciones del motor, logrando mayor potencia.

FICHA TECNICA

Diagrama Funcional Didáctico: Arquitectura Interna Magna GETRAG 7DCT300



TRANSMISION 7DCT300

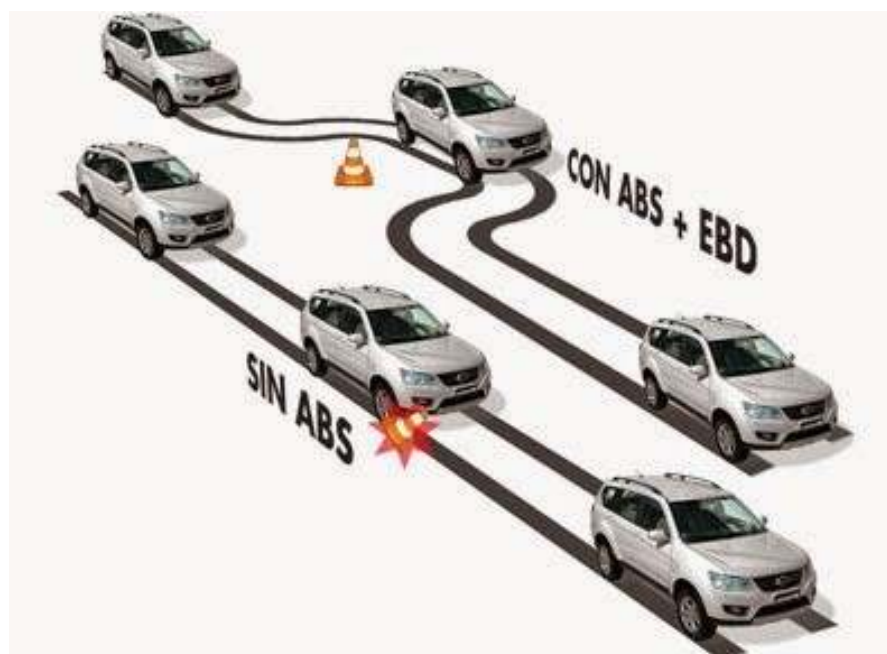
Características.

Reducción de Emisiones: Al no arrastrar una bomba hidráulica pesada todo el tiempo, reduce el consumo de combustible y las emisiones de CO₂ hasta en un 5%.

Cambios Imperceptibles: Al tener pre-seleccionada la marcha siguiente (gracias al doble eje), realiza los cambios en milisegundos sin interrumpir la entrega de potencia.

Gestión Inteligente del Torque: Soporta perfectamente el torque máximo del motor 1.5 Turbo del Mage (305 Nm) sin presentar patinados o pérdidas de tracción.

FICHA TECNICA



SISTEMA DE FRENOS

El vehículo DONGFENG MAGE cuenta con un sistema antibloqueo y distribución de frenado, adicionalmente con un módulo de control de estabilidad completo.

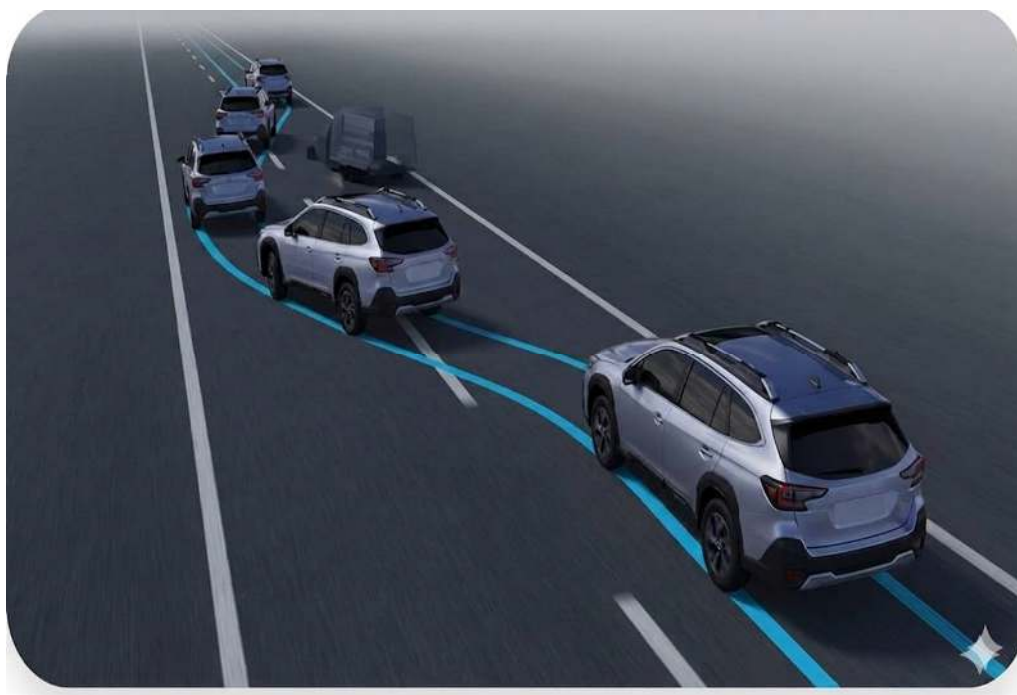
ABS (Anti-lock Braking System): Evita que los neumáticos se deslicen por completo en superficies resbaladizas.

EBD / REF (Electronic Brake Distribution): Distribuye la fuerza de frenado entre el eje delantero y trasero según la carga y los pasajeros que viajen en el vehículo.

BA / BAS (Brake Assist System): Detecta una frenada de pánico por la velocidad con la que pisas el pedal y aplica la máxima presión de frenado instantáneamente para reducir los metros de parada.

HHC / HDC: Asistente de arranque en pendientes y control de descenso para evitar que el vehículo se ruede hacia atrás.

FICHA TECNICA



SISTEMA DE FRENOS 13 FUNCIONES EN 1

Freno de estacionamiento electrónico (EPB)	
Estacionamiento automático (AUTO HOLD)	
Sistema de frenos antibloqueo (ABS) ...	
Sistema de distribución de fuerza de frenado electrónico (EBD)	
Sistema de asistencia de frenado (BA)	
Sistema de anulación de frenos (BOS)	
Control electrónico de estabilidad (ESC)	
Sistema de asistencia de frenado hidráulico (HBA)	
Reforzador de freno hidráulico (HBB)*	
Sistema de asistencia de arranque en pendiente (HHC)	
Sistema de control de fuerza de tracción (TCS)	
Control de descenso de pendientes (HDC)	
Protección activa contra vuelcos (ARP)	

El HBB integra físicamente el bloque de válvulas del ABS

Este asistente electrónico funciona de forma integrada como una extensión directa del Control Electrónico de Estabilidad (ESC o ESP). Es una característica tecnológica sumamente crucial en los vehículos utilitarios, debido a que poseen un centro de gravedad más elevado que los sedanes tradicionales.

FICHA TECNICA



SISTEMA DE FRENOS

Frenos delanteros de discos ventilados con holgura autoajustable de tipo abrazadera flotante y una dimensión de 304×28(mm)

Frenos traseros de discos macizos, pinza flotante, holgura autoajustable con una dimensión de 290×12 (mm) respectivamente, lo que garantiza una frenada potente y efectiva al conductor.



FICHA TECNICA



SUSPENSION DELANTERA

- Suspensión delantera independiente McPherson conformada por resortes helicoidales y amortiguadores hidráulicos de doble acción para absorber impactos verticales de forma aislada entre ambas ruedas.
- Los brazos oscilantes en forma de L diseñados para soportar y estabilizar con gran precisión la potencia y el torque del tren motriz.
- Además cuenta con una barra estabilizadora delantera conectada mediante bieletas, su función es reducir la inclinación de la carrocería en curvas pronunciadas o maniobras evasivas rápidas

FICHA TECNICA



SUSPENSION TRASERA

- Cuenta con suspensión independiente tipo Multi-Link (multibrazo), este sistema emplea múltiples brazos de control articulados para guiar cada rueda de manera completamente autónoma.
- El diseño multibrazo asegura que las ruedas traseras mantengan una caída (camber) y convergencia óptimas al comprimirse la suspensión. Esto mejora la tracción del eje trasero al rodar rápido y brinda mayor confianza en maniobras por su diseño de Geometría de alineación fija.
- Conformada por resortes helicoidales y amortiguadores hidráulicos de doble acción para absorber impactos verticales de forma aislada entre ambas ruedas.
- La Barra estabilizadora trasera Incorpora una barra de torsión estabilizadora conectada a las manguetas de las ruedas traseras mediante bieletas. Esta pieza controla activamente las fuerzas laterales durante curvas cerradas, manteniendo el chasis nivelado y evitando el balanceo excesivo.

FICHA TECNICA



SISTEMA DE DIRECCION (EPS)

Dirección Asistida Eléctrica (**Electric Power Steering**) EPS, es uno de los pilares tecnológicos de su chasis ya que está diseñado bajo una arquitectura de asistencia variable e inteligente que equilibra la entrega de potencia (194 HP) con un guiado muy preciso.

Por lo que ofrece 3 modos de asistencia inteligente

- Modo Confort.
- Modo Normal.
- Modo Sport.

Atención

Si la luz de advertencia de falla del EPS  se enciende mientras el motor está en movimiento, es posible que se pierda la dirección asistida, pero aún se puede controlar el vehículo. En este momento, se requiere mayor fuerza para operar el volante, especialmente al girar el volante durante curvas cerradas y conducción a baja velocidad.

FICHA TECNICA

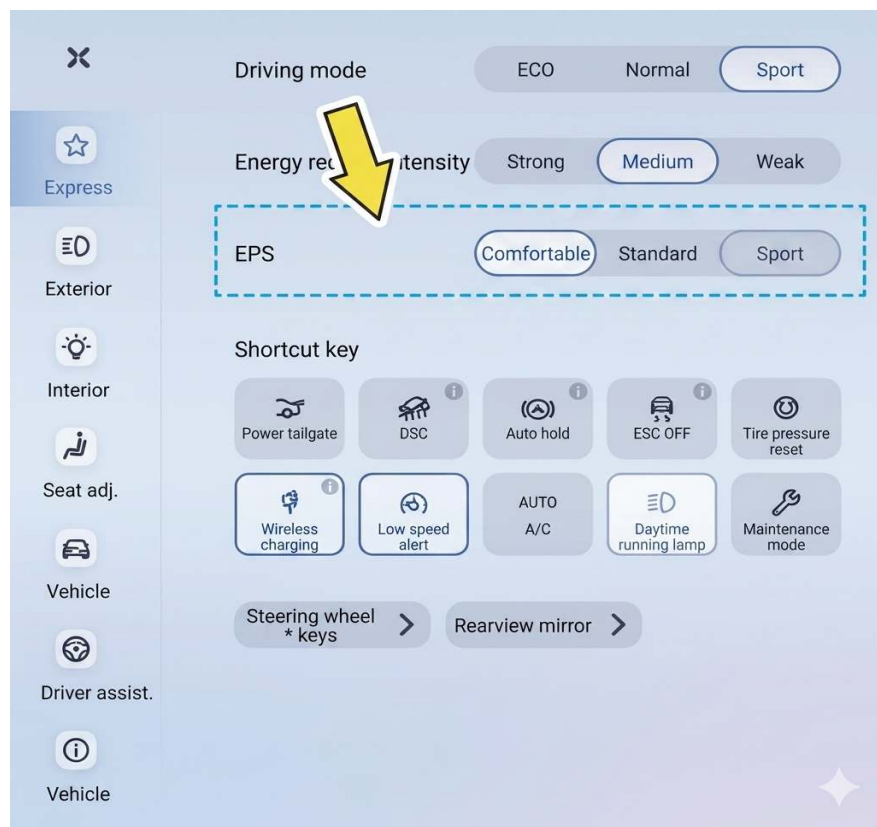


SISTEMA DE DIRECCION (EPS)

Tiene la función de velocidad del vehículo, lo que hace que sea fácil de conducir a baja velocidad y estable a alta velocidad.

- Corrección activa, aumente la velocidad de corrección, reduzca el residuo de corrección, mejore la capacidad de corrección activa de toda la dirección del vehículo.
- Alta integración, mantenimiento fácil

FICHA TECNICA



SISTEMA DE DIRECCION (EPS)

Configuré la fuerza de la dirección a través del "Centro del vehículo" - "Operación rápida" - "Fuerza de la dirección asistida eléctrica" en la pantalla del MP5:

- Confort: el volante es ligero es ideal para realizar maniobras de estacionamiento o lidiar con el tráfico urbano pesado sin fatiga física
- Normal: aplicable para los hábitos de conducción generales, perfecto para trayectos cotidianos mixtos y conducción en avenidas convencionales.
- Deportivo: el volante es pesado, reduce el nivel de asistencia para volver el volante significativamente más rígido, firme y comunicativo. Ofrece un tacto más directo que transmite fielmente el nivel de adherencia del tren delantero al trazar curvas a altas.

FICHA TECNICA



SISTEMA DE CARGA / ARRANQUE

BATERIA

- Código de Modelo L2400
- Tipo de Caja Estándar Corresponde al tamaño físico LN2
- Dimensiones 242 mm de largo × 175 mm de ancho × 190 mm de alto.
- Voltaje Nominal 12V (estándar para la gran mayoría de los vehículos de turismo).
- Capacidad de Almacenamiento 60Ah (Amperios-hora)
- Capacidad de Arranque en Frío (Normas GB/SAE/GS): 580 A, la cual indica la intensidad máxima de corriente que puede suministrar la batería durante 30 segundos a una temperatura de -18 °C sin que el voltaje baje de los niveles críticos.
- Polaridad, El borne positivo (+) se encuentra del lado derecho cubierto por el protector rojo, mientras que el borne negativo (-) se sitúa en el extremo izquierdo.

FICHA TECNICA



SISTEMA DE CARGA / ARRANQUE

Voltaje Nominal: 14V (diseñado para alimentar de forma estable la red de a bordo de 12 voltios del vehículo).

Amperaje Máximo (Capacidad de Carga): 120A - 150A (Amperios). Cuenta con un alto amperaje debido a la gran demanda eléctrica del vehículo, que incluye pantallas de infoentretenimiento de hasta 13 pulgadas, cámaras 360°, aire acondicionado electrónico y múltiples asistencias a la conducción (ADAS)

Tipo de Control (Regulador): Regulador de voltaje inteligente integrado con gestión electrónica DFM (Digital Field Monitor) o LIN Bus comandado directamente por la ECU

FICHA TECNICA



SISTEMA DE CARGA / ARRANQUE

Voltaje de carga normal (sin accesorios prendidos): Entre 13.8V y 14.5V.

Voltaje bajo carga máxima (luces, aire y desempañador encendidos): en condiciones normales no debe funcionar por debajo de 13.5V

Tipo de Polea de embrague libre

Sentido de Rotación: Horario (visto desde el lado de la polea).

Acoplamiento: Montaje rígido directo al bloque del motor, accionado por la correa única de accesorios

FICHA TECNICA



SISTEMA DE CARGA / ARRANQUE

Voltaje Nominal: 12V (Opera con el voltaje estándar de la red de a bordo del auto).

Potencia de Salida: 1.2 kW - 1.4 kW (Kilovatios). Cuenta con esta potencia para vencer rápidamente la resistencia mecánica y la compresión del motor turbo de 4 cilindros.

Consumo de Corriente en Vacío: Entre 60A y 90A.

Consumo de Corriente Bajo Carga Max (Pico de Arranque): Entre 250A y 380A momentáneos (Razón por la cual se necesita una batería con buena capacidad de arranque en frío o CCA).

FICHA TECNICA



SISTEMA DE CARGA / ARRANQUE

- Número de Dientes del Piñón: 9 a 11 dientes (Varía ligeramente según el proveedor de equipo original OEM adjudicado al lote de producción)
- Sentido de Rotación: CW (Clockwise) - Rotación en el sentido de las agujas del reloj visto desde el lado del piñón.
- Mecanismo de Reducción: Reducción por engranaje planetario permanente. Este diseño reduce el tamaño físico del motor eléctrico y multiplica el torque de salida para disminuir el desgaste de la batería en climas fríos.
- Tipo de Solenoide: Solenoide superior compacto integrado de doble bobina (retención y tracción)