

Tipo vehículo	Motor		Tipo de embrague	Tipo caja de velocidades mecánica y automática
	Tipo	Cilindrada		
BA0E	E7J	1390	180 DST 3050 180 CP 3300	JB1
BA0F BA0L	K7M	1598	200 HR 4000	JB1
BA0G	F3R	1998	215 HRN 4000	JB3
BA0A BA0U	F8Q	1870	200 HRV 4600 200 HRV 3100	JB1
BA0F	K7M	1598	-	AD4

IDENTIFICACION VEHICULO

Ejemplo : BA0E

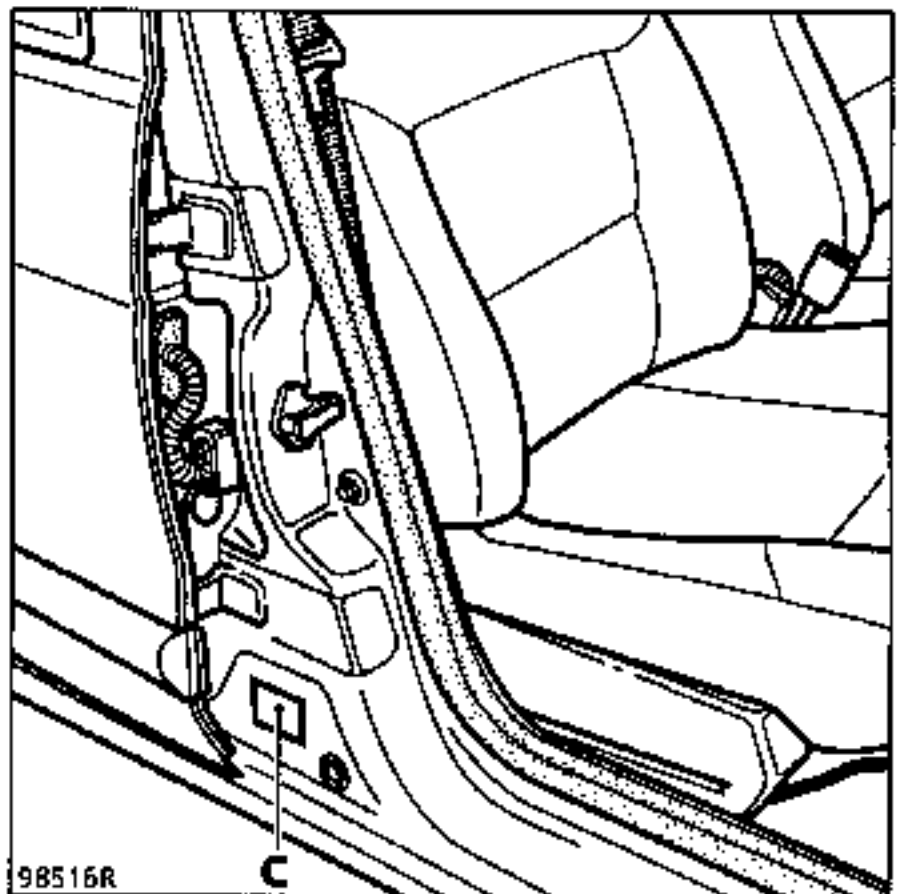
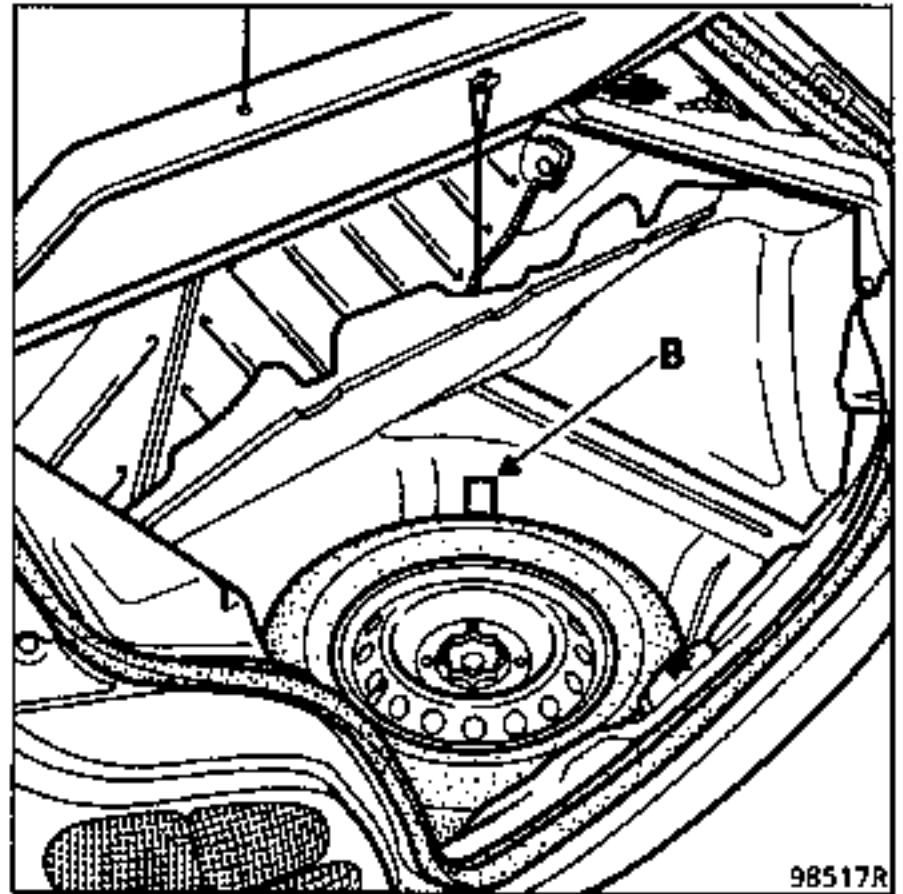
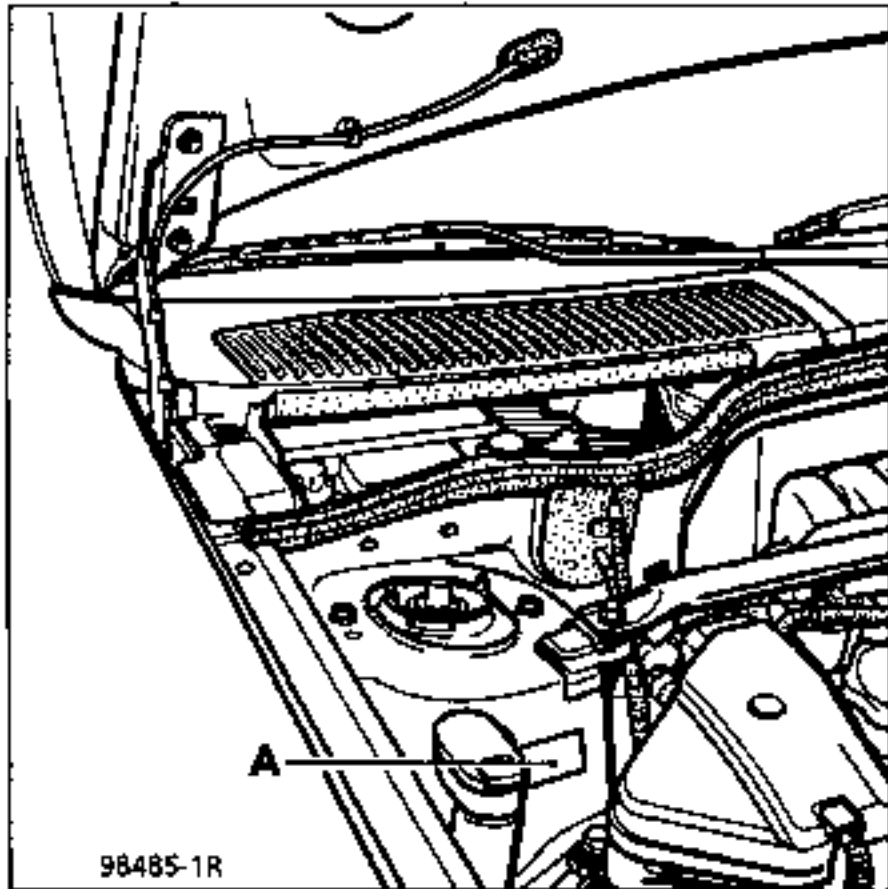
- B : Tipo de carrocería (ejemplo bicuerpo 5 puertas)
- A : Código proyecto (ejemplo 64)
- OE : Índice de motorización (ejemplo E7J 764)

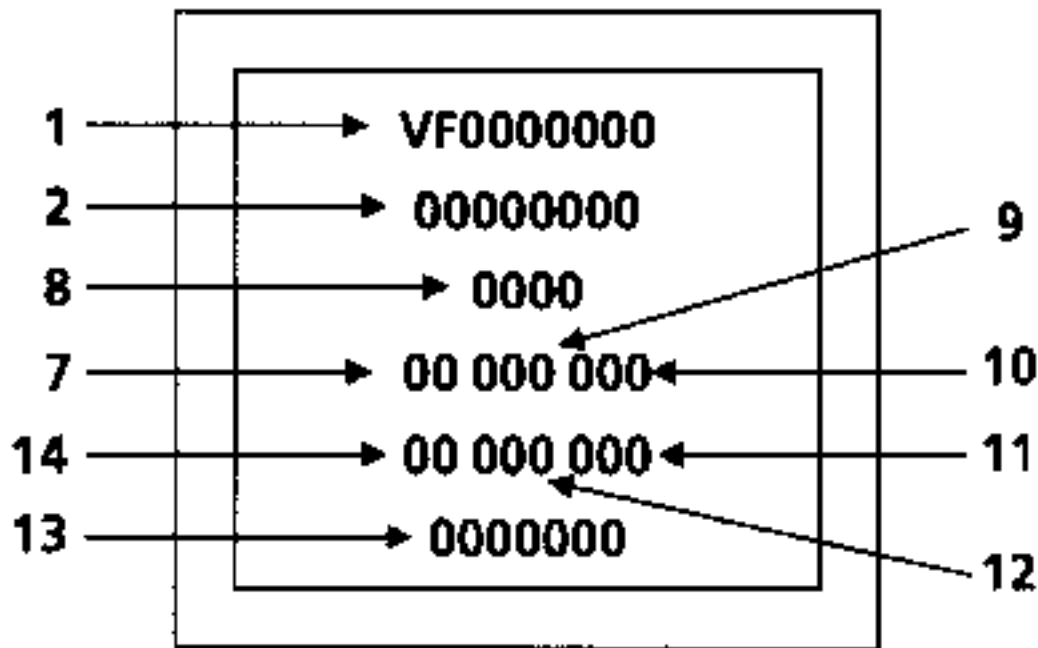
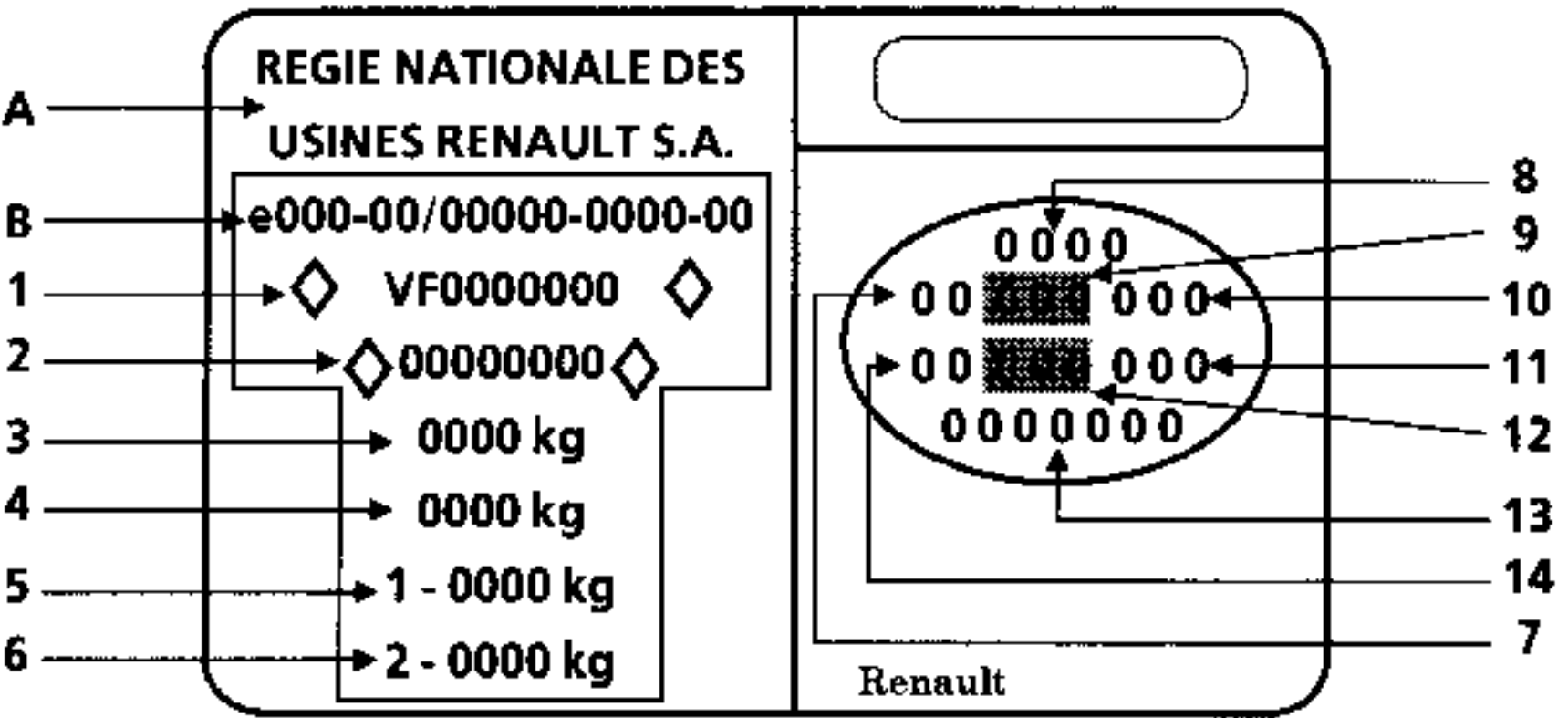
EMPLAZAMIENTO DE LA PLACA DE IDENTIFICACION DEL VEHICULO

Hay dos casos posibles de posicionamiento en el vehiculo:

- en el compartimiento del motor (A),

- cerca de la rueda de respuesto (B) con una etiqueta repetitiva de la placa oval, en la parte inferior de la puerta del pasajero (C).





Contiene :

- En **A** : el nombre del fabricante.
- En **B** : el número de recepción C.E.E.
- En **1** : el tipo de homologación del vehículo, precedido del código de identificación mundial del fabricante (VF1 corresponde a RENAULT FRANCIA).
- En **2** : el número dentro de la serie del tipo.
- En **3** : el peso total autorizado en carga.
- En **4** : el peso total rodante.
- En **5** : el peso total autorizado en carga sobre el eje delantero.
- En **6** : el peso total autorizado en carga sobre el eje trasero.
- En **7** : la primera cifra indica la caja de velocidades o las opciones pesadas, la segunda cifra indica el nivel de equipamiento.
- En **8** : el tipo del vehículo.
- En **9** : el código de equipamiento técnico.
- En **10** : el equipamiento complementario opción fábrica.
- En **11** : el nivel de equipamiento.
- En **12** : el código de la pintura.
- En **13** : una letra que indica la fábrica de origen, seguida del número de fabricación.
- En **14** : el código de la tapicería.

NOTA : en función del país al que se exporta el modelo, puede ocurrir que ciertas indicaciones no figuren en la placa. La placa aquí descrita es la más completa.

AFECTACION DE LOS NUMEROS DE EQUIPAMIENTOS TECNICOS

El código de equipamiento son tres letras que figuran en (9), debe ser documentado cuando se necesite identificar al vehículo (pedido de piezas de recambio, boletín de garantía, etc.)



Sigla de seguridad (precauciones particulares a respetar durante la intervención)

UTILLAJE ESPECIAL INDISPENSABLE	
Cha. 280-02	Cala adaptable al gato móvil
Cha. 408-01	
o	Casquillo adaptable al gato móvil
Cha. 408-02	



La utilización de un gato móvil implica obligatoriamente el uso de borriquetas apropiadas.

Está prohibido levantar el vehículo tomando apoyo bajo los brazos de la suspensión delantera o bajo el perfil en V del tren trasero.

Según el tipo de gato móvil, utilizar los casquillos Cha. 408-01 ó Cha. 408-02 para colocar la cala Cha. 280-02.

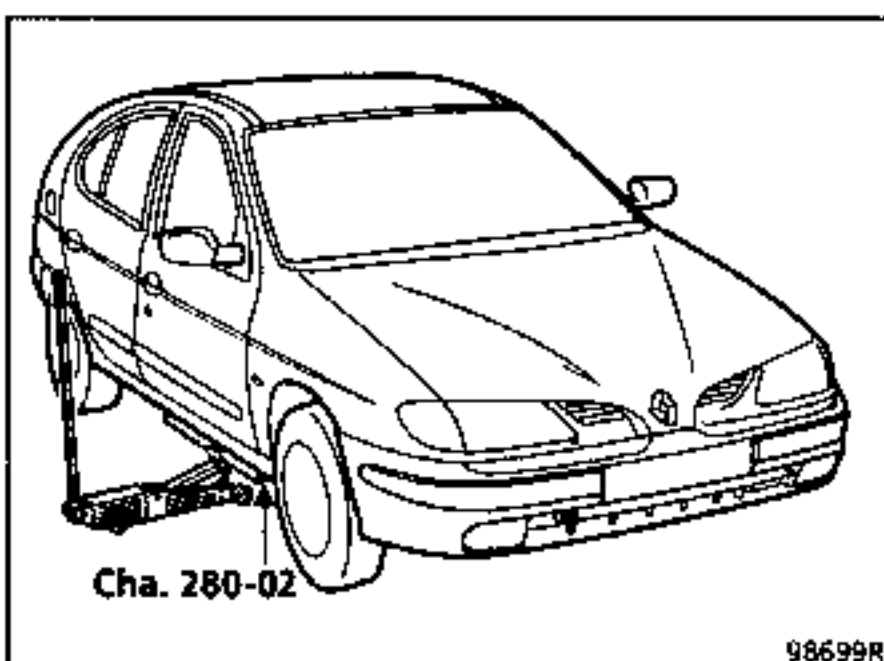
Para levantar la parte delantera o trasera, tomar apoyo bajo los puntos de levantamiento del gato de bordo.

GATO MOVIL LATERALMENTE

Utilizar la cala Cha. 280-02.

Tomar apoyo bajo el larguero lateral, en la zona de la puerta delantera.

Posicionar el canto correctamente en la ranura del calce.

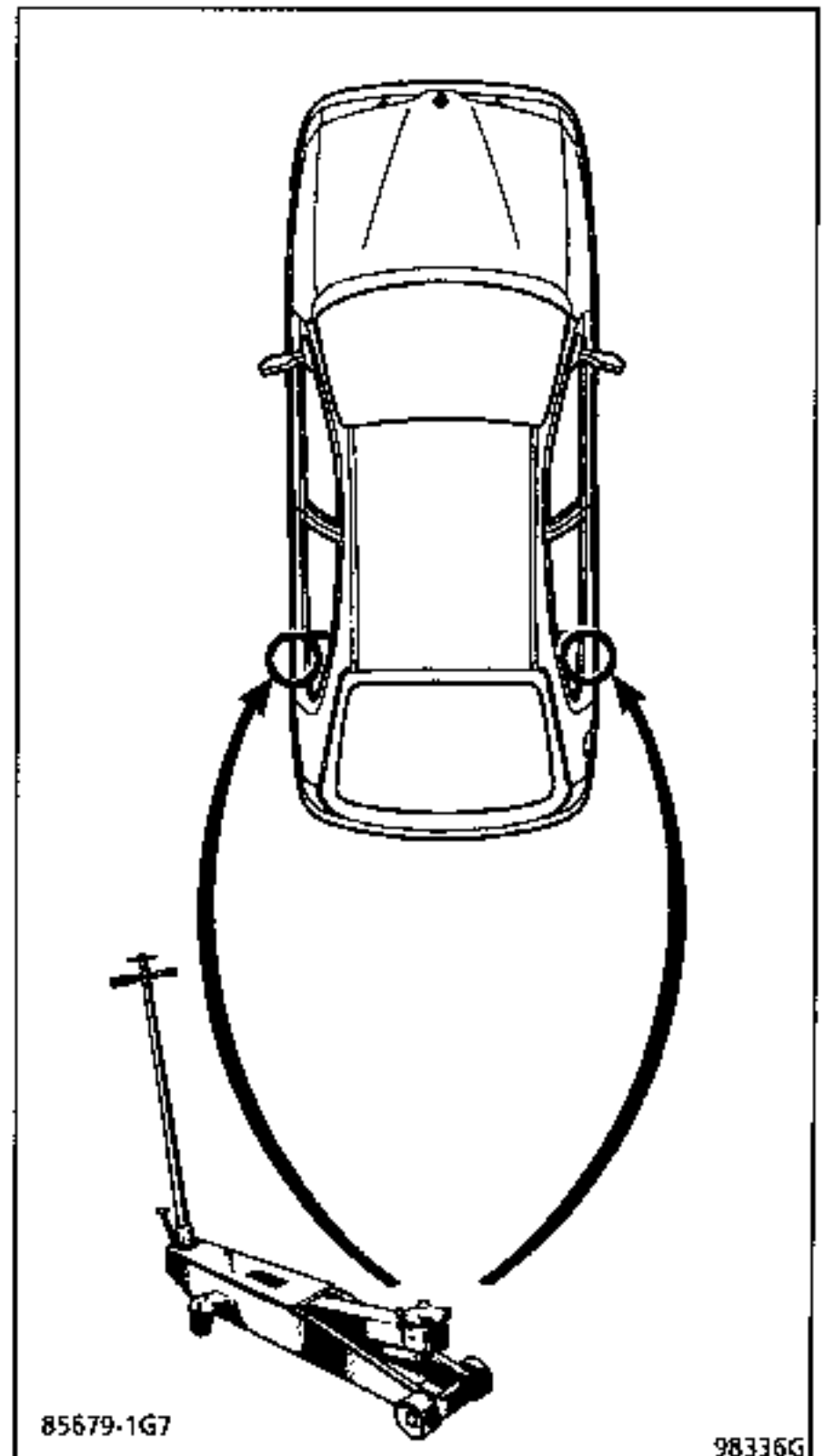


BORRIQUETAS

Para poner el vehículo sobre borriquetas, hay que colocarlas obligatoriamente :

- bajo los refuerzos previstos para levantar el vehículo con el gato del equipo de bordo,
- o bajo los tacos situados detrás de los refuerzos.

La colocación de las borriquetas en la parte trasera se efectúa levantando el vehículo lateralmente.



CONSIGNAS DE SEGURIDAD



Se deben considerar varios casos :

1 - CASO DE EXTRACCION DE ORGANOS

De una manera general, no utilizar un elevador de 2 columnas cada vez que se pueda emplear un elevador de cuatro columnas.

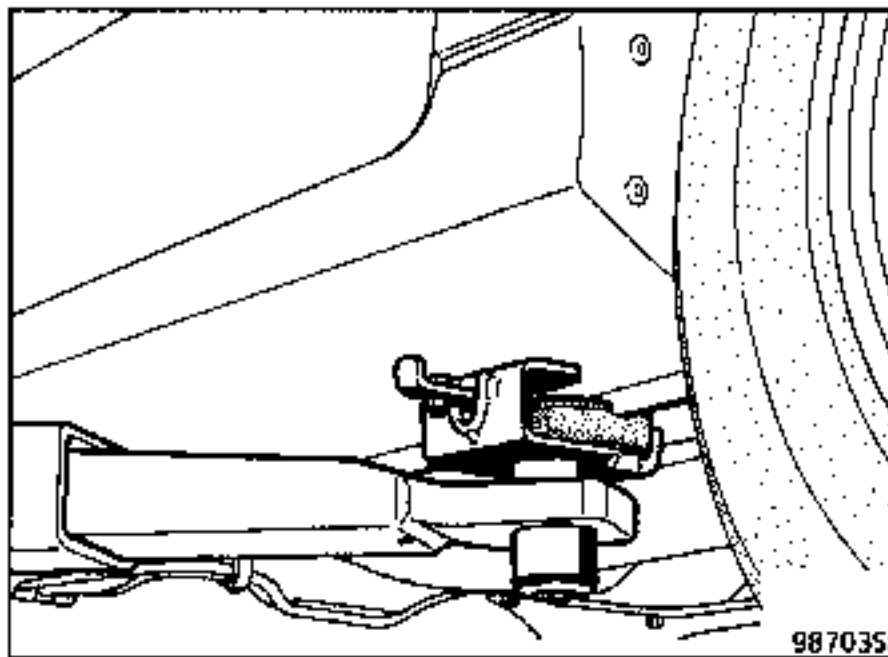
Si esto no es posible, colocar los patines de levantamiento bajo el canto de la carrocería a nivel de los apoyos del gato del equipo de bordo.

Se colocarán imperativamente a la derecha de los apoyos del gato de bordo. Deberán encajarse en las lumbreras de los cantos del bajo de caja.

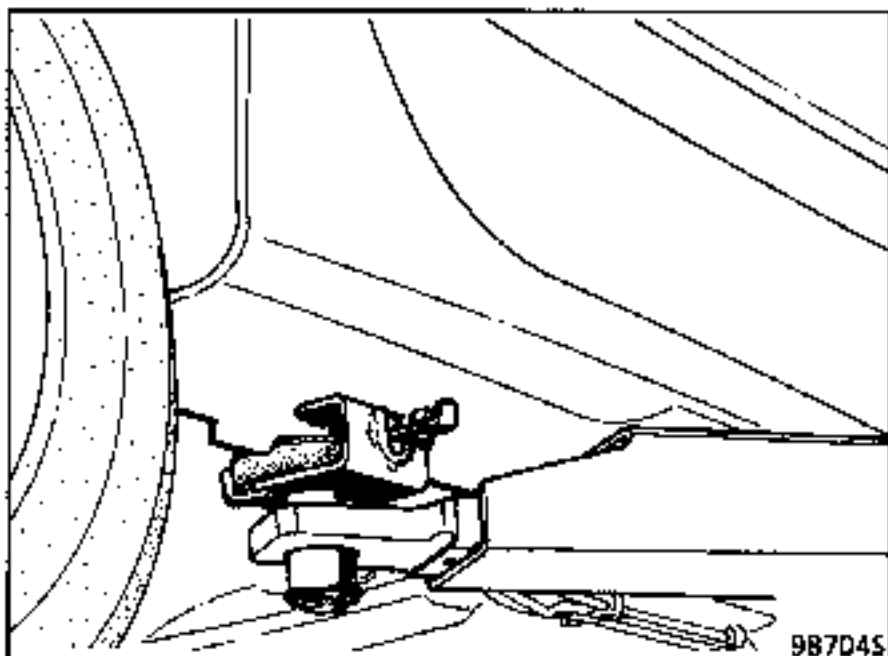
2 - CASO PARTICULAR DE LA EXTRACCION - REPOSICION DEL GRUPO MOTOPROPULSOR

En este caso preciso, la caja del vehículo deberá hacerse solidaria imperativamente con los brazos del elevador de dos columnas, mediante unos patines especiales.

ADELANTE



ATRAS

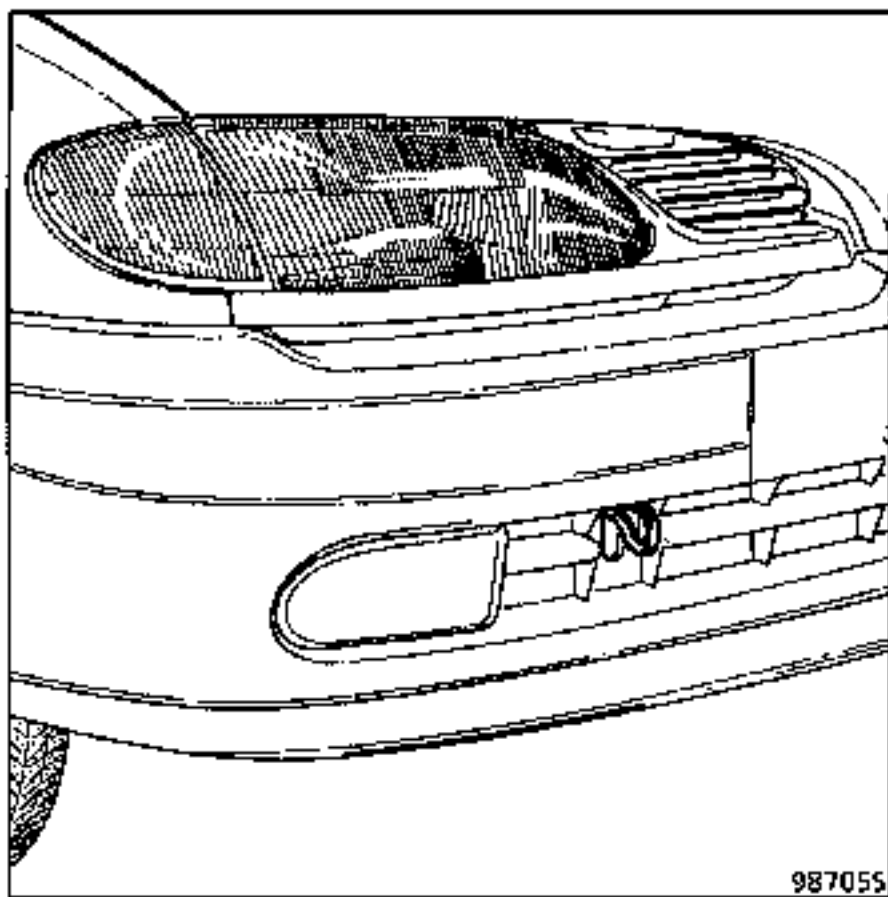


PARA EL REMOLCADO, RESPETAR LA LEY EN VIGOR DE CADA PAIS

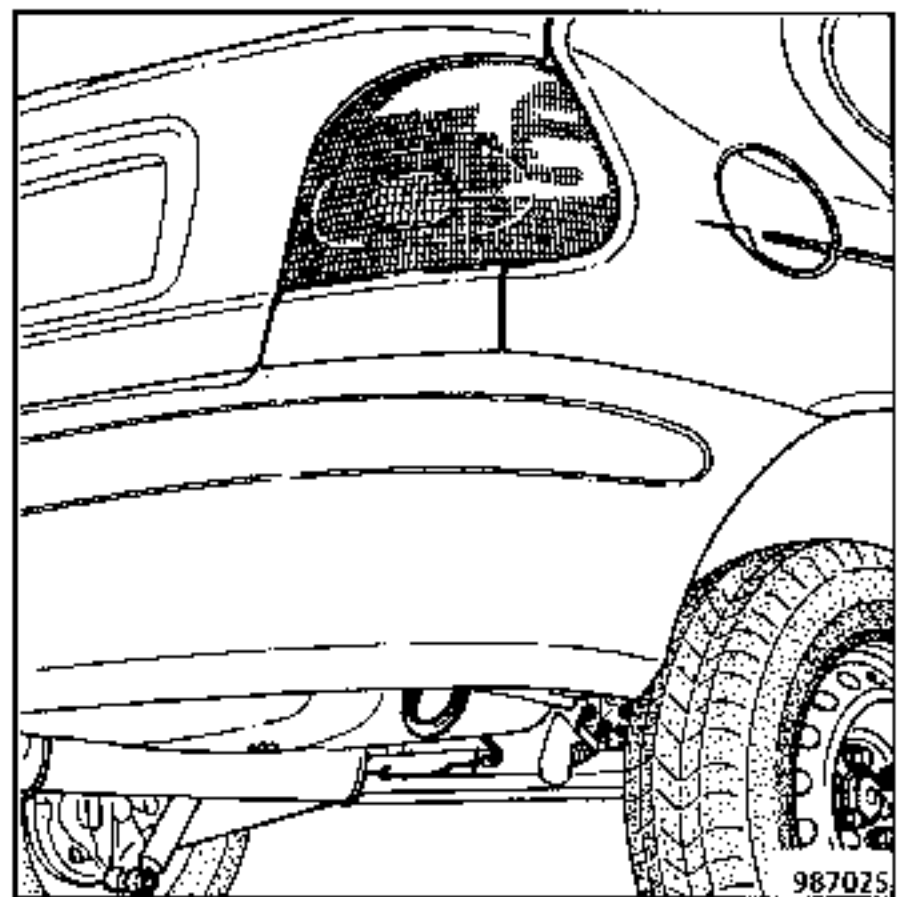
NO TOMAR NUNCA LOS TUBOS DE TRANSMISION COMO PUNTOS DE ENGANCHE

Los puntos de remolcado deben ser utilizados únicamente para el remolcado en carretera. No pueden servir en ningún caso para sacar el vehículo de un foso, para una avería similar o para levantar directa o indirectamente el vehículo.

ADELANTE



ATRAS



DESIGNACION	ACONDICIONAMIENTO	REFERENCIA
GRASAS		
<ul style="list-style-type: none"> ● MOLYKOTE "BR2" para asientos de torreones, tubo guía de tope, apoyos de horquilla de embrague, apoyos de brazos inferiores, acanaladuras de barras de torsión, caja de dirección, acanaladuras de transmisión. ● MOLYKOTE "33 Médium" casquillos de tren trasero tubo casquillos de barra estabilizadora. ● ANTI-SEIZE (grasa alta temperatura) Turbo etc. ● "MOBIL CVJ" 825 Black star 6 MOBIL EXF57C para juntas de transmisión. ● GRASA MULTIFUNCION captador de rueda. 	<p>Caja de 1 kg</p> <p>Tubo de 100 g</p> <p>Caja de 80 ml</p> <p>Frasco de 180 g</p> <p>Aerosol</p>	<p>77 01 421 145</p> <p>77 01 028 179</p> <p>77 01 422 307</p> <p>77 01 366 100</p> <p>77 01 422 308</p>
ESTANQUIDADES MECANICAS		
<ul style="list-style-type: none"> ● Perfect-seal "LOWAC" untado fluido para juntas. ● Masilla para estanquidad de los empalmes de los tubos de escape. ● KIT ENDURECEDOR "CAF 4/60 THIXO" Para estanquidades laterales de los sombreretes de apoyos. ● AUTO junta azul pasta de estanquidad. 	<p>Tubo de 100 g</p> <p>Caja de 1,5 kg</p> <p>Colección</p> <p>Tubo de 100 g Tubo de 45 g</p>	<p>77 01 417 404</p> <p>77 01 421 161</p> <p>77 01 421 080</p> <p>77 01 396 227 77 01 397 027</p>

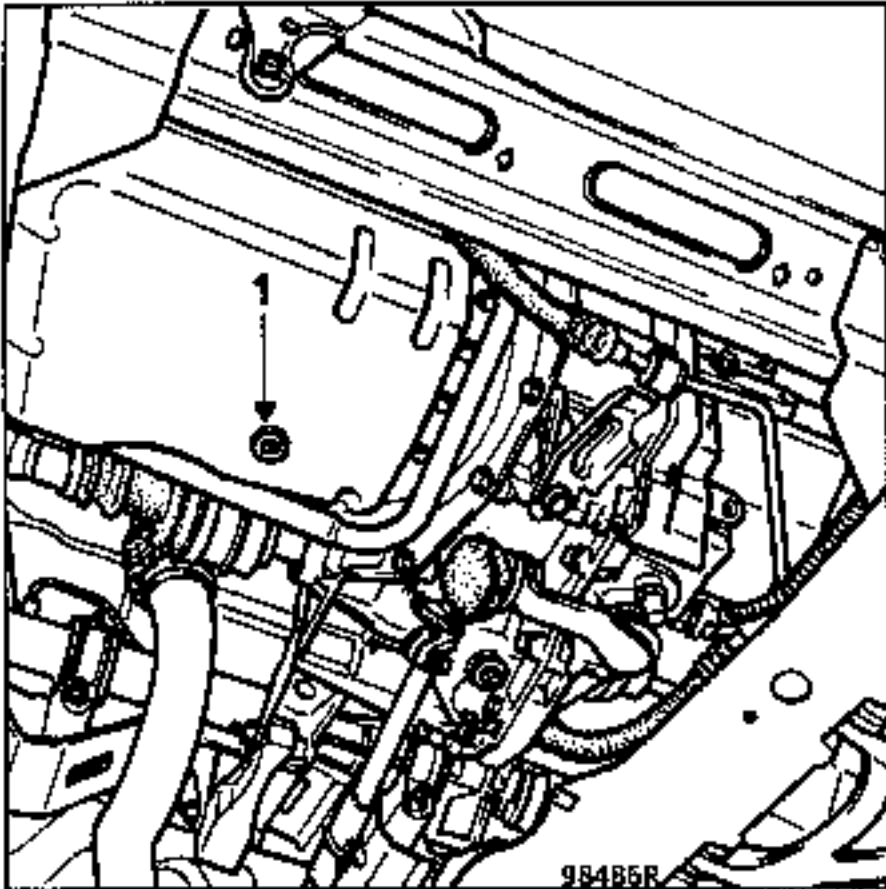
DESIGNACION	ACONDICIONAMIENTO	REFERENCIA
ESTANQUIDADES MECANICAS		
● AUTO junta gris pasta de estanquidad.	Tubo de 100 g	77 01 422 750
● LOCTITE 518 para estanquidad cárter de caja de velocidades.	Jeringa de 24 ml	77 01 421 162
● Detector de fugas	Aerosol	77 11 143 071
COLAS		
● "LOCTITE - FRENANCH" evita el aflojado de los tornillos y permite el desbloqueo.	Frasco de 24 cc	77 01 394 070
● "LOCTITE - FRENBLQC" asegura el bloqueo de los tornillos.	Frasco de 24 cc	77 01 394 071
● "LOCTITE SCELBLQC" para el pegado de los rodamientos.	Frasco de 24 cc	77 01 394 072
● "LOCTITE AUTOFORM" para pegado del volante motor sobre cigüeñal.	Frasco de 50 cc	77 01 400 309
LIMPIADORES - LUBRIFICANTES		
● "NETELEC" degripante, lubricante.	Aerosol de 150 g	77 01 408 464
● Limpiador NC1 Limpiador de contacto eléctrico.	Aerosol	77 01 422 379
● Limpiador de carburador.	Bidón de 250 ml Aerosol 300 ml	77 01 393 112 77 01 393 111
● Limpiador de inyectores.	Bidón de 355 ml	77 01 423 189
● Degripante súper-concentrado.	Aerosol de 500 ml	77 01 408 466
● "DECAPJOINT " (FRAMET) para la limpieza de los planos de juntas de culata de aluminio.	Aerosol	77 01 405 952
● Limpiador de frenos.	Aerosol de 400 ml	77 01 421 282

DESIGNACION	ACONDICIONAMIENTO	REFERENCIA
BARNIZ		
● "CIRCUIT PLUS" Barniz para la reparación de lunetas térmicas.	Frasco	77 01 421 135
● "CONTACT PLUS" Barniz para la reparación de las lengüetas de alimentación de la luneta térmica.	Kit	77 01 422 752
FRENOS		
● Líquido de freno.	Frasco de 0,5 l DOT4	77 01 421 940

UTILLAJE INDISPENSABLE
Llave de vaciado del aceite motor

VACIADO : tapón (1)

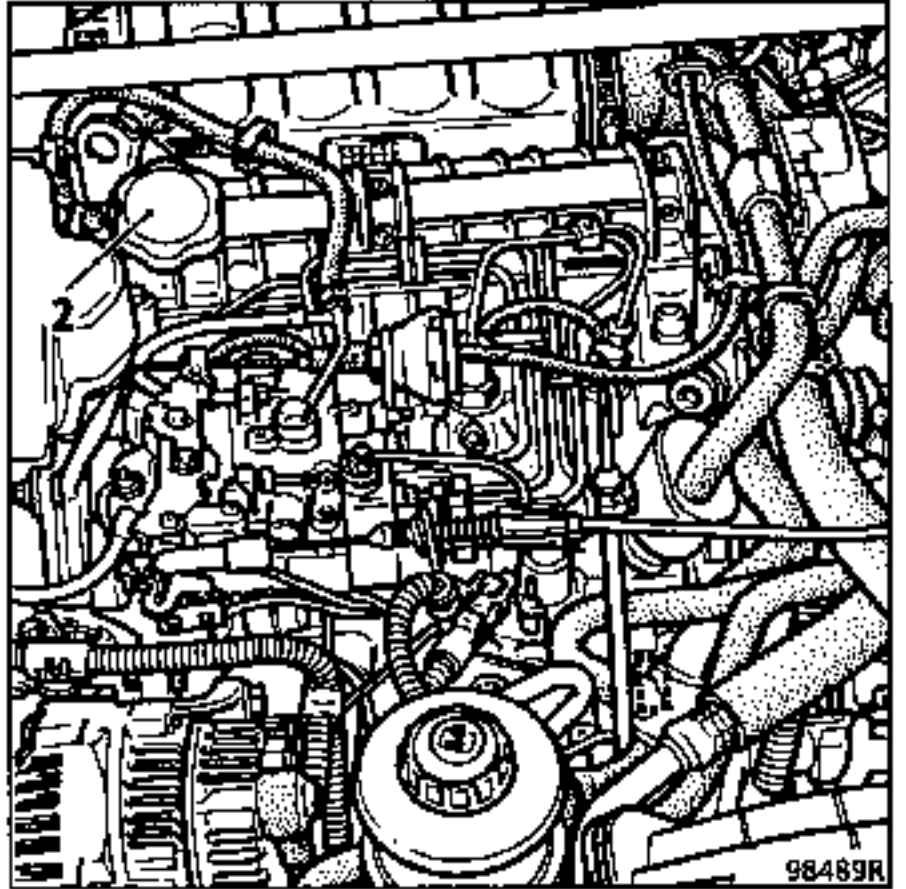
MOTORES F3R - FBQ



98486R

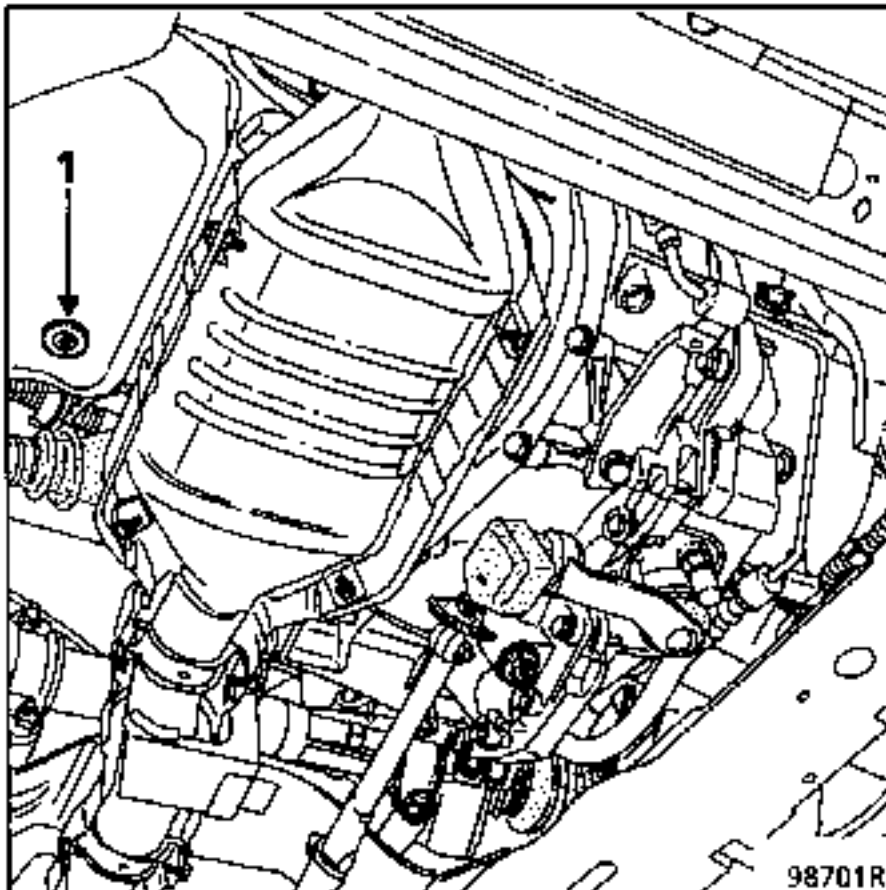
LLENADO : tapón (2)

MOTOR FBQ



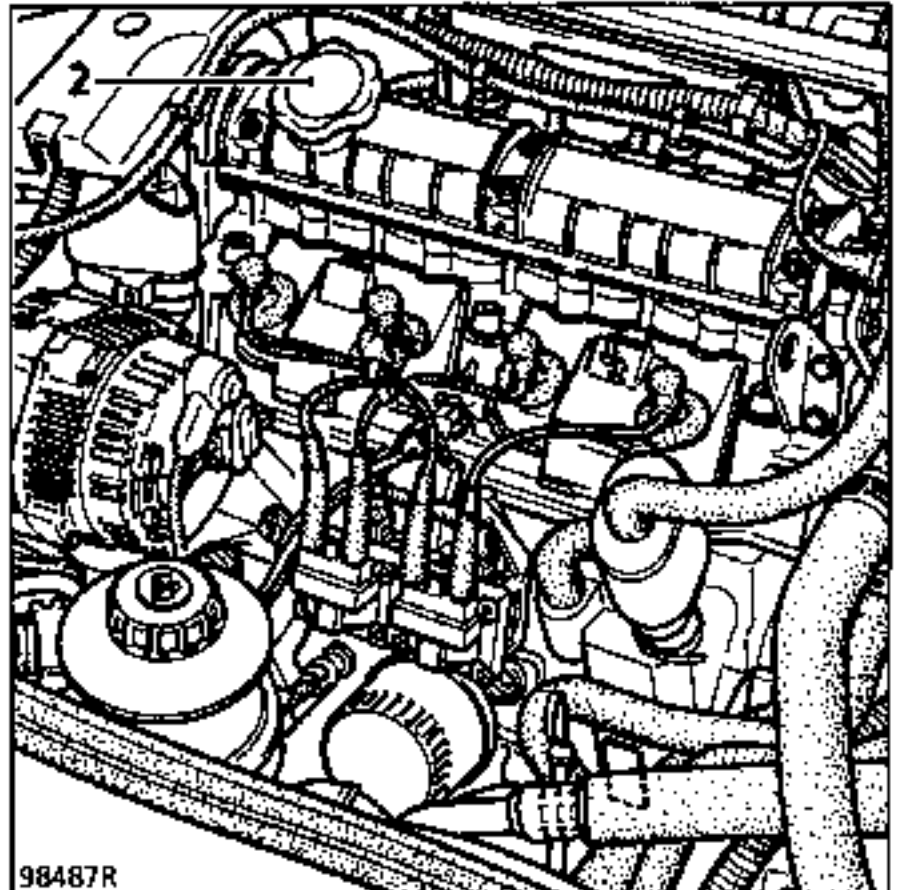
98489R

MOTORES E7J - K7M



98701R

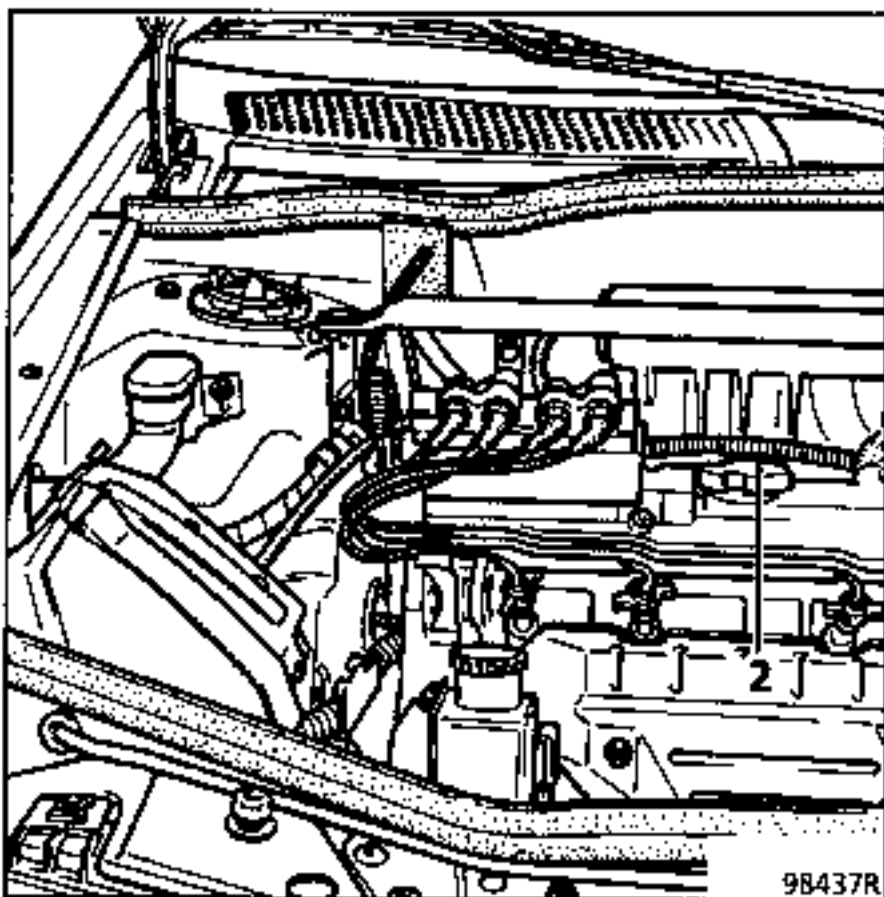
MOTOR F3R



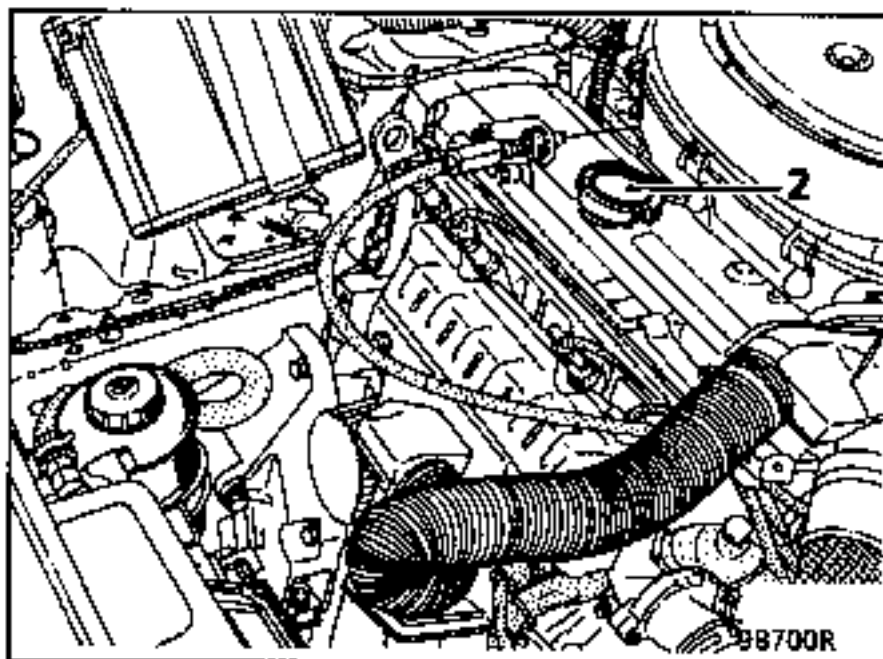
98487R

LLENADO : tapón (2)

MOTOR K7M



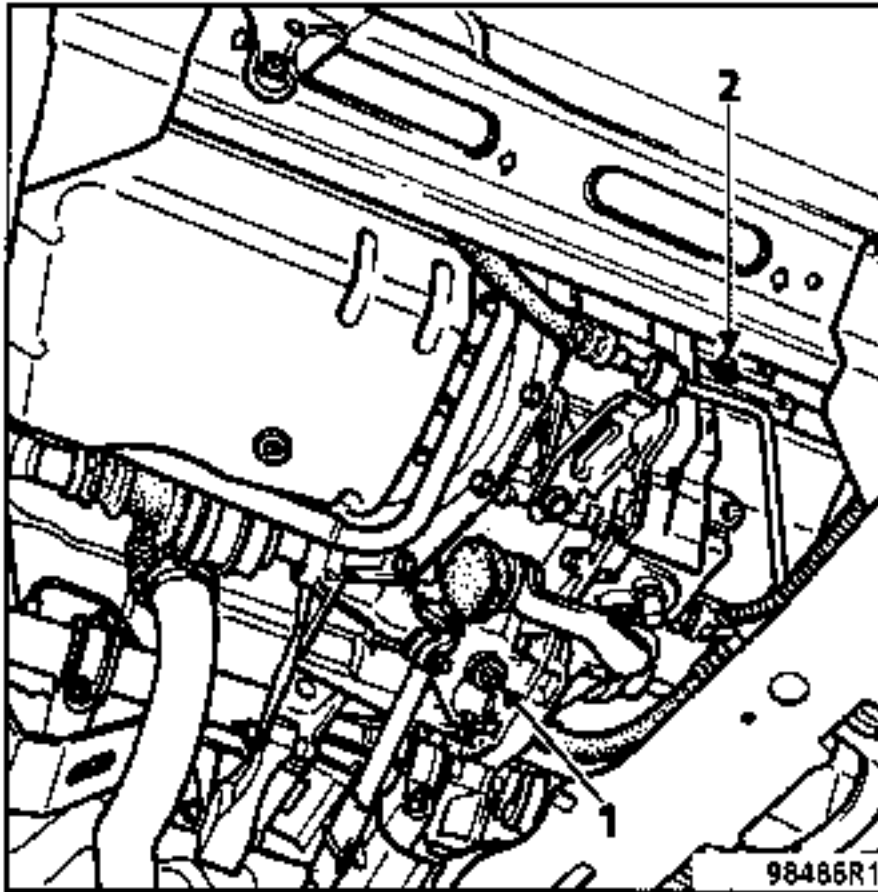
MOTOR E7J



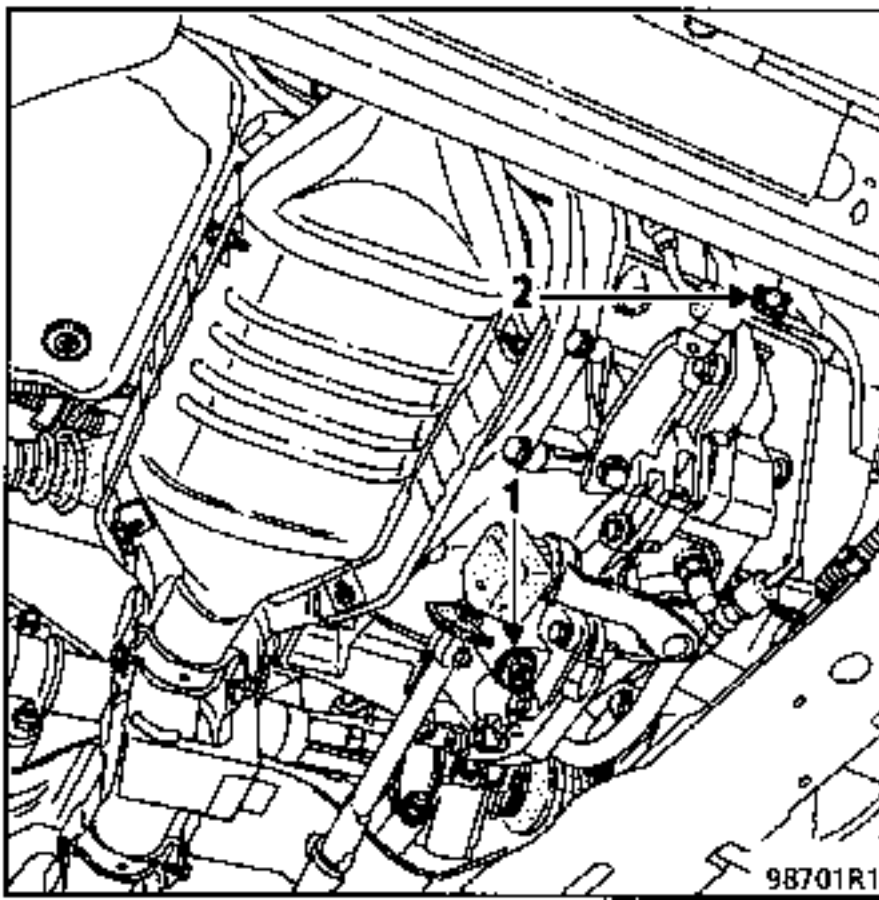
VACIADO : tapón (1)

LLENADO : tapón (2)

MOTOR F3R - F8Q



MOTOR E7J - K7M



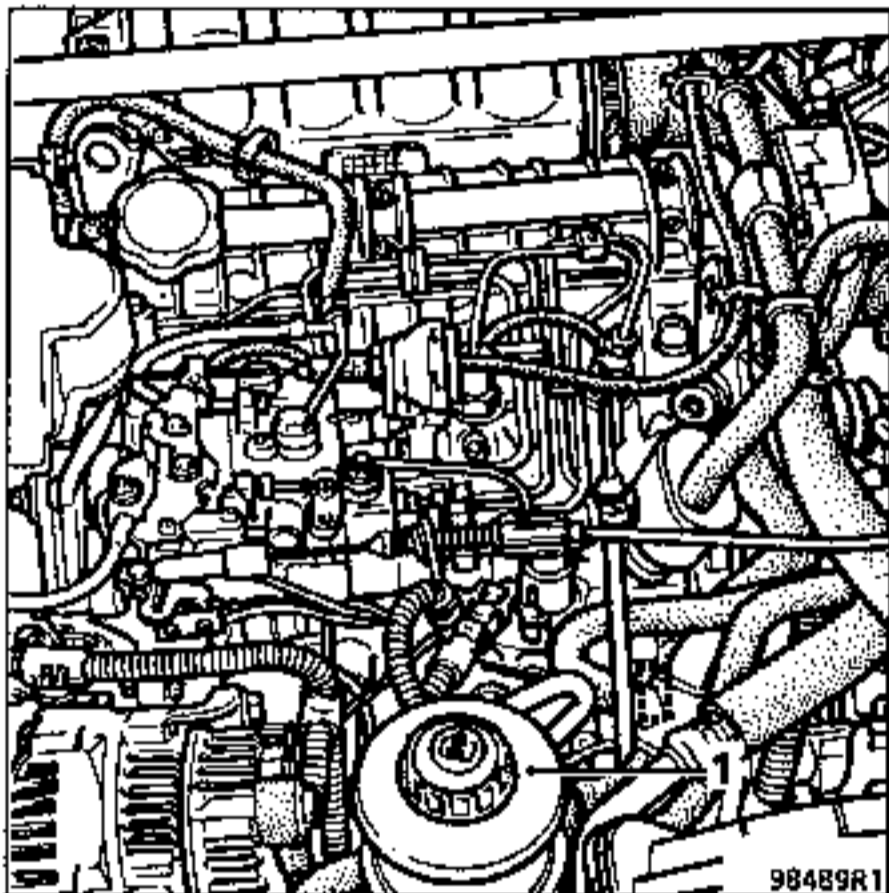
CONTROL DEL NIVEL

NIVEL BOMBA DE ASISTENCIA DE DIRECCION

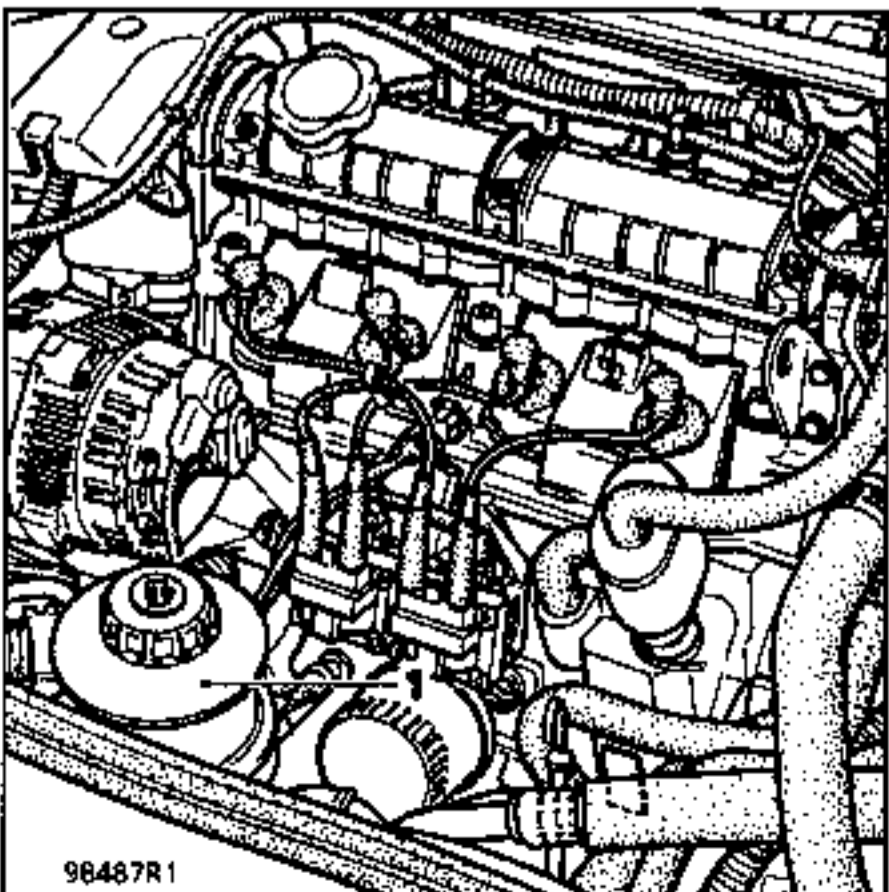
Utilizar para los rellenos o para el llenado de aceite ELF RENAULTMATIC D2 o MOBIL ATF 220.

Para un nivel correcto, es necesario que sea visible entre los niveles MINIMO y MAXIMO del depósito (1).

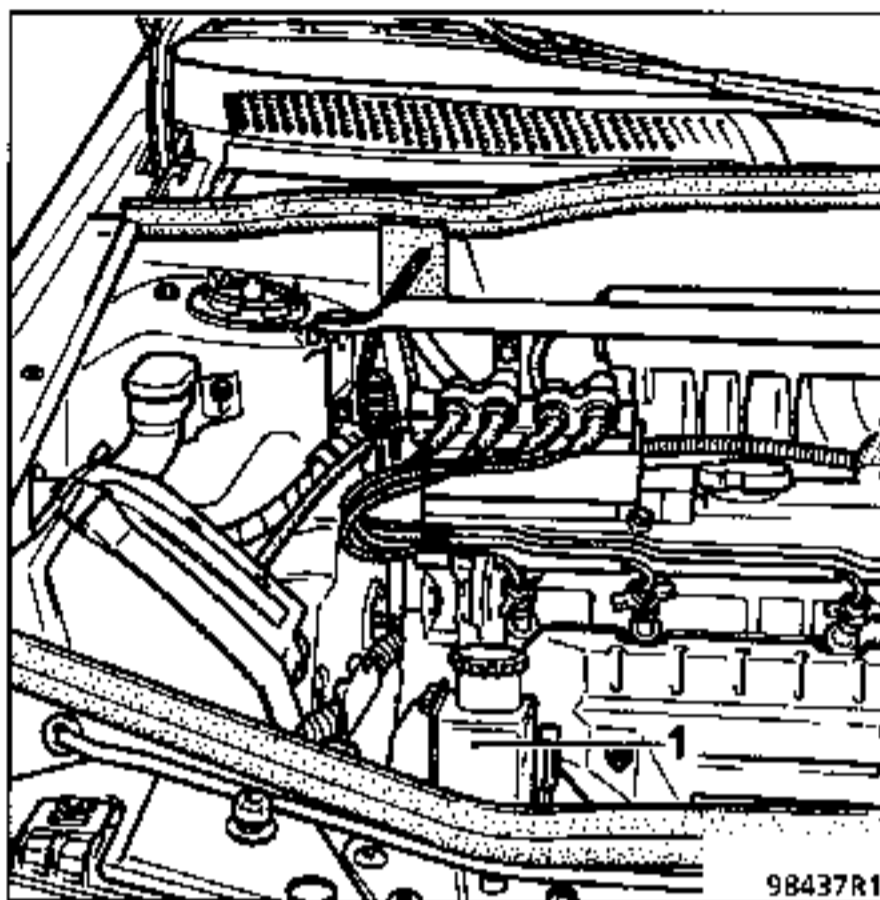
MOTOR F8Q



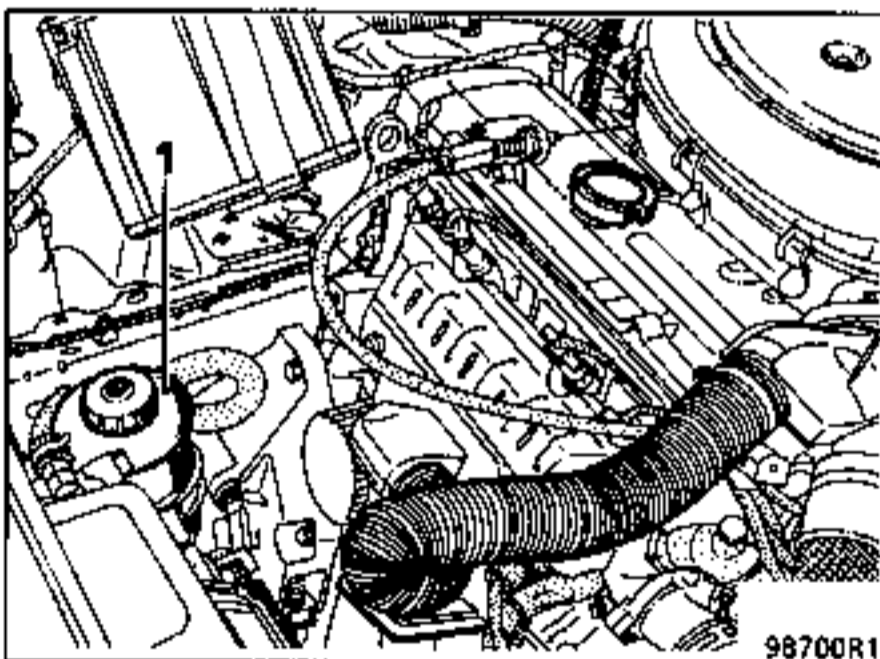
MOTOR F3R

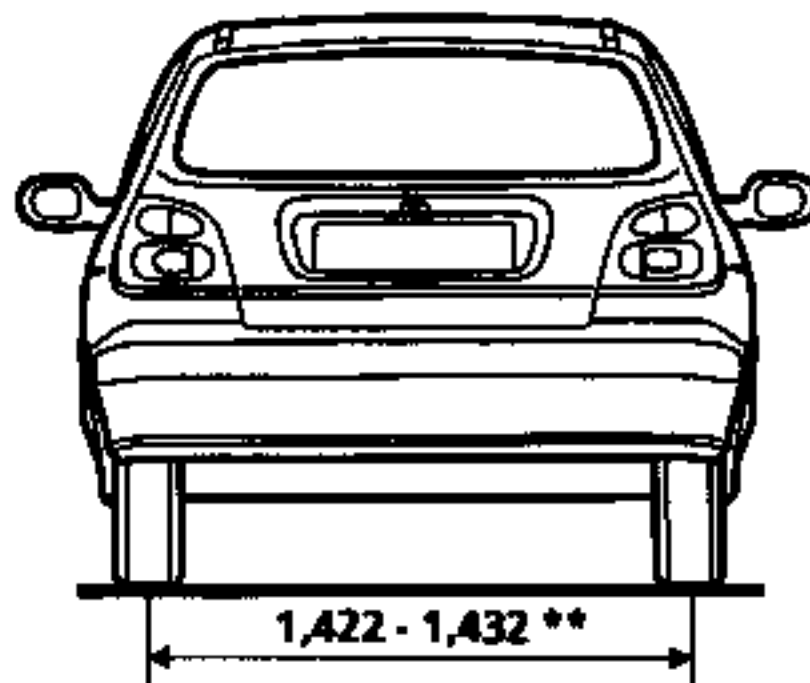
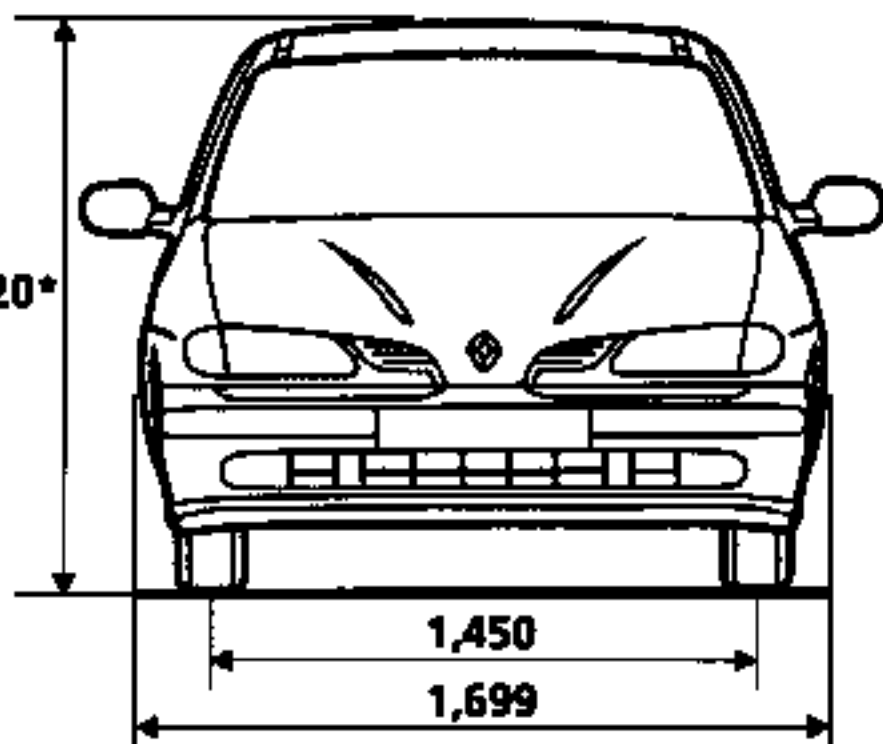
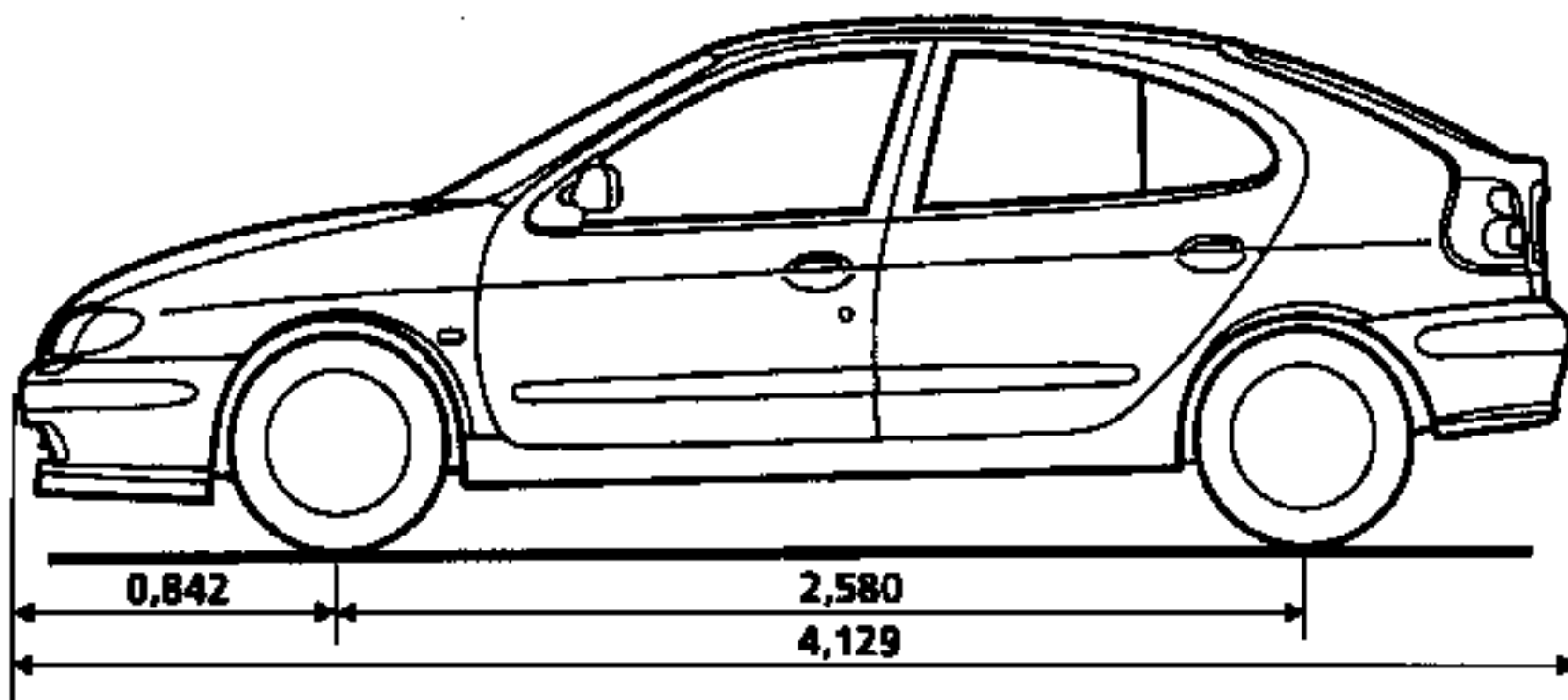


MOTOR K7M



MOTOR E7J





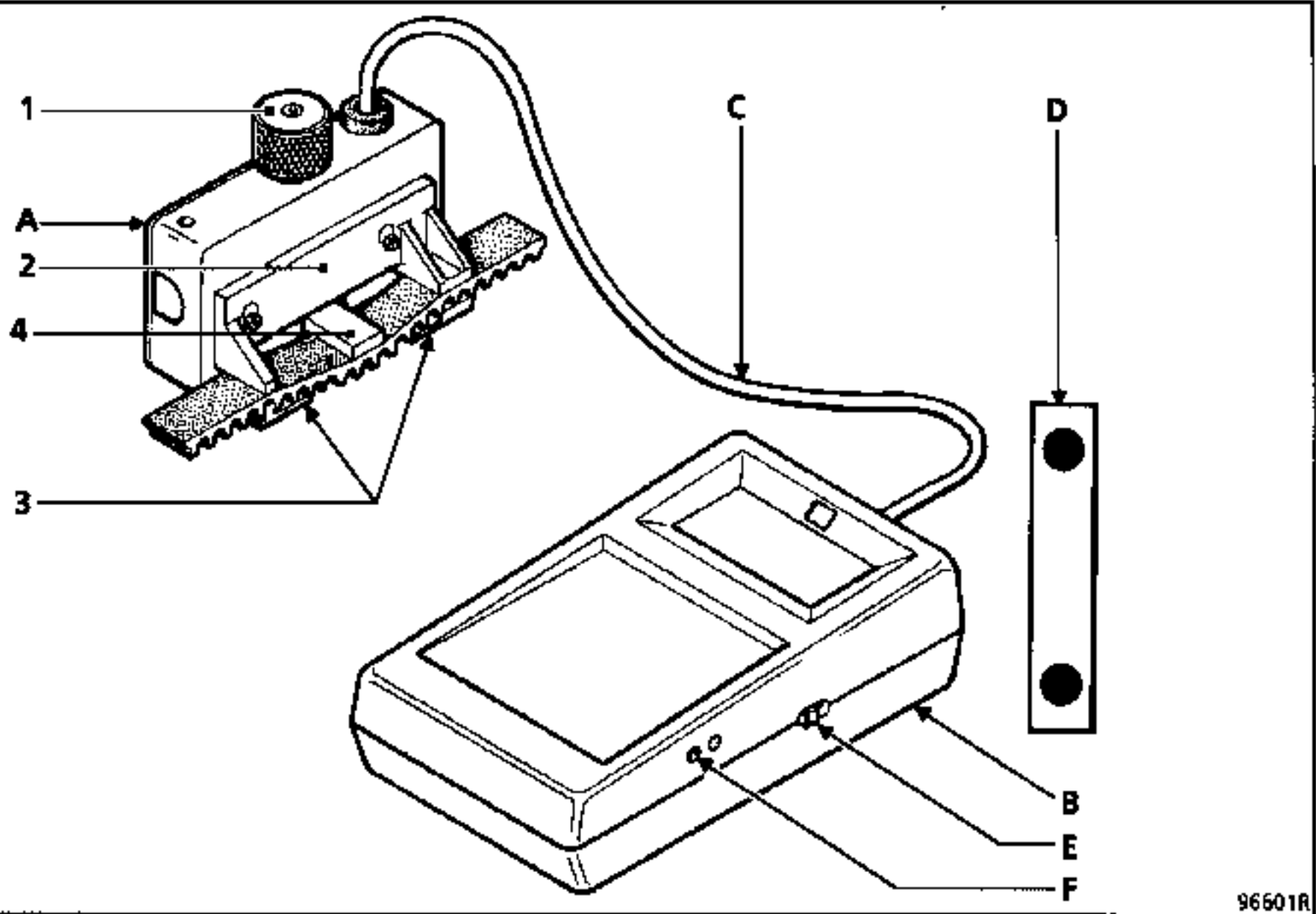
98336R2

* En vacío
** Según versión
Dimensiones en metros

Organos	Capacidad en litros	Calidad
<p>Motor gasolina (aceite)</p> <p>E7J } K7M } F3R</p>	<p>En caso de vaciado</p> <p>3,5 5,5</p>	<p>Paises C.E.E.</p>
	<p>(más 0,5 litros para el filtro de aceite)</p>	<p>Otros paises</p>

Organos	Capacidad en litros	Calidad	Particularidades
<p>Caja velocidades mecánica</p> <p>JB1</p> <p>JB3</p>	<p>3,4</p> <p>3,4</p>	<p>Todos los países: TRANSELF TRX 75 W 80 W (Normas API GL5 ó MIL-L 2105 C ó D)</p>	
<p>Transmisión automática</p> <p>AD4</p>	<p>4</p>	<p>ELF RENAULT MATIC D2 (D20104) o en su defecto utilizar : MOBIL ATF 220 (D20104 ó D21412) TEXAMATIC 4011</p>	
<p>Circuito frenos</p>	<p>Normal : 0,7 ABS : 1</p>	<p>SAE J 1703 y DOT 4</p>	<p>Los líquidos de freno deben estar homologados por nuestros servicios técnicos.</p>
<p>Depósito de carburante</p>	<p>aproxim. 60</p>	<p>Gasolina sin plomo/gasóleo</p>	
<p>Dirección asistida</p>	<p>Depósito separado 1,1</p>	<p>ELF RENAULT MATIC D2 ó MOBIL ATF 220</p>	
<p>Circuito de refrigeración</p> <p>F3R</p> <p>F8Q</p> <p>E7J - K7M</p>	<p>7</p> <p>7,5</p> <p>6</p>	<p>GLACEOL RX (tipo D) Añadir sólo líquido de refrigeración</p>	

UTILLAJE ESPECIAL INDISPENSABLE
Mot. 1273 Util para controlar la tensión de la correa



96601R

- A Captador
- B Visualizador
- C Cordón de unión
- D Lámina de control del tarado

Principio

El captador, por intermedio del botón pulsador (1), del presionador (2) y de los patines exteriores (3), somete a la correa a una flecha constante.

La fuerza de reacción de la correa se mide a través de un cuerpo de prueba (4) equipado de unas sondas de tensiones.

El estirado de las sondas crea una variación de su resistencia eléctrica. Esta variación, una vez convertida por el aparato, se visualiza en la pantalla en unidades SEEM (US).

Tarado del aparato

El aparato es regulado en fábrica, no obstante, es necesario controlar su tarado cada seis meses.

Procedimiento

Reglaje del cero :

- poner el aparato bajo tensión (botón E) con el botón presionador (1) y con la cabeza hacia abajo,
- visualización 0, no se debe tocar nada,
- no hay visualización, verificar el estado de carga de la pila de 9 Voltios del aparato,
- visualización de otro valor que no sea 0, actuar en el tornillo (F) hasta la obtención del 0.

Control del ajuste

Poner el aparato bajo tensión (botón E).

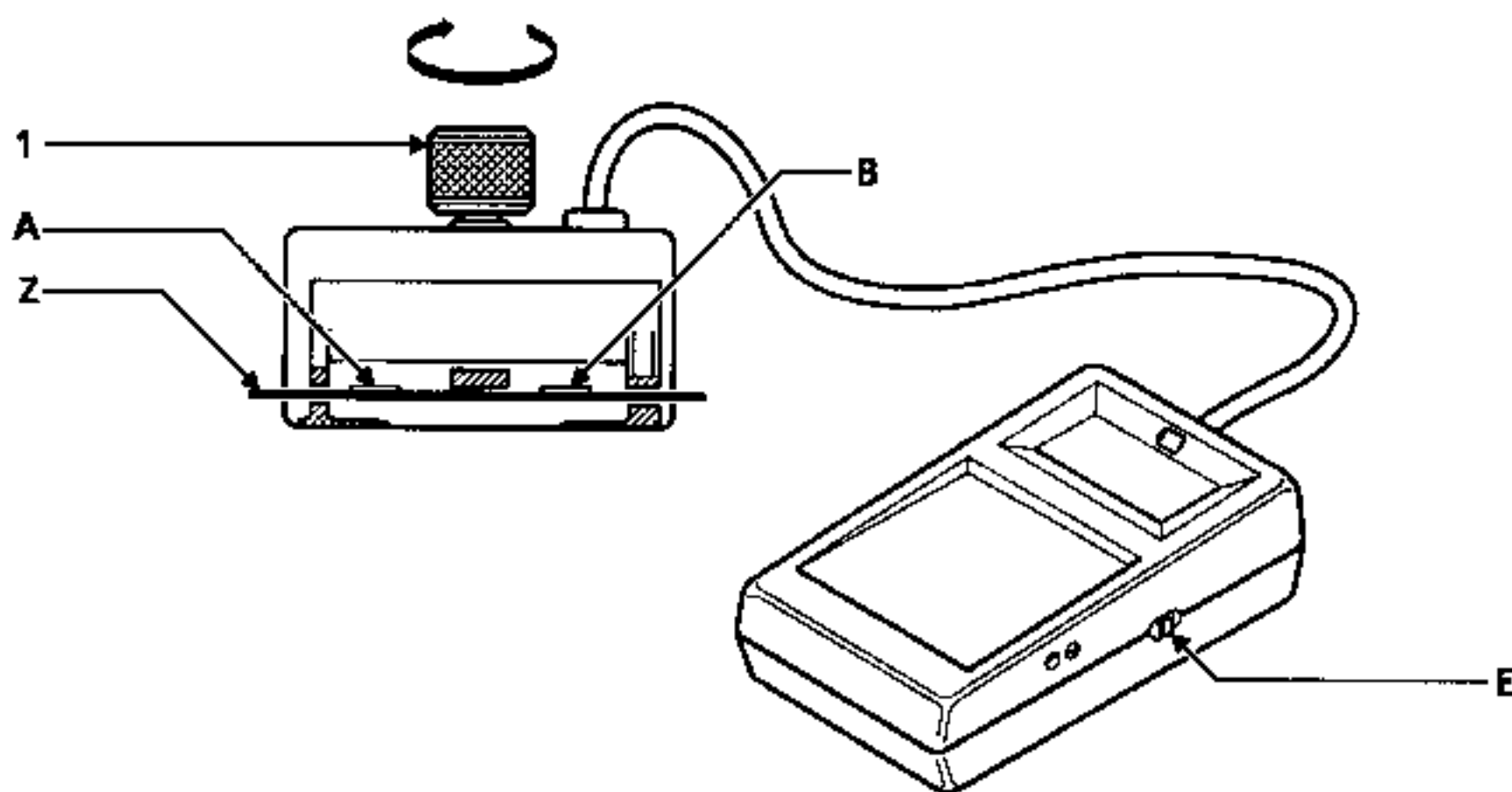
Posicionar la lámina muelle de tarado (Z) sobre el captador como se indica en el dibujo (valor de control grabado hacia arriba, (A) valor mínimo, (B) valor máximo).

Apretar el botón presionador (1) hasta el "CLIC - CLIC - CLIC".

Controlar que la pantalla indique un valor X comprendido entre los valores (A y B) ($A \leq X \leq B$).

Observación : puede ser necesario efectuar algunos ensayos preliminares para obtener el valor adecuado. En caso de que se obtengan valores erróneos después de varios ensayos, contactar con SEEM.

NOTA : cada aparato posee su lámina muelle de tarado no intercambiable.



96602R

1 Botón moleteado (presionador)

A } Valor de control de la lámina patrón

B }
Z Lámina patrón

CONSIGNAS GENERALES :

- No montar una correa extraída, hay que sustituirla.
- No tensar una correa cuyo valor de tensión esté comprendido entre el valor de colocación y el mínimo de funcionamiento.
- Si durante un control, la tensión está por debajo del valor mínimo de funcionamiento, cambiar la correa.

CORREA ESTRIADA

Consignas de tensión

Con el motor frío (temperatura ambiente).

Montar la correa nueva.

Colocar el captador del **Mot. 1273**.

Girar la moleta del captador hasta que salte (tres "CLIC").

Tensar la correa hasta obtener en la pantalla del **Mot. 1273** el valor de colocación preconizado.

Bloquear el tensor, hacer un control y ajustar el valor.

Dar **3 vueltas** al cigüeñal.

Controlar que el valor de la tensión esté comprendido entre los valores de tensión de la colocación, si no es así, reajustarlo.

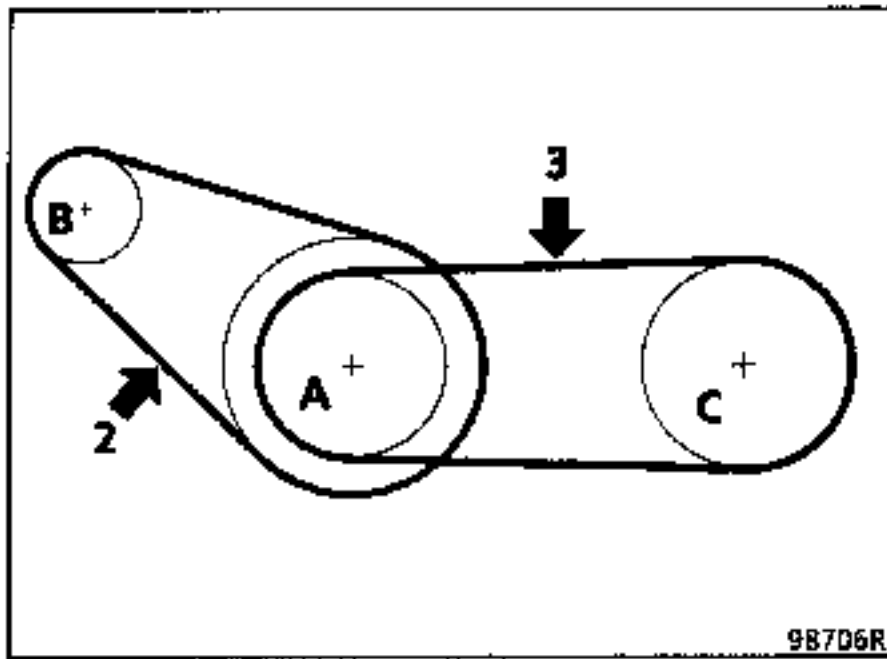
NOTA :

No volver a montar una correa extraída.

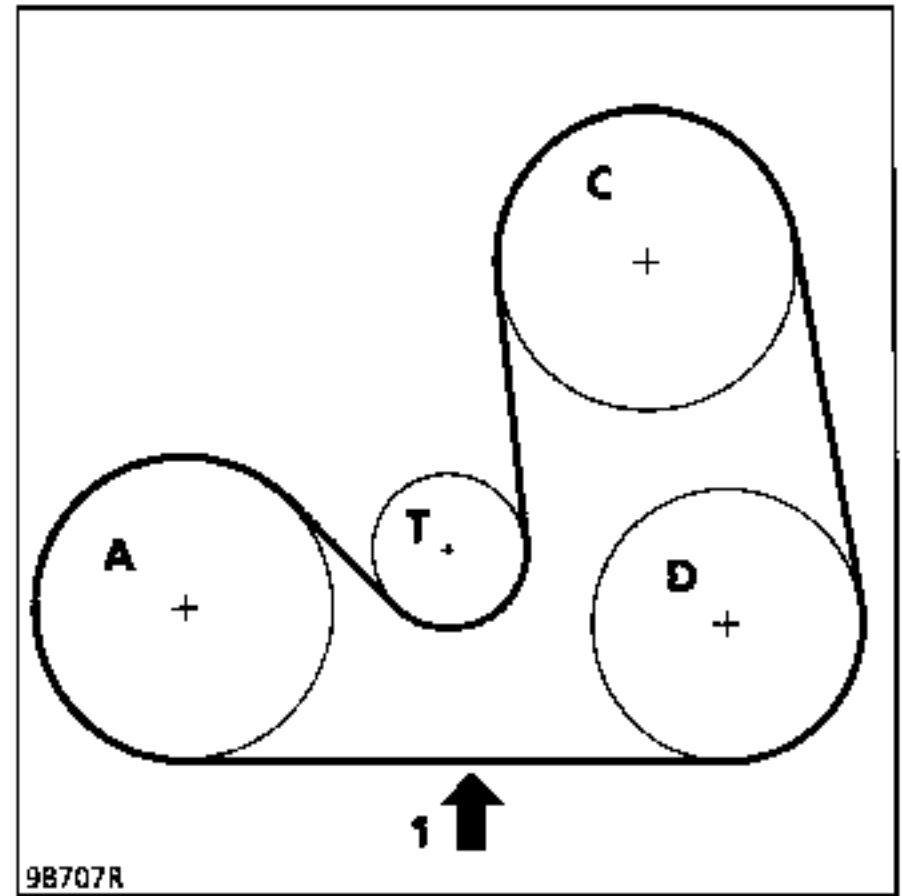
Sustitución de la correa, si la tensión está por debajo del mínimo de funcionamiento.

Los pequeños cortes o fisuras no son criterios para sustituir la correa.

ALTERNADOR Y DIRECCION ASISTIDA



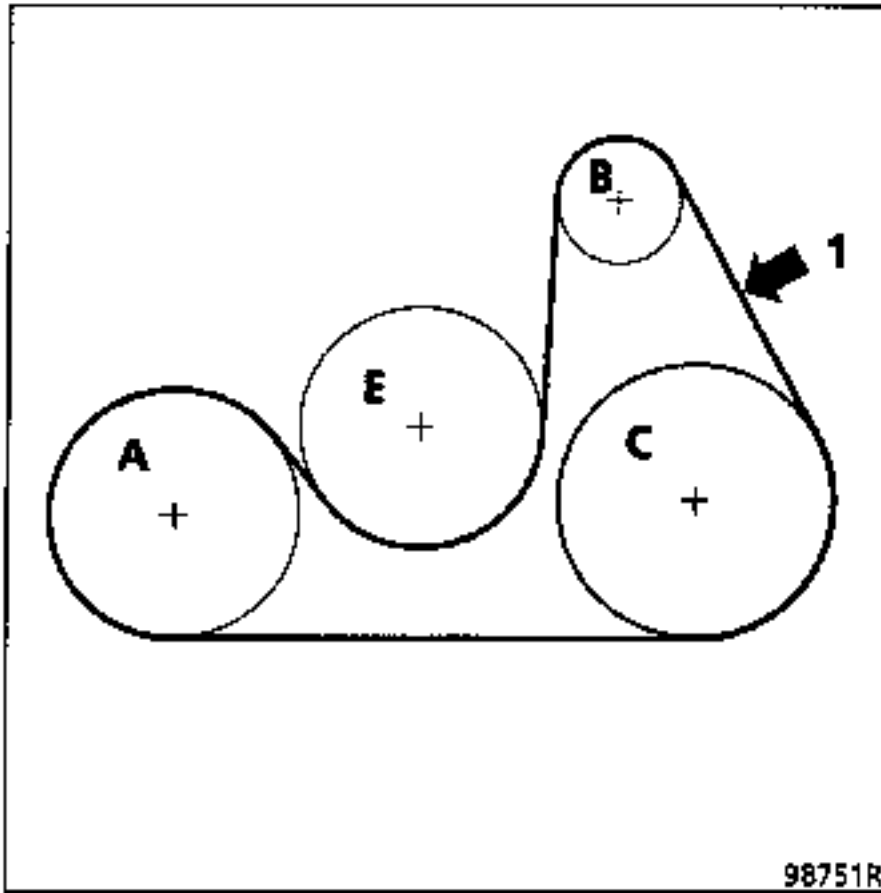
AIRE ACONDICIONADO



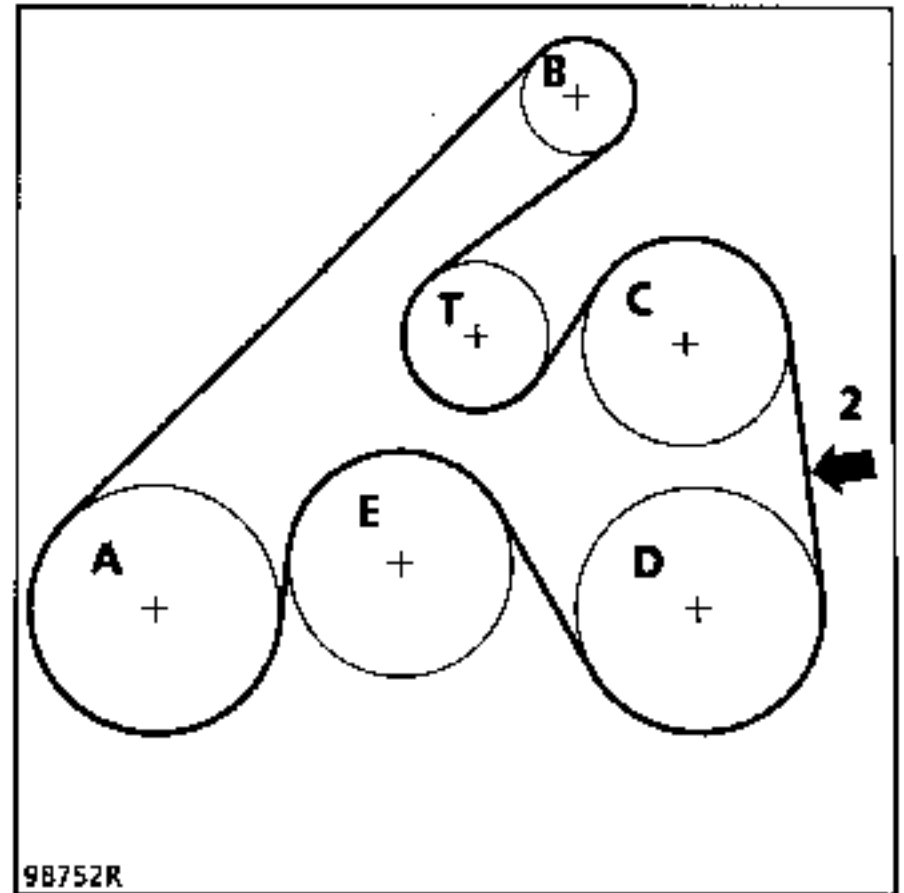
Tensión (US=unidad SEEM)	Correa Climatización (1) multidiente	Correa Alternador (2) multidiente	Correa Dirección asistida (3) multidiente
Colocación	110 ± 7	84 ± 6	84 ± 6
Mínima de funcionamiento	75	52	52

- A Cigüeñal
- B Alternador
- C Bomba de asistencia de dirección
- D Compresor de climatización
- T Rodillo tensor
- Punto de control de la tensión

ALTERNADOR Y DIRECCIÓN ASISTIDA



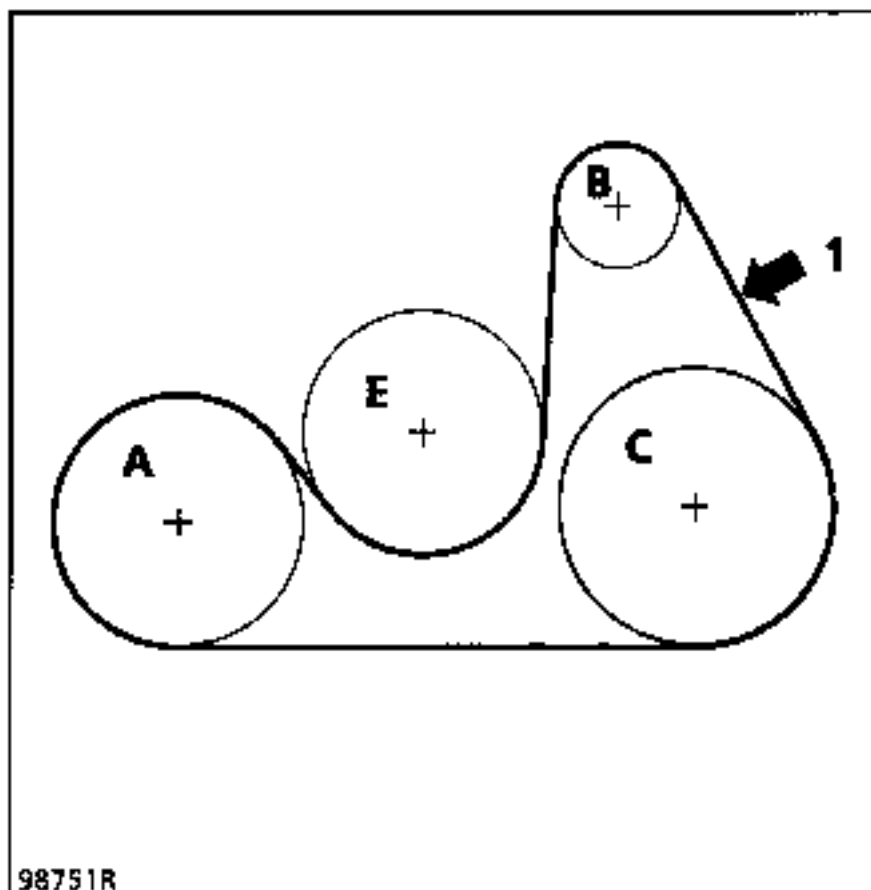
AIRE ACONDICIONADO



Tensión (US = unidad SEEM)	Correa Climatización (2) multidientes	Correa Dirección asistida (1) multidientes
Colocación	109 ± 3	107 ± 3
Mínima de funcionamiento	62	62

- A Cigüeñal
- B Alternador
- C Bomba de asistencia de dirección
- D Compresor de climatización
- E Bomba de agua
- T Rodillo tensor
- Punto de control de la tensión

ALTERNADOR Y DIRECCION ASISTIDA



Tensión (US = unidad SEEM)	Correa Dirección asistida (1) multidientes
Colocación	97 ± 3
Mínima de funcionamiento	67

- A Cigüeñal
- B Alternador
- C Bomba de asistencia de dirección
- E Bomba de agua
- T Rodillo tensor
- Punto de control de la tensión

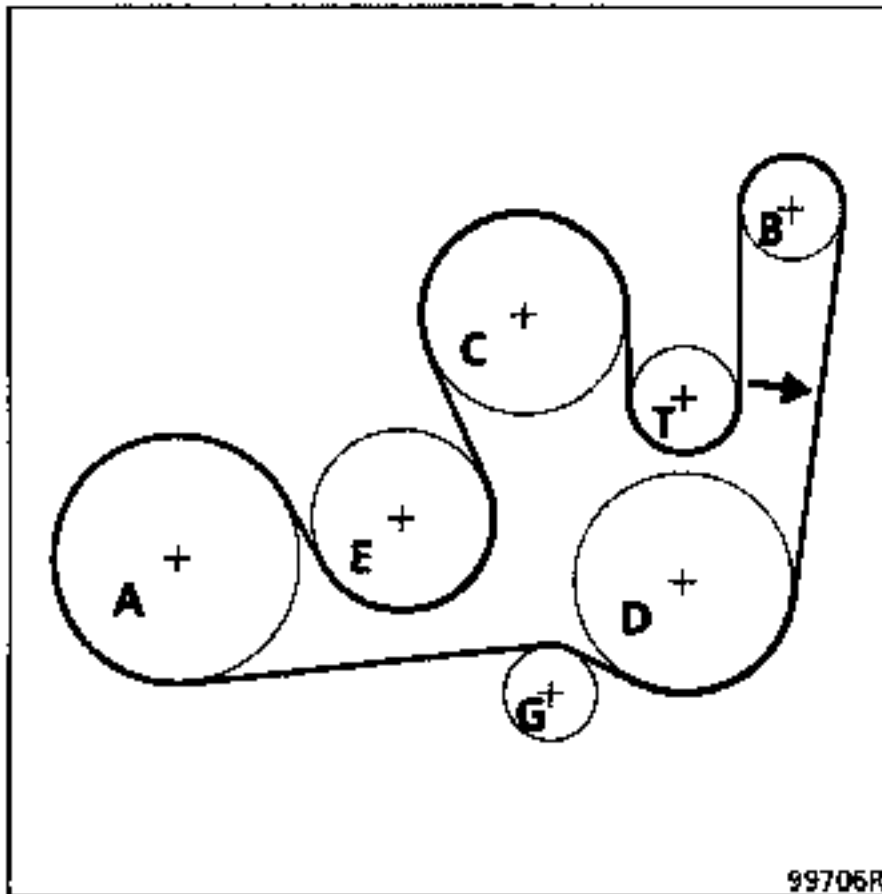
PARTICULARIDADES DE LA EXTRACCION DE LA CORREA DE ACCESORIOS

EXTRACCION

Desconectar la batería.

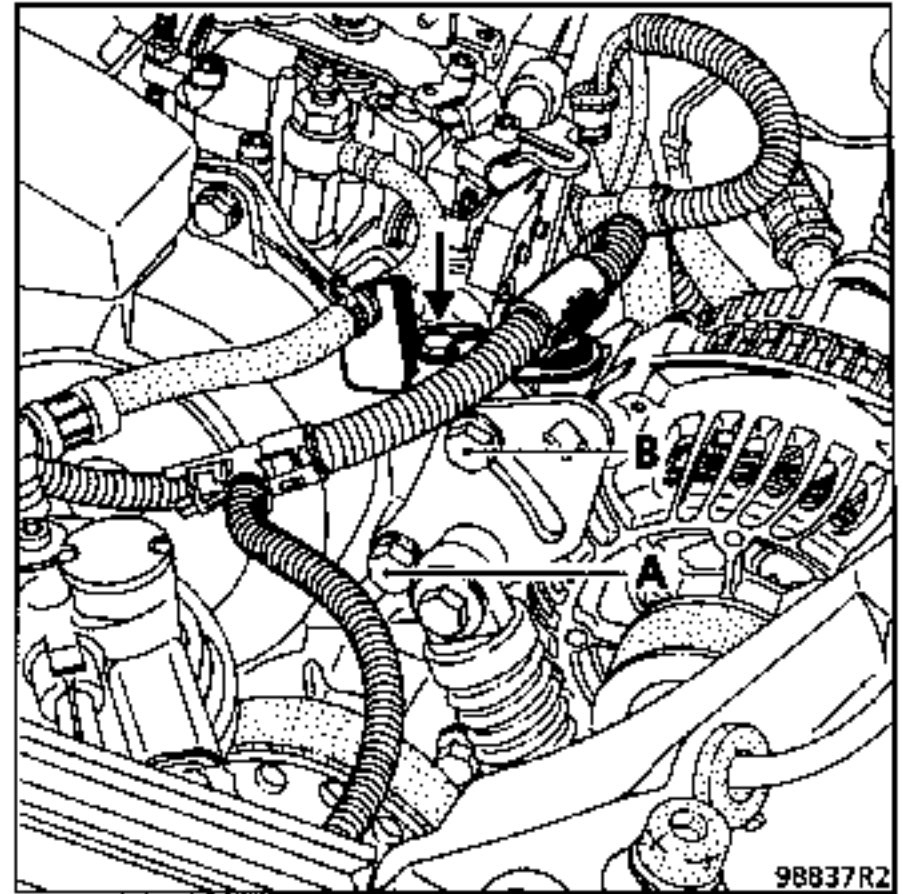
Antes de extraer la correa de accesorios, efectuar el control del valor de tensión.

La tensión medida debe estar comprendida entre 61 y 77 unidades SEEM.

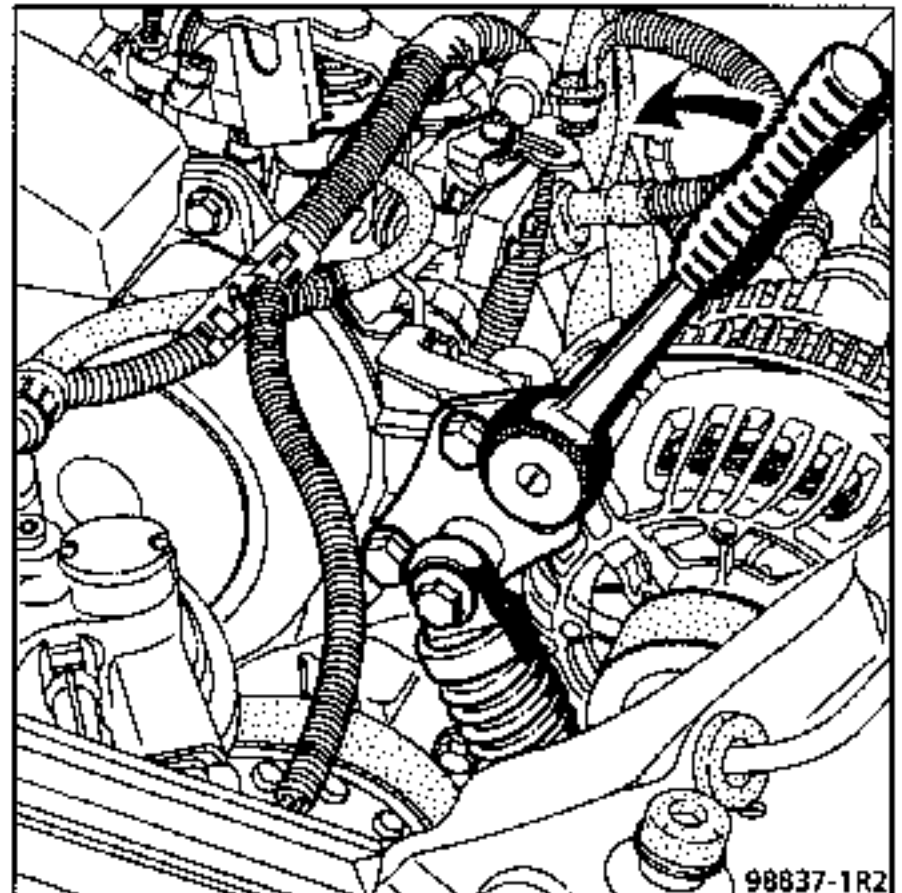


- A Cigüeñal
- B Alternador
- C Bomba de asistencia de dirección
- D Compresor de climatización
- E Bomba de agua
- G Rodillo
- T Rodillo tensor
- Punto de control de la tensión

Quitar el tornillo de fijación de la patilla de sujeción del tubo de gasóleo y separar este último.



Aflojar el tornillo (A) y después el tornillo (B), hasta sobrepasar el resalte, manteniendo a la vez la placa del tensor automático mediante un cuadrillo de 9 mm (ej.: trinquete FACOM J 151) y después destensar la correa girando el trinquete en el sentido de la flecha.



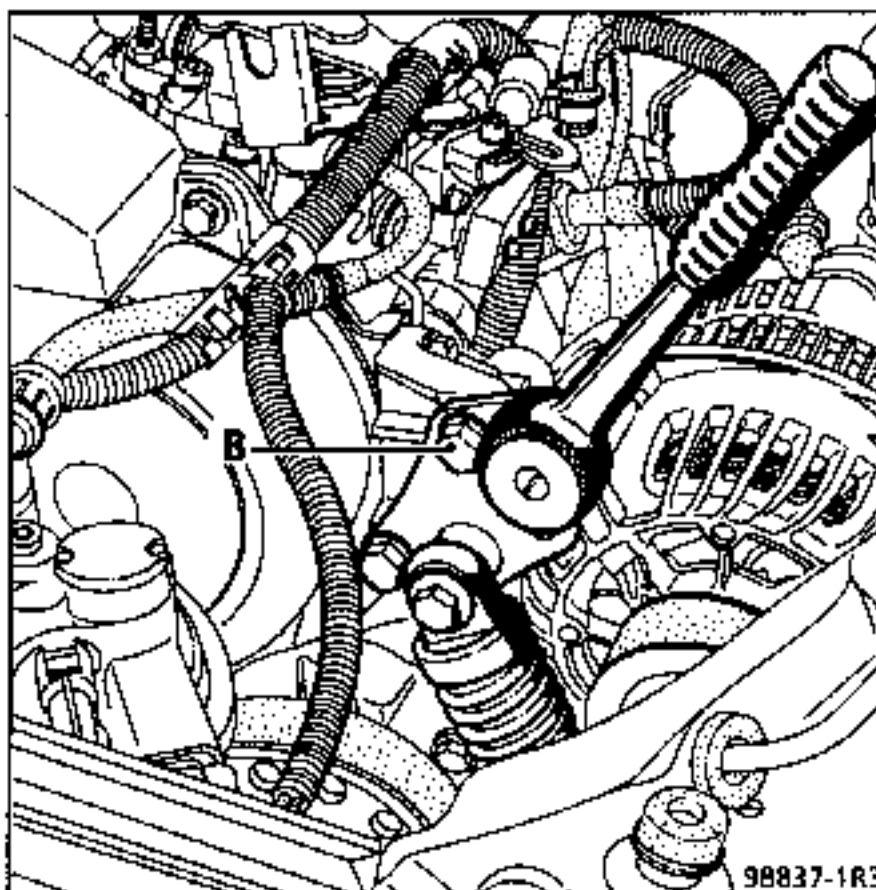
Extraer :

- la tapa inferior de distribución,
- la correa.

REPOSICION

La reposición se efectúa en el sentido inverso de la extracción.

La tensión de la correa se obtiene llevando la placa del tensor automático a tope sobre el tornillo (B), sin forzar, mediante un cuadradillo de 9 mm (ej. : trinquete FACOM J151).



Verificar la tensión de la correa de accesorios según los valores mencionados anteriormente.

NOTA : no volver a montar una correa extraída.

Consignas de tensión

Con el motor frío (temperatura ambiente).

Montar la correa nueva.

Colocar el captador del Mot. 1273.

Girar la moleta del captador hasta que salte (tres "CLIC").

Tensor la correa hasta obtener en la pantalla del Mot. 1273 el valor de colocación preconizado.

Bloquear el tensor, hacer un control y ajustar el valor.

Dar tres vueltas al cigüeñal como mínimo.

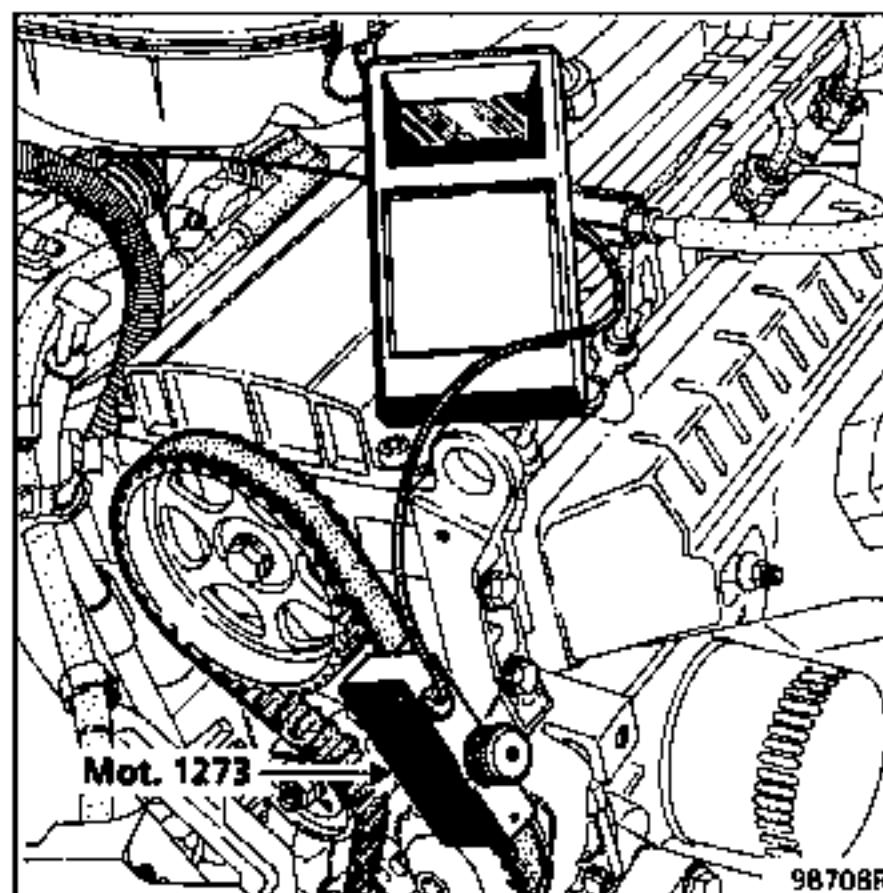
Controlar que el valor de tensión esté dentro de la tolerancia de la tensión de colocación ($\pm 10\%$), si no es así reajustarlo.

NOTA :

No volver a montar una correa extraída.

Sustituir la correa si la tensión está por debajo del mínimo de funcionamiento.

Motores E7J y K7M

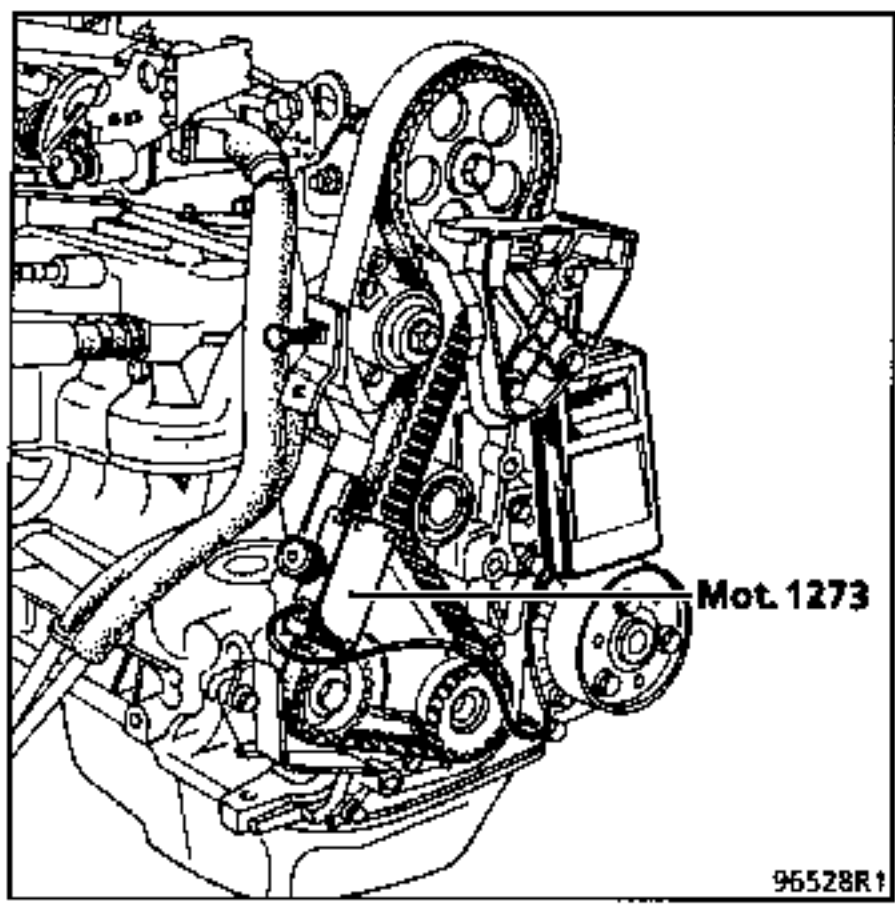


Tensión de la correa (en unidades SEEM)

Colocación : 30 U.S.

Mínima de funcionamiento : 26 U.S.

Motor F3R

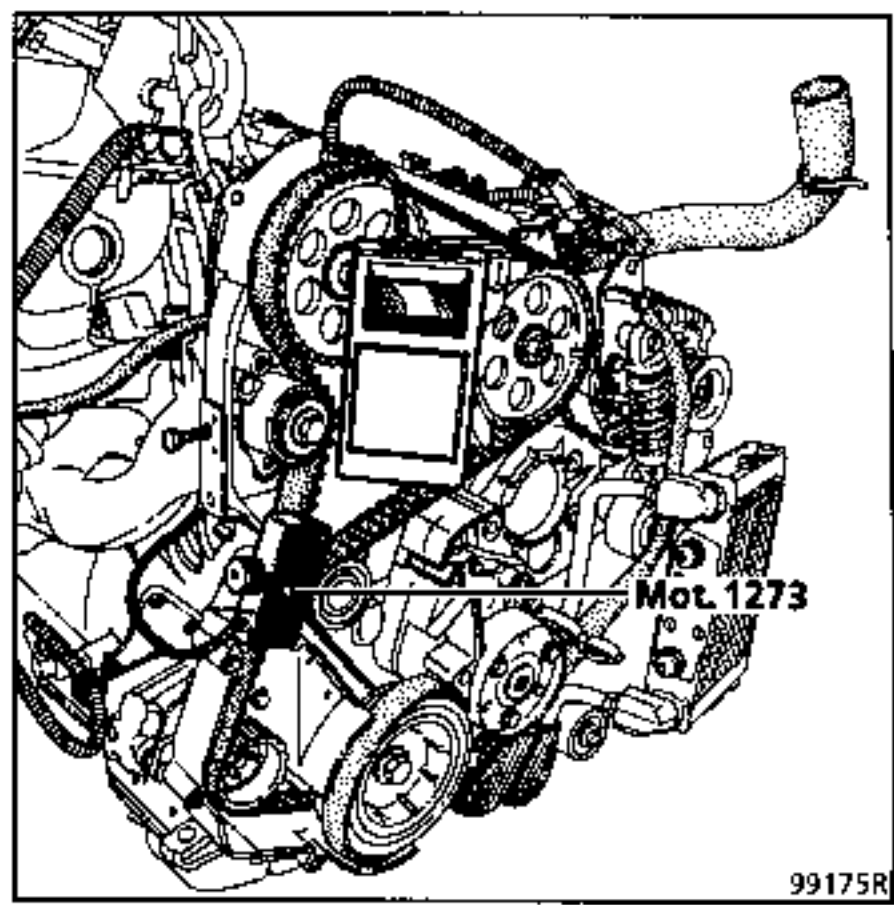


Tensión de la correa (en unidades SEEM)

Colocación : 29 U.S.

Mínima de funcionamiento : 27 U.S.

Motor F8Q



Tensión de la correa (en unidades SEEM)

Colocación : 38 U.S.

Mínima de funcionamiento : 36 U.S.

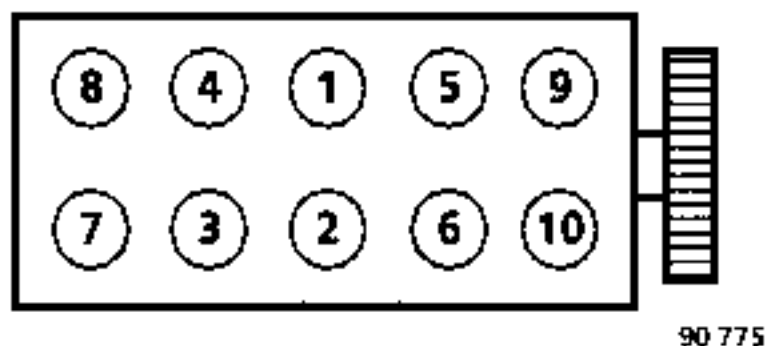
MOTOR E

METODO DE APRIETE DE LA CULATA

Aceitar con aceite motor las roscas y bajo las cabezas de los tornillos.

RECUERDE : para obtener un apriete correcto de los tornillos, retirar con una jeringa el aceite que haya podido quedar en los orificios de fijación de la culata.

Efectuar el apriete en el orden prescrito a continuación :



1^{er} apriete a 2 daN.m.

2^o apriete (angular) : $97^\circ \pm 2^\circ$.

Esperar 3 minutos como mínimo.

Aflojar los tornillos 1 y 2, después efectuar un apriete a 2 daN.m.

2^o apriete (angular) : $97^\circ \pm 2^\circ$.

Repetir la operación de aflojado y reapriete para los tornillos 3, 4, 5, 6 y después 7, 8, 9, 10.

No hay reapriete de la culata.

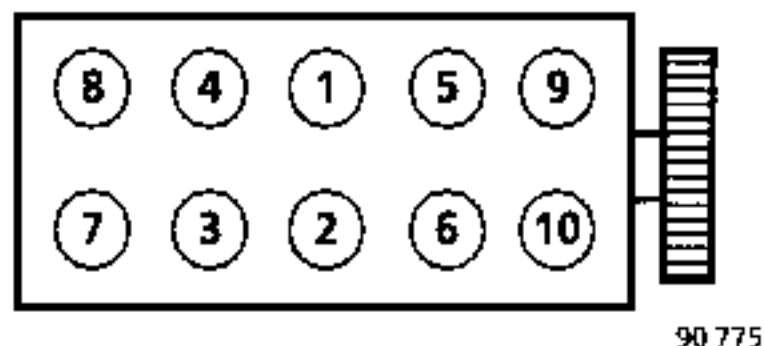
MOTOR K

METODO DE APRIETE DE LA CULATA

Aceitar con aceite motor las roscas y bajo las cabezas de los tornillos.

RECUERDE : para obtener un apriete correcto de los tornillos, retirar con una jeringa el aceite que haya podido quedar en los orificios de fijación de la culata.

Efectuar el apriete en el orden prescrito a continuación :



1^{er} apriete a 2 daN.m.

2^a apriete (angular) : $100^\circ \pm 6^\circ$.

Esperar 3 minutos como mínimo.

Aflojar los tornillos 1 y 2, después efectuar un apriete a 2 daN.m.

2^o apriete (angular) : $110^\circ \pm 6^\circ$.

Repetir la operación de aflojado y reapriete para los tornillos 3, 4, 5, 6 y después 7, 8, 9, 10.

No hay reapriete de la culata.

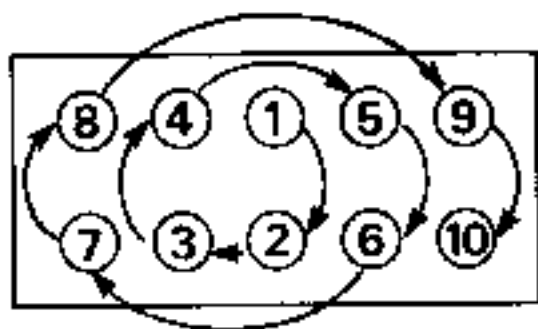
MOTOR F (diesel)**METODO DE APRIETE DE LA CULATA**

Todos los tornillos deben ser sustituidos sistemáticamente después de un desmontaje.

Aceitar con aceite motor las roscas y bajo las cabezas de los tornillos.

RECUERDE : para obtener un apriete correcto de los tornillos, retirar con una jeringa el aceite que haya podido quedar en los orificios de fijación de la culata.

Efectuar el apriete en el orden prescrito a continuación :



B1528-15

1^{er} apriete a 3 daN.m.

2^o apriete (angular) : $50^\circ \pm 4^\circ$

Esperar 3 minutos como mínimo.

Aflojar los tornillos 1 y 2, después efectuar un 1^{er} reapriete a 2,5 daN.m.

2^o apriete (angular) : $213^\circ \pm 7^\circ$.

Repetir la operación de aflojado y reapriete para los tornillos 3-4, 5-6, 7-8, 9-10.

No hay reapriete de la culata.

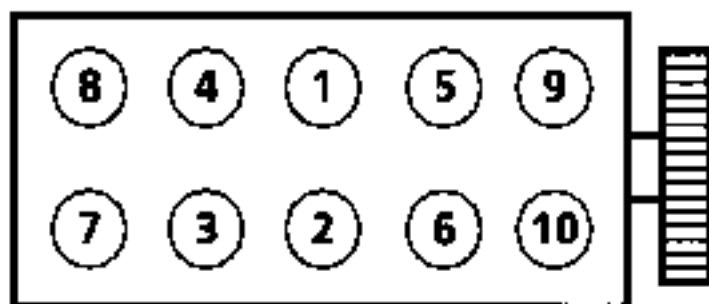
MOTOR F (gasolina)**METODO DE APRIETE DE LA CULATA**

Todos los tornillos deben ser sustituidos sistemáticamente después de un desmontaje.

Aceitar con aceite motor las roscas y bajo las cabezas de los tornillos.

RECUERDE : para obtener un apriete correcto de los tornillos, retirar con una jeringa el aceite que haya podido quedar en los orificios de fijación de la culata.

Efectuar el apriete en el orden prescrito a continuación :



90 775

1^{er} apriete a 3 daN.m.

2^o apriete (angular) : $50^\circ \pm 4^\circ$

Esperar 3 minutos como mínimo.

Aflojar 180° los tornillos 1 y 2, efectuar :
1^{er} reapriete a 2,5 daN.m.
2^o apriete (angular) : $123^\circ \pm 7^\circ$.

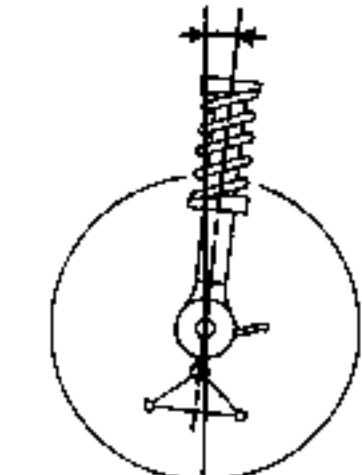
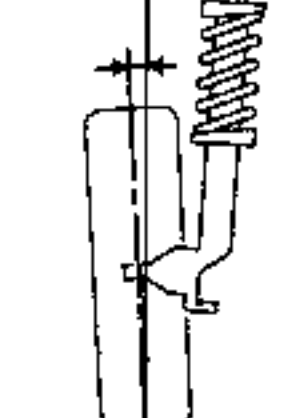
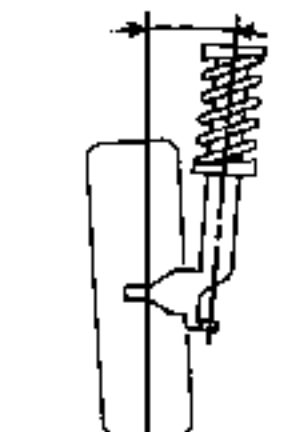
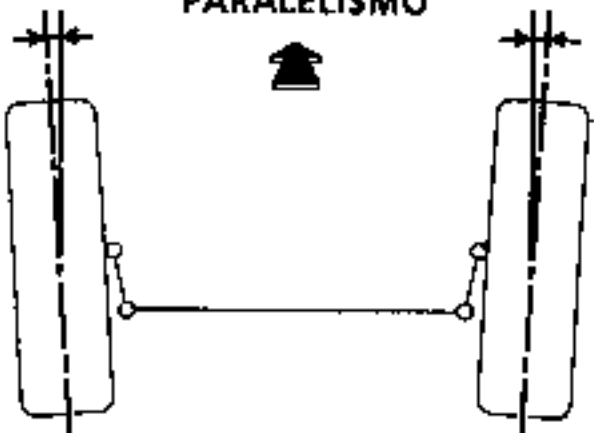
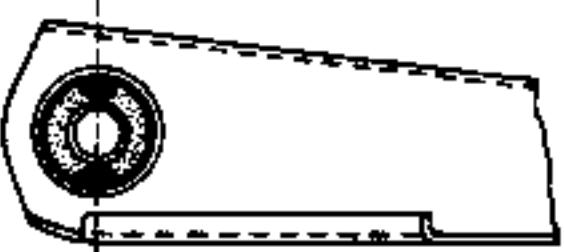
Repetir la operación de aflojado y reapriete para los tornillos 3-4, 5-6, 7-8, 9-10.

No hay reapriete de la culata.

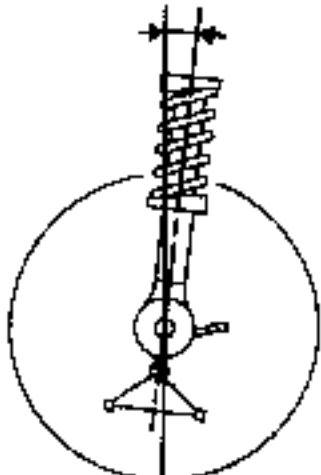
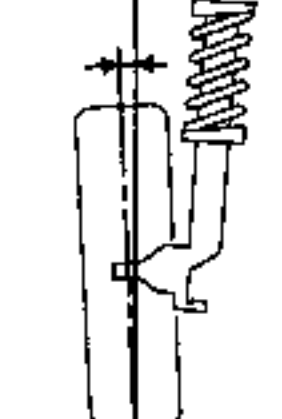
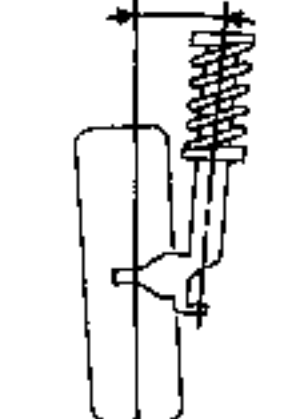
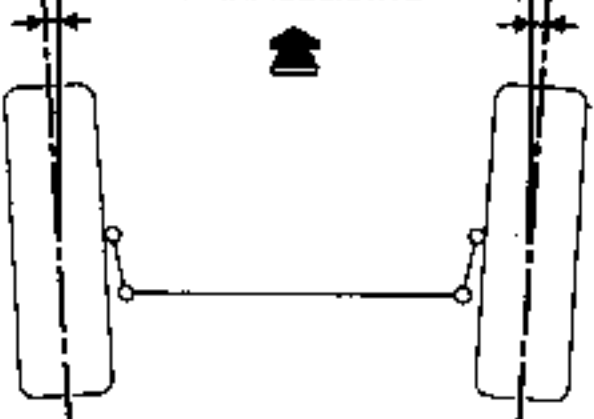
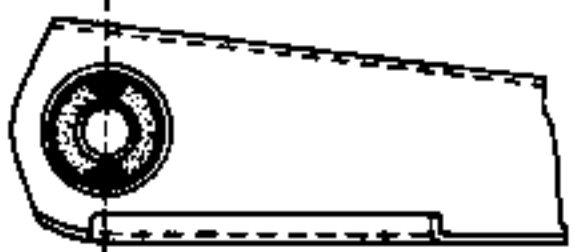
	BA0A BA0E BA0L BA0U	BA0F	BA0G
FRENO DELANTERO (cotas en mm)			
Diámetro de los cilindros receptores	48	48	48
Diámetro de los discos	238	238	259
Espesor de los discos	12	20	20,60
Espesor mínimo de los discos	10,3	18,3	19
Espesor de las pastillas (soporte incluido)	18	18	18
Espesor mínimo de las pastillas (soporte incluido)	7	6,5	6
Alabeo máximo de los discos	0,07	0,07	0,07
FRENO TRASERO (cotas en mm)			
Diámetro de los cilindros receptores	17,5	17,5	17,5
Diámetro de los tambores	203,2	203,2	203,2
Diámetro máximo de los tambores tras rectificación	204,4	204,4	204,4
BOMBA DE FRENOS (cotas en mm)			
Diámetro	20,6	20,6	20,6

Los discos de freno no se pueden rectificar. Las rayaduras o desgastes importantes imponen la sustitución de los discos.

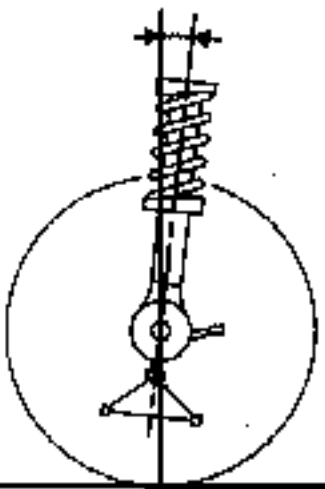
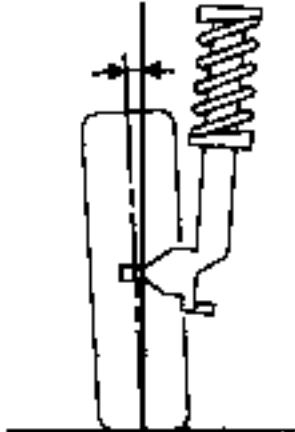
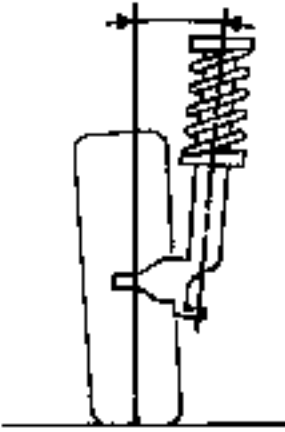
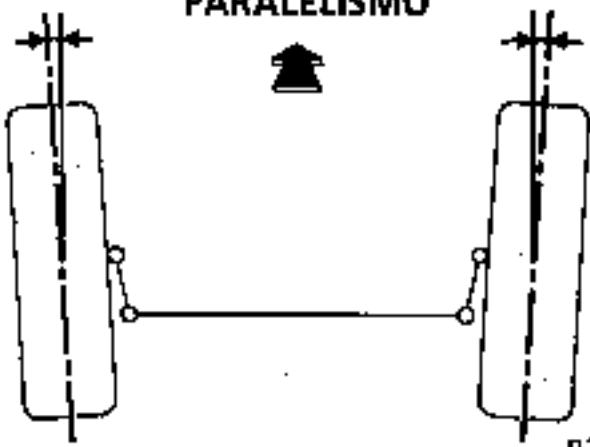
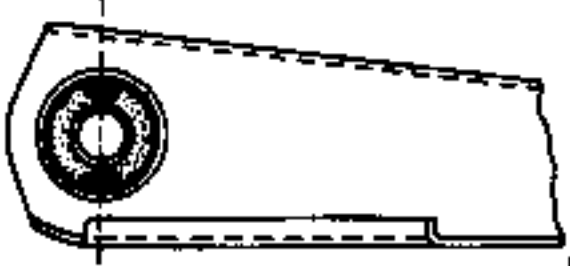
MOTOR E7J - TREN TUBO - DIRECCION MANUAL

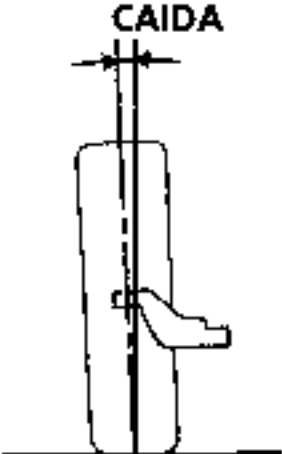
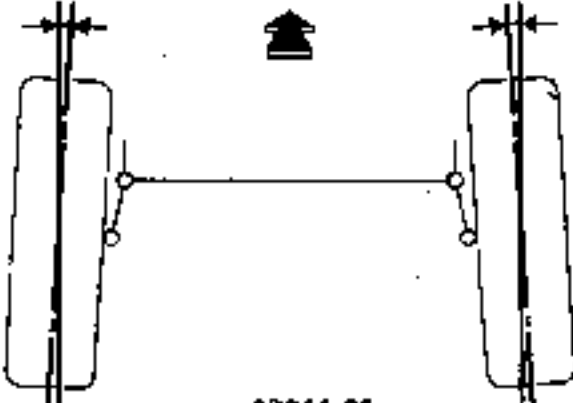
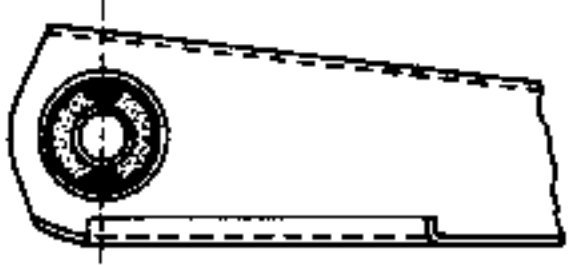
ANGULOS	VALORES	POSICION DEL TREN DELANTERO	REGLAJE
<p>AVANCE</p>  <p>93012-15</p>	<p> $2^{\circ}30'$ 2° $1^{\circ}30'$ 1° $0^{\circ}30'$ </p> <p>$\pm 30'$</p> <p>Diferencia derecha / izquierda maxi = 1°</p>	<p> $H5 - H2 = 76,5 \text{ mm}$ $H5 - H2 = 96,5 \text{ mm}$ $H5 - H2 = 116,5 \text{ mm}$ $H5 - H2 = 136,5 \text{ mm}$ $H5 - H2 = 156,5 \text{ mm}$ </p>	<p>NO REGULABLE</p>
<p>CAIDA</p>  <p>93013-15</p>	<p> $1^{\circ}14'$ $-0^{\circ}08'$ $0^{\circ}25'$ $0^{\circ}30'$ </p> <p>$\pm 30'$</p> <p>Diferencia derecha / izquierda maxi = 1°</p>	<p> $H1 - H2 = 33 \text{ mm}$ $H1 - H2 = 90 \text{ mm}$ $H1 - H2 = 109 \text{ mm}$ $H1 - H2 = 188 \text{ mm}$ </p>	<p>NO REGULABLE</p>
<p>PIVOTE</p>  <p>93014-15</p>	<p> $11^{\circ}10'$ $13^{\circ}01'$ $13^{\circ}29'$ $14^{\circ}29'$ </p> <p>$\pm 30'$</p> <p>Diferencia derecha / izquierda maxi = 1°</p>	<p> $H1 - H2 = 33 \text{ mm}$ $H1 - H2 = 90 \text{ mm}$ $H1 - H2 = 109 \text{ mm}$ $H1 - H2 = 188 \text{ mm}$ </p>	<p>NO REGULABLE</p>
<p>PARALELISMO</p>  <p>93011-15</p>	<p>(Para 2 ruedas)</p> <p>(divergencia)</p> <p>$10' \pm 10'$</p> <p>$(1 \pm 1 \text{ mm})$</p>	<p>EN VACIO</p>	<p>Regulable por rotación de los manguitos de la bieleta de dirección</p> <p>1 vuelta = $30'$ (3 mm)</p>
<p>BLOQUEO ARTICULACIONES ELASTICAS</p>  <p>8160351</p>	<p>-</p>	<p>EN VACIO</p>	<p>-</p>

MOTOR E7J - E7M - F8Q - TREN TUBO - DIRECCION ASISTIDA

ANGULOS	VALORES	POSICION DEL TREN DELANTERO	REGLAJE
<p>AVANCE</p>  <p>93012-15</p>	<p> $4^{\circ}30'$ 4° $3^{\circ}30'$ 3° $2^{\circ}30'$ </p> <p>$\pm 30'$</p> <p>Diferencia derecha / izquierda maxi = 1°</p>	<p> $H5 - H2 = 76,5 \text{ mm}$ $H5 - H2 = 96,5 \text{ mm}$ $H5 - H2 = 116,5 \text{ mm}$ $H5 - H2 = 136,5 \text{ mm}$ $H5 - H2 = 156,5 \text{ mm}$ </p>	<p>NO REGULABLE</p>
<p>CAIDA</p>  <p>93013-15</p>	<p> $1^{\circ}35'$ $- 0^{\circ}20'$ $- 0^{\circ}35'$ $- 0^{\circ}30'$ </p> <p>$\pm 30'$</p> <p>Diferencia derecha / izquierda maxi = 1°</p>	<p> $H1 - H2 = 22 \text{ mm}$ $H1 - H2 = 102 \text{ mm}$ $H1 - H2 = 122 \text{ mm}$ $H1 - H2 = 188 \text{ mm}$ </p>	<p>NO REGULABLE</p>
<p>PIVOTE</p>  <p>93014-15</p>	<p> $10^{\circ}45'$ $13^{\circ}21'$ $13^{\circ}48'$ $14^{\circ}32'$ </p> <p>$\pm 30'$</p> <p>Diferencia derecha / izquierda maxi = 1°</p>	<p> $H1 - H2 = 22 \text{ mm}$ $H1 - H2 = 102 \text{ mm}$ $H1 - H2 = 122 \text{ mm}$ $H1 - H2 = 188 \text{ mm}$ </p>	<p>NO REGULABLE</p>
<p>PARALELISMO</p>  <p>93011-15</p>	<p>(Para 2 ruedas)</p> <p>(divergencia)</p> <p>$10' \pm 10'$</p> <p>$(1 \pm 1 \text{ mm})$</p>	<p>EN VACIO</p>	<p>Regulable por rotación de los manguitos de la bieleta de dirección</p> <p>1 vuelta = $30'$</p> <p>(3 mm)</p>
<p>BOQUEO ARTICULACIONES ELASTICAS</p>  <p>8160351</p>	<p>-</p>	<p>EN VACIO</p>	<p>-</p>

MOTOR F3R - TREN 4 BARRAS - DIRECCION ASISTIDA

ANGULOS	VALORES	POSICION DEL TREN DELANTERO	REGLAJE
<p>AVANCE</p>  <p>93012-15</p>	$\left. \begin{array}{l} 4^{\circ}30' \\ 4^{\circ} \\ 3^{\circ}30' \\ 3^{\circ} \\ 2^{\circ}30' \end{array} \right\} \pm 30'$ <p>Diferencia derecha / izquierda maxi = 1°</p>	<p>H5 - H2 = 71,5 mm H5 - H2 = 91,5 mm H5 - H2 = 111,5 mm H5 - H2 = 131,5 mm H5 - H2 = 151,5 mm</p>	<p>NO REGULABLE</p>
<p>CAIDA</p>  <p>93013-15</p>	$\left. \begin{array}{l} 1^{\circ}35' \\ -0^{\circ}20' \\ -0^{\circ}37' \\ -0^{\circ}30' \end{array} \right\} \pm 30'$ <p>Diferencia derecha / izquierda maxi = 1°</p>	<p>H1 - H2 = 22 mm H1 - H2 = 102 mm H1 - H2 = 122 mm H1 - H2 = 188 mm</p>	<p>NO REGULABLE</p>
<p>PIVOTE</p>  <p>93014-15</p>	$\left. \begin{array}{l} 10^{\circ}45' \\ 13^{\circ}20' \\ 13^{\circ}53' \\ 14^{\circ}32' \end{array} \right\} \pm 30'$ <p>Diferencia derecha / izquierda maxi = 1°</p>	<p>H1 - H2 = 22 mm H1 - H2 = 102 mm H1 - H2 = 122 mm H1 - H2 = 188 mm</p>	<p>NO REGULABLE</p>
<p>PARALELISMO</p>  <p>93011-15</p>	<p>(Para 2 ruedas) (divergencia)</p> <p>10' ± 10'</p> <p>(1 ± 1 mm)</p>	<p>EN VACIO</p>	<p>Regulable por rotación de los manguitos de la bieleta de dirección 1 vuelta = 30' (3 mm)</p>
<p>BLOQUEO ARTICULACIONES ELASTICAS</p>  <p>B160351</p>	<p>-</p>	<p>EN VACIO</p>	<p>-</p>

ANGULOS	VALORES		POSICION DEL TREN TRASERO	REGLAJE
	TREN TRASERO		TREN TRASERO TUBO Y 4 BARRAS	TREN TRASERO TUBO Y 4 BARRAS
	TUBO	4 BARRAS		
<p>CAIDA</p>  <p>93013-25</p>	$-1^{\circ} \pm 15'$	$-0^{\circ}50' \pm 15'$	EN VACIO	NO REGULABLE
<p>PARALELISMO</p>  <p>93011-25</p>	$-50' \pm 20'$ (Convergencia) δ $-5 \pm 2\text{mm}$	$-30' \pm 20'$ (Convergencia) δ $-3 \pm 2\text{mm}$	EN VACIO	NO REGULABLE
<p>BLOQUEO ARTICULACIONES ELASTICAS</p>  <p>8160351</p>		-	EN VACIO	-

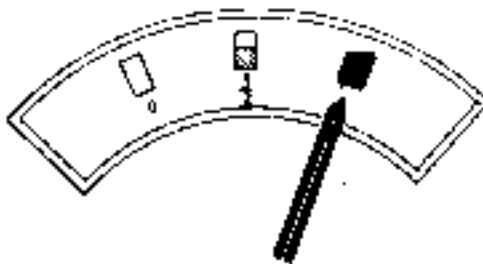
Tipo de tren	Tren tubo	Tren 4 barras
Tipo de vehículo	BA0A - BA0E - BA0F - BA0L - BA0U	BA0G
Diámetro de la llanta (pulgadas)	13"	14"
H1 - H2 (mm)	121 ± 5	123,5 ± 5
H4 - H5 (mm)	44,5 ± 11	52 ± 11



Estos vehículos van equipados de compensadores dependientes de la carga.

El control y la carga se efectúan :

- vehículo en vacío,
- depósito lleno,
- conductor a bordo.

Tipo vehículo	Estado de llenado del depósito	Presión de control (Bares)	
		Delante	Detrás
BA0G	 <p>Lleno</p> <p>909665</p>	100 →	72 $\begin{matrix} +0 \\ -8 \end{matrix}$
BA0A BA0E BA0F BA0L BA0U		100 →	62 $\begin{matrix} +0 \\ -8 \end{matrix}$