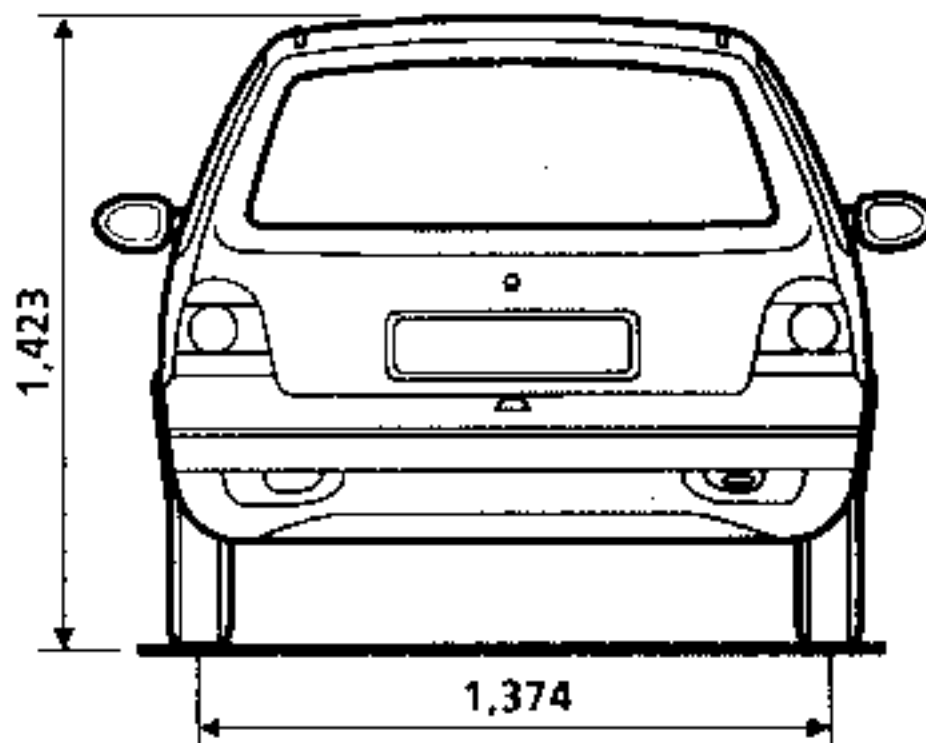
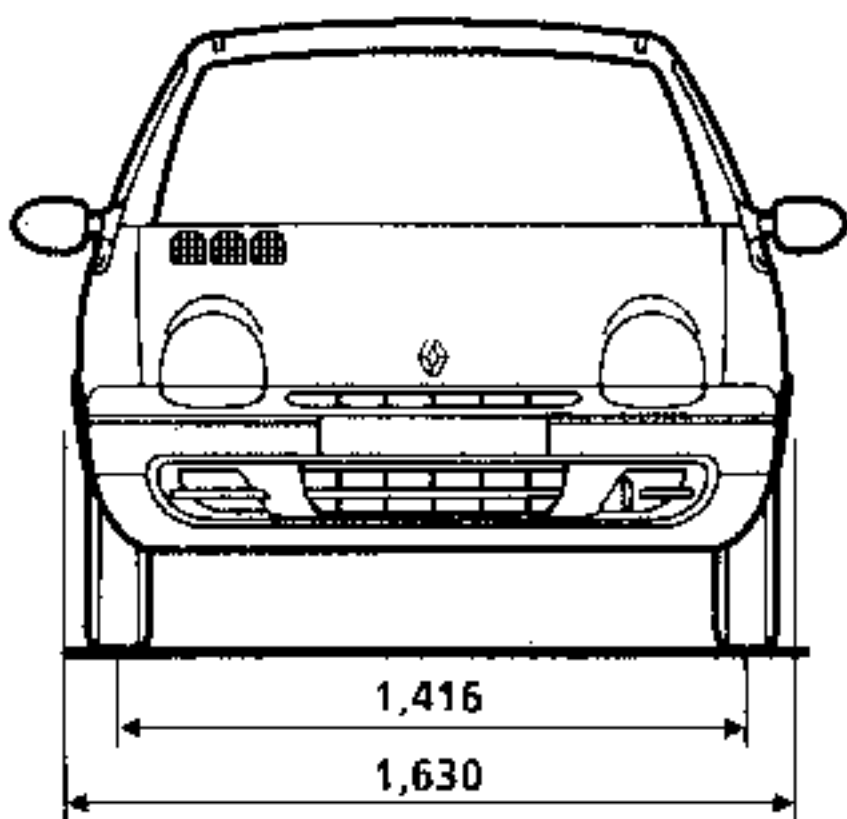
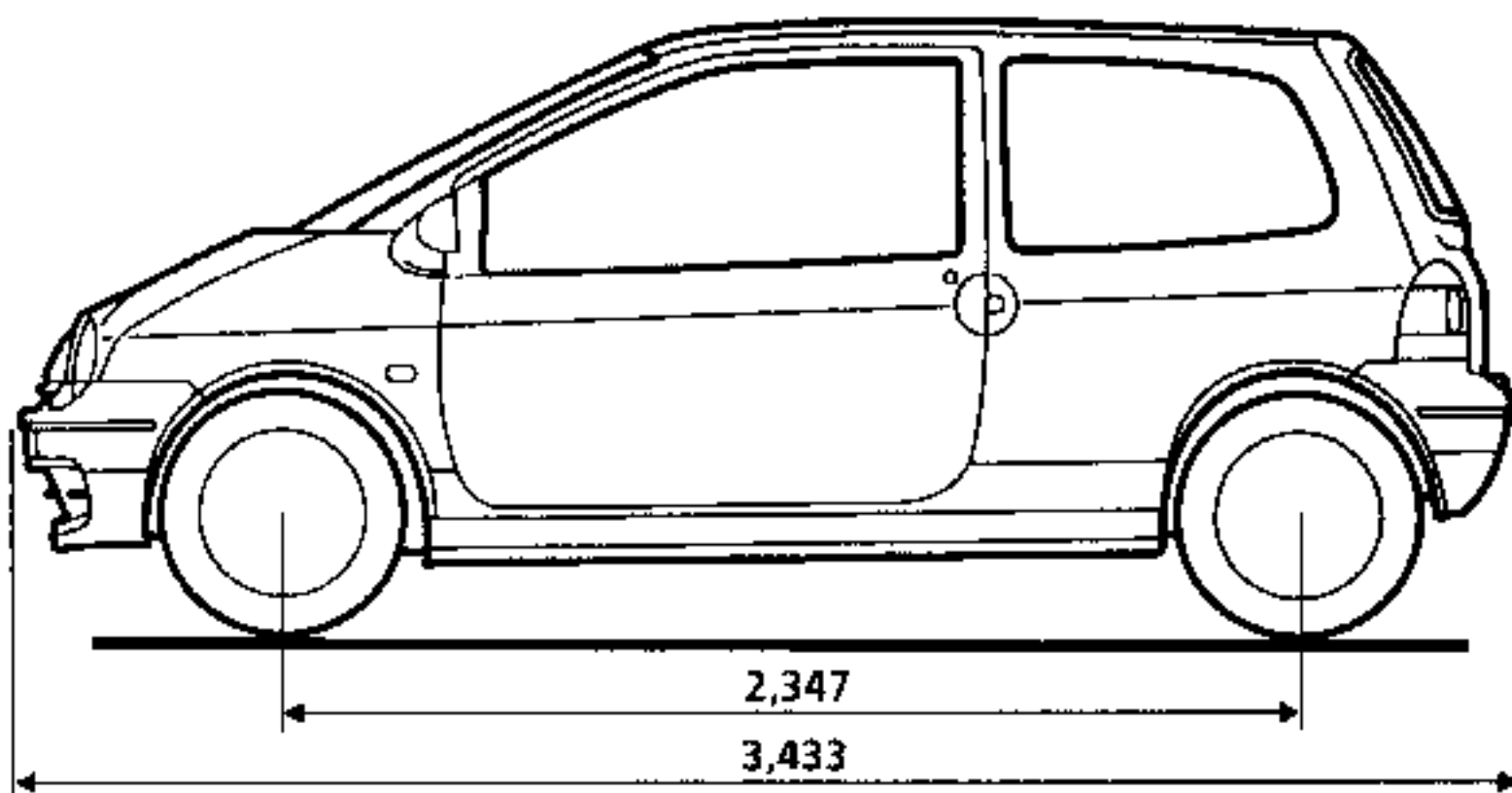




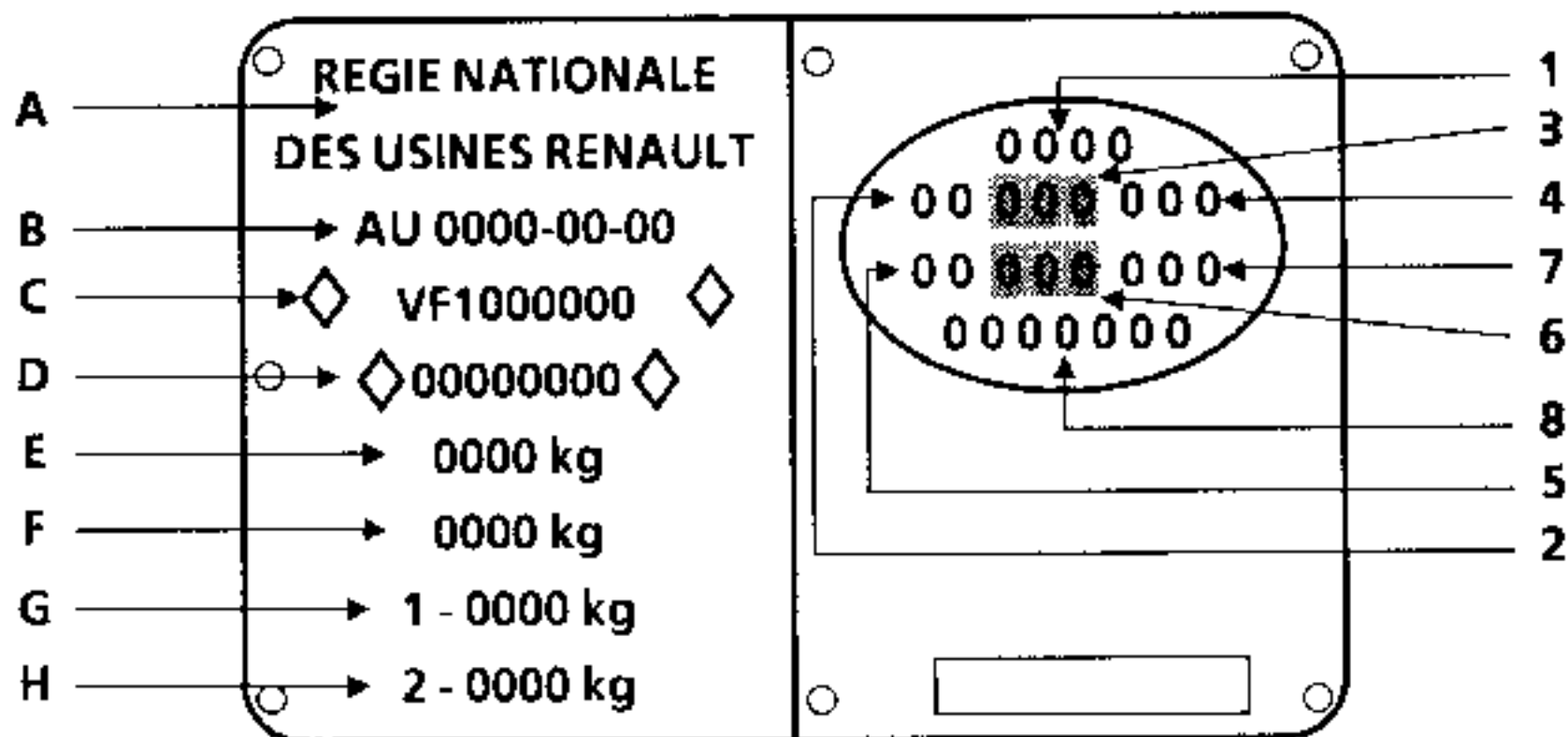
95 915 R1

Dimensiones en metros

MOTOR - EMBRAGUE - CAJA DE VELOCIDADES

Tipo vehículo	Motor		Tipo de embrague	Tipo caja de velocidades
	Tipo	Cilindrada		
C063	C3G	1239	160 CPH 2750	JB1

Placa única*



Contiene :

- En A : el nombre del constructor,
- En B : El número de recepción C.E.E ,
- En C : El tipo de Homologación del vehículo, precedido del código de identificación mundial del constructor (por ejemplo, VF1 corresponde a Renault Francia).
- En D : el número dentro de la serie del tipo,
- En E : el peso total autorizado en marcha,
- En F : el peso total con remolque,
- En G : el peso total en marcha autorizado sobre el eje delantero,
- En H : el peso total en marcha autorizado sobre el eje trasero,
- En 1 : el tipo de vehículo,
- En 2 : la primera cifra indica la caja de velocidades o las opciones pesadas, la segunda indica el nivel de equipamiento,
- En 3 : el número de equipamiento técnico,
- En 4 : el equipamiento complementario opcional de fábrica
- En 5 : el código de la tapicería
- En 6 : el código de la pintura
- En 7 : el nivel de equipamiento
- En 8 : una letra que designa la fábrica de montaje, seguida del número de fabricación.

ATENCION : los 7 caracteres del número de fabricación no pueden ser separados. Para los vehículos contruidos antes de esta fecha, el número de fabricación era de 7 cifras.

* en función del país de exportación, ciertas indicaciones pueden no estar indicadas, siendo la placa descrita arriba la más completa.

IMPORTANTE : para documentar una pieza en el P.R es imperativo tener en cuenta el número de equipamiento de base indicado en la placa oval.

AFFECTACION DE LOS NUMEROS DE EQUIPAMIENTOS TECNICOS

Buenas carreteras		Pistas	
Dirección a izquierda	Dirección a derecha	Dirección a izquierda	Dirección a derecha
Serie 10X a 49X	Serie 70X a 89X	Serie 50X a 69X	Serie 90X a 99X

X Corresponde a una definición técnica complementaria.



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

UTILLAJE ESPECIAL - INDISPENSABLE

Cha. 280 -02	Cala adaptable al gato móvil
Cha. 408 -01	
ó	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 el brazo de suspensión delantera o trasera o el 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.

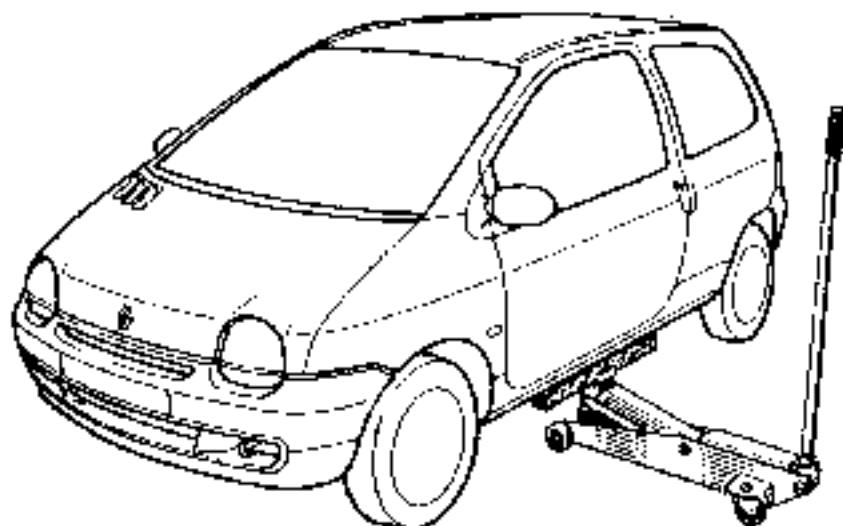
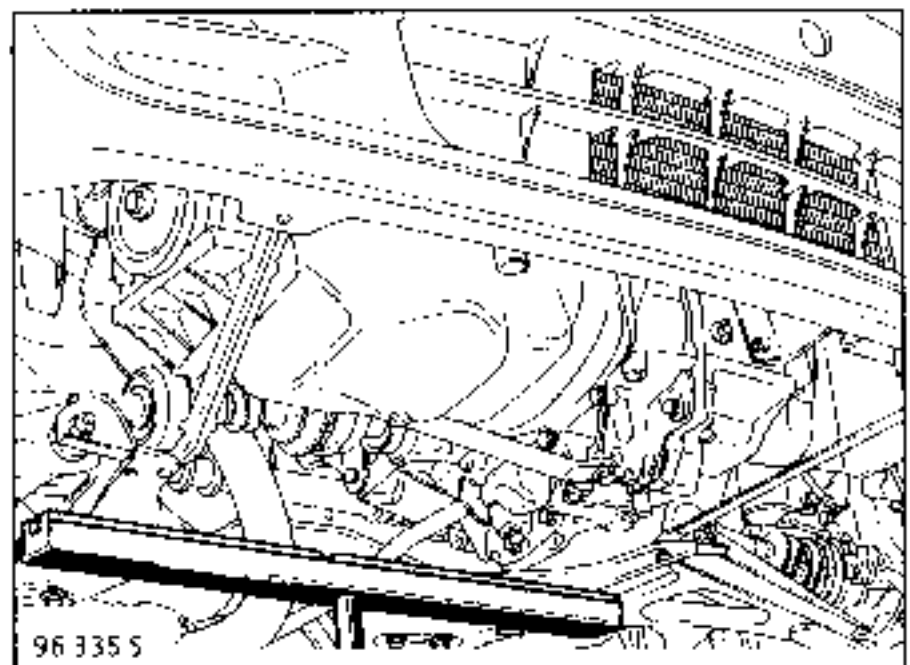
GATO MOVIL LATERALMENTE

Utilizar la cala Cha. 280-02.

Tomar apoyo bajo el larguero lateral a nivel de la puerta delantera.

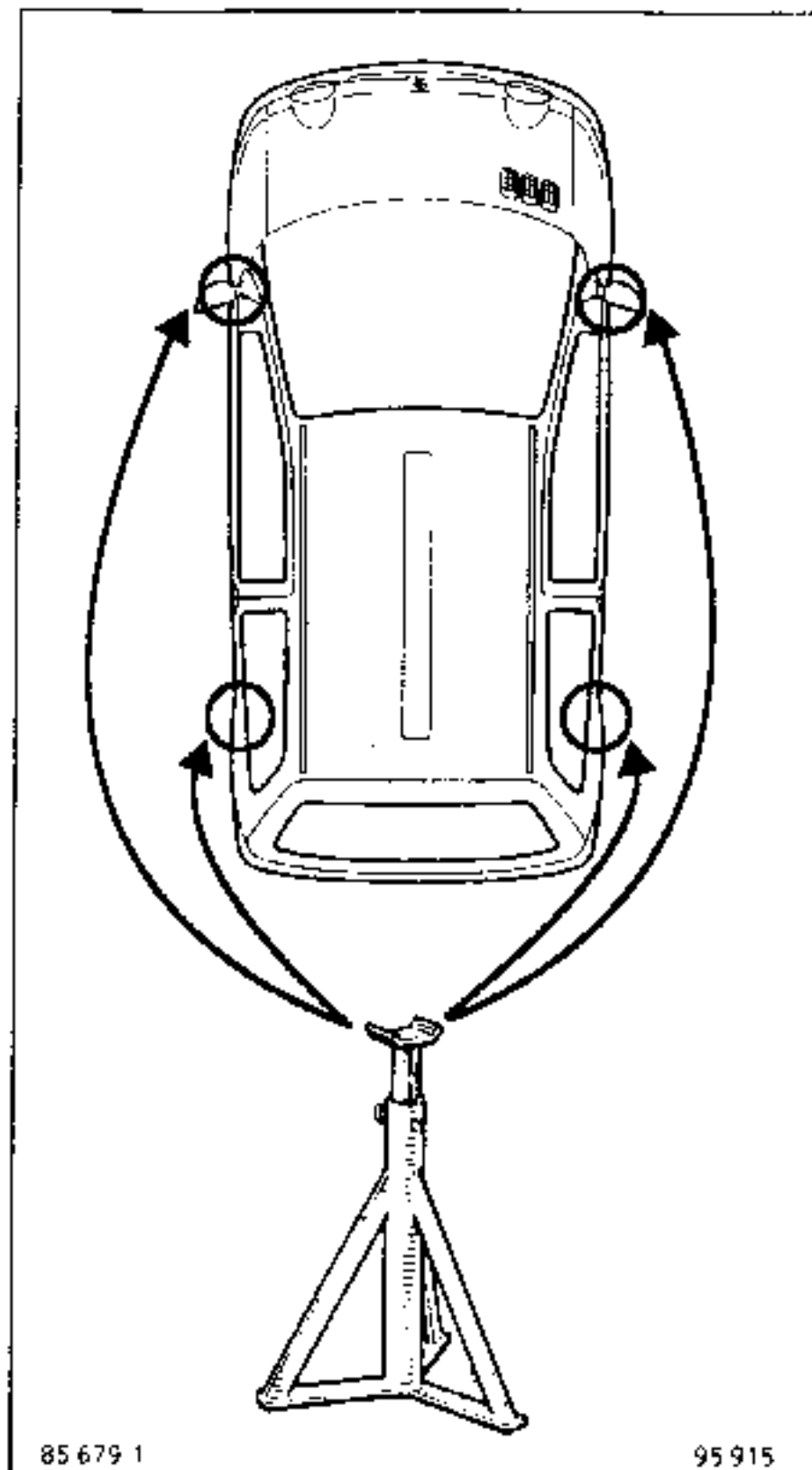
Posicionar el canto de puerta correctamente en la ranura de la cala.

GATO RODANTE EN LA PARTE DELANTERA



BORRIQUETAS

Para poner el vehículo sobre borriquetas, colocar obligatoriamente éstas en los lugares indicados.



ATENCIÓN de no enganchar las canalizaciones de los frenos en la parte trasera izquierda.

CONSIGNAS DE SEGURIDAD

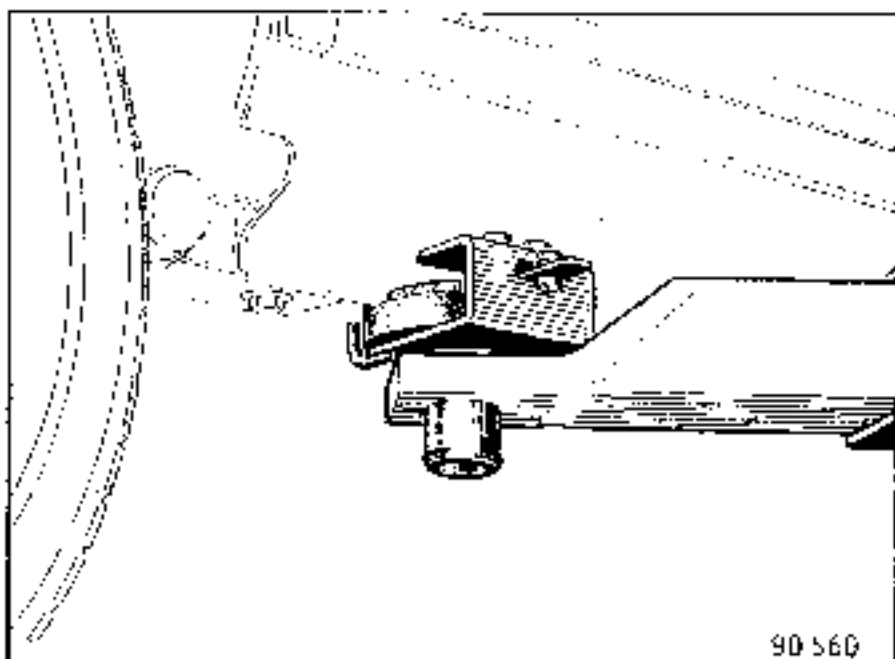
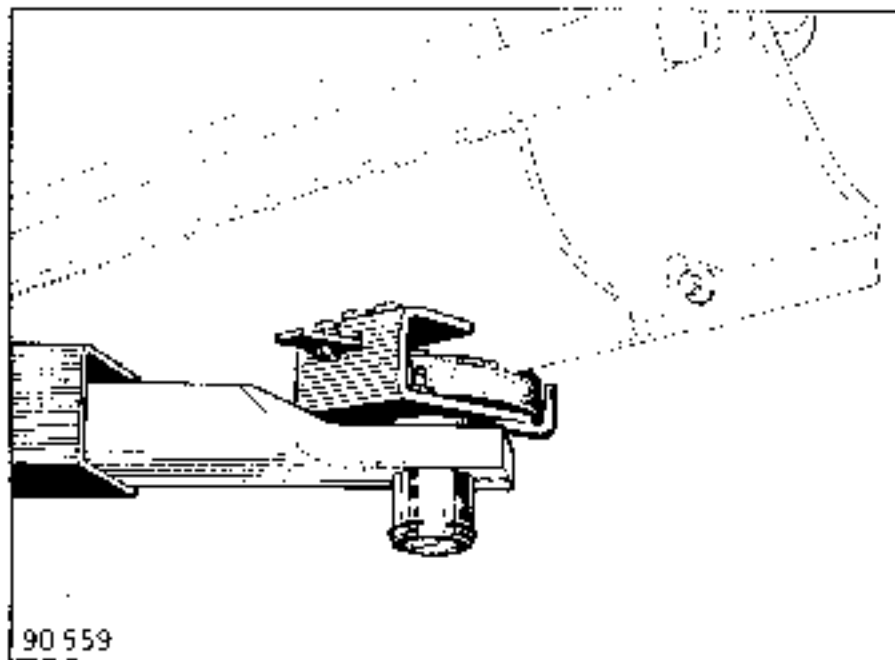


Se pueden considerar varios casos :

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



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

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

SAPRA :

Juego de 4 calzas para elevadores ISTOBAL

Referencia 77 01 358 506

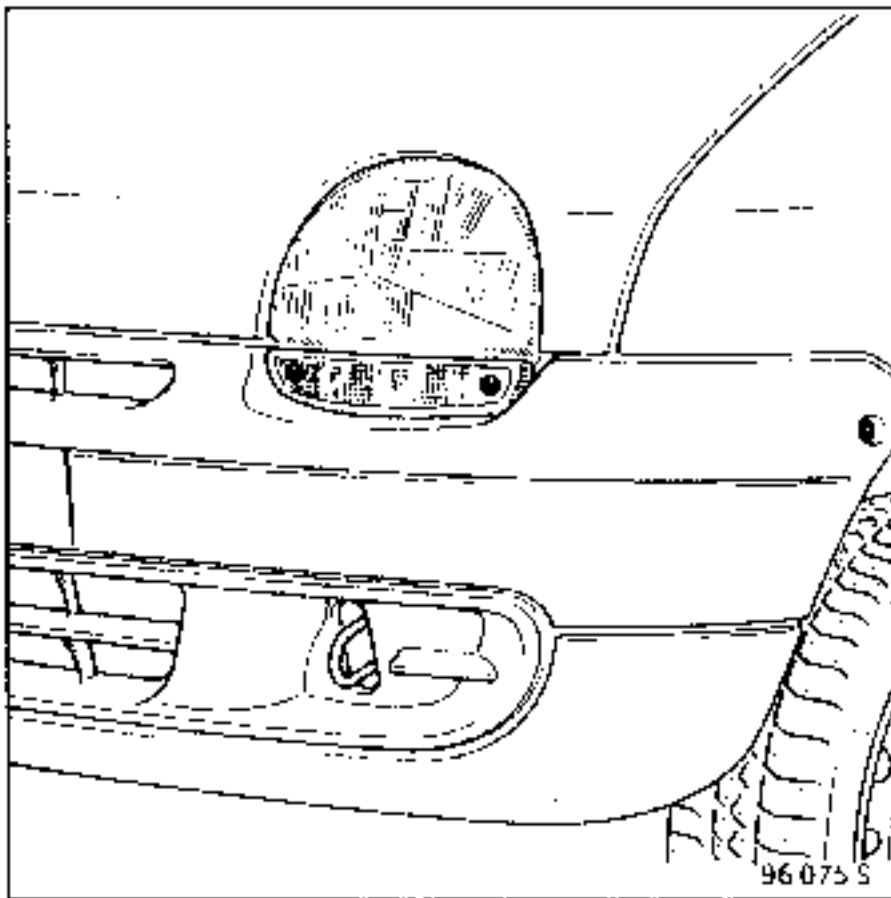
Deberán encajarse en las lumbreras de los cantos del bajo de caja.

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

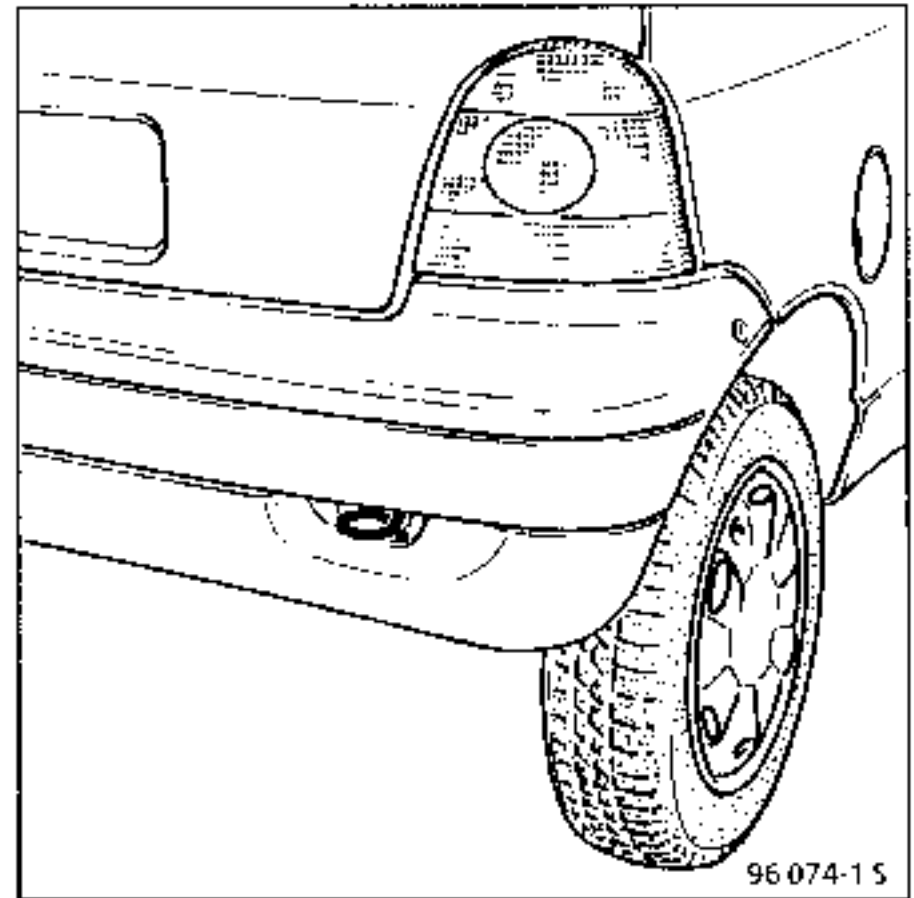
NO TOMAR NUNCA LOS TUBOS DE TRANSMISION COMO PUNTOS DE ENGANCHE

Los puntos de remolcado deben ser utilizados únicamente para el remolcado en carretera y 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



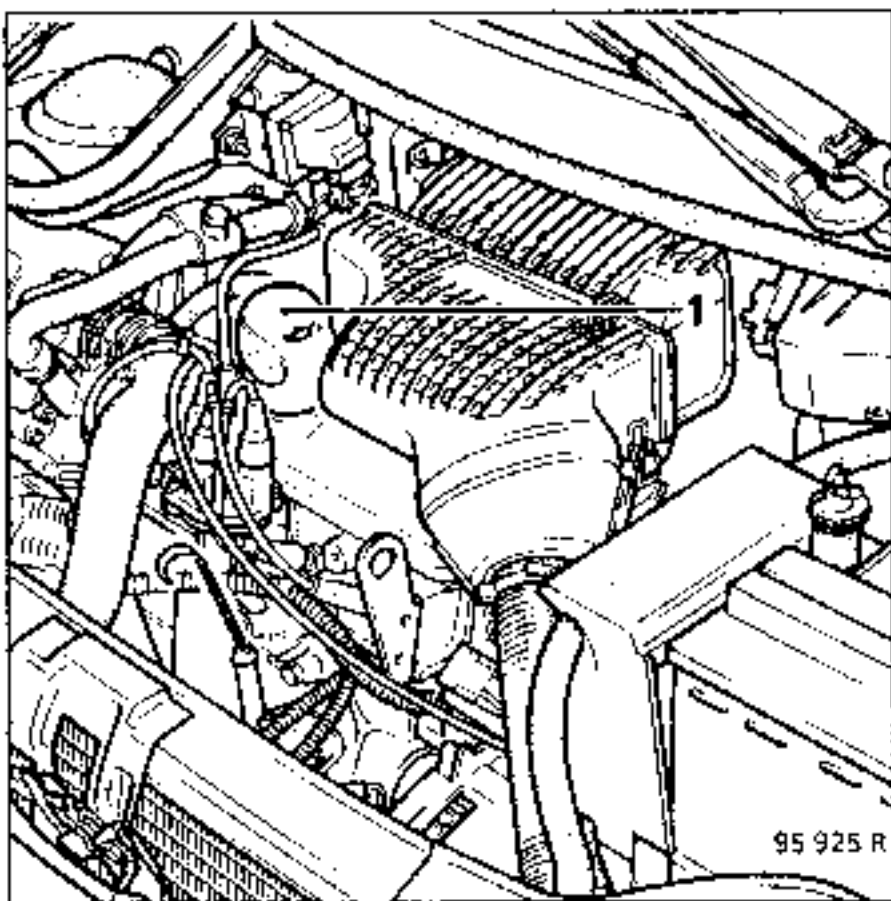
Organos	Capacidad en litros	Calidad	Particularidades
Motor	En caso de vaciado 3 (más 0,5 litros para el filtro de aceite)	Países C E E.	-15°C -30°C -20°C -10°C 0°C +10°C +20 °C +30°C CCMC-G4 15W40 - 15W50 CCMC-G5 10W30 - 10W40 - 10W50 CCMC-G5 5W30 CCMC-G5 5W40 - 5W50
		Otros países	-15°C -30°C -20°C -10°C 0°C +10°C +20 °C +30°C API SG 15W40 - 15W50 API SG 10W40 - 10W50 API SG 10W30 API SG 5W30

Organos	Capacidad en litros	Calidad	Particularidades
Cajas de velocidades JB1	3,40	TRANSELF B 80 W	(Normas API GL5 ó MIL L2105 C ó D)
Circuito frenos	Normal : 0,7	SAE J 1703 y DOT 3	Los líquidos de freno deben estar homologados por nuestros servicios técnicos.
Depósito de carburante	40	Súper sin plomo 95 ó 98	
Circuito de refrigeración	5,5	Glacool AL (tipo C) Añadir sólo agua desmineralizada.	Protección hasta - 23°C para climas templados, cálidos y fríos. Protección hasta - 40°C para climas muy fríos.

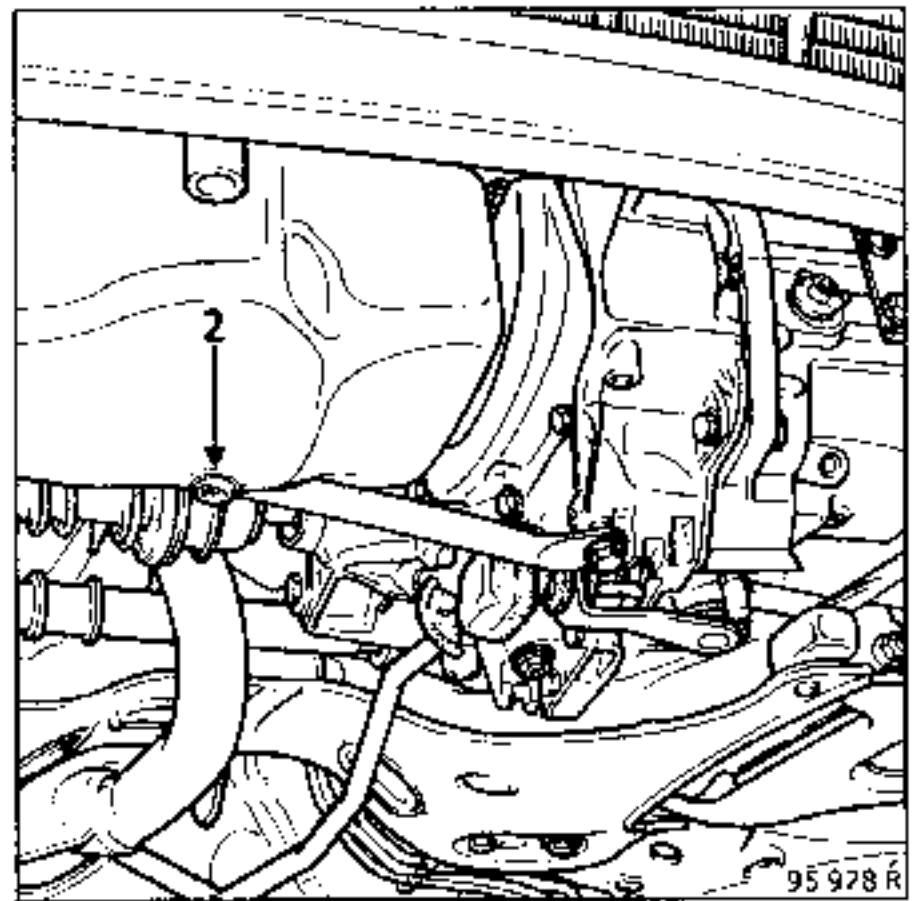
DESIGNACION	ACONDICIONAMIENTO	Nº A.P.R.
GRAISSES		
● MOLYKOTE "BR2" para asientos de torreones, apoyos de horquilla de embrague, soportes de brazos inferiores, acanaladuras de las barras de torsión, caja de dirección, acanaladuras de transmisión.	Bote de 1 kg	77 01 421 145
● "ELF MULTI" para labios de las juntas de estanquidad, acanaladuras de manguetas de transmisión, roscas de los espárragos y de tornillos de ruedas	Bote de 1 kg	77 01 022 166
● "MOBIL CVJ" 825 Black star o MOBIL EXF57C para juntas de transmisión.	Frasco de 180 g	77 01 366 100
ESTANQUIDADES MECANICAS		
● Perfect-seal "LOWAC" untado fluido para juntas.	Tubo de 100 g	77 01 417 404
● Masilla para estanquidad de los empalmes de los tubos de escape.	Bote de 1,5 kg	77 01 421 161
● KIT ENDURECEDOR "CAF 4/60 THIXO" para estanquidades laterales de los sombreretes de apoyos.	Colección	77 01 421 080
● AUTO junta azul pasta de estanquidad	Tubo de 100 ml Tubo de 45 g	77 01 396 227 77 01 397 027
● LOCTITE 518 para estanquidad del cárter de la caja de velocidades	Jeringa de 24 ml	77 01 421 162
● DOSIS GURIT Estanquidad sonda del depósito.	Tubo de 60 cm ³	77 01 421 164
COLAS		
● "LOCTITE - FRENETANCH" evita el aflojado de los tornillos y permite el desbloqueo.	Frasco de 24 cc	77 01 394 070
● "LOCTITE - FRENBLOC" asegura el bloqueo de los tornillos.	Frasco de 24 cc	77 01 394 071
● "LOCTITE SC1BLOC" para el pegado de los rodamientos.	Frasco de 24 cc	77 01 394 072
● "LOCTITE AUTOFORM" para el pegado de los volantes motor sobre el cigueñal.	Frasco de 50 cc	77 01 400 309

DESIGNACION	ACONDICIONAMIENTO	Nº A.P.R.
LIMPIADORES - LUBRIFICANTES		
● "ELECTRONEX" degripante, lubricante.	Aerosol de 250 g	77 01 403 517
● "AGIR 40" degripante, lubricante.	Aerosol de 140 ml	77 01 421 140
● RAVITOL PLUS	2 l	77 01 417 424
	10 l	77 01 417 425
	30 l	77 01 417 426
● Limpiador de carburador.	Bidón de 250 ml	77 01 393 112
	Aerosol de 300 ml	77 01 393 111
● Limpiador de inyectores.	Kit	77 01 423 189
● Degripante súper-concentrado	Aerosol de 420 ml	77 01 407 689
● "DECAPJOINT " (FRAMET) para limpieza de los planos de juntas de culata de aluminio.	Aerosol de 385 ml	77 01 405 952
BARNIZ		
● "CIRCUIT PLUS" Barniz para la reparación de lunetas térmicas.	Frasco de 2 g	77 01 421 135
NEUMATICOS		
● Productos "TIP TOP" para reparar los neumáticos Tubeless.	Maleta Combi A	77 01 422 846
FRENOS		
● Líquido de freno	Botella de 0,5 l	77 01 395 435
	1 l	77 01 422 241
AIRE ACONDICIONADO		
● Aceite para compresor.	250 ml	77 01 417 655

LLENADO : tapón (1)

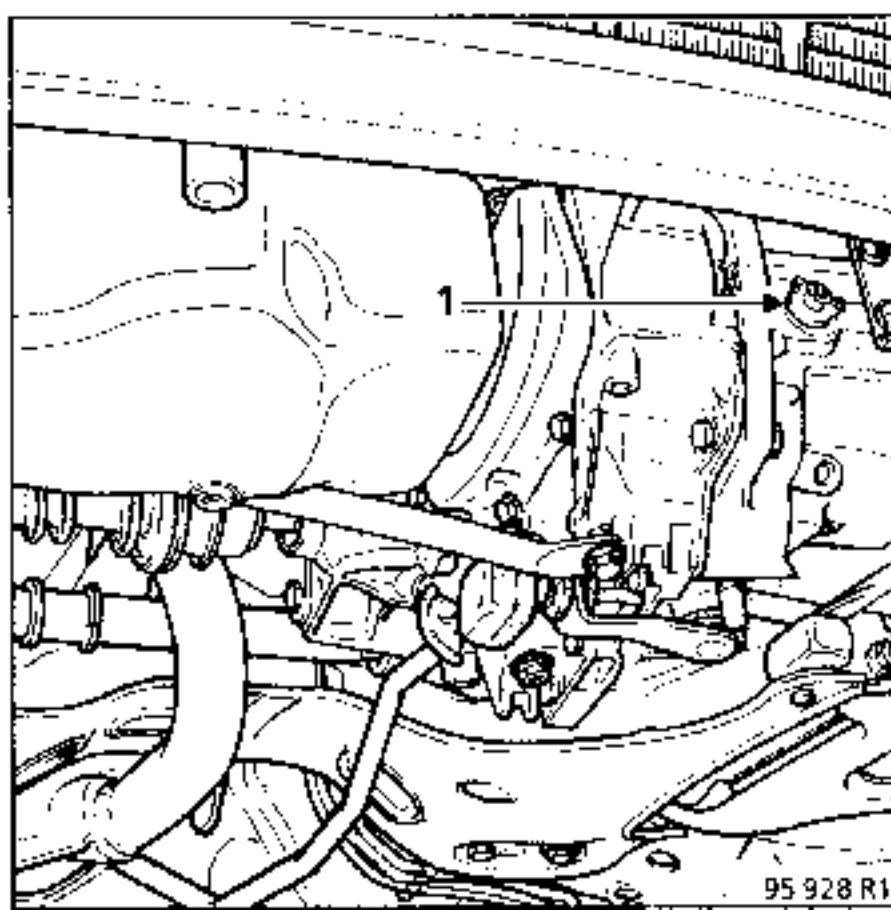


VACIADO: tapón (2)

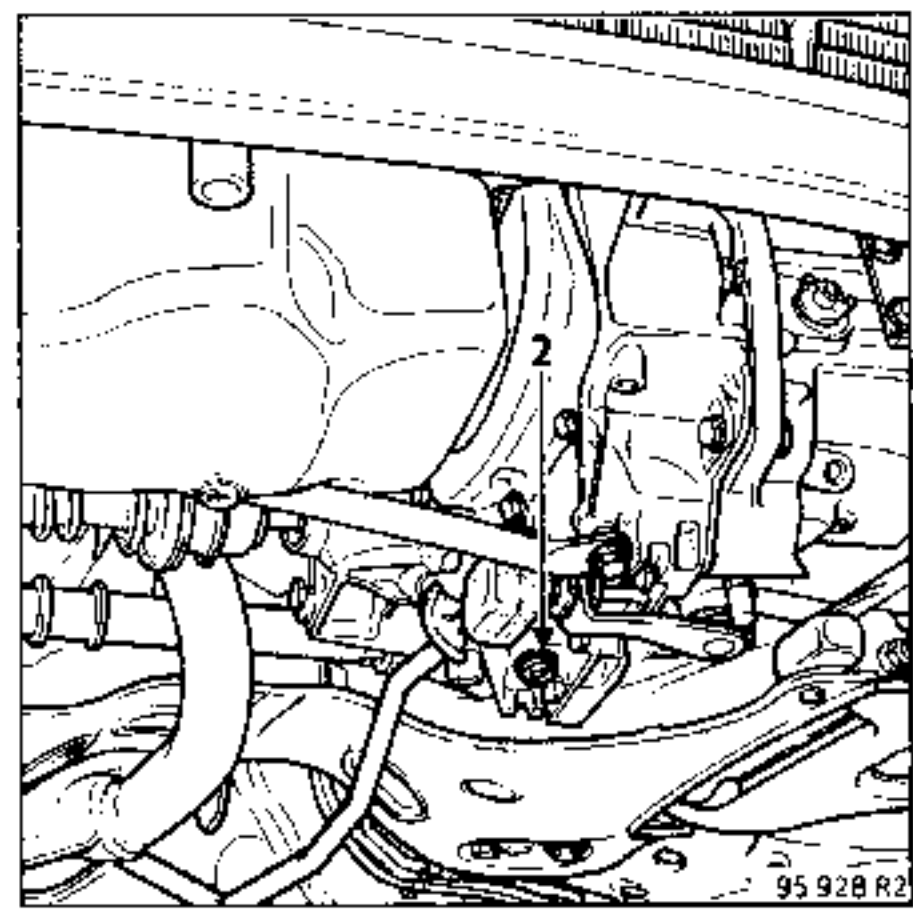


Caja de velocidades

LLENADO: tapón (1)



VACIADO: tapón (2)



Tipo de vehículo	Motor	Caja de velocidades manual	Cilindrada (cm ³)	Diámetro (mm)	Carrera (mm)	Relación
X063	C3G	JB1	1239	74	72	9,2

Manuales de reparación del motor a consultar : Fascículo MOT. C.

Para la extracción del motor, es necesario extraer el conjunto motor - caja de velocidades.

UTILLAJE ESPECIAL INDISPENSABLE

Mot. 1 014

Manómetro

INGREDIENTES

Detector fuga de gases

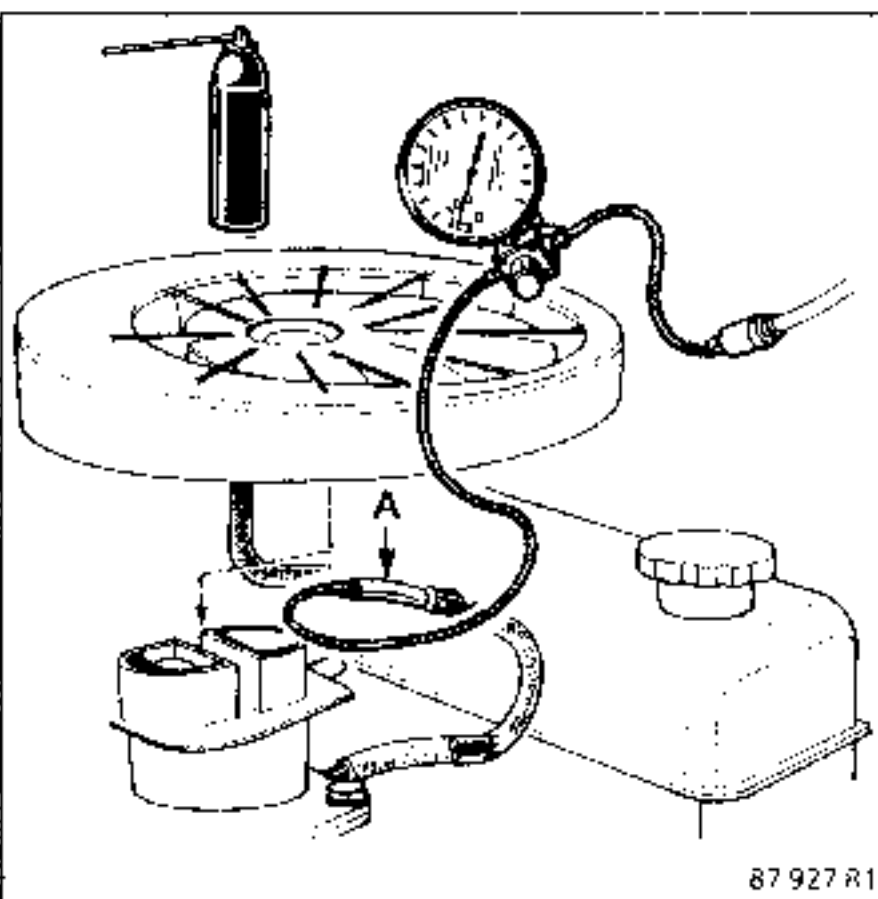
77 11 143 071

La búsqueda de fugas de aceite exteriores se facilita poniendo bajo presión el volumen interno del motor y vaporizando un producto "detector de fuga de gases" sobre la zona del motor donde se encuentra aproximadamente la fuga.

CONEXION

Sobre el circuito de reaspiración de los vapores de aceite : (permite controlar todo el volumen del motor que no está bajo presión de aceite).

Ejemplo de conexión :



87 927 R1

Manómetro Mot. 1014 con empalme (A) que permite conectarse al circuito de reaspiración de los vapores de aceite.

METODO :

NO SOBREPASAR JAMAS UNA PRESION DE 80 MILIBARES.

Más allá de esta presión, las juntas labiadas se giran

Aflojar completamente el tornillo del expansor del manómetro Mot. 1014 antes de conectarlo al circuito de reaspiración.

Elevar lentamente la presión hasta 80 milibares y controlar :

- la estanquidad del tapón de llenado y de la varilla,
- las posibles fugas de aire en el circuito de admisión de aire (circuito de reaspiración no obstruido).

Vaporizar copiosamente sobre la zona sospechosa de fuga con el producto detector de fugas y buscar la formación de burbujas jabonosas.

NOTA :

En ciertos casos, es necesario extraer las piezas circundantes.

Ejemplo : chapa de protección del volante motor.

Esta operación puede ser efectuada también sobre un motor extraído.

Si esta operación se efectúa después de la reparación, hay que esperar el endurecimiento de la pasta para juntas y no hacerlo más que unos momentos, para evitar que se remueva la pasta.

METODO DE CONTROL

Se tolera un consumo de aceite motor de 1 litro cada 1 000 km.

Verificar que no haya fuga exterior de aceite motor

Para un control eficaz, es necesario respetar ciertas condiciones para cambiar el aceite motor :

- el motor debe estar caliente,
- retirar la varilla de aceite y el tapón de llenado.

Vaciar a continuación el motor y dejar escurrir durante 15 minutos como mínimo.

Colocar el tapón de vaciado y "sellarlo" (toque de pintura a la vez en el tapón y en el cárter inferior) a fin de poder verificar más tarde que no haya sido manipulado.

Medir con una probeta la cantidad de aceite necesaria para el llenado .

Motor C3G : 3 litros

Colocar y sellar el tapón de llenado

Pedir al usuario del vehículo que vuelva después de haber recorrido 1000 km con el vehículo, habiendo controlado regularmente el nivel de aceite con la varilla

A la vuelta del vehículo, verificar que los tapones de vaciado y llenado no hayan sido manipulados

Repetir las mismas condiciones :

- motor caliente,
- varilla y tapón de llenado retirados.

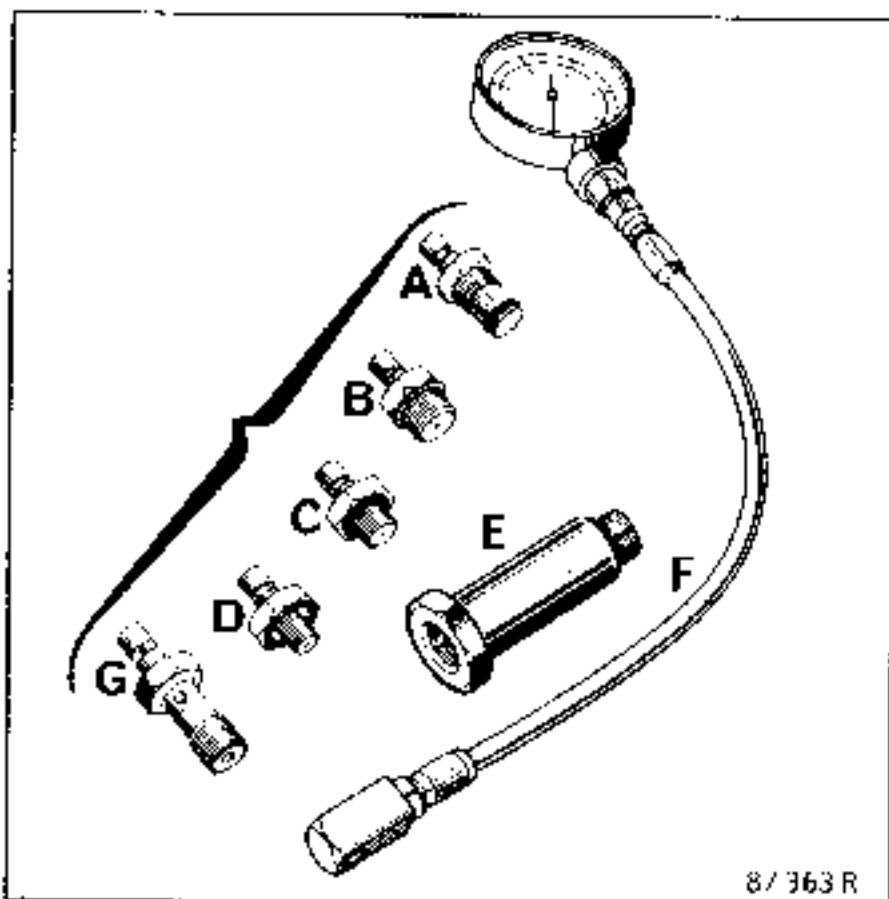
Vaciar el aceite del motor y medir con la probeta la cantidad de aceite recogida.

Calcular el consumo de aceite en litros cada 1000 km si el kilometraje fuera diferente

CONTROL

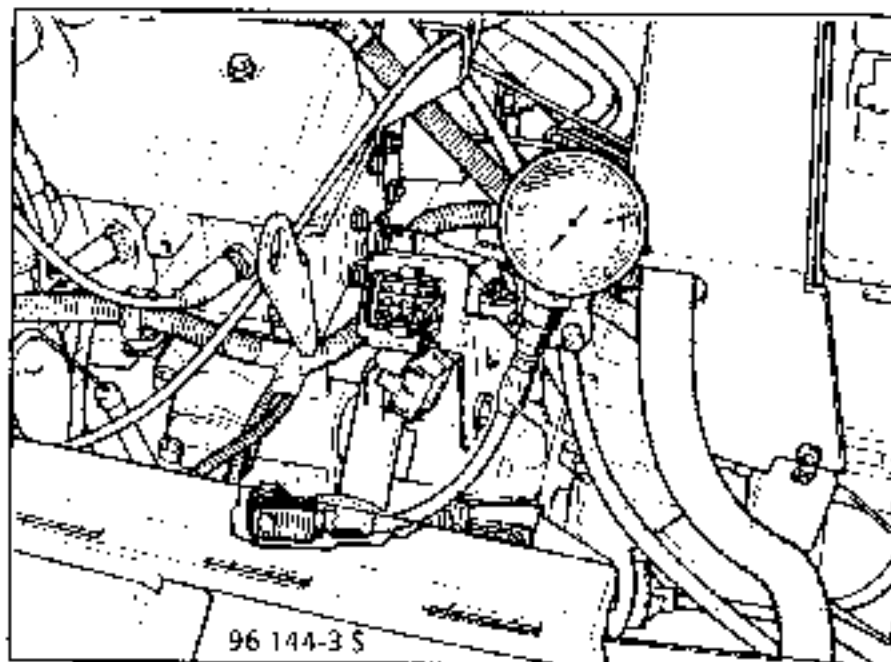
UTILLAJE ESPECIAL INDISPENSABLE		
Mot.	836 -05	Maleta para medir la presión de aceite
Mot.	836 -06	Juego de racores completo

Composición de la maleta Mot. 836-05.



UTILIZACION:

– Motor C3G E + C + F



Control :

Presión de aceite mínima a 80°C :

– a ralentí	0,7 bares mínimo
– a 4 000 r.p.m.	3,5 bares mínimo

UTILLAJE ESPECIAL INDISPENSABLE

B. Vi.	31-01	Botadores para pasadores elásticos
T.Av.	476	Extractor de rótulas
Mot.	1202	Pinza para abrazaderas elásticas

PARES DE APRIETE (en daN.m)



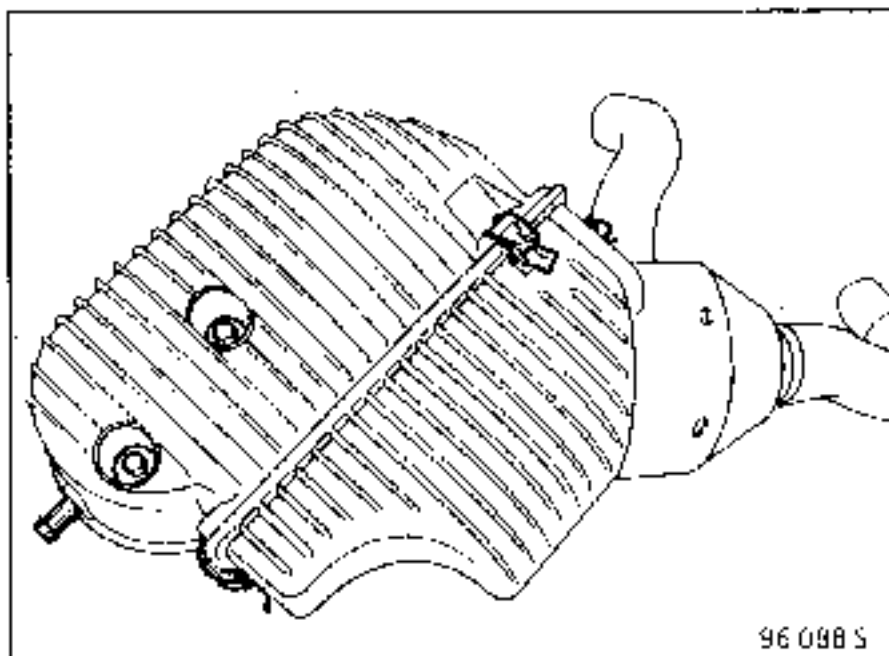
Tornillos fijación estribo de freno	10
Tornillos fijación pies de amortiguadores	11
Rótula de dirección	3,5
Tuerca de rótula inferior	6,5
Tornillos fijación fuelle de transmisión	2,5
Tornillos de ruedas	9
Bulones de bieleta trasera sobre la cuna	9,5
Tornillos de tampones delanteros sobre largueros	6

EXTRACCION

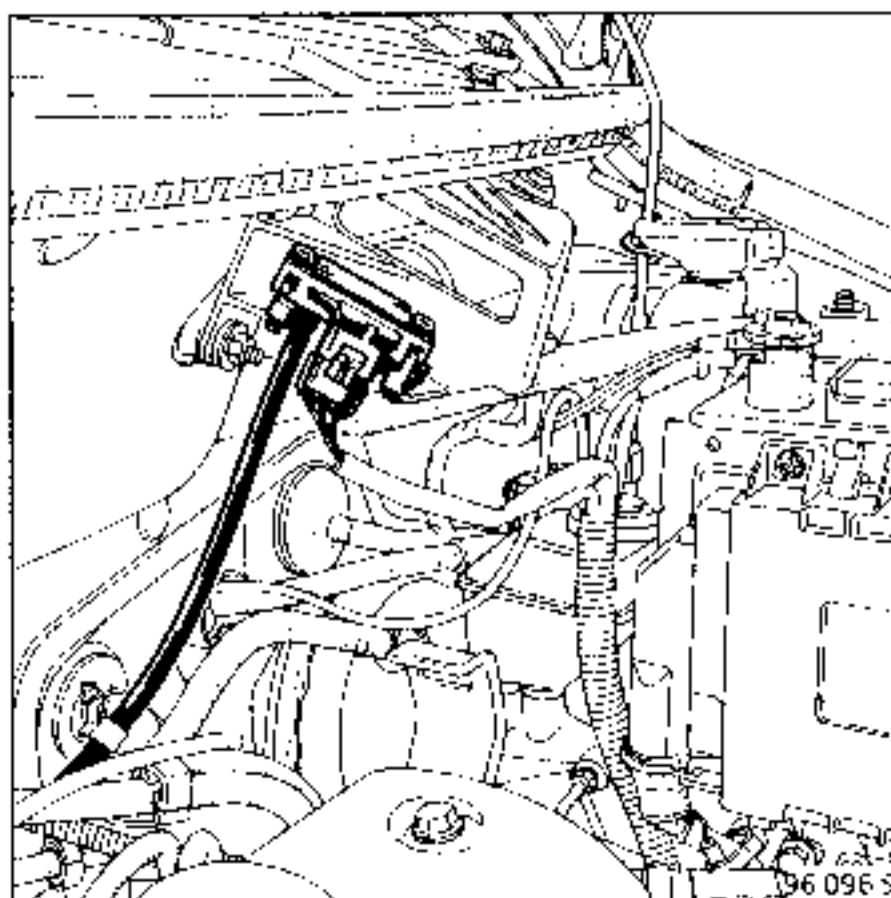
Poner el vehículo sobre un elevador de 2 columnas.

Desconectar la batería.

Extraer el conjunto del filtro de aire.



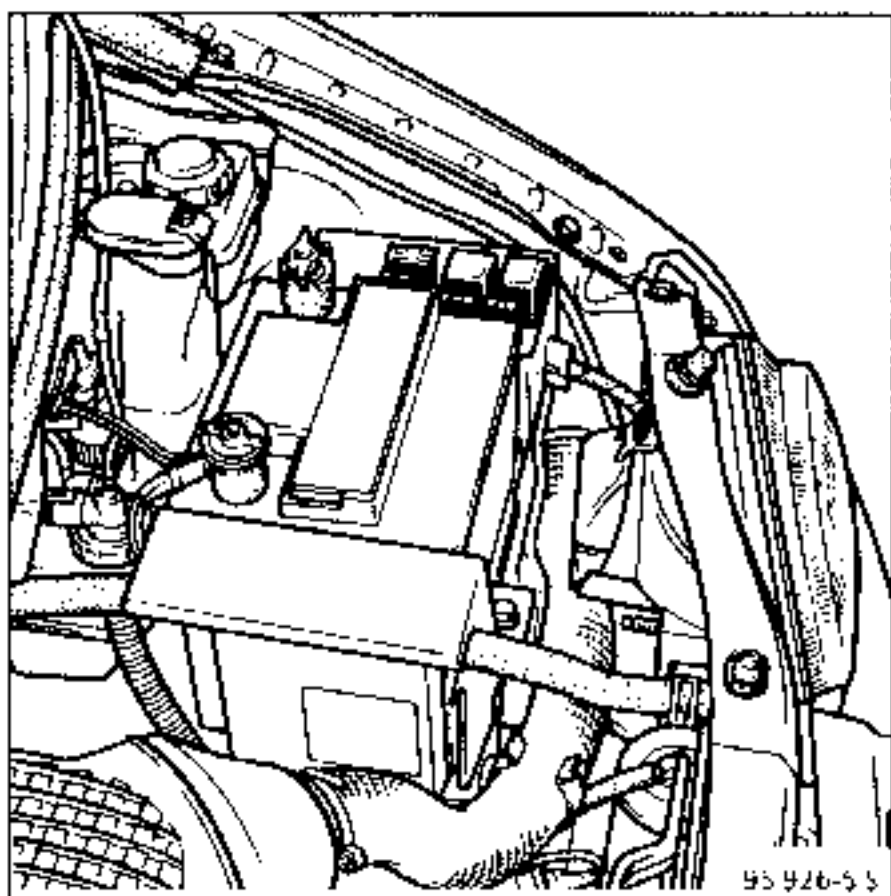
- Desconectar el tubo y el conector del captador de presión absoluta.



Desconectar :

- el tubo del máster-vac,
- el conector de la sonda de oxígeno,
- el cable del embrague,
- el cable del acelerador,
- el cable de alta tensión y el conector de la bobina,
- las canalizaciones de gasolina en la caja mariposa

Desconectar el conector del motor en la caja de interconexión situada junto a la batería

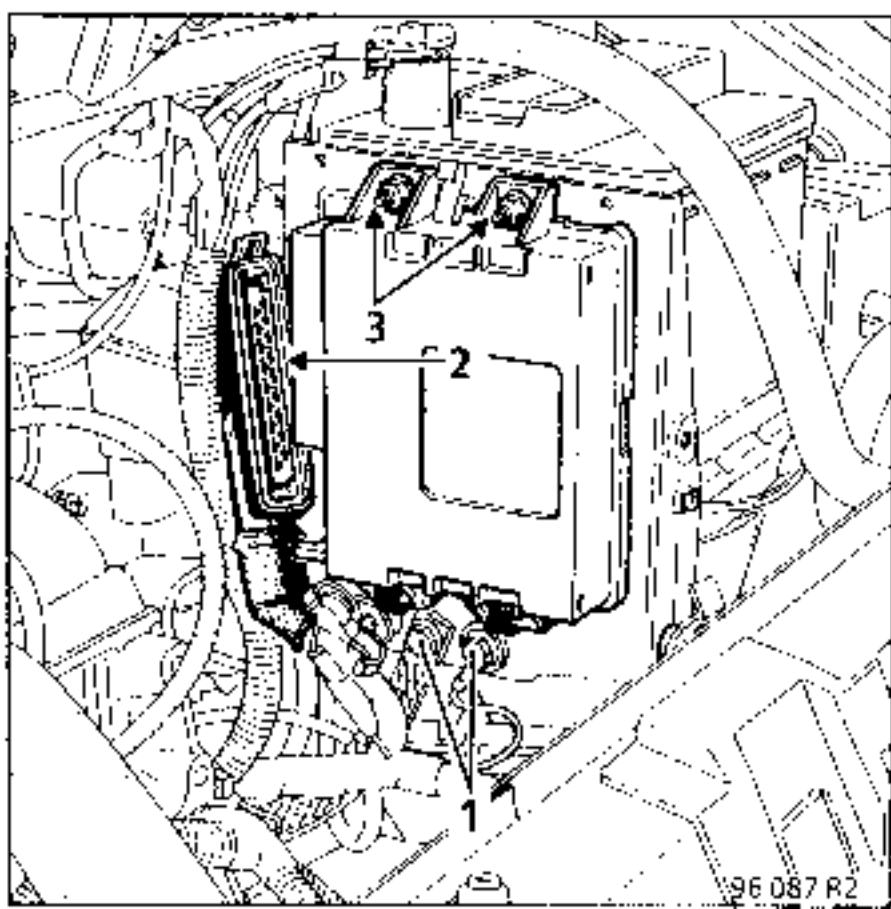


Extraer :

- los dos relés de inyección, con un destornillador pequeño soltar y sacar el soporte de relés.
- el calculador de inyección (3).

Desconectar :

- el conector (2),
- las dos masas bajo el calculador en (1).



Extraer :

- las ruedas delanteras,
- la protección del motor.

Vaciar la caja de velocidades.

Desacoplar el mando de selección de las velocidades lado caja de velocidades.

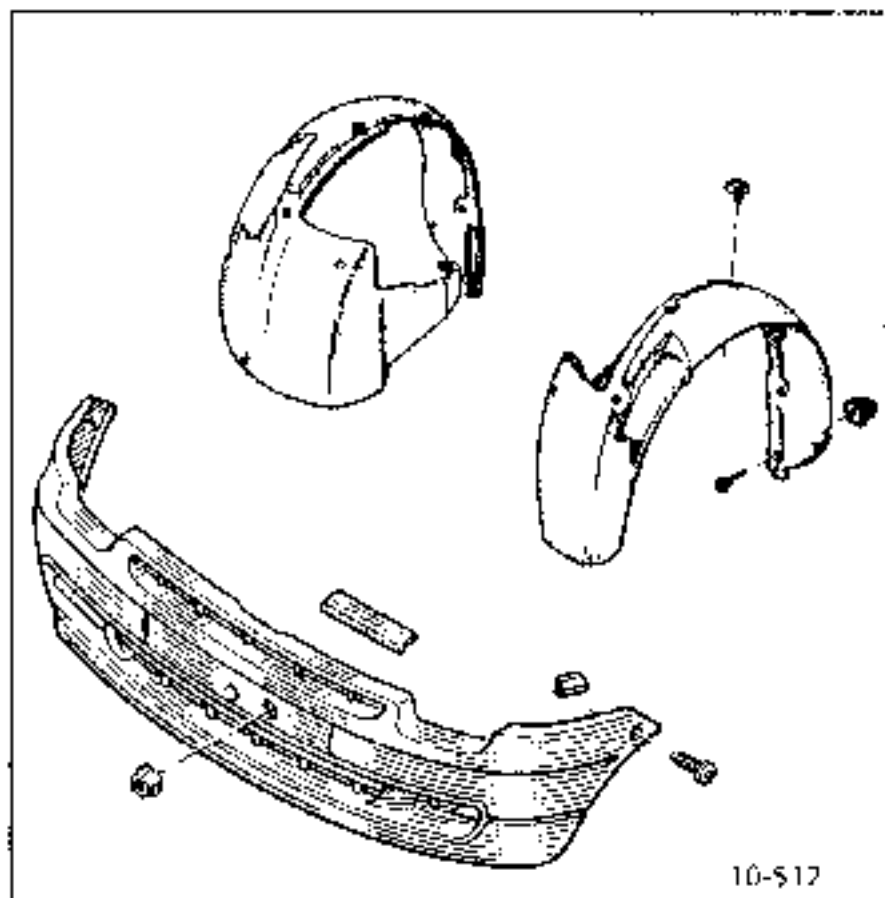
Extraer la brida de escape.

Soltar el escape y sujetarlo a la carrocería, con el mando de selección de velocidades.

Vaciar el circuito de refrigeración, por el tornillo del bloque motor lado distribución.

Extraer :

- los manguitos de calefacción sobre la bomba de agua,
- el manguito del vaso de expansión sobre el radiador,
- el paragolpes y las protecciones de las aletas.



Extraer :

- los faros,
- el repetidor de la alela delantera derecha ,
- el tornillo de masa.

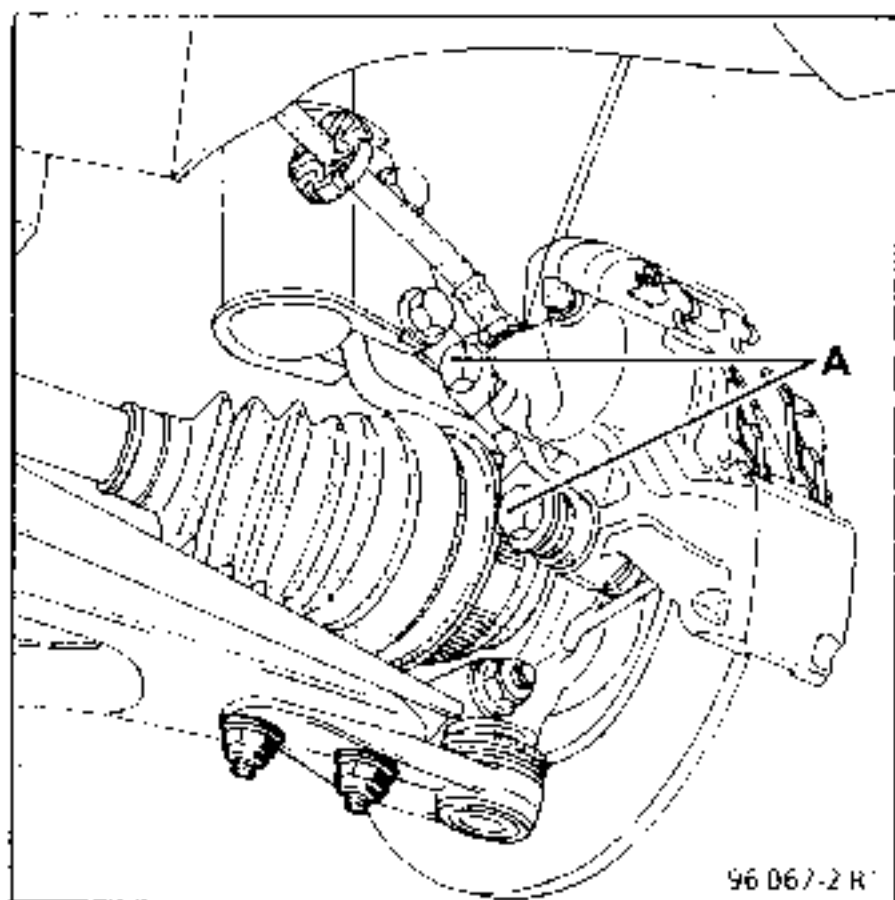
Soltar el cableado.

Extraer el cierre del capot y desconectar el cable.

Lado izquierdo

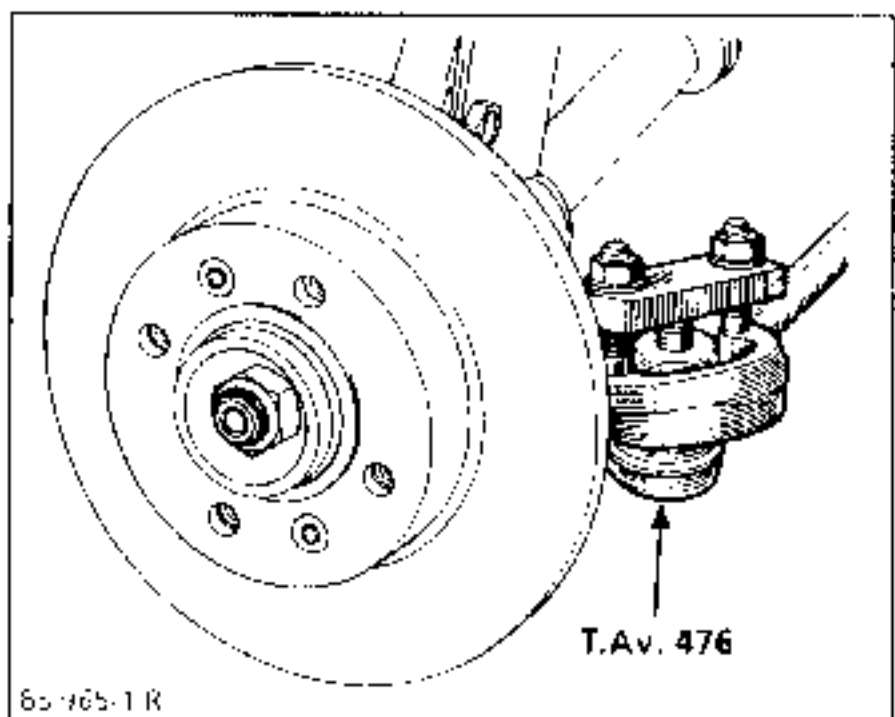
Extraer :

- el estribo de freno delantero izquierdo por el tornillo (A) y atarlo a la carrocería

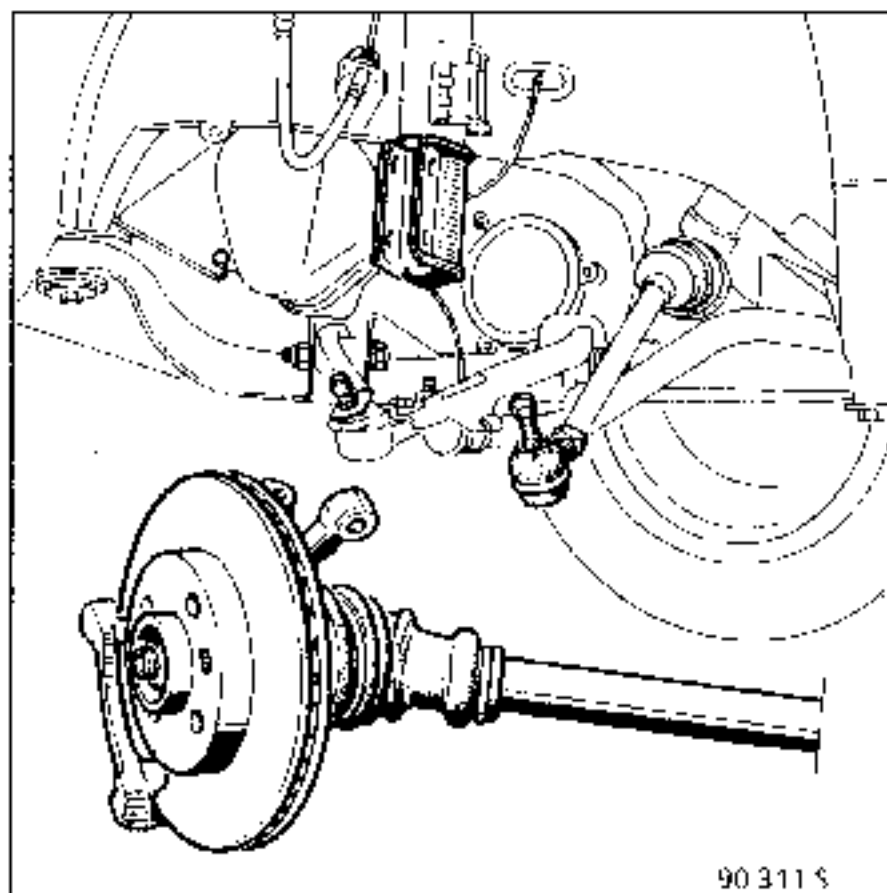


- la rótula de dirección con el extractor.

T.Av. 476,



- los tres tornillos del fuelle,
- los bulones de los pies de amortiguadores y la rótula inferior,
- el conjunto transmisión porta-manguetas, proteger el triángulo.

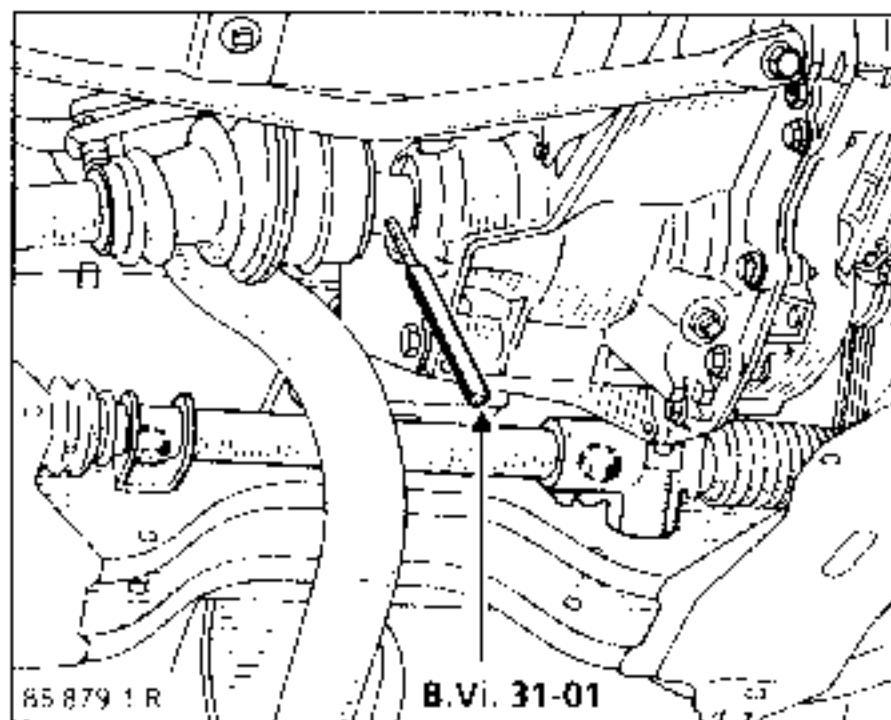


Lado derecho

Extraer:

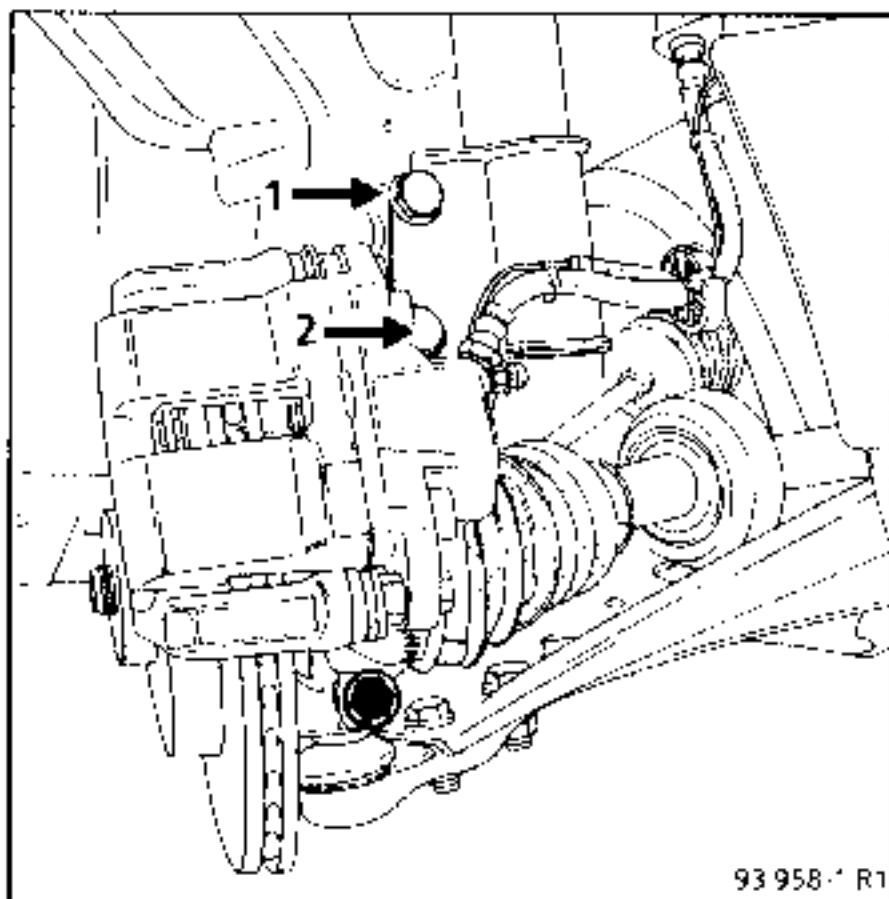
- el pasador de transmisión con los botadores

B.Vi. 31-01



Extraer :

- el estribo delantero derecho y atarlo a la caja,
- el bulón superior (1) y aflojar el bulón (2)

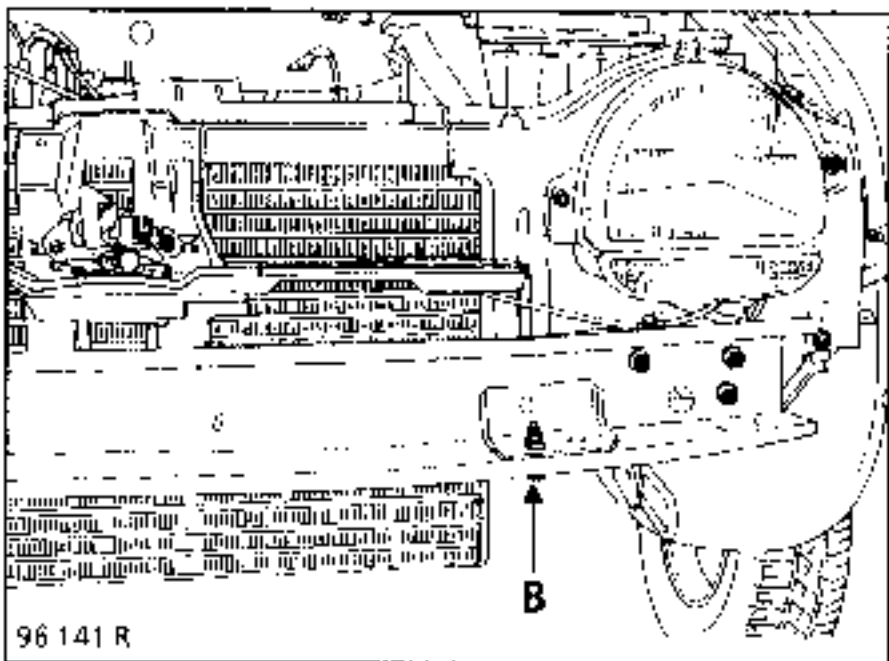


Bascular el porta-manguetas y desacoplar la transmisión.

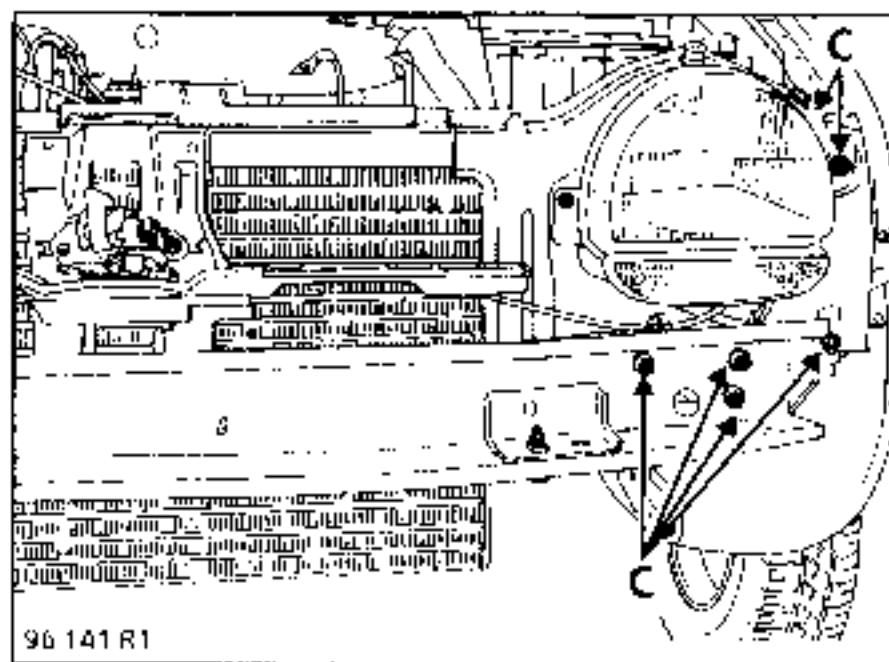
Desconectar las canalizaciones del canister.
(Mot. 1265)

Extraer :

- las fijaciones del radiador en (B) y extraerlo.



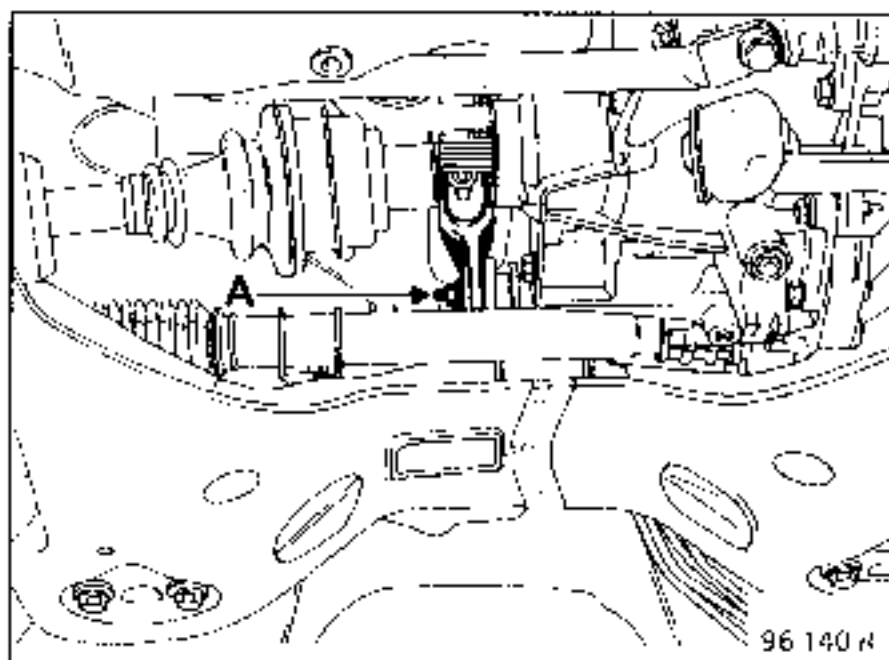
- la chapa porta-faros en (C),



En esta fase de la extracción del motor - caja de velocidades, el conjunto bascula ligeramente sobre los dos puntos de rotación (tampones motor y caja de velocidades).

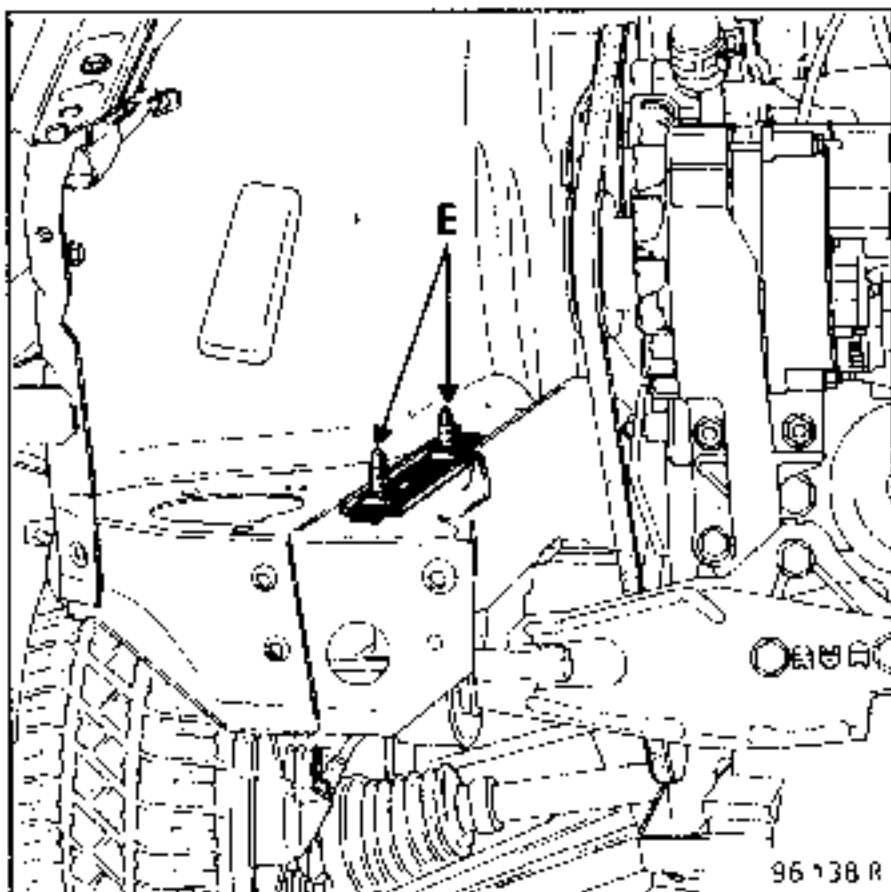
Colocar una grúa de taller con el posicionador de carga.

Extraer la fijación trasera de la caja de velocidades en (A).

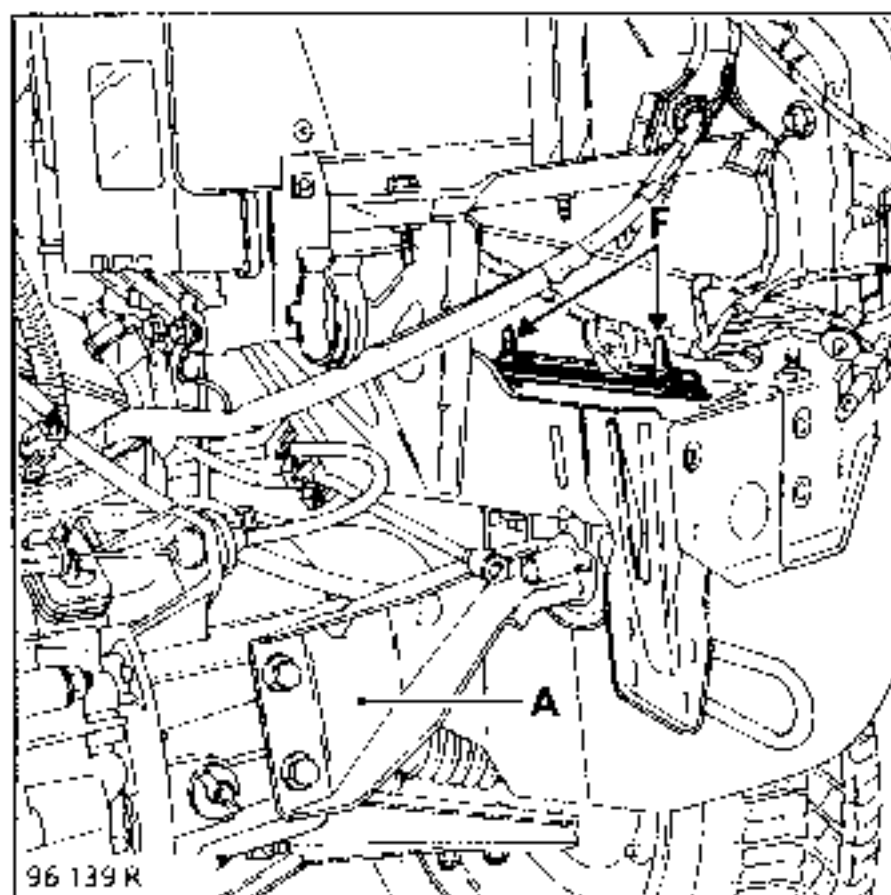


Extraer :

- las fijaciones en (E) del motor



- las fijaciones en (F), lado caja de velocidades



Extraer el conjunto motor caja de velocidades.

Retirar el soporte (A).

REPOSICION - Particularidades

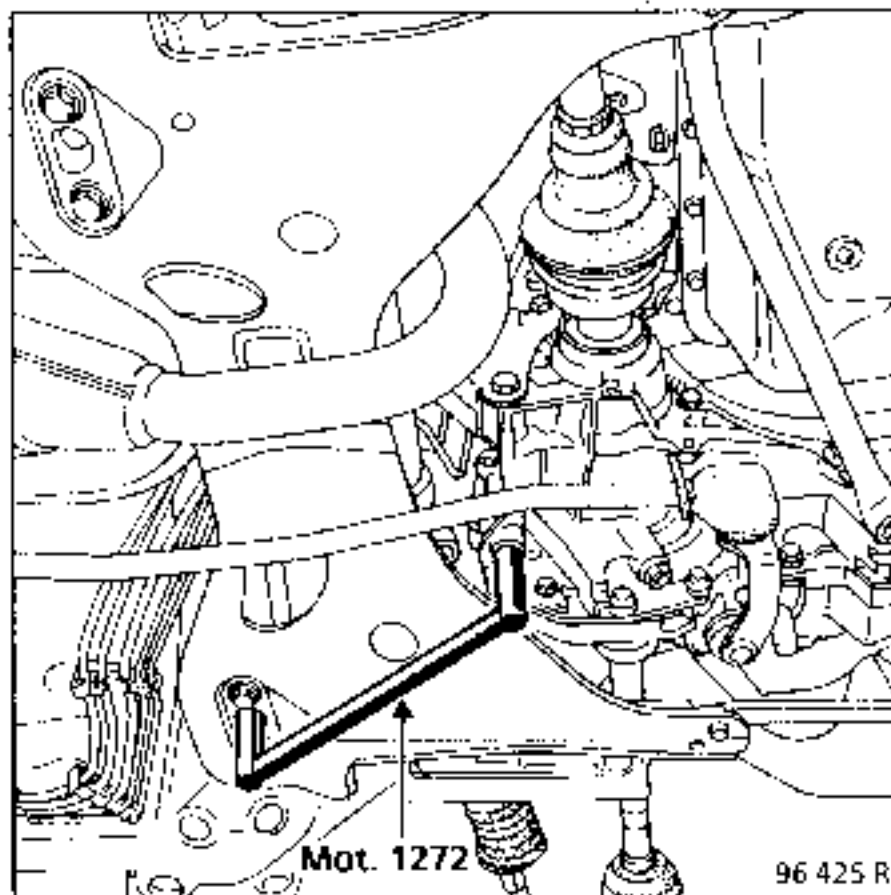


Llamamos su atención sobre la importancia del posicionamiento del conjunto motor-caja de velocidades en el compartimiento del vehículo.

Colocar el conjunto motor caja de velocidades en el compartimiento del vehículo sin que los tampones reciban tensión.

Poner el tornillo del tampón trasero.

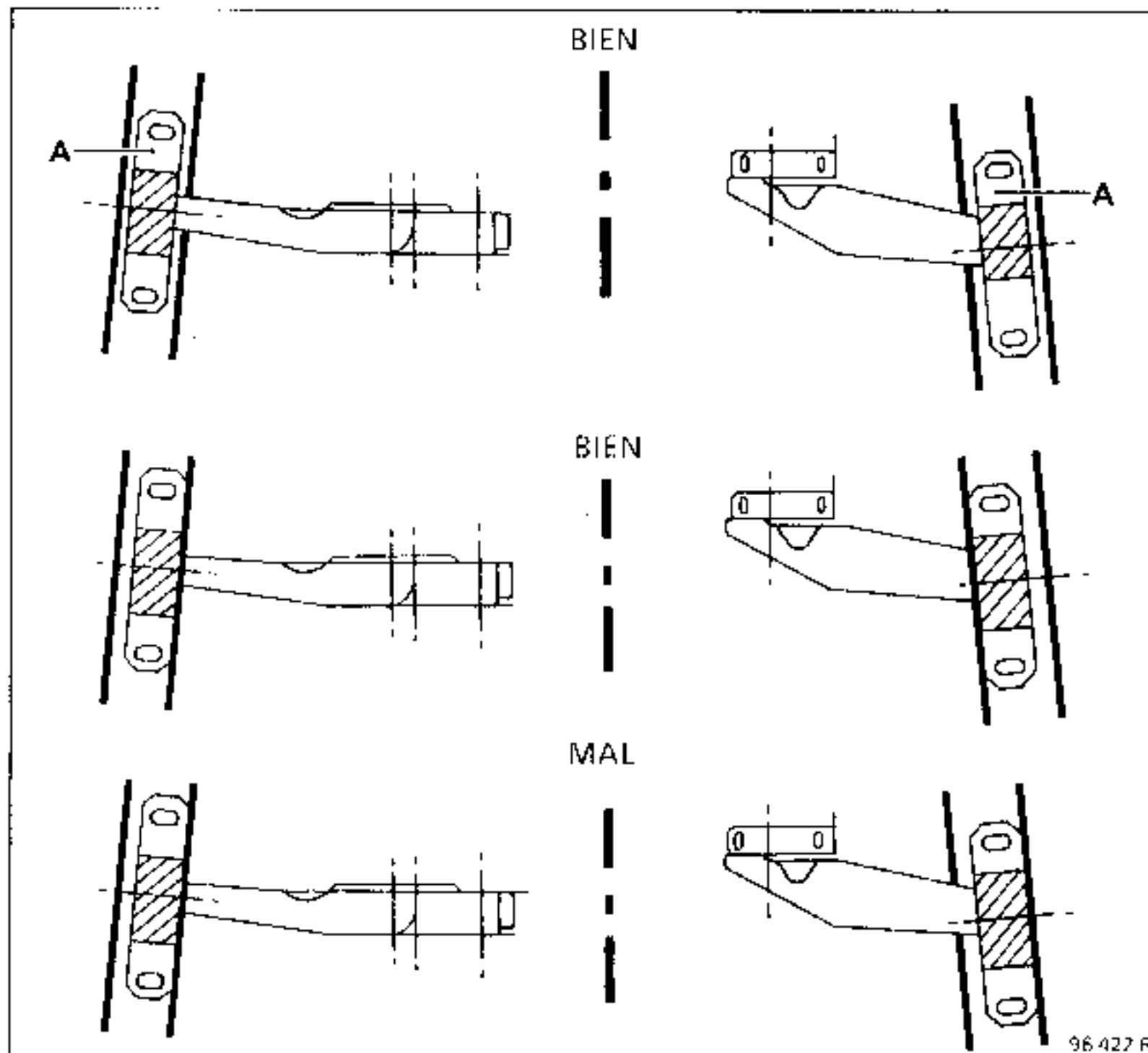
Con el útil **Mot. 1272** posicionar el conjunto motor-caja de velocidades con respecto al orificio piloto de la cuna trasera izquierda y el del cárter de embrague.



TAMPONES DELANTEROS

Soportar el conjunto motor-caja de velocidades hasta que la cara superior (A) venga a alcanzar justo la parte inferior del larguero

Asegurarse de que el motor esté bien centrado en el unit delantero, comparando la posición de las partes (A) sobre los largueros derecho e izquierdo.



Apretar el tornillo del tampon trasero al par.

1. Tampón delantero derecho
2. Tampón delantero izquierdo

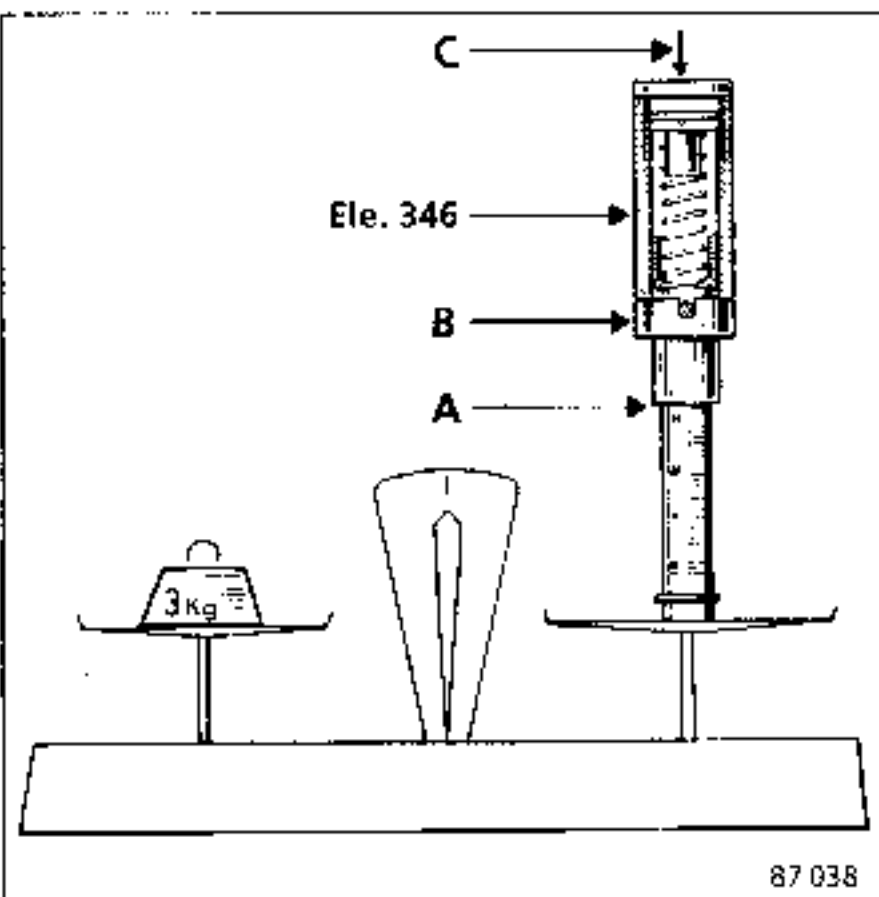
UTILLAJE ESPECIAL INDISPENSABLE		
Elé.	346-04	Controlador de tensión de correa
Elé.	346-05	Barra de control de la tensión de la correa
B. Vi.	906	Medidor de fuerza

TARADO DEL UTIL Elé. 346

Dos métodos :

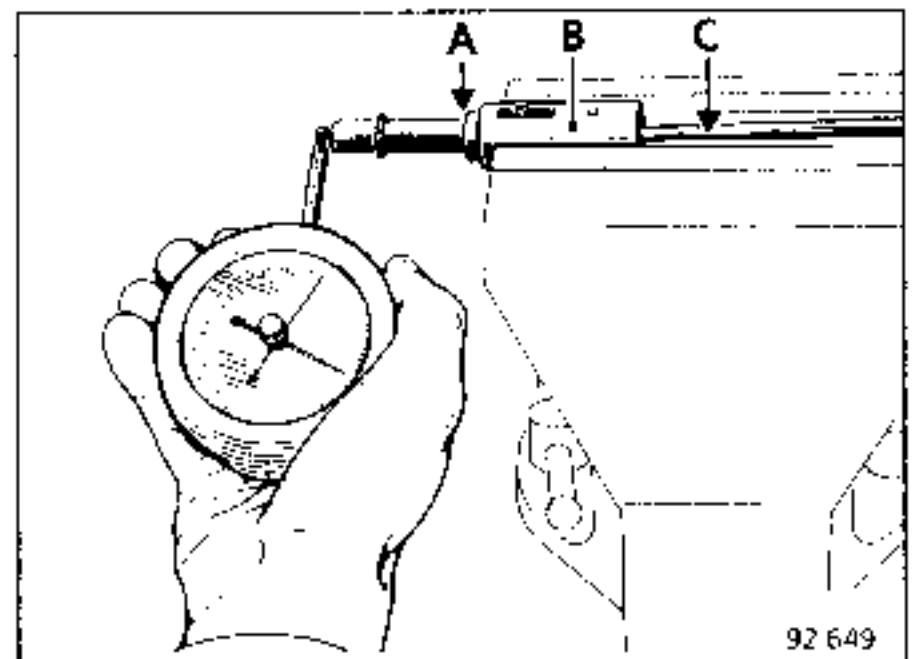
Es imperativo controlar el calibrado del útil Elé. 346 antes de su primera utilización (útil nuevo) y periódicamente después.

1^{er} método :



Aplicar sobre el útil una fuerza de 3 daN (masa de 3 kg). El resalte (A) debe enrasar con el cuerpo del empujador (B), en caso contrario actuar sobre el tornillo (C) para aumentar o disminuir el calibrado del muelle.

2^a método :



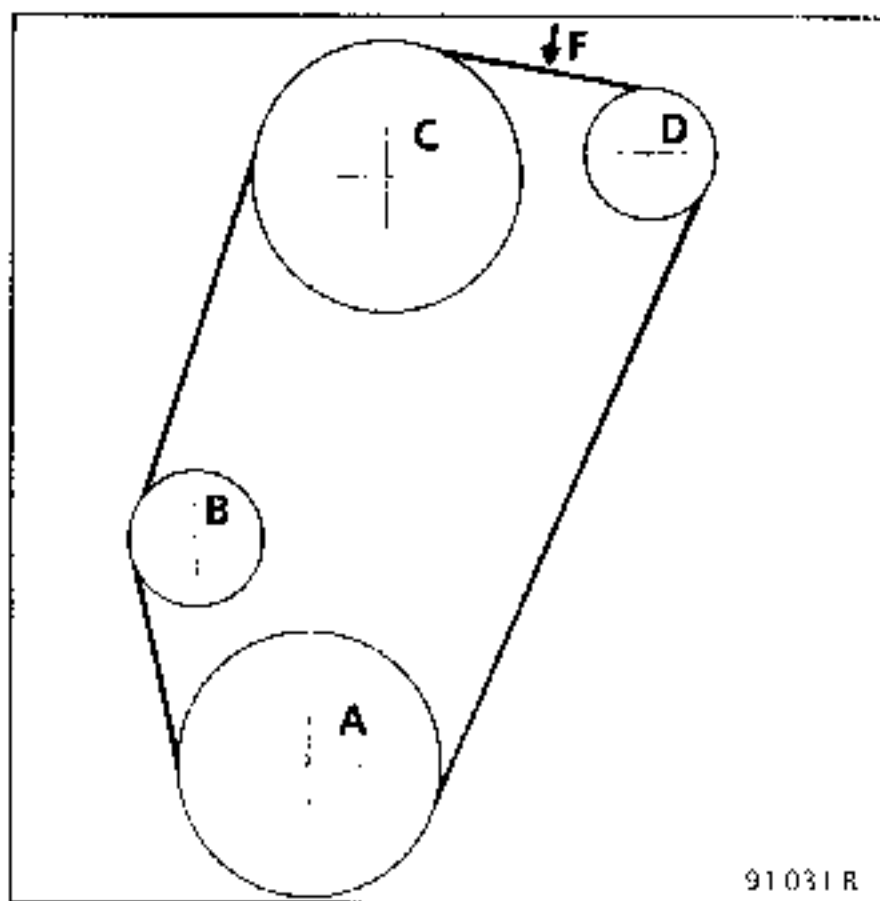
Fijar el útil Elé. 346 en un tornillo de banco tras haber retirado el obturador. Aplicar la parte cilíndrica del útil B. Vi. 906 en el extremo de la parte deslizante. El resalte (A) debe enrasar con el cuerpo del empujador (B) cuando la aguja indique 3 daN, en caso contrario actuar sobre el tornillo (C) para aumentar o disminuir el calibrado del muelle.

CONTROL DE LA TENSION

MONTAJE MOTORES C

Valor de la flecha (F) : $2 \pm 0,5$

Correa nueva o tras 10 minutos de rotación.



- A Polea del cigüeñal
- B Rodillo tensor
- C Polea de la bomba de agua
- D Polea del alternador

UTILLAJE ESPECIAL INDISPENSABLE		
Mot.	104	Pies de centrado de la junta y de la culata
Mot.	521-01	Brida de sujeción y de compresión de las camisas
Mot.	591-04	Llave angular para el apriete de la culata
Mot.	591-02	Flexible imantado para la llave angular de apriete de la culata
Mot.	1 202	Pinza de abrazaderas

PARES DE APRIETE (en daN.m)



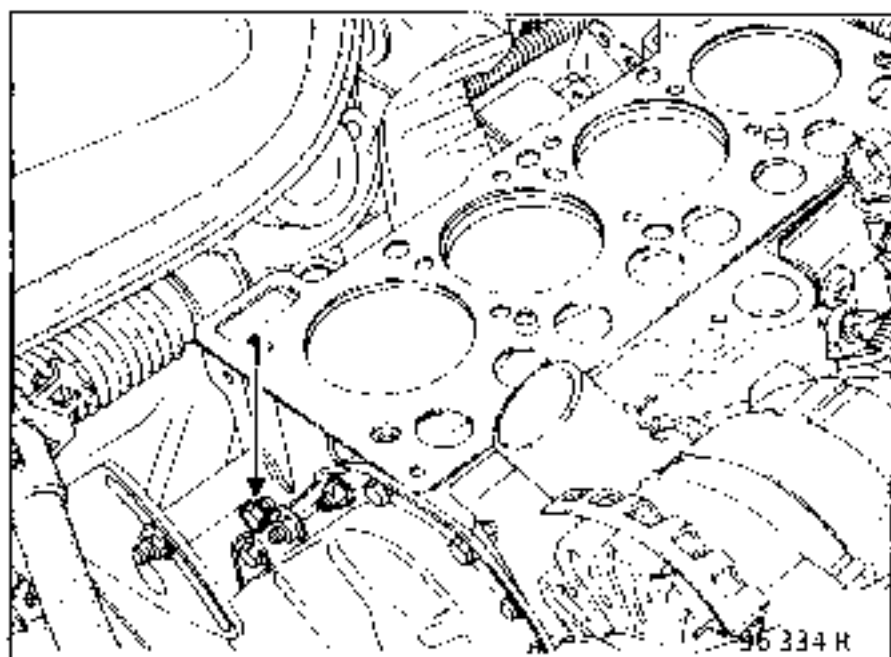
Tapón de vaciado del circuito de agua	1,2
Bulón del rodillo tensor	4,2
Tuerca del rodillo tensor	2

Desconectar la batería.

Extraer :

- el filtro de aire,
- las canalizaciones de gasolina,
- el cableado eléctrico sobre la caja mariposa,
- la correa del alternador,
- las fijaciones de la bajada del escape,
- el distribuidor de encendido.

Vaciar el circuito de refrigeración por el tapon (1) del bloque motor



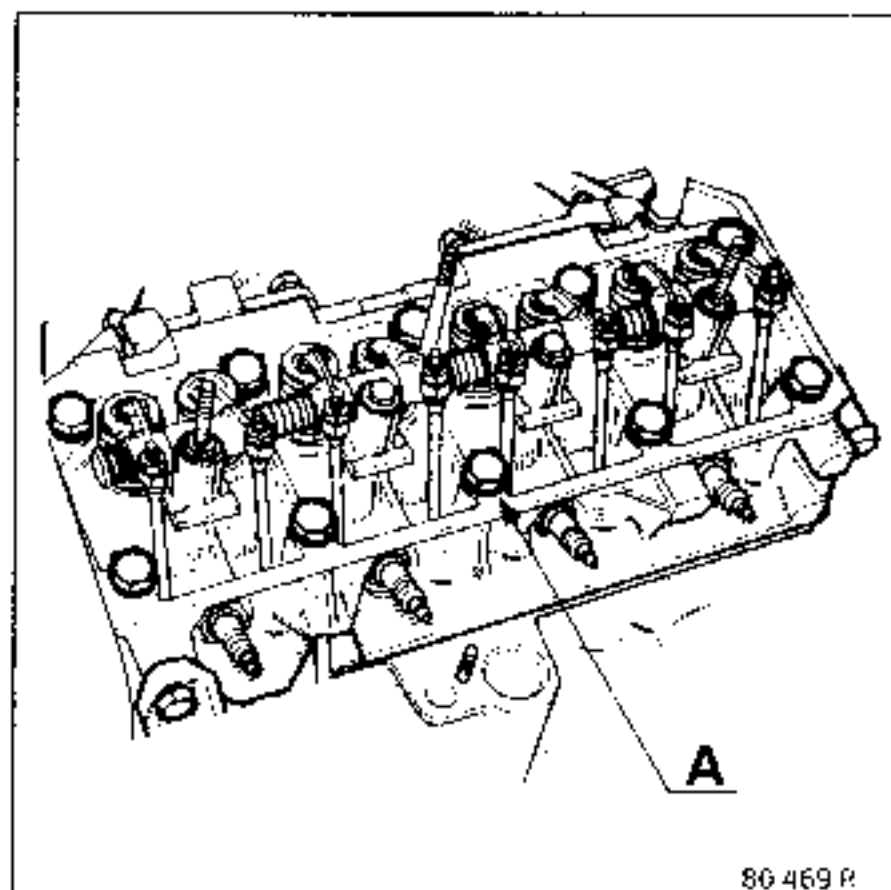
Extraer :

- el manguito superior del radiador,
- la tapa de balancines,
- las varillas de los balancines,
- los tornillos de la culata salvo el tornillo (A).

El casquillo de centrado de la culata está situado bajo el tornillo (A) central, lado distribuidor

Dejar este tornillo hasta que se despegue la culata.

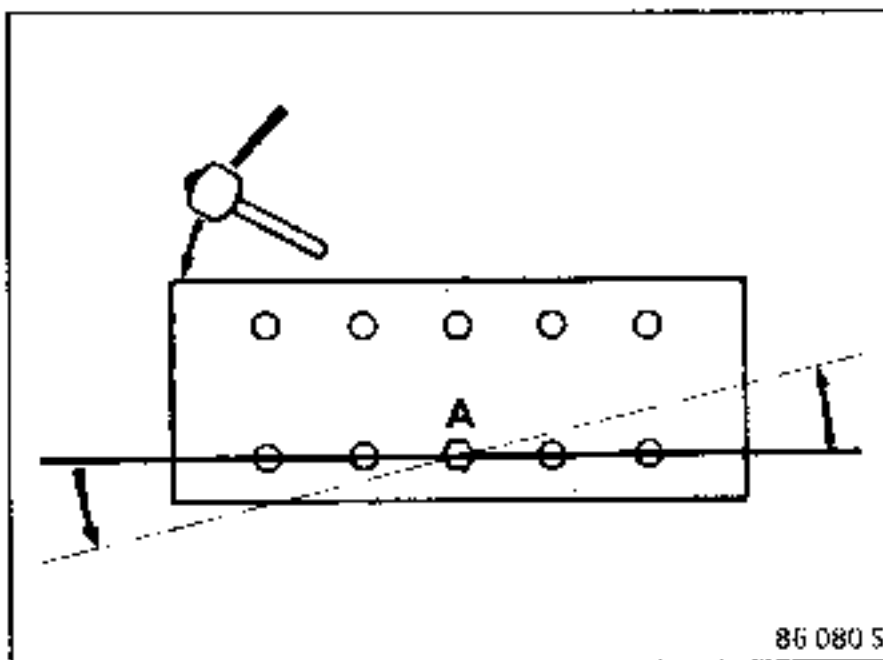
Quitar los otros tornillos.



La junta de culata está pegada a la culata, al bloque motor y a las camisas, por lo que es muy importante no levantar la culata, ya que daría lugar a que ésta se despegara de su base, con introducción de impurezas.

Hay que dar a la culata un movimiento de rotación alrededor del casquillo de centrado (tornillo de fijación de la culata que se ha dejado puesto) para poder despegarla del bloque motor.

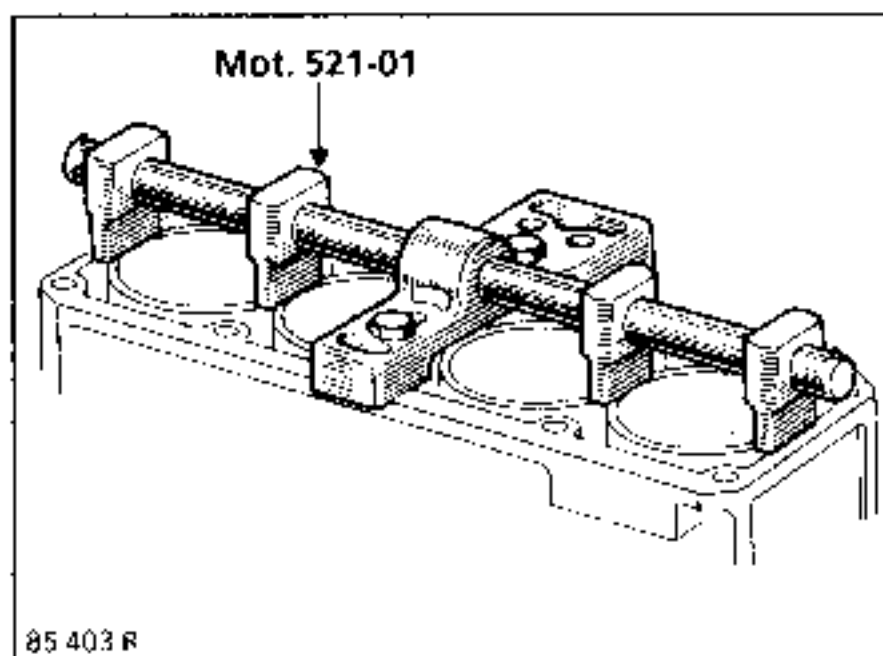
Despegar la culata golpeando sobre sus extremos con un mazo en el sentido de rotación horizontal.



Retirar el tornillo de fijación (A).

Extraer la culata.

Colocar la brida de sujeción de las camisas
Mot. 521-01



LIMPIEZA

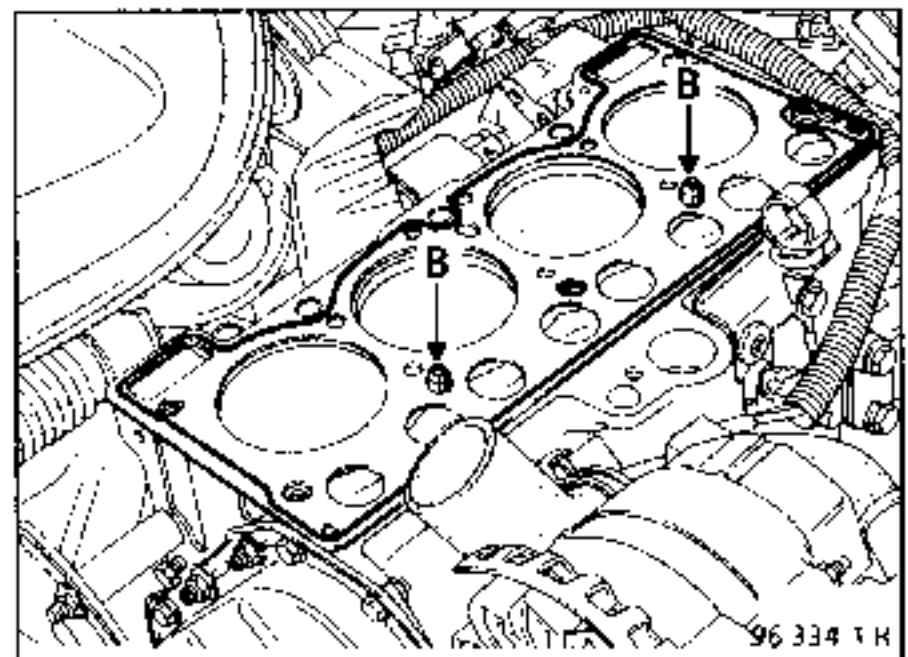
Es muy importante no rascar los planos de juntas de las piezas de aluminio.

Emplear el producto Décap joint para disolver la parte de la junta que ha quedado pegada.

Aplicar el producto en la parte a limpiar; esperar unos 10 minutos y después retirar con una espátula de madera.

REPOSICION

Colocar los centradores de la culata Mot. 104 en (B).



Montar la culata.

METODO DE APRIETE DE LA CULATA

Esta operación se efectúa en frío, durante la reposición de la culata, y no debe ser efectuada posteriormente.

Recuerde :

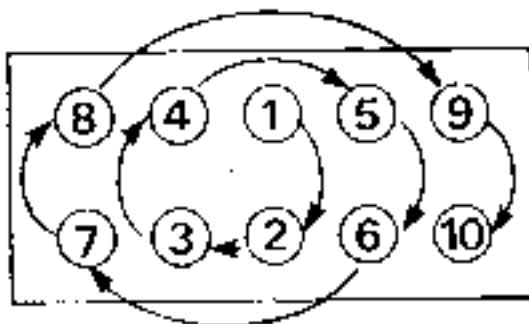
Con el fin de obtener un apriete correcto de los tornillos, retirar con una jeringa el aceite que haya podido quedar en los orificios de fijación de la culata.

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

Efectuar en el orden descrito :

1^{er} apriete : **2 daN.m**

Esperar unos **3 minutos** como mínimo, tiempo de estabilización de la junta de culata.



81 528-1 S

Apriete final :

- 1) Aflojar el tornillo número 1 (todos los demás quedan apretados),
- 2) apriete al par el tornillo número 1 a **2 daN.m $\pm$ 0,3** (todos los demás tornillos quedan apretados)
- 3) Apriete angular del tornillo número 1 en **90° $\pm$ 4°** (todos los demás tornillos quedan apretados).

PROCEDER CRONOLOGICAMENTE DEL MISMO MODO PARA LOS TORNILLOS NUMEROS 2 A 10.

Reglar los balancines (mm)

Admisión 0,15

Escape 0,20

Proceder al montaje en el sentido inverso de la extracción.

Efectuar el llenado y la purga del circuito de refrigeración.

CARACTERISTICAS Y VALORES DE REGLAJE

Vehículo	Motor						Caja de velocidades	Tipo de inyección
	Tipo	Índice	Diámetro (mm)	Carrera (mm)	Cilindrada (cm ³)	Relación		
X 063	C3G	700	74	72	1239	9,2/1	BM	Monopunto Magneti Marelli

Motor	Control al ralenti		Carburante	
	Régimen (r.p.m.)	Riqueza (CO)	Particularidad	Índice de Octano Mínimo
C 3G 700	700 ± 50*	VC : 0,3 maxi VL : 0,5 maxi	Gasolina Sin plomo	I.O. 91

* Para una temperatura de agua comprendida entre 80 y 100°C

VC : Valor de control

VL : Valor legislativo

Tipo de alimentación	Inyección monopunto regulada
Bomba de alimentación sumergida en el depósito Tipo : Jaeger	Tensión : 12 voltios Presión : 1,05 ± 0,05 bares Caudal : 50 l/h mínimo
Filtro de gasolina por la parte delantera del depósito bajo el vehículo	Sustitución cada 50.000 km
Caja - mariposa monopunto	SOLEX : Ø 32 mm
Regulador de presión integrado a la caja mariposa	Presión : 1,05 ± 0,05 bares (no regulable)
Inyectores electromagnéticos	Tensión : 12 voltios Resistencia : 1,8 Ω aproximadamente
Motor paso a paso de regulación de ralenti	No regulable. Control con la XR25#12 : 2 a 10% en regulación de ralenti
Potenciómetro de posición de la mariposa	Control con la XR25#17 En regulación de ralenti : 9 a 41 Mariposa abierta a fondo : 168 a 235

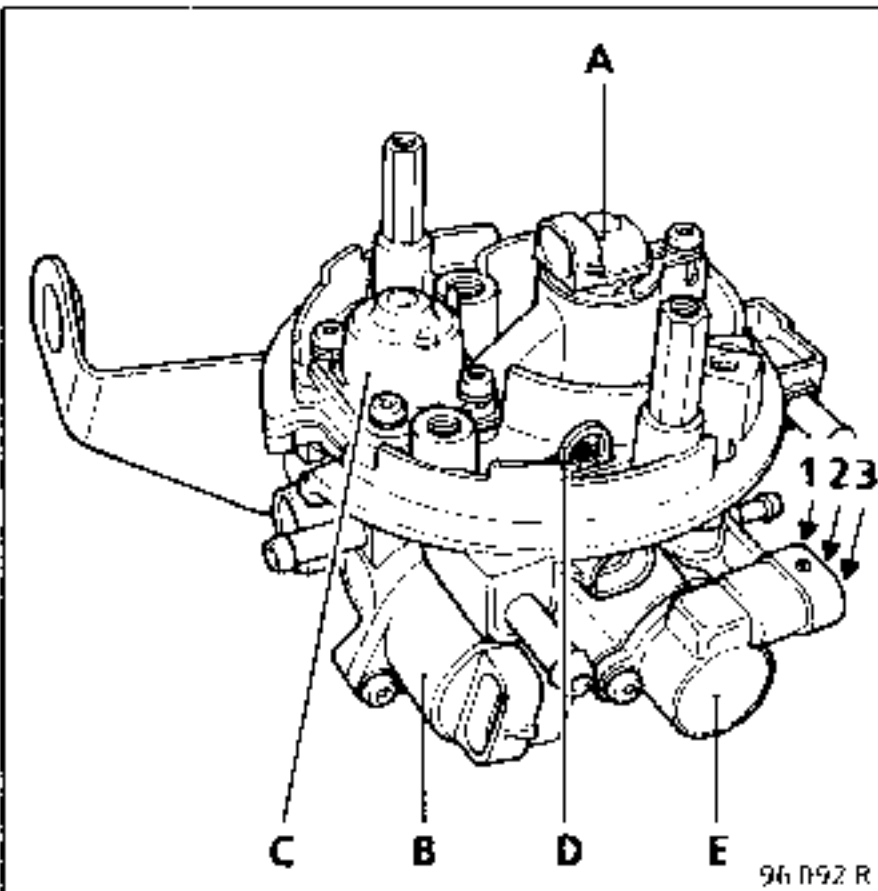
CARACTERÍSTICAS Y VALORES DE REGLAJE

Calculador	N° Magneti Marelli	N° homologación	N° R.N.U.R.
Magnéti Marelli alojado en el compartimiento motor	16085 - 044	77 00 856 784	77 00 865 813

Temperatura en °C	0 ± 1	20 ± 1	40 ± 1	80 ± 1	90 ± 1
Captador de temperatura de aire	8770 a	3370 a	1440 a	--	--
Tipo CTN M Marelli. Resistencia en Ω	10720	4120	1760		
Captador de temperatura de agua	--	3060 a	1315 a	300 a	210 a
Tipo CTN Siemens. Resistencia en Ω		4045	1600	370	270

Sonda de oxígeno AC Rochester	a370°C - Mezcla rica : ≥ 800 mV - Mezcla pobre : 0 a 200 mV
Catalizador (situado bajo el piso)	 C26
Filtro de aire con cartucho de papel. Termostato de 26 a 36 °C	Substitución : 20 000 km
E.G.R.	
Sistema anti-evaporación : Canister	CAN 13
Encendido	- Ley de avance y circuito de potencia integrado en el calculador de inyección. - Bobina de encendido - Corrección exterior de avance.
Bujías	BOSCH W9DC NGK BP5ES2 Separación : 0,9 ± 0,05 mm (regulable)

REPRESENTACION DE DIFERENTES ELEMENTOS



A : Inyector

B : Motor paso a paso de la regulación de ralentí

C : Regulador de presión de gasolina

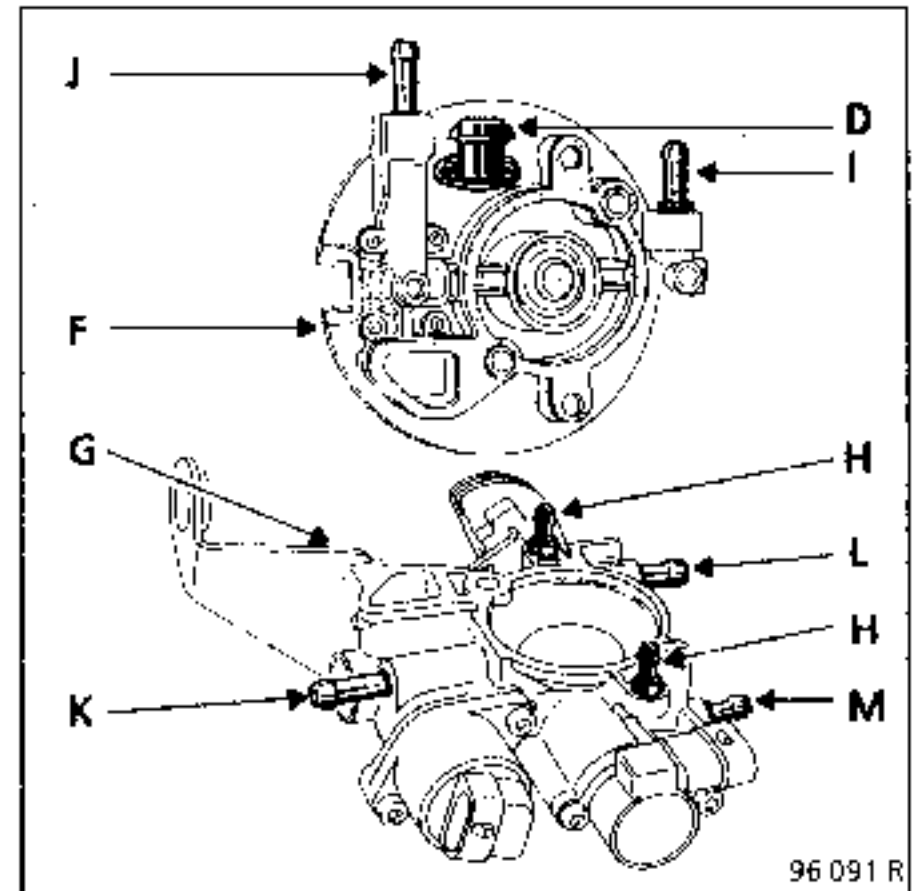
D : Sonda de temperatura de aire

E : Potenciómetro de posición mariposa

1 : Salida señal

2 : Alimentación

3 : Masa



F : Parte gasolina llamada cuerpo de inyección

G : Parte de aire llamado cuerpo de mariposa

H : Extremos que sujetan las dos partes

I : Llegada de gasolina

J : Retorno de gasolina

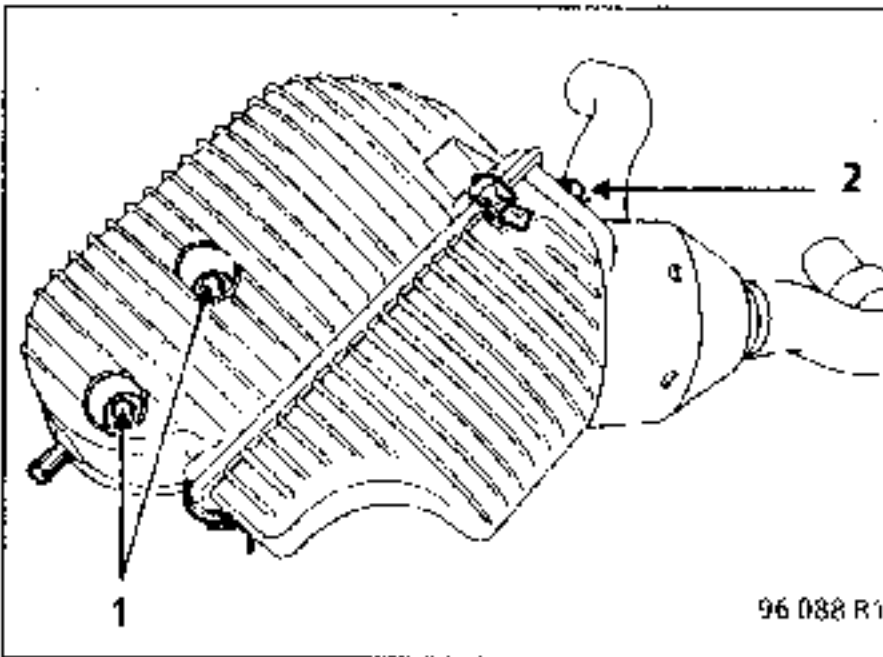
K : Circulación de agua caliente

L : Circulación de agua caliente

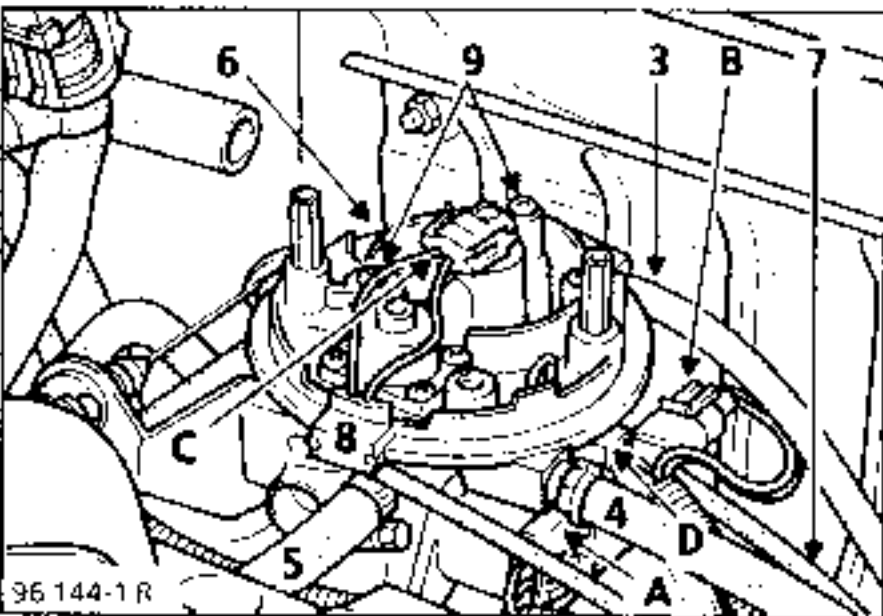
M : Purga canister

EXTRACCION - REPOSICION CAJA MARIPOSA

Extraer :



- el filtro de aire con los dos tornillos (1) y la grapa (2).



Desconectar :

- las canalizaciones de la alimentación (3) y del retorno de carburante (4)
 - las canalizaciones de agua (5) y (6)
 - la canalización de reciclado de los vapores de gasolina (7).
 - el cable de mando del acelerador
 - los conectores A y B.
 - el conector C y el pasa-cable (8)
 - el conector (D) de la sonda de temperatura de aire (el conector es idéntico al del inyector)
- Quitar los dos tornillos (9) y sacar la caja mariposa.

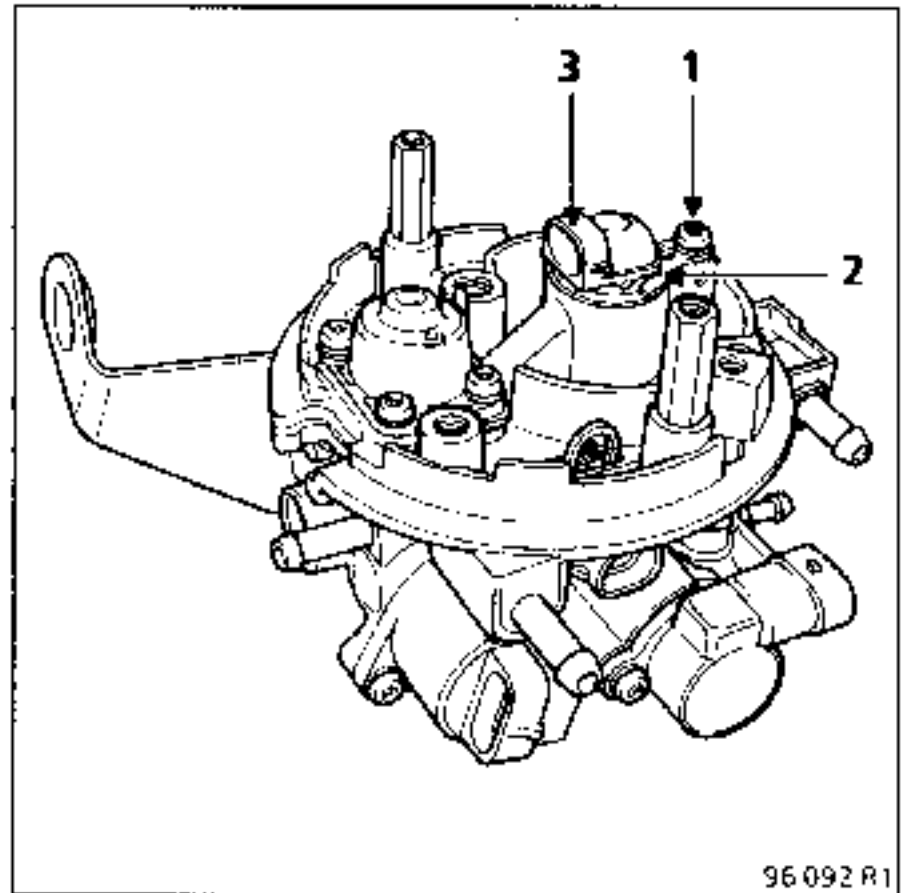
En el montaje :

- controlar la planeidad de la cala entre la caja mariposa y el colector de admisión, sustituirla si es necesario
- conectar las diferentes canalizaciones y verificar el correcto enganchado de los conectores.

Nota : es imperativo posicionar el tornillo de la abrazadera de la canalización de agua (5) hacia abajo (ver dibujo) con el fin de no destruir el cableado del inyector.

EXTRACCION - REPOSICION DE LOS DIFERENTES ELEMENTOS FIJADOS SOBRE LA CAJA MARIPOSA.

Extracción reposición del inyector



Extraer completamente el filtro de aire.
Desconectar el conector del inyector.
Quitar el tornillo (1) y la patilla de fijación (2).
Sacar el inyector de su alojamiento.
Vigilar a recuperar la junta tórica de diámetro pequeño de la parte baja del alojamiento del inyector y controlar el asiento de sus juntas. (Utilizar un espejo).

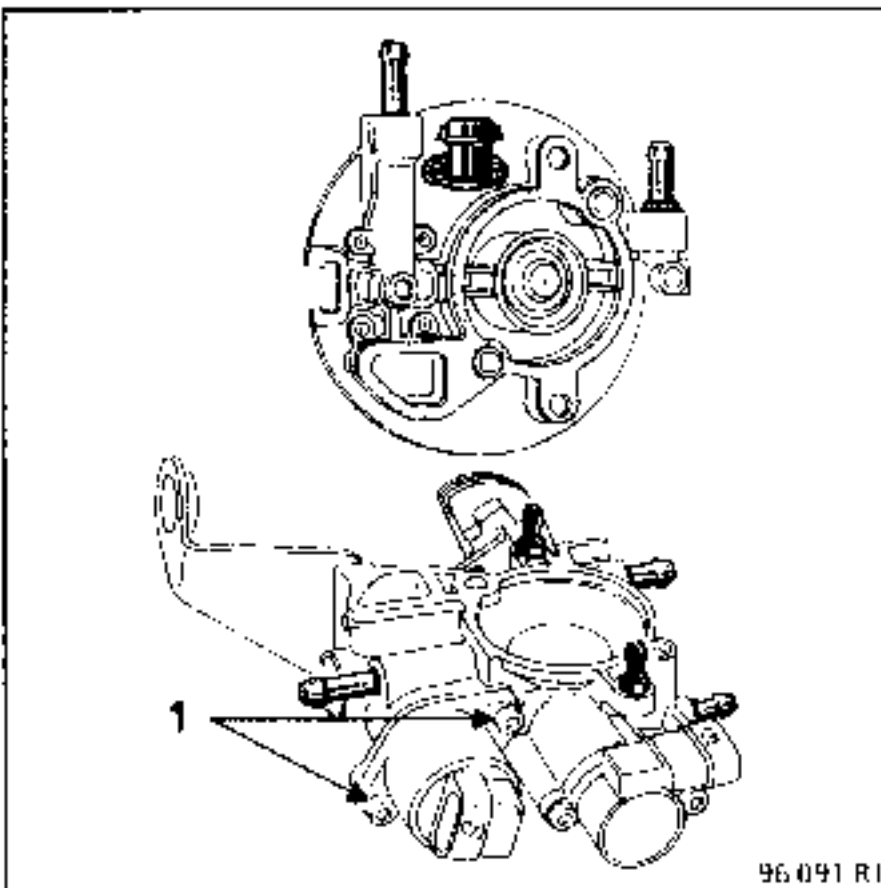
En el montaje :

Sustituir las juntas tóricas de estanquidad y lubricarlas (grasa sin silicona).
Asegurarse del apriete correcto del tornillo (1) y a continuación del buen enganchado del conector.

Nota : Las juntas tóricas se suministran con el inyector cuando se sustituye éste.

IMPORTANTE : No se debe alimentar el inyector en directo bajo una tensión de 12 V, corre el riesgo de ser destruido.

EXTRACCION - REPOSICION DEL MOTOR PASO A PASO DE LA REGULACION DE RALENTI



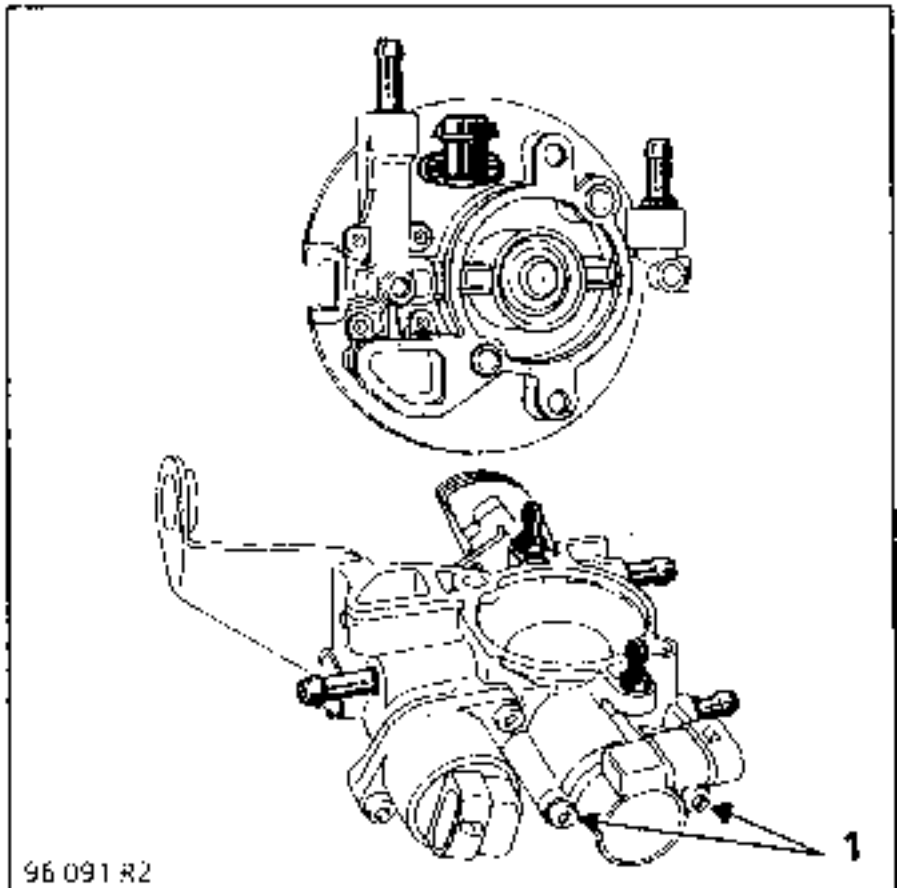
Extraer completamente el filtro de aire.
Desconectar el conector del motor paso a paso de la regulación de ralenti.
Quitar los dos tornillos (1) de fijación del motor y retirar éste.

En el montaje :
Sustituir el junta tórica de estanquidad y lubricarla.
Asegurarse del enganchado correcto del conector.

Nota : En la sustitución del motor paso a paso, la junta tórica y los tornillos de fijación son suministrados con el motor.

Importante:
Antes de arrancar el motor del vehículo del que se acaba de cambiar el motor paso a paso de la regulación de ralenti, habrá que poner el contacto y con la maleta XR25 teclear el código GO** para anular los valores adquiridos con el antiguo motor paso a paso.
Cortar el contacto, el motor debe posicionarse para el próximo arranque.
Arrancar el motor, verificar el funcionamiento del motor paso a paso de regulación del ralenti tecleando #12.

EXTRACCION - REPOSICION DEL POTENCIOMETRO DE LA CAJA MARIPOSA



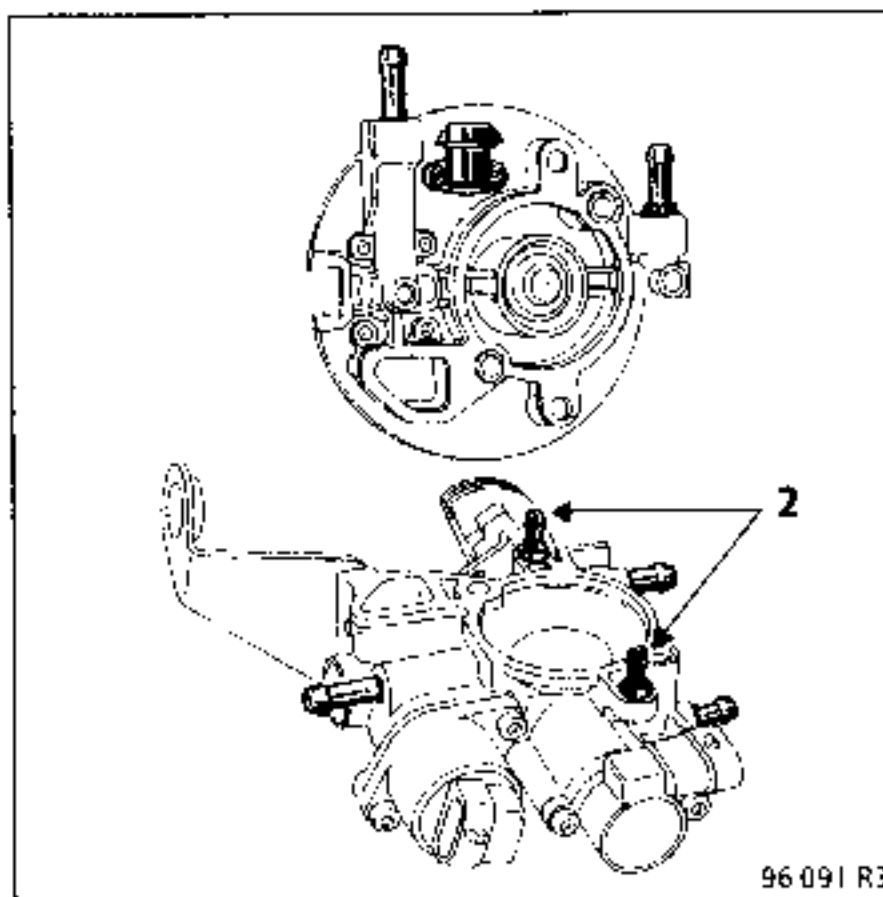
Extraer el filtro de aire.
Desconectar el conector del potenciómetro de la caja mariposa.
Quitar los dos tornillos (1) de fijación del potenciómetro y retirar éste.

En el montaje :
Vigilar al correcto posicionamiento y al buen enganchado del conector del potenciómetro.

Observación : Este potenciómetro no es regulable ; los tornillos nuevos son suministrados con él.

Nota : Después de cambiar el potenciómetro de posición de mariposa verificar, bajo contacto y con la maleta XR25, el funcionamiento del potenciómetro tecleando #17, así como el reconocimiento del pie levantado y el pie a fondo.
Borrar la memoria de fallo GO**.

EXTRACCION - REPOSICION DEL CAPTADOR DE TEMPERATURA DE AIRE

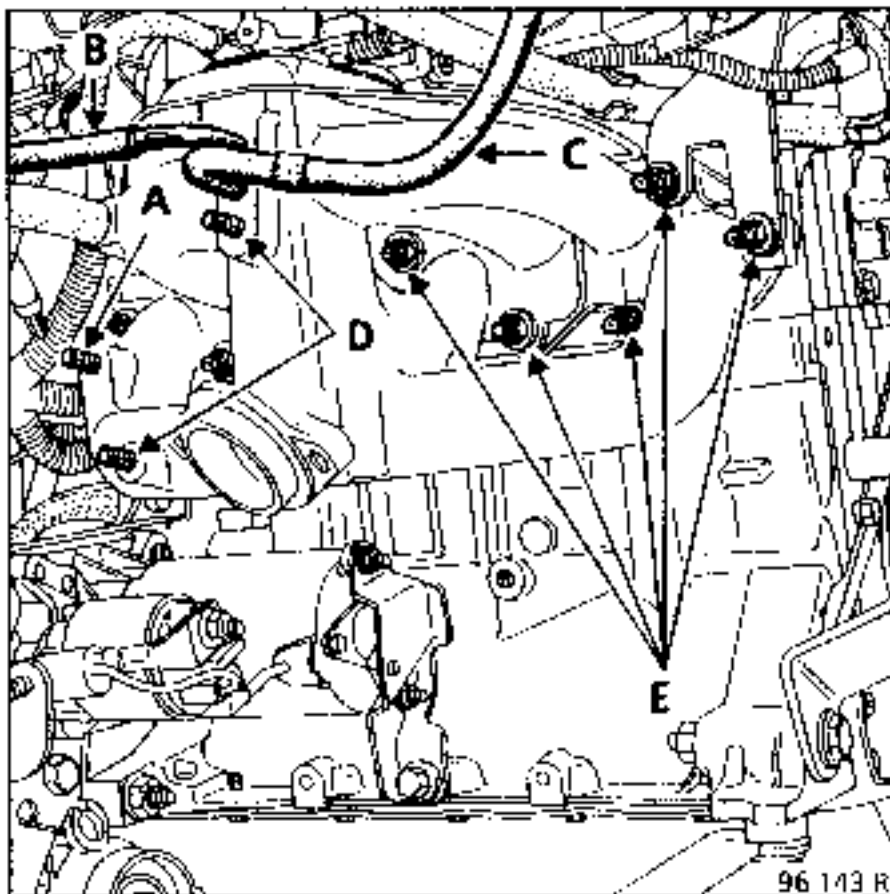


Extraer completamente la caja mariposa.
Separar la parte de aire de la parte de gasolina
(apretar los extremos (2) con una pinza de boca
fina.
Quitar los dos tornillos de fijación del captador y
retirar éste.

En el montaje :
Control visual de la cala provista de sus dos juntas,
asegurando la estanquidad entre las dos partes de
la caja mariposa. Sustituirla si es necesario.
Controlar la planicidad de la cala entre la caja
mariposa y el colector de admisión
Conectar las diferentes canalizaciones y asegu-
rarse del enganchado correcto de los conectores.

Nota : Tras la sustitución del captador de tempe-
ratura de aire hay que, bajo contacto y con la
maleta XR25, teclear el código GO** para borrar
la memoria de fallo.

EXTRACCION - REPOSICION DEL COLECTOR



Extraer :

- el filtro de aire
- la caja mariposa.
- las dos tuercas de fijación de la chapa defleitora bajo la caja mariposa y retirar ésta.
- la patilla soporte de las canalizaciones de gasolina (tuerca en el espárrago (A))
- los tubos de depresión que van al captador de presión absoluta (B) y al máster vac (C).

Liberar el cableado eléctrico y las diferentes canalizaciones que pasan por encima del colector hacia la caja de velocidades (es necesario desconectar los conectores de la bobina de encendido y de la sonda de temperatura de agua del motor).

Extraer la boca de la toma de aire caliente (tuercas en los espárragos (D)).

Desconectar la sonda de oxígeno.

Extraer :

- la bajada de escape.
- las tuercas (E) de fijación del colector y retirarlo.

En el montaje

Sustituir la junta del colector y posicionar el lado engastado del lado de la culata.

Controlar y sustituir si es necesario :

- la cala entre la caja mariposa y el colector.
- el casquillo de estanquidad y la bajada de escape.
- la junta de estanquidad pegada sobre la chapa defleitora (si se sustituye, la junta es suministrada con la chapa).

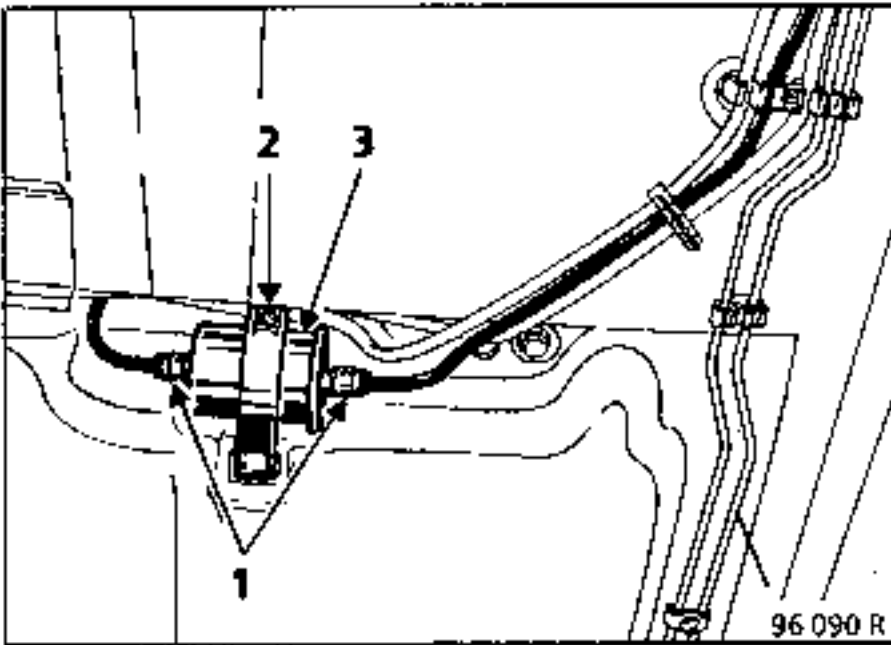
Proceder en sentido inverso de la extracción.

Asegurarse :

- del paso correcto del cableado eléctrico y de las diferentes canalizaciones.
- del correcto enganchado de los diferentes conectores y de la buena sujeción de las abrazaderas.

SUSTITUCION

Está preconizado sustituir el filtro de gasolina cada 50 000km

UTILLAJE ESPECIAL INDISPENSABLE**Mot. 1265****Pinza**

El filtro está situado bajo el vehículo, delante del depósito. Está fijado por una brida en la parte delantera del depósito.

Prever la caída de gasolina (no pinzar las canalizaciones, existe riesgo de destruirlas).

Desconectar las canalizaciones (1) con la pinza Mot. 1265. (ver dibujo adjunto para el posicionamiento de la pinza sobre la canalización).

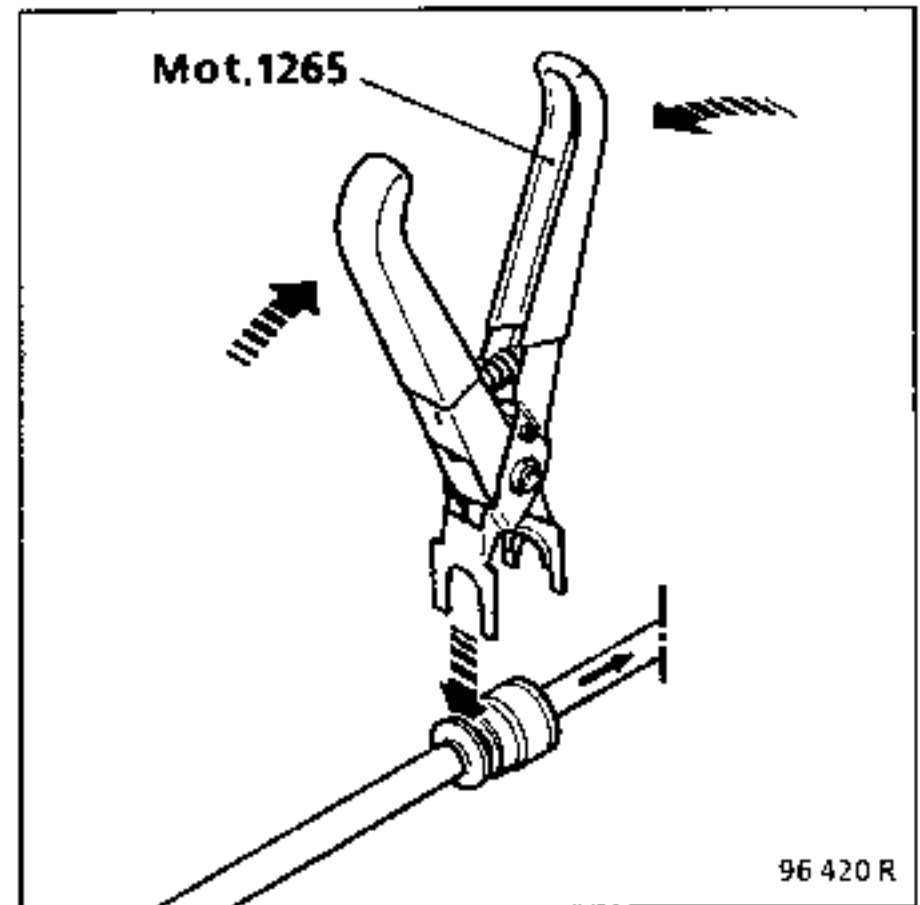
Quitar el tornillo (2) y extraer el filtro de gasolina (3).

Durante el montaje, atención al sentido de paso de la gasolina (ver flecha en el filtro)

Conectar los tubos con la mano (no es necesario utilizar la pinza Mot. 1265)

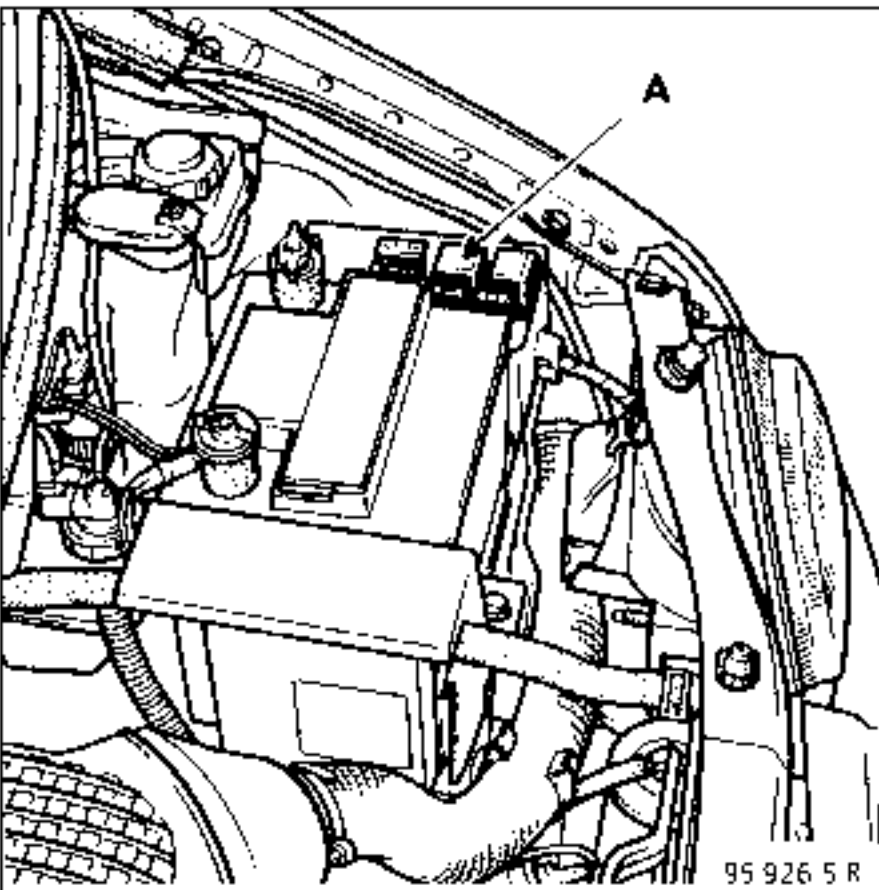
Asegurarse del correcto enganchado de los racores (presencia de dos juntas tóricas de estanquidad)

Nota : Es imposible desconectar las canalizaciones (1) sin la pinza Mot. 1265.

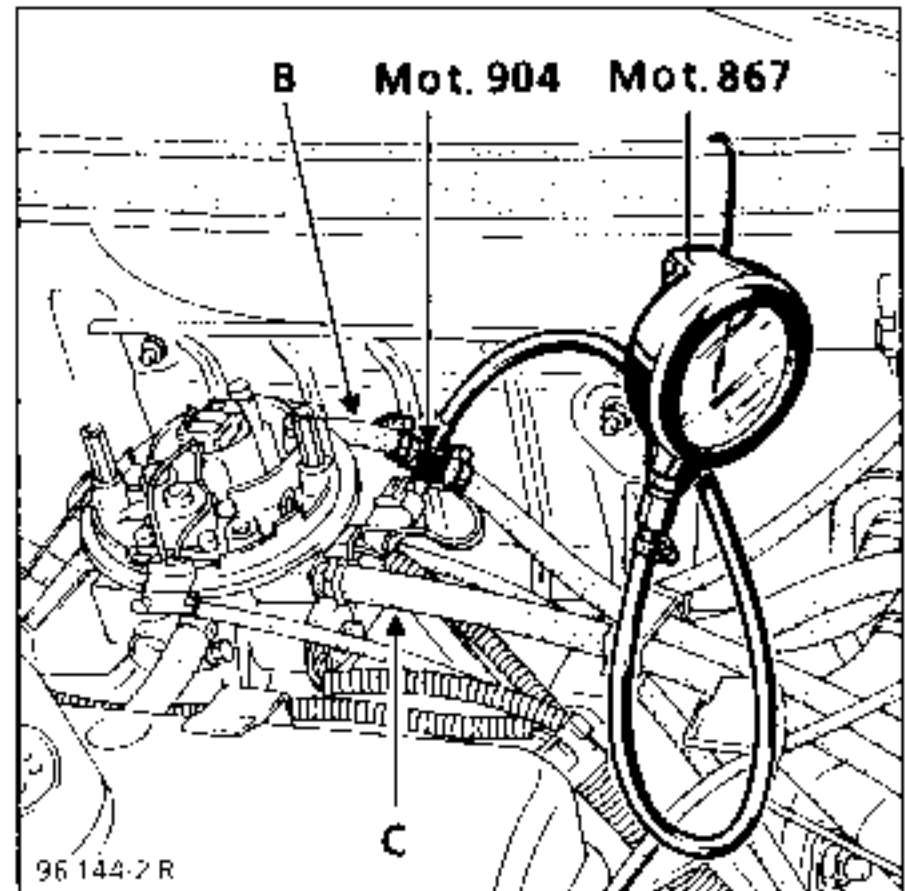
Posicionamiento de la pinza.

CONTROL DE LA PRESIÓN DE ALIMENTACION Y DEL CAUDAL DE LA BOMBA DE GASOLINA**UTILLAJE ESPECIAL INDISPENSABLE**

Mot. 843	Manómetro 0-6 bares
Mot. 867	Manómetro -1 + 2 bares
Mot. 904	Té de derivación para medir la presión
1 probeta de 2000 ml	



Las medidas pueden hacerse con el motor girando al ralenti o con el motor parado, puenteando los bornes 3 y 5 (cable grueso) del relé de la bomba de gasolina (A)



Extraer el filtro de aire.

Desconectar el tubo de la llegada de gasolina (B).

Colocar la Té de derivación Mot. 904 y empalmarla al manómetro -1, + 2 bares. Mot 867.

Desconectar el retorno (C) y sustituirlo por un tubo flexible que desemboque en la probeta graduada de 2000 ml.

Hace girar la bomba de la alimentación durante un minuto, obtener la presión y la cantidad de gasolina en la probeta :

Presión : $1,05 \pm 0,05$ bares

Caudal : 0,83 L/min minimo.

ATENCION :

Si el caudal es bajo, verificar la tensión de alimentación de la bomba (pérdida de caudal de un 10% aproximadamente para una caída de tensión de 1 voltio)

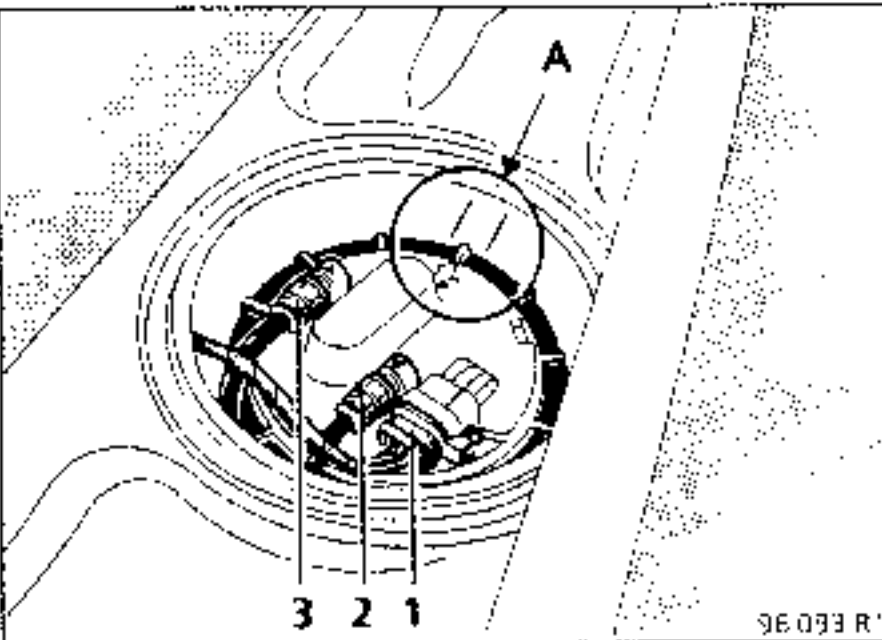
Nota :

Es posible controlar el funcionamiento de la válvula de seguridad de la bomba de carburante. Para efectuar esta operación, es necesario utilizar el manómetro 0-6 bares Mot. 843 en lugar del manómetro utilizado anteriormente. Hacer girar la bomba de la alimentación, pinzar un instante el tubo de retorno (C), la presión debe estar comprendida entre 2,5 y 4,7 bares.

IMPORTANTE :

En toda intervención en el depósito o en el circuito de alimentación de carburante, es imperativo no fumar y no acercar objetos incandescentes cerca del área de trabajo

EXTRAC-REPOSICION CONJUNTO BOMBA-SONDA



El conjunto bomba-sonda puede ser extraído directamente por la tapa situada bajo la banqueta trasera. Para ello :

- Desconectar la batería.
- Bascular la banqueta.
- Levantar la alfombra y retirar el obturador

Desconectar :

- el conector (1).
- la canalización de alimentación (2) y la canalización de retorno de carburante (3) con la pinza específica **Mot. 1265** (ver dibujo adjunto para el posicionamiento de esta pinza).

Extraer :

- la tuerca de fijación con el útil **Mot. 1264**.
- el conjunto bomba-sonda.

En la reposición :

- vigilar que la junta no esté deteriorada, cambiarla si es preciso
- en primer lugar, colocar la junta de estanquidad sobre el depósito antes de introducir el conjunto.
- Posicionar el conjunto bomba-sonda (ver la marca A)
- apretar la tuerca al par de 6 daN.m máximo.

Nota :

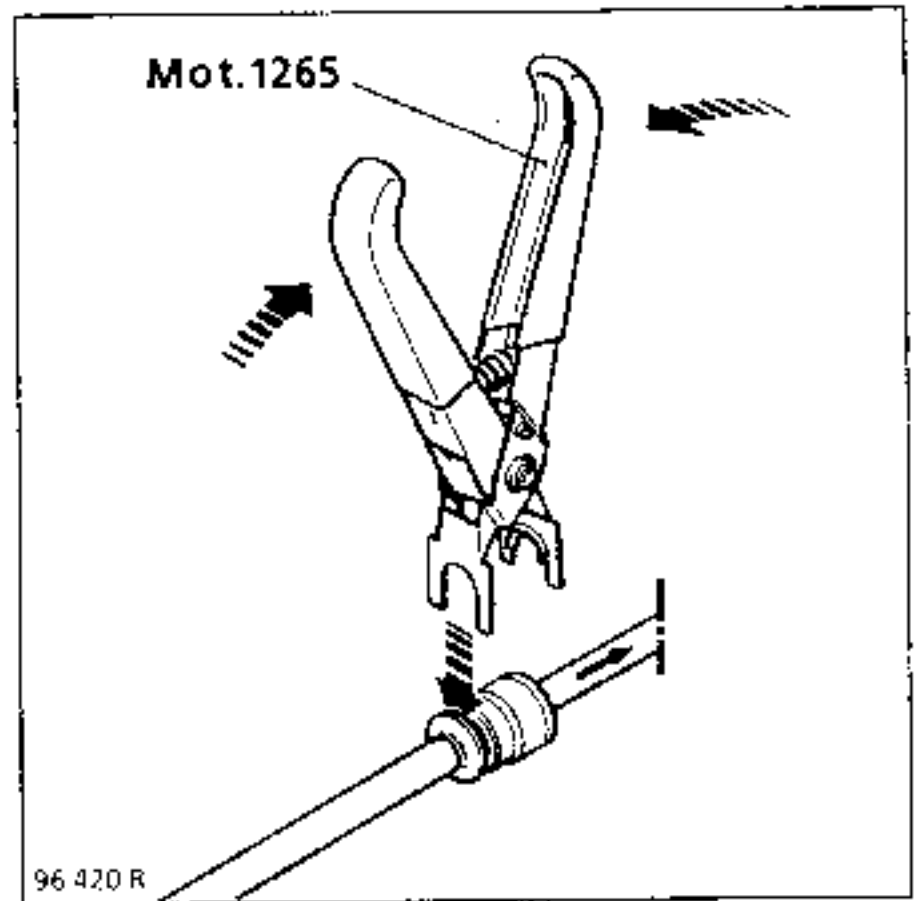
- es necesario utilizar la pinza **Mot. 1265** para conectar las canalizaciones.
- Asegurarse del correcto enganchado de los racores (presencia de dos juntas tóricas de estanquidad)

IMPORTANTE :

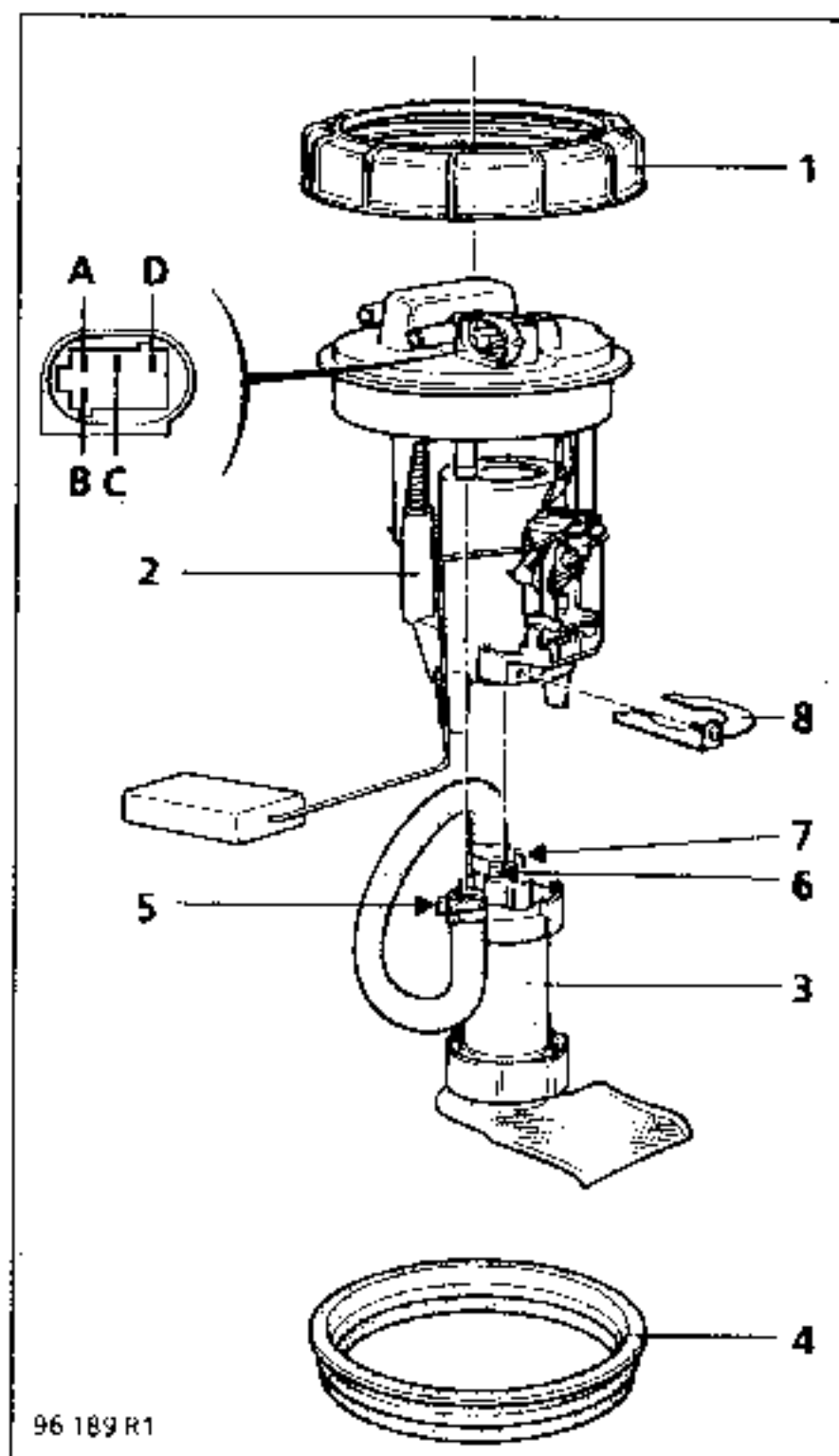
Protegerse contra las proyecciones de gasolina cuando se extraigan las canalizaciones (a causa de la presión residual)

Es imposible desconectar las canalizaciones sin la pinza **Mot. 1265**.

Posicionamiento de la pinza Mot. 1265



EXTRACCION-REPOSICION DE LA BOMBA :



- 1 Tuerca de fijación
- 2 Sonda de carburante
- 3 Bomba de carburante
- 4 Junta de estanquidad
- A : + bomba de carburante
- B : - bomba de carburante
- C y D : información sonda de carburante.

Extraer el conjunto bomba-sonda.

Aflojar la abrazadera (5) y retirar el tubo de gasolina.

Desconectar los cables de alimentación de la bomba (6) y (7).

Extraer la patilla de fijación (8)

Separar la bomba de la sonda.

En el montaje :

Controlar el estado de la junta de estanquidad (4), sustituirla si es necesario.

Respetar la polaridad de los cables de alimentación de la bomba.

Sustituir la abrazadera (5) y asegurarse del correcto apriete de ésta.

CONTROL A EFECTUAR ANTES DEL TEST ANTI-POLUCION

Asegurarse :

- del correcto funcionamiento del encendido (bujías correctamente regladas y conformes, cableado de alta tensión en buen estado y correctamente conectado).
- del correcto funcionamiento de la inyección (alimentación correcta, control de la conformidad con la maleta XR25)
- de la conformidad y estanquidad de la línea de escape.

Informarse si es posible sobre los antecedentes de utilización del vehículo (agotado del carburante, falta de potencia, utilización de carburante no adecuado).

CONTROL DE LA NORMAS ANTI-POLUCION

Calentar el vehículo hasta constatar dos puestas en marcha del ventilador de refrigeración GMV.

Conectar un analizador de cuatro gases, correctamente calibrado, en la salida del escape.

Mantener el régimen motor a 2500 r.p.m. durante 30 segundos aproximadamente y obtener los valores de los contaminantes :

$CO \leq 0,3 \%$

$CO_2 \geq 14,5 \%$

$HC \leq 100 \text{ ppm}$

$0,97 \leq \lambda \leq 1,03$

Nota : $\lambda = \frac{1}{\text{riqueza}}$

$\lambda > 1 \Rightarrow$ mezcla pobre

$\lambda < 1 \Rightarrow$ mezcla rica

Si, después de esta prueba, se cumplen estos valores, el sistema anti-polución es correcto.

Si los valores obtenidos no son correctos, es necesario efectuar los controles suplementarios siguientes :

- verificar el estado del motor (estado del aceite, juegos de válvulas, distribución, etc...)
- controlar el correcto funcionamiento de la sonda de oxígeno (capítulo. 17).
- efectuar el test de la presencia de plomo (ver a continuación).

En el caso de que el test salga positivo, hay que esperar a que el vehículo haya consumido dos o tres depósitos de gasolina sin plomo antes de cambiar la sonda de oxígeno.

Por último, después de efectuar todos estos controles, si los valores obtenidos siguen no estando conformes, será necesario cambiar el catalizador.

Este test no es posible más que con la utilización de la maleta detectora de plomo, distribuida por los establecimientos Nauder

Para obtener la maleta, enviar el pedido al : A.P.R

Bajo la referencia : - Para la maleta completa : T900 Ref : 77 01 356 613
- Para la recarga de cuarenta papeles de test : T900/1 Ref : 77 01 356 616



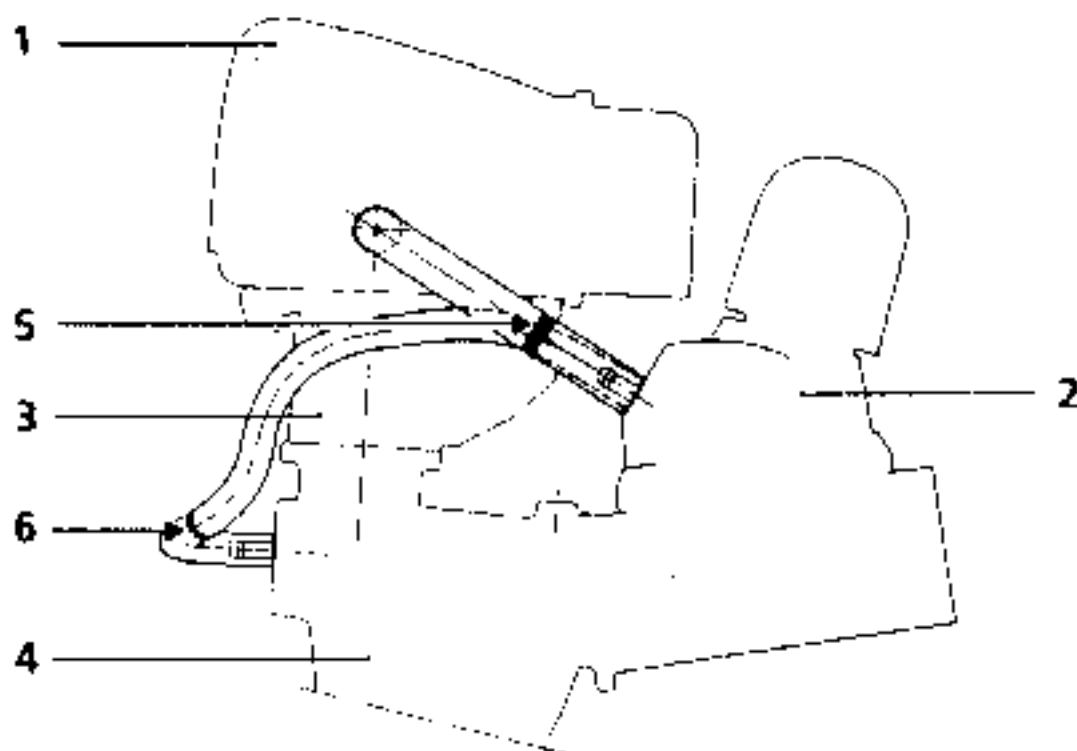
MODO DE EMPLEO

Detección del plomo en el escape

- a - Condiciones del test :
 - Motor parado
 - Conductos de escape calientes pero no quemando.
 - No efectuar el test a una temperatura inferior a 0°C.
- b - Si es necesario, limpiar cuidadosamente con un paño seco el interior de la salida del escape para quitar los depósitos de suciedad.
- c - Ponerse los guantes, tomar una plaqueta de papel de test y humedecerla moderadamente con agua destilada (si se moja mucho la plaqueta pierde su eficacia)
- d - Colocar inmediatamente, después de haberlo humedecido, el papel de test sobre la parte que se ha limpiado del escape y mantener una cierta presión durante un minuto aproximadamente.
- e - Retirar el papel de test y dejarlo secar. La presencia de plomo será indicada por la aparición de un color rojo o rosado sobre el papel de test.

ATENCIÓN : El test de presencia de plomo deberá hacerse en la salida trasera del escape, en ningún caso se hará sobre la sonda de oxígeno.

ESQUEMA FUNCIONAL

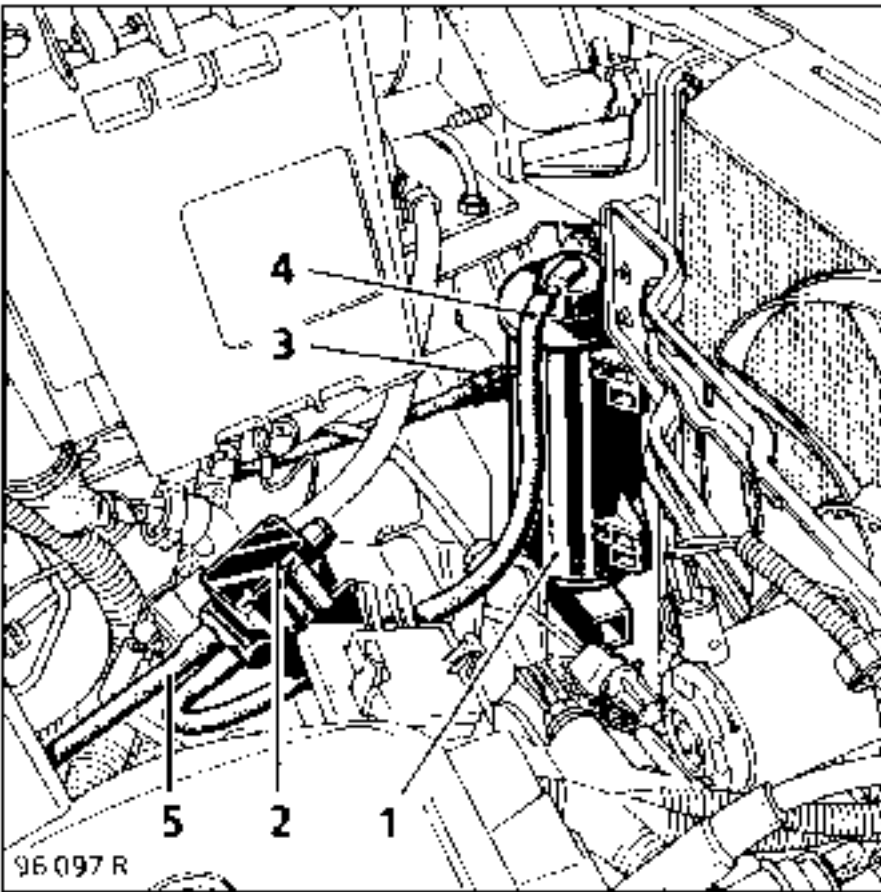


- 1 Filtro de aire
- 2 Tapa de balancines
- 3 Caja mariposa
- 4 Colector de admisión
- 5 Calibrado de $\varnothing 6,5$ mm en el circuito antes de la mariposa
- 6 Calibrado de $\varnothing 1,3$ mm en el circuito después de la mariposa

Control :

Para garantizar un correcto funcionamiento del sistema anti-polución, el circuito de reaspiración de los vapores de aceite debe ser mantenido limpio y en buen estado. Verificar la presencia y la conformidad de los calibrados

PRINCIPIO DE FUNCIONAMIENTO



La puesta en atmósfera del depósito se hace por el absorbedor de los vapores de gasolina (o canister) (1) por intermedio de la canalización (3).

Los vapores son retenidos al pasar por el carbón activo contenido en el absorbedor.

En ciertas condiciones de funcionamiento del motor (régimen, presión, temperatura), el calculador determina la relación cíclica de apertura (R_{CO}) de la electroválvula de purga canister (2).

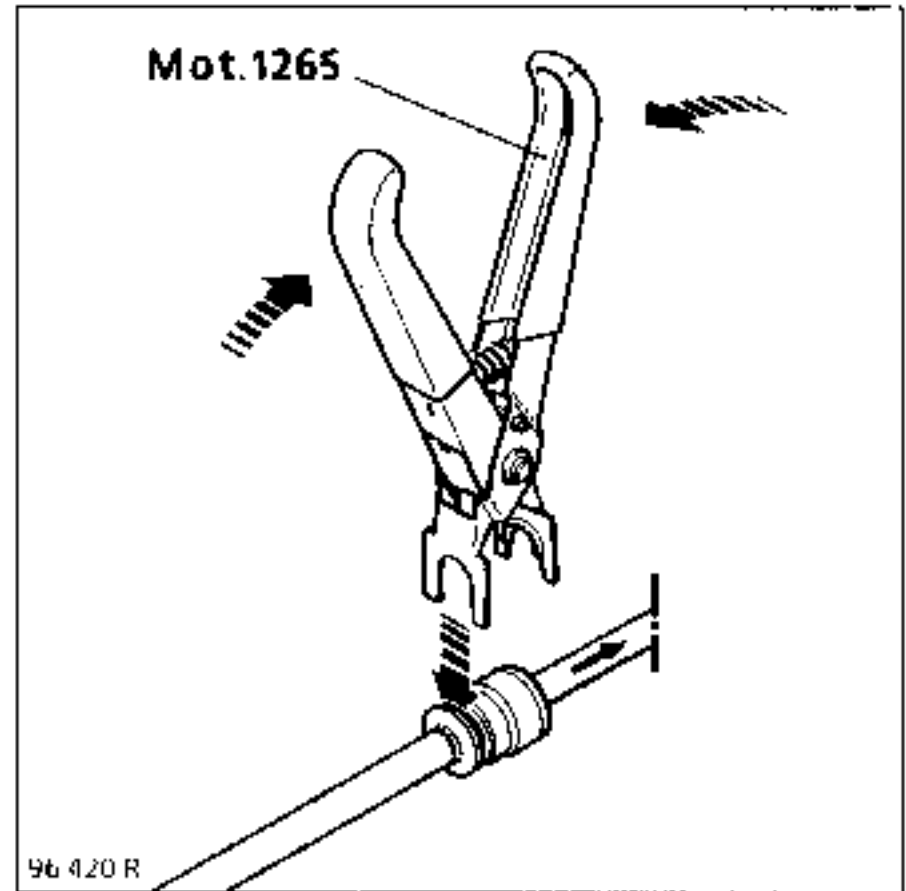
El principio de la electroválvula permite hacer variar la cantidad de vapores de gasolina reciclados del canister (por la canalización (4)) hacia el colector de admisión (por la canalización (5)).

La variación de la sección de paso de los vapores de gasolina en la electroválvula resulta del equilibrio entre el campo magnético creado por la alimentación del bobinado y el esfuerzo del muelle de recuperación, que asegura el cierre de la válvula.

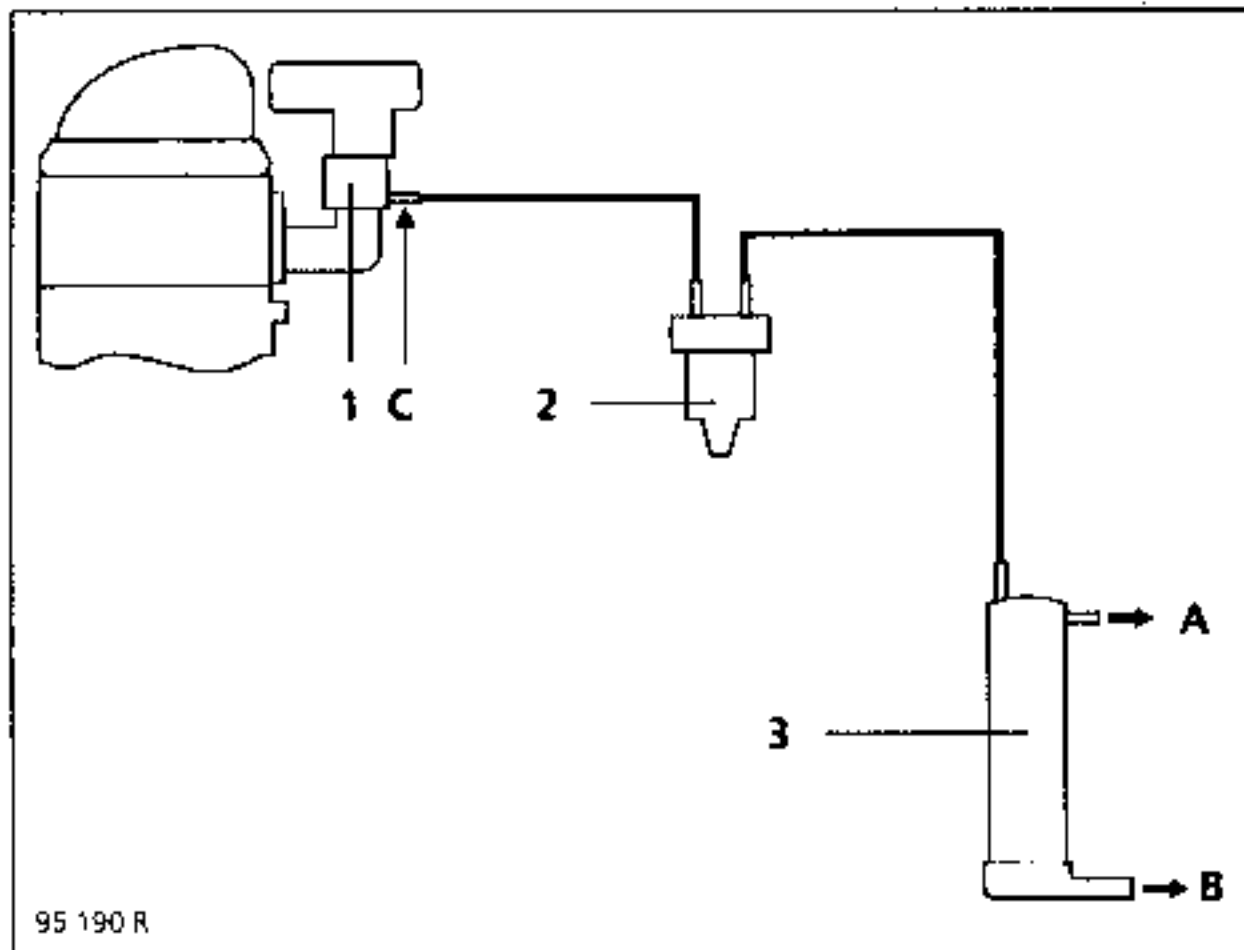
Nota :

En la extracción del canister, es preciso utilizar la pinza Mot. 1265 para desconectar la canalización (3).

Al conectar la canalización (3), asegurarse del correcto enganchado del racor (presencia de dos juntas tóricas de estanquidad).



ESQUEMA FUNCIONAL DEL CIRCUITO



- 1 Caja mariposa
- 2 Electroválvula de mando de purga canister
- 3 Absorbedor de los vapores de gasolina (o canister)
- A Canalización que viene del depósito de carburante para reciclar los vapores de gasolina
- B Puesta en atmósfera
- C Calibrado después de la mariposa de gases.

IDENTIFICACION

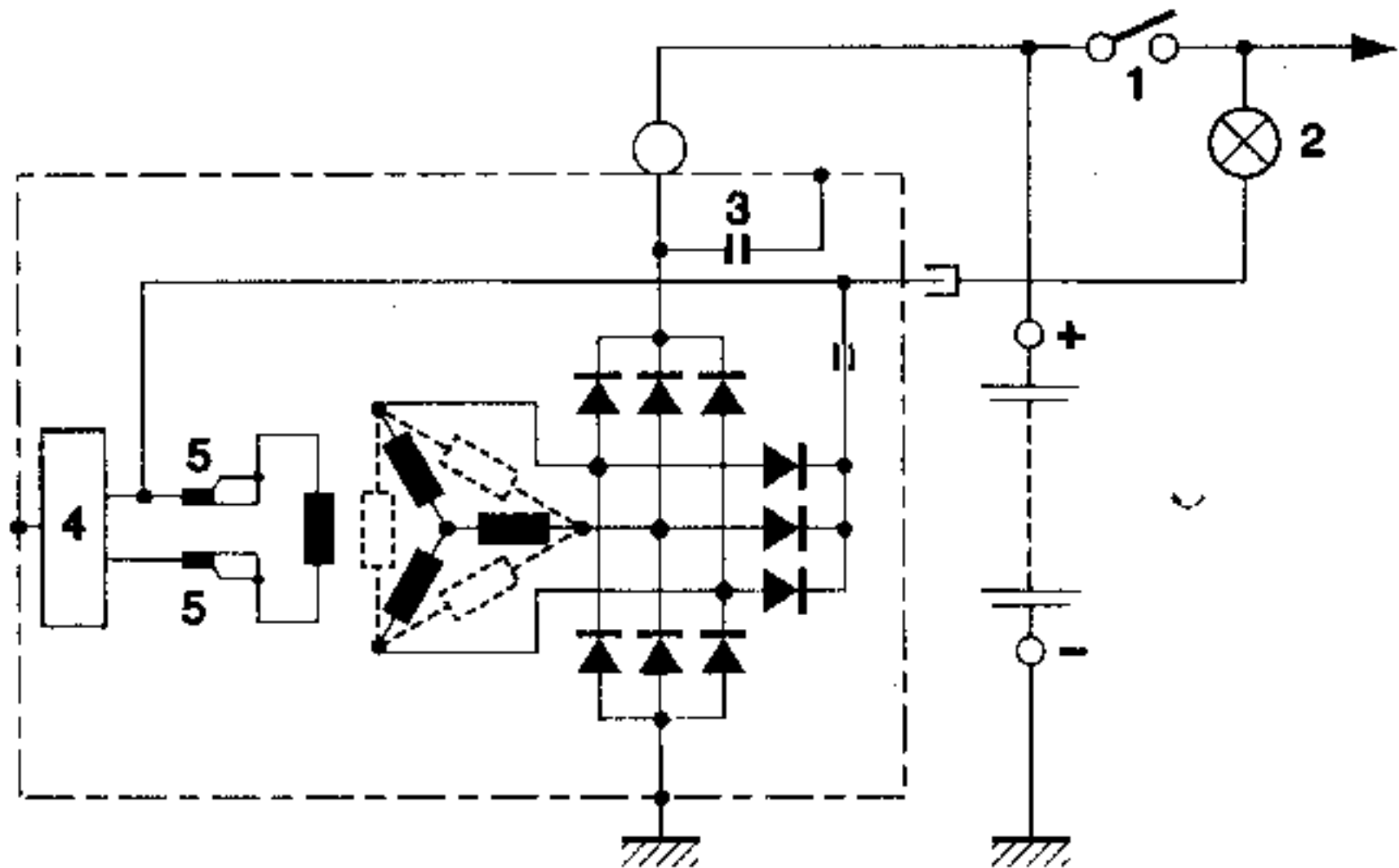
VEHICULO	MOTOR	ALTERNADOR	INTENSIDAD
C063	C3G	MAGNETI MARELLI CG33211.70	60 A

CONTROL

Tras 15 minutos de calentamiento bajo una tensión de 13,5 Voltios

r.p.m.	amperios
1 500	10 A
3 000	50 A
6 000	60 A

ESQUEMAS DE PRINCIPIO



96 276 S

- 1 Contactor de arranque
- 2 Lámpara testigo 3 W
- 3 Condensador
- 4 Regulador de tensión electrónica
- 5 Escobillas

FUNCIONAMIENTO-DIAGNOSTICO

Este vehículo está equipado de alternador con regulador incorporado y con testigo de control cuyo funcionamiento es el siguiente :

- al poner el contacto, el testigo se enciende.
- al arrancar el motor, el testigo se apaga
- si el testigo se vuelve a encender con el motor funcionando, indica un defecto de "carga".

BUSQUEDA DE LOS INCIDENTES

El testigo no se enciende al poner el contacto.

Verificar :

- la calidad de las conexiones eléctricas
- si la lámpara está fundida. (Para ello, poner el terminal con orejeta del borne L a masa (tras haberla desconectado); la lámpara debe encenderse).

El testigo se enciende con el motor girando :

Indica un fallo de carga, cuyo origen puede ser :

- rotura de la correa del alternador, corte del cable de carga,
- deterioro interno del alternador (rotor, estator, diodos o escobillas),
- un fallo del regulador,
- una sobretensión.

El cliente se queja de un fallo de carga y el testigo funciona correctamente.

Si la tensión regulada es inferior a **13,5 V**, verificar el alternador. El fallo puede provenir :

- de un diodo perforado,
- de una fase cortada,
- de un carbonatado o desgaste de las pistas.

Control de la tensión .

Poner un voltímetro en los bornes de la batería, leer la tensión de la batería.

Arrancar el motor y subir de régimen hasta que la aguja del voltímetro se estabilice en la tensión regulada

Esta tensión debe estar comprendida entre **13,5 V** y **14,8 V**.

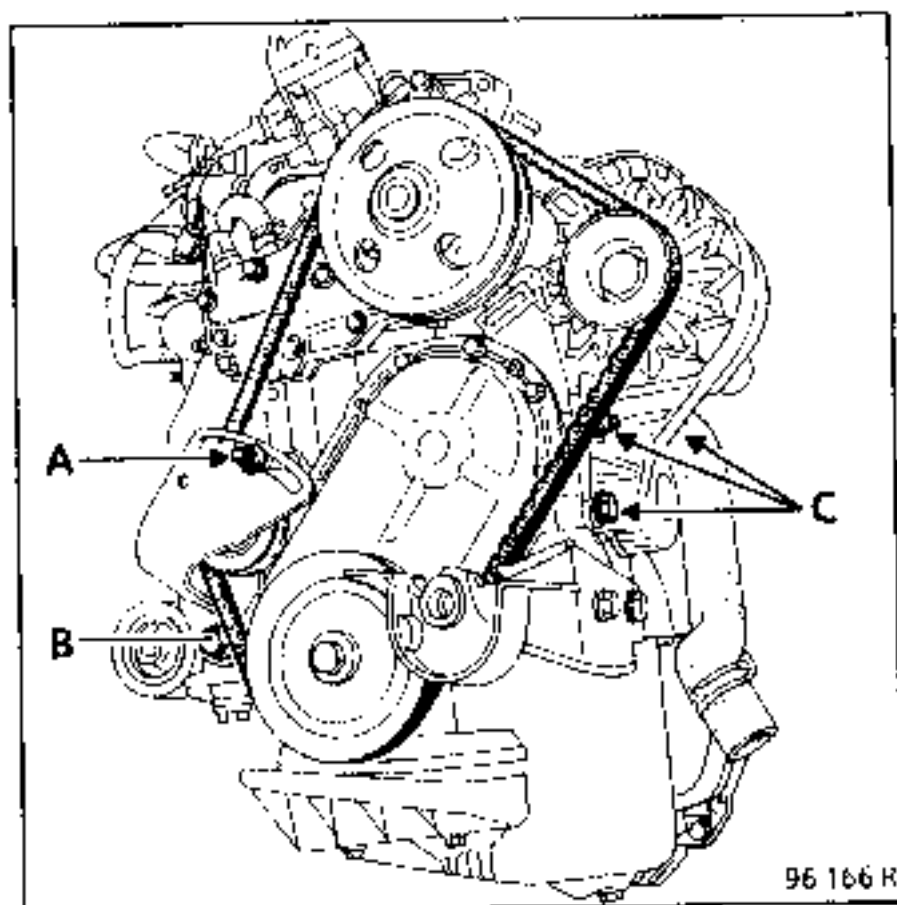
Conectar el máximo de consumidores, la tensión regulada debe quedar entre **13,5 V** y **14,8 V**.

ATENCION : en caso de trabajos de soldadura al arco en el vehículo, es imperativo desconectar la batería y el regulador.

EXTRACCION - REPOSICION

No extraer la correa con un destornillador, ya que está constituida de hilos sintéticos y corre el riesgo de estropearse.

Desconectar la batería

EXTRACCION

Aflojar el tornillo del tensor (A) para destensar la correa

Desbloquear la tuerca del eje del soporte del tensor (B) y sacar la correa.

Desconectar las conexiones eléctricas.

Retirar las 3 fijaciones (C) del soporte del alternador (2 tuercas y 1 tornillo)

Retirar el alternador.

REPOSICION

Ejecutar las operaciones en sentido inverso y tensar la correa.

IDENTIFICACION

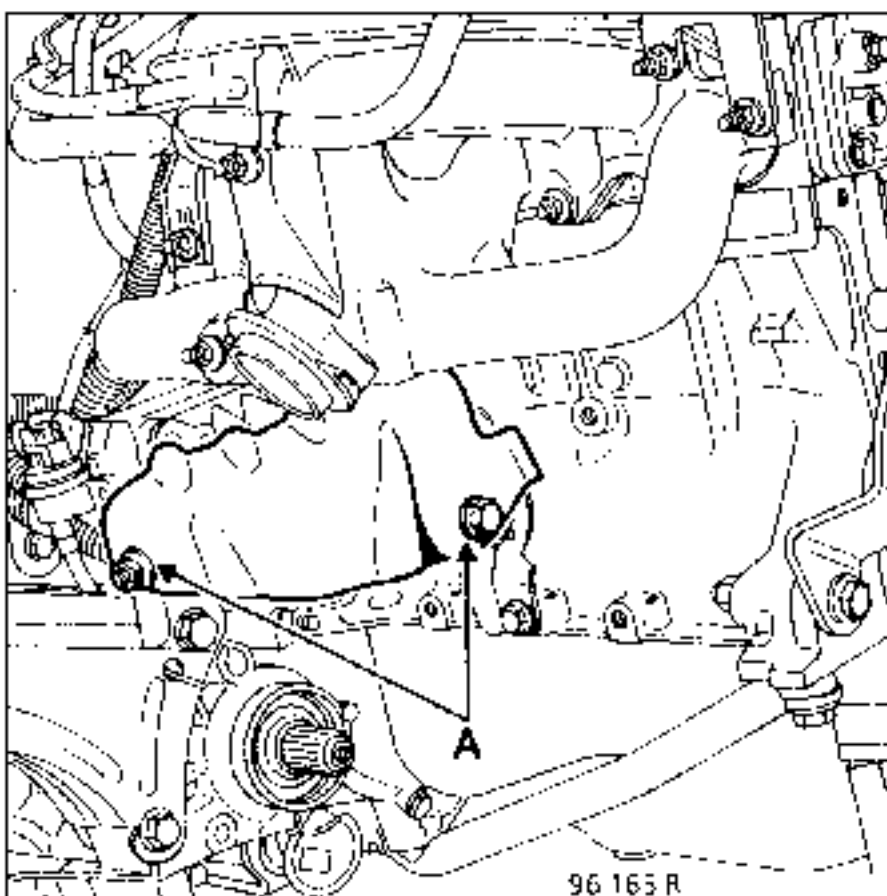
VEHICULO	MOTOR	MOTOR DE ARRANQUE
C063	C3G	BOSCH 000 111 2025

EXTRACCION-REPOSICION

Con el vehículo sobre un elevador, desconectar la batería.

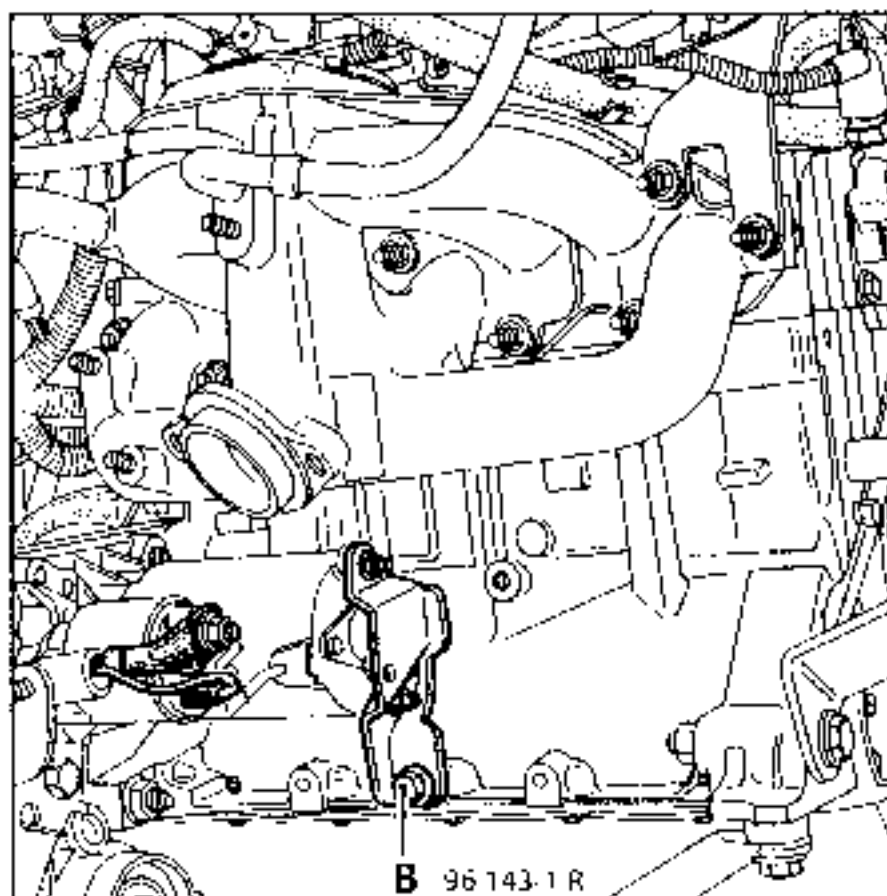
Quitar la chapa de protección del motor.

EXTRACCION



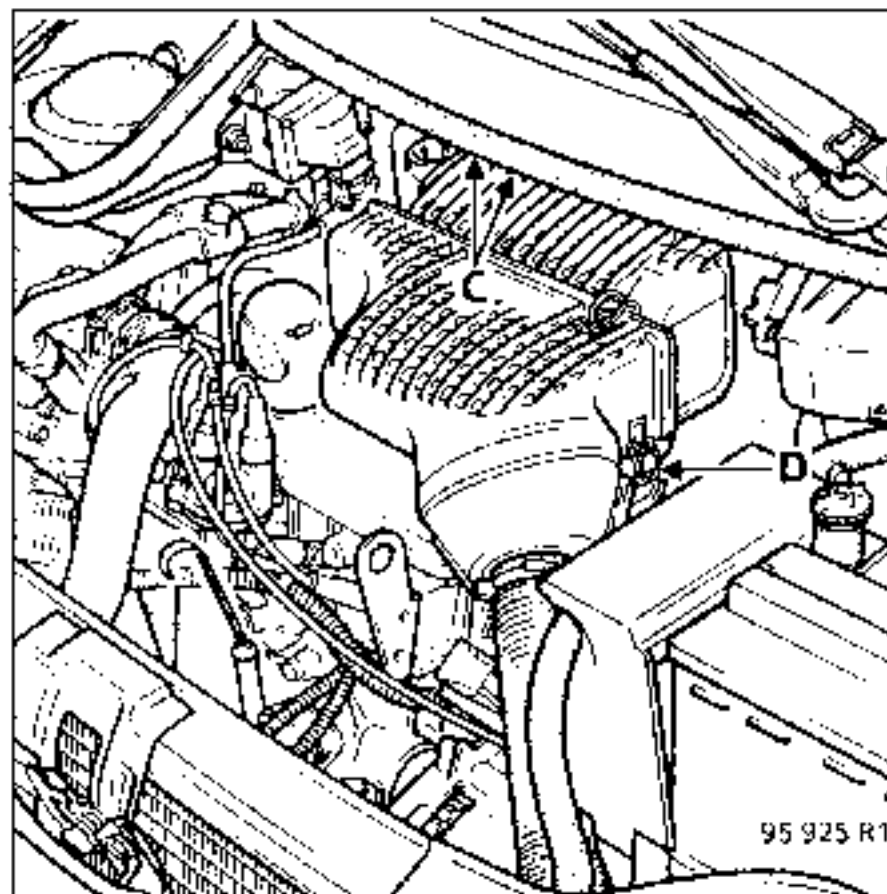
Por debajo :

- quitar las 2 fijaciones (A) de la chapa de protección del motor de arranque (1 tornillo y 1 tuerca),
- soltar la chapa de protección y extraerla,
- desconectar las conexiones eléctricas del motor de arranque.
- aflojar el tornillo de fijación (B) de la patilla de sujeción de la parte trasera del motor de arranque, pero dejar colocada dicha patilla.



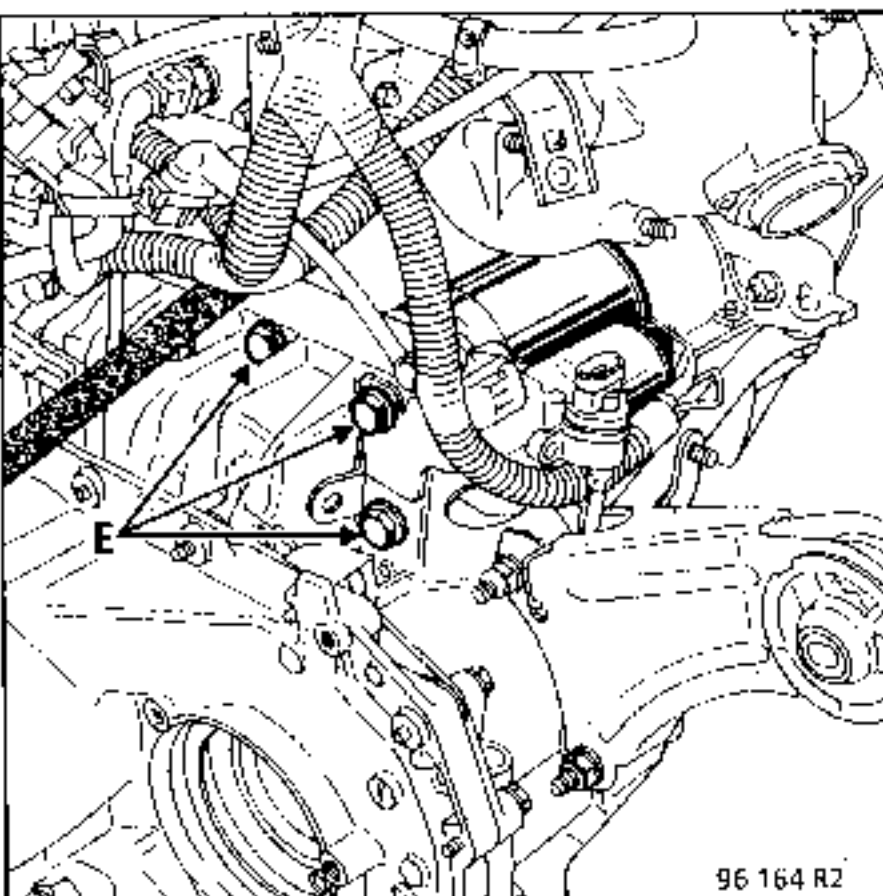
Por encima :

- extraer el filtro de aire por los 2 tornillos (C) y el gancho (D).



No se debe sacar el filtro de aire hasta no haber desconectado el tubo de reaspiración de los vapores de aceite.

- Separar los tubos y los cableados para poder tener acceso a los 3 tornillos (E) de fijación del motor de arranque y extraerlos.



Por arriba :

- conectar la batería,
- probar el motor de arranque,
- poner el filtro de aire.

A continuación, colocar la chapa de protección del motor.

Por debajo :

- retirar el tornillo de fijación (B) de la patilla de sujeción,
- extraer el motor de arranque.

REPOSICION

Por debajo :

- posicionar el motor de arranque con el tornillo (B) de fijación de la patilla de sujeción

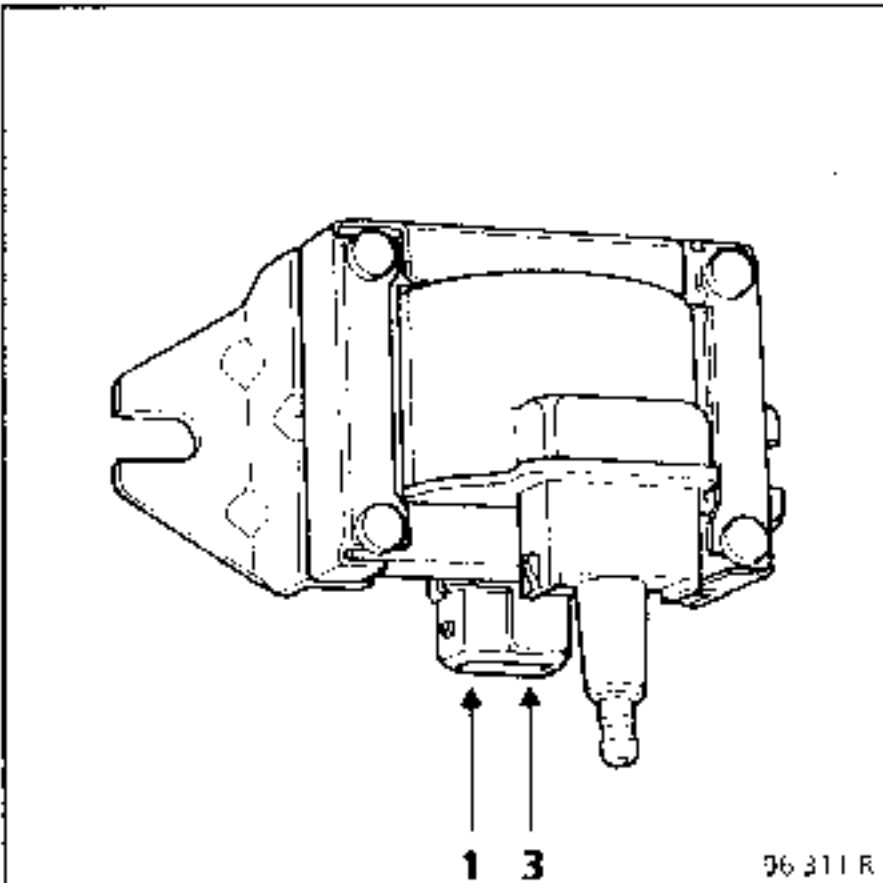
Por arriba :

- poner los 3 tornillos de fijación (E) y apretarlos.

Por debajo :

- conectar las conexiones,
- apretar el tornillo (B),
- colocar la chapa de protección del motor de arranque.

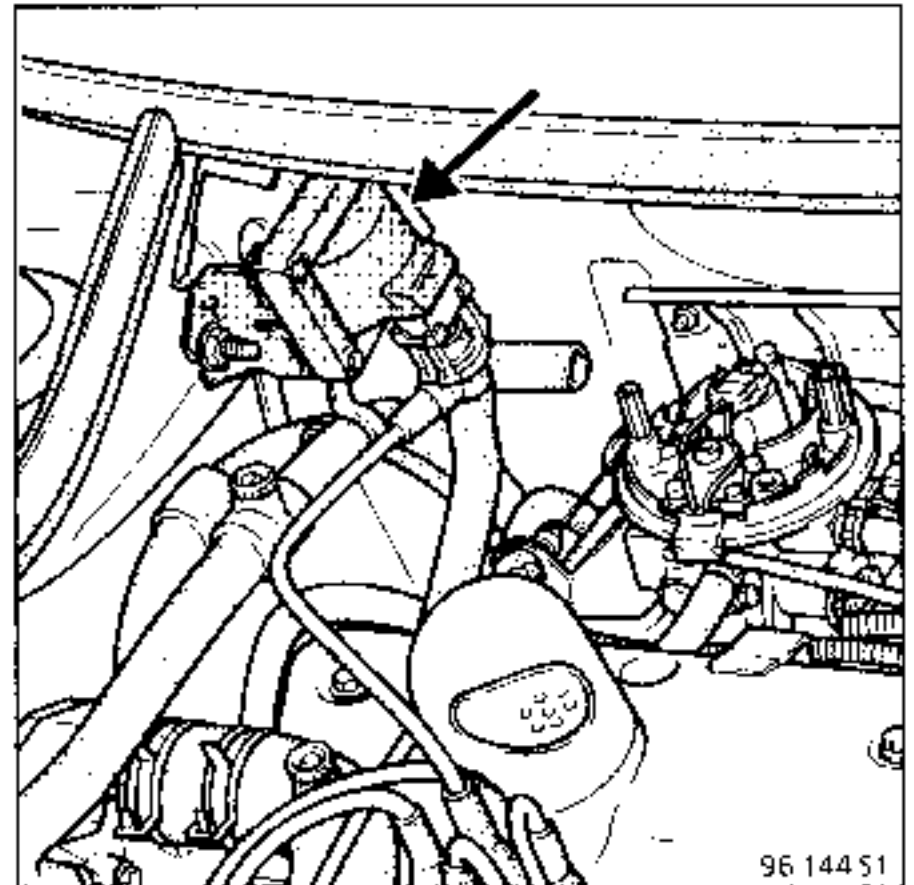
La función cálculo del avance así como el circuito de potencia de encendido están integrados al calculador de inyección, quien envía la señal de mando a la bobina de encendido.



Conexión

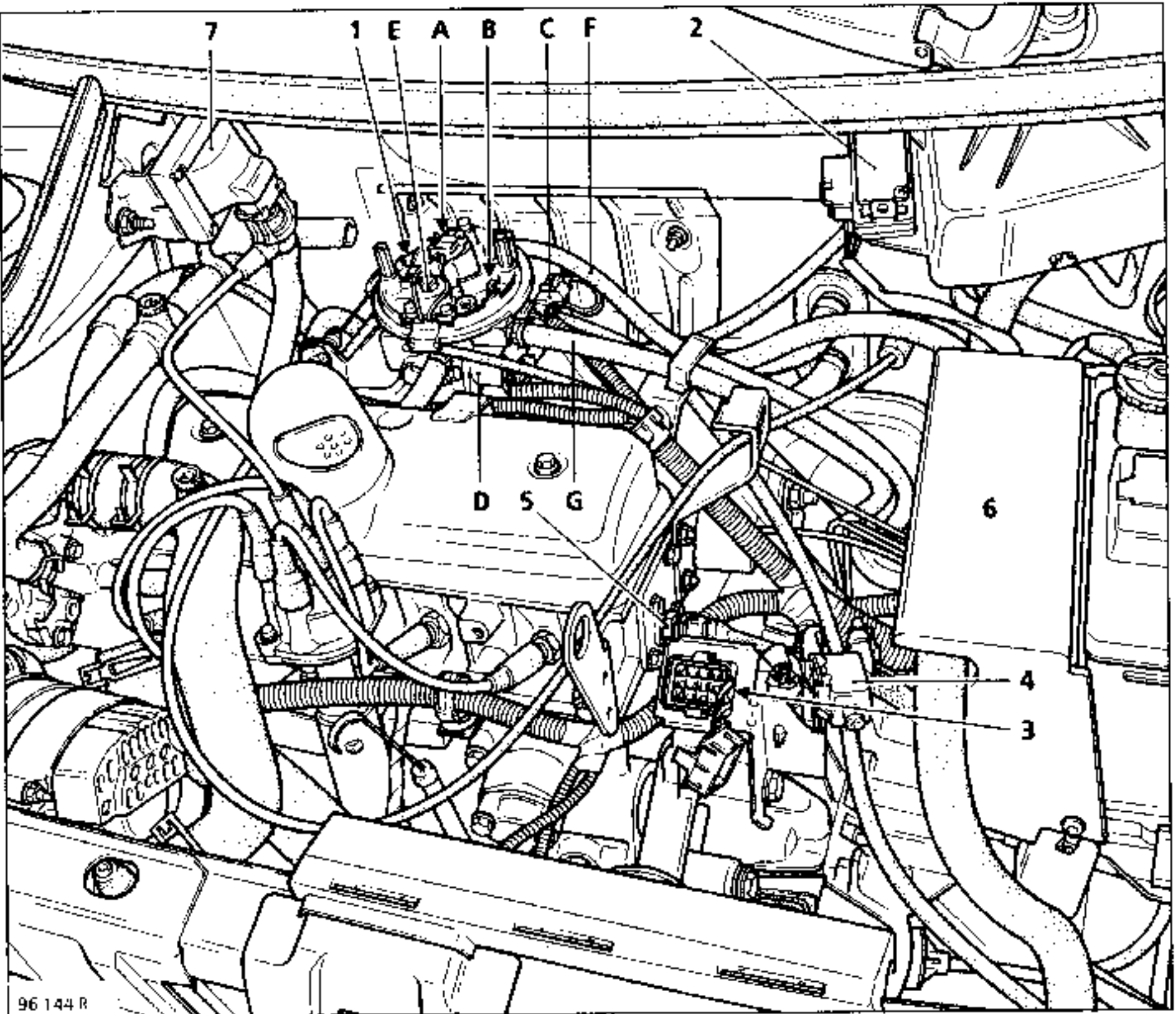
Vía	Designación
1	No conectada
2	Alimentación por relé bomba
3	Mando bobina de encendido

LOCALIZACIÓN



Diagnóstico

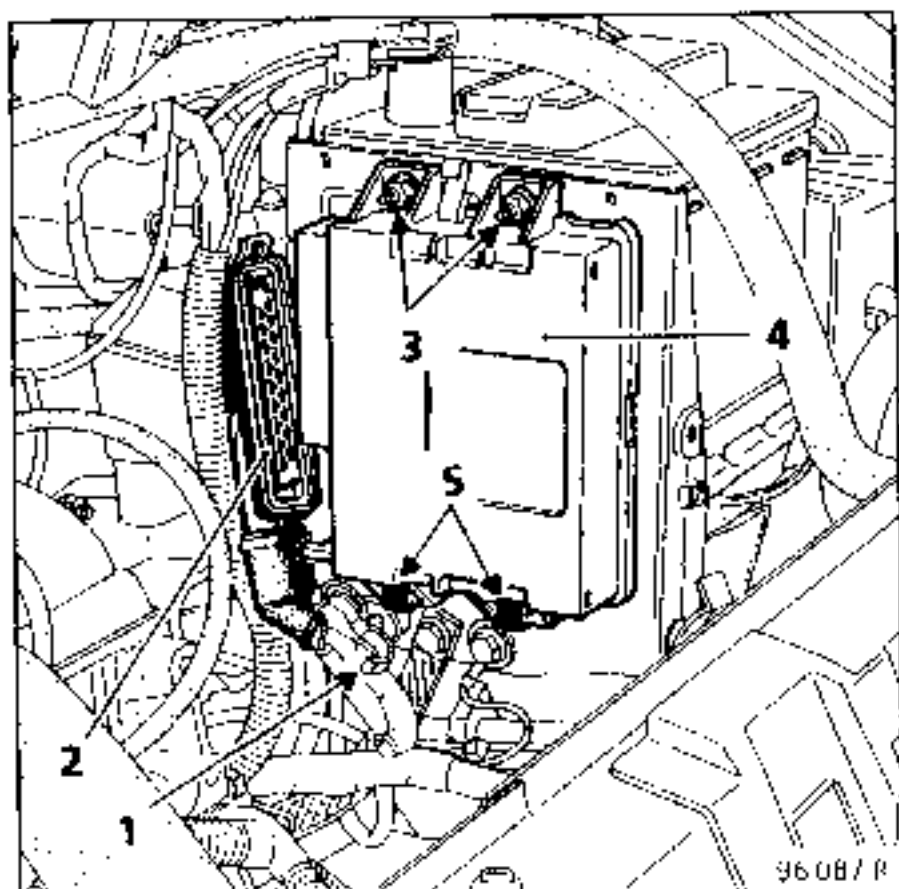
La línea entre la bobina de encendido y el calculador se diagnostica con la maleta XR25 (Ver diagnóstico con la maleta XR25.)



- 1 : Caja mariposa
 A : Inyector
 B : Sonda de temperatura de aire
 C : Potenciómetro de posición mariposa
 D : Motor paso a paso de la regulación de ralentí
 E : Regulador de la presión de gasolina
 F : Alimentación de carburante
 G : Retorno de carburante

- 2 : Captador de presión absoluta
 3 : Toma de diagnóstico
 4 : Electroválvula de mando de la purga del canister
 5 : Captador de temperatura de agua
 6 : Calculador de inyección (situado bajo la tapa de plástico)
 7 : Bobina de encendido

EXTRACCION - REPOSICION DEL CALCULADOR

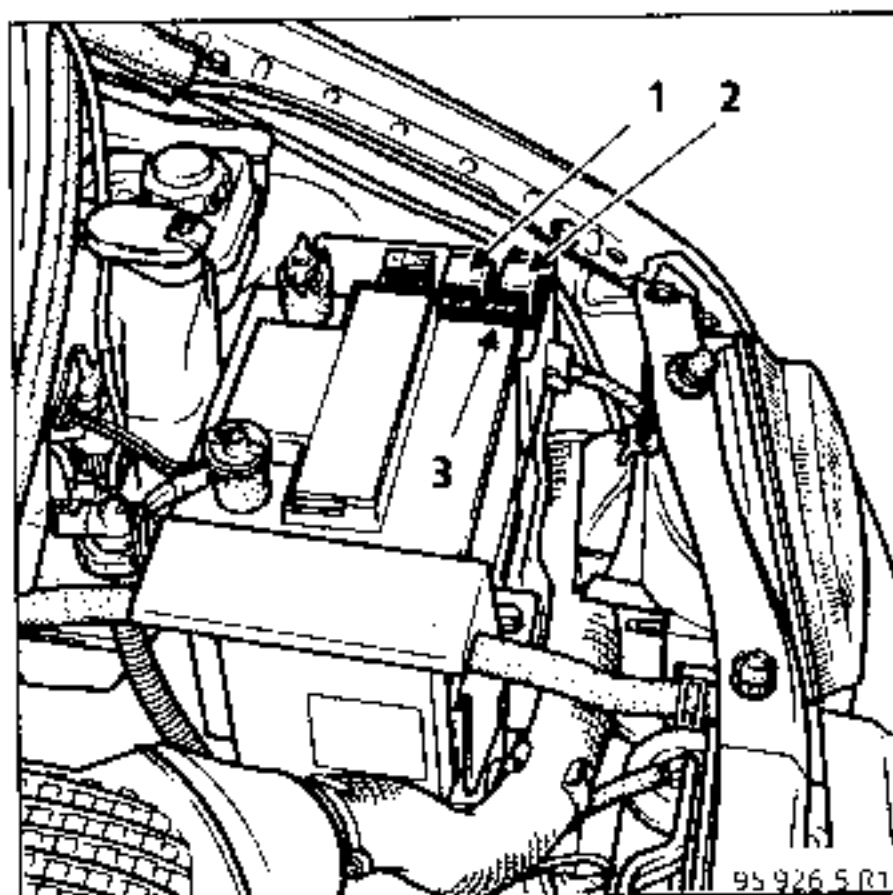


El calculador está situado en el compartimiento motor, cerca de la batería. Para la extracción del calculador, no es necesario quitar la tapa de protección de plástico.

- Desconectar la batería.
- Sacar el cableado de la grapa (1)
- Quitar las dos tuercas (3) y sacar el calculador (4). La fijación inferior del calculador es obtenida mediante dos grapas (5).
- Desconectar el conector (2).

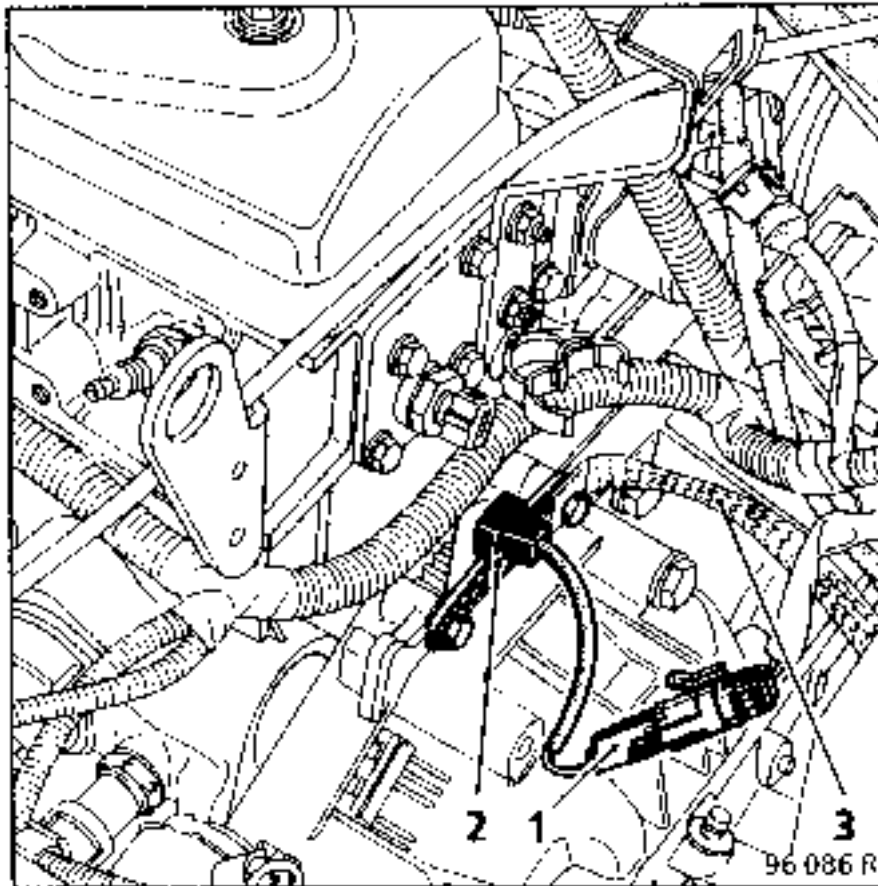
En la reposición, vigilar el correcto bloqueo del conector (2).

IMPLANTACION DE LOS RELES



- 1 : Relé de mando de la bomba de carburante.
- 2 : Relé de bloqueo.
- 3 : Fusible de protección circuito de potencia de inyección

EXTRACCION - REPOSICION



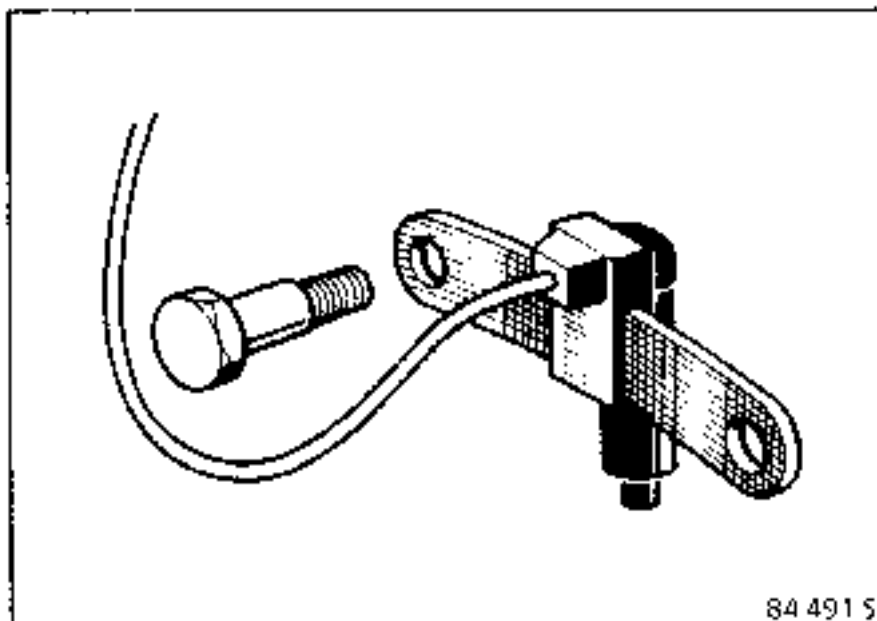
Soltar el conector (1) de su soporte y desconectarlo.

Quitar los tornillos de fijación del captador de P.M.S. (2) y retirar éste último.

En el montaje :

Fijar el captador con unos tornillos de resalte y arandelas. (No olvidar la trenza de la masa (3))

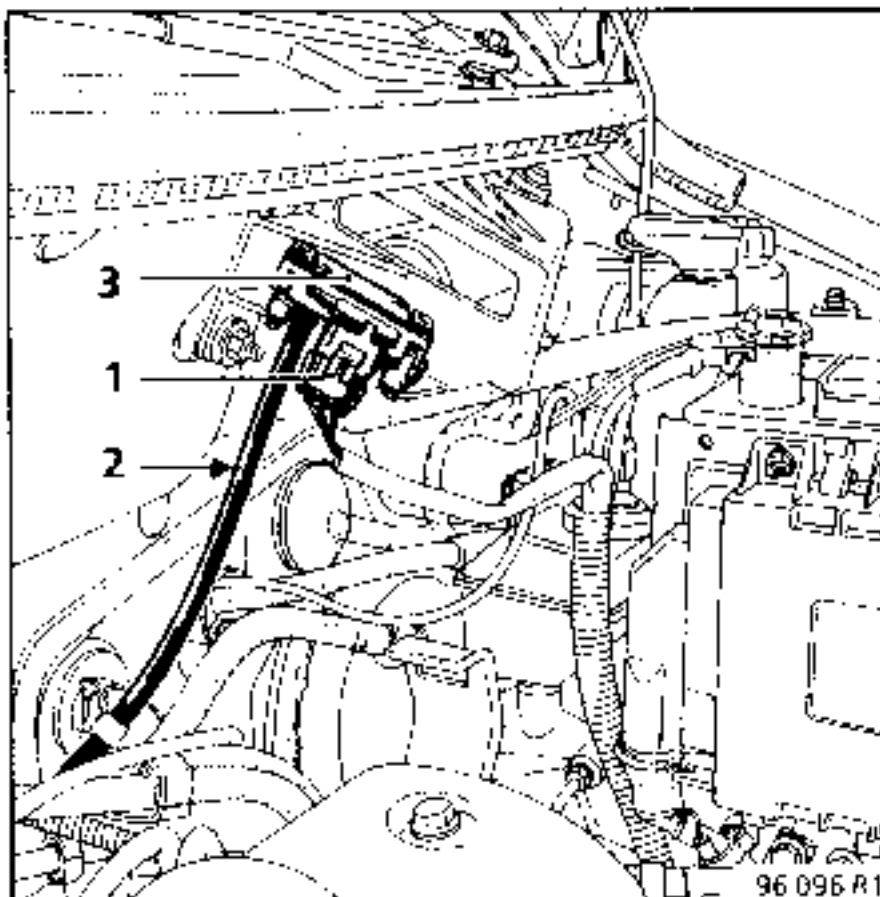
Colocar correctamente el conector y vigilar al correcto encajado de éste.



NOTA : El volante motor está equipado de una señal de 58 dientes (60 menos 2).

El captador de presión absoluta va fijado al soporte del motor limpiaparabrisas.

SUSTITUCION

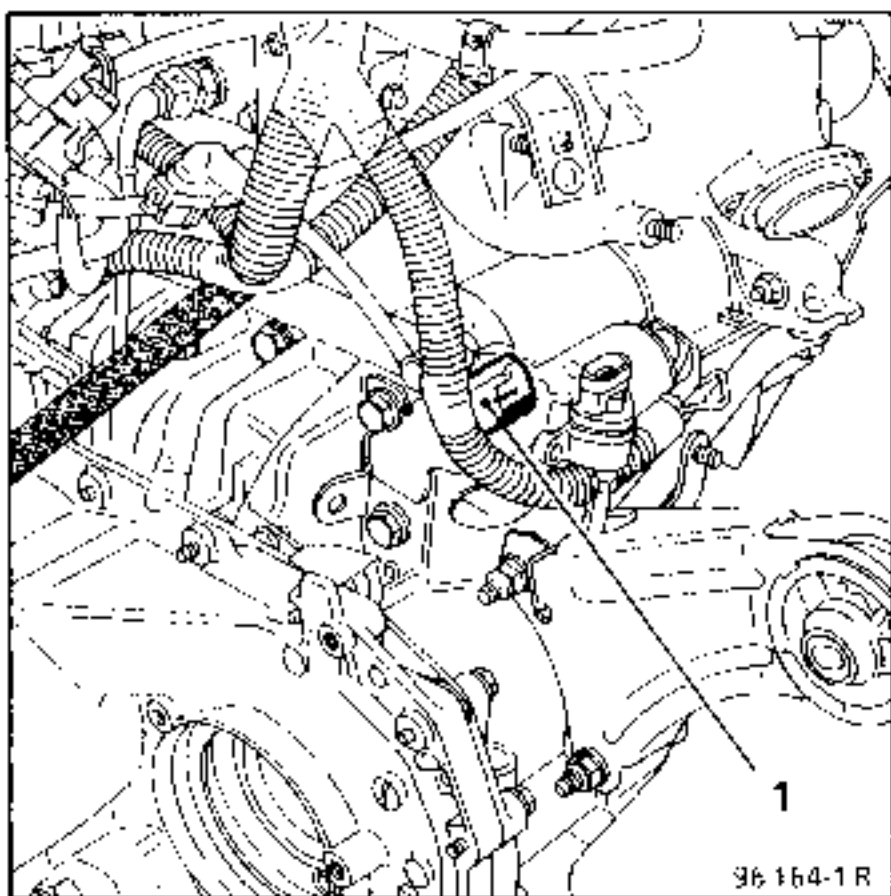


Desconectar el conector (1) y el tubo de depresión (2)

Sacar el captador de presión (3) que está enganchado sobre su soporte.

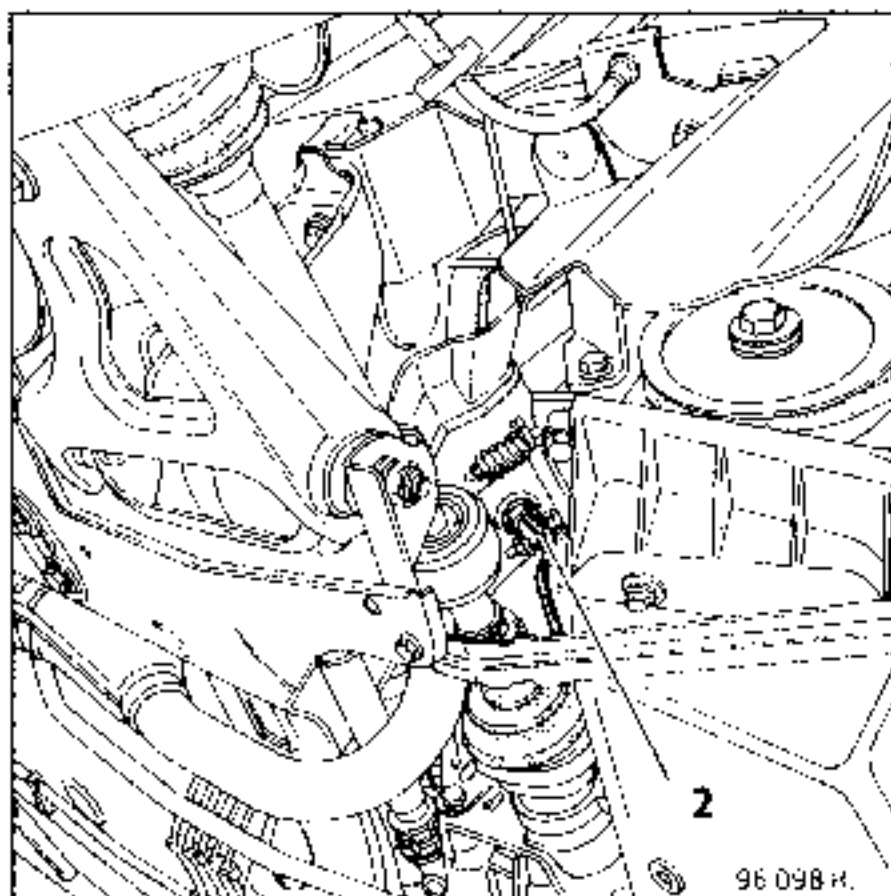
En el montaje, vigilar al correcto bloqueo del conector

EXTRACCION - REPOSICION



Desconectar el cableado de la sonda (conector 1).

Aflojar la sonda (2). No dejar que se caiga.



En el montaje :

Apretar la sonda al par de **3 daN.m**

Vigilar el correcto recorrido del cableado y el enganchado del conector.

Observación :

No se puede realizar ningún empalme por episure o por soldadura en el cableado. En caso de corte de uno de los hilos hay que cambiar la sonda.

DISPOSITIVO DE RETRASO DE AVANCE

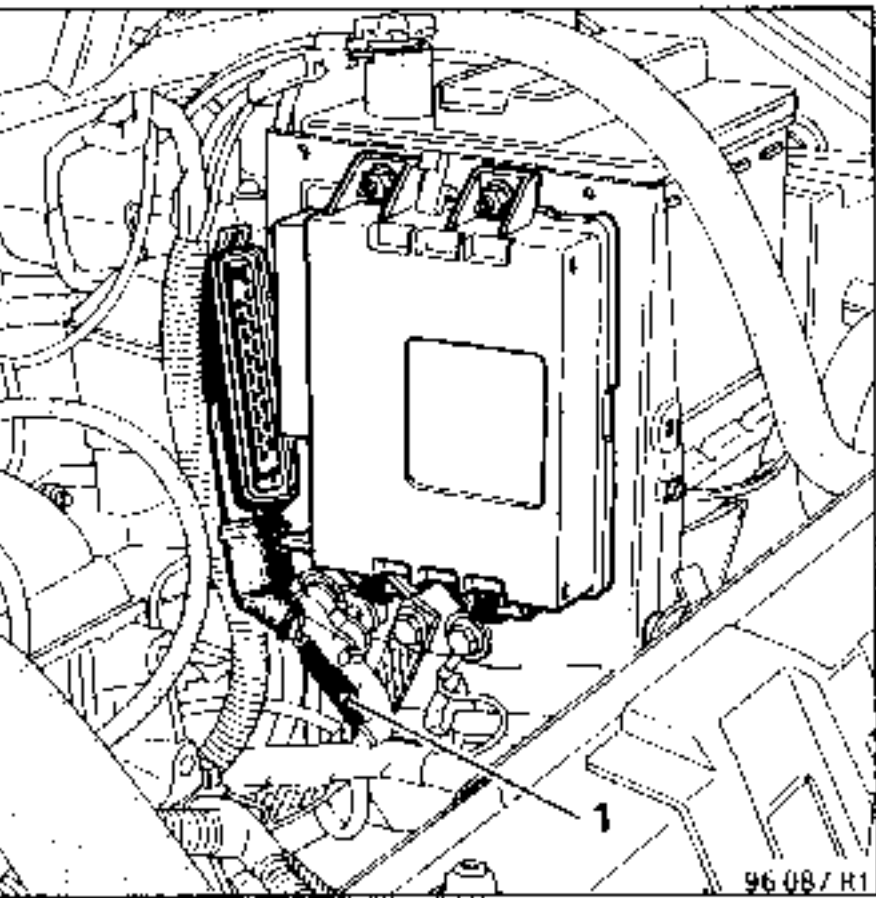
A pesar que el vehiculo no esté equipado de un dispositivo de detección de picado, se podrá de todas formas intervenir sobre el valor del avance al encendido

Es posible, en caso de picado, proceder a un retraso de 3 grados de avance.

Esta corrección no tendrá lugar en toda la playa de utilización del motor, sino sólo por encima de una presión del colector de 850 milibares (cerca de la plena de carga)

Para activar esta corrección, es suficiente desconectar el conector (1) que une la vía n° 8 del calculador a la masa.

Situación



Procedimiento :

Para activar la corrección (motor parado) :

- Desconectar el conector (1).
- Poner el contacto
- Conectar la maleta XR25 y entrar el código D13.

La barragráfica de la línea 20 a izda se enciende.
La corrección es efectiva

Para desactivar la corrección (motor parado) :

- Conectar el conector (1).
- Poner el contacto.
- Conectar la maleta XR25 y entrar el cód. D13.

La barragráfica de la línea 20 a la izquierda se enciende. La corrección de avance es suprimida.

A continuación, en los dos casos, teclear el código de final de diagnóstico G13* antes de desconectar la maleta XR25.

Observación :

Antes de activar esta corrección de avance, verificar que el fenómeno de picado no sea debido a la conformidad :

- del carburante
- de las bujias
- del circuito de admisión (elemento termostático)
- de la refrigeración o de la suciedad del motor.

Tipo	Motor	Bosch	NGK	Reglaje en (mm) ± 0,05
C 063	C3G 700	W9DC (1)	BP 5 ESZ (1)	0,9

(1) Bujía con junta : par de apriete de 2,5 a 3 daN.m

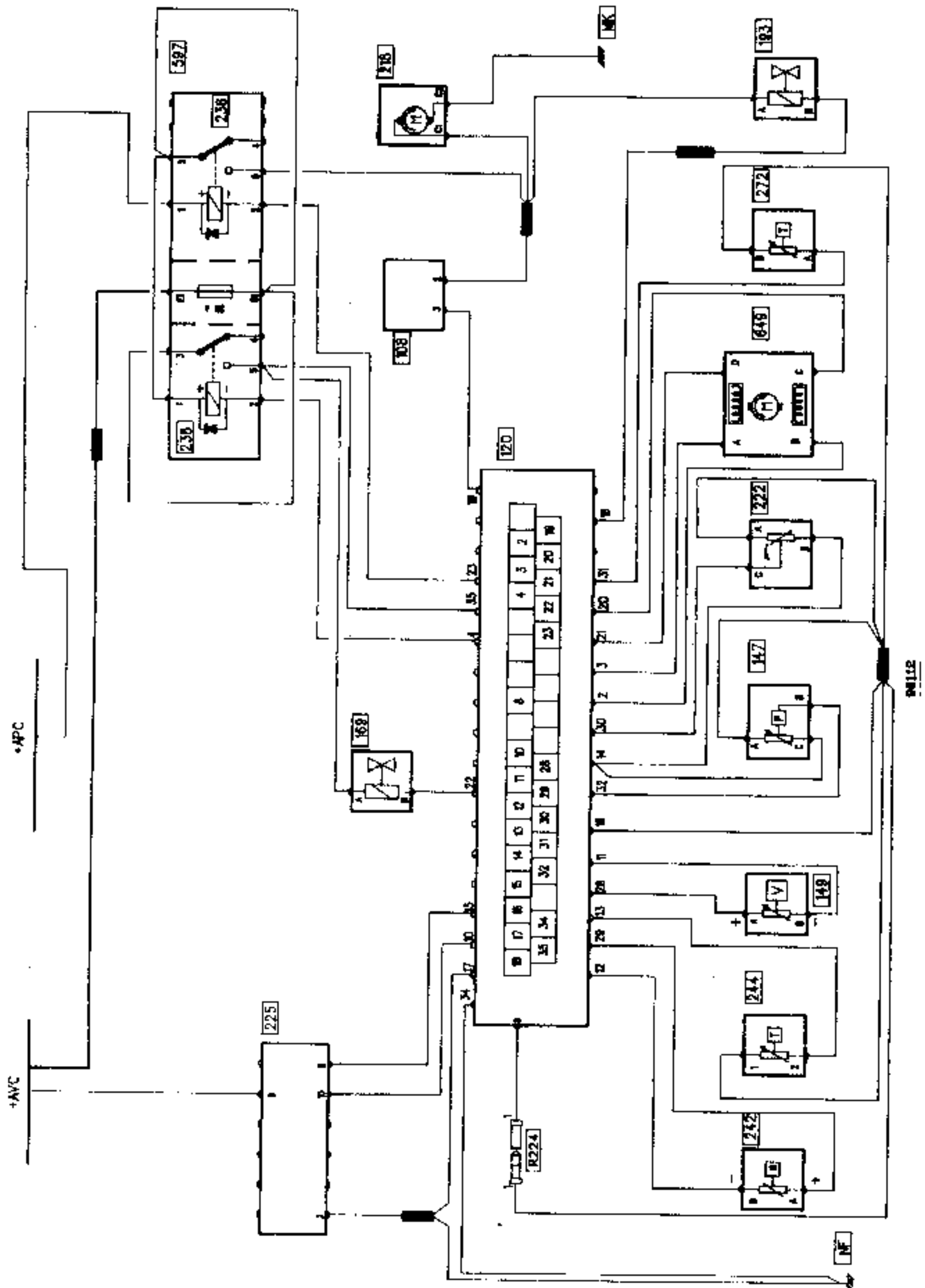
ATENCION : Respetar la marca y el tipo de bujías específicos, el índice térmico no es el único factor para su elección.

Diagnóstico con la XR25

NOMENCLATURAS

- 108 : Bobina de encendido.
- 120 : Calculador de inyección.
- 147 : Captador de presión absoluta.
- 149 : Captador P.M.S.
- 169 : Electroválvula de mando de la purga del canister
- 193 : Inyector.
- 218 : Bomba de carburante.
- 222 : Potenciómetro de posición mariposa.
- 225 : Toma de diagnóstico.
- 236 : Relé de la bomba de carburante.
- 238 : Relé de bloqueo de inyección
- 242 : Sonda de oxígeno
- 244 : Captador de temperatura de agua.
- 272 : Captador de temperatura de aire.
- 597 : Caja fusibles motor.
- 649 : Motor paso a paso regulación de ralentí.
- R224 : Empalme masa - reglaje corrección de avance.
- MK : Masa eléctrica pie delantero izquierdo.
- NF : Masa electrónica motor

ESQUEMA ELECTRICO FUNCIONAL



PRESENTACION DE LA NUEVA FICHA DIAGNOS-
TICO MAGNETI - MARELLI

11 N° 23 IDENTIFICACION FICHA : LEER EN PANTALLA → S. InJ			
1		CALCULADOR	CODIGO PRESENTE
2		FALLO UNION CALC. → BOBINA *02	CIRCUITO ANTI-ROBO
3		INFO VOLANTE INVERSA	FALLO SEÑAL VOLANTE
4		RELE BOMBA GASOLINA	C. C. INYECTORES
5		CIRCUITO MOTOR R.R.	CIRC. TEMPERATURA AIRE
6			CIRC. TEMPERATURA AGUA
7			CIRCUITO CANISTER *27
8		CORTOCIRCUITO SONDA 02	CIRC. CAPTADOR PRESION
9		CIRCUITO ADAC	CIRC. VELOCIDAD VEHICULO
10		CIRCUITO POT. MARIPOSA	CIRC. CAPTADOR PICADO

CODIGO D13 (S8) INYECCION MAGNETI MARELLI		CONTROLES ANEXOS : ...
BORRADO MEMORIA G0**		01 Presión mb
FIN DE DIAGNOSTICO G13*		02 Temp. agua °C
		03 Temp. aire °C
		04 Alim. calculador V
		05 Sonda O2 V
		06 Régimen mot. r.p.m.
		12 RCO ralenti %
		13 Señal picado
		14 Dif. régimen r.p.m.
		15 Correc. picado d°
		16 Presión atmós. mb
		17 Pot. mariposa
		18 Vel. vehículo km/m
		30 Corr. riqueza funcion.
		31 Corr. riqueza ralenti
		35 Corr. riqueza

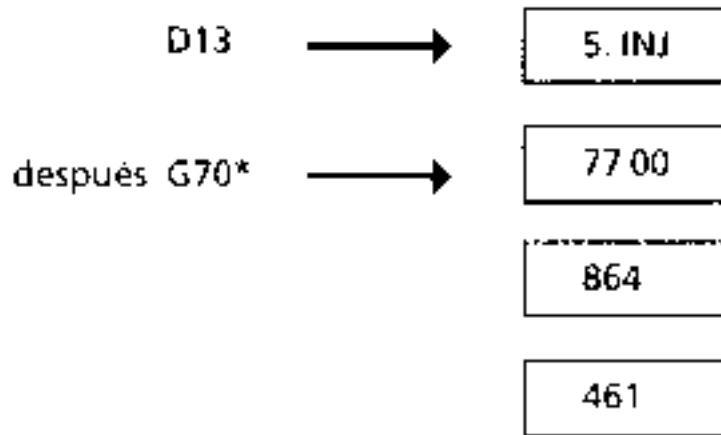
MODO MANDO : G. *		TESTS
11	PG ← POT. MARIPOSA → PL se enciende en PG se enciende	10 Bomba de gasolina
12		14 Regulación ralenti
13	ANTI-ROBO activo	16 Purga canister
	Fallo memoria salvaguardada *33	21 Testigo fallo
14	SEÑAL VOLANTE ☐ motor girando	
15	BOMBA ACTIVA ☐ motor girando	
16	MOTOR RR activo	
	PURGA CANISTER activa	
17	SELECCION	
	FALLO SALIDA CLIMAT	
18	CLIMATIZACION ↓ DEMANDA	
	AUTORIZACION	
19		
	REG. RIQUEZA activa	
20	RETRASO DE AVANCE demandado	
	MEMORIA XR25 D	

FRA

El control de la inyección Magnéti-Marelli debe ser efectuado con la cassette N° 11, el selector del adaptador ISO en S8 y la ficha de diagnóstico de arriba (N° 23).

La identificación del calculador está ligada a la lectura directa del número APR del calculador. La identificación se efectúa tras haber tecleado D13, por entrada del código G 70*.

El número APR aparece entonces bajo tres tandas en la pantalla central. Cada secuencia queda encendida dos segundos aproximadamente y la visualización se repite dos veces.



(GO**)

Después de una intervención sobre el sistema de inyección, se podrá borrar la memoria del calculador utilizando el código GO**.(Selector ISO en posición S8).

Esta manipulación tiene por efecto no desmemorizar ningún otro equipamiento del vehículo.

Observación :

Cuando se manipule la maleta XR25, antes de cortar el contacto o desconectar la toma de diagnóstico, será necesario entrar el código G 13* para salir del diagnóstico de la inyección.

Nota : El borrado de la memoria sólo podrá ser efectuado con el contacto puesto. (Es imposible borrar la memoria con el motor girando).

Los diferentes modos G..* no son operacionales sobre el vehículo.

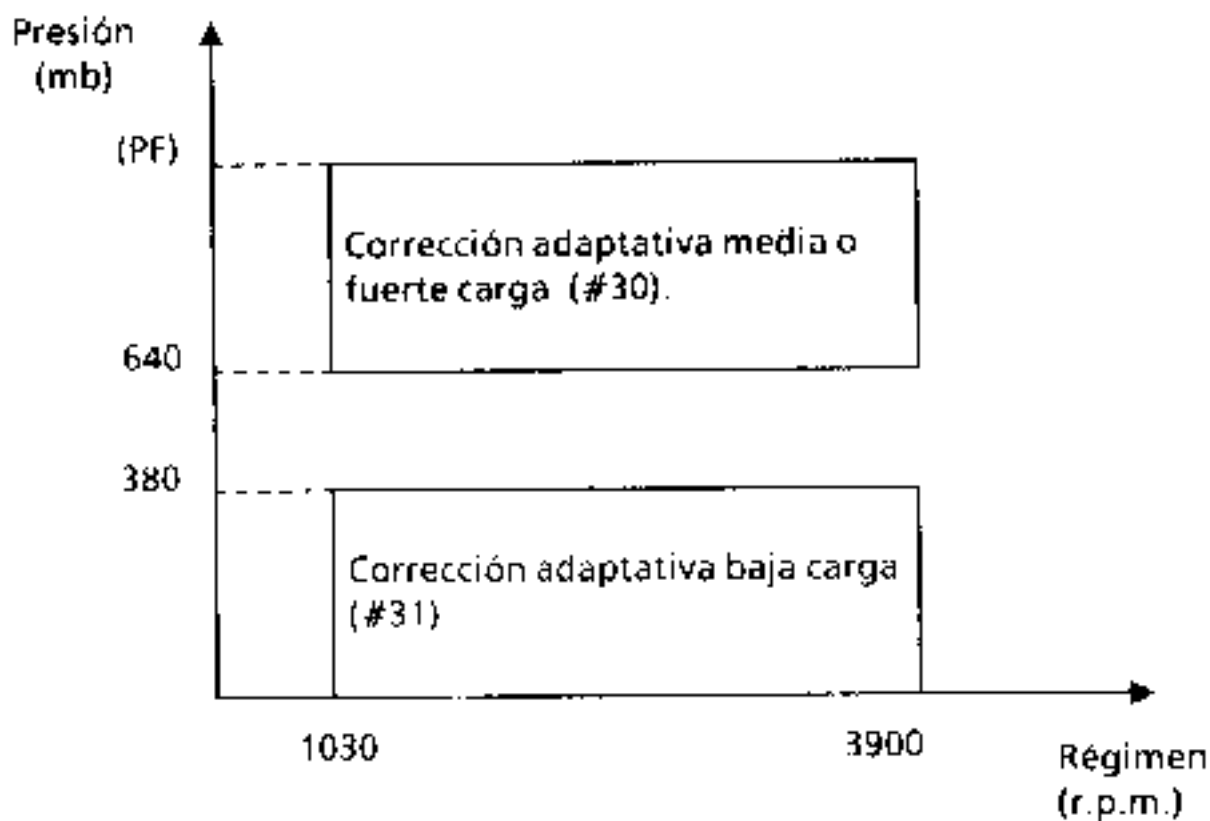
ACCESO A LAS INFORMACIONES DEL CALCULADOR UTILIZANDO LA TECLA #

Tecla #	Controles efectuados	Unidad de medida
01	Presión colector	Milibares
02	Temperatura de agua	Grados
03	Temperatura de aire	Grados
04	Tensión de alimentación	Voltios
05	Tensión de la sonda de oxígeno	Voltios
06	Régimen motor	r.p.m.
12	RCO Motor paso a paso regulación de ralenti	%
14	Desvío régimen motor	r.p.m.
16	Corrección presión atmosférica	Milibares
17	Valor del potenciómetro de posición mariposa	Sin unidad
18	Velocidad del vehículo	Km/h
30	Corrección adaptativa media y fuerte carga	Sin unidad
31	Corrección adaptativa baja carga	Sin unidad
35	Corrección de riqueza	Sin unidad

Corrección adaptativa de riqueza (#30 y 31)

Estas correcciones adaptativas están destinadas a volver a centrar el valor de la corrección de riqueza (#35) en los alrededores de 128, a causa de las dispersiones de funcionamiento del motor. Esto permite optimizar el funcionamiento del vehículo en fase de no reciclado (sonda de oxígeno no operacional).

Playa de funcionamiento



Estas correcciones pueden ser efectuadas a partir de una temperatura de líquido de refrigeración de 75°C.

NOTA : El análisis de estos mandatos no pueden ser efectuados más que si uno de estos valores están en el tope máximo o mínimo y durante un mal funcionamiento del motor. Tras un borrado de la memoria, las correcciones que hayan podido ser efectuadas anteriormente quedan anuladas (#30 = #31 = 0)

	Valor mini	Valor maxi
#30	- 37	105
#31	- 14	30

INTERPRETACION DE LAS BARRASGRAFICAS

 Barragráfica normalmente encendida, motor parado y contacto puesto

 Barragráfica encendida en la puesta en función del elemento (Barragráfica de estado).

 Barragráfica encendida bajo incidente:
- fija : avería presente.
- intermitente : avería fugitiva.

 Barragráfica no operacional para este tipo de vehículo.

PRESENTACION DE LAS DIFERENTES BARRASGRAFICAS :

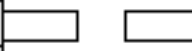
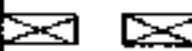
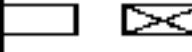
1	 	Barragráfica encendida : - a izquierda : no conformidad del calculador o problema interno. - a derecha : significa que la maleta XR25 recibe y explota la trama de diagnóstico del calculador.
2	 	Barragráfica encendida, constata un fallo en la línea bobina de encendido - calculador ; la avería es memorizada. (Diagnóstico de un CO, CC + y CC -).
3	 	Barragráfica encendida : - a izquierda : señala una inversión de la conexión del captador volante. - a derecha : señala una irregularidad cíclica (fallo de señal)
4	 	Barragráfica encendida : - a izquierda : CC + línea relé de bomba de gasolina, calculador. La avería es memorizada. - a derecha : cortocircuito en el inyector. La avería es memorizada.
5	 	Barragráfica encendida : - a izquierda : cortocircuito motor paso a paso de regulación de ralenti ; la avería es memorizada. (diagnóstico de un CC + , CC - , CC bobinado). - a derecha : fallo en la línea del captador de temperatura de aire ; la temperatura de aire tomará el valor refugio de 33°C La avería es memorizada. (diagnóstico de un CO, CC - o CC +)
6	 	Barragráfica encendida representa un fallo en la línea captador de temperatura de agua. El valor refugio será de 90 °C en caso de avería . La avería es memorizada (diagnóstico de un CO, CC - o un CC +)
7	 	Barragráfica encendida representa un fallo en la línea de la electroválvula de mando de purga del canister. La avería es memorizada (diagnóstico de un CO, CC + o CC -).

CO : Circuito abierto

CC + : corto circuito a +

CC - : corto circuito a la masa

INTERPRETACION DE LAS DIFERENTES BARRASGRAFICA (continuación)

8		Barragráfica encendida : - a izquierda : diagnóstico de un corto-circuito en la línea de la sonda de oxígeno. La tensión de la sonda (valor en # 05) tiende hacia 0 y el valor de la # 35 es igual a 128. La avería no es memorizada. - a derecha : Presencia de un fallo en el captador de presión absoluta o en su cableado. El valor de la presión colector en # 01 tomará un valor fijo o un valor determinado en una cartografía, en función del ángulo de mariposa y del régimen motor. La avería no es memorizada.
9		No operacional para este tipo de vehículo
10		Barragráfica encendida representa un fallo en el potenciómetro de posición mariposa o en su cableado. El valor refugio en # 17 será igual a 128 (ó 64 para un CO o CC en la línea del calculador (vía 14)- potenciómetro, motor parado). La avería es memorizada Diagnóstico de un CO, CC + o CC -).
11		Barragráfica encendida : - a izquierda : información mariposa posición pie a fondo (o plenos gases) - a derecha : información mariposa posición pie levantado.
13		Barragráfica encendida representa un fallo en la línea relé de bloqueo, vía 4 del calculador. Cuando esta barragráfica está encendida, las demás averías están escondidas. La avería es memorizada.
14		Señal captador volante. Esta barragráfica debe apagarse bajo acción motor arranque.
15		Información bomba de carburante activa.
16		Barragráfica encendida : - a izquierda : información motor paso a paso de regulación de ralenti activa (encendida solamente en PL). - a derecha : información no explotable para este vehículo.
17		No operacional actualmente
18		No operacional actualmente
19		Información regulación de riqueza activa (#05 y #35 variables)
20		Barragráfica encendida : - a derecha : memorización efectiva. - a izquierda : corrección de avance efectiva

Particularidades de ciertas barrasgráficas

Las barrasgráficas 2G, 7D y 13D se acompañan de tests suplementarios correspondientes : *02,*27y*33. Estos tests permiten orientar el diagnóstico :

*02

bon

: Sin problemas en la línea calculador - bobina de encendido.

co

: Circuito abierto o cortocircuito a masa.

cc

: Cortocircuito con el + batería

*27

bon

: Sin problemas en la electroválvula de mando de la purga del canister o de su cableado.

co.o

: Detección del circuito abierto o corto-circuito con la masa.

cc.i

: Detección de corto-circuito con el + batería

*33

on

: Sin problemas en la línea relé de bloqueo vía 4 del calculador.

OFF

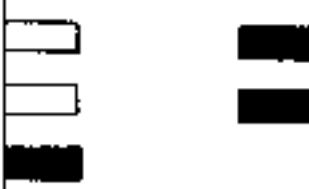
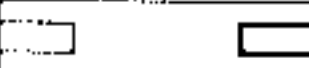
: Fallo en la línea relé de bloqueo vía 4 del calculador. En este caso, el resto de averías que han podido ser memorizadas anteriormente están escondidas.

bon

: Puesta a cero de las averías memorizadas (después de haber tecleado GO**).

CONTROL DE CONFORMIDAD

Motor frío - bajo contacto

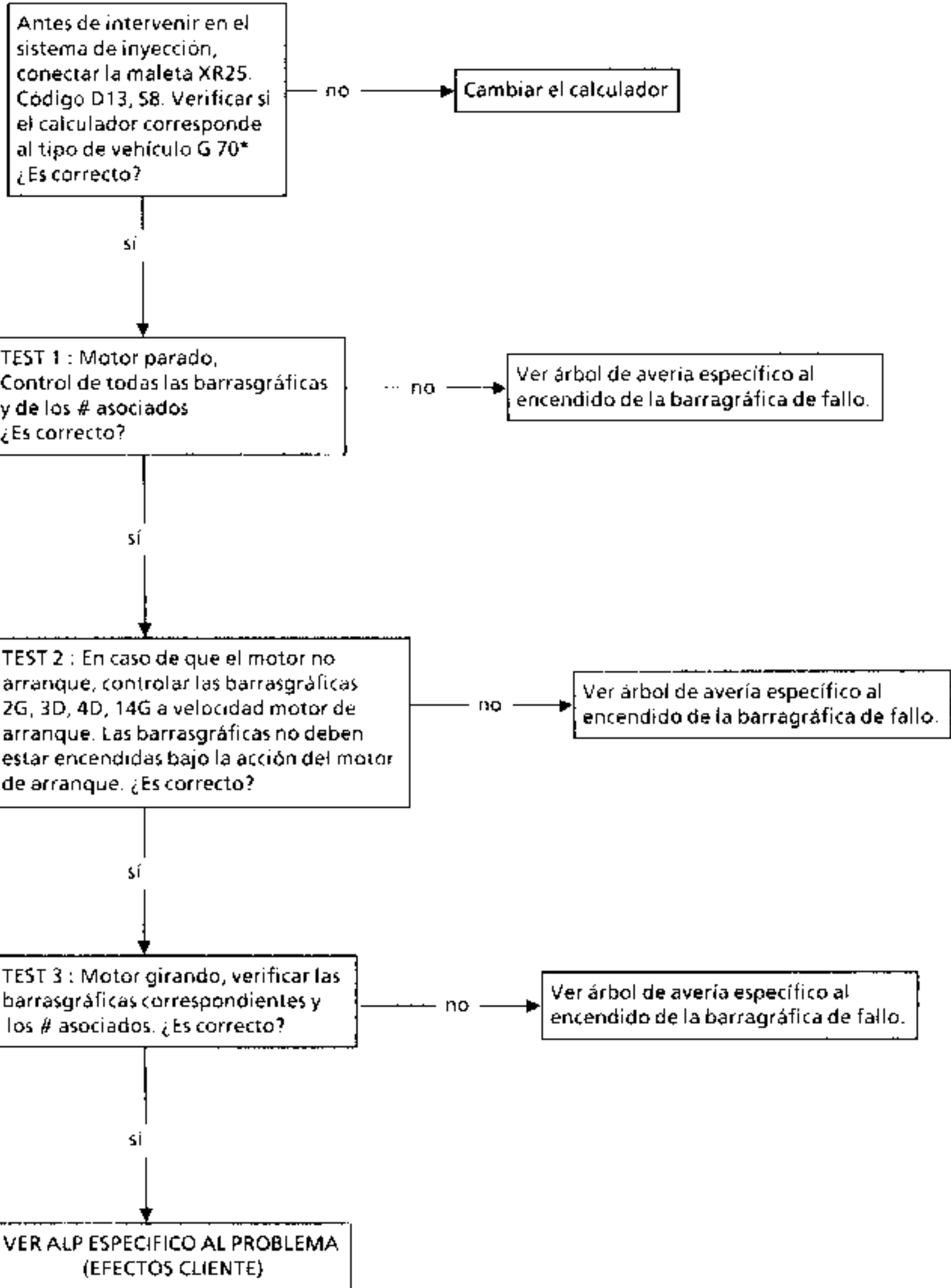
Funciones a verificar	Nº de línea	Visualización barragráfica	Selección en maleta	Visualización en la pantalla central - Observaciones
Recepción de la Trama de diagnóstico			D13	5. InJ
Conformidad del calculador			G70*	Primero 7 700 después 864 después 461 El numero APR se repite dos veces
Interpretación de las barrasgráficas normalmente encendidas	L1 L11 L14			Código presente. Reconocimiento posición pie alzado. Señal PMS ausente (deberá apagarse bajo acción motor de arranque.
Captador de presión absoluta	L8		# 01	El valor leído debe ser igual a la presión atmosférica (entre 900 y 1023 mb).
Captador temperatura de agua	L6		# 02	El valor leído debe ser igual a la temperatura ambiente $\pm 5^{\circ}\text{C}$
Captador temperatura de aire	L5		# 03	El valor leído debe ser igual a la temperatura ambiente, $\pm 5^{\circ}\text{C}$.
Tensión batería			# 04	La tensión debe estar comprendida entre 11 V y 13 V. (Sin consumidores eléctricos)
Potenciómetro de mariposa posición pie levantado	L11		# 17	El valor leído debe estar comprendido entre 9 y 41.
Potenciómetro mariposa posición plenos gases	L11		# 17	El valor leído debe estar comprendido entre 168 y 235.

CONTROL DE CONFORMIDAD

Motor caliente a ralentí tras al menos un accionamiento del GMV

Funciones a verificar	Nº de línea	Visualización barragráfica	Selección en maleta	Visualización en pantalla central - Observaciones
Régimen de ralentí			# 06	El régimen de ralentí debe ser de 700 ± 50 r.p.m. sin consumidores
Motor paso a paso de la regulación de ralentí	L16		# 12	El valor leído debe estar comprendido entre 2 y 10 % sin consumidores
Regulación de riqueza activa. (al ralentí justo después de que el régimen se estabilice a 2500 r.p.m. más de 3 minutos).	L19		# 05 # 35	El valor oscila alrededor de 0,475 V. El valor leído debe estar comprendido entre 93 y 163.

CONTROL CON LA XR25 ANTES DE INTERVENIR EN EL SISTEMA DE INYECCION



BARRAGRAFICA 1 IZQUIERDA ENCENDIDA
Fallo calculador

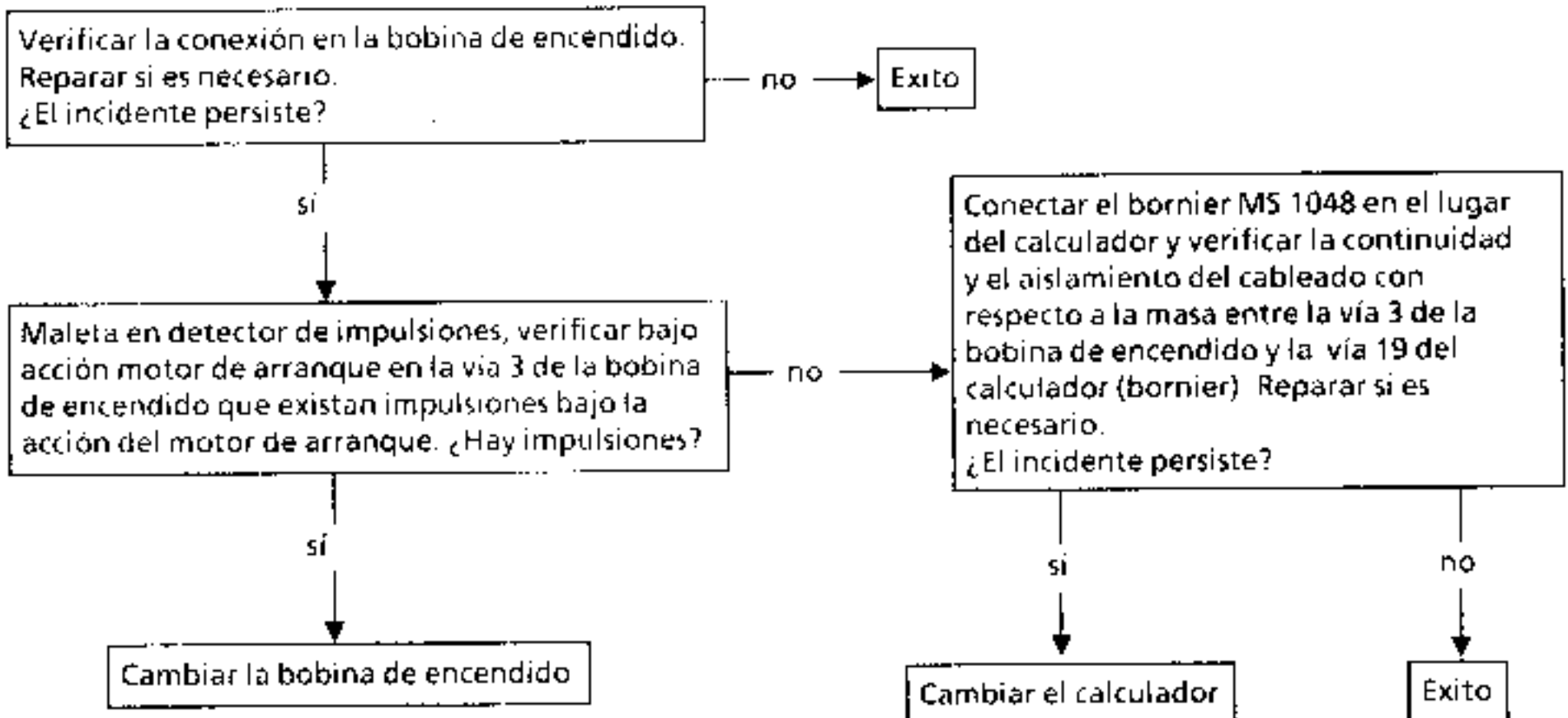
Calculador no conforme Cambiar el calculador.

BARRAGRAFICA 2 IZQUIERDA ENCENDIDA
Circuito bobina de encendido

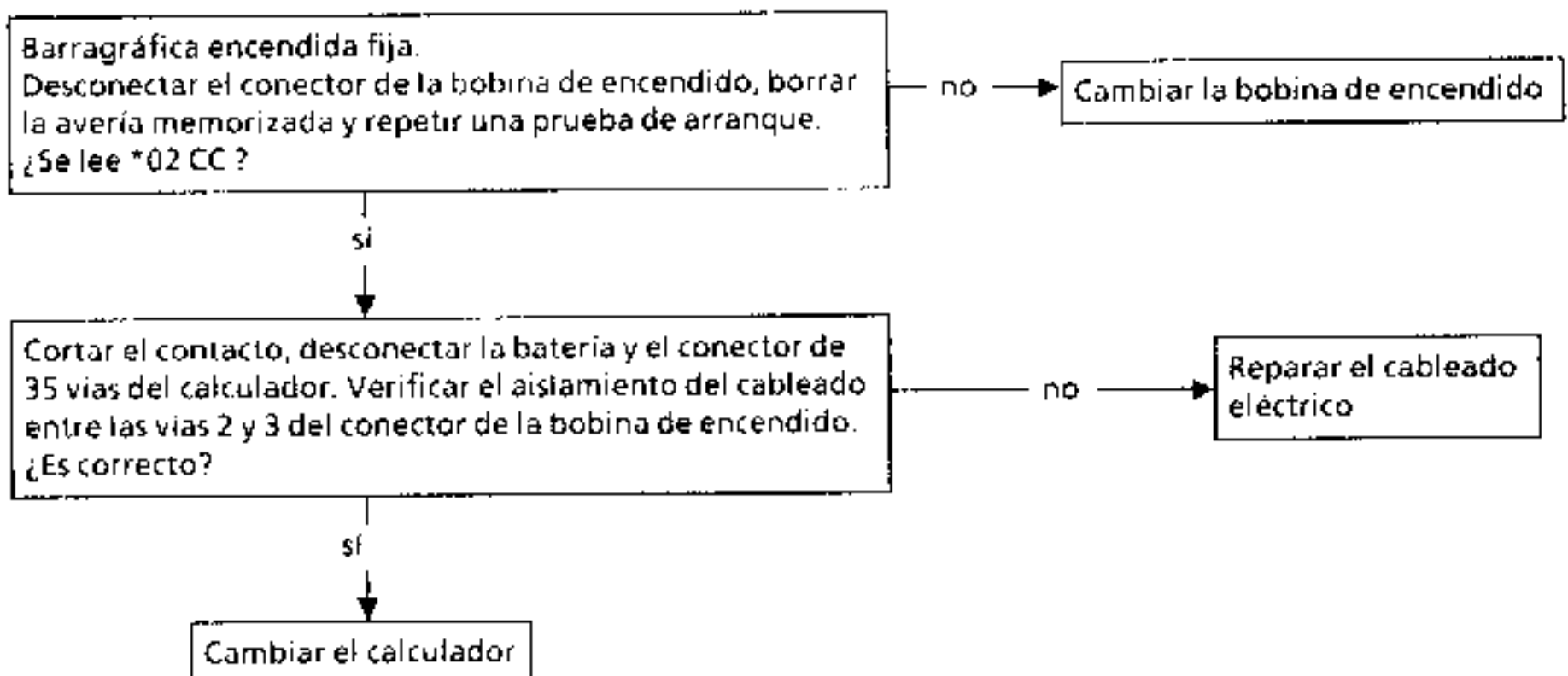
Barragr fica encendida únicamente bajo acción motor de arranque : $t < 5s$

*02 sobre XR25 se lee :
CO = Circuito abierto o cortocircuito a la masa de la línea 19 del calculador.
CC = Cortocircuito al + 12 V de la línea 19 del calculador.

CIRCUITO ABIERTO O CORTOCIRCUITO A LA MASA



CORTOCIRCUITO AL + 12 VOLTIOS



NOTA : Un cortocircuito a la masa de la vía 19 provoca que se queme el fusible de 25 A. (lado motor)

BARRAGRAFICA 3 IZQUIERDA ENCENDIDA
Circuito captador volante

Captador volante invertido. Verificar la conexión del captador (inversión de los cables). No hay arranque.

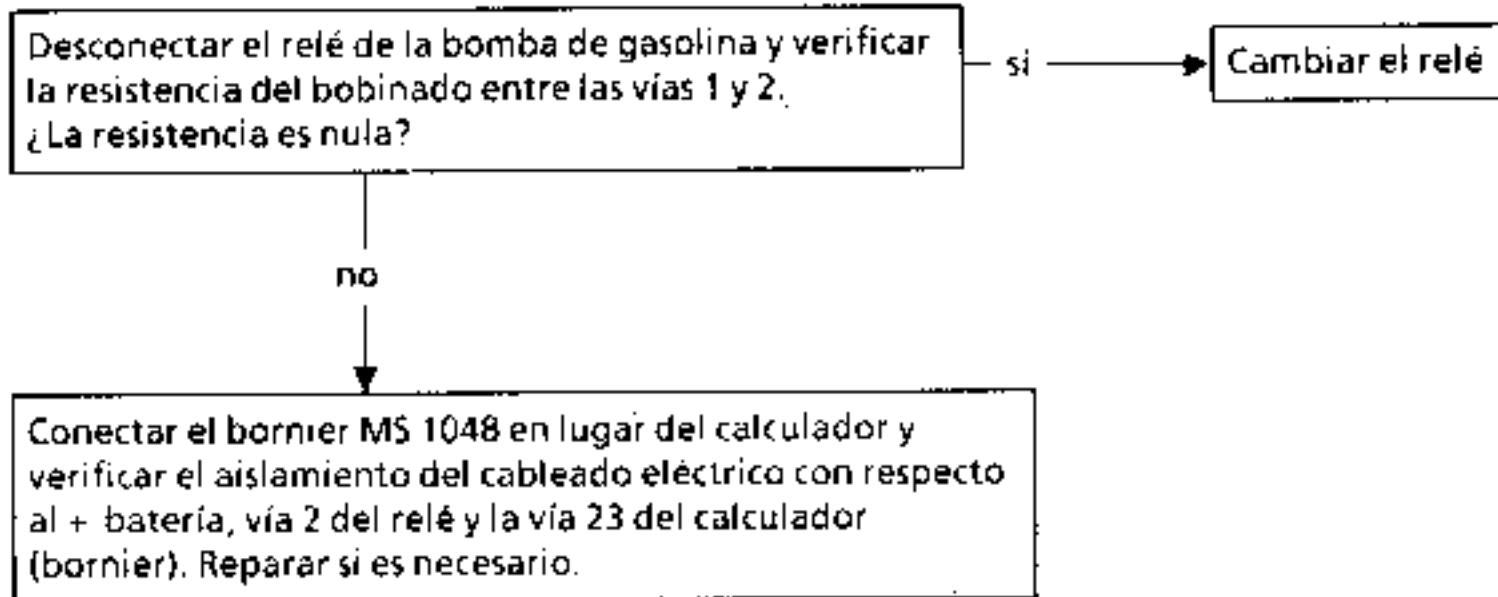
BARRAGRAFICA 3 DERECHA ENCENDIDA
Captador volante

Señala una irregularidad cíclica

- Es decir :
- un fallo de señal (más sensible en TA)
 - un fallo del entrehierro captador volante.
 - unos microcortes en el circuito captador volante.

BARRAGRAFICA 4 IZQUIERDA ENCENDIDA
Relé de la bomba de gasolina

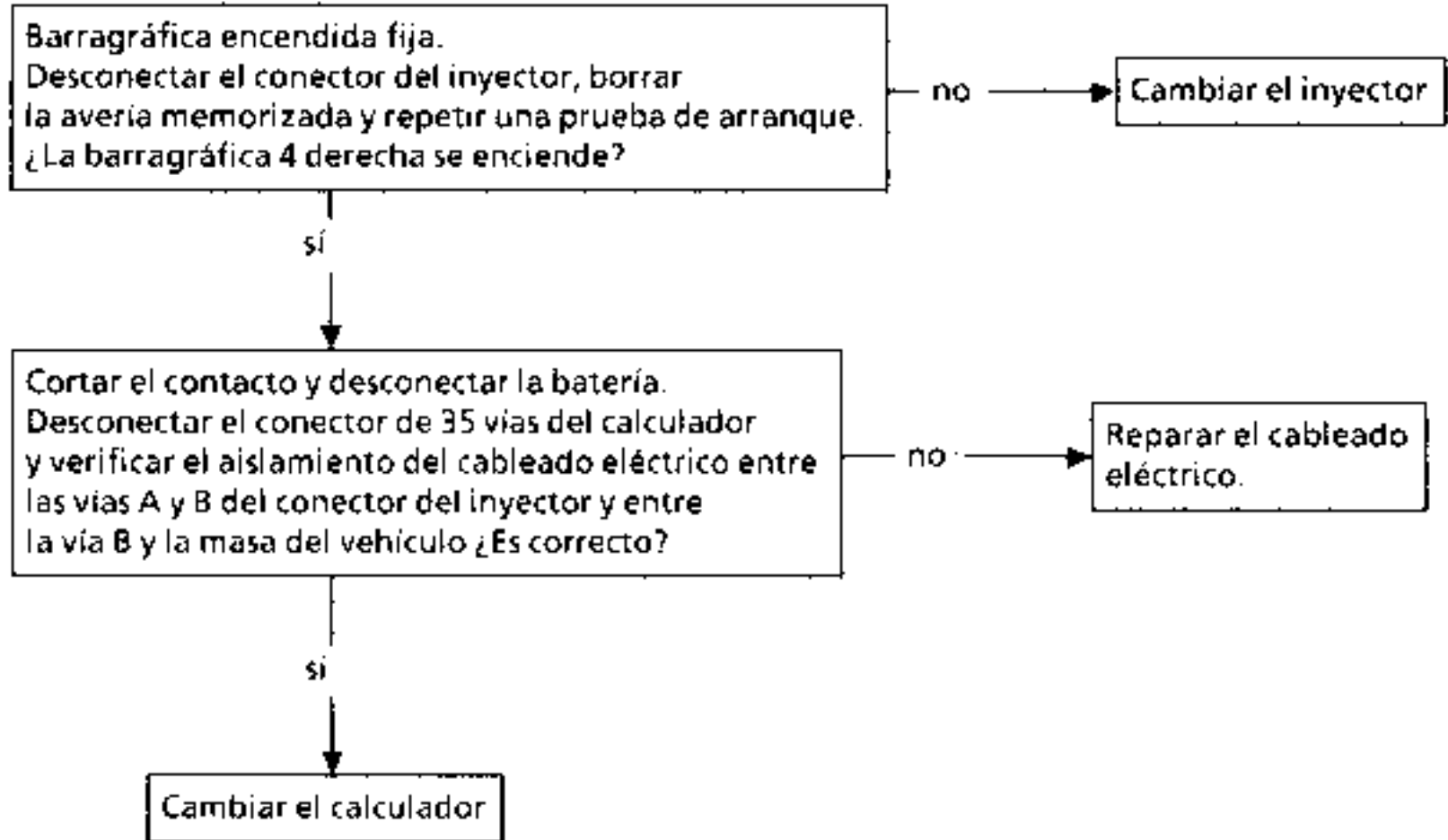
Cortocircuito al + 12 Voltios de la línea 23 del calculador
Barragráfica encendida bajo acción motor de arranque.
La barragráfica 2G (bobina de encendido) está encendida también
y * 02 = CO.



NOTA : Un circuito abierto y un cortocircuito a la masa en la línea 23 del calculador impiden el diálogo con el calculador y el funcionamiento del control de la inyección.

BARRAGRAFICA 4 DERECHA ENCENDIDA
Cortocircuito inyector

Bajo la acción del motor de arranque, iluminación de la barragráfica al cabo de 5 segundos aproximadamente



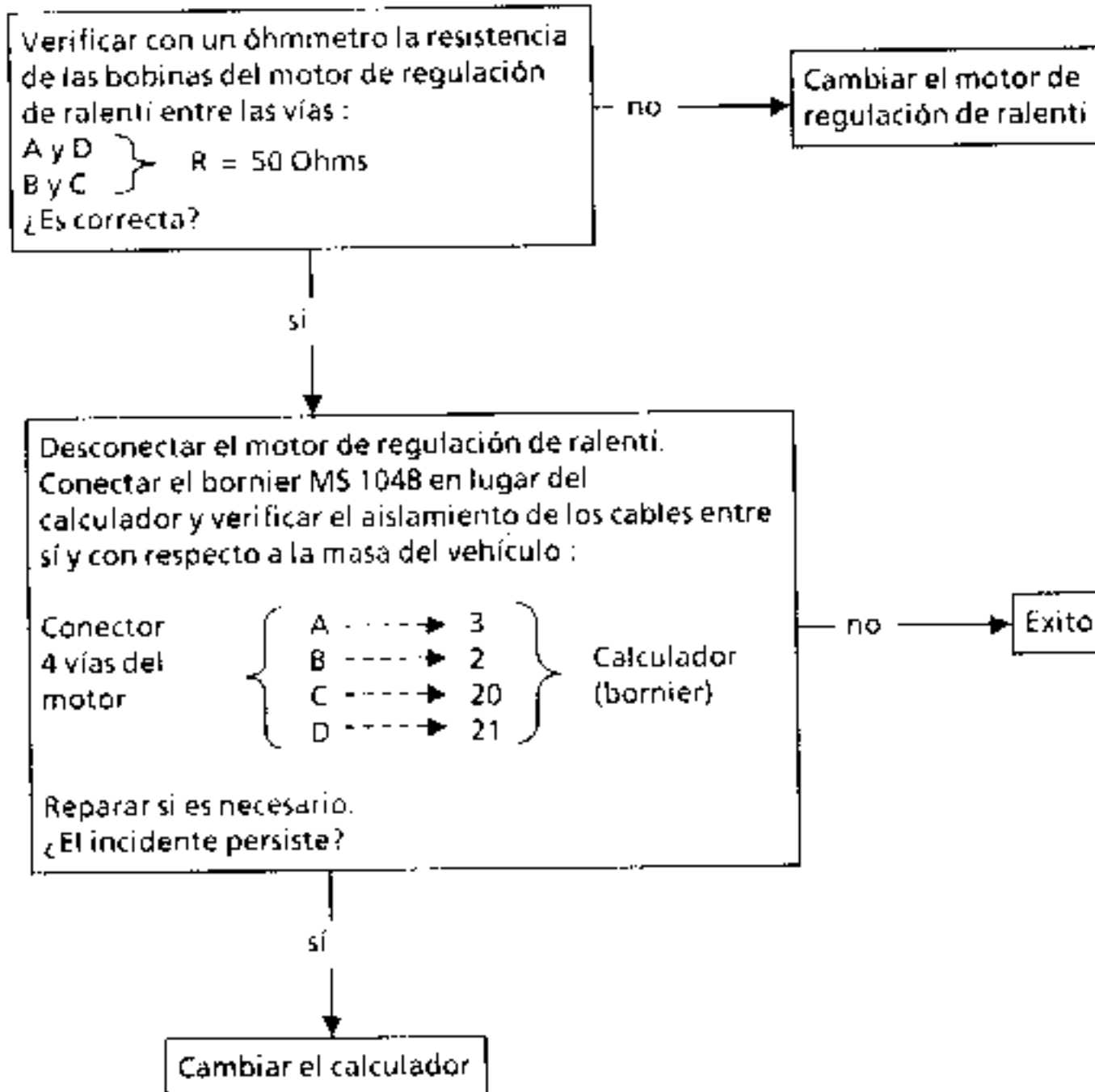
NOTA : Un circuito abierto sobre 1 de los 2 cables del inyector o el conector desconectado no enciende la barragráfica 4 derecha.

BARRAGRAFICA 5 IZQUIERDA ENCENDIDA
Circuito motor de regulación de ralenti

Cortocircuito a la masa y cortocircuito al + de uno de los 4 cables de las bobinas, (línea 2, 3, 20 ó 21 del calculador)

Cortocircuito de las bobinas entre (A y D o B y C)

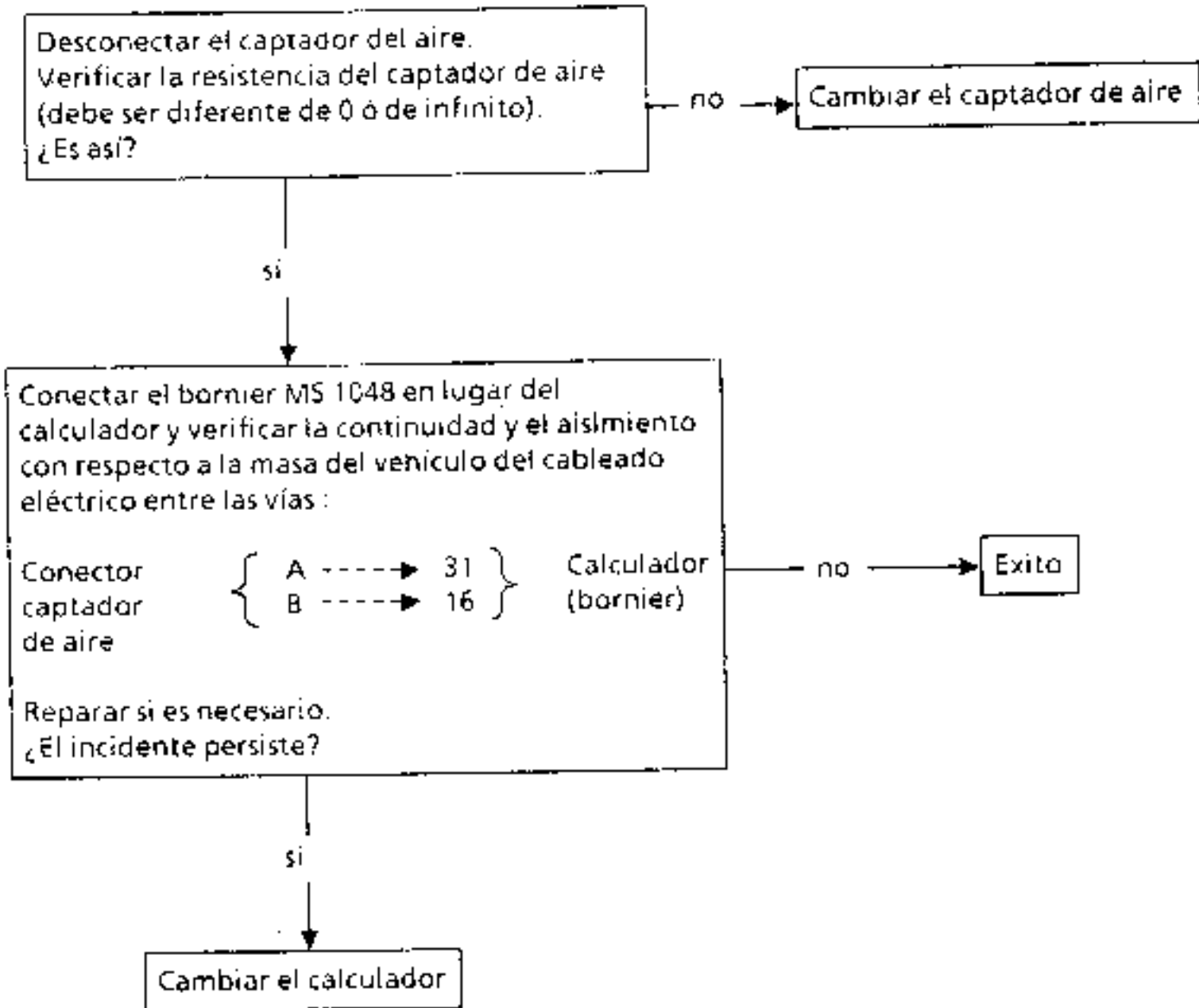
#12 = valor fijo en aceleración.



NOTA : Un circuito abierto en uno de los 4 cables del motor o conector desconectado **no** enciende la barra-gráfica, pero el valor de la # 12 es fijo en aceleración.

BARRAGRAFICA 5 DERECHA ENCENDIDA
Captador de aire

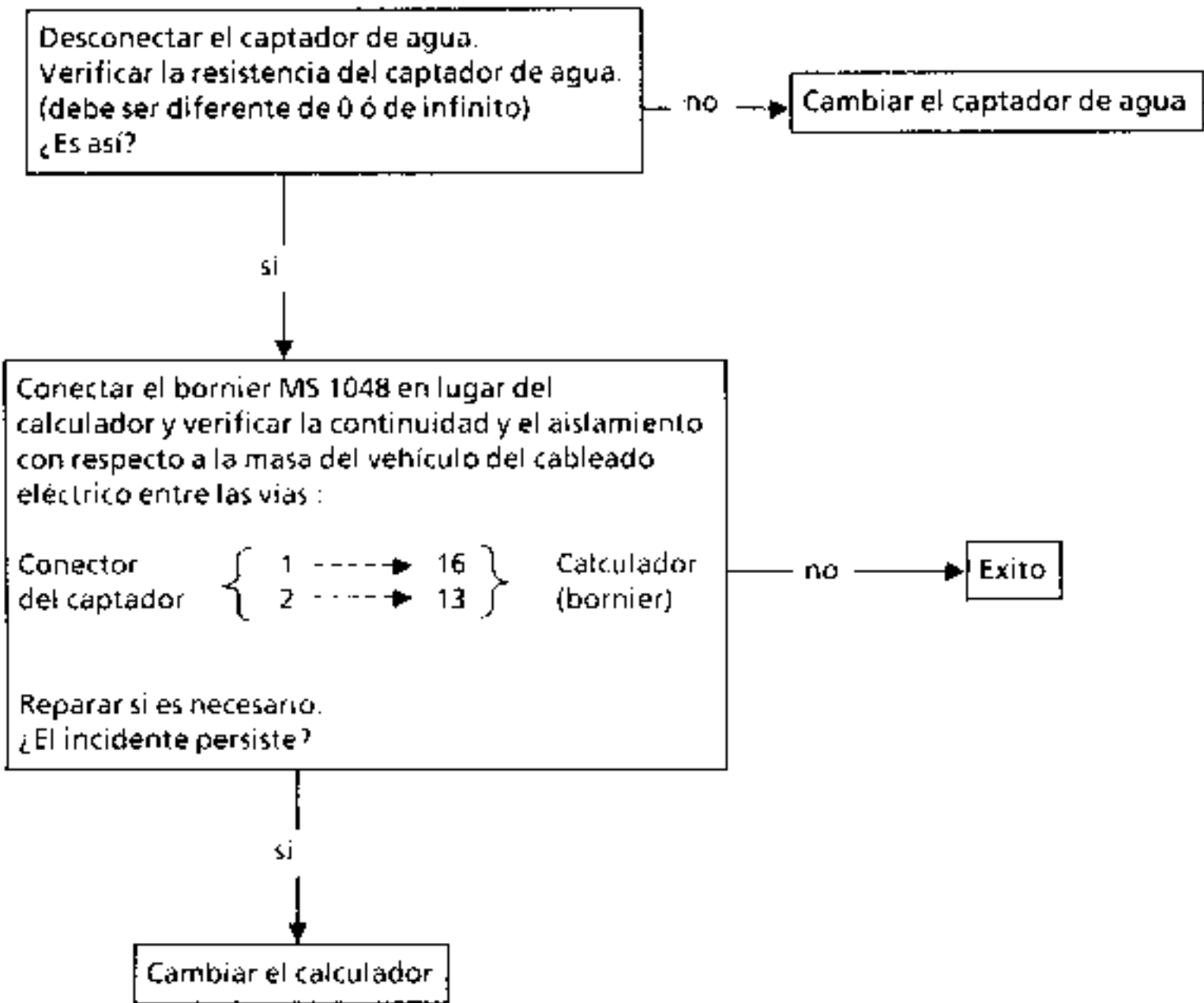
Circuito abierto de las líneas 16 y 31 del calculador
Cortocircuito a masa de la línea 31 del calculador
#03 = 33



NOTA : Si las barrasgráficas 6 derecha y 10 izquierda están encendidas también, hay un circuito abierto en el cable común de masa entre el episure NA y la línea 16 del calculador

BARRAGRAFICA 6 DERECHA ENCENDIDA
Captador de agua

Circuito abierto de las líneas 13 y 16 del calculador
Cortocircuito a masa de la línea 13 del calculador
#02 = 90



NOTA : Si las barrasgráficas 5 derecha y 10 izquierda están encendidas también, hay un circuito abierto en el cable común de masa entre el episure NA y la vía 16 del calculador.

BARRAGRAFICA 7 DERECHA ENCENDIDA
Círculo canister

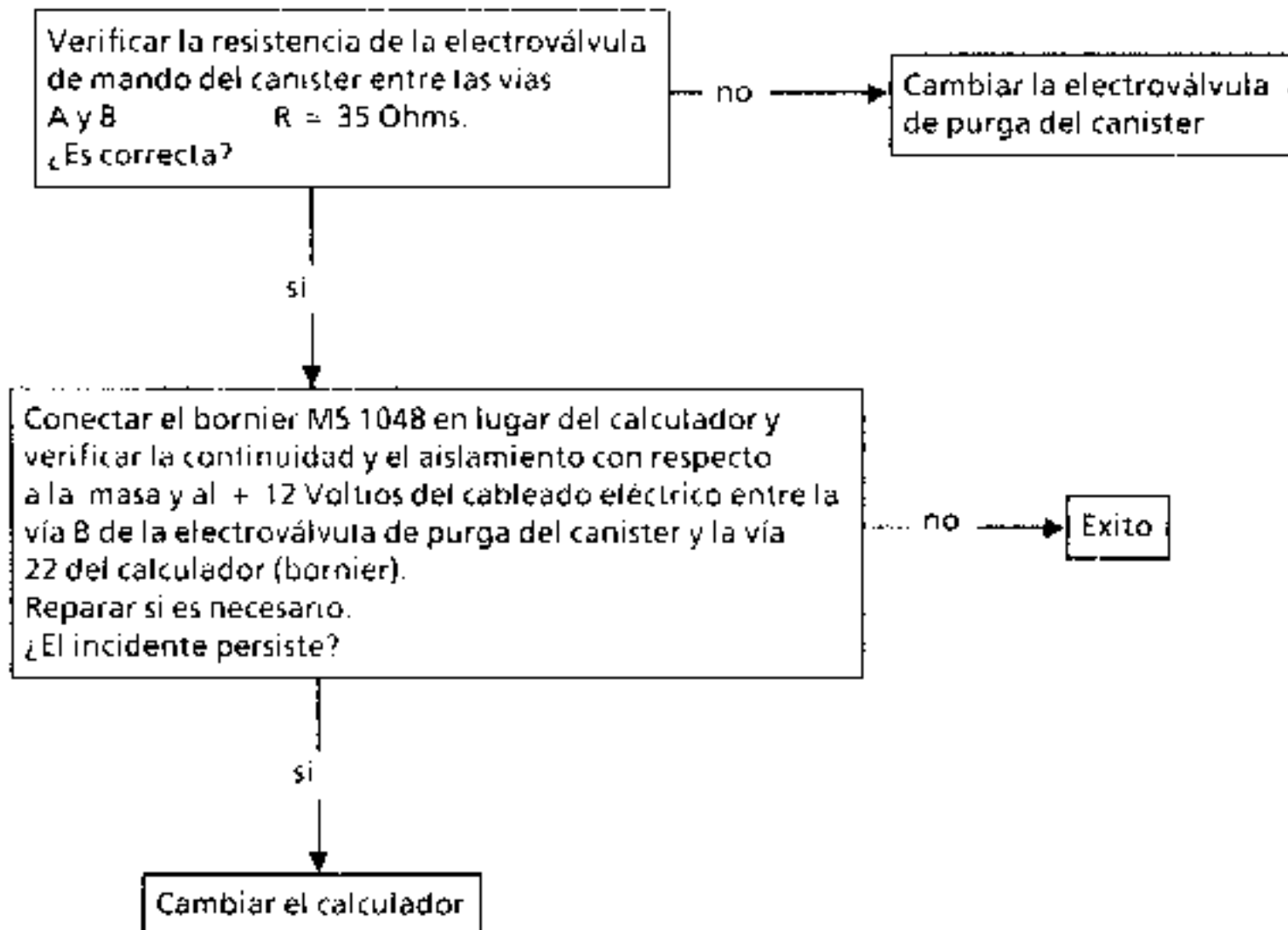
Círculo abierto
Cortocircuito a la masa
Cortocircuito al + 12 Voltios

de la línea 22 del calculador

*27 sobre la XR25 se lee :

CO.0 = circuito abierto o cortocircuito a la masa

CC 1 = cortocircuito al + batería



BARRAGRAFICA 8 IZQUIERDA ENCENDIDA
Sonda de oxígeno

Cortocircuito de la sonda entre las líneas 12 y 29 del calculador.
Cortocircuito a la masa de la línea 29 del calculador

05 < 0,1 V
35 = 128

Barragràfica encendida fija.
Desconectar la sonda 02, borrar la averia memorizada y repetir una prueba del motor entre 2500 y 3000 r.p.m.
Esperar que las #05 y 35 estén fijas.
#05 > 0,395 y #35 = 128.
Nota : La barragràfica 8 izquierda no se enciende.
¿Hay estos valores?

sí

Cambiar la sonda 02

no

Cortar el contacto, desconectar la batería.
Desconectar el conector de 35 vías del calculador y verificar el aislamiento del cableado eléctrico entre las vías A y B del conector de la sonda 02 y entre la vía A y la masa del vehículo
¿Es correcto?

no

Reparar el cableado eléctrico

sí

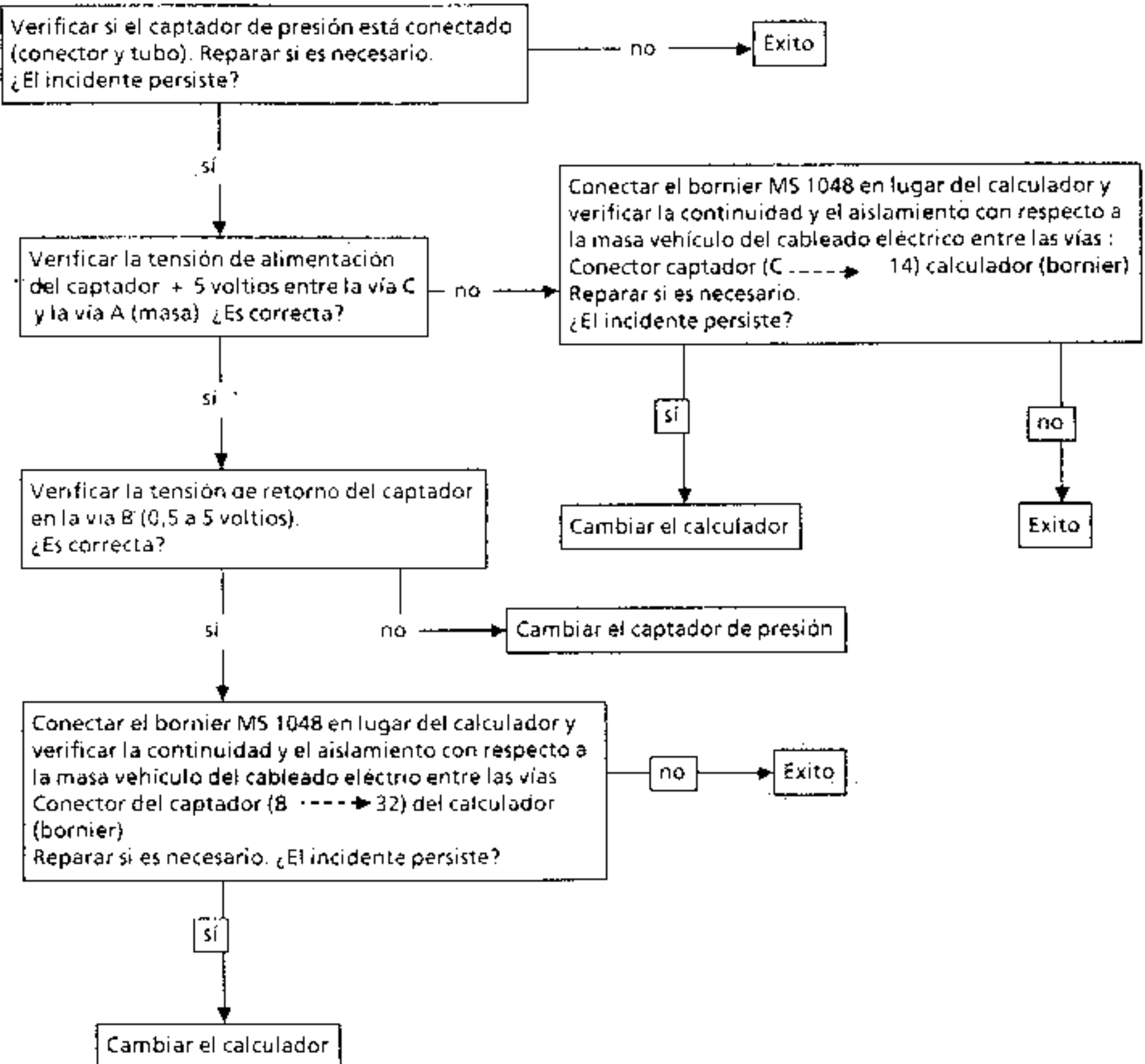
Cambiar el calculador

Nota : Un circuito abierto en las líneas 12 y 29 ó el conector desconectado de la sonda 02 no enciende la barragràfica 8 izquierda pero las # 05 y 35 toman los valores fijos:
05 > 0,395
35 = 128.

BARRAGRAFICA 8 DERECHA ENCENDIDA
Captador de presión absoluta

Circuito abierto o cortocircuito a la masa de las líneas 14 y 32 del calculador

01 = variable y función de la apertura de la mariposa o fijo con cualquier valor.

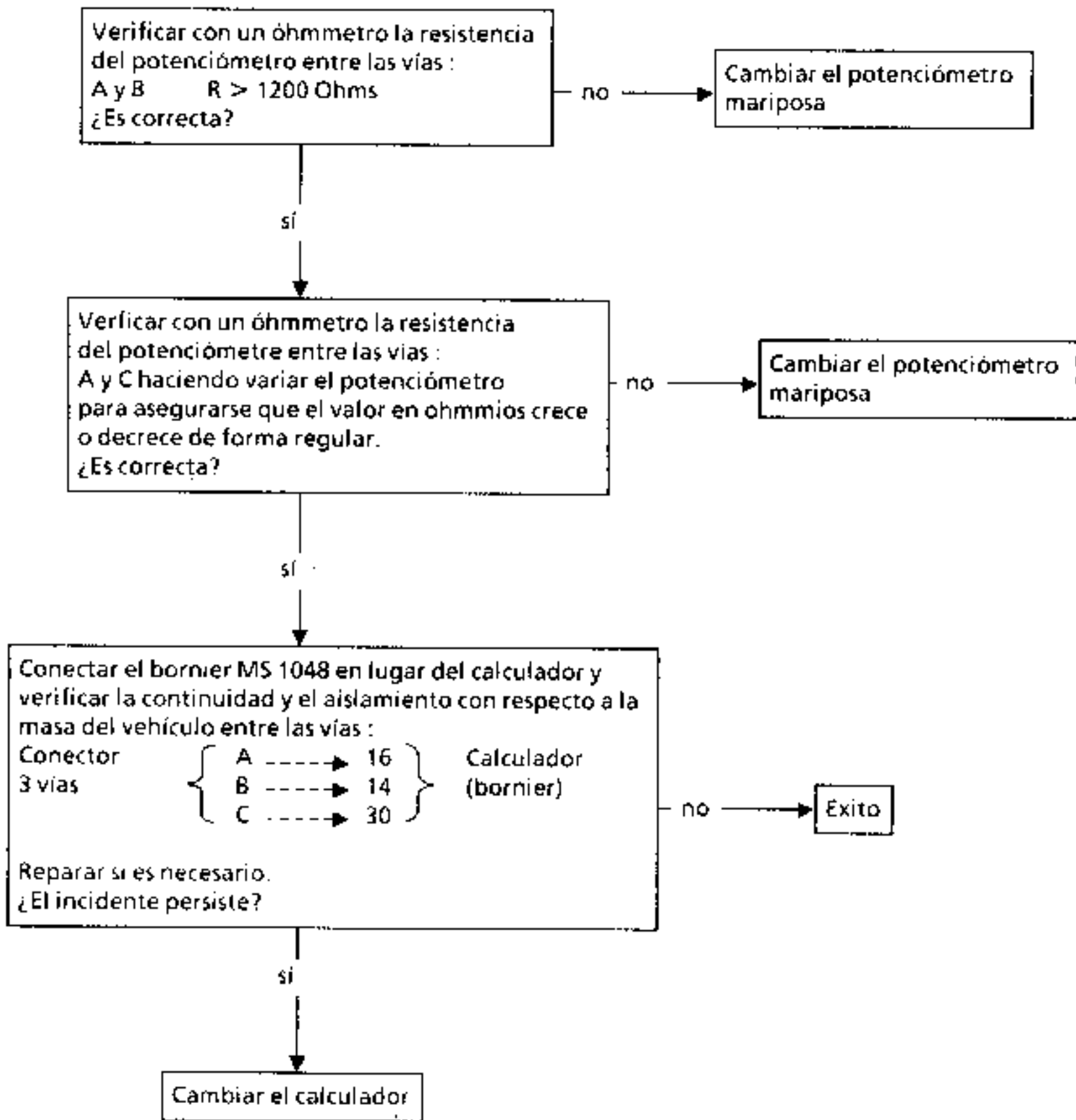


Nota : Un circuito abierto en la línea 16 o un cortocircuito de las líneas 16 y 32 no enciende la barragráfica 8 derecha y la # 01 es igual a 1020.

BARRAGRAFICA 10 IZQUIERDA ENCENDIDA
Circuito potenciómetro mariposa

Circuito abierto de las líneas 4, 16, 30 del calculador
Cortocircuito a la masa de las líneas 14 y 30 del calculador
Cortocircuito del potenciómetro entre las líneas 14 y 30.

#17 = 128 ó 64



NOTA : Si la barragráfica 5 derecha y 6 derecha están encendidas también, hay un circuito abierto en el cable común de masa entre el episure NA y la línea 16 del calculador.

BARRAGRAFICA11 DERECHA
Posición PL

Barragràfica de estado normalmente encendida en la posici3n PL
Control a hacer si la barragràfica no està encendida en PL

En la maleta XR25 teclear # 17 y verificar el valor del potenci3metro de mariposa en PL $9 < PL < 41$

Con la maleta XR25 hacer un borrado de la memoria de fallo G0**.
¿El PL està presente?

sí
↓
Exito

no
↓
Verificar si la mariposa està sobre su tope mecànico en la posici3n PL.
¿Es asì?

no
↓
Reglar el mando del acelerador

sí
↓
Cambiar el potenci3metro mariposa.
¿El incidente persiste?

sí
↓
Cambiar el calculador

no
→ Exito

BARRAGRAFICA11 IZQUIERDA
Posici3n PF

Barragràfica encendida para una apertura mariposa $> 70^\circ$
Control a hacer si la barragràfica no està encendida en PF

En la maleta XR25 teclear # 17 y verificar el valor del potenci3metro mariposa en plena apertura
 $168 < PG < 235$

Verificar si la mariposa està sobre su tope mecànico en posici3n plena apertura
¿Es asì?

no
↓
Reglar el mando del acelerador

sí
↓
Cambiar el potenci3metro mariposa.
¿El incidente persiste?

sí
↓
Cambiar el calculador

no
→ Exito

BARRAGRAFICA13 DERECHA ENCENDIDA
Fallo memoria salvaguardado

*33 sobre la XR25 se lee :

Bien : después de un GO**

on : cuando la barragráfica no está encendida.

off : cuando la barragráfica está encendida.

Esta barragráfica está normalmente encendida tras :

- desconexión del conector de 35 vías
- corte de la batería (= 5 minutos)
- corte de la alimentación permanente del calculador en AVC (línea 4 del calculador o fusible 25 A lado motor).

Para apagar esta barragráfica, cortar el contacto (= 10 s), después poner el contacto o con la maleta XR25 teclear GO** para borrar la memoria de fallo, si la barragráfica se apaga se debe leer en *33 = bien.

¿La barragráfica está apagada?

sí

Exito

no

Verificar que no haya microcortes en la línea de la alimentación permanente (AVC) del calculador entre la vía 4 del calculador y la vía 2 del relé de protección, verificar igualmente la conexión del calculador y del relé y los contactos del fusible de 25 A (lado motor). Reparar si es necesario.

¿La barragráfica queda encendida?

no

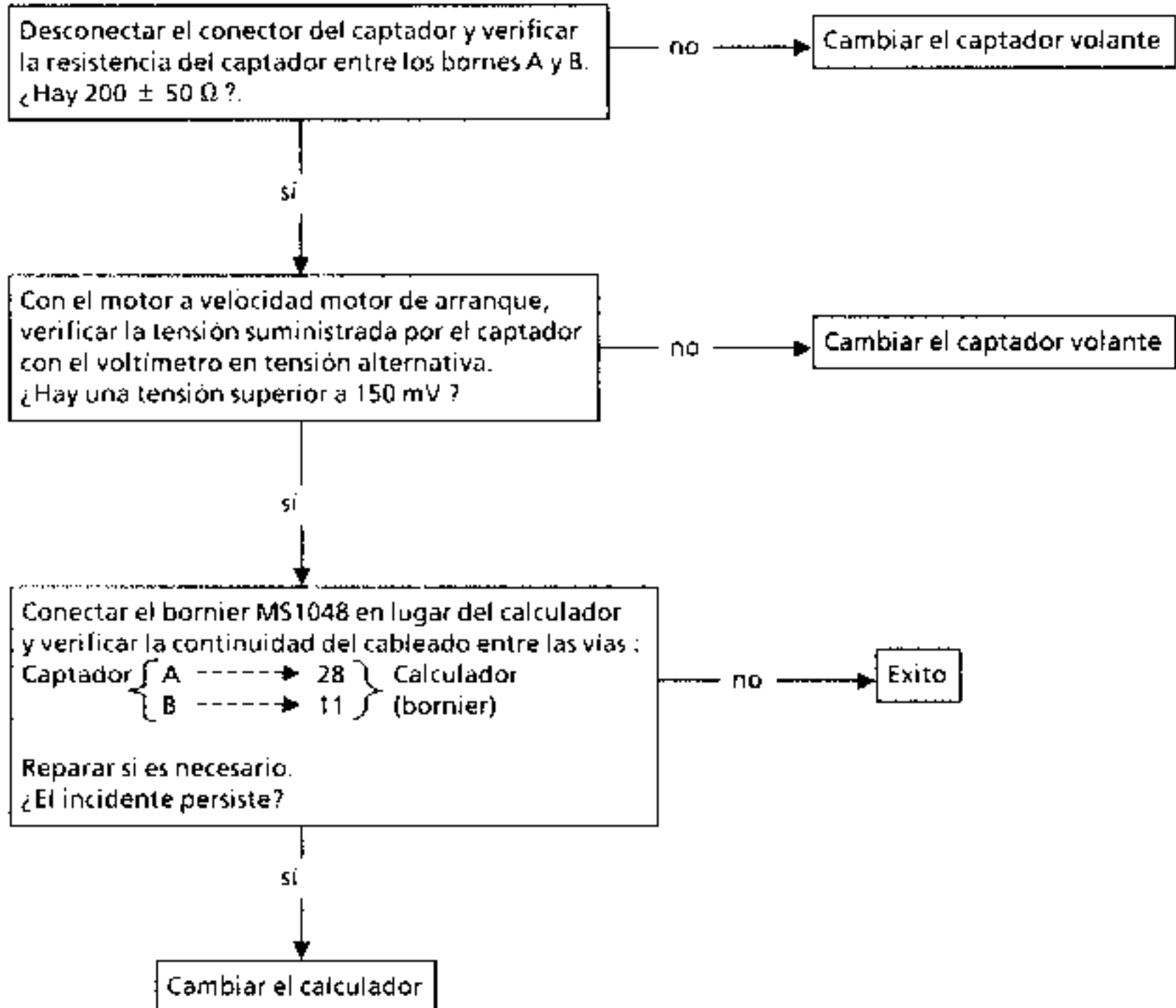
Exito

sí

Cambiar el calculador

BARRAGRAFICA 14 IZQUIERDA ENCENDIDA
Circuito captador volante

La barragràfica no se apaga bajo la acción del motor de arranque



Nota : Esta barragràfica puede apagarse con el contacto puesto tras un G0*, en este caso repetir un D13 ó cortar y volver a poner el contacto y repetir D13

EFFECTOS CLIENTES

Problemas de arranques

- No arranca
- Arranca pero se cala
- Arranque muy costoso

ALP 1A - 1B - 1C
ALP 2
ALP 3

Problemas de ralenti

- Muy alto
- Inestabilidad del motor
- Caballear

ALP 4
ALP 5
ALP 6

Comportamiento circulando

- Falta de prestación
- Baches y tirones

ALP 7
ALP 8

Humos - Polución

- Humo negro
- No conformidad con la norma anti-polución
- CO y/o HC muy alto

ALP 9
ALP 10

Consumo de gasolina elevado

ALP 11

Ruido del motor

- Picado

ALP 12

ALP = Arbol lógico de avería

Problemas de arranque

ALP 1A : No arranca

Verificar el fusible de 20 A del relé de la bomba de gasolina y el fusible de 25 A en la pletina relés/fusibles (compartimiento motor).
Reparar si es necesario.
¿El incidente persiste?

no

Exito

sí

Verificar la presencia del + 12 Voltios sobre el conector de la bomba de gasolina entre las vías C1 y C2, durante la fase de temporización, (o ruido de la bomba de gasolina en la fase de temporización, si es audible).
¿es correcta?

no

Contacto puesto. En el conector del relé de la bomba de gasolina, unir los bornes 3 y 5. ¿Funciona la bomba de gasolina?

sí

no

Verificar la presencia del + 12 Voltios vía N° 3 sobre el relé de la bomba de gasolina. ¿Hay 12 Voltios?

sí

ALP 1B

Con el contacto puesto verificar en la vía 1 del relé de la bomba de gasolina la presencia del + 12 Voltios. (*).
¿Hay 12 Voltios?

sí

no

Reparar el cableado eléctrico entre la vía 3 del relé 236 y el + 12 Voltios AVC sobre la pletina / fusibles motor.

sí

no

Reparar el cableado entre la vía 1 del relé y el empalme R212 y la pletina / fusibles (motor)

Verificar la continuidad del cableado eléctrico del relé 236 vía 5 en la bomba de gasolina. Reparar si es necesario.
¿El incidente persiste?

no

Exito

sí

Verificar la masa de la bomba de gasolina. Reparar si es necesario.
¿El incidente persiste?

no

sí

no

Cambiar el relé de la bomba de gasolina

Cambiar la bomba de gasolina

Exito

Poner la vía 2 del relé de la bomba de gasolina a masa y verificar si la bomba de gasolina funciona. ¿Funciona?

sí

Conectar el bornier MS 1048 en lugar del calculador y verificar la continuidad y el aislamiento entre la vía 2 del relé de la bomba de gasolina y la vía 23 del calculador (bornier).
Reparar si es necesario.
¿El incidente persiste?

no

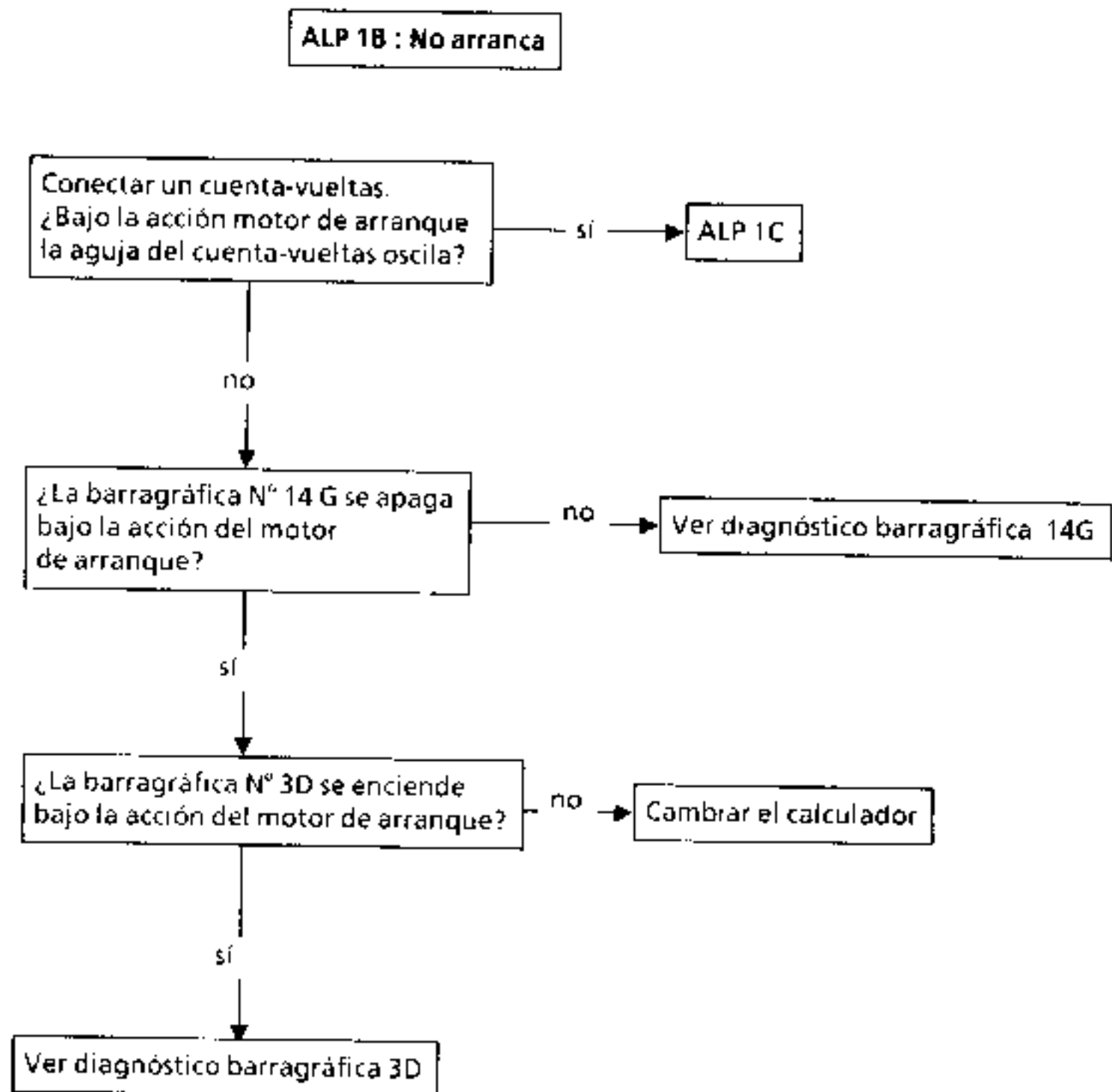
Exito

sí

Cambiar el calculador

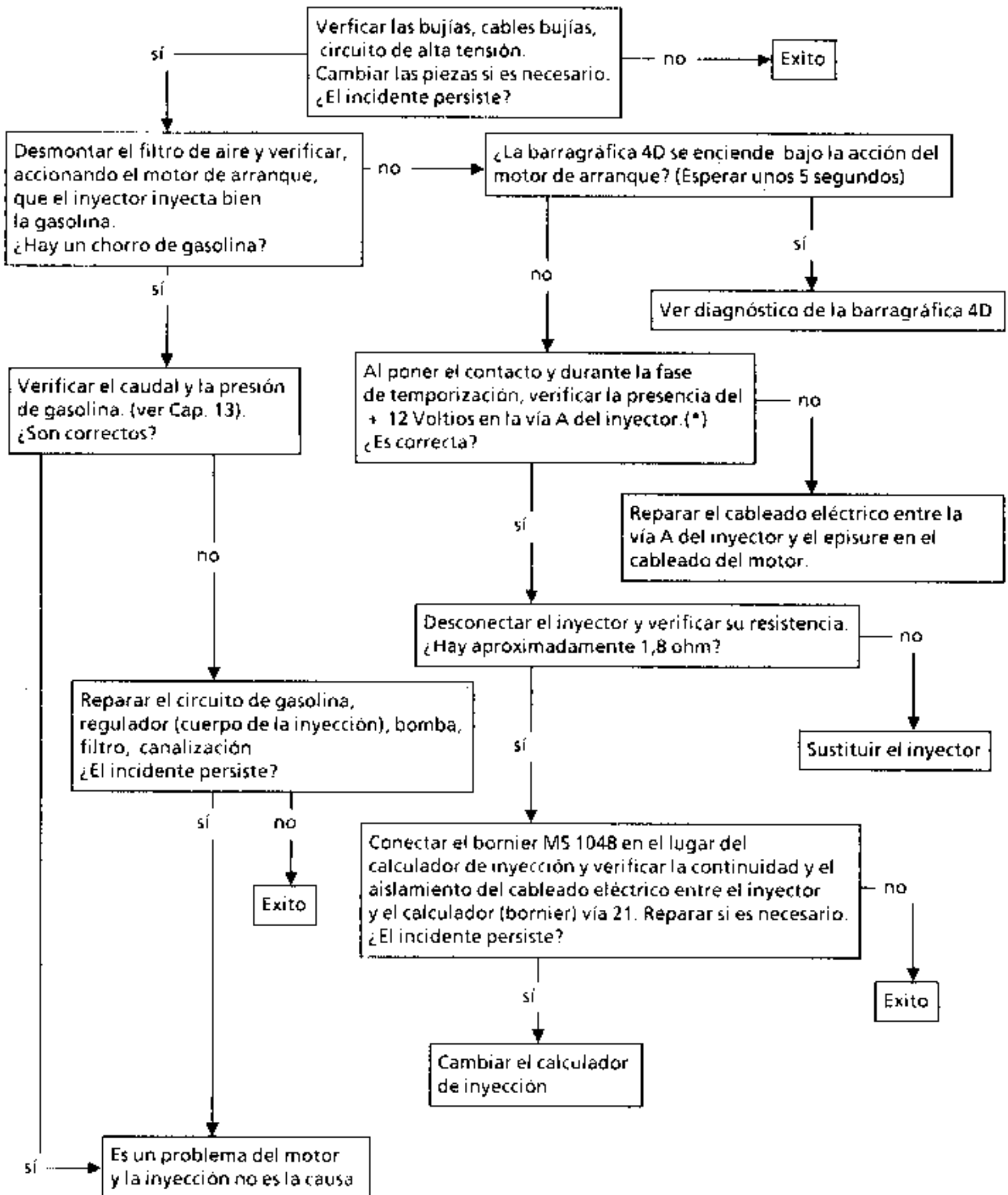
* : Un circuito abierto o un cortocircuito a la masa sobre la línea 23 del calculador no permite el diálogo entre la XR25 y el calculador e impide el funcionamiento del control del motor.
Un cortocircuito al + 12 Voltios de la línea 23 del calculador enciende las barrasgráficas 4 izquierda y 2 izquierda bajo la acción del motor de arranque.

Problemas de arranque



Problemas de arranque

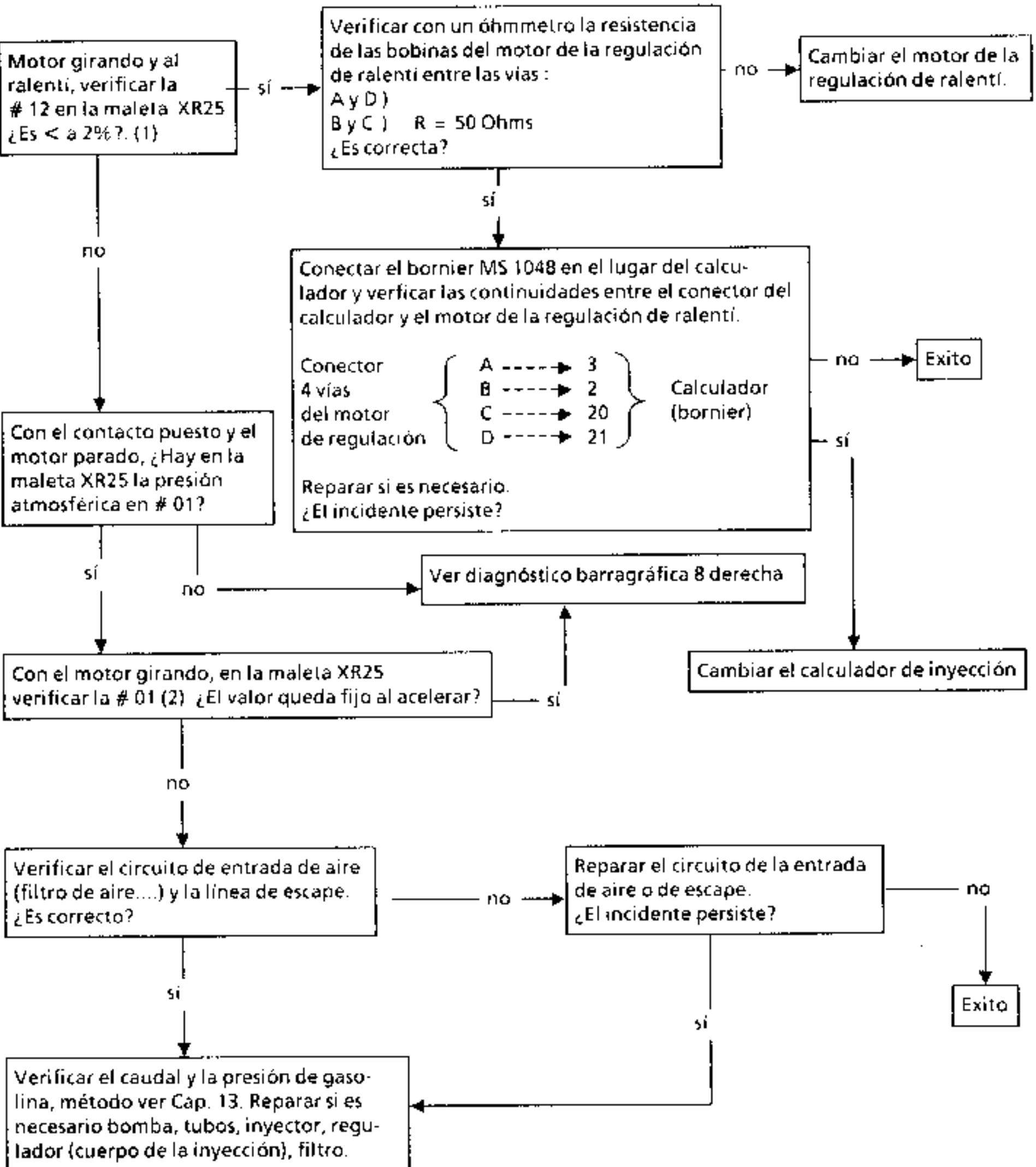
ALP 1C : No arranca



(*) La barragráfica 4 derecha no se enciende en caso de un CO sobre el circuito del inyector

Problemas de arranque

ALP 2 : El motor arranca pero se cala

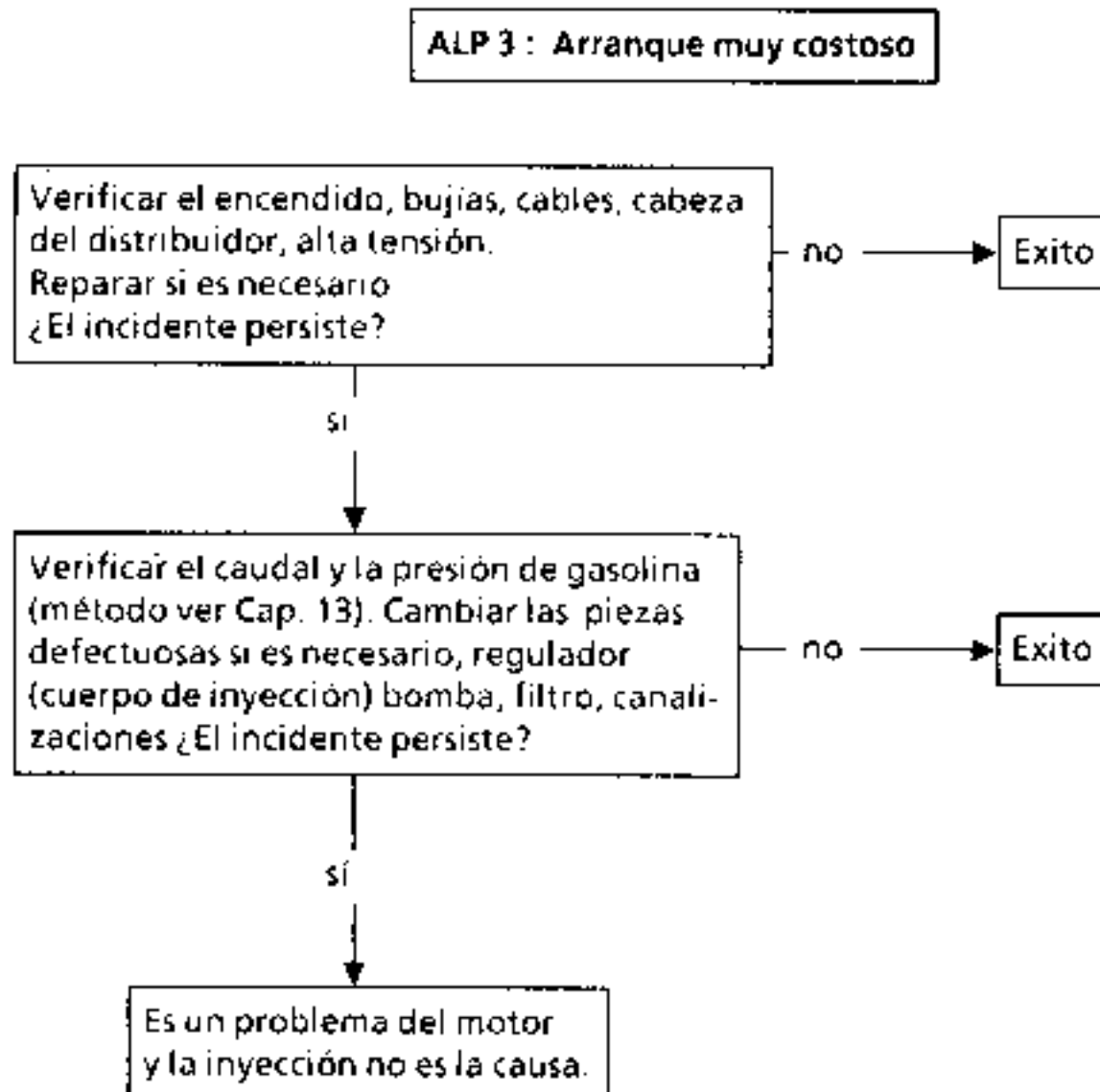


(1) La barragráfica 5 izquierda no se enciende en caso de un CO en 1 de los cables del motor de la regulación de ralenti o si el conector del motor de la regulación de ralenti está desconectado.

(2) La barragráfica B derecha no se enciende en el caso de :

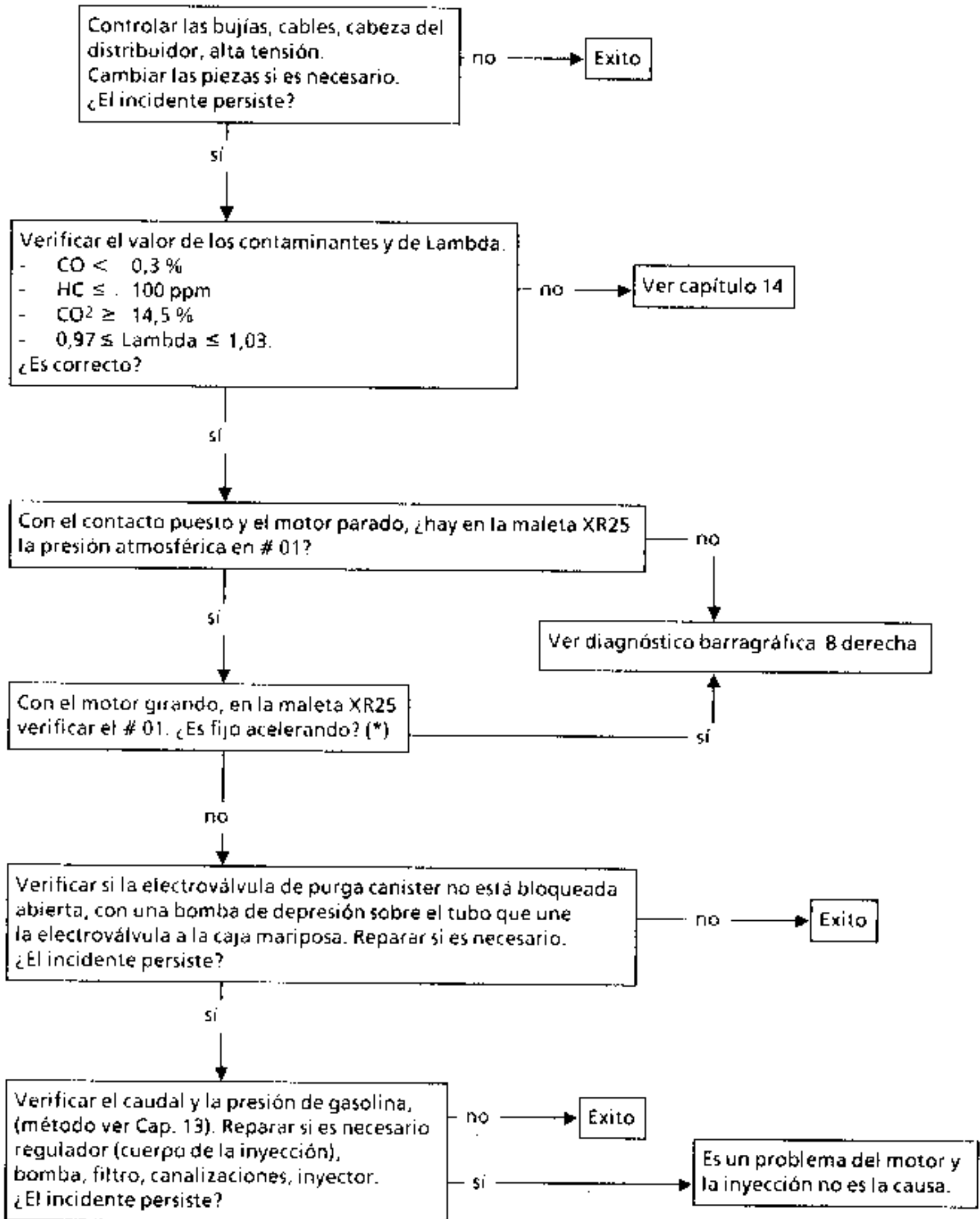
- CO sobre la vía 16
- CC entre las vías 14 y 32.

Problemas de arranque



Problemas de ralenti

ALP 5 : Inestabilidad del motor

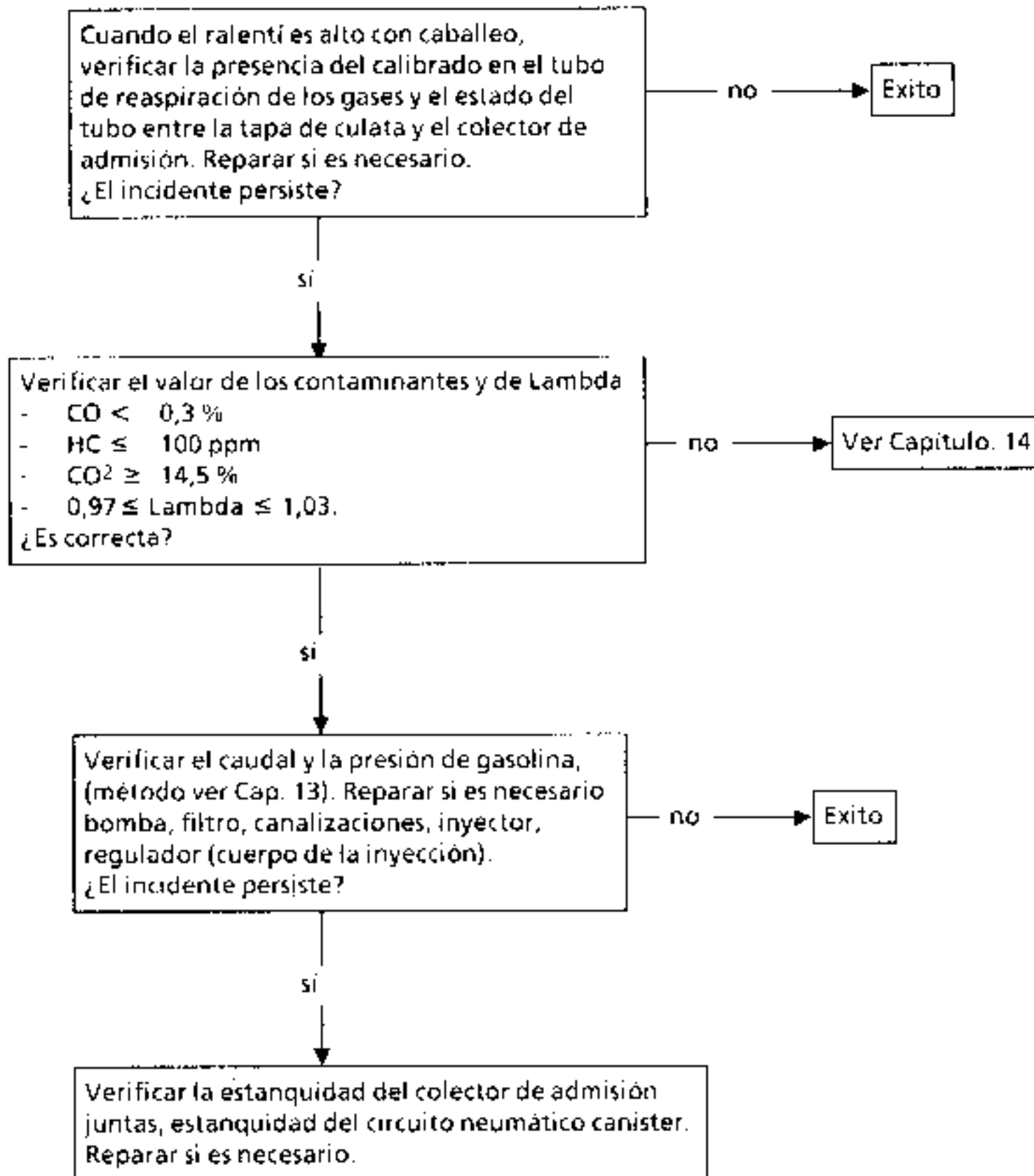


(*) La barragráfica 8 derecha no se enciende en los casos

- CO en la línea 16
- CC entre las líneas 14 y 32

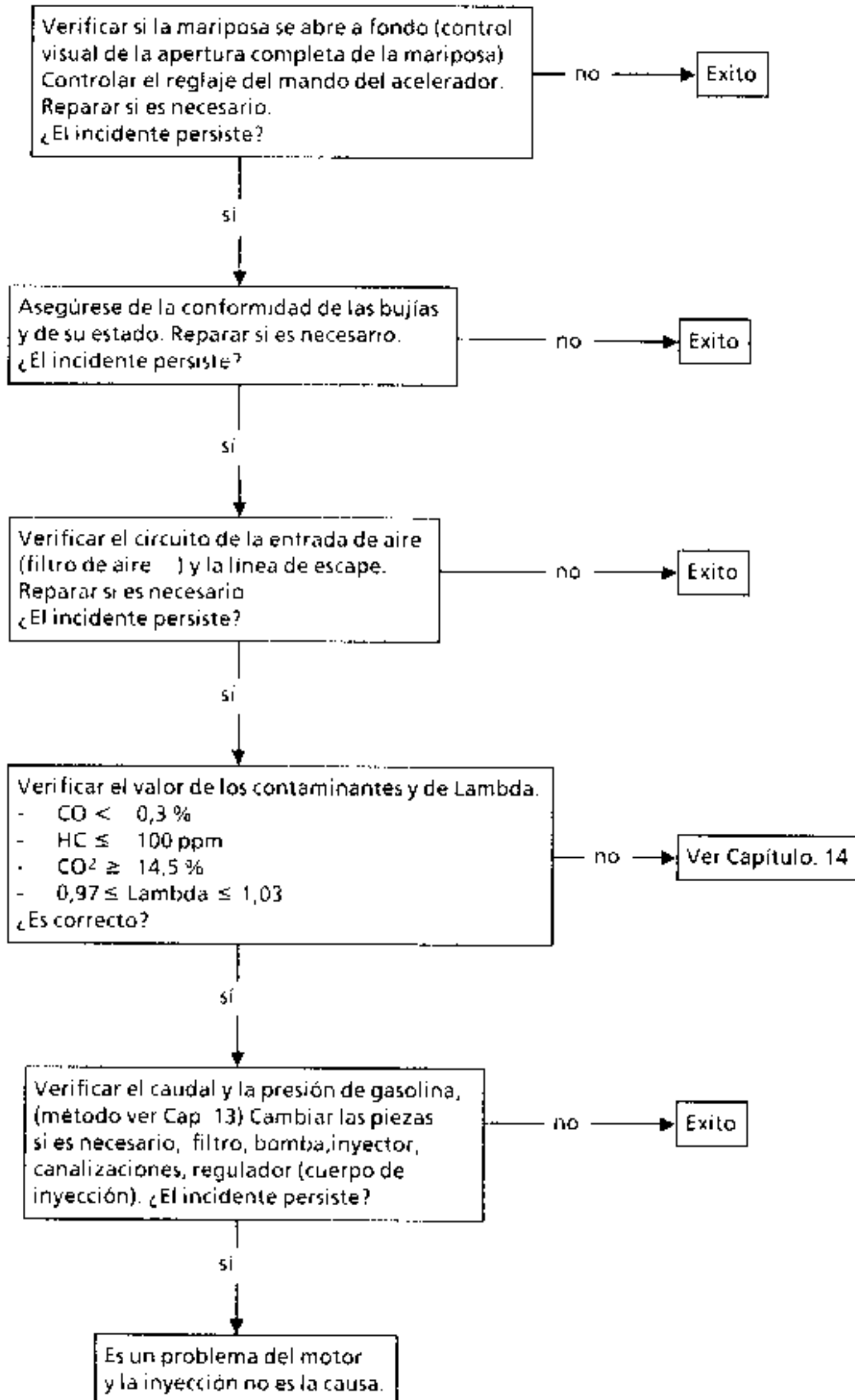
Problemas de ralenti

ALP 6 : Bombeo



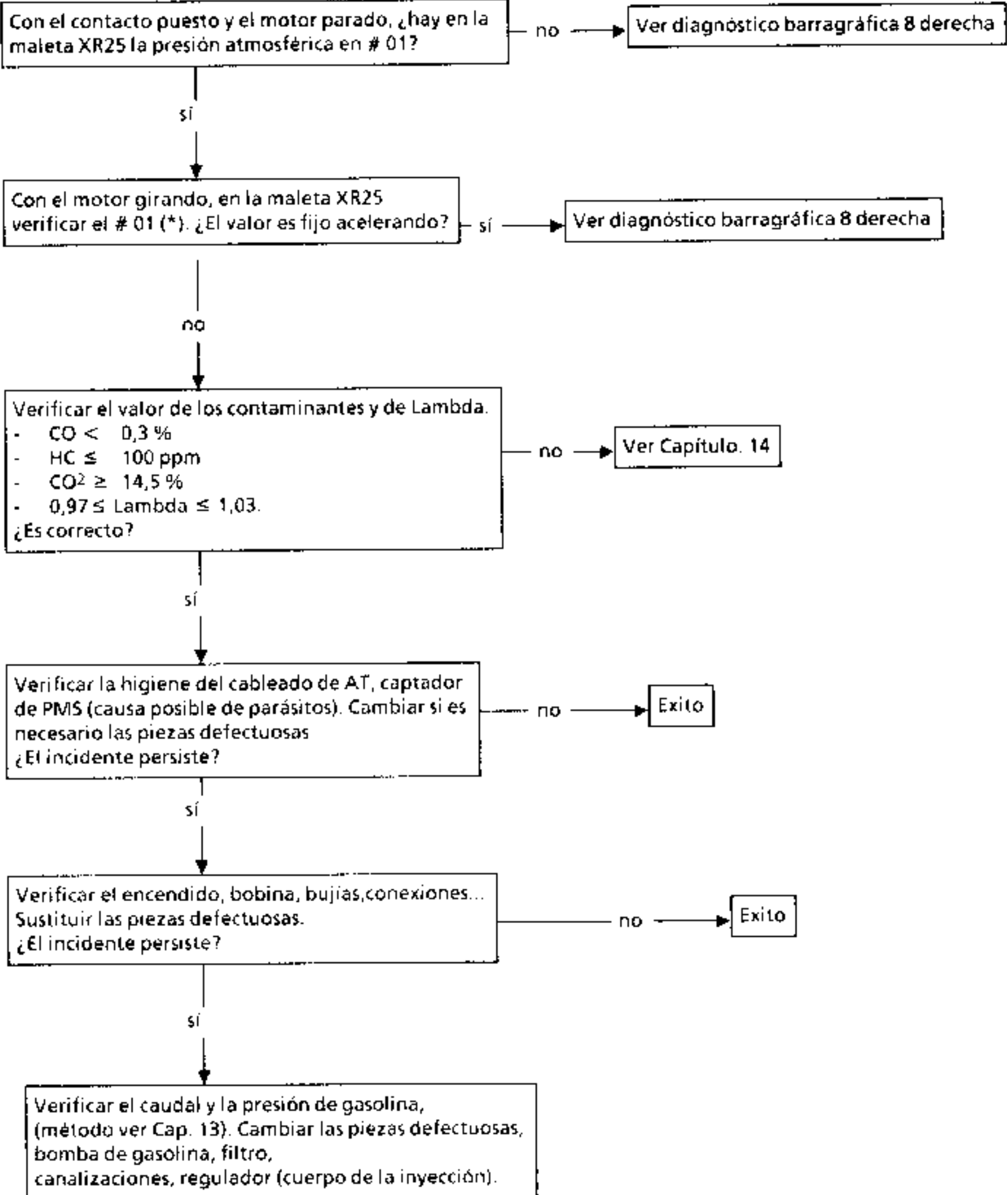
Comportamiento circulando

ALP 7 : Falta de prestaciones



Comportamiento circulando

ALP 8 : Baches y tirones



(*) La barragráfica 8 derecha no se enciende en los casos

- de un CO en la línea 16
- de un CC entre las líneas 14 y 32.

Humos - Polución

ALP 9 : Humo negro

Verificar el valor de los contaminantes y de Lambda.

- $CO < 0,3 \%$
 - $HC \leq 100 \text{ ppm}$
 - $CO_2 \geq 14,5 \%$
 - $0,97 \leq \text{Lambda} \leq 1,03$.
- ¿Es correcto?

no

Ver Capítulo 14

sí

Verificar la alimentación de aire, filtro de aire tubos...
Tras la reparación, ¿el incidente persiste?

no

Exito

sí

Verificar la conformidad y el estado del captador de presión absoluta. Reparar si es necesario.
¿El incidente persiste?

no

Exito

sí

Verificar la estanquidad del inyector (juntas tóricas en particular). Reparar si es necesario.
¿El incidente persiste?

no

Exito

sí

Aislar el canister metiendo una pinza sobre el tubo entre el canister y la electroválvula de purga del canister, hacer una prueba y verificar si el humo persiste.
¿Persiste el humo?

no

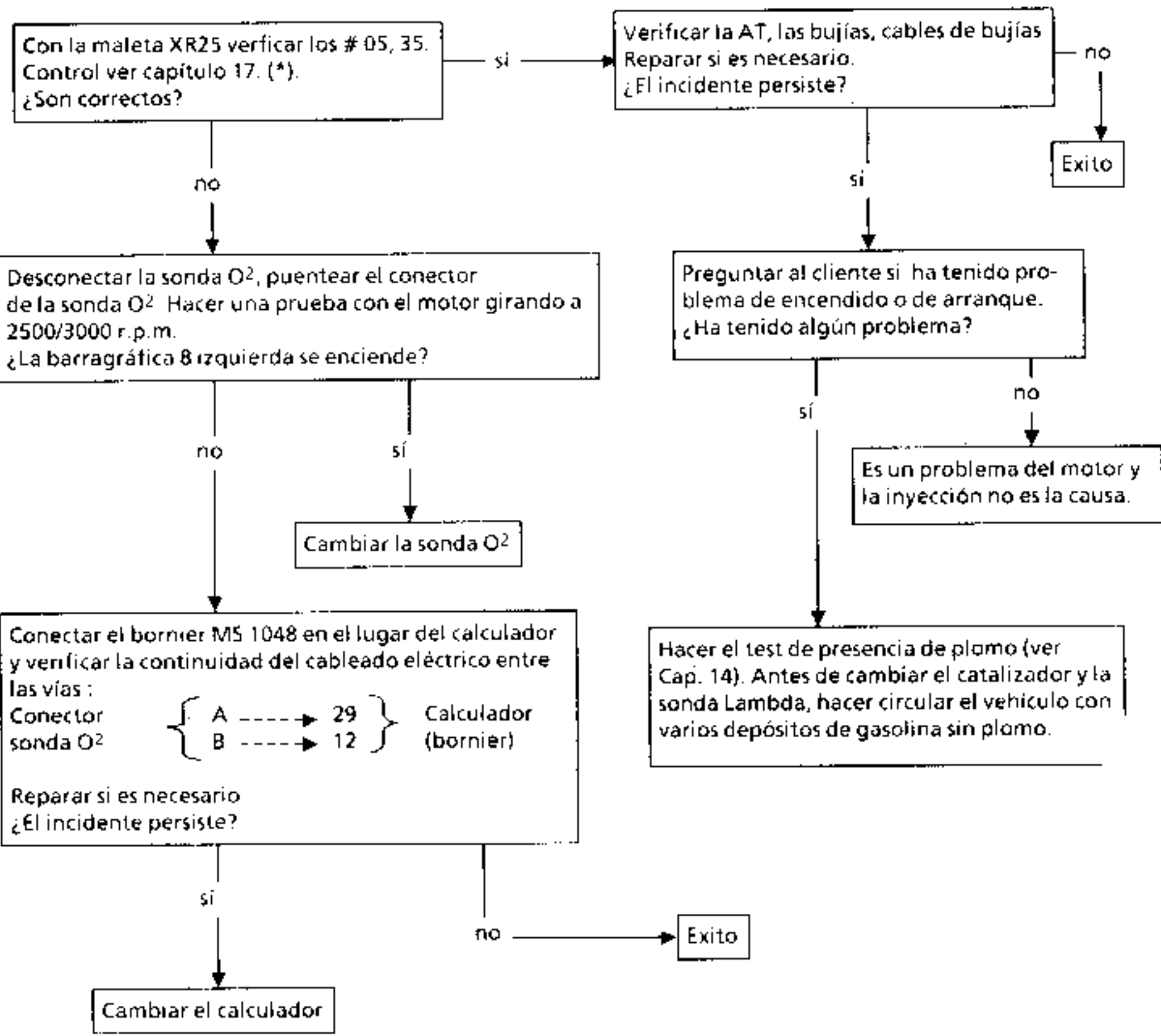
Verificar el funcionamiento de la electroválvula de purga canister y controlar que el canister no esté saturado de carburante.

sí

Verificar la presión y el caudal de retorno de gasolina (método ver Cap. 13). Reparar o cambiar las piezas defectuosas, regulador (cuerpo de la inyección), canalizaciones de retorno.

Humo - polución

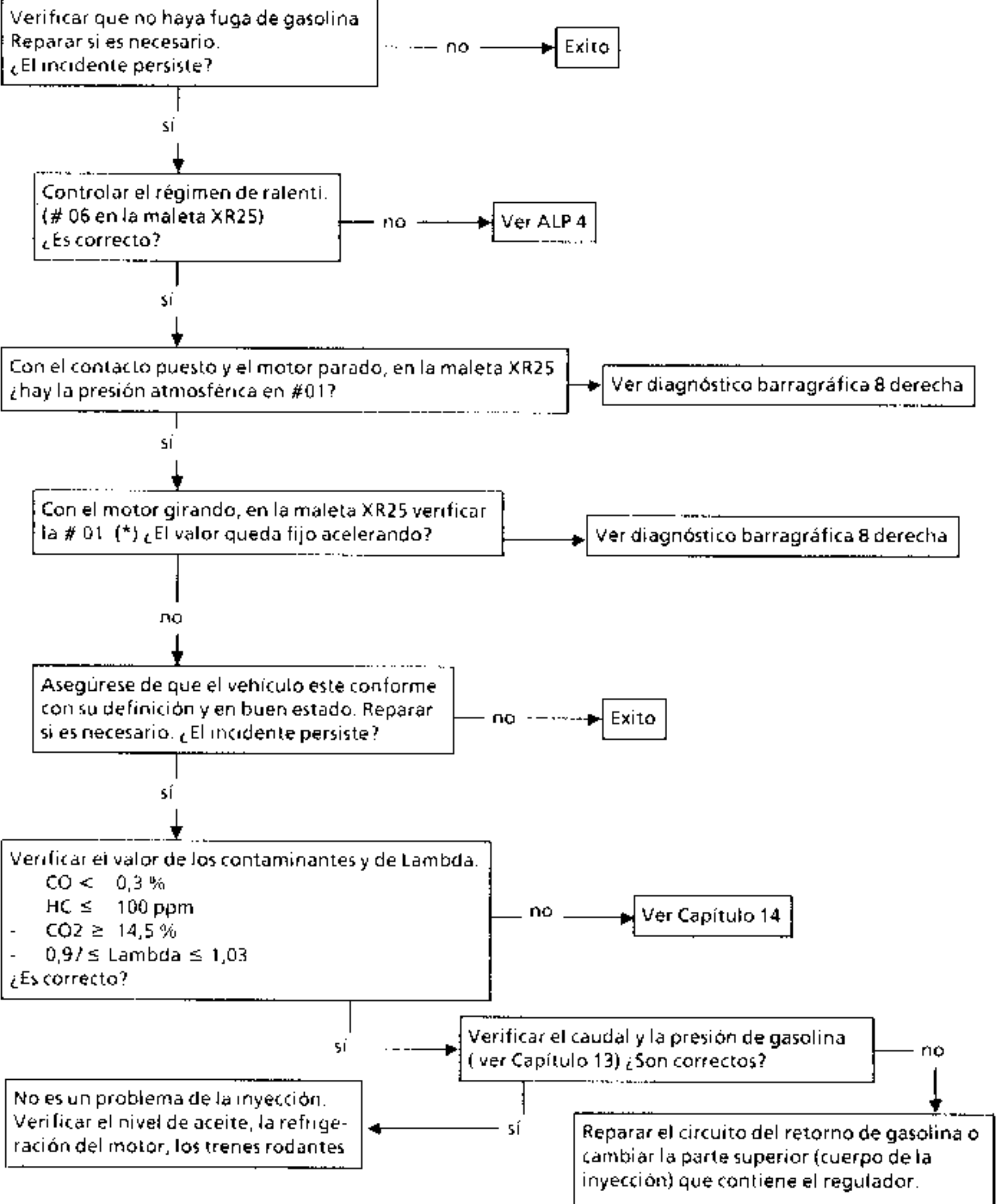
ALP 10 : No conformidad con la norma anti-polución
CO y/o HC muy alto
CO > 0,3 % - HC > 100ppm



Nota : Un circuito abierto en las líneas 12 y 29 de la sonda O² no enciende la barragráfica 8 izquierda pero las # 05 y 35 toman los valores fijos :

05 > 0,395
35 = 128.

ALP 11 : Consumo elevado de gasolina



(*) La barragráfica 8 derecha no se enciende en los casos :
Circuito abierto en la línea 16
Corto-circuito entre las líneas 14 y 32

ALP 12 : Ruido - picado

Verificar el valor de los contaminantes o de Lambda.

- $CO < 0,3 \%$
- $HC \leq 100 \text{ ppm}$
- $CO_2 \geq 14,5 \%$
- $0,97 \leq \text{Lambda} \leq 1,03$.

¿Es correcto?

no

Ver Capítulo 14

si

Pedir al cliente que precise el carburante que utiliza
¿Es el apropiado?

no

Recordar al cliente el tipo de
carburante que debe utilizar

si

Verificar el estado y la conformidad de las bujías.
Cambiar las bujías si es necesario. ¿El incidente persiste?

no

Exito

si

Verificar la conformidad del recorrido de los manguitos
de admisión de aire y la trampilla termostática del filtro
de aire. Reparar si es necesario. ¿El incidente persiste?

no

Exito

si

Con el contacto puesto y el motor parado, en la maleta
XR25 ¿hay la presión atmosférica en #01 ?

no

Ver diagnóstico barragráfica 8
derecha

si

Con el motor girando y al ralentí, en la maleta XR25
verificar el # 01 (*) ¿El valor queda fijo acelerando?

si

Ver diagnóstico barragráfica 8 derecha

no

Verificar si el motor se calienta de forma
anormal. Reparar el circuito de refrigeración,
radiador, GMV, tubos...
¿El incidente persiste?

si

Si el picado persiste, es posible modi-
ficar el avance al encendido desco-
nectando el empalme R224 para ob-
tener un retraso de avance de 3° .
¿El incidente persiste?

si

no

Exito

no

Exito

Es un problema del motor
y la inyección no es la causa.

(*) La barragráfica 8 derecha no se enciende en los casos :

CO en la línea 16
CC entre las líneas 14 y 32

CANTIDAD Y CALIDAD DEL LIQUIDO ANTICONGELANTE

Motor	Cantidad (en litros)	Calidad	Particularidades
C3G	5,5	GLACEOL AL (tipo C) utilizar solamente líquido de refrigeración	Protección hasta - 23 °C para países cálidos, templados y fríos Protección hasta - 40 °C para países muy fríos

TERMOSTATO

Tipo motor	Inicio apertura (en °C)	Fin apertura (en °C)	Carrera (en mm)
C3G	89	101	7,5

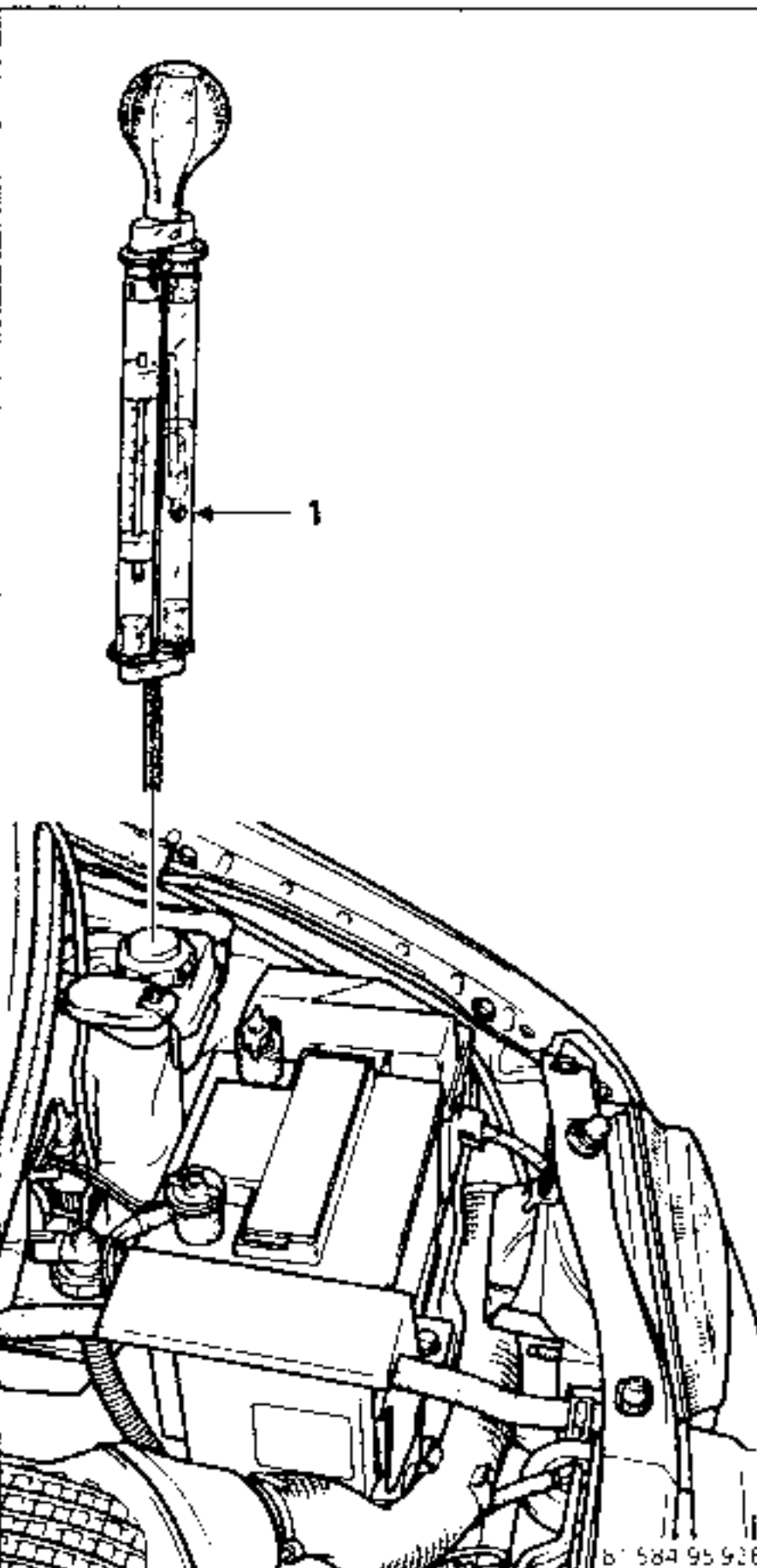
CONCENTRACION DE ANTICONGELANTE

DENSIMETRO

Ref A P R 77 01 355 258

DENSIMETRO 778A (1)

Aspirar un poco de líquido de refrigeración de forma que rodee la base del termómetro y permita al densímetro flotar libremente



Verificar que el densímetro :

No se atasque contra el extremo superior del tubo (exceso de líquido).

No se adhiera a la pared del tubo, en caso necesario golpear levemente para liberarlo.

Leer :

- la temperatura del líquido,
- la densidad del líquido.

Consultar el cuadro de corrección para encontrar el grado de protección efectivo del líquido de refrigeración

		LECTURA EN DENSIMETRO								
		3	5	10	15	20	30	40		
LECTURA EN TERMOMETRO	10	0	0	5	8	11	14	18	CENTIGRADOS POR DEBAJO DE 0°	
	20	1	2	6	10	14	18	24		
	30	2	3	8	12	17	24	33		
	40	3	5	10	15	20	30	40		
	50	4	7	12	18	24	35			
	60	6	9	15	22	28	40			
	70	8	12	18	25	32				
	80	10	14	22	32	37				
PROTECCION CORREGIDA (GRADOS)										

EJEMPLO { Lectura en termómetro : 60 } PROTECCION
 { Lectura en densímetro : 10 } hasta MENOS 15°C

Refractómetro *

Proveedor :

- CEPAC
33, rue Jules Auffret-BP 55
Ref : 77 01 353 53798130
NOISY LE SEC

Sacar líquido del vaso de expansión.

Con el refractómetro leer el valor de la protección.

Países cálidos, templados y fríos :

Protección - 23 °C (mezcla 35 % anticongelante)

Países muy fríos:

Protección - 40 °C (mezcla 50 % anticongelante).

La protección disminuye si la concentración sobrepasa el 60 % de anticongelante.

Los grados de protección de los cuadros son válidos para una temperatura del líquido de 40 °C.

Utilización de los cuadros siguientes

En vehículos que tengan 6 litros de capacidad de líquido, para una protección obtenida de - 15 °C

Para pasar a una protección de - 23 °C, es preciso retirar 0,7 litros de mezcla del circuito por 0,7 litros de anticongelante puro.

Para pasar a una protección de - 40 °C, es preciso retirar 1,9 litros de mezcla del circuito por 1,9 litros de anticongelante puro.

* En caso de España, el anticongelante se vende en mezcla :

Ref.: 77 01 353 537

ANTICONGELANTE PURO A AÑADIR

- 23 °C Países cálidos, templados y fríos						
Protección obtenida a 40 °C (temperatura del líquido)		Capacidad circuito (litros)				
		5	6	7	8	9
- 5 °C	Volumen de líquido a sustituir por anticongelante Glacéol AL TIPO C para obtener una protección - 23 °C	1,3	1,6	1,8	2,1	2,4
- 10 °C		1,0	1,1	1,3	1,5	1,7
- 15 °C		0,6	0,7	0,9	1,0	1,1
- 20 °C		0,2	0,2	0,2	0,3	0,3

- 40 °C Países muy fríos						
Protección obtenida a 40 °C (temperatura del líquido)		Capacidad circuito (litros)				
		5	6	7	8	9
- 5 °C	Volumen de líquido a sustituir por anticongelante Glacéol AL TIPO C para obtener una protección - 40 °C	2,2	2,6	3,1	3,5	3,6
- 10 °C		1,9	2,3	2,7	3,0	3,4
- 15 °C		1,6	1,9	2,2	2,6	3,0
- 20 °C		1,3	1,6	1,8	2,0	2,3
- 25 °C		1,0	1,2	1,4	1,7	1,9
- 30 °C		0,9	1,0	1,2	1,4	1,5
- 35 °C		0,5	0,5	0,6	0,7	0,8

RADIADOR DE HACES DE ALUMINIO

Ciertos vehículos están equipados de radiadores de refrigeración con haces de aluminio.

Limpieza

No limpiar estos aparatos o el circuito de refrigeración con sosa cáustica o productos alcalinos (riesgo de corrosión de los elementos de aleación ligera, causando fugas).

Almacenado

El almacenado de los radiadores desmontados puede efectuarse sin ninguna precaución particular durante **48 horas como máximo**.

Pasado ese plazo, las partículas de flujo de la soldadura introducidas en el radiador durante su fabricación y los elementos clorados del agua, anteriormente contenida, provocan al contacto con el aire una oxidación de los elementos de aluminio del radiador que pueden producir fugas.

Es por ello necesario, en un radiador extraído para más de **48 horas** :

- Bien **LIMPIARLO ABUNDANTEMENTE** con agua, **SOPLAR** con aire comprimido y después **TAPAR** todos los orificios
- Bien mantenerlo lleno de líquido de refrigeración, cuando sea posible esta solución.

Anticongelante

Estos radiadores de aluminio necesitan el empleo de un anticongelante apropiado.

El anticongelante **AL tipo C**, comercializado por la red **RENAULT** responde al cuaderno de cargas impuesto por el Servicio de Estudios, particularmente en lo que concierne :

- a su inocuidad frente a los distintos elementos de aluminio y de fundición,
- a su reserva de alcalinidad, especialmente adaptada a las exigencias particulares de las aleaciones ligeras,
- a sus aditivos especiales, que garantizan una protección eficaz contra los productos ácidos de la combustión, tanto para los Diésel rápidos como para los de Gasolina,
- a su concentración, que asegura una protección y un buen funcionamiento a cualquier temperatura.

No hay grifo de aerotermo.

La circulación es continua en el aerotermo, lo que contribuye a la refrigeración del motor.

LLENADO

Controlar el apriete del o de los tapones de vaciado

Abrir el o los tornillos de purga.

Llenar el circuito por el orificio del vaso de expansión.

Soltar el tubo colocado sobre el calculador y ponerlo en un punto bajo con respecto al vaso de expansión.

Cerrar el tornillo de purga, una vez el líquido salga en chorro continuo.

Poner en marcha el motor (1 500 r.p.m.)

Ajustar el nivel a desbordamiento durante unos 4 minutos aproximadamente.

Cerrar el depósito.

PURGA

Dejar girar el motor durante 10 minutos a 1 500 r.p.m., hasta que funcione el motoventilador. (Tiempo necesario para el desgaseado automático)

Verificar que el nivel del líquido esté próximo a la marca "Maxi".

NO ABRIR EL O LOS PURGADORES CON EL MOTOR GIRANDO.

APRETAR EL TAPON DEL VASO DE EXPANSION CON EL MOTOR CALIENTE.

UTILLAJE ESPECIAL INDISPENSABLE

M.S.	554-05	Conjunto de control de estanquidad del circuito de refrigeración
M.S.	554-01	Adaptador para M.S. 554-05
M.S.	554-06	Adaptador para M.S. 554-05

1 - Control de la estanquidad del circuito

Sustituir la válvula del vaso de expansión por el adaptador **M.S. 554-01**

Conectar a éste último el útil **M.S. 554-05**.

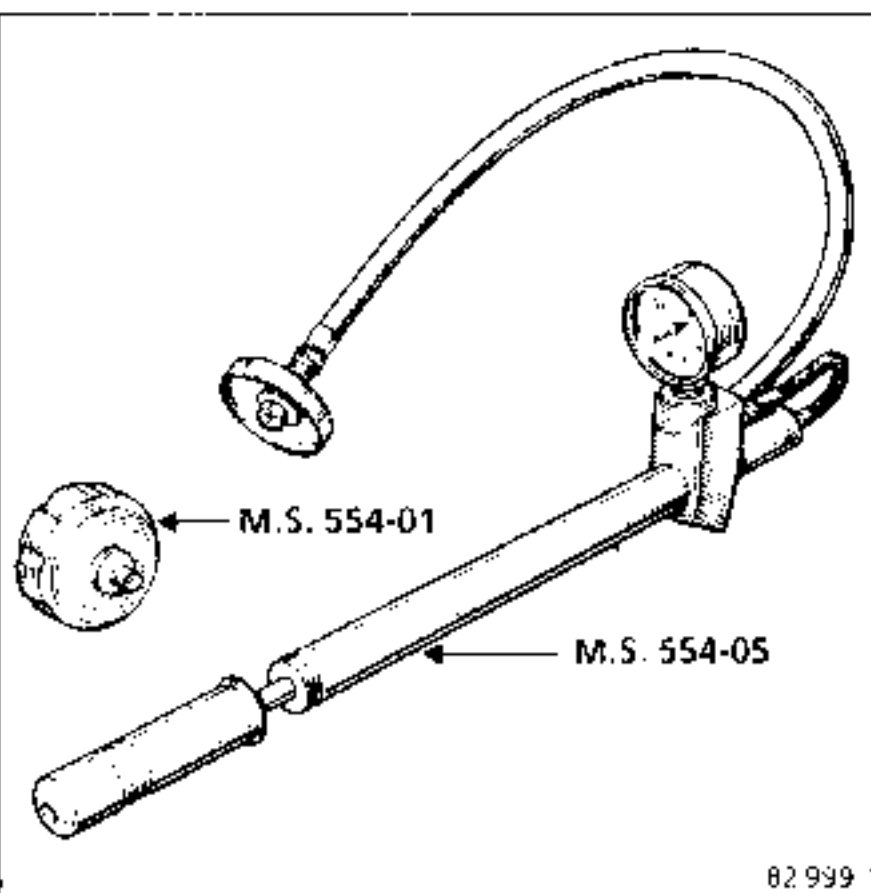
Hacer calentar el motor y después pararlo.

Bombear para poner el circuito bajo presión.

Dejar de bombear a **0,1 bares** más bajo que el valor de tarado de la válvula

La presión no debe caer, en caso contrario buscar la fuga.

Aflojar progresivamente el racor del útil **M.S. 554-05** para descomprimir el circuito de refrigeración, después retirar el útil **M.S. 554-01** y poner la válvula del vaso de expansión provista de una junta nueva.



82 999 1

2 - Control del tarado de la válvula

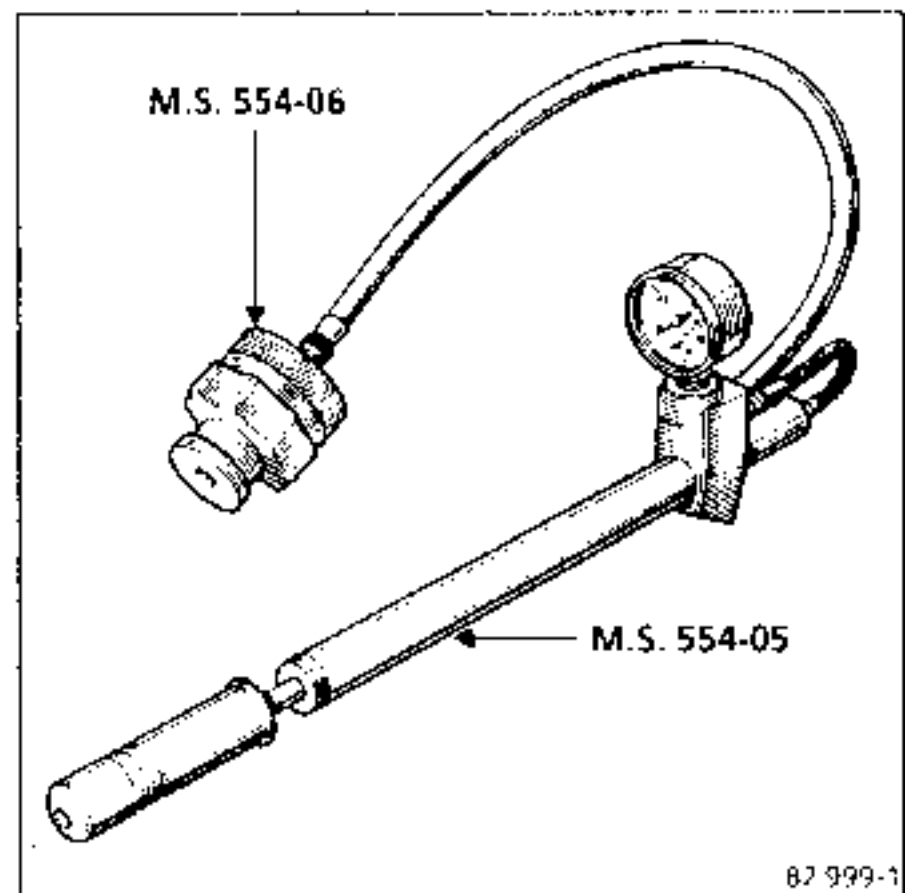
El paso del líquido a través de la válvula del vaso de expansión hace necesario sustituir esta última.

Adaptar en la bomba **M.S. 554-05** el útil **M.S. 554-06** y colocar en él la válvula a controlar.

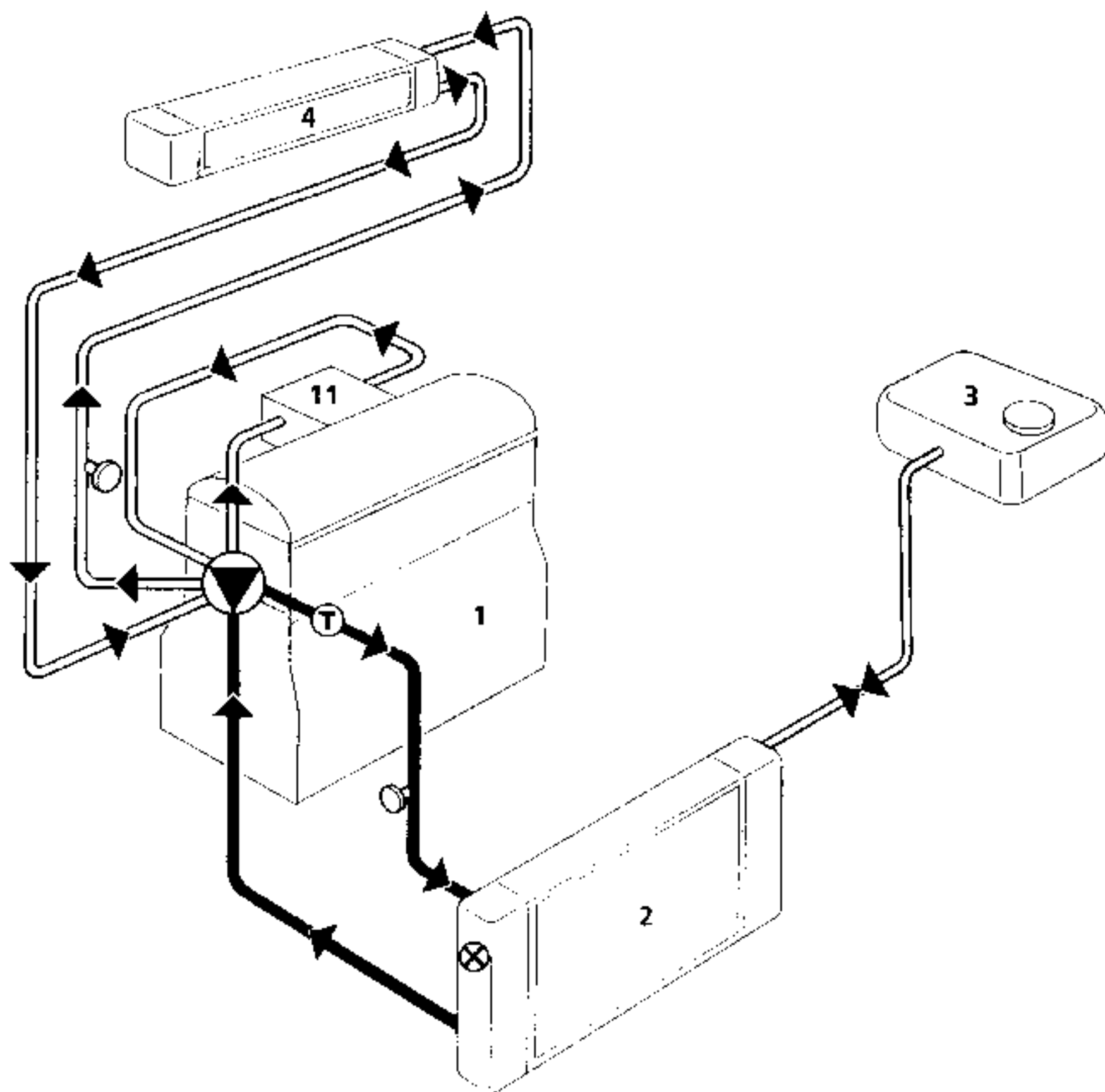
Subir la presión, ésta debe estabilizarse en el valor de tarado de la válvula, la tolerancia de control es de $\pm 0,1$ bar.

Valor de tarado de la válvula :

Válvula de plástico de color marrón **1,2 bares**.



82 999-1



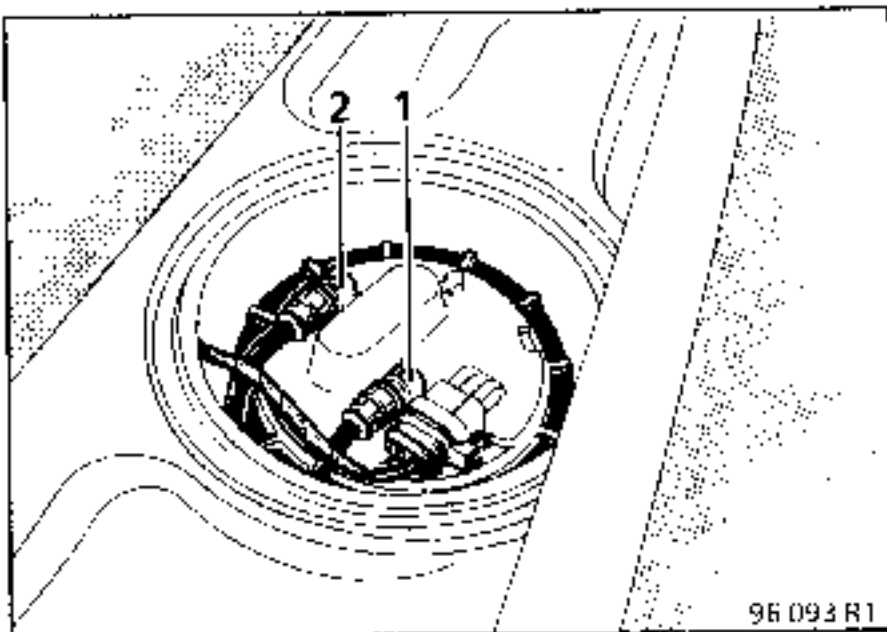
96 312 R

- 1 Motor
- 2 Radiador
- 3 Depósito frío
- 4 Aerothermo
- 11 Caja mariposa

-  Bomba de agua
-  Termostato
-  Purgadores
-  Termocapacto

IMPORTANTE : En las intervenciones en el depósito de carburante o el circuito de alimentación, es imperativo no fumar y no acercar piezas incandescentes al área de trabajo.

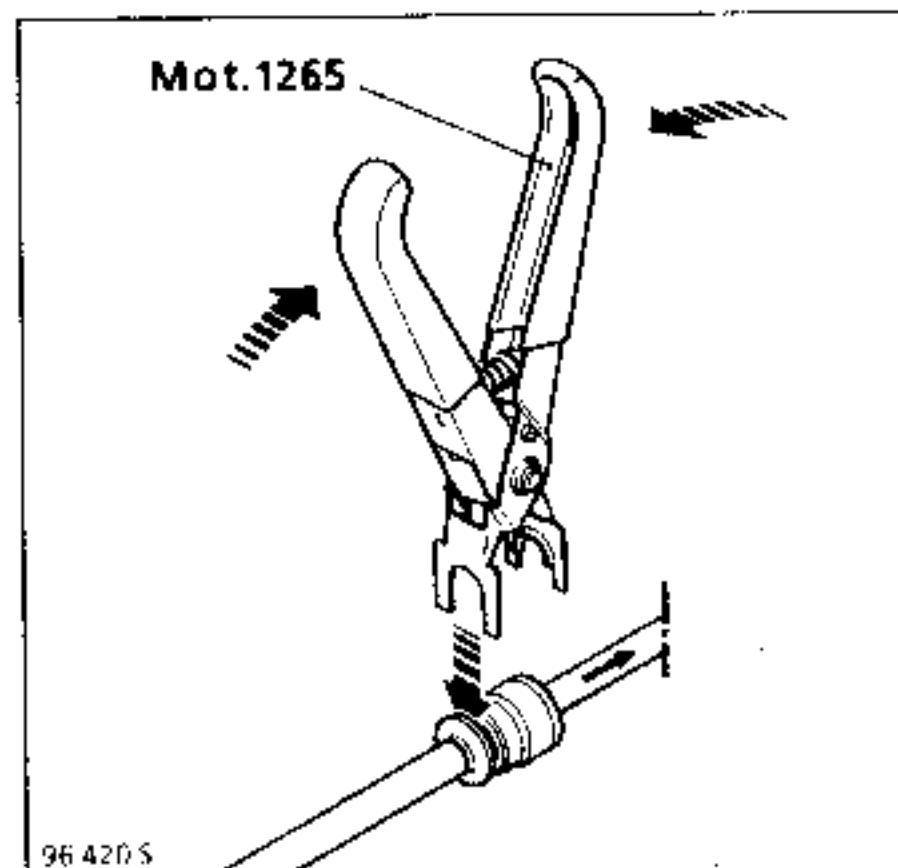
VACIADO DEL DEPOSITO



Bascular la banqueta.

Levantar la alfombra y retirar el obturador.

Desconectar las canalizaciones de alimentación (1) y de retorno de carburante (2) con una pinza específica Mot. 1 265 (ver dibujo).

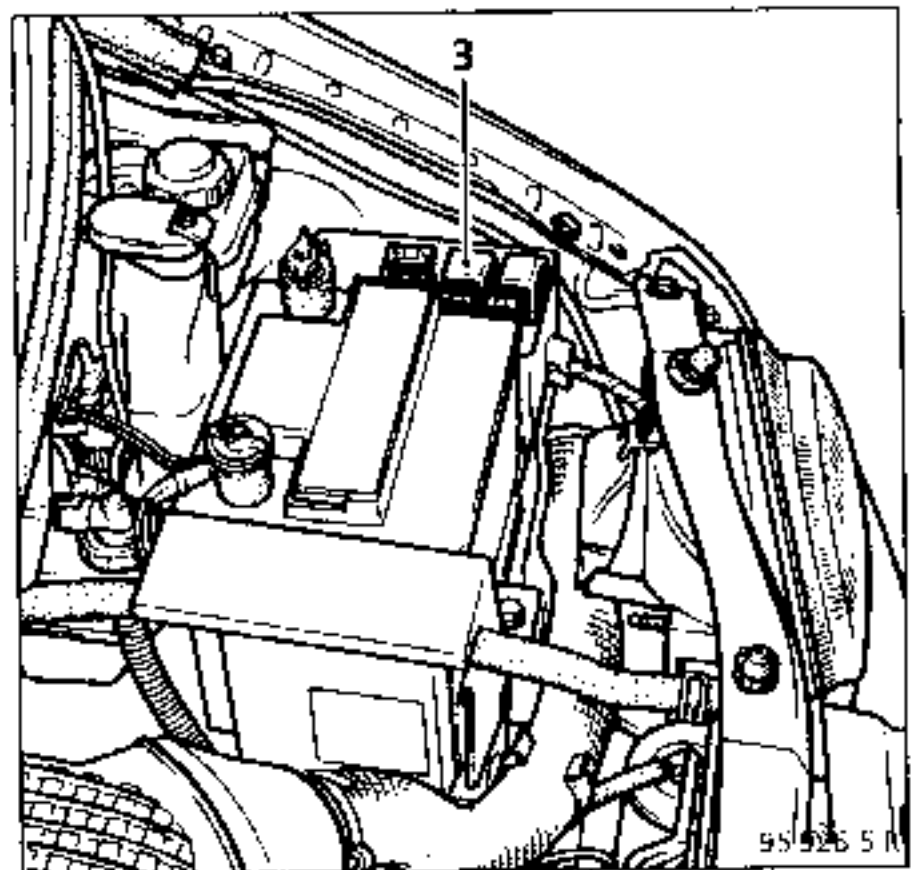


Adaptar un tubo flexible al conducto de salida de la bomba de carburante (1) (tubo de longitud suficiente para que se pueda meter dentro de un recipiente).

Desconectar el relé de la bomba de carburante (3).

Para que la bomba de carburante suministre, poner un puente entre las vías (3) y (5).

Cuando el carburante llegue de forma intermitente, desconectar el puente y colocar el relé.



NOTA : después de esta intervención, pueden quedar hasta 11 litros de carburante en el depósito (esto es debido a su forma).

EXTRACCION - REPOSICION DEL DEPOSITO

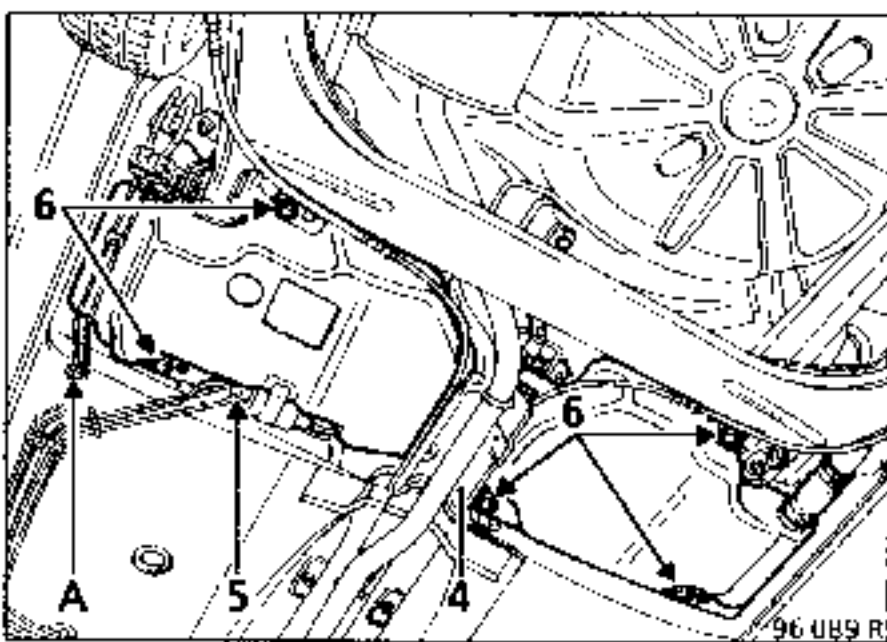
Vaciar el depósito.

Desconectar la batería.

Desconectar el conector del conjunto bomba-sonda y el tubo de retorno de carburante.

Extraer :

- la rueda trasera derecha,
- el paragolpes trasero,
- la pantalla térmica (4),
- el silencioso.



Desconectar la canalización (5) del filtro de carburante con la pinza **Mot. 1 265**.

Desreglar el mando del freno de mano para poder sacar los cables.

Soltar los conductos de freno en (A).

Quitar el tornillo de sujeción de la boca de llenado.

Colocar el gato hidráulico de órganos apoyado bajo el depósito.

Quitar los cinco tornillos de sujeción del depósito (6).

Descender el depósito unos diez centímetros e inclinarlo hacia el lado derecho para liberarlo de las canalizaciones de freno.

Desconectar la canalización de reaspiración de los vapores de gasolina con la pinza **Mot. 1 265** (racor situado a la altura de la boca de llenado) y soltarla del depósito.

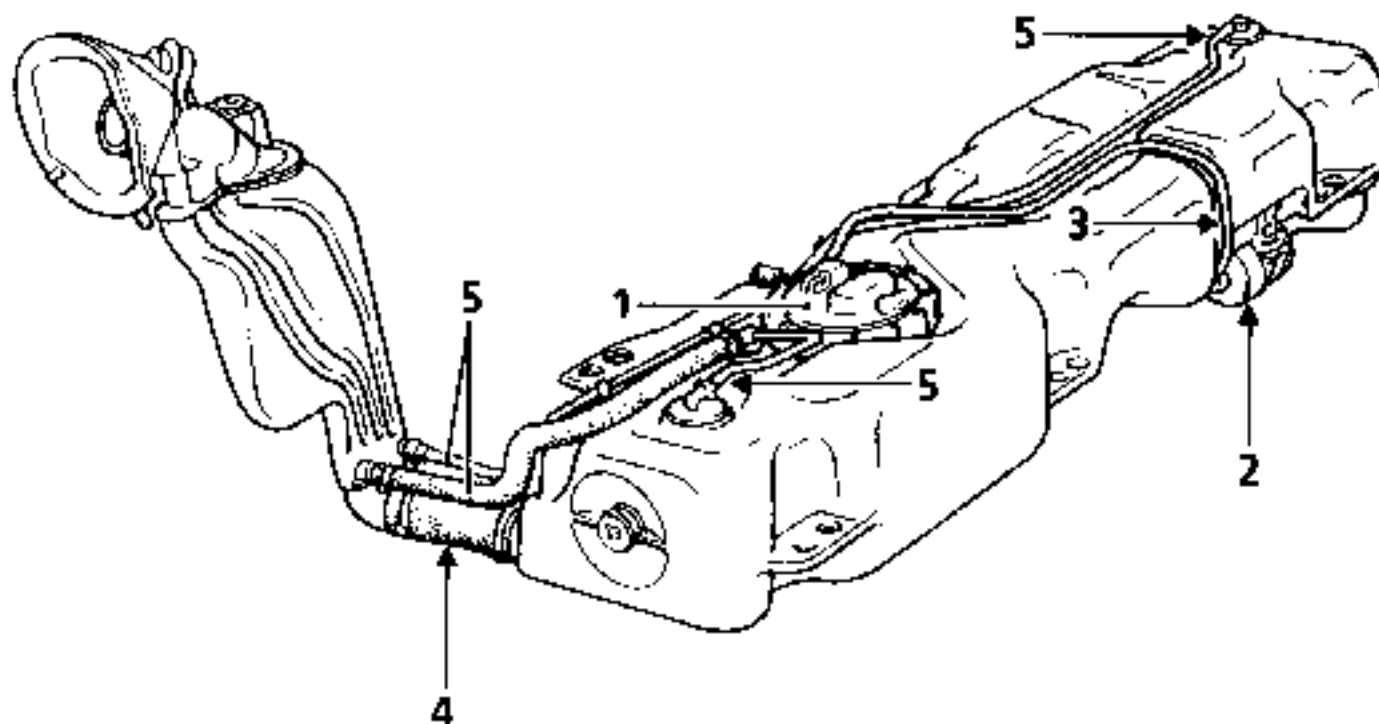
Descender completamente el depósito.

En la reposición, vigilar a :

- la colocación correcta del conducto de reaspiración de los vapores de gasolina sobre el depósito y de la canalización de alimentación de carburante,
- no pinzar el conector del conjunto bomba-sonda.

Reglar el freno de mano.

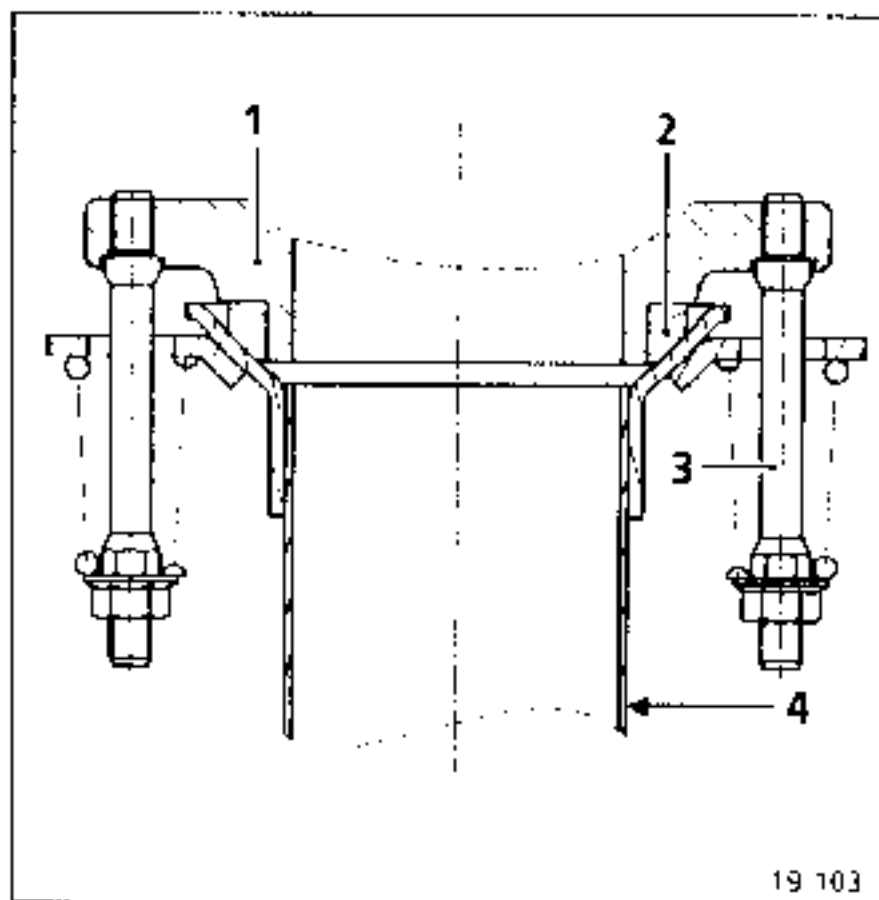
CONJUNTO DEL DEPOSITO



96 188 R

- 1 Conjunto bomba - sonda
- 2 Filtro de gasolina
- 3 Canalización de la alimentación de carburante
- 4 Unión boca de llenado - depósito
- 5 Conductos de reaspiración de los vapores de gasolina

UNION ROTULA Y ESTANQUIDAD POR CASQUILLO "METEX"



- 1 Colector de escape
- 2 Casquillo "Metex"
- 3 Espárragos
- 4 Bajada de escape

Los espárragos (3) de la bajada de escape están provistos de tope que determinan la tensión de los muelles. Apretar hasta hacer tope.

La estanquidad y la articulación se realizan por un casquillo de fricción "Metex" (2).

IMPORTANTE :

La estanquidad entre el plano de junta del colector y del catalizador debe ser perfecta.

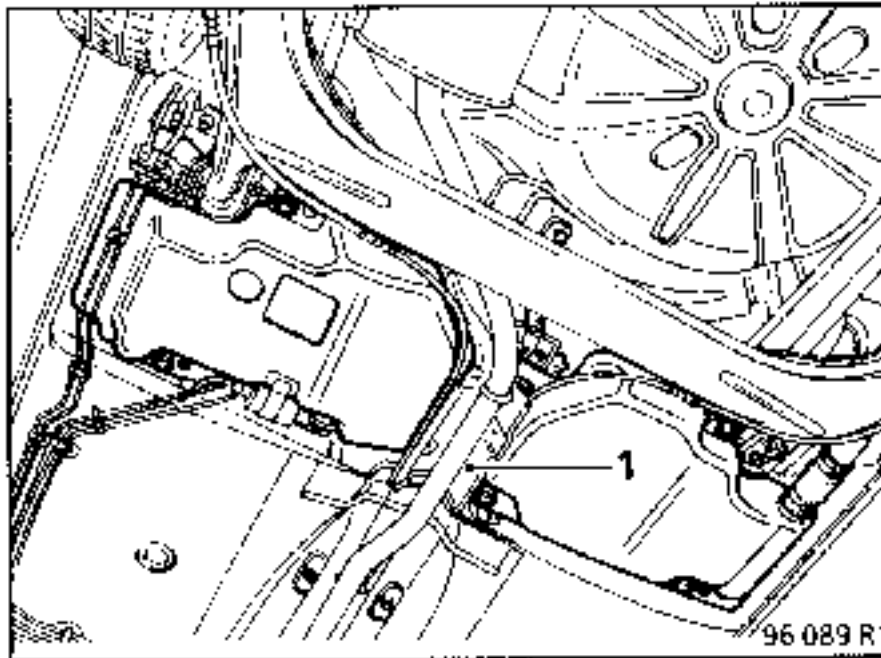
Durante la extracción del catalizador, es necesario controlar el estado del casquillo "Metex" (2) y proceder si es preciso a su sustitución.

En la extracción-reposición, el catalizador no debe ser objeto de choques mecánicos que puedan ocasionar su deterioro si se repiten.

EXTRACCION - REPOSICION

Extraer

- el paragolpes trasero (está fijado con cuatro tornillos y dos tuercas),
- la pantalla térmica (1) bajo el depósito,



- la abrazadera que une el catalizador al silencioso,
- los diferentes silent-blocs que aseguran el enganche del silencioso bajo la caja.

Sacar el silencioso hacia la parte trasera del vehículo.

Para la reposición del silencioso, proceder al montaje de las diferentes partes en el sentido inverso de la extracción.

Vigilar la correcta fijación de la pantalla térmica

FENÓMENO DE RUIDO DE LA LÍNEA DE ESCAPE

El vehículo deberá probarse con el fin de localizar el ruido (si es necesario con el cliente). Se deberá a continuación tratar de reproducir el fallo en estático. Para ello, será necesario dar unas fuertes aceleraciones para cubrir un amplio abanico de resonancias del motor.

Tras haber reproducido este fenómeno, habrá que:

- asegurarse de la ausencia de contactos entre la línea de escape y la carrocería del vehículo,
- verificar la alineación, la conformidad y el estado del conjunto de escape.
- tratar de eliminar el ruido constatado sujetando la línea de escape o las pantallas térmicas implicadas.

Si el ruido es localizado a nivel del catalizador, habrá que extraer éste y efectuar los controles siguientes :

- examen visual del interior de la envoltura (monolito fundido),
- examen sonoro después de agitar eficazmente el catalizador (monolito rajado o presencia de cuerpos extraños).

Si ha habido fusión del monolito, habrá que investigar la causa (ver capítulo 14 : controles a efectuar antes del test antipolución) y verificar que las partículas del catalizador no hayan llegado a obstruir la continuación del sistema de escape.

Únicamente en caso de que se constate alguna de las observaciones indicadas antes, proceder al cambio del catalizador.

NOTA IMPORTANTE : no estacionar y no dejar girar el motor en lugares donde haya materiales combustibles que puedan hacer contacto con el conducto de escape muy caliente.

En ciertas condiciones, estos materiales podrían inflamarse.

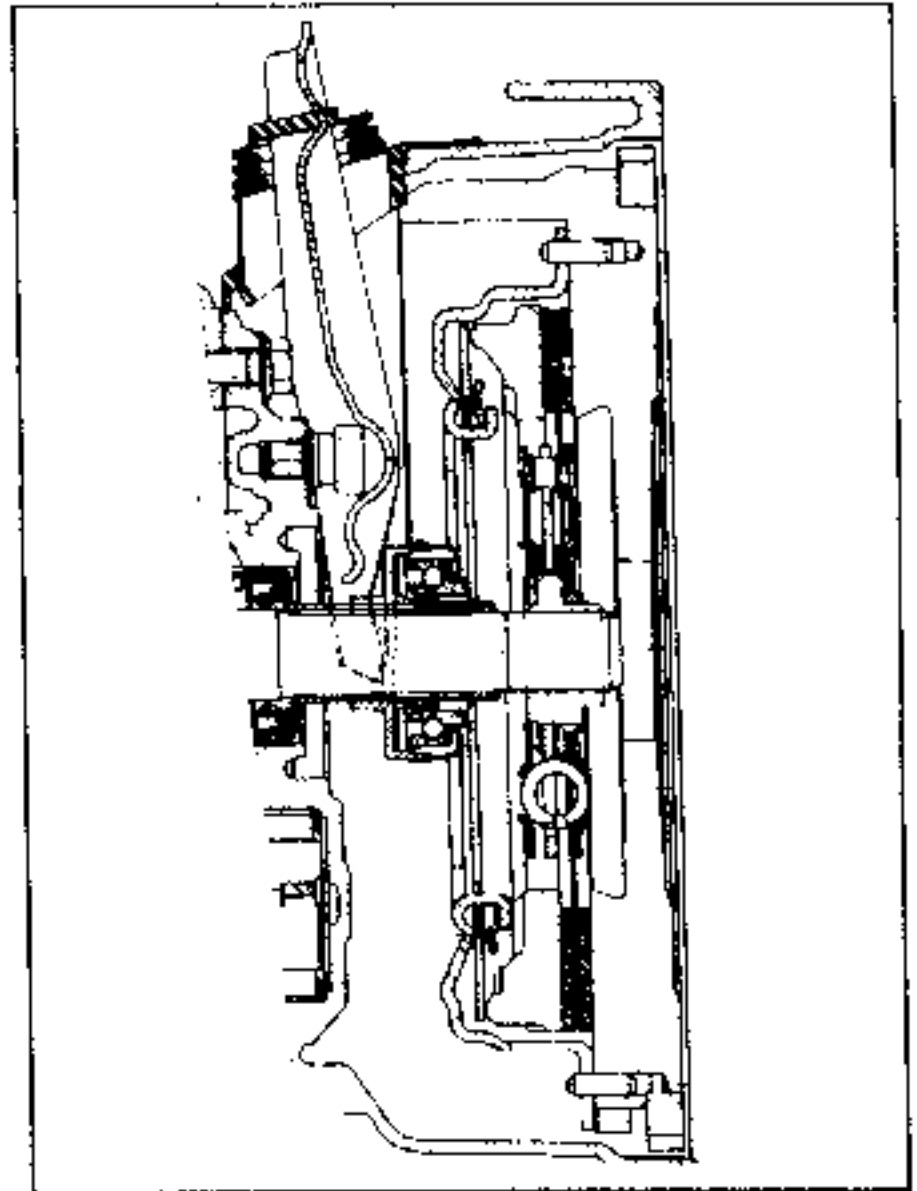
Embrague monodisco accionado por cable y que funciona en seco.

Plato de embrague de diafragma.

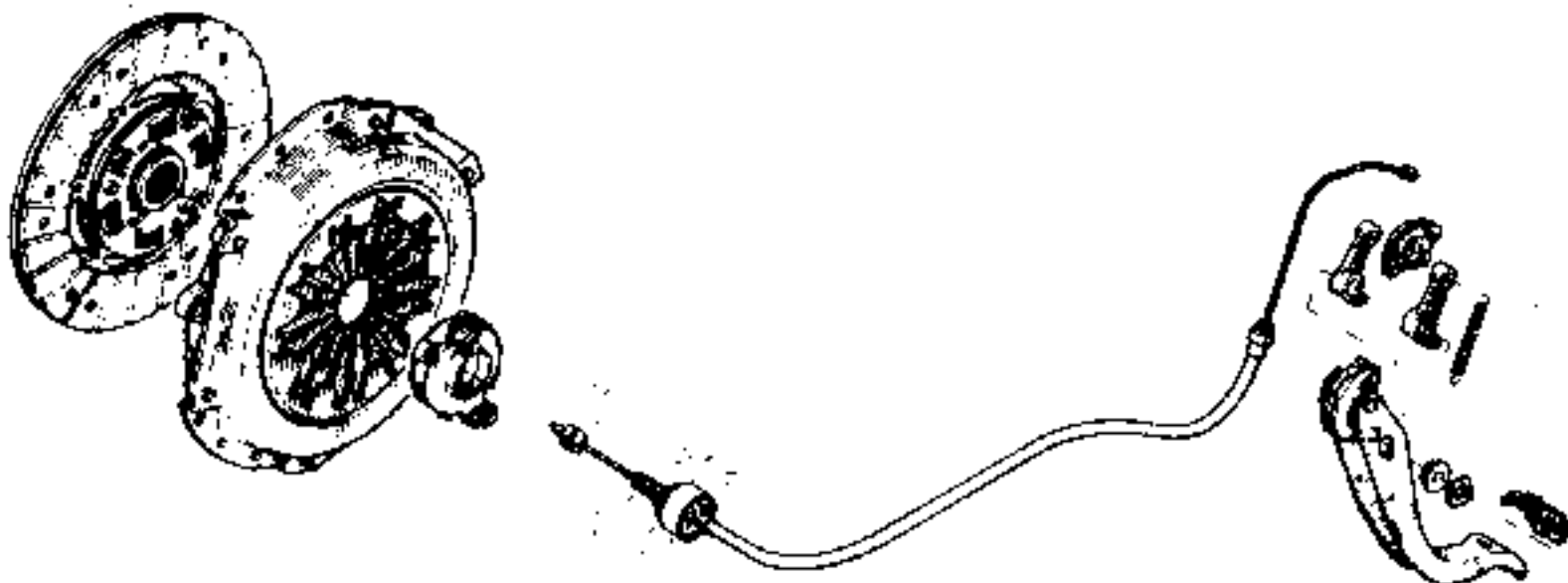
Disco de embrague con buje elástico.

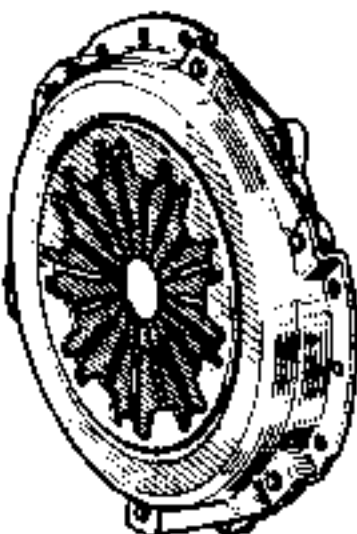
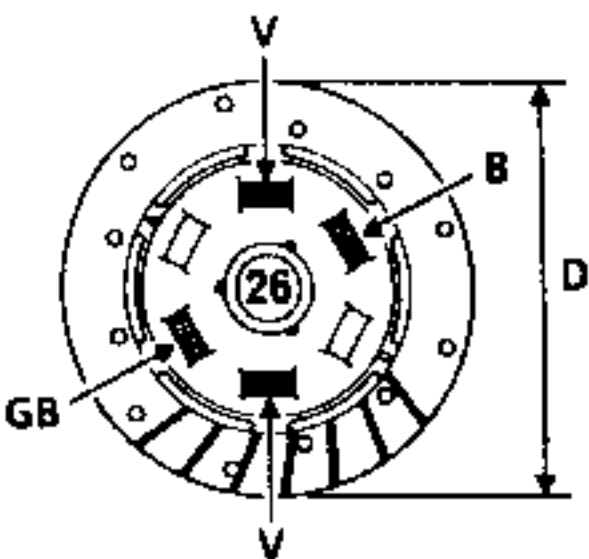
Tope de bolas guiado, autocentrante y en apoyo constante.

Recuperación automática de desgaste.



Despiece



TIPO VEHICULO	TIPO MOTOR	MECANISMO	DISCO
C063	C3G	 85 873 S 160 CPH 2750	 90 693-4 R  76 906 R 26 acanaladuras V = Verde E = 7,4 mm B = Blanco D = 160 mm GB = Gris azul

Tipo	Acondicionamiento	Nº A.P.R.	Organo
MOLYKOTE BR2	Bote de 1 kg	77 01 421 145	Acanaladuras de planetario derecho Pivote de horquilla Guía de tope Patines de horquilla } Embrague
CAF 4/60 THIXO	Tubo de 100 g	77 01 404 452	Extremos de los pasadores elásticos de las transmisiones
LOCTITE 518	Jeringa de 24 ml	77 01 421 162	Cara de ensamblado de los cárteres

SÍMBOLO

Incidente constatado

Control

Operación a
efectuar

El embrague patina,
el motor parece embalsarse

Verificar el sistema
de reglaje
automático

MAL

BIEN

Sector dentado roto
o muelle roto

Embrague gastado
o engrasado

MAL

BIEN

MAL

Cambiar las piezas
defectuosas

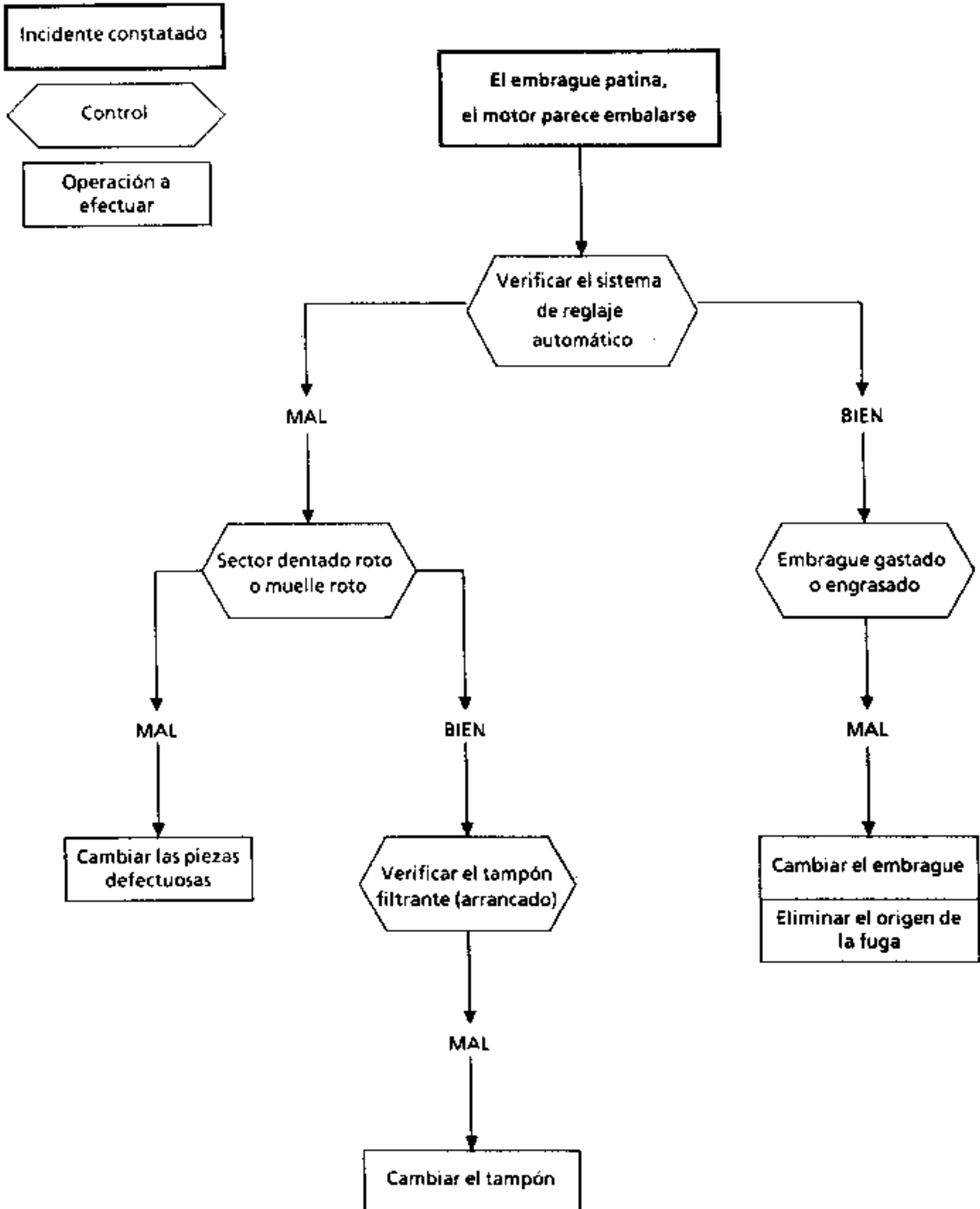
Verificar el tampón
filtrante (arrancado)

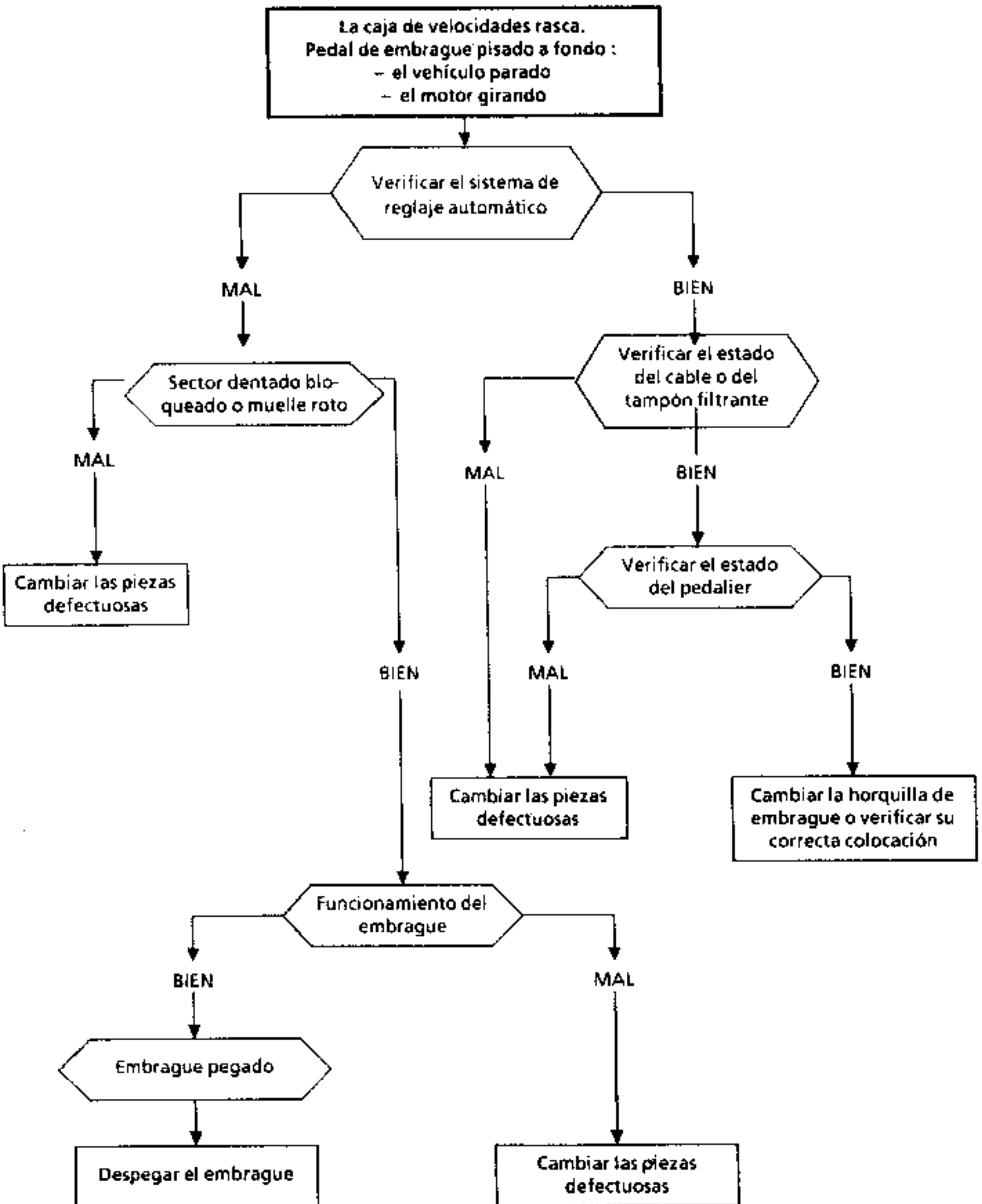
Cambiar el embrague

Eliminar el origen de
la fuga

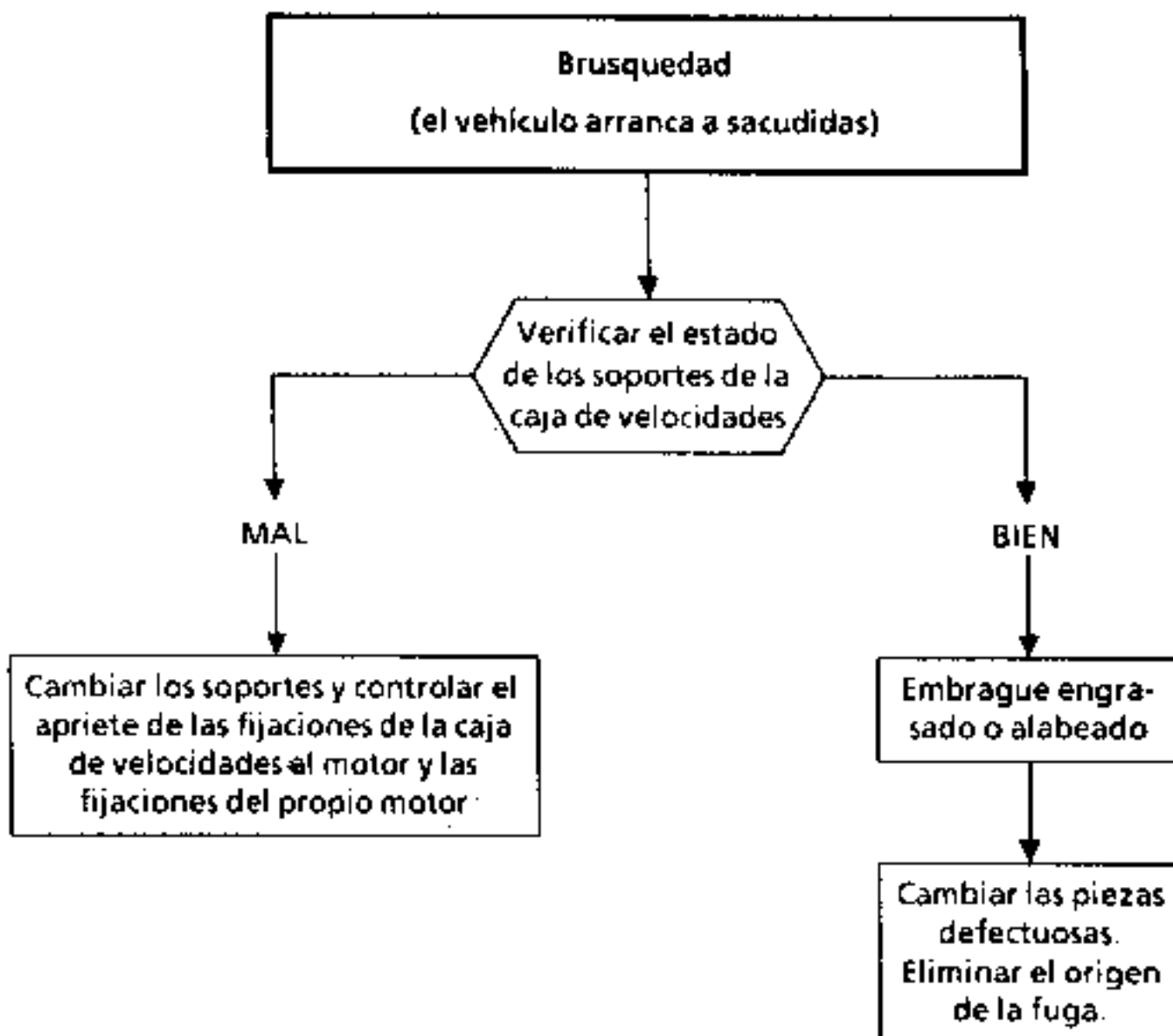
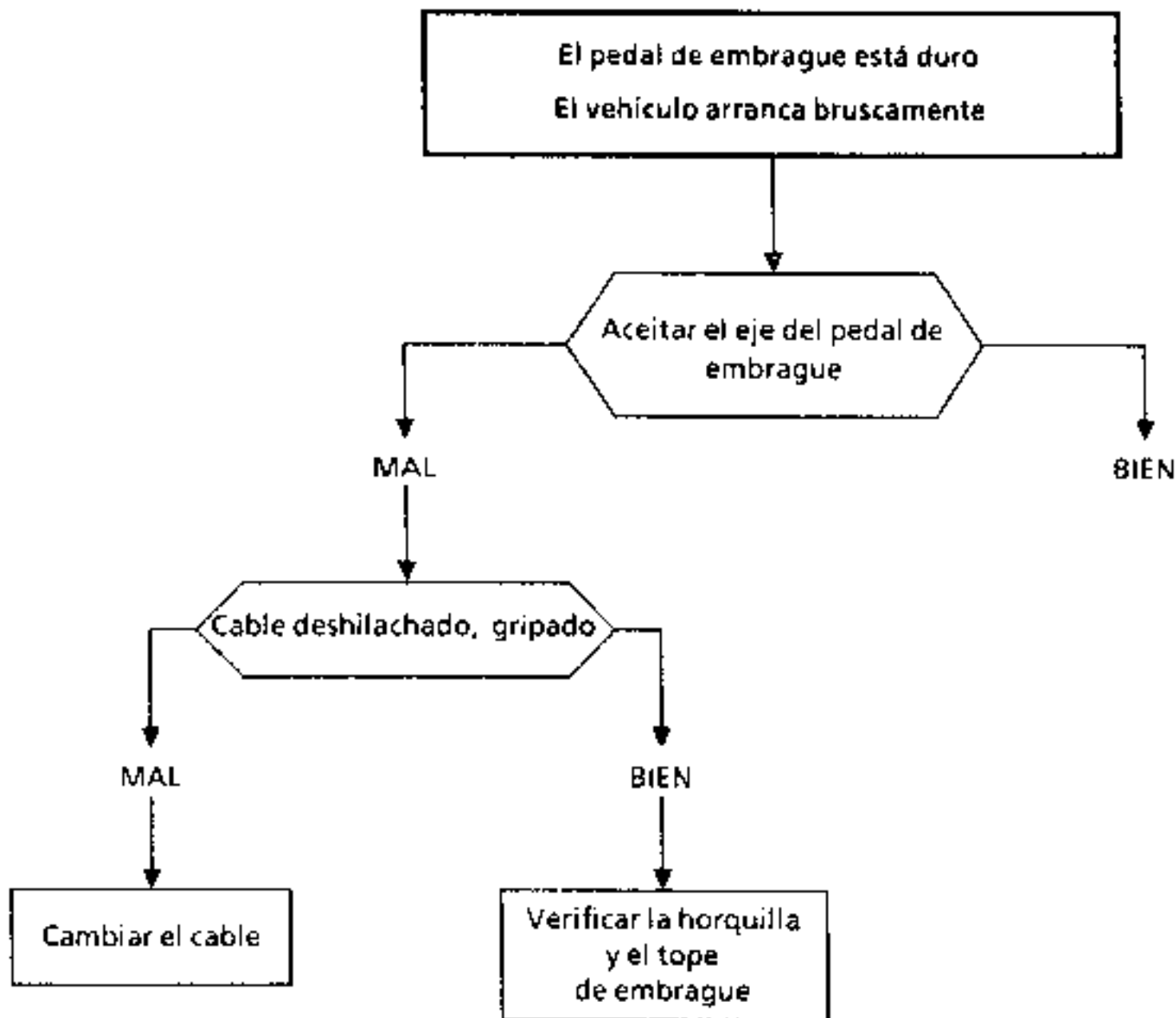
MAL

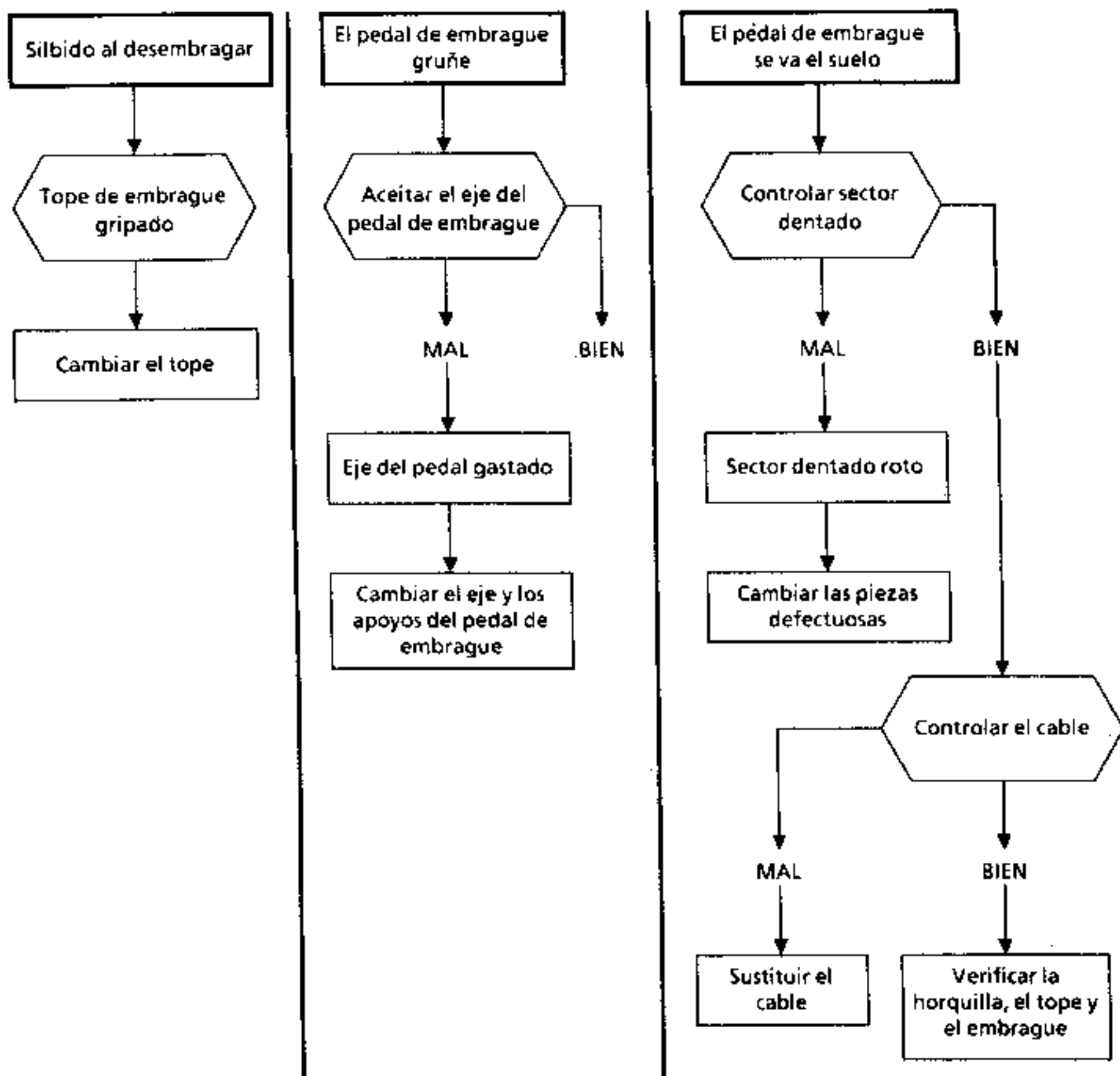
Cambiar el tampón





Caso poco frecuente,
se produce tras una
parada prolongada del
vehículo (varios días)





SUSTITUCION

Esta operación se efectúa tras haber desacoplado la caja de velocidades del motor

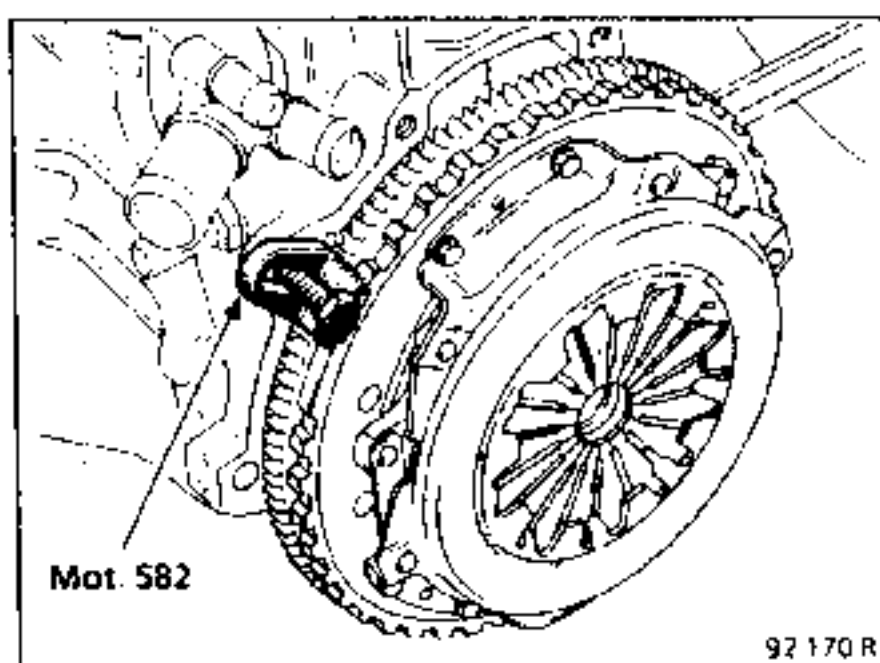
UTILLAJE ESPECIAL INDISPENSABLE	
Mot. 582	Sector de retención

PARES DE APRIETE (en daN.m)	
Tornillos fijación mecanismo Ø 7	2,5

EXTRACCION

Colocar el sector de retención **Mot. 582**.

Quitar los tornillos de fijación del mecanismo y extraer éste, así como el disco de embrague.



Controlar visualmente :

- la ausencia de rayaduras en el apoyo del volante motor,
- el desgaste del volante motor,
- el estado de la corona del motor de arranque,
- la estanquidad a nivel de la junta labiada del cigüeñal y del tubo-guía sobre la caja de velocidades.

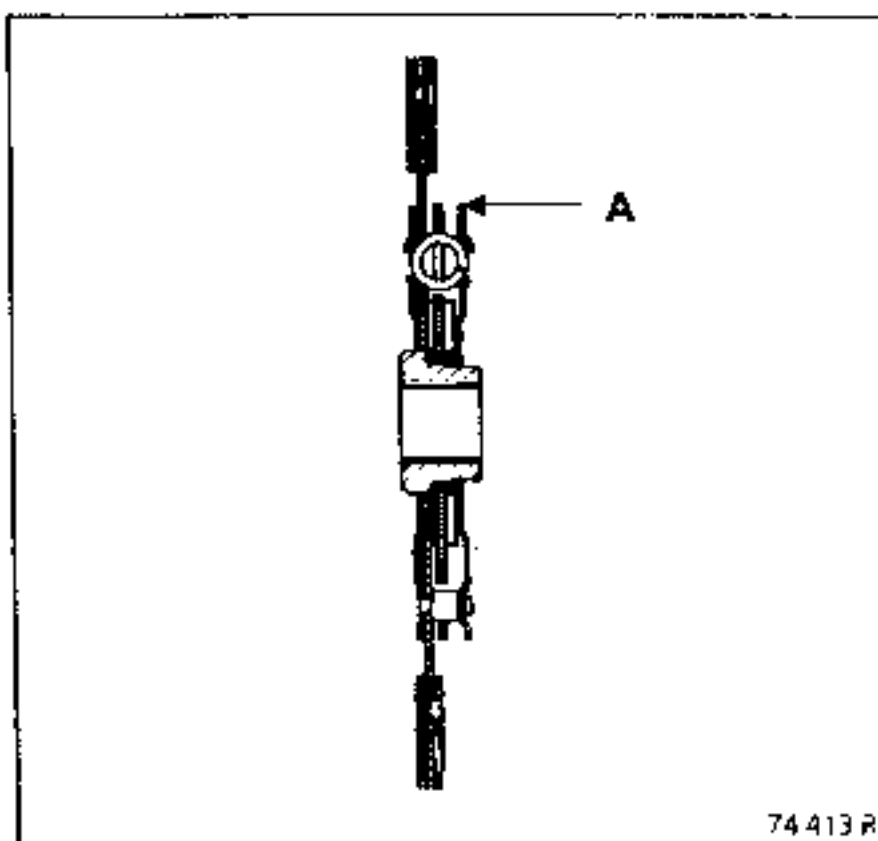
Sustituir las piezas defectuosas y limpiar las acanaladuras del árbol de embrague.

PRECAUCIONES IMPERATIVAS A SEGUIR AL REPARAR EL EMBRAGUE

Para mejorar el deslizamiento de los discos de embrague, los bujes de éstos van niquelados de ahora en adelante.

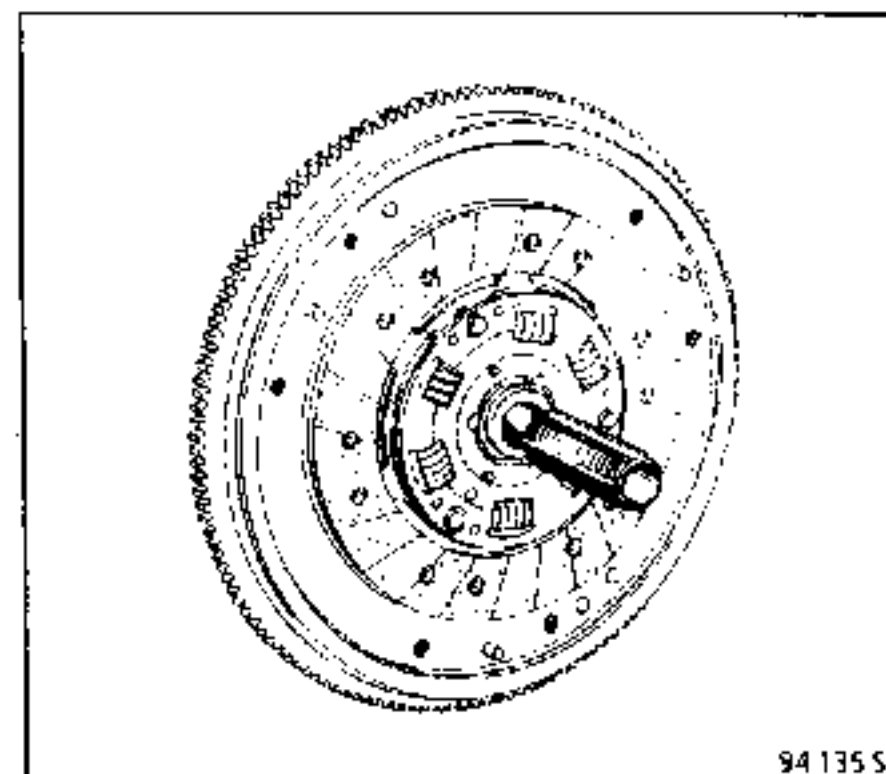
Limpiar las acanaladuras del árbol de embrague y montar el conjunto sin lubricante.

Colocar el disco : saliente (A) del buje lado caja de velocidades.



74 413 R

Utilizar el centrador de plástico suministrado en la colección para montar el disco.



94 135 S

Montar el mecanismo.

Atornillar progresivamente y después bloquear al par el tornillo de fijación del mecanismo.

Retirar el sector de retención Mot. 582.

Untar con grasa MOLYKOTE BR2 :

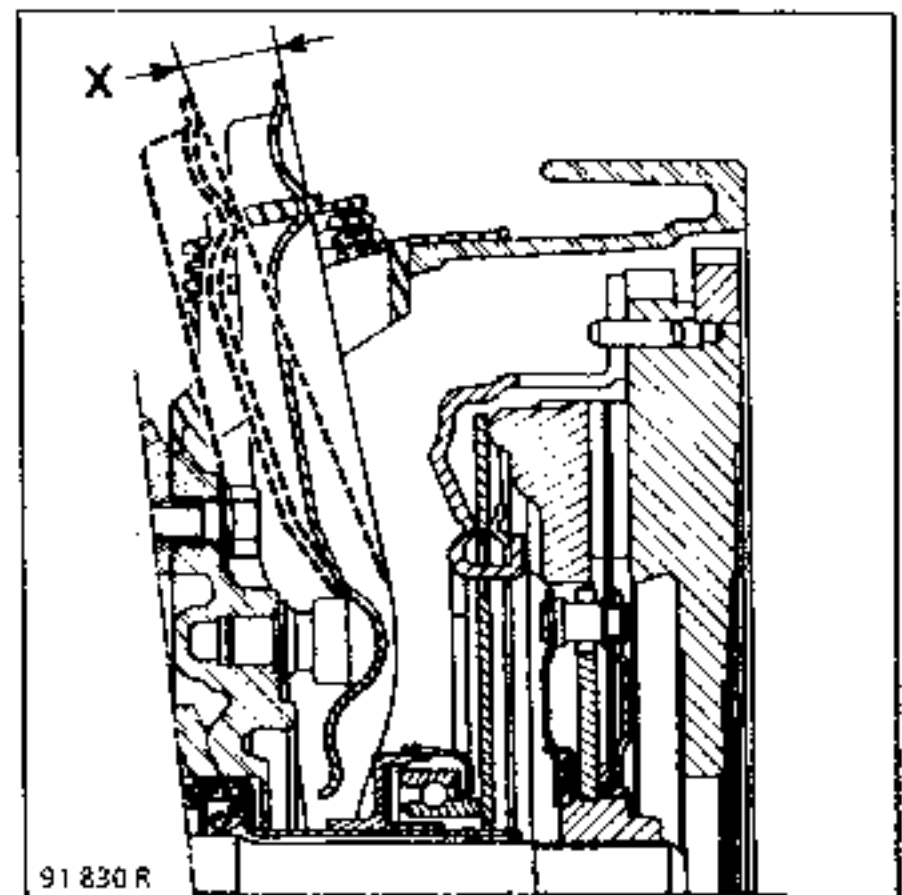
- el diámetro interno del tope,
- el tubo guía,
- los patines de horquilla,
- el pivote.

Tras la colocación de la caja de velocidades, rearmar el sector dentado y verificar el funcionamiento de la recuperación del juego.

Verificar el recorrido de desplazamiento de la horquilla.

Debe ser de :

$$X = 17 \text{ a } 18 \text{ mm.}$$



91 830 R

SUSTITUCION

Esta operación se efectúa tras haber desacoplado la caja de velocidades del motor.

EXTRACCION

Retirar :

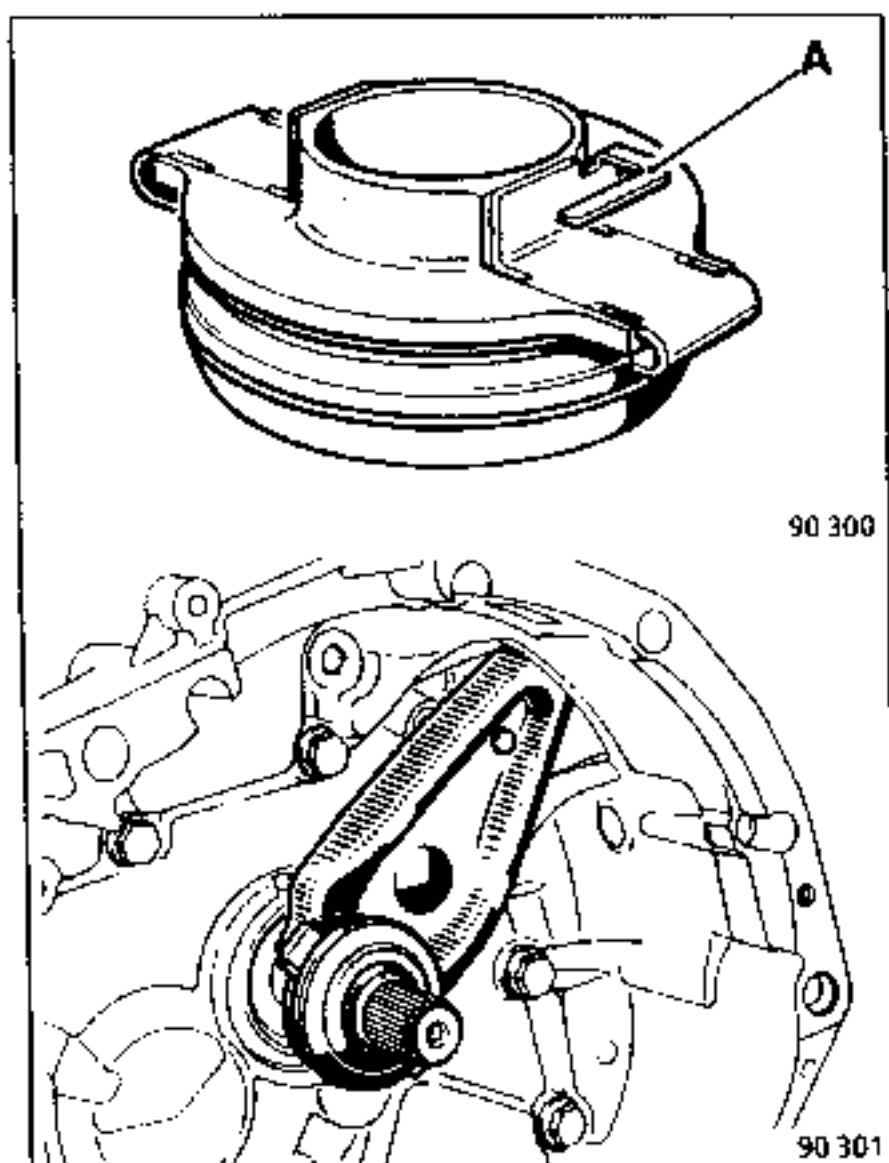
- el tope, basculando la horquilla,
- la goma protectora y tirar de la horquilla hacia el interior del cárter de embrague.

REPOSICION

Untar las paredes del tubo-guía y los patines de la horquilla con grasa **MOLYKOTE BR2**.

Colocar la horquilla y poner la goma protectora.

Colocar el tope sobre el tubo-guía, encajando el gancho (A) en la horquilla.



Asegurarse del correcto deslizamiento.

NOTA : en las intervenciones que no necesiten extraer la caja de velocidades o después de colocar dicha caja, **NO LEVANTAR** ya la horquilla, ya que podría salirse del gancho (A) del tope.

SUSTITUCION

Esta operación se efectúa después de haber extraído la caja de velocidades y separado el cárter de mecanismo del cárter de embrague

Ver el manual de reparación "C.V. JB".

OBSERVACIÓN :

El tubo-guía de tope se entrega con un protector de la junta labiada integrado, con el fin de no estropearla al pasarla por las acanaladuras del árbol de embrague.

No retirar este protector durante el montaje ni después del montaje del tubo-guía de tope sobre el cárter.

Después de colocar el árbol primario, se retirará el protector.

UTILLAJE ESPECIAL INDISPENSABLE

B.Vi. 28-01	Cuerpo de extractor
B.Vi. 31-01	Juego de botadores para extracción y colocación de pasadores elásticos Ø 5 mm
B.Vi. 1170	Extractor buje de 5ª
B.Vi. 1007	Garra para B.Vi. 28-01
B.Vi. 945	Mandril de colocación de la junta de diferencial

PARES DE APRIETE (en daN.m)

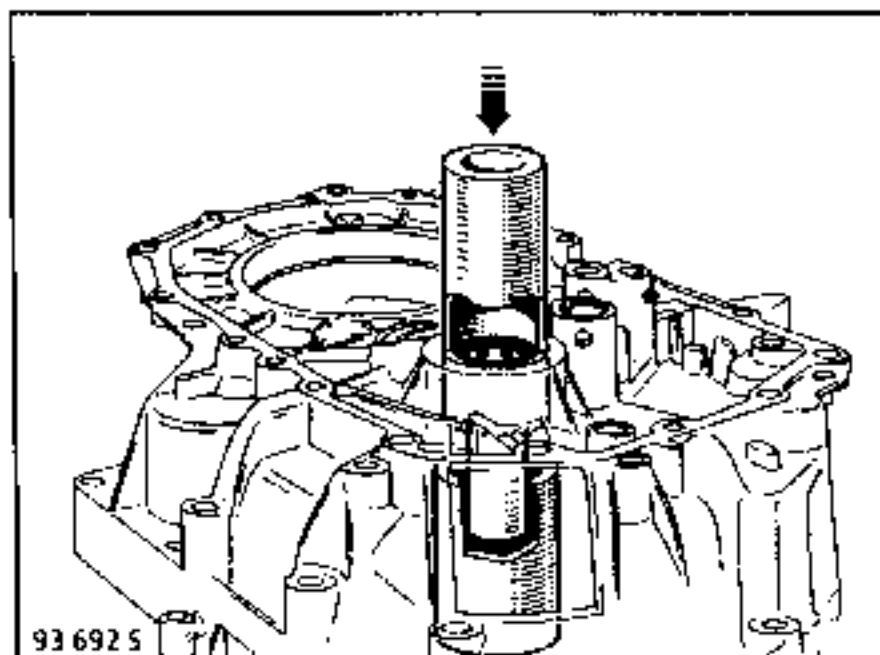


Tornillos del cárter	2,5
Tuerca del árbol primario	13,5
Tornillos del árbol secundario	8

EXTRACCION

La junta labiada y el rodamiento del árbol de embrague (primario) son solidarios del tubo-guía de tope. La lubricación está asegurada por un orificio que se comunica con el diámetro interno del cárter de embrague.

Con el cárter apoyado sobre un tubo de Ø interior 48 mm y Ø exterior 55 mm, extraer el tubo-guía con la prensa con la ayuda de un tubo de Ø exterior 45 mm.

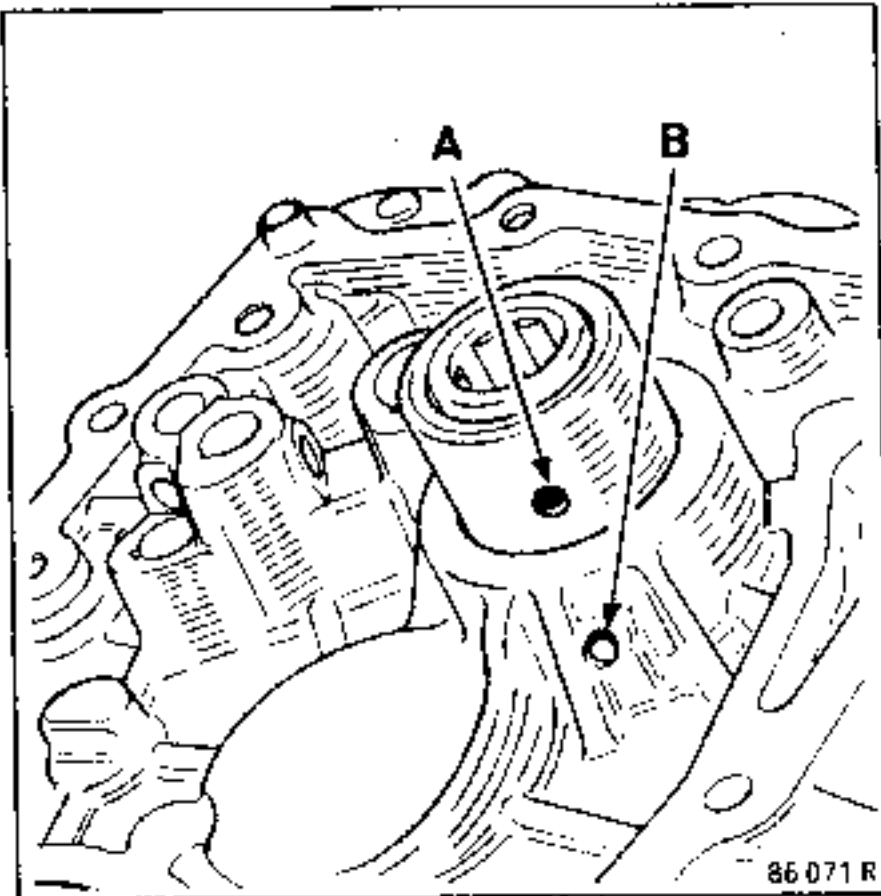


REPOSICION

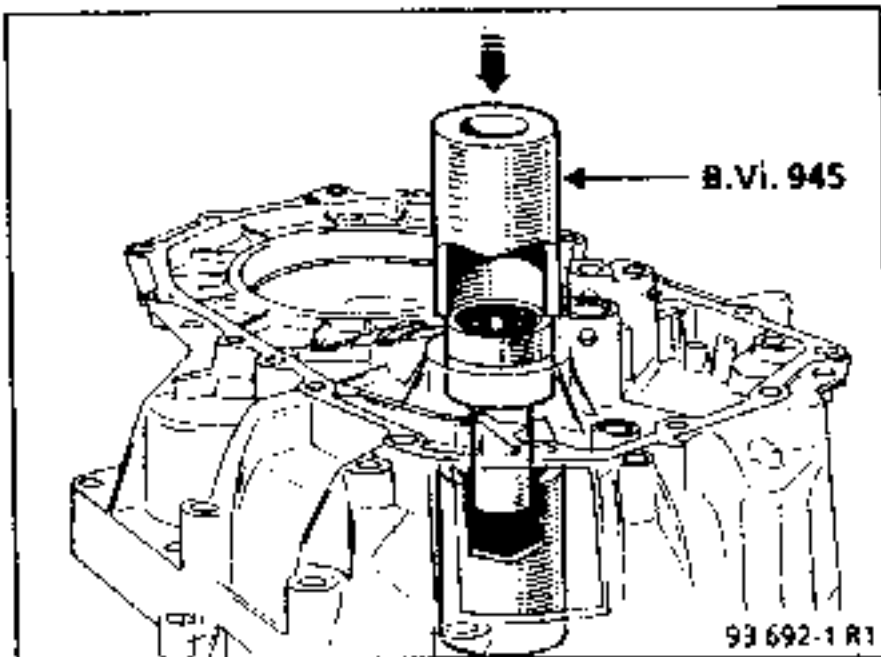
El tubo guía se entrega con un protector de la junta labiada integrado, con el fin de no estropearla al pasarla por las acanaladuras del árbol de embrague.

Depositar una película de grasa MOLYKOTE BR2 en las paredes del diámetro interior.

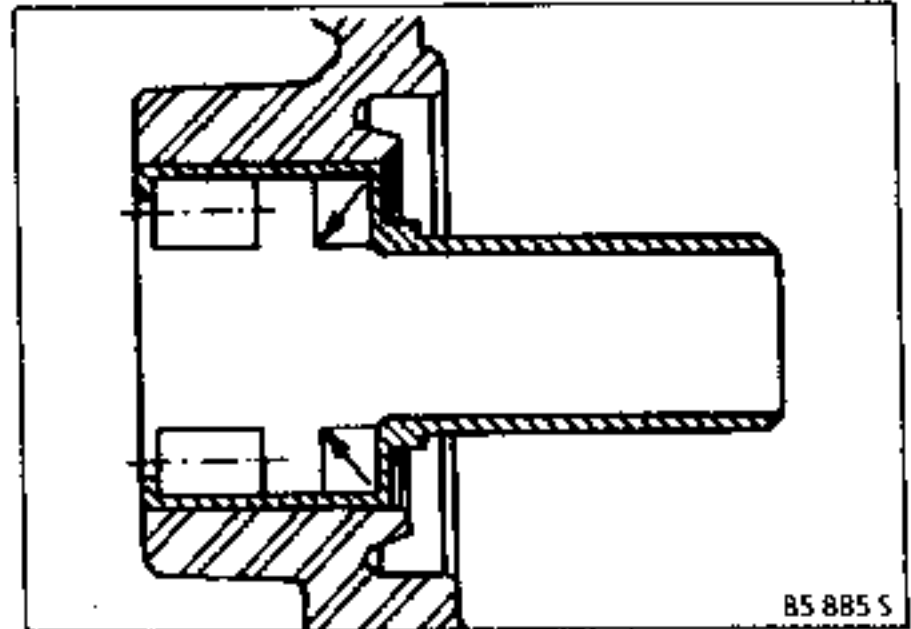
Alinear el orificio de engrase del rodamiento (A) del tubo-guía frente al del cárter de embrague (B).



Con el cárter apoyado sobre el tubo, introducir el tubo-guía con la prensa hasta que toque la cara interna del cárter, con ayuda del útil B.Vi. 945.



Controlar que el orificio de engrase (A) esté enfrente del orificio del cárter (B).



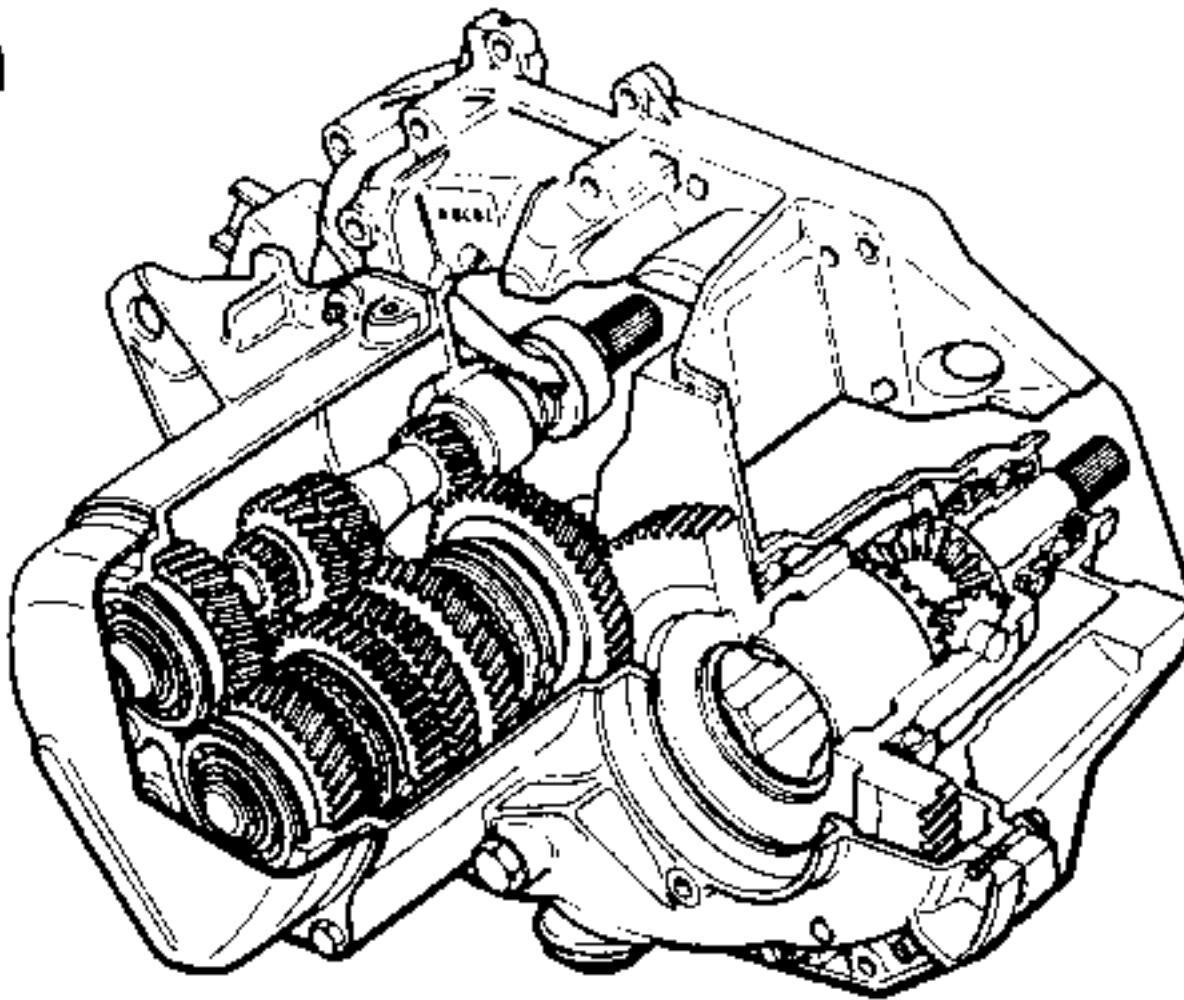
Aceitar el árbol antes del montaje.

Untar con Loctite 518 la cara ensamblada de los cárteres.

Colocar de nuevo el cárter y fijarlo, apretando los tornillos al par de 2,5 daN.m.

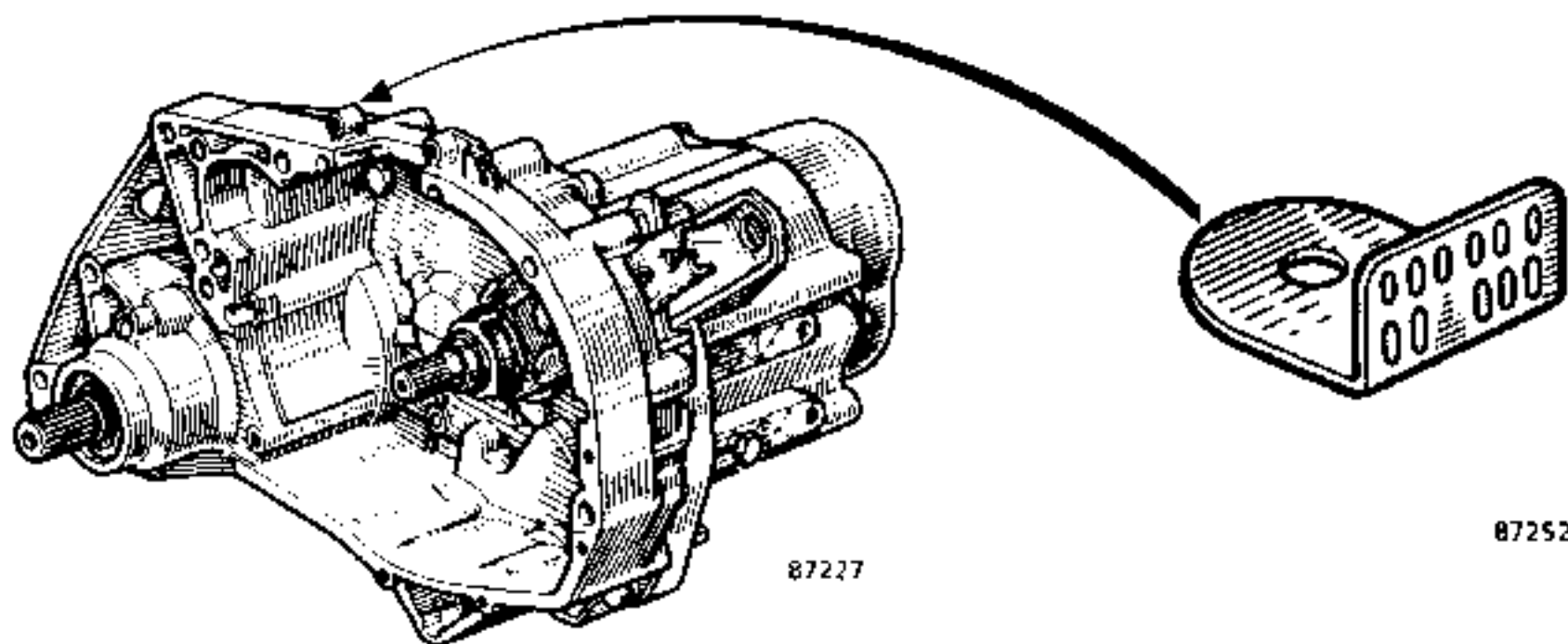
Untar el tubo-guía de tope con grasa MOLYKOTE BR2.

JB1



Los vehículos C06 están equipados de cajas de velocidades del tipo JB.

El manual de reparación "C.V. JB" trata de la reparación completa de este órgano.



Una placa de identificación, situada en el cárter de embrague, indica :

- En A : el tipo de la caja
- En B : el índice de la caja
- En C : el número de fabricación
- En D : la fábrica de montaje
- En E : una muesca cuando la caja está ensamblada con un motor C



90 775

IDENTIFICACION BICOLOR

2/3 de la superficie están pintadas de un color propio a cada tipo de caja de velocidades.

El 1/3 restante de la superficie va pintado de un color específico, en función del índice de la caja de velocidades.

Indice	Vehiculo	Par cilíndrico	Par de taquímetro	1ª	2ª	3ª	4ª	5ª	Marcha AR
JB1									
052	C063	$\frac{15}{56}$	$\frac{21}{20}$	$\frac{11}{41}$	$\frac{21}{43}$	$\frac{28}{37}$	$\frac{30}{29}$	$\frac{41}{31}$	$\frac{11}{39}$ 26

Capacidad - Lubrificantes

CAPACIDAD

Caja 5 velocidades JB1 : 3,40 l

CALIDAD VISCOSIDAD

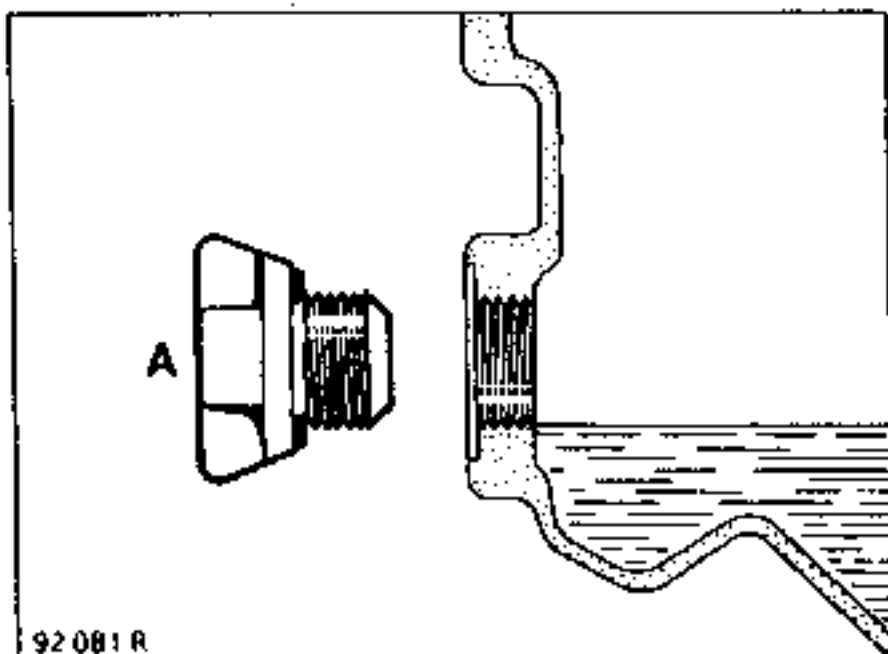
TRANSELF B80W

FRECUENCIA DE LOS CAMBIOS

Engrasada de por vida

CONTROL NIVEL

1ª revisión, después cada 20 000 km

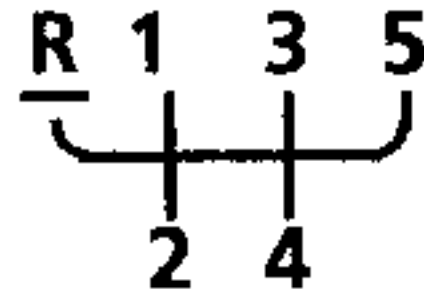


92 081 R

Llenar justo hasta el nivel del orificio.

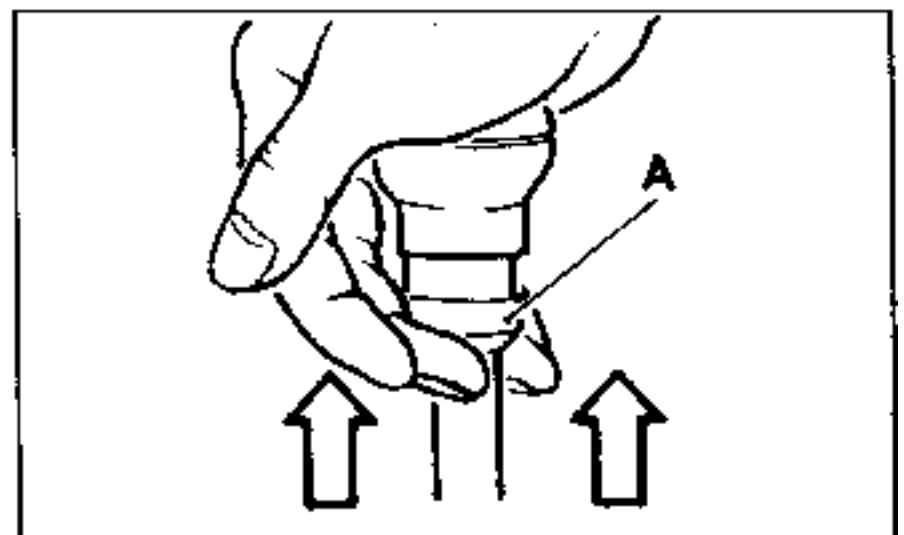
La caja velocidades JB1 (5 velocidades adelante - 1 marcha atrás) está equipada de sincronizadores BORG-WARNER.

REJILLA DE VELOCIDADES



B.V. JB

Para meter la marcha atrás, levantar el anillo (A) y accionar la palanca.



Tipo	Acondicionamiento	N° A.P.R.	A utilizar para :
MOLYKOTE BR2	Bote de 1 kg	77 01 421 145	Acanaladuras del planetario derecho Pivote de horquilla Guía de tope Patines de horquilla
Loctite 518	Jeringa de 24 ml	77 01 421 162	Caras de ensamblado de los cárteres
CAF 4/60 THIXO	Tubo de 100 g	77 01 404 452	Tapones roscados y contactores Tapones de bolas Extremos de los pasadores elásticos de las transmisiones
LOCTITE FRENBLOC (resina de bloqueo y de estanquidad)	Frasco de 24 cc	77 01 394 071	Tuercas árboles primario y secundario Piñón fijo y buje de 5ª Arrastrador de dentado

Piezas a sustituir sistemáticamente

Una vez extraídas :

- las juntas de papel,
- las juntas labiadas,
- los tornillos de fijación del cajetín diferencial,
- los pasadores elásticos,
- el tornillo inversor de marcha atrás,
- las juntas tóricas,
- los anillos de retención,
- el tubo guía de tope,
- las tuercas de árboles primario y secundario,
- el piñón del taquímetro.

Rascado
al meter
una velocidad

Extraer la caja
de velocidades

Verificar el sincroni-
zador y el muelle del
sincró de la velocidad
implicada

Rascado
al meter
todas las velocidades
(tras control del embrague)

Extraer la caja de
velocidades

Verificar los sincroni-
zadores y los bujes de
sincronizadores

Imposibilidad de meter las velocidades
(tras control del embrague)

Verificar el
reglaje del
varillaje de
selección

Bien

Mal

Reglar el varillaje

Estado
de los
elementos del
varillaje

Bien

Mal

Extraer la caja de
velocidades

Controlar el sistema
de bloqueo de la caja
de velocidades

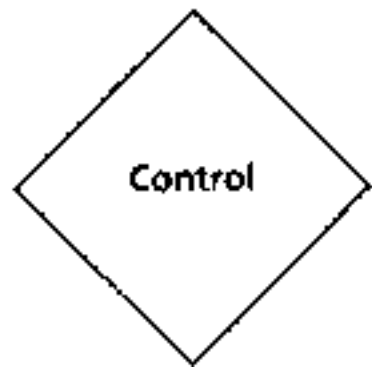
Cambiar las piezas
defectuosas

Reglar el varillaje

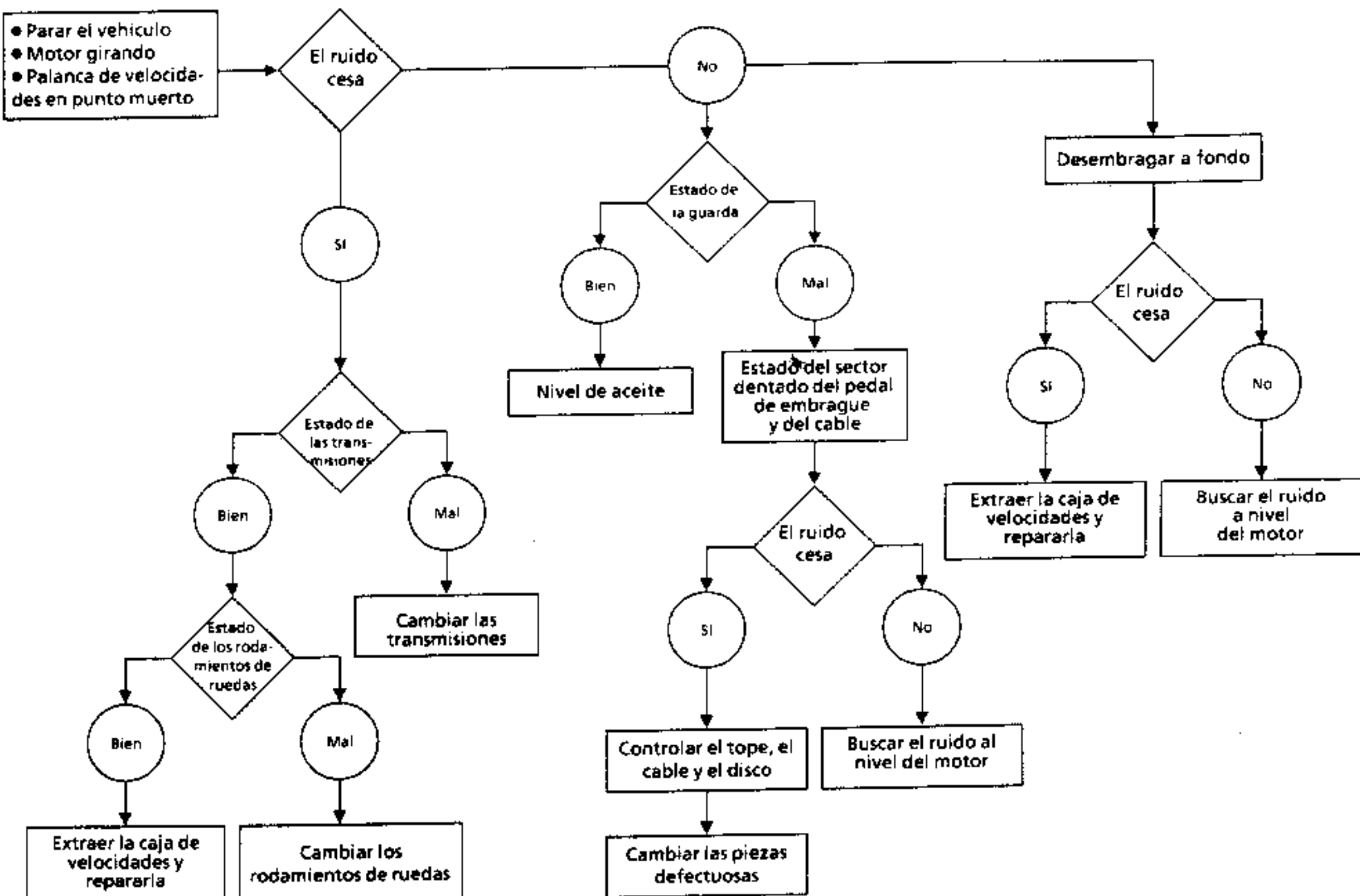
SIMBOLO

Operaciones
a efectuar

Control

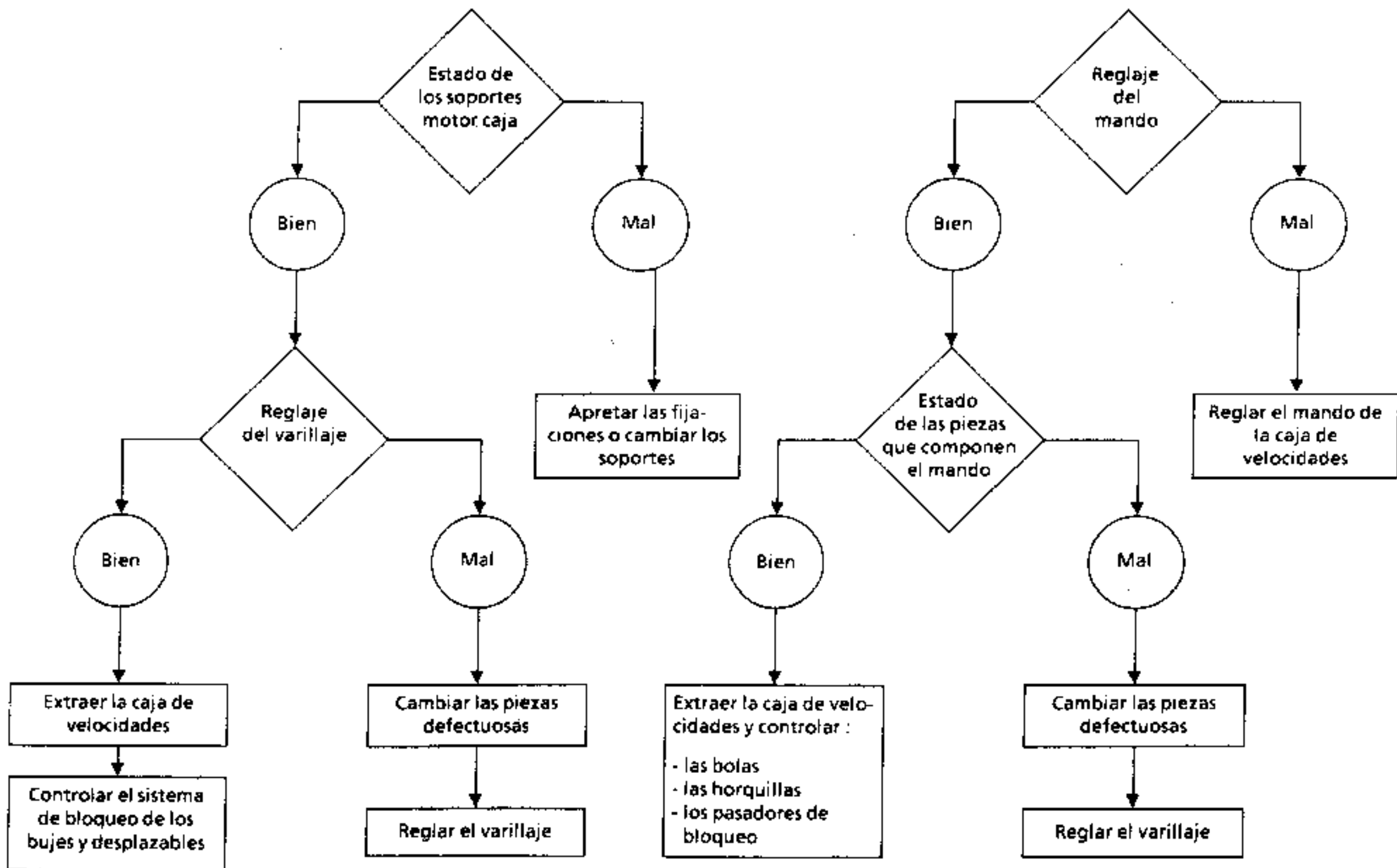


Ruidos anormales en la carretera



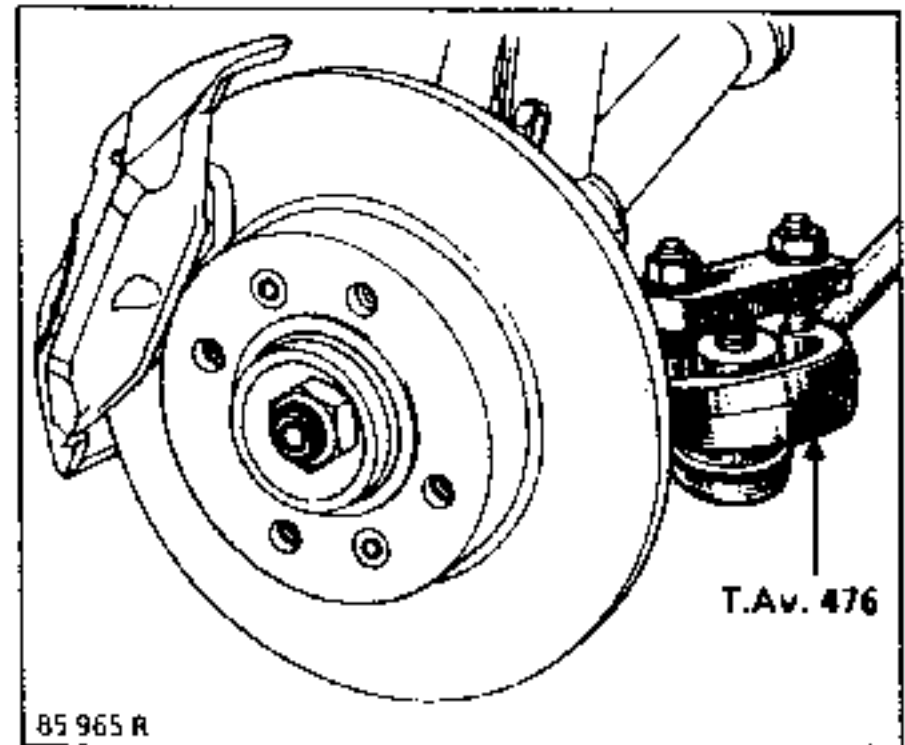
Las velocidades se salen

Bloqueo de una velocidades

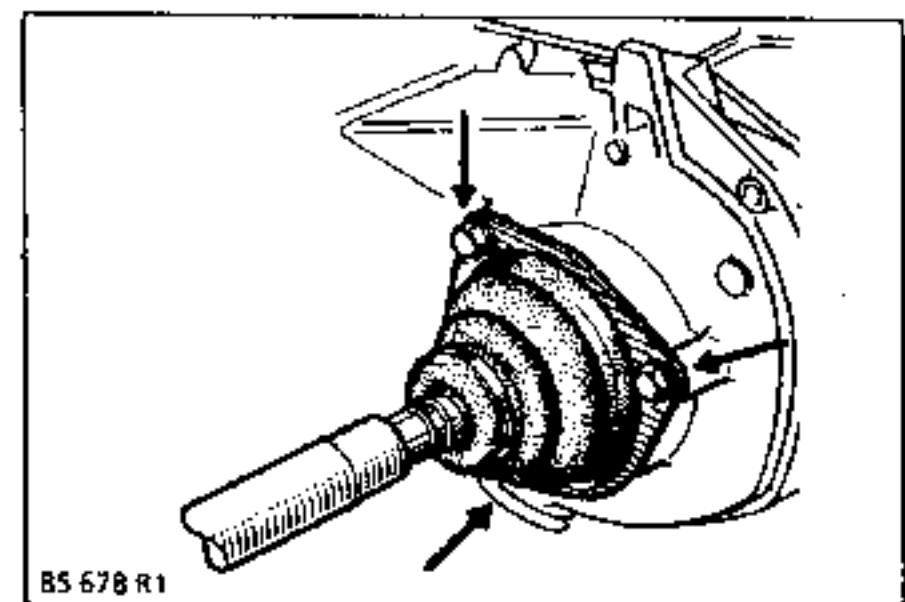


UTILLAJE ESPECIAL INDISPENSABLE	
B.Vi. 31-01	Juego de espigas
T.Av. 476	Extractor de rótulas
MATERIAL ESPECIAL INDISPENSABLE	
CELETTE 918-910	Soporte de órganos

PARES DE APRIETE (en daN.m)	
Tuercas y tornillos de fijación del cárter de embrague sobre el motor	5
Tornillo de fijación elemento protección de embrague	2,5
Tapón de vaciado	1,8
Tapón de llenado	0,15
Tornillos de fijación fuelle de transmisión izquierda	2,5
Tornillos de fijación estribos de frenos	10
Bulones fijación pie de amortiguador	11
Tuerca rótula de dirección	3,5
Tuerca de chaveta sobre porta-manguetas	5,5
Tornillos de fijación de los soportes	4 a 5
Tornillos de ruedas	9



- los tres tornillos de fijación del fuelle de transmisión,



- los dos tornillos de fijación del estribo, fijando el estribo al muelle de suspensión para evitar la tensión del flexible.

EXTRACCION

Poner el vehículo sobre un elevador o sobre borriquetas.

Desconectar la batería.

Extraer el elemento de protección.

Vaciar la caja de velocidades.

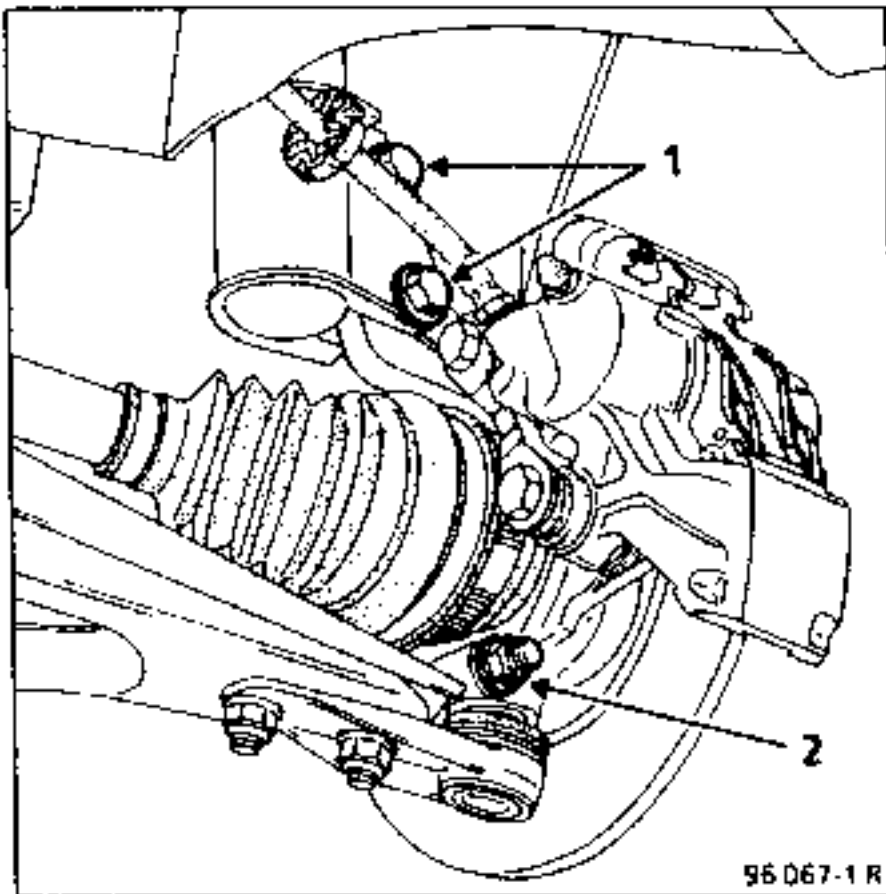
Quitar las ruedas delanteras.

Lado izquierdo del vehículo, extraer :

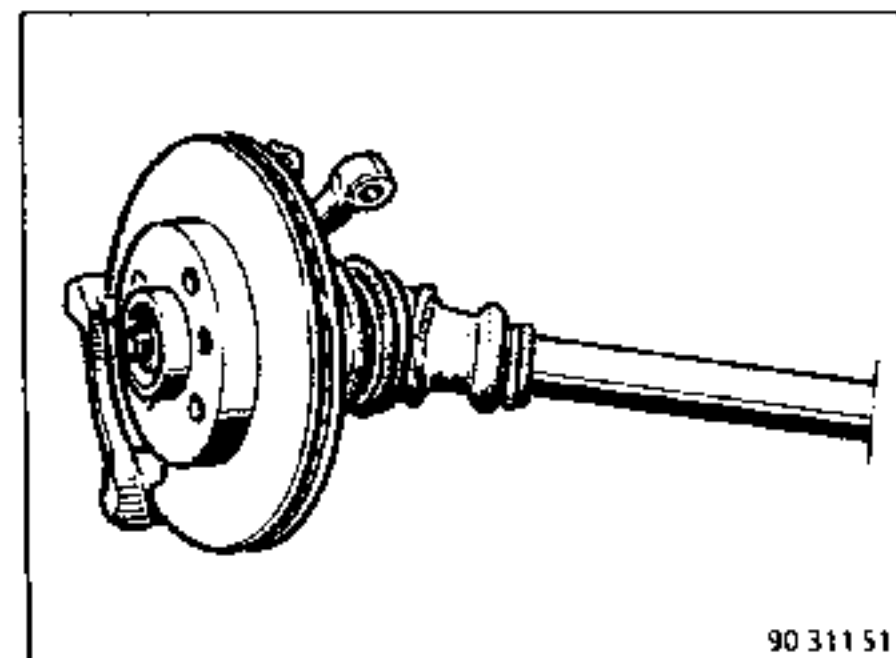
- la rótula de la bieleta de dirección con el útil T.Av. 476,

Extraer :

- los dos bulones (1) de fijación del pie del amortiguador,
- la tuerca y el tornillo chaveta (2).

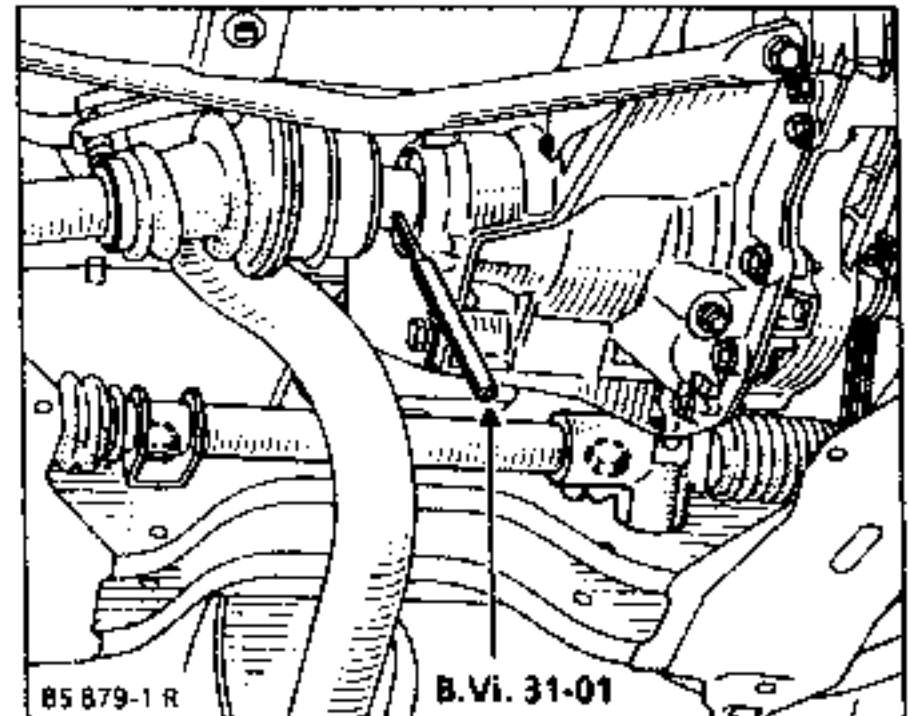


- El guardabarros,
- El conjunto transmisión porta-manguetas, a nivel de la rótula inferior.

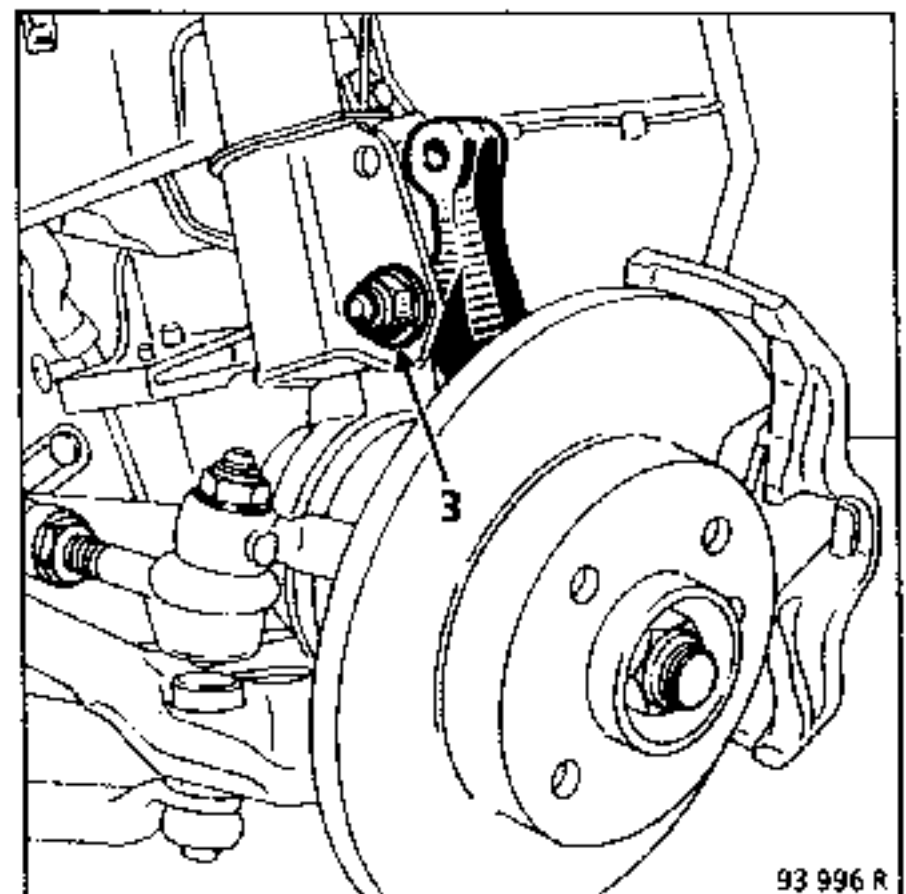


Verificar que los rodillos de la transmisión no se sacan con la mano. Si es éste el caso, controlar en el montaje que las agujas no caigan dentro de la caja.

Lado derecho del vehículo, extraer los pasadores de la transmisión con el útil B. Vi. 31-01.

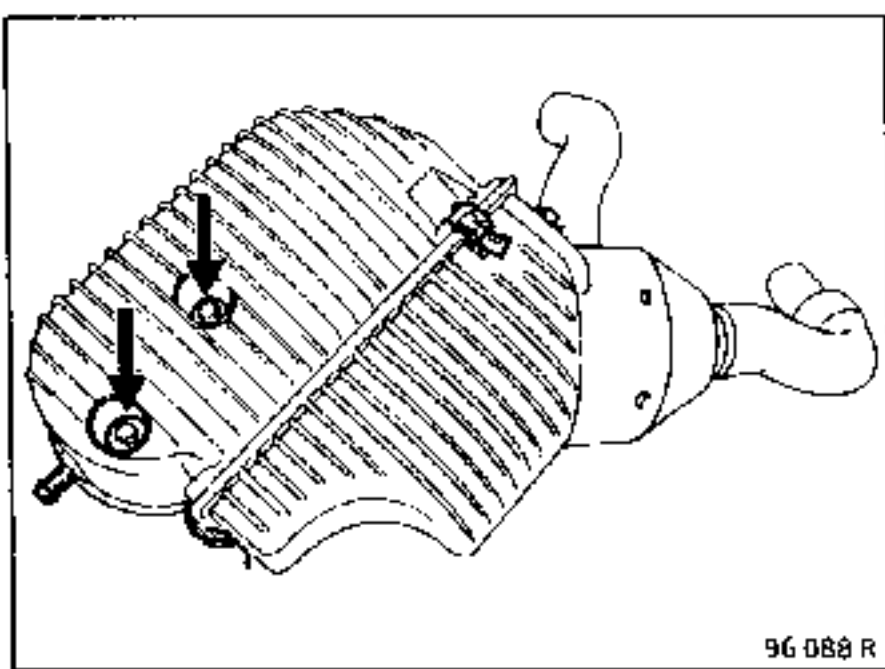


Aflojar el bulón inferior (3) del pie del amortiguador y extraer el bulón superior.



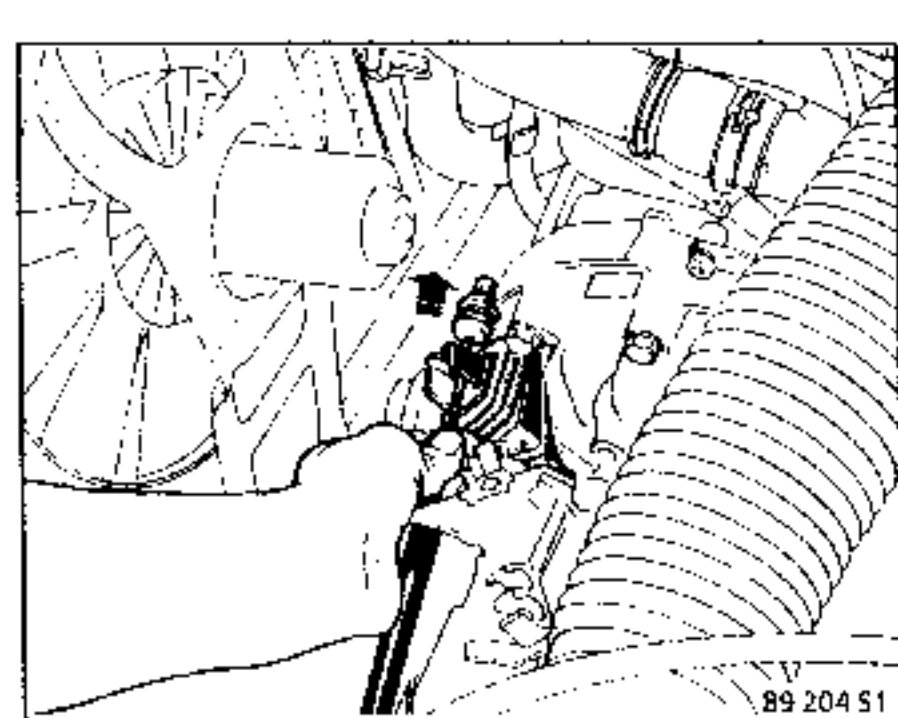
Bascular el porta-manguetas y desacoplar la transmisión.

- Extraer :
- la caja del filtro de aire,



- la bobina de encendido.

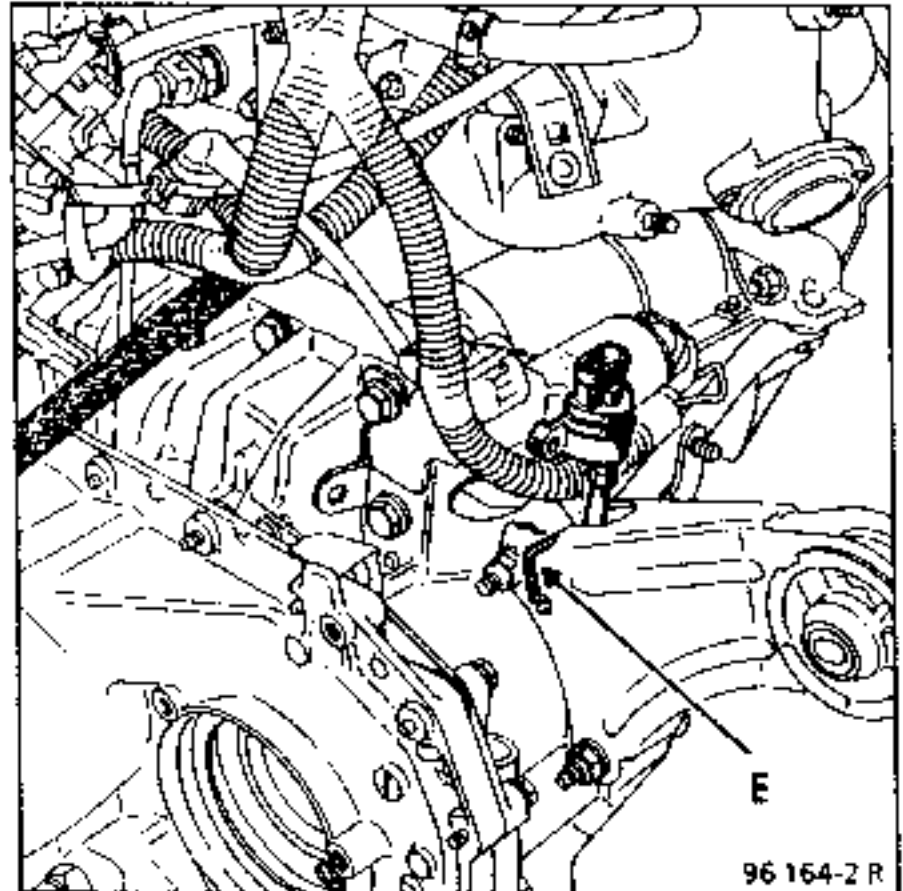
- Desconectar :
- el cable de embrague,



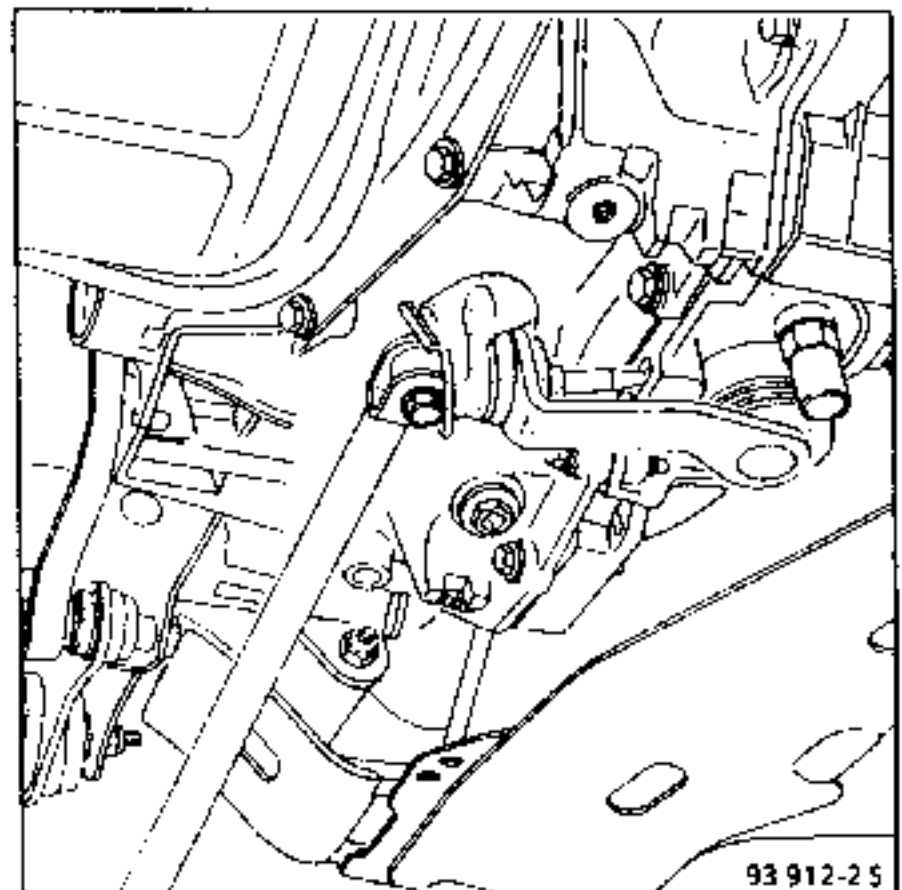
- el conector del taquímetro,
- el conector de la sonda de oxígeno,
- el conector del contactor de la luz de marcha atrás.

- Extraer :
- El captador de PM5,
 - la trenza de masa.

Retirar la horquilla (E) y desconectar el cable del taquímetro.

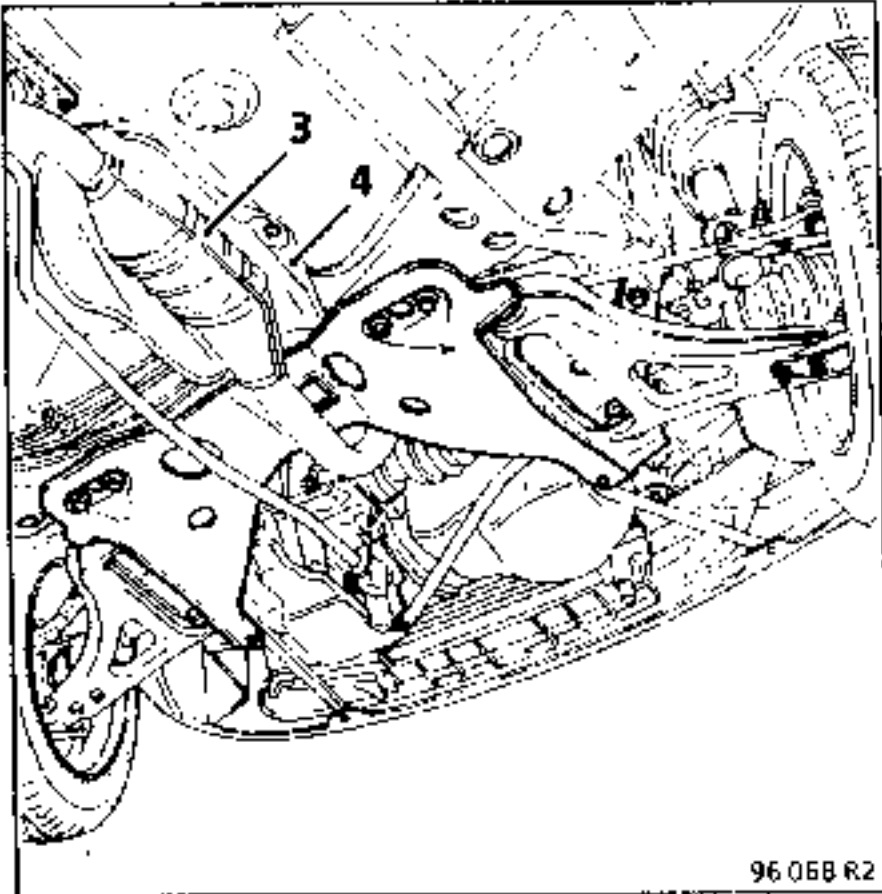


Desacoplar el mando de velocidades a nivel de la palanca de salida de la caja, después de haber apartado el fuelle de protección.

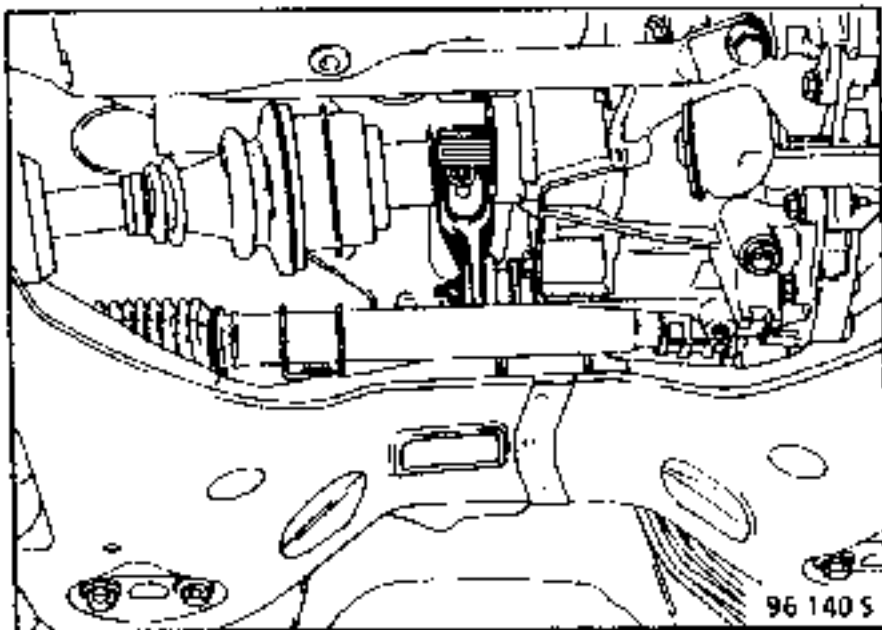


Extraer :

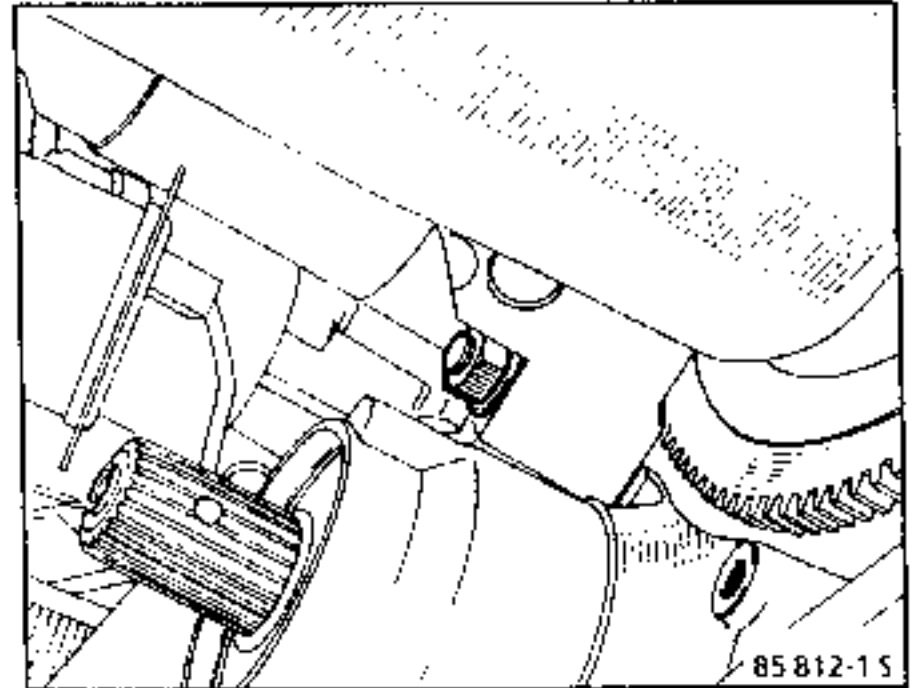
- El bote catalítico (3),
- la pantalla térmica (4).



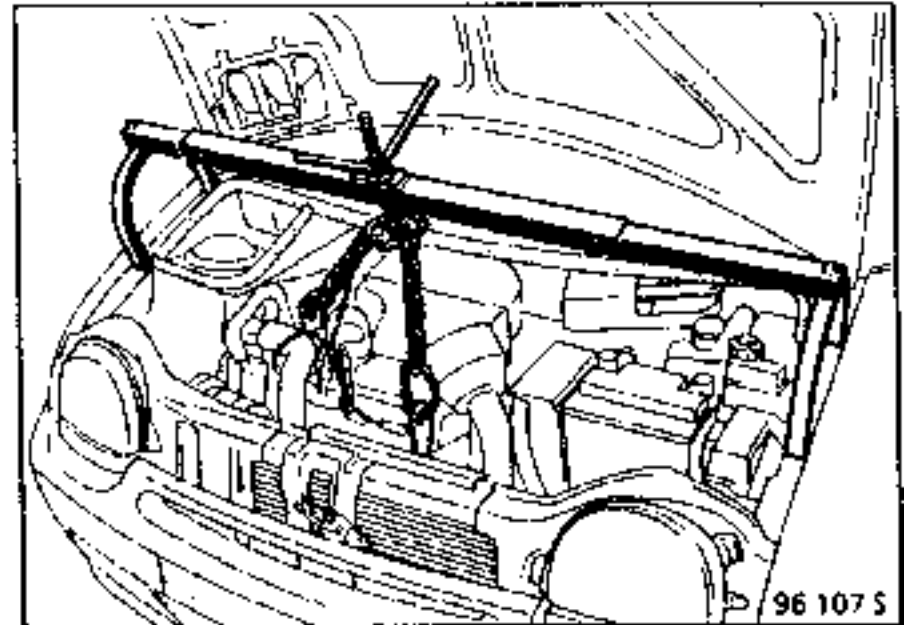
- el tirante motor-caja,
- los dos tensores,



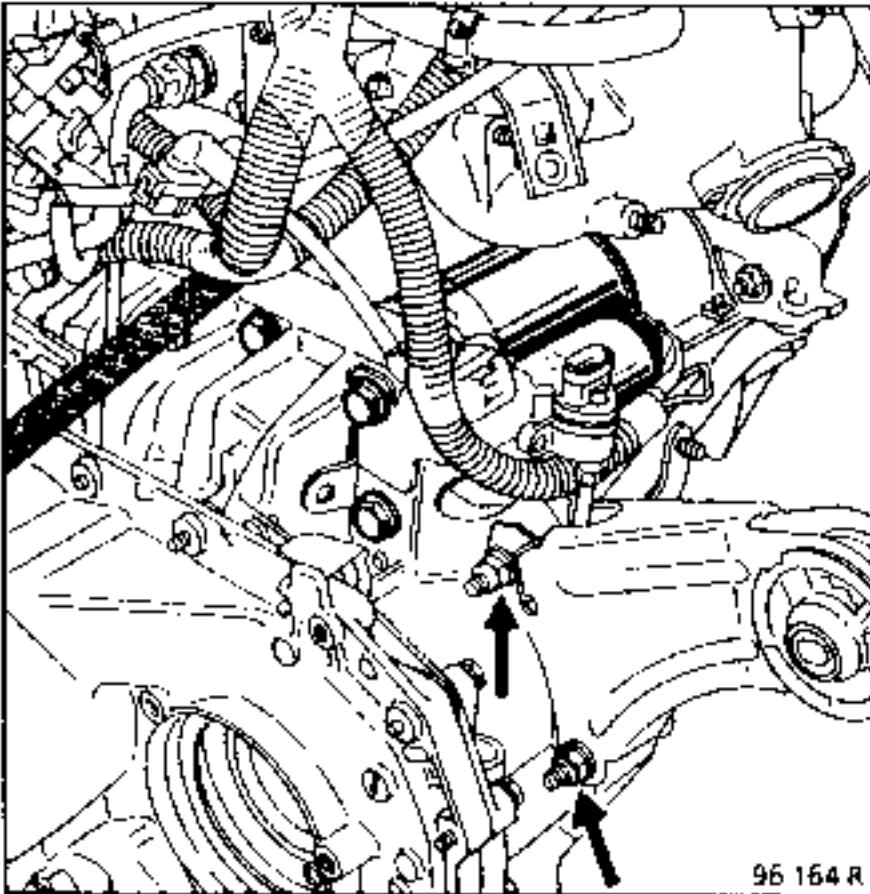
- la chapa de protección del embrague,
- la tuerca de fijación motor-caja.



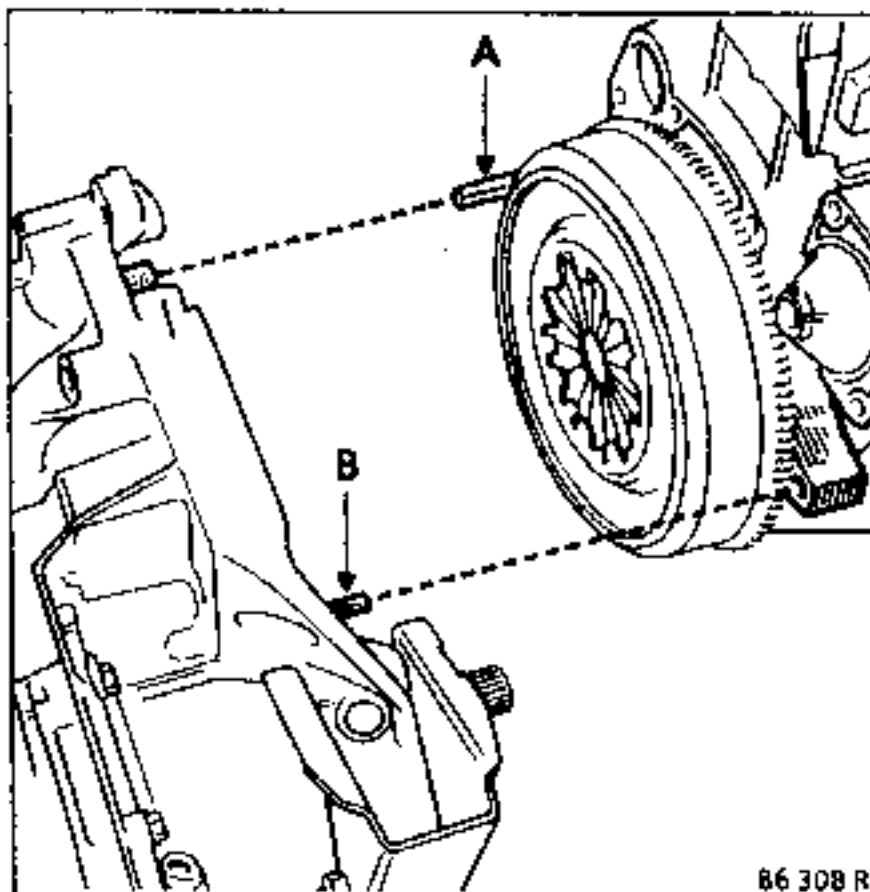
Con el útil **CELETTE 918-910** o equivalente, levantar el motor y asegurarse de la estabilidad del útil.



Retirar las fijaciones del soporte central y regularlo



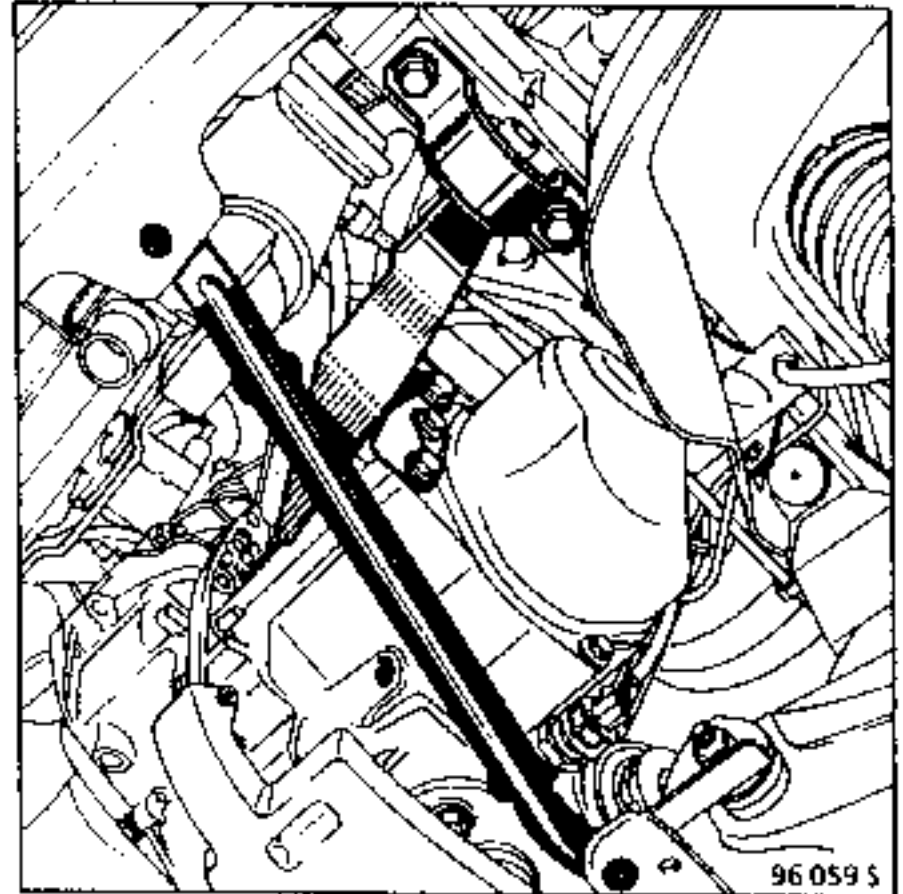
Retirar los espárragos (A) y (B) con una tuerca y una contratuerca, utilizando una llave acodada y un trinquete de rótula.



Quitar los tornillos del contorno de la caja y del motor de arranque.

Posicionar un gato hidráulico bajo la caja de velocidades.

Extraer el soporte delantero izquierdo completo.

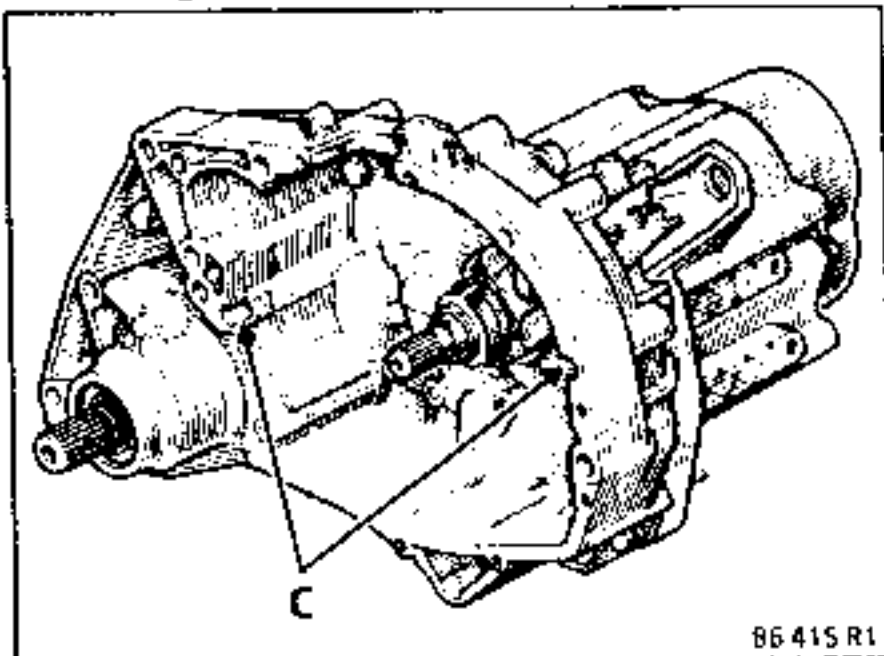


Separarlo del habitáculo y descender el conjunto para permitir desacoplarlo la caja del motor y después pivotar ligeramente este último para liberarlo del vehículo.

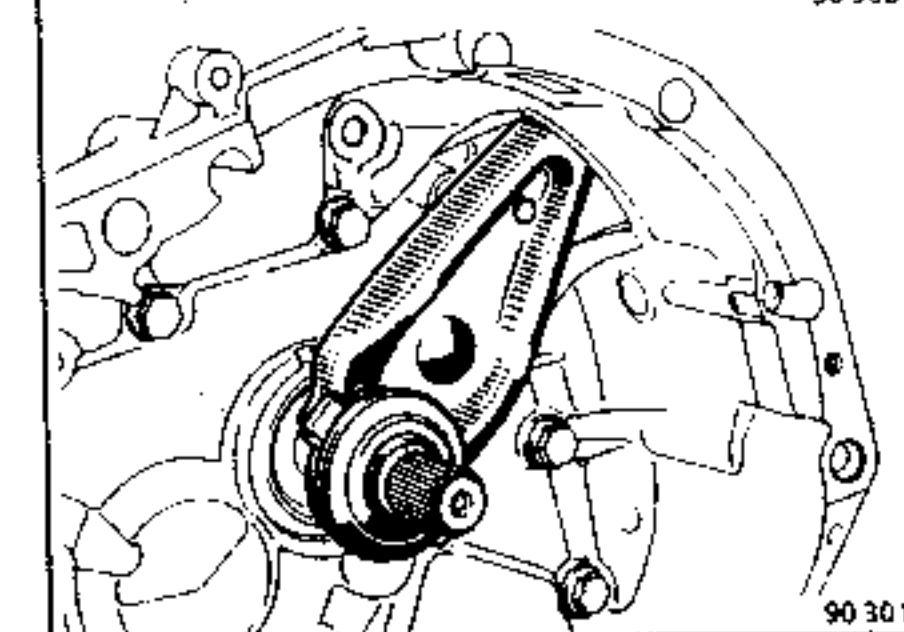
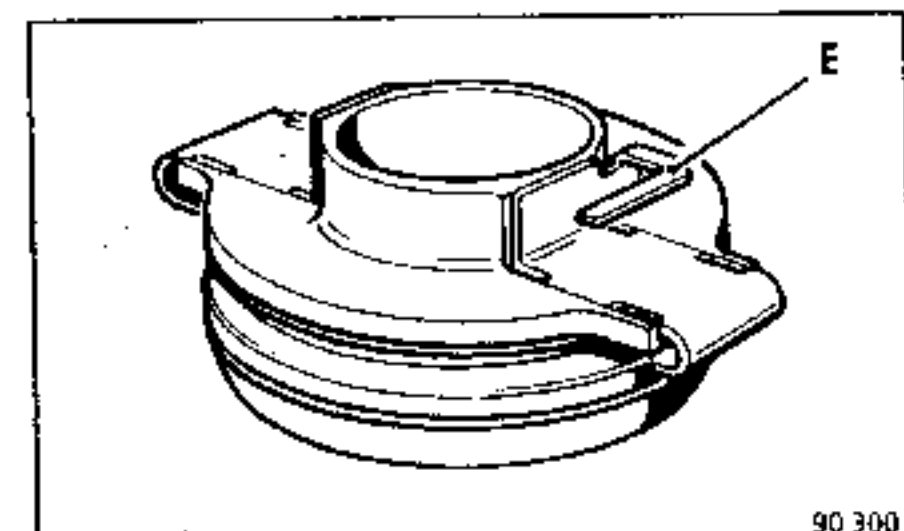
REPOSICION (Particularidades)

Asegurarse de la presencia y posicionamiento de los casquillos de centrado motor-caja de velocidades :

en C : caja ensamblada con un motor C, casquillos largos.



Verificar el posicionamiento del tope, enganche (E) en la horquilla.

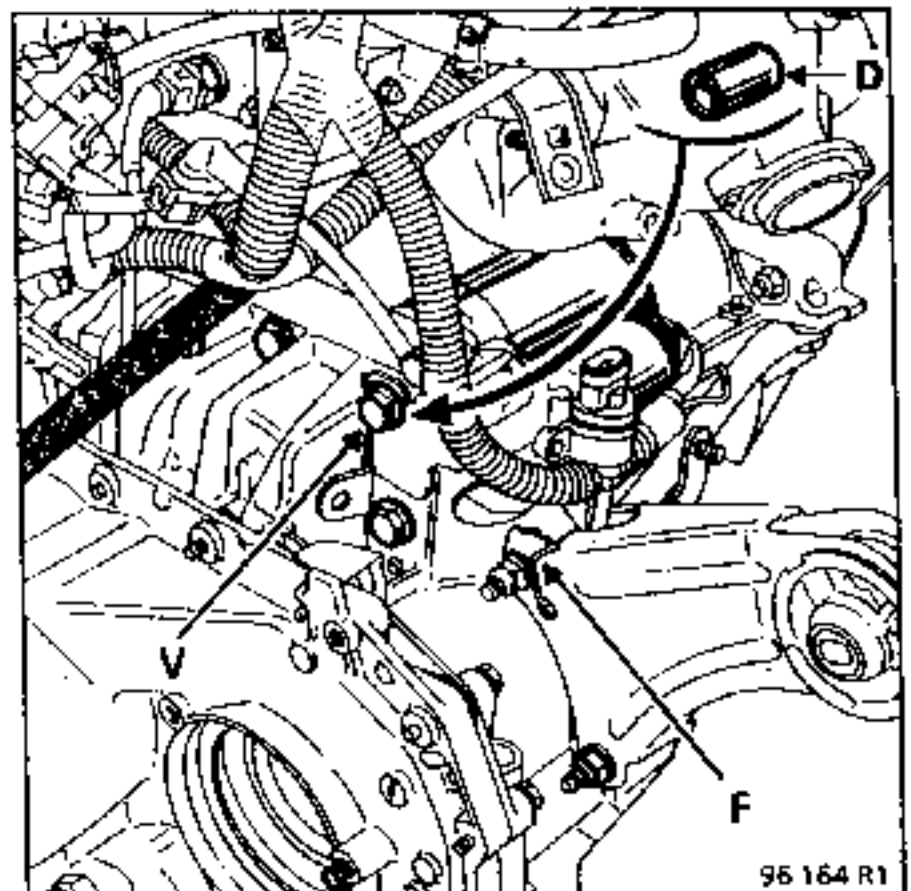


Ensamblar caja de velocidades-motor.

Asegurarse de la colocación correcta de los casquillos de centrado en su alojamiento.

Colocar los espárragos (A) y (B) del mismo modo que en la extracción, éstos sirven para alinear la caja y para centrarla, así como los tornillos del contorno de la caja.

ATENCIÓN : poner correctamente el tornillo (V) y el casquillo de centrado del motor arranque (D) .



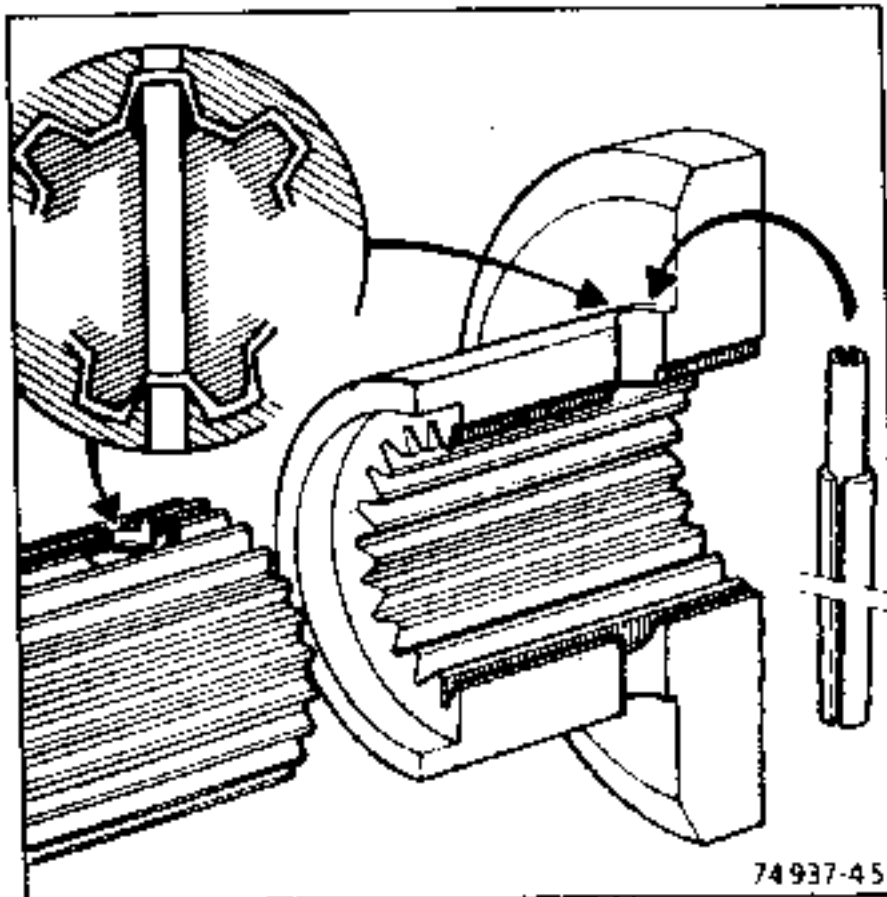
Conectar el cable del taquímetro, respetando la posición de la horquilla (F).



IMPORTANTE :

Controlar y reglar si es necesario el posicionamiento del conjunto motor - caja (ver capítulo 10).

Posicionar la transmisión respecto al planetario, girar el portamanguetas introduciendo la transmisión en el planetario con ayuda de la espiga acodada B. Vi. 31-01 para alinear los orificios.



Un chaflán de entrada en el planetario facilita el montaje de los pasadores elásticos nuevos.

Estancar los extremos (CAF 4/60 THIXO).

Poner los tornillos de fijación de los estribos con **Loctite FRENBLLOC** y apretarlos al par.

Pisar varias veces el pedal del freno para poner los pistones en contacto con las pastillas de frenos.

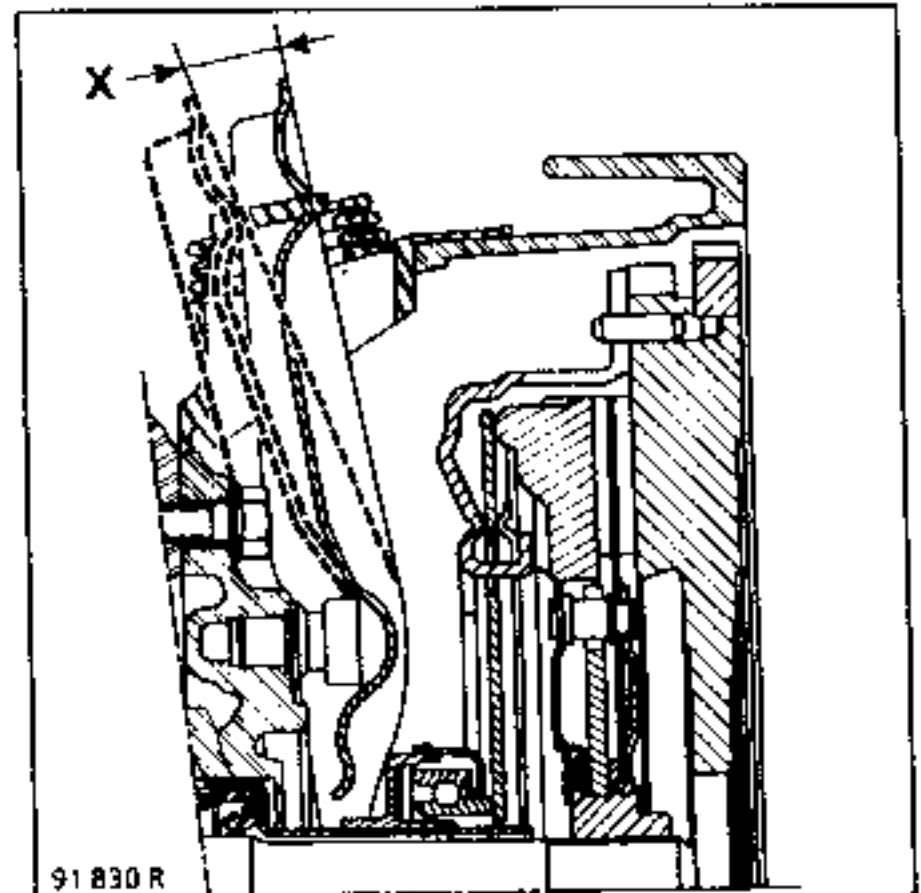


Apertar los tornillos y las tuercas a los pares preconizados.

Efectuar el llenado de la caja de velocidades.

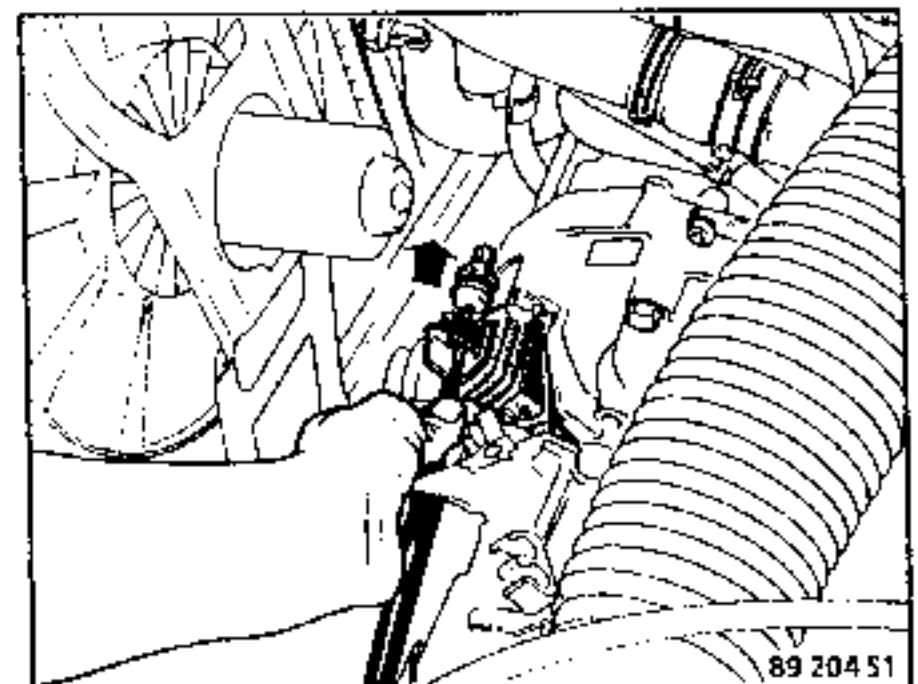
Tras el montaje del conjunto en el vehículo, verificar la carrera de desplazamiento de la horquilla. Debe ser de :

$X = 17 \text{ a } 18 \text{ mm}$



Tirar del cable a nivel de la horquilla de embrague sobre la caja de velocidades.

El cable debe tener como mínimo 2 cm de "holgura" de cable.



Estos controles permiten verificar el correcto funcionamiento de la recuperación automática del embrague.

UTILLAJE ESPECIAL INDISPENSABLE

B.Vi. 22-01	Cuerpo de extractor
B.Vi. 28-01	Extractor de rodamientos con garras
B.Vi. 31-01	Juego de espigas para la extracción y colocación de los pasadores elásticos Ø 5 mm
B.Vi. 1000	Extractor piñón fijo de 5ª
B.Vi. 1170	Extractor buje de 5ª
B.Vi. 1007	Garras para B. Vi. 28-01
B.Vi. 1175	Bulón de montaje del piñón fijo de 5ª

PARES DE APRIETE (en daN.m)



Tuerca del árbol primario	13,5
Tornillo del árbol secundario	8

EXTRACCIÓN

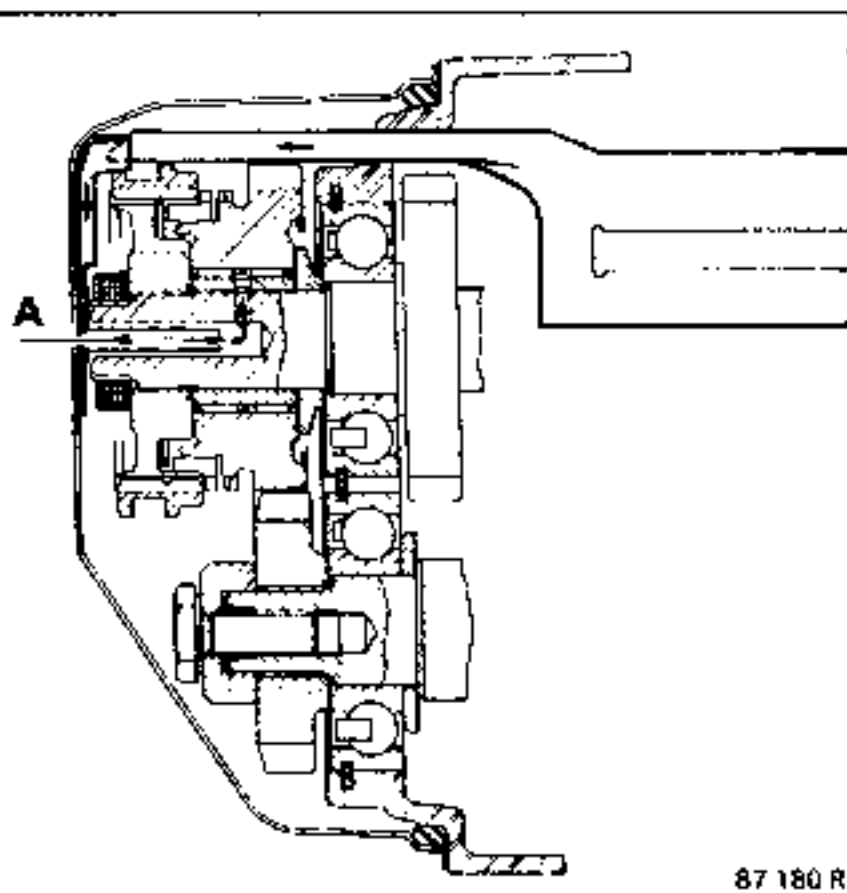
Quitar la rueda delantera izquierda.

Retirar :

- el elemento de protección y vaciar la caja de velocidades.
- el guardabarros del lado izquierdo.

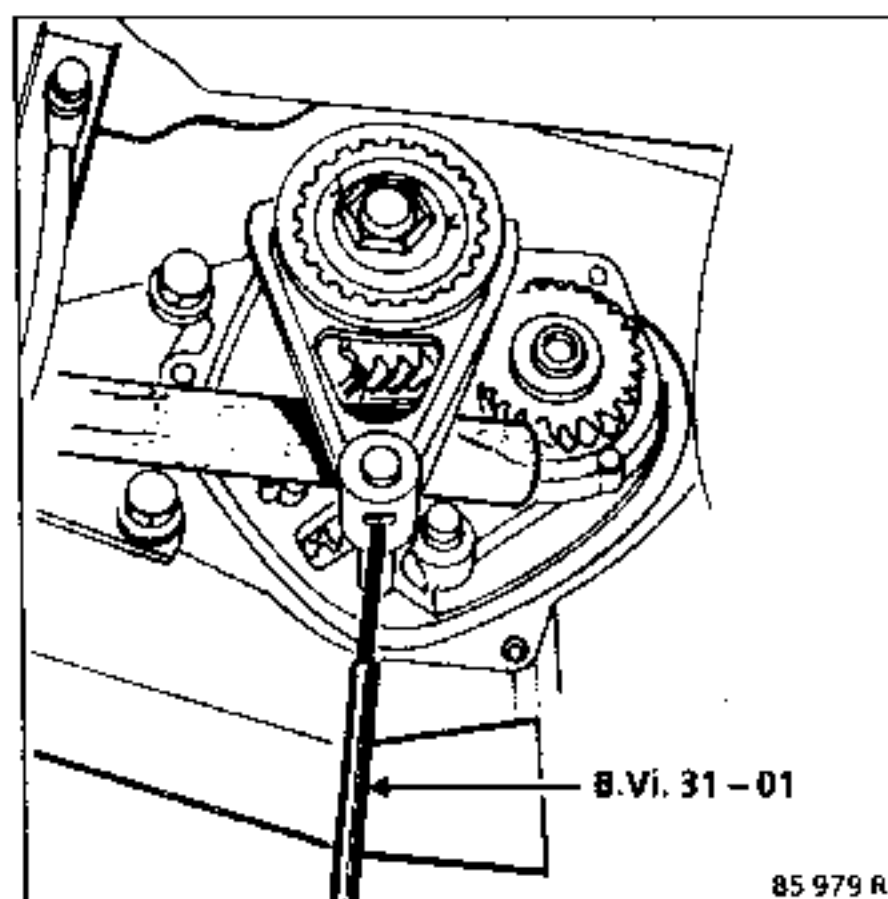
Poner un recipiente de vaciado bajo el cárter trasero y extraerlo.

El cárter trasero debe ser extraído siguiendo el eje horizontal de la caja, ya que contiene una cánula (A) de lubricación que se mete en el árbol primario.



87 180 R

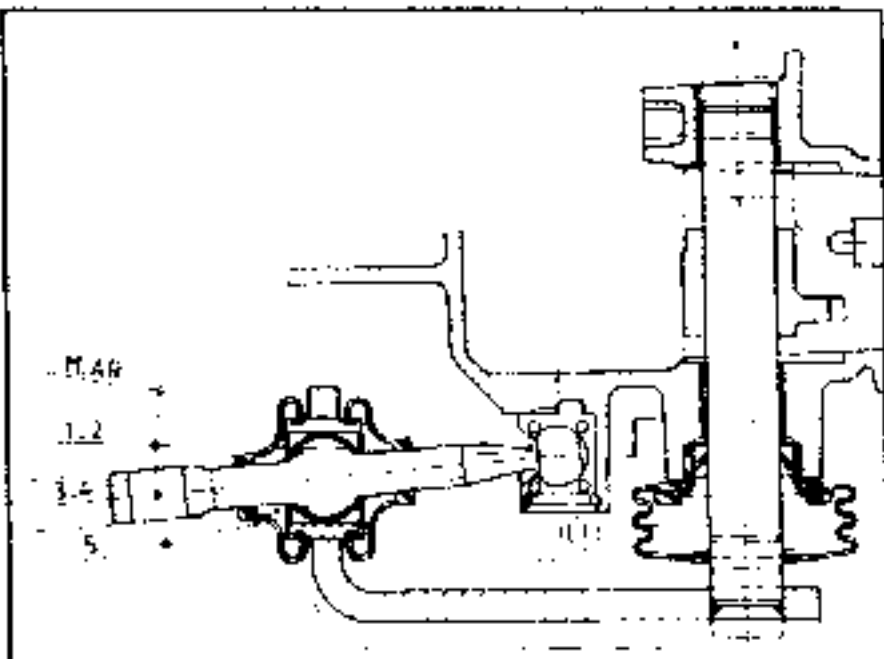
Poner una cala de madera entre la horquilla de 5ª y el piñón de arrastre para que soporte el golpe ; después retirar el pasador de la horquilla mediante el B.Vi. 31-01.



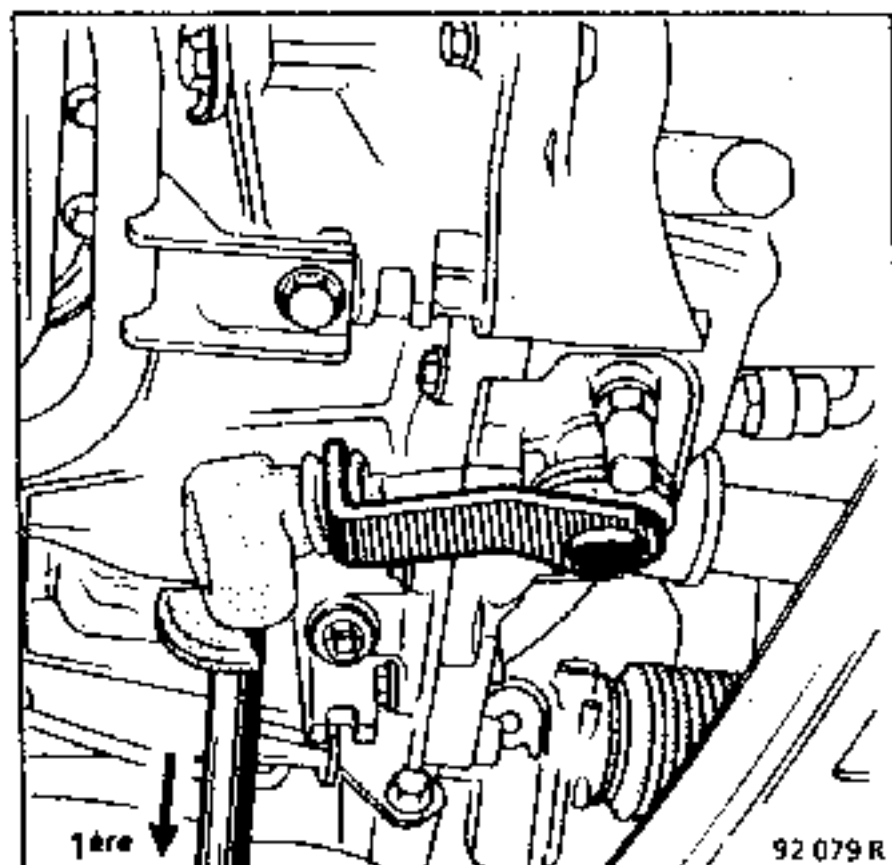
85 979 R

OBSERVACION :

No tirar del eje de la horquilla de 5ª hacia el exterior, ya que el bloqueo de prohibición corre el riesgo de desplazarse e impedir la colocación de éste; por seguridad, meter una velocidad (3ª ó 4ª) durante la extracción-reposición del pasador.



Meter la 5ª deslizando la horquilla sobre su eje y la 1ª con la palanca de velocidades.



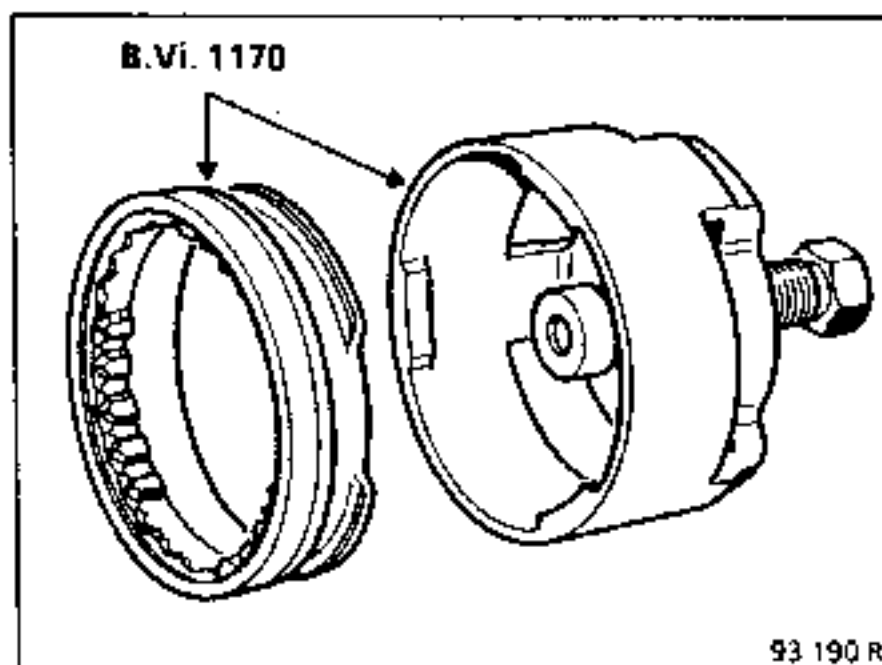
Desbloquear y retirar la tuerca del árbol primario y el tornillo del árbol secundario.

Poner la caja en punto muerto.

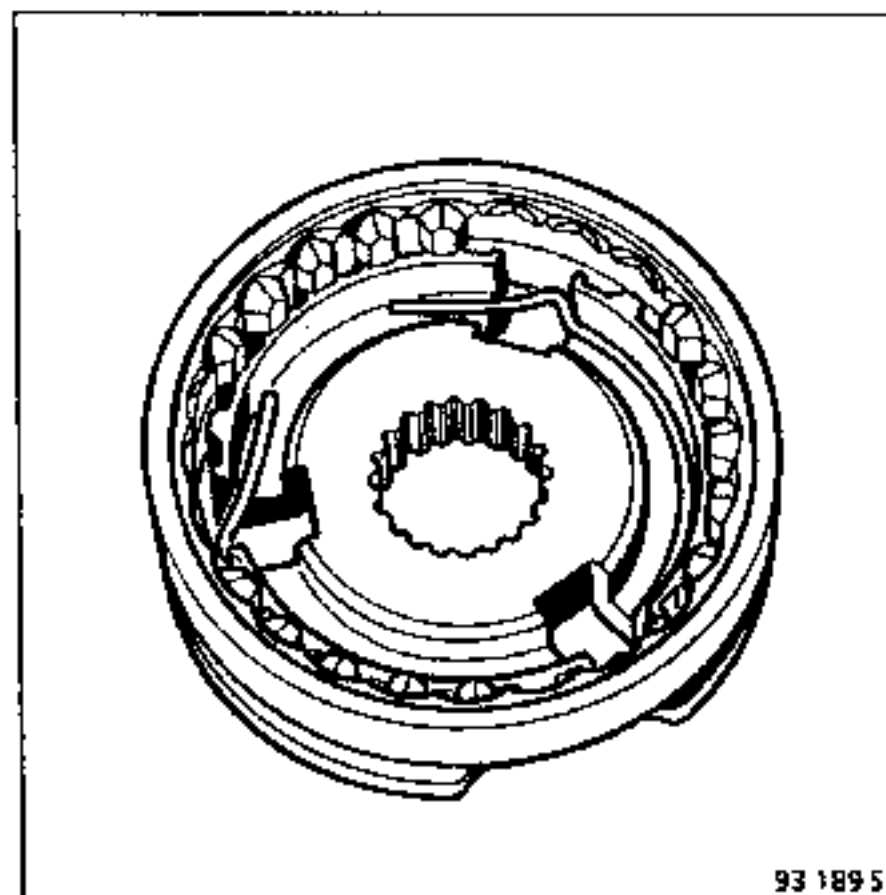
En el árbol primario :

Extraer la horquilla de 5ª y el desplazable.

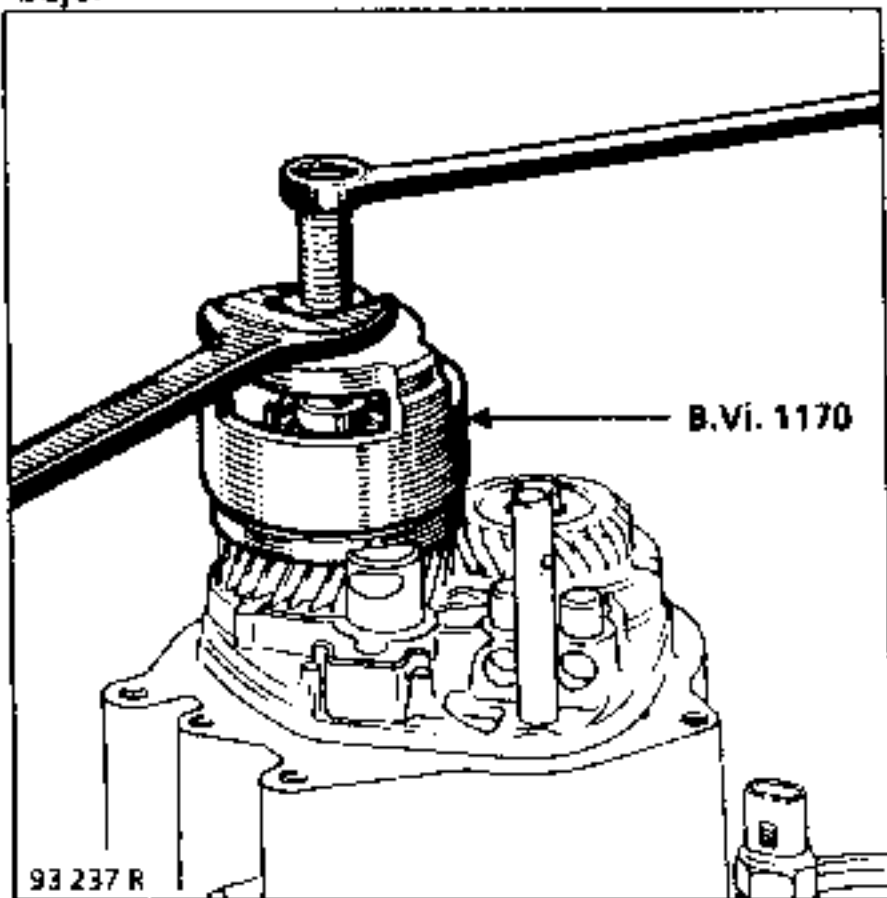
Extraer el buje del sincronizador mediante el útil B.Vi. 1170.



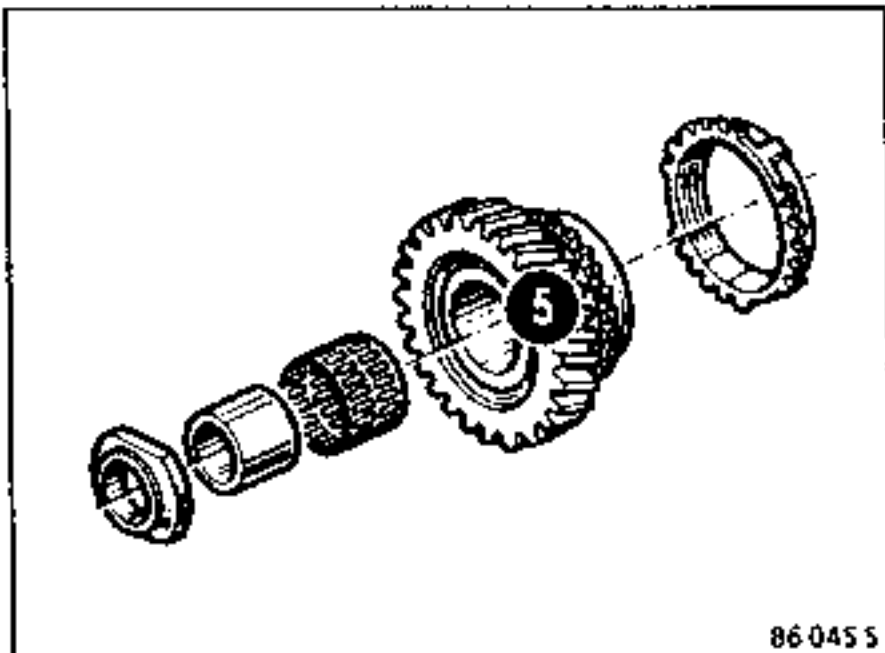
Colocar el desplazable del útil B.Vi. 1170 como para meter la 5ª y girarlo para posicionar las acanaladuras del desplazable y del buje frente a frente.



Poner la campana del útil sobre el desplazable, girarla hasta que haga tope y después extraer el buje.

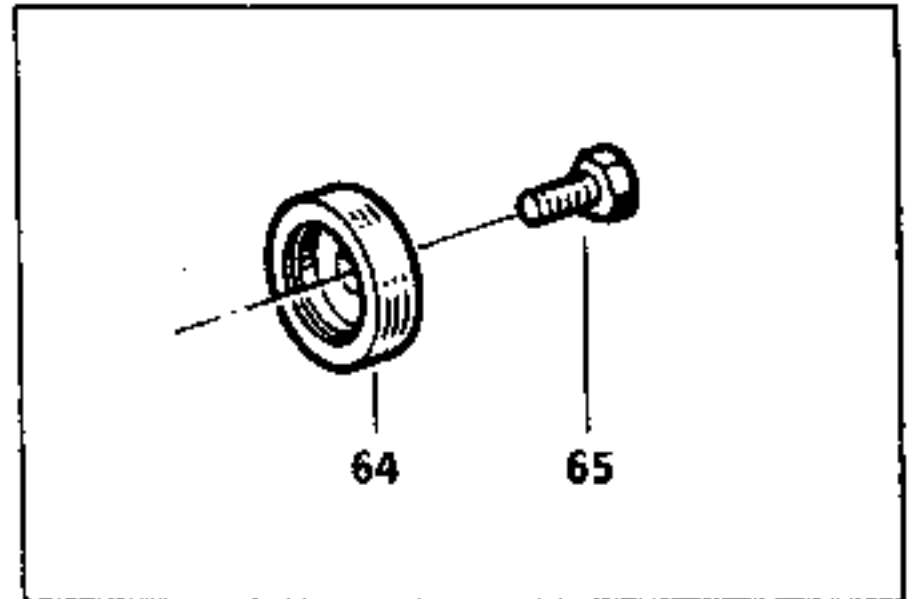


Retirar el conjunto de 5ª.



En el árbol secundario :

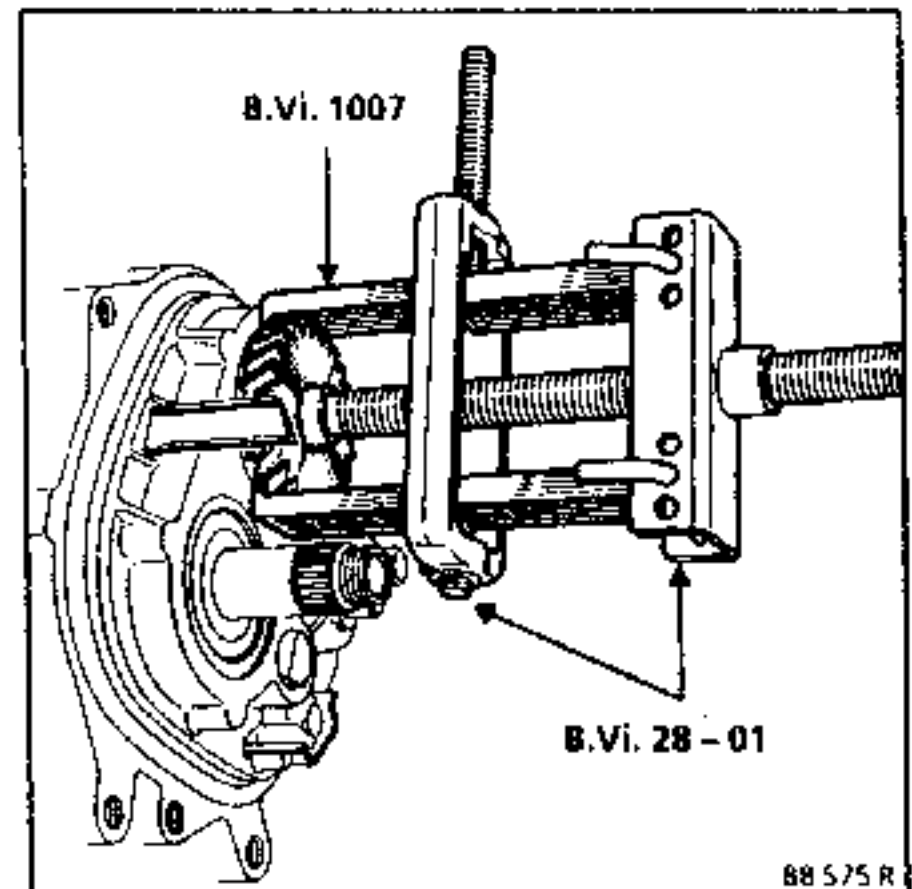
Extraer la arandela con resalte (64).



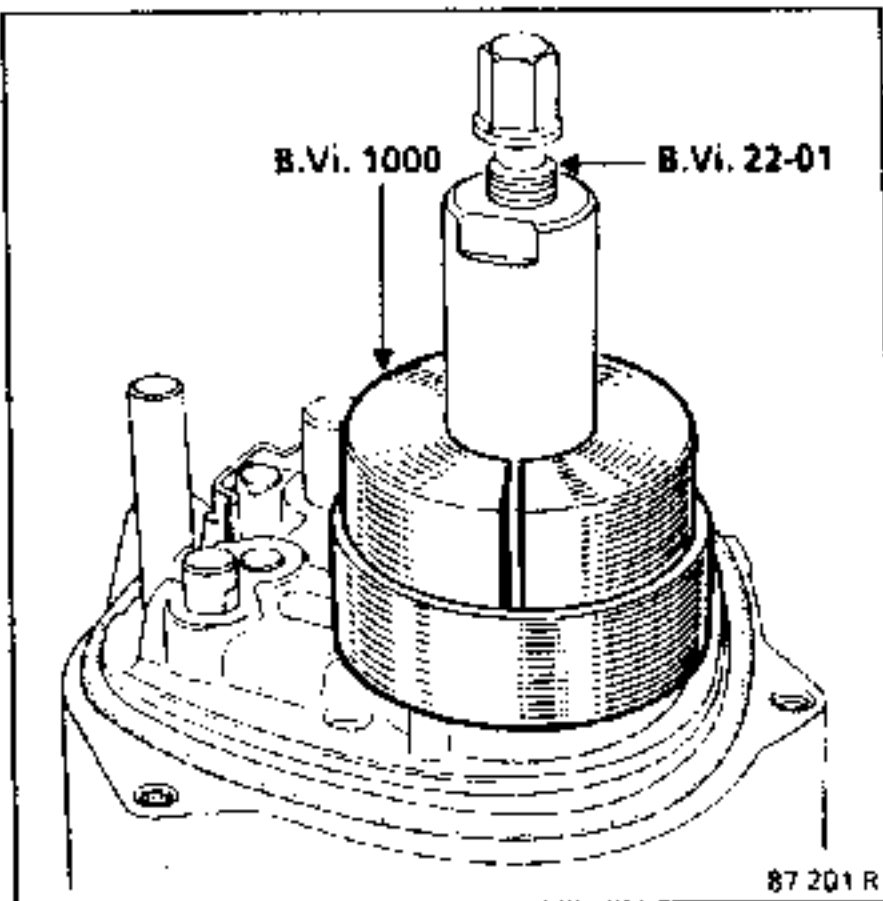
Extraer el piñón fijo de 5ª.

Dos posibilidades :

1. Con el útil B.Vi. 28-01 provisto de las garras B.Vi. 1007.



2. Con los útiles B.Vi. 22-01 y B.Vi. 1000.

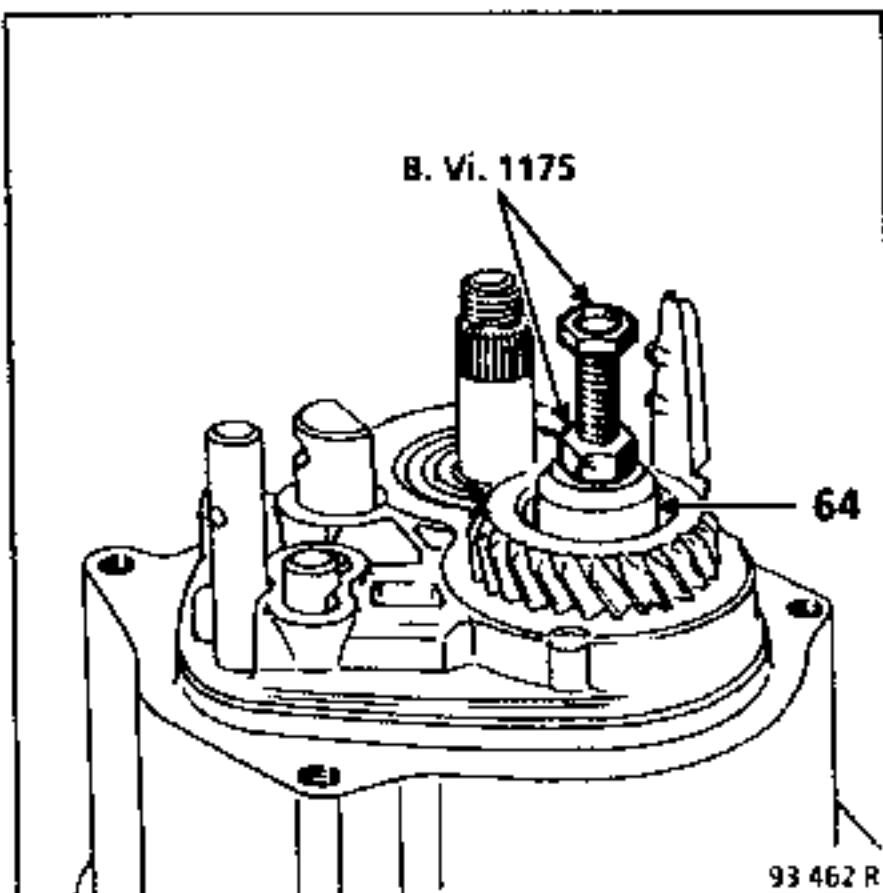


REPOSICION

En el árbol secundario :

Poner 3 gotas de Loctite FRENBLLOC en las acanaladuras del piñón fijo.

Colocarlo con el útil B.Vi. 1175 y la arandela con resalte (64).



Retirar el útil B.Vi. 1175.

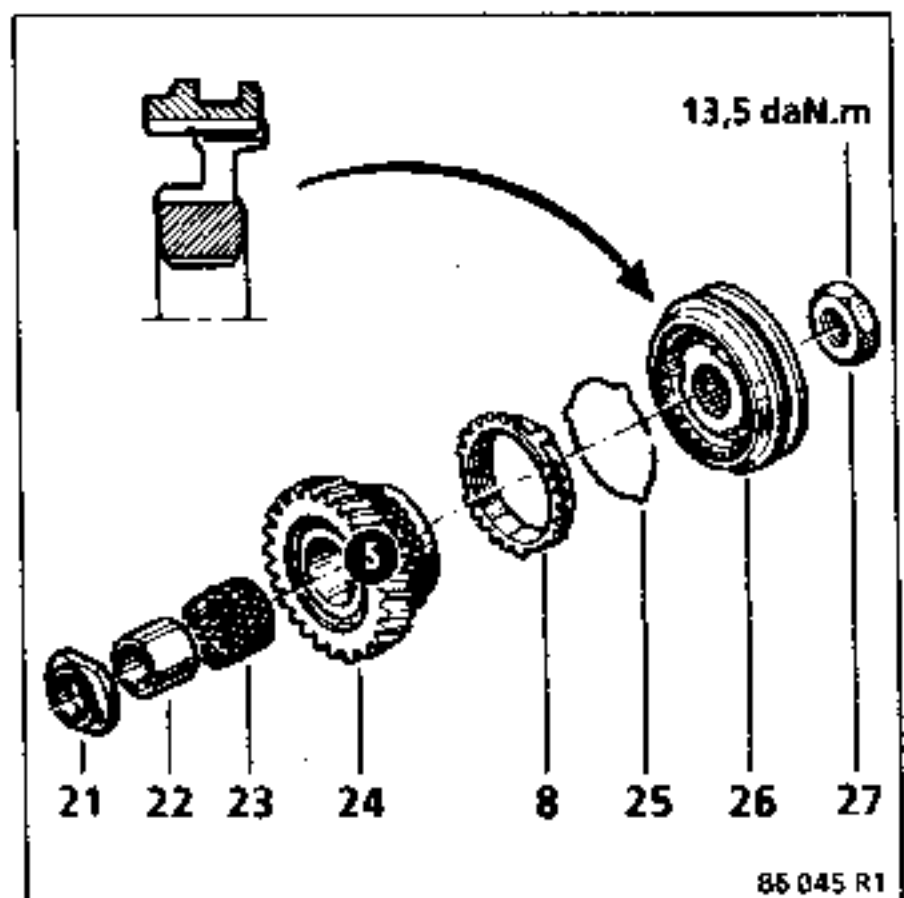
En el árbol primario :

Montar por orden (21) (resalte frente al rodamiento) (22), (23), (24) y (8).

Colocar la horquilla sobre el desplazable (26) provisto de (25).

Poner 3 gotas de Loctite FRENBLLOC sobre el buje y sustituir el conjunto buje-desplazable y horquilla.

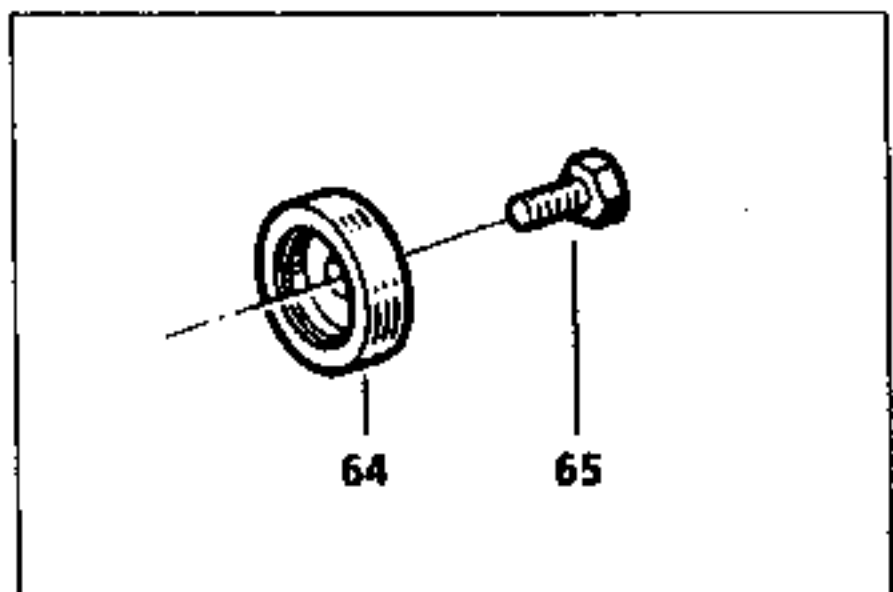
Colocar los salientes del anillo de sincronización en las muescas del buje.



Meter la 1ª con la palanca de velocidades y la 5ª en la caja deslizando la horquilla de 5ª sobre su eje.

En el árbol secundario :

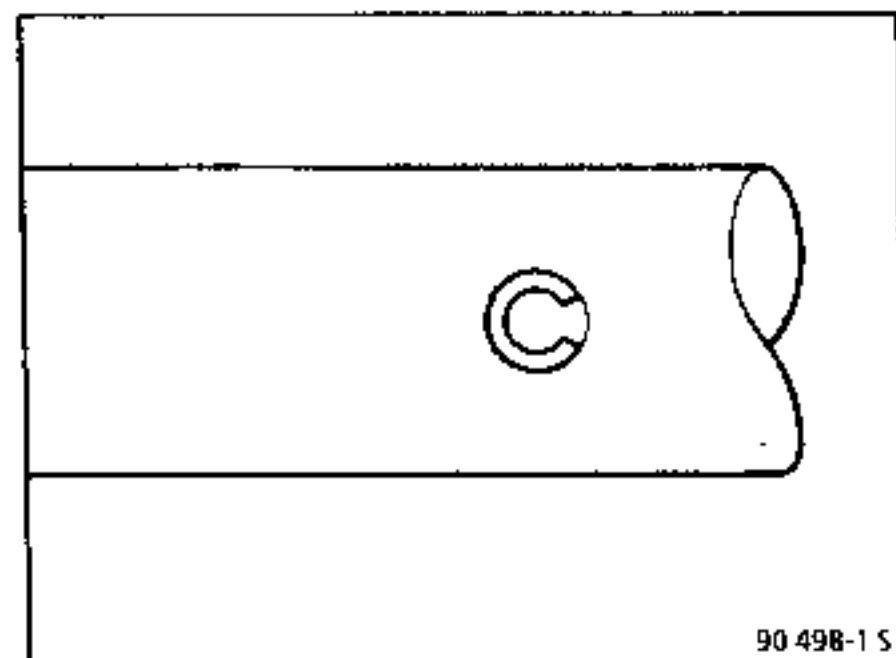
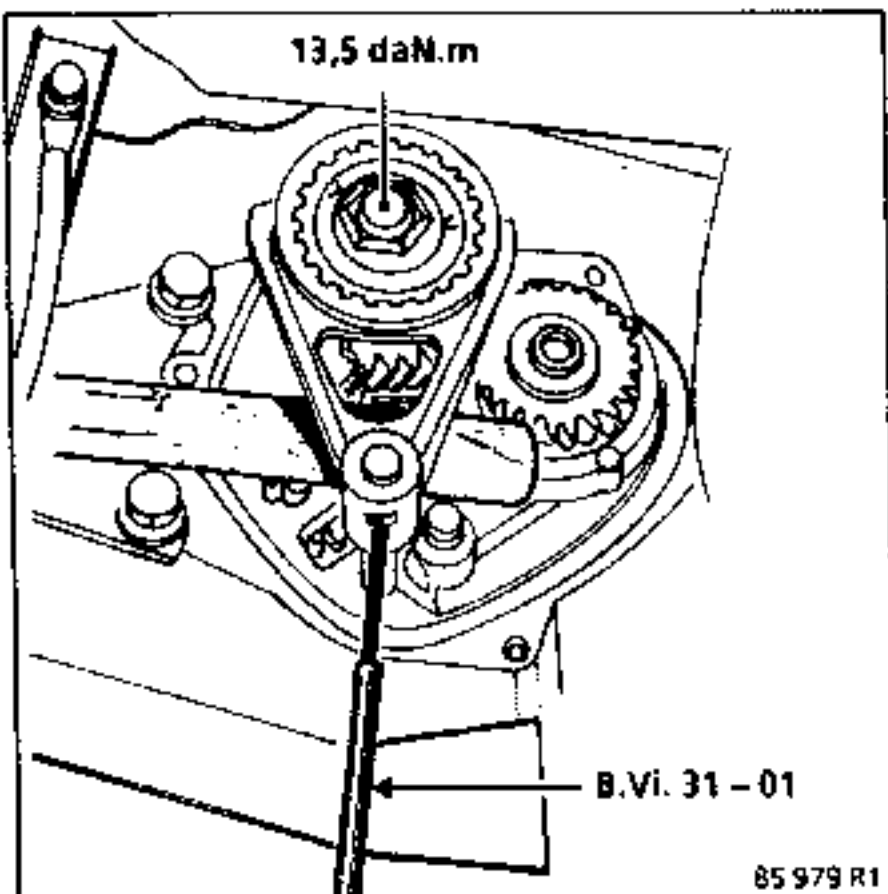
Poner la arandela con resalte (64).



Poner 3 gotas de Loctite FRENBLOC :

- en la tuerca (27) del árbol primario y apretarla al par de 13,5 daN.m,
- en el tornillo (65) y apretarlo al par de 8 daN.m.

Colocar un calce de madera entre la horquilla de 5ª y el piñón de arrastre para que soporte el golpe y poner un pasador nuevo de horquilla de 5ª mediante el B.Vi. 31-01 respetando el sentido del montaje, la hendidura será dirigido hacia el eje de los árboles.

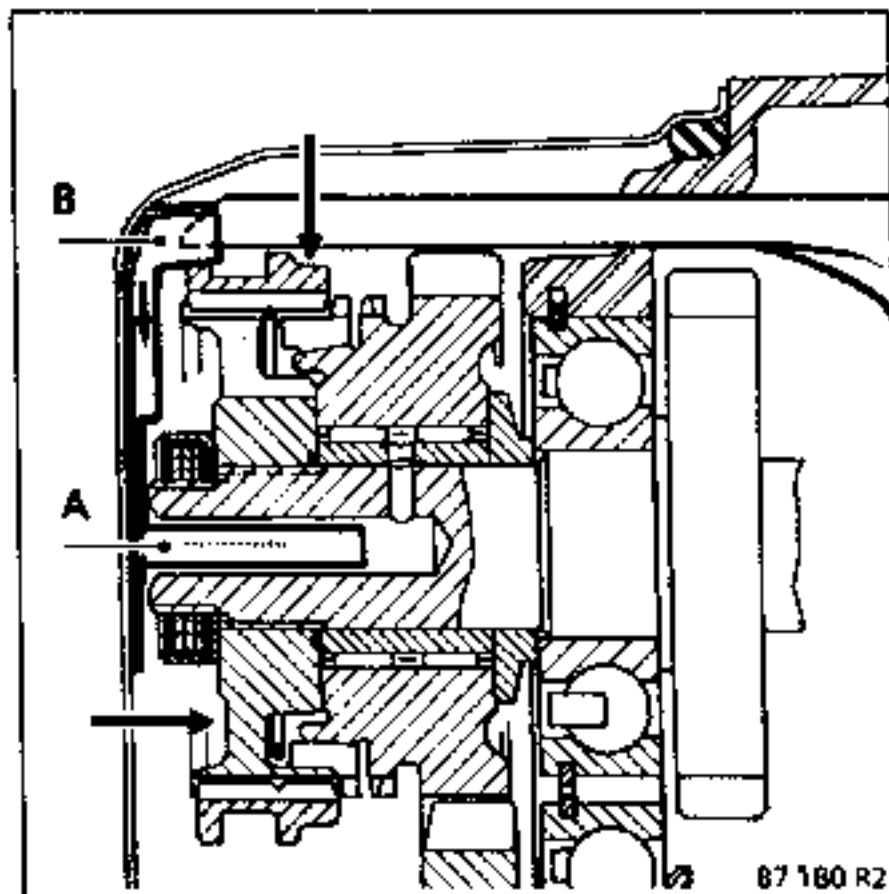


Poner la caja en el punto muerto y verificar que todas las velocidades entran.

En caso de anomalías, verificar que la marcha atrás no esté metida.

Colocar una junta tórica nueva para asegurar la estanquidad del cárter trasero.

Poner el cárter trasero introduciendo la cánula (A) en el árbol primario y la boca de engrase en el rail (B) de llegada de aceite y apretar los tornillos al par de 2,5 daN.m.



Poner aceite a la caja de velocidades.

Controlar la estanquidad del cárter trasero.

Colocar el elemento de protección.

UTILLAJE ESPECIAL INDISPENSABLE

B.Vi. 31-01	Juego de botadores
T.Av. 476	Extractor de rótulas
B.Vi. 945	Mandril para colocar la junta del diferencial

PARES DE APRIETE (en daN.m)



Tornillos de fijación estribos de frenos	10
Bulones de fijación pie de los amortiguadores	11
Rótula de dirección	3,5
Tornillos de ruedas	9

INGREDIENTES

Loctite FRENBLOC :

Tornillo de fijación estribo de freno.

CAF 4/60 THIXO :

Extremos pasadores de transmisión.

MOLYKOTE BR2 :

Acanaladuras del planetario derecho.

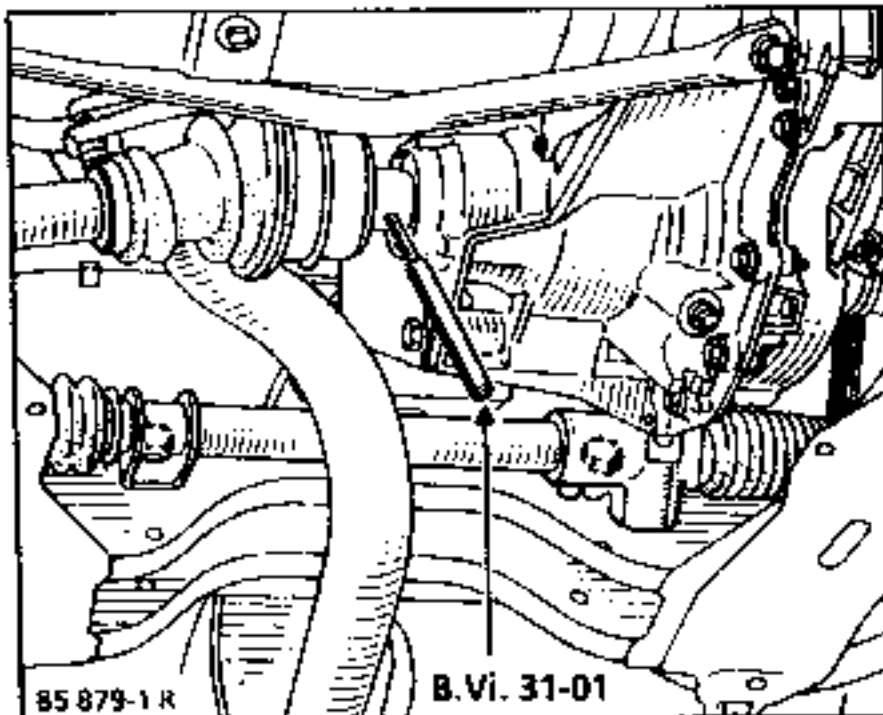
EXTRACCION

Vaciar la caja de velocidades.

Poner la parte delantera del lado interesado sobre borriquetas.

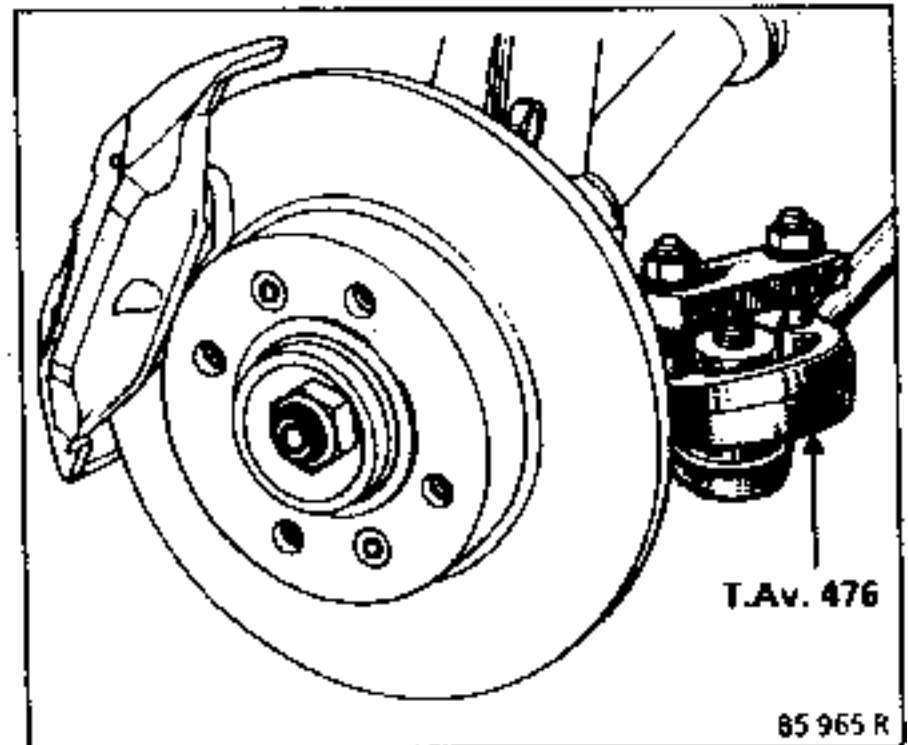
Quitar la rueda.

Sacar los pasadores de transmisión mediante el útil B.Vi. 31-01

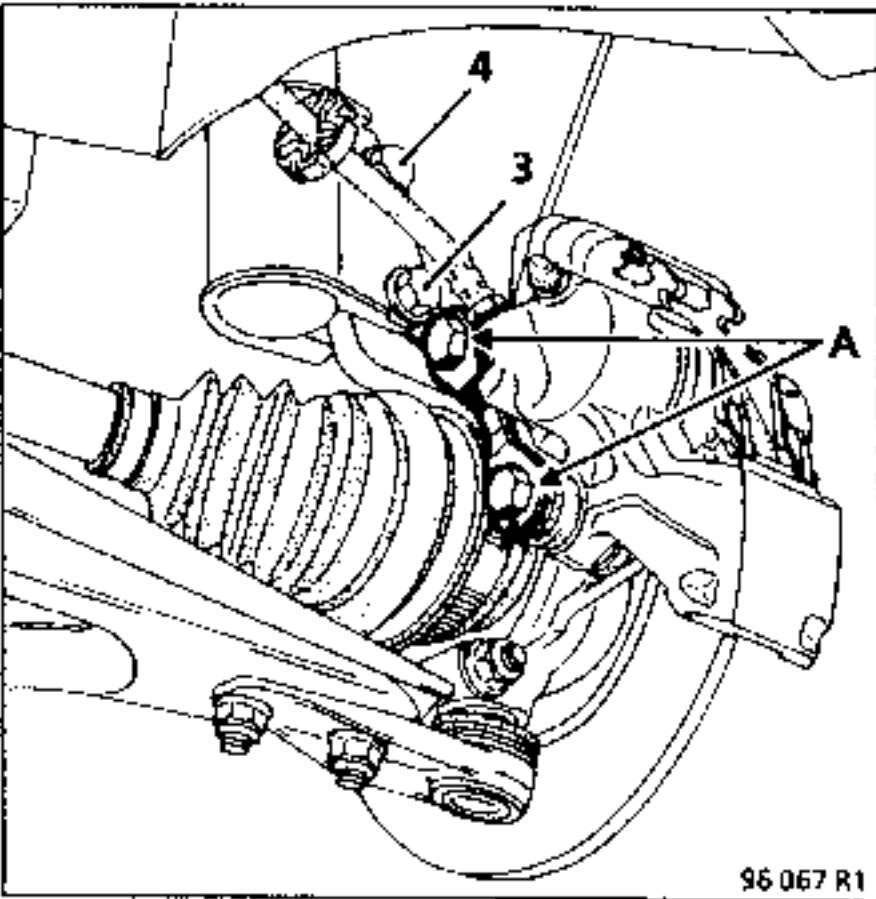


Extraer :

- la rótula de dirección (útil T.Av. 476).



- los dos tornillos de fijación (A) del conjunto de freno.



Fijar el estribo al muelle de suspensión para evitar la tensión del flexible.

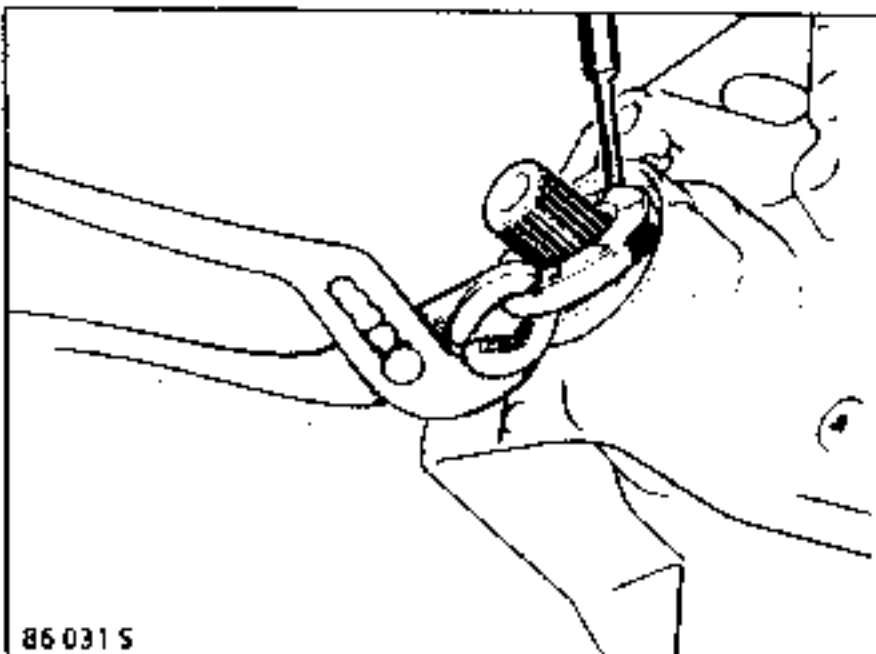
Aflojar el bulón inferior (3) del pie del amortiguador y extraer el bulón superior (4).

Bascular el porta-manguetas y desacoplar la transmisión (tener cuidado de no "dañar" los fuelles durante esta operación).

Retirar la junta tórica del planetario.

Golpear la junta labiada en su base mediante un saca-pasadores y un martillo pequeño para hacerla pivotar en su alojamiento.

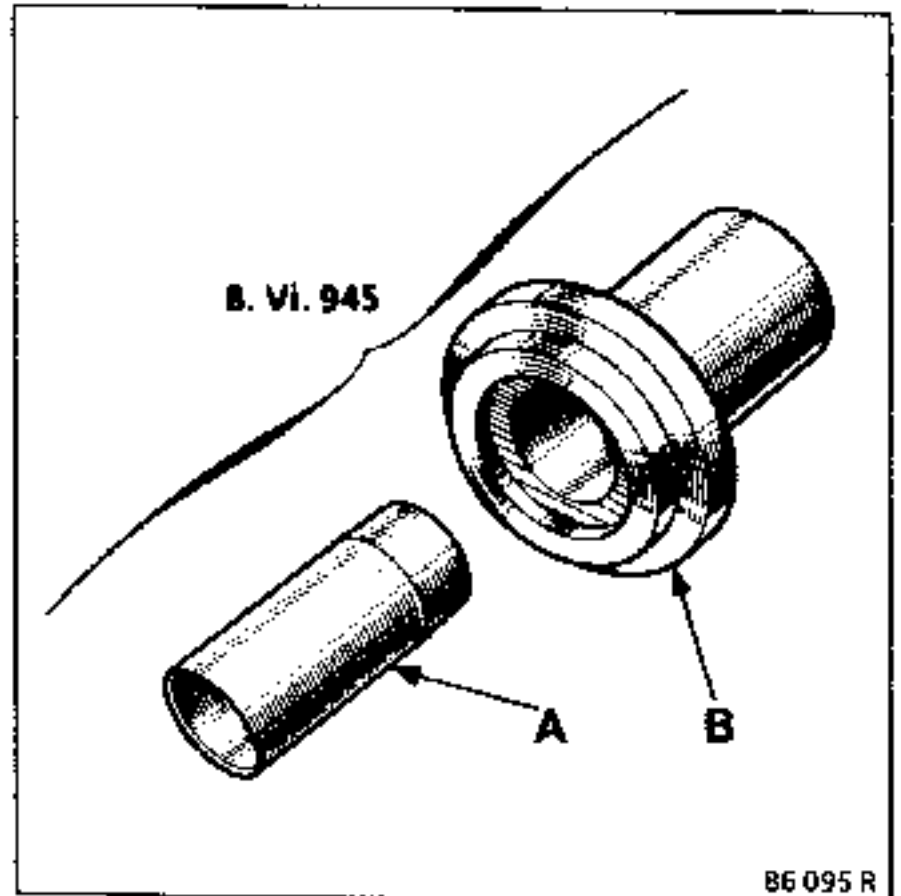
Una vez desencajada la junta, retirarla con una pinza teniendo cuidado de no estropear las acanala-duras del planetario.



REPOSICION

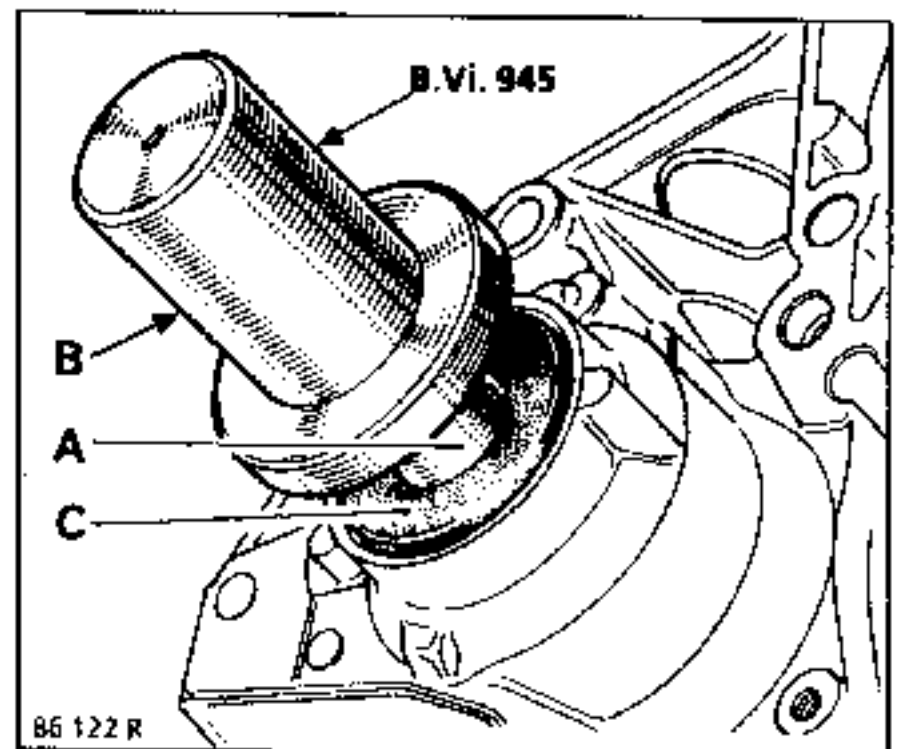
La reposición de la junta se efectúa mediante el útil B.Vi. 945, compuesto:

- de un protector de junta (A),
- de un útil que asegura la colocación de la junta (B).



METODO

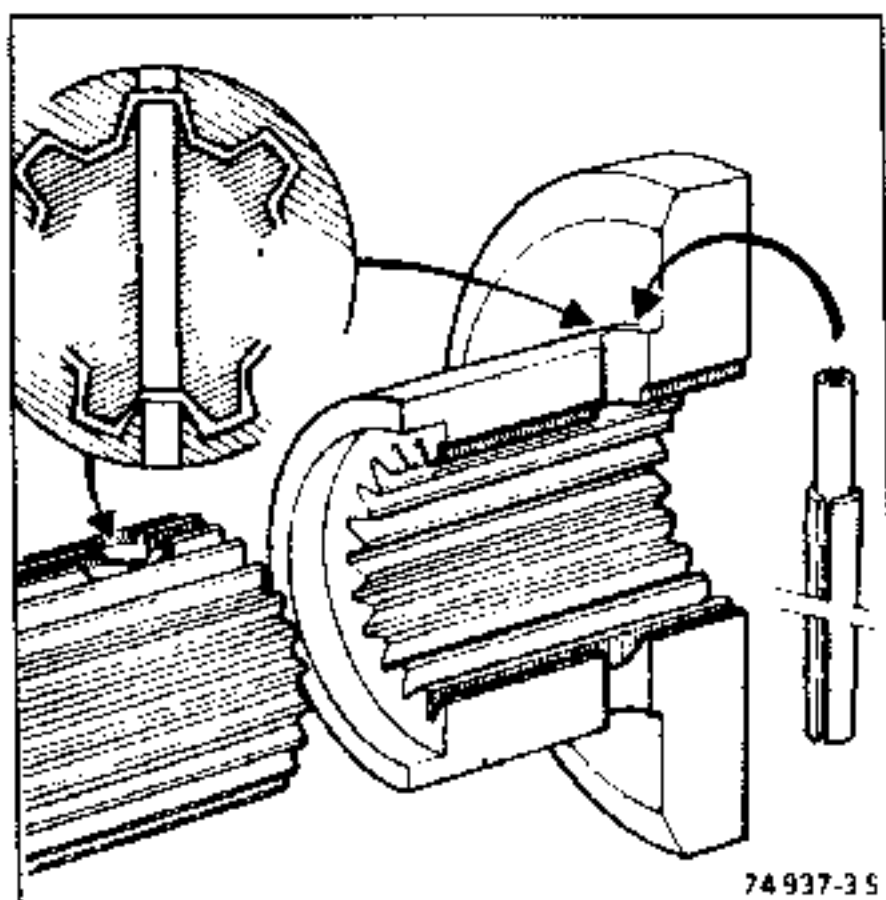
Poner el protector (A) aceitado sobre el planetario y posicionar la junta (C) aceitada con el útil (B).



Poner la junta tórica sobre el planetario y untar las acanaladuras con grasa **MOLYKOTE BR2**.

Posicionar la transmisión con respecto al planetario.

Pivotar el porta-manguetas introduciendo la transmisión en el planetario, para ello utilizar la espiga B.Vi. 31-01 para alinear los orificios.



Colocar unos pasadores elásticos nuevos y estancar los extremos (**CAF 4/60 THIXO**).



Apretar los tornillos y tuercas a los pares preconizados.

Colocar el estribo de freno y untar los tornillos de **Loctite FRENLOC**.

Efectuar el llenado de la caja de velocidades.

SUSTITUCION**1er caso :**

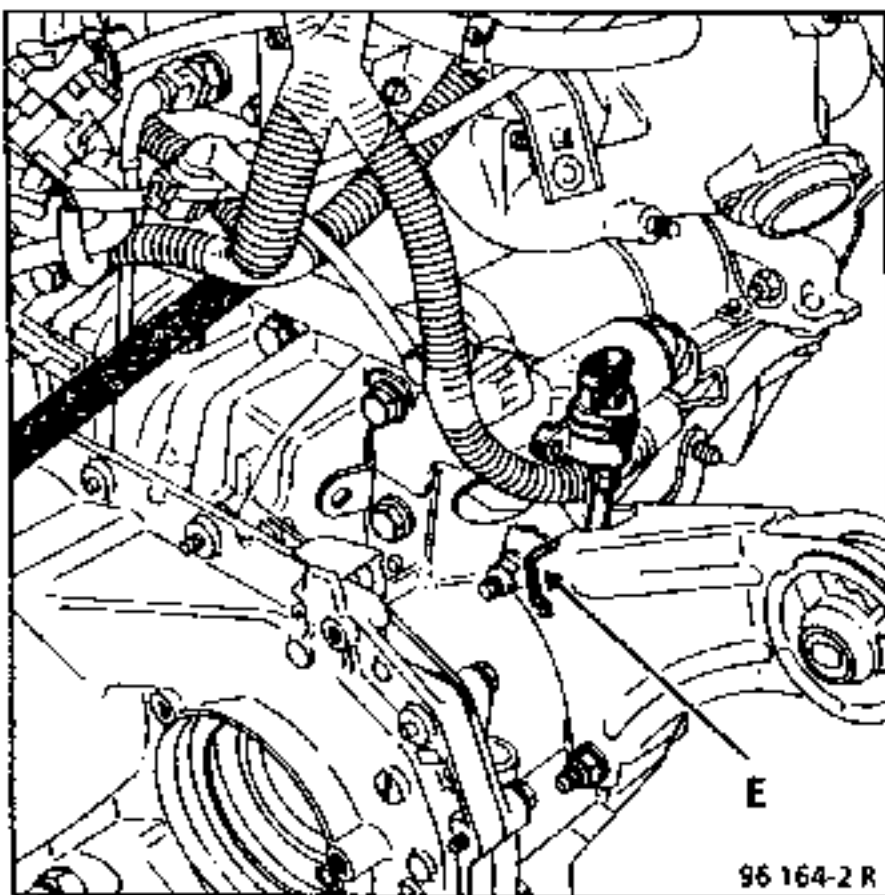
Sólo el piñón del taquímetro o el eje están estropeados.

EXTRACCION

No es necesario desmontar completamente la caja de velocidades.

Desconectar el conector del cable de taquímetro.

Retirar la horquilla (E) y desconectar el cable de la caja de velocidades.



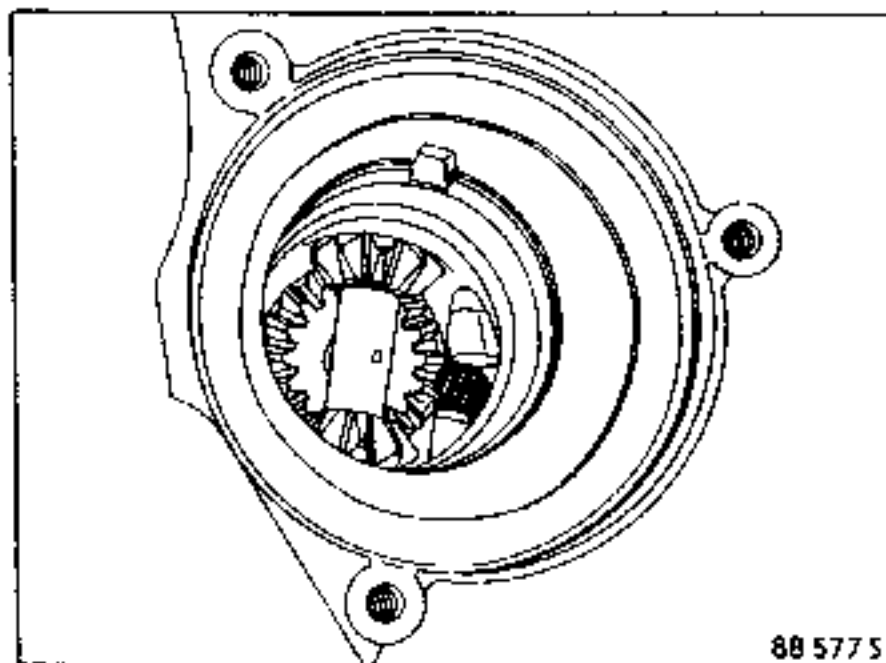
Desacoplar la transmisión izquierda.

Extraer el planetario trípode.

Girar el diferencial con la mano para que el piñón del taquímetro sea accesible.

Desenganchar el eje tirando verticalmente de él con una pinza de pico largo.

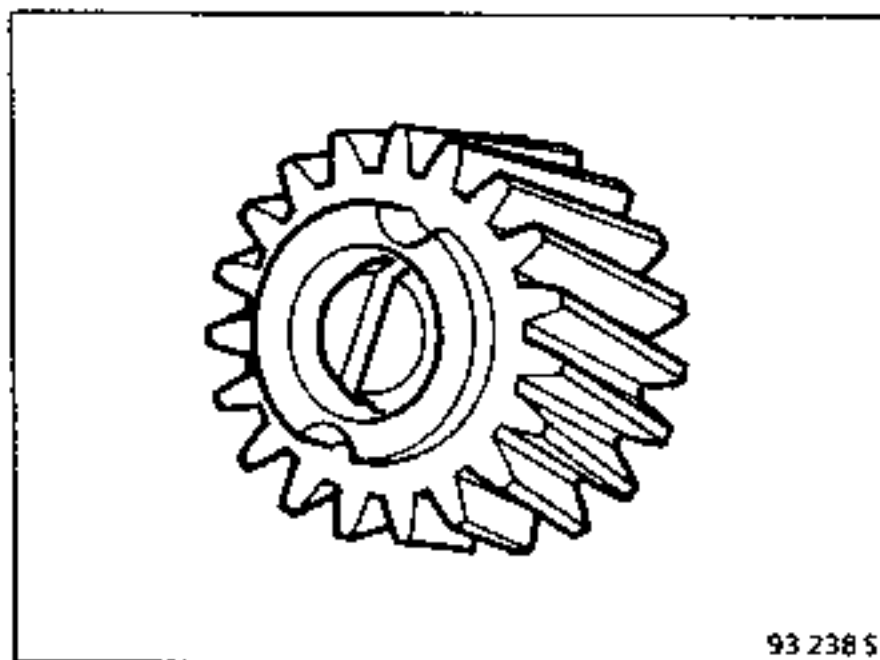
Con esta pinza, retirar el piñón de su alojamiento.



NOTA : El piñón y el eje deberán ser sustituidos imperativamente después de cada desmontaje.

REPOSICION

Colocar el piñón respetando su sentido de montaje.



Asegurarse de que quede bien fijado.

Montar el planetario trípode.

2º caso :

El piñón y la corona del taquímetro están estropeados.

Es necesario extraer la caja de velocidades y desmontar el puente.

Tipo	Cantidad	Organo concernido
Loctite SCELBLOC	Untar	Acanaladuras de mangueta
CAF 4/60 THIXO	Untar	Pasadores de transmisión lado caja
MOLYKOTE BR2	Untar	Acanaladuras junta lado caja
FRENBLOC	Untar	Tornillos estribo de freno
MOBIL CVI 825 Black Star o MOBIL EXF 57C	320 g 130 g	Junta GE 86 (Termoplástica) Junta GI 62

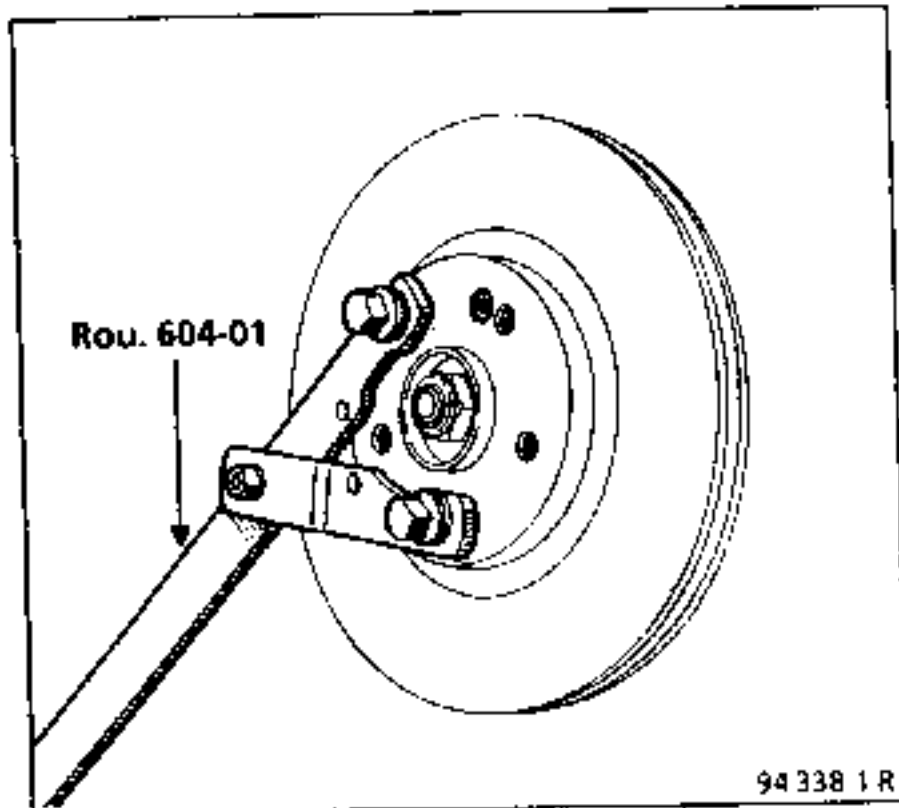
UTILLAJE ESPECIAL INDISPENSABLE		
B.Vi.	31 -01	Saca-pasadores
Rou.	604 -01	Inmovilizador del buje
T.Av.	476	Extractor de rótula
T.Av.	602	Tira-transmisión
T.Av.	1050	Extractor de transmisión

PARES DE APRIETE (en daN.m)		
Tuercas de transmisión	25	
Tornillos de fijación fuelle sobre C.V.	2,5	
Tornillos de ruedas	7,5	
Tuercas pie amortiguador	11	
Tornillos de fijación estribo de freno	10	
Tuercas de rótula de dirección	3,5	

EXTRACCION

Extraer :

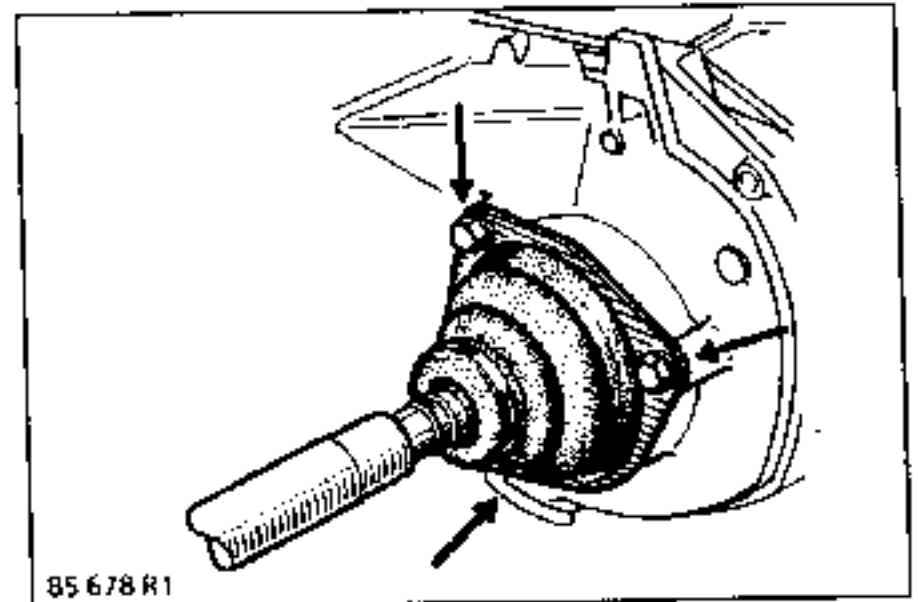
- el conjunto de freno (sujetarlo al chasis para no deteriorar el flexible de freno),
- la tuerca de transmisión : útil Rou. 604-01.



Lado izquierdo :

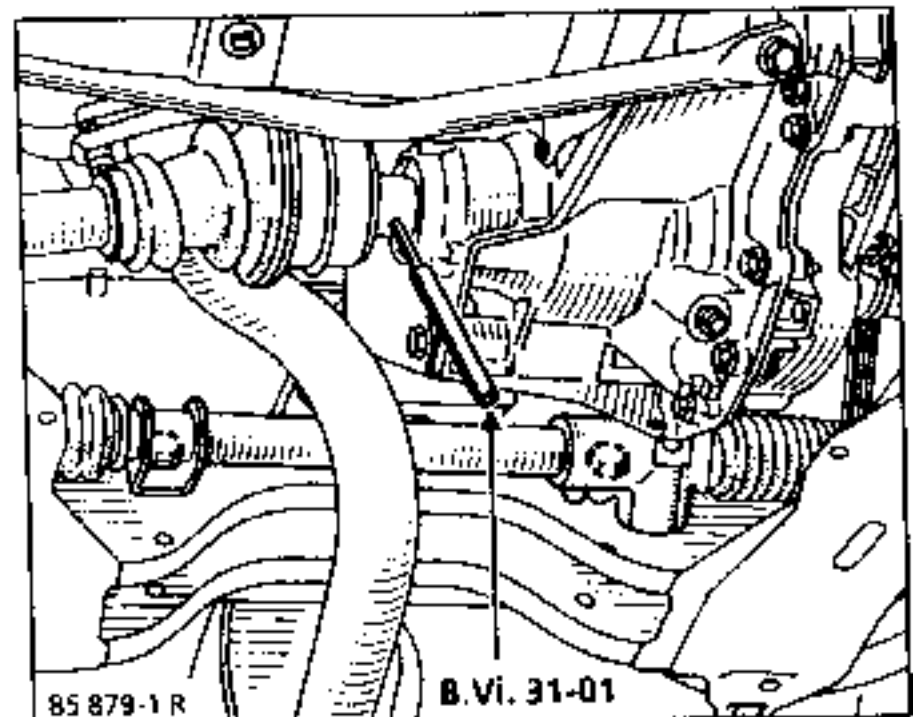
Vaciar la caja de velocidades.

Quitar los tres tornillos.



Lado derecho :

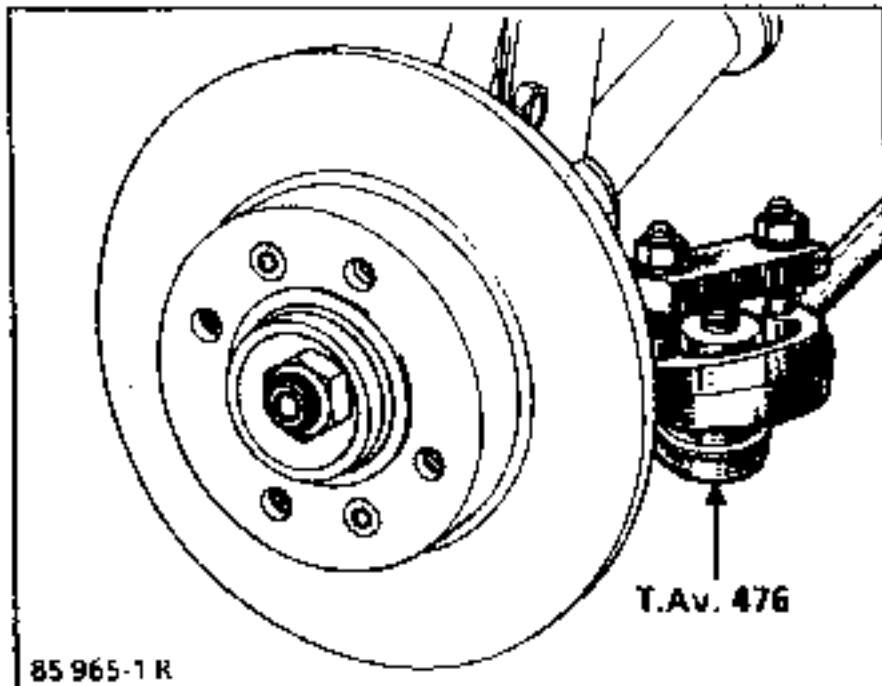
Extraer el pasador : útil B.Vi. 31-01.



Para ambos lado :

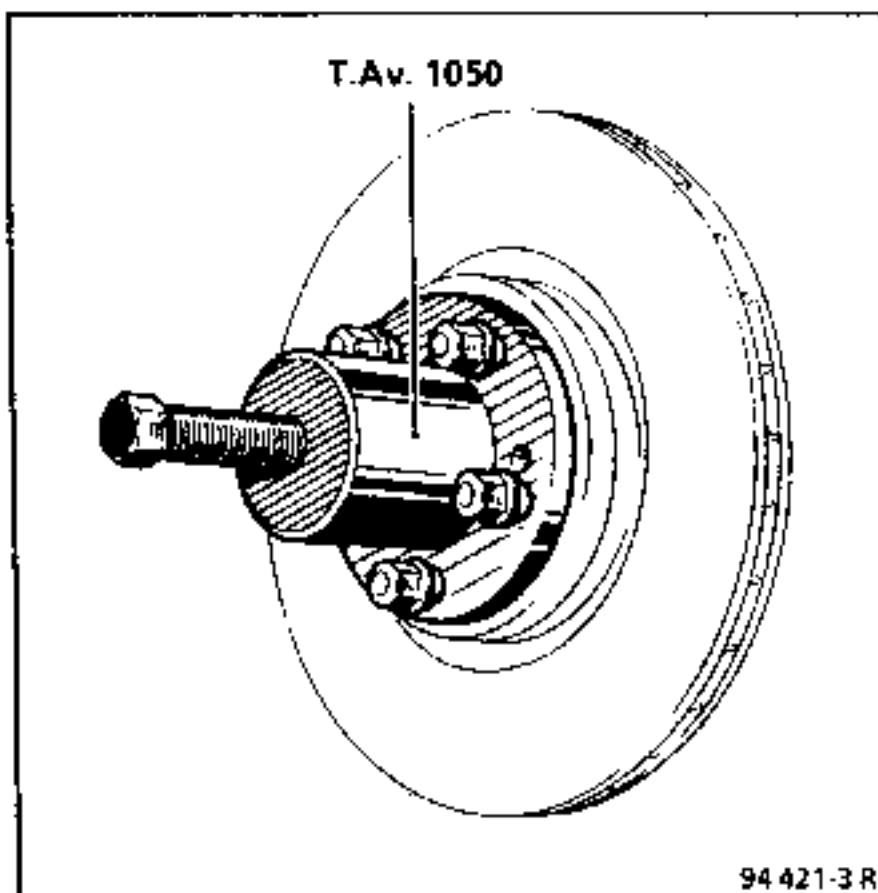
Extraer:

- la tuerca de rótula de dirección útil T.Av. 476.

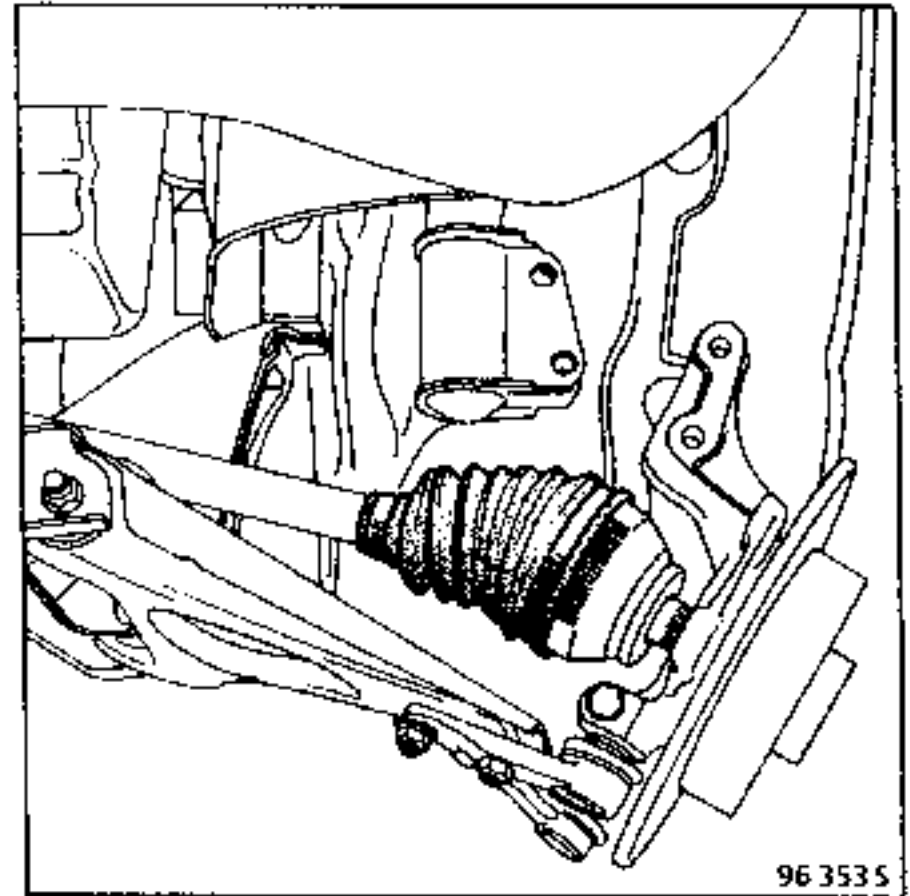


- el bulón superior de fijación del pie de amortiguador.

Estos vehículos están equipados de transmisiones pegadas. Será pues necesario despegarlas con el útil T.Av. 1050.



Quitar el bulón inferior de fijación del pie del amortiguador y extraer la transmisión.

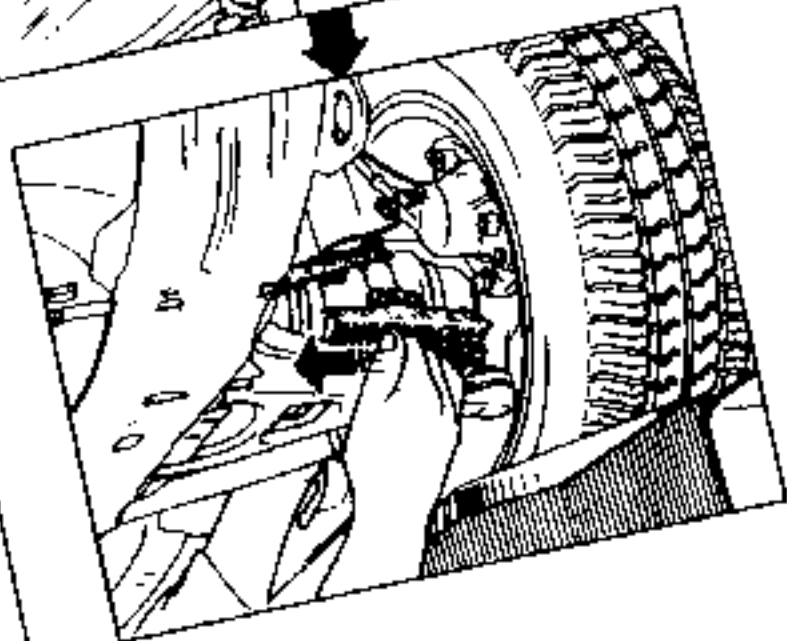
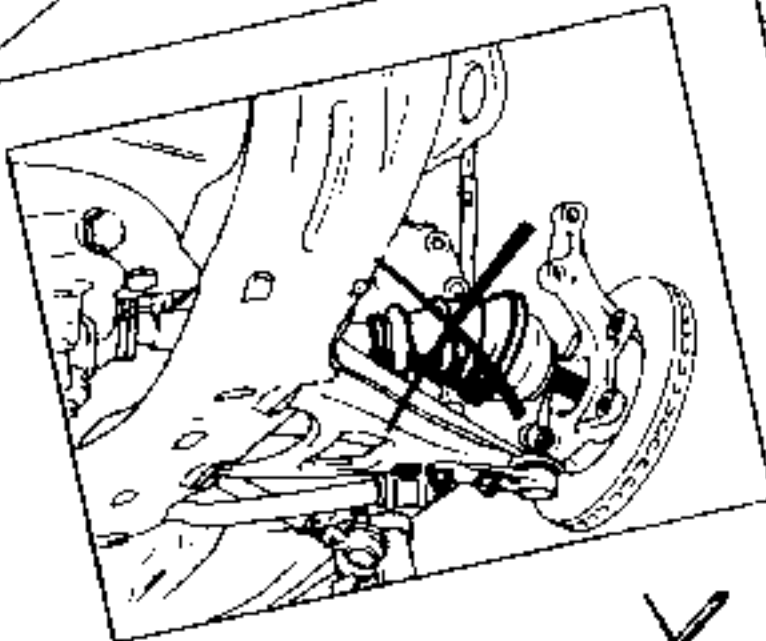
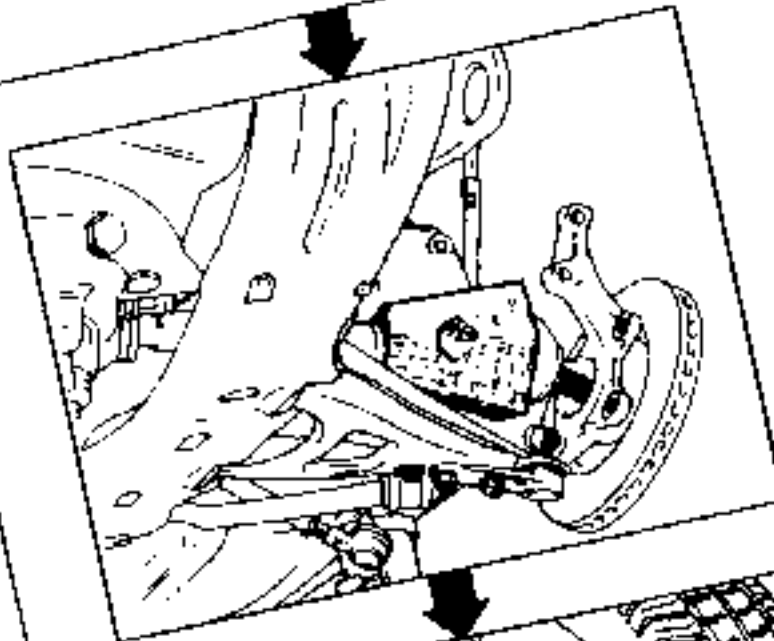
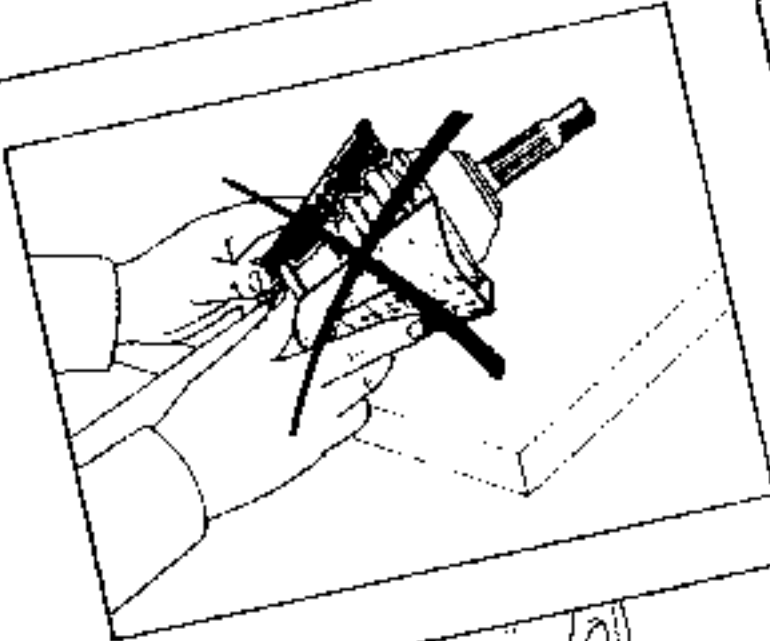
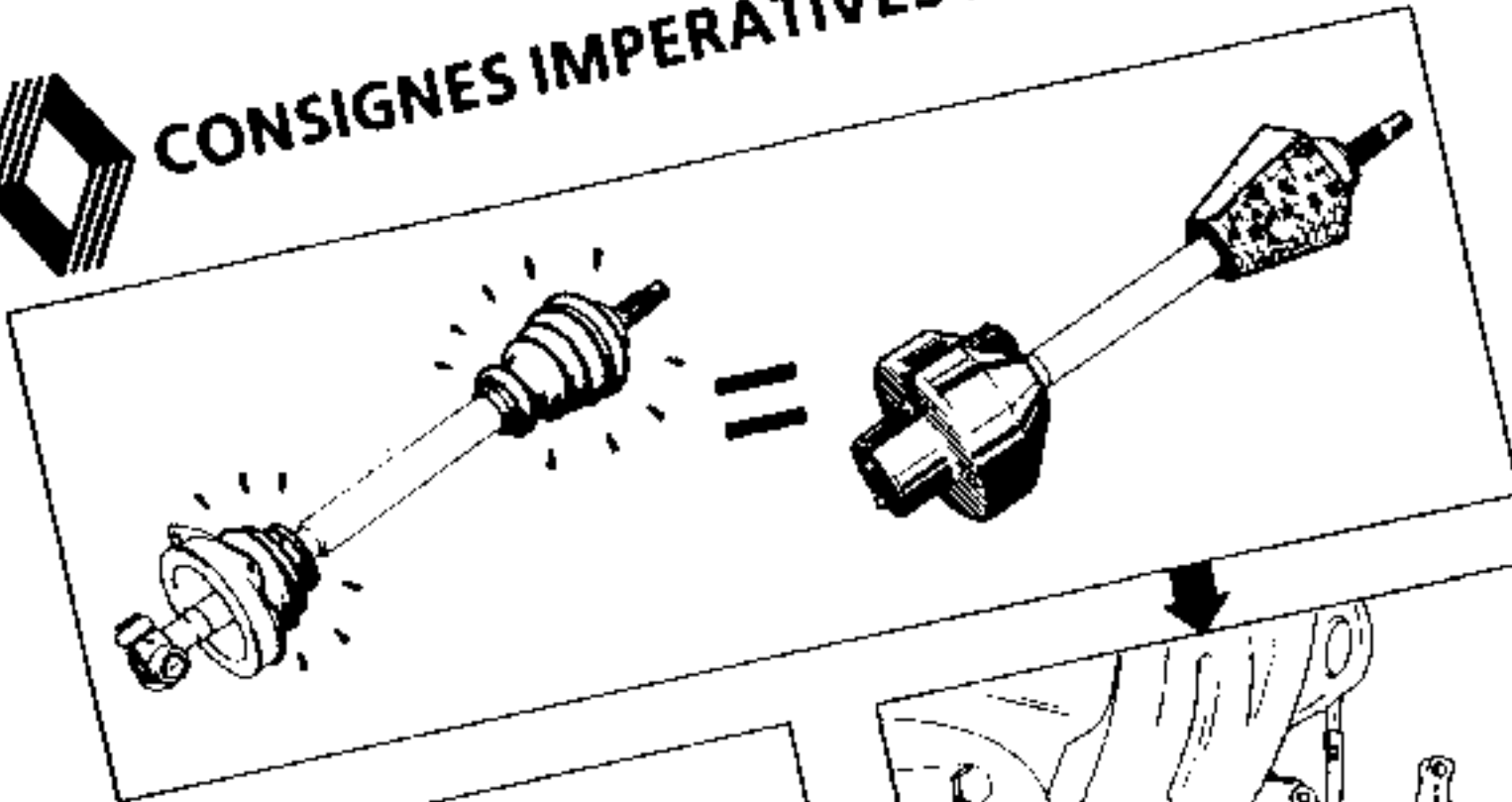


Tener cuidado para no "dañar" los fuelles durante esta operación.

REPOSICION

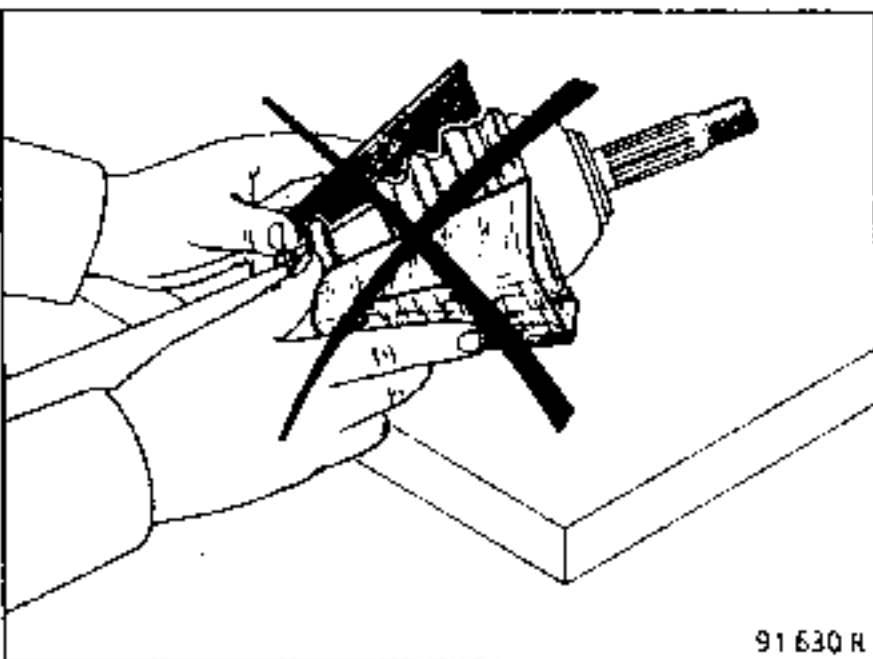
NOTA : el APR suministra en adelante las transmisiones equipadas de protector y provistas de una consigna de montaje. Es imperativo respetar esta consigna para asegurar un montaje correcto con la máxima CALIDAD, sabiendo que el menor choque en los fuelles origina, en más o menos tiempo, una rotura de la goma y la destrucción de la transmisión.

CONSIGNES IMPERATIVES DE MONTAGE

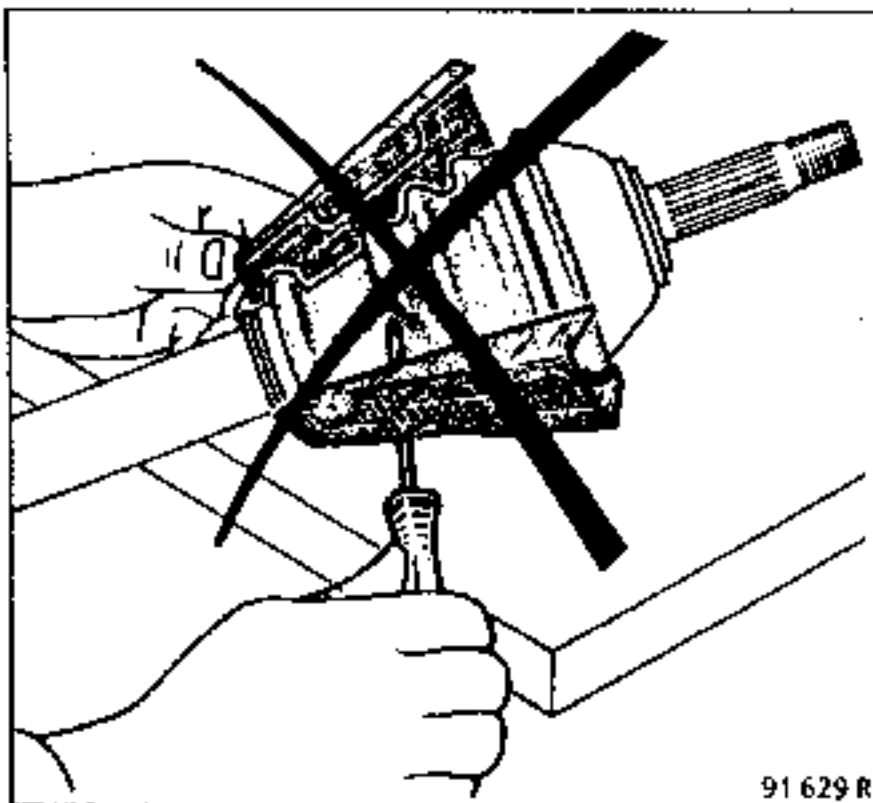


RENAULT

Antes de acabar el montaje de la transmisión sobre el vehículo, no retirar los protectores de cartón.

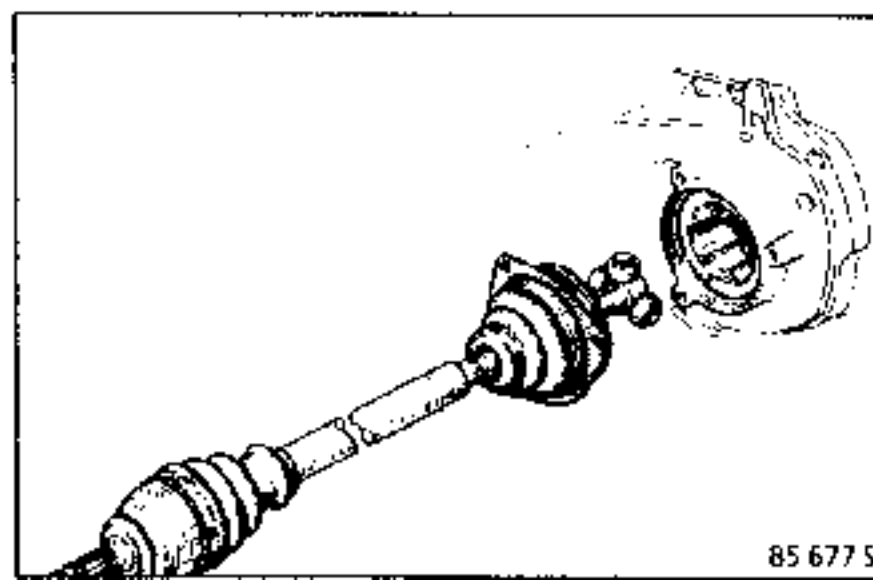


Y en ningún caso, servirse de un objeto con extremo cortante que pueda "dañar" el fuelle.



Lado izquierdo :

Extraer el protector de plástico del fuelle rodamiento e introducir la transmisión lo más horizontalmente posible.



Lado derecho :

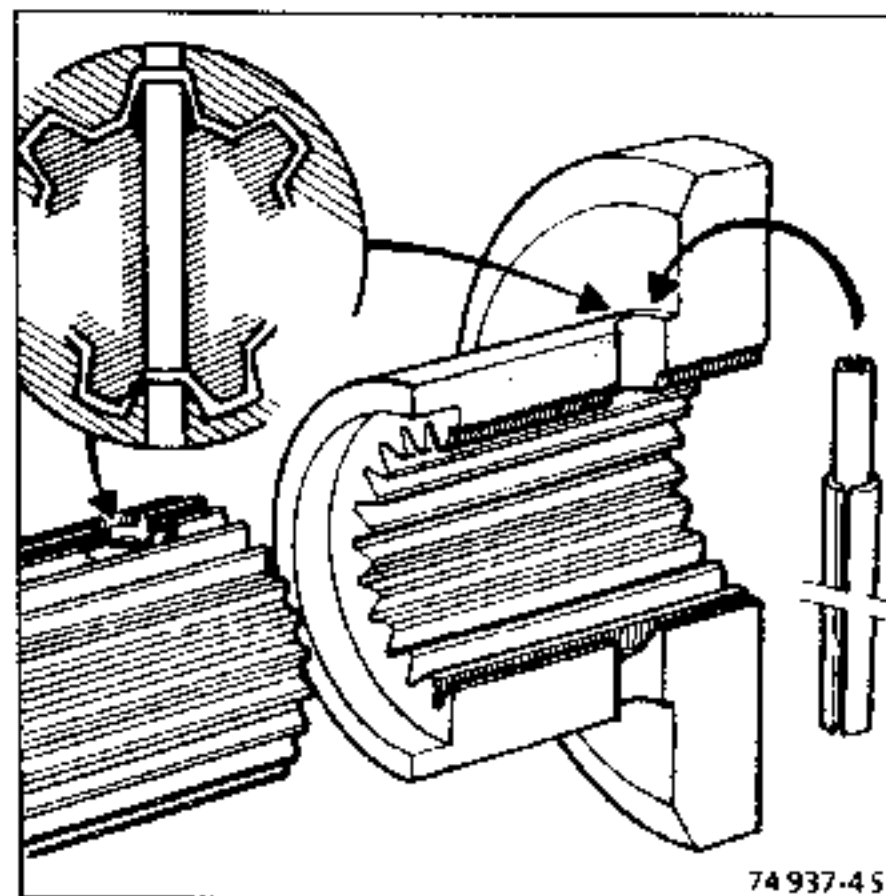
Con el protector montado, untar las acanaladuras de la junta lado caja de velocidades con grasa **MOLYKOTE BR2**.

Posicionar la transmisión respecto al planetario e introducirla.

Verificar su posicionamiento con la espiga acodada del útil **B.Vi. 31-01**.

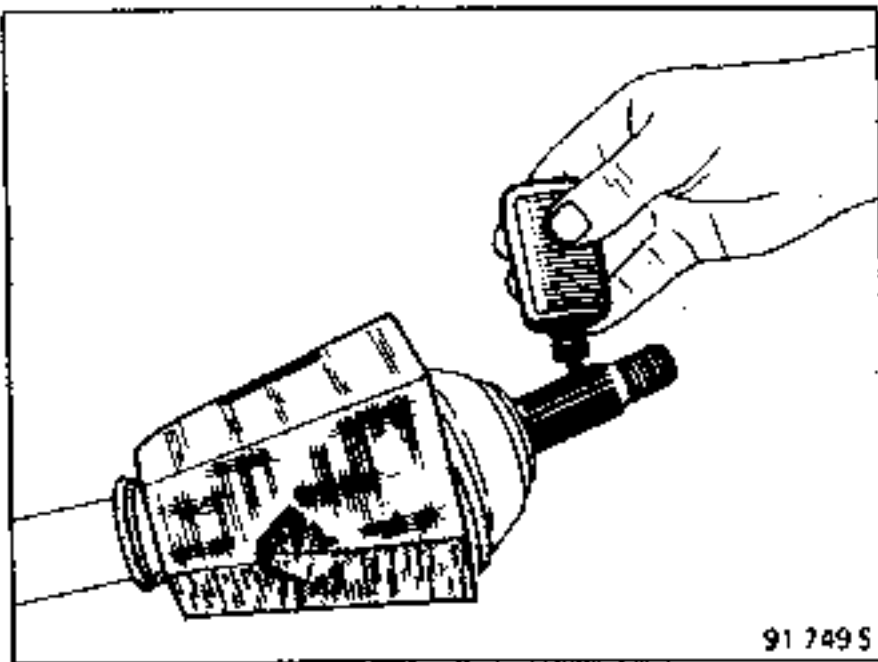
Colocar dos pasadores elásticos nuevos con el útil **B.Vi. 31-01**. Estancar los orificios de pasadores con **CAF 4/60 THIXO**.

NOTA : unos chaflandes de entrada en los planetarios facilitan el montaje de los pasadores elásticos nuevos.



Para ambos lados :

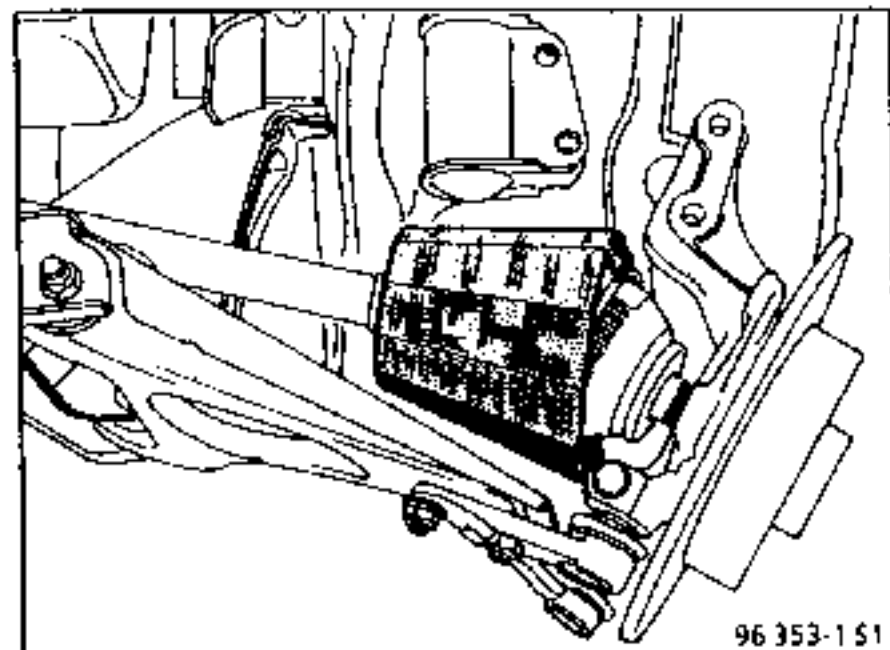
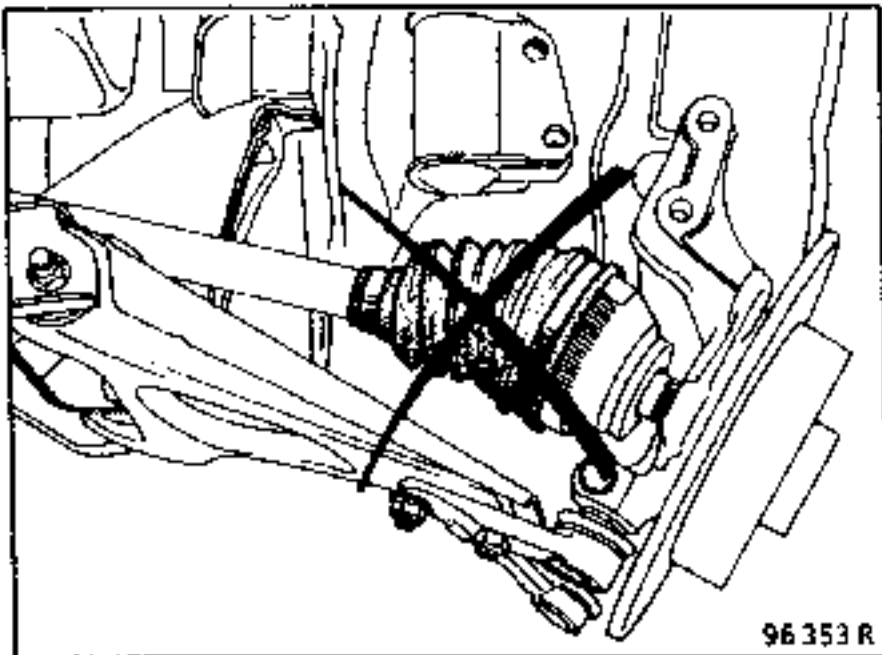
Untar las acanaladuras de la mangueta con Loctite
SCEL8LOC.



Introducir la mangueta de transmisión en el buje.

Debe entrar libremente hasta que sobresalga el
roscado y permita la colocación de la tuerca de
mangueta.

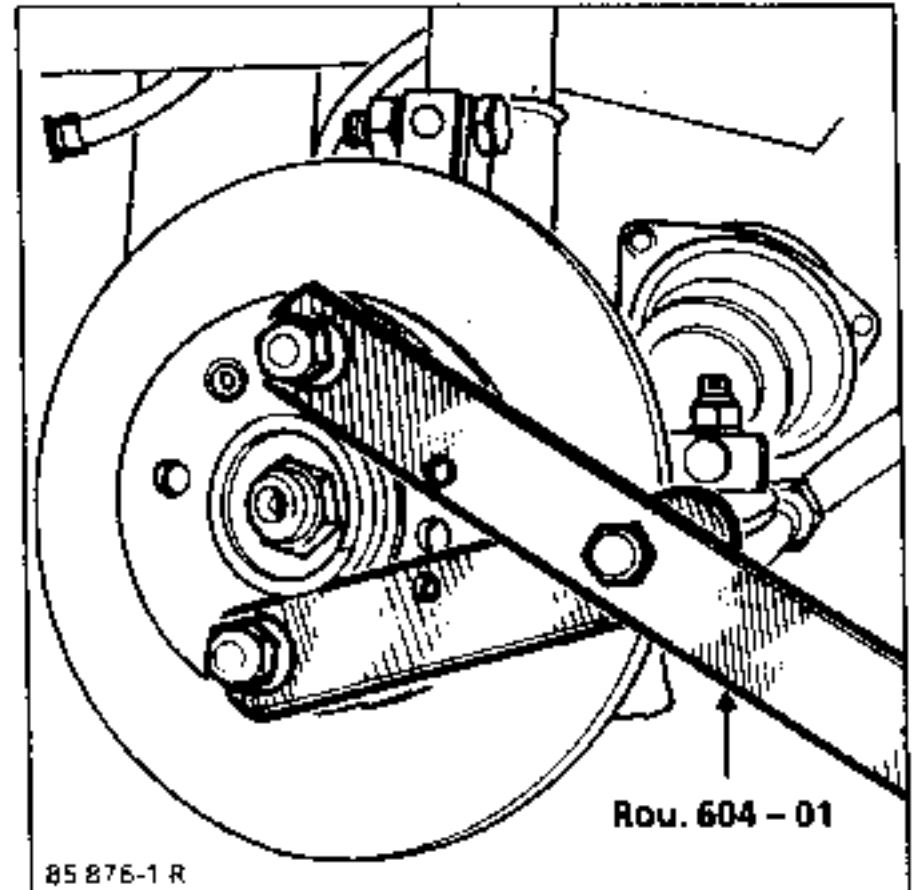
En caso de dificultad, emplear el útil T.Av. 602.



Fijar :

- los dos bulones del pie de amortiguador sobre
el porta-manguetas y apretarlos al par,
- la rótula de dirección, apretar la tuerca al par.

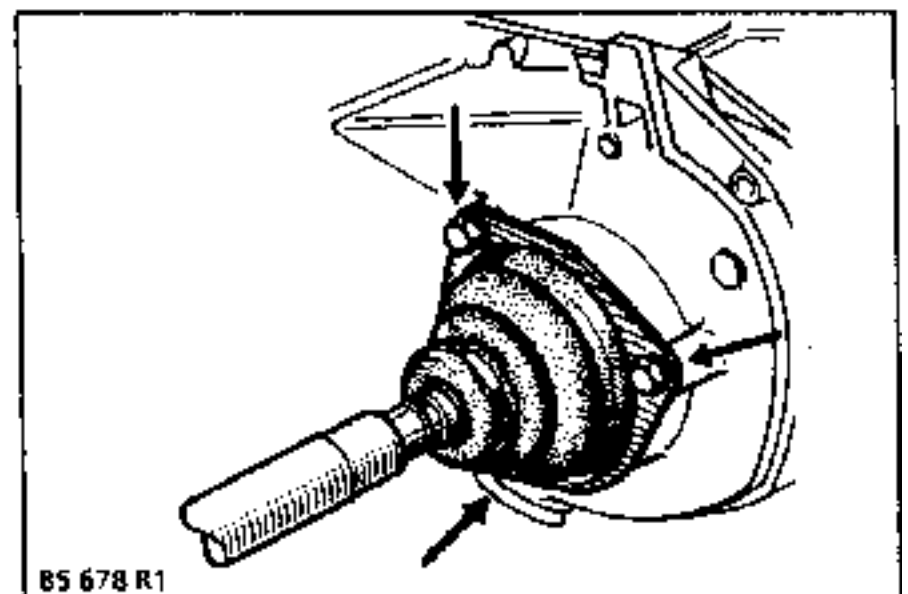
Bloquear la tuerca de transmisión al par con el útil
Rou. 604-01.



Para el lado izquierdo :

Limpiar el asiento del fuelle sobre la caja, fijar el
fuelle y la placa.

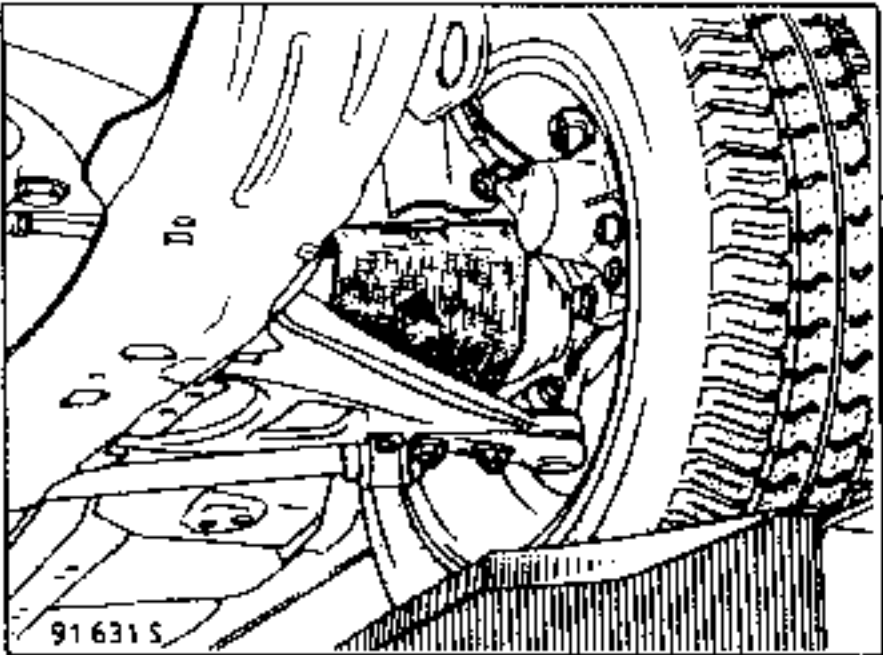
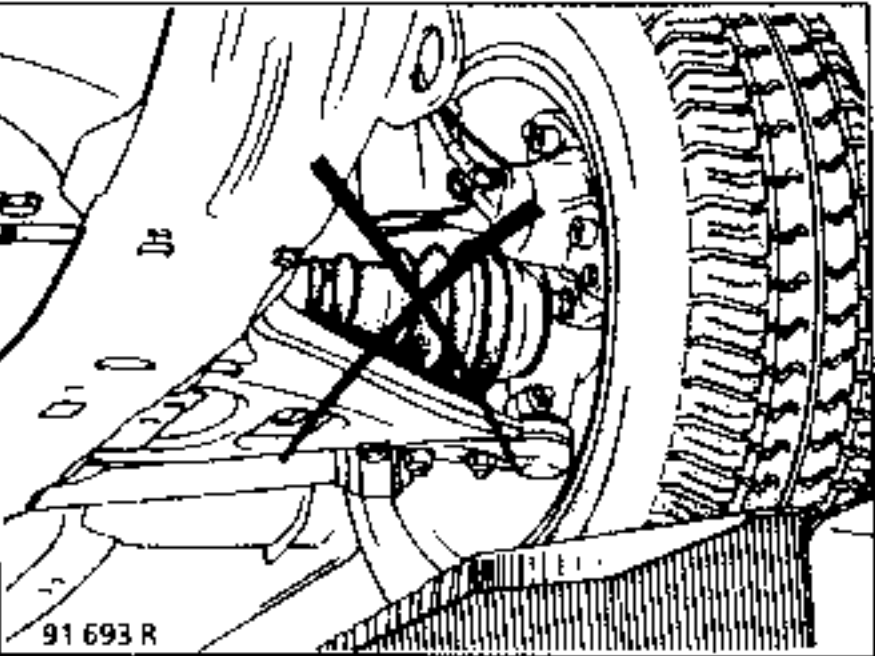
Orientar el fuelle lo más horizontalmente posible
y apretar los tres tornillos al par.



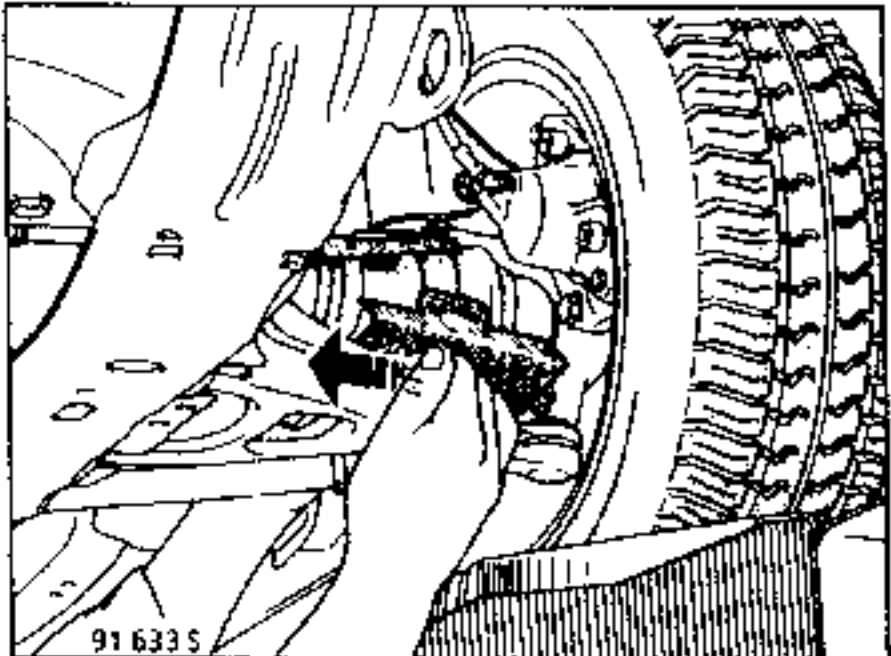
Para ambos lados :

Montar los estribos de freno, untar los tornillos con Loctite **FRENBLOC** y apretar al par.

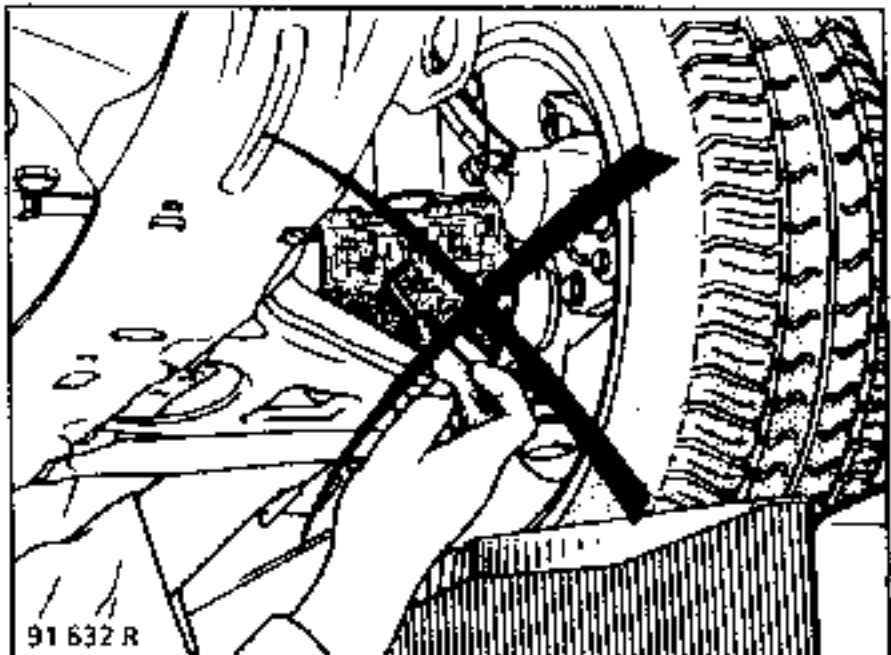
Poner el vehículo en el suelo.



Con el vehículo sobre sus ruedas, proceder a retirar los protectores de cartón rasgándolos según dibujo.



No usar en ningún caso un objeto cortante que pueda "dañar" el fuelle.



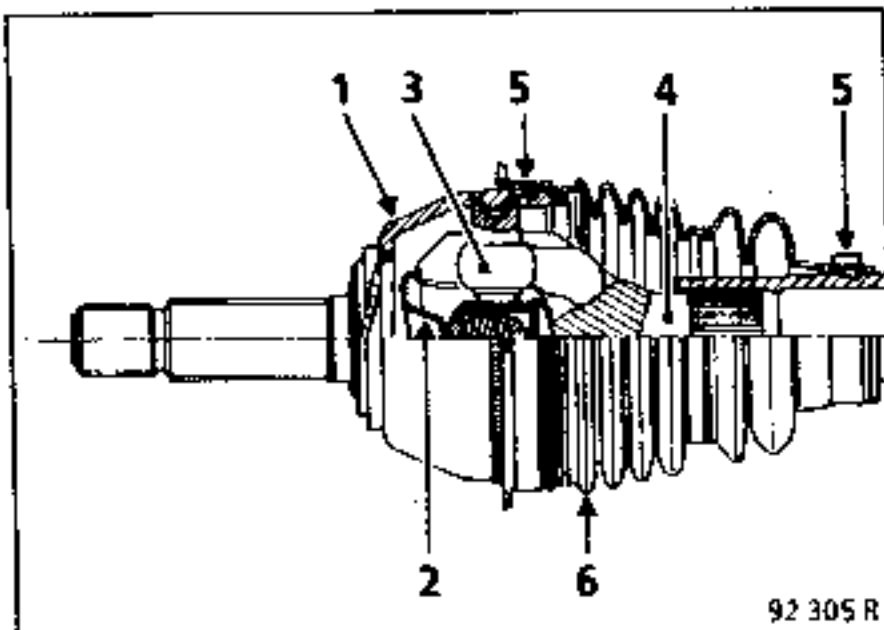
Pisar varias veces el pedal del freno para poner el pistón en contacto con las pastillas.

En caso de sustituir una transmisión izquierda, completar el llenado de aceite de la caja de velocidades o de la transmisión automática.

UTILLAJE ESPECIAL INDISPENSABLE

T.Av. 1168 Pinza de abrazadera clic para transmisión con fuelle termoplástico

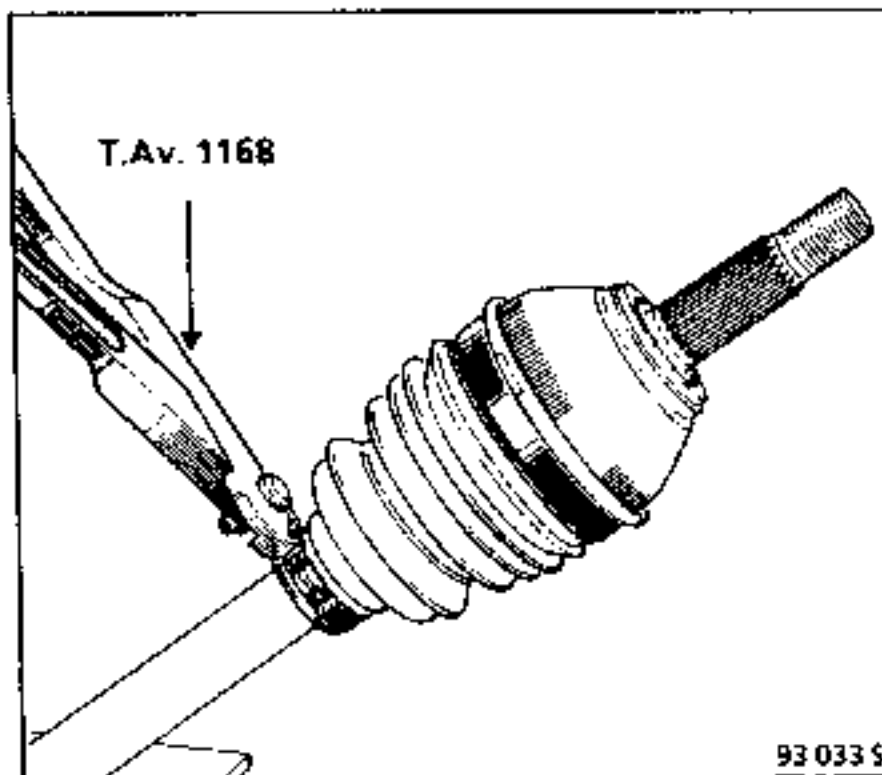
- 1 Tapa de mangueta
- 2 Estrella de retención
- 3 Trípode
- 4 Arbol de tulipa
- 5 Abrazadera de sujeción
- 6 Fuelle termoplástico



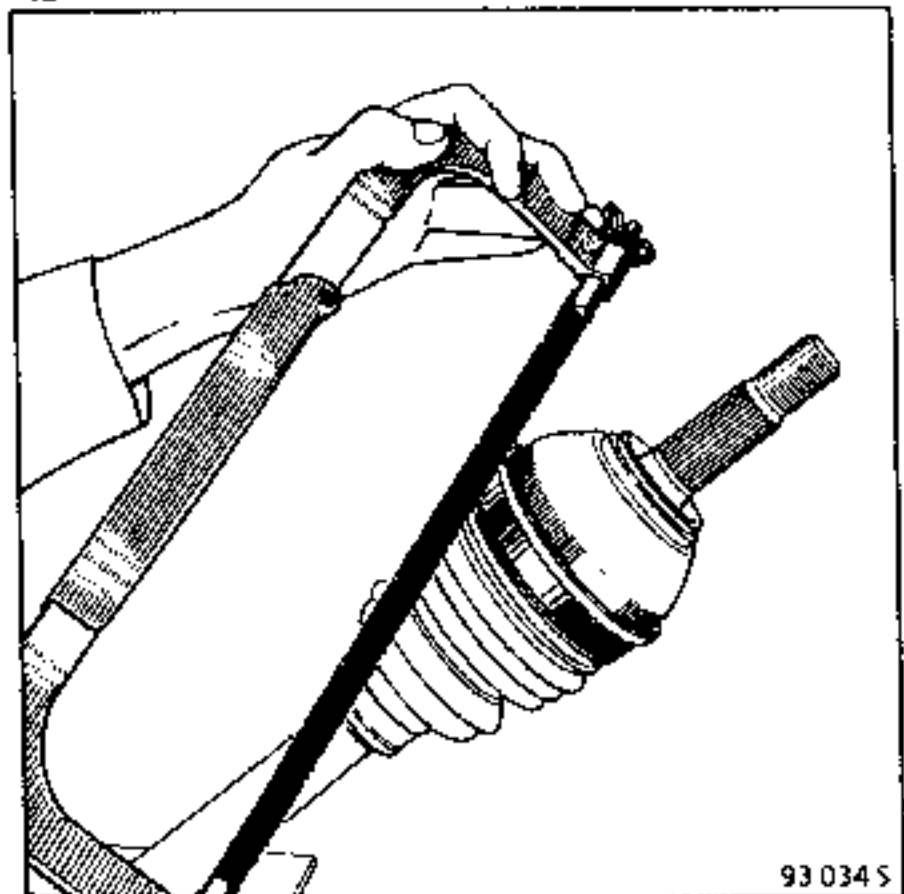
DESMONTAJE

Extraer el fuelle lado caja de velocidades, ver método a continuación.

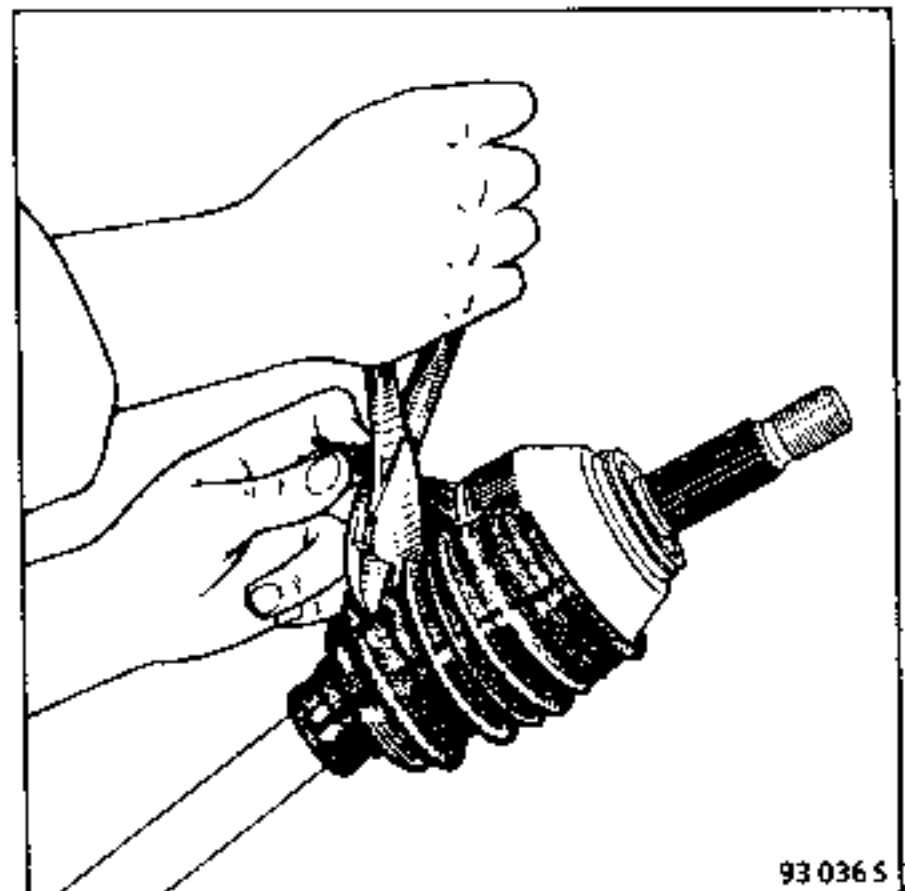
Desenganchar la abrazadera pequeña con el útil T.Av. 1168.



Serrar la abrazadera grande existente, cuidando de no "dañar" la garganta de la tapa de mangueta



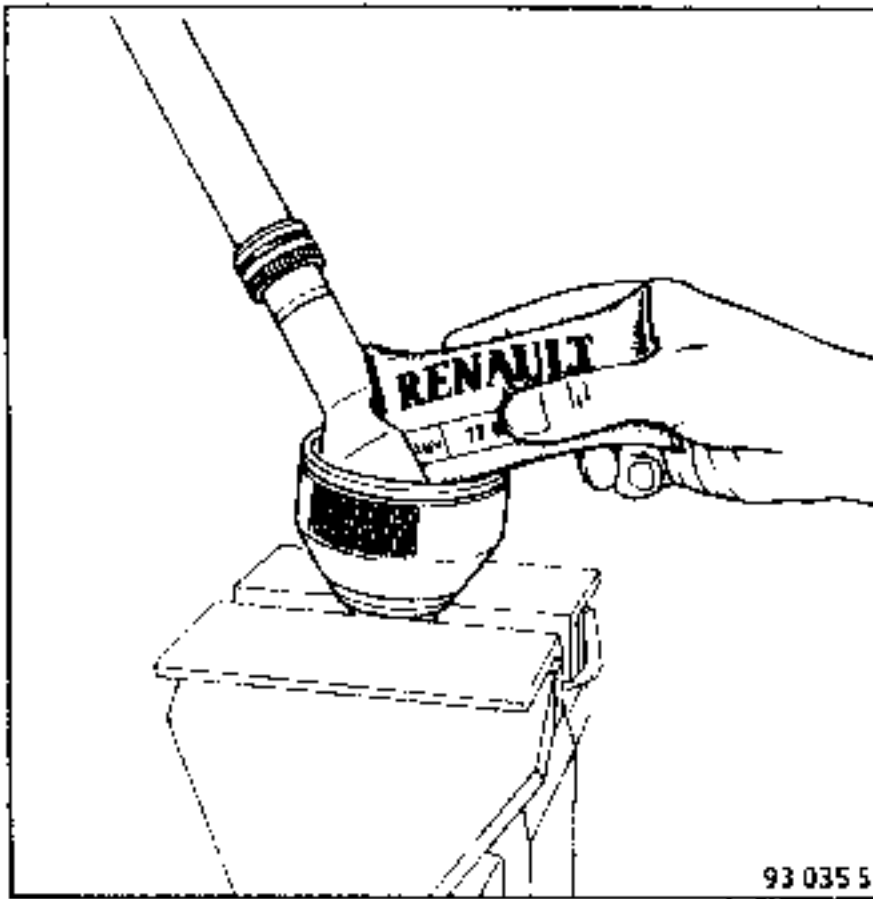
Cortar el fuelle.



Retirar el máximo de grasa.

MONTAJE

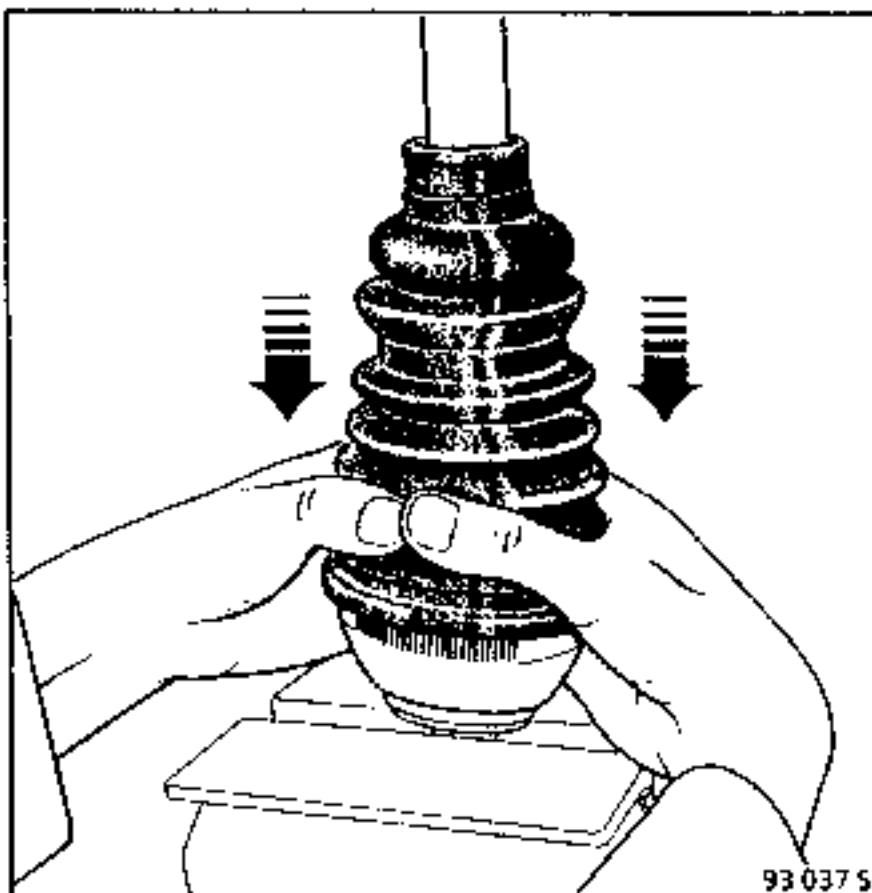
Repartir la dosis de grasa en el fuelle y en la tapa de mangueta.



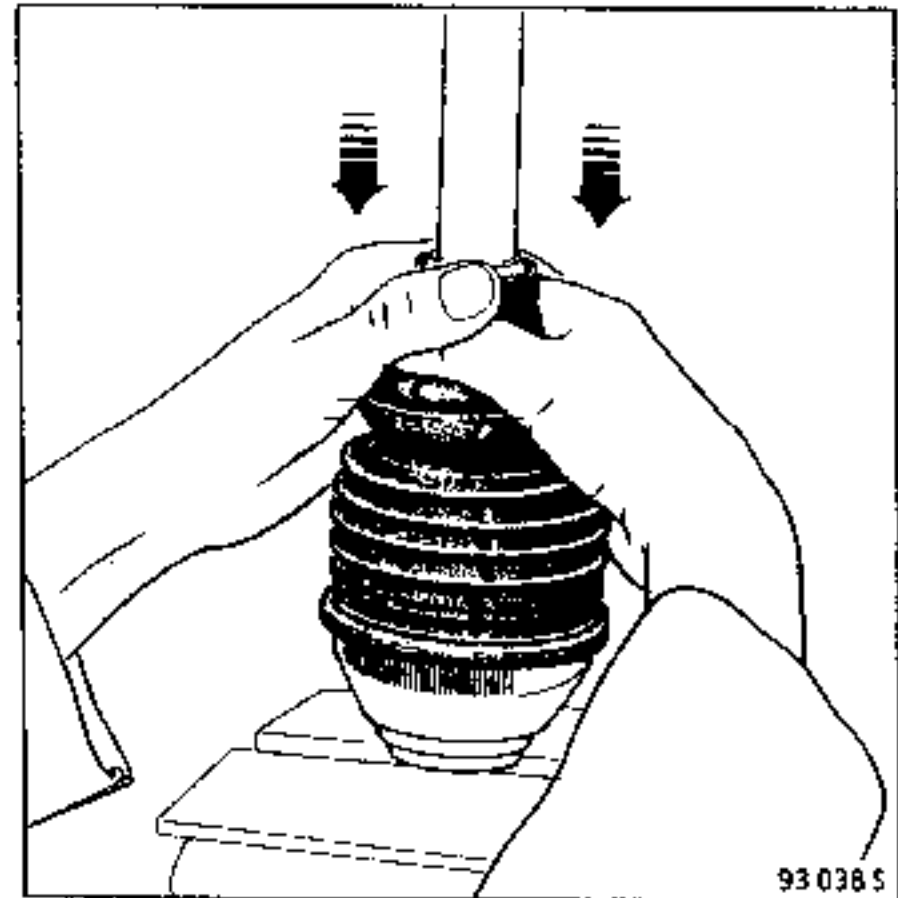
93 035 5

NOTA : es imperativo respetar el volumen de grasa prescrito en el capítulo "Ingredientes".

Enfilar el fuelle y "encajarlo" correctamente en la garganta de la tapa de mangueta y después en el tubo.

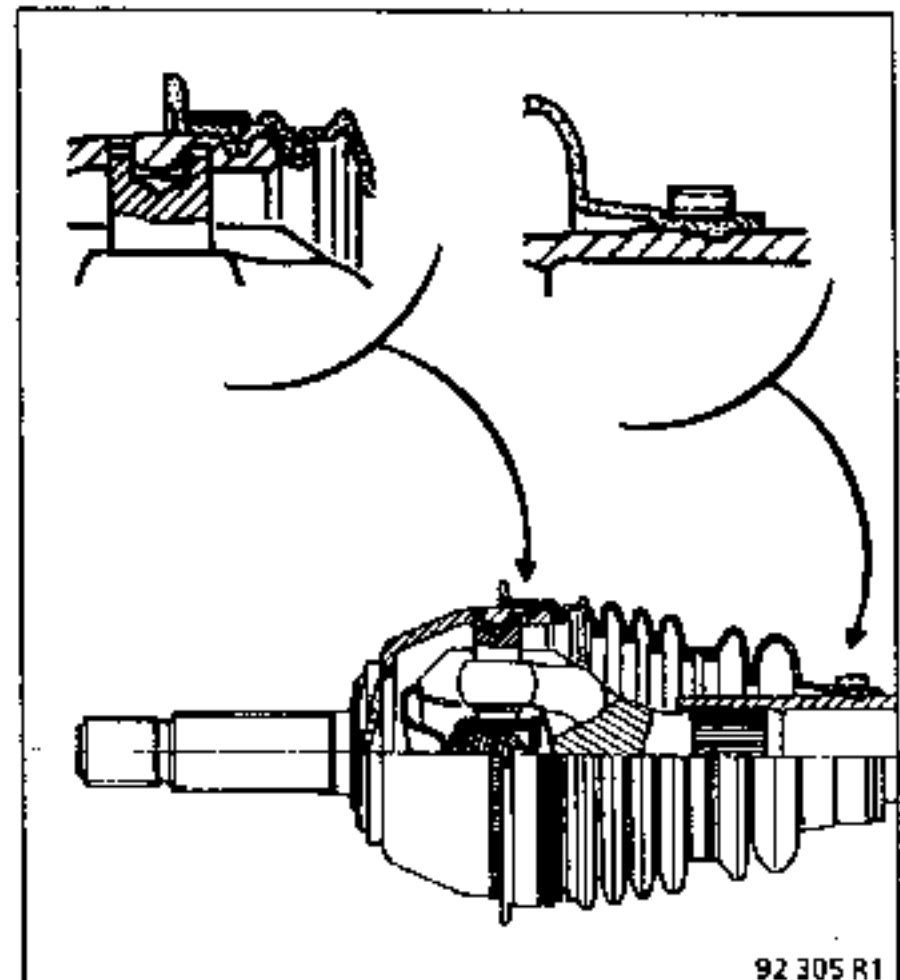


93 037 5



93 038 5

Posición de los talones del fuelle montados.



92 305 R1

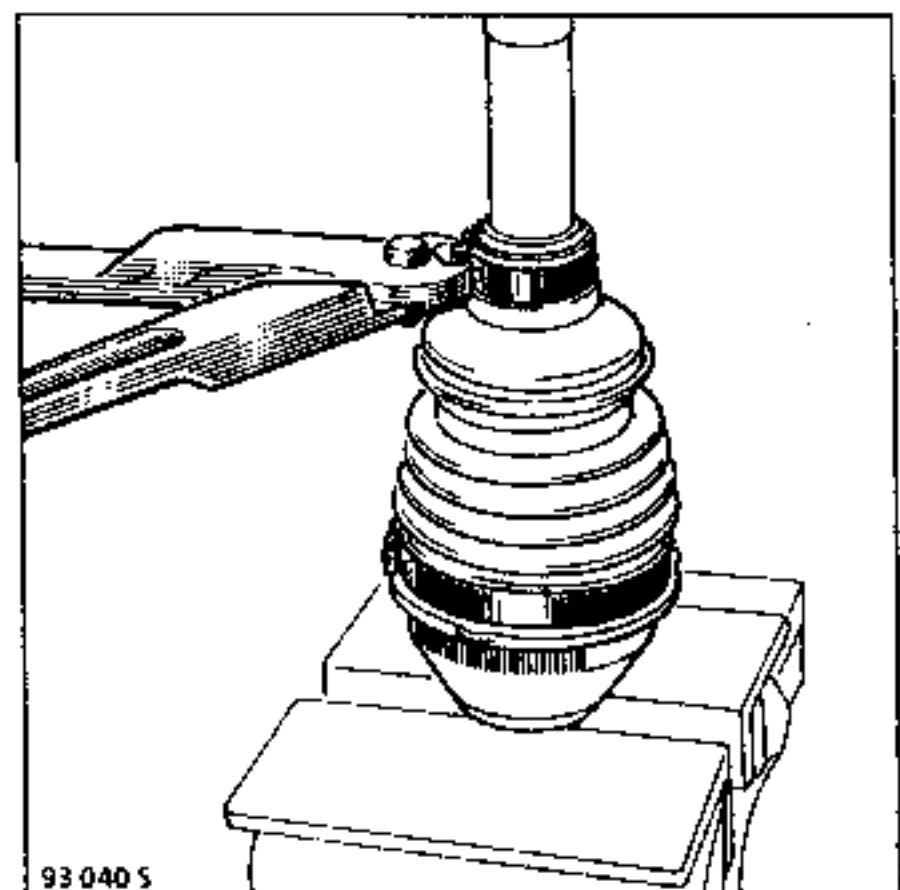
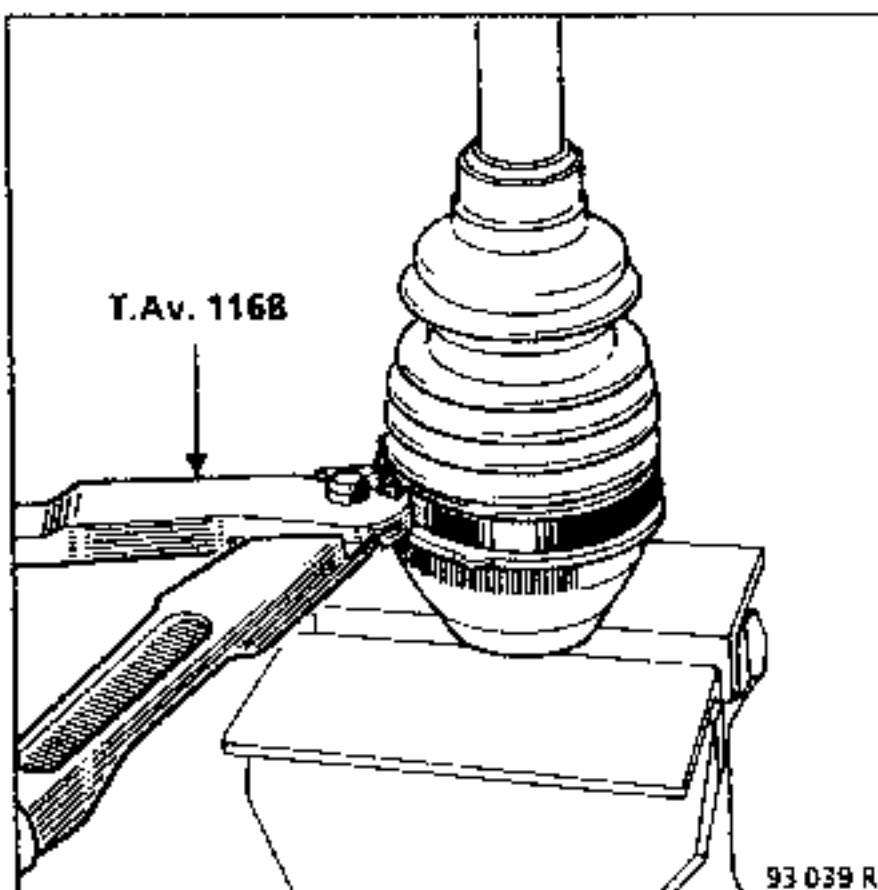
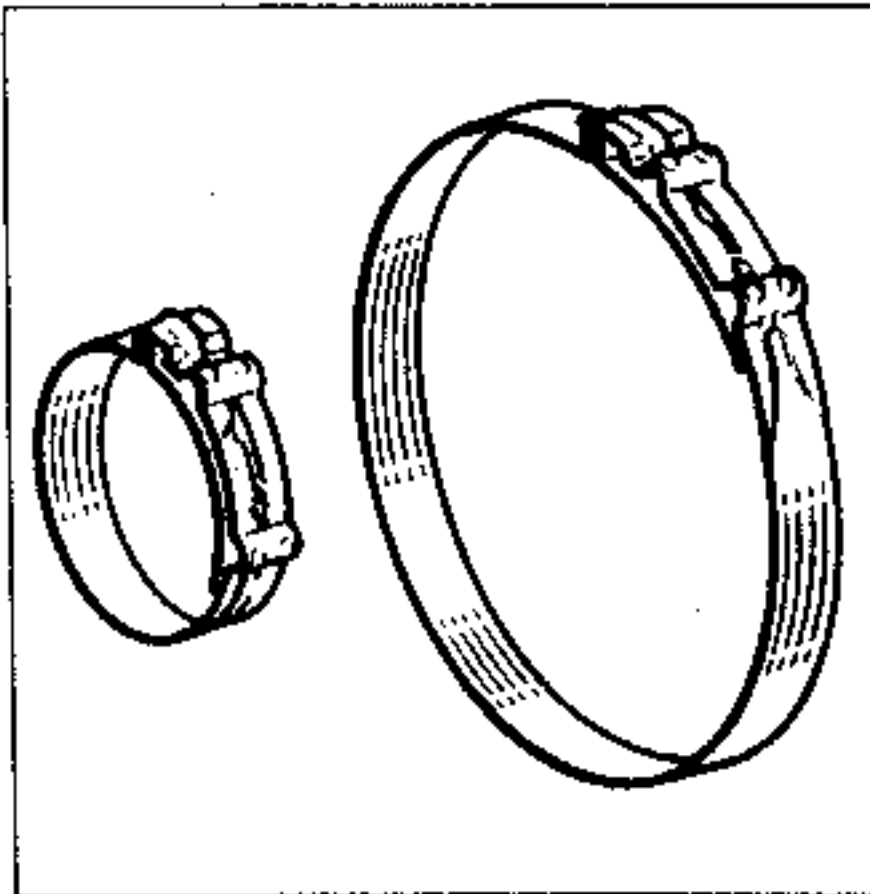
Hacer funcionar la junta con la mano para controlar el posicionamiento de los dos talones y dosificar la cantidad de aire.

Montar las abrazaderas y apretarlas con el útil correspondiente al tipo de abrazaderas suministradas en la colección (clic CAILLAU o DETIKER).

ABRAZADERA CLIC CAILLAU

UTILLAJE ESPECIAL INDISPENSABLE

T.Av. 1168 Pinza de abrazaderas clic CAILLAU
para transmisión con fuelle termo-
plástico

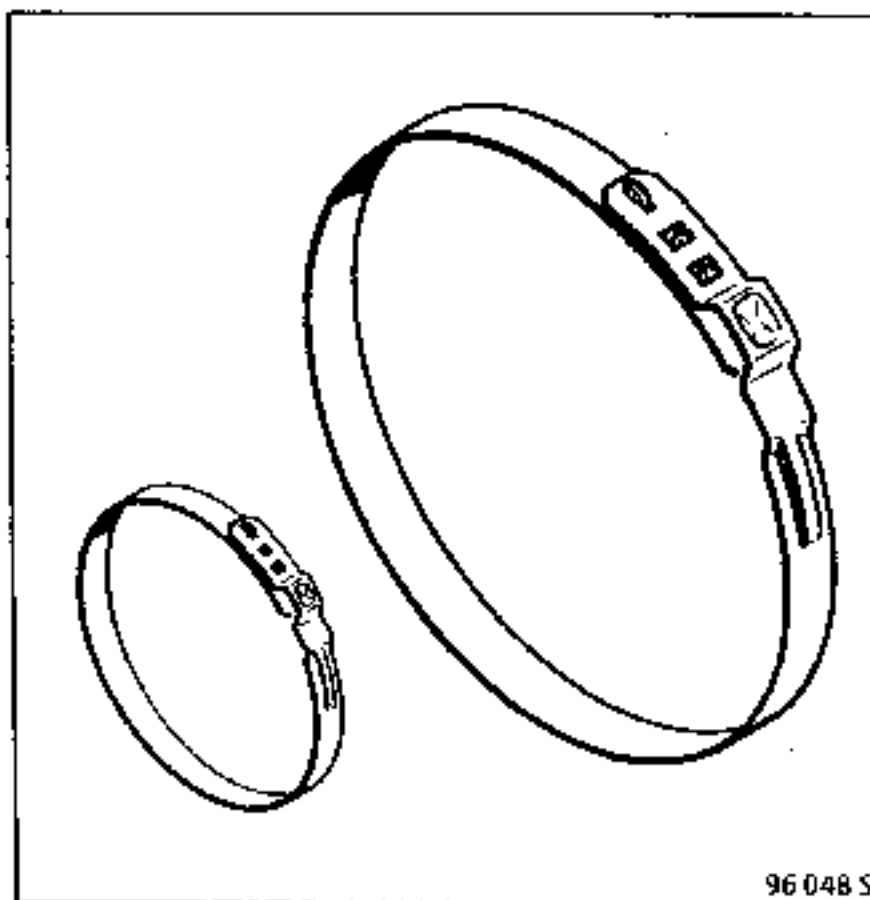


NOTA : las abrazaderas clic CAILLAU no se pueden volver a utilizar.

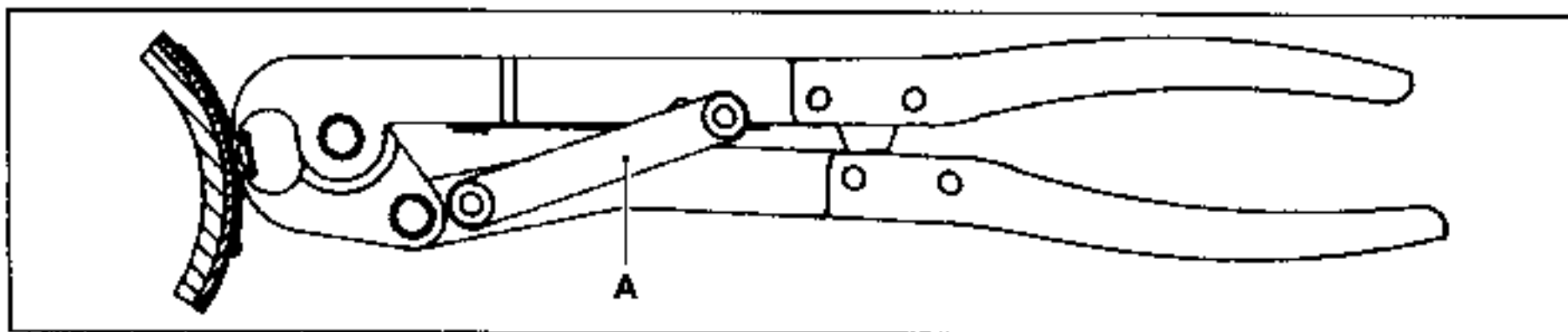
ABRAZADERA OETIKER

UTILLAJE ESPECIAL INDISPENSABLE

T.Av. 1256 Pinza para engastado de las abrazaderas OETIKER para transmisión con fuelle termoplástico

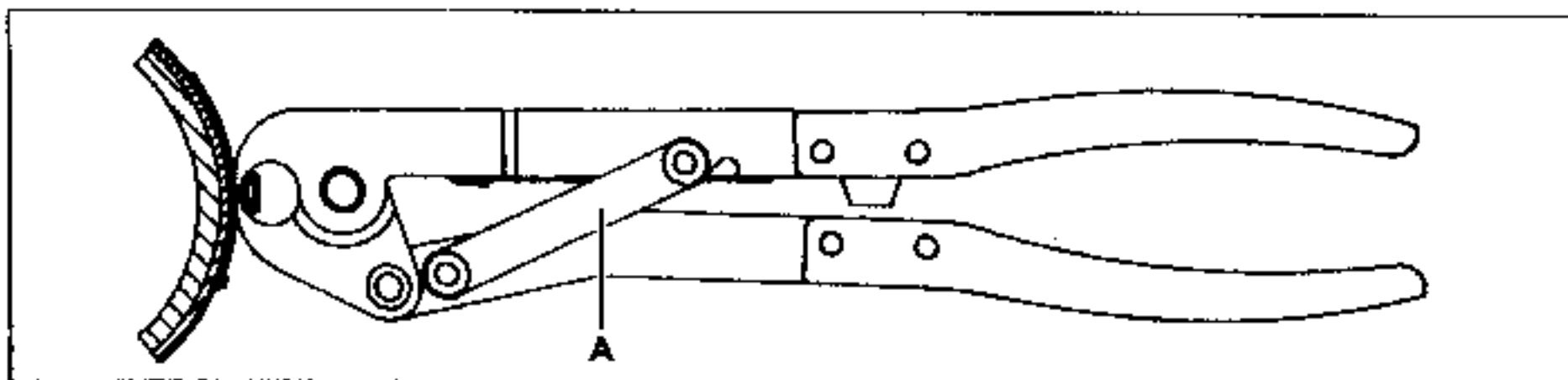


POSITION 1 - Pre-engastado y posionamiento de la abrazadera



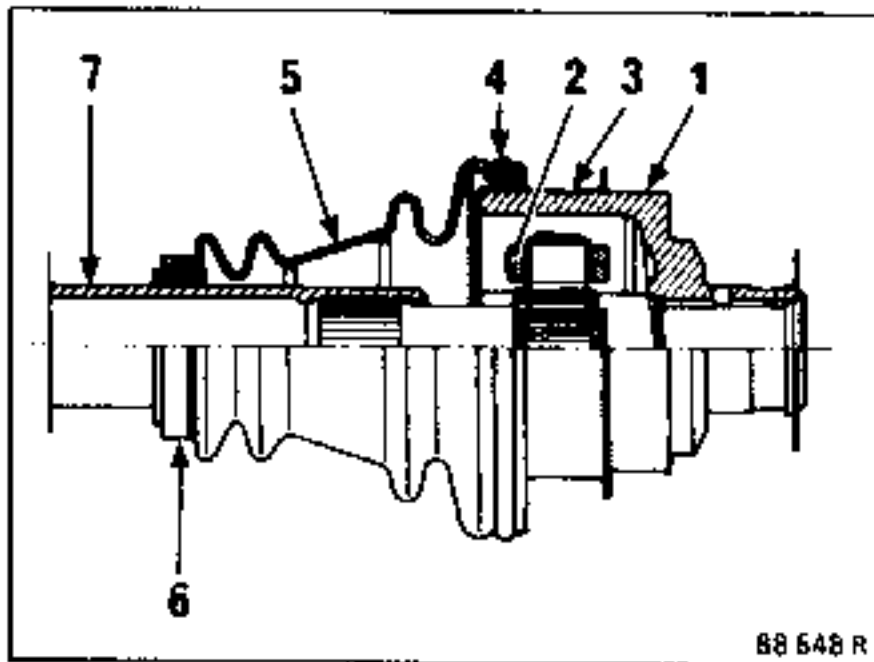
Colocar la bieleta (A) en el diente inferior y cerrar la pinza a tope. La abrazadera pre-engastada desliza sobre el fuelle y puede ser posicionada.

POSICION 2 - Engastado



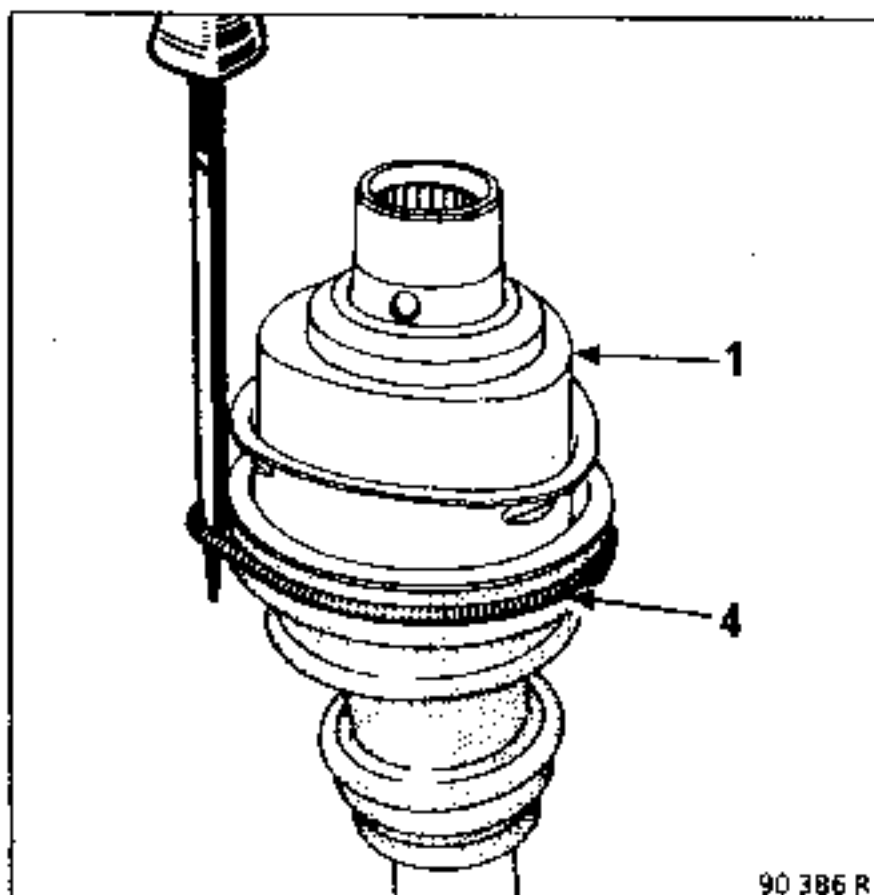
Colocar la bieleta (A) en el diente superior y cerrar la pinza a tope.

- 1 Tulipa
- 2 Tripode
- 3 Capot de chapa
- 4 Muelle de sujeción
- 5 Fuelle de goma
- 6 Brazalete de sujeción
- 7 Arbol de transmisión



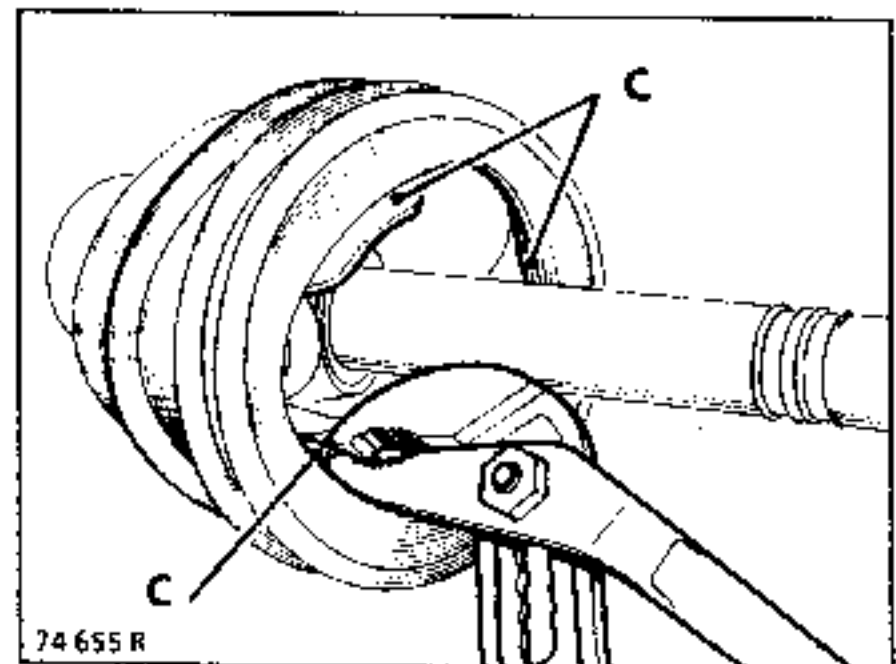
DESMONTAJE

Sacar el muelle (4) de sujeción del fuelle sobre la tulipa (1).



Cortar el fuelle en toda su longitud y retirar el máximo de grasa.

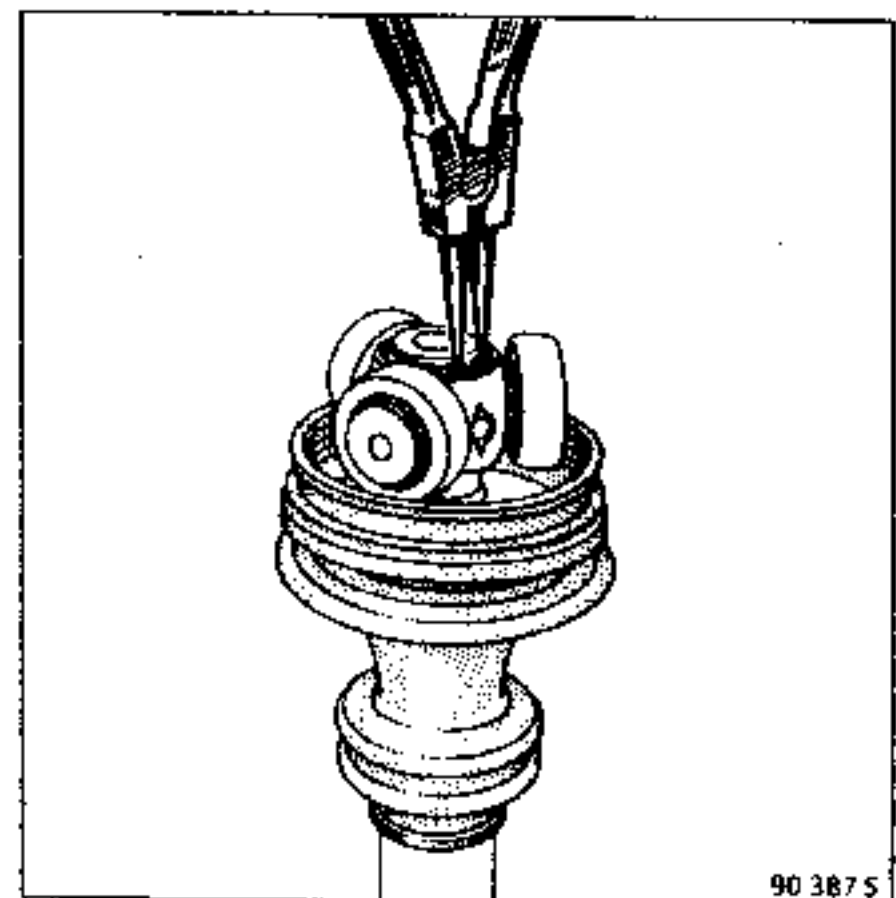
Sacar con una pinza cada extremo de la plaqueta anti-desencajado (C), después extraer la tulipa.



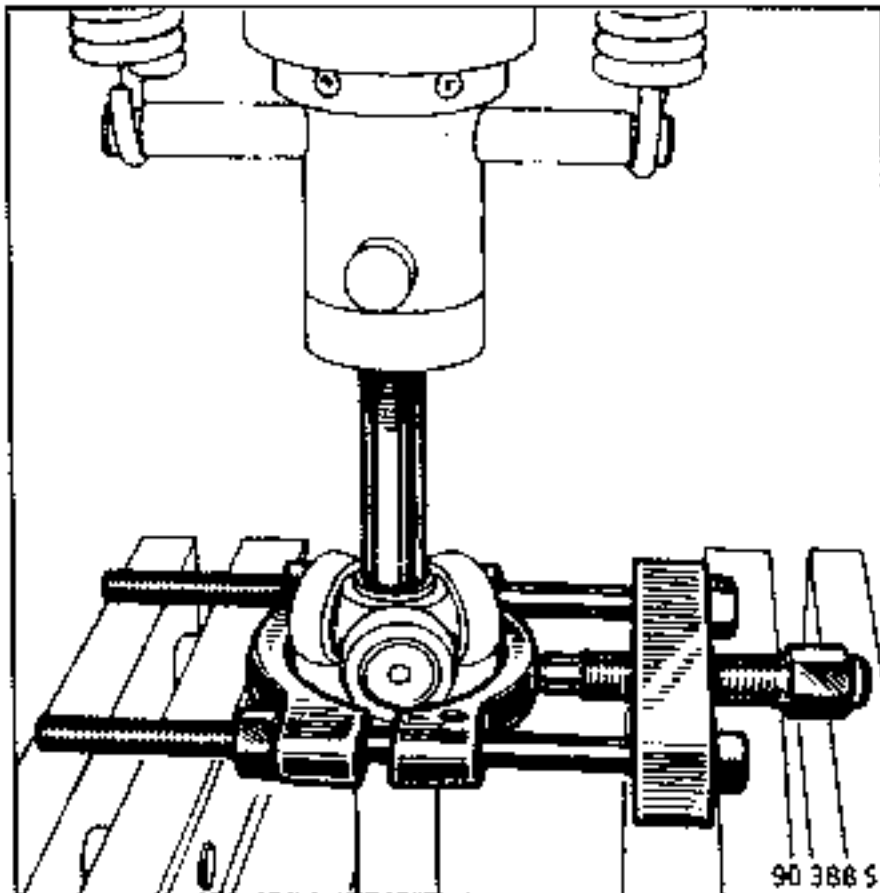
No sacar los rodillos de sus torreones respectivos, ya que los rodillos y agujas están apareados y no deberán nunca intercambiarse.

No utilizar nunca disolventes para limpiar las piezas constitutivas.

Según el montaje, retirar el circlips.



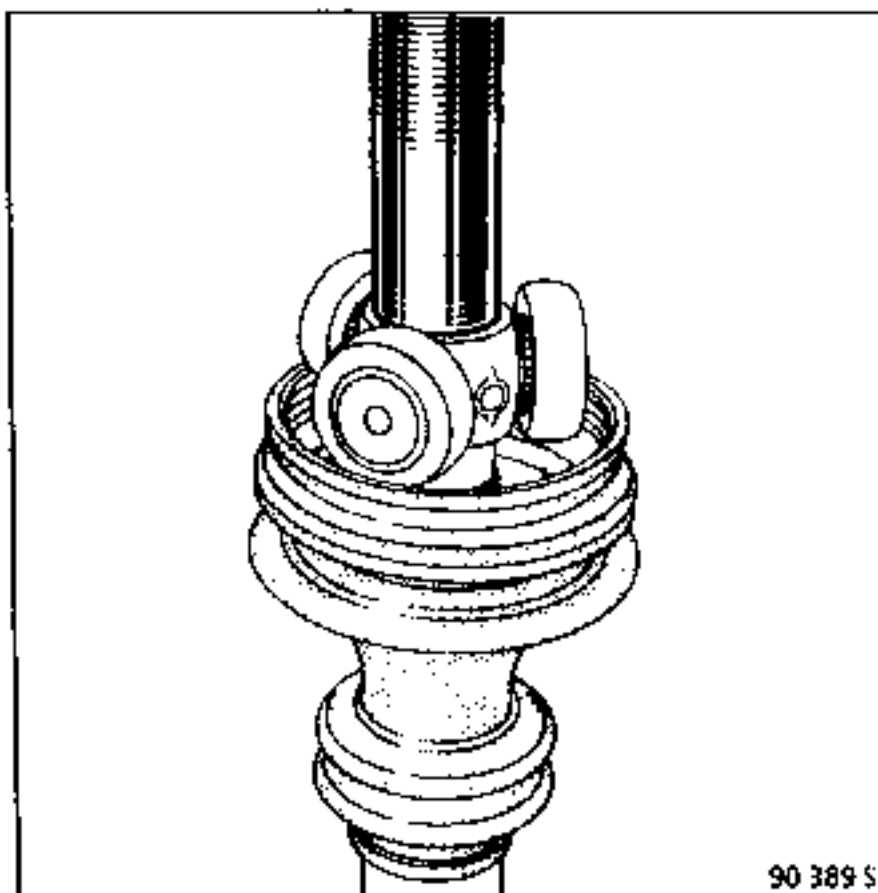
Con la prensa, extraer el triaje tomando apoyo en un extractor despegador.



MONTAJE

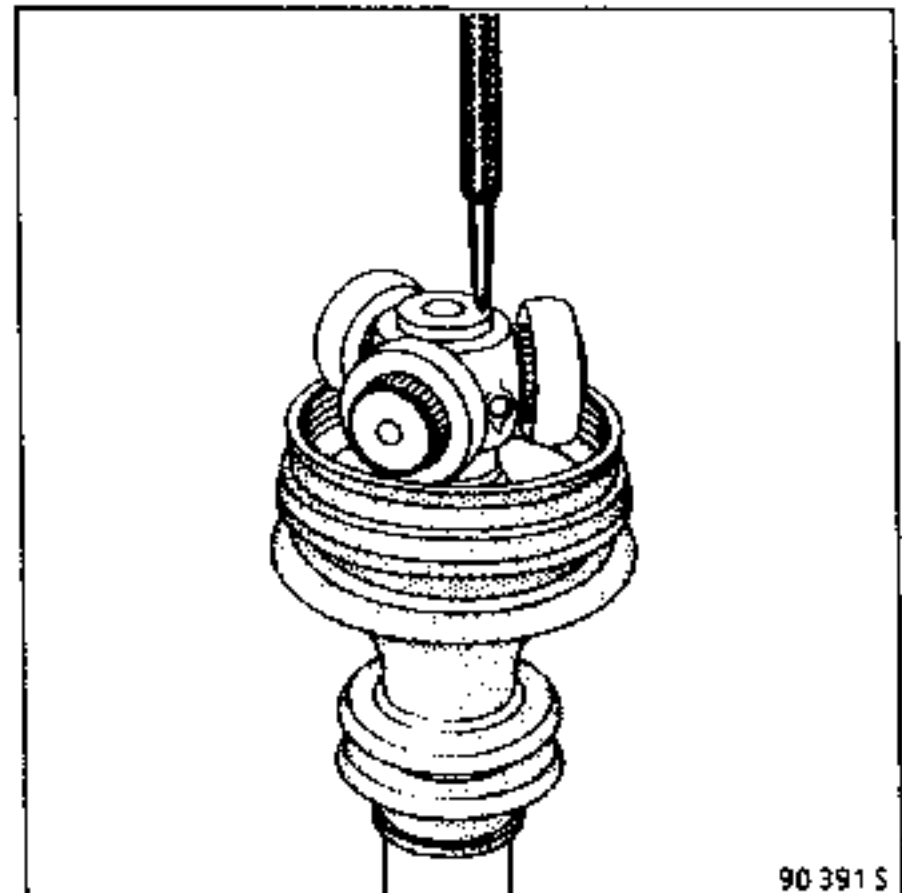
Lubricar el árbol de transmisión y deslizar el brazalet y el fuelle nuevos.

Introducir el triaje en el árbol acanalado.

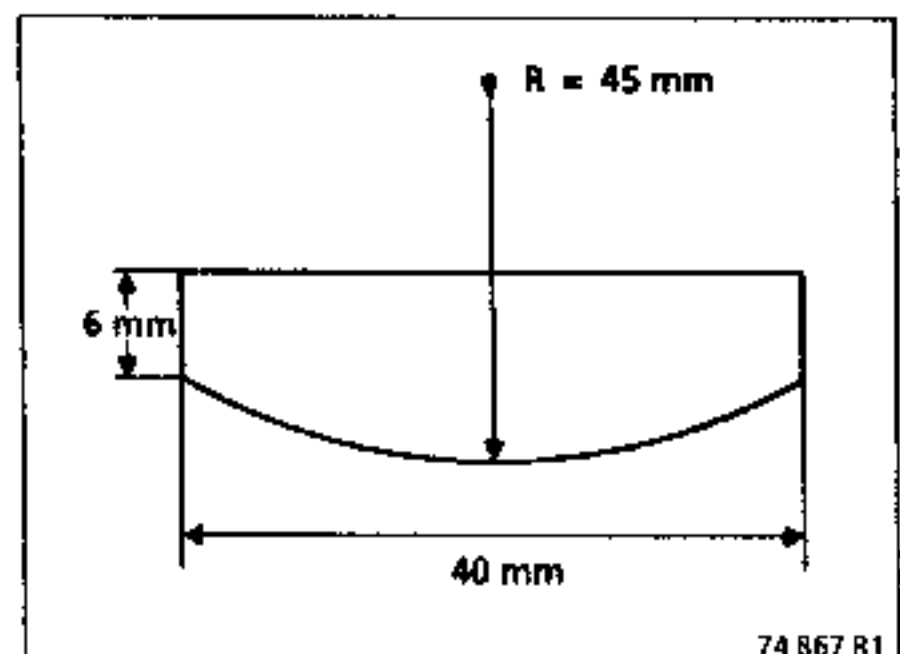


Colocar el circlips de sujeción o dar tres puntos de engastado a 120° incrustrando el metal de las acanaladuras en el árbol de transmisión.

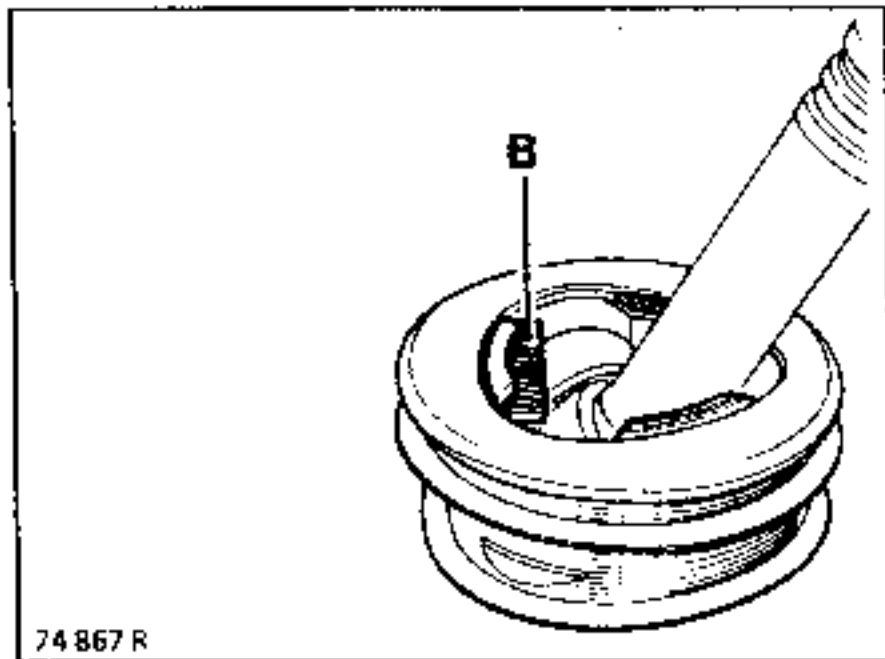
NOTA : es imperativo respetar el volumen de grasa prescrito en el capítulo "Ingredientes".



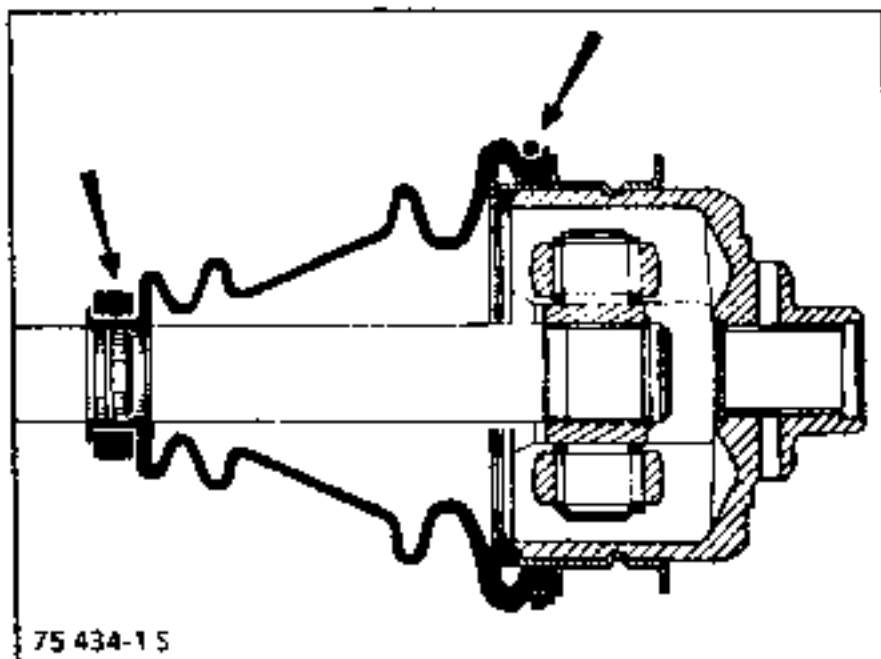
Interponer entre la plaqueta anti-desencajado y la tulipa una cala (B) de espesor 2,5 mm contruida según dibujo.



Con una barra de bronce, llevar cuidadosamente la plaqueta a su posición inicial y retirar la cala (B).

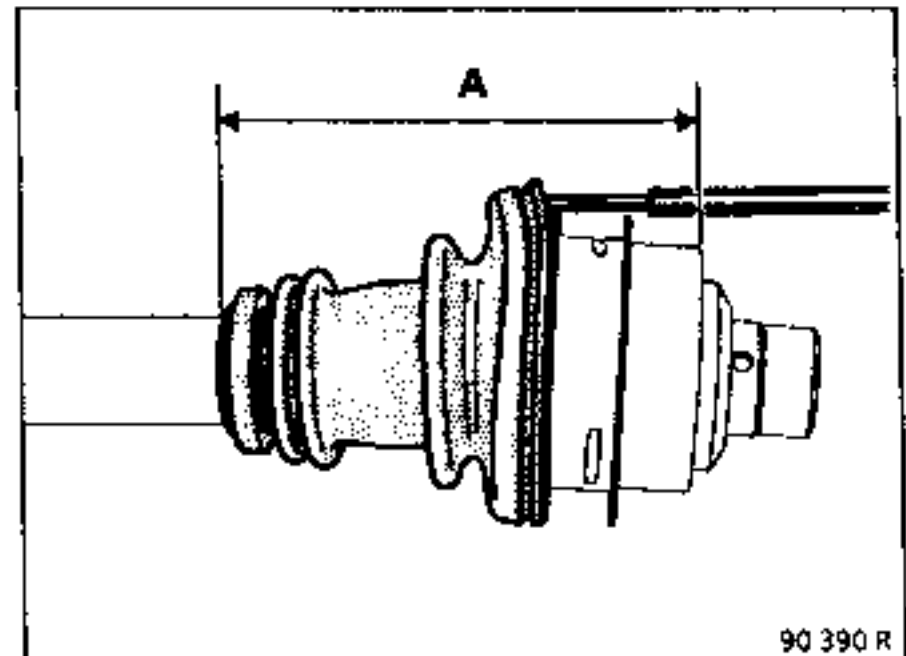


Posicionar los labios del fuelle en las gargantas del árbol de transmisión y en el capot de chapa



Introducir una varilla no cortante, con extremo redondeado, entre el fuelle y la tulipa, para dosificar la cantidad de aire contenido en el interior de la junta.

Estirar o encoger la junta hasta que se obtenga la cota $A = 153,5 \pm 1 \text{ mm}$ (cota tomada entre el extremo del fuelle y la cara mecanizada del diámetro mayor de la tulipa).



En esta posición, retirar la varilla.

Colocar el muelle y el brazalet de sujeción del fuelle:

- el muelle no debe estar estirado,
- las espiras deben quedar juntas después del montaje.

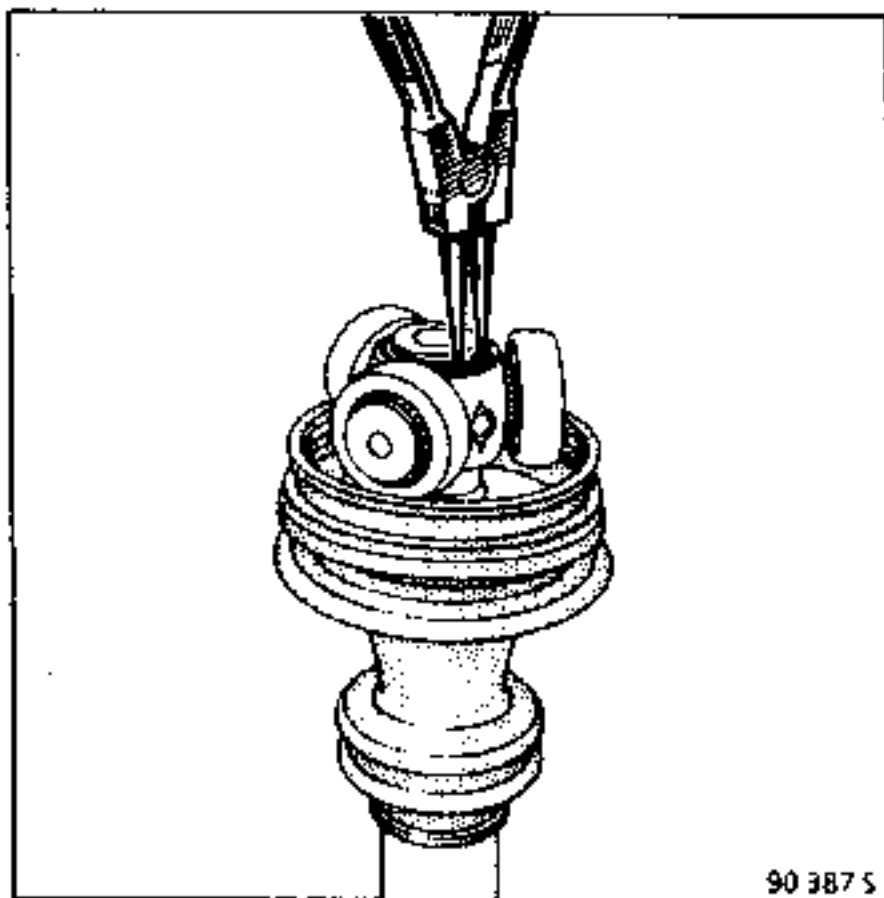
UTILLAJE ESPECIAL INDISPENSABLE

T.Av.944	Mandril de montaje del rodamiento en el árbol

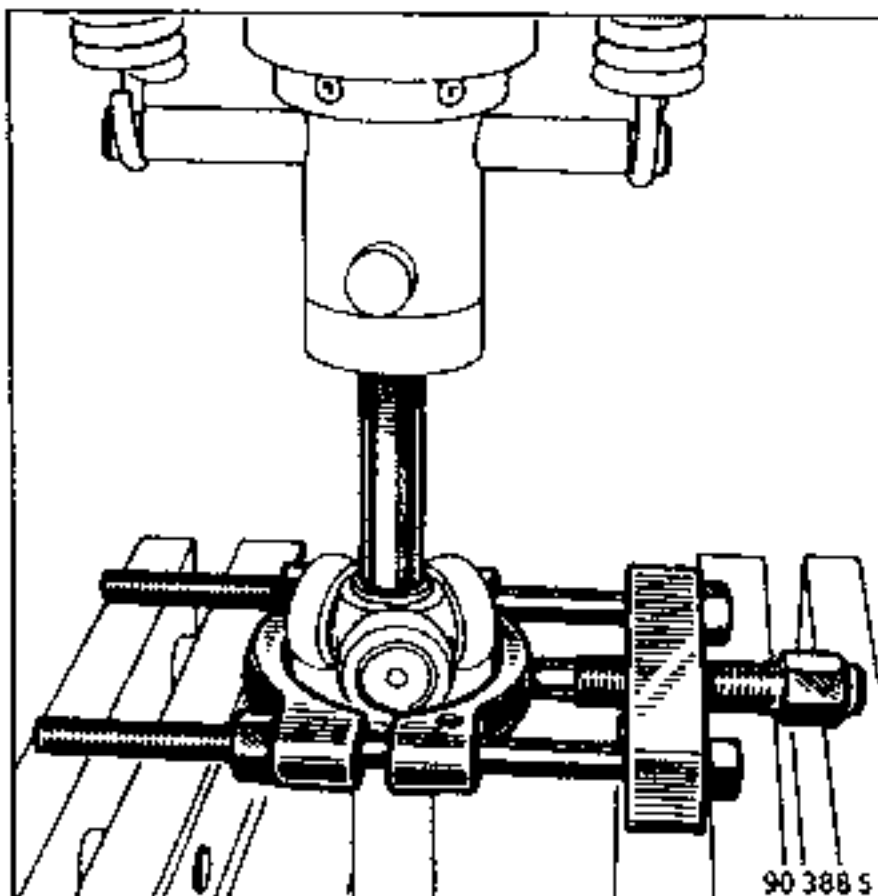
EXTRACCION

No utilizar nunca disolvente para la limpieza de las piezas constitutivas.

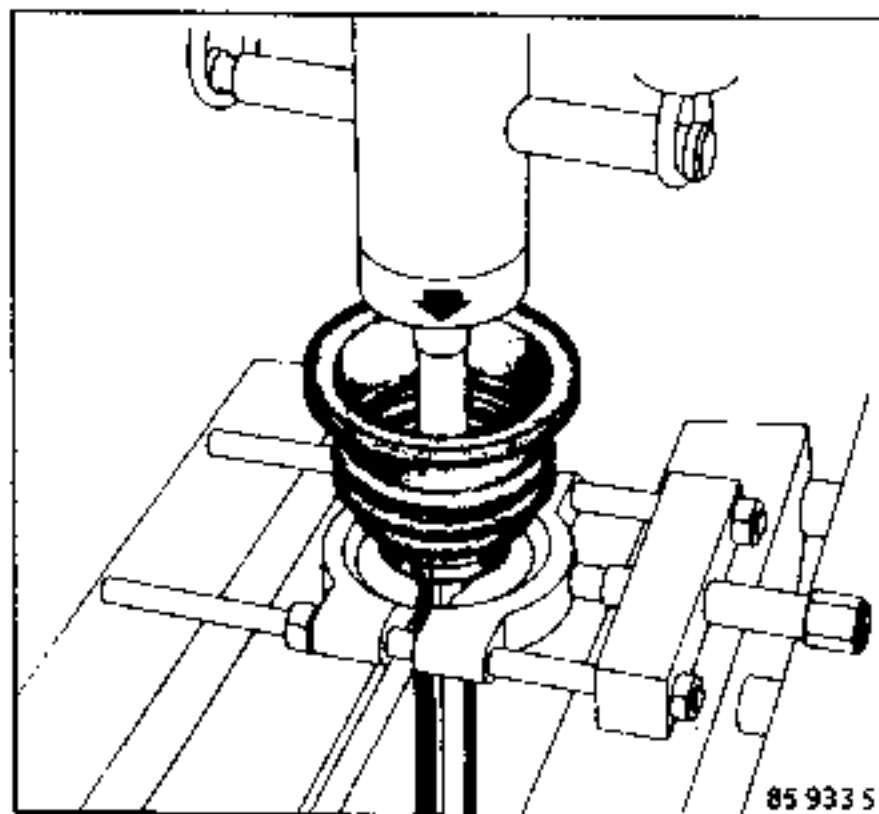
Según montaje, extraer el circlips.



Con la prensa, extraer el triaje tomando apoyo en un extractor del tipo Facom U53G.



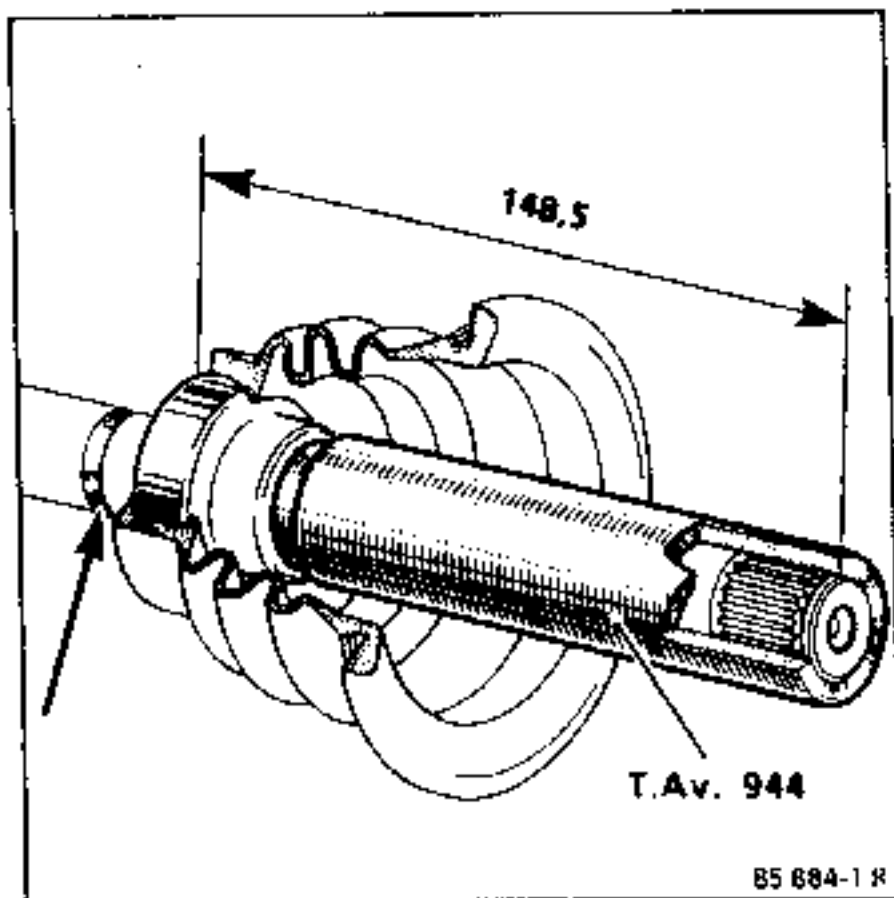
Extraer el conjunto fuelle y rodamiento de la misma forma que para el triaje.



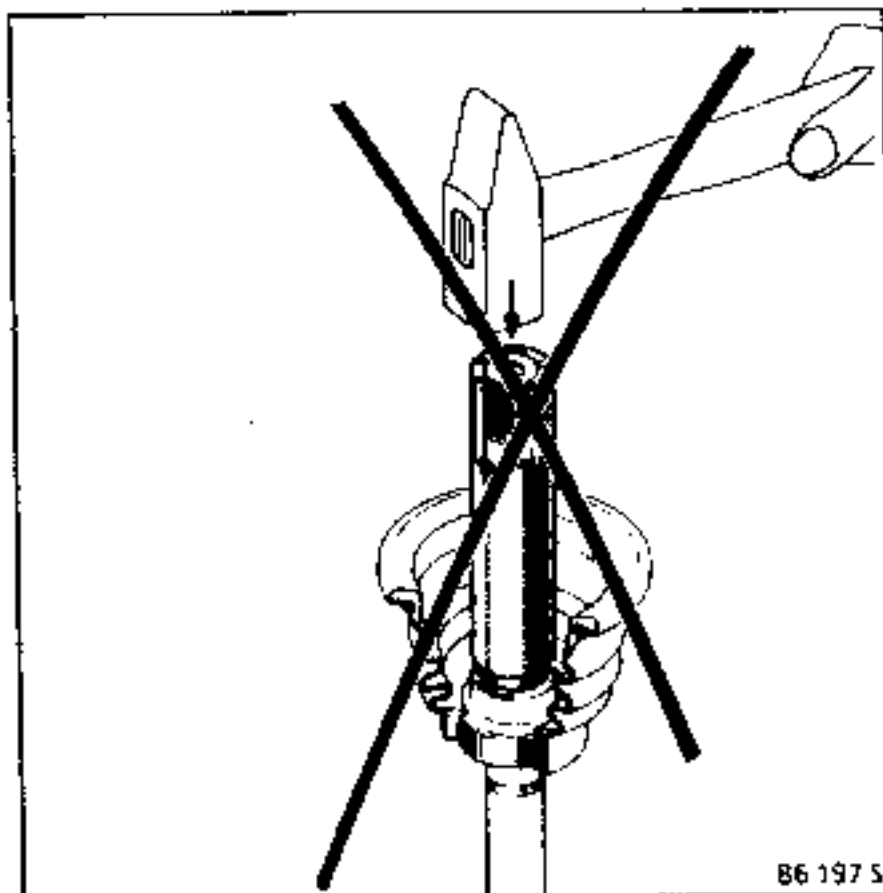
REPOSICION

Para estar bien posicionado sobre el árbol, el rodamiento debe estar enmangado para obtener una cota $L = 148,5$ mm entre la parte trasera del rodamiento y el extremo del árbol.

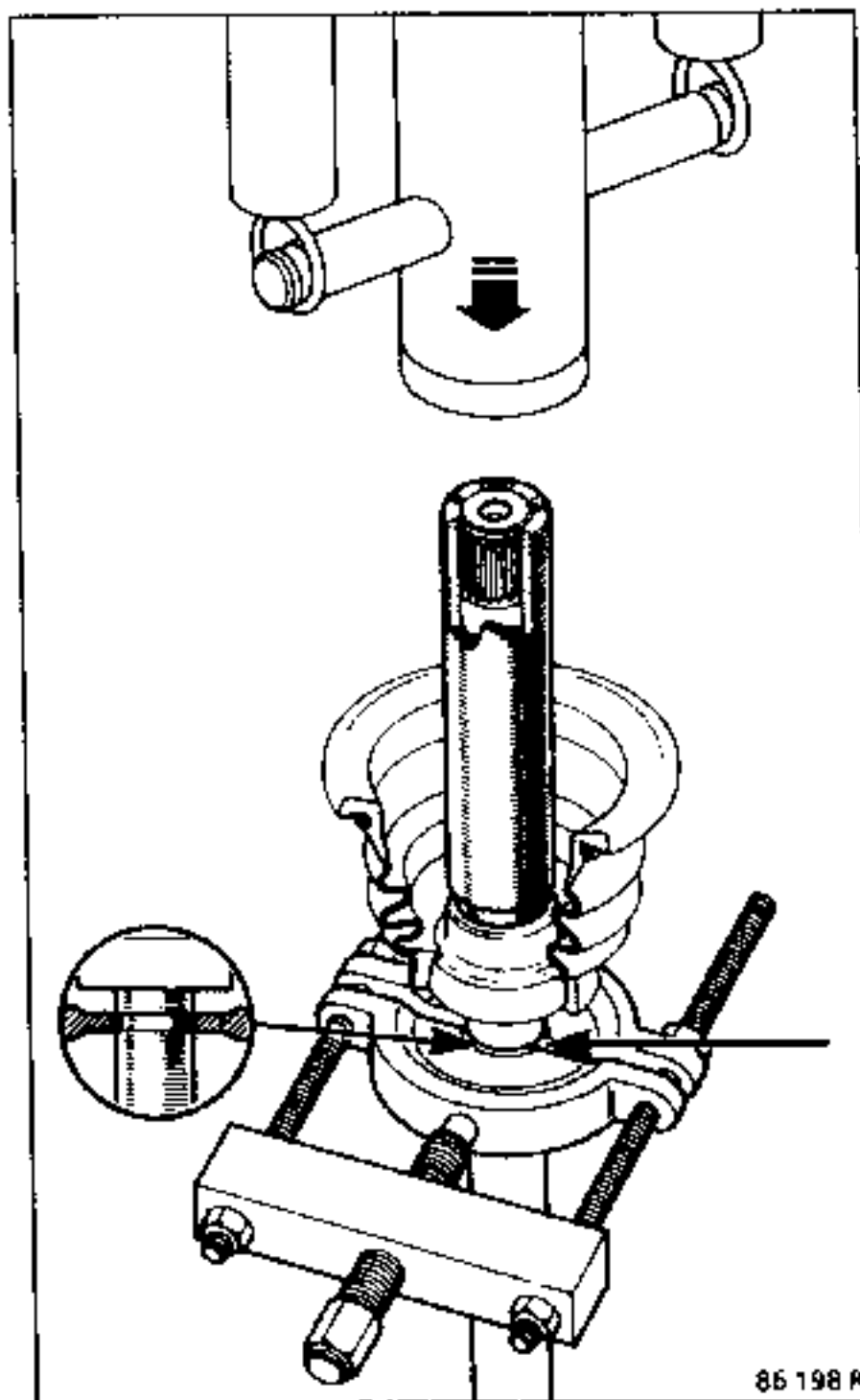
Esta cota se obtiene con el útil T.Av. 944 cuando su extremo esté a la altura del árbol.



Para evitar las deformaciones del rodamiento que lleva una junta labiada, con riesgo de fugas, no efectuar la introducción con un martillo sino con la prensa, para tener una presión progresiva.

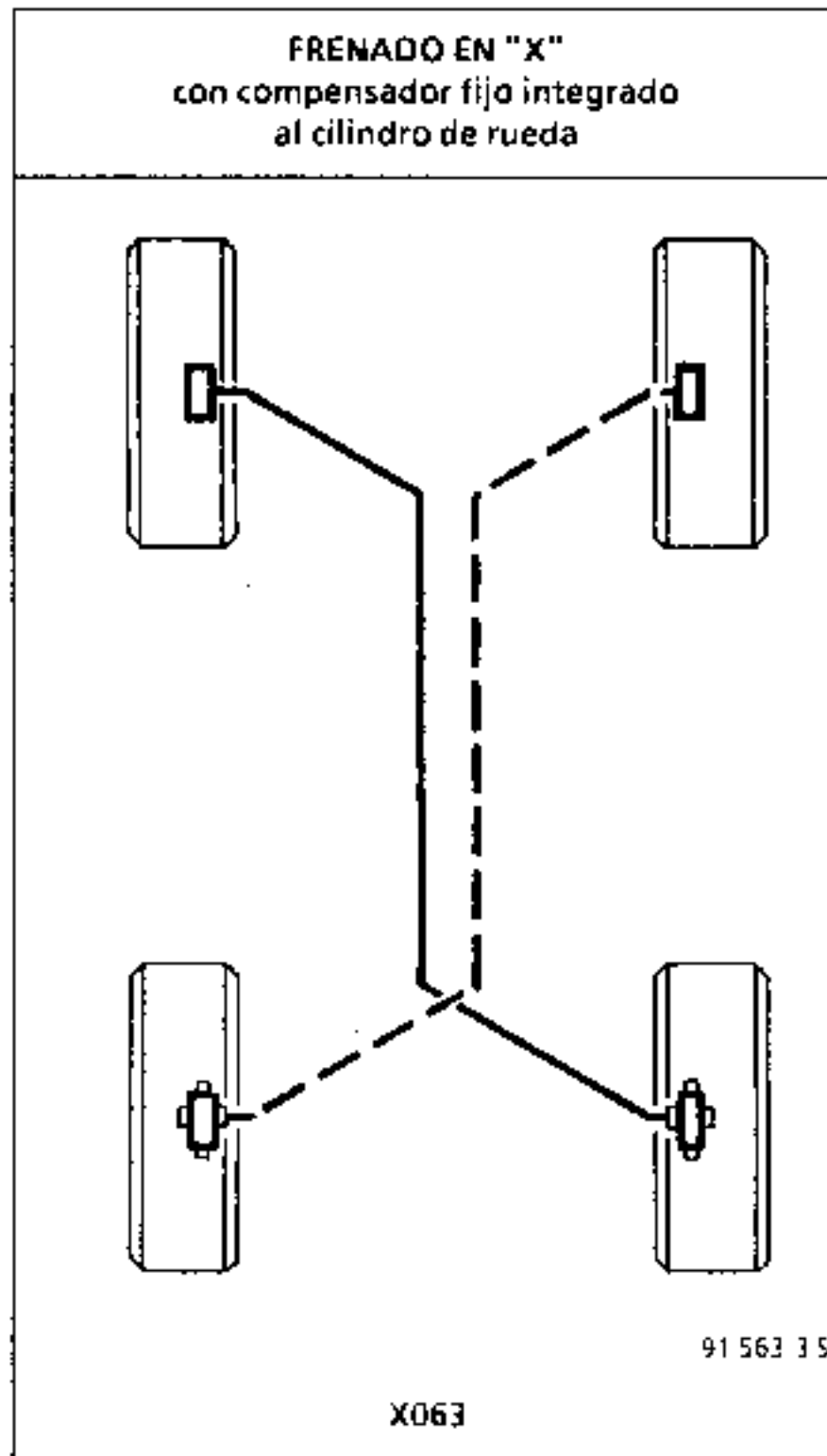


Por otra parte, la sujeción de la transmisión en la prensa estará asegurada en la garganta (G) con un útil del tipo Facom U53T para evitar que se deteriore la junta del lado rueda.



Introducir el trieje en el árbol acanalado y poner el circlips de sujeción (según montaje).

NOTA : el esquema siguiente es un esquema de principio general ; no hay que tomarlo en ningún caso como referencia para las tomas y la afectación de los circuitos. En la sustitución de uno de los elementos constitutivos del circuito de frenado de un vehículo es preciso marcar siempre las tuberías antes del desmontaje, a fin de conectarlas imperativamente en sus posiciones iniciales.



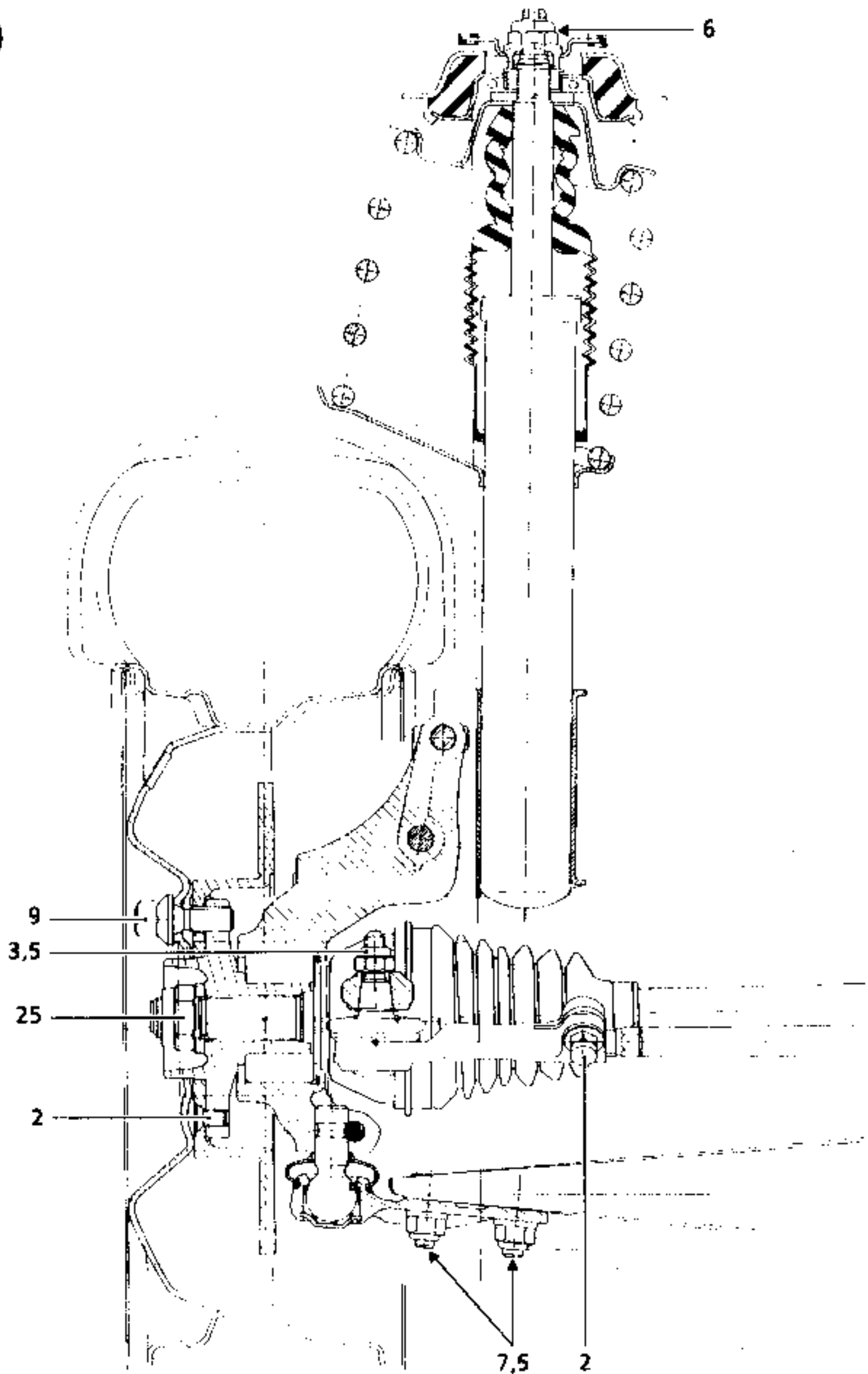
	C063
FRENO DELANTERO (cotas en mm)	
Diámetro de los cilindros receptores	45
Diámetro de los discos	238
Espesor de los discos	8
Espesor mínimo de los discos*	7
Espesor de las pastillas (soporte incluido)	15
Espesor mínimo de las pastillas (soporte incluido)	6
Alabeo máximo de los discos	0,07

FRENO TRASERO (cotas en mm)	
Diámetro de los cilindros receptores	20,6
Diámetro de los tambores	180,25
Diámetro máximo de los tambores tras rectificación	181,25
Anchura de las zapatas	40
Espesor de las zapatas (soporte incluido)	6,5
Espesor mínimo de las zapatas (soporte incluido)	2,5

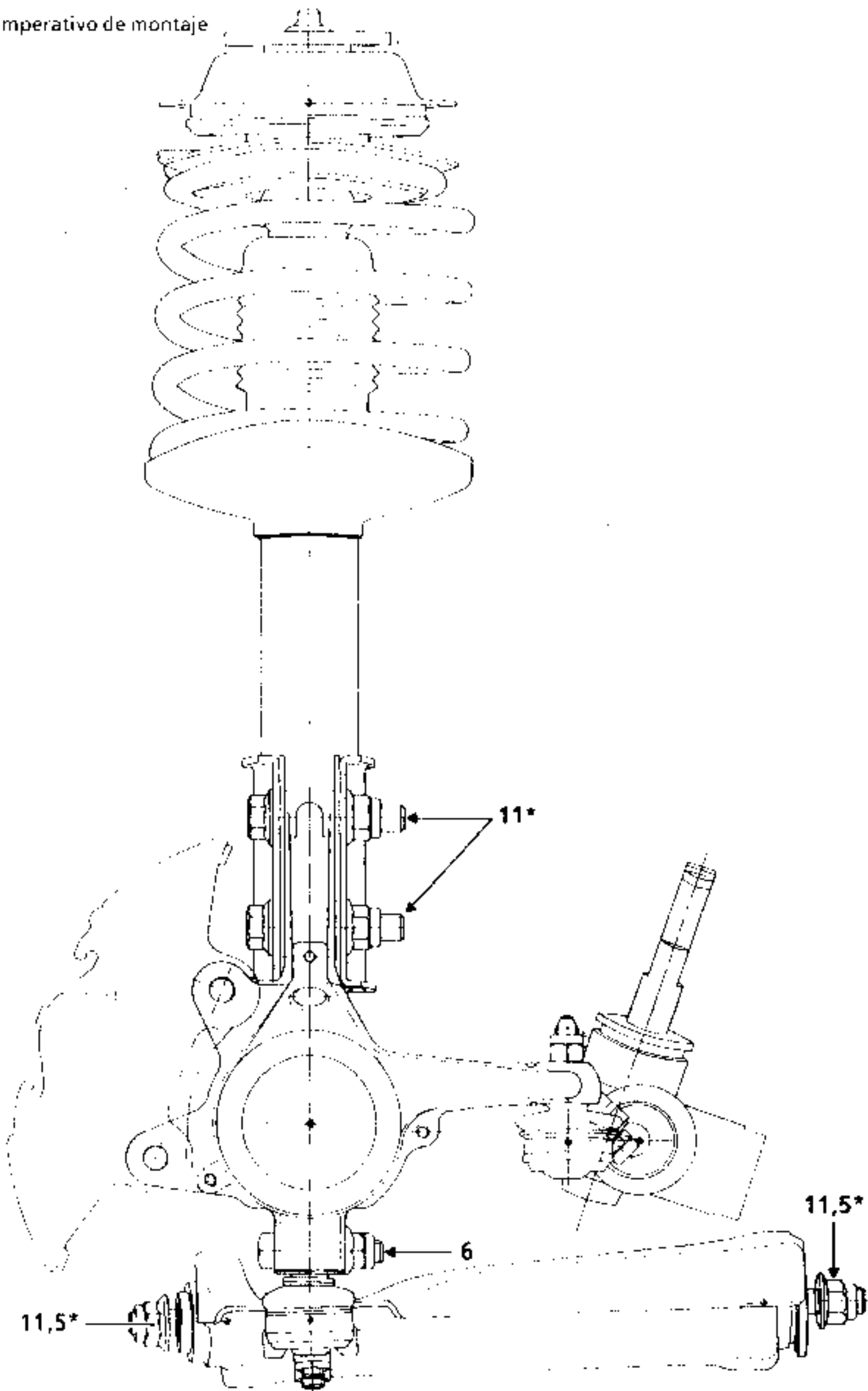
BOMBA DE FRENOS (cotas en mm)	
Diámetro	20,6

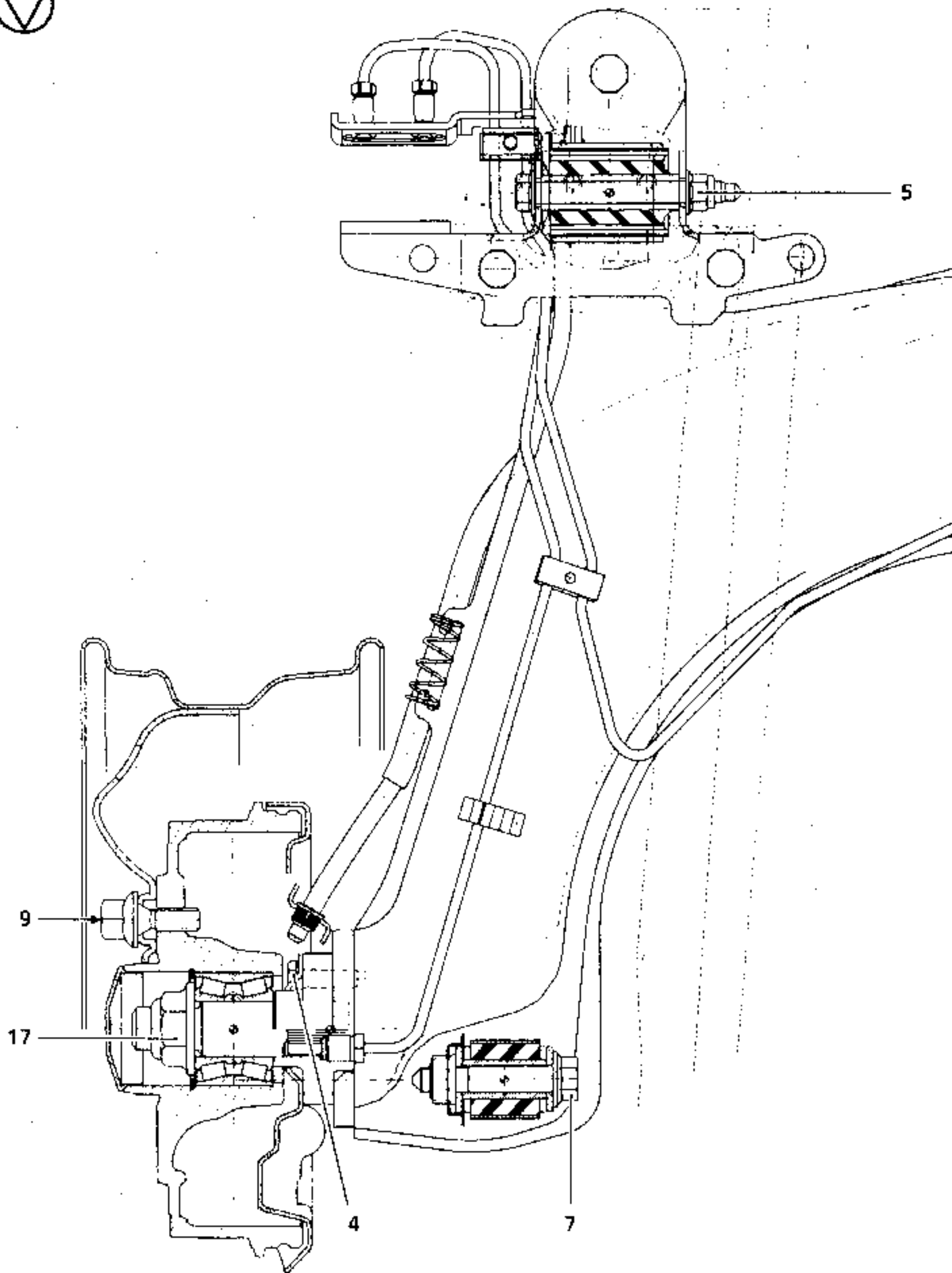
(*) Los discos de freno no se pueden rectificar. Las rayaduras o desgastes importantes imponen la sustitución de los discos.

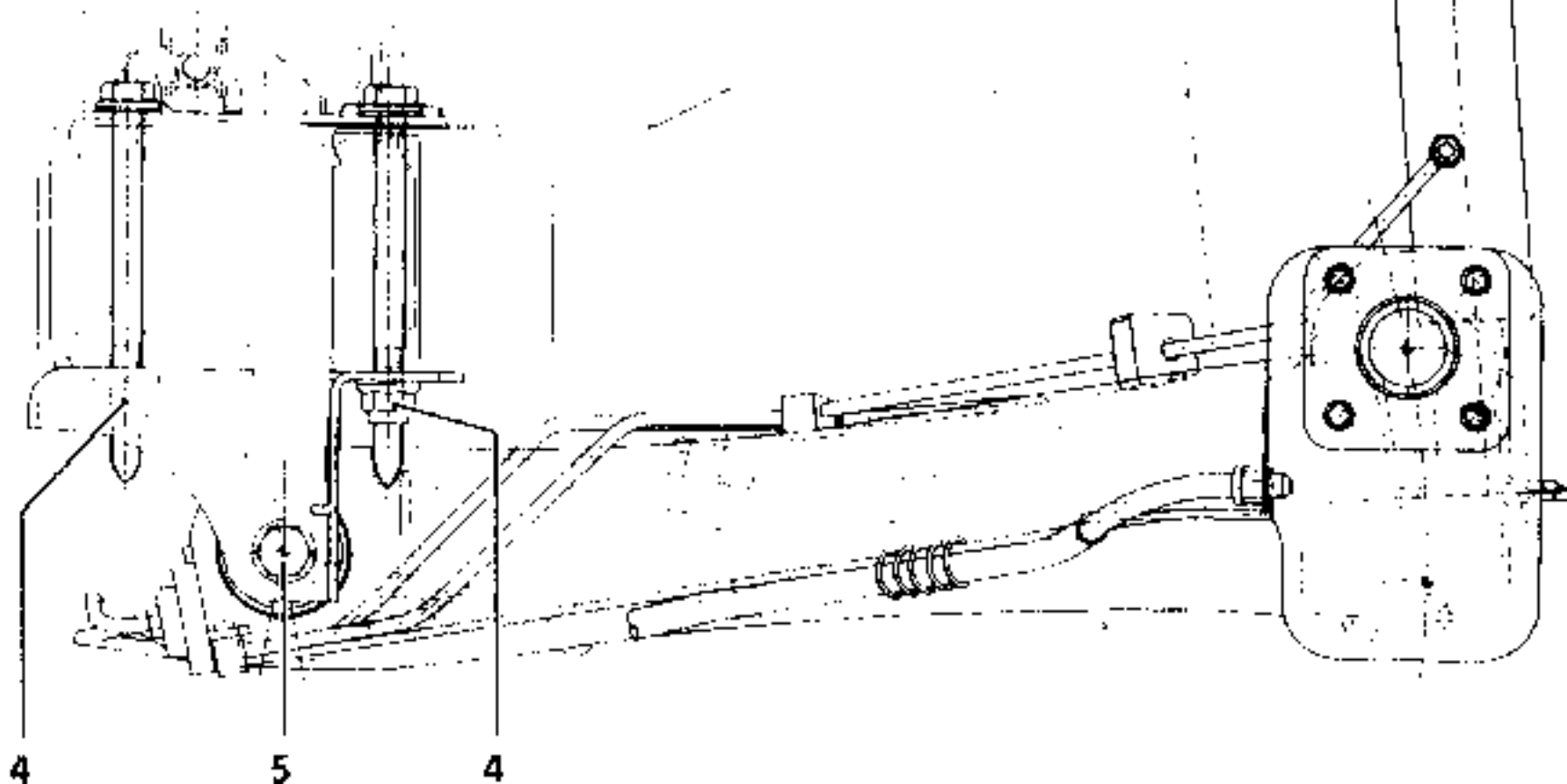
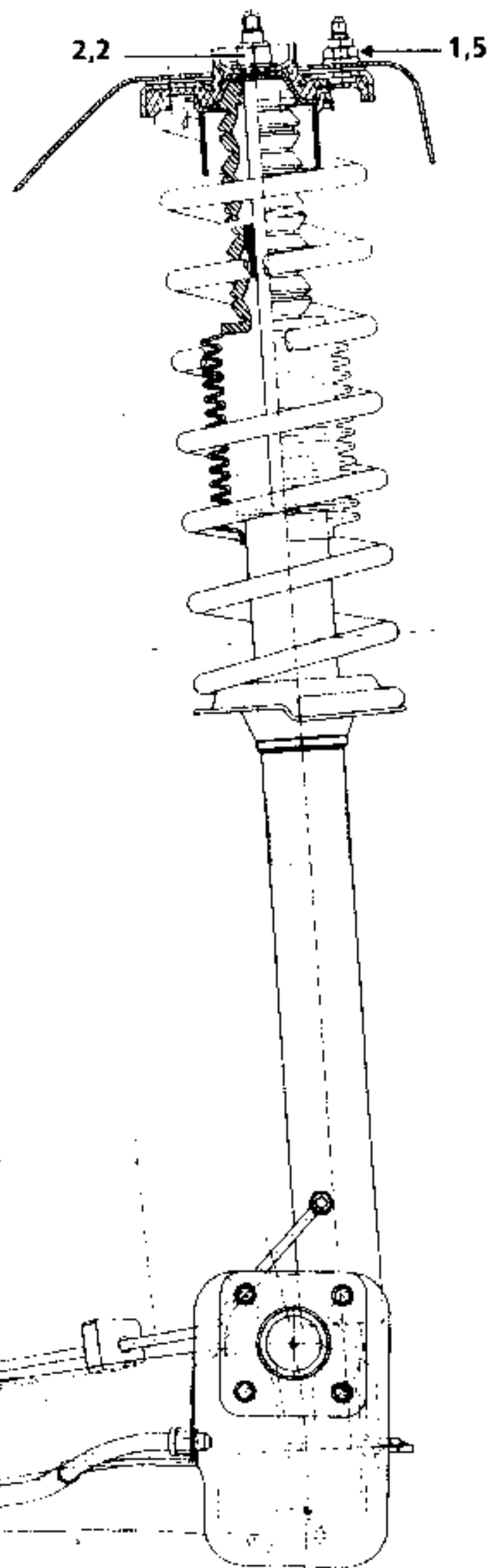
Cilindro de rueda con compensador fijo integrado : en caso de defecto de la función cilindro de rueda o compensador : cambiar el conjunto, está prohibida cualquier reparación.



(*) Sentido imperativo de montaje









	DIMENSIONES	PAR DE APRIETE
Tornillos de purga	M7 X 100	0,4 a 0,8
Flexibles en receptores delanteros	M10 X 100	1,5
Flexibles de brazo trasero	M10 X 100	1,3
Alimentación receptor trasero	M12 X 100	1,3
Salidas bomba de freno	M10 X 100	1,3

TREN DELANTERO

Características :

Tipo :

- pseudo **MAC-PHERSON** sin barra estabilizadora,
- brazo inferior monochapa, embutida de forma rectangular.

Suspensión :

- amortiguadores bi-tubos,
- flexibilidad constante,
- oscilación de choque → rebote 150 mm.

Prestaciones :

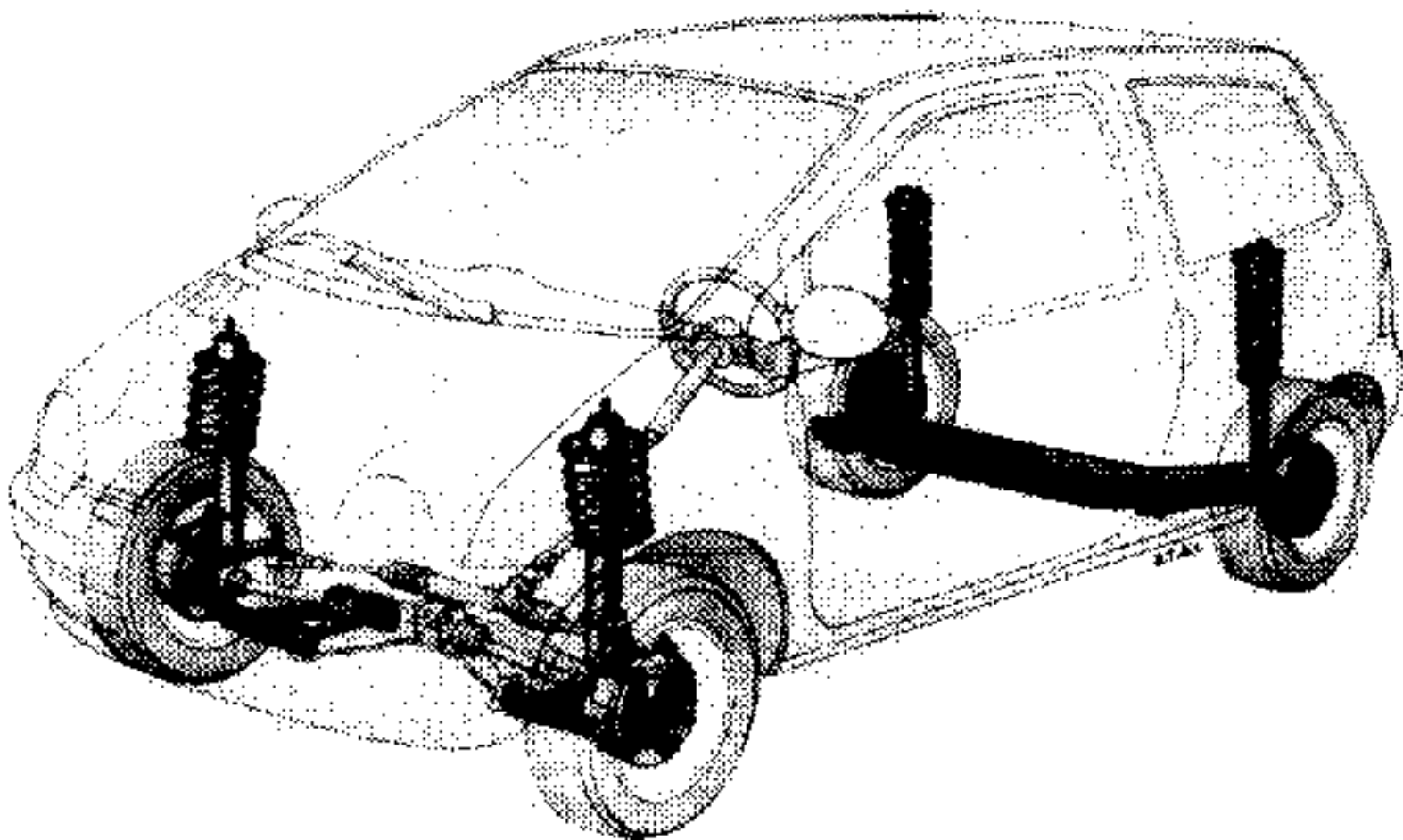
Brazo rectangular y tensores de las articulaciones elásticas que aseguran :

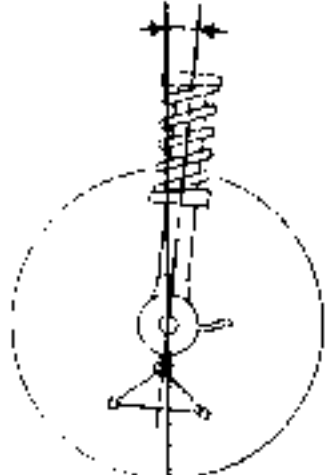
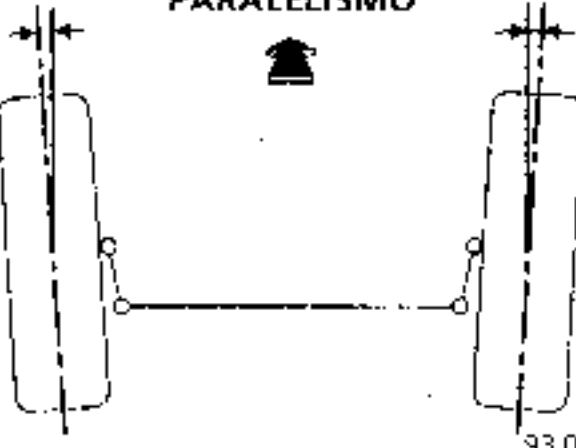
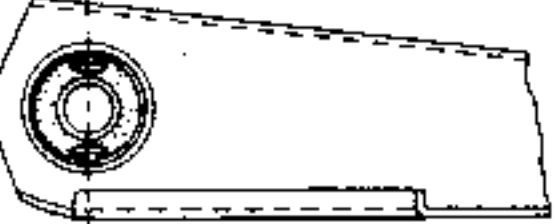
- la optimización del confort en una percusión longitudinal,
- un efecto estabilizador al frenar, debido a la toma de convergencia de la rueda bajo un efecto longitudinal

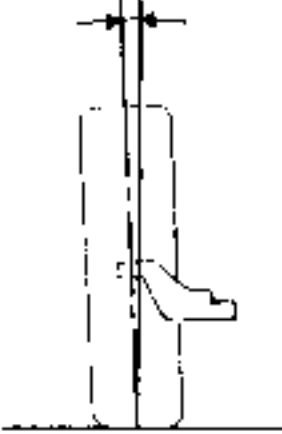
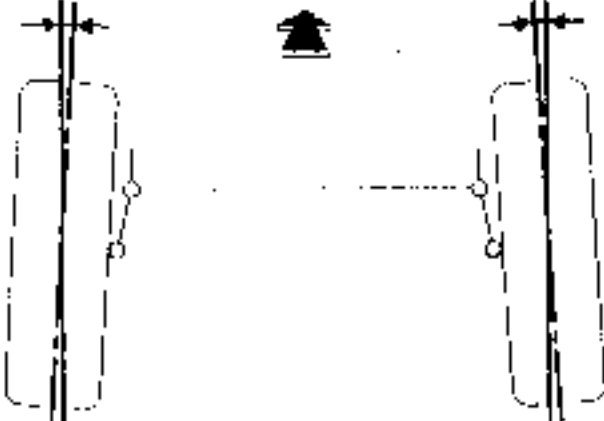
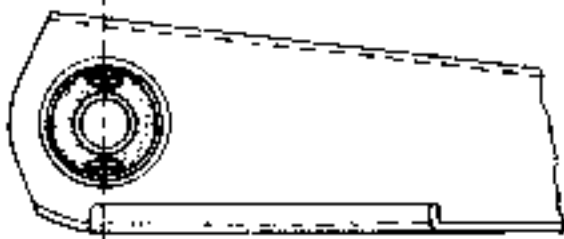
TREN TRASERO

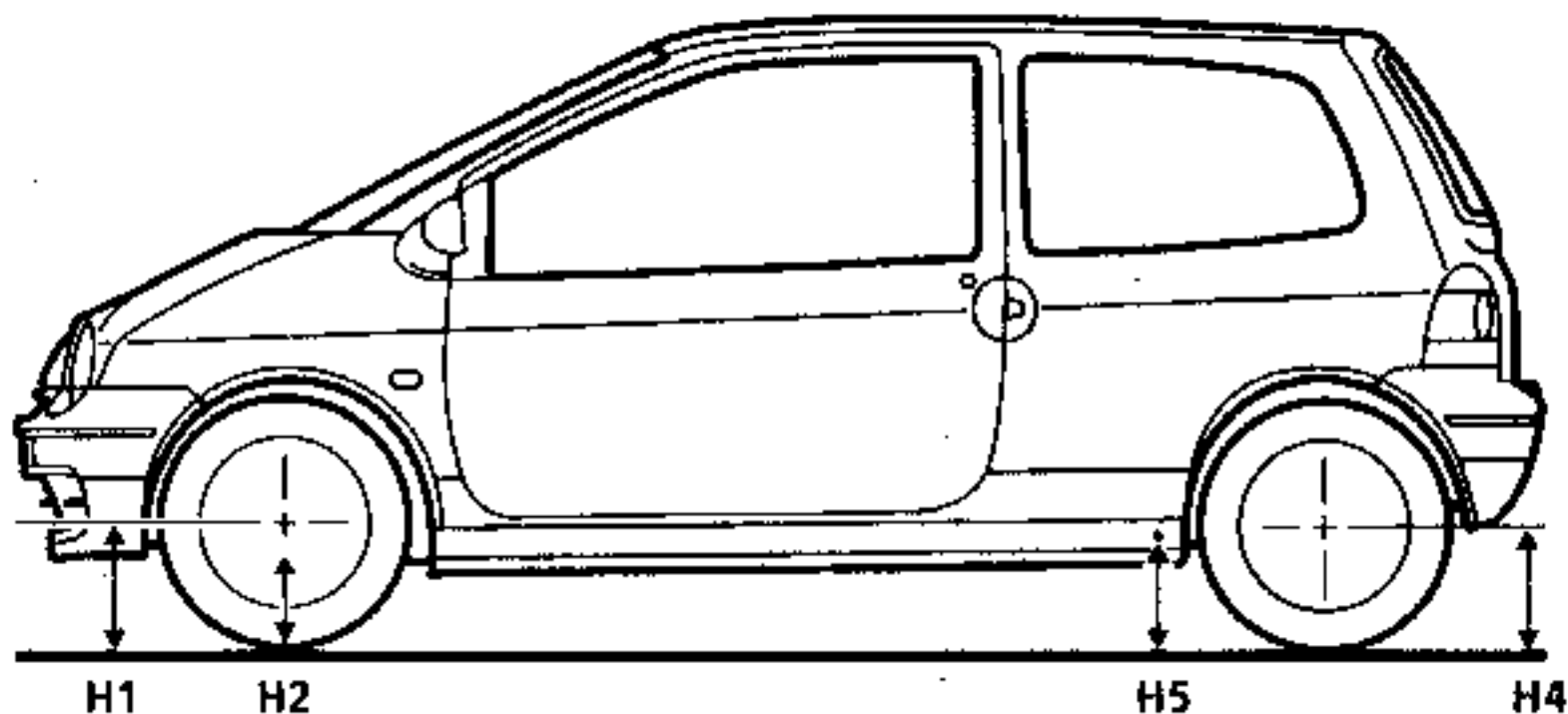
Características :

- Eje flexible en forma de H compuesto de dos semi-coquillas embutidas soldadas.
- Combinados muelle-amortiguador de dobles tubos verticales.
- Flexibilidad variable realizada por la asociación de muelles con flexibilidad constante y topes "largos" de goma.

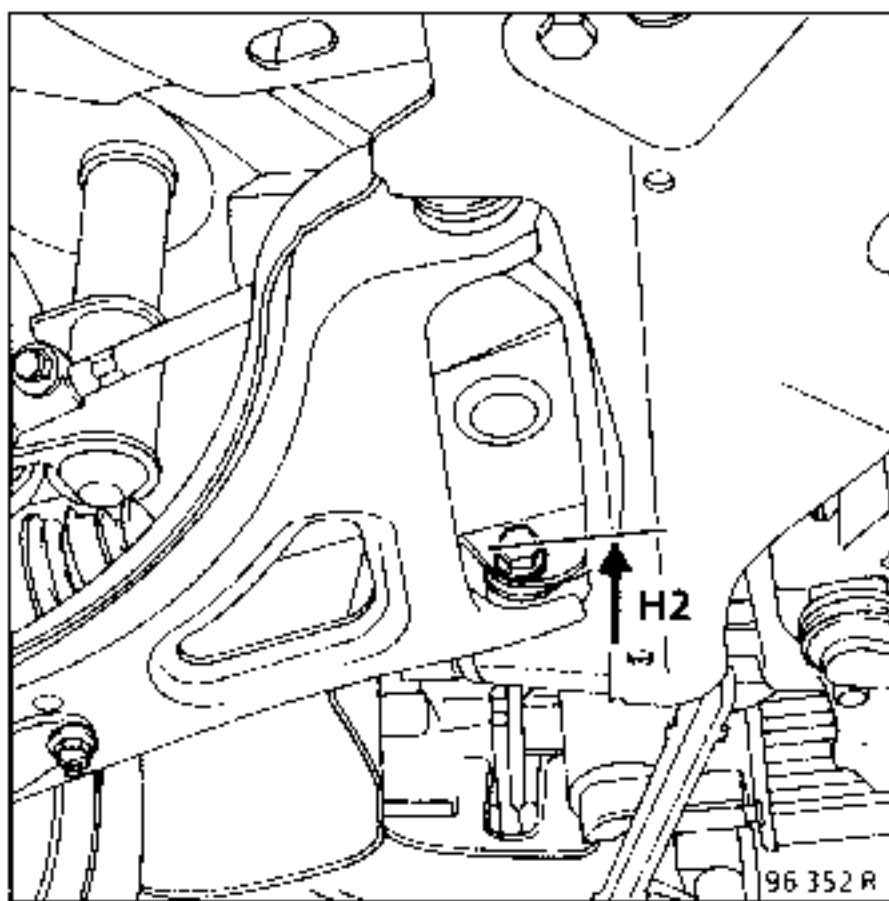


ANGULOS	VALORES	POSICION DEL TREN DELANTERO	REGLAJE
AVANCE  93 012-1 S1	$\left. \begin{array}{l} 2^{\circ} \\ 1^{\circ}30' \\ 1^{\circ} \\ 0^{\circ}30' \\ 0^{\circ} \end{array} \right\} \pm 30'$ Diferencia derecha / izquierda maxi = 1°	$H5 - H2 = 12 \text{ mm}$ $H5 - H2 = 29 \text{ mm}$ $H5 - H2 = 47 \text{ mm}$ $H5 - H2 = 64 \text{ mm}$ $H5 - H2 = 82 \text{ mm}$	NO REGULABLE
CAIDA  93 013-1 S1	$\left. \begin{array}{l} + 0^{\circ}47' \\ - 0^{\circ}26' \\ - 0^{\circ}30' \\ + 0^{\circ}05' \end{array} \right\} \pm 30'$ Diferencia derecha / izquierda maxi = 1°	$H1 - H2 = 0 \text{ mm}$ $H1 - H2 = 74 \text{ mm}$ $H1 - H2 = 89 \text{ mm}$ $H1 - H2 = 150 \text{ mm}$	NO REGULABLE
PIVOTE  93 014-1 S1	$\left. \begin{array}{l} 8^{\circ}15' \\ 10^{\circ}32' \\ 10^{\circ}50' \\ 11^{\circ}27' \end{array} \right\} \pm 30'$ Diferencia derecha / izquierda maxi = 1°	$H1 - H2 = 0 \text{ mm}$ $H1 - H2 = 74 \text{ mm}$ $H1 - H2 = 89 \text{ mm}$ $H1 - H2 = 150 \text{ mm}$	NO REGULABLE
PARALELISMO  93 011-1 S1	Divergencia $+ 0^{\circ}10' \pm 10'$ $+ 1 \text{ mm} \pm 1 \text{ mm}$	EN VACIO	Regulable por rotación de los casquillos de la bieleta de dirección 1 vuelta = $30'$ (3 mm)
BLOQUEO ARTICULACIONES ELASTICAS  81 603 S1	-	EN VACIO	-

ANGULOS	VALORES	POSICION DEL TREN TRASERO	REGLAJE
CAIDA 	$-0^{\circ}30' \pm 20'$	EN VACIO	NO REGULABLE
PARALELISMO 	Convergencia $-0^{\circ}20' \pm 30'$ $(-2 \text{ mm} \pm 3)$	EN VACIO	NO REGULABLE
BLOQUEO ARTICULACIONES ELASTICAS 	-	EN VACIO	-

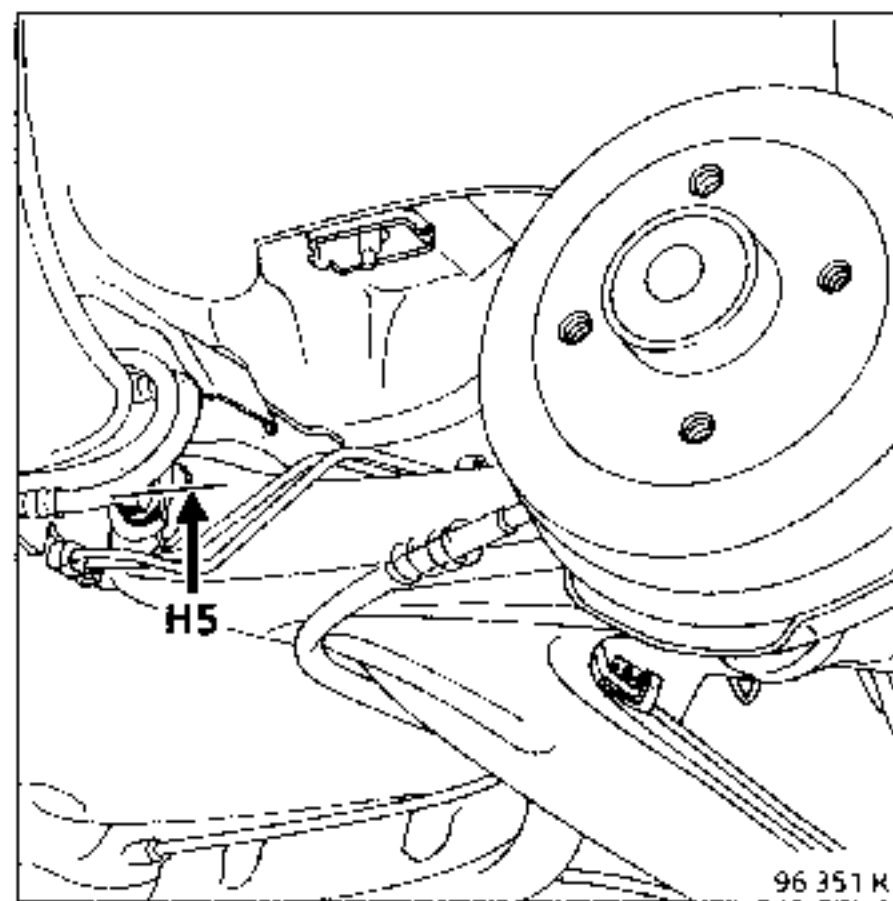


95 915 R



96 352 R

La cota H2 se toma en el eje de fijación delantera del brazo inferior de suspensión sobre la cuna.



96 351 R

La cota H5 se toma en el eje del tornillo de fijación del tren trasero sobre el apoyo.

La medida de las alturas bajo casco se efectúa con el vehículo en vacío, sobre una superficie plana (preferentemente sobre un elevador) :

- depósito de carburante lleno,
- presión de los neumáticos verificada.

H1 y H4 : cota del eje de las ruedas al suelo.

H2 : cota del eje de la fijación delantera del brazo inferior al suelo.

H5 : cota del eje de fijación del tren sobre su apoyo al suelo

Medir las cotas:

H1 y H2 para la parte delantera

H4 y H5 para la parte trasera

y hallar la diferencia

$$H1 - H2 = 62 \text{ mm} \pm 7,5 \text{ mm}$$

$$H4 - H5 = 5,5 \text{ mm} \pm 7,5 \text{ mm}$$

Estos valores varían a la inversa de la altura del vehículo. Cuando el vehículo baja, estos valores aumentan y viceversa.

Ingredientes

TIPO	CANTIDAD	ORGANOS
Elf-Multi	5 g. Untar	Labios de juntas de estanquidad Roscados de los tornillos de ruedas
Molykote BR2	24 cm ³ Untar	Caja de dirección Acanaladuras de transmisión lado caja
CAF 4/60 THIXO	1 a 2 gotas	Orificios de pasador de transmisión
Molykote 33 Medium	Untar	Articulaciones palanca de mando de velocidades Eje de pedales
Loctite FRENBLOC	1 a 2 gotas	Roscado de rótula axial Tornillos de fijación del plato de freno trasero
Tacos autovulcanizantes en maletero combi A	77 01 417 243	Reparación neumáticos Tubeless
Loctite SCELBLOC	5 a 6 gotas	Mangueta de transmisión
Aceite SAE 80W	Untar	Mangueta de rueda trasera

PERIODICIDAD DEL CAMBIO DEL LIQUIDO DE FRENO

La tecnología de nuestros frenos y, en particular, de nuestros frenos de discos (pistones huecos que transmiten poco el calor, baja cantidad de líquido en el cilindro, estribos deslizantes que evitan tener una reserva de líquido en la zona menos refrigerada de la rueda) nos ha permitido rebajar al mínimo el riesgo de vapor lock, incluso en el caso de una utilización intensiva de los frenos (zona montañosa).

Los líquidos de freno actuales sufren una ligera degradación en el transcurso de los primeros meses de utilización como consecuencia de una ligera toma de humedad, lo que lleva a preconizar un cambio de líquido :

- cada 50 000 km en vehículos de gasolina,
- cada 60 000 km en vehículos diésel.

Rellenado de nivel :

El desgaste de las pastillas y zapatas de frenos provoca un descenso progresivo del nivel del líquido de freno en el depósito. Es inútil compensar este descenso, el nivel se restablecerá en el próximo cambio de pastillas. Evidentemente no debe, no obstante, descender por debajo de la marca del mínimo.

Líquidos de freno homologados :

La mezcla en el circuito de frenado de dos líquidos de freno no compatibles puede provocar un gran riesgo de fugas, debidas principalmente al deterioro de las copelas. Para evitar tales riesgos, es imperativo limitarse a los líquidos de freno controlados y homologados por nuestros laboratorios y conformes a la Norma SAE J 1703 dot 3.

Piezas a sustituir cuando han sido desmontadas

- Freno de rótula axial.
- Gancho masa de equilibrado.
- Rodamiento del buje.
- Fuente - rodamiento de transmisión.
- Clips de rodamiento.
- Tuerca freno de mangueta.

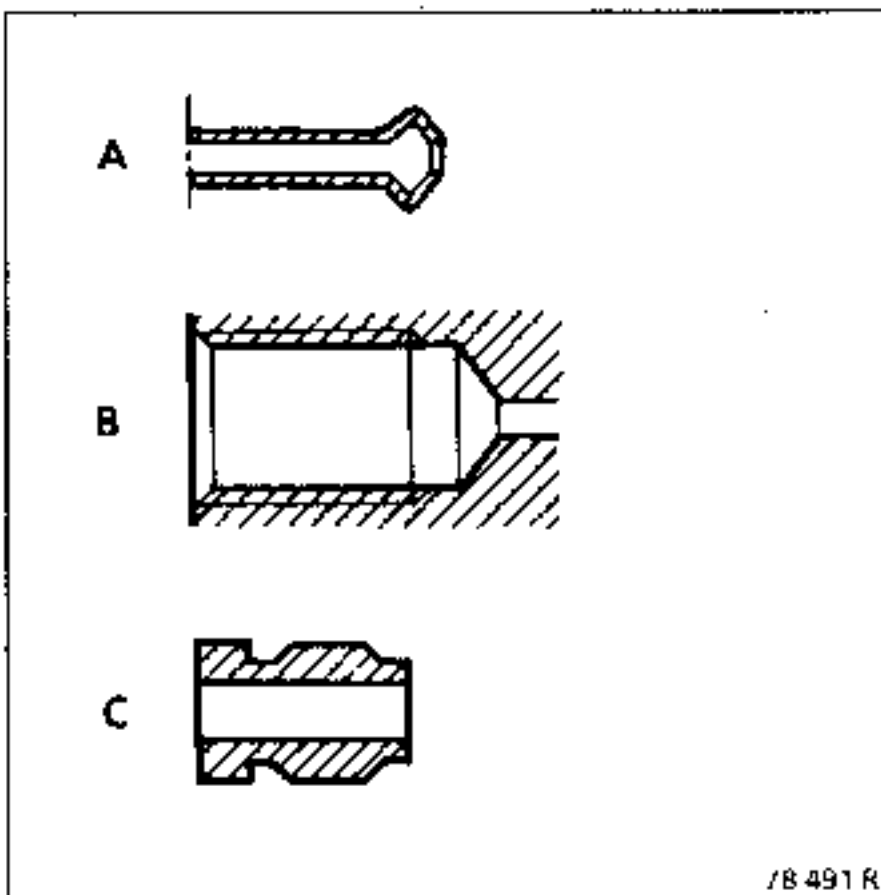


La conexión de las canalizaciones entre bomba de freno, estribos delanteros y cilindros de ruedas traseras se efectúa mediante racores roscados de PASO METRICO.

En consecuencia, es importante no utilizar más que las piezas que figuran en el catálogo de Piezas de Recambio de este vehículo.

Identificación de las piezas :

- FORMA del extremo de las TUBERIAS de acero o de cobre (A),
- FORMA de los ALOJAMIENTOS ROSCADOS en el cilindro de ruedas (B),
- RACORES de las tuberías de color VERDE o NEGRO : 6 caras exteriores de 11 ó de 12 mm (C).



Influencia de los ángulos

Influencia de los diferentes ángulos sobre la estabilidad de la trayectoria y sobre el desgaste de los neumáticos de los vehículos.

CAIDA

Lo más importante es la comparación entre los ángulos izquierdo y derecho. Una diferencia superior a un grado entre ambos lados origina un desvío de la trayectoria que es necesario corregir con el volante, de lo que se deriva un desgaste anormal de los neumáticos.

AVANCE

Lo más importante es la comparación entre los ángulos izquierdo y derecho. Una diferencia superior a un grado origina un desvío de la trayectoria que es necesario corregir con el volante, de lo que se deriva un desgaste anormal de los neumáticos.

Se caracteriza, a velocidad estabilizada, por un tiro hacia el lado en el que el ángulo es menor.

ALTURA DE DIRECCION

Esta balanceo influye en la variación del paralelismo en los movimientos de la suspensión.

Las variaciones de paralelismo diferentes entre las ruedas derechas e izquierdas implican (sin que el volante cambie de posición) :

- un desvío hacia un lado al acelerar,
- un desvío hacia el otro lado al retener,
- cambios de trayectoria en carreteras deformadas.

PARALELISMO

Este reglaje se debe hacer con la dirección imperativamente en el punto medio, para evitar las influencias sobre el comportamiento en carretera.

Tener en cuenta:

- que un exceso grande de divergencia origina un desgaste del borde interior, simétrico, de los dos neumáticos
- que un exceso grande de convergencia origina un desgaste del borde exterior, simétrico, de los dos neumáticos.

VERIFICACIONES PRELIMINARES

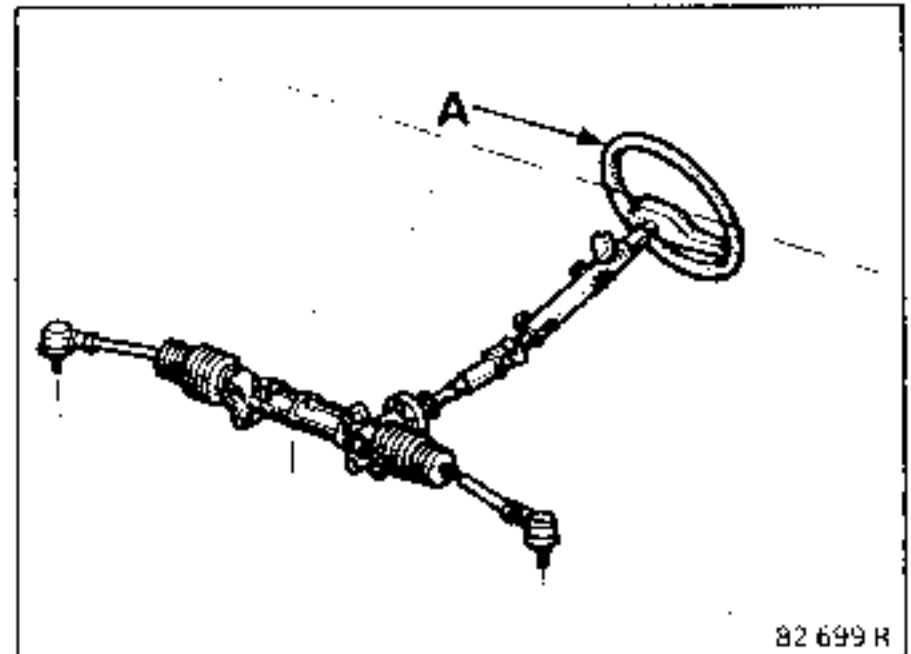
Antes de proceder al control de los ángulos del tren, será necesario verificar los puntos siguientes y eventualmente remediarlos:

- Simetría de los neumáticos del mismo tren :
 - dimensiones,
 - presiones,
 - grados de desgaste.
- Articulación :
 - estado de los cojinetes y apoyos elásticos,
 - juego de las rótulas,
 - juego de los rodamientos.
- Alabeo de las ruedas : no debe sobrepasar de 1,2 mm (se compensará con los aparatos de lectura).
- Simetría de las alturas bajo casco (estado de la suspensión).

DETERMINACION DEL PUNTO MEDIO DE LA DIRECCION

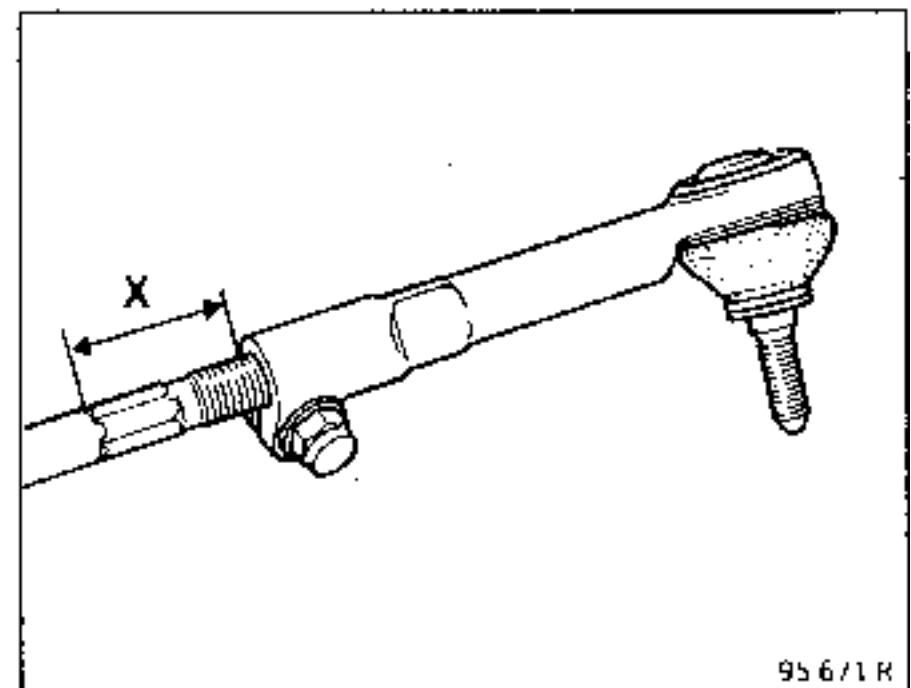
Una operación de control y de reglaje del tren delantero necesita poner la dirección en el punto medio, para evitar los fenómenos de tiro.

- Retirar las llaves del contactor de arranque anti-robo.
- Bloquear el volante (A) en la posición "antirrobo" : se obtiene así la posición "punto medio" de la dirección.



En esta posición, instalar los aparatos de medida y proceder al control.

Cuando se regla el paralelismo, hay que respetar la simetría de las longitudes X de las cajas rótulas de las bieletas de dirección.

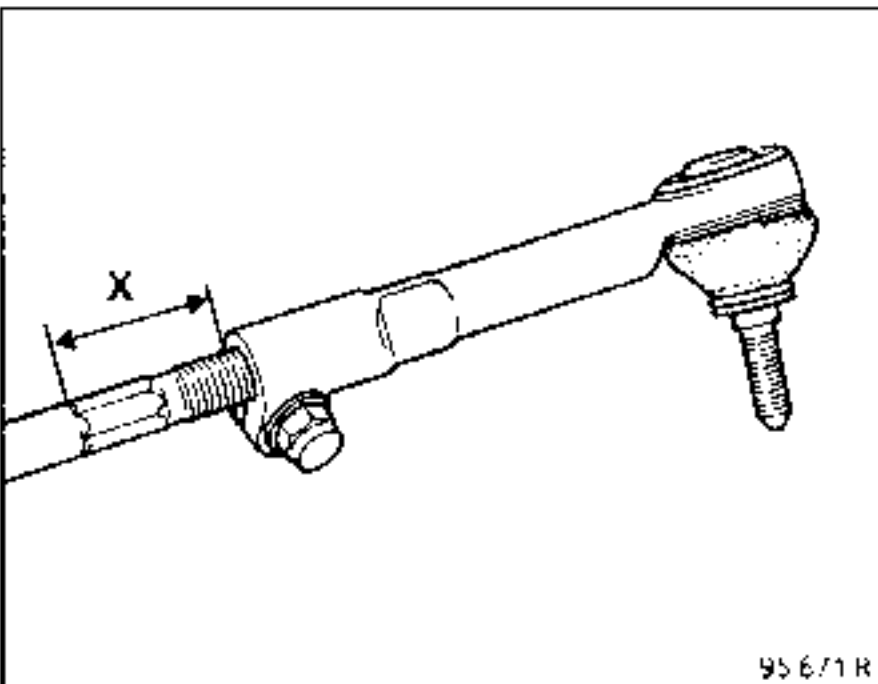


ORDEN CRONOLOGICO DE LAS OPERACIONES

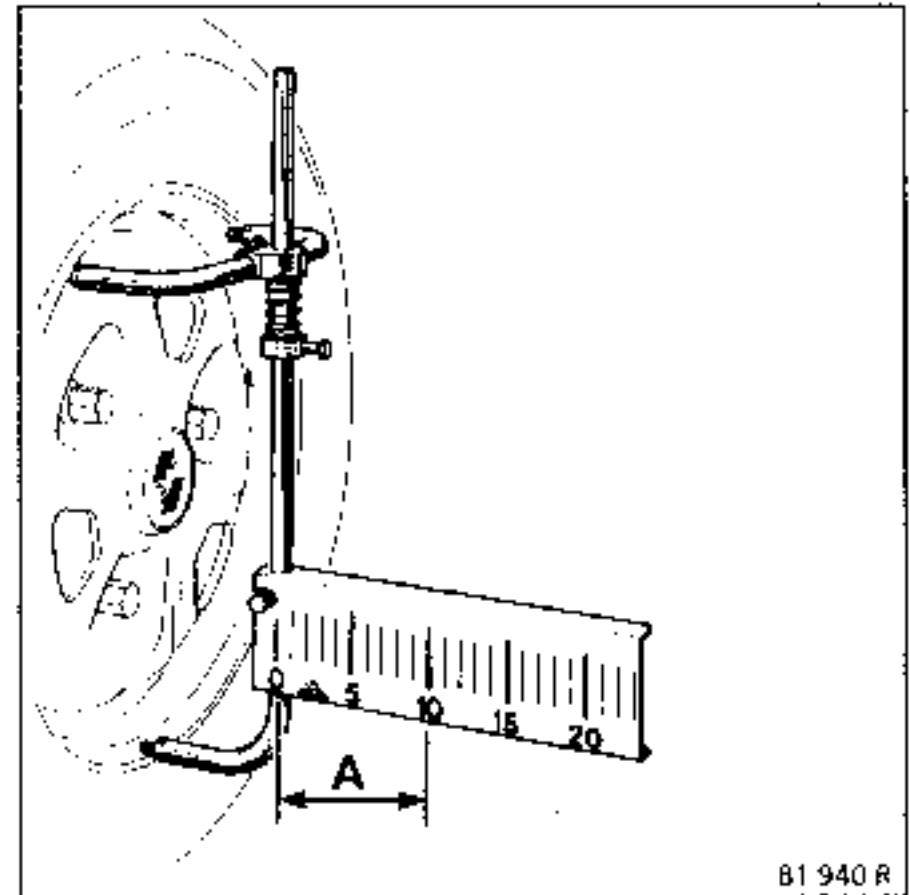
Por la concepción geométrica de los trenes delanteros, una modificación de uno de los ángulos (avance, caída, pivote, paralelismo y variación) tiene repercusiones más o menos importantes sobre el valor de los otros ángulos. (Siendo el ángulo de avance el que tiene mayor influencia).

Es por ello primordial respetar el orden siguiente:

- montar el aparato sobre el vehículo, respetando las instrucciones del constructor,
- determinar el punto medio de la dirección (ver párrafo anterior) y bloquear el volante,
- levantar el vehículo bajo casco,
- anular el alabeo de la llanta,
- poner el vehículo sobre plataformas giratorias,
- montar el aprieta-pedal de freno,
- mover la suspensión para poner el vehículo a su altura libre,
- verificar la simetría de las longitudes X de las cajas rótulas en las bieletas de dirección,



- obtener los valores A en las escalas de lectura.



1 Simetría de las longitudes X correcta :

- la cota (A) debe estar igualmente repartida.

2 Simetría de las longitudes X incorrecta :

- obtener las cotas (A) del lado derecho e izquierdo, restarlas y repartir en ambos lados la mitad del resultado.

Ejemplo:

Valor lado derecho : 16

Valor lado izquierdo : 10

$$16 - 10 = 6$$

$$6 : 2 = 3$$

Actuar en las bieletas de dirección, con el fin de igualar las cotas (A) en ambos lados :

$$A = 13$$

- en esta posición, poner las plataformas giratorias a cero,
- controlar por este orden :
 - el avance,
 - el pivote,
 - la caída,
 - el paralelismo.

REGLAJE DEL PARALELISMO

Se pueden presentar varios casos :

	Paralelismo	Repartición	Corrección a efectuar
1	BIEN	MAL	Dar el mismo número de vueltas al casquillo de reglaje (o extremos), pero en sentido contrario, a la izquierda y a la derecha, para obtener el mismo valor (A) en ambos lados.
2	MAL	BIEN	Reglar el paralelismo al mismo valor en la derecha y en la izquierda, asegurándose de que se tienen siempre valores (A) idénticos en ambos lados.
3	MAL	MAL	Efectuar una primera repartición para igualar los valores (A) en ambos lados y después reglar el paralelismo según el caso n° 2

Diagnóstico del tren delantero

INCIDENTES	CAUSAS POSIBLES
Avance mal	- Brazo falseado - Larguero falseado
Caída + pivote bien pero Caída mal Pivote mal	- Brazo falseado - Larguero falseado
Caída bien pero Pivote mal	- Portamanguetas falseado
Pivote bien pero Caída mal	- Portamanguetas falseado
Variación del paralelismo mal	- Ver avance - Brazo falseado - Larguero falseado
Paralelismo mal en más de 6 mm	- Portamanguetas derecho o izquierdo falseado

El presente diagnóstico abarca todos los tipos de circuitos y elementos de frenado de la gama de vehículos actuales.

Sólo se mantendrán para el diagnóstico, los elementos propios del vehículo descritos en el presente Manual de Reparación.

Este diagnóstico se presenta en dos partes que facilitan la búsqueda.

- I Efecto constatado en el pedal.
- II Efecto constatado en el comportamiento.

I EFECTO CONSTATADO EN EL PEDAL

INCIDENTES	CAUSAS POSIBLES
Pedal duro Esfuerzo elevado para una débil deceleración.	- Oefecto de asistencia - Pastillas : - engrasadas, - cristalizadas, no conformes, - que se calientan, frenada prolongada con pedal en apoyo constante (bajada de un puerto), no conformes. - Pistón gripado. - Canalización obstruida. - Pastillas gastadas : pastillas casi inexistentes, comienzo de fricción de metal con metal (ruido importante)
Pedal elástico Nota : al ser elevada la tasa de asistencia de los vehículos actuales, el resultado es una impresión de pedal elástico. Para diagnosticar si se trata de un incidente o de la utilización normal, deben efectuarse dos pruebas : Vehículo rodando Prueba de enjuiciamiento : relación carrera pedal/deceleración Vehículo detenido, motor parado Prueba complementaria a la de la carrera del pedal : efectuar 5 aplicaciones sobre el pedal de freno con el fin de vaciar el servofreno antes de tener en cuenta el resultado de la prueba	- Presencia de aire en el circuito : mala purga. - Fuga interna en el circuito de frenado. - Falta de líquido en el depósito (fuga exterior del circuito de frenado).

Pedal con gran recorrido

Prueba a efectuar con el vehículo detenido y el motor parado.

Nota : es necesario efectuar 5 aplicaciones sobre el pedal de freno para vaciar el servofreno, antes de tener en cuenta el resultado de la prueba.

- Mal reglaje de las zapatas.

Frenos de tambor

Reglaje manual : zapata demasiado lejos de la superficie del tambor.

Frenos de discos y de tambores

Reglaje automático : cable del freno de mano demasiado tenso.

Nota : la aproximación automática se efectúa mediante el pedal de freno si no hay tensión anormal del cable del freno de mano en reposo.

- Desgaste importante y no simétrico de las pastillas (en bisel o en hueco).
- Excesiva guarda en la bomba de frenos.
- Líquido en ebullición o que se ha calentado.

Pedal al piso

Prueba a efectuar con vehículo detenido y motor parado

Nota : es necesario efectuar 5 aplicaciones sobre el pedal de freno para vaciar el servofreno, antes de tener en cuenta el resultado de la prueba.

- Fuga hidráulica (verificar la estanquidad).
- Defecto de la copela de estanquidad entre dos circuitos de la bomba de frenos
- Líquido en ebullición.

II EFECTO CONSTATADO EN EL COMPORTAMIENTO

INCIDENTES	CAUSAS POSIBLES
Frenos que se agarrotan	- Pastillas a despegar - Pastillas ligeramente engrasadas. - Muelles a cambiar.
Frenos que retiemblan	- Tambores ovalizados. - Discos muy alabeados. - Discos de espesor no uniforme. - Depósito anormal sobre los discos (oxidación entre la pastilla y el disco).

Tiro al frenar (adelante)

- Suspensión tren delantero, verificar dirección.
- Pistón gripado*.
- Neumáticos (desgaste - inflado).
- Canalización obstruida*.

***ATENCIÓN :** en los vehículos con tren delantero con salida negativa, el tiro hacia un lado resulta de un incidente del circuito del lado opuesto.

Desvío al frenar (atrás)

- Compensador o limitador de frenado (reglaje funcionamiento).
- Pistón gripado.
- Mal reglaje de las zapatas :
 - Reglaje manual : zapata demasiado lejos de la superficie del tambor.
 - Reglaje automático : cable del freno de mano demasiado tenso.

NOTA : la aproximación automática se efectúa con el pedal de freno si no hay tensión anormal del cable del freno de mano en reposo.

- Muelle de recuperación.

Frenos que se calientan

- Guarda de la bomba de freno insuficiente que no permite el retorno al reposo de la bomba de freno.
- Pistón gripado o que vuelve mal.
- Canalización obstruida.
- Gripado del mando del freno de mano.
- Mal reglaje del mando del freno de mano.

UTILLAJE ESPECIAL INDISPENSABLE	
M.S. 815	Aparato de purga

Para los vehículos equipados de un servo-freno, es importante que durante la purga, y cualquiera que sea el método aplicado, el dispositivo de asistencia no esté puesto en acción.

La purga se efectúa con el aparato M.S. 815 sobre un elevador de cuatro columnas y con las ruedas en el suelo.

Conectar la canalizaciones del M.S. 815 en los purgadores del (de los) :

- bomba de freno
- receptor
- compensador o limitador

Empalmar el aparato a un punto de alimentación de aire comprimido (mínimo 5 bares).

Conectar el sistema de llenado al depósito del líquido de frenos

Abrir :

- la alimentación, esperar que el depósito esté lleno (las dos partes),
- el grifo del aire comprimido.

Estos vehículos están equipados de circuitos de frenado en X, por lo que hay que proceder como sigue :

Abrir :

- el tornillo de purga de la rueda trasera derecha y contar unos 20 segundos de salida del líquido,
- el tornillo de purga de la rueda delantera izquierda y contar unos 20 segundos de salida del líquido.

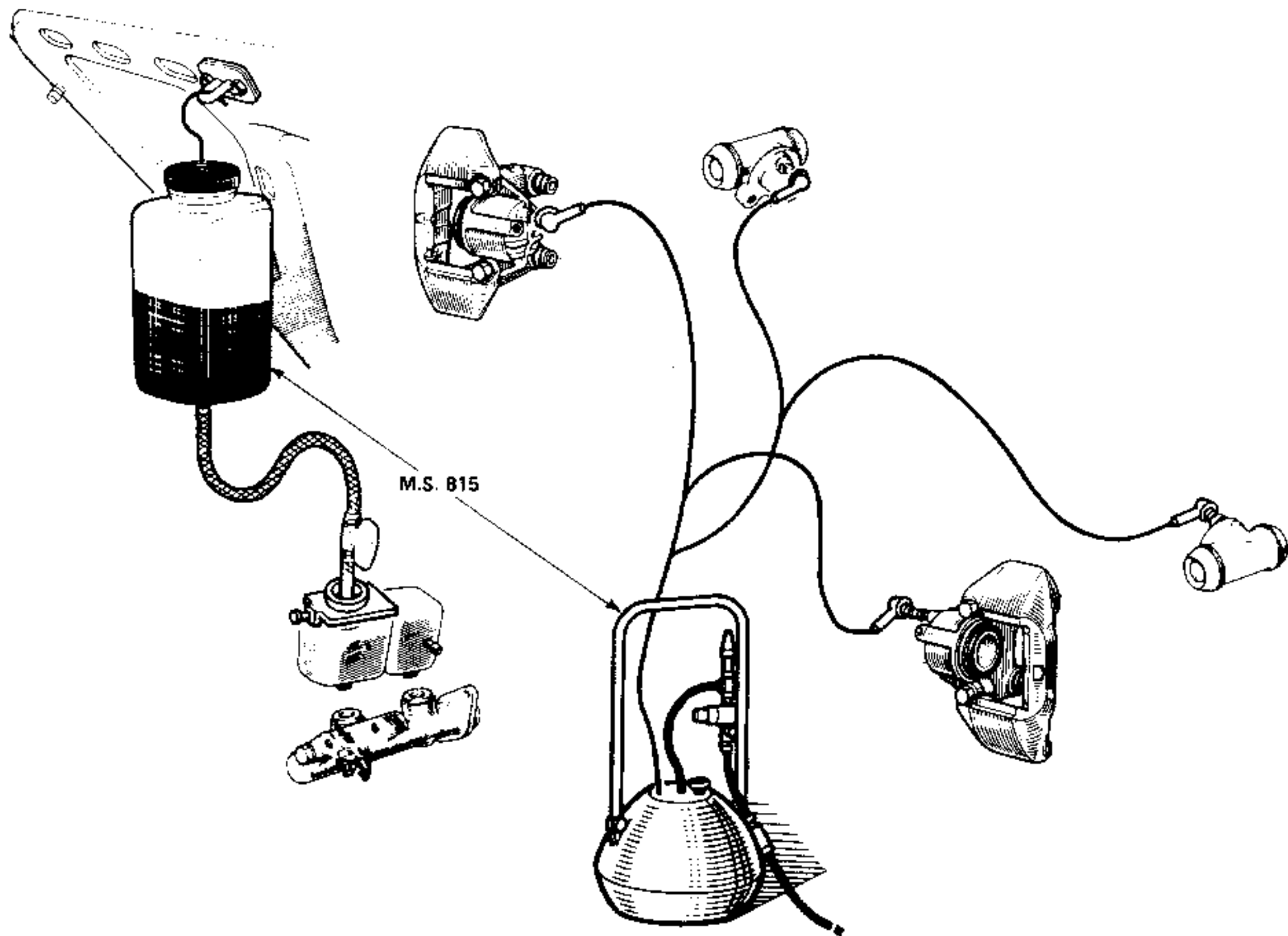
No tener en cuenta las burbujas de aire en los tubos del aparato de purga.

Proceder de la misma forma para la rueda trasera izquierda y la rueda delantera derecha.

Controlar la firmeza del pedal de freno al pisar (pisar varias veces)

Repetir la purga se es necesario.

Completar el nivel del líquido de frenos en el depósito tras haber desconectado el aparato.



PARES DE APRIETE (en daN.m)

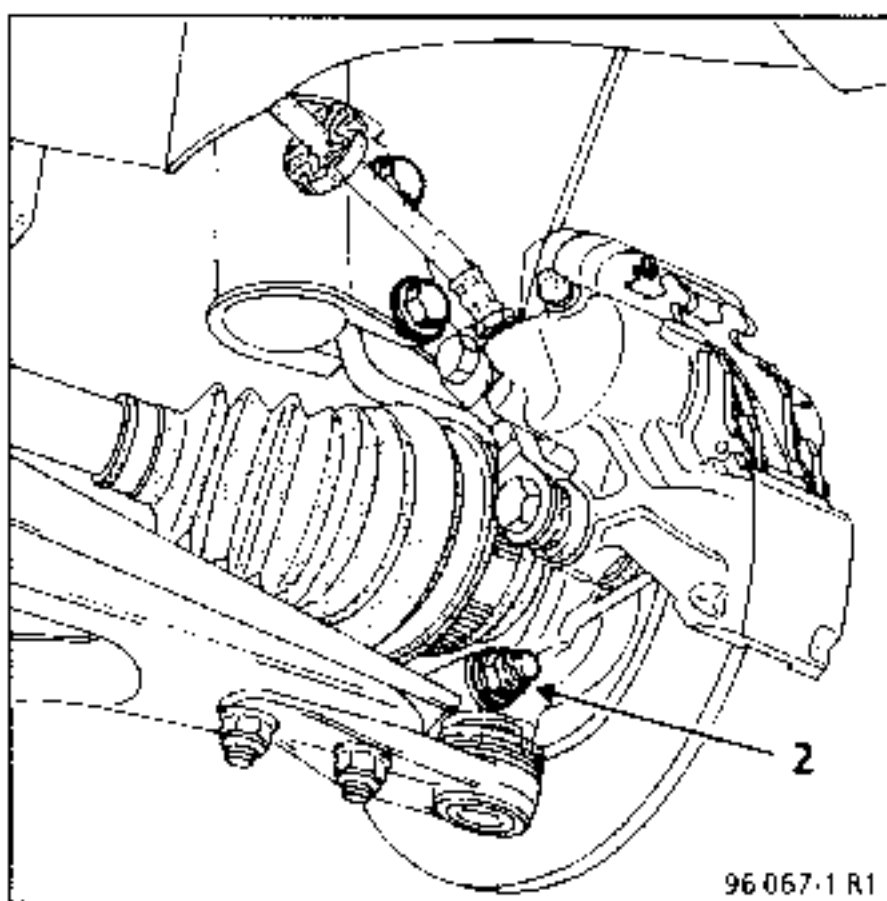


Tuercas triángulo inferior sobre cuna	11,5
Tuercas de chaveta sobre portamangueta	6
Tuerca de rótulas inferior	7,5
Tornillos de ruedas	9

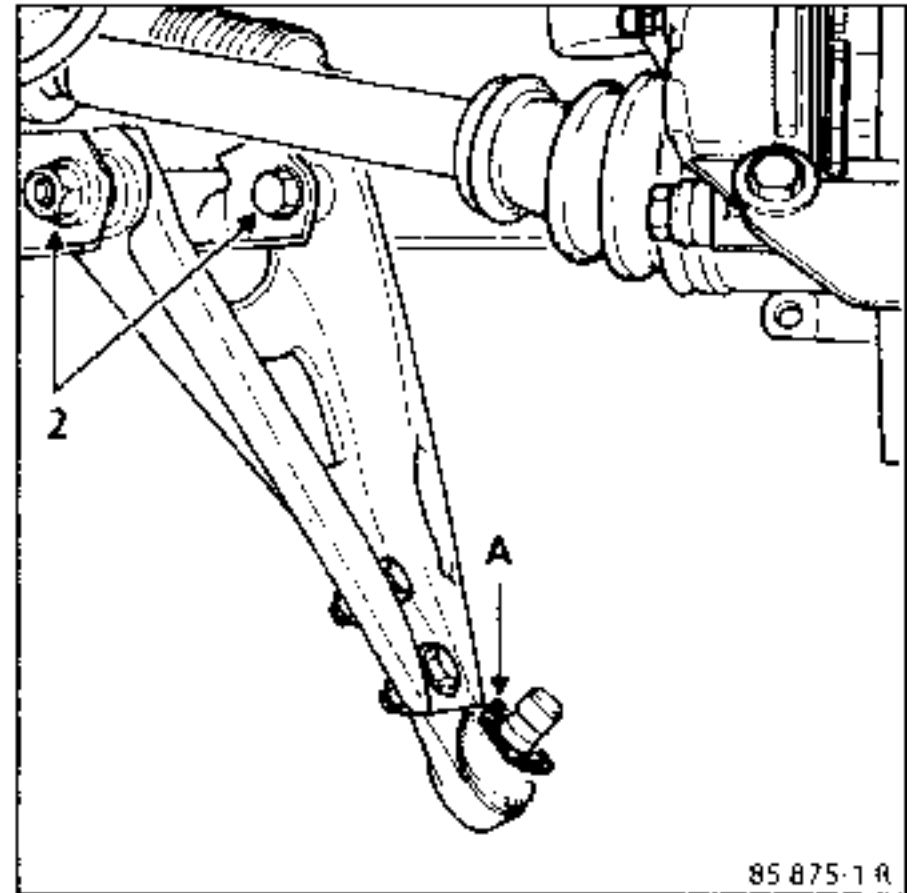
EXTRACCION

Con el vehículo sobre borriquetas, extraer :

- la rueda,
- la tuerca y la chaveta (1),



- los dos bulones de fijación (2) del brazo sobre la cuna.



REPOSICION

Nota : asegurarse de la presencia de la arandela de plástico (A) de protección en el eje de la rótula inferior.

Montar :

- el brazo,
- los dos bulones (2) sin apretarlos,
- el eje de rótula en el portamangueta y apretar la tuerca (1) de la chaveta al par.

Las dos tuercas del triángulo inferior deben situarse hacia el exterior del triángulo

UTILLAJE ESPECIAL INDISPENSABLE

T.Av. 1271

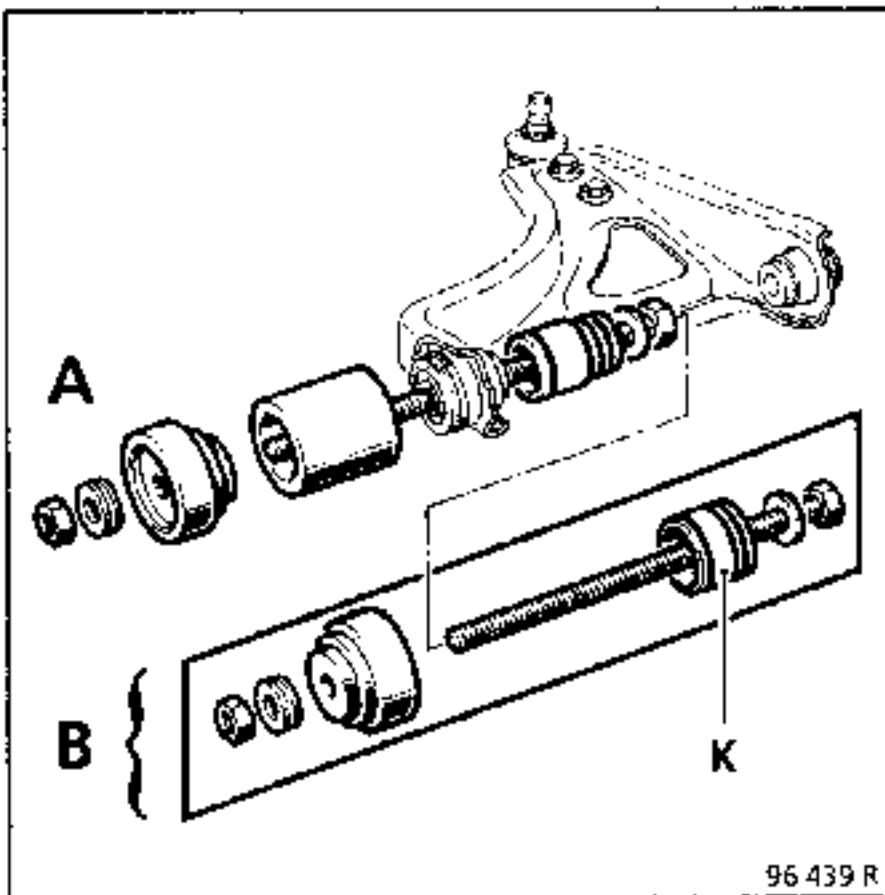
Util para la sustitución de los
cojinetes del brazo inferior

Para conservar el centrado de los cojinetes elásticos con respecto al eje del brazo, estos serán sustituidos uno después del otro : cojinetes 1 y después 2.

Los útiles marcados por una garganta serán utilizados para sustituir el cojinete 1 y los marcados con dos gargantas para el cojinete 2.

SUSTITUCION

Cojinete 1

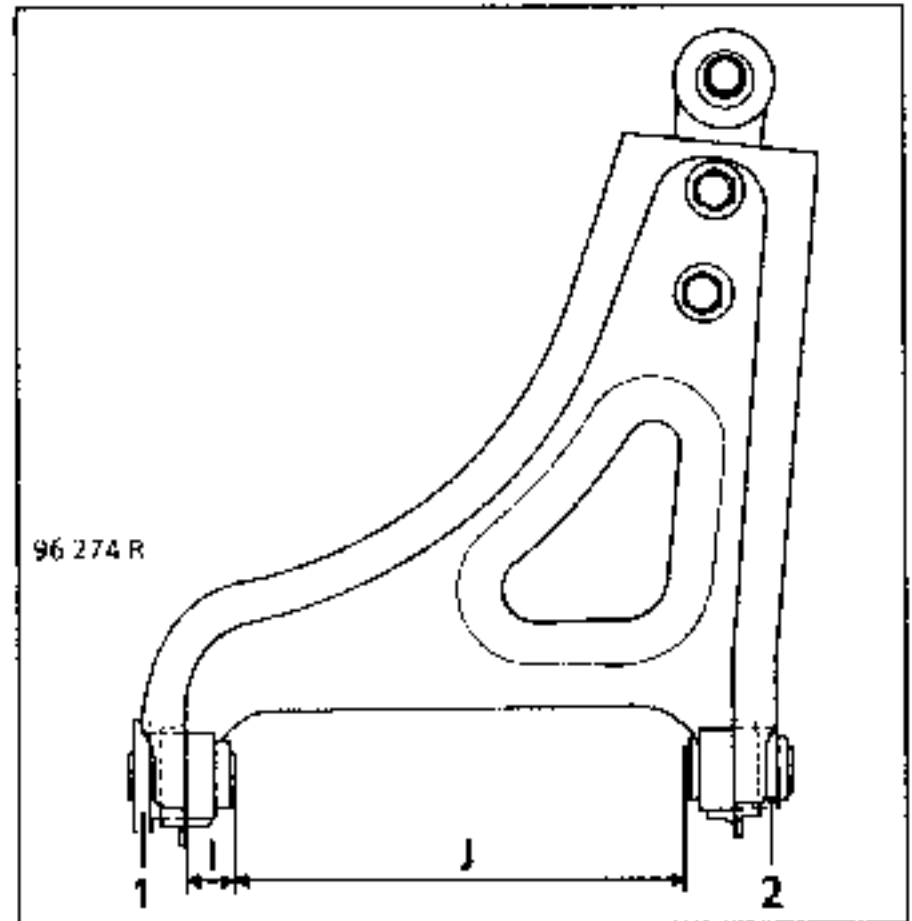


- A Extracción
B Reposición

Para asegurarse de una colocación correcta del cojinete 1 durante el montaje, enmangar este último hasta que haga tope con el casquillo de montaje (K).

Cota a obtener :

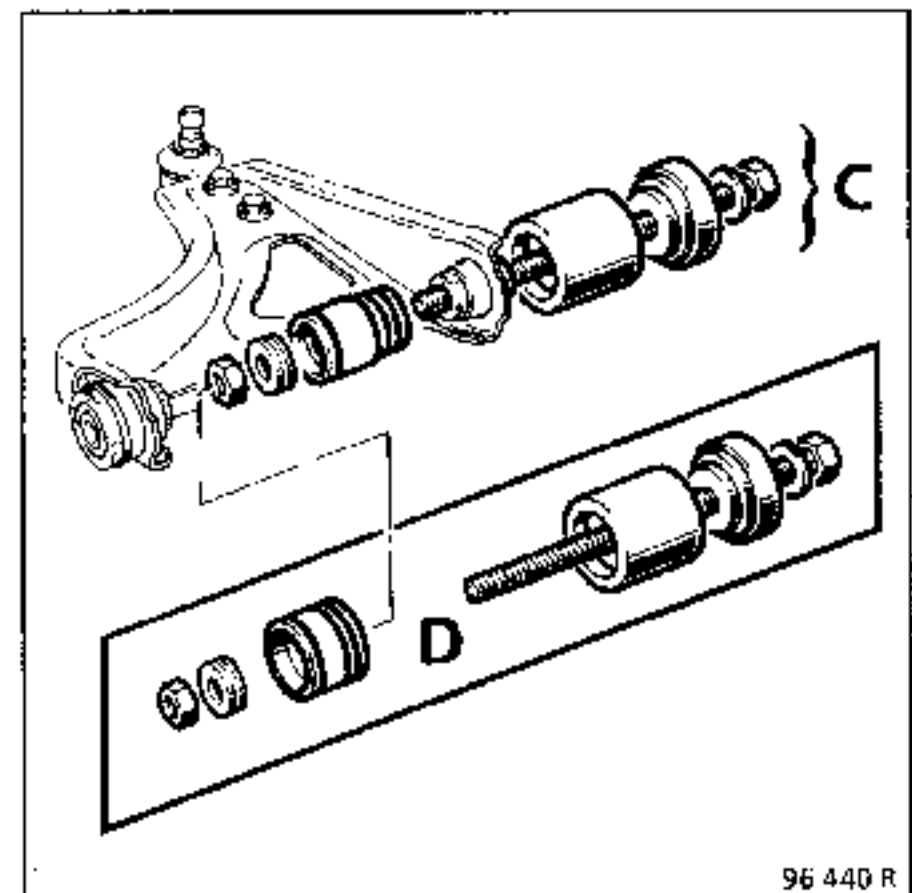
$$l = 21 \text{ mm}$$



Proceder a continuación a la sustitución del cojinete 2 para obtener la cota :

$$J = 199 \pm 0,5 \text{ mm}$$

Cojinete 2



- C Extracción
D Reposición

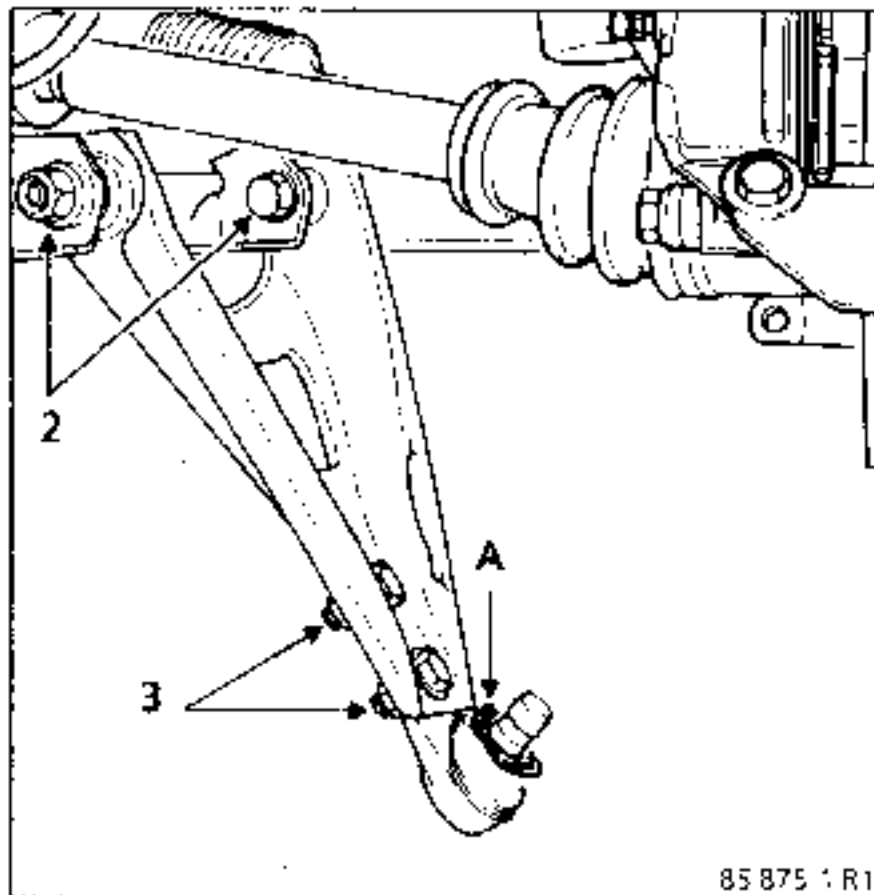


DESMONTAJE

En caso de deterioro del fuelle, es imperativo sustituir la rótula completa.

Proceder de la misma manera que para la extracción del brazo inferior.

Aflojar, sin extraerlos, los dos bulones de fijación (2) del brazo sobre la cuna.



Extraer :

- los dos bulones (3) de fijación de la rótula,
- la rótula

MONTAJE

Nota : asegurarse de la presencia de la arandela de plástico (A) de protección sobre el eje de la rótula inferior.

Colocar la rótula y apretar sus fijaciones al par.

Proceder a continuación de la misma forma que para la reposición del brazo inferior.

UTILLAJE ESPECIAL INDISPENSABLE

Fre. 823

Empujador de pistón

PARES DE APRIETE (en daN.m)



Tornillos de ruedas

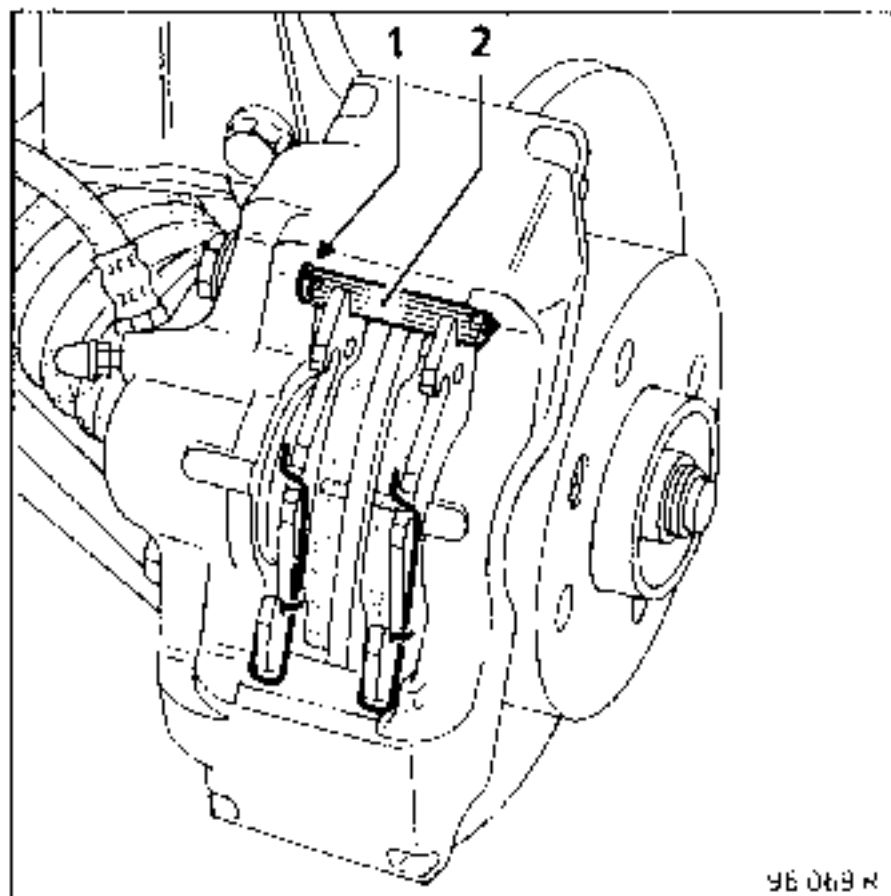
9

EXTRACCION

Empujar el pistón haciendo deslizar con la mano el estribo hacia el exterior.

Extraer :

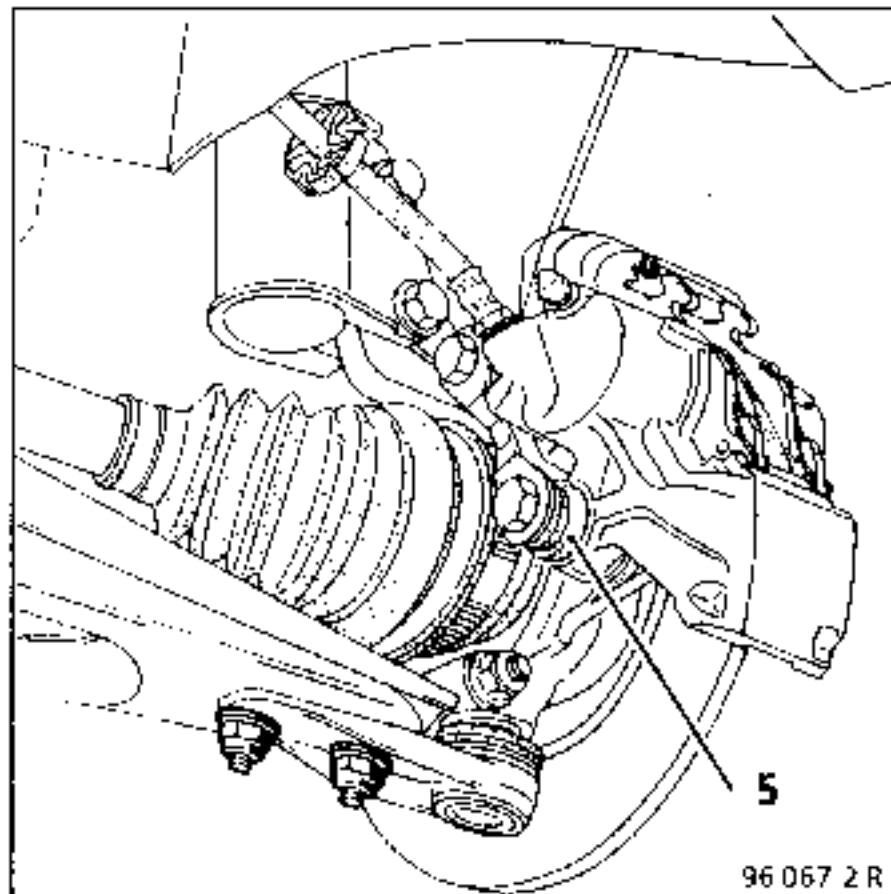
- la grapa (1),
- la chaveta (2),
- las pastillas.



Verificación

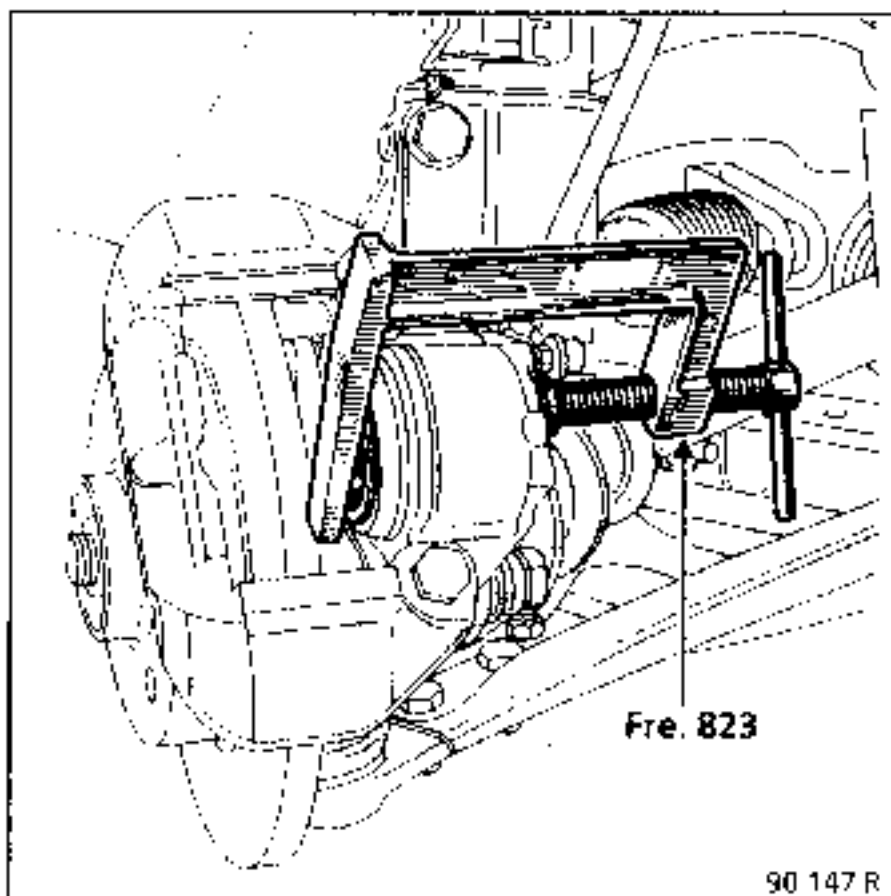
Verificar :

- el estado y el montaje del guardapolvos del pistón y de su junta de sujeción,
- el estado de los guardapolvos (5) de las guías (columnetas).

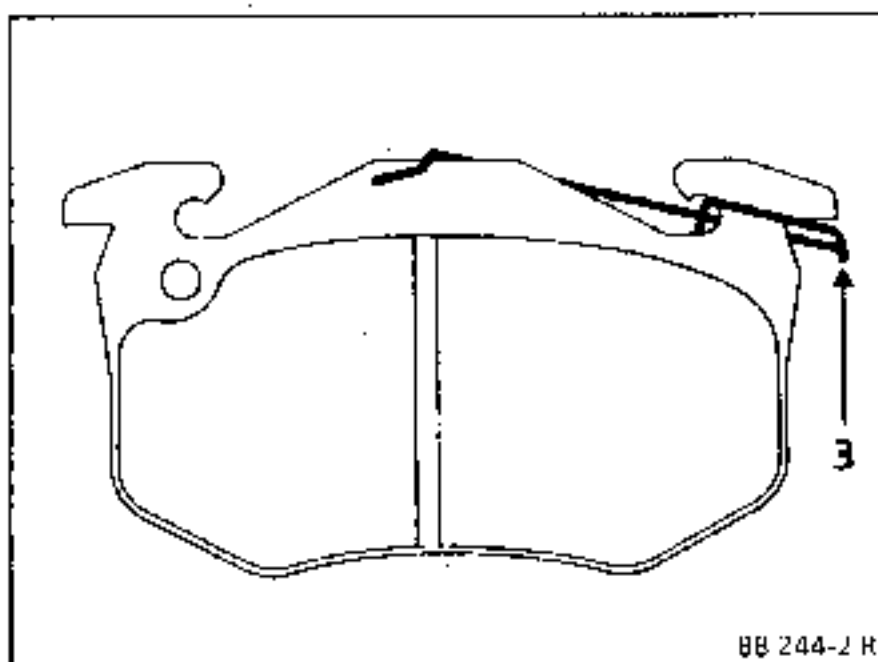


REPOSICION

Empujar el pistón del receptor con el útil Fre. 823



Colocar, sobre las pastillas nuevas, los dos alambres anti-ruido (3).

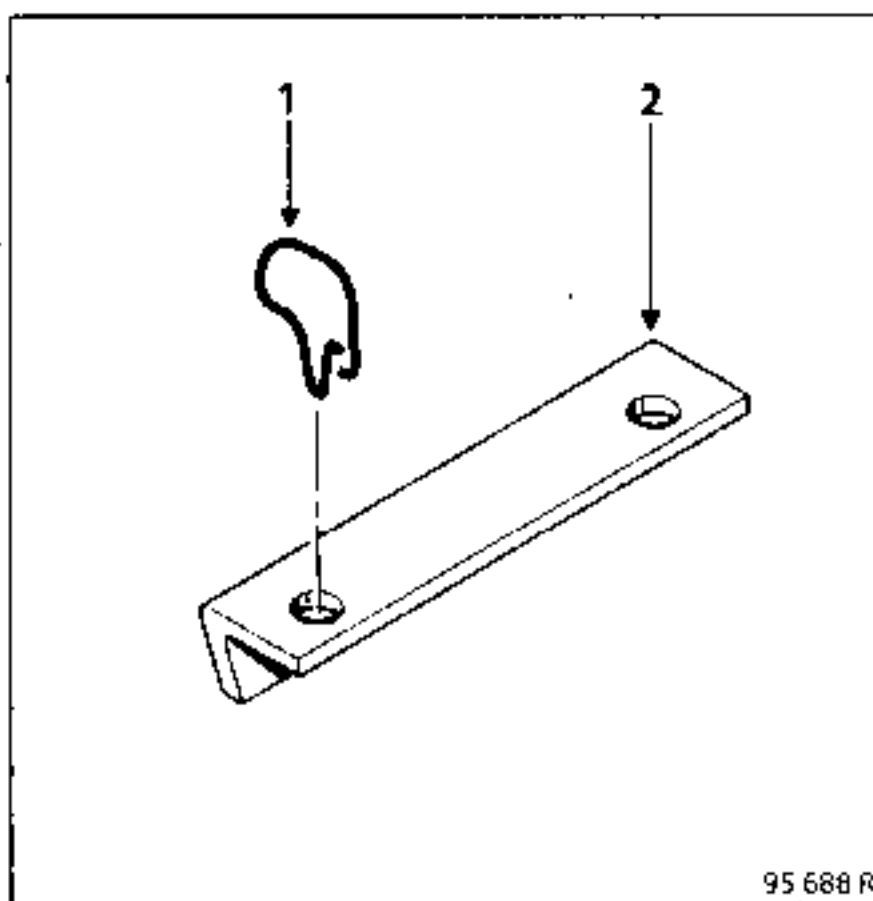


NOTA : estos vehículos están equipados de patines simétricos.

Posicionar las pastillas en el estribo.

Encajar la chaveta (2) y colocar la grapa (1). (Una sola grapa por estribo).

NOTA : la grapa (1) se posiciona del lado interior del estribo.



Pisar varias veces el pedal de freno para poner el pistón en contacto con las pastillas.

PARES DE APRIETE (en daN.m)



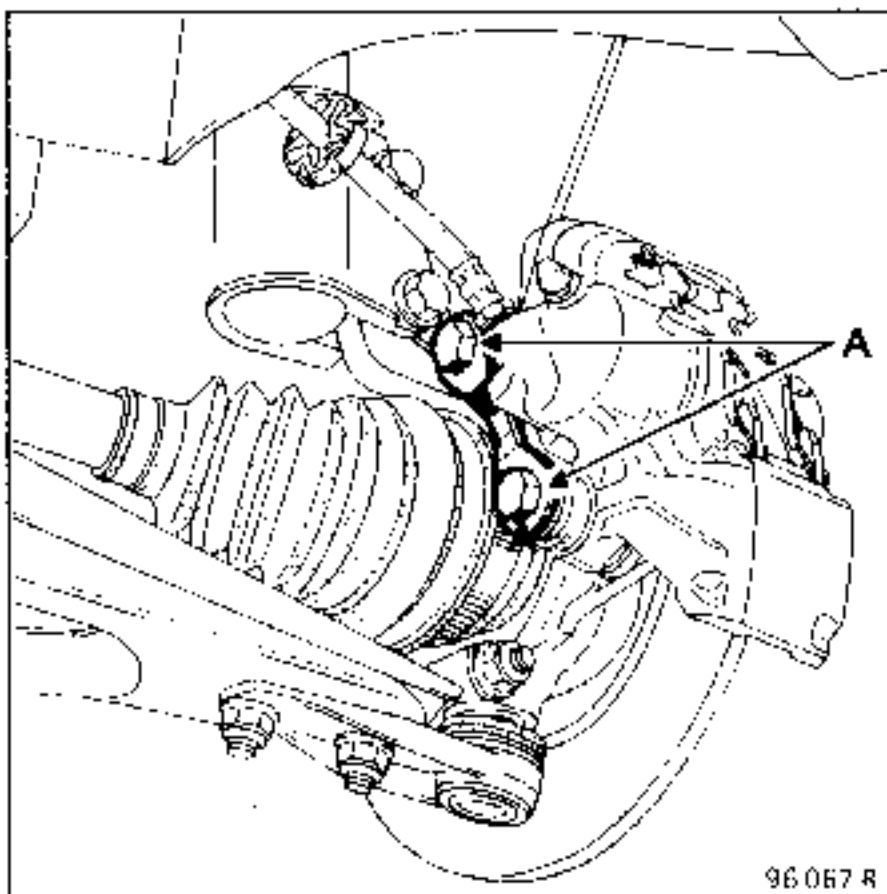
Tornillos de ruedas	9
Tornillos fijación estribo (BENDIX Serie IV)	10

EXTRACCION

Desbloquear el flexible de freno, lado receptor.

Extraer :

- las pastillas de freno (ver párrafo correspondiente),
- los dos tornillos (A) de fijación sobre el portamangueta.



96 067 R

Alojar el receptor del flexible (prever el escurrido del líquido de frenos)

Controlar el estado del flexible y sustituirlo si es necesario (ver sustitución de un flexible)

En caso de sustituir el estribo, cambiar sistemáticamente el flexible

REPOSICION

Atornillar el receptor sobre el flexible.

Montar el receptor sobre el portamangueta y apretar los dos tornillos (A) al par.

Controlar el estado de las pastillas, si están engrasadas sustituirlas

Aflojar el tornillo de purga del receptor y esperar el escurrido del líquido de freno (verificar que el nivel del depósito de compensación sea suficiente)

Apretar el tornillo de purga.

Efectuar una purga parcial del circuito, solamente si el depósito de compensación no se ha vaciado completamente en el curso de la operación, si no realizar una purga completa.

Pisar varias veces el pedal de freno para poner el pistón en contacto con las pastillas.

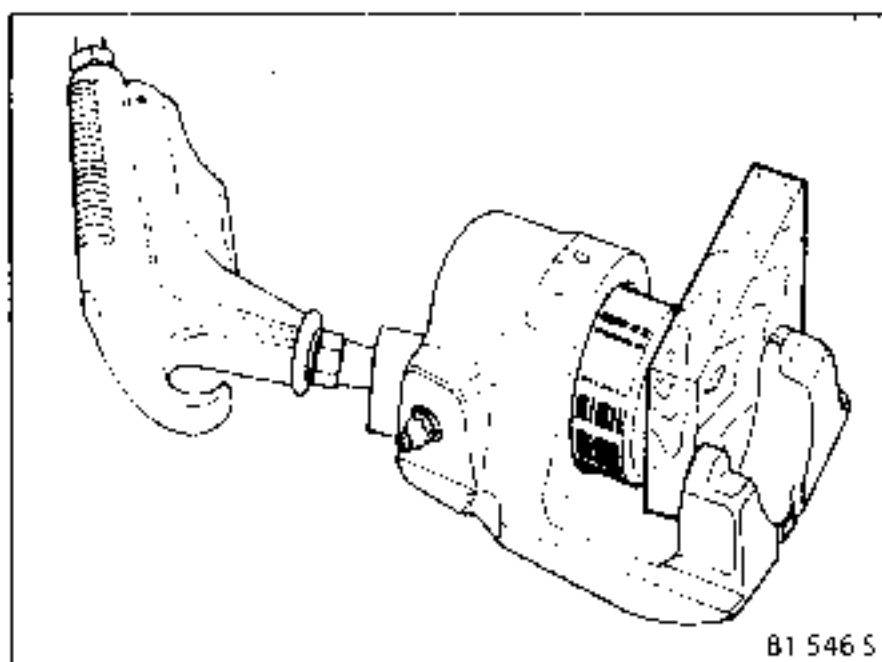
REPARACION

Cualquier rayadura en el diámetro del estribo, origina la sustitución sistemática del estribo completo.

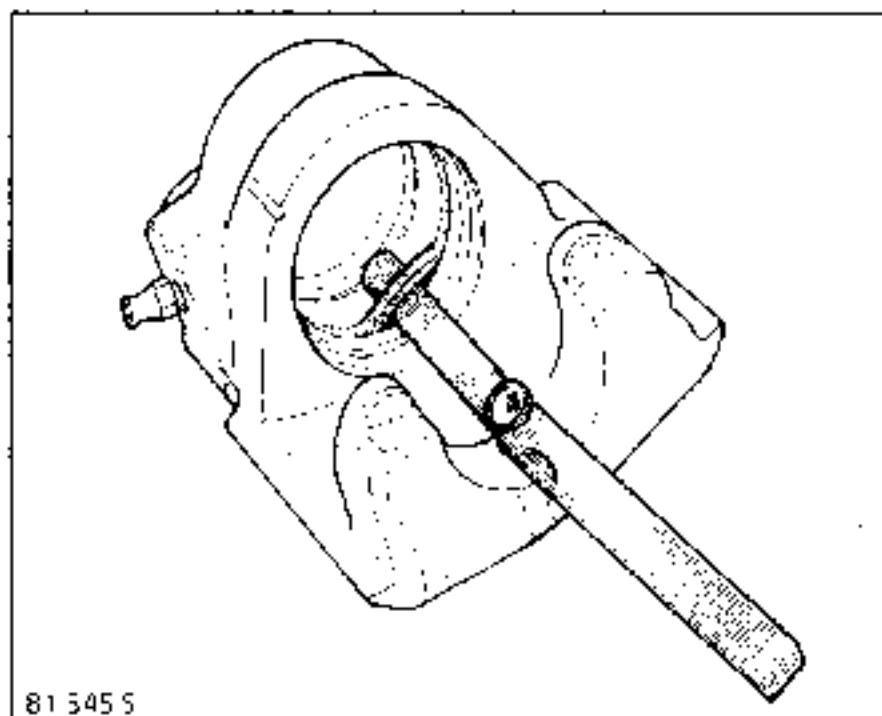
Extraer el estribo de freno.

Retirar la goma guardapolvos.

Sacar el pistón con aire comprimido, teniendo cuidado de interponer un taco de madera entre el estribo y el pistón para evitar el deterioro de este último : cualquier señal de choque en la falda lo inutilizará.



Con una lámina flexible de borde redondeado (tipo galga de espesor) sacar la junta de sección rectangular de la garganta del estribo.



Limpiar las piezas con alcohol desnaturalizado.

Sustituir todas las piezas defectuosas por piezas de origen y proceder al montaje de la junta, del pistón y del guardapolvos

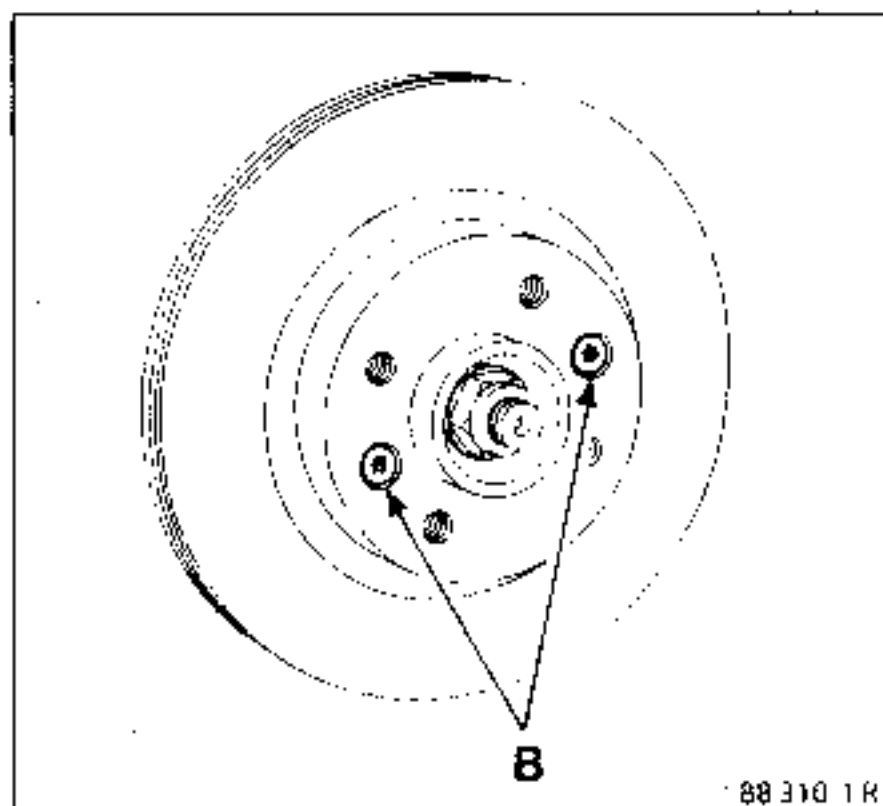
Los discos de freno no son rectificables. Un desgaste o rayadura demasiado importante implica la sustitución del disco.

PARES DE APRIETE (en daN.m)	
Tornillos de rueda	9
Tornillos de fijación del disco	2

EXTRACCION

Extraer :

- la rueda,
- las pastillas de freno (ver párrafo correspondiente,
- los dos tornillos (B) de fijación del disco con una llave macho de huella **TORX T40**,



- el disco.

REPOSICION

Colocar el disco sobre el buje y fijarlo mediante los dos tornillos (B).

Poner las pastillas de freno.

Pisar varias veces el pedal de freno con el fin de poner el pistón en contacto con las pastillas.

UTILLAJE ESPECIAL INDISPENSABLE

Rou. 604-01	Inmovilizador del buje
T.av. 476	Extractor de rótulas
Rou. 15-01	Tope protector del árbol

PARES DE APRIETE (en daN.m)



Tornillos fijación pie de amortiguador	11
Tuerca chaveta de rótula inferior	6
Tuerca de rótula de dirección	3,5
Tornillos fijación estribo de freno	10
Tuerca de transmisión	25
Tornillos de rueda	9

Control del juego

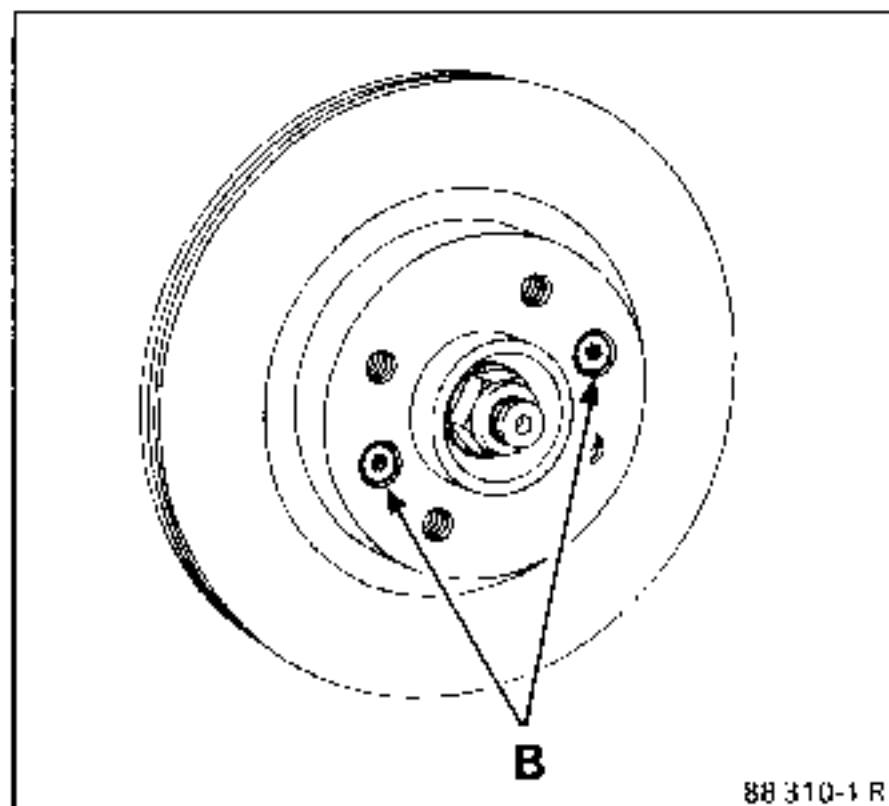
Verificar, con un comparador sobre el buje, el juego axial que debe ser de 0 a 0,05 mm

EXTRACCION

Extraer :

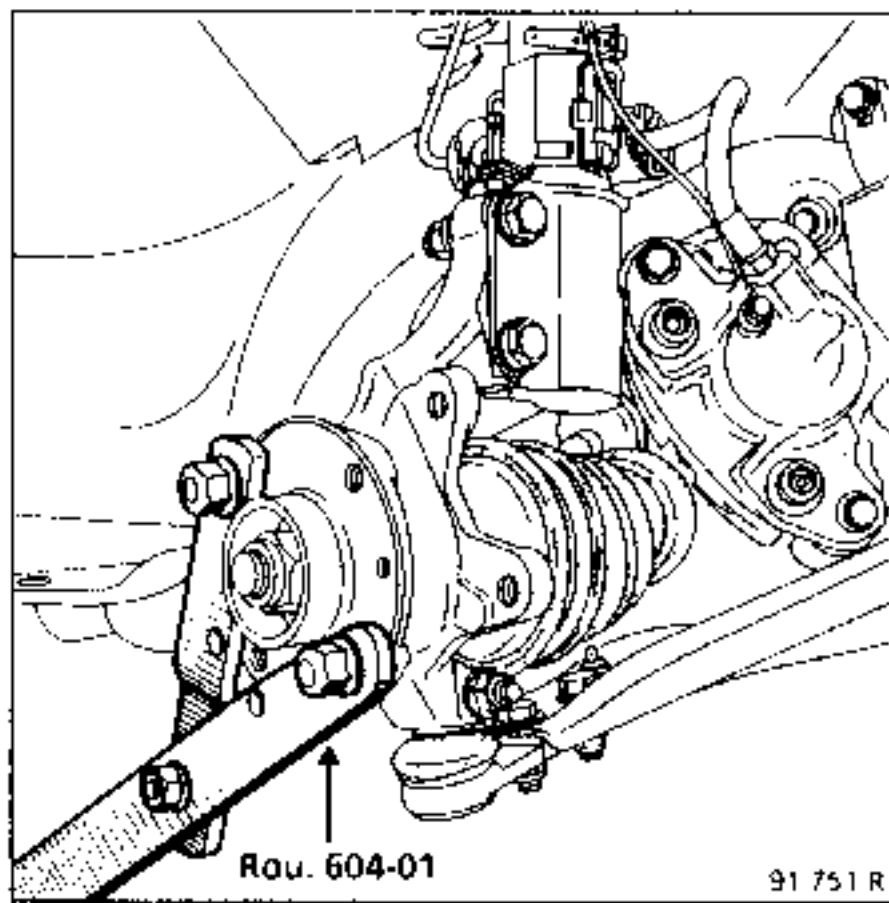
- las pastillas de freno (ver párrafo correspondiente,
- los dos tornillos (A) de fijación del estribo sobre el porta-manguetas,

- los dos tornillos (B) de fijación del disco,

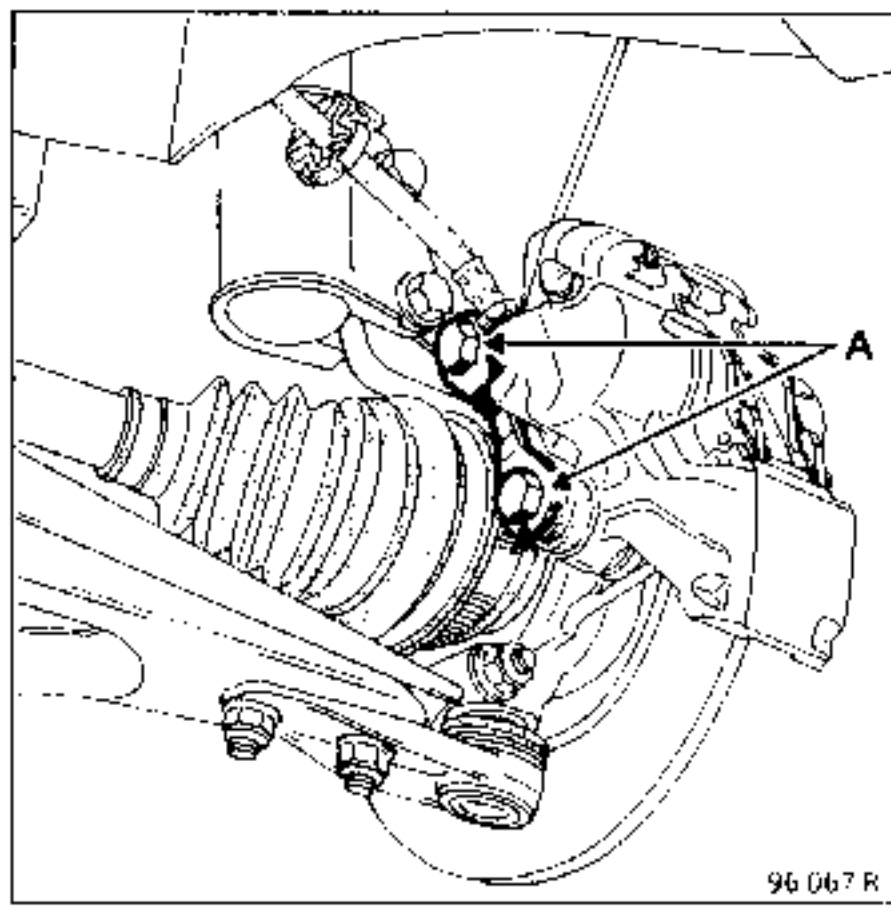


88 310-1 R

- la tuerca de transmisión mediante el útil.
Rou. 604-01



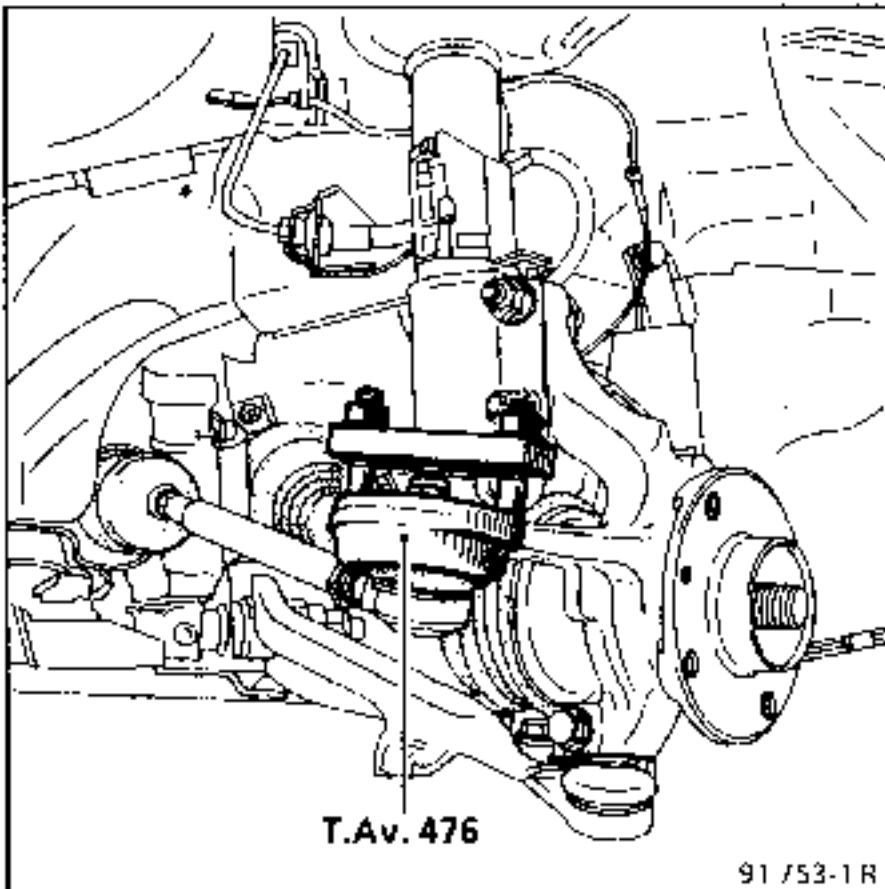
91 751 R



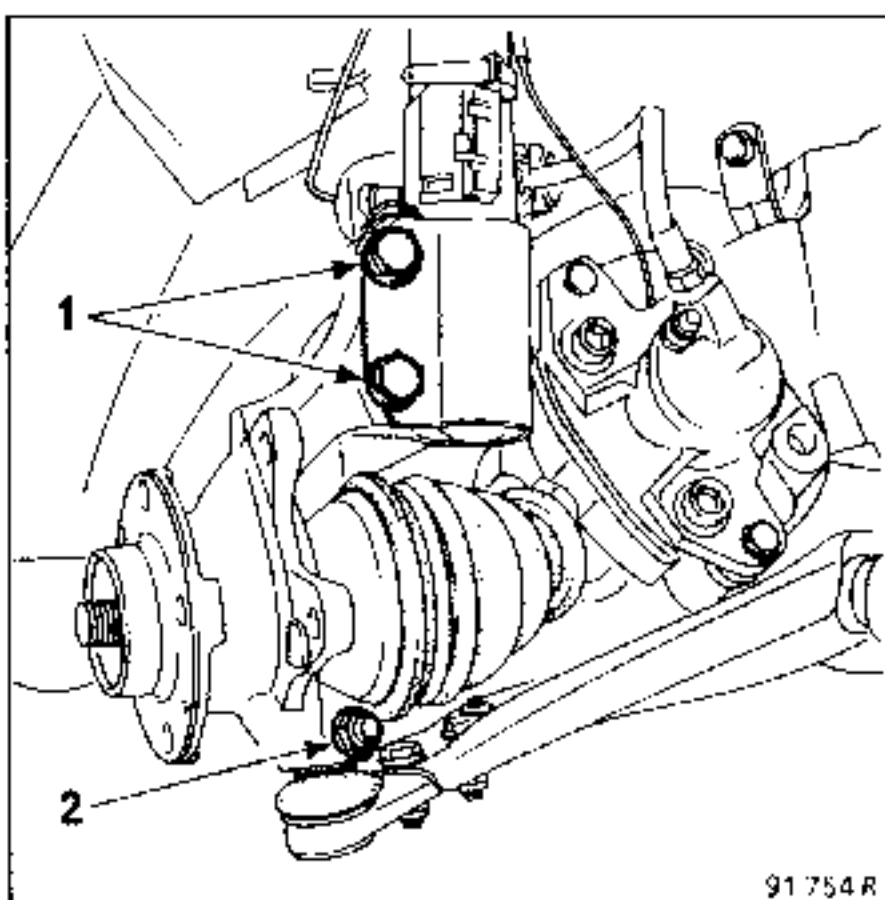
96 067 R

Extraer :

- la bieleta de dirección con el útil T.Av. 476,

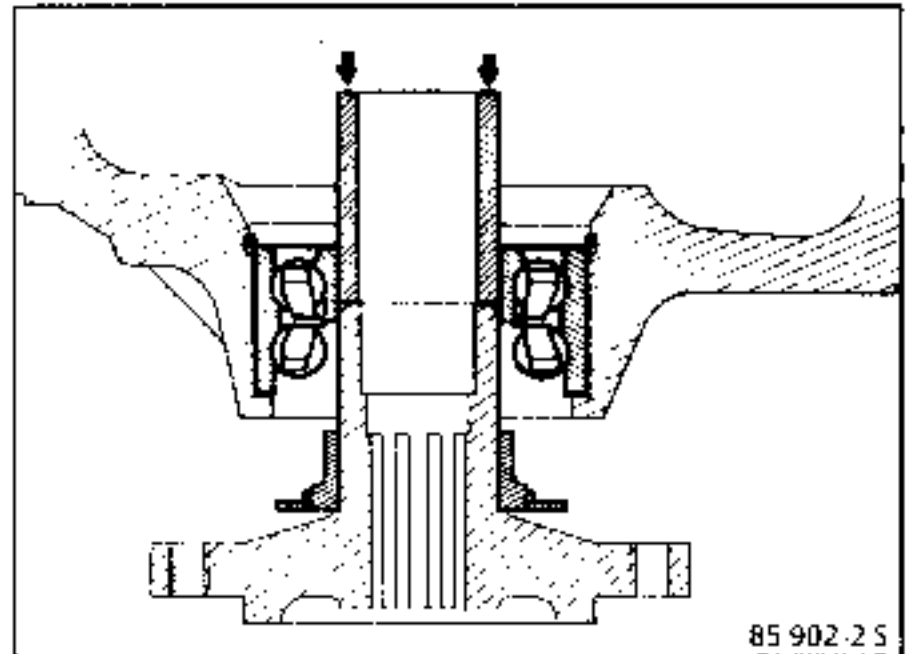


- los tornillos de fijación (1),
- la tuerca y la chaveta (2).

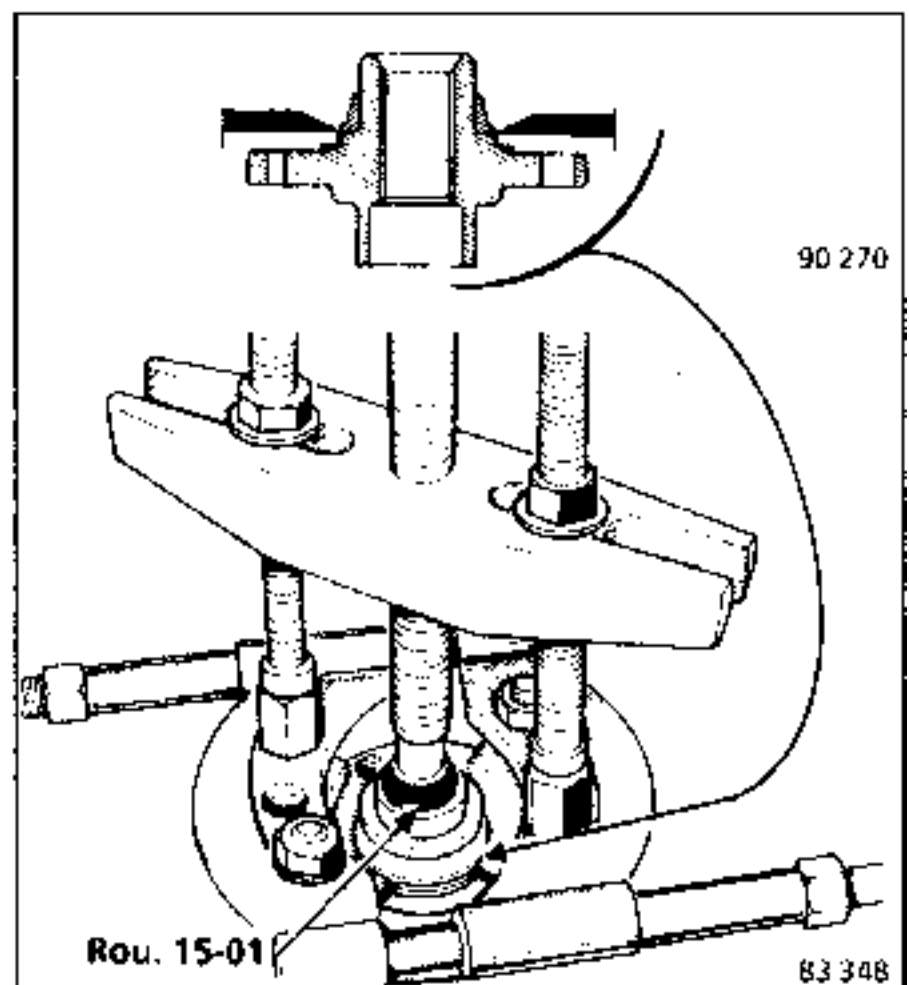


Retirar el conjunto portamanguetas-buje.

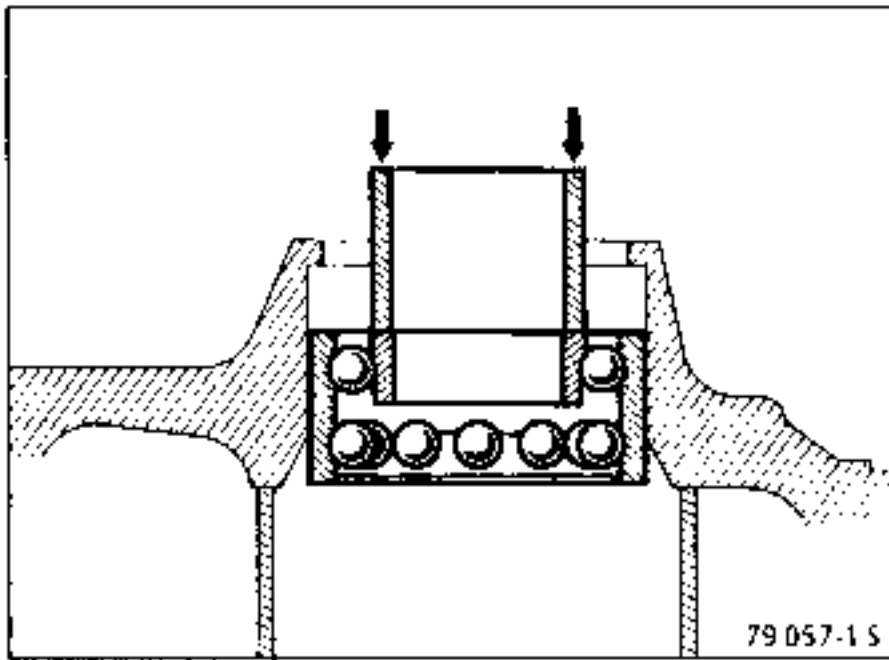
Con la prensa, extraer el buje (3).



Extraer del buje el casquillo interior de rodamiento con un extractor de garras del tipo FACOM U53T + U53K y el útil Rou. 15-01.

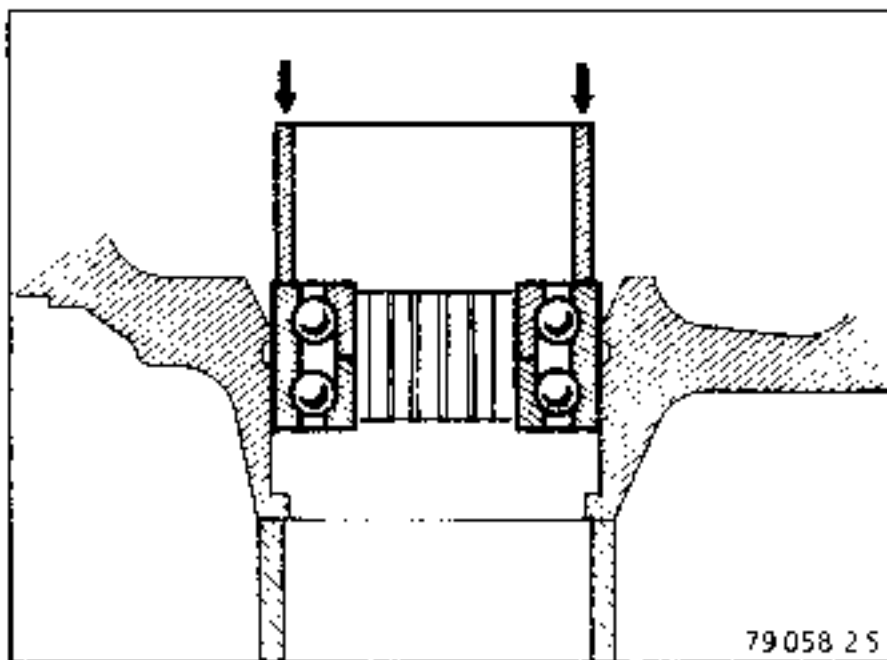


Extraer con la prensa el casquillo exterior del rodamiento mediante uno de los dos casquillos interiores.



REPOSICION

Montar con la prensa, en el portamanguetas, el rodamiento completo (nuevo)

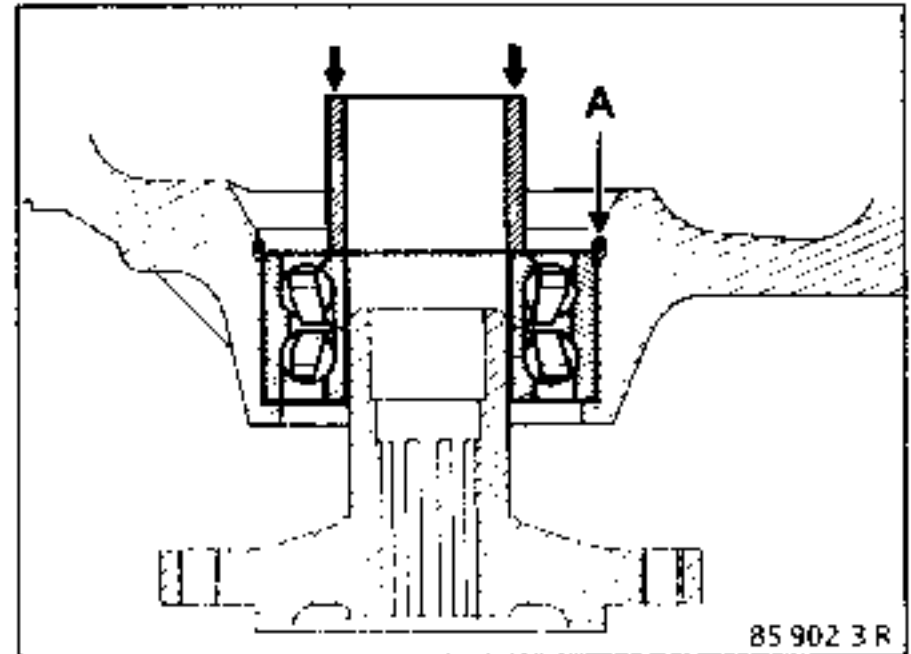


NOTA : no tomar apoyo sobre el casquillo interior para no deteriorar el rodamiento pues el esfuerzo de enmangado es importante.

Montar el junquillo de retención (A) nuevo.

Retirar el casquillo de plástico

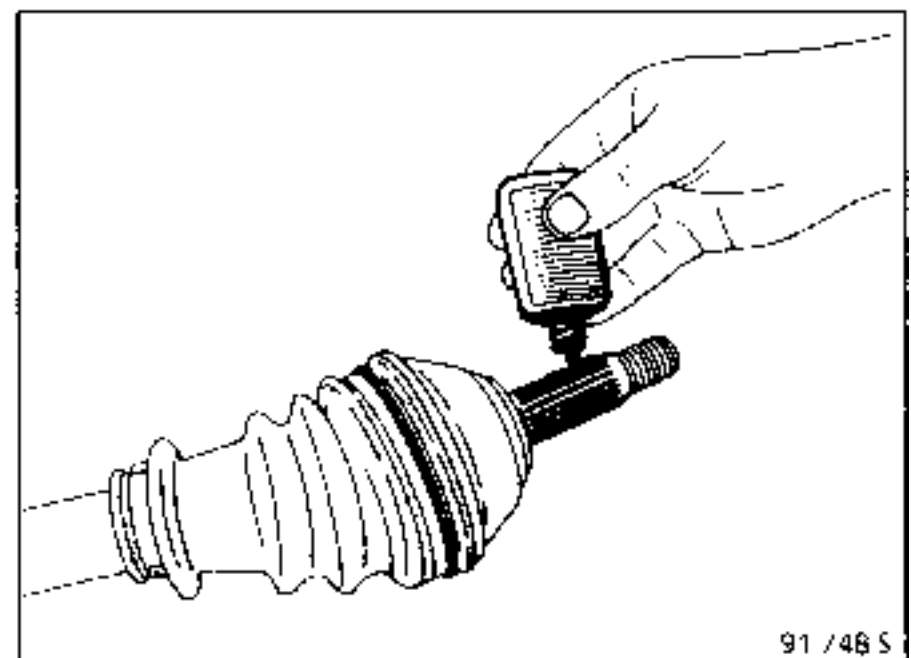
Tomar apoyo sobre el casquillo interior del rodamiento y montar el buje con la prensa.



Extraer el junquillo de retención del rodamiento.

Colocar el portamanguetas sobre la rótula del brazo inferior y apretar la tuerca nueva al par.

Untar la mangueta de transmisión con **Loctite SCELBLOC** después de haber limpiado y desengrasado las acanaladuras.



Introducir la transmisión.

Debe entrar libremente hasta que sobrelga un poco la rosca y permita la colocación de la tuerca de mangueta.

En caso de dificultades, emplear el útil,

Proceder a continuación a la inversa de la extracción teniendo cuidado de no "dañar" los fuelles de transmisión.

NOTA : para la fijación del pie del amortiguador, poner la tuerca del lado de la bieleta de dirección.

Porta-manguetas



El método de extracción - reposición es idéntico a la sustitución del rodamiento.

NOTA : el esfuerzo de introducción del casquillo exterior del rodamiento en su alojamiento es importante, por lo que es necesario sustituir el rodamiento completo al extraer dicho casquillo, pues la pista de rodadura puede quedar marcada.

MATERIAL ESPECIAL INDISPENSABLE

D83 RENA Maleta FACOM para vástago de amortiguadores.

PARES DE APRIETE (en daN.m)

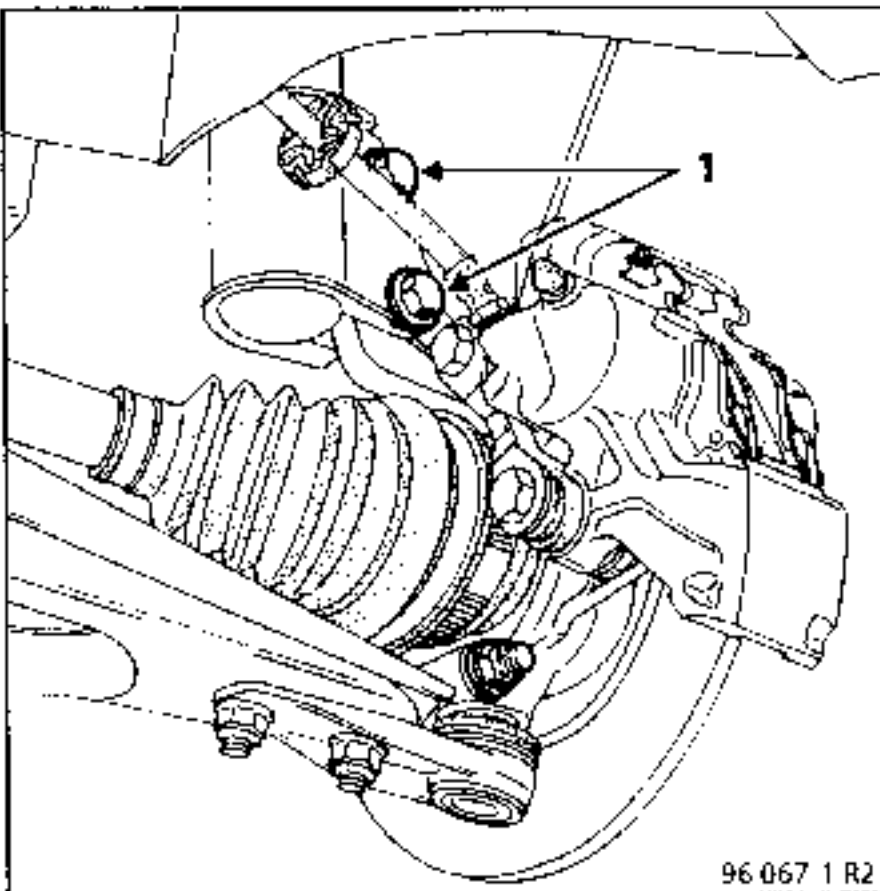


Tuercas de fijación superior del amortiguador	6
Tornillos pie del amortiguador	11
Tornillos de rueda	9

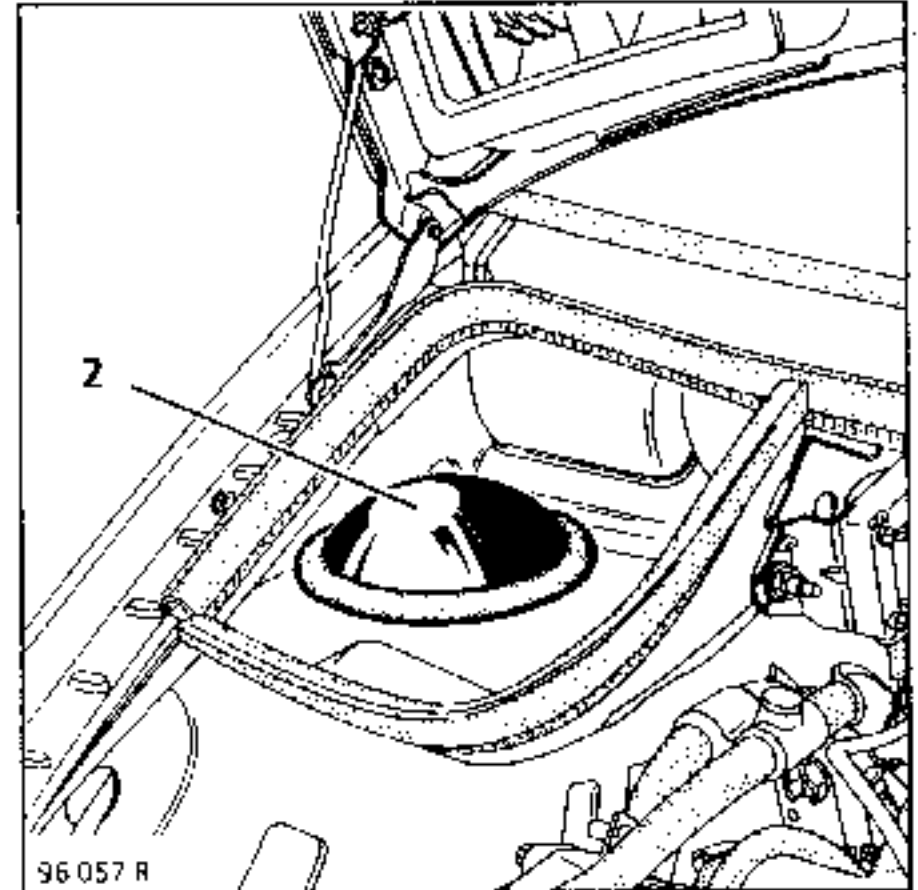
EXTRACCION

Con el vehículo sobre borriquetas del lado interesado, extraer :

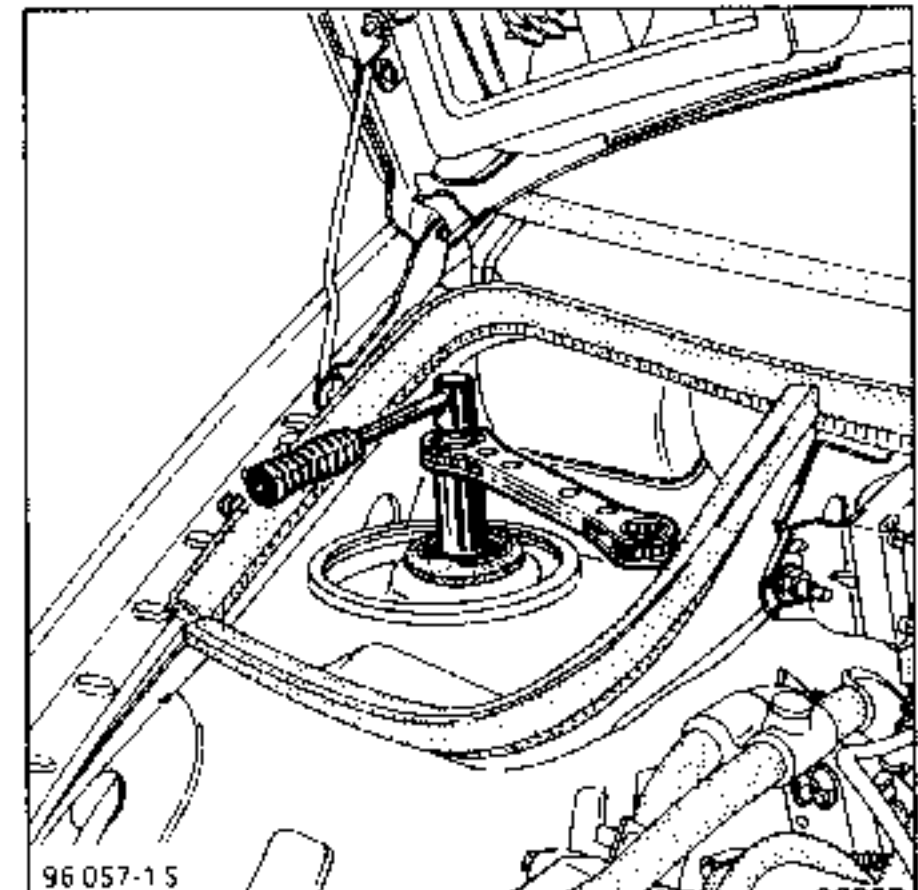
- la rueda,
- los dos bulones del pie del amortiguador (1),



- el obturador (2),



- la tuerca de fijación superior con el útil FACOM D83 RENA,



- el amortiguador, apoyado sobre el brazo inferior para evitar el contacto entre el amortiguador y el fuelle de transmisión.

REPOSICION

Proceder en el sentido inverso de la extracción cuidando de no dañar el fuelle de transmisión.

Apretar al par :

- los bulones del pie de amortiguador (1) (tuerca lado bieleta de dirección),
- la tuerca de fijación superior,
- los tornillos de rueda.

Dado el esfuerzo de tracción que produce el muelle, es imperativo asegurarse del perfecto estado del utillaje.

MATERIAL ESPECIAL INDISPENSABLE			
Marca	Tipo	Designación	Copelas
MG	M90	Compresor del muelle	M1
ZI	ZKL 2013 ZKL 0055	Compresor del muelle Tornillo de banco	NO1

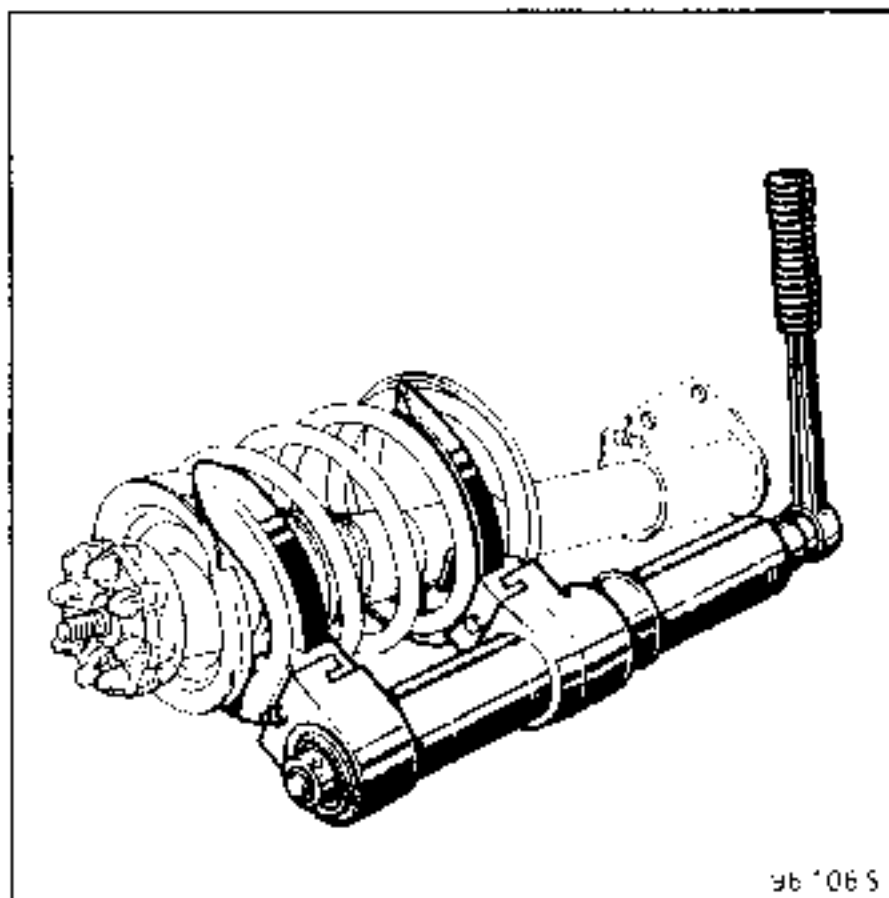
PARES DE APRIETE (en daN.m)



Tuerca de fijación superior del amortiguador 6

EXTRACCION

Colocar las copelas sobre el útil de compresión y posicionar el conjunto sobre el muelle, orientándolo según dibujo.

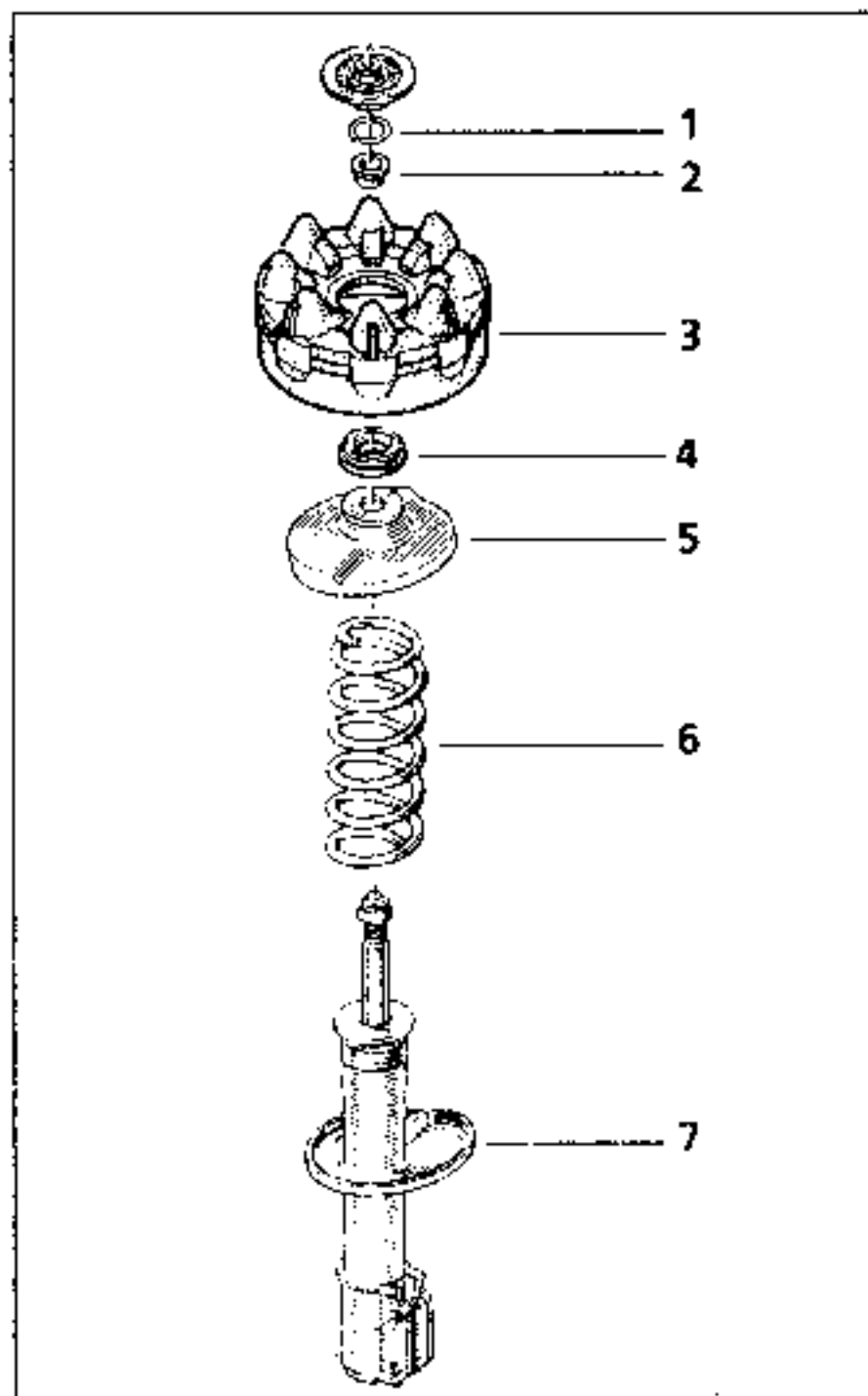


Comprimir el muelle hasta que se despegue de los apoyos de las copelas.

Extraer el clips (1) del vástago del amortiguador.

Descomprimir progresivamente el muelle.

Extraer por orden las piezas de (2) a (6).



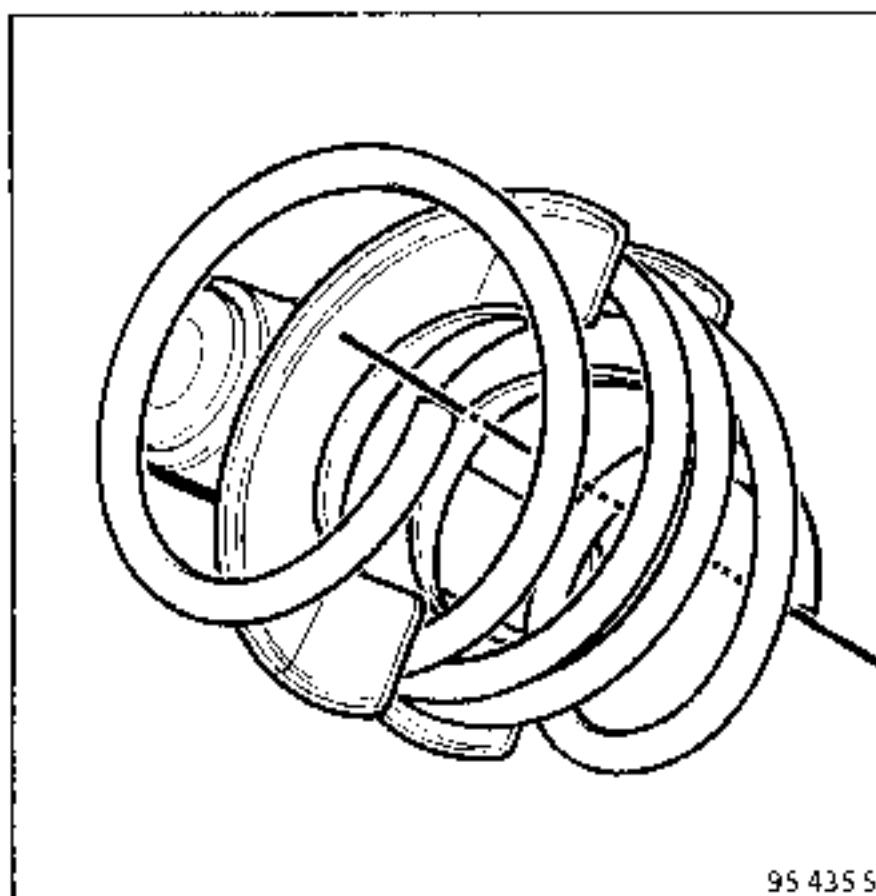
MONTAJE MUELLE - AMORTIGUADOR

NOTA : El almacenado de los amortiguadores en los almacenes de piezas de recambio se hace horizontalmente.

En estas condiciones, es posible que los amortiguadores, destinados a trabajar verticalmente, se desceben

En consecuencia, es suficiente, antes de su colocación en el vehículo, practicar algunos bombeos manuales en posición vertical.

En caso de sustitución del muelle, para facilitar el montaje, respetar la posición y la orientación del muelle respecto a las copelas del útil.



Respetar el orden y el sentido de montaje de las piezas constitutivas.

Colocar el clips de sujeción sobre el vástago de los amortiguadores.

Después de cada extracción, es imperativo cambiar el clips de sujeción.

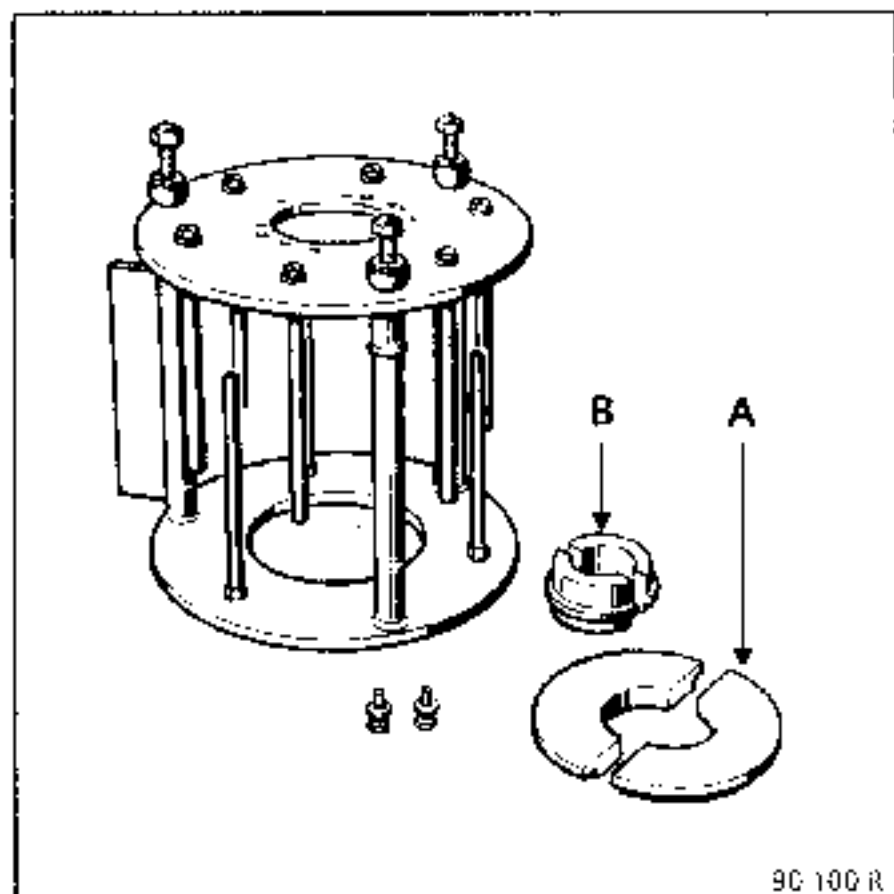
Vigilar el correcto posicionamiento de los extremos del muelle sobre los topes superior e inferior del amortiguador.

Dado el esfuerzo de tracción que produce el muelle, es imperativo asegurarse del perfecto estado del utillaje.

UTILLAJE ESPECIAL INDISPENSABLE

Sus. 1052	Utillaje de intervención sobre muelle y amortiguador AV
Sus. 1052-04	Copela superior

Utilizar los elementos (A) y (B) del útil Sus. 1052.

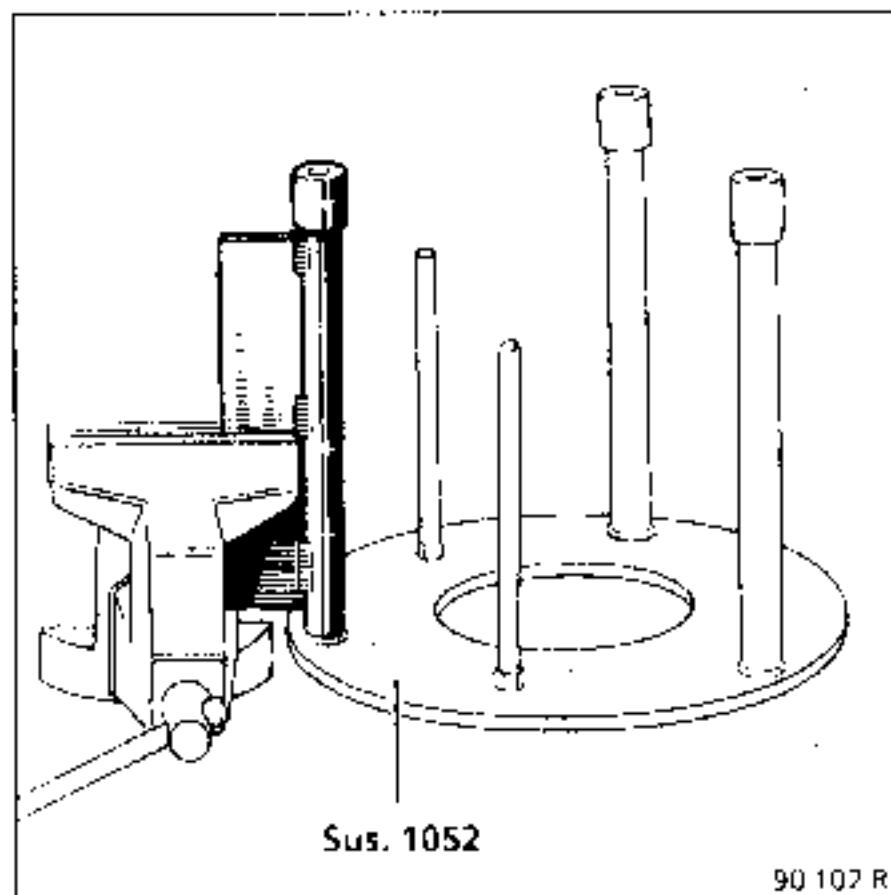


- A Copela de apoyo
- B Coquilla de sujeción marcada "R19"

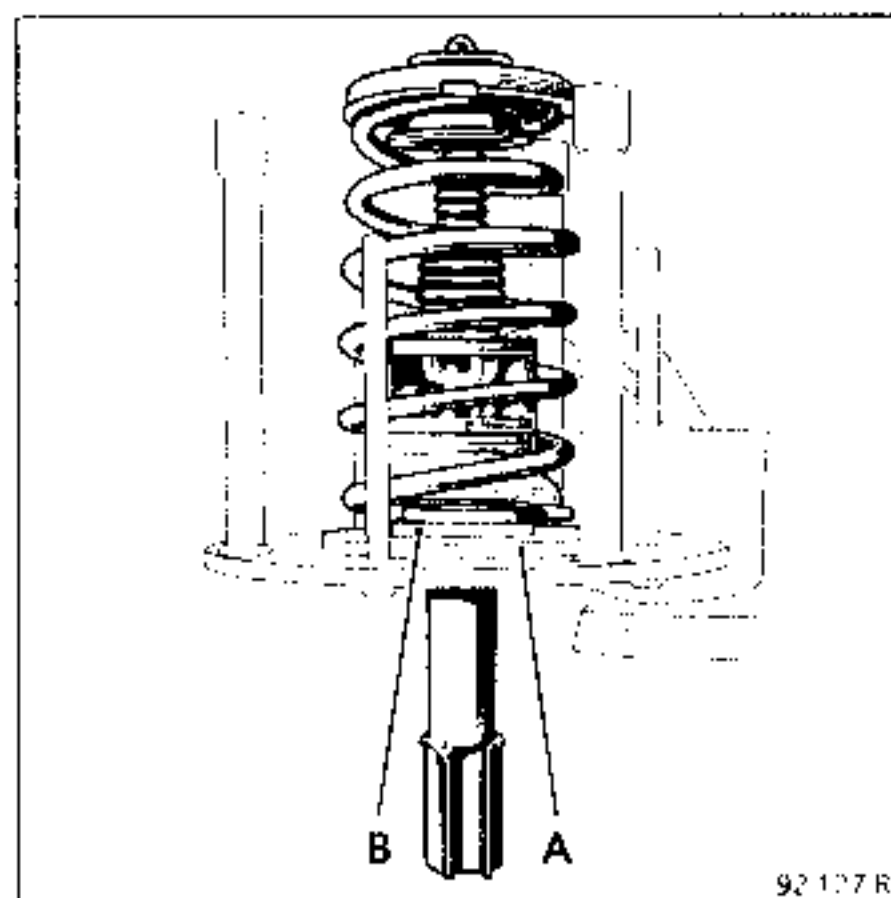
Utilizar igualmente la copela superior
Sus. 1052-04.

DESMONTAJE MUELLE - AMORTIGUADOR

Colocar la placa inferior del útil Sus. 1052 en un tornillo de banco.

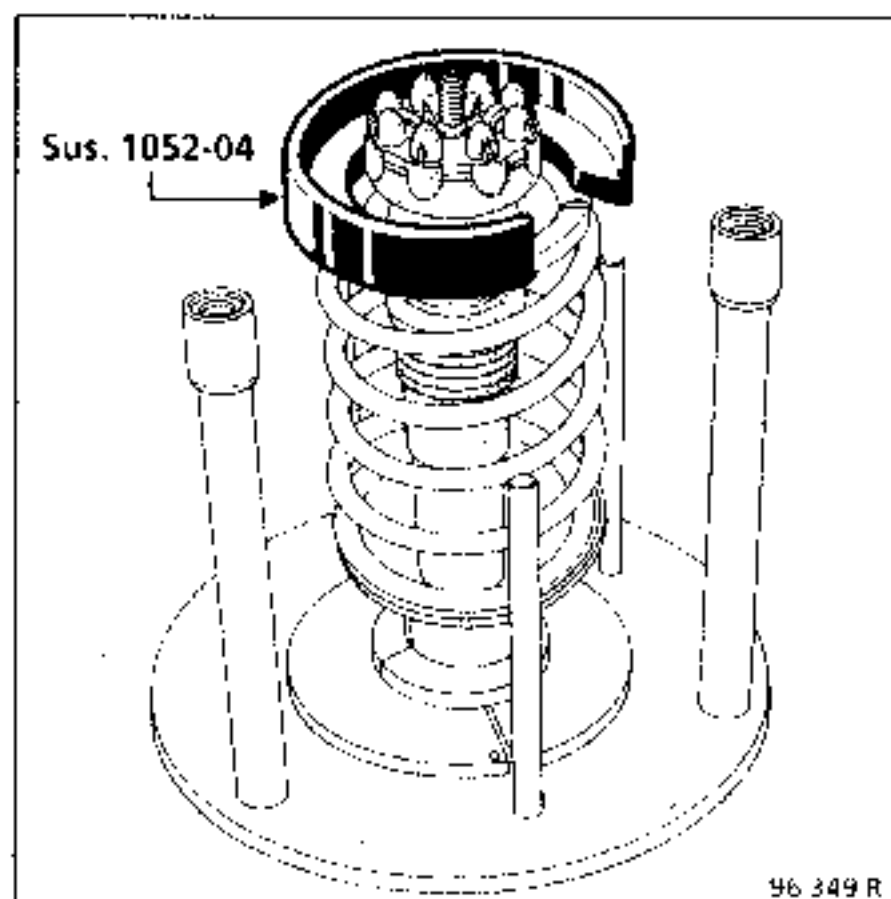


Colocar el combinado muelle-amortiguador posicionando las dos 1/2 coquillas (A) y las 1/2 coquillas (B).



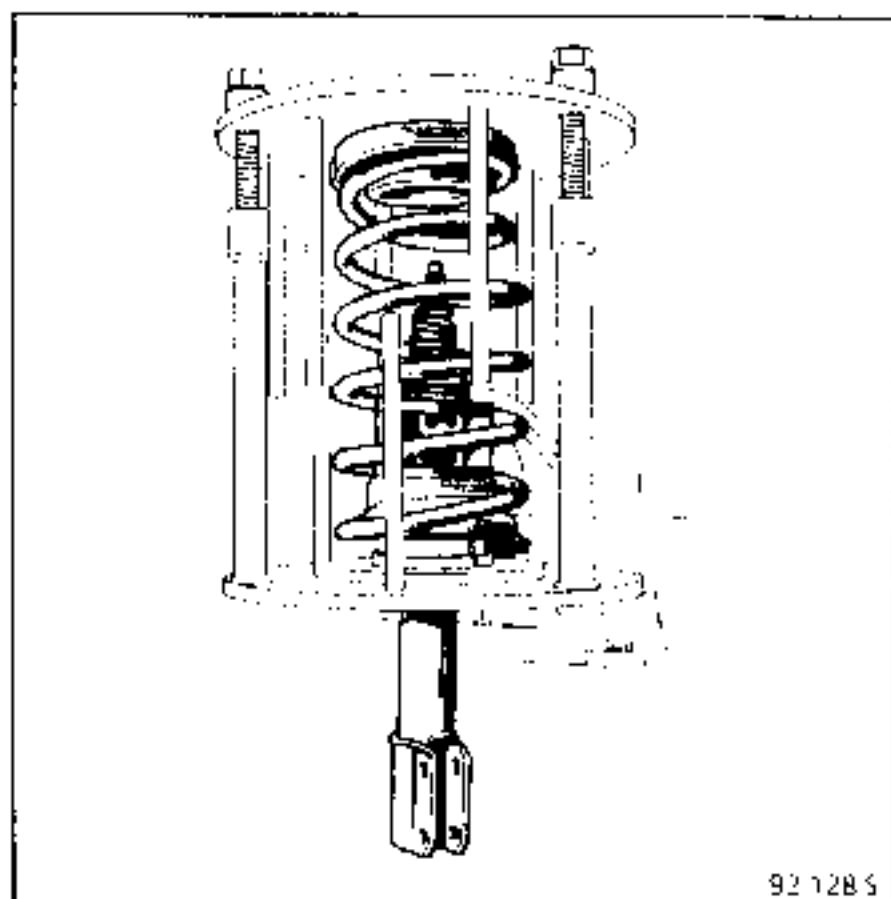
Colocar :

- la copela superior Sus. 1052-04,



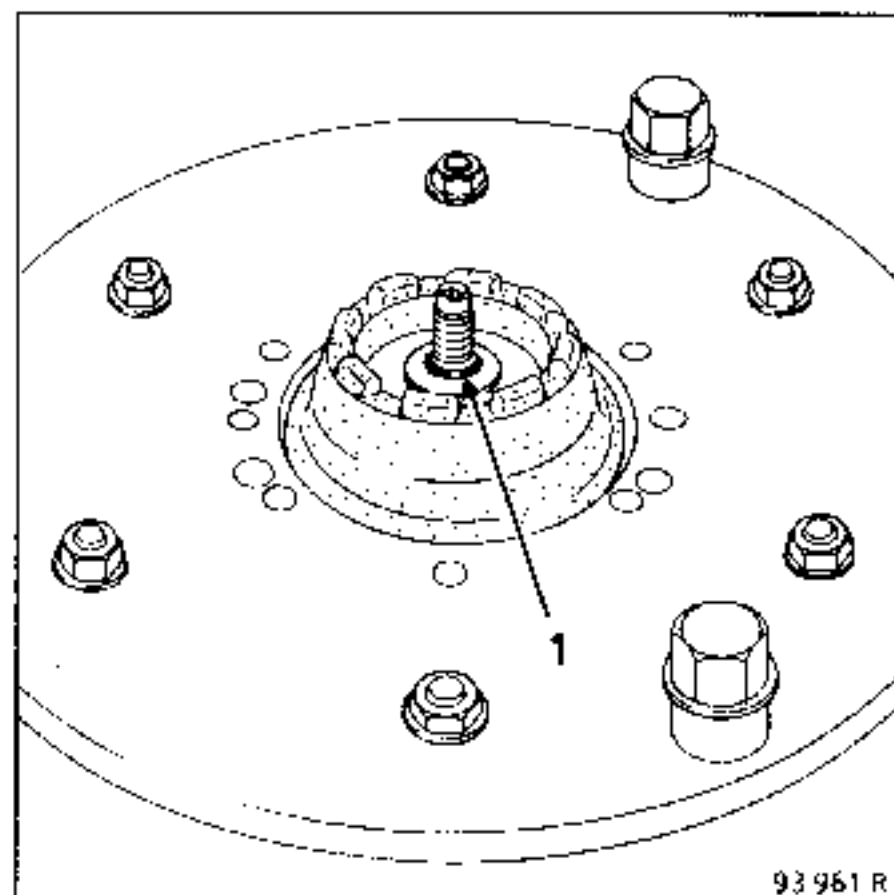
- la placa superior,
- los tres tornillos de compresión.

NOTA : al estar sometidos los vástagos roscados del útil a esfuerzos muy importantes, es imperativo aceitarlos abundantemente.



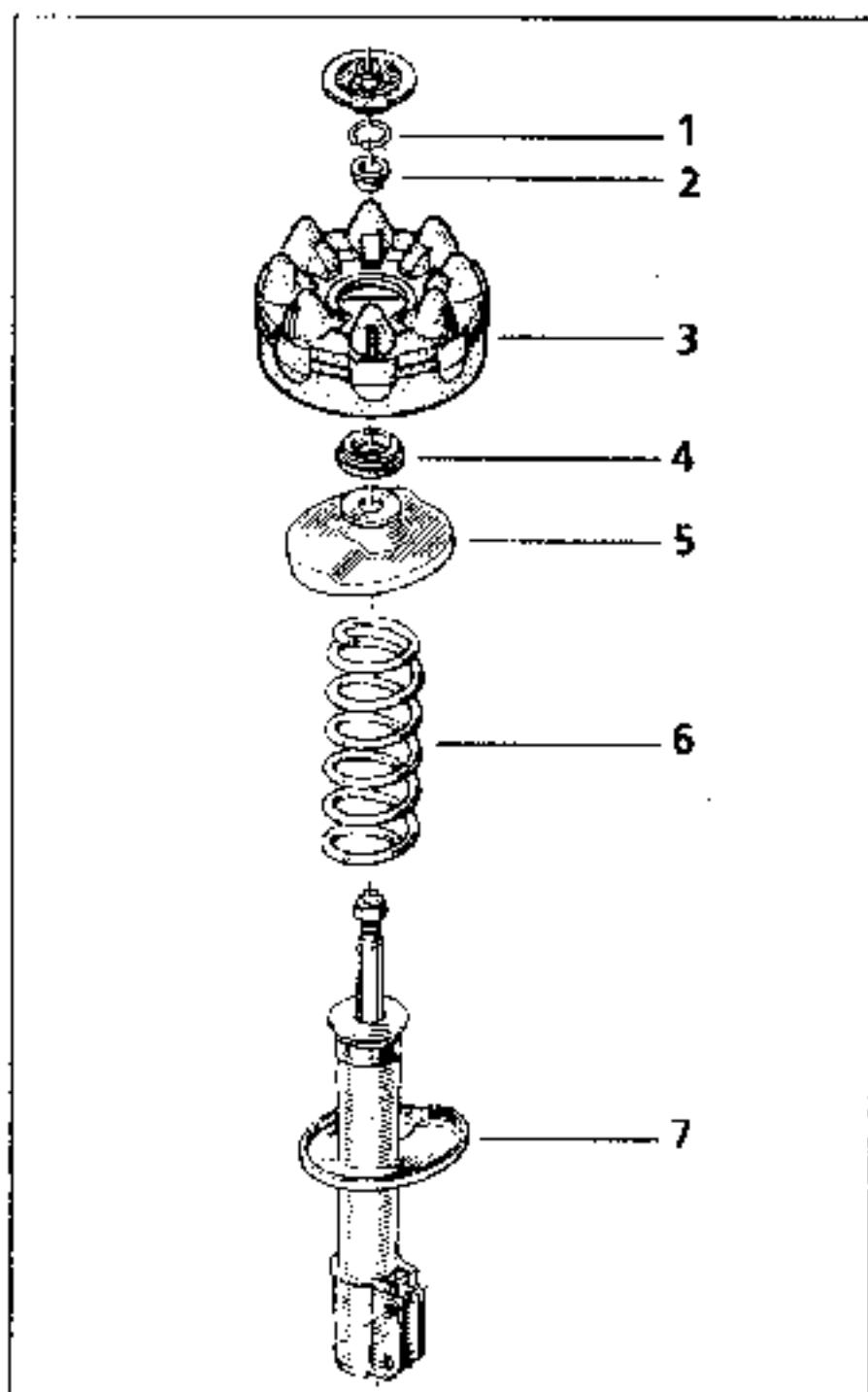
Comprimir el muelle

Retirar el clips del vástago del amortiguador (1).



Descomprimir progresivamente el muelle.

Extraer por orden las piezas de (2) a (6).



MONTAJE MUELLE - AMORTIGUADOR

Posicionar :

- el amortiguador (7),
- el muelle (6),
- la copela superior (5),
- la copela Sus. 1052-04,
- la placa superior del útil Sus. 1052.

Comprimir el conjunto y pasar el vástago del amortiguador.

Colocar :

- el rodamiento (4),
- el bloque filtrante (3),
- el casquillo de sujeción del clips (2),
- el clips (1).

NOTA : sustituir sistemáticamente el clips después de cada desmontaje.

Respetar la posición del muelle sobre sus copelas de apoyo.

UTILLAJE ESPECIAL INDISPENSABLE	
T.Av. 476	Extractor de rótulas
MATERIAL ESPECIAL INDISPENSABLE	
CELETTE 918 910	Soporte motor-caja

PARES DE APRIETE (en daN.m)



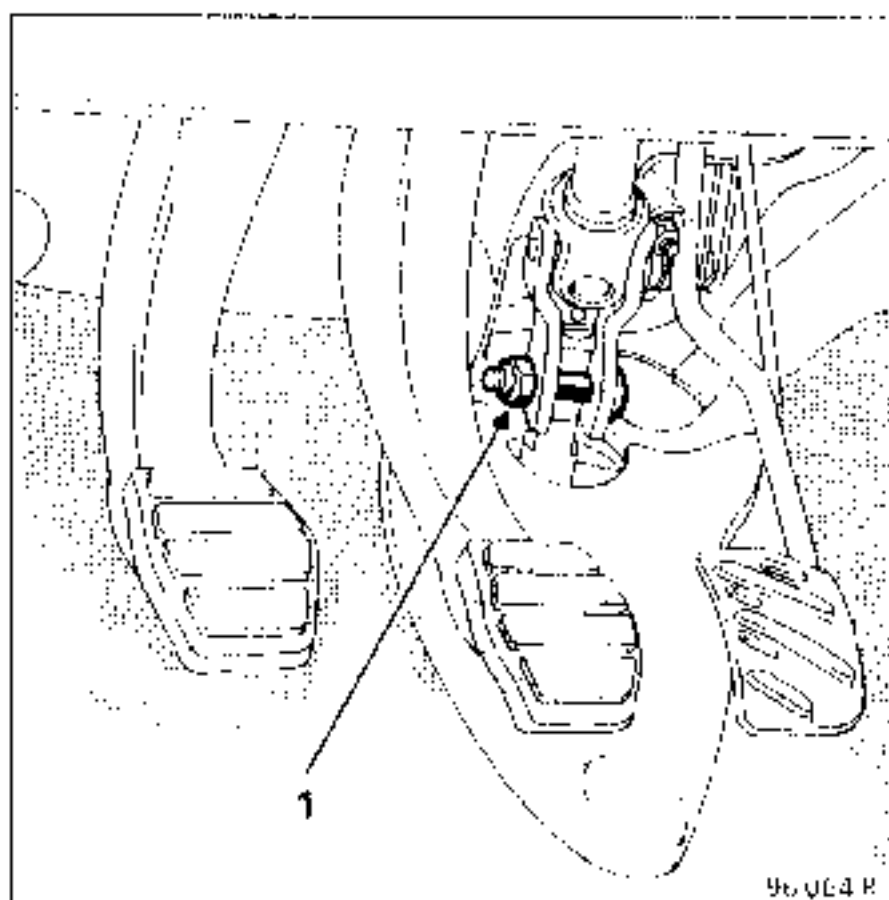
Tuerca rótula de dirección	3,5
Tornillo de la chapa abatible	2,5
Tornillos fijación cuna	6,5
Tornillos en casquillo reglaje paralelismo	2
Tornillos de rueda	9

EXTRACCION

Desconectar la batería

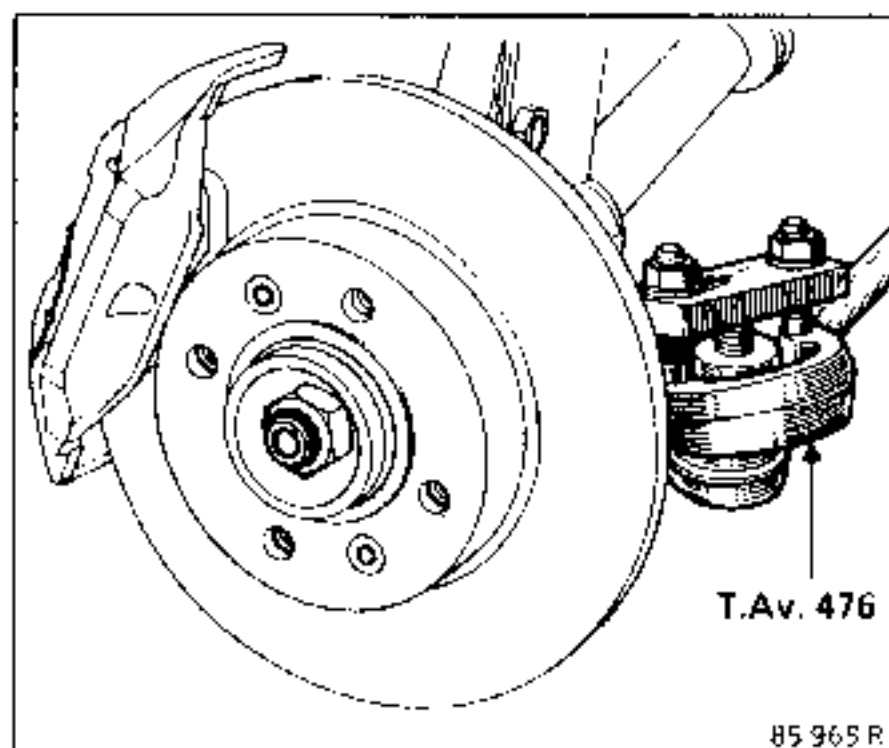
Extraer :

- la tuerca y el tornillo de leva (1) de la chapa abatible,

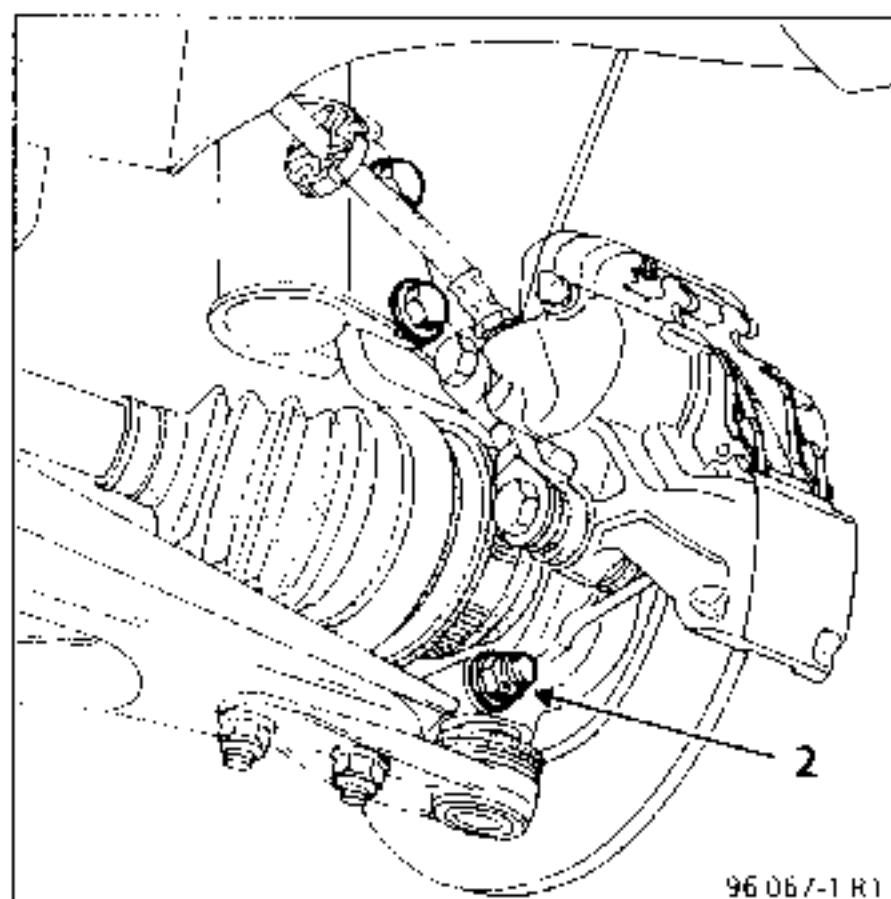


- las ruedas,

- las rótulas de dirección con el útil T.Av. 476,



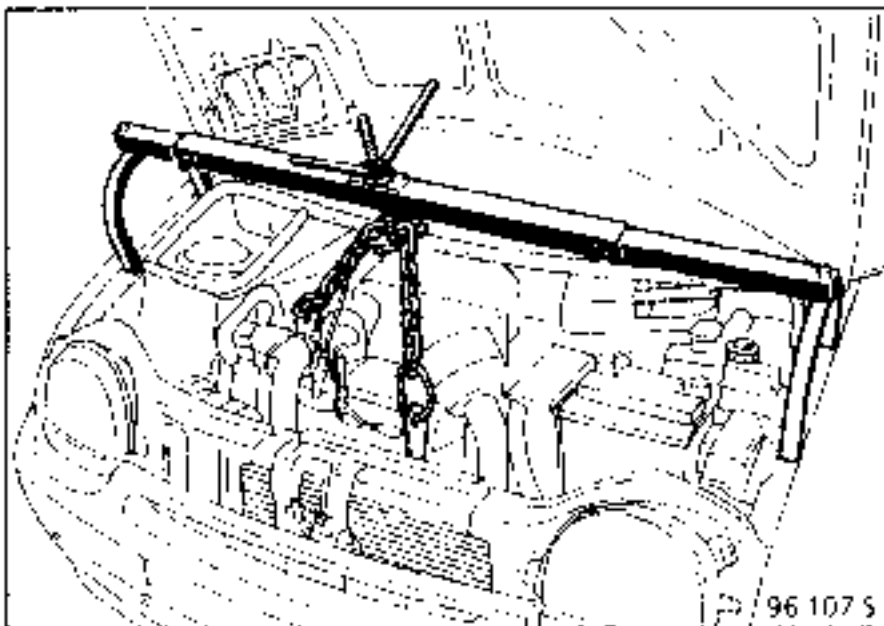
- la tuerca y la chaveta (2) de la rótula inferior,



el conector de la sonda de oxígeno.

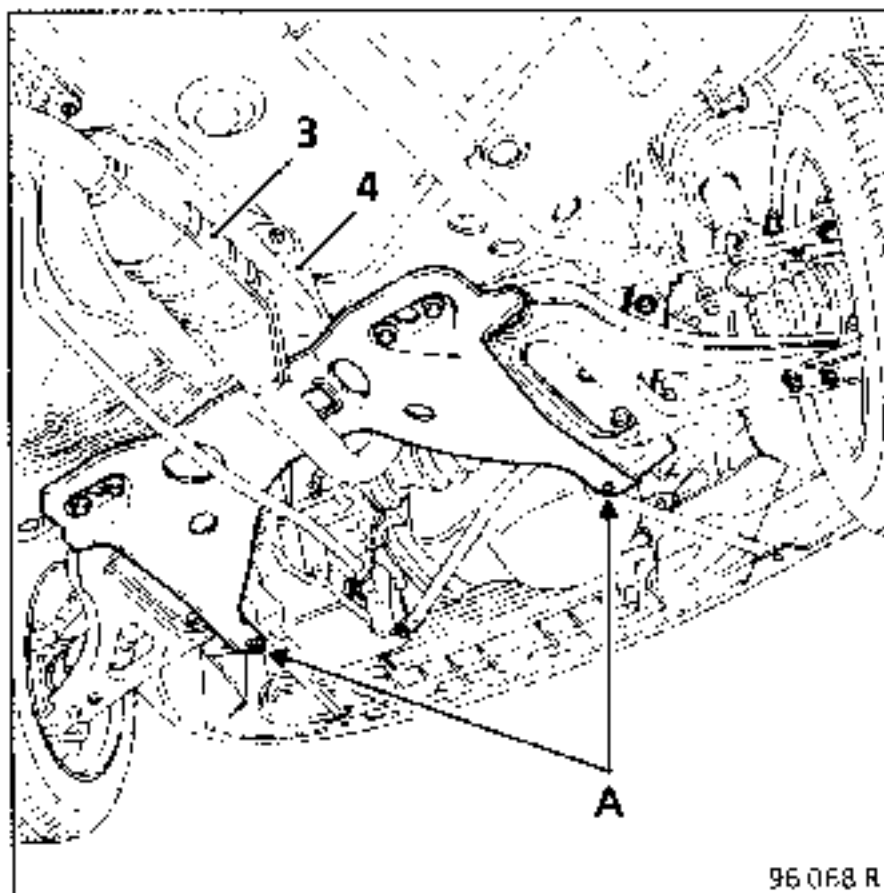
Colocar :

- el soporte motor-caja **CELETTE 918-910** sobre los anillos de levantamiento del motor,
- las cadenas tensadas sujetando el peso.

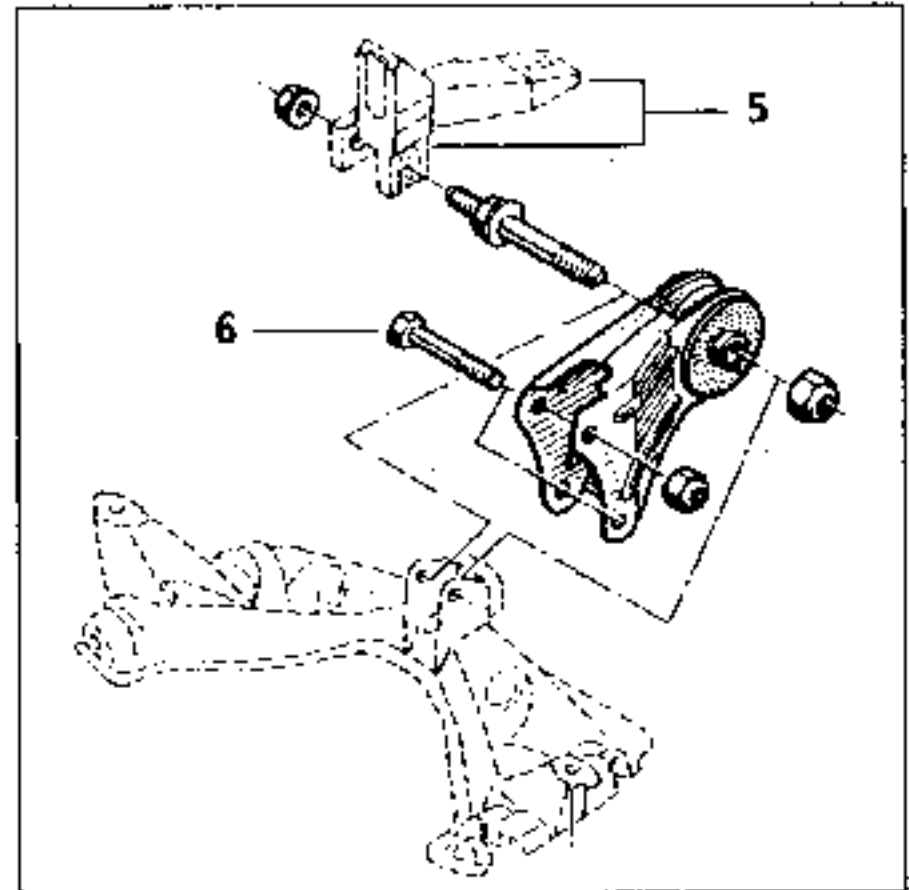


Extraer :

- el mando de velocidades lado caja, girarlo y sujetarlo al tubo de escape,
- los dos tornillos (A),
- el catalizador (3),
- la pantalla térmica de descenso del escape (4),



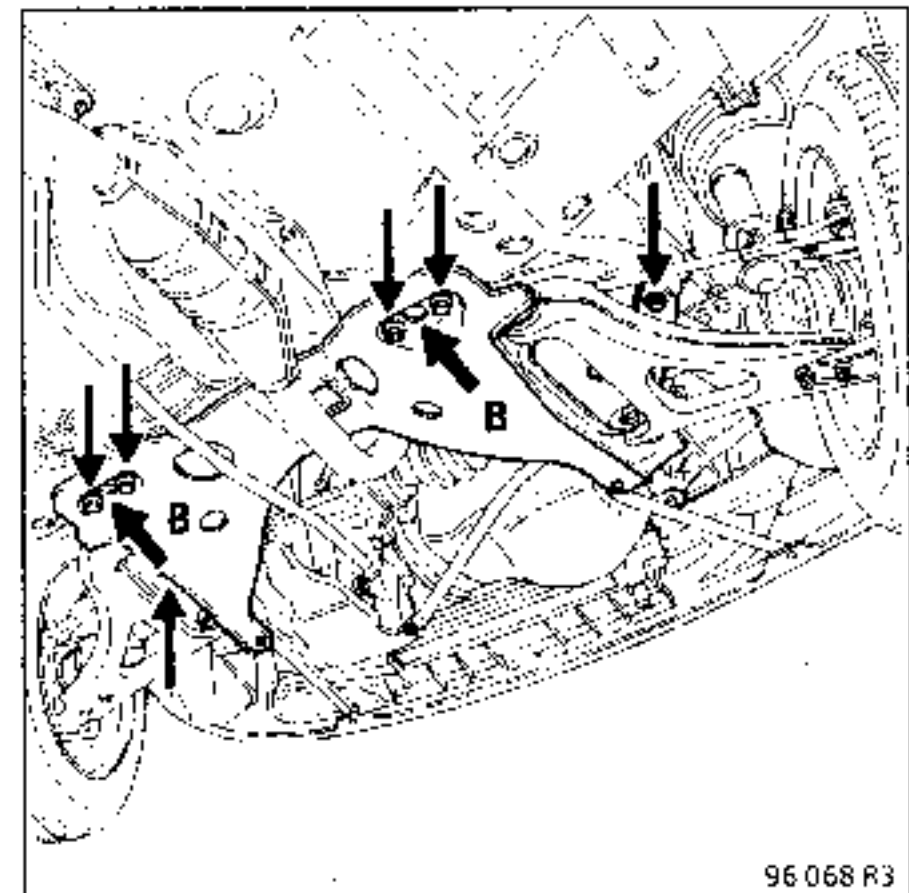
- los dos tensores (5),
- los 2 bulones (6) del tampón trasero motor-caja



Cortar la abrazadera de plástico del protector de goma del cardan de dirección.

Colocar un gato de órganos bajo la cuna.

Quitar los seis tornillos de fijación de la cuna.



Desenganchar la tubería de la cuna.

Bajar la cuna.

REPOSICION

Particularidades de la reposición :

Para asegurar un montaje correcto, es imperativo colocar dos varillas de $\varnothing 12$ mm (broca por ejemplo) en las marcas (B) de la cuna antes del apriete definitivo de los tornillos (ver página anterior)

Respetar los pares de apriete

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

Controlar los ángulos del tren delantero y reglar, si es necesario, el paralelismo.

PARES DE APRIETE (en daN.m)

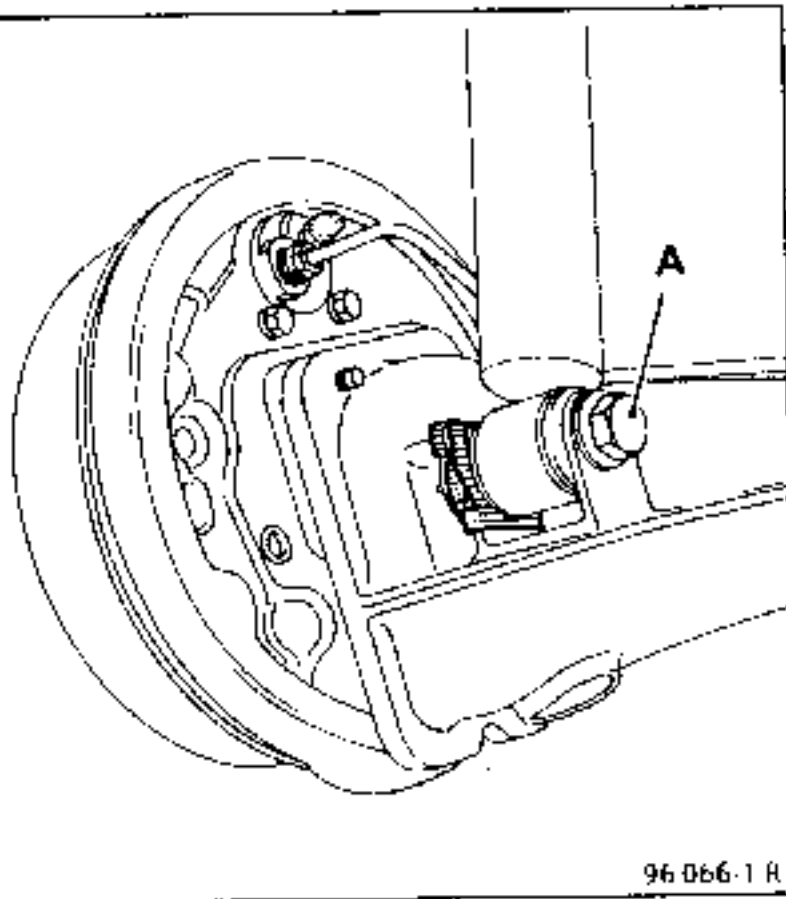


Tuerca de fijación de soporte sobre caja	4
Tornillos de rueda	9
Tornillos del pie de amortiguador	7

EXTRACCION

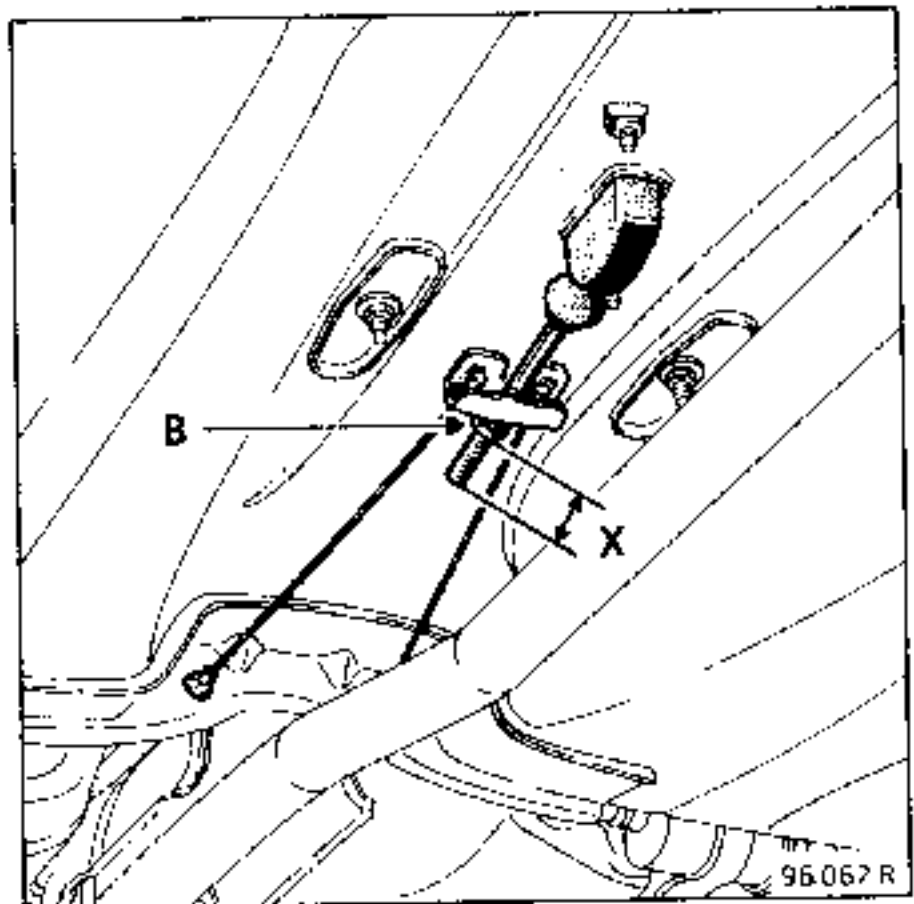
Con el vehículo sobre un elevador de dos columnas, extraer :

- las ruedas,
- las dos fijaciones inferiores del amortiguador (A),

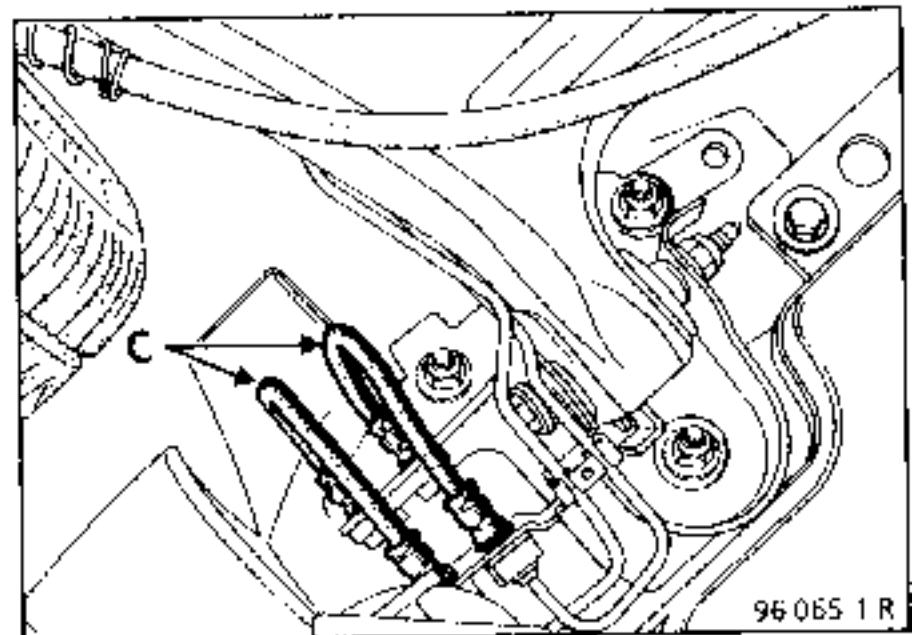


- los cables del freno de mano, desconectándolos del mando central (B) bajo el vehículo.

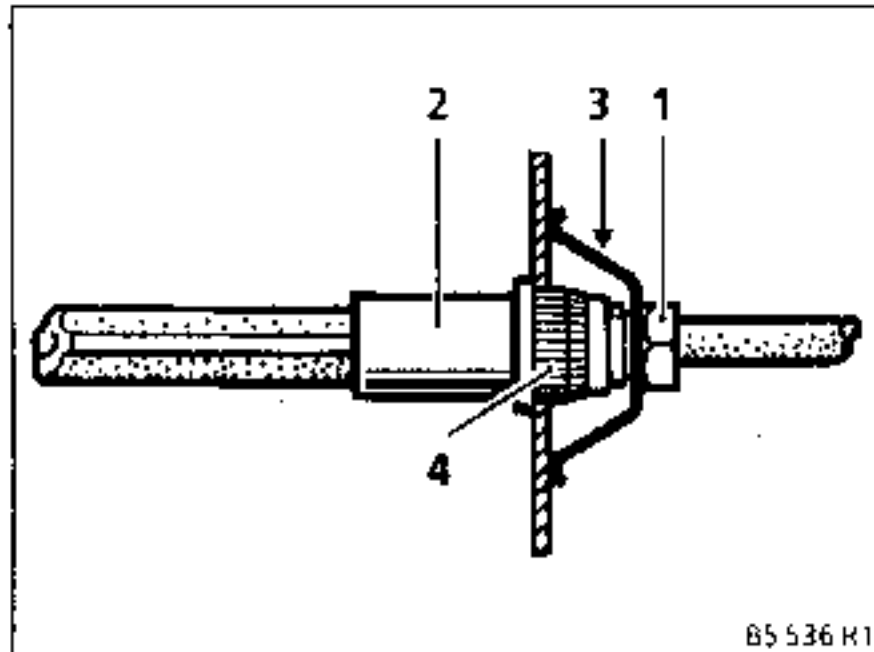
Marcar la cota "X" de reglaje del freno de mano.



Desconectar los dos flexibles de freno (C) situados en la parte trasera izquierda.



Para ello, aflojar el racor (1) de la canalización rígida sobre el flexible (2) hasta que el muelle (3) se extienda lo que permitirá liberar el flexible de las acanaladuras (4).

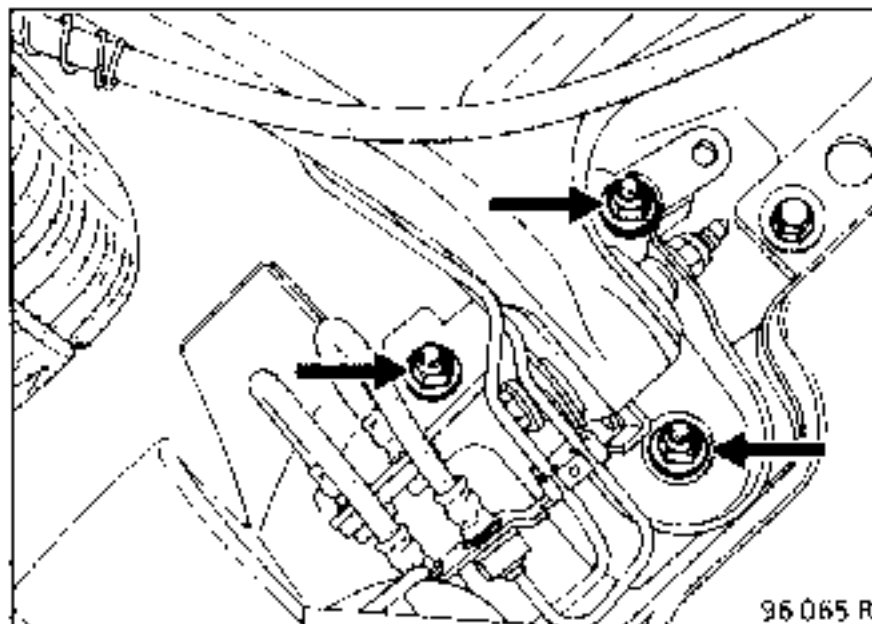


OBSERVACION :

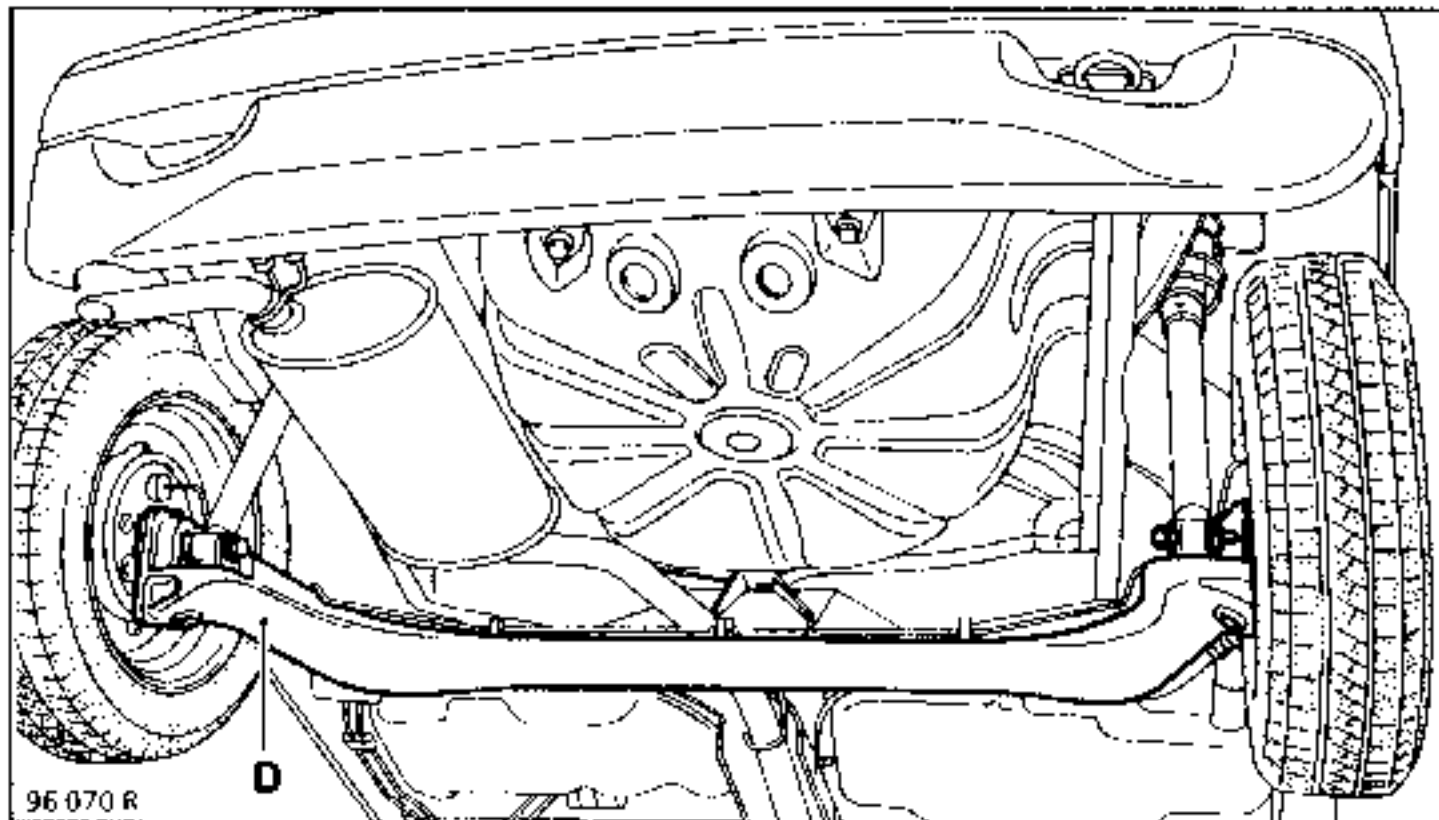
Con el fin de no vaciar el circuito hidráulico, colocar una aprieta-pedal sobre el pedal de freno de (1/3 de vuelta).

Colocar un gato de órganos bajo el eje flexible.

Quitar las seis tuercas de fijación del eje flexible.



Sacar el eje (D).



REPOSICION

Proceder en sentido inverso a la extracción.

Untar los tornillos del pie del amortiguador con **Loctite FRENBLÖC**.

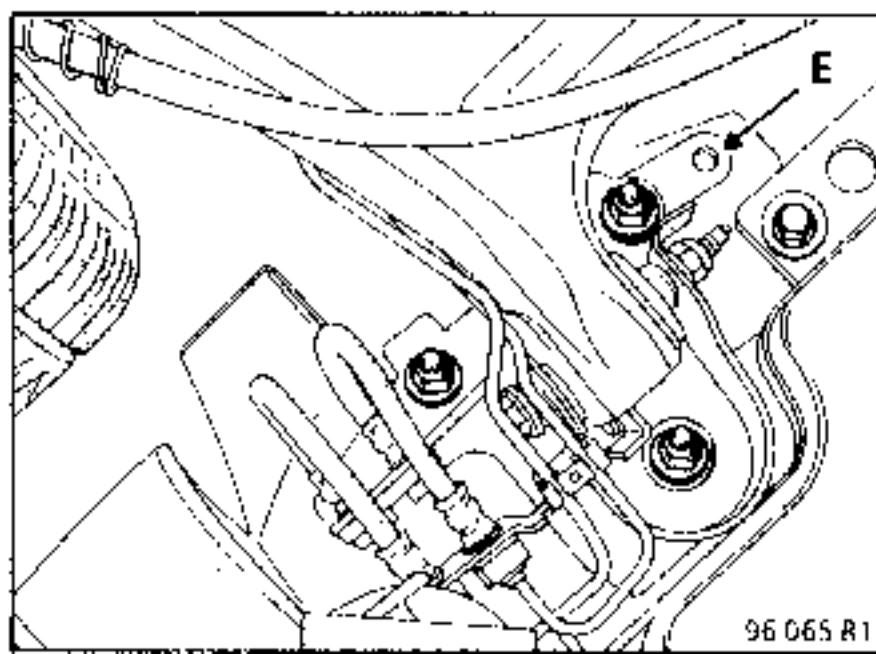
Para asegurar un montaje correcto (tensiones soportes elásticos, alineación del tren), es **imperativo** colocar dos varillas de $\varnothing 12$ mm en las marcas (E) del apoyo del eje flexible (broca por ejemplo) antes del apretado definitivo de las tuercas.

Respetar el par de apriete

Tener cuidado de no torcer el recorrido de los flexibles de freno.

Reglar el freno de mano a la cota "X", medida previamente

Purgar el circuito de frenado (ver capítulo 37 "Mandos").



Los dos tambores de frenos deben ser del mismo diámetro, la rectificación de un tambor implica obligatoriamente la rectificación del otro. Se admite un rectificado máximo de 1 mm sobre el diámetro.

UTILLAJE ESPECIAL INDISPENSABLE

Emb. 880	Extractor de inercia
Rou. 943	Extractor del tapón de buje

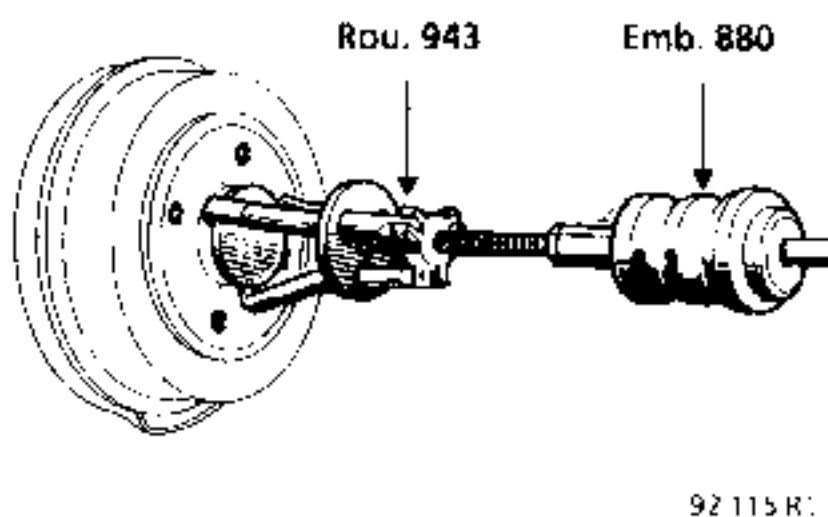
PARES DE APRIETE (en daN.m)



Tornillos de ruedas	9
Tuerca de buje	17

EXTRACCION

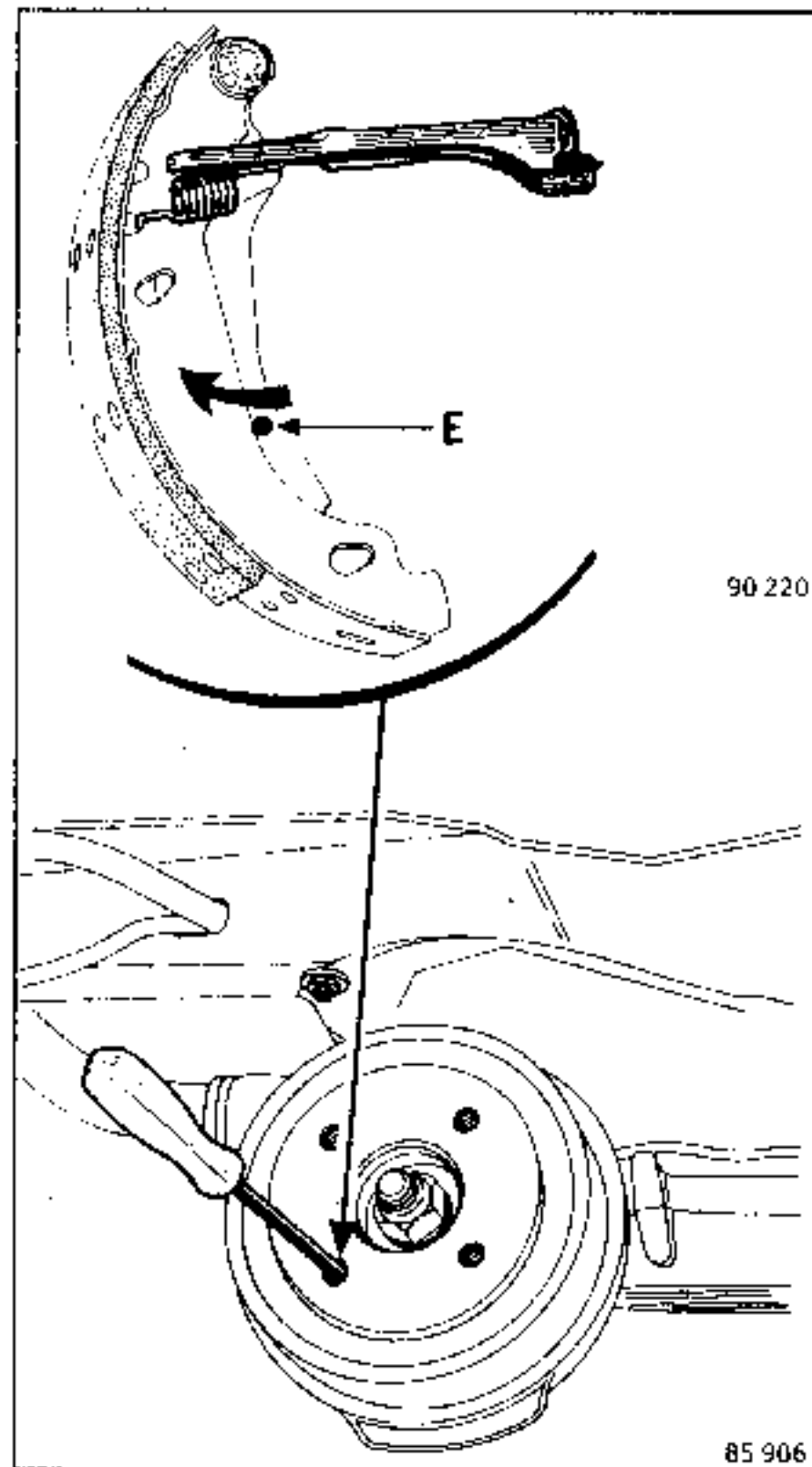
Retirar el tapón del buje mediante los útiles Rou. 943 + Emb. 880.



Aflojar el freno de mano, destensar los cables del freno de mano para permitir el retroceso de la palanca.

Pasar, a través de un agujero de fijación de la rueda al tambor, un destornillador y empujar sobre la palanca del freno de mano para liberar el resalte de la zapata de freno (E).

Ayudar a la palanca a destensarse empujándola hacia atrás.



Extraer :

- la tuerca y la arandela de mangueta,
- el tambor

REPOSICION

Limpiar el tambor y las zapatas con un cepillo.

Montar :

- el tambor,
- la arandela y la tuerca, apretarla al par,
- el tapón.

Reglar :

- las zapatas, pisando varias veces el pedal del freno,
- el freno de mano (ver capítulo 37 "Mandos").

Estos vehículos están equipados de compensadores fijos integrados a los cilindros de ruedas ; en caso de defecto de la función cilindro de ruedas o compensador cambiar el conjunto, está prohibida cualquier reparación.

PARES DE APRIETE (en daN.m)

Tornillos de ruedas	9
Tuerca de buje	17
Tornillos de purga	0,8
Tornillos de canalización	1,5

EXTRACCION

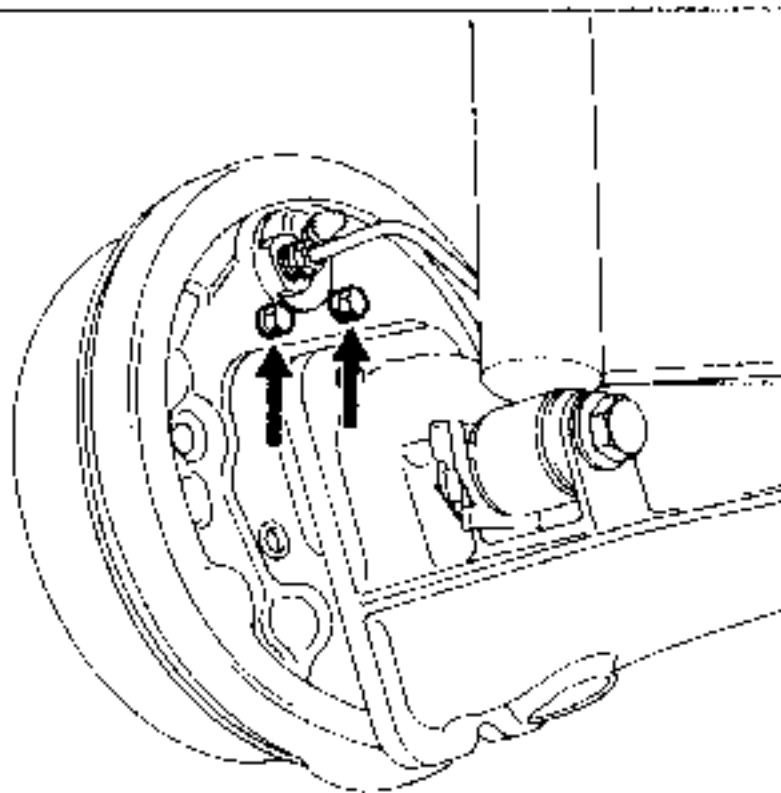
Extraer :

- el tambor (ver párrafo correspondiente),
- el muelle de recuperación (ver párrafo "Zapata de freno")

Separar las zapatas.

Aflojar :

- el empalme de canalización rígida del cilindro receptor con una llave de tubo,
- los dos tornillos de fijación del cilindro al plato y extraerlo.



96 066 R

Verificar el estado de las zapatas. Si presentan en particular manchas de aceite sustituirlas.

REPOSICION

Limpiar los tambores y zapatas con un cepillo.

Proceder en sentido inverso a la extracción.

Purgar el circuito de frenado.

Reglar las zapatas pisando varias veces el pedal de freno.

Verificar la presión de corte (ver capítulo 37 "Mandos").

UTILLAJE ESPECIAL INDISPENSABLE

Emb. 880	Extractor de inercia
Rou. 943	Extractor de tapón de buje

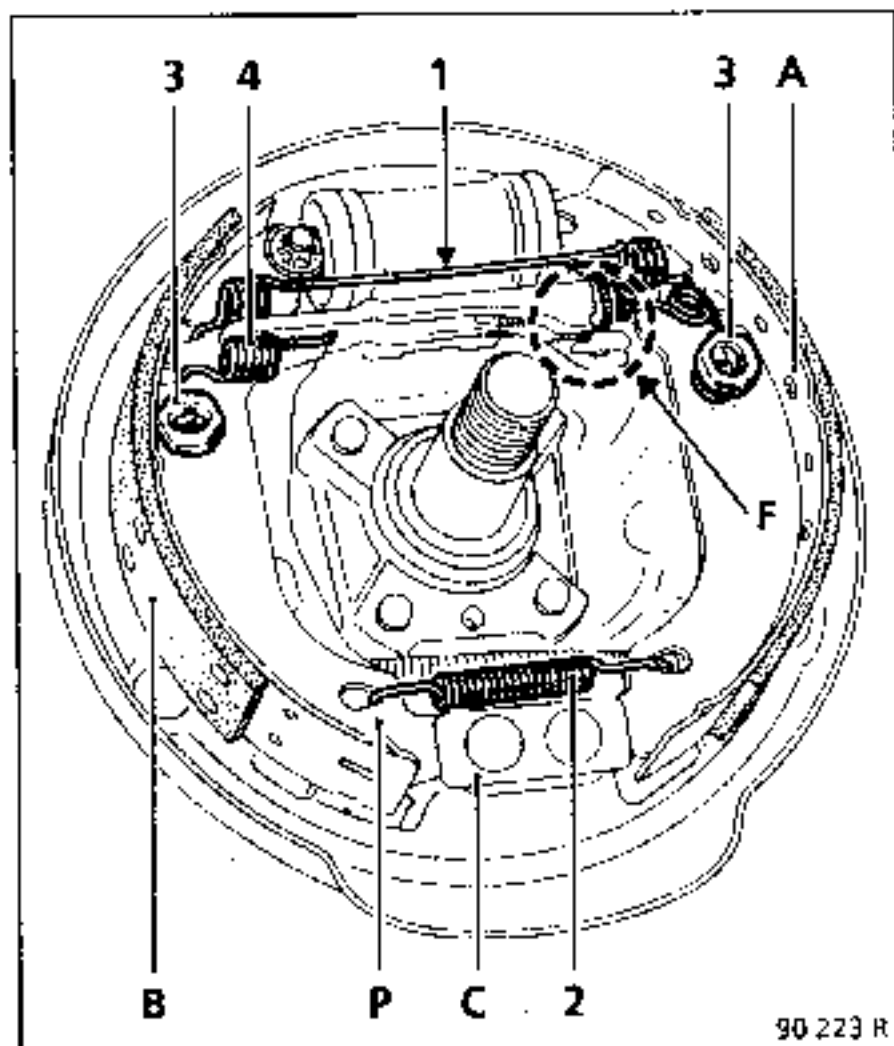
PARES DE APRIETE (en daN.m)



Tornillos de ruedas	9
Tuercas de buje	17

Composición del freno Bendix 180 x 40 RAI
(Recuperación Automática Incremental)

Plato de freno trasero derecho



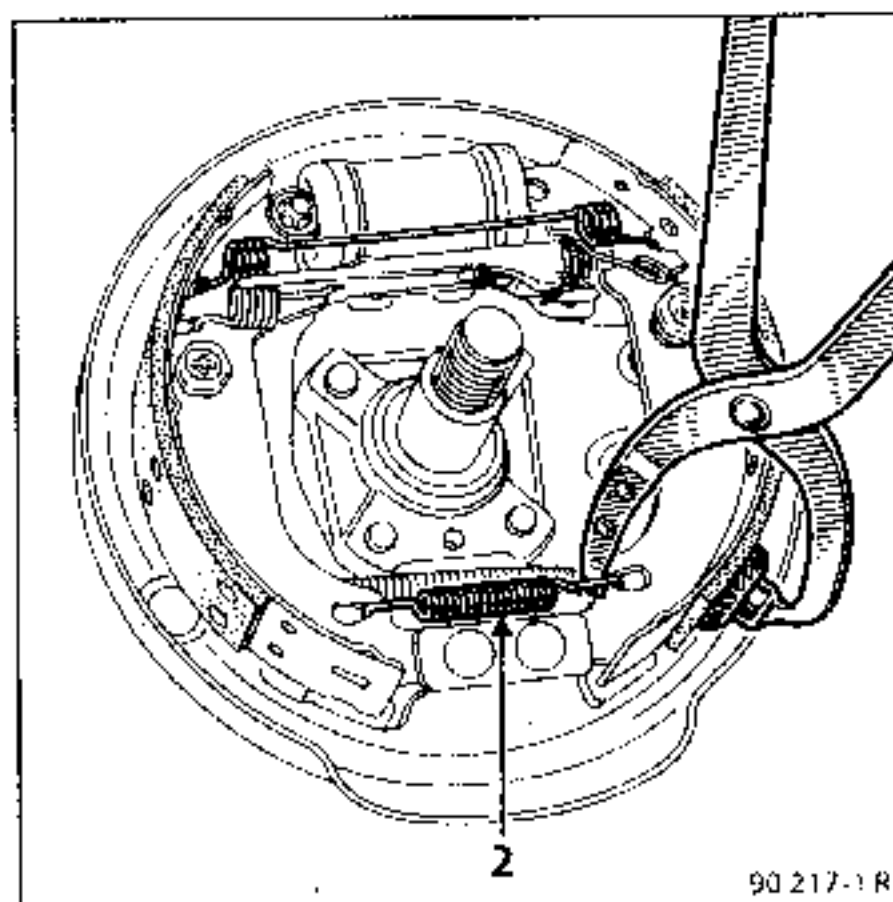
- A Zapata primaria
- B Zapata secundaria
- C Punto fijo
- P Pie de zapata de freno
- F RAI
- 1 Muelle de recuperación superior
- 2 Muelle de recuperación inferior (del pie)
- 3 Sujeción lateral
- 4 Muelle de recuperación de la palanca del freno de mano

EXTRACCION

La sustitución de las zapatas debe realizarse por tren completo, no montar nunca zapatas de marcas y calidades diferentes.

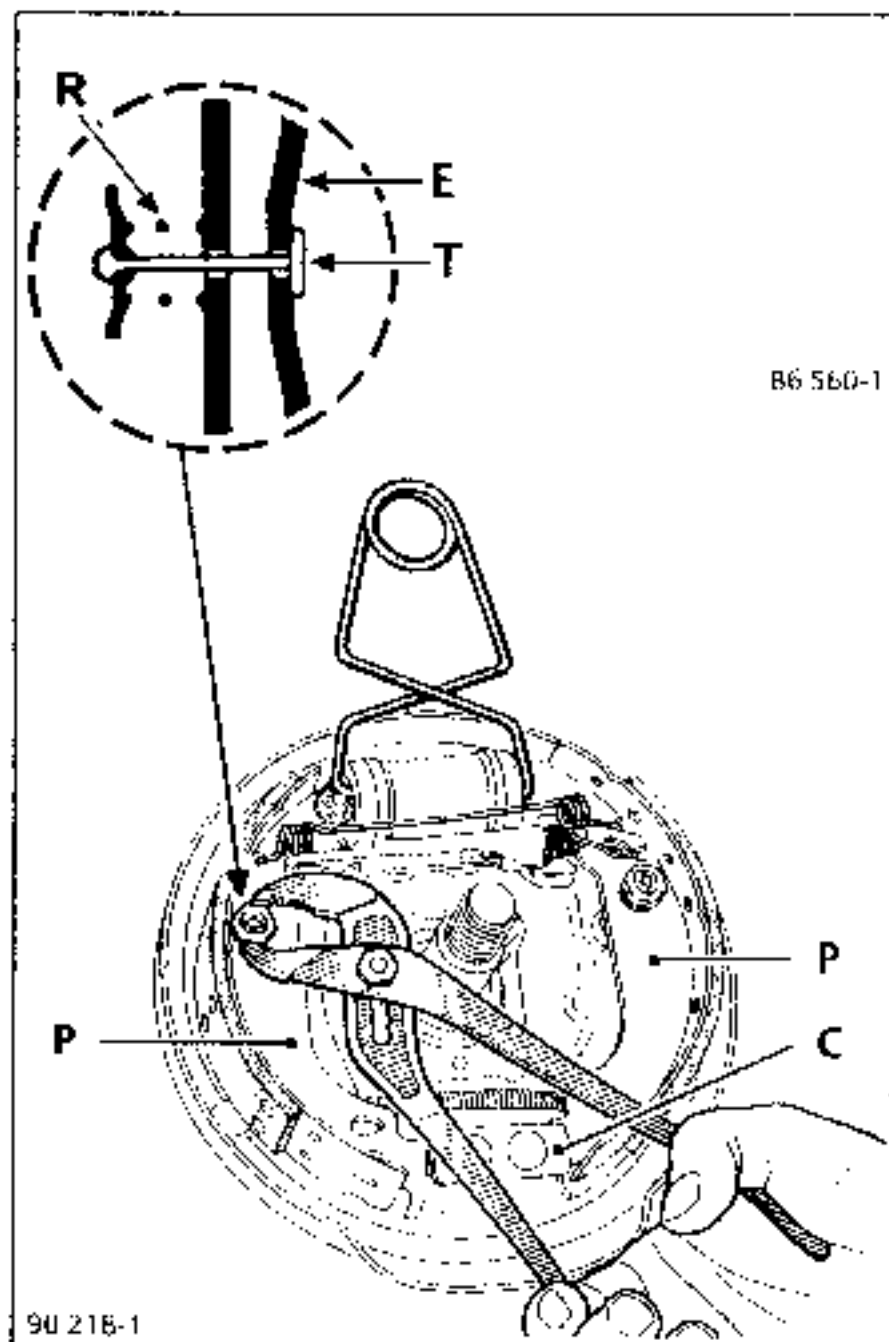
Extraer:

- el tambor de freno (ver párrafo correspondiente),
- el muelle inferior (2) con una pinza para zapatas de freno.



Colocar una pinza en los pistones de los cilindros receptores.

Con una pinza multitoma, extraer los muelles (R) de sujeción lateral de la zapatas manteniendo el vástago de unión (T) en contacto con el plato de freno (E).

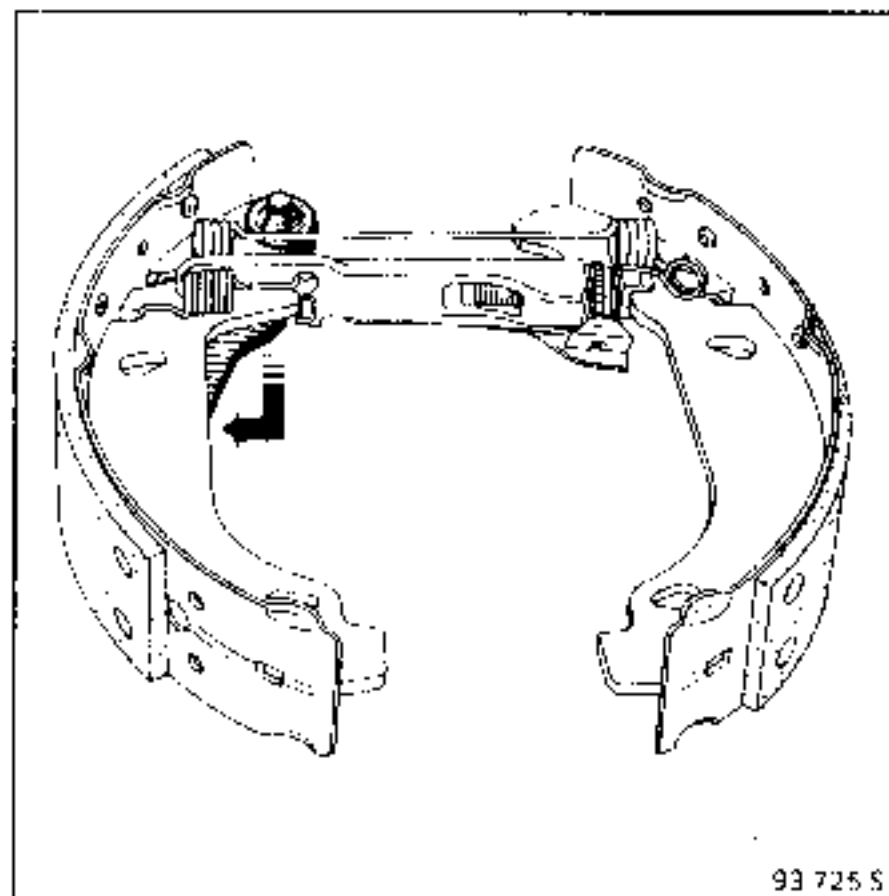


Pasar alternativamente cada pie de zapata (P) por encima del punto fijo (C). Apretar los pies de las zapatas el uno hacia el otro para separar los picos a nivel del cilindro de rueda.

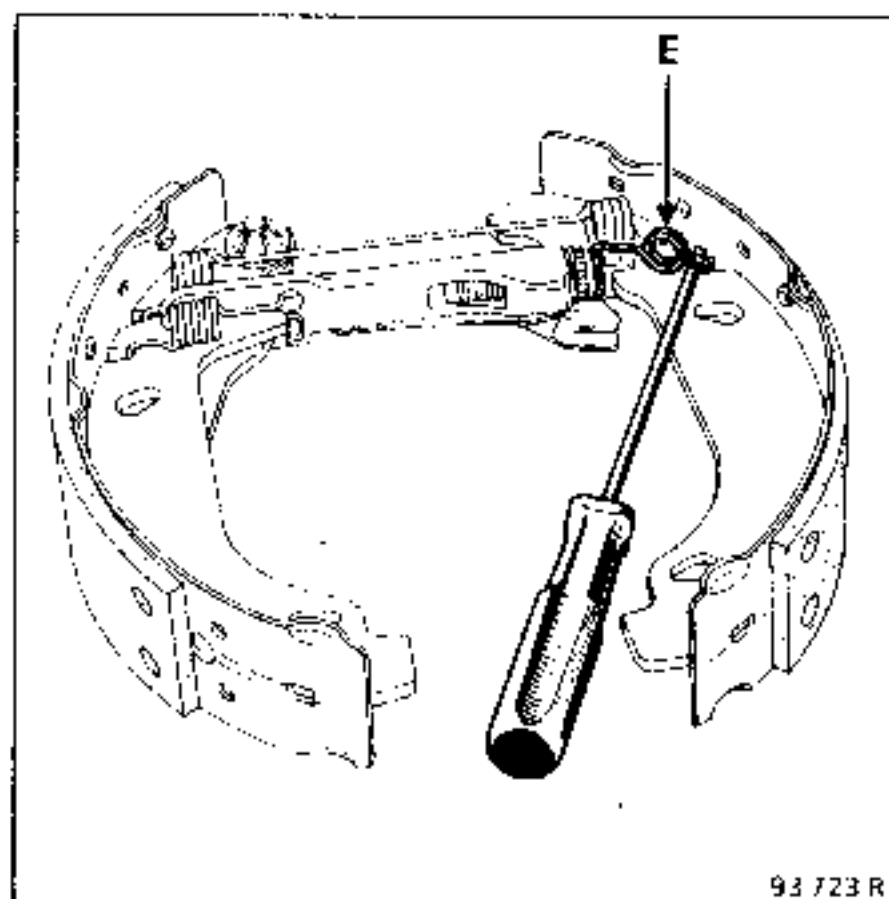
Separar el conjunto (RAI y zapatas) del plato de freno y después extraerlo, después de haber desenganchado el cable del freno de mano.

Separar, en el banco, el conjunto RAI y zapatas.

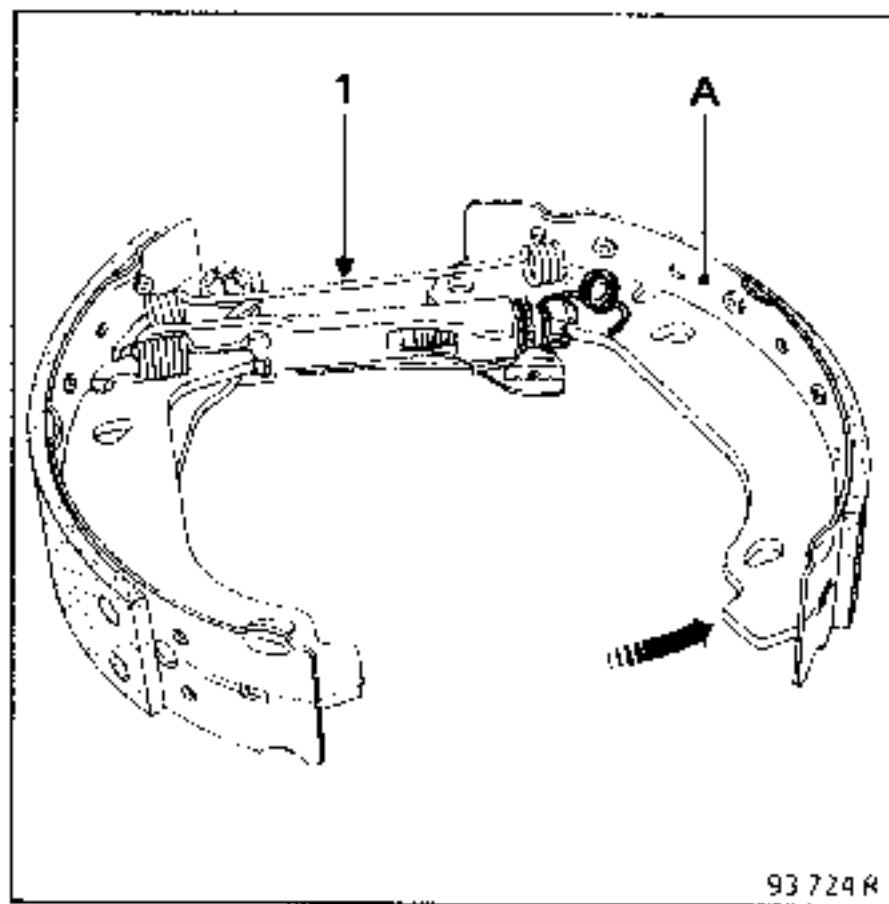
Desarmar la palanca del freno de mano.



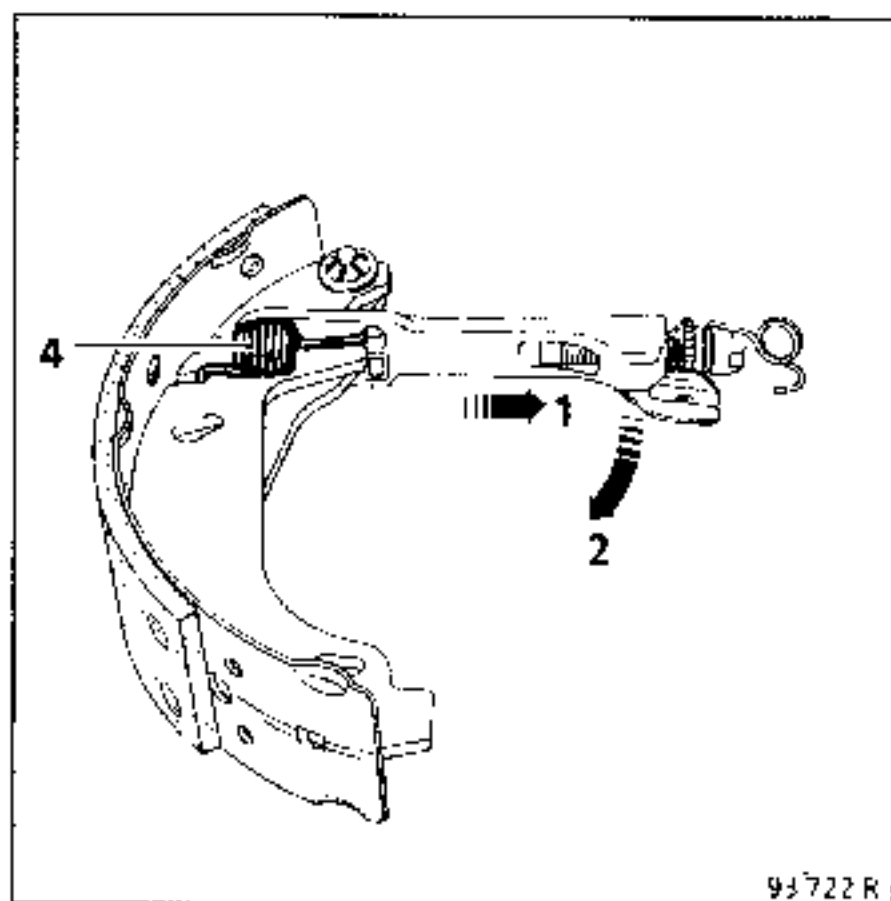
Con un pequeño destornillador soltar la horquilla (E)



Pivotar la zapata primaria (A) según la flecha, para poder liberar la cabeza del tornillo del RAI. Esto permite la extracción sin esfuerzo del muelle superior (1).

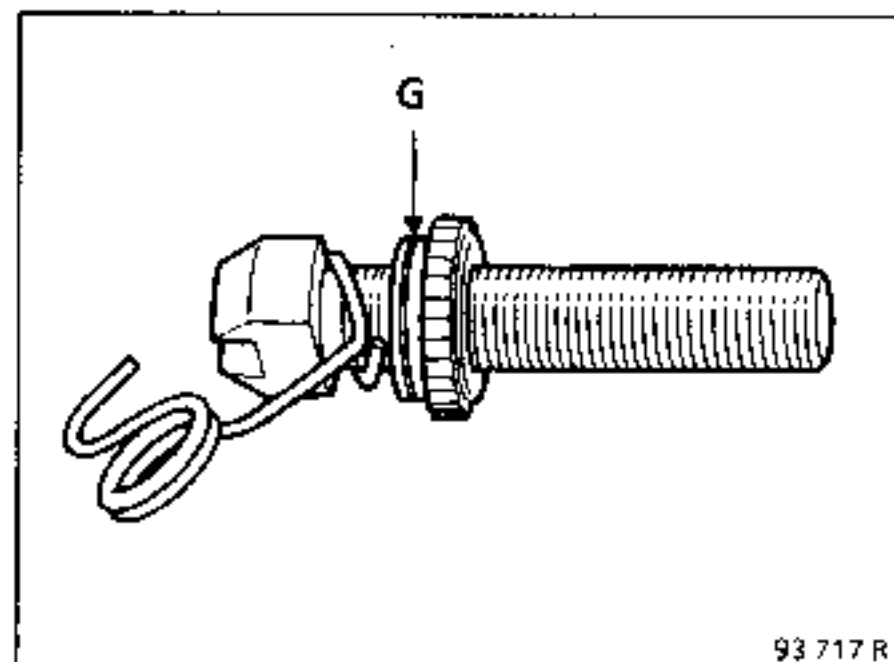


Para extraer el conjunto RAI, hay que tirar según la flecha (1) y pivotar según la flecha (2). Extraer el muelle (4) y la palanca del freno de mano.



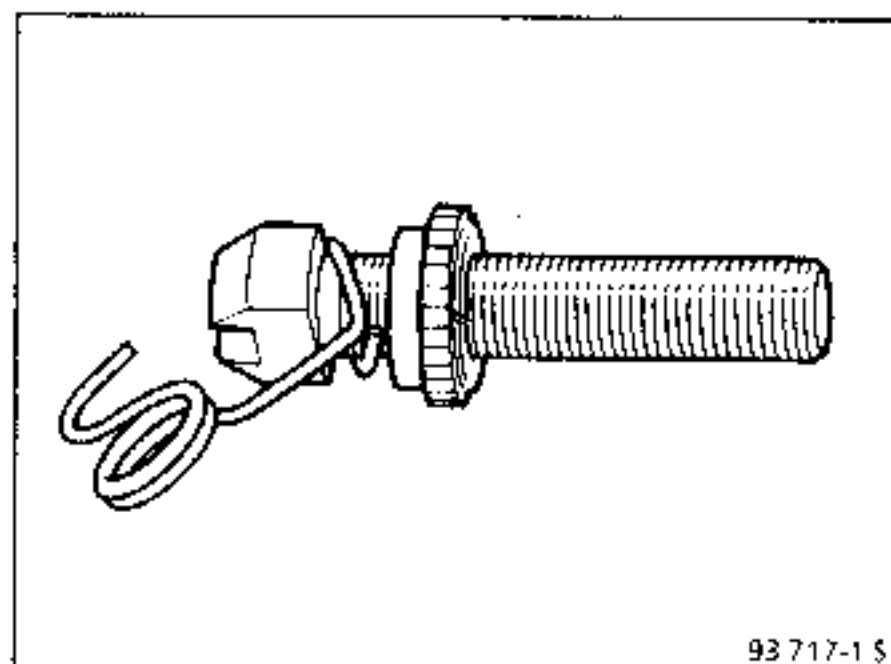
Identificación y montaje de las piezas que constituyen el RAI

Tornillo y tuerca dentada izquierda

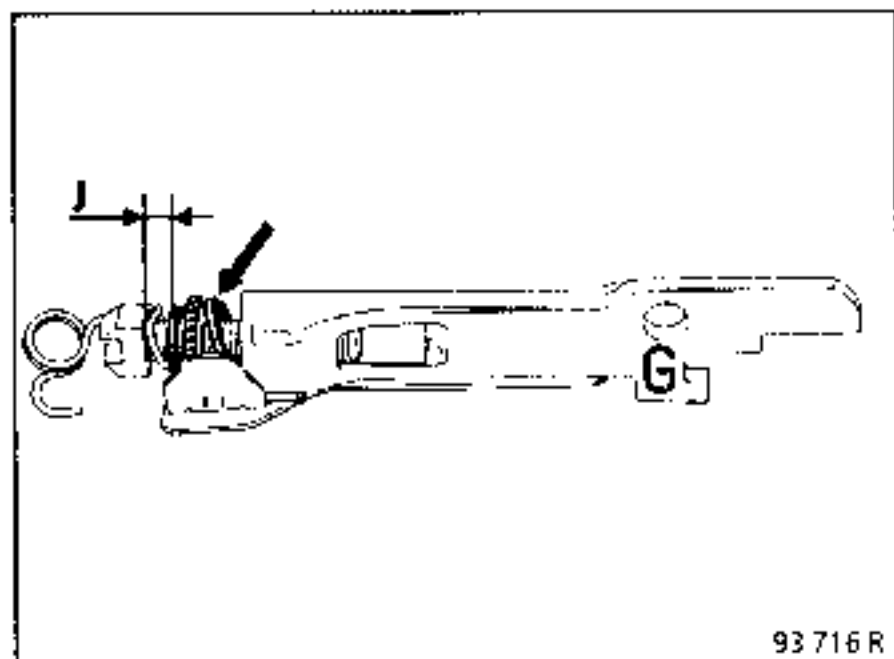


El tornillo tiene paso a izquierda, la tuerca dentada tiene una garganta (G), la horquilla no está pintada.

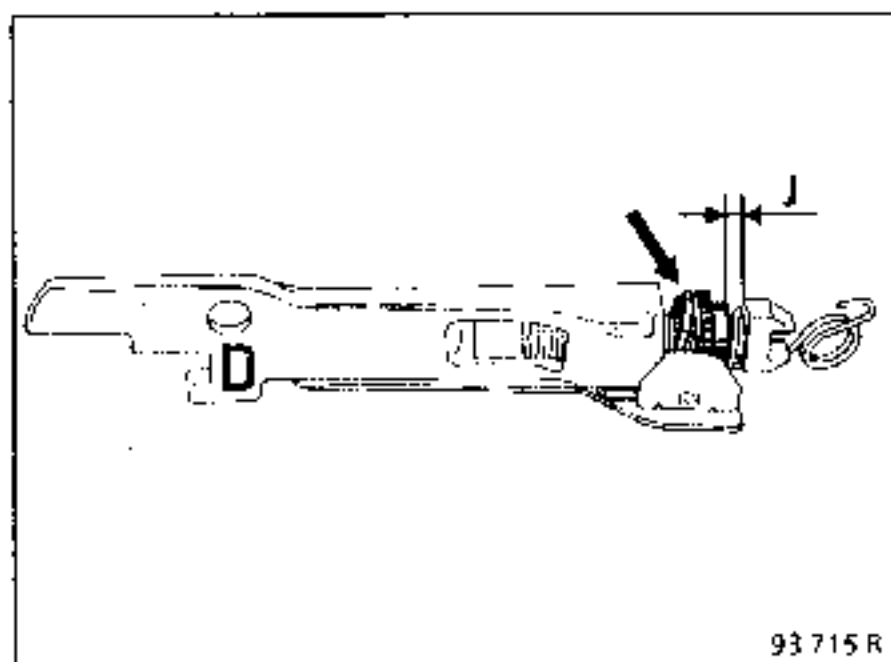
Tornillo y tuerca dentada derecha



El tornillo tiene paso a derechas, la tuerca dentada no tiene garganta, la horquilla tiene marcas de pintura.

Conjunto RAI izquierdo

Observar la G (izquierda) en la fundición y la posición de la escuadra.

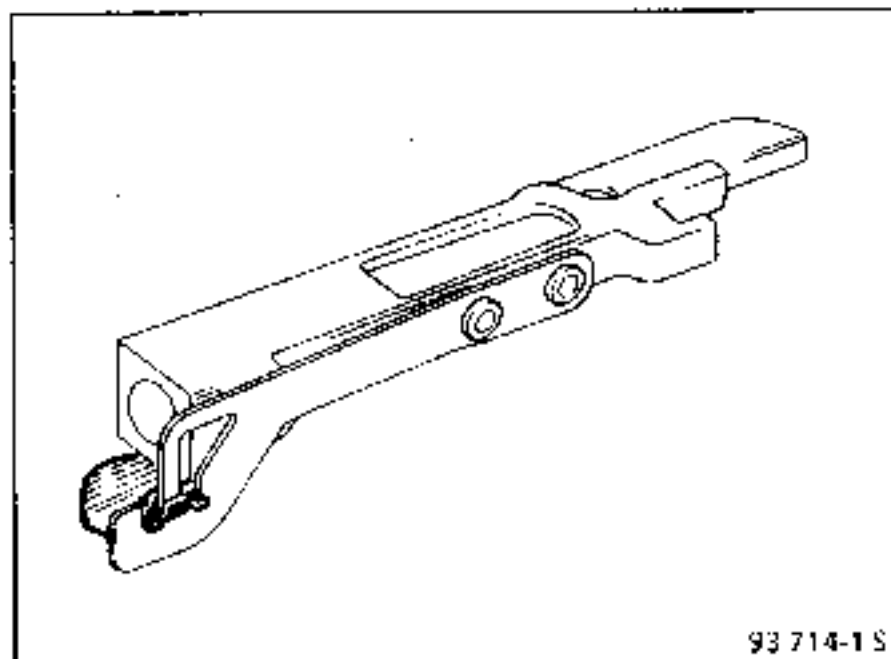
Conjunto RAI derecho

Observar la D (derecha) en la fundición y la posición de la escuadra.

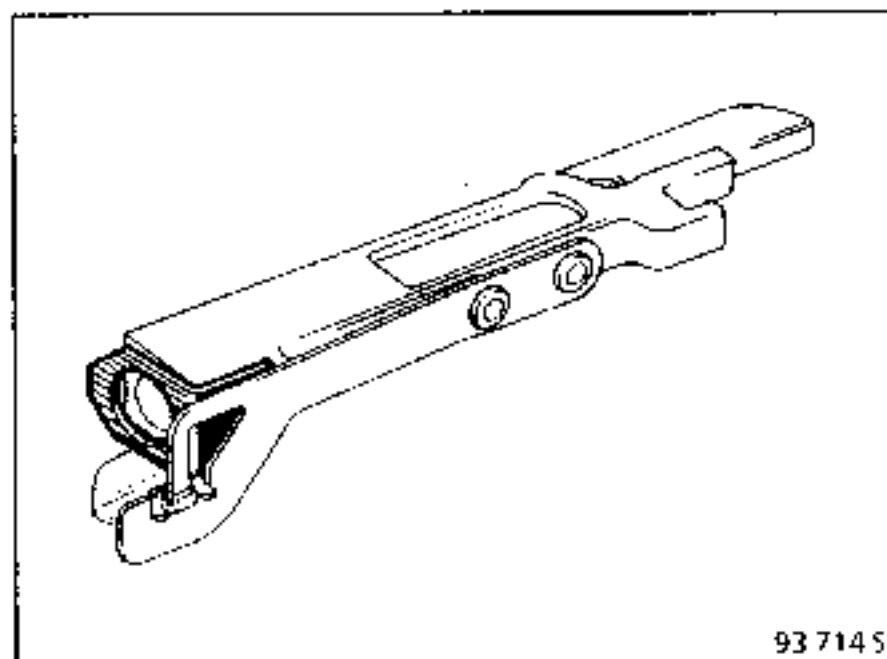
En ambos casos, no hay que pinzar la fijación de la horquilla entre la cabeza del tornillo y la tuerca dentada, dejar un ligero juego (J).

Montaje del RAI

Asegurarse del buen posicionamiento del trinquete.



Montar la escuadra, cuya parte llena debe estar colocada entre la lámina y la bieleta.

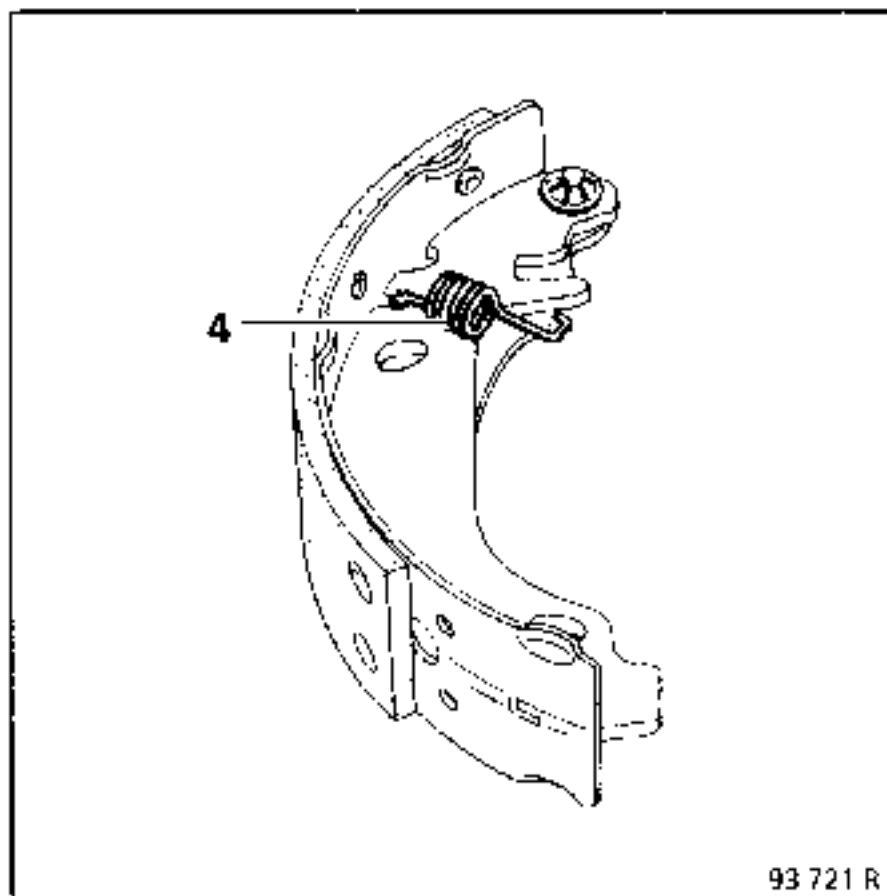


Después, ensamblar las bieletas con sus tornillos y tuercas respectivas, tornillos, horquilla y tuerca derecha en la bieleta derecha pasando por el orificio de escuadra y lo mismo para el RAI izdo.

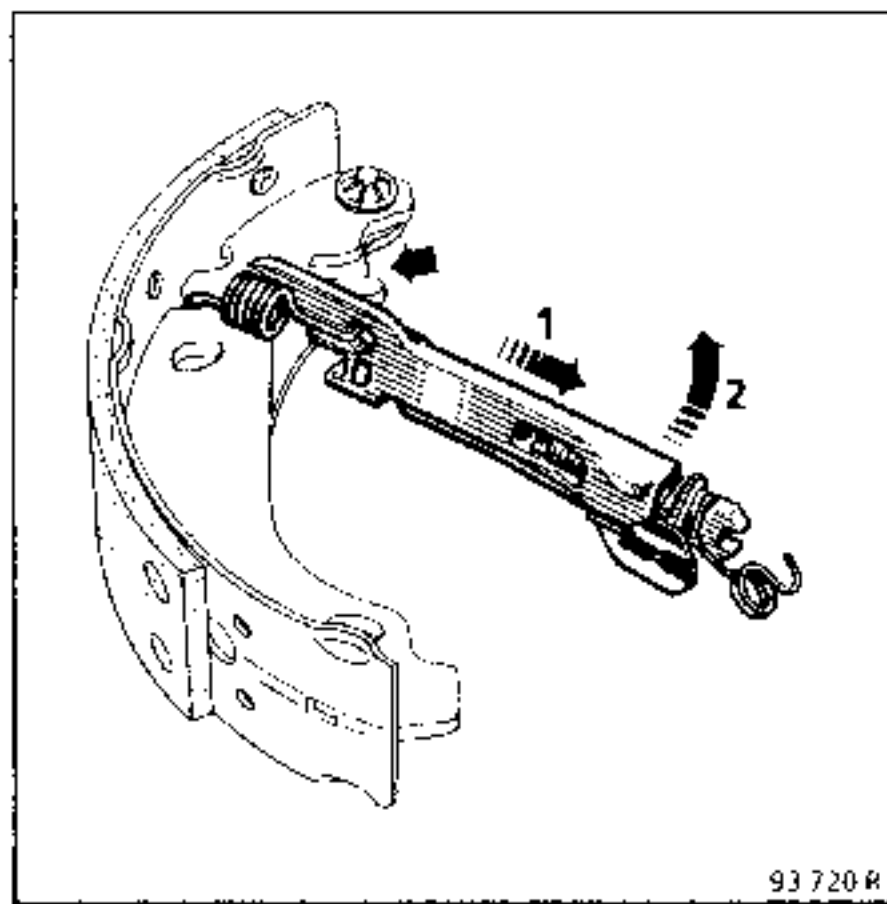
Montar en el banco el conjunto RAI y las zapatas

Montar la palanca del freno de mano sobre la zapata secundaria con un clip nuevo, después desarmar la palanca.

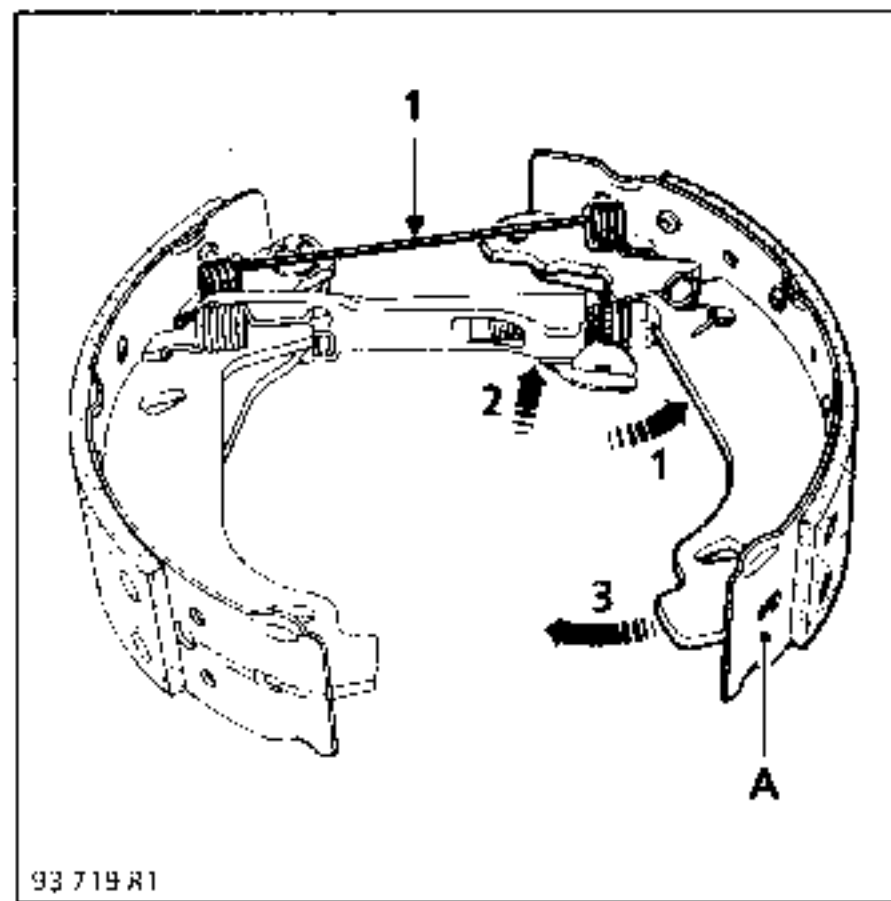
Posicionar el muelle (4) en la muesca de la zapata, prestar atención al sentido de montaje, el gancho más corto se fija sobre la zapata.



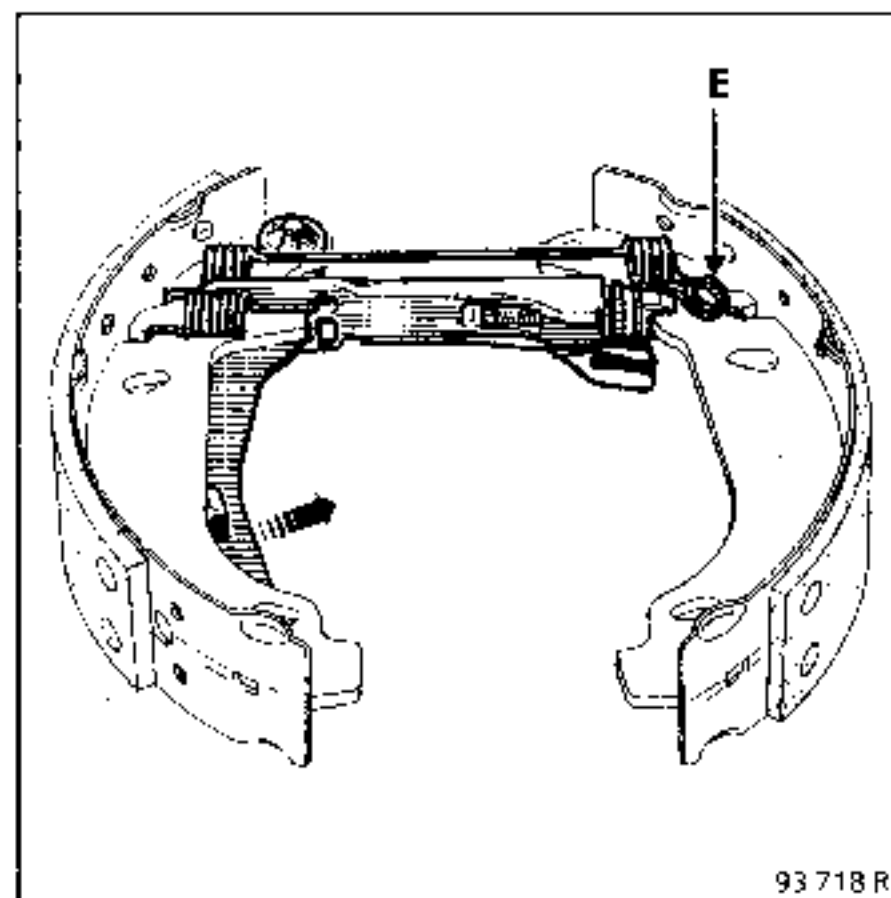
Enganchar el conjunto RAI al muelle (4) y después tirar de él según las flechas, el conjunto RAI se aloja automáticamente en su posición de funcionamiento.



Posicionar el muelle superior (1) en las muescas de las dos zapatas, después tirar según las flechas, la muesca del tornillo debe colocarse en la muesca de la zapata primaria (A).



Enganchar la horquilla (E) y rearmar la palanca del freno de mano.



REPOSICION

Presentar el conjunto sobre el vehículo.

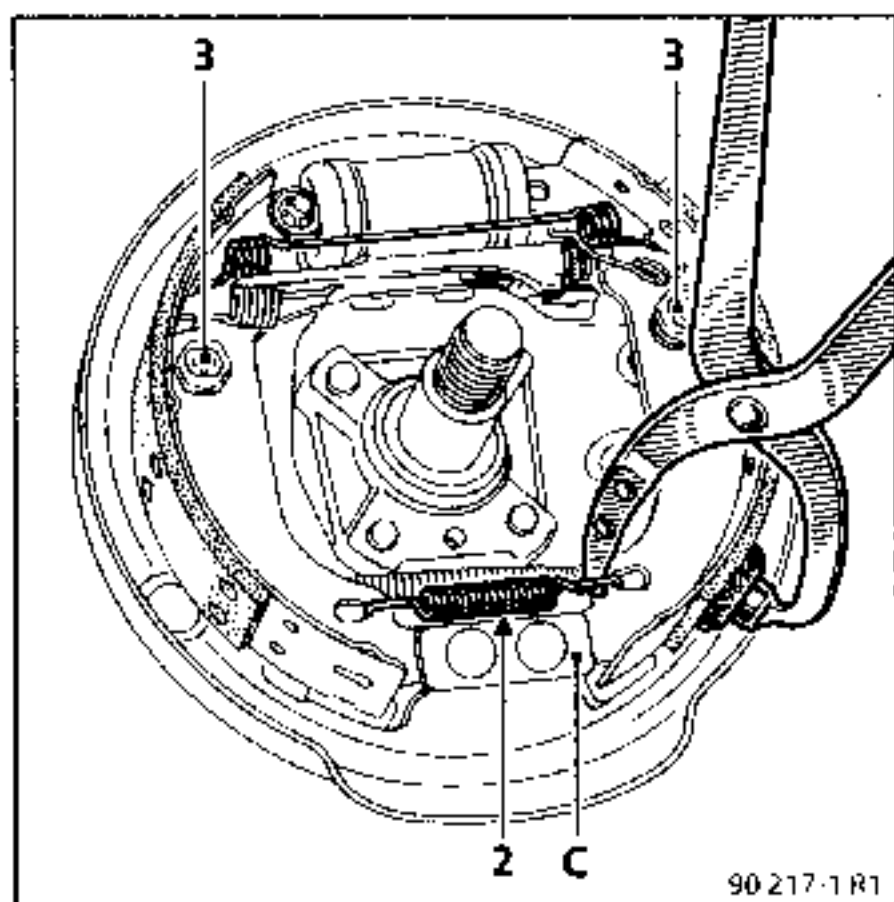
Enganchar el cable del freno de mano sobre la palanca.

Apretar los pies de las zapatas y colocar los picos en los pistones del cilindro de rueda. Tener cuidado de no romper los capuchones.

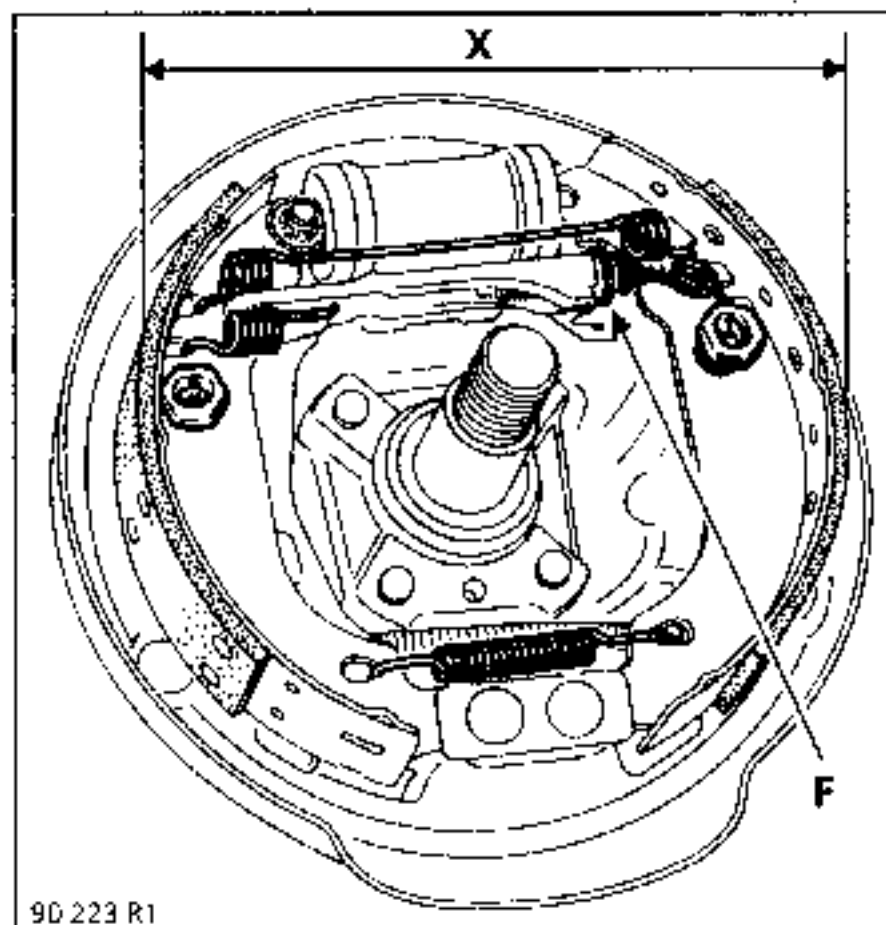
Posicionar las zapatas sobre el punto fijo (C).

Colocar las fijaciones laterales (3).

Retirar las pinzas de los pistones de los cilindros receptores, después colocar el muelle inferior (2).

**REGLAJE**

Con un destornillador, ajustar el reglaje diametral de las zapatas con el sector dentado (F) con el fin de obtener un diámetro (X) comprendido entre :
179,2 mm y 179,5 mm.



Efectuar el mismo reglaje en el otro plato de freno.

Montar los tambores sin apretar las tuercas.

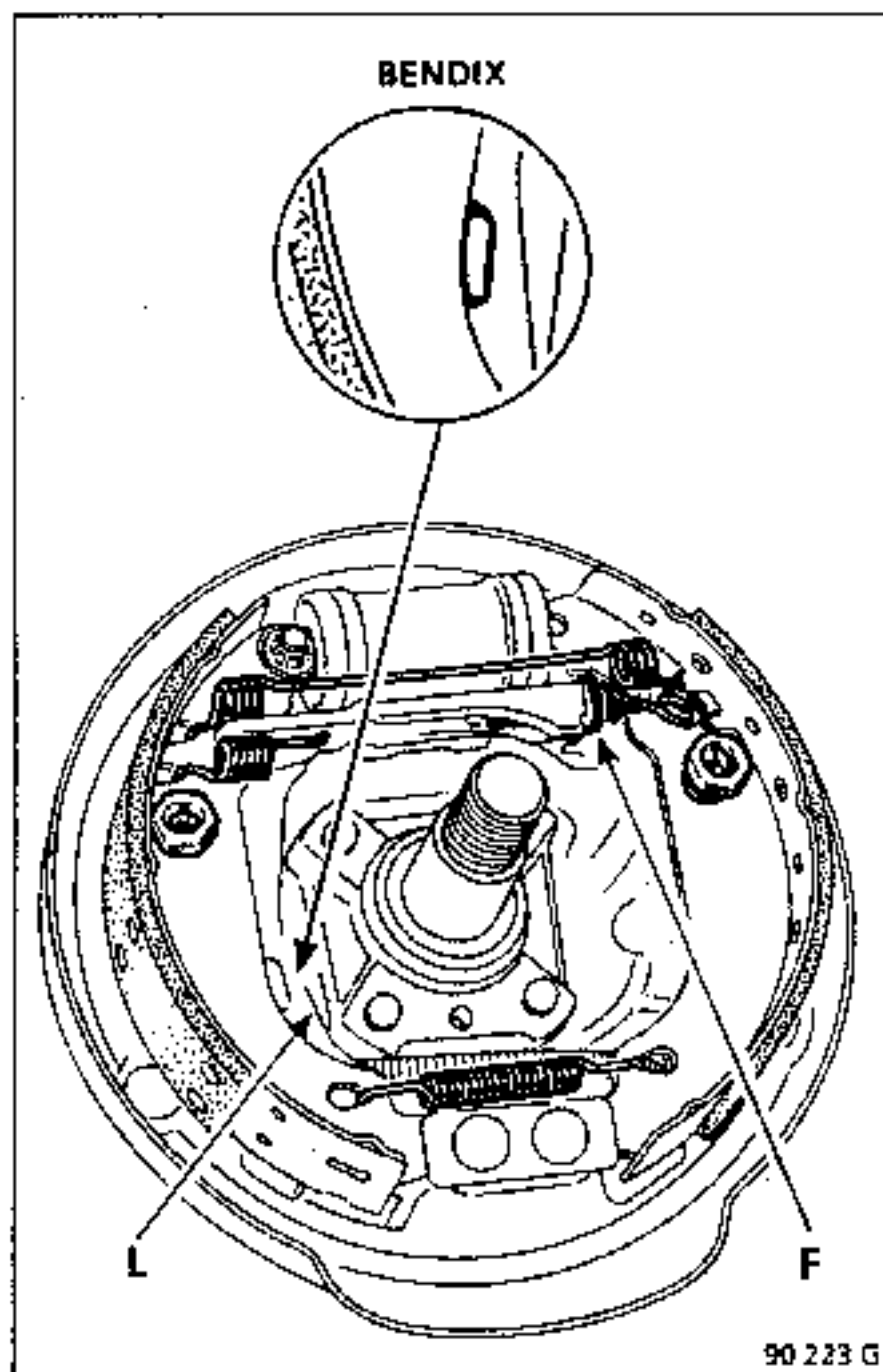
Reglar las zapatas pisando varias veces el pedal de freno (unas 20 veces).

Asegurarse del correcto funcionamiento del RAI ("clic" característico a la altura de los tambores).

Extraer los tambores.

Asegurarse :

- del correcto deslizamiento de los cables,
- del apoyo correcto de las palancas (L) del freno de mano sobre las zapatas.



Tensar progresivamente los cables a nivel del reglaje central para que las palancas (L) se despeguen entre el 1^{er} y el 2^o diente de la carrera de la palanca de mando y queden despegadas en el 2^o diente.

Bloquear la contratuerca del reglaje central.

Montar :

- los tambores y apretar las tuercas al par preconizado de 17 daN.m,
- los tapones.

UTILLAJE ESPECIAL INDISPENSABLE

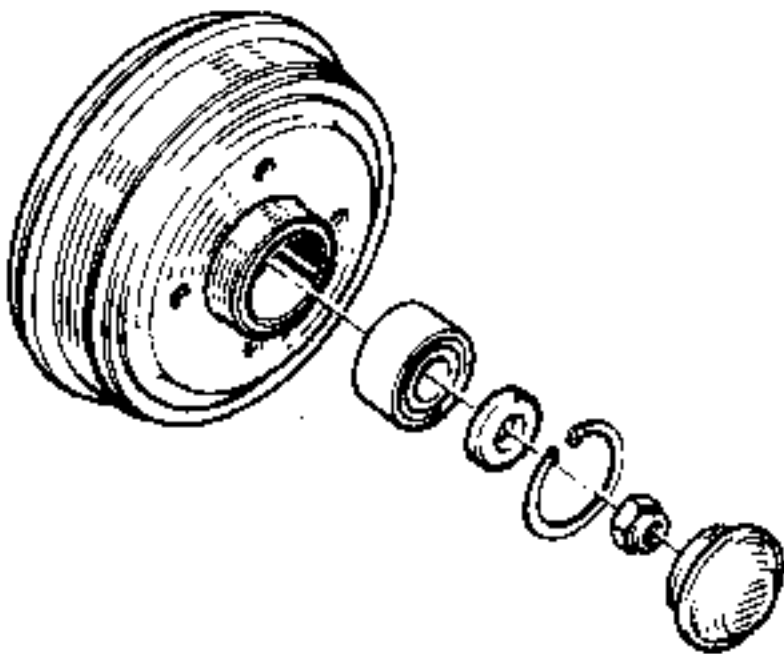
Emb. 880	Extractor de inercia
Rou. 943	Extractor de tapón de buje
T.Av. 1050	Extractor de buje

PARES DE APRIETE (en daN.m)

Tuerca de buje	17
Tornillos de rueda	9

CONTROL

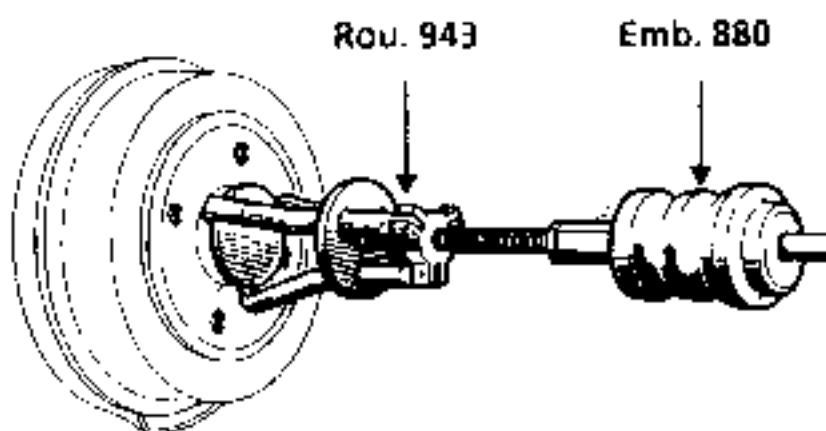
Verificar con un comparador fijado al tambor el juego axial que debe ser de 0 a 0,03 mm máximo.



EXTRACCION

Extraer :

- el tapón de buje con los útiles Rou. 943 + Emb. 880,

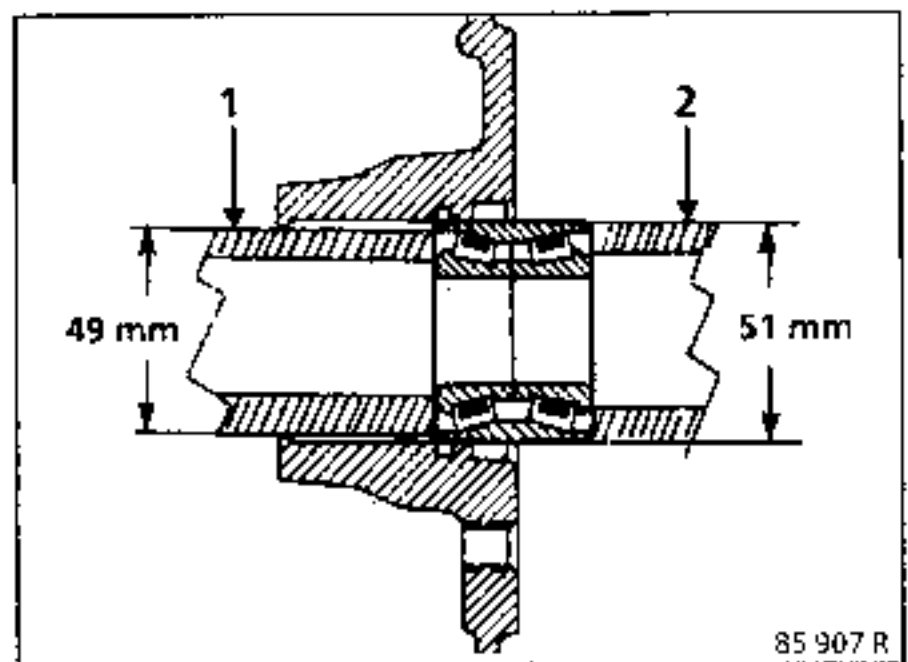


92 115 R1

- el tambor (ver párrafo correspondiente).

Extraer el tambor :

- el clips de sujeción del rodamiento,
- el rodamiento mediante un tubo (1)



85 907 R

REPOSICION

Mediante un tubo (2) y una prensa, montar el rodamiento hasta que se apoye sobre el resalte.

Colocar :

- un clips nuevo,
- el tambor en la mangueta previamente aceiteada: aceite SAE W 80,
- la tuerca del freno nueva y apretarla al par,
- el tapón de buje

Reglar :

- las zapatas pisando varias veces el pedal del freno,
- el freno de mano (ver capítulo 37 "Mandos")

PARES DE APRIETE (en daN.m)



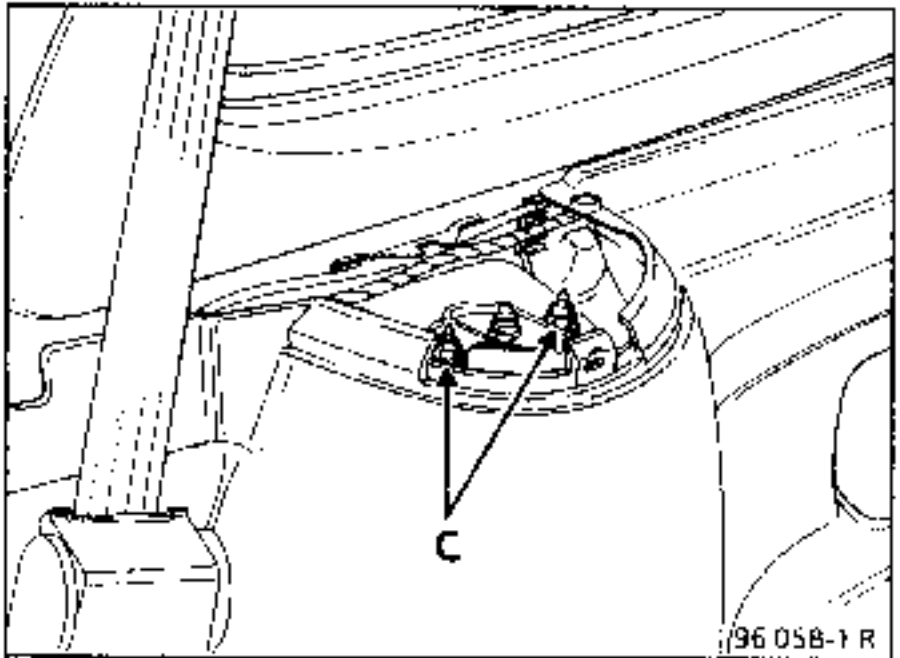
Tornillo pie de amortiguador	7
Tuerca de fijación superior	1,5
Tornillos de ruedas	9

EXTRACCION

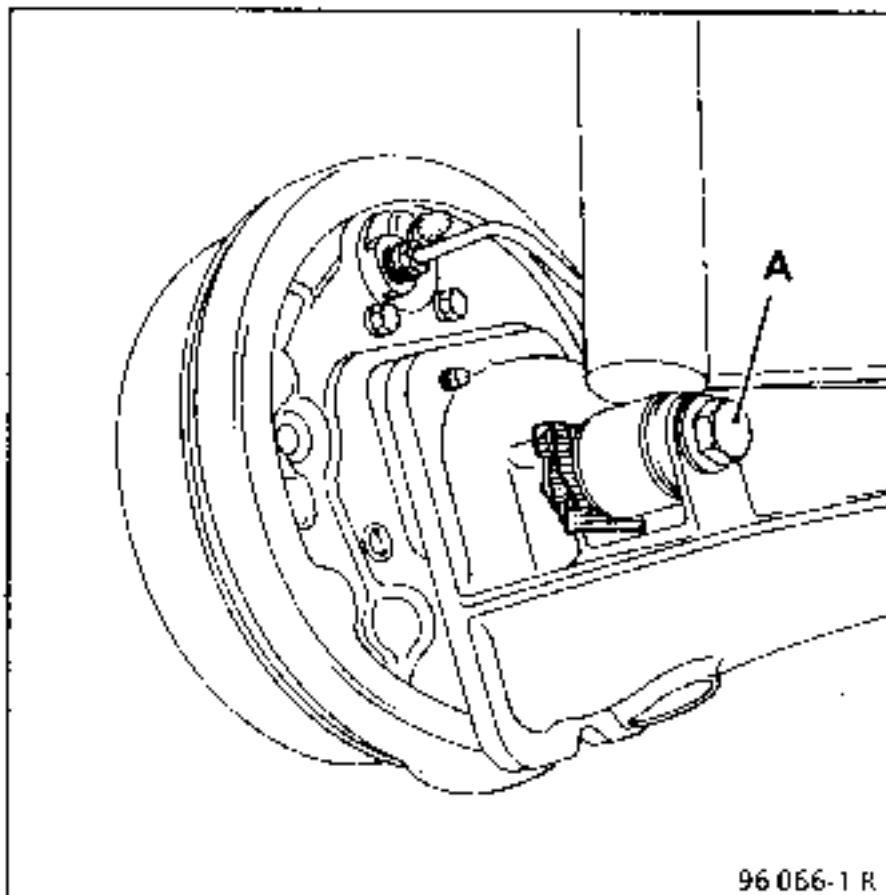
Con el vehículo sobre borriquetas en el lado interesado, extraer :

- la rueda,
- el tornillo (A) del pie de amortiguador,

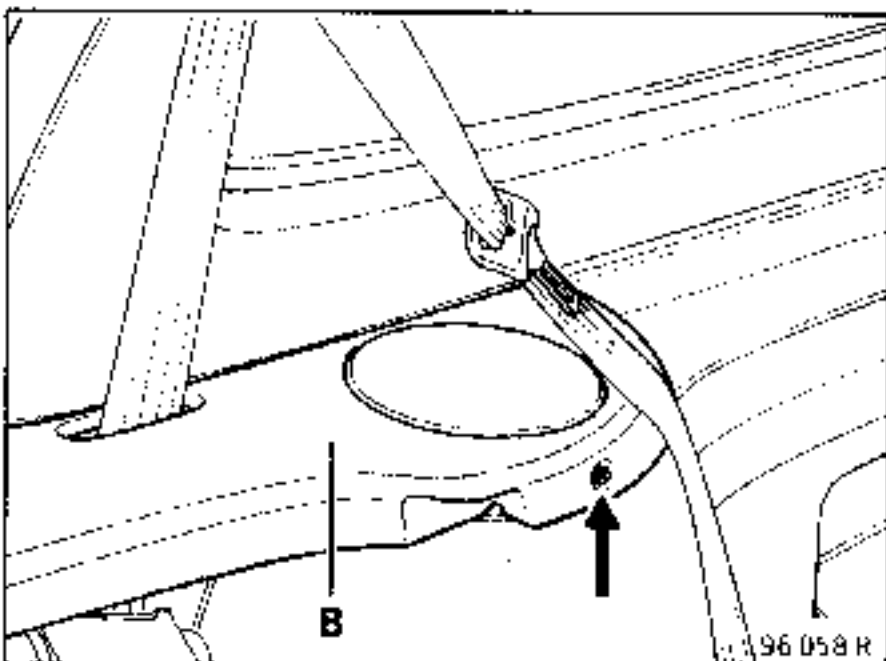
- las 2 tuercas de fijación superiores (C).



Sacar el combinado muelle- amortiguador.



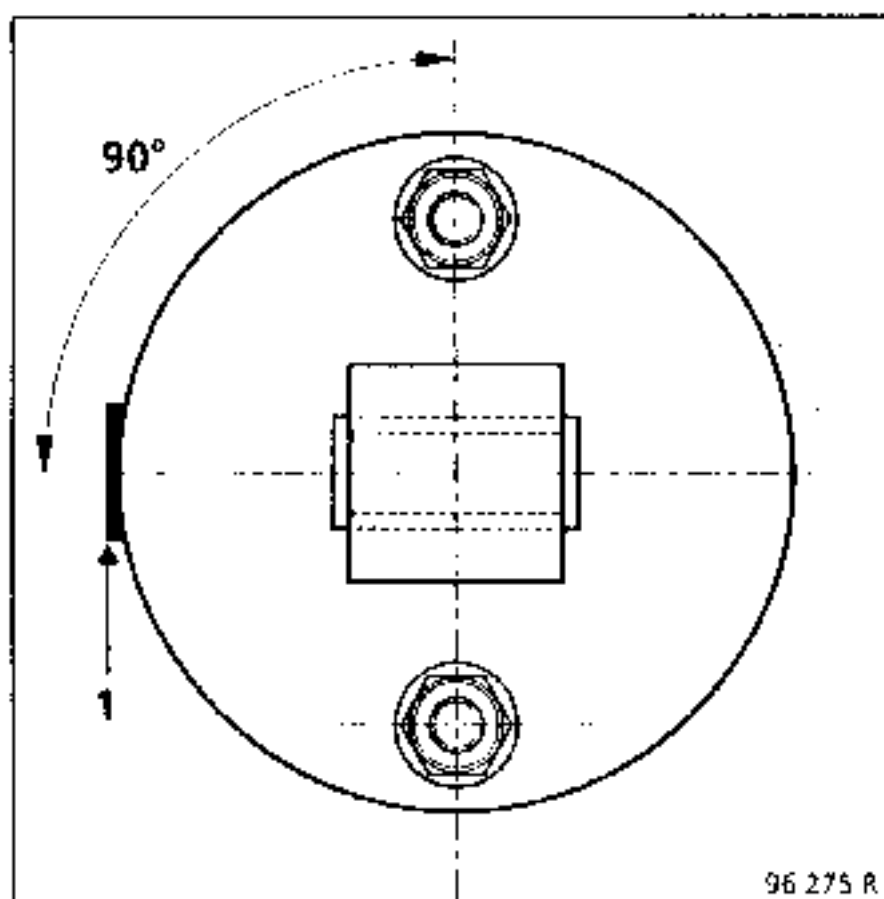
- la zapata superior de custodia (B) (2 tornillos).



REPOSICION

En la reposición del elemento portador sobre el vehículo, es imperativo respetar el sentido del montaje de las piezas constitutivas para facilitar el montaje.

La marca (1) situada en la copela superior del combinado debe situarse hacia el exterior del vehículo.



Bajar el vehículo.

Untar el tornillo del pie del amortiguador con **Loctite FRENLOC**.

Apretar al par :

- las tuercas de fijación superiores,
- el tornillo del pie de amortiguador,
- los tornillos de rueda.

Dado el esfuerzo de tracción debido al muelle, es imperativo asegurarse del perfecto estado del utillaje.

UTILLAJE ESPECIAL INDISPENSABLE			
Sus. 21	Util de mantenimiento en compresión del muelle.		
MATERIAL ESPECIAL INDISPENSABLE			
Marca	Tipo	Designación	Copelas
MG	M90	Compresor de muelle	M5
Zi	ZKL 2013 ZKL 0055	Compresor de muelle Tornillo de banco	N01
D83 RENA		Maletero FACOM para vástagos de amortiguadores	

PARES DE APRIETE (en daN.m)



Tuerca del vástago de amortiguador

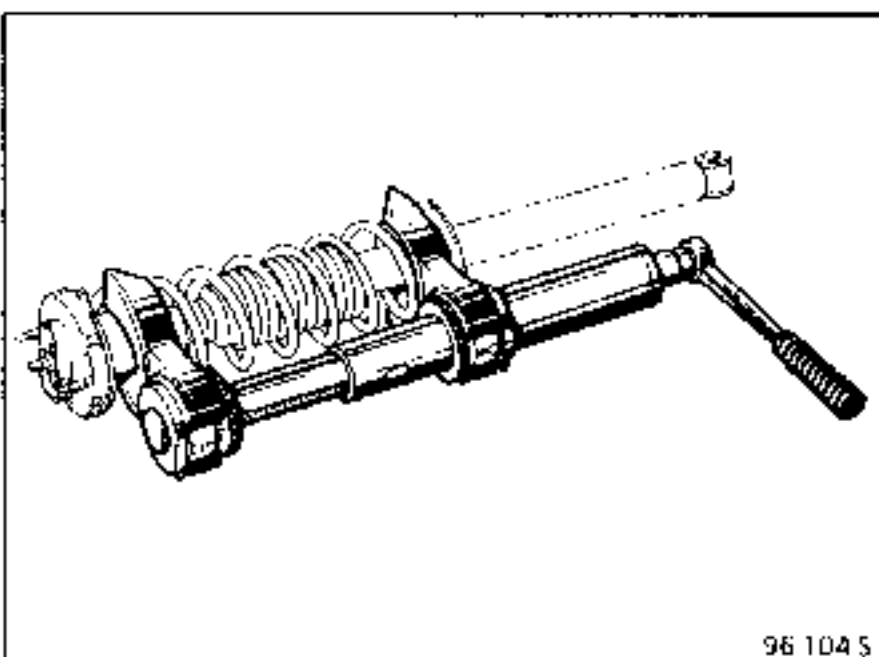
2,2

EXTRACCION

Compresores MG y Z Internacional

Colocar el combinado en un tornillo de banco.

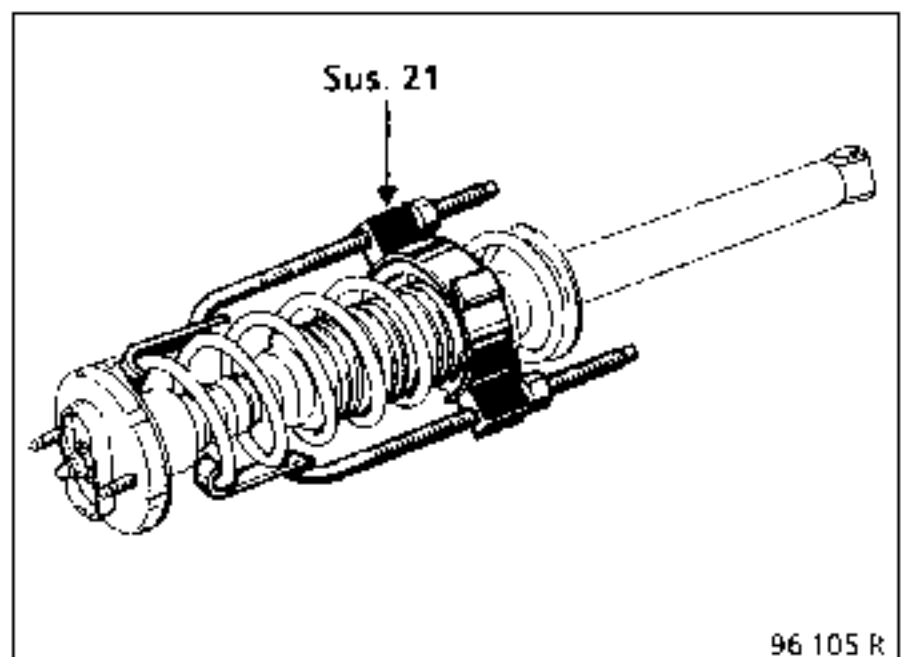
Poner las copelas sobre el útil de compresión.



Util de mantenimiento en compresión del muelle
Sus. 21

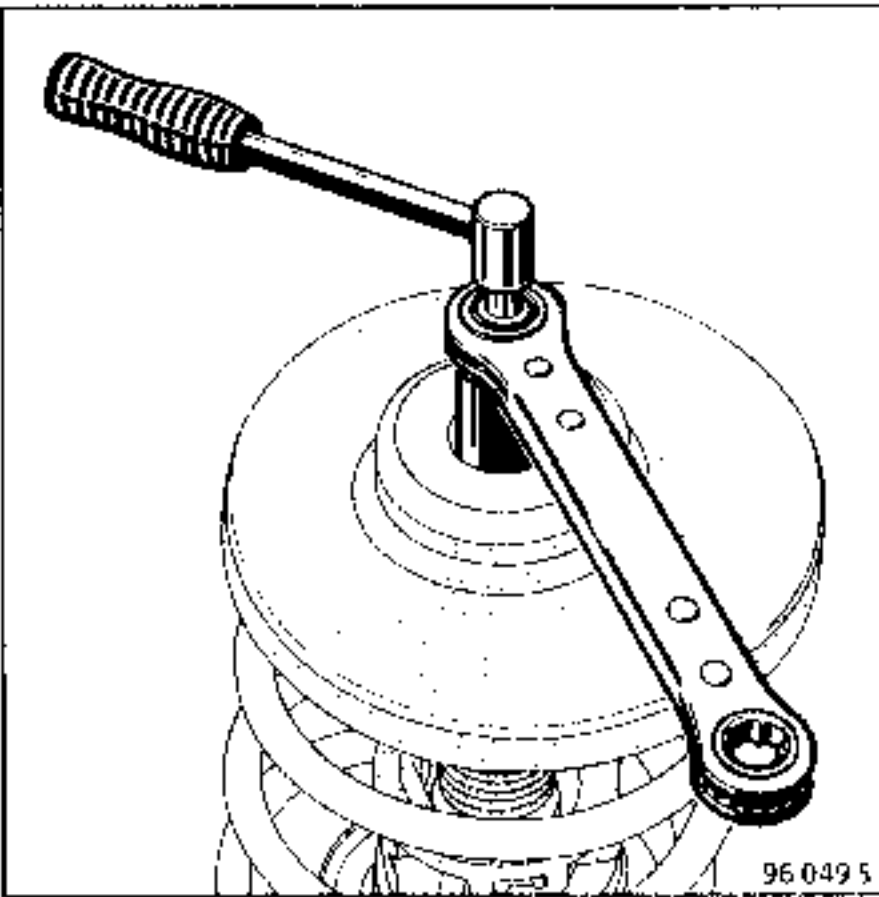
Colocar el combinado sobre un tornillo de banco.

Poner el útil Sus. 21.

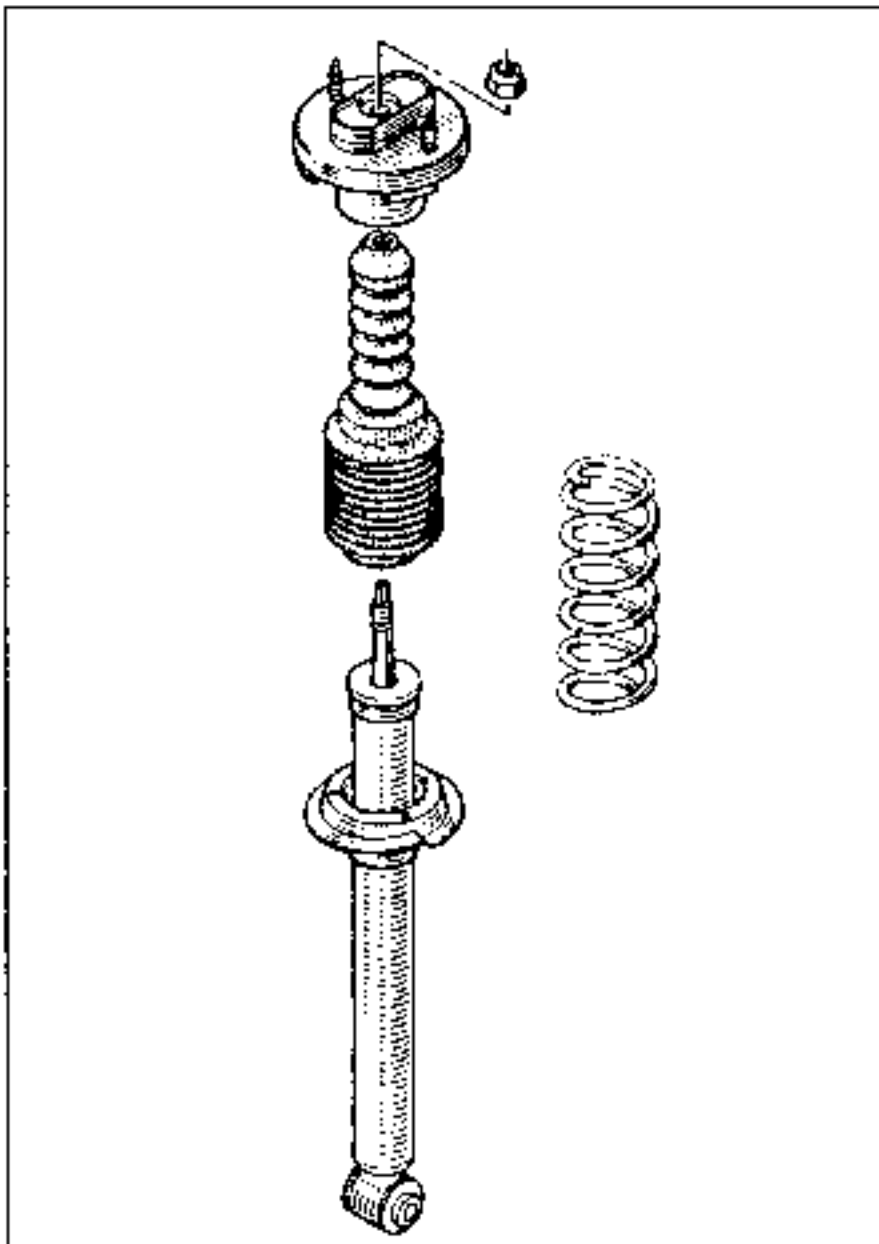


En ambos casos, comprimir el muelle hasta que se despegue de los apoyos de las copelas.

Alojar y retirar la tuerca de vástago del amortiguador con el útil FACOM D83 RENA.



Separar las piezas constitutivas.



REPOSICION

NOTA : el estocaje de los amortiguadores en los almacenes de piezas de recambio se hace horizontalmente.

En estas condiciones es posible que los amortiguadores, destinados a trabajar verticalmente, se desceben.

En consecuencia, es suficiente, antes de colocarlos en el vehículo, practicar algunos bombeos manuales en posición vertical.

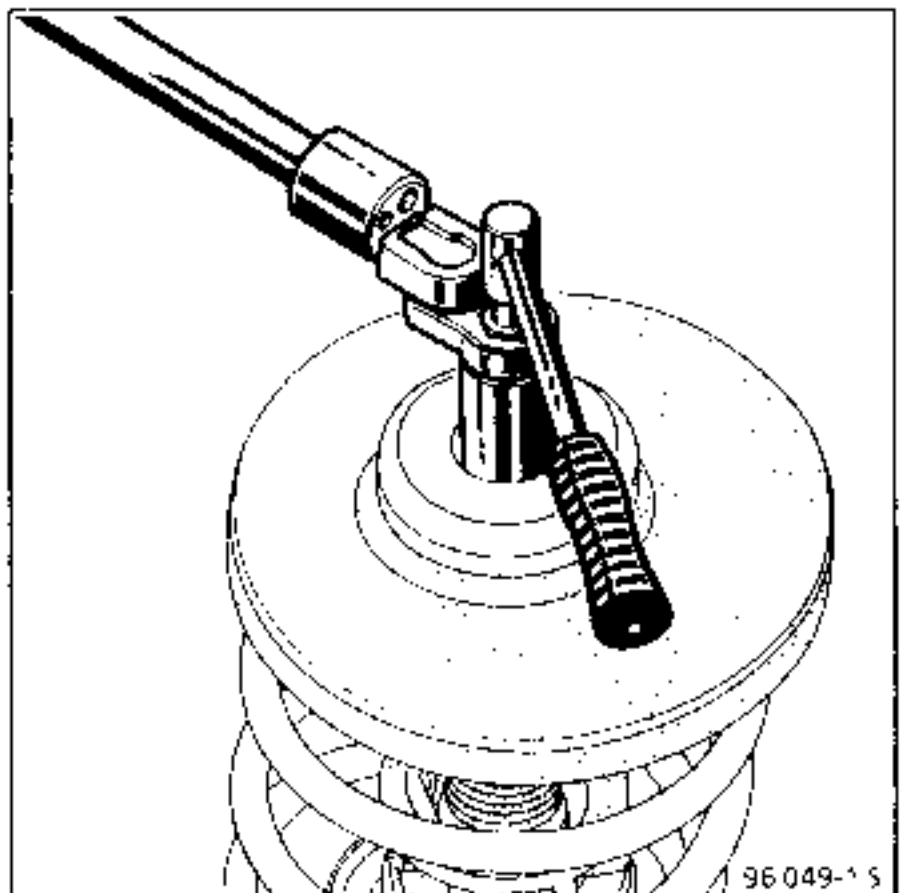
Respetar el orden y el sentido del montaje de las piezas constitutivas.

Vigilar la correcta colocación de los extremos del muelle sobre los topes superiores e inferiores del amortiguador (toques de pintura hacia abajo)

Particularidad :

La marca colocada en la copela superior debe situarse hacia el exterior del vehículo (ver capítulo "Combinado muelle - amortiguador").

Colocar y apretar al par la tuerca (nueva) con el útil FACOM D83 RENA.



Descomprimir el muelle y retirar el útil.

UTILLAJE ESPECIAL INDISPENSABLE

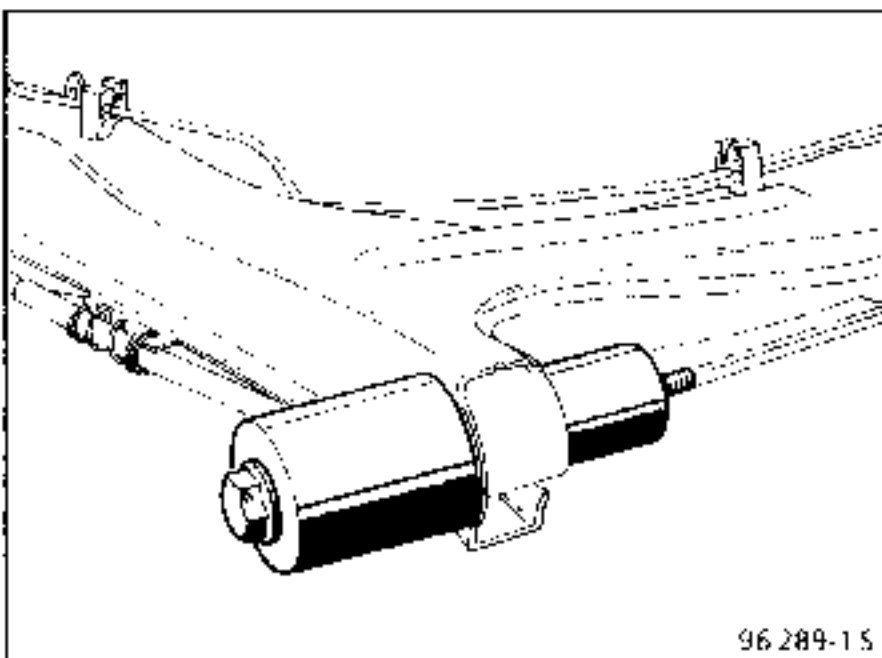
T.Ar. 1270

Util de extracción y colocación
de los cojinetes elásticos del eje
flexible

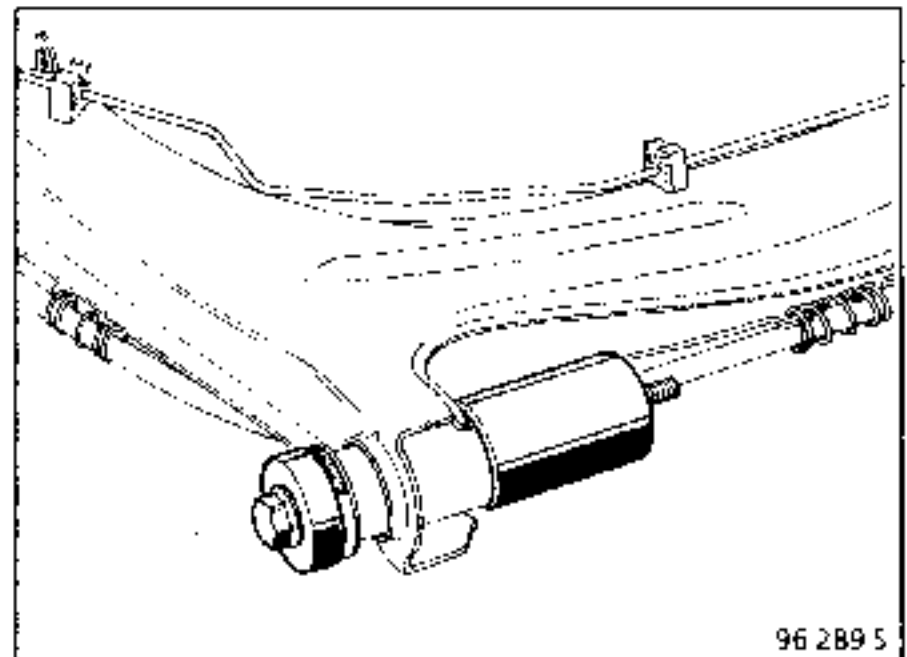
Esta operación se hace con el tren trasero extraído

EXTRACCION

Emplear el útil T.Ar. 1270 para sacar los cojinetes
elásticos.

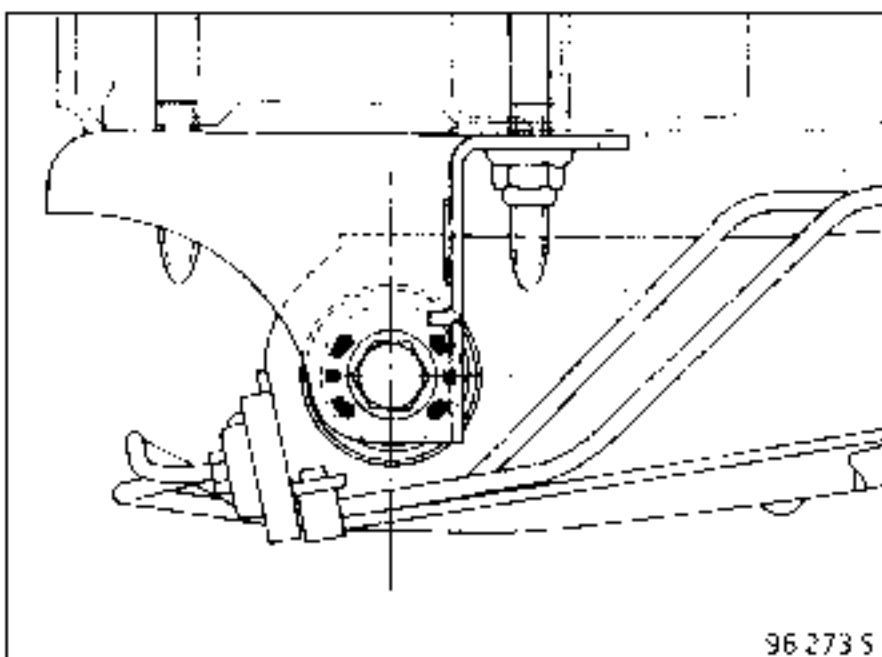


Montar el nuevo cojinete respetando su sentido
con respecto al eje (resalte hacia el exterior)



REPOSICION

Respetar la orientación de los alveolos.



RUEDAS

El marcado de identificación de las ruedas está grabado sobre las llantas de chapa.

Esto permite conocer los principales criterios dimensionales de la rueda.

Este marcado puede ser completo :

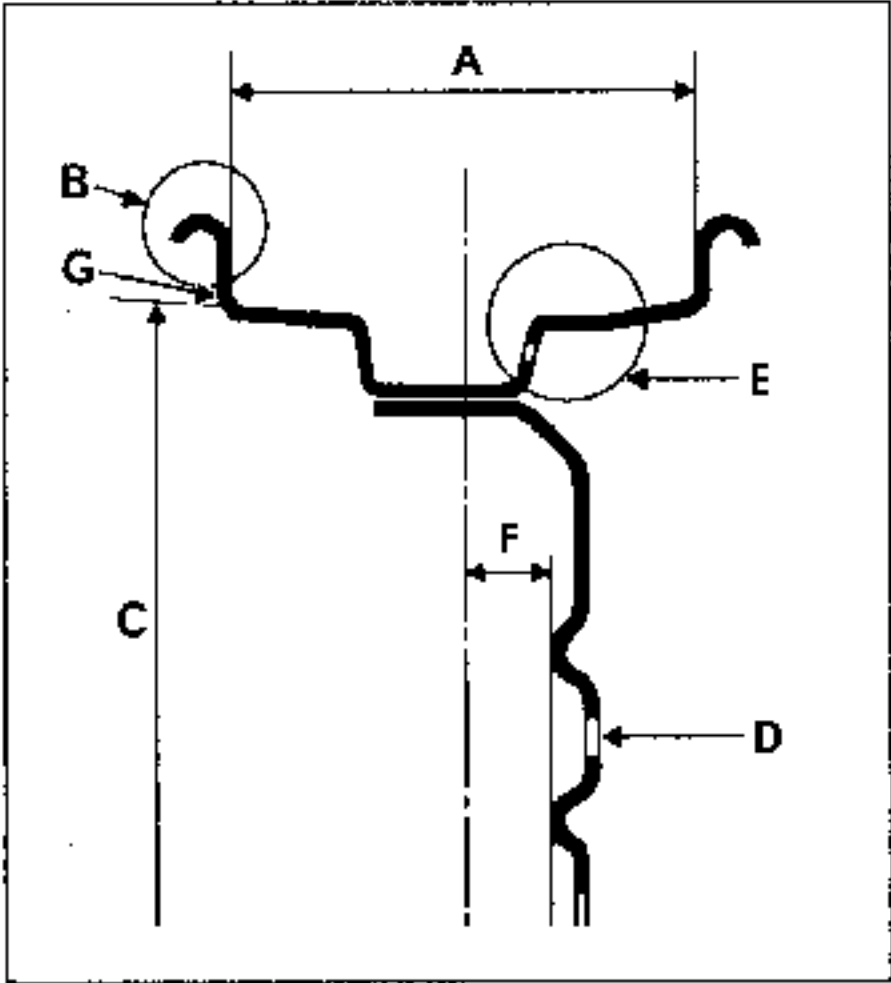
Ejemplo : 5 1/2 J 14 4 CH 36
o simplificado
Ejemplo : 5 1/2 J 14

	A	B	C	D	E	F
TIPO DE RUEDA	ANCHURA (en pulgadas)	PERFIL BORDE DE LLANTA	Ø NOMINAL (en pulgadas) Base talón del neumático	Número orificios	Perfil de agarre del neumático	Saliente en mm
5 1/2 J 14 4 CH 36	5 1/2	J	14	4	CH	36

Los tornillos de ruedas están inscritos en un diámetro de 100 mm (4 tornillos de fijación).

Alabeo máximo : 1,2 mm medido en el borde de la llanta (en G).

Ovalado máximo : 0,8 mm medido en la cara de apoyo de los talones del neumático.

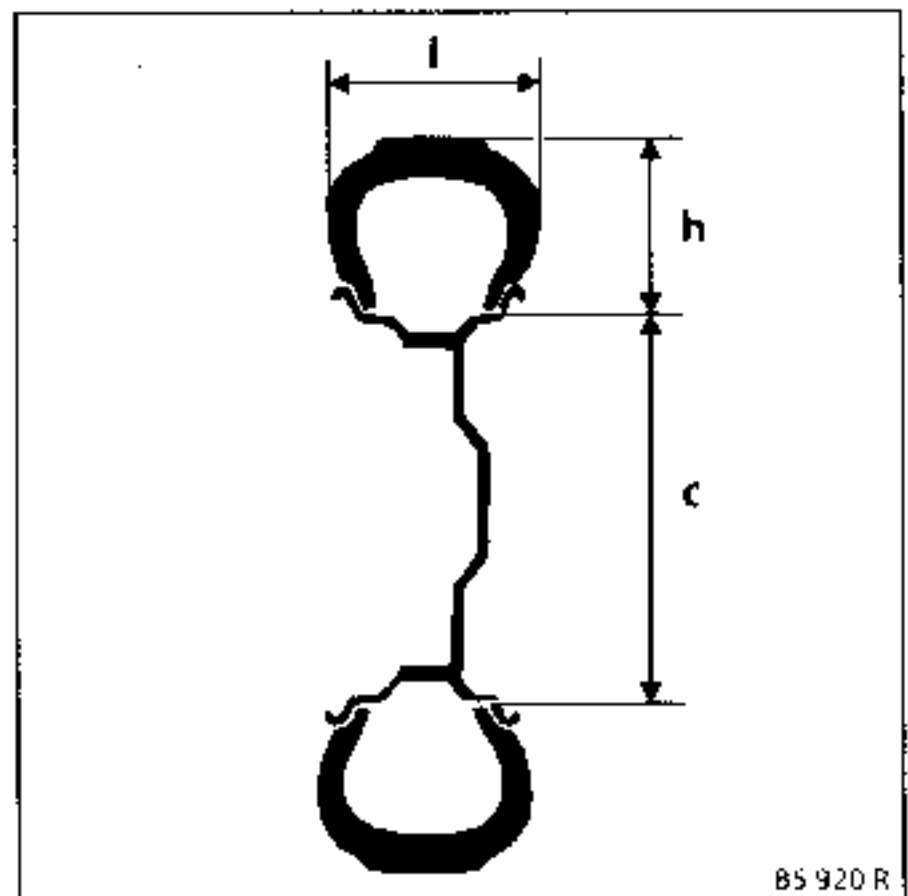


NEUMATICOS

El marcado de identificación puede presentarse bajo dos formas para el mismo tipo de neumático.

Ejemplo : 185/70 S R 14
6 185/70 R 14 88 S

185	/	70	H	R	14	
1		2	3	4	5	
185	/	70	R	14	88	H
1		2	4	5	6	3



1	185	Anchura del neumático en mm (S) sección
2	70	Relación A/S $\frac{\text{Altura}}{\text{Sección}}$
4	R	Estructura radial
5	14	Diámetro interior expresado en pulgadas. Corresponde al de la llanta.
6	88	Índice de carga 88 (560 kg)
3	H	Índice de velocidad 210 km/h máximo

Algunos símbolos de velocidad :	Velocidad maxi	km/h
	R	170
	S	180
	T	190
	U	200
	H	210
	V	240
	Z + de	240

Tipos de estructura :

Diagonal	Ninguna descripción
Radial	R
Diagonal cinturada	B (Bias belted)

Tipo	Llanta	Alabeo Llanta (mm)	Par apriete tornillos rueda (daN.m)	Neumáticos	Presión de inflado (bares)	
					AV	AR
C063	4,5 B13	1,2	9	145/70 R13S	2,3	2

Los neumáticos son del tipo **TUBELESS** (sin cámara de aire).

La presión de inflado debe ser controlada en frío. La elevación de temperatura al rodar provoca un aumento de la presión de 0,2 a 0,3 bares.

En caso de controlar la presión en caliente, tener en cuenta este aumento de presión y no desinflar nunca los neumáticos.

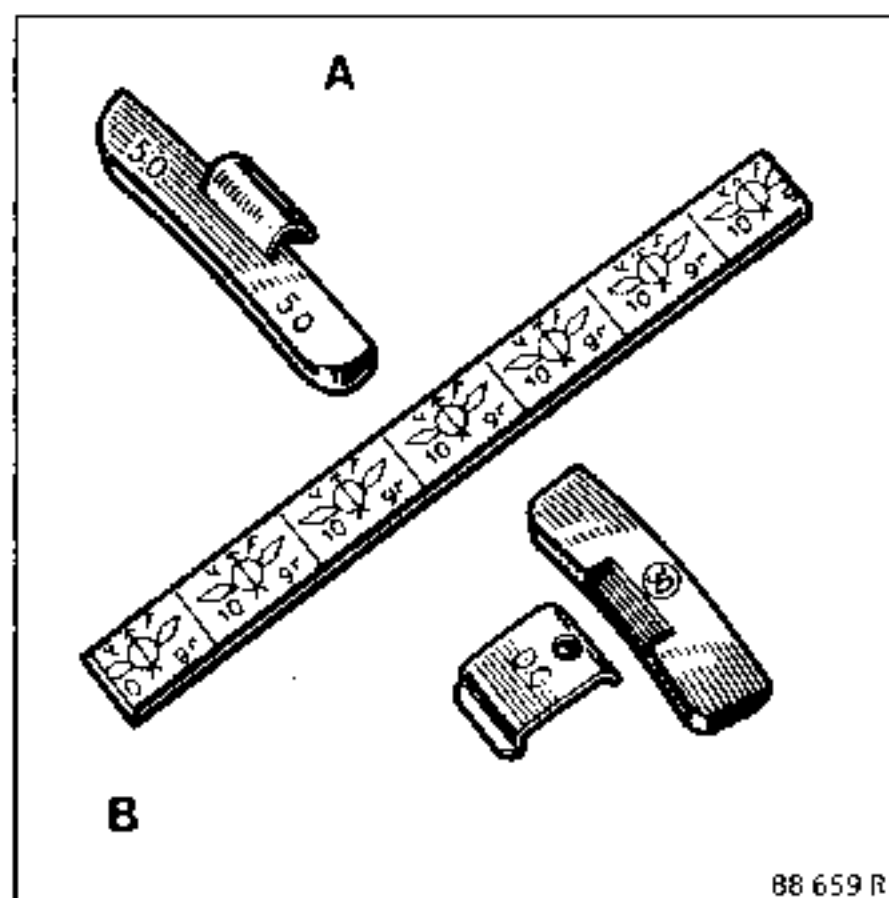
Equilibrado de las ruedas

MASAS DE EQUILIBRADO

Utilizar exclusivamente las masas suministradas en recambio :

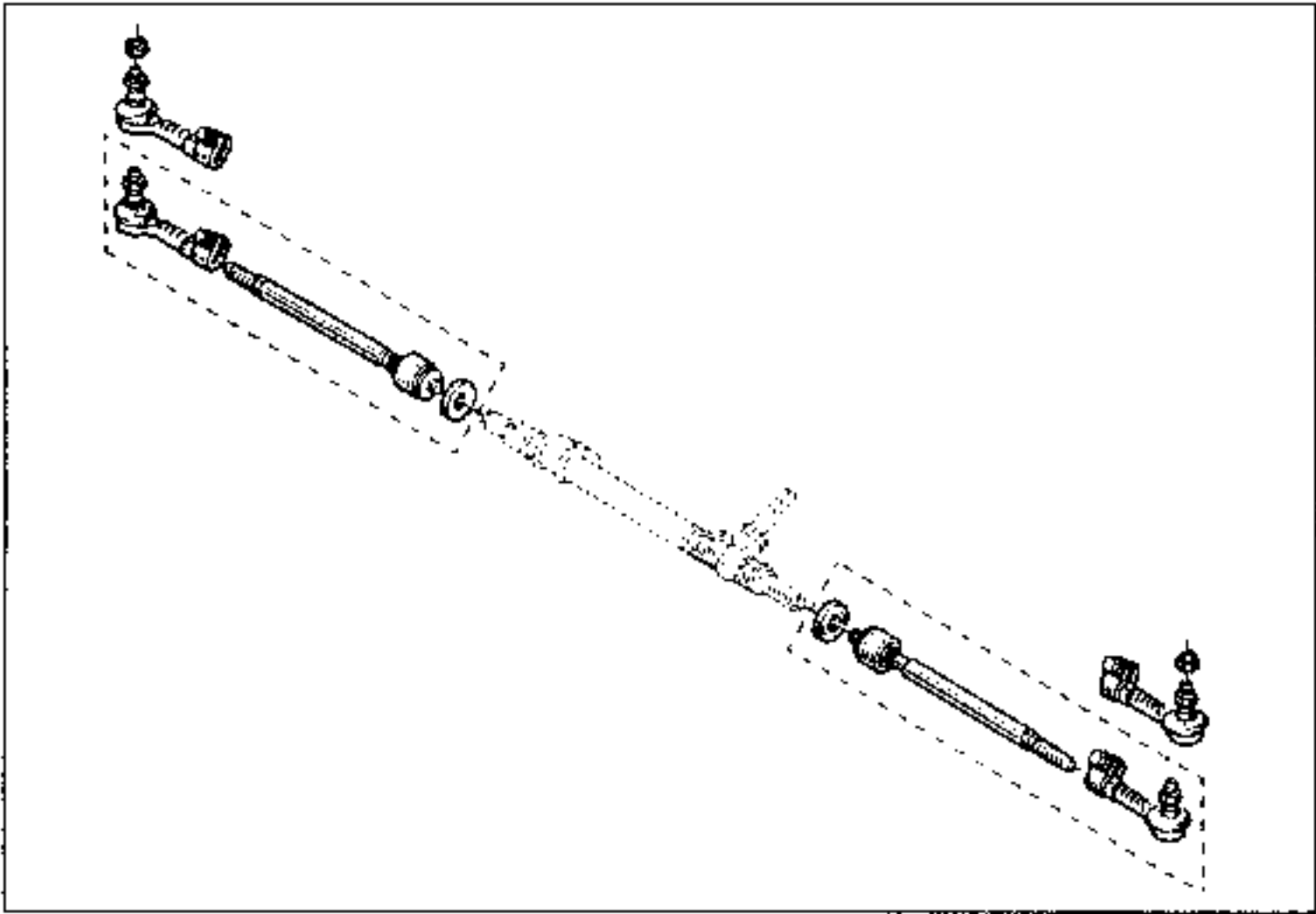
- fijadas por ganchos a las llantas de chapa (ganchos incorporados a la masa),
- fijadas por ganchos (ganchos planos) o auto-adhesivos para llantas de aleación de aluminio

- A** Llanta de chapa
B Llanta de aluminio



La sustitución de la rótula axial se efectúa con la caja de dirección en el vehículo. En efecto, el útil Dir. 1266 permite solidarizar la barra de cremallera de la caja de dirección.

IMPORTANTE : para evitar de estropear el dentado del piñón y de la barra de cremallera durante esta intervención, es **IMPERATIVO** sujetarlo con el útil Dir. 1266.

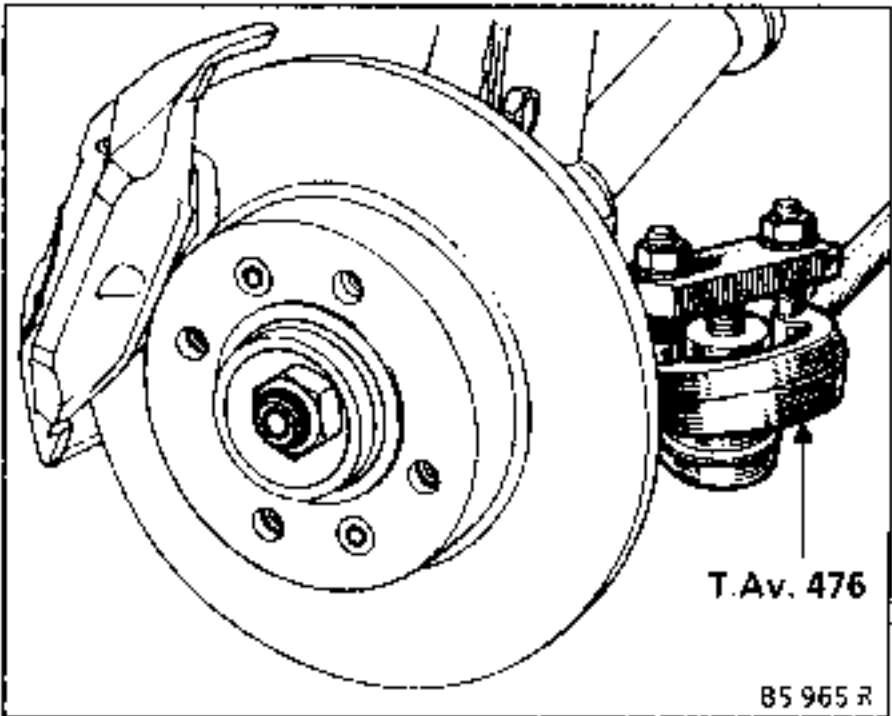


UTILLAJE ESPECIAL INDISPENSABLE	
Dir. 812-01	Llave para el apriete de las rótulas axiales
Dir. 812-02	Terraaja 12/100
Dir. 1266	Util de sujeción de la barra
T.Av. 476	Extractor de rótulas

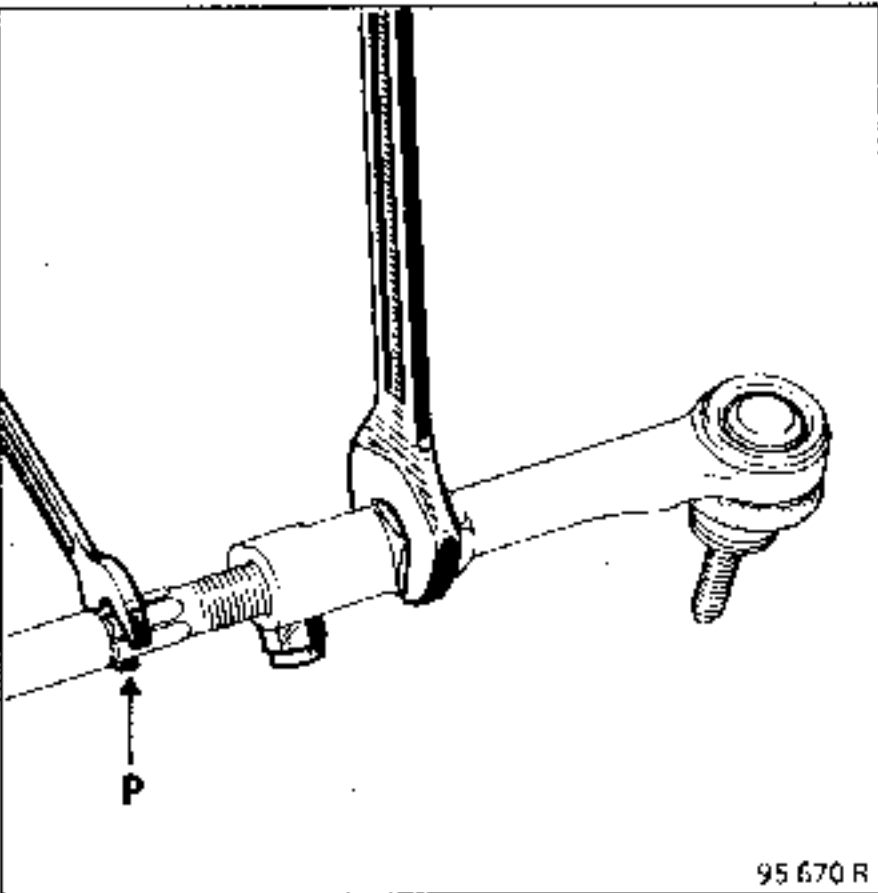
PARES DE APRIETE (en daN.m)	
Rótula axial	5
Tuerca de rótula	3,5
Tornillo en el casquillo de reglaje paralelismo (apriete tangencial)	2
Tornillos de ruedas	9

EXTRACCION

Desconectar la rótula de dirección con el útil T.Av. 476.



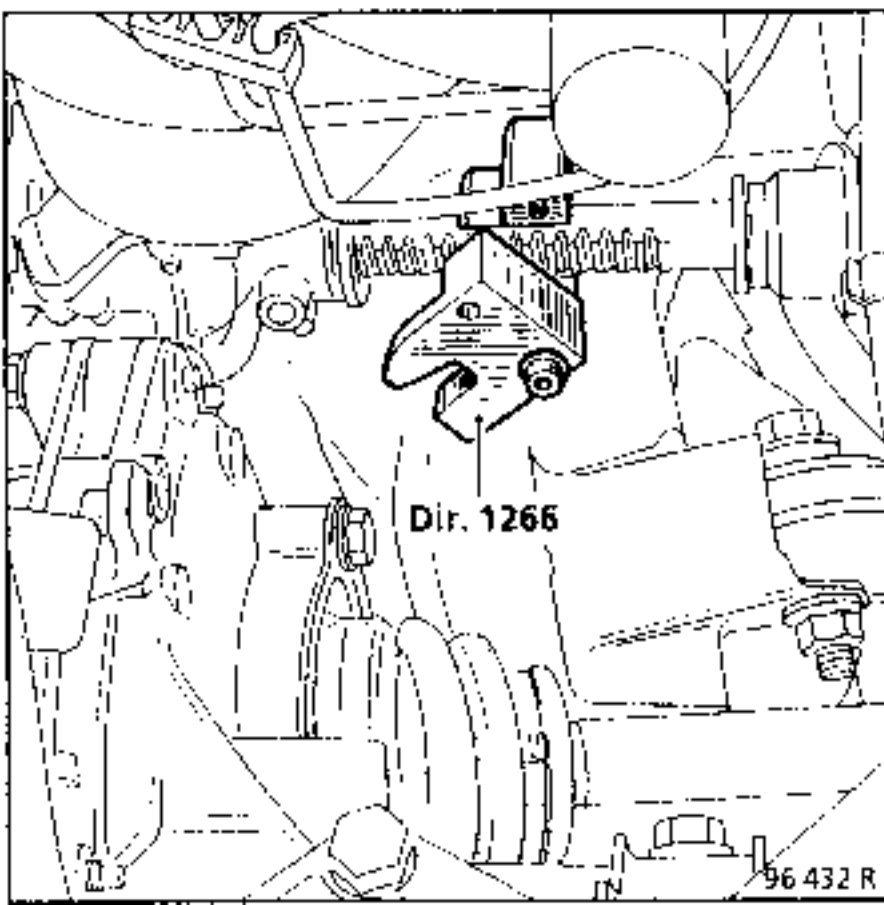
Aflojar el tornillo del casquillo de reglaje del paralelismo y aflojar la caja rótula, sujetando la rótula axial con una llave plana en "P".



Contar el número de vueltas de rosca dadas para pre-reglar el paralelismo en la reposición.

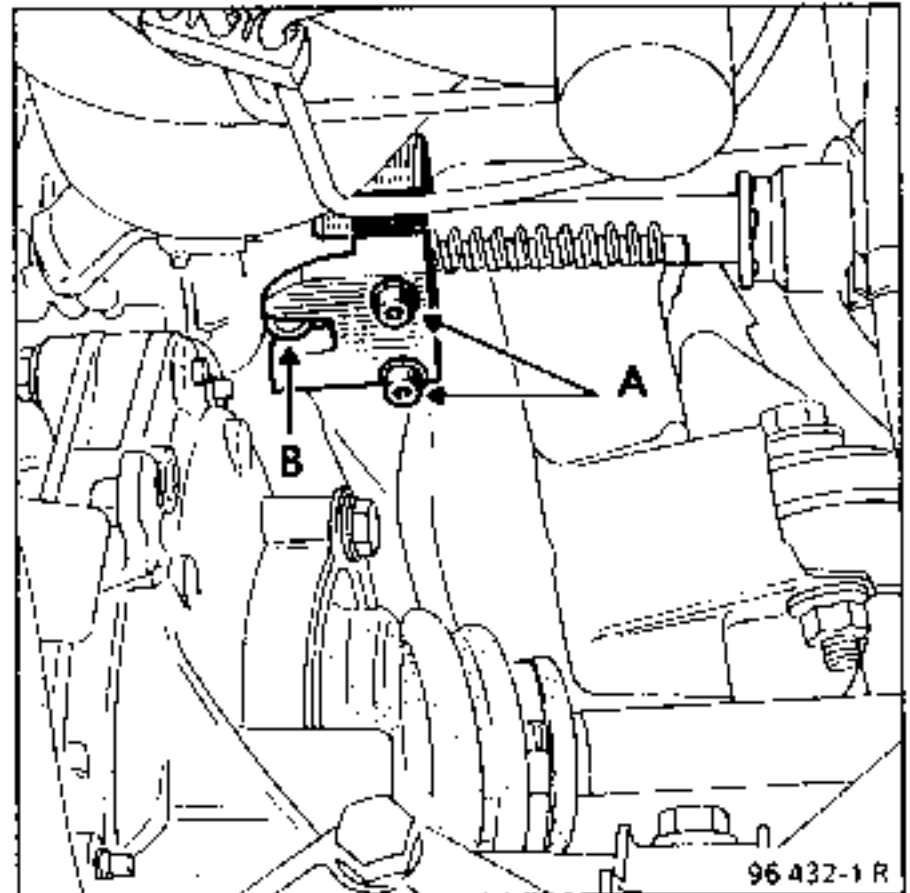
Retirar la abrazadera de plástico de sujeción del fuelle y extraerlo.

Posicionar el útil Dir. 1266 en los dientes de la barra.

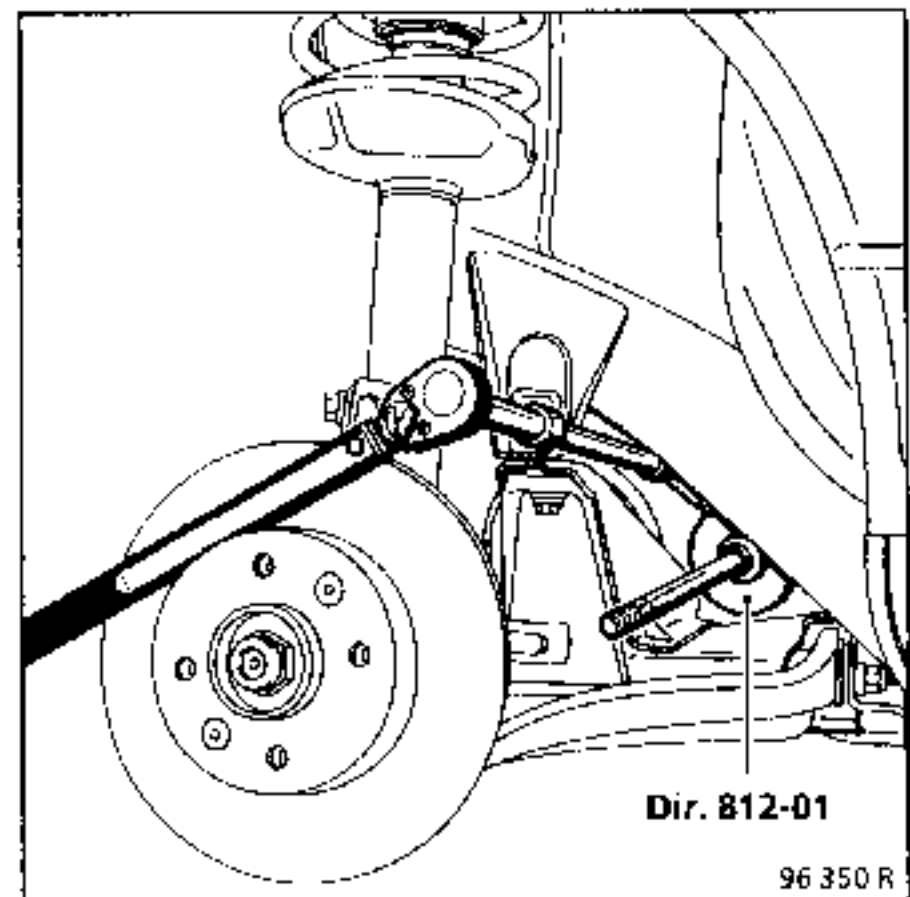


Apretar los 2 tornillos (A).

Girar las ruedas para poder introducir el útil Dir. 1266 en la señal (B) de la caja de dirección.



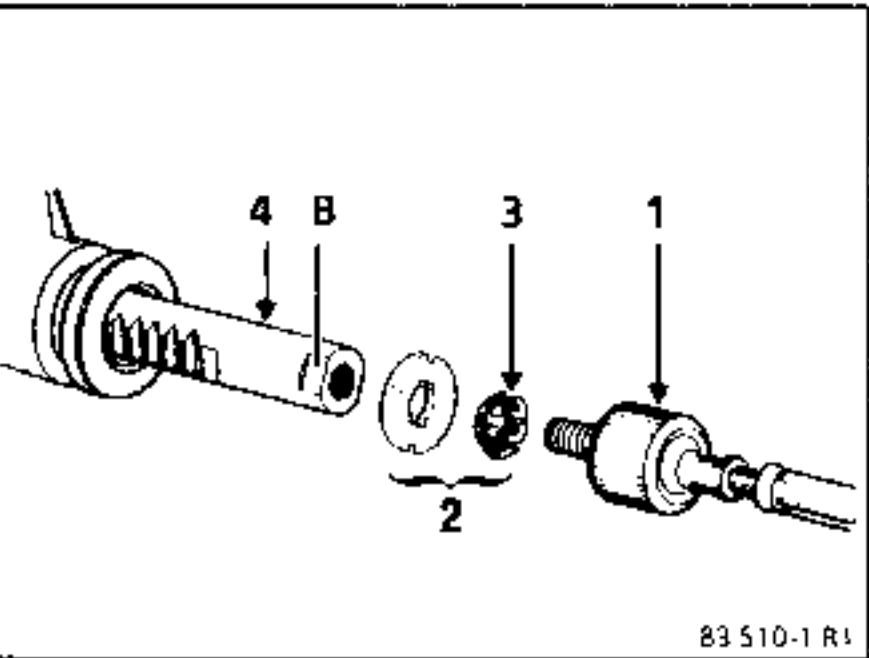
Desbloquear la rótula axial con la llave Dir. 812-01.



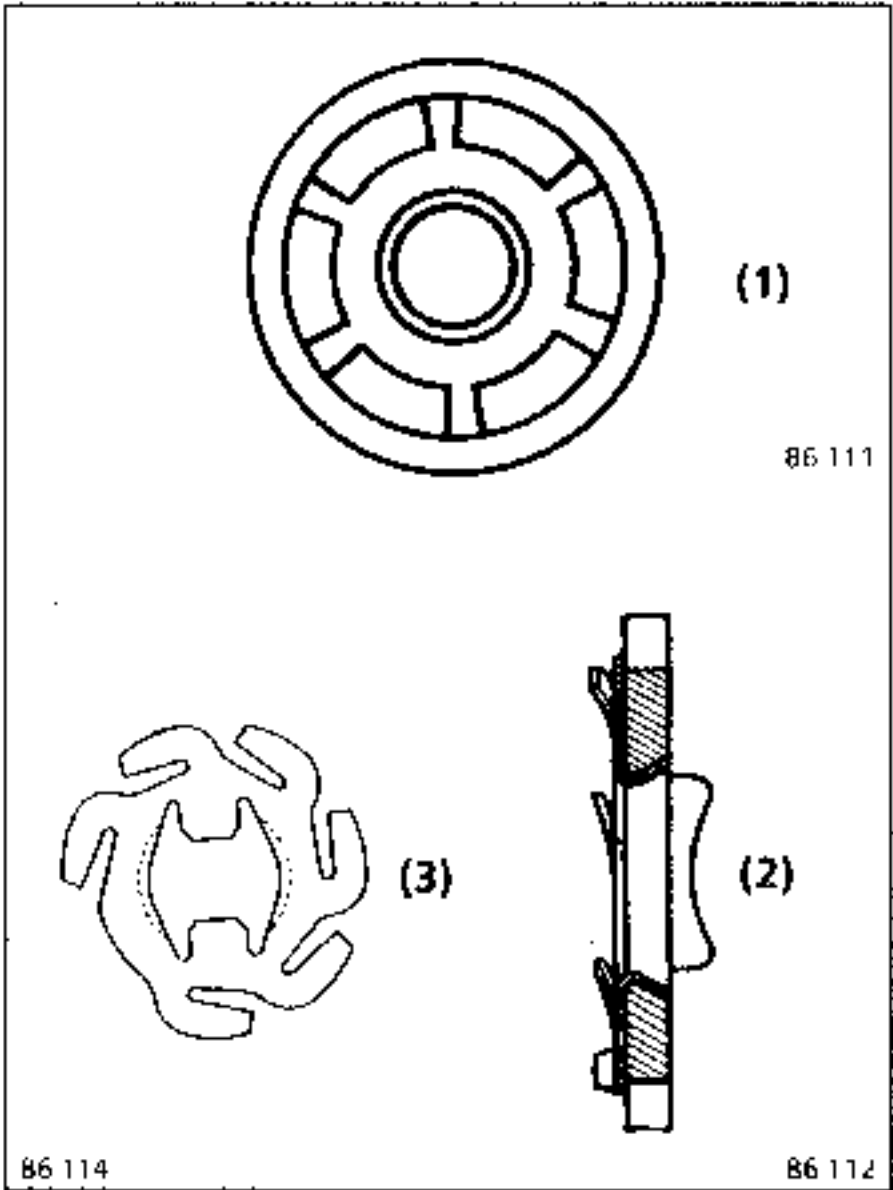
REPOSICION

NOTA : antes de montar las nuevas bieletas, pasar un terraja de 12 X 100 por las roscas de los extremos de la cremallera, con el fin de eliminar los restos de Loctite del montaje de origen y evitar así un gripado de las partes roscadas

Sustituir sistemáticamente el conjunto (2). Si el dentado de la rótula (1) no está deteriorado, ésta se puede volver a utilizar.



Montar en la cremallera (4) :
- el conjunto (2) (arandelas + retención (3)),
- la rótula axial (1), cuya rosca habrá sido untada previamente de Loctite **FRENBLOC**.

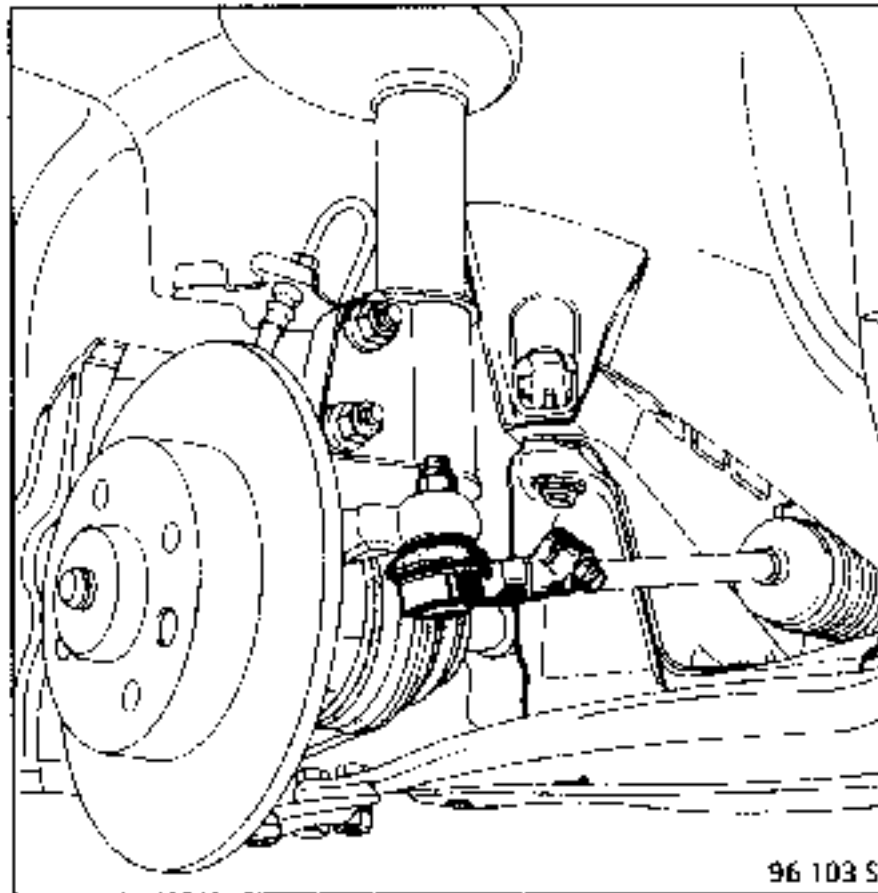


Antes de apretar la rótula con la llave Dir. 812-01 , verificar que las lengüetas de la arandela de retención (2) coincidan con los rebajes (B) de la cremallera

Montar el fuelle y su abrazadera.

Atornillar la caja-rótula con el número de vueltas registrado en la extracción.

Conectar la rótula sobre el porta-mangueta.



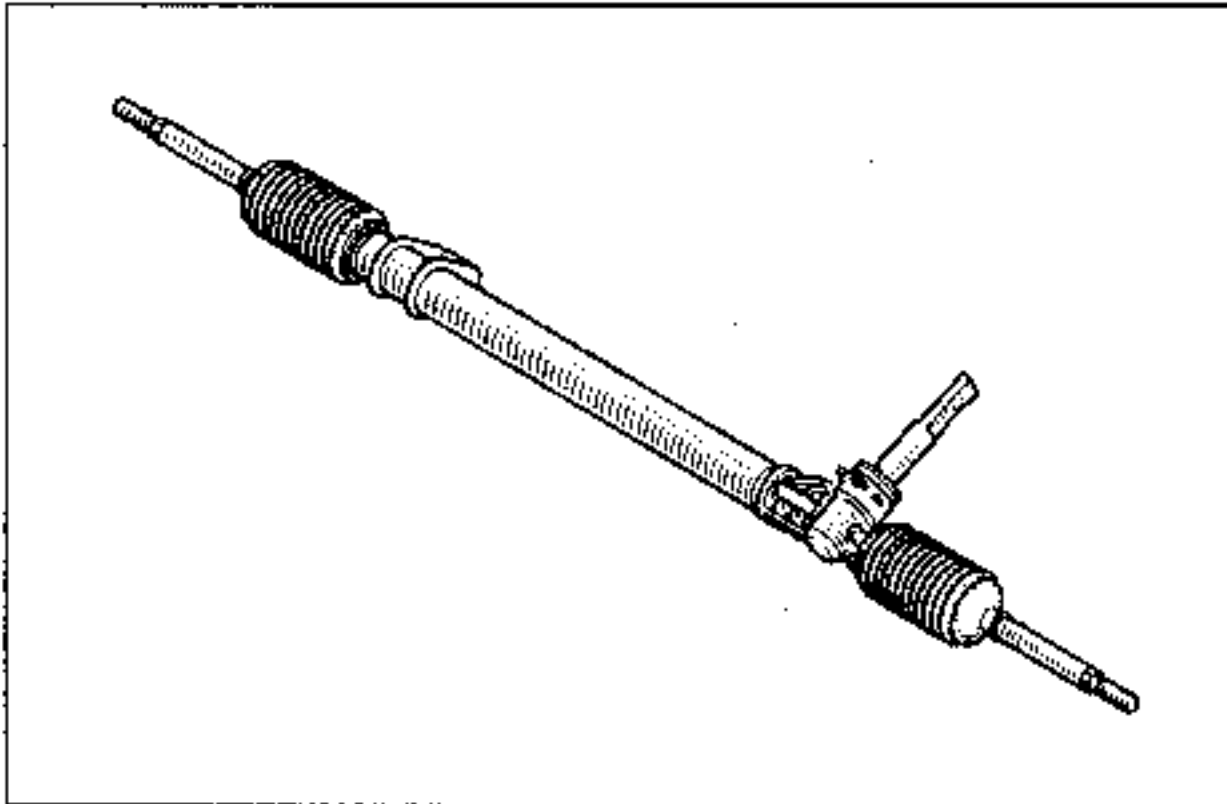
Verificar y reglar el paralelismo y después apretar el tornillo del casquillo de reglaje al par preconizado.

OBSERVACION :

Identificación de las cajas-rótulas :

- lado derecho → 3 marcas
- lado izquierdo → 4 marcas

Esta intervención necesita previamente la extracción de la cuna-tren.

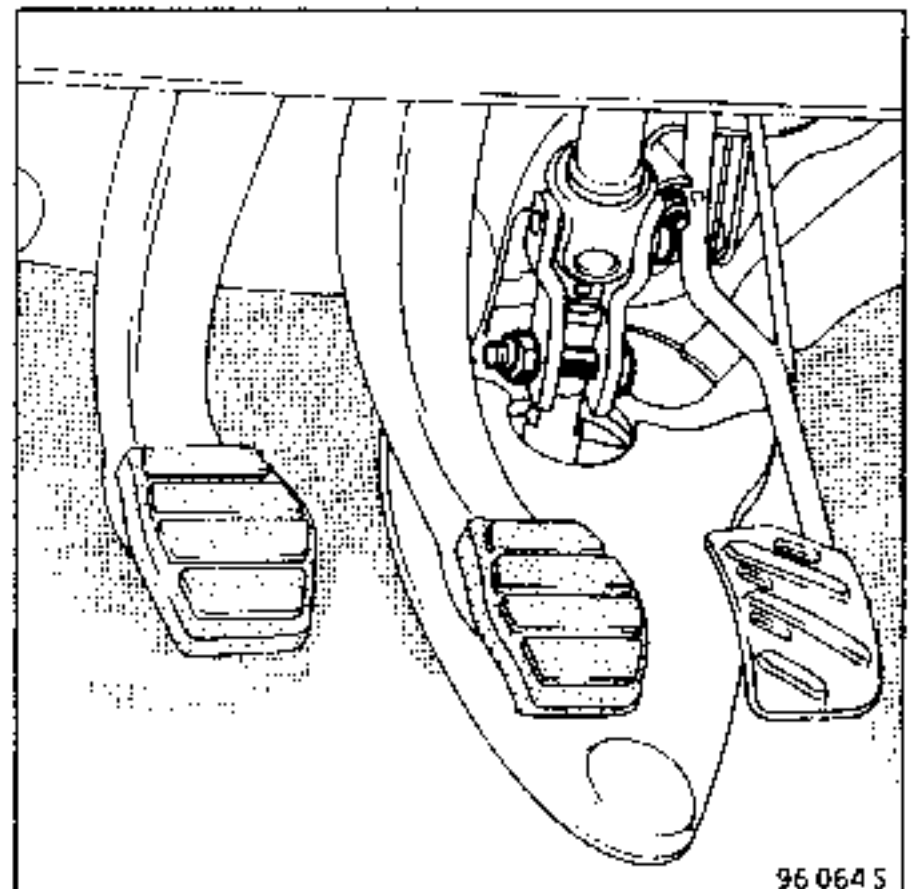


UTILLAJE ESPECIAL INDISPENSABLE	
T.Av. 476	Extractor de rótulas
MATERIAL ESPECIAL INDISPENSABLE	
CELETTE 918 910	Soporte de órganos

PARES DE APRIETE (en daN.m)		
Tuercas de rótula de dirección	3,5	
Rótula axial	5	
Bulones fijación caja de dirección	5	
Tornillos fijación de la cuna	6,5	
Fijación pletina abatible	2,5	
Tornillos en la caja rótula (apriete tangencial)	2	
Tornillos de ruedas	9	

EXTRACCION

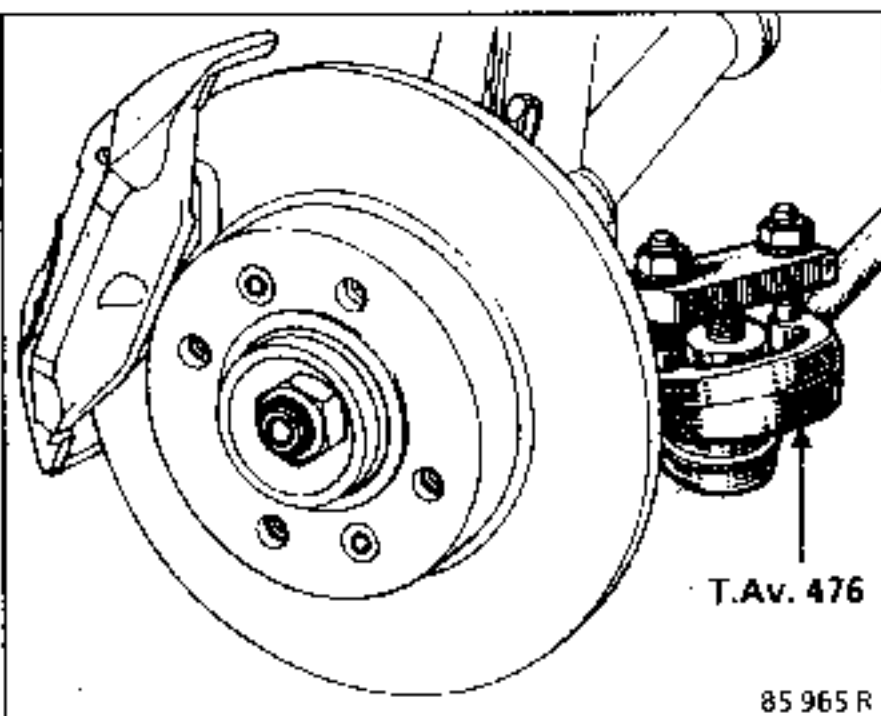
Con las ruedas rectas, quitar la tuerca y el tornillo de leva de fijación de la pletina abatible.



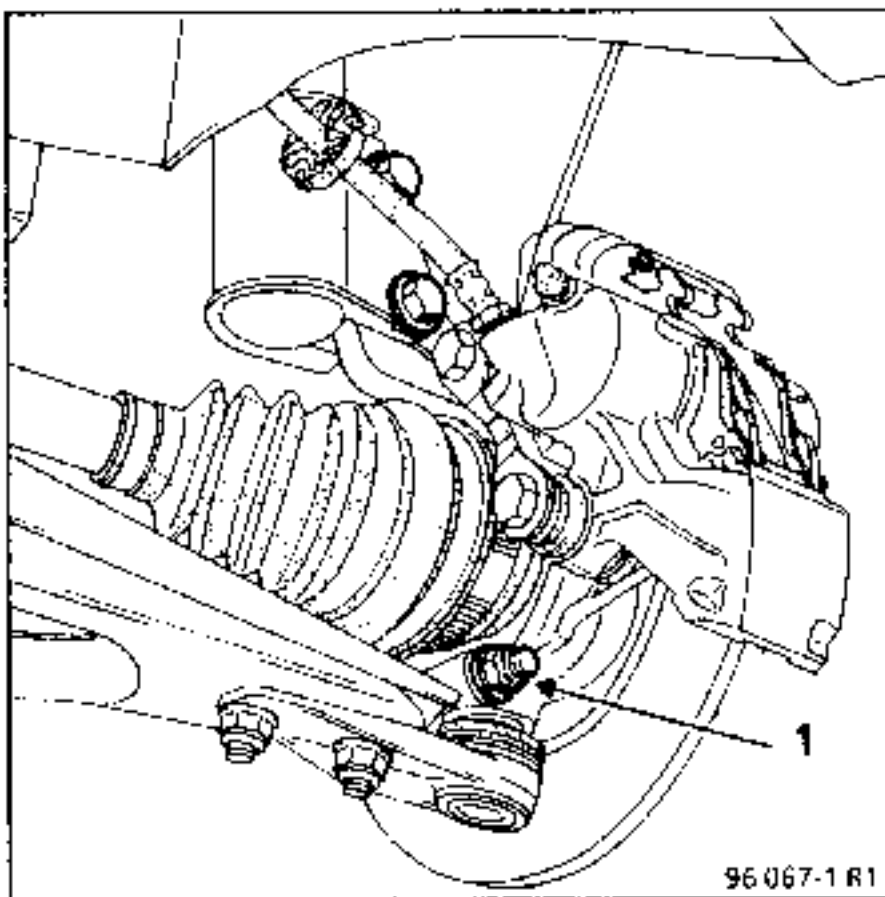
EXTRACCION

Retirar :

- las ruedas delanteras,
- las rótulas de dirección con el útil T.Av. 476,

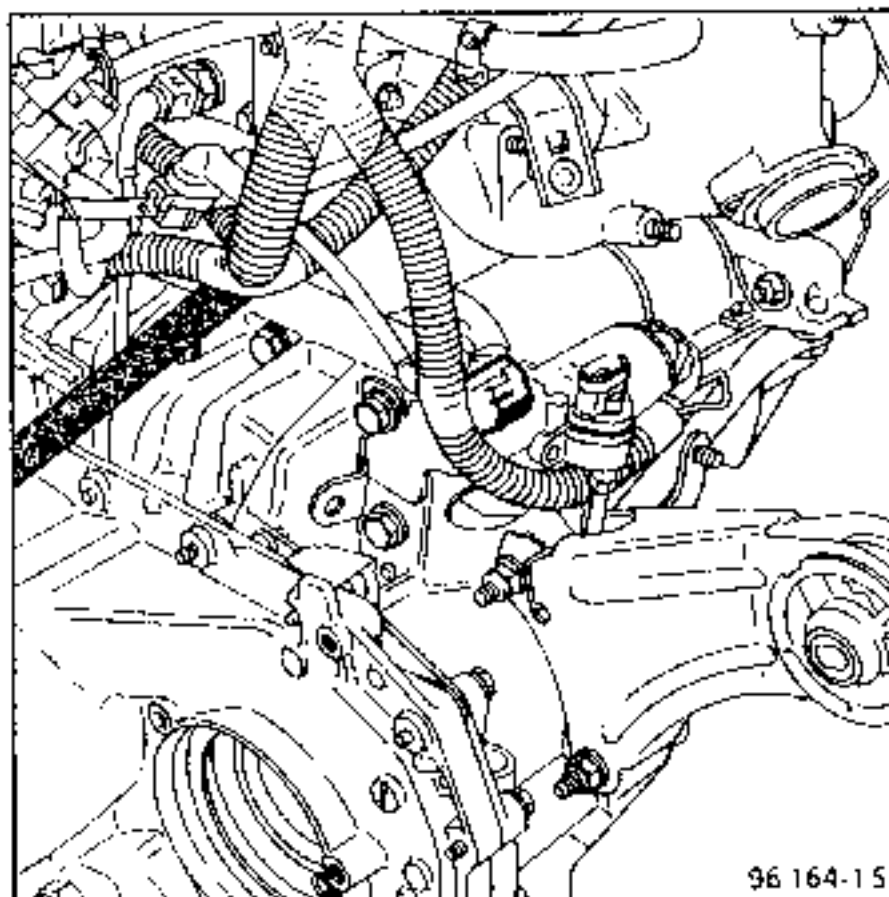


- la tuerca y el tornillo chaveta (1) de la rótula inferior,

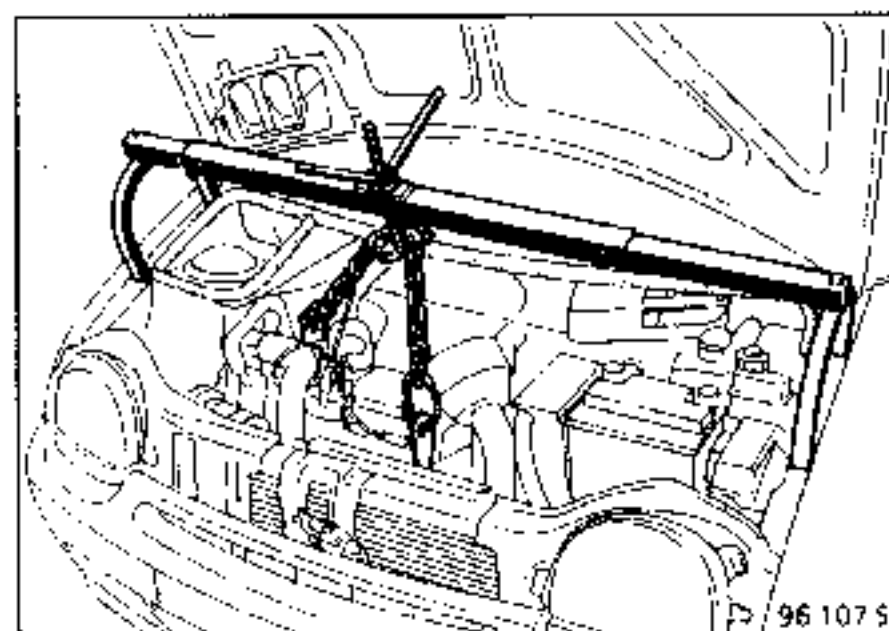


- la bobina de encendido.

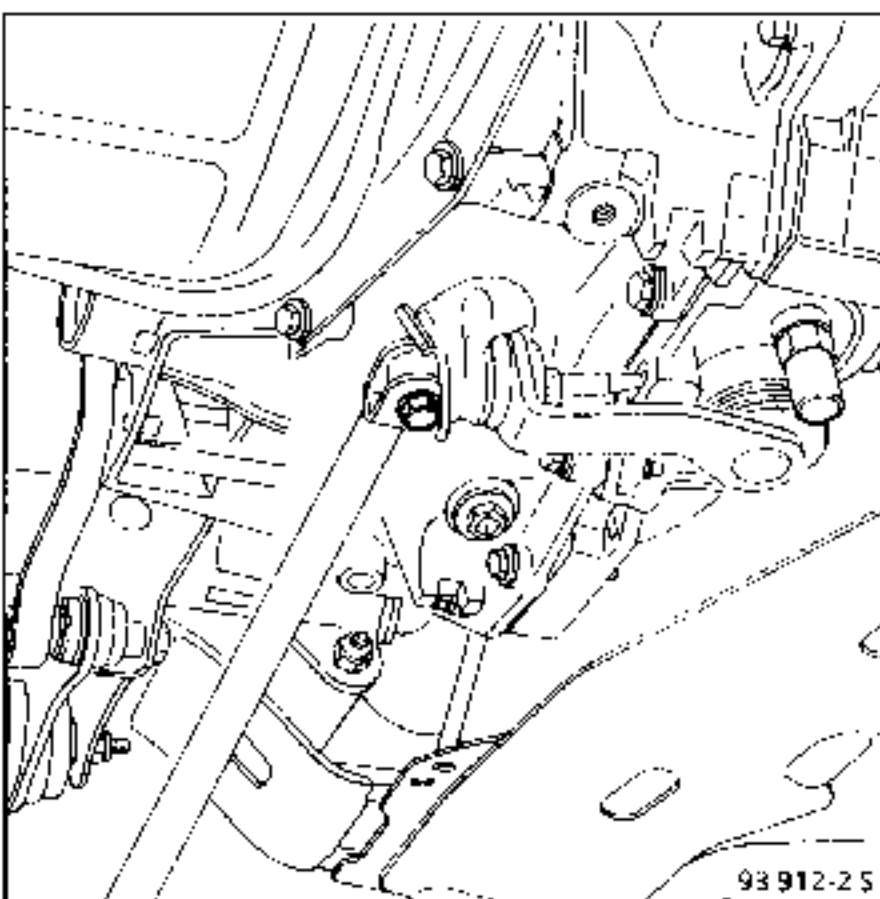
Desconectar el conector de la sonda de oxígeno



Colocar el soporte motor-caja **CELETTE 918 910** en las anillas de levantamiento del motor (cadenas en tensión).

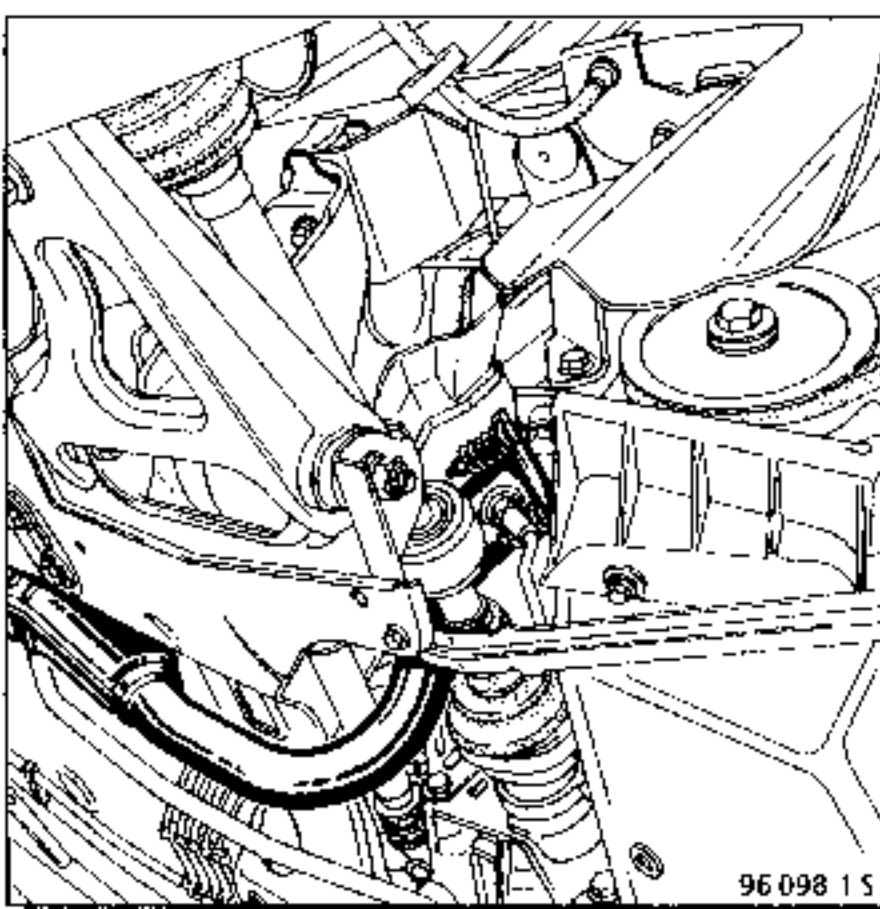


Desacoplar el mando de velocidad a nivel de la palanca de salida de la caja, después de haber liberado el fuelle de protección.

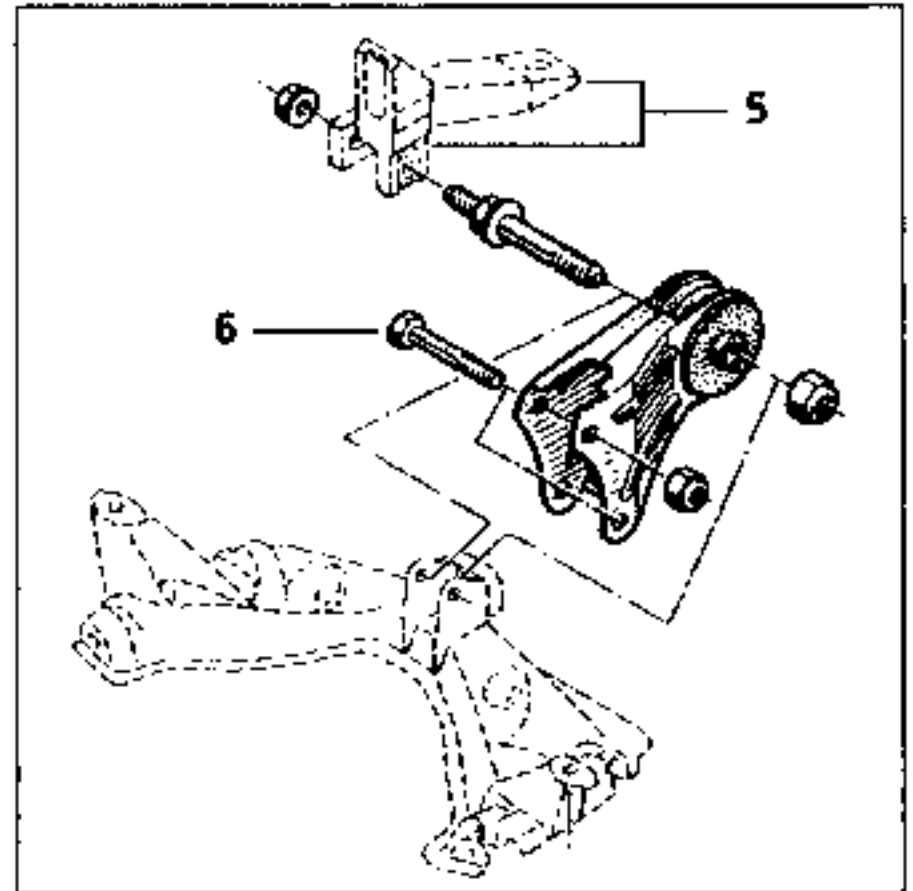


Atar la bieleta de mando al tubo de escape.

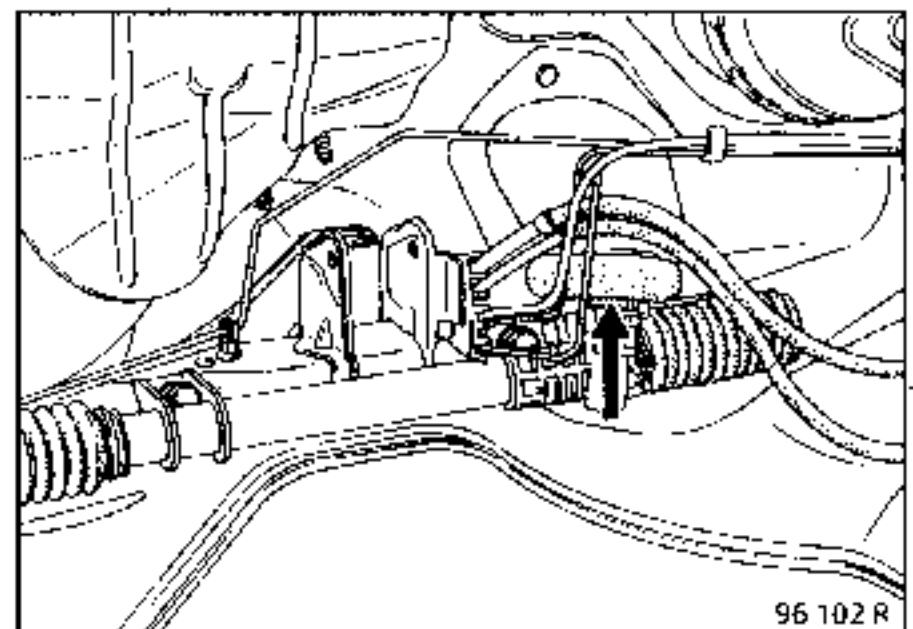
Extraer :
- el catalizador,



- la pantalla térmica,
- los dos tensores (5),
- los 2 bulones del tampón trasero del motor - caja (6).

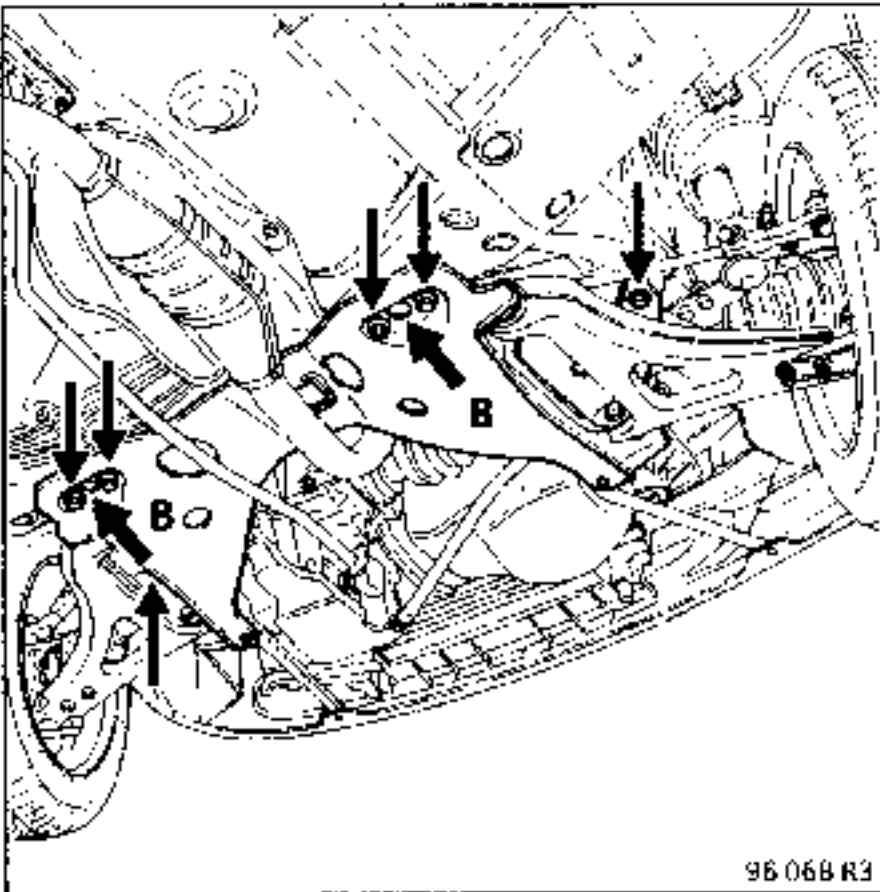


Cortar la abrazadera de plástico de sujeción del protector de goma sobre la caja de dirección.



Colocar un gato de órganos bajo la cuna.

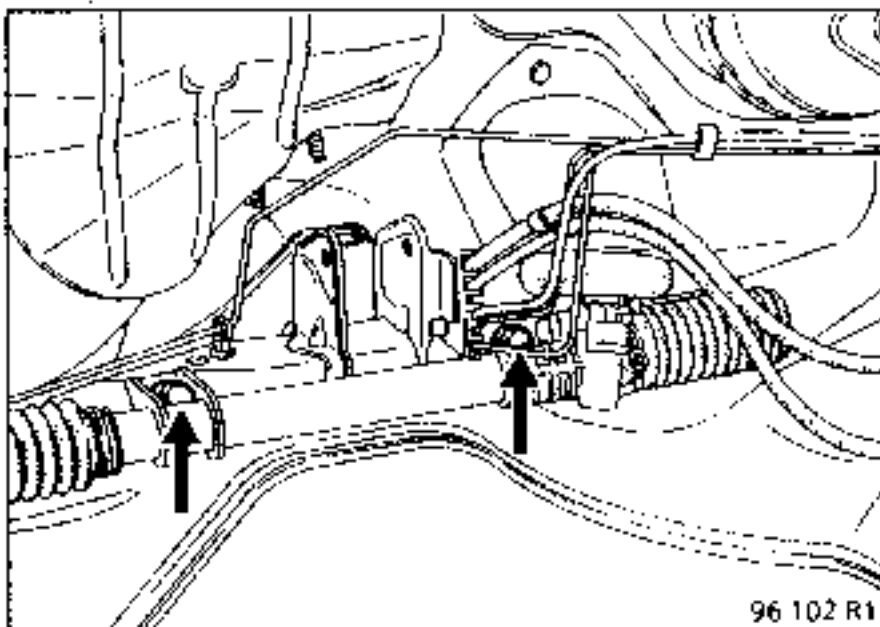
Quitar los seis tornillos de fijación de la cuna-tren.



Soltar los tubos de la cuna.

Descender la cuna.

Quitar los dos bulones de fijación de la caja sobre la cuna-tren

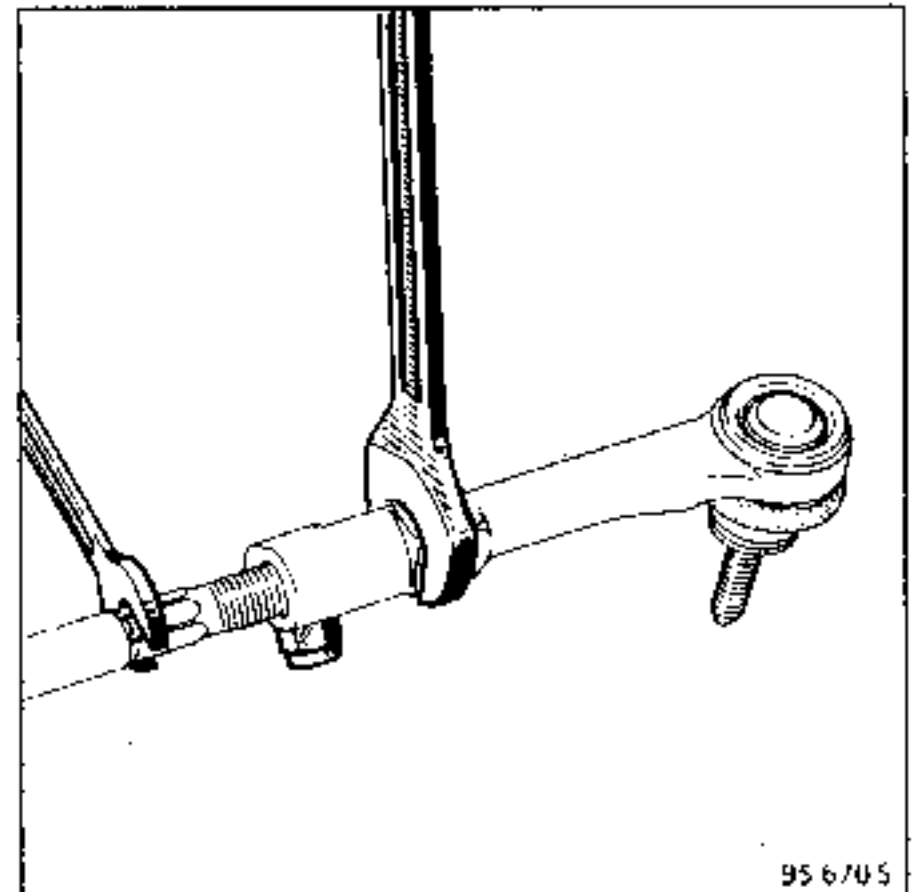


NOTA : no aflojar nunca las rótulas axiales de la cremallera excepto para sustituirlas.

En el caso de una sustitución de la caja de dirección, será necesario recuperar las cajas de rótulas del lado porta-manguetas.

Para ello :

- Desbloquear y aflojar aproximadamente una vuelta el tornillo de apriete tangencial.
- Aflojar las cajas de rótula, contando el número de vueltas de rosca efectuadas.



REPOSICION

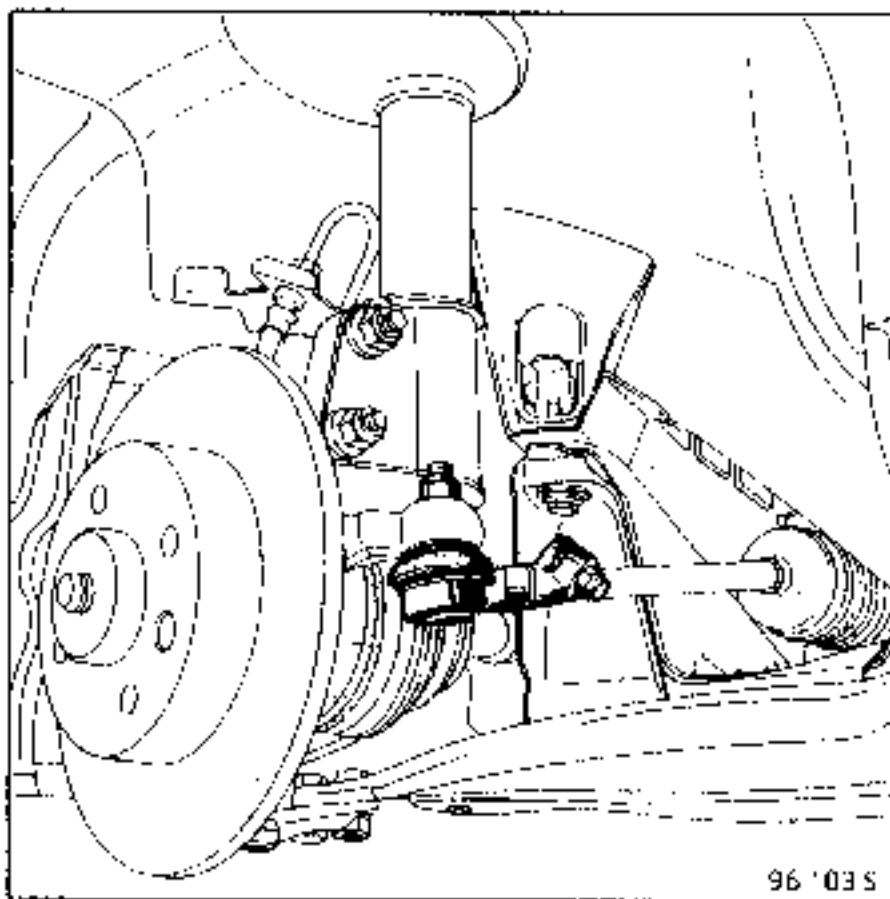
En el caso de una dirección nueva, colocar las cajas de rótula en la posición marcada en el desmontaje.

Colocar la caja de dirección sobre la cuna y apretar los tornillos al par.

Unir :

- la cuna a la caja y respetar imperativamente los pares de apriete,
- las cajas-rótulas sobre los portas-manguetas.

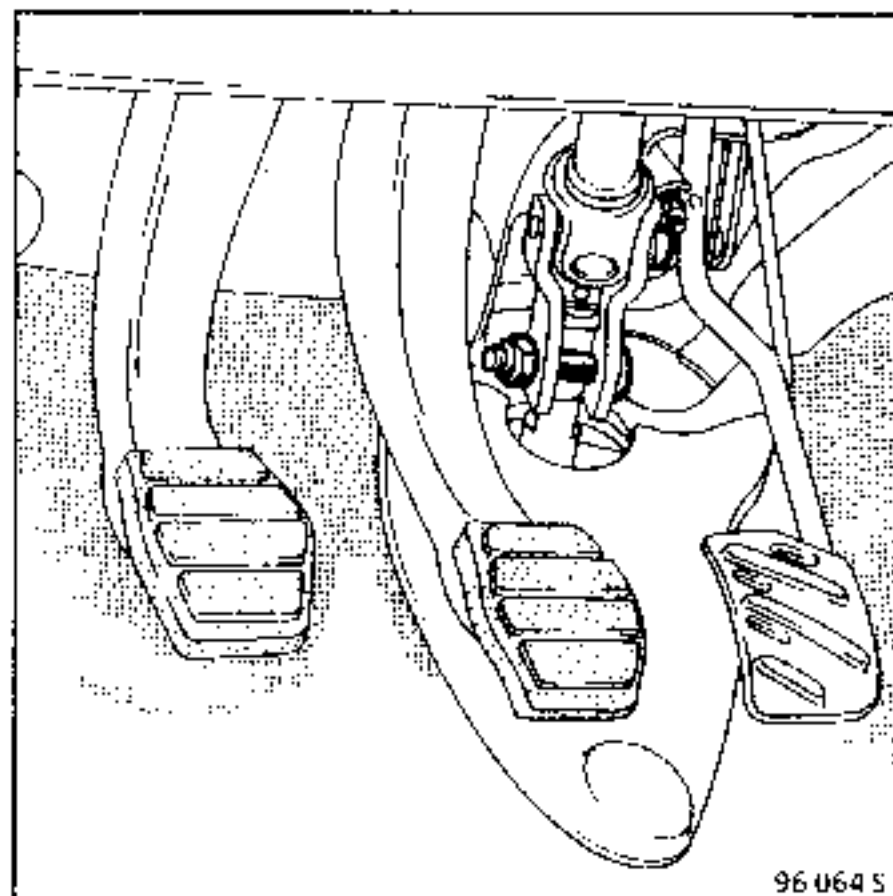
Para asegurar un montaje correcto, es **IMPERATIVO** poner 2 varillas de Ø 12 mm (broca por ejemplo) en las señales (B) (ver páginas anteriores) de la cuna antes del apriete definitivo de los tornillos de fijación.



Poner la cremallera en el punto medio (ruedas rectas).

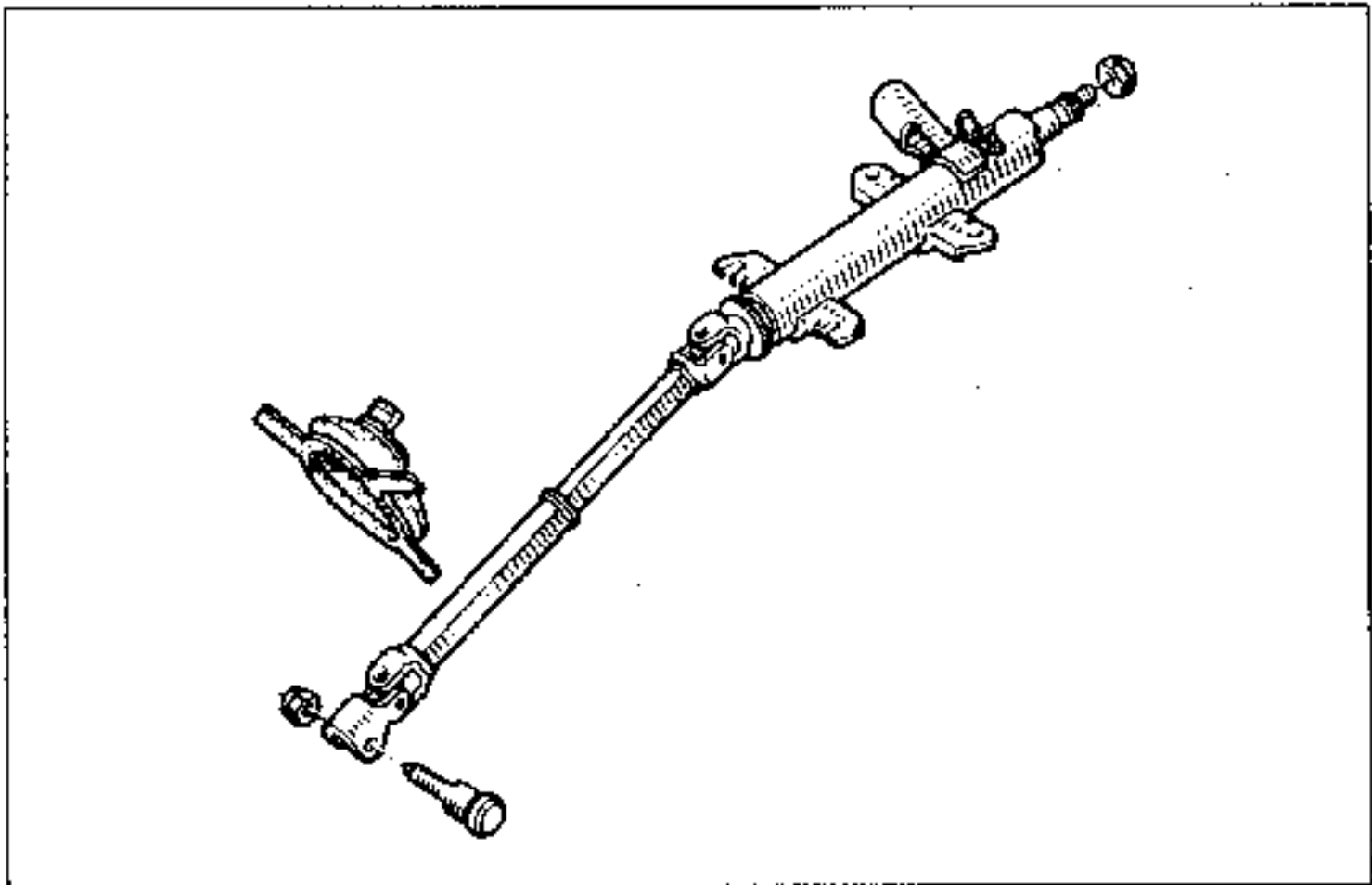
Colocar la pletina abatible en la cola del piñón de dirección.

Poner el tornillo de leva y la tuerca, apretar al par.



Controlar los ángulos del tren delantero y reglar si es necesario el paralelismo.

La columna de dirección se vende completa. No se servirá ninguna pieza suelta.



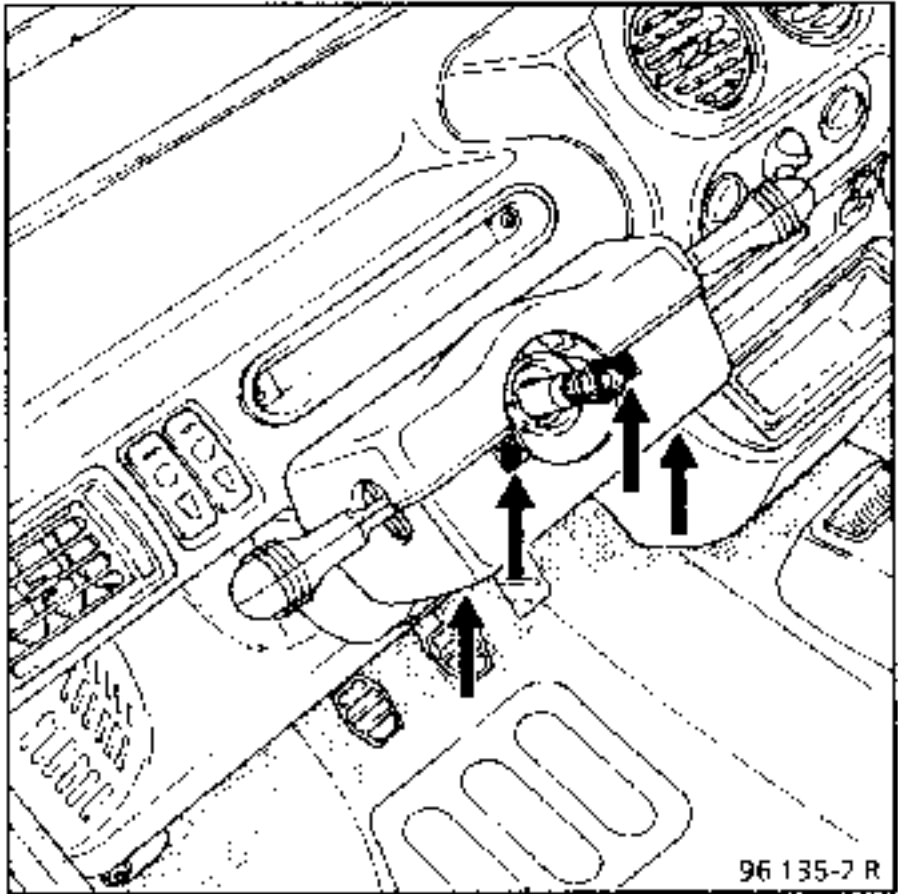
PARES DE APRIETE (en daN.m) 	
Tuercas del volante de dirección	4
Tornillo de leva de la pletina abatible	2,5
Tornillos fijaciones de la columna	2,5

EXTRACCION

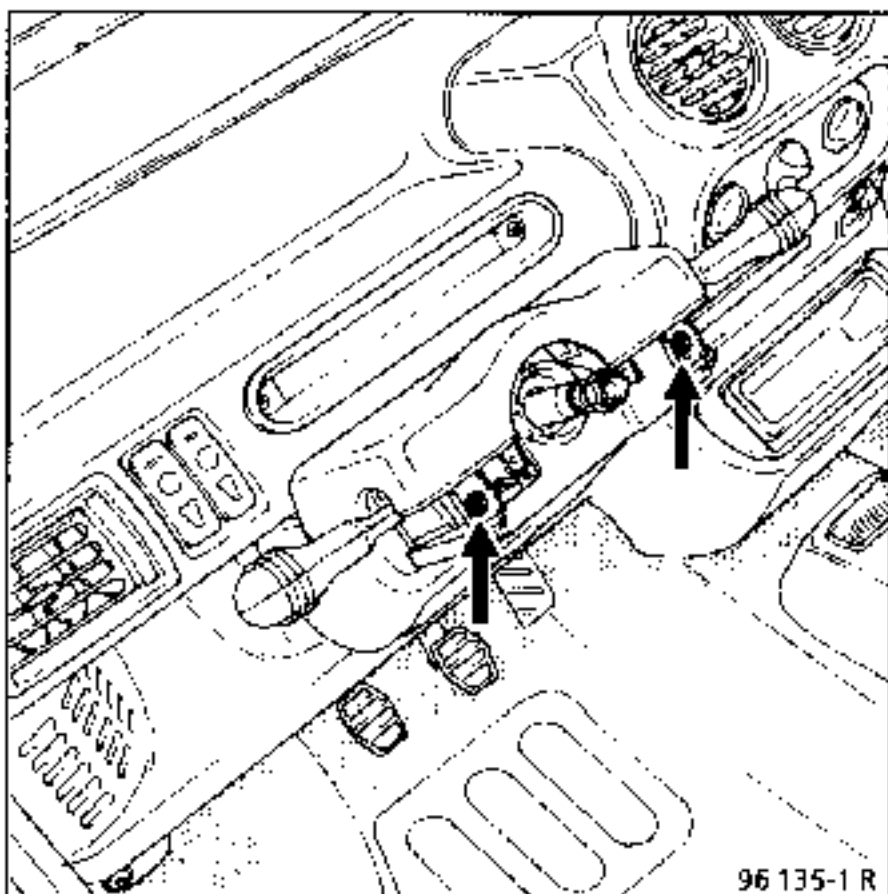
Retirar el volante después de haber marcado su posición.

Desconectar la batería.

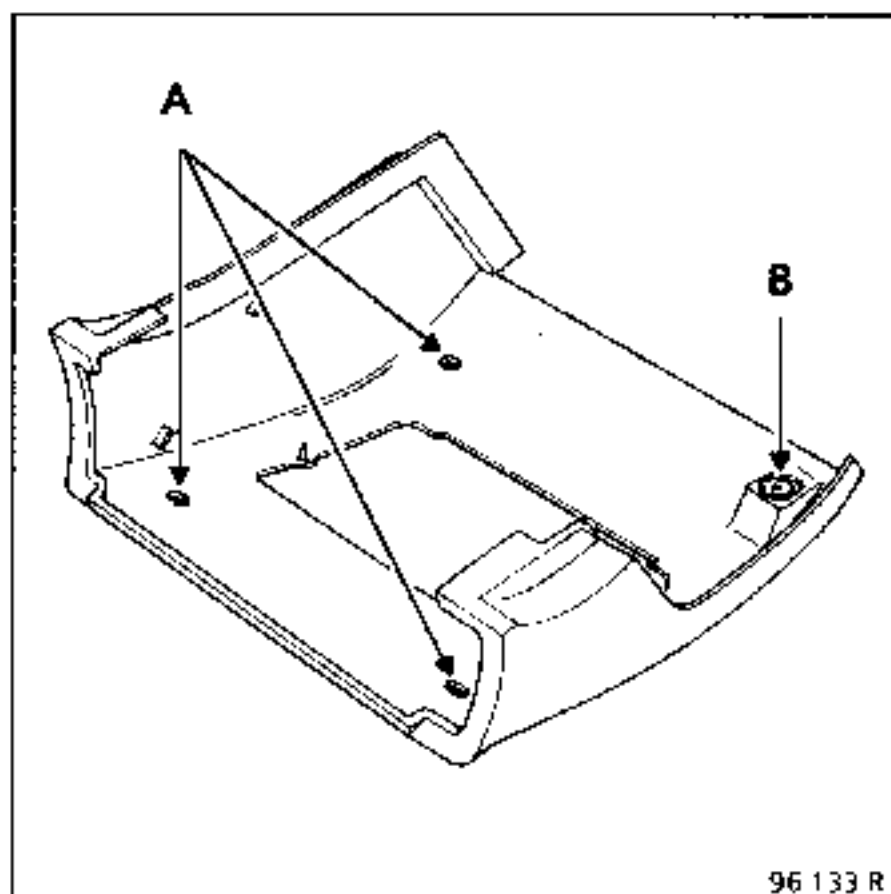
Extraer :
– la coquilla bajo el volante.



- la coquilla superior,

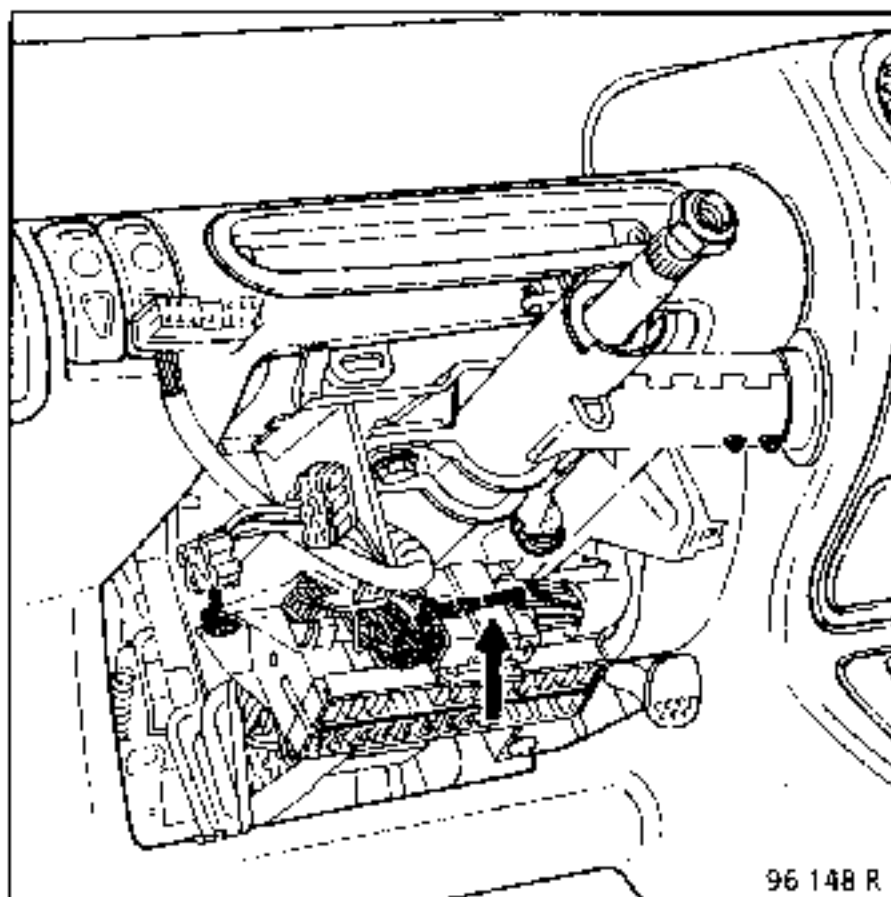
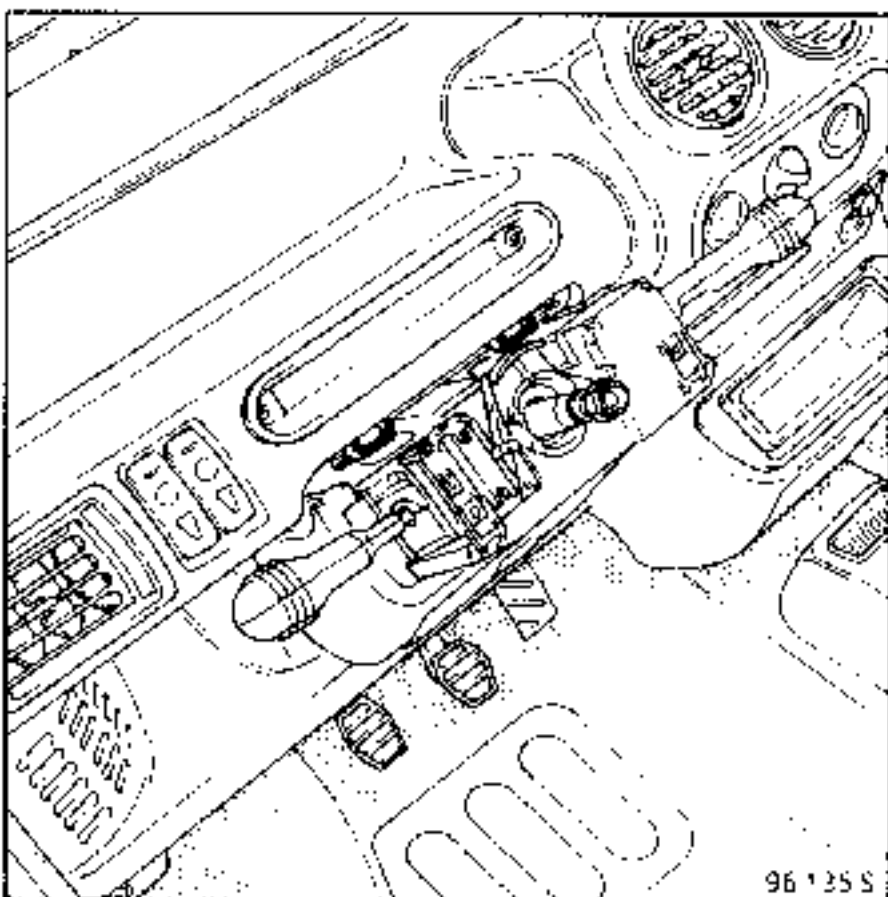


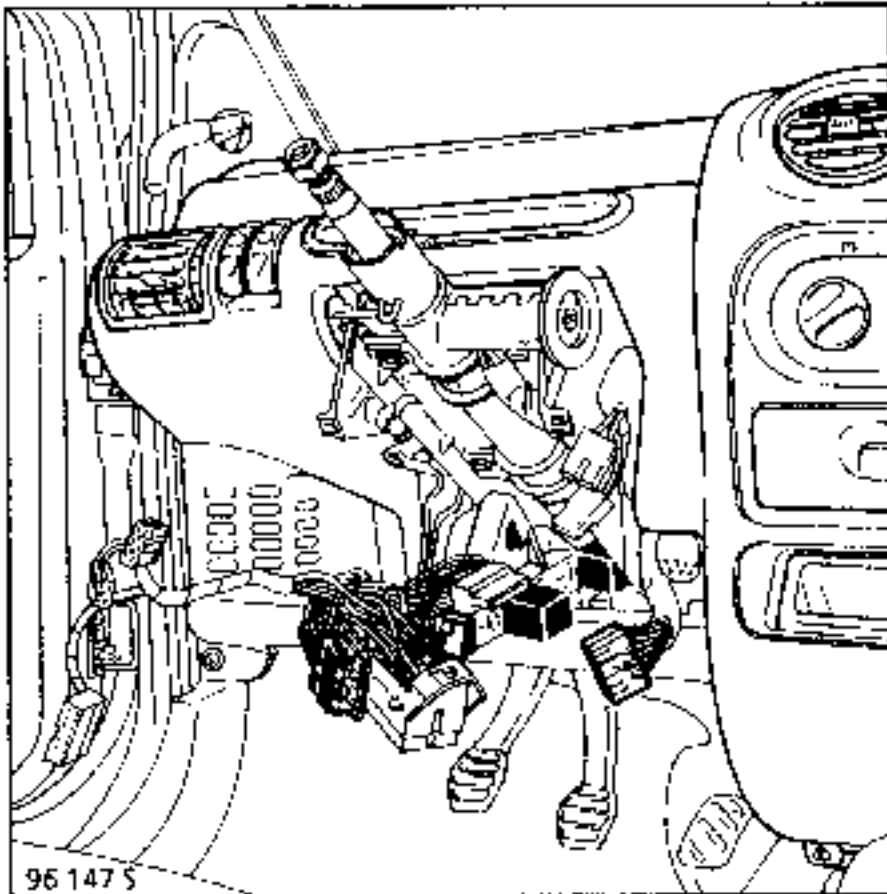
- la tapa de la columna de dirección (tres tornillos Torx (A) y una grapa (B)),



- el mando de luces (un tornillo).

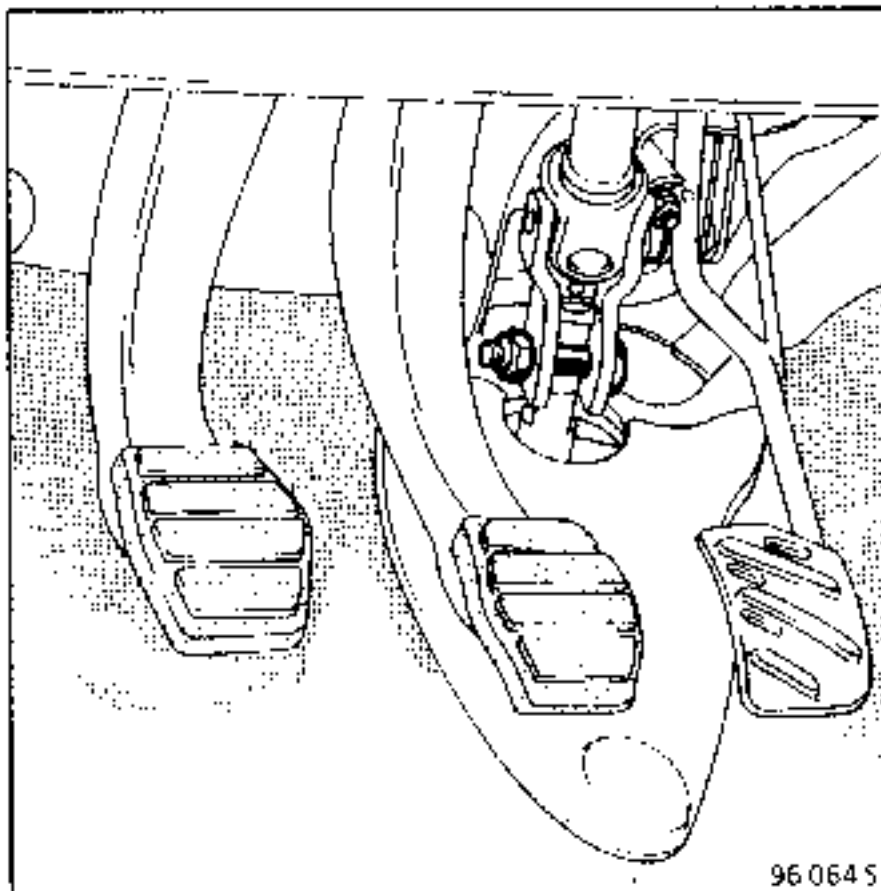
Desconectar el cableado principal y extraer la pletina porta-fusible.





Quitar :

- la tuerca y el tornillo de leva de la pletina abatible,



- los cuatro tornillos de fijación de la columna y retirar el conjunto

REPOSICION

Controlar la longitud del eje retráctil (ver párrafo correspondiente).

Cuando la columna de dirección está bloqueada por el contactor de arranque, el volante se encuentra en el punto medio.

En consecuencia :

- Poner la cremallera en el punto medio (ruedas rectas).
- Poner la columna de dirección (bloqueada) y encajar la pletina abatible en la cola del piñón de dirección.

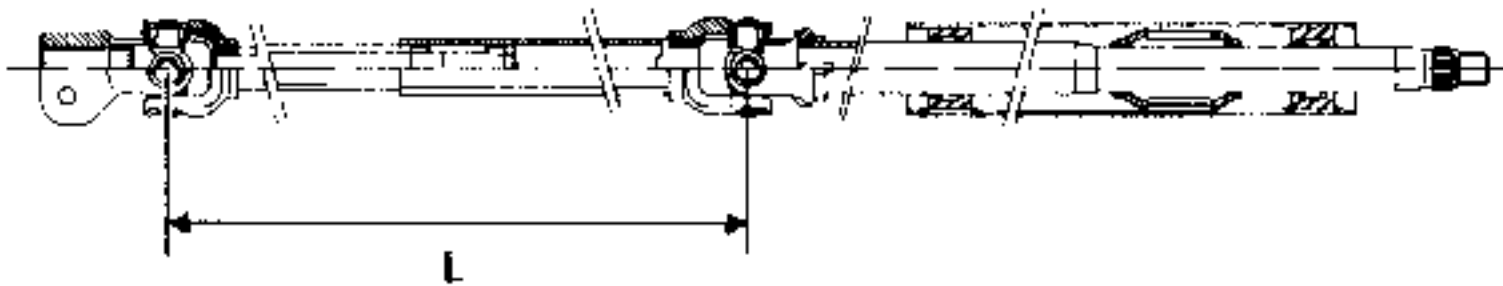
Fijar la columna y colocar :

- los conmutadores de mando al volante y conectarlos.
- las semi-coquillas superior e inferior del volante.
- la tapa inferior bajo el volante,
- el volante, en la posición marcada al desmontar,
- el tornillo de leva,
- la tuerca y apretarla al par.

EXTRACCION - REPOSICION

Estos vehículos están equipados de un conjunto eje retráctil - eje del volante - columna de dirección no desmontable. En caso de que sea imposible fijar el tornillo de leva de la pletina abatible, verificar que la longitud del eje sea correcta, si no es así, proceder a la sustitución del conjunto (ver párrafo columna de dirección)

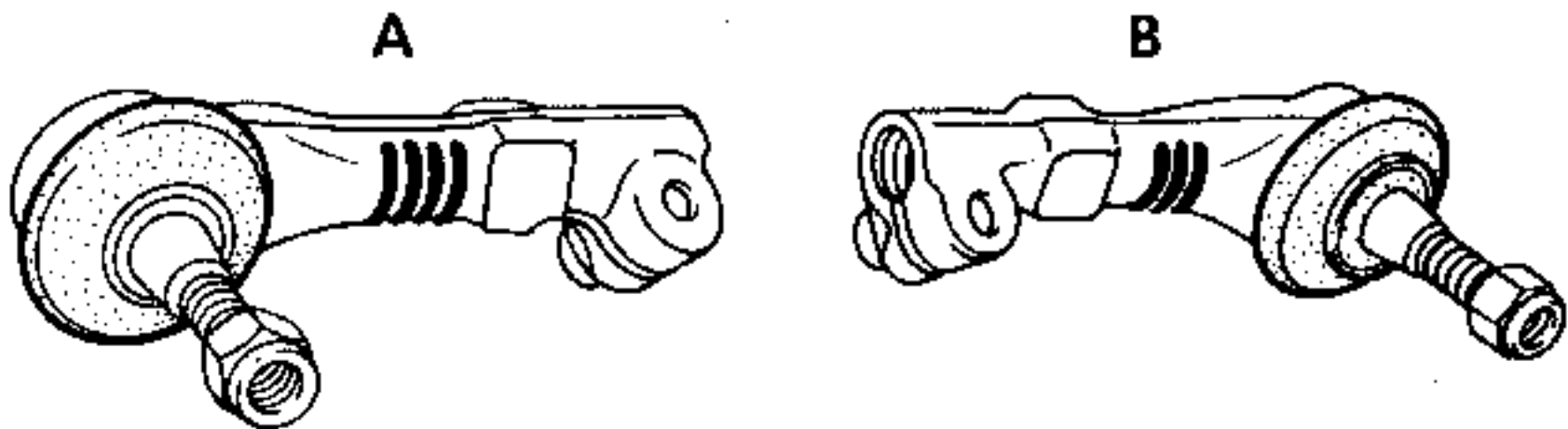
CONTROL



92 218 R1

$L = 289,8 \pm 1 \text{ mm}$

Identificación de las rótulas de dirección



96 348 R

A Caja izquierda (4 marcas de fundición)

B Caja derecha (3 marcas de fundición)

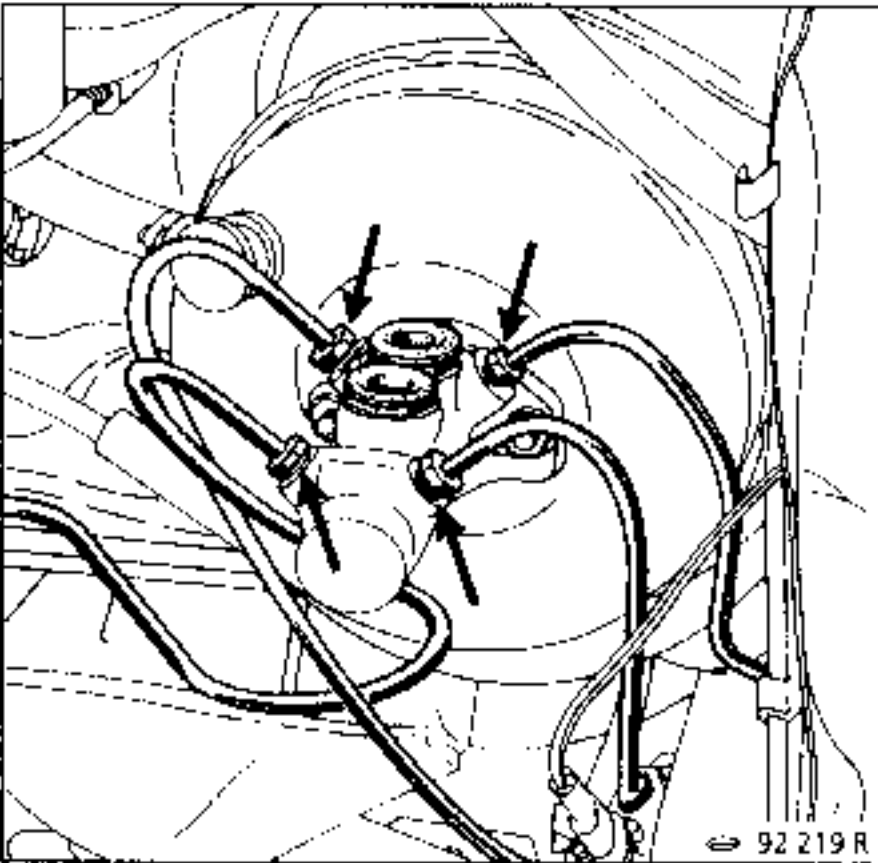
PARES DE APRIETE (en daN.m)



M 10 x 100	1,3
M 12 x 100	1,3
Tornillos de fijación al servofreno	1,3

EXTRACCION

Vaciar y extraer, tirando hacia arriba, el depósito del líquido de freno.



Extraer :

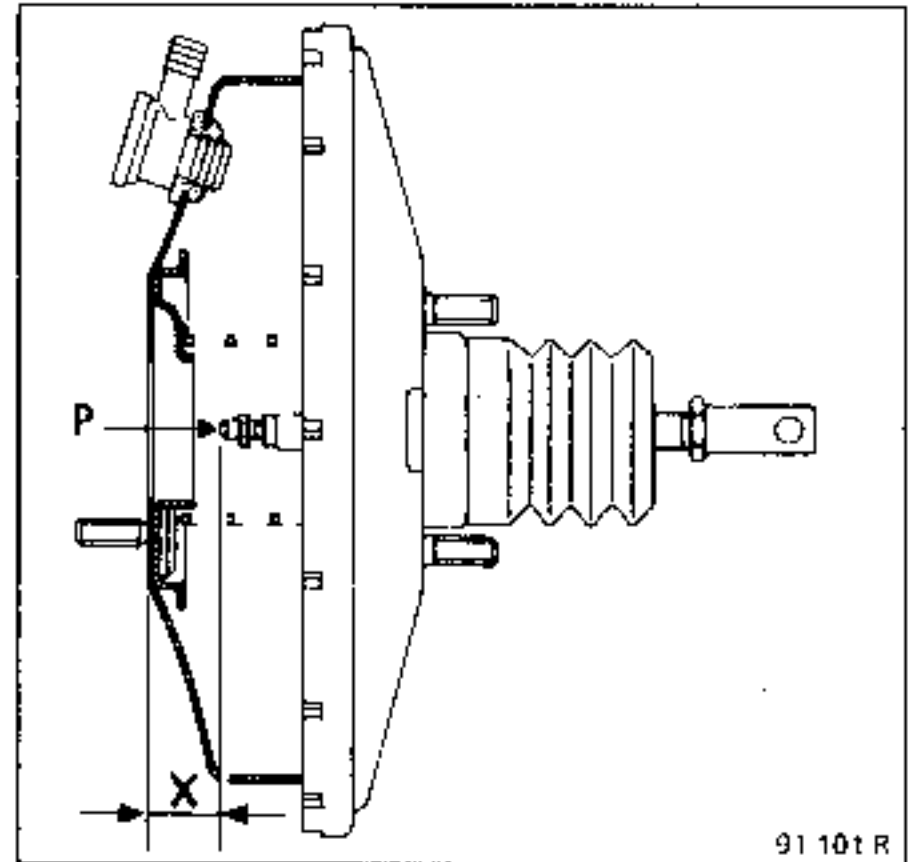
- las canalizaciones y marcar su posición.
- las dos tuercas de fijación al servofreno.

REPOSICION

Controlar la longitud del vástago de empuje.

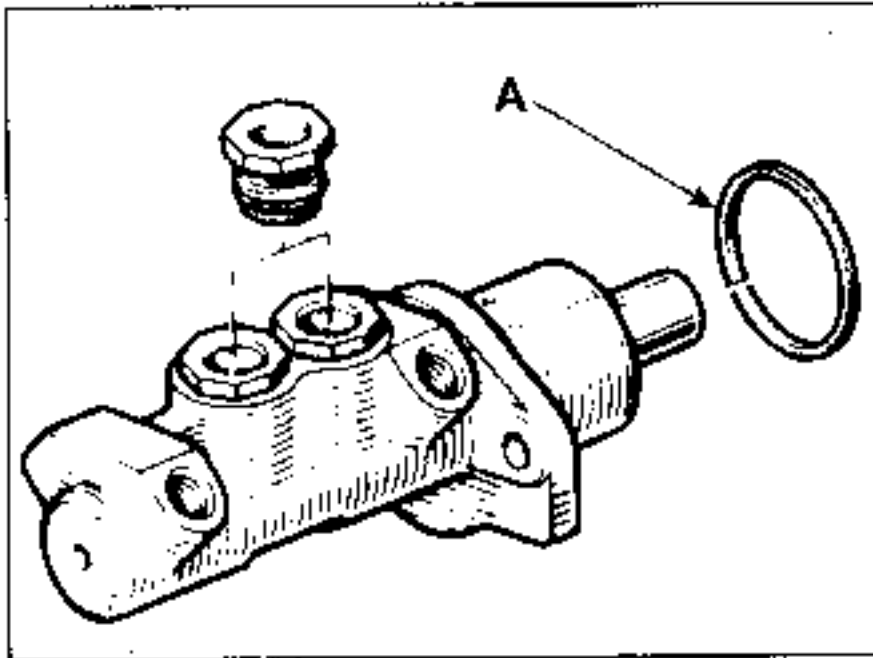
Cota X = 22,3 mm

Reglaje según modelo por la espiga (P).



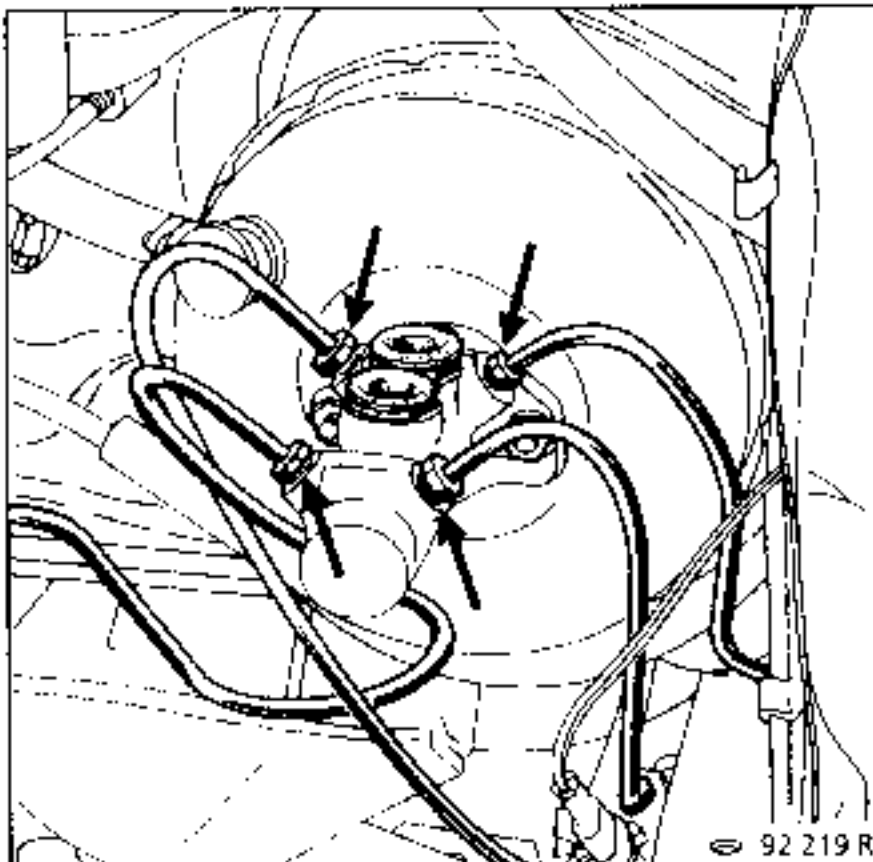
NOTA : Estos vehículos están equipados de bombas de frenos integradas al servofreno. La estanquidad del servofreno está directamente ligada a la bomba de frenos. En una intervención, es necesario poner una junta (A) nueva.

Colocar la bomba de frenos, alineándola con el servofreno para que el vástago de empuje (P) entre correctamente en su alojamiento de la bomba de frenos.



Conectar :

- las canalizaciones, en las posiciones marcadas durante la extracción,



- el depósito de compensación, empujando para encajarlo en la bomba de frenos.

Purgar el circuito de frenado.

PARES DE APRIETE (en daN.m)**Bomba de frenos al servofreno****1,3****Servofreno al salpicadero****2,3**

El servofreno no es reparable. Tan sólo se autorizan las intervenciones en :

- el filtro de aire,
- la válvula de retención.

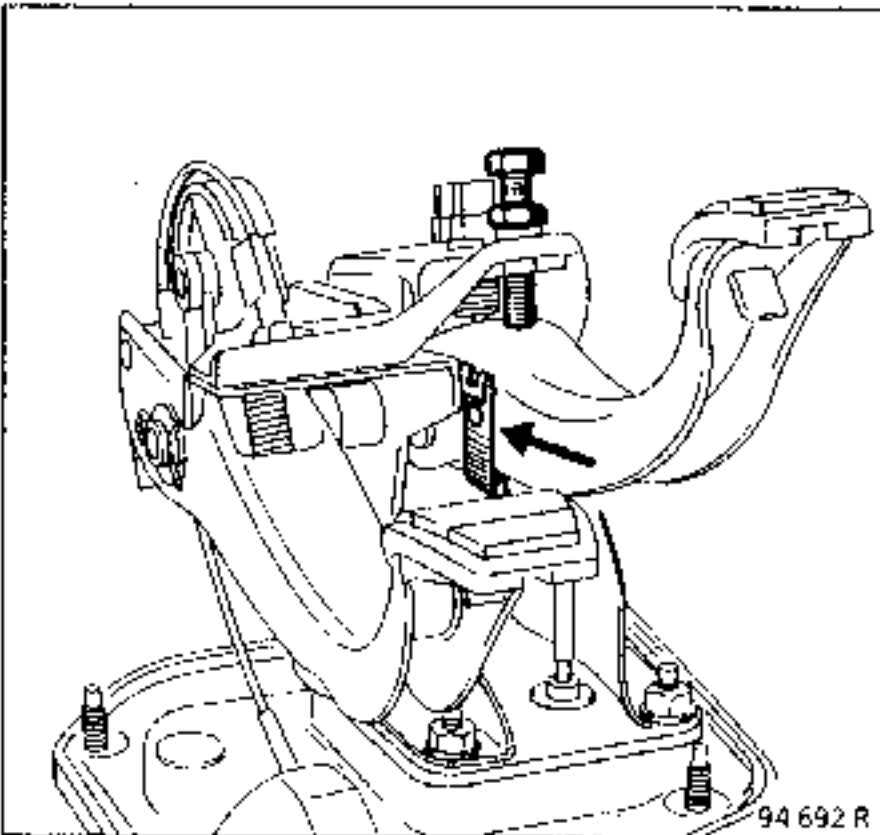
EXTRACCION

Extraer :

- la caja del filtro de aire,
- la batería
- la bomba de frenos.

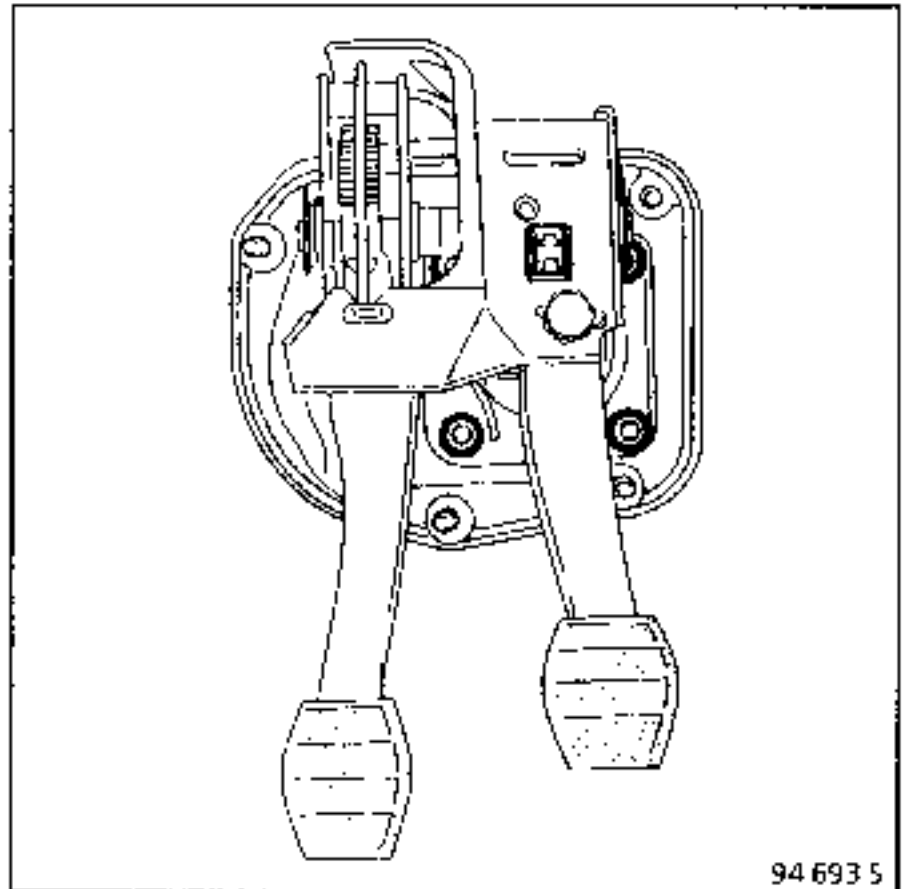
Desconectar el empalme flexible de depresión en el servofreno.

En el interior del vehículo, retirar el eje de la ple-tina que une el pedal de freno con el vástago de empuje después de haber retirado la grapa.



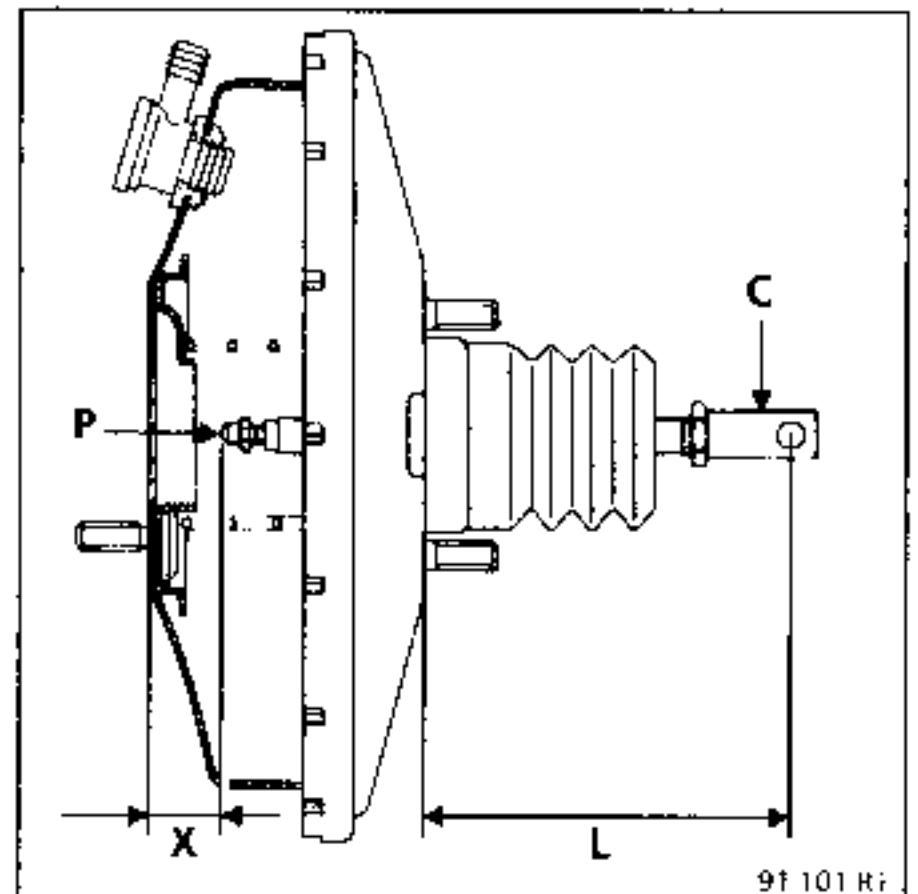
Recuperar el separador.

Aflojar las tuercas de fijacion del servofreno y extraerlo.

**REPOSICION**

Antes del montaje, verificar :

- cota L = 132,5 mm regulable según el modelo por el vástago (C),
- cota X = 22,3 mm regulable según el modelo por el vástago (P).



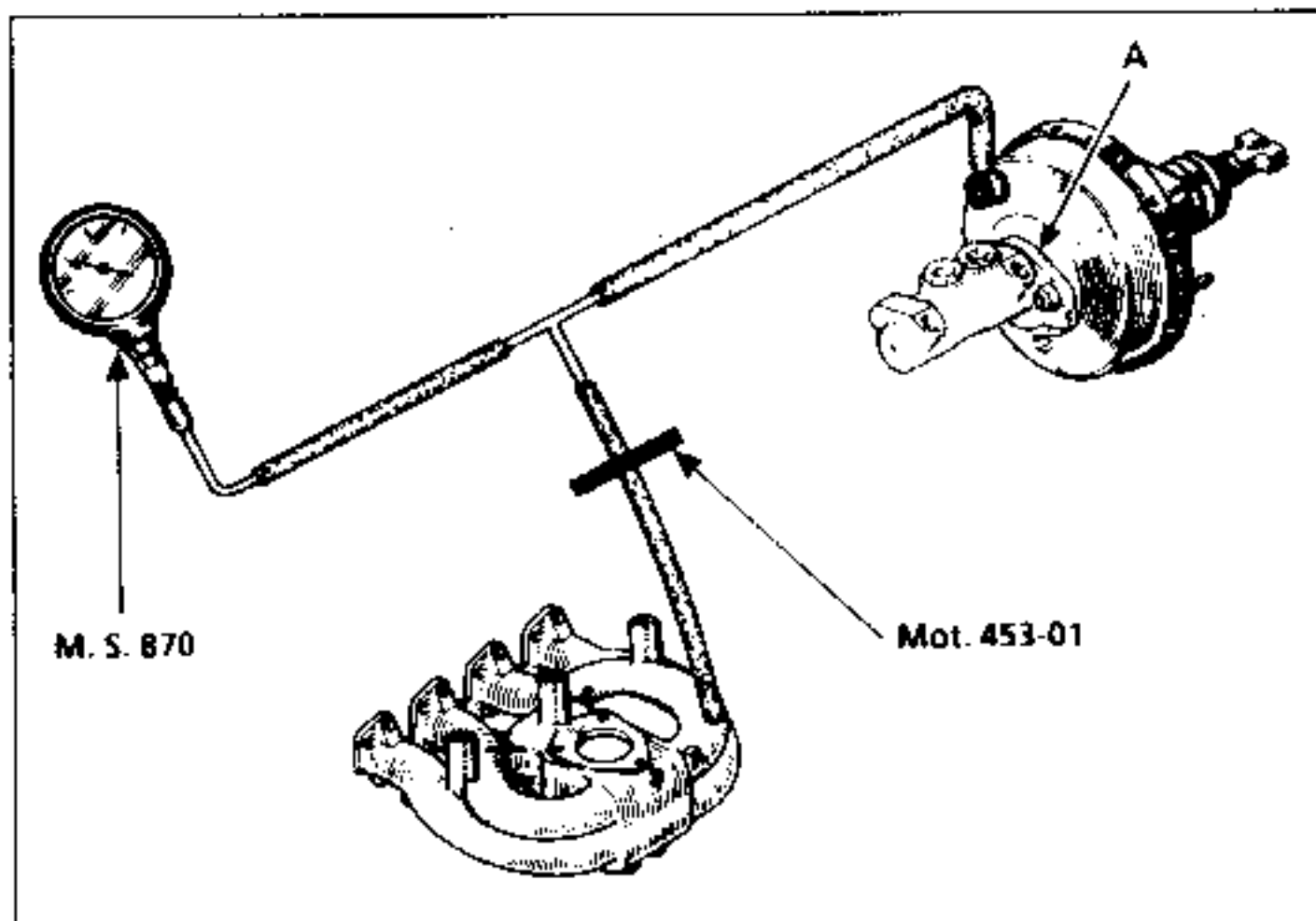
Colocar la bomba de frenos (ver consigna en el capítulo concernido).

Purgar el circuito de frenado.

UTILLAJE ESPECIAL INDISPENSABLE		
Mot	453 -01	Pinza para tubos
M.S.	870	Depresiómetro

CONTROL DE LA ESTANQUIDAD

Durante el control de estanquidad del servofreno, asegurarse de la perfecta estanquidad entre éste y la bomba de frenos. En caso de fuga a este nivel, sustituir la junta (A).



La verificación de la estanquidad del servofreno debe hacerse en el vehículo, con el circuito hidráulico en estado de funcionamiento

Conectar el depresi6metro M.S. 870 entre el servofreno y la fuente de vacio (colector de admisi6n) con un empalme en "T" y un tubo lo m6s corto posible.

Hacer girar el motor al ralentí durante un minuto.

Pinzar el tubo (pinza Mot. 453-01) entre el empalme en "T" y la fuente de vacío.

Parar el motor.

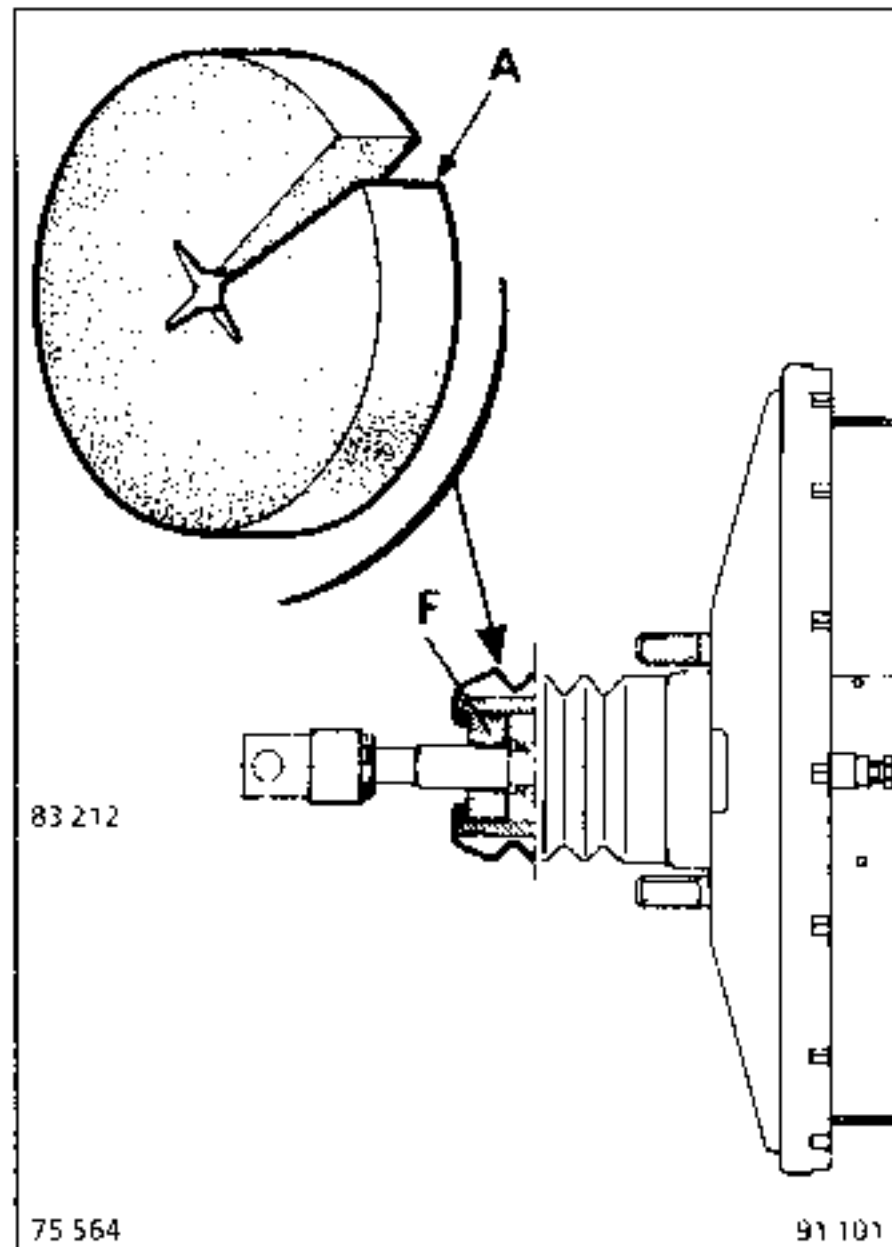
Si el vacío cae más de 33 mbares (25 mm/Hg) en 15 segundos, hay una fuga que puede estar en :

- la válvula de retención (proceder a su sustitución),
- o en la membrana del vástago de empuje (en este caso, proceder a la sustitución del servo-freno).

En caso de que no funcione el servofreno, el sistema de frenado funciona, pero el esfuerzo sobre el pedal es mucho más importante para obtener una deceleración equivalente a la de los frenos asistidos.



SUSTITUCION DEL FILTRO DE AIRE



Para la sustitución del filtro de aire (F), no es necesario extraer el servofreno.

Bajo el pedalier, mediante un destornillador o un gancho metálico, extraer el filtro usado (F). Cortar en A el filtro nuevo (ver figura) encajarlo alrededor del vástago y después hacerlo penetrar en su alojamiento, comprobando que se extienda bien por todo el diámetro, para evitar los pasos de aire no filtrados.

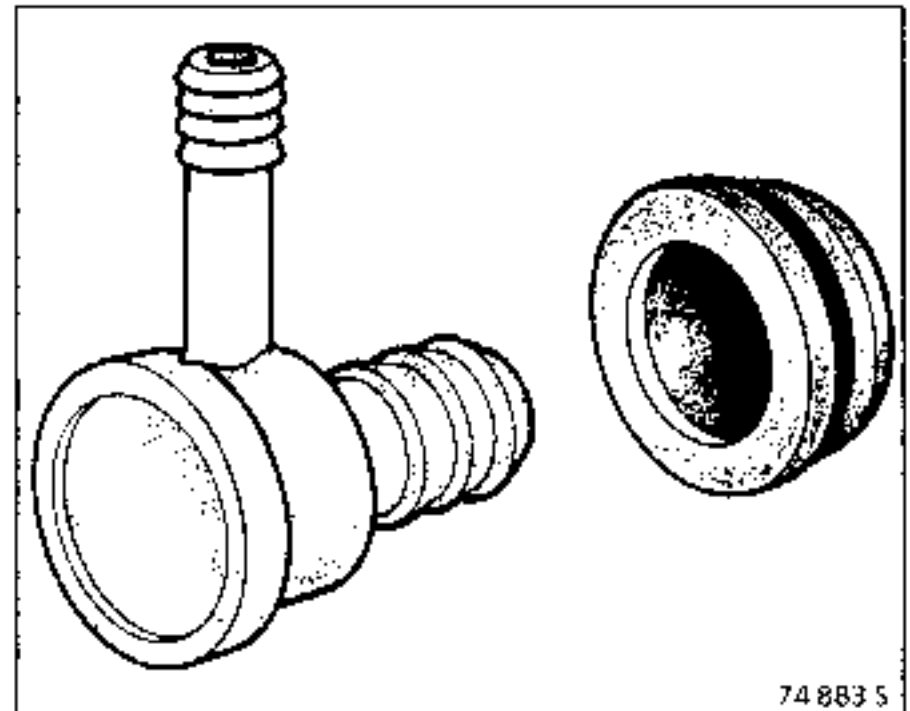
SUSTITUCION DE LA VALVULA DE RETENCION

Esta operación se puede efectuar sobre el vehículo.

EXTRACCION

Desconectar el tubo de llegada de depresión del servofreno.

Tirar, girándola, de la válvula de retención para sacarla de la arandela de estanquidad de goma.



REPOSICION

Verificar el estado de la arandela de estanquidad y de la válvula de retención.

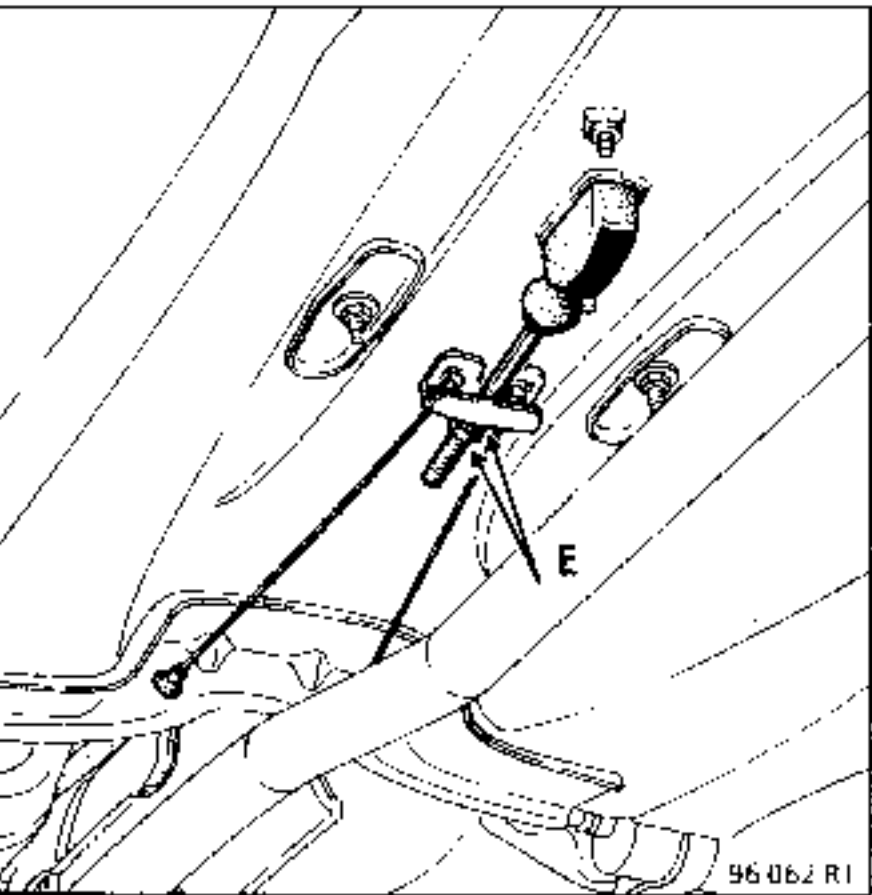
Sustituir las piezas defectuosas.

Montar el conjunto.

SUSTITUCION

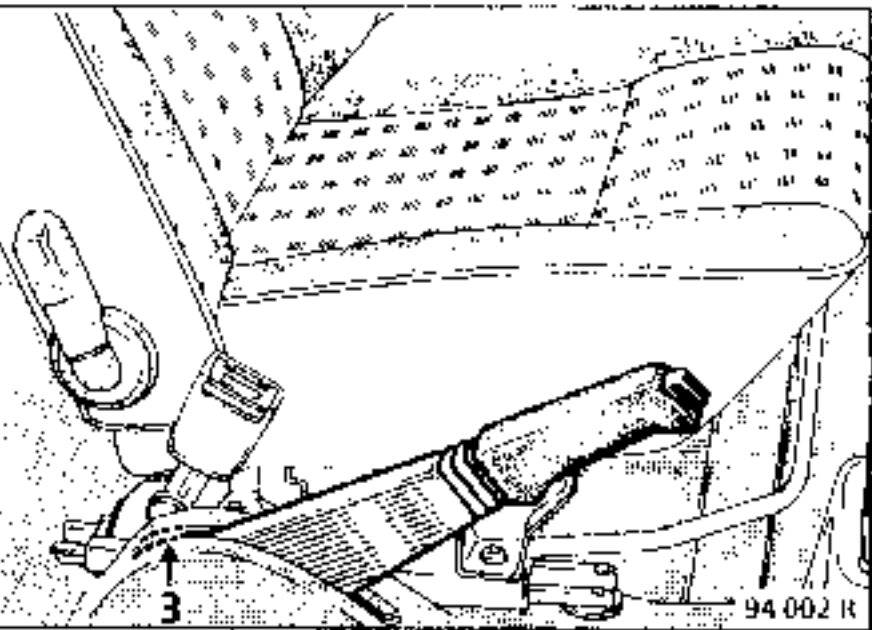
Aflojar el freno de mano

Desbloquear y quitar las tuercas (E).



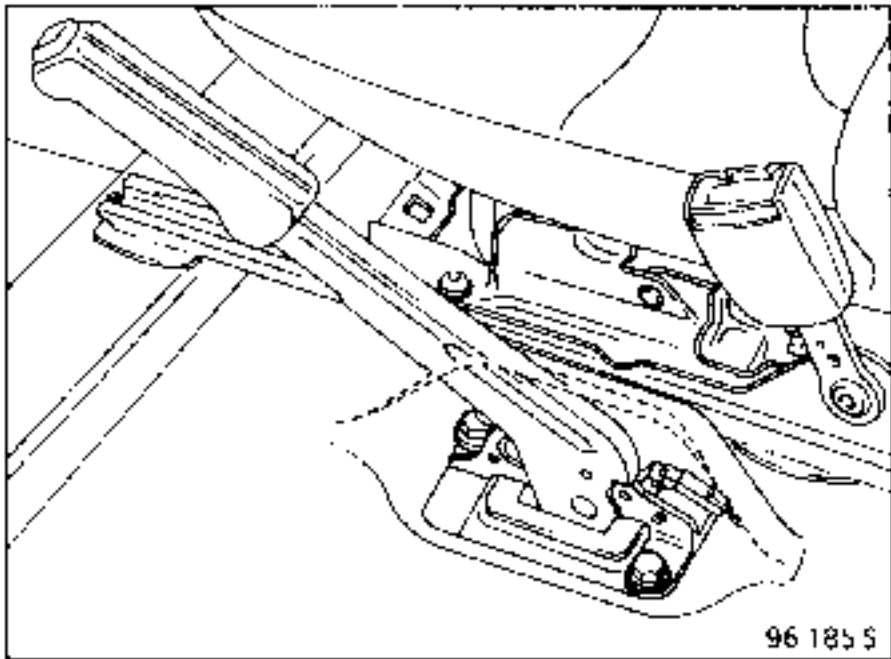
Soltar la varilla de mando del balancín.

En el habitáculo, hacer una ligera entalla en la moqueta (3)



Desconectar el cable del contactor del freno de mano.

Aflojar los dos tornillos de fijación del soporte de la palanca sobre el piso



Extraer la palanca del freno de mano.

En la reposición, reglar la carrera de la palanca.



REGLAJE

El mal reglaje del freno de mano, cable demasiado flojo :

- impide el buen funcionamiento del sistema de aproximación recuperación automática del juego de las zapatas,
- provoca una carrera larga del pedal de freno.

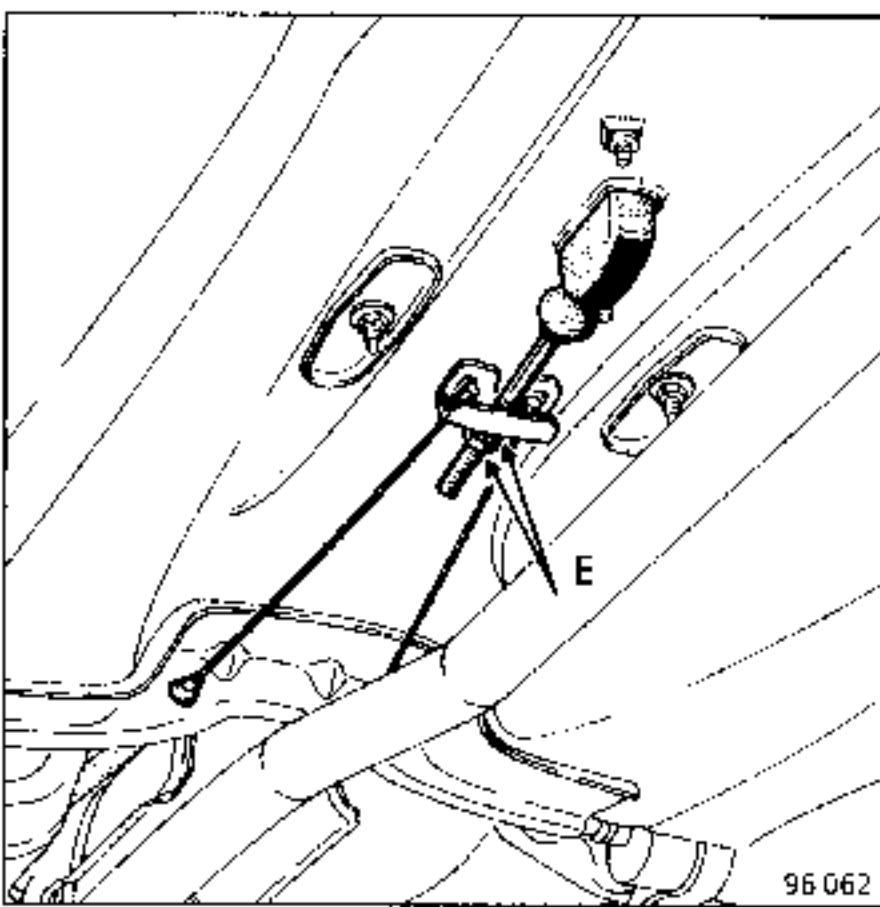
En ningún caso hay que tensar los cables para solucionar este fallo, el problema reaparece rápidamente.

El freno de mano no es una recuperación del juego, debe reglarse únicamente al sustituir :

- las pastillas,
- los cables,
- la palanca de mando

Cualquier otro reglaje, fuera de estas intervenciones, está prohibido.

Con el vehículo sobre un elevador con toma bajo casco, aflojar las tuercas (E) para liberar totalmente el balancín central.

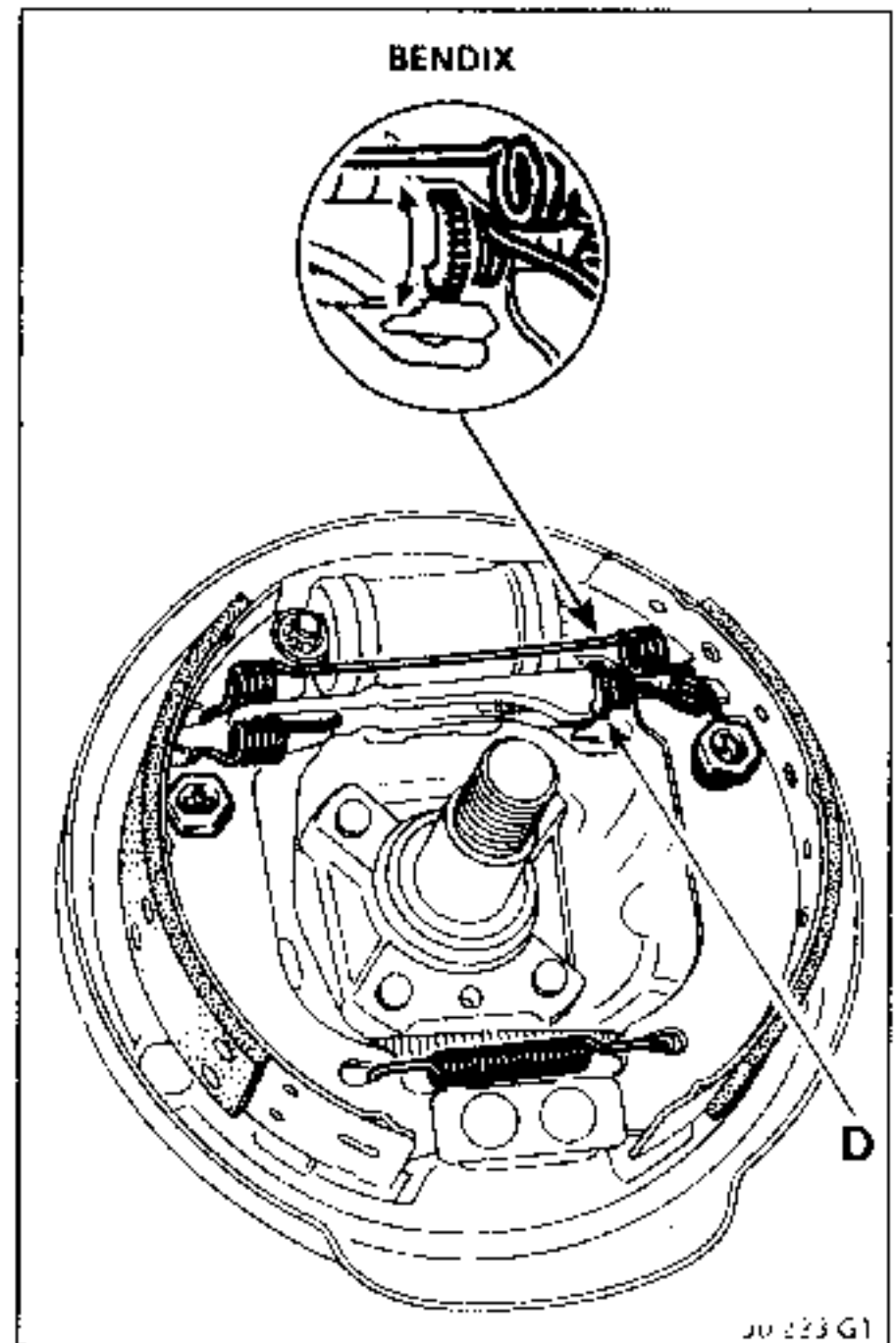


96 062

Extraer :

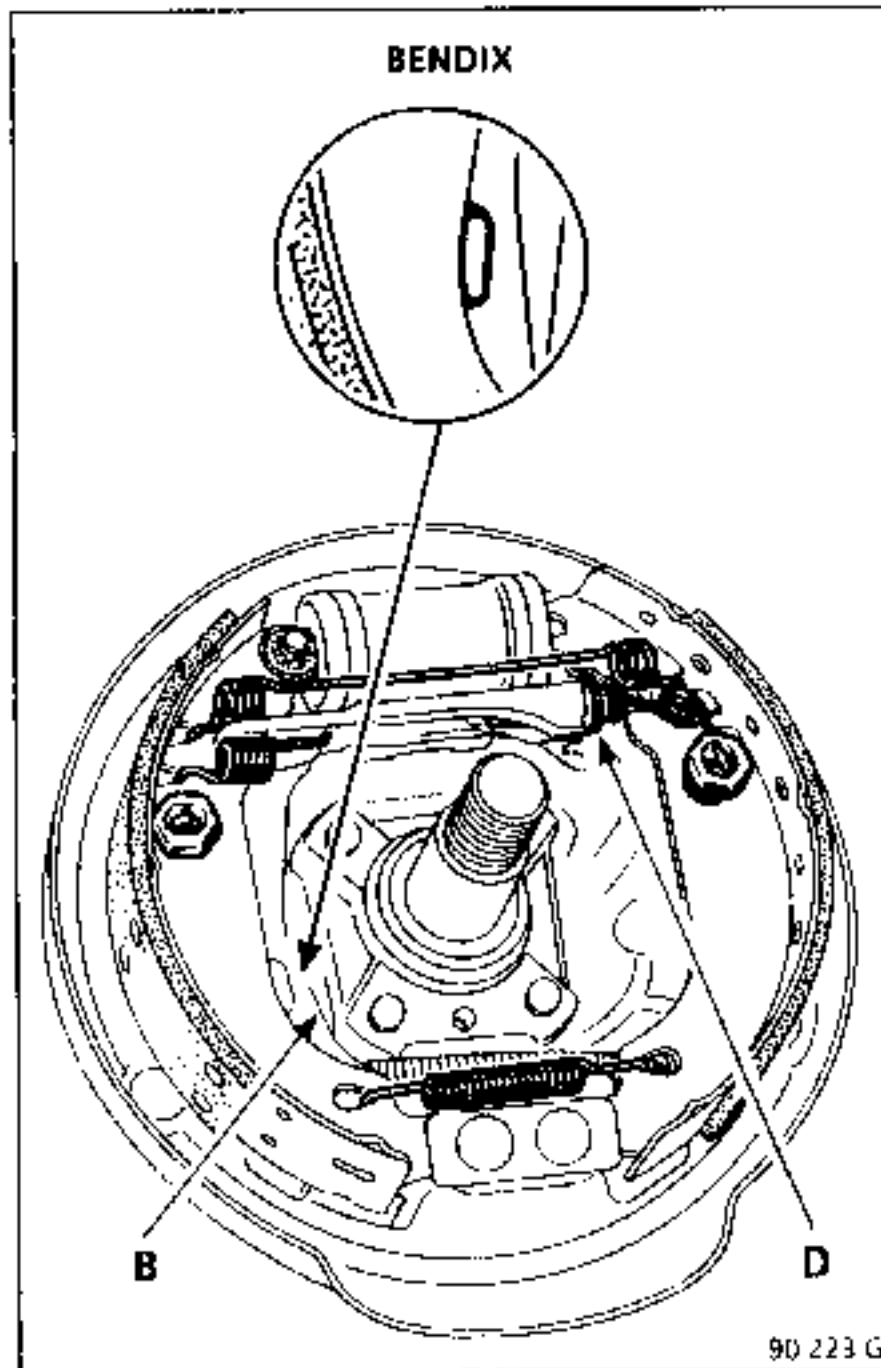
- las dos ruedas traseras.
- los dos tambores.

Verificar el funcionamiento del sistema de recuperación automática del juego girando el sector dentado (D) (asegurarse que gira bien en los dos sentidos) y después destensarlo de 5 a 6 dientes.



Asegurarse :

- del correcto deslizamiento de los cables,
- del apoyo correcto de las palancas (B) del freno de mano sobre las zapatas.



Tensar progresivamente los cables a la altura del reglaje central de forma que las palancas (B) despeguen entre el 1º y el 2º diente de la carrera de la palanca de mando y queden despegadas en el 2º diente.

Bloquear las tuercas (E).

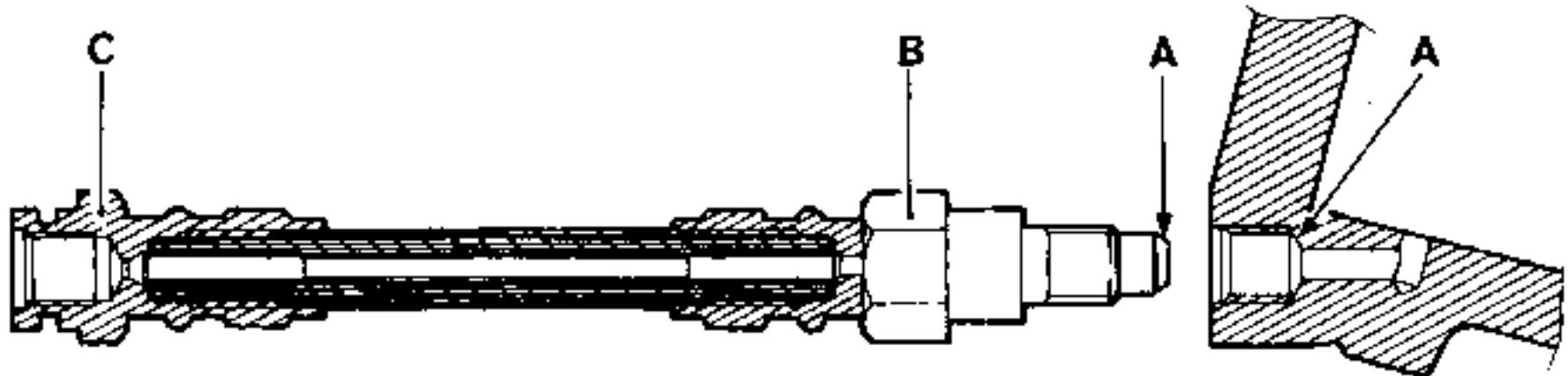
Colocar los tambores.

Con el vehículo en el suelo:

Reglar las zapatas por una serie de aplicaciones firmes y progresivas sobre el pedal de freno, escuchando funcionar la recuperación automática.

Estos vehículos están equipados de flexibles de frenos con estanquidad sin junta de cobre. Esta estanquidad se realiza por contacto con "Fondo de cono" del chaflán (A) del flexible.

PARES DE APRIETE (en daN.m)
B = 1,5
C = 1,3



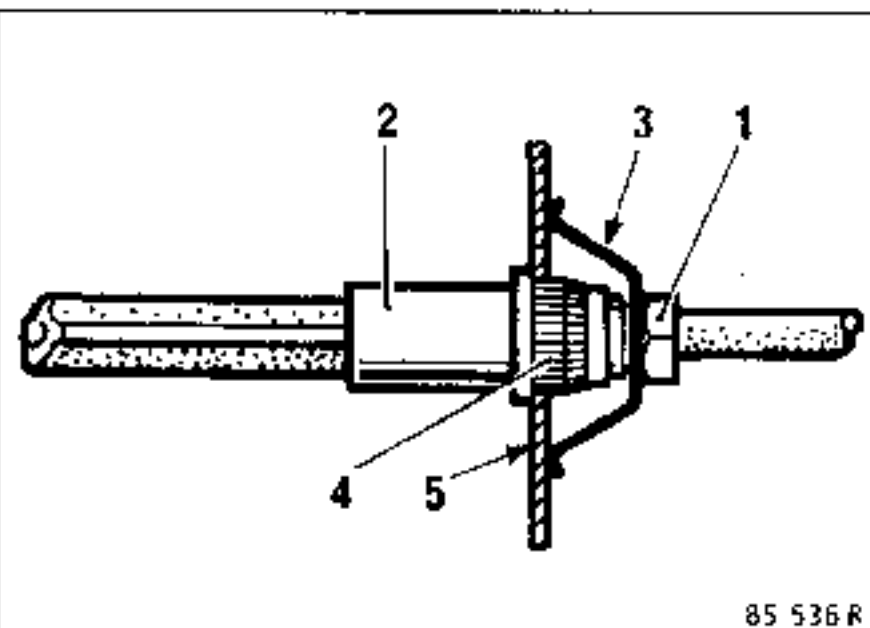
84 619 R

PRECAUCIONES A TOMAR EN LA EXTRACCION - REPOSICION DE UN RECEPTOR O DE UN FLEXIBLE DE FRENO

Por razones de seguridad, para evitar que el flexible de freno se doble y pueda hacer contacto con un elemento de suspensión, será necesario respetar el orden de las operaciones siguientes :

EXTRACCION

Aflojar el empalme (1) de la canalización rígida sobre el flexible (2) hasta que el muelle (3) quede destensado, lo que libera el flexible de las acanaladuras (4).



85 536 R

Aflojar el flexible del estribo y eventualmente el estribo.

REPOSICION

Montar el estribo sobre el freno y atornillar el flexible, después apretar al par de 1,5 daN.m.

Los flexibles deben estar montados cuando el tren está en posición :

- Ruedas colgando (suspensión montada).
- Tren en línea (ruedas rectas).

Posicionar el extremo hembra del flexible sobre la patilla de sujeción (5), sin tensión de doblado y verificar que el tope (4) se enganche libremente en las acanaladuras de la patilla, después colocar:

- el muelle (3),
- la canalización rígida sobre el flexible comprobando que este último no gira al atornillarlo.

Apretar el racor al par.

Purgar el circuito de frenado.

PRINCIPIO DE CONTROL

Estos vehículos están equipados de compensador de freno fijo integrado al cilindro de rueda.

La lectura de la presión se efectúa en X por comparación entre la presión sobre las ruedas traseras y una presión dada sobre las ruedas delanteras.

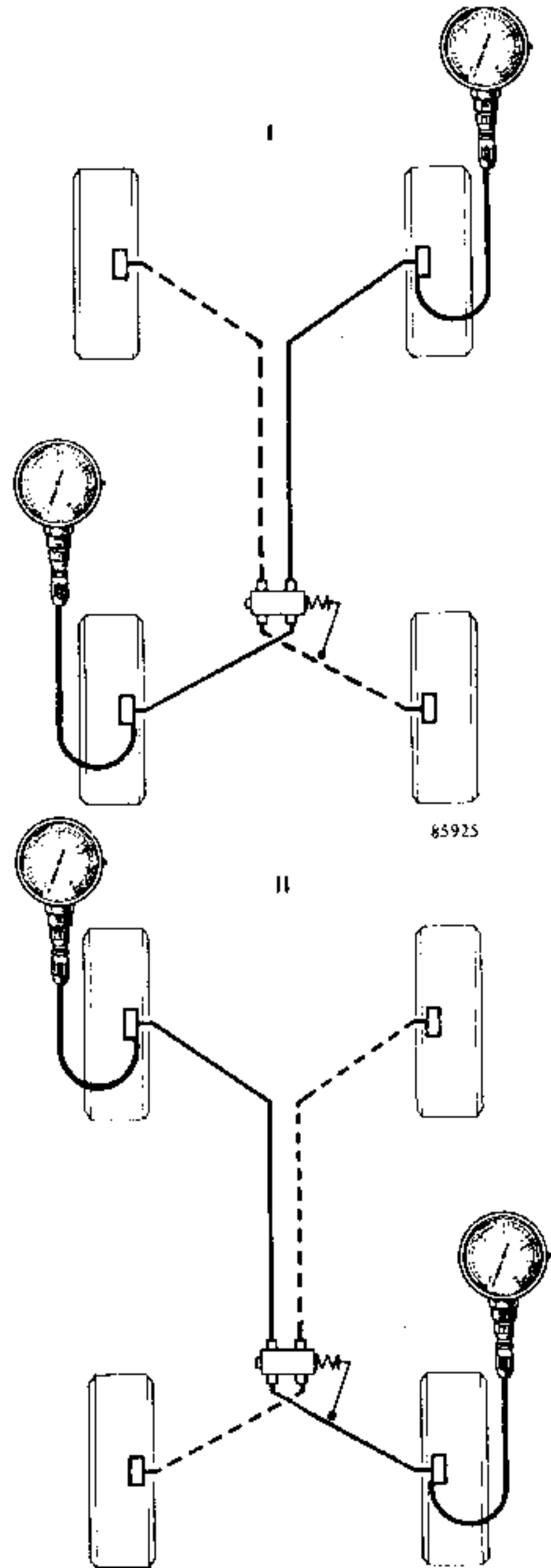
Es imperativo controlar los dos circuitos.

I : delantero derecho/trasero izquierdo.

II : delantero izquierdo/trasero derecho.

Compensador fijo integrado al cilindro de rueda.

Un solo control se efectúa sobre este tipo de compensador ; en caso de presión incorrecta, sustituir el conjunto compensador - cilindro de rueda.



UTILLAJE ESPECIAL INDISPENSABLE

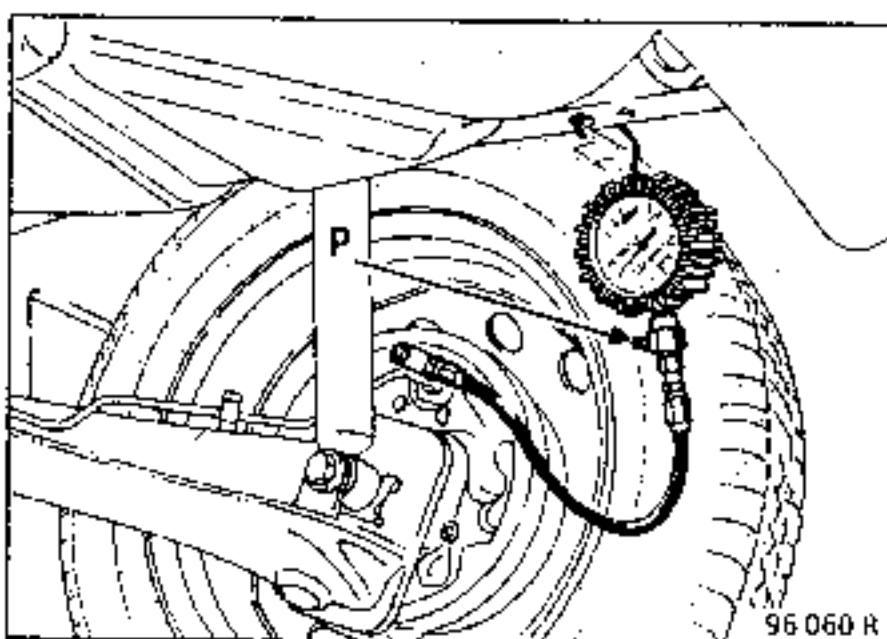
Fre. 244 -04 ó Fre. 1085	Manómetro de control del tarado del limitador

CONTROL

Conectar dos manómetros Fre. 244-04 ó
Fre. 1085 :

- uno en la parte delantera derecha,
- otro en la parte trasera izquierda.

Purgar los manómetros : tornillo (P).



Pisar progresivamente el pedal del freno hasta obtener sobre las ruedas delanteras la presión de control (ver cuadro de valores). Leer entonces la presión correspondiente a las ruedas traseras.

Proceder igual para el otro circuito, es decir :

- uno en la parte delantera izquierda,
- uno en la parte trasera derecha.

En caso de diferencia importante (valores fuera de tolerancia), proceder a la sustitución del cilindro de rueda, no se permite ninguna intervención.

VALORES DE REGLAJE

Un solo control puede efectuarse sobre estos vehículos en caso de valores incorrectos, sustituir el cilindro de rueda.



Tipo de vehículo	Presión de control (Bares)	
	AV	AR
C063	60	22,5 $\begin{smallmatrix} + 0 \\ - 4 \end{smallmatrix}$

EXTRACCION

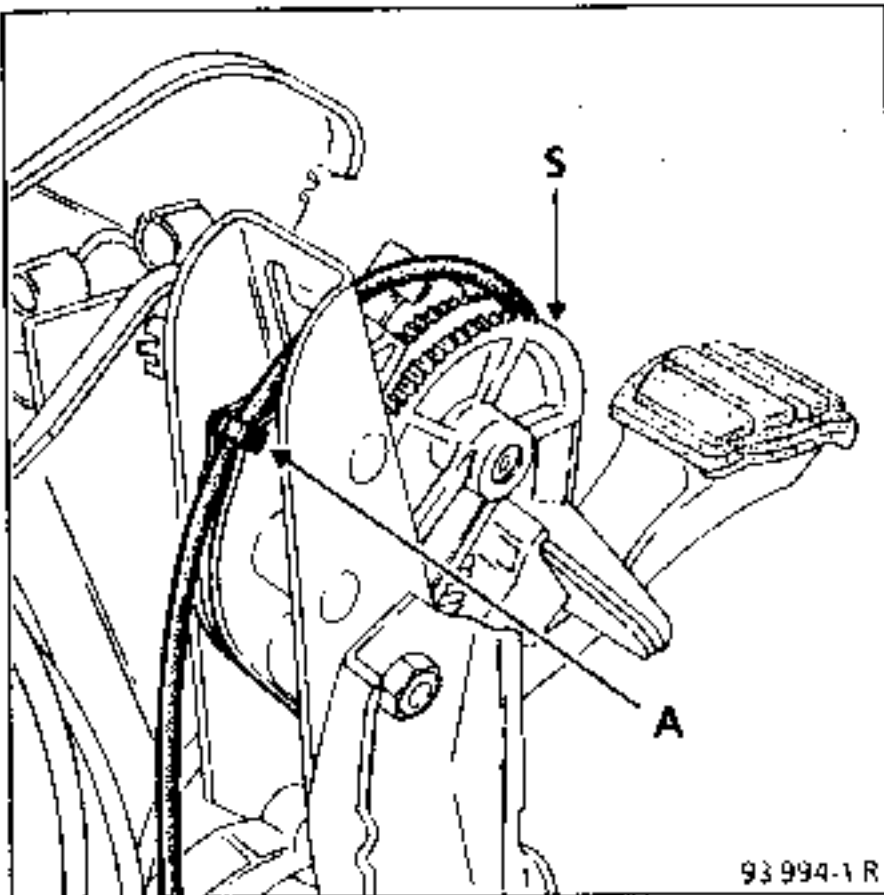
En el compartimiento motor :

Soltar el cable de la horquilla.

En el vehículo :

Pisar sobre el pedal para tirar del cable.

Sacar el extremo del cable de su alojamiento del sector de aproximación del juego y del anillo de paso (A) por la leva dentada.



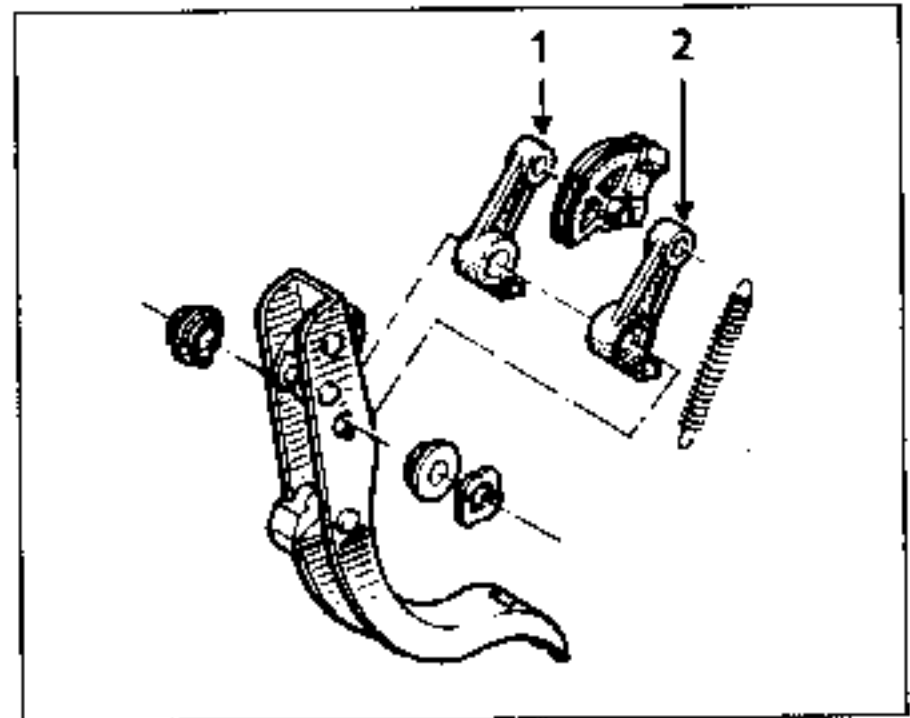
Empujar el cable al máximo y después, mediante un tubo de $\varnothing$ interior de 12 mm, cubrir el freno de funda para soltarlo de la pletina del pedalier.

Sacar el cable completo por el compartimiento motor.

REPOSICION

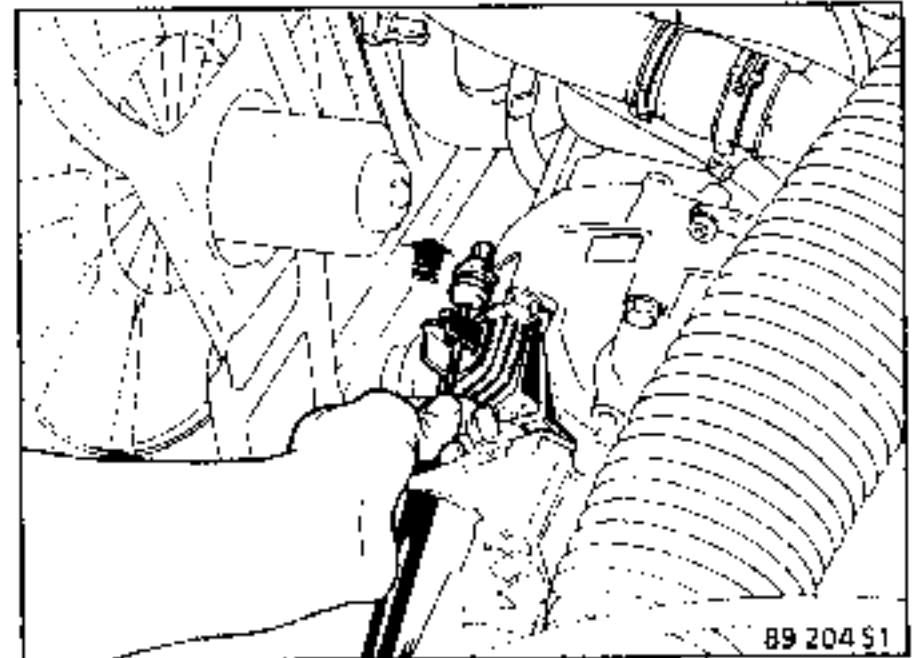
Por el compartimiento motor, enfilear el cable en el habitáculo.

En el vehículo, verificar que el retorno a posición "reposo" de los basculadores (1) y (2) quede libre



Pasar el cable por el anillo (A) de la leva dentada y poner el freno de cable en su alojamiento del sector dentado (S).

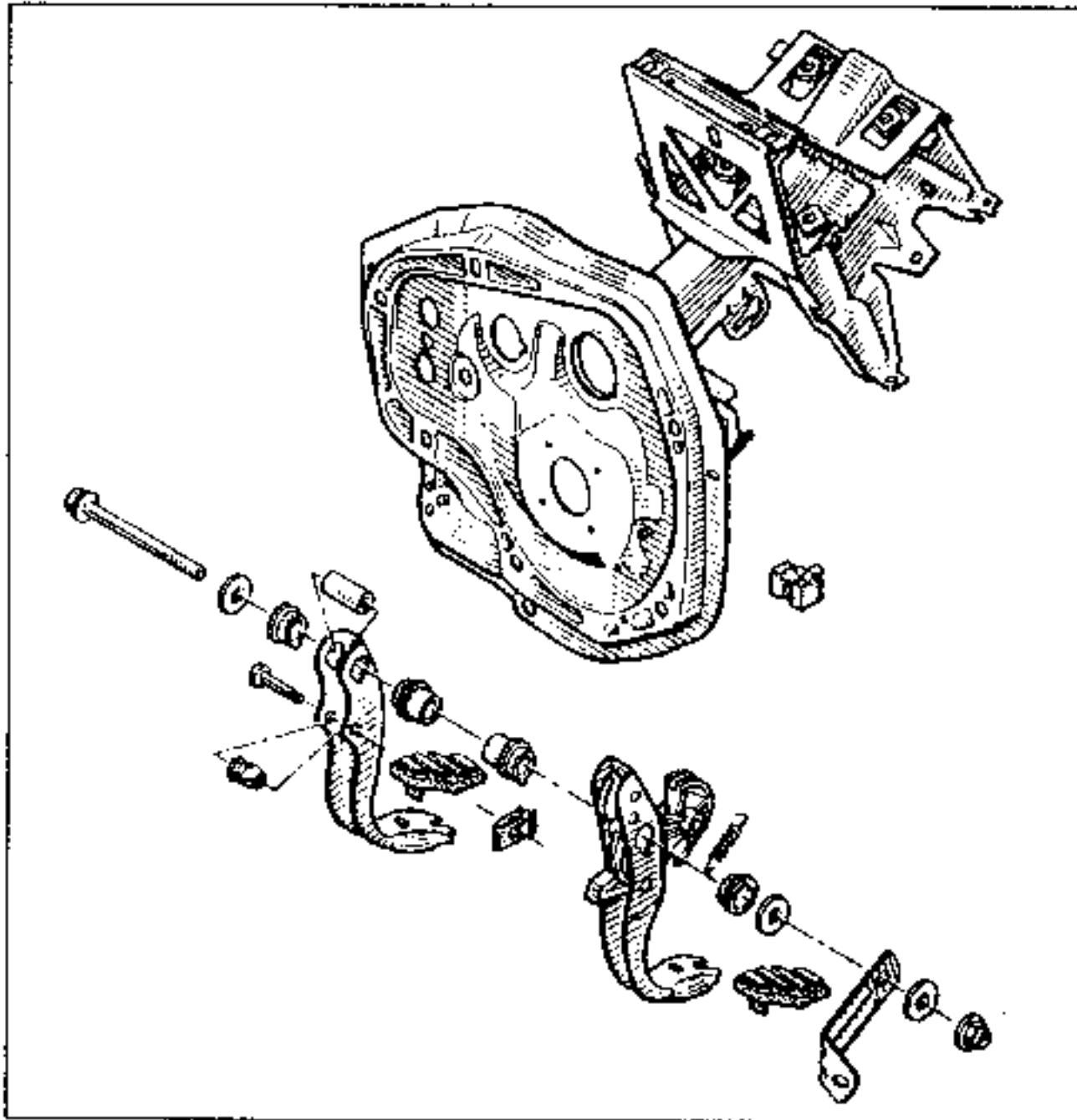
Colocar el cable en la horquilla de embrague.



Comprobar el alineado del freno de funda con el salpicadero.

Pisar el pedal de embrague para enganchar el freno de funda en la pletina. El reglaje se hace automáticamente.

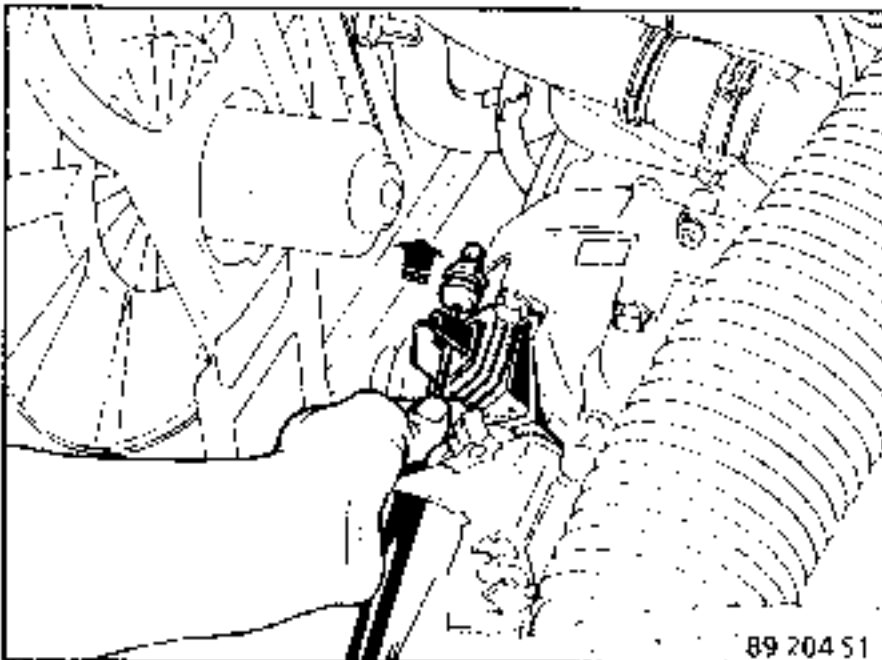
Efectuar los controles que permitan verificar el correcto funcionamiento (ver página 37-17).



EXTRACCION

Desconectar la batería.

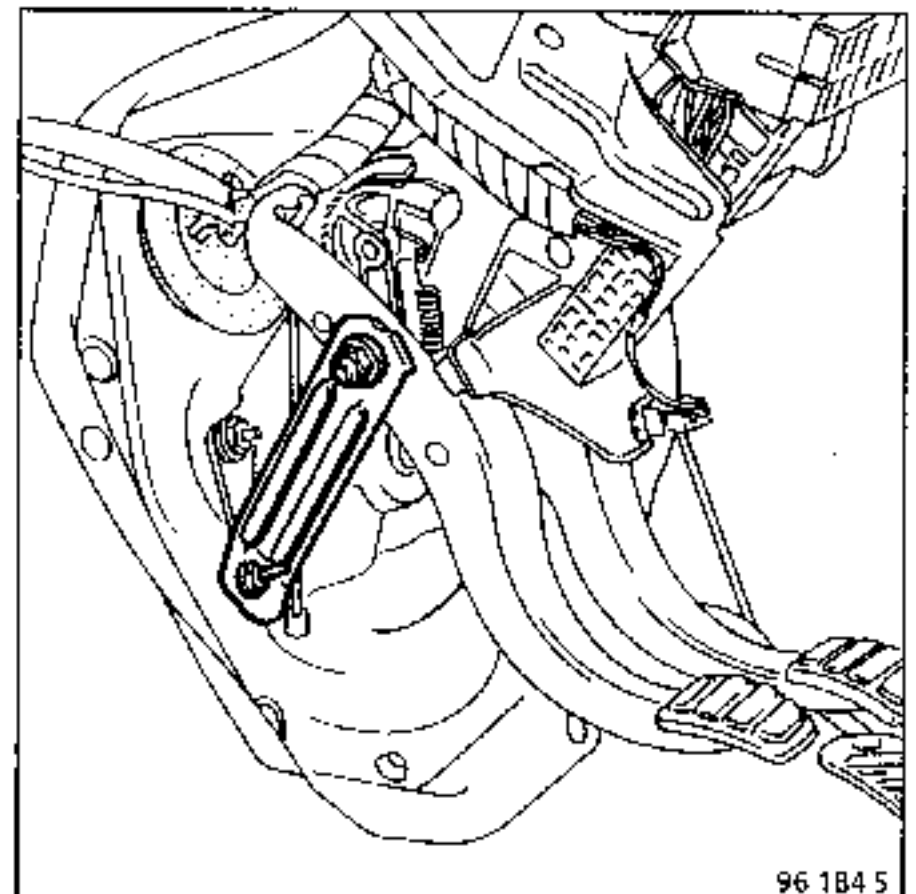
Desconectar el cable de la horquilla de embrague.



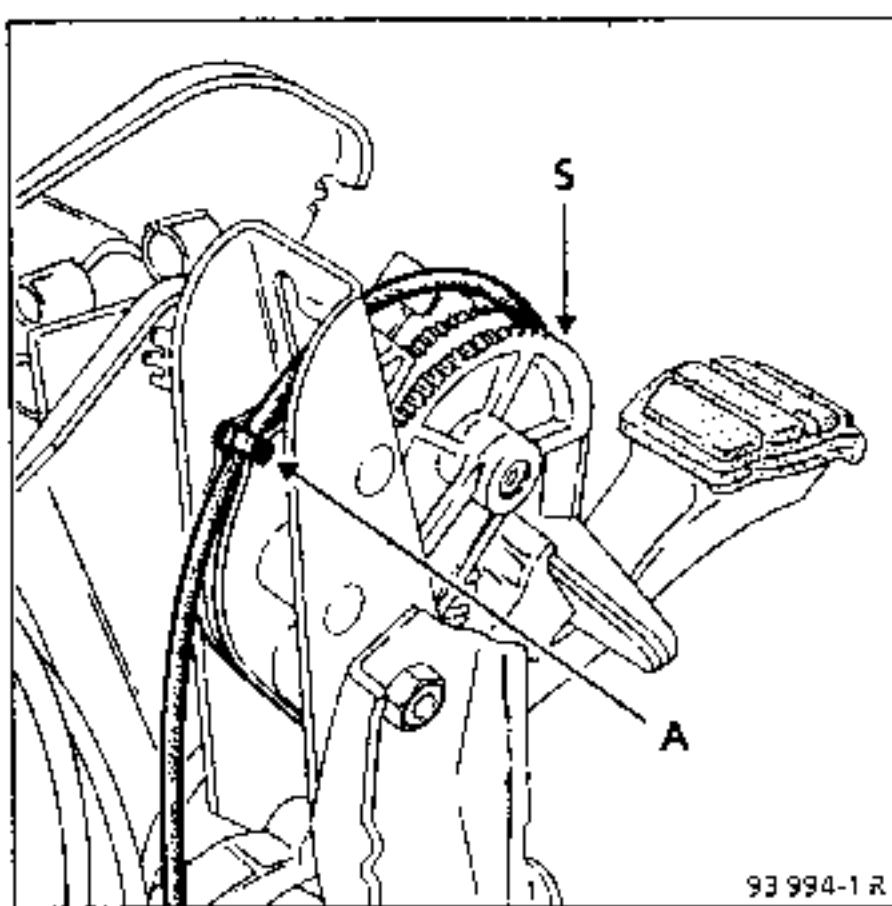
En el habitáculo, extraer :

- la tapa inferior bajo el volante,

- la tuerca del eje de los pedales,
- la tuerca de fijación del tensor sobre la pletina y retirarla.



Sacar el cable del sector de recuperación y del anillo de paso (A) sobre la leva dentada.



Extraer el pedal provisto de los apoyos y de los basculadores.

Verificar el estado de las piezas.

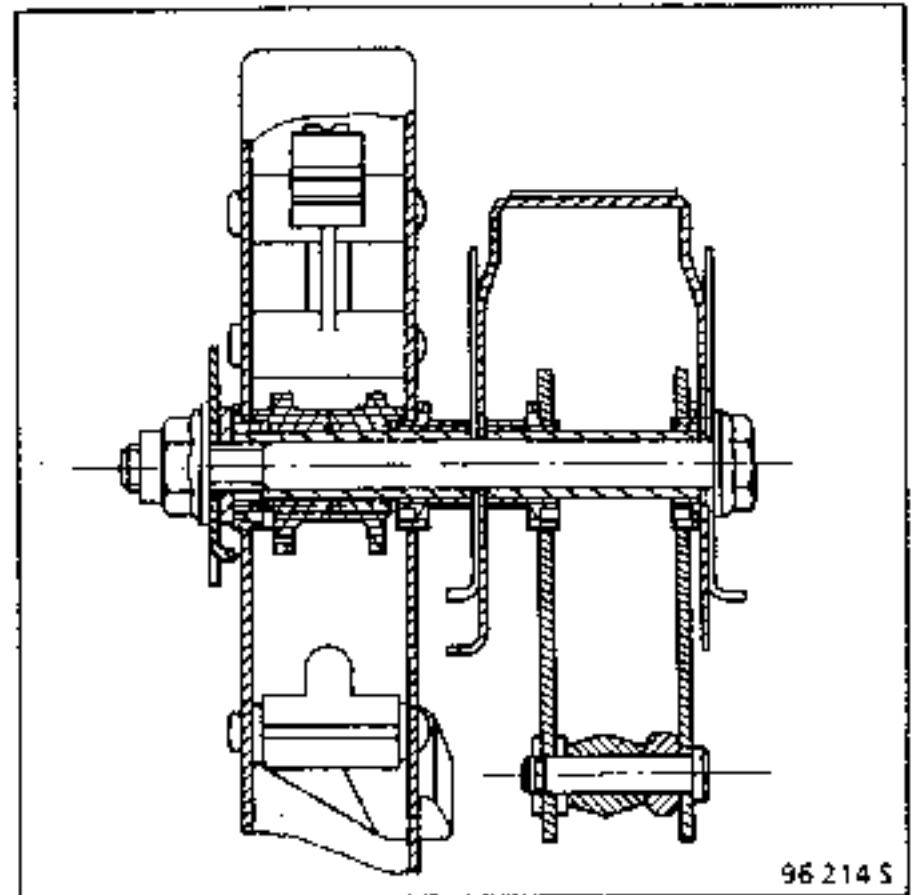
REPOSICION

Untar el eje, los apoyos, el dentado del sector (S) y de la leva (C) con grasa **ELF MULTI**.

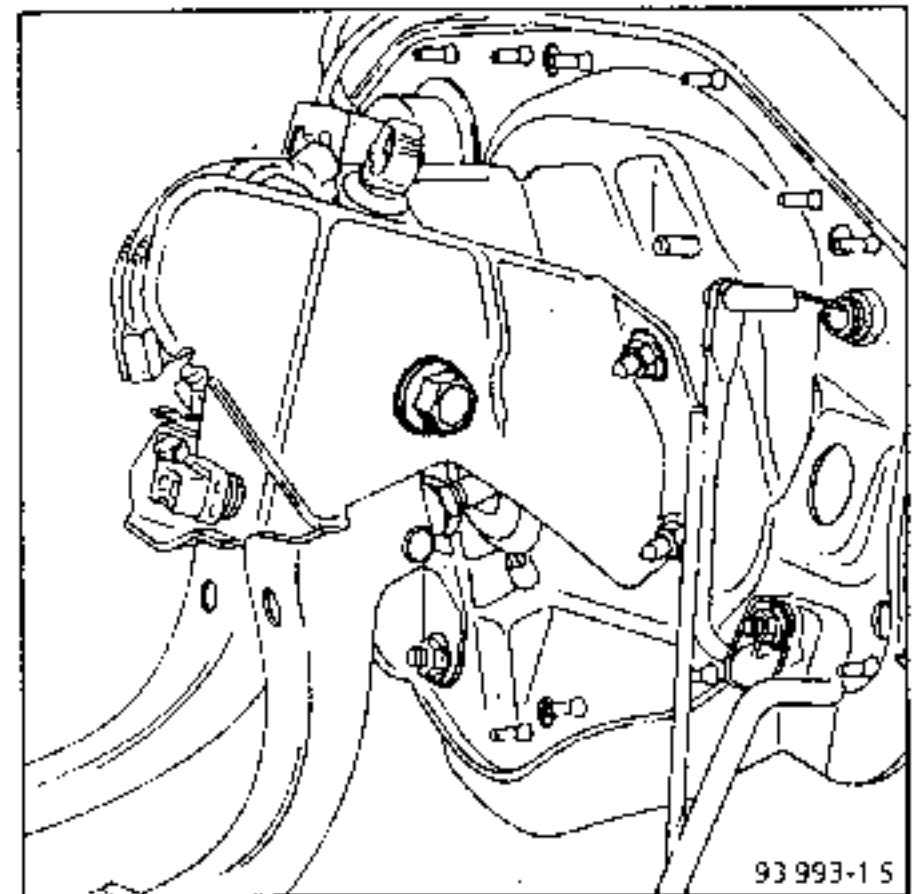
Inmovilizar el conjunto soportes-basculadores.

Colocar :

- los apoyos de plástico, el más ancho en el lado del pedal de freno,



- el pedal, sujetando el eje por el lado derecho.



NOTA : no golpear con un martillo sobre el eje para efectuar un eventual posicionamiento de éste.

Colocar :

- la arandela,
- el tensor y aproximar las tuercas de fijación.

Apretar la tuerca de fijación del tensor, después el eje de pedales.

Poner el cable, lado pedal y horquilla.

Verificar:

- El correcto enganchado del freno de funda sobre la pletina,
- la presencia y el buen funcionamiento del tope alto,
- el retorno a posición reposo de los basculadores.

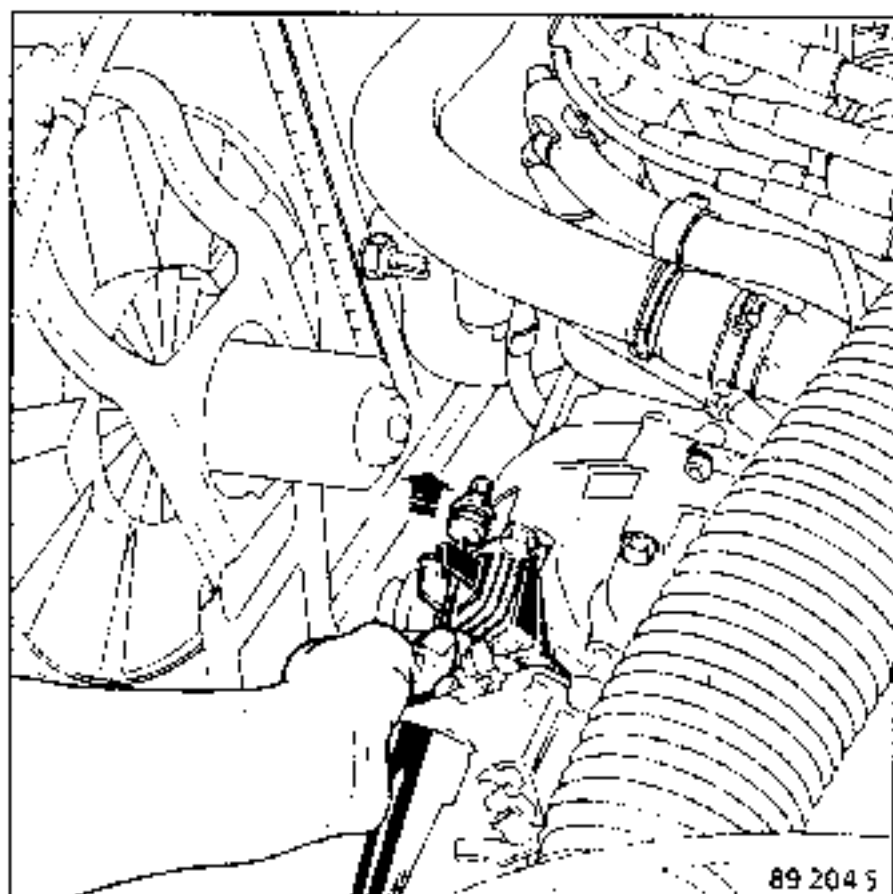
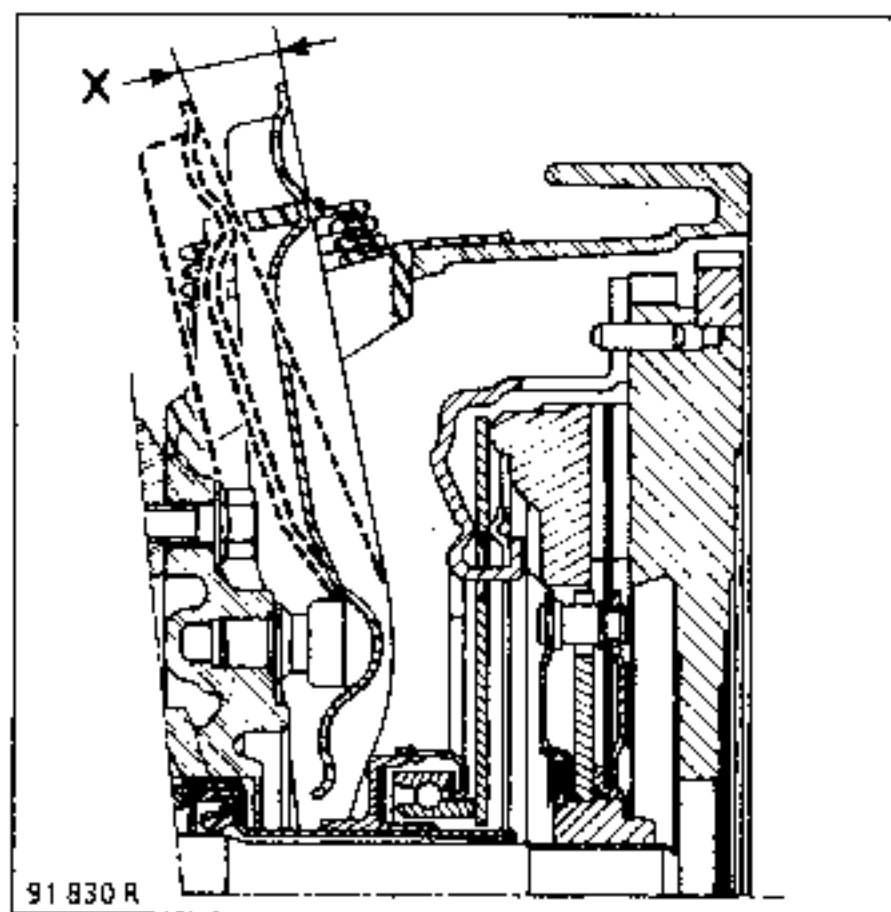
Controlar el funcionamiento del conjunto.

Con el pedal en reposo, en posición embragado, tirar del cable a nivel de la horquilla de embrague en la caja de velocidades.

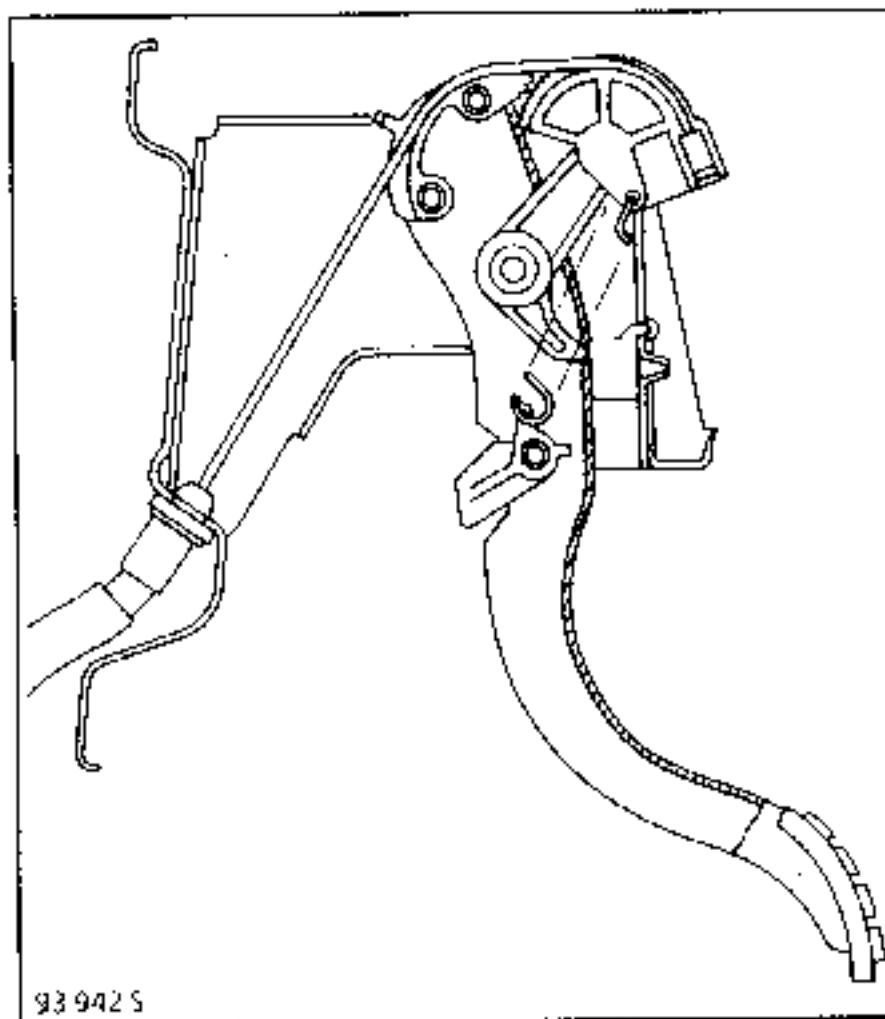
El cable debe tener como mínimo 2 cm de "holgura" de cable.

Verificar la carrera de desplazamiento de la horquilla. Debe ser de:

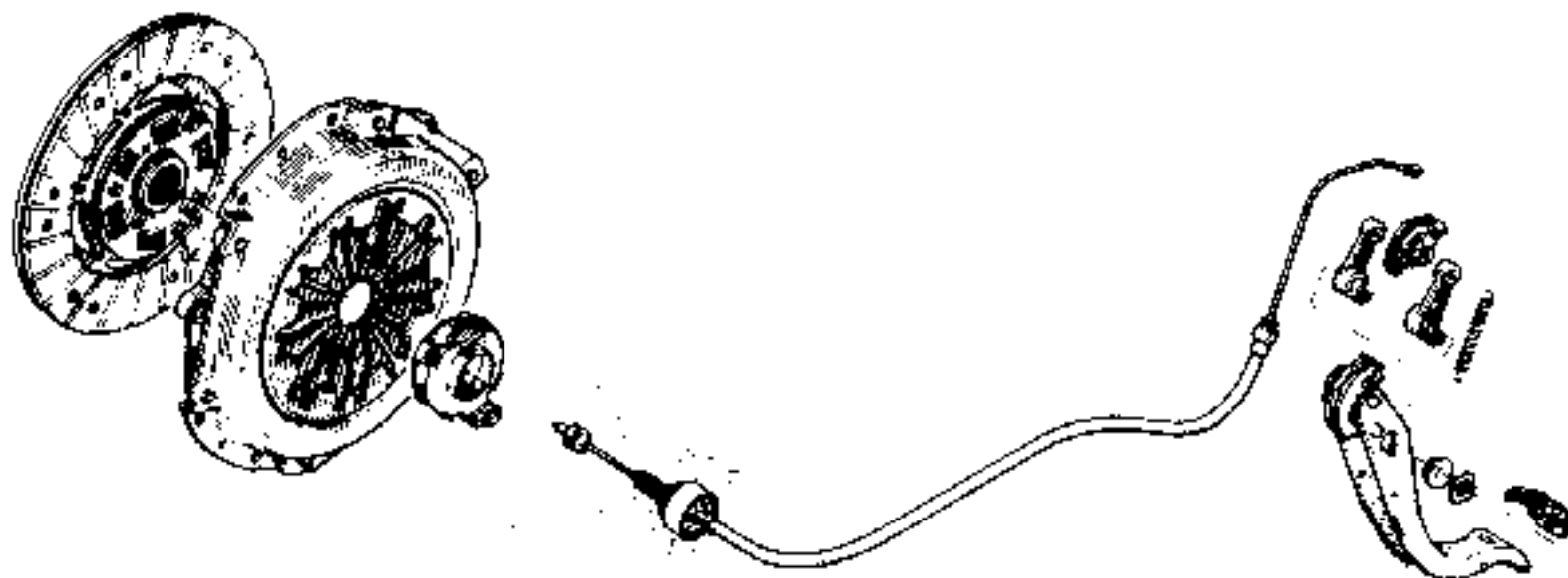
$X = 17$ a 18 mm como mínimo.



CORTE



DESPÍECE



FUNCIONAMIENTO

RECUPERACION DEL JUEGO

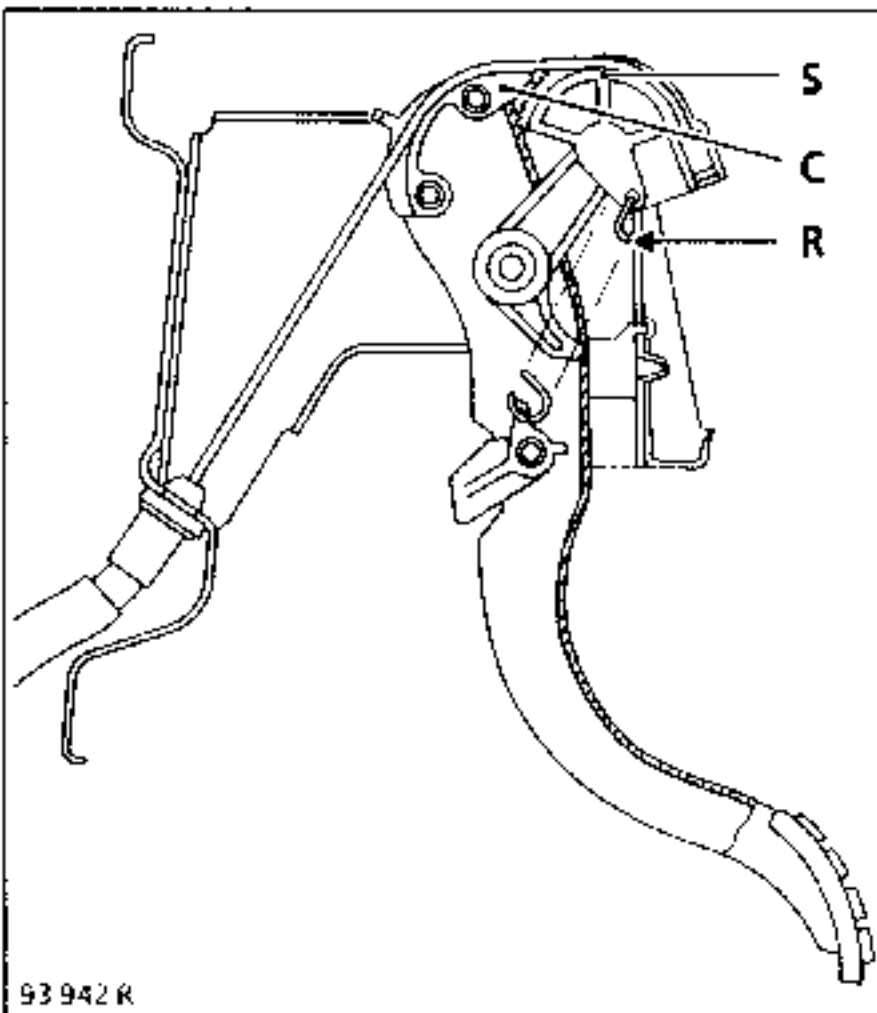
El muelle (R) tira permanentemente del sector de recuperación del juego (S).

El cable está siempre tenso, lo que arrastra a la horquilla y pone por ello el tope en apoyo constante contra el diafragma.

El reglaje es automático.

FUNCION "DESEMBRAGUE"

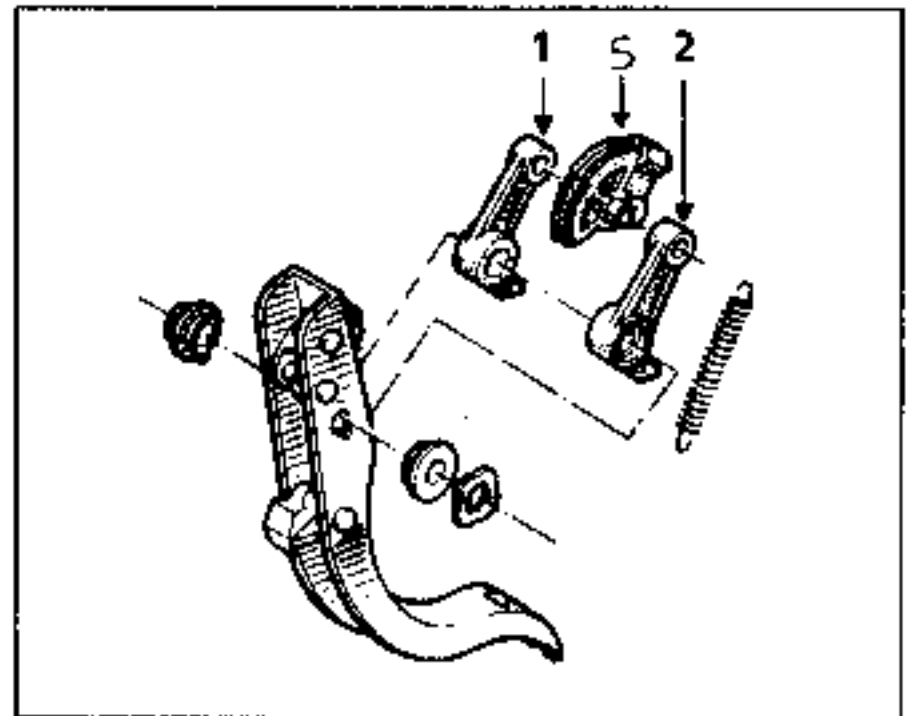
Al pisar el pedal, la leva dentada (C) de éste se engrana con el dentado del sector de recuperación de juego (S) para evitar su pivotamiento y permitir tirar del cable.



CONTROLES

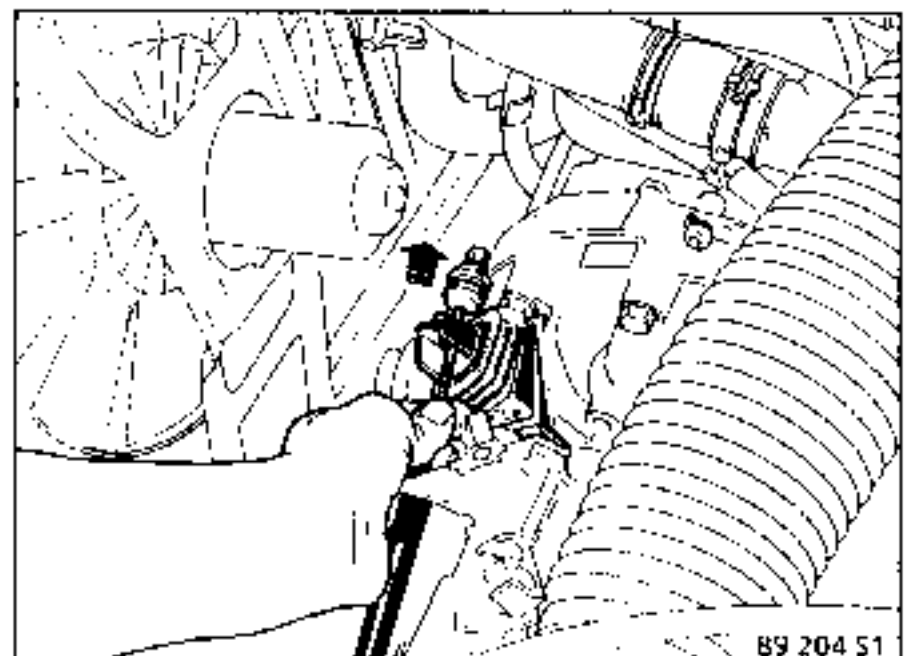
Con el fin de asegurarse del buen funcionamiento del conjunto, verificar :

1. que el sector dentado (S) pivota alrededor de su eje,
2. que el retorno a la posición "reposo" de los basculadores (1) y (2) sea libre.



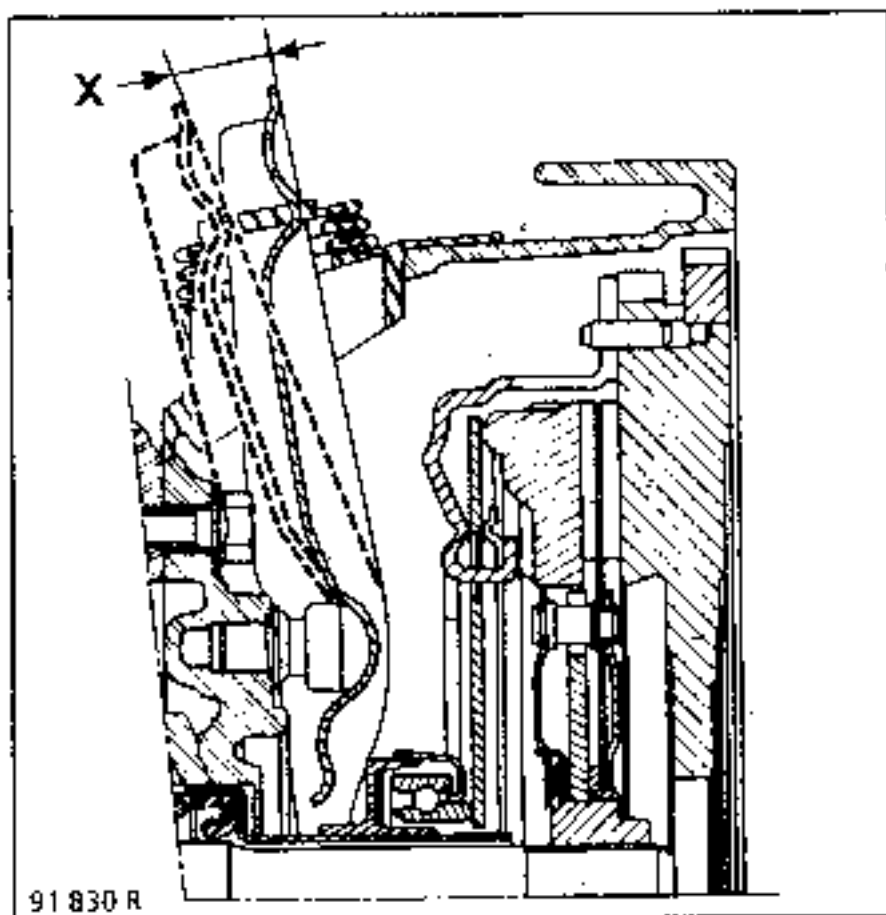
3. Tirar del cable a nivel de la horquilla de embrague en la caja de velocidades.

El cable debe tener como mínimo 2 cm de "holgura" del cable.



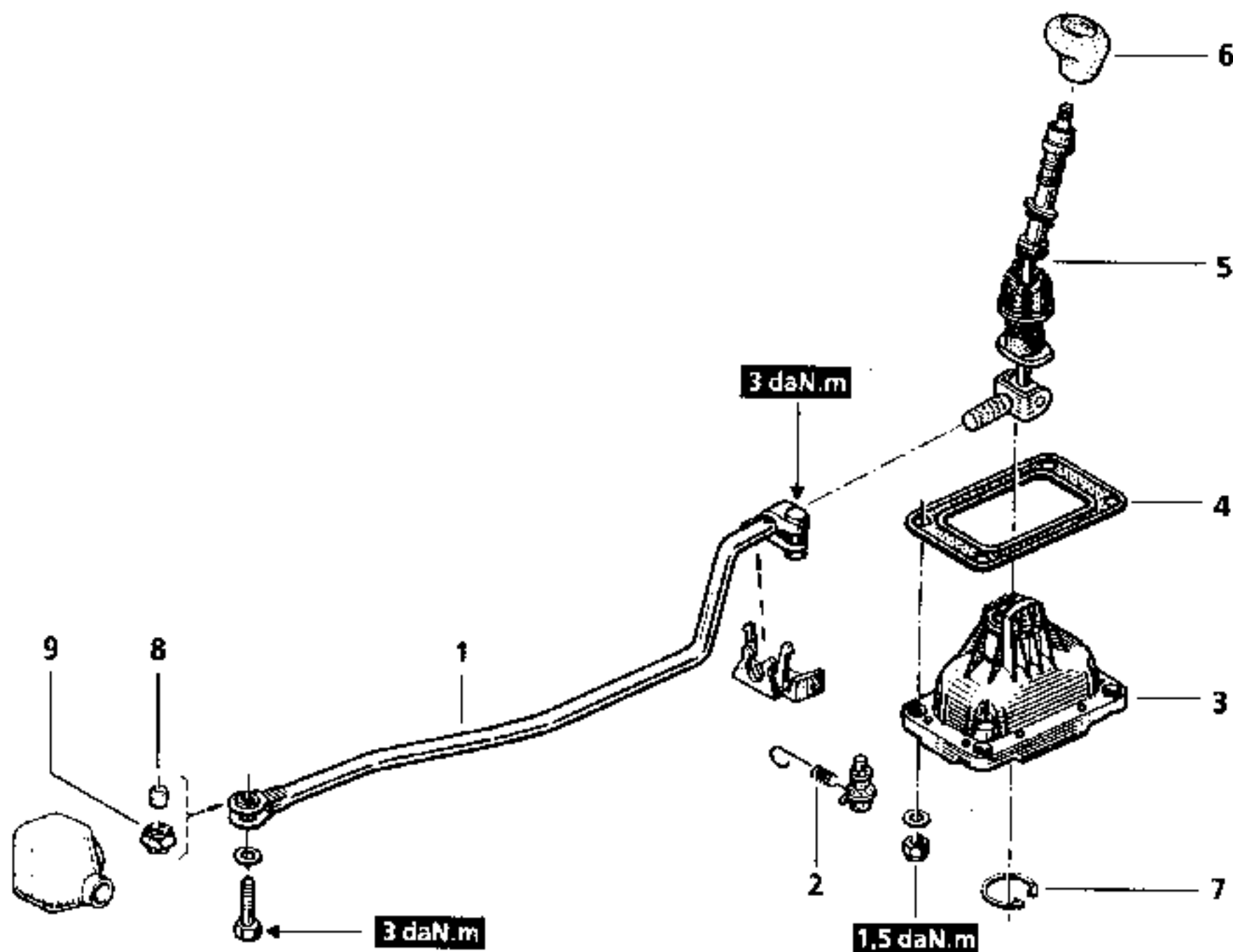
Estos controles permiten verificar que el sector dentado (S) esté libre en posición "embragado".

4. Verificar la carrera de desplazamiento de la horquilla. Debe ser de :
 $X = 17 \text{ a } 18 \text{ mm}$



Se trata de controles preliminares a cualquier intervención sobre el embrague propiamente dicho.

DESPIECE Y PARES DE APRIETE



- 1 Biela
- 2 Muelle de recuperación en la línea 3/4
- 3 Cajetín
- 4 Plantilla
- 5 Palanca y gatillos ensamblados
- 6 Pomo
- 7 Anillo de retención
- 8 Casquillo
- 9 Casquillo exterior

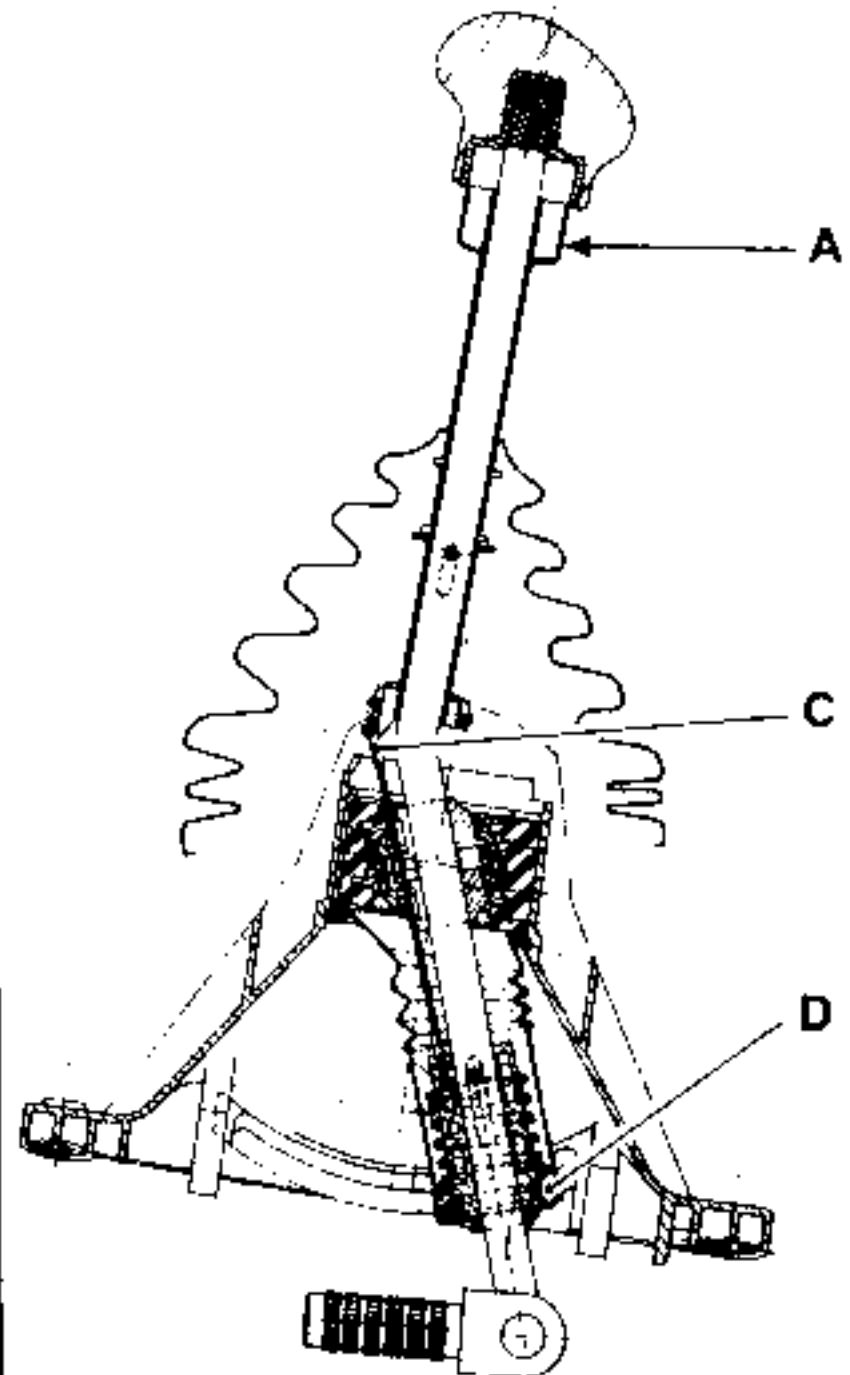
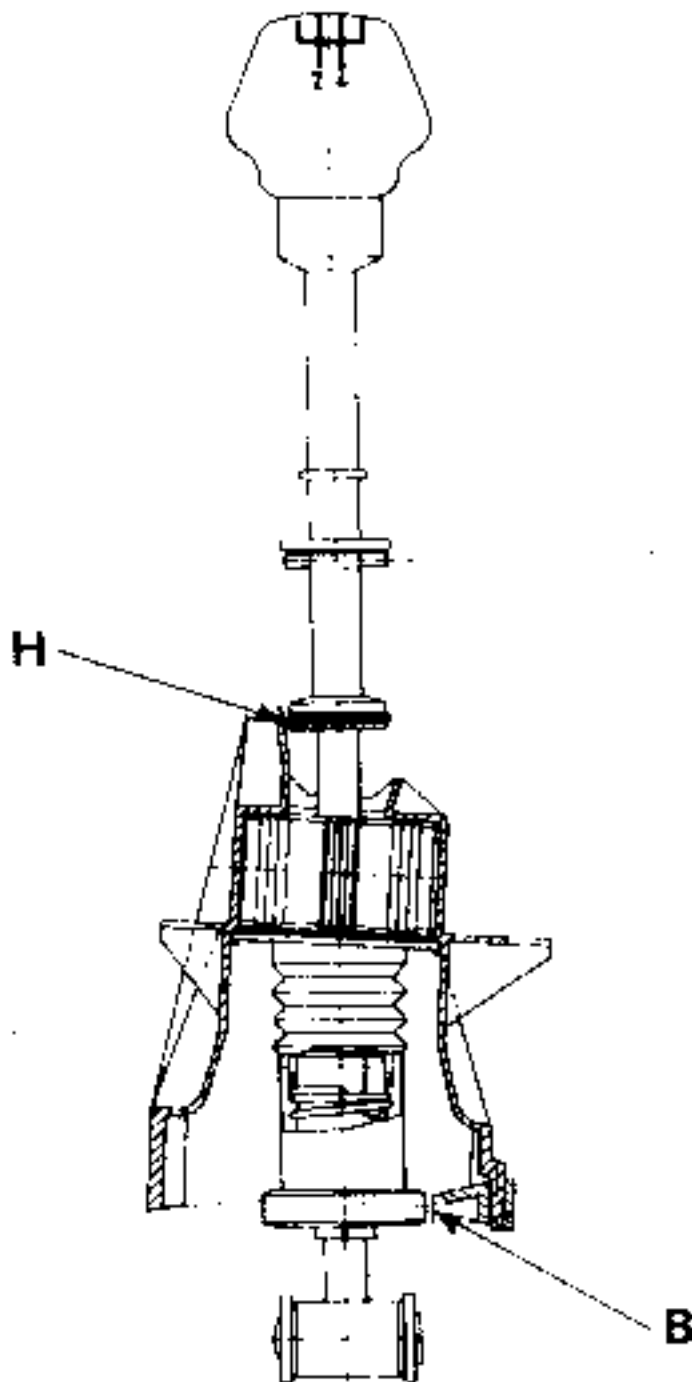
Estos vehículos están equipados de un mando externo de las velocidades con doble cerrojo, lo que evita el paso intempestivo de la marcha atrás en lugar de la primera, sin desbloquear el gatillo.

FUNCIONAMIENTO

El gatillo superior (A) acciona por medio de un cable (C) a un segundo gatillo (D) situado en la parte inferior de la palanca.

La prohibición queda así establecida en los topes bajo (B) y alto (H) sincronizados.

NOTA : el reglaje de este mando debe ser efectuado con la primera velocidad metida.



PARES DE APRIETE (en daN.m)



Tuercas fijación cajetín a la carrocería	1,5
Tornillos abrazadera de fijación biela sobre pletina	3

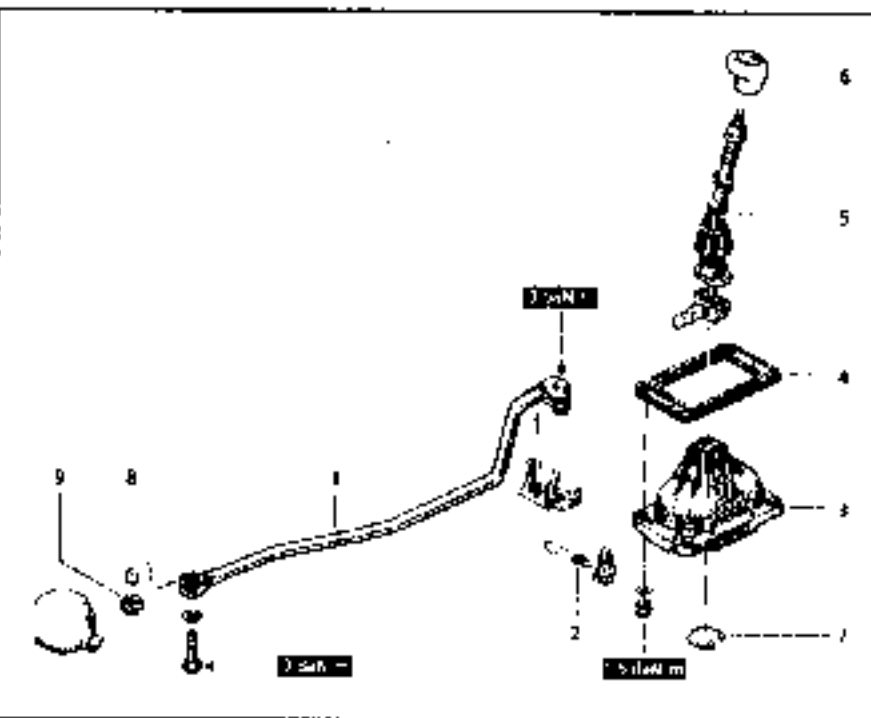
EXTRACCION

En el vehículo, soltar el fuelle de la consola.

Bajo el vehículo, desconectar :

- las fijaciones elásticas del tubo de escape,
- el muelle de recuperación (2),
- la biela (1) de la pletina de la palanca

Quitar las tuercas de fijación de la caja y sacar el conjunto palanca-caja ensamblada, separando el tubo de escape.



Colocar la pletina de la palanca de mando de velocidades en un tornillo de banco provisto de mordazas y extraer :

- el pomo (6),
- el fuelle,
- el anillo de retención (7).

Sacar el conjunto palanca y gatillos ensamblados de la caja.

NOTA : el APR suministra en recambio el conjunto palanca y gatillos ensamblados.

INGREDIENTES

Grasa 33 Medium :
Articulación palanca de mando

REPOSICION (Particularidades)

Untar de grasa 33 Medium las articulaciones de la palanca.

Pegar el pomo (6) sobre la palanca.

Proceder al reglaje del mando.



Apretar los tornillos y tuercas a los pares preconizados.

UTILLAJE ESPECIAL INDISPENSABLE

B.Vi. 1133 Cala de bloqueo en 1ª de la
palanca de entrada de la caja JB

PARES DE APRIETE (en daN.m)



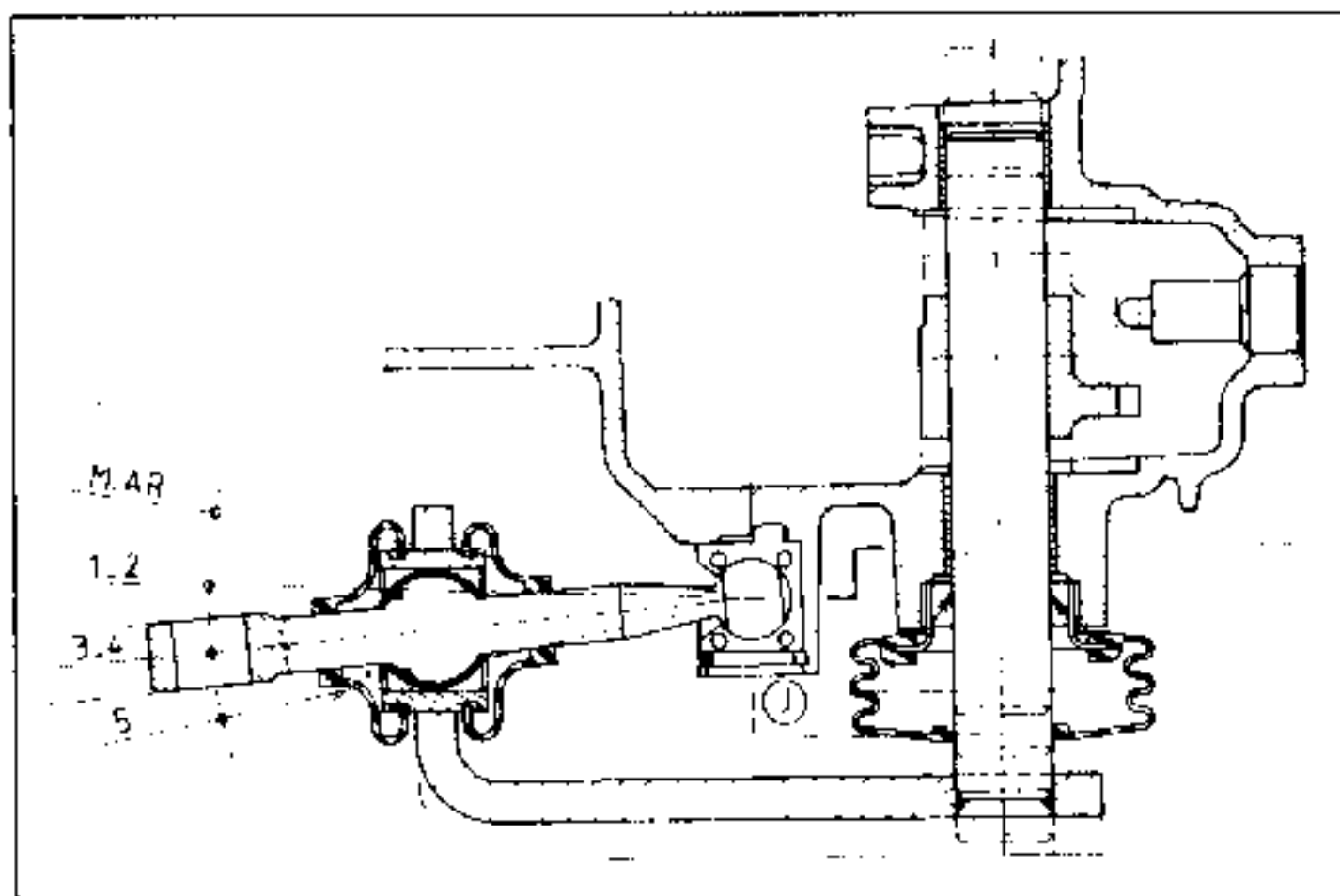
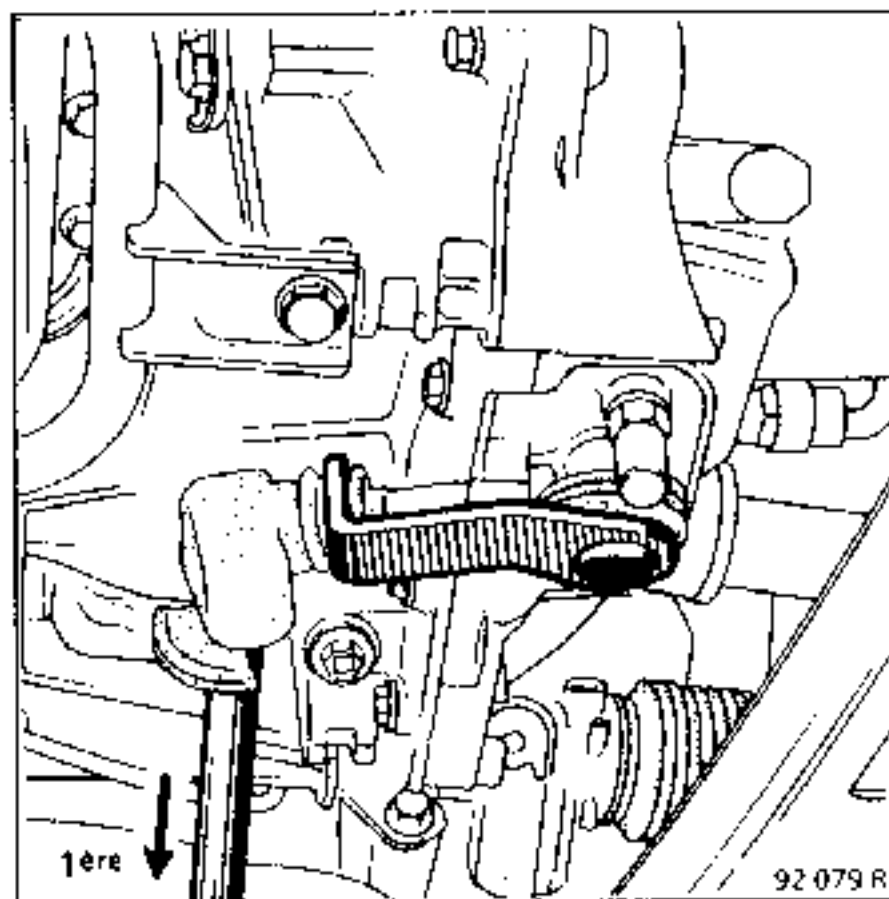
Tornillos de abrazadera de fijación
bioleta sobre pletina

3

REGLAJE

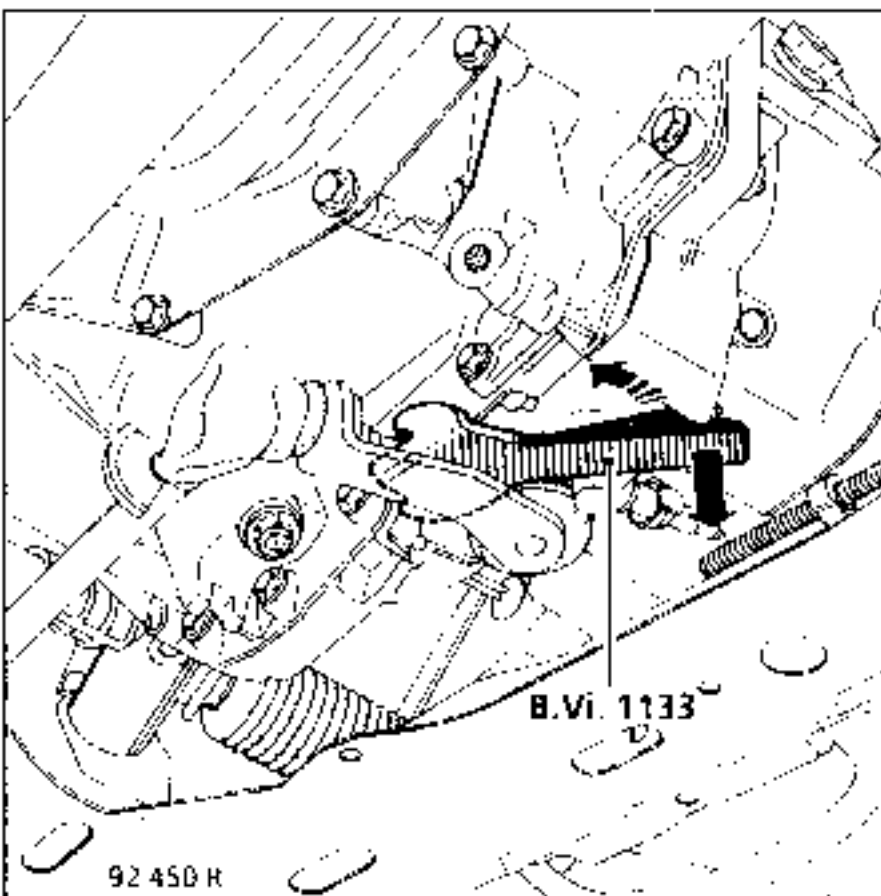
Extraer el elemento de protección

Meter la 1ª velocidad

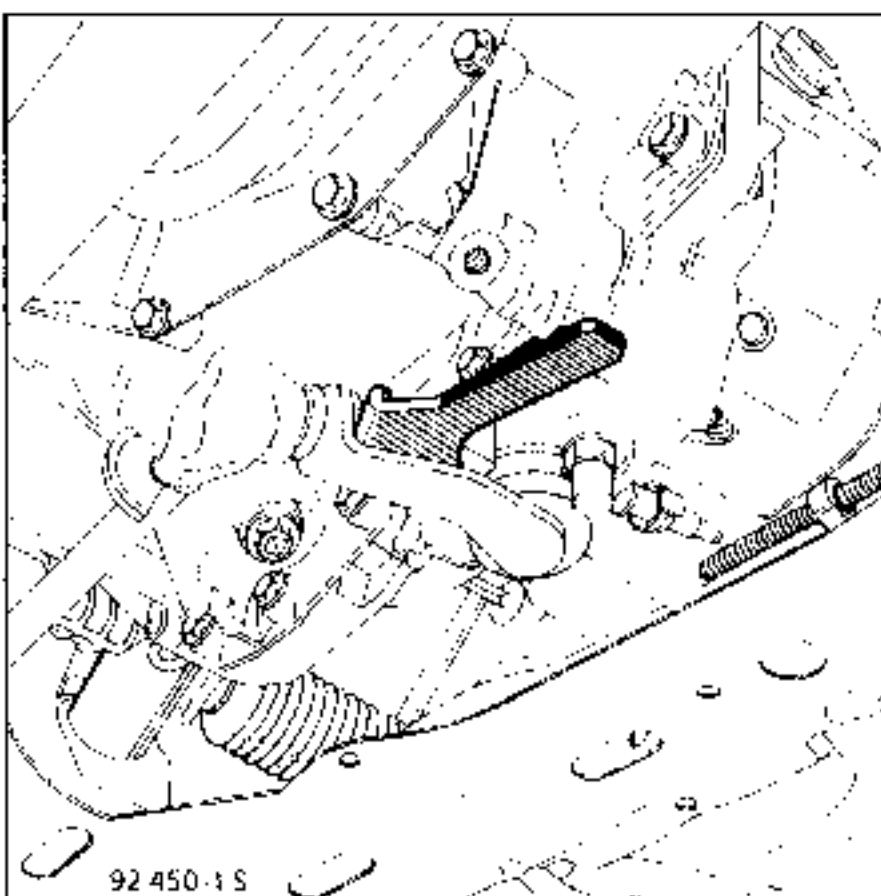


REGLAJE.

Colocar una cala B.Vi. 1133 con el fin de recuperar los juegos.

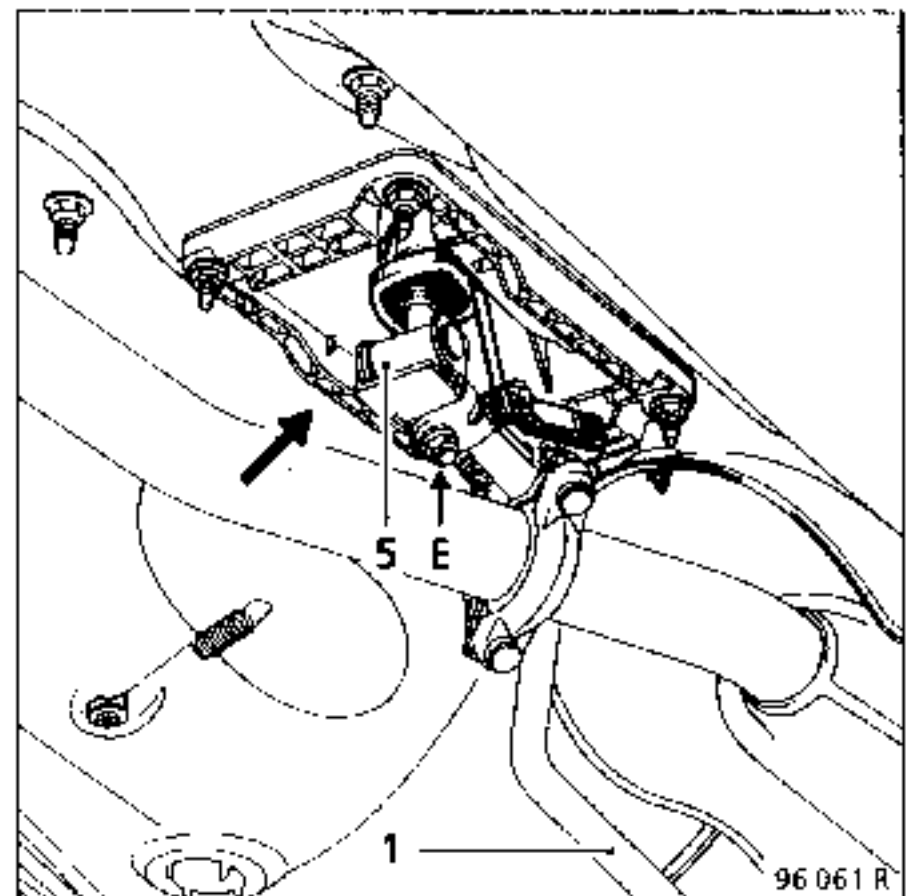


Simultáneamente, tirar del extremo de la cala hacia abajo y hacerla pivotar unos 45° hasta que haga tope con el encaje del cárter.



Montar la bieleta (1) sobre la pletina de la palanca (5) dejando un espacio de unos 5 mm entre la biela y el cuerpo de la pletina.

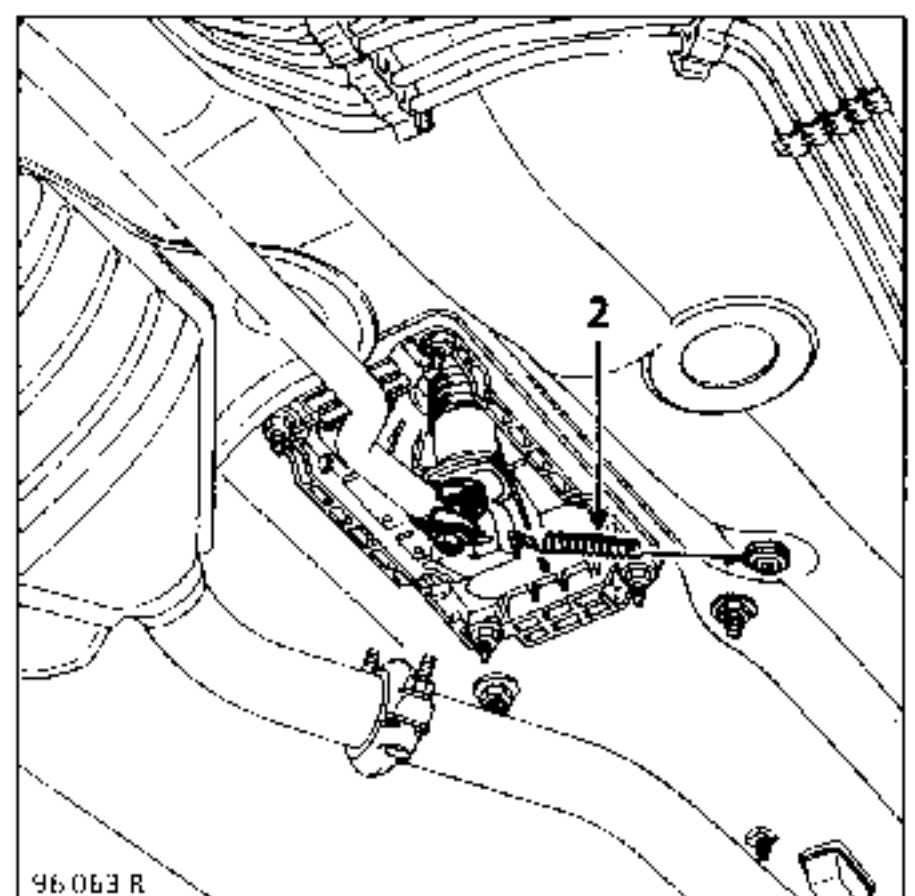
Empujar el gatillo inferior de la palanca contra la rampa de la caja, interponiendo una cala de 2 mm.



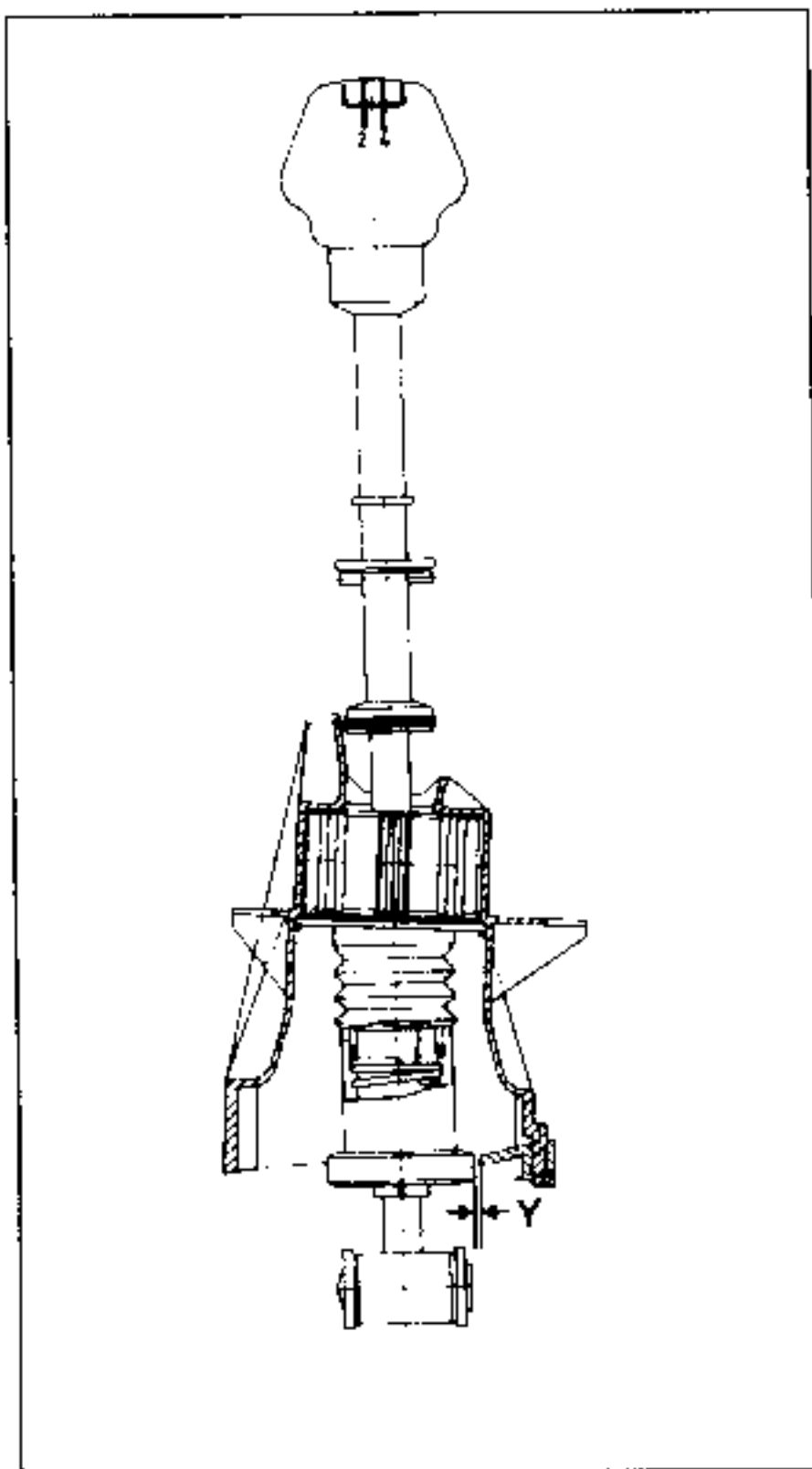
En esta posición, apretar la tuerca (E).

NOTA : para evitar que se memorice el antiguo reglaje, es necesario algunas veces volver la pletina de la palanca en la biela.

Retirar la cala y colocar el muelle de recuperación (2).



Controlar el juego resultante "Y" que debe estar comprendido entre 2 y 5 mm.

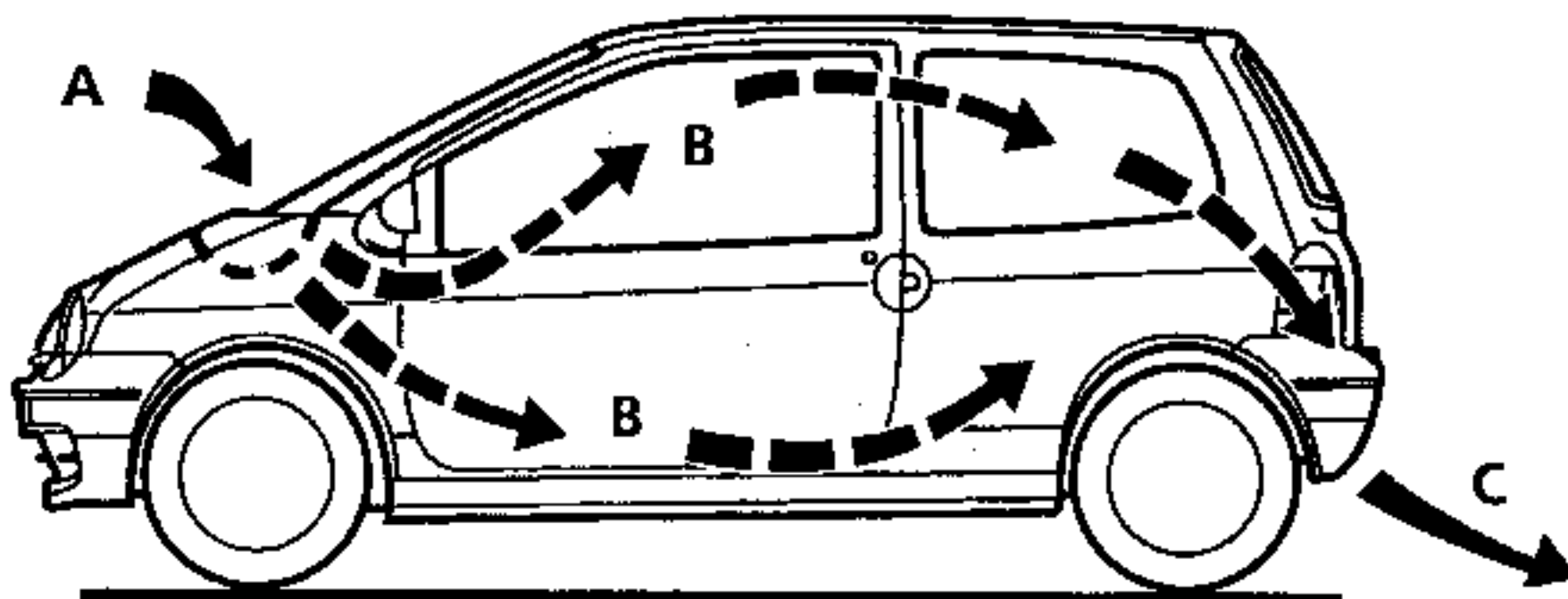


Retirar la cala B.Vi. 1133.

Controlar que las velocidades entran

Poner el elemento de protección.

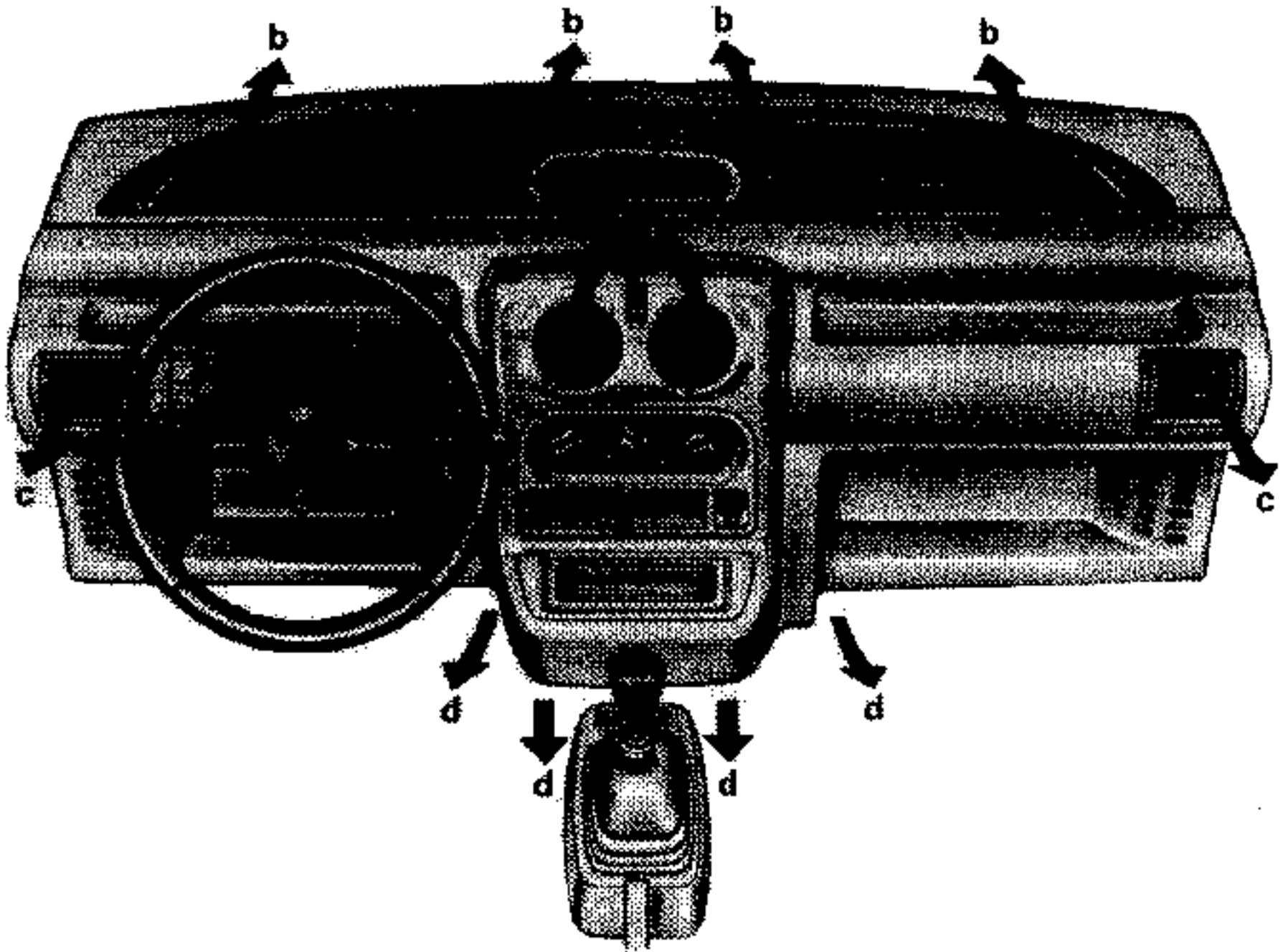
CIRCULACION DE AIRE



95 915-1 R

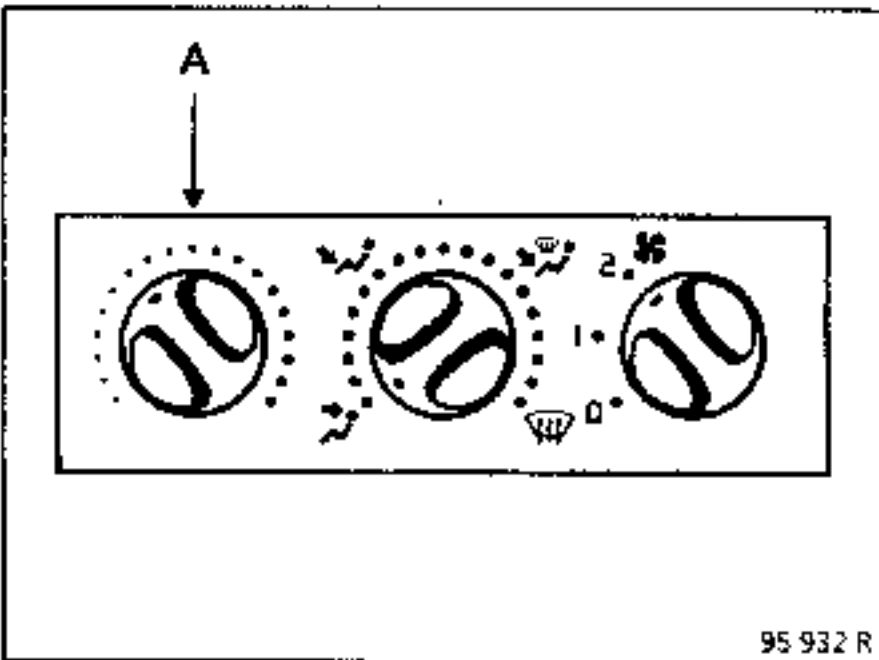
- A Entrada del aire exterior
- B Distribución del aire en el habitáculo
- C Extracción de aire por el maletero

DISTRIBUCION DE AIRE



- a Salidas de aire aireadores centrales
- b Salidas de aire desempañado/deshielo parabrisas
- c Salidas de aire aireadores laterales
- d Salidas de aire aireadores inferiores

GIRADOR DE MANDO DE LA TEMPERATURA (A)



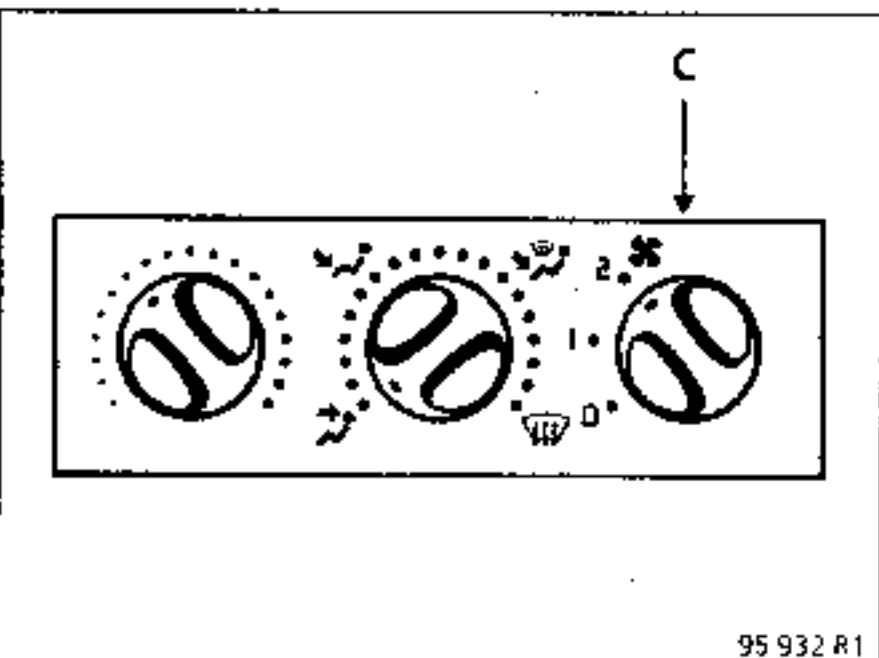
Acciona la trampilla de mezcla de aire caliente/frío.

En la posición extrema izquierda del girador, el aire no está recalentado. Se encuentra pues a la temperatura mínima posible.

El dispositivo de soplado no posee grifo de calefacción y está alimentado permanentemente.

La trampilla de mezcla de aire asegura el funcionamiento del sistema de calentamiento del aire frío.

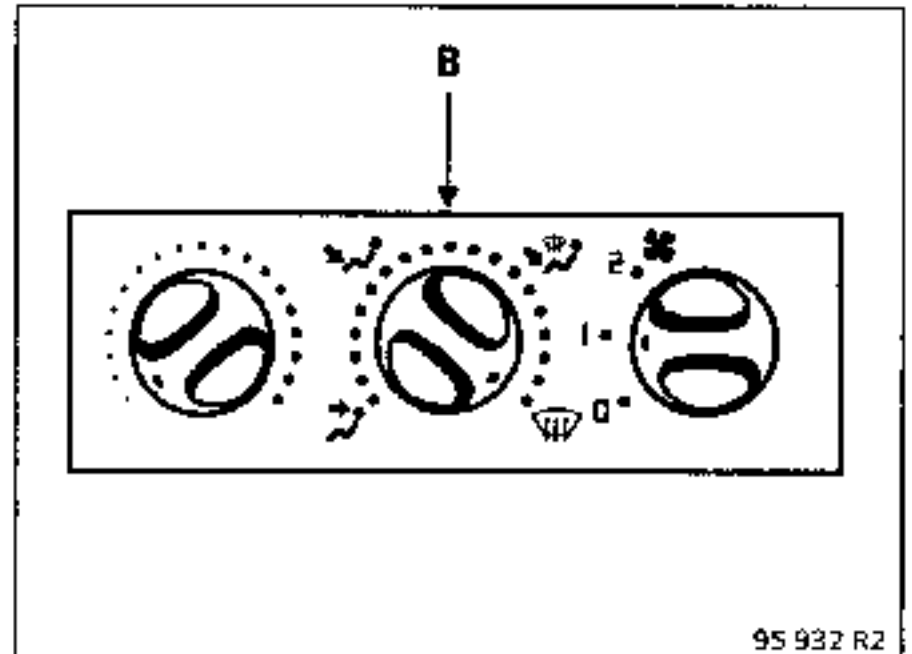
GIRADOR DE MANDO DEL MOTOVENTILADOR (C)



La ventilación es llamada de aire soplado.

El caudal de aire que circula en el habitáculo está determinado por las posiciones del girador (C).

GIRADOR DE REPARTICION DEL AIRE (B)



Posición 

El flujo de aire está dirigido únicamente hacia los aireadores del tablero de bordo (a) y (c).

Cada aireador tiene tres reglajes :

- abierto o cerrado,
- orientación arriba o abajo,
- orientación izquierda o derecha.

Posición 

El flujo de aire está dirigido hacia las salidas inferiores (d) y del tablero de bordo (a) y (c).

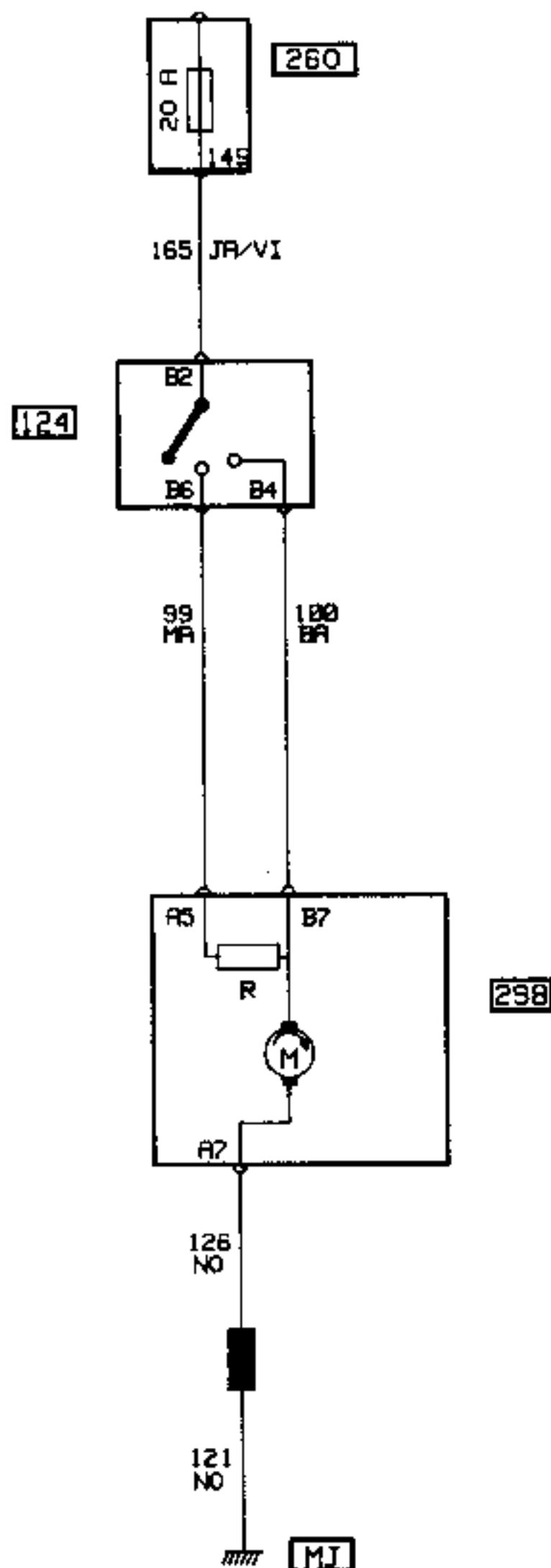
Posición 

El flujo de aire está repartido entre los aireadores (a), (b), (c) y (d).

Posición 

El flujo de aire está dirigido hacia todos los aireadores del parabrisas (b) y del tablero de bordo (a) y (c).

Para una mayor eficacia del desempañado/deshielo del parabrisas, los aireadores (a) y (c) se pueden cerrar.



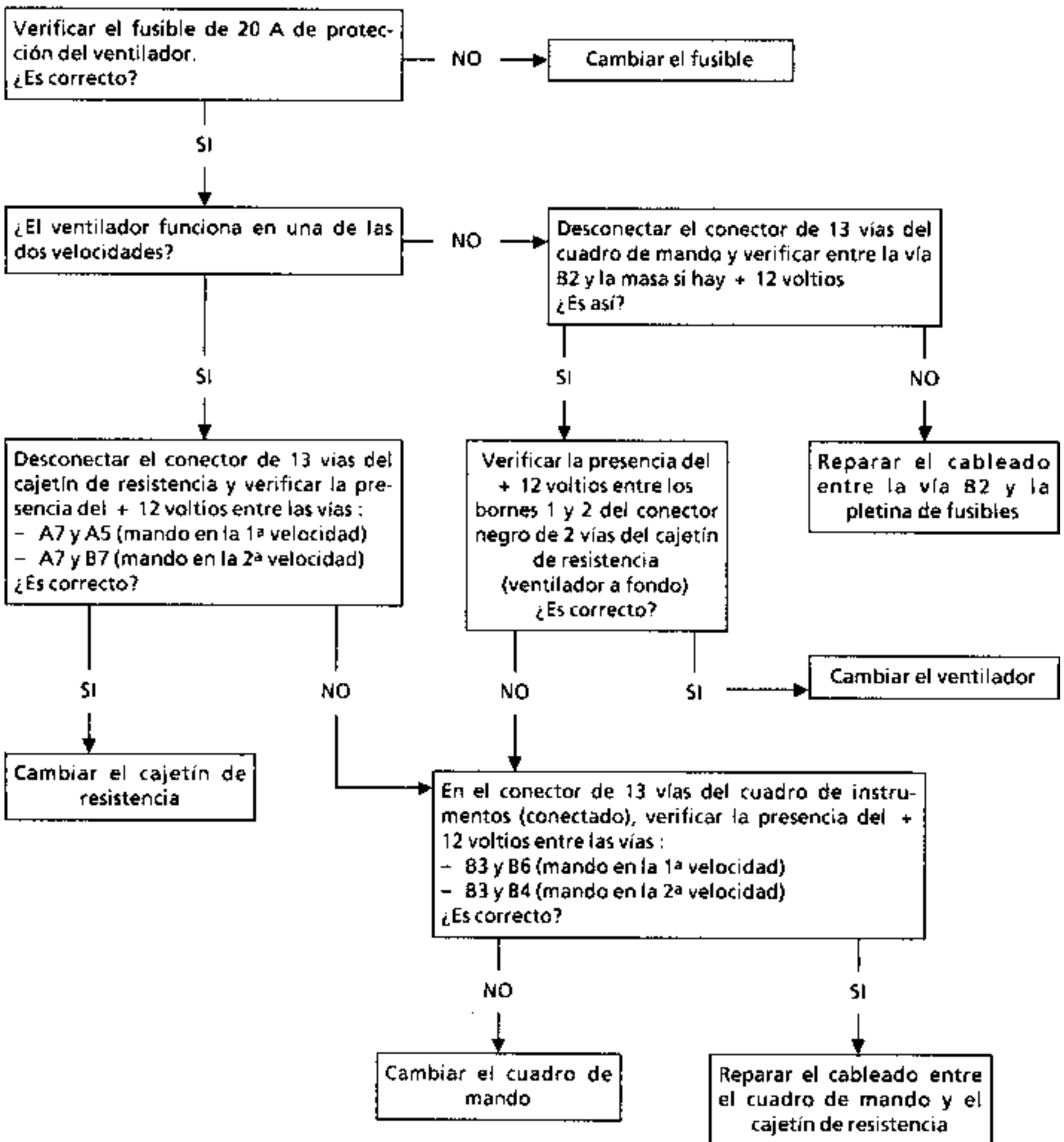
95 343

- 124 Mando de calefacción
- 260 Caja de fusibles
- 298 Dispositivo de calefacción

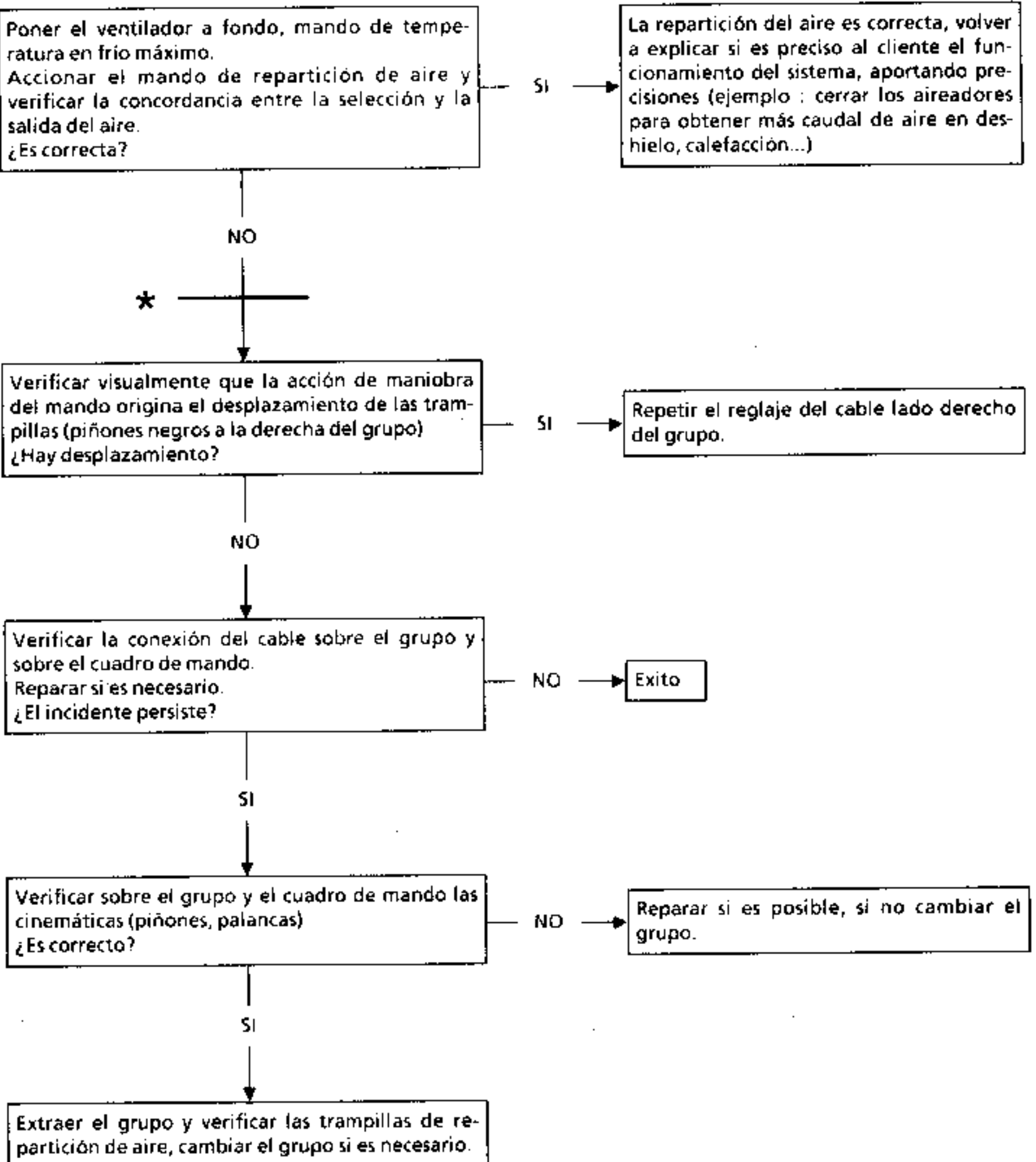
MJ Masa pie delantero derecho

NOTA : este esquema eléctrico es válido para todos los vehículos X06, pero podrá ser modificado en función de las evoluciones técnicas aportadas al vehículo.

ANOMALIA : EL VENTILADOR NO FUNCIONA



ANOMALIA : PROBLEMA DE REPARTICION DEL AIRE



* A partir del asterisco, el diagnóstico es igualmente válido para la anomalía : no hay calefacción, exceso de calefacción y problema de eficacia de la calefacción.

ANOMALIA : PROBLEMA DE EFICACIA DE LA CALEFACCION

Antes de cualquier intervención, verificar que el cliente utiliza correctamente su calefacción (ver manual del vehículo y M.R. específico)

Hacer una prueba en carretera para constatar las quejas del cliente.
¿La prueba ha sido satisfactoria?

SI

Aconsejar al cliente para que utilice su calefacción de una forma óptima.
Por ejemplo : no poner el grupo ventilador a fondo tras arrancar en frío, sino más bien progresivamente.

NO

Verificar visualmente que la acción del mando origina el desplazamiento de la trampilla de mezcla (cable y palanca azul).
¿Hay desplazamiento de la trampilla?

NO

Ver árbol de la página anterior "Problema de repartición del aire" a partir de (*)

SI

Verificar visualmente sobre el grupo que el recorrido de la trampilla sea completo.
¿Es completo?

NO

Repetir el reglaje del cable

SI

Verificar el circuito de refrigeración, el llenado y la purga correctos.
Verificar igualmente la higiene del circuito, tubos, conexiones correctas de los tubos, conformidad del circuito de agua.
Reparar si es necesario.
¿El incidente persiste?

NO

Exito

SI

Desmontar el termostato de agua del motor y verificar que no está bloqueado abierto.
Cambiar el termostato si es necesario
¿El incidente persiste?

NO

Exito

SI

Página siguiente

A

NOTA : si durante una prueba se constata a gran velocidad que la eficacia de la calefacción es muy baja habrá que cambiar el termostato de agua del motor, ya que se abre al recibir presión.

ANOMALIA : PROBLEMA DE EFICACIA DE LA CALEFACCION (continuación)

A

Verificar que no hay entrada de aire frío parásita en el habitáculo (juntas, pasacables, cables.)
Reparar si es necesario.
¿El incidente persiste?

NO → Exito

SI

Hacer una prueba rútera, poner el girador de reglaje de la temperatura a 3/4 de su recorrido.
Marcar bien su posición y verificar que circulando el girador no se desplaza hacia el frío

NO → Cambiar el mando por cable o el grupo de calefacción, pero antes de cambiar nada consultar las N.T. o contactar con I.T.G.

SI

Verificar las entradas y salidas de aire. Unas entradas o salidas de aire parcialmente obstruidas tienen por consecuencia reducir el caudal de aire de calefacción admitido en el habitáculo.
Reparar si es necesario.
¿El incidente persiste?

NO → Exito

SI

El radiador de la calefacción debe estar obstruido.
Desmontar el grupo de la calefacción, limpiar o cambiar el radiador de calefacción.

ANOMALIA : PROBLEMA DE CAUDAL DE AIRE (cuando el girador de repartición de aire está en la posición)

Verificar el circuito de entrada de aire, rejilla de aireación, grupo ventilador habitáculo, tabique de calefacción (caja de agua)... Reparar si es necesario. ¿El incidente persiste?

NO → Exito

SI

Verificar el circuito de extracción de aire. Reparar si es necesario. ¿El incidente persiste?

NO → Exito

SI

Extraer el grupo de calefacción, el radiador de calefacción debe estar taponado. Limpiar o cambiar el radiador de calefacción.

ANOMALIA : PROBLEMA DE CAUDAL DE AIRE (cuando el girador de repartición de aire están en la posición)

Verificar el circuito de entrada de aire, rejilla de aireación, grupo ventilador habitáculo, tabique de calefacción (caja de agua)... Reparar si es necesario. ¿El incidente persiste?

NO → Exito

SI

Verificar el circuito de extracción de aire. Reparar si es necesario. ¿El incidente persiste?

NO → Exito

SI

Verificar si la parte superior del tablero de bordo que tiene las bocas está frente a las salidas del tabique de calefacción. Reparar si es necesario. ¿El incidente persiste?

NO → Exito

SI

Extraer el grupo de calefacción, el radiador de calefacción debe estar taponado. Limpiar o cambiar el radiador de calefacción.

ANOMALIA : PROBLEMA DE CAUDAL DE AIRE (cuando el girador de repartición de aire está en la posición y el girador de temperatura de mezcla de aire está en la posición calefacción máxima)



Verificar el circuito de entrada de aire, rejilla de aireación, grupo ventilador habitáculo, tabique de calefacción (caja de agua)... Reparar si es necesario. ¿El incidente persiste?

NO

Exito

SI

Verificar el circuito de extracción de aire. Reparar si es necesario. ¿El incidente persiste?

NO

Exito

SI

Verificar la presencia y la conexión de los conductos de ventilación. Reparar si es necesario. ¿El incidente persiste?

NO

Exito

SI

Extraer el grupo de calefacción, el radiador de calefacción debe estar taponado. Limpiar o cambiar el radiador de calefacción

ANOMALIA : PROBLEMA DE CAUDAL DE AIRE (cuando el girador de repartición está en la posición y cuando el girador de mezcla de aire está en la posición frío máximo)



Verificar el circuito de entrada de aire, rejilla de aireación, grupo ventilador habitáculo, tabique de calefacción (caja de agua)... Reparar si es necesario. ¿El incidente persiste?

NO

Exito

SI

Verificar el circuito de extracción de aire. Reparar si es necesario. ¿El incidente persiste?

NO

Exito

SI

Verificar la presencia y la conexión de los conductos de ventilación. Reparar

ANOMALIA : DUREZA DE LOS MANDOS

Verificar el recorrido del cable. Suprimir las tensiones, pliegues, cable embridado por abrazaderas de plástico, etc...
Cambiar el cable si es necesario.
¿El incidente persiste?

NO → Exito

SI

Soltar el cable del grupo y verificar el funcionamiento del botón de mando y de la trampilla (mezcla o repartición).
¿Es correcto?

NO → Cambiar el cuadro de mando o el grupo de calefacción/ventilación (si la dureza es anormal).

SI

Si esta dureza parece verdaderamente anormal, indicarlo a I.T.G. quién planteará el problema a la oficina de estudios.

ANOMALIA : PROYECCION DE CUERPOS EXTRAÑOS POR LA VENTILACION

Verificar la limpieza de la rejilla de entrada de aire y su estado. Limpiar o cambiar la rejilla.
¿El incidente persiste?

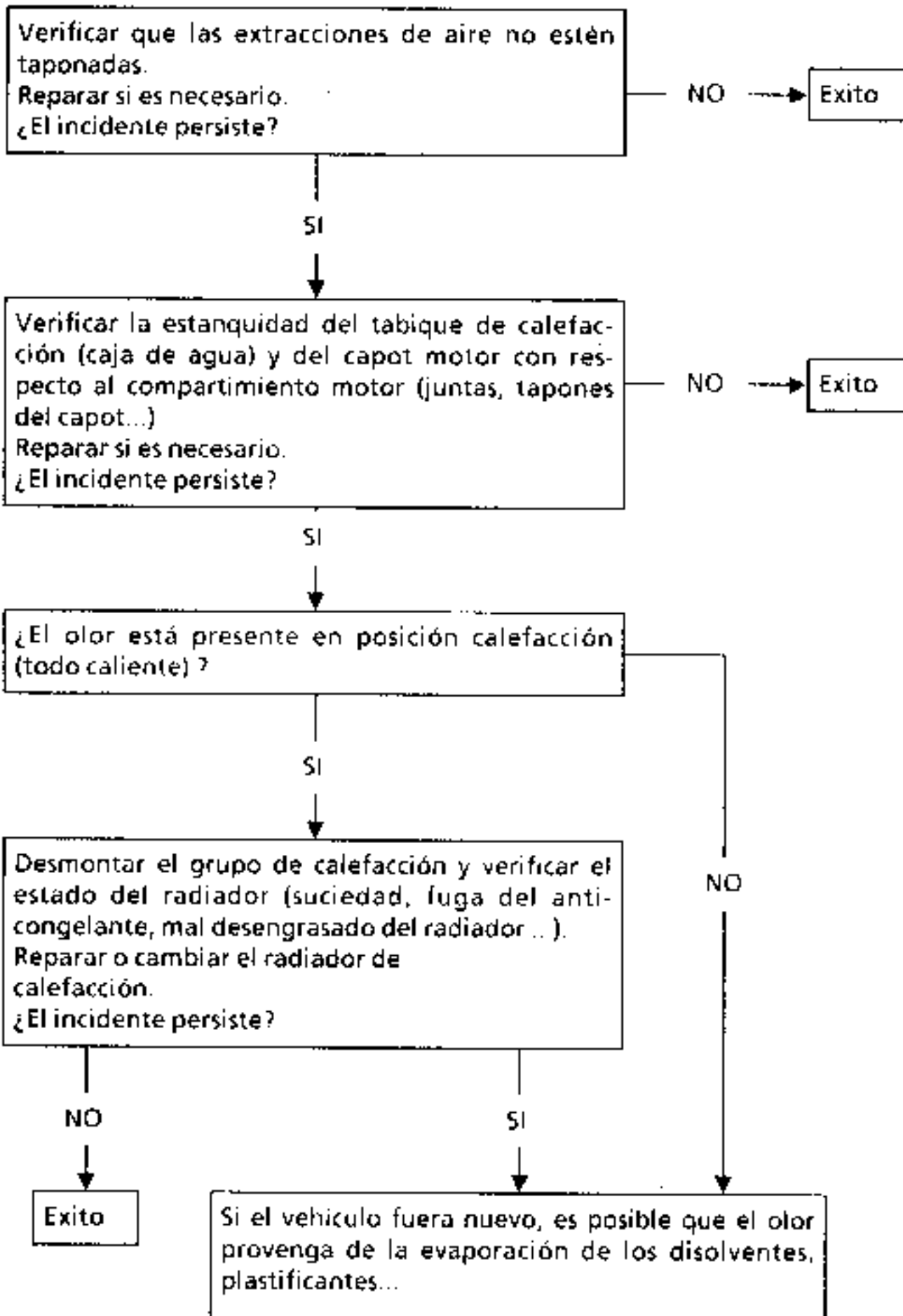
NO → Exito

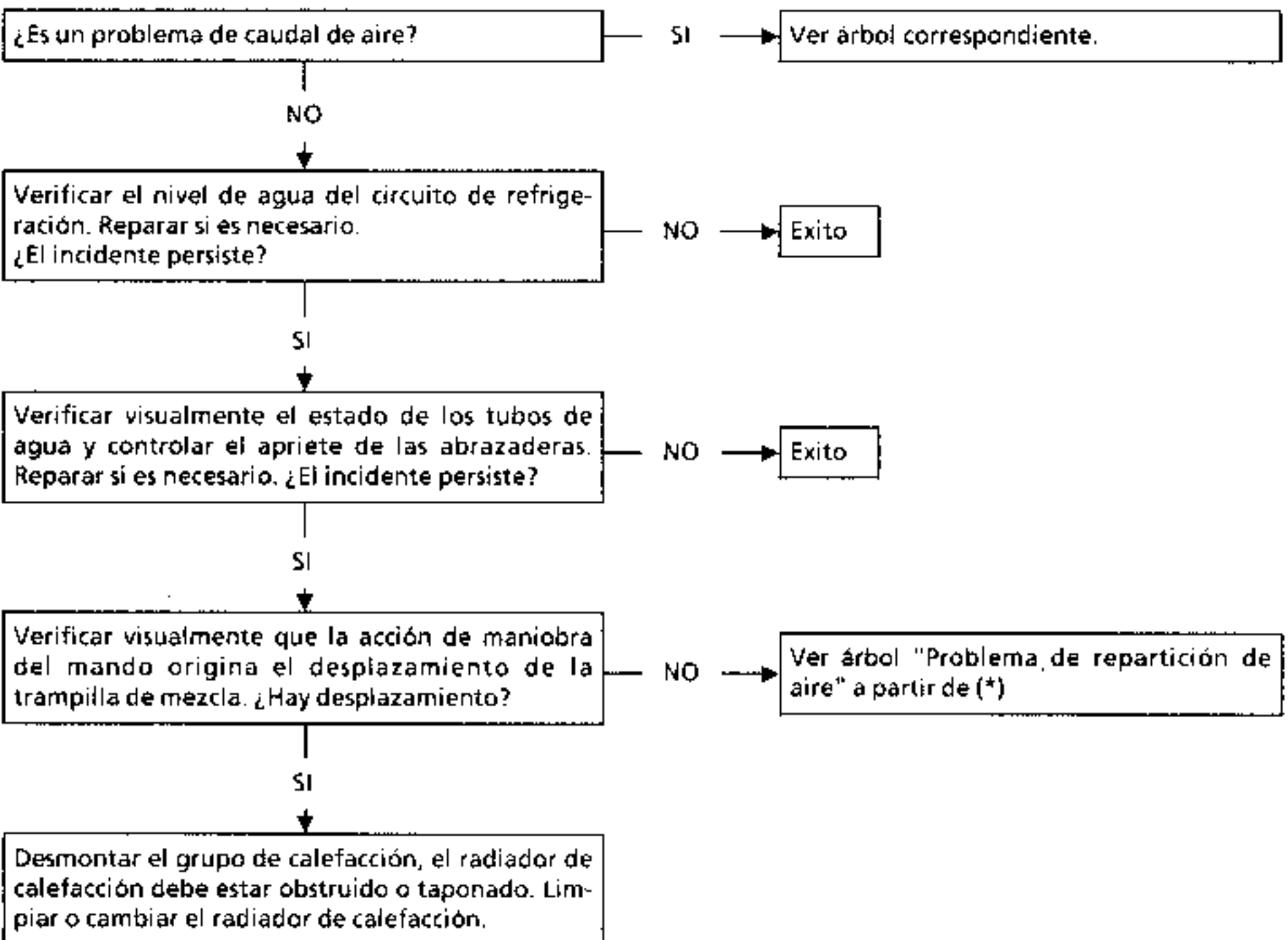
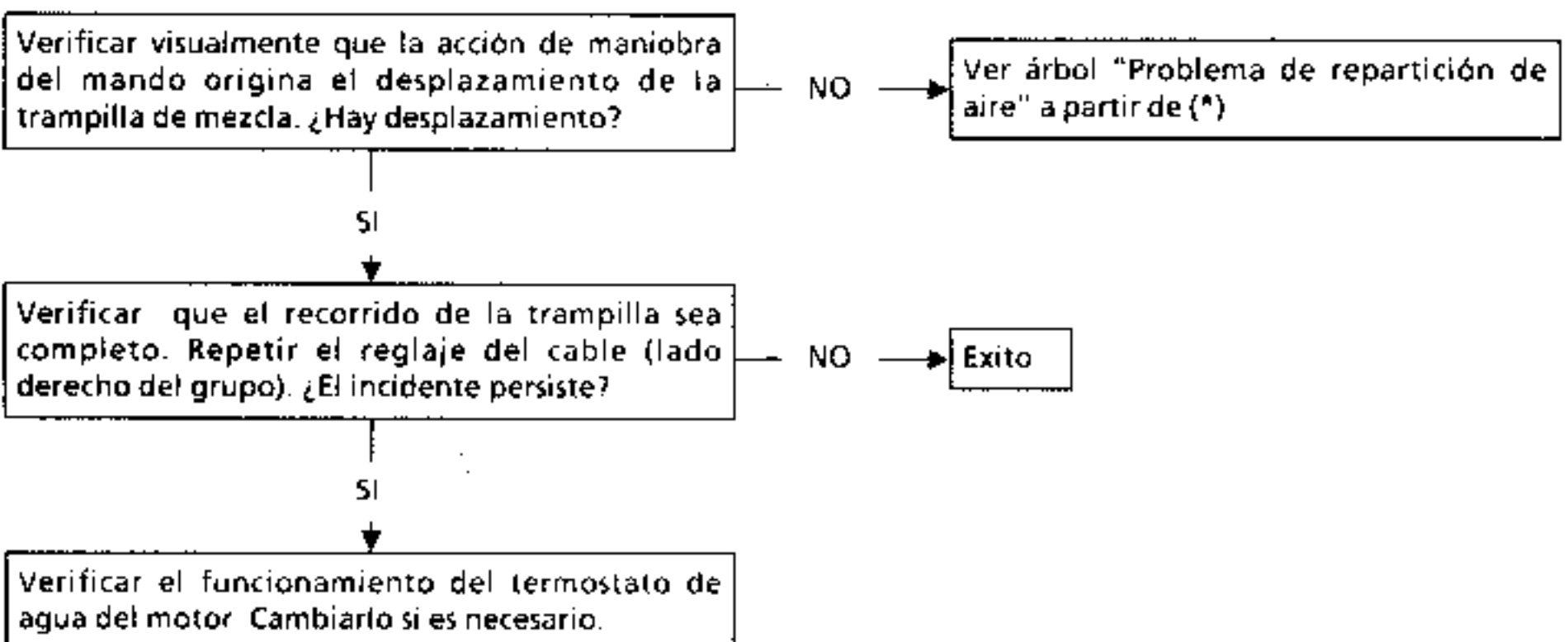
SI

Malla de la rejilla demasiado grande, ver con I.T.G. para :

1. Asegurarse de que la rejilla sea conforme con la última definición
2. Señalar el problema

ANOMALIA : OLORES EN EL HABITACULO



ANOMALIA : NO HAY CALEFACCION**ANOMALIA : EXCESO DE CALEFACCION**

ANOMALIA : PROBLEMA DE EFICACIA DEL DESHIELO/DESEMPAÑADO

Antes de cualquier intervención, verificar que el cliente utiliza su sistema correctamente. Recordar al cliente que hay que cerrar los aireadores para una mejor eficacia del deshielo.
Verificar igualmente la limpieza de los cristales en el interior (cristales grasientos que disminuyen la eficacia del deshielo).

Verificar que la extracción de aire no esté taponada. Reparar si es necesario.
¿El incidente persiste?

NO → Exito

SI

Asegurarse de que no haya fugas de agua en el habitáculo, lo que tiene como consecuencia aumentar fuertemente la tasa de humedad y disminuir la eficacia del deshielo.
NOTA : si existe una fuga de agua, después de una circulación y una parada del vehículo de varias horas, se forma un depósito de agua sobre los cristales por el interior. Reparar si es necesario.
¿El incidente persiste ?

NO → Exito

SI

¿Es un problema de repartición de aire?

SI → Ver árbol correspondiente.

NO

¿Es un problema de caudal de aire?

SI → Ver árbol correspondiente.

NO

¿Es un problema de eficacia de la calefacción?

SI → Ver árbol correspondiente hasta "desmontar el termostato..."

NO

FRACASO

UTILLAJE ESPECIAL INDISPENSABLE

Mot. 453-01	Pinza para tubos flexibles
M.S. 583	Pinza para tubos flexibles

EXTRACCION

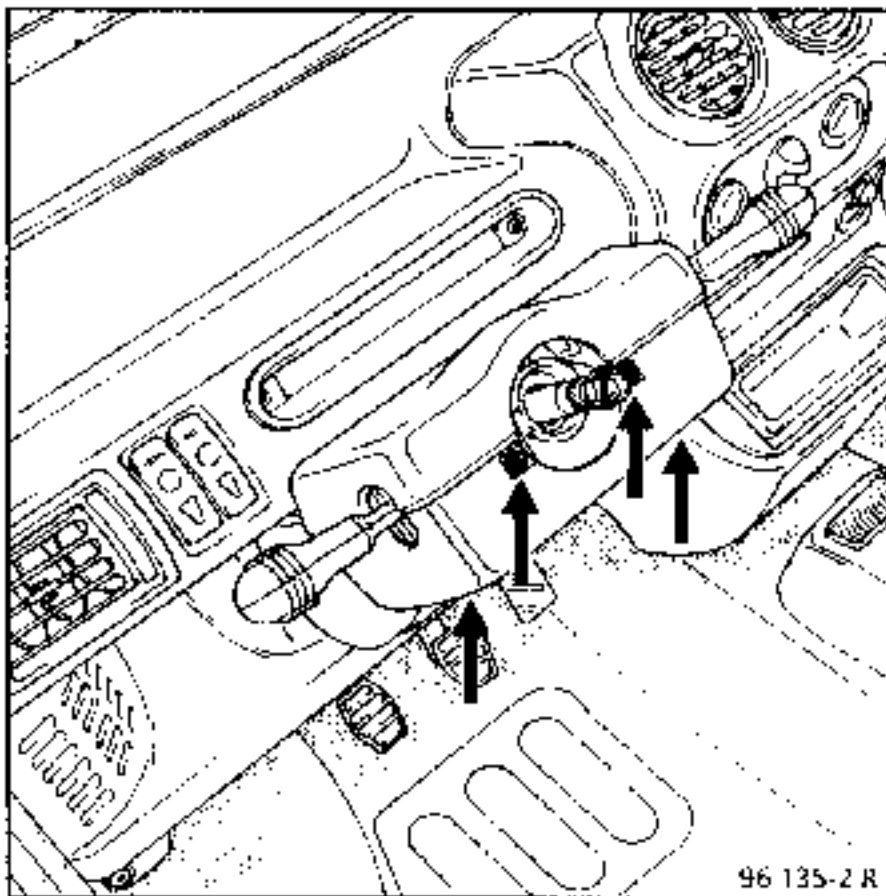
Para sacar el cajetín repartidor, es necesario extraer el tablero de bordo.

Para ello, habrá que :

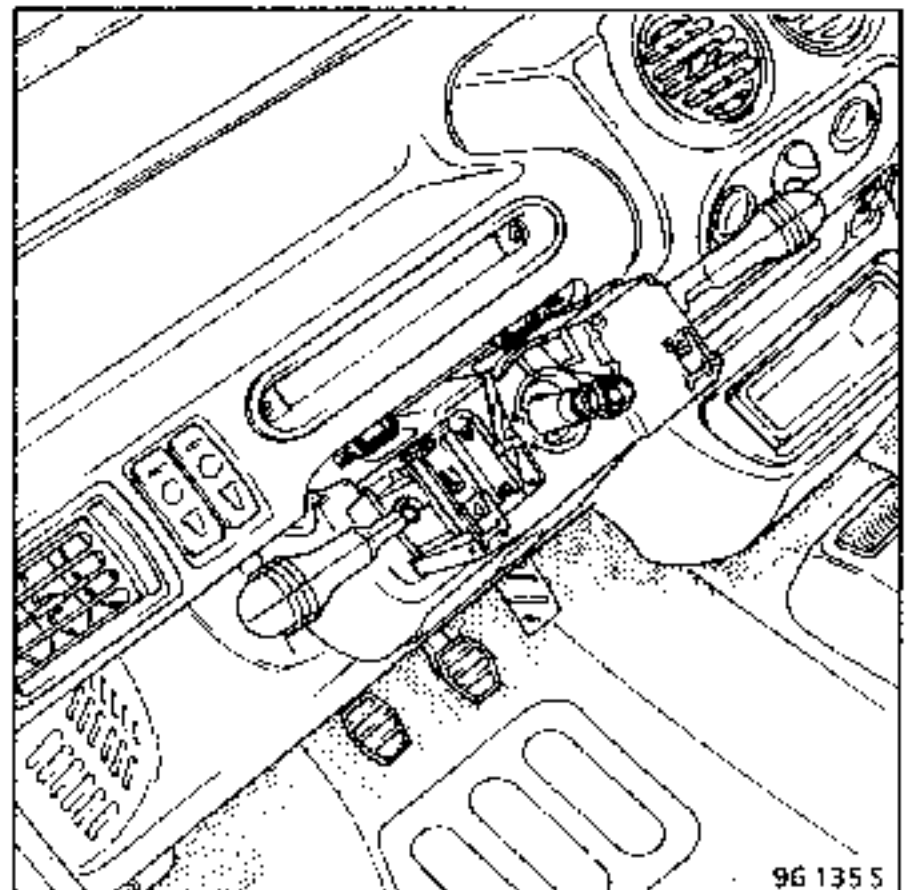
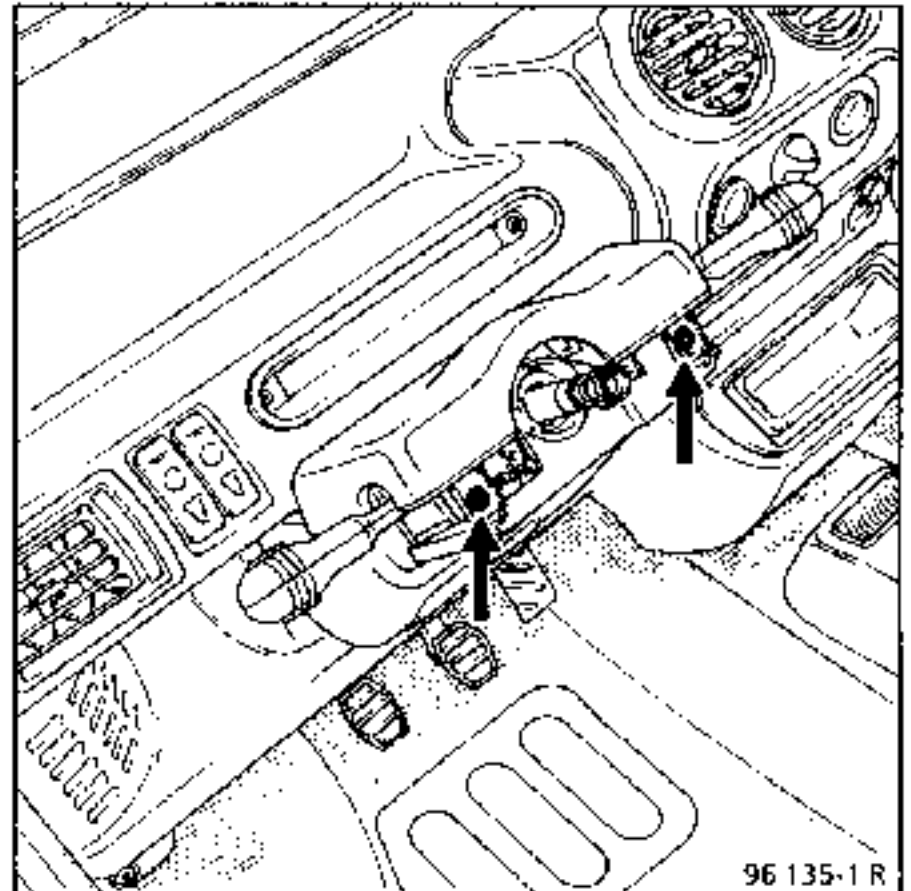
Desconectar la batería.

Extraer :

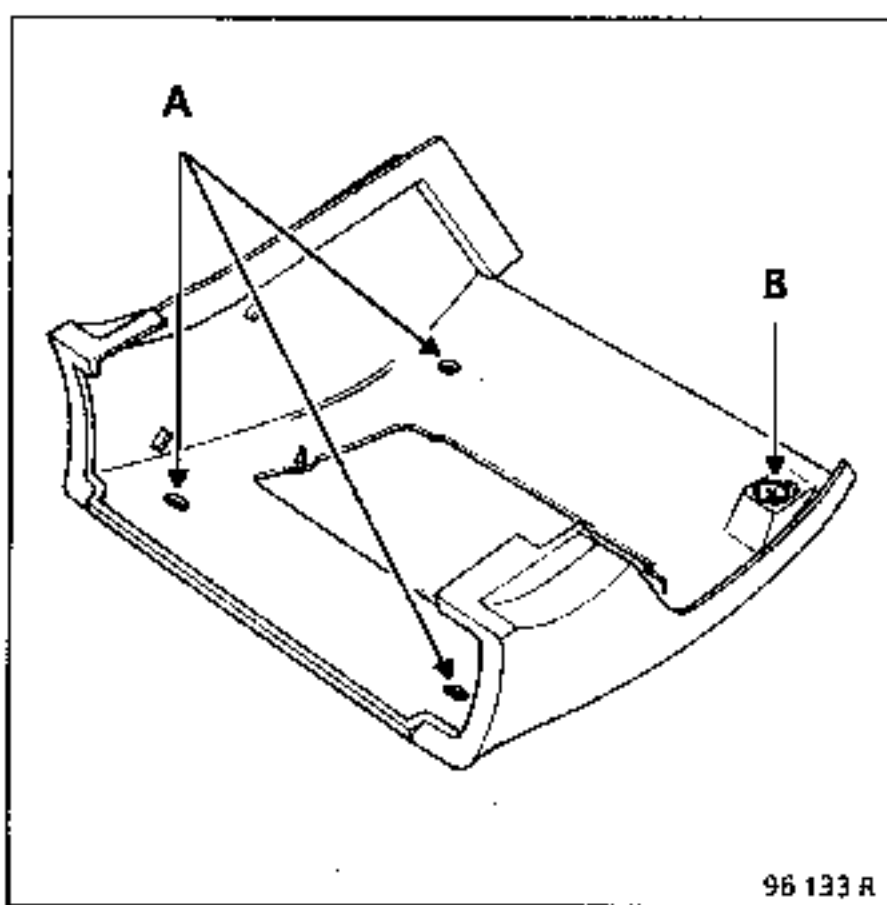
- el volante, marcando su posición,
- la semi-coquilla bajo el volante,



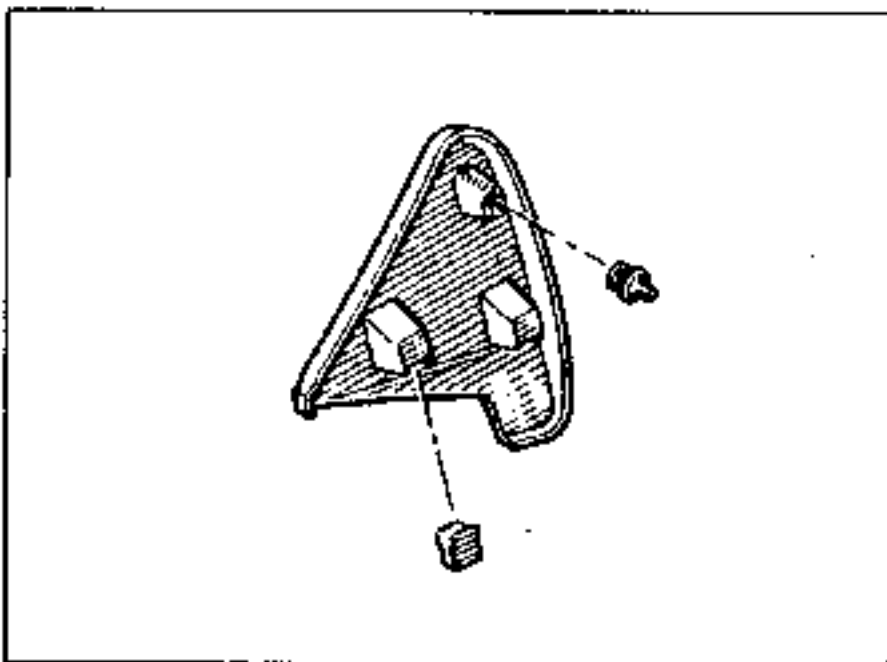
- la semi-coquilla superior,



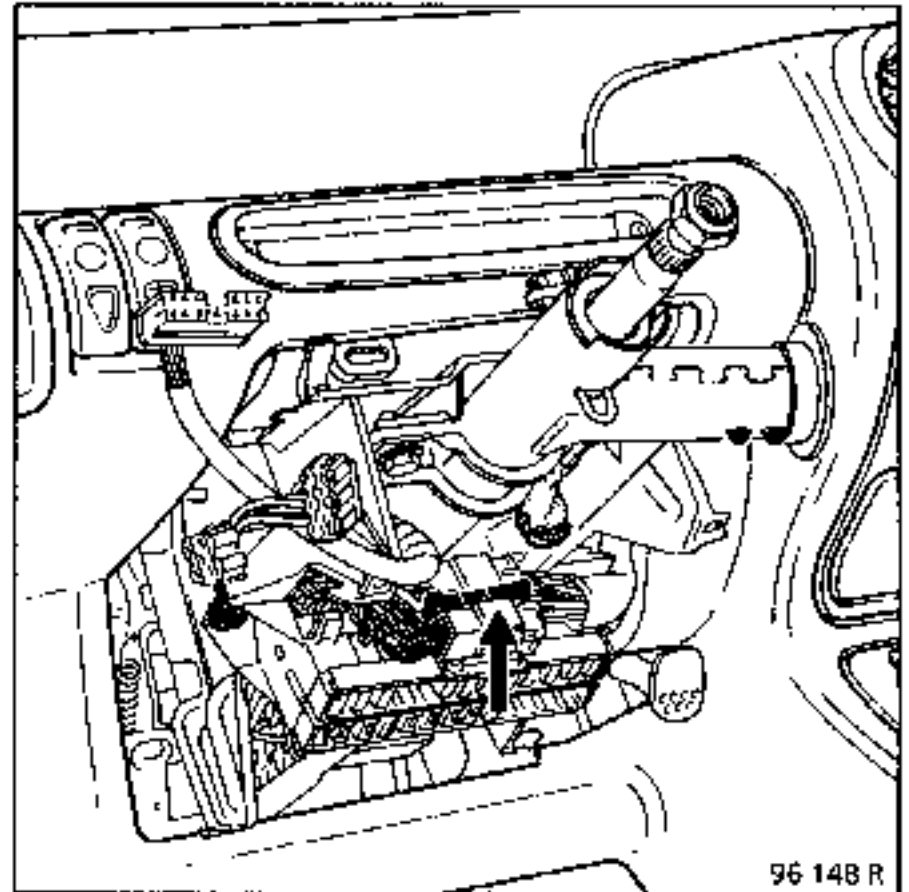
- la tapa de la columna de dirección : tres tornillos Torx (A) y una grapa (B),



- la manecilla de luces : un tornillo,
- el guarnecido derecho de la tapa del retrovisor (o protegerlo).

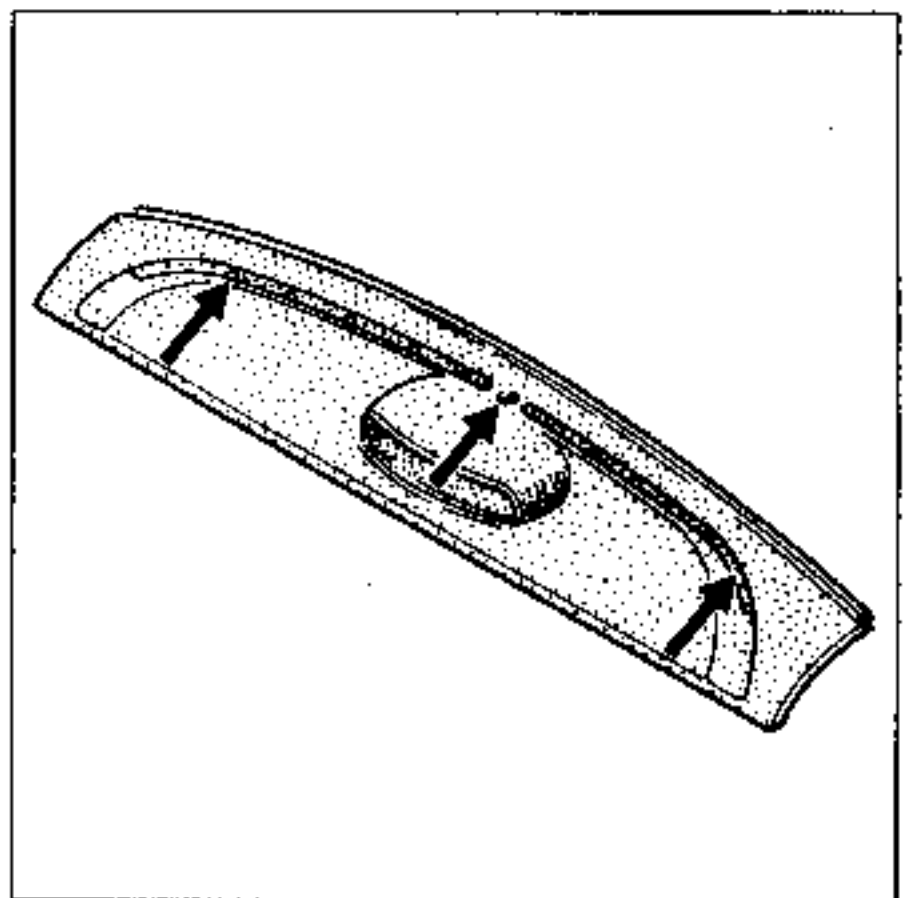


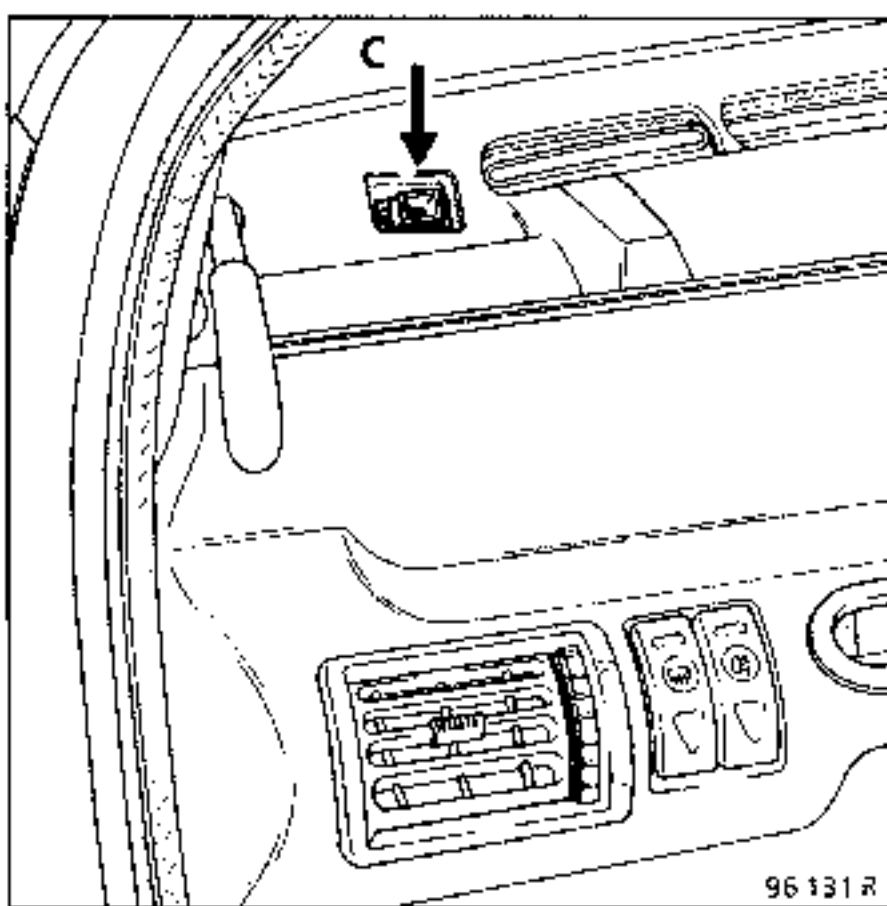
Desconectar el cableado principal.



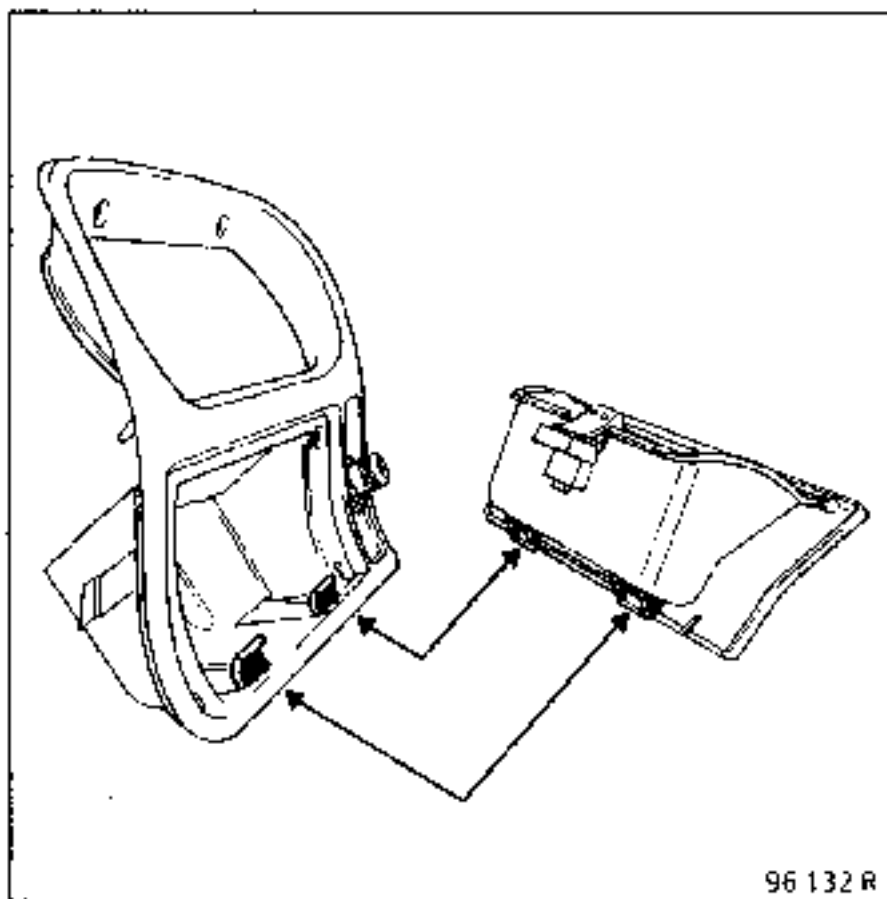
Extraer :

- la parte superior del tablero de bordo (tres tornillos). Las grapas (C) son deslizantes y permiten centrar la parte superior del tablero de bordo.

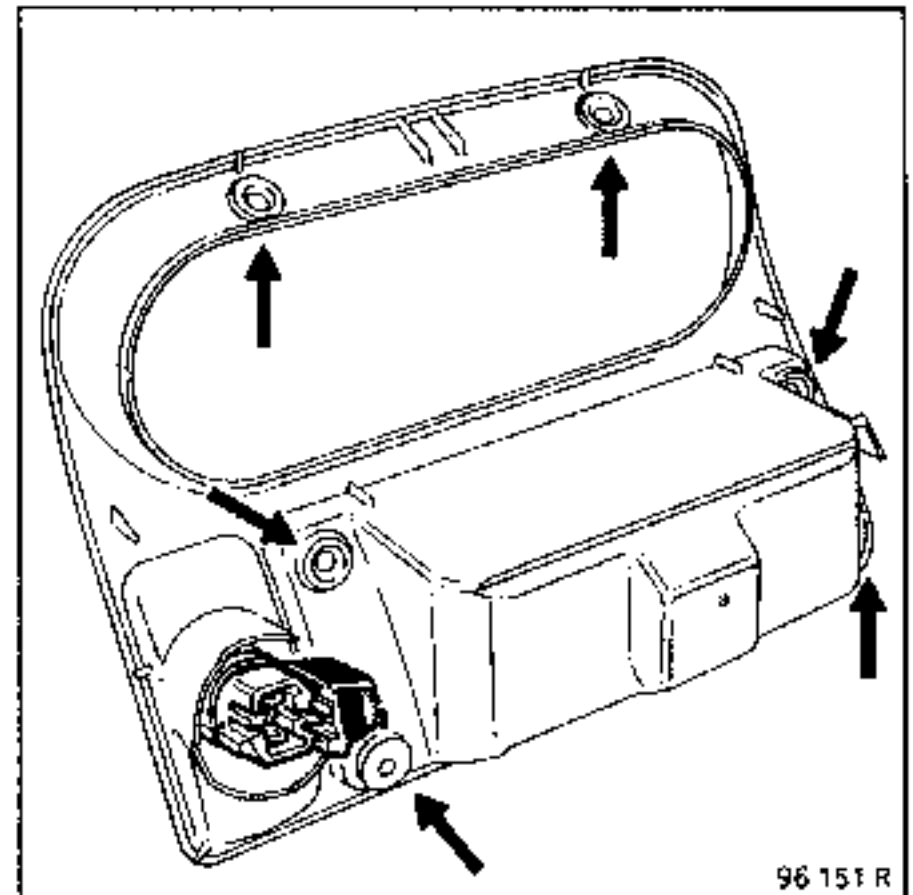




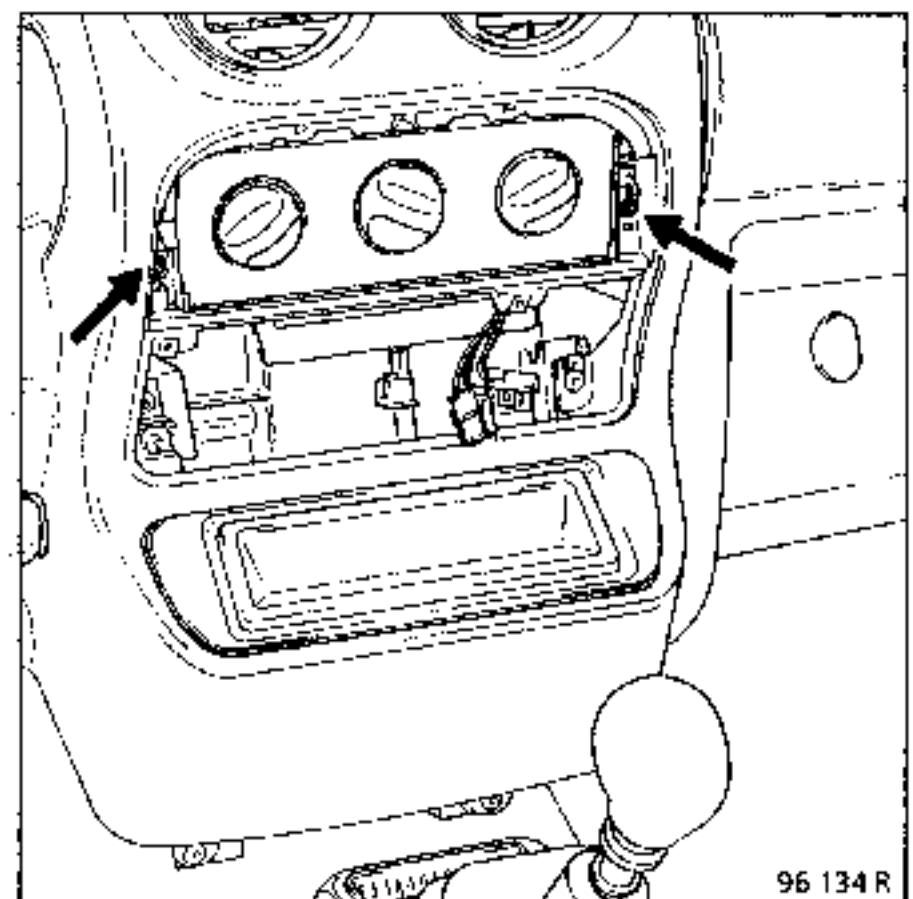
– el cenicero,



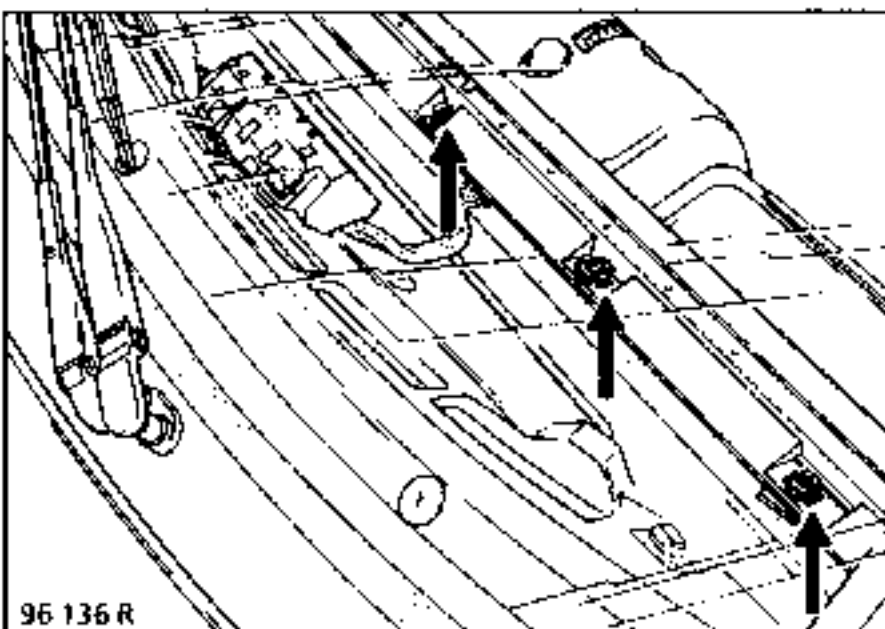
– el frontal del cuadro de mando de la calefacción (seis tornillos),



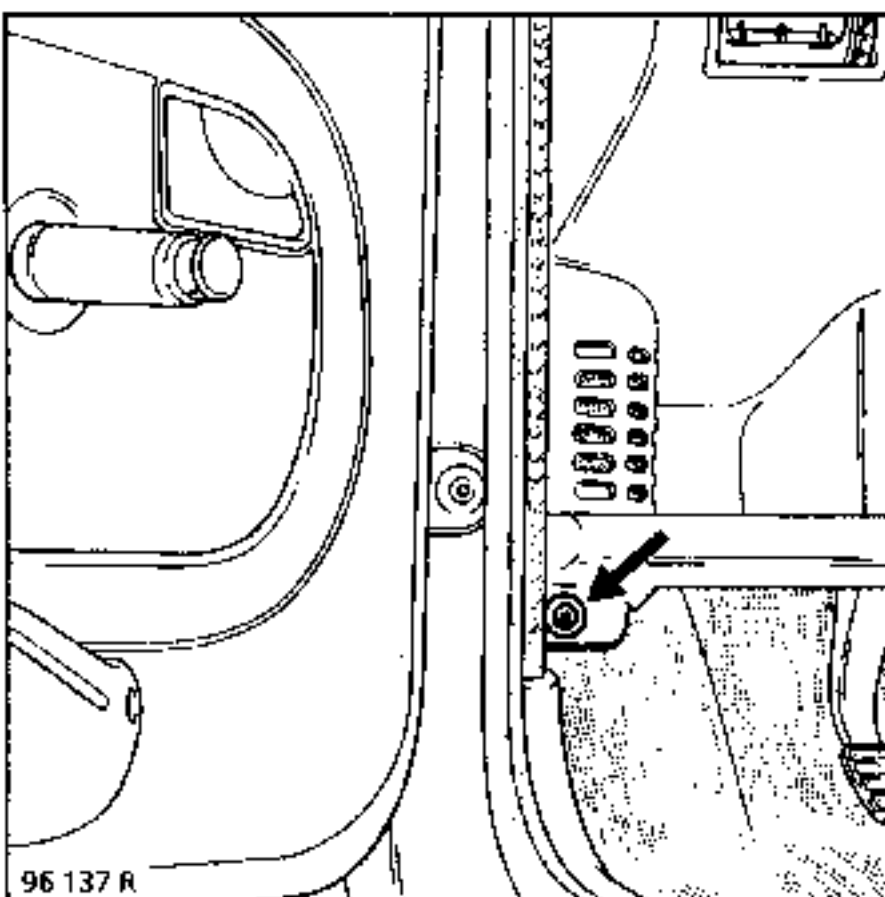
– los dos tornillos del bloque de mando de calefacción,



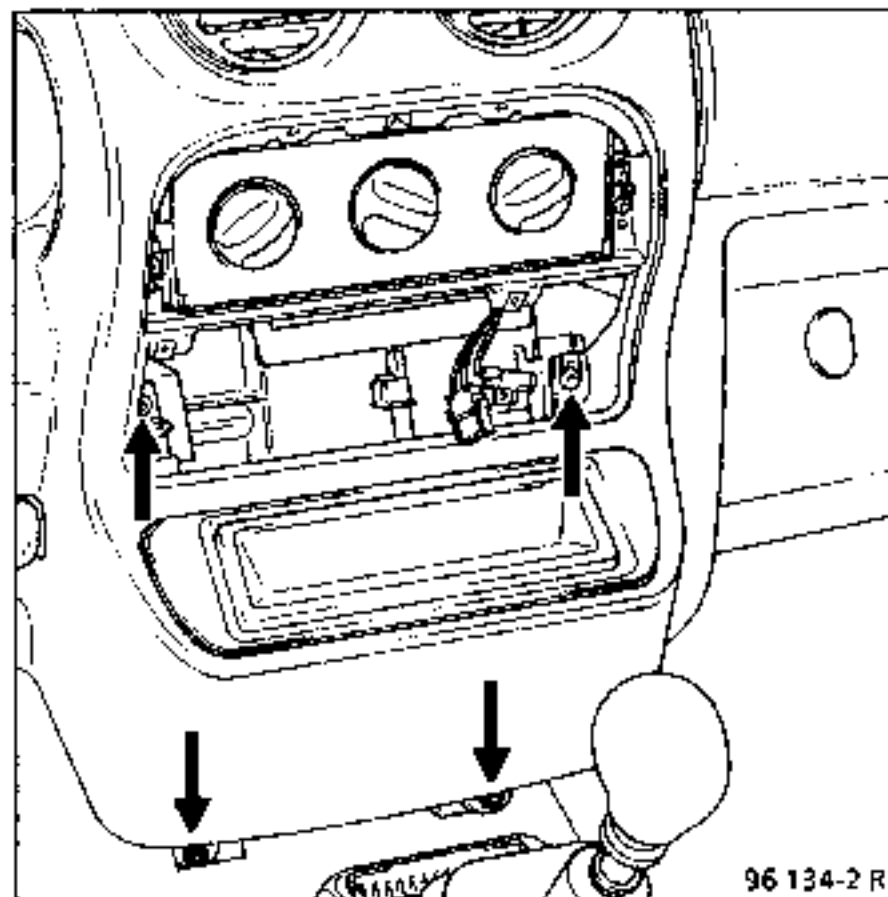
- los cinco tornillos de la fijación superior del tablero de bordo,



- las fijaciones inferiores laterales,



- las fijaciones inferiores centrales,



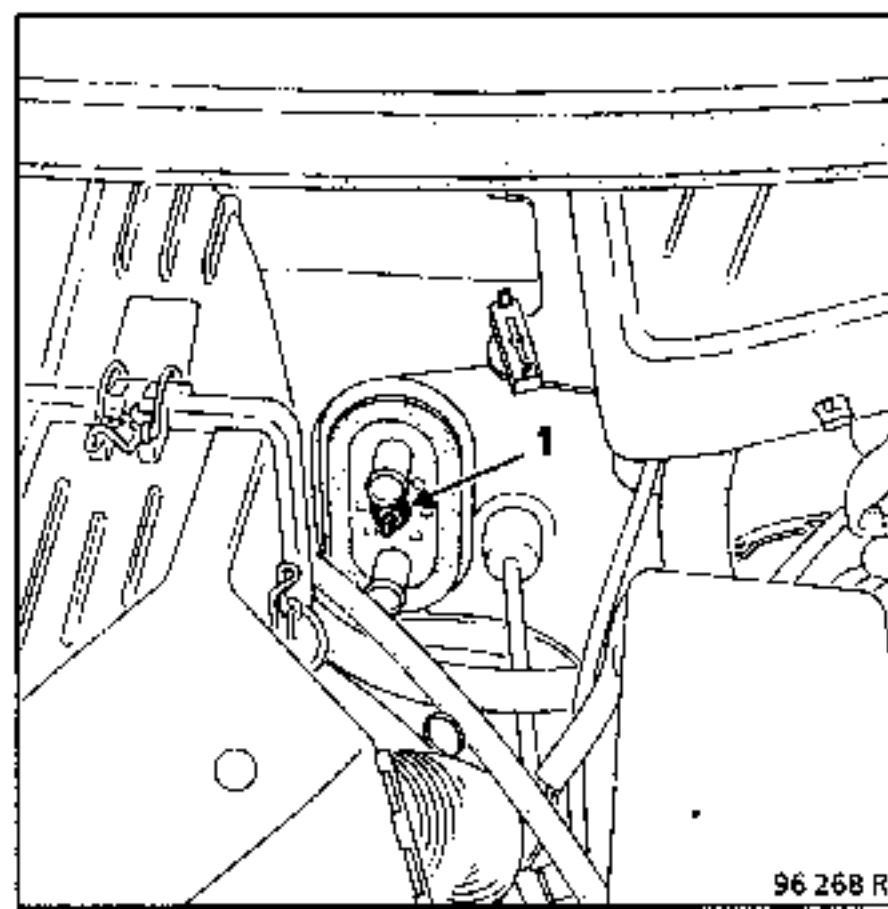
Desconectar los cableados y extraer el tablero de bordo con precaución.

A continuación :

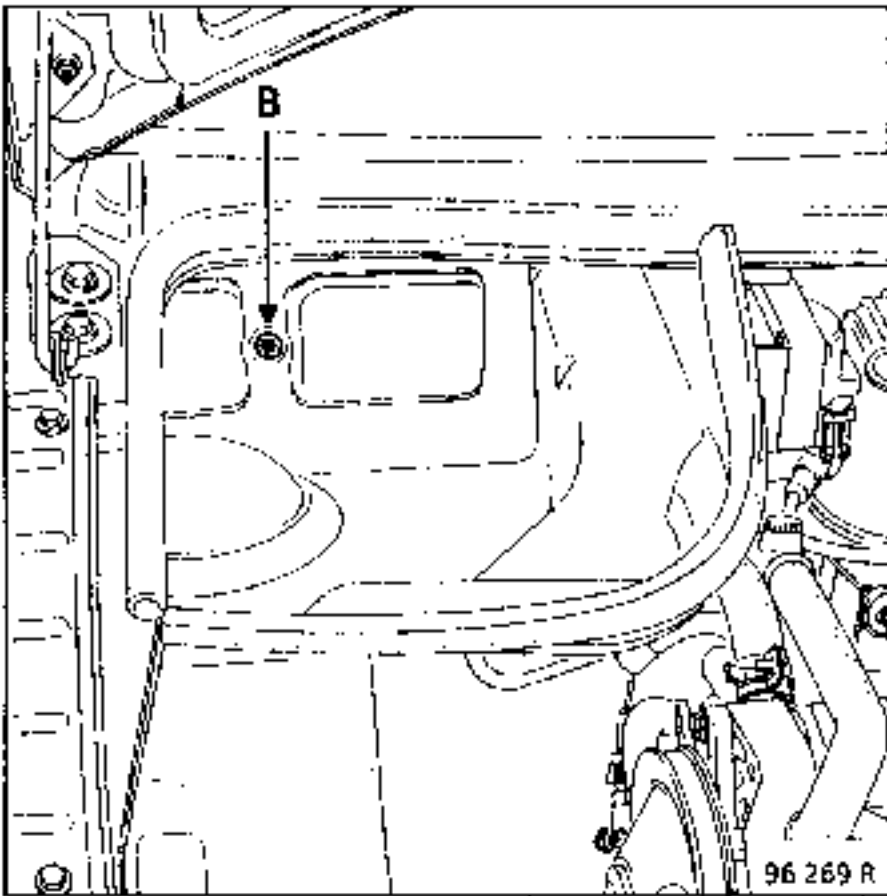
- Extraer el filtro de aire.
- Colocar las pinzas para tuberías flexibles Mot. 453-01 ó M.S. 583.

Extraer :

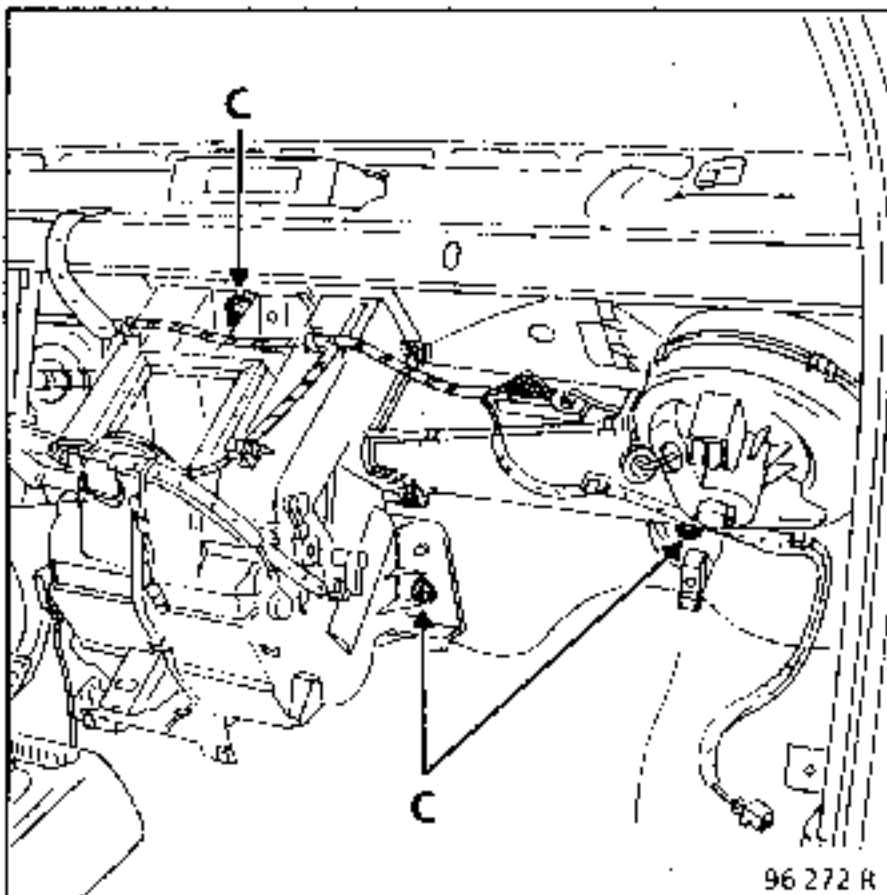
- los dos manguitos de calefacción,
- la tuerca (1),



- el tornillo (B) de fijación del dispositivo de soplado de aire en el tabique de entrada de aire .



Soltar el cableado eléctrico del cajetín y quitar los tres tornillos (C) de fijación de este último.



Extraer el cajetín repartidor.

REPOSICION

El montaje no presenta ninguna particularidad.

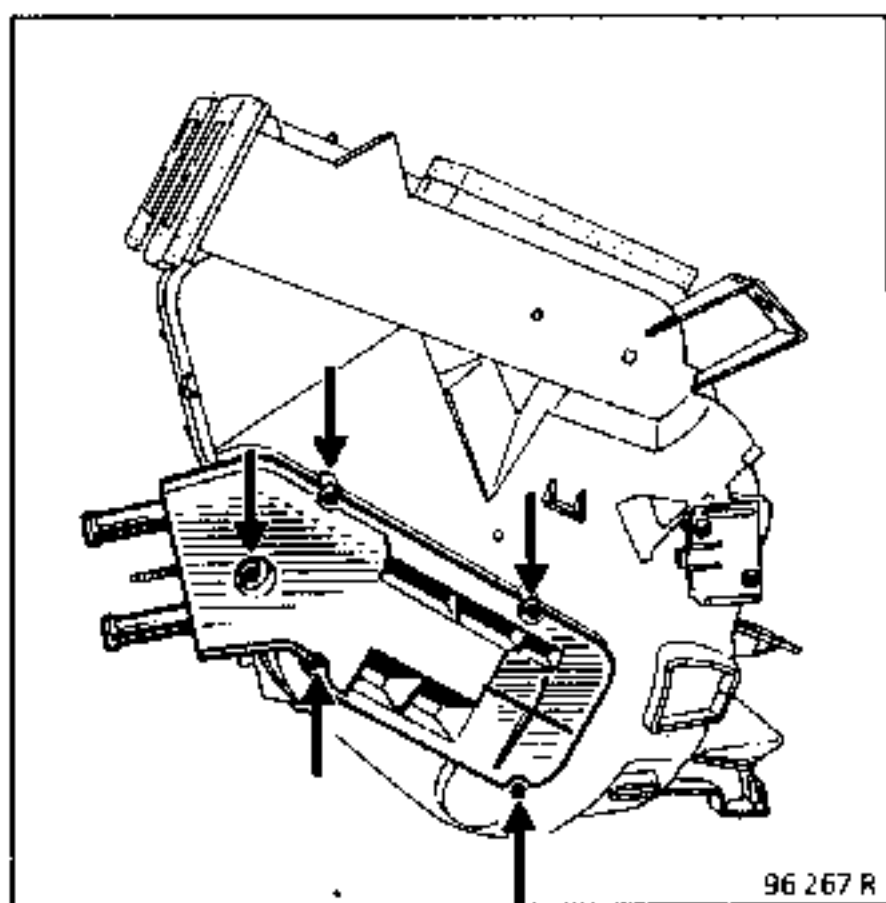
Operar en el sentido inverso de la extracción.

Efectuar la purga del circuito de refrigeración del motor (si es necesario).

SUSTITUCION

La extracción del radiador de calefacción se efectúa tras haber retirado el cajetín repartidor (capítulo anterior).

Quitar los cinco tornillos de fijación de la tapa del radiador.

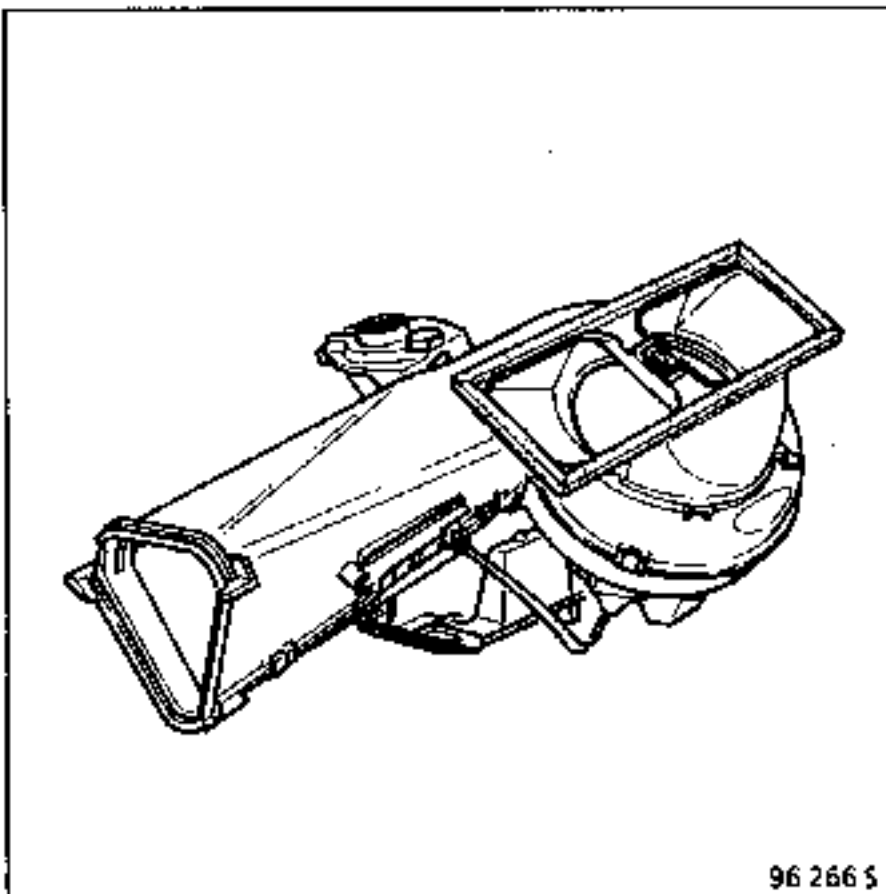


Despegar, con un destornillador, la tapa del cajetín repartidor, éste último está sujeto por un cordón de estanquidad.

Extraer el radiador teniendo cuidado de no deteriorar las aletas.

En la reposición, encajar el radiador en el cajetín repartidor provisto de sus tiras de espuma de estanquidad.

El motoventilador no se separa del dispositivo de soplado de aire. El conjunto es vendido completo por el APR.

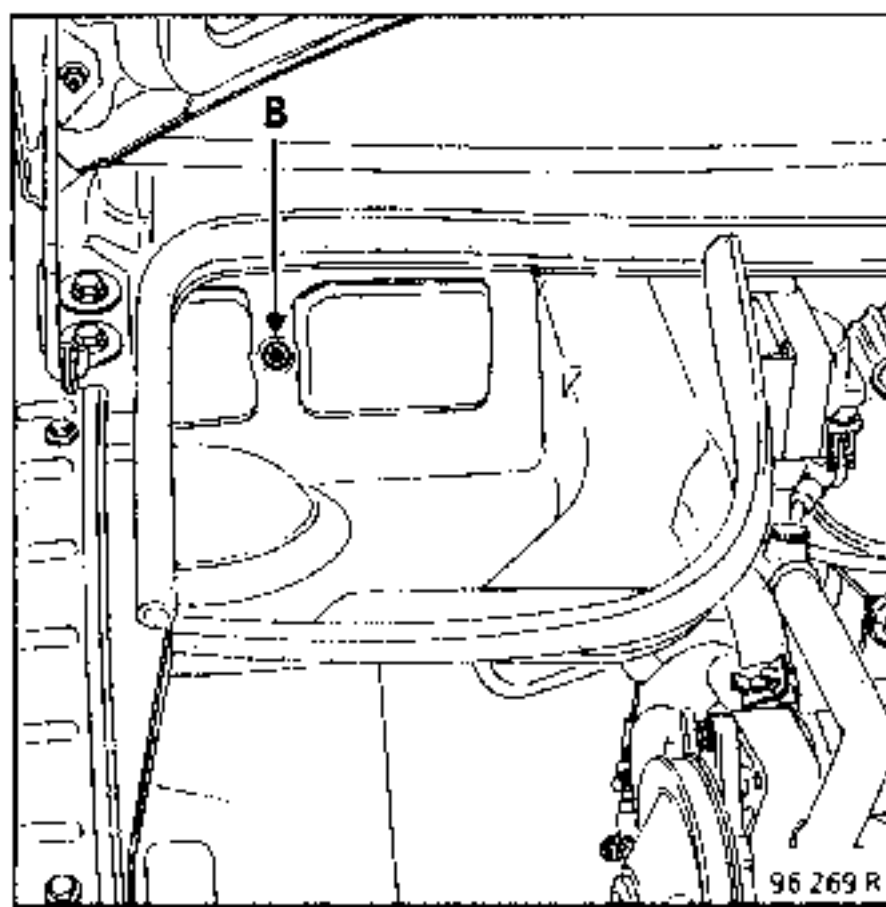


SUSTITUCION

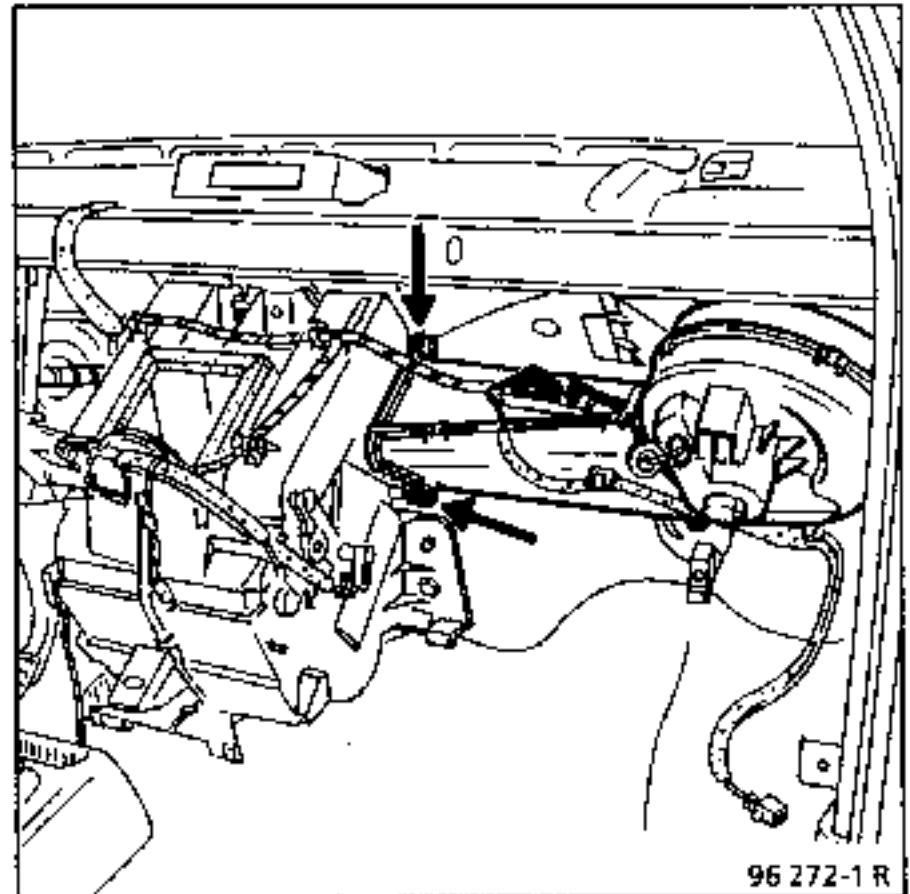
Para extraer el dispositivo de soplado de aire, es necesario extraer el tablero de bordo (ver capítulo "Cajetín repartidor").

A continuación, extraer :

- el conector del cajetín de resistencia y soltar el cableado eléctrico,
- el tornillo (B) que fija el dispositivo de soplado de aire al tabique de entrada de aire exterior,



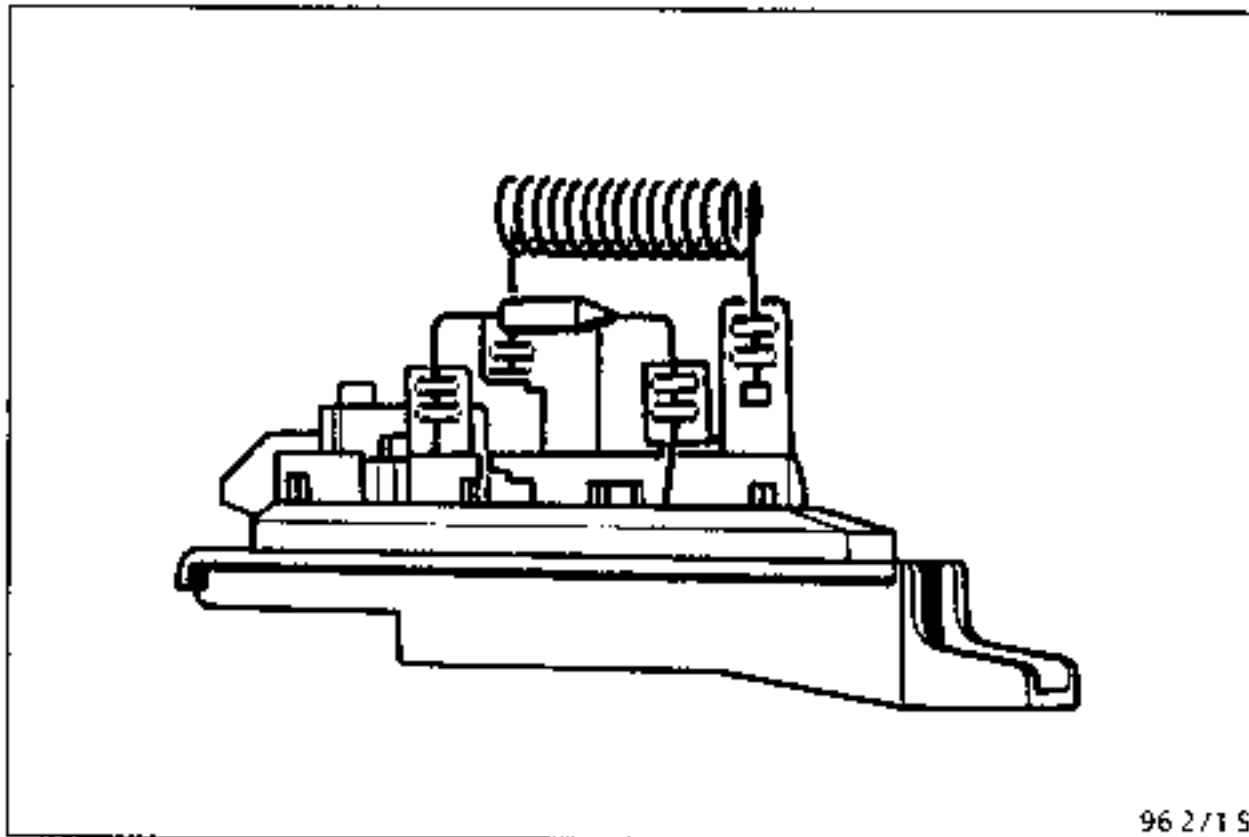
- los dos tornillos de fijación sobre el cajetín repartidor,



- el dispositivo de soplado de aire.

REPOSICION

Montar en el sentido inverso de la extracción.



SUSTITUCION

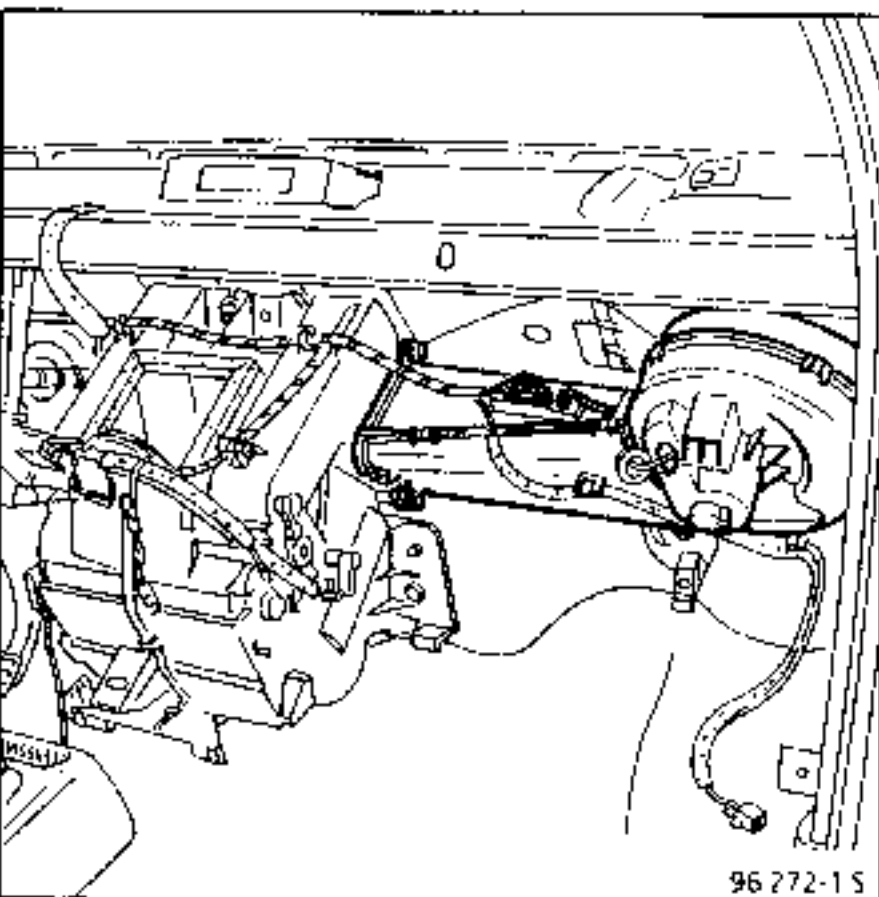
Para esta operación, es necesario extraer el tablero de bordo (ver capítulo "Cajetin repartidor").

Extraer el conector del cajetín de resistencia y el tornillo de fijación de éste último.

Extraer el cajetin de resistencia del dispositivo de soplado de aire.

NOTA : si la extracción de la resistencia se ha hecho como consecuencia de su destrucción, hay que verificar imperativamente la libre rotación del ventilador (por el tabique de entrada de aire exterior), en caso contrario sustituirlo.

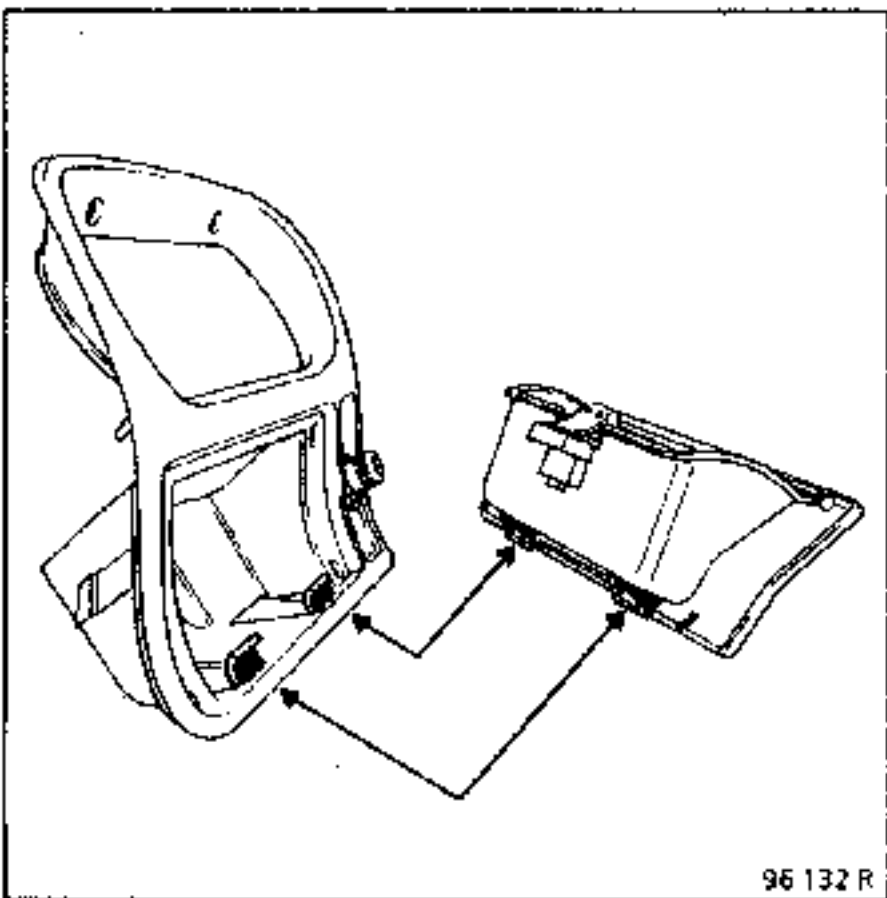
En la reposición, no hay precauciones particulares.



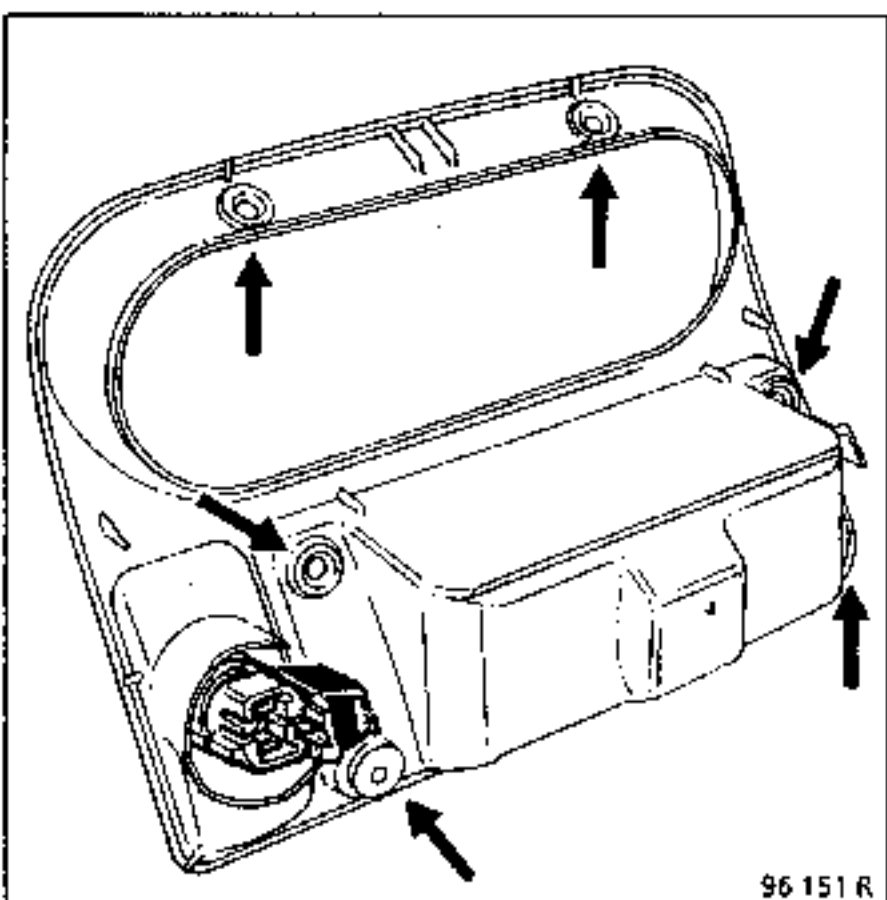
SUSTITUCION

Extraer :

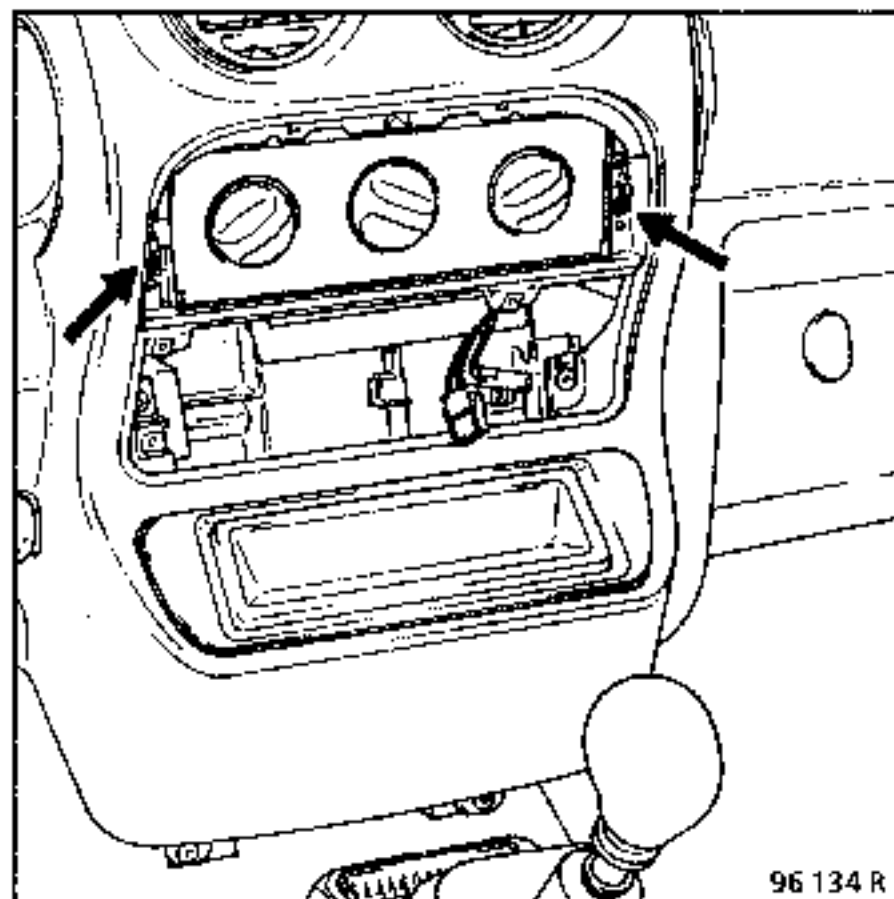
- el cenicero,



- el frontal del cuadro de mando de la calefacción (seis tornillos),



- los dos tornillos de fijación del cuadro de mando.



Soltar y extraer los cables.

Extraer el conector y retirar el cuadro de mando.

En el montaje, grapar los cables sobre el cuadro de mando, haciendo tope sobre los frenos de funda.

CABLE DE MEZCLA DE AIRE

La extracción del cable de mezcla de aire se puede efectuar sin tener que extraer el tablero de bordo.

EXTRACCION

Desconectar la batería.

Extraer :

- el cuadro de mando (ver capítulo correspondiente),
- las grapas lado del cuadro de mando y lado del cajetín repartidor, a continuación sacar el cable.

REPOSICION**Lado cuadro de mando**

Enganchar el cable sobre el cuadro de mando, haciendo tope con el freno de funda.

Lado cajetín repartidor

Posicionar el girador de temperatura del cuadro de mando y la trampilla de mezcla de aire en la posición frío máximo.

Sujetar el cable y enganchar el freno de funda.

Montar el cuadro de mando.

Conectar la batería

NOTA : no se puede hacer ningún reglaje en el lado del cuadro de mando.

CABLE DE REPARTICION DE AIRE

No es posible extraer el cable de repartición de aire más que después de haber extraído el tablero de bordo (ver capítulo "Cajetín repartidor").

REPOSICION**Lado cuadro de mando**

Enganchar el cable sobre el cuadro de mando, haciendo tope con el freno de funda.

Lado cajetín repartidor

Poner el girador de repartición de aire y la trampilla correspondiente a tope en la posición

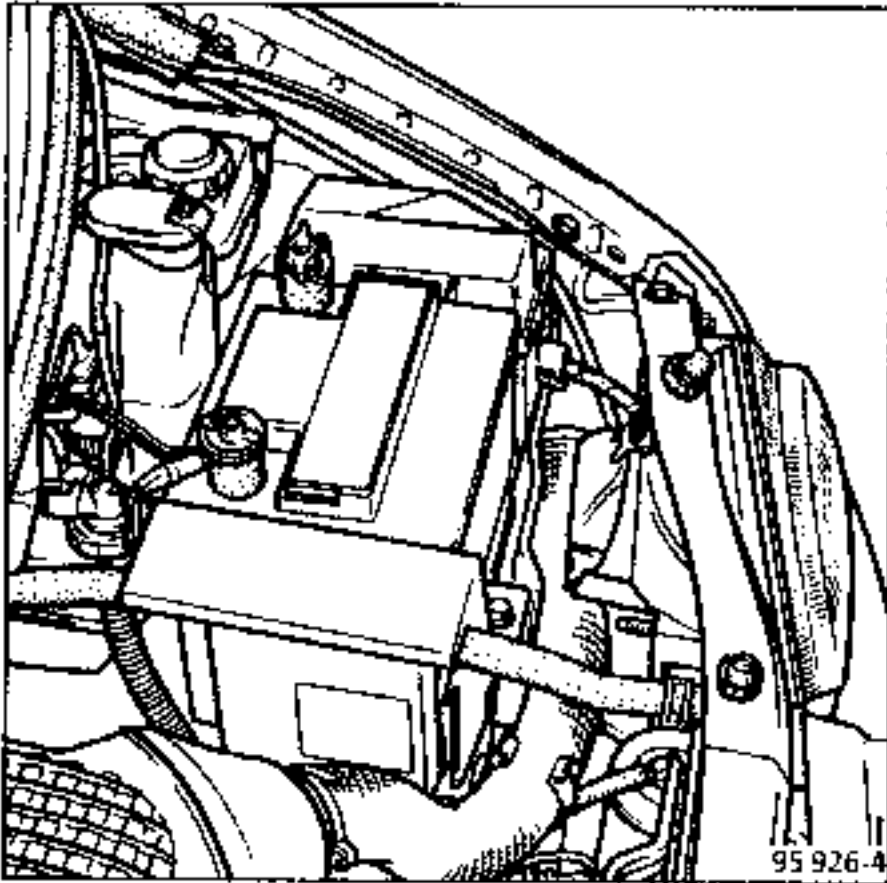


Sujetar el cable y enganchar el freno de funda.

Colocar el tablero de bordo.

NOTA : no se puede hacer ningún reglaje en el lado del cuadro de mando.

PARTICULARIDADES DE LA REPOSICION



Engrasar los bornes antes de montar los terminales.

A - CONTROL

Hay que verificar y asegurarse de :

- la ausencia de grietas o roturas en el recipiente o en la tapa,
- la limpieza de la parte superior de la batería,
- el estado de los bornes.

Es indispensable :

- asegurarse de la ausencia de sales (sulfatación) en los bornes y en las abrazaderas,
- proceder, si es necesario, a su limpieza y a su engrasado,
- verificar el apriete justo de las abrazaderas sobre los bornes. En efecto, un mal contacto puede provocar incidentes de arranque o de carga y se corre el riesgo de que salten chispas que pueden hacer explotar la batería,
- verificar el nivel del electrolito.

Baterías provistas de rampas con tapones desmontables :

- retirar la tapa con la mano, o bien con una herramienta (espátula rígida),
- verificar que el nivel del electrolito, en todos los elementos, esté claramente por encima de los separadores,
- si es necesario, completar los niveles con agua desmineralizada.

Nota : ciertas baterías tienen unos recipientes translúcidos, lo que permite ver el nivel del electrolito.

No añadir nunca electrolito u otros productos.

B- PRECAUCIONES

Es interesante recordar que una batería :

- contiene ácido sulfúrico, que es un producto peligroso,
- da origen, durante su carga, a oxígeno e hidrógeno. La mezcla de estos dos gases forma un gas detonante que puede dar lugar a explosiones.

1) PELIGRO = ACIDO

La solución de ácido sulfúrico es un producto muy agresivo, tóxico y corrosivo. Ataca a la piel, las ropas, el hormigón y la mayor parte de los metales.

Así, es muy importante, cuando se manipula una batería, tomar las precauciones siguientes :

- protegerse los ojos con unas gafas,
- llevar guantes y ropas anti-ácido.

En caso de proyección de ácido, hay que aclarar abundantemente con agua todas las partes salpicadas. Si han sido alcanzados los ojos, consultar con un médico.

2 - PELIGRO - RIESGO DE EXPLOSION

Cuando una batería está cargándose (bien sobre el vehículo, bien en el exterior), se forma oxígeno e hidrógeno. La formación de gas es máxima cuando la batería está completamente cargada y la cantidad de gas producido es proporcional a la intensidad de la corriente de carga.

El oxígeno y el hidrógeno se asocian en los espacios libres en la superficie de las placas y forman una mezcla detonante. Esta mezcla es muy explosiva.

La menor chispa, un cigarrillo o una cerilla recién apagada son suficientes para provocar la explosión. La detonación es tan fuerte que la batería puede volar en pedazos y el ácido dispersarse en el aire del entorno. Las personas que se encuentren cerca estarán en peligro (trozos proyectados, salpicaduras de ácido). Las salpicaduras de ácido son peligrosas para los ojos, la cara y las manos. También atacan a las ropas.

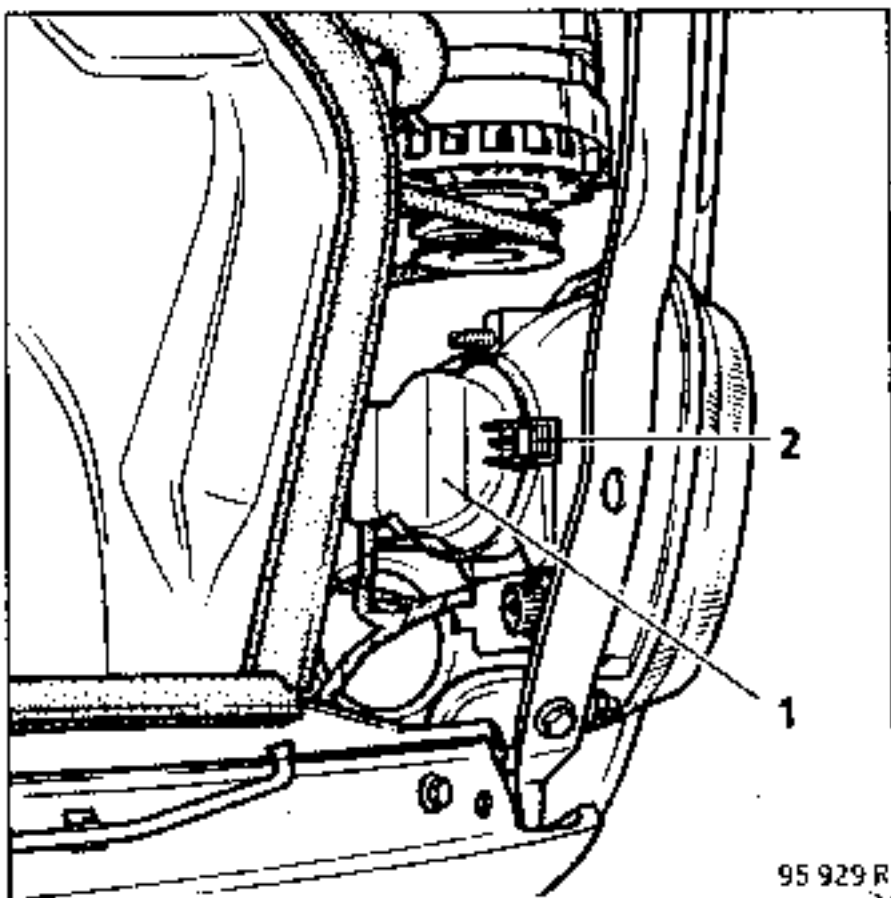
La vigilancia contra el peligro de explosión que puede representar una batería tratada con negligencia debe ser tomada muy en serio.
Evitar los riesgos de chispas

- Asegurarse de que los "consumidores" sean cortados antes de conectar o desconectar una batería.
- Al cargar una batería en un local, apagar el cargador antes de conectar o desconectar la batería
- No colocar objetos metálicos sobre la batería para no provocar corto-circuitos entre los bornes.
- No aproximar nunca a una batería una llama limpia, una lámpara de soldar, un soplete, un cigarrillo o una cerilla encendida.

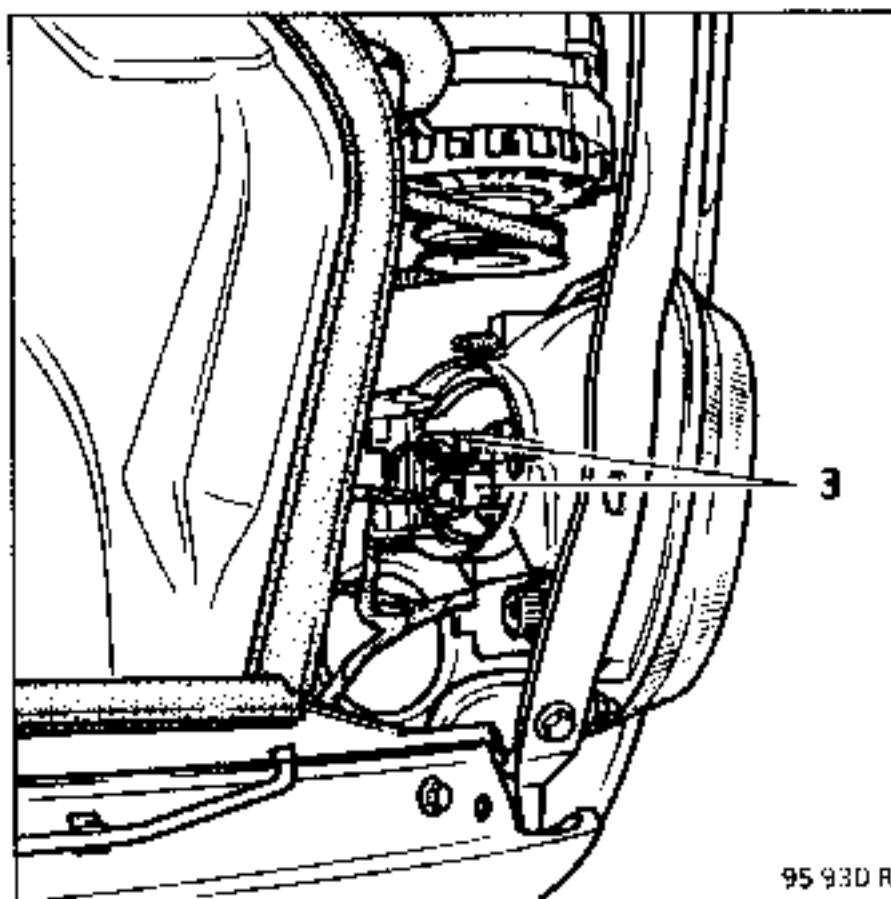
EXTRACCION - REPOSICION

Desconectar la batería,

Soltar la tapa de plástico (1) presionando la lengüeta (2) y extraerla.

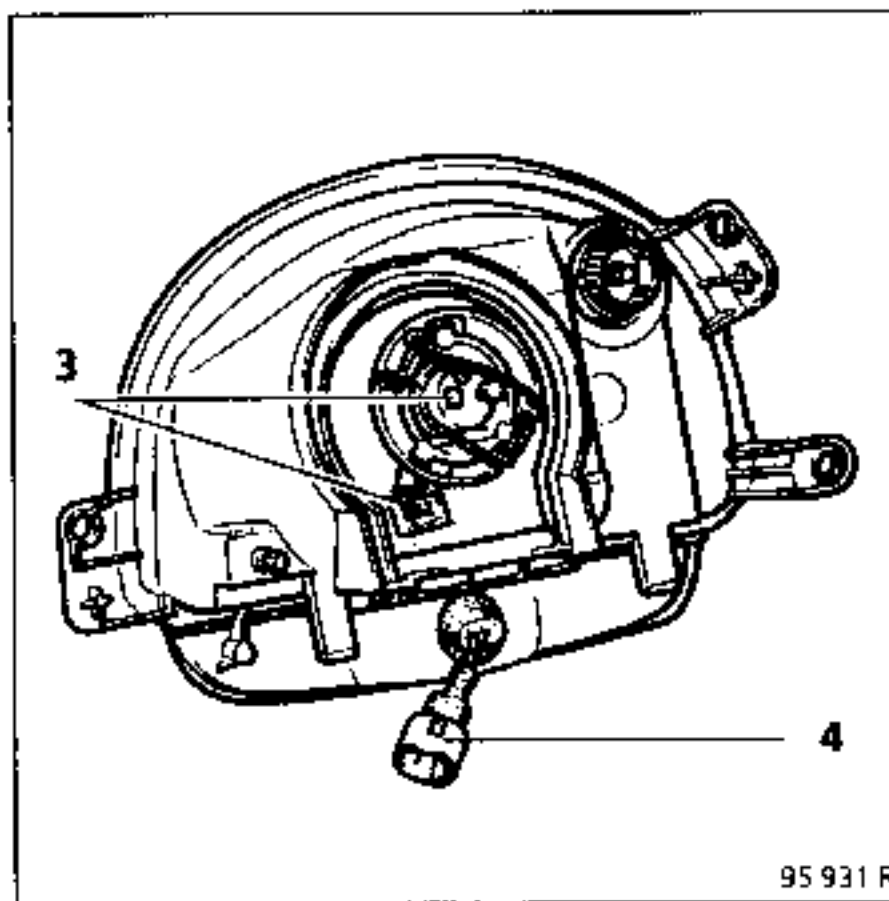


95 929 R



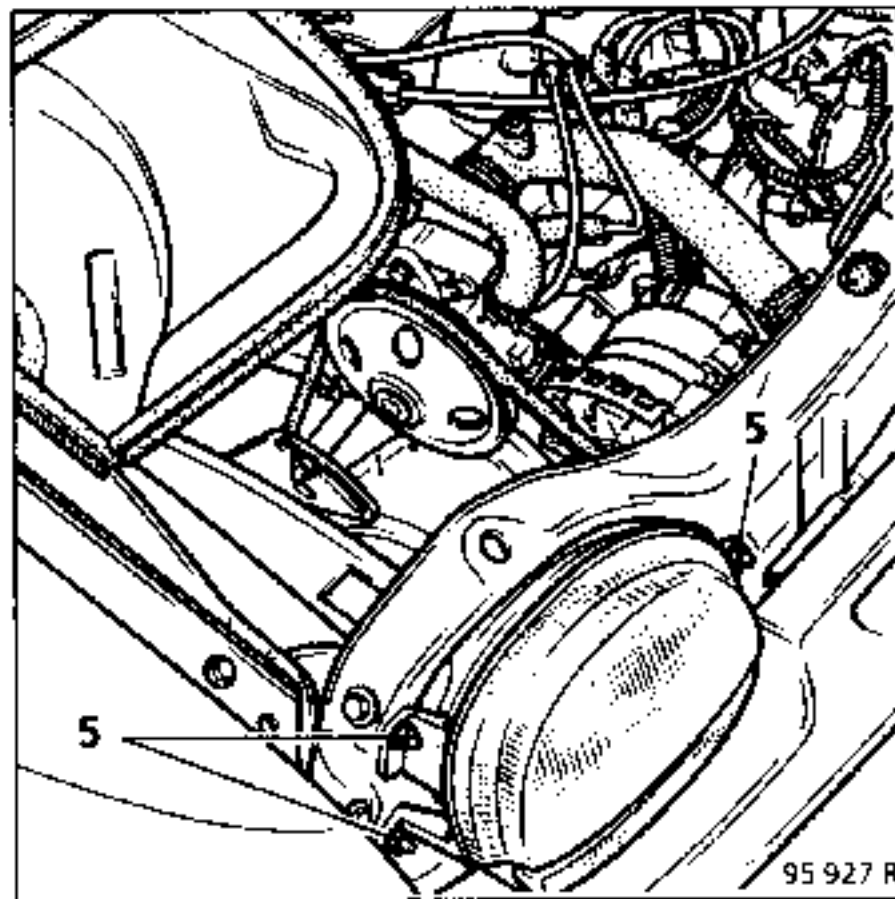
95 930 R

Desconectar los conectores del bloque óptico (3) y luz indicadora de dirección (4).



95 931 R

Aflojar las tres tuercas de fijación (5) del bloque óptico.
Extraer el bloque óptico hacia el exterior.



95 927 R

Para la reposición, proceder en sentido inverso de la extracción.

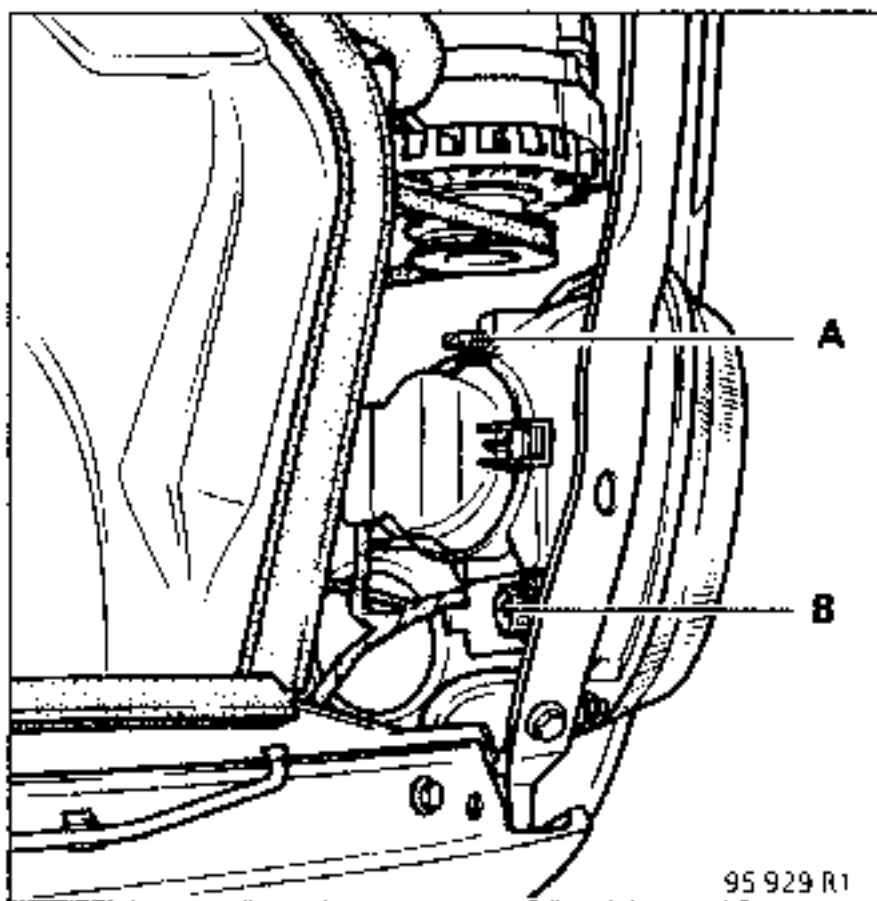
PARTICULARIDAD DE LA REPOSICION

Después de montar los faros, es necesario
reglarlos

Reglaje :

Asegurarse de que el vehículo está en vacío.

Proceder al reglaje en dirección por el tornillo (A)
y en altura por el tornillo (B).



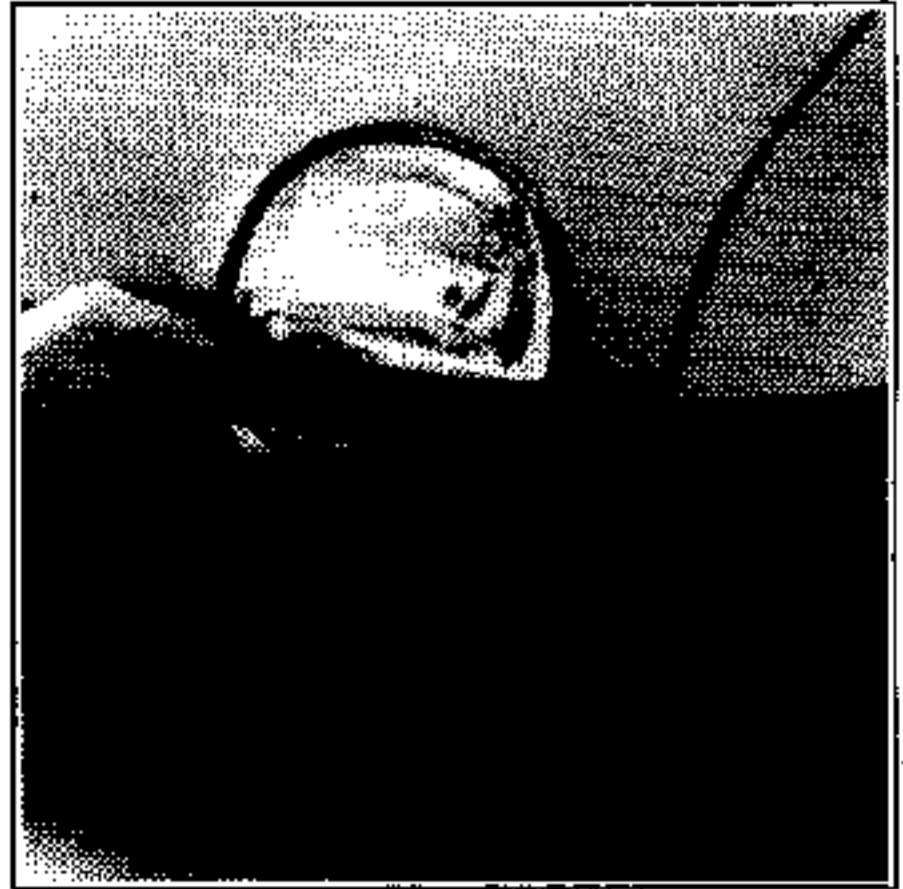
PARTICULARIDAD

Aunque el zócalo de la luz indicadora de dirección forme parte del mismo conjunto que el bloque óptico, el cristal puede extraerse por separado.

Sustitución de la lámpara

Con un destornillador cruciforme, retirar la tapa de la luz indicadora de dirección.

Sacar la lámpara de su soporte.

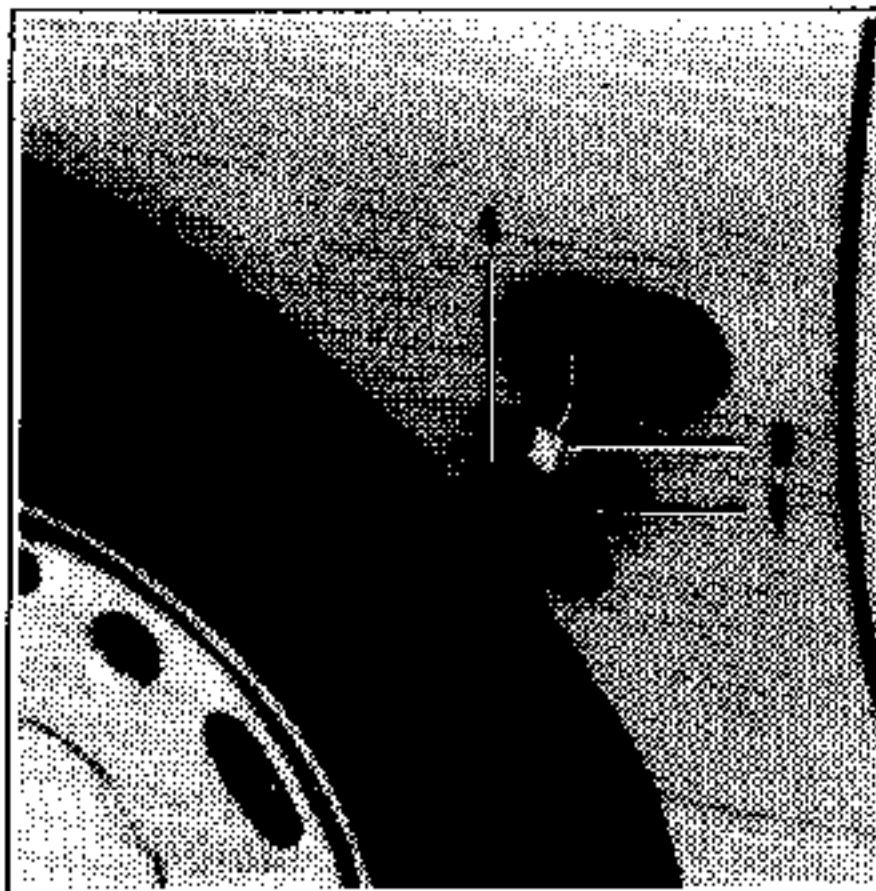


Repetidor lateral

EXTRACCION

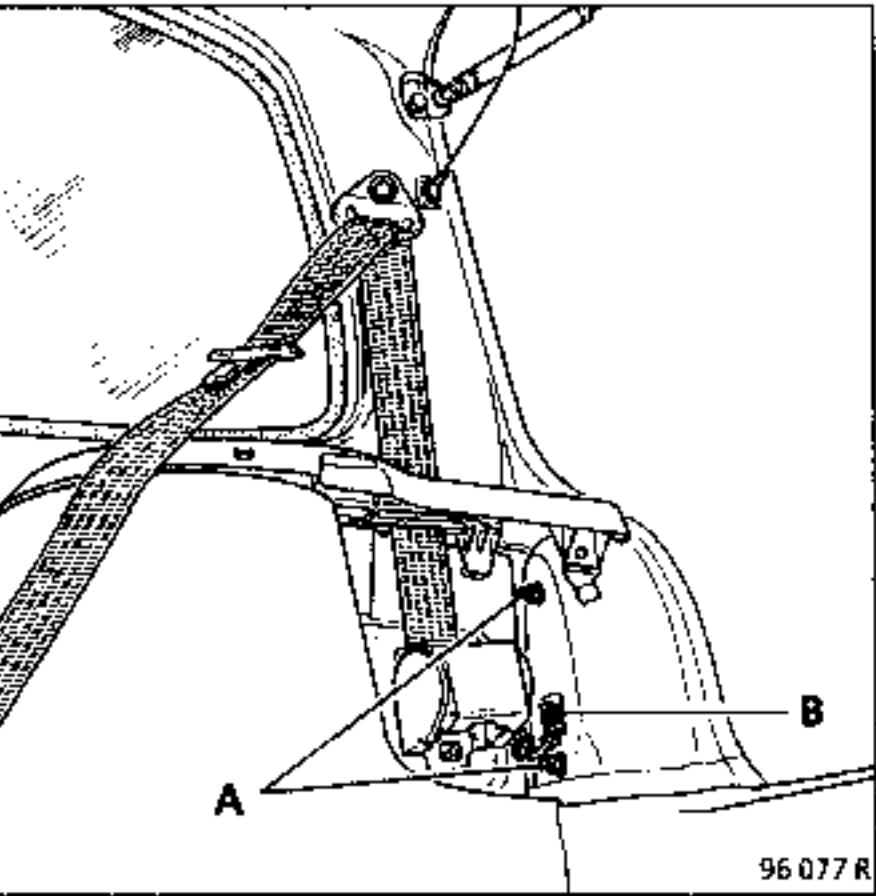
Aflojar el repetidor con un destornillador plano, para liberar los dientes (1)

Para sacar la lámpara, girar un cuarto de vuelta el porta-lámpara (2).



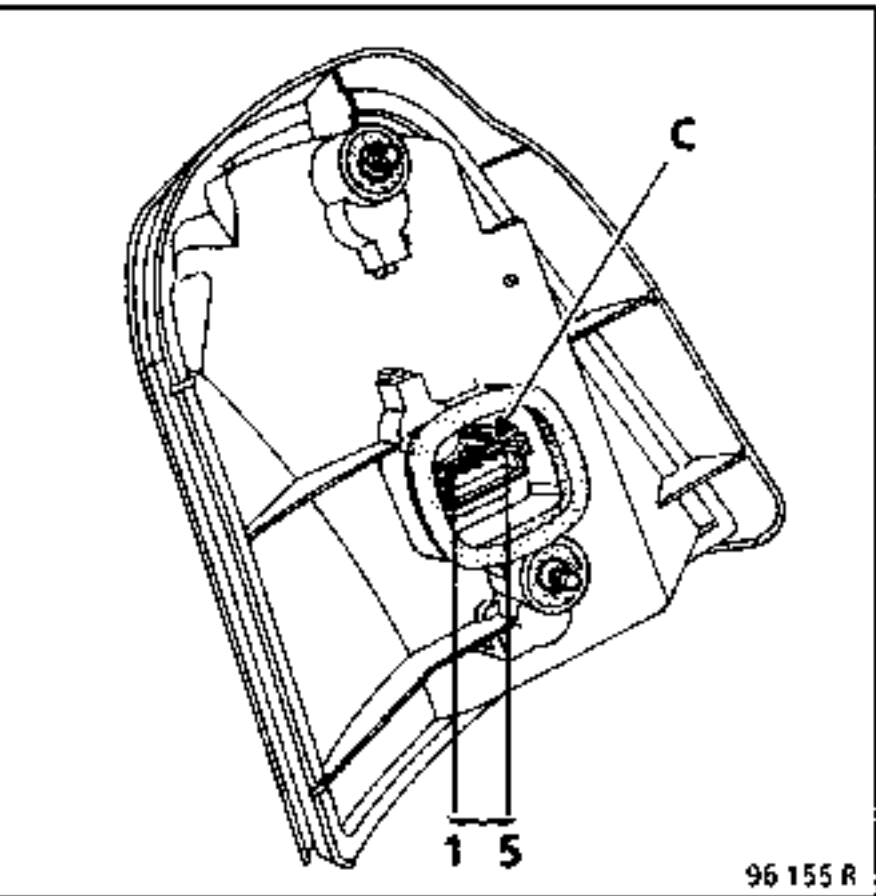
EXTRACCION-REPOSICION

Aflojar por el interior del maletero, las dos tuercas (A) de fijación del bloque de luces traseras. Sacar el bloque de luces traseras hacia el exterior. Desconectar el conector (B) levantando la lengüeta (C).



CONEXION

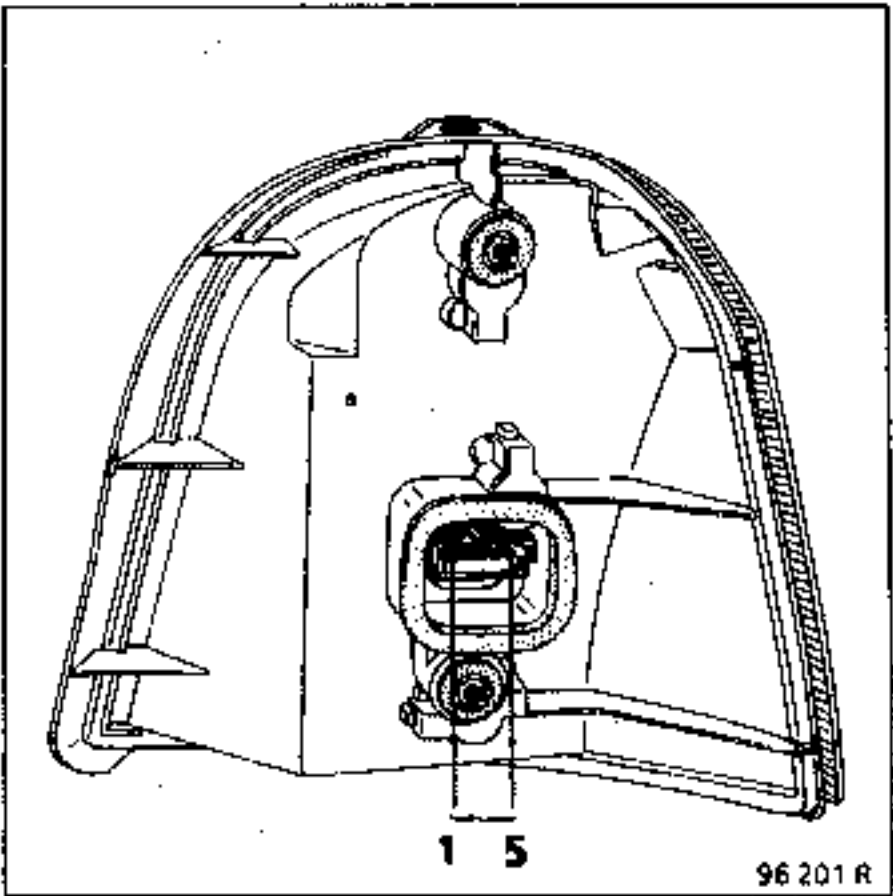
Luces traseras derechas



Conector luces traseras derechas

Vía	Designación
1	Luz de stop
2	Masa
3	Luz de posición
4	Intermitente
5	Luz de marcha atrás

Luces traseras izquierdas



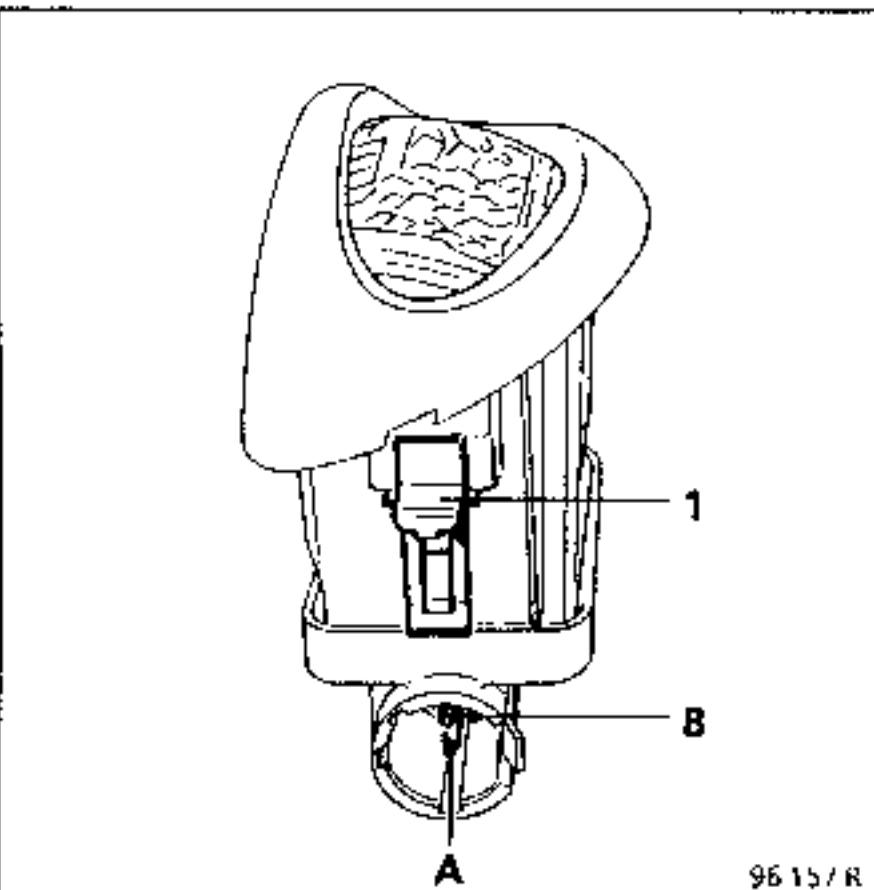
Conector luces traseras izquierdas

Vía	Designación
1	Luz de niebla
2	Intermitente
3	Luz de stop
4	Masa
5	Luz de posición/iluminación placa matrícula

EXTRACCION

Soltar la iluminación, levantándola de un lado para liberar los dientes (1) uno después del otro.

Desconectar el conector

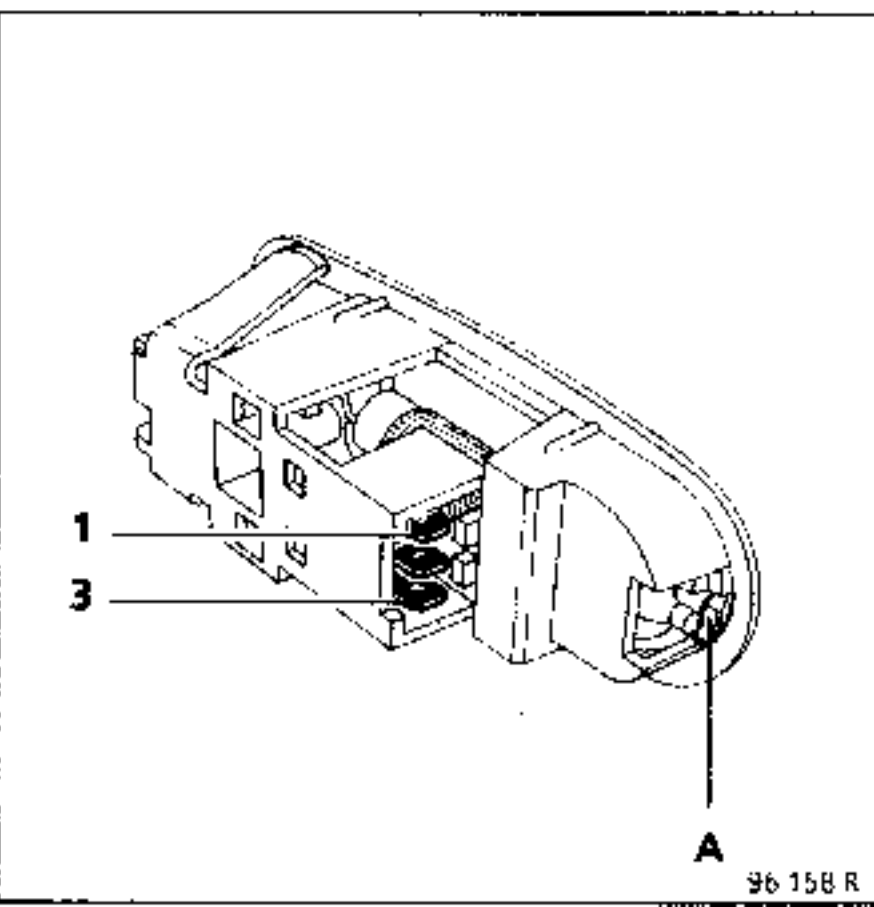
**CONEXION**

Vía	Designación
A	Masa
B	+ iluminación placa de matrícula/ luz de posición

Plafón**EXTRACCION**

Liberar el diente (A) para extraer el plafón.

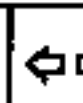
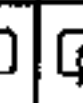
Desconectar el conector

**CONEXION**

Vía	Designación
1	Información contactor canto de puerta
2	+ antes de contacto
3	Masa

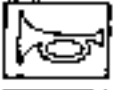
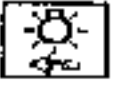
CAJA DE FUSIBLES (lado habitáculo)

Esta caja está situada en el habitáculo, bajo el tablero de bordo lado conductor. Para acceder a los fusibles, abrir la portezuela recortada en la tapa de la columna de dirección.

													
10 A	10 A	10 A			10 A	10 A	15 A	15 A	15 A	15 A	10 A	10 A	
			STOP	INJECT									
20 A	10 A	20 A	10 A	20 A	15 A	15 A	15 A	20 A					

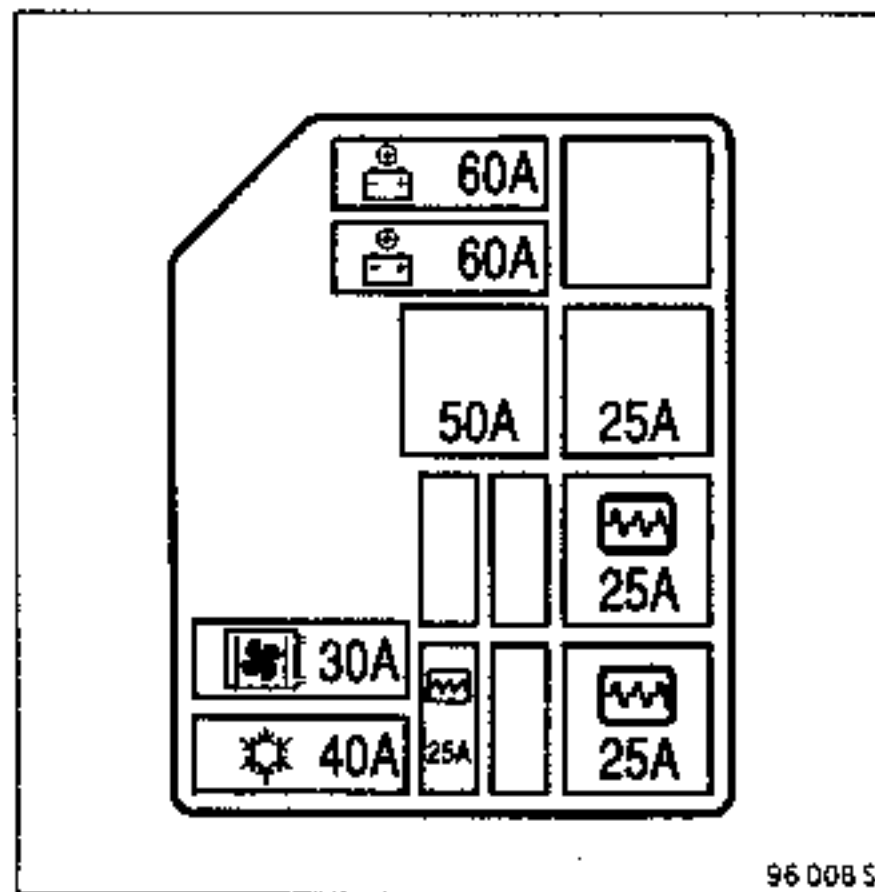
95 919 5

Afectación de los fusibles (según nivel de equipamiento y país)

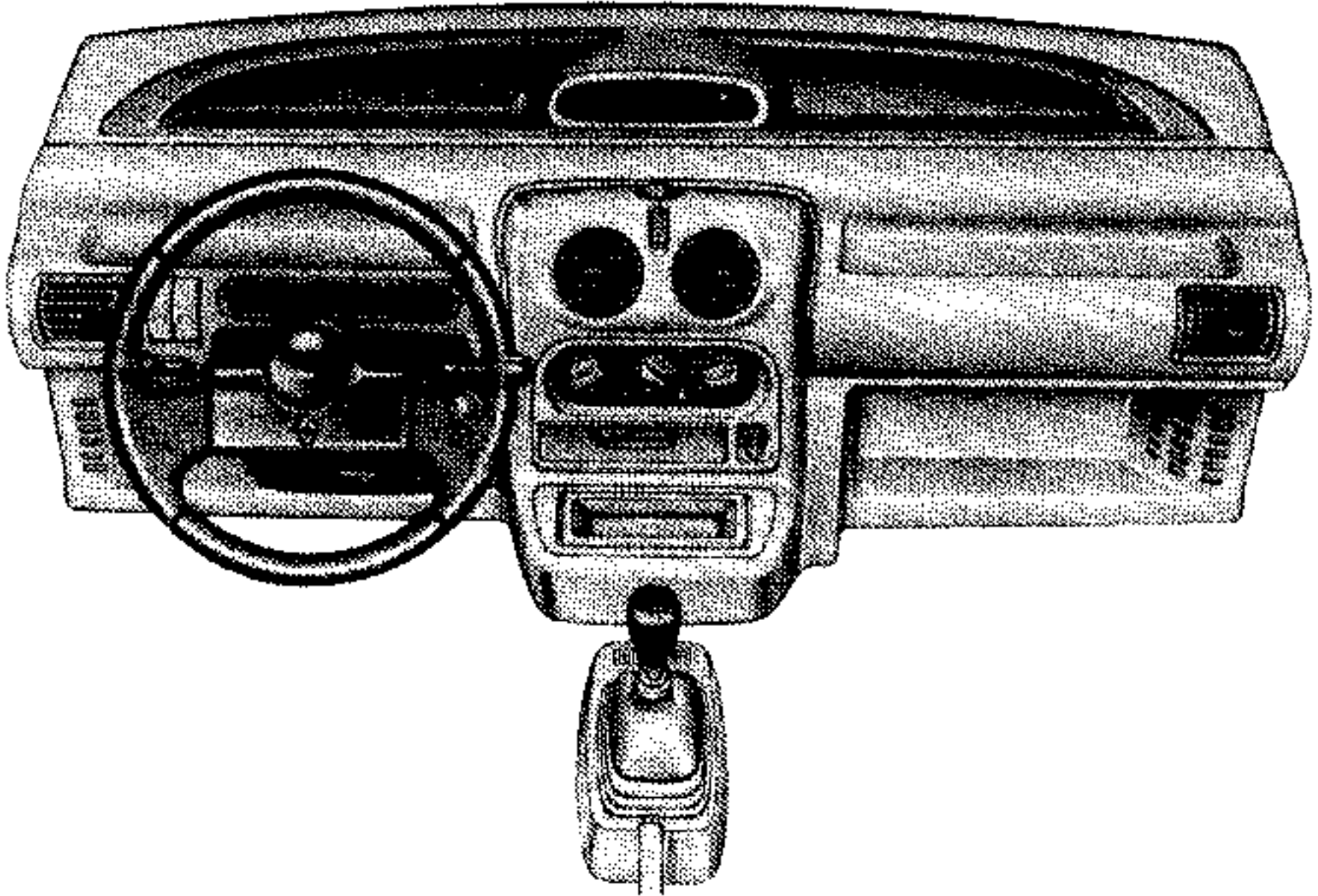
Símbolos	Amperios	Designación	Símbolos	Amperios	Designación
	10	Iluminación interior		10	Indicador de dirección/señal de peligro
	10	Parada fija limpiaparabrisas		20	Calefacción
	10	Alarma sonora		10	Radio
	10	Luz de posición izquierda/ iluminación interruptores y mando de calefacción		20	Refrigeración motor (GMV)
	10	Luz de posición derecha	STOP	10	Luces stop/central intermitencias
	15	Luz de cruce izquierda	INJECT	20	Inyección
	15	Luz de cruce derecha		15	Limpia - lavaparabrisas
	15	Luz de carretera izquierda		15	Encendedor/luz de marcha atrás
	15	Luz de carretera derecha		15	Limpialuneta
	10	Luz de niebla trasera		20	Luneta térmica

CAJA DE FUSIBLES (lado motor)

Esta caja está situada en el compartimento motor, junto a la batería.

**Afectación de los fusibles (según nivel de equipamiento y país)**

Símbolos	Amperios	Designación
	25	Inyección (Todos tipos)
	60	Protección general habitáculo/antes contacto
	60	Protección general habitáculo/antes contacto
	30	Grupo motoventilador de calefacción
	40	Grupo motoventilador

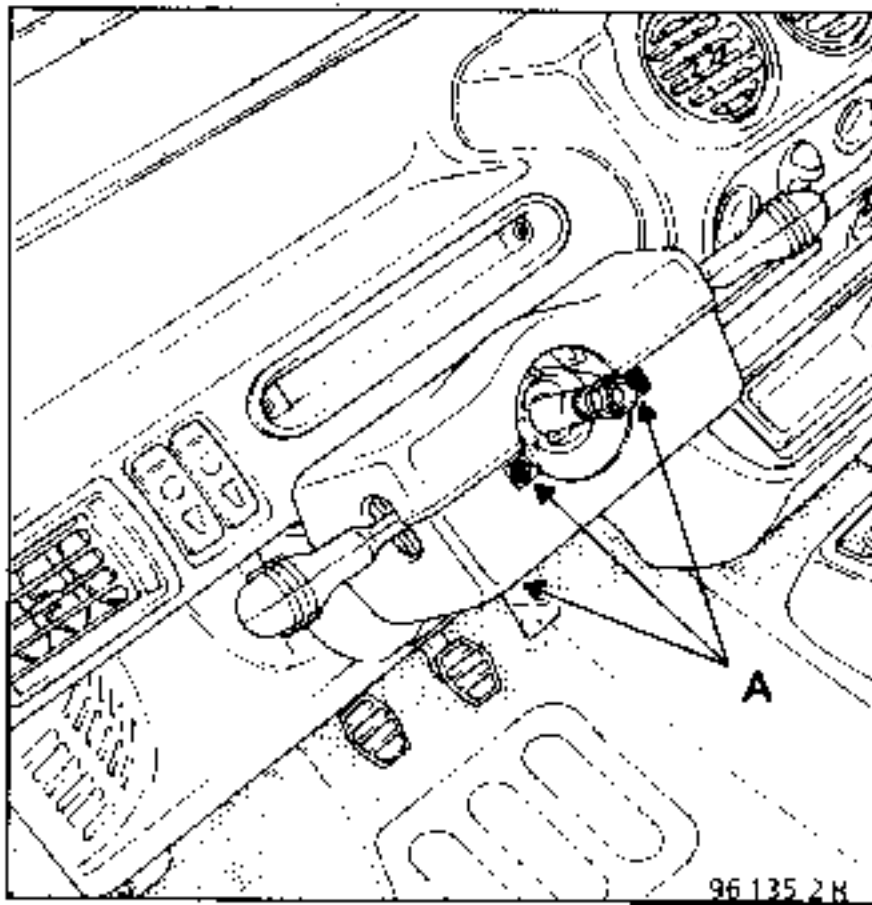


EXTRACCION

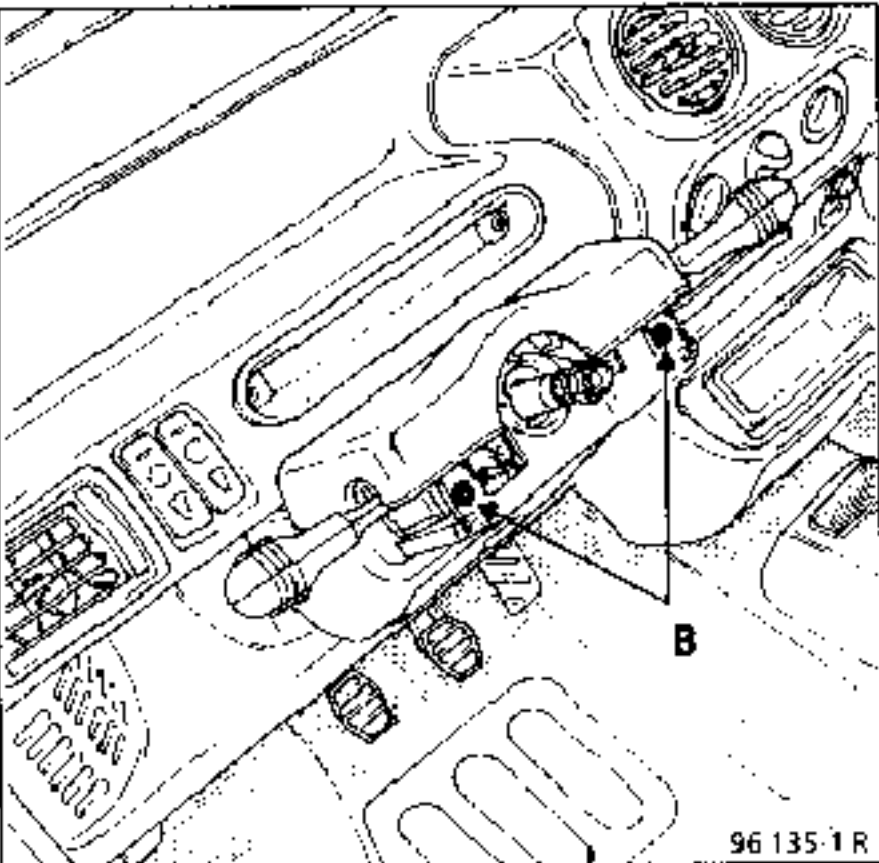
Desconectar la batería.

Extraer :

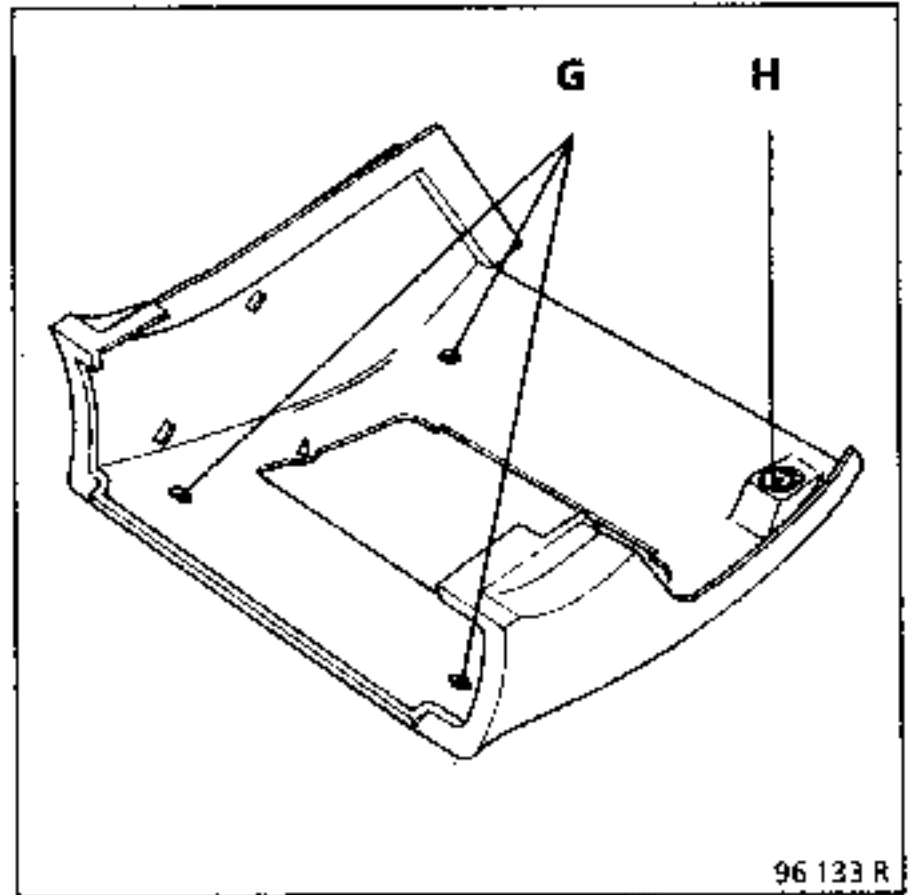
- el volante, marcando su posición
- la semi-coquilla inferior, aflojando los tres tornillos (A) y tirando de ella hacia abajo.



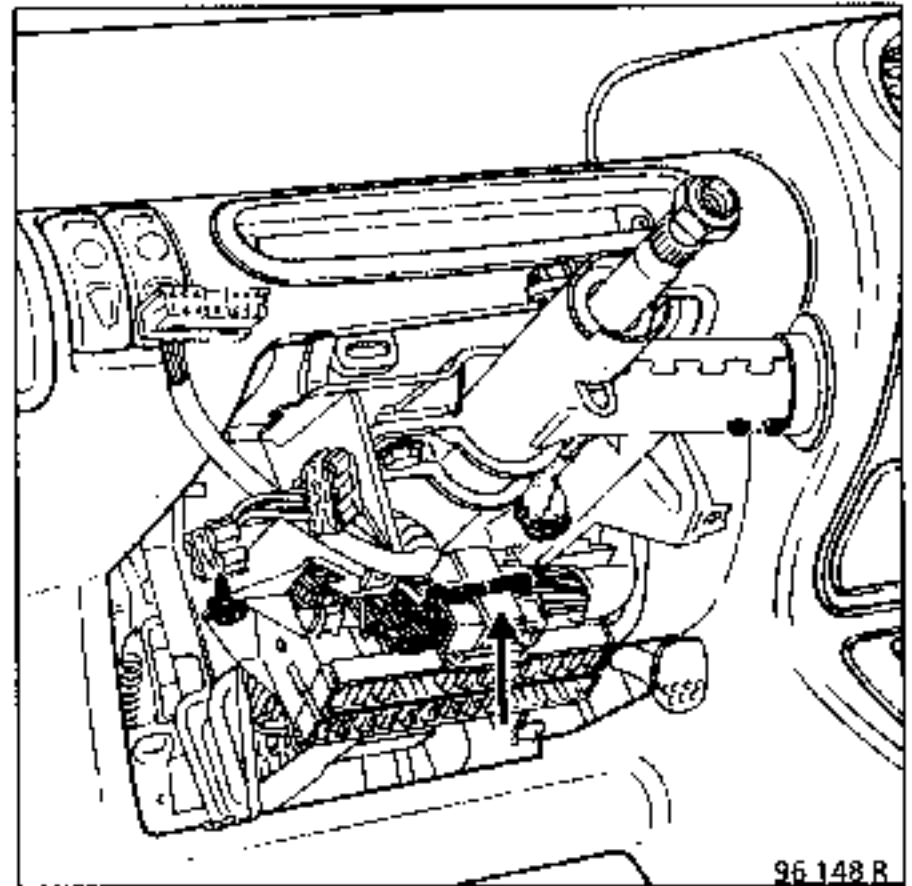
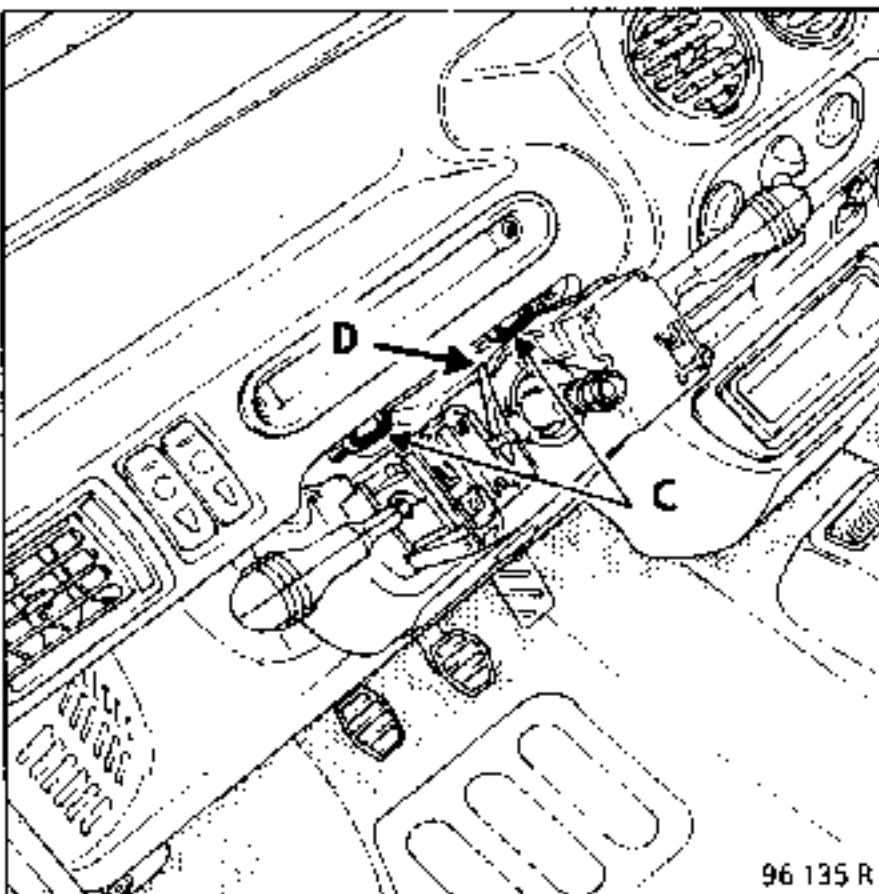
Extraer la semi-coquilla superior, aflojando las dos fijaciones (B) y tirando de ella hacia atrás guardando la misma inclinación para poder liberar las dos muescas (C).



Extraer la tapa de la columna de dirección (guardado bajo volante) aflojando los tres tornillos (G) y tirando de ella hacia abajo, para soltar el peón (H) situado en la parte baja, a la derecha.

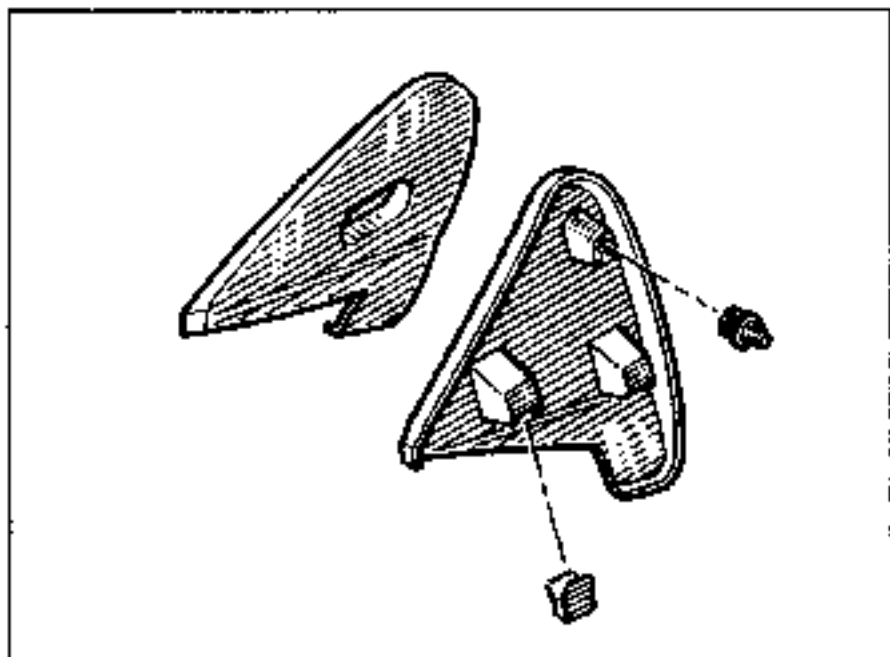


Desconectar el cableado principal.

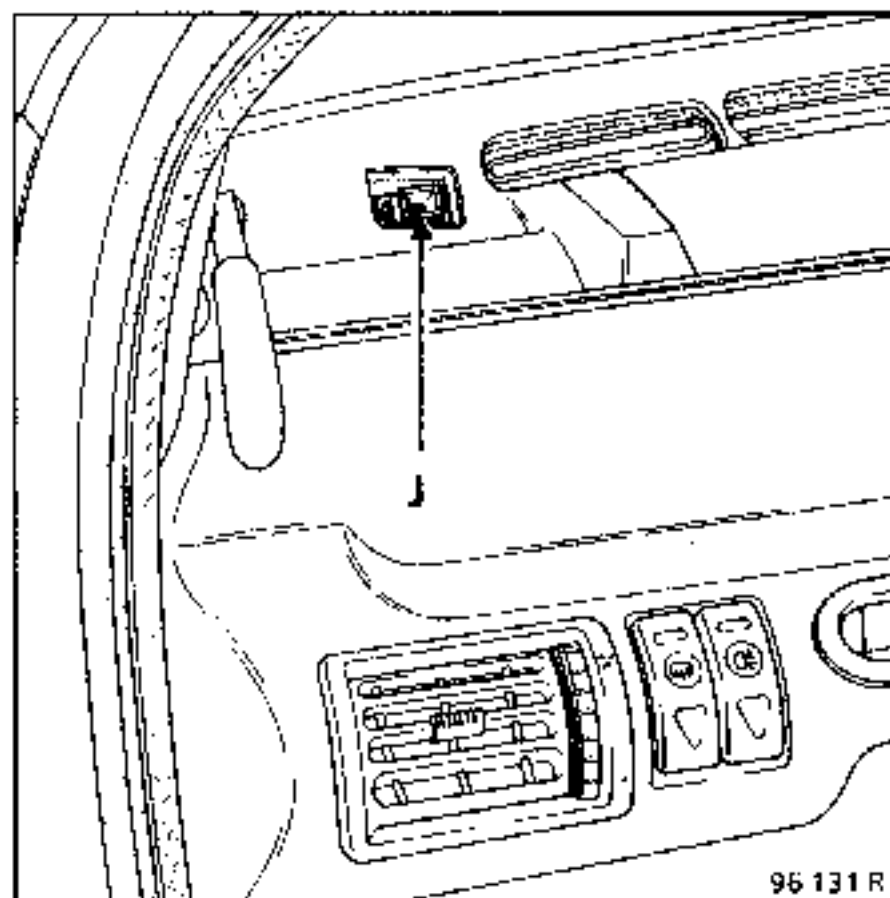
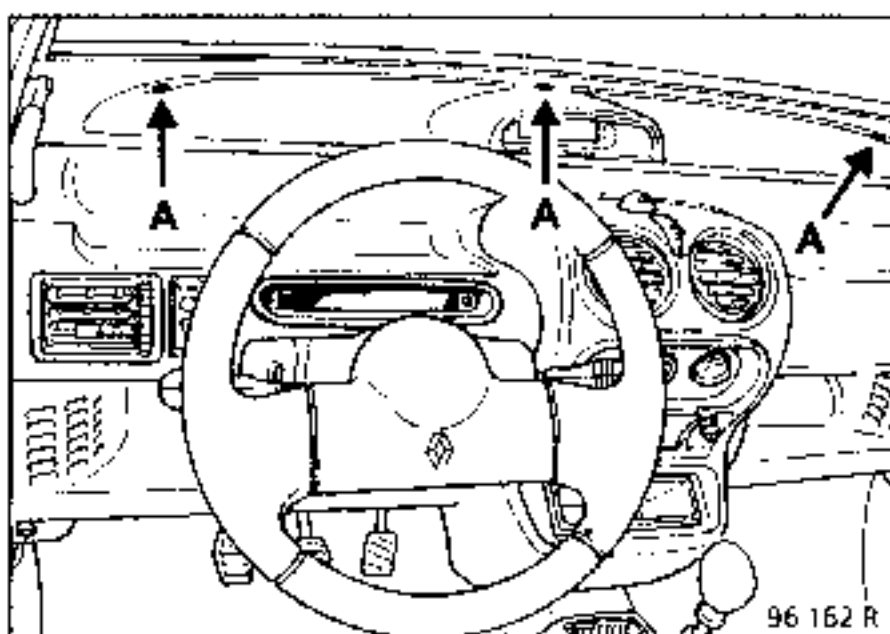


Sacar el conjunto puerta-manecillas, aflojando el tornillo (D).
Tirar ligeramente del conjunto hacia atrás.
Desconectar los conectores.
Extraer el conjunto puerta-manecillas.

Extraer o proteger el guarnecido interior del retrovisor derecho.

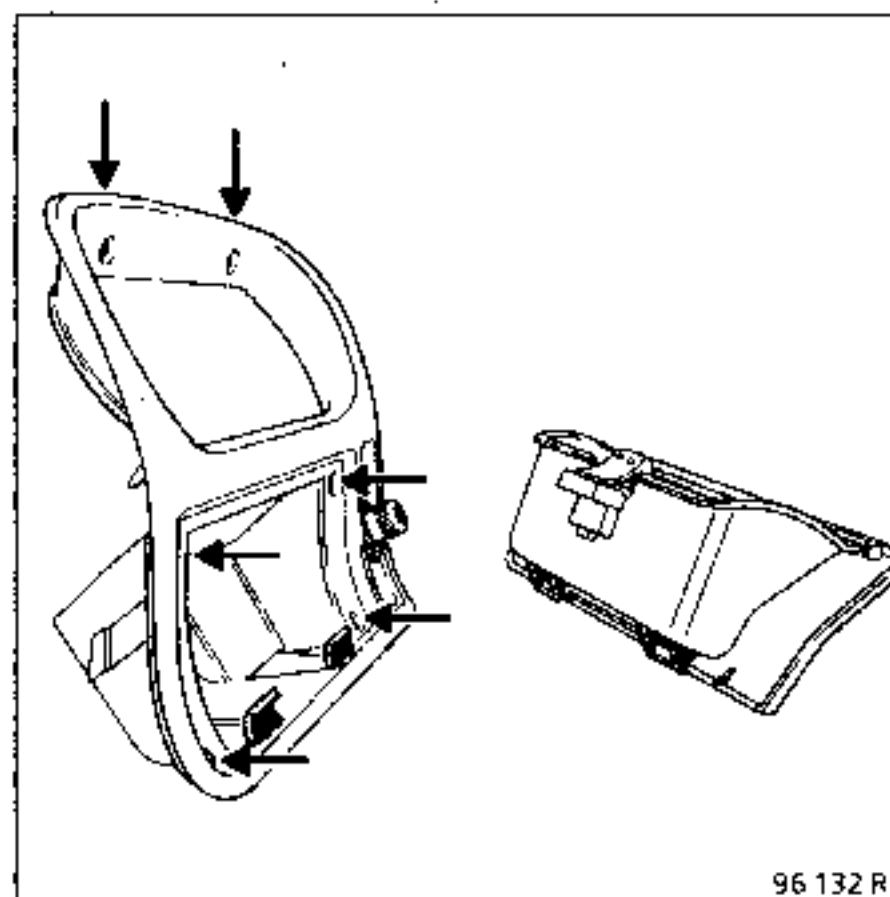


Extraer la parte superior del tablero de bordo (A).



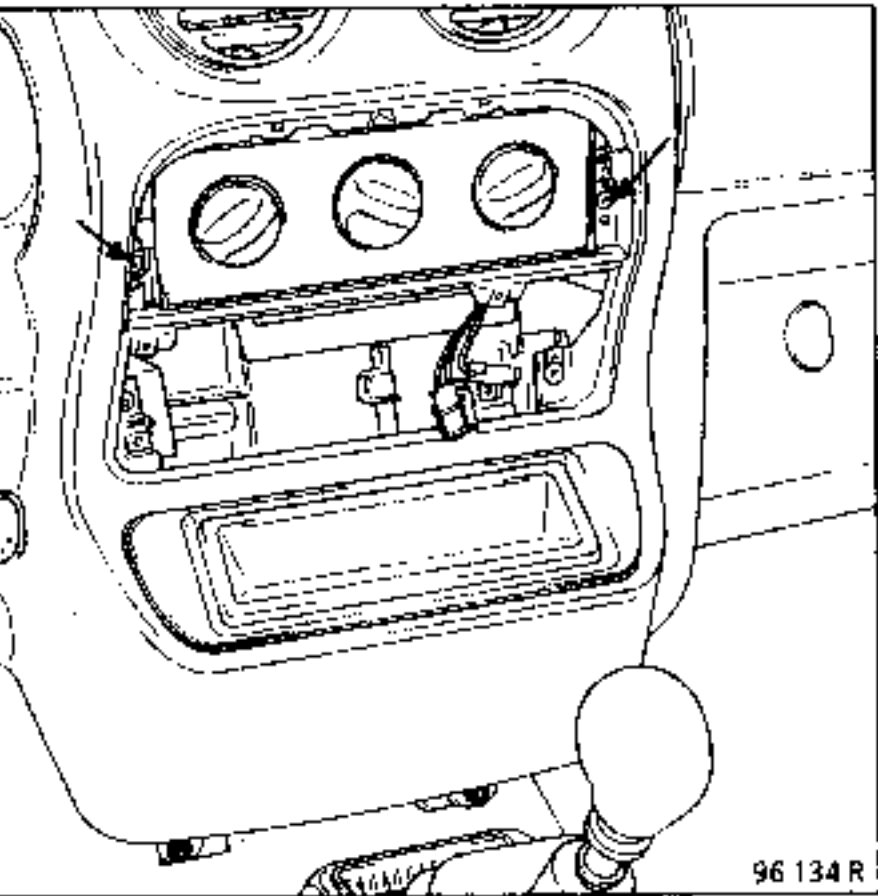
Nota : Las grapas (J) son deslizantes, permiten el centrado de la parte superior del tablero de bordo.

Retirar el cenicero y el guarnecido soporte del cenicero (dos tornillos superiores y cuatro tornillos detrás del cenicero).

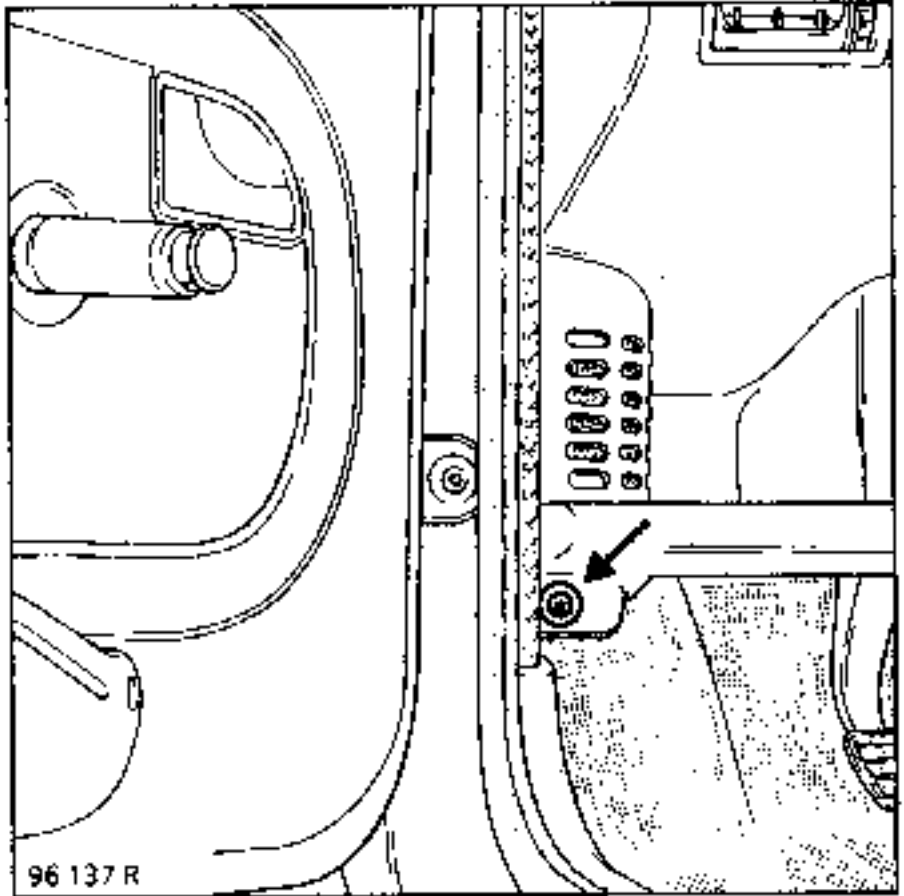
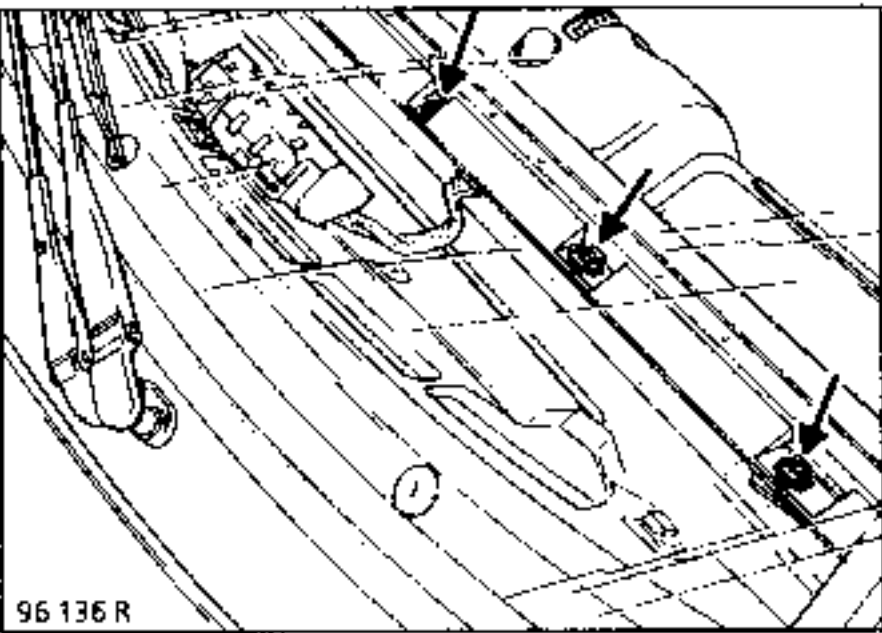


Desconectar el encendedor.

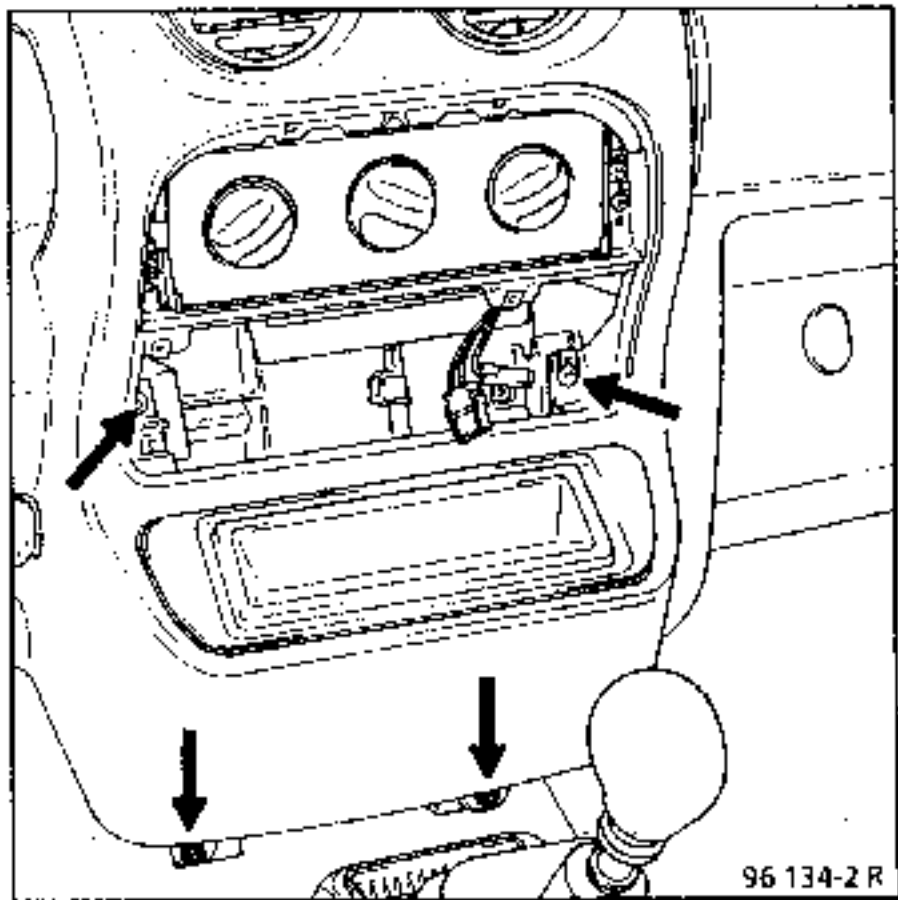
Quitar los dos tornillos del cajetín de mando de la calefacción.



Retirar las fijaciones superiores del tablero de bordo.



Extraer las fijaciones inferiores laterales.



Extraer las fijaciones inferiores centrales.
Desconectar las caras y extraer el tablero de bordo
con precaución.

PRECONIZACION

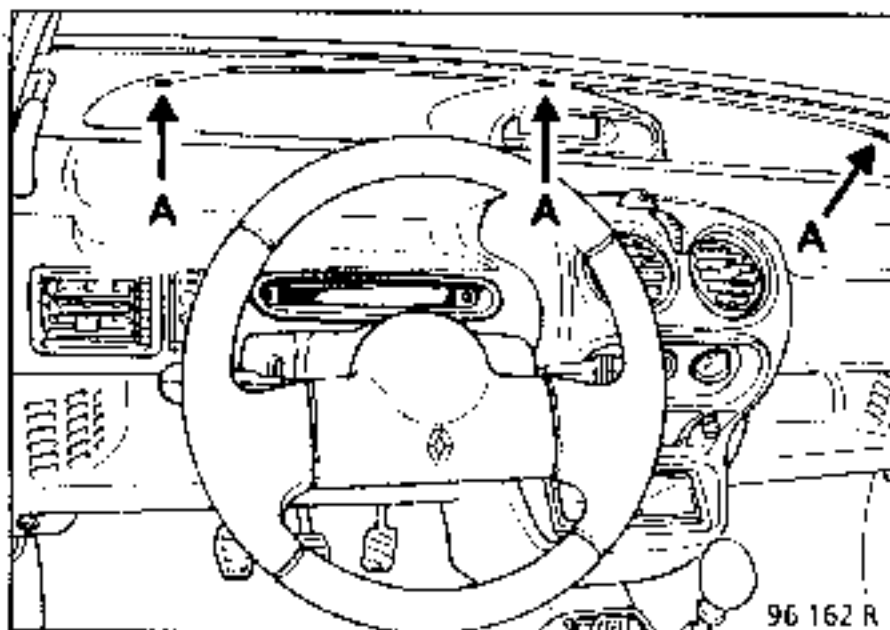
Al manipular el cuadro de instrumentos :

- no tocar la pantalla con los dedos.
- no efectuar presión sobre la pantalla.
- en caso de manchas en la pantalla, utilizar exclusivamente una esponja desechable y algodón empapado de alcohol para limpiar la pantalla, sin presionar fuerte.
- no utilizar disolventes para la limpieza

EXTRACCION

Desconectar la batería.

Quitar los tres tornillos de fijación (A) de la parte superior del tablero de bordo.

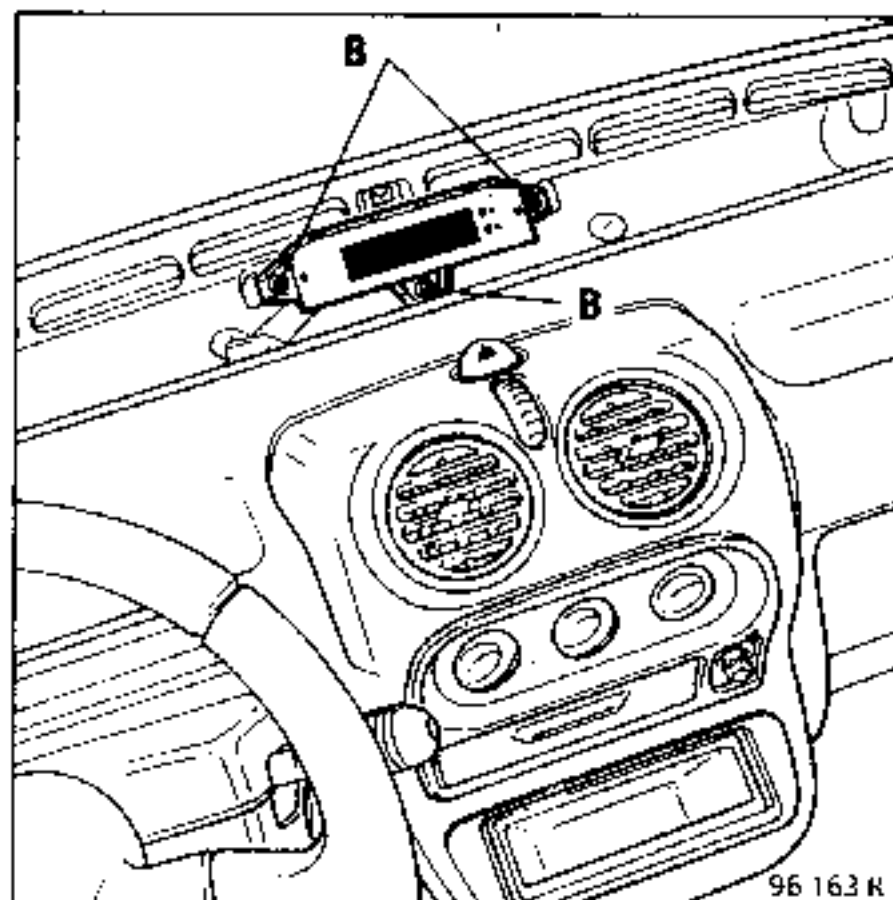


96 162 R

Proteger la tapa del retrovisor derecho con cinta de enmascarar.

Extraer la parte superior del tablero de bordo levantando el lado derecho para liberar el lado izquierdo del mando del retrovisor.

Quitar los tres tornillos de fijación (B) del cuadro de instrumentos.



96 163 R

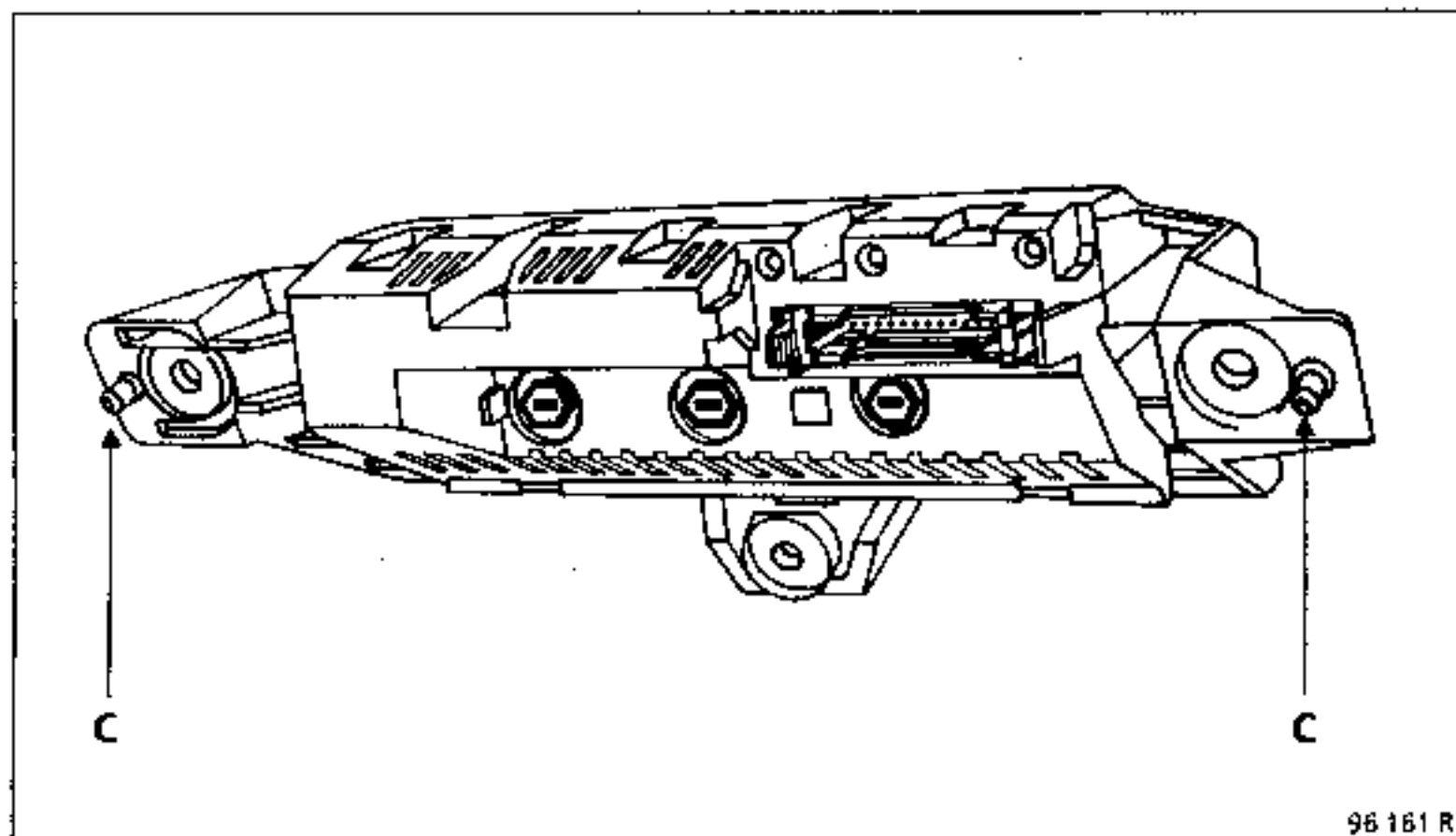
Sacar el cajetín para desconectar el conector de 15 vías azul.

REPOSICION (particularidades)

Antes de volver a conectar, verificar el correcto estado del conector.

Enganchar correctamente el conector.

Colocar el cajetín con los dos peones de centrado (C) y asegurarse del correcto posicionamiento de la cinta de espuma protectora de los cables eléctricos detrás del cuadro de instrumentos, así como a nivel de su paso bajo el tablero de bordo.

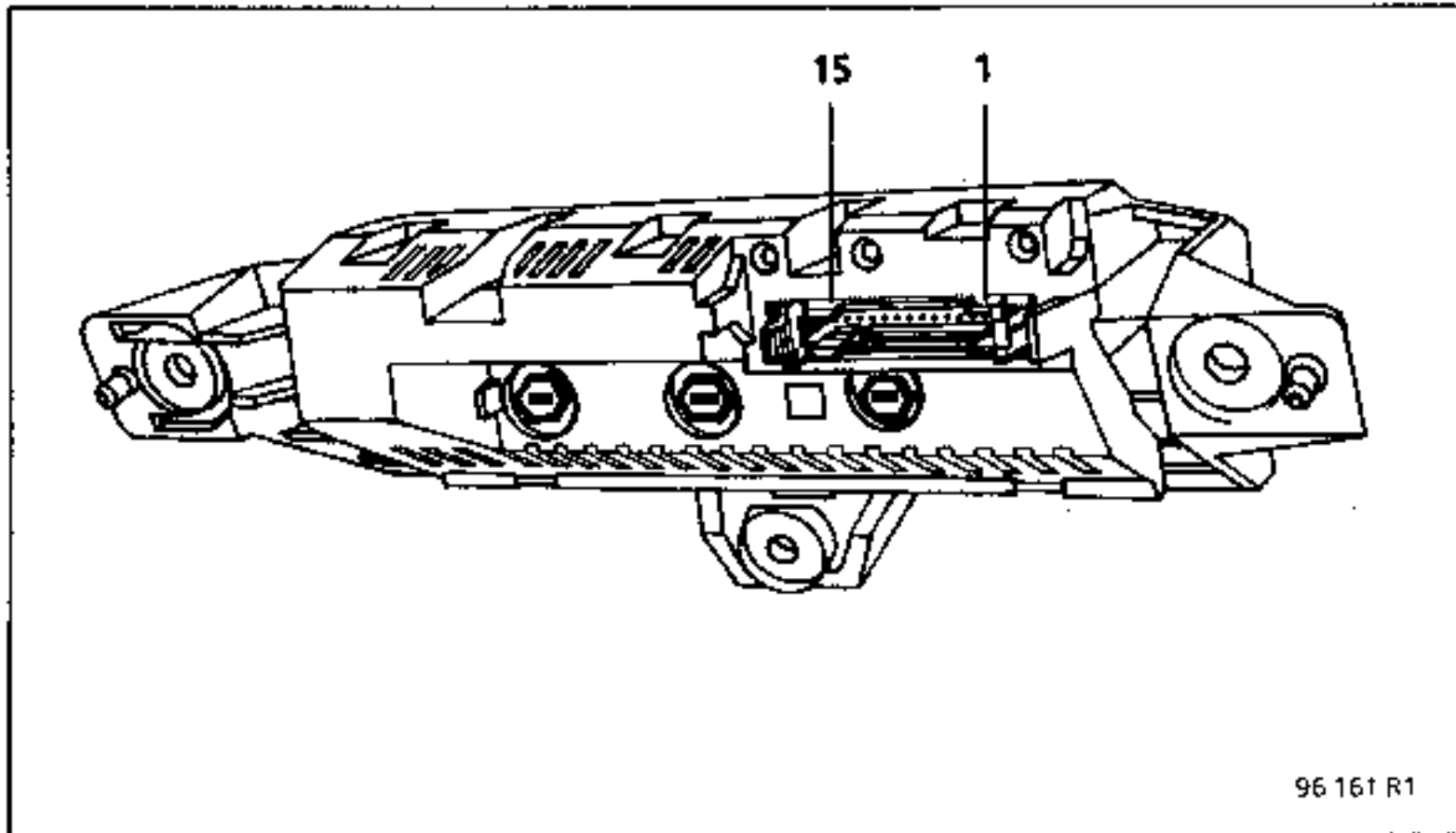


Conectar la batería.

Poner el totalizador parcial a cero.

Verificar las diferentes funciones del cuadro de instrumentos

CONEXION



96 161 R1

Vía	Designación
1	+ Antes de contacto.
2	Masa
3	No conectada
4	Iluminación del cuadro de instrumentos
5	Chivato de olvido de la iluminación (puerta conductor)
6	+ Después de contacto
7	Información velocidad
8	No conectada
9	No conectada
10	Información nivel de carburante
11	Masa electrónica sonda de carburante
12	Desfile de las informaciones (mando bajo volante)
13	No conectada
14	No conectada
15	No conectada

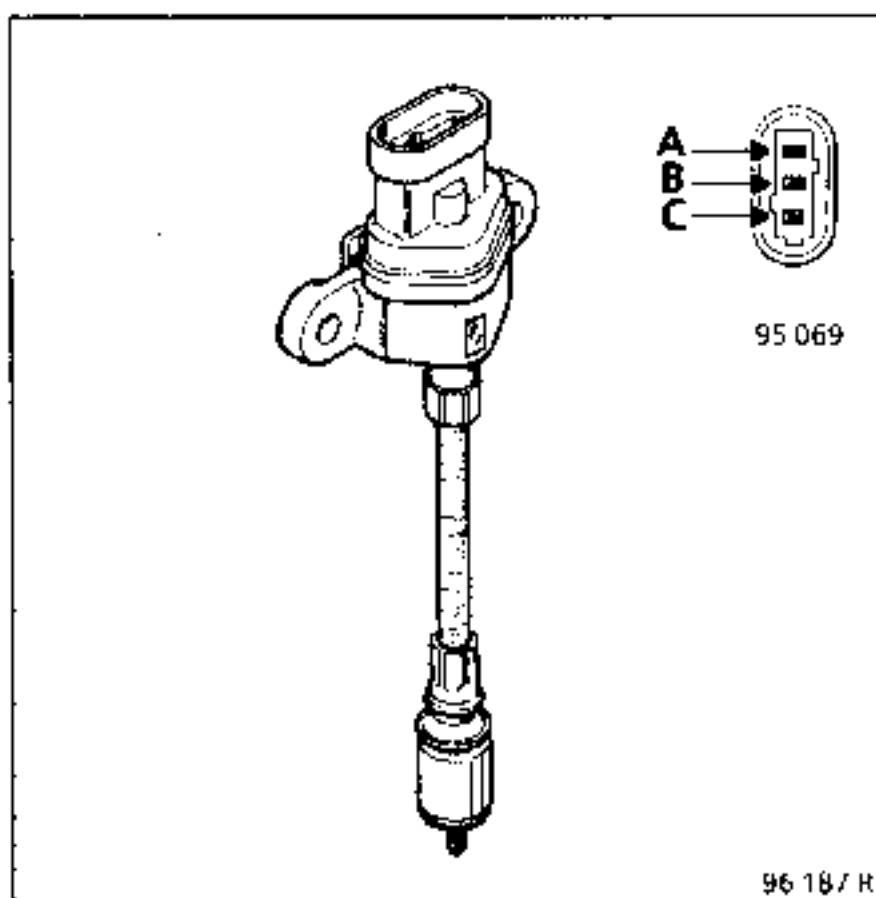
DESMONTAJE

El cuadro de instrumentos no es desmontable.
En efecto, sólo se cambian las tres lámparas de iluminación del cuadro de instrumentos.

INFORMACIÓN VELOCIDAD

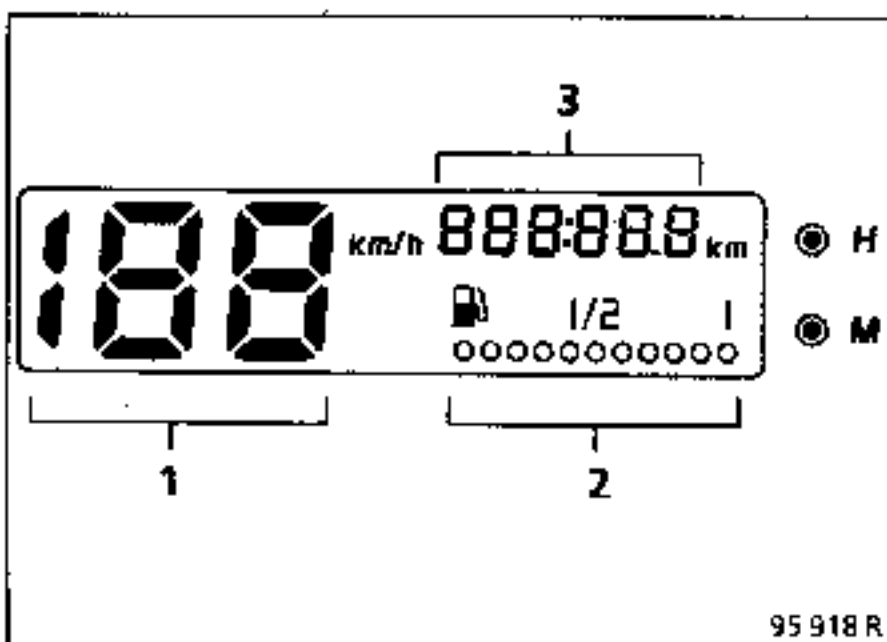
El flexible velocímetro está equipado de un captador de velocidad que cuenta las impulsiones. La información velocidad del vehículo se destina al calculador de inyección, así como al cuadro de instrumentos que puede mostrar la velocidad del vehículo, el kilometraje total y el parcial.

Conexión por conector de 3 vías gris.



- A + 12 V después de contacto
- B Información velocidad vehículo
- C Masa

DESCRIPCION



- 1 Visualización digital de la velocidad
- 2 Barragráfica nivel de carburante.
- 3 Visualización multifunción
 - Totalizador kilométrico general
 - Totalizador kilométrico parcial
 - Visualización de la hora.
- 4 Tecla de desfile de la pantalla multifunción.

FUNCIONAMIENTO

La particularidad de este cuadro de instrumentos es no llevar ningún testigo de control ni de alerta excepto el testigo de nivel "mínimo carburante". Los datos se presentan en la pantalla de cristales líquidos, cuya intensidad luminosa disminuye al encender las luces.

Velocidad del vehículo

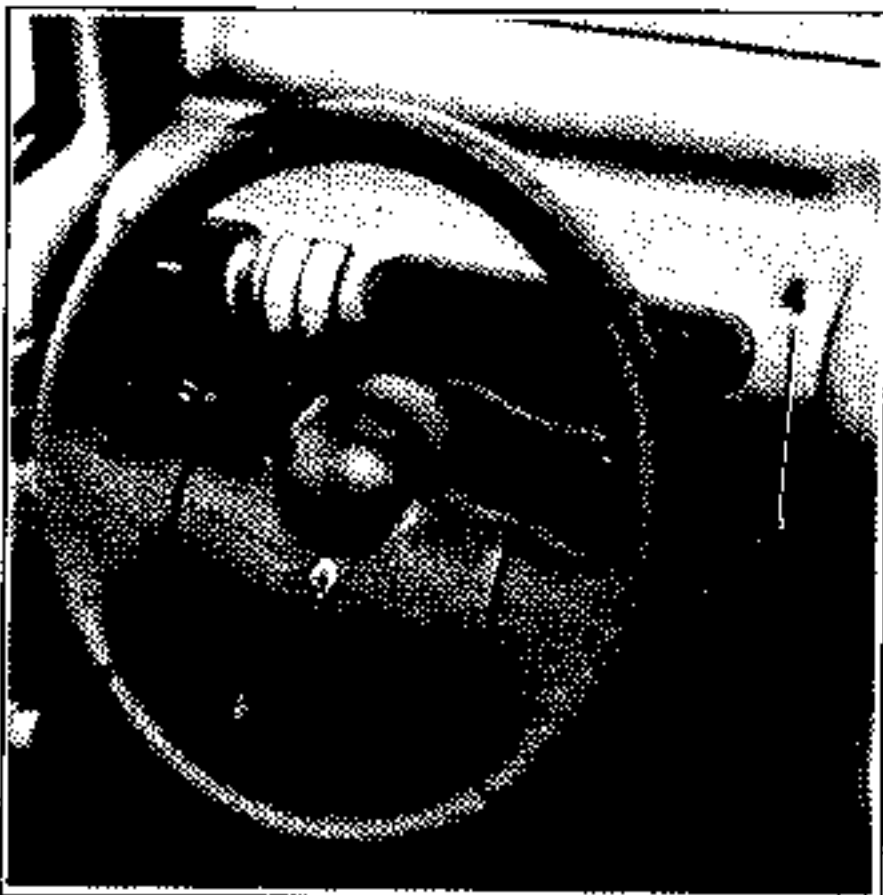
El taquímetro con visualización numérica consta de tres cifras y permite visualizar una velocidad máxima de 199 km/h.

La información de la velocidad es suministrada por un captador que sirve igualmente para la inyección así como para los totalizadores kilométricos.

Chivato de olvido de la iluminación

Tras la apertura de la puerta del conductor, una alarma sonora se activa para señalar que las luces siguen encendidas cuando el contacto está cortado. El chivato de olvido de la iluminación está integrado al cuadro de instrumentos.

Nota : Si se estropea el chivato de olvido de luces ocasiona el encendido del cuadro de instrumentos.



FUNCIONAMIENTO (continuación)

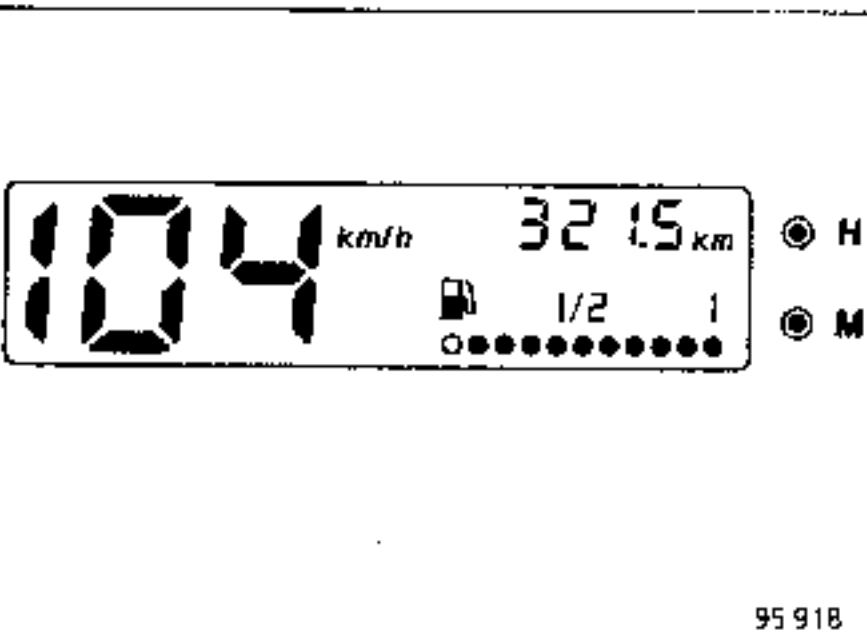
Barragráfica nivel de carburante

La indicación de nivel de carburante que queda en el depósito viene dada por una barragráfica de 10 segmentos (puntos luminosos de color verde) a la cual viene a añadirse un testigo de alerta "Mínimo de carburante" naranja.

Cada segmento de la barragráfica corresponde aproximadamente a 3,5 litros de carburante.

El testigo de alerta "mínimo de carburante" se enciende a la izquierda del primer segmento verde, cuando este último se apaga.

Se enciende entre 5 y 8 litros en utilización normal



Nota : Para asegurarse de una correcta toma en cuenta de la información por parte del cuadro de instrumentos y una indicación correcta sobre la barra-gráfica al llenar el depósito de carburante, habrá que esperar aproximadamente 15 segundos después de haber cortado el contacto.

PARTICULARIDADES DE FUNCIONAMIENTO

• Estrategia de apagada de los segmentos

- Para los nuevos segmentos de la derecha

El microprocesador del cuadro de instrumentos compara continuamente la indicación dada por la sonda, con unos valores que tiene en la memoria.

Apagará un segmento cuando el valor de la sonda se corresponda con el programado para el segmento en cuestión ; esto con la condición de haber recorrido un mínimo de 20 kilómetros después de la extinción del segmento anterior.

- Para el primer segmento

A partir de la información velocidad, el microprocesador del cuadro de instrumentos calcula un consumo teórico. Apagará el primer segmento y encenderá el testigo "mínimo de carburante" cuando el vehículo haya consumido 3 ó 4 litros.

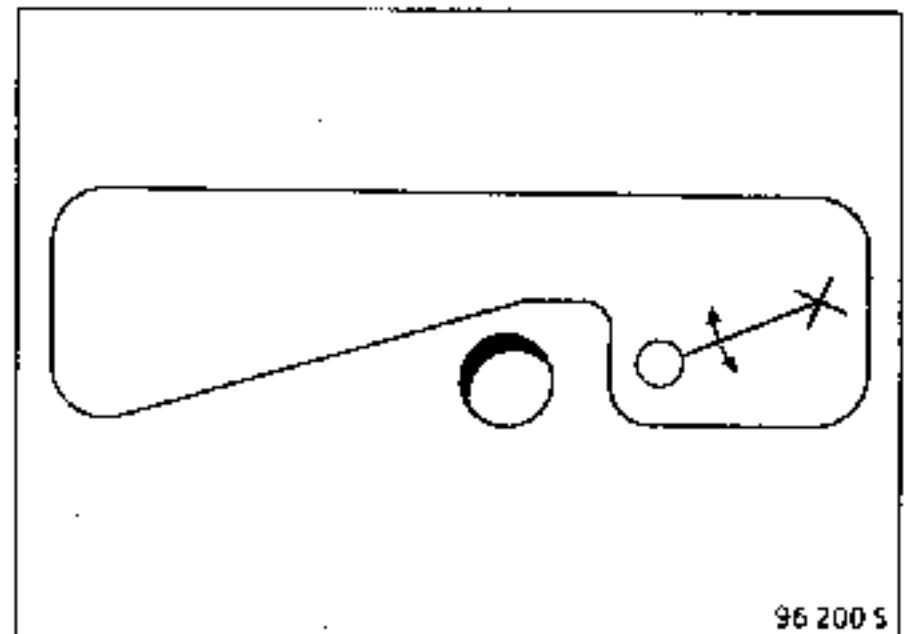
Nota : En una avería intermitente de la información velocidad, la barragráfica de nivel de carburante puede quedar bloqueada con un cierto número de segmentos encendidos. Sin embargo, al poner el contacto, si quedan menos de 6 litros de carburante en el depósito, el testigo de alerta se encenderá.

- Un segmento apagado no se reenciende nunca, salvo después de un llenado de carburante con el contacto cortado.

• Testigo de alerta "mínimo de carburante"

- Funcionamiento normal

La forma del depósito puede ocasionar variaciones del umbral de alerta que el cliente constatará cuando llene el depósito.



En efecto, el carburante sólo es aspirado en la parte derecha del depósito, por lo que se pueden presentar dos casos :

- El carburante contenido en la parte izquierda del depósito ha sido transferido a la parte derecha a la vez que se circula. Con el testigo de alerta "mínimo de carburante" encendido, el cliente pondrá una cantidad normal de carburante para llenar su depósito (unos 35 litros)
- Si queda carburante en la parte izquierda del depósito. Con el testigo de alerta "mínimo de carburante" encendido, el cliente pondrá una cantidad más baja de carburante para hacer el llenado. Estaremos en el caso de una alerta alta.

FUNCIONAMIENTO (continuación)

- Detección de averías

Si la información velocidad desaparece durante al menos 10 minutos sucesivos, el umbral mínimo de 20 kilómetros para el apagado de un segmento pasa a cero. El testigo de alerta "mínimo de carburante" se encenderá con el apagado del segundo segmento o tras tomar en cuenta un fallo, si el segundo segmento estuviera ya apagado. Si la información velocidad reaparece, la avería se borra.

Nota : este fenómeno se produce igualmente con el contacto puesto y con el vehículo parado durante 10 min. consecutivos (visualización de la velocidad paralizada en 0 km/h).

Si el testigo de alerta se enciende y parpadea, esto indica la aparición de un fallo en la información de la sonda durante al menos 100 segundos consecutivos (corto-circuito o circuito abierto). Si la sonda funciona de nuevo durante 100 segundos consecutivos, la avería es borrada y el testigo se enciende.

• Añadidos parciales de carburante

Un añadido parcial de carburante corre el riesgo de dar lugar a imprecisiones de la visualización, debidas a la forma del depósito de carburante.

En efecto, se llenará primero la parte derecha, después la izquierda se llenará por desbordamiento.

Tras cortar el contacto, el microprocesador del cuadro de instrumentos memoriza el número de segmentos visualizados y el nivel indicado por la sonda.

Tras volver a poner el contacto, el microprocesador compara el valor dado por la sonda con el que tenía memorizado. Si la diferencia es inferior a 4 litros, el número de segmentos encendidos no cambia. Si la diferencia es superior a 4 litros, el microprocesador considera que ha habido un añadido de carburante.

En el caso en que el añadido no permita llenar el depósito más arriba de la zona de desbordamiento, se ha definido una estrategia de encendido de los segmentos para que la visualización sea la más representativa posible, a pesar de la forma del depósito.

Nota : Puede llegar a ocurrir que la estrategia de cálculo no permita la visualización de un añadido de carburante (el número de segmentos encendidos sigue siendo el mismo) o bien que se apague un segmento entre el corte y la puesta del contacto (con o sin añadido de carburante).

En estos casos, el número de los segmentos encendidos seguirá siendo el mismo hasta que, con el vehículo circulando, el nivel real de carburante en el depósito sea tenido en cuenta e indicado.

FUNCIONAMIENTO (continuación)

Pantalla multifunción

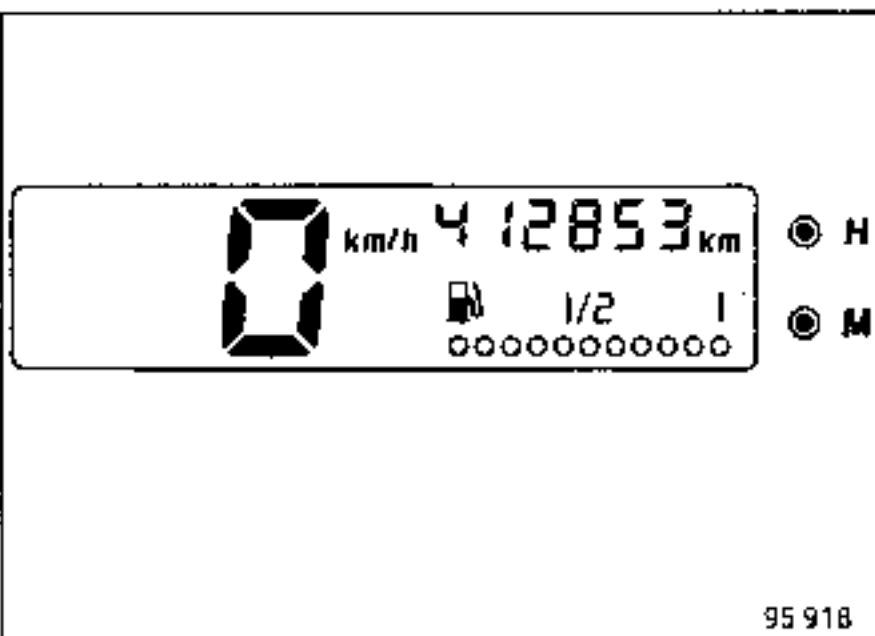
El bucle de la pantalla multifunción está constituido por tres funciones en secuencia.

La selección de la visualización deseada se efectúa por impulsiones sucesivas sobre la tecla situada en el extremo de la manecilla del limpiaparabrisas.

La visualización que se presenta al poner el contacto es siempre el totalizador kilométrico general. Las informaciones aparecen en el orden descrito a continuación.

• Totalizador general

Al aparecer el + después de contacto, el totalizador kilométrico general indica el número de kilómetros recorridos por el vehículo después de la última puesta en circulación, con la condición de que el cuadro no haya sido cambiado.



El totalizador tiene una capacidad de 299 999 km (de 0 km a 299 999 km)

Si la capacidad se sobrepasa, la visualización vuelve a 000 000 km.

Memorización del kilometraje

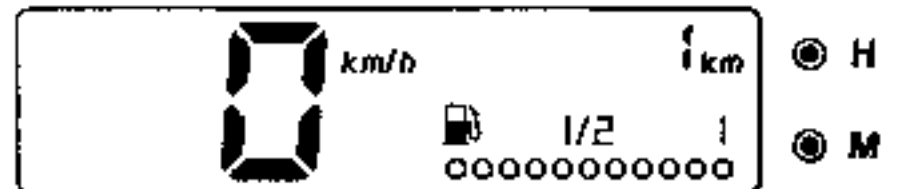
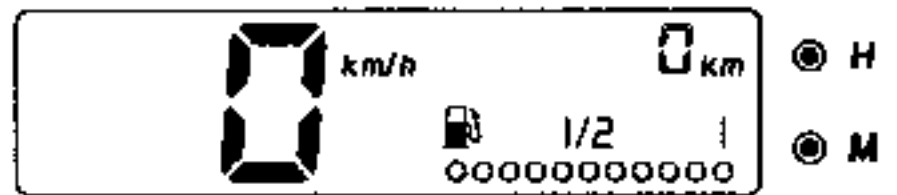
El valor del totalizador se guarda en una memoria que, mientras esté alimentada, modifica su contenido cada dos kilómetros y que, cuando ya no recibe más fuente de energía externa, conserva los últimos datos memorizados antes del corte de alimentación.

En caso de un corte de la batería, el programa busca el último registro y lo carga en memoria.

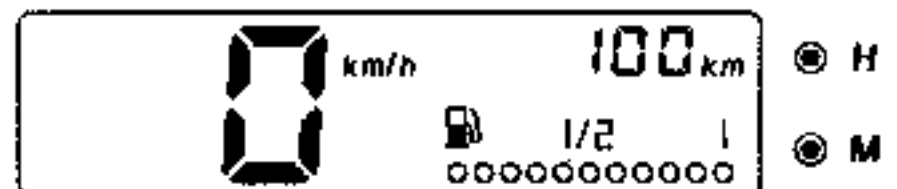
Es posible que la pantalla pierda dos kilómetros como máximo con respecto al kilometraje real y esto cada vez que se desconecta la batería.

Evolución de la visualización

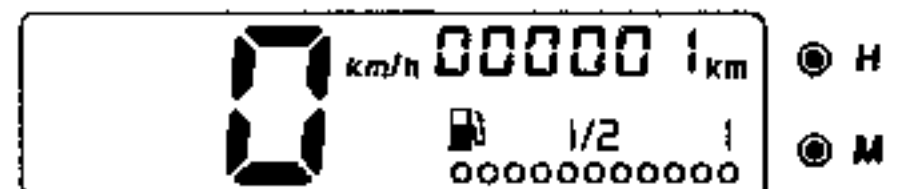
Ejemplo :



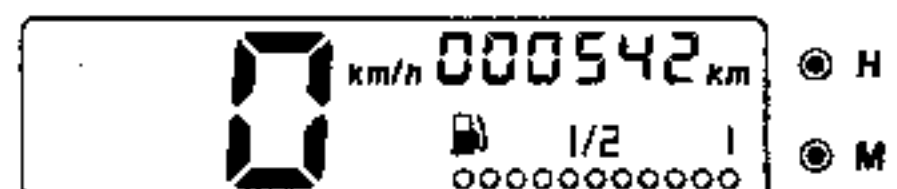
⋮



⋮



⋮



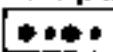
⋮

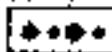
Nota : los valores 100 y 000 542 se dan a título de ejemplo

● Totalizador parcial

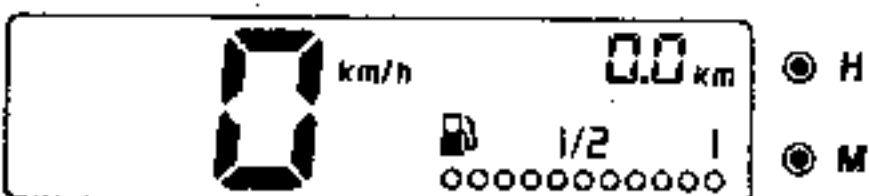
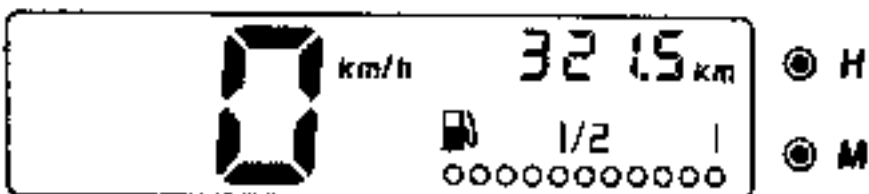
Esta función calcula y visualiza el número de kilómetros efectuados por el vehículo después de la última puesta a cero del totalizador parcial.

La puesta a cero del totalizador parcial interviene automáticamente cuando se sobrepasa la capacidad de 999,9 km.

La puesta a cero voluntaria del totalizador parcial se efectúa por una manipulación particular de la tecla de desfile  situada en el extremo de la manecilla del limpiaparabrisas.

Cualquiera que sea la función activa en la pantalla multifunción, ejercer una presión continua superior a tres segundos sobre la tecla .

Si el totalizador parcial no estaba visualizado, aparecerá al cabo de un segundo, se pondrá intermitente y se inicializará a 0.0 km tras aproximadamente cinco intermitencias de una duración total de dos segundos.



Atención : Después de un corte de la batería, la información totalizador parcial presentada será errónea. Hay que reinicializarla sistemáticamente tras haber conectado de nuevo la batería.

Nota : En caso de una avería del captador de velocidad, tendremos una visualización errónea de las indicaciones dadas por los totalizadores (general y parcial).

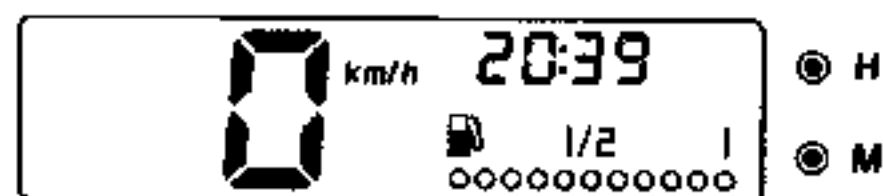
● Visualización de la hora

Esta función indica la hora en un formato de 24 horas.

Es posible ajustar el reloj con los dos botones H y M situados a la derecha del módulo de la visualización.

H : reglaje de las horas

M : reglaje de los minutos



El reloj se pone a cero cuando se desconecta la batería.

DIAGNOSTICO

Efectos cliente

- Información velocidad y totalizador kilométricos no funcionan	ALP 1
- Información nivel de carburante no funciona	ALP 2
- El chivato de olvido de luces no funciona	ALP 3
- La selección del cuadro de instrumentos no funciona (Totalizador-velocímetro diario-hora)	ALP 4
- El cuadro de instrumentos no funciona	ALP 5

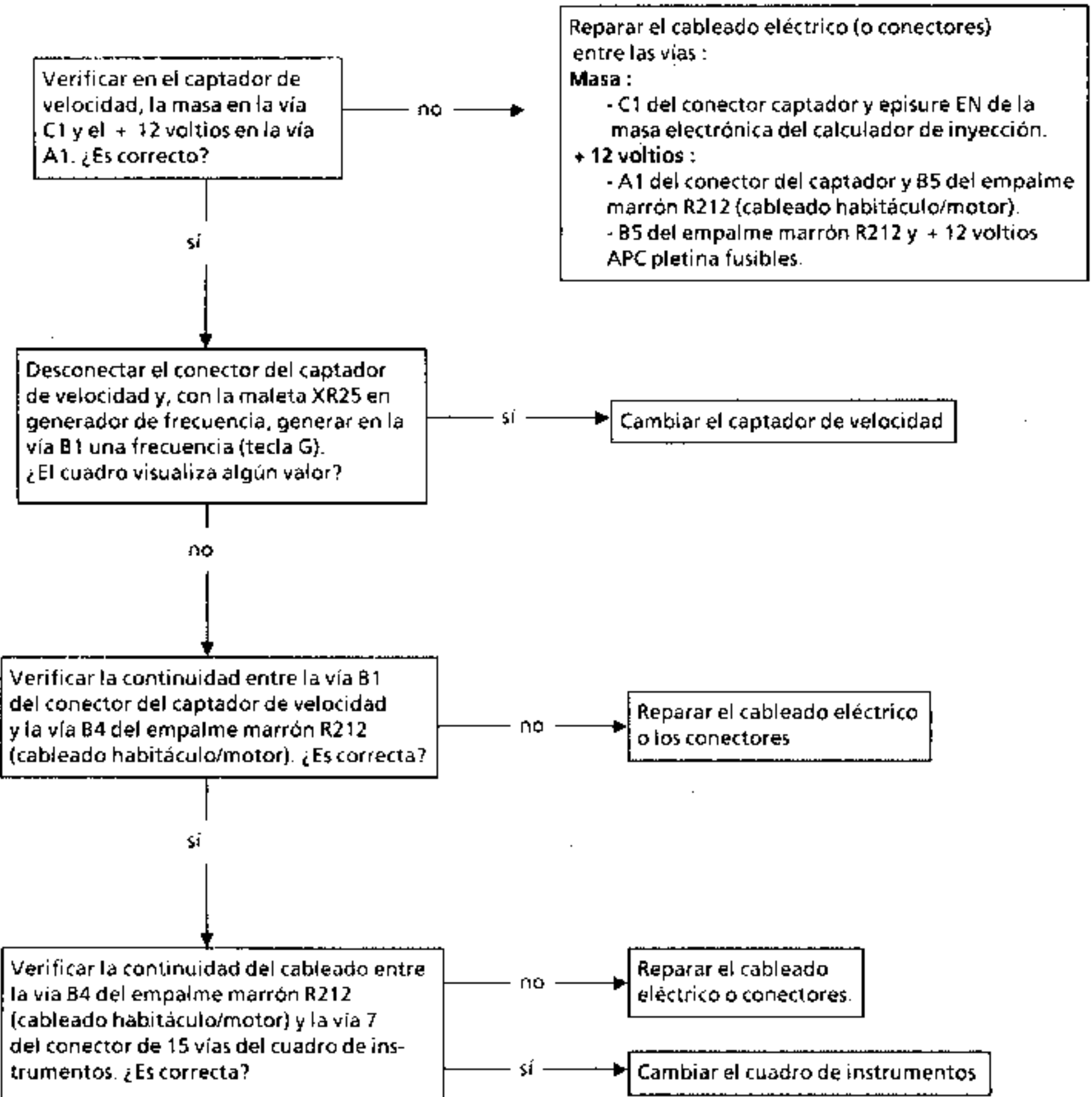
Precauciones :

Tras los controles de continuidad con el multímetro, evitar el empleo de una punta de teca sobre el conector de 15 vías del cuadro de instrumentos, cuya talla podría deteriorar los clips y ocasionar un mal contacto.

DIAGNOSTICO

ALP 1

INFORMACION VELOCIDAD Y TOTALIZADORES KILMETRICOS NO FUNCIONAN

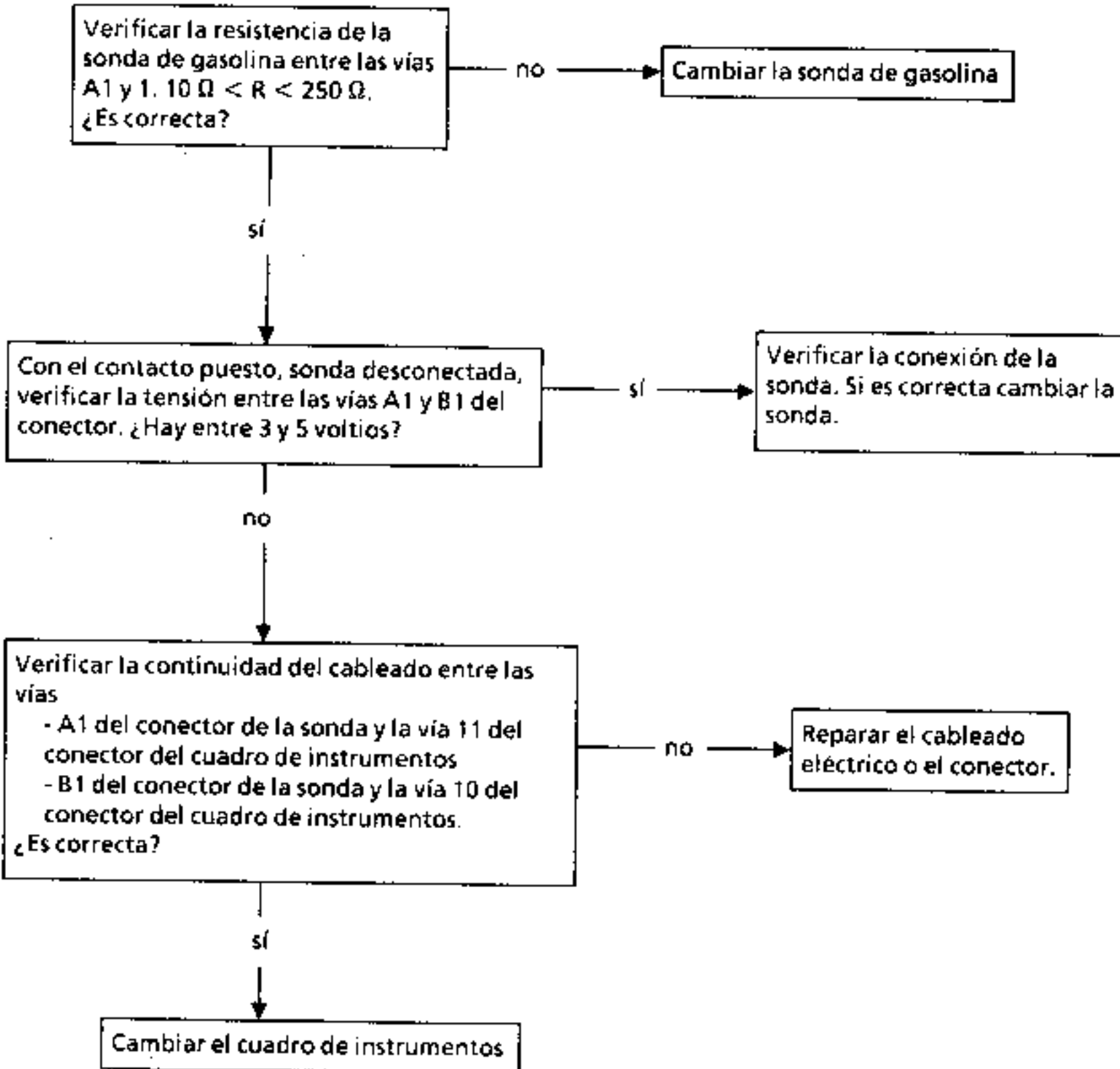


DIAGNOSTICO

ALP 2

INFORMACION NIVEL DE CARBURANTE NO FUNCIONA

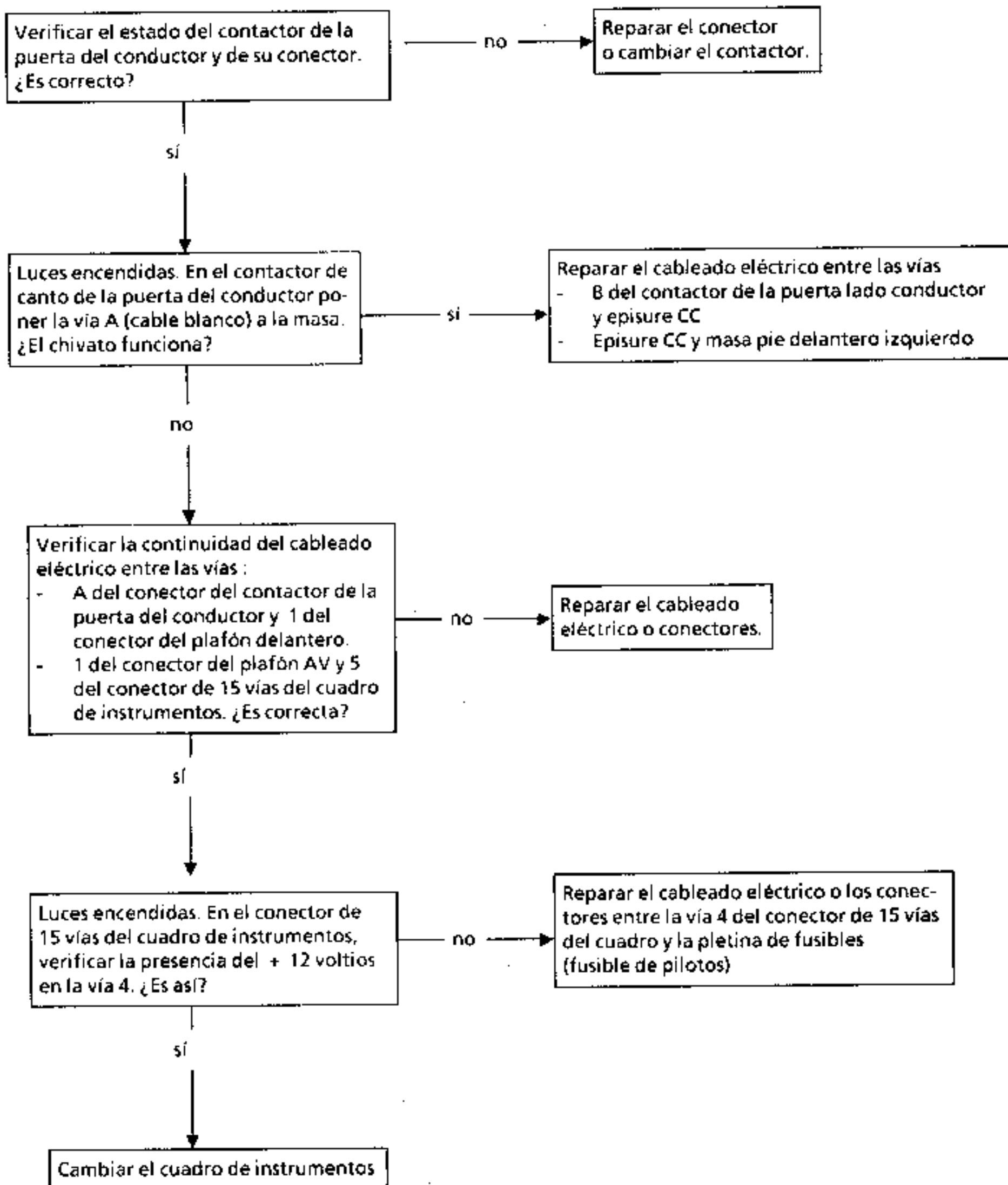
(primer segmento encendido e intermitencia del testigo de alerta)



DIAGNOSTICO

ALP 3

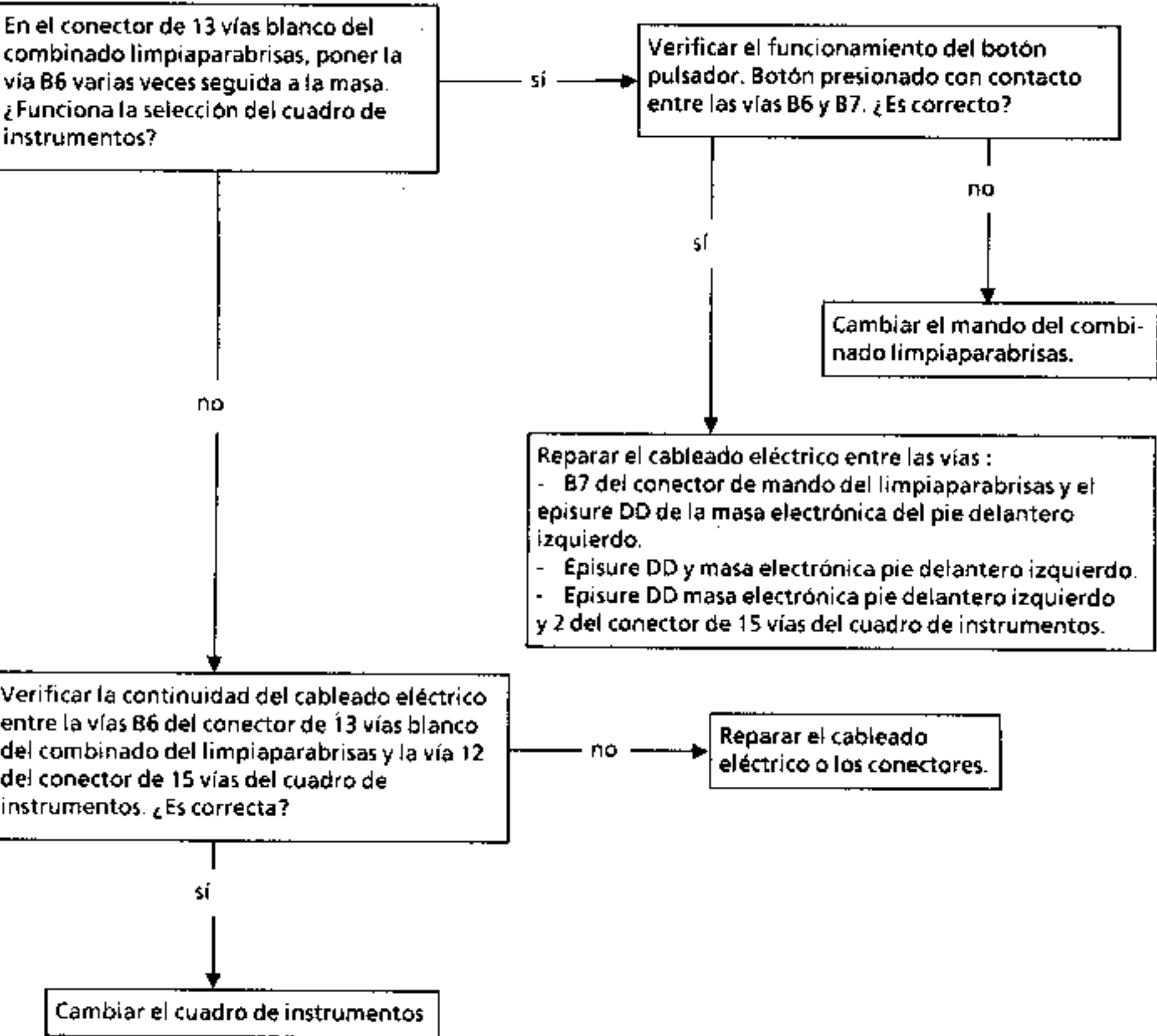
EL CHIVATO DE OLVIDO DE LA ILUMINACION NO FUNCIONA (Integrado al cuadro de instrumentos)



DIAGNOSTICO

ALP 4

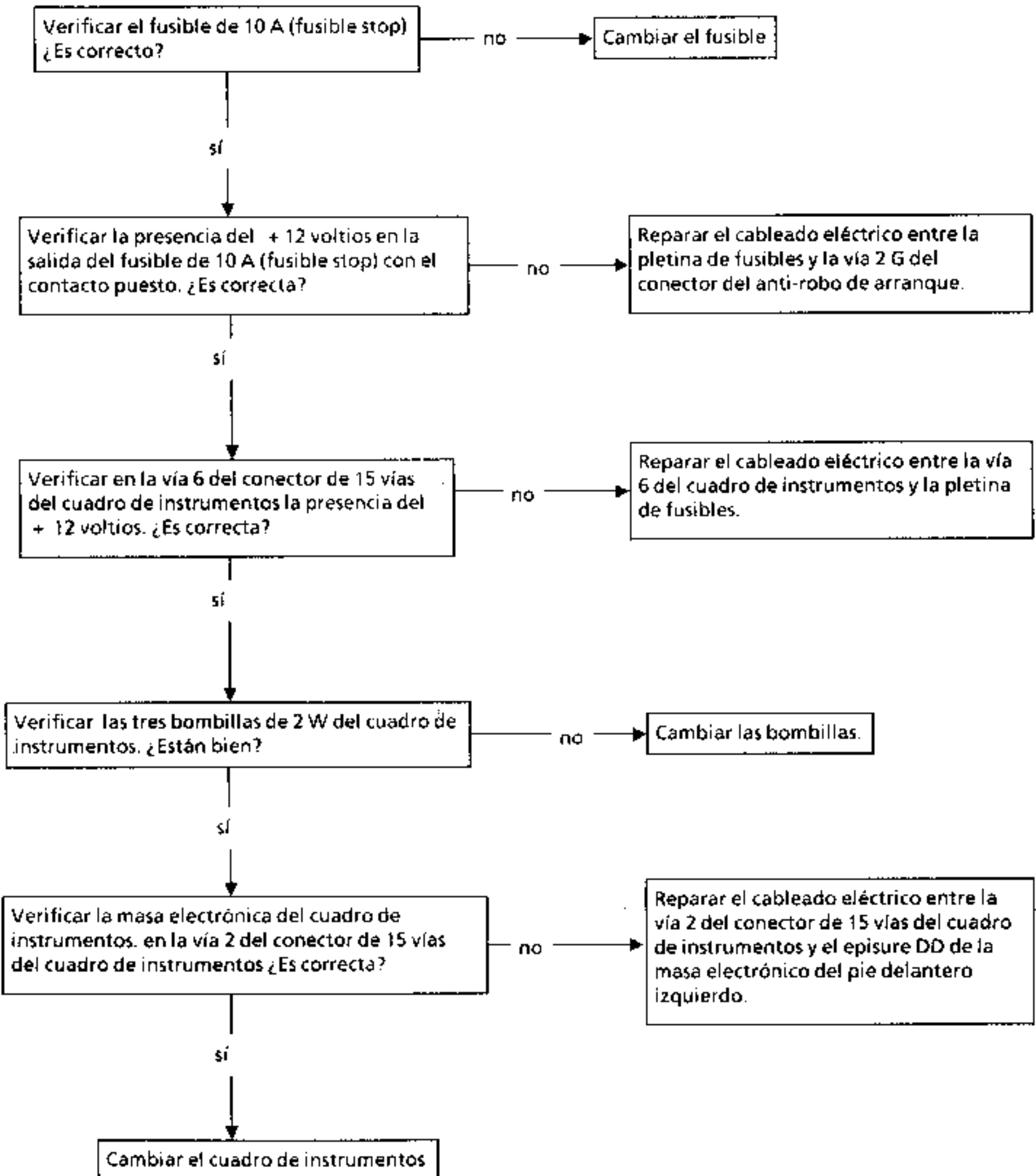
LA SELECCION DEL CUADRO DE INSTRUMENTOS NO FUNCIONA
(totalizador - velocímetro parcial - hora)



DIAGNOSTICO

ALP 5

EL CUADRO DE INSTRUMENTOS NO FUNCIONA



PRECONIZACIONES

Al manipular la ventana de testigos :

- no tocar la pantalla con los dedos.
- no efectuar presión sobre la pantalla.
- en caso de manchas en la pantalla, usar exclusivamente una esponja desechable y algodón empapado en alcohol para limpiar la pantalla, sin presionar fuerte.
- no utilizar disolventes para la limpieza.

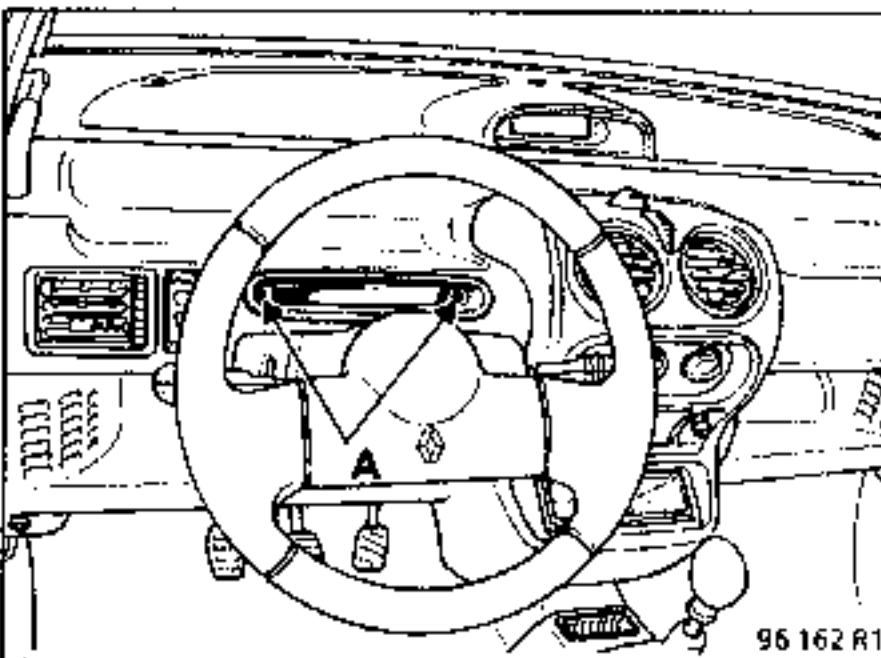
En los controles con multimetro, evitar usar en el conector de 15 vías del cuadro de instrumentos una punta de palpador cuya talla pueda deteriorar los clips y ocasionar un mal contacto.

EXTRACCION

Desconectar la batería.

Quitar los dos tornillos de fijación (A) de la ventana de testigos situada detrás del volante, sobre el tablero de bordo.

Sacar la ventana del tablero de bordo para poder desconectar el conector de 15 vías rojo.



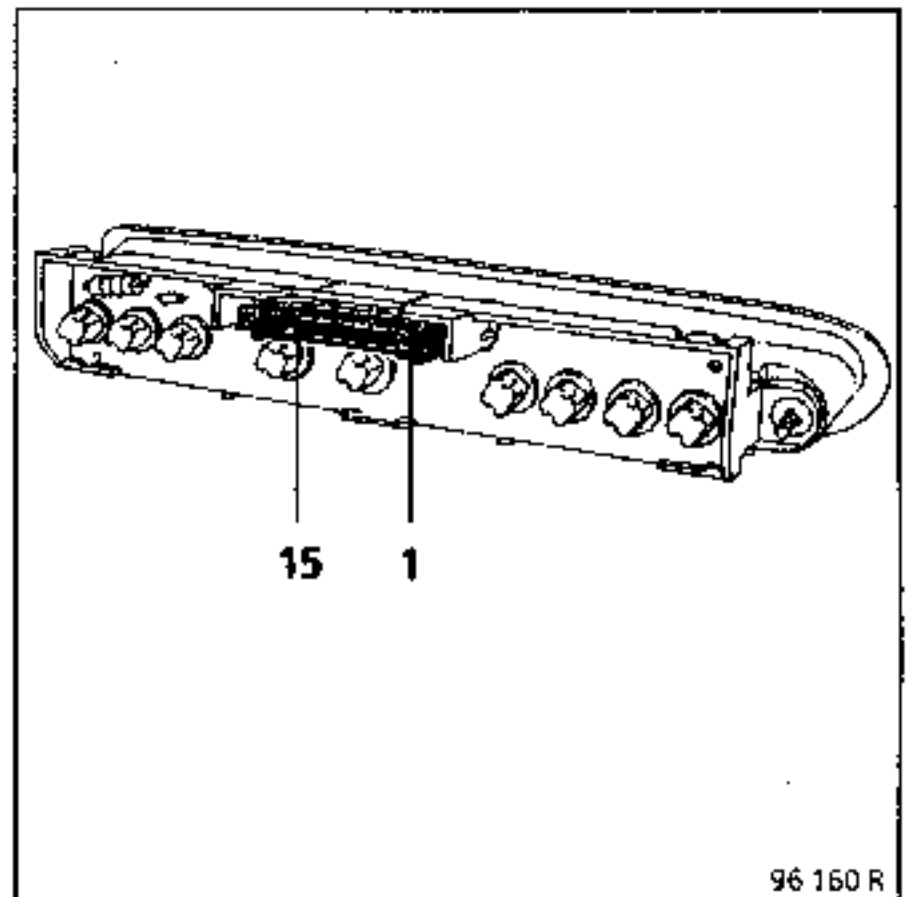
REPOSICION

Antes de conectarlo, verificar el estado del conector.

Enganchar correctamente el conector.

Verificar el correcto funcionamiento de los testigos.

CONEXION



Vía	Designación
1	Testigo de luces de posición
2	Testigo de luneta térmica
3	No conectada
4	+ después de contacto
5	Testigo de luz de niebla trasera
6	Testigo de luces de carretera
7	Masa electrónica
8	No conectada
9	Testigo intermitencia
10	Testigo de carga
11	Testigo de temperatura de agua
12	Testigo de presión de aceite
13	No conectada
14	Testigo de freno (nivocode)
15	No conectada

DESCRIPCION



Testigo de luces de posición



Testigo de luces de carretera



Testigo de luz de niebla trasera



Testigo de deshielo de la luneta

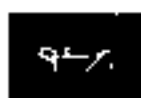


Testigo de luces indicadoras de dirección derecha e izquierda



Testigo de freno de mano y detector de incidente en el circuito de frenado.

Este testigo se prueba con el contacto puesto y debe apagarse con el motor girando. Si el testigo queda encendido con el motor girando indica que el circuito de frenado falla (nivocode, caída de la presión en el circuito de frenado) o que el freno de mano no está completamente aflojado



Testigo de presión de aceite.

Este testigo debe estar encendido con el contacto puesto y apagado con el motor girando. Si se queda encendido con el motor girando, indica una caída de la presión en el circuito de aceite.



Testigo de alerta de la temperatura del líquido de refrigeración.

Este testigo debe estar encendido con el contacto puesto y con el motor girando. Si se enciende, indica una temperatura muy elevada del líquido de refrigeración del motor.



Testigo de fallo del circuito de carga de la batería.

Este testigo está encendido con el contacto puesto y debe apagarse con el motor girando. Si se enciende con el motor girando, indica que el circuito de carga falla.

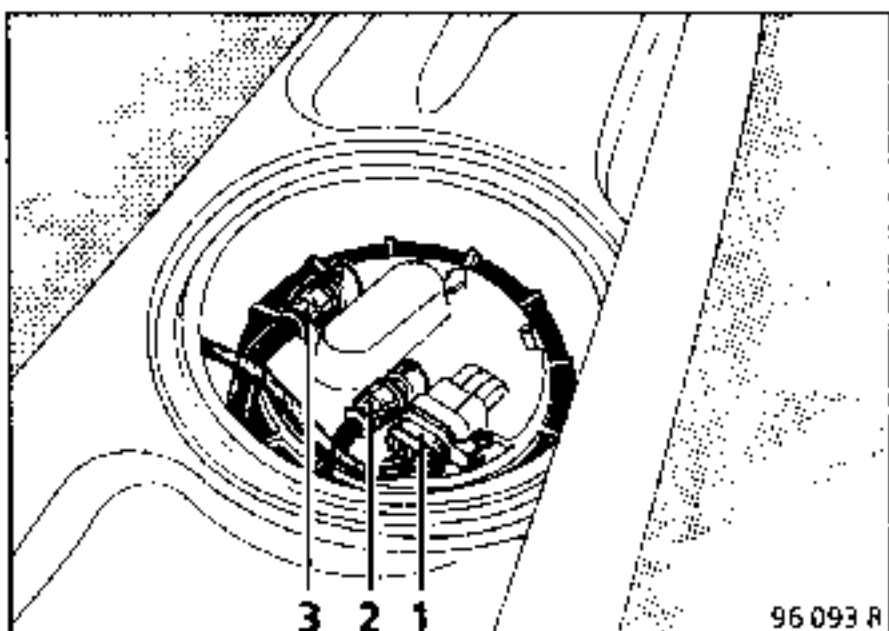
IMPORTANTE

Para cualquiera intervención en el detector nivel de carburante, tomar las precauciones siguientes:

- no fumar
- no aproximar llamas o piezas incandescentes cerca del área de trabajo.

EXTRACCION DEL CONJUNTO BOMBA - Sonda

El conjunto bomba-sonda puede ser extraído por la trampilla situada bajo la banqueta trasera.



Desconectar la batería. Abatir la banqueta trasera contra los asientos delanteros.

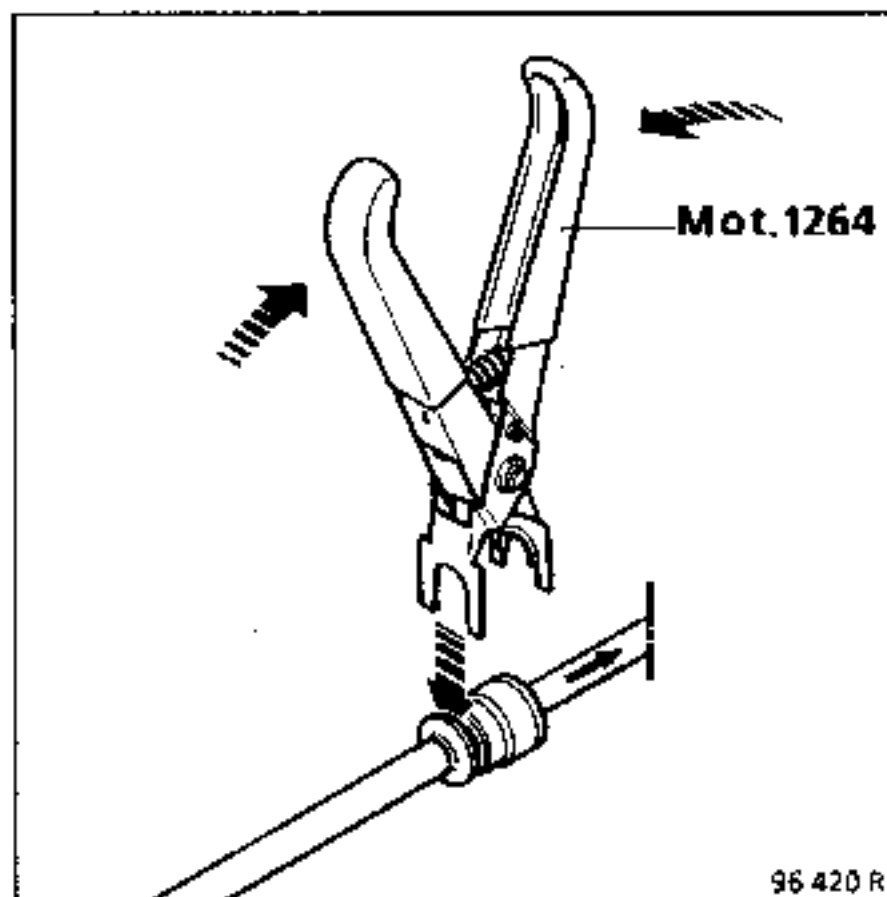
Levantar la alfombra del suelo desenganchándola

Retirar la tapa de plástico de la sonda de carburante.

Desconectar el conector eléctrico (1).

Desconectar a continuación la canalización de la alimentación (2) y la del retorno de carburante (3) con la pinza específica **Mot. 1265**.

ATENCION : Al extraer las canalizaciones pueden producirse proyecciones de gasolina residual. Pensar en una protección.



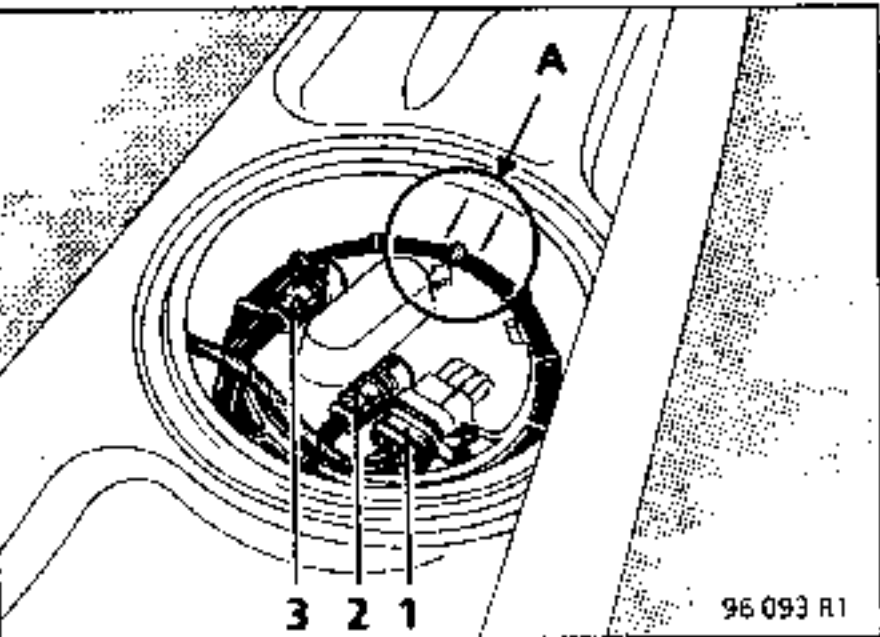
Liberar el conector y los tubos sobre el lado de la sonda.

Quitar la tuerca de fijación del conjunto bomba-sonda con el útil **Mot. 1264**

Extraer el conjunto bomba - sonda.

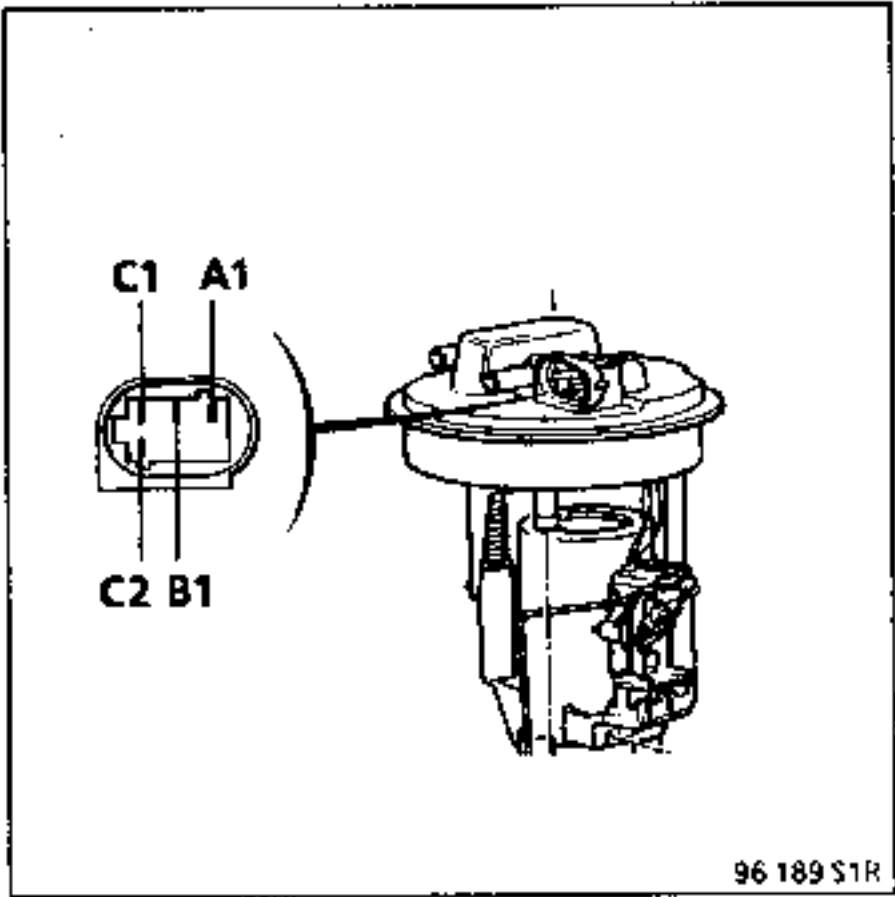
REPOSICION DEL CONJUNTO BOMBA -SONDA
Particularidades

Vigilar que la junta no esté deteriorada, sustituirla si es necesario.
Sustituir, en primer lugar, la junta de estanquidad del depósito antes de meter el conjunto.
Extraer el conjunto bomba - sonda en el depósito orientándolo para poder posicionar la flecha de posición (A) entre las dos marcas realizadas en el depósito.



Apretar la tuerca de fijación del conjunto bomba - sonda al par de 6 daN.m con el útil **Mot. 1264** sujetando la sonda para evitar su rotación fuera de las marcas.
Conectar la batería.
Volver a poner a cero el totalizador parcial.

CONEXION



Vía	Designación
A1	Masa
B1	Información cuadro de instrumentos
C1	+ bomba
C2	- bomba

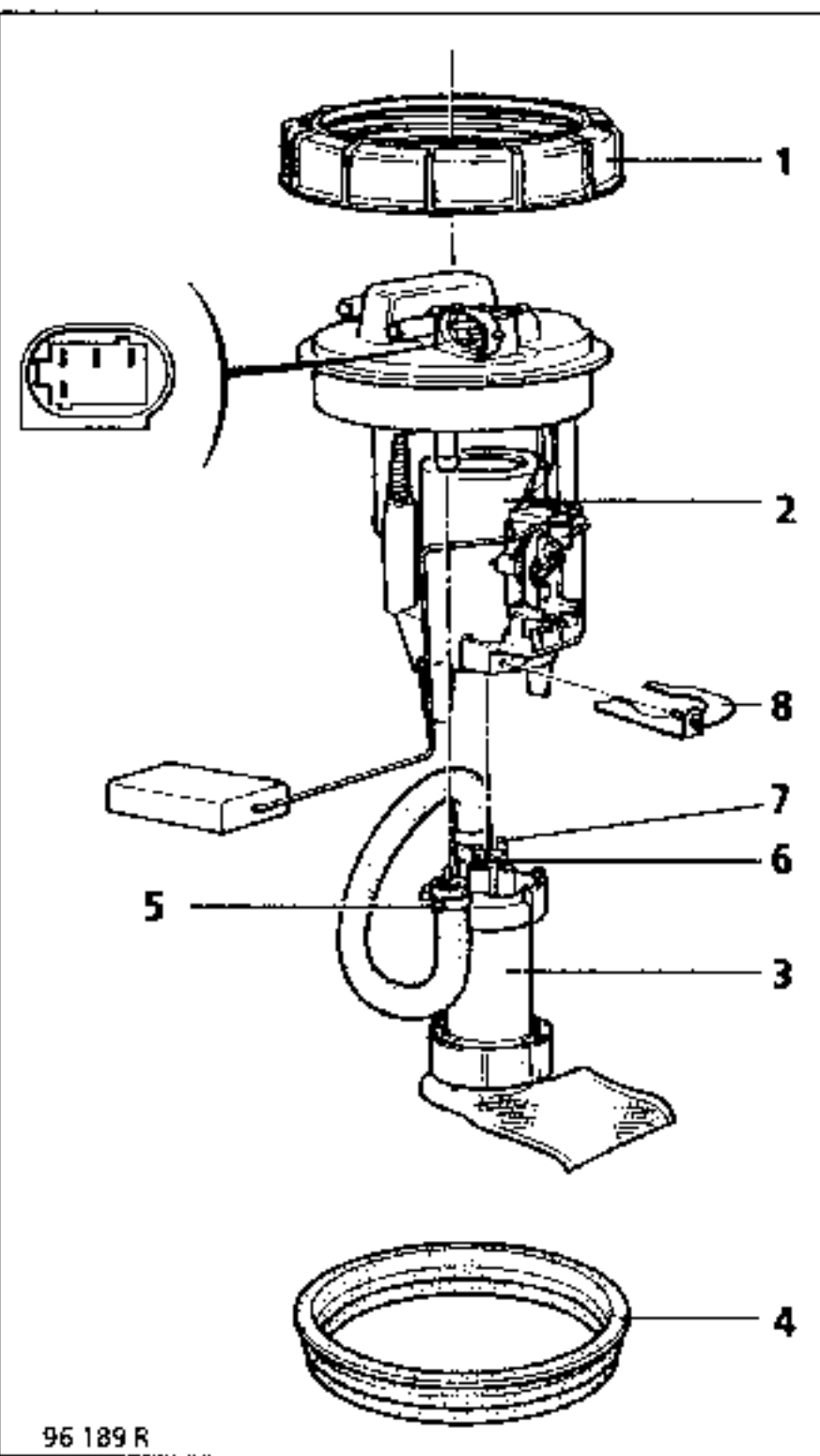
Control
(variación de -5Ω por litro ó -22,5Ω / galón)

Indicación	Valor entre los bornes A1 y B1 (en Ω)
4/4	22 ± 10
3/4	82 ± 10
1/2	127 ± 10
1/4	181 ± 10
Mínimo sonda	222 ± 10

Nota :
Todos estos valores se dan a título indicativo. Asegurarse de la variación de resistencia desplazando el flotador.

En caso de un mal funcionamiento de la sonda, es posible sustituir solamente esta última.

EXTRACCION - REPOSICION DE LA SONDA



- 1 Tuerca de fijación
- 2 Sonda de carburante
- 3 Bomba de carburante
- 4 Junta de estanquidad

Extraer el conjunto bomba - sonda como se ha indicado anteriormente.

Aflojar la abrazadera (5) y retirar el tubo de gasolina.

Desconectar los cables de alimentación (6) y (7) de la bomba.

Extraer la patilla de fijación (8).

Separar la bomba de la sonda.

En el montaje

Controlar la junta de estanquidad (4), sustituirla si es necesario.

Respetar la polaridad de los cables de alimentación de la bomba.

Sustituir la abrazadera (5) y asegurarse de su correcto apriete.

Conectar de nuevo la batería.

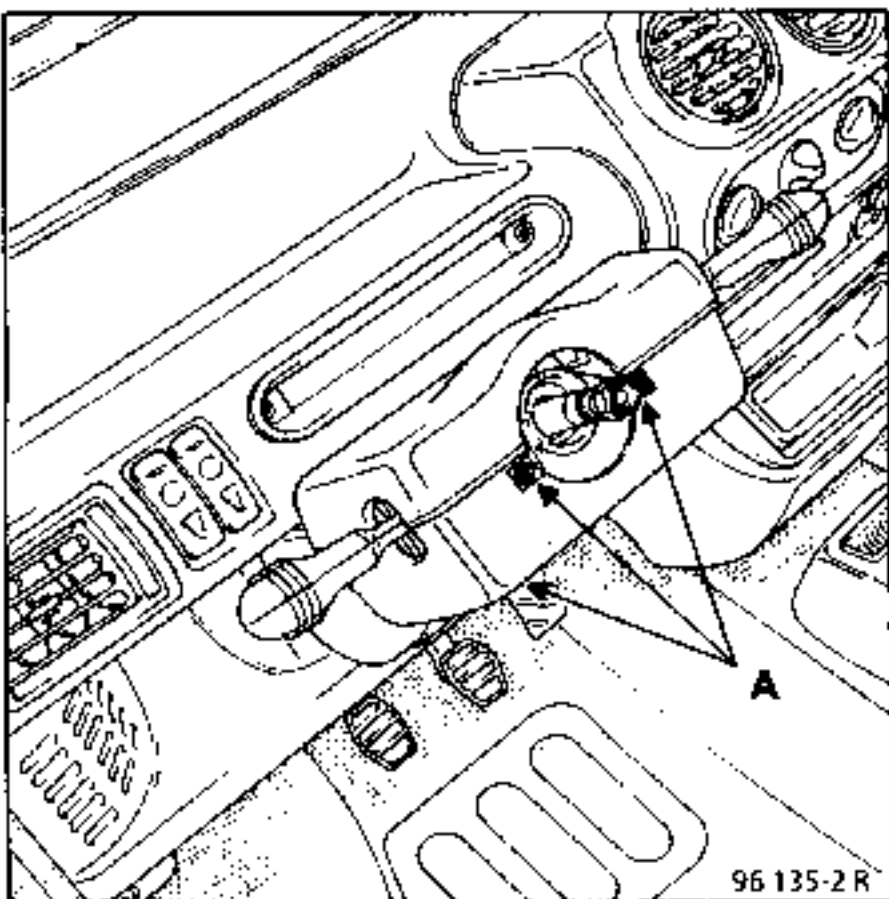
Poner a cero el totalizador parcial.

EXTRACCION - REPOSICION

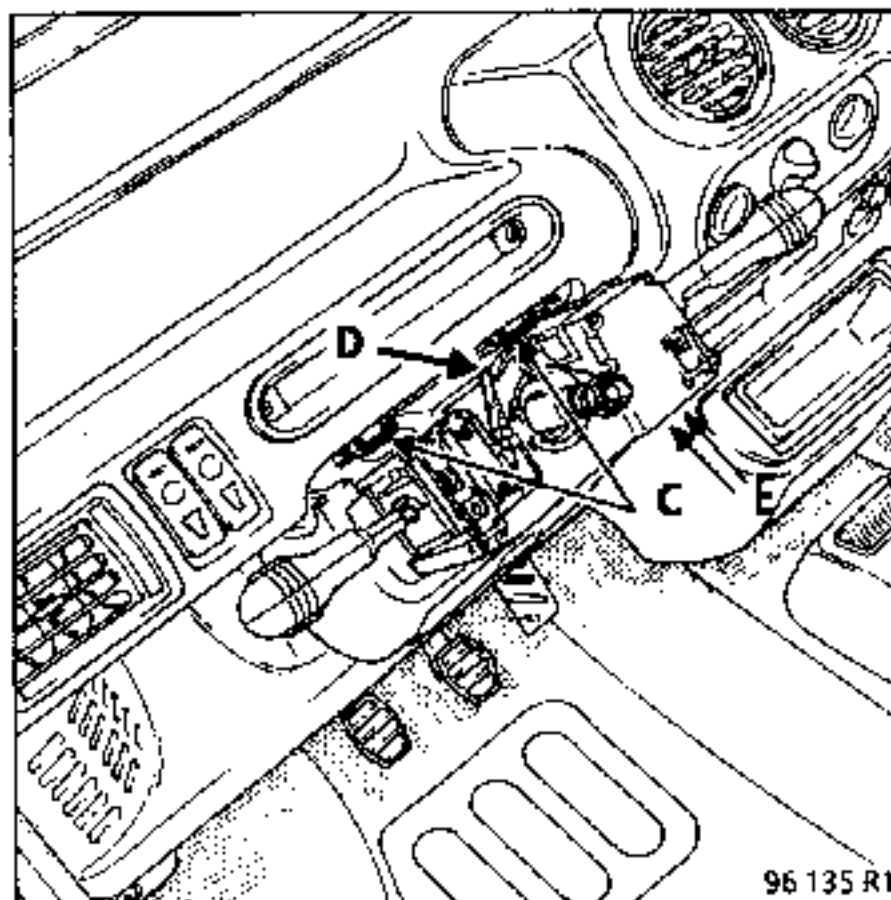
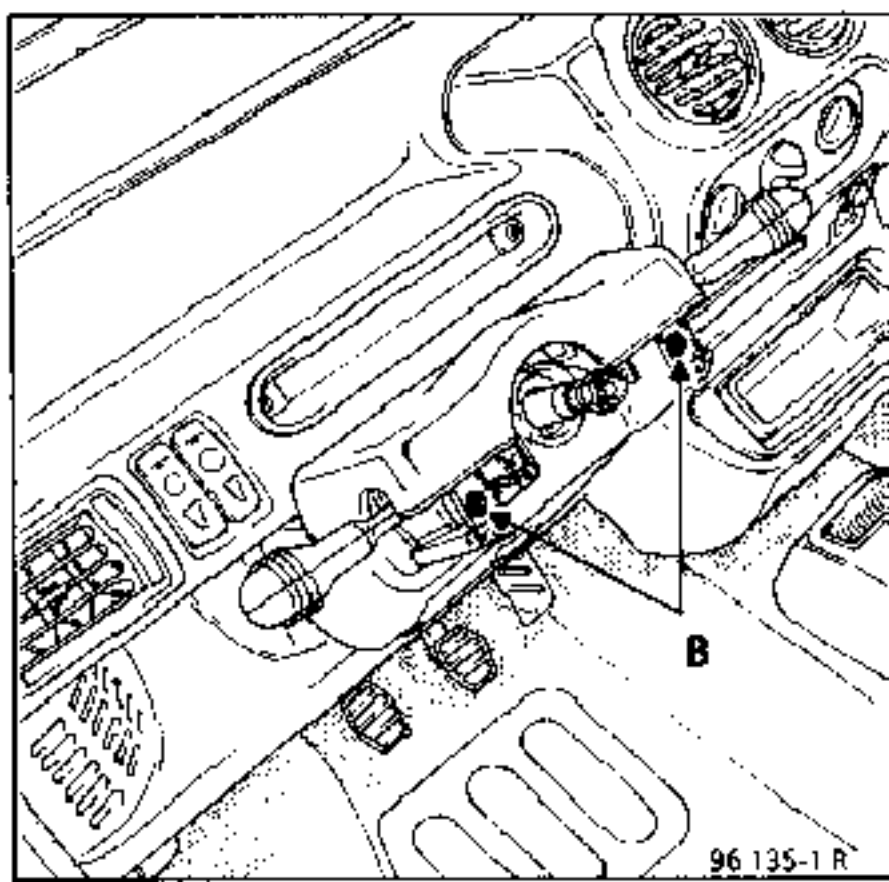
Desconectar la batería.

Extraer :

- el volante en línea
- la semi-coquilla inferior, aflojando los tres tornillos (A) y tirando de ella hacia abajo.



- la semi-coquilla superior, aflojando los dos tornillos (B) y tirando de ella hacia atrás respetando la misma inclinación para retirar los dos enganches (C).



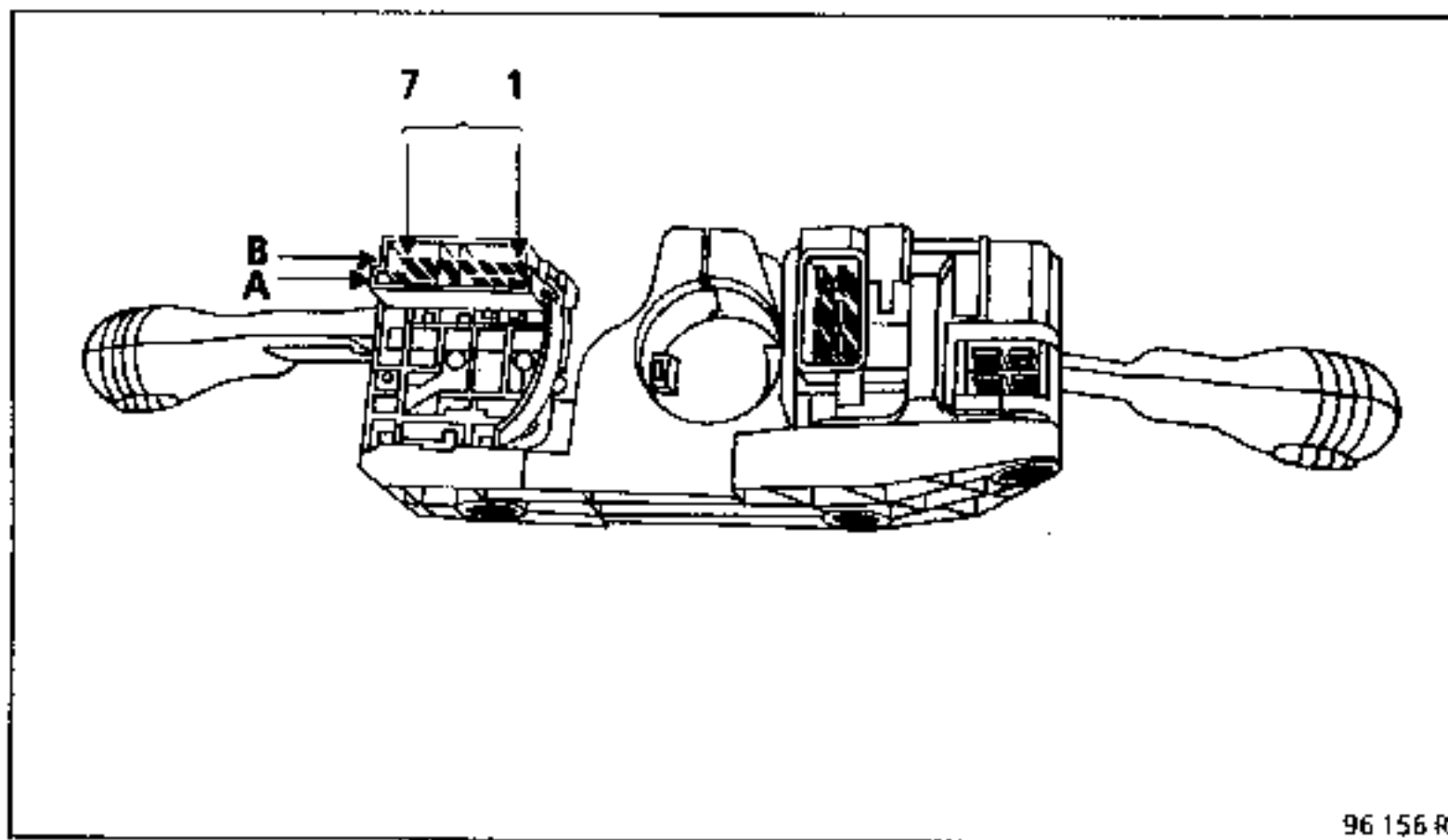
Liberar el conjunto porta-manecilla aflojando el tornillo (D).

Tirar ligeramente el conjunto hacia atrás.

Desconectar el conector de la manecilla del limpiaparabrisas.

Quitar los dos tornillos (E) de fijación de la manecilla sobre el soporte.

CONEXION



Manecilla limpiaparabrisas / luneta

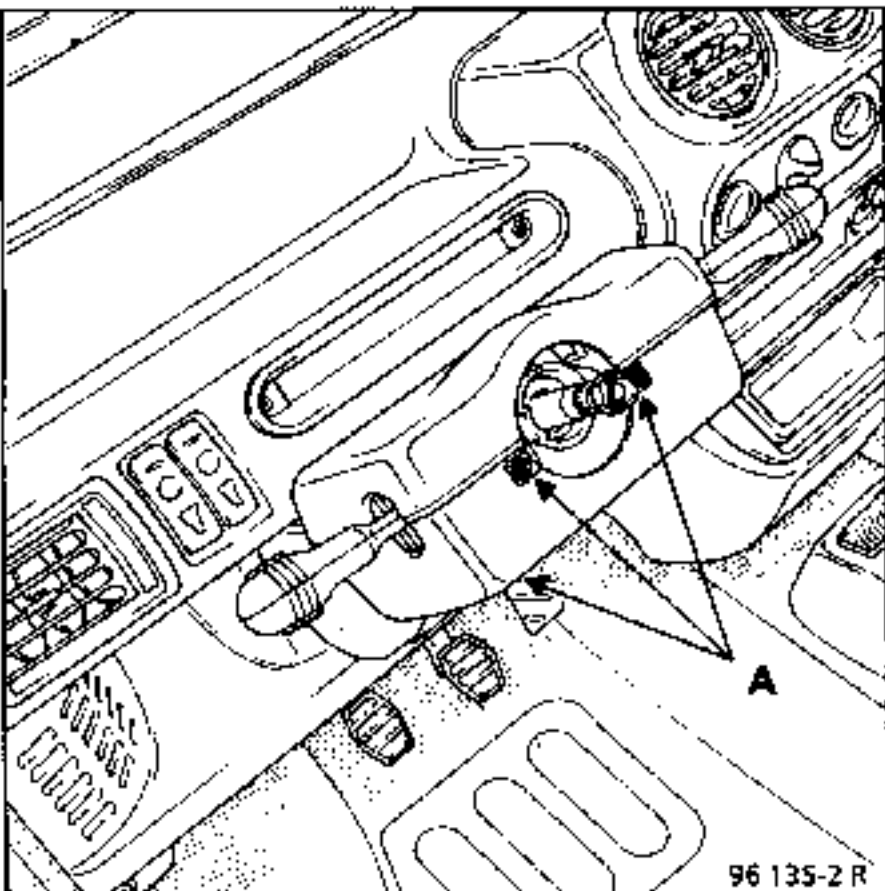
Via	Designación
A1	+ Antes de contacto
A2	Velocidad rápida limpiaparabrisas
A3	Velocidad lenta limpiaparabrisas
A4	No utilizada
A5	No utilizada
A6	No utilizada
A7	Parada fija limpiaparabrisas
B1	+ Limpialuneta
B2	Bomba lavaluneta
B3	Masa
B4	Bomba lavaparabrisas
B5	+ Antes de contacto
B6	Desfile visualización multifunción en cuadro instrumentos
B7	Masa electrónica

EXTRACCION - REPOSICION

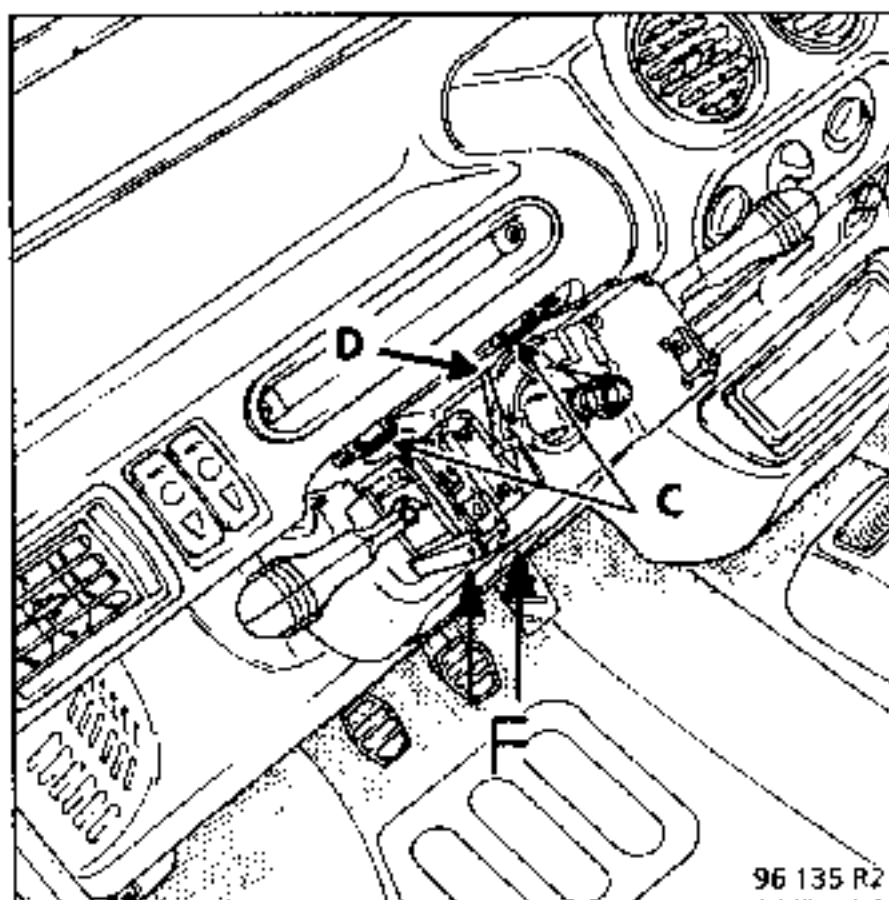
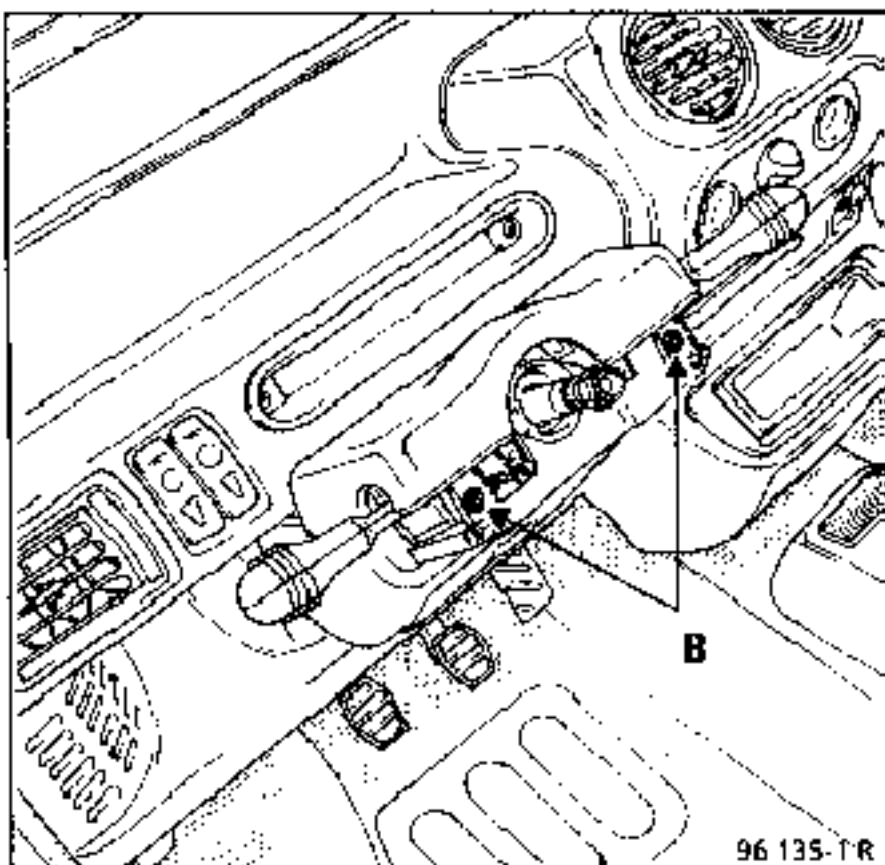
Desconectar la batería.

Extraer :

- el volante en línea.
- la semi-coquilla inferior, aflojando los tres tornillos (A) y tirando de ella hacia abajo.



- la semi-coquilla superior, aflojando las dos fijaciones (B) y tirando de ella hacia atrás y manteniendo la misma inclinación, de cara a liberar las dos muescas (C).



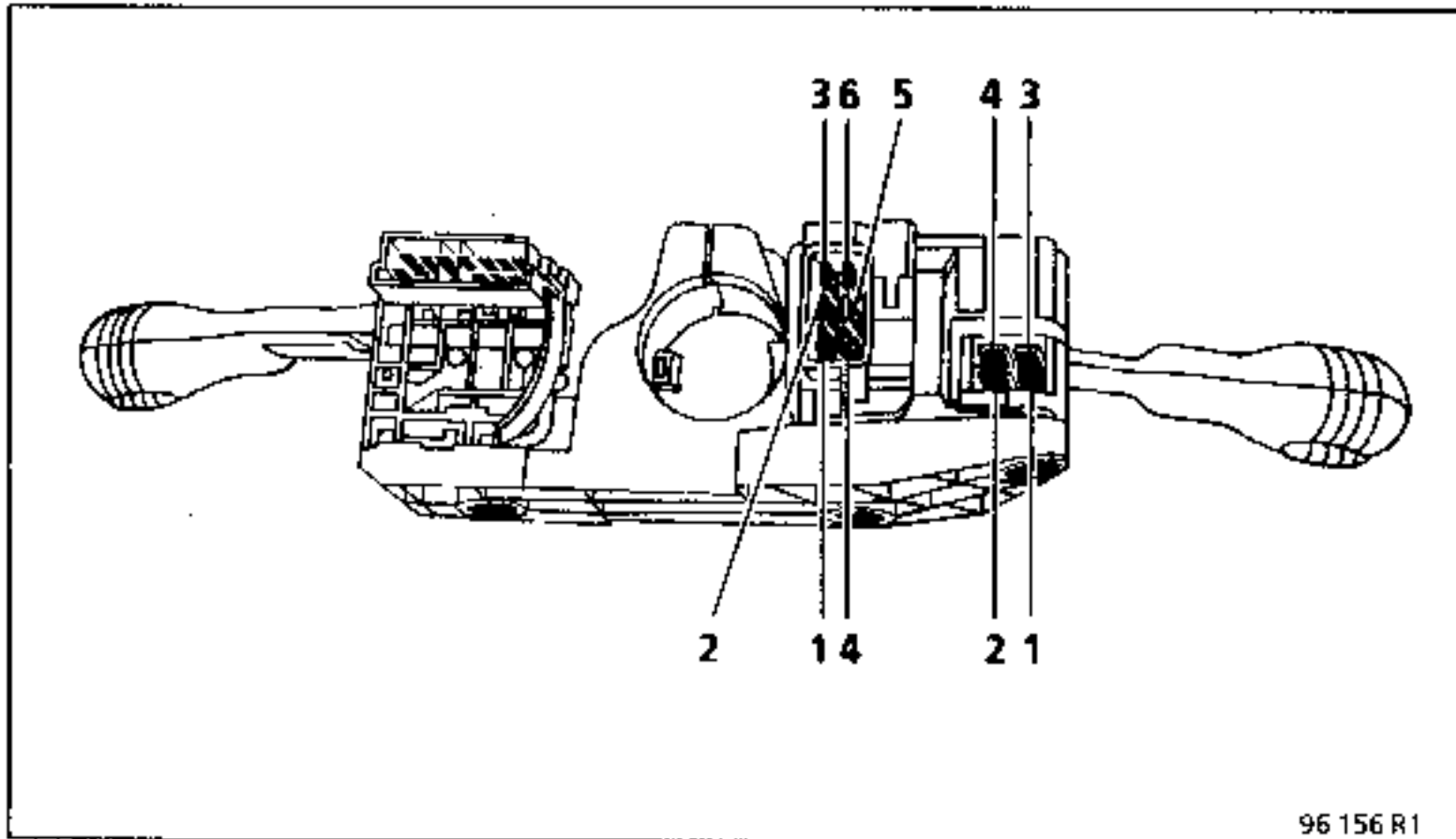
Sacar el conjunto porta-manecillas aflojando el tornillo (D).

Tirar ligeramente del conjunto hacia atrás.

Desconectar el conector del mando de luces.

Quitar los dos tornillos (F) de fijación de la manecilla sobre el soporte.

CONEXION



Manecilla mando de luces

CONECTOR DE 6 VIAS

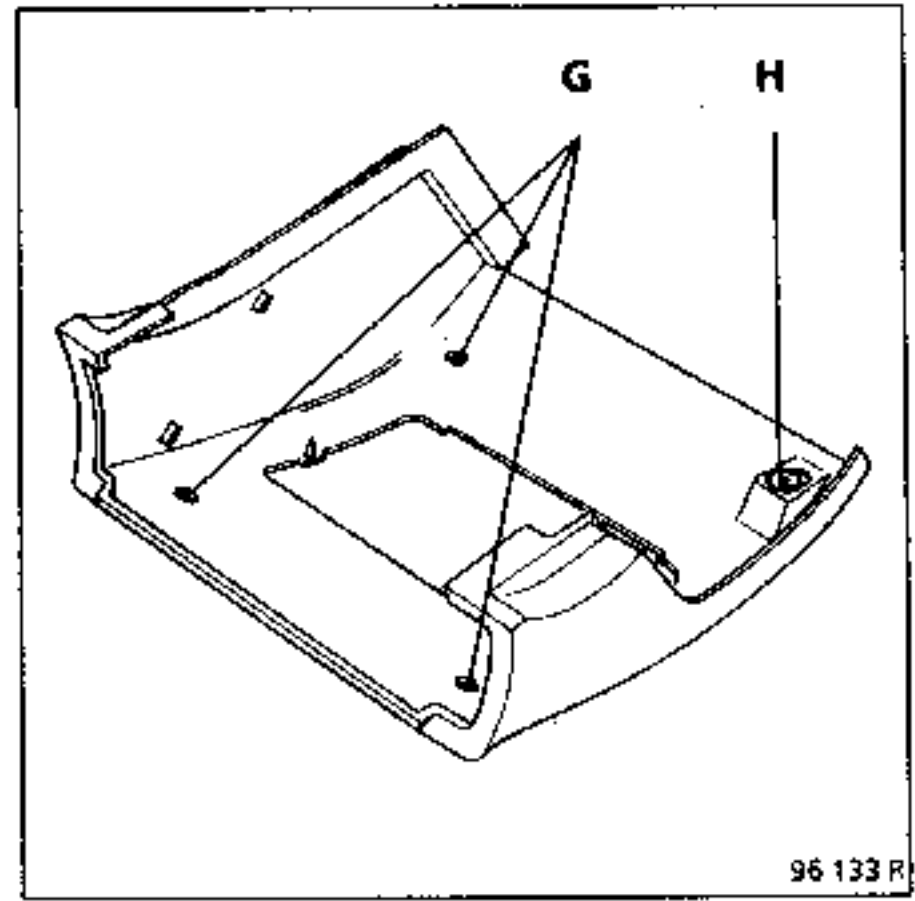
Vía	Designación
1	Bocina
2	Luz de niebla trasera
3	+ Antes de contacto
4	Intermitentes derechos
5	Central intermitencias
6	Intermitentes izquierdos

CONECTOR DE 4 VIAS

Vía	Designación
1	Luces de carretera
2	Luces de cruce
3	+ antes de contacto
4	Luces de posición



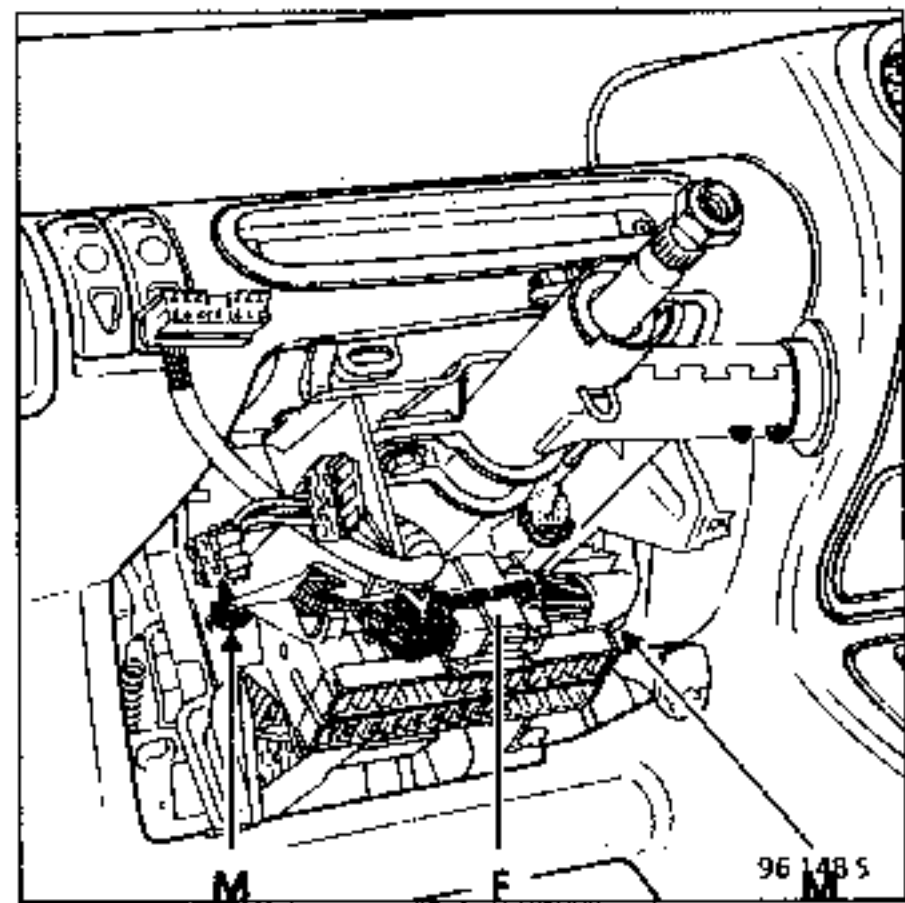
- el guarnecido bajo volante, aflojando los tres tornillos (G) y tirando hacia abajo para sacar el peón (H) situado en la parte baja y a la derecha.



Desconectar los dos conectores del contactor de arranque. Están situados en la pletina de relés que va fijada a la parte trasera de la pletina fusibles.

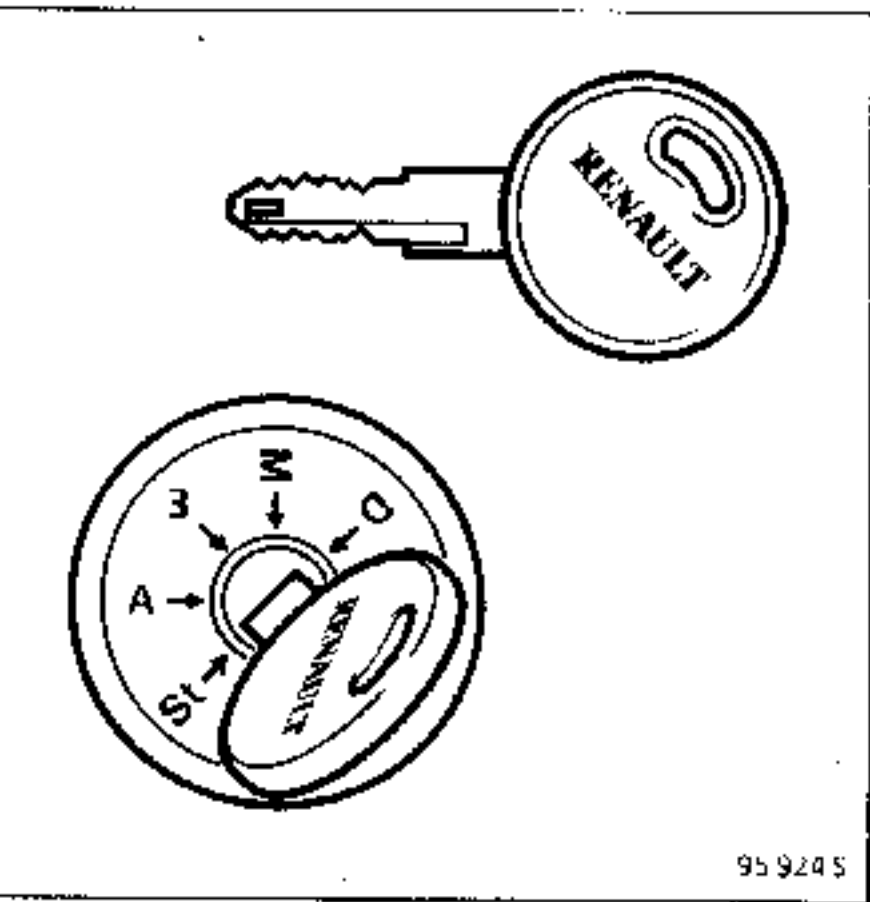
Retirar a continuación el cableado (cables + conectores) hacia adelante tras haber abierto la grapa de sujeción por debajo del contactor de arranque.

Quitar el tornillo de fijación del contactor arranque.



EXTRACCION - REPOSICION (continuación)

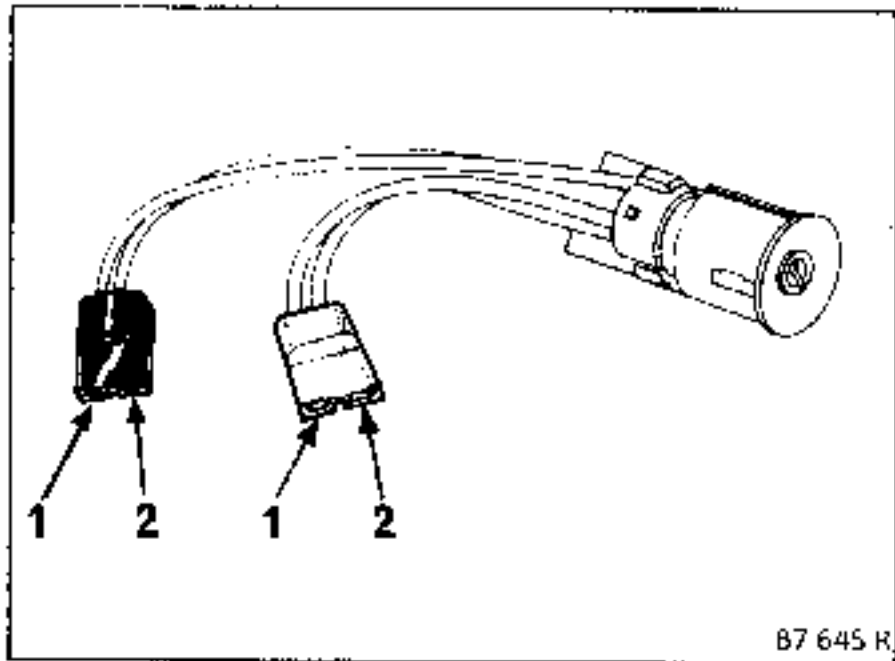
Poner la llave en la posición (3)



Presionar sobre los pivotes de sujeción y sacar el contactor de arranque.

En la reposición, respetar el paso de cableado.

CONEXION



Conector negro

Vía	Designación
1	+ Antes de contacto
2	Motor de arranque

Conector gris

Vía	Designación
1	Accesorios
2	+ Después de contacto

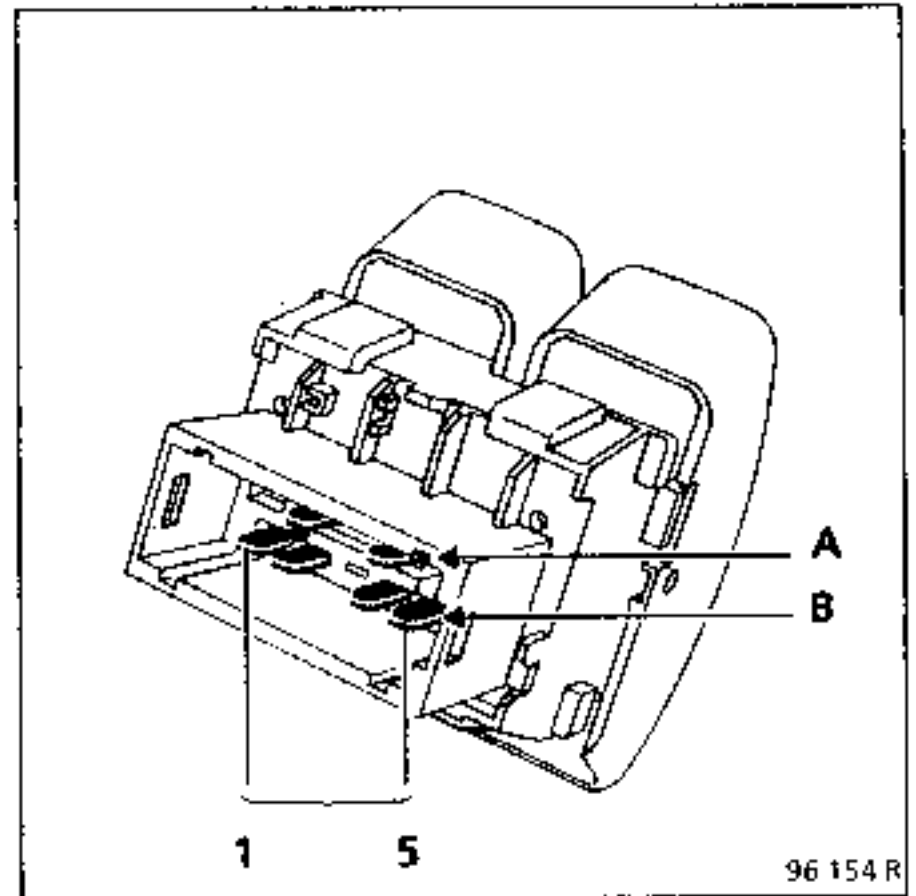
LUZ DE NIEBLA TRASERA / LUNETAS TERMICA

El contactor de luz de niebla trasera (1) y el del mando de desempañado de la luneta trasera (2) están acoplados sobre el mismo soporte para que puedan ser activados independientemente el uno del otro.



Hay pues solamente un conector.

CONEXION

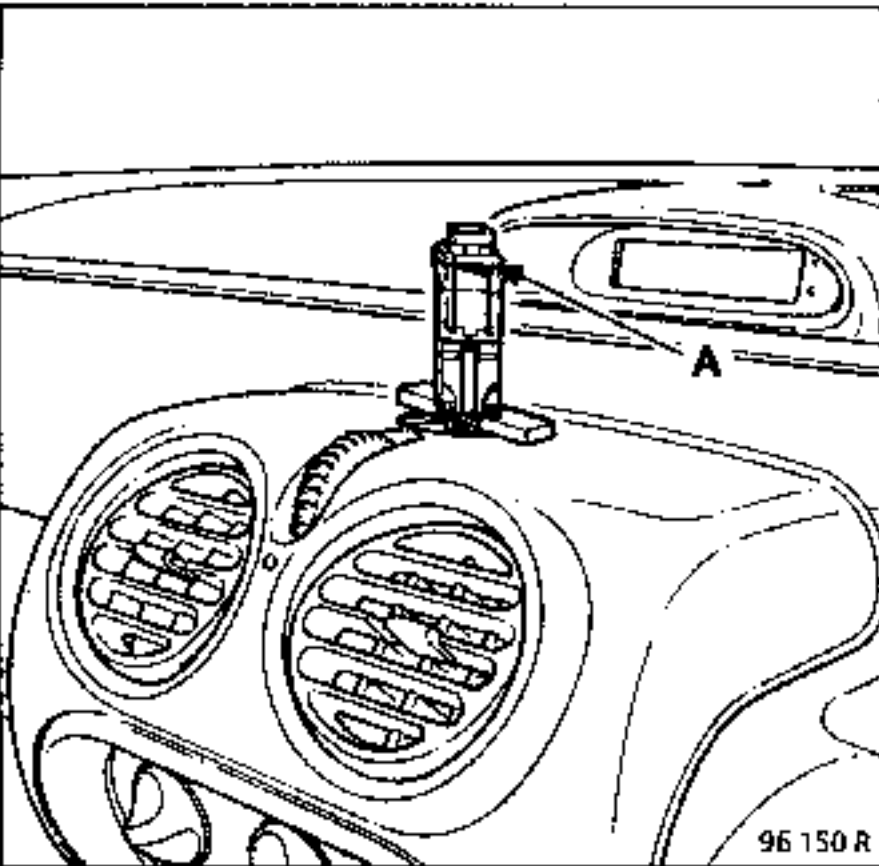


Via	Designación
A2	Testigo luz de niebla trasera
A4	Testigo luneta térmica
B1	No conectada
B2	Luz de niebla trasera
B4	Relé luneta térmica
B5	+ después de contacto

LUCES DE PELIGRO

Extracción del contactor

Introducir un destornillador plano bajo el reborde de goma (A) del contactor luces de peligro con el fin de levantar el conjunto.

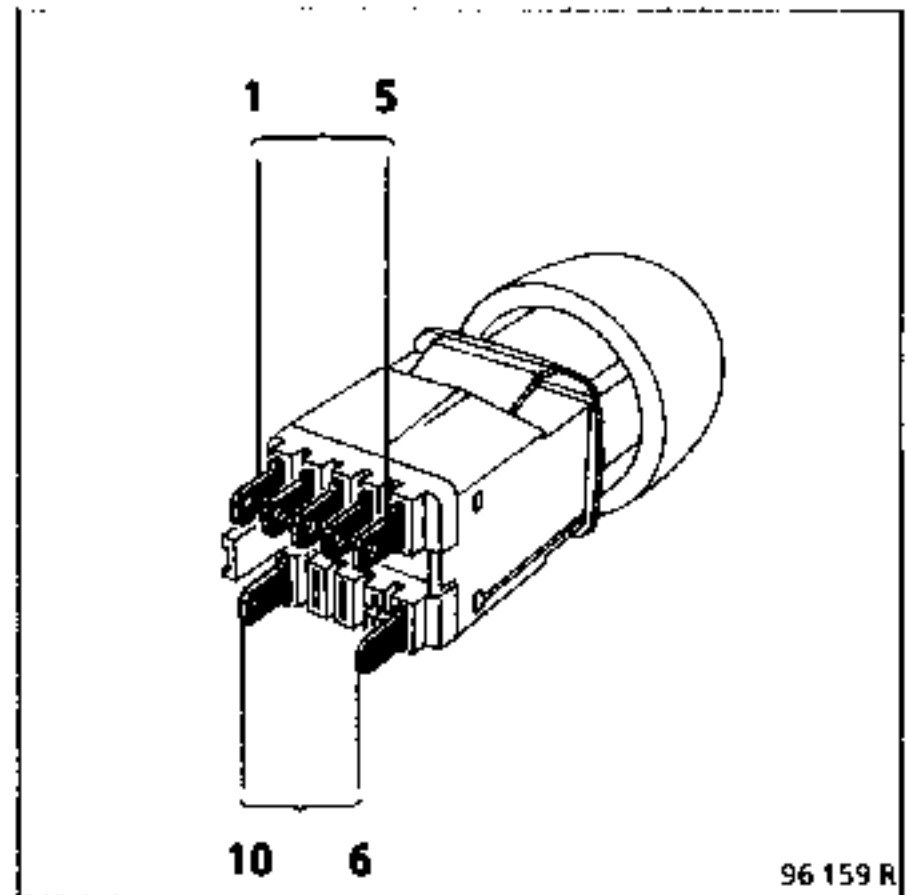


Sacar el conjunto contactor y conector de su alojamiento.

Para evitar que el conjunto caiga detrás del tablero de bordo durante la manipulación, posicionar una pequeña cala de material no conductor como se indica en el dibujo anterior.

Desconectar el conector.

CONEXION



Vía	Designación
1	Intermitentes derechos
2	Intermitentes izquierdos
3	Masa
4	+ antes de contacto
5	+ después de contacto
6	+ fusible intermitente
7	No conectada
8	No conectada
9	No conectada
10	Central intermitencia

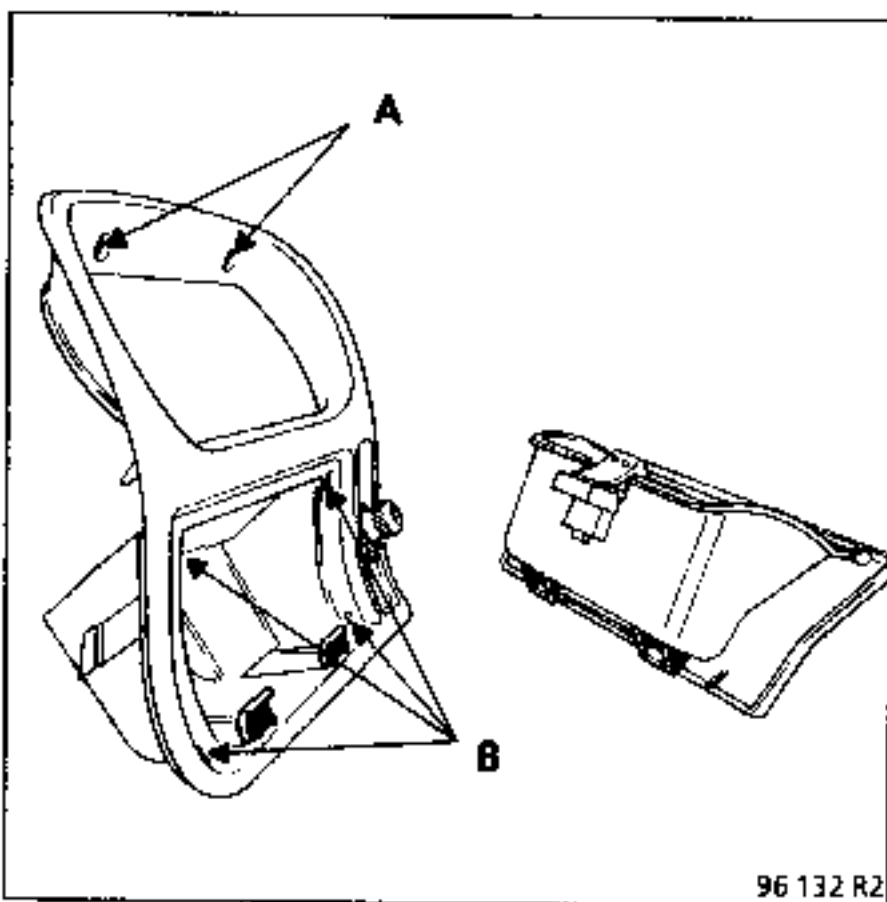
EXTRACCION

Desconectar la batería.

Extraer el cenicero presionando sobre la lengüeta central.

Quitar la tapa de plástico, soporte de cenicero, tras haber quitado :

- los 2 tornillos superiores (A) con cabeza fresada
- los 4 tornillos (B) del contorno del cenicero.

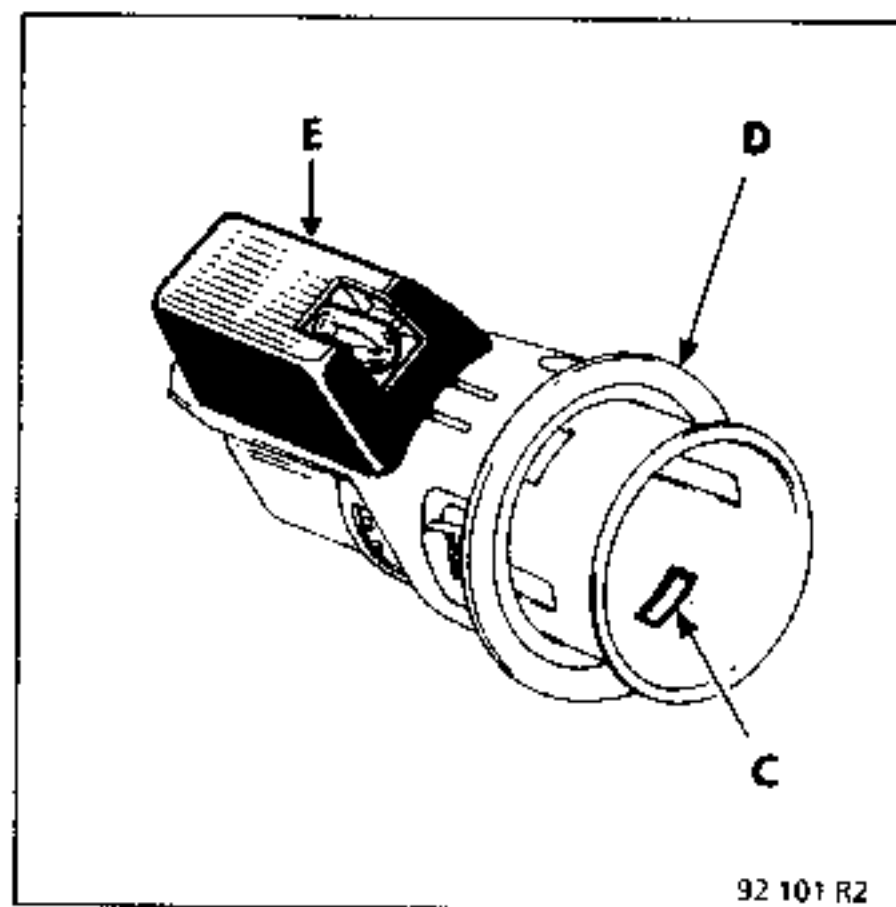
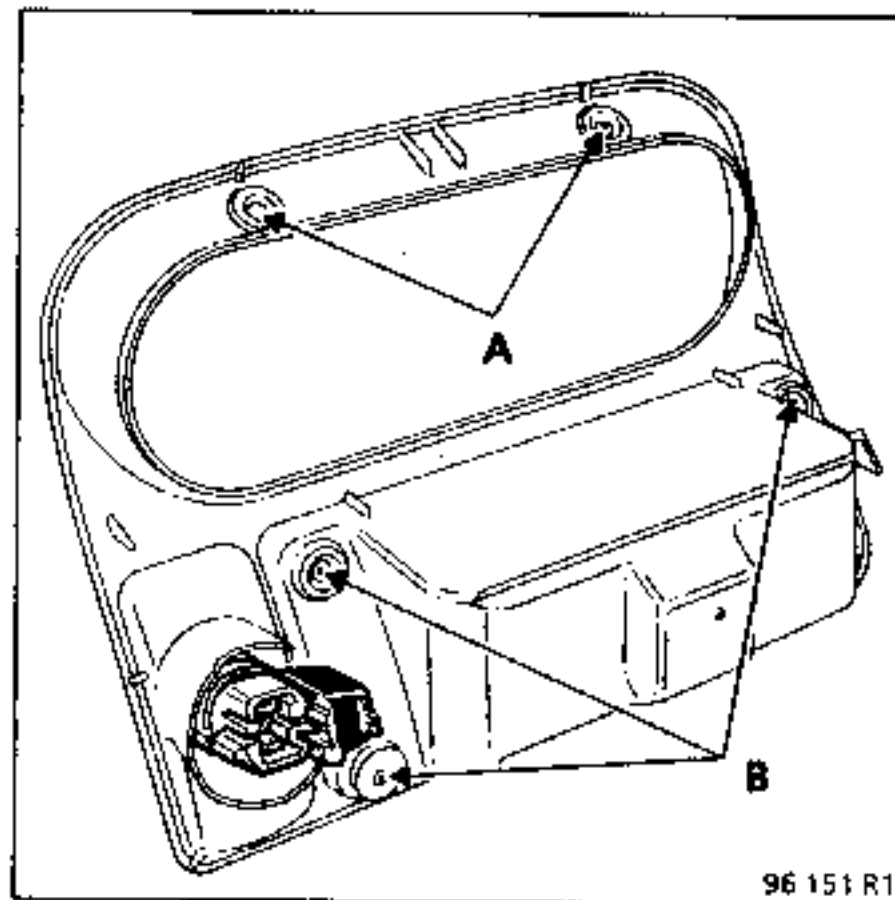


Desconectar el conector del encendedor.

Extraer la tapa de plástico soporte de cenicero.

Retirar el encendedor.

Para retirar la parte fija de metal, empujar la parte trasera del cuerpo a la vez que se sacan los dos dientes (C).



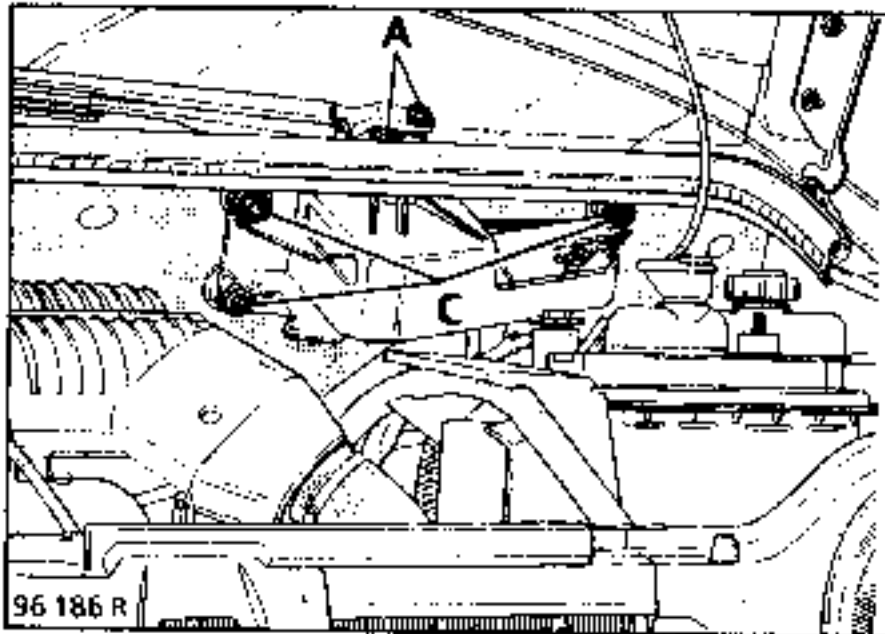
Para extraer la parte de plástico coloreada (D), retirar la tapa protectora de la bombilla (E) soltándola. Sacar entonces la parte de plástico por la parte delantera, empujándola desde atrás.

EXTRACCION

Desconectar la batería.

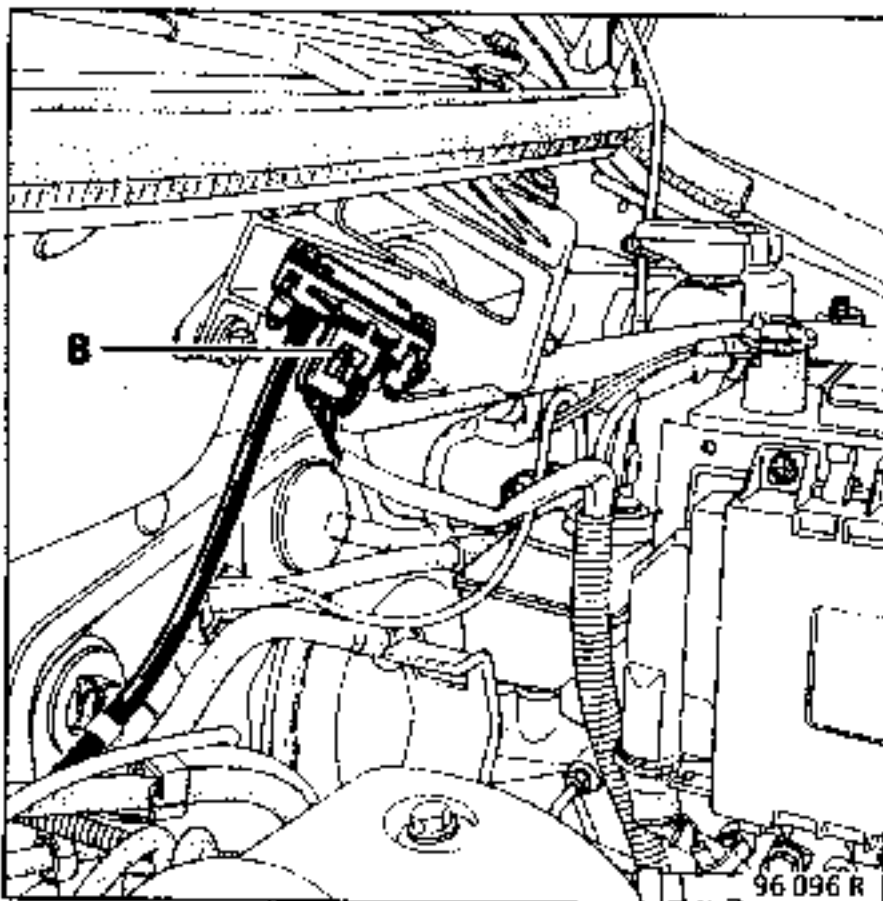
Con el capot motor cerrado, marcar la posición del porta-escobilla.

Extraer el porta-escobilla por las 2 tuercas (A) de fijación de los ejes.



Con el capot motor abierto, soltar el captador de presión absoluta (B) y liberarlo del soporte del motor limpiaparabrisas.

Quitar las tres fijaciones (C) del soporte motor (1 tornillo y 2 tuercas)



Sacar el motor con el fin de poder desconectar el conector.

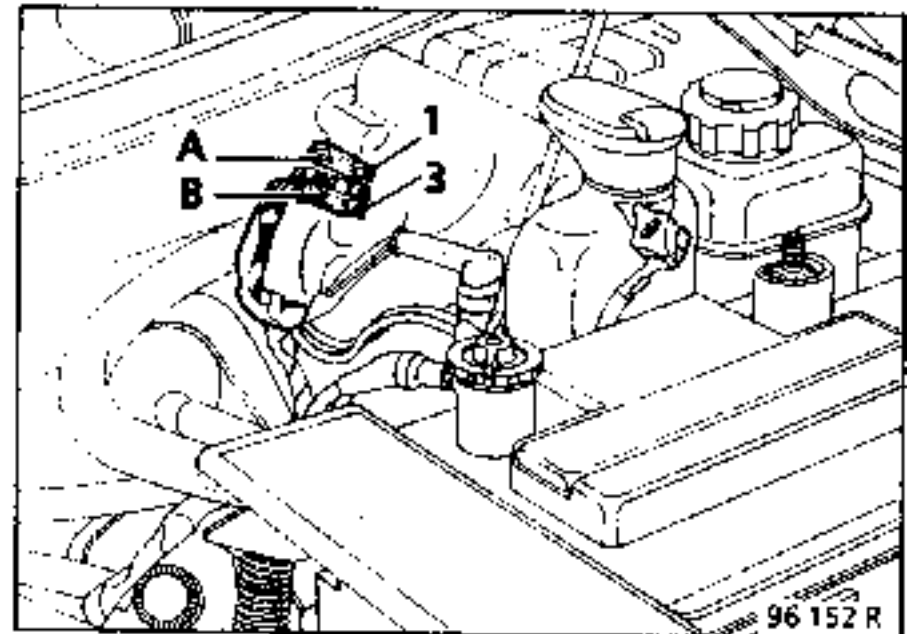
Extraer el motor del limpiaparabrisas.

REPOSICION

En la reposición, asegurarse de que el motor esté correctamente en parada fija antes de colocar el porta-escobilla.

Posicionar el porta-escobilla frente a la marca que se ha hecho en la extracción.

CONEXION



Vía	Designación
A1	Velocidad rápida
A3	Masa
B1	Velocidad lenta
B2	+ Parada fija
B3	Parada fija

EXTRACCION

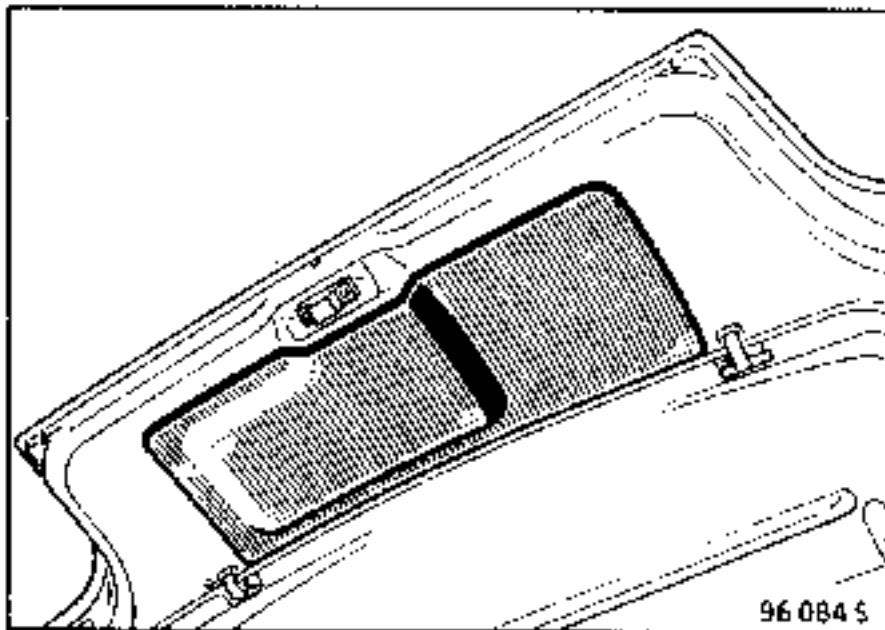
Desconectar la batería

Con el portón cerrado :

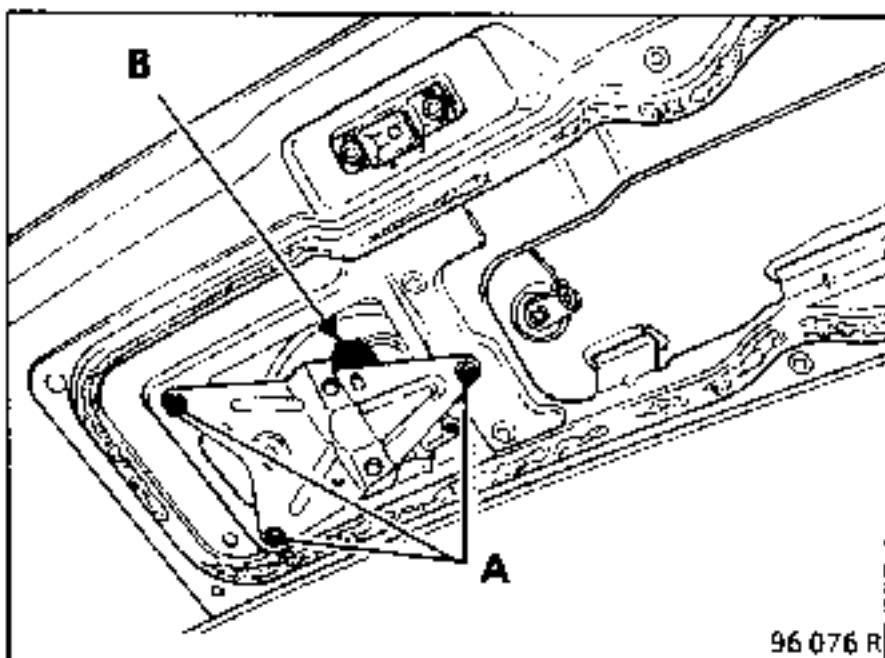
- desconectar el tubo del lavaluneta.
- aflojar la tuerca de fijación del eje y extraer el porta-escobilla.

Con el portón abierto:

- extraer el guarnecido interior del portón (clips + junta)



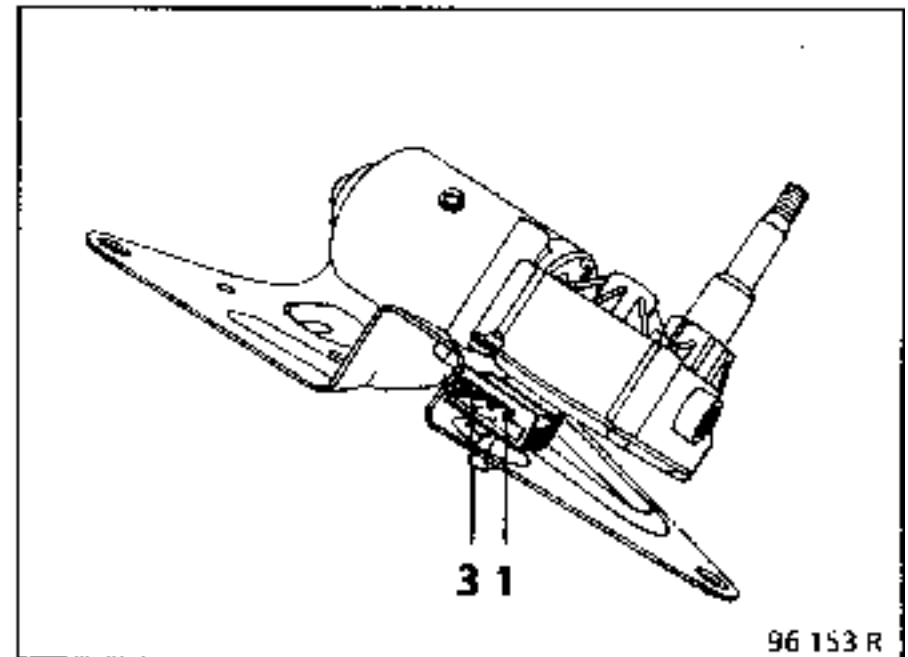
- quitar los tres tornillos de fijación (A) del motor del limpialuneta.
- liberar el motor con el fin de poder desconectar el conector (B).
- extraer el motor del limpialuneta.



REPOSICION

En la reposición asegurarse que el motor esté correctamente en parada fija antes de colocar el porta-escobilla.

CONEXION



Vía	Designación
1	+ Limpialuneta
2	Masa
3	+ Parada fija

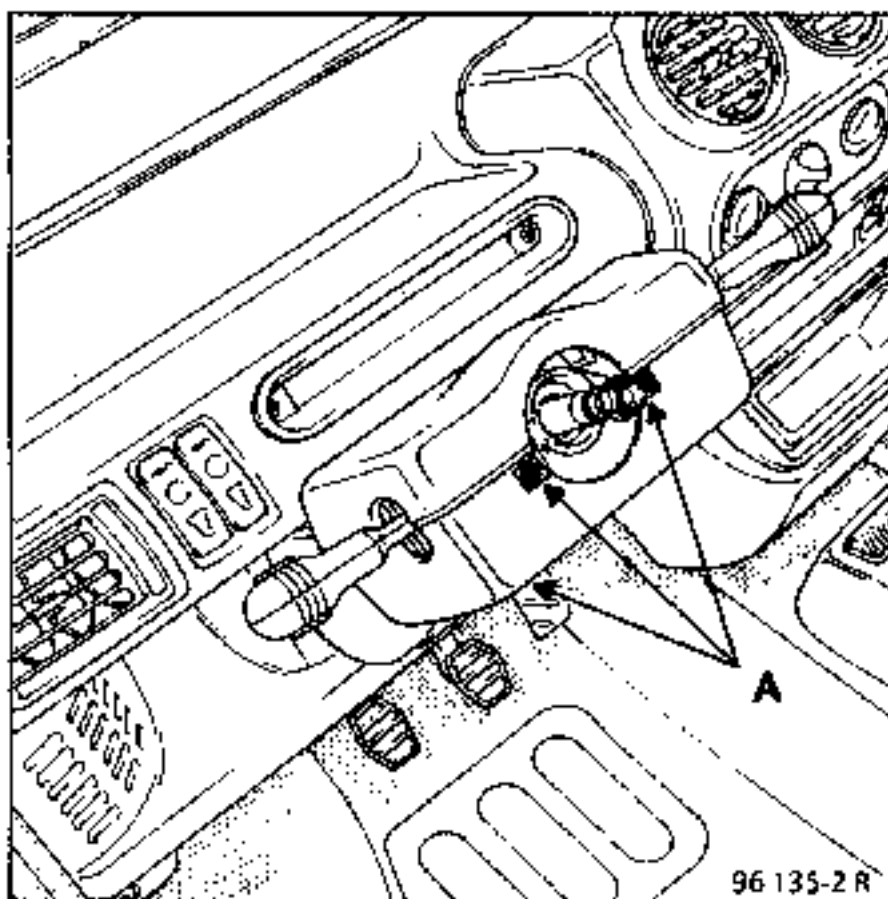
En el habitáculo

Posición de la pletina de relés

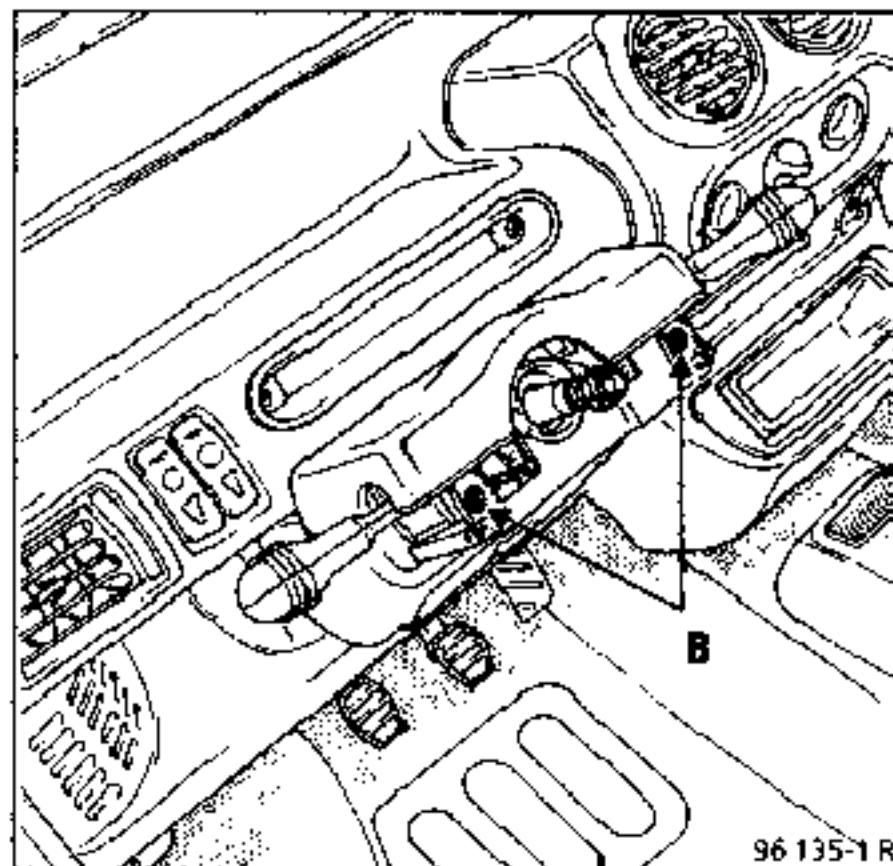
Los relés están situados detrás de la pletina de fusibles, bajo la columna de dirección.

Para acceder a ellos, extraer :

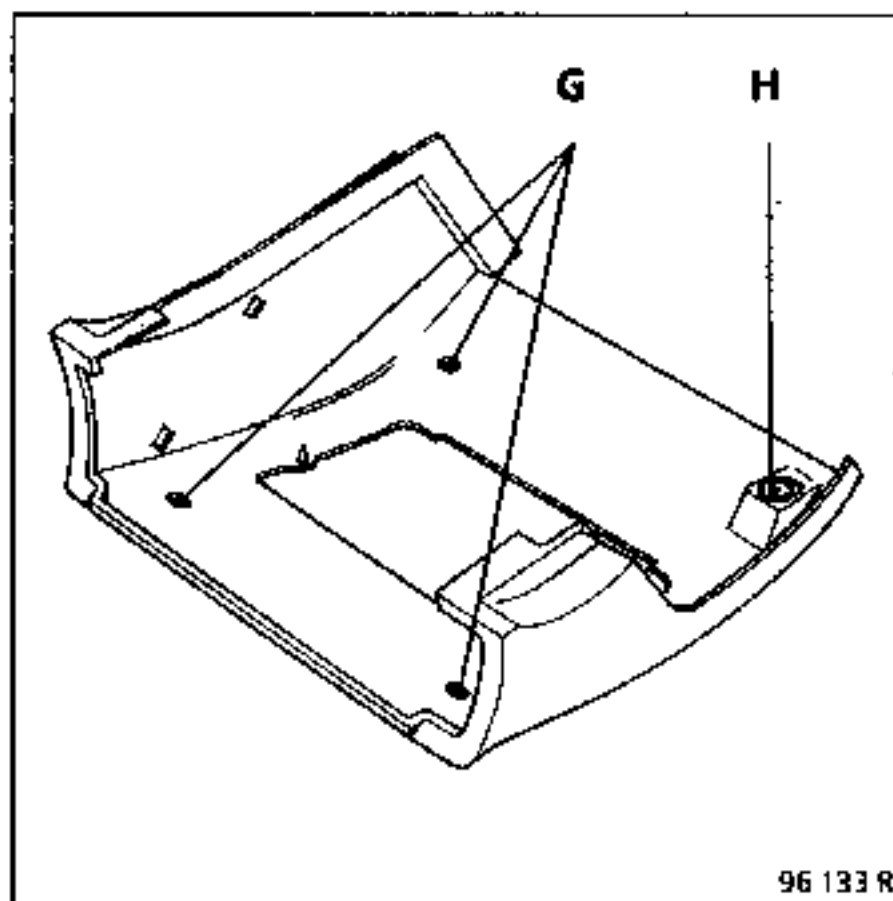
- el volante en línea.
- la semi coquilla inferior, aflojando los tres tornillos (A) y tirando de ella hacia abajo.



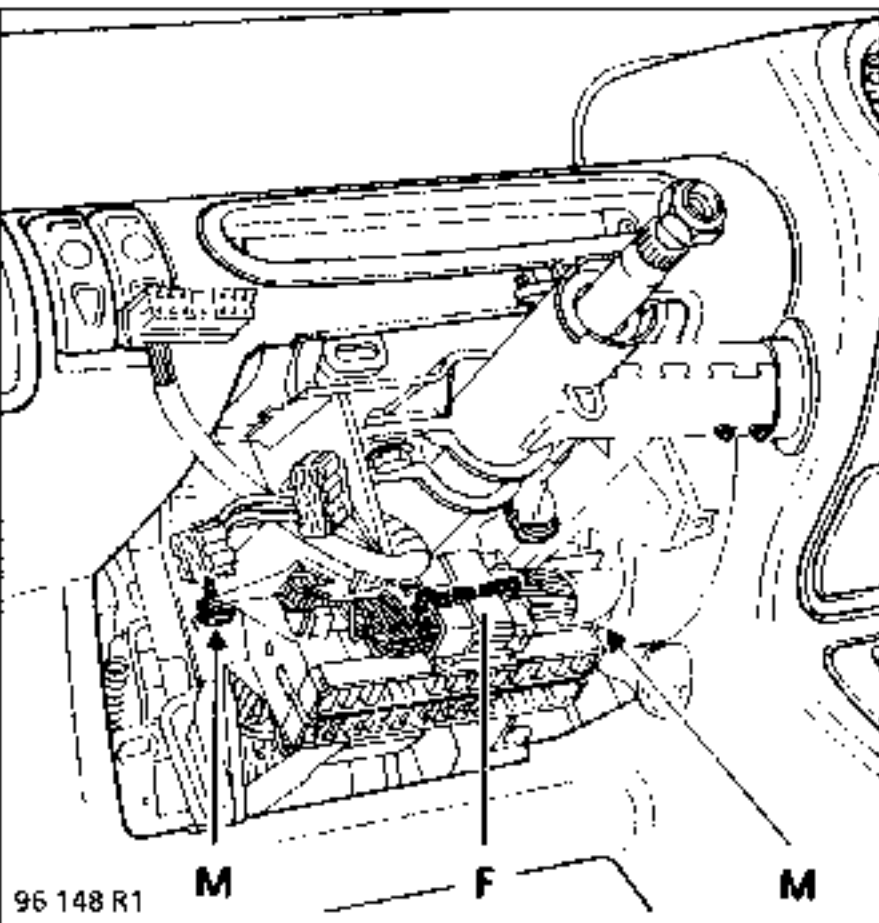
- la semi coquilla superior, aflojando las fijaciones (B) y tirando de ella hacia atrás y manteniendo a la vez su inclinación para liberar las dos muescas del tablero de bordo (bajo la ventana de testigos.)



- la tapa de la columna de dirección por los tres tornillos (G) y tirando de ella hacia abajo para liberar la grapa (H).

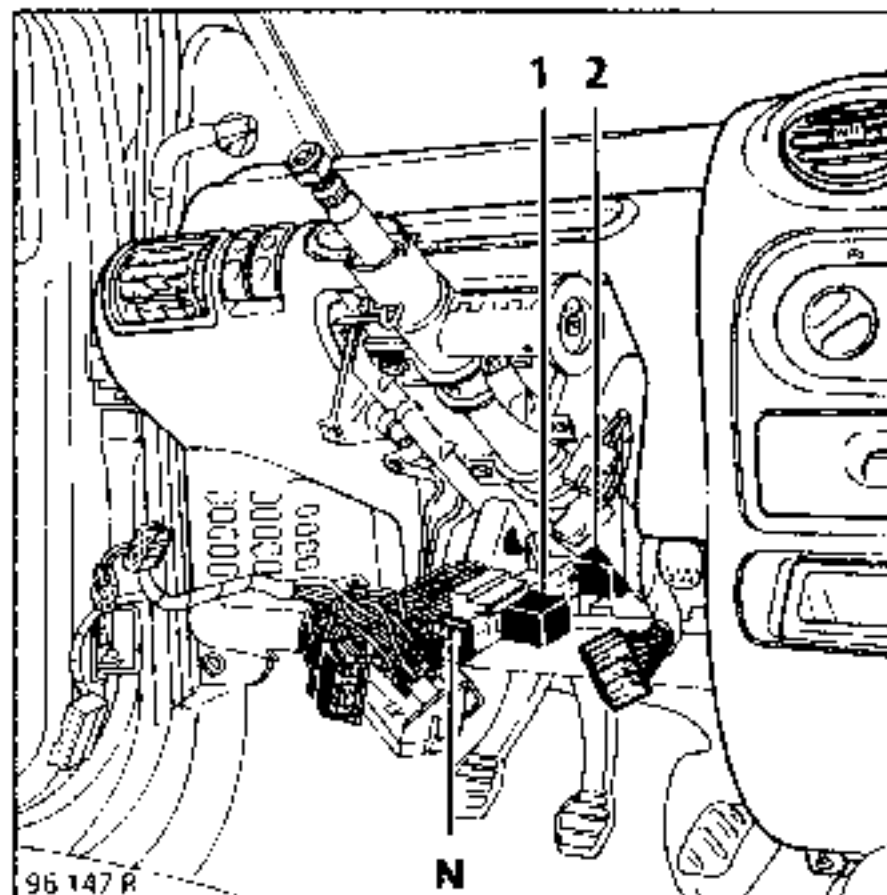


Desconectar el conector (F) después de haber retirado la horquilla.



Retirar a continuación la pletina de fusibles, para ello hará falta :

- quitar los dos tornillos (M)
- tirar del bloque así liberado hacia sí (manteniendo el mismo ángulo) y empujarlo hacia la derecha para separarlo de la columna de dirección.



La pletina de relés está enganchada a la pletina de fusibles por una unión deslizante (N).

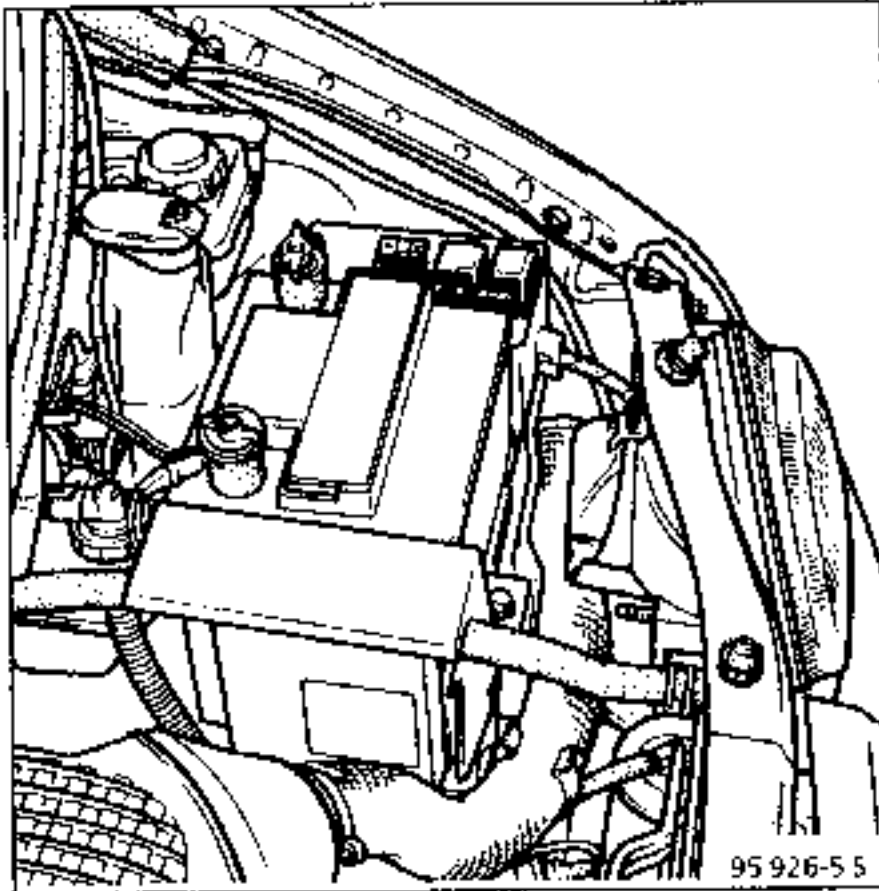
Afectación

- 1 Central intermitencias.
- 2 Relé de luneta térmica.

En el compartimiento motor

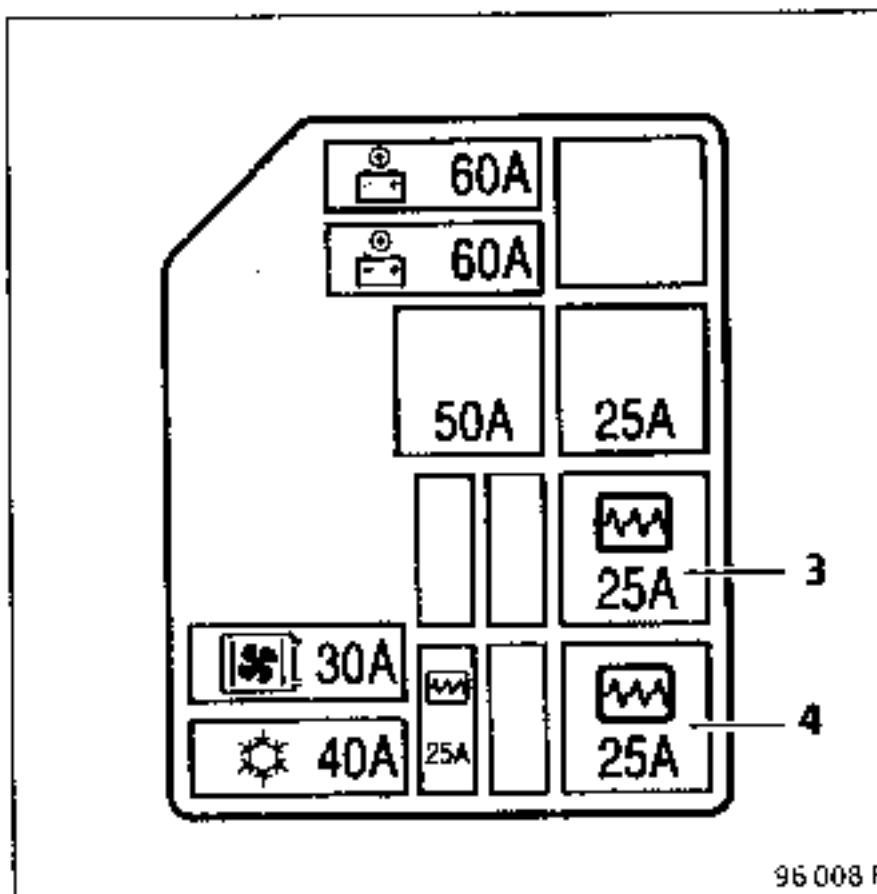
Posición

Los relés están situados en el cajetín de interconexión, al lado de la batería



Afectación

- 3 Relé bomba de carburante
- 4 Relé de inyección



La red térmica, constituida por una serigrafía aplicada sobre la cara interna del cristal, puede presentar un corte accidental, quedando ineficaz la parte del circuito tocada.

Se puede determinar el lugar exacto del corte mediante un voltímetro.

La reparación de tales incidentes es posible utilizando el barniz de reparación de lunetas térmicas, comercializado bajo la referencia A.P.R. nº 77 01 421 135 (envase 2 gr)

DETERMINACION DEL LUGAR EXACTO DEL CORTE CON UN VOLTÍMETRO.

Poner el contacto de encendido.

Poner la alimentación de la luneta térmica.

DETECCION ENTRE LAS LINEAS B Y A

Conectar el cable + del voltímetro al terminal de alimentación + de la luneta

Poner el cable - del voltímetro sobre un filamento lado terminal - de la luneta (línea B), se debe obtener un tensión sensiblemente igual a la de la batería.

Desplazar el cable - hacia la línea A (flecha) : la tensión cae progresivamente

Si la tensión cae bruscamente, el filamento está cortado en ese lugar (hacer esta operación para cada filamento).

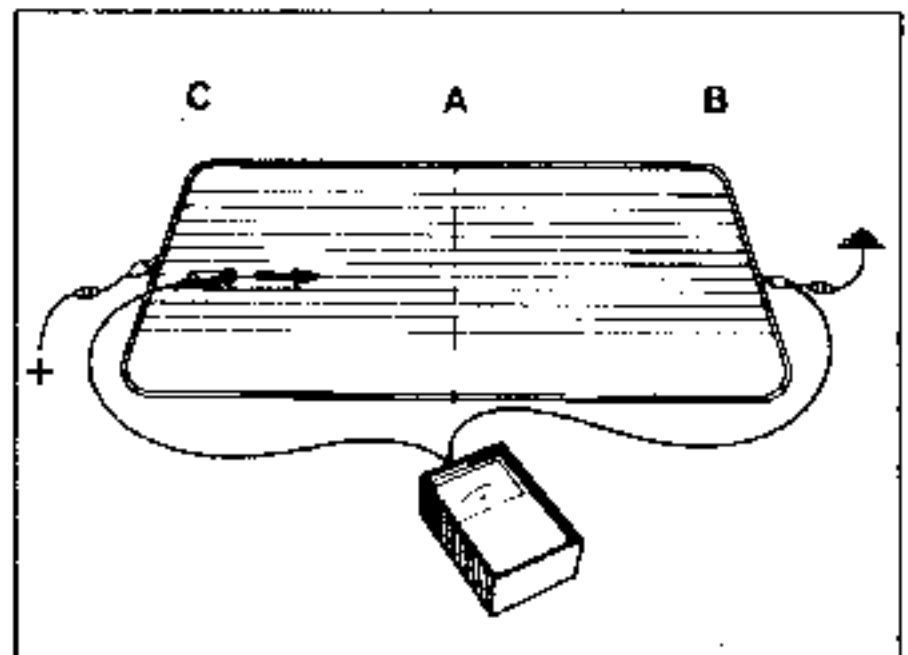
DETECCION ENTRE LAS LINEAS C Y A

Conectar el cable - del voltímetro al terminal - de la luneta.

Poner el cable + del voltímetro sobre un filamento lado terminal + de la luneta (línea C) ; se debe obtener una tensión sensiblemente igual a la de la batería.

Desplazar el cable + hacia la línea A (flecha) ; la tensión cae progresivamente.

Si la tensión cae bruscamente, el filamento está cortado en ese lugar (hacer esta operación para cada filamento).

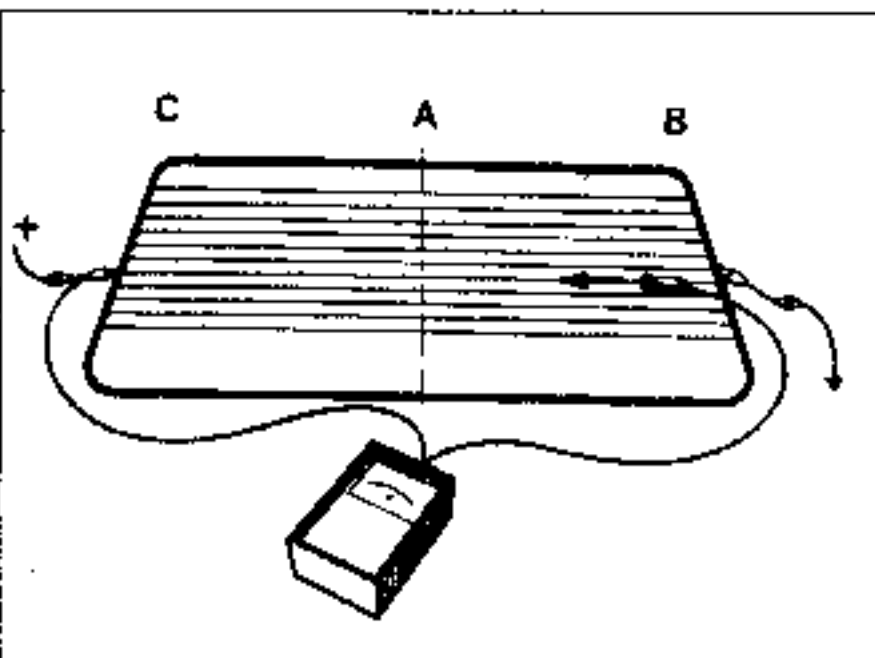


REPARACION DEL FILAMENTO

Limpiar localmente la parte a tratar para eliminar toda suciedad o grasa, empleando preferentemente alcohol o un limpiacristales, limpiar con un paño limpio y seco.

Para obtener una línea regular en el retoque, aplicar a ambos lados de la parte a reparar una cinta adhesiva, tipo scotch, dejando la línea conductora libre.

Antes de emplear el barniz, agitar el frasco para evitar el depósito de las partículas de plata en el fondo.

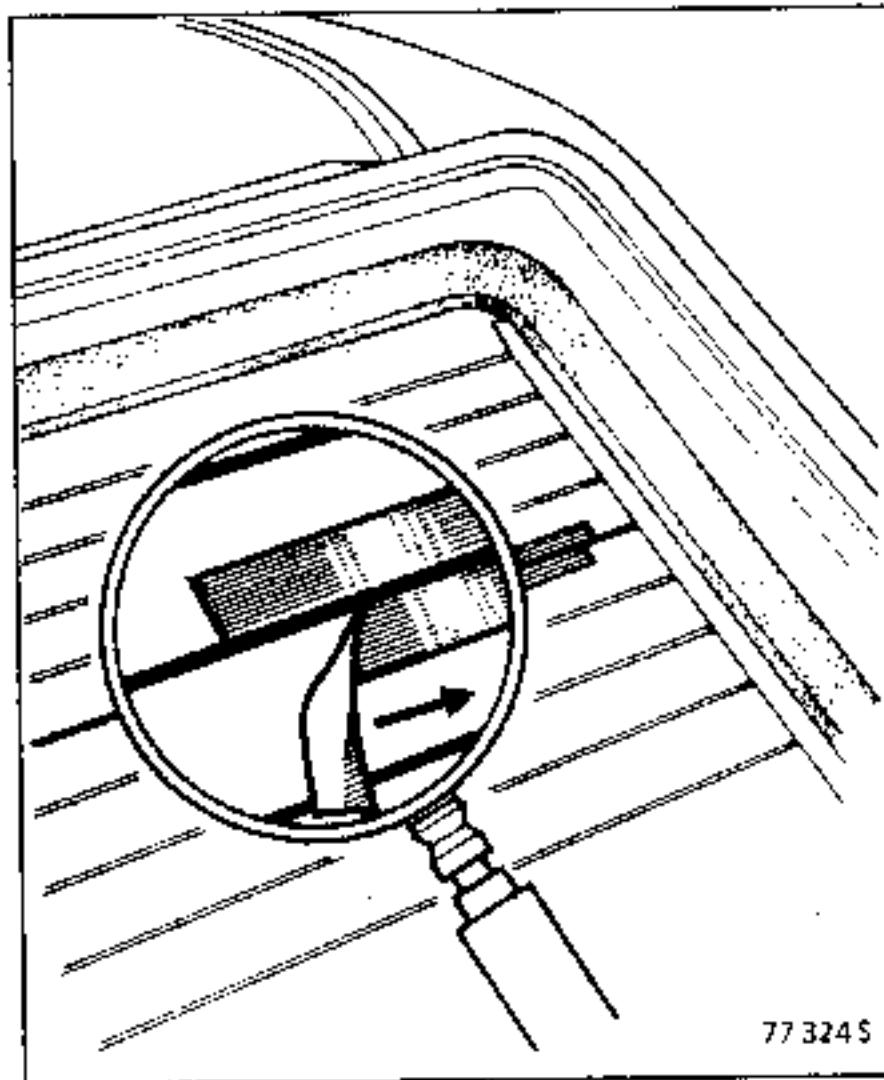


REPARACION

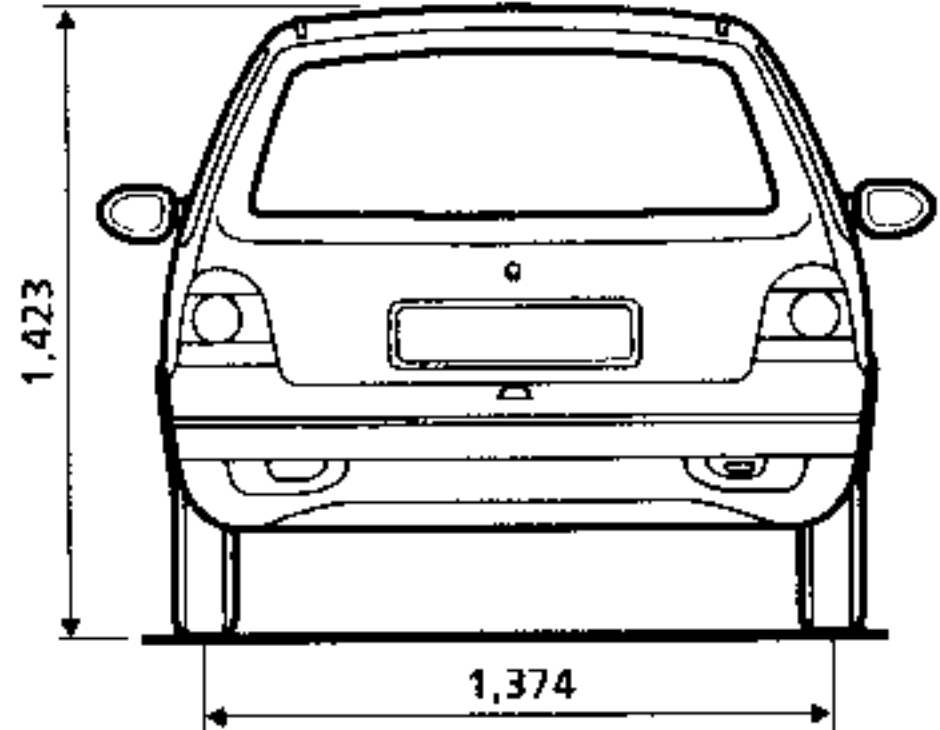
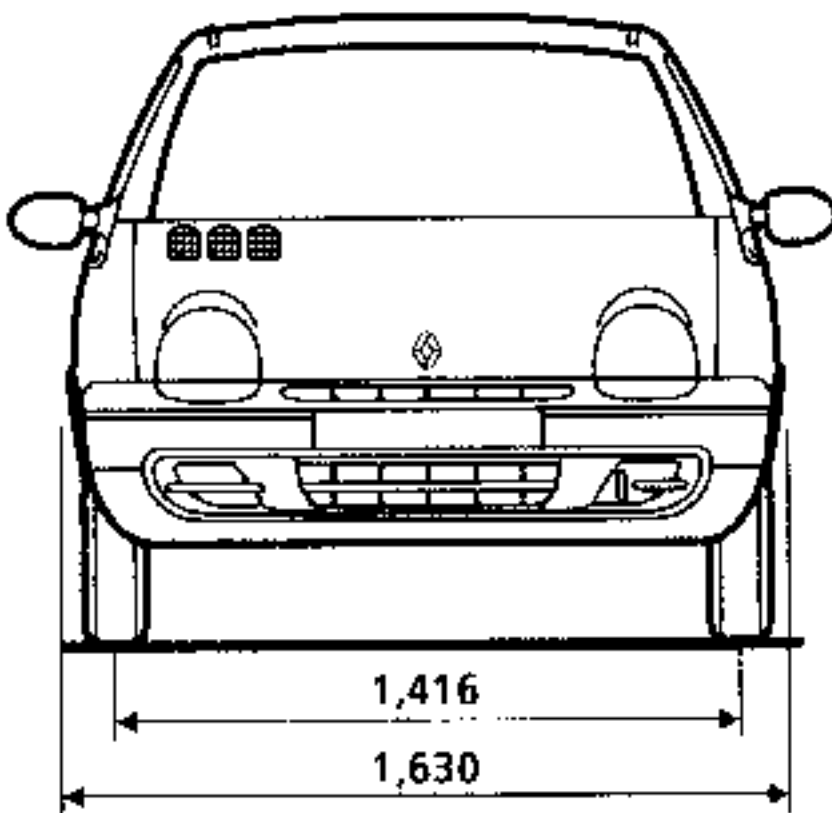
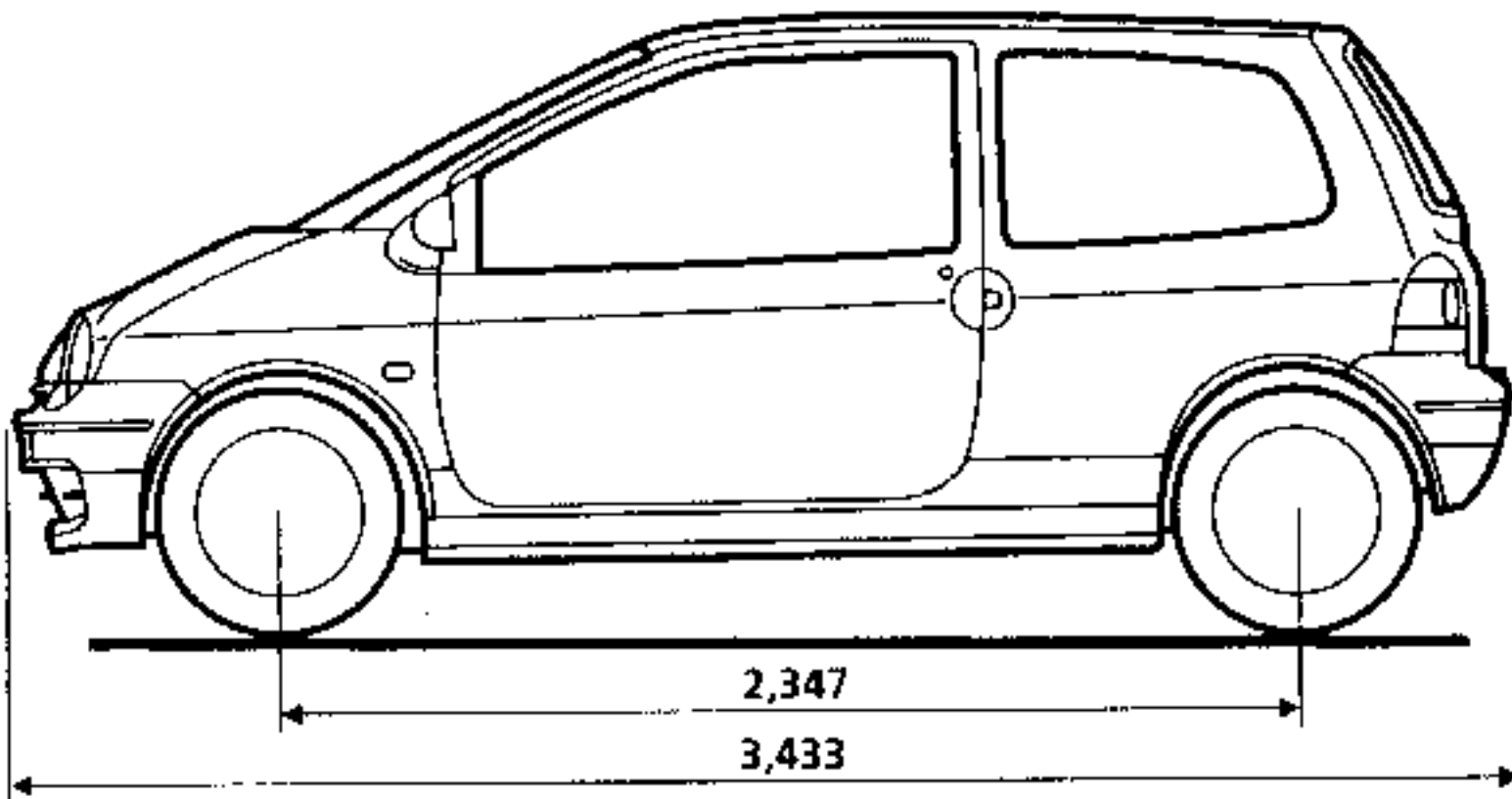
Con un pequeño pincel, proceder al retoque depositando un espesor suficiente. En caso de dar capas sucesivas, guardar un tiempo de secado entre capa y capa, no repetir esta operación más de tres veces.

Si, no obstante, se formara alguna rebaba, será posible eliminarla con la punta de un cuchillo o con una hoja de afeitar, pero solamente después de varias horas, una vez el producto haya endurecido correctamente.

La cinta adhesiva que ha servido de guía no deberá ser despegada hasta pasada una hora desde su aplicación. El arrancado de la cinta deberá hacerse perpendicularmente a la resistencia, en el sentido de la flecha. El barniz empleado, a temperatura ambiente de 20°C está seco interiormente en tres horas; a temperatura inferior, el tiempo de secado es ligeramente mayor.



77 324 S



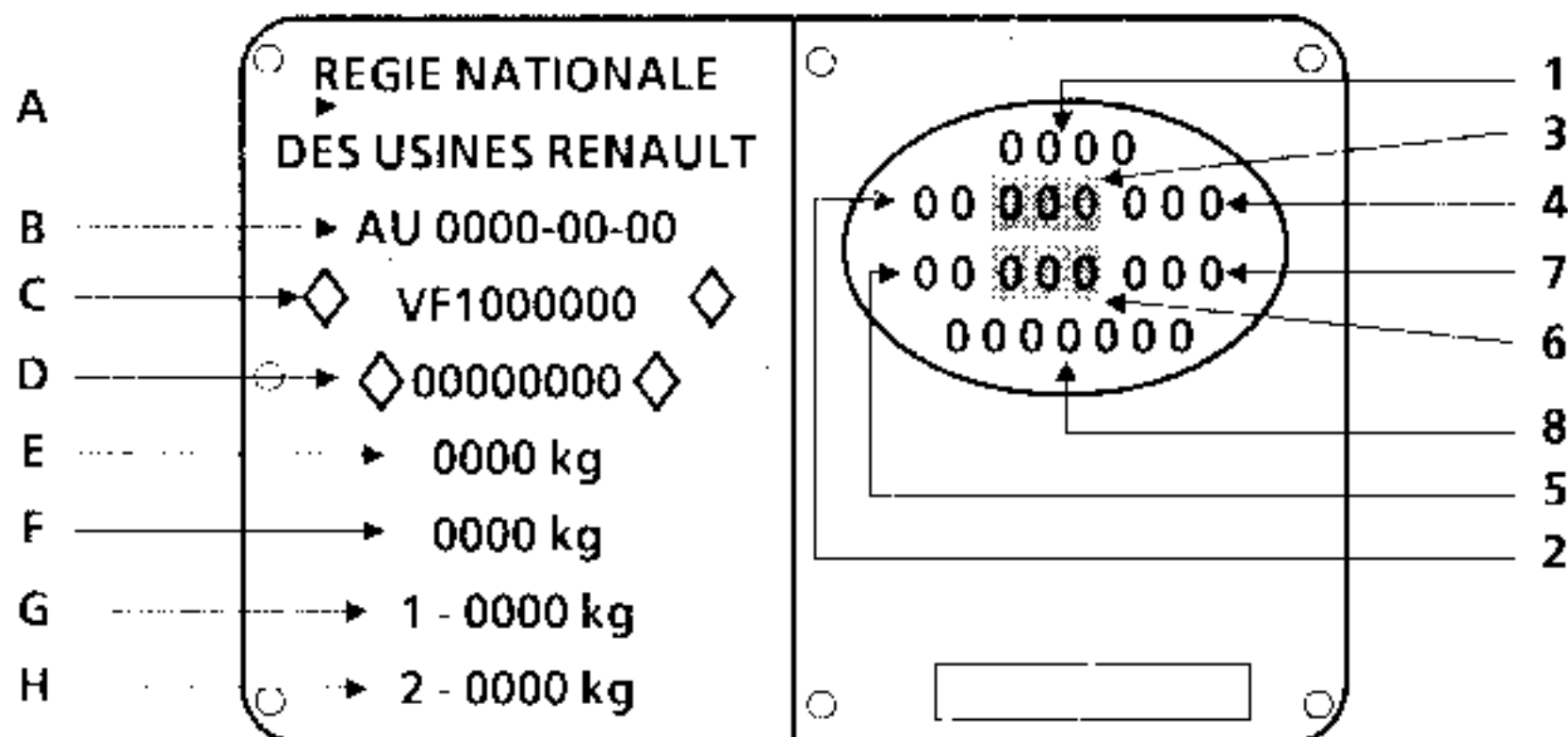
95 915 R'

Dimensiones en metros

MOTOR - EMBRAGUE - CAJA DE VELOCIDADES

Tipo de vehículo	Motor		Tipo de embrague	Tipo de caja de velocidades
	Tipo	Cilindrada		
C063	C3G	1 238	160 CPH 2750	JB1

Placa única*



- Contiene :
- En A : el nombre del constructor,
 - En B : el número de recepción C.F.E.,
 - En C : El tipo de homologación del vehículo precedido del código de identificación mundial del constructor (VF1 corresponde a RENAULT FRANCIA),
 - En D : El número dentro de la serie del tipo,
 - En E : la masa total autorizada en carga,
 - En F : la masa total rodante,
 - En G : la masa total autorizada en carga sobre el eje delantero,
 - En H : la masa total autorizada en carga sobre el eje trasero,
 - En 1 : el tipo del vehículo,
 - En 2 : la primera cifra indica la caja de velocidades o las opciones pesadas, la segunda cifra indica el nivel de equipamiento,
 - En 3 : el número de equipamiento técnico,
 - En 4 : el equipamiento complementario opción de origen,
 - En 5 : el código de la tapicería
 - En 6 : el código de la pintura
 - En 7 : el nivel de equipamiento
 - En 8 : una letra que designa la factoría de fabricación, seguida del número de fabricación.

ATENCION : los 7 caracteres del número de fabricación no pueden ser separados. Para los vehículos contruidos antes de esta fecha, el número de fabricación es de 7 cifras

* en función del país de exportación, ciertas indicaciones pueden no aparecer, siendo la placa descrita la mas completa

IMPORTANTE : para documentar una pieza en el P.R., es imperativo tener en cuenta el número de equipamiento de base que va en la placa oval.

AFECTACION DE LOS NUMEROS DE EQUIPAMIENTOS TECNICOS

Buenas carreteras		Pistas	
Dirección a izquierda	Dirección a derecha	Dirección a izquierda	Dirección a derecha
Serie 10X a 49X	Serie 70X a 89X	Serie 50X a 69X	Serie 90X a 99X

X corresponde a una definicion técnica complementaria.



Sigla de seguridad (precauciones especiales a respetar durante la intervención).

UTILLAJE ESPECIAL INDISPENSABLE

Cha. 280-02 Calce adaptable al gato móvil
Cha. 408-01
ó Casquillo adaptable al gato móvil
Cha. 408-02



La utilización de un gato móvil implica obligatoriamente el empleo de borriquetas adecuadas.

Se prohíbe levantar el vehículo tomando apoyo bajo los brazos de suspensión delanteros o bajo el tren trasero.

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

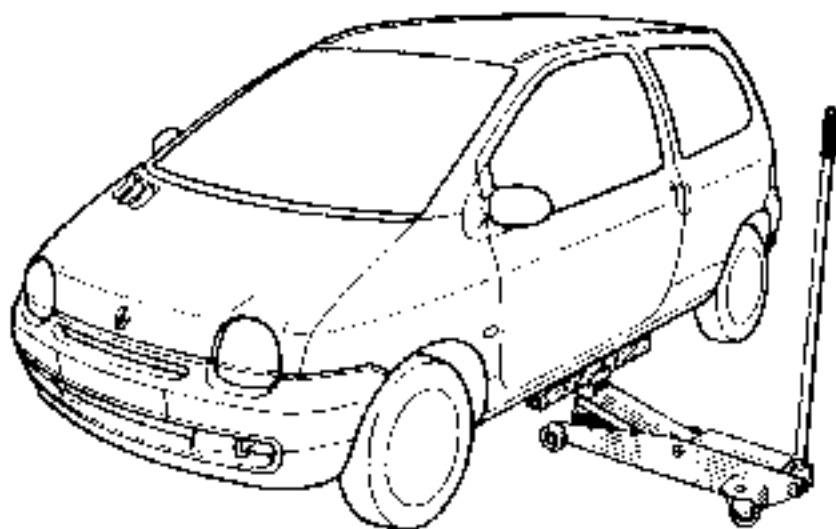
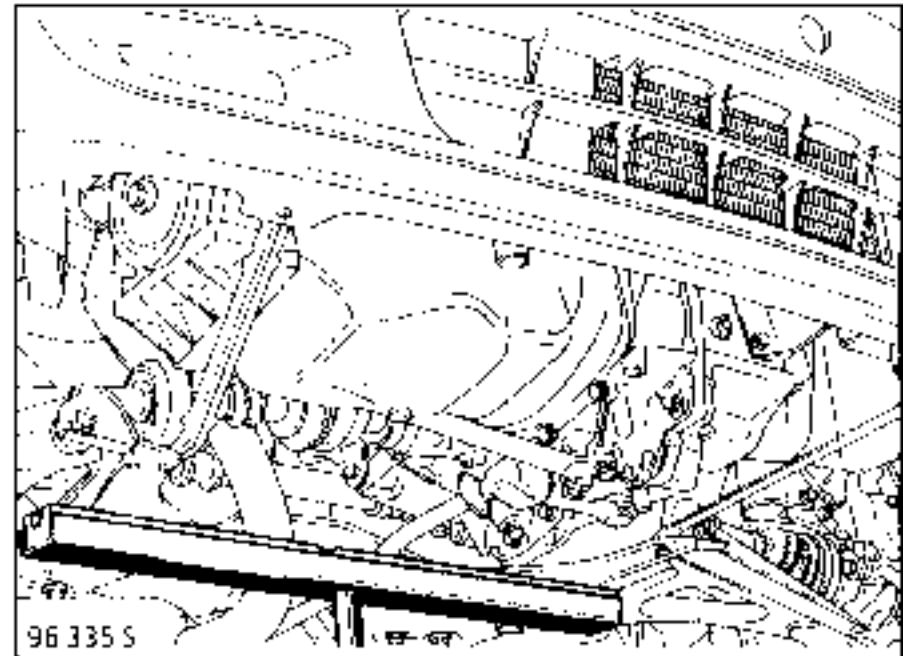
GATO MOVIL EN LA PARTE LATERAL

Utilizar el calce Cha. 280-02.

Tomar apoyo bajo el larguero lateral, a la altura de la puerta delantera

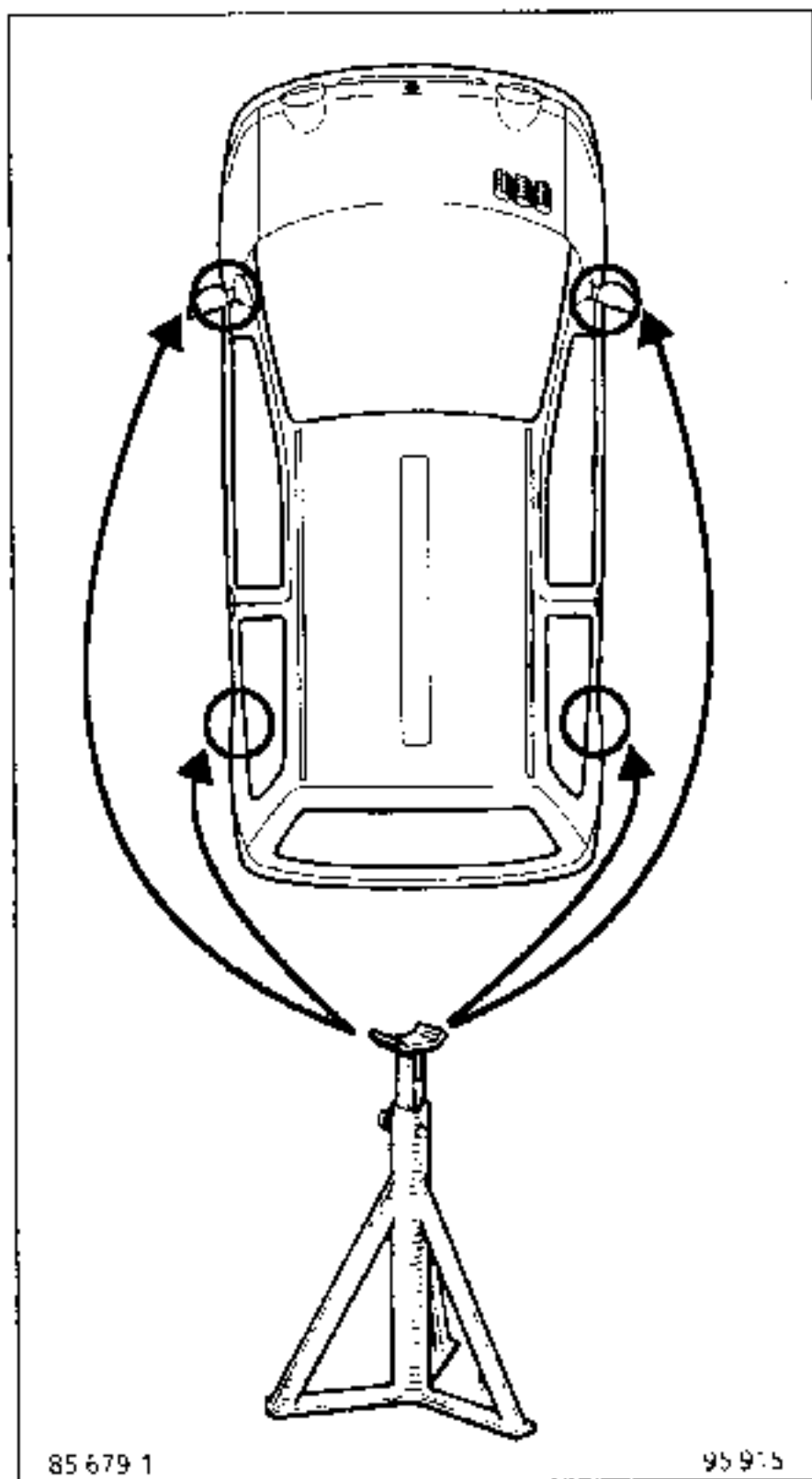
Colocar correctamente el canto de la carrocería en la ranura del calce.

GATO MOVIL EN LA PARTE DELANTERA



BORRIQUETAS

Para poner el vehículo sobre borriquetas, posicionar éstas obligatoriamente en los lugares indicados.



ATENCIÓN a no enganchar las canalizaciones de frenos de la parte trasera izquierda

CONSIGNAS DE SEGURIDAD

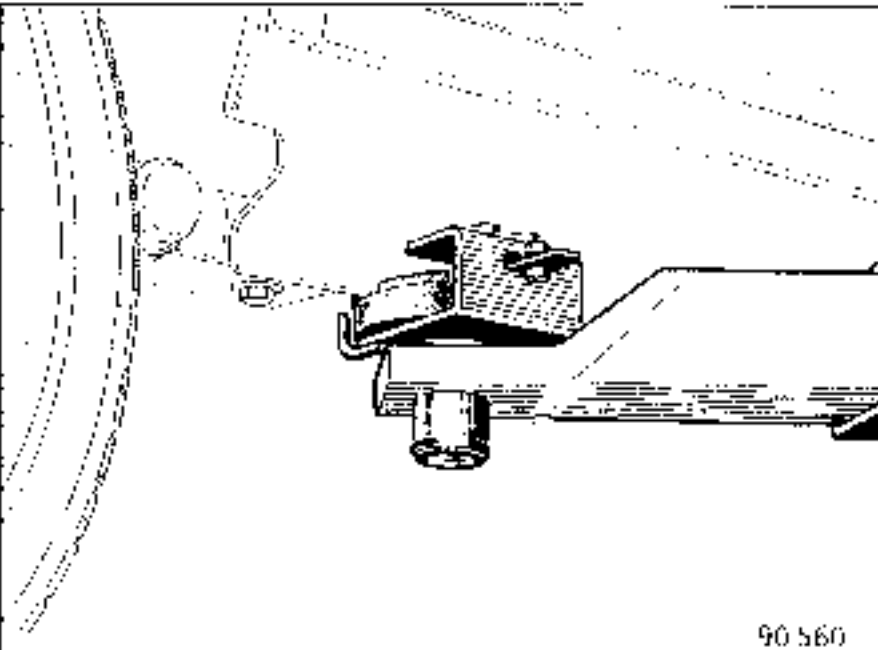
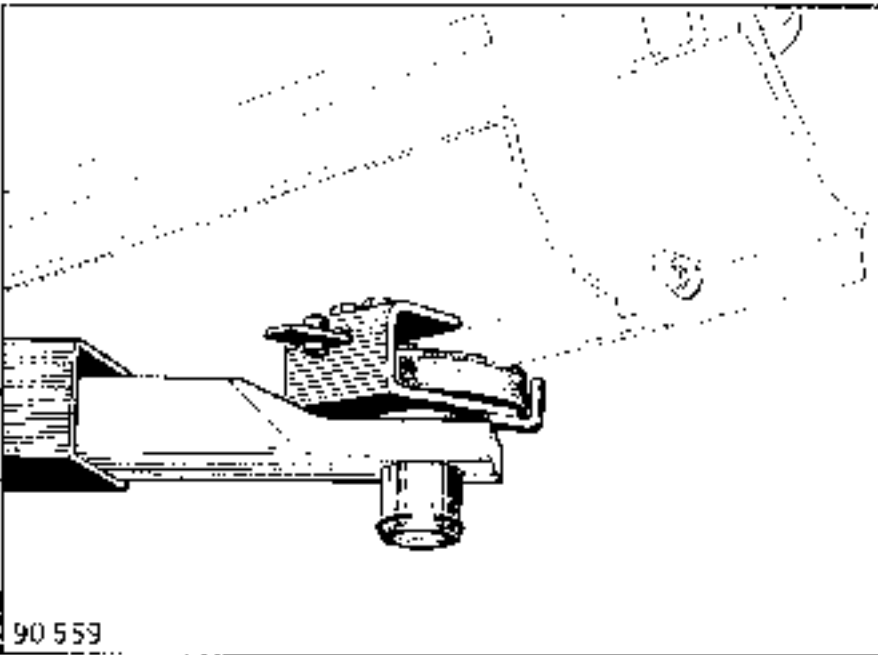


Se pueden considerar varios casos posibles :

1 - CASO DE EXTRACCION DE ORGANOS

De una manera general, no utilizar nunca un elevador de dos columnas cuando se pueda utilizar uno de cuatro.

Si no es posible, hay que colocar los patines de levantamiento bajo el canto de la carrocería teniendo cuidado de no enganchar las canalizaciones de frenos de la parte trasera izquierda



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.

SAPRA :

Juego de 4 calzas para elevadores ISTOBAL

Referencia 77 01 358 506

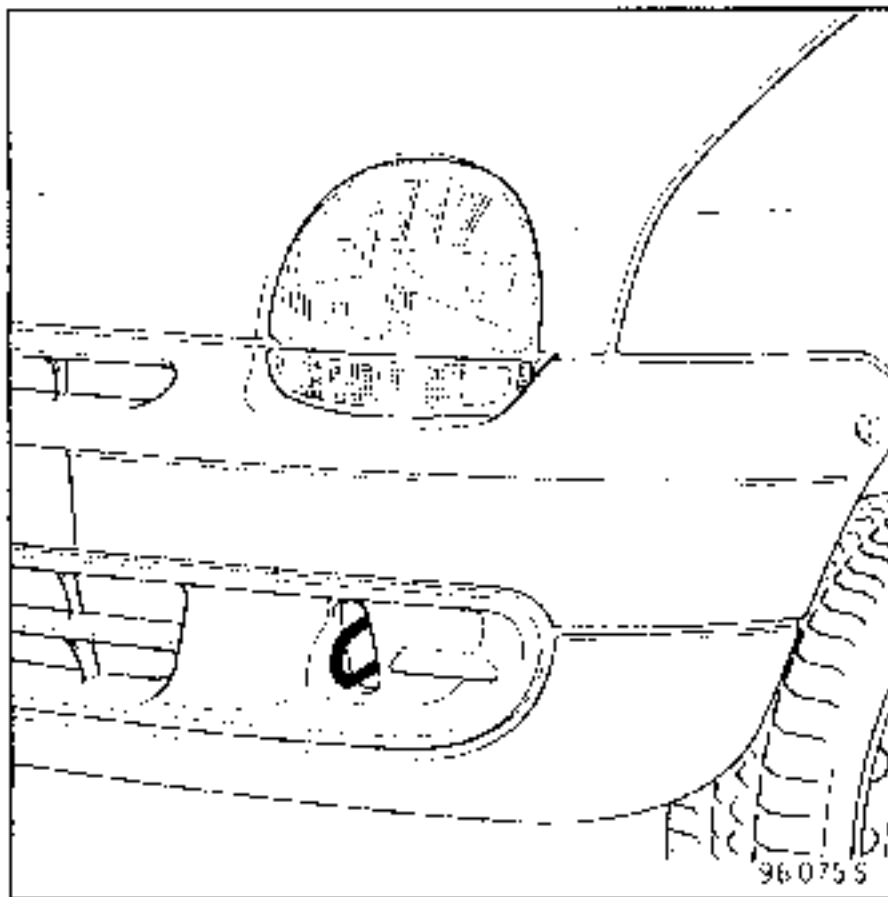
Deberán encajarse en las lumbreras del canto del bajo de caja.

PARA EL REMOLCADO, RESPETAR LA LEY VIGENTE EN CADA PAÍS.

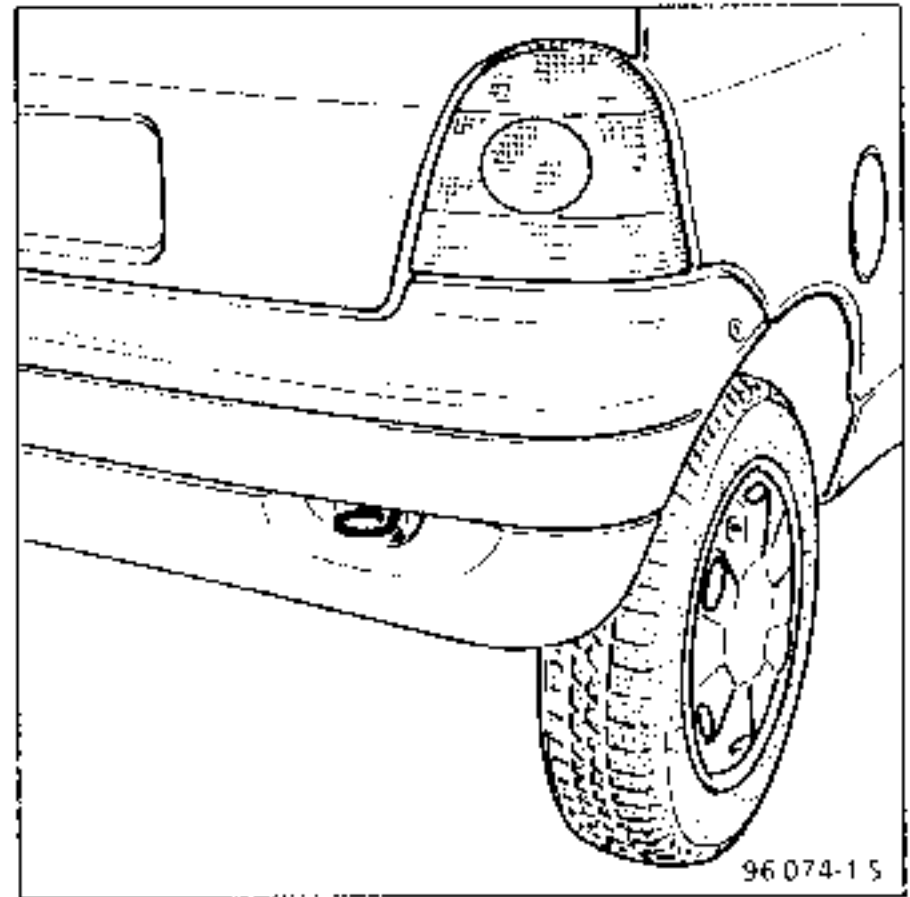
NO TOMAR NUNCA LOS TUBOS DE TRANSMISIÓN COMO PUNTOS DE ENGANCHE.

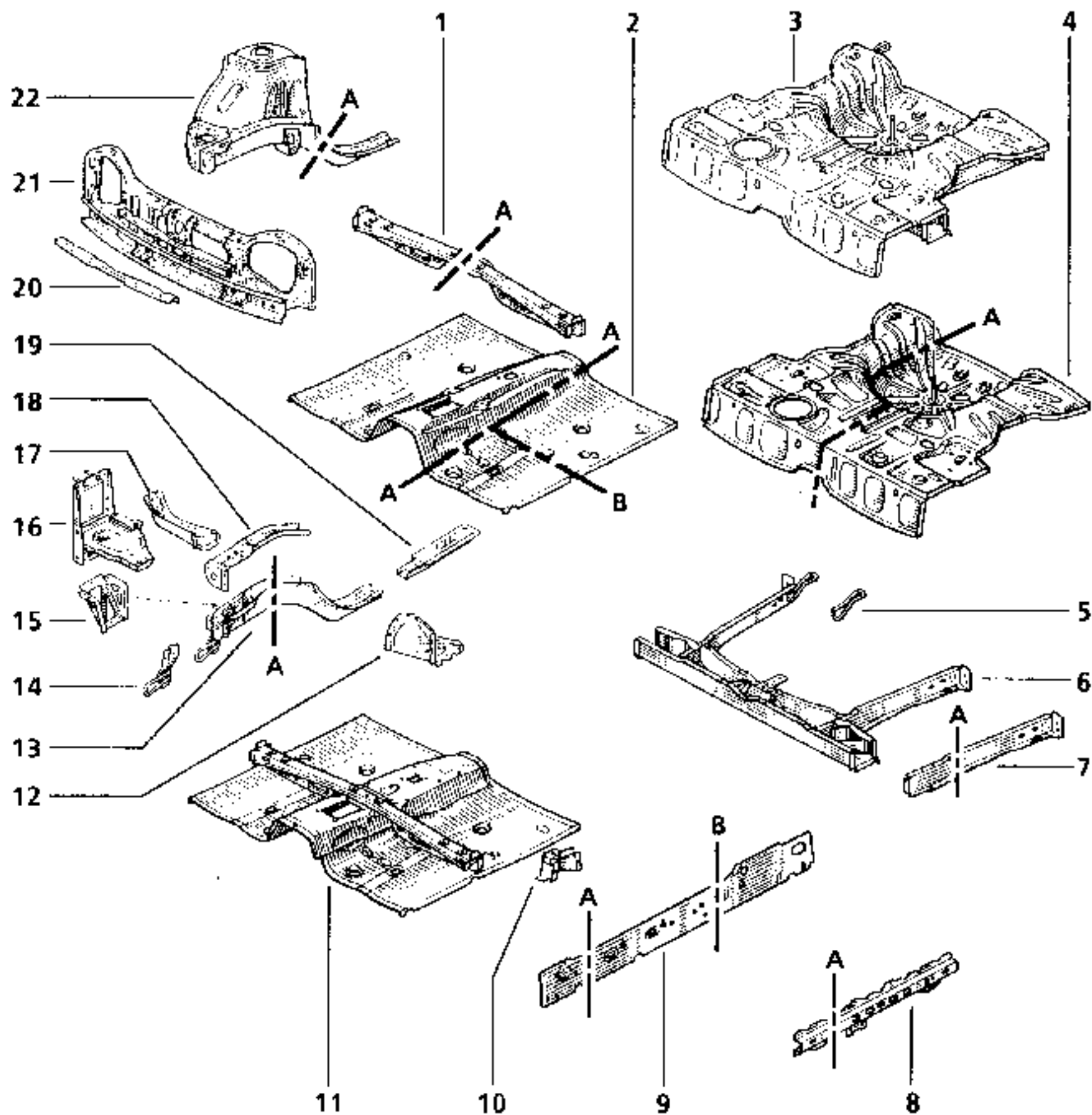
Los puntos de remolcado pueden ser utilizados únicamente para un remolcado en carretera. No pueden servir en ningún caso para sacar el vehículo de un hoyo, en una avería similar o para levantar directa o indirectamente el vehículo.

DELANTERA



TRASERA

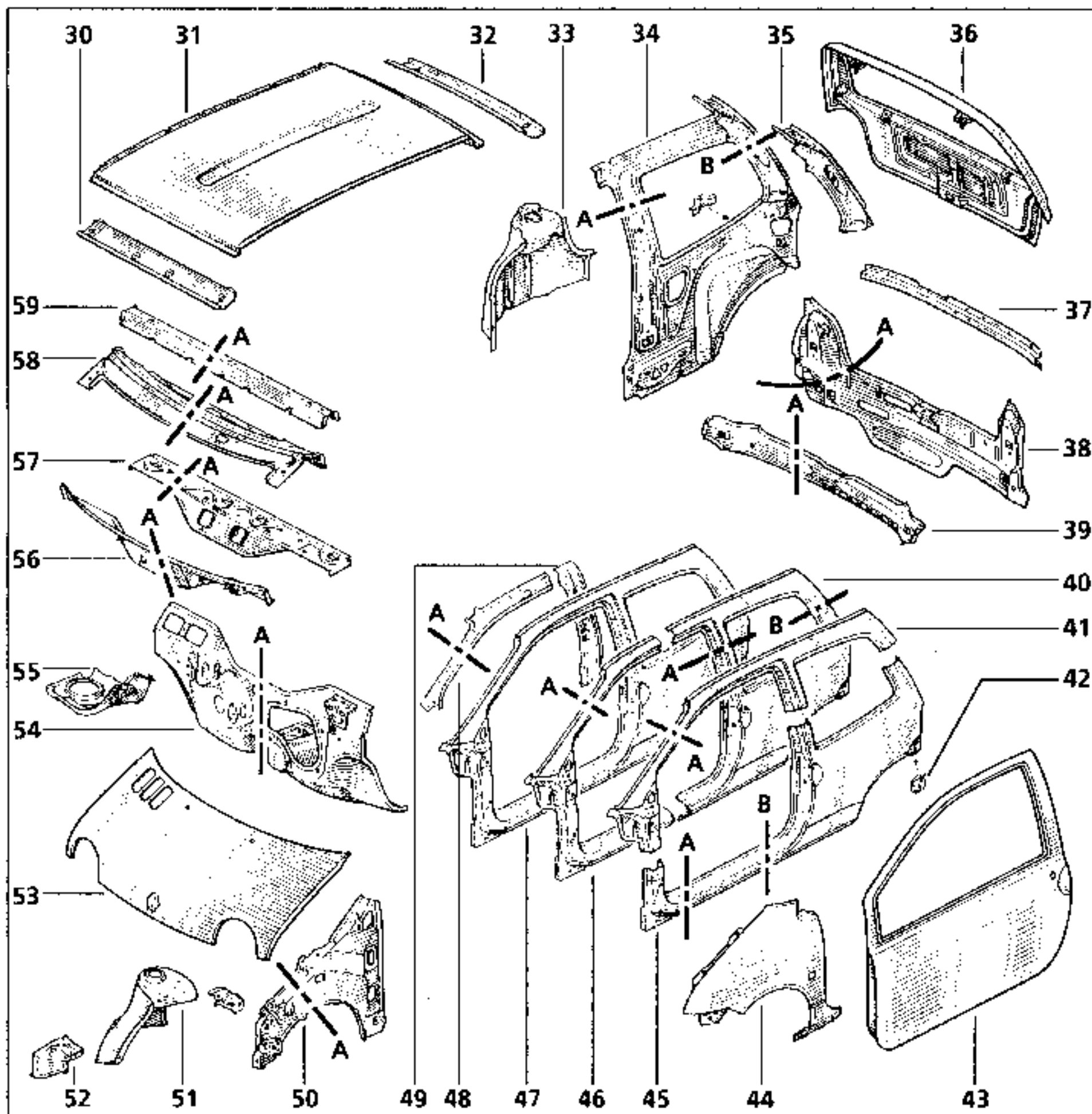




ESTRUCTURA INFERIOR

- 1 Travesaño delantero bajo asiento delantero
- 2 Piso central
- 3 Unit de piso trasero
- 4 Piso trasero
- 5 Anillo de remolcado trasero
- 6 Marco de larguero trasero
- 7 Larguero trasero
- 8 Tensor de cierre de bajos de caja
- 9 Cierre bajos de caja
- 10 Caja fijación trasera de asiento delantero
- 11 Unit de piso central

- 12 Travesaño lateral delantero
- 13 Larguero delantero
- 14 Anillo de remolcado delantero
- 15 Soporte caja de batería
- 16 Caja de batería
- 17 Soporte trasero de cuna
- 18 Cierre de larguero
- 19 Parte trasera de larguero delantero
- 20 Angular de choque paragolpes delantero
- 21 Frente delantero
- 22 Semibloque delantero



ESTRUCTURA SUPERIOR

30 Travesaño delantero de techo
31 Techo

32 Travesaño trasero de techo
33 Paso de rueda interior trasero

34 Forro de custodia
35 Refuerzo de custodia

36 Portón

37 Angular de choque de paragolpes trasero

38 Faldón trasero

39 Travesaño de faldón trasero

40 Panel de aleta trasera

41 Altos de caja

42 Fijación paragolpes

43 Puerta lateral

44 Aleta delantera

45 Bajos de caja

46 Pie delantero

47 Lado de caja

48 Forro de montante de marco

49 Refuerzo de pie medio

50 Paso de rueda (forro de pie)

51 Paso de rueda delantero

52 Cierre de paso de rueda

53 Capot delantero

54 Salpicadero-piso pedales

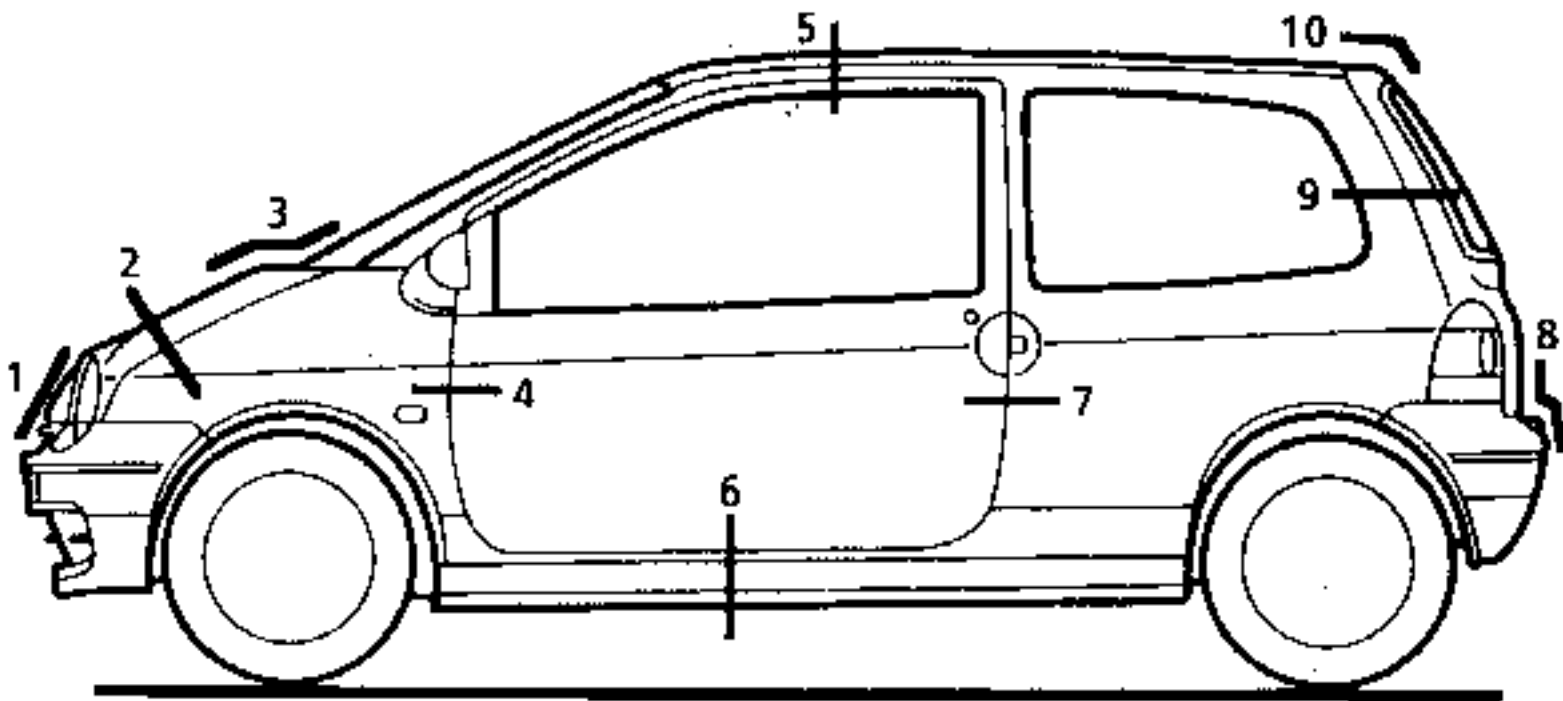
55 Tabique de calefacción

56 Cierre de travesaño inferior de marco

57 Parte superior de salpicadero

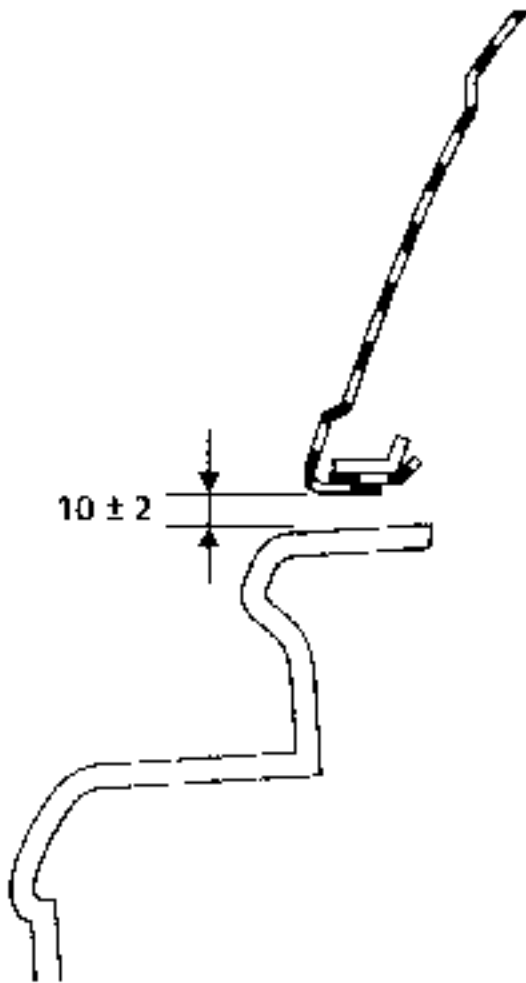
58 Travesaño inferior de marco parte delantera

59 Travesaño inferior de marco parte trasera



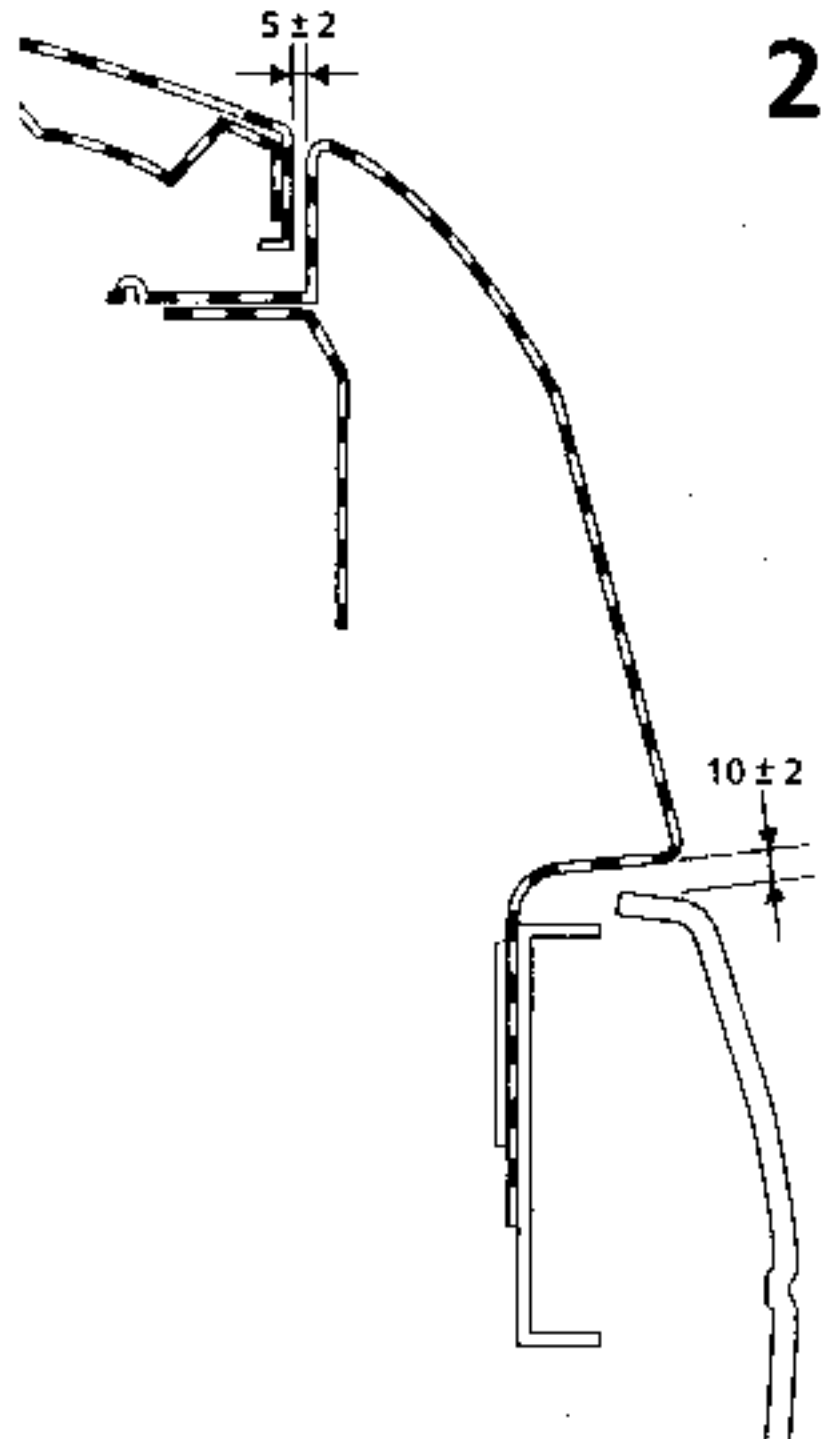
95 915 R2

1



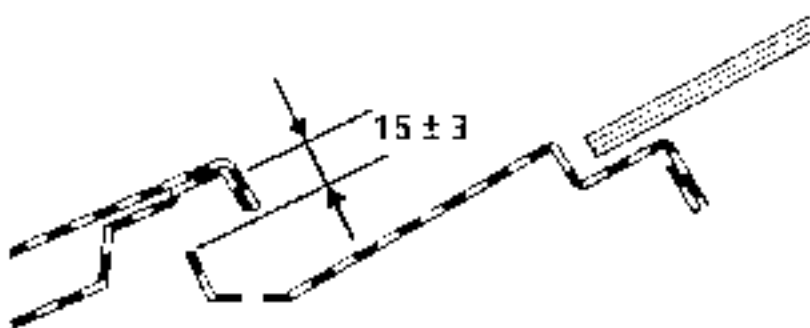
95 991 R

2



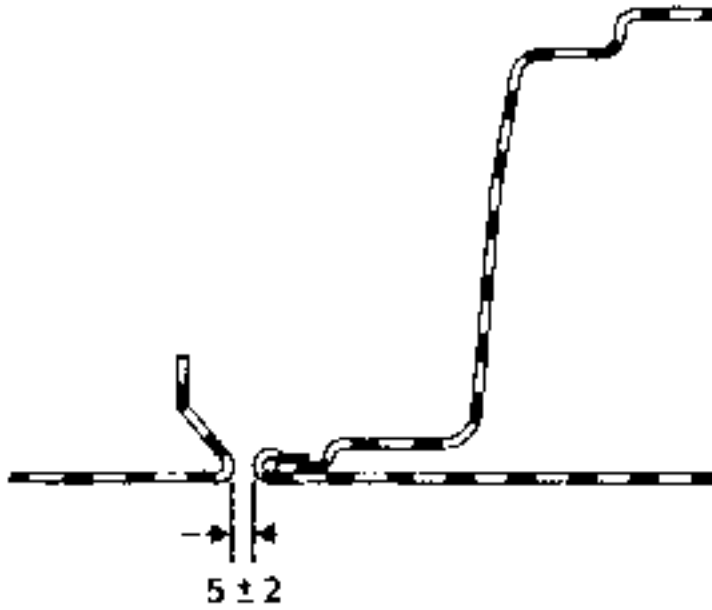
95 991 2 R

3



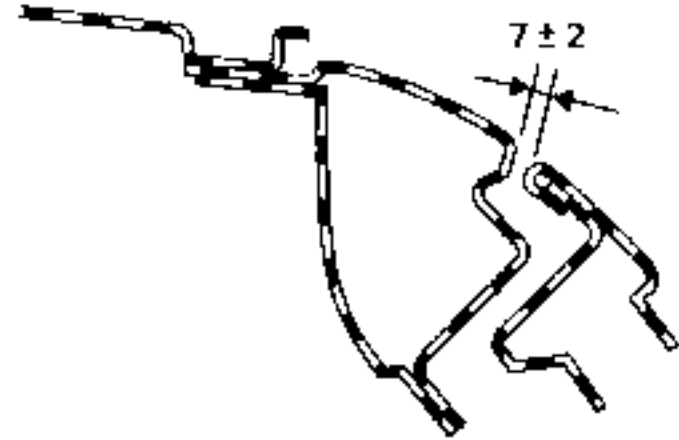
95 991 1 R

4



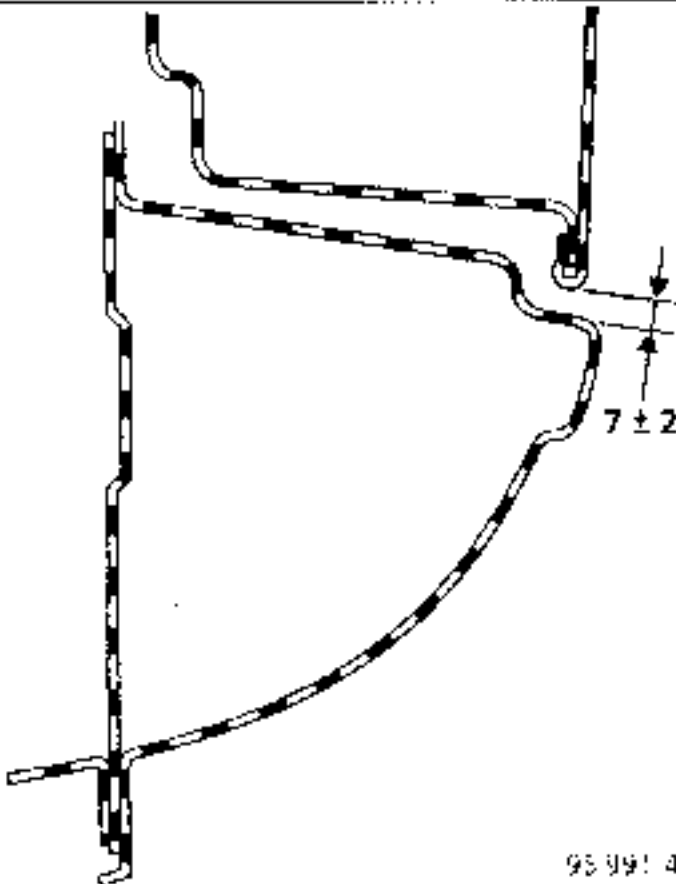
95 991-3 R

5



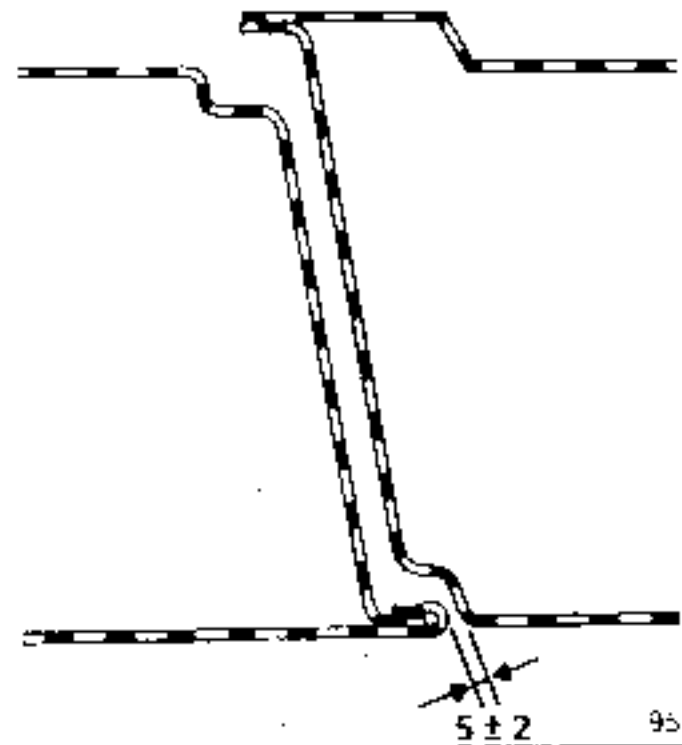
95 991-6 R

6

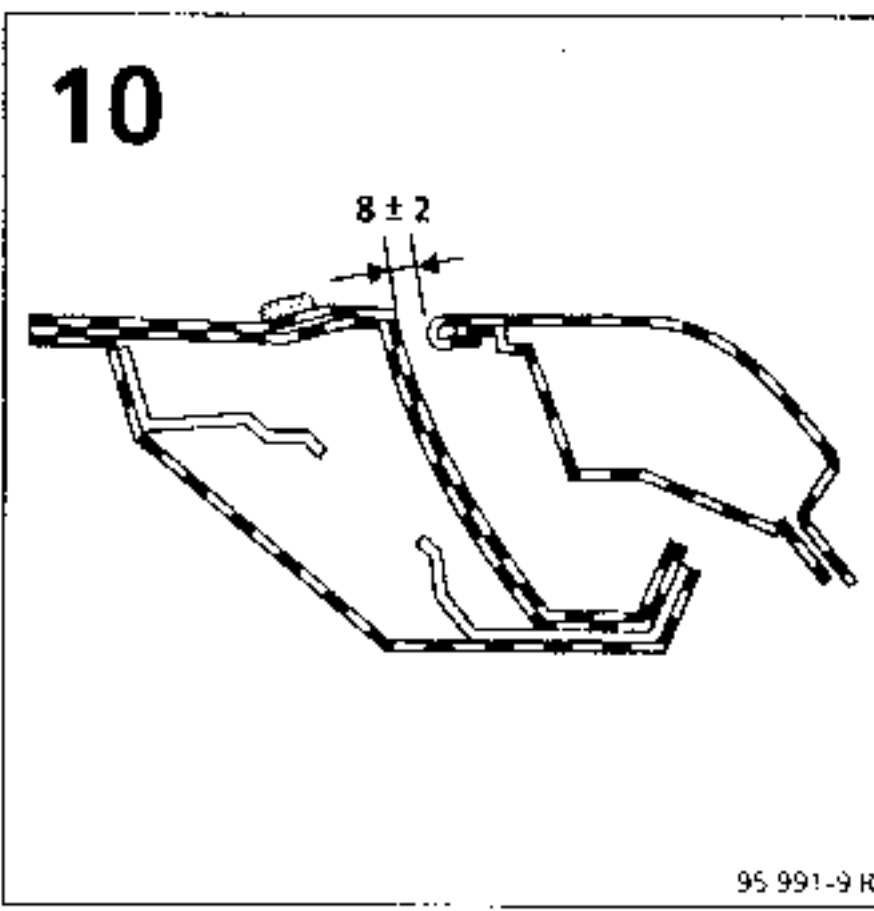
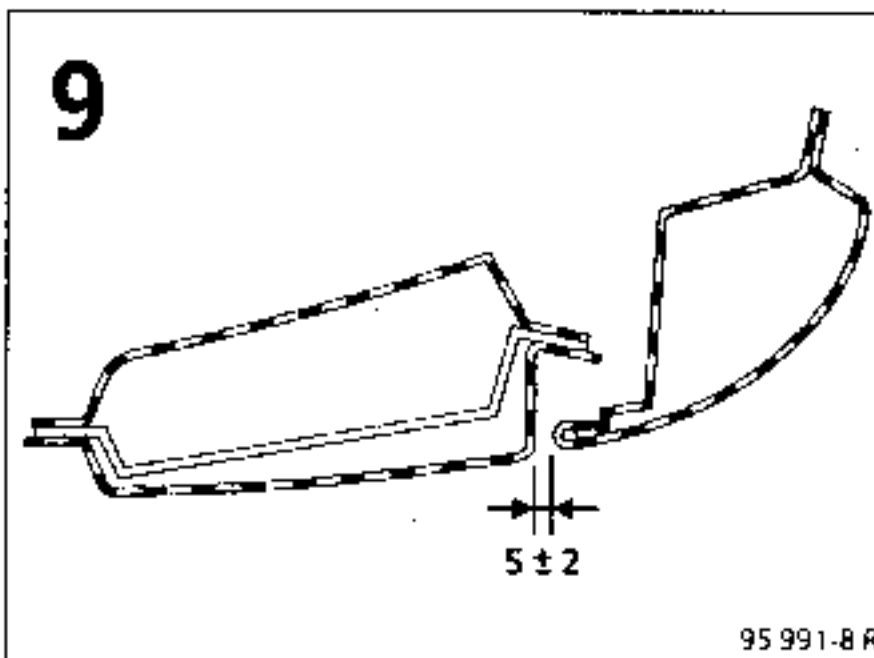
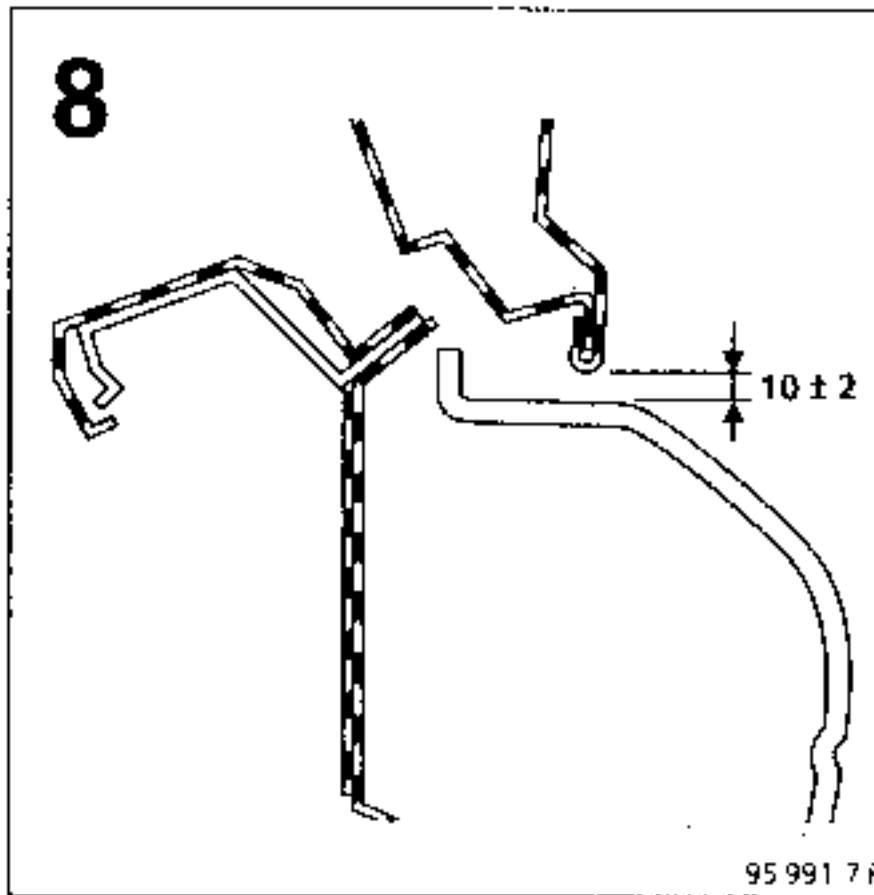


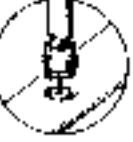
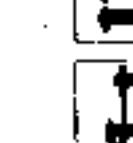
95 991-4 R

7



95 991-5 R

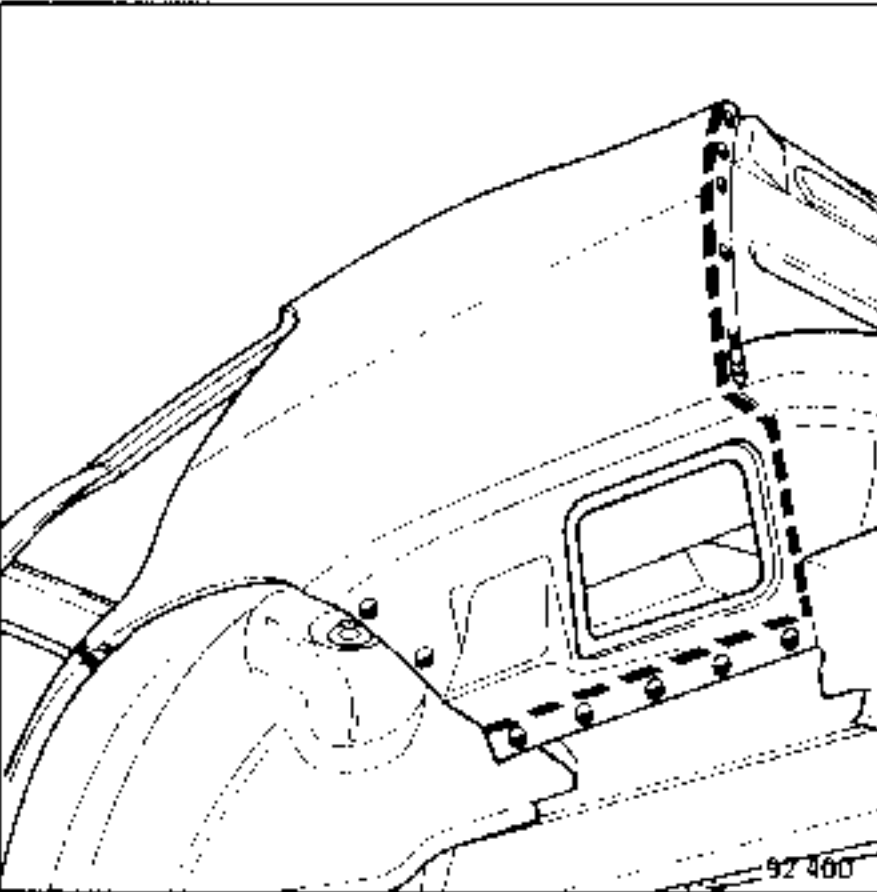


	Cortar con el buril		
	Esmerilar el cordón o los puntos de soldadura. Esmeriladora recta con disco de baquelita Ø 75, espesor 1,8 a 3,2 mm.		Soldadura por puntos de cadeneta bajo gas de protección MAG Nota : para una buena calidad de soldadura, se aconseja usar un gas compuesto de Argon + 15% de CO ₂ que es considerado como un gas activo (MAG)
	Fresar los puntos de soldadura Esmeriladora recta de 20 000 r.p.m. equipada de una fresa esférica Ø 10 ó 16 mm.		Soldadura por taponado Bajo gas de protección MAG
	Fresar los puntos de soldadura Broca para despuntar. Velocidad de rotación 800 a 1.000 r.p.m.		Dar una inyección de cuerpos huecos Pistola bajo presión provista de un tubo flexible.
	Desgrapar la banda de chapa		Sigla de seguridad Significa que la operación de soldadura en curso concierne a uno o varios elementos de seguridad del vehículo.
	Limpiar las superficies a soldar Disco de fibra Ø 100 mm		Baño de estaño Soplete de aire caliente Temper. en salida de tobera 600° mini Paleta + barra 33% de estaño + sebo Nota : el baño de estaño compensa en gran parte los riesgos de deformación por fusión debidos a la soldadura.
	Cortar con la sierra Sierra neumática alternativa		
	Cortar la pieza, esmerilando el contorno o eliminar las partes de los puntos de soldadura que han quedado. Esmeriladora vertical provista de un plato de goma y de un disco de fibra de Ø 120 a 180 mm grano P36.		Aplicación de masilla electrosoldable Esta masilla es conductora de la corriente, intercalada entre las dos chapas a soldar por puntos asegura la estanquidad entre las chapas y evita la corrosión de los puntos de soldadura.
	Soldadura eléctrica		
	Dimensiones y tipos de los electrodos a utilizar para la operación :		Aplicación de pintura con base de aluminio. Se debe dar en las caras de contacto de cada una de las piezas a soldar por taponado. Esta pintura es conductora de la corriente y resiste a las altas temperaturas; asegura una protección anticorrosión alrededor de los puntos de soldadura.
	L = 100		
	L = 100		
	L = 100 + saliente		Dar un cordón de masilla extrusionada • pistola de cartucho manual o neumática • masilla para engastes o ensambles, de uno o dos componentes.
	L = 250		
	L = 350 + rótula		
	L = 330		Dar una pulverización de masilla • pistola bajo presión • masilla antigraillonado y anticorrosión de dos componentes

LUGAR DE LAS OPERACIONES	TIPOS DE UTILLAJE Y ORDEN DE LAS OPERACIONES
CORTE - DESGRAPADO	
	 serrar serrar
	 burilar
	 fresar desgrapar limpiar
	 esmerilar desgrapar limpiar
	 fresar
	 discar desgrapar limpiar
	 esmerilar
	 soldar discar
SOLDADURA	
	 punteadora eléctrica
	 punto de cadeneta discar baño de estaño

LUGAR DE LAS OPERACIONES	TIPOS DE UTILLAJE Y ORDEN DE LAS OPERACIONES
SOLDADURA (continuación)	
	 taponar
	 cordón de anclaje
ESTIRADO	
	 tira-clavos
PROTECCION DE LOS ENGASTES O PEGADO DE ESTRUCTURA	
	 cordón de masilla en cartucho
	 cordón y pulverización de masilla
PROTECCION ANTI-GRAVILLONADO	
	 pulverización de masilla
PROTECCION DE CUERPOS HUECOS	
	 inyección con tobera acodada
PINTURA DE LAS ZONAS ESTILIZADAS	
	 bomba aerosol

CORTE-DESGRAPADO

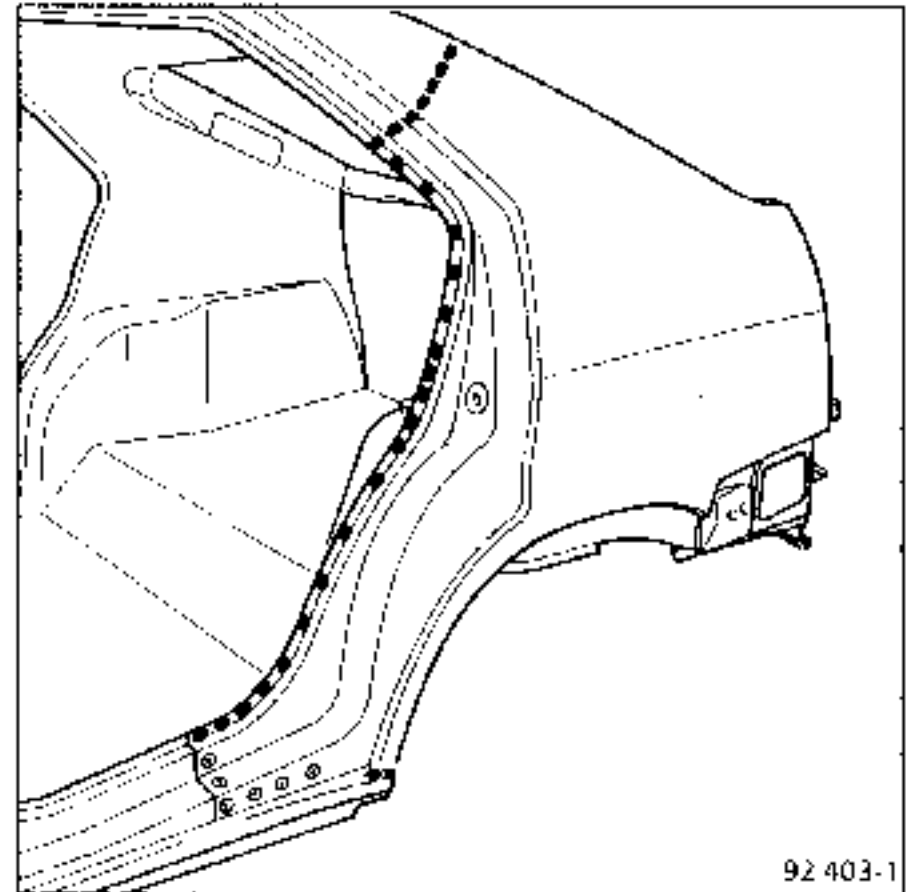


Símbolos de las operaciones

Determinan el tipo de operaciones y los lugares precisos donde deben ser efectuadas.

Nota : la operación de desgrapado de la lengüeta de chapa y la operación de eliminar con el esmeril las partes de los puntos que quedan en las chapas soporte no podrán ser realizadas más que tras la extracción completa de la pieza a sustituir

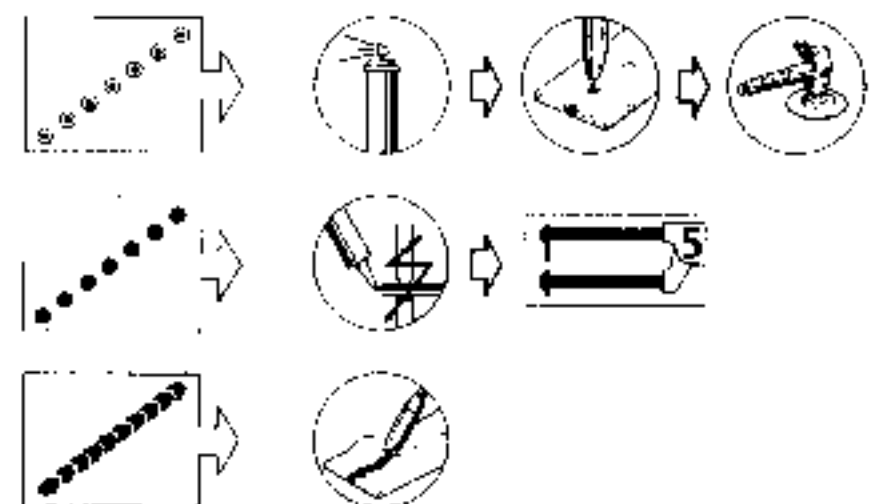
SOLDADURA



$e = 1,7 \text{ mm}$

$H = 30 \text{ mm}$

$D = 6 \text{ mm}$



Símbolos de los utillajes

Determinan el tipo de utillajes y la secuencia lógica de su empleo en los lugares concernidos.

Nota : las operaciones de protección de los puntos de soldadura (masilla electrolástica y pintura de aluminio) deben ser efectuadas antes de la colocación de la pieza nueva.

CONSIGNAS GENERALES

Antes de comenzar la reparación de la carrocería de un vehículo, aunque parezca ligeramente accidentado, es necesario efectuar una serie de controles :

• CONTROL VISUAL

Este control consiste en examinar el vehículo en las zonas de las fijaciones mecánicas y en las zonas deformables o vulnerables, con la finalidad de detectar la presencia de arrugas de deformación.

• CONTROL CON EL CALIBRE

El control visual se puede completar por un control con el calibre que permitirá, por comparaciones simétricas, medir ciertas deformaciones (para más detalle sobre cada punto a tratar ver el párrafo que sigue sobre los bancos de reparación).

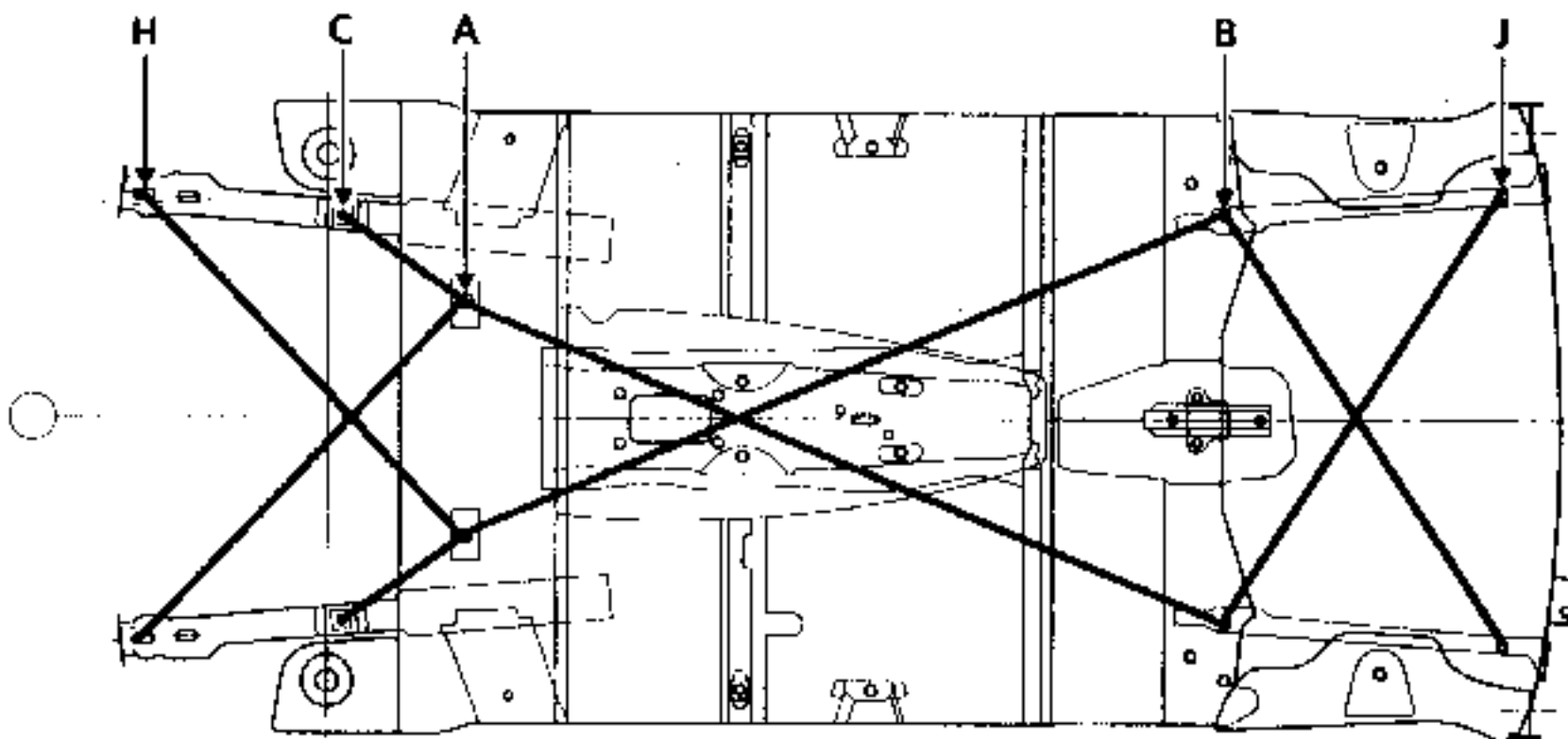
• CONTROL DE LA GEOMETRIA DE LOS TRENES RODANTES

Es el único control que permite determinar si el choque que ha sufrido el vehículo ha o no ha afectado al comportamiento rutero del mismo.

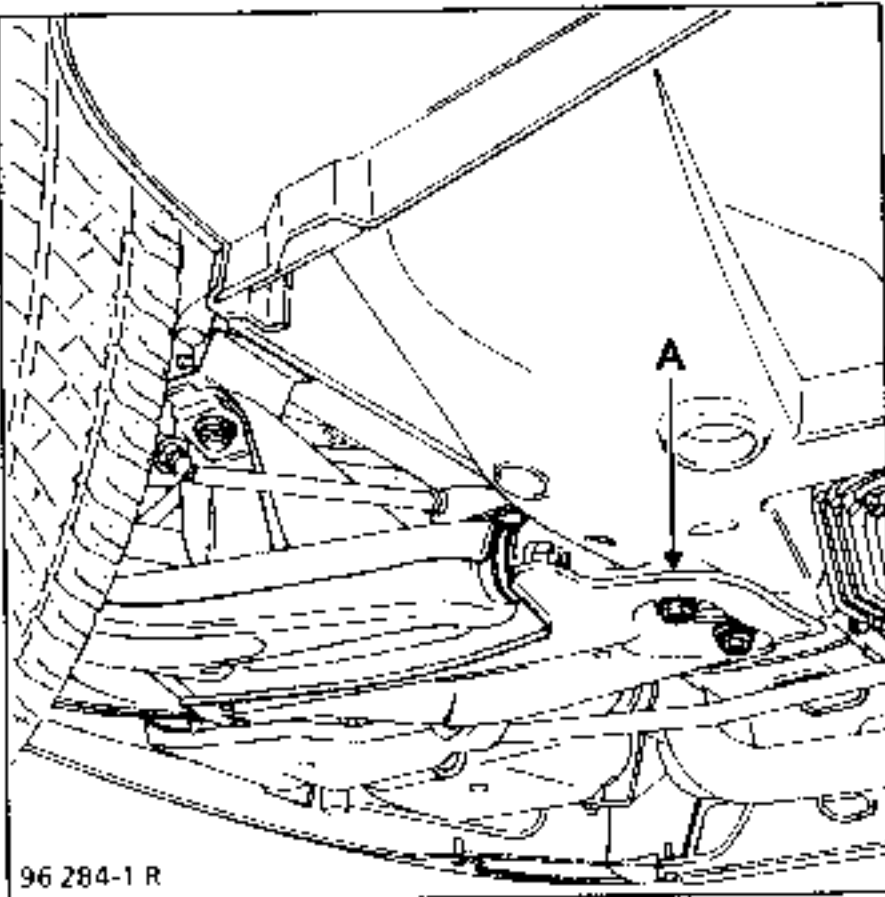
Importante : no hay que olvidar, en los casos límites, el control de los elementos del tren que pudieran igualmente haber sufrido deformaciones.

Por principio, ningún elemento soldado constitutivo del casco debe ser sustituido, sin haberse asegurado antes de que el bastidor ha quedado afectado por el choque.

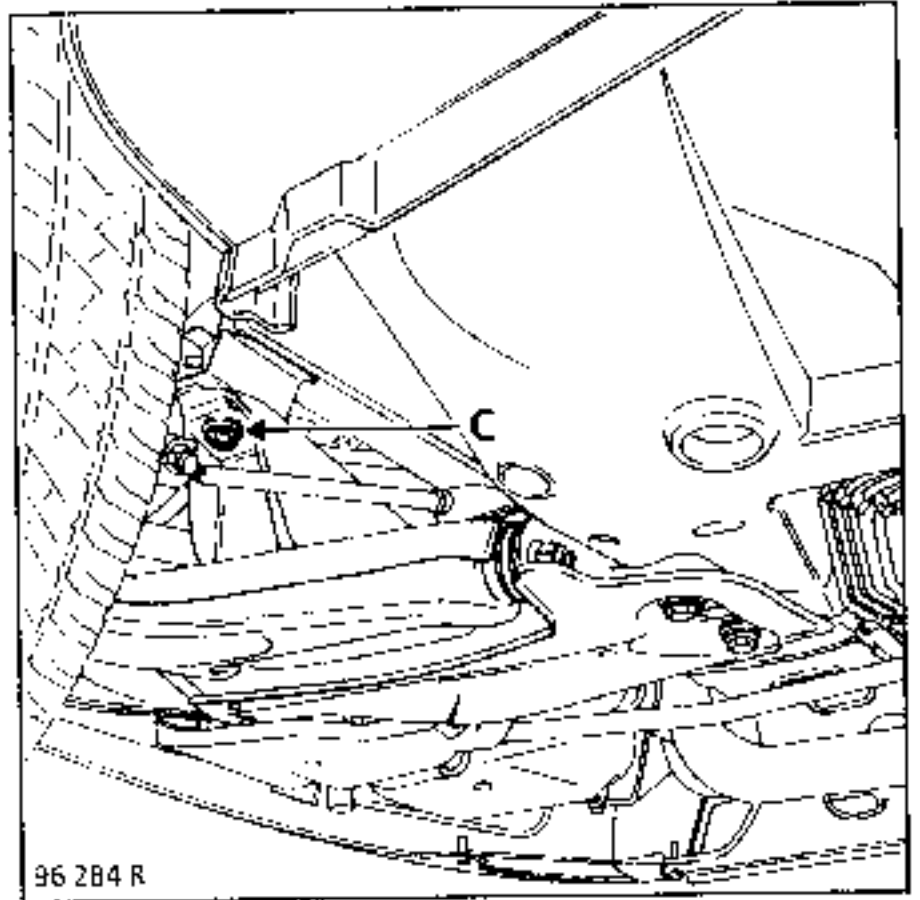
PUNTOS DE CALIBRADO



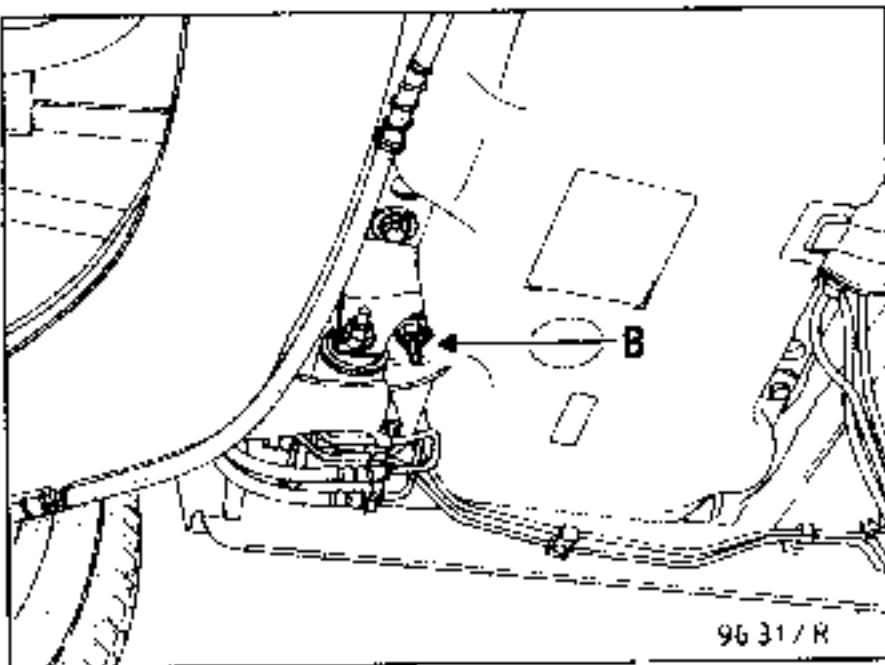
PUNTO A



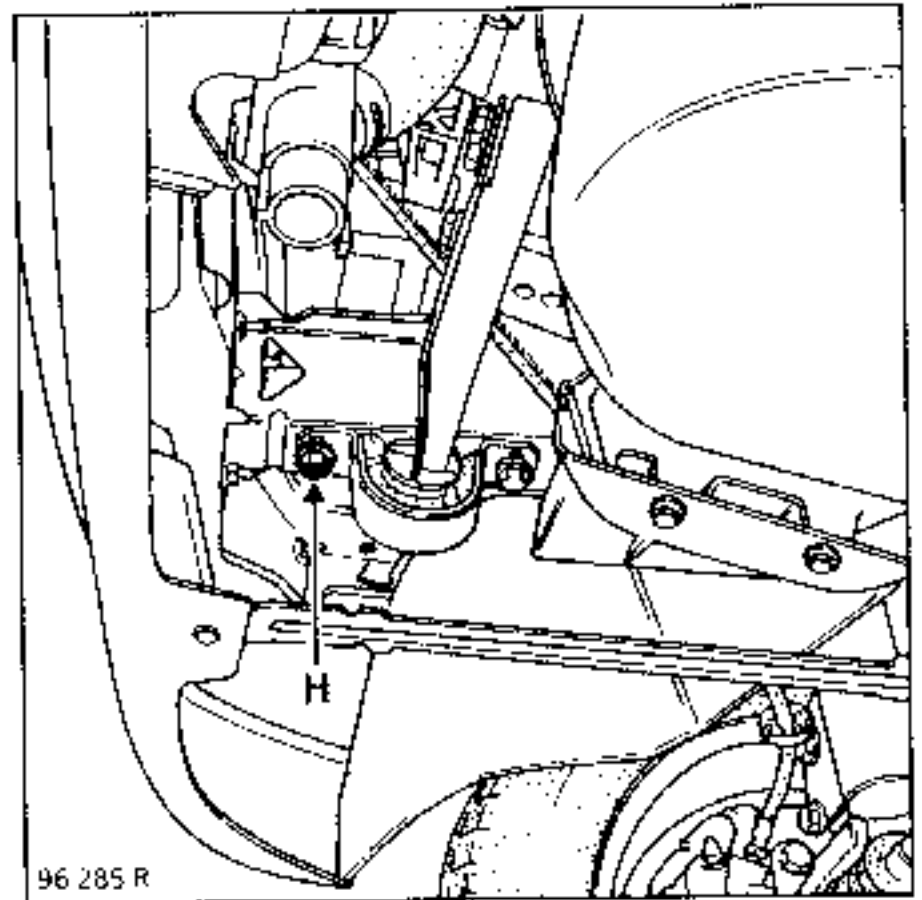
PUNTO C



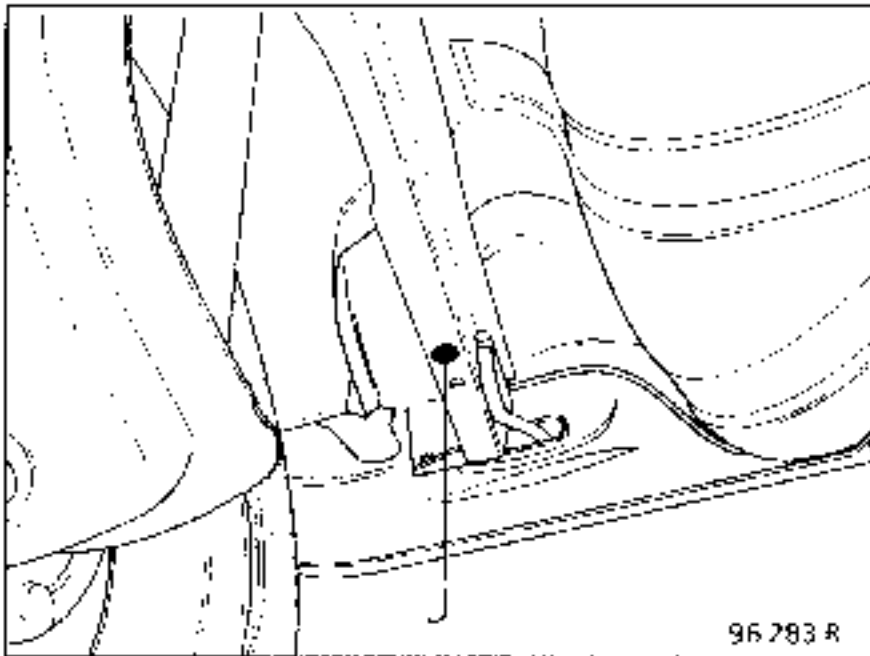
PUNTO B



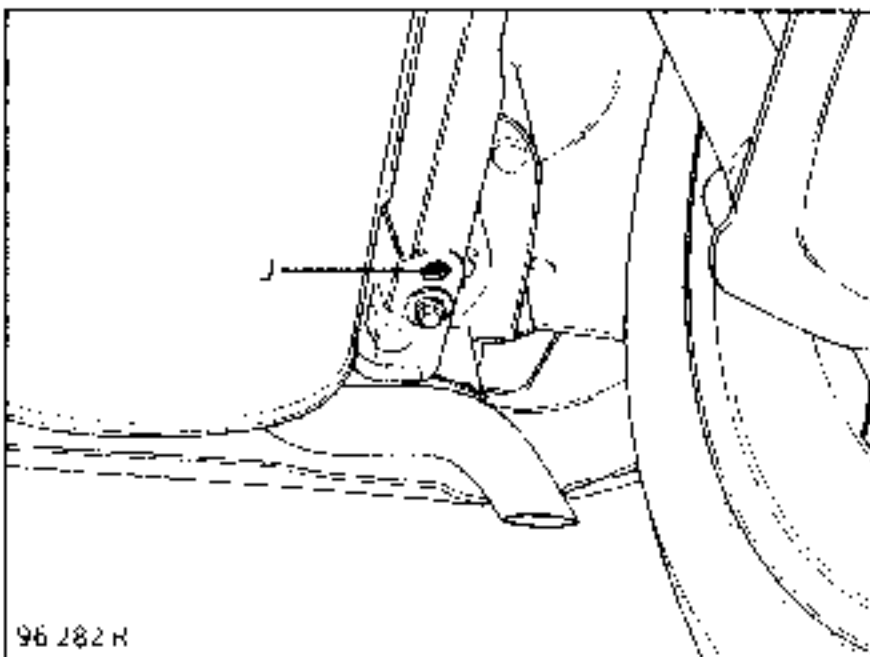
PUNTO H



PUNTO J derecha



PUNTO J izquierda

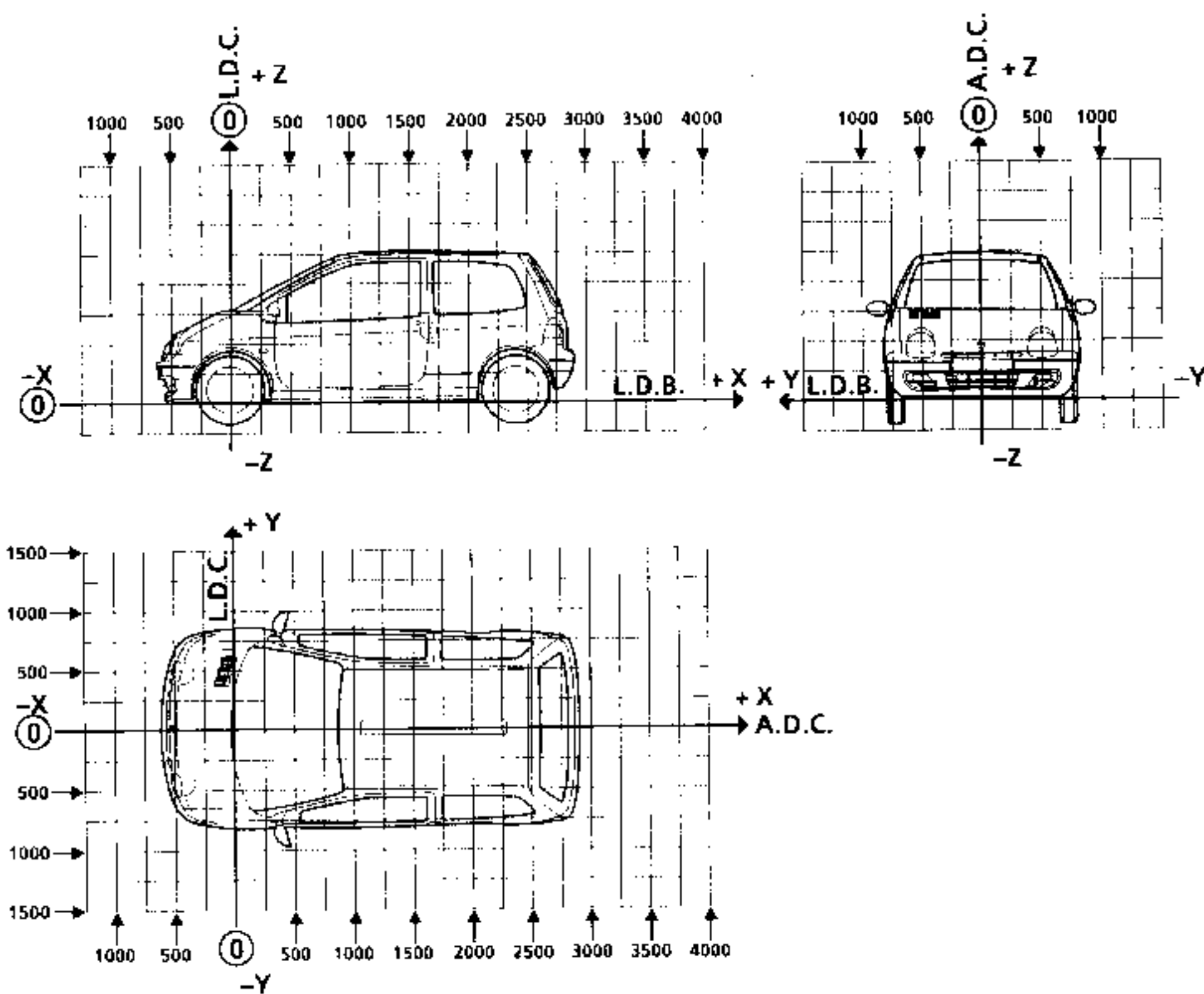


RECORDATORIO GEOMETRICO

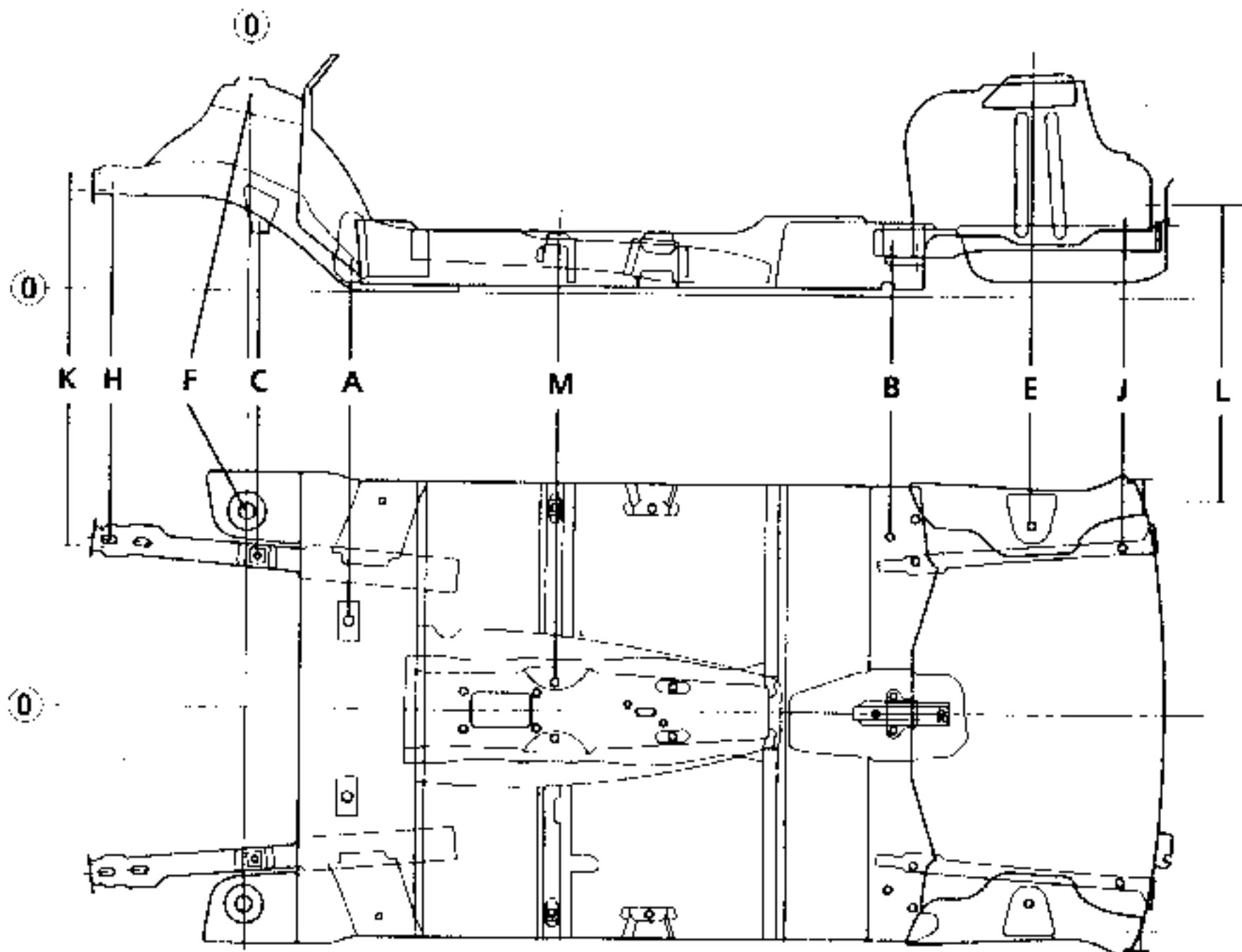
La intersección de los tres planos X - Y - Z determina el punto 0 de origen del vehículo, así como las tres líneas de referencia :

- 1 Línea de partida de las cotas : L - D - C (posición del calibre en X, dada con respecto a esta línea).
- 2 Eje de caja : A - D - C (posición del calibre en Y, dada con respecto a esta línea).
- 3 Línea de base : L - D - B (posición del calibre en Z, dada con respecto a esta línea).

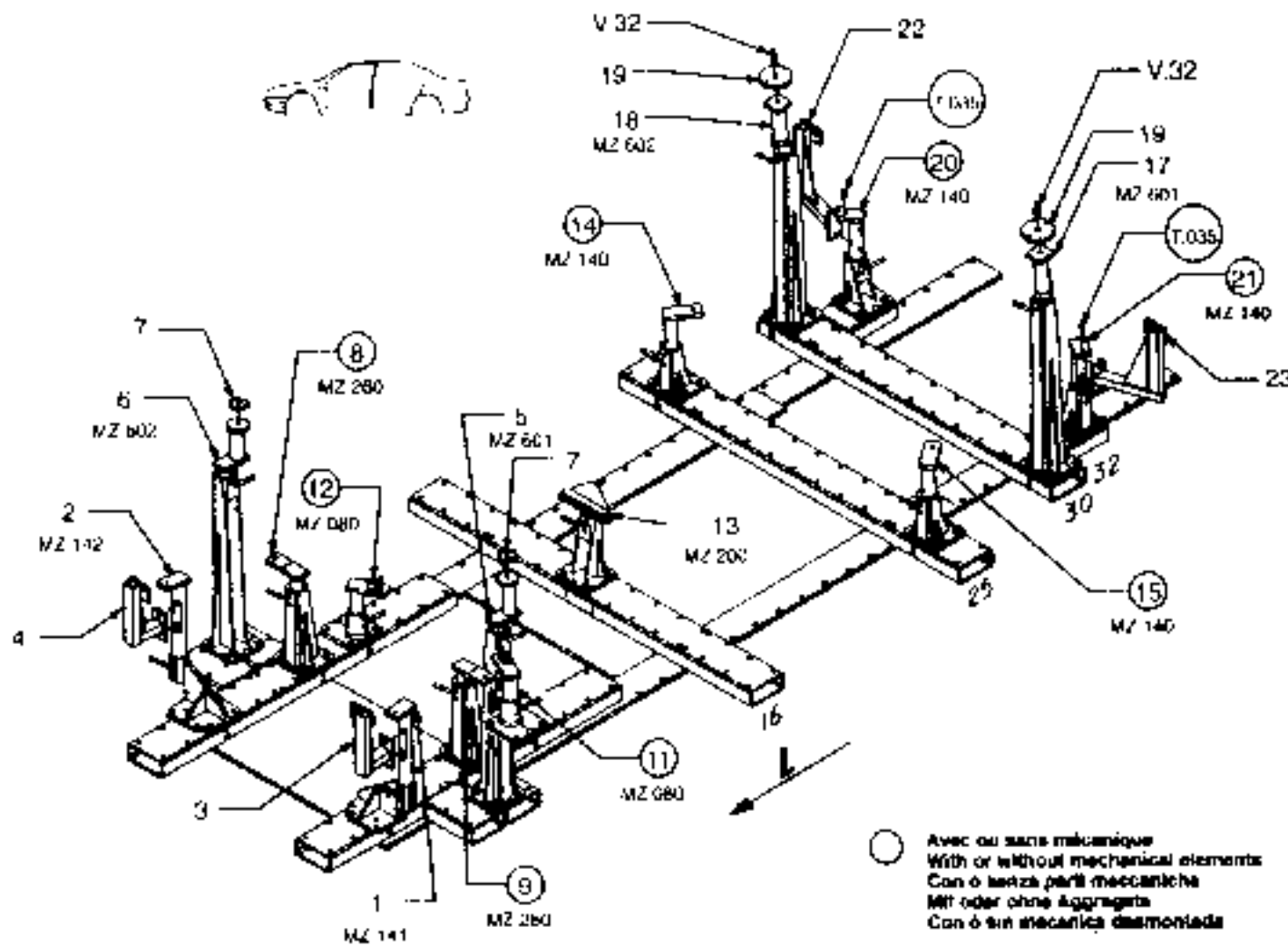
En función de estas tres líneas se estudian los calibres de reparación de la carrocería y sus posiciones sobre el banco.



X06	DESIGNACION	COTA X	COTA Y	COTA Z	DIAM	PENDIEN- TE %
A	Fijación trasera de cuna delantera	279	252,5	26,5	M10x150	0
B	Fijación delantera del tren trasero	1 971,5	457	103	10,2	0
C	Fijación delantera de cuna delant.	27	442,5	158,5	M10x150	0
E	Fijación soporte del amortiguador trasero	2302	559	634,5	10,2 x 2	X = 5° Y = 0
F	Fijación soporte del amortiguador delantero	2,5	568,5	599	48	X = 2° Y = 1°
H*	Extremo delantero larguero AV	-394	480	261	10,2	0
J	Extremo trasero larguero trasero	2 531	506	131,5	14,5	0
K	Travesaño inferior extremo delantero	-454	Izda : 440 Dcha : 441	316,5	M8 x 125	0
L	Travesaño extremo trasero (faldón)	2 632	635	275	20,5	0
M	Travesaño bajo piso central		80	144,5	10,2	X = 4° Y = 0

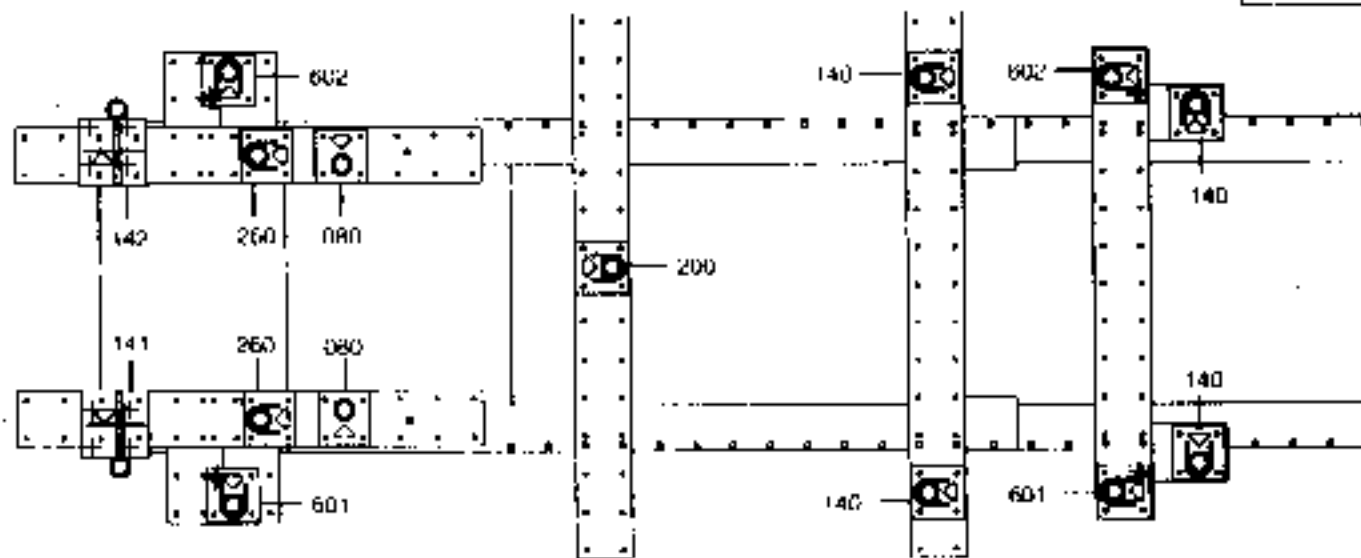


COLOCACION DE LOS CALIBRES CELETTE

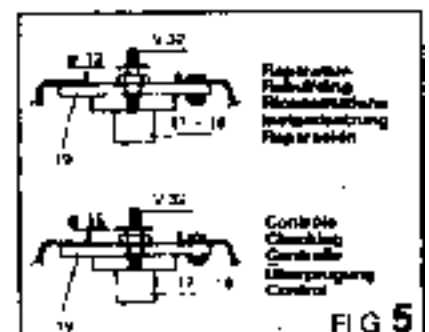
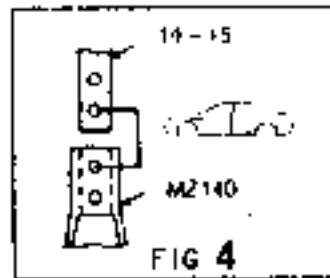
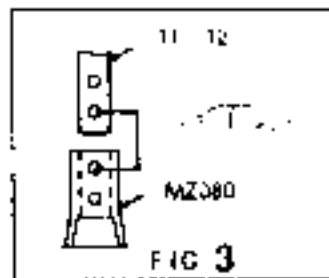
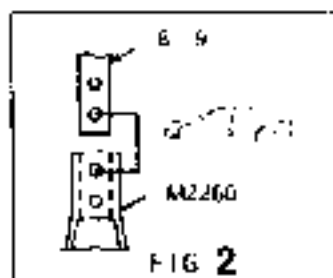
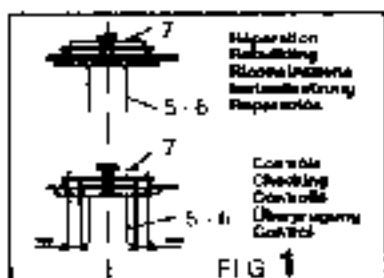


RENAULT

REF	REFERENCE	PDS	NB	M7
1	854 701	3,7	1	141
2	854 702	3,7	1	142
3	854 703	1,5	1	
4	854 704	1,5	1	
5	854 705	2,1	1	601
6	854 706	2,1	1	602
7	854 707	0,2	2	
8	854 708	2,0	1	080/260
9	854 709	2,0	1	080/260
10	854 710	0,7	2	
11	854 711	2,3	1	080
12	854 712	2,3	1	080
13	854 713	2,7	1	200
14	854 714	2,3	1	080/140
15	854 715	2,3	1	080/140
16	854 716	0,4	2	
17	854 717	2,0	1	601
18	854 718	2,0	1	602
19	854 719	0,7	2	
20	854 720	2,1	1	140
21	854 721	2,1	1	140
22	854 722	2,1	1	
23	854 723	2,2	1	
24	V.32	0,1	2	
25	1.005	0,05	2	
M 10x25			2	
M 10x16			4	
M 10x30			2	
M 10x50			2	
M 10x70			2	
M 10x110			2	
M 12x20			2	
M 12x30			12	
M 18x30			2	
M 10			4	
M 12			2	
M 16			2	
MU 12			2	
654.300				
49 Kg		15.07.97	427 D 21A	



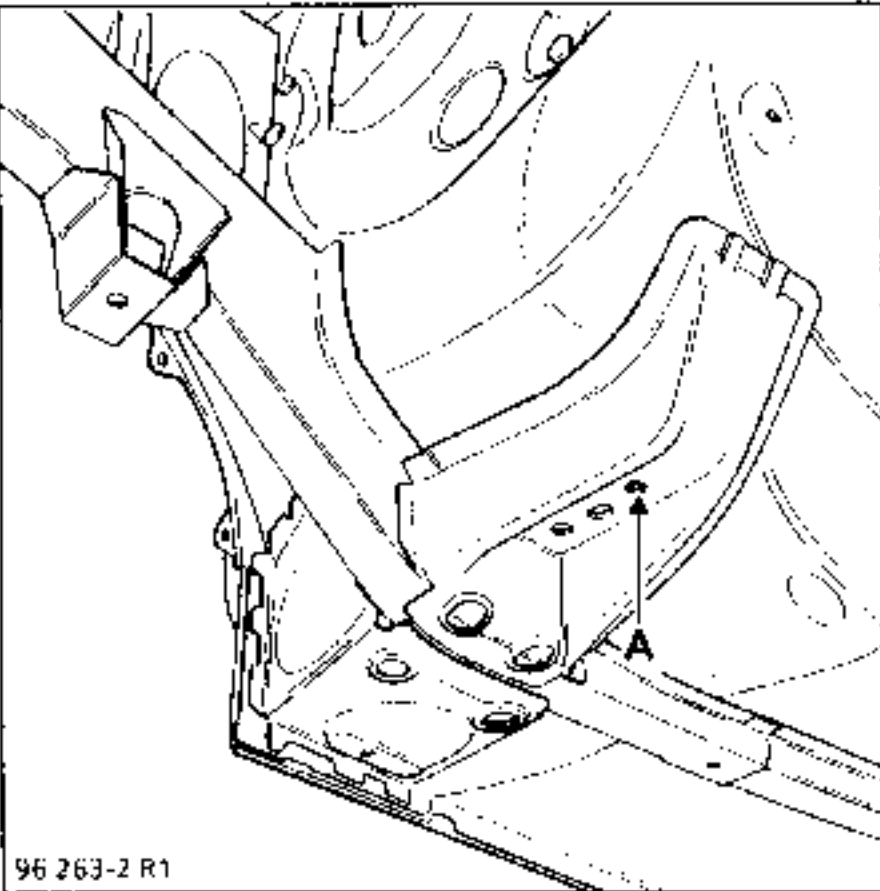
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36



I - REFERENCIAS PRINCIPALES DE NIVELADO

A - FIJACION TRASERA DE LA CUNA DELANTERA

Es la referencia principal.

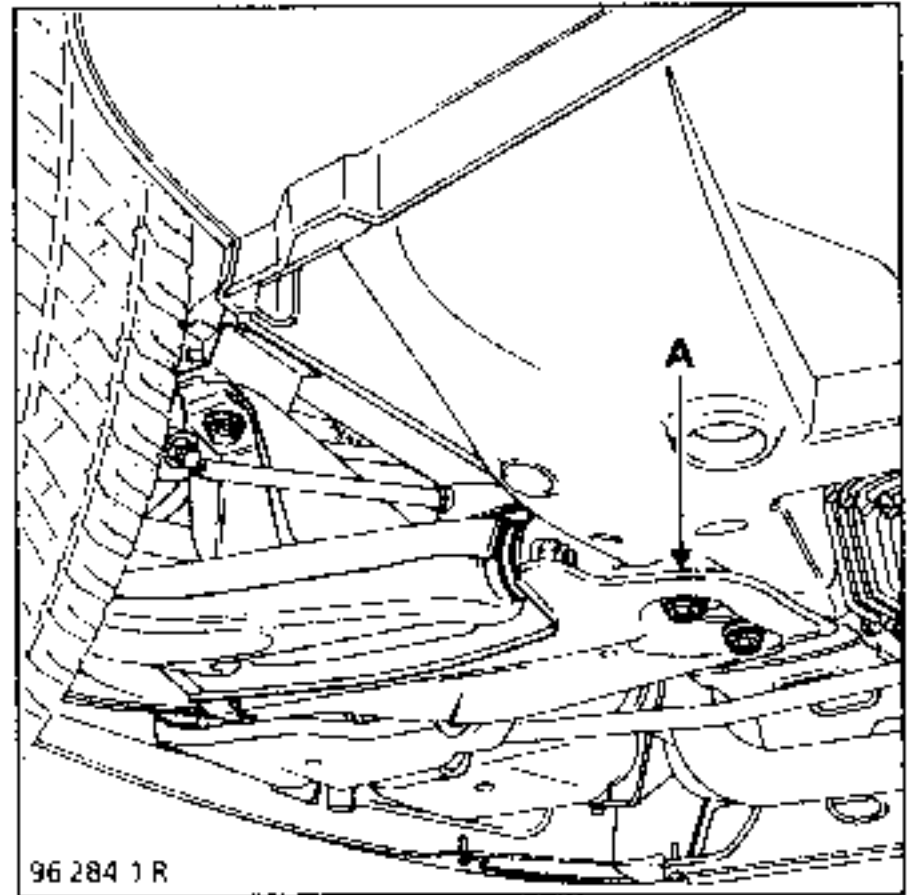


1 - Mecánica delantera extraída :

El calibre se apoya bajo el travesaño del piso y es centrado en la fijación de la cuna.

Sirve para posicionar la parte delantera del vehículo con respecto al banco.

En caso de sustitución del travesaño del piso de pedales, esta referencia es sustituida provisionalmente por los puntos (M), situados bajo el piso de parte a parte del túnel, el punto (A) sirve entonces para posicionar el travesaño sustituido.



2 - Mecánica delantera montada :

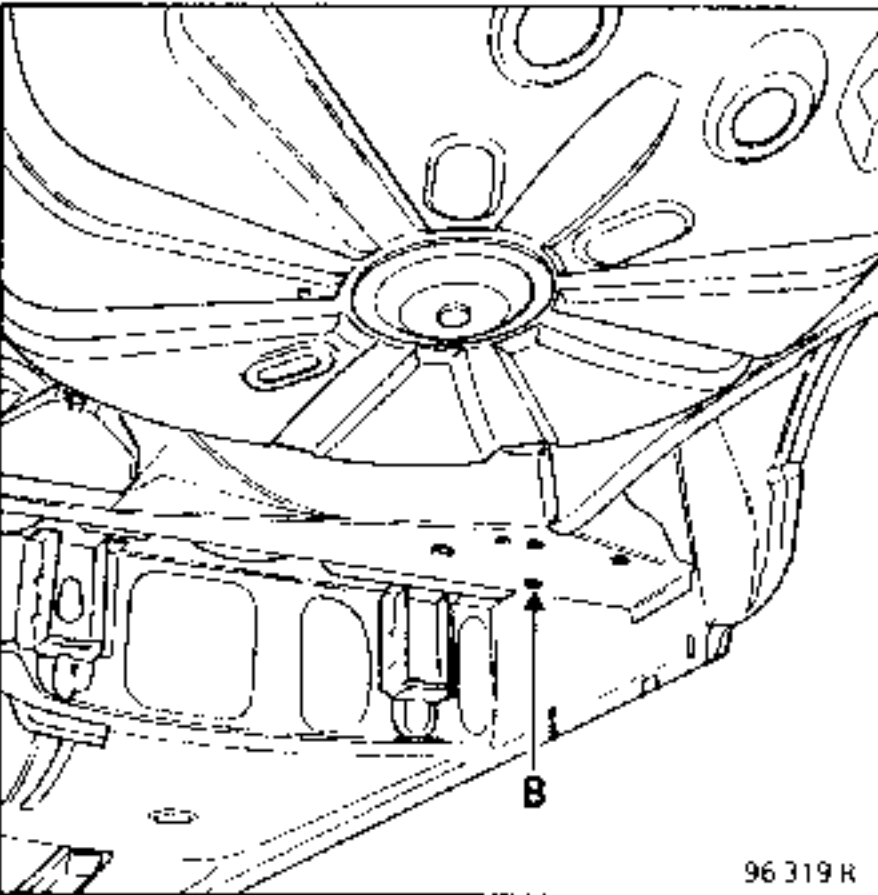
El calibre cubre la cabeza de uno de los tornillos de fijación de la cuna.

En caso de reestructuración trasera, basta con él solo para alinear la parte delantera del vehículo con respecto al banco.

I - REFERENCIAS PRINCIPALES PARA LA ALTURA (continuación)

B - FIJACION DELANTERA DEL TREN TRASERO

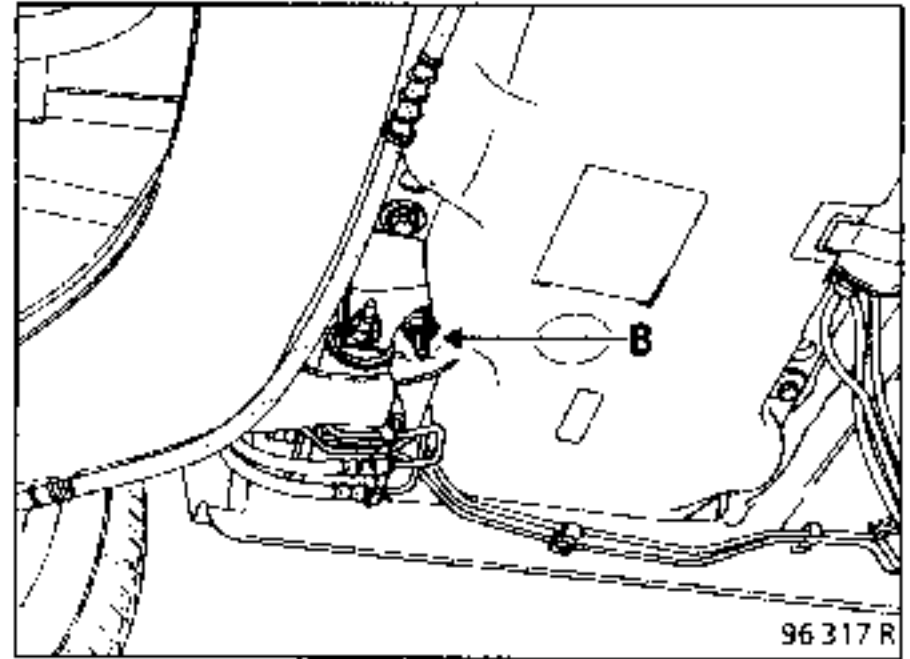
Es la referencia principal trasera.



1 - Mecánica trasera extraída :

El calibre se apoya bajo el travesaño y es centrado en uno de los orificios de fijación del tren trasero.

En caso de la sustitución del travesaño trasero, esta referencia es sustituida por los puntos (M), situados bajo el piso, de parte a parte del túnel, los puntos (B) sirven entonces para posicionar el nuevo travesaño (o el unit del piso trasero).



2 - Mecánica trasera montada :

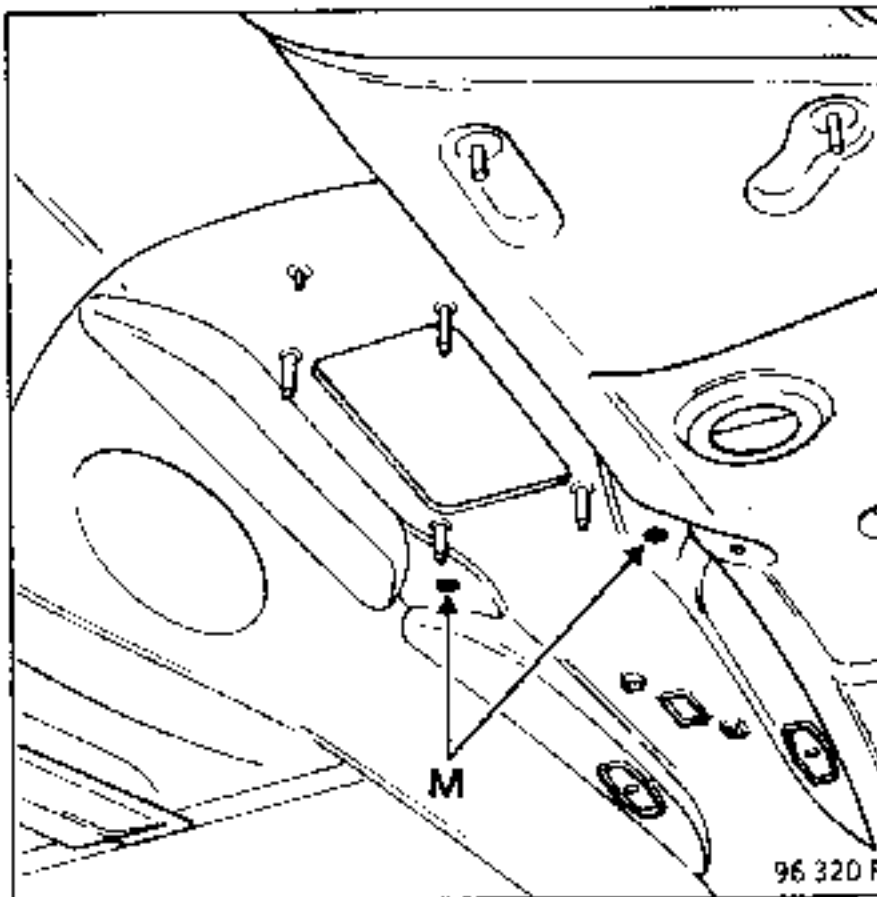
El calibre tapa uno de los tornillos de fijación del tren trasero

En caso de reestructuración delantera, basta con él solo para alinear el vehículo con respecto al banco.

II - REFERENCIAS COMPLEMENTARIAS DE NIVELADO

M - APOYO BAJO EL PISO DELANTERO

Es la referencia complementaria provisional en la reestructuración delantera o trasera, cuando se sustituye el unit o en choques importantes en los que una de las referencias principales ha quedado afectada.



Estos puntos permiten sujetar el vehículo, complementando a una referencia principal delantera o trasera (según el lugar del choque).

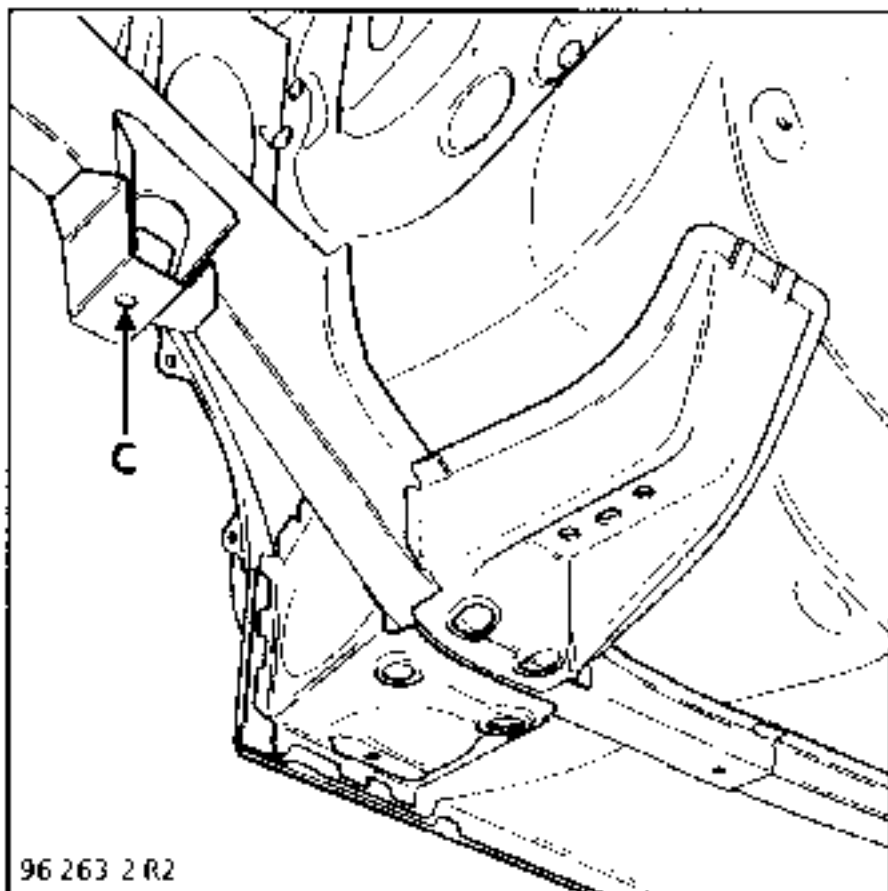
NOTA : estos puntos no se deben utilizar más que en los casos citados, es inútil y se desaconseja ponerlos cuando las referencias principales son correctas.

Esta función de referencia complementaria puede igualmente ser realizada por los puntos de control de los extremos del larguero delantero o trasero, utilizando los puntos situados en la parte opuesta del choque.

La colocación de este calibre necesita la extracción de los asientos.

III - REFERENCIAS DE POSICIONAMIENTO DE LAS PIEZAS SUSTITUIDAS

C - FIJACION DELANTERA DE CUNA DELANTERA



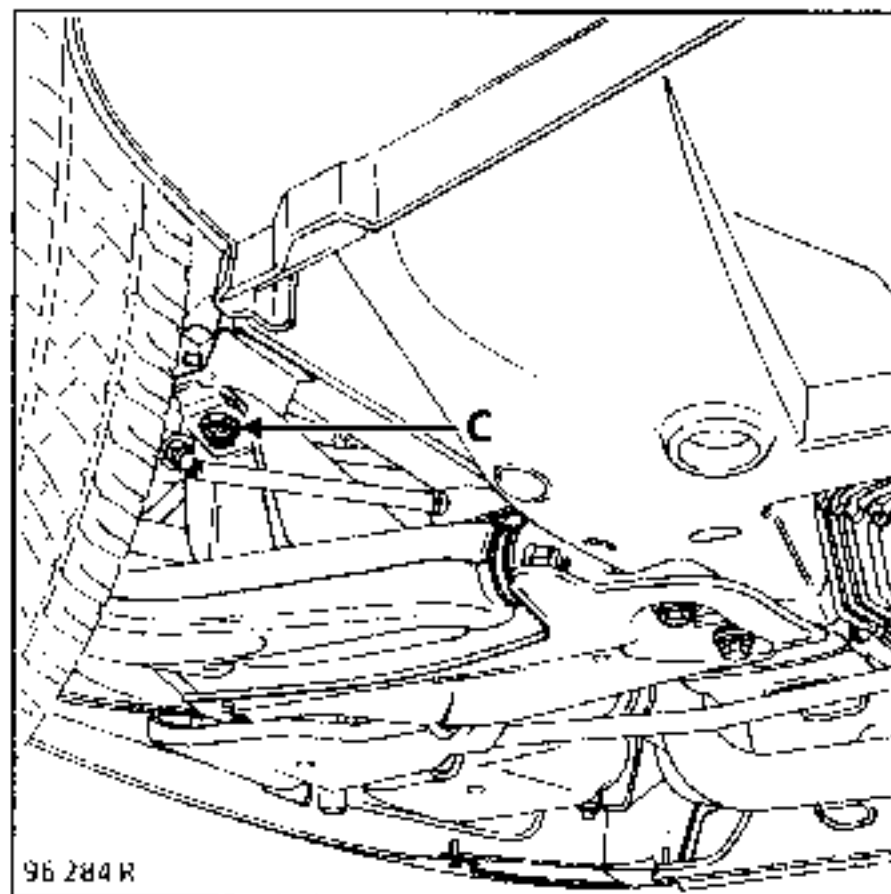
1 - Mecánica delantera extraída

El calibre se apoya bajo la fijación de la cuna y controla el orificio de fijación.

Se utiliza durante la sustitución :

- del larguero delantero,
- de un semibloque delantero.

Sirve igualmente para alinear la parte delantera del larguero.



2 - Mecánica delantera montada

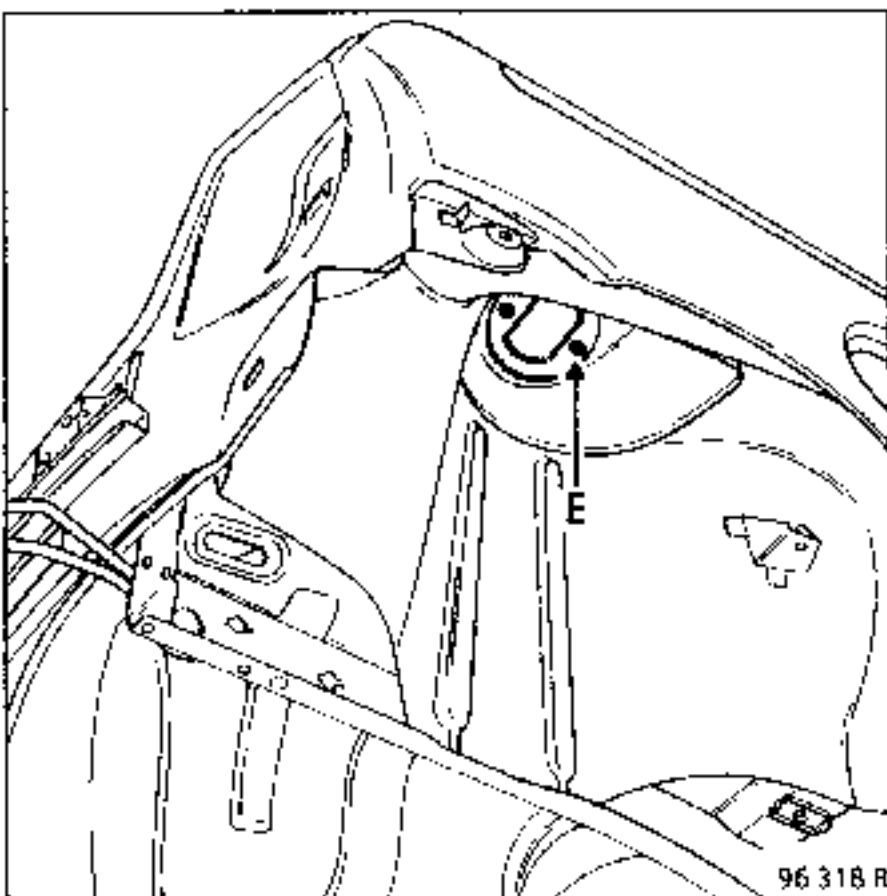
El calibre se apoya bajo el tornillo de fijación de la cuna cubriendo éste.

Se utiliza en una colisión delantera para un choque pequeño.

Sirve para el diagnóstico de la fijación mecánica en caso de duda tras controlar los ángulos del tren delantero.

III - REFERENCIAS DE POSICIONAMIENTO DE LAS PIEZAS SUSTITUIDAS (continuación)

E-FIJACION SUPERIOR DEL AMORTIGUADOR TRASERO



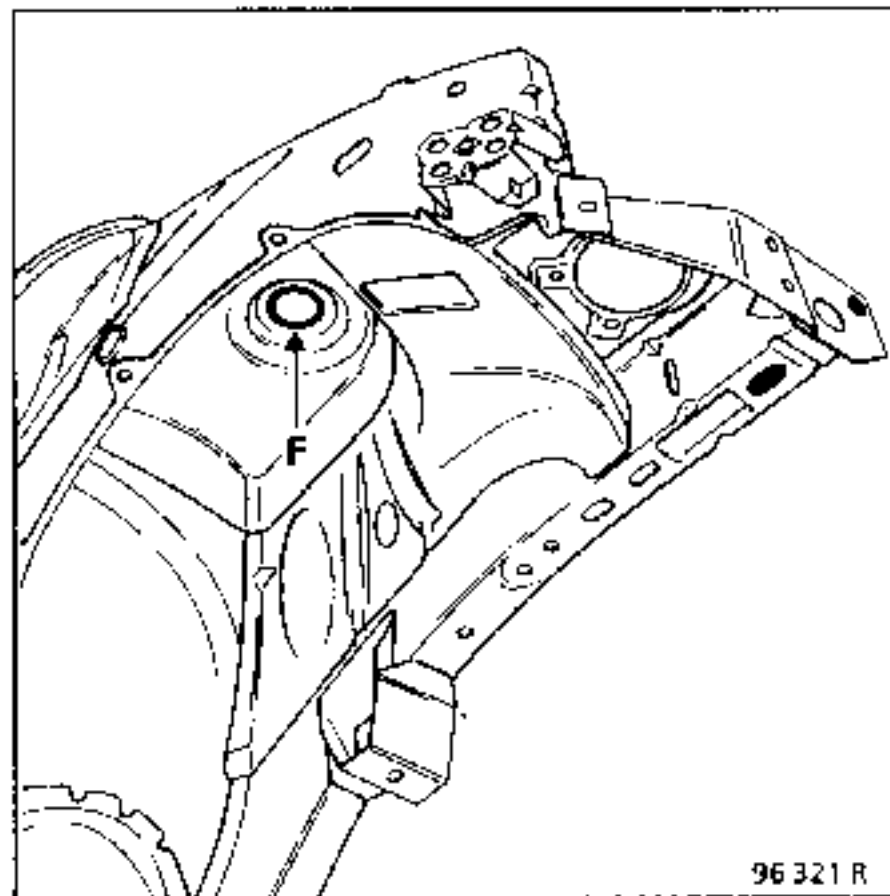
El calibre se apoya bajo la copela del amortiguador y controla o posiciona los orificios de fijación del elemento de suspensión.

Se utiliza durante la sustitución :

- del paso de rueda,
- de un semibloque.

Sirve igualmente de control para alinear la copela del amortiguador tras la extracción de la mecánica trasera.

F-FIJACION SUPERIOR DEL AMORTIGUADOR DELANTERO



El calibre se apoya bajo la copela del amortiguador y controla el orificio de fijación del vástago del amortiguador.

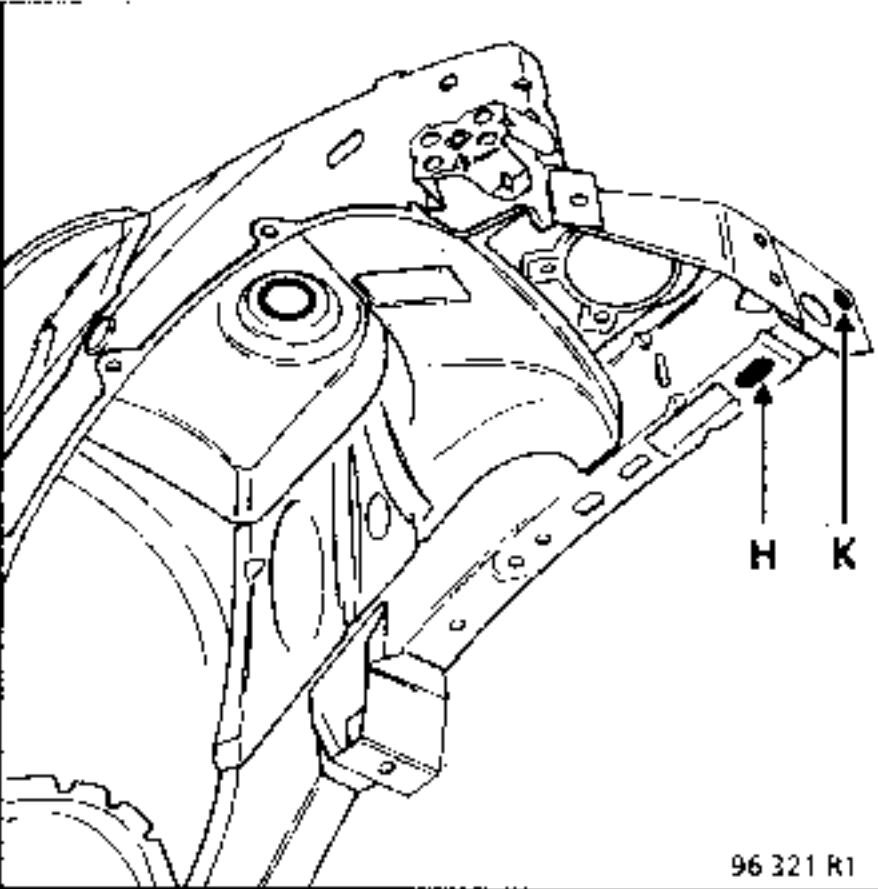
Se utiliza durante la sustitución :

- del paso de rueda,
- de un semibloque.

Sirve igualmente de control para alinear la copela del amortiguador tras la extracción de la mecánica delantera.

III - REFERENCIAS DE POSICIONAMIENTO DE LAS PIEZAS EXTRAIDAS (continuación)

H - K - EXTREMO DELANTERO DE LARGUERO DELANTERO



1 - Mecánica delantera extraída

H

El calibre se apoya bajo el extremo del larguero y controla el punto de fijación de la brida del soporte motor.

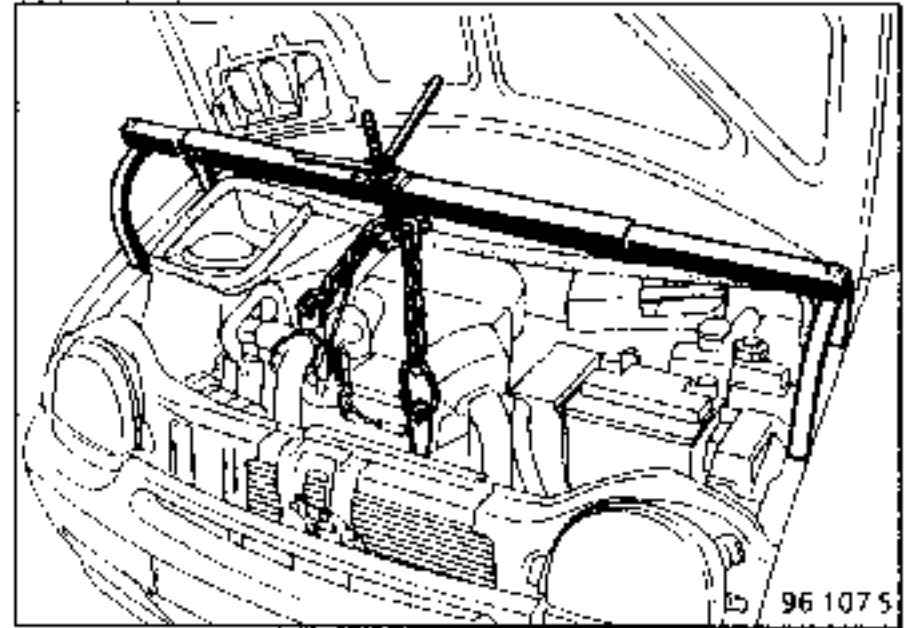
K

El calibre se apoya en la cara delantera del larguero en el orificio de fijación del frente.

Se utiliza durante la sustitución :

- de un semibloque delantero,
- de un larguero delantero,

o al alinear el extremo delantero del larguero.



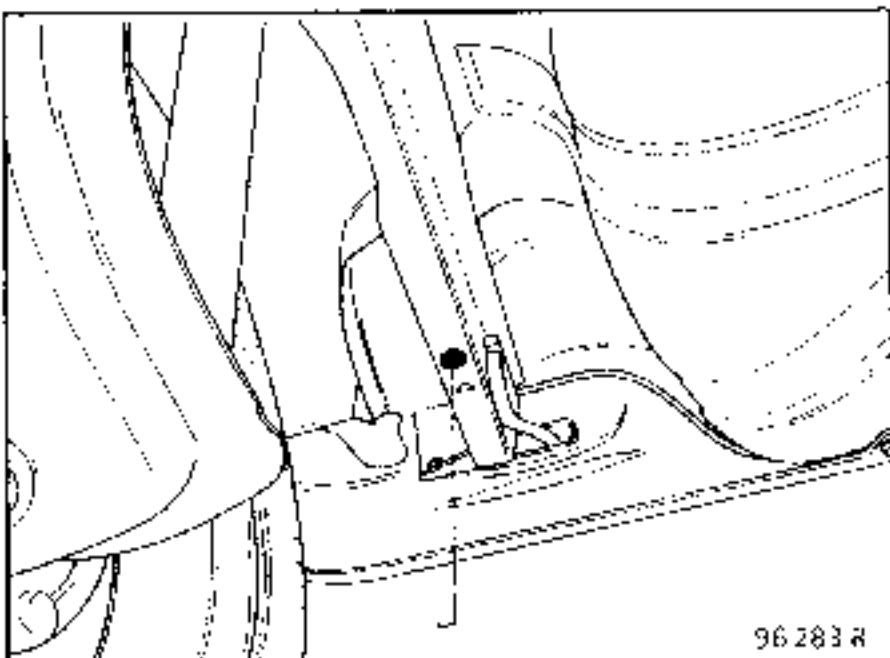
2 - Mecánica delantera montada

Mismo montaje que para la mecánica extraída, pero la colocación del calibre necesita la extracción del soporte delantero de fijación del grupo motopropulsor. Para ello, será necesario sujetar el peso del grupo con el útil Celette ref. 918-910 (ver capítulo caja de velocidades).

NOTA : el punto K del calibre no se utiliza más que tras la extracción del frente delantero, en caso de choque ligero durante una reparación.

III - REFERENCIAS DE POSICIONAMIENTO DE LAS PIEZAS EXTRAIDAS (continuación)

J - EXTREMO TRASERO DE LARGUERO TRASERO



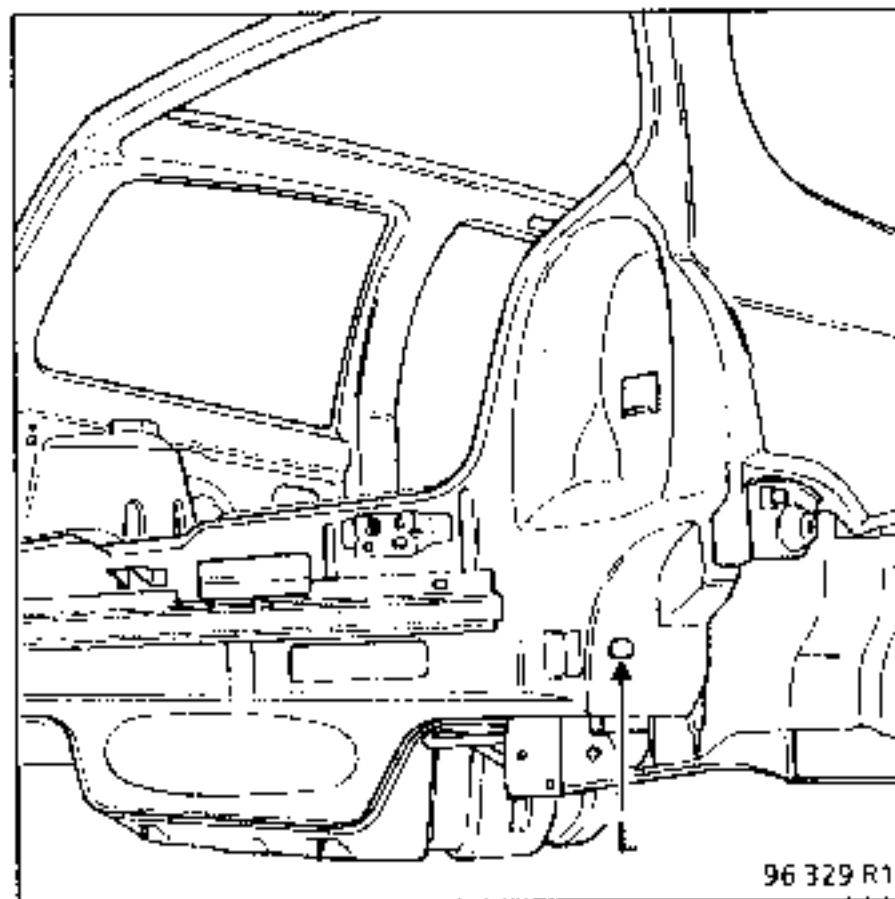
El calibre se apoya bajo el larguero y es centrado en el orificio piloto por un peón cilíndrico

Se utiliza con la mecánica posicionada para una reparación del extremo trasero. En cualquier caso, será necesario desmontar la brida de fijación del escape del lado izquierdo.

Sin mecánica trasera, durante la sustitución :

- de un larguero,
- de un unit de piso trasero

L - TRAVESAÑO DE FALDÓN TRASERO

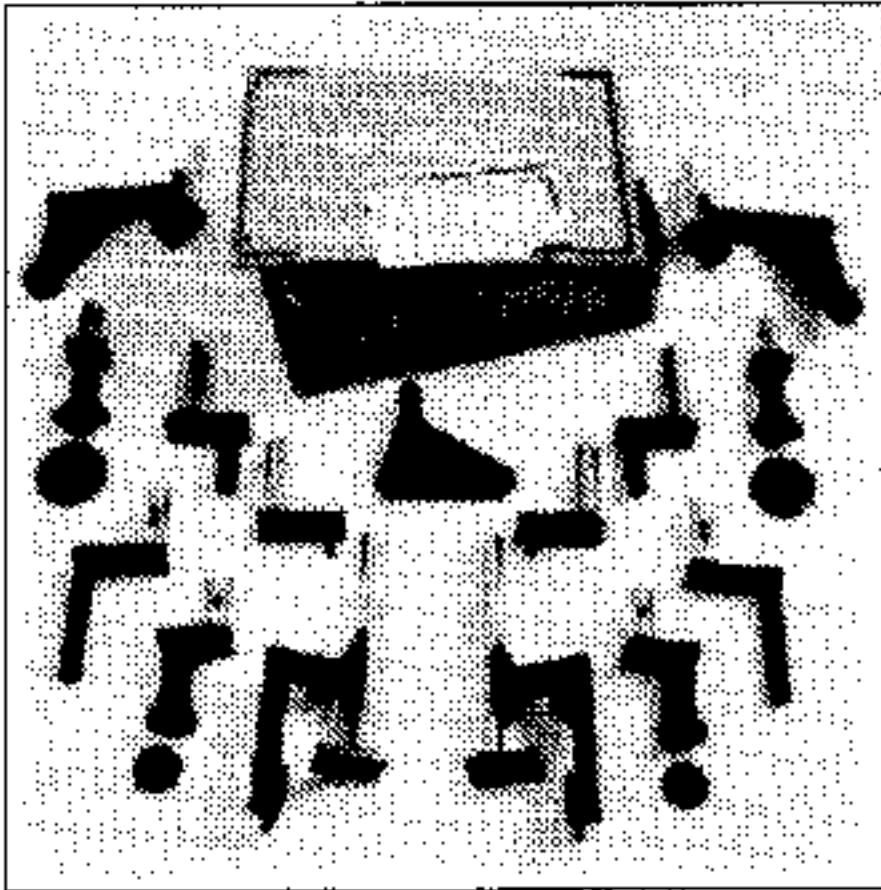


El calibre se apoya sobre el faldón trasero (verticalmente), después se centra en un orificio redondo del lado izquierdo y en una botonera del lado derecho (ver esquema).

Se utiliza durante la sustitucion del faldón trasero con extracción del parachoques

Figura

Designación

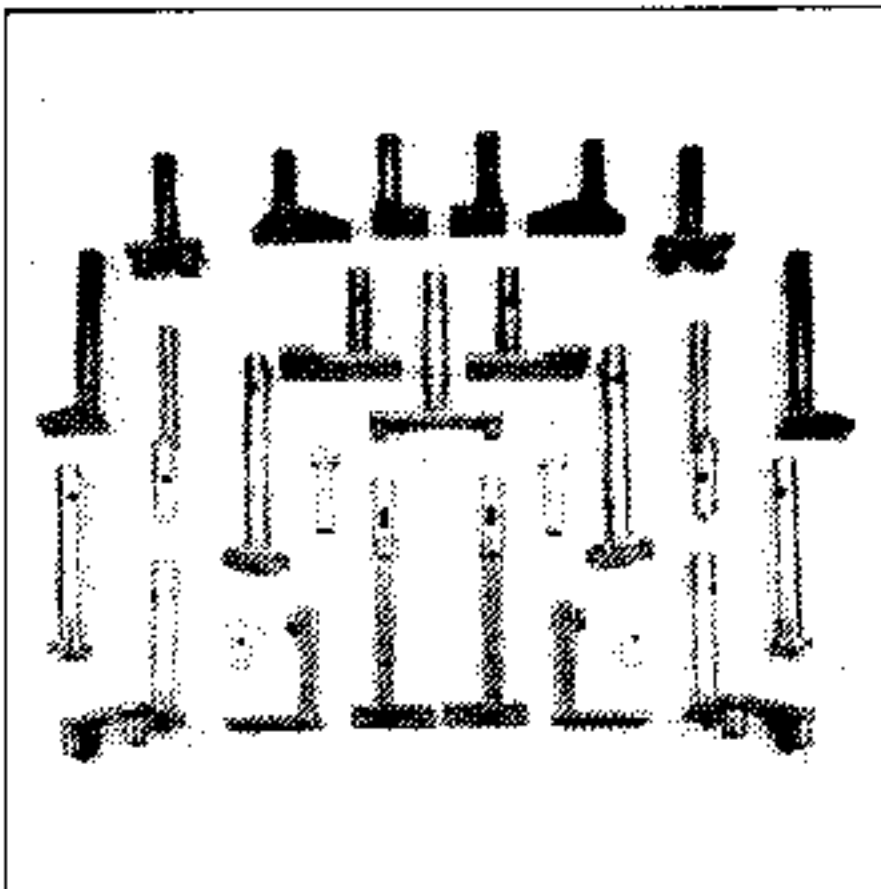


Cabezas específicas para banco de reparación
CELETTE Sistema MZ

solicitar a :

CELETTE S.A.
B.P.9
38026 VIENNE

Referencia proveedor : 654.300



Cabezas específicas para banco de reparación
BLACKHAWK sistema MS

solicitar a :

BLACKHAWK S.A.
Centre eurofret
Rue de Rheinfeld
67100 STRASBOURG

Referencia proveedor : REN-87720

INTRODUCCION

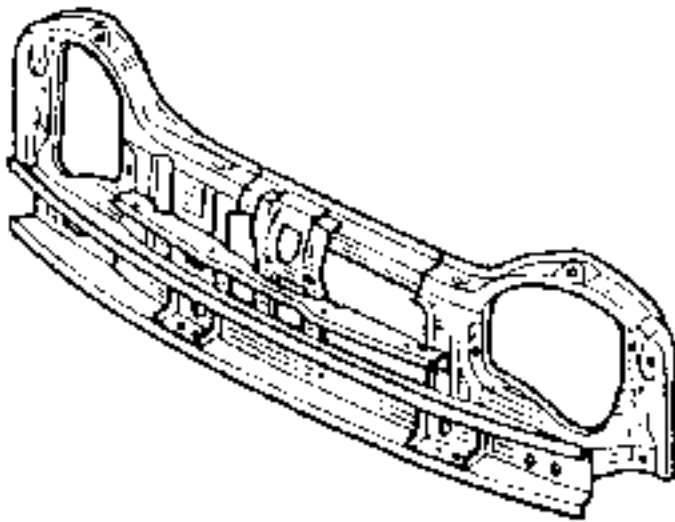
Pieza desmontable fijada por 12 tornillos Ø 8 x 125.

Operacion de base para choque delantero.

COMPOSICION DE LA PIEZA A.P.R.

Pieza ensamblada que contiene :

- travesaño inferior con refuerzos,
- travesaño superior
- chapa porta-faros izquierda y derecha
- soporte de cerradura,
- escuadra de apoyo de paragolpes,
- tuercas y espárragos soldados



EXTRACCION-REPOSICION

Extraer :

- el paragolpes,
- el frente equipado.

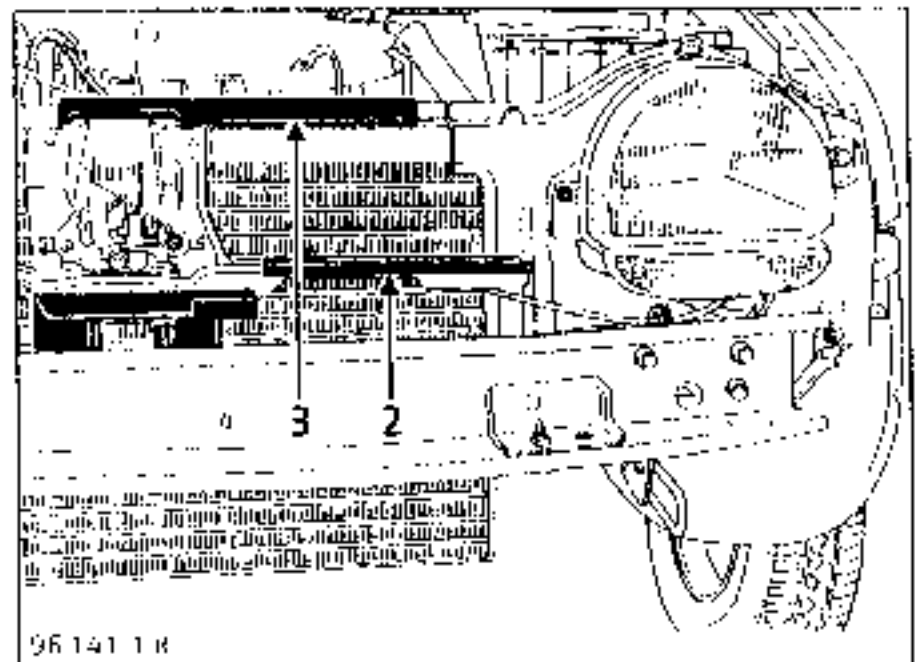
DESVESTIDO

Extraer :

- los faros,
- el tensor, si está estropeado,
- la cerradura de capot.

Recuperar :

- los topes de capot,
- los plásticos de apoyo del paragolpes (2),
- la visera (3) del travesaño superior,
- las grapas de fijación del cableado



96141 1 R

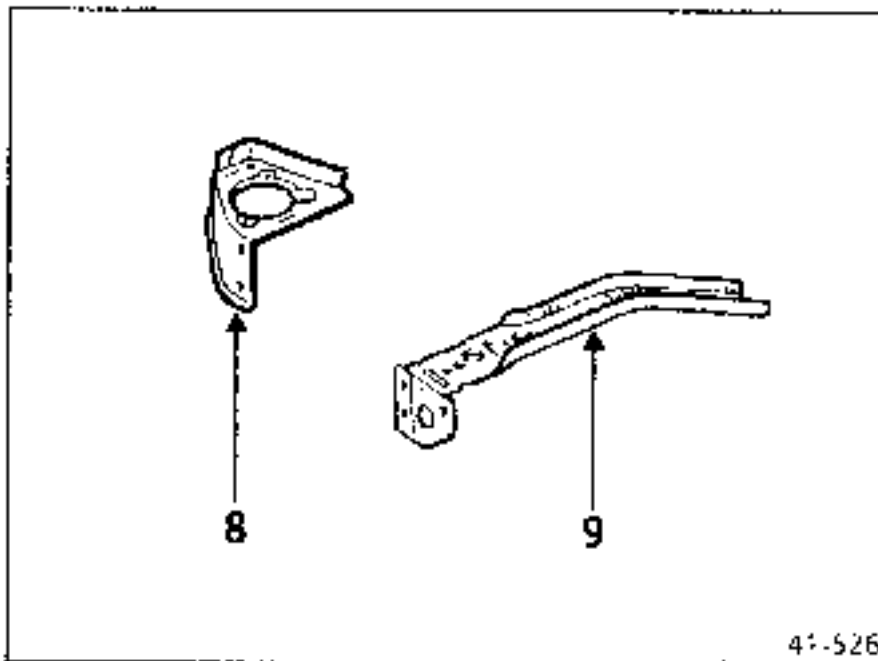
INTRODUCCION

Operación complementaria a un estirado del extremo del larguero o a una sustitución parcial de la parte delantera del larguero. Necesita la sustitución de la cerradura del paso de rueda.

COMPOSICION DE LA PIEZA A.P.R.

Piezas desnudas.

- 8 Cierre paso de rueda
- 9 Cierre de larguero

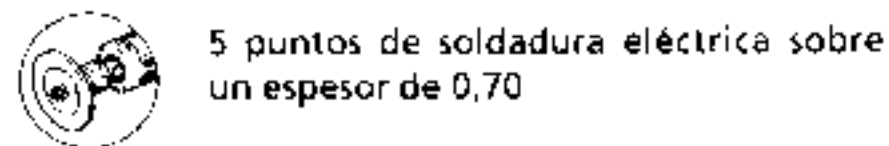


1 UNION CON CIERRE DE PASO DE RUEDA

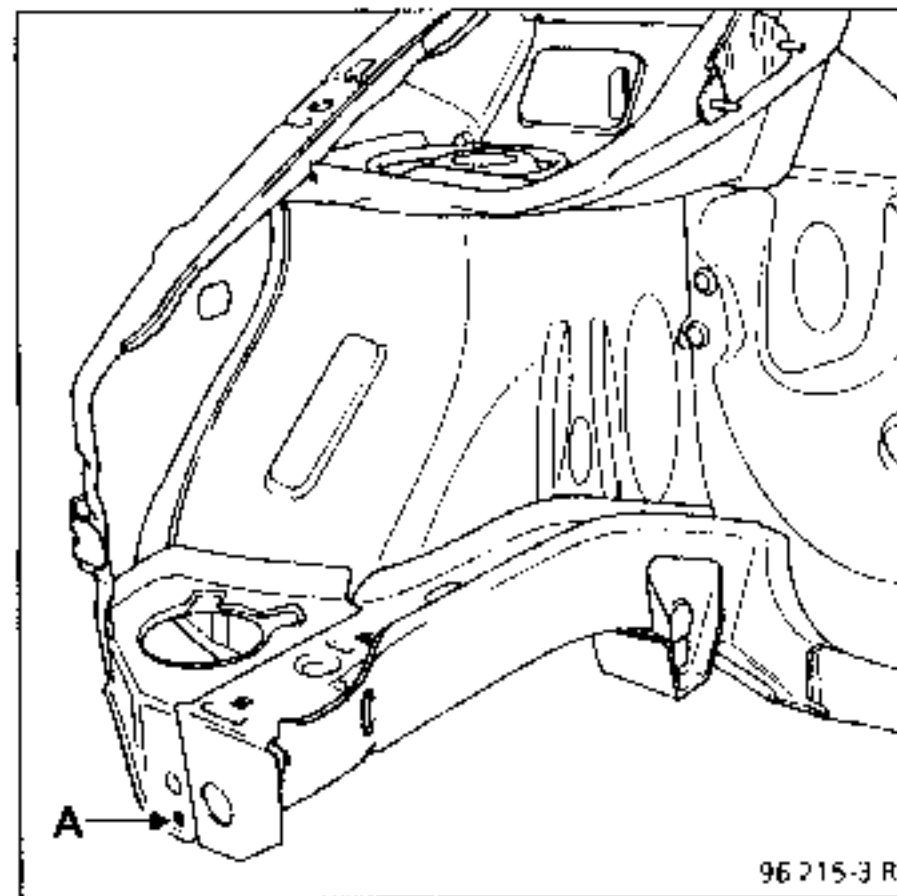
Espesor de las chapas (mm)

Cierre de paso de rueda	0,70
Cierre de larguero	0,70
Larguero	1,20

Desgrapado



Soldadura



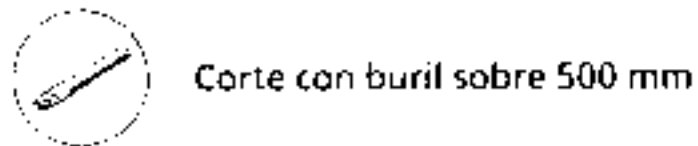
NOTA : todos los puntos están en tres espesores salvo el punto (A). Estos puntos serán soldados durante la operación **41-B-2**

2 UNION CON LARGUERO

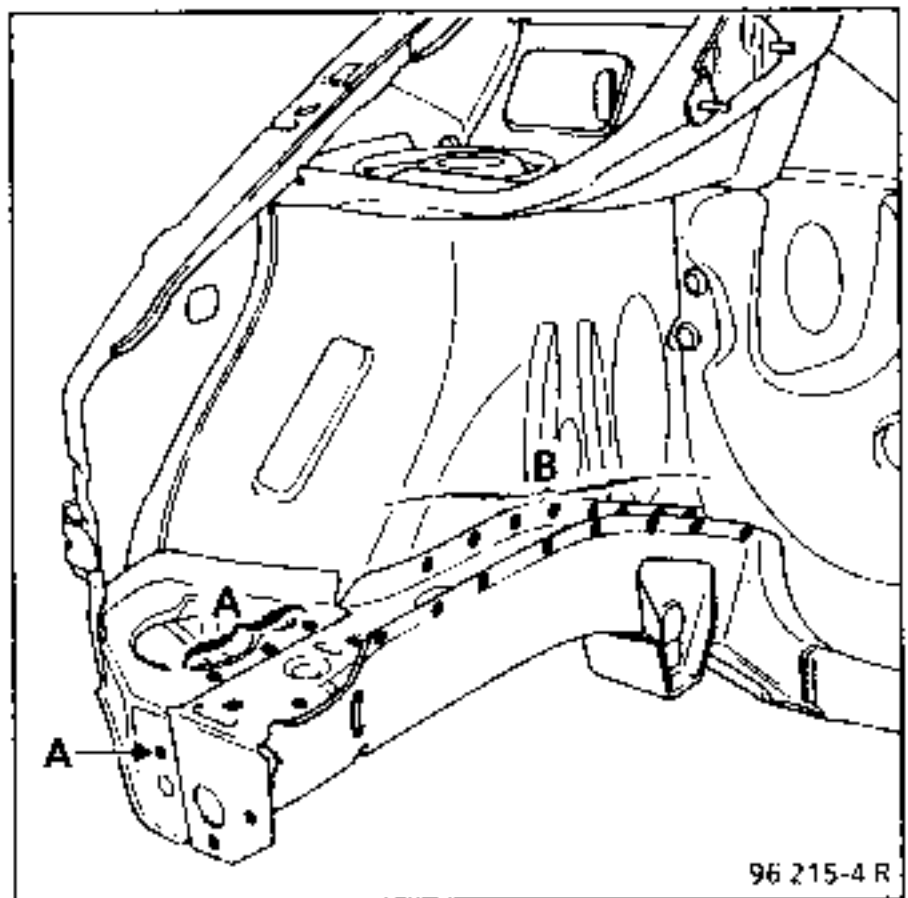
Espesor de las chapas (mm)

Cierre de paso de rueda	0,70
Cierre de larguero	0,70
Larguero	1,20

Desgrapado



Soldadura



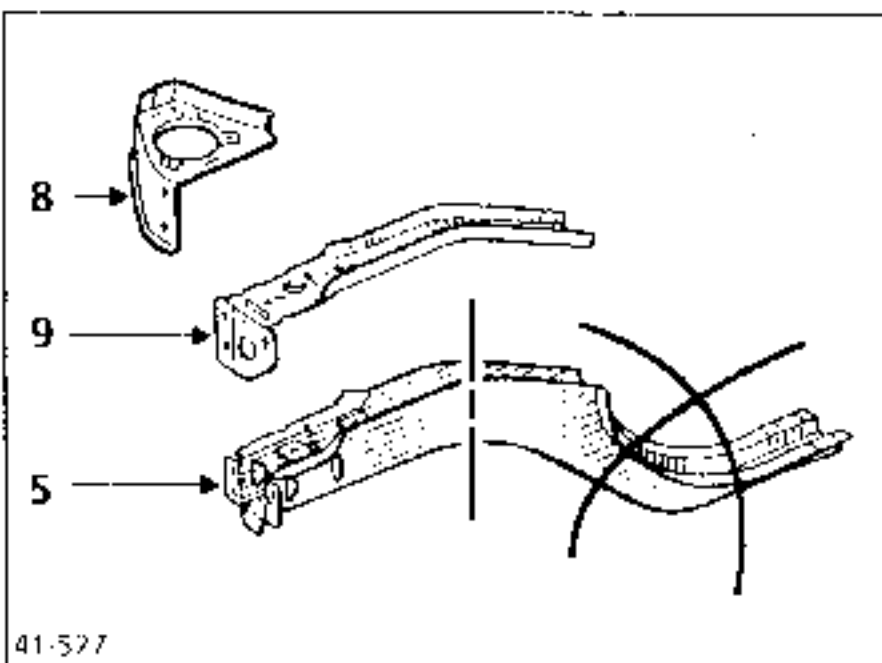
NOTA : en (A), 4 puntos en tres espesores, ver **41-B-1**
en (B), 9 puntos en tres espesores, ver **42-C-2**

INTRODUCCION

Operación base para choque delantero. Necesita la sustitución del cierre del larguero y del cierre del paso de rueda.

COMPOSICION DE LA PIEZA A.P.R.

- 5 Larguero delantero parte delantera ensamblado que contiene :
- separador de fijación motor,
- anillo de remolcado para lado izquierdo
- 8 Cierre de paso de rueda, pieza desnuda
- 9 Cierre de larguero, pieza desnuda



1 UNION CON CIERRE DE PASO DE RUEDA

Espesor de las chapas (mm)

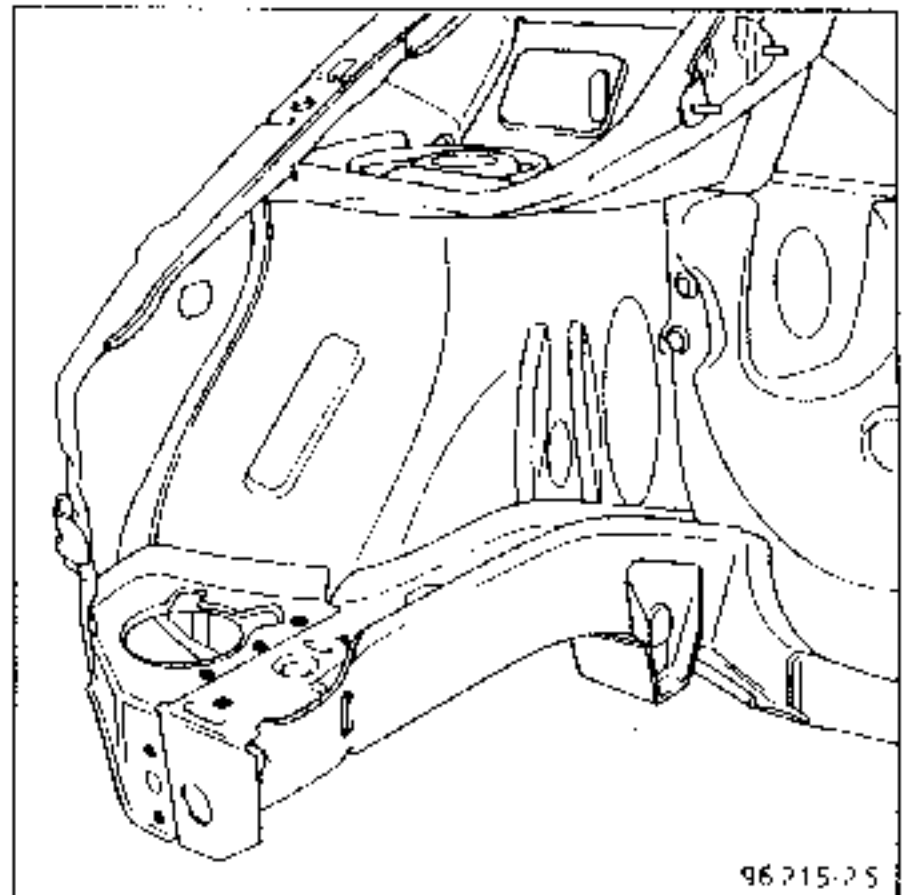
Cierre de paso de rueda	0,70
Cierre de larguero	0,70
Larguero	1,20

Desgrapado



4 puntos eléctricos sobre dos espesores (0,70 x 2)

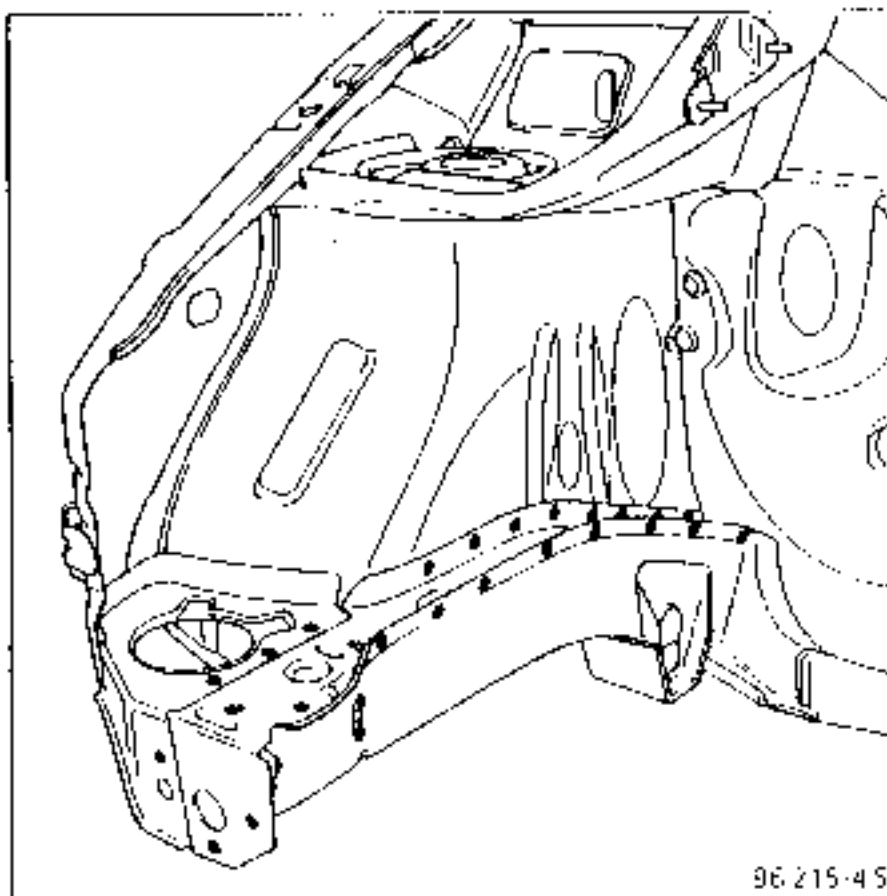
Soldadura



NOTA : estos puntos están en tres espesores, se soldarán en la operación **41-B-2** que es complementaria a ésta.

2 UNION CON LARGUERO

Recuerde : ver **41-B-2**



3 UNION CON PASO DE RUEDA

Espesor de las chapas (mm)

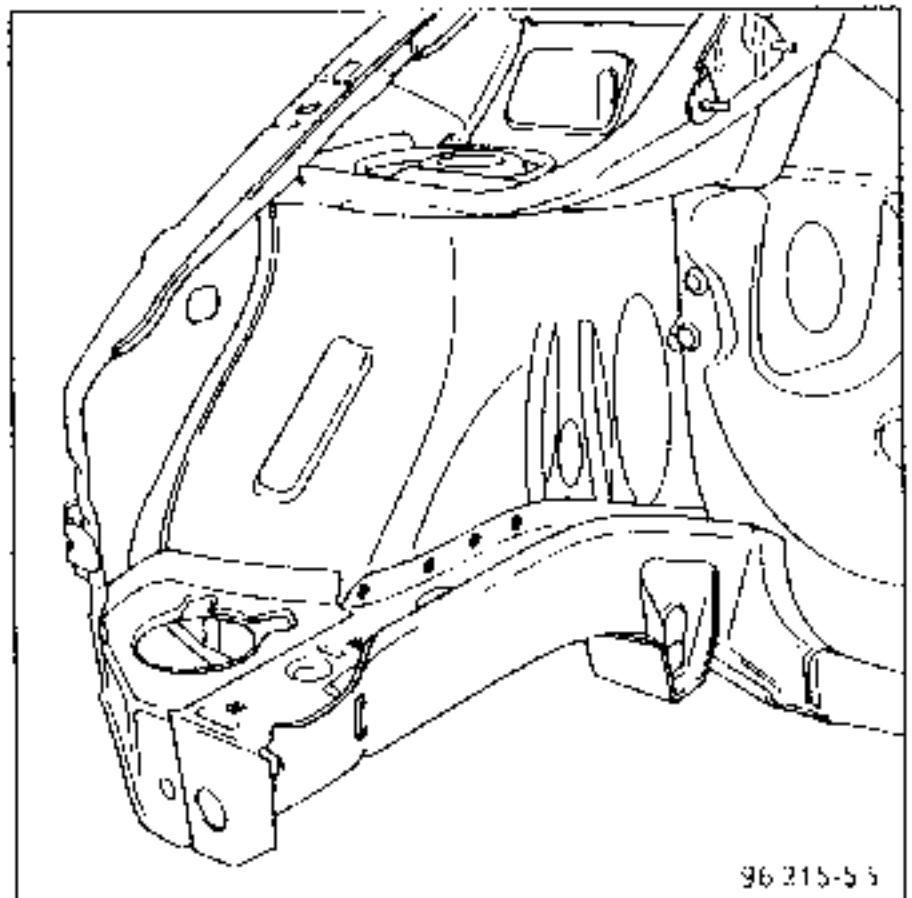
Paso de rueda	0,70
Larguero	1,20
Cierre de larguero	0,70

Desgrapado



4 puntos eléctricos en 1 espesor 1,2

Soldadura



NOTA : estos puntos están en tres espesores, se soldarán en la operación **41-B-2** complementaria a ésta.

4 UNION CON SOPORTE BATERIA (LADO IZQUIERDO SOLAMENTE)

Espesor de las chapas (mm)

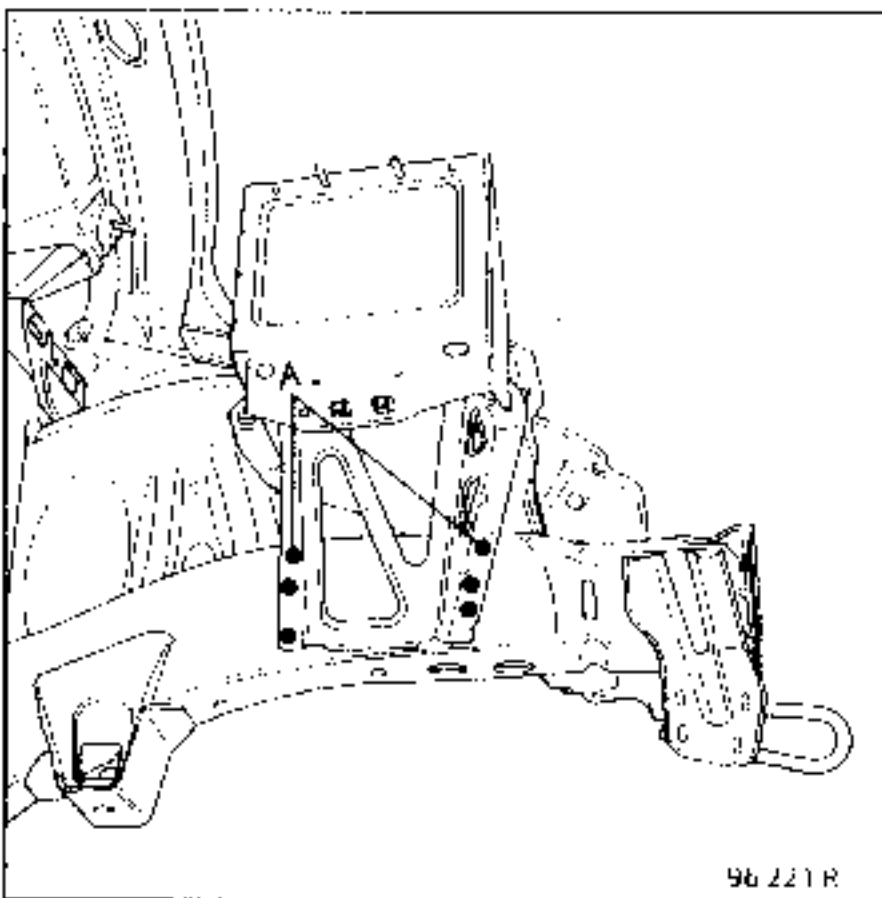
Soporte inferior	1,20
Larguero	1,20
Cierre de larguero	0,70

Desgrapado



6 puntos eléctricos en 1 espesor 1,2

Soldadura



NOTA : Los puntos (A) están en tres espesores, serán soldados en la operación **41-B-2** complementaria a ésta. Los otros puntos se efectúan antes que el cierre del larguero sea colocado.

5 CORTE PARCIAL

Espesor de las chapas (mm)

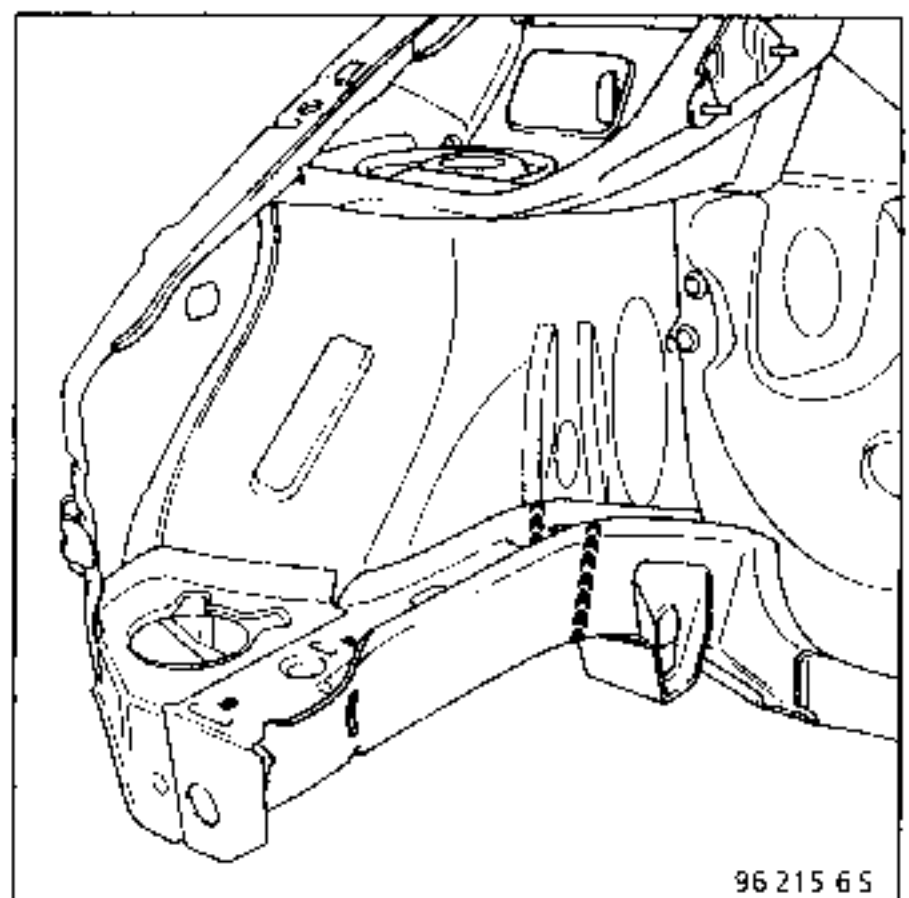
Larguero	1,20

Desgrapado



250 mm

Soldadura



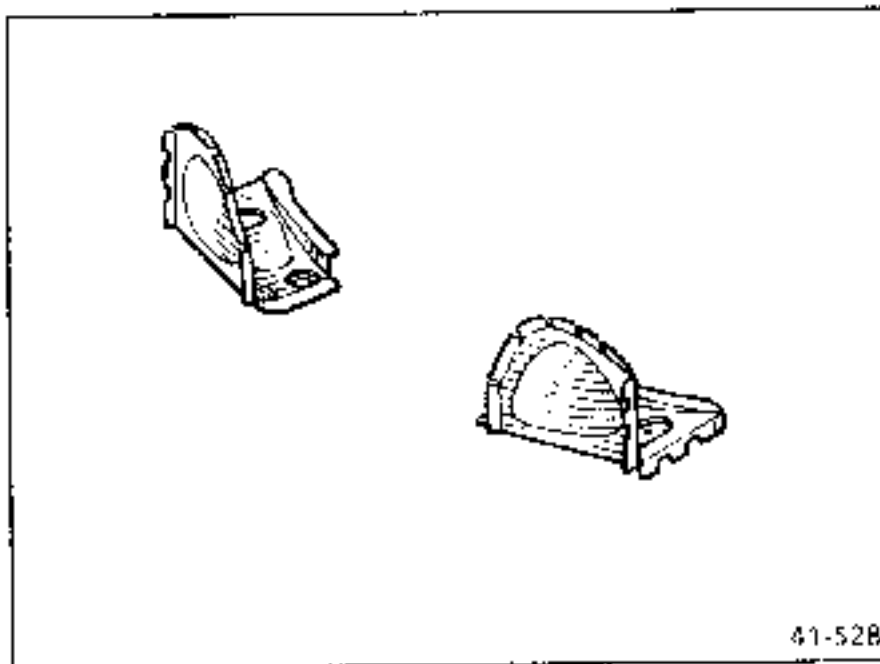
INTRODUCCION

Operación complementaria al semi-bloque delantero para choque delantero.

Pie delantero para choque lateral.

COMPOSICION DE LA PIEZA A.P.R.

Pieza desnuda.



1 UNION CON SALPICADERO

Espesor de las chapas (mm)

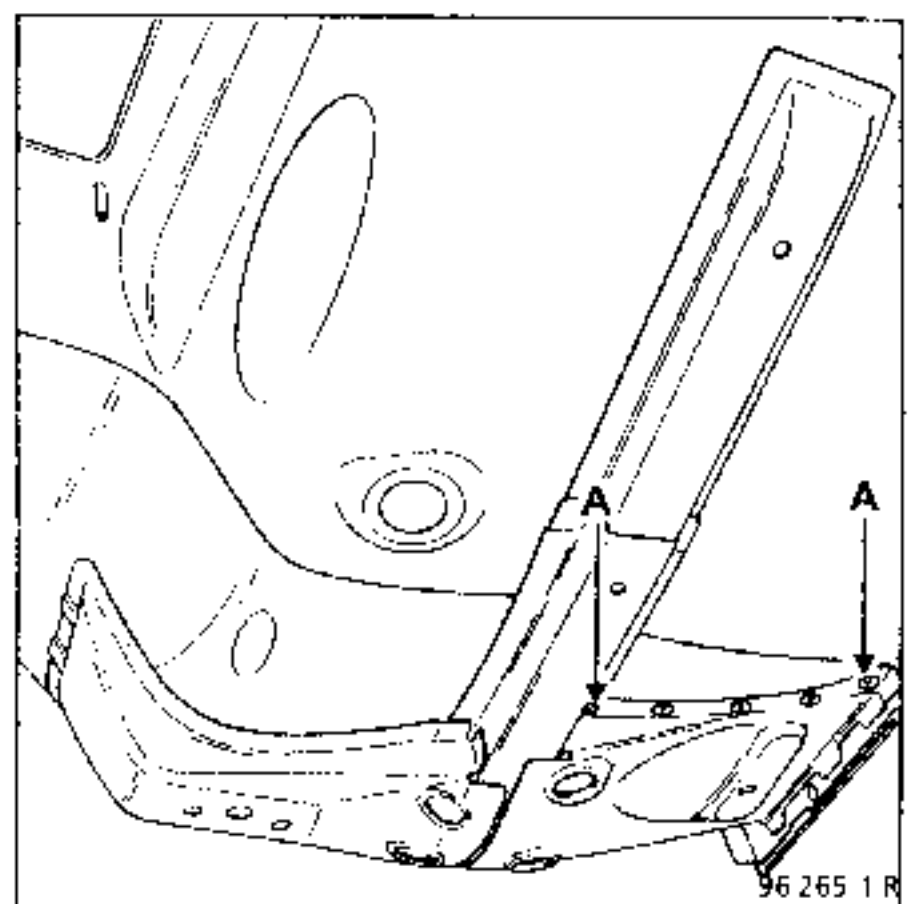
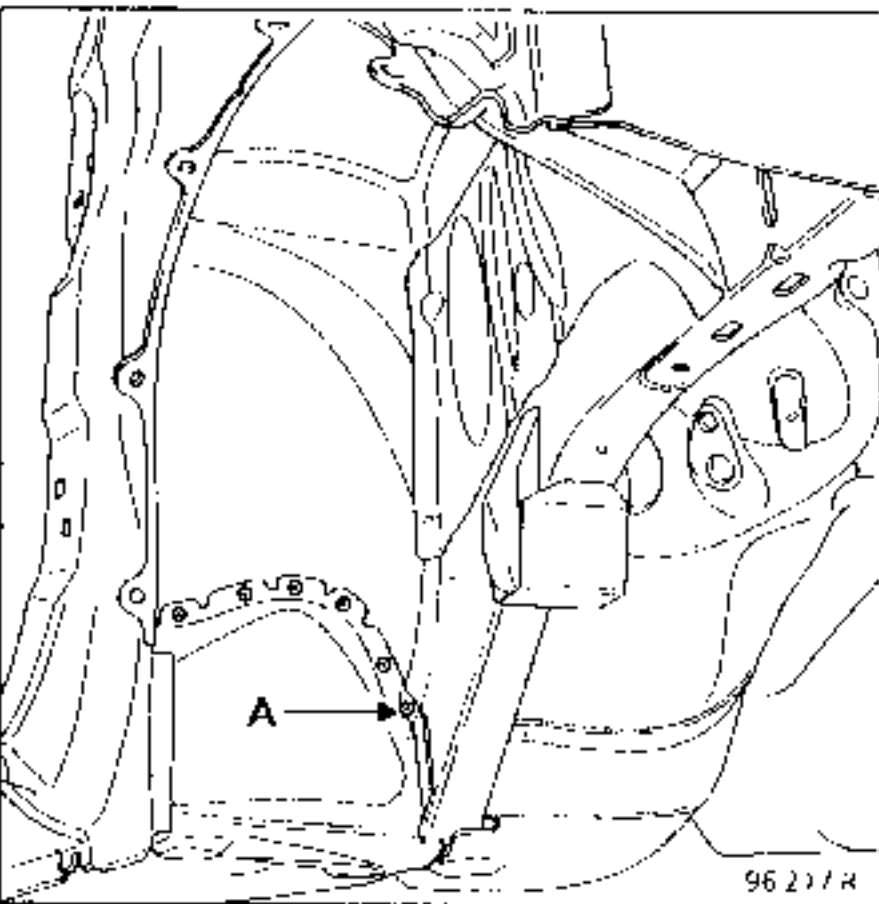
Travesaño lateral	1,00
Salpicadero	0,70
Larguero delantero	1,50
Piso central	0,70

Desgrapado



11 puntos eléctricos sobre espesor 1,0

Soldadura



NOTA : en (A), puntos en 3 espesores.

2 UNION CON FORRO DE PIE DEL ANTERO

Espesor de las chapas (mm)

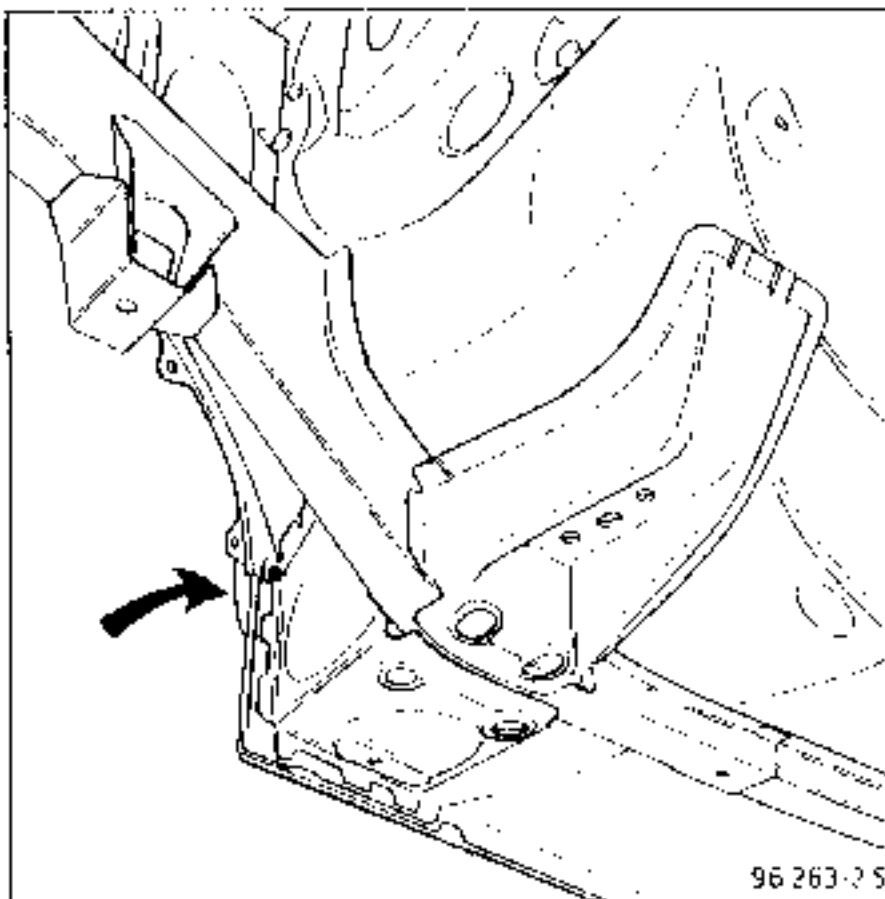
Pie delantero	0,70
Refuerzo de pie delantero	1,50
Forro de bajos de caja	1,00
Travesaño lateral	1,00

Desgrapado



1 punto eléctrico sobre espesor 1,00

Soldadura



NOTA : Puntos en cuatro espesores.

3 UNION CON FORRO DE BAJOS DE CAJA

Espesor de las chapas (mm)

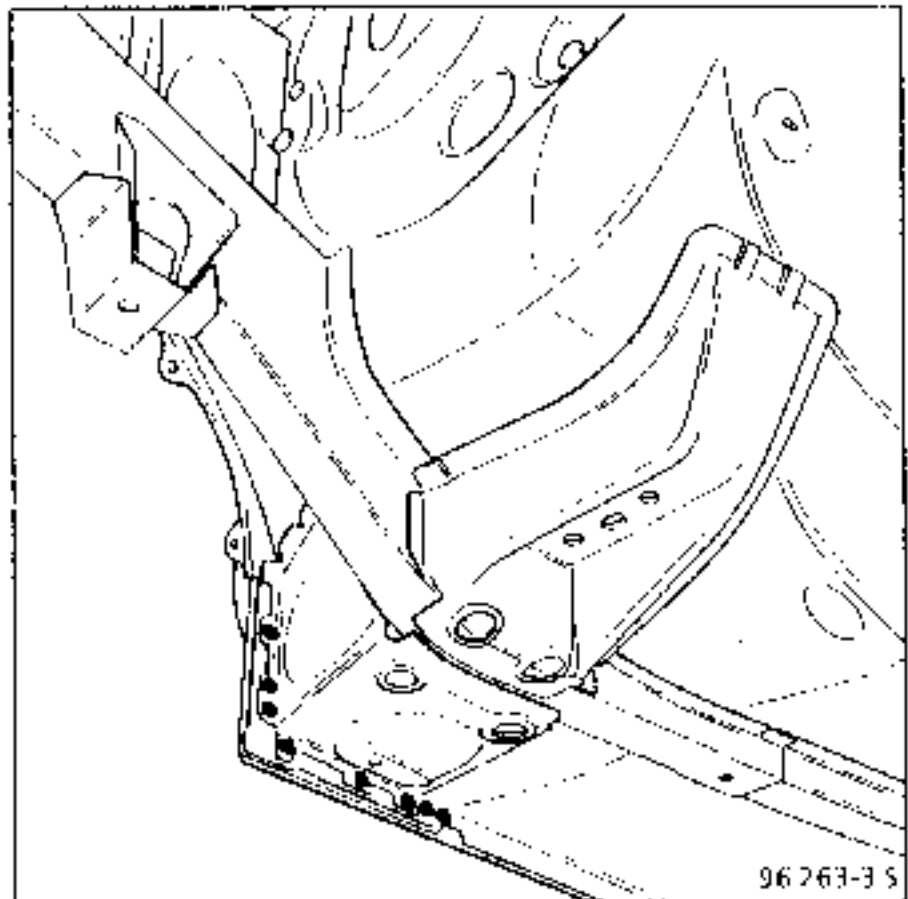
Forro de bajos de caja	1,00
Pie delantero	0,70
Travesaño lateral	1,00

Desgrapado



8 puntos eléctricos sobre espesor 1,00

Soldadura



NOTA : todos los puntos están en 3 espesores.

4 UNION CON LARGUERO DELANTERO
(SEMI-BLOQUE)

Espesor de las chapas (mm)

Larguero delantero	1,20
Travesaño lateral	1,00
Salpicadero	0,70

Desgrapado

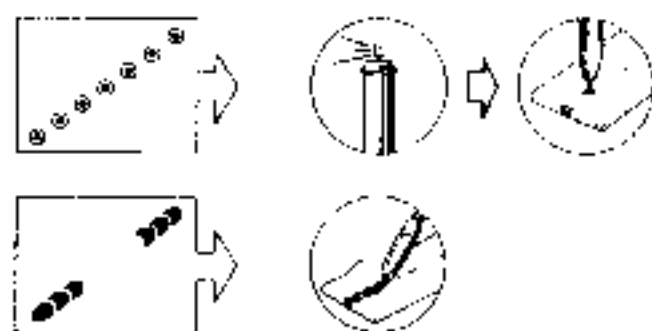
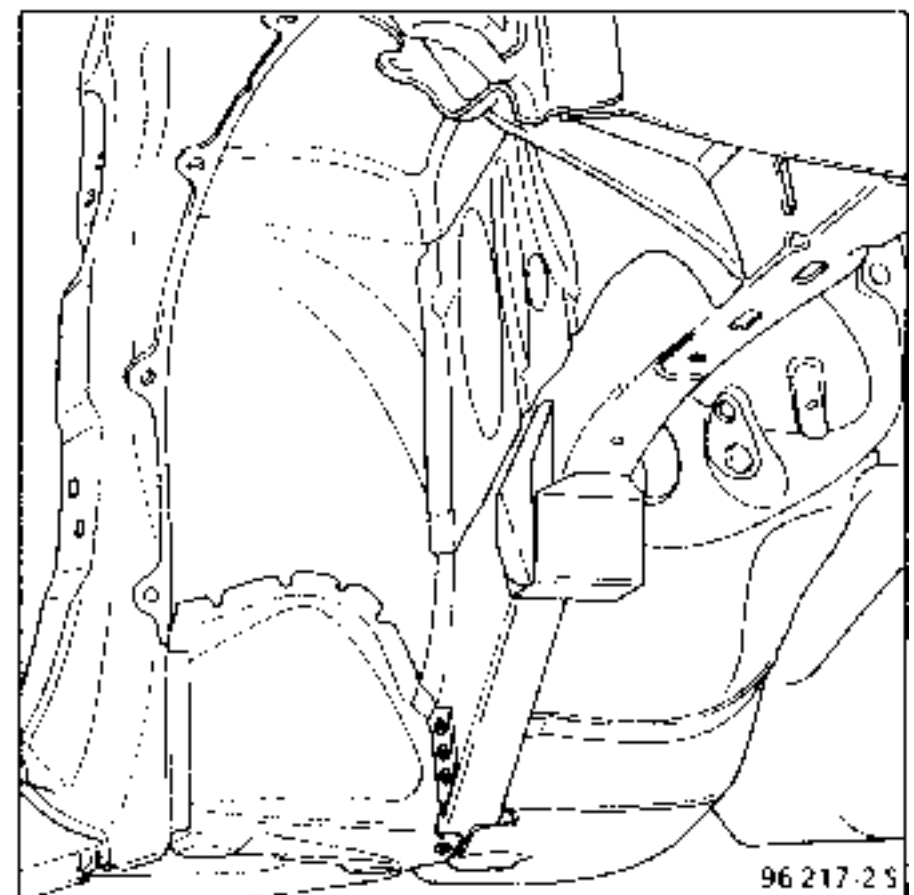
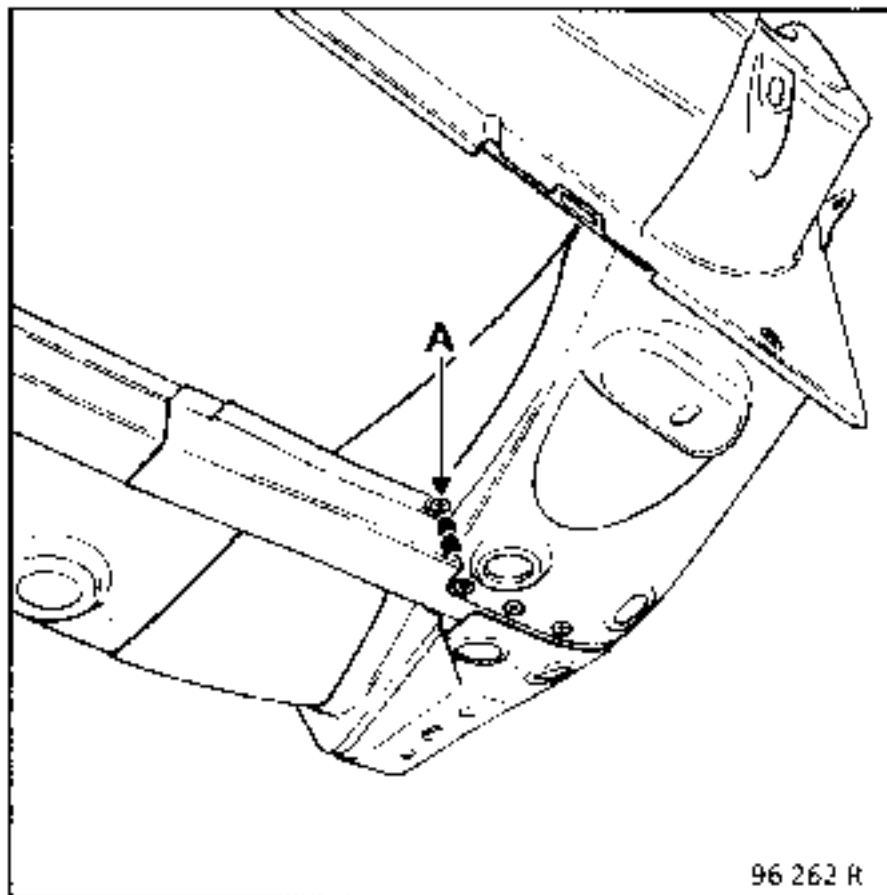


8 puntos electricos sobre espesor 1,20



Corte con buril de 20 mm

Soldadura



NOTA : en (A), puntos en 3 espesores.

INTRODUCCION

Operación complementaria :

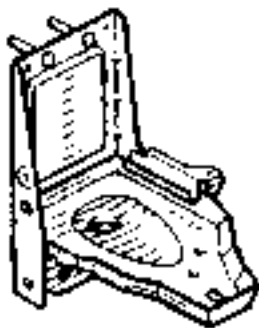
- costado de alero con paso de rueda,
- larguero delantero parcial,
- semi-bloque.

Lado izquierdo solamente.

COMPOSICION DE LA PIEZA A.P.R.

Pieza ensamblada que contiene :

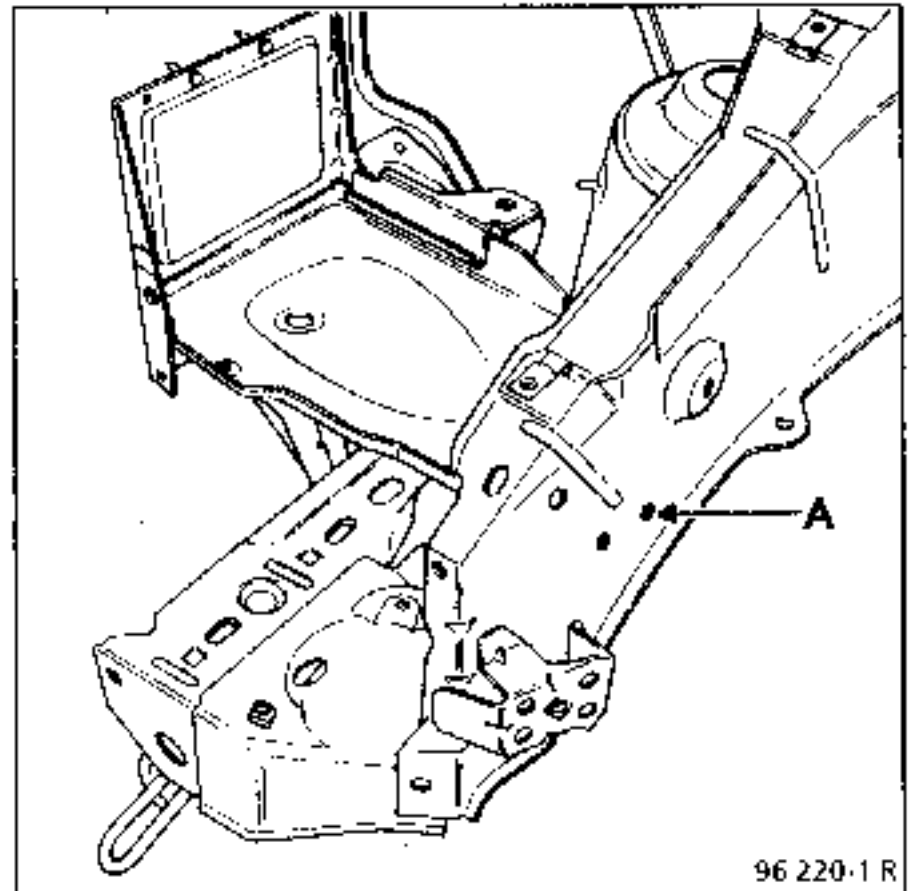
- tope del talón de batería,
- refuerzo del tope,
- tuercas soldadas,
- soporte del calculador con tornillos y tuercas soldadas.



41-529

1 UNION CON COSTADO DE ALERO

Recuerde : ver **42-B-4**



2 UNION CON PASO DE RUEDA

Espesor de las chapas (mm)

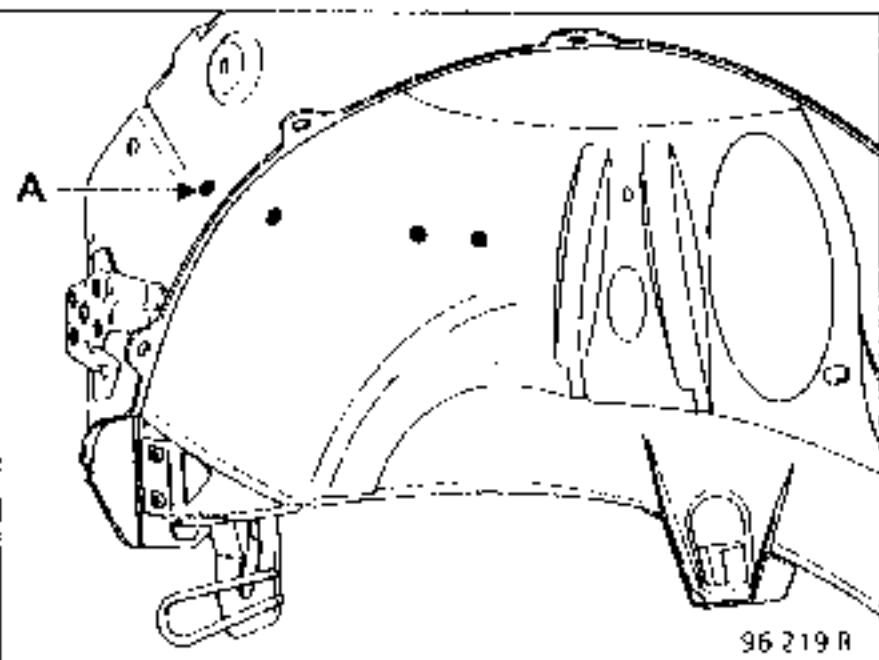
Soporte de batería	1,20
Paso de rueda	0,70
Costado de alero	0,70

Desgrapado



4 puntos eléctricos sobre espesor 1,20

Soldadura



NOTA : en (A), 1 punto en 3 espesores

3 UNION CON LA SUJECION DEL SOPORTE DE BATERIA

Espesor de las chapas (mm)

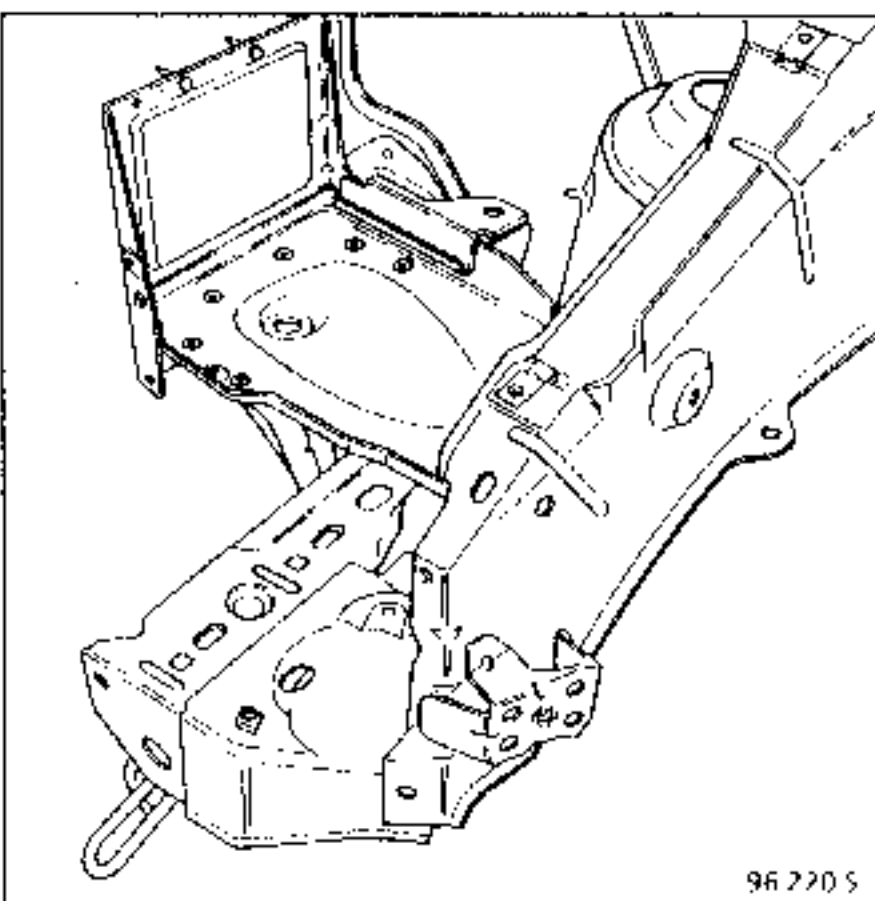
Soporte de batería	1,20
Sujeción	1,20

Desgrapado



6 puntos eléctricos sobre espesor 1,20

Soldadura



INTRODUCCION

Operación complementaria a :

- larguero delantero parcial,
- costado de alero con paso de rueda.

Lado izquierdo solamente.

COMPOSICION DE LA PIEZA A.P.R.

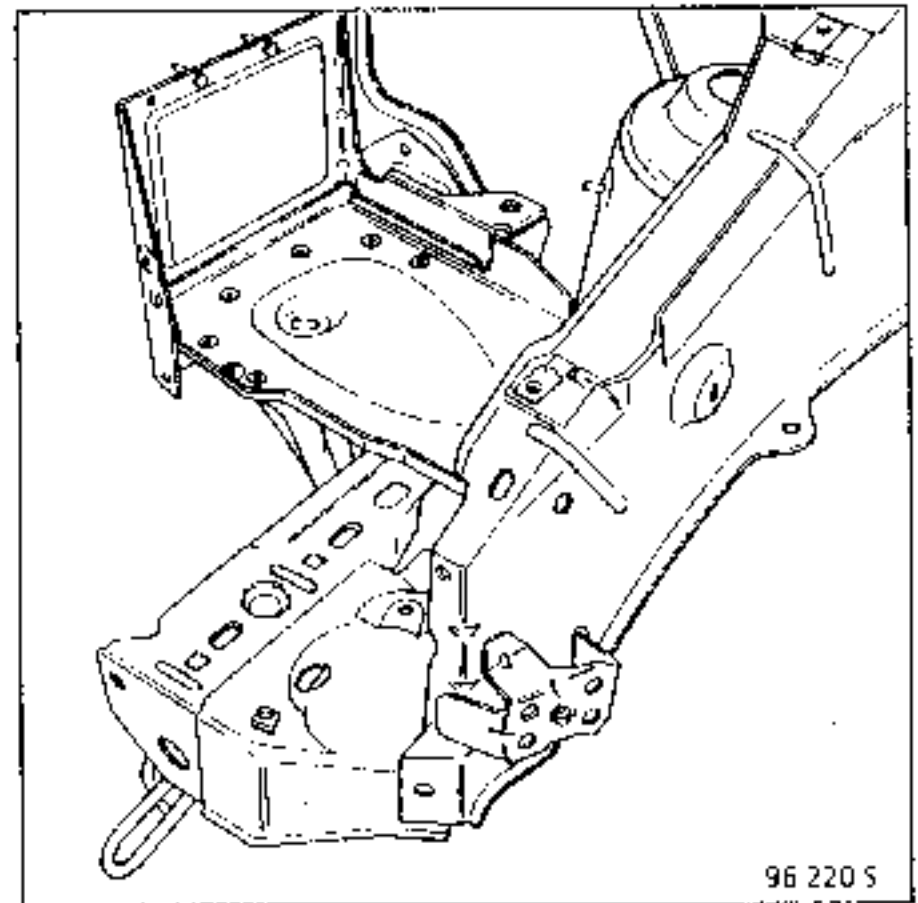
Pieza ensamblada con piezas soldadas.



41-530

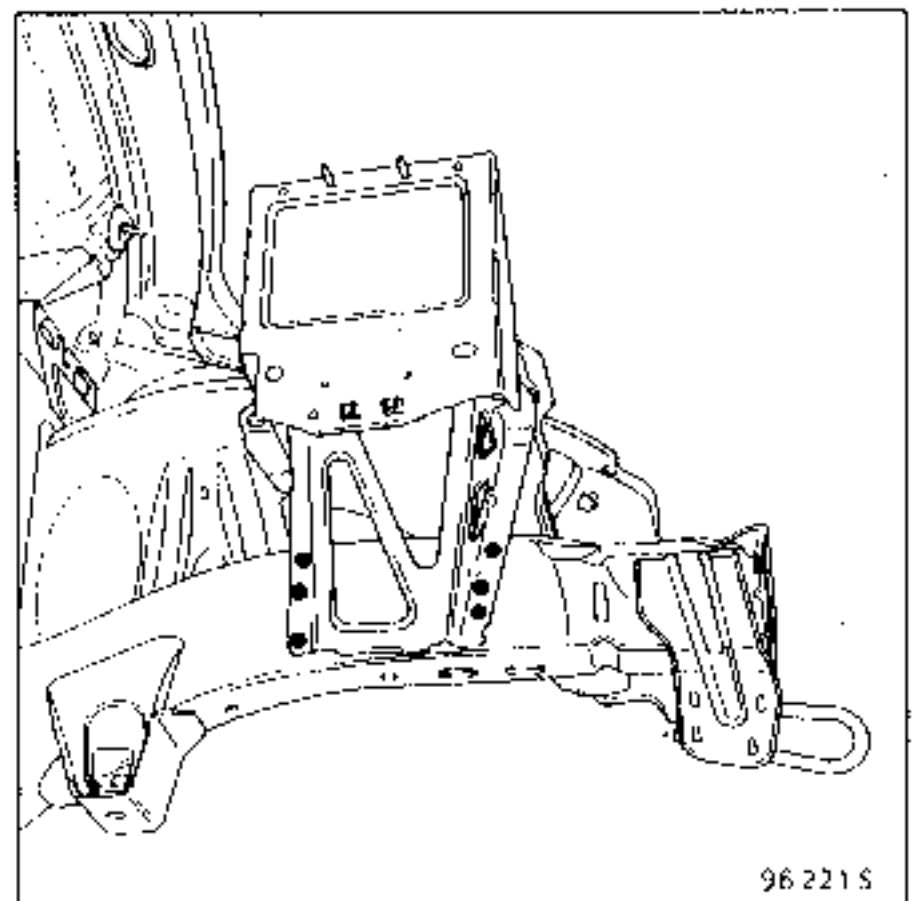
1 UNION CON SOPORTE DE BATERIA

Recuerde : ver **41-E-3**



2 UNION CON LARGUERO DELANTERO

Recuerde : ver **41-C-4**



INTRODUCCION

Operación base para choque delantero.

Se pueden considerar dos posibilidades :

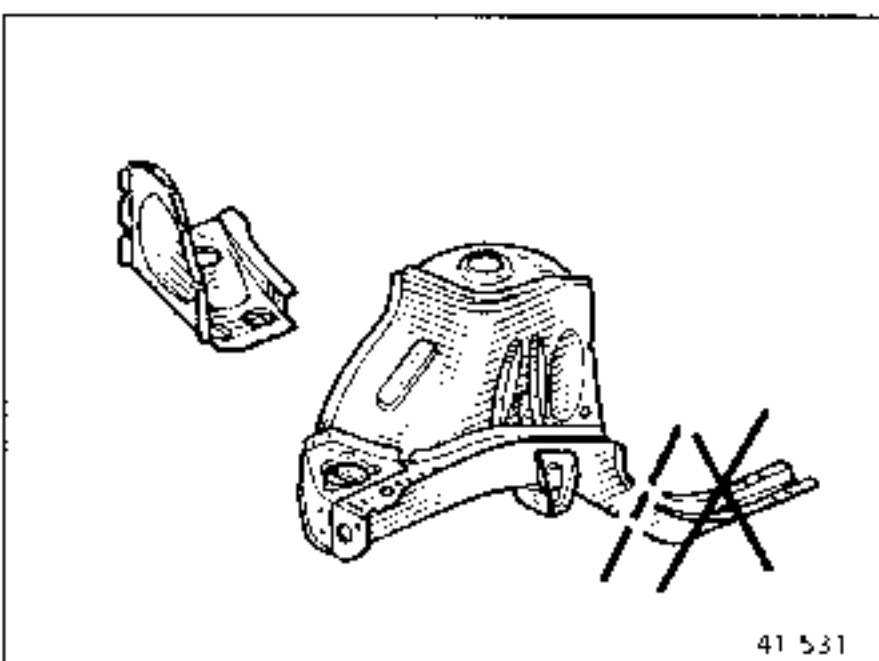
- 1) semi-bloque delantero completo que necesita la extracción del travesaño lateral delantero,
- 2) semi-bloque delantero parcial con corte del extremo trasero del larguero.

Los detalles de estos dos métodos se describen a continuación en la unión "semi-bloque delantero con salpicadero".

COMPOSICION DE LA PIEZA A.P.R.

Pieza ensamblada que contiene :

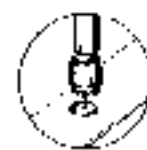
- larguero delantero parte delantera ensamblada con :
 - . chapa de cierre
 - . separador de fijación del motor
 - . soporte delantero de cuna
 - . anillo de remolcado lado izquierdo
- paso de rueda ensamblado con :
 - . copela de amortiguador
 - . cierre de paso de rueda
 - . soporte recipiente batería lado izquierdo



NOTA : para el método 1, pedir como suplemento la pieza (7)
para el método 2, cortar la pieza (4)

1 UNION CON COSTADO DE ALERO (FORRO DEL PIE)**Espesor de las chapas (mm)**

Costado de alero	0,70
Paso de rueda	0,70
Copela de amortiguador	2,00
Cierre de paso de rueda	0,70

Desgrapado

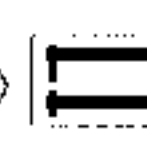
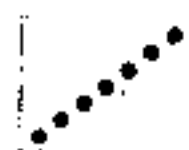
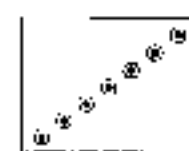
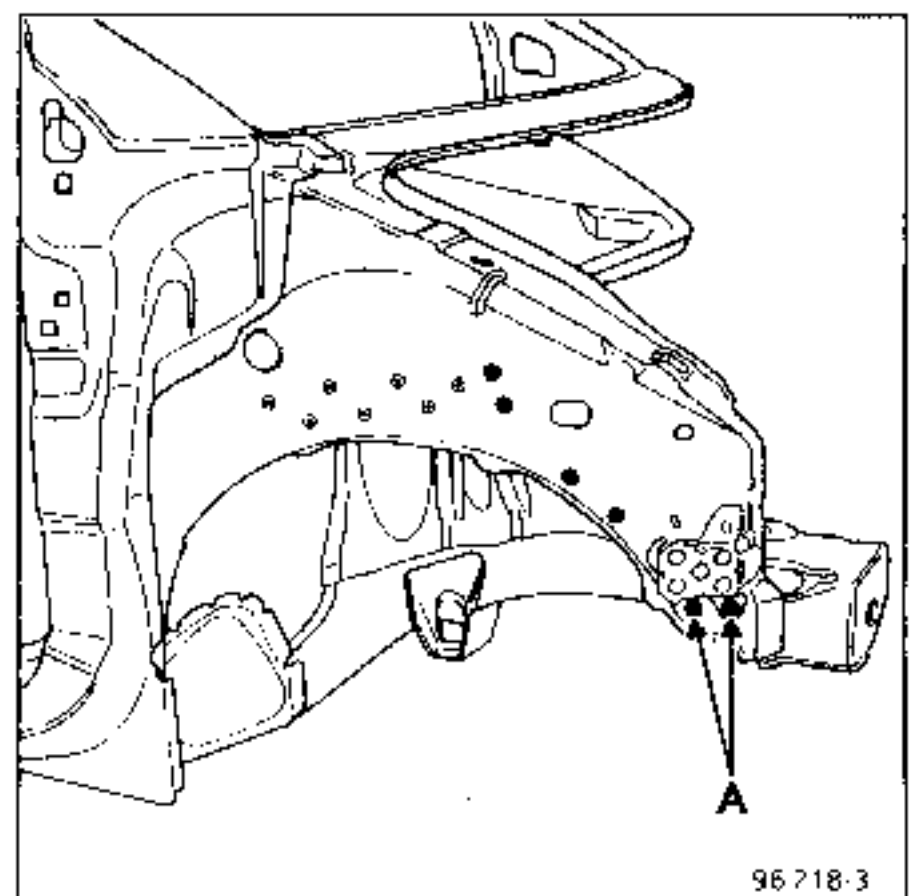
7 puntos eléctricos sobre espesor 0,70
(unión con copela de amortiguador)



350 mm
(unión con paso de rueda)



6 puntos eléctricos sobre espesor 0,70



NOTA : en (A), 2 puntos en 3 espesores.

2 UNION CON SALPICADERO

1^{er} método :
Larguero parte delantera completo

Espesor de las chapas (mm)

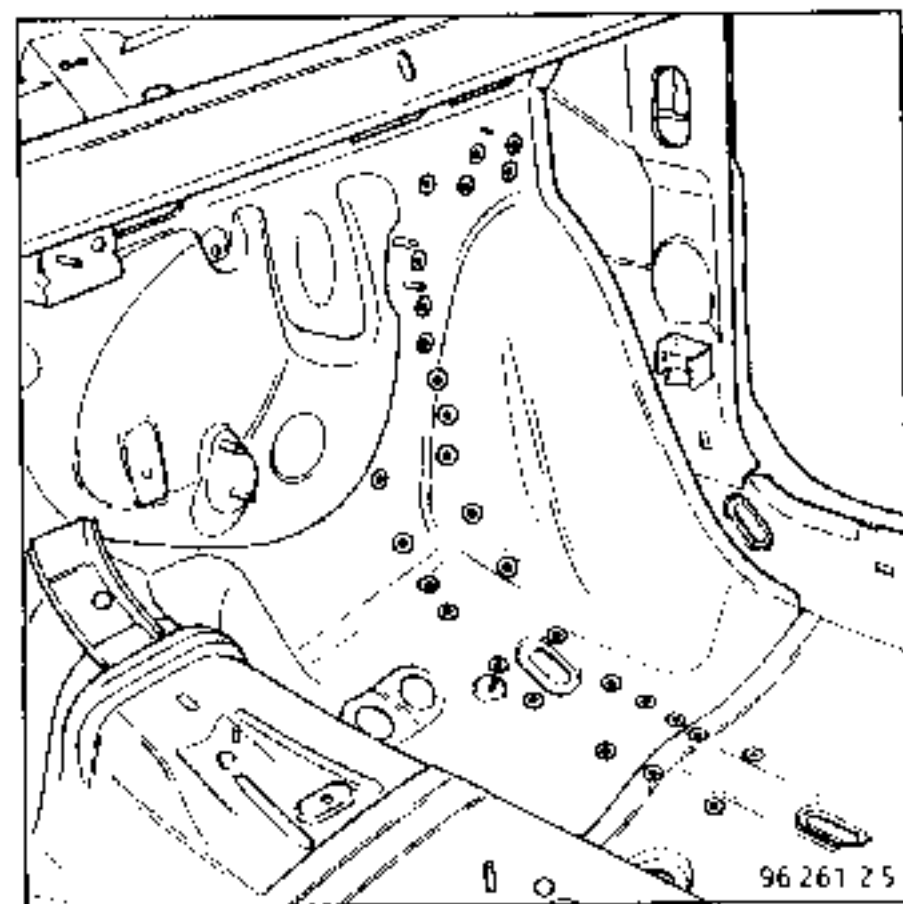
Paso de rueda	0,70
Larguero	1,20
Salpicadero	0,70
Travesaño lateral	1,00
Soporte trasero de cuna	1,50

Desgrapado



32 puntos eléctricos sobre espesor 0,70
por el interior del vehículo

Soldadura



2^o método :
Larguero parte delantera completa

Espesor de las chapas (mm)

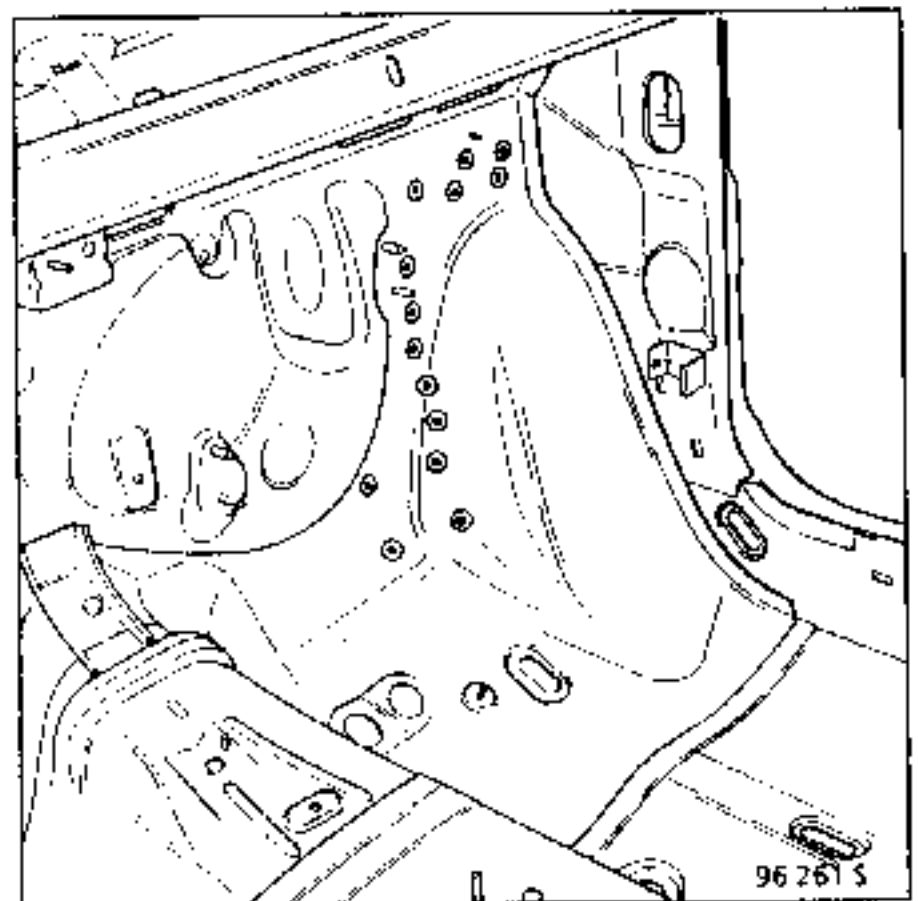
Paso de rueda	0,70
Larguero	1,20
Salpicadero	0,70

Desgrapado



14 puntos eléctricos sobre espesor 0,70
por el interior del vehículo

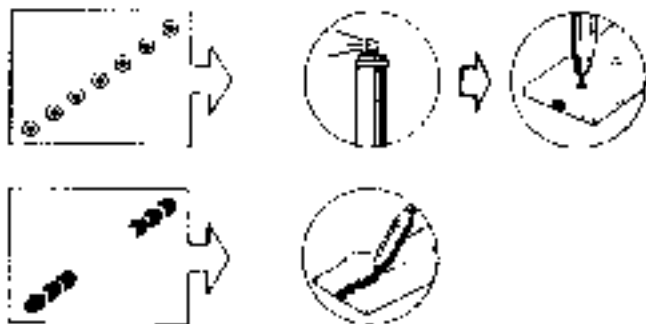
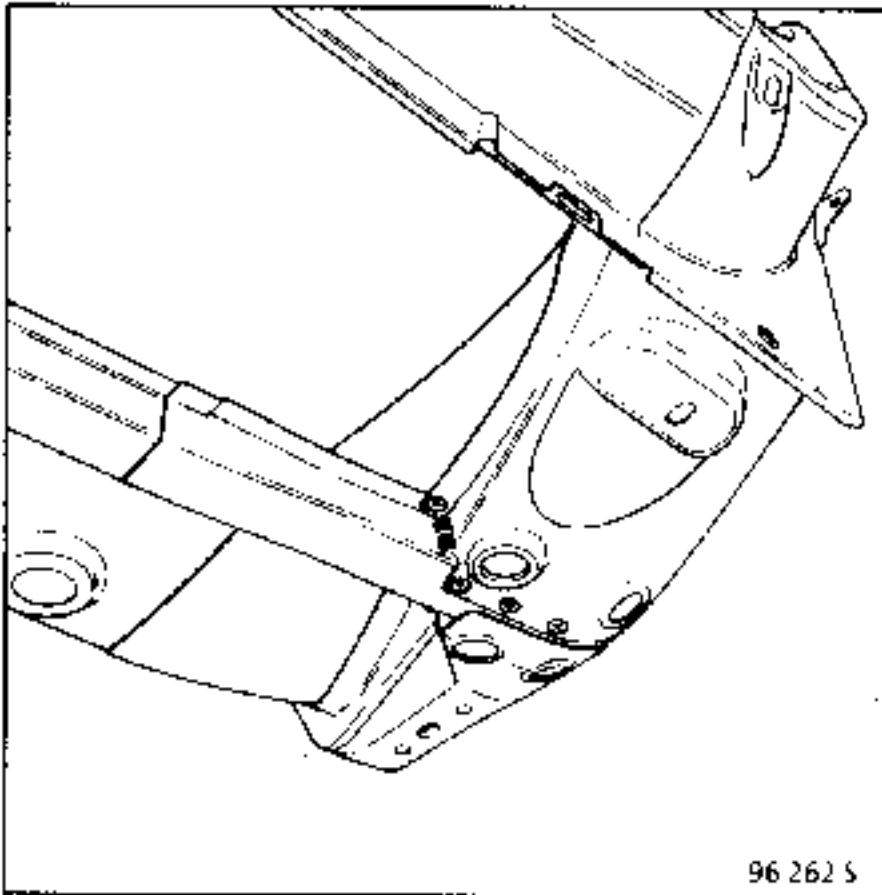
Soldadura



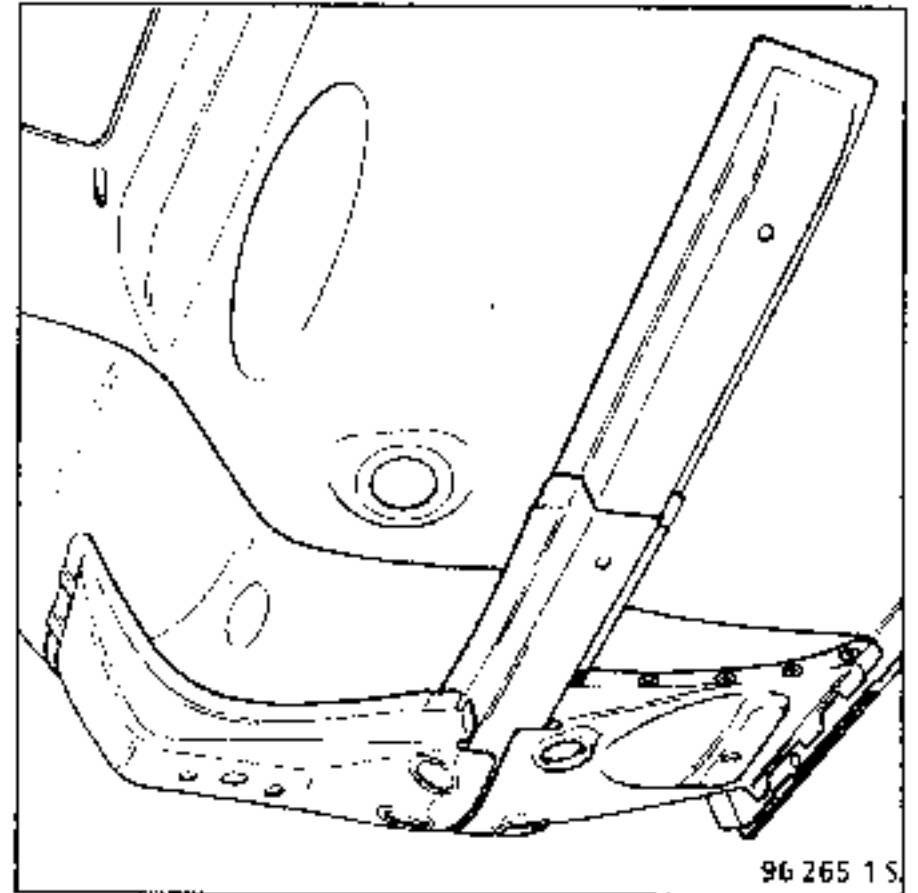
3 UNION CON TRAVESAÑO LATERAL

Recuerde : ver **41-D-1**

PARTE DELANTERA



PARTE TRASERA



4 UNION CON SOPORTE TRASERO DE CUNA

Espeor de las chapas (mm)

Larguero	1,20
Sopote trasero de cuna	1,50
Salpicadero	0,70

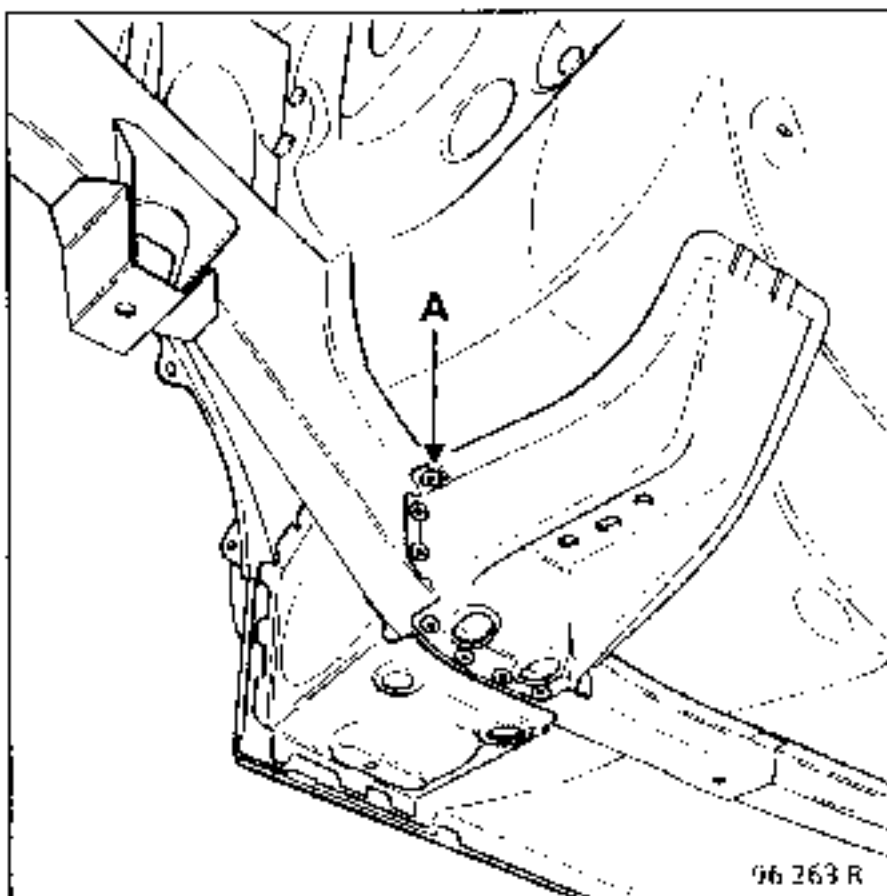
Desgrapado



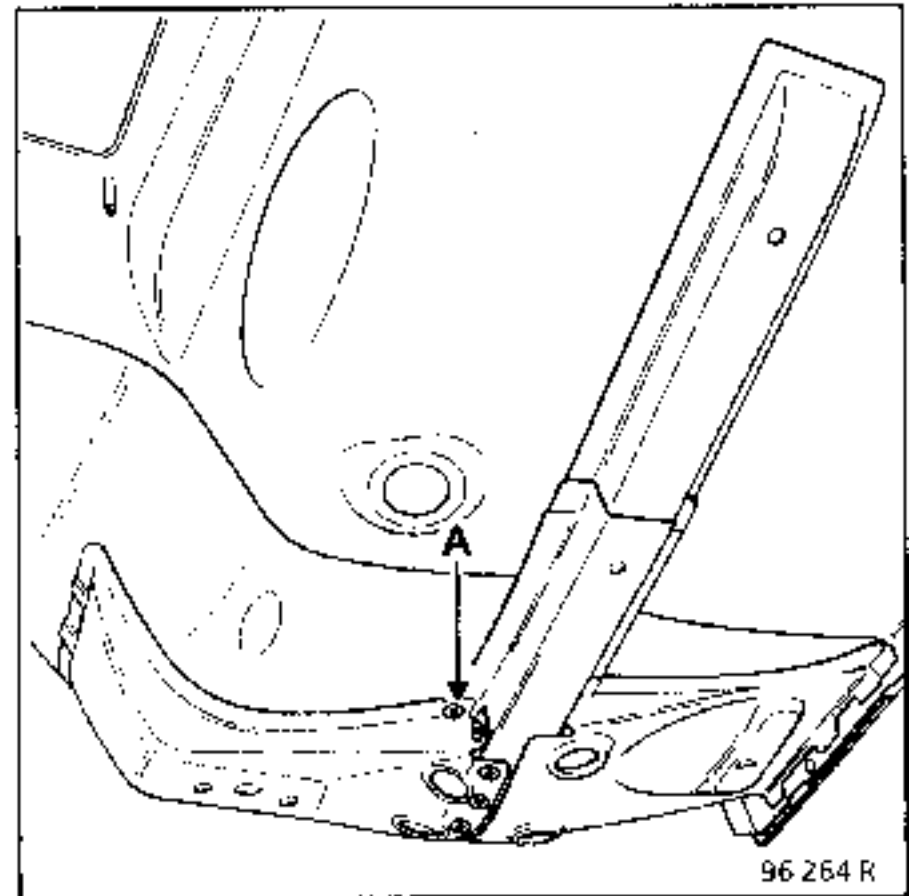
9 puntos eléctricos sobre espeor 1,50

Soldadura

PARTE DELANTERA



PARTE TRASERA



NOTA : en (A), puntos en 3 espesores con el salpicadero.

5 UNION CON PARTE TRASERA DE LARGUERO DELANTERO

Espesor de las chapas (mm)

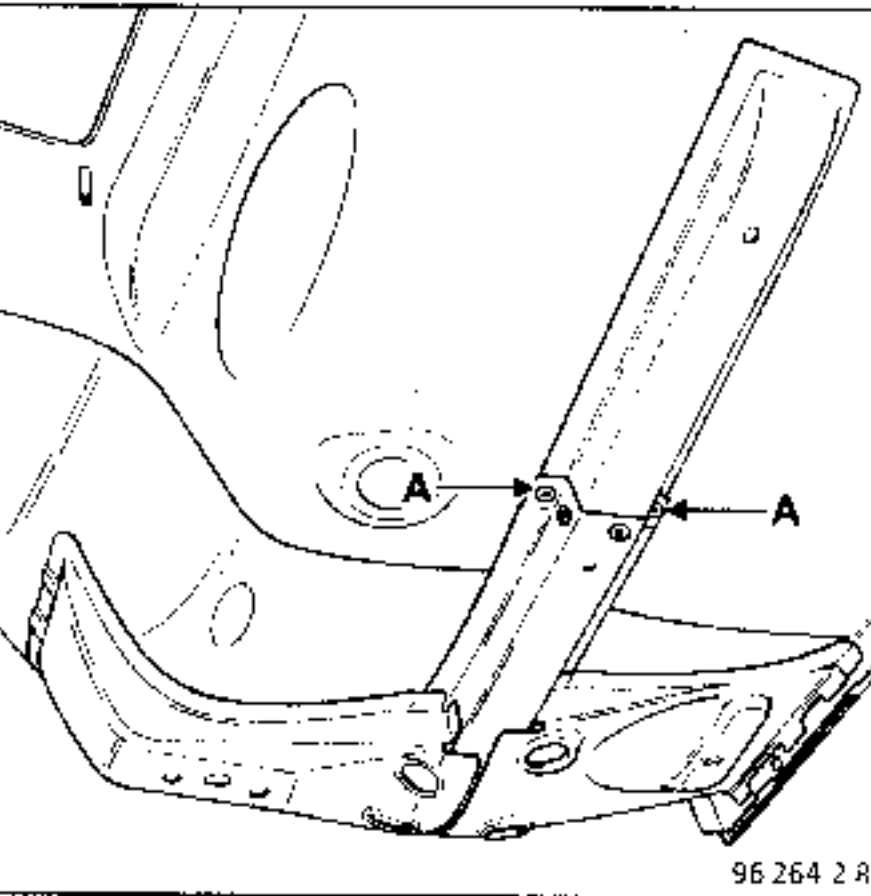
Parte delantera de larguero	1,20
Parte trasera	1,00
Piso central	0,70

Desgrapado



5 puntos eléctricos sobre espesor 1,20

Soldadura



NOTA : en (A), puntos en 3 espesores.

6 CORTE PARCIAL DEL LARGUERO

Espesor de las chapas (mm)

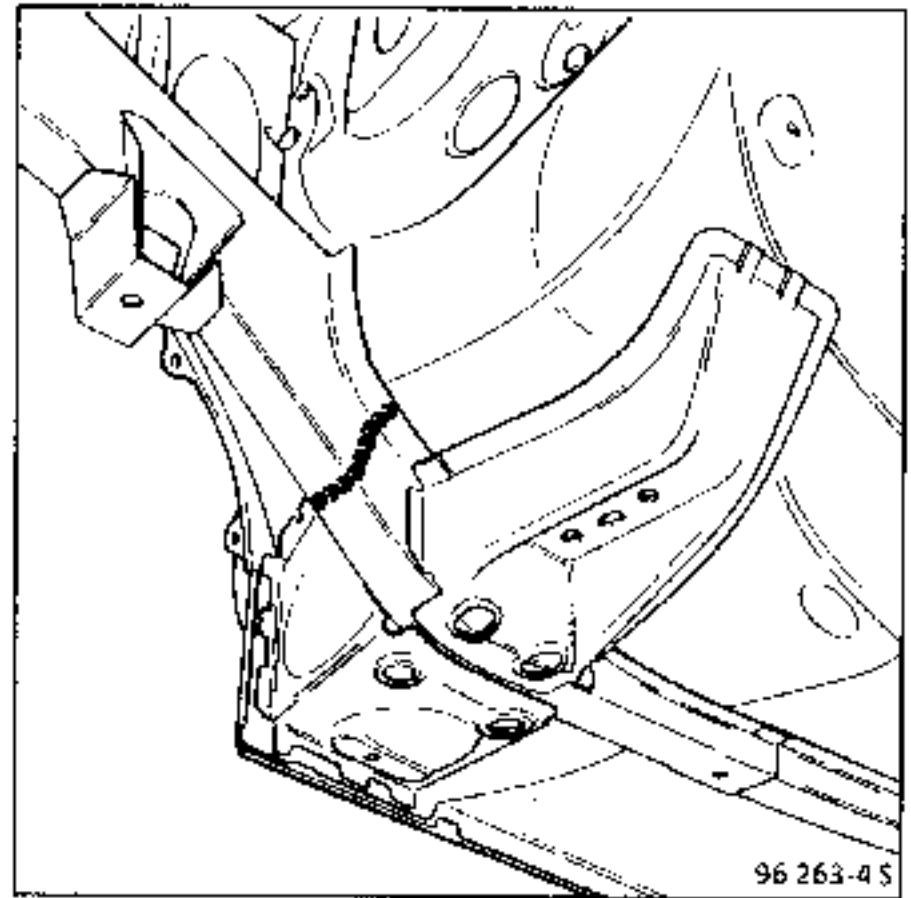
Larguero	1,20

Desgrapado



200 mm

Soldadura

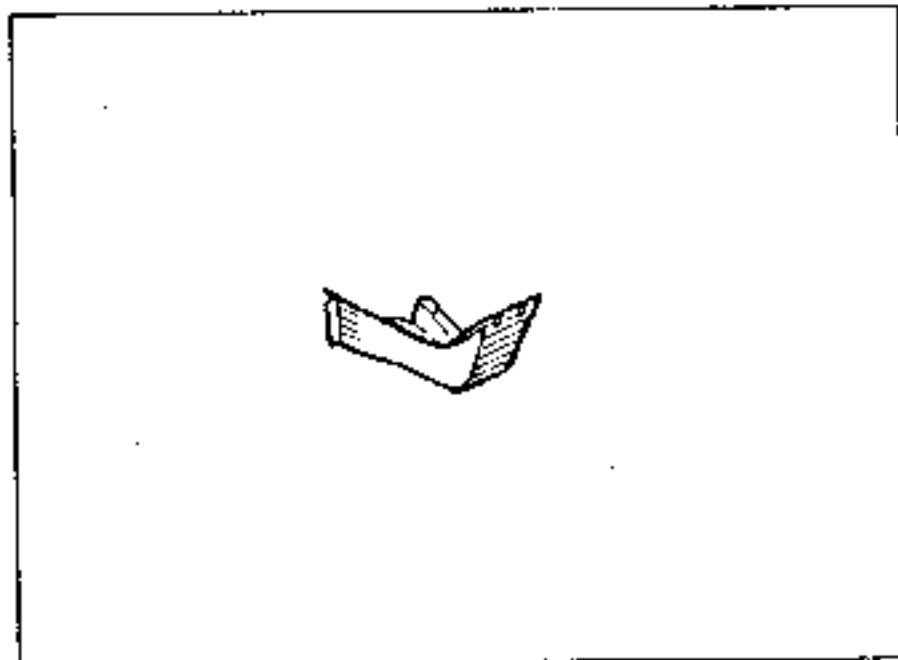


INTRODUCCIÓN

Operación complementaria a semi-bloque delantero completo.

COMPOSICION DE LA PIEZA A.P.R.

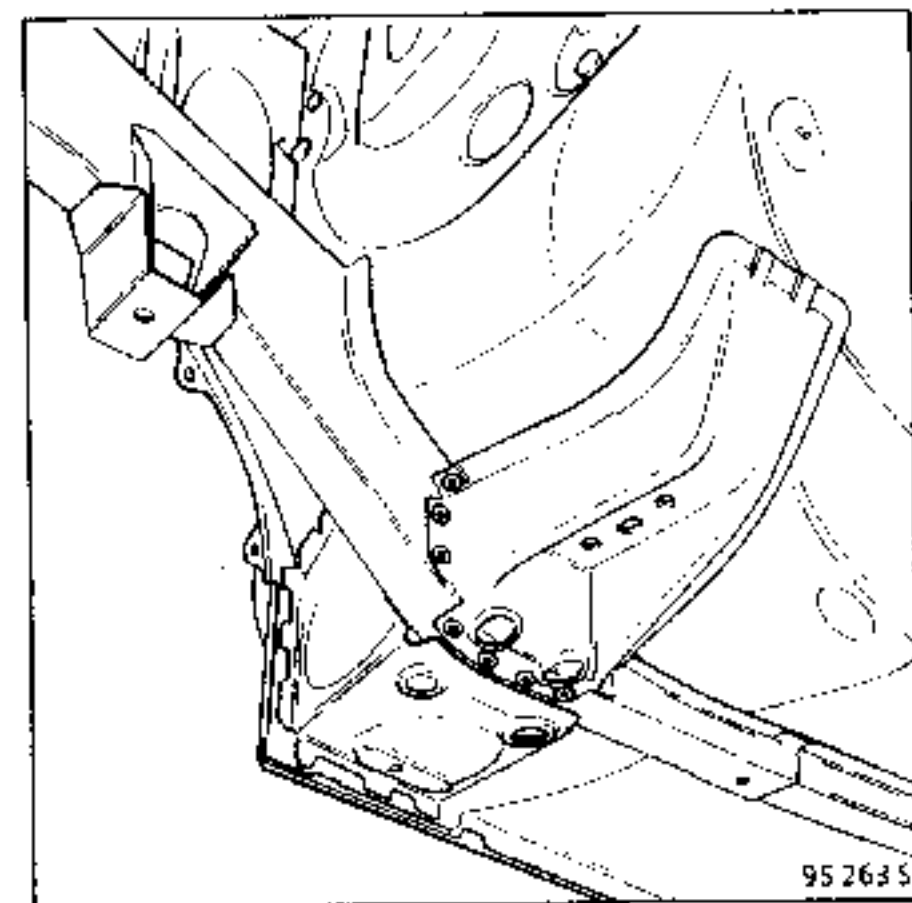
Pieza ensamblada que contiene :
- soporte desnudo,
- escuadra de fijación de cuna



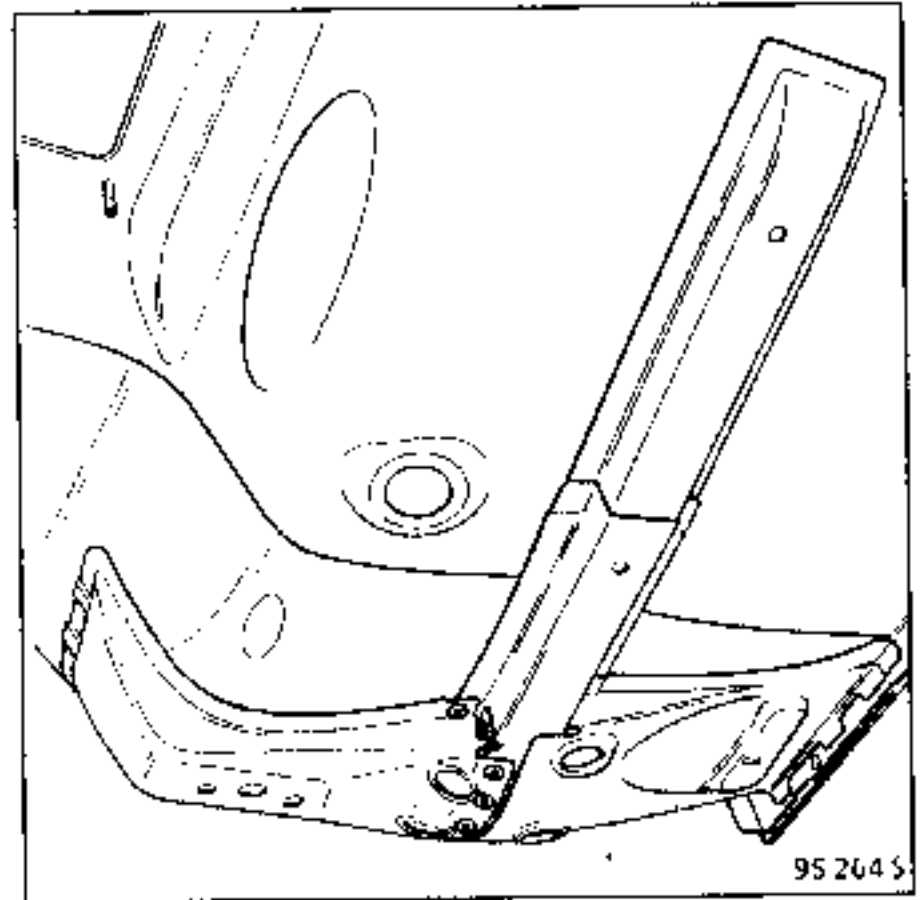
1 UNION CON LARGUERO PARTE DELANTERA

Recuerde : ver 41-G-4

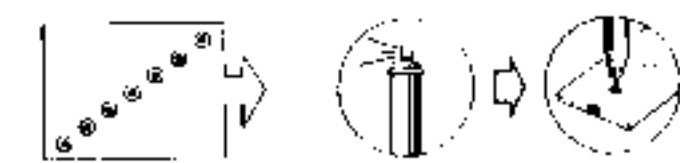
PARTE DELANTERA



PARTE TRASERA



95 264 S



2 UNION CON SALPICADERO

Espesor de las chapas (mm)

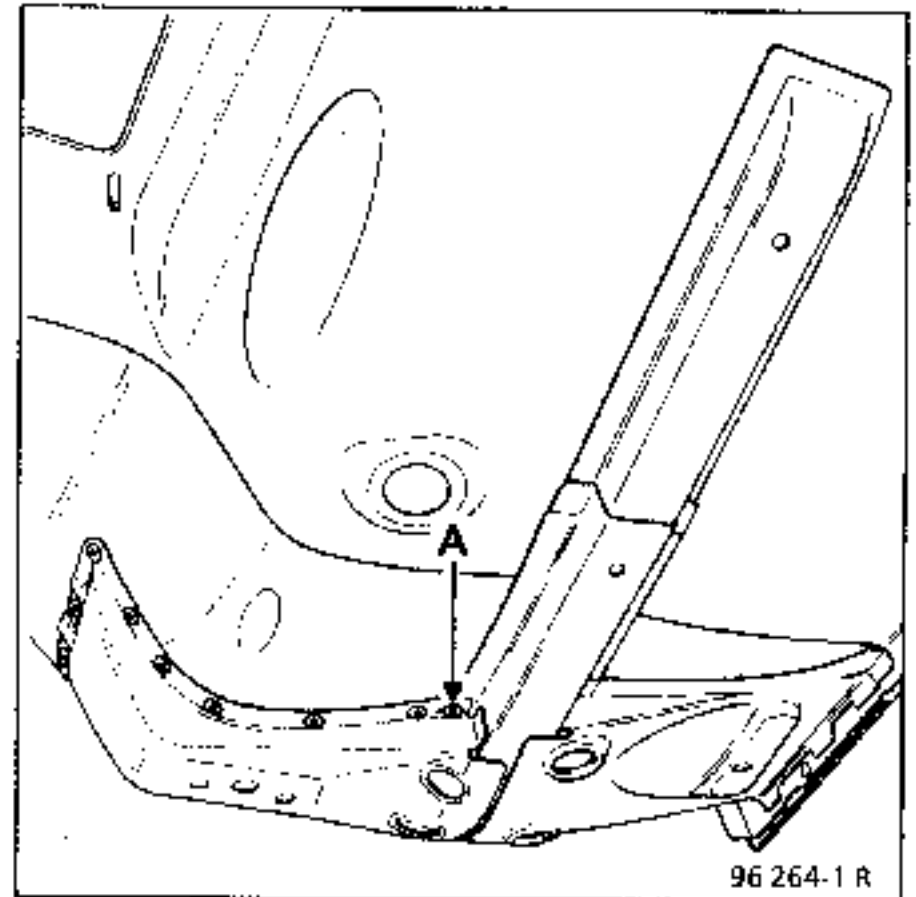
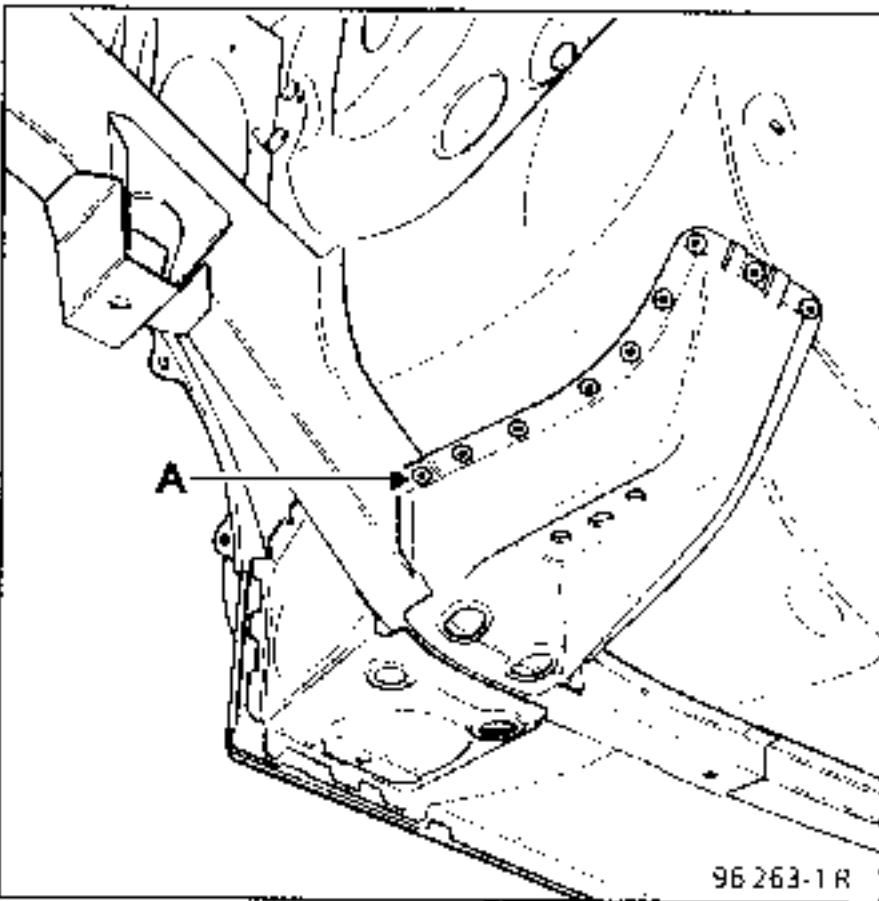
Soporte de cuna	1,50
Salpicadero	0,70
Lárguero	1,20

Desgrapado



15 puntos eléctricos sobre espesor 1,50

Soldadura



NOTA : en (A), puntos en tres espesores

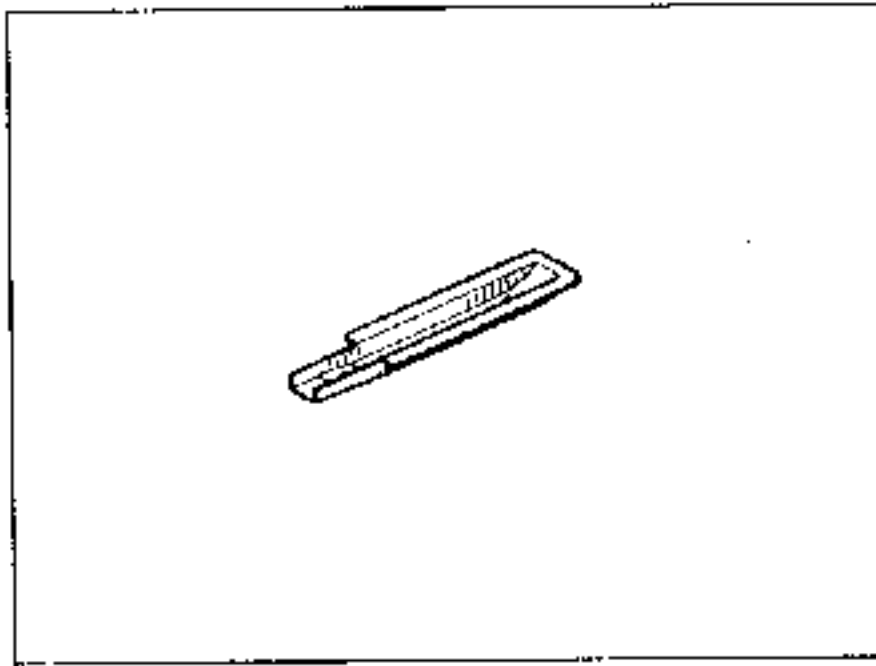
INTRODUCCION

Operación complementaria a :

- semi-bloque delantero para colisión delantera,
- bajos de caja con piso para choque lateral

COMPOSICION DE LA PIEZA A.P.R.

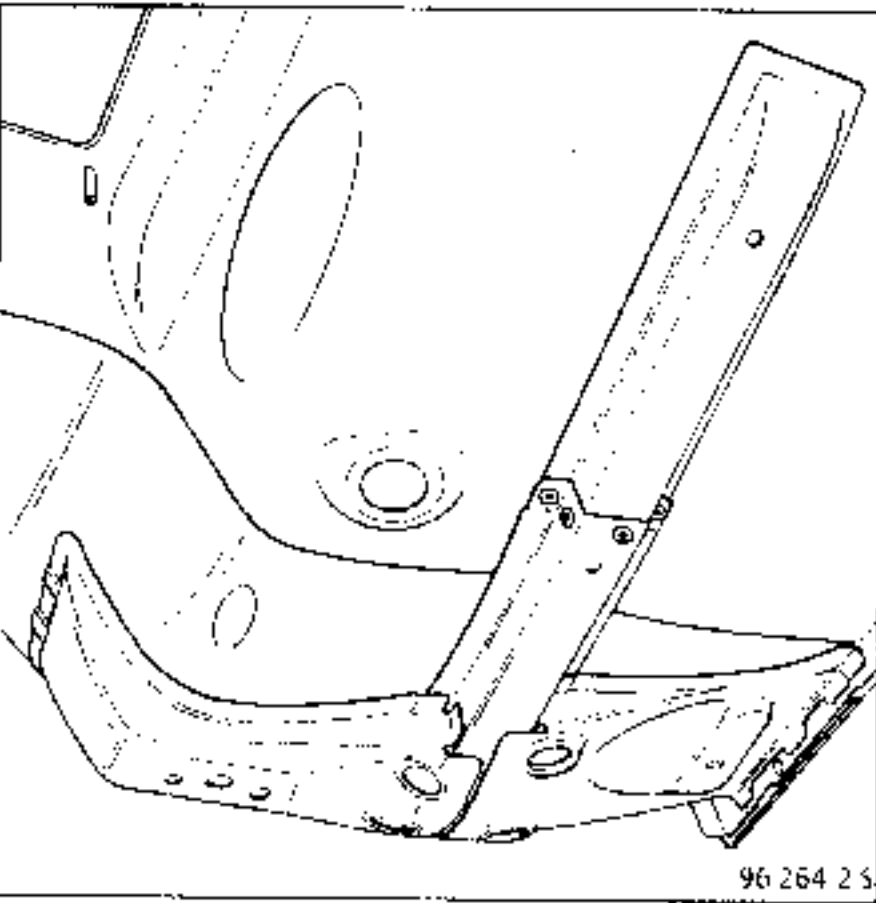
Pieza desnuda.



1 UNION CON PARTE DELANTERA

Recuerde : ver **41-G-5**

Soldadura



2 UNION CON PISO CENTRAL

Espesor de las chapas (mm)

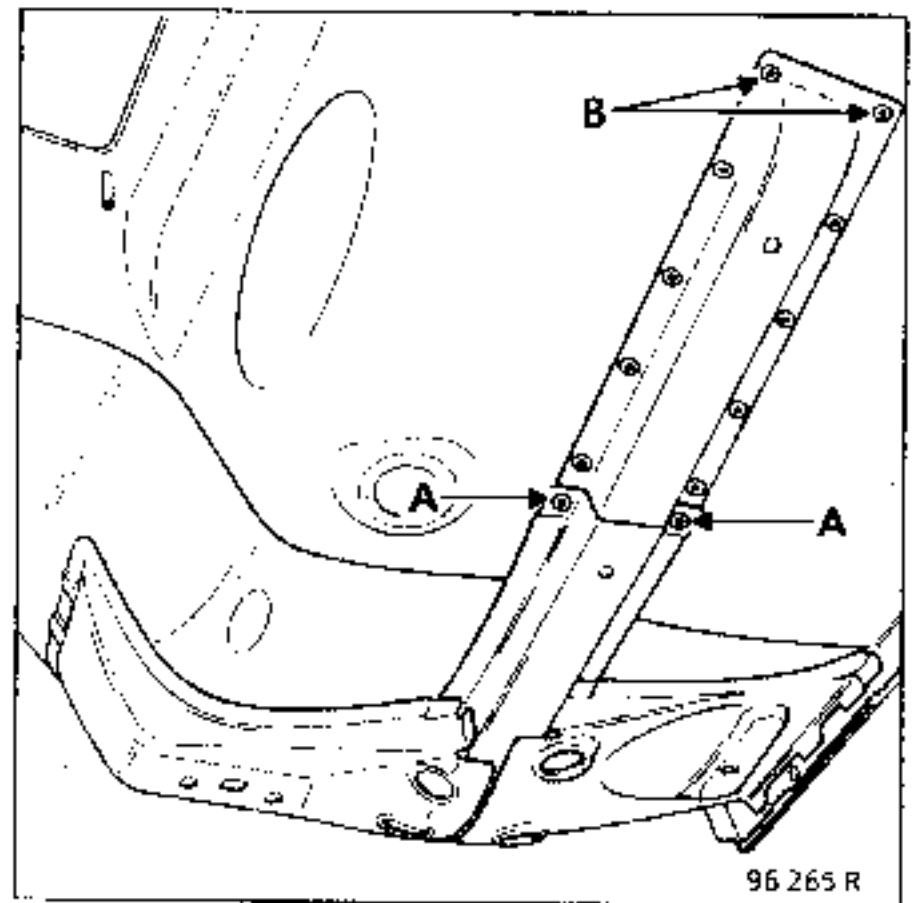
Parte trasera de larguero	1,00
Parte delantera	1,20
Piso	0,70
Travesaño bajo asiento delantero	

Desgrapado



10 puntos eléctricos sobre espesor 1,00
2 puntos sobre dos espesores 1,2 + 1,0

Soldadura



NOTA : en (A), 3 espesores 1,2 + 1,0 + 0,7
en (B), 3 espesores 1,0 + 1,0 + 0,7

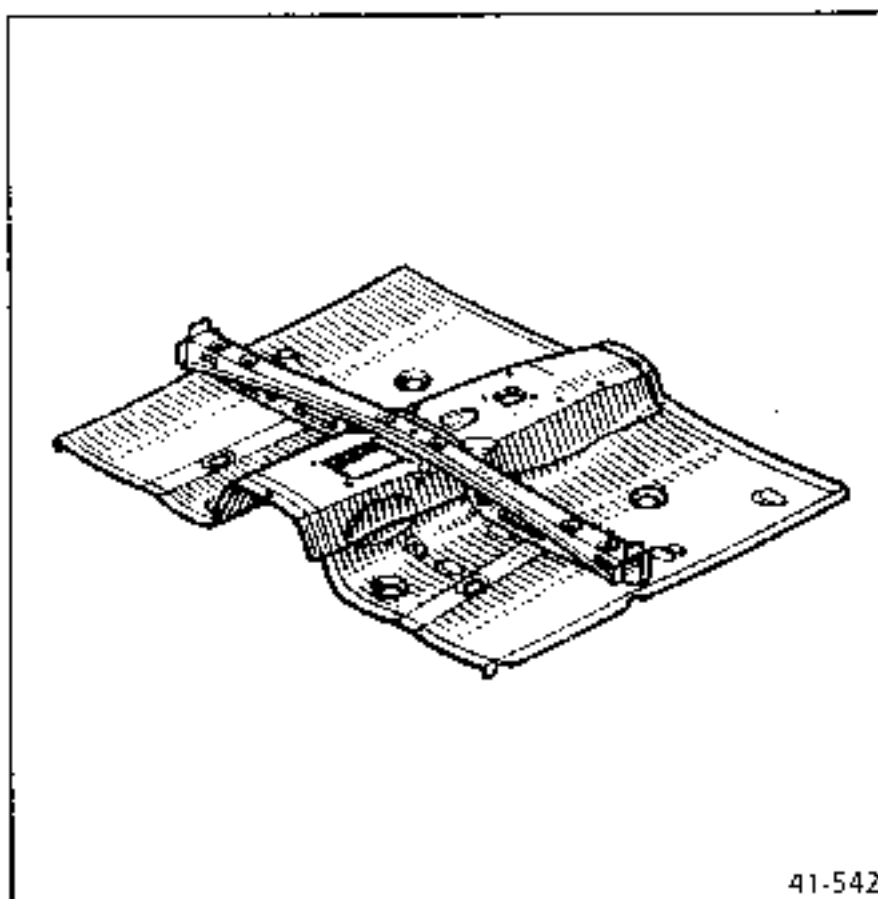
INTRODUCCION

Operación base para choque bajo el vehículo

COMPOSICION DE LA PIEZA A.P.R.

Pieza ensamblada que contiene :

- refuerzo de túnel con fijación de palanca de velocidades,
- travesaño delantero bajo asiento delantero ensamblado con separadores y elementos de fijación,
- funda de retención,
- tuerca de tuberías de freno,
- refuerzos de fijación de asiento,
- tuercas soldadas.

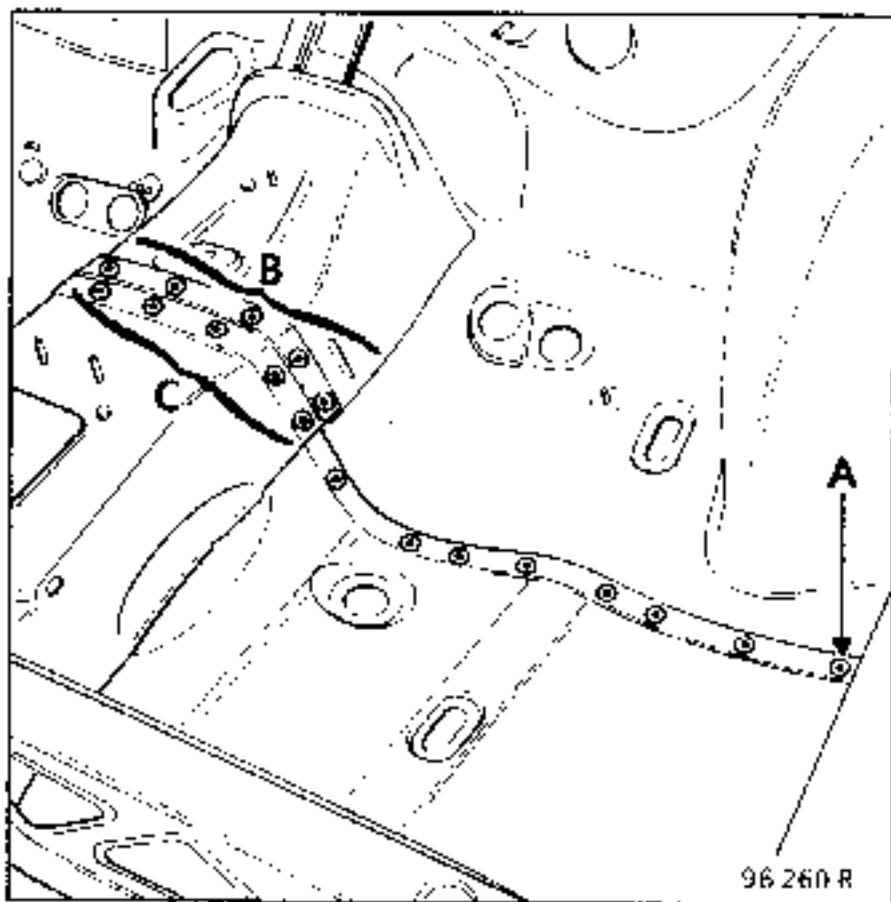


1 UNIÓN CON SALPICADERO**Espesor de las chapas (mm)**

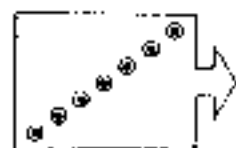
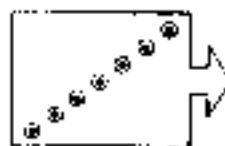
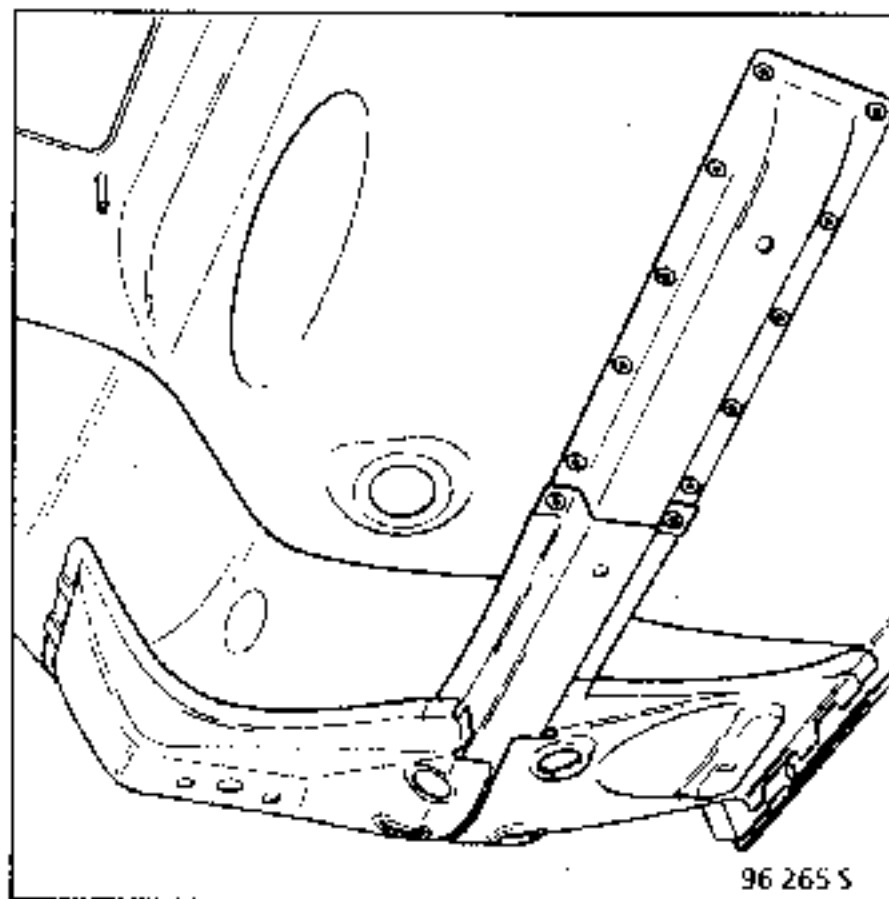
Refuerzo de túnel	1,00
Piso central	0,70
Salpicadero	0,70
Parte delantera larguero delantero	1,20
Travesaño lateral delantero	1,00

Desgrapado

16 puntos eléctricos en 1 espesor 0,70
 7 puntos eléctricos en 2 espesores
 1,0 + 0,70
 7 puntos eléctricos en 1 espesor 1,0

Soldadura**2 UNIÓN CON PARTE TRASERA DE LARGUERO DELANTERO**

Recuerde : ver **41-I-2**



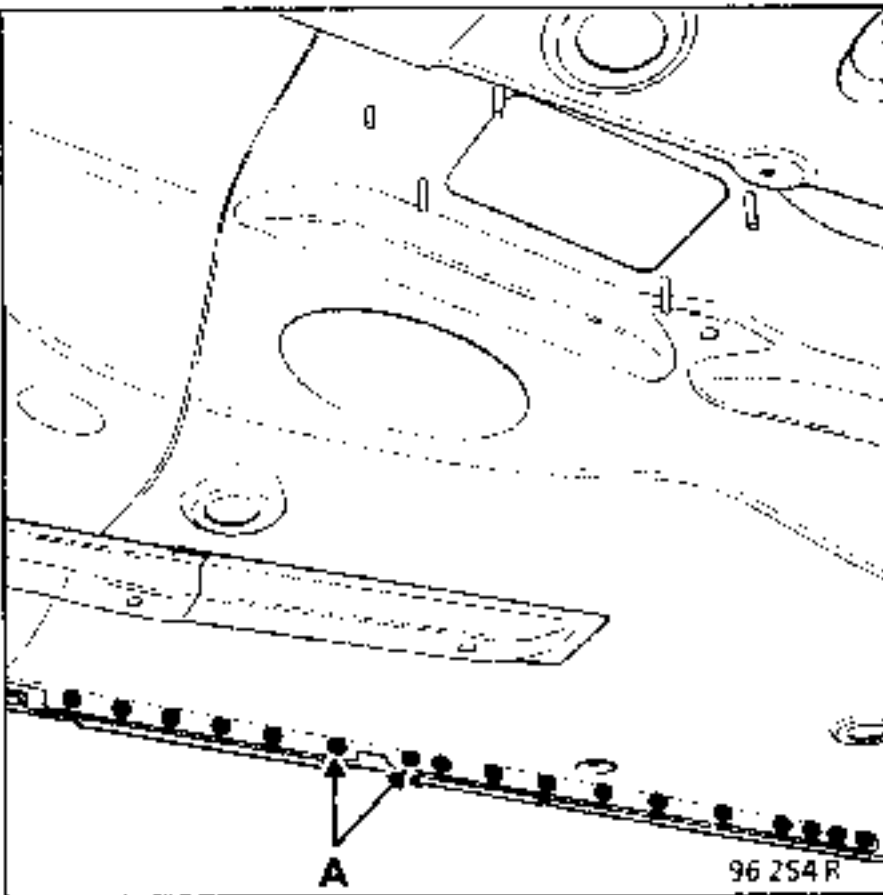
NOTA : en (A), 1 punto en tres espesores,
 (0,70 x 2) + 1,0
 en (B), 7 puntos en tres espesores,
 (1,0 x 2) + 0,70
 en (C), 7 puntos en tres espesores,
 (0,70 x 2) + 1,0

3 UNION CON FORRO DE BAJOS DE CAJA**Espesor de las chapas (mm)**

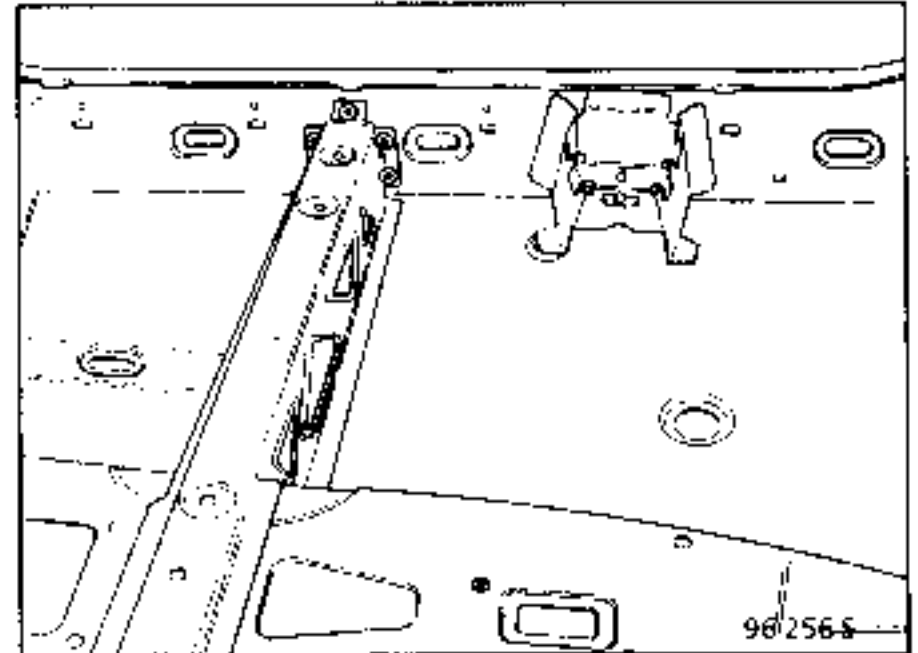
Piso	0,70
Forro de bajo de caja	1,00
Bajos de caja	0,70
Apoyo de gato	2,00
Travesaño delantero bajo asiento delantero	1,00

Desgrapado

18 x 2 puntos eléctricos sobre espesor
0,70
4 x 2 puntos eléctricos sobre espesor
1,00

Soldadura

NOTA : Todos los puntos en 3 espesores
(0,7 x 2) + 1,0 salvo en (A), 4 espesores :
(0,7 x 2) + 1,0 + 2



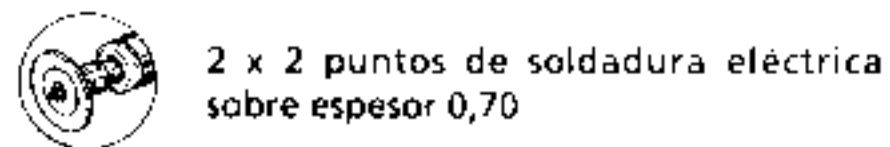
NOTA : Unión travesaño delantero de asiento
delantero con forro de bajo de caja.

4 UNION CON CAJA DE FIJACION TRASERA DE ASIENTO DELANTERO

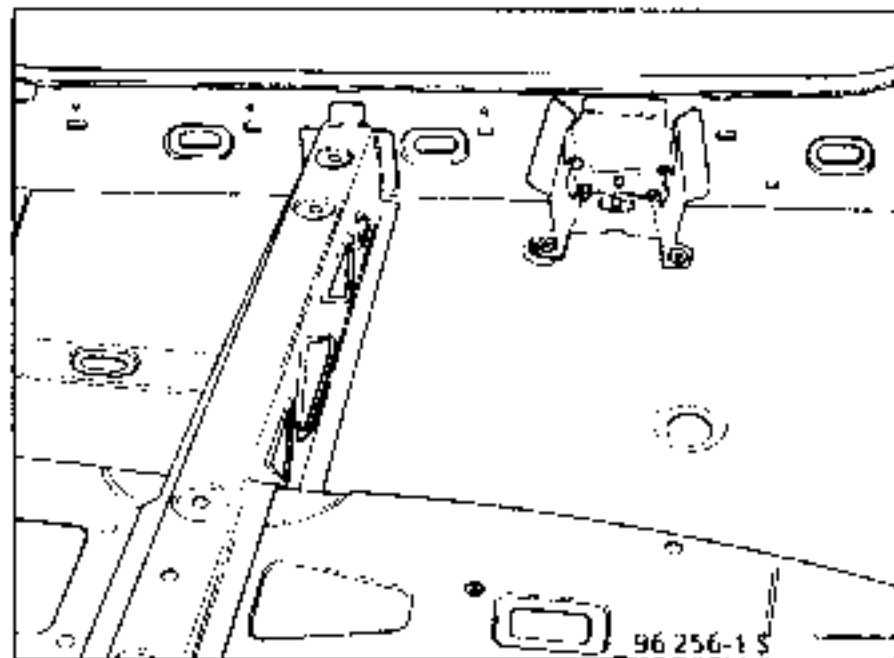
Espesor de las chapas (mm)

Piso	0,70
Caja	1,20

Desgrapado



Soldadura

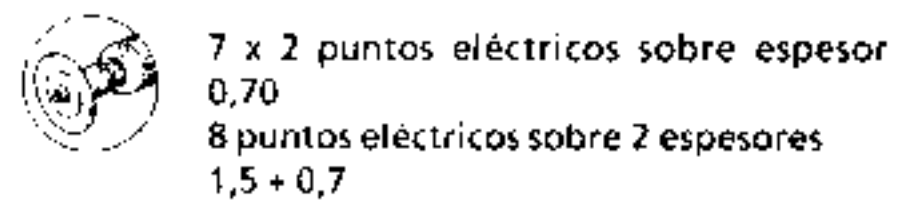


5 UNION CON PISO TRASERO

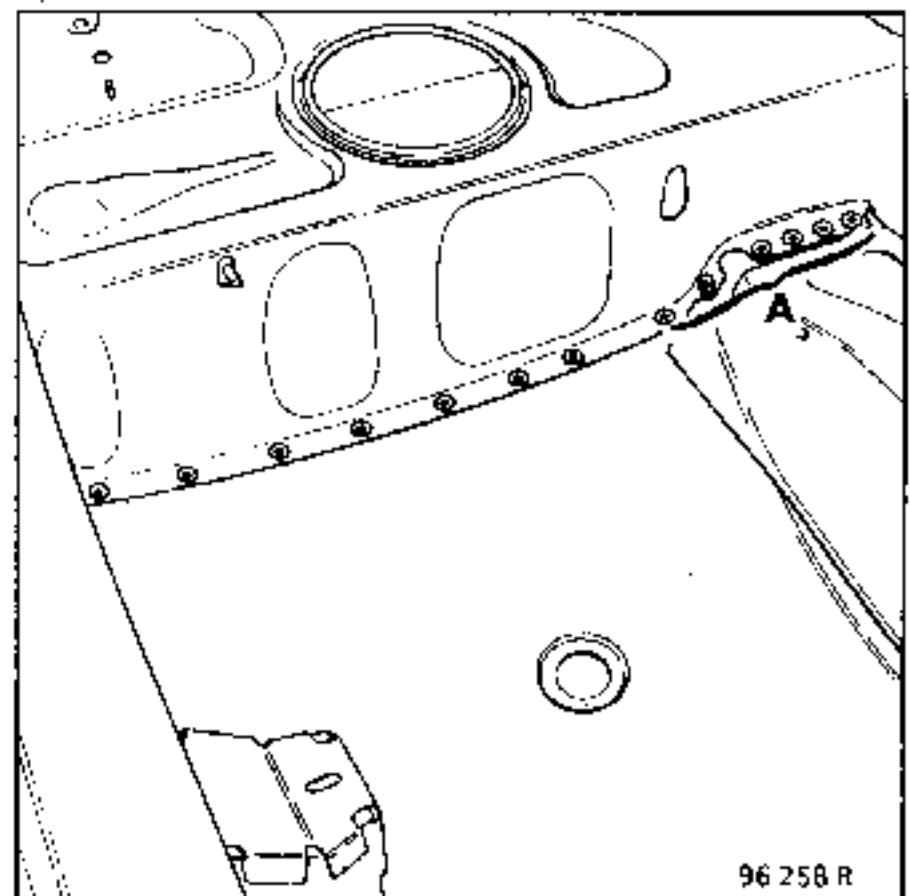
Espesor de las chapas (mm)

Piso central	0,70
Piso trasero	0,70
Funda de retención	1,50

Desgrapado



Soldadura



NOTA : en (A), puntos a soldar sobre 2 espesores 1,5 + 0,7

INTRODUCCION

Operación complementaria a :

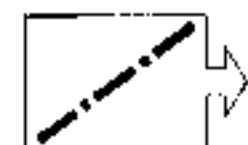
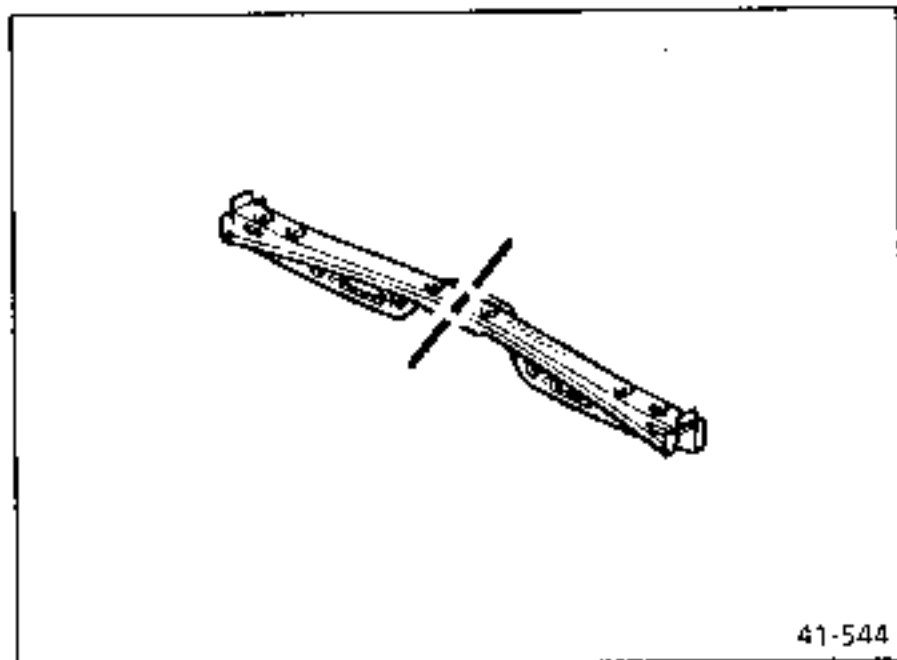
- bajos de caja,
- pie medio con sustitución.

En colisión lateral, esta pieza puede ser sustituida parcialmente con un corte en su parte central.

COMPOSICION DE LA PIEZA A.P.R.

Pieza ensamblada que contiene :

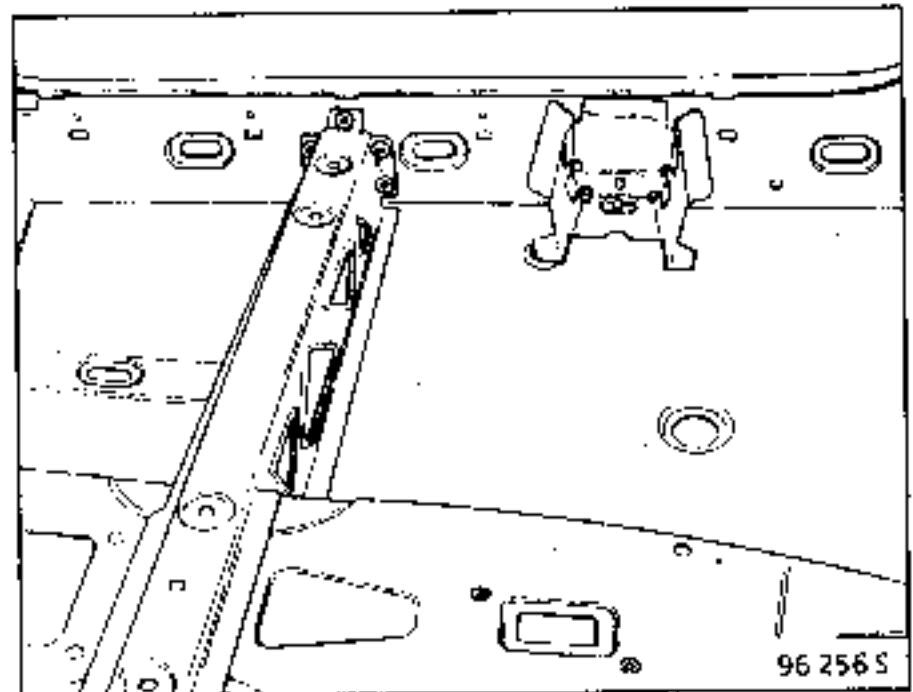
- separador de fijación de asiento,
- escuadra de fijación separador.



solamente para
sustitución parcial

1 UNION CON FORRO DE BAJOS DE CAJA

Recuerde : ver **41-J-3**

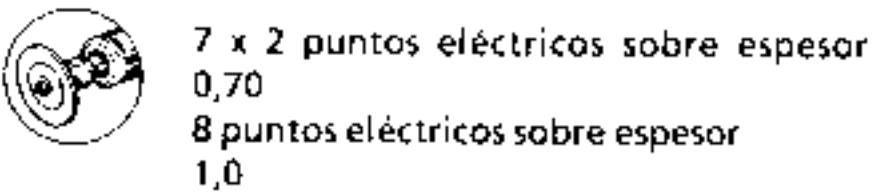


2 UNION CON PISO CENTRAL

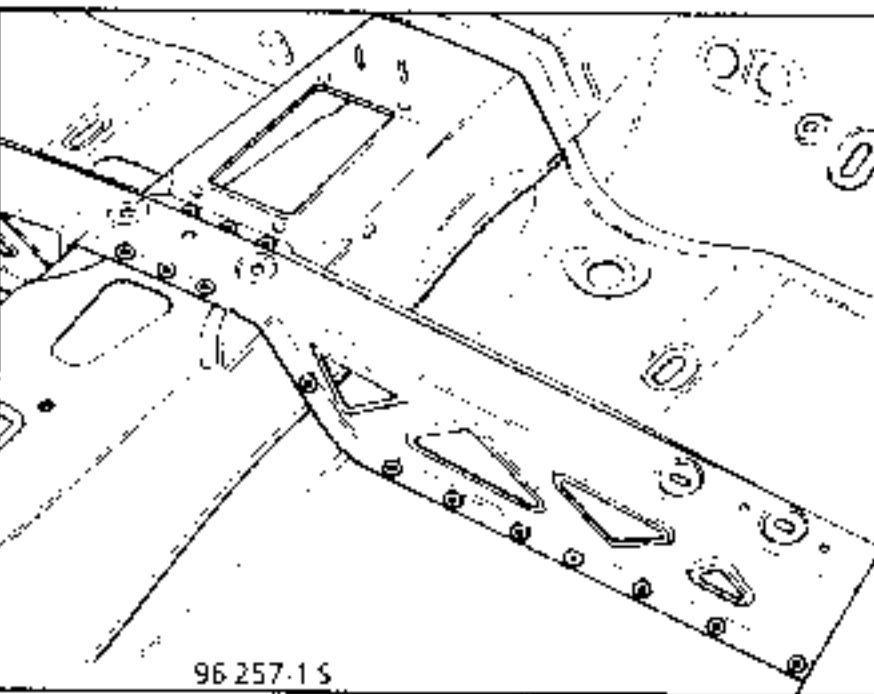
Espesor de las chapas (mm)

Travesaño bajo asiento	1,00
Piso	0,70
Refuerzo de túnel	1,00

Desgrapado



Soldadura



3 CORTE PARCIAL

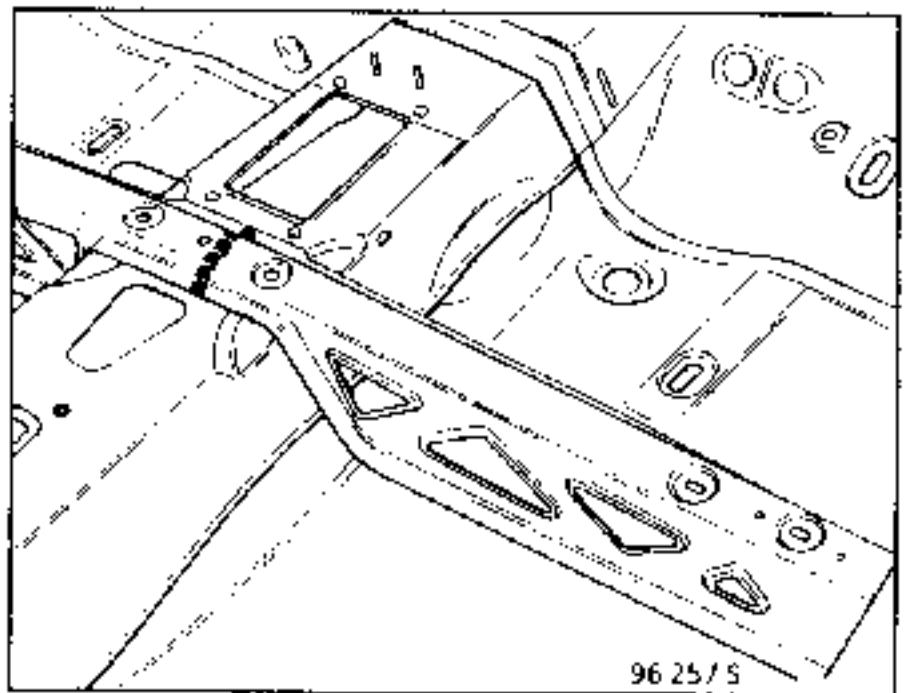
Espesor de las chapas (mm)

Travesaño	1,00

Desgrapado



Soldadura



INTRODUCCION

Operación complementaria a :

- semi-bloque delantero completo para colisión delantera,
- bajos de caja para colisión lateral.

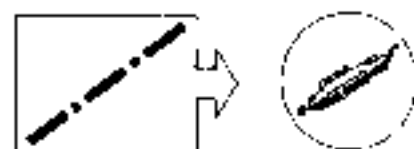
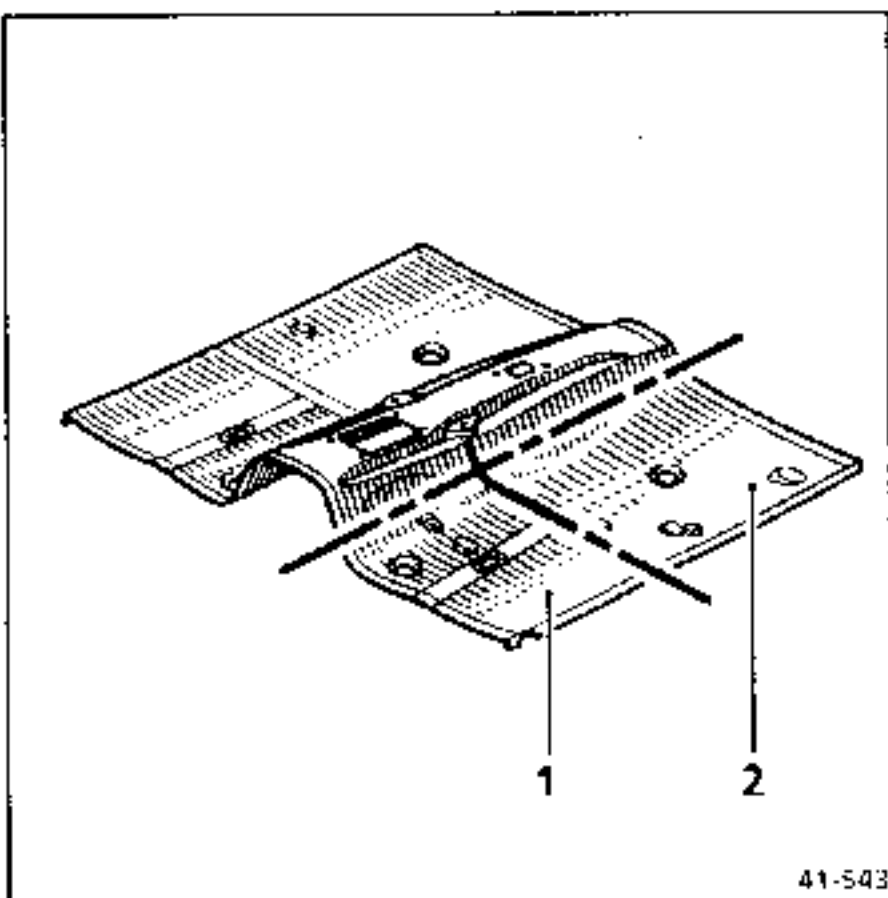
2 posibilidades de sustitución :

- 1) Parte delantera
- 2) Parte trasera

COMPOSICION DE LA PIEZA A.P.R.

Pieza ensamblada con :

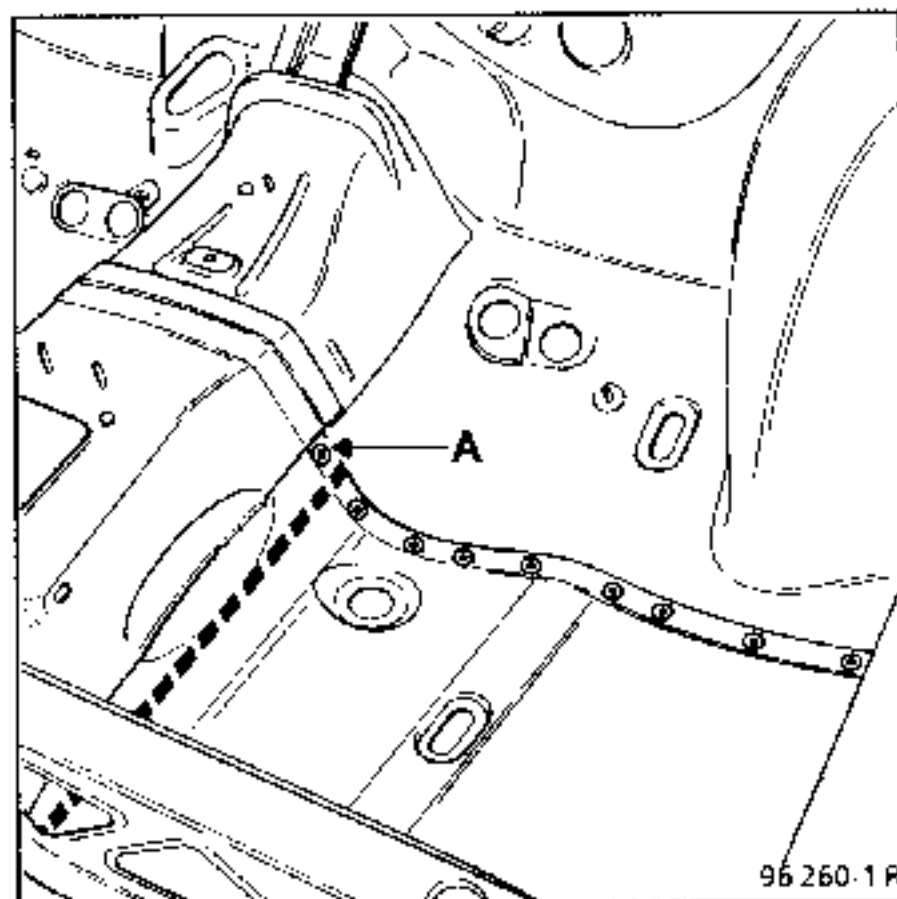
- refuerzo fijación asiento,
- separador,
- tuercas soldadas y espárragos.

**1 UNION CON SALPICADERO****Espesor de las chapas (mm)**

Piso central	0,70
Salpicadero	0,70
Parte delantera de larguero delantero	1,20
Travesaño lateral delantero	1,00

Desgrapado

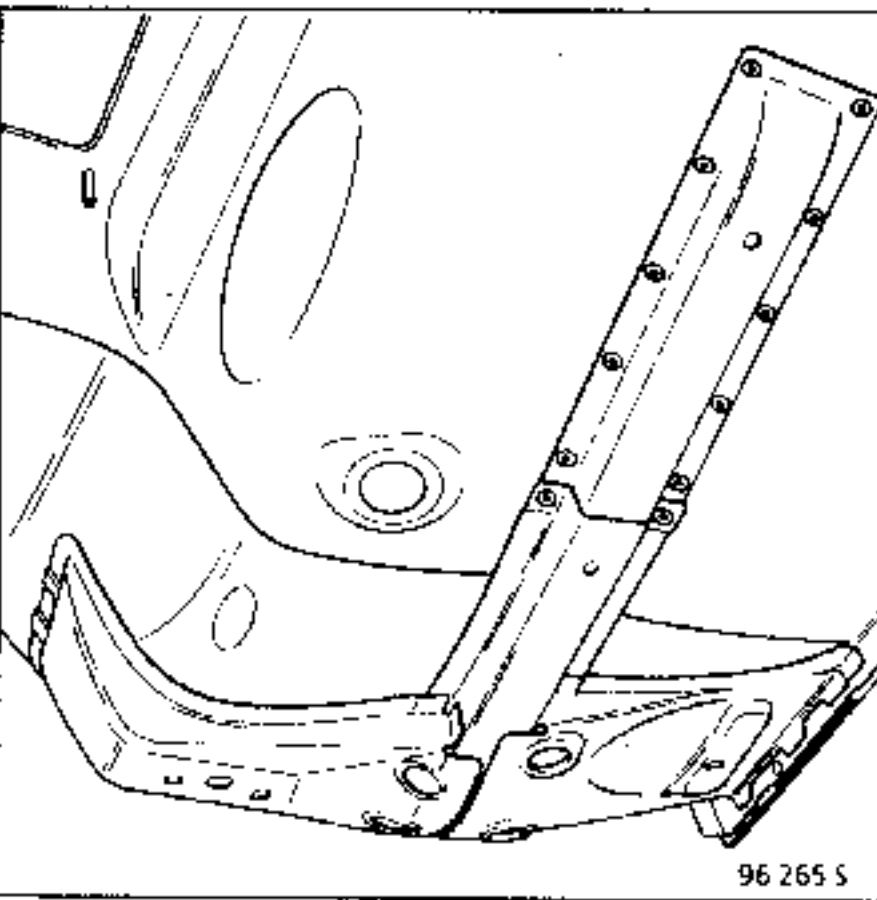
8 puntos eléctricos sobre espesor 0,70

Soldadura

NOTA : en (A), taponado sobre 2 espesores 0,70

2 UNION CON PARTE TRASERA DE LARGUERO DELANTERO

Recuerde : ver **41-I-2**



3 UNION CON FORRO DE BAJOS DE CAJA

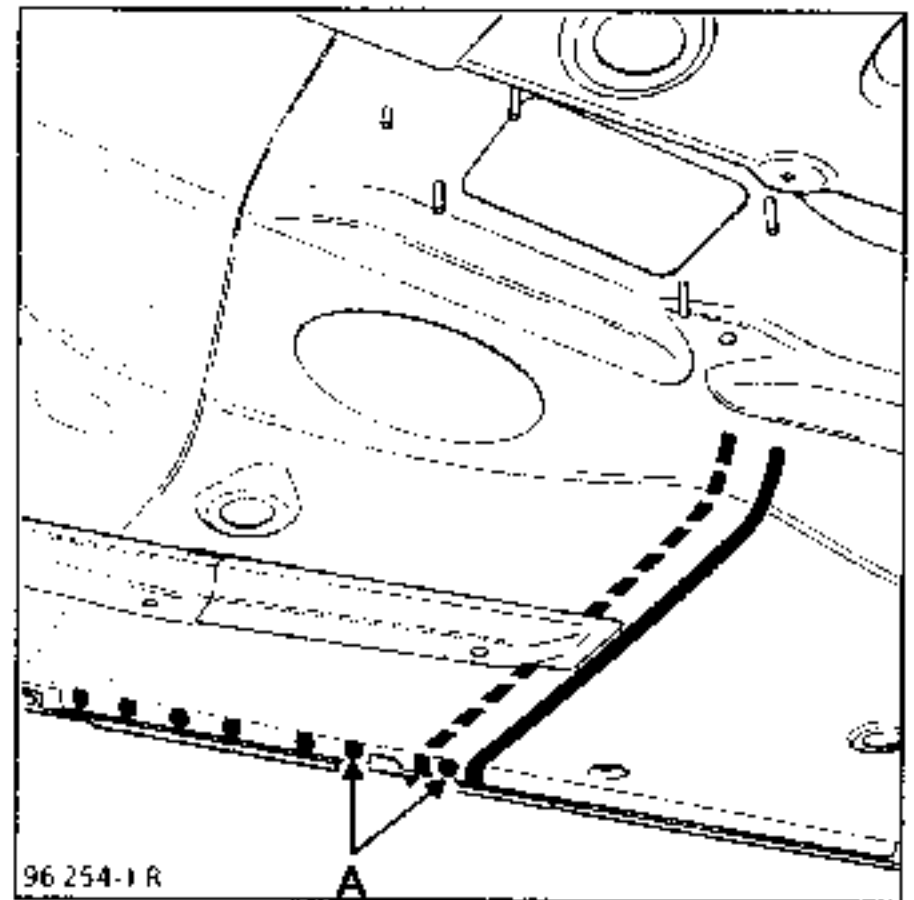
Espesor de las chapas (mm)

Piso	0,70
Forro de bajos de caja	1,00
Bajos de caja	0,70
Apoyo de gato	2,00

Desgrapado



7 puntos eléctricos sobre espesor 0,70



NOTA : en (A), 2 puntos en cuatro espesores.
Todos los demás puntos están en 3 espesores
(0,70 x 2) + 1,0.

4 UNION CON TRAVESAÑO DELANTERO BAJO ASIENTO DELANTERO + CORTE TRANSVERSAL

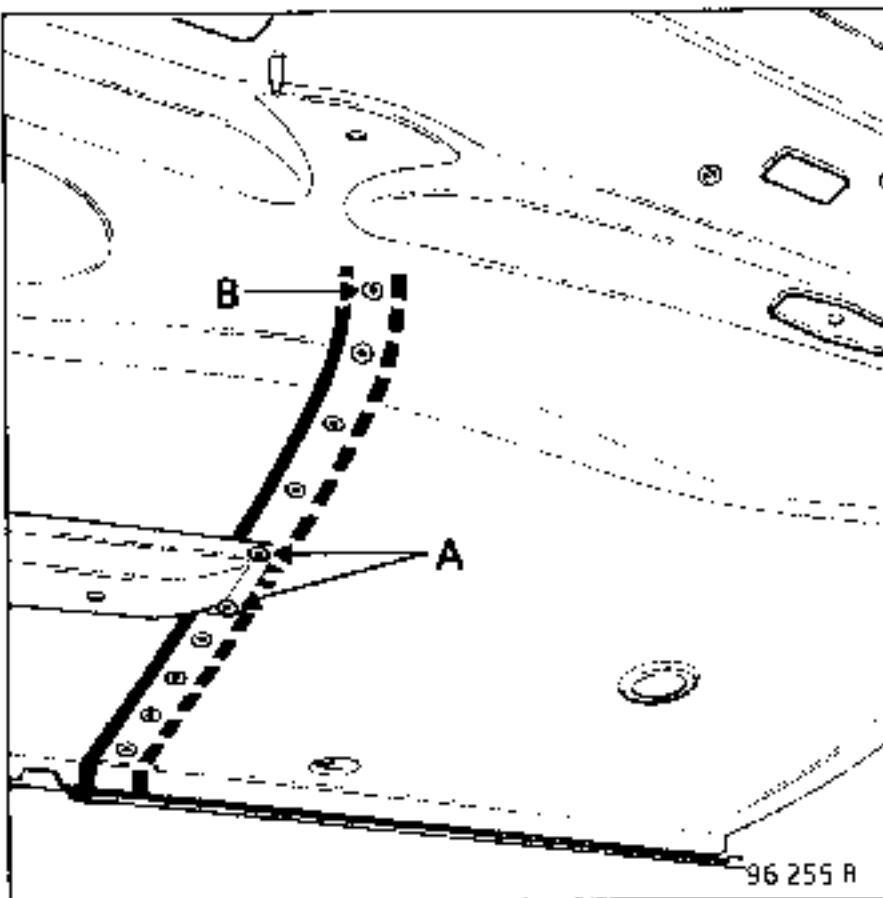
Espesor de las chapas (mm)

Piso central	0,70
Travesaño bajo asiento	1,00
Parte trasera de larguero	1,00

Desgrapado



Soldadura



NOTA : en (A), taponado sobre 2 espesores : $1,0 + 0,70$, efectuar 8 puntos de taponado en total.
En (B), taponado sobre 2 espesores $0,70 \times 2$.

5 CORTE LONGITUDINAL

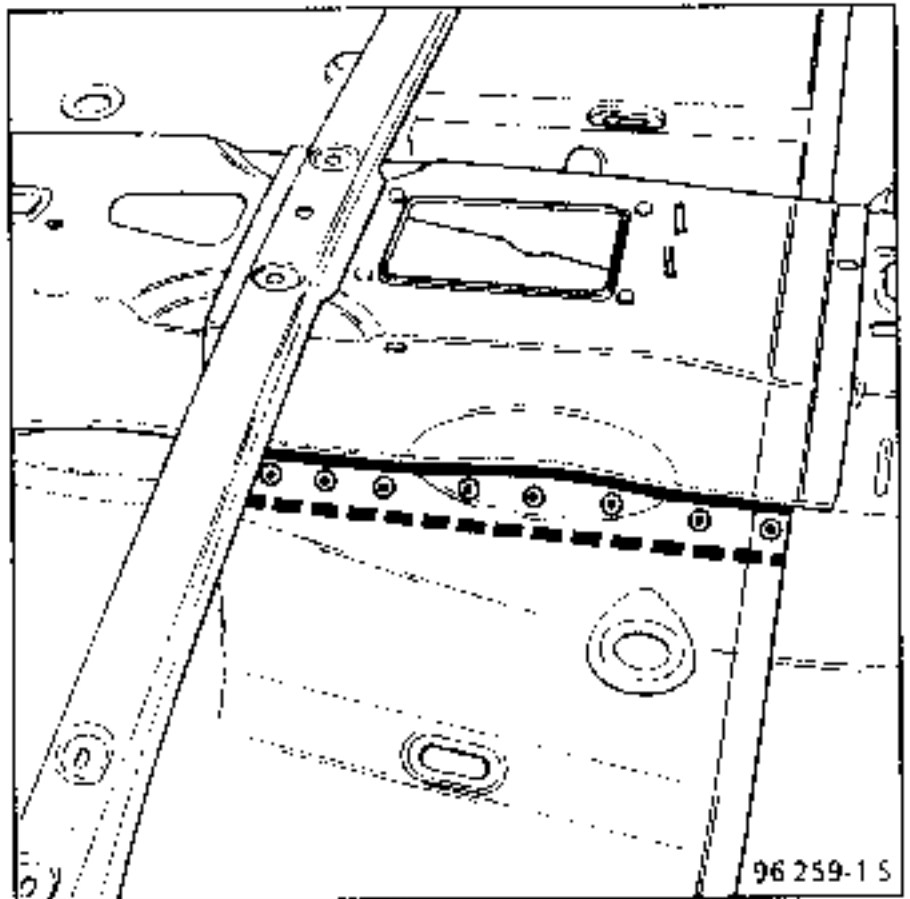
Espesor de las chapas (mm)

Piso	0,70

Desgrapado



Soldadura



NOTA : efectuar 6 puntos de taponado sobre espesor 0,70.

6 UNION CON PISO TRASERO

Espesor de las chapas (mm)

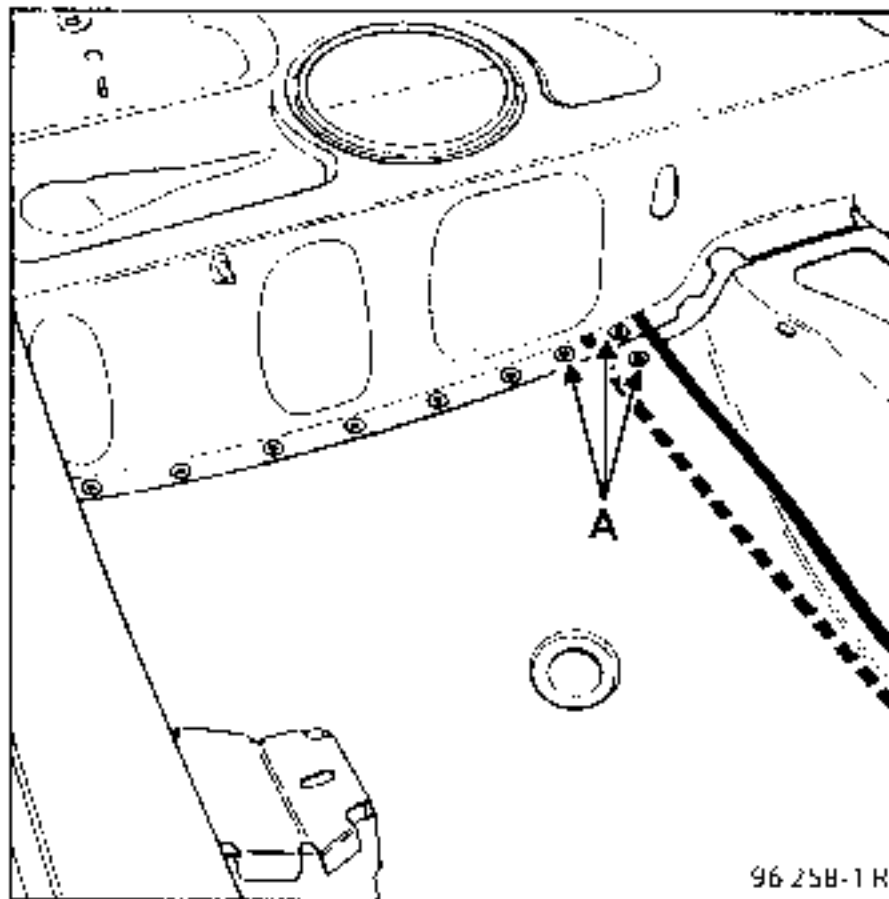
Piso central	0,70
Piso trasero	0,70
Funda de retención	1,50

Desgrapado



7 puntos eléctricos sobre 1 espesor 0,70
3 puntos eléctricos sobre 2 espesores
 $1,5 + 0,70$

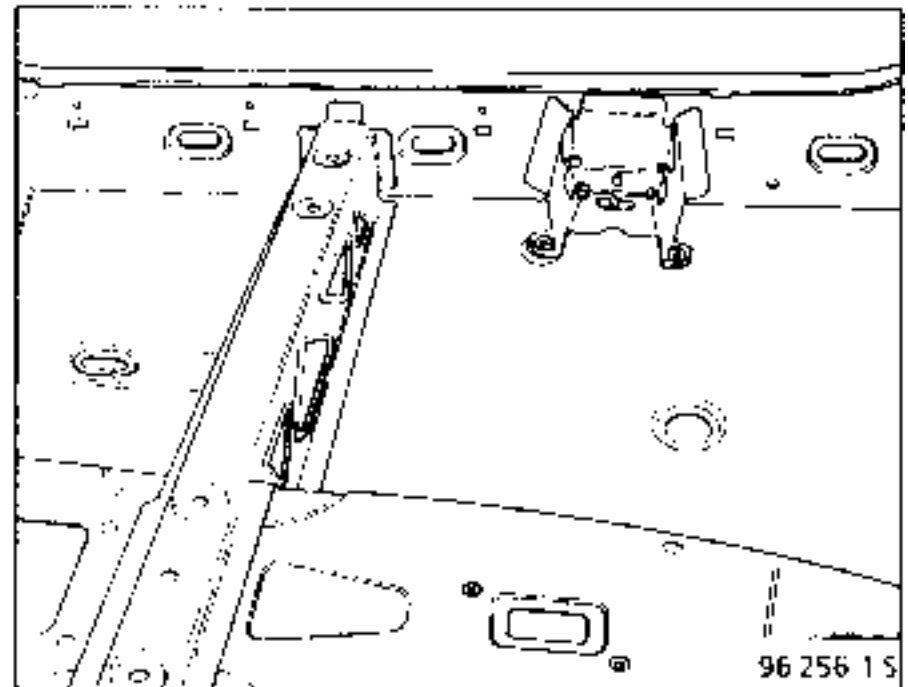
Soldadura



NOTA : en (A), 3 puntos de taponado sobre 2 espesores 0,70 x 2.

7 UNION CON CAJA DE FIJACION TRASERA DEL ASIENTO DELANTERO

Recuerde : ver **41-J-4**



8 UNION CON FORRO DE BAJOS DE CAJA

Espesor de las chapas (mm)

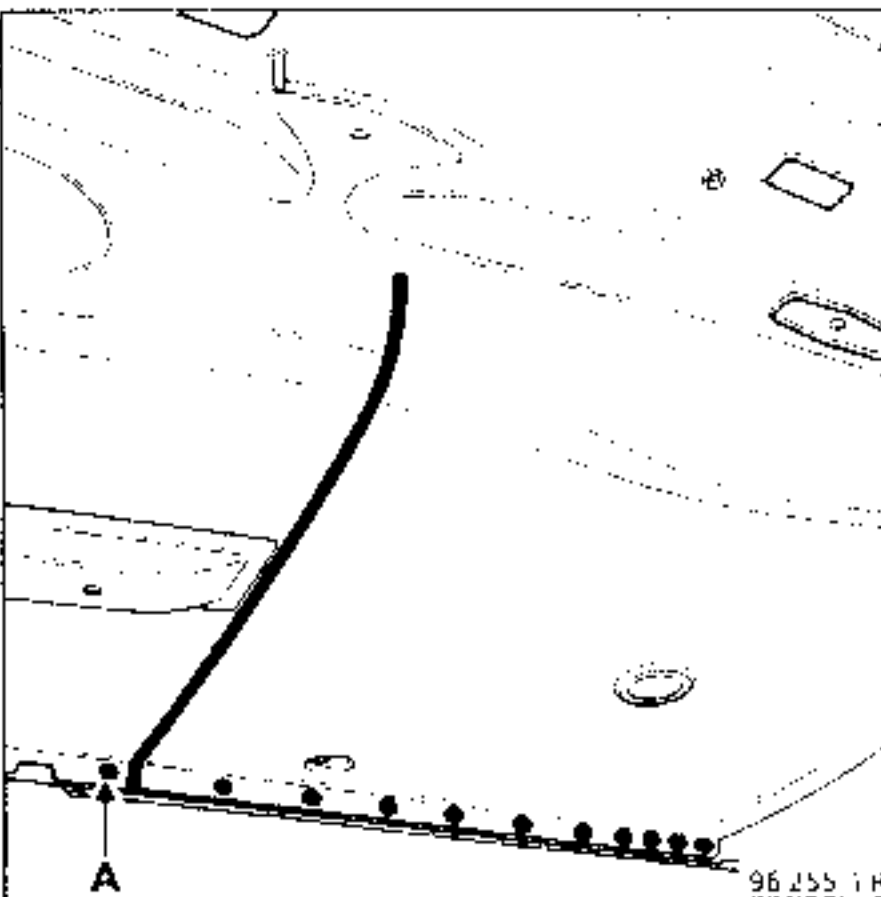
Piso	0,70
Fôrro	1,00
Bajos de caja	0,70

Desgrapado



11 puntos eléctricos sobre espesor 0,70

Soldadura



NOTA : en (A), 1 punto en cuatro espesores
(0,70 x 3) + 1,0.

9 UNION CON TRAVESAÑO DELANTERO BAJO ASIENTO DELANTERO

Espesor de las chapas (mm)

Piso	0,70
Travesaño	1,00

Desgrapado

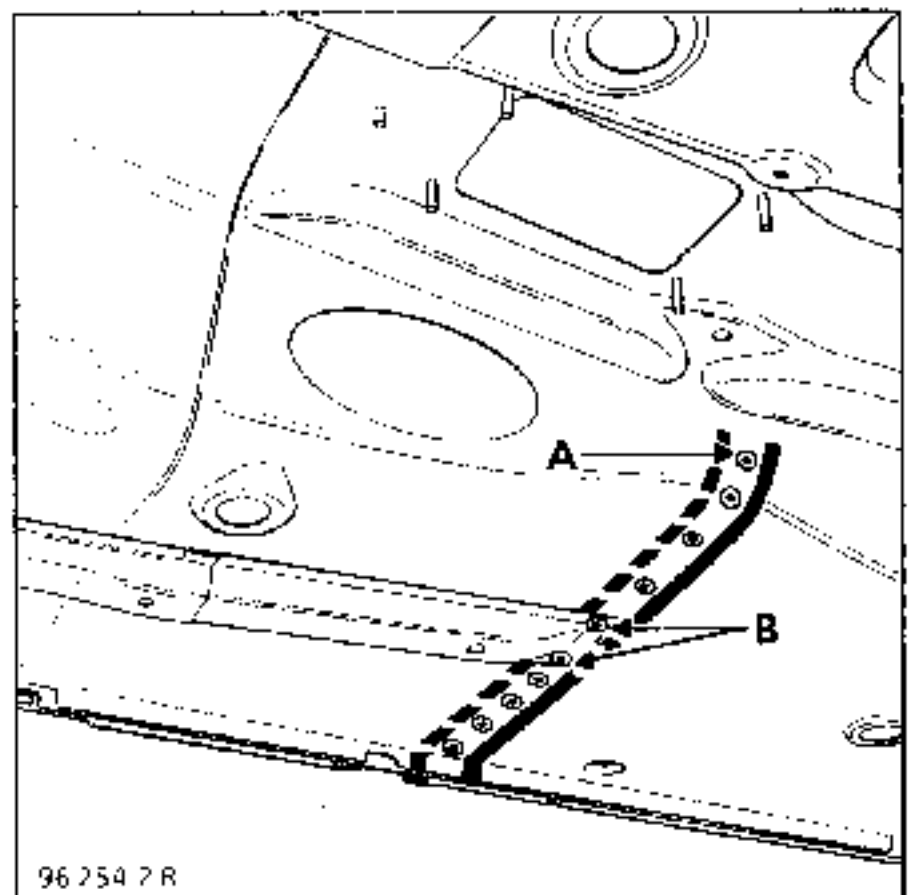


500 mm



2 puntos eléctricos sobre espesor 1,00

Soldadura



NOTA : efectuar 8 puntos de taponado en total.
En (A), 1 punto sobre 2 espesores 0,70.
En (B), 2 puntos sobre 2 espesores 1,0 + 0,70

10 CORTE PARCIAL LONGITUDINAL

Espesor de las chapas (mm)

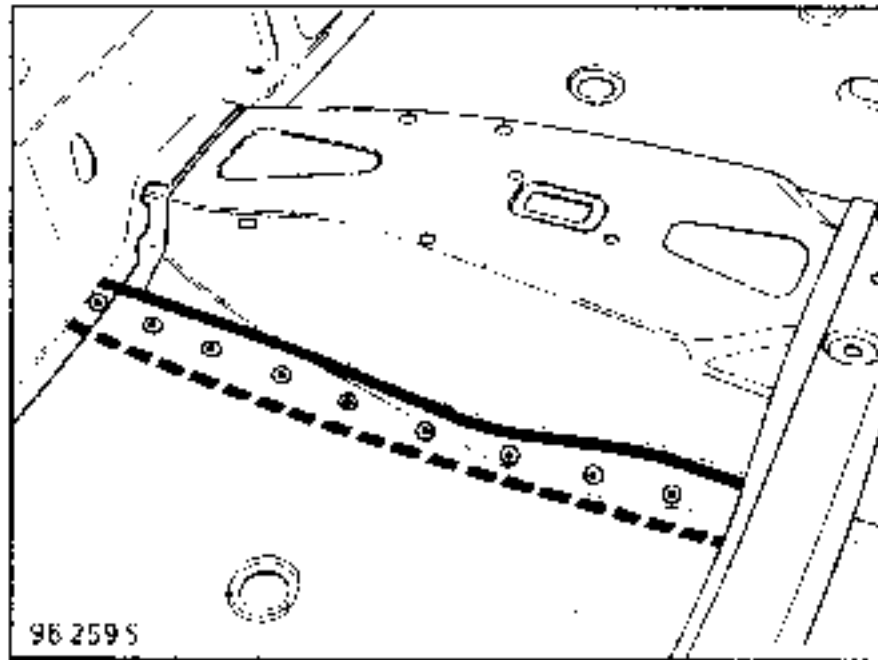
Piso 0,70

Desgrapado



650 mm

Soldadura



NOTA : efectuar 9 puntos de laponado sobre
espesor 0,70

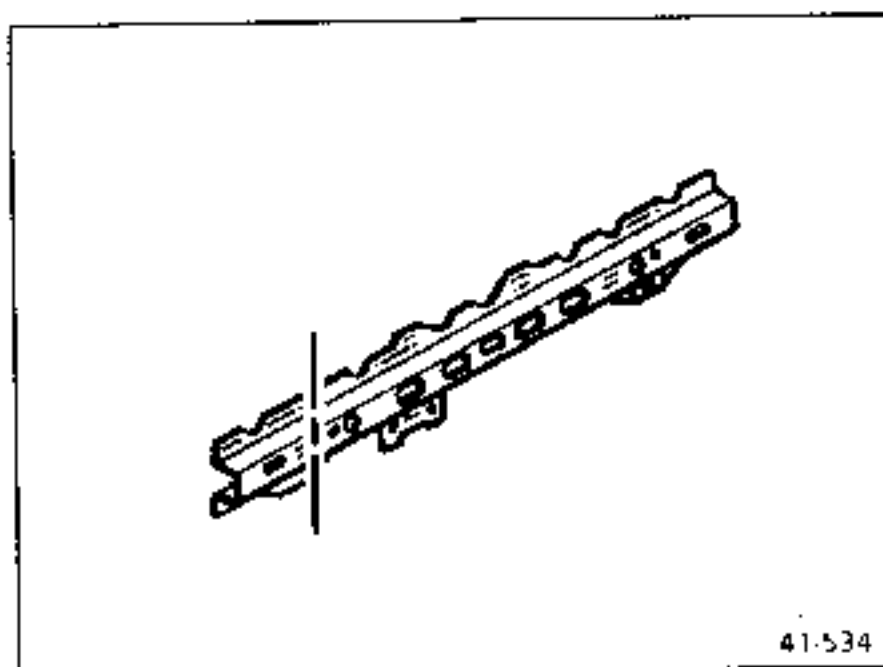
INTRODUCCION

Operación complementaria a una sustitución de bajos de caja en colisión lateral.

NOTA : la parte A situada bajo el refuerzo del pie delantero no se sustituirá. El tensor será sustituido parcialmente sin su parte delantera (ver corte parcial).

COMPOSICION DE LA PIEZA A.P.R.

Pieza ensamblada con la fijación del cinturón de seguridad y con el apoyo del gato.



1 UNION CON CIERRE DE BAJOS DE CAJA

Espesor de las chapas (mm)

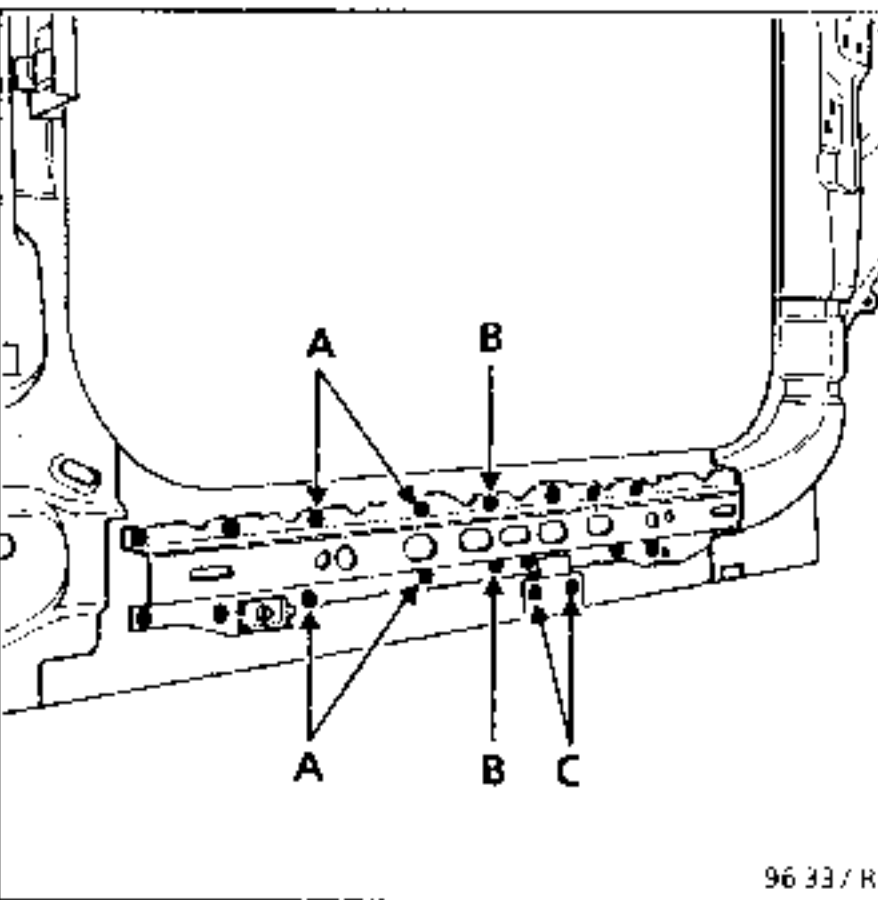
Tensor	1,00
Cierre	1,00
Caja fijación asiento	1,20
Travesaño delantero de asiento	1,00
Piso	0,70
Apoyo de gato	2,00

Desgrapado



18 puntos eléctricos sobre espesor 1,00
2 puntos sobre espesor 2,00

Soldadura



96 33 / R



NOTA : en (A), 4 puntos en 3 espesores,
 $(1,00 \times 2) + 1,20$
en (B), 2 puntos en 3 espesores,
 $1,00 \times 3$
en (C), 2 puntos en 3 espesores,
 $2,00 + 1,00 + 0,70$

2 CORTE PARCIAL

Espesor de las chapas (mm)

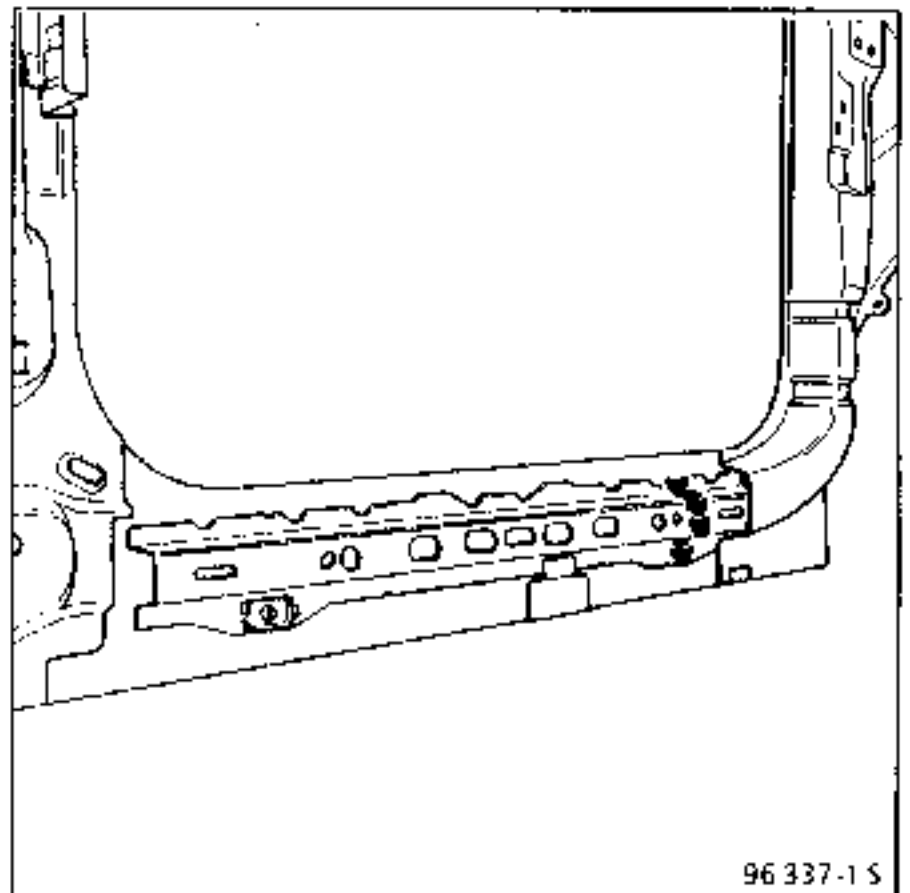
Tensor	1,00

Desgrapado



150 mm

Soldadura



96 337-1 S



INTRODUCCION

Operación complementaria a una sustitución del bajo de caja, pie delantero o panel de aleta con forro de custodia, en colisión lateral

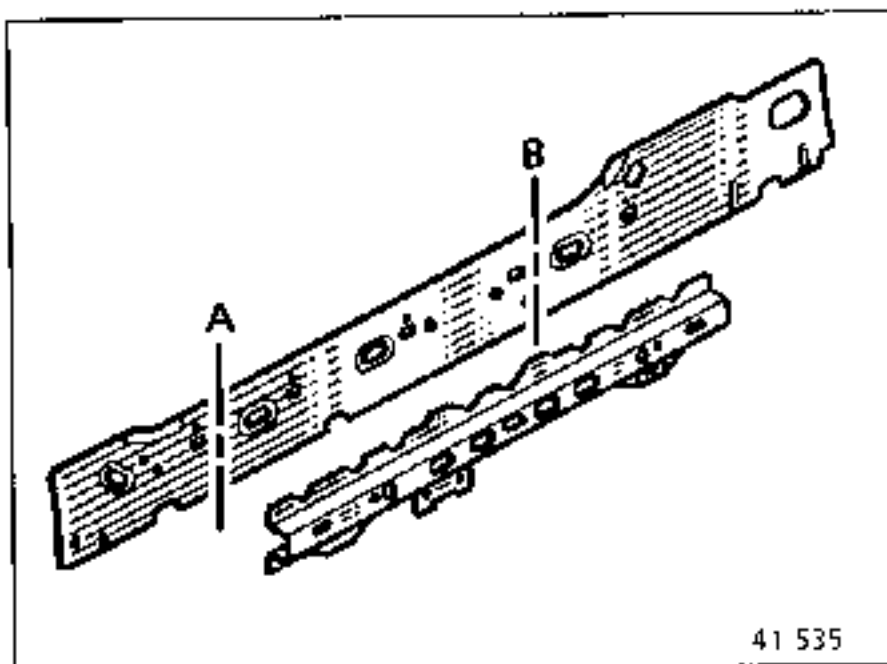
Esta pieza puede ser sustituida parcialmente y necesita la sustitución del tensor que se pedirá aparte.

Son posibles varias combinaciones :
A ; B ; A + B

COMPOSICION DE LA PIEZA A.P.R.

Pieza sola.

El tensor de cierre se pide como suplemento.



41 535



1 UNION CON FORRO DE PIE DEL COSTADO DE ALERO

Espesor de las chapas (mm)

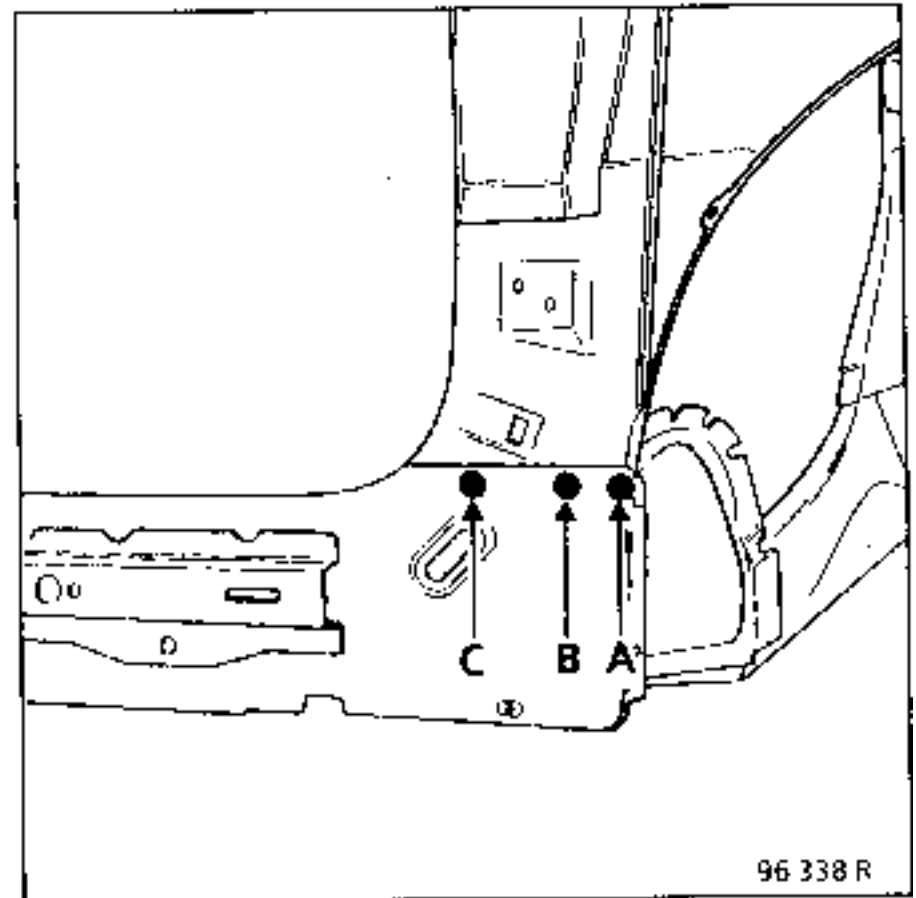
Forro de bajo de caja	0,70
Forro de pie	1,00
Travesaño lateral delantero	1,00
Salpicadero	0,70

Desgrapado



3 puntos eléctricos sobre espesor 1,00

Soldadura



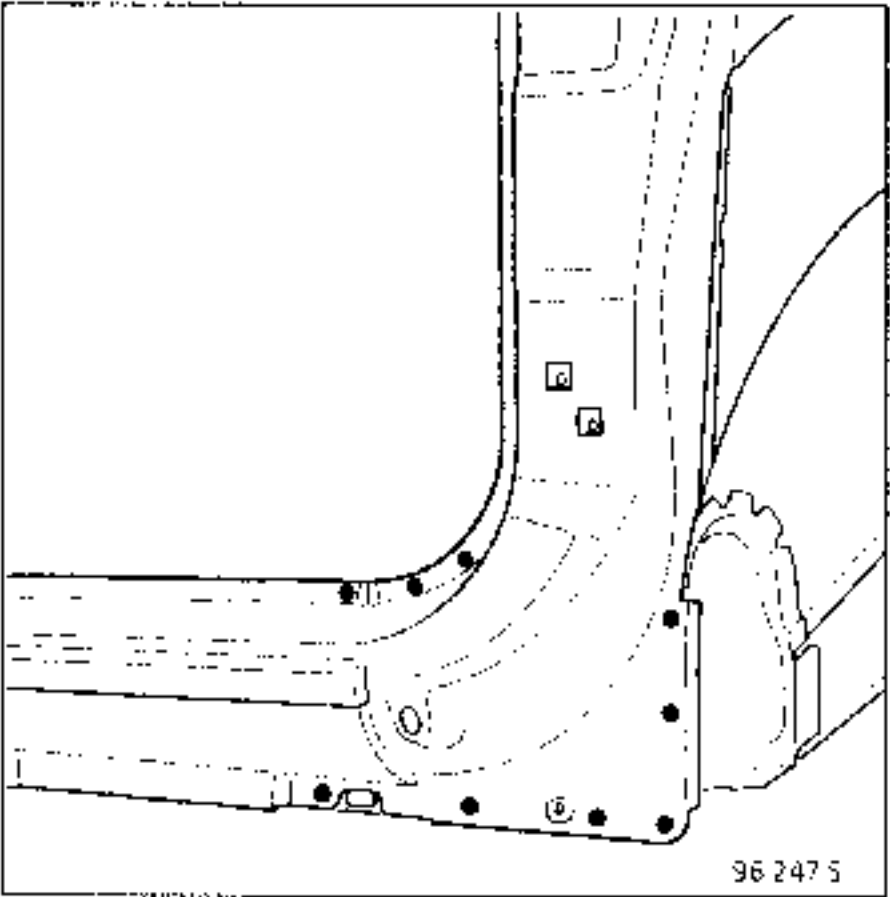
96 338 R



NOTA : en (A), 1 punto en tres espesores,
(1,00 x 2) + 0,70
en (B), 1 punto en tres espesores,
(0,70 x 2) + 1,00
en (C), 1 punto en dos espesores,
1,00 + 0,70

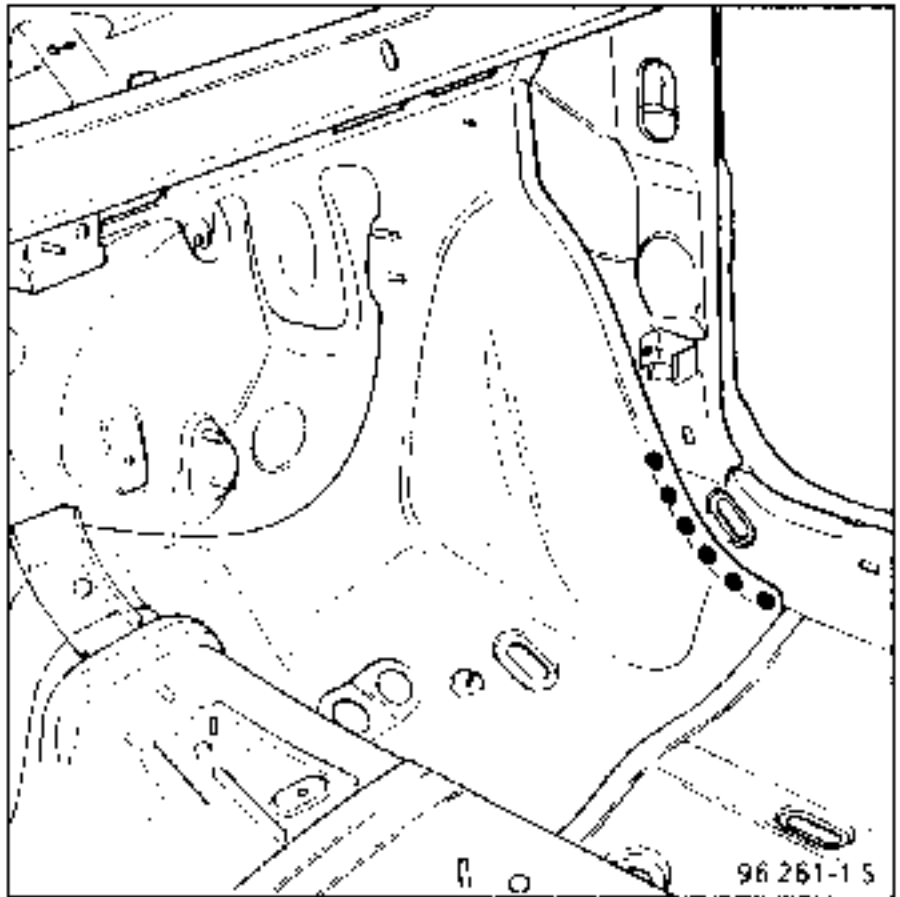
2 UNION CON PIE DELANTERO

Recuerde : ver **43-A-3**



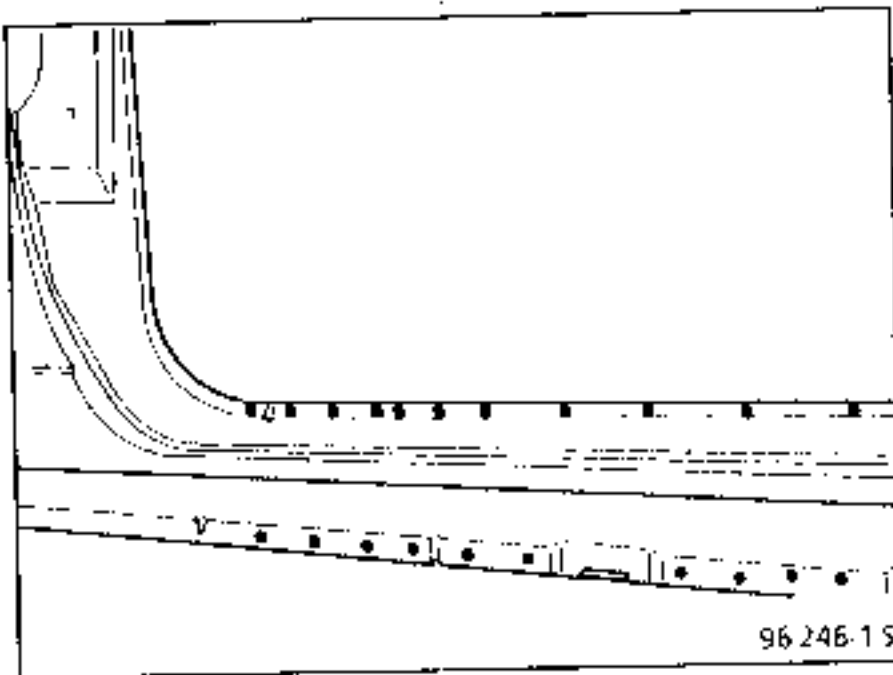
3 UNION CON SALPICADERO DEL PISO DE PEDALES

Recuerde : ver **42-J-8**



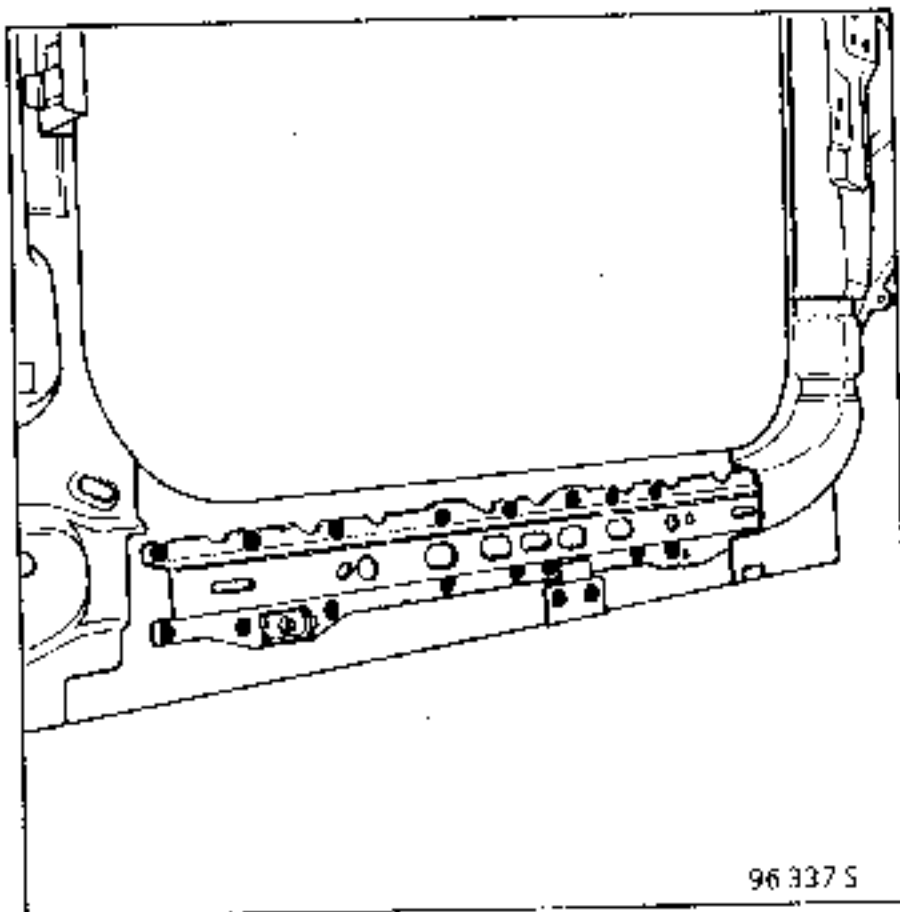
4 UNION CON BAJOS DE CAJA

Recuerde : ver **43-D-1**



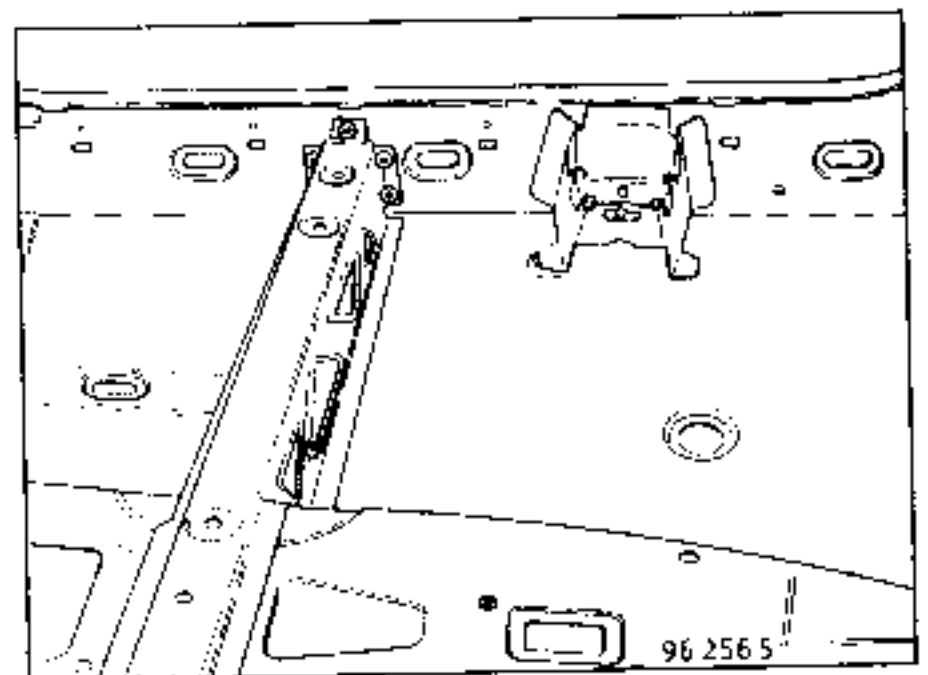
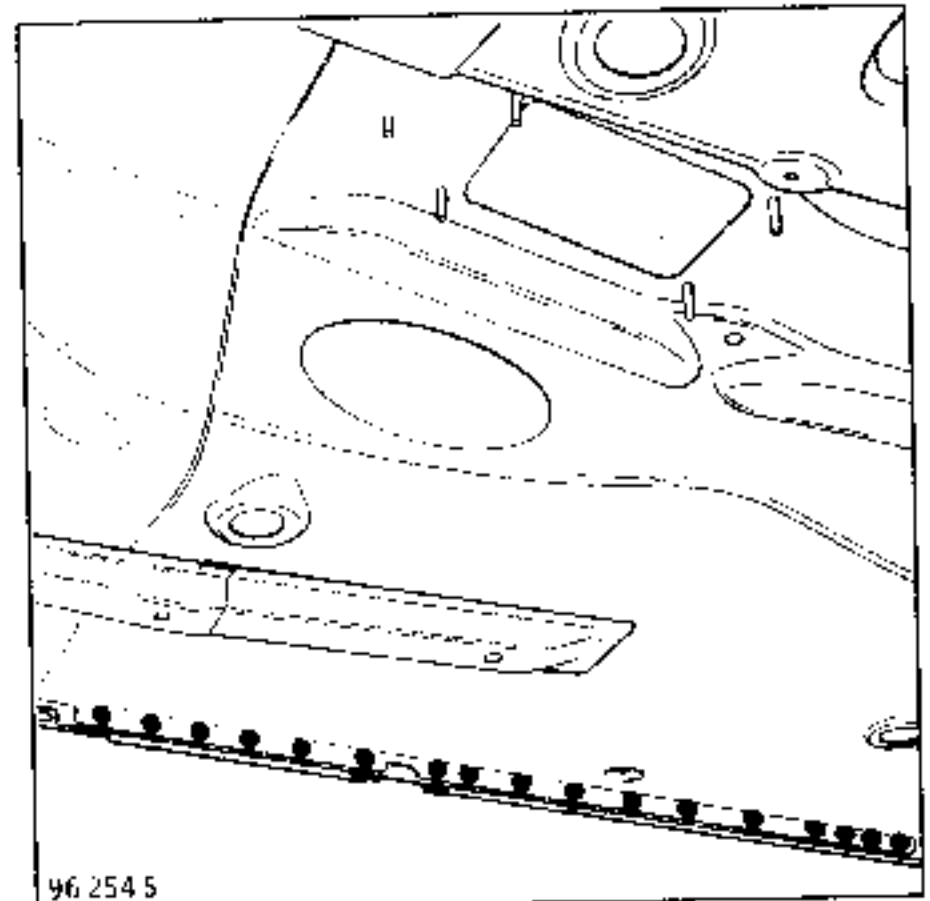
5 UNION CON TENSOR

Recuerde : ver **41-M-1**



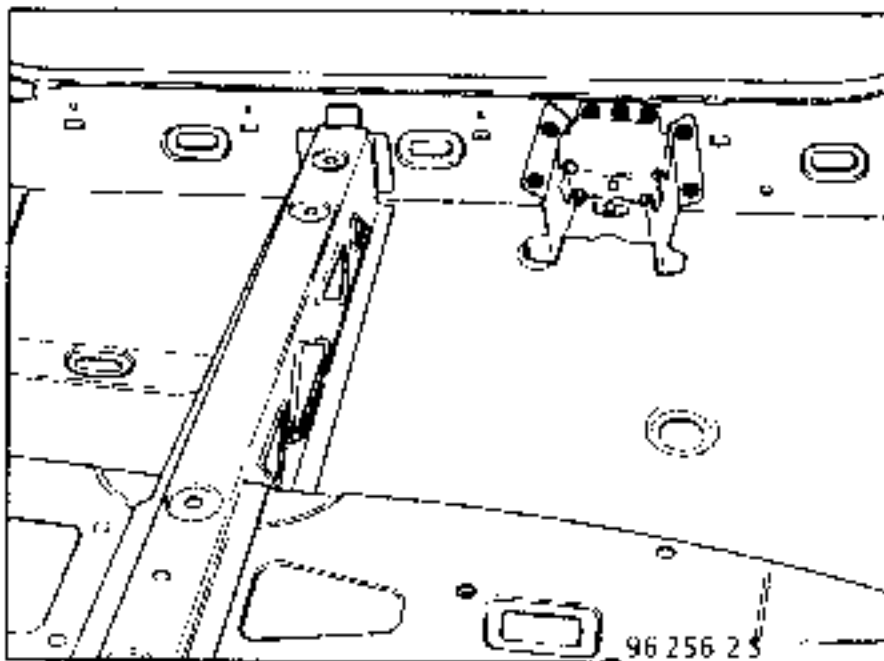
6 UNION CON PISO CENTRAL

Recuerde : ver **41-J-3**



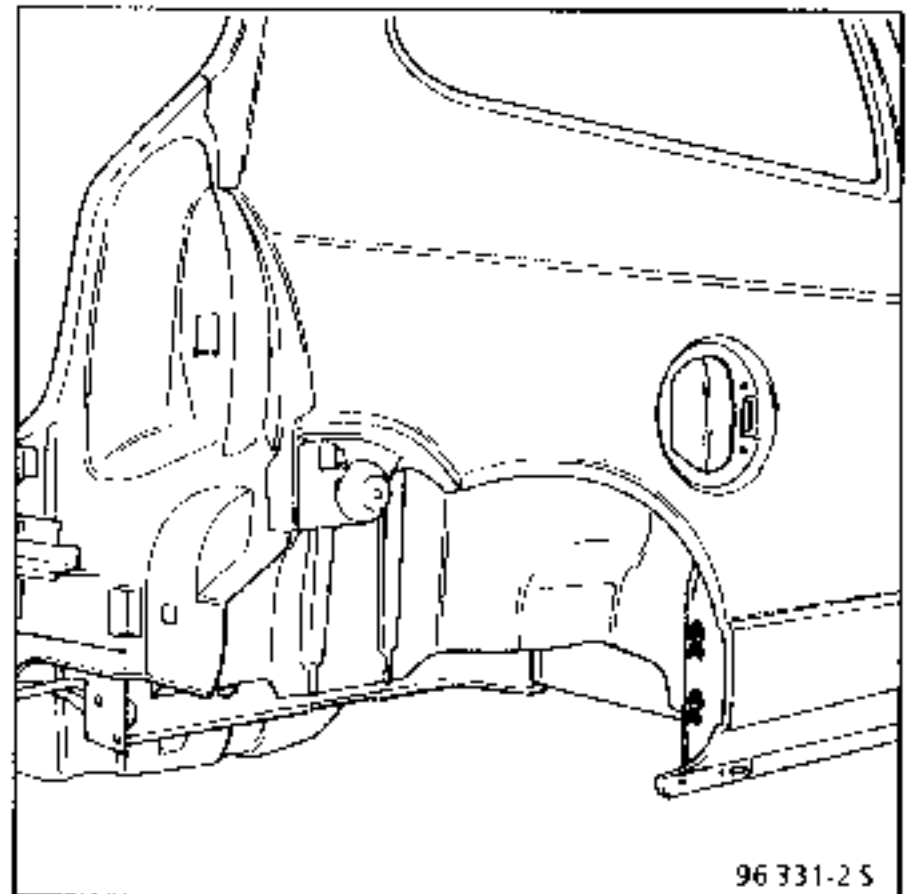
7 UNION CON CAJA DE FIJACION DEL ASIENTO DELANTERO

Recuerde : ver **41-O-1**



8 UNION CON PASO DE RUEDA TRASERO

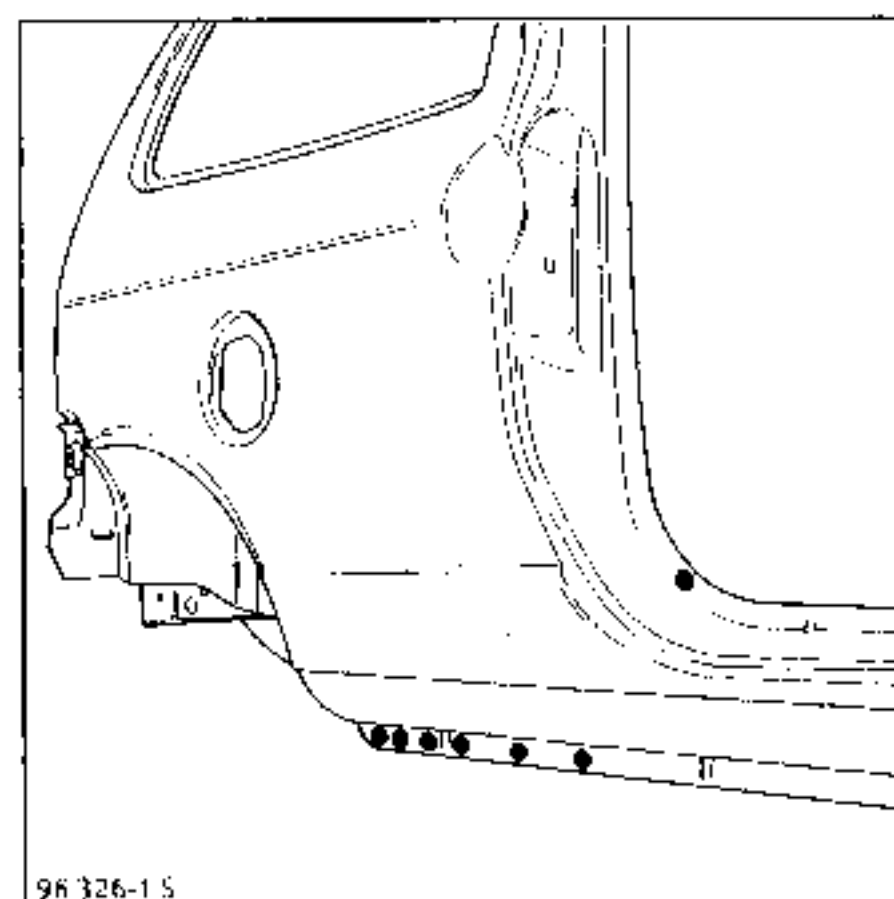
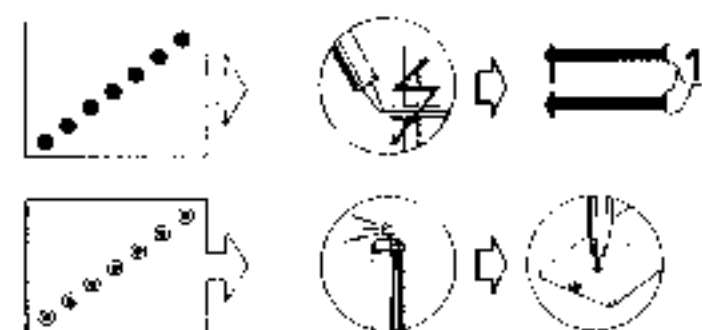
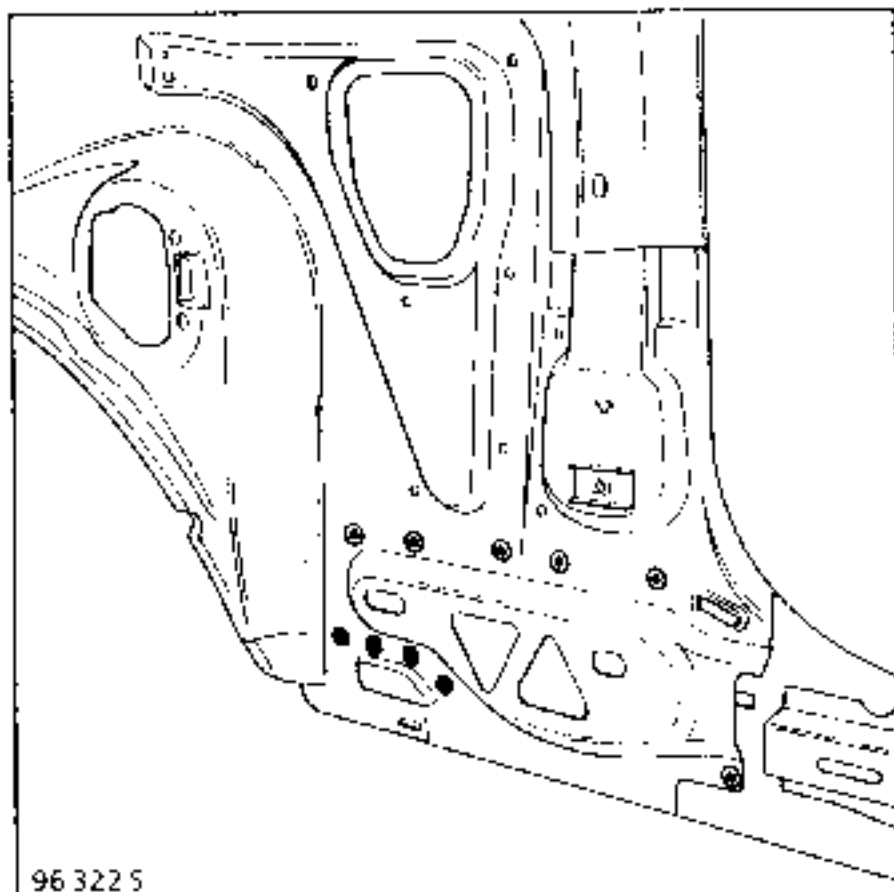
Recuerde : ver **44-E-2**



NOTA : para su desgrapado, estos puntos no son accesibles más que tras la extracción del forro de custodia o del cierre del travesaño del tren trasero.

9 UNION CON FORRO DE CUSTODIA

Recuerde : ver **44.C-2**



10 UNION CON PISO TRASERO

Espesor de las chapas (mm)

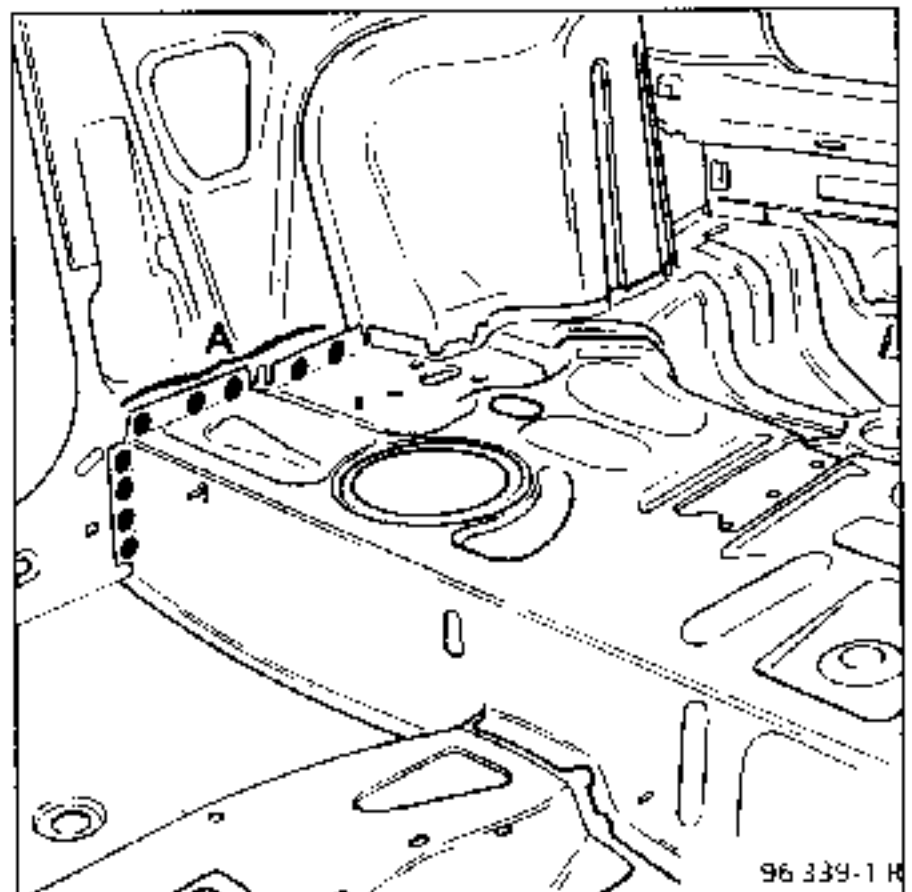
Cierre	1,00
Piso trasero	0,70
Forro de custodia	0,80

Desgrapado



9 puntos eléctricos sobre espesor 1,0
(tras extracción del forro de custodia)

Soldadura



NOTA : en (A), 5 puntos en 3 espesores
 $1,00 + 0,70 + 0,80$

11 UNION CON TRAVESAÑO DE TREN TRASERO

Espesor de las chapas (mm)

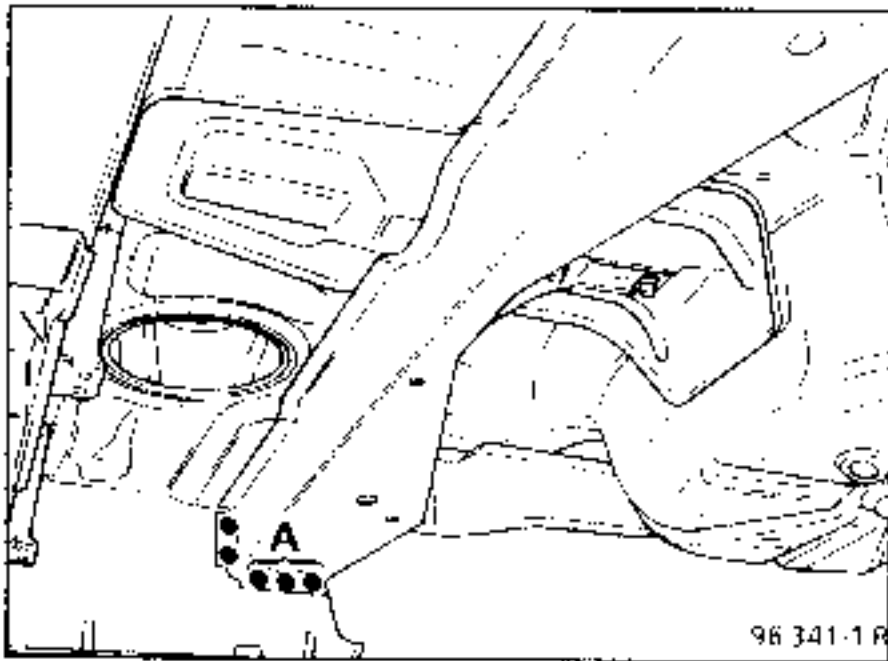
Travesaño tren trasero	1,20
Cierre	1,00
Forro de custodia	0,80

Desgrapado



5 puntos eléctricos sobre espesor 1,0
(estos puntos son accesibles tras extracción del forro de custodia)

Soldadura



NOTA : en (A), 3 puntos en 3 espesores
 $1,00 + 1,20 + 0,80$

NOTA : del lado opuesto al choque, estos puntos pasan a ser taponados MAG.

12 CORTES PARCIALES

Espesor de las chapas (mm)

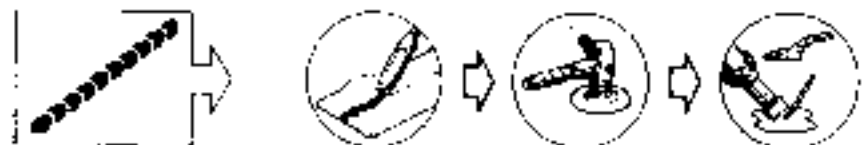
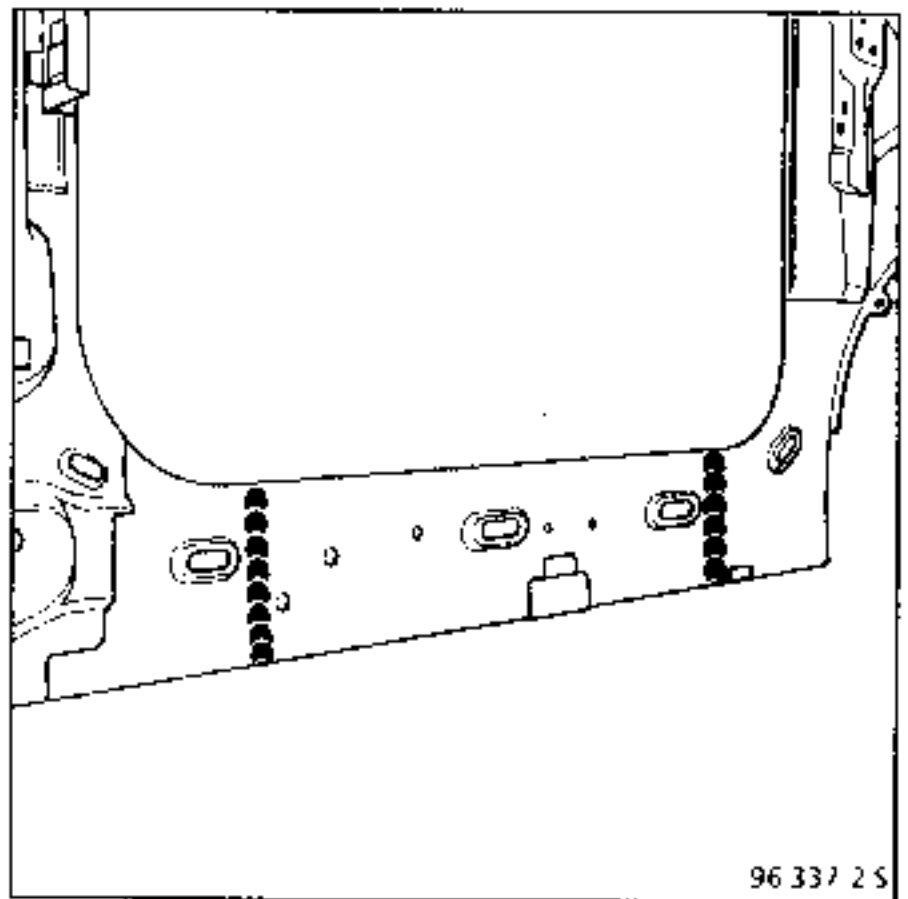
Cierre	1,00

Desgrapado



200 mm x 2

Soldadura



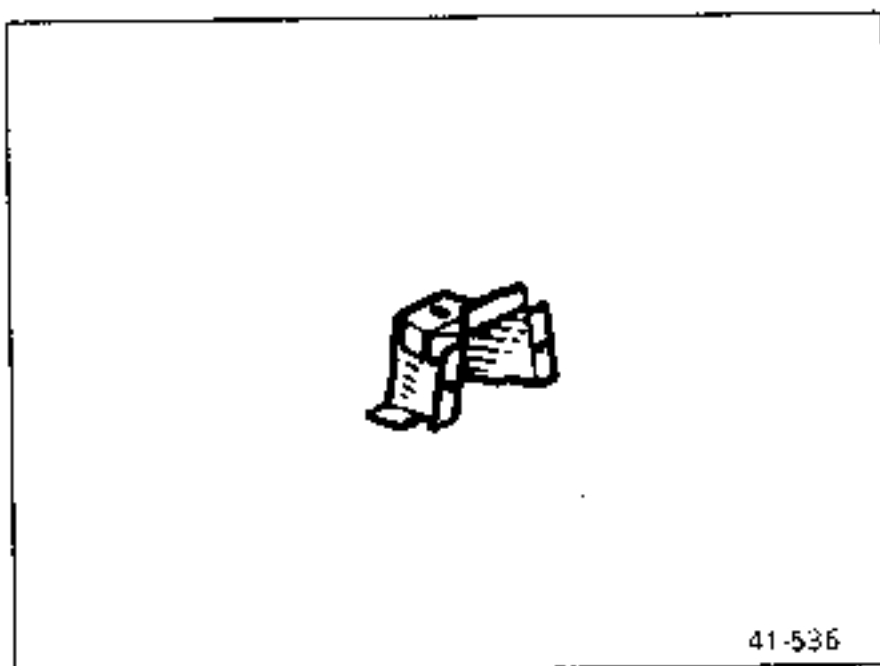
INTRODUCCION

Operación complementaria a la sustitución del elemento de cierre del bajo de caja para una colisión lateral.

COMPOSICION DE LA PIEZA A.P.R.

Pieza ensamblada que contiene :

- parte superior,
- parte inferior,
- jaula de separador.



1 UNION CON CIERRE DE BAJOS DE CAJA

Espesor de las chapas (mm)

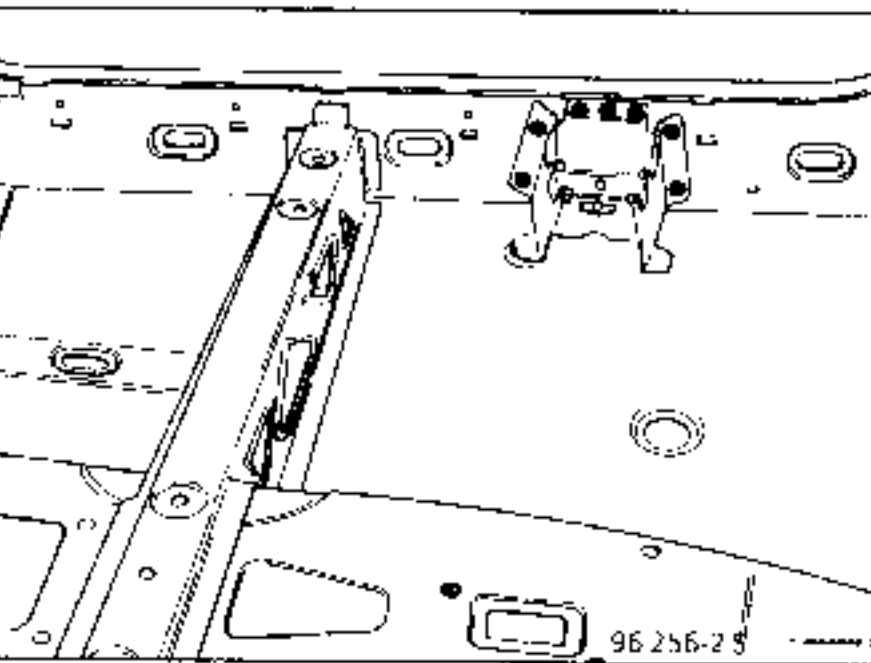
Parte superior	1,20
Parte inferior	1,20
Jaula de separador	0,70
Cierre de bajos de caja	1,00

Desgrapado



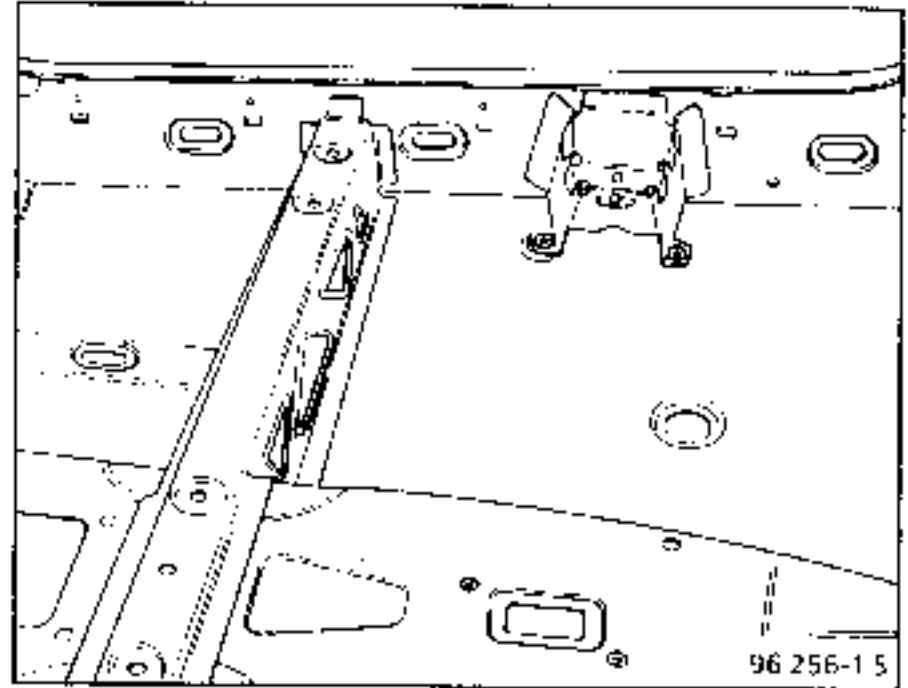
7 puntos eléctricos sobre espesor 1,20

Soldadura



2 UNION CON PISO CENTRAL

Recuerde : ver 41-J-4

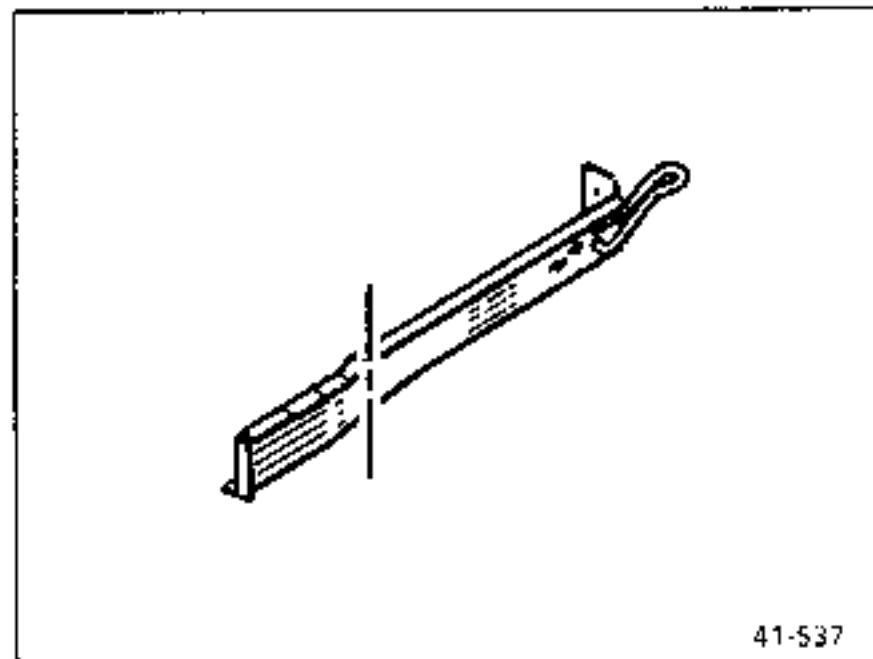


INTRODUCCION

Operación complementaria a una sustitución de faldón trasero en colisión trasera.

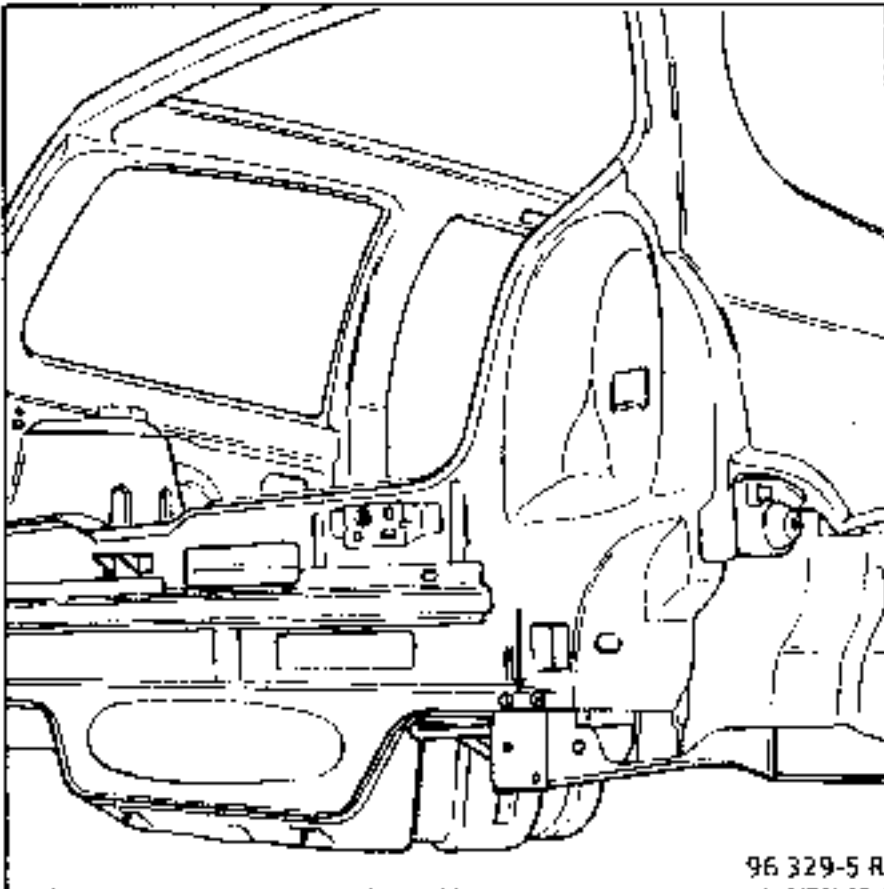
COMPOSICION DE LA PIEZA A.P.R.

Pieza ensamblada con tuercas soldadas y anillo de remolcado para lado derecho.



1 UNION CON FALDON TRASERO

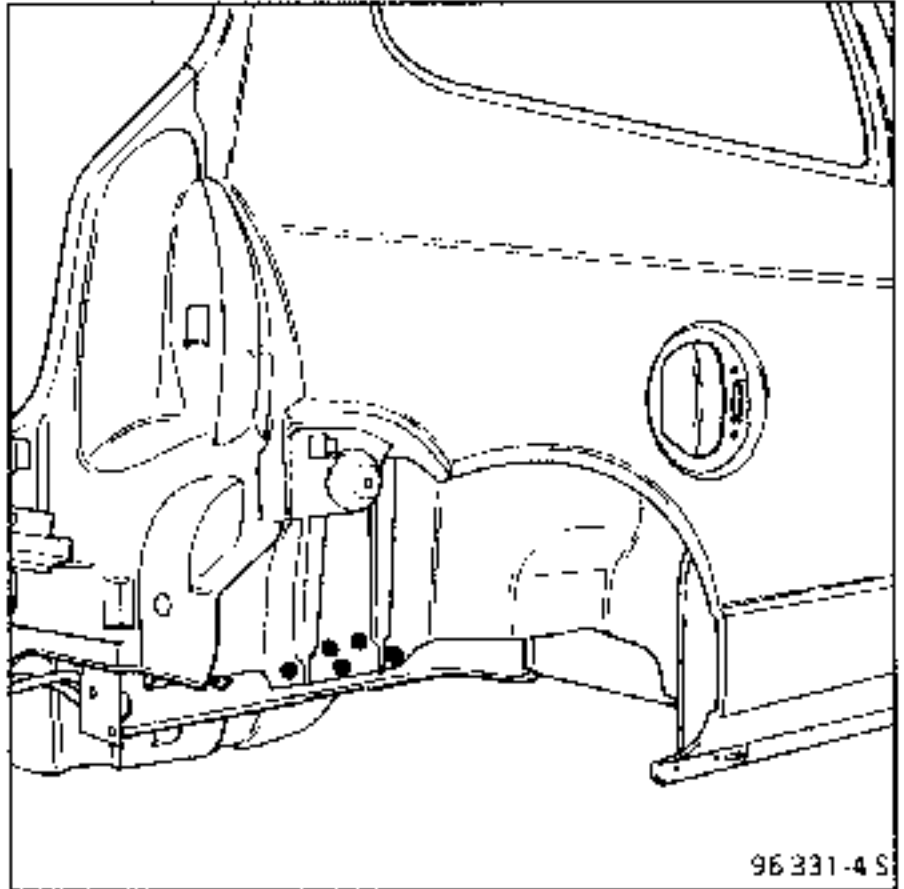
Recuerde : ver **44-F-6**



NOTA : estos puntos se efectuarán en tres espesores tras la reposición del faldón.

2 UNION CON PASO DE RUEDA TRASERO

Recuerde : ver **44-E-5**



3 UNION CON PISO TRASERO

Espesor de las chapas (mm)

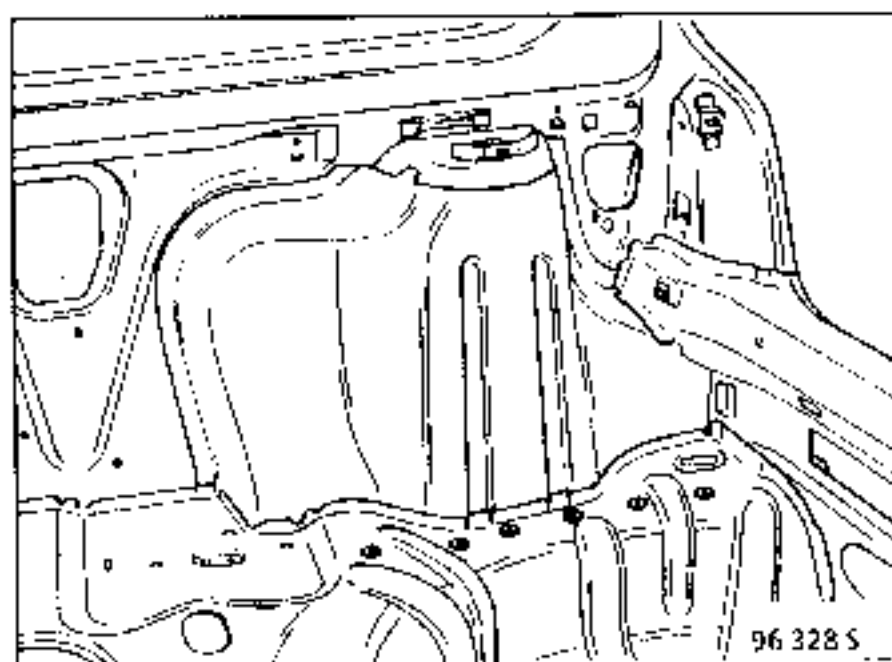
Larguero	1,80
Piso	0,70

Desgrapado



6 puntos eléctricos sobre espesor 0,70

Soldadura



4 CORTE PARCIAL

Espesor de las chapas (mm)

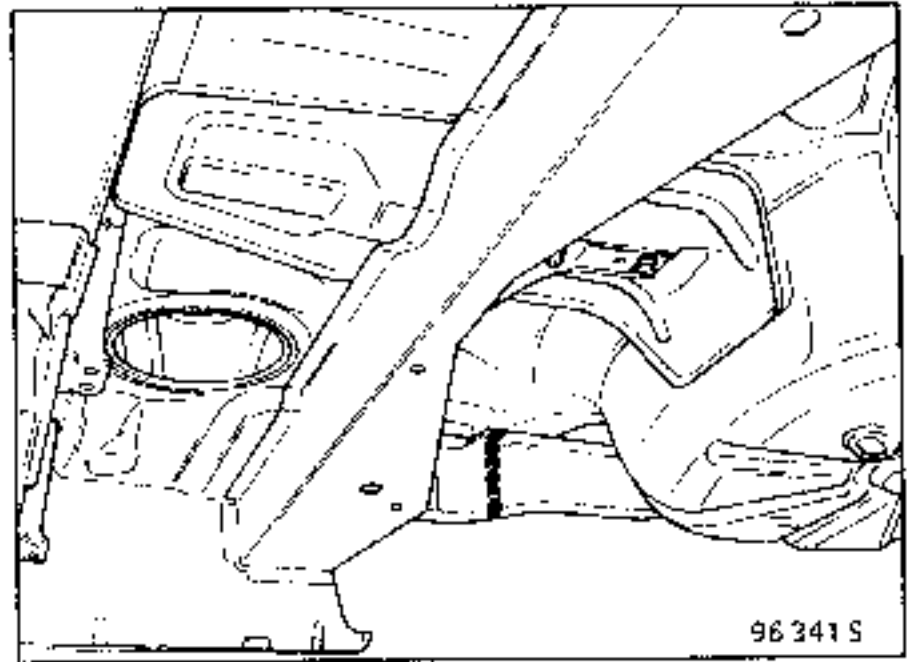
Larguero	1,80

Desgrapado



100 mm

Soldadura



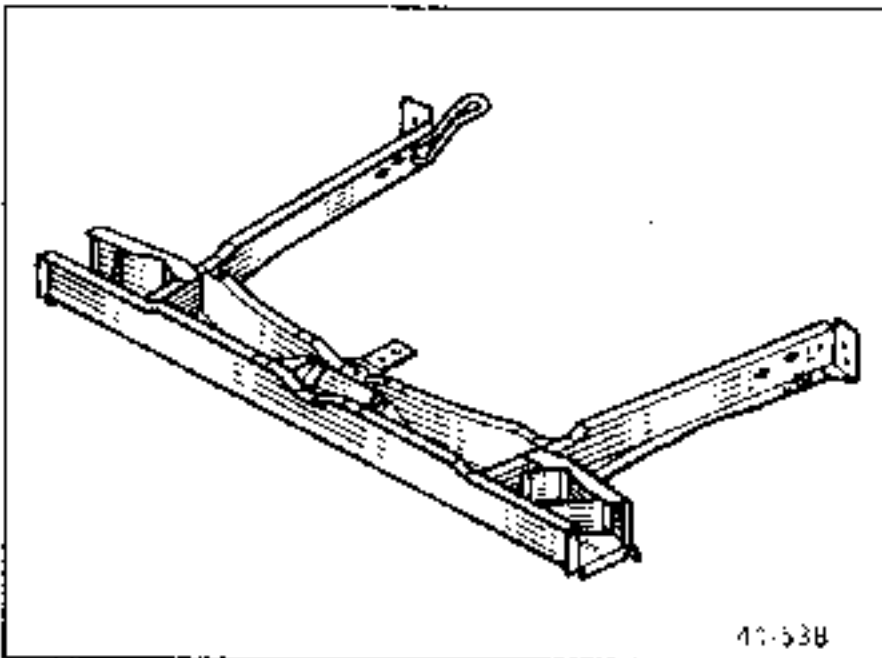
INTRODUCCION

Operación complementaria al faldón trasero con piso trasero parcial en colisión trasera, complementaria al panel de aleta trasera con forro de custodia en colisión lateral.

COMPOSICION DE LA PIEZA A.P.R.

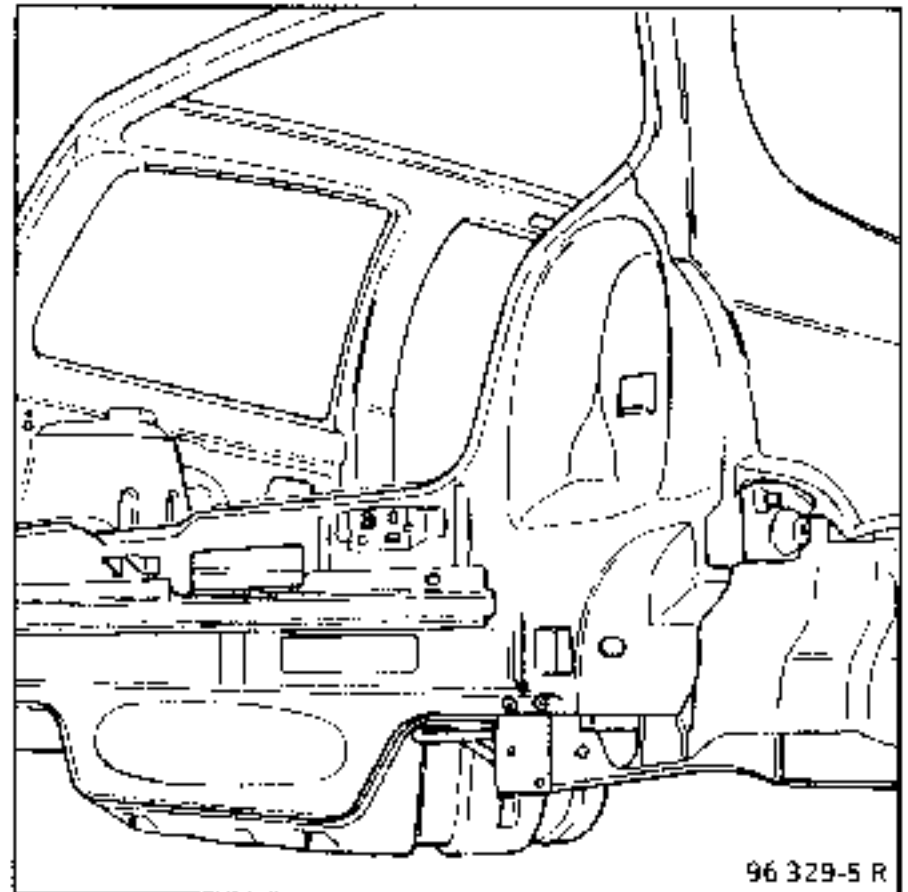
Pieza ensamblada que contiene :

- larguero trasero derecho,
- larguero trasero izquierdo,
- travesaño tren trasero,
- cierres laterales de travesaño izquierdo y derecho,
- separador, fijación del tren trasero,
- anillo de remolcado,
- tuercas soldadas.



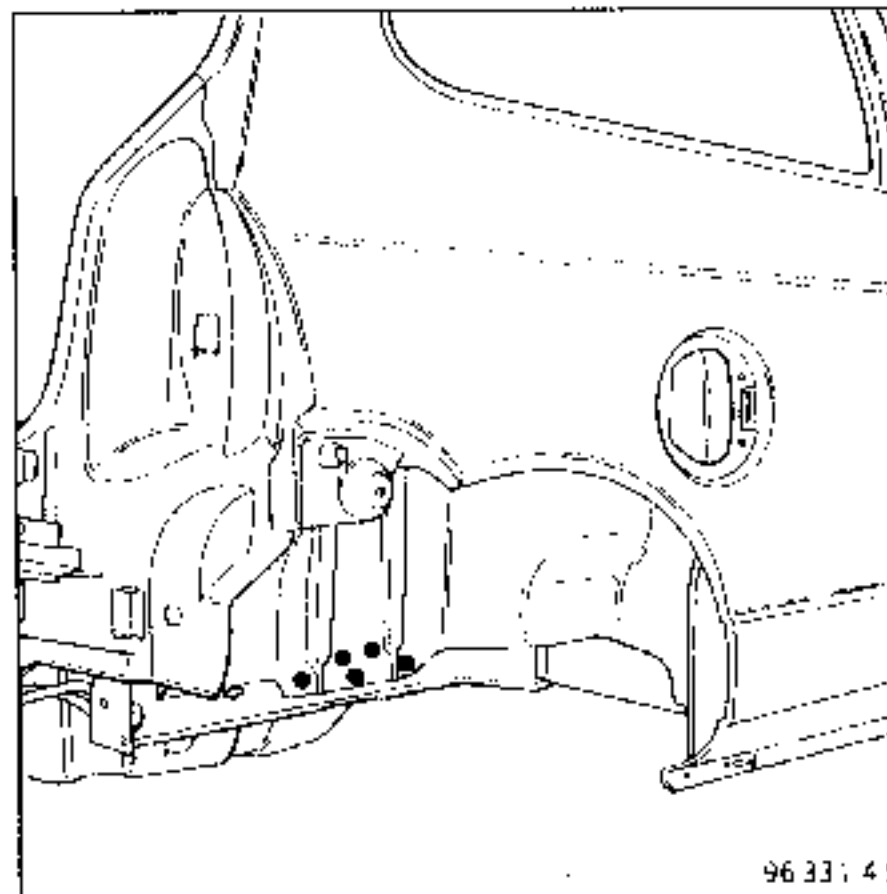
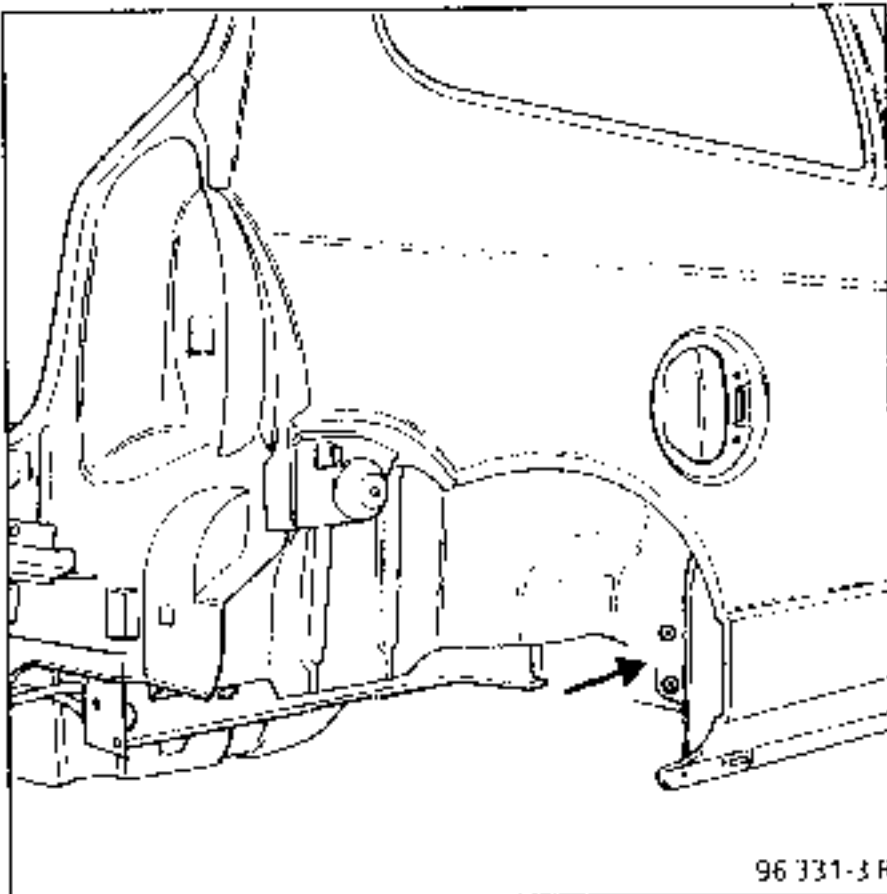
1 UNION CON FALDON TRASERO

Recuerde : ver **44-F-6**



2 UNION CON PASO DE RUEDA

Recuerde : ver **44-E-3** y **44-E-5**

**3** UNION CON PISO TRASERO

Espesor de las chapas (mm)

Larguero	1,80
Travesaño tren trasero	1,20
Piso	0,70
Refuerzo central de piso	1,20

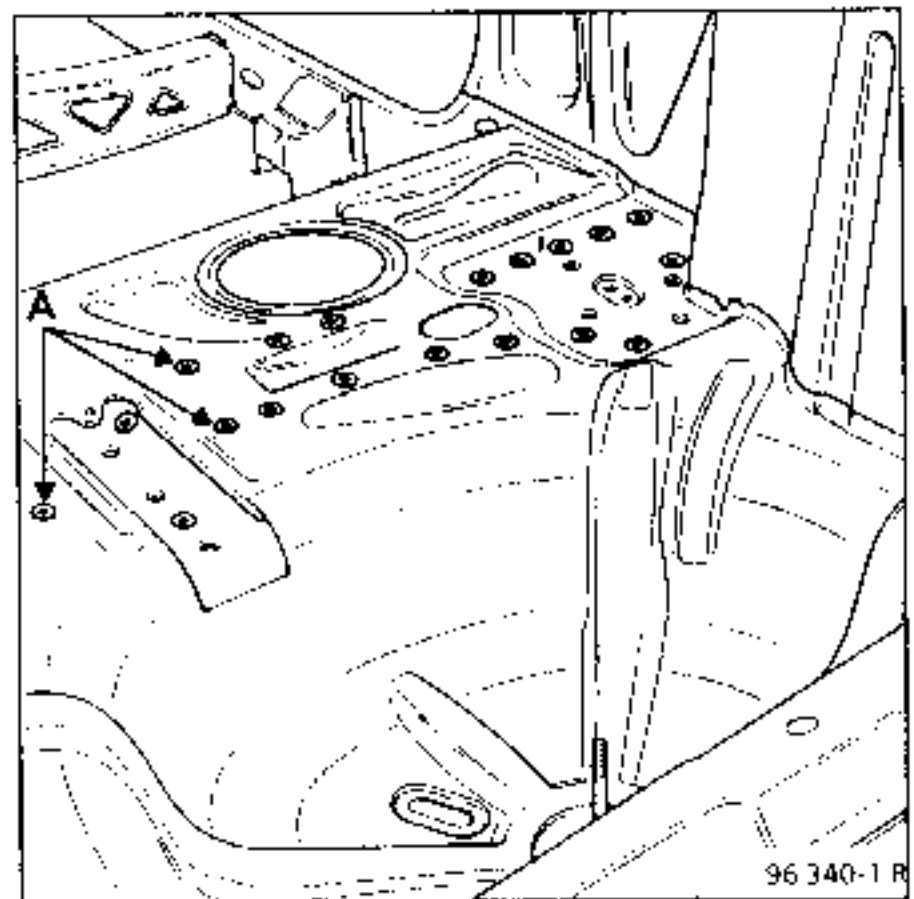
Desgrapado



25 puntos eléctricos sobre espesor 0,70

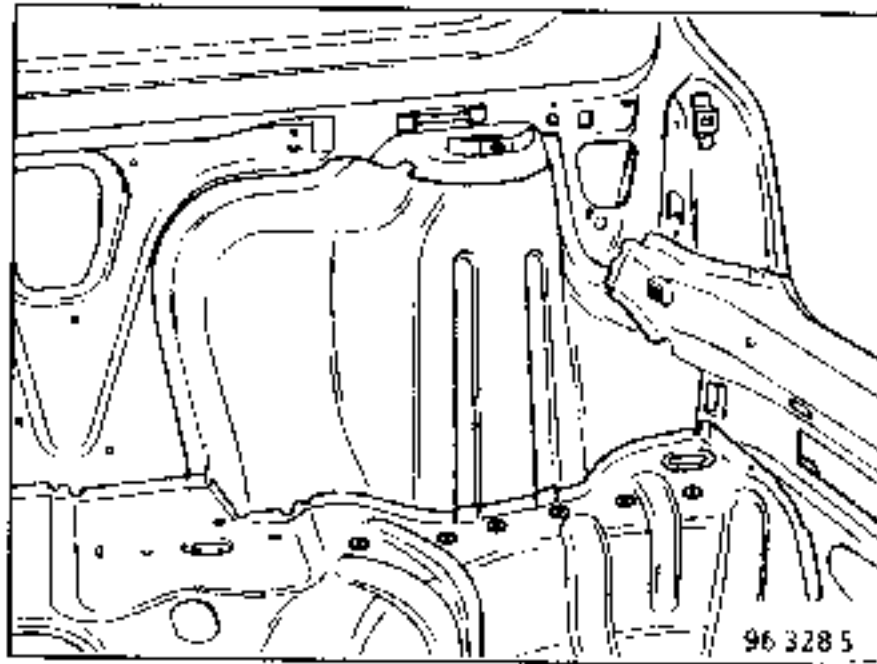
NOTA : los otros 25 puntos se han extraído ya con el piso parcial (ver **41-R-4**)

Soldadura



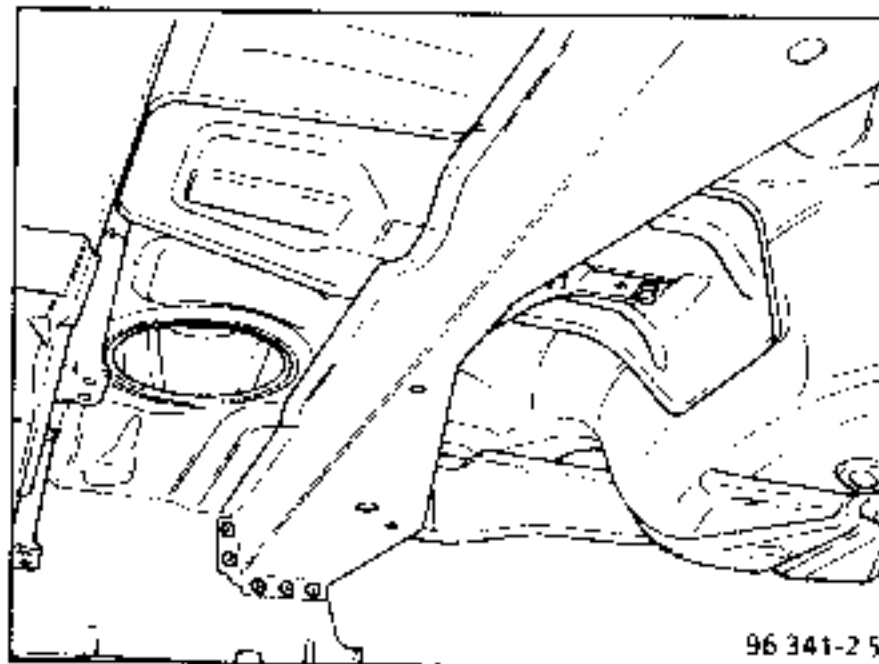
NOTA : en (A), taponado sobre 2 espesores 0,70 + 1,20, soldadura de 50 puntos de taponado en total.

Recuerde : ver **41-R-4**



4 UNION CON CIERRE DE BAJOS DE CAJA

Recuerde : ver **41-N-11**



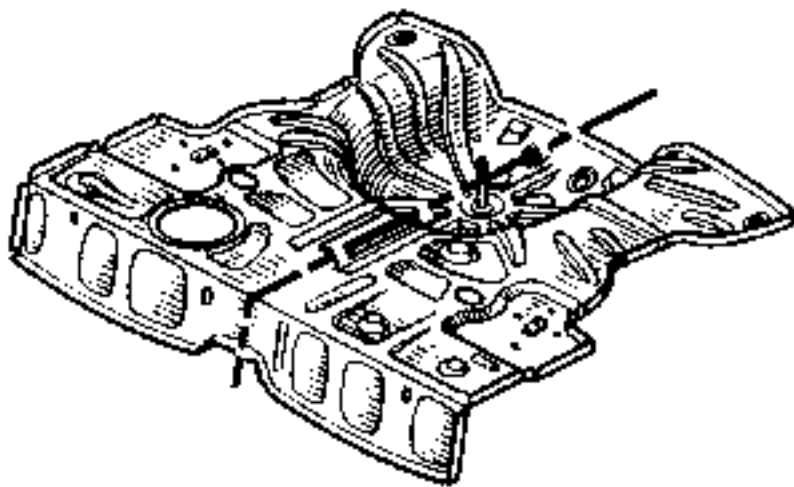
INTRODUCCION

Operación complementaria al faldón trasero con larguero parcial en colisión trasera, complementaria al panel de aleta con forro de custodia y marco de larguero en colisión lateral, en este caso, el piso será sustituido parcialmente.

COMPOSICION DE LA PIEZA A.P.R.

Pieza ensamblada que contiene :

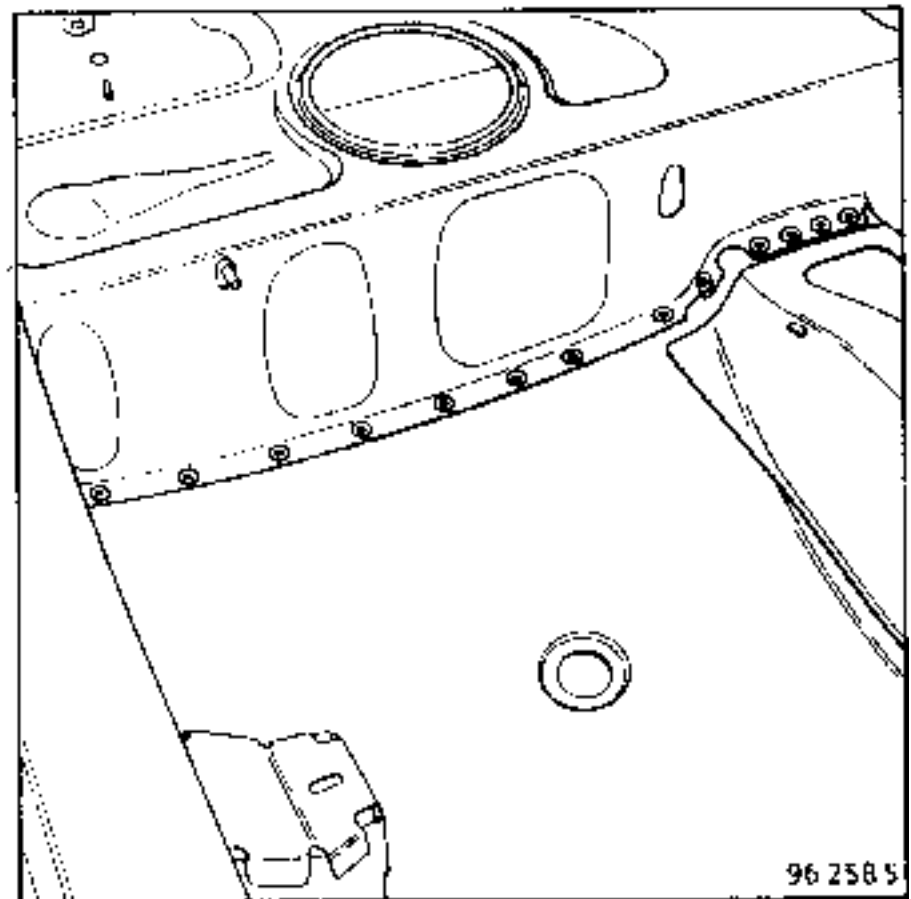
- refuerzo central de piso,
- escuadras de fijación depósito,
- tuercas de fijación cinturón de seguridad.



41-539

1 UNION CON PISO CENTRAL

Recuerde : ver **41-J-5**

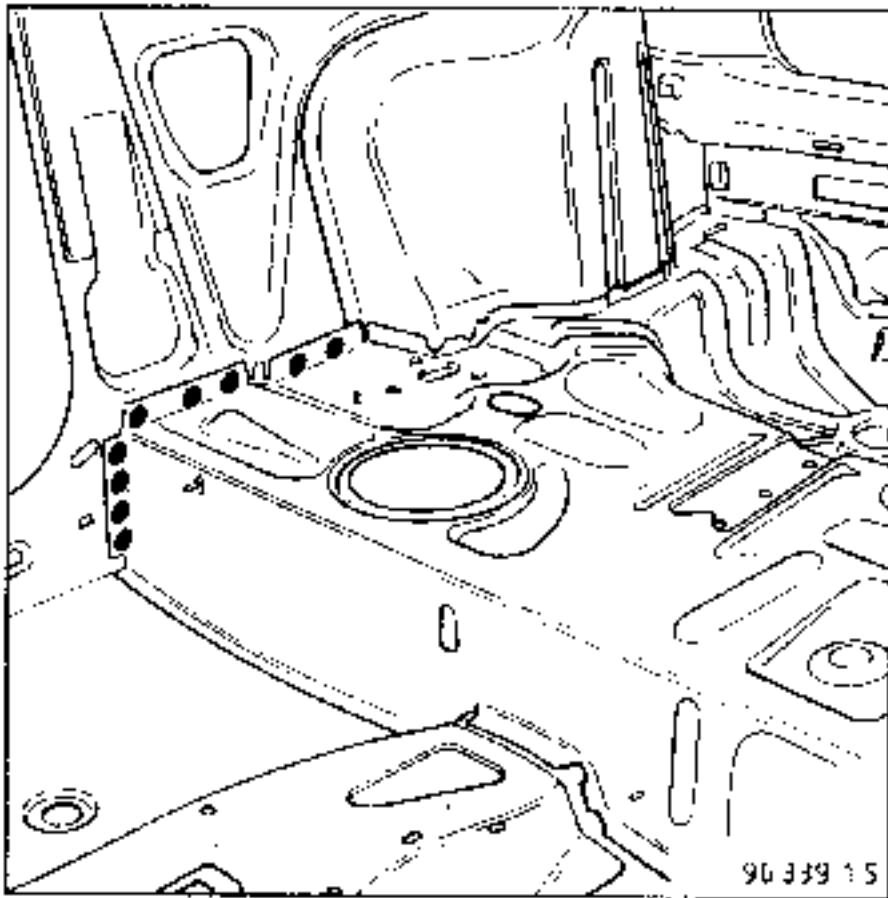


96 258 5



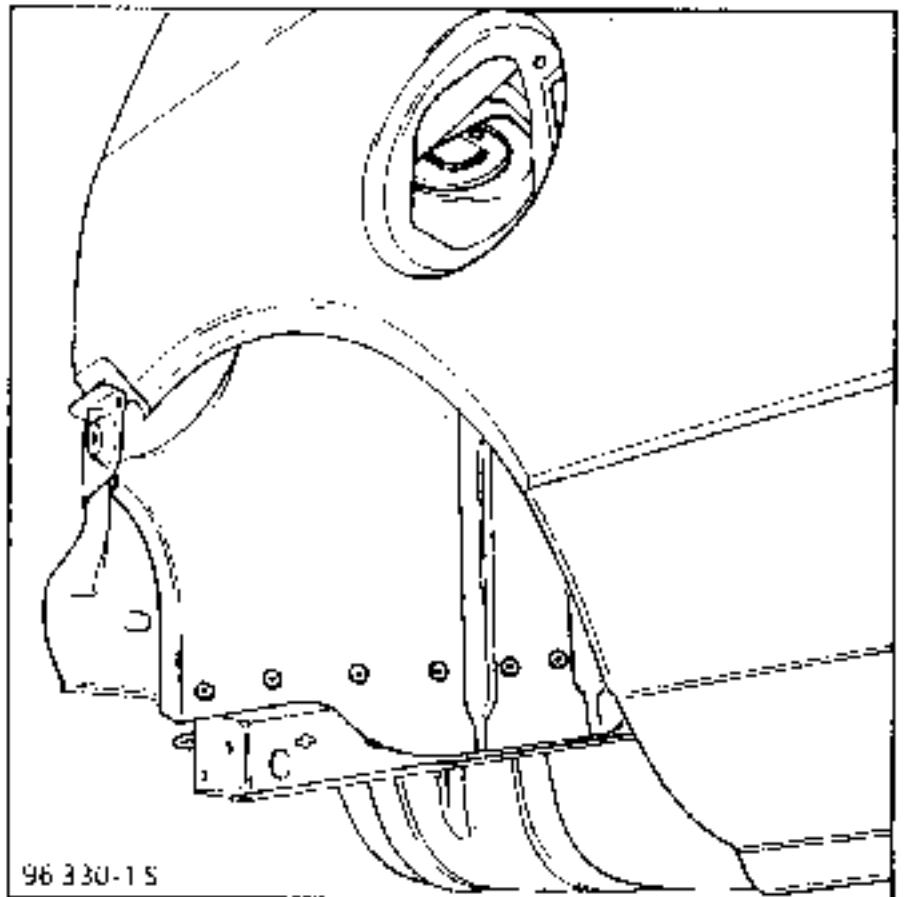
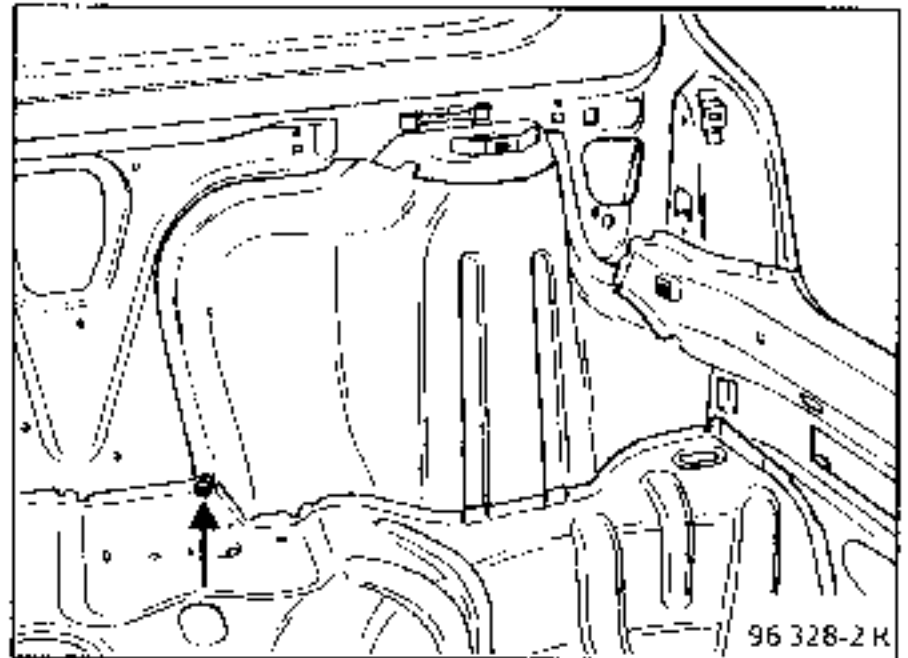
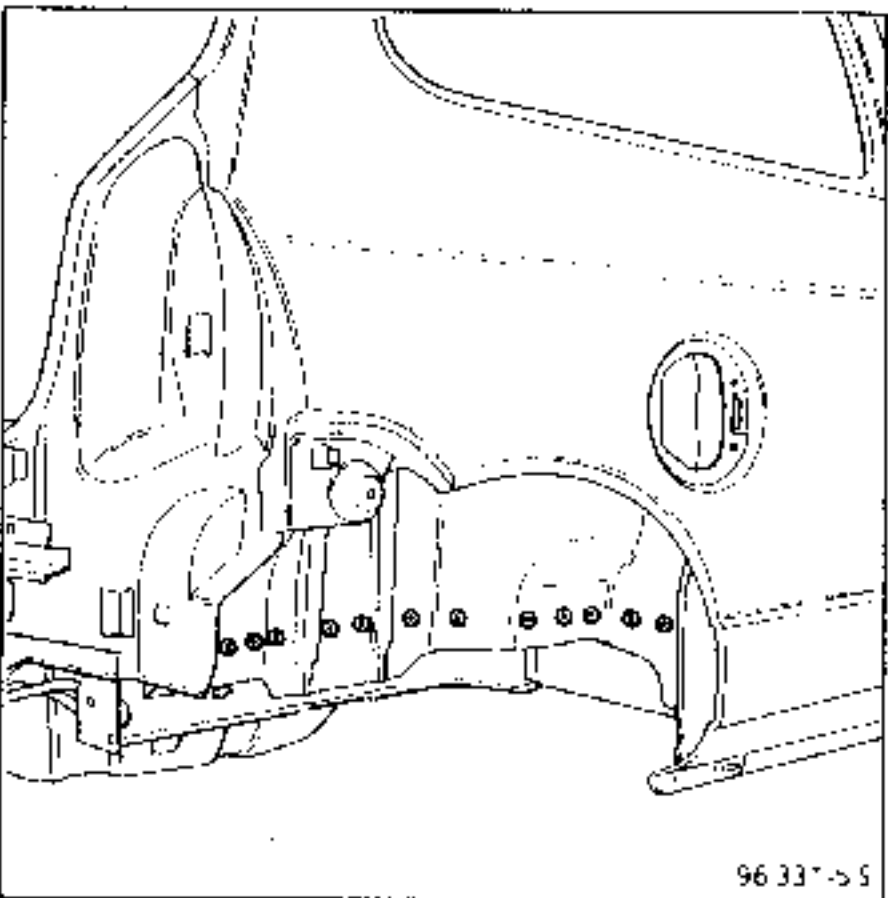
2 UNION CON CIERRE DE BAJOS DE CAJA

Recuerde : ver **41-N-10**



3 UNION CON PASO DE RUEDA TRASERO

Recuerde : ver **44-E-4**



4 UNION CON MARCO DE LARGUERO

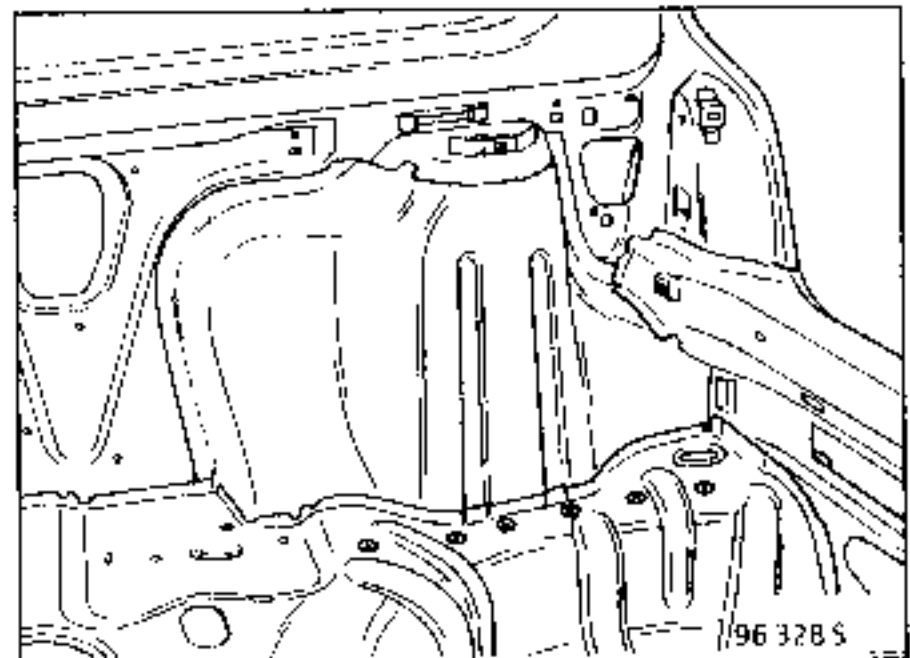
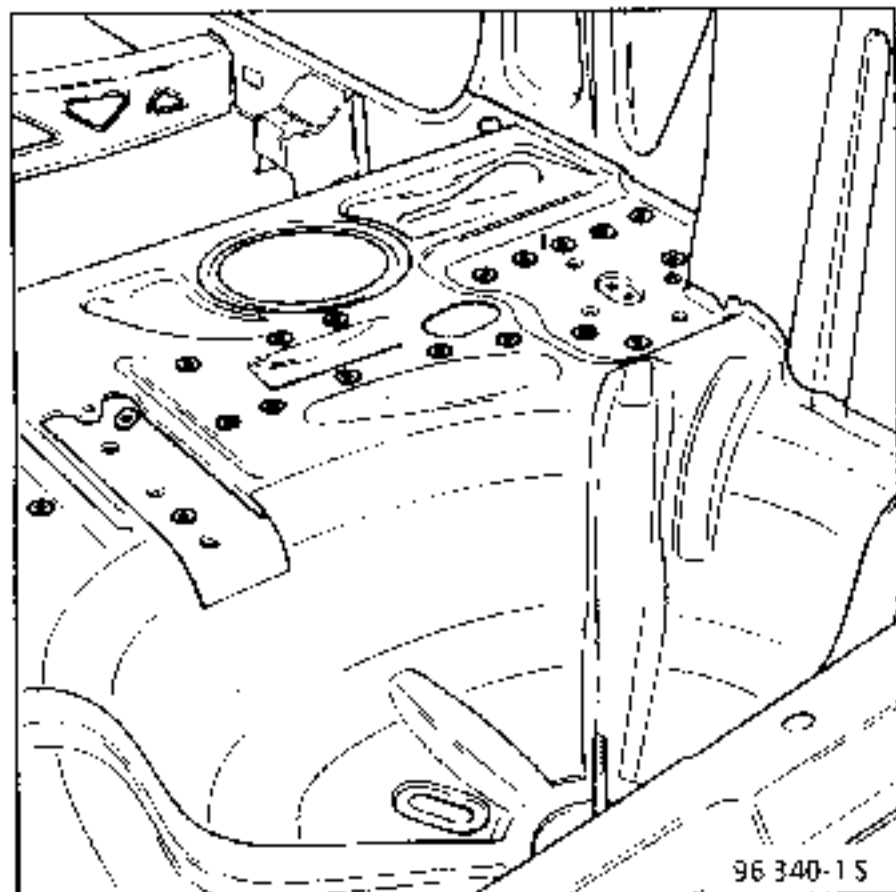
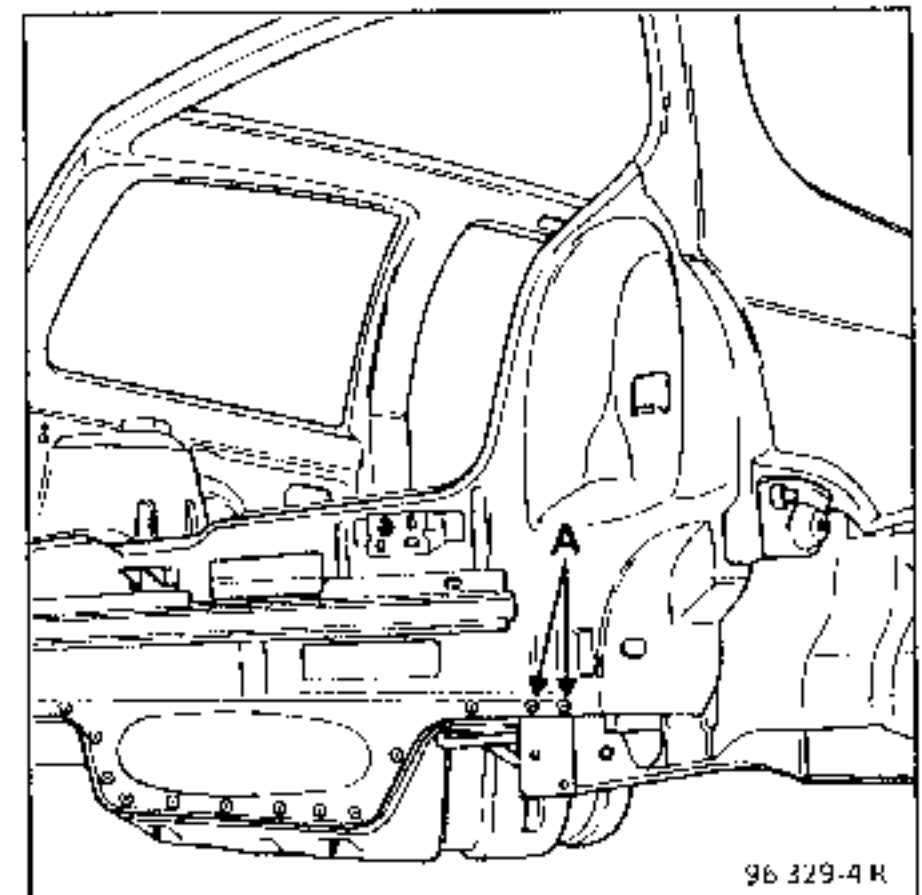
Espesor de las chapas (mm)

Larguero	1,80
Piso	0,70
Travesaño tren trasero	1,20
Refuerzo central de piso	1,20

Desgrapado

50 puntos de soldadura eléctrica sobre
espesor 0,70

Soldadura

**NOTA :** los 2 puntos de la unión piso con faldón trasero se efectuarán a continuación en 3 espesores.**5 UNION CON FALDON TRASERO**Recuerde : ver **44-F-5****NOTA :** en (A), 2 puntos de taponado sobre 2 espesores.

6 CORTE PARCIAL

Espesor de las chapas (mm)

Piso

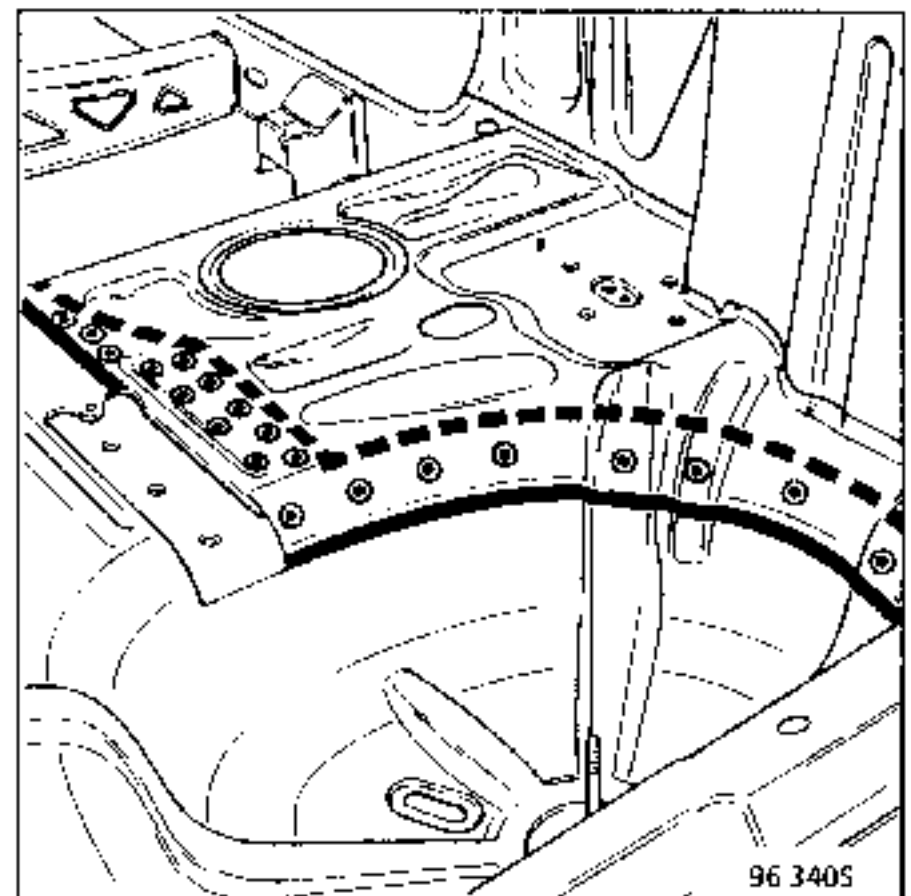
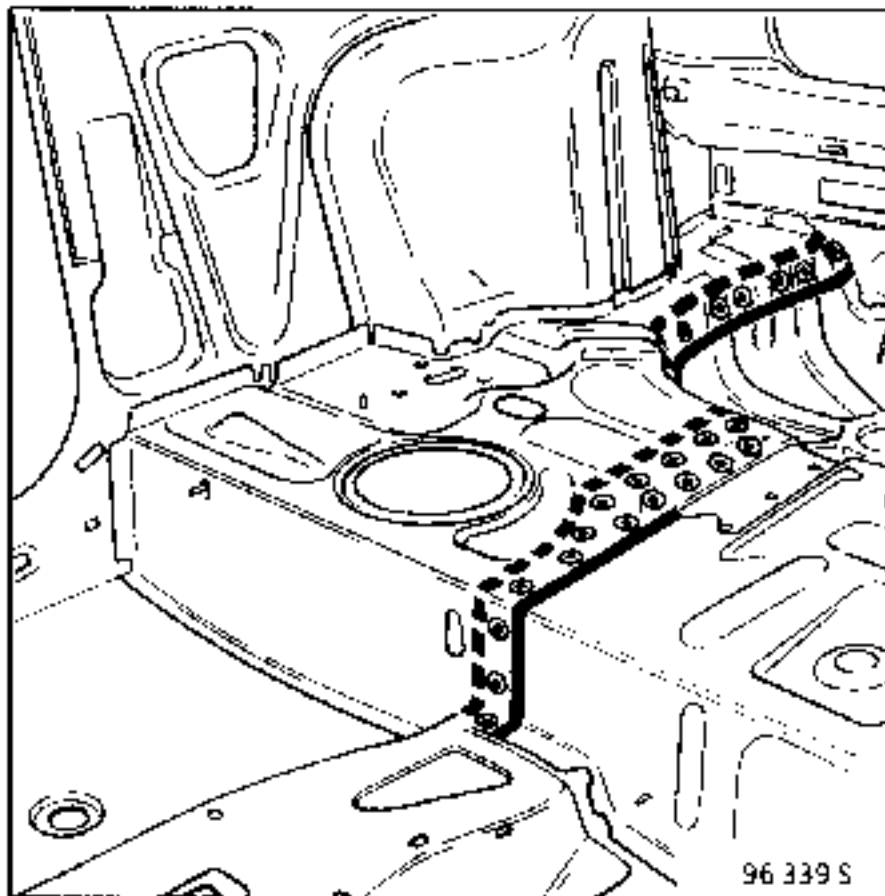
0,70

Desgrapado



1 350 mm

Soldadura



INTRODUCCION

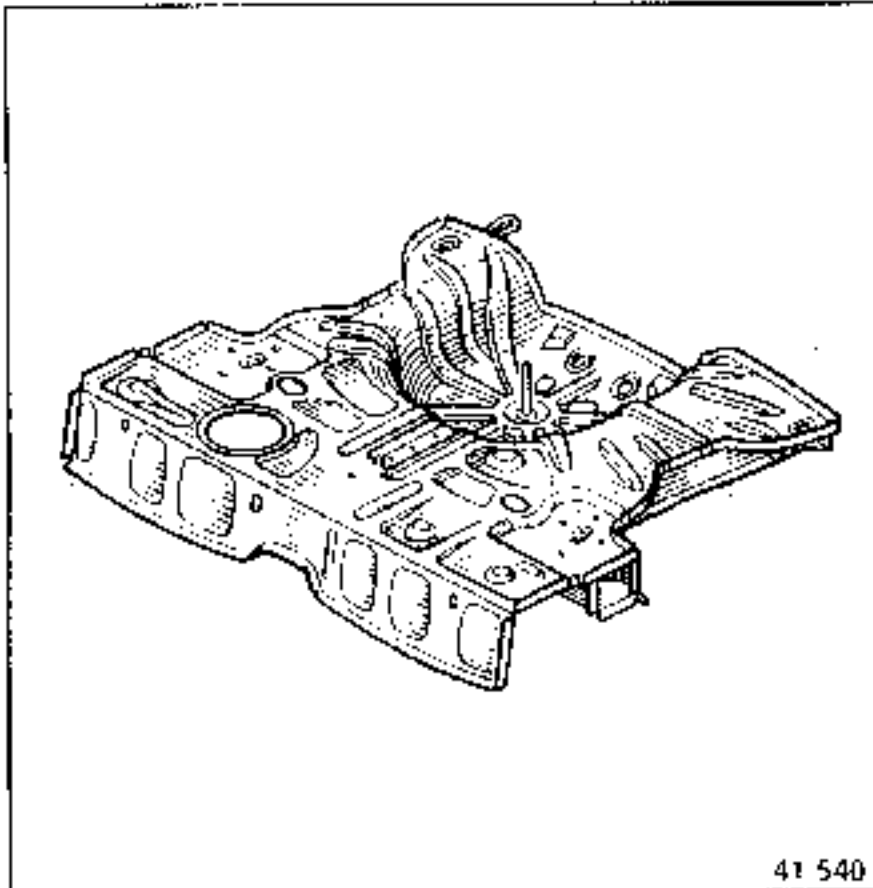
Operación complementaria al faldón trasero en colisión trasera.

Complementaria al panel de aleta con forro de custodia y cierre del bajo de caja parcial en colisión lateral.

COMPOSICION DE LA PIEZA A.P.R.

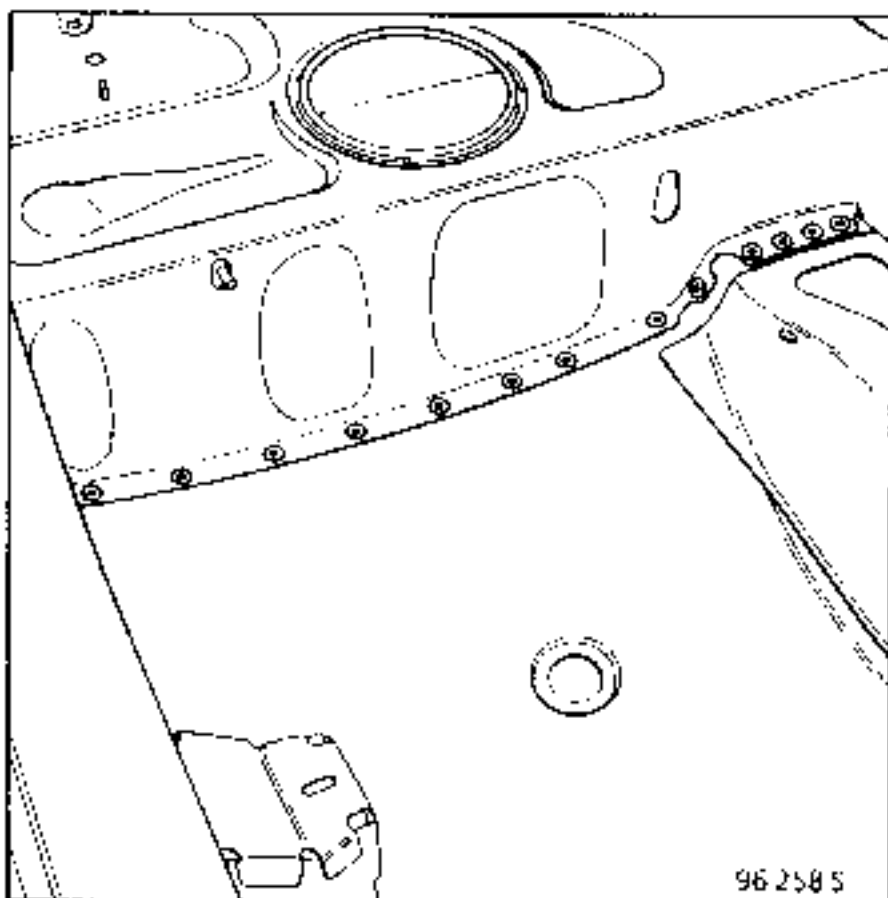
Pieza ensamblada que contiene :

- Marco larguero trasero (ver descripción **41-Q**)
- Piso trasero (ver descripción **41-R**)



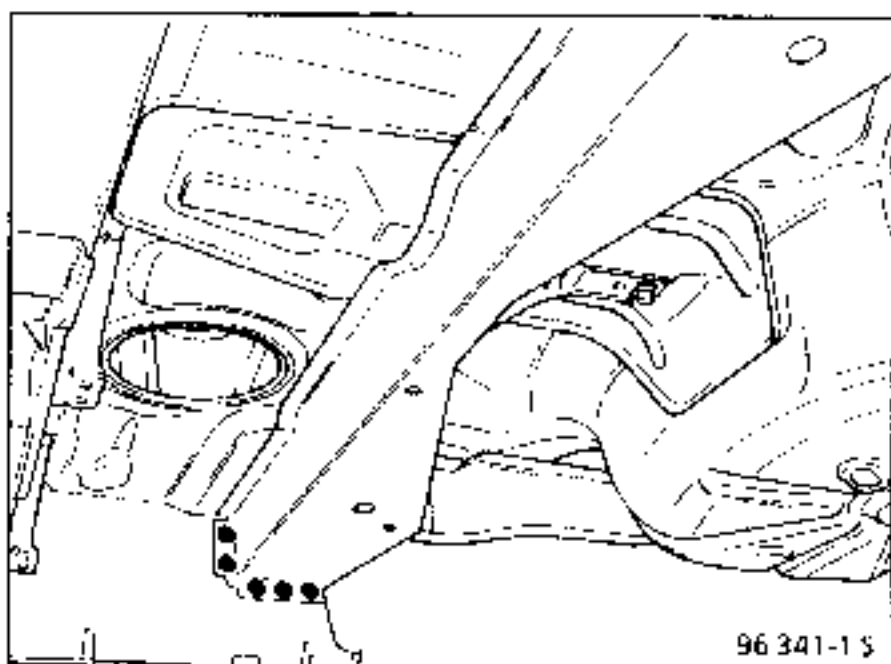
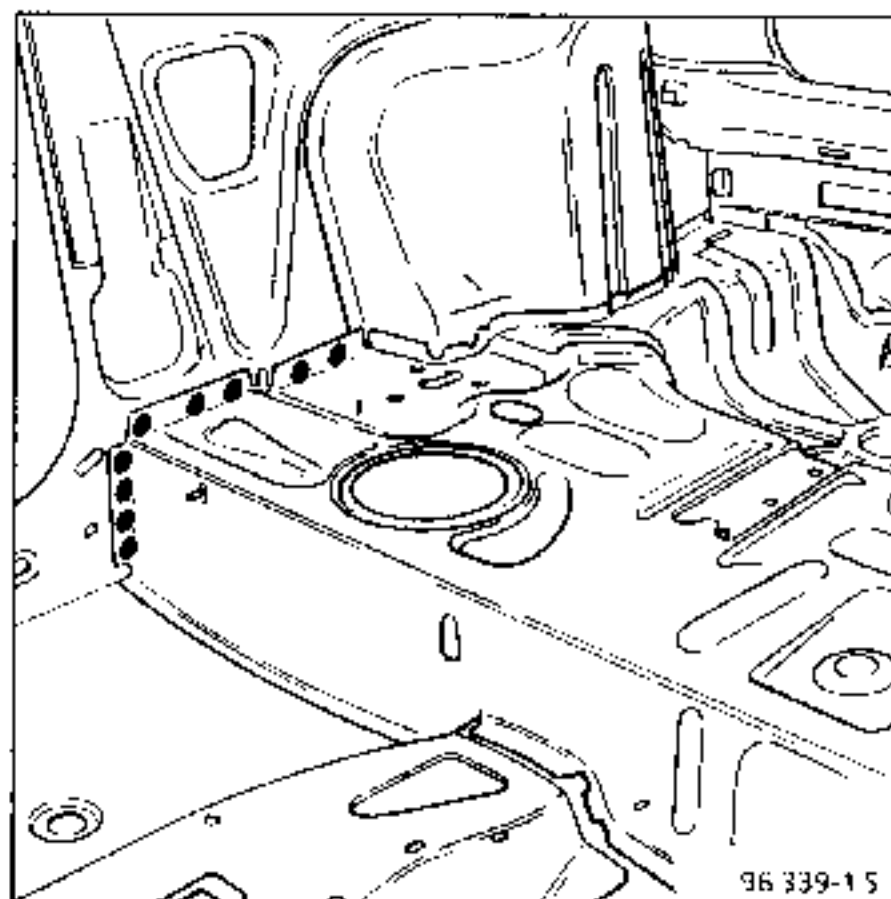
1 UNION CON PISO CENTRAL

Recuerde : ver **41-J-5**



2 UNION CON CIERRE DE BAJOS DE CAJA

Recuerde : ver **41-N-10** y **41-N-11**

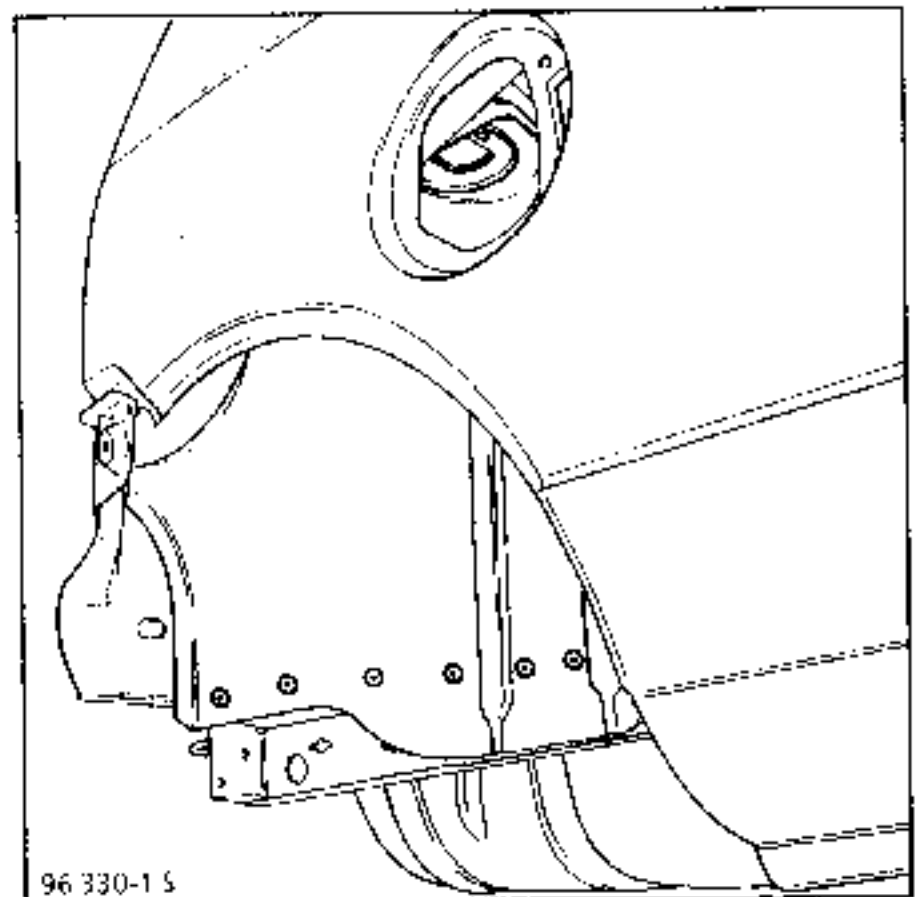
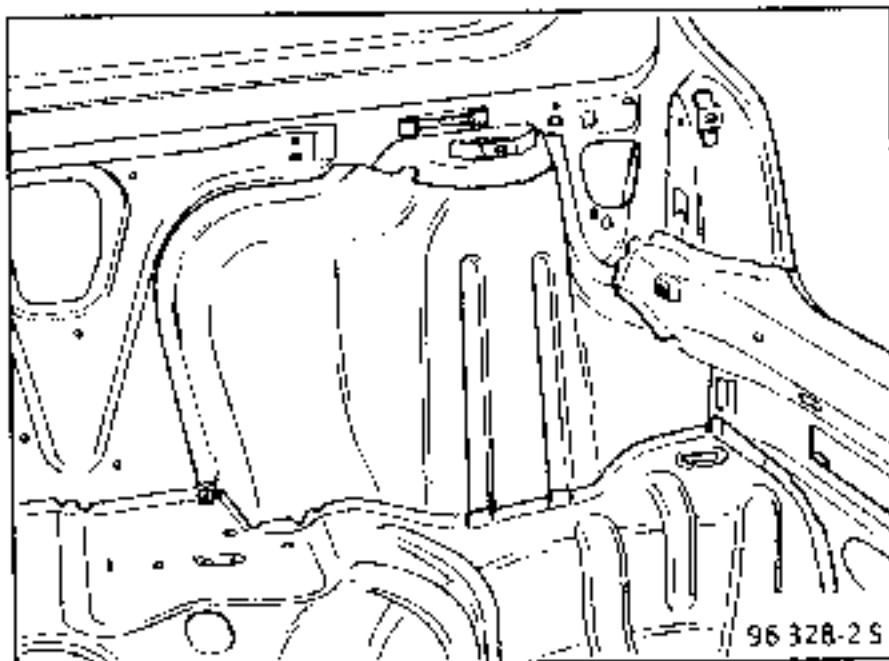
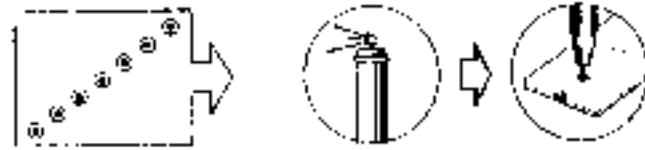
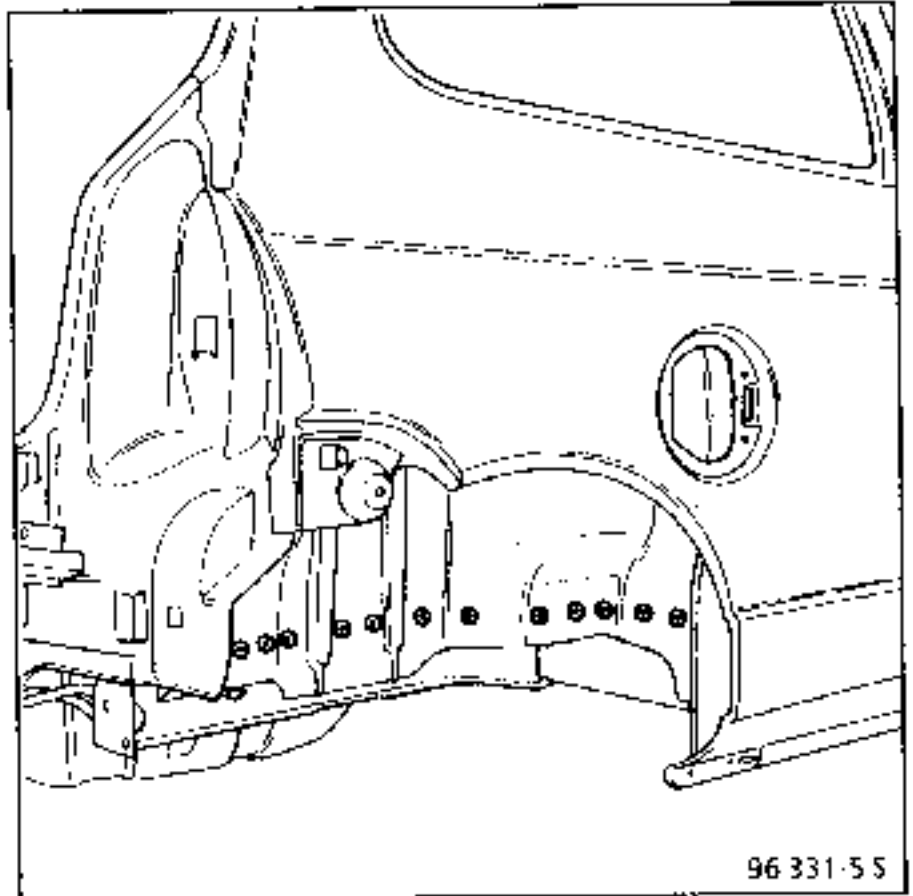
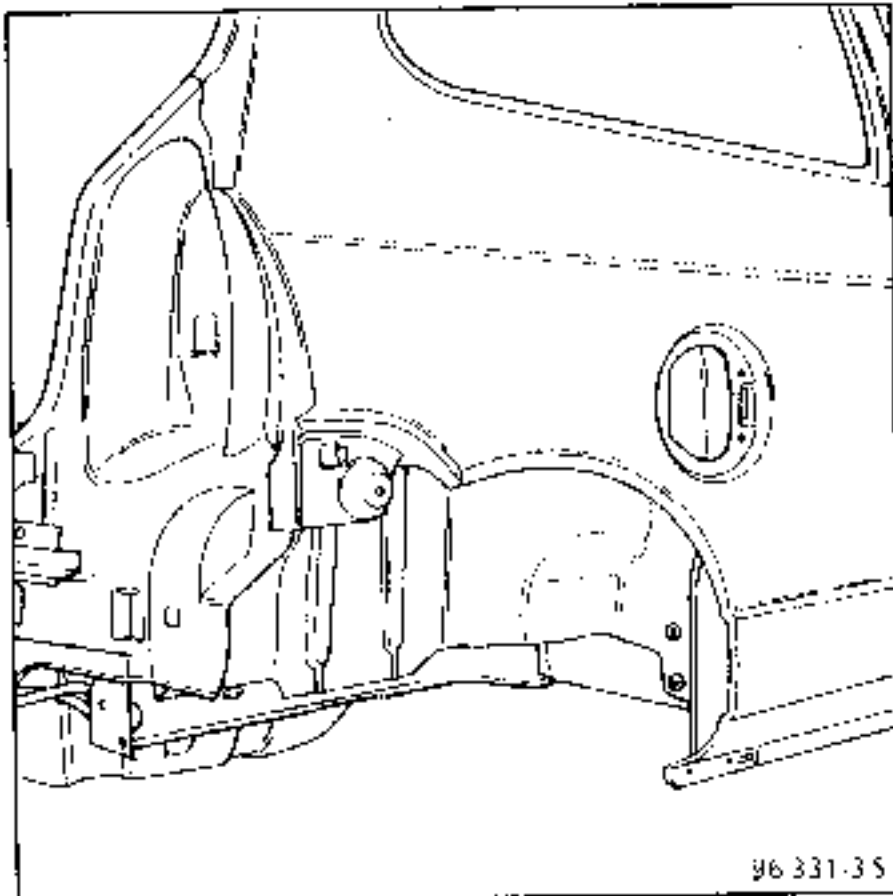


NOTA :

- Choque lateral : los puntos de soldadura eléctricos se efectuarán antes de la reposición del panel de aleta.
- Choque trasero : estos puntos se convierten en puntos de taponado.

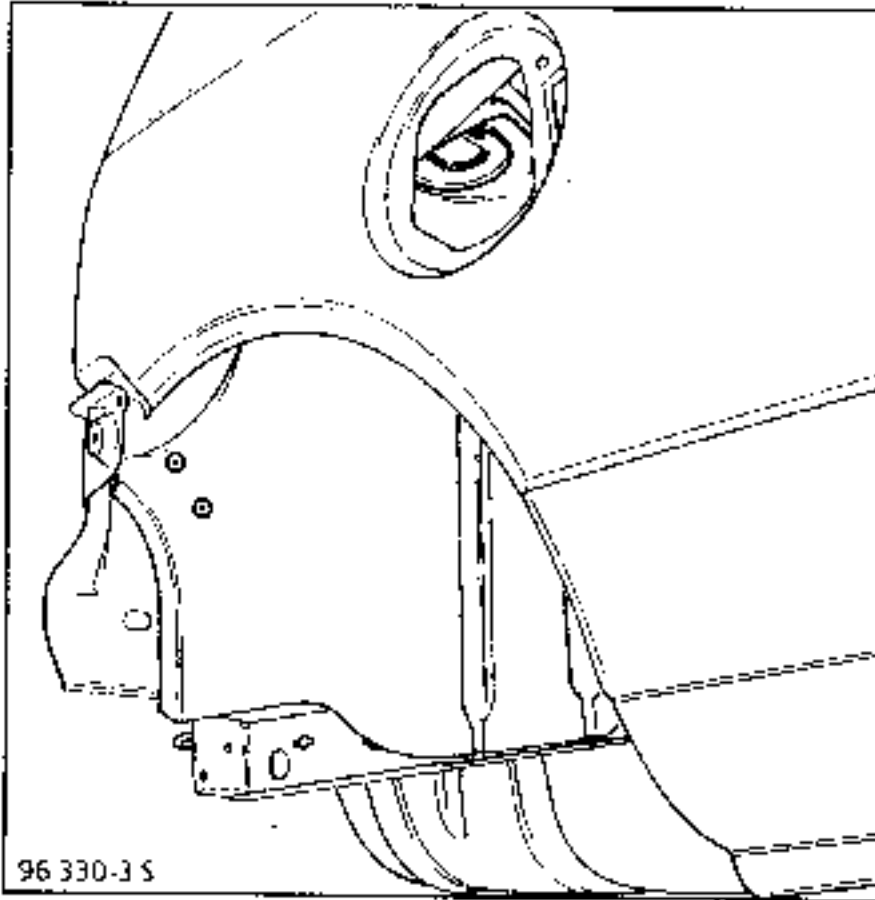
3 UNION CON PASO DE RUEDA TRASERA

Recuerde : ver **44-E-3** y **44-E-4**



4 UNION CON FALDON TRASERO

Recuerde : ver 44-F-5



INTRODUCCION

Operación elemental que puede no estar derivada de una colisión sino de un remolcado.

COMPOSICION DE LA PIEZA A.P.R.

Pieza sola



41-541

1 UNION CON LARGUERO TRASERO

Espesor de las chapas (mm)

Anillo

Ø 8

Larguero

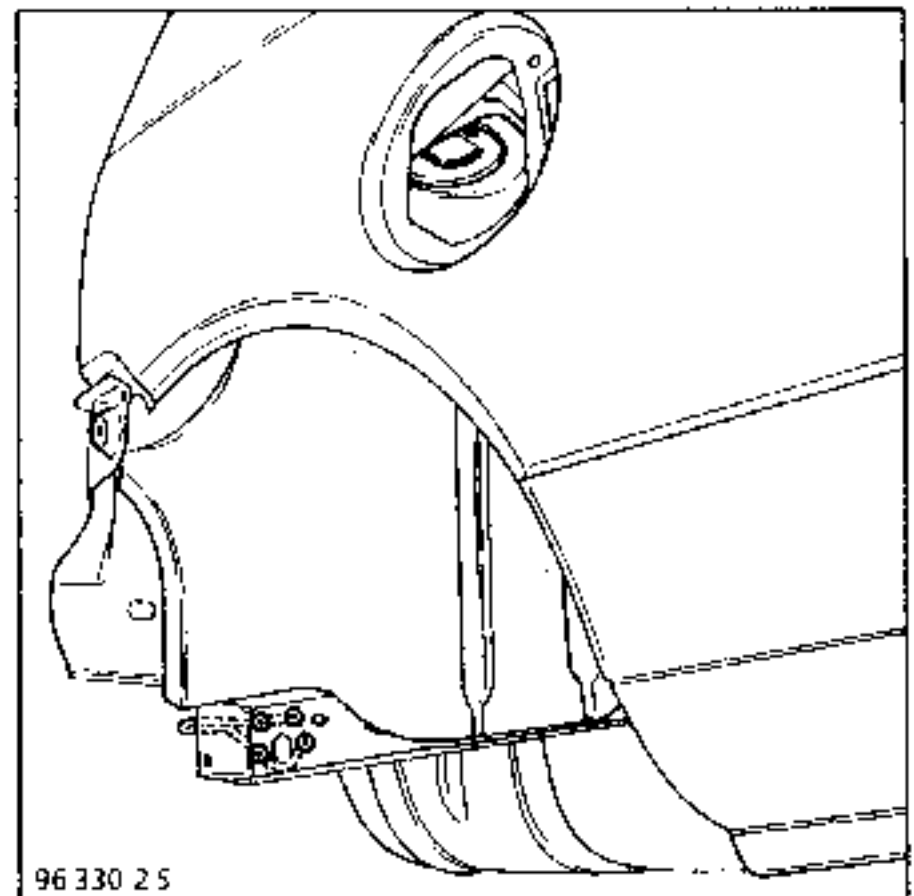
1,80

Desgrapado

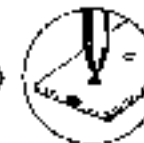
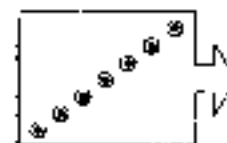


4 cordones MAG de 10 mm

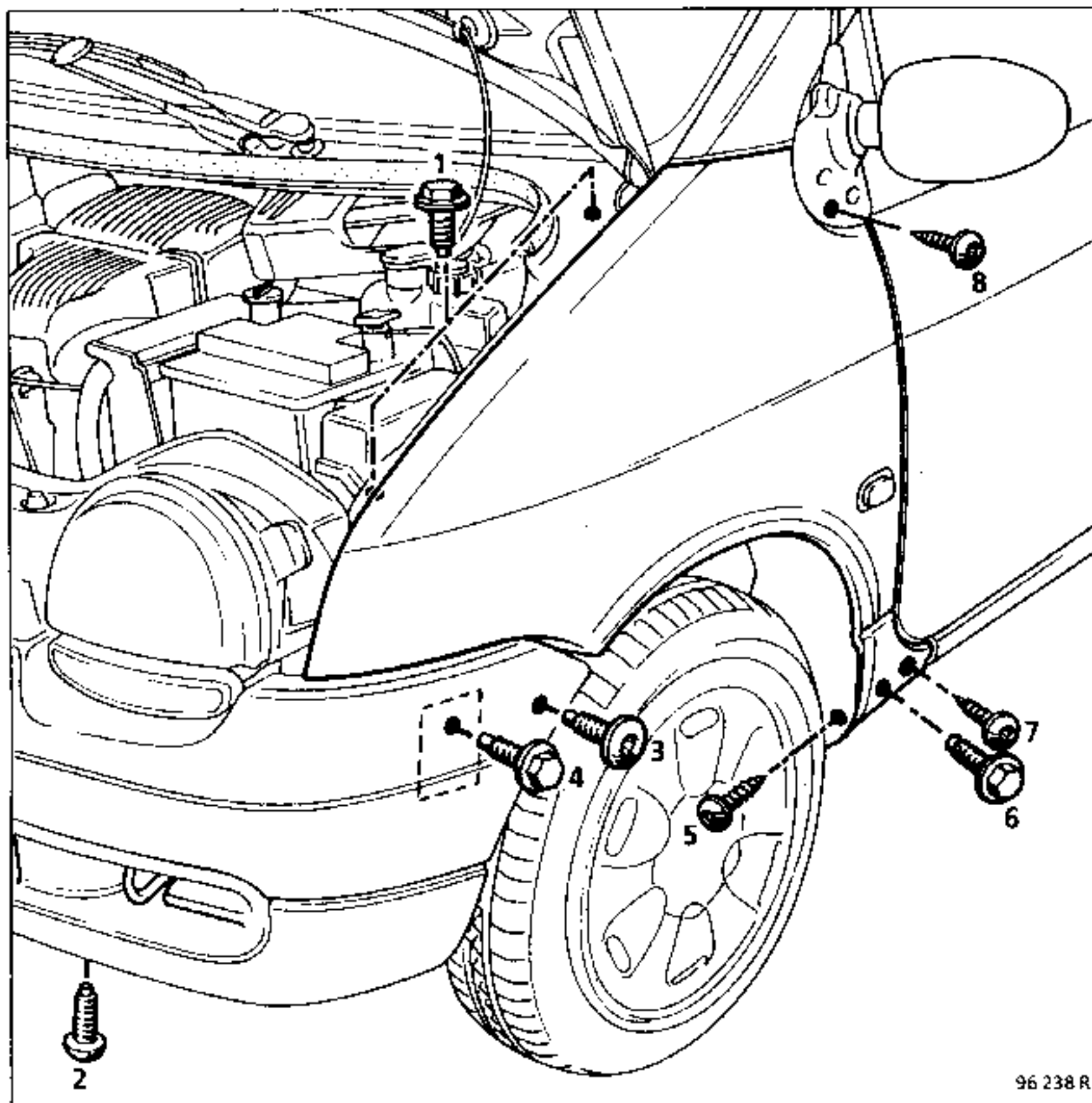
Soldadura



96 330 2 5



EXTRACCION-REPOSICION



Extraer :

- el retrovisor,
- parcialmente, el paragolpes, retirando sus fijaciones laterales (2), (3),
- las fijaciones de aleta (1), (4), (5), (6), (7), (8).

NOTA :

- (1), (6) tornillos de chapa Ø 6 con cabeza de 6 caras 10 mm
- (4) tornillos de paso mecánico Ø 8 x 125 con cabeza de 6 caras 13 mm
- (2) tornillos de paso mecánico Ø 6 x 100 con cabeza de Torx T20
- (3) tornillos de paso mecánico Ø 8 x 125 con cabeza de Torx T30
- (5), (7), (8) tornillos de chapa Ø 4,2 con cabeza de huella Torx T20

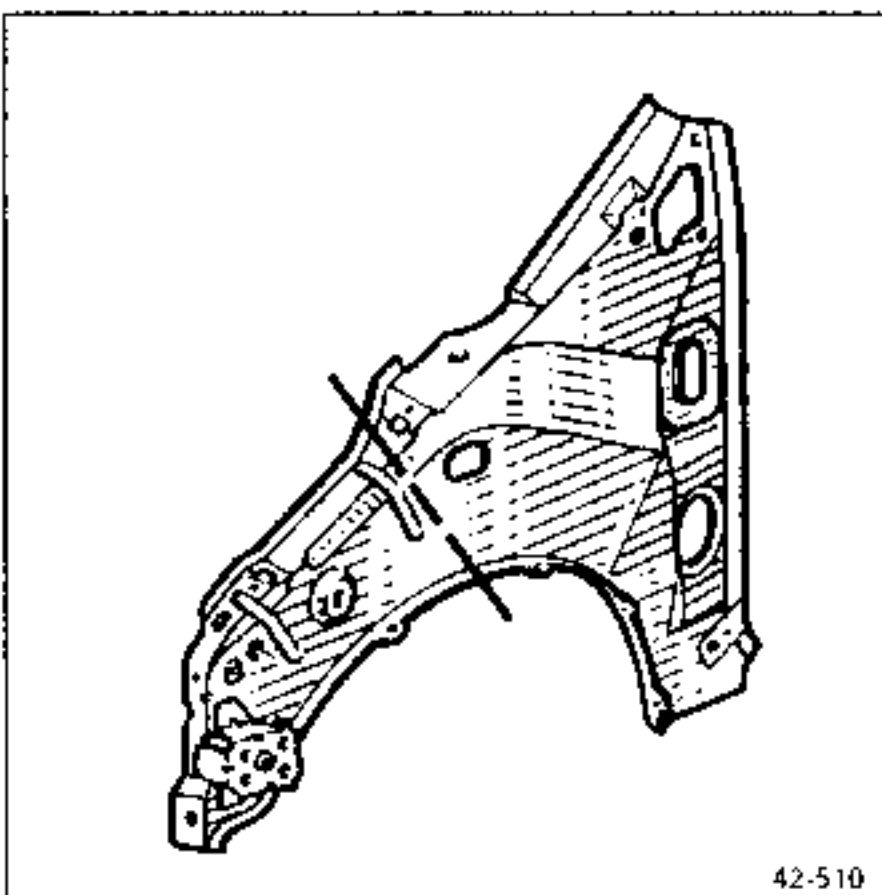
INTRODUCCION

La concepción del vehículo es tal que el costado de alero y el forro del pie delantero están en una sola pieza. También, durante la sustitución de una de estas piezas, será necesario proceder a un corte de la pieza suministrada por el A.P.R.

COMPOSICION DE LA PIEZA A.P.R.

Pieza ensamblada que contiene :

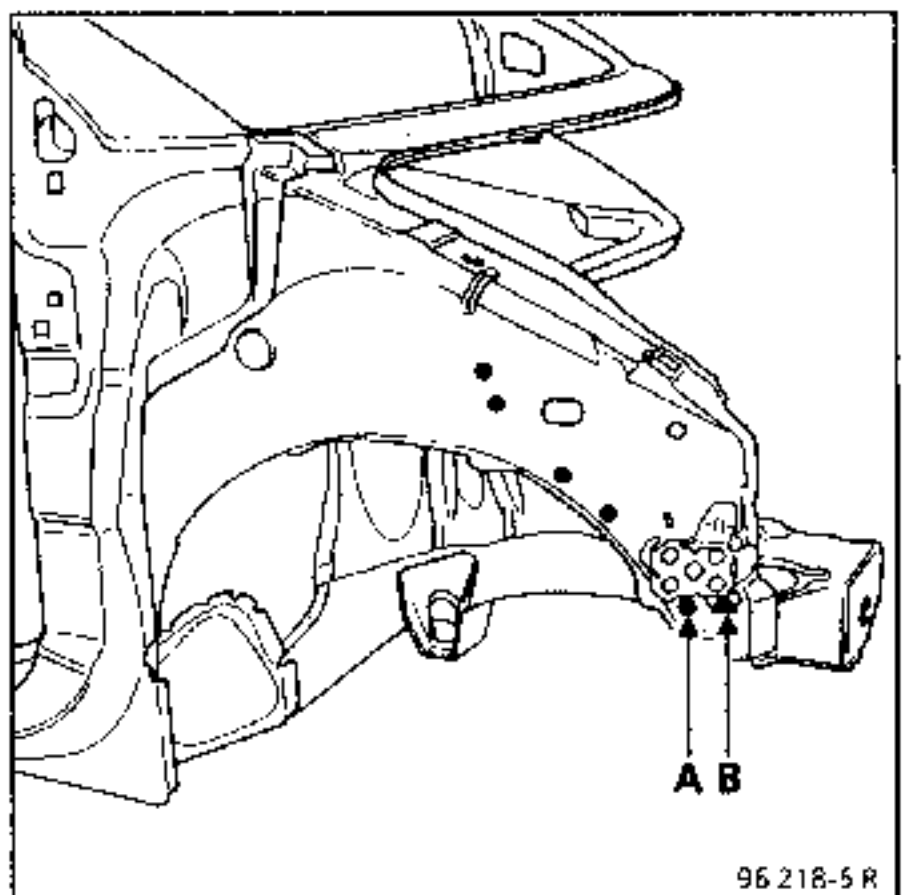
- refuerzo de enganche,
- puente de fijación de aleta,
- escuadra de fijación del tablero de bordo,
- tuercas soldadas diversas

**1 UNION CON PASO DE RUEDA****Espesor de las chapas (mm)**

Costado de alero	0,70
Paso de rueda	0,70
Puente de fijación de aleta	1,20

Desgrapado

5 puntos eléctricos sobre espesor 0,70
1 punto sobre 2 espesores 1,2 + 0,7

Soldadura

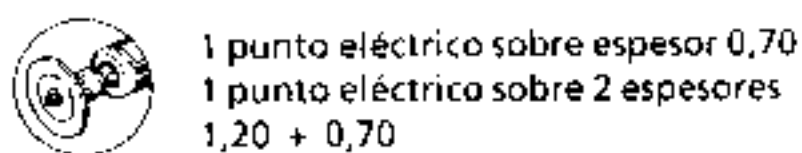
NOTA : en (A), 1 punto en 3 espesores (0,7 x 3),
en (B), 1 punta en 3 espesores
(0,7 x 2) + 1,2

2 UNION CON CIERRE DE PASO DE RUEDA

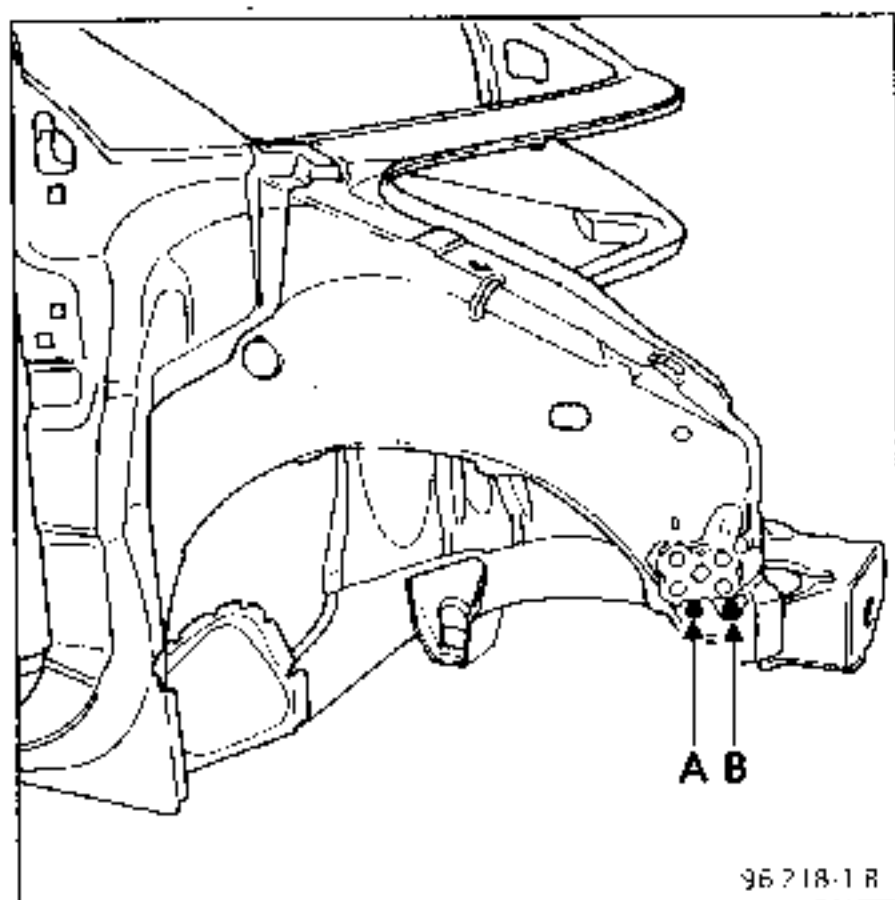
Espesor de las chapas (mm)

Paso de rueda	0,70
Costado de alero	0,70
Cierre de paso de rueda	0,70
Puente de fijación de aleta	1,20

Desgrapado



Soldadura



NOTA : en (A), 3 espesores (0,70 x 3)
en (B), 3 espesores (0,70 x 2) + 1,20

3 UNION CON TABIQUE DE CALEFACCION

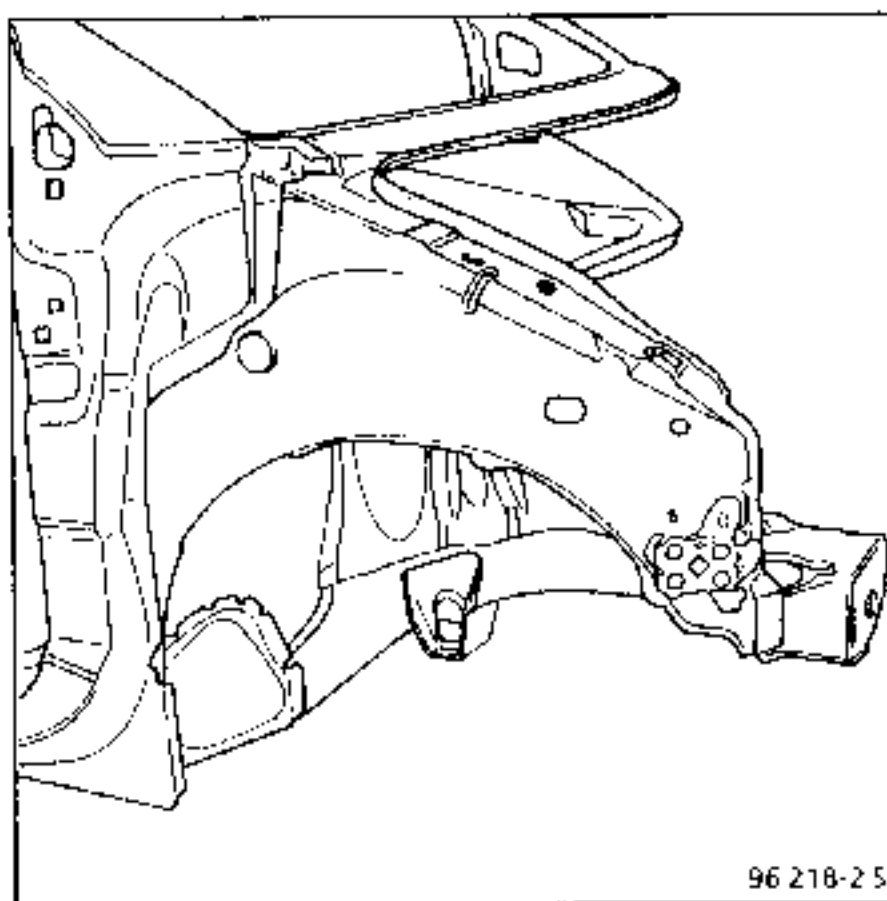
Espesor de las chapas (mm)

Costado de alero	0,70
Tabique de calefacción	0,70

Desgrapado



Soldadura



4 UNION CON SOPORTE DE BATERIA (LADO IZQUIERDO SOLAMENTE)

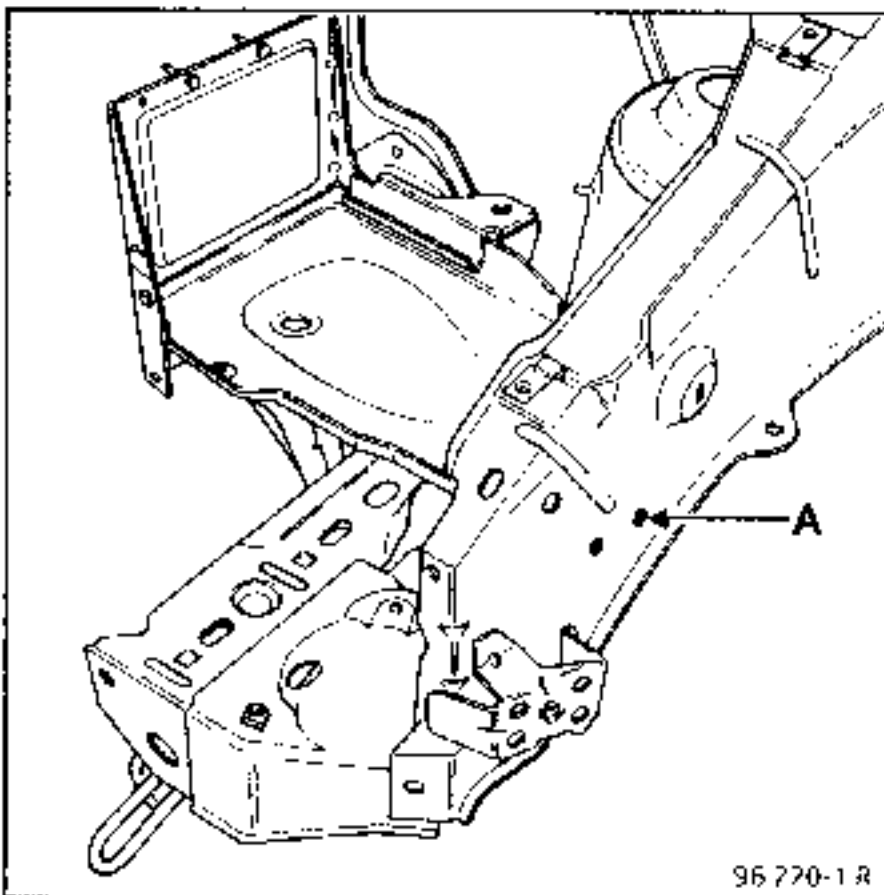
Espesor de las chapas (mm)

Costado de alero	0,70
SopORTE de batería	1,20
Paso de rueda	0,70

Desgrapado



Soldadura



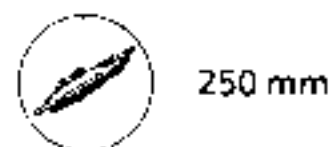
NOTA : el punto (A) está en tres espesores

5 CORTE PARCIAL

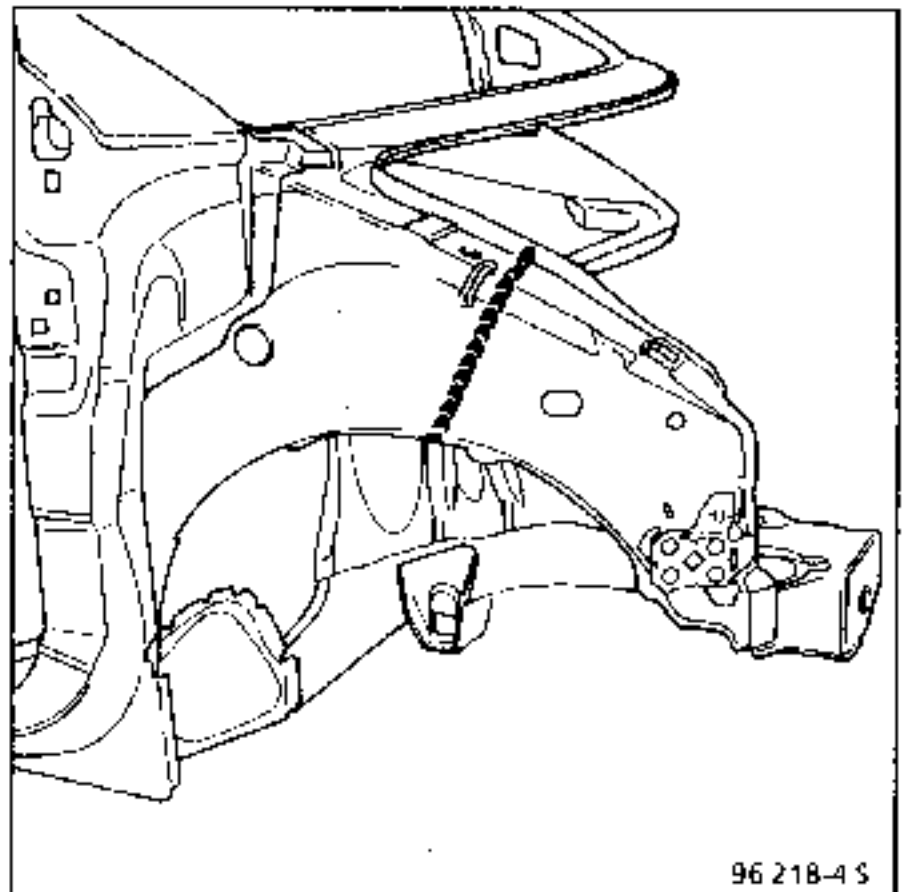
Espesor de las chapas (mm)

Costado de alero	0,70

Desgrapado



Soldadura



INTRODUCCION

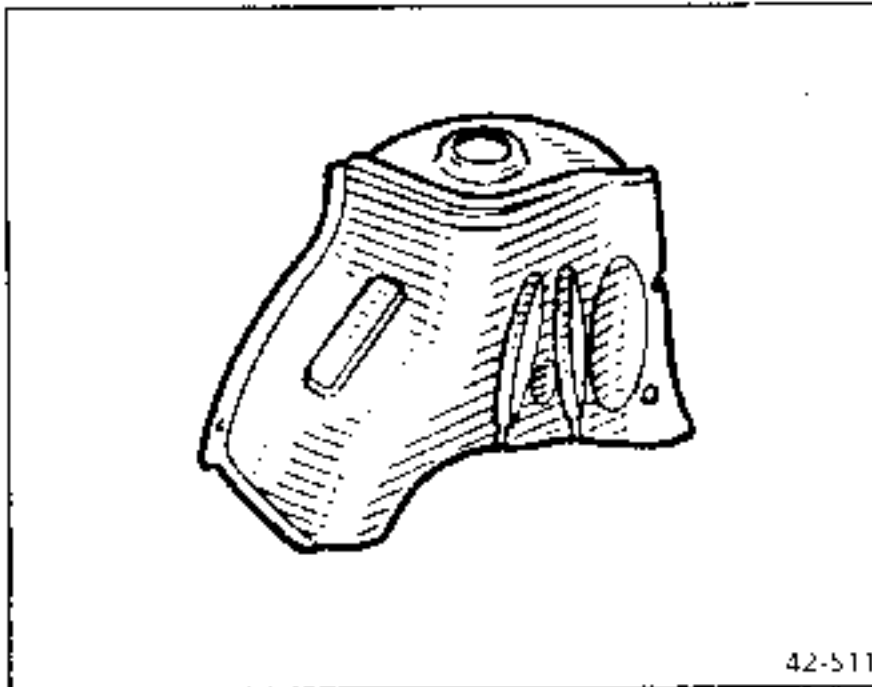
Operación complementaria a la sustitución :

- de un costado de alero en choque delantero,
- de un forro de pie en choque lateral,

COMPOSICION DE LA PIEZA A.P.R.

Pieza ensamblada que contiene :

- paso de rueda,
- copela de amortiguador,
- espárragos soldados.



1 UNION CON CIERRE DE PASO DE RUEDA

Espesor de las chapas (mm)

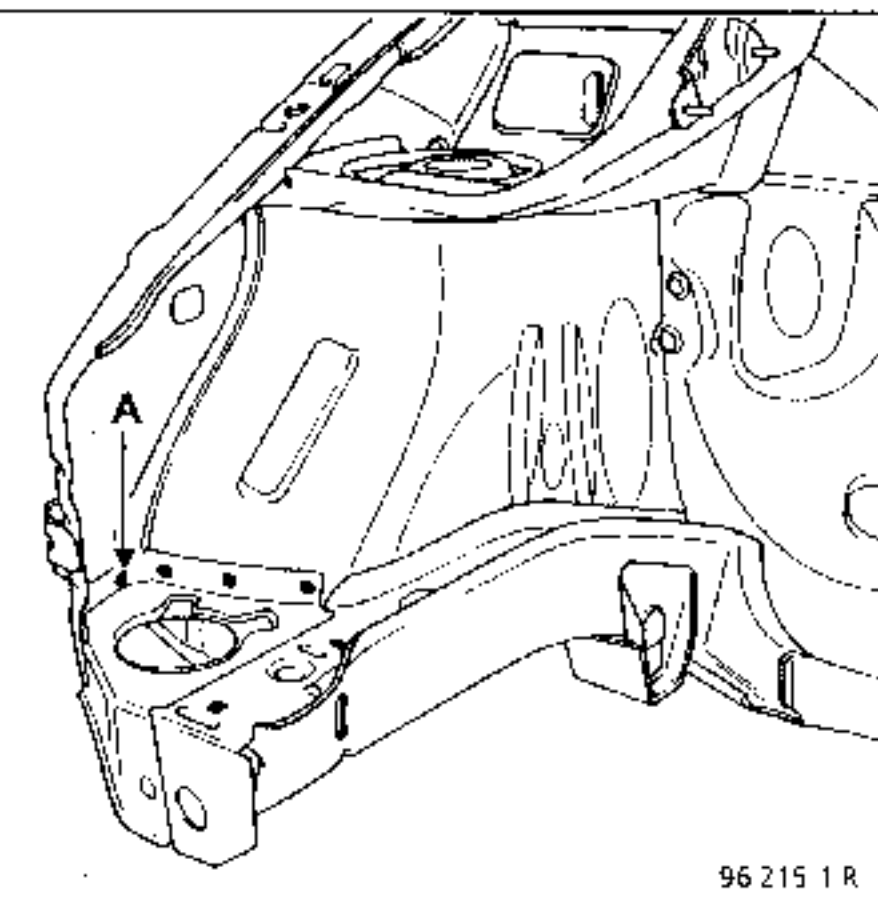
Paso de rueda	0,70
Cierre	0,70
Costado de alero	0,70

Desgrapado

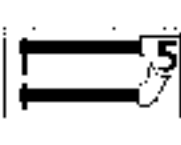
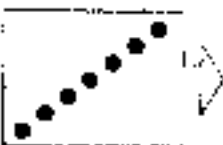


3 puntos eléctricos sobre espesor 0,70,
1 punto sobre 2 espesores 0,70

Soldadura



96 215 1 R



NOTA : el punto (A) está en tres espesores.

2 UNION CON LARGUERO

Espesor de las chapas (mm)

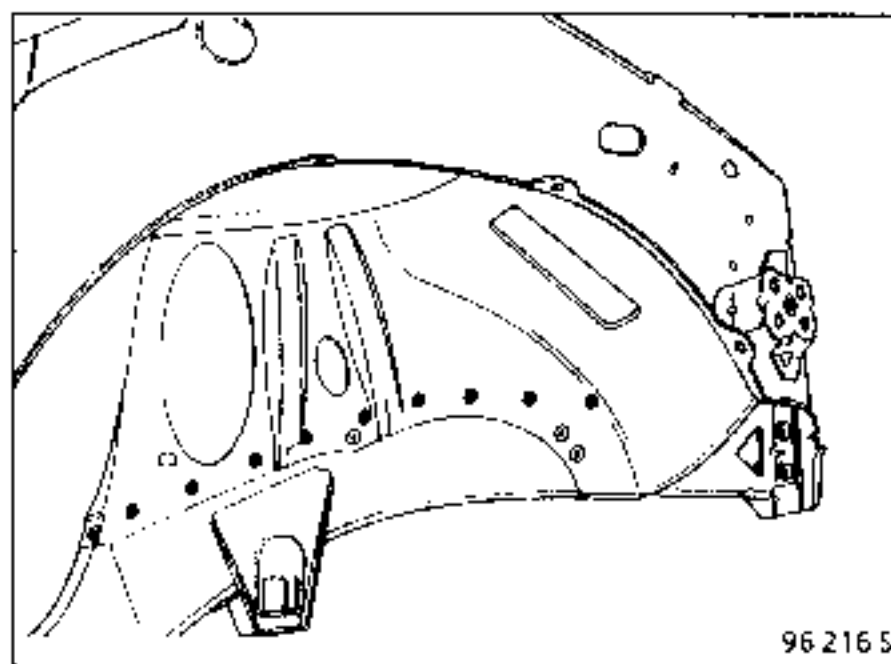
Paso de rueda	0,70
Larguero	1,20
Cierre de larguero	0,70

Desgrapado

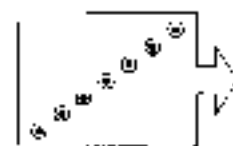
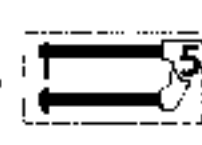


13 puntos eléctricos sobre espesor 0,70

Soldadura



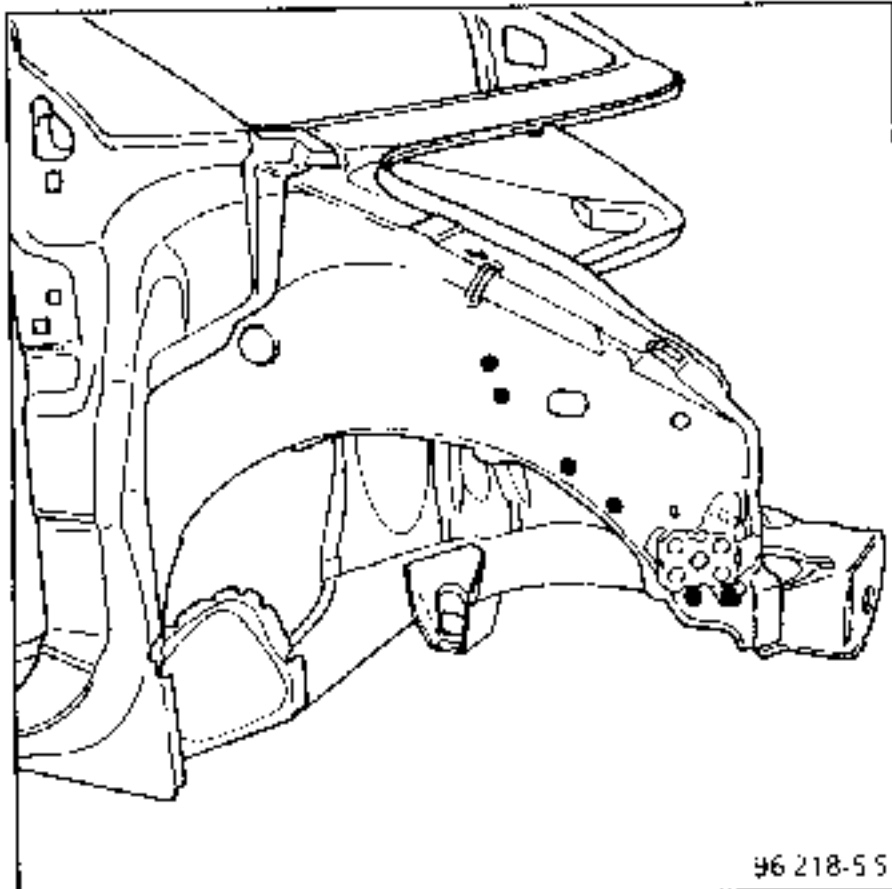
96 216 S



NOTA : todos los puntos eléctricos están en tres espesores.

3 UNION CON COSTADO DE ALERO (FORRO DE PIE)

Recuerde : ver 42-B-1



4 UNION CON SALPICADERO

Espesor de las chapas (mm)

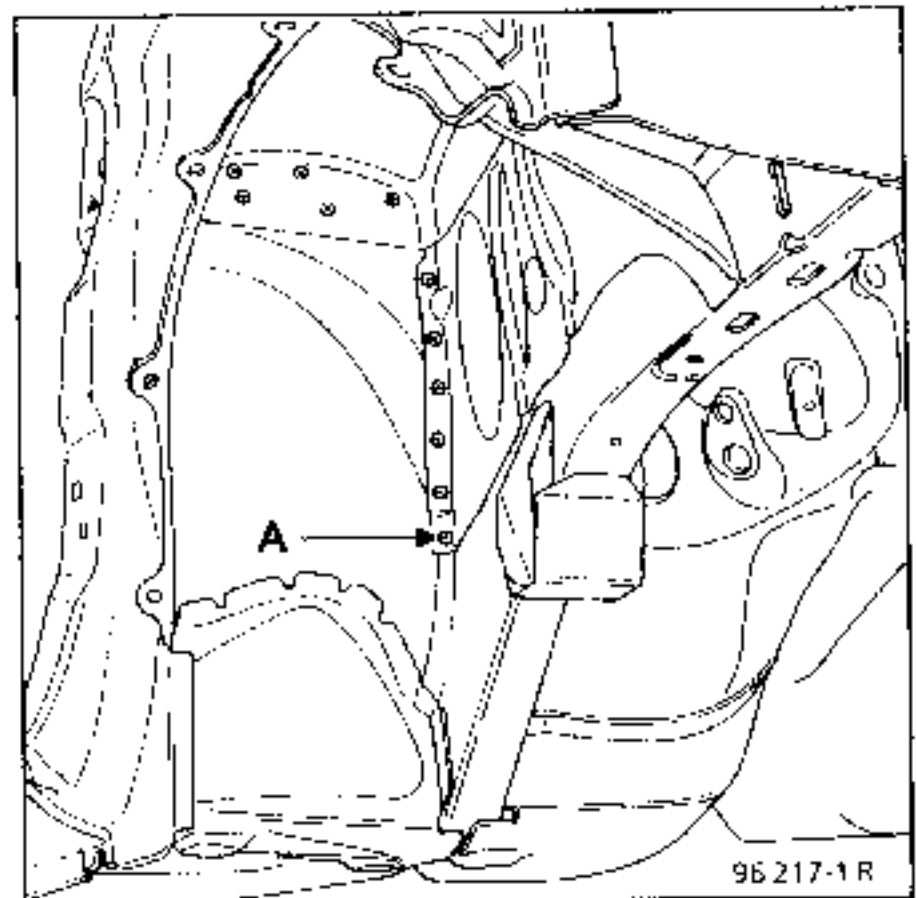
Paso de rueda	0,70
Copela de amortiguador	2,00
Salpicadero	0,70
Larguero	1,20

Desgrapado



5 puntos eléctricos sobre espesor 2,00
6 puntos eléctricos sobre espesor 0,70

Soldadura



NOTA : en (A), 3 espesores.

5 UNION CON SOPORTE DE BATERIA
(LADO IZQUIERDO SOLAMENTE)

Espesor de las chapas (mm)

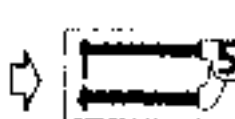
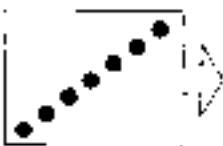
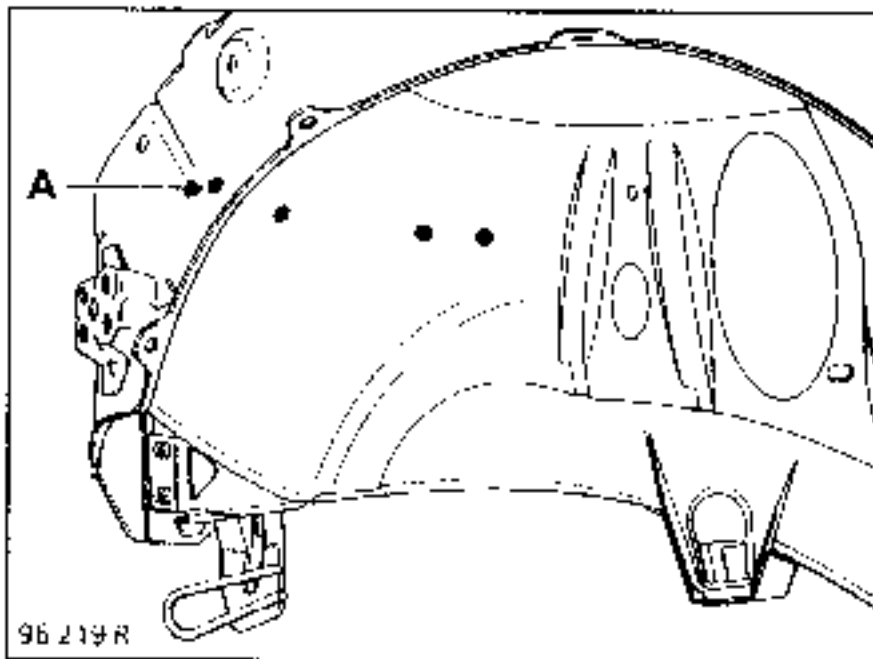
Soporte de batería	1,20
Paso de rueda	0,70
Costado de alero	0,70

Desgrapado



3 puntos eléctricos sobre espesor 0,70
1 punto sobre 2 espesores 0,70 x 2

Soldadura



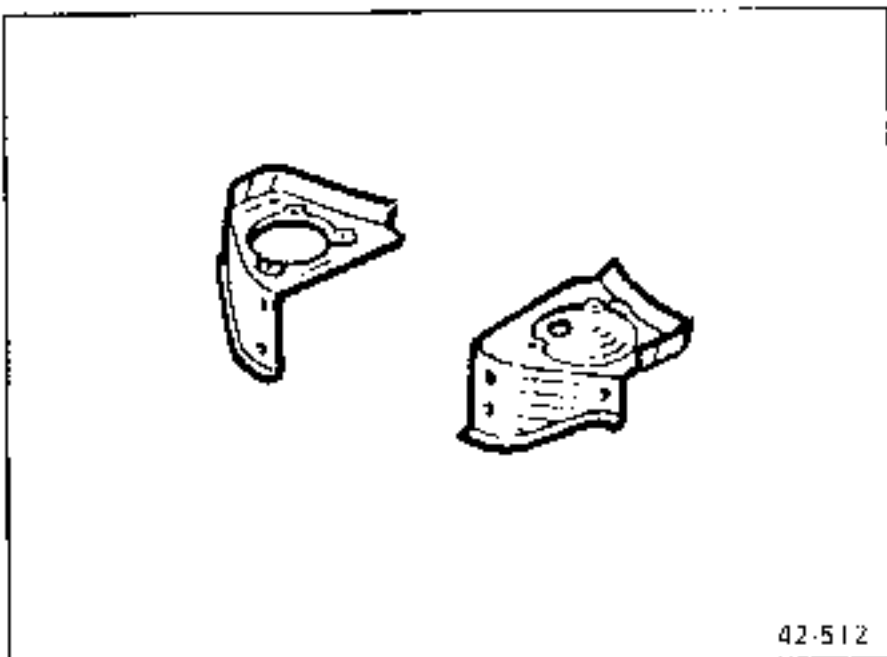
NOTA : en (A), 1 punto en 3 espesores

INTRODUCCION

Operación complementaria a la sustitución del costado de alero (forro de pie)

COMPOSICION DE LA PIEZA A.P.R.

Pieza ensamblada con tuercas soldadas



42-512

1 UNION CON COSTADO DE ALERO (FORRO DE PIE)

Espesor de las chapas (mm)

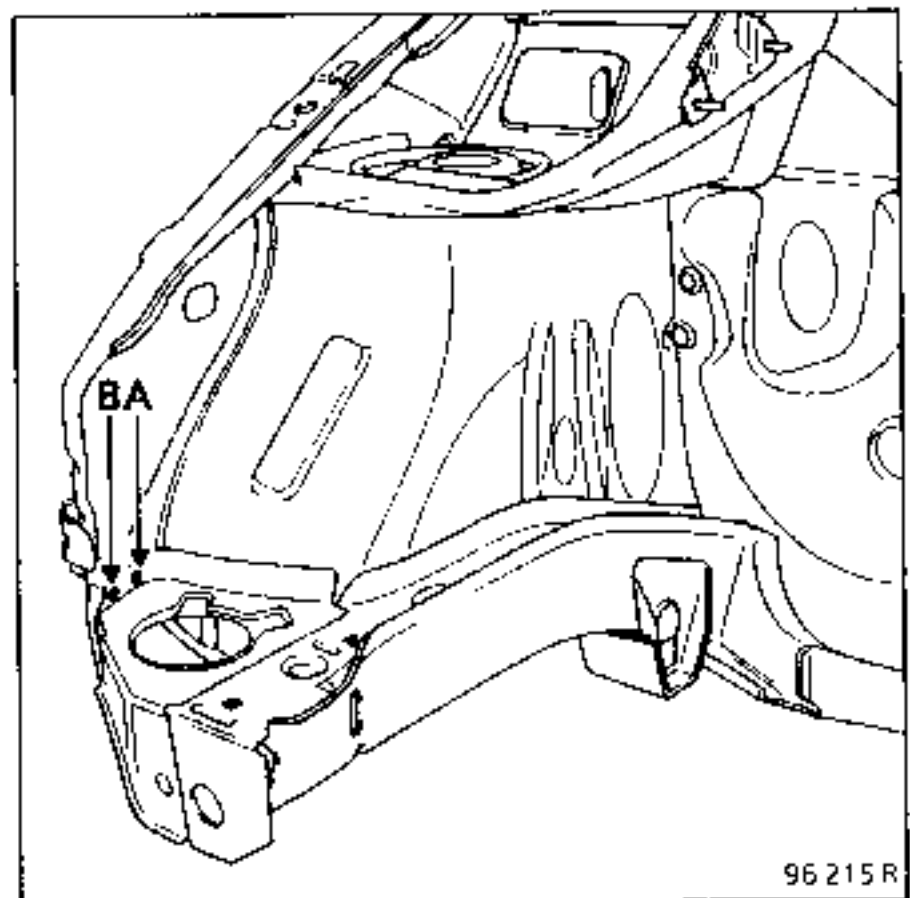
Cierre de paso de rueda	0,70
Costado de alero	0,70
Puente de fijación de aleta	1,20
Paso de rueda	0,70

Desgrapado



2 puntos eléctricos sobre espesor 0,70

Soldadura



96 215 R



NOTA :

En (A), 3 espesores $1,20 + (0,70 \times 2)$,

En (B), 3 espesores $0,70 \times 3$

2 UNION CON PASO DE RUEDA

Espesor de las chapas (mm)

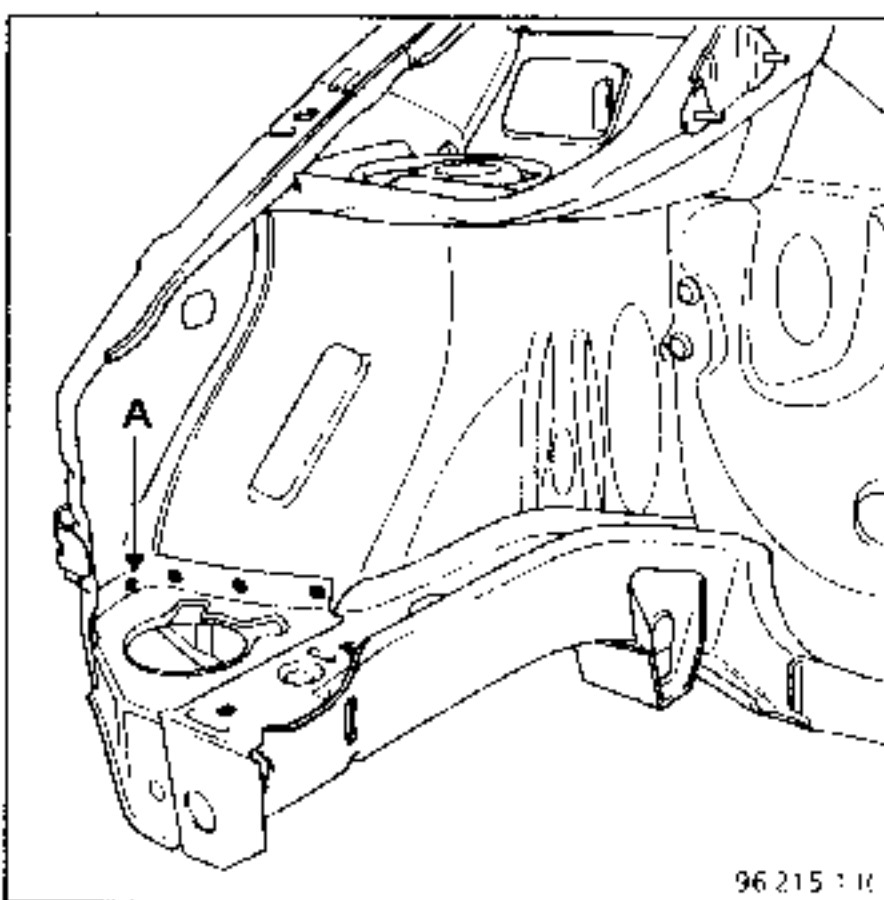
Cierre	0,70
Paso de rueda	0,70
Costado de alero	0,70

Desgrapado



4 puntos eléctricos sobre espesor 0,70

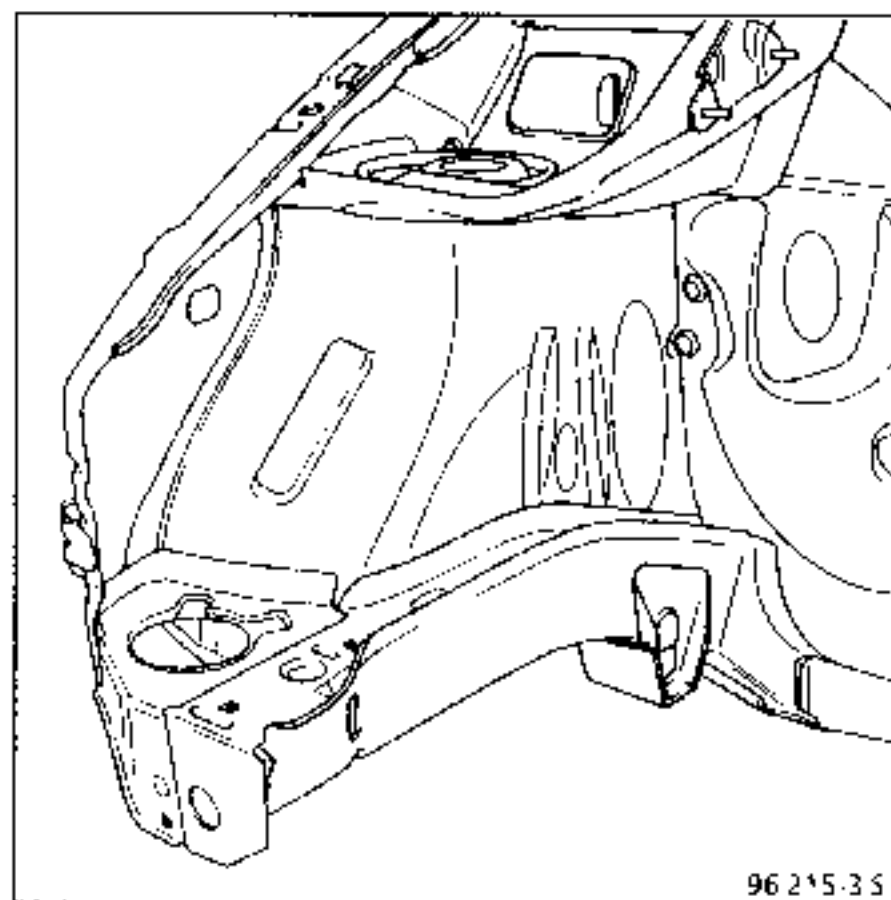
Soldadura



NOTA :
En (A), 1 punto en 3 espesores 0,70 x 3

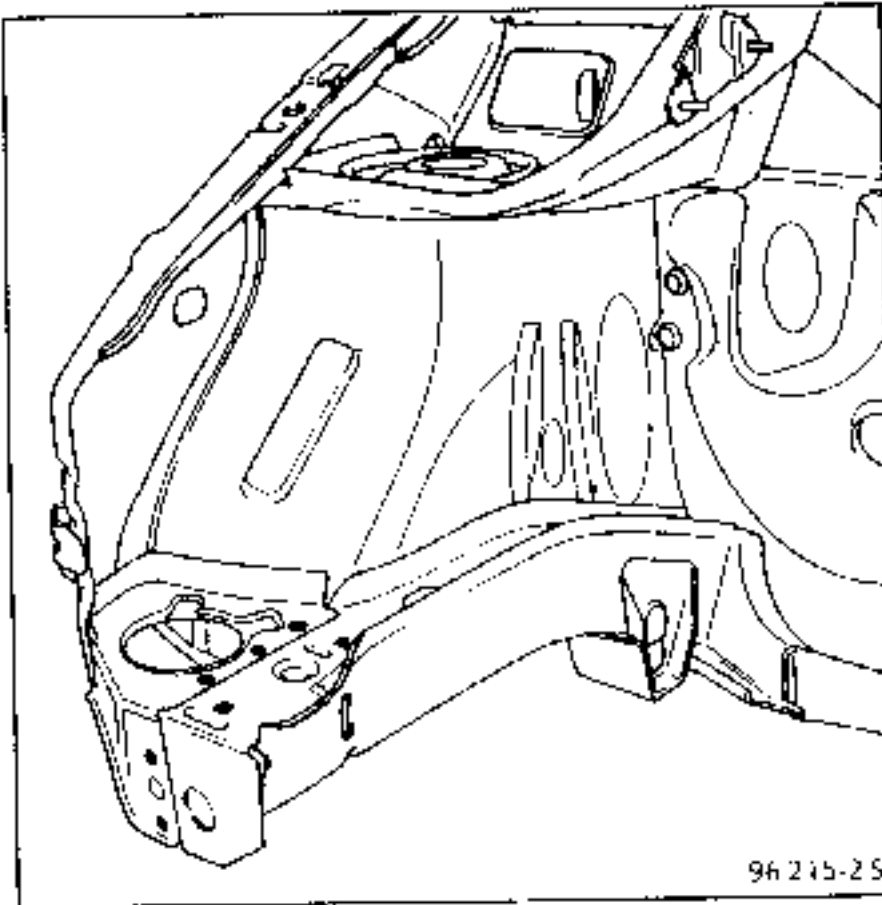
3 UNION CON CIERRE DE LARGUERO

Recuerde : ver 41-B-1



4 UNION CON LARGUERO

Recuerde : ver **41-C-1**



INTRODUCCION

Operación complementaria a :

- semi-bloque para colisión delantera,
- pie delantero con forro para colisión lateral.

COMPOSICION DE LA PIEZA A.P.R.

Pieza ensamblada con soporte bobina y espárragos soldados.



42-513

1 UNION CON FORRO DE PIE (COSTADO DE ALERO)

Espesor de las chapas (mm)

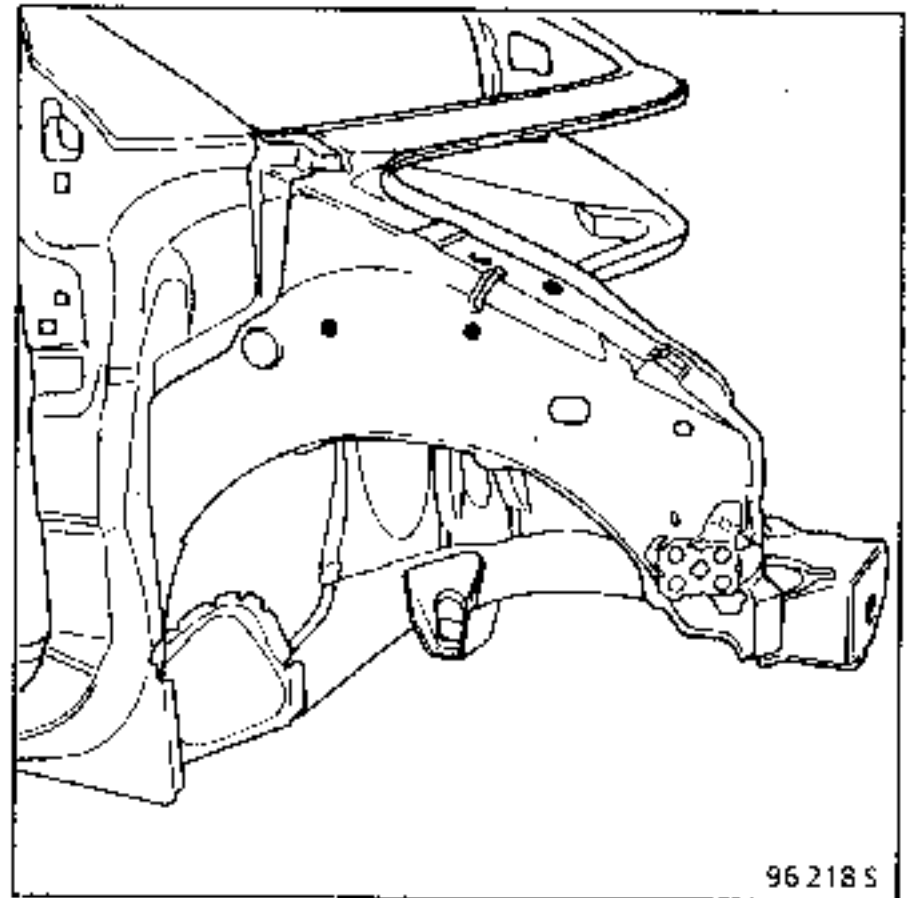
Forro de pie	0,70
Tabique de calefacción	0,70

Desgrapado



3 puntos eléctricos sobre espesor 0,70

Soldadura



962185



2 UNION CON SALPICADERO

Espesor de las chapas (mm)

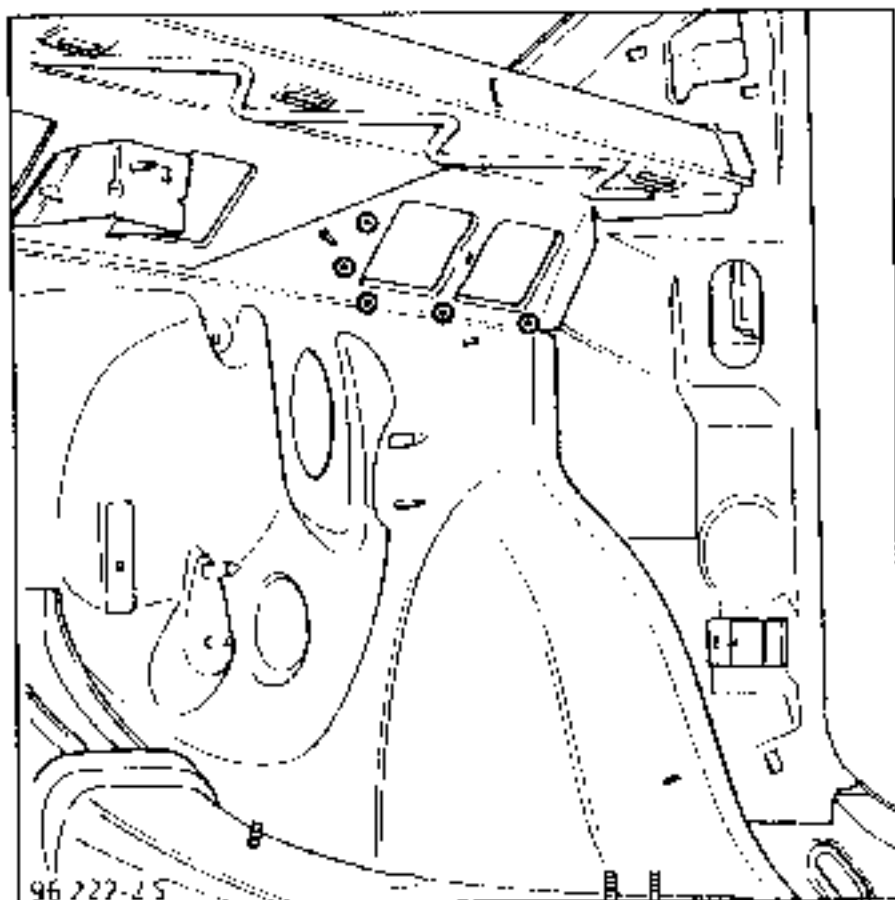
Salpicadero	0,70
Tabique de calefacción	0,70

Desgrapado



5 puntos eléctricos sobre espesor 0,70

Soldadura



3 UNION CON CIERRE DE TRAVESAÑO INFERIOR DE MARCO

Espesor de las chapas (mm)

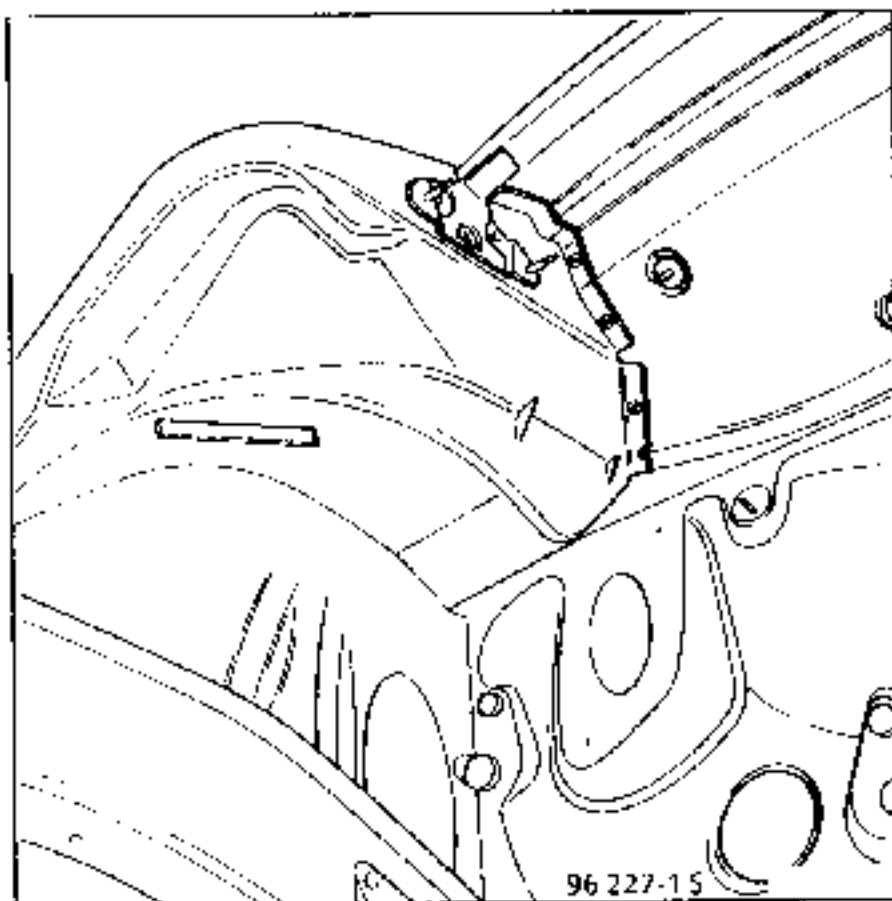
Cierre	0,70
Tabique de calefacción	0,70

Desgrapado



3 puntos eléctricos sobre espesor 0,70

Soldadura



4 UNION CON TRAVESAÑO INFERIOR DE MARCO

Espesor de las chapas (mm)

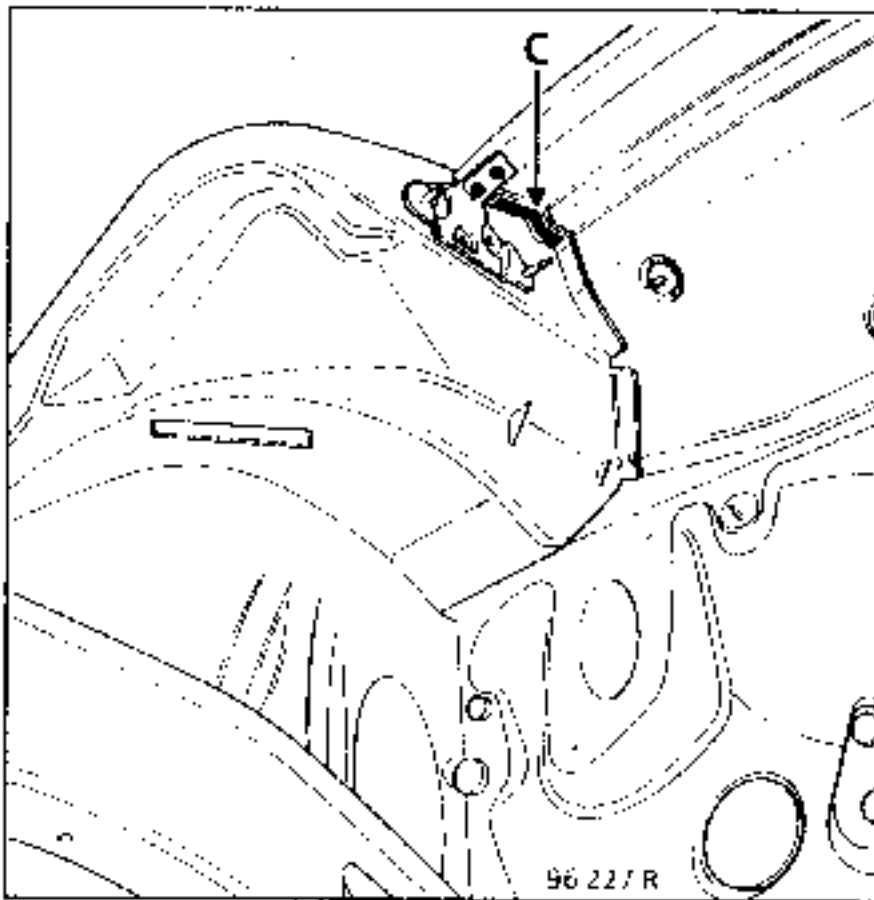
Travesaño	0,70
Tabique de calefacción	0,70
Soporte bobina	1,00

Desgrapado



2 puntos eléctricos sobre espesor 1,00

Soldadura



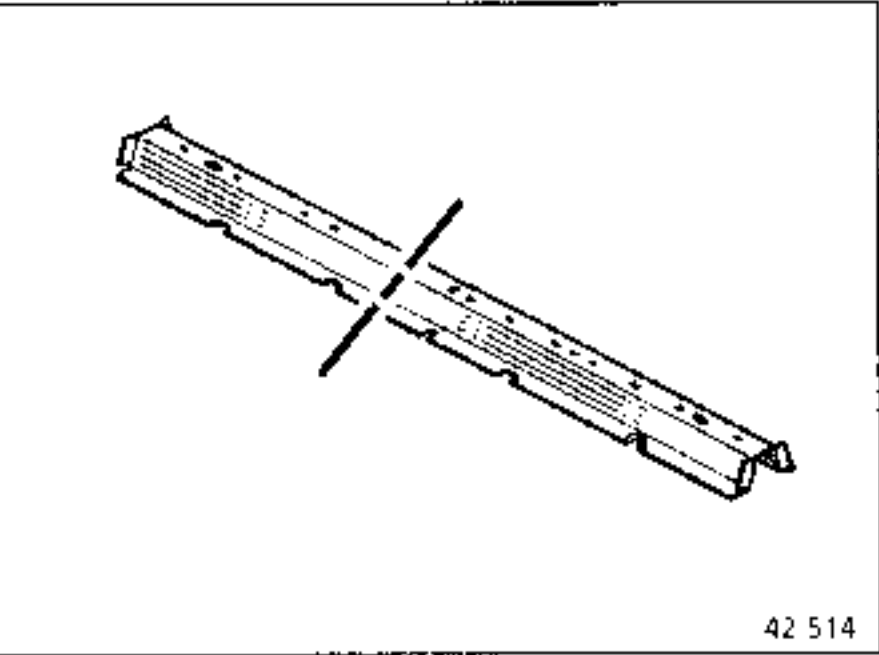
NOTA : en (C), efectuar un cordón de masilla
Pegado sobre L = 100 mm.

INTRODUCCION

Operación complementaria a :
- pie delantero para colisión lateral

COMPOSICION DE LA PIEZA A.P.R.

Pieza ensamblada con separadores de fijación columna



1 UNION CON COSTADO DE ALERO FORRO DE PIE

Espesor de las chapas (mm)

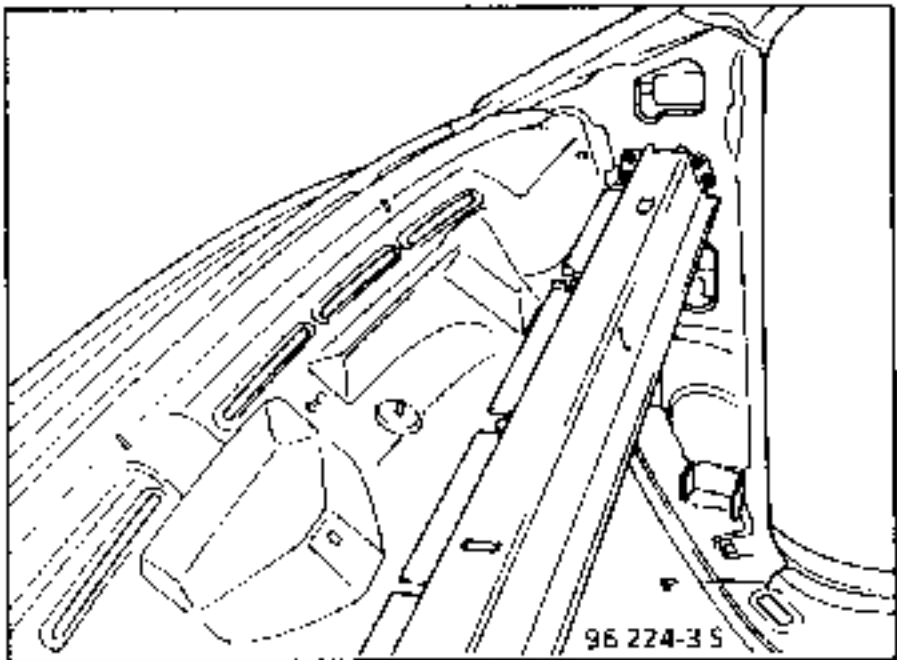
Travesaño	0,70
Costado de alero	0,70

Desgrapado



4 puntos eléctricos sobre espesor 0,70

Soldadura



NOTA : estos puntos se efectúan antes de la reposición del pie delantero.

2 UNION CON SALPICADERO PARTE SUPERIOR

Espesor de las chapas (mm)

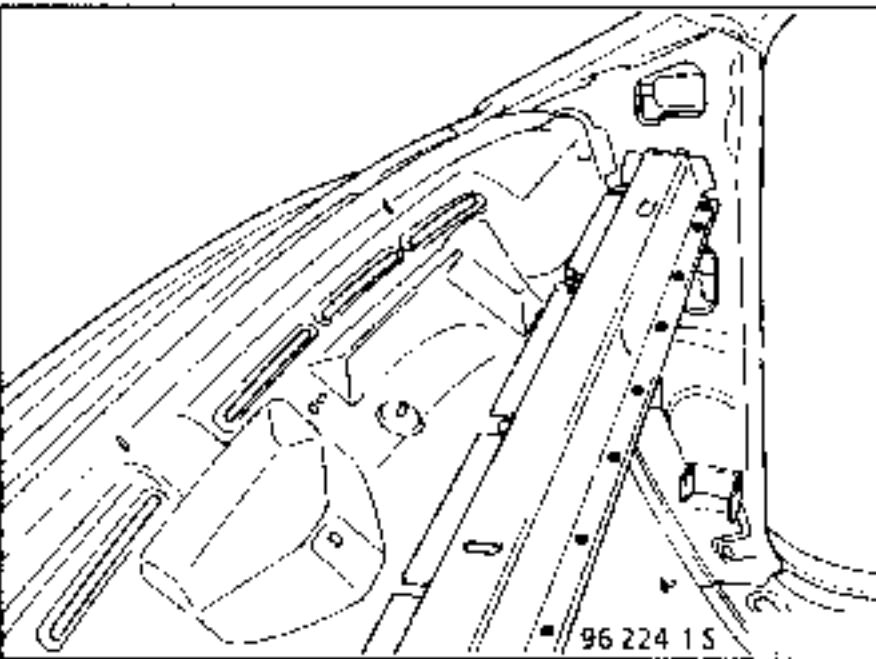
Travesaño	0,70
Salpicadero	0,90

Desgrapado



7 puntos eléctricos sobre espesor 0,70

Soldadura



3 UNION CON TRAVESAÑO INFERIOR DE MARCO PARTE DELANTERA

Espesor de las chapas (mm)

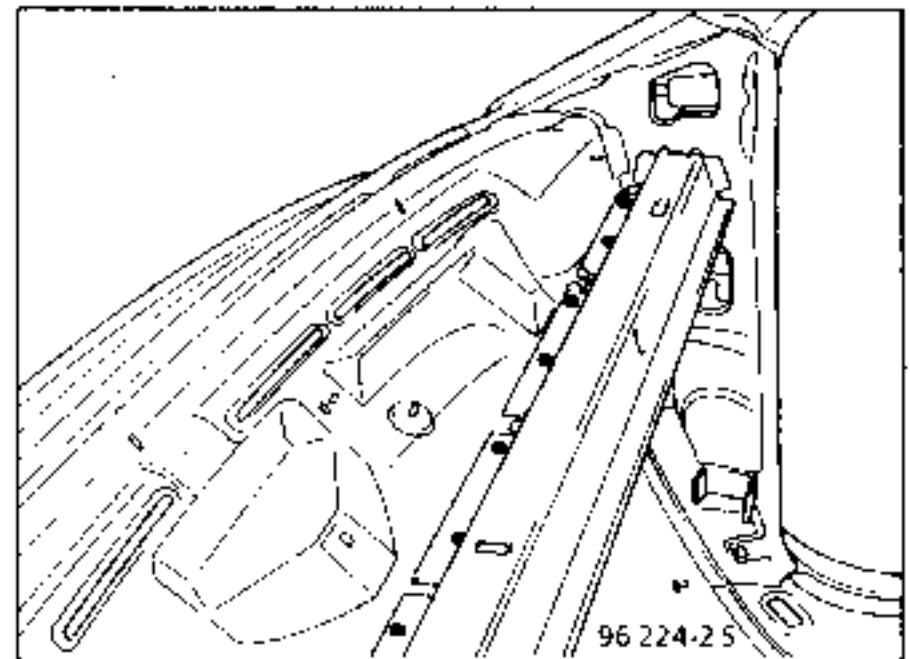
Travesaño trasero	0,70
Travesaño delantero	0,70
Parte superior de salpicadero	0,90

Desgrapado



6 puntos eléctricos sobre espesor 0,70

Soldadura



NOTA : todos estos puntos están en tres espesores :

- travesaño parte delantera,
- travesaño parte trasera,
- parte superior de salpicadero.

4 CORTE PARCIAL

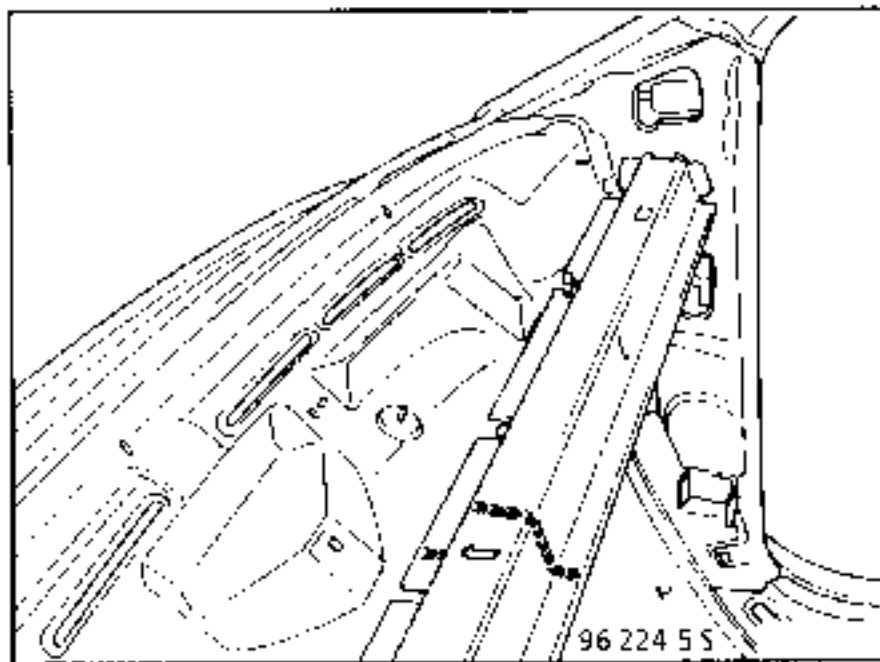
Espesor de las chapas (mm)

Travesaño trasero 0,70

Desgrapado



Soldadura

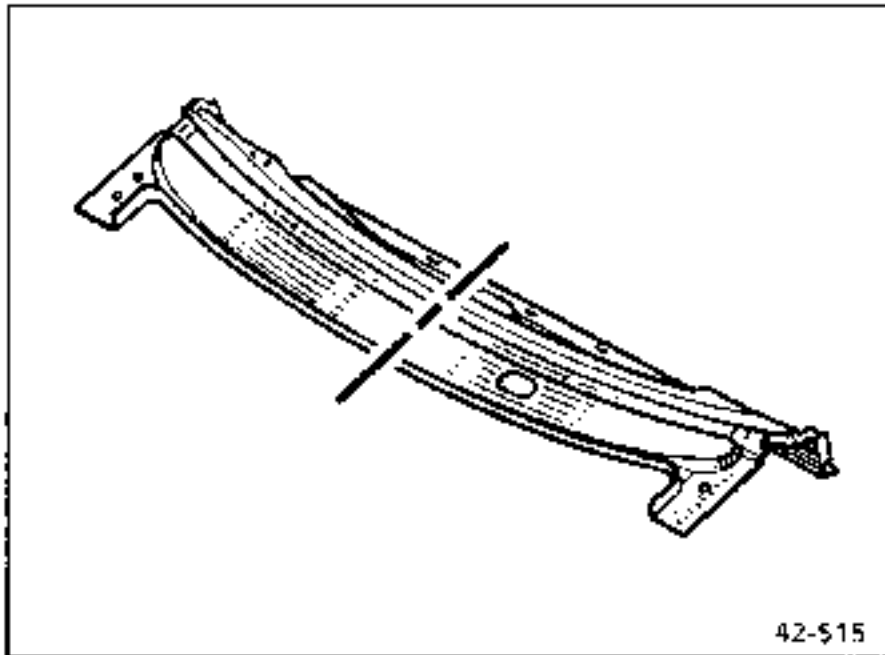


INTRODUCCION

Operación complementaria al pie delantero en colisión lateral.

COMPOSICION DE LA PIEZA A.P.R.

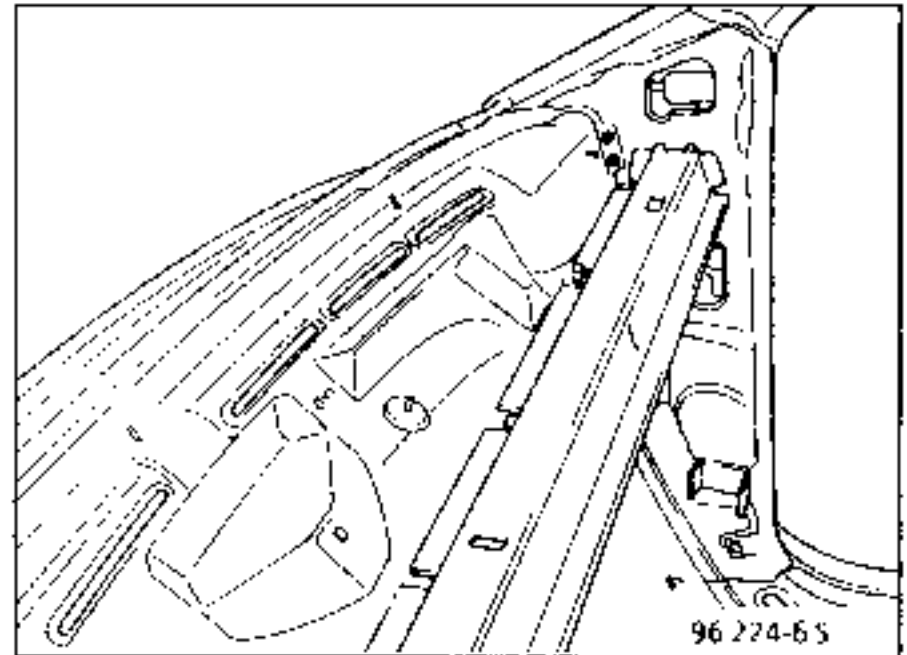
Pieza ensamblada que contiene :
2 placas de articulación del capot delantero, con tuercas y espárragos soldados.

**1 UNION CON COSTADO DE ALERO FORRO DE PIE****Espesor de las chapas (mm)**

Travesaño parte delantera	0,70
Costado de alero	0,70

Desgrapado

2 puntos eléctricos sobre espesor 0,70

Soldadura

NOTA : estos puntos se efectúan antes de la reposición del pie delantero.

2 UNION CON PIE DELANTERO**Espesor de las chapas (mm)**

Pie delantero	0,70
Travesaño delantero de marco	0,70
Costado de alero	0,70

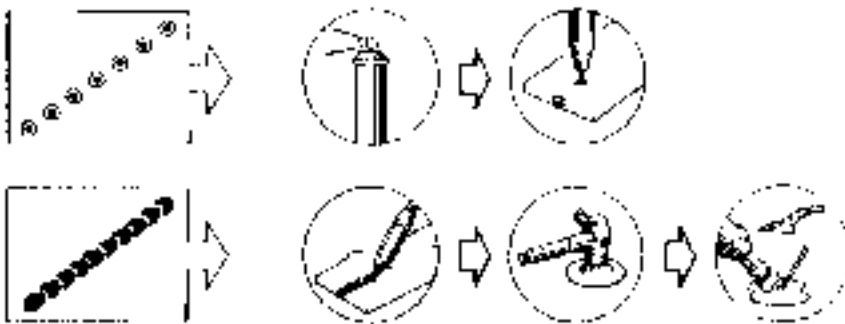
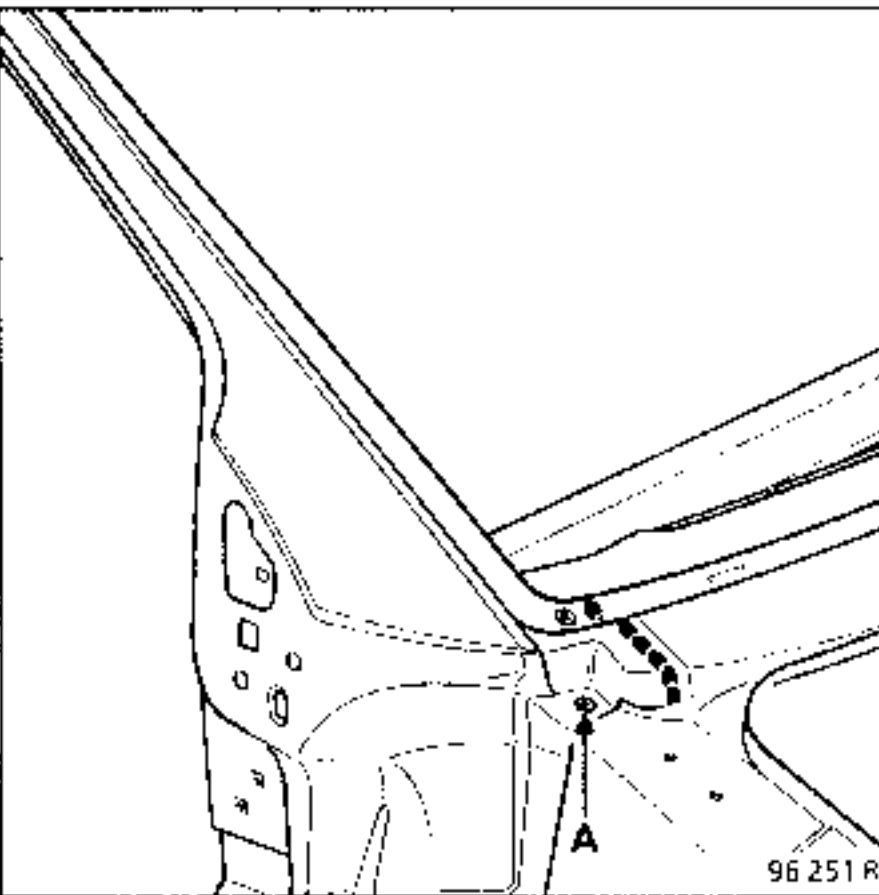
Desgrapado

Soldar con eléctrica 100 mm



2 puntos eléctricos sobre espesor 0,70

Soldadura



NOTA : en (A), taponar sobre 2 espesores
0,70 x 2

3 UNION CON CIERRE DE TRAVESAÑO
INFERIOR DE MARCO

Espesor de las chapas (mm)

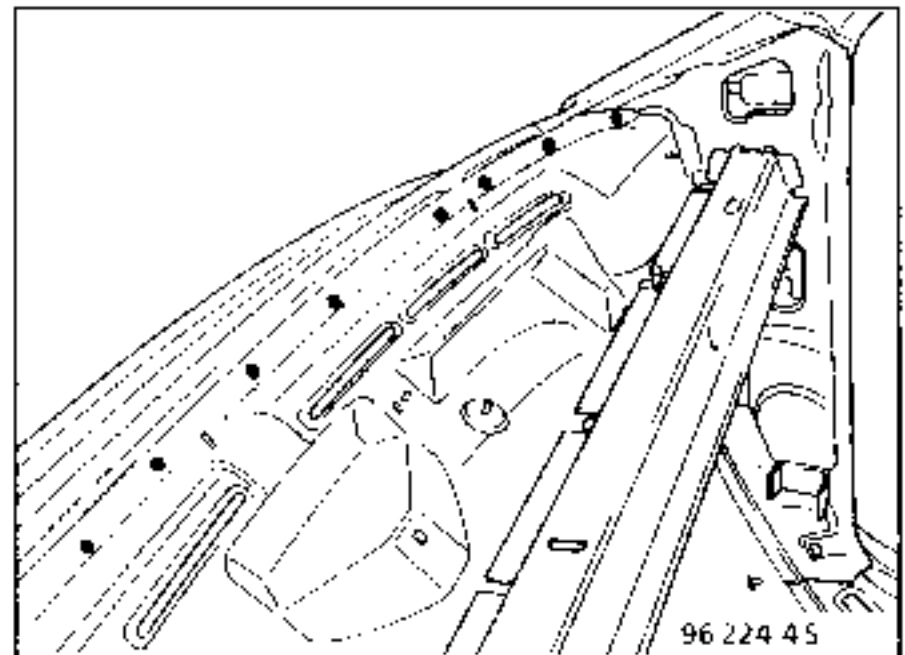
Travesaño	0,70
Cierre	0,90

Desgrapado



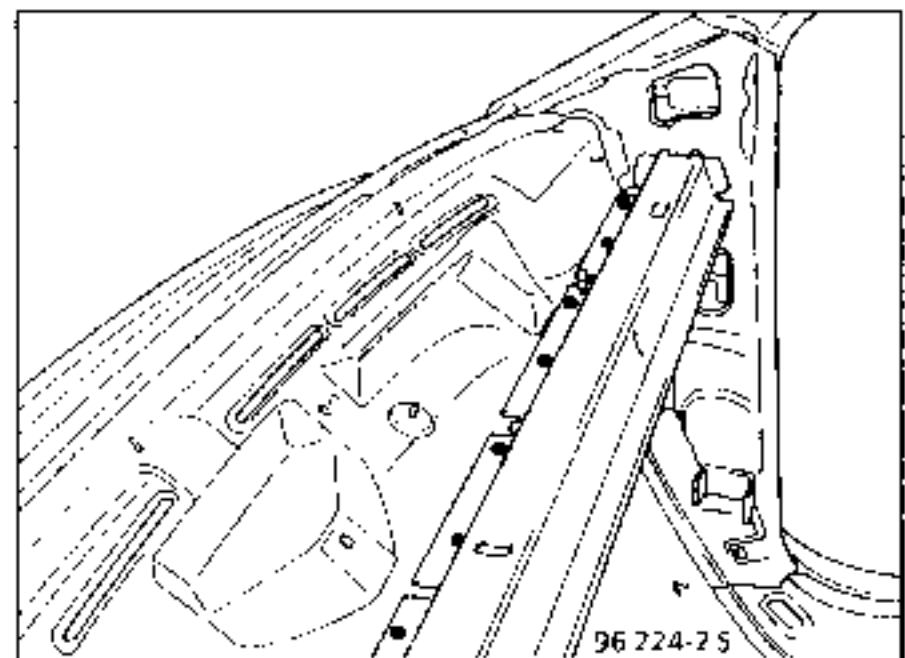
6 puntos eléctricos sobre espesor 0,70

Soldadura



4 UNION CON PARTE TRASERA

Recuerde : ver **42-F-3**



NOTA : puntos en 3 espesores :

- travesaño inferior de marco delantero
- travesaño inferior de marco trasero
- parte superior de salpicadero

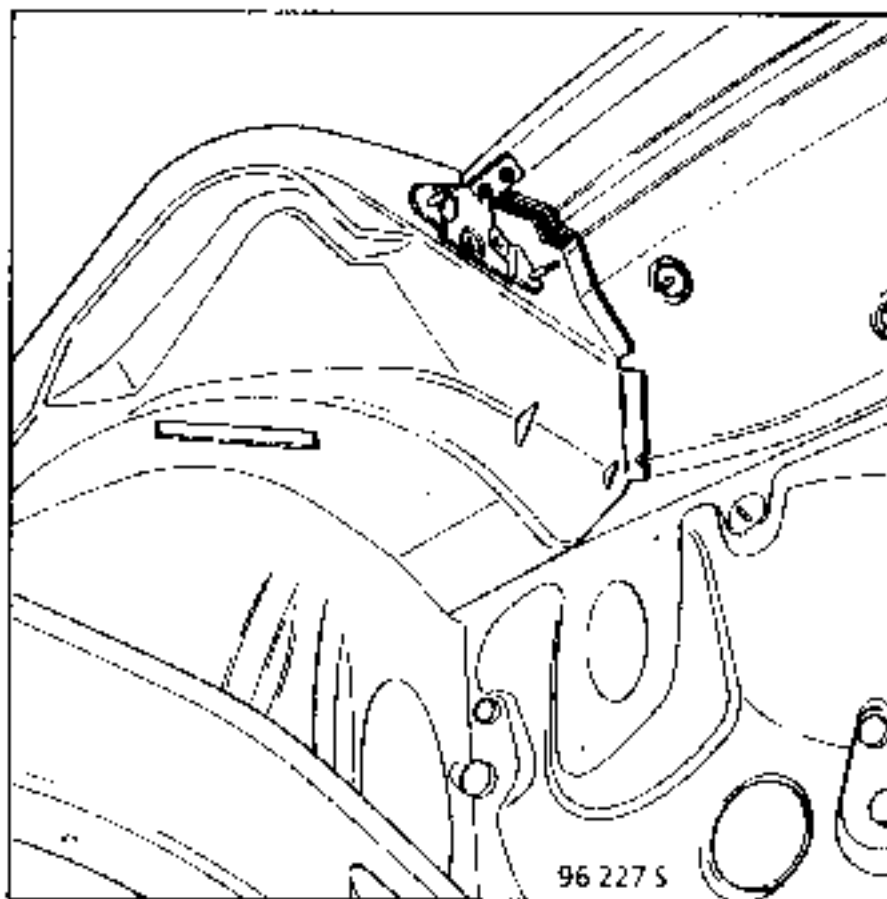
Estos puntos no son accesibles más que tras haber
extraído la parte trasera

5 UNION CON PARTE SUPERIOR DE SALPICADERO

NOTA : misma unión que antes, en tres espesores.

6 UNION CON TABIQUE DE CALEFACCION

Recuerde : ver 42-E-4



7 CORTE PARCIAL

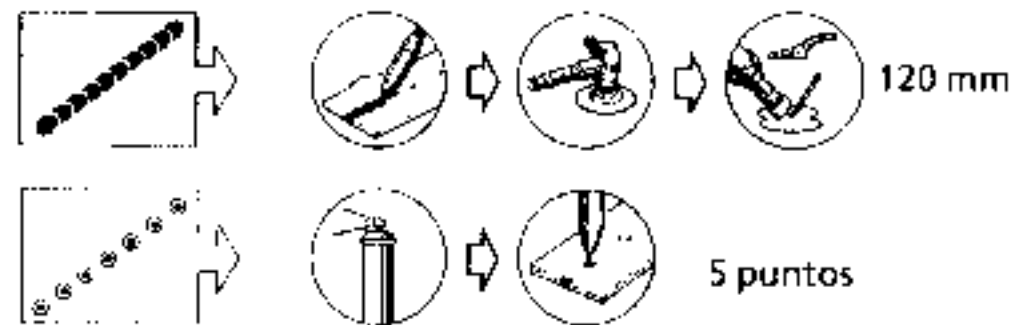
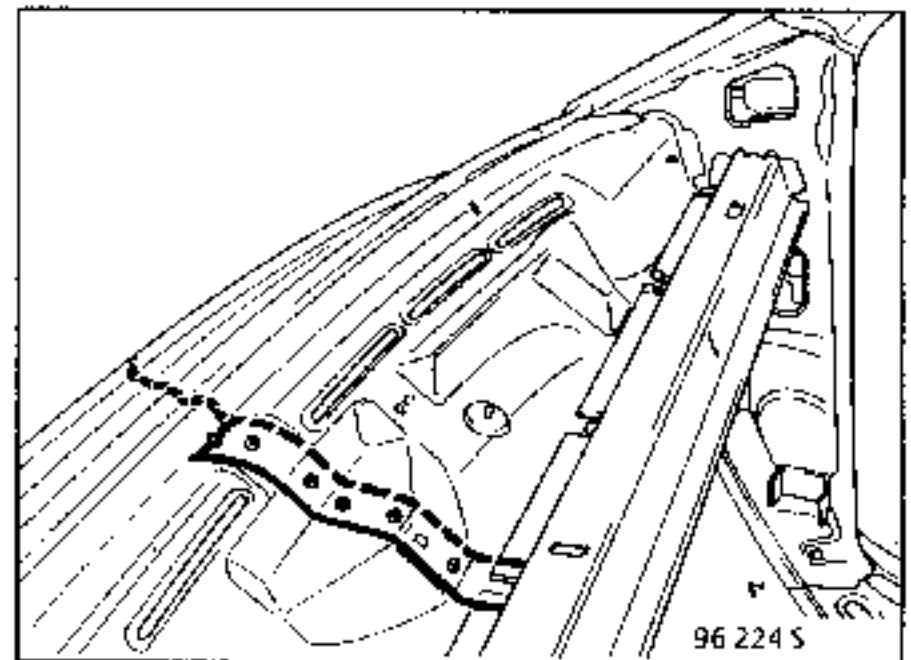
Espesor de las chapas (mm)

Travesaño 0,70

Desgrapado



Soldadura



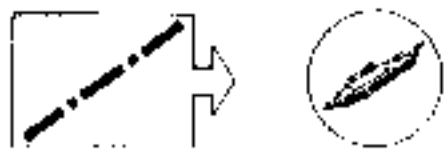
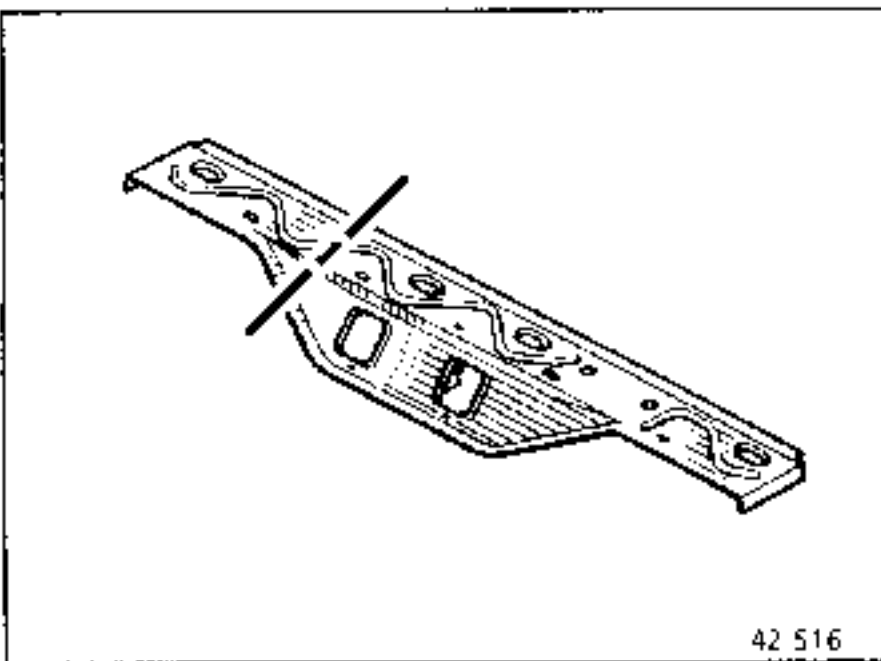
INTRODUCCION

Operación complementaria a la del pie delantero para colisión lateral.

COMPOSICION DE LA PIEZA A.P.R.

Pieza ensamblada que contiene :

- escuadra de fijación calefacción,
- escuadra pilotaje tablero de bordo,
- tuercas y espárragos soldados.



1 UNION CON COSTADO DE ALERO FORRO DE PIE

Espesor de las chapas (mm)

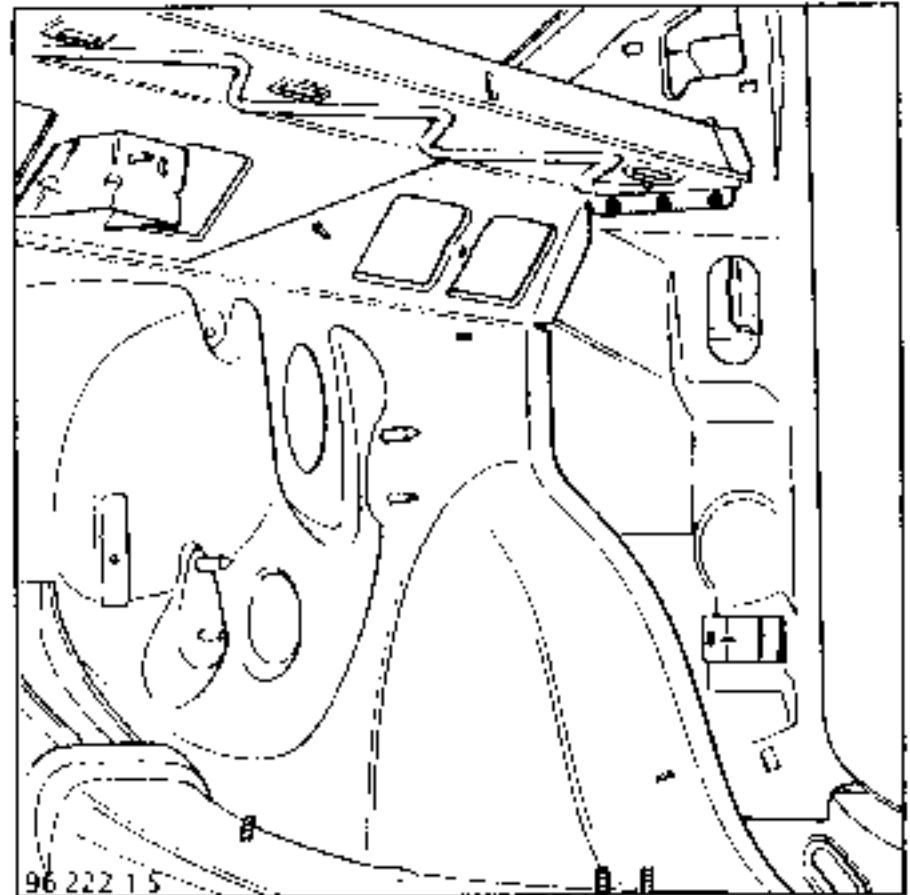
Salpicadero	0,90
Costado de alero	0,70

Desgrapado



3 puntos eléctricos sobre espesor 0,70

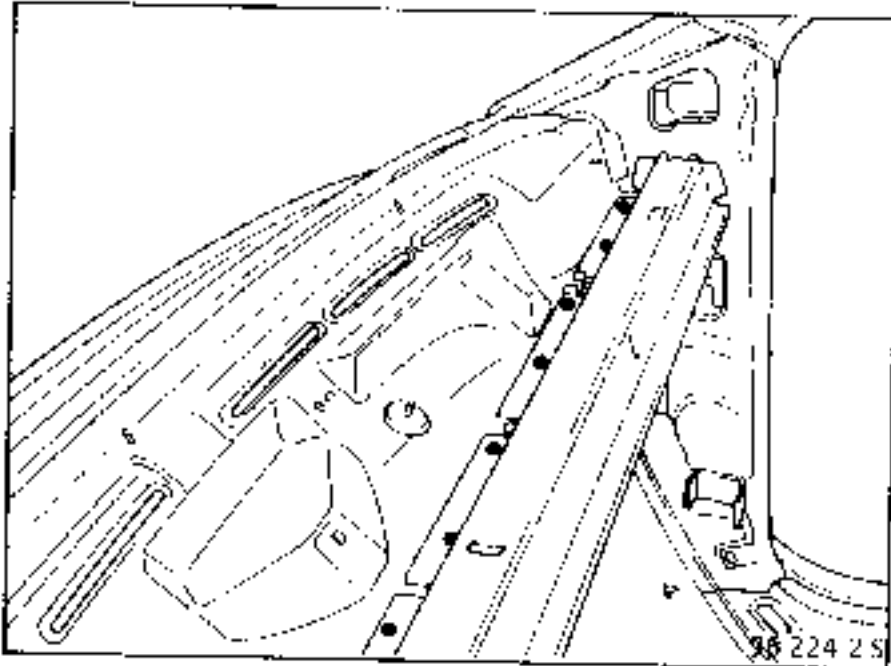
Soldadura



NOTA : estos puntos se efectuarán antes de la reposición del pie delantero.

2 UNION CON TRAVESAÑO INFERIOR DE MARCO PARTE DELANTERA

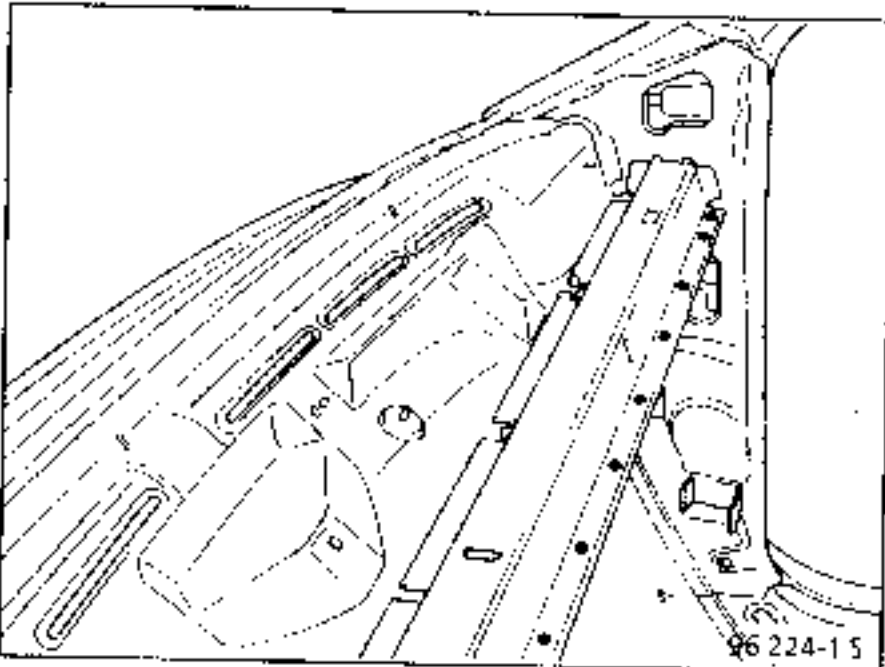
Recuerde : ver 42-F-3



NOTA : puntos en 3 espesores

3 UNION CON TRAVESAÑO INFERIOR DE MARCO PARTE TRASERA

Recuerde : ver 42-F-2



4 UNION CON PARTE INFERIOR

Espesor de las chapas (mm)

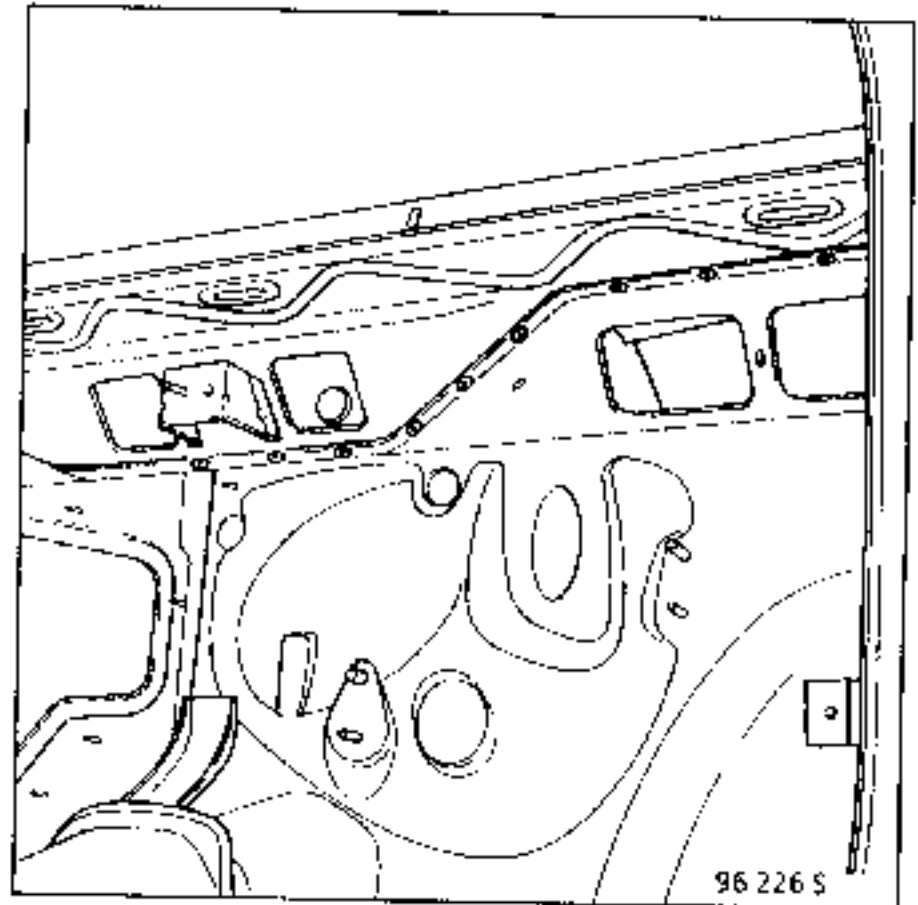
Salpicadero superior	0,90
Salpicadero inferior	0,70
Cierre de travesaño inferior de marco	0,90

Desgrapado



3 puntos eléctricos sobre espesor 0,90

Soldadura



NOTA : estos puntos están en tres espesores.

5 CORTE PARCIAL

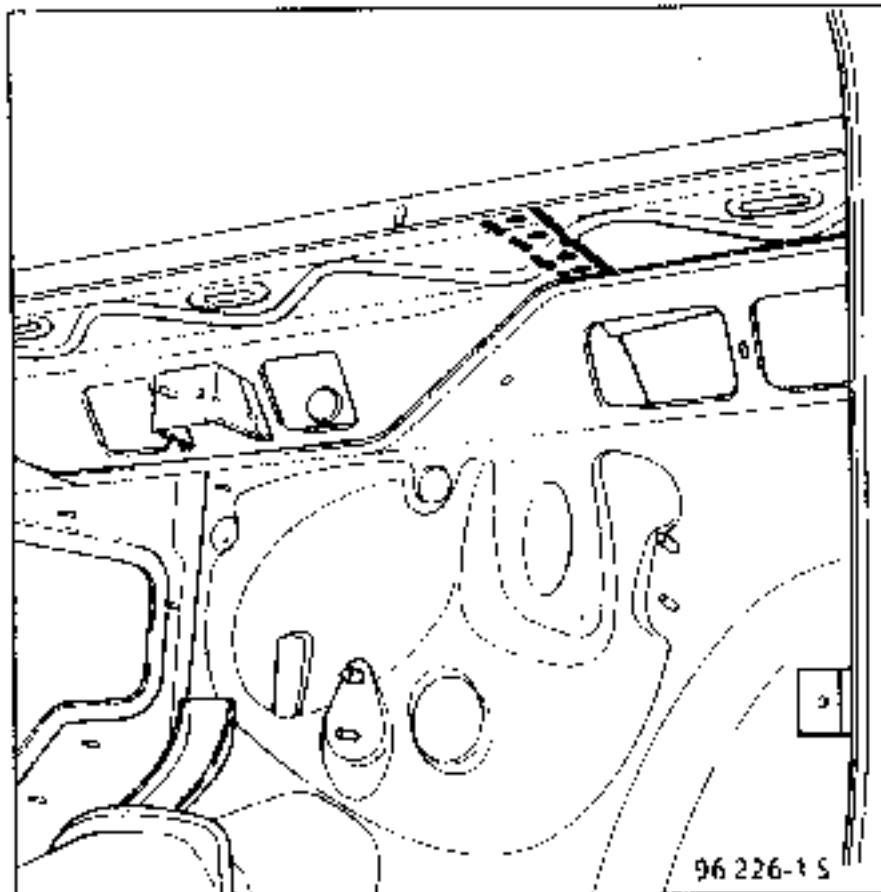
Espesor de las chapas (mm)

Salpicadero 0,90

Desgrapado



Soldadura



NOTA : estos puntos se efectuarán antes de la reposición de la parte trasera del travesaño inferior de marco

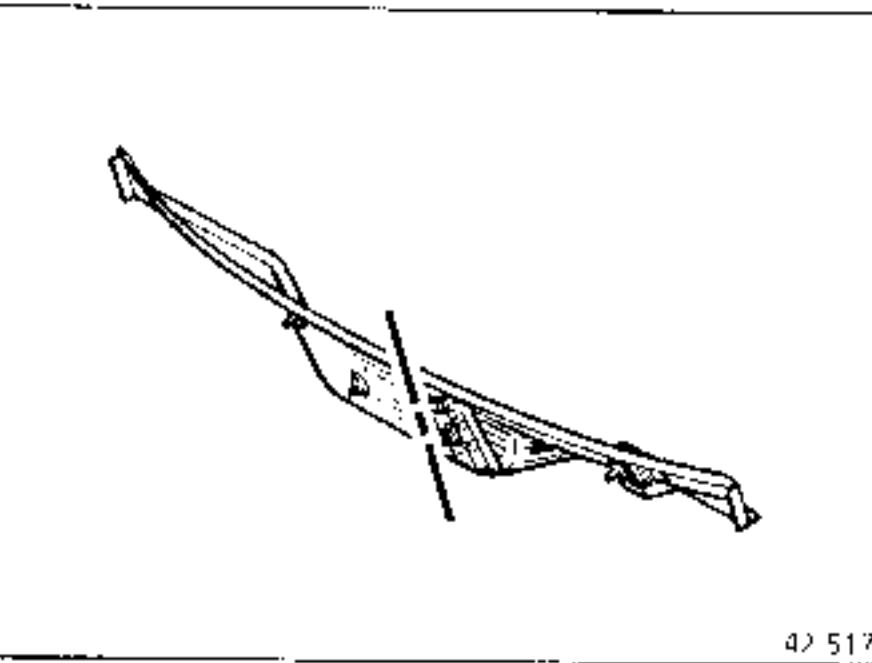
INTRODUCCION

Operación complementaria a la del pie delantero para una colisión lateral.

COMPOSICION DE LA PIEZA A.P.R.

Pieza ensamblada que contiene :

- puente de fijación limpiaparabrisas izquierdo,
- puente limpiaparabrisas derecho,
- tuercas y tornillos a soldar



1 UNION CON COSTADO DE ALERO FORRO DE PIE

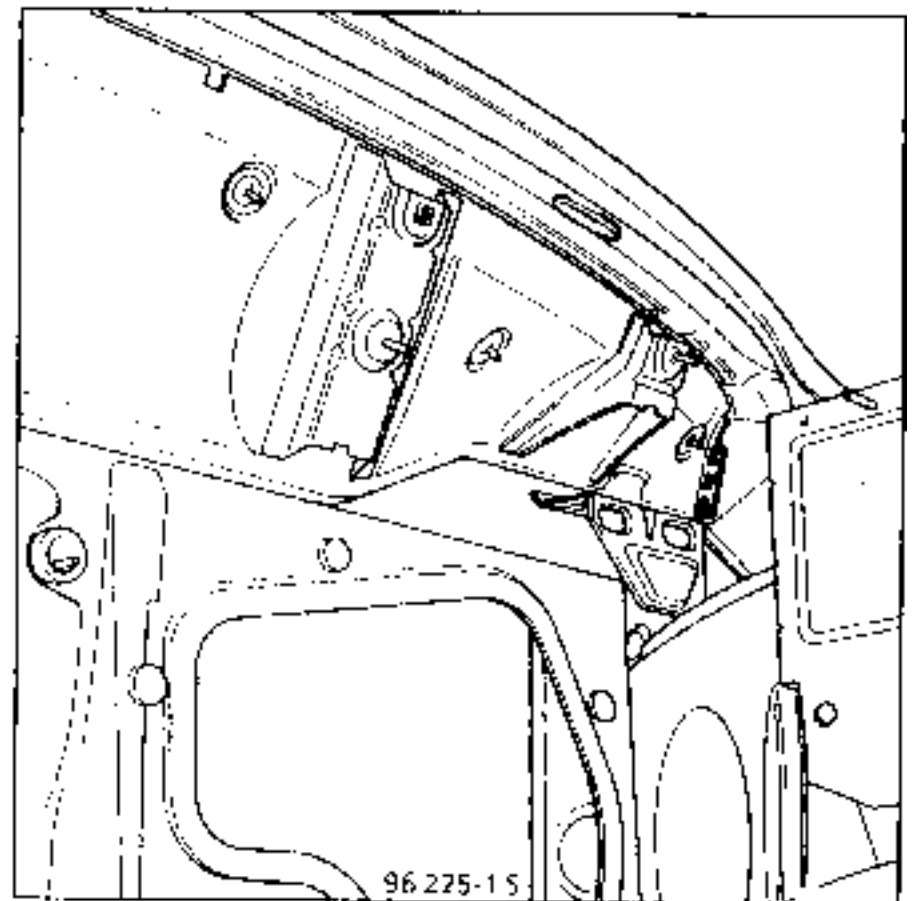
Espesor de las chapas (mm)

Cierre	0,90
Costado de alero	0,70

Desgrapado

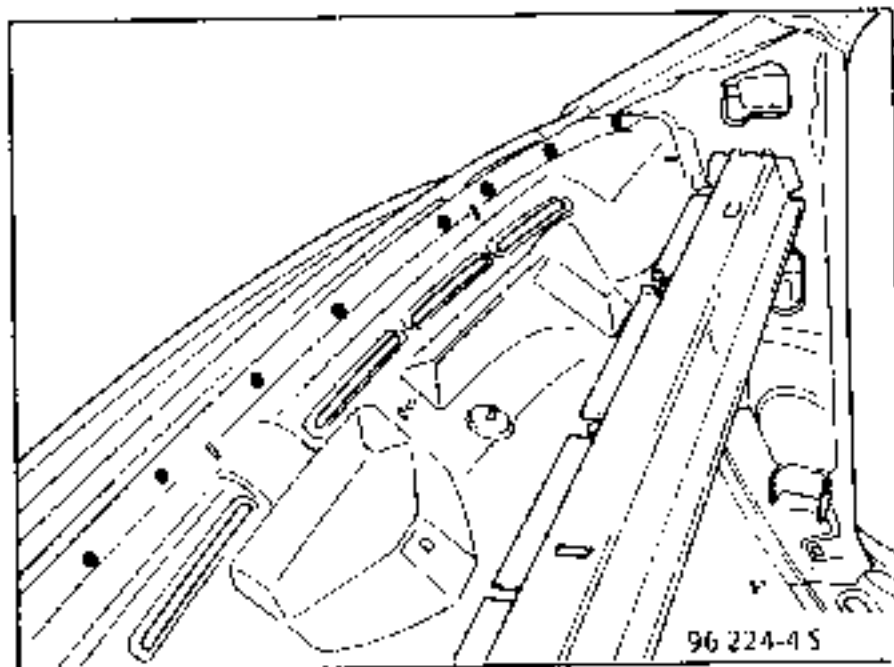
Calentar el cordón de masilla cola con un soplete de aire caliente (60 mm).

Soldadura



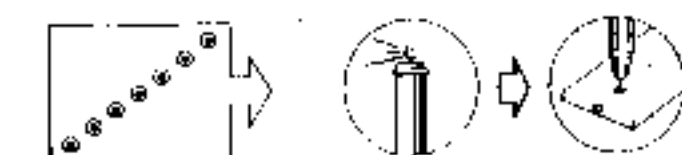
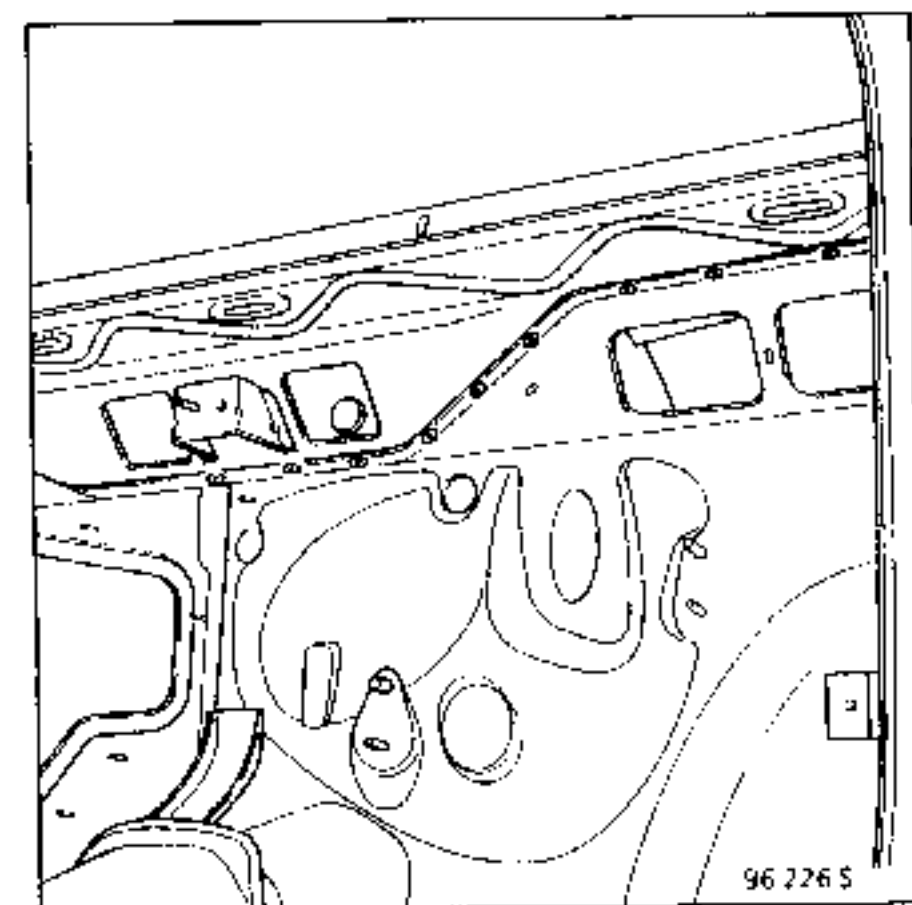
2 UNION CON PARTE DELANTERA DE TRAVE-
SAÑO INFERIOR DE MARCO

Recuerde : ver **42-G-3**



3 UNION CON SALPICADERO PISO DE PEDALES

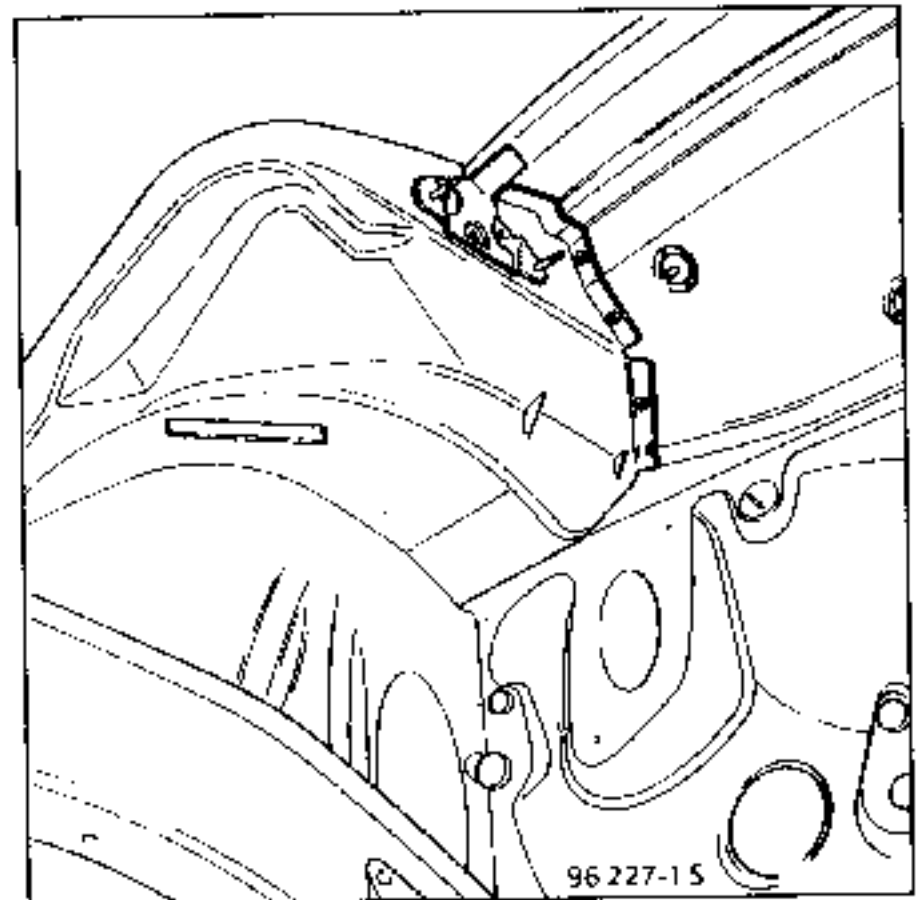
Recuerde : ver **42-H-4**



NOTA : puntos en tres espesores.

4 UNION CON TABIQUE DE CALEFACCION

Recuerde : ver **42-E-3**



5 CORTE PARCIAL

Espesor de las chapas (mm)

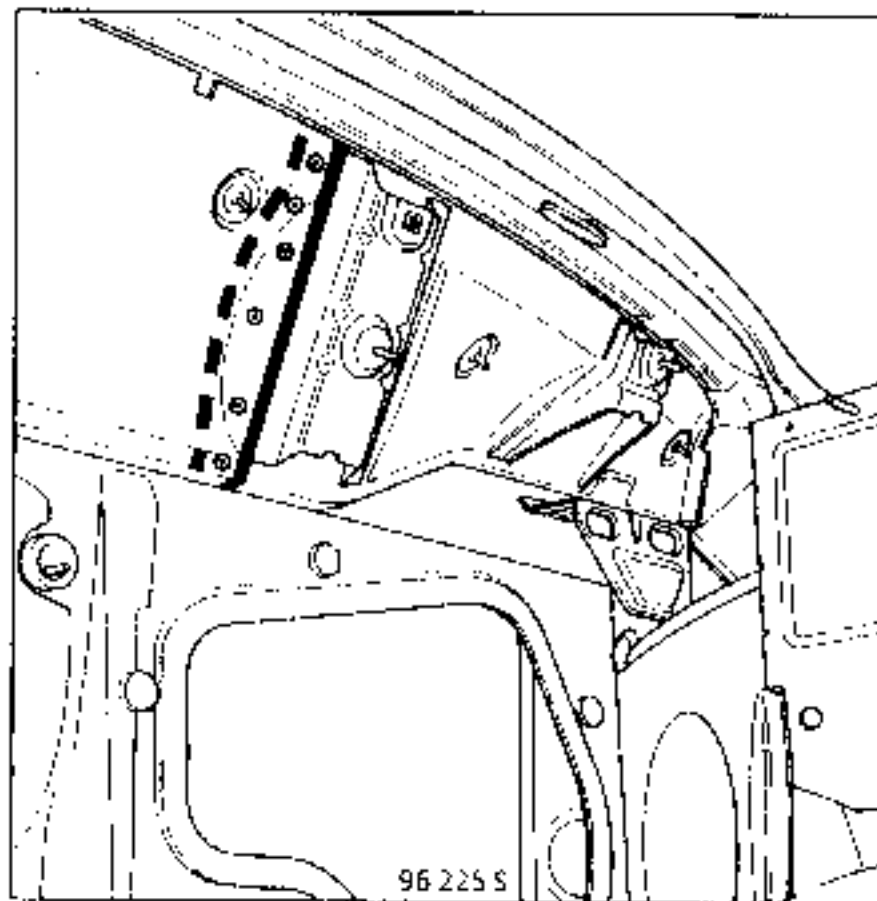
Cierre 0,90

Desgrapado



200 mm

Soldadura



NOTA : taponado sobre espesor 0,90

INTRODUCCION

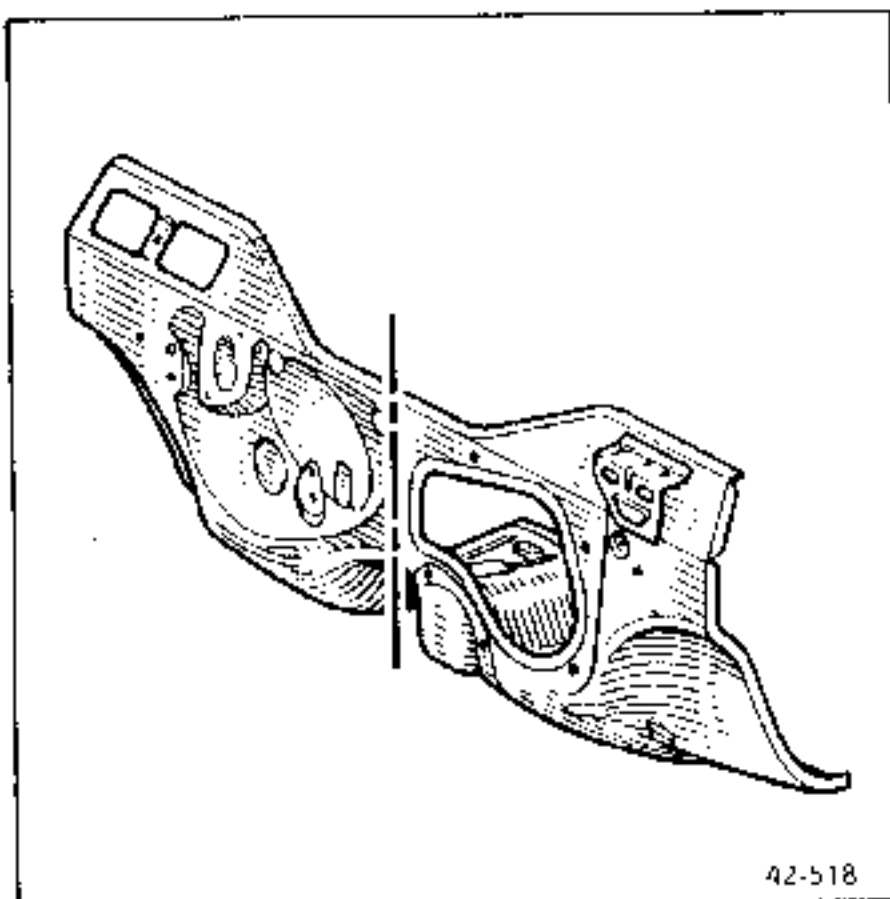
Operación complementaria a :

- semi-bloque delantero para colisión delantera,
- pie delantero para colisión lateral

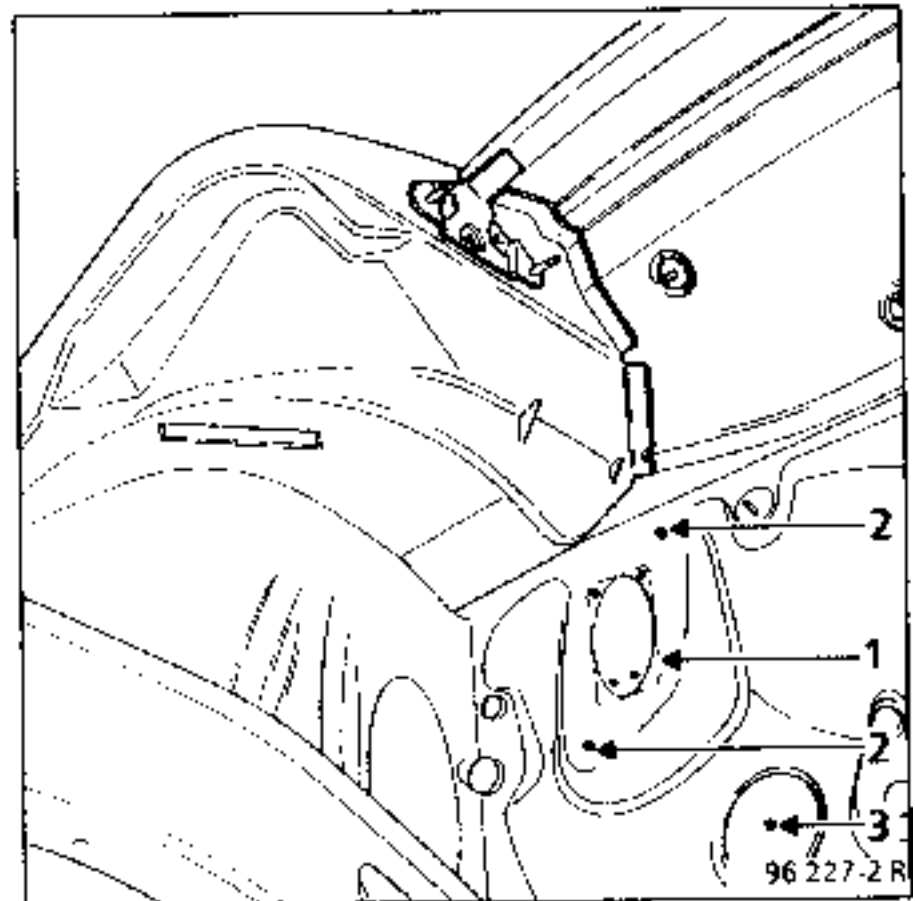
COMPOSICION DE LA PIEZA A.P.R.

Pieza ensamblada que contiene :

- soporte lavaparabrisas,
- refuerzo de túnel,
- escuadra refuerzo de túnel,
- coquilla de fuelle de columna con tuercas, espárragos y ejes soldados.



NOTA : para los vehículos equipados de aire acondicionado será necesario efectuar un corte en la pieza suministrada por el A.P.R. respetando las consignas del esquema siguiente.

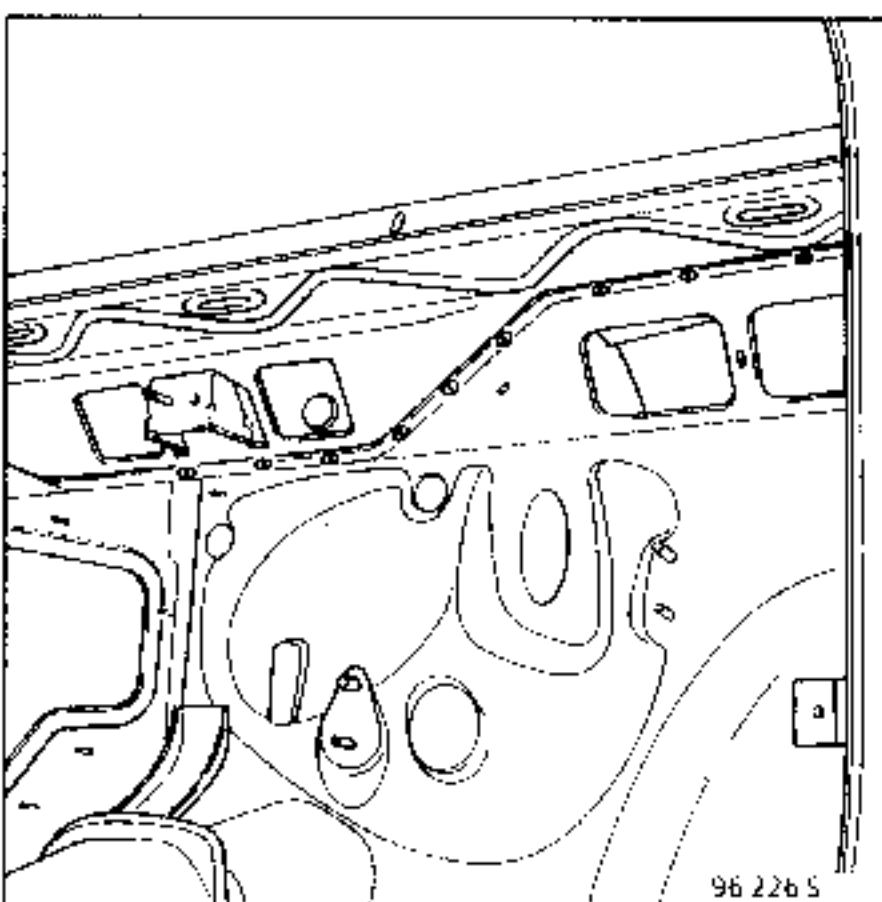


- (1) Corte rectangular con esquinas redondeadas
- (2) orificios $\varnothing 14,5$
- (3) orificio $\varnothing 30$

Cada centro del orificio está marcado de origen por un punteado

1 UNION CON PARTE SUPERIOR DE SALPICADERO

Recuerde : ver **42-H-4**



2 UNION CON COSTADO DE ALERO (FORRO DE PIE)

Espesor de las chapas (mm)

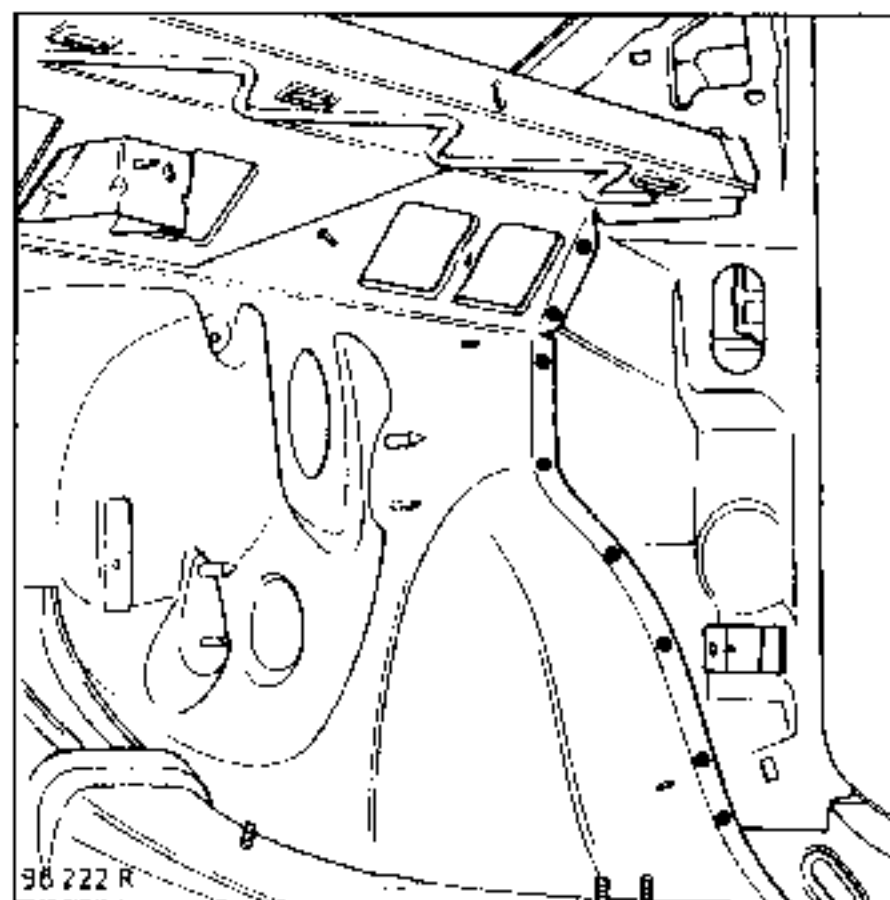
Salpicadero inferior	0,70
Forro de pie	0,70
Forro de bajos de caja	1,00

Desgrapado



8 puntos eléctricos sobre espesor 0,70

Soldadura



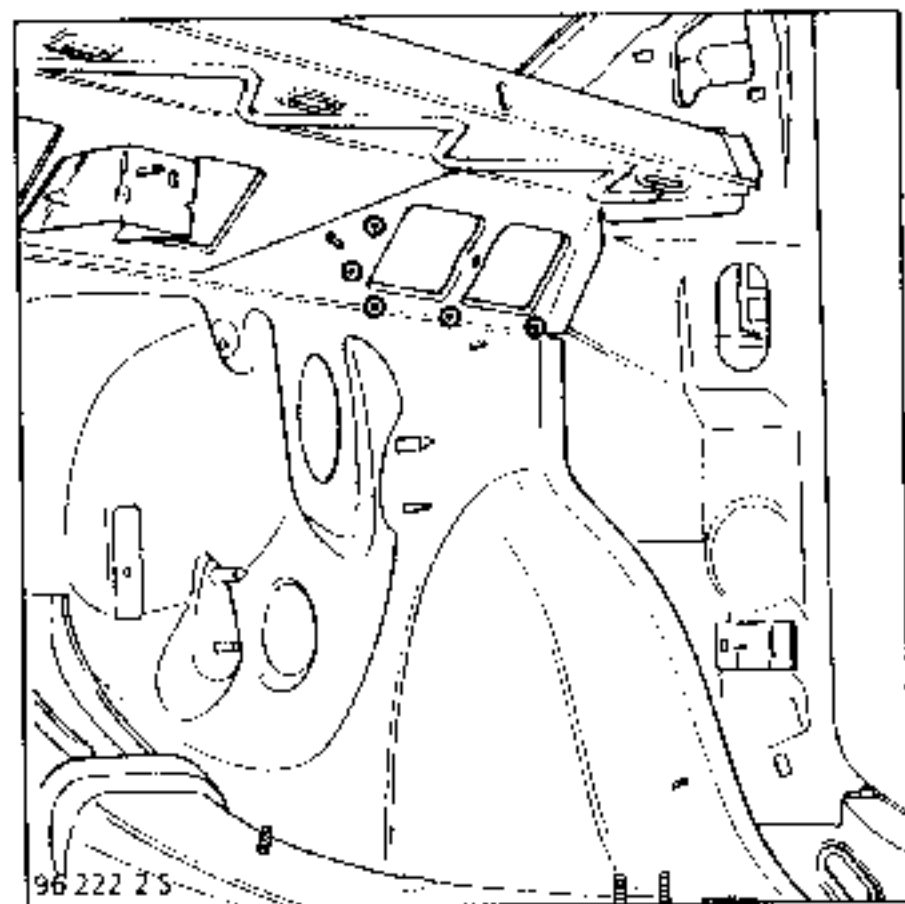
NOTA : en (A), 1 punto en 3 espesores.

Estos puntos se efectuarán antes de la reposición del pie delantero.

En caso de colisión delantera en la que el pie no haya sido dañado, estos 8 puntos eléctricos pasan a ser 8 puntos de taponado sobre espesor 0,70.

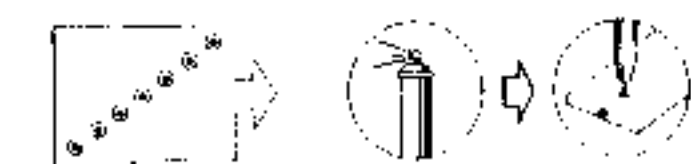
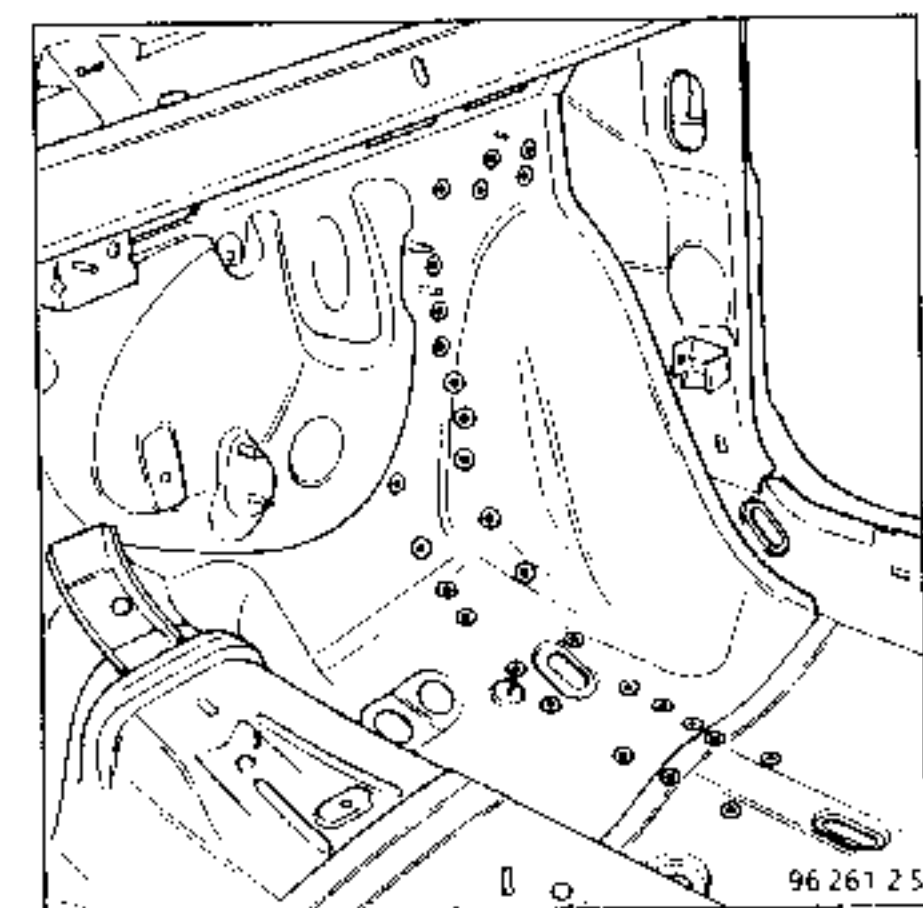
3 UNION CON TABIQUE DE CALEFACCION

Recuerde : ver **42-E-2**



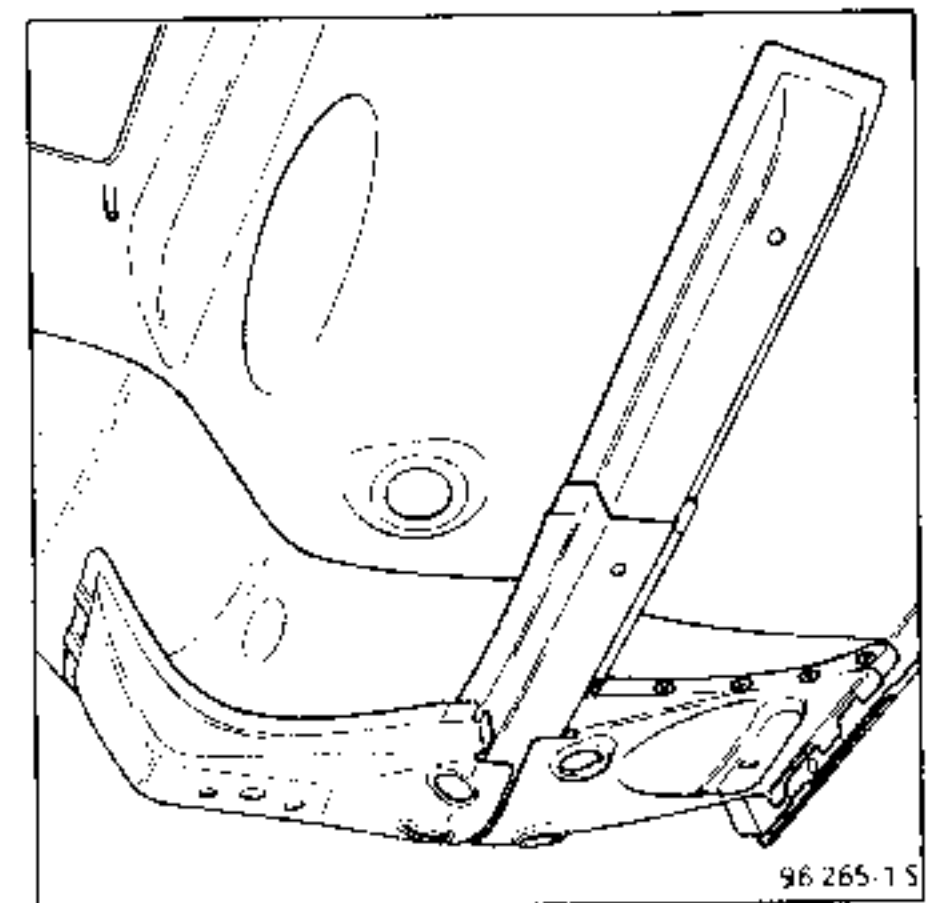
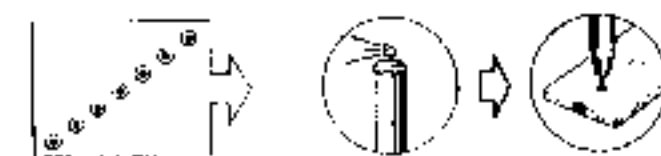
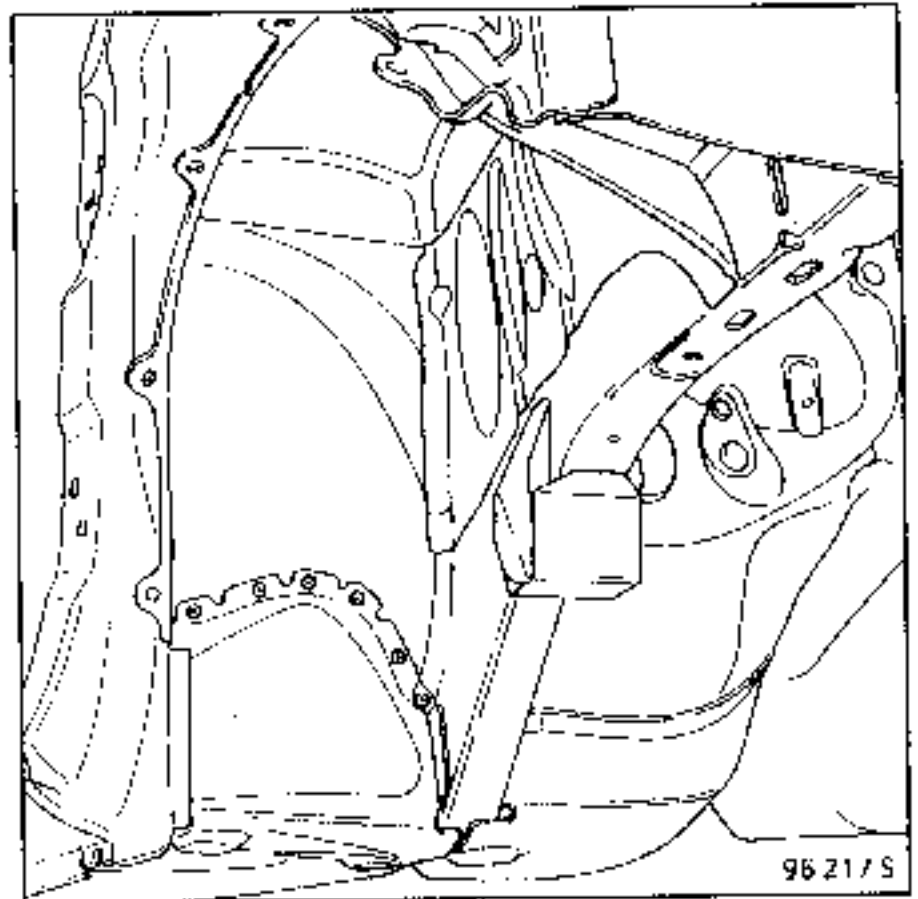
4 UNION CON SEMI-BLOQUE DELANTERO

Recuerde : ver **41-G-2**



5 UNION CON TRAVESAÑO LATERAL DELANTERO

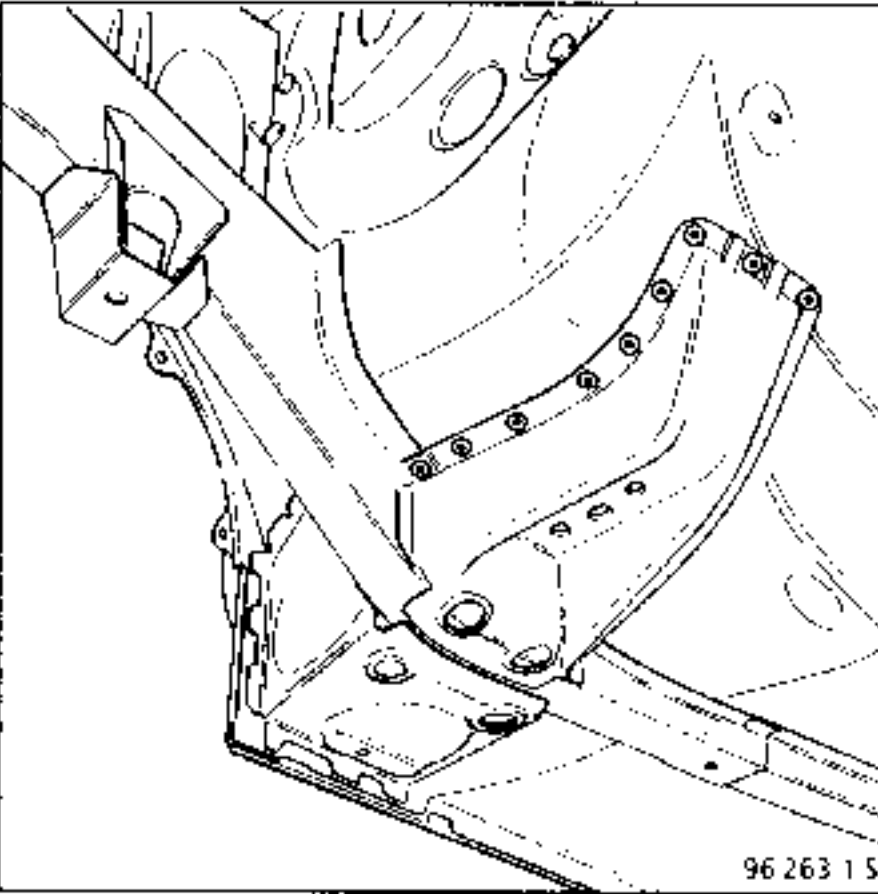
Recuerde : ver **41-D-1**



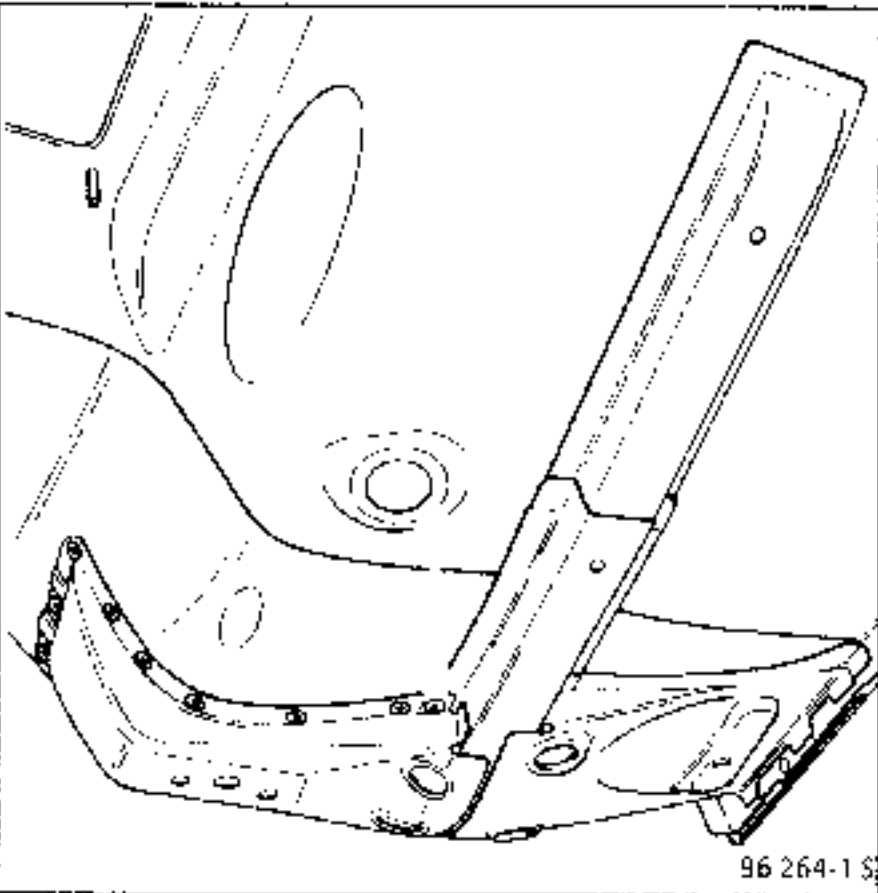
6 UNION CON SOPORTE TRASERO DE CUNA

Recuerde : ver **41-H-2**

PARTE DELANTERA

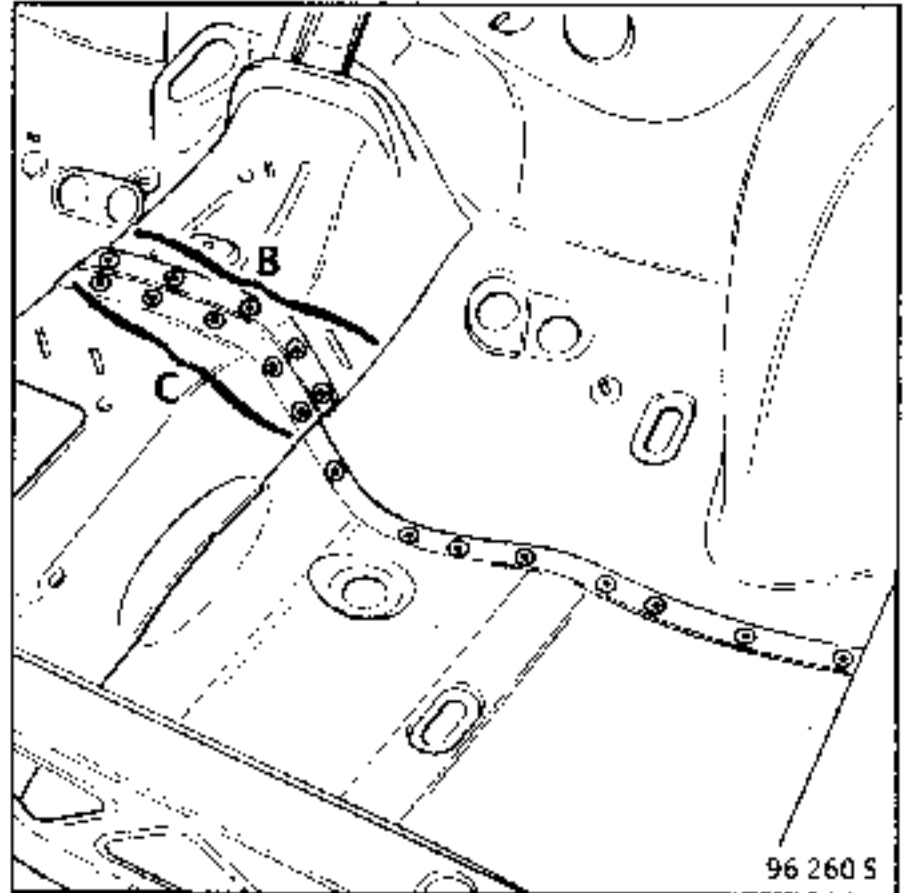


PARTE TRASERA



7 UNION CON PISO CENTRAL

Recuerde : ver **41-J-1**



8 UNION CON CIERRE DE BAJOS DE CAJA

Espesor de las chapas (mm)

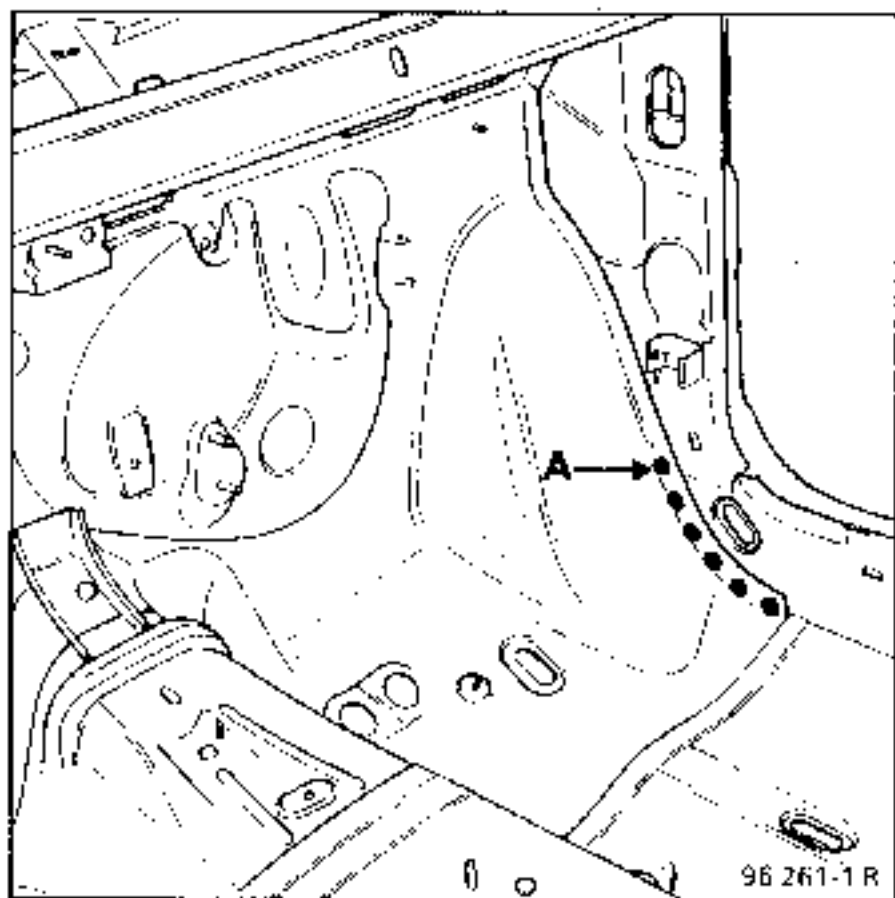
Salpicadero	0,70
Cierre de bajos de caja	1,00
Forro de pie	0,70

Desgrapado



6 puntos eléctricos sobre espesor 0,70

Soldadura



NOTA :

En (A), 1 punto en 3 espesores.

Estos puntos se efectuarán antes de la reposición del pie delantero.

En caso de colisión delantera con sustitución del semi-bloque en la que no haya sido dañado el pie delantero, estos 6 puntos eléctricos pasan a ser 6 taponados sobre espesor 0,70.

9 CORTE PARCIAL

Espesor de las chapas (mm)

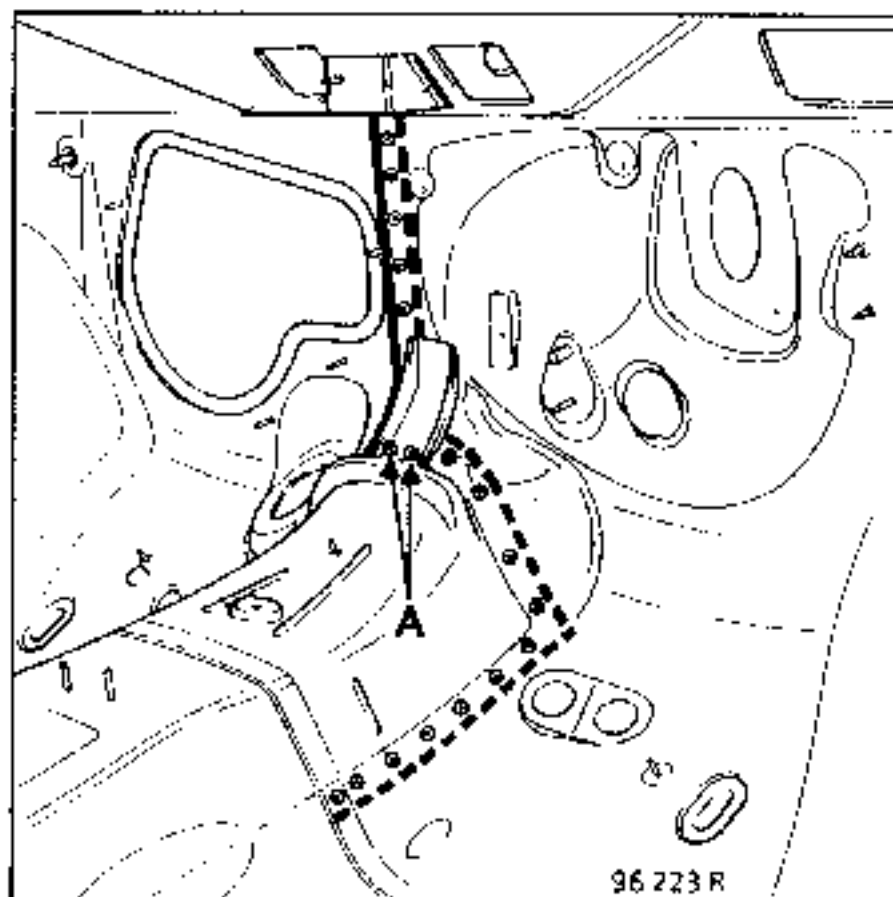
Salpicadero	0,70
Escuadra refuerzo de túnel	1,50

Desgrapado



900 mm

Soldadura



NOTA :

En (A), 2 puntos sobre espesor 1,5.

Todos los demás puntos están sobre espesor 0,70.

INTRODUCCION

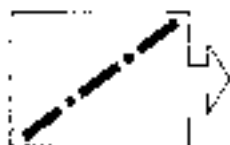
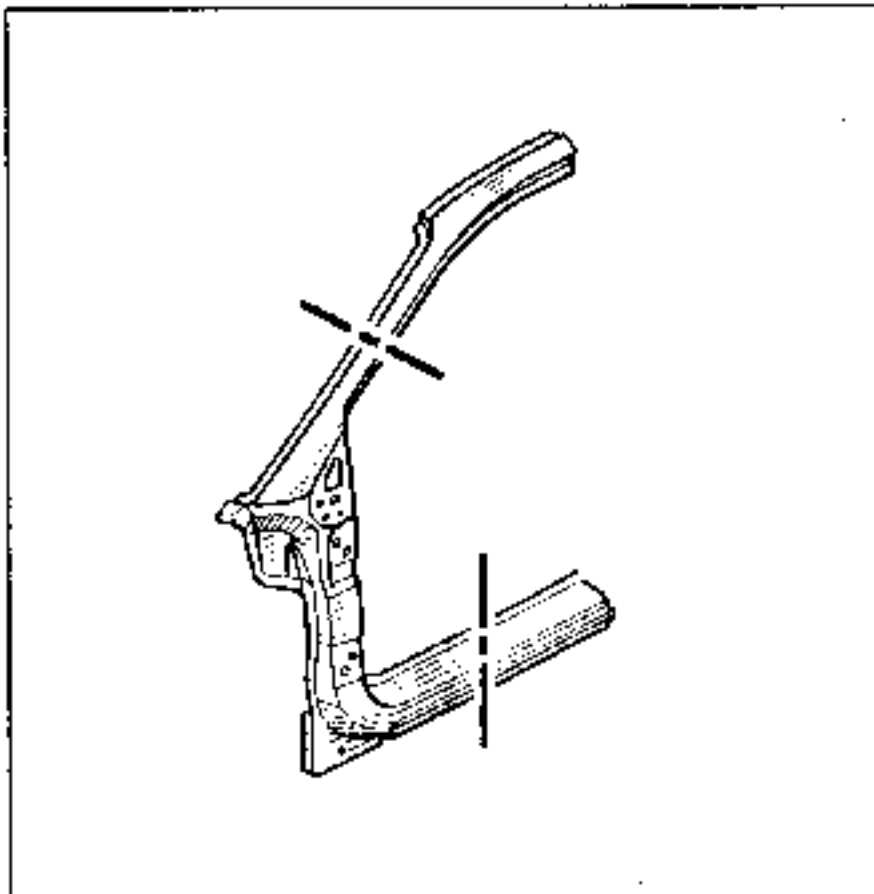
Operación de base para choque lateral.

Esta pieza se obtiene por corte del costado de caja pre-ensamblado de serie. Será por ello necesario efectuar una sustitución por corte en superposición en la parte superior e inferior de la pieza suministrada por el A.P.R. (ver nota en cada descripción).

COMPOSICION DE LA PIEZA A.P.R.

Pieza ensamblada con :

- refuerzo del pie delantero,
- refuerzos de bisagra superior e inferior,
- plaquetas mecanizadas
- jaulas de plaqueta



1 UNION CON FORRO DE MONTANTE DE MARCO

Espesor de las chapas (mm)

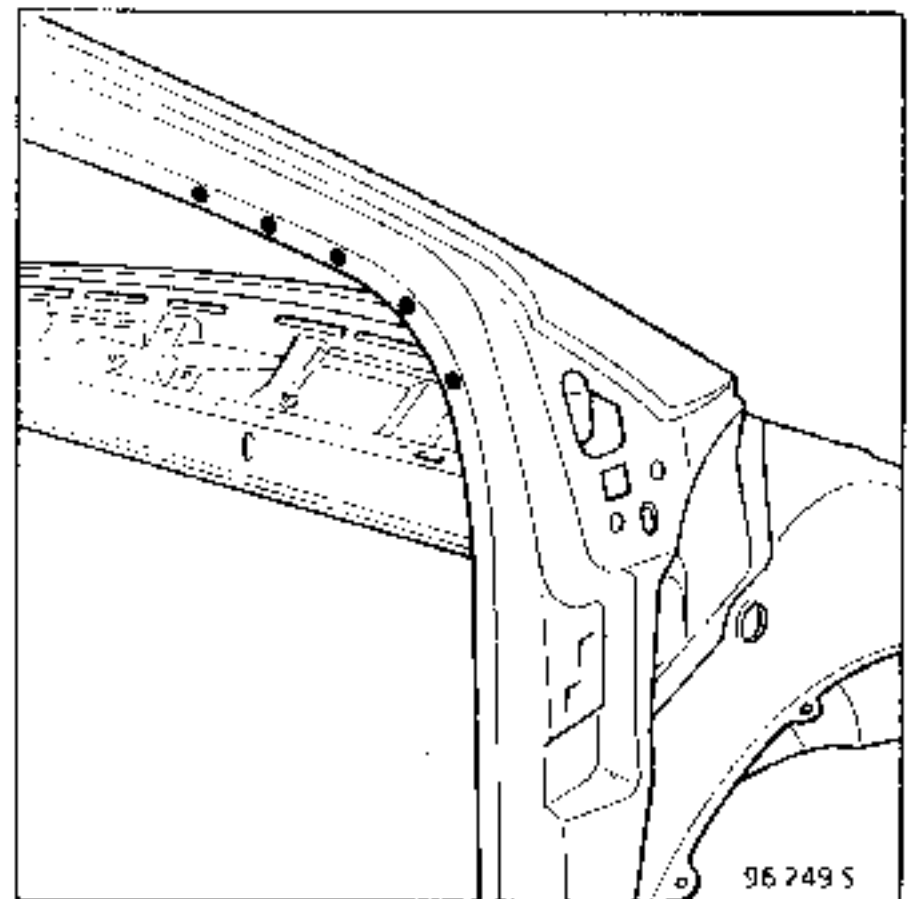
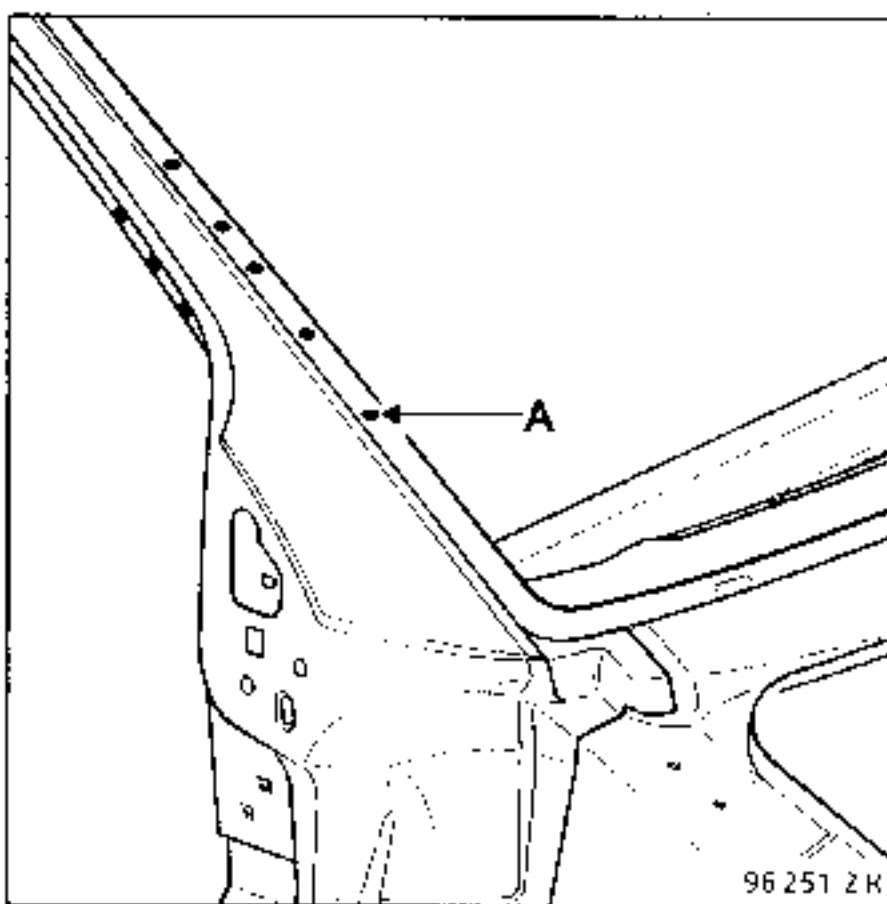
Pie delantero	0,70
Refuerzo de pie	1,50
Forro de montante	1,00
Forro de pie	0,70

Desgrapado



10 puntos eléctricos sobre espesores
 $0,7 + 1,5$

Soldadura



NOTA : en (A) 1 punto en 4 espesores. El resto de puntos están en 3 espesores $(0,70 \times 2) + 1,5$.

2 UNION CON FORRO DE PIE
(COSTADO DE ALERO)

Espesor de las chapas (mm)

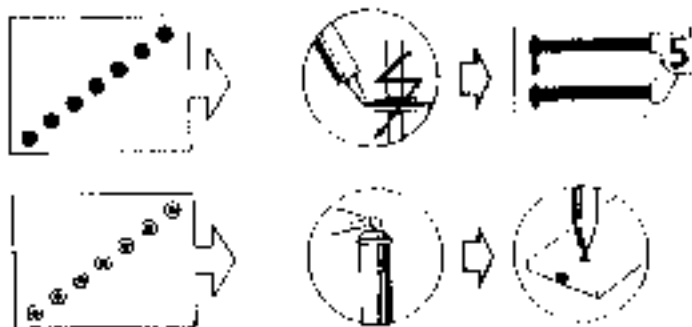
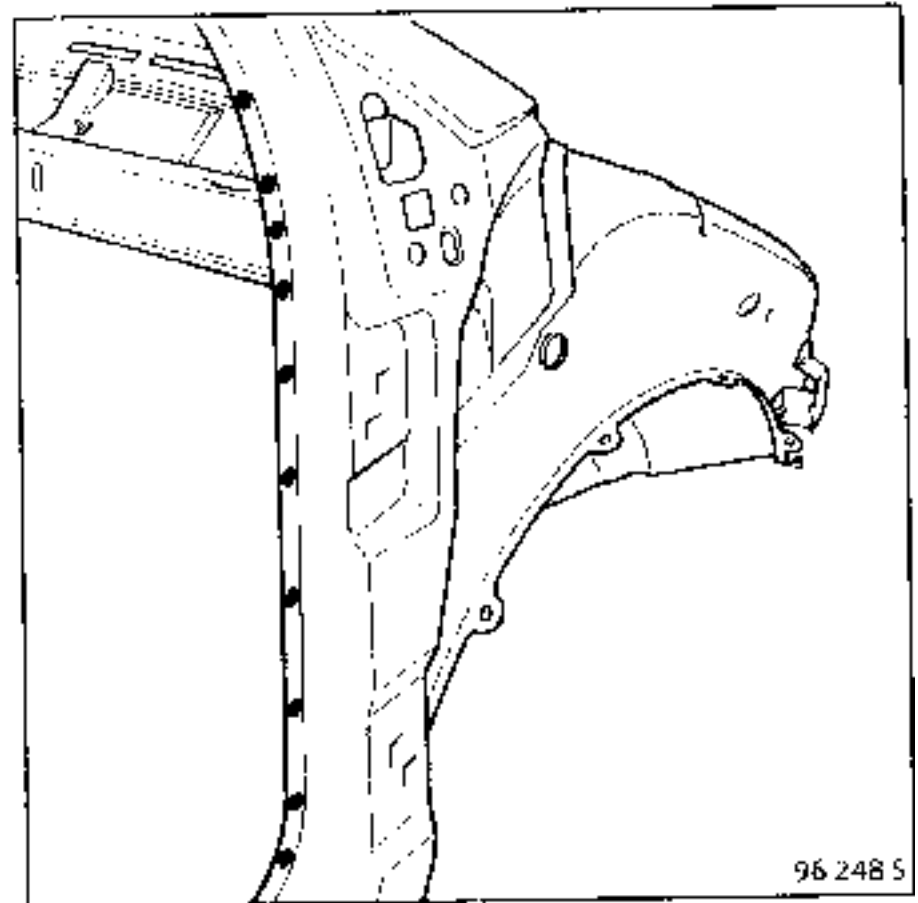
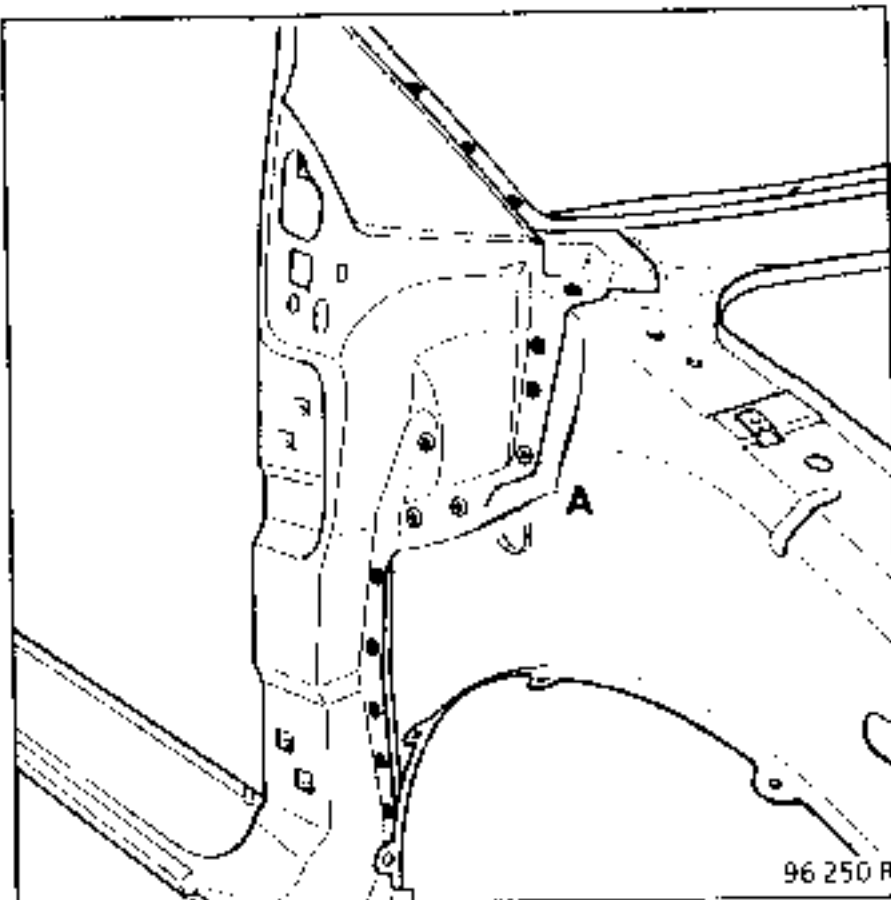
Pie delantero	0,70
Refuerzo de pie	1,50
Forro de pie	0,70

Desgrapado



25 puntos eléctricos, de los que 7 son sobre espesor 0,7 y 18 sobre 2 espesores de 0,7 + 1,5

Soldadura



NOTA : en (A), 7 puntos sobre 2 espesores. Todos los demás puntos están en 3 espesores.

3 UNION CON FORRO DE BAJOS DE CAJA

Espesor de las chapas (mm)

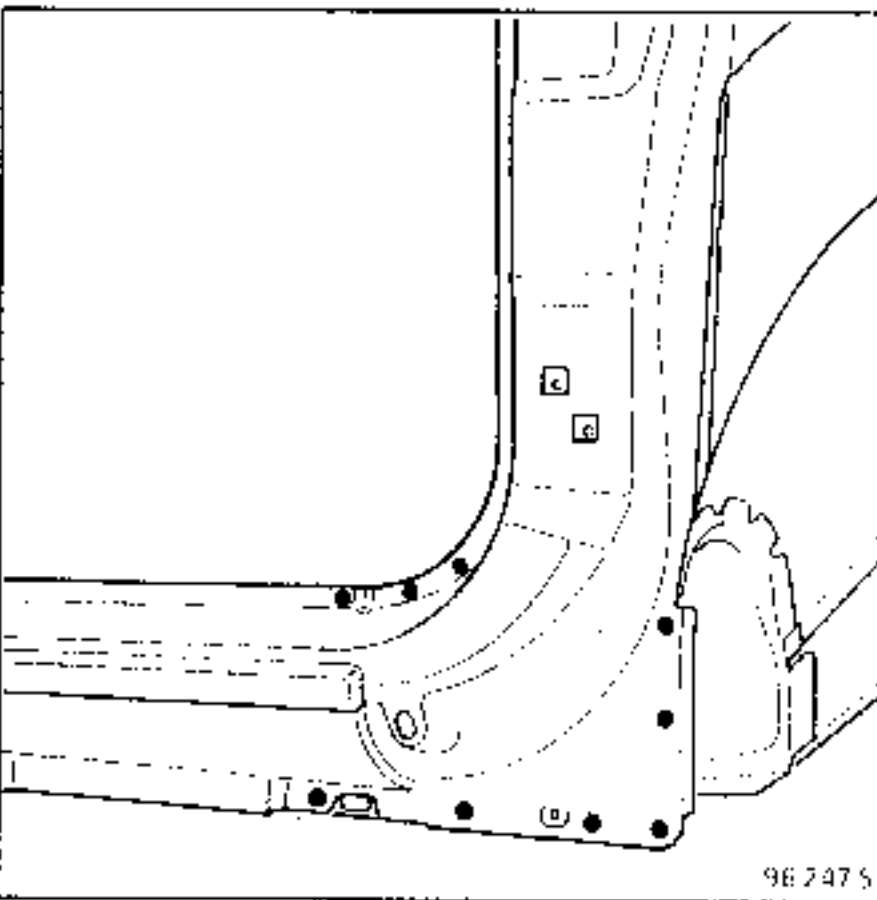
Pie delantero	0,70
Refuerzo de pie	1,50
Forro de bajos de caja	1,00

Desgrapado



10 puntos eléctricos sobre 2 espesores
0,7 + 1,5

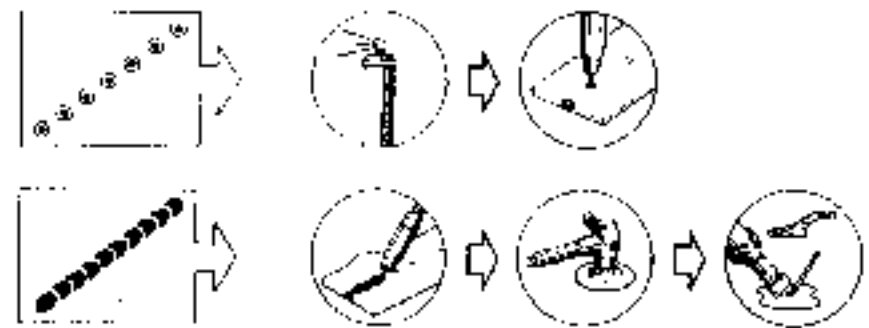
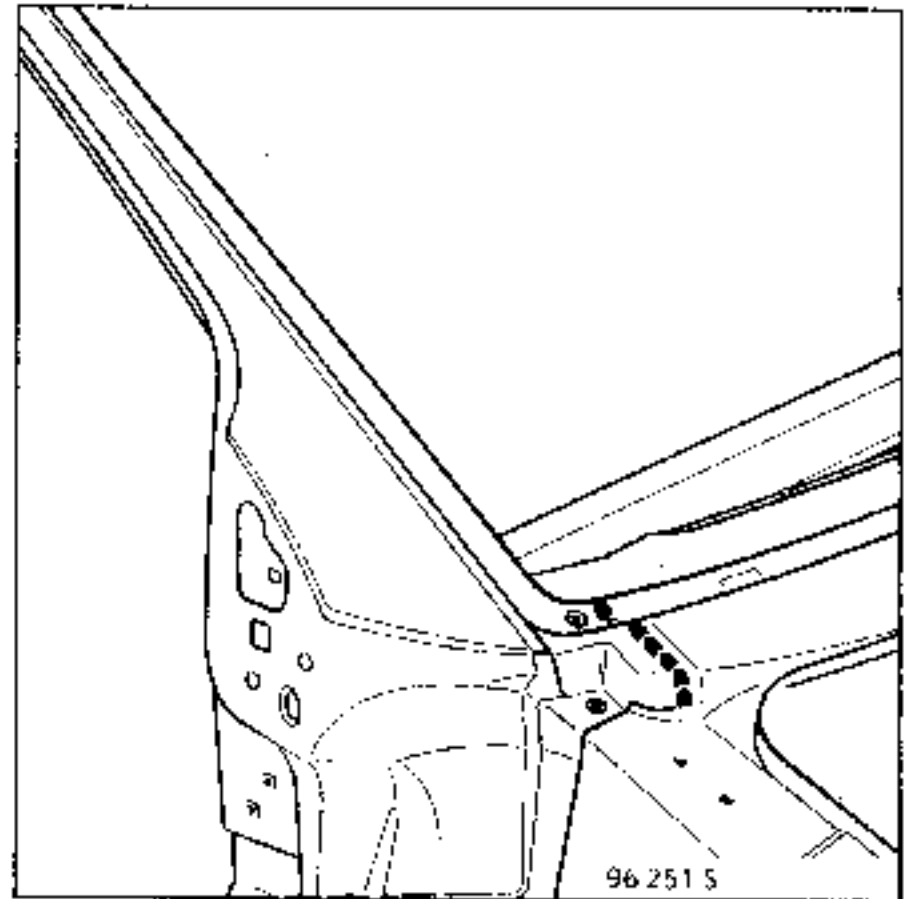
Soldadura



NOTA : Todos los puntos están en 3 espesores.

4 UNION CON TRAVESAÑO INFERIOR DE MARCO PARTE DELANTERA

Recuerde : ver 42-G-2



5 CORTE SUPERIOR EN MONTANTE DE MARCO

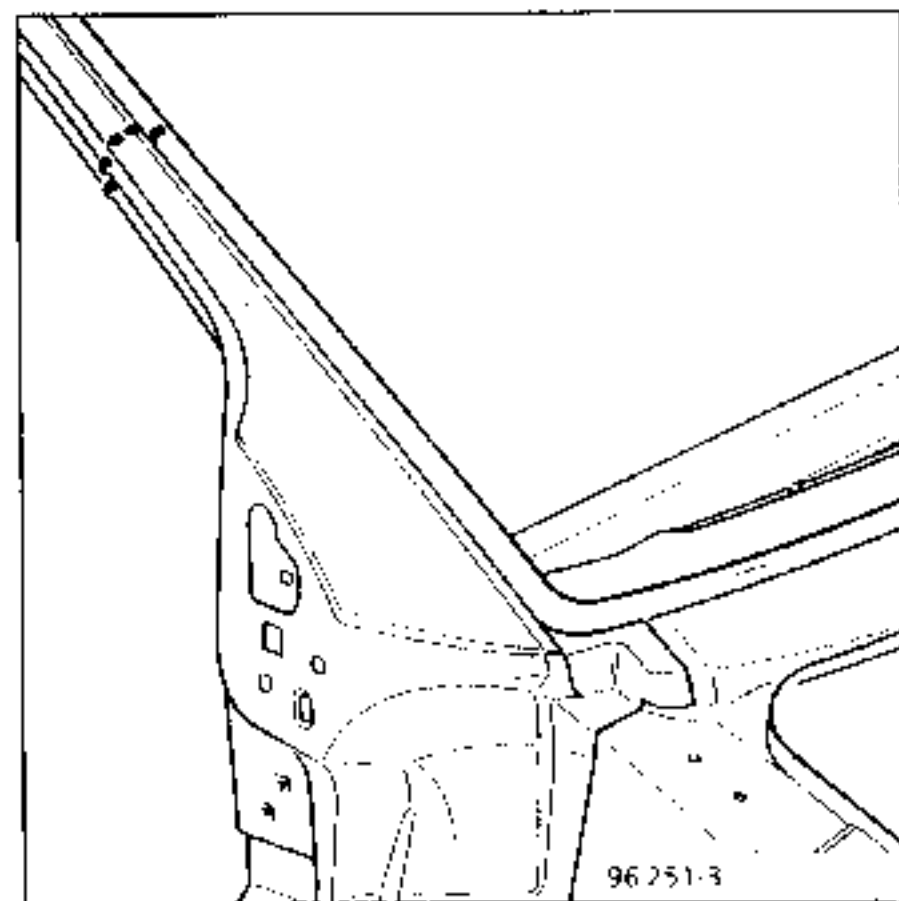
Espesor de las chapas (mm)

Pie delantero 0,70

Desgrapado



Soldadura



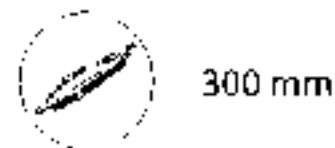
NOTA : El corte debe hacerse por encima del refuerzo del pie

6 CORTE INFERIOR EN LOS BAJOS DE CAJA

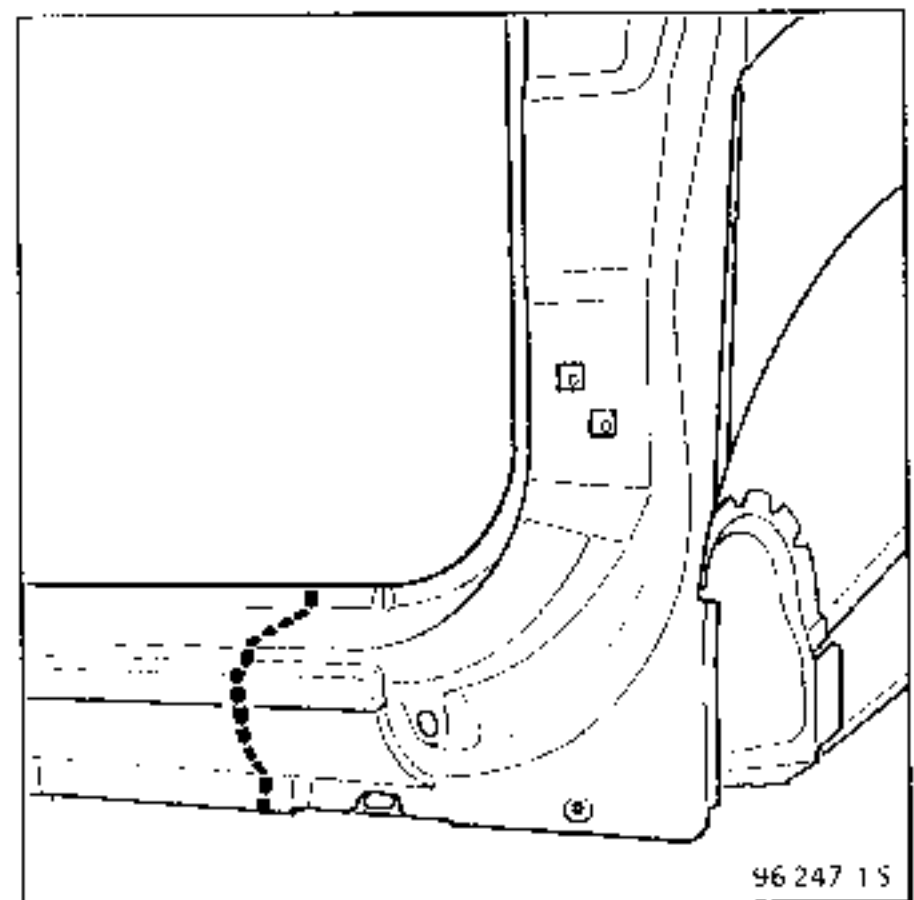
Espesor de las chapas (mm)

Pie delantero 0,70

Desgrapado



Soldadura



NOTA : El corte debe hacerse después del refuerzo del pie

INTRODUCCION

Operación complementaria a :

- pie delantero,
- altos de caja

Esta pieza puede sustituirse parcialmente en (A) como complemento al pie delantero

COMPOSICION DE LA PIEZA A.P.R.

Pieza desnuda.



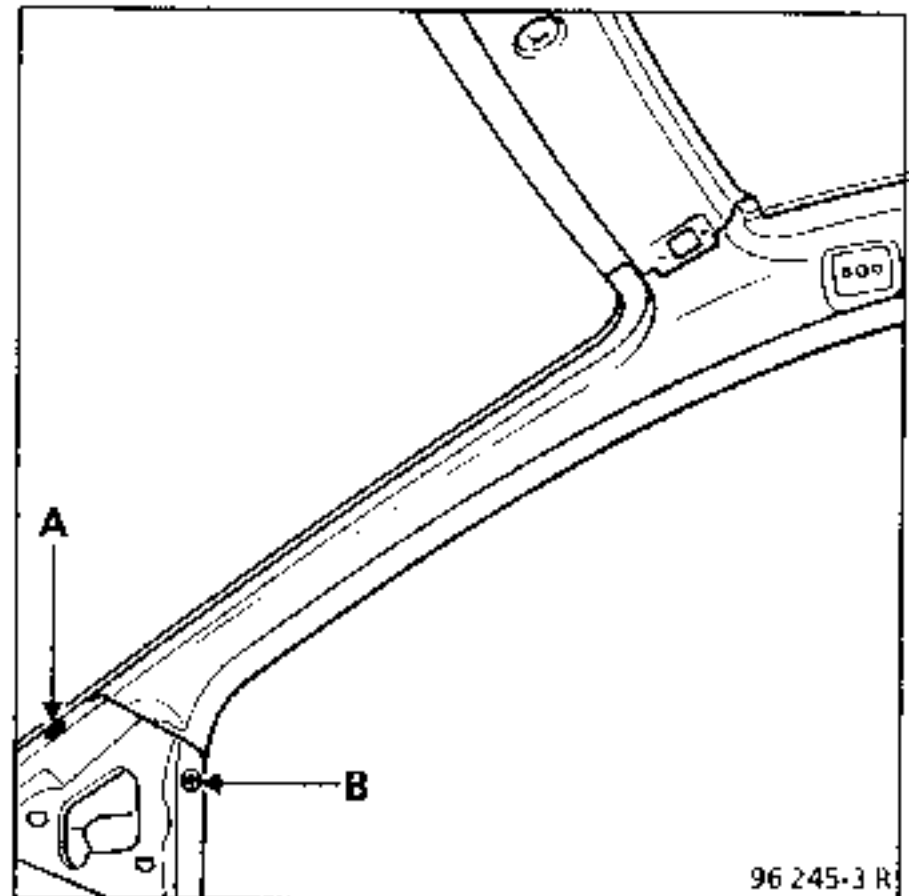
43 513

1 UNION CON COSTADO DE ALERO FORRO DE PIE**Espesor de las chapas (mm)**

Pie delantero	0,70
Forro de pie	0,70
Forro de montante	1,00
Refuerzo de pie	1,50

Desgrapado

2 puntos eléctricos sobre espesor 0,70

Soldadura

96 245-3 R



NOTA : en una sustitución complementaria a un pie delantero, estos 2 puntos se sueldan por resistencia eléctrica

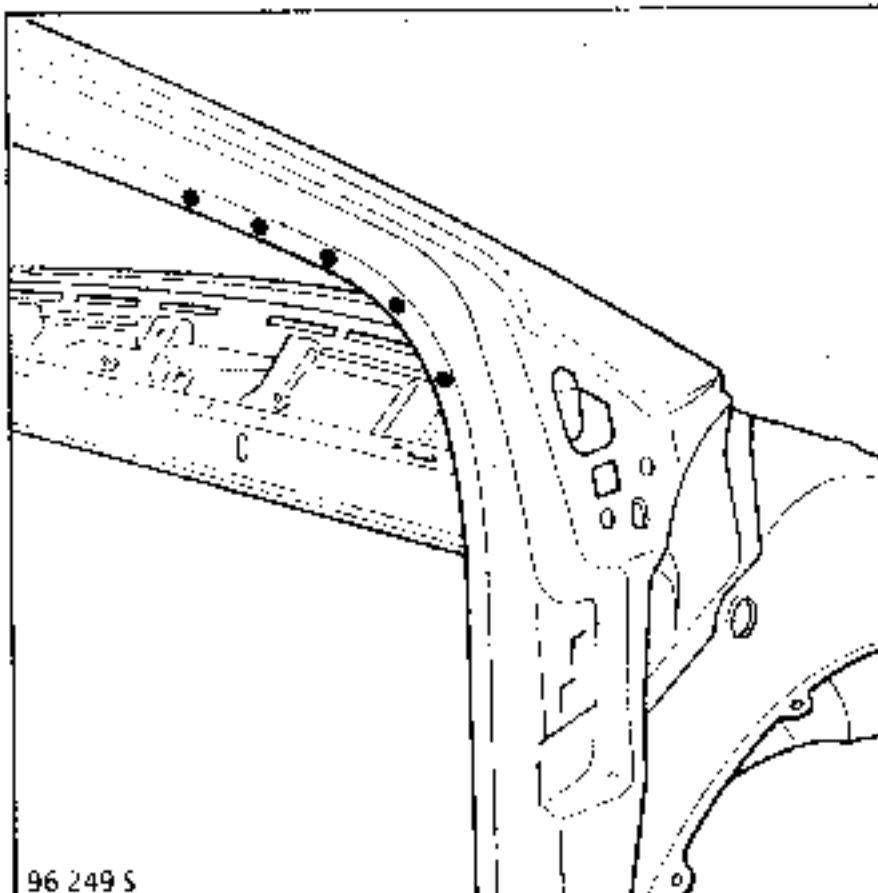
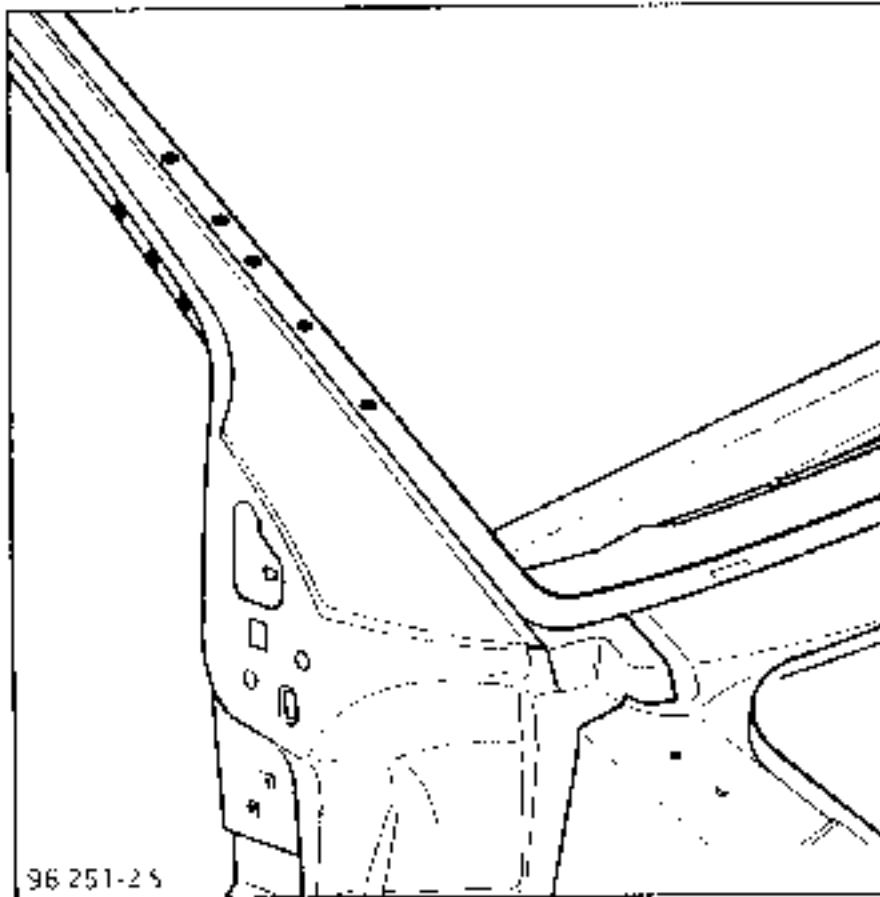
A : 4 espesores

B : 3 espesores

(ver 43-A-1).

2 UNION CON PIÉ DELANTERO

Recuerde : ver **43-A-1**



3 UNION CON ALTOS DE CAJA

Espesor de las chapas (mm)

Forro de montante	1,00
Altos de caja	0,70
Techo	0,70
Forro de custodia	0,70

Desgrapado

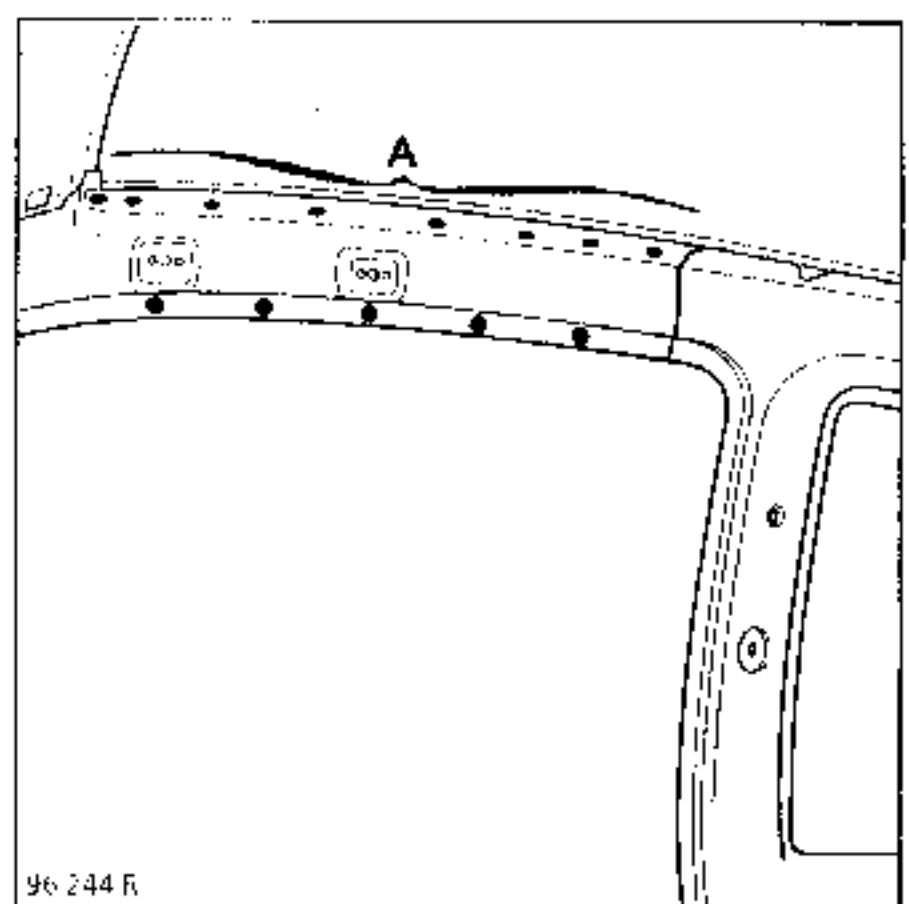
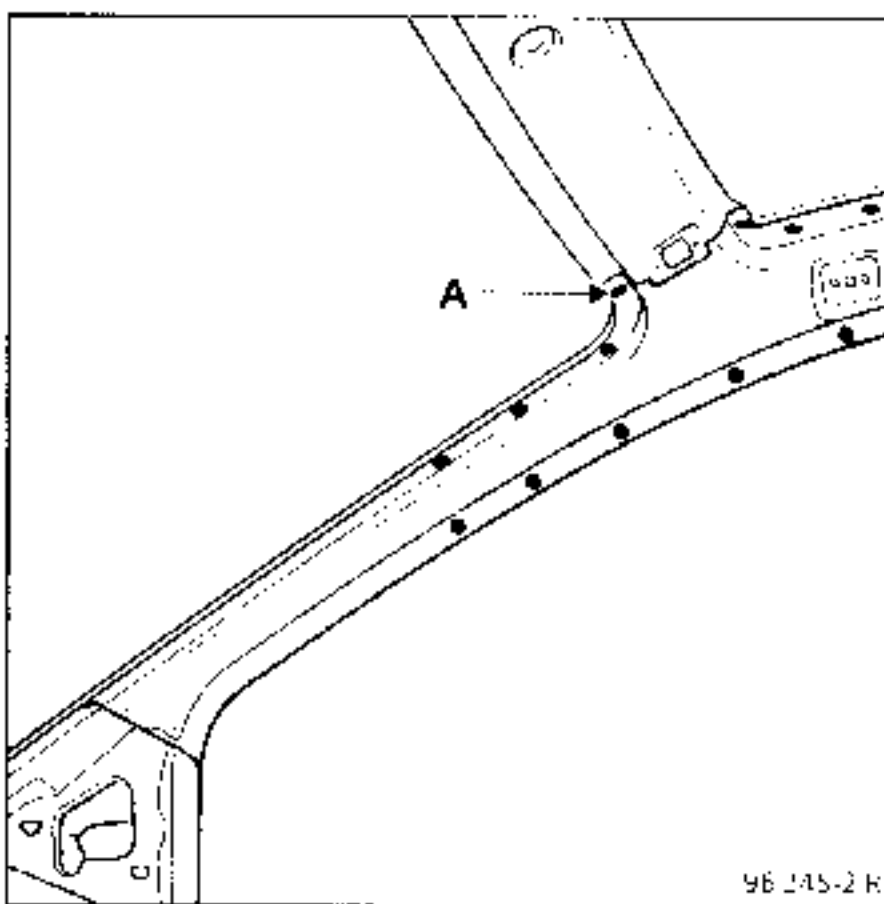


21 puntos eléctricos sobre espesor 1,00



2 puntos sobre espesor 0,70

Soldadura



NOTA: en (A), 9 puntos en 3 espesores
(0,70 x 2) + 1,0

4 UNION CON TRAVESAÑO DELANTERO DE TECHO

Espesor de las chapas (mm)

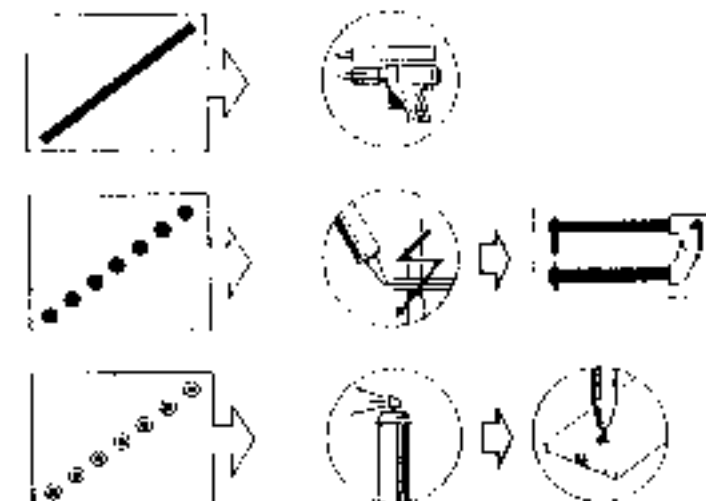
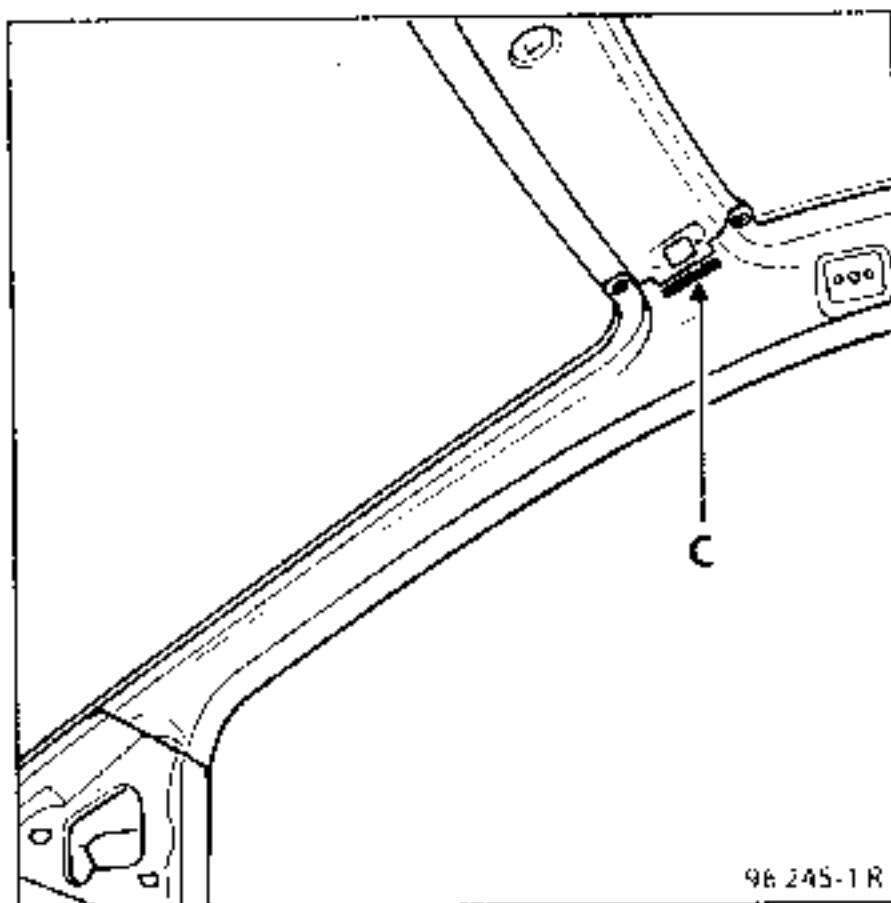
Forro de montante	1,00
Travesaño	0,70
Techo	0,70

Desgrapado



2 puntos eléctricos sobre espesor 0,70

Soldadura



NOTA : en (C), dar un cordón de masilla cola.

5 UNION CON FORRO DE CUSTODIA

Espesor de las chapas (mm)

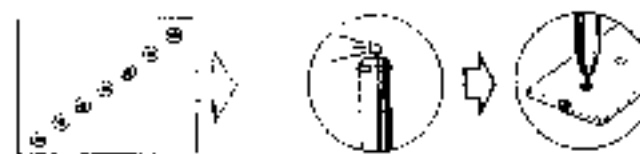
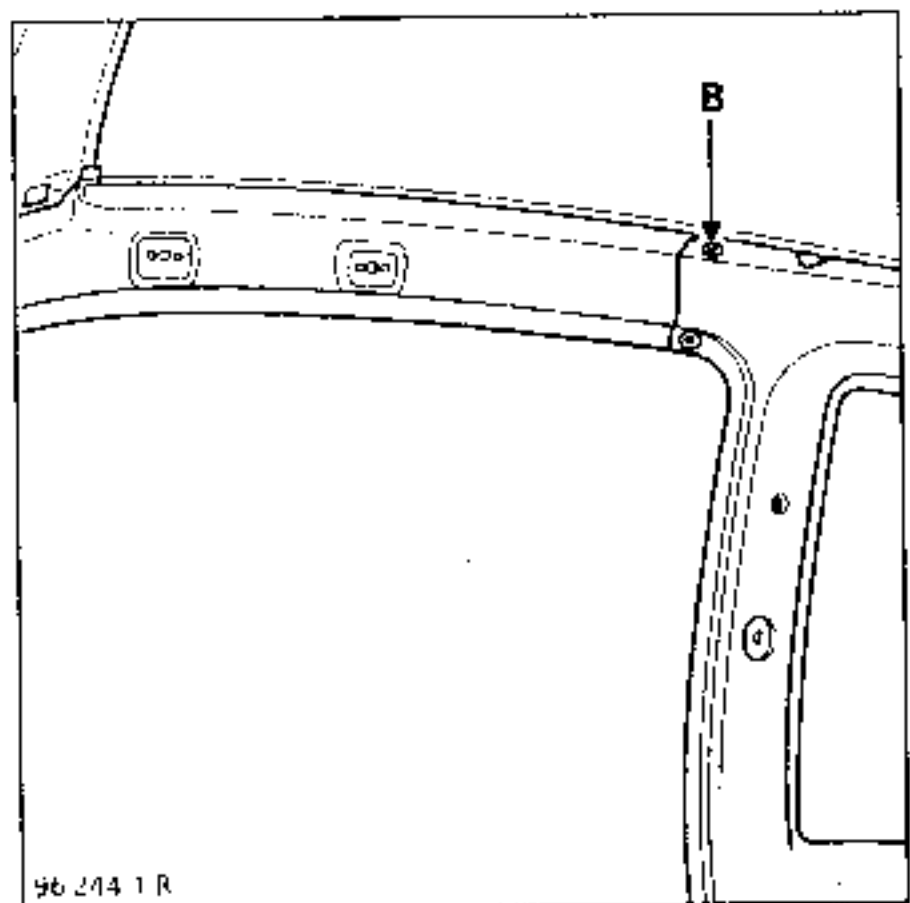
Forro de montante	1,00
Forro de custodia	0,70
Lado de caja	0,70
Techo	0,70

Desgrapado



2 puntos eléctricos sobre espesor 0,70

Soldadura



NOTA : en (B), taponado sobre 2 espesores si hay sustitución del alto de caja.

6 CORTE PARCIAL

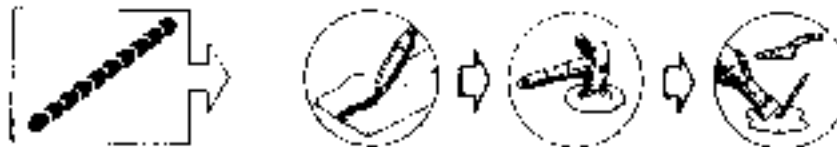
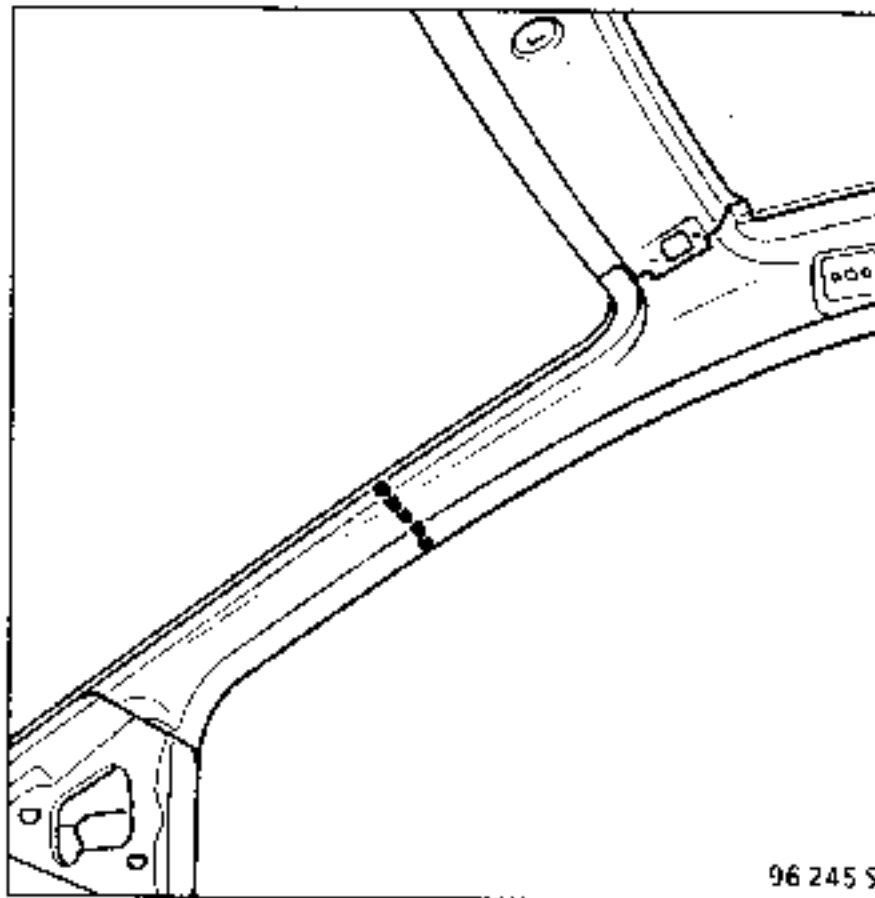
Espesor de las chapas (mm)

Forro 1,00

Desgrapado



Soldadura



NOTA : el corte del forro de montante de marco debe hacerse unos 50 mm más arriba que el corte del pie delantero.

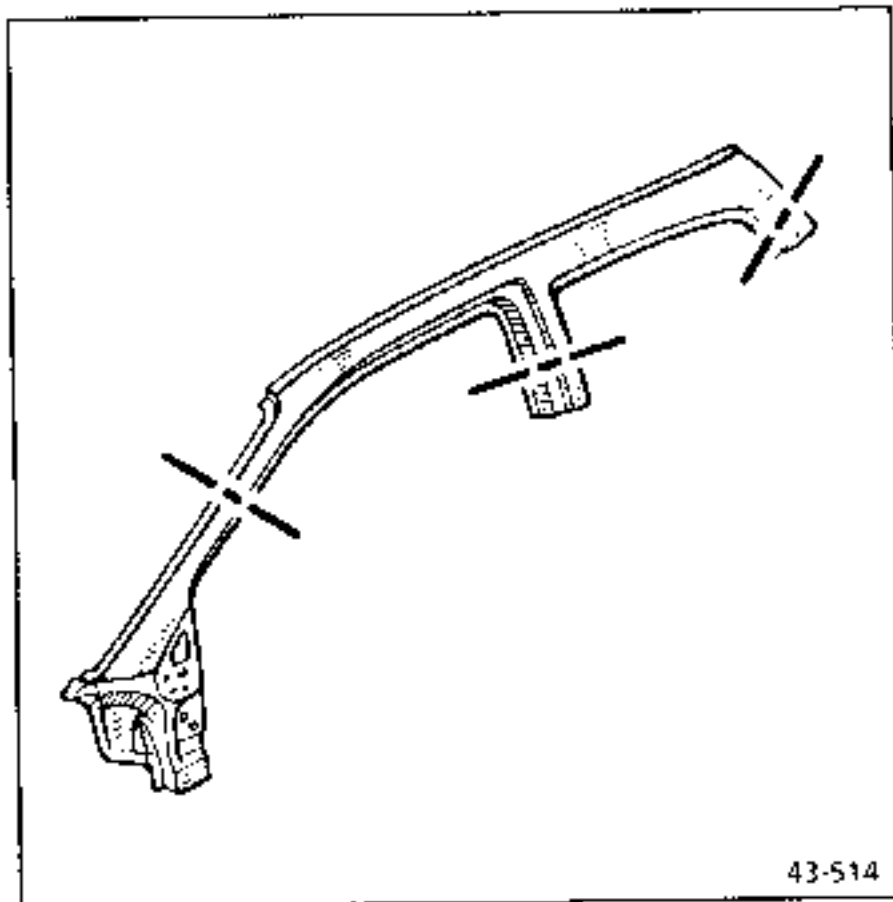
INTRODUCCION

Esta operación es complementaria a la sustitución del techo en choque lateral, lo más normal es que sea del lado opuesto al choque

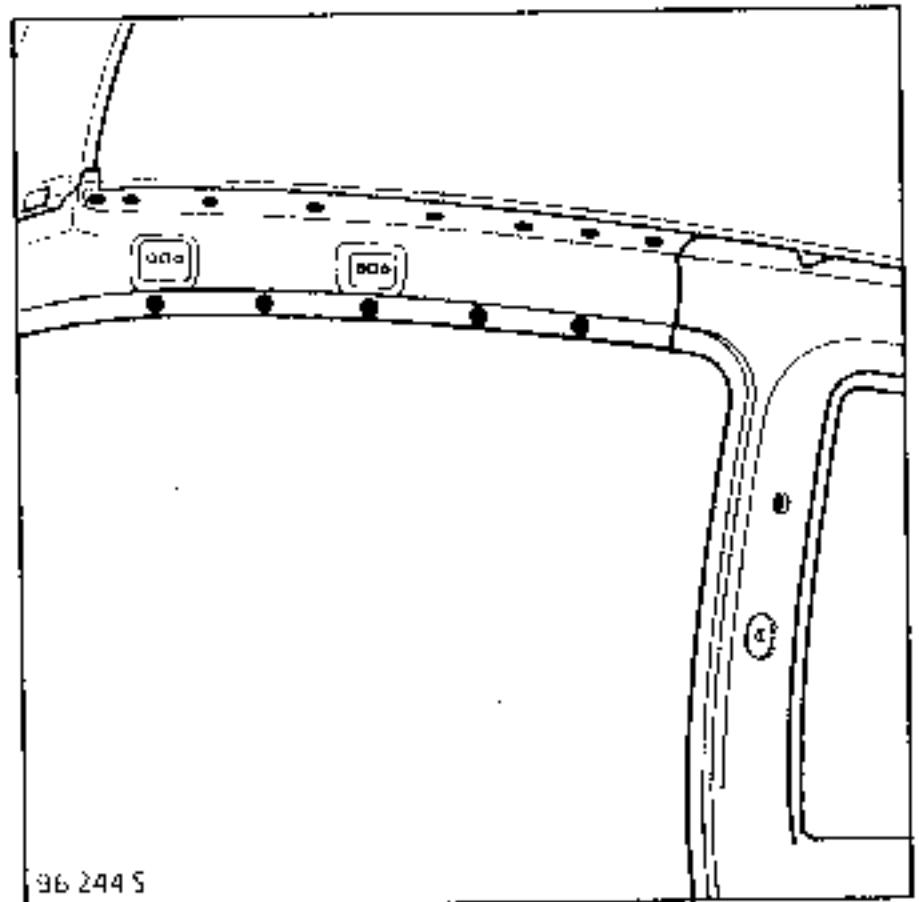
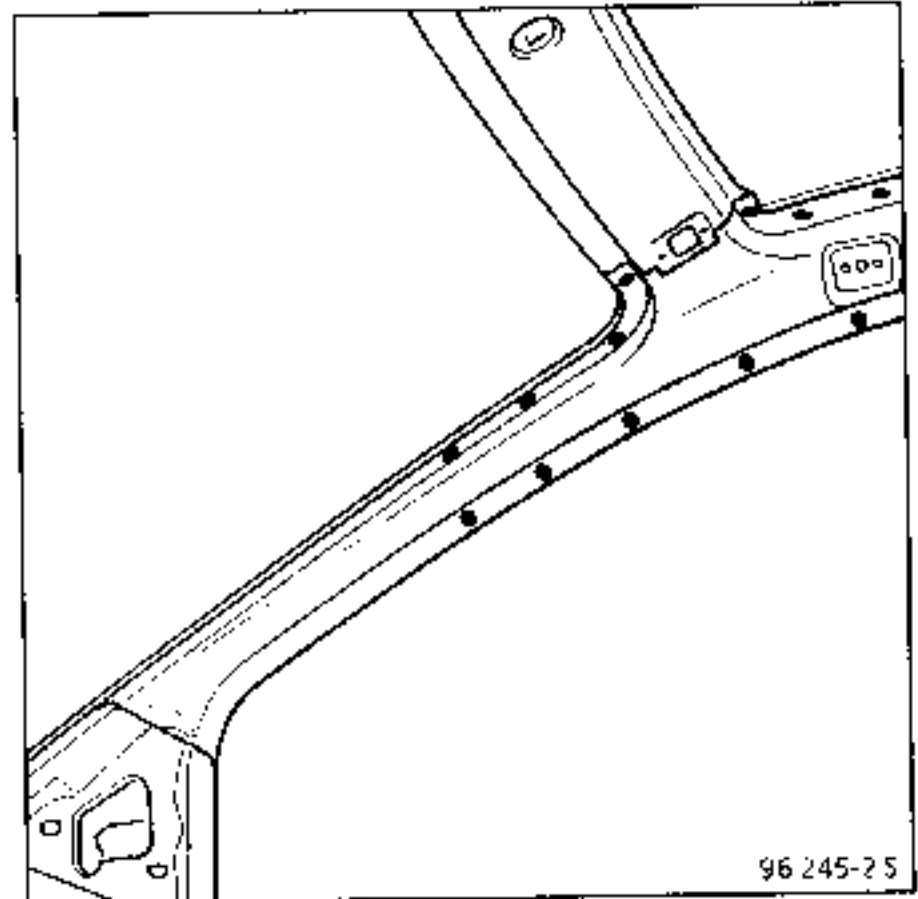
Esta pieza se obtiene por corte del costado de caja de serie, será por ello necesario durante su sustitución efectuar unos cortes en superposición.

COMPOSICION DE LA PIEZA A.P.R.

Pieza desnuda.

**1 UNION CON FORRO DE MONTANTE DE MARCO**

Recuerde : ver **43-B-3**

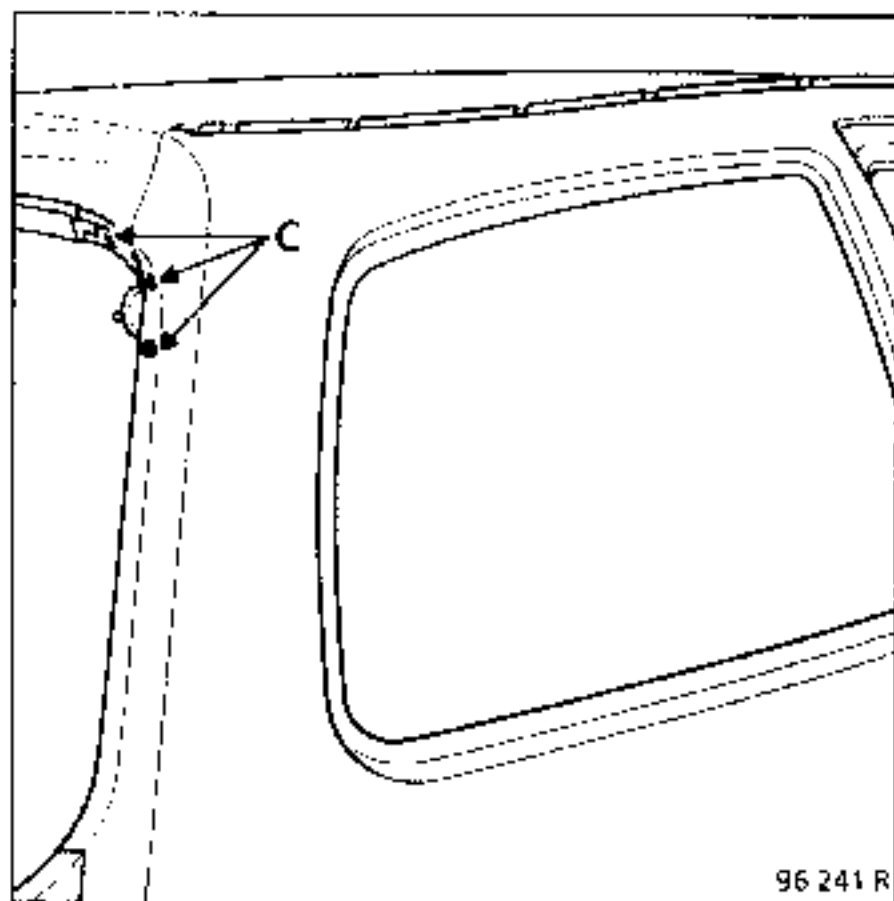
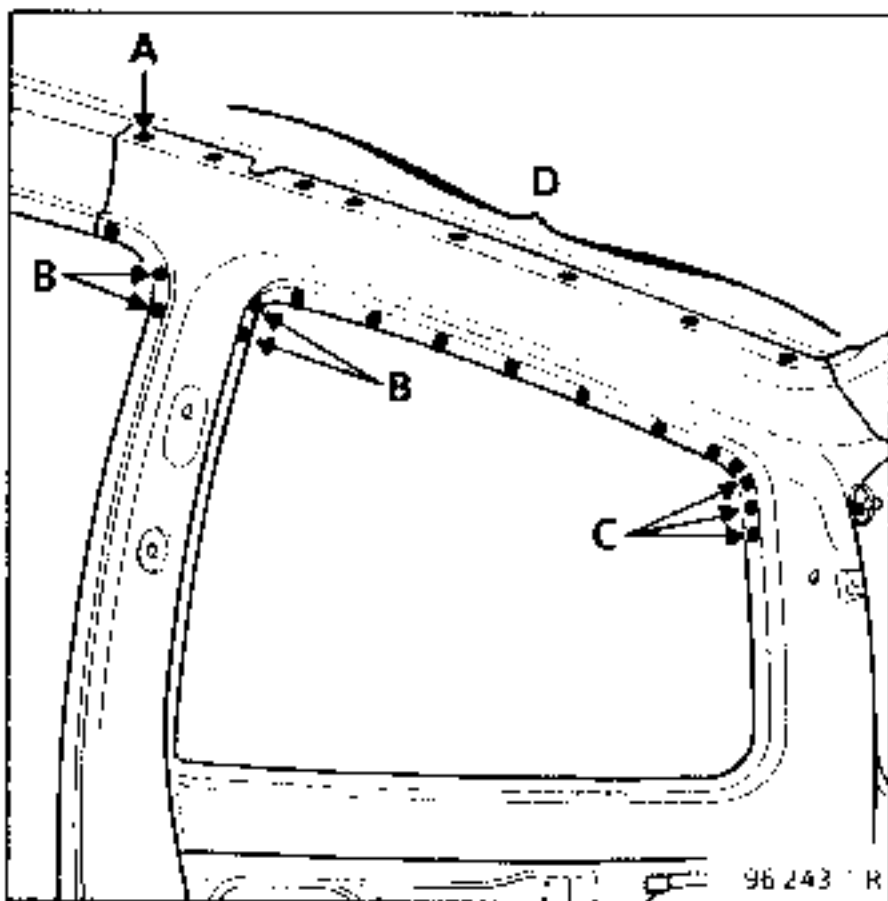


2 UNIÓN CON FORRO DE CUSTODIA**Espesor de las chapas (mm)**

Altos de caja	0,70
Forro de custodia	0,70
Forro de montante de marco	1,00
Techo	0,70
Refuerzo de cinturón delantero	1,20
Refuerzo de cinturón trasero	1,50

Desgrapado

27 puntos eléctricos sobre espesor 0,70

Soldadura

NOTA : en (A), 1 punto en 4 espesores : $0,70 \times 3) + 1,0$
 en (B), puntos en 3 espesores : $(0,70 \times 2) + 1,2$
 en (C), puntos en 3 espesores : $(0,70 \times 2) + 1,5$
 en (D), puntos en 3 espesores : $(0,70 \times 2) + 1,0$

3 UNION CON TECHO**Espesor de las chapas (mm)**

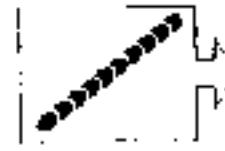
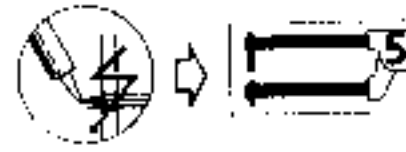
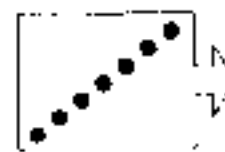
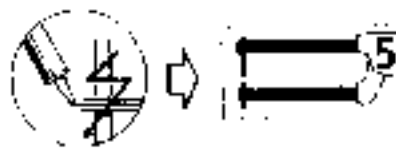
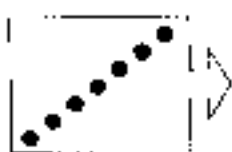
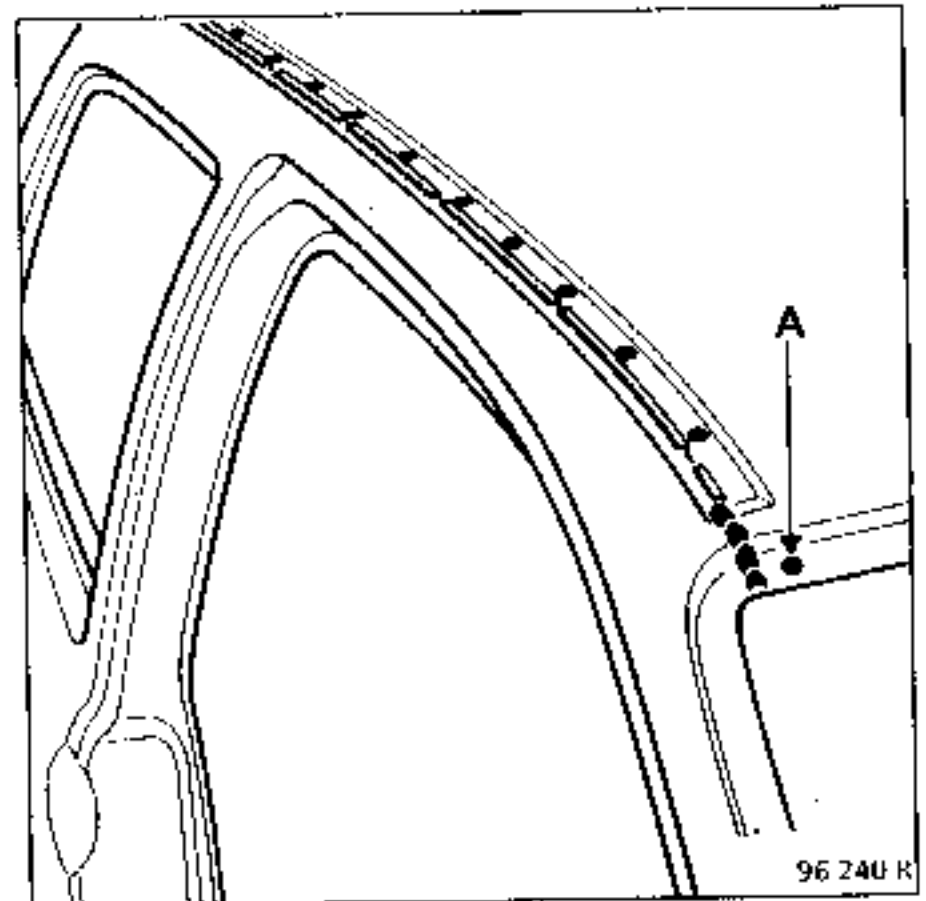
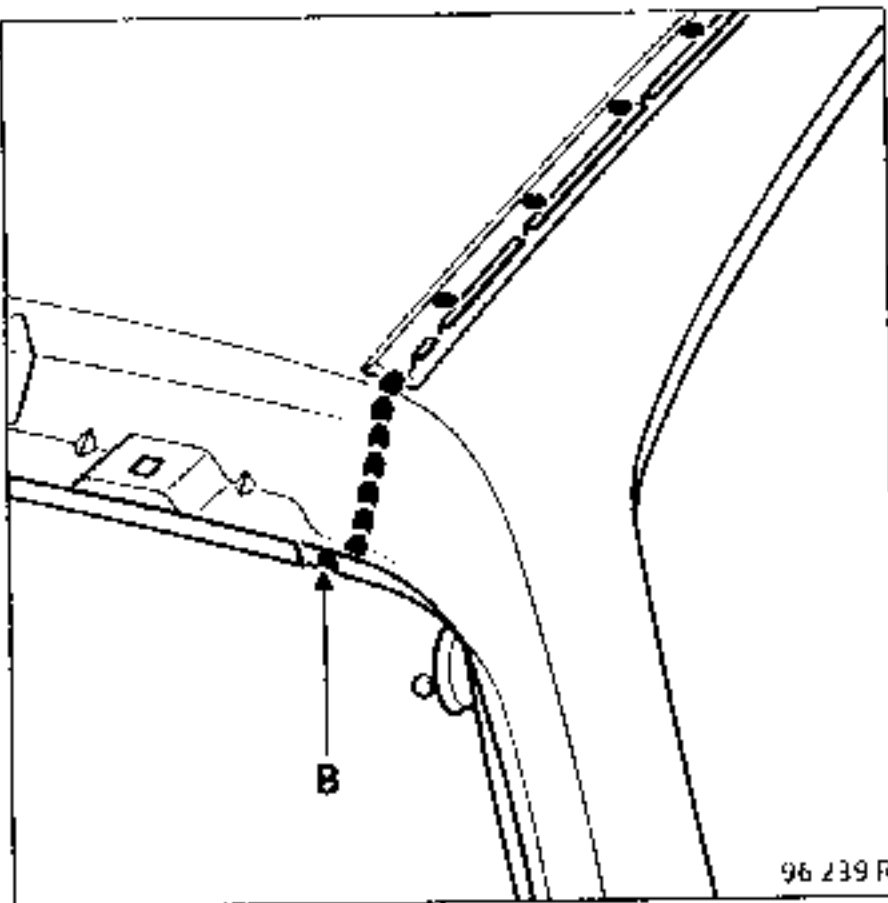
Techo	0,70
Altos de caja	0,70
Forro montante de marco	1,00
Refuerzo cinturón trasero	1,50

Desgrapado

14 puntos eléctricos sobre espesor 0,70



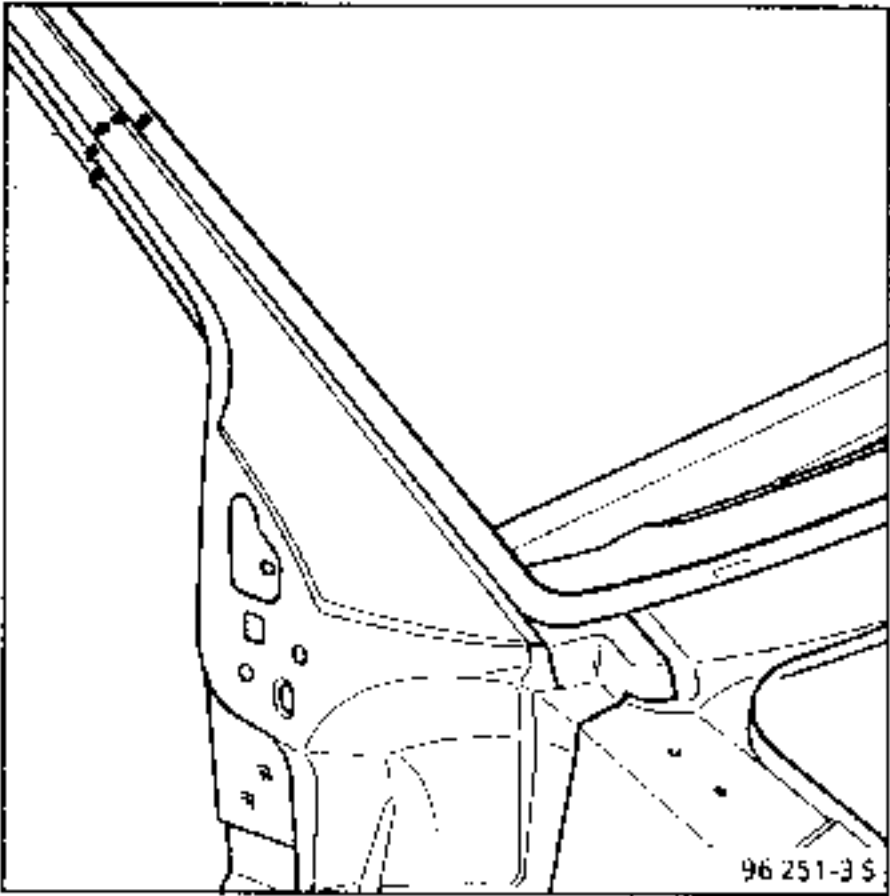
2 cordones : 1,20 + 60 mm

Soldadura

NOTA : en (A), 1 punto en 3 espesores
 $(0,70 \times 2) + 1,0$
 en (B), 1 punto en 3 espesores
 $(0,70 \times 2) + 1,5$

4 CORTE DELANTERO EN MONTANTE DE MARCO

Recuerde : ver **43-A-5**



5 CORTE DEL PIE MEDIO

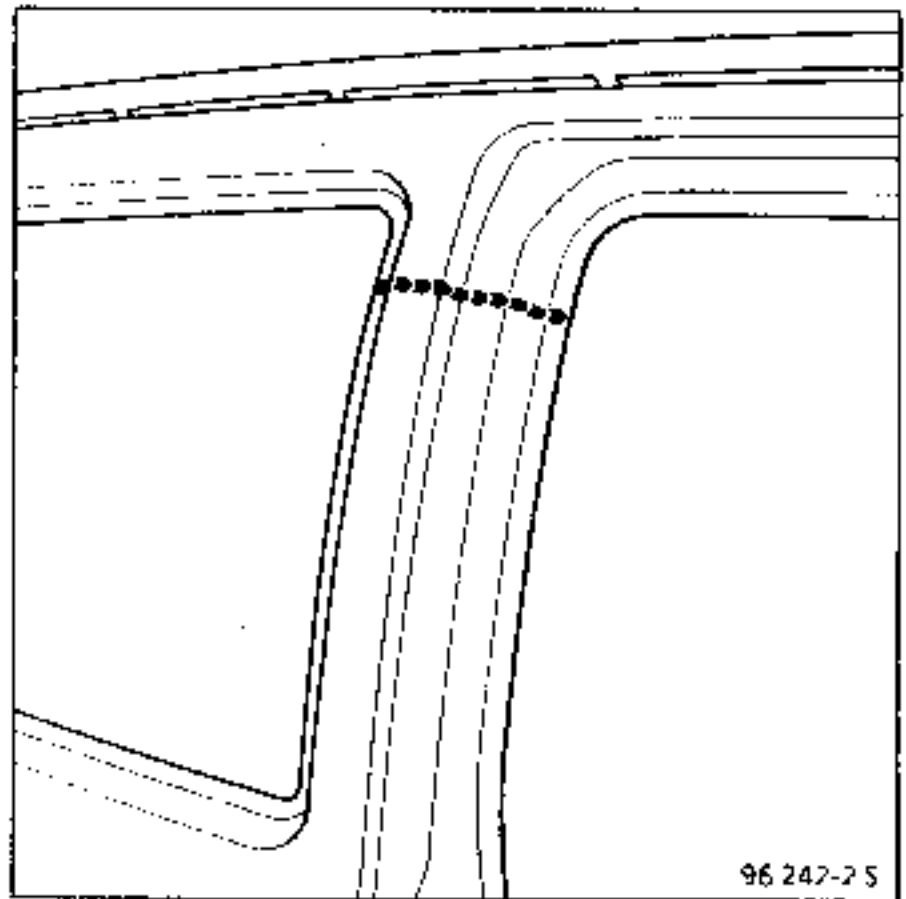
Espesor de las chapas (mm)

Altos de caja 0,70

Desgrapado



Soldadura



6 CORTE DEL PIE TRASERO

Espesor de las chapas (mm)

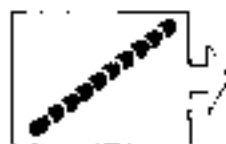
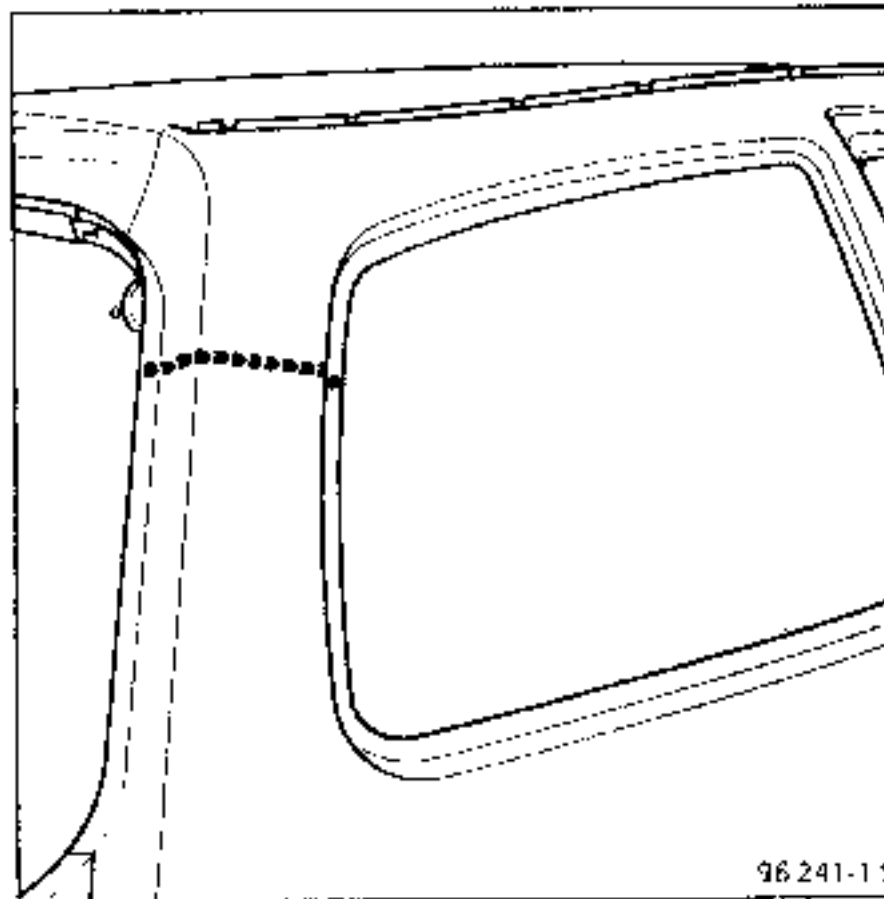
Altos de caja 0,70

Desgrapado



150 mm

Soldadura



INTRODUCCION

Operación de base para colisión lateral.

Esta pieza se obtiene por corte del costado de caja de serie, será por ello necesario, durante su sustitución, efectuar unos cortes en superposición seguido de una soldadura borde contra borde por cordón de cadeneta en cada extremo delantero y trasero (ver detalles en las descripciones que siguen)

Son posibles varias combinaciones en cuanto a los cortes : A ; B o A + B

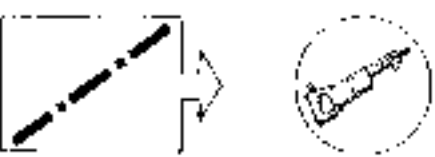
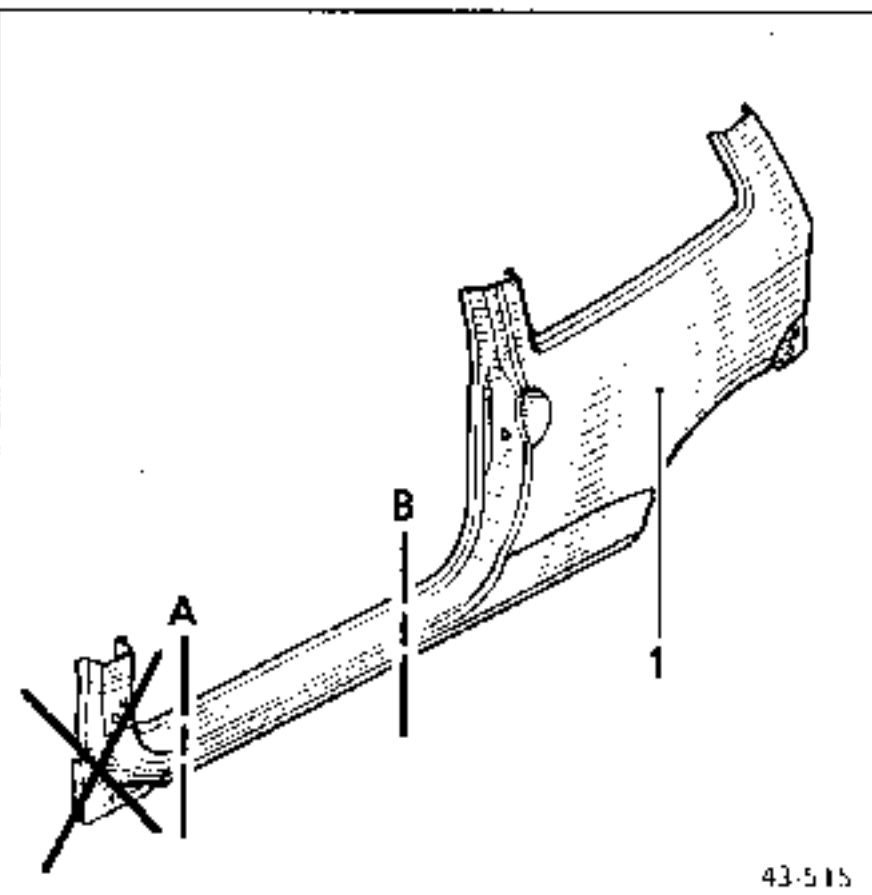
Sólo se trata a continuación la posibilidad A + B

Para la sustitución completa de la pieza propuesta, conjugar las 2 operaciones 43-D + 44-A.

La sustitución de la parte restante (1) será tratada en el capítulo **44-A**.

COMPOSICION DE LA PIEZA A.P.R.

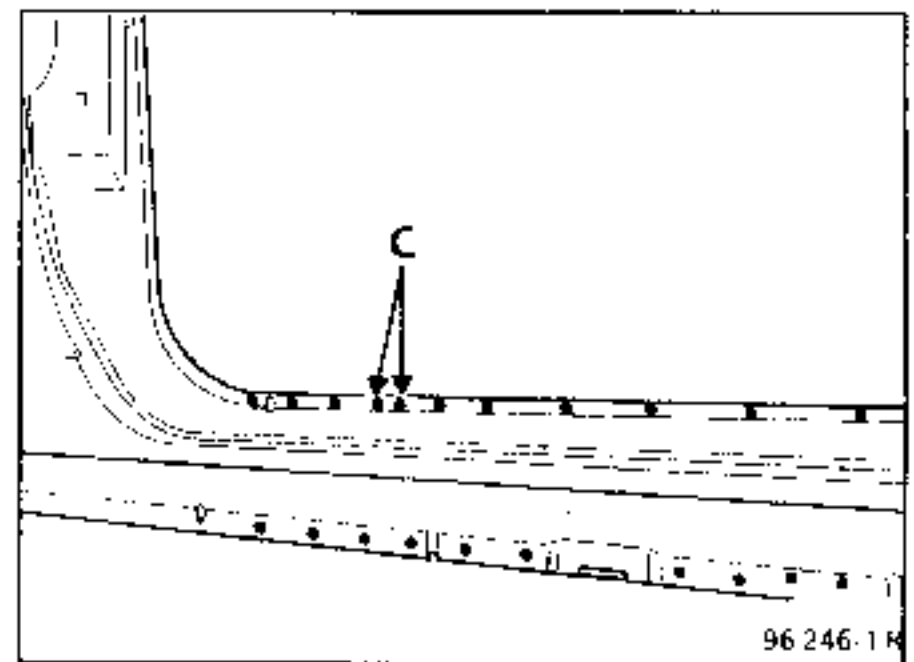
Pieza desnuda.

**1 UNION CON FORRO DE BAJOS DE CAJA****Espesor de las chapas (mm)**

Bajos de caja	0,70
Forro bajos de caja	1,00
Caja de fijación de asiento	1,20

Desgrapado

21 puntos eléctricos sobre espesor 0,70

Soldadura

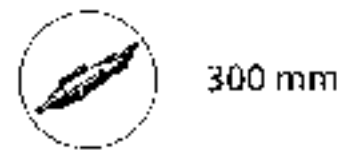
NOTA : en (C), 3 espesores (0,7 + 1,0 + 1,2)

2 CORTE DELANTERO

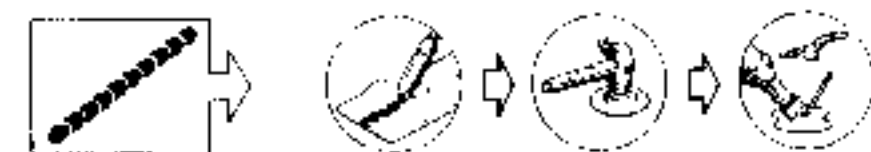
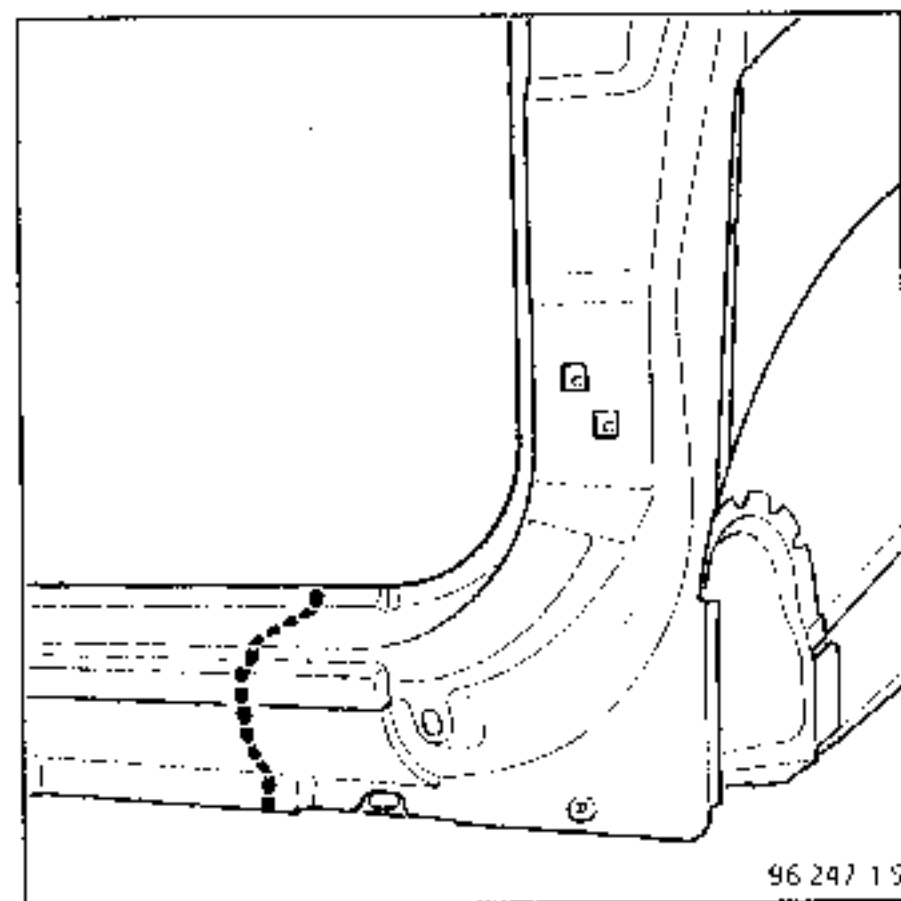
Espesor de las chapas (mm)

Bajos de caja 0,70

Desgrapado



Soldadura



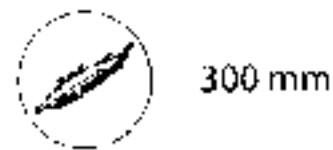
NOTA : El corte delantero debe hacerse después del refuerzo del pie delantero.

3 CORTE TRASERO

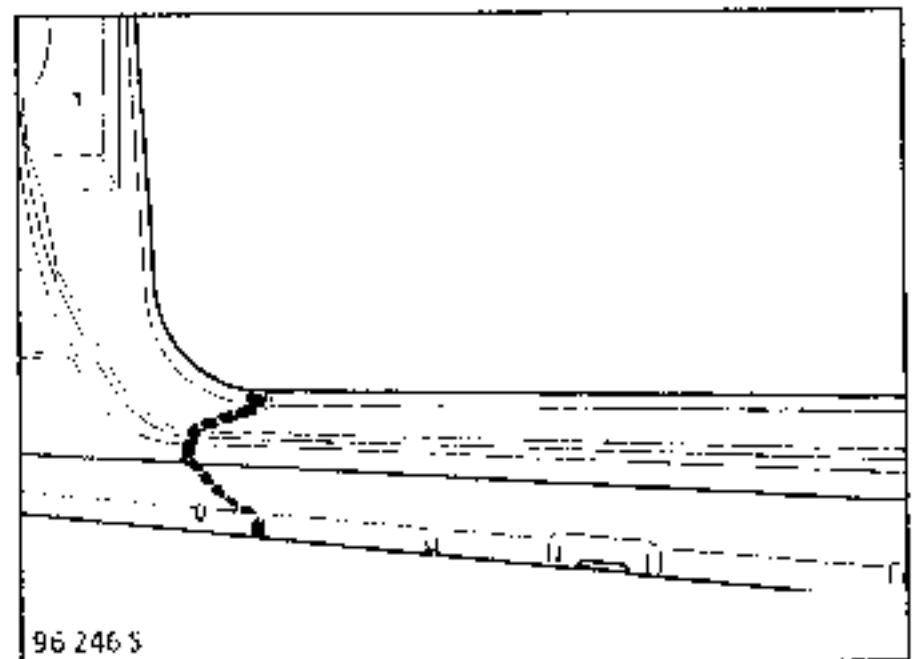
Espesor de las chapas (mm)

Bajos de caja 0,70

Desgrapado



Soldadura



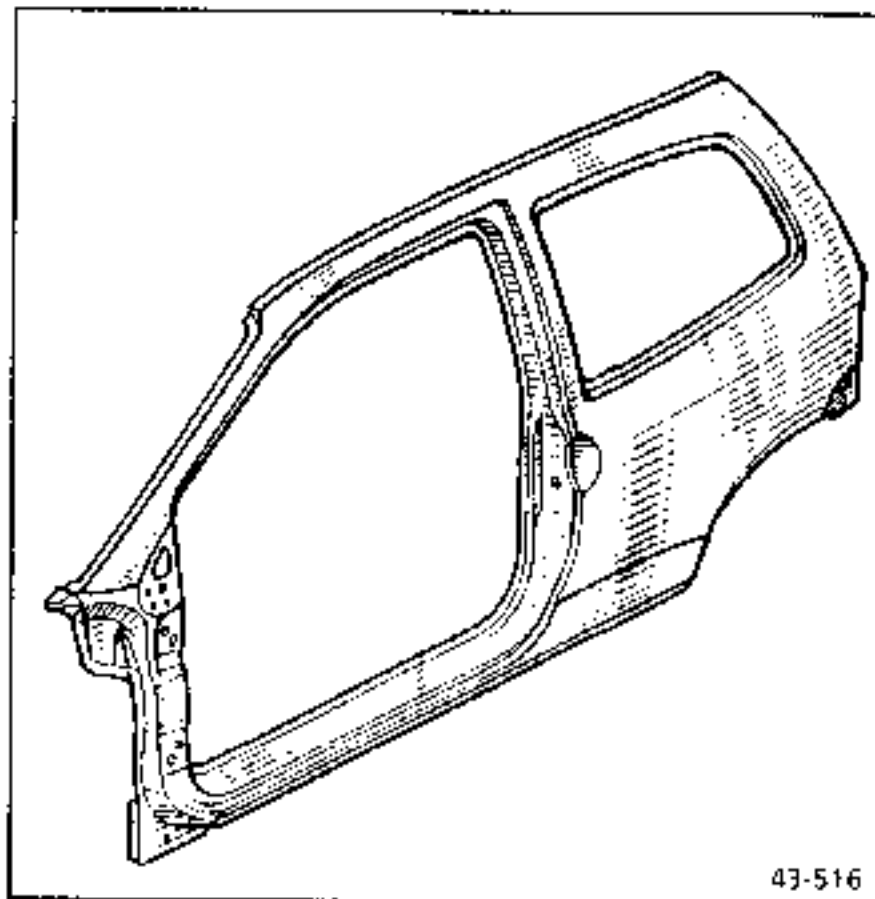
INTRODUCCION

Operación de base para colisión lateral. Para la sustitución de esta pieza, consultar las operaciones 43-A, 43-C, 43-D, 44-A.

COMPOSICION DE LA PIEZA A.P.R.

Pieza ensamblada que contiene :

- refuerzo de pie delantero,
- refuerzos de bisagra superior e inferior,
- plaquetas mecanizadas,
- jaulas de plaqueta,
- refuerzo de contra-lámina del paragolpes.



43-516

INTRODUCCION

Operación de base para colisión trasera.

Para la sustitución de este elemento, se ofrecen dos posibilidades :

- 1 Sustitución parcial de la parte inferior
- 2 Sustitución completa

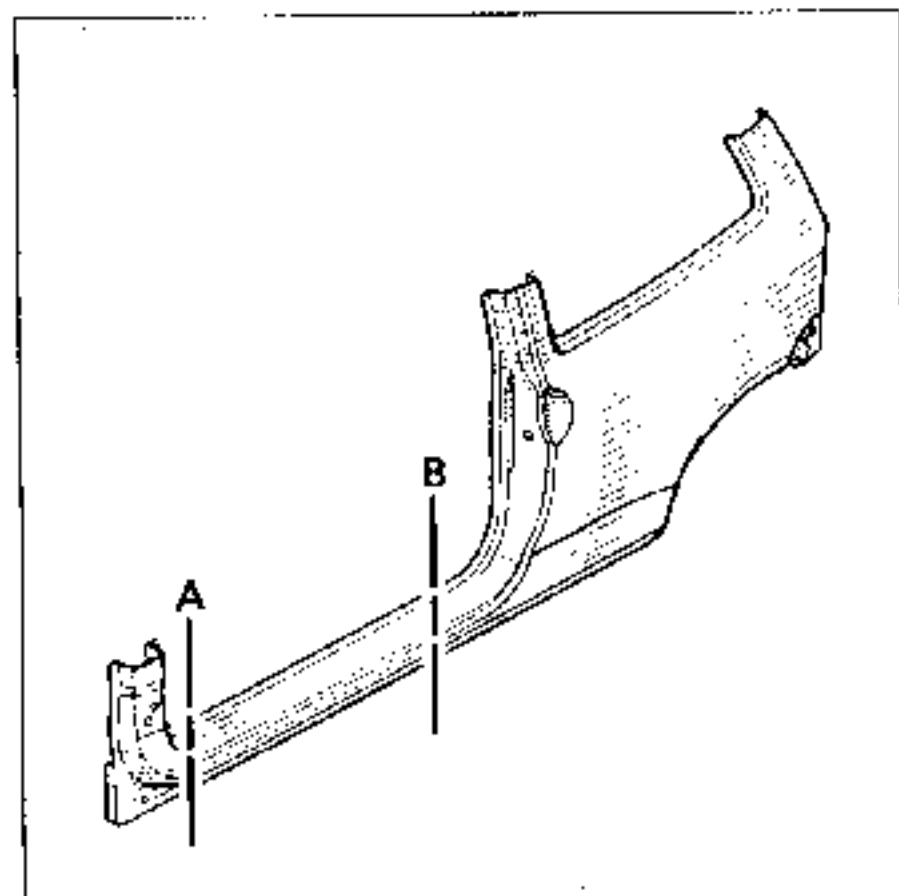
Ver los detalles de las operaciones descritas a continuación.

COMPOSICION DE LA PIEZA A.P.R.

Pieza ensamblada que contiene :

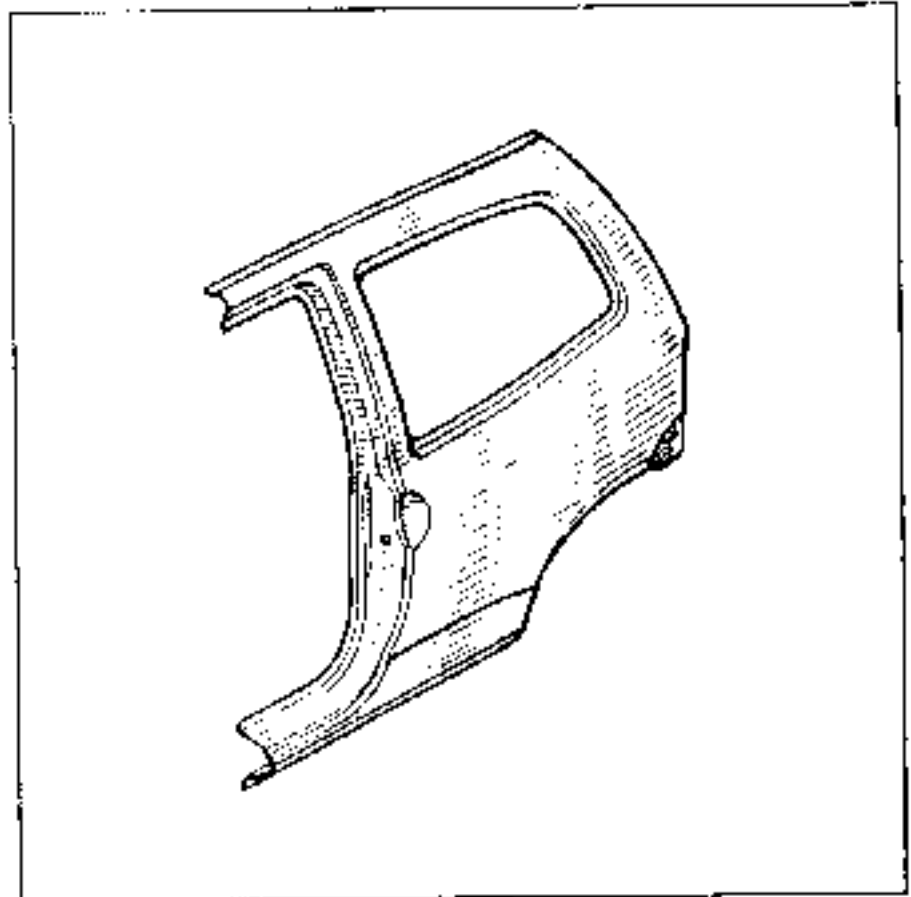
- refuerzo de fijación del paragolpes,
- refuerzo de resbalón.

- 1 para la sustitución parcial de la parte inferior



NOTA : hay dos posibilidades de corte :
Corte A : consultar el capítulo 43-D para las informaciones complementarias.
Corte B : tratada a continuación.

- 2 para la sustitución completa



1 CORTES PARCIALES

Espesor de las chapas (mm)

Panel de aleta 0,70

Desgrapado



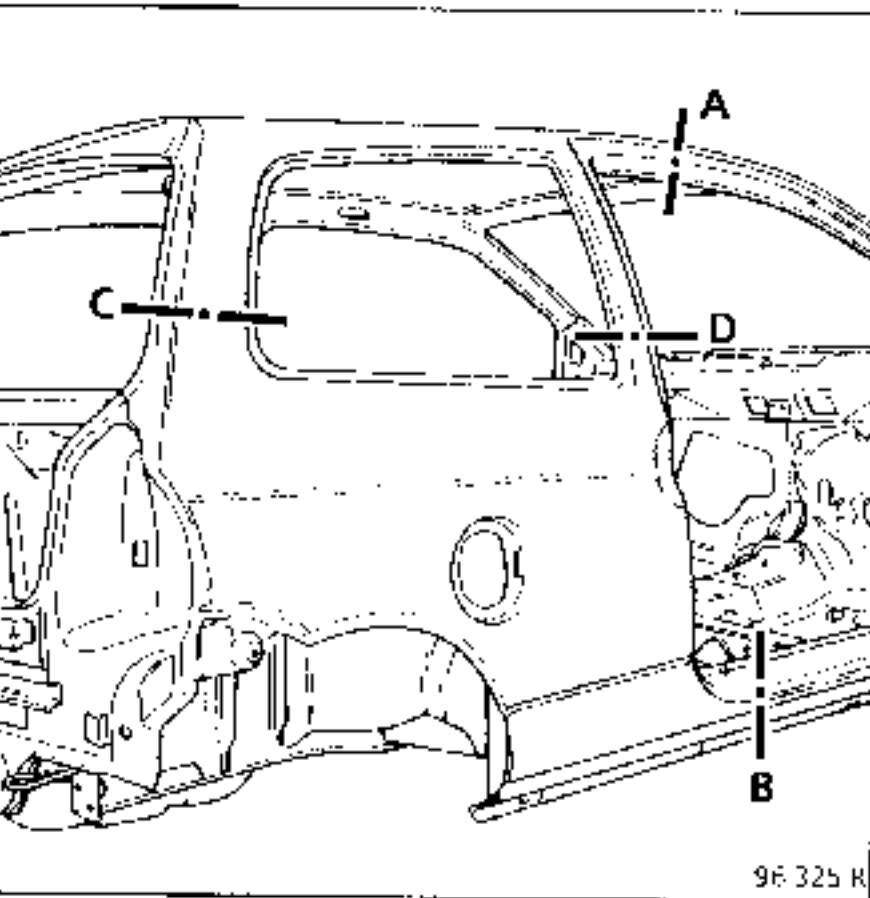
Corte A = 150 mm

Corte B = 300 mm

Corte C = 150 mm

Corte D = 150 mm

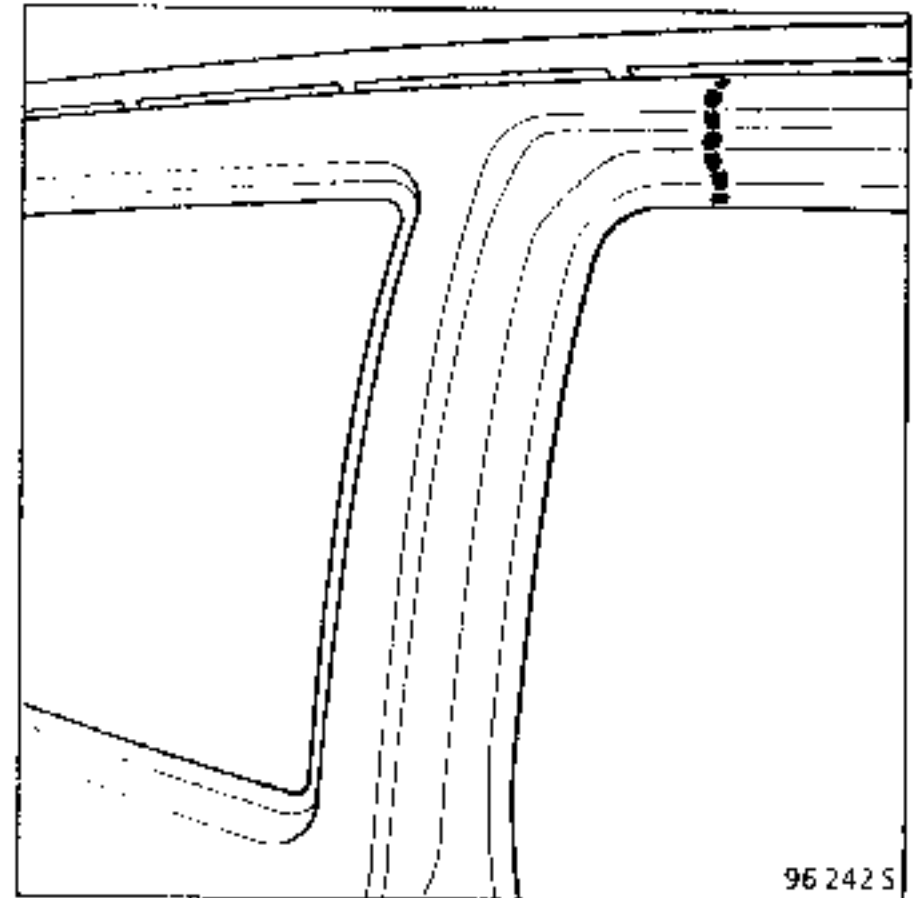
Soldadura



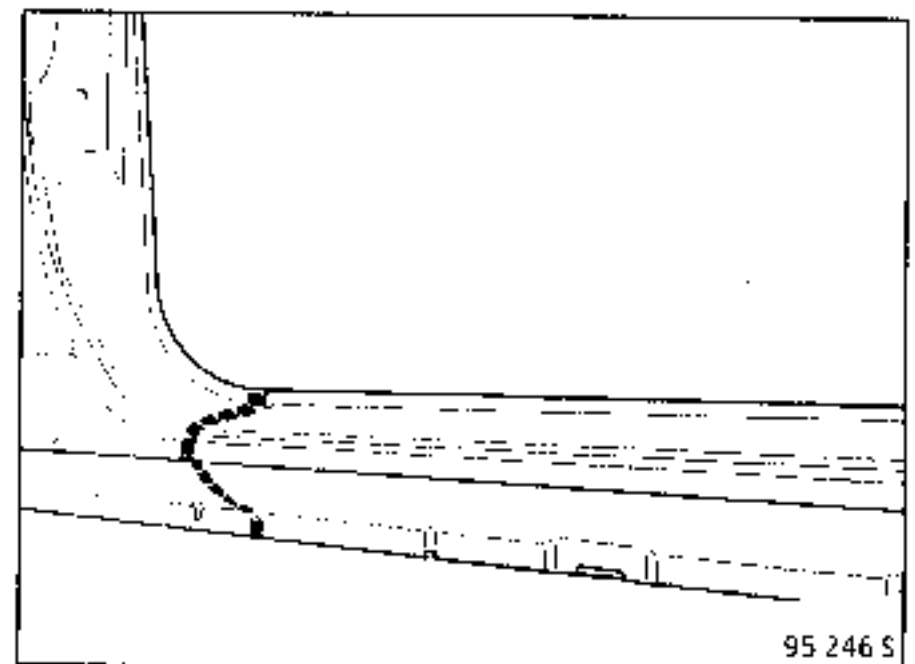
Soldadura



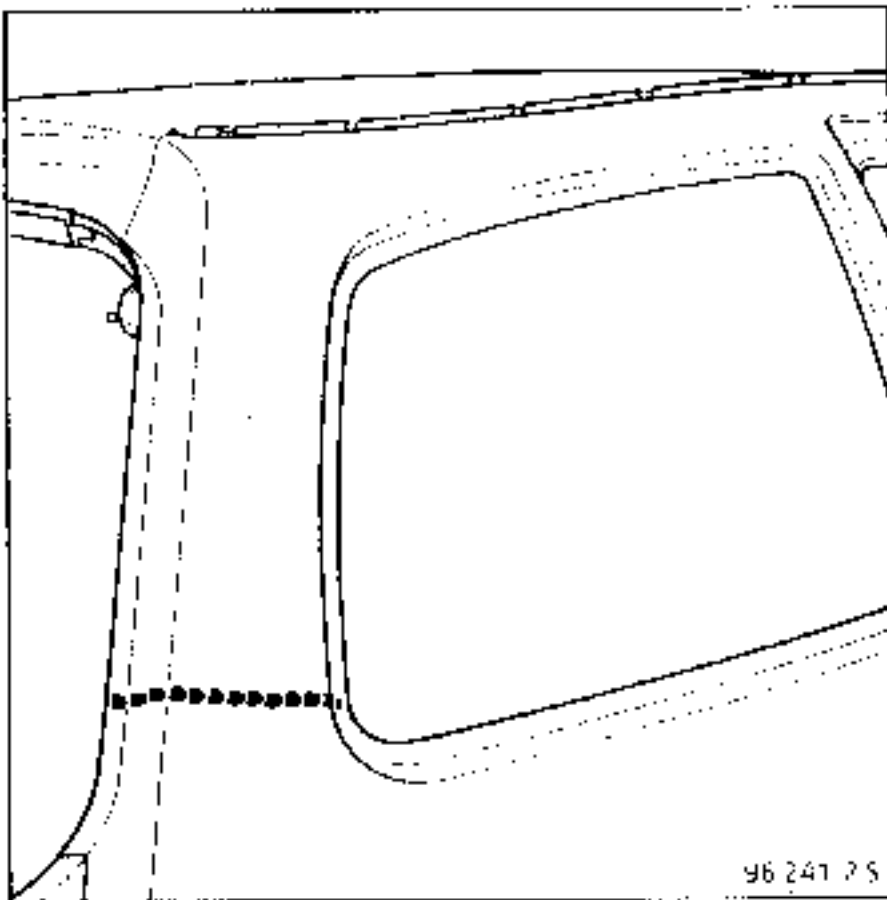
CORTE A



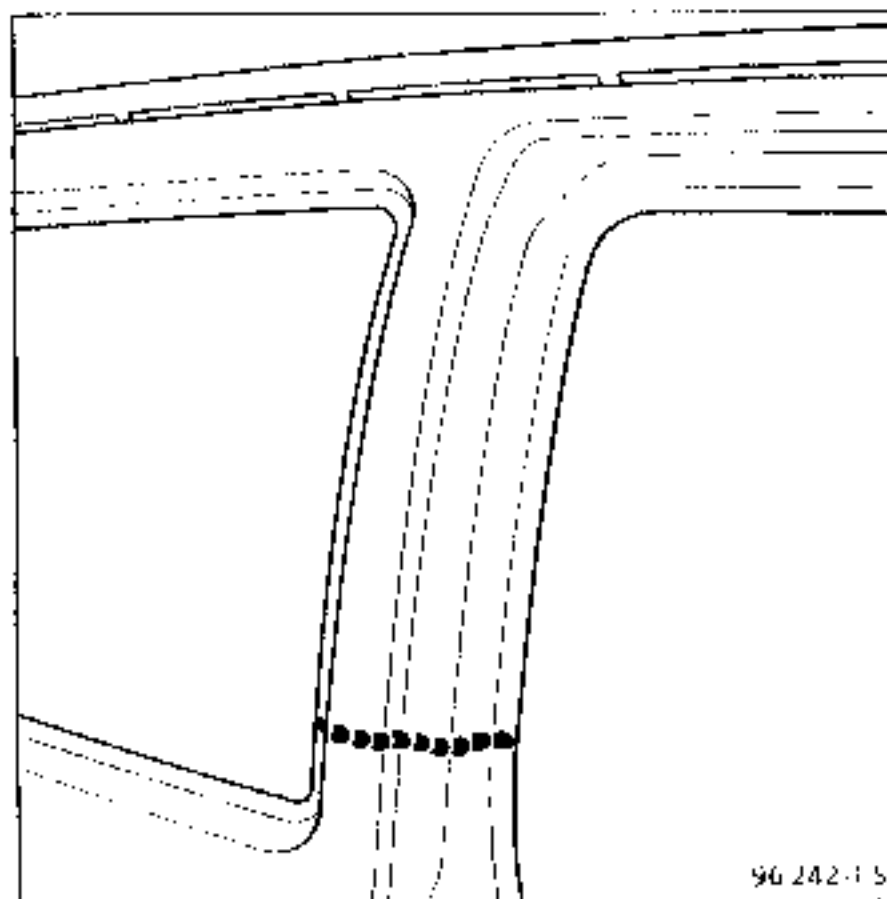
CORTE B



CORTE C



CORTE D



2 UNION CON FORRO DE MONTANTE DE MARCO

Espesor de las chapas (mm)

Panel de aleta	0,70
Forro de custodia	0,80
Forro montante de marco	1,00

Desgrapado

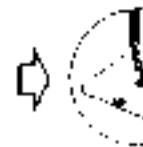
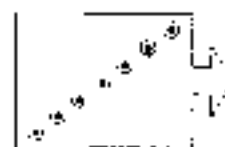
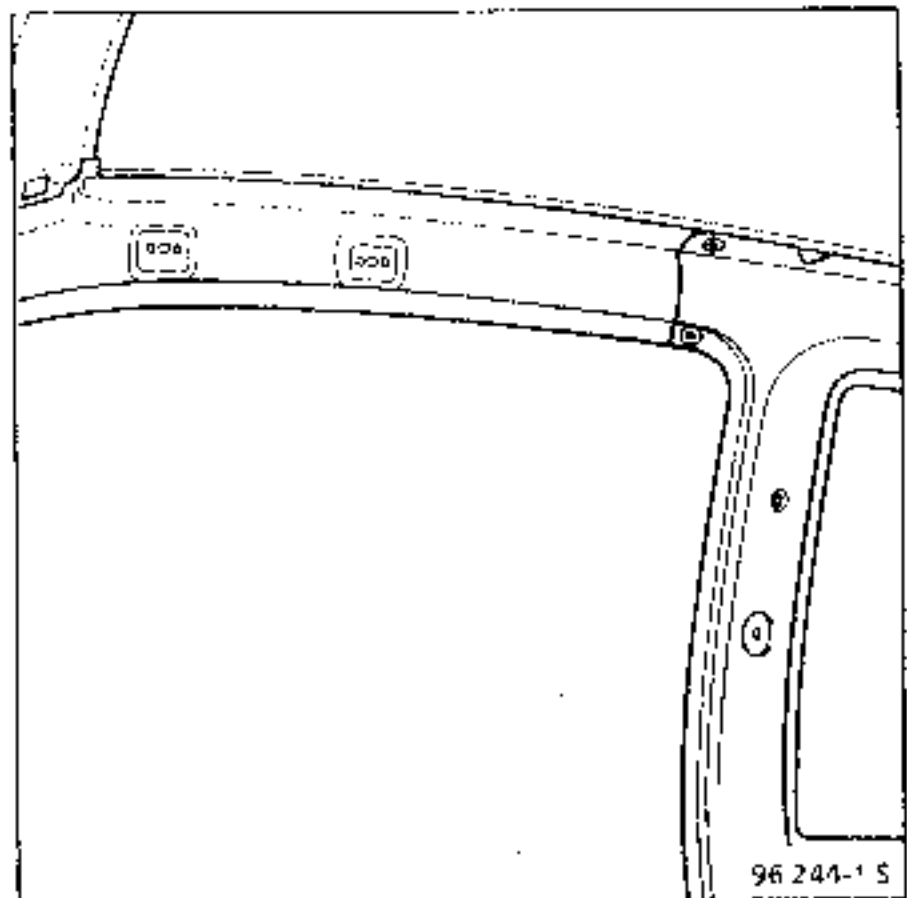


1 punto eléctrico con espesor 0,70



1 punto eléctrico con espesor 0,80

Soldadura

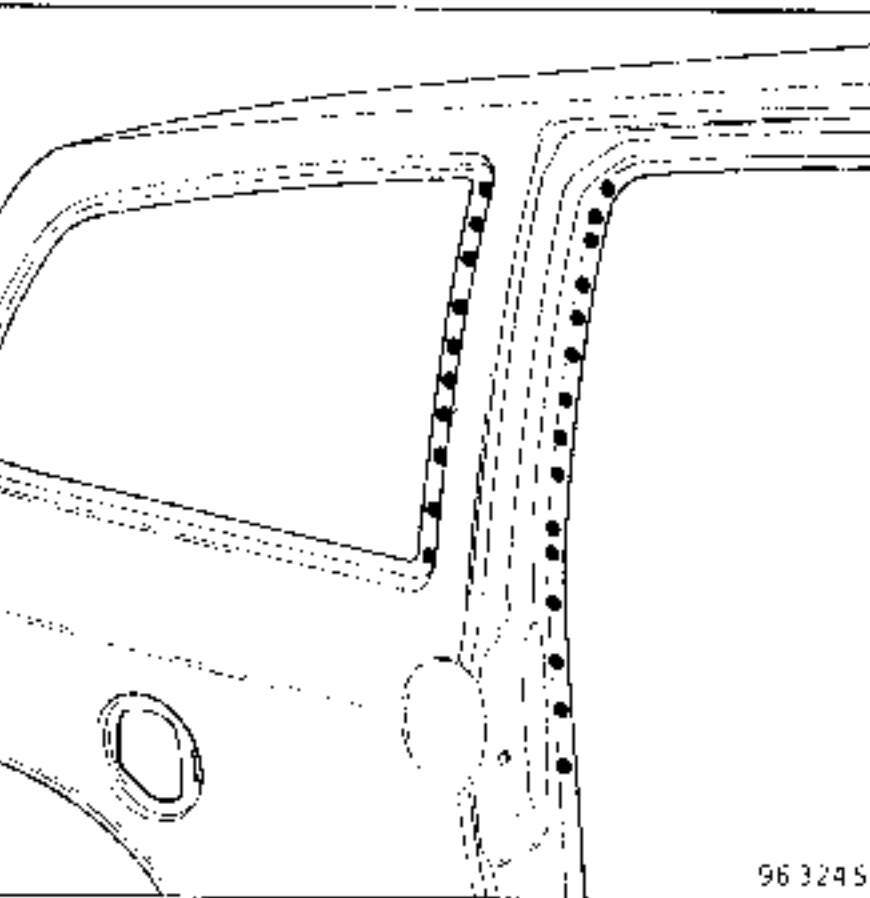


3 UNION CON REFUERZO DE PIE MEDIO**Espesor de las chapas (mm)**

Panel de aleta	0,70
Forro de custodia	0,80
Refuerzo de pie medio	1,20

Desgrapado

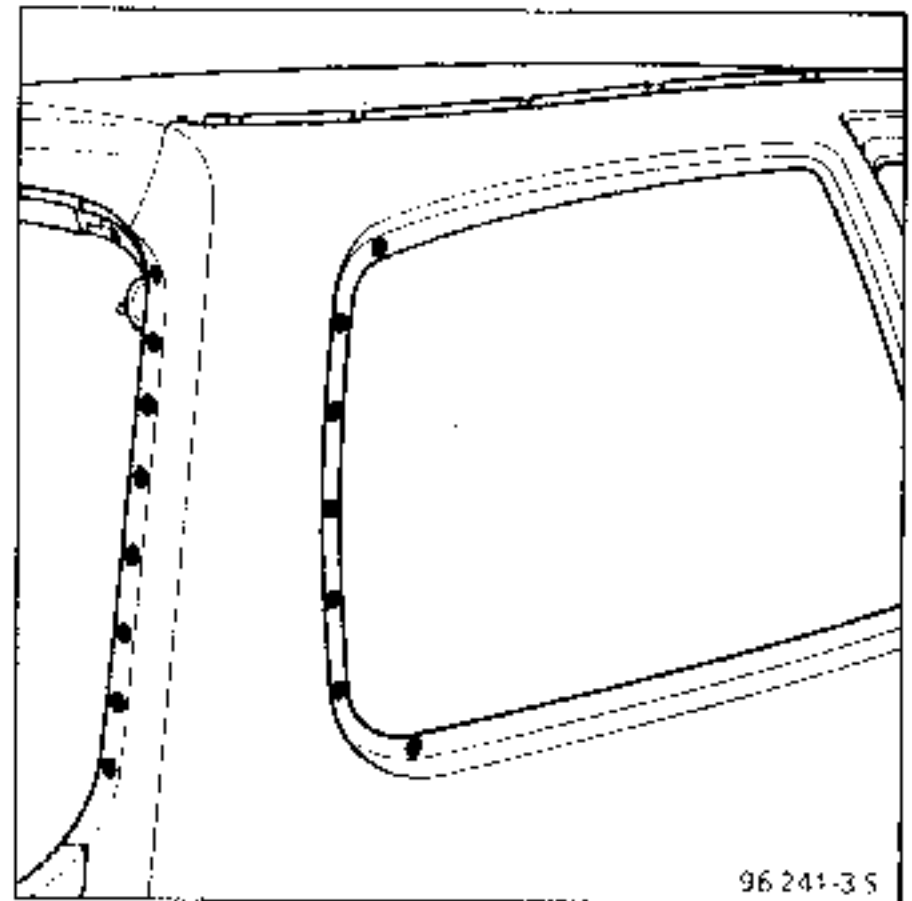
26 puntos eléctricos con espesor 0,70

Soldadura**NOTA :** todos los puntos están en 3 espesores**4 UNION CON REFUERZO DE CUSTODIA****Espesor de las chapas (mm)**

Panel de aleta	0,70
Refuerzo de custodia	1,50
Forro de custodia	0,80

Desgrapado

16 puntos eléctricos con espesor 0,70

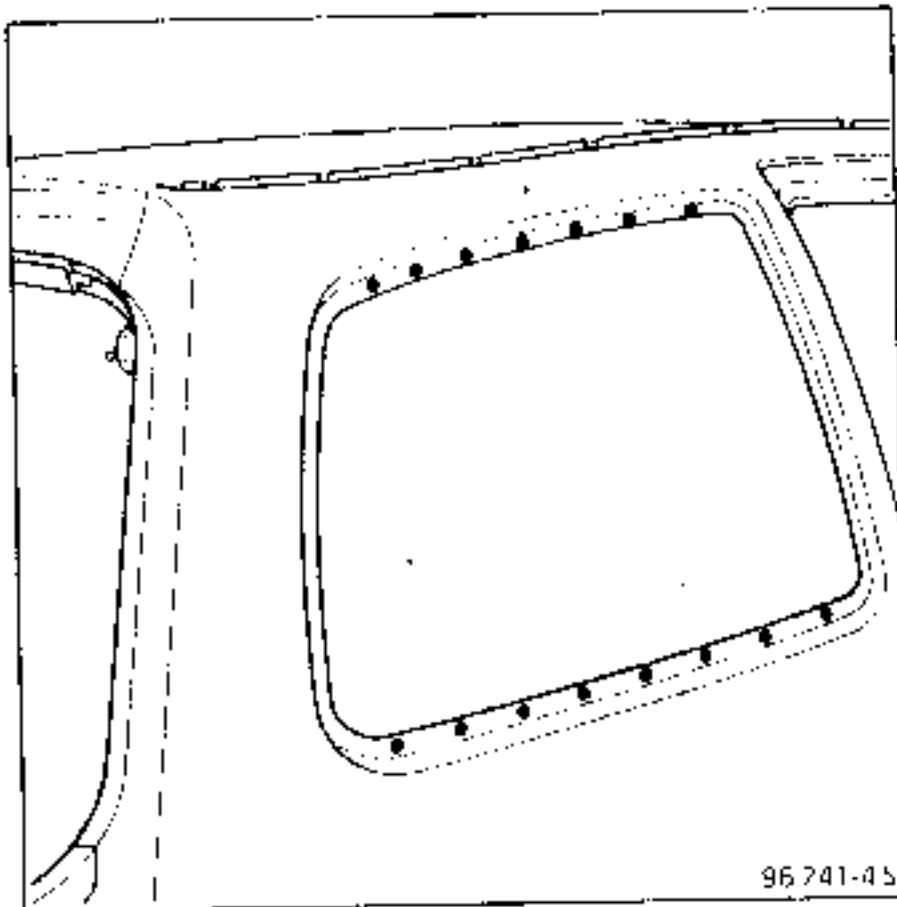
Soldadura**NOTA :** todos los puntos están en 3 espesores.

5 UNION CON FORRO DE CUSTODIA**Espesor de las chapas (mm)**

Panel de aleta	0,70
Forro de custodia	0,80
Cierre de bajo de caja	1,00
Refuerzo fijación paragolpes	0,70

Desgrapado

26 puntos eléctricos con espesor 0,70
Calentar con soplete de aire caliente
700 mm de cordón

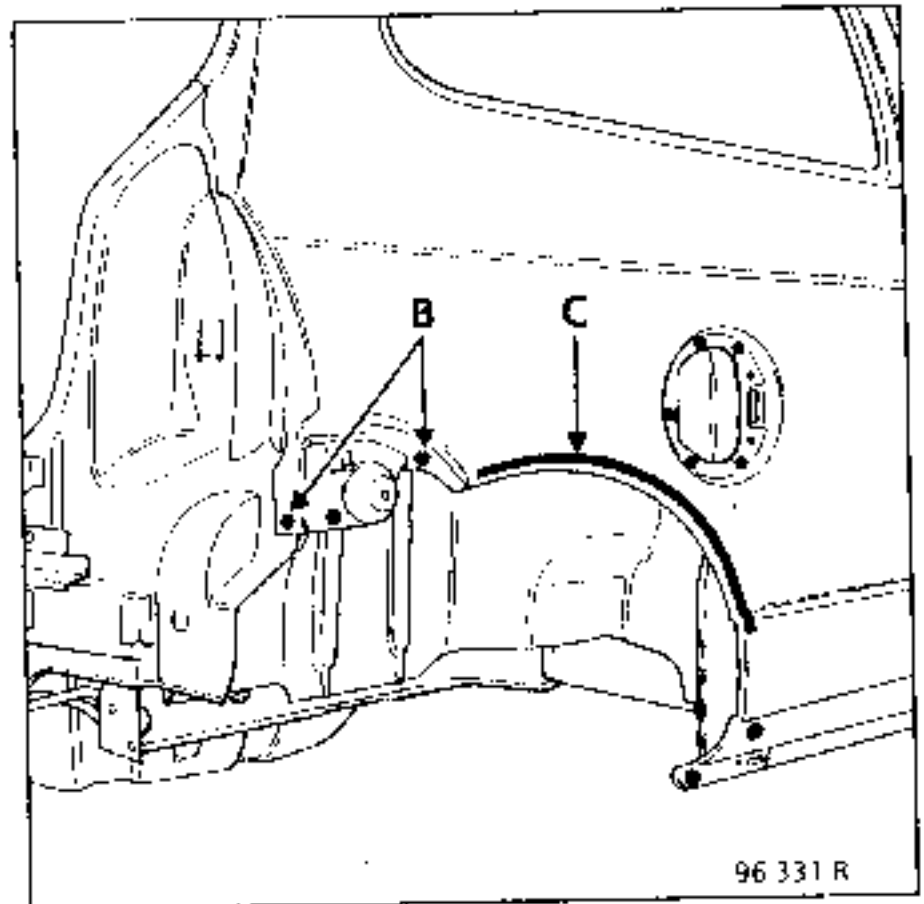
Soldadura

96 741-45

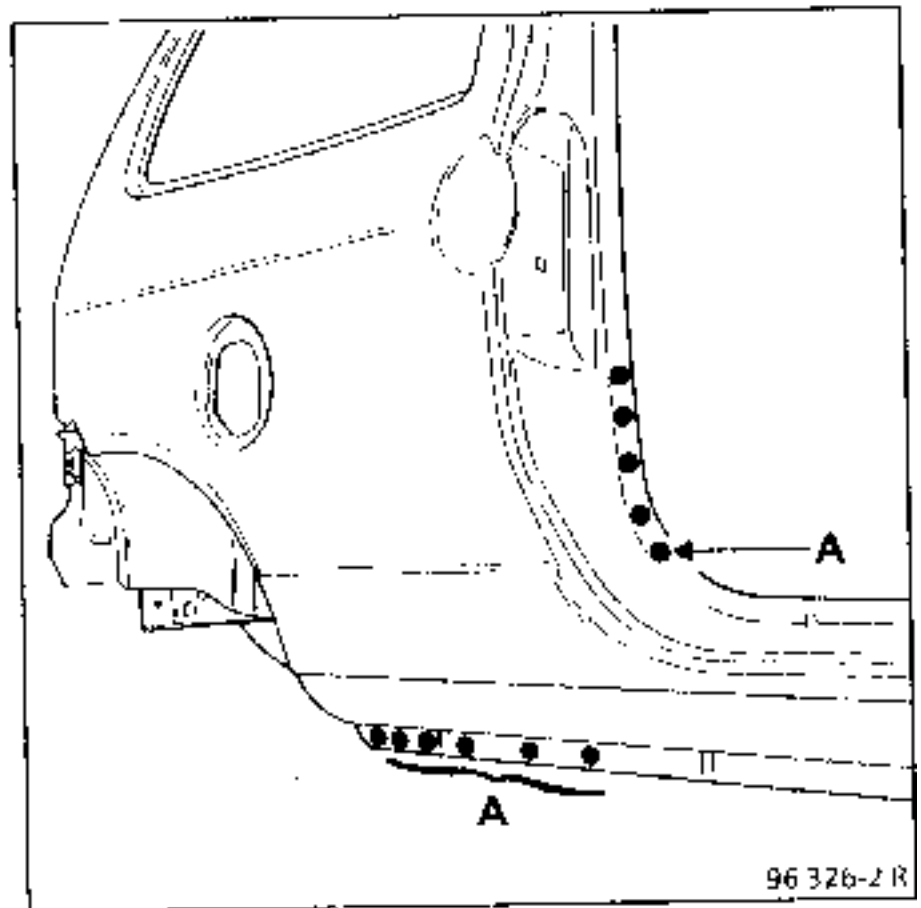
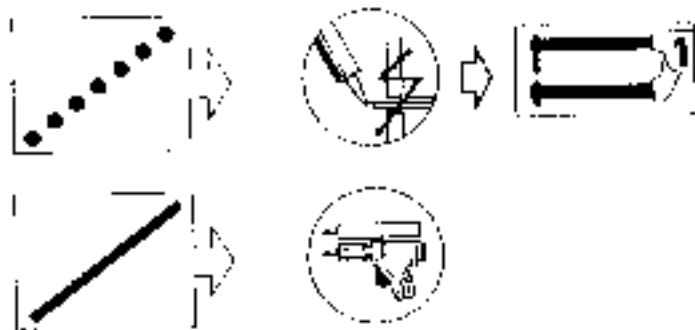


NOTA : en (A), 3 espesores :
panel de aleta 0,70
forro de custodia 0,80
cierre de bajo de caja 1,00

en (B), 3 espesores :
panel de aleta 0,70
forro de custodia 0,80
refuerzo fijación paragolpes 1,50



96 331 R



96 326-2 R



NOTA : en (C), 700 mm de masilla cola

6 UNION CON TECHO**Espesor de las chapas (mm)**

Panel de aleta	0,70
Techo	0,70
Forro de custodia	0,80

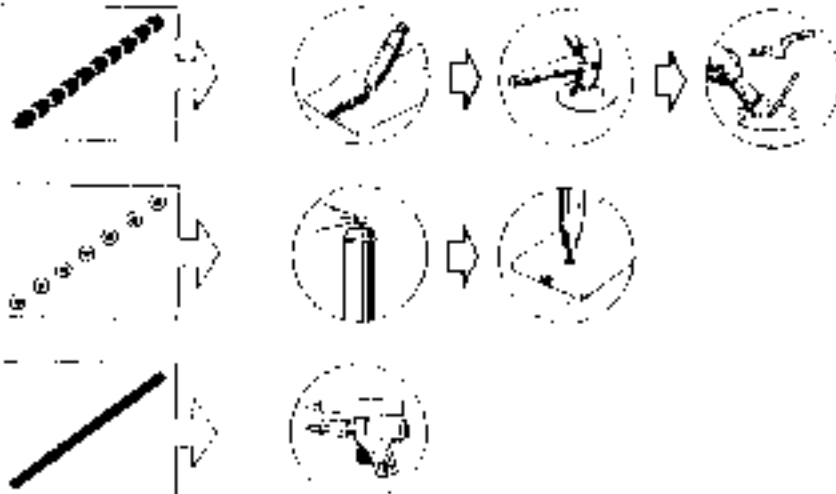
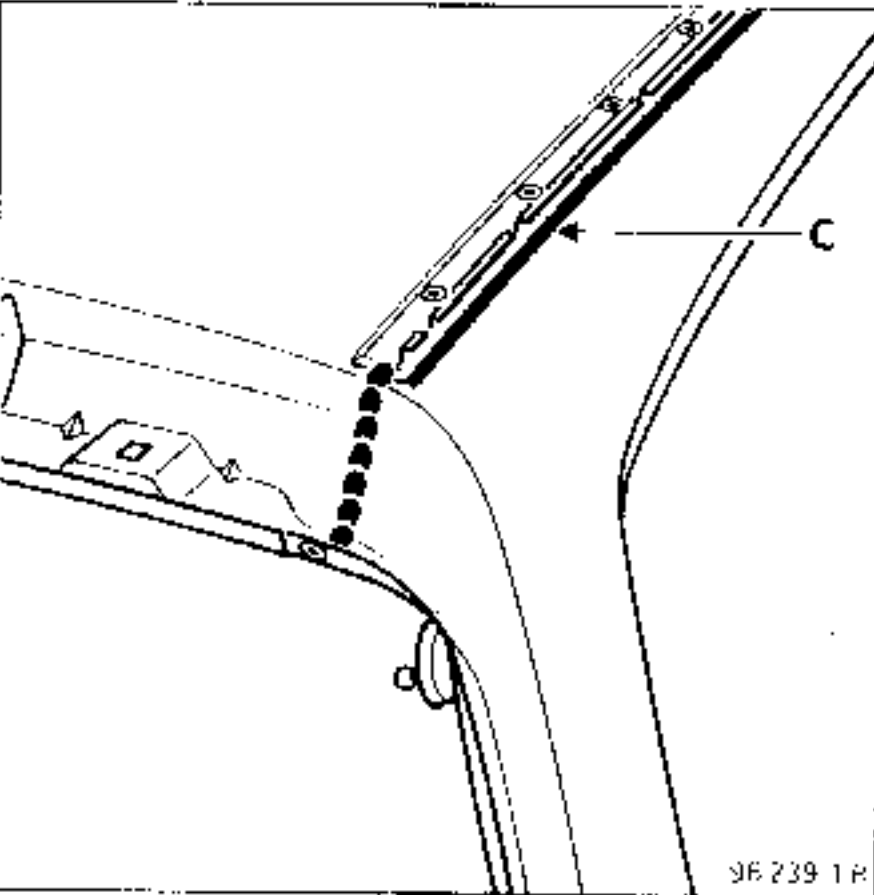
Desgrapado

9 puntos eléctricos con espesor
(0,70x2)

Con el soplete de aire caliente despegar
800 mm de cordón



Soldar un cordón de 120 mm

Soldadura

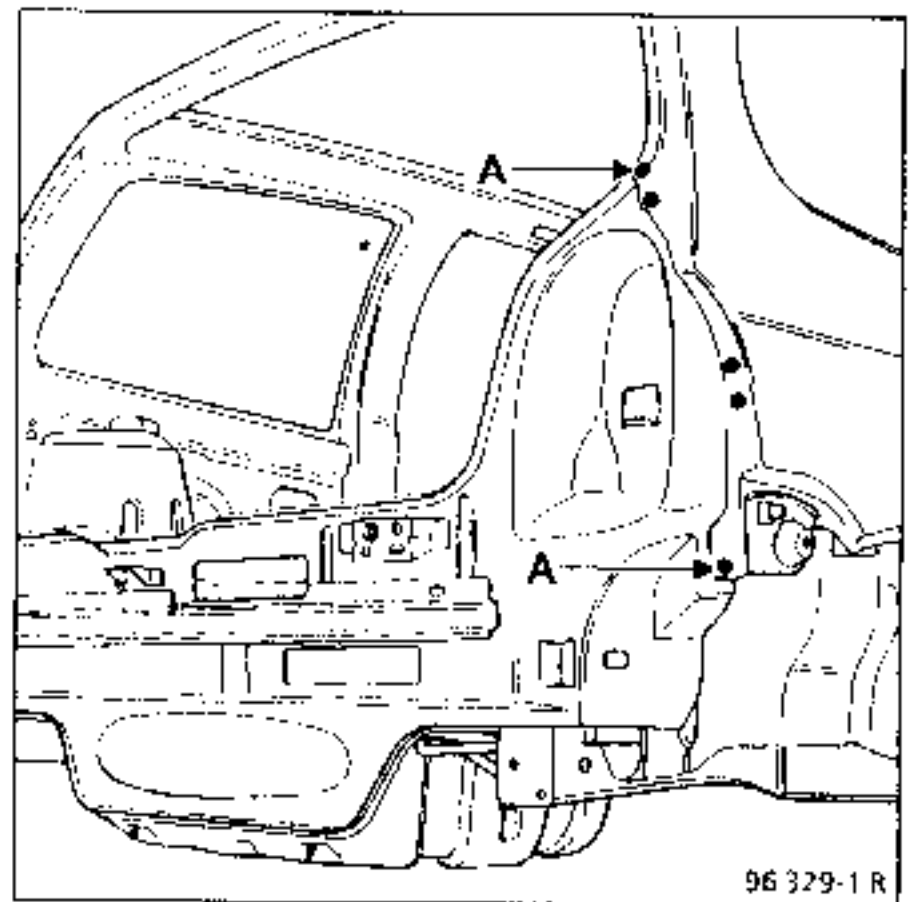
NOTA : en (C), dar un cordón de masilla cola para
la estanquidad del techo

7 UNION CON FALDON TRASERO**Espesor de las chapas (mm)**

Panel de aleta	0,70
Faldón trasero	0,70
Forro de custodia	0,80

Desgrapado

5 puntos eléctricos con espesor 0,70

Soldadura

NOTA : en (A), 3 espesores
panel de aleta 0,70
faldón 0,70
forro de custodia 0,80

8 UNION CON CIERRE DEL BAJO DE CAJA

Espesor de las chapas (mm)

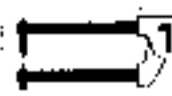
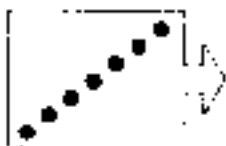
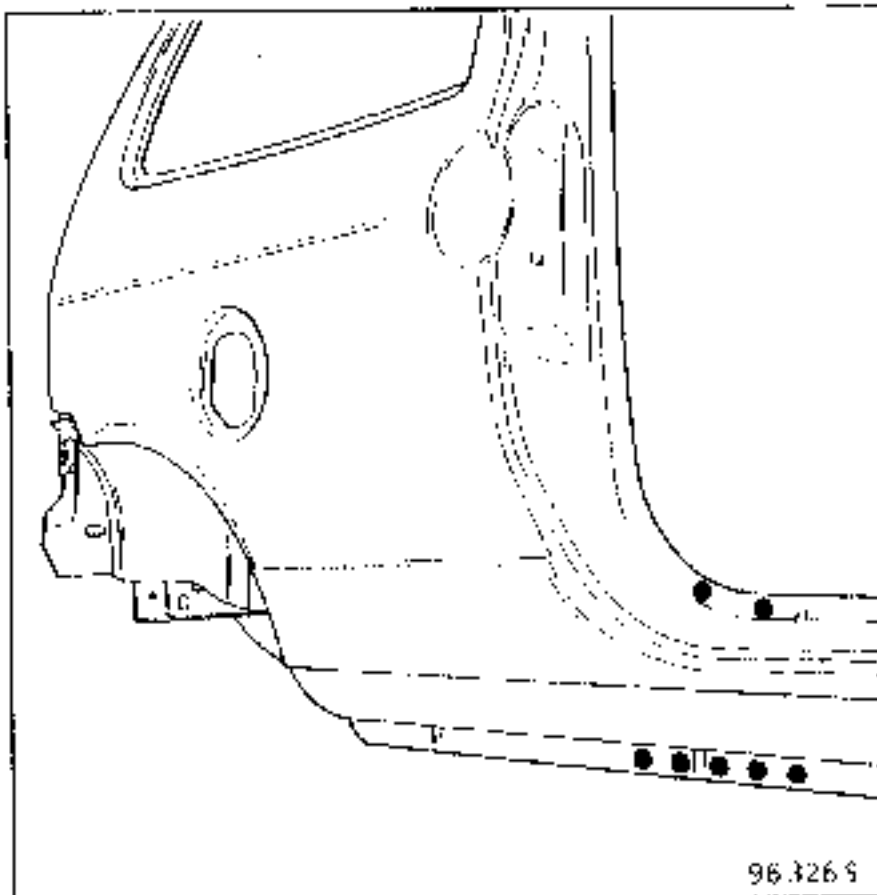
Panel de aleta	0,70
Cierre	1,00

Desgrapado



7 puntos eléctricos con espesor 0,70

Soldadura



INTRODUCCION

Operacion elemental en caso de deterioro del roscado de la fijación del paragolpes.

COMPOSICION DE LA PIEZA A.P.R.

Pieza ensamblada con tuerca soldada



44 574

1 UNION CON PANEL DE ALETA

Espesor de las chapas (mm)

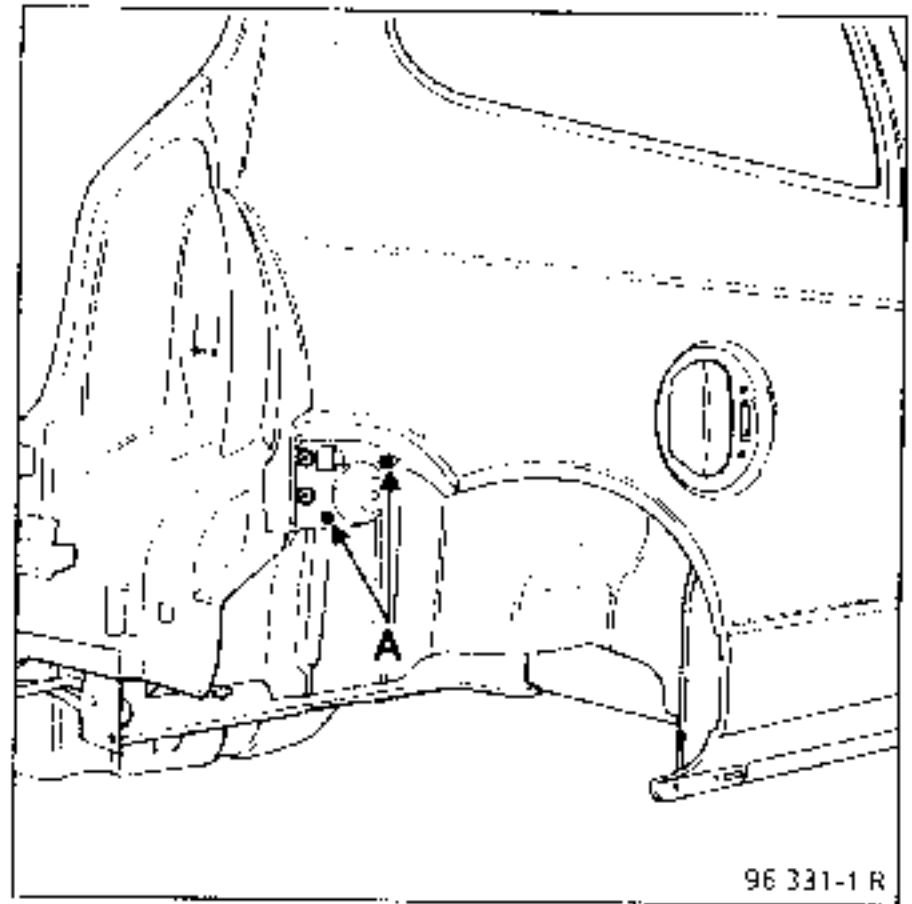
Fijación del paragolpes	1,50
Panel de aleta	0,70
Forro de custodia	0,80

Desgrapado

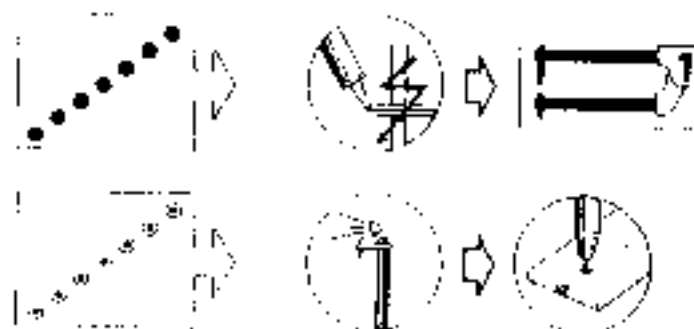


4 puntos eléctricos con espesor 1,5

Soldadura



96 331-1 R



NOTA :

En (A), 2 puntos en tres espesores.

INTRODUCCION

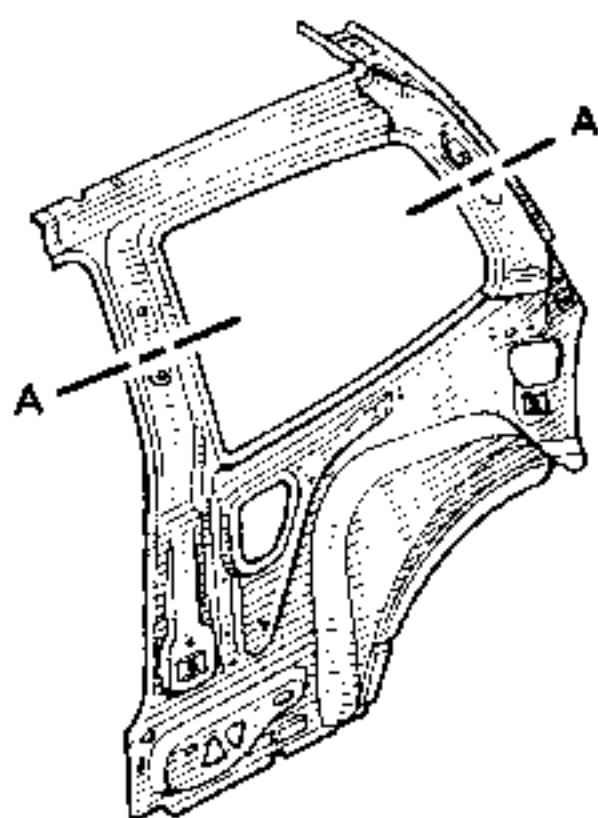
Operación complementaria al panel de aleta en colisión trasera, o al costado de caja en colisión lateral.

Esta pieza puede ser sustituida parcialmente según los cortes A.

COMPOSICION DE LA PIEZA A.P.R.

Pieza ensamblada que contiene :

- escuadra de fijación de tableta trasera,
- refuerzo de custodia,
- tuercas fijación cinturón.



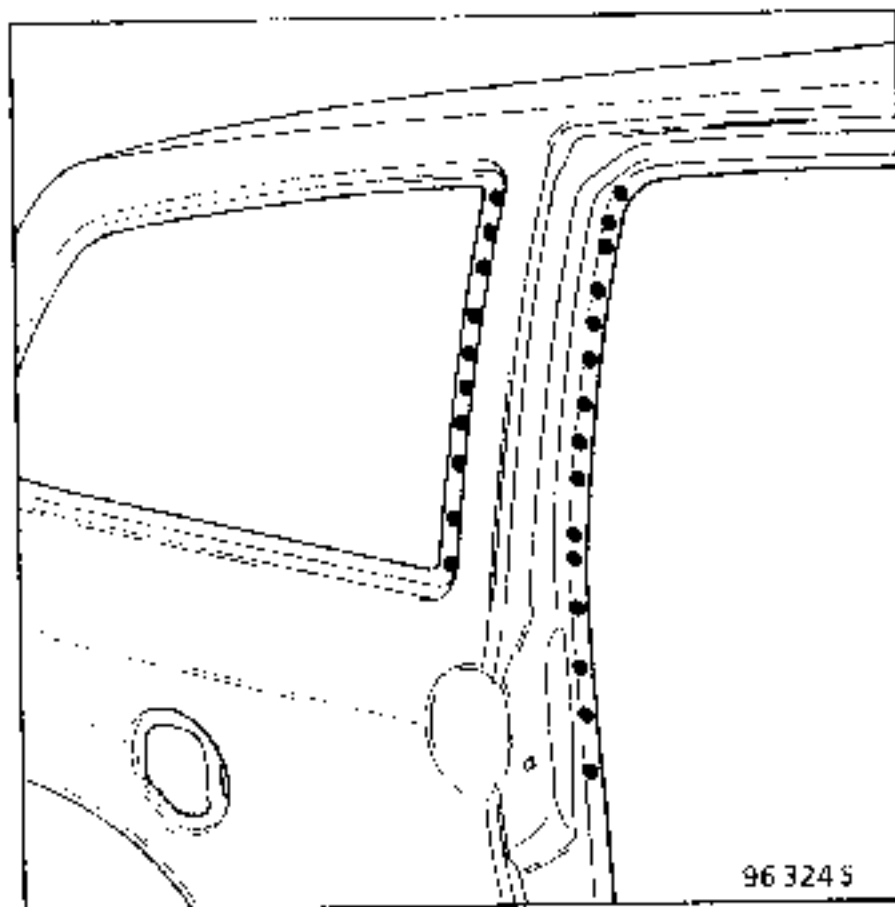
44-515



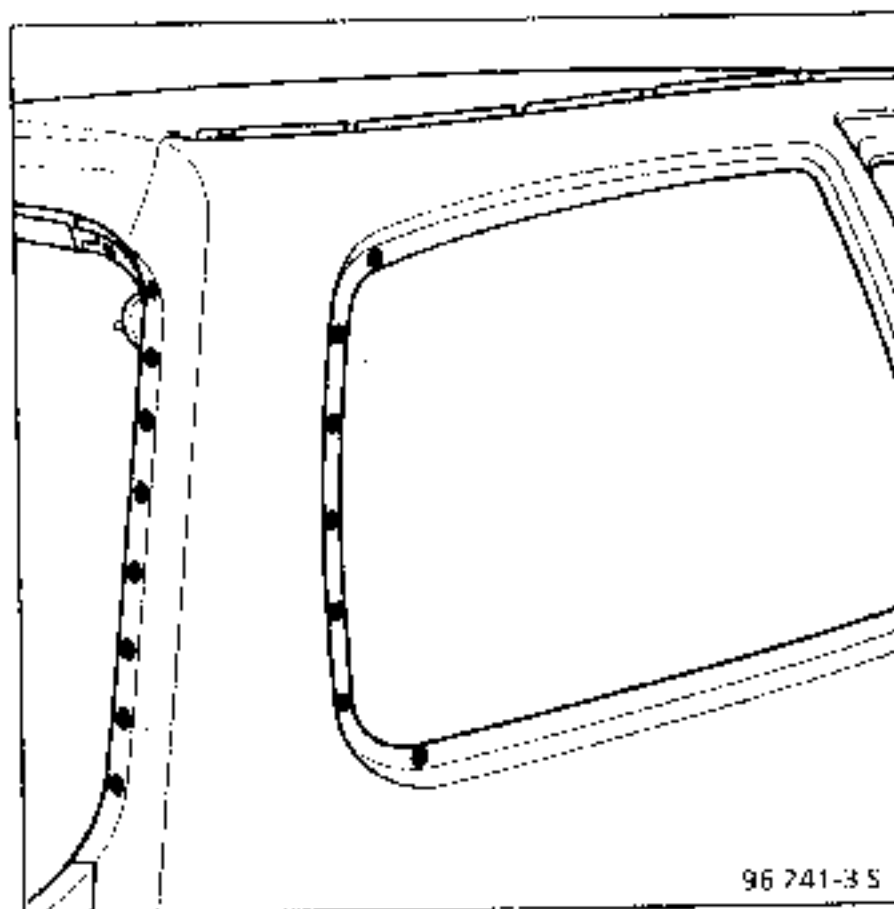
Solamente para sustitución parcial.

1 UNION CON PANEL DE ALETA

Recuerde : ver **44-A-3**, **44-A-4** y **44-A-5**

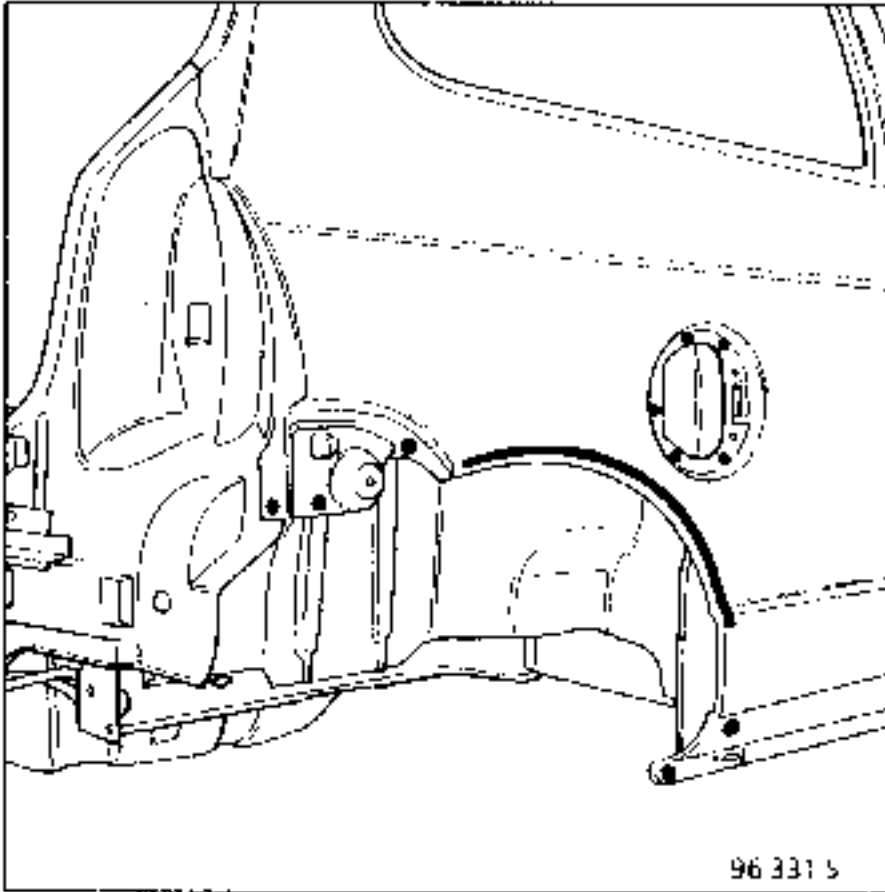
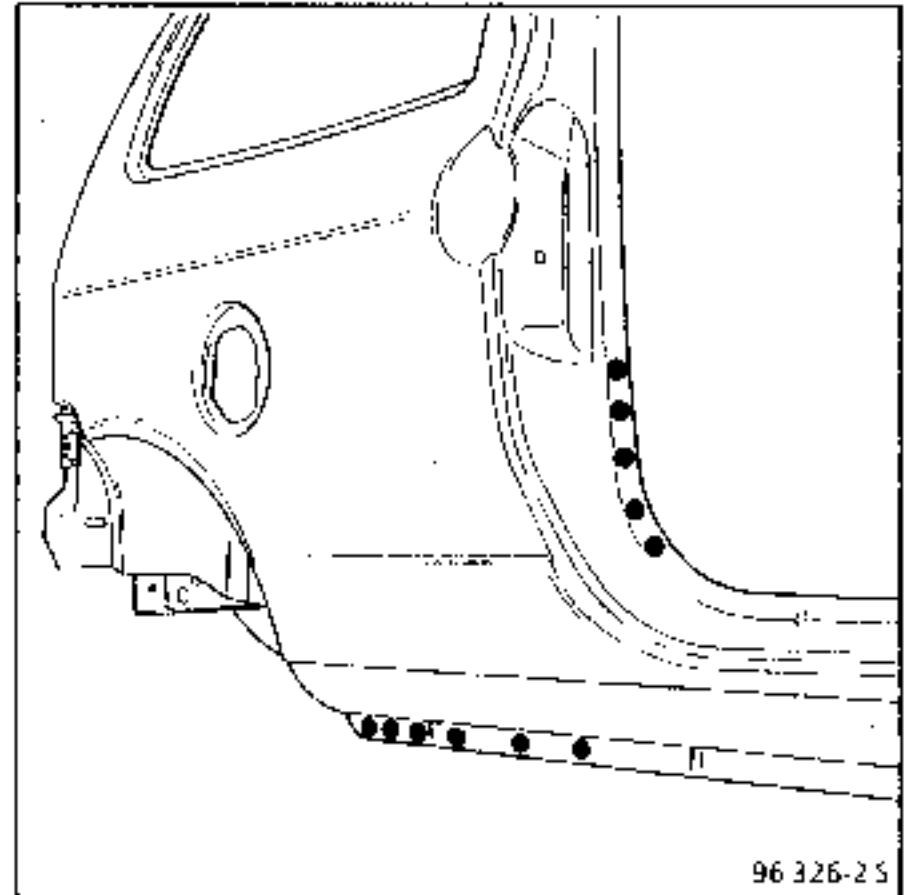
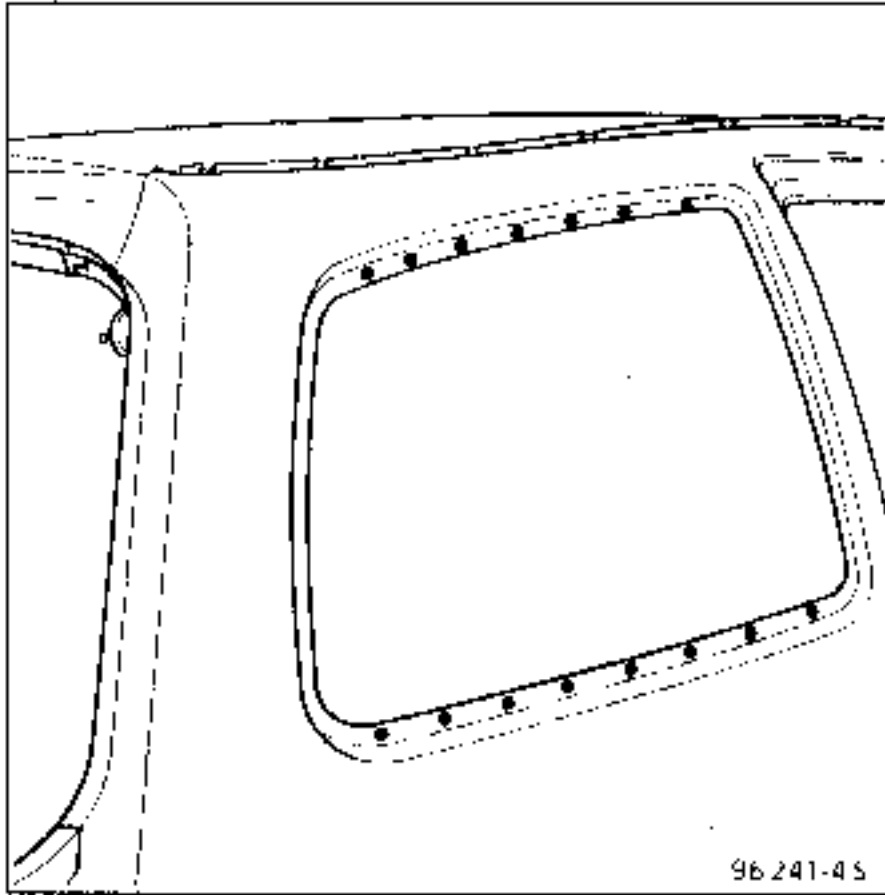


96 324 S



96 741-3 S





2 UNION CON CIERRE DE BAJOS DE CAJA

Espesor de las chapas (mm)

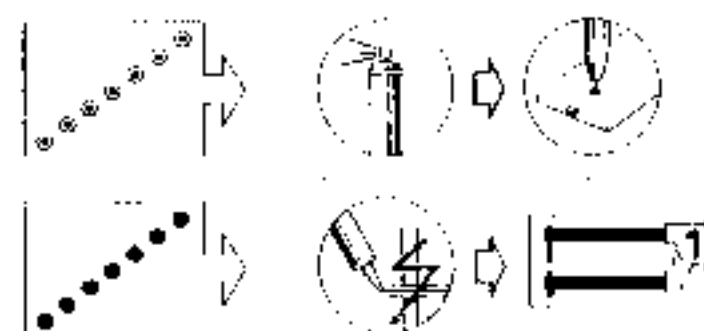
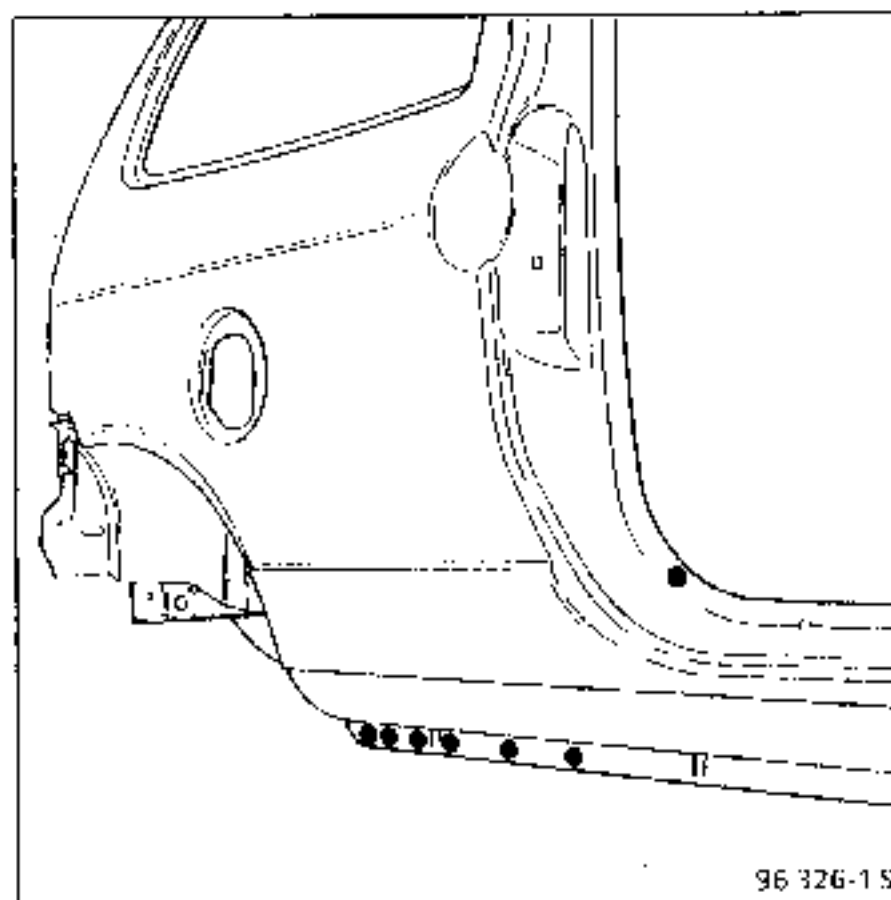
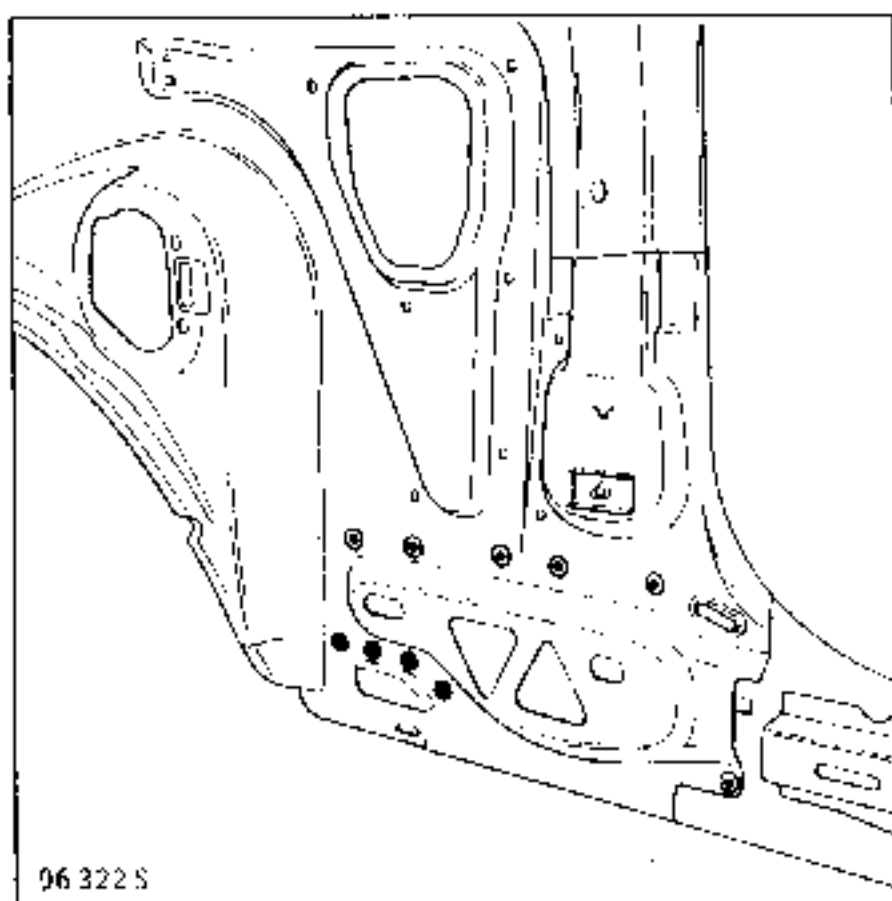
Forro de custodia	0,80
Cierre de bajo de caja	1,00
Panel de aleta	0,70

Desgrapado



16 puntos eléctricos con espesor 0,80
(tras la extracción del panel de aleta)

Soldadura



Estos puntos se harán tras la reposición del panel de aleta.

NOTA : todos los puntos eléctricos están en tres espesores.

3 UNION CON PASO DE RUEDA INTERIOR

Espesor de las chapas (mm)

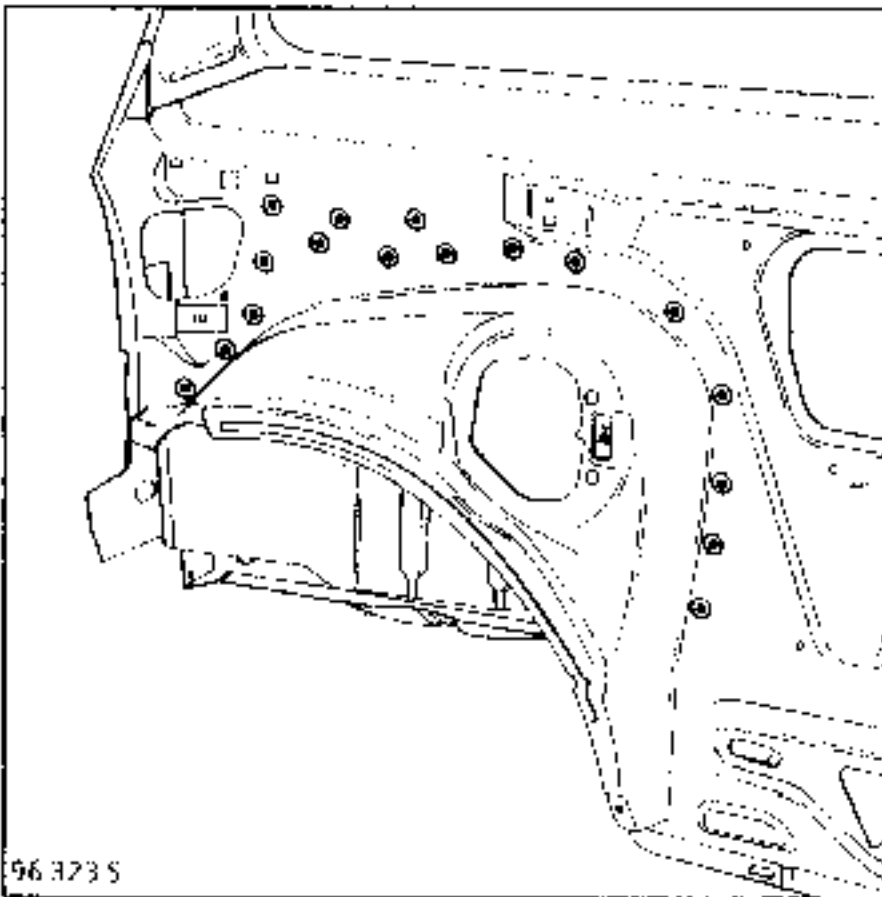
Forro de custodia	0,80
Copela de amortiguador	2,00
Paso de rueda	0,70

Desgrapado



17 puntos eléctricos con espesor 0,80
(tras la extracción del panel de aleta)

Soldadura



4 UNION CON TRAVESAÑO DE FALDON

Espesor de las chapas (mm)

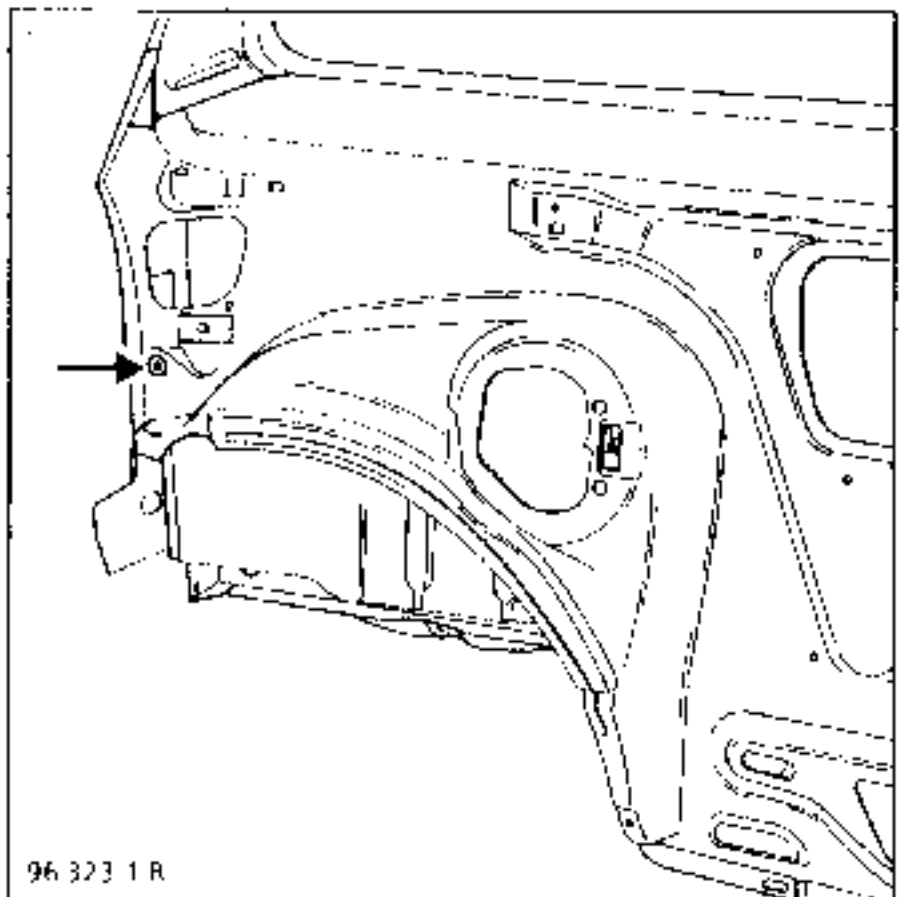
Forro de custodia	0,80
Travesaño de faldón	0,70
Paso de rueda	0,70

Desgrapado



1 punto eléctrico con espesor 0,80
(tras la extracción del panel de aleta)

Soldadura



5 UNION CON FALDÓN TRASERO

Espesor de las chapas (mm)

Forro de custodia	0,80
Faldón trasero	0,70
Panel de aleta	0,70

Desgrapado

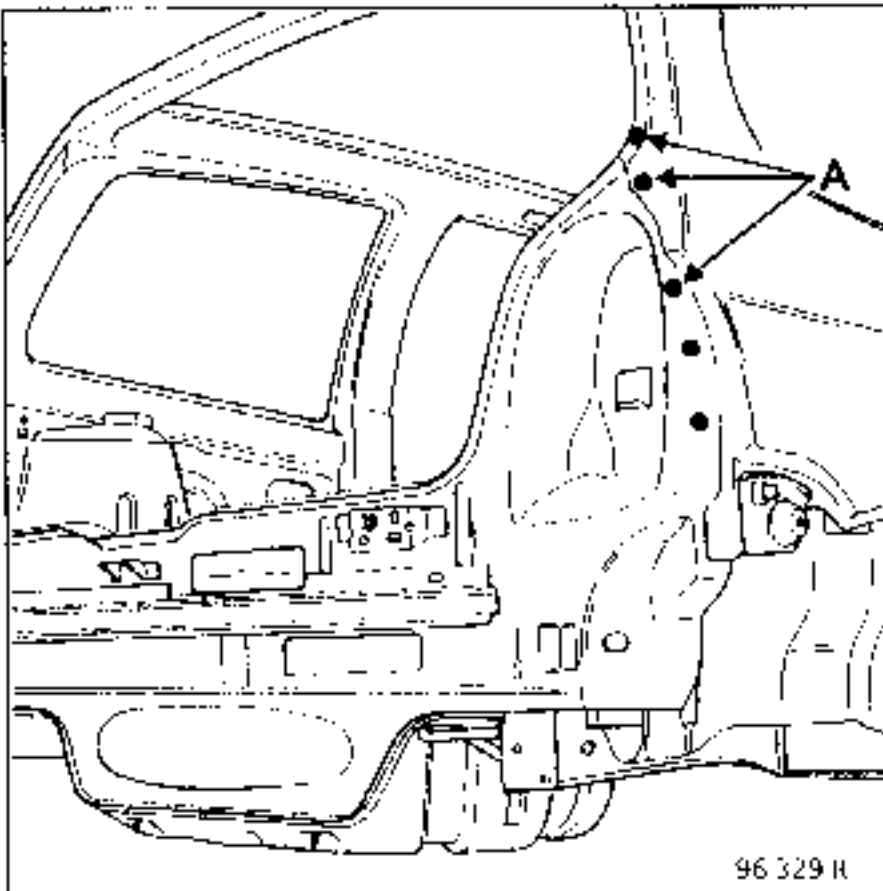


300 mm por el interior del vehículo



5 puntos eléctricos con espesor 0,80
(por el interior del vehículo)

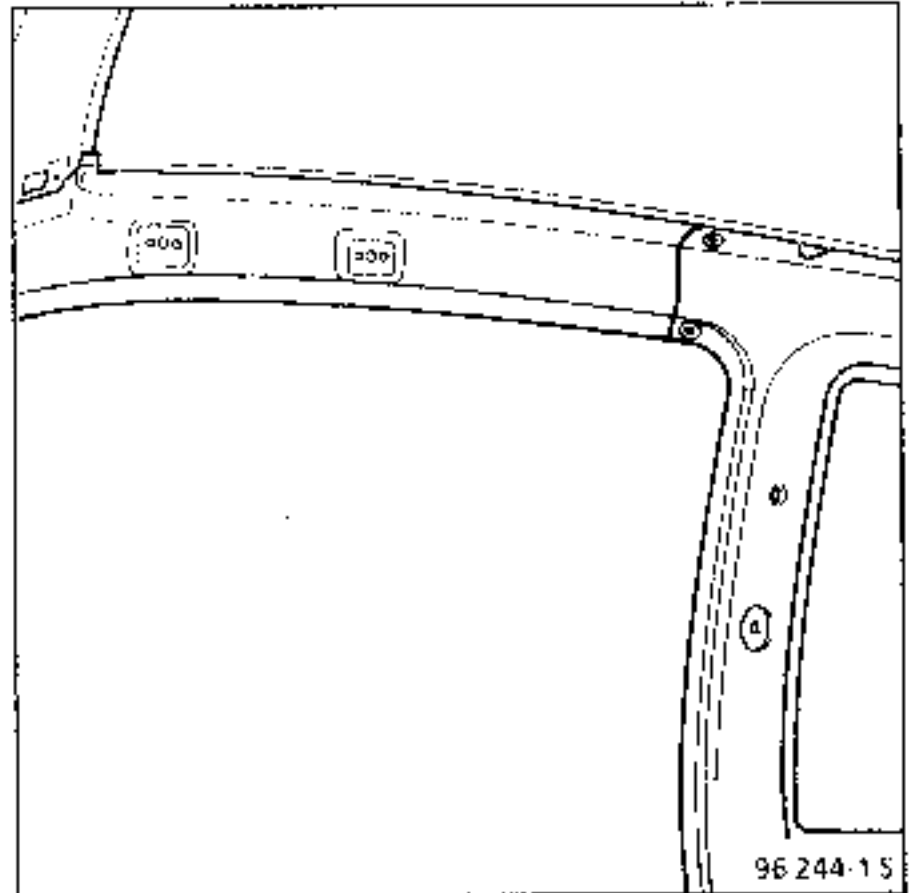
Soldadura



NOTA : en (A), 3 puntos en 3 espesores.

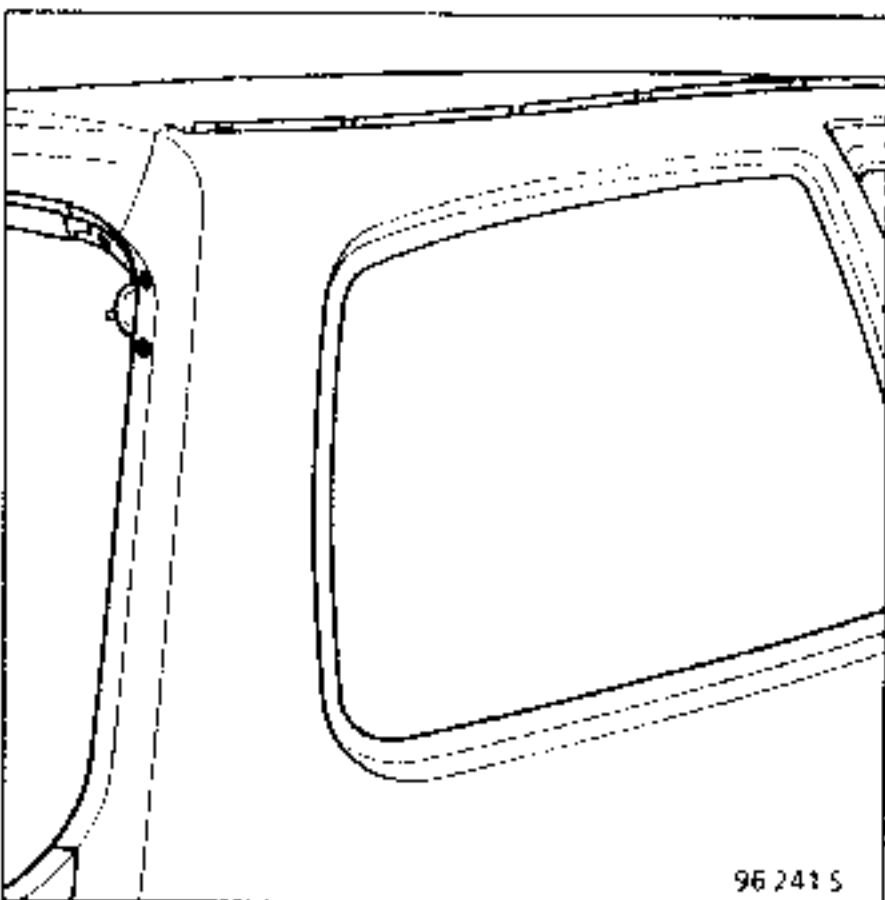
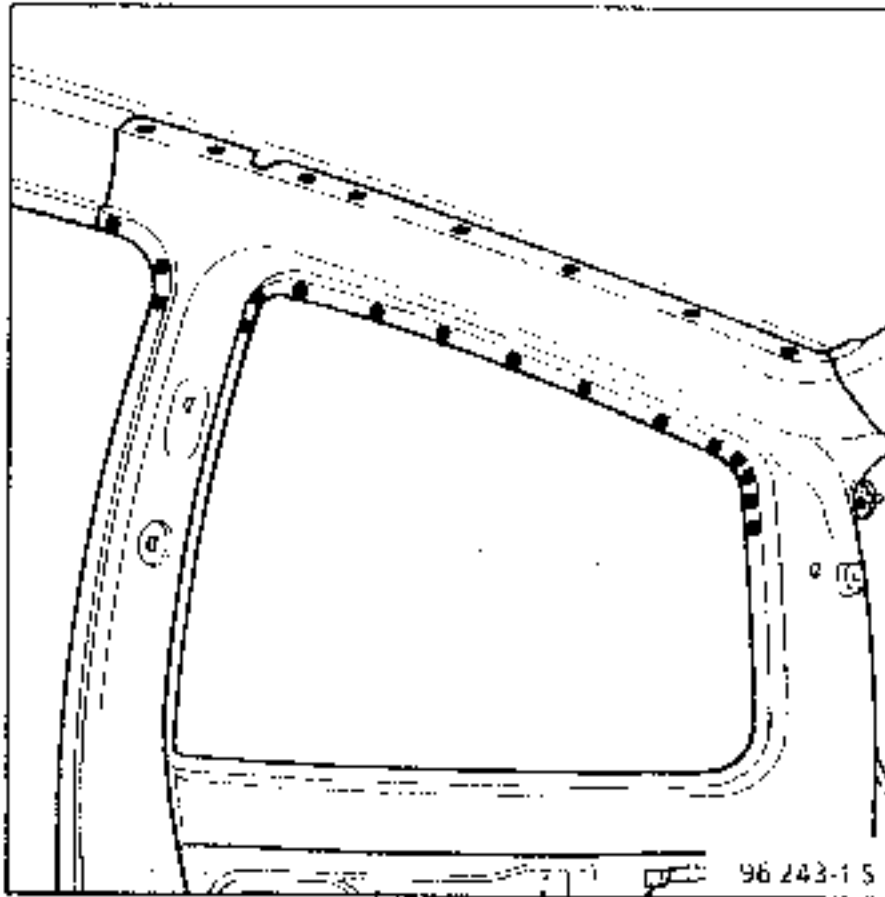
6 UNION CON FORRO DE MONTANTE DE MARCO

Recuerde : ver **43-B-5**



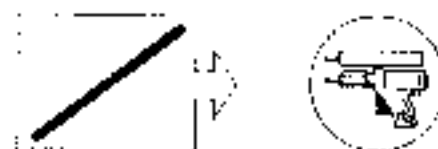
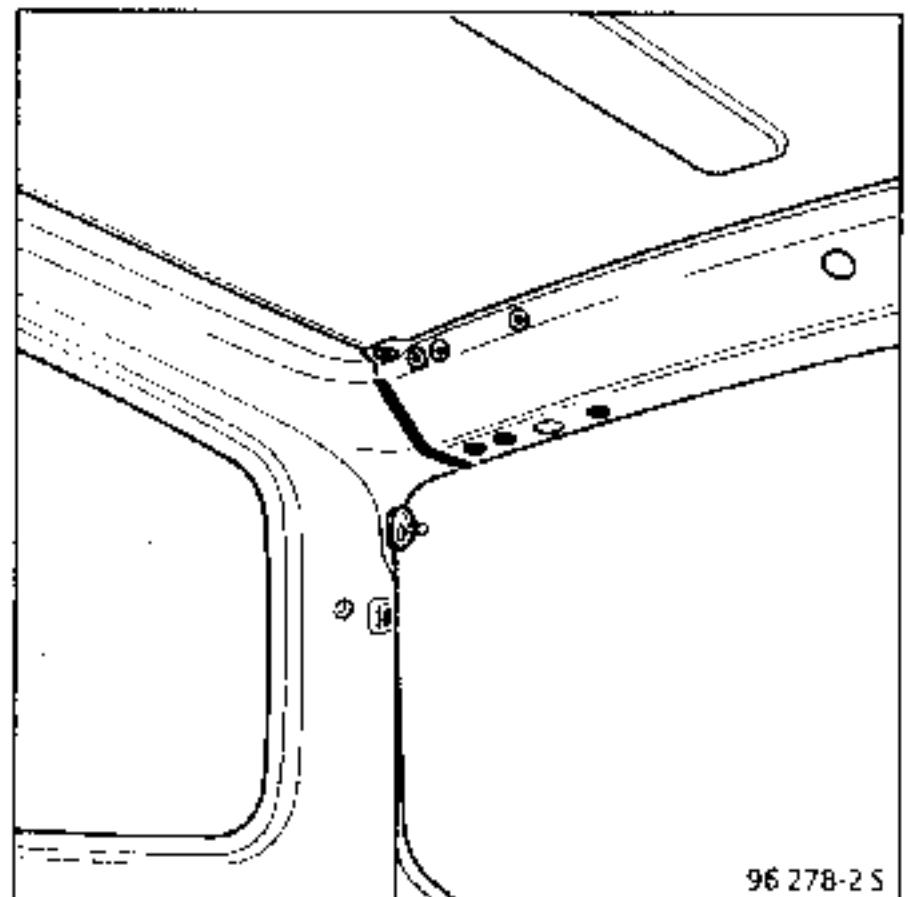
7 UNION CON ALTOS DE CAJA

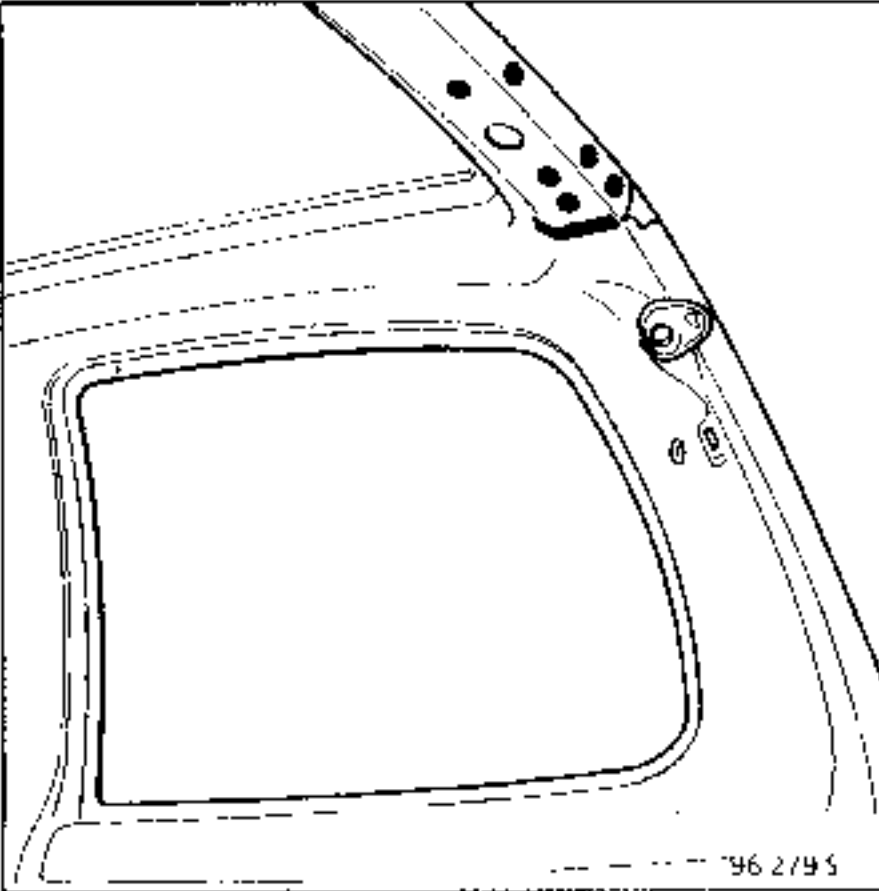
Recuerde : ver **43-C-2**



8 UNION CON TRAVESAÑO TRASERO DE TECHO

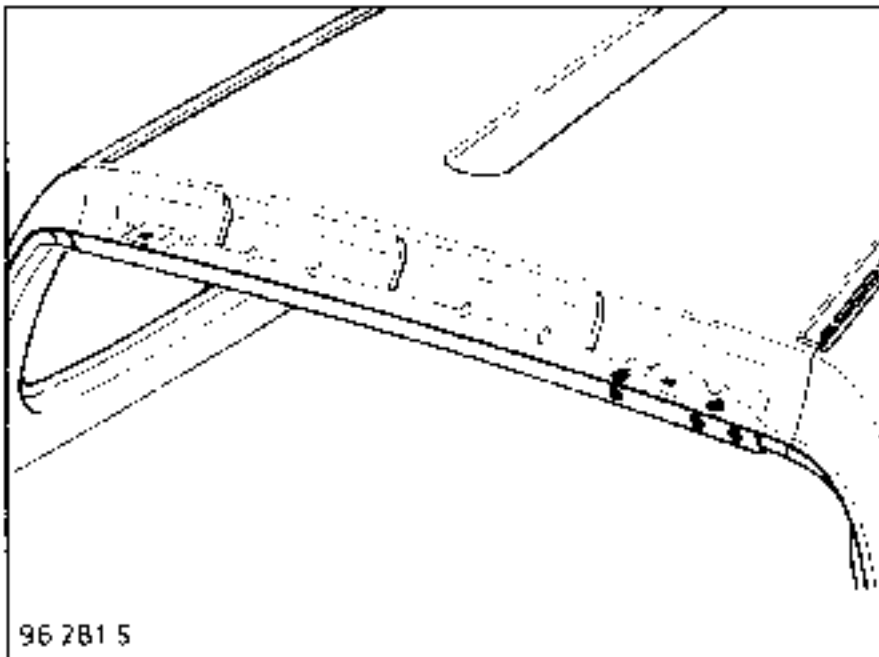
Recuerde : ver **45-C-2**





9 UNION CON TECHO

Recuerde : ver **45-A-3**

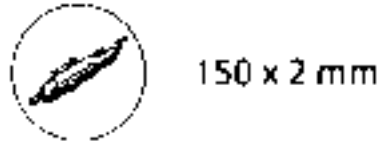


10 CORTES PARCIALES

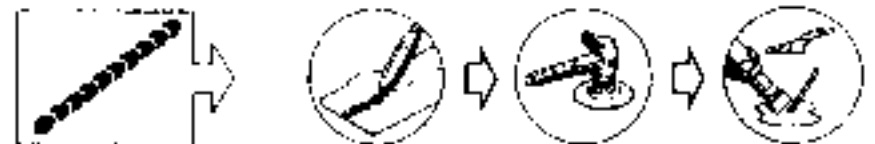
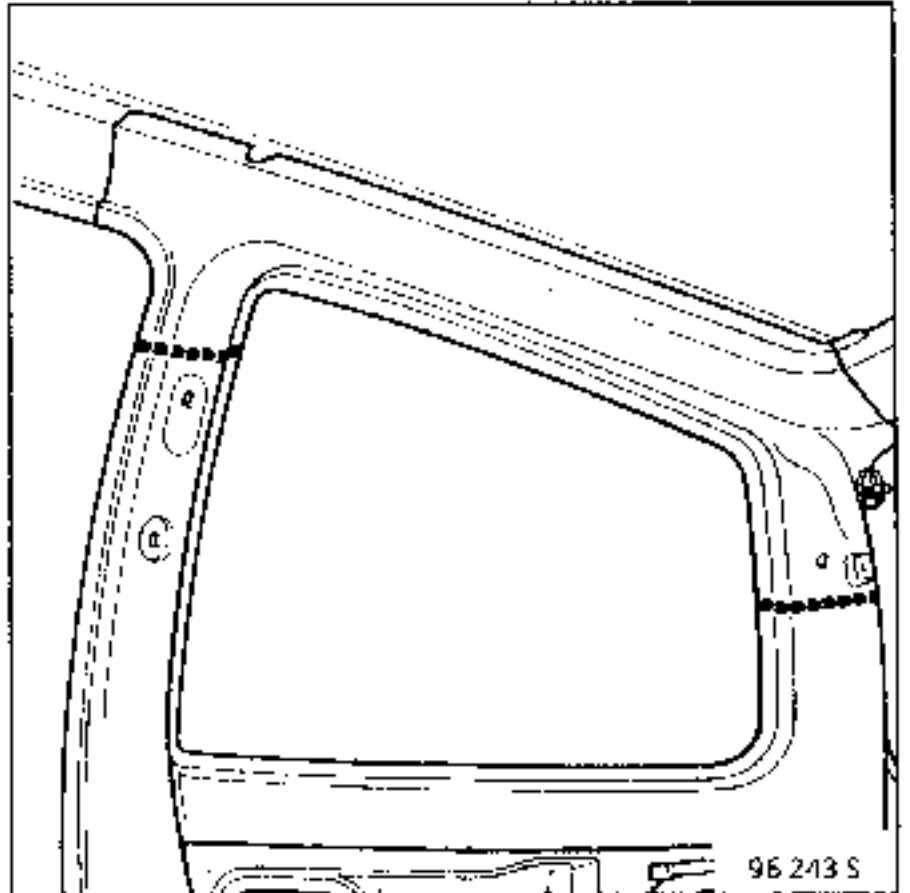
Espesor de las chapas (mm)

Forro de custodia 0,80

Desgrapado



Soldadura

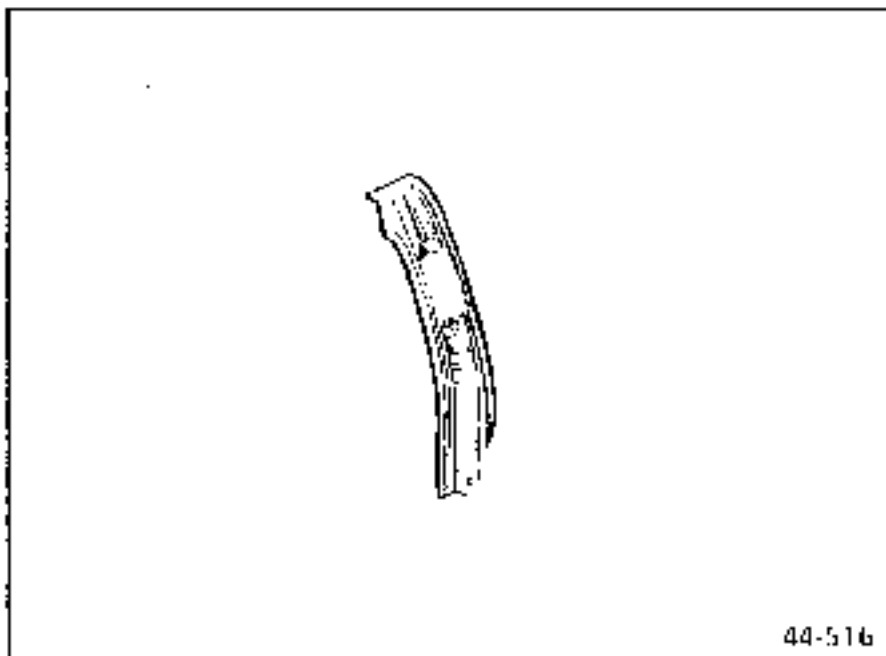


INTRODUCCION

Operación complementaria al panel de aleta en colisión trasera o al costado de caja en colisión lateral.

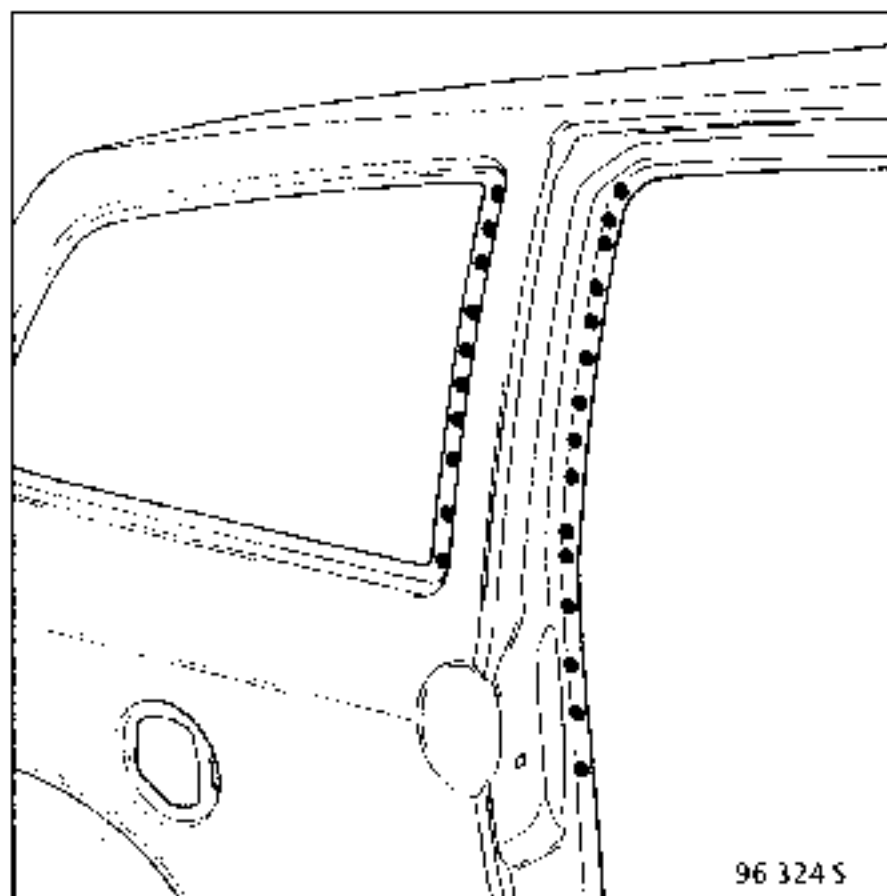
COMPOSICION DE LA PIEZA A.P.R.

Pieza sola.



1 UNION CON PANEL DE ALETA

Recuerde : ver **44-A-3**



NOTA : todos los puntos están en 3 espesores, panel de aleta, refuerzo de pie, forro de custodia. Al ser complementaria la operación a la sustitución del panel de aleta, esta unión se efectuará durante la soldadura de éste.

2 UNION CON FORRO DE CUSTODIA

NOTA : misma observación que **44-D-1** (arriba).

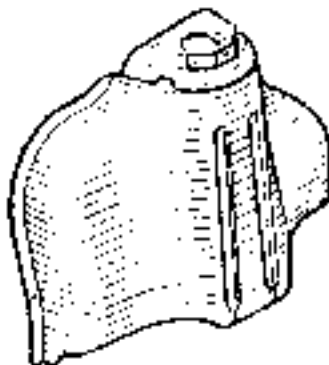
INTRODUCCION

Esta operación es complementaria a la sustitución del panel de aleta con forro de custodia o con un unit de piso trasero para una colisión trasera.

COMPOSICION DE LA PIEZA A.P.R.

Pieza ensamblada que contiene :

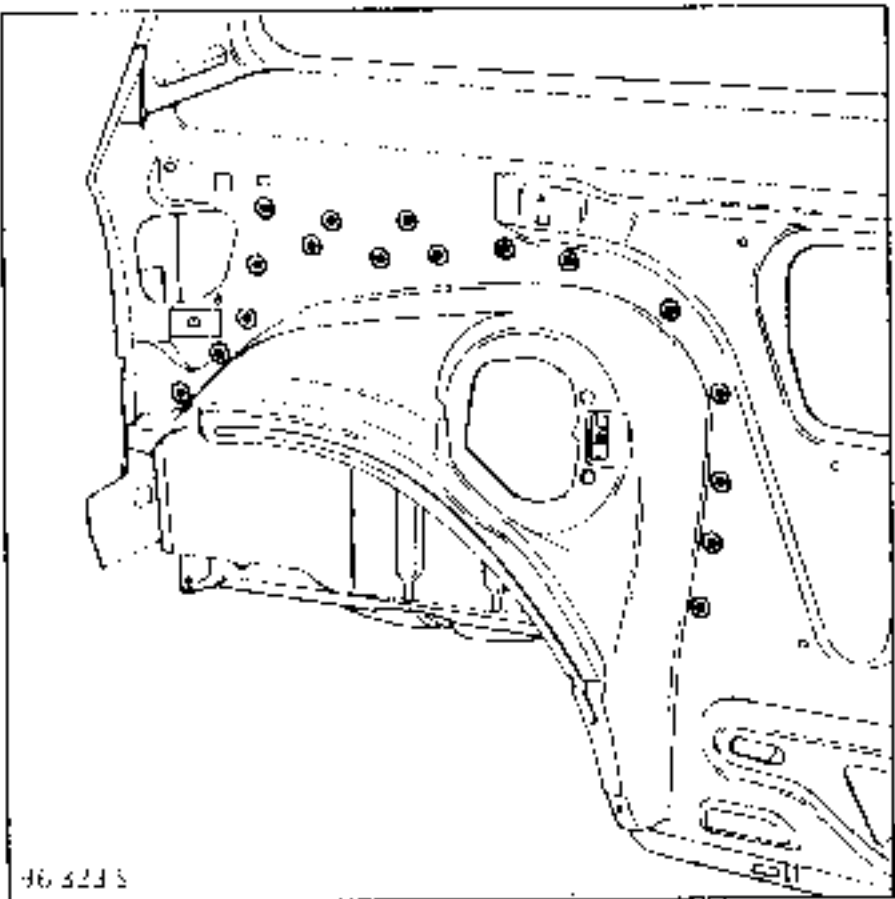
- copela de amortiguador,
- refuerzo de copela,
- patilla de fijación de tableta trasera



44-517

1 UNION CON FORRO DE CUSTODIA

Recuerde : ver **44-C-3**



2 UNION CON FORRO DE BAJOS DE CAJA

Espesor de las chapas (mm)

Paso de rueda	0,70
Forro de bajo de caja	1,00

Desgrapado

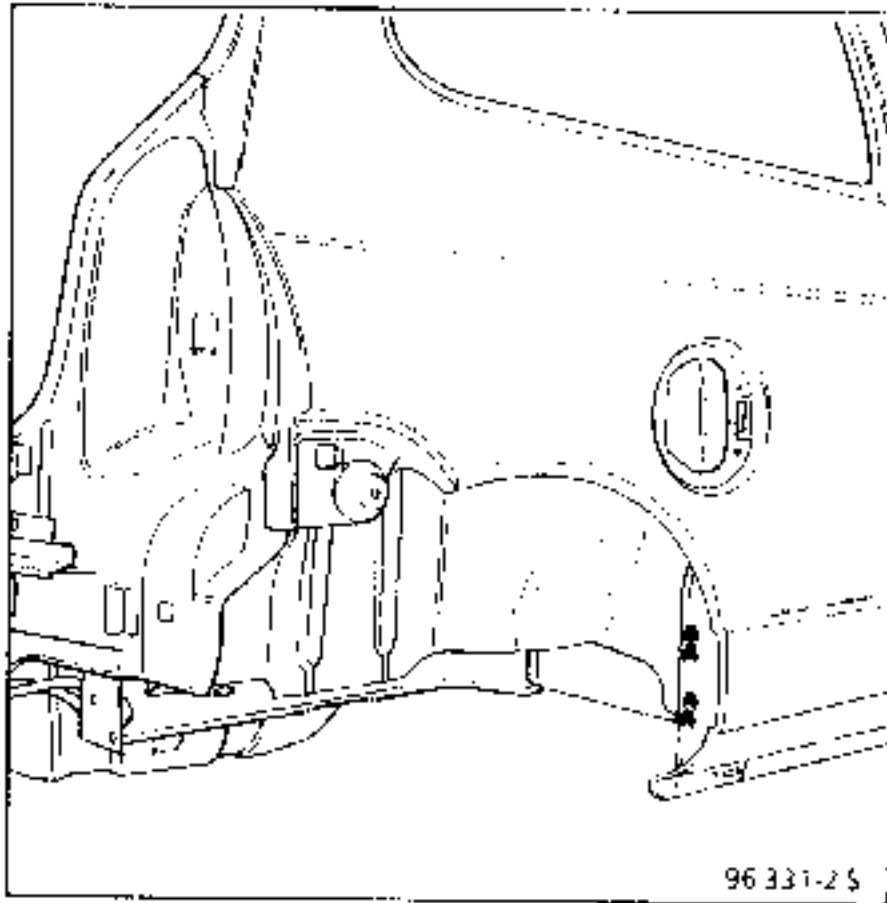


2 puntos eléctricos con espesor 0,70
o (según lado desgrapado)



2 puntos sobre espesor 1,00

Soldadura



3 UNION CON CIERRE LATERAL DE TRAVESAÑO TREN TRASERO

Espesor de las chapas (mm)

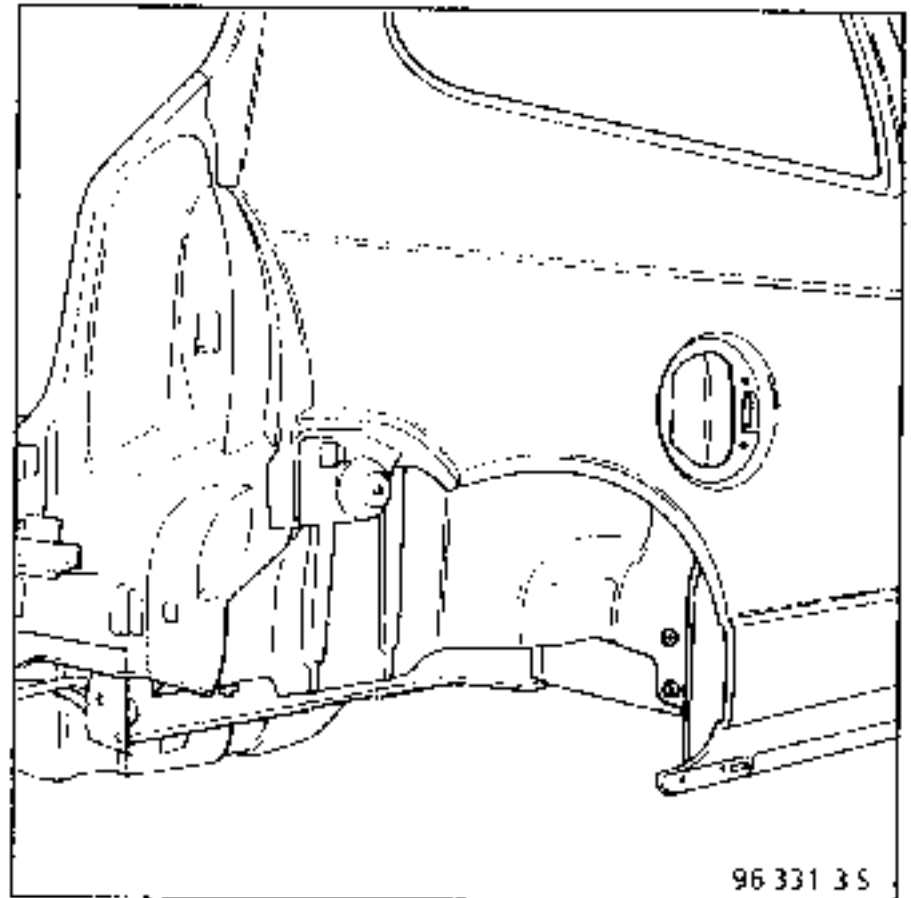
Paso de rueda	0,70
Cierre	2,00

Desgrapado



2 puntos eléctricos con espesor 0,70

Soldadura



4 UNION CON PISO TRASERO

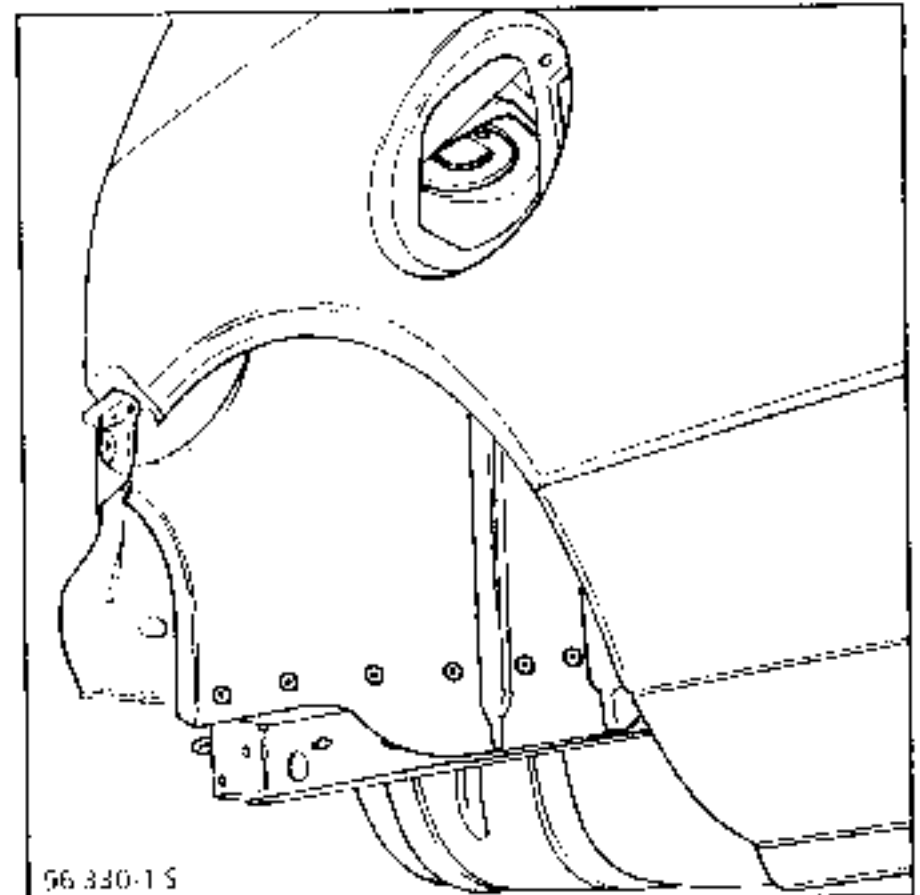
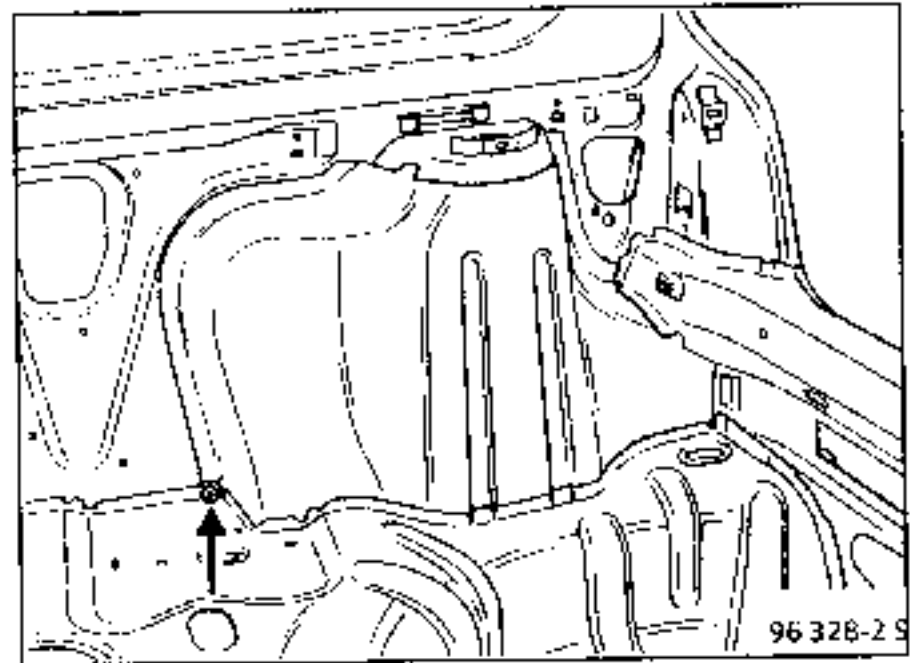
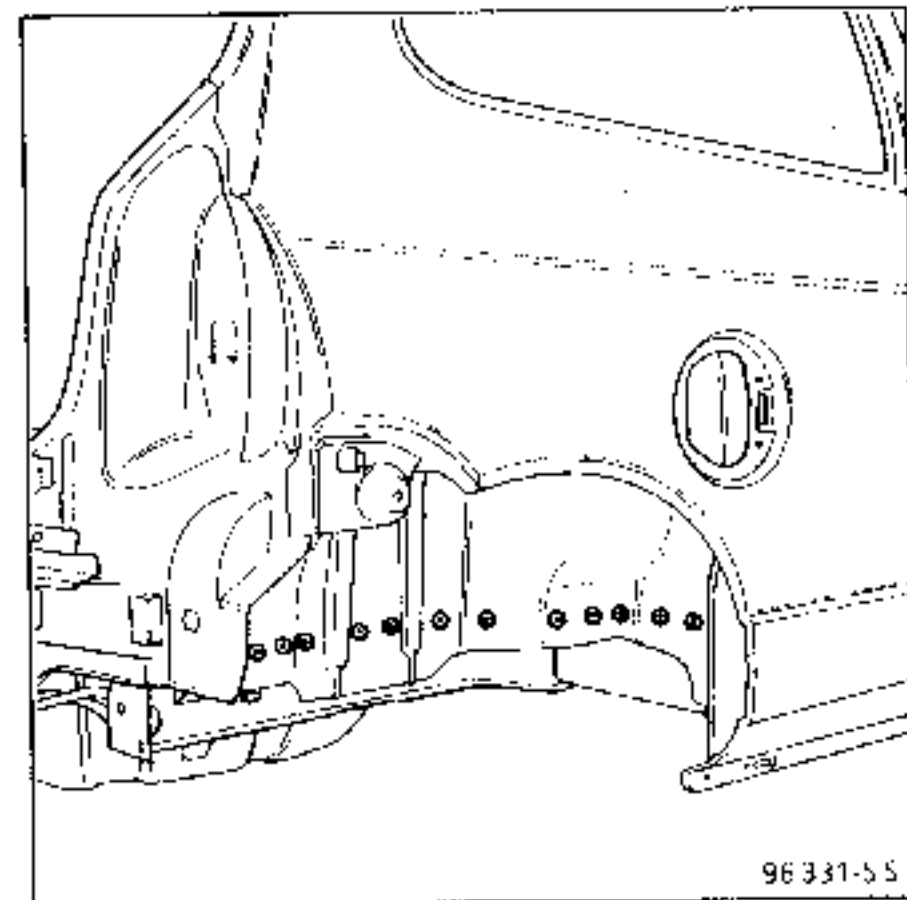
Espesor de las chapas (mm)

Paso de rueda 0,70
Piso 0,70

Desgrapado

 13 puntos eléctricos con espesor 0,70

 1 punto sobre espesor 0,70



5 UNION CON LARGUERO TRASERO

Espesor de las chapas (mm)

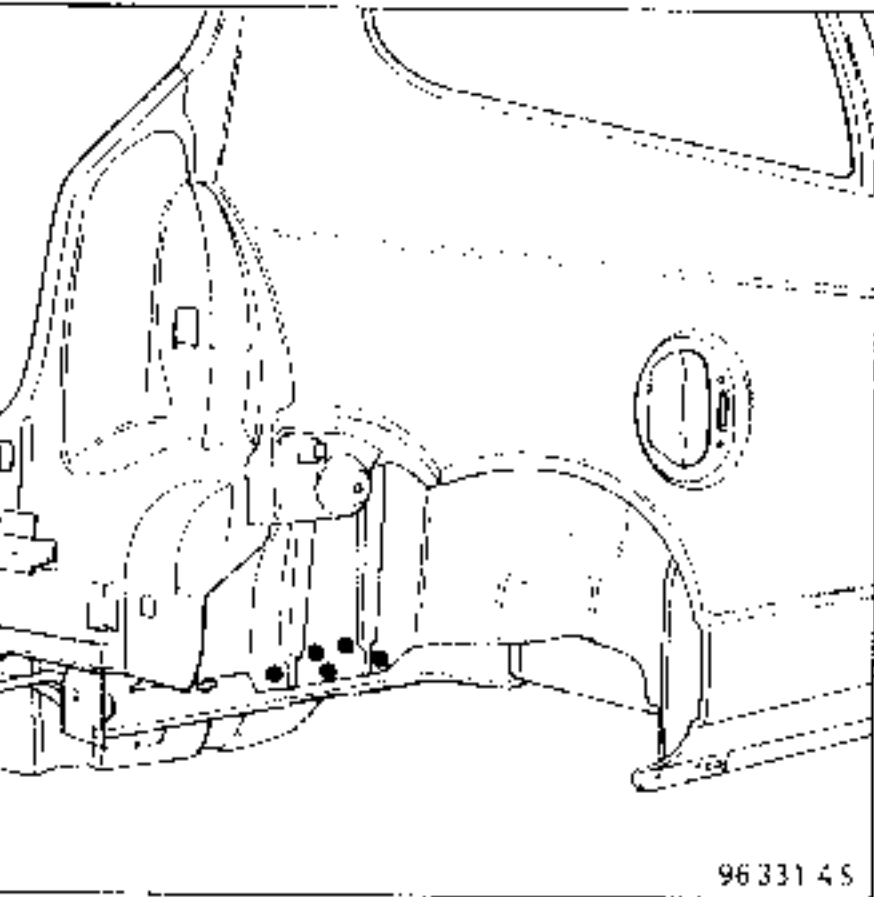
Paso de rueda	0,70
Larguero	1,80

Desgrapado



5 puntos eléctricos con espesor 0,70

Soldadura



6 UNION CON TRAVESAÑO DE FALDON

Espesor de las chapas (mm)

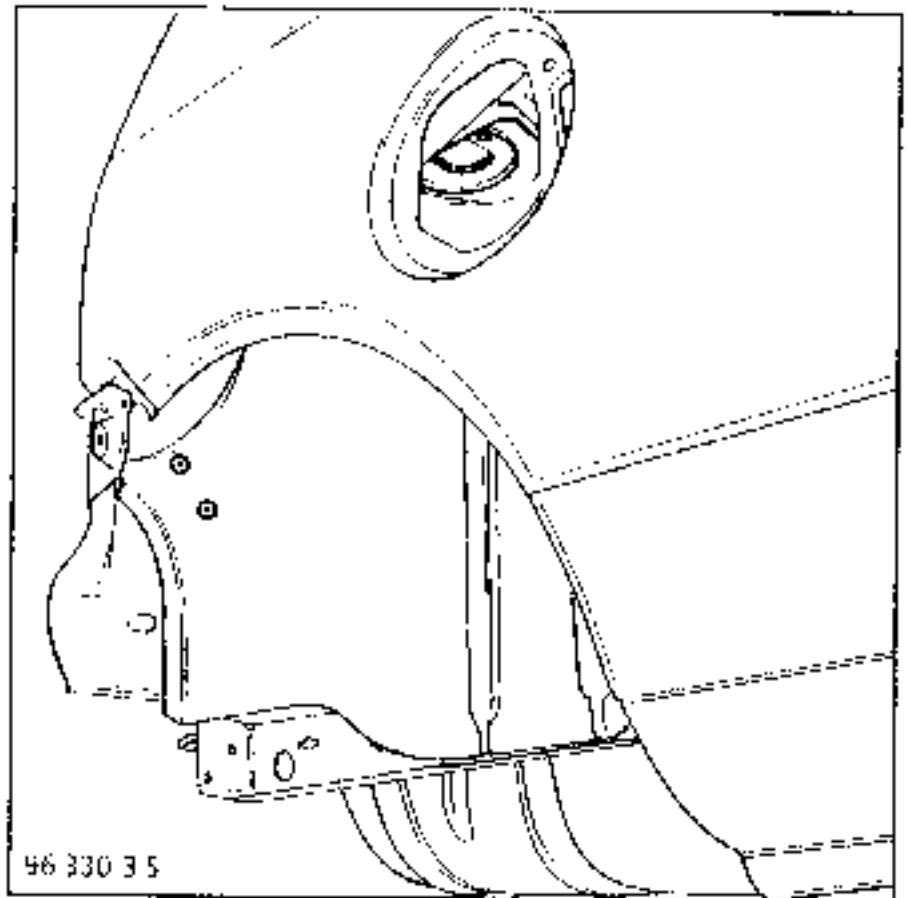
Paso de rueda	0,70
Travesaño	0,70

Desgrapado



2 puntos eléctricos con espesor 0,70

Soldadura



7 UNION CON FALDON TRASERO

Espesor de las chapas (mm)

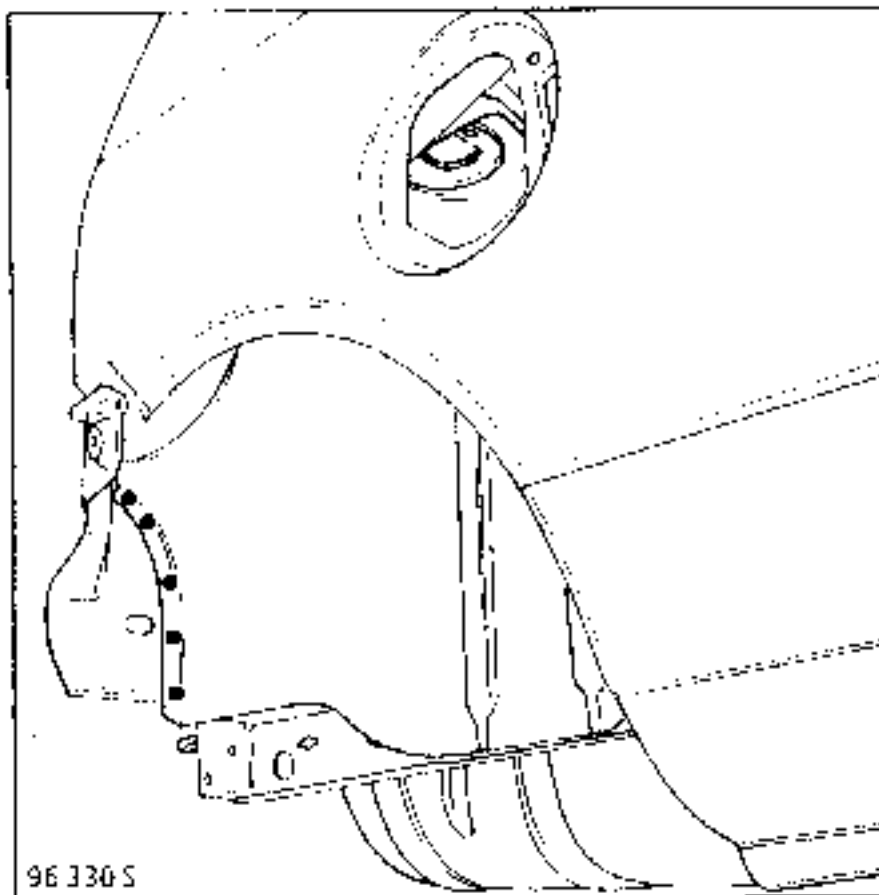
Paso de rueda	0,70
Faldón	1,00

Desgrapado



5 puntos eléctricos con espesor 0,70

Soldadura



INTRODUCCION

Operación de base para colisión trasera, la pieza será sustituida parcialmente según el corte A si las dos aletas traseras no han sido dañadas

En operación complementaria a un panel de aleta, la pieza puede ser sustituida completamente

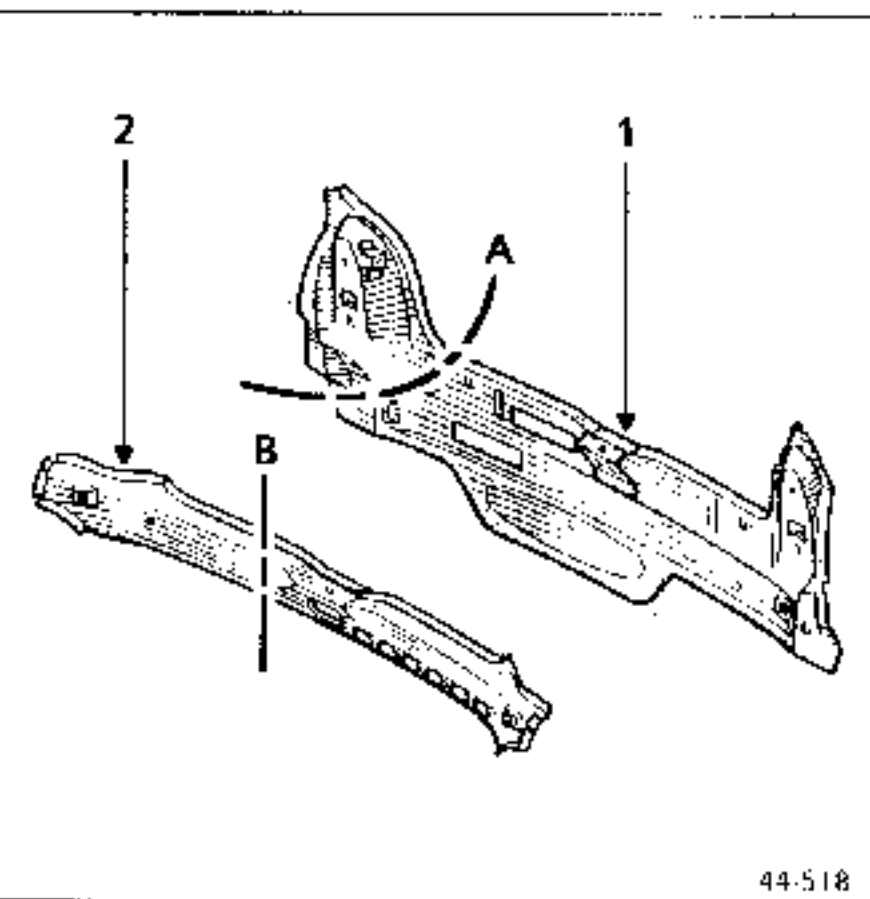
COMPOSICION DE LA PIEZA A.P.R.

(1) pieza ensamblada que contiene :

- refuerzo de resbalón,
- angular de choque de paragolpes,
- escuadra fijación paragolpes,
- escuadra apoyo paragolpes,
- refuerzo fijación escape
- puente de fijación tableta trasera.

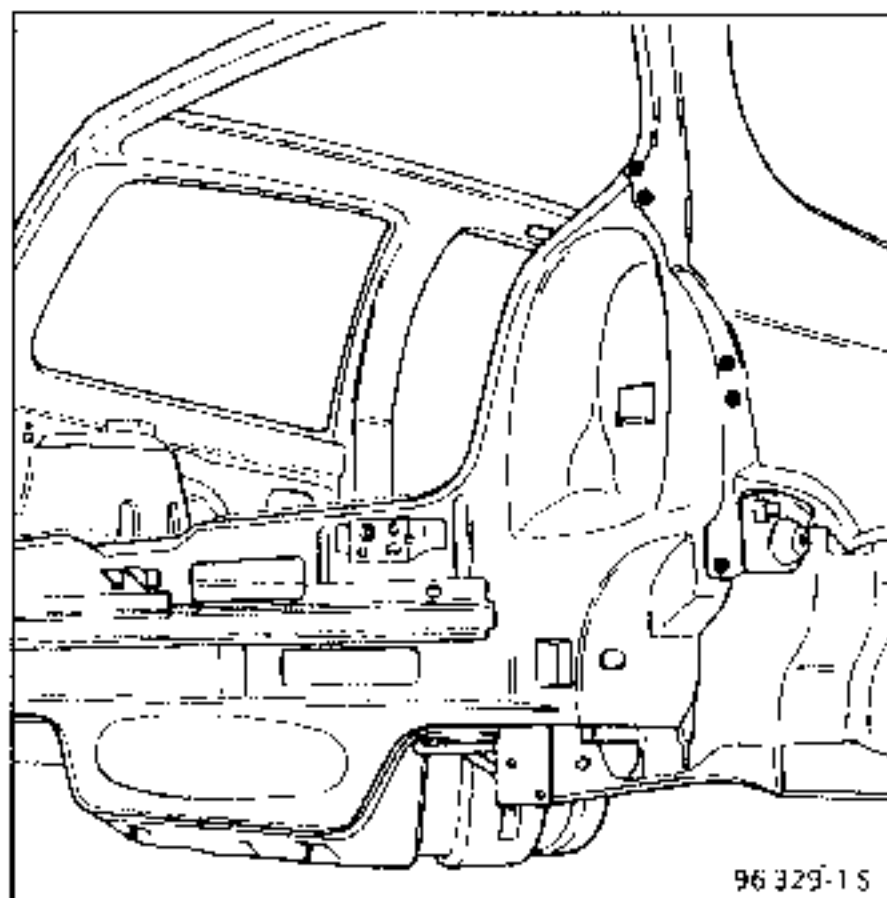
Pedir como suplemento un travesaño de faldón trasero (2).

NOTA : el travesaño de faldón puede ser sustituido parcialmente según corte B. Consultar la operación **44-G-4**.



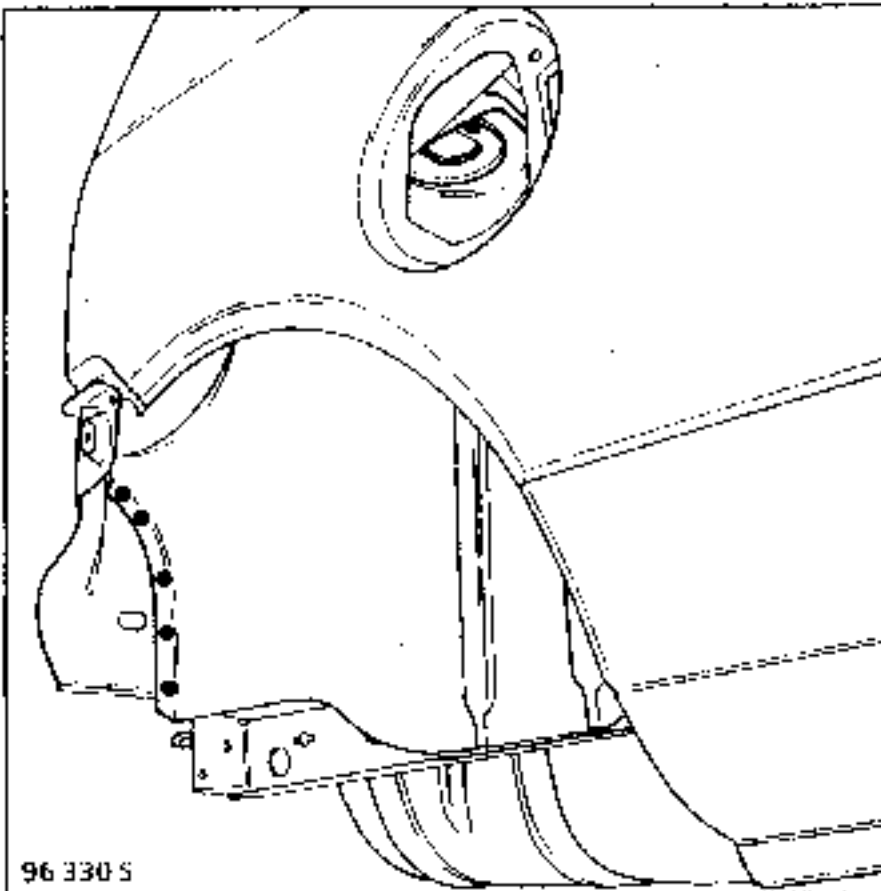
1 UNION CON PANEL DE ALETA

Recuerde : ver **44-A-7**



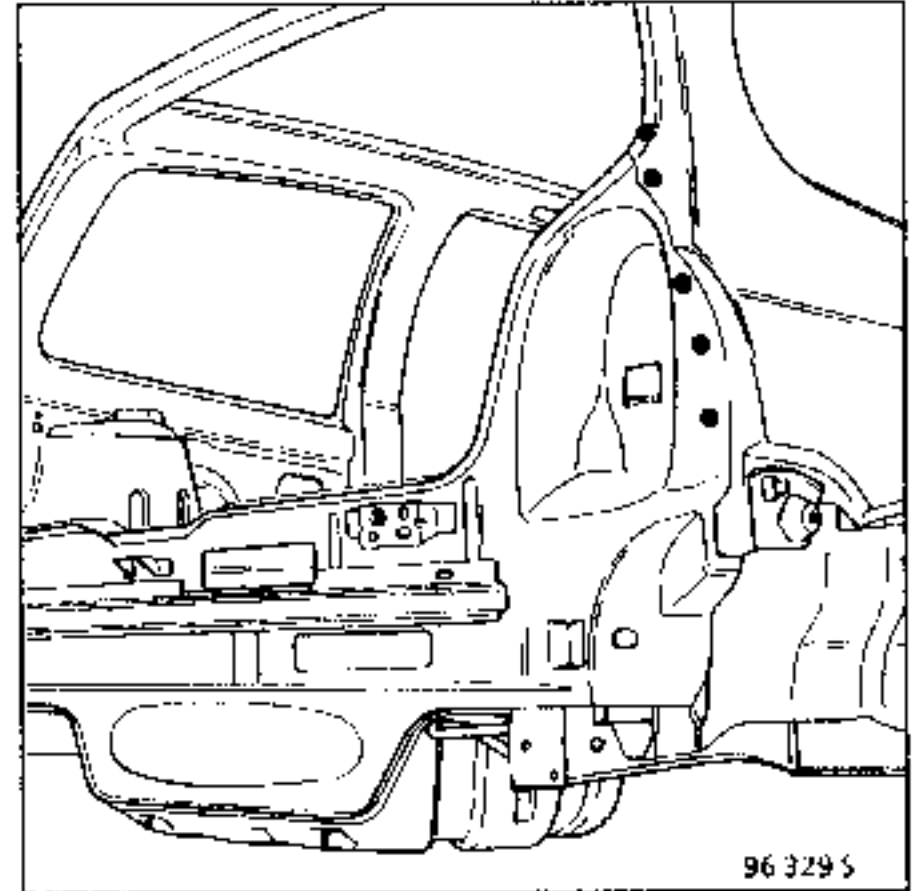
2 UNION CON PASO DE RUEDA INTERIOR

Recuerde : ver **44-E-7**



3 UNION CON FORRO DE CUSTODIA

Recuerde : ver **44-C-5**

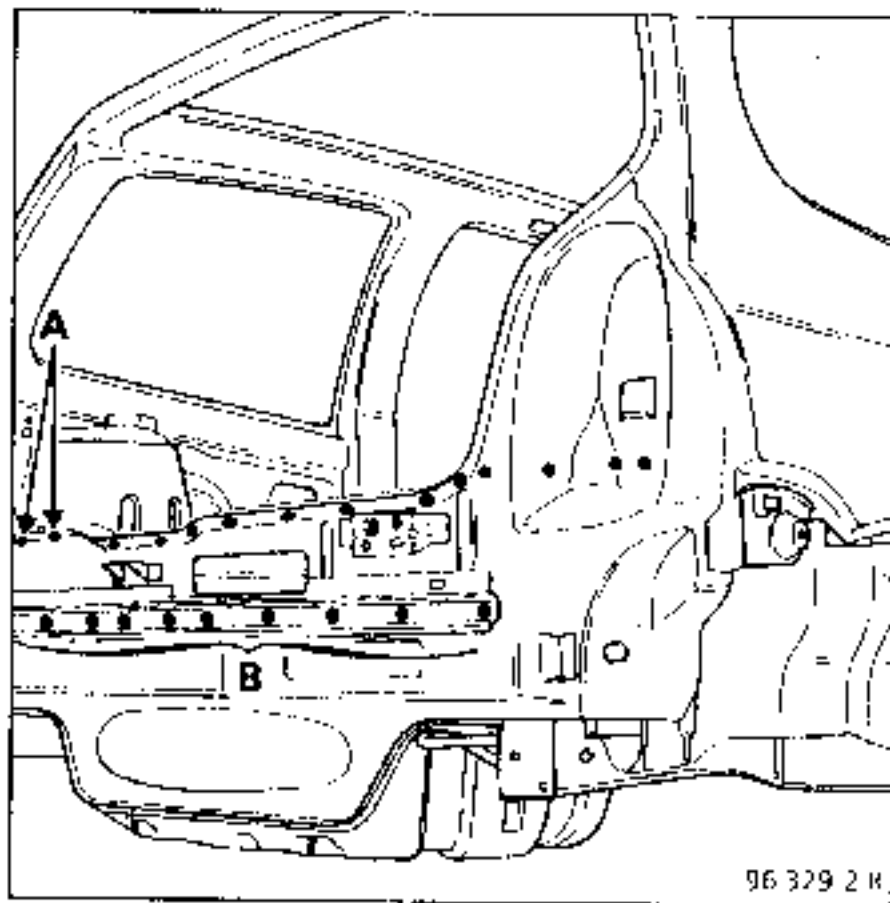


4 UNION CON TRAVESAÑO DE FALDON**Espesor de las chapas (mm)**

Faldón	1,00
Travesaño	0,70
Angular apoyo paragolpes	0,70
Refuerzo de resbalón	1,20

Desgrapado

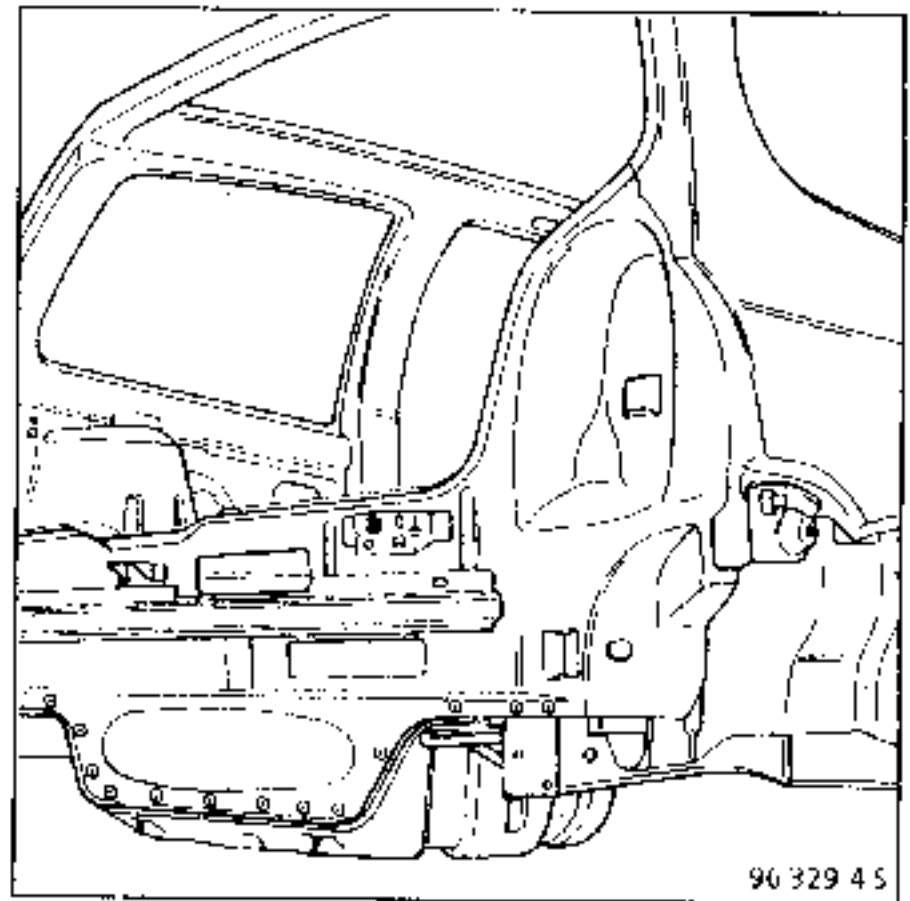
NOTA : la operación de desgrapado no se tiene que efectuar, ya que el faldón se ha sustituido con su travesaño

Soldadura**5 UNION CON PISO TRASERO****Espesor de las chapas (mm)**

Faldón	1,00
Travesaño	0,70
Larguero	1,80

Desgrapado

14 puntos eléctricos con espesor 1,00

Soldadura

NOTA : en (A), 2 puntos en 3 espesores
 $0,7 + 1,00 + 1,20$
 en (B), 10 puntos en 3 espesores
 $(0,7 \times 2) + 1,00$

6 UNION CON LARGUERO TRASERO

Espesor de las chapas (mm)

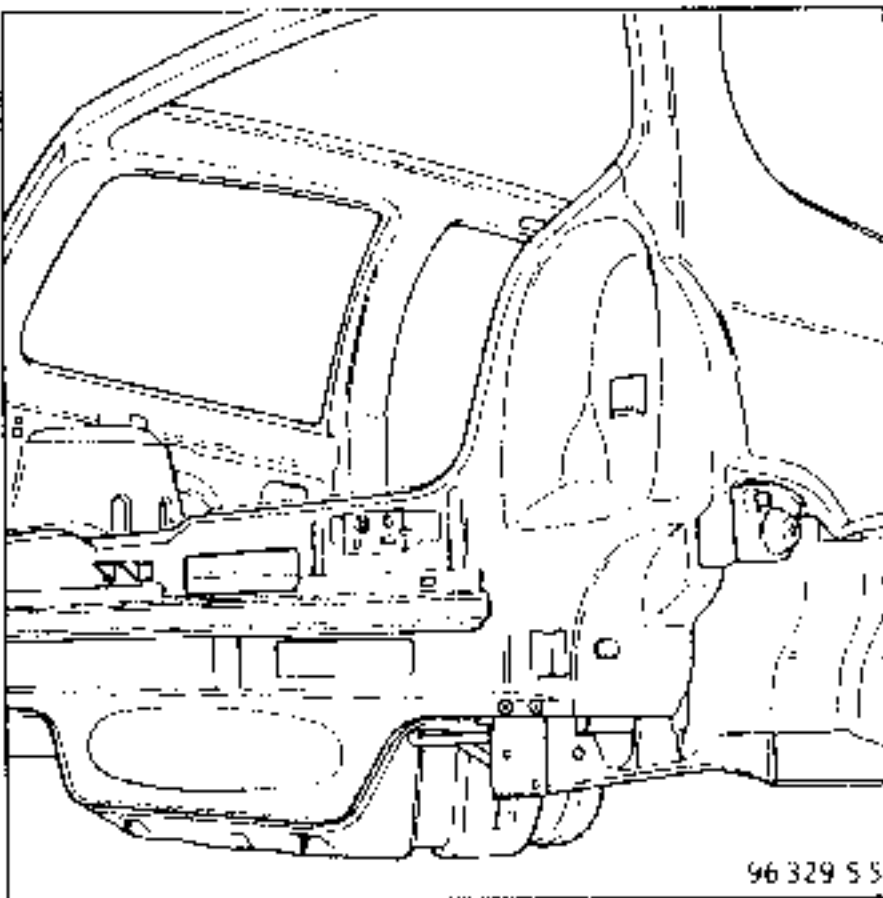
Faldón	1,00
Larguero	1,80
Piso	0,70

Desgrapado



4 puntos eléctricos con espesor 1,00

Soldadura



7 CORTE PARCIAL

Espesor de las chapas (mm)

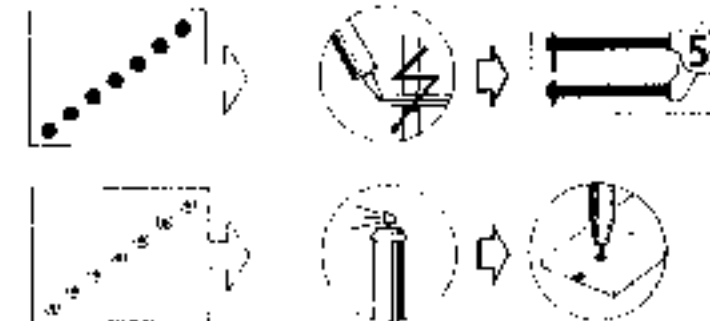
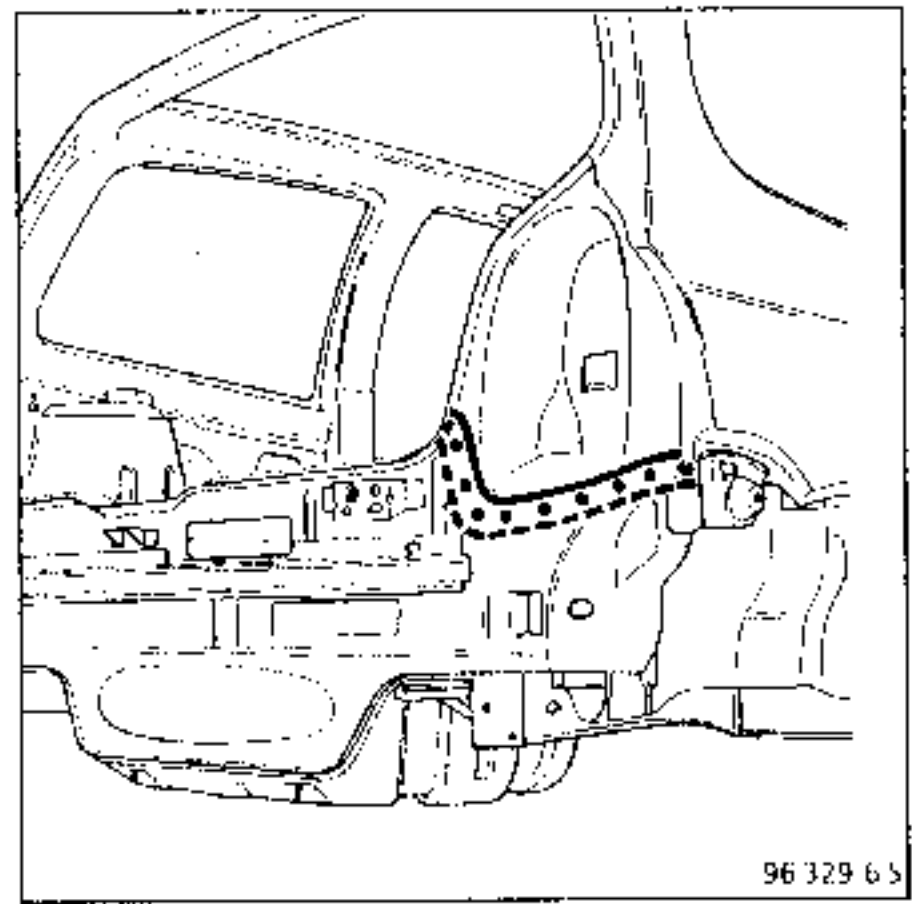
Faldón	1,00

Desgrapado



300 mm

Soldadura



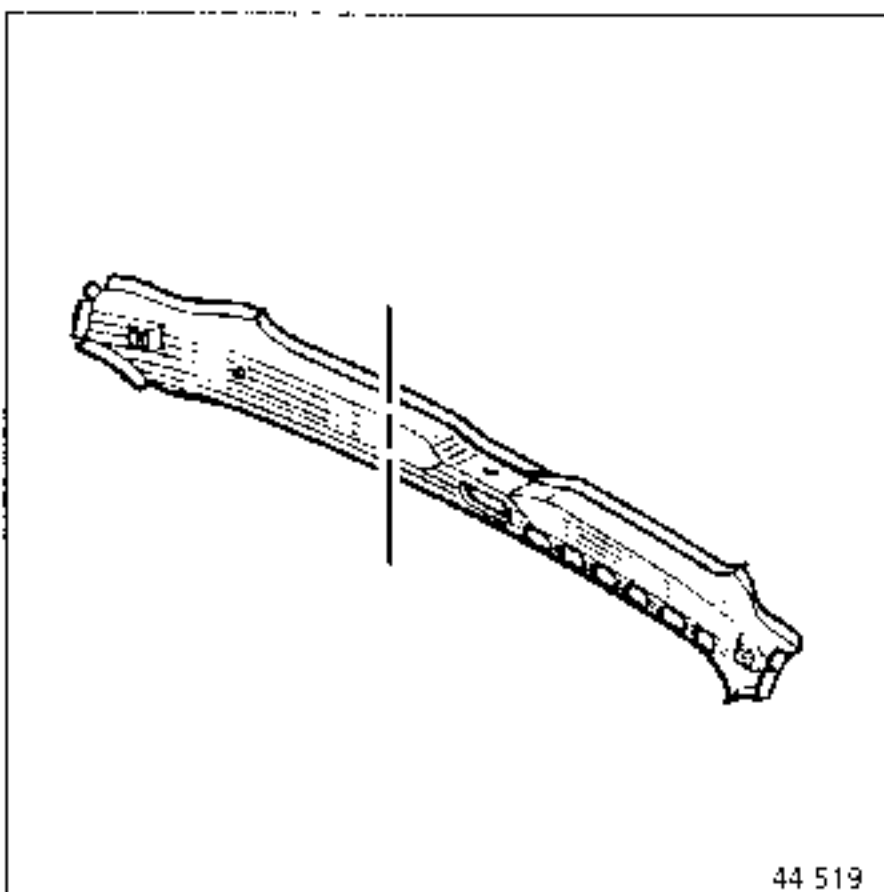
INTRODUCCION

Operación complementaria al faldón trasero.

Puede ser sustituido parcialmente según corte A.

COMPOSICION DE LA PIEZA A.P.R.

Pieza sola

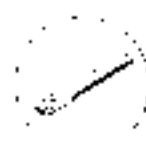


1 UNION CON FORRO DE CUSTODIA

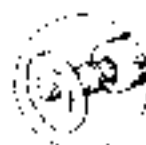
Espesor de las chapas (mm)

Travesaño	0,70
Forro de custodia	0,80

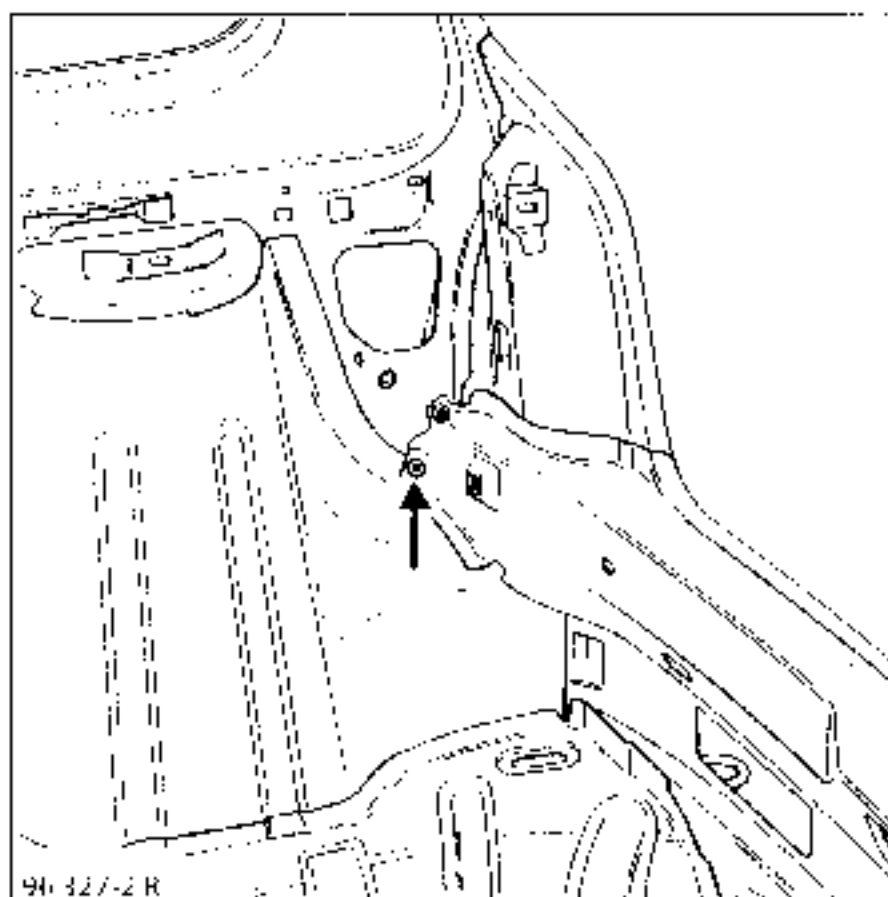
Desgrapado



100 mm



2 puntos eléctricos con espesor 0,70

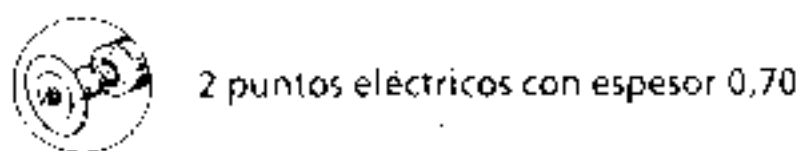
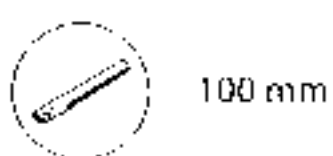


2 UNION CON PASO DE RUEDA

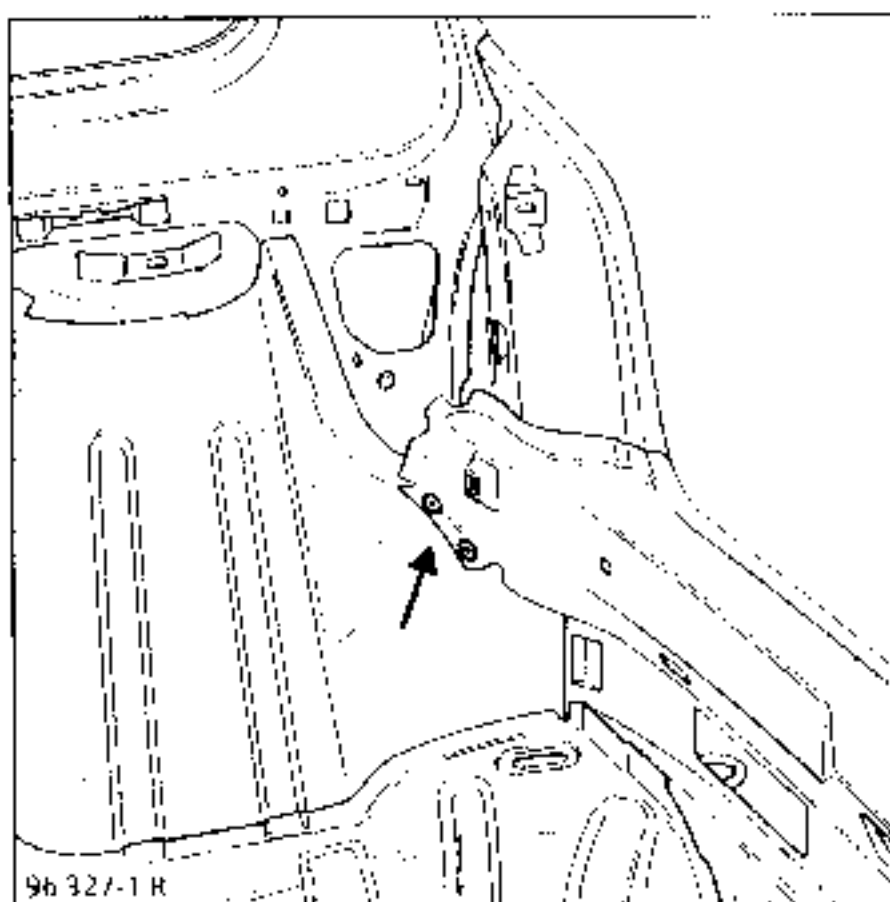
Espesor de las chapas (mm)

Travesaño	0,70
Paso de rueda	0,70

Desgrapado

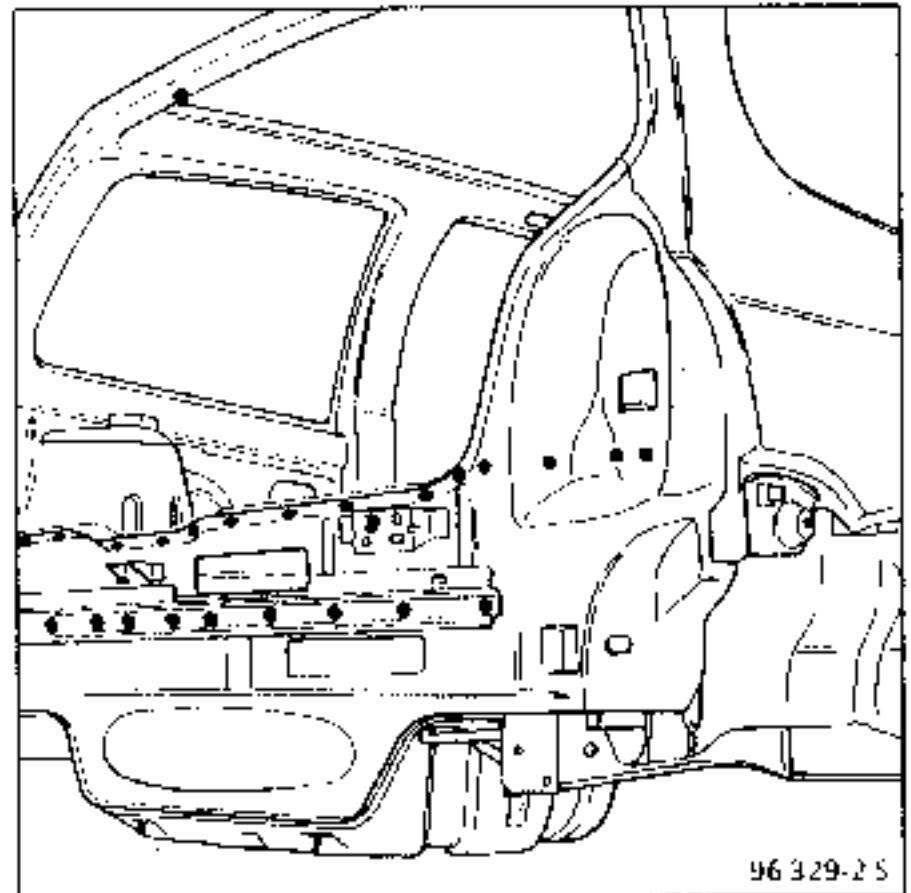


Soldadura



3 UNION CON FALDON TRASERO

Recuerde : ver 44-F-4

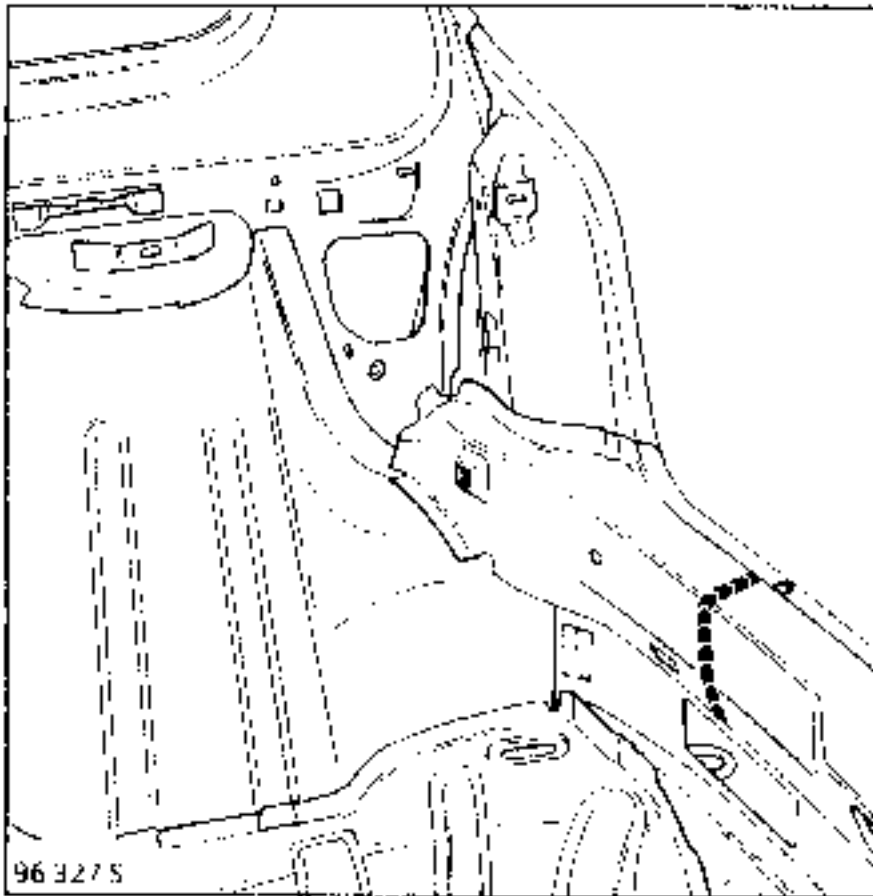


4 CORTE PARCIAL

Espesor de las chapas (mm)

Travesaño 0,70

Desgrapado

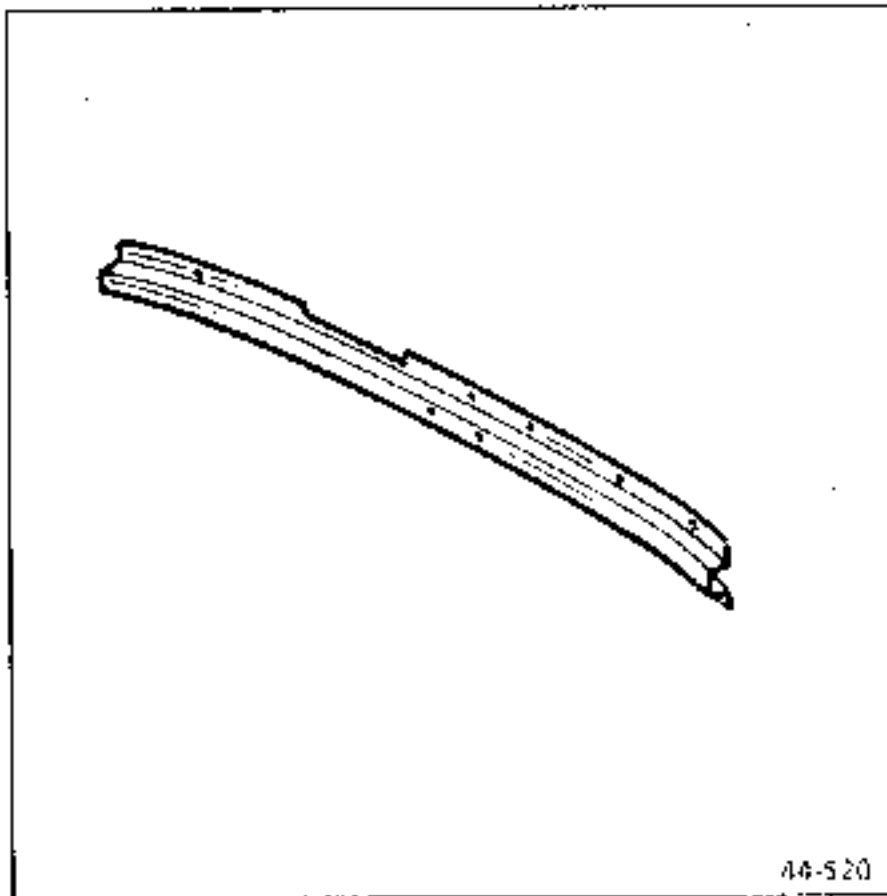


INTRODUCCION

Operación de base para colisión trasera

COMPOSICION DE LA PIEZA A.P.R.

Pieza desnuda.



1 UNION CON FALDON TRASERO

Espesor de las chapas (mm)

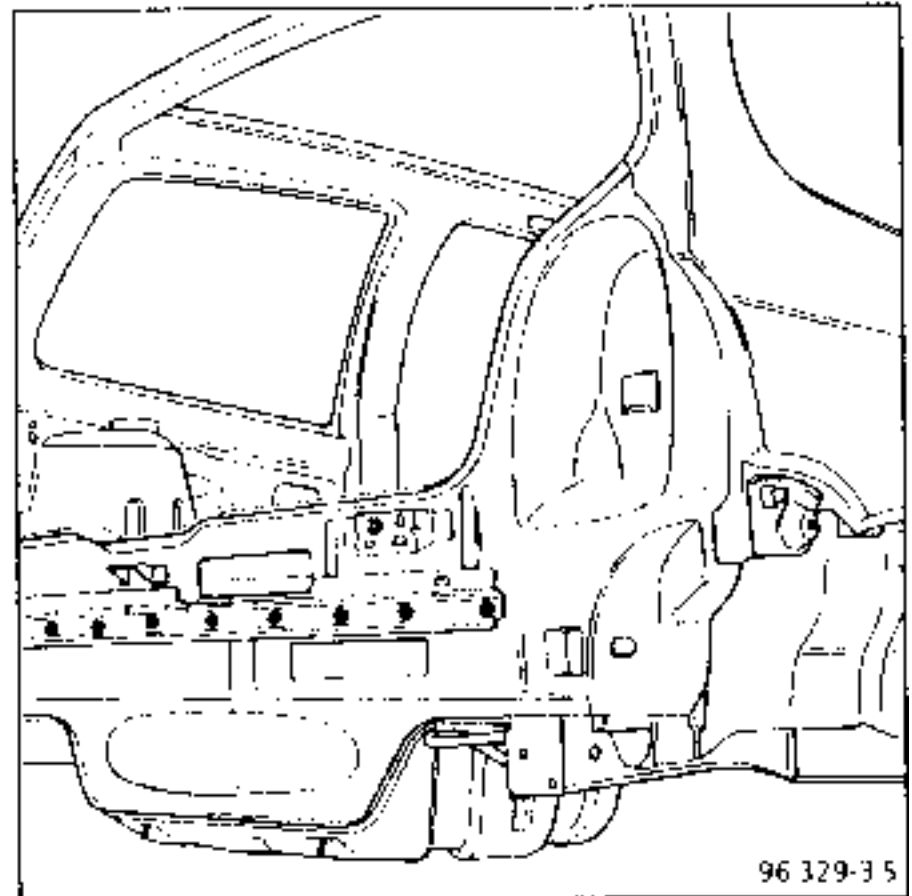
Angular	0,70
Faldón	0,70
Travesaño de faldón	0,70

Desgrapado



14 puntos eléctricos con espesor 0,70

Soldadura



NOTA : todos los puntos están en tres espesores.

INTRODUCCION

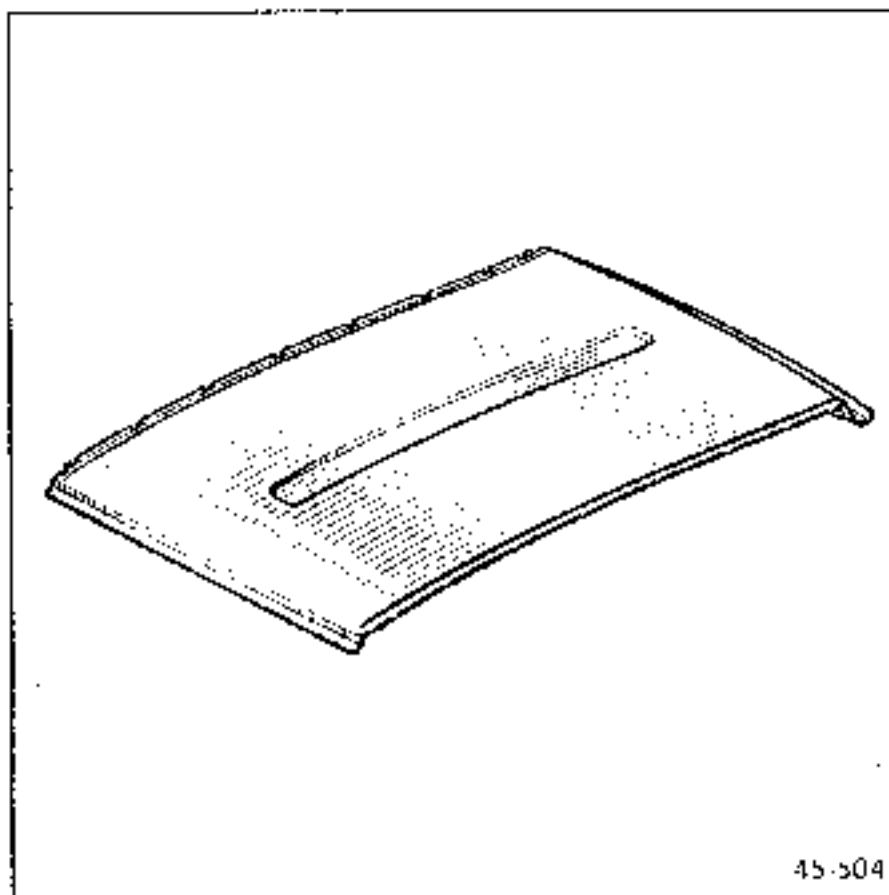
Operación de base para choque en parte superior.

Operación complementaria a :

- costado de caja para colisión lateral,
- semi-bloque para colisión trasera.

COMPOSICION DE LA PIEZA A.P.R.

Pieza desnuda



1 UNION CON TRAVESAÑO DELANTERO DE TECHO

Espesor de las chapas (mm)

Travesaño	0,70
Techo	0,70

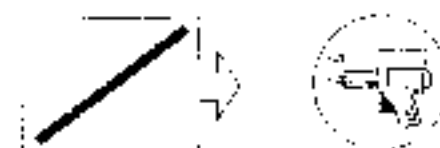
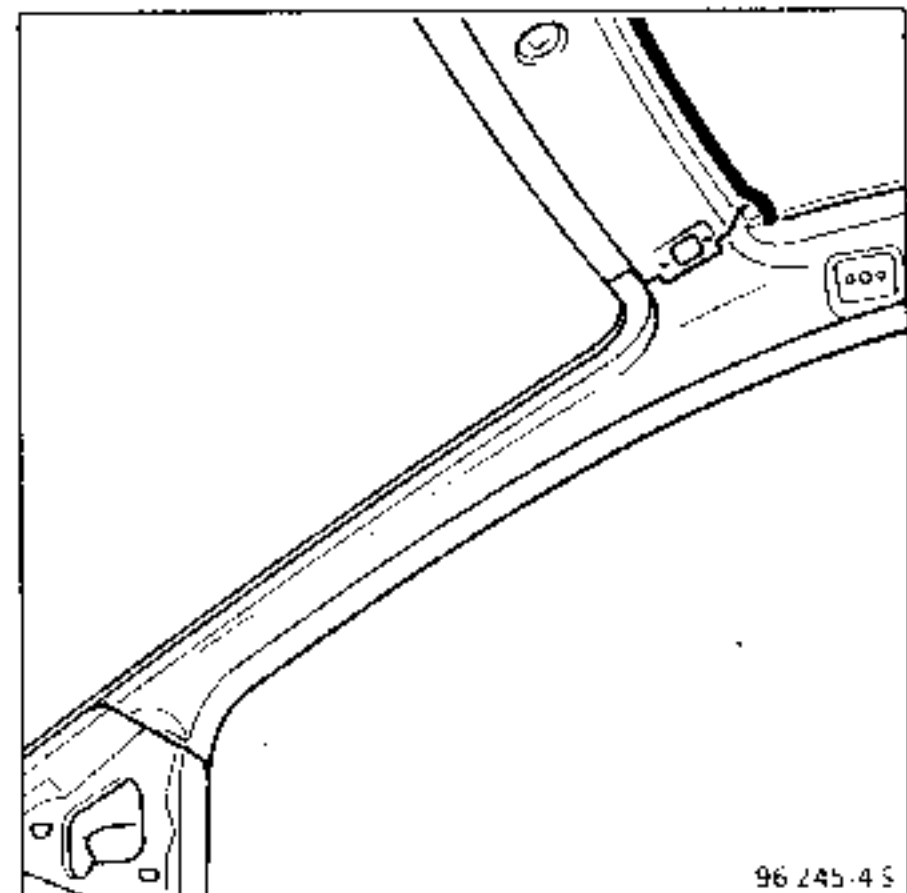
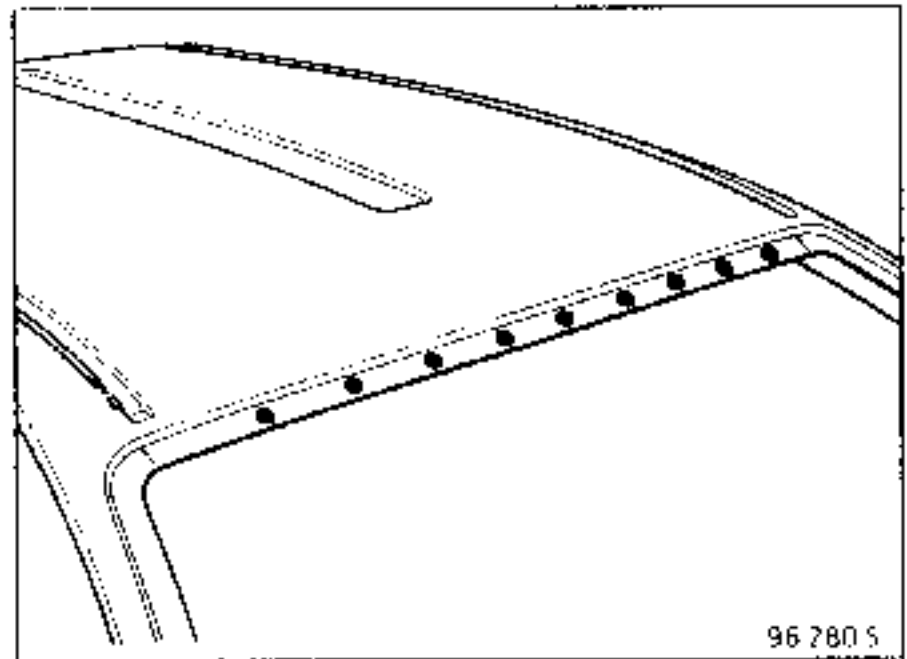
Desgrapado



9 puntos eléctricos con espesor 0,70
1 cordón de masilla cola de 700 mm

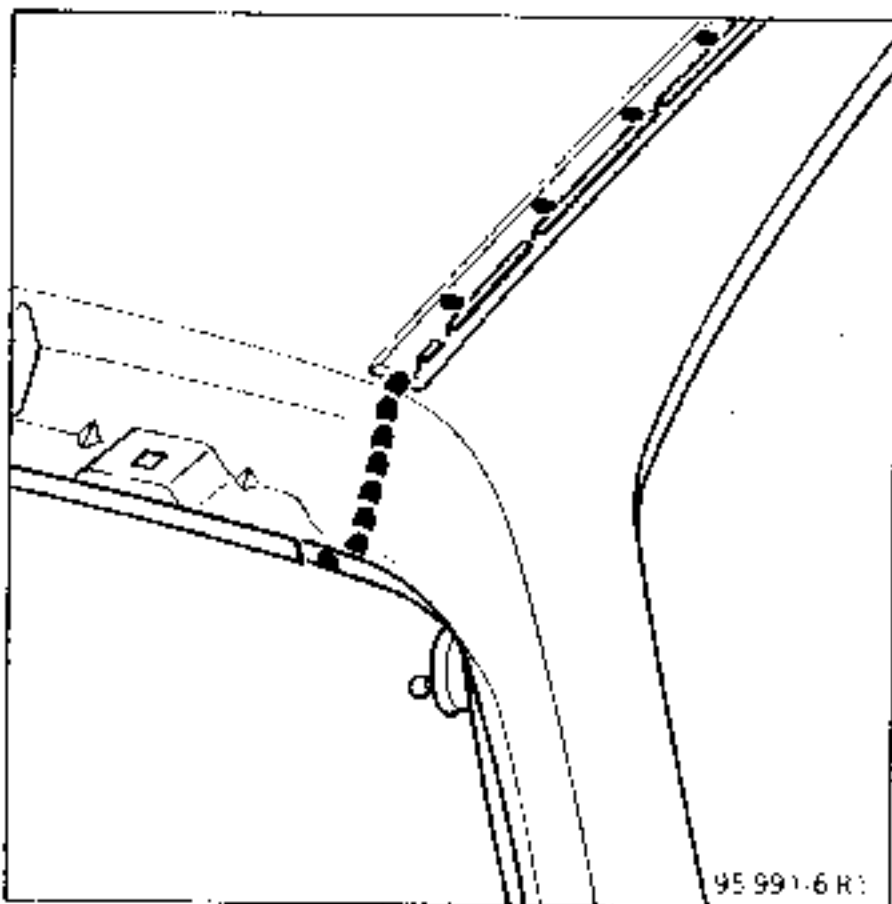
Calentar con el soplete de aire caliente
800 mm de cordón.

Soldadura

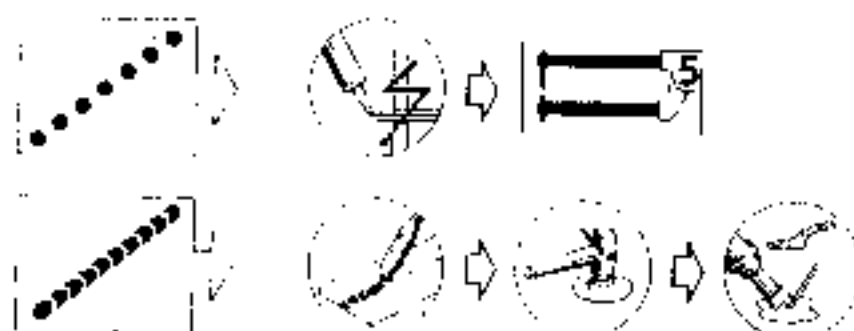
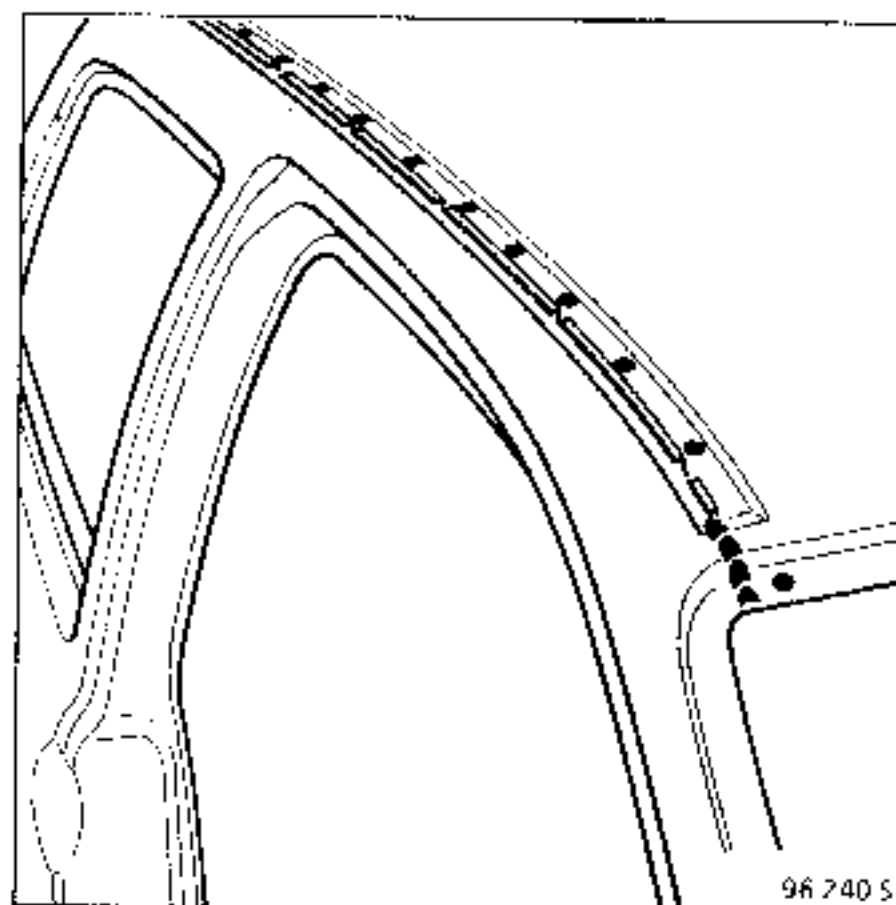
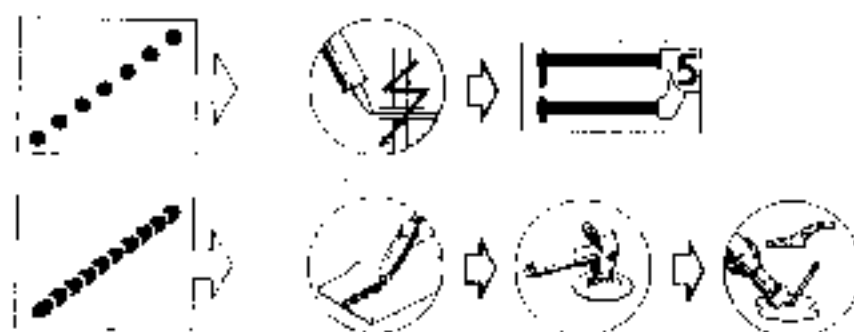
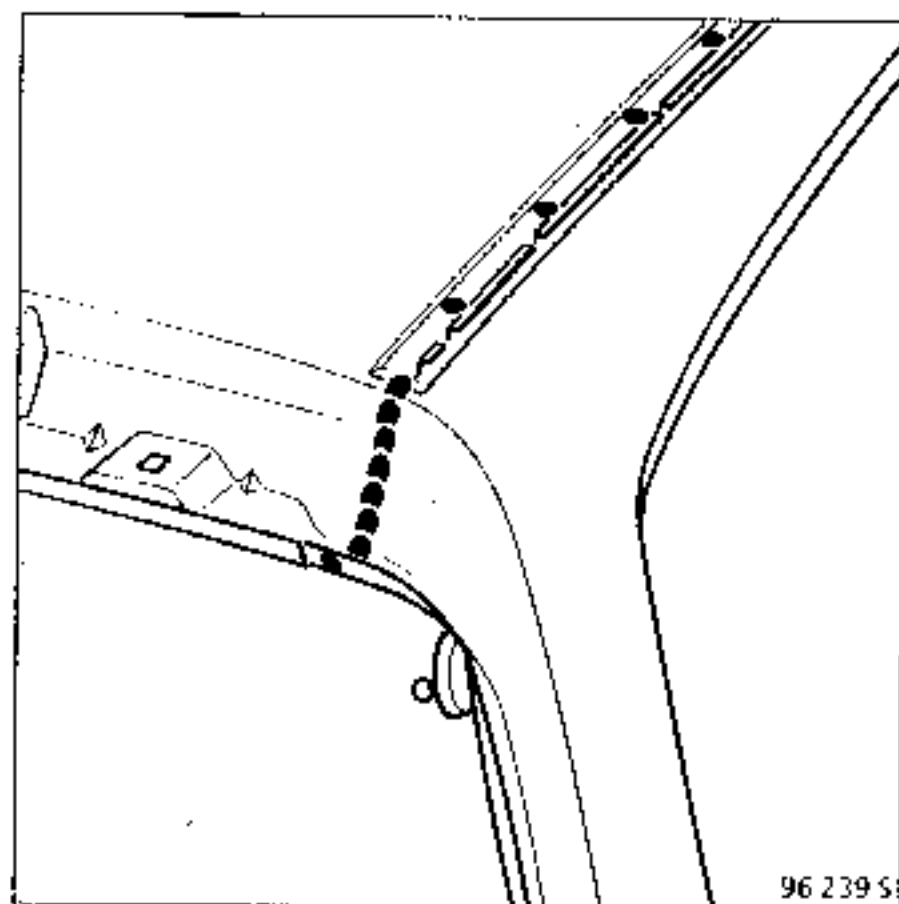


2 UNION CON ALTOS DE CAJA

Recuerde : ver 43-C-3



NOTA : en (A), antes de colocar el techo, dar un cordón de cola Ø 4 mm



3 UNION CON REFUERZO DE CUSTODIA

Espesor de las chapas (mm)

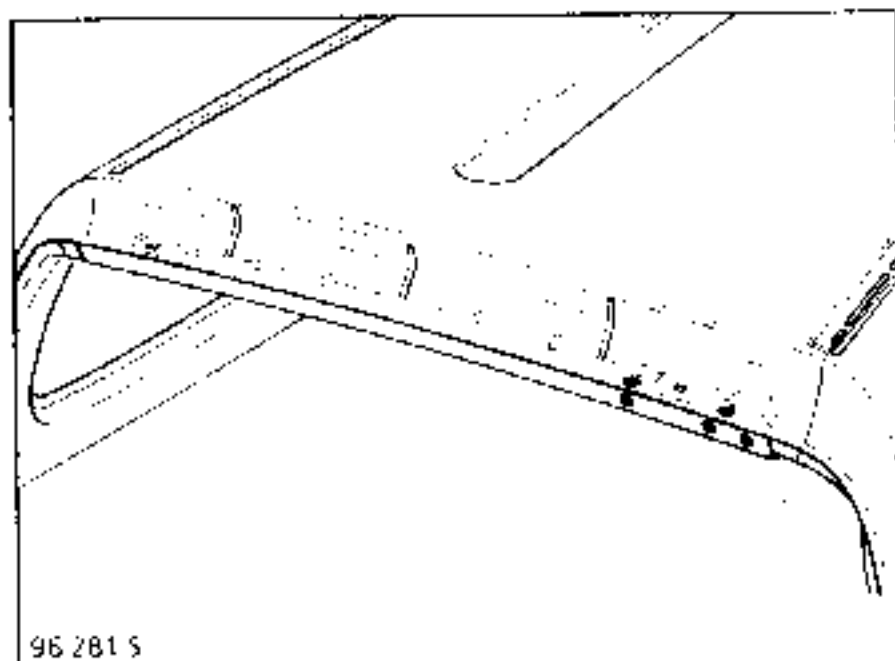
Techo	0,70
Refuerzo de custodia	1,50
Travesaño de techo	0,70

Desgrapado



5 puntos de soldadura eléctrica con espesor 0,70

Soldadura



NOTA : Todos los puntos están en 3 espesores
(0,7 x 2) + 1,50

4 UNION CON TRAVESAÑO TRASERO DE TECHO

Espesor de las chapas (mm)

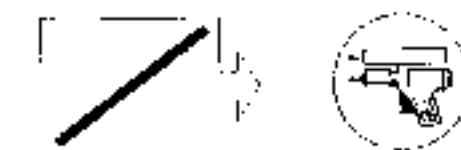
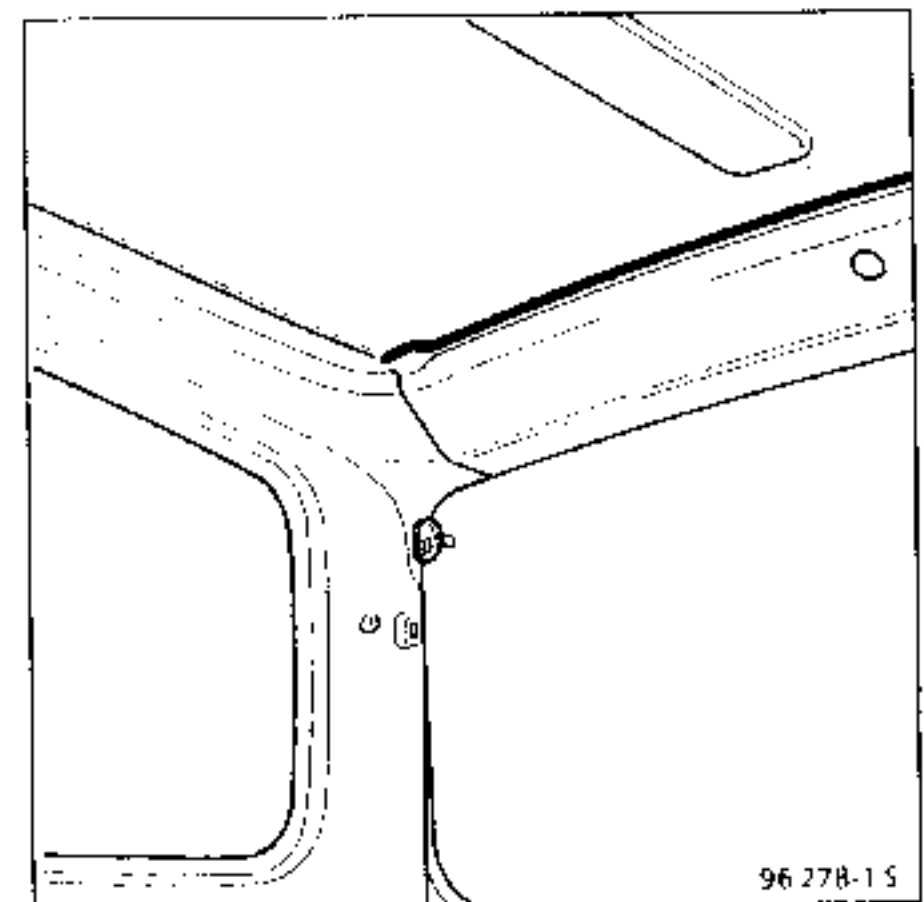
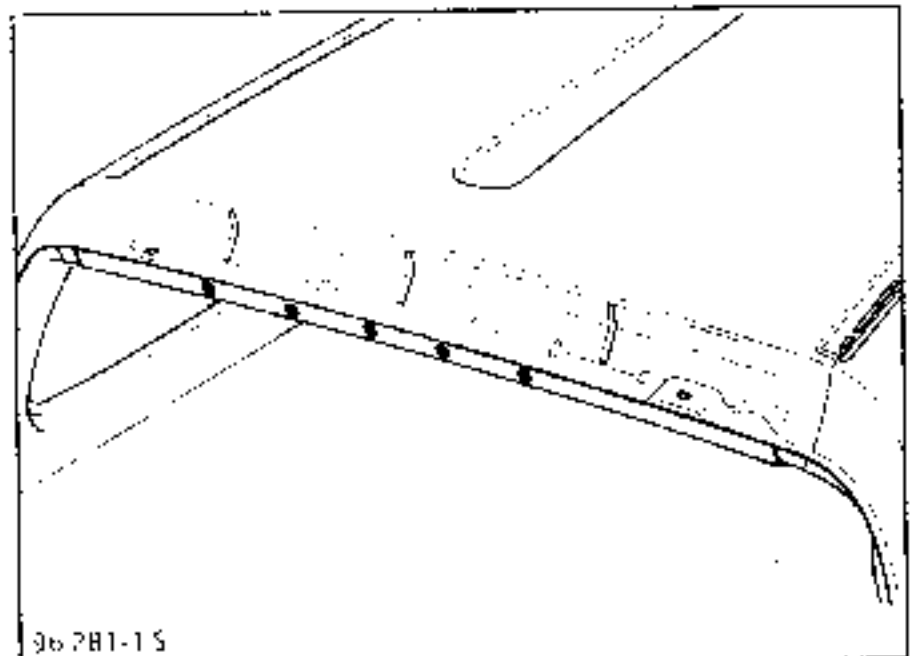
Techo	0,70
Travesaño	0,70

Desgrapado



5 puntos eléctricos con espesor 0,70
1 cordón de masilla cola de 700 mm
calentar con el soplete de aire caliente
800 mm de cordón

Soldadura

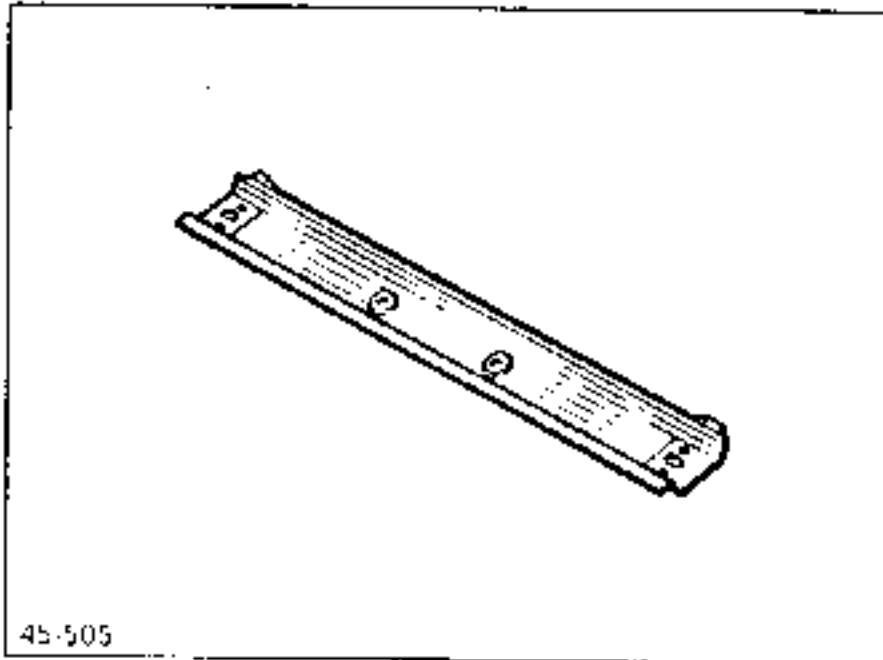


INTRODUCCION

Operación complementaria a la sustitución del techo.

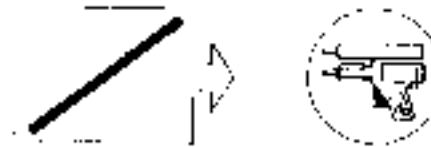
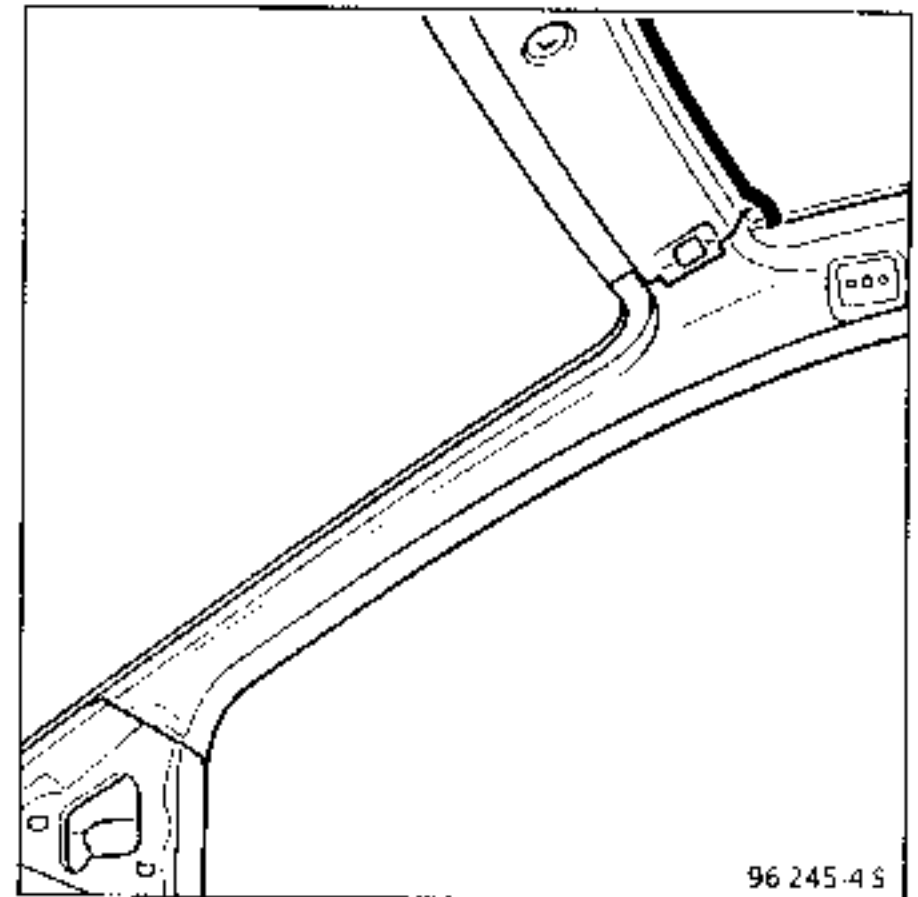
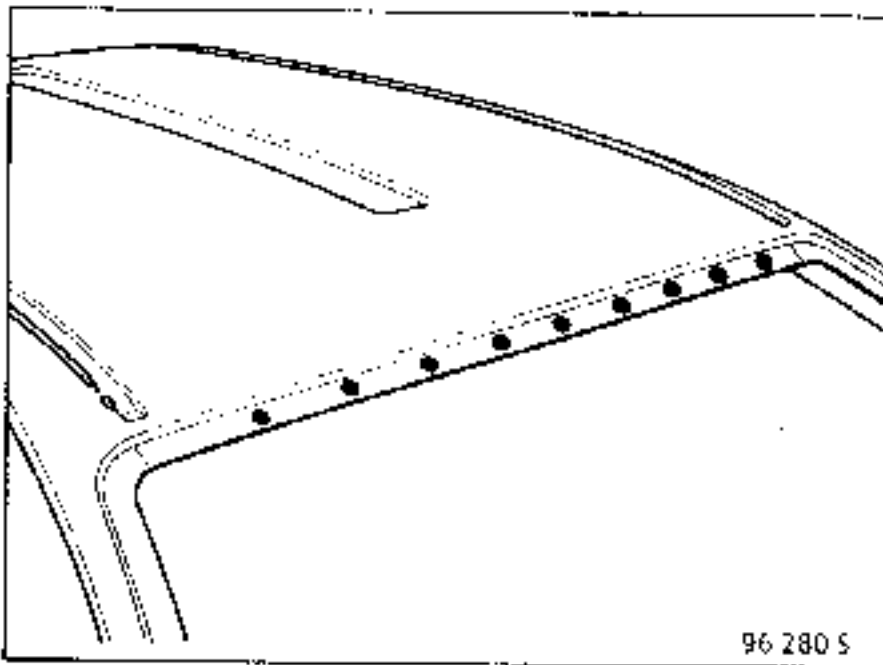
COMPOSICION DE LA PIEZA A.P.R.

Pieza desnuda



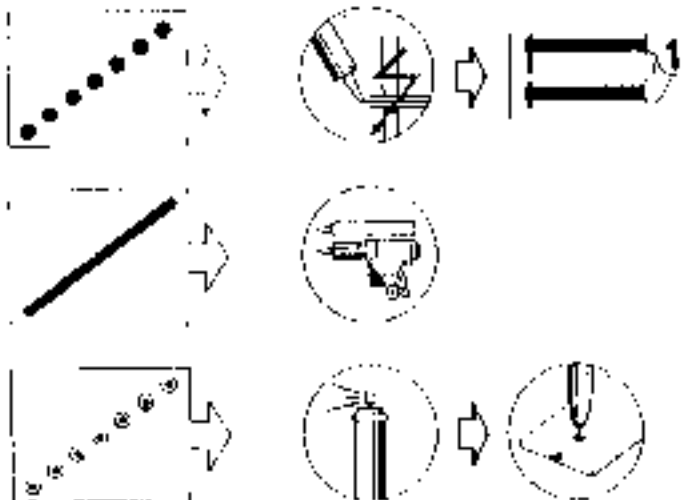
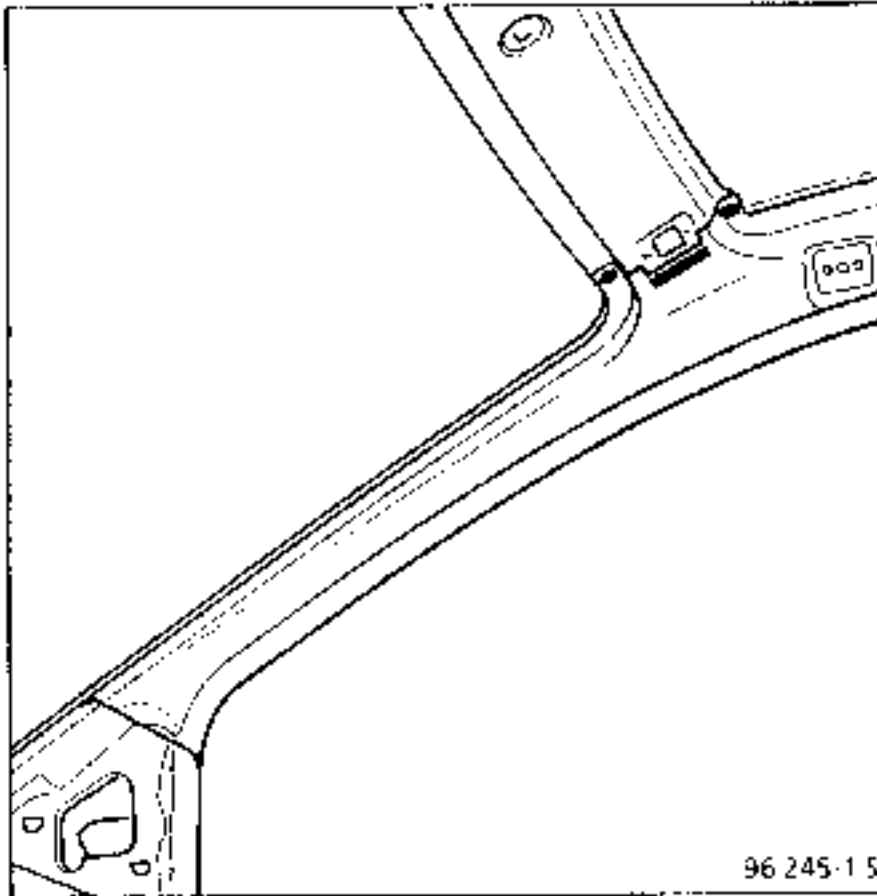
1 UNION CON TECHO

Recuerde : ver **45-A-1**



2 UNION CON FORRO DE MONTANTE DE MARCO

Recuerde : ver **43-B-4**

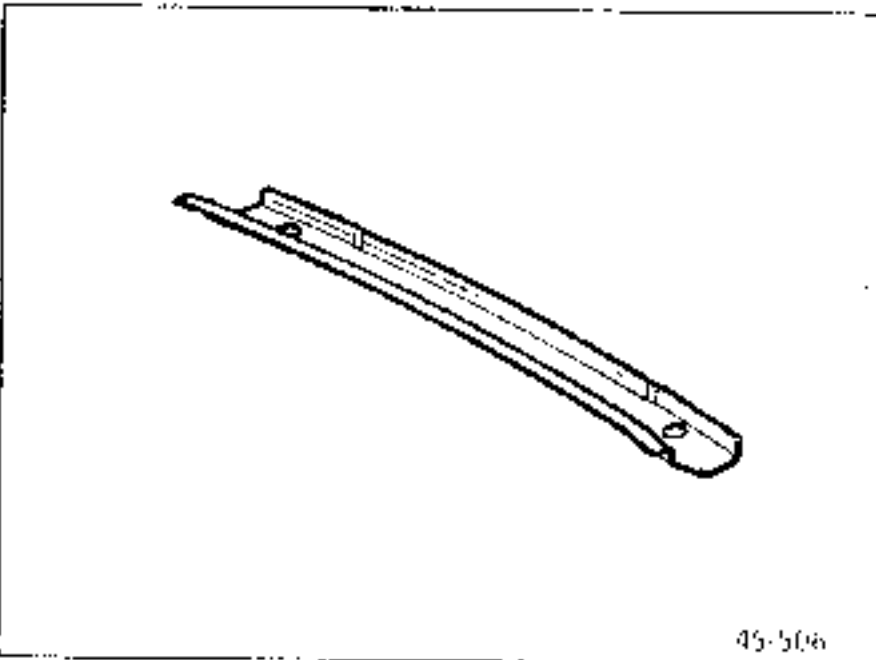


INTRODUCCION

Operación complementaria a la sustitución del techo.

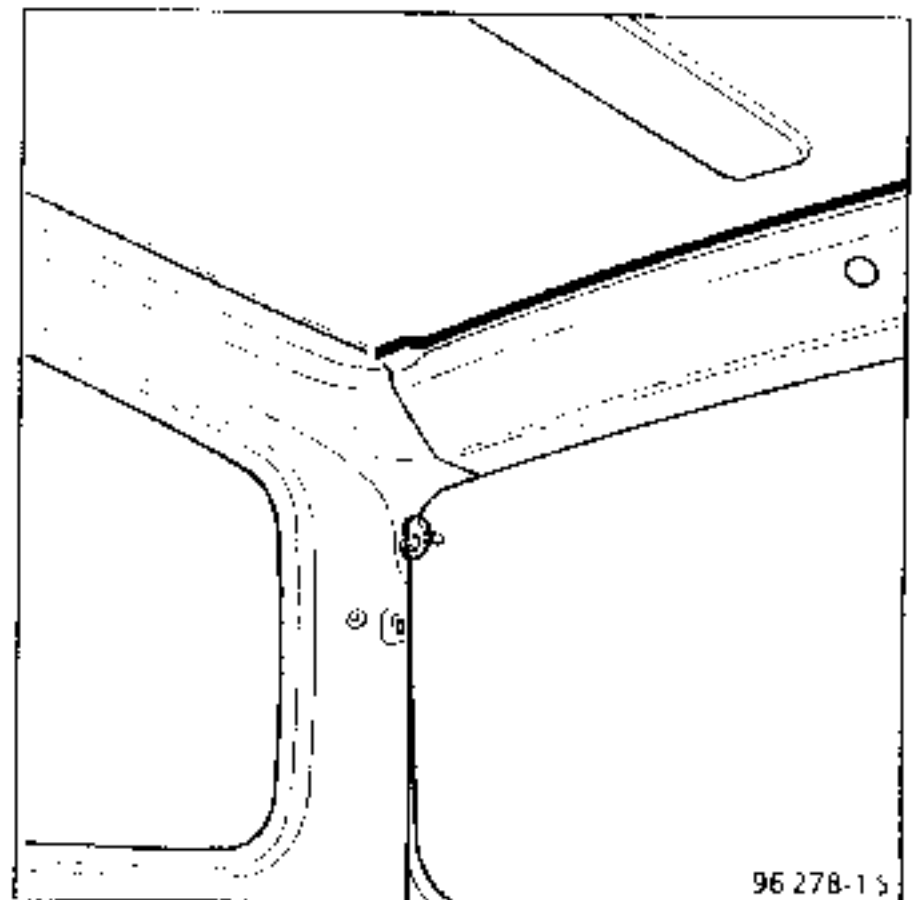
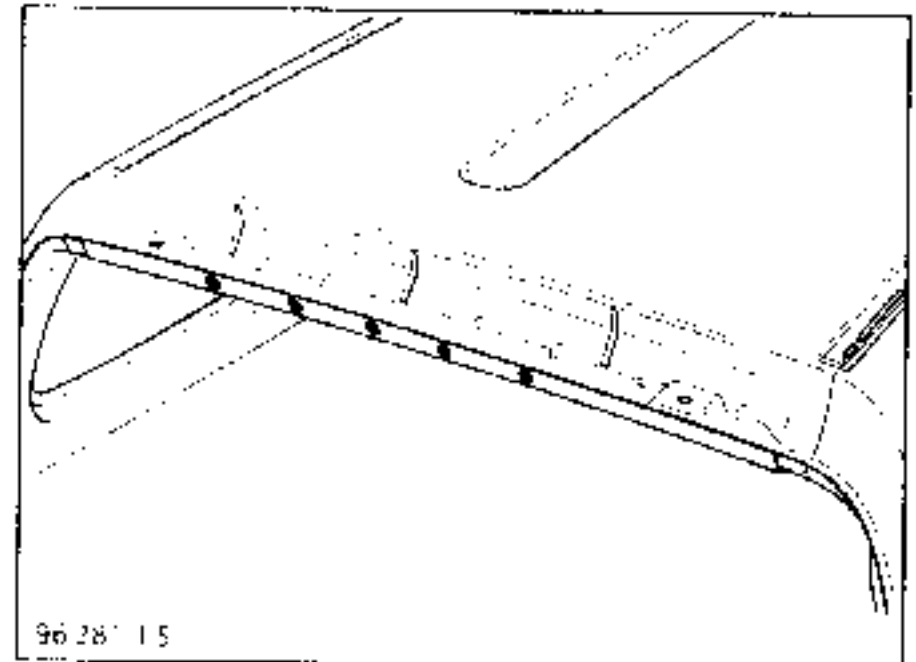
COMPOSICION DE LA PIEZA A.P.R.

Pieza desnuda



1 UNION CON TECHO

Recuerde : ver **45-A-4**



2 UNION CON REFUERZO DE CUSTODIA

Espesor de las chapas (mm)

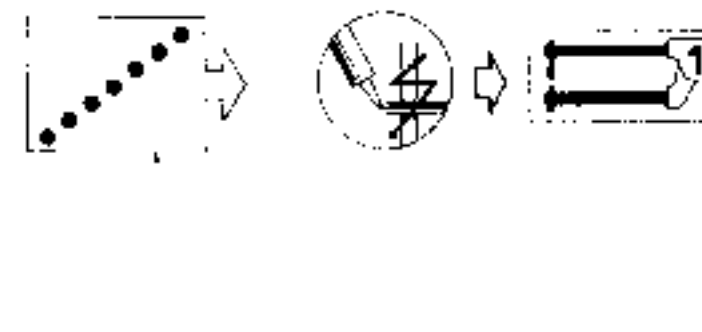
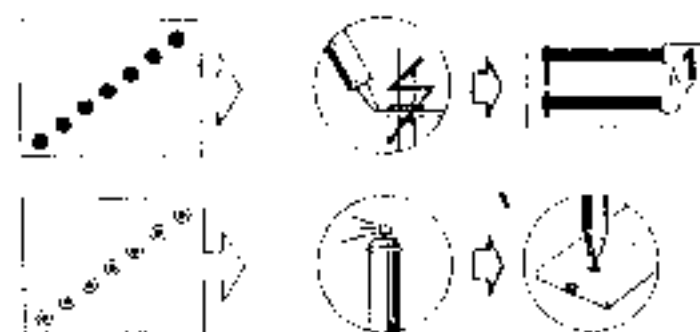
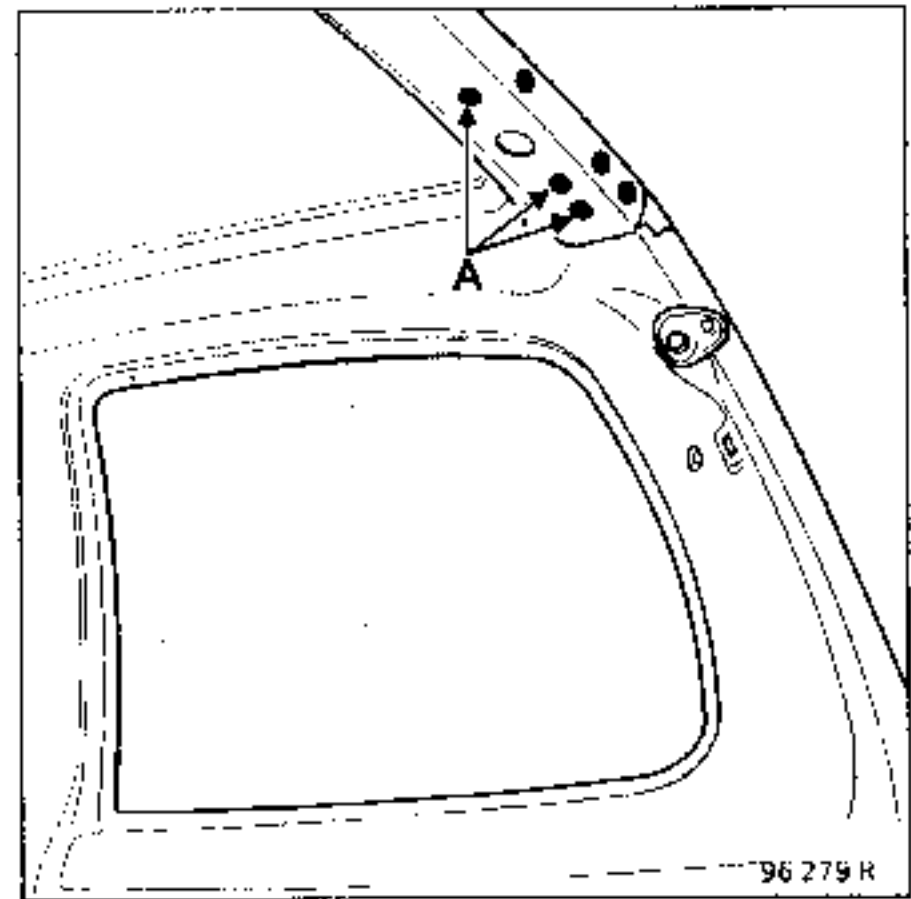
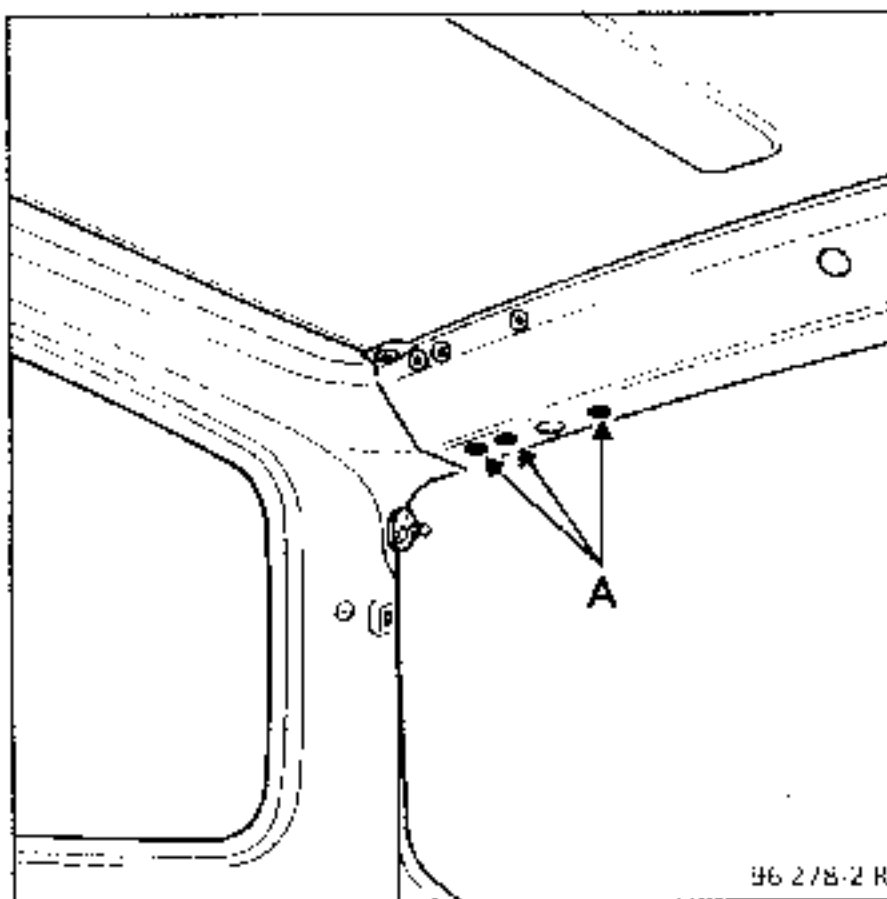
Travesano	0,70
Techo	0,70
Refuerzo de custodia	1,50
Forro de custodia	0,70

Desgrapado



10 puntos eléctricos con espesor 0,70

Soldadura



NOTA : en (A), puntos en 3 espesores
(0,70 x 2) + 1,5

3 UNION CON FORRO DE CUSTODIA

Espesor de las chapas (mm)

Travesaño	0,70
Forro de custodia	0,70

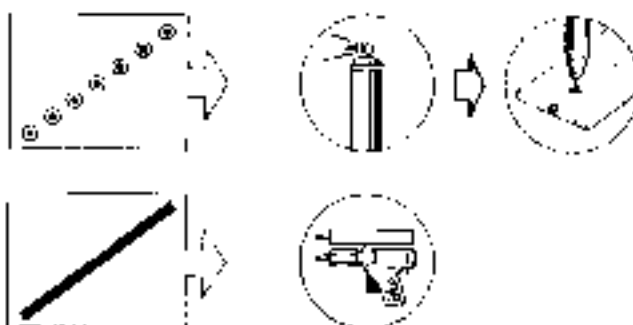
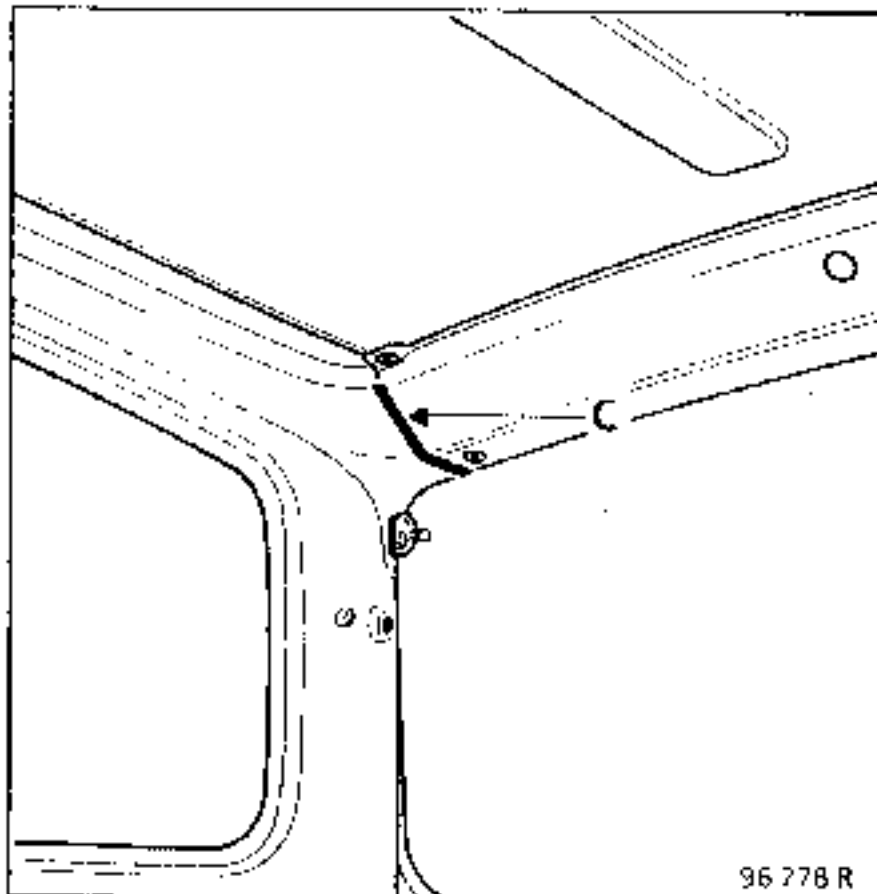
Desgrapado



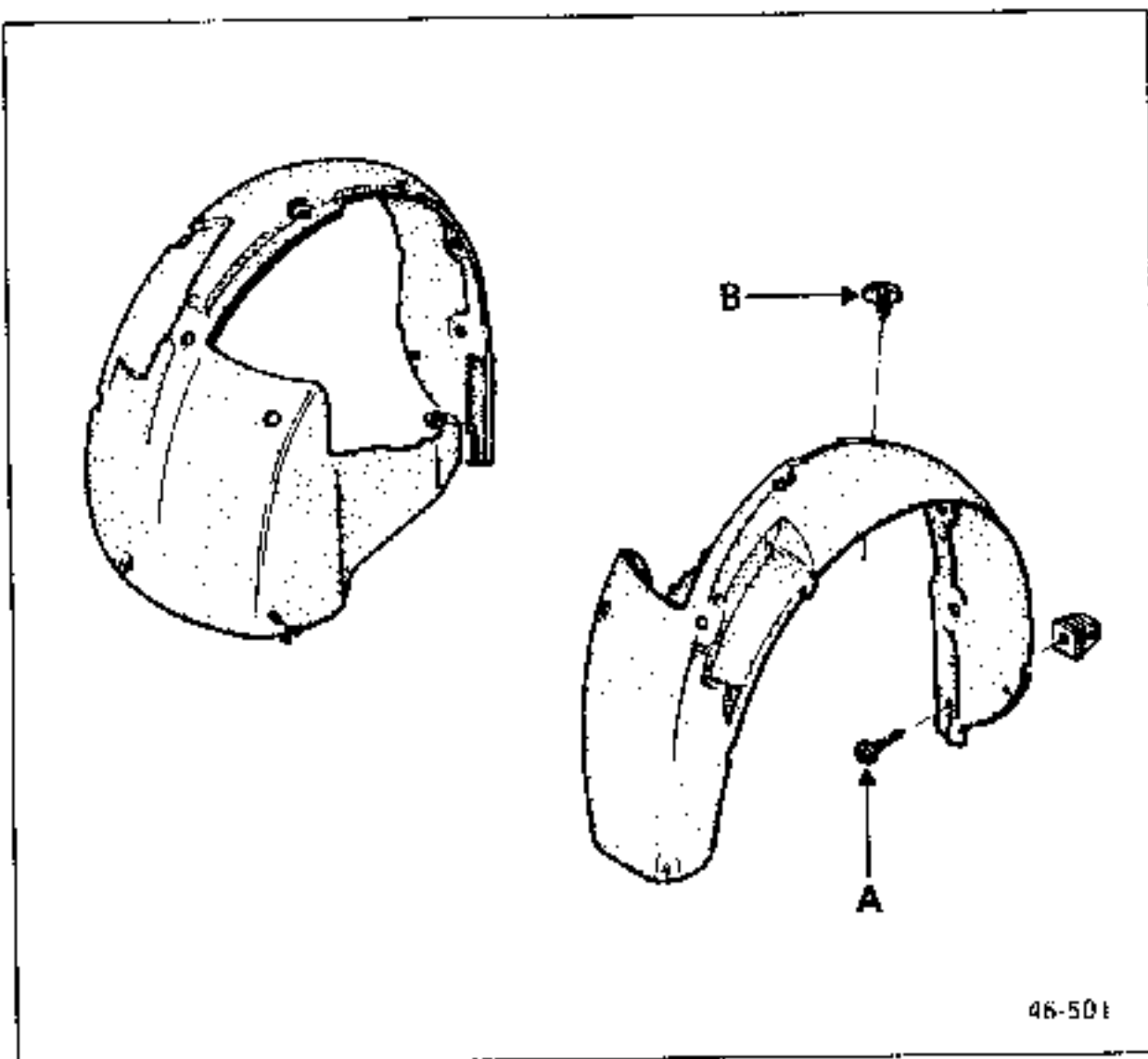
2 puntos eléctricos con espesor 0,70

Calentar con soplete de aire caliente
200 mm de cordón

Soldadura

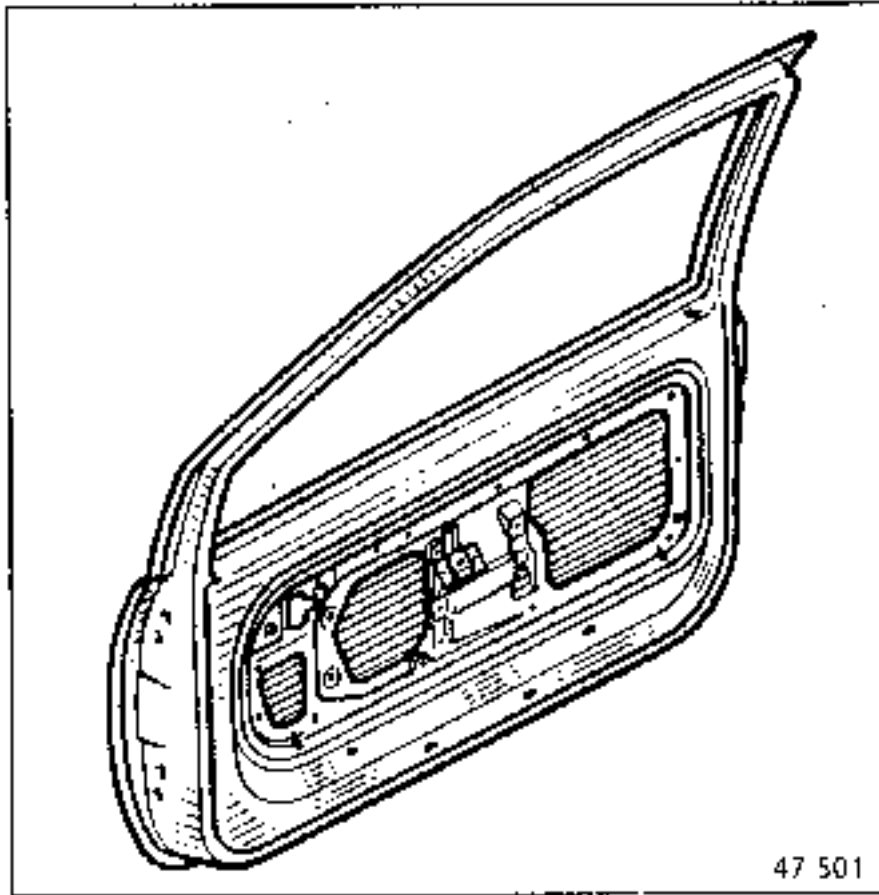


NOTA : en (C), dar un cordón de masilla cola

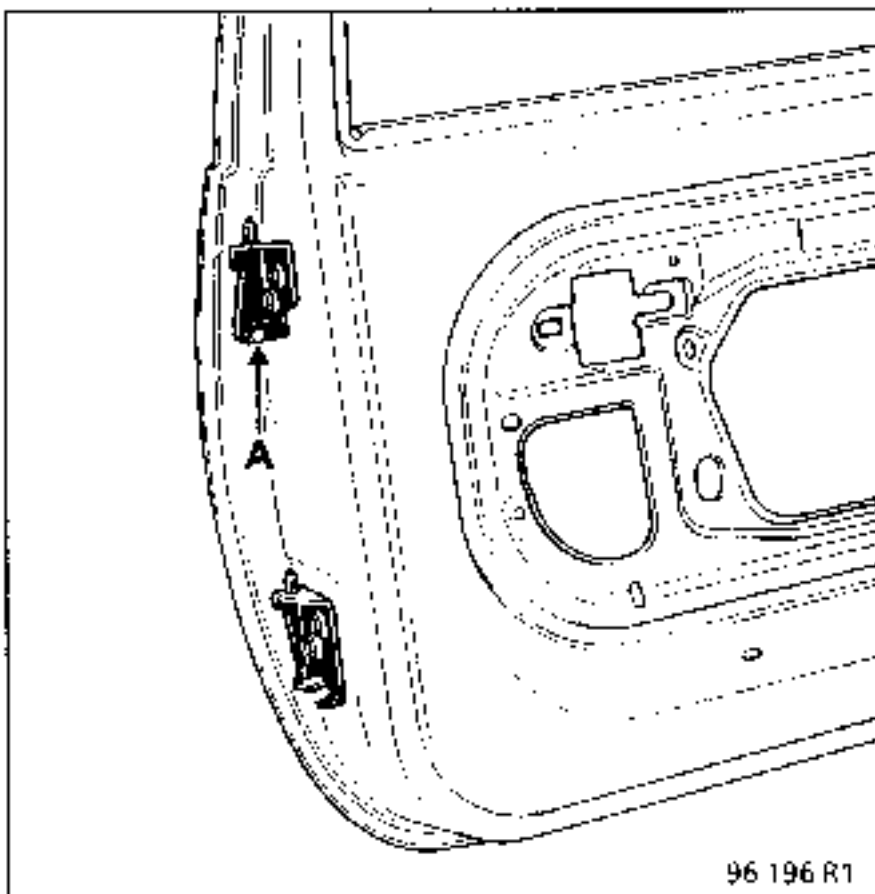


Quitar :

- los tornillos torx 20 (A),
- las grapas de plástico (B)

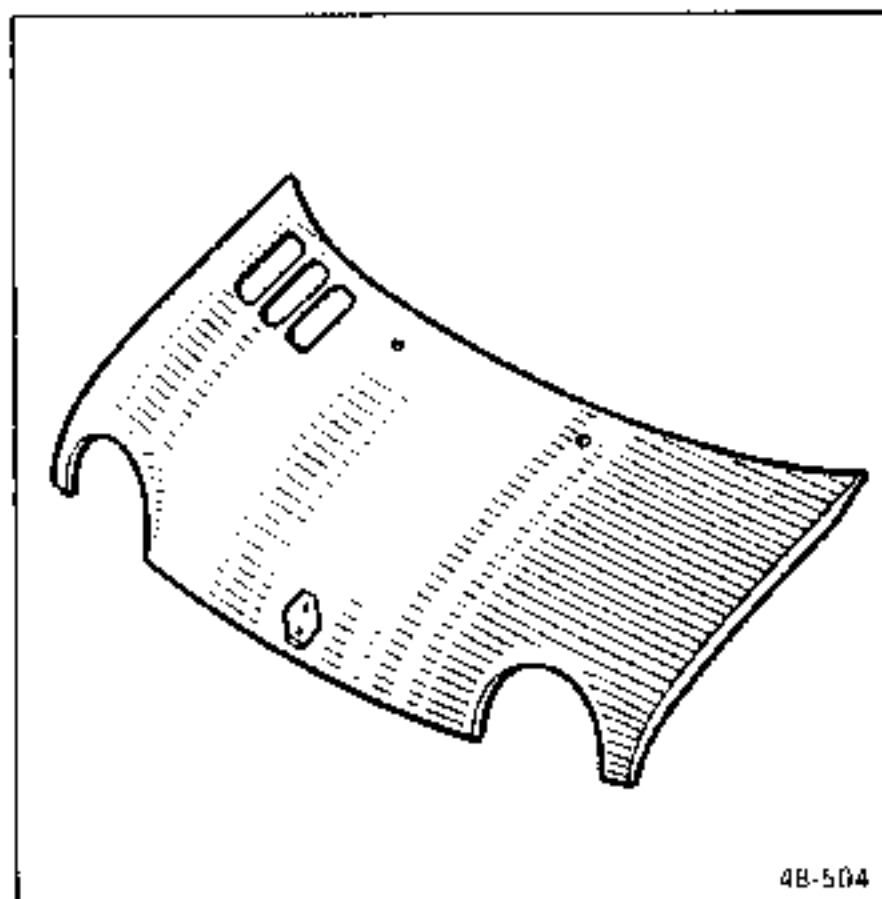


EXTRACCION

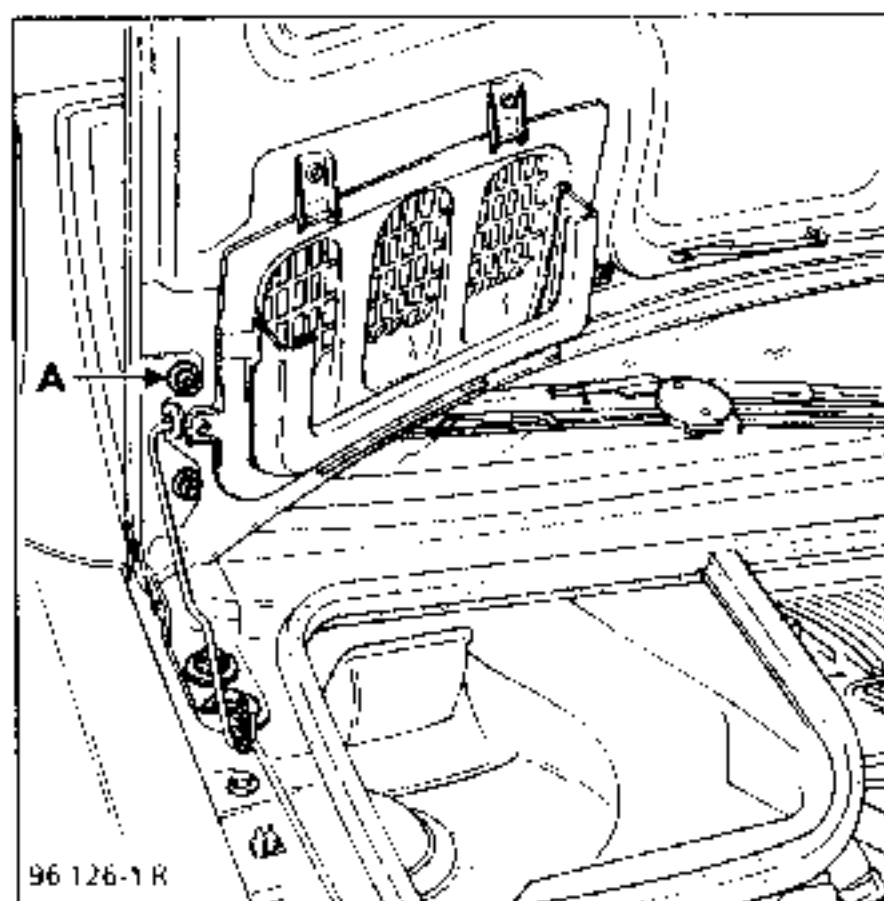


Aflojar la tuerca del freno de retención de la puerta (A).

Levantar la puerta con precaución para poder sacar las bisagras

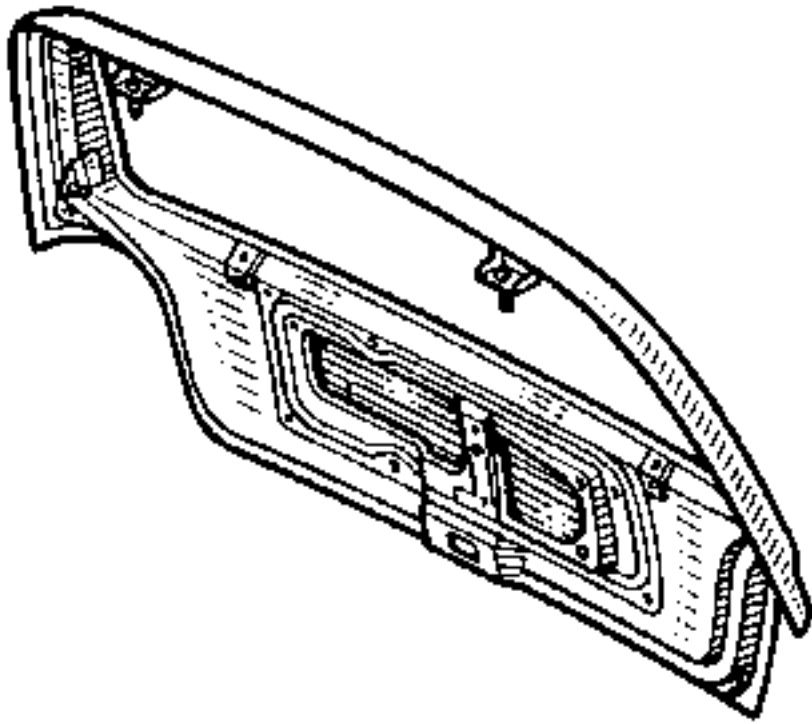


EXTRACCION

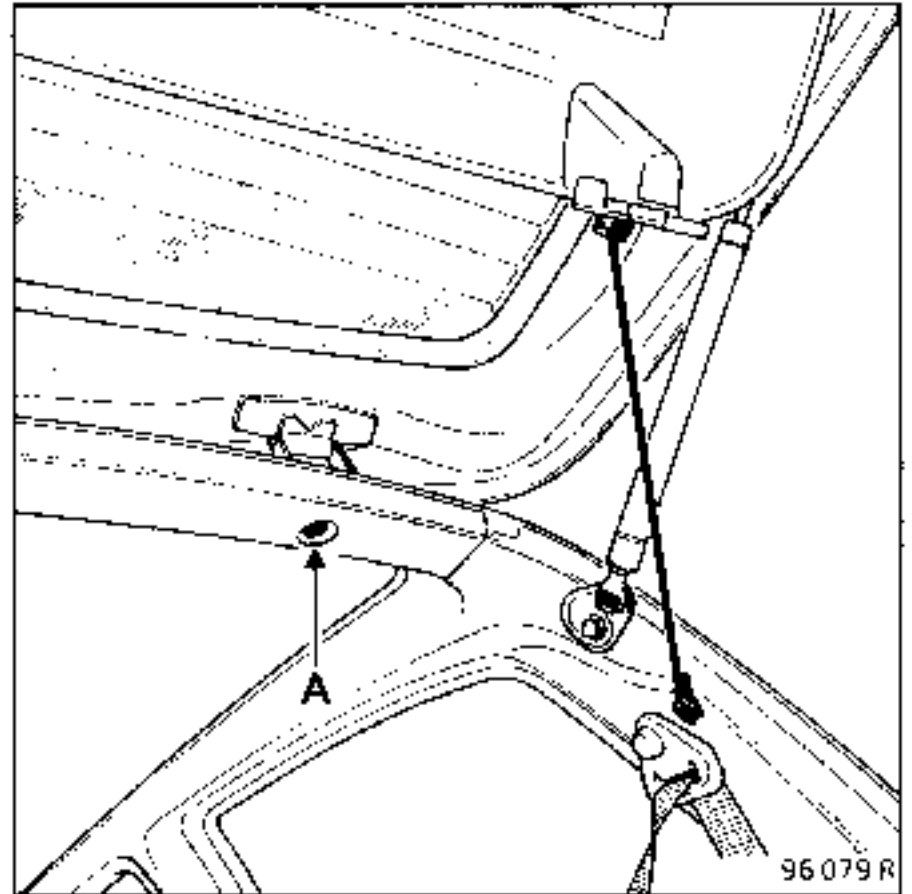


Posicionar la moldura de fijación.

Aflojar las fijaciones del capot (A).



48 505

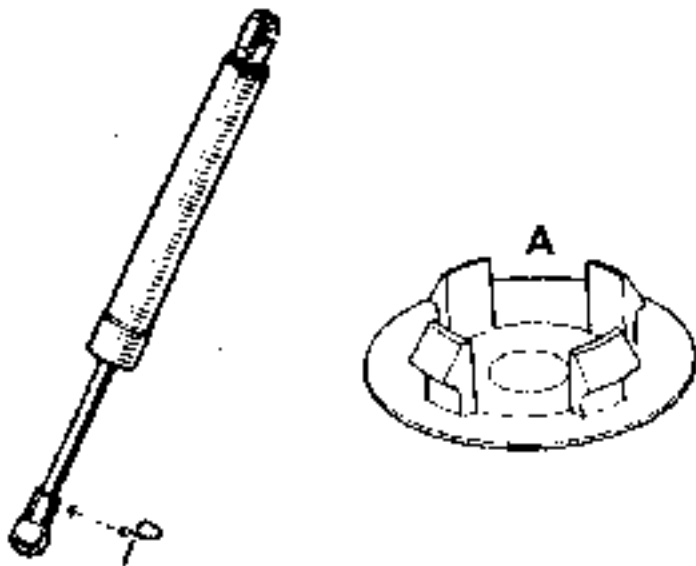


96 079 R

Quitar el obturador (A)

Retirar las fijaciones (tuercas $\varnothing 8$).

OBSERVACION : en la reposición, prestar atención a la posición de los cordones de la tableta trasera



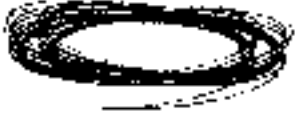
96 124 R

Desconectar el cableado eléctrico.

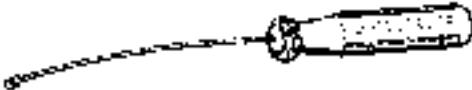
Soltar los hidráulicos del portón.

Utillajes preconizados para la sustitución del parabrisas

MATERIAL

	Designación	Referencia Proveedor	Nº homologación M.R. 500 **
 87 270	Empuñadura de tracción	CAR - E004 77 01 359 005	55 70 00
 87 276	Util de sujeción		
 87 270	Rollo de hilo de cortar (cuerda de piano)		
 87 274	Par de ventosas para facilitar la colocación del parabrisas	STOKVIS VALOREM BF 802 STAHWILLE STW 10352	58 23 00 55 70 01
 92 529	Cuchillo eléctrico para extraer las lunas	SAPRA 77 01 357 888	600 500
 92 523	Lámina para el parabrisas		

UTILLAJE ESPECIAL

	Designación	Referencia Renault	Referencia A.P.R.
 88 700	Aguja pasa-hilos	Car. 1033	00 00 103 300

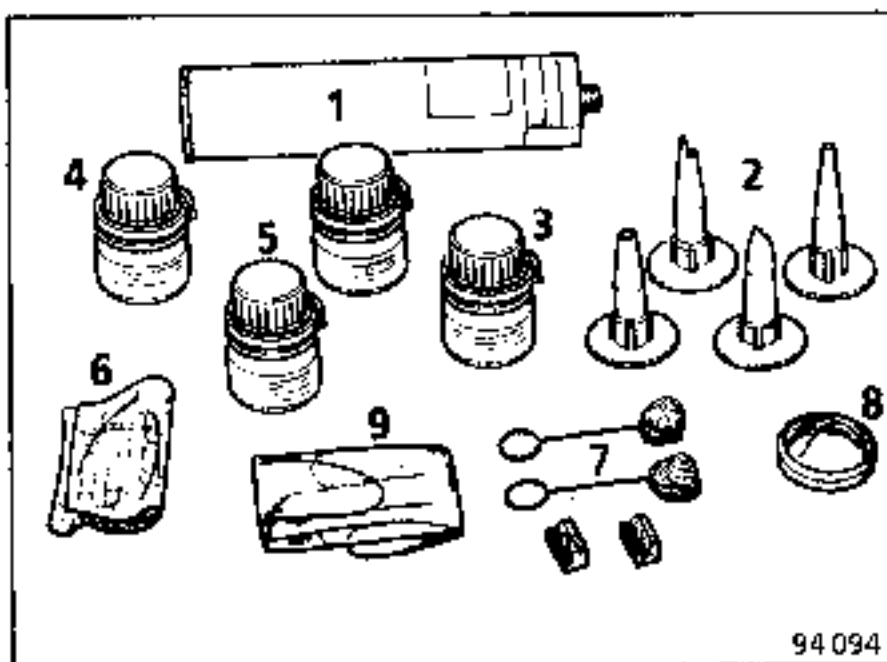
PEGADO DE LAS LUNAS (Ver capítulo "CRISTALES - Parabrisas")

PRODUCTO MONO-COMPONENTE ref. A.P.R. 77 01 202 273

Colección de pegado :

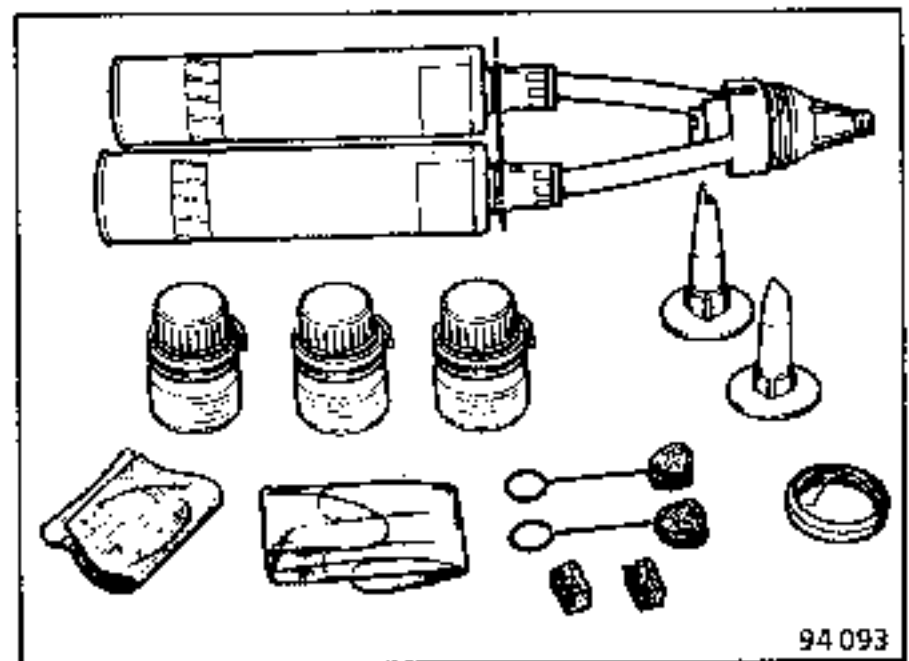
Composición :

- 1 Cartucho de masilla ref. GURIT BETASEAL ref. 71904 HV3
- 2 Tobera pre-cortada para sección triangular.
- 3 Frasco de primario para cristal GURIT Betaprime 5001.
- 4 Frasco de primario para chapa ref. GURIT 435-46
- 5 Botella de desengrasante ref. GURIT VP 04 604
- 6 Paño especial para desengrasante.
- 7 Tampones para primarios.
- 8 Hilo de cortar (cuerda de piano).
- 9 Par de guantes.



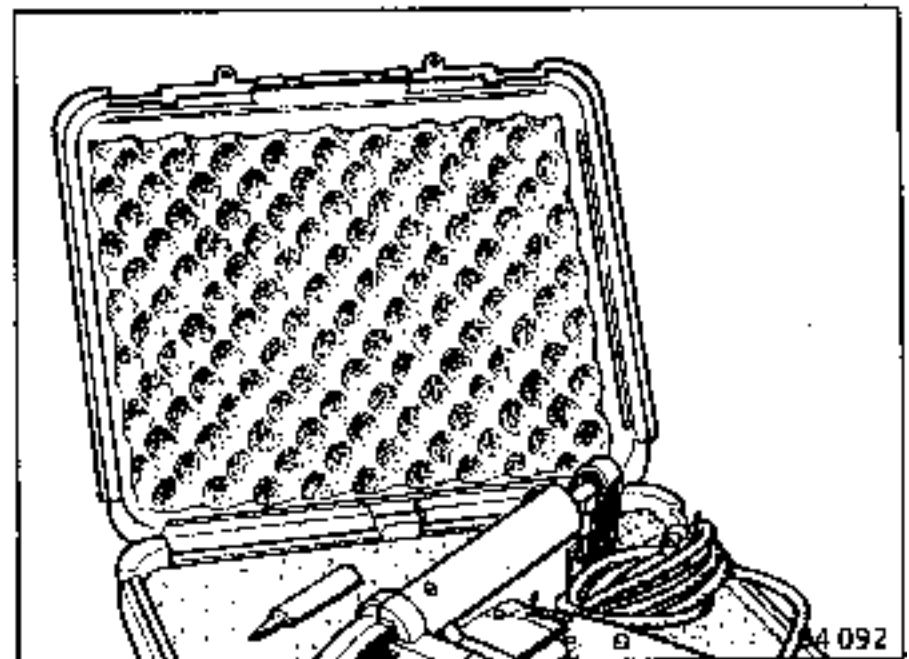
IMPORTANTE : es aconsejable, en las operaciones de sustitucion del parabrisas, prever la utilización de un segundo cartucho. La gran sección del cordón a extender puede necesitar el empleo de un cartucho suplementario.
Cartucho de masilla suelto.
ref. A.P.R. 77 01 357 426

PRODUCTO BI-COMPONENTE Presentación del sistema.



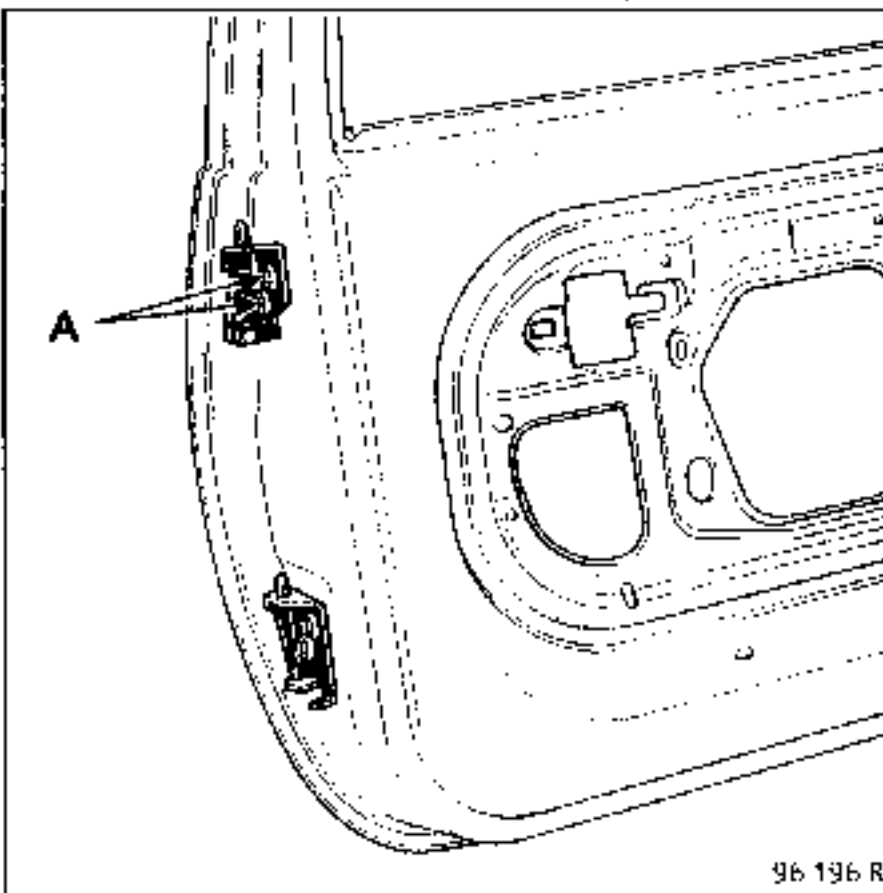
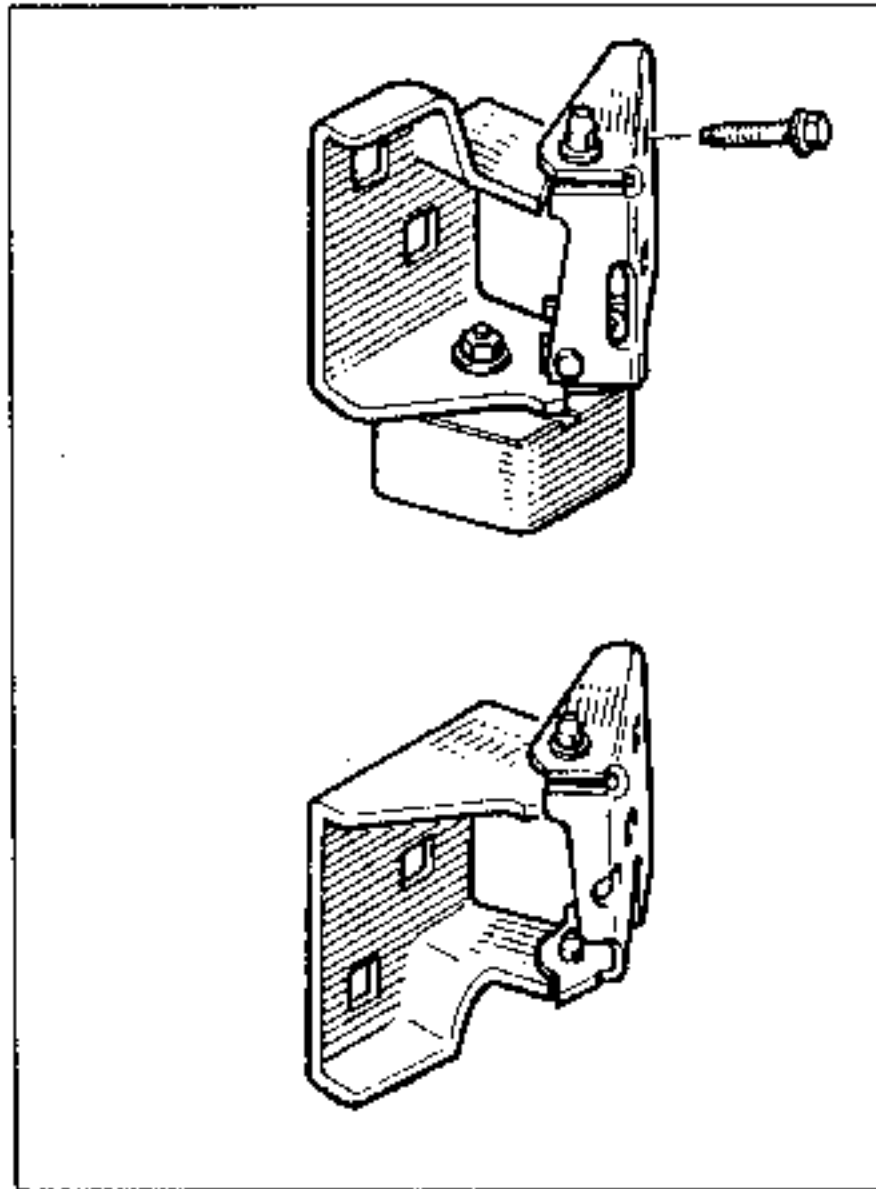
Ref. : Kit modelo grande 450 ml : 77 01 354 624
Kit modelo pequeño 220 ml : 77 01 354 625

Material

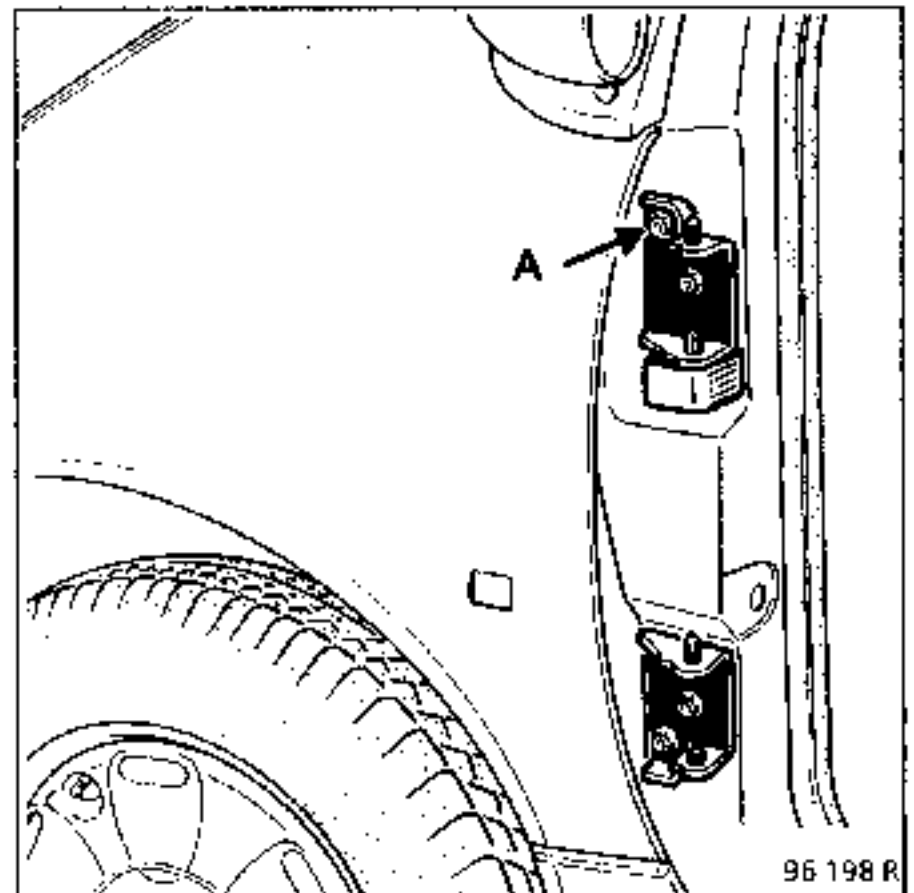


Composición del kit

- 1 cartucho de masilla adhesiva
- 1 cartucho de masilla aceleradora
- 1 mezclador dinámico
- 1 frasco de primario para cristal
- 1 frasco de primario para chapa (anti-corrosión)
- 1 frasco de desengrasante
- 2 tampones aplicadores para primarios
- 1 paño especial para desengrasante
- 1 tobera pre-cortada
- 1 tobera sin cortar
- 1 rollo de hilo de cortar (5 m.)
- 1 par de guantes o 1 tubo de crema de protección
- 2 calas R 25
- 1 pistola eléctrica 220 V.
- 1 asa de sujeción
- 1 maleta de transporte
(ver N.T. Nº 210)



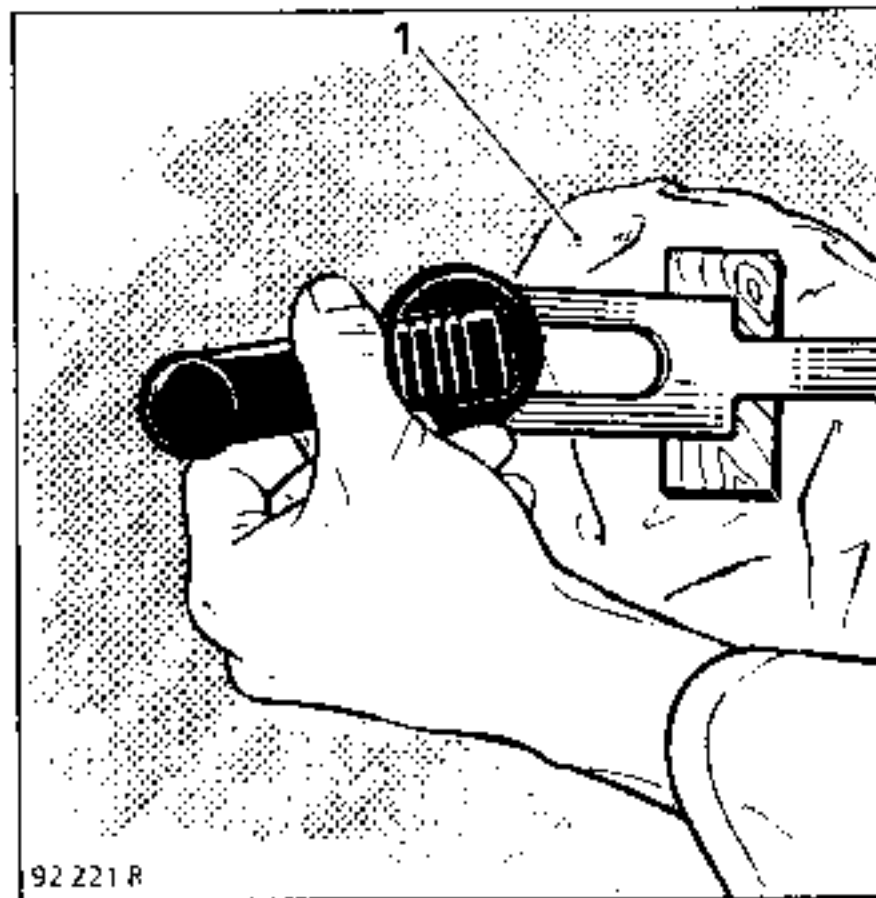
Puerta.



Pie delantero.

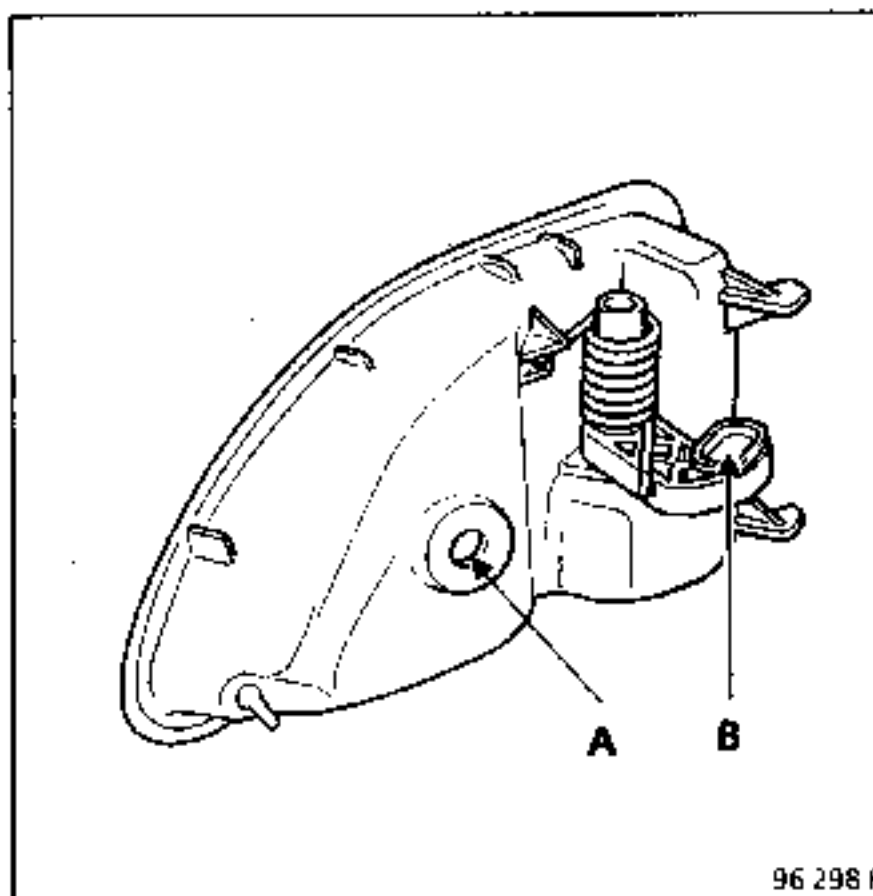
Quitar los tornillos (A)

EXTRACCION

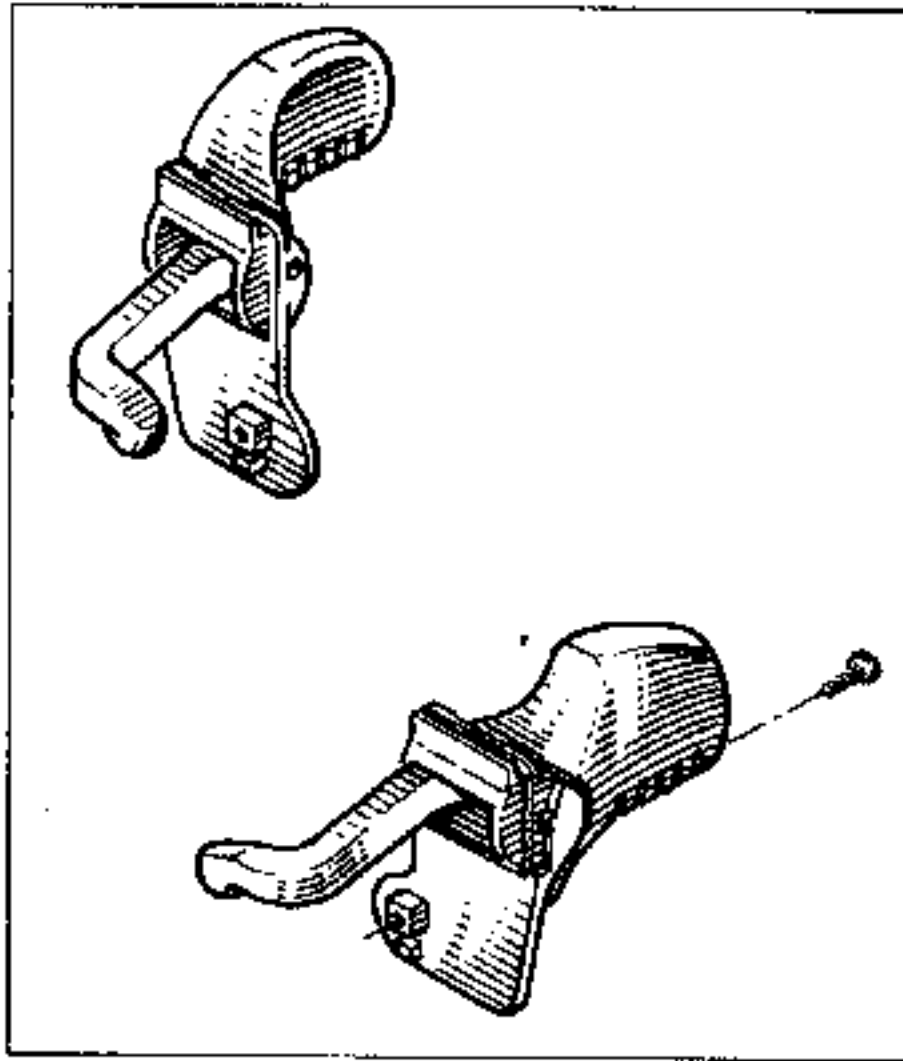


Con una horquilla de fabricación local o del útil CAR. E-005, hacer palanca para extraer la manivela, teniendo cuidado de proteger el guardanecido con un paño (1) y colocar una cala entre el paño y el útil.

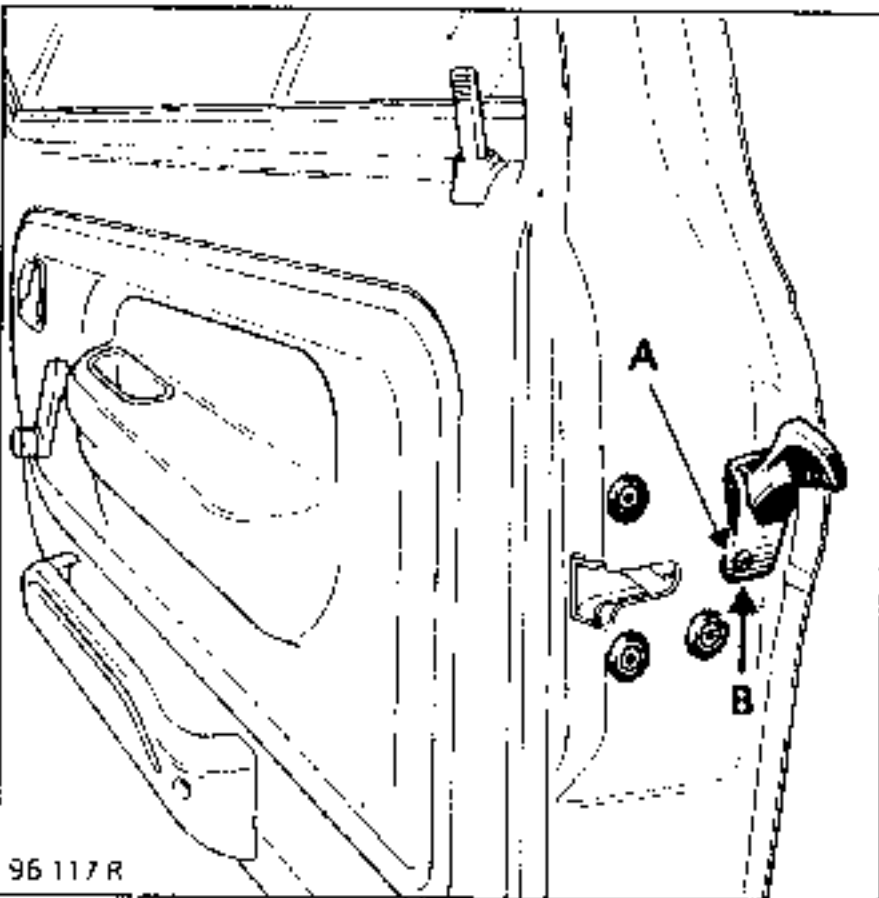
Mando de apertura interior de puerta



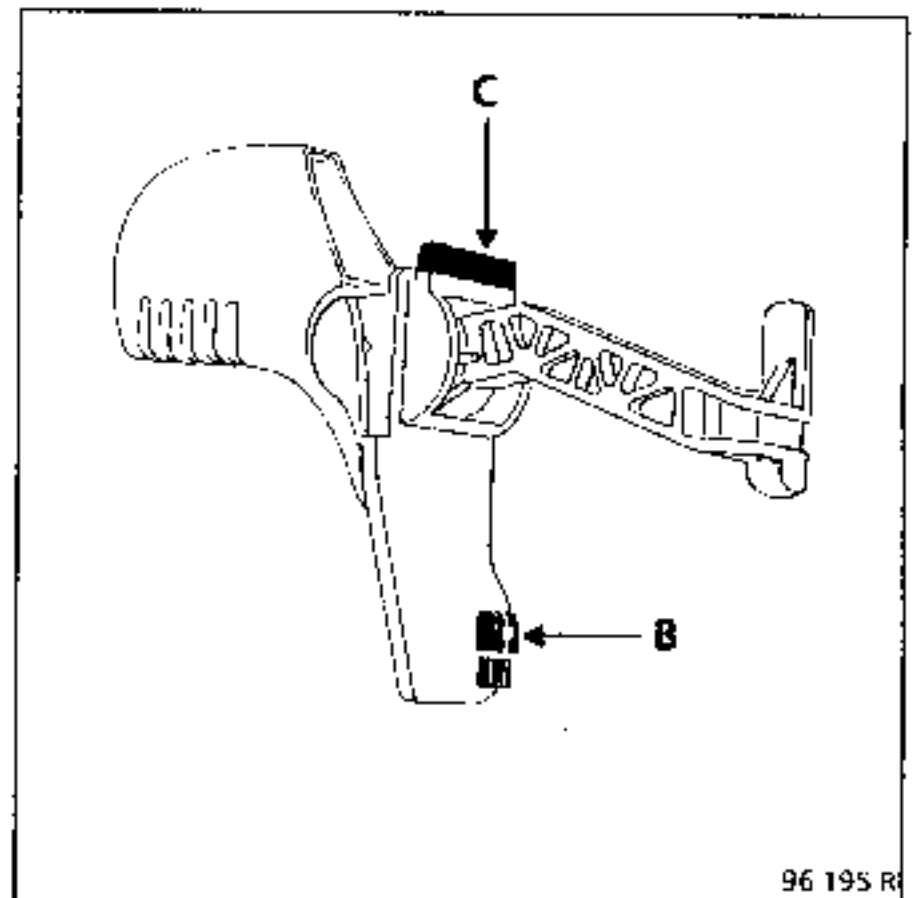
Quitar el tornillo Torx 20 (A)
Separar la empuñadura de su varilla (B).



EXTRACCION

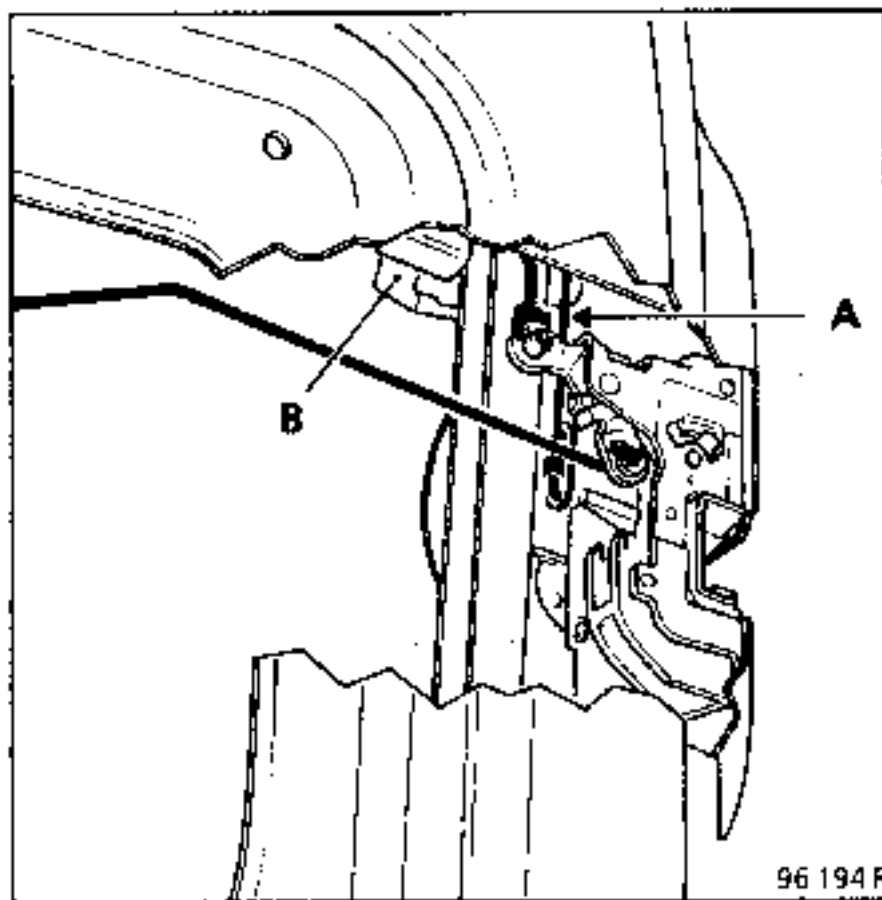
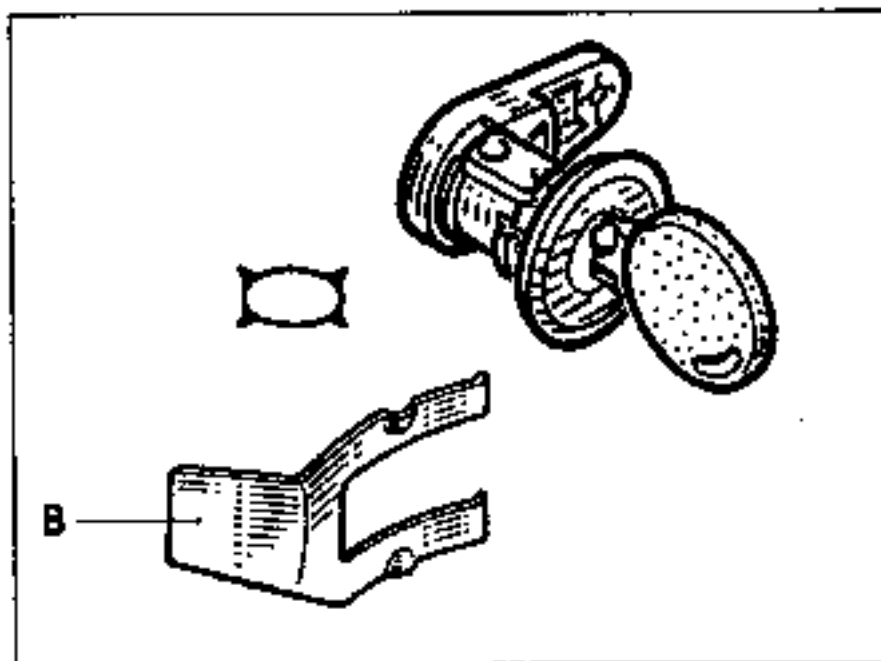


96 117 R



96 195 R

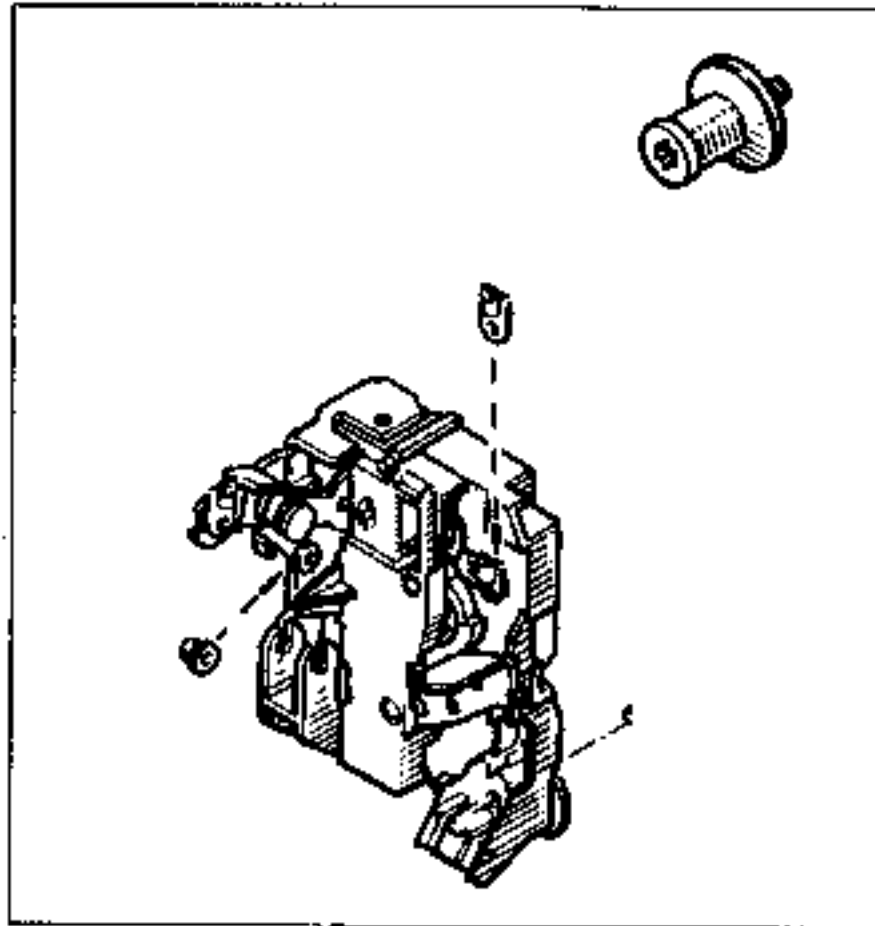
Quitar el tornillo Torx 20 (A).
Mediante un útil (tipo destornillador plano) soltar la parte (B), prestando atención a no dañar la pintura.
Retirar la parte (C) hacia la parte inferior.
Sacar la empuñadura, haciéndola pivotar.



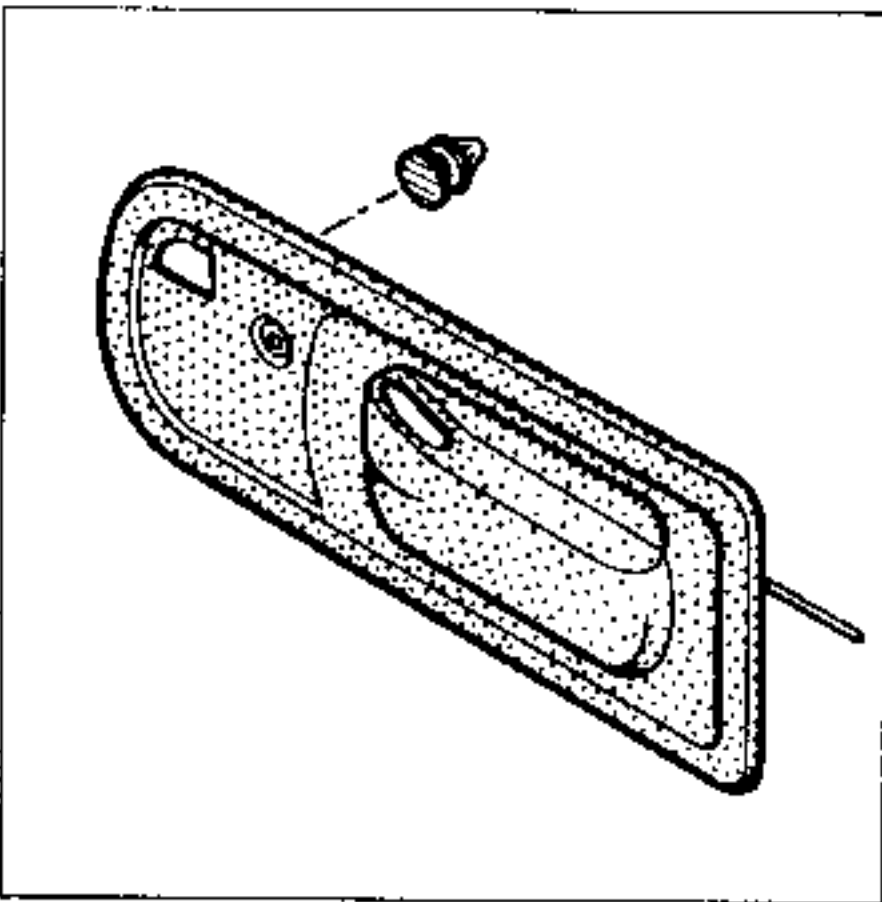
Tras desguarnecer y extraer la empuñadura exterior :

Separar el bombín de su varilla (A).

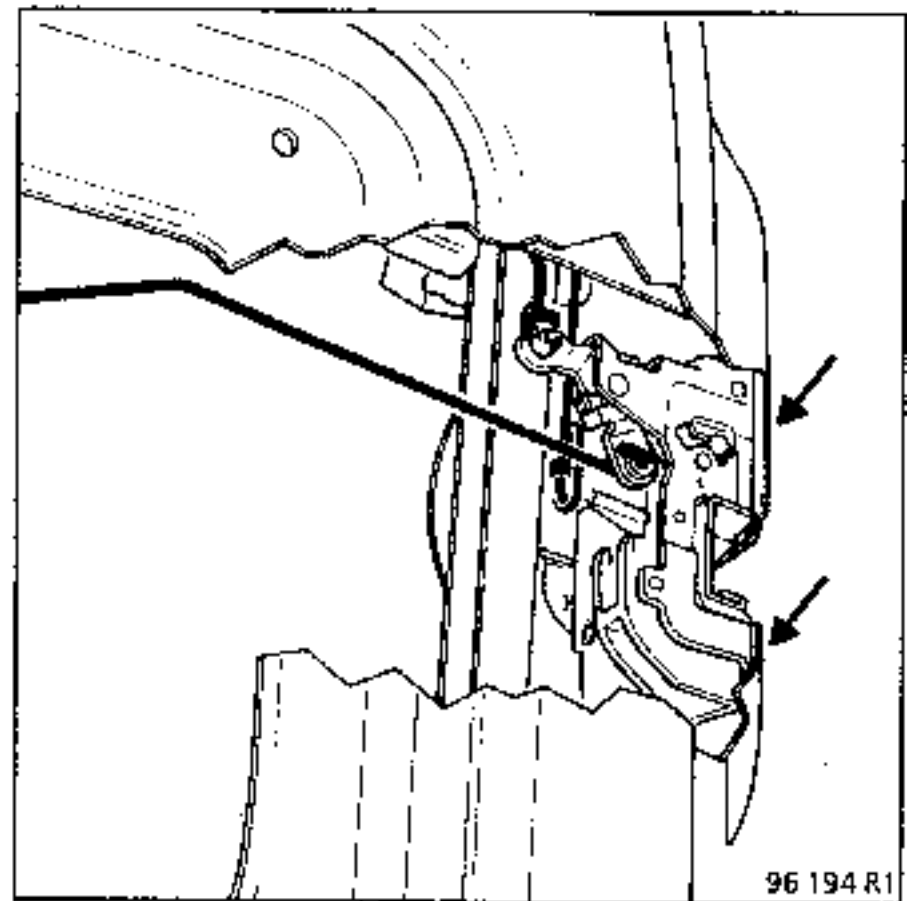
Extraer el bombín retirando el clips (B).



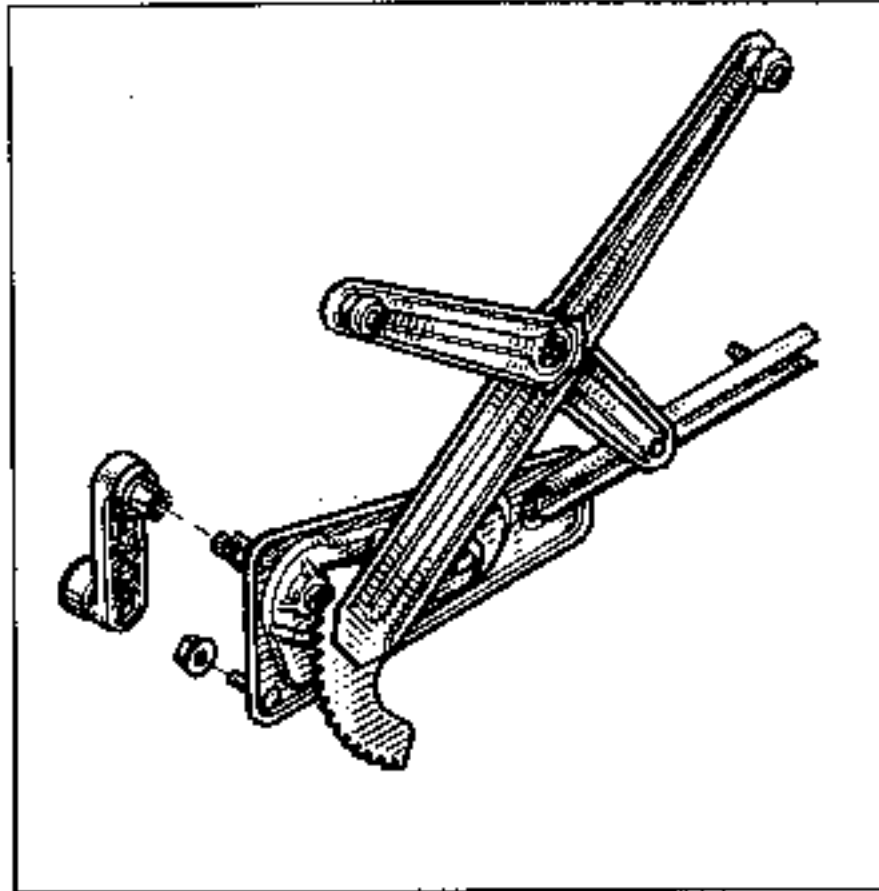
EXTRACCION



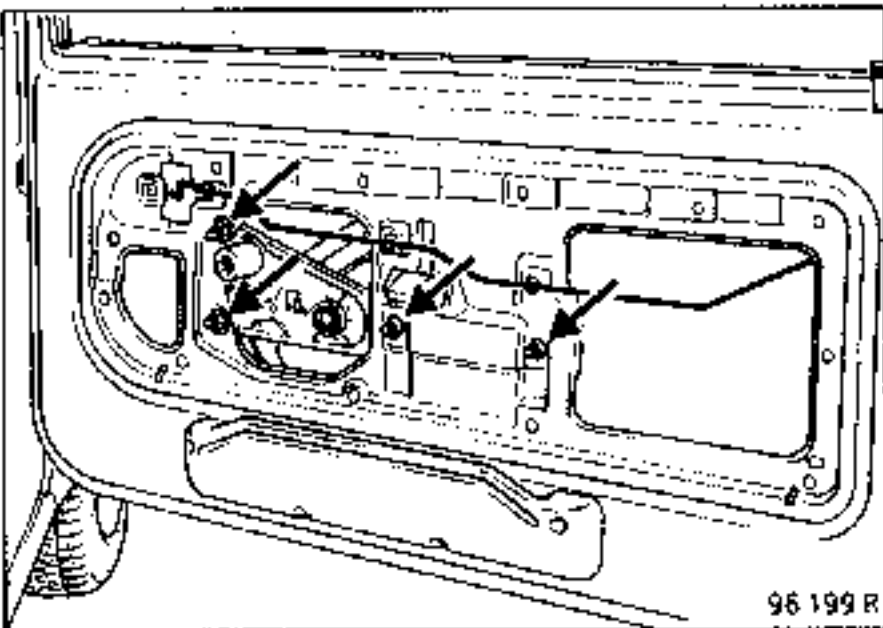
Desguarnecer la puerta (ver capítulo 7).



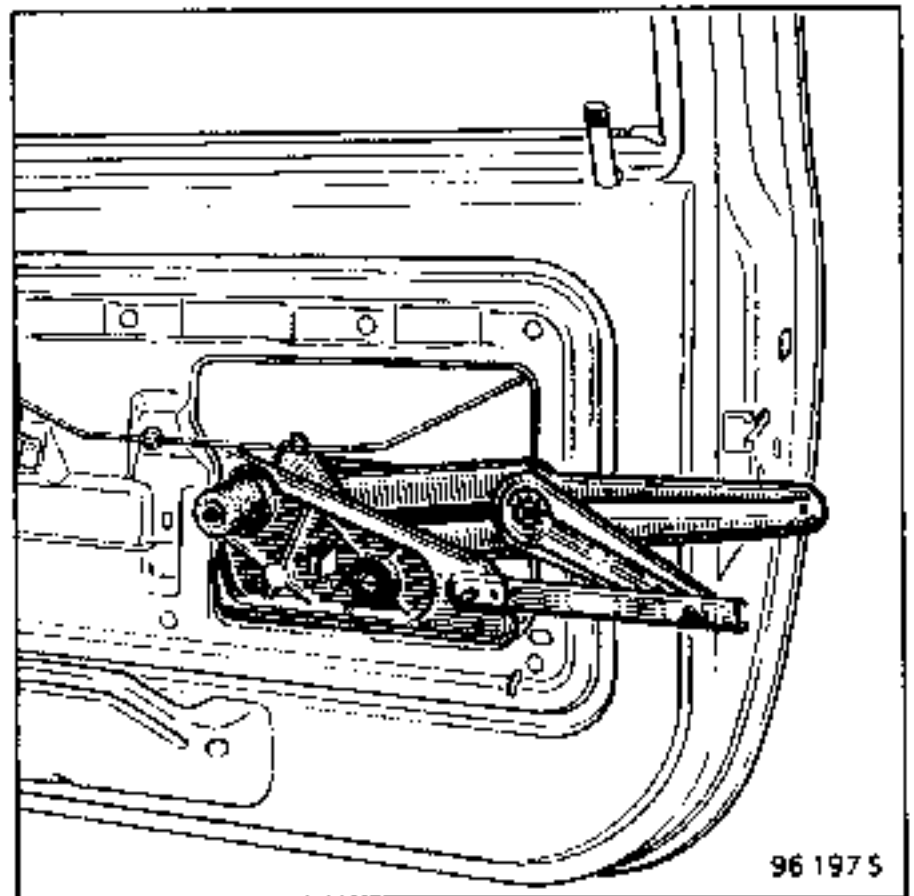
Soltar las diferentes varillas de mando.
Extraer la cerradura (3 tornillos).



EXTRACCION

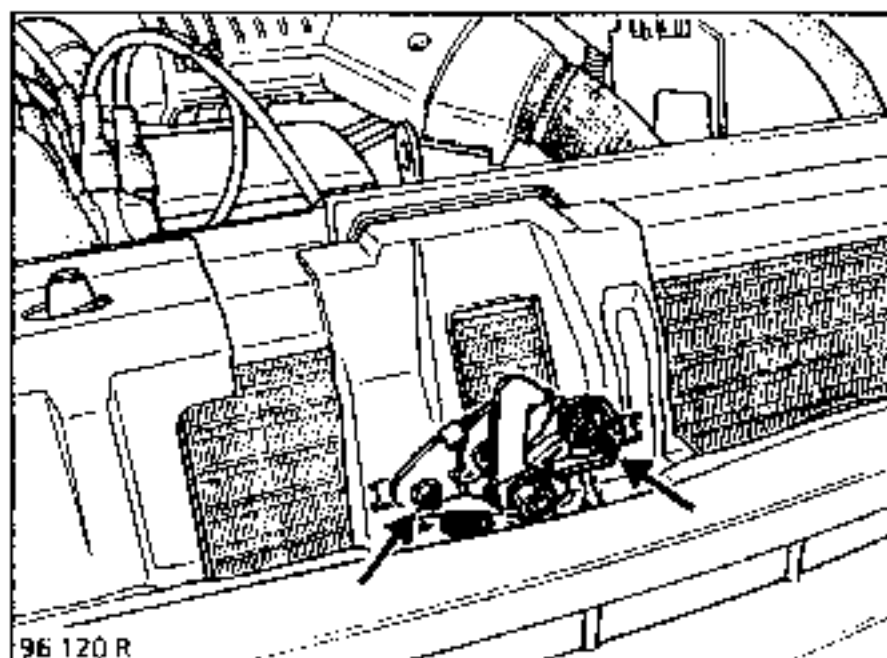
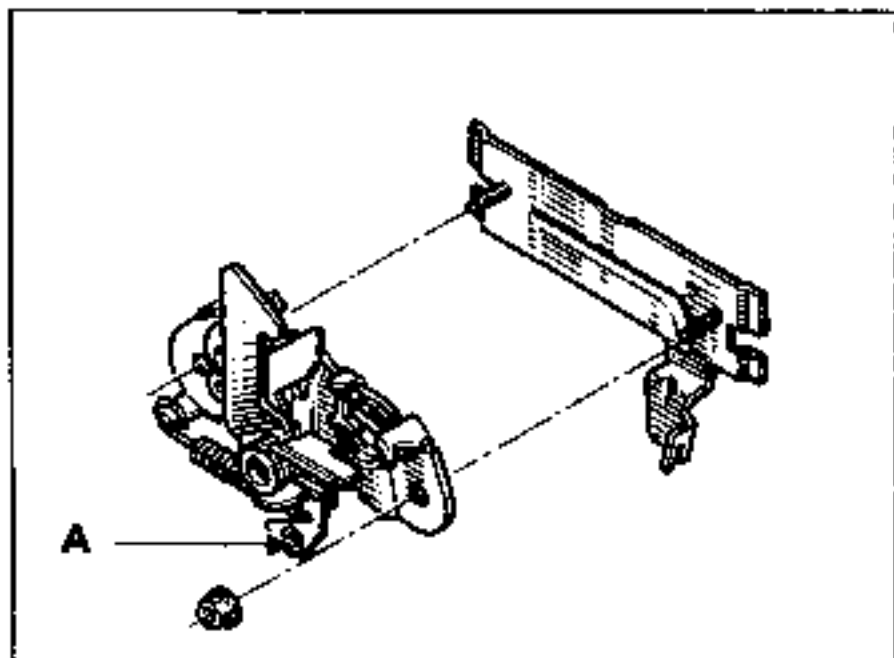


Tras desguarnecer la puerta:
Extraer las fijaciones del mecanismo.
Separarlo del cristal.



Sacar el mecanismo como se indica arriba.

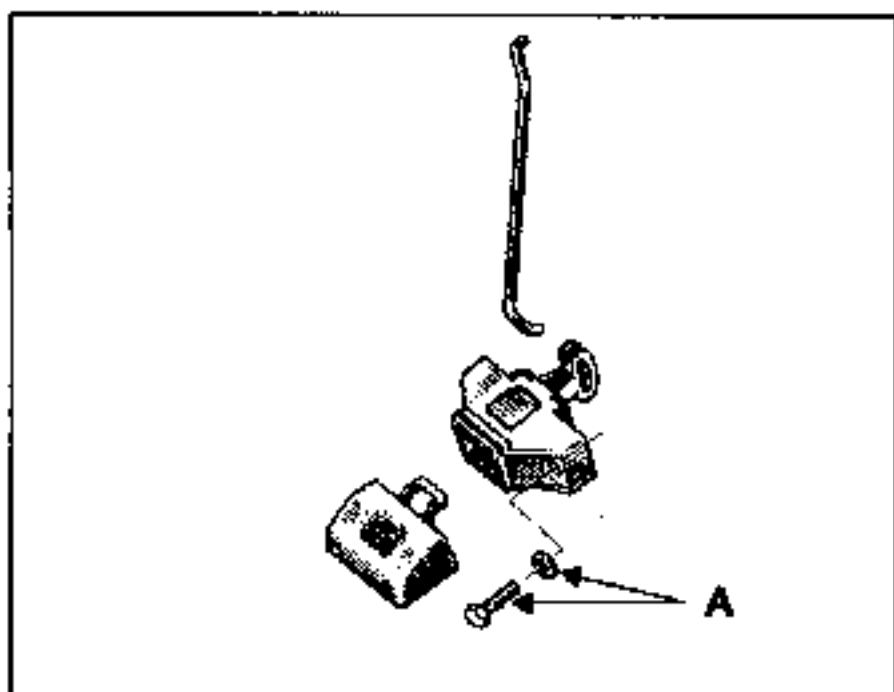
EXTRACCION



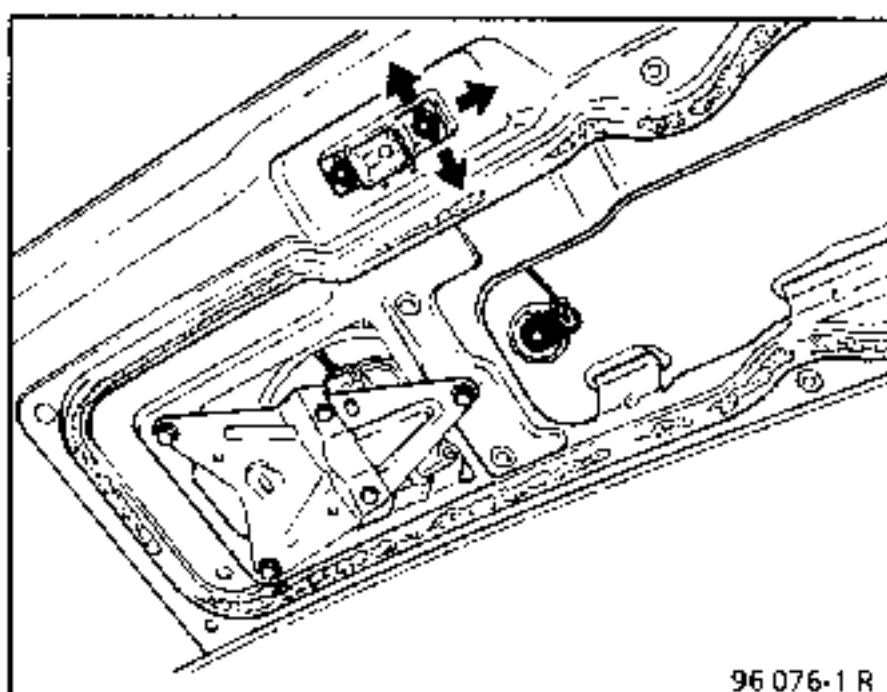
Sacar las dos tuercas y separar el cable de la cerradura (A).

IMPORTANTE : En la reposición de la cerradura, controlar el correcto reglaje de ésta y el correcto funcionamiento de la seguridad.

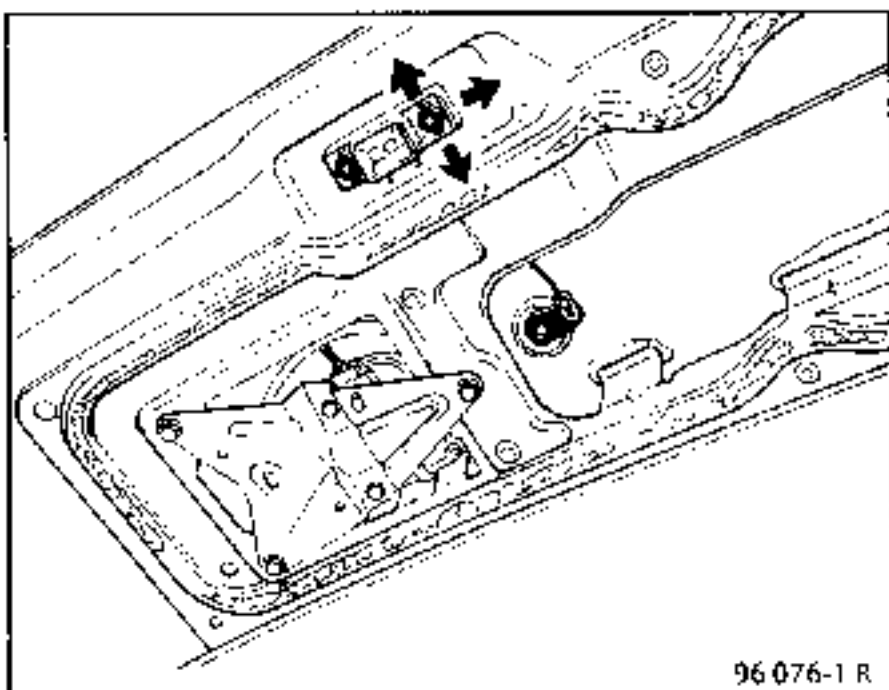
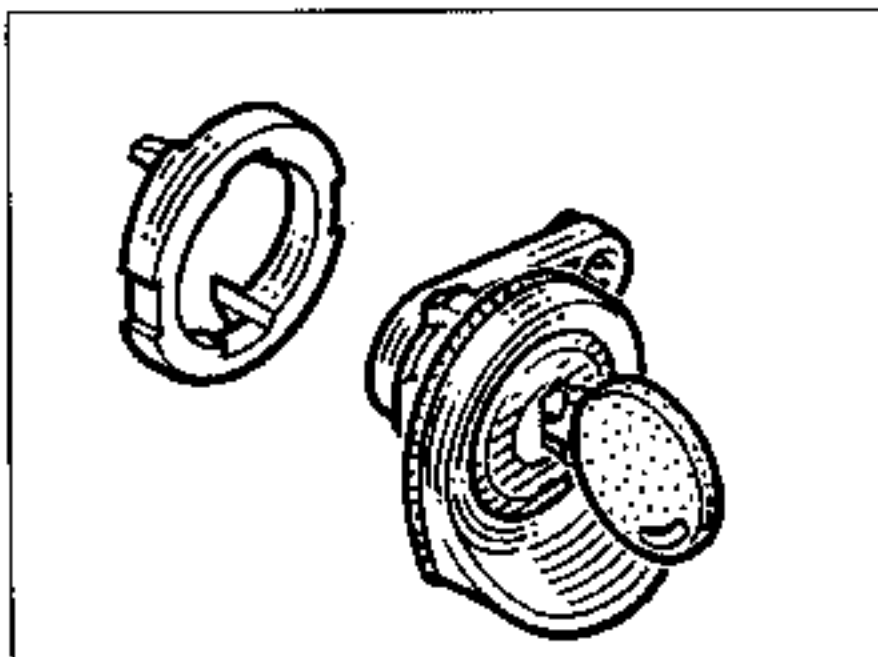
Cerradura de portón



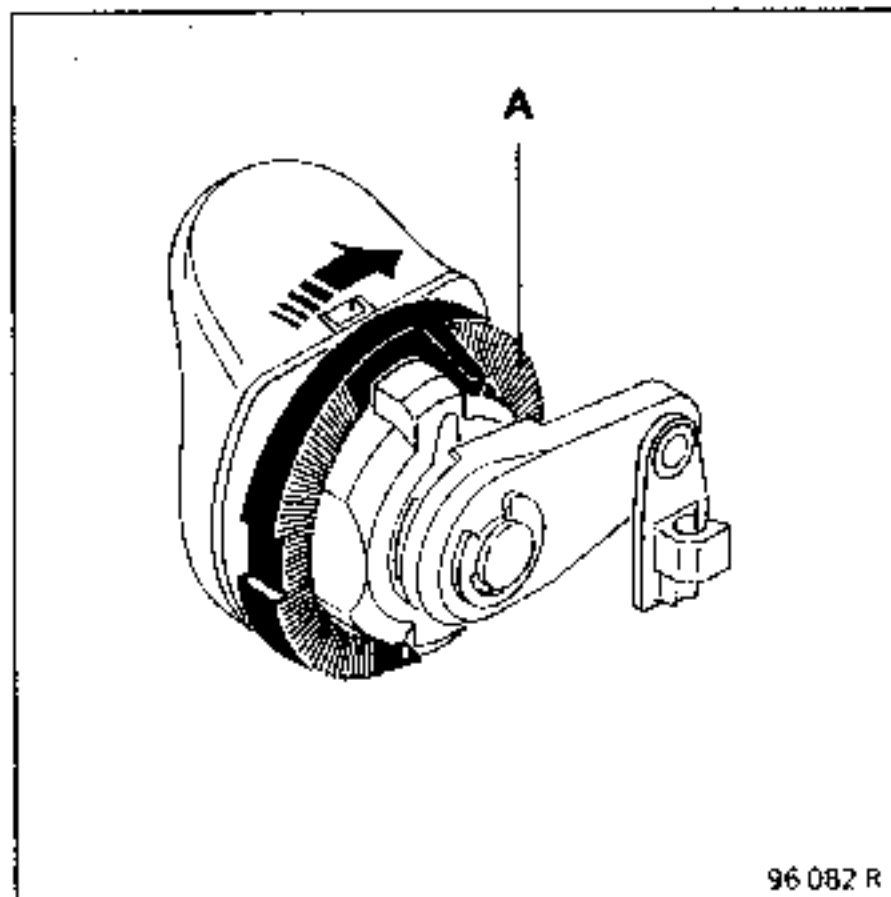
Extraer las fijaciones (A).



Reglaje del resbalón.

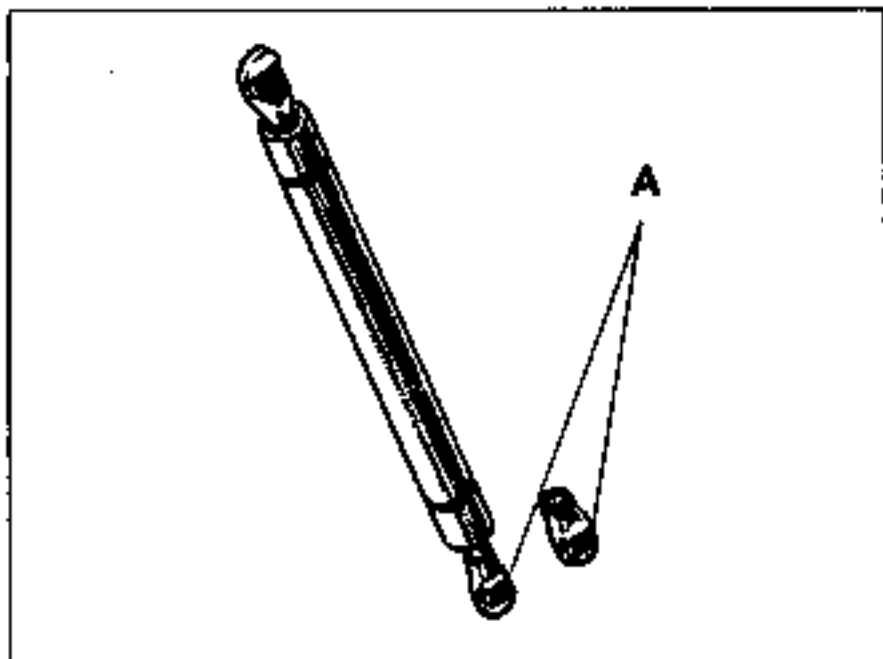


96 076-1 R

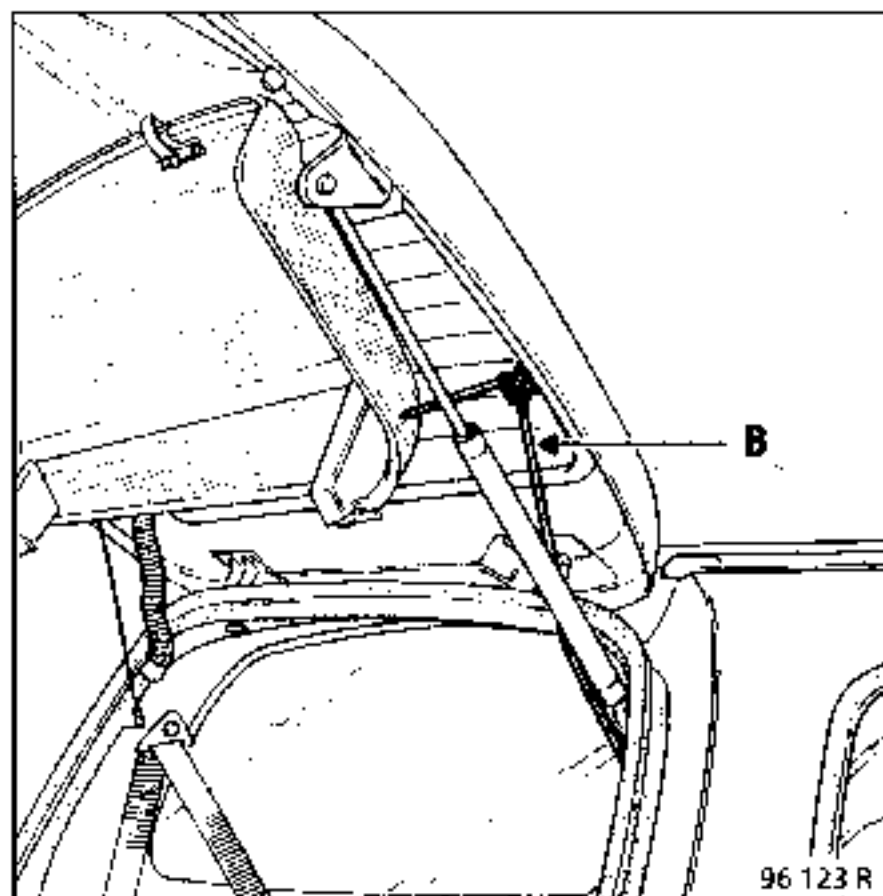


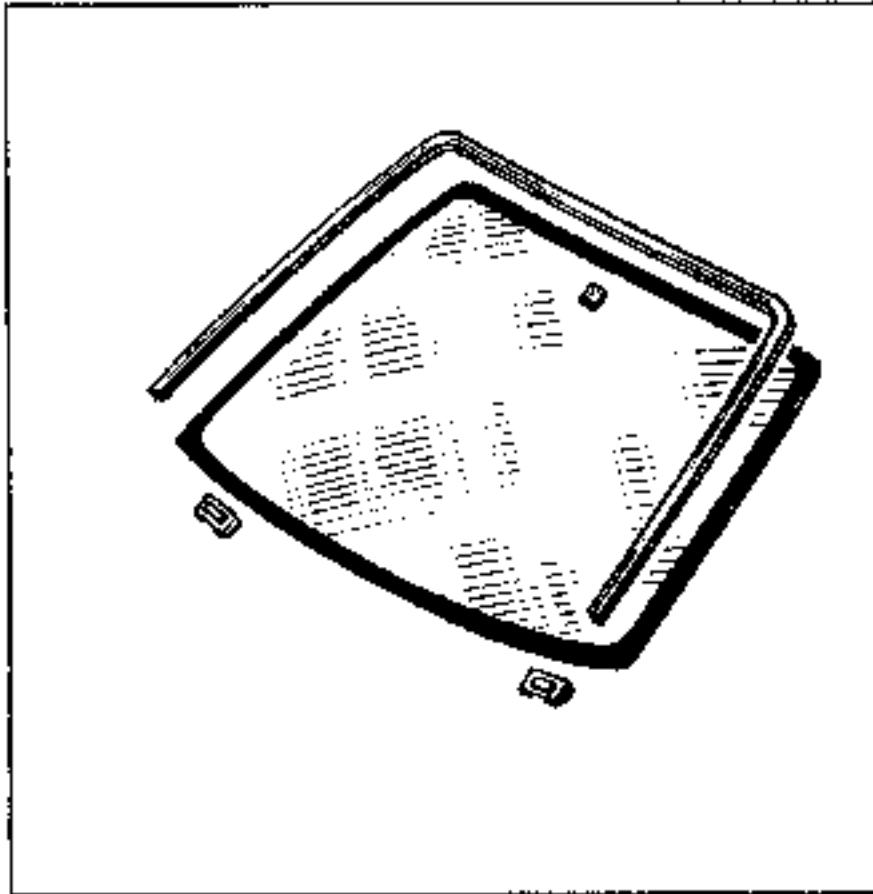
96 082 R

Desguarnecer el portón.
Separar el bombín de su varilla.
Girar la fijación (A) como se indica arriba.

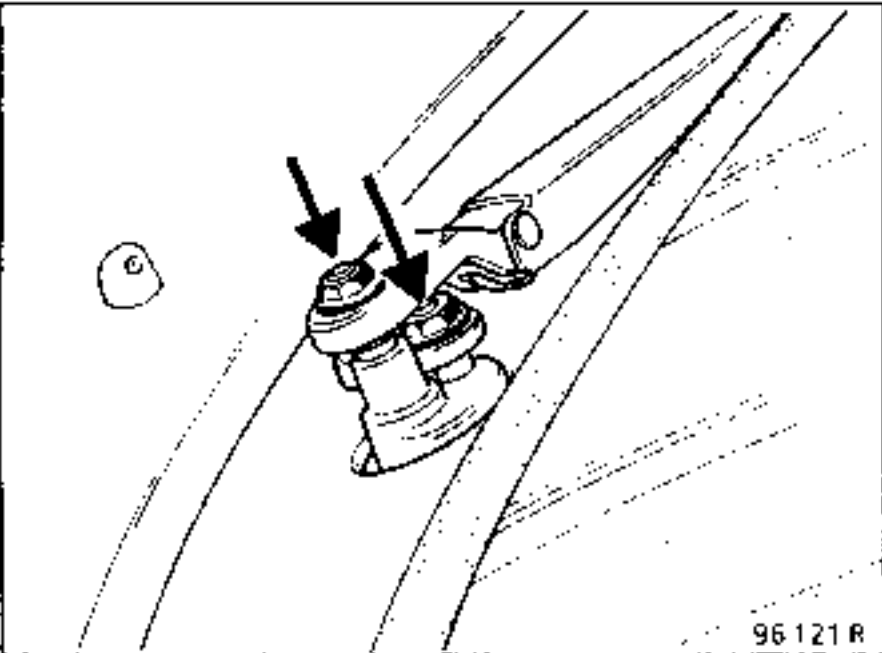


Retirar los clips (A).
En la reposición, atención al paso de los cordones
de la bandeja trasera (B).

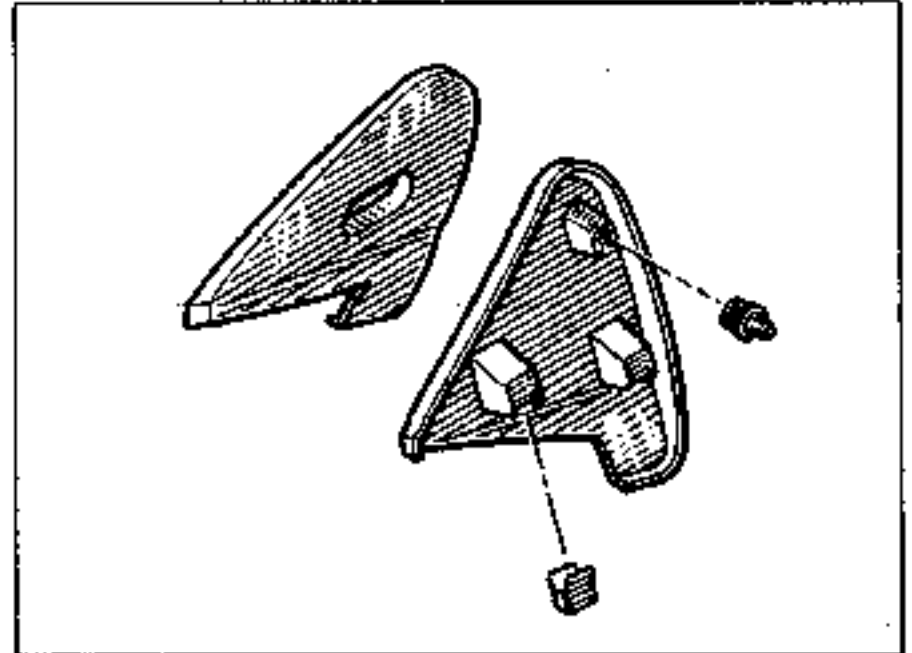




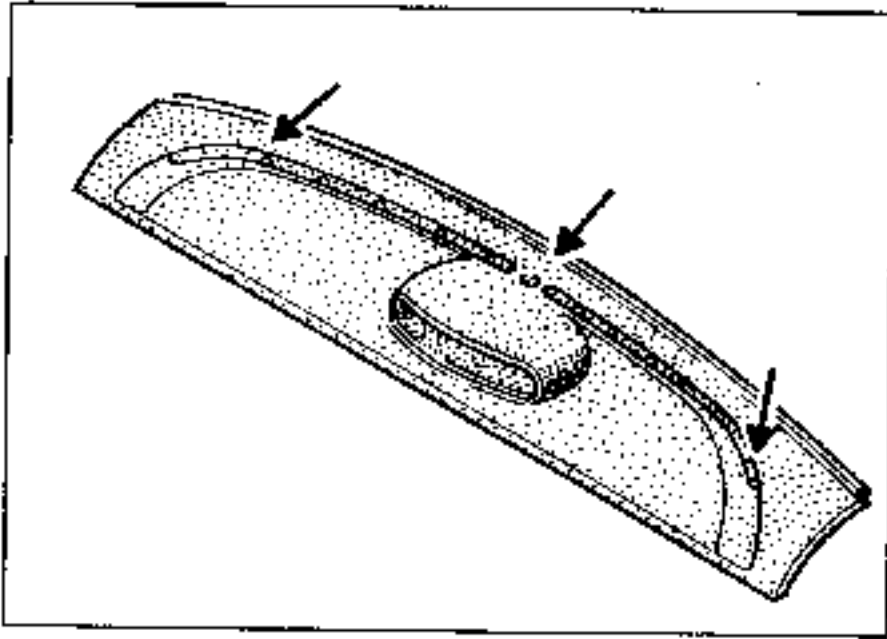
EXTRACCION



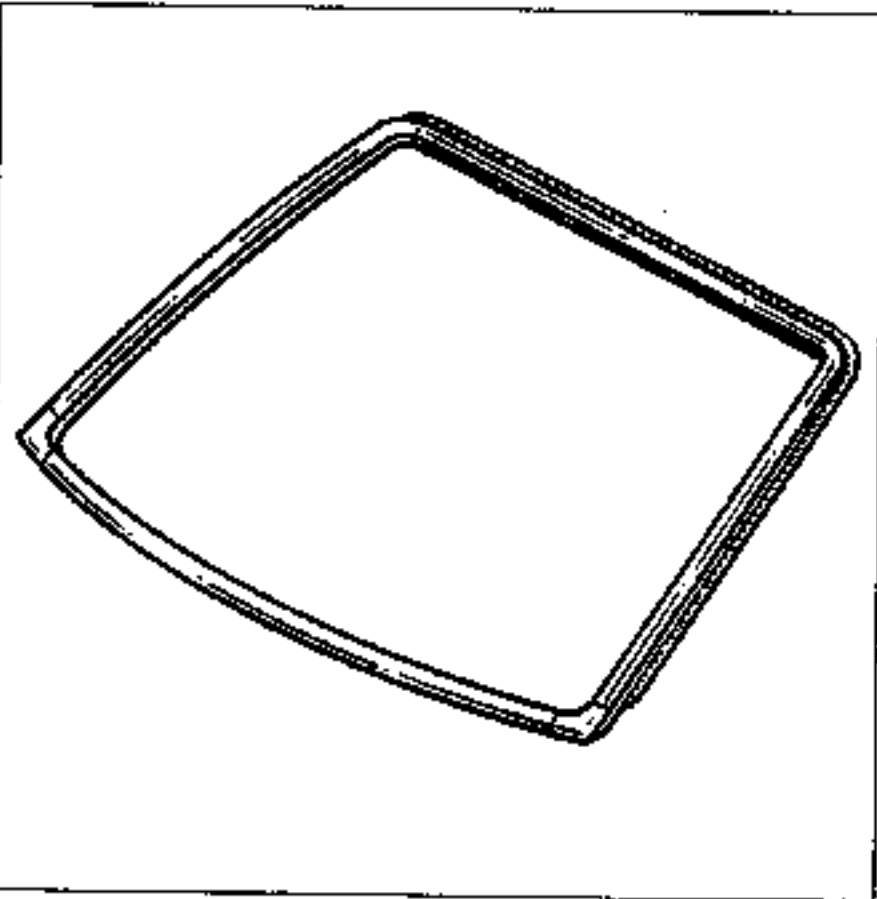
Quitar las dos tuercas del brazo del limpia-parabrisas con pantógrafo.



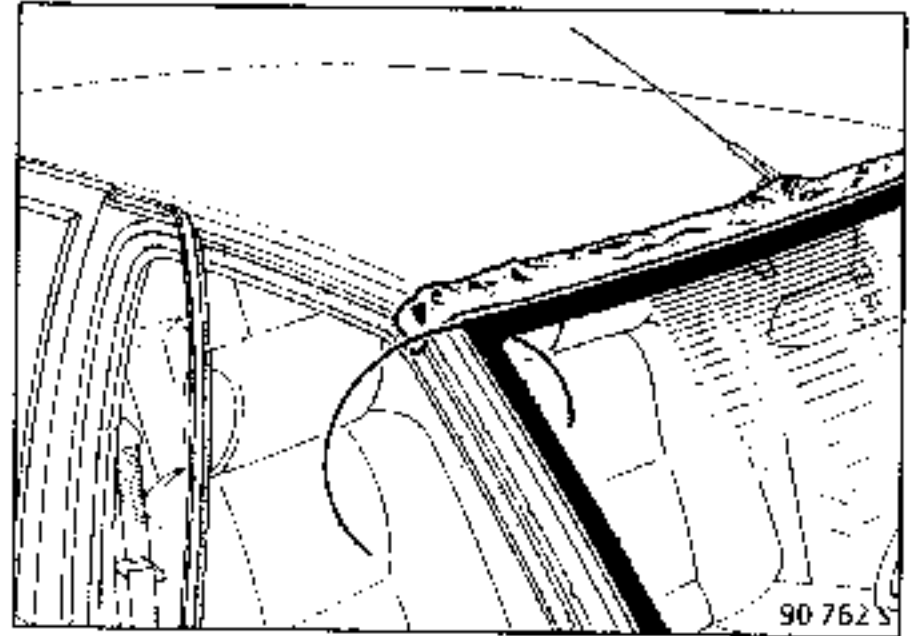
Extraer o proteger (con cinta de enmascarar) el guarnecido del retrovisor derecho o izquierdo. Extraer el retrovisor interior.



Extraer la parte superior del tablero de bordo (tres tornillos Torx 20).



Extraer el embellecedor exterior.

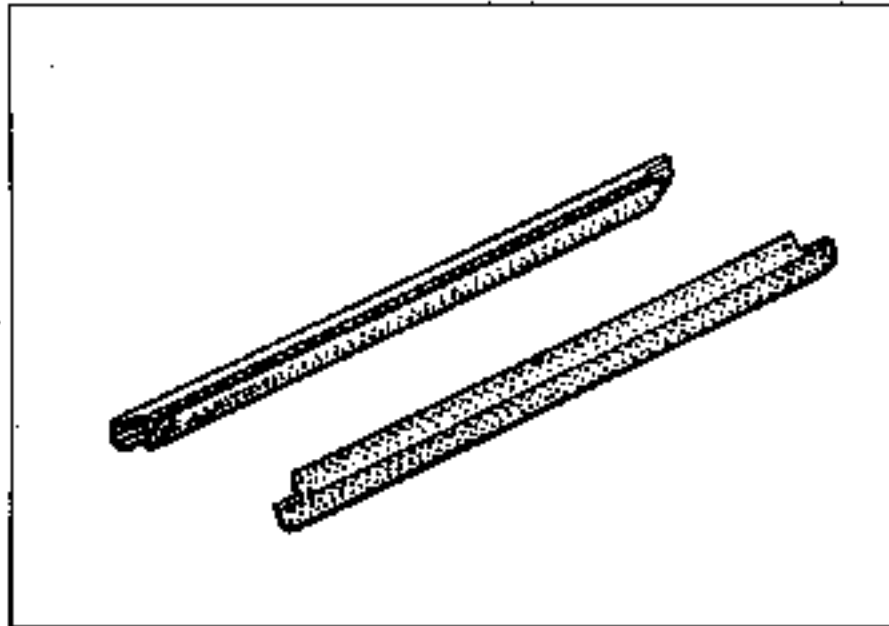
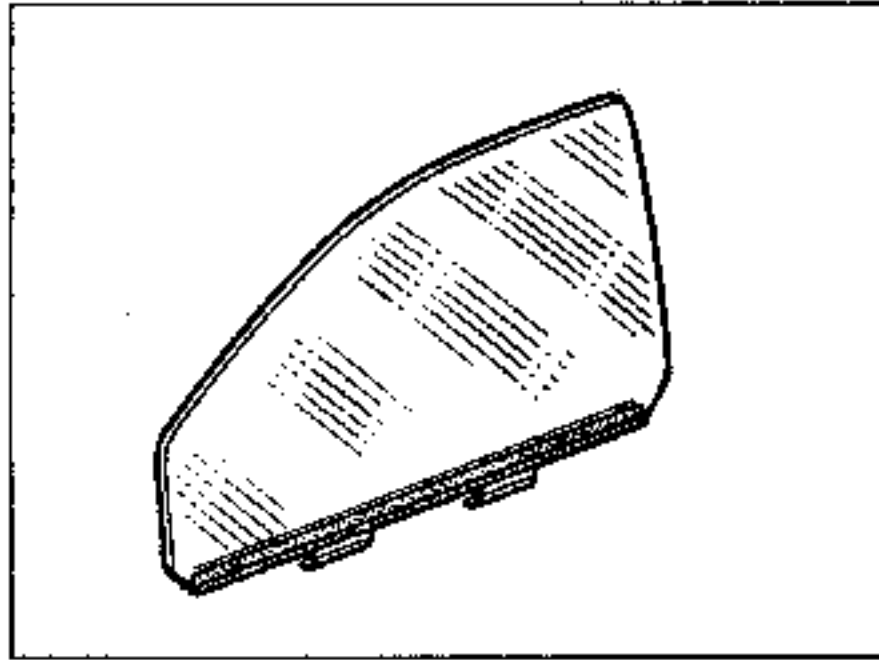


Proteger la laca sobre la periferia del parabrisas con una cinta de enmascarar.
Cortar la junta de cola del parabrisas con un cable o con un cuchillo eléctrico.

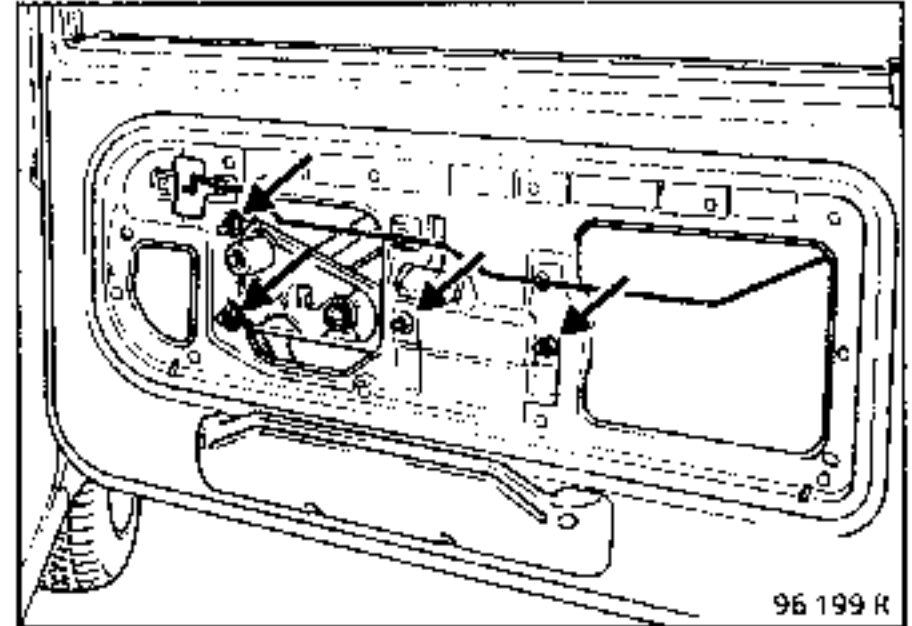
Extraer el embellecedor interior.

Para limpiar, pegar y volver a pegar seguir el método general de pegado de cristales, N.T. 249.

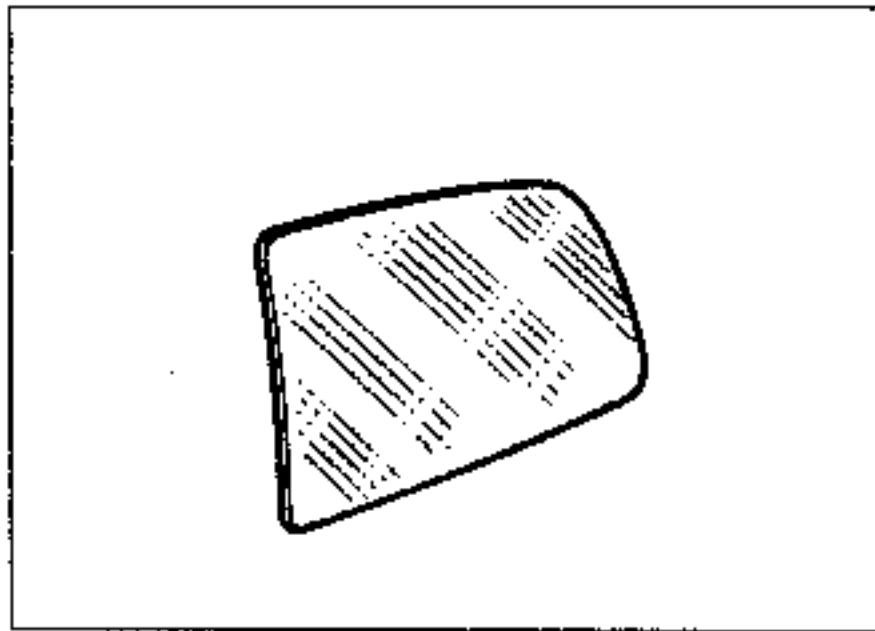
¡IMPORTANTE : En la reposición del Parabrisas, sustituir sistemáticamente las calas de plástico inferiores (Vanos de parabrisas)



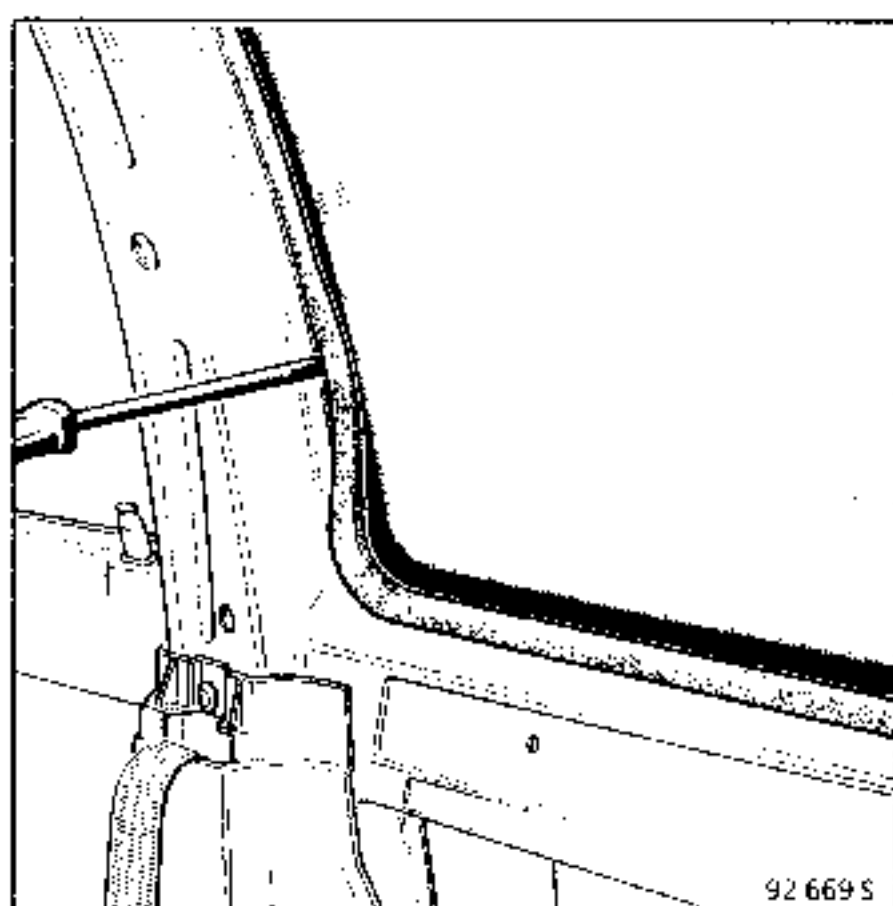
Después de desguarnecer (ver capítulo 7) extraer :
- los lamelunas de las lunas.



Extraer las fijaciones del elevavinas.
Separar el cristal del elevavinas.

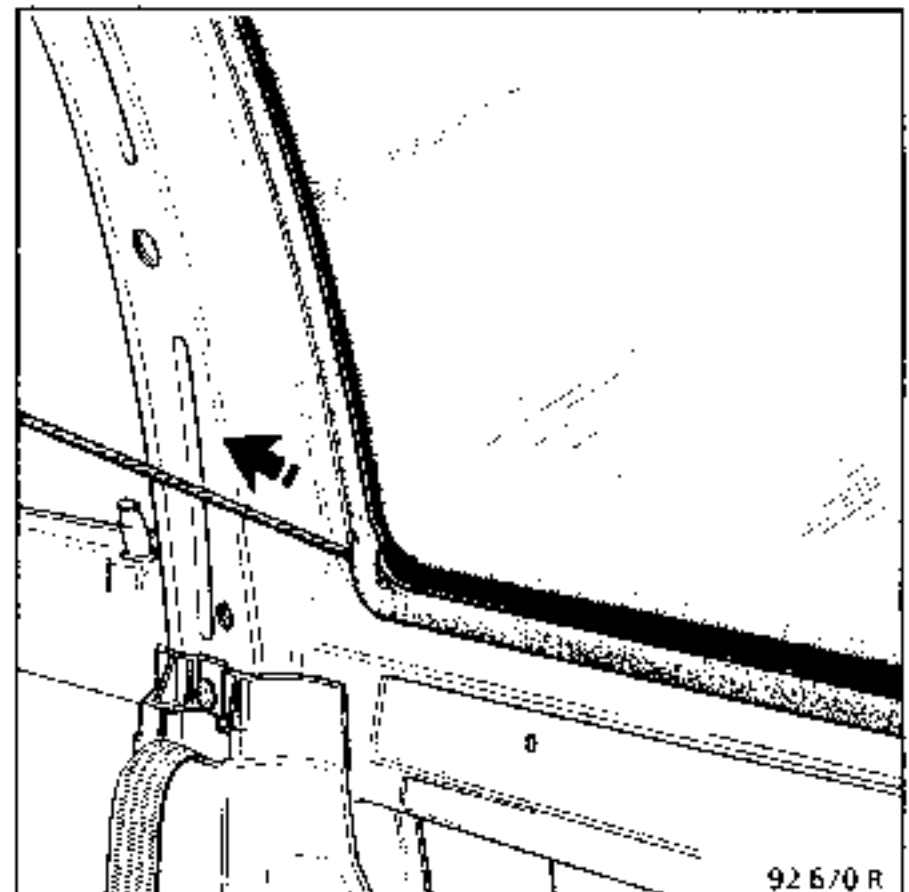


EXTRACCION

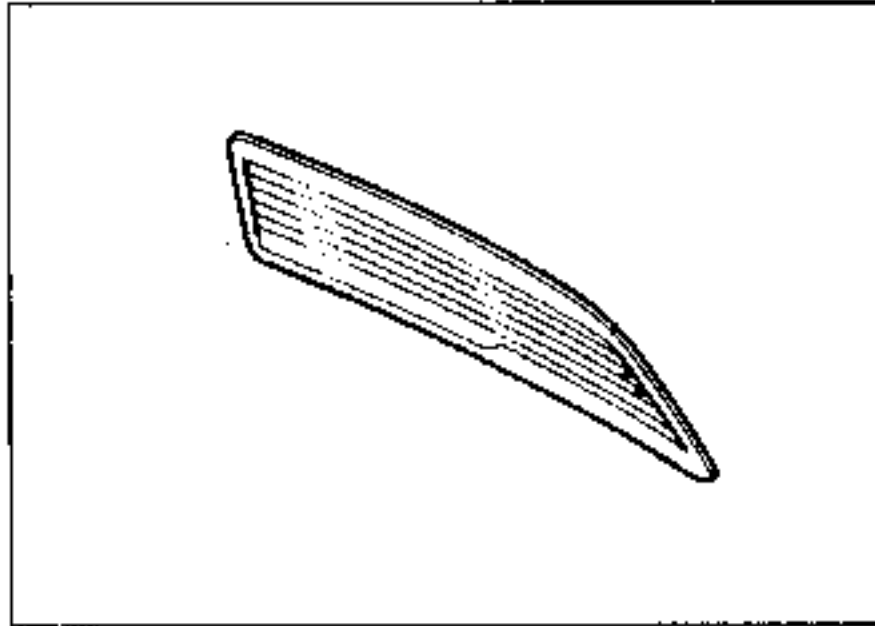


Extraer el cristal sin estropear la goma

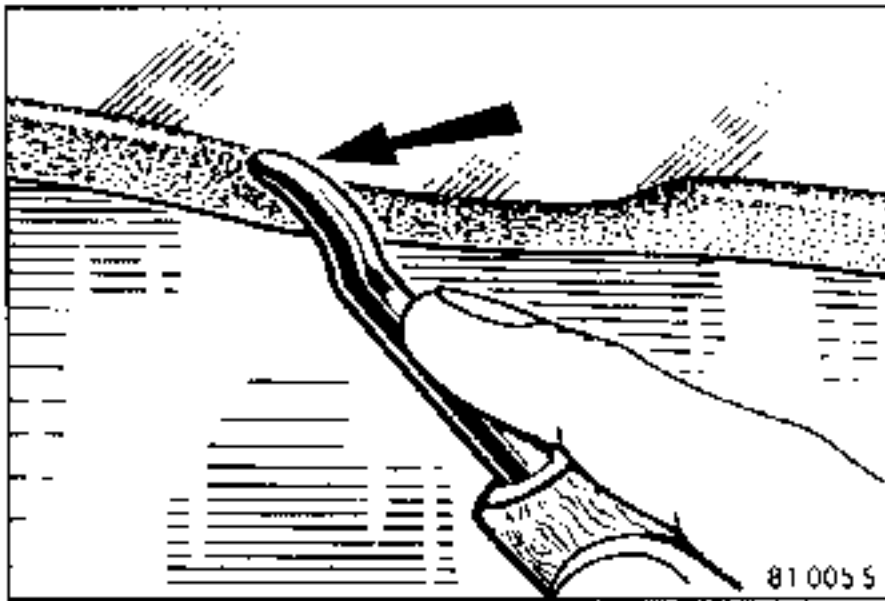
REPOSICION



Colocar el cristal como se indica arriba.

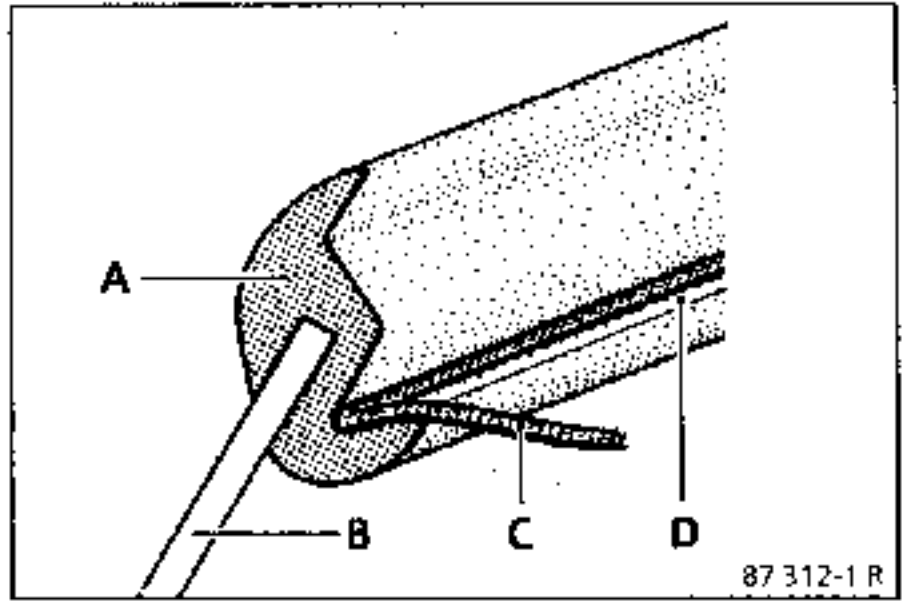


EXTRACCION

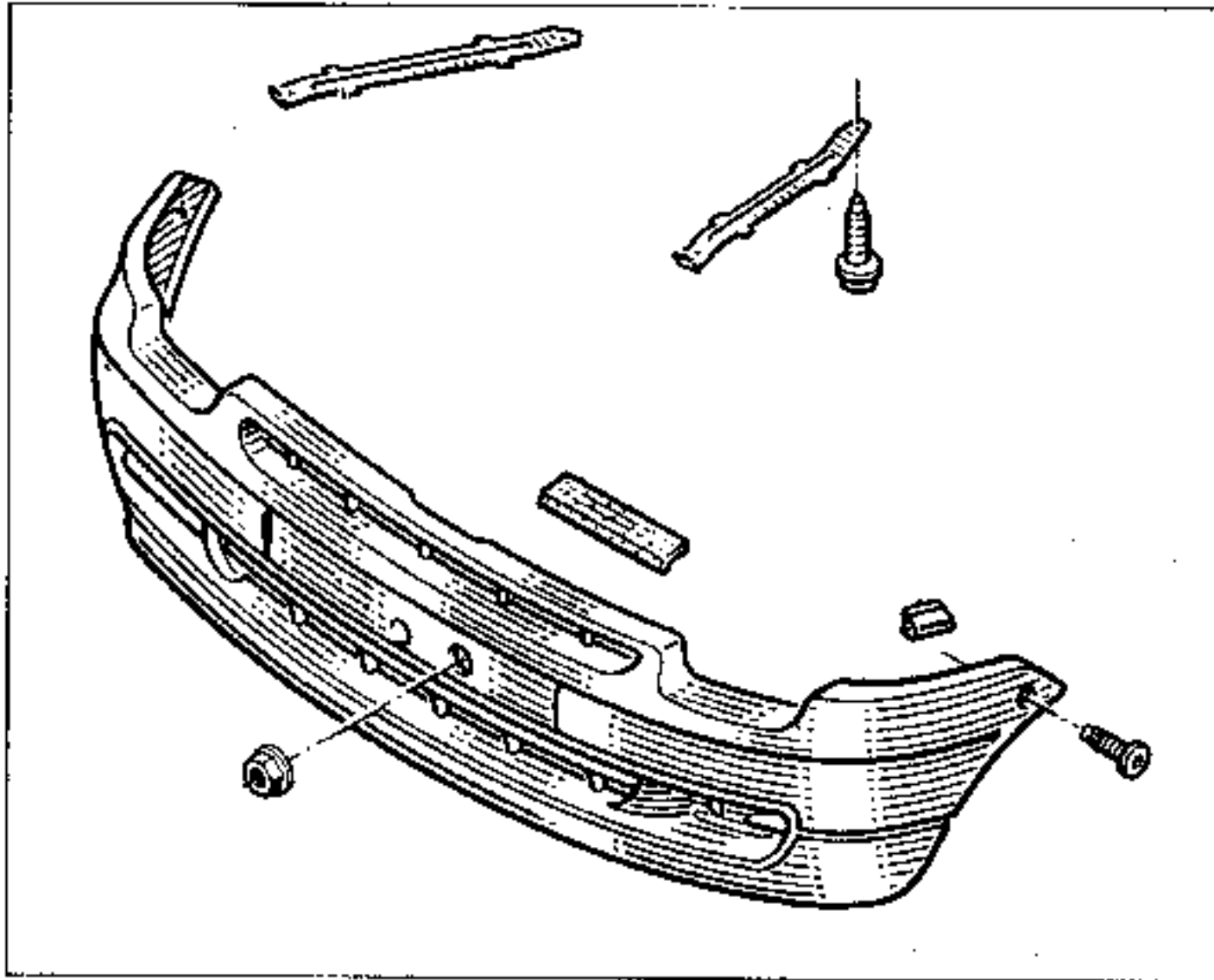


Desconectar el cableado de deshielo y extraer la luneta calzada.

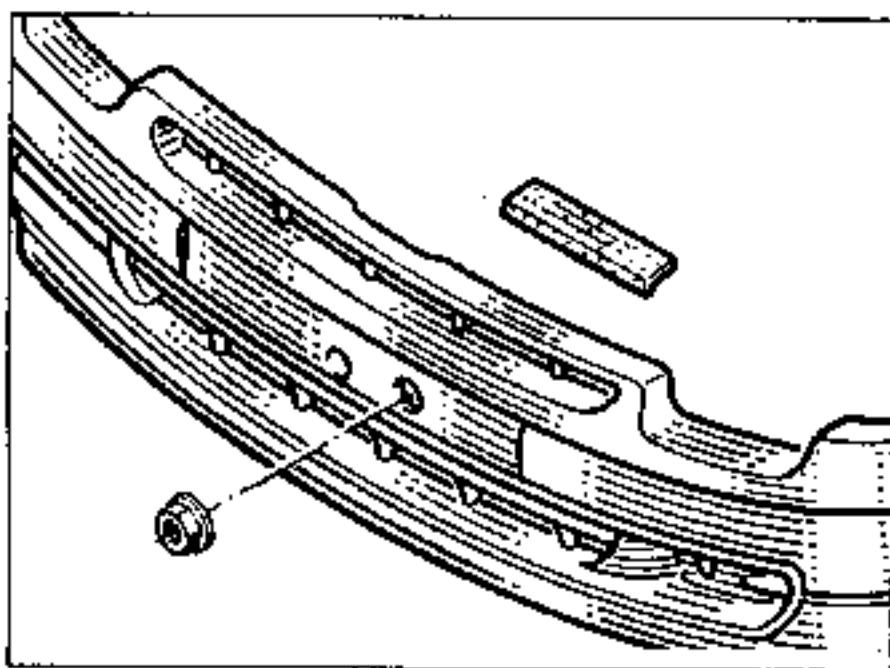
REPOSICION



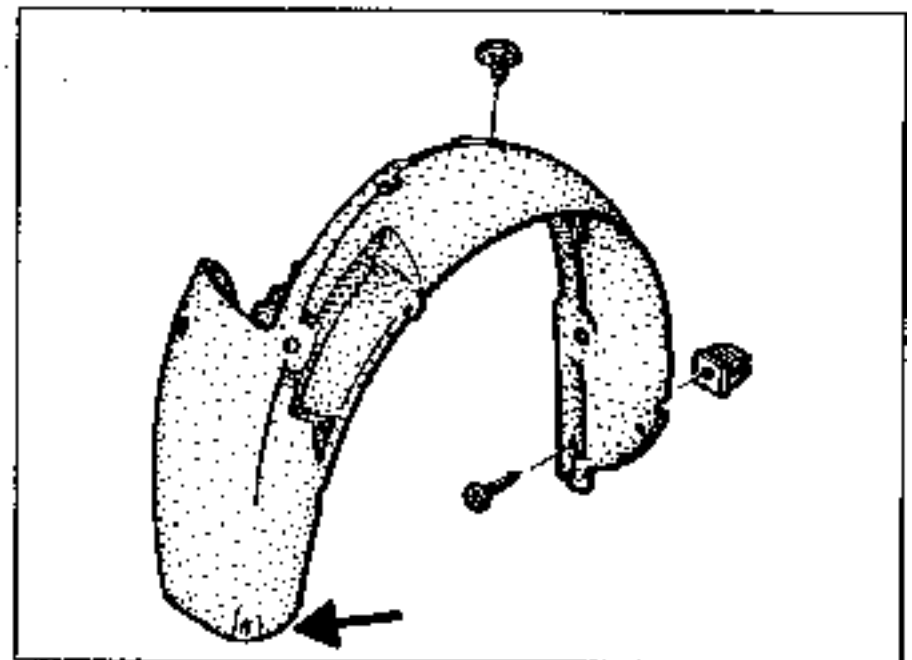
Colocar el cristal como se indica arriba y volver a conectar el cableado.



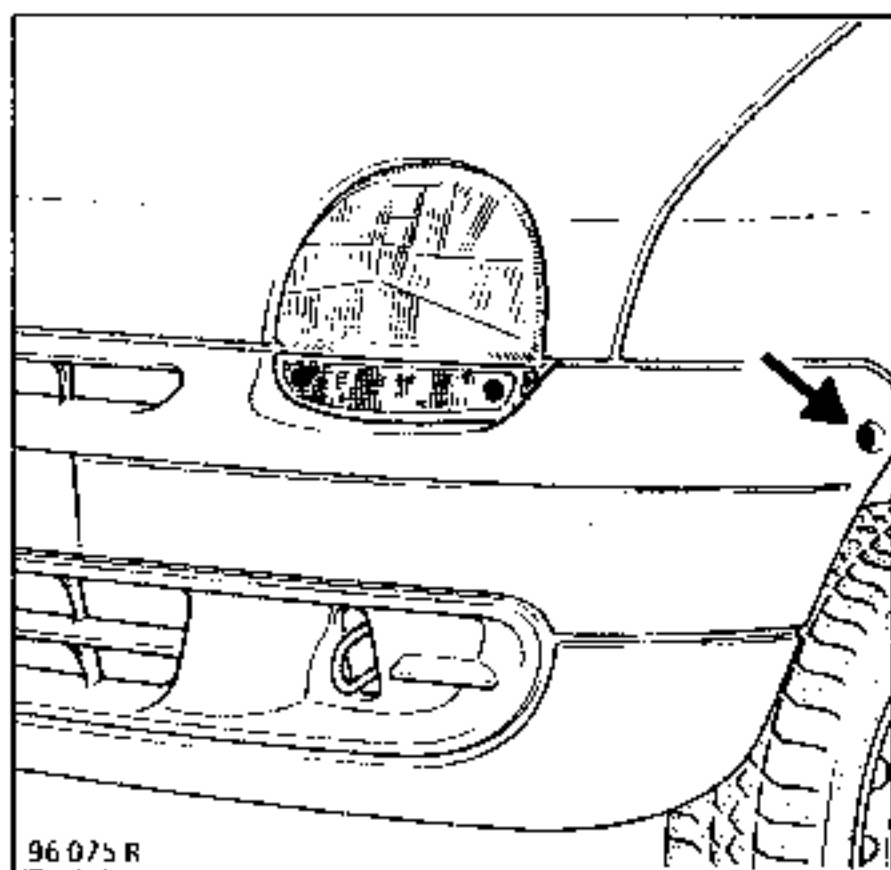
EXTRACCION



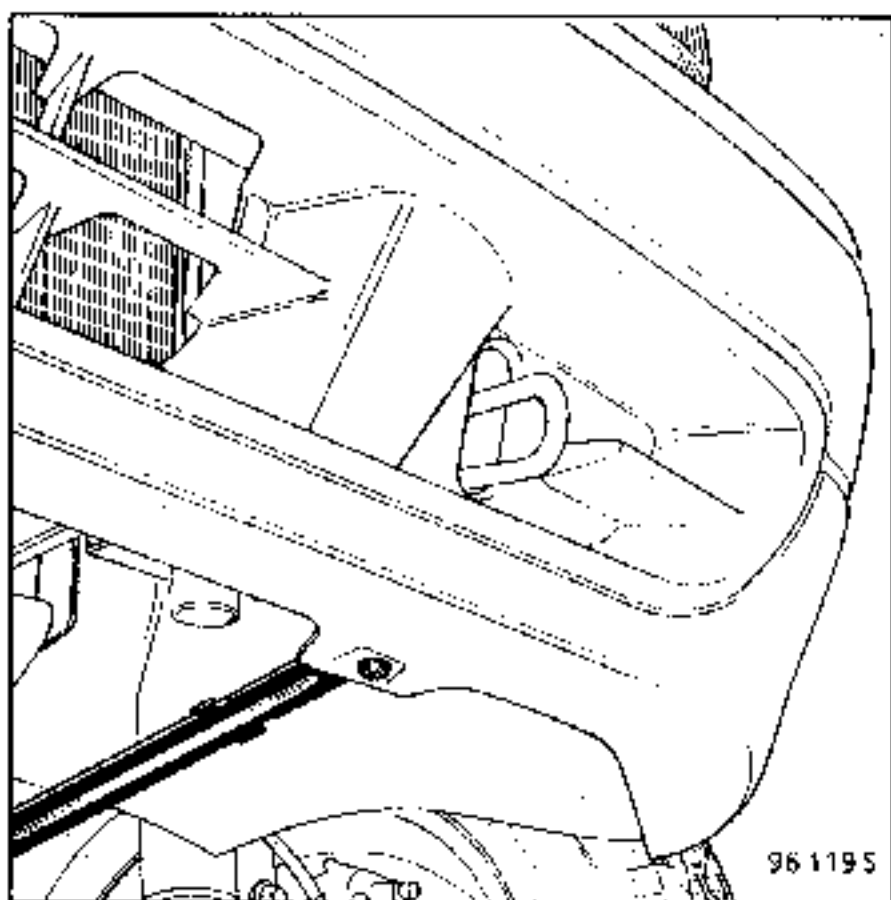
- Extraer :
- la placa de matrícula.
 - el tornillo central.



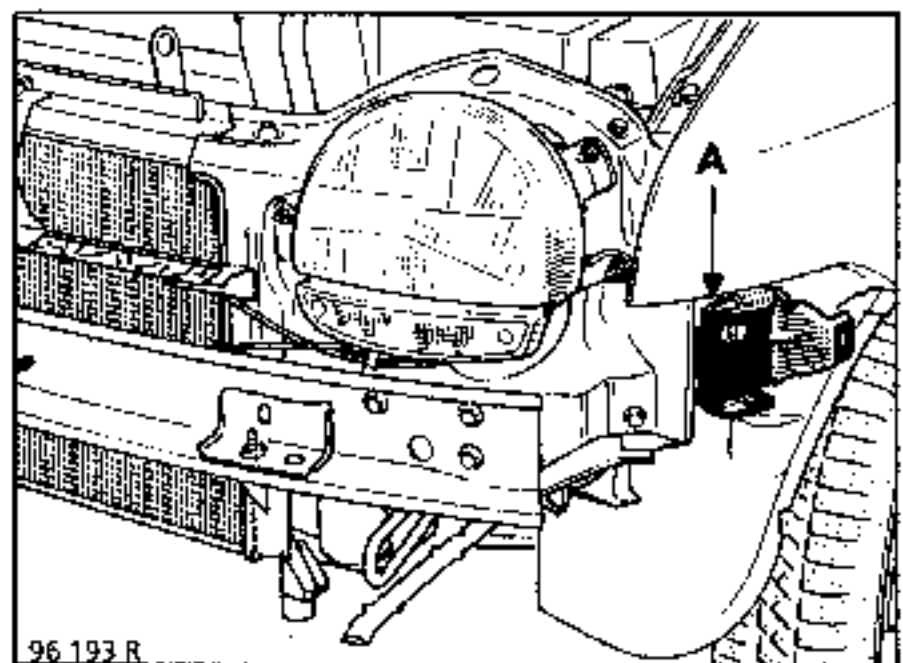
Extraer las fijaciones inferiores de los plásticos del paso de rueda.



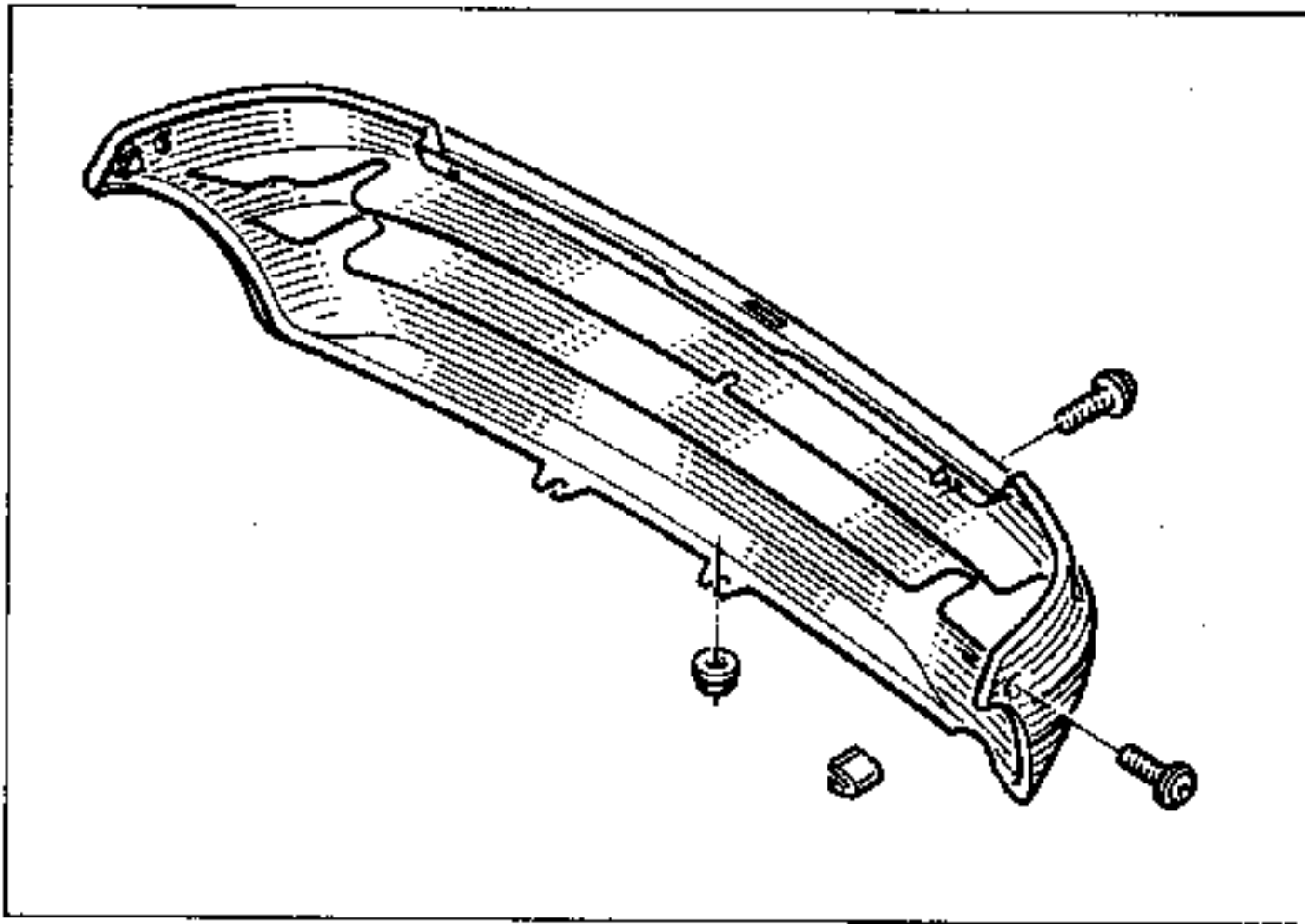
Retirar las fijaciones laterales derechas e izquierdas del paragolpes.



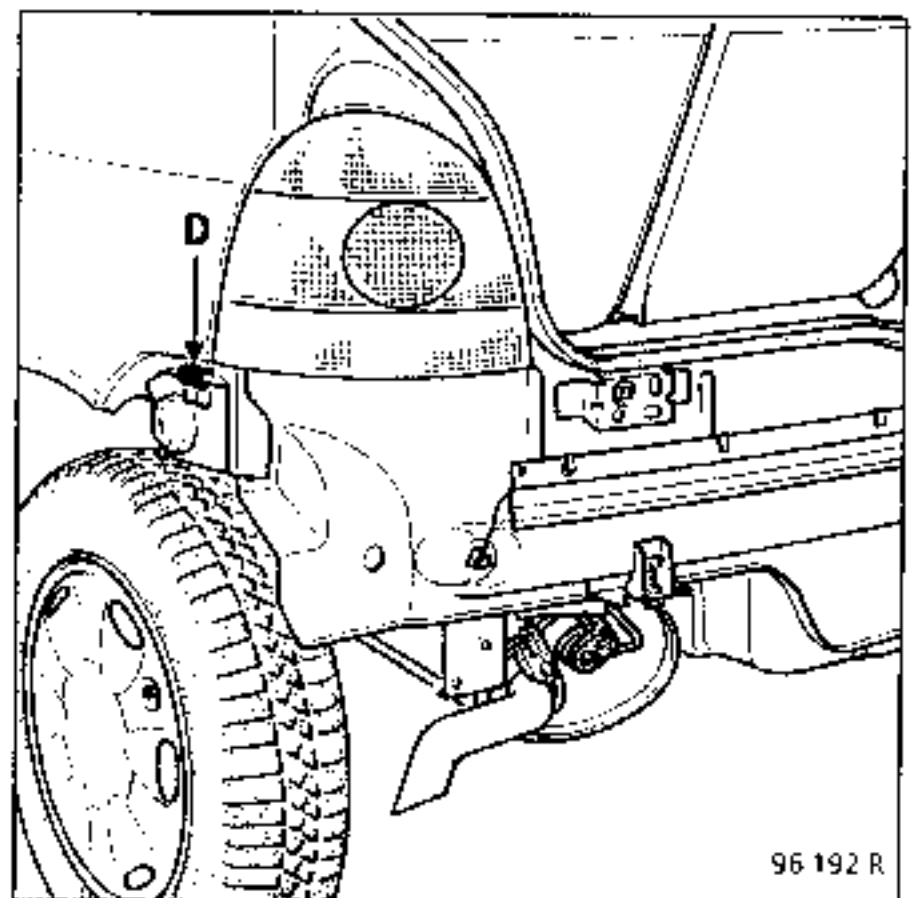
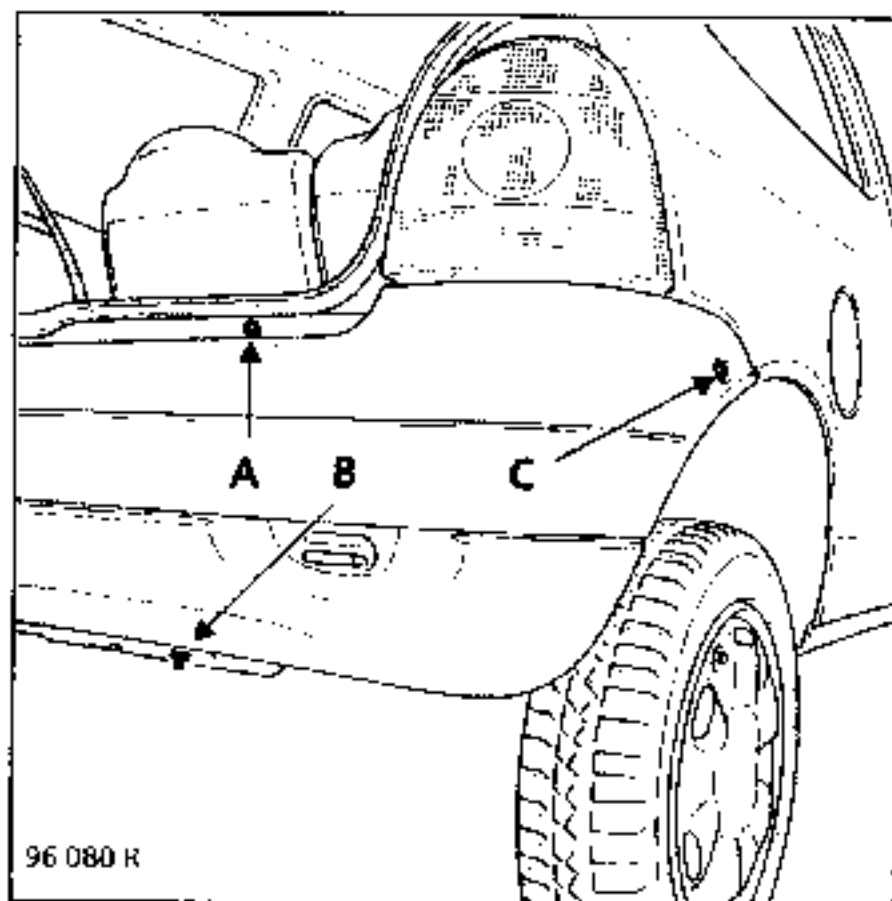
Extraer :
- las fijaciones inferiores
- el paragolpes



En la reposición, prestar atención al correcto posicionamiento de la grapa de plástico (A).



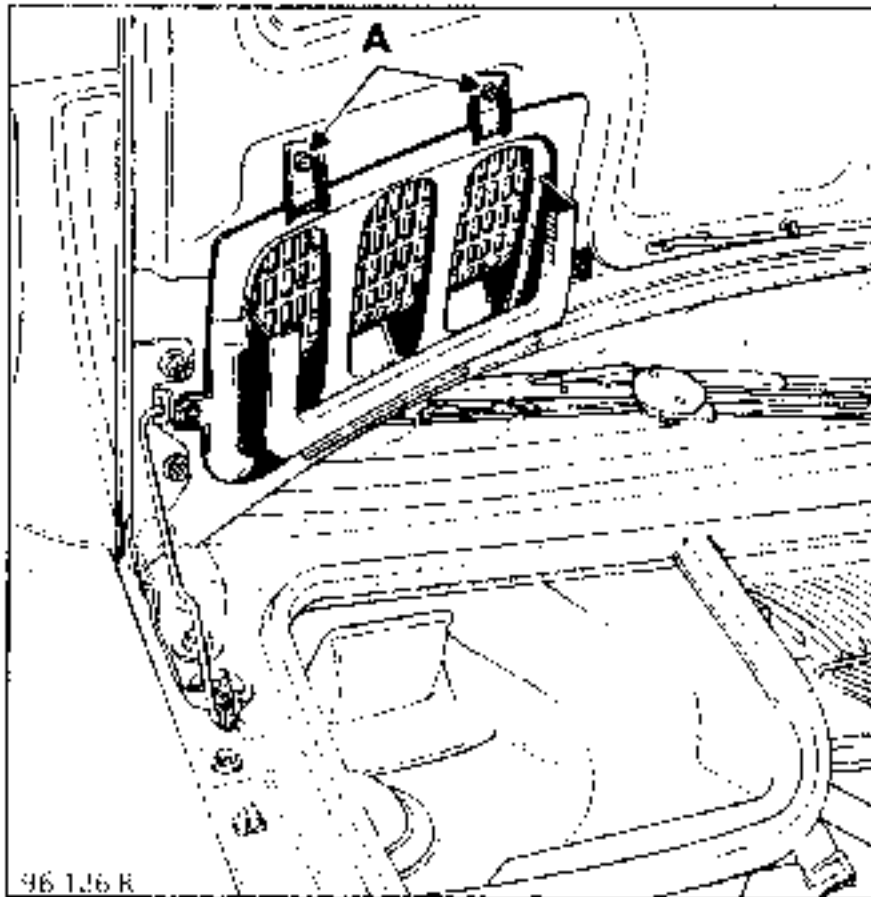
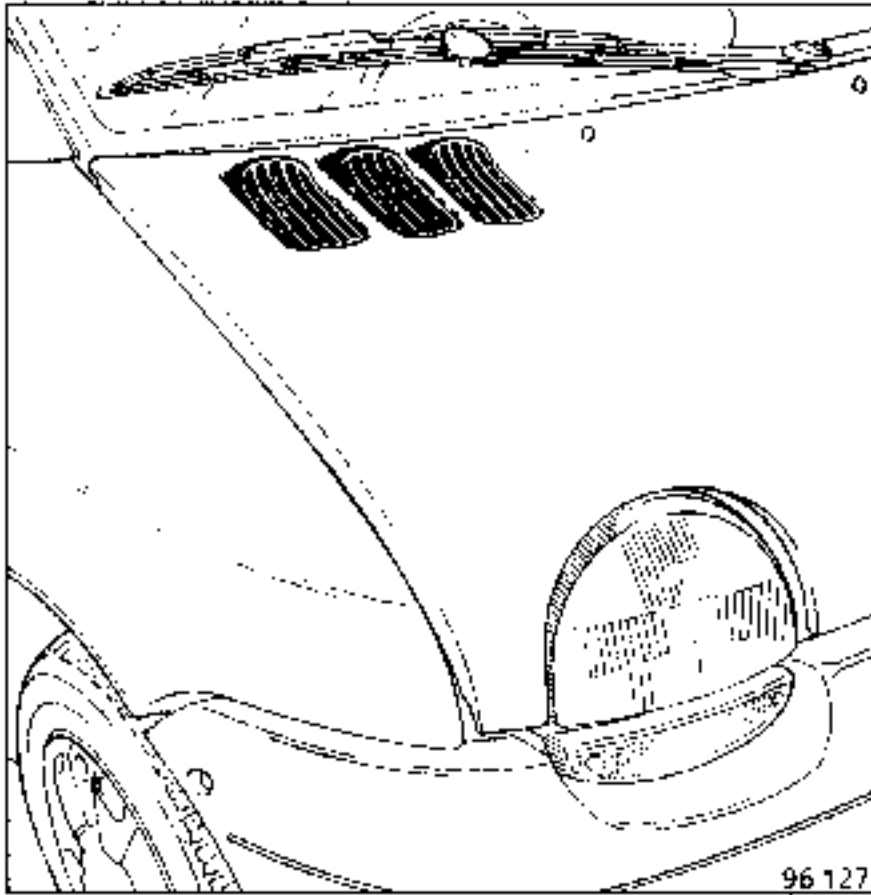
EXTRACCION



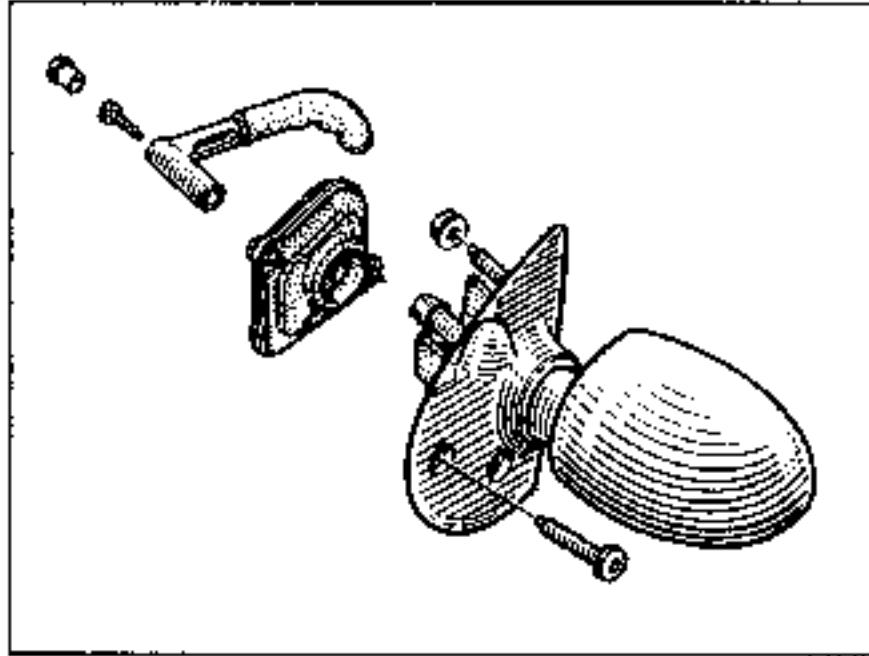
Extraer :

- las fijaciones centrales superiores (A).
- las fijaciones centrales inferiores (B).
- las fijaciones laterales (C).

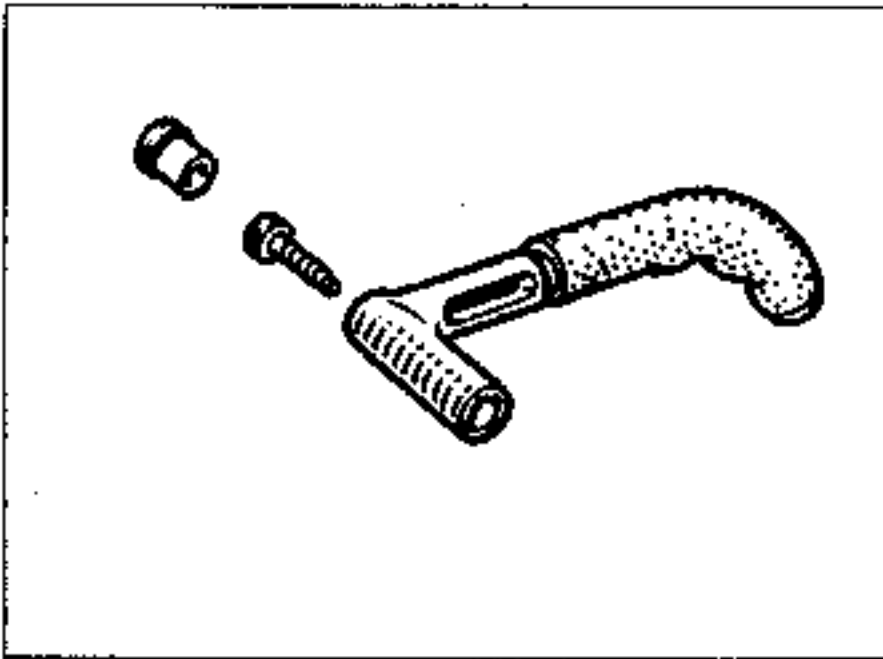
En la reposición, prestar atención al correcto posicionamiento de la grapa de plástico (D).



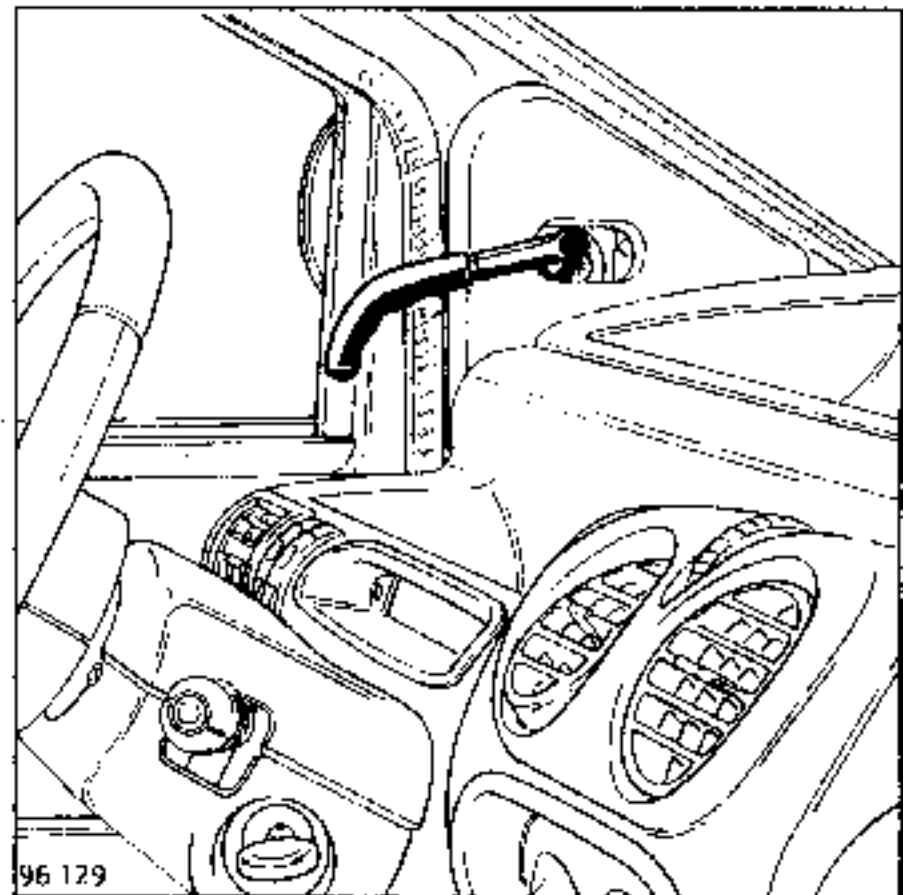
Extraer las fijaciones interiores (A)



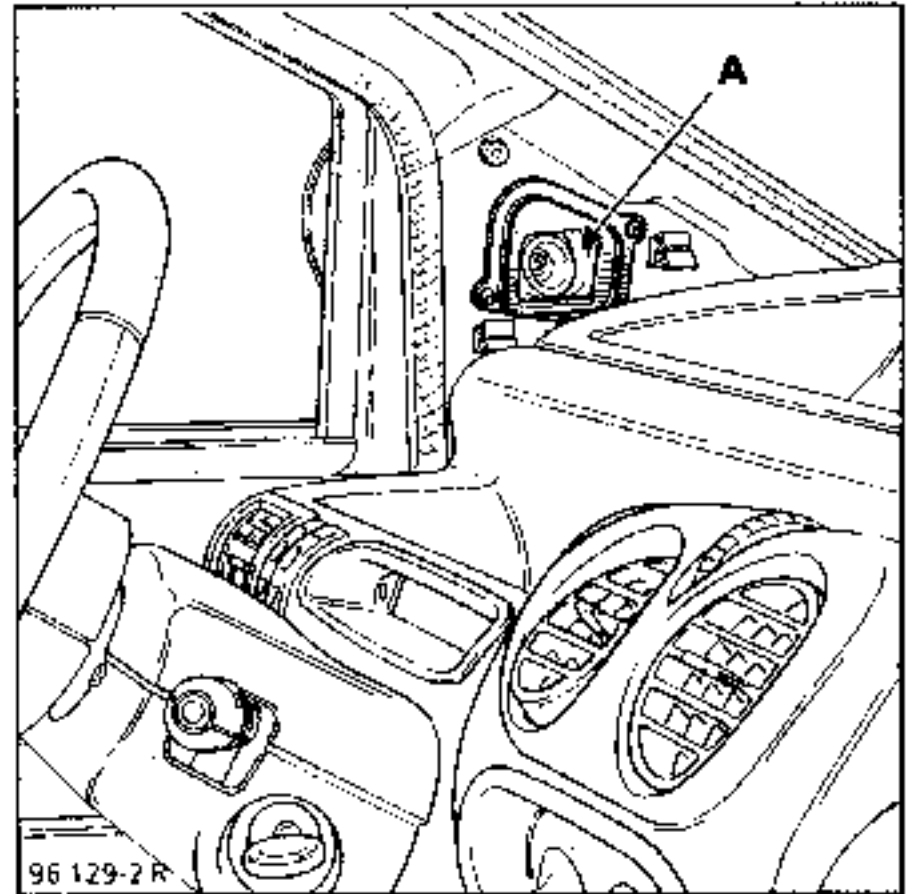
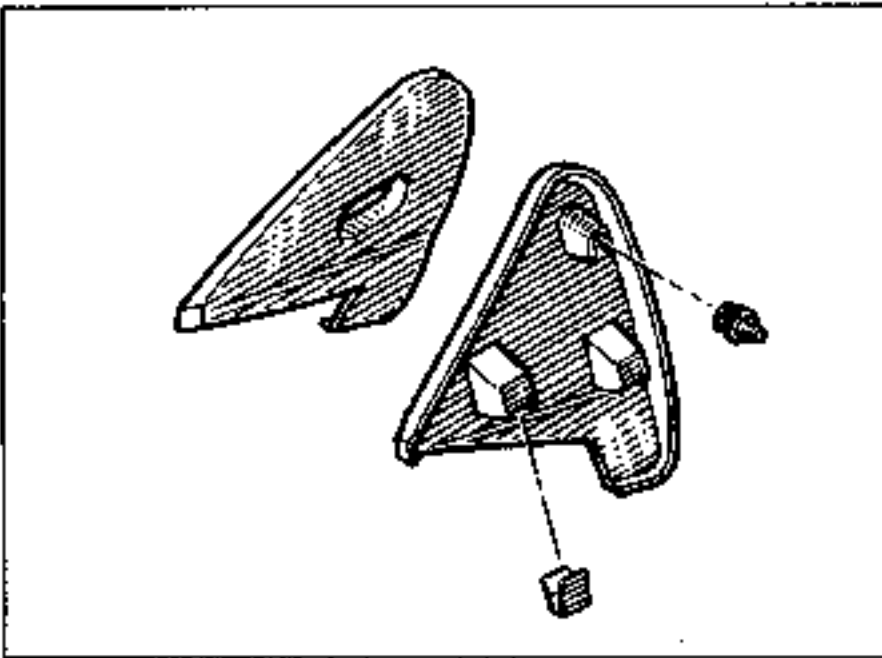
EXTRACCION



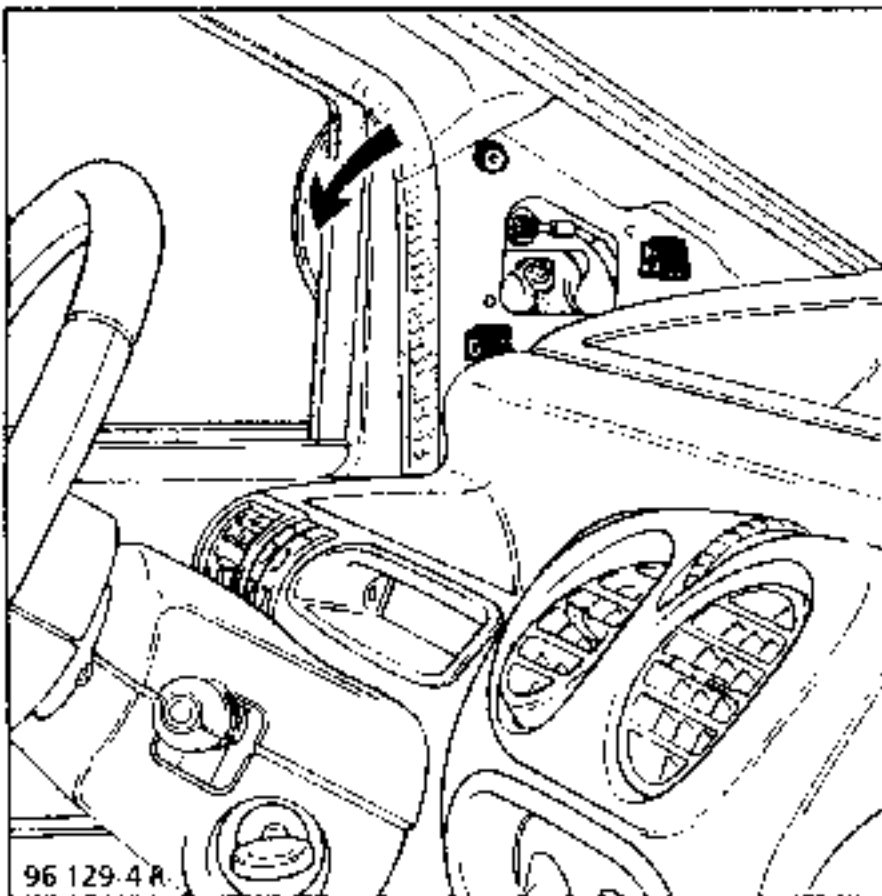
Quitar la tapa del tornillo de la empuñadura.



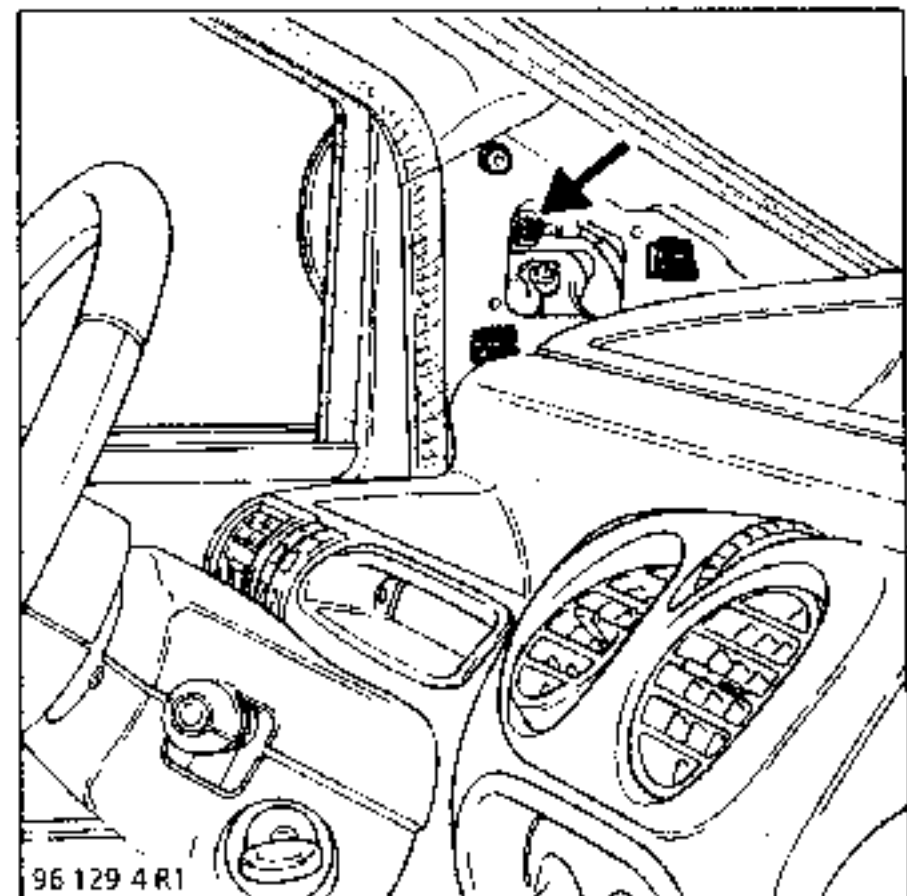
Quitar el tornillo (A) Torx 20 y extraer la empuñadura.



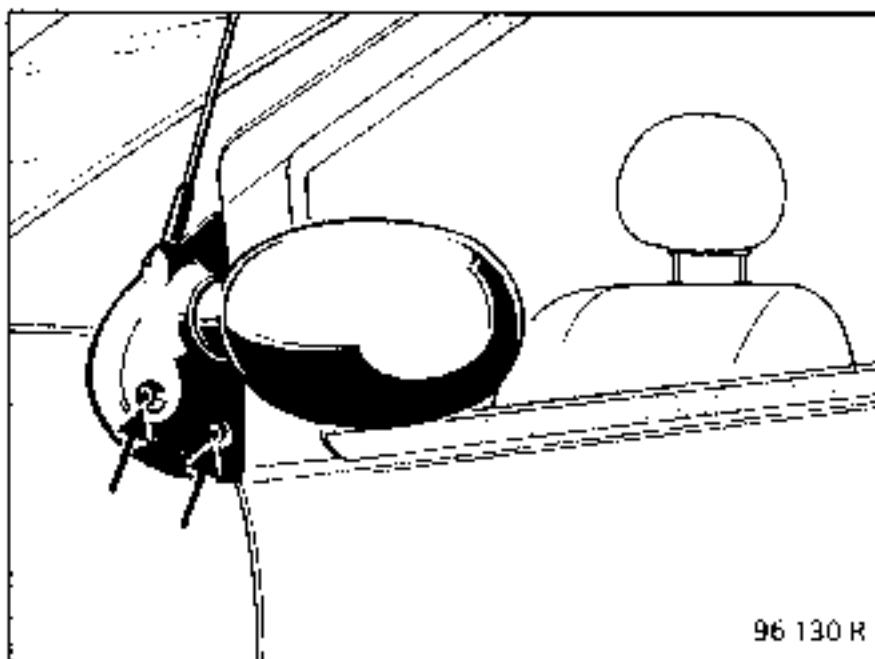
Retirar el plástico interior (A) y su junta de estanquidad.



Extraer parcialmente la junta de la puerta.
Soltar el guarnecido interior con precaución haciendo pivotar como se indica arriba.



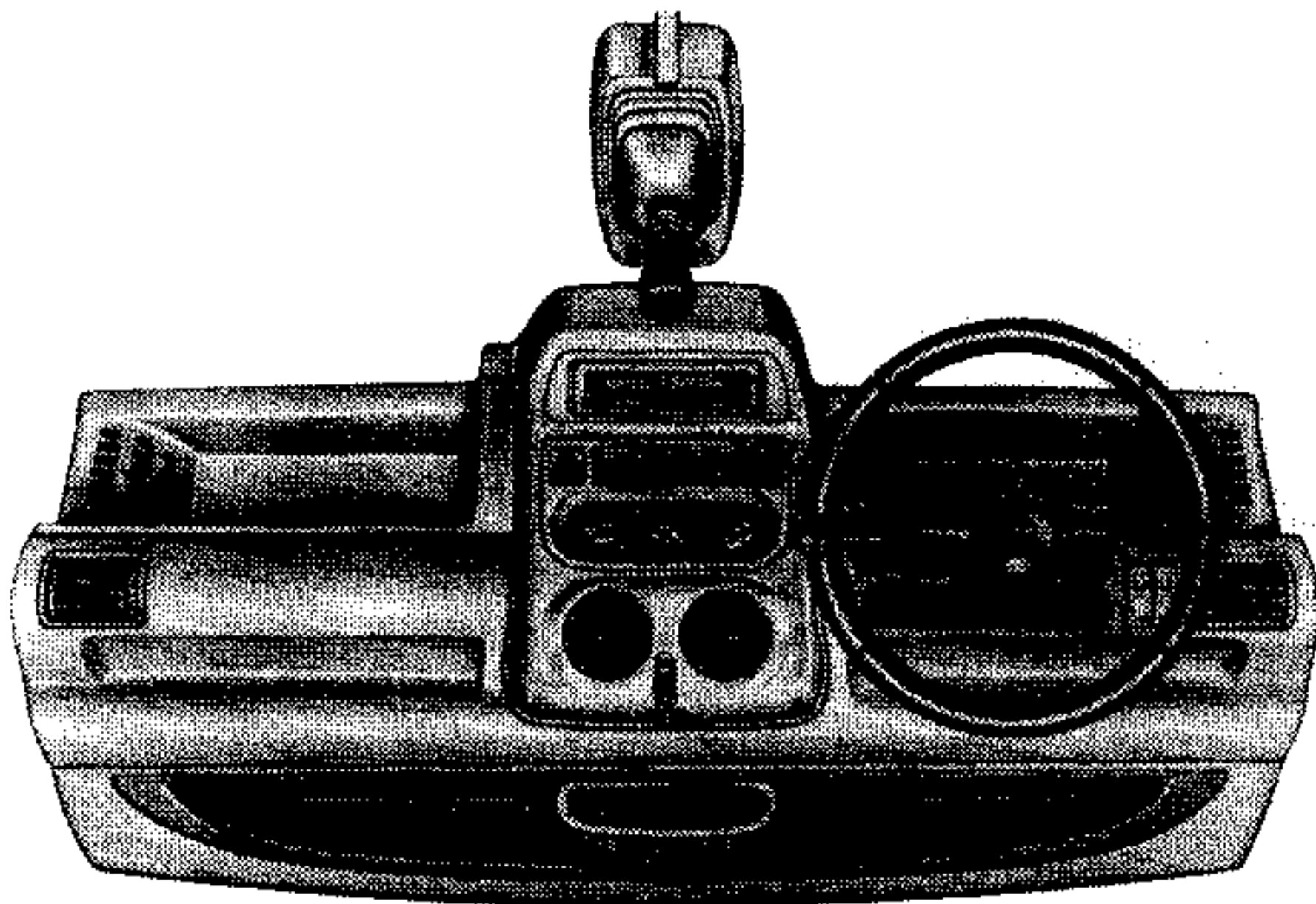
Extraer la fijación interior (cable de antena).



Retirar las fijaciones exteriores.

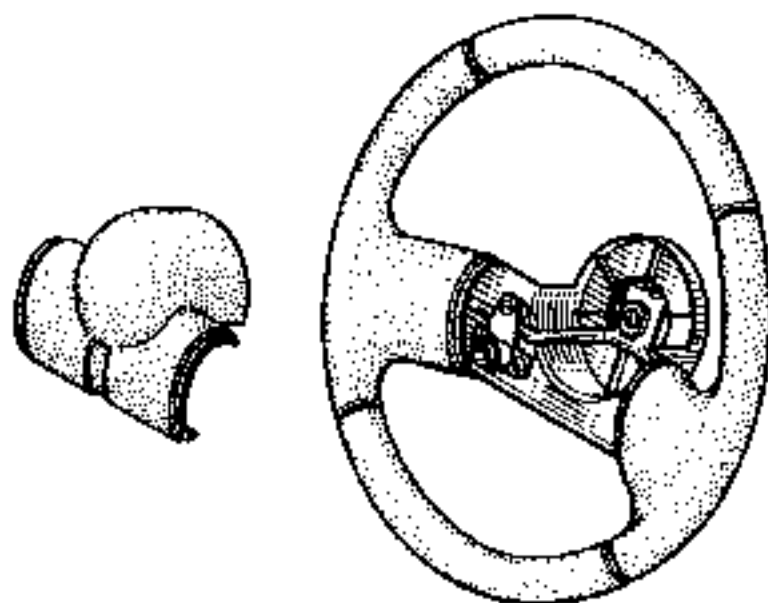
REPOSICION :

No olvidarse de volver a fijar el cable de antena.

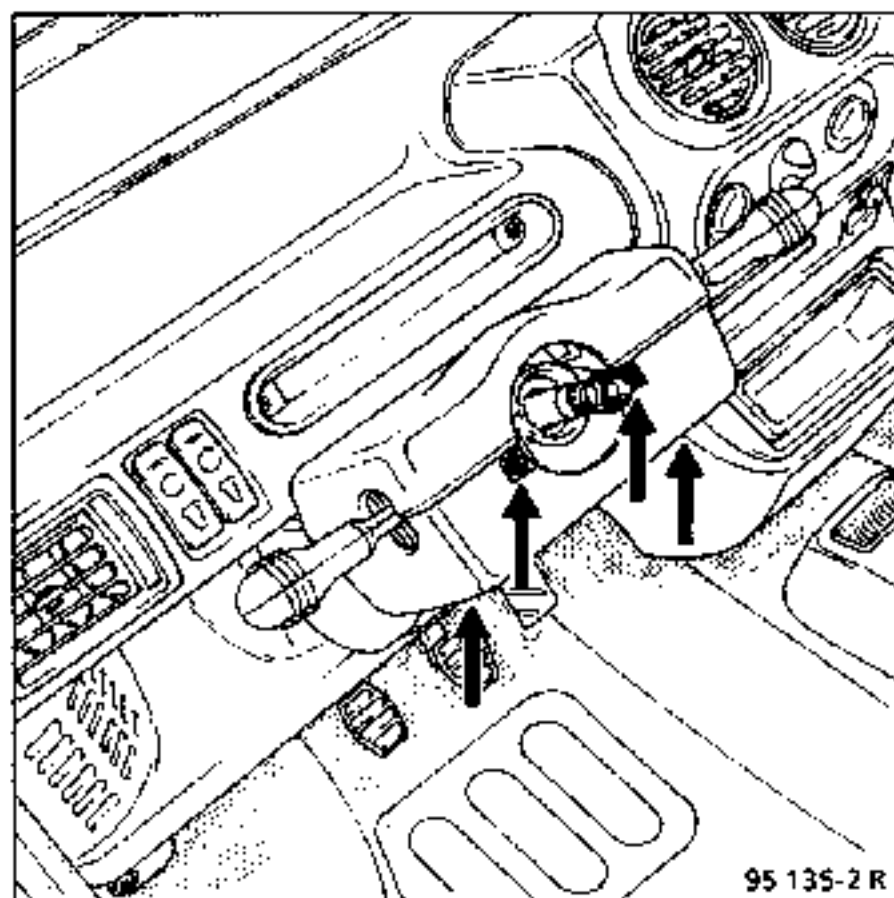


Desconectar la batería.

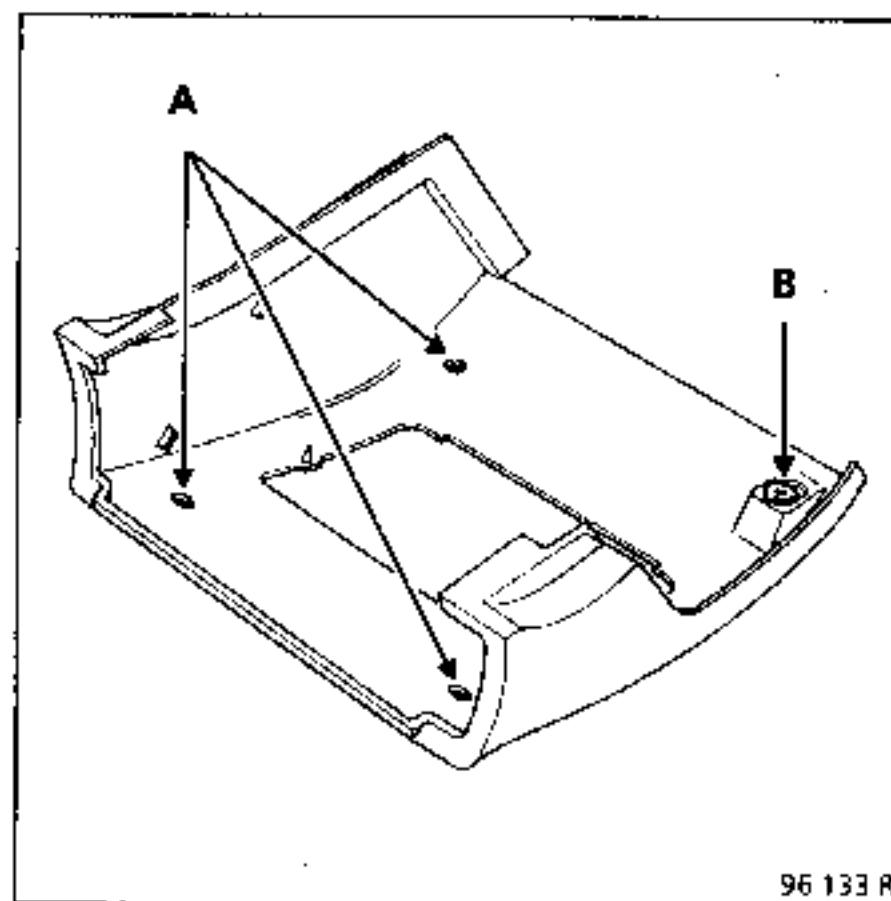
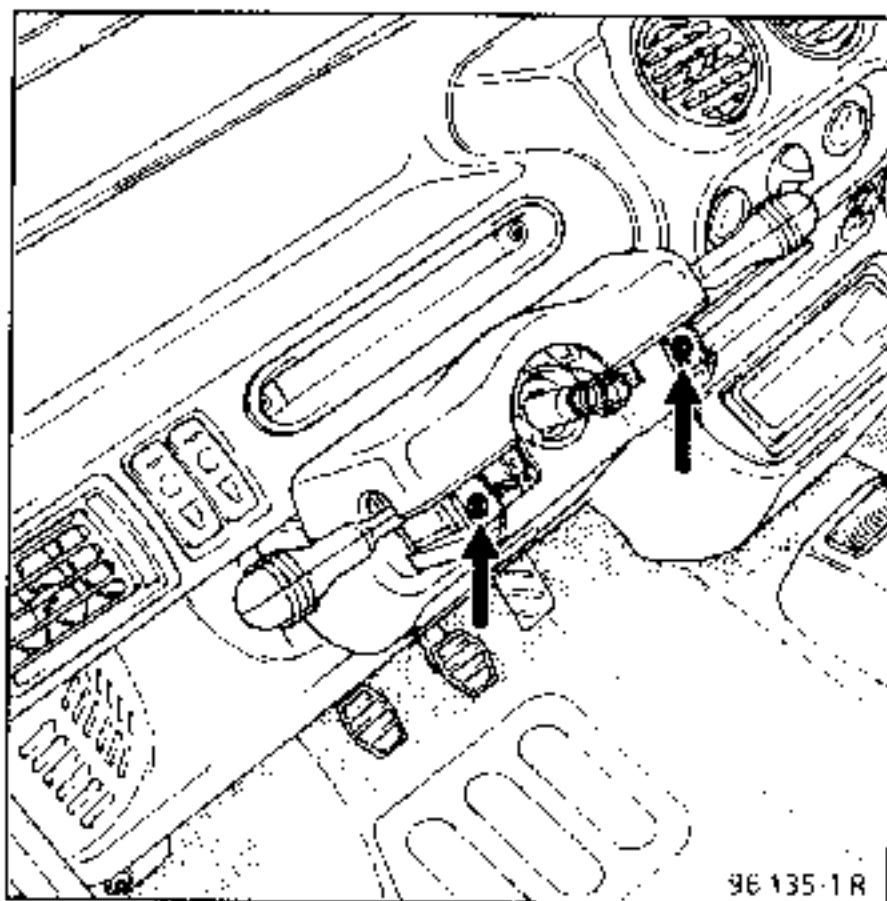
EXTRACCION



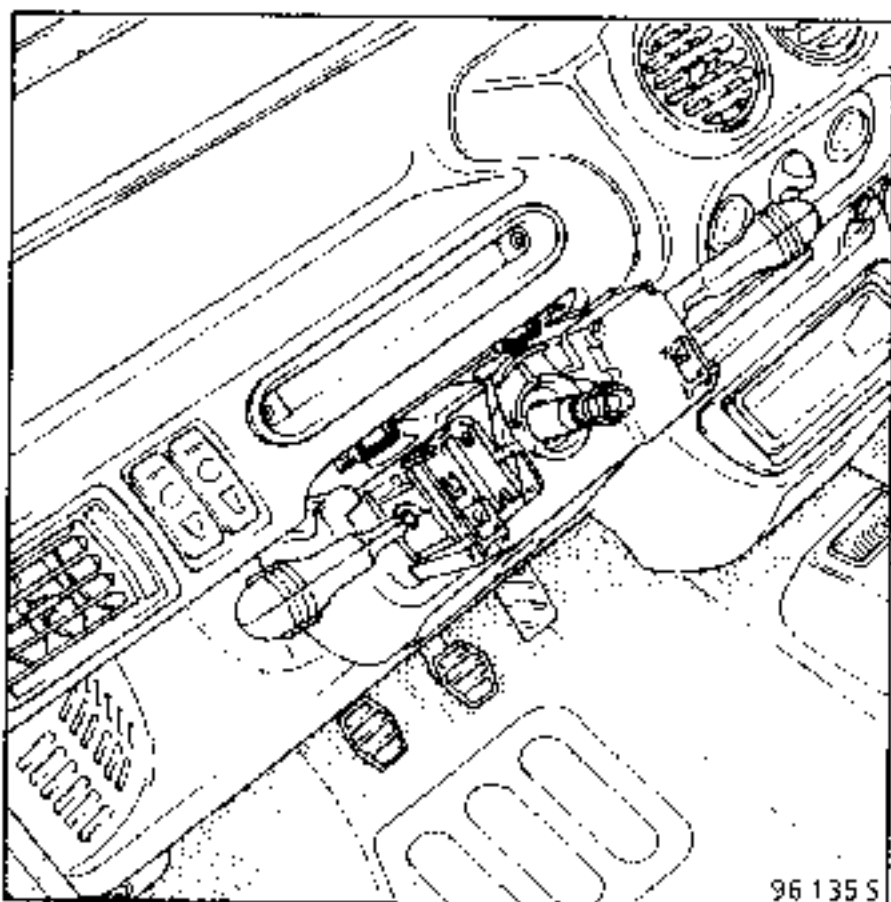
Extraer el volante marcando su posición.



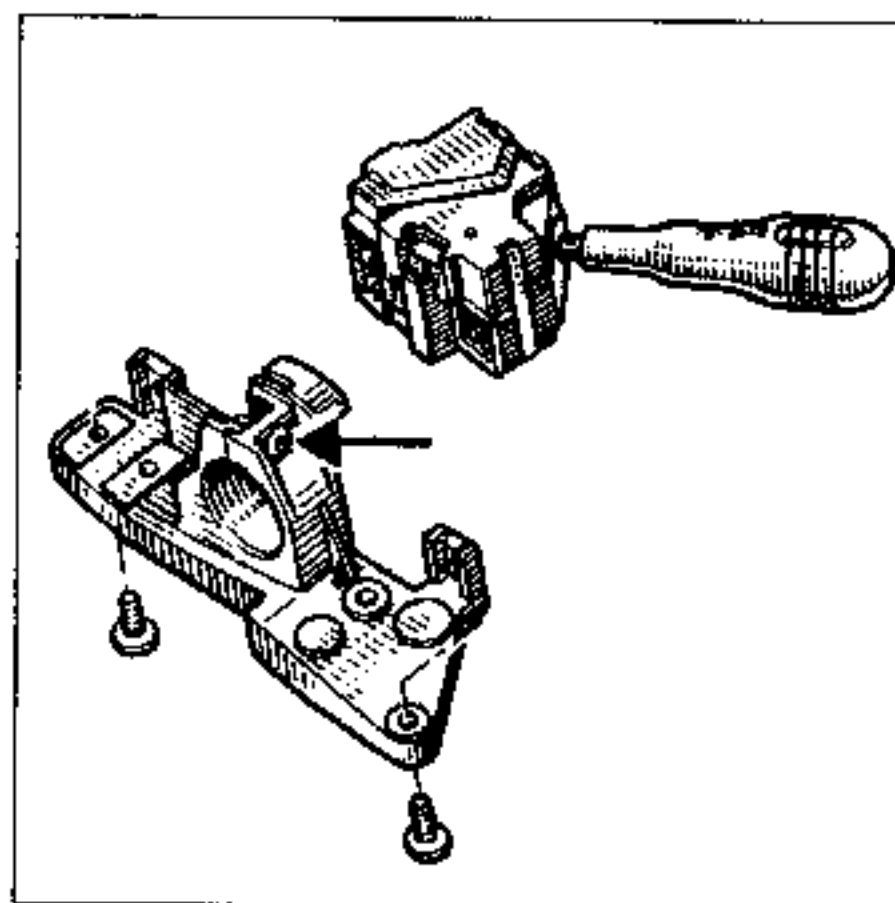
Extraer la coquilla bajo volante. (tornillos Torx 20)



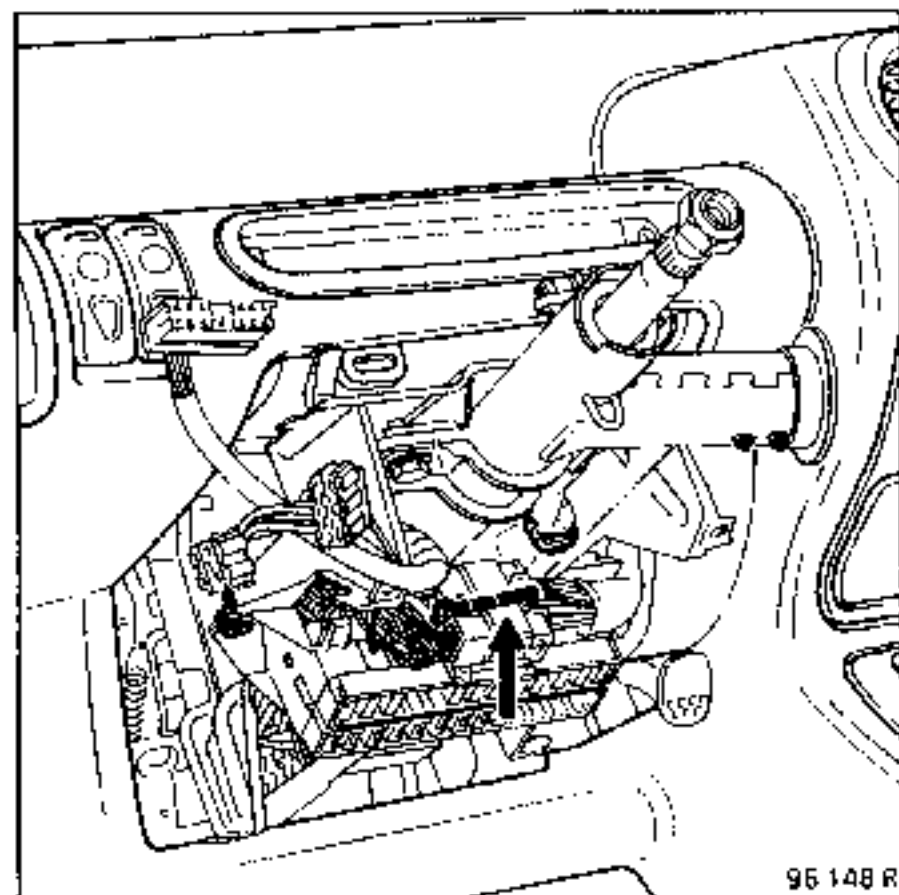
Extraer la tapa de la columna de dirección (tres tornillos Torx (A) y la grapa (B)).



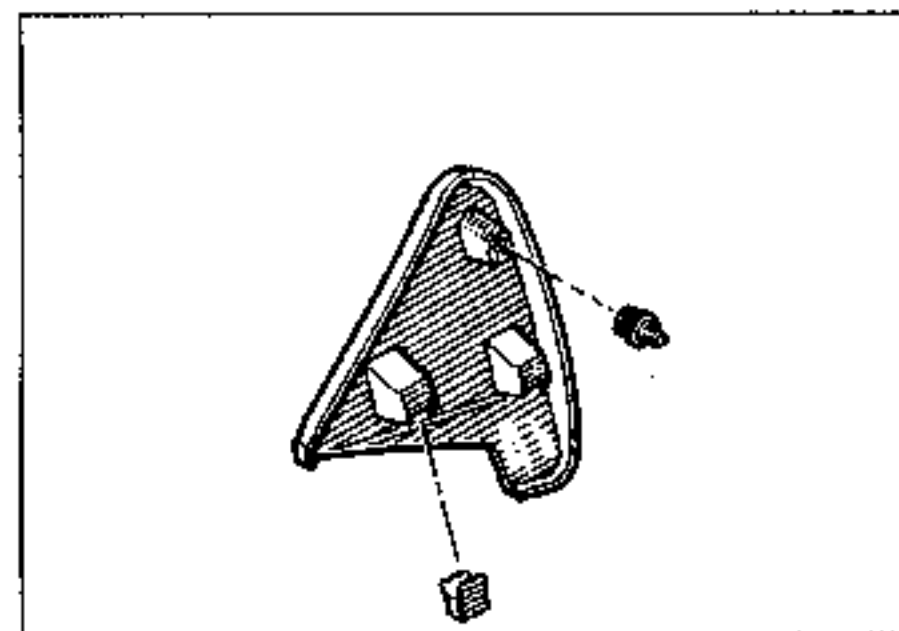
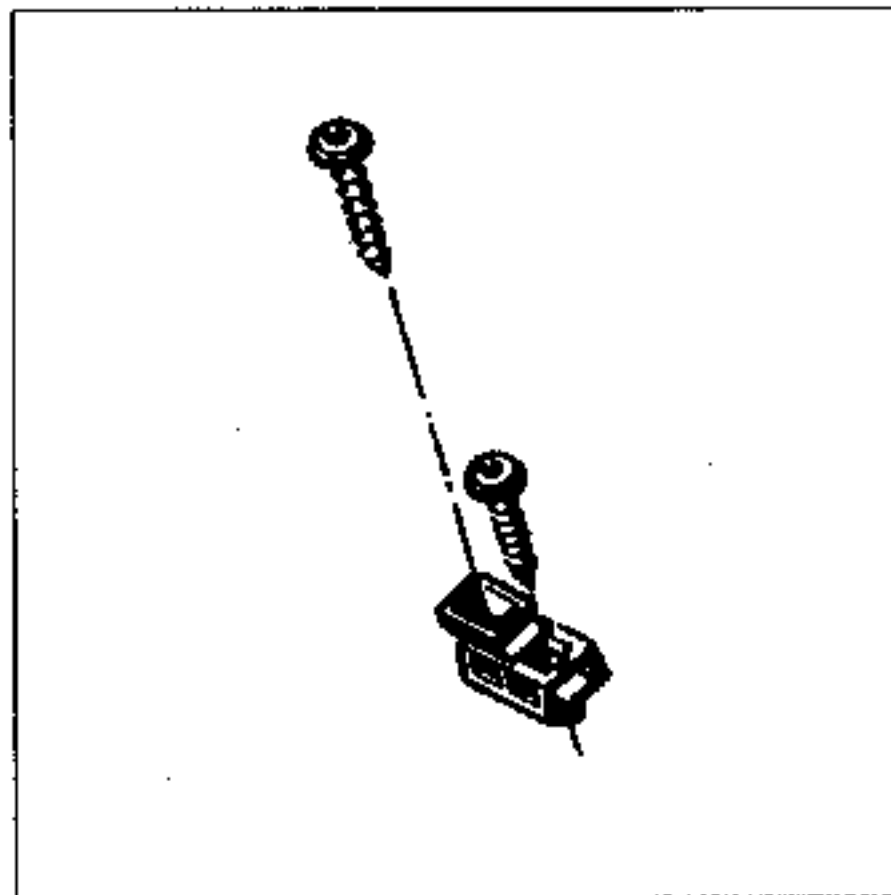
Extraer la coquilla superior.



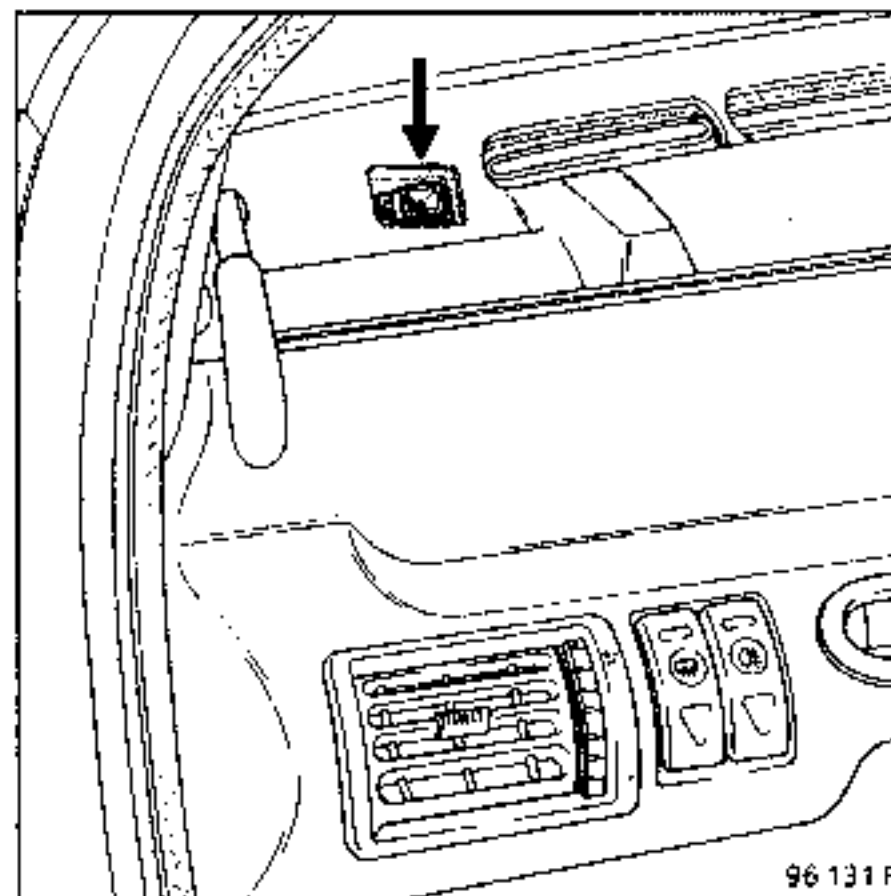
Extraer el mando de luces (un tornillo)



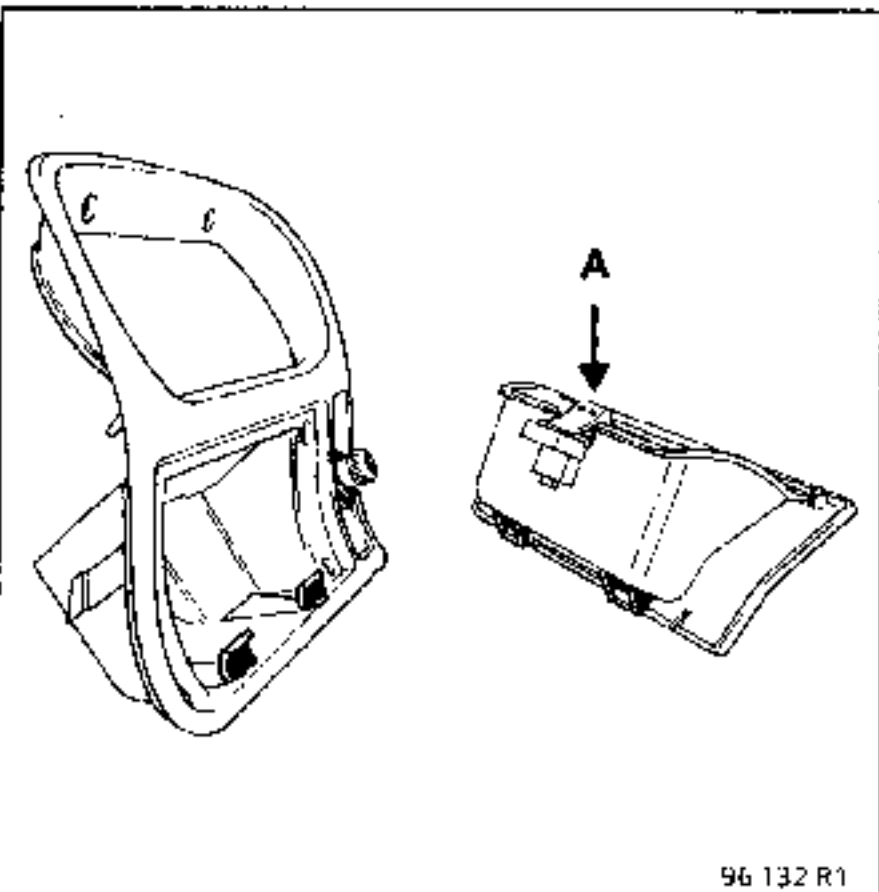
Desconectar el cableado principal



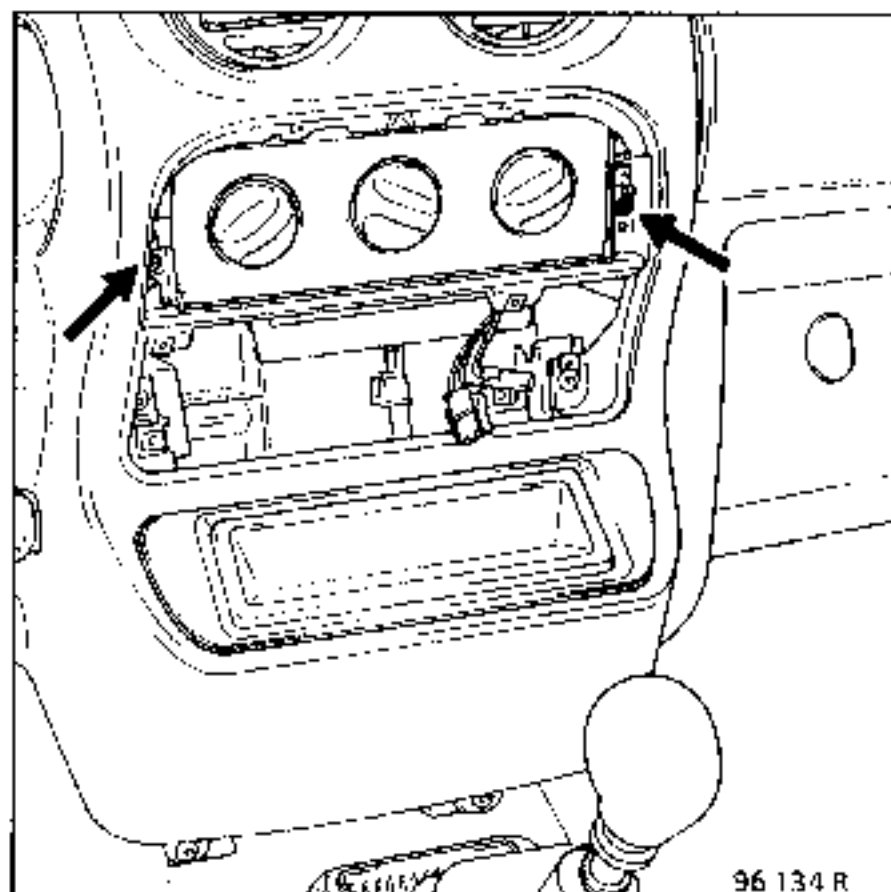
Extraer o proteger el guarnecido (D) interior del retrovisor.



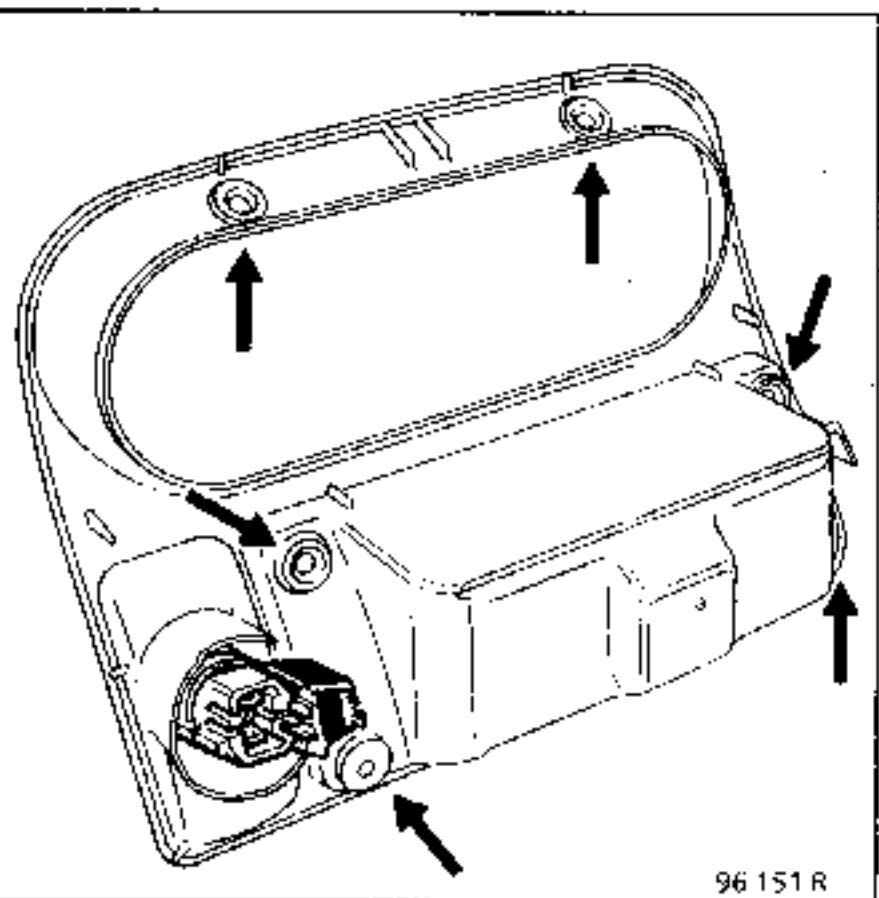
Extraer la parte superior del tablero de bordo (tres tornillos Torx 20).
Las grapas (C) son deslizantes. Permiten centrar la parte superior del tablero de bordo.



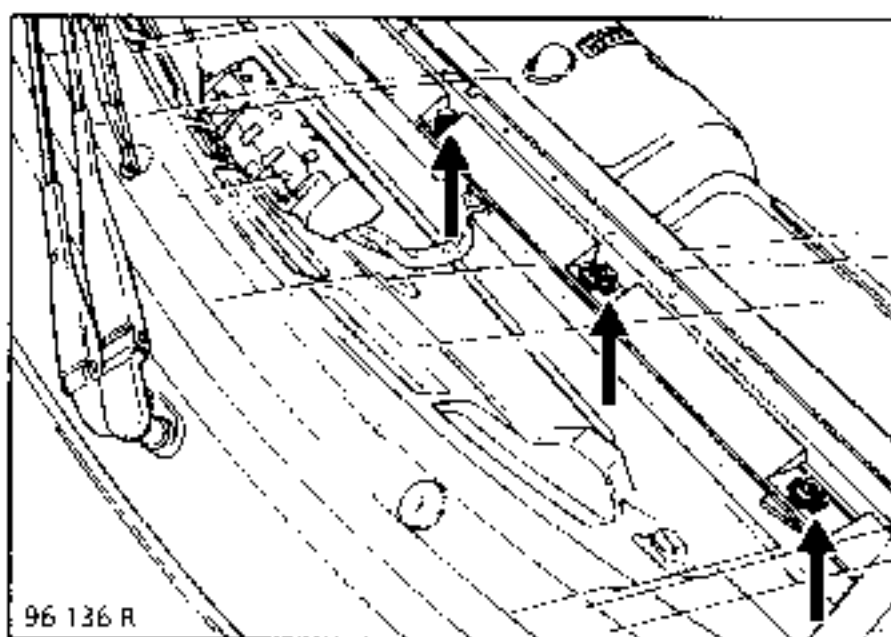
Presionar la lengüeta (A).
Retirar el cenicero



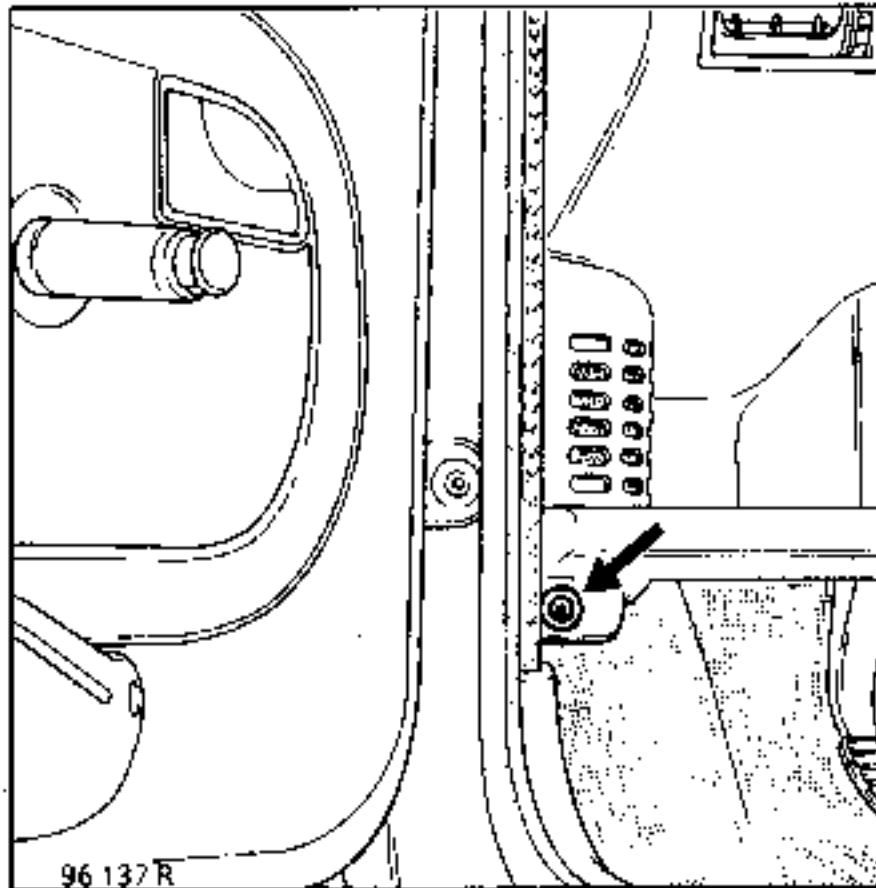
Quitar los tornillos de la caja de mando de la calefacción (dos tornillos Torx 20).



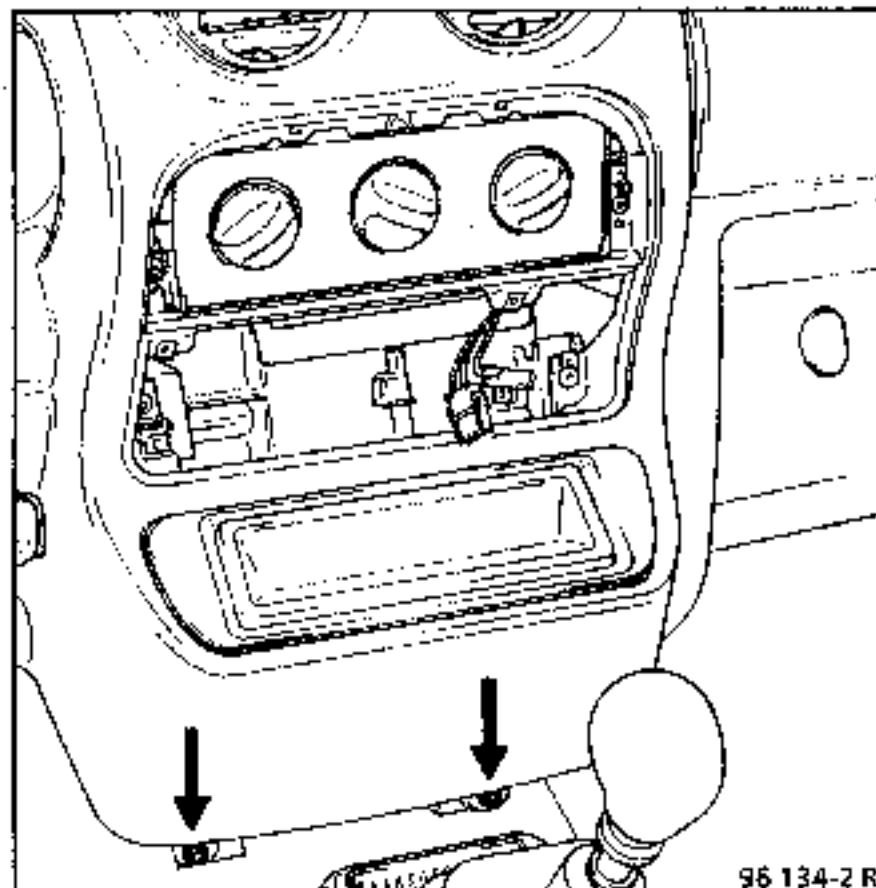
Extraer el frontal del bloque de mando de la calefacción (seis tornillos)



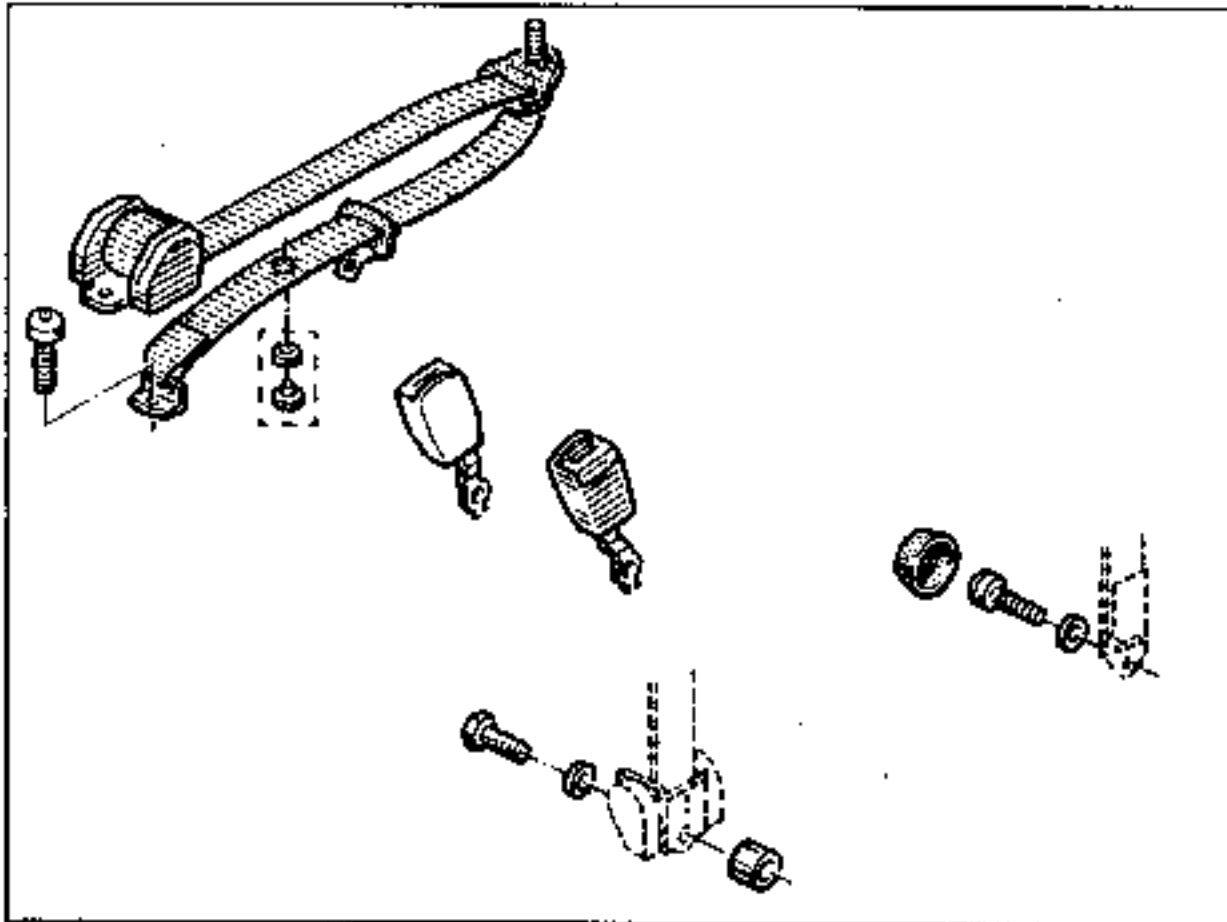
Extraer las fijaciones superiores del tablero de bordo (cinco tornillos).



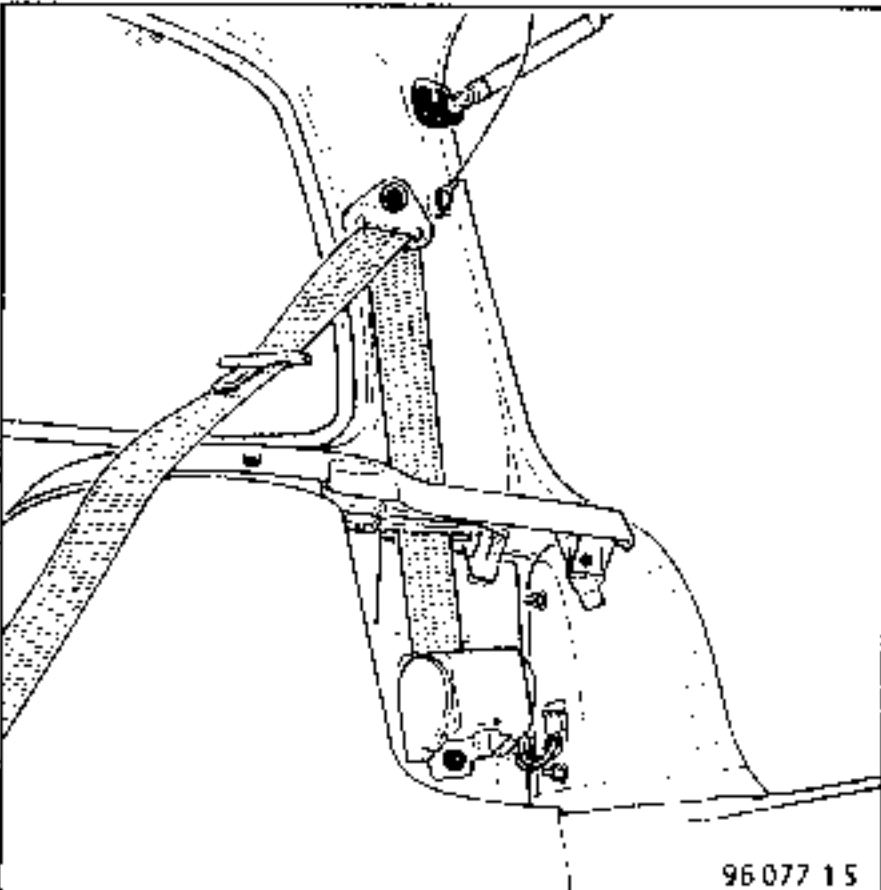
Extraer las fijaciones inferiores laterales (un tornillo en cada lado)



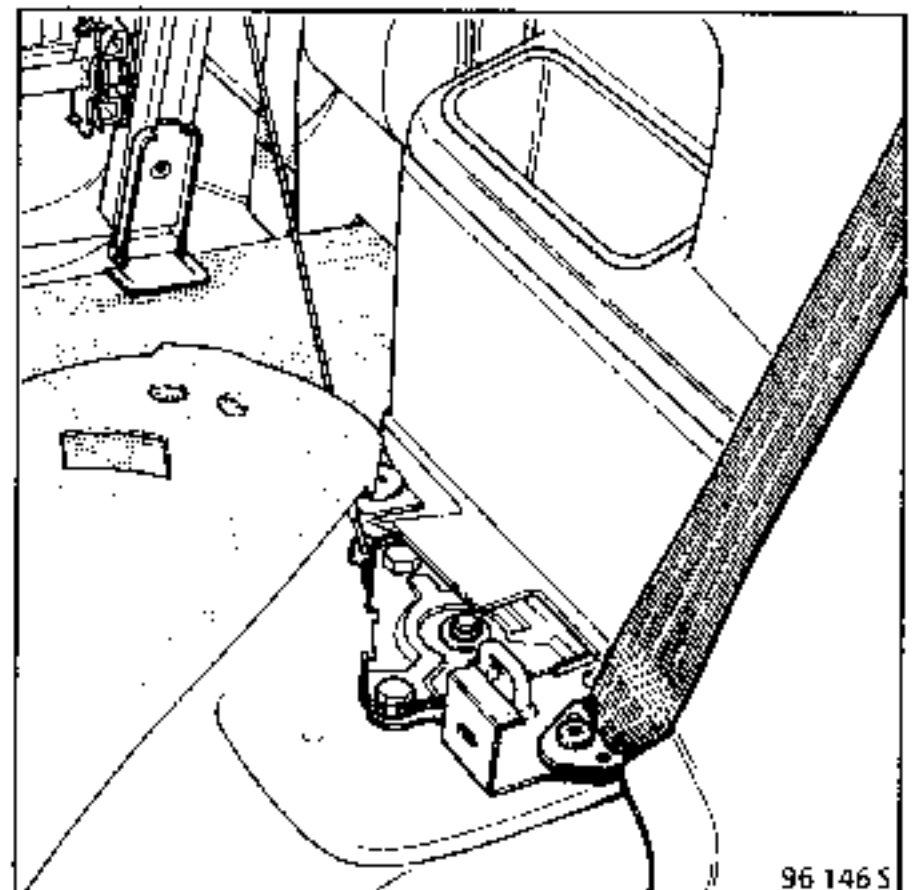
Retirar las dos fijaciones inferiores centrales.
Desconectar los cableados y extraer el tablero de
bordo con precaución.



EXTRACCION



Extraer la fijación superior y la del enrollador.



Después de haber retirado la alfombra del maletero, extraer la fijación sobre el piso trasero.

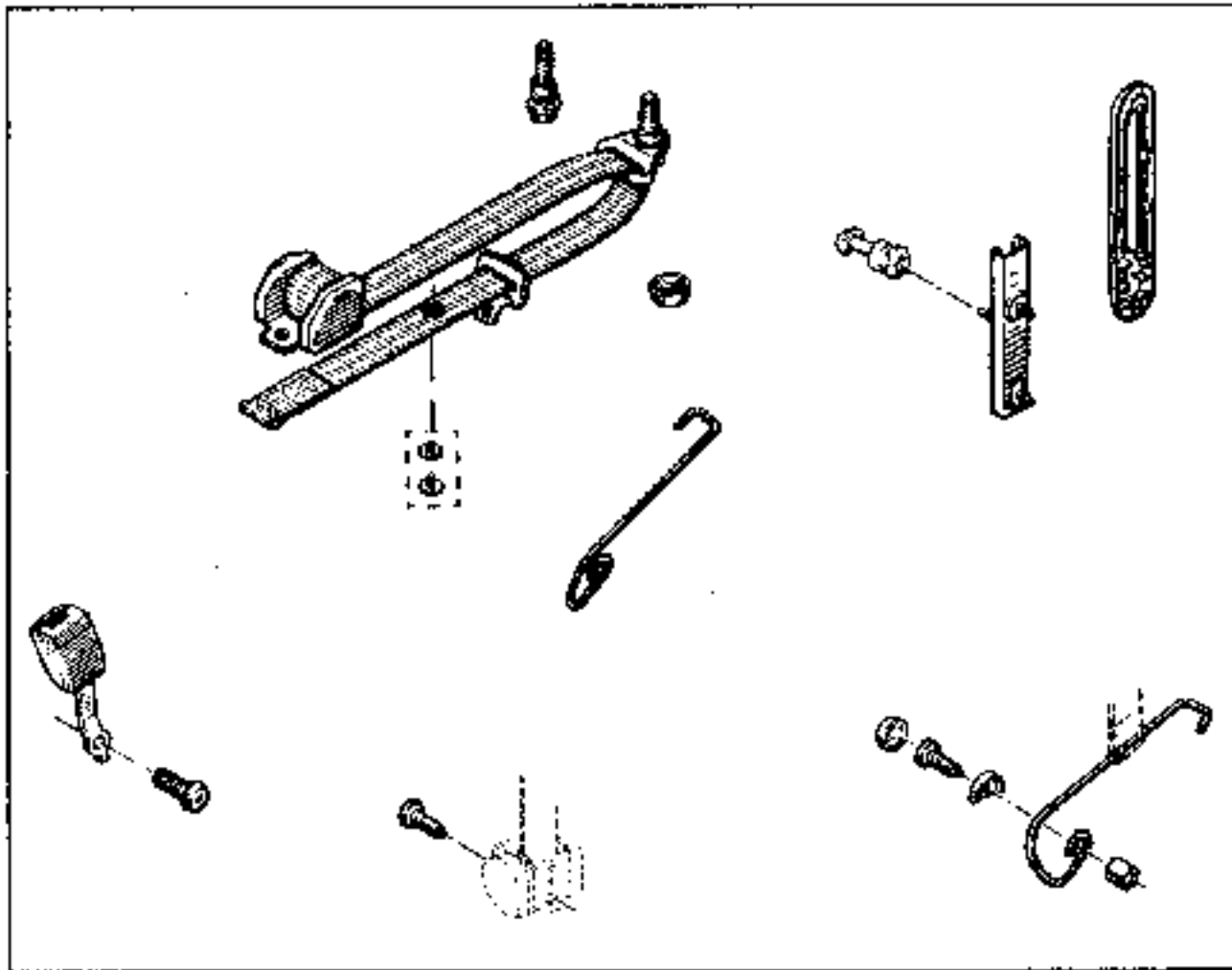
OBSERVACION : Para extraer la fijación inferior, ver capítulo 79. (Cerradura banqueta trasera)

PARES DE APRIETE (en daN.m)

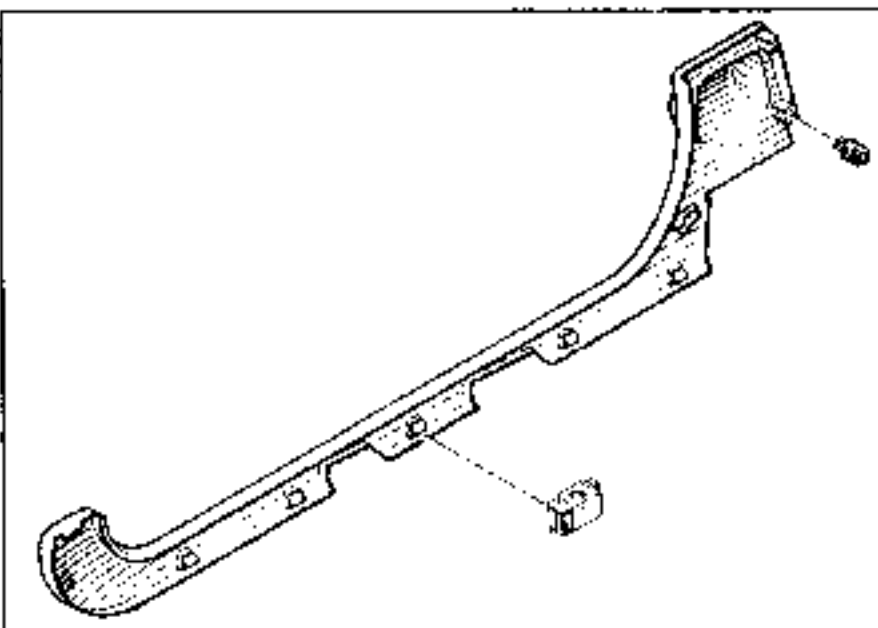


Tuercas de fijación de los cinturones

18

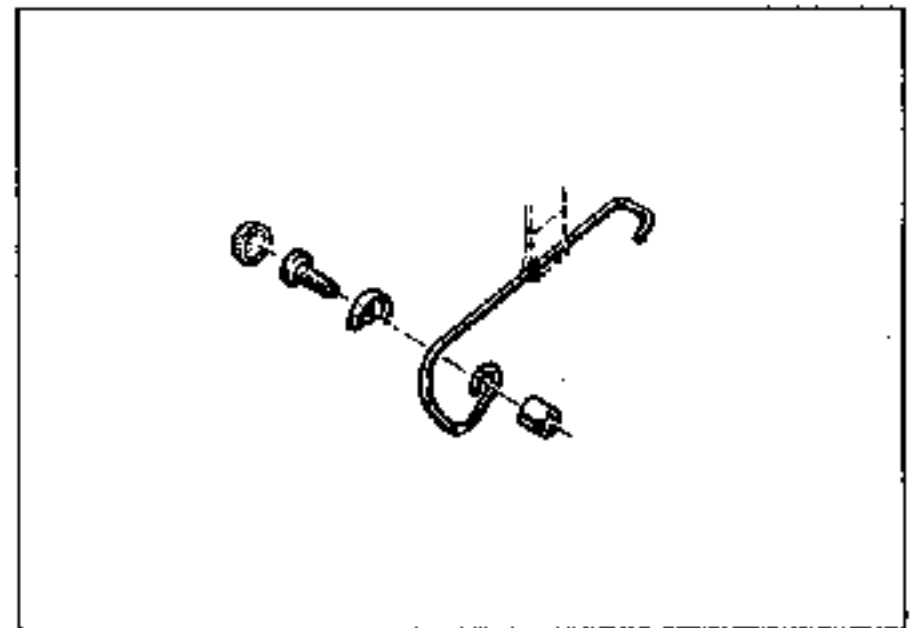


EXTRACCION



Extraer :

- el guarnecido del bajo de la caja concernido, para tener acceso al enrollador (un tornillo (A) y cinco grapas (B)).
- la fijación del enrollador.



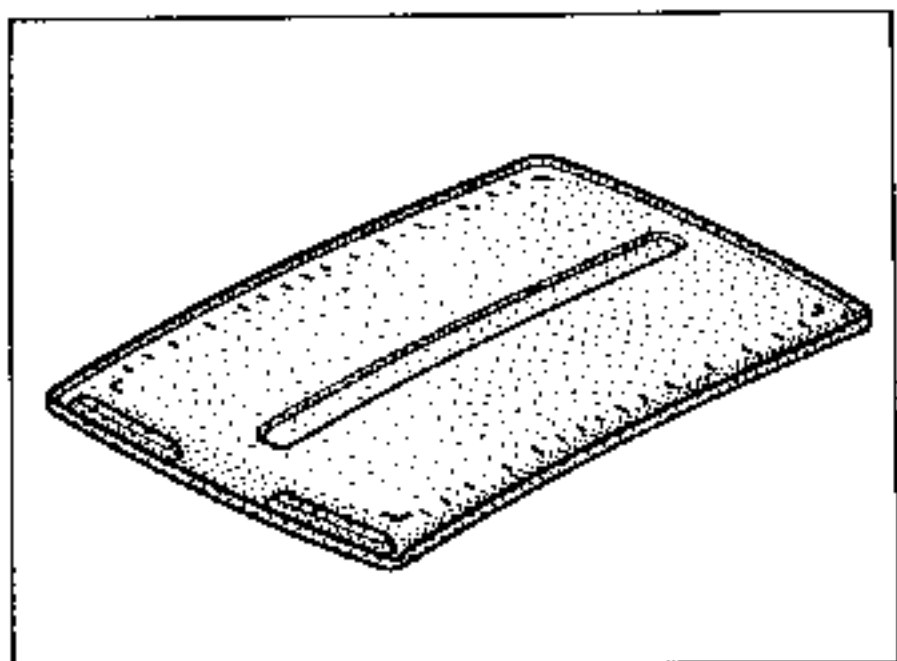
Sacar la fijación del bajo de caja.

PARES DE APRIETE (en daN.m)

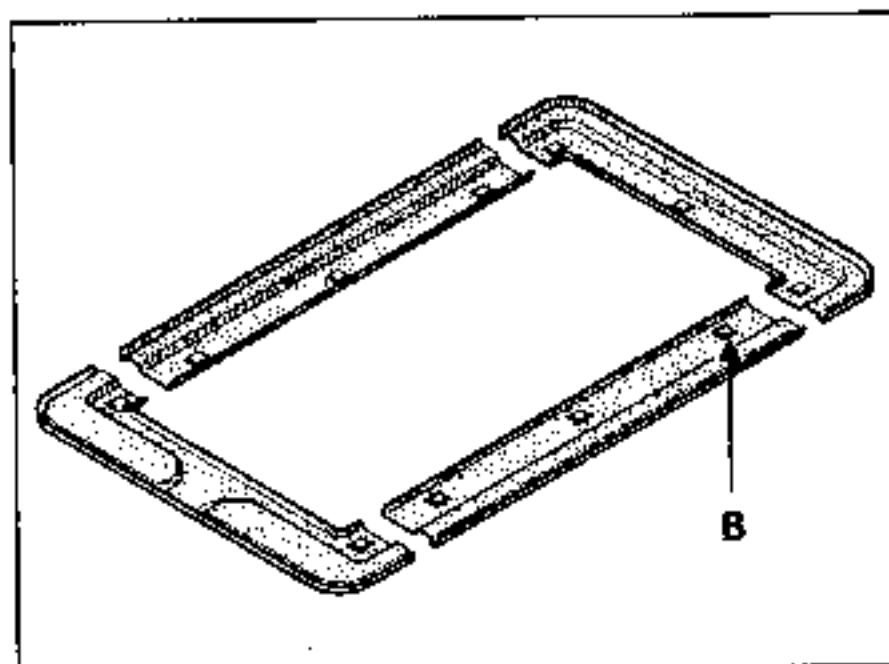


Tuercas de fijación de los cinturones

18

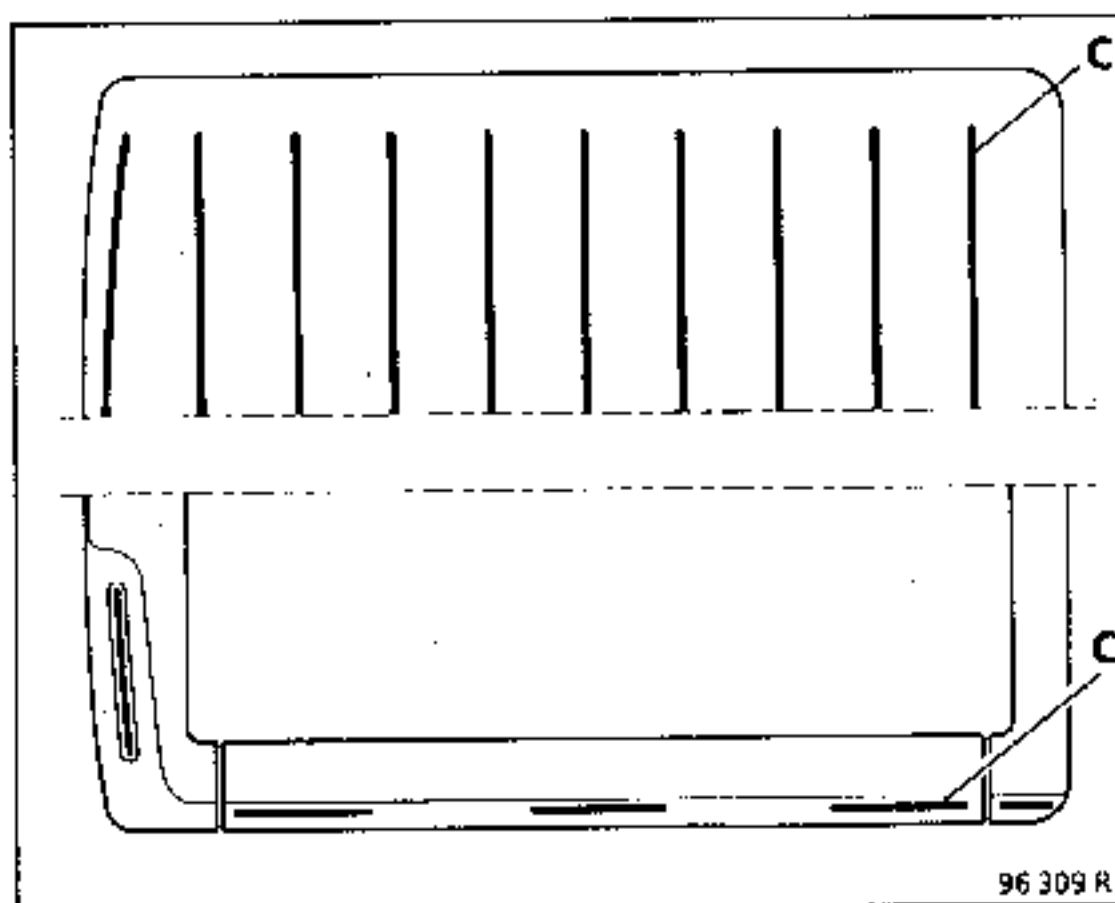


Techo normal



Techo solar

EXTRACCION - REPOSICION



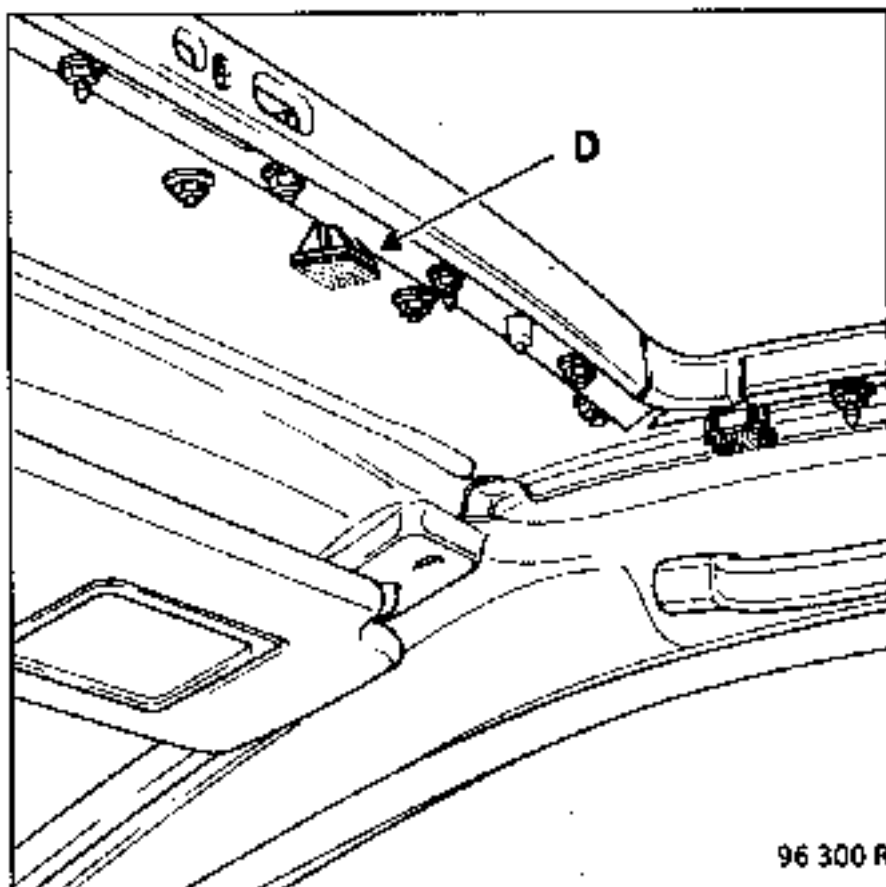
Esquema de posicionamiento de los cordones de cola.

Techo normal :

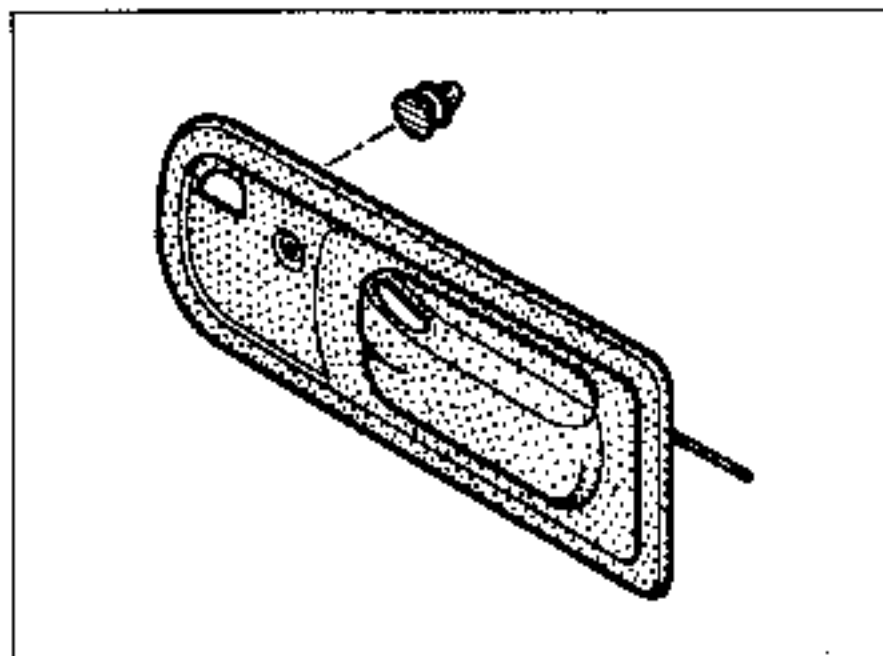
Proteger los asientos
Despegar el guarnecido con un cuchillo (Tipo cuchillo de masilla). En el caso de una extracción reposición, enrasar los cordones.
Pegar el guarnecido de techo como se indica arriba. Cordones cilíndricos de diámetro 4 mm (masilla cola tipo Gurit mono componente).
Aplicar el guarnecido prestando atención al centrado de éste.

Techo solar :

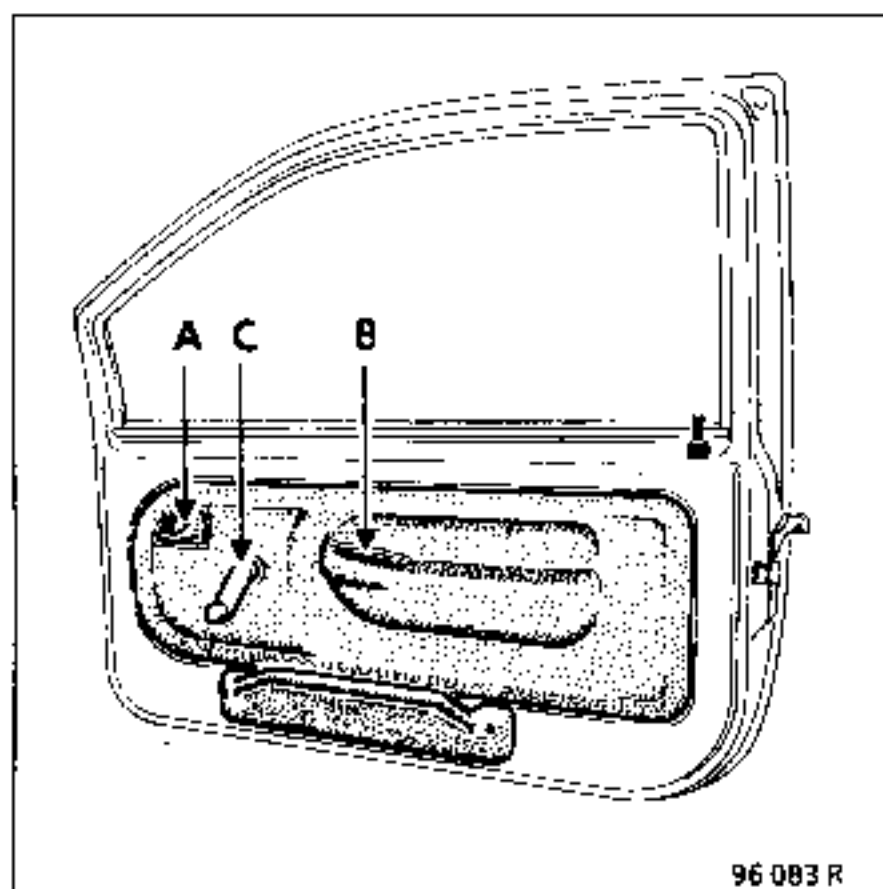
El guarnecido está compuesto de cuatro partes. Estas están fijadas con Velcro (B) y con cordones de cola (tipo Gurit mono componente) (C). Para la reposición, posicionar los cordones como se indica arriba.



Fijar los guarnecidos, posicionándolos con la ayuda de Velcros (D).
Presionar los lugares donde han sido colocados los cordones de cola.



EXTRACCION

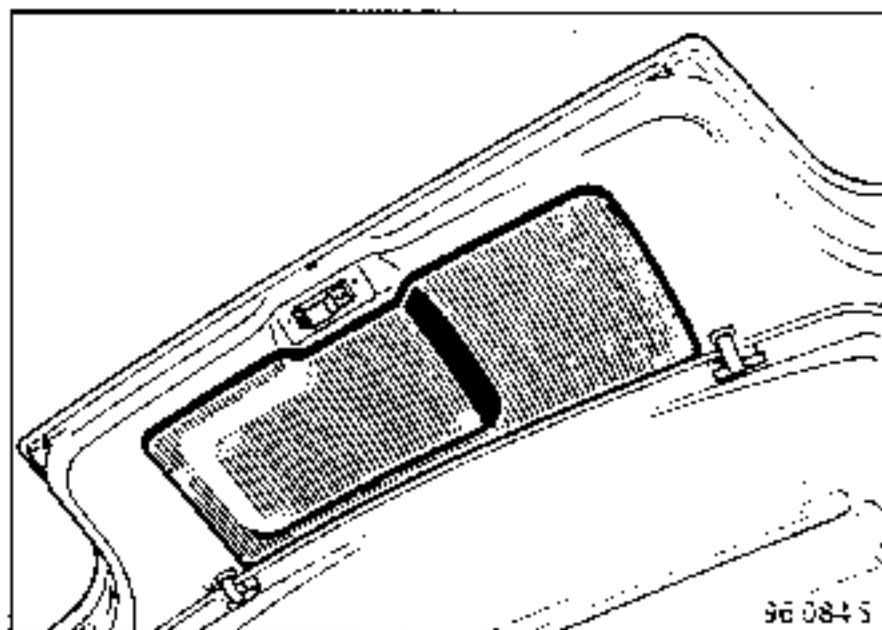
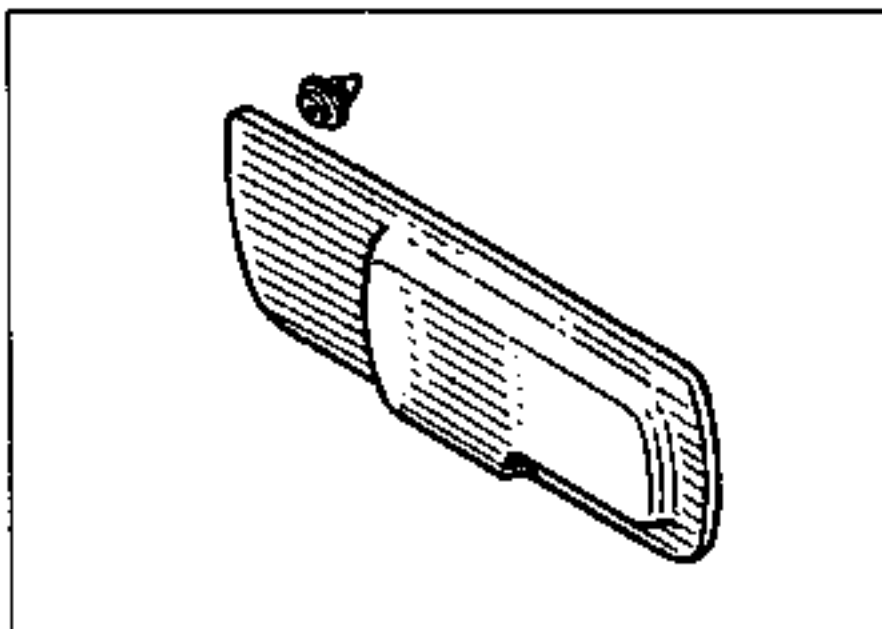


Extraer :

Extraer :

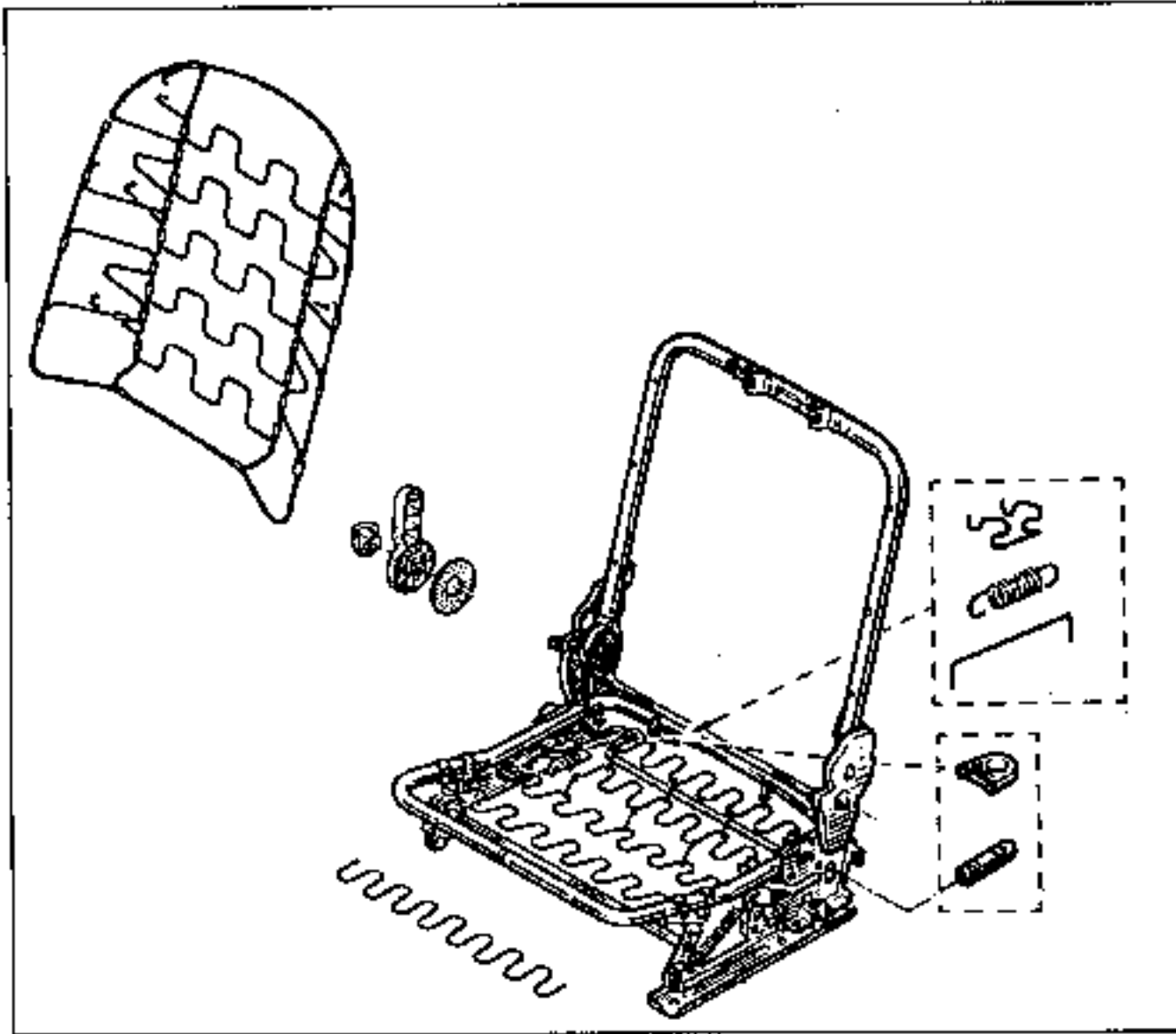
- la empuñadura de apertura (A)
- la empuñadura interior de tiro (B)
- la manivela del elevavinas (C)
- el guarnecido, con precaución, cortando el cordón de masilla de estanquidad

En la reposición, sustituir el cordón de masilla de estanquidad (ver N.T. 219 A)

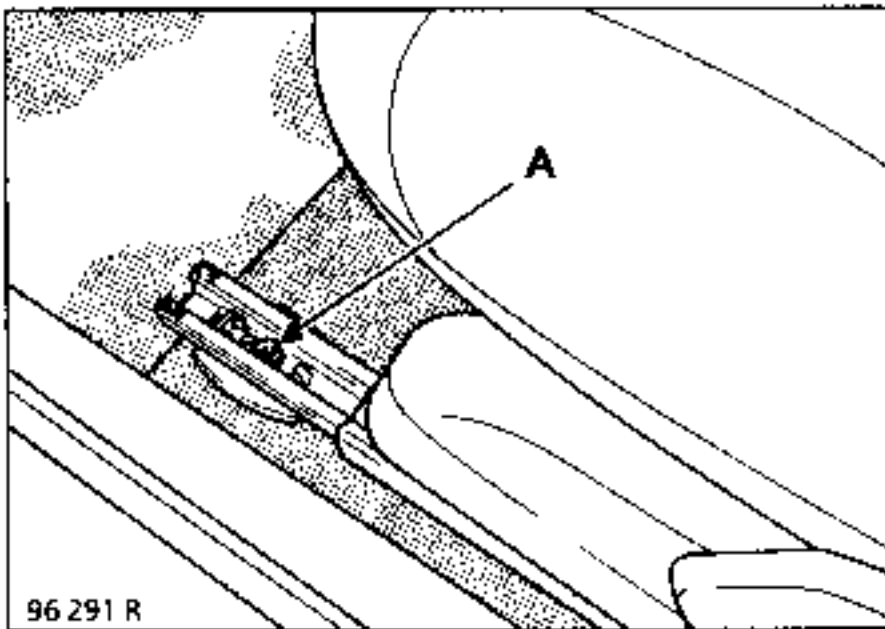


Soltar el guarnecido cortando el cordón de masilla de estanquidad.

En la reposición, sustituir el cordón de masilla de estanquidad (ver N.T. 219 A).



EXTRACCION (Dos posibilidades)

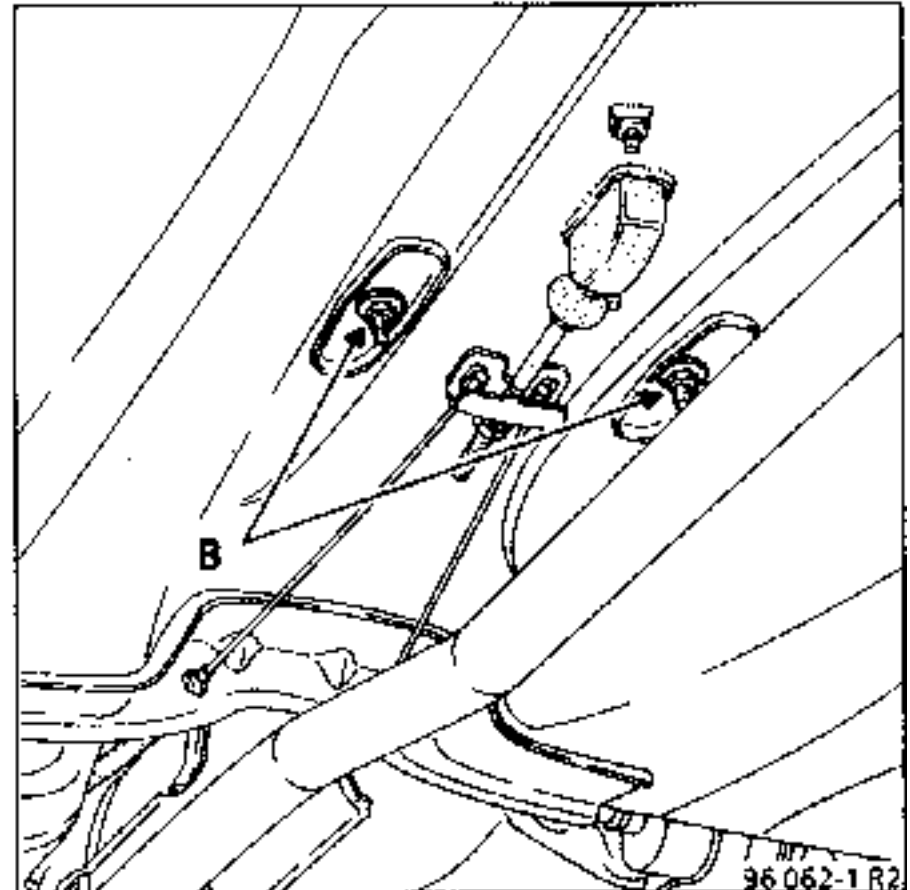


96 291 R

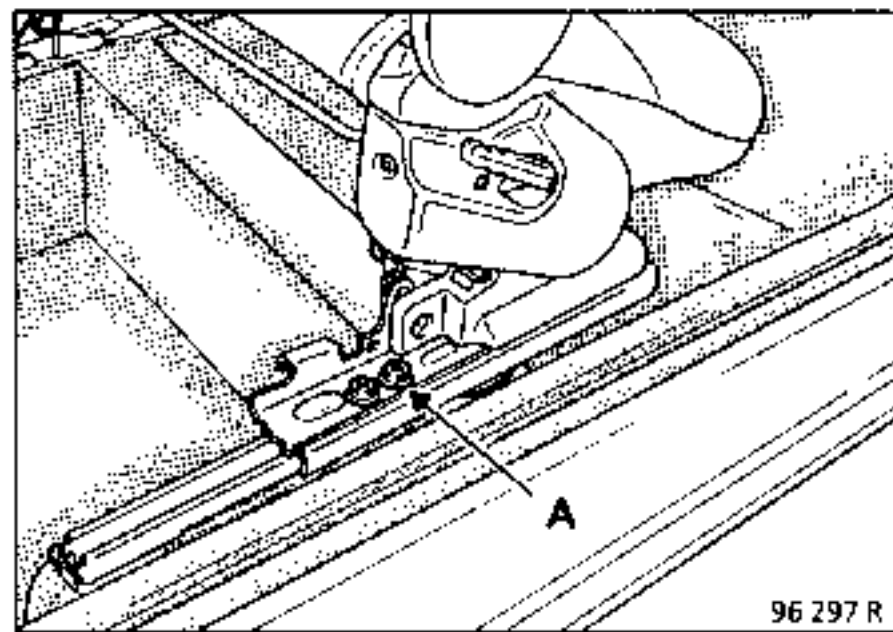
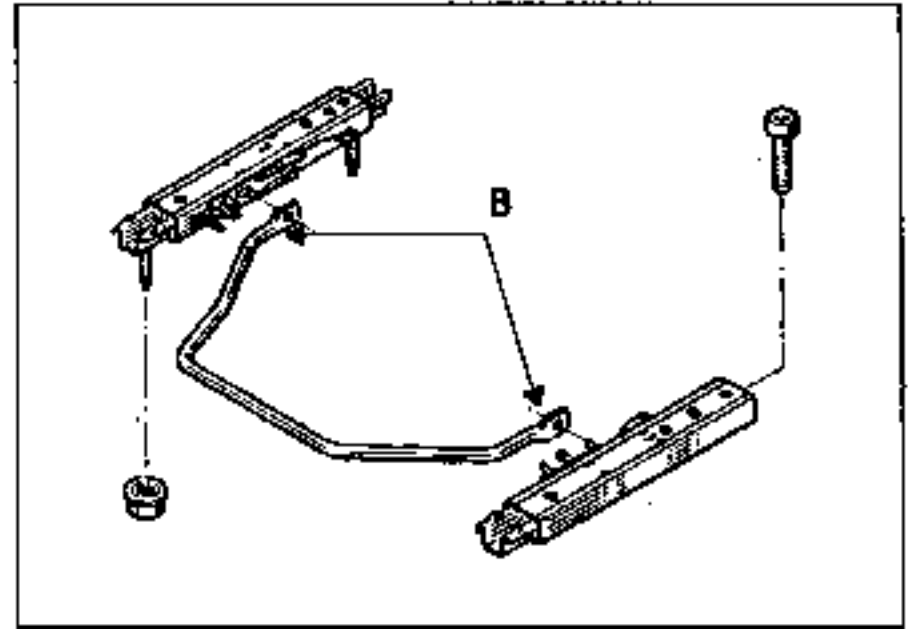
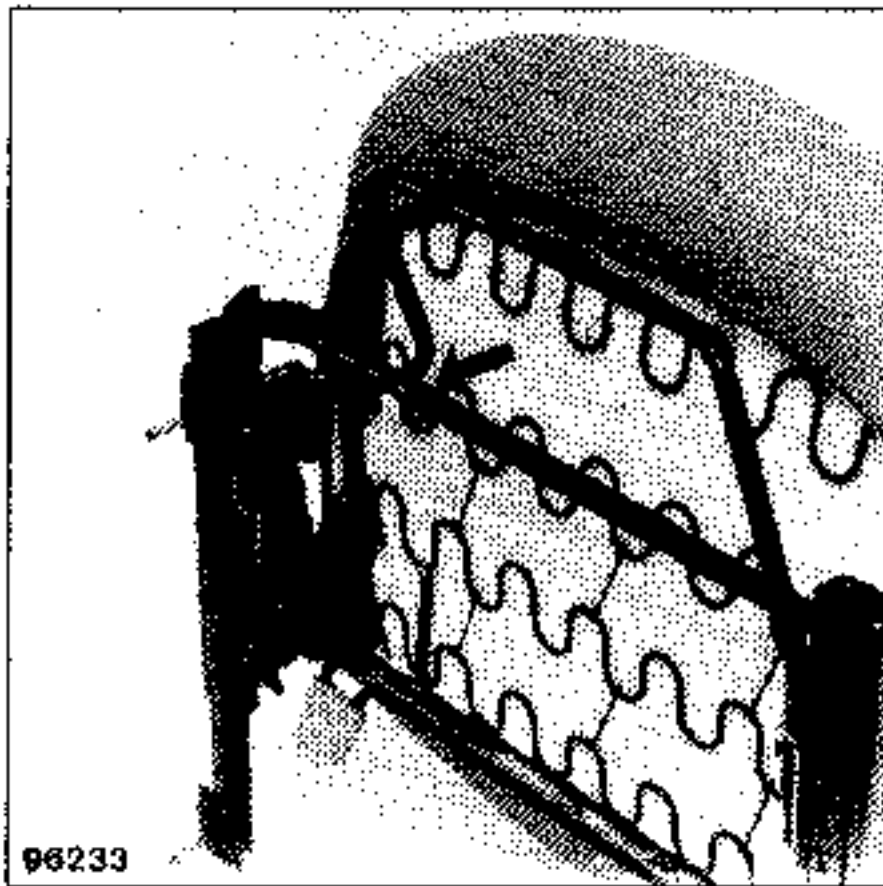
①

Extraer :

- las fijaciones laterales (A)
- las fijaciones centrales bajo caja (B)



96 062-1 R2

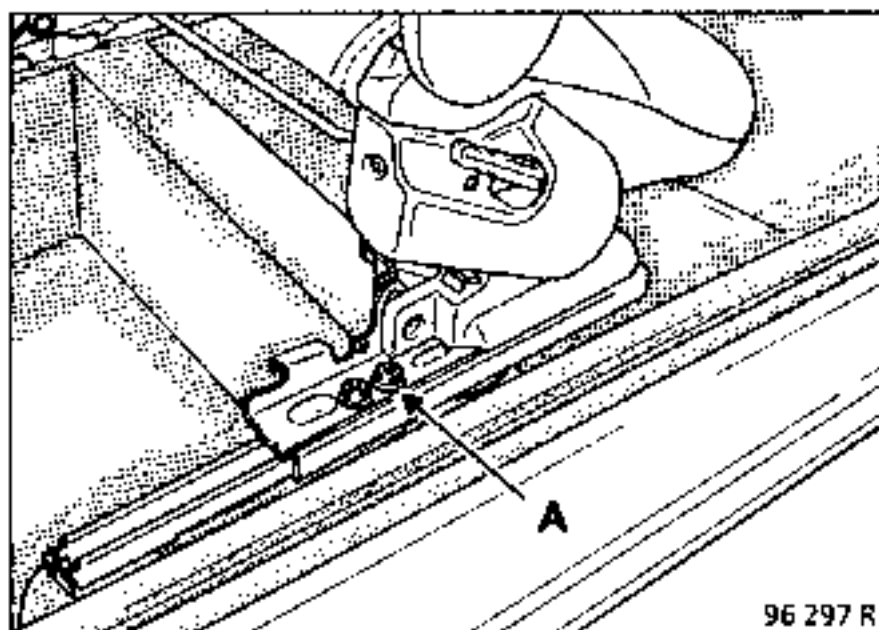
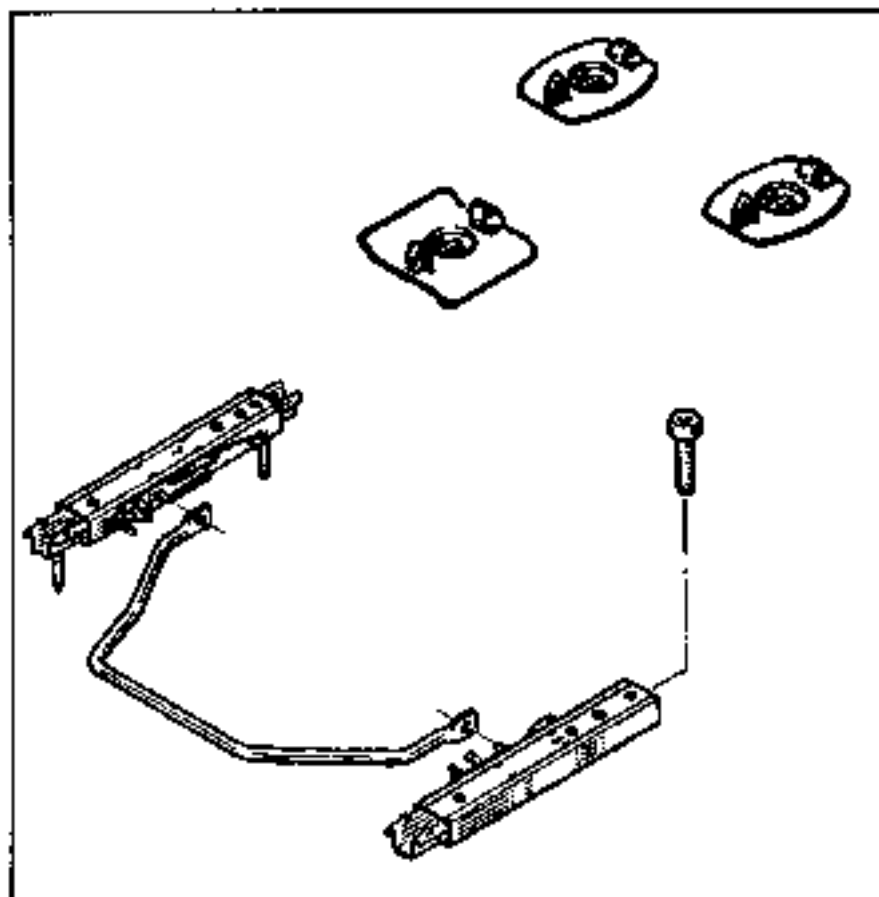


②

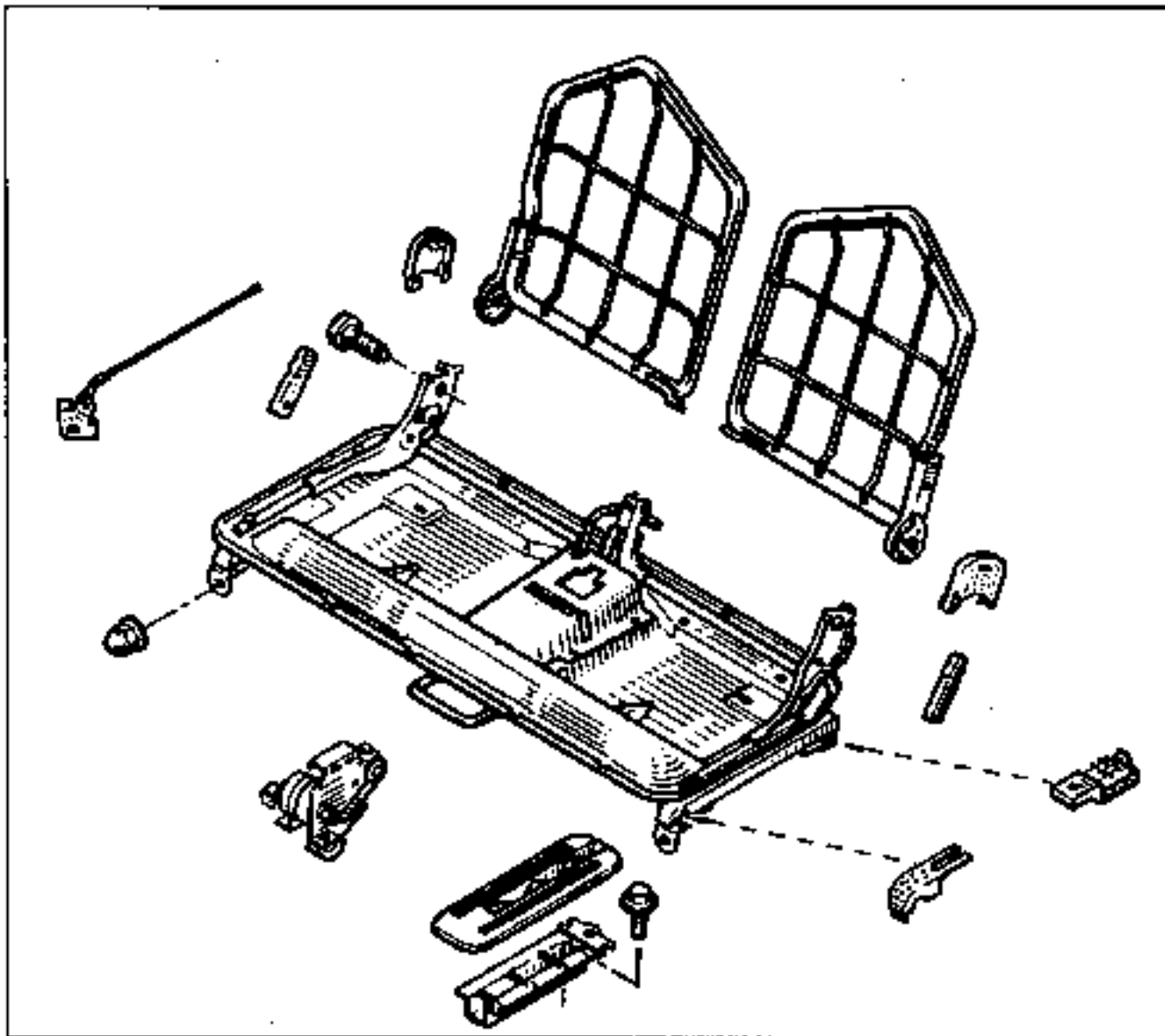
Soltar la barra (ver foto) y sus fijaciones (B).

Quitar los tornillos de las deslizaderas (A).

EXTRACCION

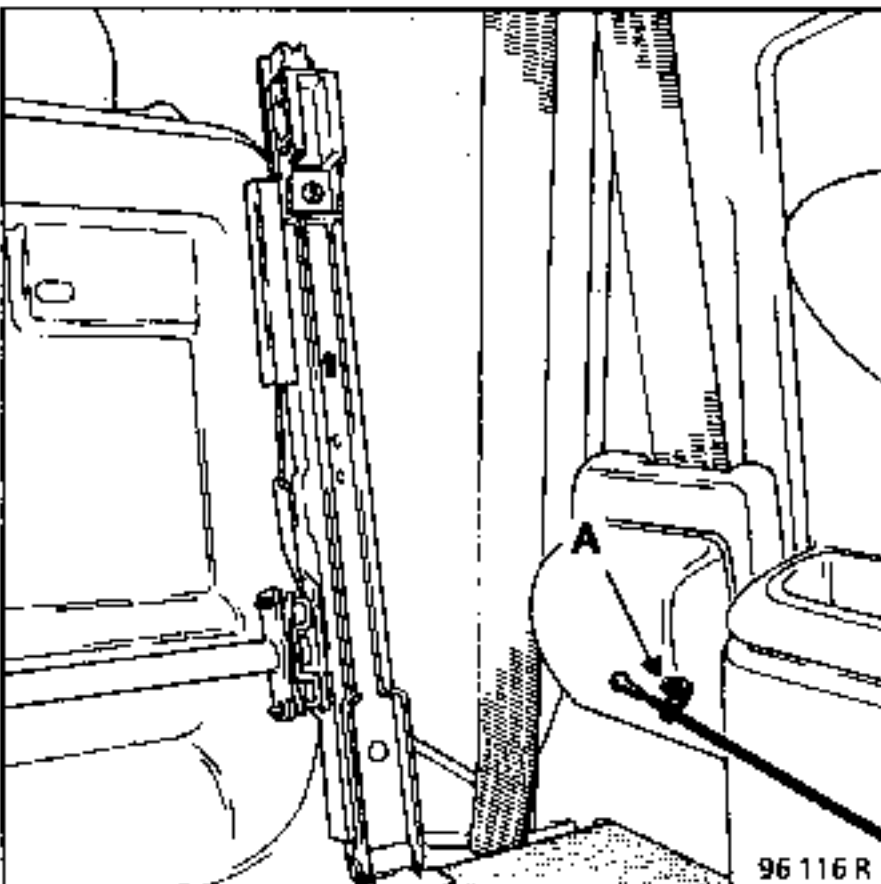


Tras la extracción del asiento separar las deslizaderas de la armadura (A).

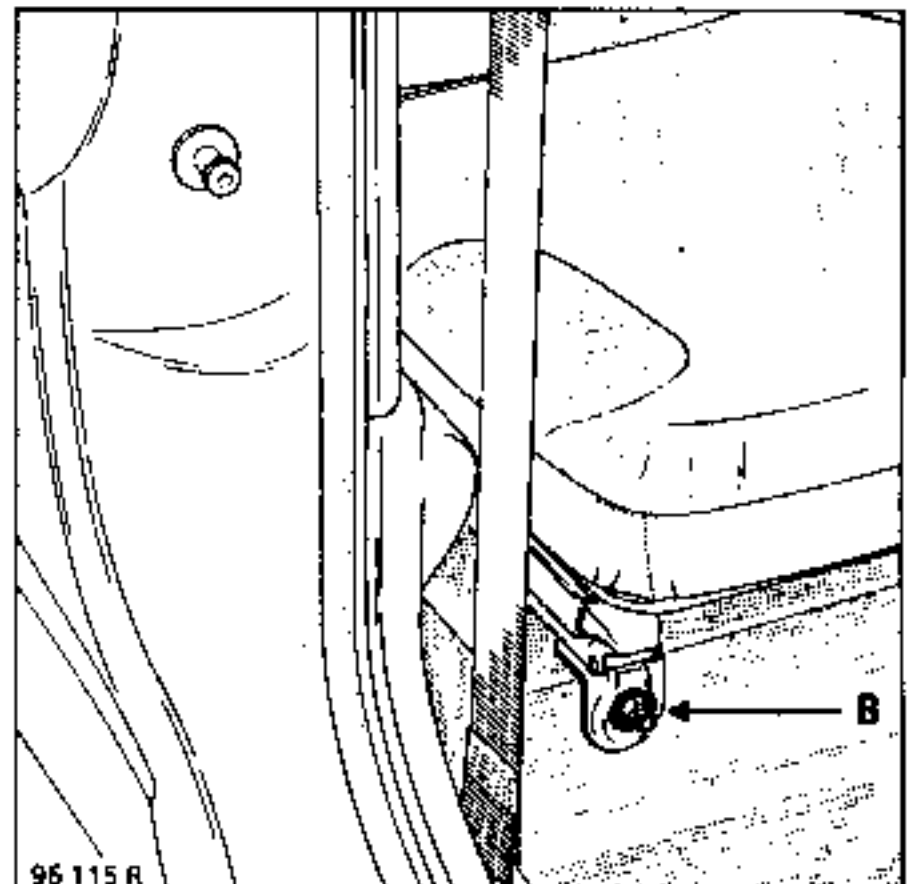


IMPORTANTE : En caso de fuerte choque, que pueda modificar la geometría de la banqueta trasera, es imperativo sustituir la armadura del cojín por razones de seguridad (precisión de los juegos y buen agarre de la cerradura); esta se suministrará con las deslizaderas montadas. Para cualquier intervención de extracción - reposición, será necesario seguir minuciosamente el método y los pares de apriete.

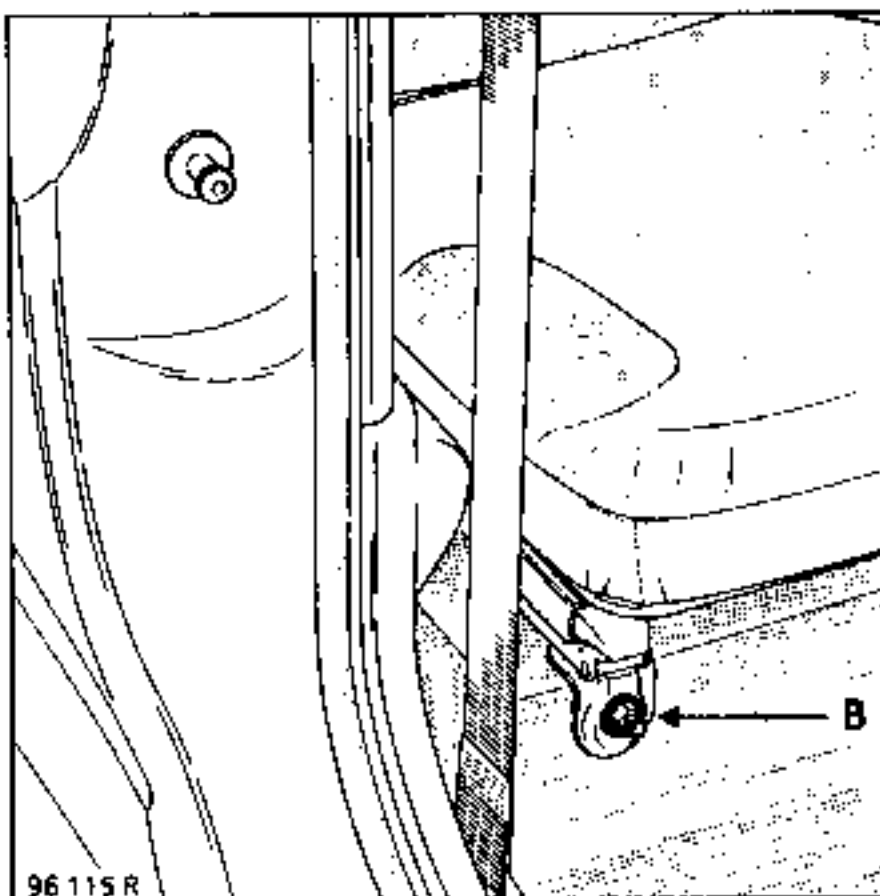
EXTRACCION



Después de haber abatido los respaldos sobre el cojín, bascular el asiento hacia delante y quitar el clips del cable de retención (A).
Sotar el cable y posicionar de nuevo los asientos.



Extraer las fijaciones (B)

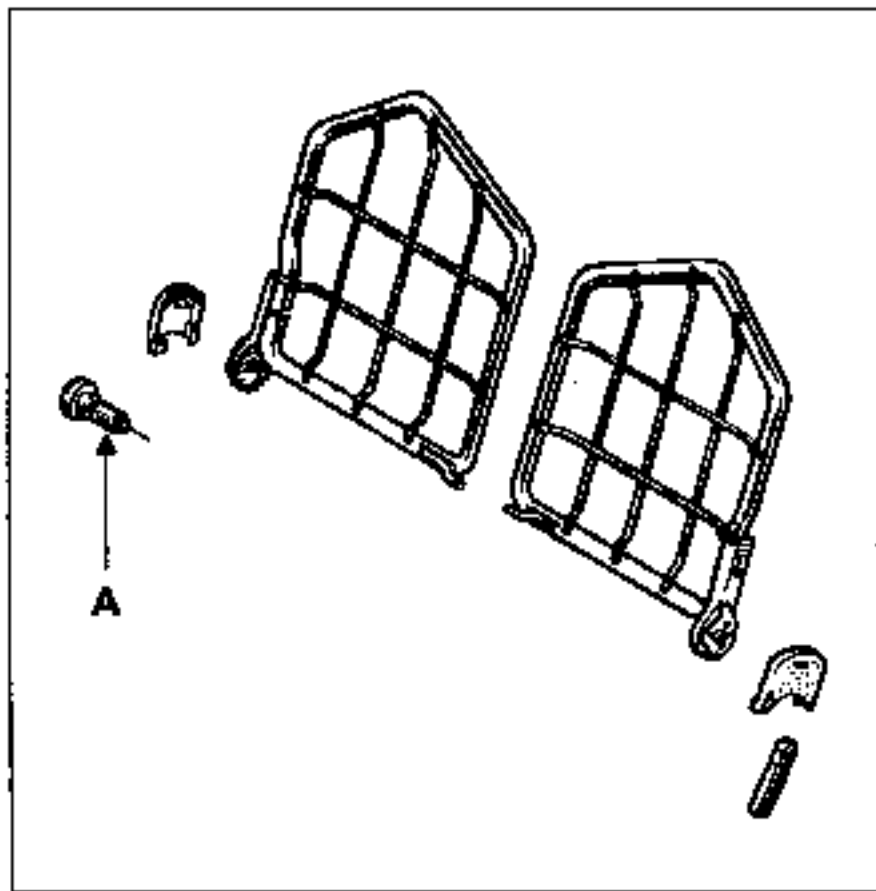


REPOSICION

Posicionar la banqueta.
Atornillar las tuercas (B) sin apretarlas.
Bascular el asiento hacia delante.
Colocar la varilla de seguridad.
Posicionar y fijar el cable de retención.
Abatir el asiento y encajarlo en su cierre.
Una vez bloqueado, apretar las dos tuercas inaflojables al par de 2 daN.m.

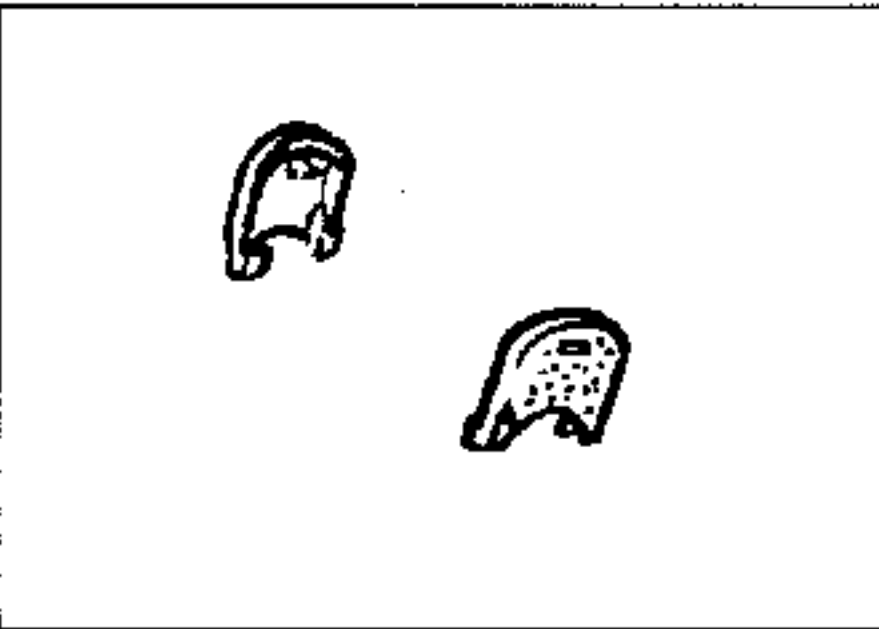
IMPORTANTE : (A cada extracción)

Las tuercas inaflojables deben ser sustituidas de forma sistemática.

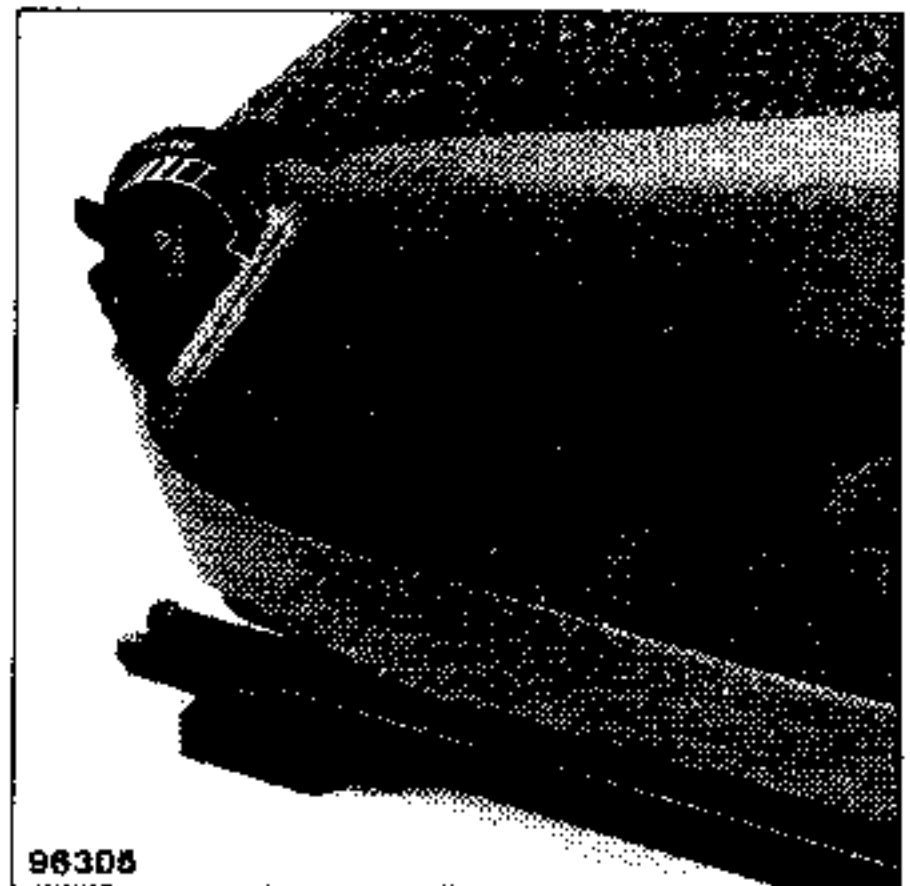


OBSERVACION : Los guarnecidos se venden montados sobre la armadura.

EXTRACCION



Soltar las dos tapas de plástico de orientación del respaldo.

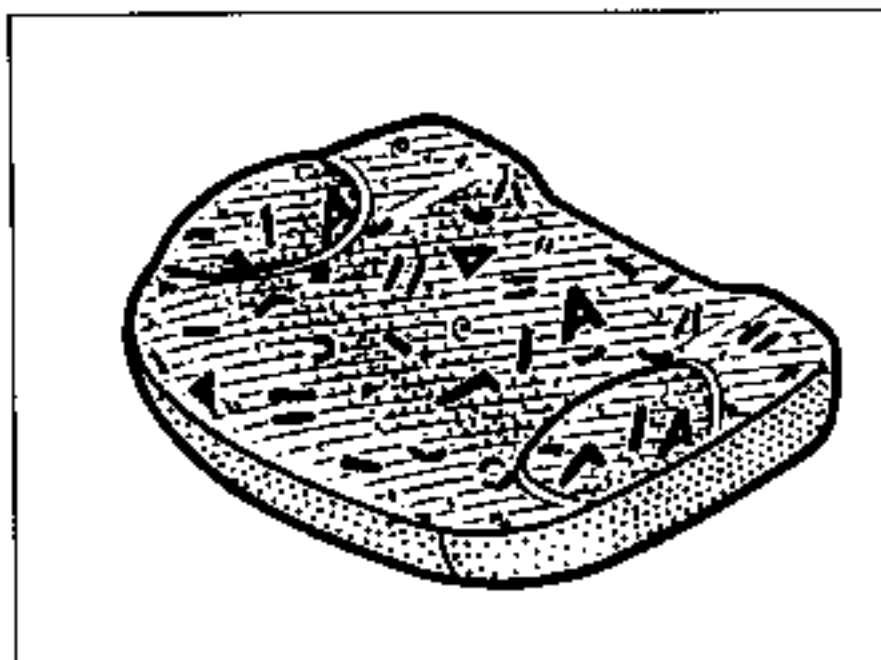


Bascular los respaldos hacia adelante y extraer las fijaciones del respaldo (A). Un tornillo por respaldo.

Desolidarizar la articulación manteniendo la empuñadura apoyada hacia adelante (foto).

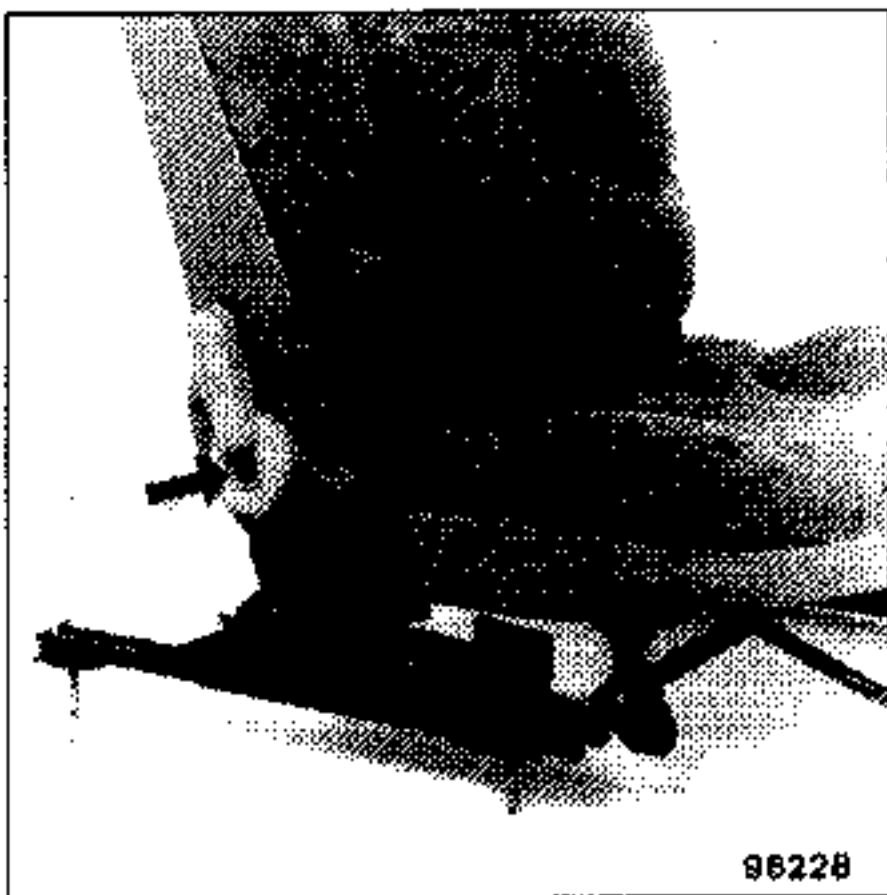
Extraer los respaldos retirándolos lateralmente.

OBSERVACION : Para fijar la articulación, es necesario tener la empuñadura apoyada como para la extracción, de manera que la articulación esté en posición correcta.



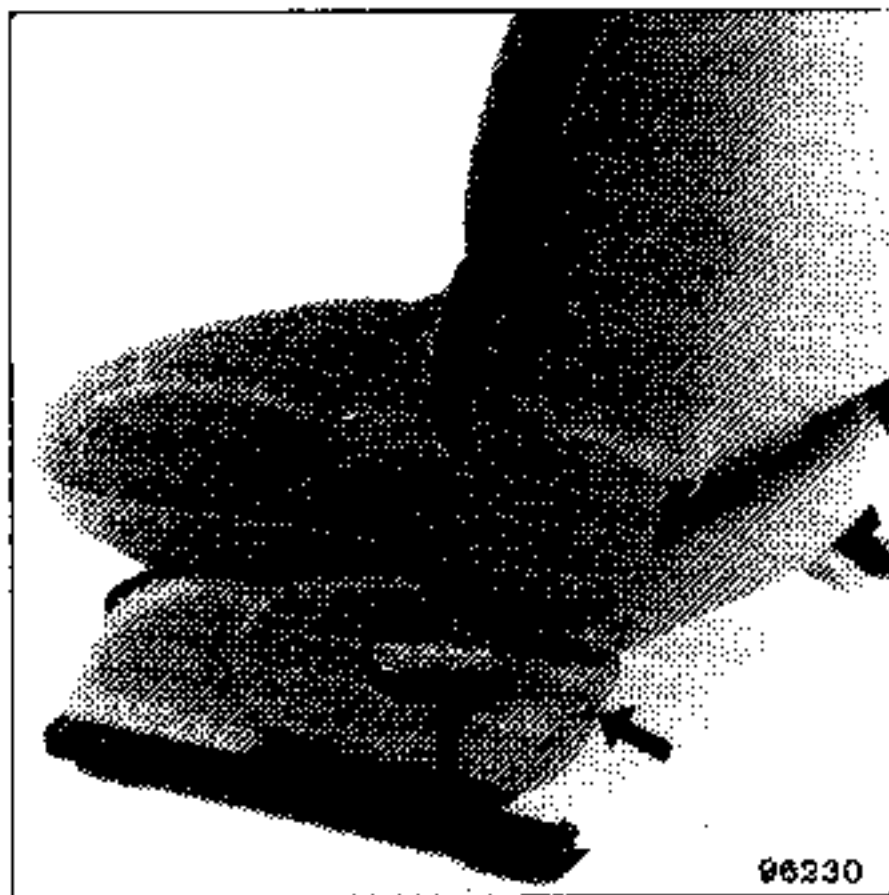
EXTRACCION

OBSERVACION : Los guarnecidos del asiento y las espumas son solidarios uno de la otra y no están referenciados por separado.



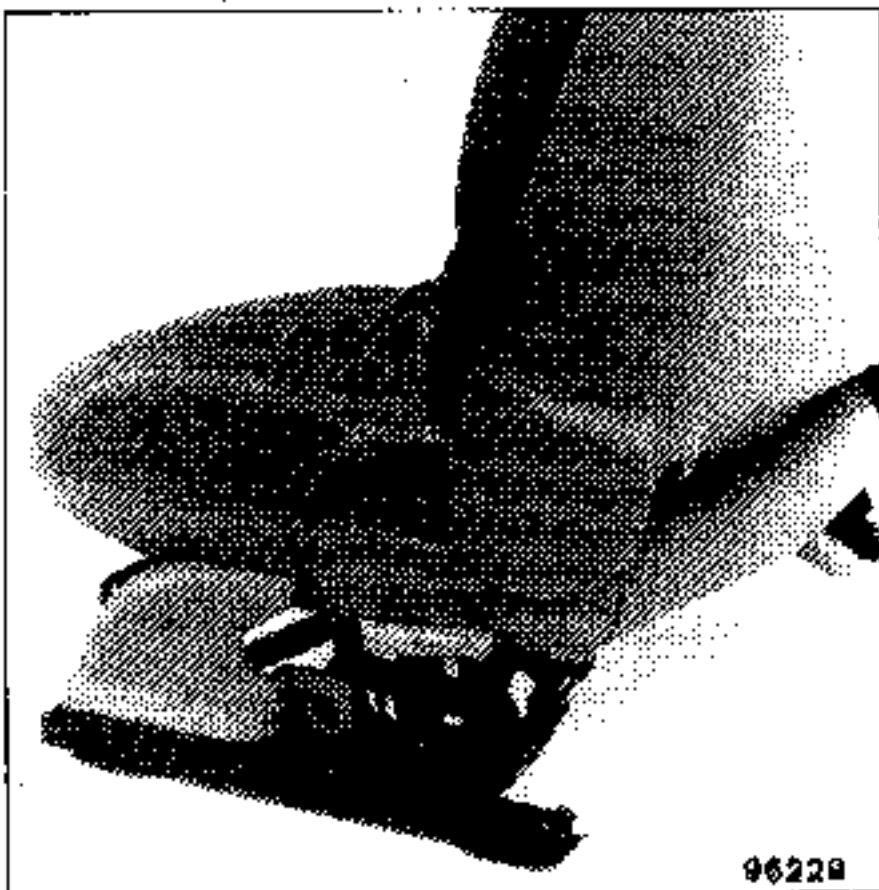
96228

Tras la extracción del asiento soltar los mandos.

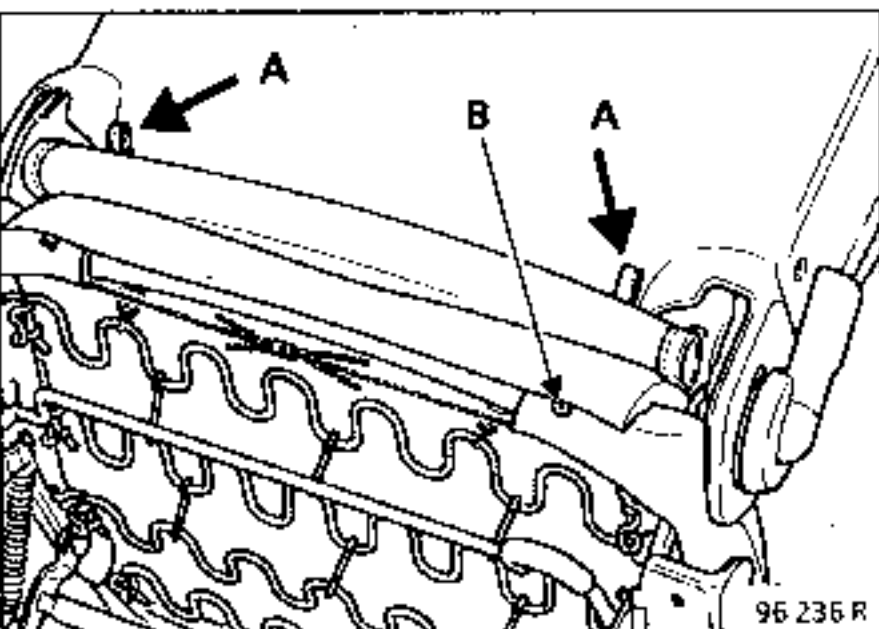


96230

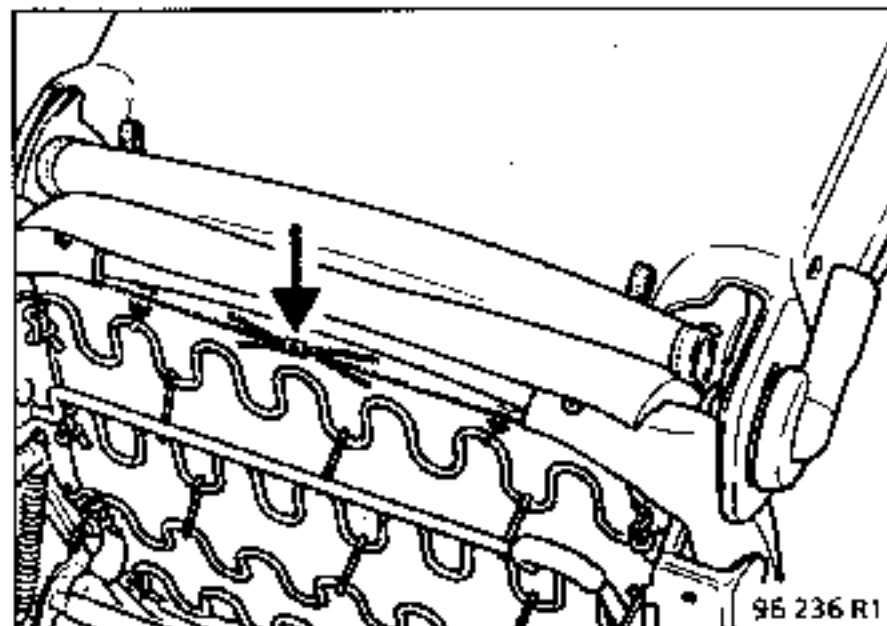
Extraer la tapa de la deslizadera trasera (dos tornillos)



Extraer la tapa de la deslizadora delantera
(1 tornillo)

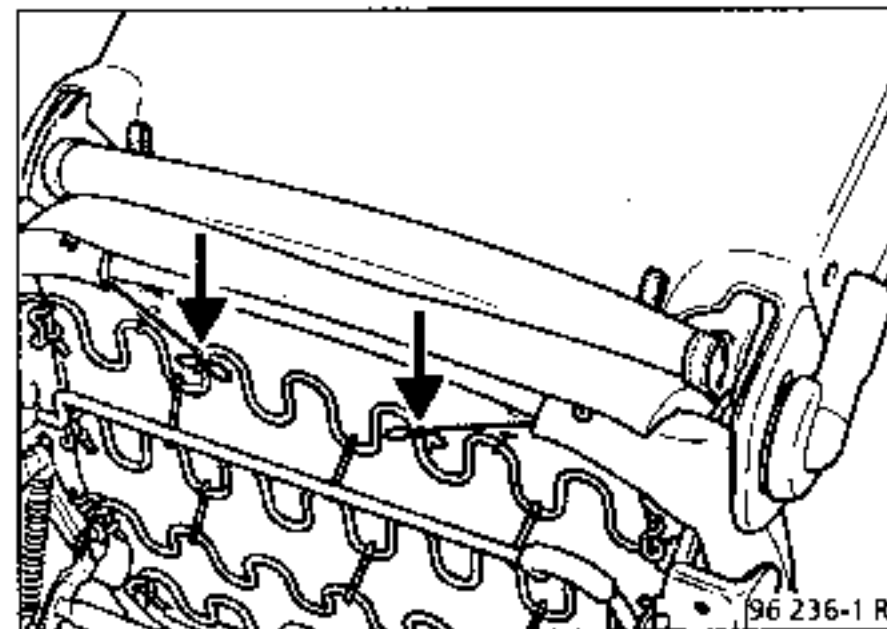


Cortar las dos grapas (nariz de cerdo) (A) y sacar
las otras dos grapas (B)

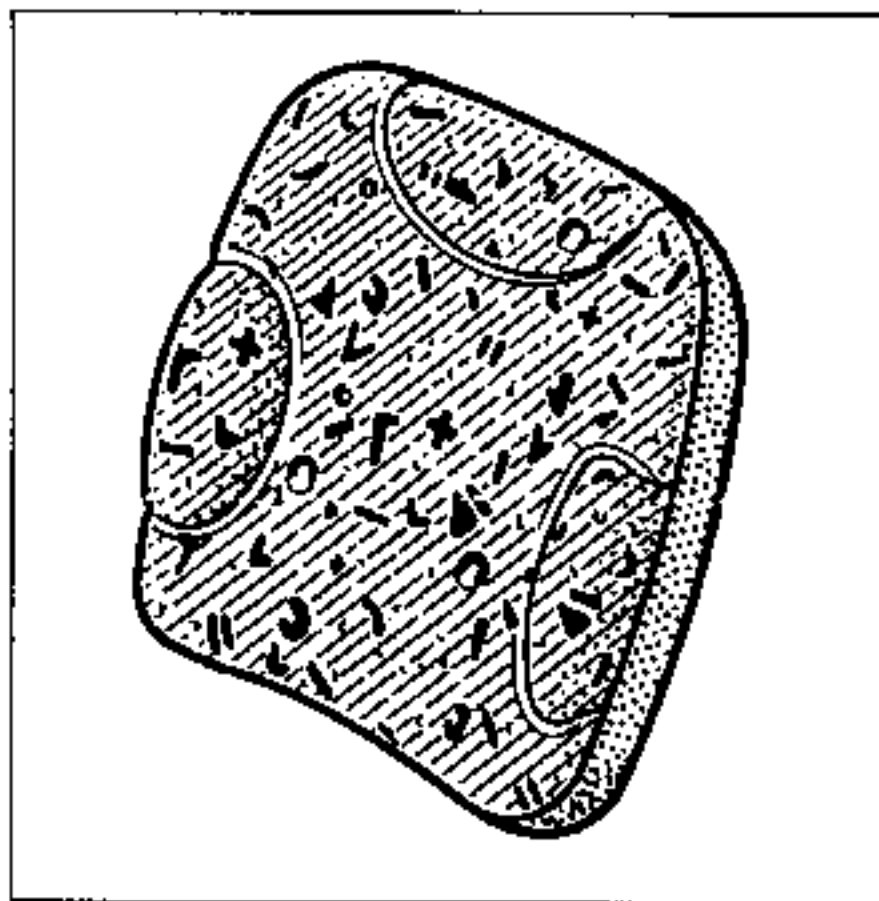


Desatar el cordón del guarnecido.
Extraer el conjunto espuma-guarnecido.

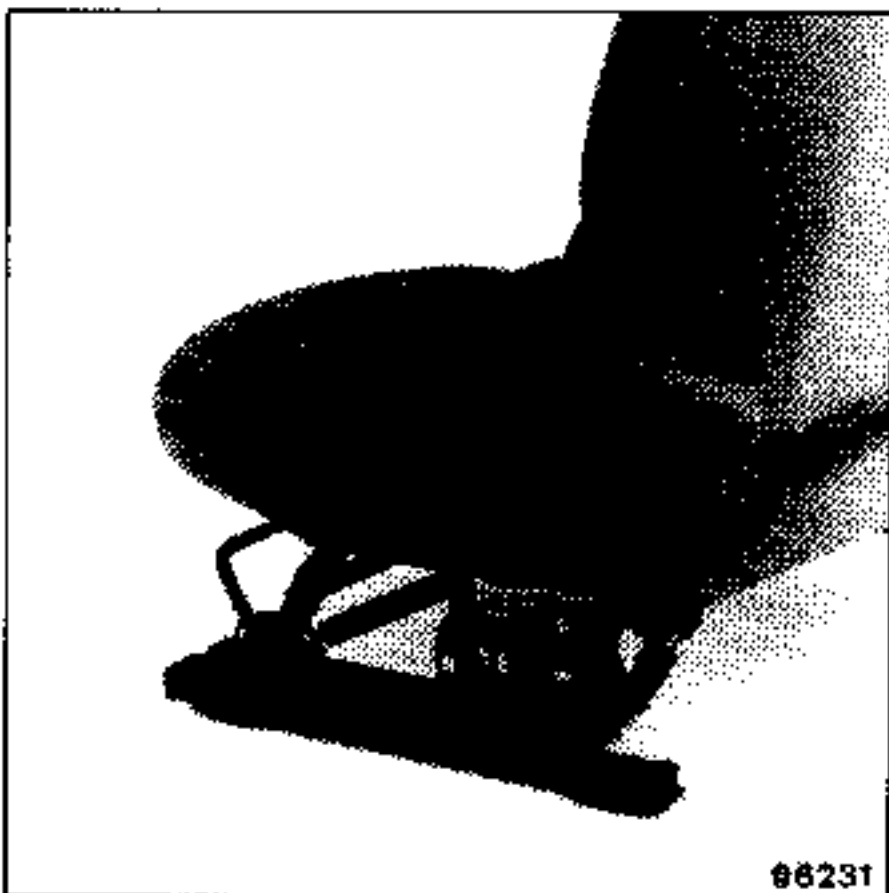
Reposición :



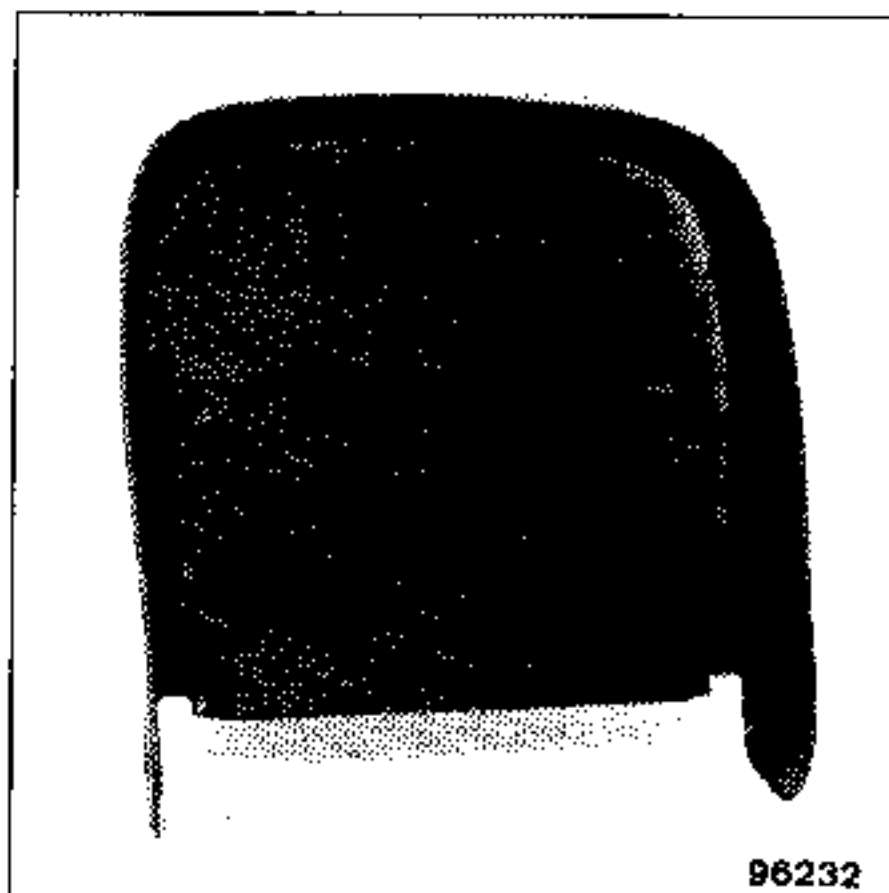
Tensar los bordes del guarnecido (cable peri-
férico),
Atar el cordón.



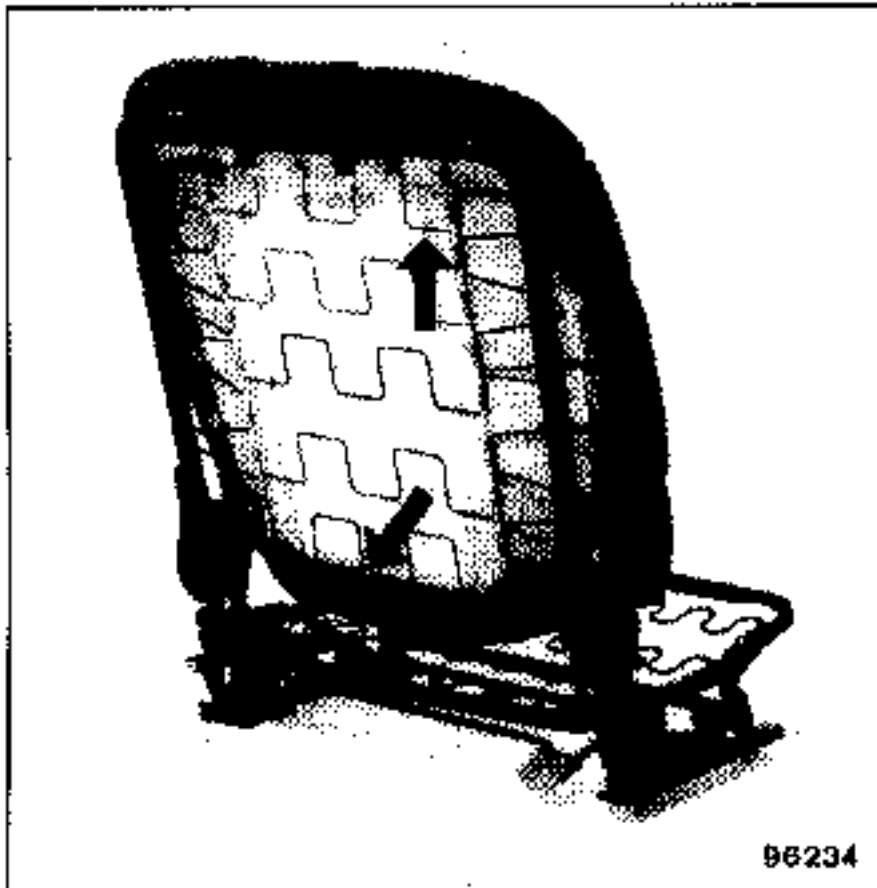
EXTRACCION



Extraer las fijaciones del respaldo de plástico del asiento.
(1 tornillo a cada lado)



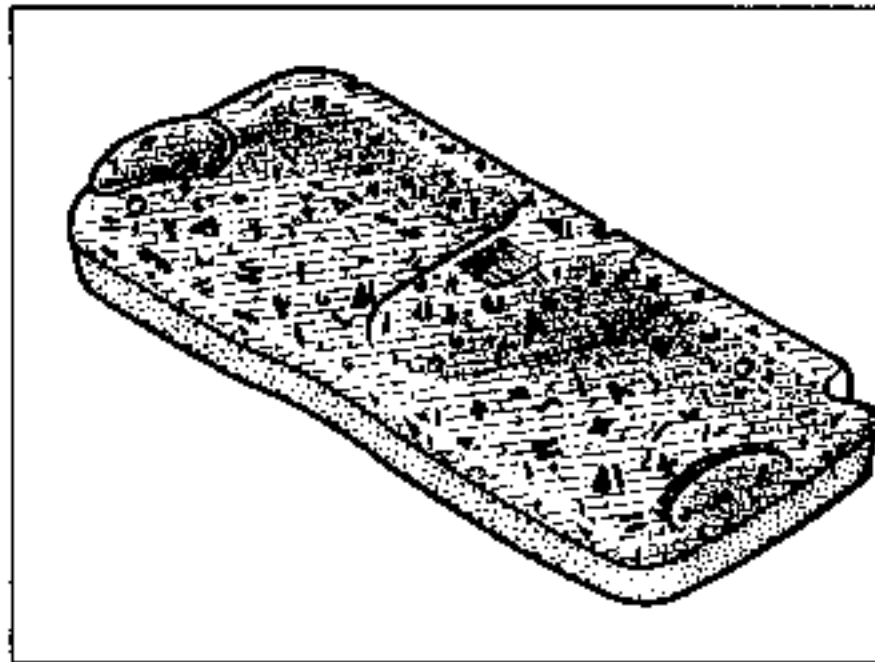
Extraer el respaldo de plástico empujándolo hacia arriba, para liberar los seis ganchos.



Cortar las grapas (nariz de cerdo)

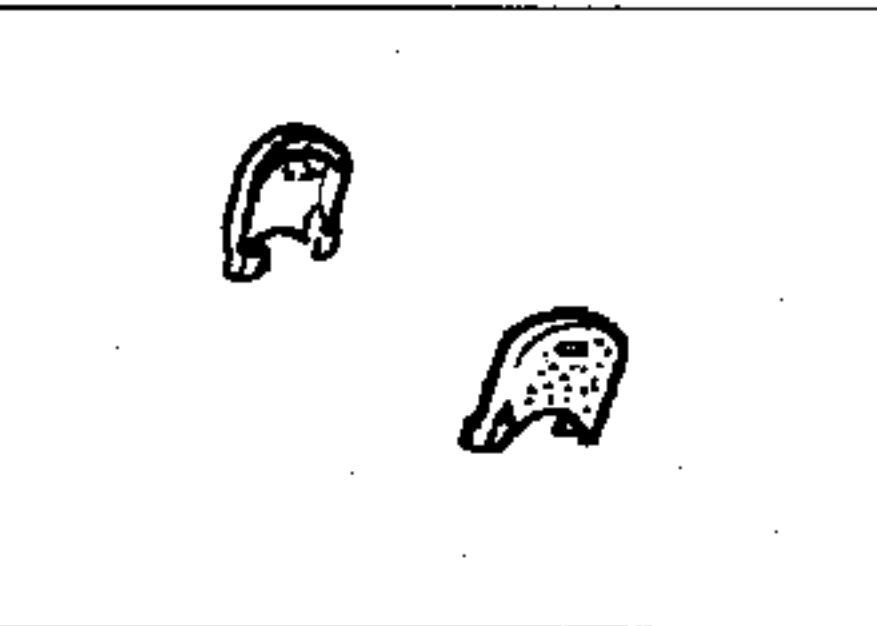
Desatar el cordón del guarnecido.

EXTRAER EL CONJUNTO GUARNECIDO-ESPUMA



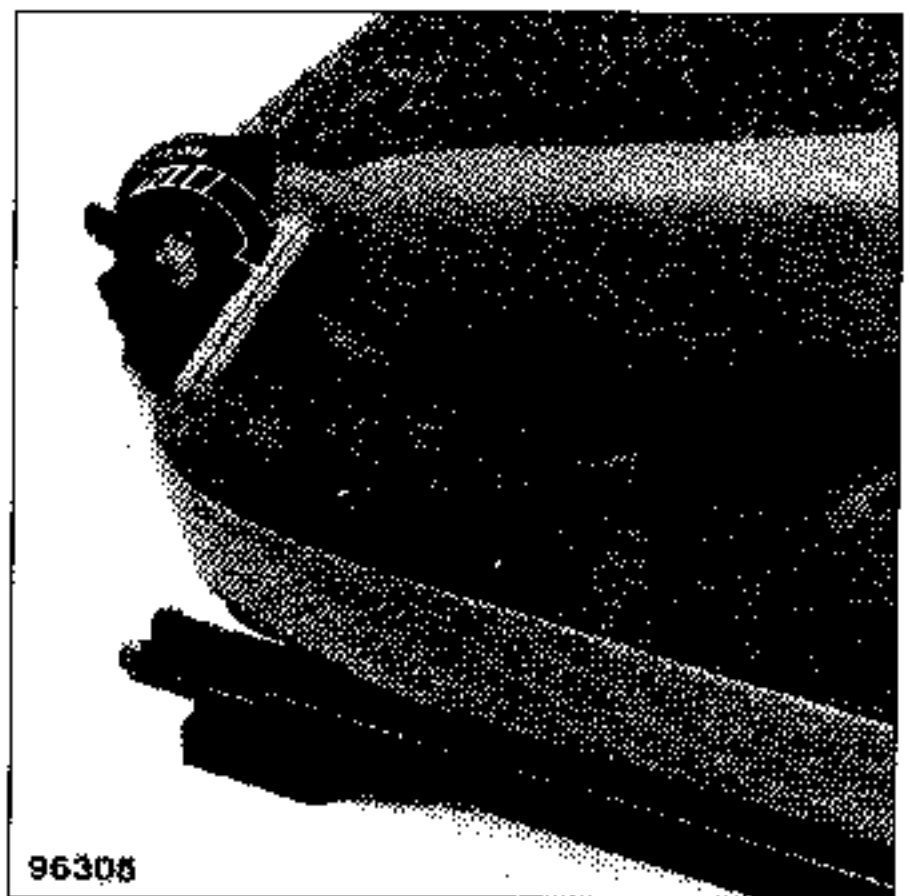
SEGURIDAD : IMPORTANTE : Para la reposición del asiento es imperativo respetar el método, el orden y el par de apriete de la banqueta trasera.

EXTRACCION



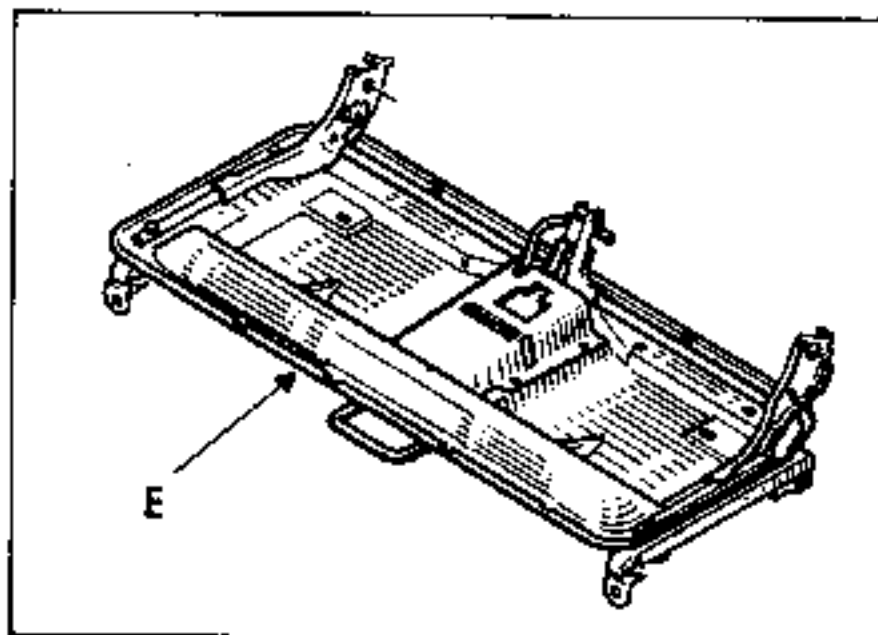
Tras la extracción del asiento, quitar las dos tapas de plástico de las articulaciones del respaldo.

EXTRACCION DE LOS RESPALDOS



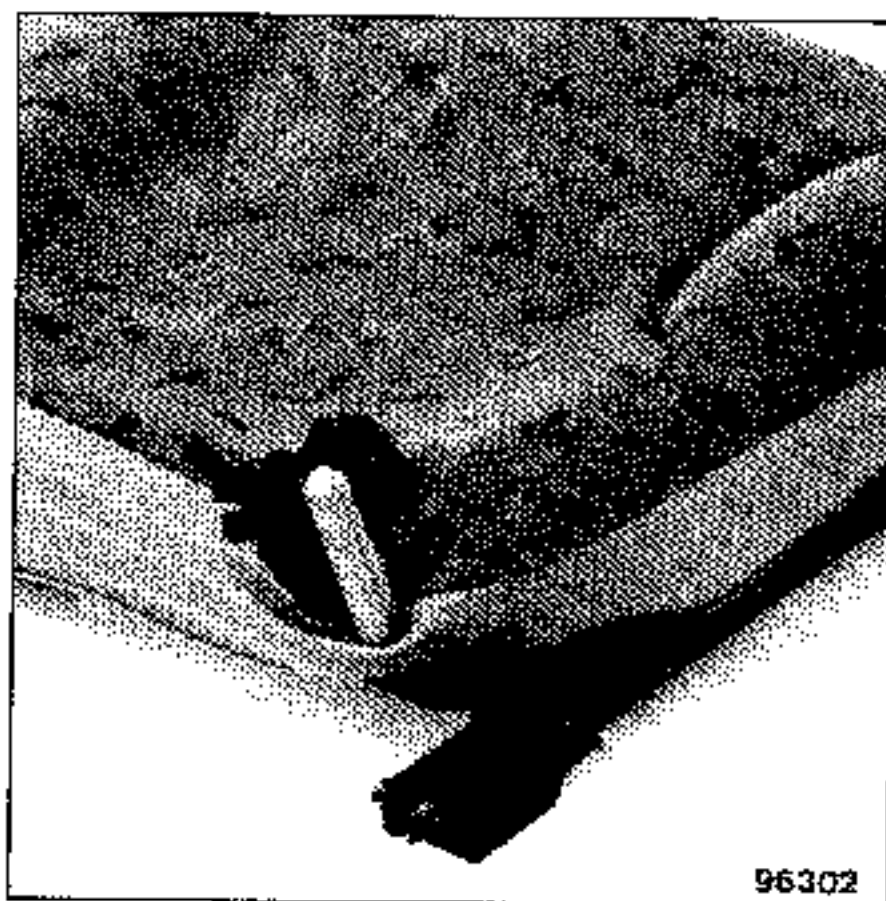
Bascular los respaldos hacia adelante y extraer las fijaciones del respaldo. Un tornillo por respaldo. Desolidarizar la articulación (B) manteniendo la empuñadura (C) apoyada hacia adelante. Extraer los respaldos sacándolos lateralmente (D)

OBSERVACION : Para fijar la articulación, es necesario tener la empuñadura apoyada como para la extracción, de manera que la articulación esté en posición correcta.

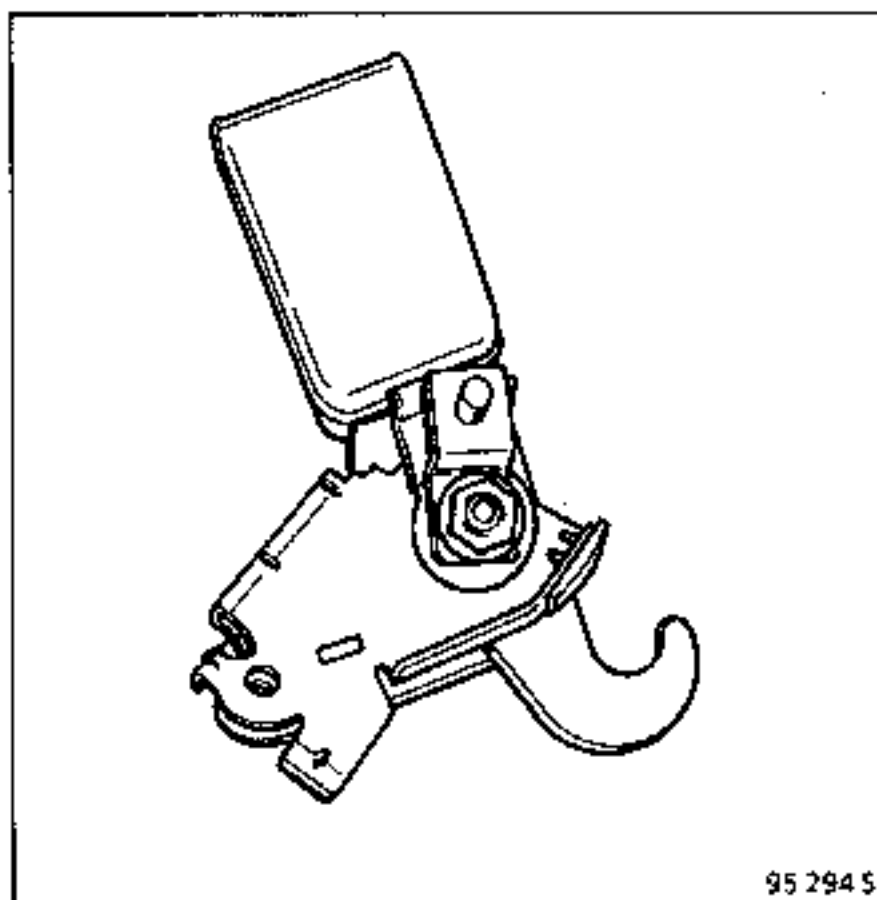


Abrir las retenciones metálicas del contorno de la armadura (E).

Desatar el cordón del guarnecido y extraer el conjunto espuma-guarnecido.



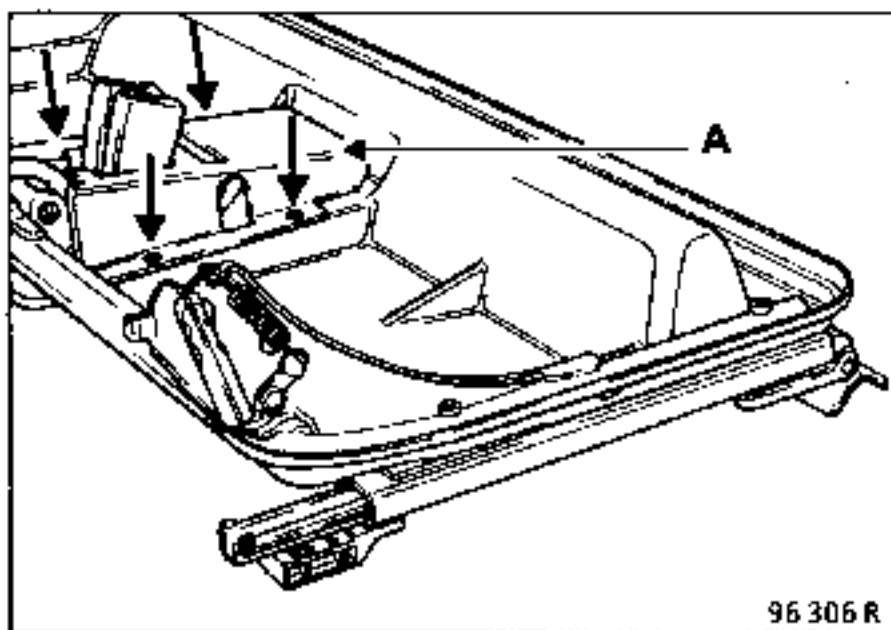
Atención de no estropear el guarnecido en la zona de las articulaciones.



95 294 5

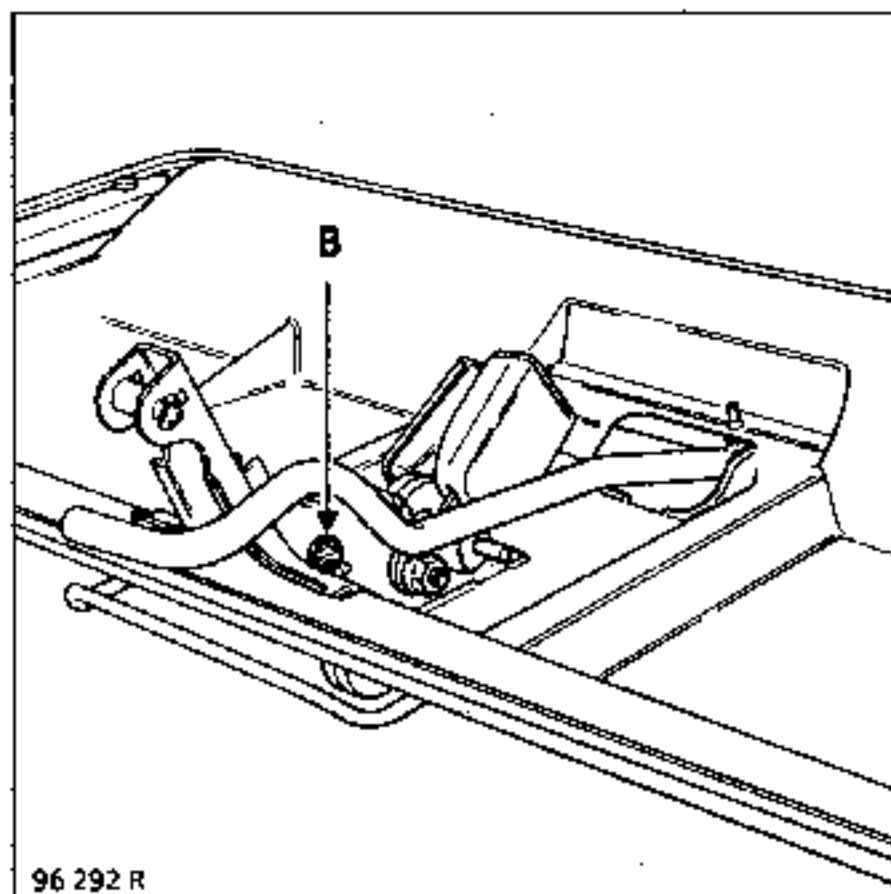
OBSERVACION : Para el desmontaje de los enganches del cinturón trasero, habrá que ejecutar las mismas operaciones.

EXTRACCION



96 306 R

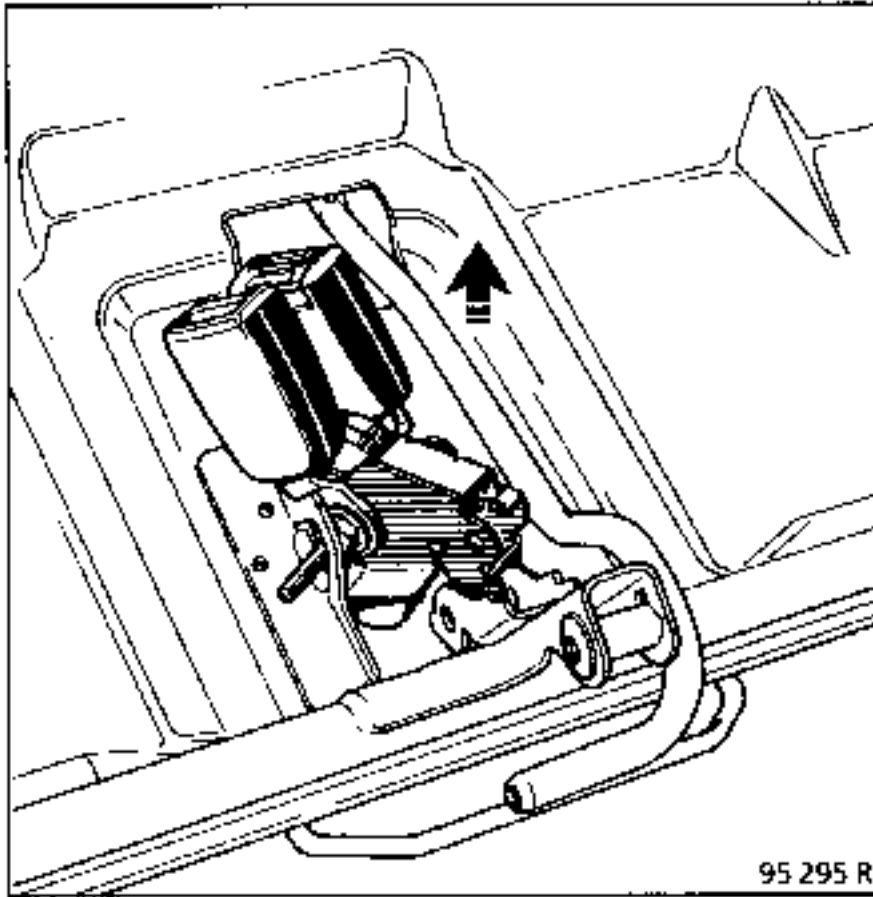
Tras quitar el guarnecido, quitar los 4 remaches que sujetan el cárter de plástico (A).



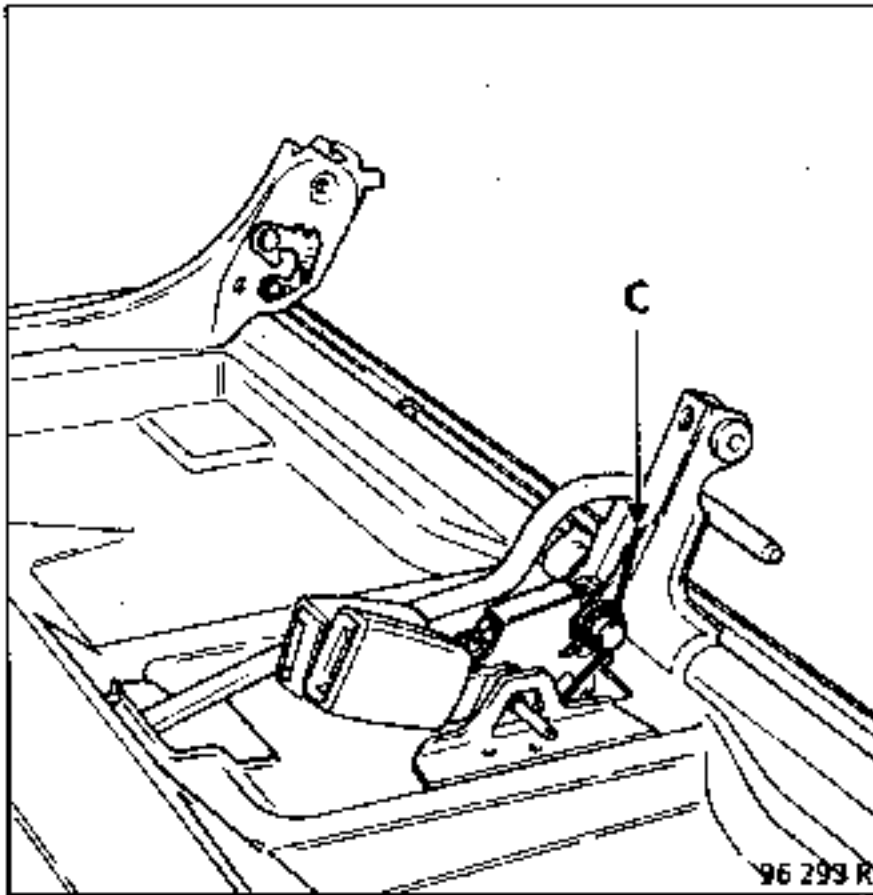
96 292 R

Sacar el clips (B) prestando atención a la posición del muelle. El clips será sustituido imperativamente en el montaje.

Sacar el eje que estaba sujeto por este clips.

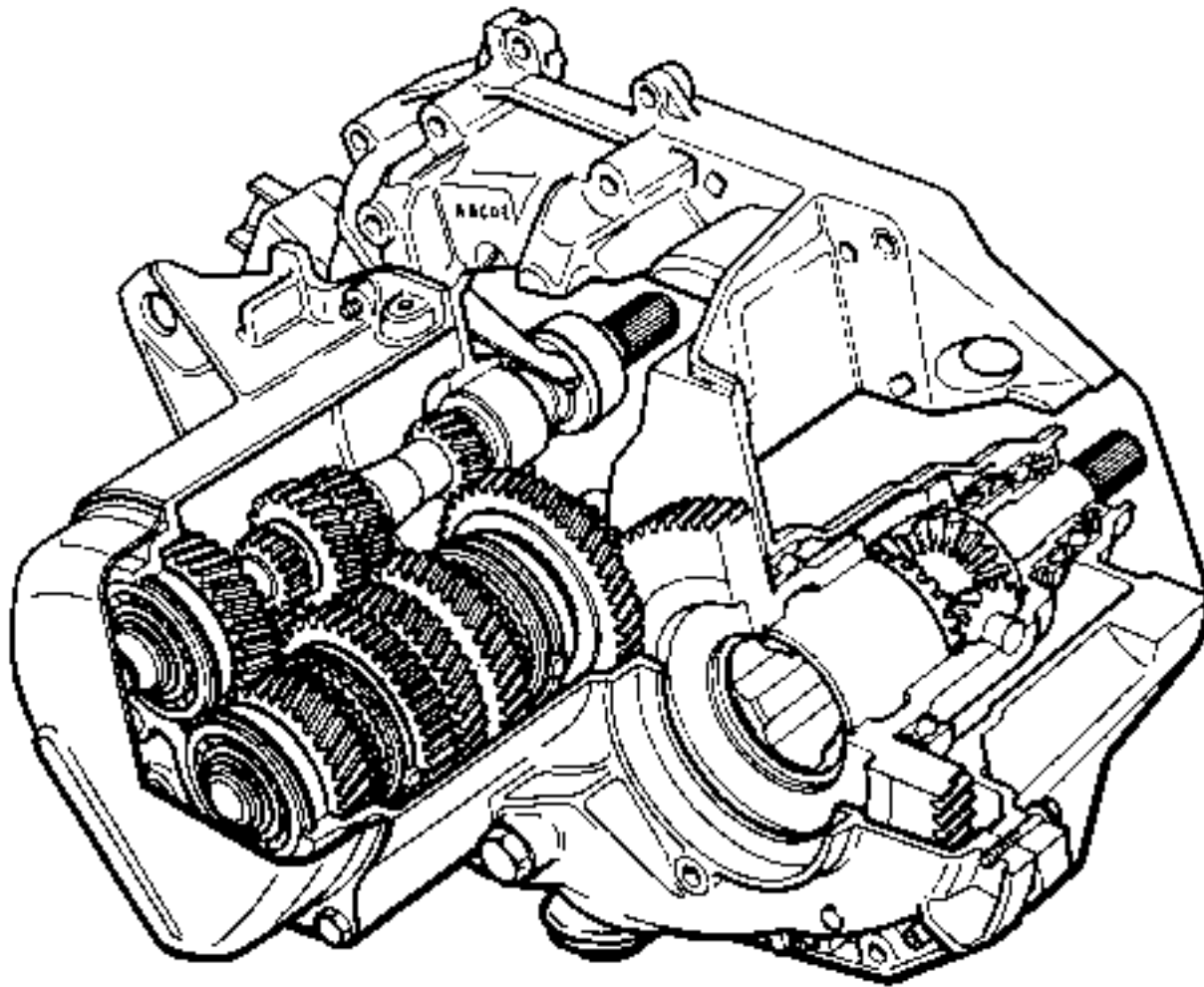


Sacar la cerradura por la parte superior como se indica en el dibujo.



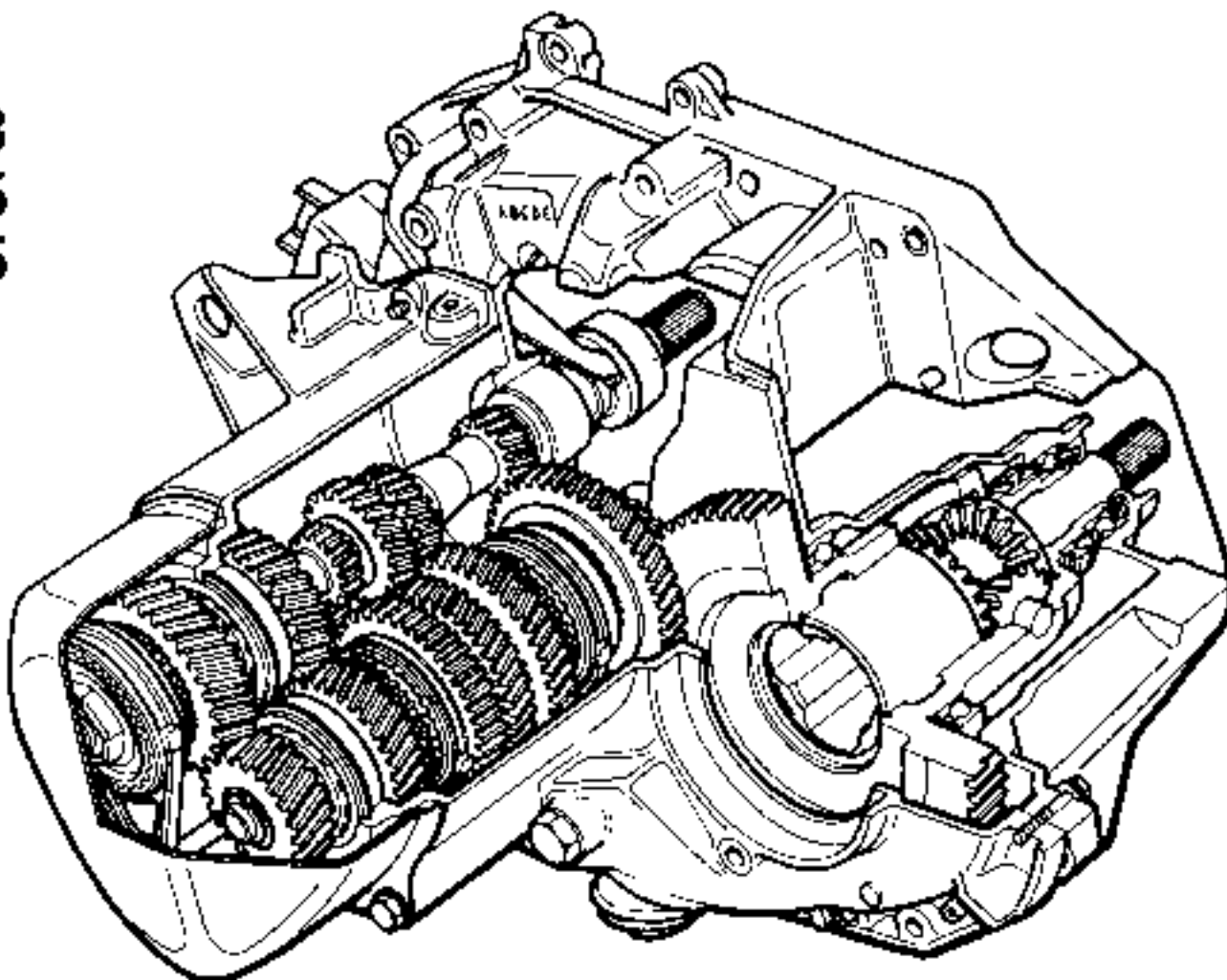
En la reposición, atención al correcto posicionamiento del muelle (C).

JB0
JB2
JB4

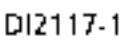


DI2101

JB1
JB3
JB5
JC5



DI2102



2º montaje

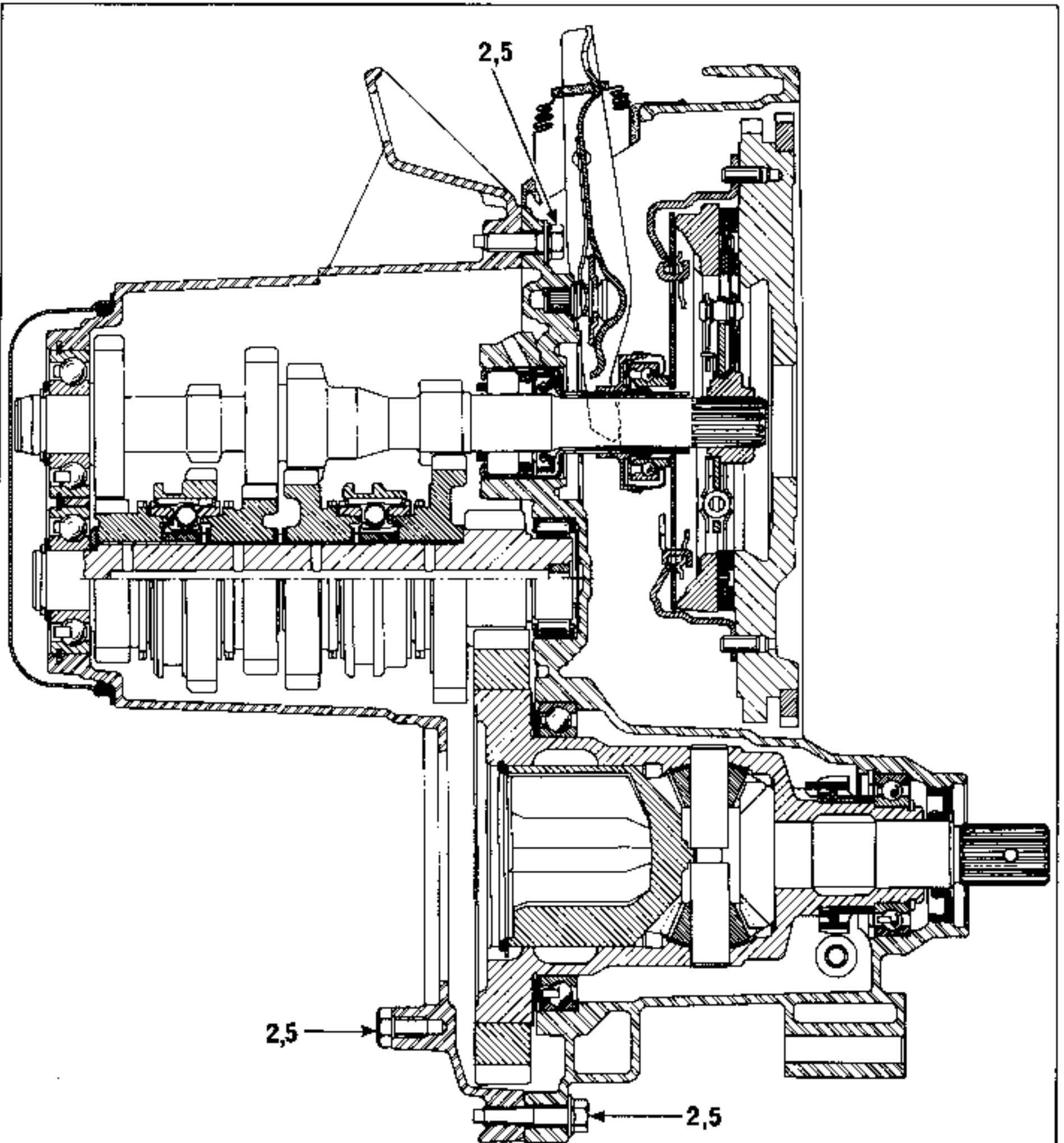


- 90 775

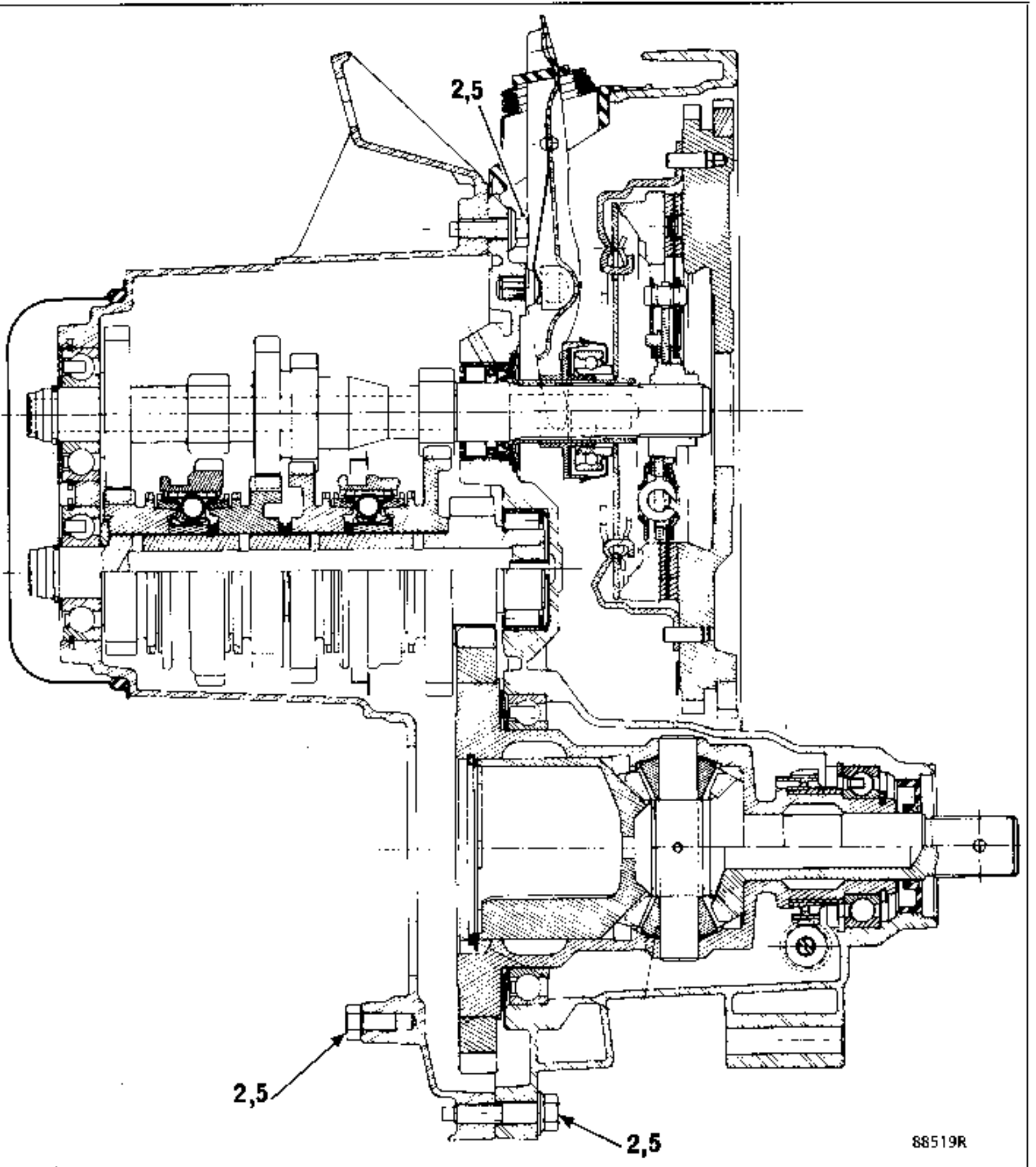
- En A : El tipo de la caja.
En B : El índice de la caja.
En C : El número de fabricación.
En D : La fábrica de origen.
En E : Una muesca, si la caja está ensamblada con un motor C o E.
En F : La letra de homologación.
En G : La letra que precede a los números de fabricación superiores a 999 999.

Dichos números tendrán una letra en lugar de la primera cifra, (en G).

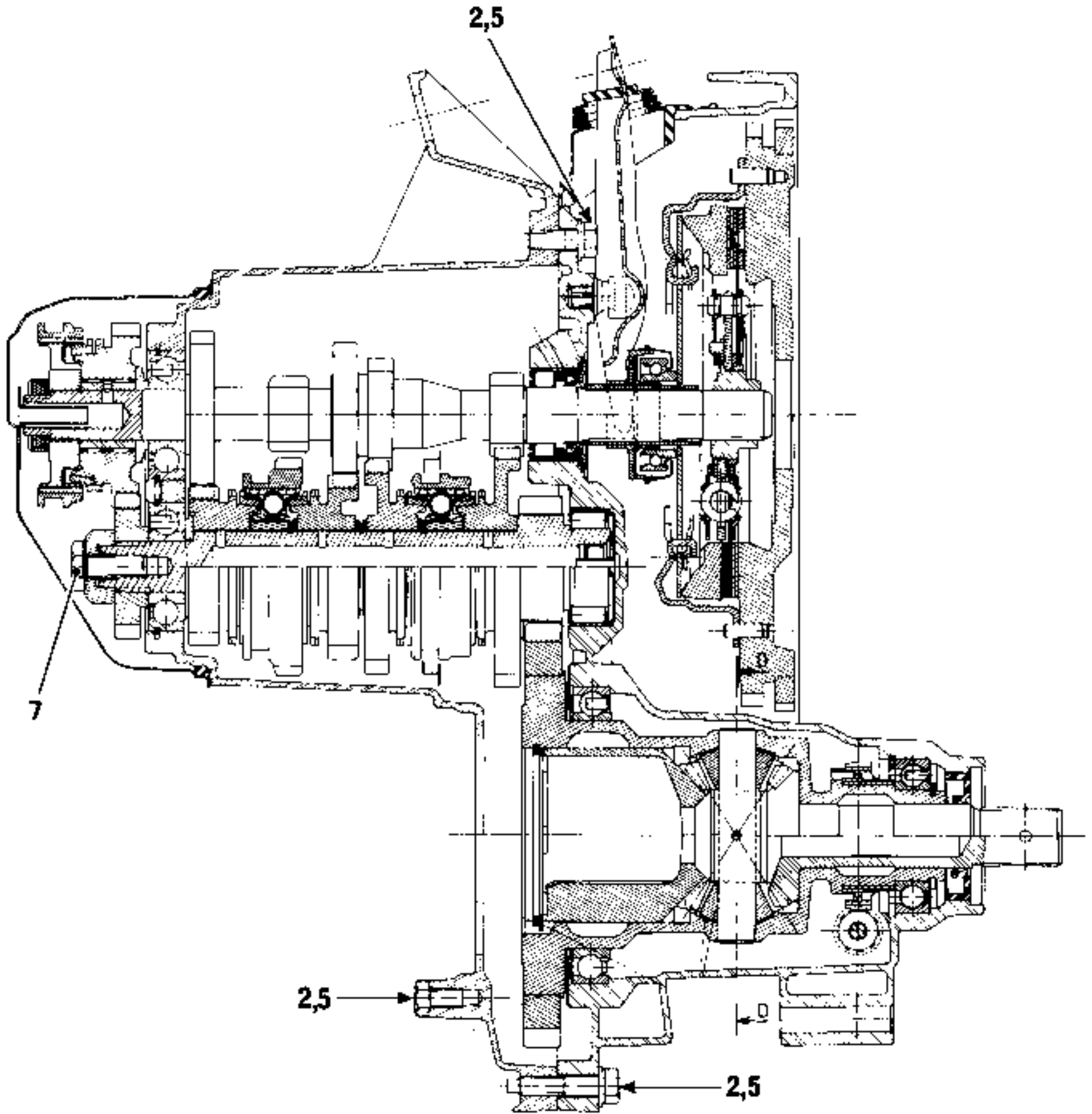
CVM 4 velocidades JB - 1er montaje



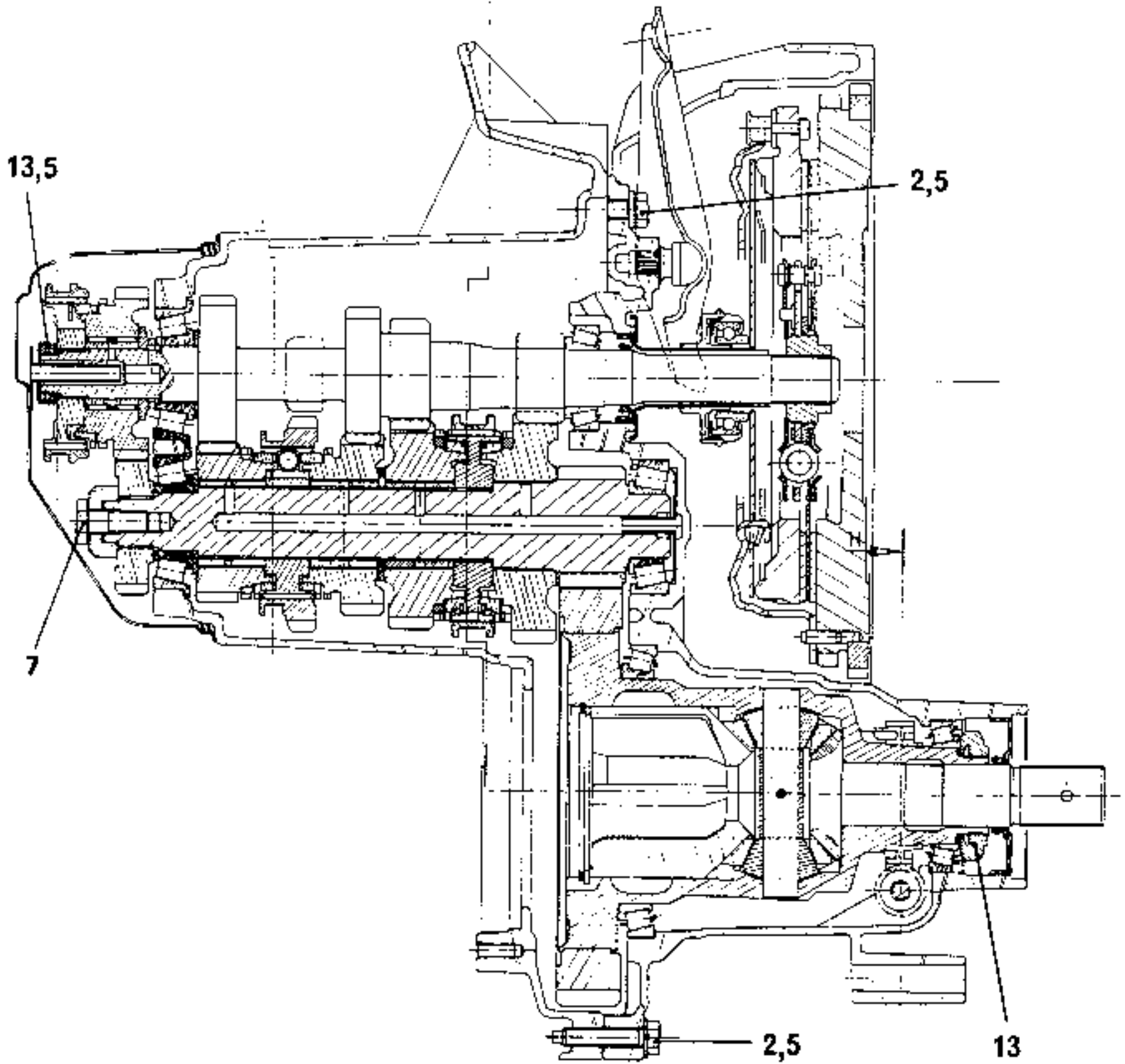
CVM 4 velocidades JB - 2º montaje



CVM 5 velocidades



CVM 5 velocidades JC



Pares de apriete



Designación	Par en daN.m
Tornillos que fijan el cárter de mecanismo sobre el cárter de embrague	2,5
Tornillos del árbol secundario	7
Tuerca del árbol primario	13,5
Cuerpo (punto duro de 5ª)	2
Tornillos de la tapa trasera	2,5
Tornillos tubo-guía de tope	2,5
Tapón de vaciado	2,5
Contactor de luces de marcha atrás	2,5
Tornillos que fijan el fuelle de la transmisión izquierda	2,5
Tornillos que fijan la caja al bloque motor	5

Estos cuadros reagrupan todas las relaciones de velocidades disponibles para las cajas de velocidades JB.

Cuadro de las relaciones JB0

Relación	1ª	2ª	3ª	4ª	Marcha AR
A	11 — 39	16 — 33	25 — 33	31 — 28	11 — 26 39
B	11 — 41	19 — 39	25 — 33	31 — 28	11 — 26 39
C	11 — 41	21 — 43	28 — 37	31 — 28	11 — 26 39

Indices CV	Vehiculos	Par cilíndrico	Par de taquímetro	Relación
000	L 421 - L 422 - L 425 B/C/S 371 B/C 372 C 375	15 — 58	21 — 19	A
003	L 422	14 — 59	21 — 19	A
004	L 422 B/C 372	15 — 58	21 — 19	A
006	L 422 - L 423	14 — 59	21 — 19	B
008	L 422 B/C 372	15 — 58	21 — 19	B
009	B/C/S 404	19 — 59	21 — 20	B
010	F 404	16 — 57	21 — 19	B
011	L 421 - L 422 - L 423 L 425 - L 426 B/C/S 371 B/C 372 - B/C 375 F 401 - F 40H	15 — 58	21 — 19	B
014	F 400	14 — 63	21 — 19	B

Indice CV	Vehículos	Par cilindrico	Par de taquímetro	Relación
016	L 422 - L 423 B 372 - B 373 B/C 401	14 — 59	21 — 19	B
017	B/C/L 531 - B/C/L 532 B/C/L 537 - B/C/L 53P B/C/L 53R	16 — 57	21 — 19	C
018	F 401	15 — 58	21 — 19	B
019	B/C/L 53H K/S 480	15 — 56	21 — 19	C
021	B 372 - B 401	14 — 59	21 — 19	C
022	F 400	14 — 63	21 — 19	C
023	B/C 37S F 401 - F 40H B/C/L/S 530	15 — 58	21 — 19	C
024	F 404	16 — 57	21 — 19	C
025	F 401	15 — 58	21 — 19	C
028	B/C 400 F 401 - F 40T	15 — 58	21 — 20	C
029	B/C/S 401	17 — 56	21 — 20	C
031	B/C/S 571	16 — 55	21 — 20	C
032	B/C 572 C 57A	16 — 57	21 — 20	C
033	F 401 - F 404 - F 40H	15 — 58	21 — 19	C
034	B/C 57N	16 — 57	21 — 19	C
035	F 40F	15 — 61	21 — 19	C
036	F 40F	15 — 61	21 — 20	C
038	F 404	15 — 61	21 — 19	C

Cuadro de las relaciones JB1

Relación	1ª	2ª	3ª	4ª	5ª	Marcha AR
A	11 — 39	16 — 33	25 — 33	31 — 28	33 — 25	11 — 26 39
B	11 — 41	16 — 33	26 — 33	31 — 28	37 — 27	11 — 26 39
C	11 — 39	16 — 33	25 — 33	31 — 28	37 — 27	11 — 26 39
D	11 — 41	19 — 39	25 — 33	30 — 29	34 — 27	11 — 26 39
E	11 — 41	21 — 43	28 — 37	30 — 29	39 — 31	11 — 26 39
F	11 — 41	22 — 41	28 — 37	30 — 29	41 — 31	11 — 26 39
G	11 — 34	22 — 41	28 — 37	30 — 29	39 — 31	11 — 26 39
H	11 — 41	21 — 43	28 — 37	30 — 39	41 — 31	11 — 26 39
I	11 — 41	21 — 43	28 — 39	34 — 35	34 — 28	11 — 26 39
J	11 — 37	22 — 41	28 — 37	30 — 39	39 — 31	11 — 26 39
K	11 — 41	21 — 43	28 — 39	34 — 38	39 — 32	11 — 26 39
L	11 — 37	22 — 41	28 — 37	30 — 29	41 — 31	11 — 26 39
M	11 — 37	22 — 41	28 — 37	30 — 39	39 — 32	11 — 26 39
N	11 — 41	21 — 43	28 — 37	30 — 29	39 — 32	11 — 26 39
O	11 — 41	21 — 43	28 — 37	30 — 29	41 — 31	11 — 26 39

Indices CV	Vehiculos	Par cilindrico	Par de taquimetro	Relación
001	L 421 - L 422 - L 423 B/C 371 - B/C 372 B/C 373	14 — 59	21 — 19	A
002	L 421	15 — 58	21 — 19	A
003	L 422 - L 423	15 — 58	21 — 19	B
004	L 421 - L 424 B/C/S 374	15 — 58	21 — 19	C
005	L 422 - L 423 B/C 372 - B 373	14 — 59	21 — 19	A
006	L 424 B/C 374	15 — 58	21 — 19	C
007	L 424 B/C 374	14 — 59	21 — 19	C
008	B/C 373	14 — 59	TAQUIMETRO ELECTRICO	A
009	L 421 - L 422 - L 423 L 424 - L 42A - L 42C L 42R - L 42S B/C 371 - B/C 372 B/C/S 373 B/C 37A - B/C 37C B 37R - B/S 37S	15 — 61	21 — 19	D
011	L 424 - B/C/S 374 F 401 - F 402 - F 407 F 40H	15 — 58	21 — 19	E
012	B 373	15 — 61	TAQUIMETRO ELECTRICO	E
013	B/C/S 404	17 — 56	21 — 20	E
014	L 424 B/C 374	15 — 58	21 — 19	E
015	L 424 B 374	16 — 57	21 — 19	E
016	L 422 - L 423 B/C 372 - B 373 B 374	17 — 56	21 — 19	D
018	L 423 B/C 373 B/C 402	14 — 63	21 — 19	D
019	L 424 B/C/S 374 F 404	15 — 58	21 — 19	D

Indices CV	Vehículos	Par cilíndrico	Par de taquímetro	Relación
020	B/C 404	$\frac{16}{57}$	$\frac{21}{20}$	D
021	F 404	$\frac{15}{61}$	$\frac{21}{19}$	D
022	B 402	$\frac{15}{61}$	$\frac{21}{19}$	D
023	F 401 - F 402 - F 407 F 40H - F 40M B/C/L 532	$\frac{15}{58}$	$\frac{21}{19}$	E
024	B/C 53	$\frac{15}{57}$	$\frac{21}{19}$	E
025	L 423 - L 424 - L 42A L 42C - L 42S B/C 373 - B/C 37A B 37C F 401 B/C/L/S 537 B/C/L/S 530 B/C/L/ 53A B/C/L 53R	$\frac{15}{61}$	$\frac{21}{19}$	E
026	F 402	$\frac{15}{58}$	$\frac{21}{19}$	D
027	F 402 B/L 53H	$\frac{15}{58}$	$\frac{21}{19}$	E
028	B/C/S 404	$\frac{17}{56}$	$\frac{21}{20}$	E
029	B 402 B/C 480 K/S 480 B/C/L 53G	$\frac{15}{61}$	$\frac{21}{19}$	E
030	F 404 L 424 B/C/S 374	$\frac{15}{58}$	$\frac{21}{19}$	E
031	B/C/S 404	$\frac{16}{57}$	$\frac{21}{20}$	E
032	F 404	$\frac{15}{61}$	$\frac{21}{19}$	E
033	L 423 B 373	$\frac{14}{63}$	$\frac{21}{19}$	E
034	B/C/L 531 B/C/L 53P	$\frac{16}{57}$	$\frac{21}{19}$	E
035	B/C/S 401 B/C 403 B/C/S 407 B 40H	$\frac{16}{55}$	$\frac{21}{20}$	E

Indices CV	Vehiculos	Par cilindrico	Par de taquímetro	Relación
036	B/C 400 F 401 F 40T	15 — 61	21 — 20	E
037	C 402 B/C/S 40F	17 — 56	21 — 20	E
038	B/C 402 B/C 40F B/C/S 571	16 — 57	21 — 20	E
039	B/C 570	14 — 59	21 — 20	E
041	X 57	14 — 59	21 — 20	F
042	X 40	15 — 61	21 — 20	F
043	B/C/S 572 - B/C 573 B/C 57A - B/C 57B B/C 57J - B/C 57L B/C 57T	16 — 57	21 — 20	E
044	F 401 - F 40H	15 — 58	21 — 19	E
045	B/C 57N B/C 57P	14 — 59	21 — 19	F
046	B/C/S 572 B/C/S 57A B/C/S 57R	14 — 59	21 — 20	G
047	F 40F	14 — 63	21 — 19	E
048	F 40A - F 40U F 40V - F 40Y	14 — 63	21 — 19	E
049	F 40A	14 — 63	21 — 20	E
050	F 40F	14 — 63	21 — 20	E
051	F 407	14 — 59	21 — 19	E
052	C06 3	15 — 56	21 — 20	H
053	X 57	14 — 59	21 — 20	F
054	BA0 E	15 — 61	21 — 19	E

Indices CV	Vehículos	Par cilindrico	Par de taquímetro	Relación
057	X 06	15 — 56	21 — 20	H
061	X 06 con AA	15 — 58	21 — 20	I
066	X 57	15 — 56	21 — 20	I
068	BA0 A - BA0 U DA0	15 — 56	21 — 19	E
069	X 06 con AA	15 — 58	21 — 20	E
070	X 53 - F 40	15 — 61	21 — 19	E
071	X 57	16 — 57	21 — 20	E
072	X 57	15 — 59	21 — 19	F
074	X 57	15 — 58	21 — 19	E
080	X 57	15 — 56	21 — 20	I
082	X 57	16 — 57	21 — 20	E
085	B/C 57	15 — 56	21 — 20	I
087	B/C 57	15 — 56	21 — 19	E
095	BA0 E SA0 E	15 — 61	21 — 19	E
097	JA0 E	14 — 63	21 — 18	K
099	BA0 DA0	15 — 58	21 — 19	E
100	F 40	15 — 61	21 — 19	E
104	X 57	17 — 56	21 — 20	E

Indices CV	Vehiculos	Par cilindrico	Par de taquímetro	Relación
105	X 57	17 — 56	21 — 20	E
106	BA0 DA0	15 — 58	21 — 19	E
107	F 40	15 — 58	21 — 19	E
109	F 40	15 — 58	21 — 19	E
110	F 40	16 — 57	21 — 19	D
111	X 53 X 48	16 — 57	21 — 19	D
119	BA0 L BA0 F	15 — 58	21 — 19	J
120	BA0 L BA0 F	15 — 58	21 — 19	J
123	BA0 L BA0 P	15 — 58	21 — 19	J
124	BA0 L BA0 F	15 — 58	21 — 19	J
126	F 40	16 — 61	21 — 19	E
129	BA0 SA0	15 — 56	21 — 19	E
130	BA0 E JA0 E	14 — 63	21 — 18	K
131	X 57	17 — 56	21 — 20	H
132	C 06	15 — 56	21 — 20	L
137	C 06	15 — 56	21 — 20	L
138	B/C 57	15 — 56	21 — 20	K
140	X 57	15 — 56	21 — 20	I

Indices CV	Vehiculos	Par cilindrico	Par de taquímetro	Relación
141	X 57	14 — 59	21 — 20	F
142	XA0	15 — 56	21 — 19	E
143	XA0	15 — 56	21 — 19	E
144	X06	15 — 58	21 — 20	M
145	X06	15 — 58	21 — 20	M
164	XA0	15 — 58	21 — 19	M
165	XA0	15 — 58	21 — 19	M
166	B/DA0	15 — 58	21 — 19	M
167	B/DA0	15 — 58	21 — 19	M
168	XA0	15 — 56	21 — 19	O
169	XA0	15 — 56	21 — 19	O
170	BA0	15 — 58	21 — 19	N

Cuadro de las relaciones JB2

Relación	1ª	2ª	3ª	4ª	Marcha AR
A	11 — 41	19 — 39	25 — 35	31 — 28	11 — 26 39
B	11 — 41	21 — 43	28 — 37	31 — 28	11 — 26 39

Indices CV	Vehículos	Par cilíndrico	Par de taquímetro	Relación
000	K/L/S 481 K/L 482 K/L 48M	17 — 56	21 — 19	A
001	X53	16 — 55	21 — 19	B
002	B/K/L/S 481 B/K/L 482 K/L 48M	17 — 56	21 — 19	B
004	X48	17 — 56	21 — 19	A
005	F40	17 — 56	21 — 19	B

Cuadro de las relaciones JB3

Relación	1ª	2ª	3ª	4ª	5ª	Marcha AR
A	11 — 41	19 — 39	25 — 33	30 — 29	34 — 27	11 — 26 39
B	11 — 34	19 — 35	25 — 33	30 — 29	33 — 25	11 — 26 39
C	11 — 41	21 — 43	28 — 37	30 — 29	39 — 31	11 — 26 39
D	11 — 41	22 — 41	38 — 37	30 — 29	41 — 31	11 — 26 39
E	11 — 34	22 — 41	28 — 37	30 — 29	41 — 31	11 — 26 39
F	11 — 34	19 — 35	25 — 33	30 — 29	39 — 31	11 — 26 39
G	11 — 41	21 — 43	28 — 39	34 — 35	34 — 28	11 — 26 39
H	11 — 34	22 — 41	28 — 37	34 — 35	34 — 28	11 — 26 39
I	11 — 34	19 — 35	25 — 33	30 — 29	34 — 27	11 — 26 39
K	11 — 34	19 — 35	25 — 33	30 — 29	41 — 31	11 — 26 39
L	11 — 34	22 — 41	28 — 37	30 — 29	39 — 41	11 — 26 39
M	11 — 41	21 — 43	28 — 37	30 — 29	41 — 31	11 — 26 39
N	13 — 45	21 — 43	28 — 37	30 — 29	41 — 31	11 — 26 39
O	11 — 41	21 — 43	28 — 39	34 — 35	39 — 32	11 — 26 39
P	11 — 34	22 — 41	28 — 37	30 — 29	41 — 31	11 — 26 39

Indices CV	Vehículos	Par cilindrico	Par de taquimetro	Relación
001	B/C 37F - B/C 37G L 426 - L 42F	16 — 57	21 — 19	A
002	B/C 375 L 425	15 — 61	TAQUIMETRO ELECTRICO	B
003	B/C 376	16 — 57	TAQUIMETRO ELECTRICO	A
005	X 42	17 — 56	21 — 19	A
006	X 42	16 — 57	21 — 19	A
008	X 42	15 — 61	21 — 19	A
009	C 405	15 — 56	TAQUIMETRO ELECTRICO	B
010	L 426 - L 42F L 42L - L 42N B/C 376 - B/C 37F B/C 37G - B/C 37L B 37M - C 37N K/L/S 481 - K/L/S 482 K/L 48F	16 — 57	21 — 19	A C
011	B/C 375 L 425	15 — 61	TAQUIMETRO ELECTRICO	B
012	B 376	16 — 57	TAQUIMETRO ELECTRICO	A C
013	B 376 L 426	15 — 61	21 — 19	A
014	C 405	15 — 56	TAQUIMETRO ELECTRICO	B
017	B 376 L 481 - L 482 K/L 48E - K/L 48J K/L 48N	15 — 61	21 — 19	B
019	C 409	15 — 58	21 — 20	B
020	X 42	15 — 61	21 — 19	B D
021	L 42E B/C 37E	14 — 59	21 — 19	B
022	K/L 482	15 — 58	21 — 19	A

Indices CV	Vehiculos	Par cilindrico	Par de taquímetro	Relación
023	B/C 408	$\frac{16}{57}$	$\frac{21}{20}$	A
024	B/C 40G B/C 40K	$\frac{16}{57}$	$\frac{21}{20}$	B
026	C 376 - B/C 37D B/C 37F - B 37H B/C 37L - C 37N L 42D - L 42L L 42F - L 42N K/L/S 481 - K/L/S 482 K/L 48F - K/L 48M	$\frac{16}{57}$	$\frac{21}{19}$	A
027	B/K/L/S 481 B/K/L/S 482 B/K/L/ 484 B/K/L/ 48E - K 48F B/K/L 48J L/B 48L - K/L 48M K/C 48N B/C/L 533 - L 53B B/C/D 53C B/C/L 53M	$\frac{15}{61}$	$\frac{21}{19}$	D
028	L 42D - L 42F L 42N - C 37D B/C 37F - B 37H C 37N B/K/L/S 481 B/K/L/S 482 K/L 48E B/K/L 48F B/K/L/S 48H K/L 48M B/C/L 533 B/C/L/S 534 B/C/L 53B B/C 53E B/C/L 53C B/C/L/S 53J	$\frac{16}{57}$	$\frac{21}{19}$	C
029	X 53	$\frac{15}{61}$	$\frac{21}{19}$	C
030	X 53	$\frac{14}{59}$	$\frac{21}{19}$	B
031	B/K 482 B 533 B/L 536	$\frac{15}{58}$	$\frac{21}{19}$	C
032	C 405	$\frac{15}{56}$	TAQUIMETRO ELECTRICO	B
033	C 409	$\frac{15}{58}$	$\frac{21}{20}$	E
034	B/C 408	$\frac{16}{57}$	$\frac{21}{20}$	C

Indices CV	Vehículos	Par cilindrico	Par de taquímetro	Relación
035	B/C 40G B/C 40K	16 — 57	21 — 20	E
036	L 425 B/C 375	15 — 61	TAQUIMETRO ELECTRICO	B
037	L 42E B/C 37E B/C/D/L 53C B/C/L 53F	14 — 59	21 — 19	E
038	B 376 L 426 K/L 48U	15 — 61	21 — 19	C
041	B/C/S 576 B/C/S 57L	17 — 56	21 — 20	C
044	B/C/L 539 B/C/D/L 53D	15 — 61	21 — 19	F
045	B/C 574	16 — 55	21 — 20	C
046	B/C 574 - B/C 57C B/C 57U	15 — 58	21 — 20	D
047	B/L 57B	16 — 55	21 — 19	C
048	C 575 - C 57D	14 — 59	21 — 19	F
050	F 40N - F 40P	15 — 58	21 — 19	C
051	B/C/L 539 B/C/D/L 53D	15 — 61	21 — 19	F
059	X 53 - X 48	15 — 61	21 — 19	D
060	X 53 - X 48	16 — 57	21 — 19	C
062	X 42 - X 48	14 — 59	21 — 19	E
064	X 57	17 — 56	21 — 20	C
066	X 57	15 — 58	21 — 20	E
067	X 53	16 — 55	21 — 19	C

Indices CV	Vehículos	Par cilíndrico	Par de taquímetro	Relación
078	X 57	$\frac{15}{61}$	$\frac{21}{19}$	E
080	BA0 JA0	$\frac{15}{61}$	$\frac{21}{18}$	M
083	X 53	$\frac{15}{61}$	$\frac{21}{19}$	H
097	F 40	$\frac{16}{57}$	$\frac{21}{19}$	C
100	B 56B	$\frac{15}{58}$	$\frac{21}{18}$	G
101	B 56B	$\frac{16}{57}$	$\frac{21}{18}$	M
102	B 56B	$\frac{15}{61}$	$\frac{22}{18}$	G
103	X 57	$\frac{17}{56}$	$\frac{21}{20}$	C
106	BA0 G	$\frac{15}{61}$	$\frac{21}{19}$	P
108	B/K 56	$\frac{15}{58}$	$\frac{21}{18}$	O
113	K 56	$\frac{16}{57}$	$\frac{21}{18}$	M
132	K 56	$\frac{15}{58}$	$\frac{21}{18}$	G
140	X 56	$\frac{15}{56}$	$\frac{21}{18}$	M
142	BA0 SA0	$\frac{15}{59}$	$\frac{21}{18}$	S
143	BA0 DA0	$\frac{15}{61}$	$\frac{21}{19}$	P
170	BA0 LA0	$\frac{15}{61}$	$\frac{21}{18}$	C

Cuadro de las relaciones JB4

Relación	1ª	2ª	3ª	4ª	Marcha AR
A	11	19	25	31	11
	—	—	—	—	— 26
	41	39	33	28	39

Indice CV	Vehículos	Par cilíndrico	Par de taquímetro	Relación
000	L 421 - L 425 F 40F B/C 537 C 375	15 — 58	21 — 19	A
001	X 400	15 — 58	21 — 20	A
002	X 401	17 — 56	21 — 20	A
003	X 40F	16 — 57	21 — 20	A
004	X 40F X 571	16 — 55	21 — 20	A
005	B/C 53	16 — 57	21 — 19	A
006	B/C 53	16 — 57	21 — 19	A
007	B/C 53	15 — 58	21 — 19	A
008	X 57	16 — 57	21 — 20	A

Cuadro de las relaciones JB5

Relación	1ª	2ª	3ª	4ª	5ª	Marcha AR
A	11 — 41	19 — 39	25 — 33	30 — 29	34 — 27	11 — 26 39
B	11 — 34	19 — 35	25 — 33	30 — 29	33 — 25	11 — 26 39

Indices CV	Vehículos	Par cilíndrico	Par de taquímetro	Relación
000	L 421 - L 422 B/C/L 42S B/C 371 - S 372 B/C/S 375 B/L/S 530	15 — 61	21 — 19	A
001	B/C/S 401 B/C 403 - B/C 407 B/C 40H - B/C 40J B/C 40M	16 — 55	21 — 20	A
002	B/C 403	15 — 61	21 — 20	B
003	B/C 402 - B/C 407 B/C/S 40F	17 — 56	21 — 20	A
004	B/C 400	15 — 61	21 — 20	A
005	B/C 402 - B/C 40F B/C/S 571	16 — 57	21 — 20	A
006	B/C/L 531 C 53P	16 — 57	16 — 57	A
007	F 401 F 40 H	15 — 58	21 — 19	A
008	B/C 40F	15 — 58	21 — 20	A
009	L 422 - L 423 B/S 372 B 373	15 — 61	21 — 19	A
010	B/C 572	16 — 57	21 — 20	A
015	B/C/S 572	14 — 59	21 — 20	A

Estos cuadros reagrupan a todas las relaciones de velocidades disponibles para las cajas de velocidades JC5.

Relación	1ª	2ª	3ª	4ª	5ª	Marcha AR
A	11 — 41	21 — 43	28 — 37	35 — 34	41 — 31	11 — 26 39
B	11 — 41	21 — 43	28 — 37	31 — 29	42 — 31	11 — 26 39
C	11 — 41	22 — 41	28 — 37	35 — 34	41 — 31	11 — 26 39
D	11 — 34	22 — 41	28 — 37	34 — 35	39 — 31	11 — 26 39
E	11 — 41	21 — 43	28 — 37	35 — 34	42 — 31	11 — 26 39
F	11 — 41	21 — 43	28 — 37	35 — 34	39 — 31	11 — 26 39
G	11 — 37	22 — 41	28 — 29	31 — 34	37 — 33	11 — 26 39
H	11 — 37	22 — 41	28 — 37	34 — 35	39 — 32	11 — 26 39
I	11 — 41	21 — 43	28 — 39	31 — 34	39 — 32	11 — 26 39

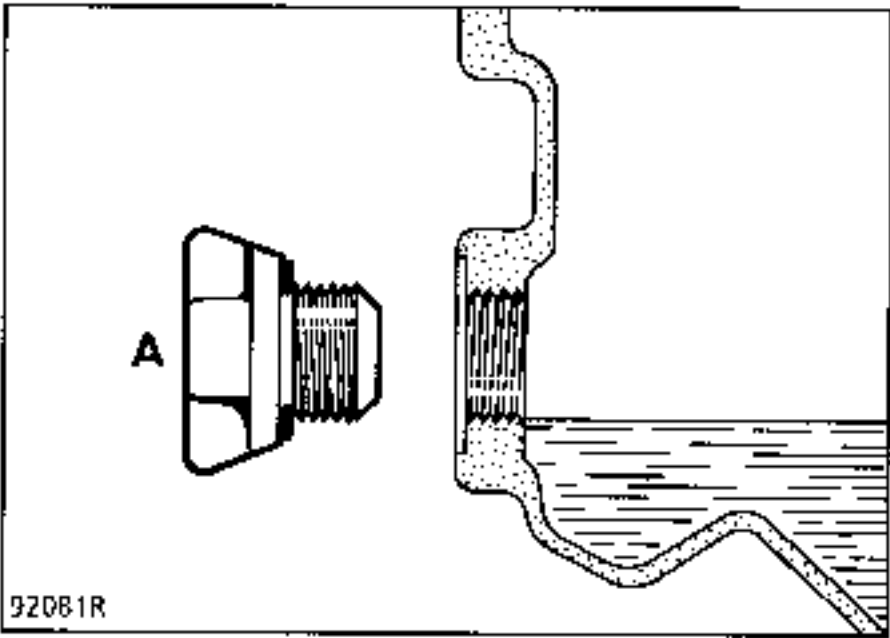
Indices CV	Vehículos	Par cilindrico	Par de taquimetro	Relación
002	X 53K	17 — 56	21 — 19	A
004	B 56C	15 — 58	21 — 18	B
005	X 56	15 — 56	21 — 18	C
014	X 57	15 — 61	21 — 29	D
016	B 56C	15 — 61	22 — 18	E
017	X 56	15 — 61	22 — 18	E
022	B 56C	15 — 61	22 — 18	B
024	B 56C	15 — 58	21 — 18	F
025	XA0	15 — 61	21 — 18	H
026	JA0	15 — 61	21 — 18	F
028	B 56	15 — 61	21 — 18	G
029	B 56	15 — 61	21 — 18	G
032	B/K 56	15 — 58	21 — 18	F
033	B/K 56	15 — 61	22 — 18	E
036	K/S 56	15 — 56	21 — 18	F
037	B/K 56	15 — 61	21 — 18	G
038	B/K 56	15 — 61	21 — 18	G
039	B/K 56	15 — 61	21 — 18	G

Indice CV	Vehículos	Par cilindrico	Par de taquímetro	Relación
040	B/K 56	$\frac{15}{61}$	$\frac{21}{18}$	G
044	X 56	$\frac{15}{58}$	$\frac{21}{18}$	C
045	X 56	$\frac{15}{61}$	$\frac{22}{18}$	B
047	B/K 56	$\frac{15}{61}$	$\frac{22}{18}$	G
048	B/K 56	$\frac{15}{61}$	$\frac{22}{18}$	G
052	XA0	$\frac{17}{56}$	$\frac{21}{29}$	A
053	XA0	$\frac{15}{61}$	$\frac{21}{18}$	H
066	JA0	$\frac{15}{61}$	$\frac{22}{18}$	I
067	JA0	$\frac{15}{61}$	$\frac{22}{18}$	E
075	B 56	$\frac{15}{61}$	$\frac{22}{19}$	H
076	B 56	$\frac{15}{61}$	$\frac{22}{18}$	H

CAPACIDAD (en litros)	Caja 4 velocidades		Caja 5 velocidades	
	JB0 JB2	3,25	JB1 JB3 JC5	3,40 3,1
Tapón sin sonda : <i>nivel normal</i>				
Tapón con sonda : <i>nivel rebajado</i>	JB4	2,8	JB5	2,90
Tapón sin sonda : Desde Septiembre 89	JB4	2,8	JB5	2,90

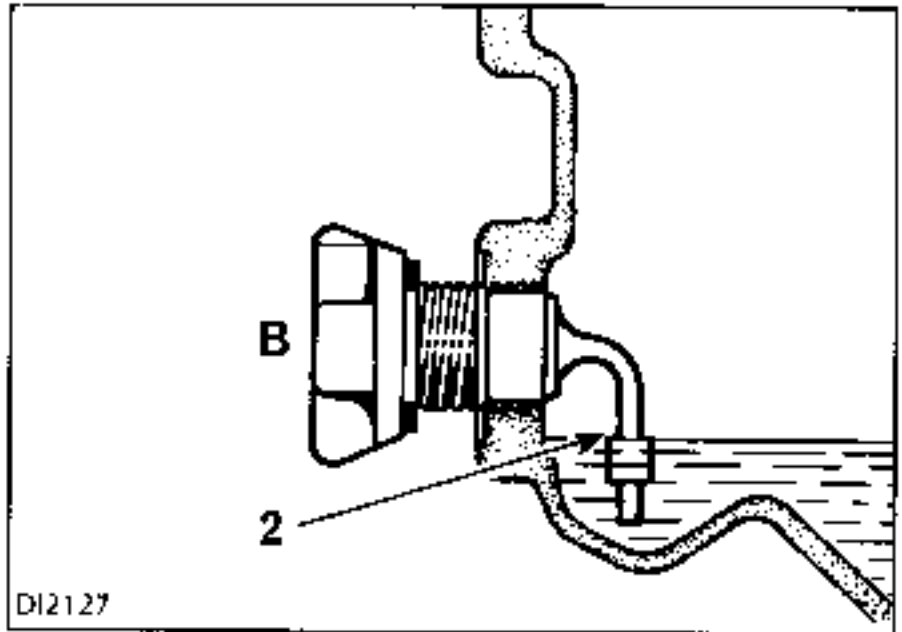
CONTROL NIVEL

Tapón (A) sin sonda



Llenar hasta el nivel del orificio.

Tapón (B) con sonda



Limpiar la parte de la sonda.

Colocar el tapón sin apretarlo con la sonda hacia abajo.

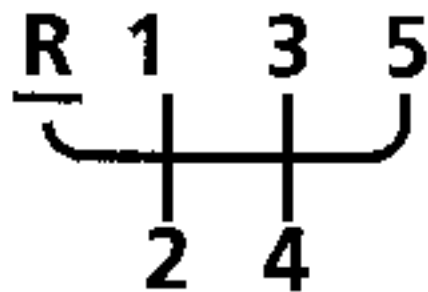
Sacar el tapón, el nivel debe situarse en el saliente (2).

Las cajas de velocidades :

JB0	}	4 velocidades adelante
JB2		
JB4		
		1 marcha atrás
JB1	}	5 velocidades adelante
JB3		
JB5		
JC5		
		1 marcha atrás

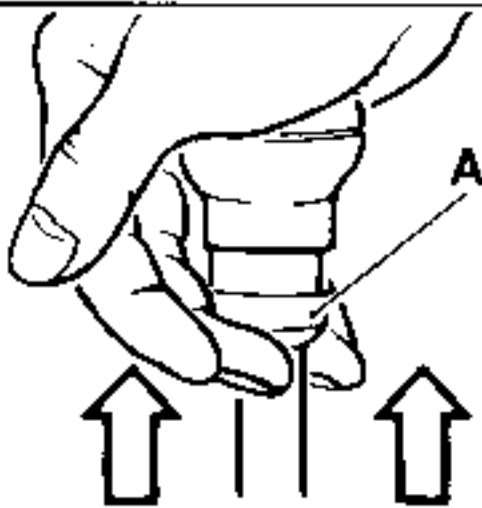
están equipadas de sincronizadores BORG-WARNER.

REJILLA DE VELOCIDADES



B.V. JB

Para meter la marcha atrás, levantar el gatillo (A) y accionar la palanca.



DIZ12B

PIEZAS APAREADAS

Bujes de sincronizador y desplazables.

En todos los casos, se recomienda marcar los desplazables con respecto a los bujes y los bujes con respecto a los árboles.

DIFERENCIAL

El par cilíndrico no es regulable.

Se utilizan dos tipos de montajes de rodamientos ; bien con bolas o bien con rodillos cónicos.

ARBOLES

La junta labiada y los rodillos del rodamiento del tubo guía están directamente en contacto con el árbol primario.

Un contacto incorrecto implica la sustitución del árbol primario.

Los bujes se montan libres en el árbol secundario y son sujetos en translación mediante unos anillos de retención.

El piñón de la marcha atrás se vende montado sobre el árbol.

El tubo guía de tope es desmontable después de extraer el cárter de embrague.

La utilización del material 037M00 simplifica la operación, ver método en Página 21-92.

MANDOS INTERNOS

La horquilla de 5ª tiene dos patines de plástico engrasados por un canal del cárter de mecanismo.

En el dedo de selección, los pasadores se introducen uno después del otro.

Particularidades BV JC5

Adopción de rodamientos cónicos sobre los árboles primario y secundario.

Calado de las líneas primaria y secundaria.

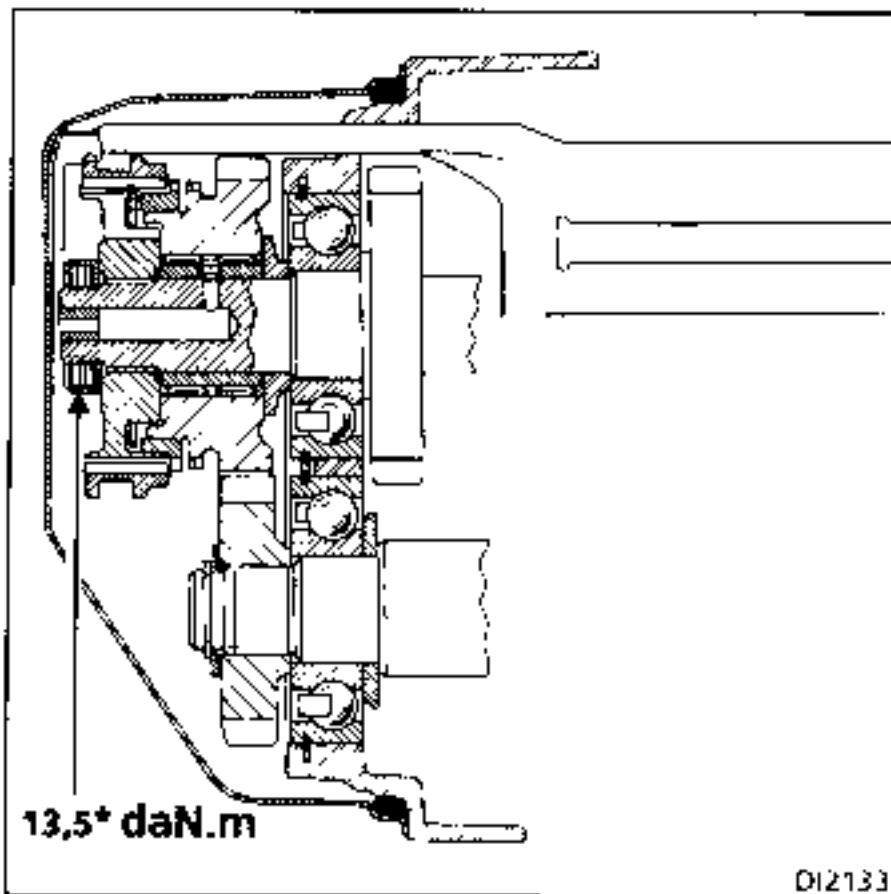
Tubo-guía con doble estanquidad en el cárter y árbol de embrague desmontable sin necesidad de abrir la caja de velocidades.

Refuerzo de los cárteres del mecanismo y del embrague.

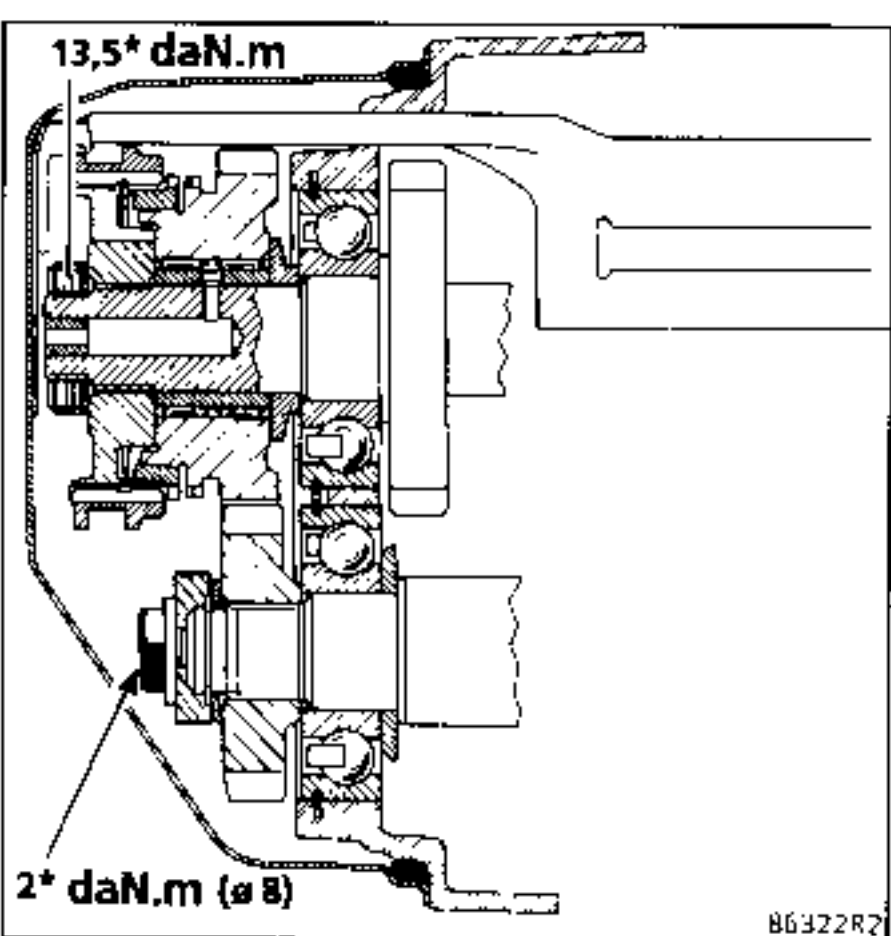
Alargamiento de los dentados.

Fijación Piñón Fijo de 5ª :

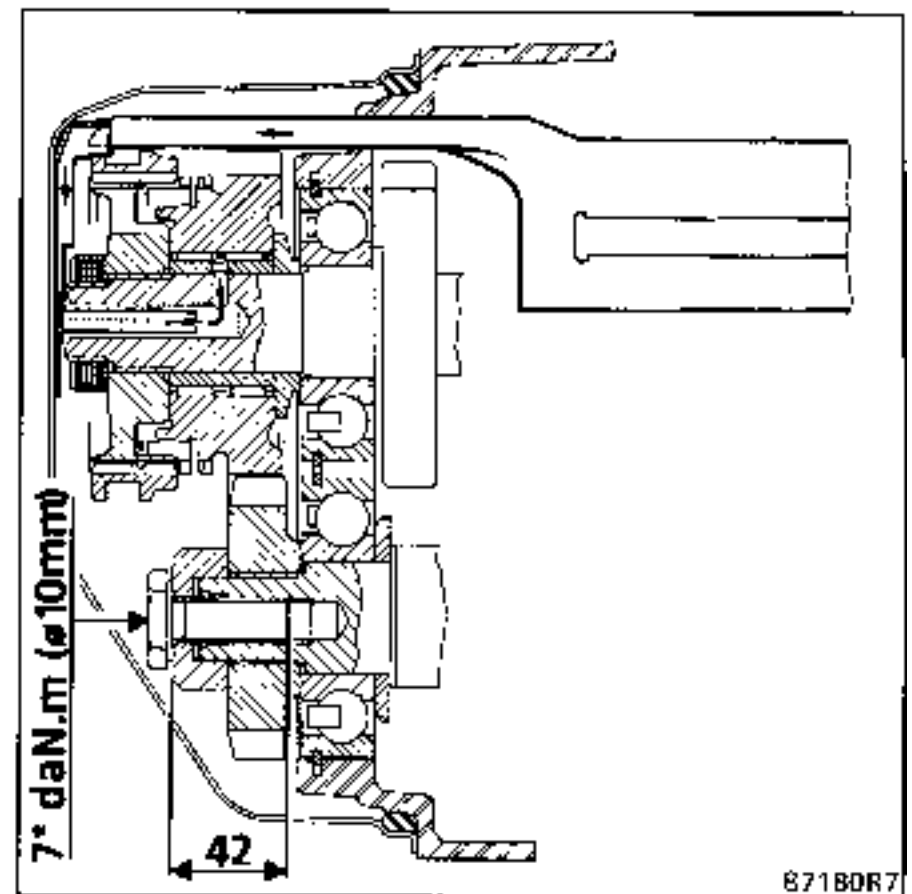
1er montaje



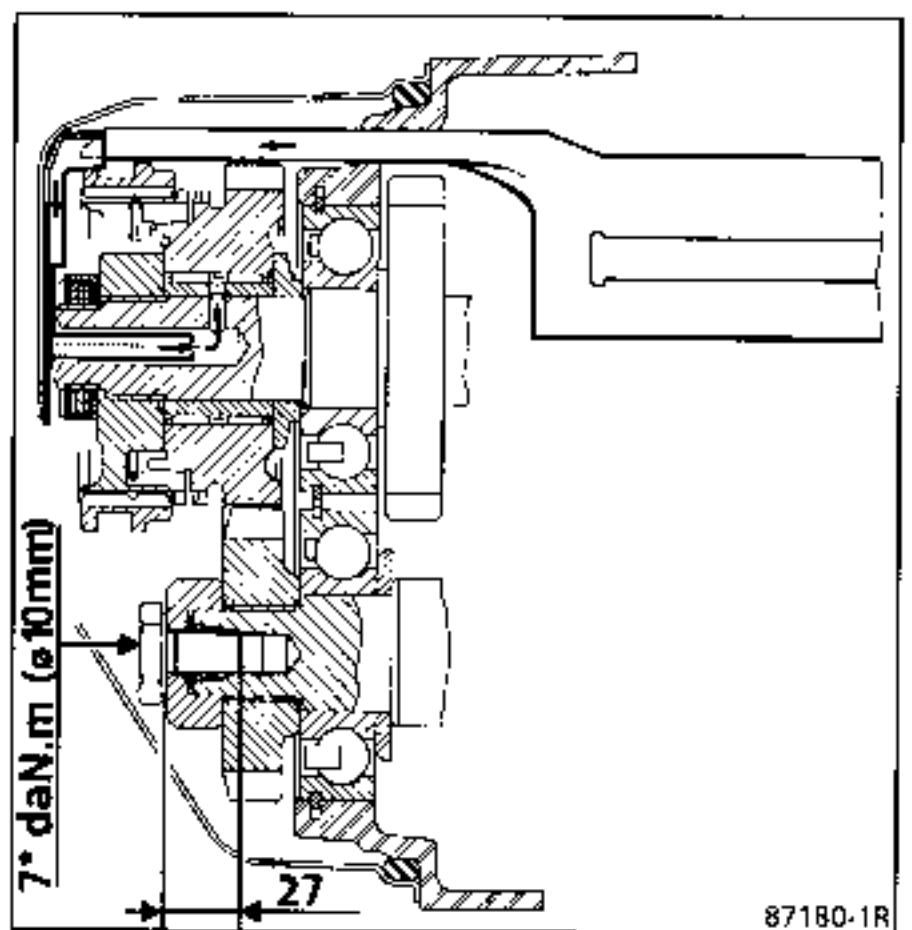
2º montaje



3er montaje



4º montaje



Particularidades :

Disminución de la profundidad del taladro del extremo del árbol secundario que recibe el tornillo de fijación del piñón fijo de 5ª.

Montar imperativamente un tornillo de longitud 27 mm.

* Pegar con "Loctite Frenbloc"

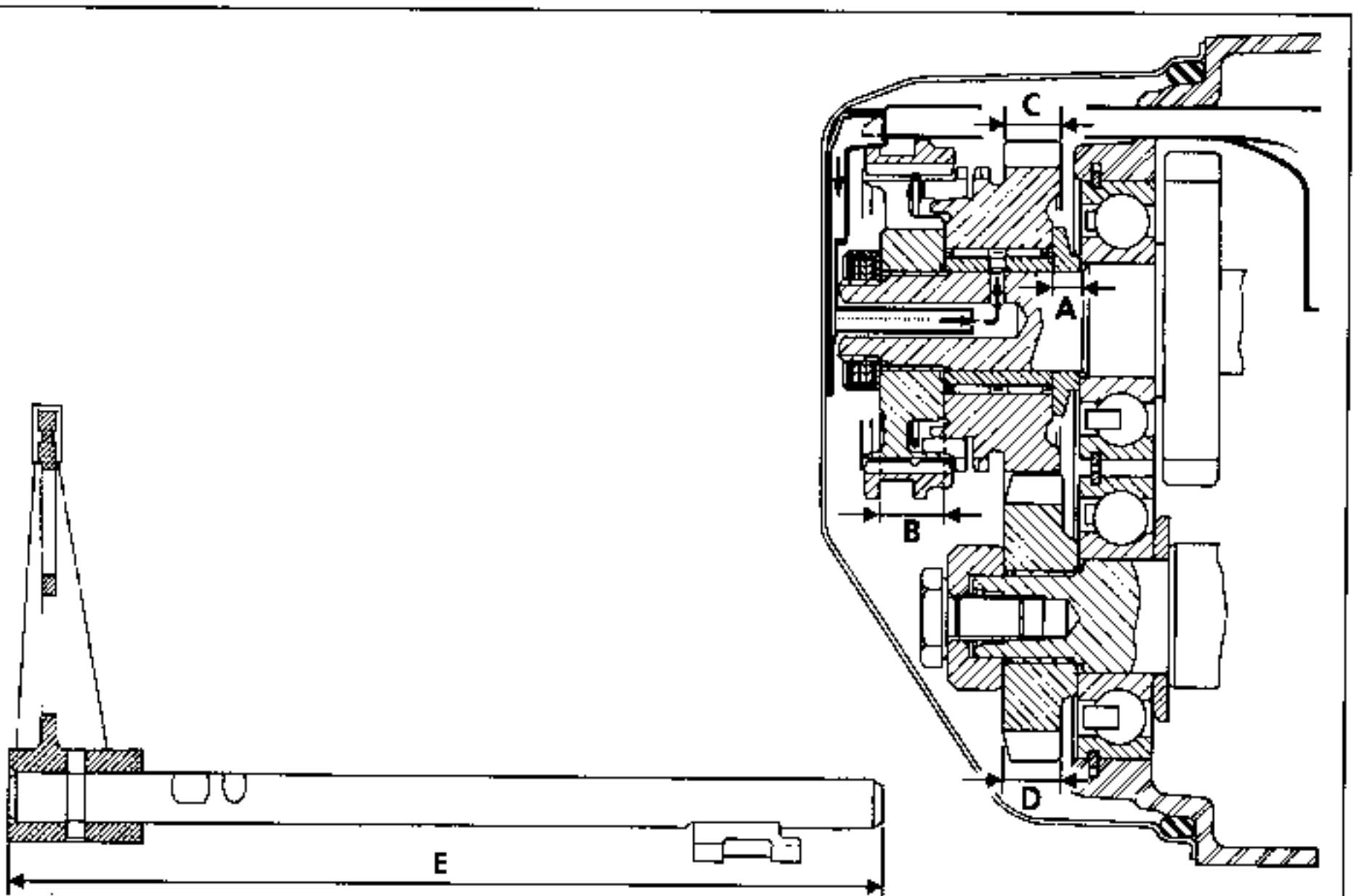
Alargamiento del dentado de 5ª en las cajas de velocidades del tipo JB1/JB3.

Piñones fijos	JB1 y JB3	27 dientes
	JB3	25 dientes
Piñones locos	JB1 y JB3	34 dientes
	JB3	33 dientes

	Arandela de apoyo cota A (mm)	* Buje Cota B (mm)	Piñón loco Cota C (mm)	Piñón fijo Cota D (mm)	** Eje de horquilla Cota E (mm)
1er montaje	5,5	14,1	13,7	13	237,3
2º montaje	7,5	12,1	15,7	15	239,3

* Solamente el buje cambia de cota, el desplazable queda idéntico en ambos montajes.

** Tras la modificación de la longitud del eje de horquilla, la posición de los patines de la horquilla cambia en 2 mm.



Tipo	Envase	N° A.P.R.	Organo
Molykote "BR2"	Bote de 1 Kg	77 01 421 145	Patin de horquilla de embrague. Pivote de horquilla de embrague. Tubo-guía de tope de embrague. Acanaladuras del planetario derecho.
Loctite 518	Jeringa de 24 ml	77 01 421 162	Caras de ensamblado de los cárteres.
Loctite FRENBLOC	Frasco de 24 cc	77 01 394 071	Piñón fijo y buje de 5ª. Tuerca del árbol primario y secundario. Tornillos del árbol secundario.
RHODORSEAL 5661 EJ. : CAF 4/60 THIXO	Tubo de 100 g	77 01 404 452	Extremos de los pasadores elásticos sobre transmisión. Roscas de los contactores.

Piezas a sustituir sistemáticamente

Cuando han sido extraladas :

- las juntas labiadas,
- las juntas tóricas,
- los anillos de retención,
- el tubo-guía de tope,
- los rodamientos de bolas del diferencial,
- la corona taquimétrica (JB2 - JB3, diferencial montado sobre rodamientos cónicos),
- el piñón y el eje del taquímetro,
- los pasadores elásticos,
- las tuercas del árbol secundario y diferencial,
- los casquillos bajo los piñones,
- los circlips de los rodamientos de los árboles primario y secundario.

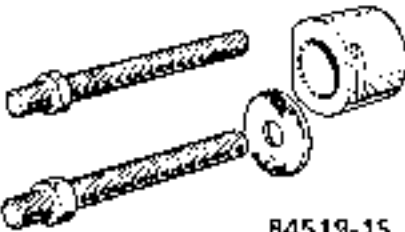
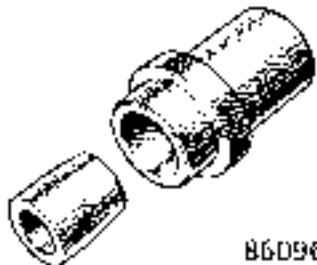
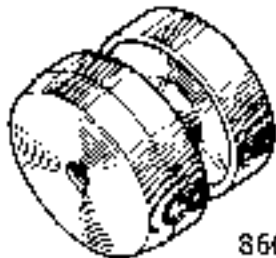
Figura	Referencia Métodos	Número A.P.R.	Designación
 907235	B. Vi. 22-01	00 01 216 401	Cuerpo del extractor de rodamientos.
 907225	B. Vi. 28-01	00 01 227 301	Extractor de rodamiento con garras.
 7774351	B. Vi. 31-01	00 01 259 401	Juego de 3 botadores para la colocación de los pasadores elásticos de $\varnothing$ 5 mm.
 84519-15	B. Vi. 902-01	00 00 090 201	Util para colocar los circlips sobre los árboles primario y secundario.
 860955	B. Vi. 945	00 00 094 500	Mandril para colocar la junta del planetario.
 86096-15	B. Vi. 946	00 00 094 600	Mandril para colocar el retén de retención del planetario.
 860975	B. Vi. 947	00 00 094 700	Mandril para colocar los rodamientos en el cárter del mecanismo.

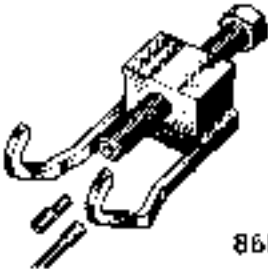
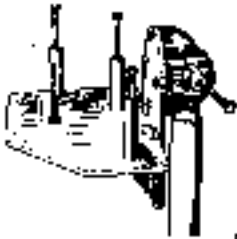
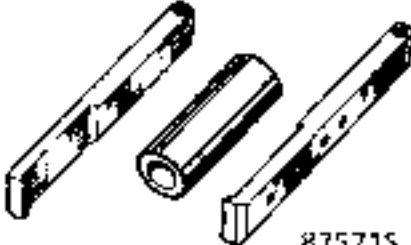
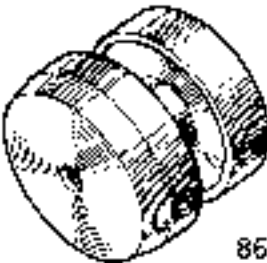
Figura	Referencia Métodos	Número A.P.R.	Designación
 860985	B. Vi. 949	00 00 094 900	Util de colocación y extracción de los pasadores elásticos de horquillas.
 906645	B. Vi. 950-02	00 00 095 002	Soporte de caja de velocidades adaptable al stand Desvil.
 872135	B. Vi. 1 000	00 00 100 000	Extractor del piñón fijo de 5ª en el árbol secundario, se utiliza con el B.Vi. 22-01.
 875715	B. Vi. 1 007	00 00 100 700	Garras para B.Vi. 28-01.
 860975	B. Vi. 1 030	00 00 103 000	Mandril para colocar los rodamientos en el cárter del mecanismo.
 905945	B. Vi. 1 057	00 00 105 700	Util de bloqueo en rotación del diferencial, caja JB y JC.
 905925	B. Vi. 1 058	00 00 105 800	Mandril de montaje de la junta de estanquidad de salida de la caja JB y JC, lado diferencial.

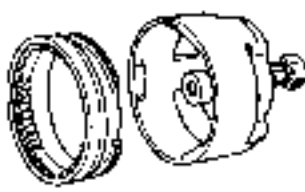
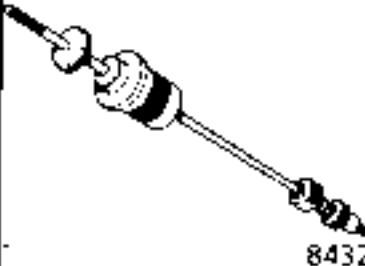
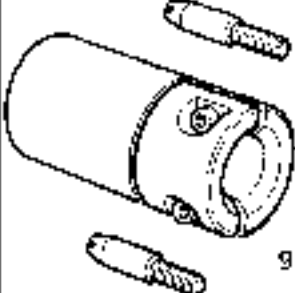
Figura	Referencia Métodos	Número A.P.R.	Designación
 905885	B. Vi. 1 059	00 00 105 900	Casquillos para colocar los rodamientos del diferencial, caja JB / JC.
 91218-15	B. Vi. 1 078	00 00 107 800	Util para colocar el muelle de fijación de la corona del captador en la JB 3.
 932295	B. Vi. 1 162	00 00 116 200	Mandril para sustituir los casquillos de los apoyos del eje de mando.
 931905	B. Vi. 1 170	00 00 117 000	Extractor del buje de 5ª en el árbol primario.
 934615	B. Vi. 1 175	00 00 117 500	Bulón de montaje del piñón fijo de 5ª.
 843285	Emb. 880	00 00 088 000	Extractor de pasadores de la horquilla de embrague (BV JC).
 9306851	Emb. 1163	00 00 116 300	Util para extraer y colocar el tubo-guia de tope (BV JC).

Figura	Referencia Métodos	Número A.P.R.	Designación
 9322651	B. Vi. 1 161	00 00 116 100	Placa soporte del comparador y arandelas de pre-reglaje de la pretensión.
 9340751	B. Vi. 1 165	00 00 116 500	Util para extraer el rodamiento del árbol secundario sobre cárter embrague-Diferencial.
 69306-15	Roul. 15-01	00 01 331 601	Tope de protección del árbol de $\varnothing$ interior de 16 mm.

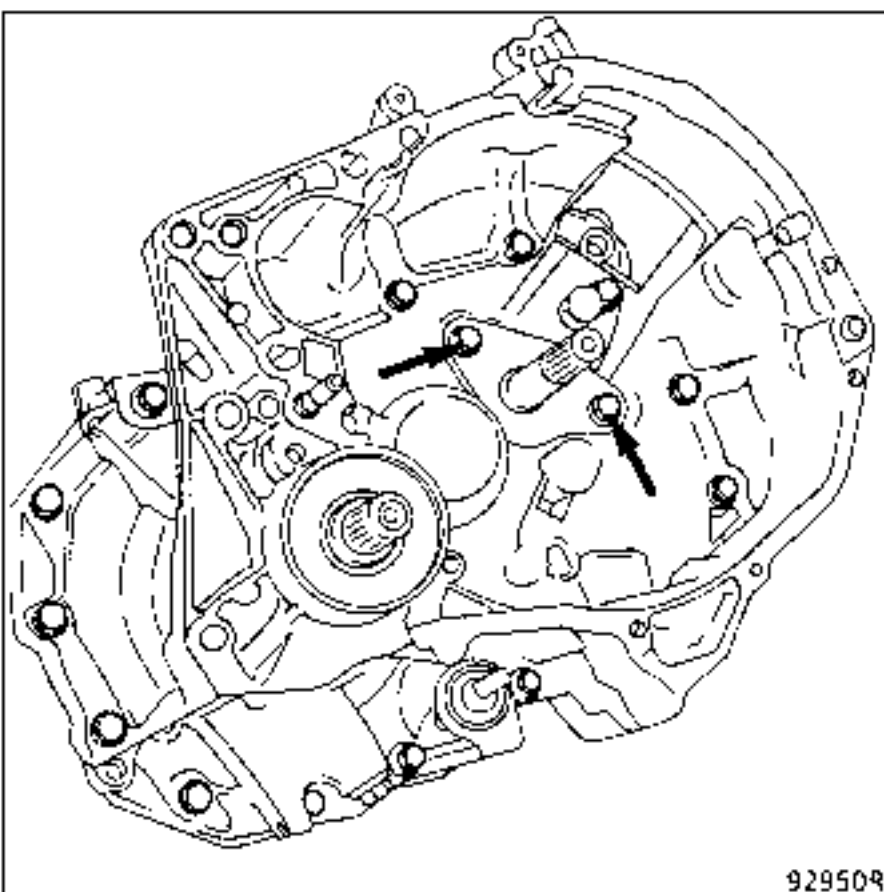
El desmontaje y la manipulación de las piezas deben efectuarse sobre un banco con revestimiento antichoque (goma o plástico grueso)

SEPARACION DE LOS CARTERES

Retirar el tope y la horquilla por el interior del cárter.

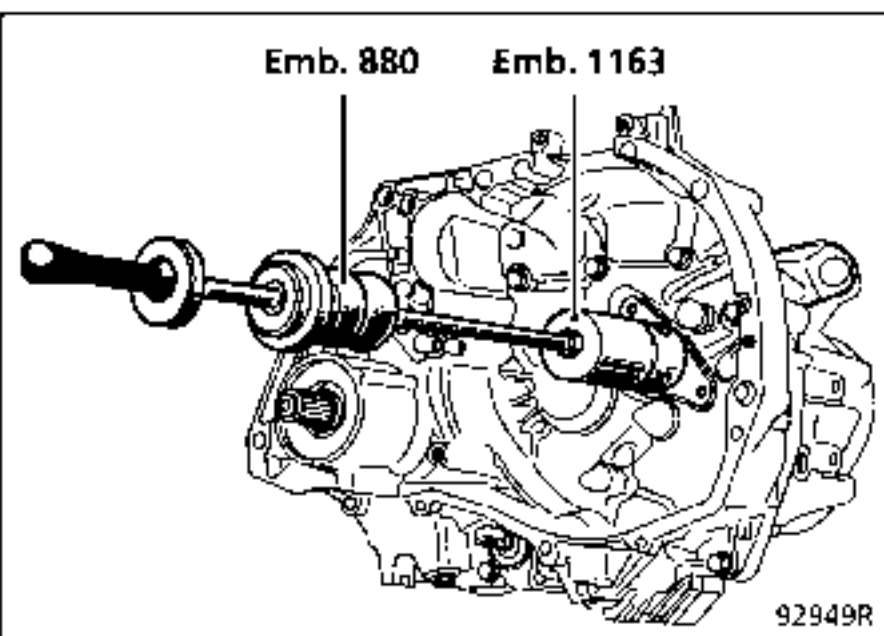
Particularidades BV JC5

Quitar los dos tornillos de fijación del tubo-guía de tope.



Colocar el útil **Emb. 1163** sobre el tubo-guía y apretarlo.

Atornillar sobre éste el útil **Emb. 880** y extraer el tubo-guía.



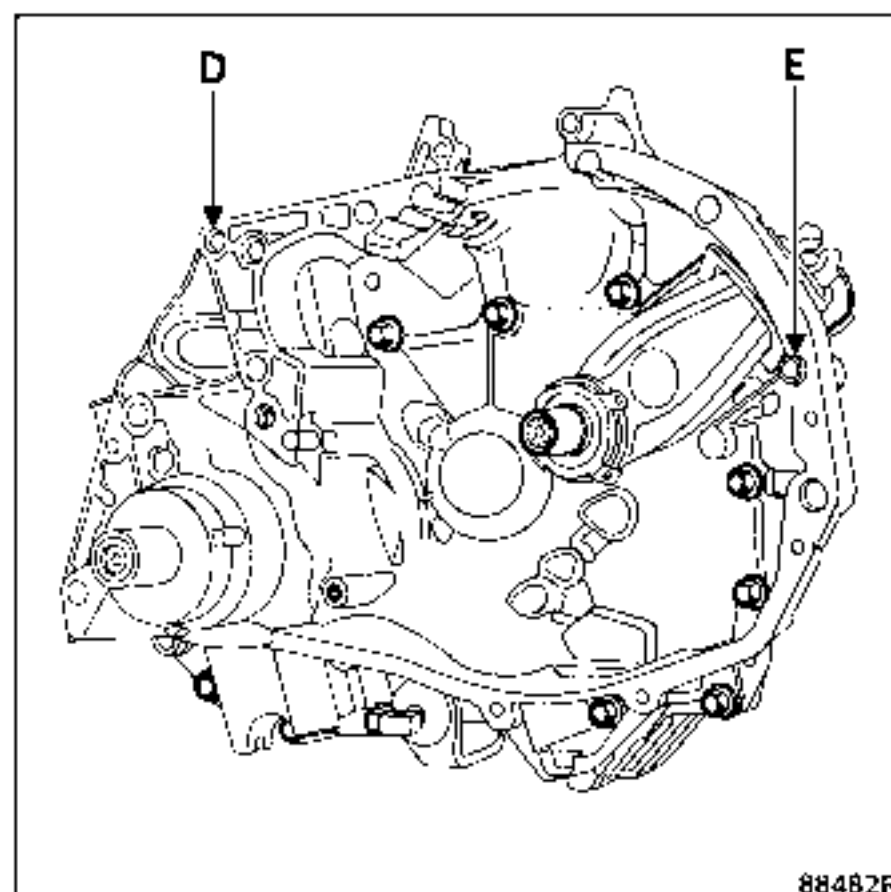
Quitar con precaución la junta labiada del tubo-guía mediante 2 destornilladores.

NOTA :

El conjunto tubo-guía y junta labiada deberá ser sustituido imperativamente después de cada montaje.

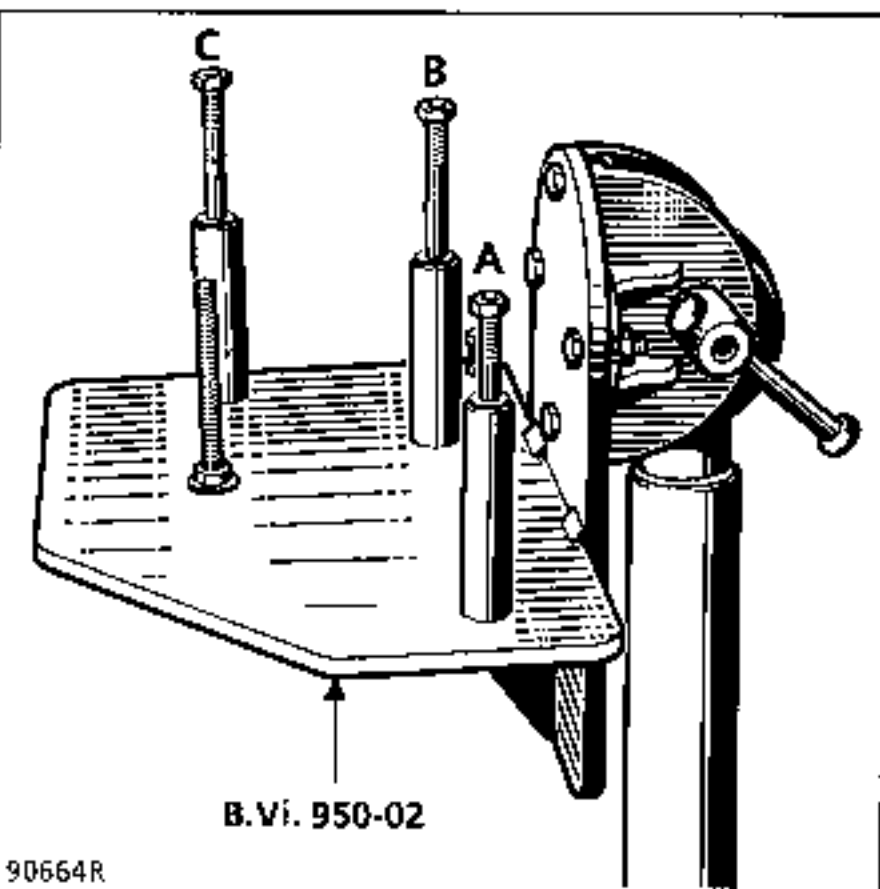
Todos los tipos :

Quitar los tornillos situados en el interior del cárter de embrague.



Retirar, en caso necesario, los casquillos de centro colocados en (D) y (E).

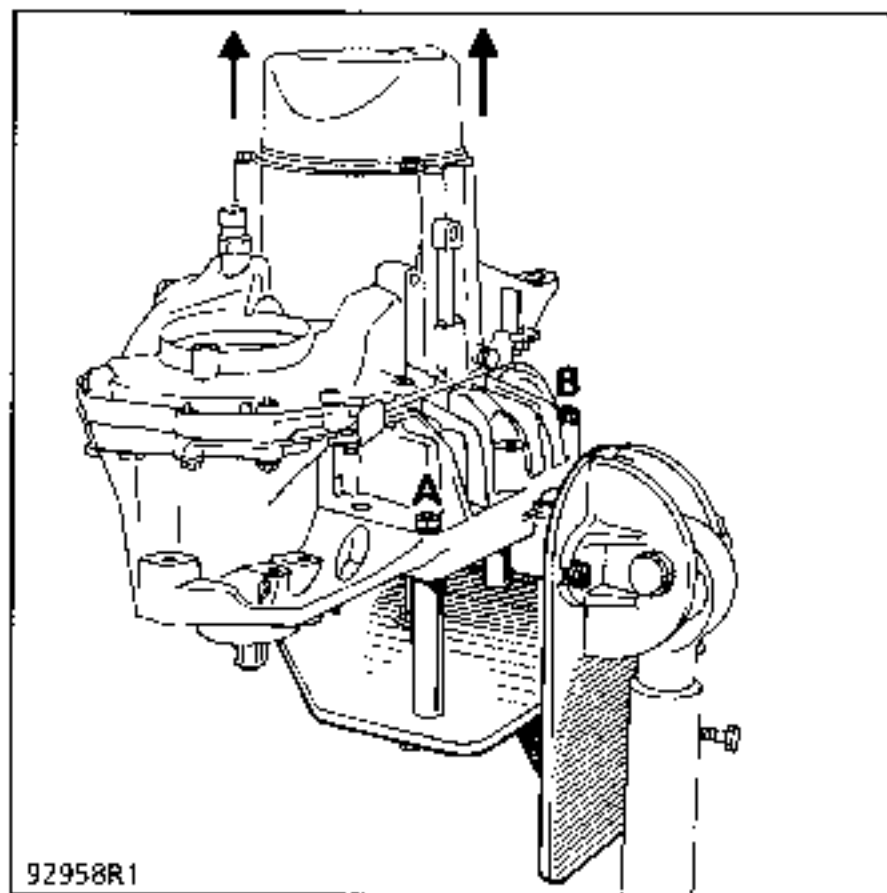
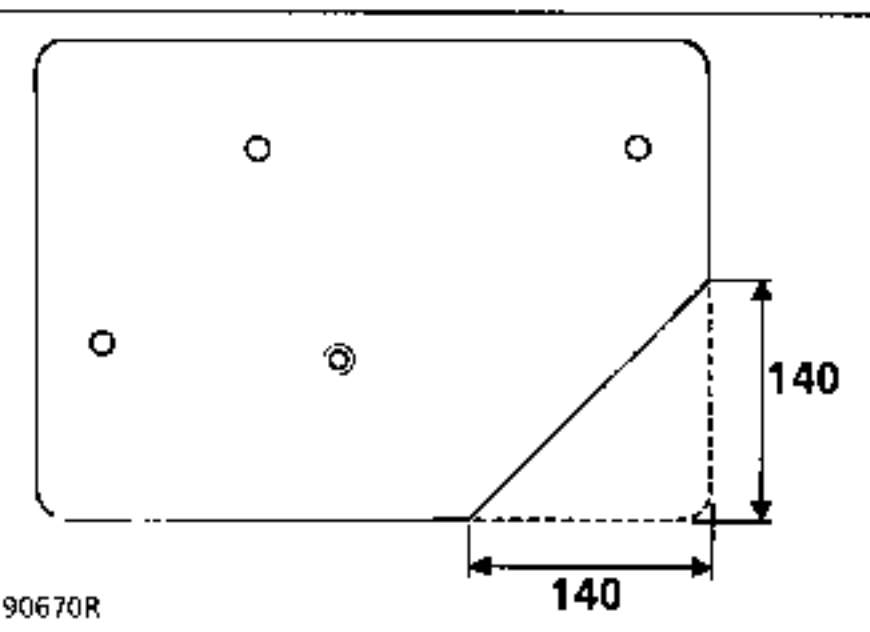
Fijar la caja de velocidades al soporte
B. Vi. 950-02 adaptable al stand DESVIL.



NOTA :

Con el fin de permitir la extracción del diferencial montado sobre rodamientos cónicos (JB2 - JB3), es necesario utilizar el soporte B. Vi. 950-02 ó modificar el soporte B. Vi. 950-01.

Serrar la placa del soporte B Vi. 950 como se indica a continuación.



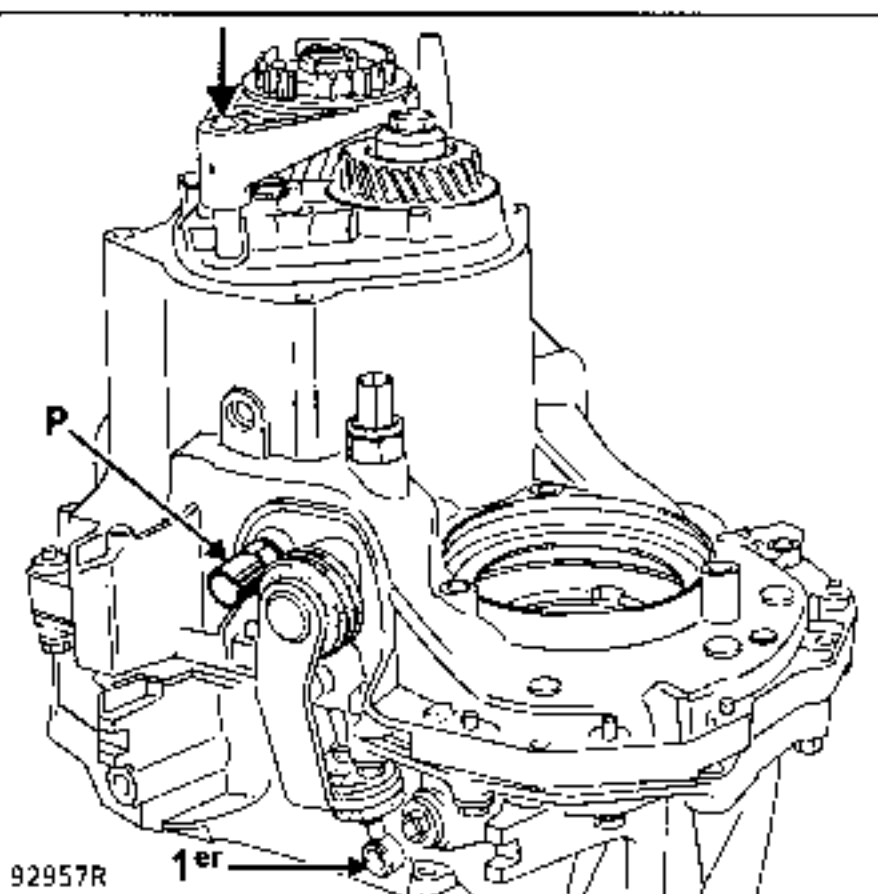
Extraer el cárter trasero. Debe ser extraído en el eje horizontal de la caja, ya que contiene una cántula de lubricación situada en el diámetro interno del árbol primario.

CV : 4 velocidades

Los dos circlips de los árboles primario y secundario y su arandela respectiva.

CV : 5 velocidades

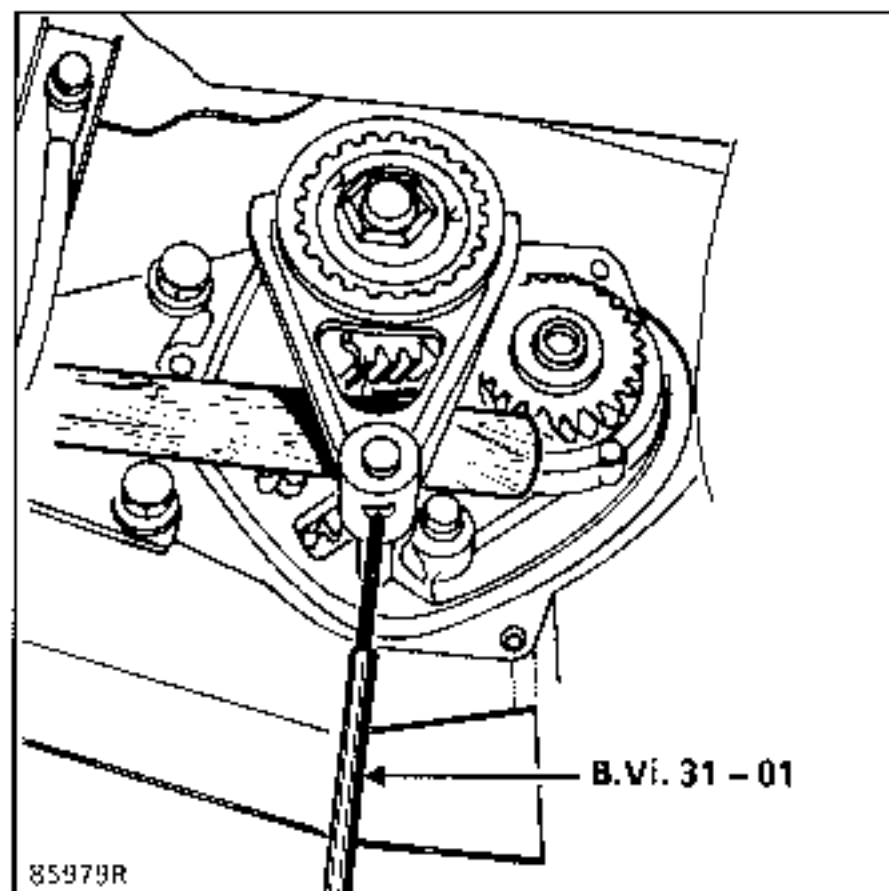
Meter la 1ª con la palanca de velocidades y la 5ª en la caja deslizando la horquilla de 5ª sobre su eje.



Extraer el punto duro de 5ª (P).

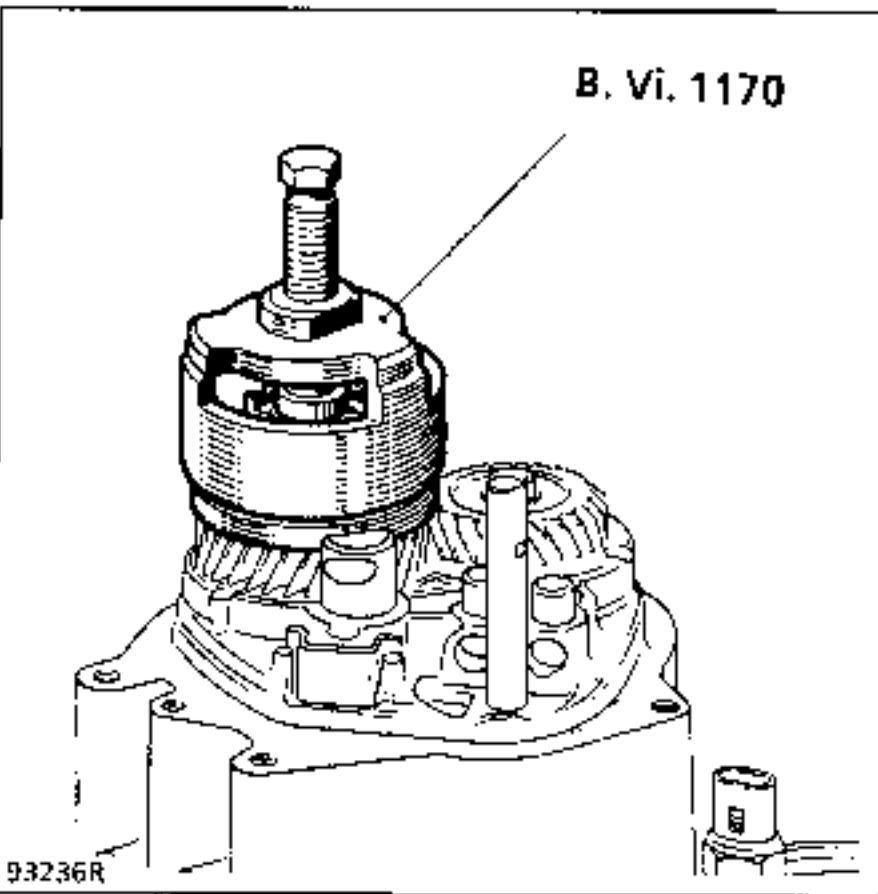
Quitar la tuerca del árbol primario (boca de 27) y el tornillo del árbol secundario.

Mediante el útil B. Vi. 31-01 sacar el pasador de la horquilla de 5ª, colocando un calce de madera detrás del eje para soportar el golpe.



Poner la caja en punto muerto.

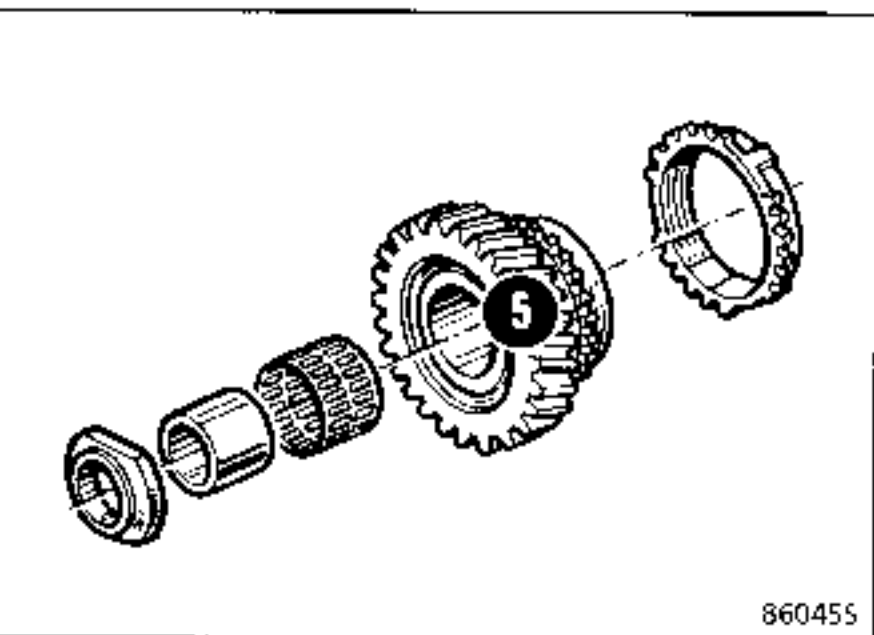
Extraer el buje del sincronizador de 5ª mediante el útil B. Vi. 1170.



Extraer la horquilla y el desplazable de 5ª.

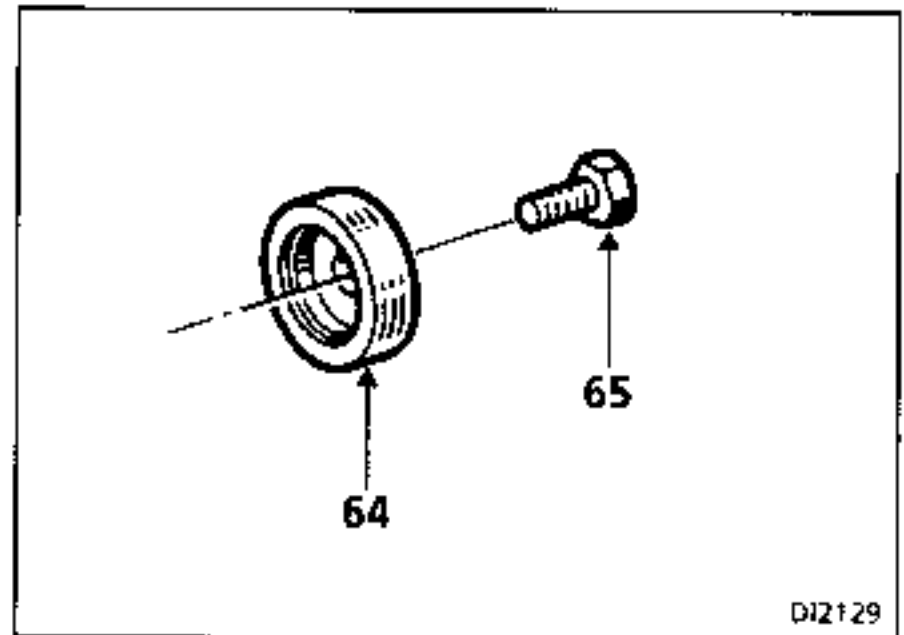
Colocar el desplazable del útil B. Vi. 1170 como para meter la 5ª y girarlo para posicionar las acanaladuras del desplazable y del buje frente a frente.

Retirar el conjunto de 5ª.



En el árbol secundario

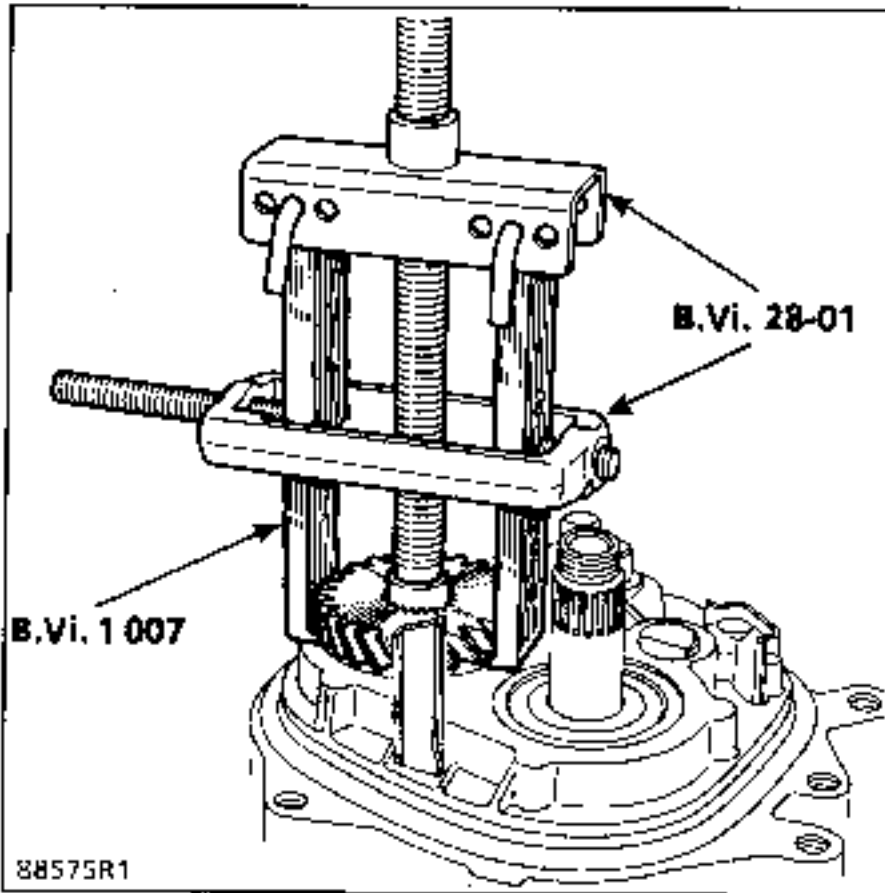
Retirar la arandela con resalte (64).



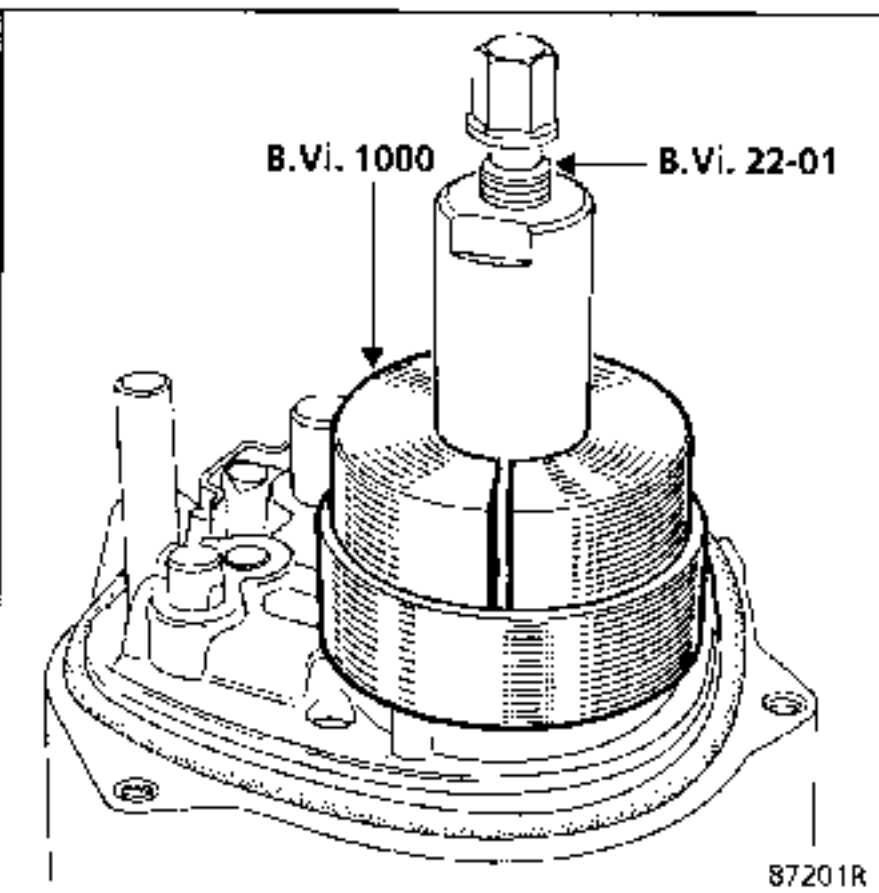
Extraer el piñón fijo de 5ª.

Hay dos posibilidades :

1. Mediante el útil B. Vi. 28-01 provisto de las garras B. Vi. 1007, interponiendo el tope protector Rou 15-01.

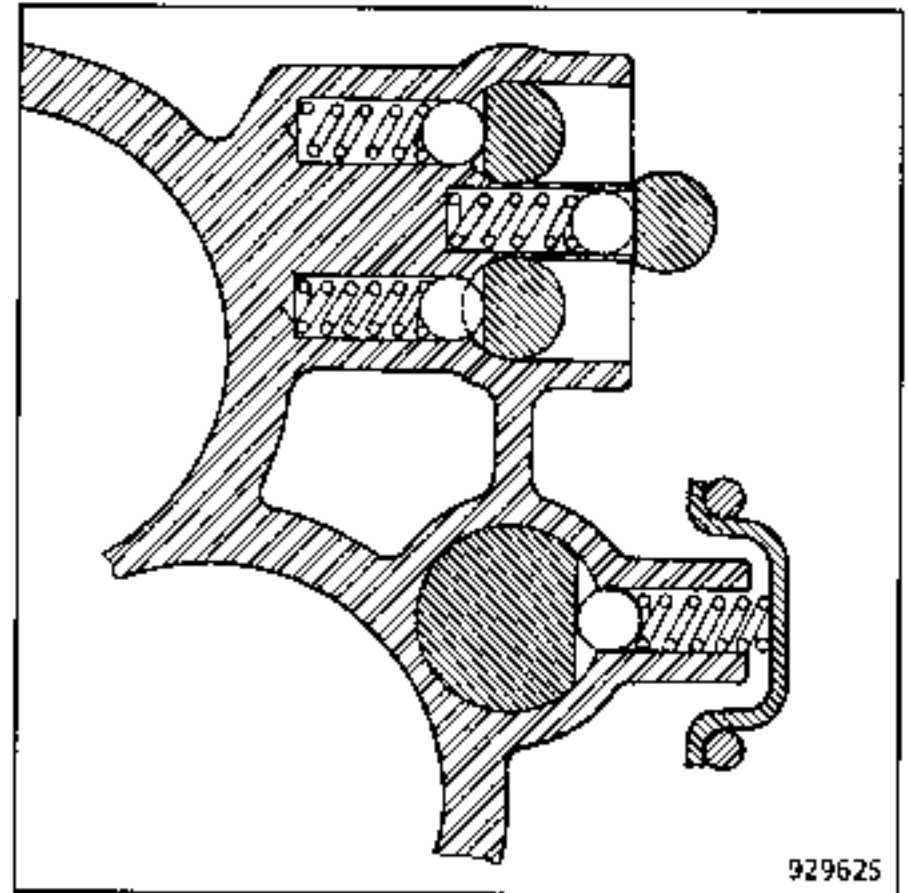


2. Con los útiles B. Vi. 22-01 y B. Vi. 1000.

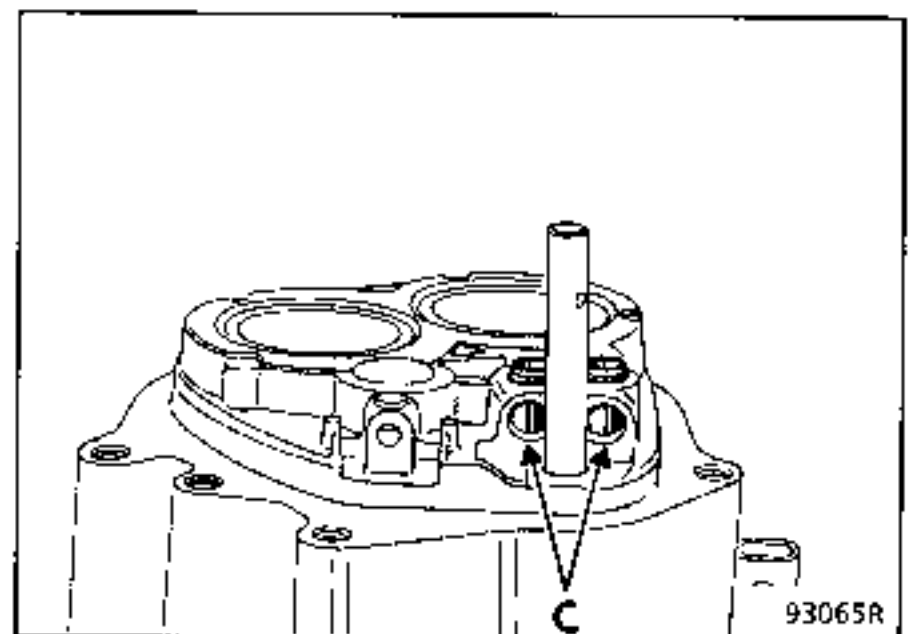


Quitar los tornillos de fijación del cárter del mecanismo.

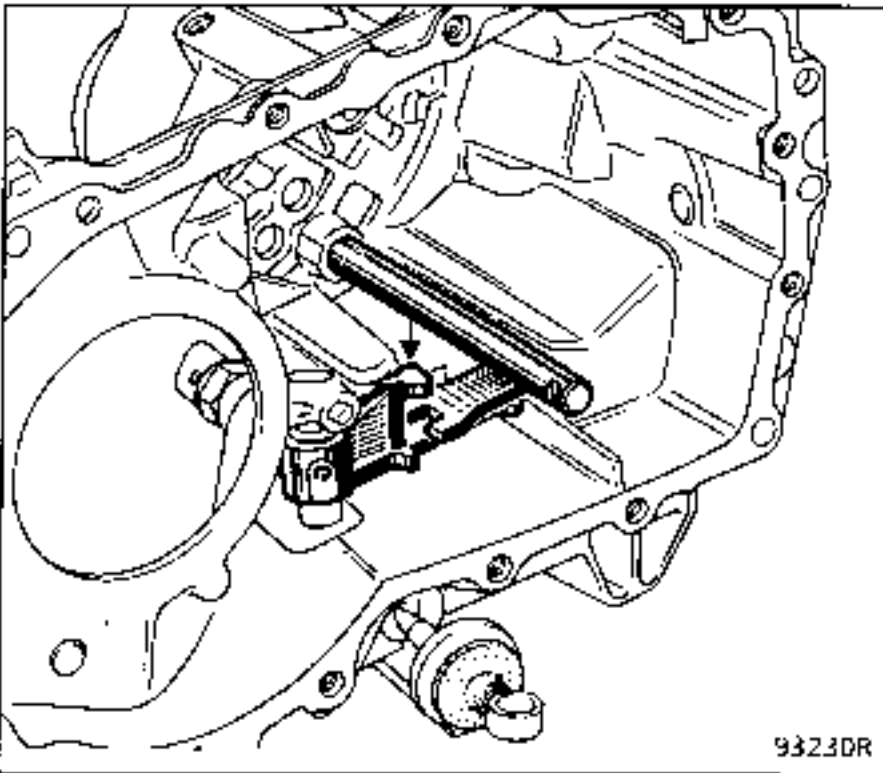
Retirar el caballete del sistema de bolas de marcha atrás, recuperar el muelle y la bola.



Se recomienda colocar dos imanes u obturar los orificios (C) con el fin de recuperar las bolas y los muelles de bloqueo de los ejes 1/2 y 3/4.

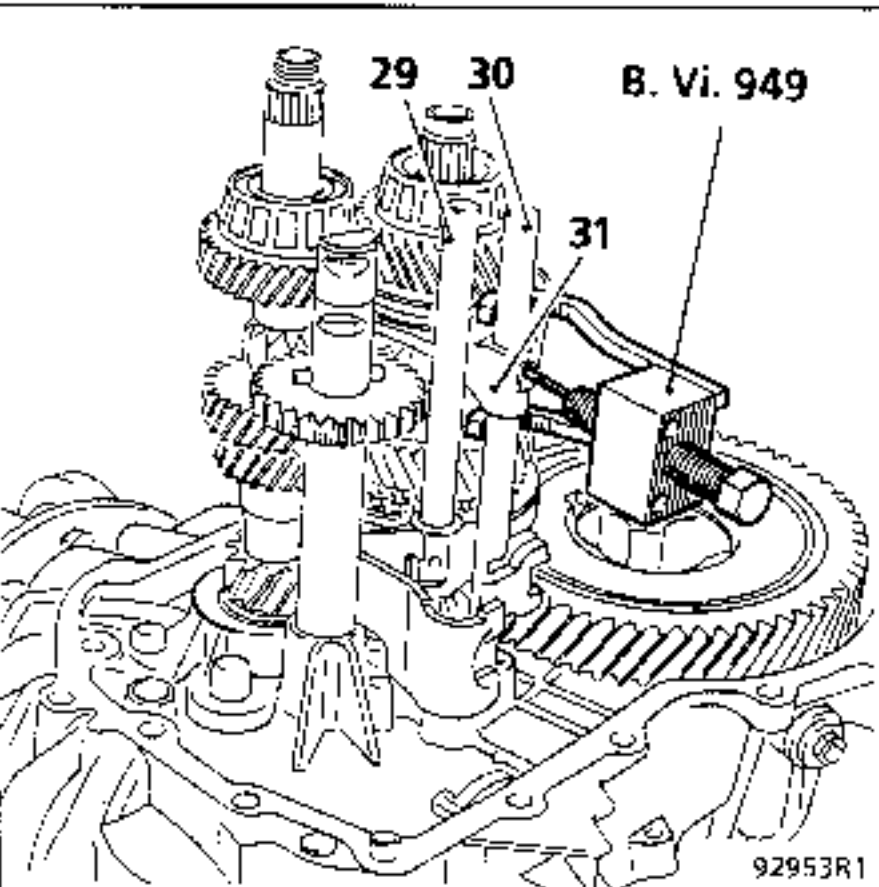


Tirar del eje de mando hacia el exterior; el dedo de paso se encuentra así colocado dentro del dentado de 5ª.



Despegar y levantar el cárter del mecanismo provisto del eje de 5ª.

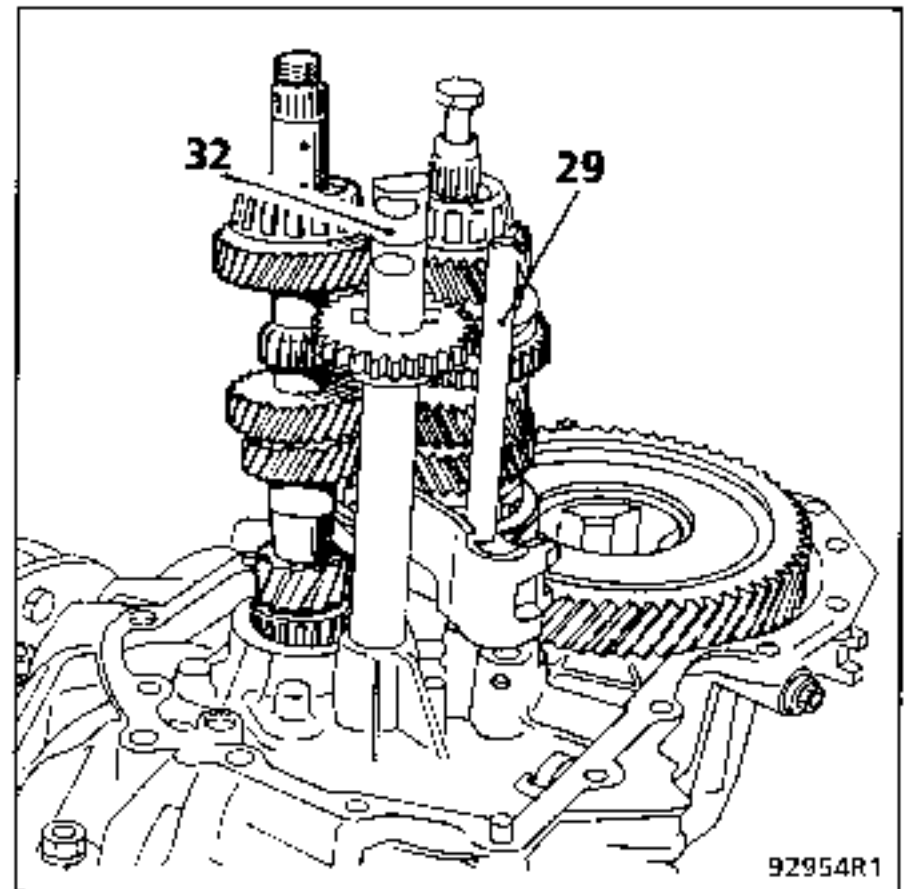
Quitar el pasador de la horquilla de 3/4 (31) con ayuda del útil B. Vi. 949.



Poner el eje de 1/2 (29) en punto muerto, así como la marcha atrás (32).

Sacar el eje de 3/4 (30) del diámetro interno del cárter, deslizándolo en la horquilla y extraer el conjunto eje-horquilla.

Levantar y separar los árboles primario y secundario y retirar el árbol de la marcha atrás.



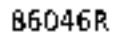
Tirar simultáneamente de los 2 árboles (primario - secundario) y del eje y horquilla de 1/2 ensamblados (29 y 34).

Extraer el conjunto y recuperar el pasador de bloqueo (35) situado en el eje de 1/2 (29).

Sujetar el árbol secundario verticalmente, con el piñón de 1ª abajo, para que no se caiga la piñonería.

En el cárter :

- recuperar los pasadores de bloqueo (33), (36) y (37) para la CV de 5 velocidades,
- retirar el imán (B) y limpiarlo.



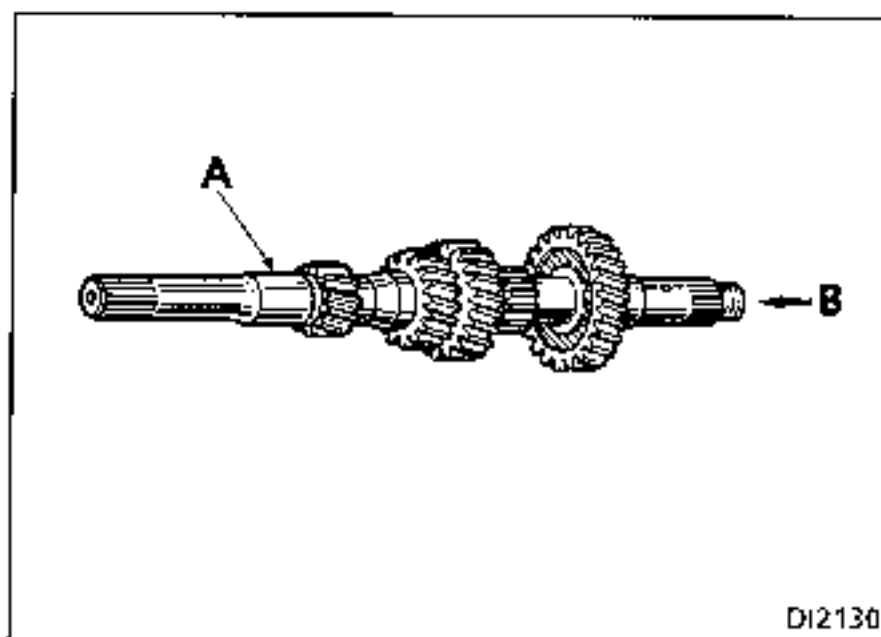
Limpieza de los cárteres :

En caso necesario, esmerilar las rebabas.

ARBOL PRIMARIO

El árbol primario no se puede reparar.

No hay que efectuar ningún reglaje.

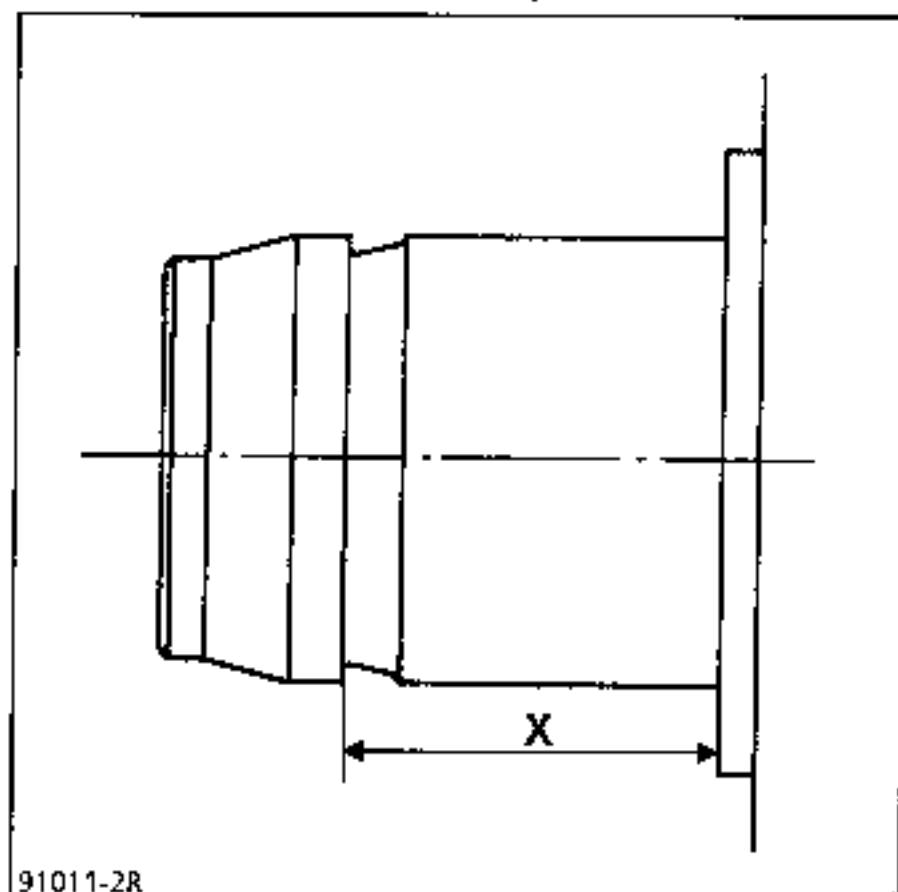


En los árboles que poseen un surtidor (B), éste no es desmontable ; limpiar el taladro de engrase de la 5ª.

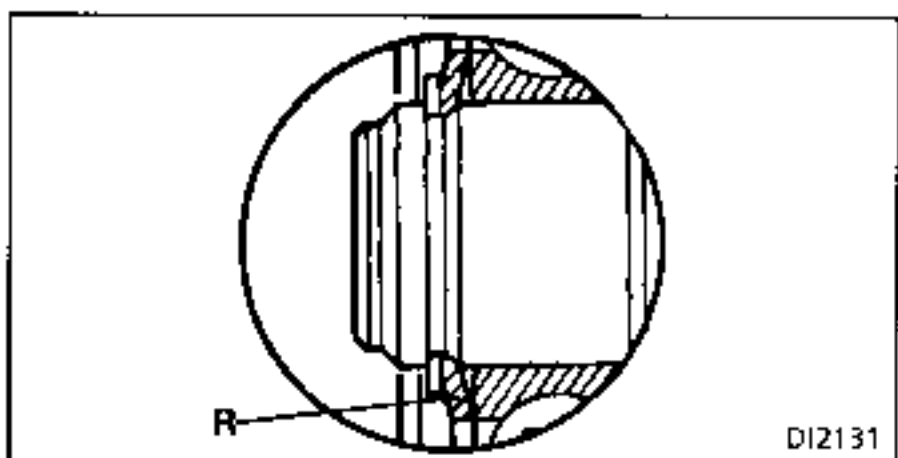
La junta labiada y los rodillos del rodamiento del tubo guía están directamente en contacto con el árbol, verificar el estado del asiento (A), en el caso de rayaduras o defectos de aspecto sustituir el árbol primario.

ARBOLES PRIMARIO Y SECUNDARIO EN JB0 Y JB2

Modificación de la garganta del anillo de retención en los árboles primario y secundario y de la arandela elástica que va montada sobre ellos.

1er montaje

Montaje con arandela elástica "R" Ø 35,6 mm espesor 2,6 mm.

**Particularidades :**

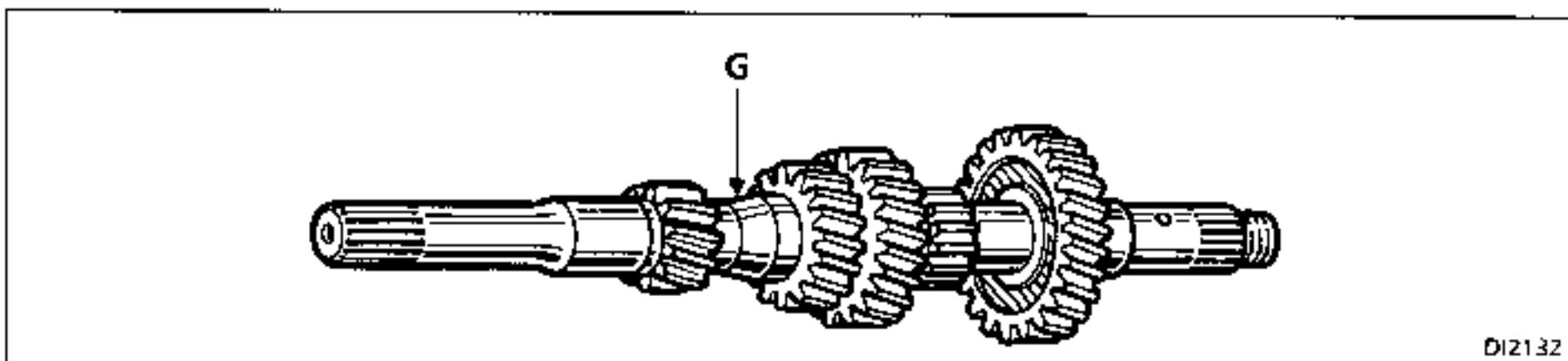
Nuevo perfil y desplazamiento de la garganta del anillo de retención de 0,2 mm.

$$Y = X - 0,2$$

Nueva arandela elástica "R" Ø 33 mm y espesor 2,4 mm.

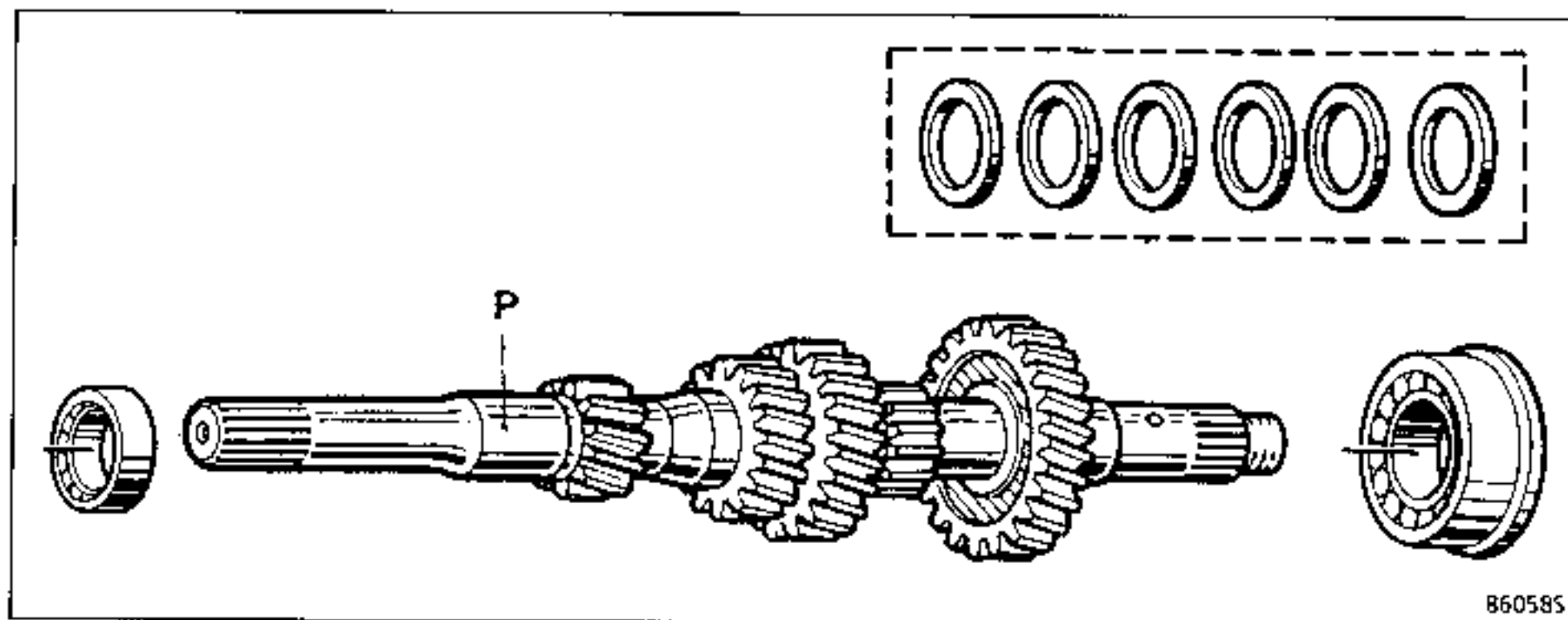
Es imperativo respetar el montaje de las arandelas elásticas correspondientes a los árboles.

Para identificar los nuevos árboles; sólo el árbol primario posee una marca : Garganta "G" en cilindro 1ª/2ª.

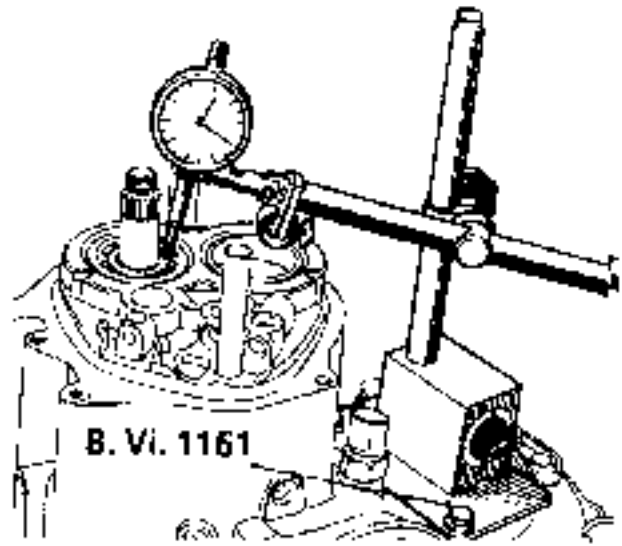
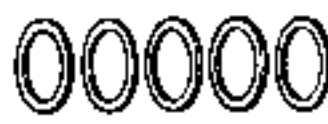


En las cajas de velocidades JB2 esta modificación va acompañada del montaje de rodamientos estancos (Ø 62 mm).

ARBOL PRIMARIO



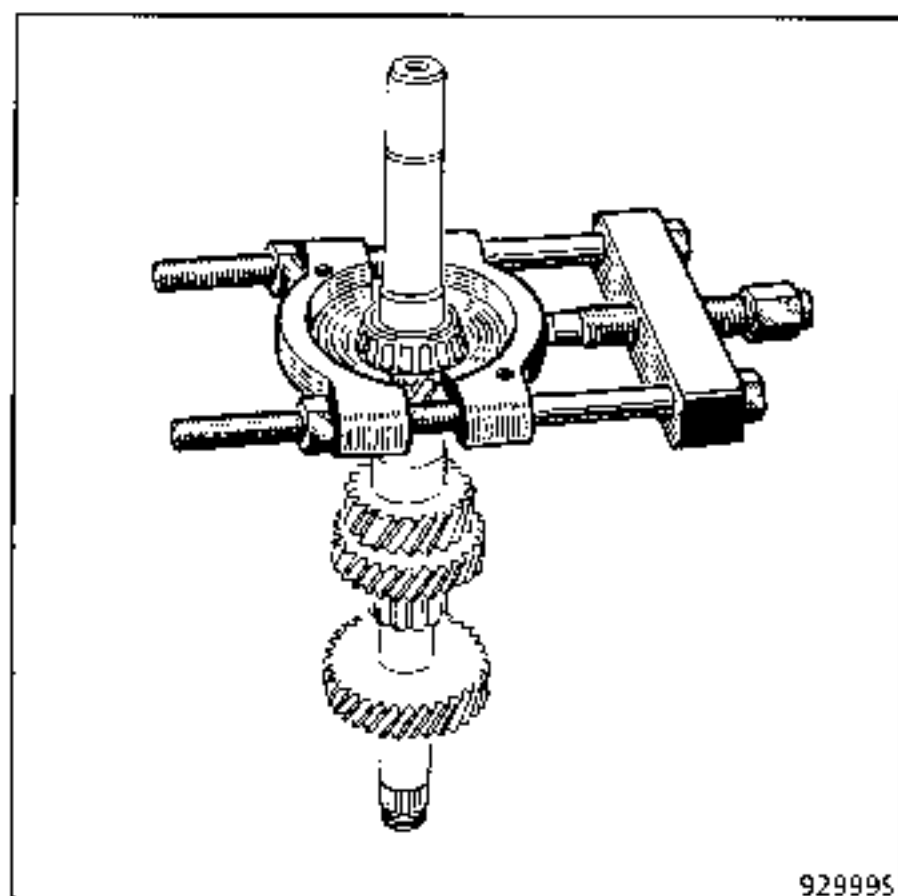
Con la junta labiada directamente en contacto sobre el árbol primario, verificar el estado del asiento P.
En el caso de rayaduras o defectos de aspecto, sustituir el árbol primario.

Rodamiento del árbol primario	 con rodillos cónicos Montaje en "X"	9322756
Reglaje de la pretensión de los rodamientos	 por arandelas	9322754
Valor prescrito para obtener la pretensión correcta de los rodamientos (nuevos)	0 mm	
Medios de control : Comparador y soporte B. Vi. 1161 con arandela patrón espesor 0,62 mm	 B. Vi. 1161	92951R1
Espesor de las arandelas suministradas en recambios	 No hay 0,04 mm Playa : 0,92 a 1,16 mm	9322755

ARBOL PRIMARIO (continuación)**Sustitución de los rodamientos :**

- Con un saca-pasadores, despegar el cono del rodamiento de su apoyo sobre el dentado de la primera, cuidando de no estropear éste.

Extraer el cono con la prensa.



- En el cárter de Embrague del Diferencial.

Sacar la cubeta del rodamiento con un tubo de $\varnothing$ exterior 39,5 mm introducido por el exterior del cárter.

- En el cárter del mecanismo.

Proceder de la misma forma que anteriormente empleando el útil B. Vi. 1167 o mediante un útil de fabricación local.

Observación : Los dentados de los piñones no deben presentar ninguna grieta ni desgaste excesivo. Asegurarse de que la superficie del asiento de la junta labiada no presenta ninguna rayadura o muestras de desgaste anormal.

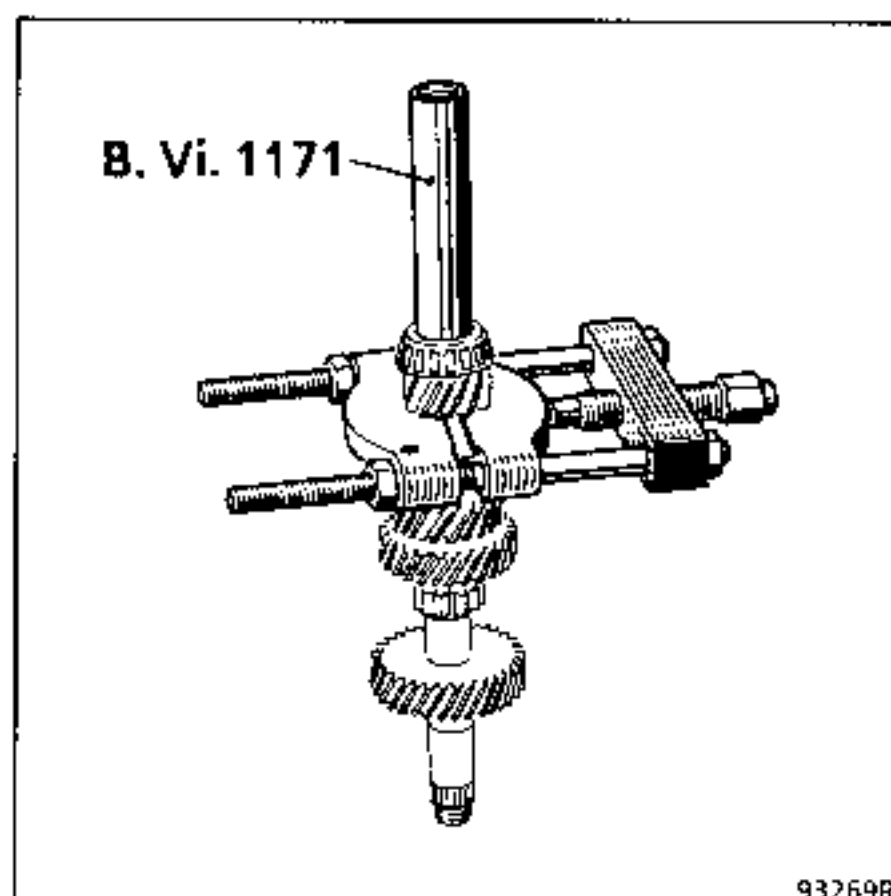
NOTA :

Los rodamientos deben sustituirse si presentan rayaduras, puntos de calentamiento o un desgaste excesivo.

La sustitución de los rodamientos implica sistemáticamente un calado de la pretensión de éstos.

Reposición :

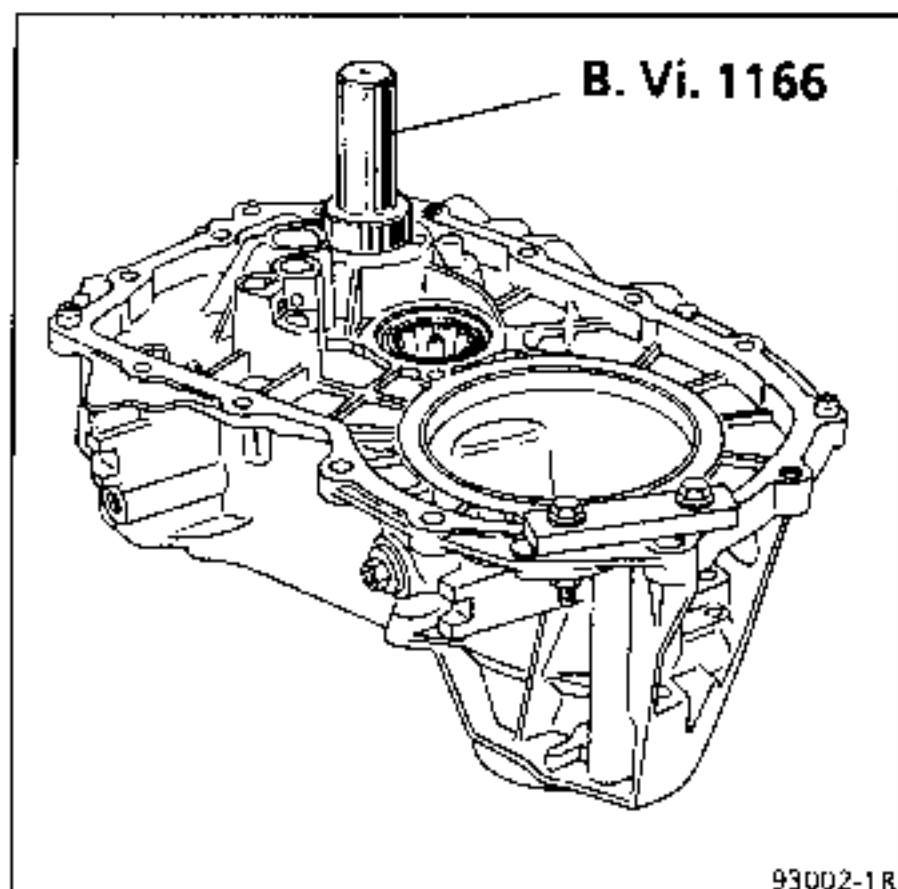
Montar el rodamiento con la prensa, mediante el útil B. Vi. 1171 o mediante un tubo de fabricación local tomando apoyo bajo el dentado de 1ª.

**NOTA :**

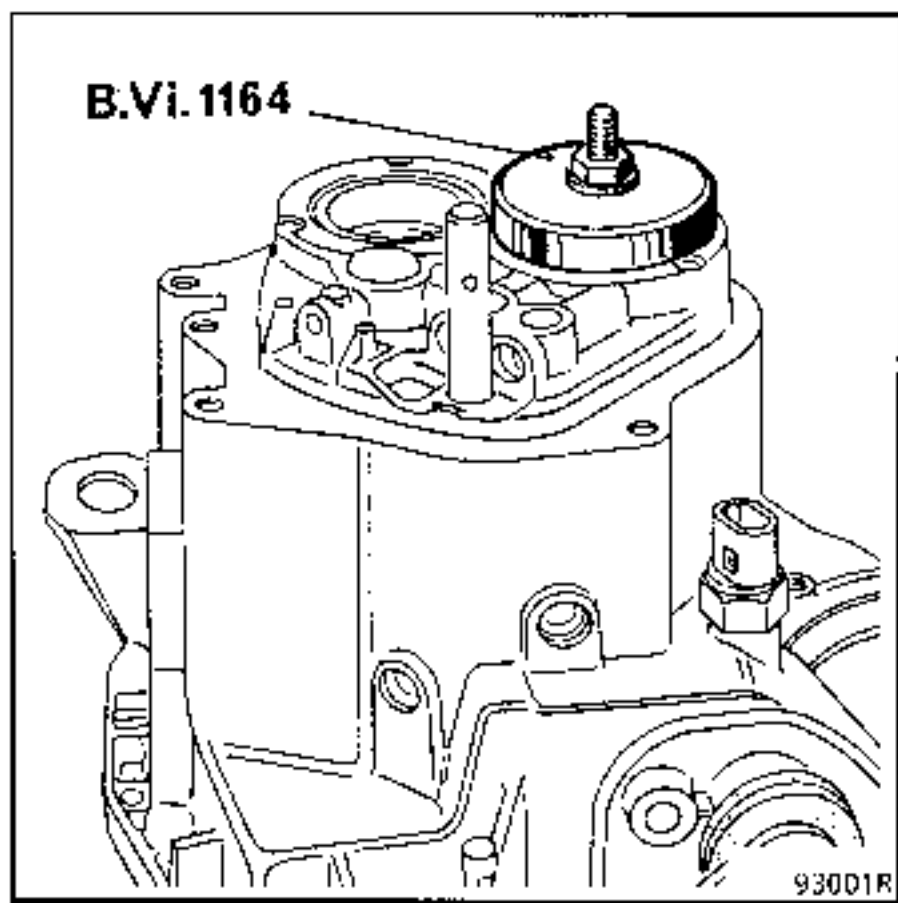
La junta labiada está directamente en contacto con el árbol primario, por lo que es imperativo no rayar el asiento de éste último al montar el rodamiento.

ARBOL PRIMARIO (continuación)**Sustitución de los rodamientos****Reposición :**

En el cárter de Embrague-Diferencial, montar la cubeta mediante el útil B. Vi. 1166 ó similar.

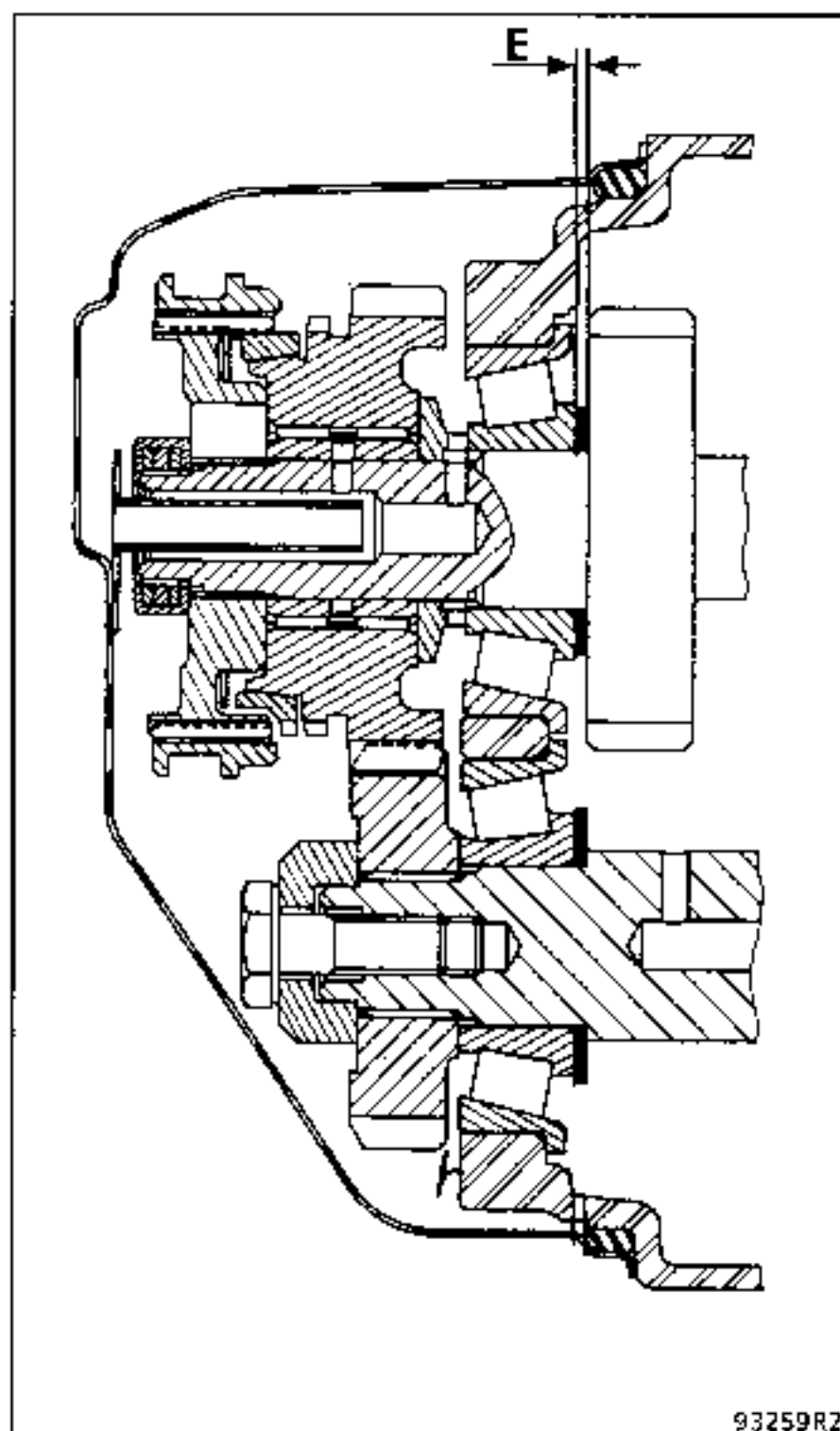


La colocación de las cubetas de los rodamientos gemelos del cárter del mecanismo se efectúa con el útil B. Vi. 1164 ó similar.



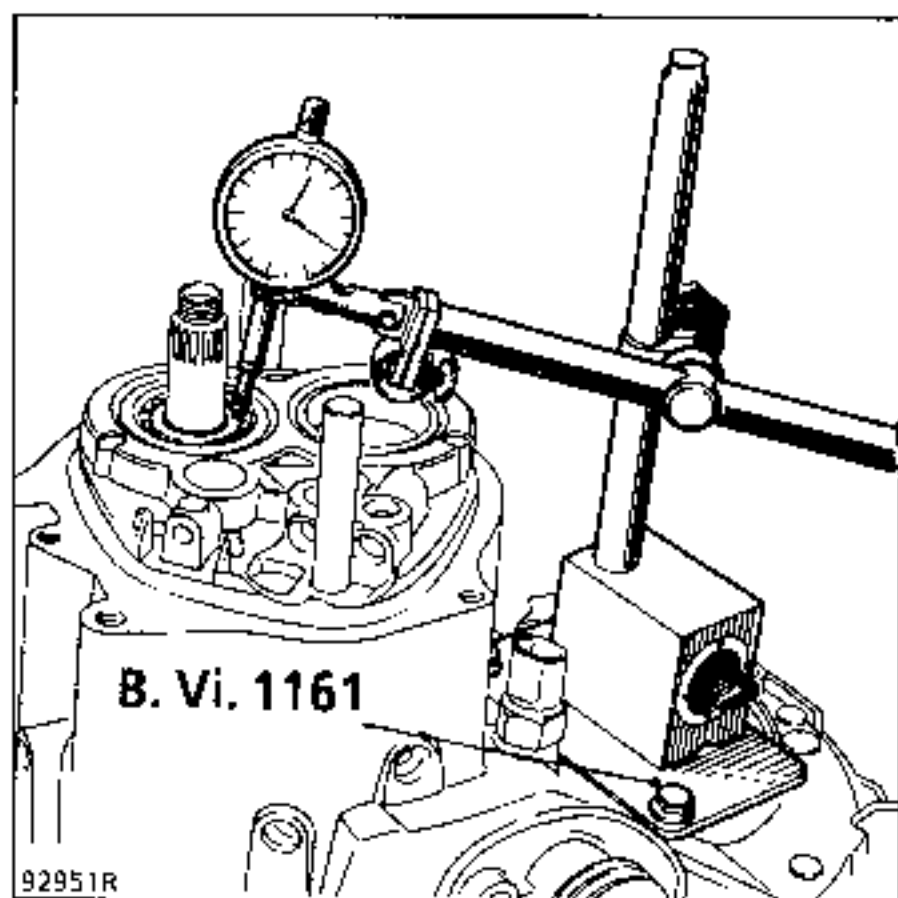
Efectuar a continuación los reglajes de la pretensión de los rodamientos.

El espesor "E" de la arandela de calado determina la pretensión de los rodamientos del árbol primario.



ARBOL PRIMARIO (continuación)**Reglaje de la pretensión de los rodamientos del árbol primario :**

- Carter de embrague sin diferencial y sin árbol secundario.
- Colocar el árbol primario con los rodamientos y la arandela de pre-reglaje B. Vi. 1161 de 0,62 mm (pequeño Ø exterior).
- Montar el cárter del mecanismo, colocar y apretar al par los tornillos de la cintura de la caja.
- Montar la placa soporte del comparador, B. Vi. 1161 sobre las fijaciones de la cazoleta del trípode.



- Colocar el comparador con su pie magnético.
- A) Girar el árbol primario varias vueltas para colocar los rodamientos.
- B) Poner el reloj del comparador a cero.
- C) Tirar del árbol primario hacia arriba.
- D) Leer el valor del comparador.

Repetir varias veces las operaciones (A a D).

Hacer la media de los valores leídos.

Cálculo del valor de la arandela de calado

Valor prescrito + valor de la arandela de pre-reglaje + media de los valores leídos en el comparador – valor de la arandela de calado de la pretensión.

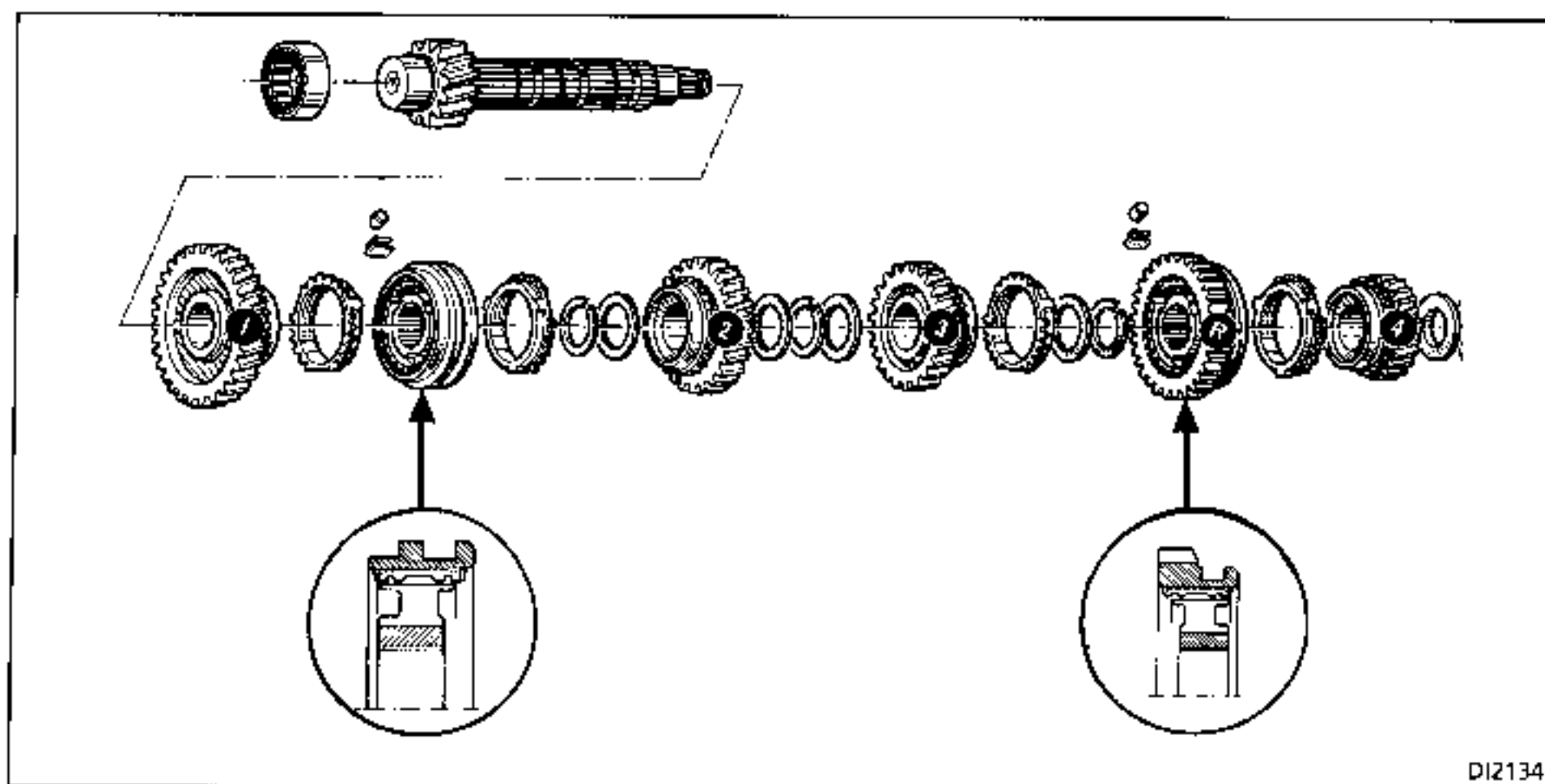
Ejemplo : (Valores en mm)

$$\begin{array}{ccccccc}
 0 & + & 0,48 & + & 0,62 & = & 1,10 \\
 \downarrow & & \downarrow & & \downarrow & & \downarrow \\
 \text{Valor} & & \text{Media} & & \text{Valor} & & \text{Valor} \\
 \text{prescrito} & & \text{valores} & & \text{arandela} & & \text{arandela de} \\
 & & \text{leídos} & & \text{pre-reglaje} & & \text{calado de} \\
 & & & & & & \text{pretensión}
 \end{array}$$

Observación :

En recambio se suministra una colección de arandelas de calado de espesor 0,92 mm a 1,16 mm de 0,04 en 0,04 mm.

ARBOL SECUNDARIO



D12134

DESMONTAJE DE LA PIÑONERIA

Colocar el árbol secundario en un tornillo de banco provisto de mordazas y después extraer el conjunto de derecha a izquierda.

MONTAJE

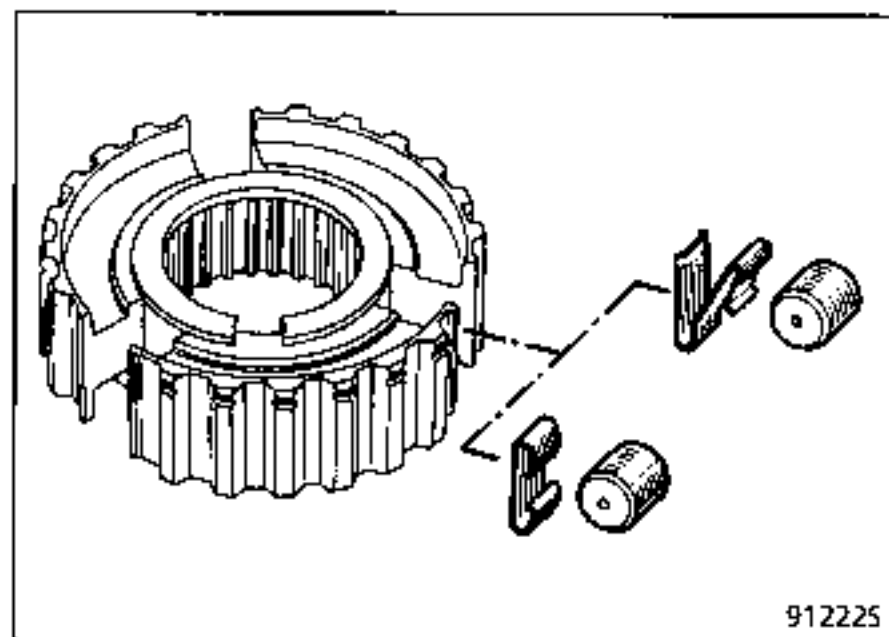
Montar en el orden inverso al desmontaje aceitando cada uno de los piñones.

Respetar el sentido de montaje :

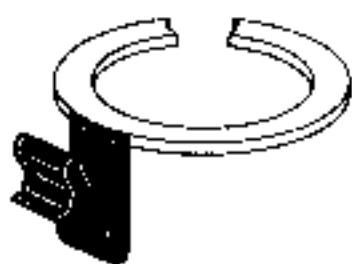
- de los bujes y desplazables de los sincronizadores 1ª, 2ª, 3ª, 4ª y 5ª,
- los muelles del rodillo del sincronizador : lengüetas de retención montadas lado anillo de retención.

ATENCION

Se utilizan dos tipos de muelles de rodillo de sincronizador : los muelles llamados en "Z" son sustituidos por unos muelles llamados en "corazón".



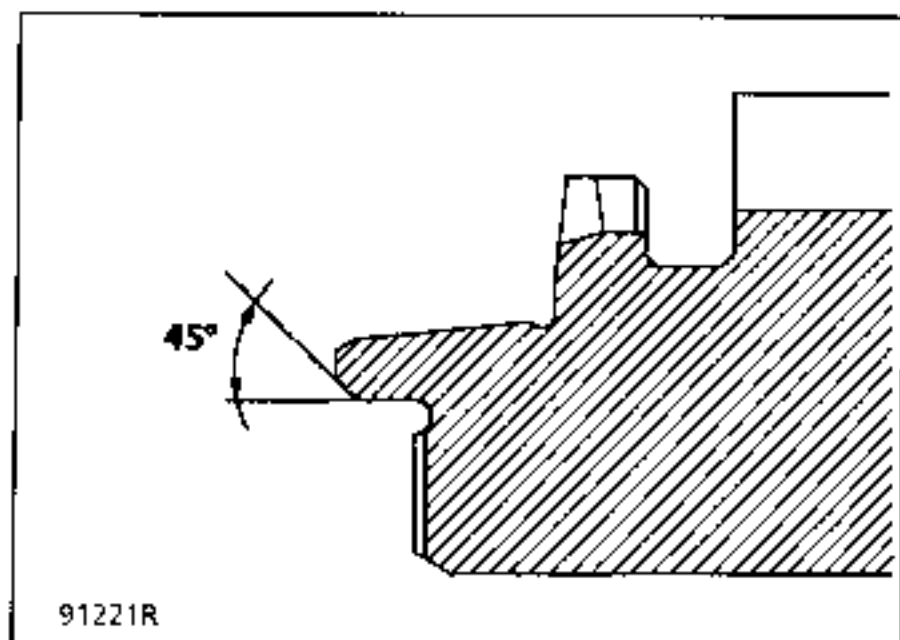
912225



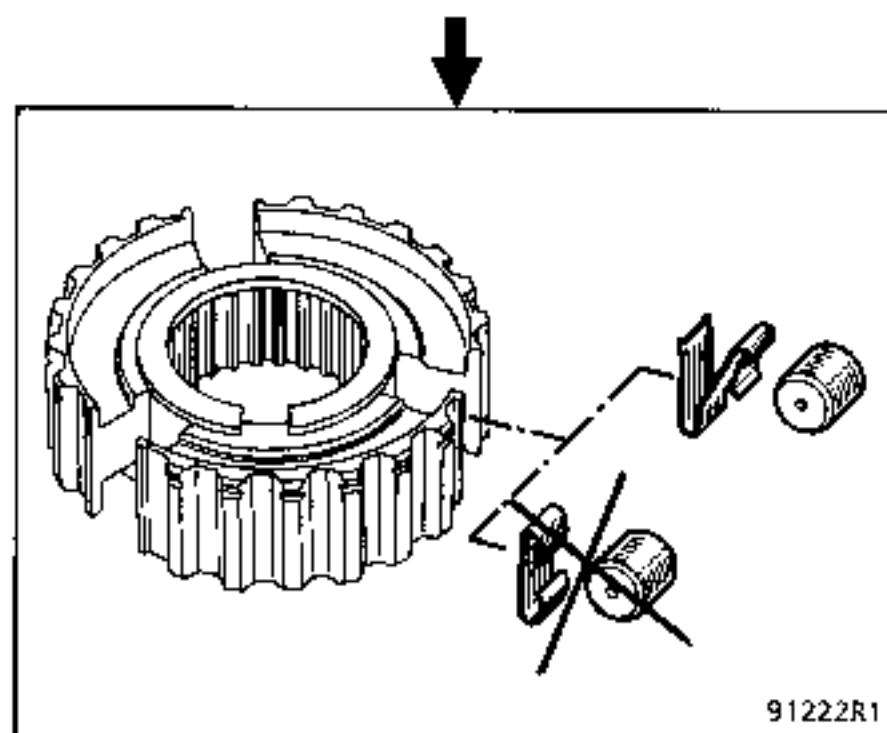
906695

En consecuencia, los muelles llamados en "corazón" no pueden ser utilizados más que con piñones locos modificados.

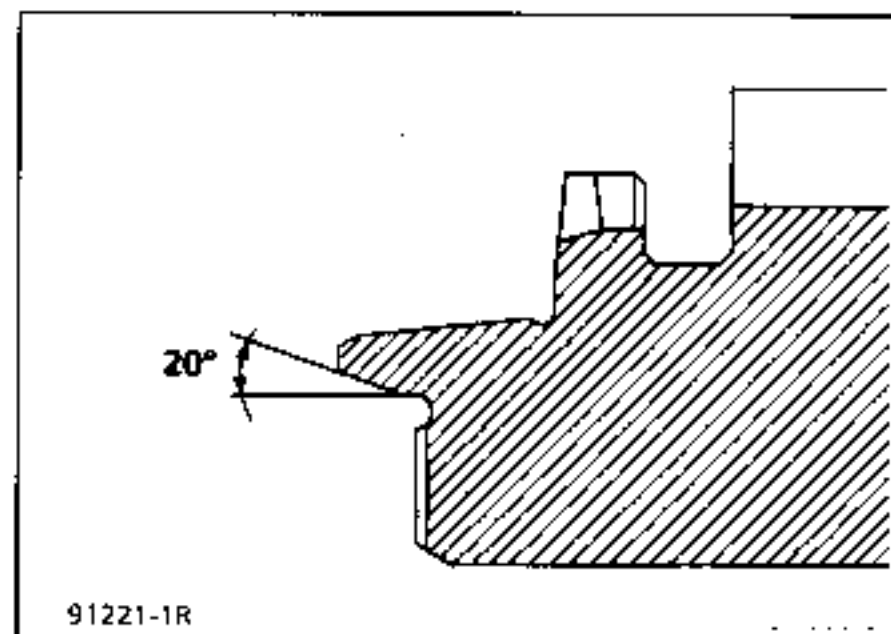
Detalle (E) piñón loco



El chaflán de entrada (E) a 45° para el ataque bajo el cono de sincronización acepta únicamente el montaje del muelle en "Z".



Detalle (E) piñón loco

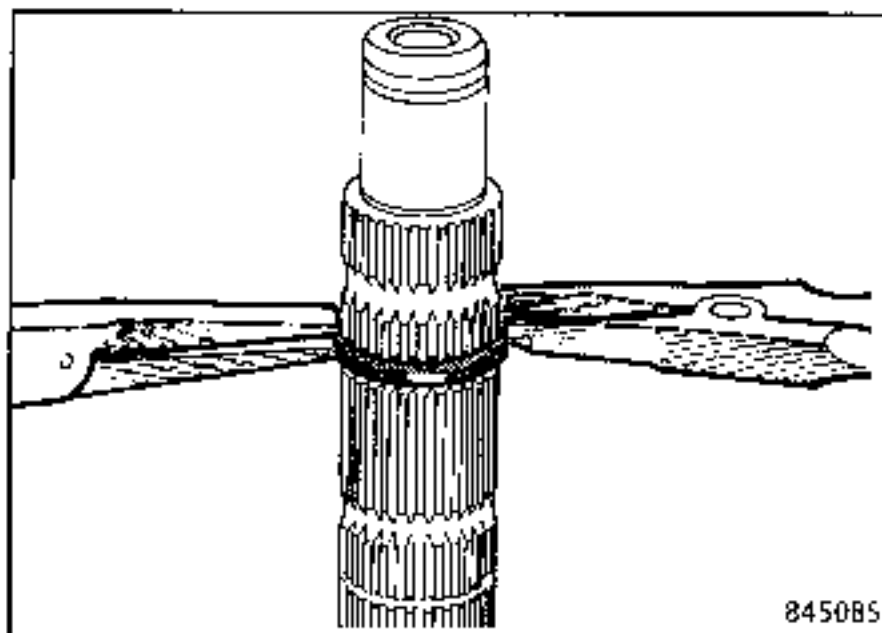


PARTICULARIDAD

Los piñones locos cuyo chaflán de entrada (E) tiene 20° aceptan tanto el montaje de los muelles en "corazón" como en "Z". Sin embargo, es imperativo no mezclar los muelles en un mismo conjunto de sincronización.

Los anillos de retención se deben cambiar sistemáticamente.

Al montar los anillos de retención, emplear por una parte una pinza de circlips para separar las puntas y por otra una pinza plana en el lado opuesto, de forma que los anillos no se doblen.



SUSTITUCION DE LOS RODAMIENTOS SOBRE EL CARTER DEL MECANISMO

1^{er} montaje : espesor 17 mm
 2^o montaje : espesor 17,5 mm
 3^{er} montaje : espesor 17,5 mm con garganta desplazada.

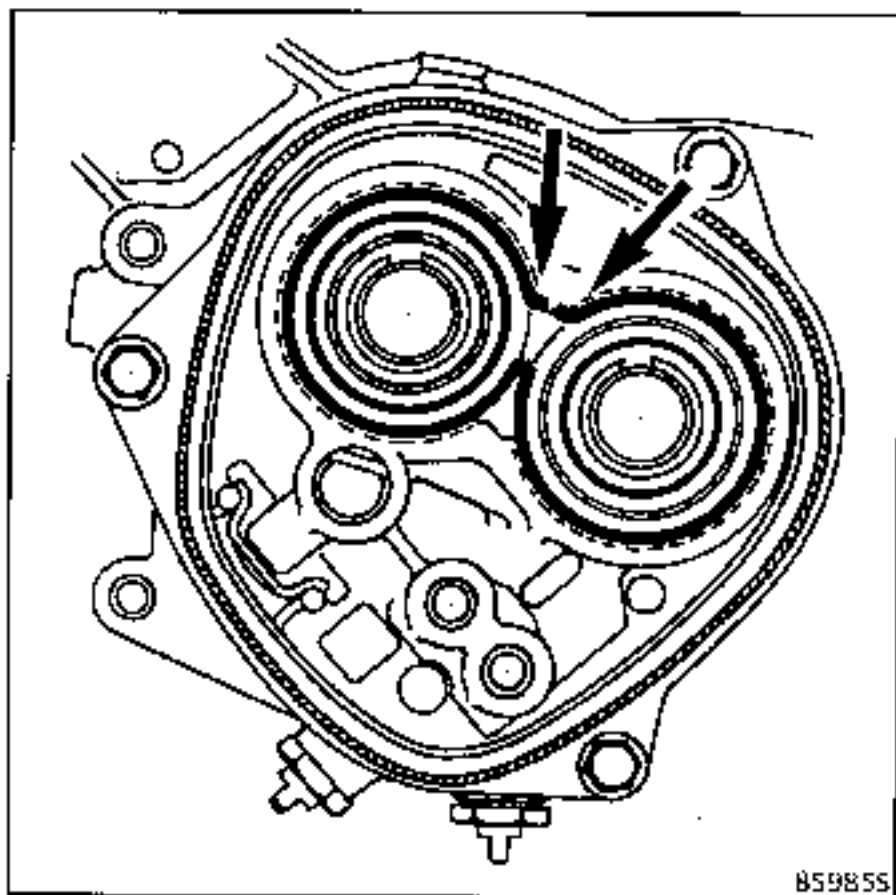
En la sustitución del rodamiento, es imperativo montar un rodamiento idéntico al de origen.

EXTRACCION

Separar los circlips con una pinza de circlips y sacar el rodamiento hacia el interior del cárter mediante un martillo.

REPOSICION

Colocar los circlips nuevos en sus alojamientos respetando la posición de las puntas.



Montar los rodamientos sobre el útil B. Vi. 947 (JB0 - JB1 - JB2 - JB3) o sobre el B. Vi. 1 030 (JB4 y JB5), con la garganta del lado opuesto al cono de entrada.

Introducir el útil con el rodamiento mediante un mazo o con la prensa.

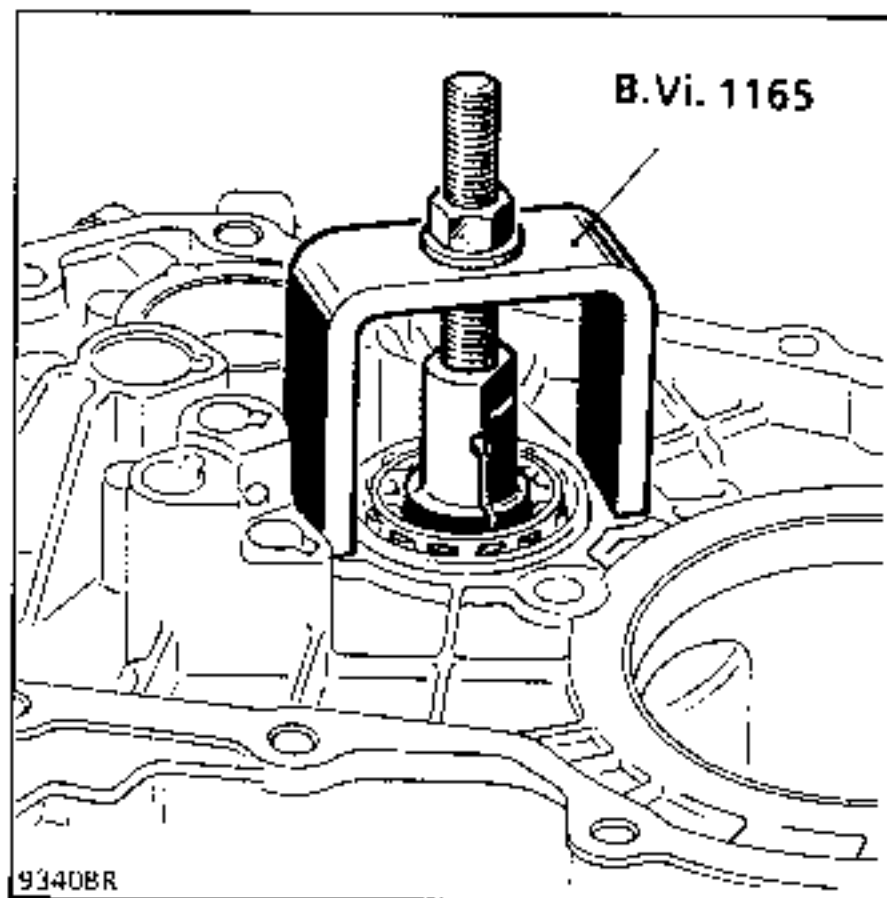
La forma cónica del útil permite separar el circlips en el alojamiento del cárter y la introducción del rodamiento.

Asegurarse de la correcta colocación del circlips en la garganta del rodamiento, para evitar el desplazamiento del rodamiento dentro del diámetro.

SUSTITUCION RODAMIENTO DEL CARTER DEL EMBRAGUE DIFERENCIAL

Cortar en su base la cánula de plástico situada en el centro del rodamiento.

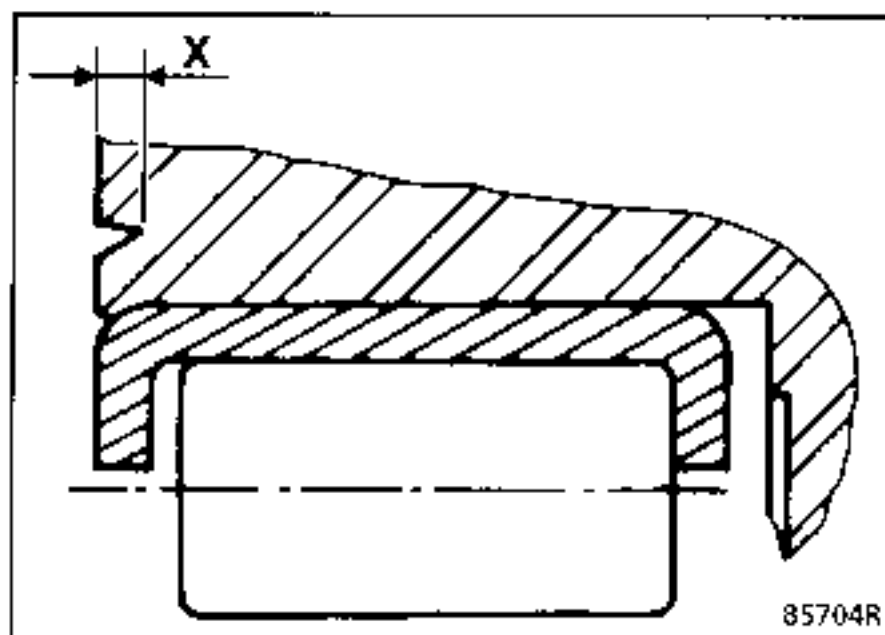
Colocar el útil B. Vi. 1165 y extraer el rodamiento.

**NOTA :**

Asegurarse de que el extractor esté bien posicionado bajo los conos del rodamiento.

REPOSICION

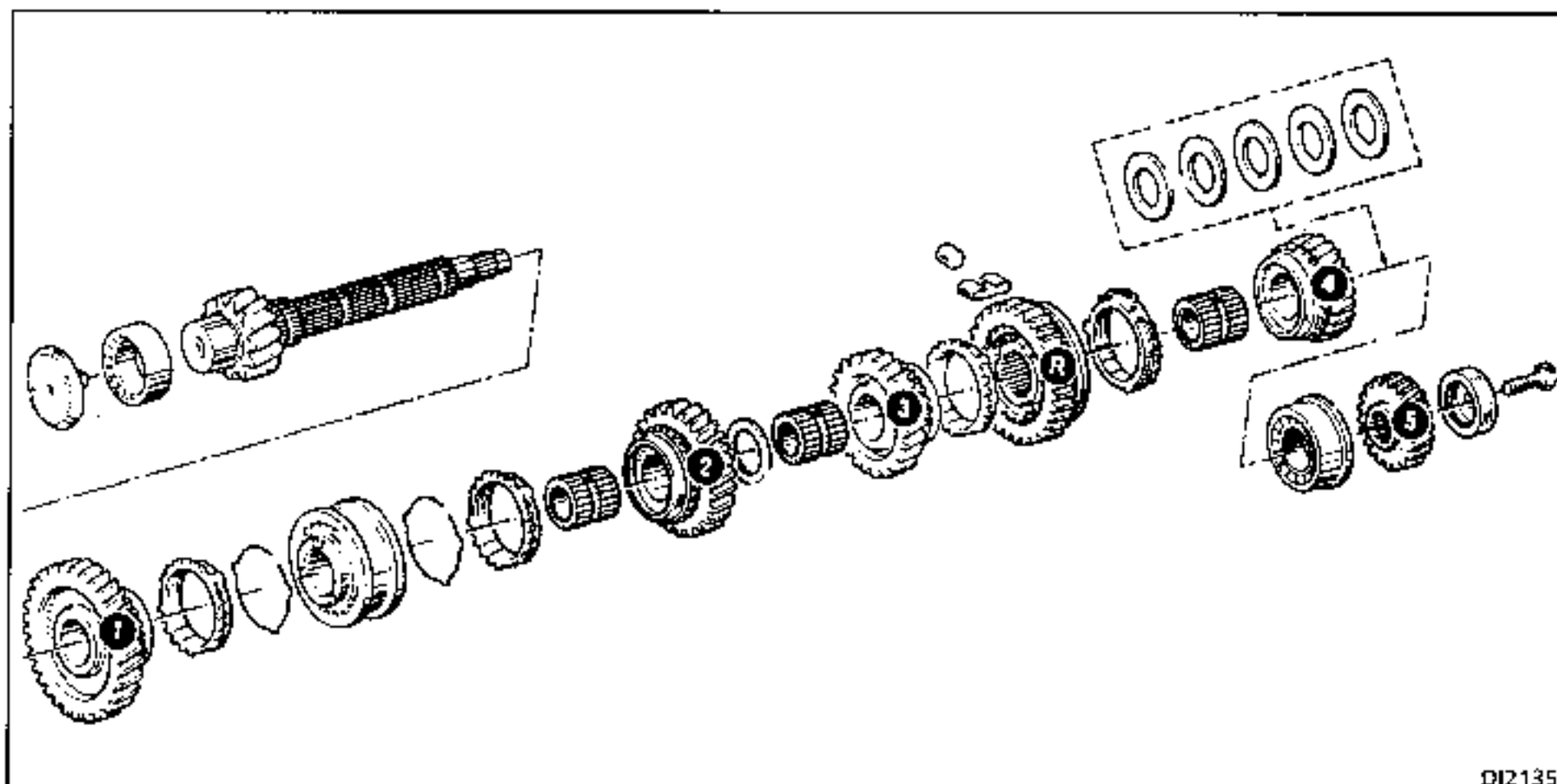
Colocar el deflector y después el rodamiento con la prensa, enrasando con la cara interna del cárter.



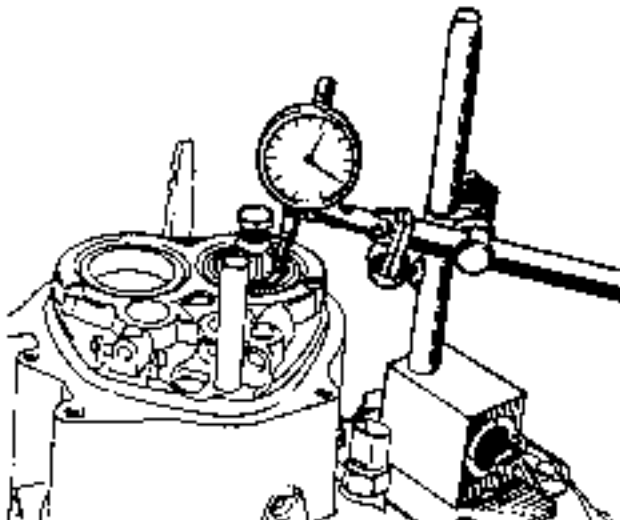
Engastar el rodamiento mediante un escoplo respetando la profundidad del engastado (X).

$X = 0,9 \text{ a } 1,3 \text{ mm}$

ARBOL SECUNDARIO



012135

Rodamientos del árbol secundario	 de rodillos cónicos Montaje en "X"	9322756
Reglaje de la pretensión de los rodamientos	 por arandelas	9322754
Valor prescrito para obtener la pretensión correcta de los rodamientos (nuevos).	0,26 mm	
Medios de medida : Comparador y soporte B. Vi. 1161 con arandela de pre-reglaje espesor 1,60 mm	 929525	
Espesor de las arandelas suministradas en recambios	 9322755	No hay 0,04 mm Playa : 2,15 a 2,43 mm

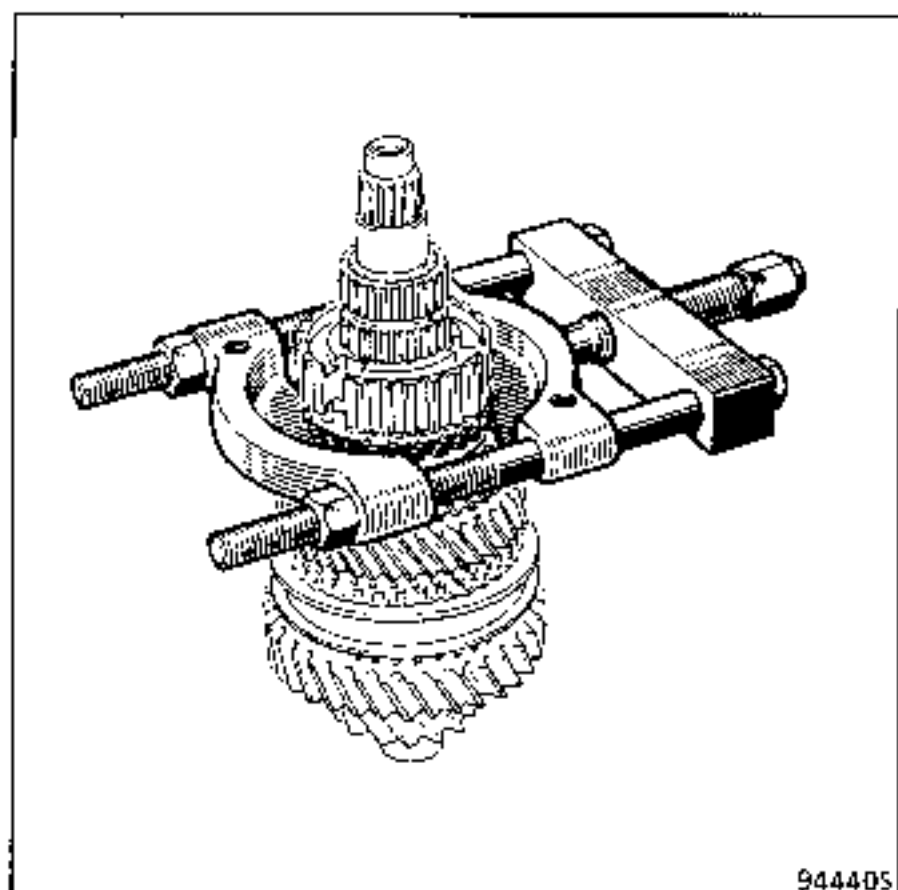
Desmontaje de la piñonería

Los casquillos bajo los piñones de 2ª, 3ª, 4ª se montan apretados. Se sustituirán sistemáticamente después de ser desmontados.

Extraer :

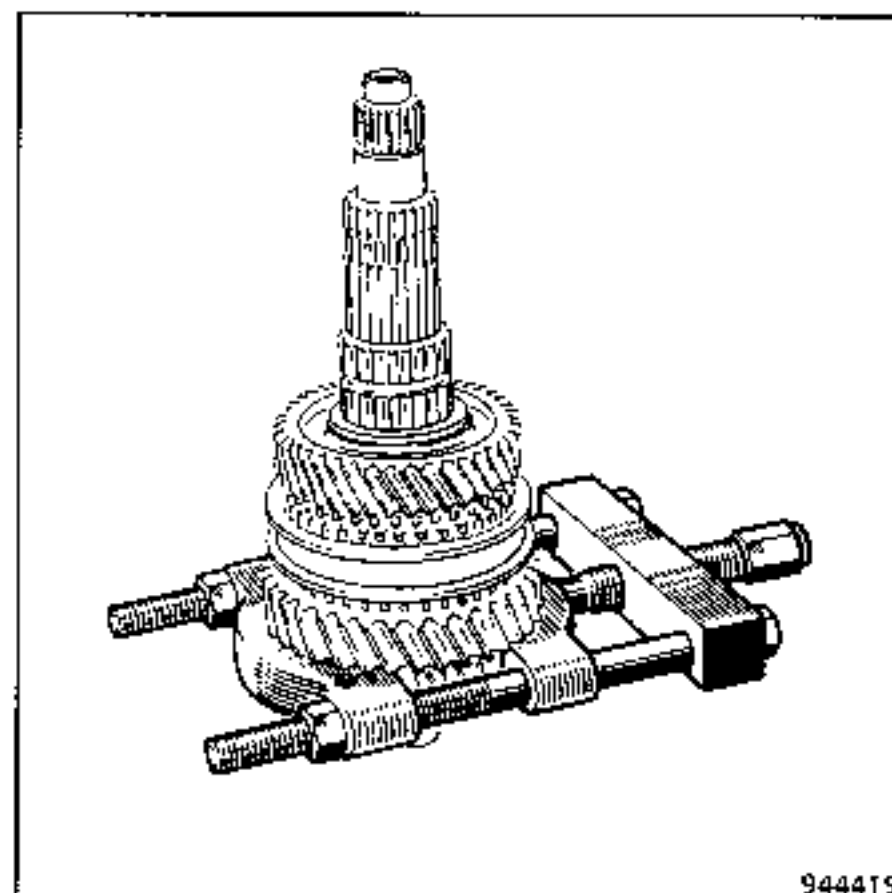
- el rodamiento,
- la arandela de calado de la pretensión,
- el piñón de 4ª,
- el desplazable 3/4.

Con la prensa, sacar el conjunto casquillo, buje, piñón de 3ª, tomando apoyo bajo los dientes del aro dentado del piñón de 3ª.



944405

Con la prensa, extraer el conjunto casquillos, piñones de 1ª y 2ª, buje y desplazable, tomando apoyo bajo el piñón de 1ª.



944415

En todos los casos, se recomienda marcar la posición de los desplazables con respecto a los bujes.

Control de las piezas :

Los dentados de los piñones y los aros no deben presentar ninguna grieta ni desgaste excesivo.

Asegurarse también de que las superficies del árbol y las paredes internas de los piñones no presentan marcas de gripado o de desgaste anormal.

Bujes - Desplazables :

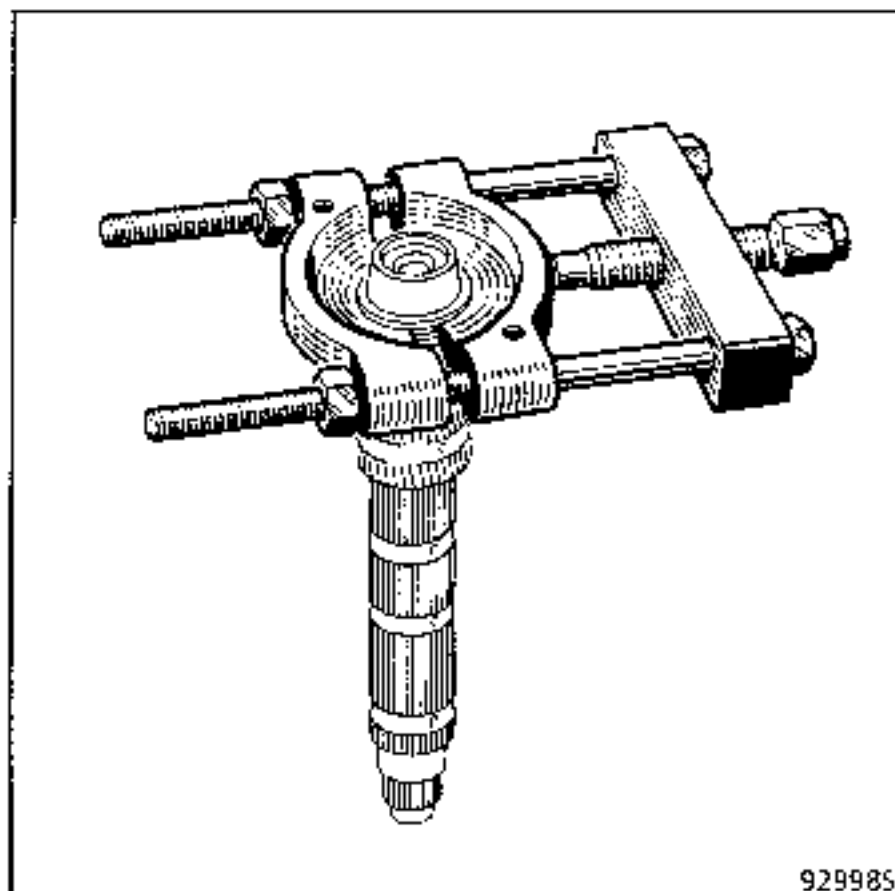
Asegurarse de que los bujes y sus desplazables no presentan ninguna grieta y de que se deslizan sin juego excesivo, ni bloqueo.

Rodamientos :

Los rodamientos deben sustituirse si presentan rayaduras, puntos de sobrecalentamiento o un desgaste excesivo.

Sustitución de los rodamientos :

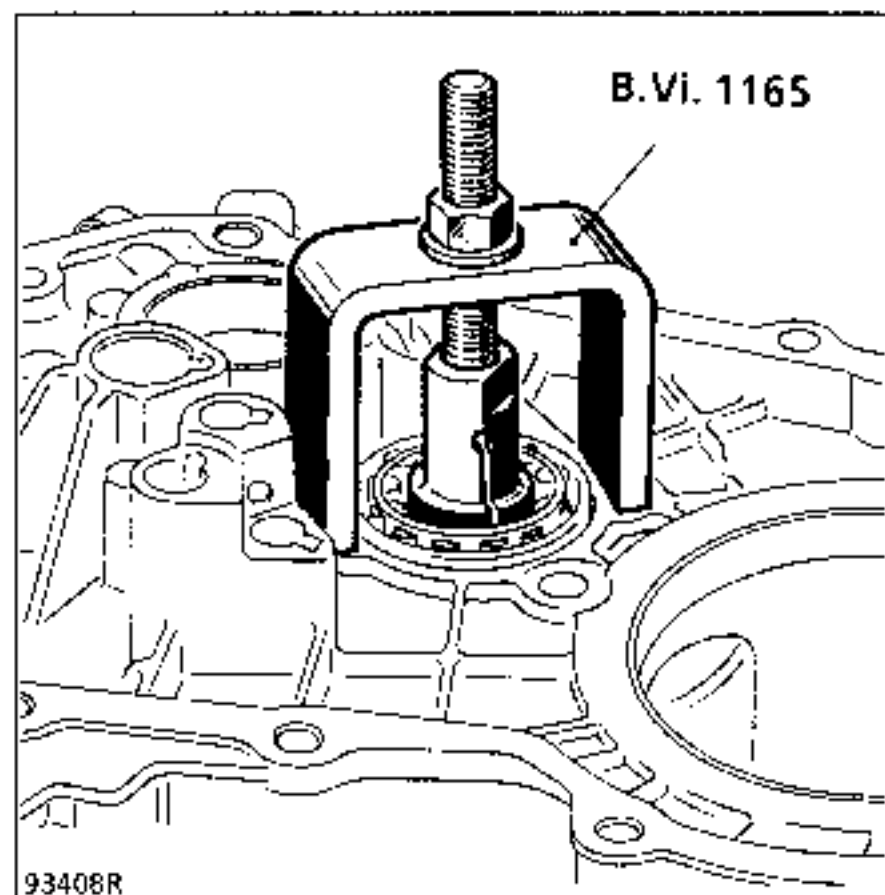
- Despegar el cono del rodamiento de su apoyo sobre el dentado del piñón de ataque, cuidando de no estropear éste.
- Extraer el cono con la prensa



- En el cárter de embrague - diferencial :

Cortar en su base, la cánula de plástico situada en el centro del rodamiento.

Colocar el útil B. Vi. 1165 y extraer el rodamiento.

**NOTA :**

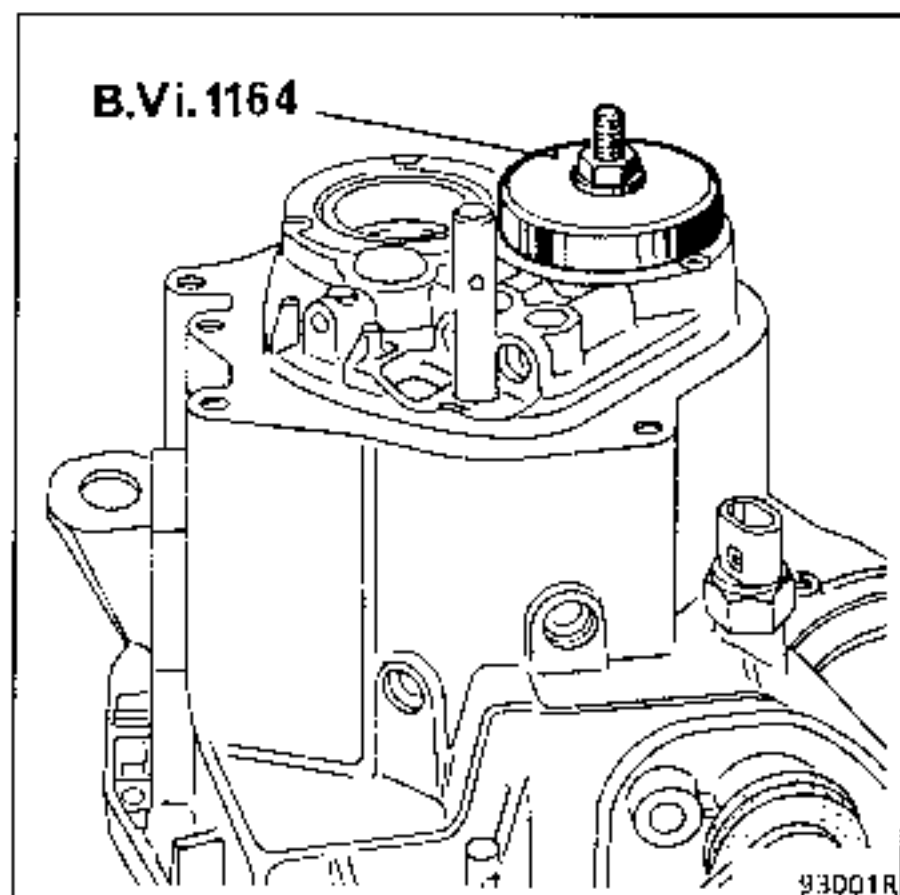
Asegurarse de que el extractor esté bien posicionado bajo los conos del rodamiento.

- En el cárter del mecanismo :

Sacar la cubeta del rodamiento mediante el útil B. Vi. 1167.

REPOSICION

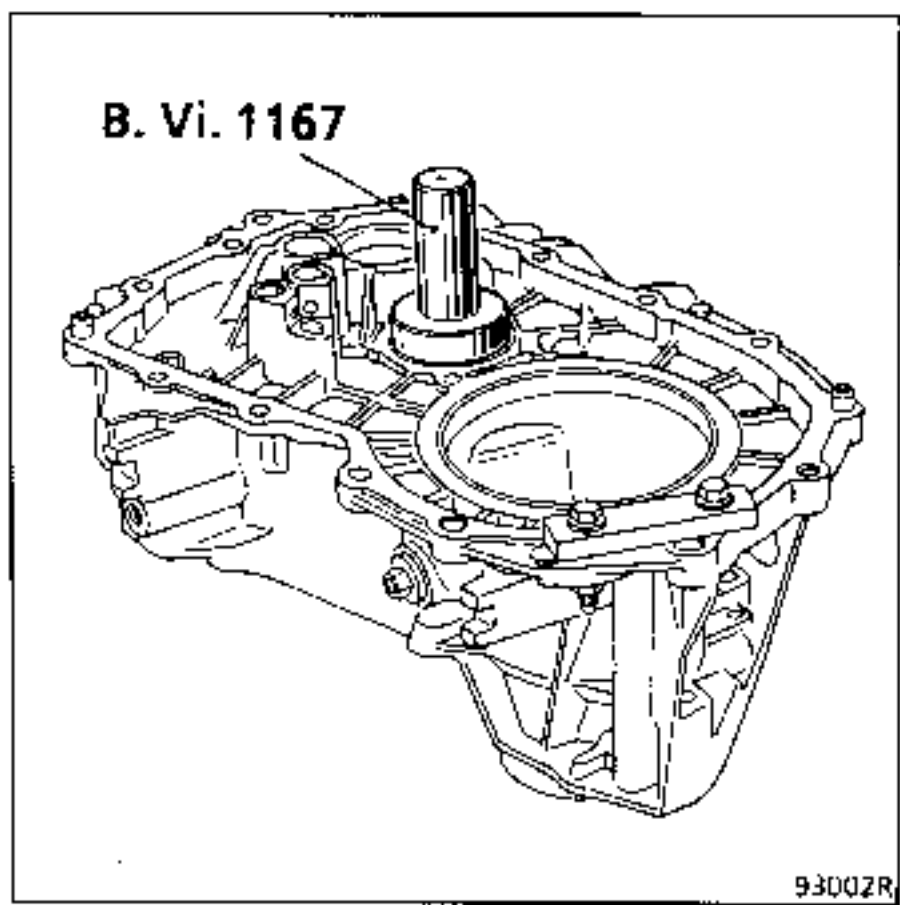
Colocar la cubeta con el útil **B. Vi. 1164** ó similar.



En el cárter de embrague - diferencial :

Poner la cánula de lubricación.

Montar el rodamiento completo mediante el útil **B. Vi. 1167** ó similar.



En el árbol secundario :

Montar el cono con la prensa, tomando apoyo en el cono del rodamiento usado.

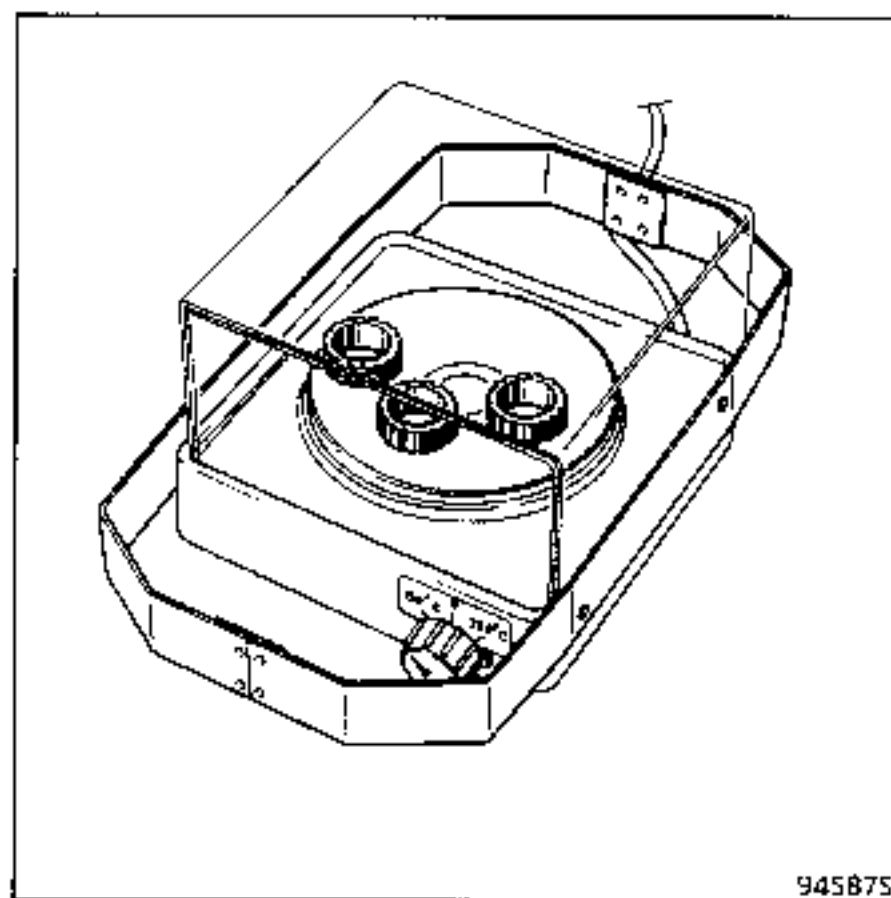
Observación :

La sustitución de los rodamientos implica sistemáticamente un calado de la pretensión de dichos rodamientos.

Para el montaje, es necesario utilizar una placa calefactante que tenga una posición de 150°C.

Montaje :

Colocar los nuevos casquillos sobre una placa calefactante fría. Calentarlos durante 15 minutos, con el termostato en la posición 150°C.

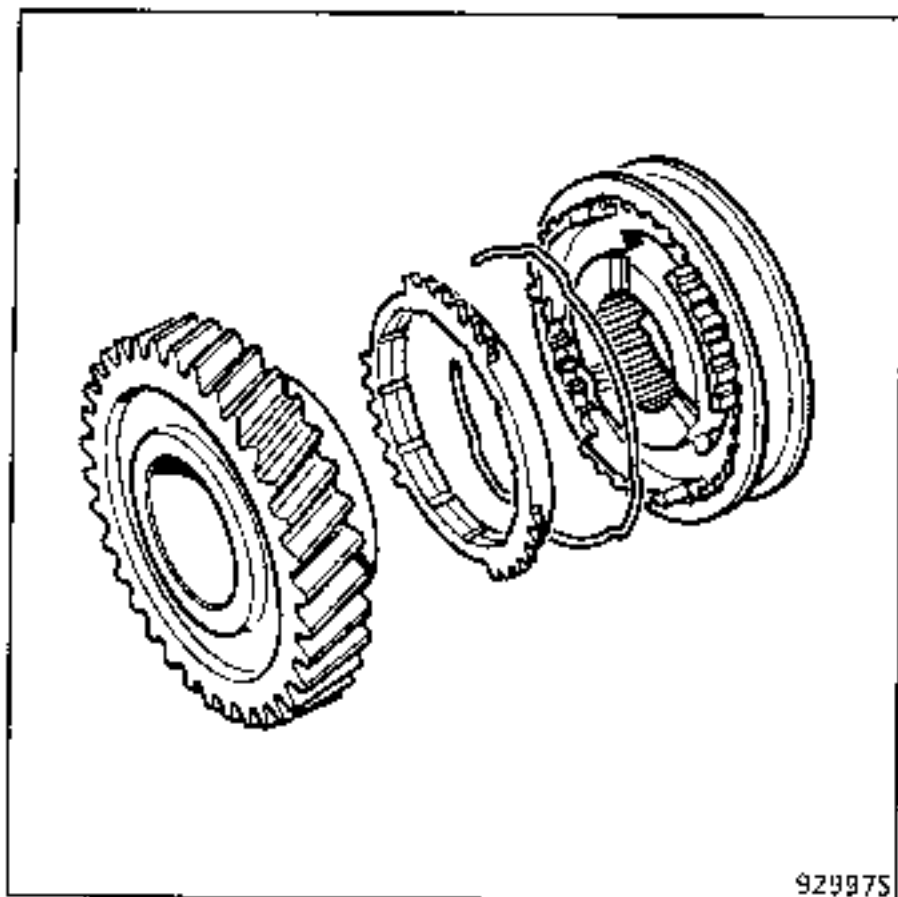


Todas las piezas, limpiadas y controladas, serán aceitadas a medida que se vayan montando.

Montar el piñón de 1ª.

Poner el desplazable 1/2 en el buje y montar los muelles del sincronizador.

Alinear y hacer coincidir las muescas del buje con las de los anillos de sincronización.



Reposición de los casquillos :

Con una pinza, retirar un casquillo de la placa calefactante y montarlo en el árbol.

Cuando el casquillo se encuentre en el árbol, con la prensa y con un tubo de Ø interior 33 mm, poner el casquillo apoyado correctamente sobre el buje.

Montar el piñón de 2ª y la arandela de apoyo.

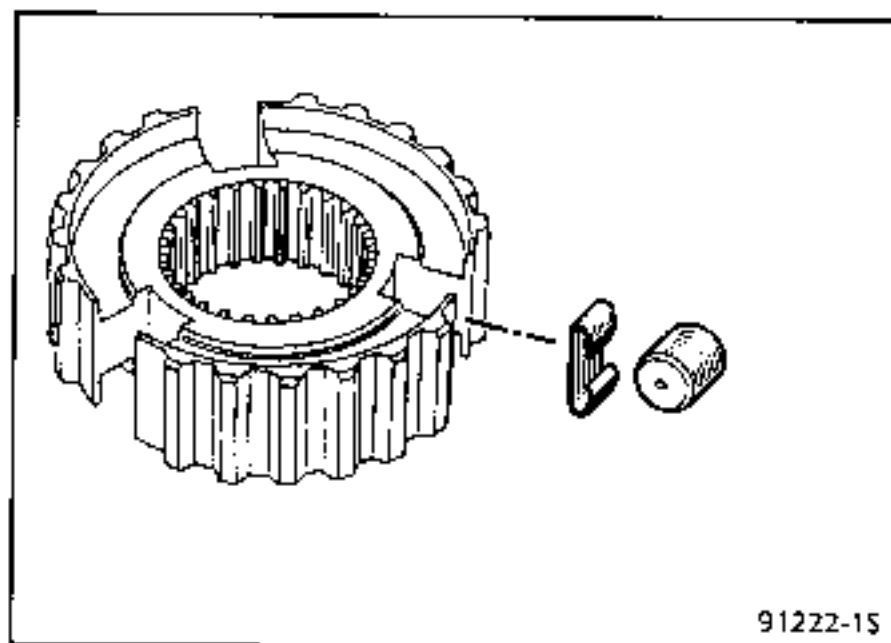
Para los casquillos bajo el piñón de 3ª y 4ª, efectuar las mismas operaciones anteriores.

Colocar :

- el casquillo bajo el piñón de 3ª,
- el piñón de 3ª,
- el buje desplazable 3/4,
- el sincronizador 3/4.

Respetar el sentido de montaje de los muelles en "corazón" : parte plana montada lado buje del sincronizador.

Tener la precaución de hacer coincidir las muescas del buje con los salientes del anillo del sincronizador.



Montar :

- el casquillo bajo el piñón de 4ª,
- el piñón de 4ª,
- la arandela de calado de la pretensión,
- el rodamiento.

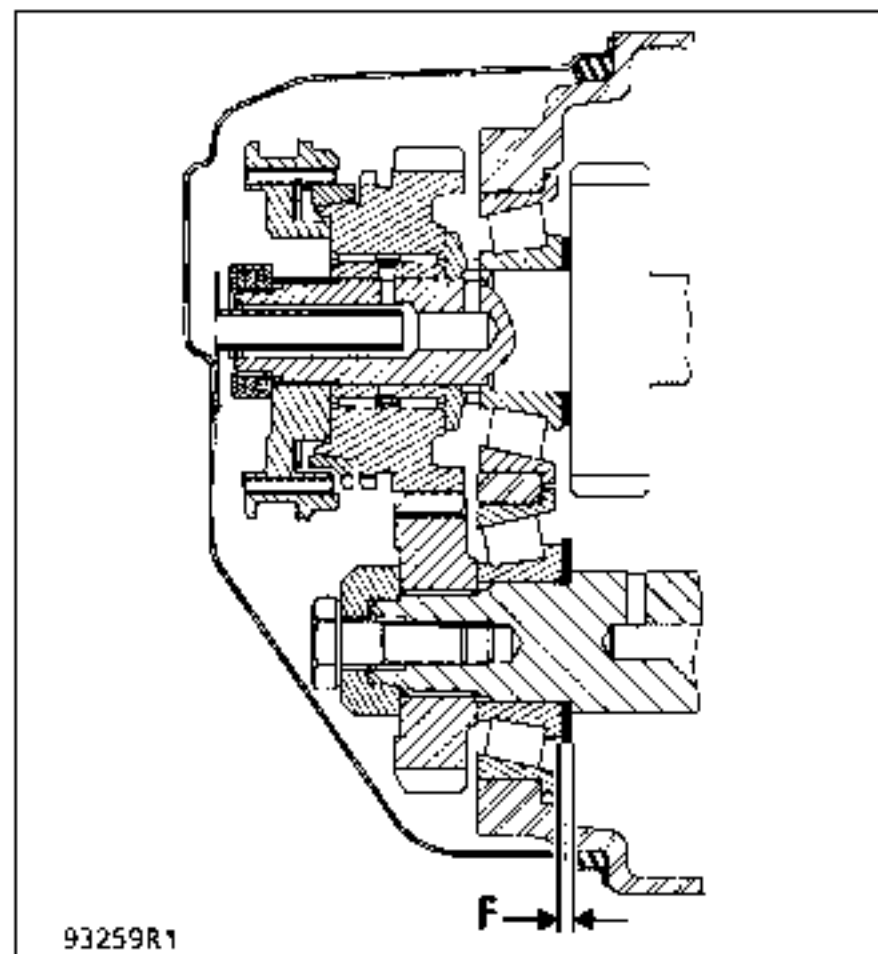
Verificar la libre rotación de los piñones locos y el paso de las diferentes velocidades.

Efectuar a continuación, si es necesario, los reglajes de la pretensión de los rodamientos.

Observación :

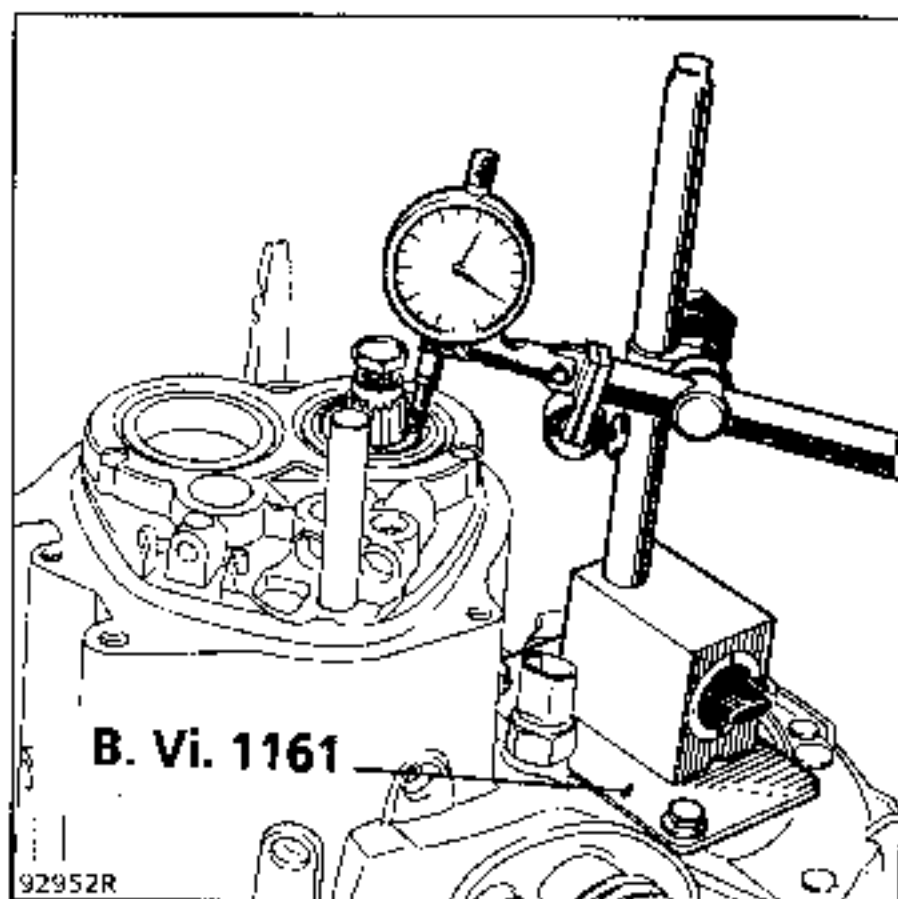
Los reglajes deben ser efectuados árbol por árbol, sin el diferencial.

El espesor de la arandela de calado "F" determina la pretensión de los rodamientos del árbol secundario.



Reglaje de la pretensión de los rodamientos del árbol secundario :

- Carter de embrague sin diferencial y sin árbol primario.
- Poner el árbol secundario en el cárter de embrague, con los rodamientos y la arandela de pre-reglaje B. Vi. 1161 ó similar de 1,60 mm ($\varnothing$ exterior grande).
- Montar el cárter del mecanismo.
- Colocar y apretar al par los tornillos de cintura de la caja.
- Montar la placa soporte del comparador, útil B. Vi. 1161 ó similar sobre las fijaciones de la cazoleta del tripode.



Colocar el comparador con su pie magnético.

- Girar el árbol secundario varias vueltas para colocar los rodamientos.
- Poner el reloj del comparador a cero.
- Tirar del árbol primario hacia arriba.
- Leer el valor en el comparador.

Repetir varias veces las operaciones (A a D).

Hacer la media de los valores leídos.

Cálculo del valor de la arandela de calado de la pretensión

Valor prescrito + valor de la arandela de pre-reglaje + media de los valores leídos en el comparador = valor de la arandela de calado de la pretensión.

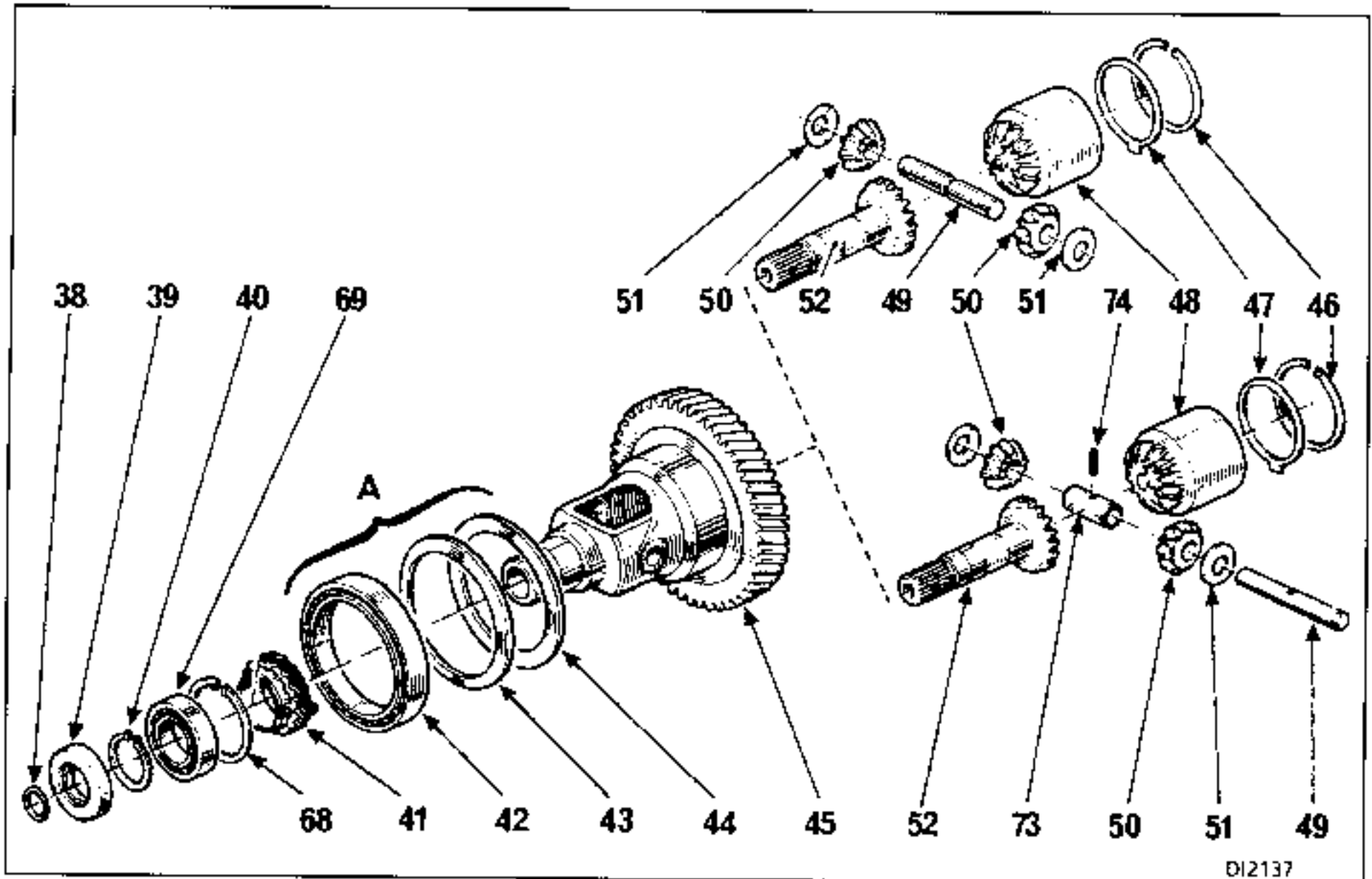
Ejemplo : (Valores en mm)

$$\begin{array}{ccccccc}
 0,26 & + & 0,49 & + & 1,60 & = & 2,35 \\
 \downarrow & & \downarrow & & \downarrow & & \downarrow \\
 \text{Valor} & & \text{Media} & & \text{Valor} & & \text{Valor} \\
 \text{prescrito} & & \text{valores} & & \text{arandela} & & \text{arandela de} \\
 & & \text{leídos} & & \text{pre-reglaje} & & \text{calado de} \\
 & & & & & & \text{pretensión}
 \end{array}$$

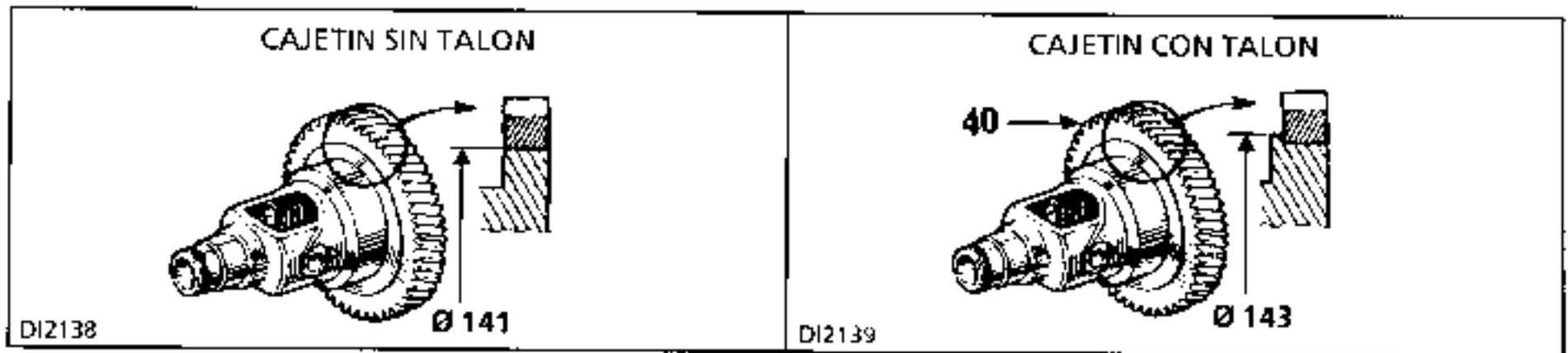
Observación :

Recambios suministra una colección de arandelas para calado de espesor de 2,15 mm a 2,43 mm de 0,04 en 0,04 mm.

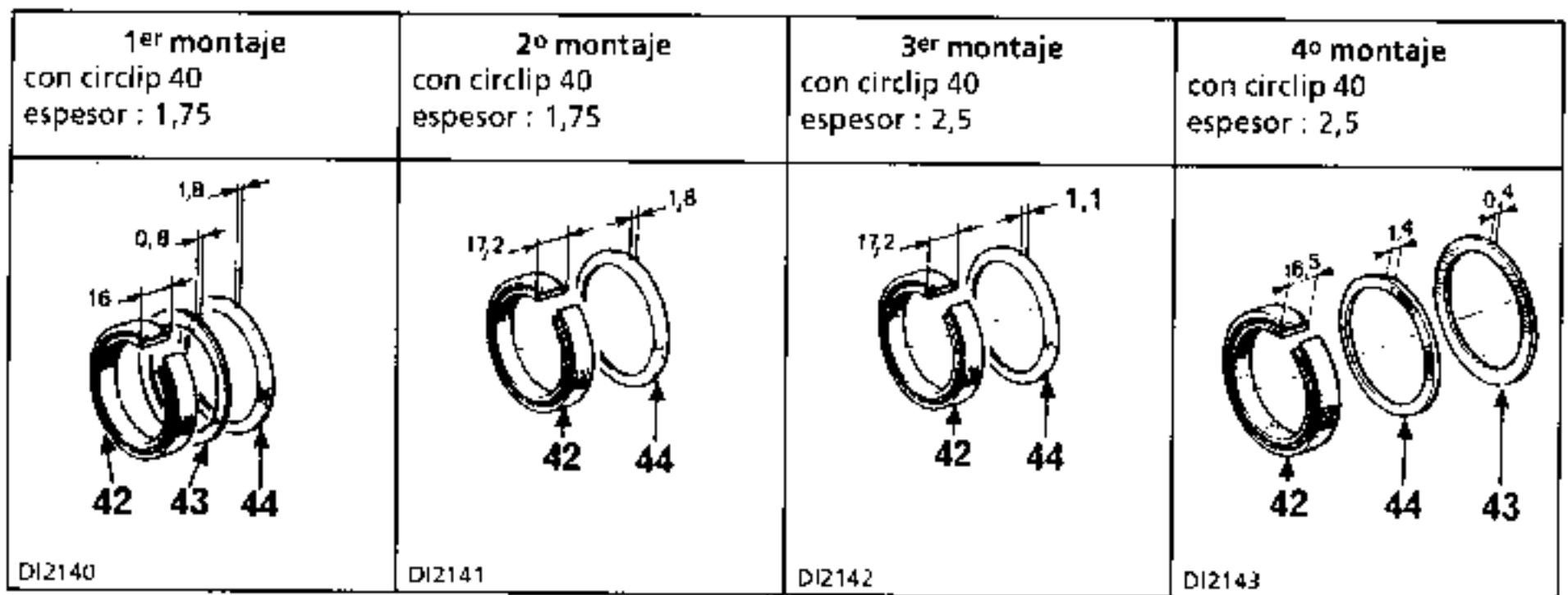
DIFERENCIAL (MONTAJE SOBRE RODAMIENTOS DE BOLAS)



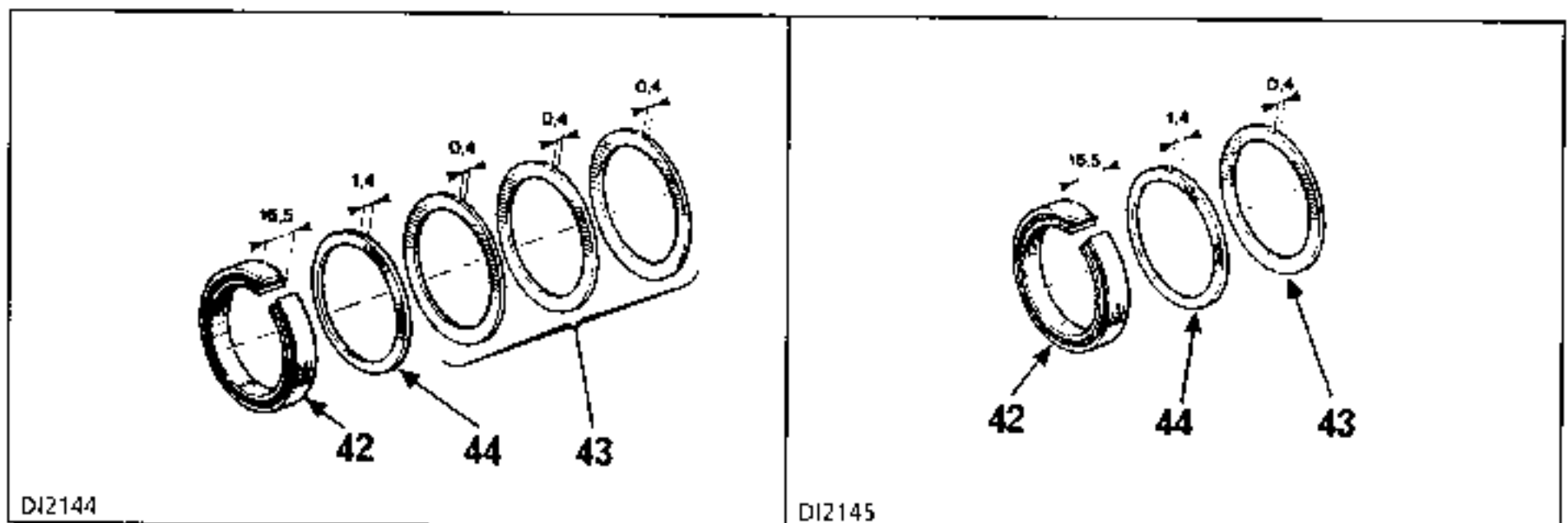
DIFERENCIAL (DIFERENTES MONTAJES)



SOLUCION SERIE



SOLUCION REPARACION
(en caso de sustituir el rodamiento)



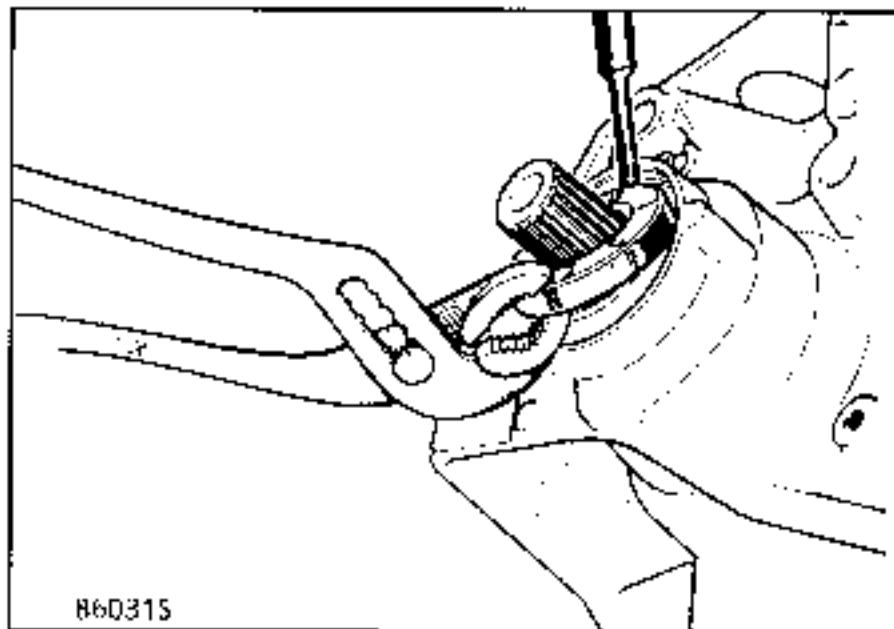
**DIFERENCIAL
(MONTAJE SOBRE RODAMIENTOS DE BOLAS)****DESMONTAJE**

Esta operación se efectúa tras la separación de los cárteres.

Retirar la junta tórica (38).

Golpear la junta labiada con un saca-pasadores y un pequeño martillo para poder hacerla pivotar.

Retirar la junta procurando no estropear las acanaladuras del planetario.



Con la prensa :

- colocar una placa bajo la corona para tomar apoyo.
- empujar sobre el cárter de embrague y del diferencial para liberar el circlip (40) y extraerlo.

El diferencial sale empujando con la prensa sobre el planetario (52). Sacar (43) si la caja lo lleva y después (44).

Dar la vuelta al conjunto.

Apretar el cajetín (45) en un tornillo de banco provisto de mordazas.

Extraer el junquillo de retención (46) y retirar la cala (47).

Extraer el planetario trípode (48) y extraer el eje de los satélites (49).

JB4-JB5

Retirar el pasador (74) y sacar el eje de los satélites (49).

Recuperar el manguito (73) y retirar (50 y 51), atando las arandelas a sus satélites respectivos.

Retirar el planetario de cola.

Extraer, si es necesario, la corona taquimétrica, el eje taquimétrico y el piñón.

NOTA : estas piezas deben ser sustituidas sistemáticamente una vez extraídas.

VERIFICACION DE LAS PIEZAS :

Controlar el estado :

- del dentado,
- de las zonas de contacto del rodamiento,
- de las arandelas (de satélites),
- de las acanaladuras,
- del cajetín.

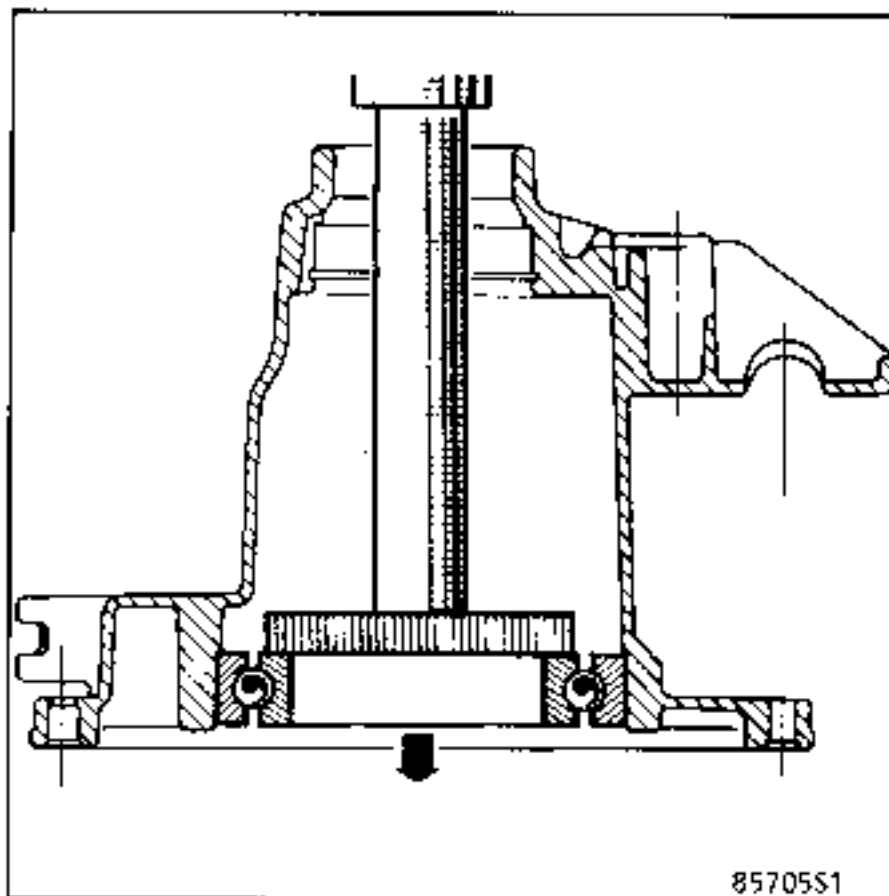
DIFERENCIAL SUSTITUCION DE LOS RODAMIENTOS

Rodamiento lado corona

EXTRACCION

Meter una barra por el interior del cajetín y colocarla plana sobre el rodamiento.

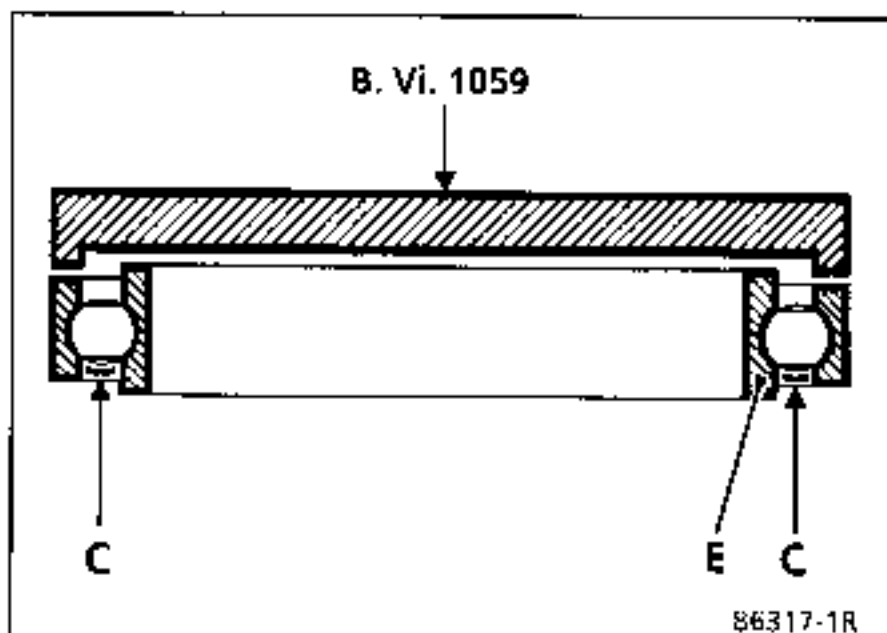
Presionar con la prensa mediante un tubo alargador y extraer el rodamiento.



REPOSICION

La jaula (C) del rodamiento debe ser orientada lado opuesto a la corona.

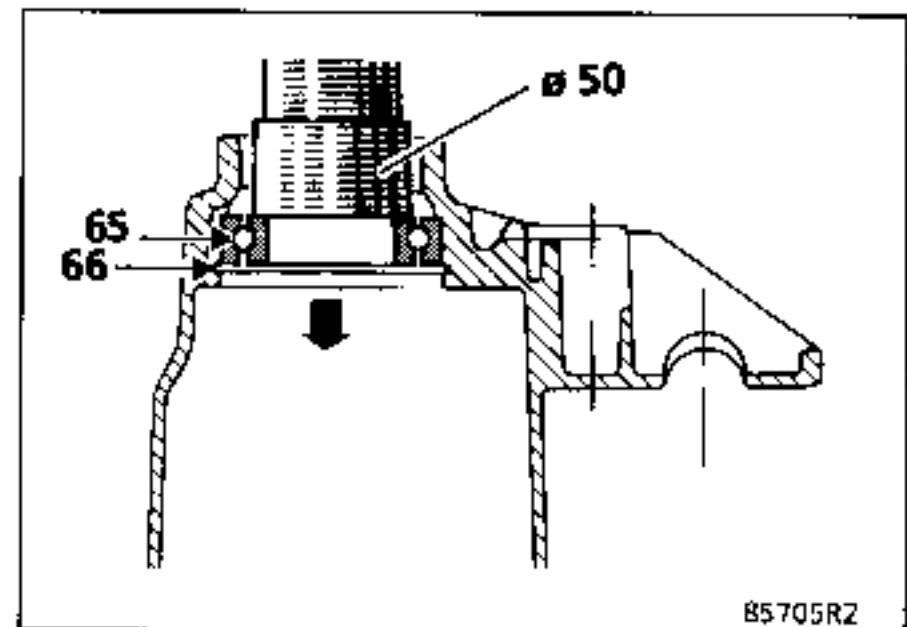
Empujar el rodamiento con la prensa, empleando el útil B. Vi. 1 059, tomando apoyo sobre el casquillo exterior del rodamiento.



Rodamiento lado planetario de cola

EXTRACCION

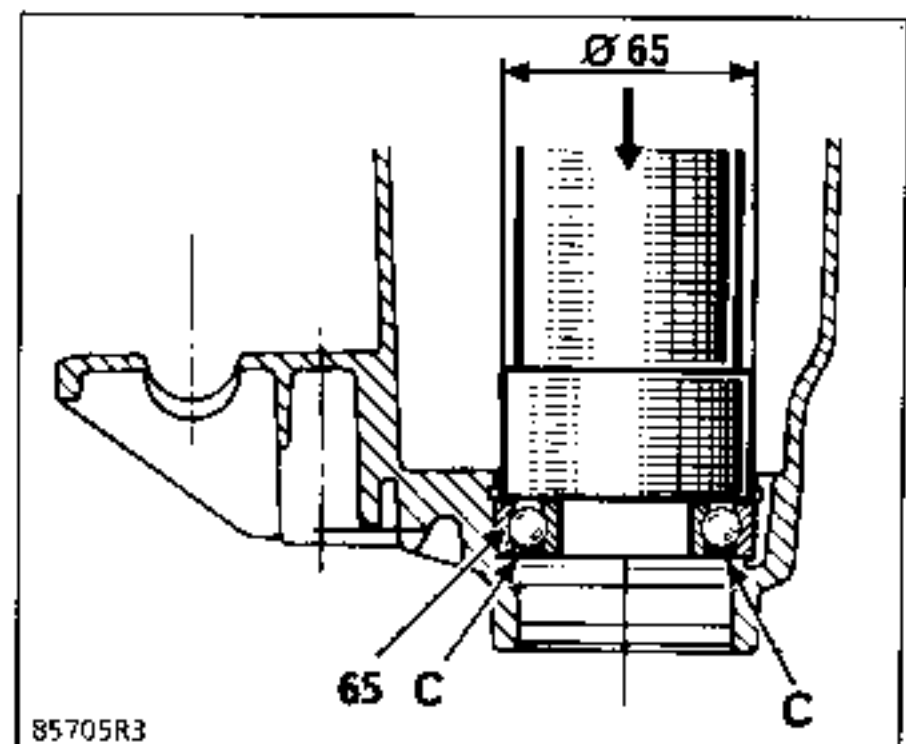
Retirar el circlip (66) manteniendo el rodamiento (65) en su alojamiento y después, con la prensa, sacar el rodamiento con un manguito de $\varnothing 50$ hacia el interior del cárter.



REPOSICION

La jaula (C) del rodamiento debe ser orientada lado opuesto a la corona.

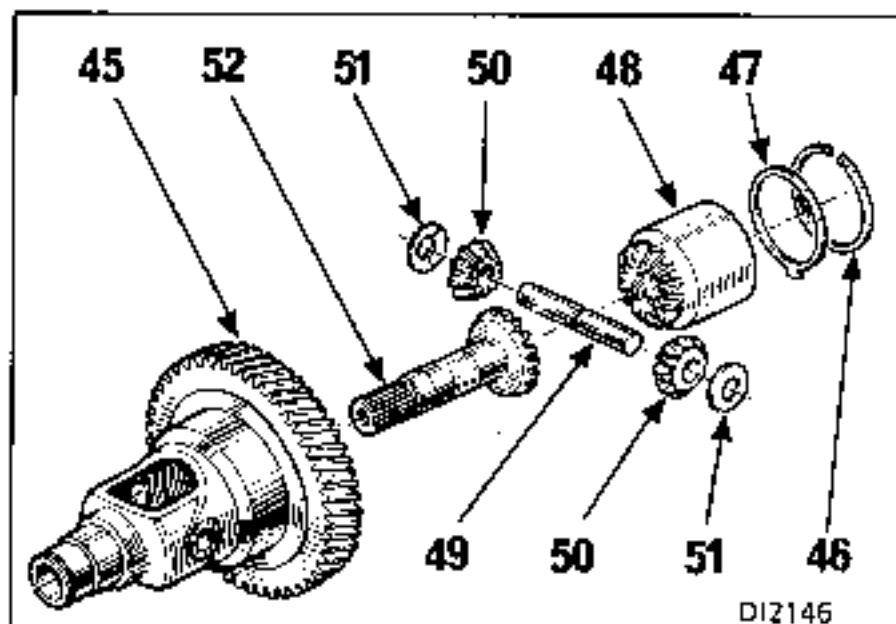
Emplear un manguito de $\varnothing 65$ apoyado sobre la jaula exterior del rodamiento (65).



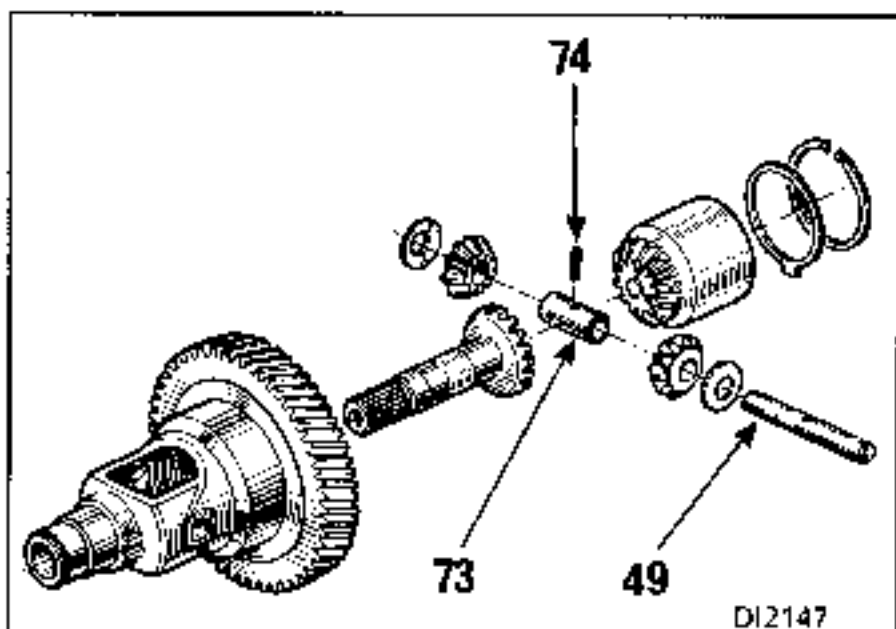
Volver a colocar el circlip de sujeción del rodamiento.

DIFERENCIAL
MONTAJE - Particularidad

JB - 1er Montaje



JB - 2º Montaje



Es imperativo montar un pasador (74) nuevo (útil B. Vi. 31-01).

Colocar la corona taquimétrica (41), muesca en el alojamiento del cajetín.

Montar el piñón y el eje del taquímetro nuevo con una pinza de pico plano.

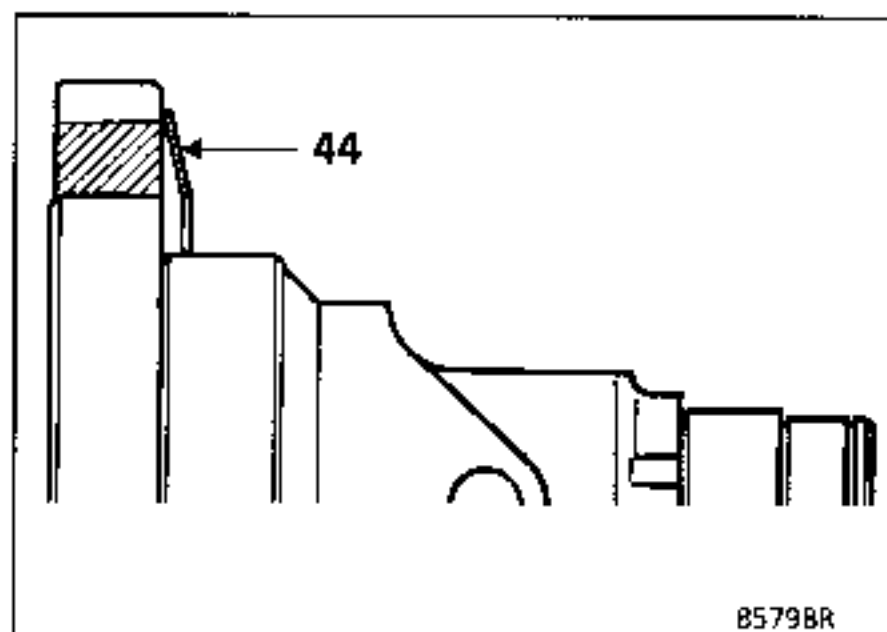
Asegurarse del correcto clipsado.

REPOSICION

Montar :

- 1er montaje : (44) después (43) y (41).
- 2º y 3er montaje (44) después (41).
- 4º montaje y soluciones de reparación : (44) después (43) y (41).

NOTA : en todos los casos orientar (44) como se indica a continuación.

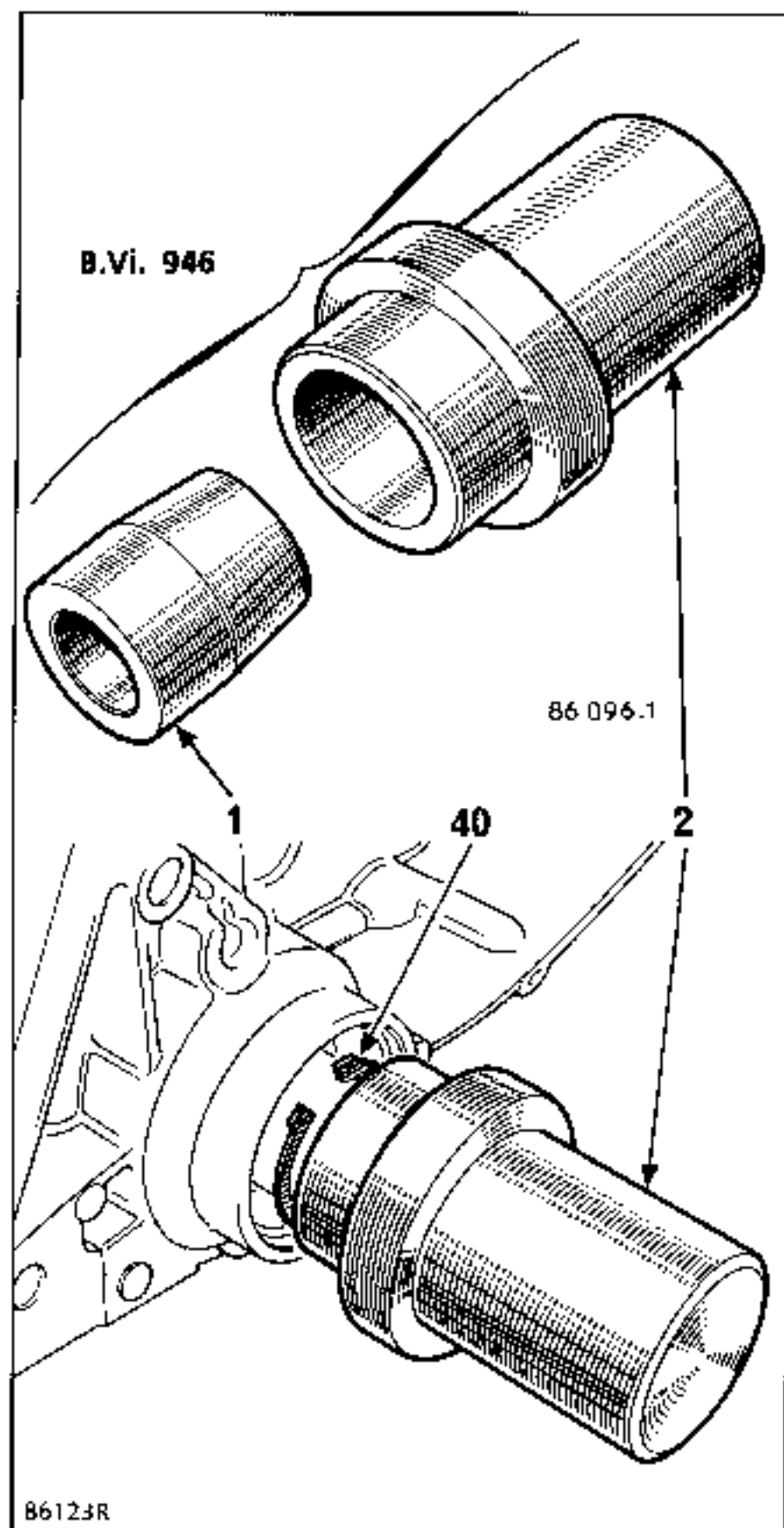


Colocar el diferencial en el cárter de embrague y del diferencial.

Con la prensa :

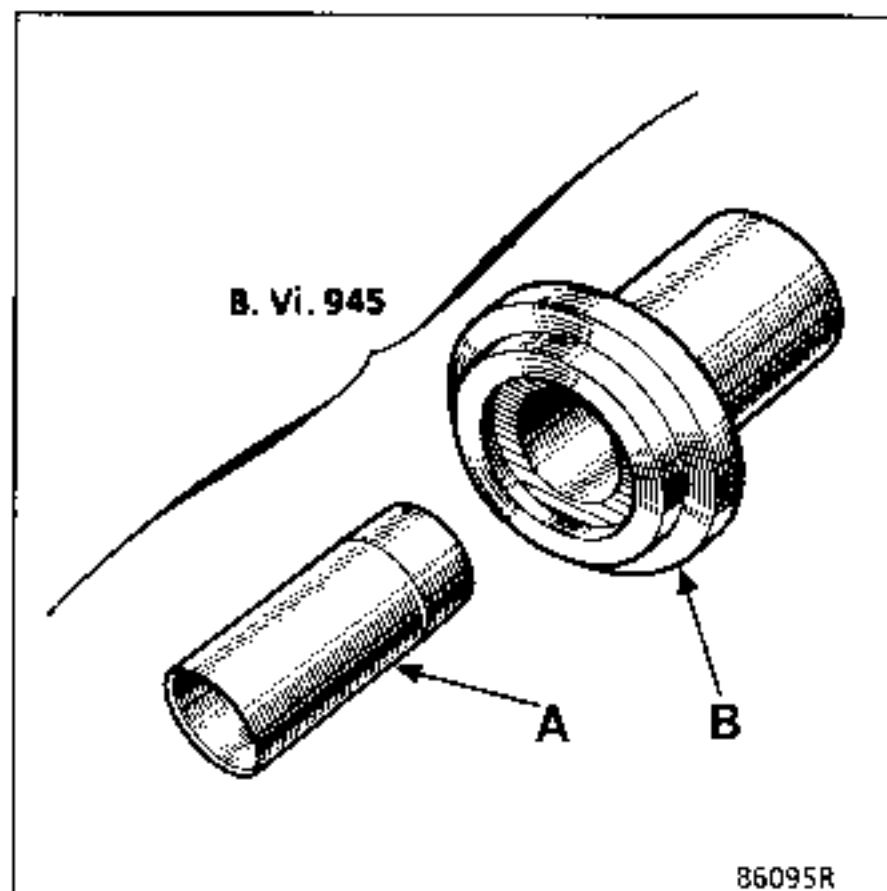
- poner un taco de madera bajo la corona,
- prestar atención para que el espesor del circlip corresponda con la anchura de la garganta.
- colocar el circlip (40) sobre la ojiva (1) del útil B. Vi. 946 y después la ojiva sobre el planetario,
- colocar el útil (2) B. Vi. 946 sobre la ojiva (1) y empujar con la prensa hasta colocar el circlip en su garganta. Retirar el útil B. Vi. 946,
- hacer girar el conjunto y verificar la rotación del piñón del taquímetro.

DIFERENCIAL

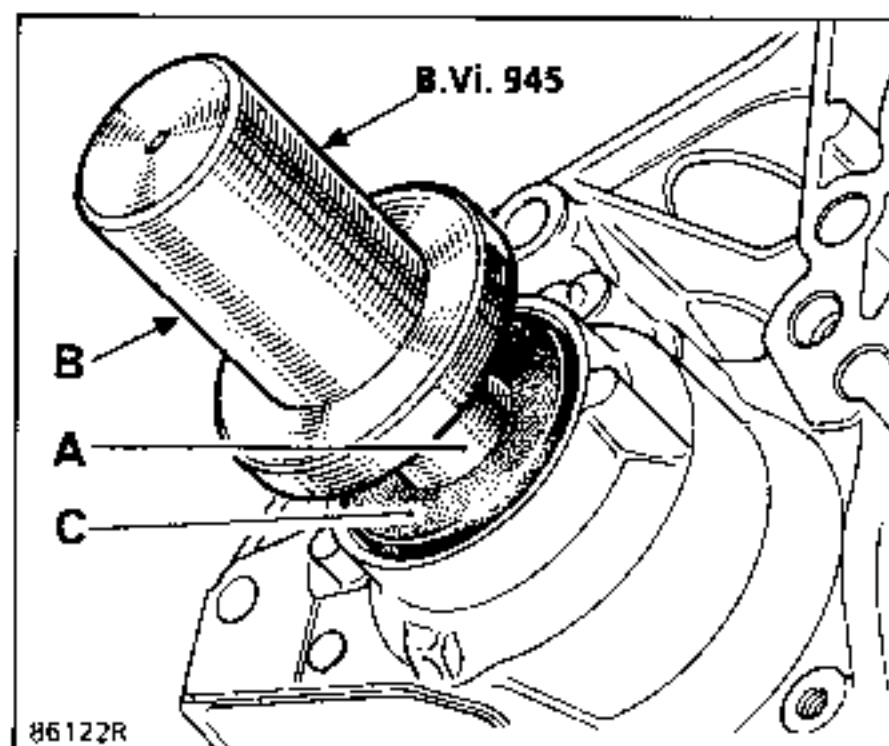


La reposición de la junta se efectúa mediante el útil B. Vi. 945 que se compone :

- de un protector de junta (A),
- de un útil que asegura la colocación de la junta (B).

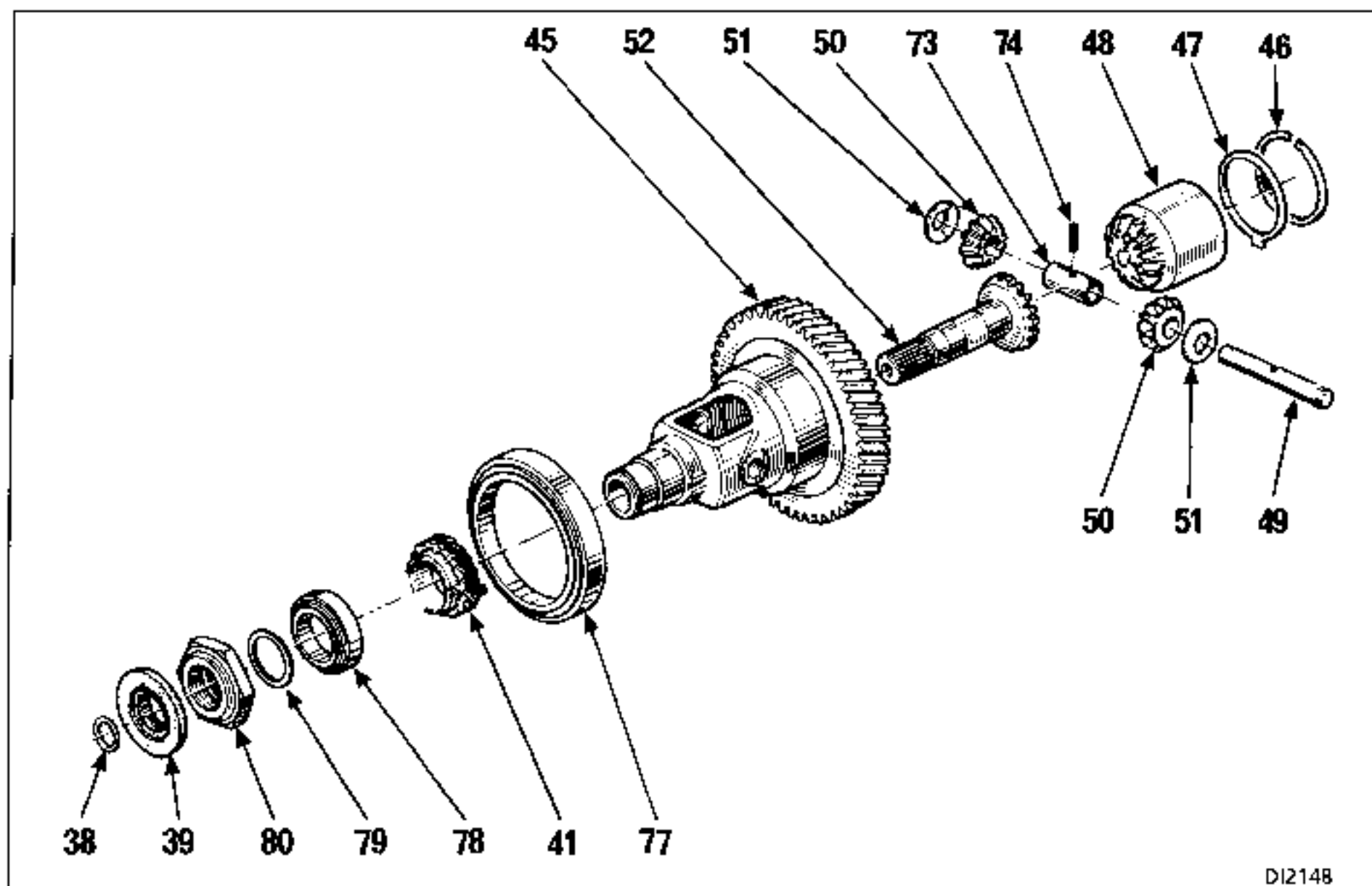


Poner el protector (A) aceitado sobre el planetario y posicionar la junta (C) aceitada con el útil (B).



NOTA : la junta labiada puede ser sustituida sobre el vehiculo con la caja montada.

DIFERENCIAL (MONTAJE SOBRE RODAMIENTOS CONICOS)



D12148

Rodamientos del diferencial



de rodillos cónicos
montaje en O

9322753

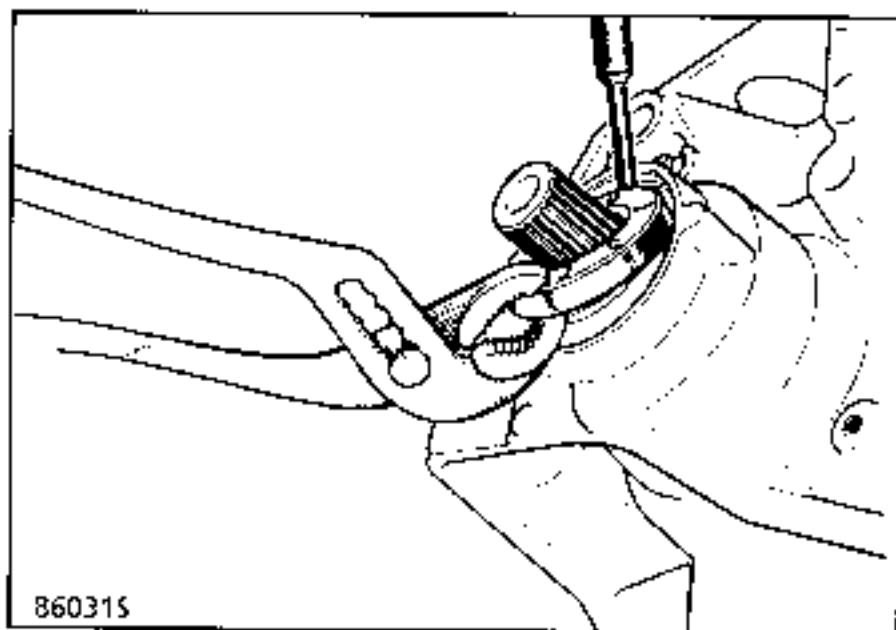
DIFERENCIAL**DESMONTAJE**

Esta operación se efectúa tras la separación de los cárteres.

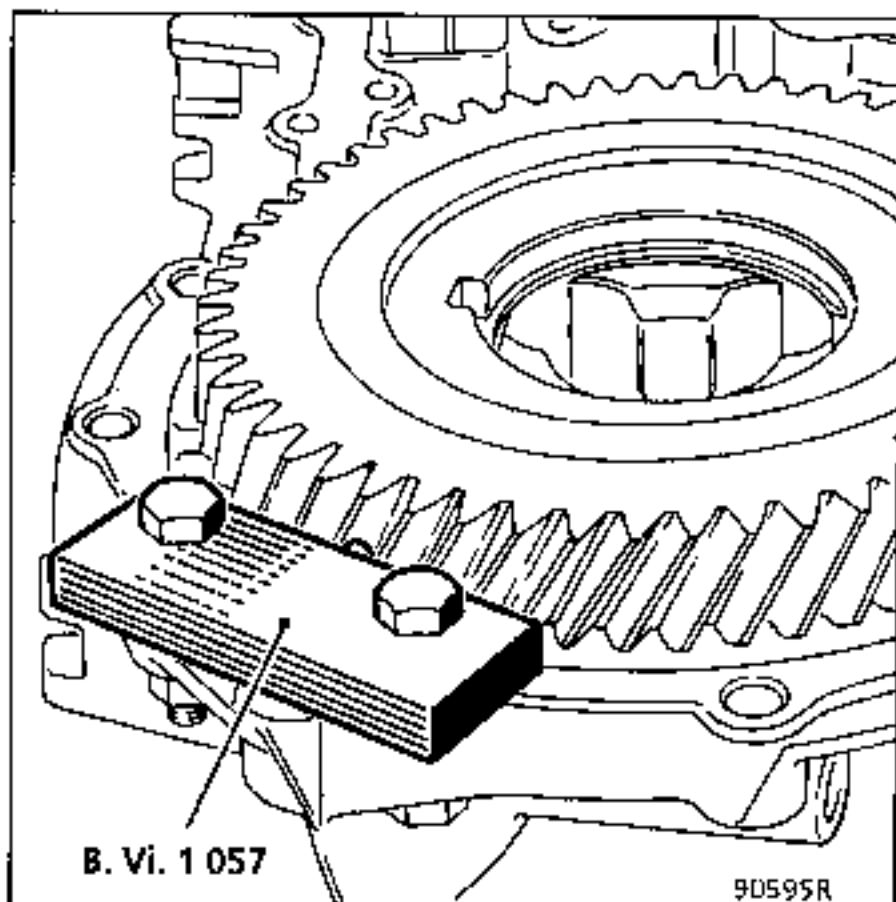
Retirar la junta tórica (38).

Golpear la junta labiada con un saca-pasadores y un martillo pequeño para hacerla pivotar.

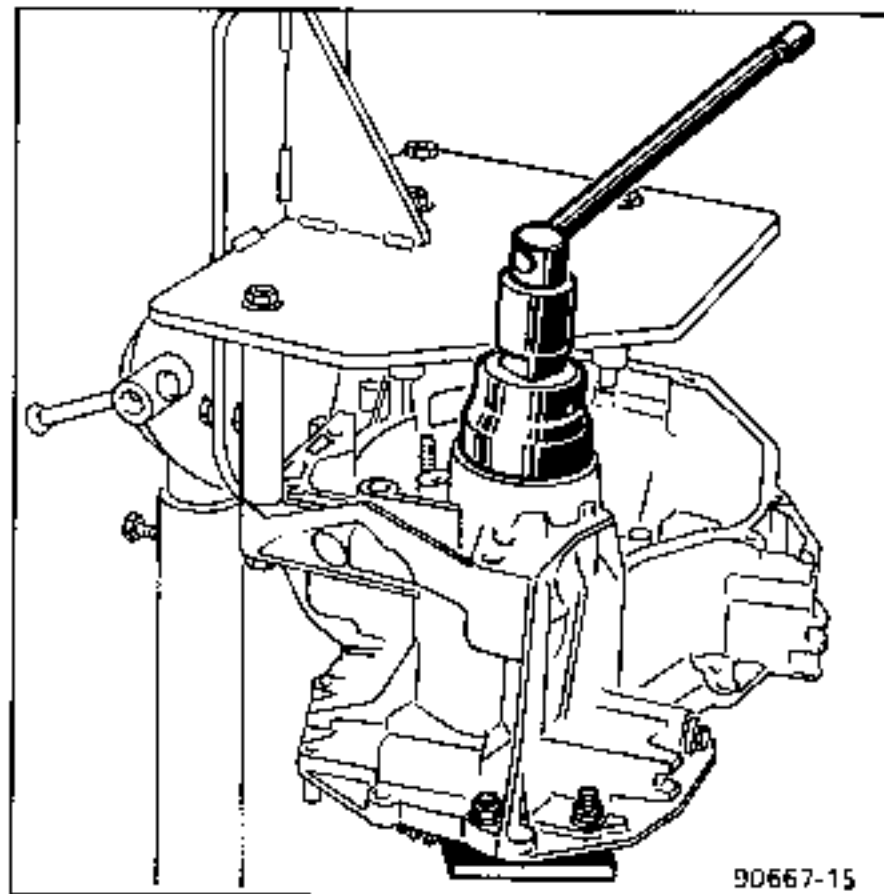
Retirar la junta procurando no estropear las acanaladuras del planetario.



Inmovilizar el conjunto cajetín de diferencial - corona mediante el útil B. Vi. 1 057 fijado sobre el cárter.



Quitar la tuerca de fijación del cajetín.



Recuperar la cala de reglaje de la pretensión de los rodamientos (79).

Sacar el conjunto empujando en el planetario.

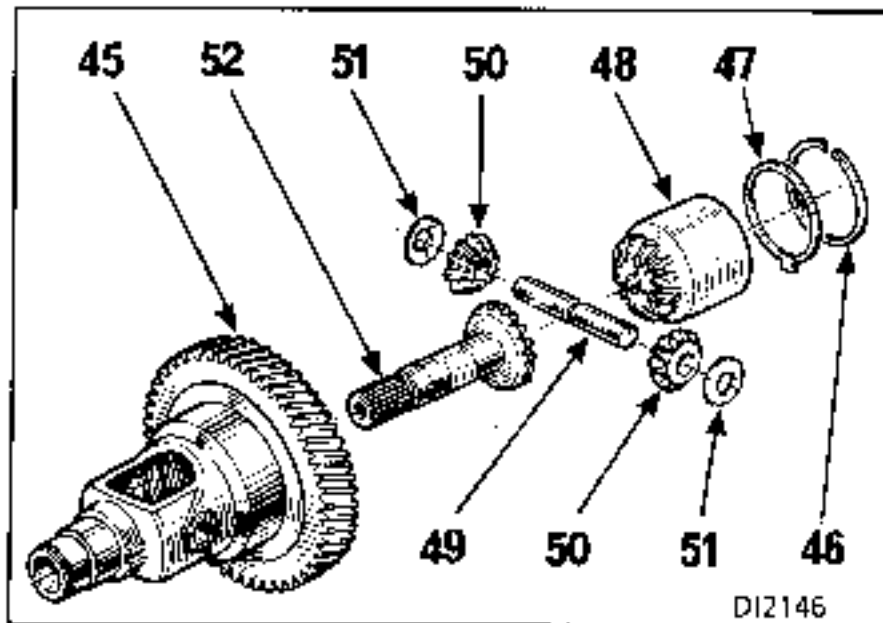
Dar la vuelta al conjunto.

Sujetar el cajetín (45) en un tornillo de banco provisto de mordazas.

Extraer el junquillo de retención (46) y retirar la cala (47).

Extraer el planetario trípode (48).

Extraer el pasador (74) y sacar el eje de los satélites (49).



DI2146

Recuperar el manguito (73) y retirar (50 y 51) atando las arandelas a sus satélites respectivos.

Retirar el planetario de cola.

Extraer, si es necesario, la corona taquimétrica, el eje del taquímetro y el piñón.

NOTA : estas piezas deben ser sustituidas sistemáticamente una vez extraídas.

Verificación de las piezas :

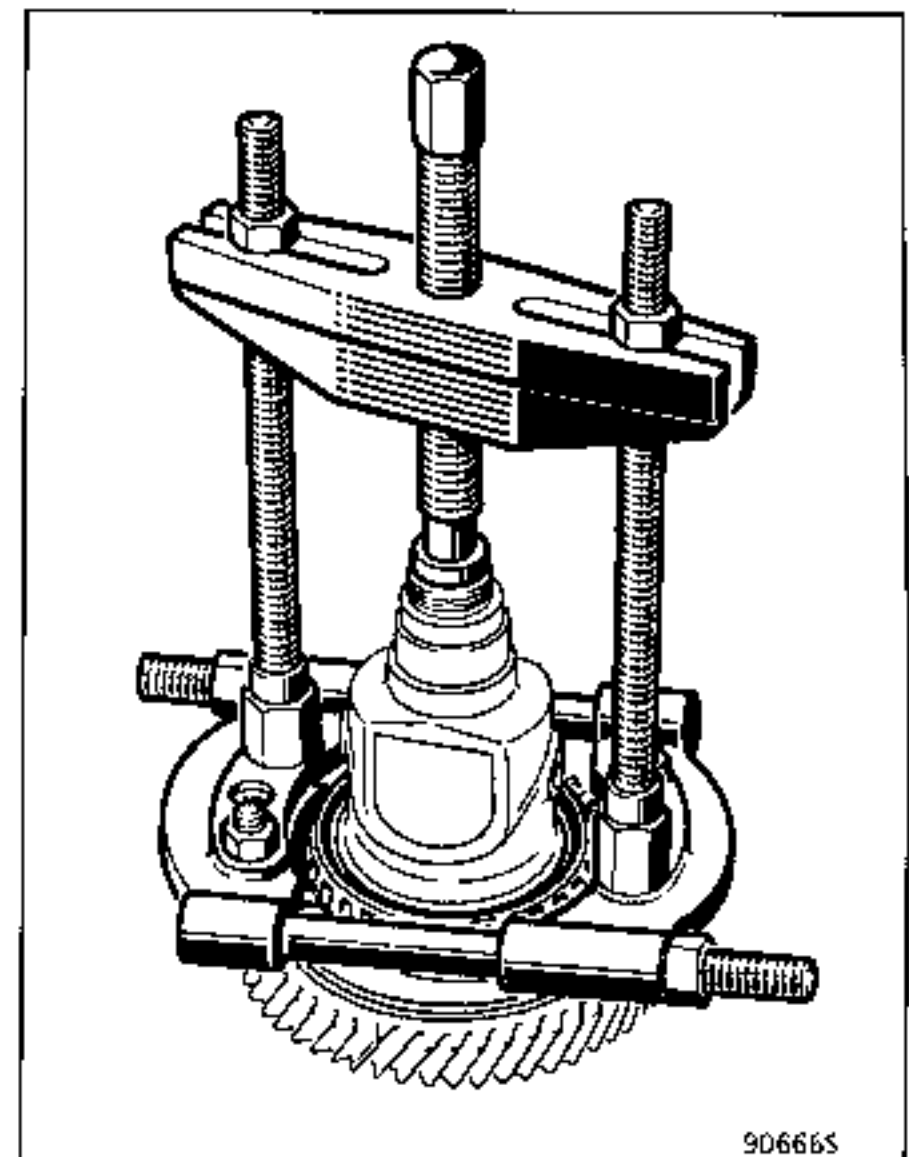
Controlar el estado :

- del dentado,
- de las zonas de contacto del rodamiento,
- de las arandelas (de satélites),
- de las acanaladuras,
- del cajetín.

Sustitución de los rodamientos lado corona

EXTRACCION

Despegar el rodamiento de su apoyo sobre el cajetín y después extraer el rodamiento lado corona mediante un extractor.

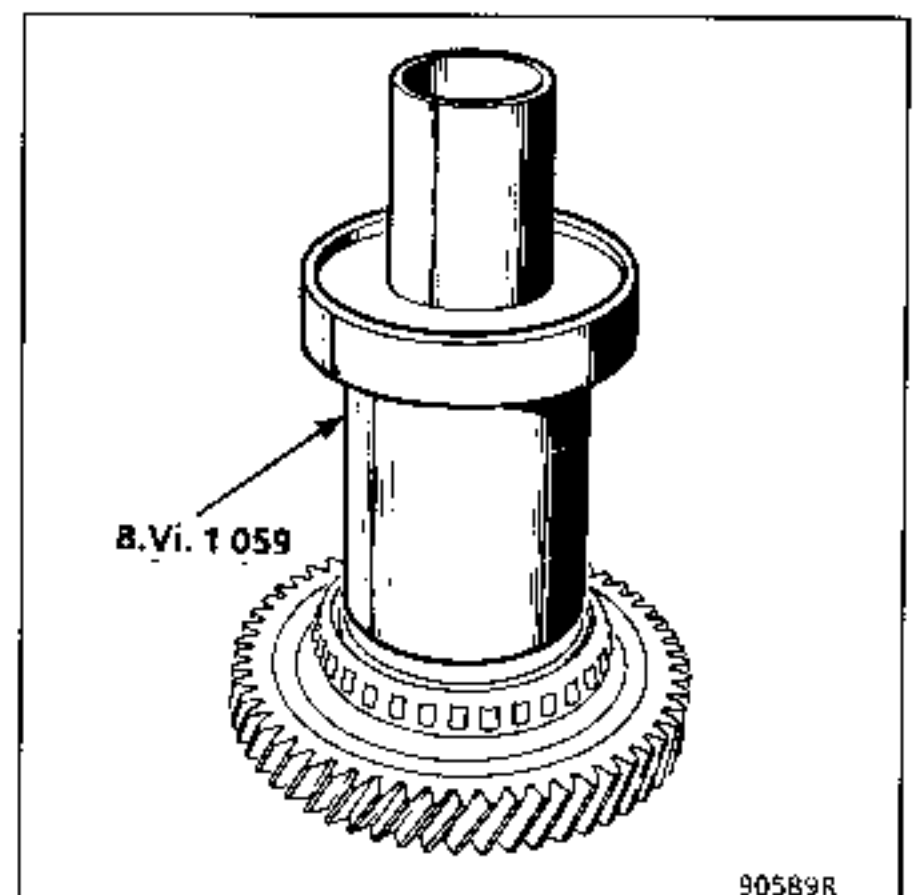


90666S

REPOSICION

Colocar una plancha bajo la corona para tomar apoyo.

Con el útil B. Vi. 1 059 y una prensa, montar el rodamiento hasta hacer tope con el cajetín.



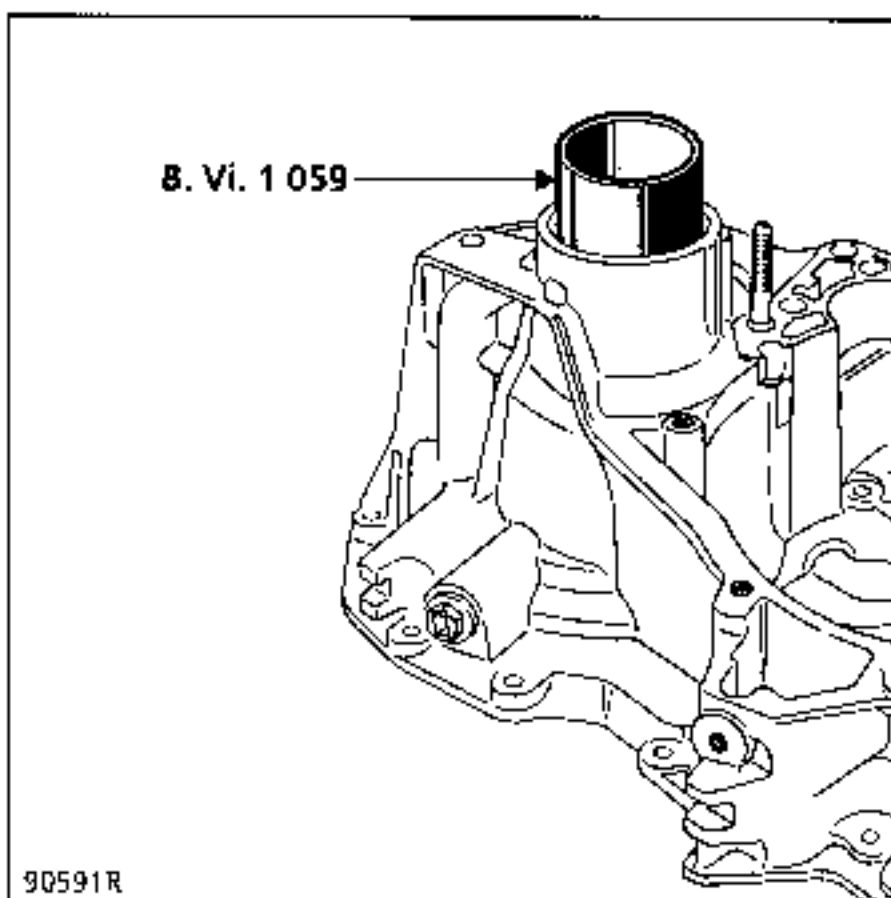
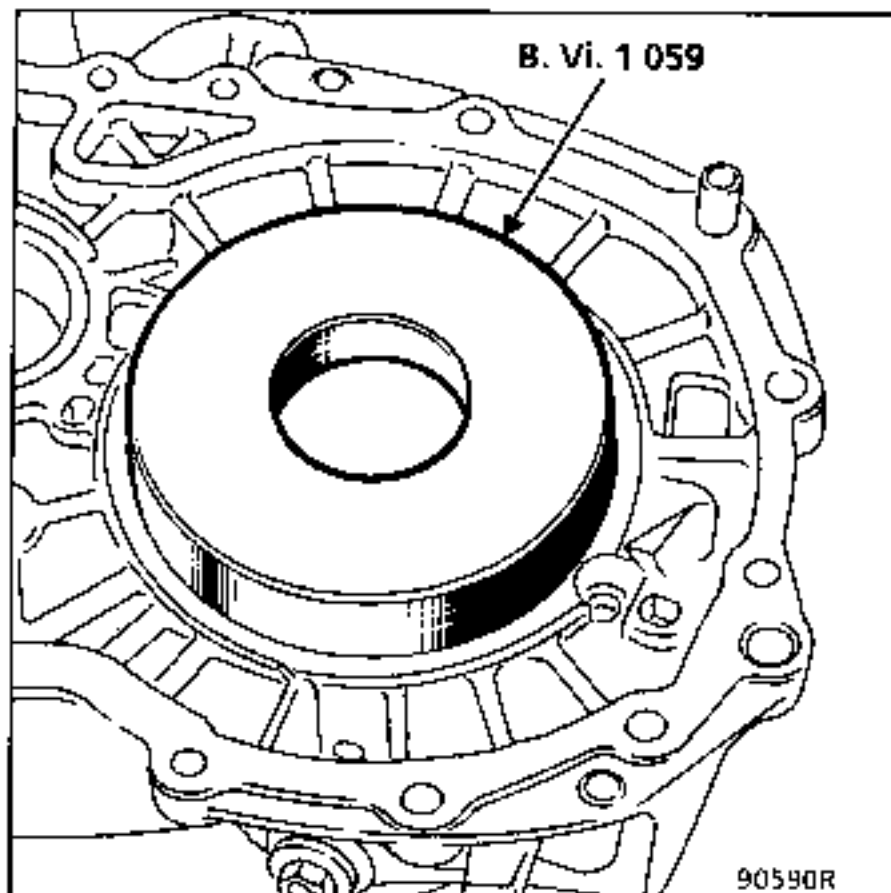
90589R

Jaulas de los rodamientos

Sacar las jaulas de los rodamientos con ayuda de un tubo encajado por el interior del cárter.

REPOSICION

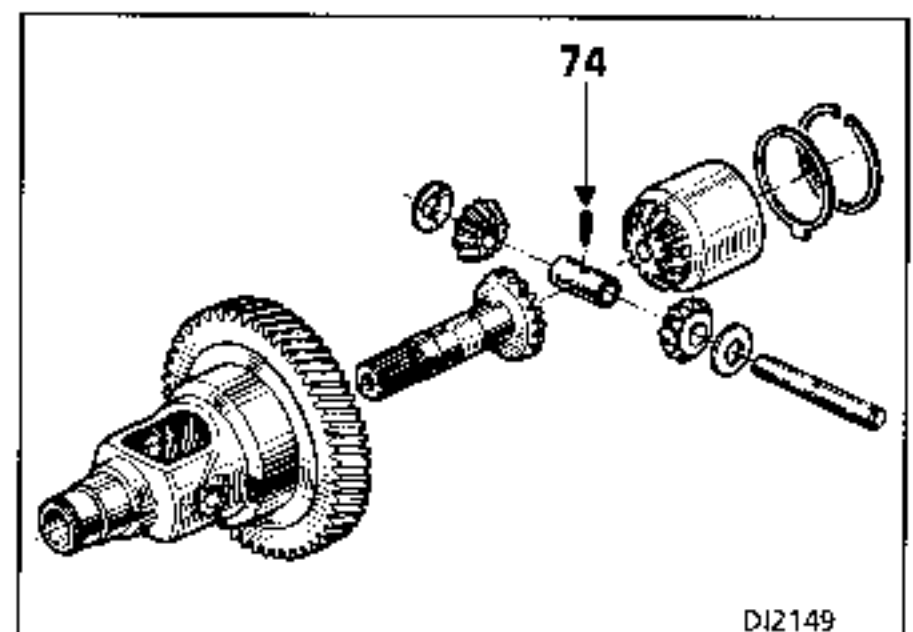
Con el útil B. Vi. 1 059 y una prensa, montar las jaulas de los rodamientos hasta que hagan apoyo sobre el resalte del cárter.

**DIFERENCIAL
(MONTAJE SOBRE RODAMIENTOS CONICOS)****MONTAJE**

Todas las piezas limpiadas y controladas se irán aceitando a medida que se vayan montando.

Los pasadores elásticos se sustituirán de forma sistemática.

Las operaciones de montaje y de reglaje deberán ser efectuadas con cuidado y precisión, siguiendo el orden indicado.

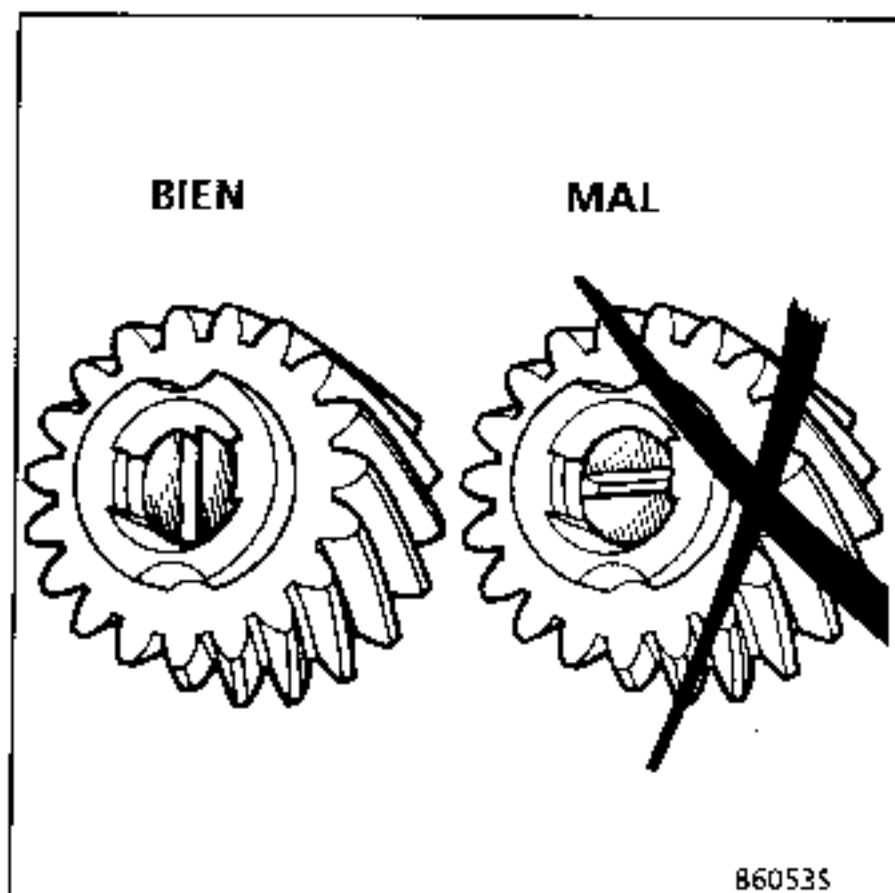


Es imperativo montar un pasador (74) nuevo (con el útil B. Vi. 31-01).

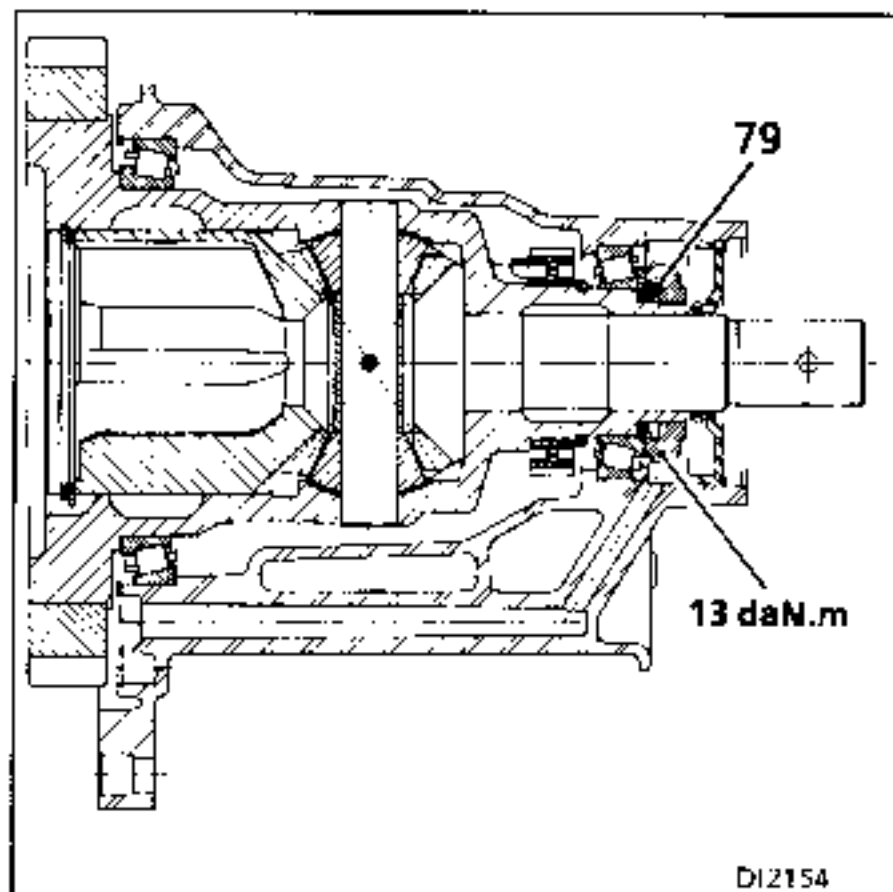
Colocar la corona taquimétrica (41) con las muescas enganchadas en la garganta circular del cajetín.

Volver a montar el piñón y el eje del taquímetro nuevo mediante una pinza de boca plana.

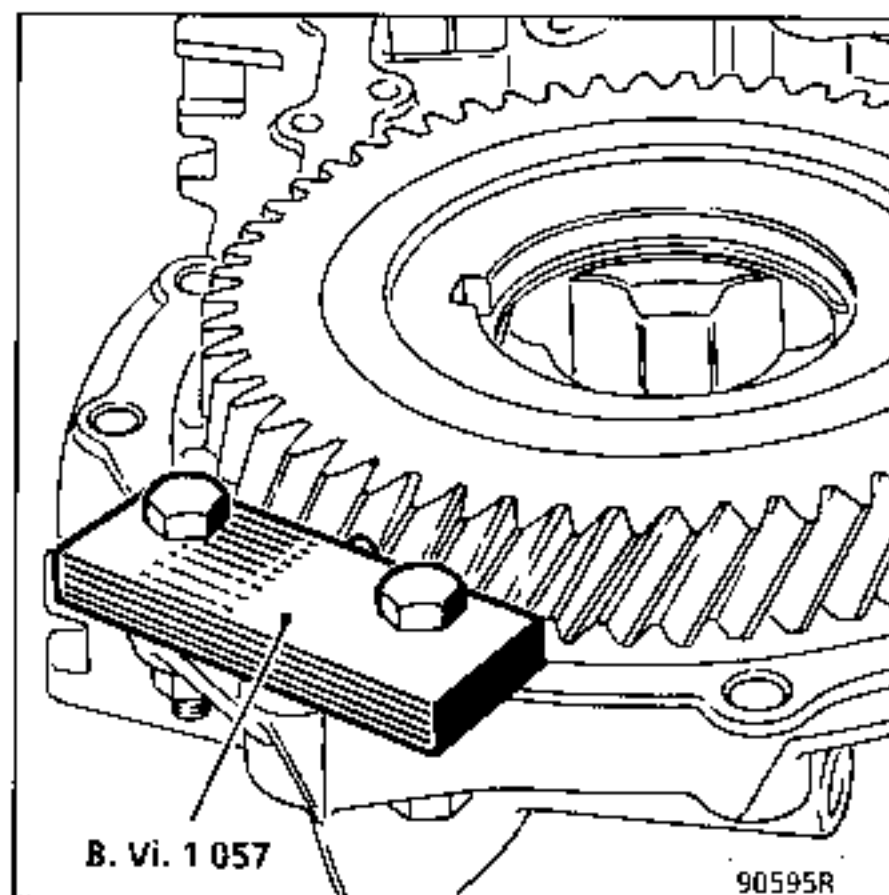
NOTA : asegurarse del buen posicionamiento y del apoyo correcto de las jaulas en su alojamiento.



Al estar montadas las cubetas exteriores de los rodamientos del diferencial, montar dicho diferencial en el cárter con los rodamientos ligeramente aceitados.



Al igual que en el desmontaje, inmovilizar el conjunto cajetín - corona con el útil B. Vi. 1 057, fijado sobre el cárter.



Reglaje de la Pretensión de los Rodamientos



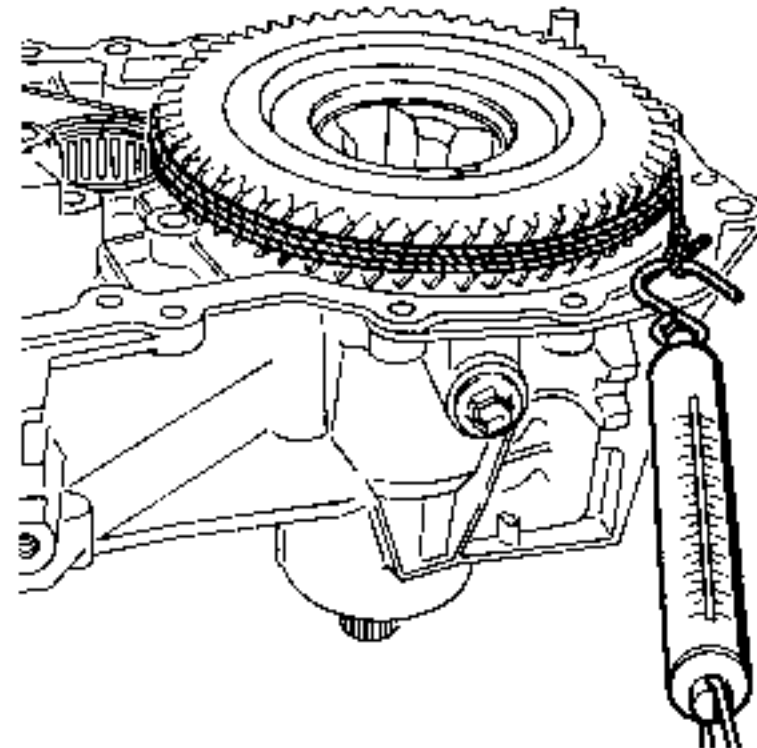
por arandelas

9322754

Pretensión rodamientos del diferencial

- Rodamientos reutilizados : 0 a 2 daN.
- Rodamientos nuevos : 1,6 a 3,2 daN.

Medio de control
Dinamómetro



906685

Espesor de las arandelas vendidas
en recambio



9322755

2,225 mm a
2,525 mm de
0,05 en 0,05 mm

DIFERENCIAL

Reglaje de la pretensión de los rodamientos.

ELECCION DE LA ARANDELA DE CALADO :

Se pueden presentar tres casos :

1er caso : todas las piezas se vuelven a utilizar (rodamientos, cajetín del diferencial, cárter).
Montar la arandela de calado de origen (79) y controlar la pretensión.

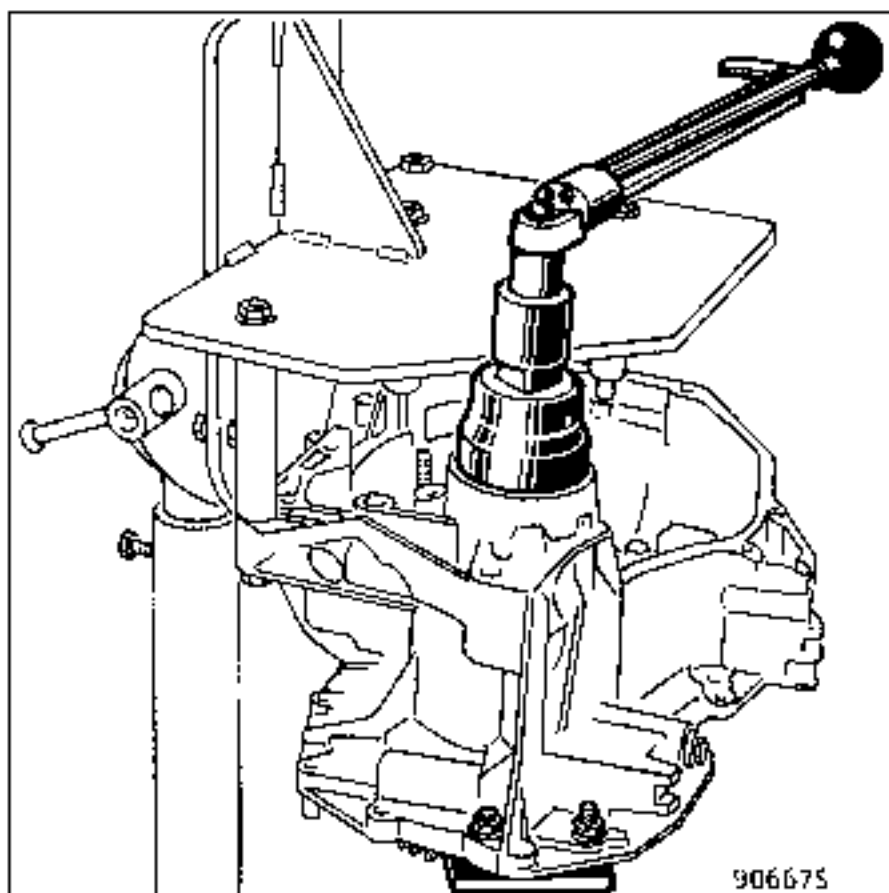
2º caso : los rodamientos se vuelven a utilizar, pero se sustituye una de las piezas (cajetín o cárter).
Utilizar la arandela de calado, la más gruesa de la colección (2,525 mm). Controlar y reglar eventualmente la pretensión.

3er caso : los rodamientos son nuevos (con o sin sustitución del cajetín y del cárter).
Utilizar la arandela de calado, la más gruesa de la colección (2,525 mm). Controlar y reglar eventualmente la pretensión.

Montar el rodamiento, lado planetario, de cola sobre el cajetín del diferencial.

Colocar la arandela de calado y la tuerca elástica, respetando el sentido de montaje (garganta lado rodamiento).

Efectuar un pre-apriete al par de 1 a 2 daN.m.



Retirar el útil B. Vi. 1057 y hacer girar el diferencial para colocar los rodamientos.

Colocar el útil B. Vi. 1057 y apretar la tuerca al par de 13 daN.m.

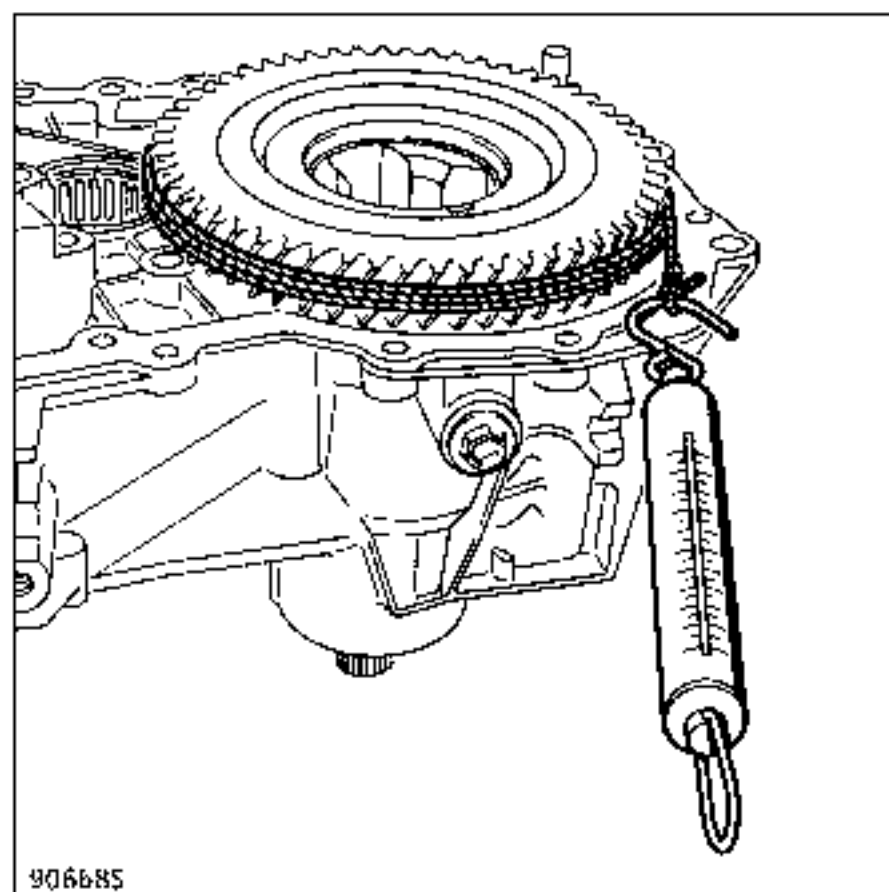
Retirar el útil B. Vi. 1057.

VERIFICACION DE LA PRETENSION

Hacer girar al diferencial varias vueltas.

Enrollar una cuerda alrededor de la corona.

Mediante un dinamómetro, tirar de la cuerda.



1er y 2º caso : rodamientos reutilizados.

El diferencial debe girar bajo una carga comprendida entre 0 y 2 daN.

3er caso : rodamientos nuevos.

El diferencial debe girar bajo una carga comprendida entre 1,6 y 3,2 daN.

Esta carga es la necesaria para provocar el movimiento de rotación del diferencial.

Si el reglaje no es correcto :

Determinar el espesor de la arandela de calado a colocar sabiendo que :

La pretensión aumenta de 0,7 a 0,8 daN aproximadamente para una disminución de espesor de la arandela de calado de 0,05 mm e inversamente.

Existe una colección de arandelas de calado de espesor 2,225 mm a 2,525 mm de 0,05 en 0,05 mm.

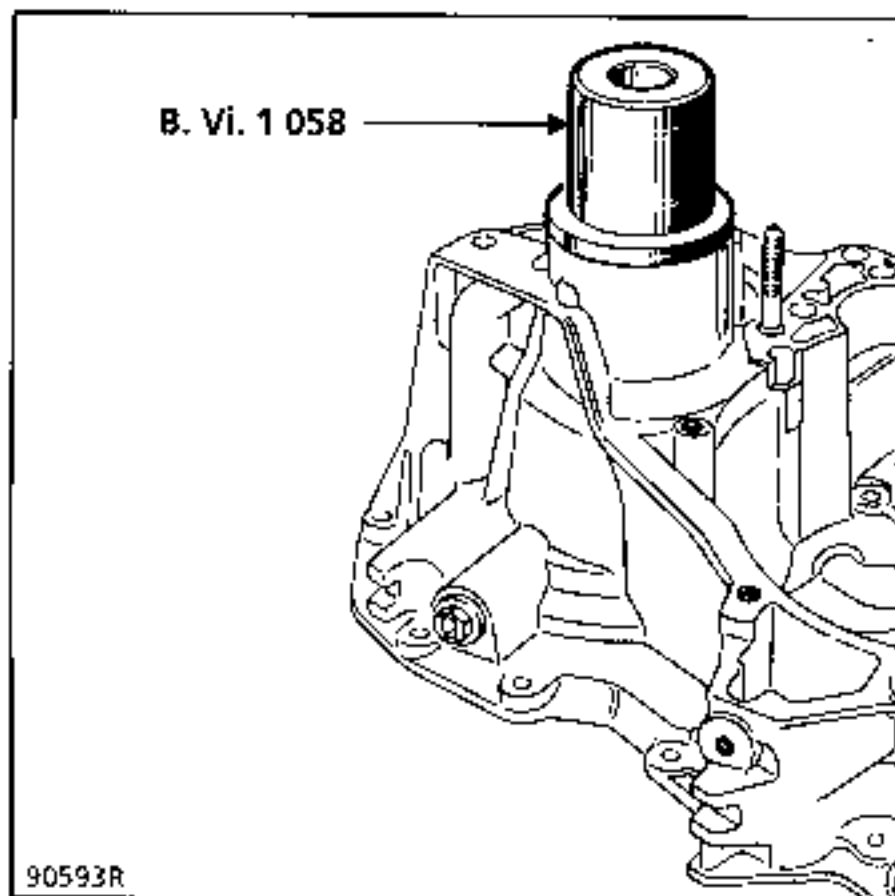
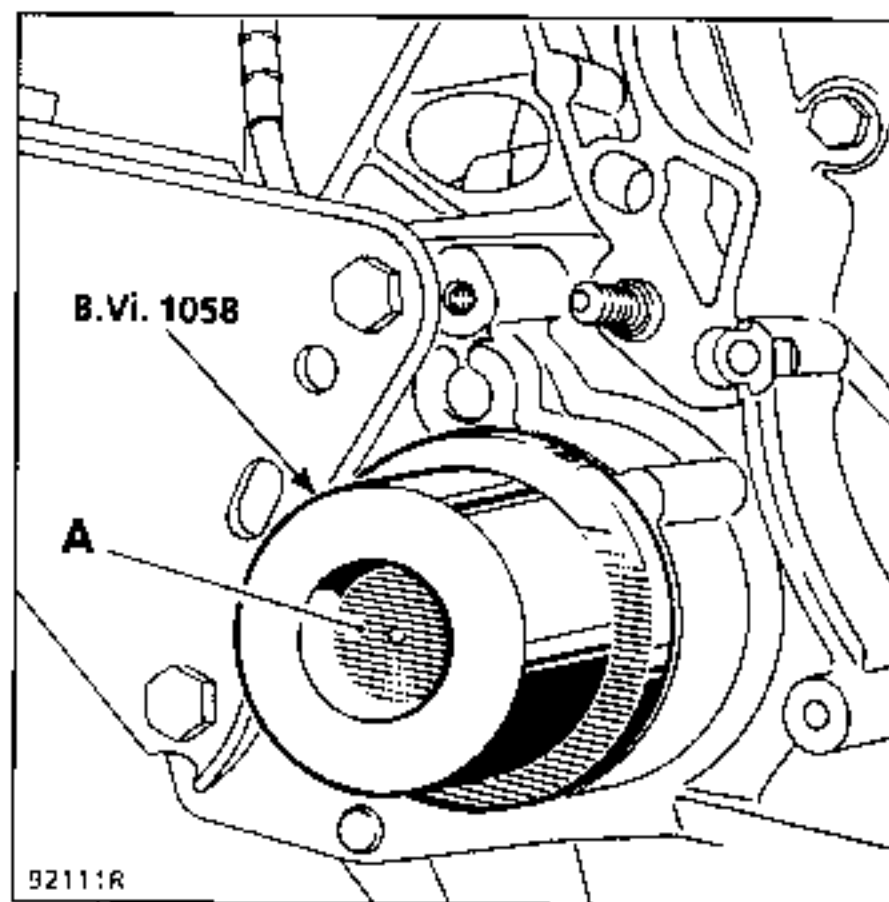
Efectuar el montaje con la nueva arandela de calado y controlar de nuevo la pretensión.

Verificar la rotación del eje del taquímetro.

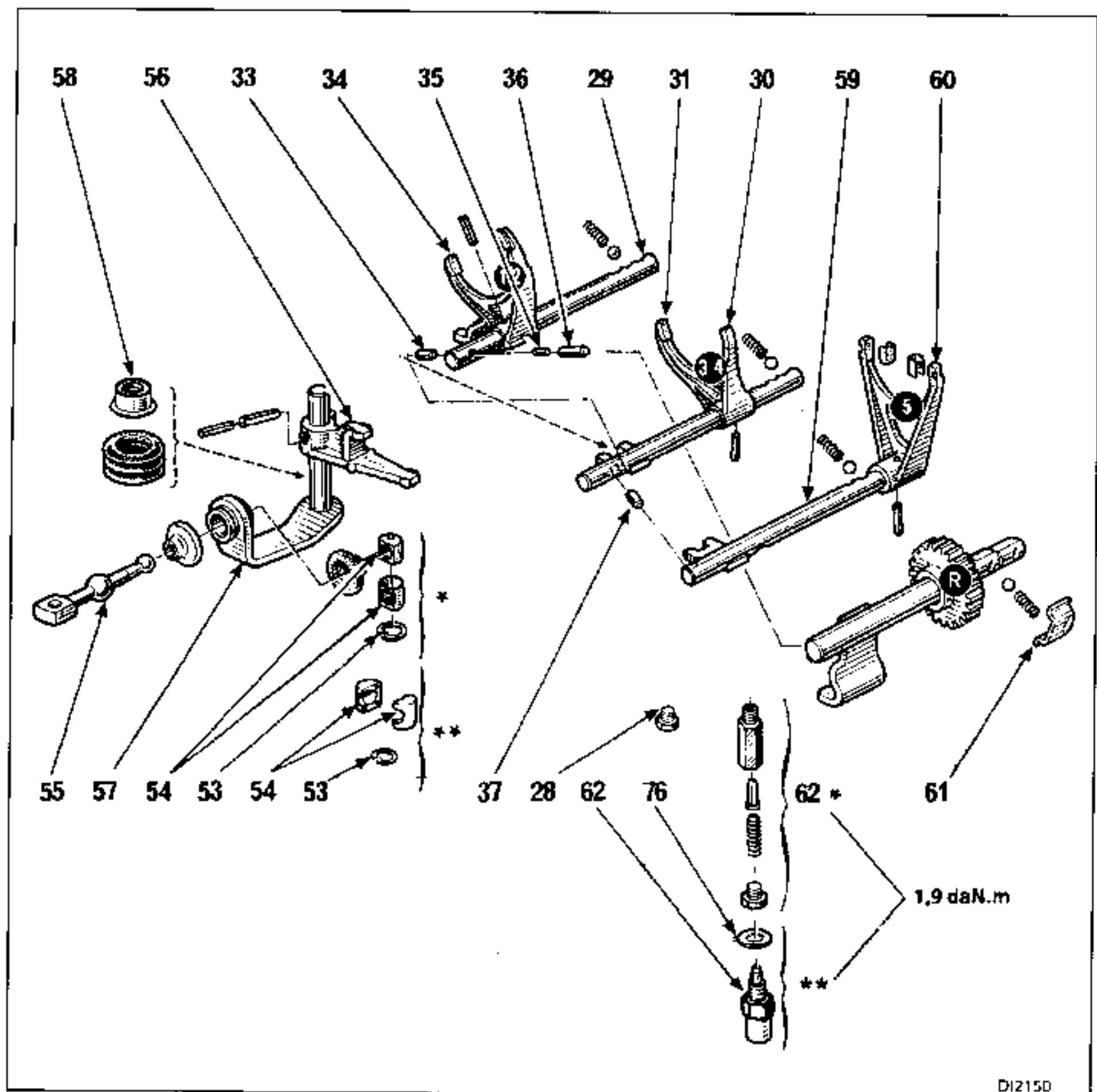
Poner una protección (A) sobre las acanaladuras del planetario (ojiva del B. Vi. 945) y montar la junta labiada mediante el útil B. Vi. 1 058.

Poner la junta tórica sobre el planetario y untar las acanaladuras con grasa MOLYKOTE "BR2".

NOTA : la junta labiada se puede sustituir en el vehículo con la caja montada.



MANDOS INTERNOS



Los ejes no deben presentar ninguna deformación ni desgaste en el asiento de las bolas de bloqueo. Por otra parte, deben deslizarse libremente en sus apoyos sin juego excesivo.

Control de las horquillas :

La superficie de las horquillas en contacto con las gargantas de los desplazables no debe estar deformada ni gastada.

**SUSTITUCION DEL MANDO
(EJE - PALANCA Y DEDO DE PASO)****EXTRACCION**

Retirar el circlip de la bieleta de mando (53).

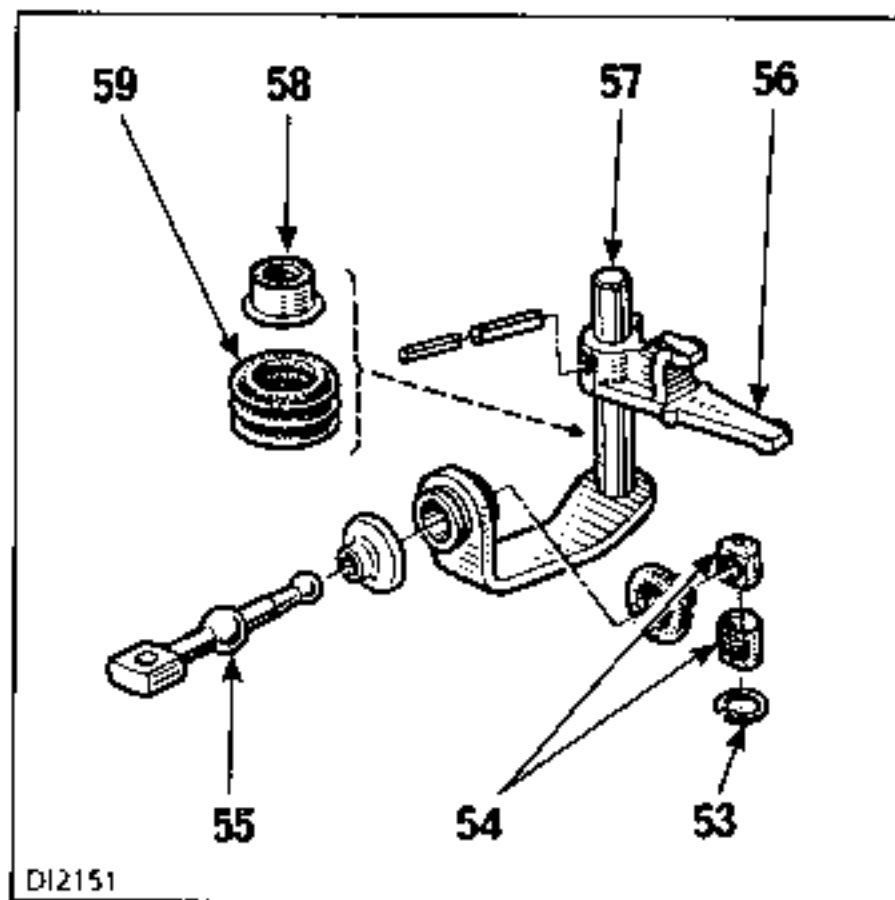
Retirar el soporte de la bieleta (54) y de la bieleta (55).

Quitar el pasador del dedo de selección (56) mediante un saca-pasadores de $\varnothing 7$ mm.

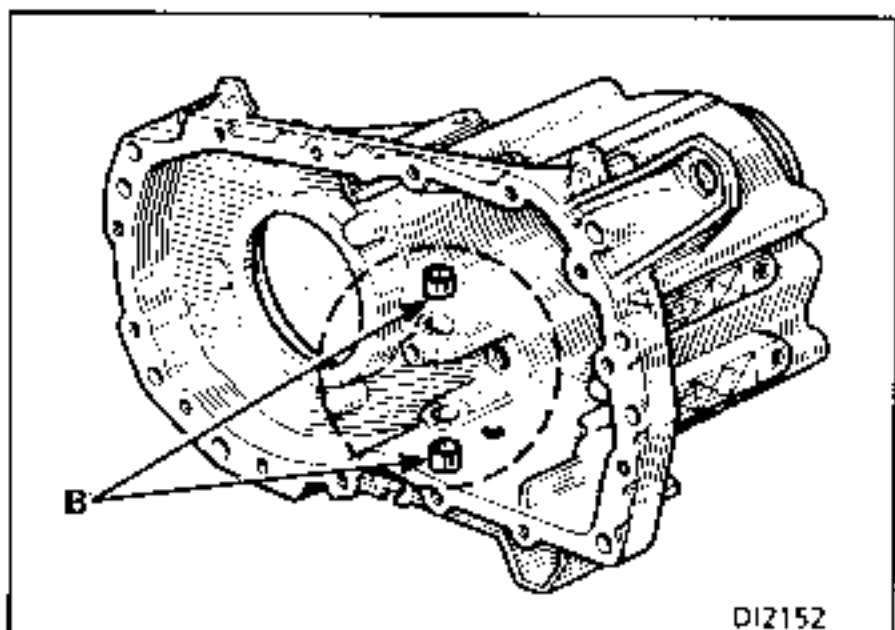
Retirar el fuelle (59) del casquillo (58).

Tirar del eje de mando (57) hacia el exterior.

Retirar la junta labiada (58).

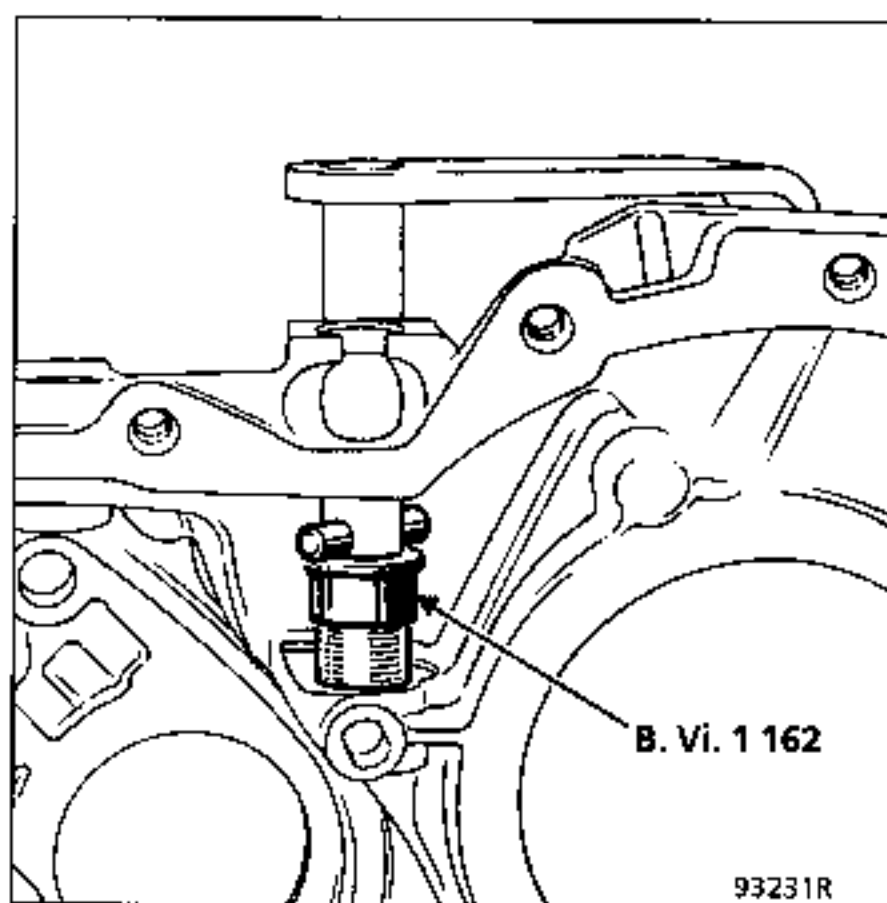


Sacar los dos casquillos del apoyo (B) con un tubo de $\varnothing 16,5$ mm exterior.

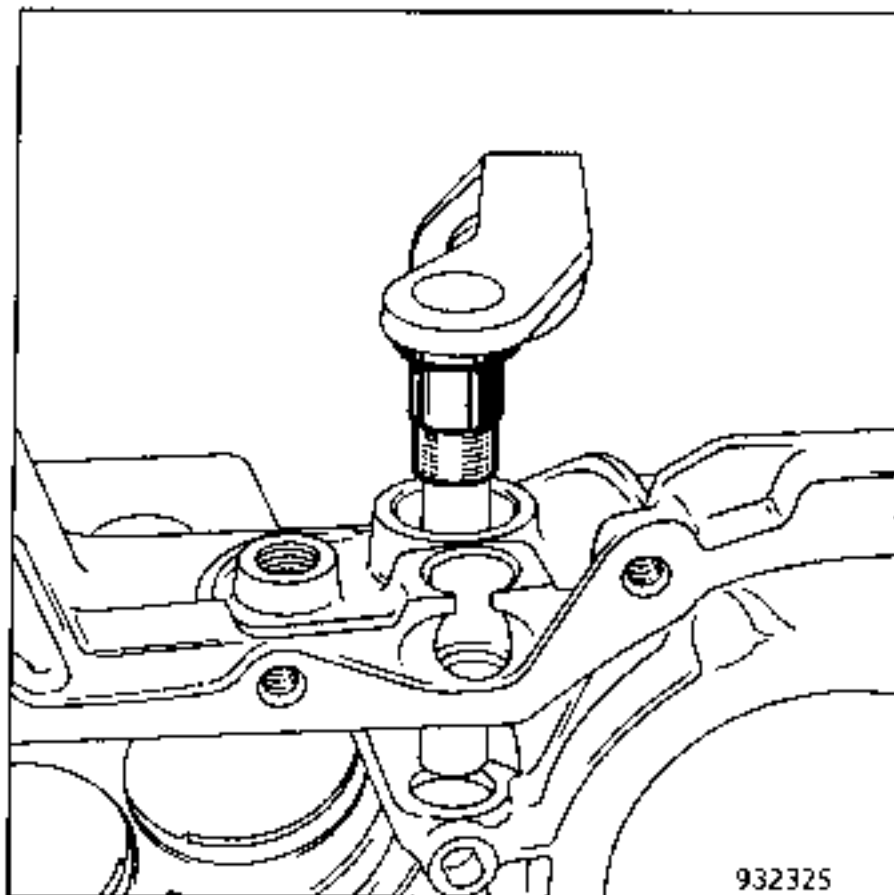
**REPOSICION**

En la sustitución de la junta labiada del eje de mando, se recomienda sustituir sistemáticamente los casquillos de apoyo del eje de mando. Además, éste no debe presentar rayaduras o señales de desgaste.

La sustitución de los casquillos se efectúa mediante el manguito B. Vi. 1 162 y un eje de mando usado.

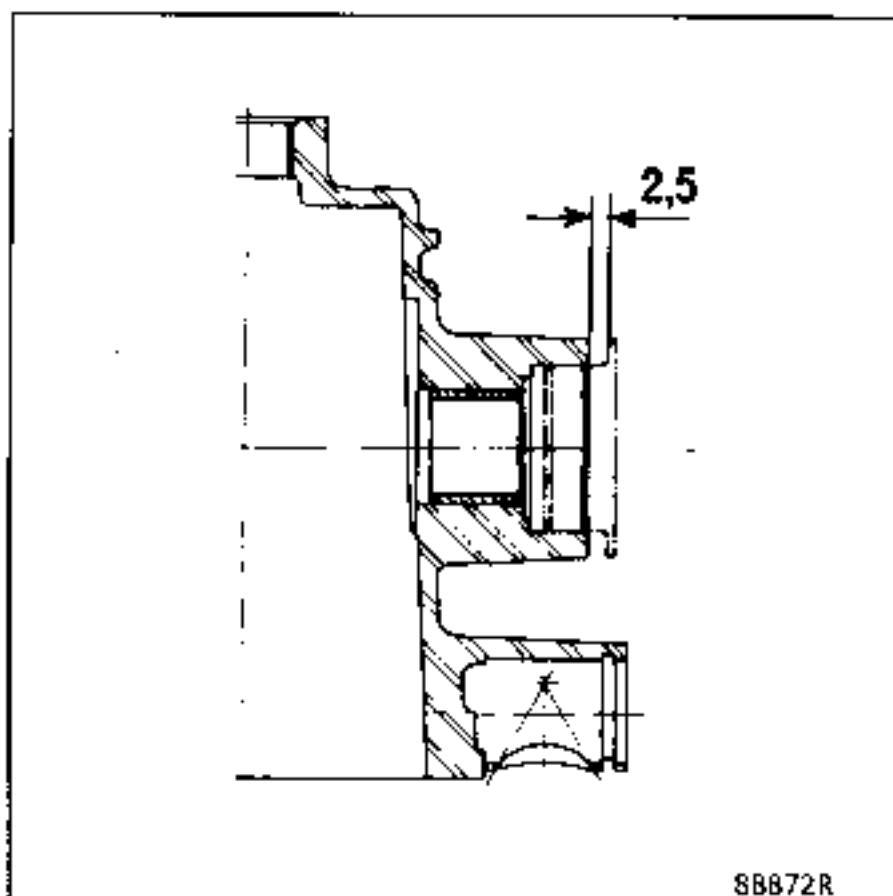
1) Apoyo interno

2) Apoyo externo

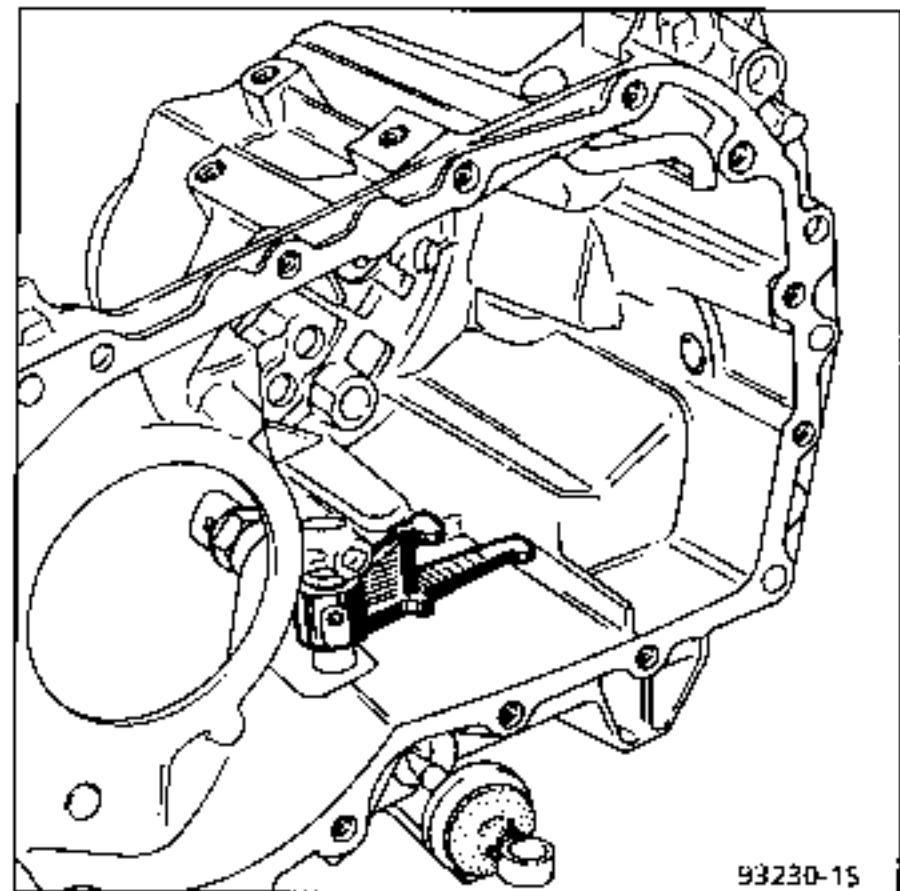


Montar en el orden :

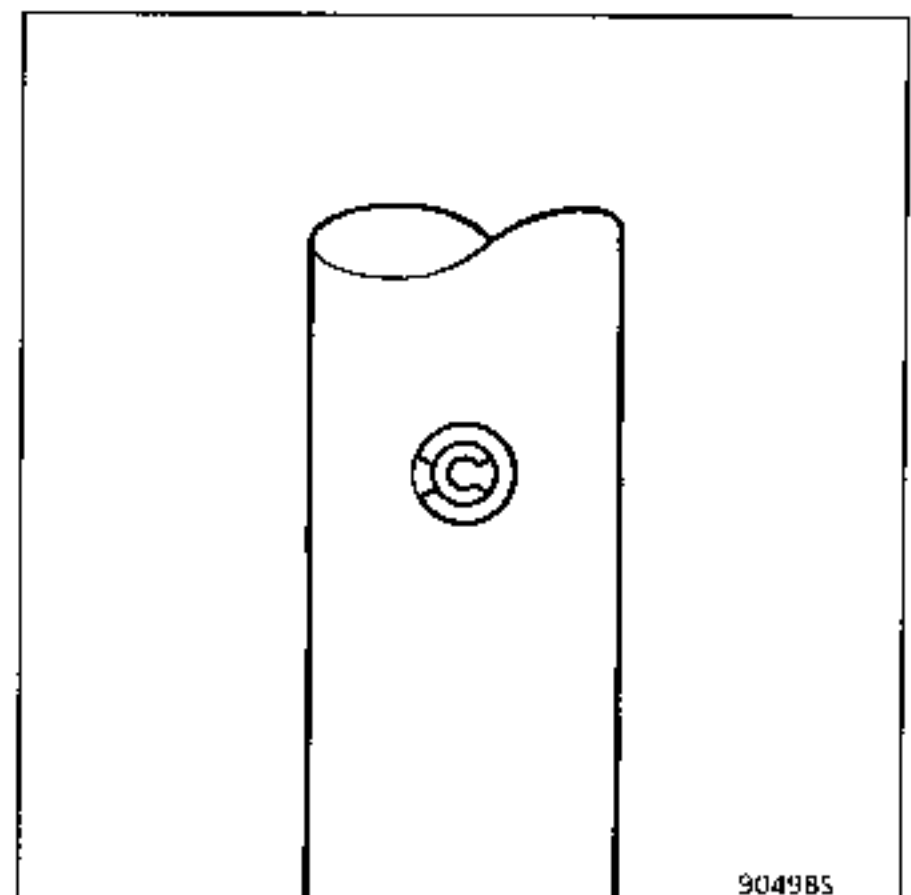
- la junta labiada aceiteada con el útil B. Vi. 1 162,
- respetar su cota de introducción,



- el dedo de paso (56), con la horquilla grande, lado bieleta exterior,
- el eje (57) aceitado y provisto del fuelle (59).

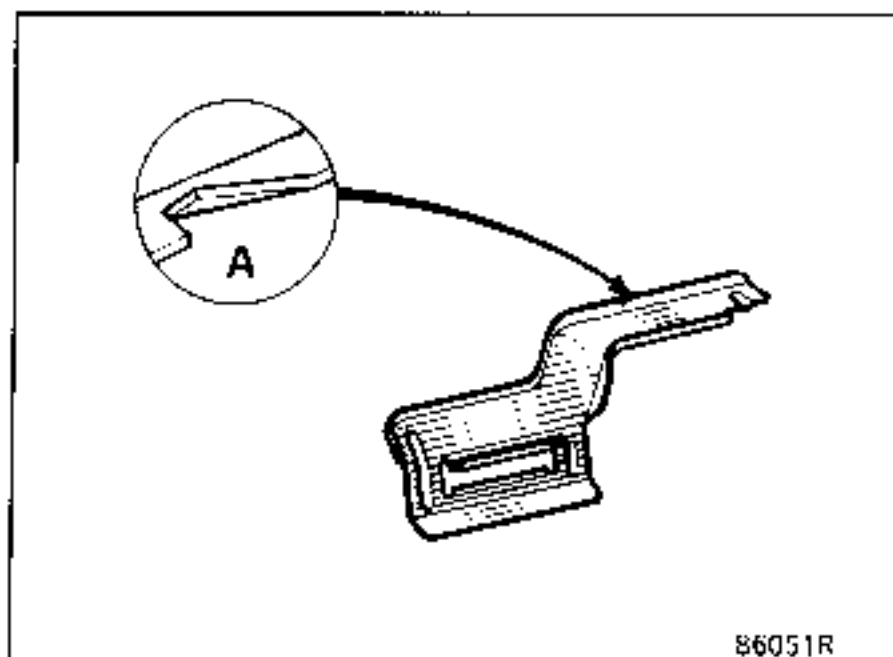
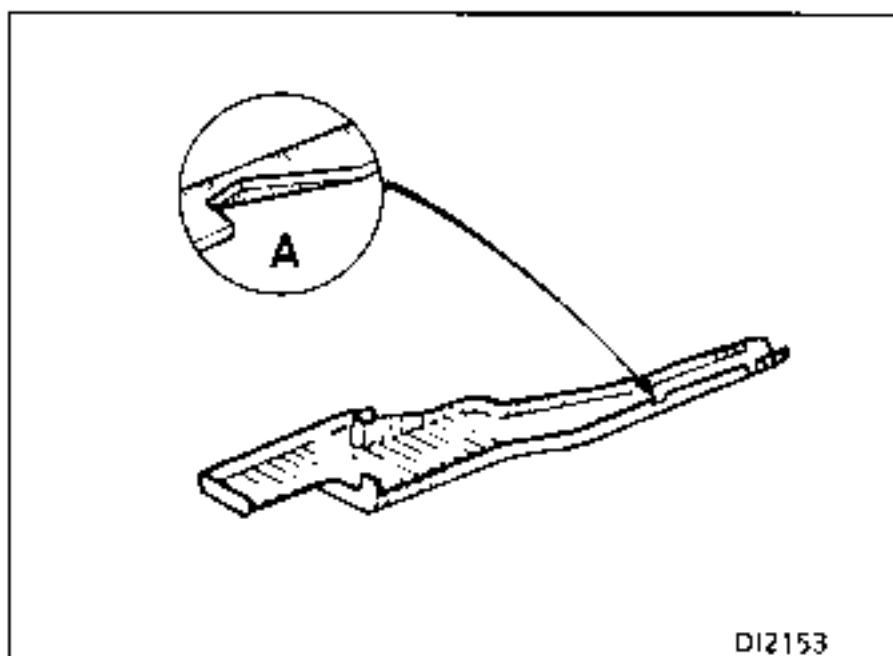


Respetar la orientación de los pasadores, las hendiduras de éstas deben ser perpendiculares al eje y opuestas.



Volver a colocar la bieleta (55), su soporte (54) y el circlip (53).

SUSTITUCION DEL CANAL DE ENGRASE

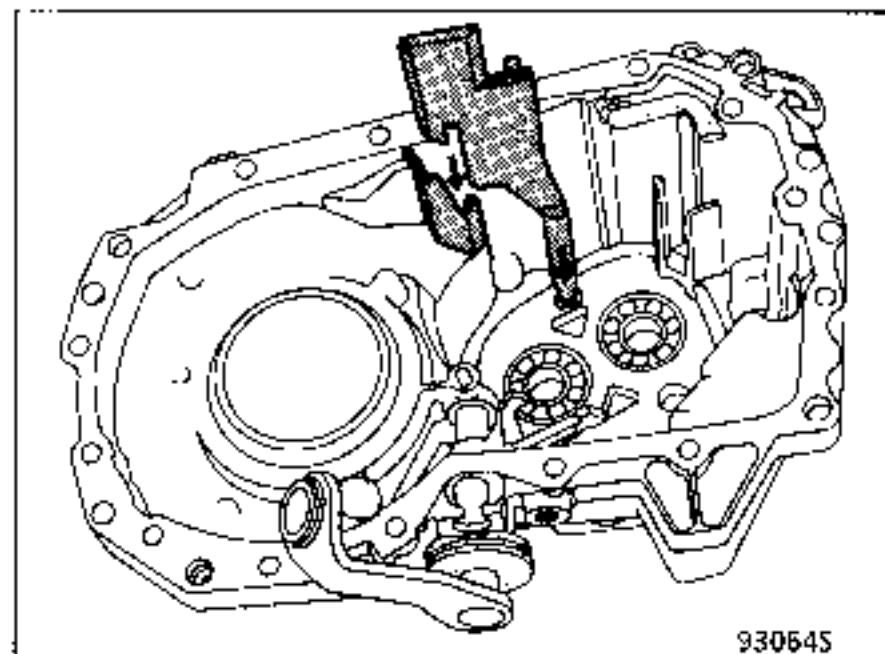
1^{er} montaje2^o montaje

EXTRACCION

Doblar la retención (A) del canal y empujarla al interior del cárter del mecanismo.

REPOSICION

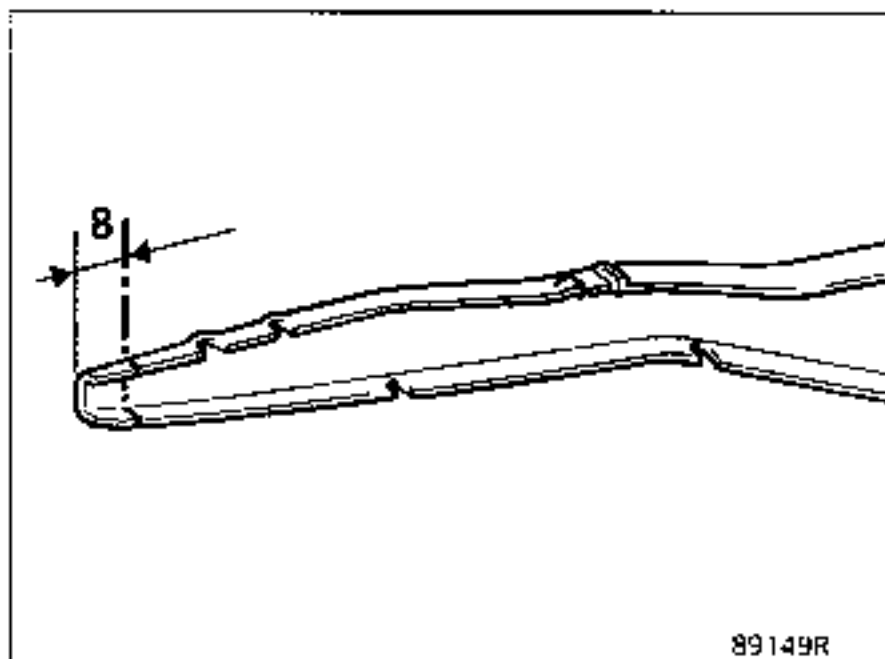
Colocar los railes del canal en los nervios del cárter del mecanismo.



Empujar hasta que haga tope y verificar el enganchado de la retención (A).

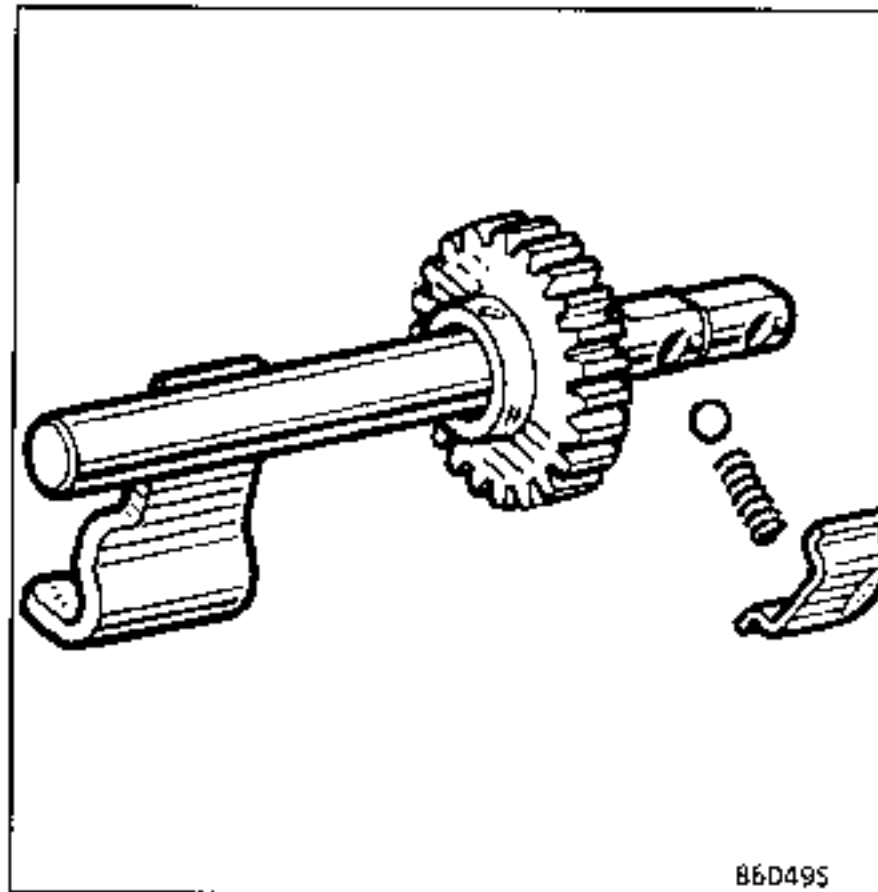
NOTA : modificación del canal de engrase del desplazable de 5ª debido a una sustitución del cárter del mecanismo.

Al montar la tapa de 5ª y después de sustituir el cárter del mecanismo que contiene un canal de chapa, por un cárter de mecanismo que está previsto para un canal de plástico, es necesario cortar el canal de plástico unos 8 mm.

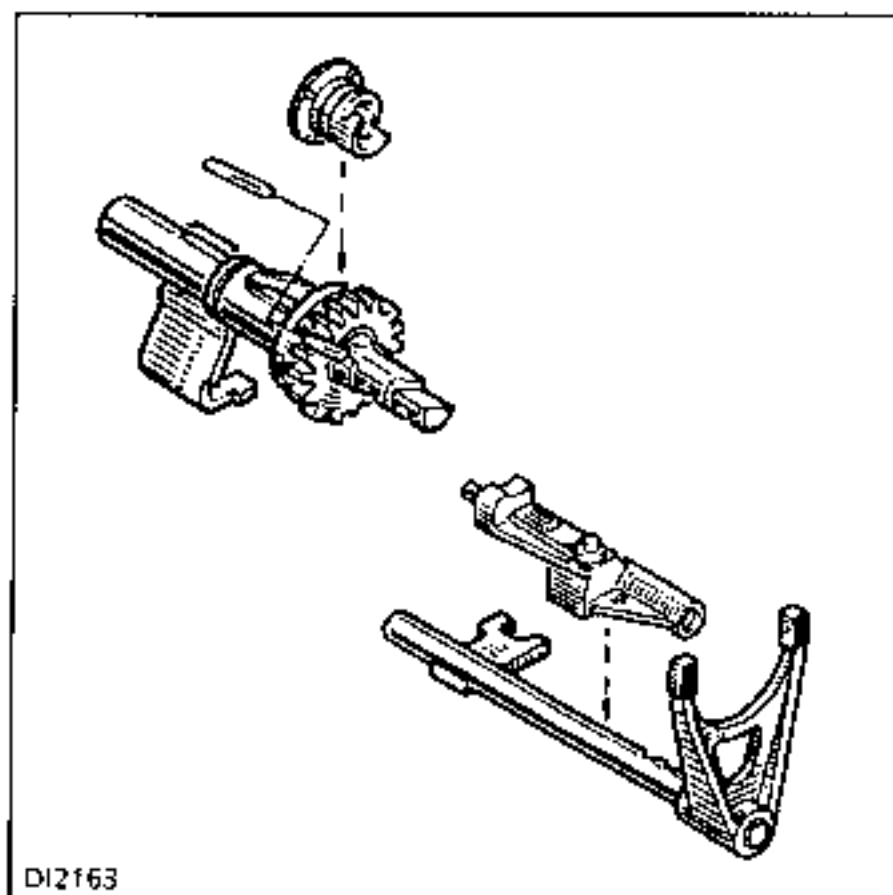


El eje de la marcha atrás no se puede reparar y se vende ensamblado con el piñón intermediario.

No hay que efectuar ningún reglaje.

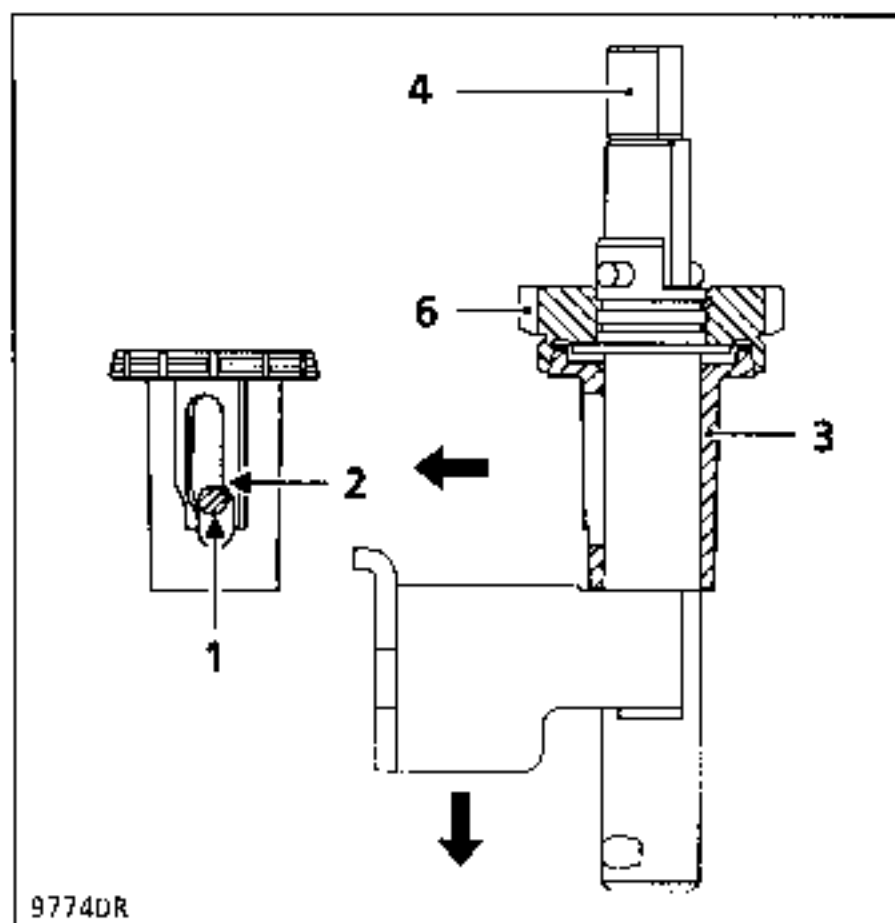


DESPIECE



FUNCIONAMIENTO

Ciertas cajas de velocidades JC5 ó JB disponen del dispositivo de marcha atrás con toma constante.



Este dispositivo, que viene a completar el freno de la marcha atrás, permite un paso de la velocidad sin que choquen los dentados.

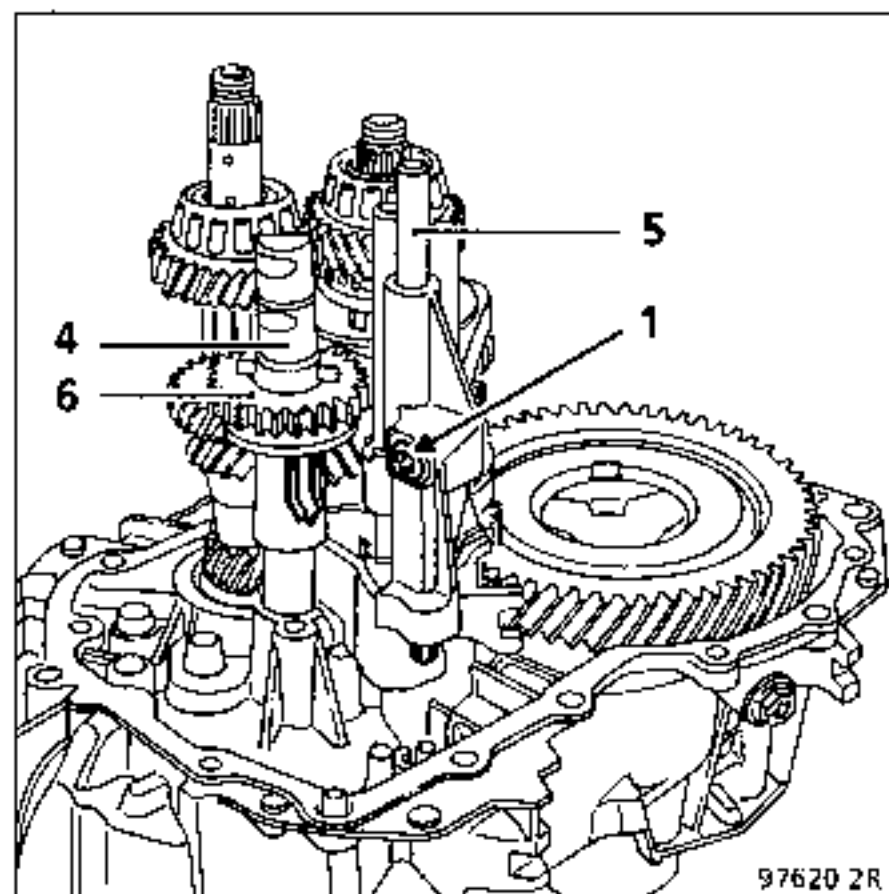
El piñón intermediario (6) es arrastrado de forma permanente por el árbol primario mientras que éste es arrastrado por el motor.

Cuando se desembraga para meter la marcha atrás, se libera el árbol primario. El piñón del árbol secundario se detiene entonces.

Al actuar en el mando de las velocidades, se pone el cono (3) en fricción con el piñón intermediario (6).

El par creado tiende a frenar el árbol primario y coloca el resalte (2) apoyado sobre el tetón (1) unido al cárter.

El paso del resalte (2) y por lo tanto de la marcha atrás, no podrá tener lugar más que cuando la velocidad del árbol primario sea nula.



4 Eje de marcha atrás

5 Eje de mando de 5ª

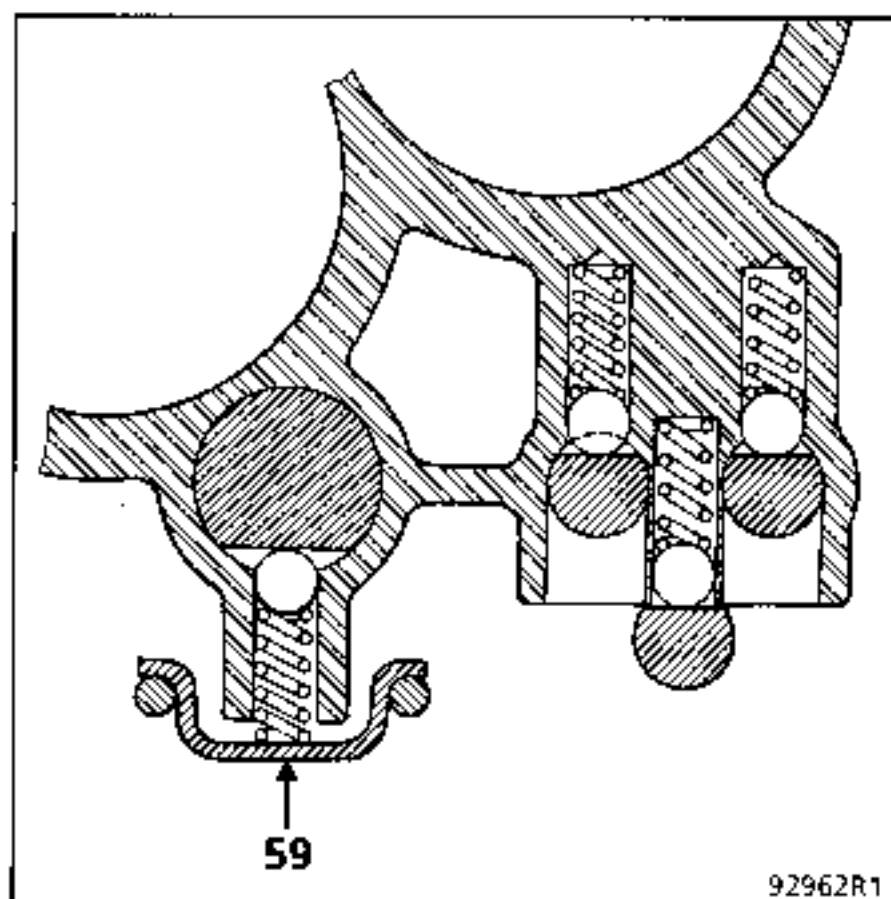
EVOLUCION DE LA REPARACION DE LA CAJA DE VELOCIDADES**Separación de los cárteres**

Extraer :

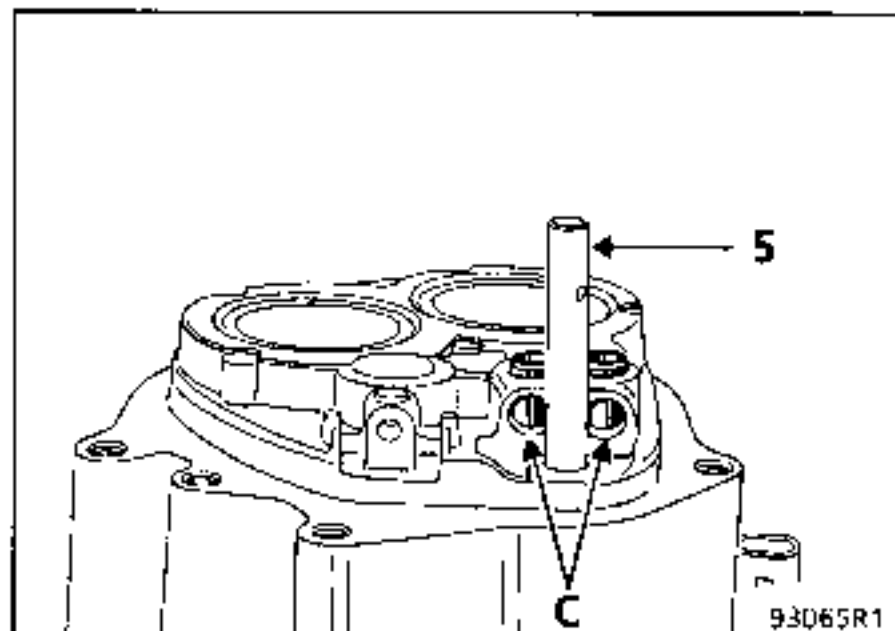
- el conjunto de la piñonería de 5ª,
- los tornillos de fijación del cárter del mecanismo.

Retirar el caballete (59) del sistema de bolas de la marcha atrás.

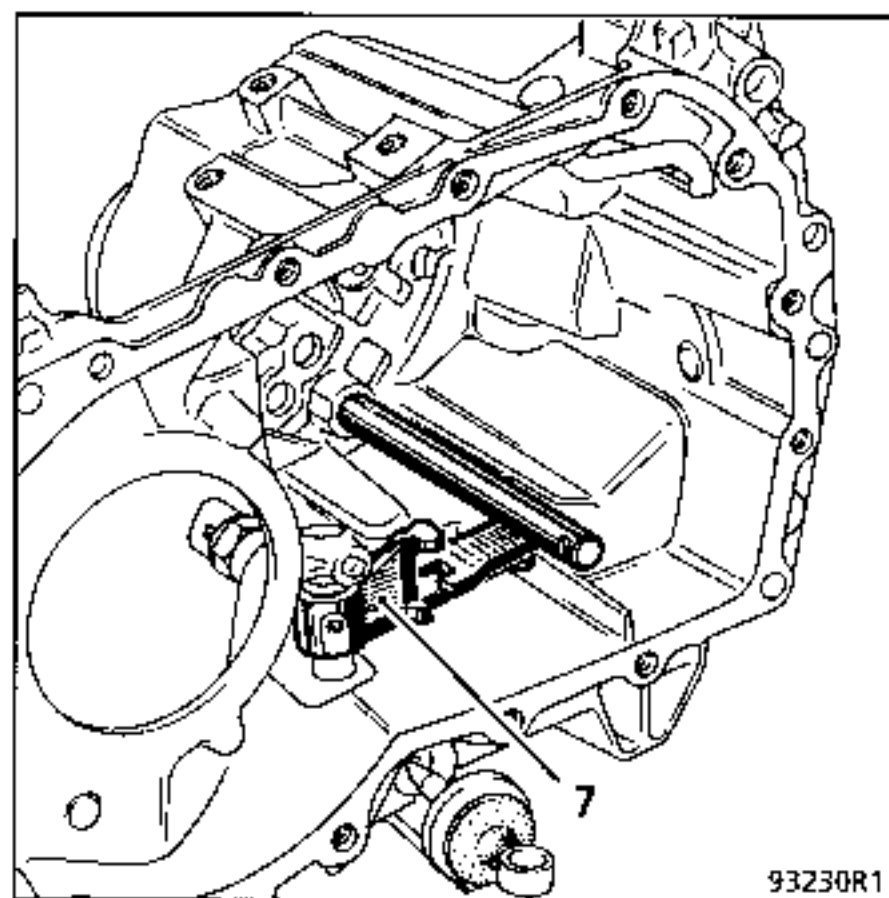
Recuperar el muelle y la bola.



Se recomienda colocar dos imanes o obturar los orificios (C) con el fin de recuperar las bolas y muelles de bloqueo de los ejes 1/2 y 3/4.



Asegurarse de que el dedo de paso (7) no hace movimientos de engranado.

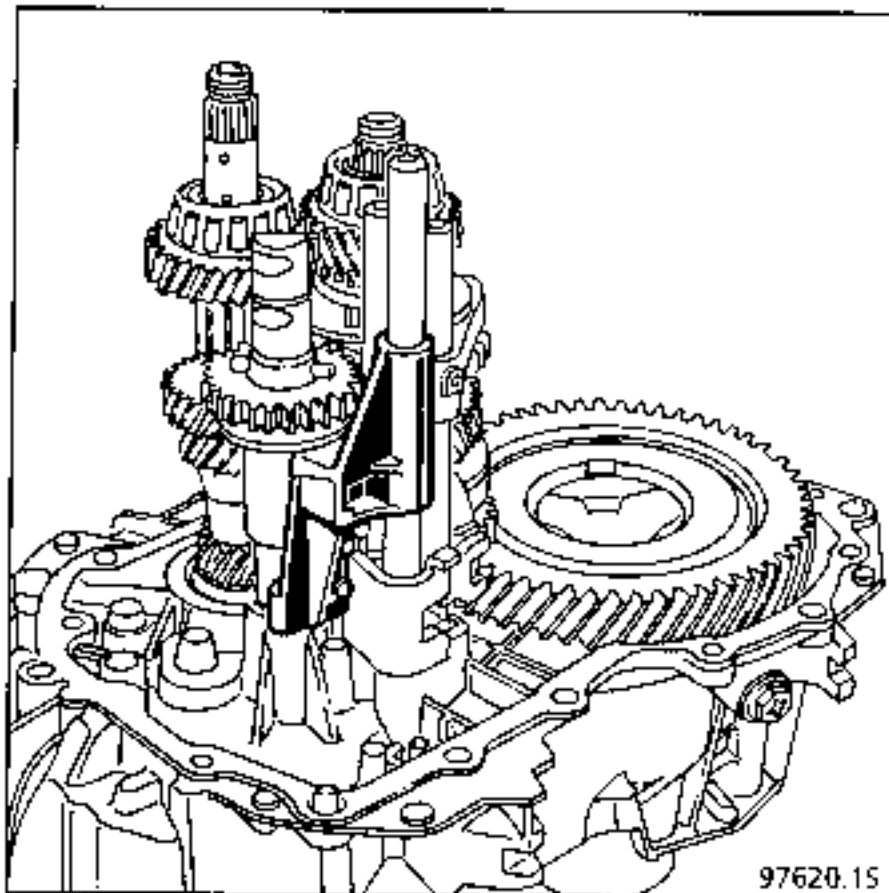


Si es necesario, actuar en el eje (5) de paso de la 5ª velocidad.

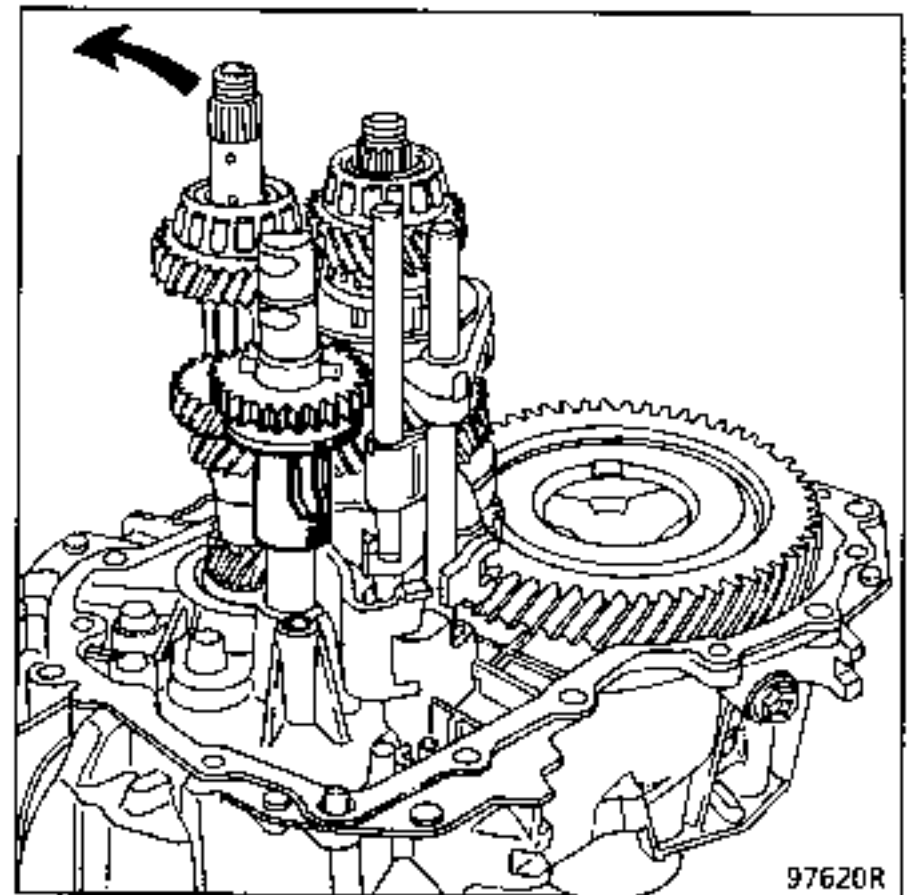
ATENCION : con el cárter del mecanismo levantado, volver a empujar el eje de 5ª (5) ; éste queda solidario con el cárter de embrague.

Recuperar el muelle y la bola de bloqueo de la 5ª velocidad.

Para extraer el conjunto de la marcha atrás, levantar el piñón de la marcha atrás con el fin de liberar el eje de 5ª así como la guía de la marcha atrás.



Para extraer el eje de marcha atrás, levantar el árbol primario hacia el exterior.



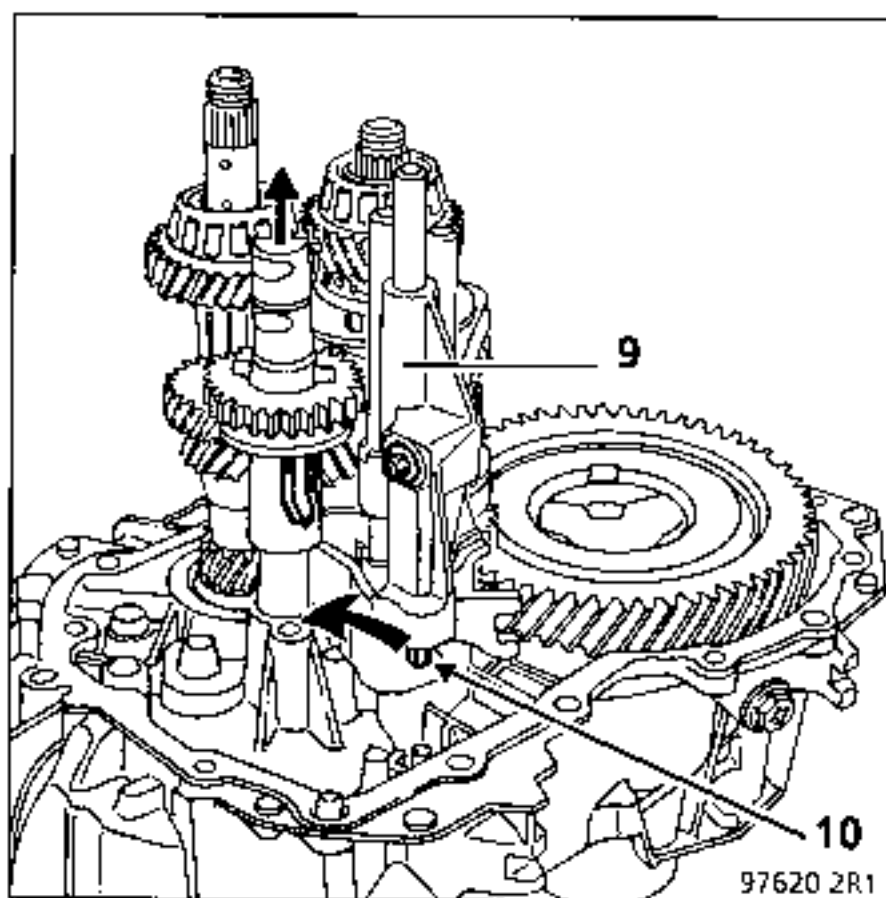
REPOSICIÓN

Proceder en el sentido inverso a la extracción.

Piezas usadas (a verificar) :

- casquillo bajo el piñón,
- piñón intermediario,
- cono de fricción.

No hay intercambiabilidad (forma de los cárteres).



Al levantar la guía de la marcha atrás (9), se podrá liberar de su alojamiento el tetón (10).

PAR DETAQUIMETRO**1er caso :**

Sólo el piñón del taquímetro o el eje está estropeado.

EXTRACCION

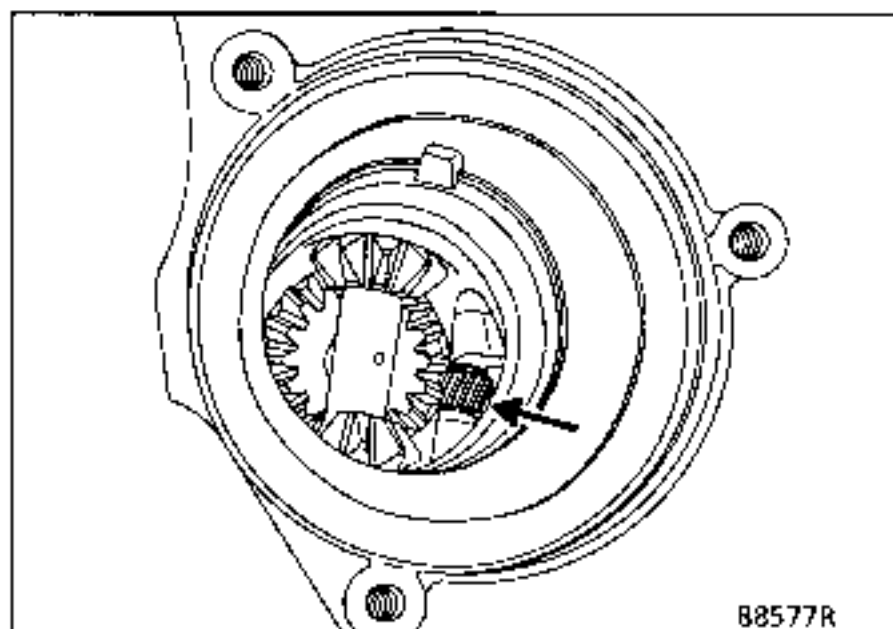
No es necesario desmontar completamente la caja de velocidades.

Extraer el planetario tripode.

Girar el diferencial con la mano para que el piñón del taquímetro sea accesible.

Desgrapar el eje, tirando verticalmente de él, mediante una pinza de puntas largas.

Con esta pinza, retirar el piñón de su alojamiento.



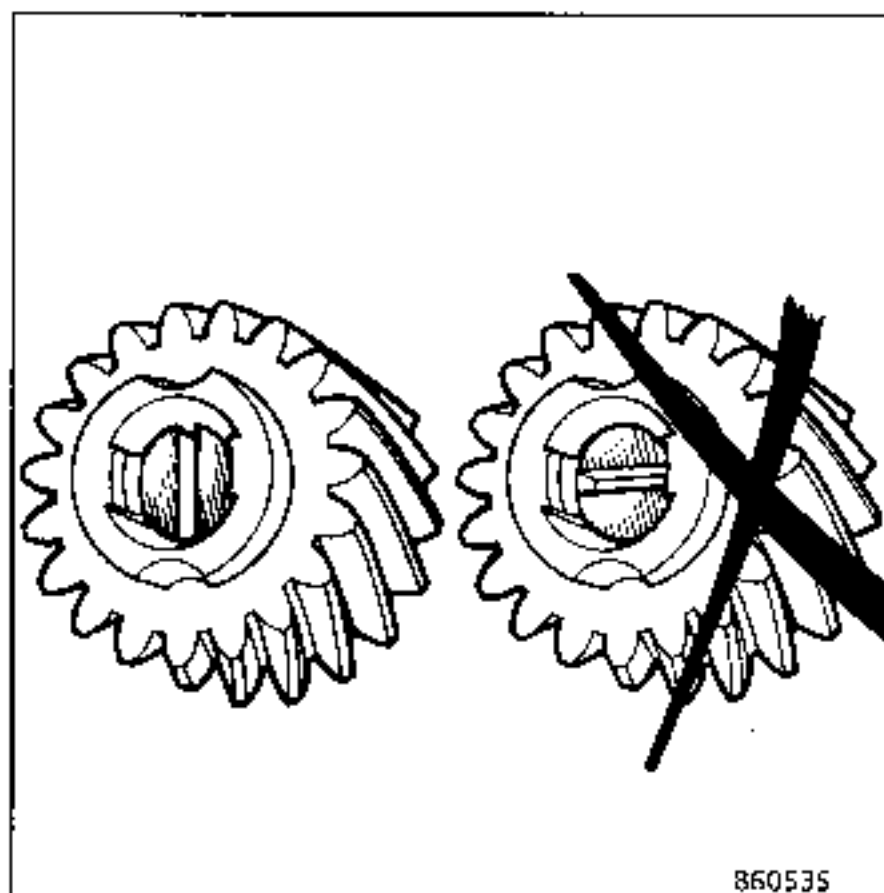
NOTA : El piñón y el eje deben ser sustituidos imperativamente en cada desmontaje.

REPOSICION

Colocar el piñón del taquímetro nuevo mediante una pinza de puntas planas.

El piñón y su eje se montan con la mano. Hay que posicionar correctamente el eje con respecto a los espolones de enchavetado del piñón, a causa de la elasticidad de los labios del eje.

Asegurarse con un mazo del correcto clipsado.



Colocar el planetario tripode.

2º caso :

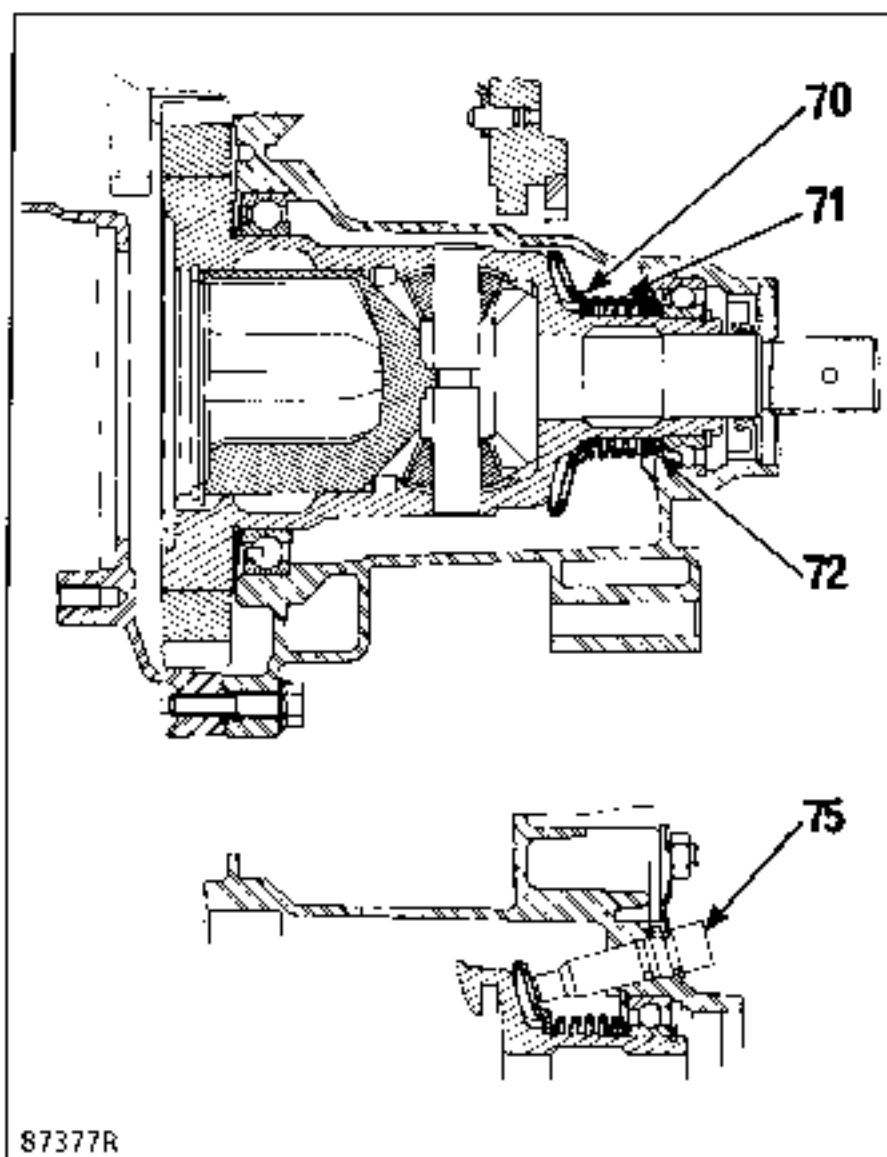
El piñón y la corona taquimétrica están estropeados.

EXTRACCION

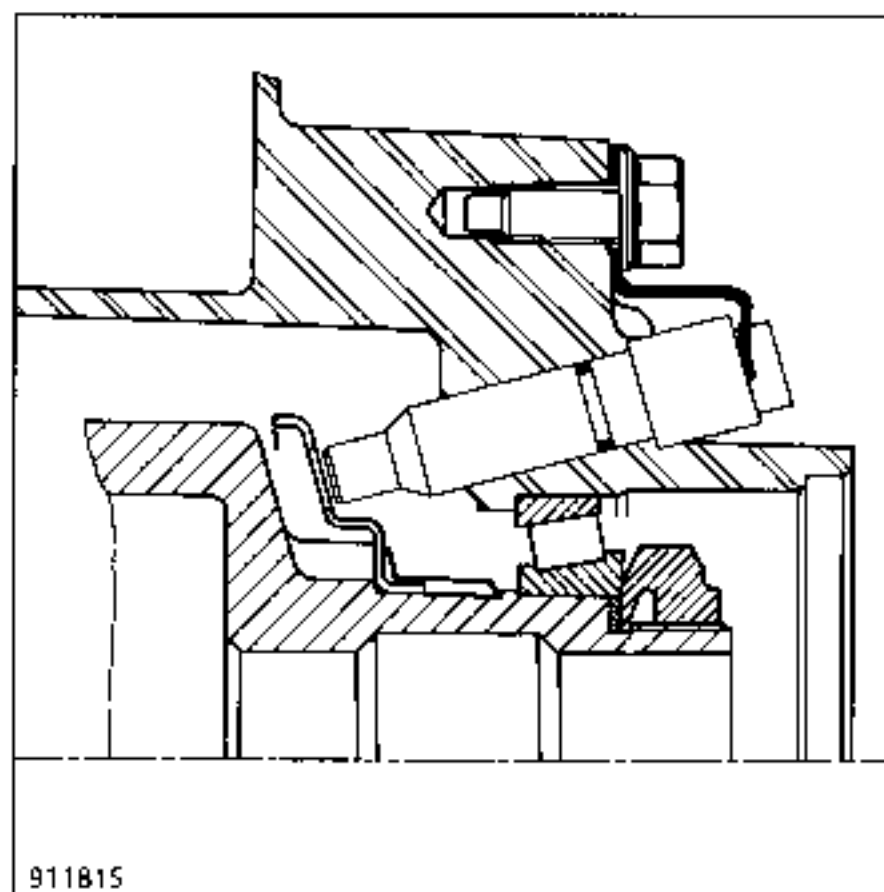
Es necesario extraer la caja de velocidades y desmontar el puente.

TAQUIMETRO ELECTRONICO

1er montaje



2º montaje



El entrehierro del captador taquimétrico no es regulable.

70 Señal taquimétrica

71 Muelle

72 Arandela de apoyo

75 Captador taquimétrico

El separador y el muelle que hasta ahora aseguraban la fijación de la corona de captado, se sustituyen a partir de ahora por un muelle único (R) de diferente tipo.

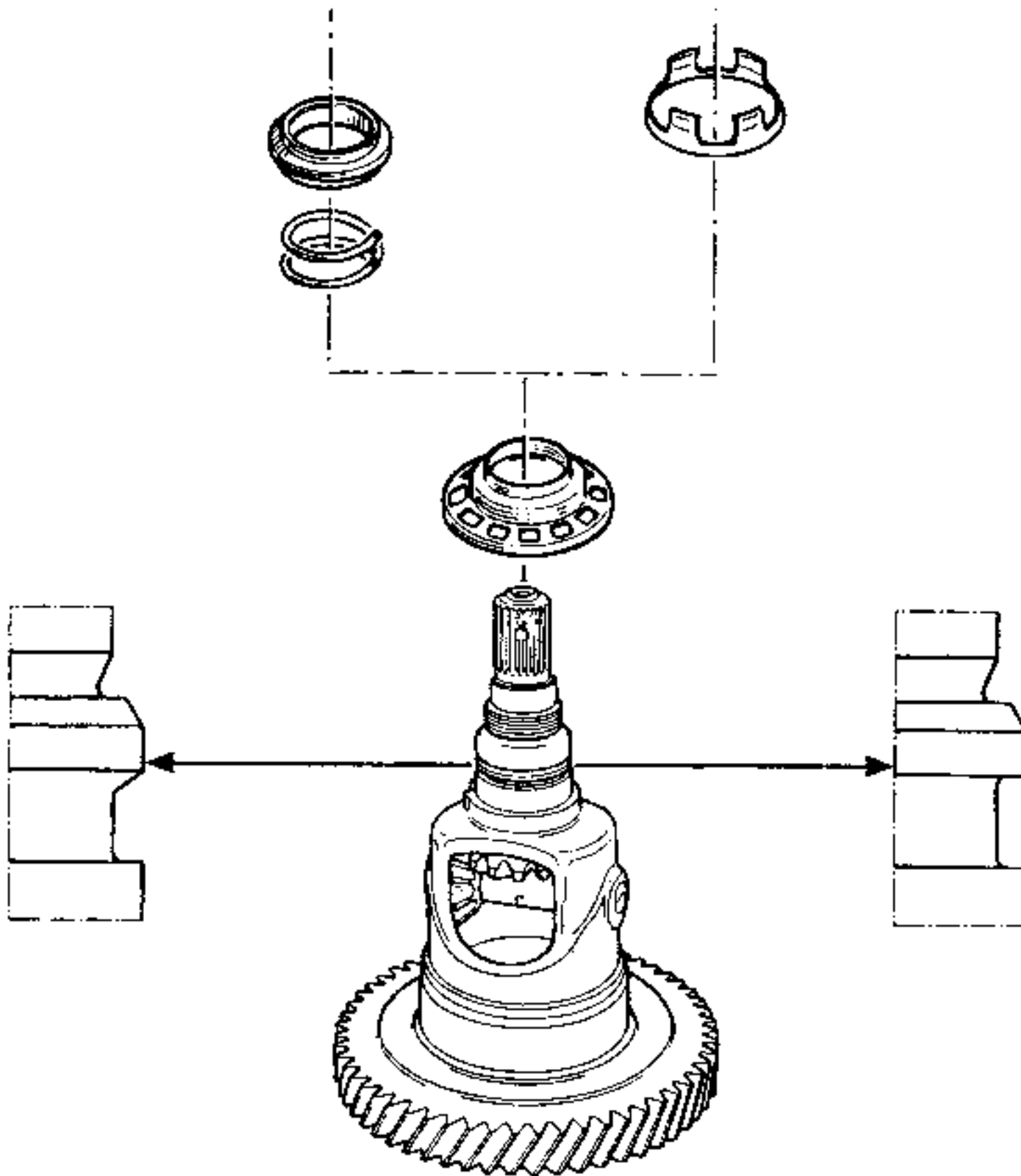
Con el fin de permitir el montaje del nuevo muelle, se ha modificado el perfil de la garganta de fijación al cajetín de dicho muelle.

En consecuencia, el nuevo muelle no podrá ser montado sobre un cajetín del diferencial antiguo (garganta sin modificar). Pero el primer montaje (separador / muelle antiguo) puede ser ensamblado a un cajetín del diferencial modificado.

TAQUIMETRO ELECTRONICO

1er MONTAJE

2º MONTAJE

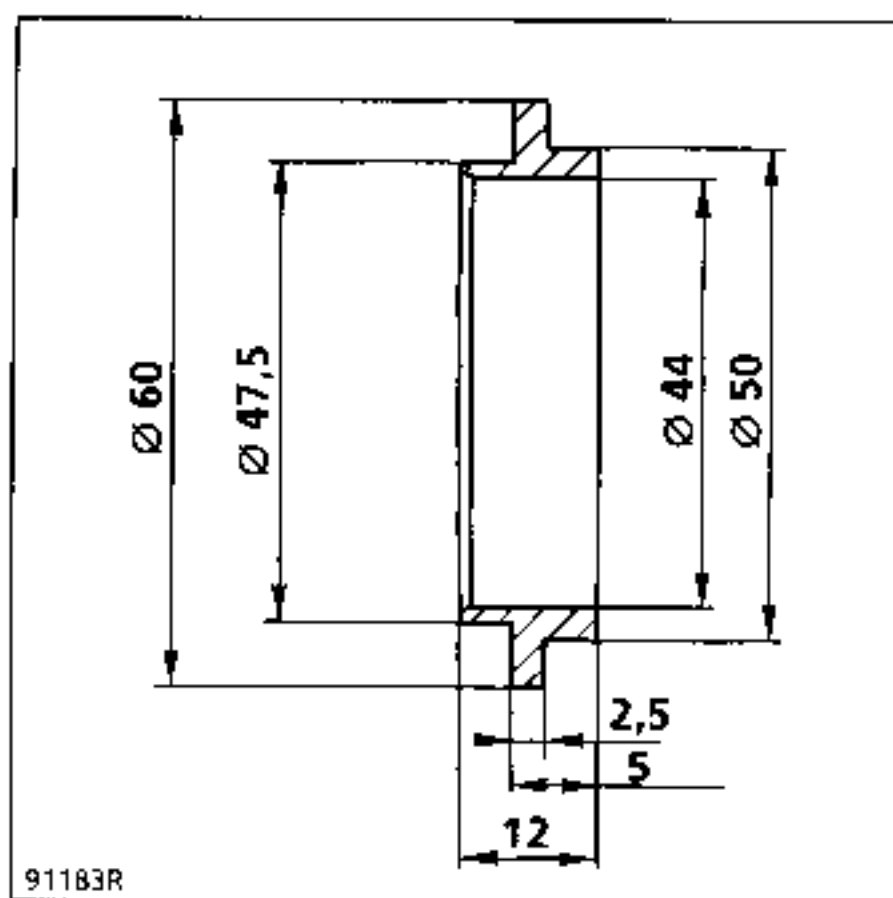


TAQUIMETRO ELECTRONICO (continuación)

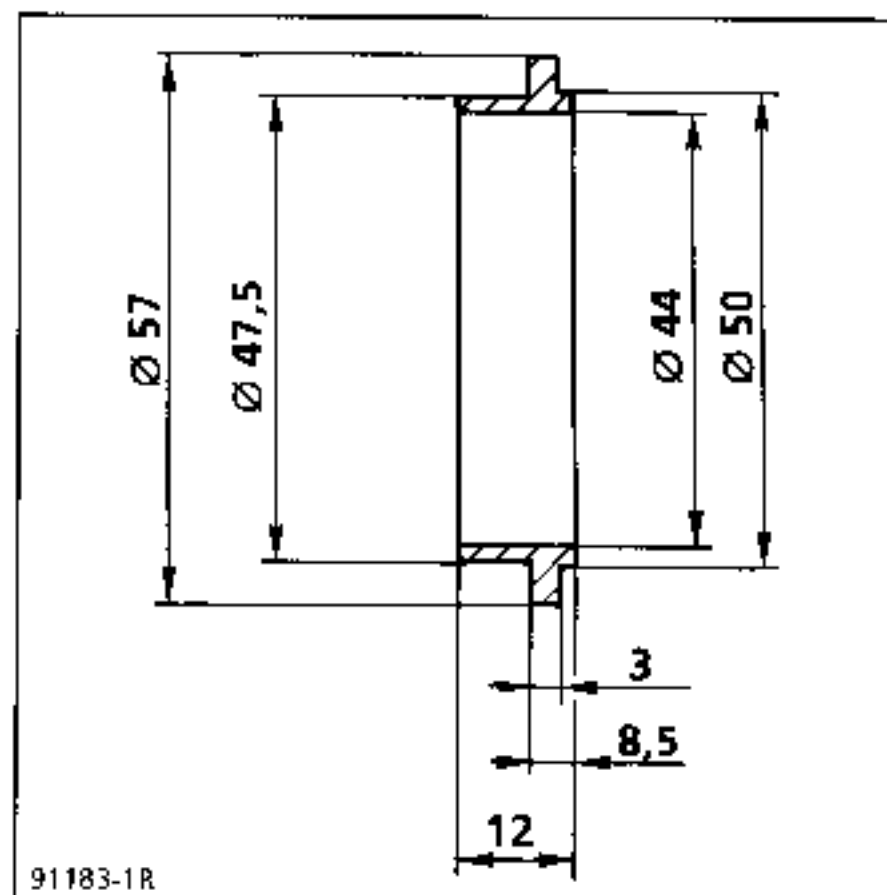
1er MONTAJE - RECUERDEN

En función del tipo de rodamiento montado en los cajetines del diferencial, se utilizaban dos modelos de separadores para asegurar la fijación de la corona de captado de las cajas de velocidades provistas de un taquímetro electrónico.

Separador ensamblado a un cajetín del diferencial montado sobre RODAMIENTOS DE BOLAS.



Separador ensamblado a un cajetín del diferencial montado sobre RODAMIENTOS CONICOS.



Es imperativo respetar el montaje del separador correspondiente al tipo de cajetín del diferencial.

2º MONTAJE - Particularidades

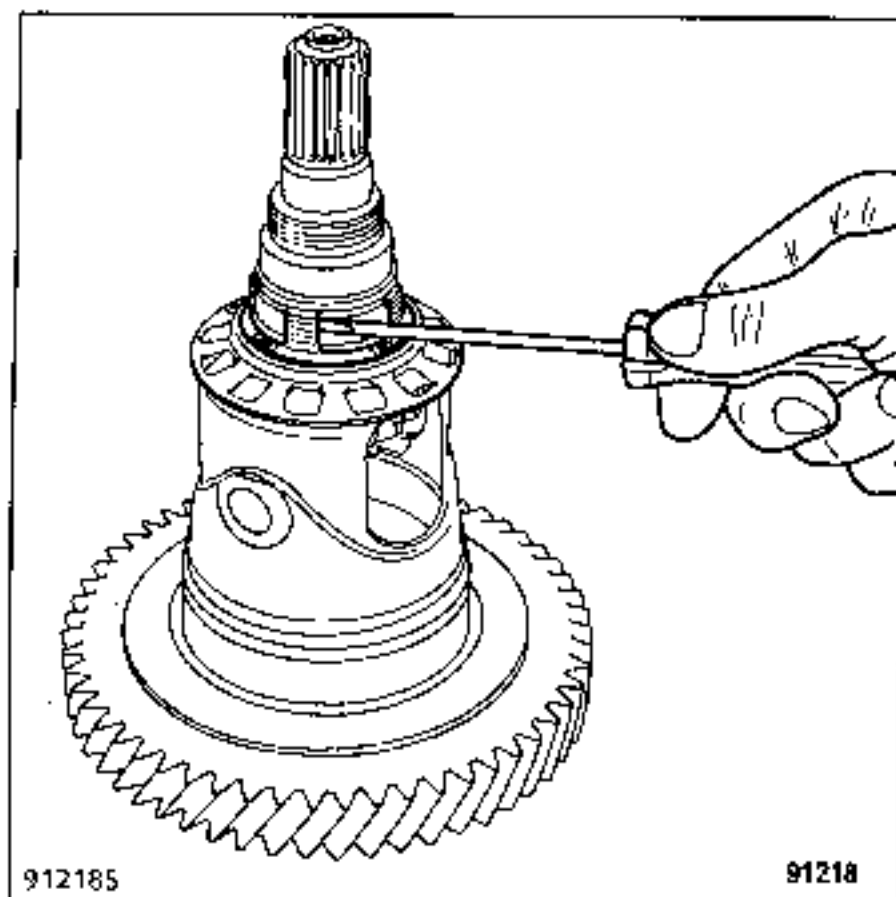
Nuevo perfil de la garganta de fijación del muelle sobre el cajetín del diferencial.

Acepta los dos montajes.

TAQUIMETRO ELECTRONICO (continuación)

EXTRACCION - Particularidades

Con un destornillador pequeño, separar las lengüetas de fijación del muelle y extraerlo.

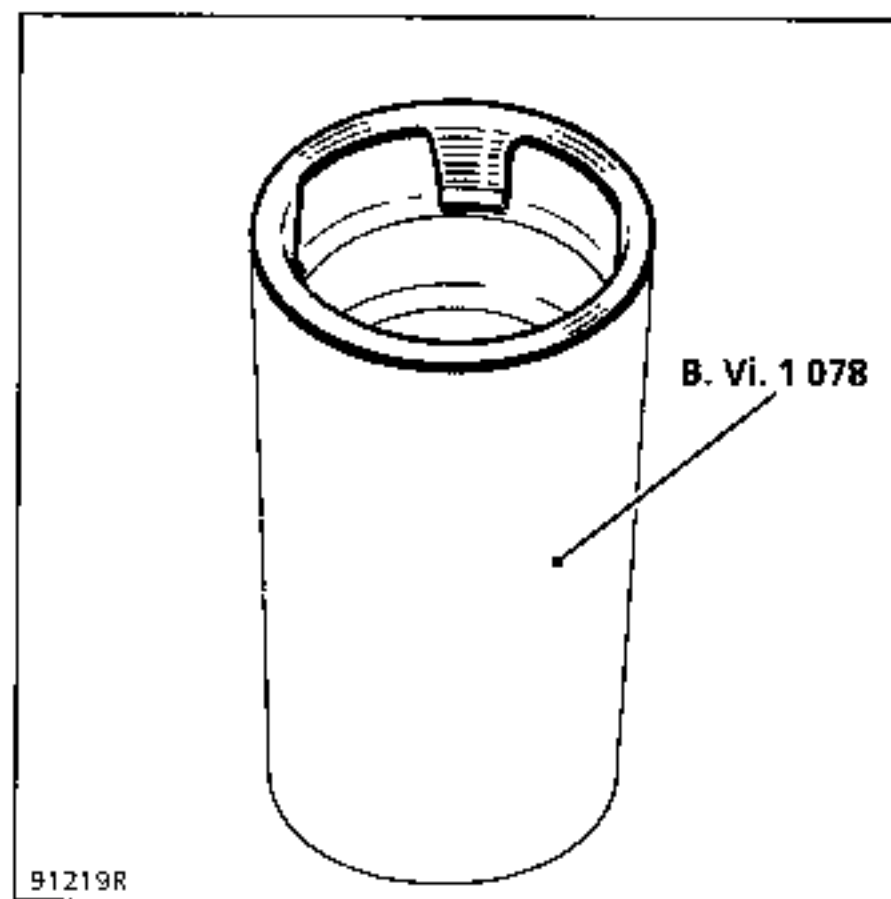


Sustituir el muelle sistemáticamente, después de cada desmontaje.

REPOSICION - Particularidades

Colocar la corona de captado en el cajetin del diferencial.

Montar el muelle de fijación de la corona de captado mediante el útil B. Vi. 1 078 y un mazo.



Asegurarse de la colocación de las lengüetas del muelle en la garganta del cajetin del diferencial.

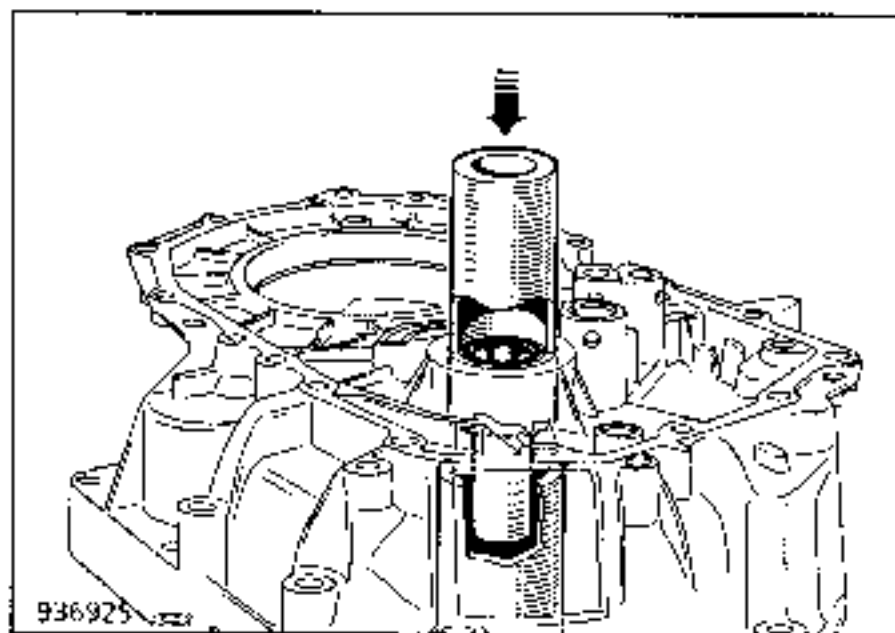
NOTA : para no deteriorar el muelle durante el montaje, es imperativo emplear el útil B. Vi. 1 078.

Primer método**SUSTITUCION DEL TUBO-GUIA DE TOPE
(JB0 - JB1 - JB2 - JB3)****EXTRACCION**

La junta labiada y el rodamiento del árbol de embrague (primario) son solidarios del tubo-guía de tope. La lubricación está asegurada por un orificio que comunica con el diámetro interior del cárter de embrague.

La sustitución del tubo-guía implica la sustitución del árbol si la zona de contacto no es correcta, ya que los rodillos y la junta labiada están directamente en contacto con el árbol primario.

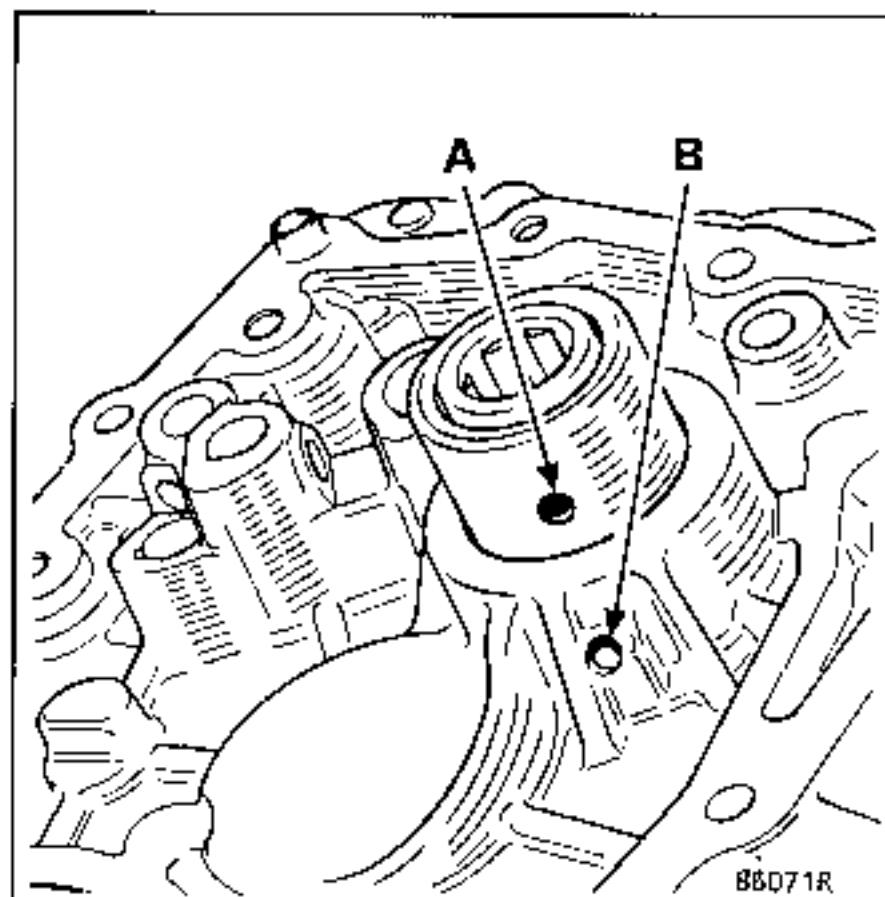
Con el cárter apoyado sobre un tubo de $\varnothing$ interior 48 mm y de $\varnothing$ exterior 55 mm, extraer el tubo-guía con la prensa mediante un tubo de $\varnothing$ exterior 45 mm.

**REPOSICION**

El tubo-guía es suministrado con un protector de la junta labiada integrado, con el fin de no dañarla al pasarla por las acanaladuras del árbol de embrague.

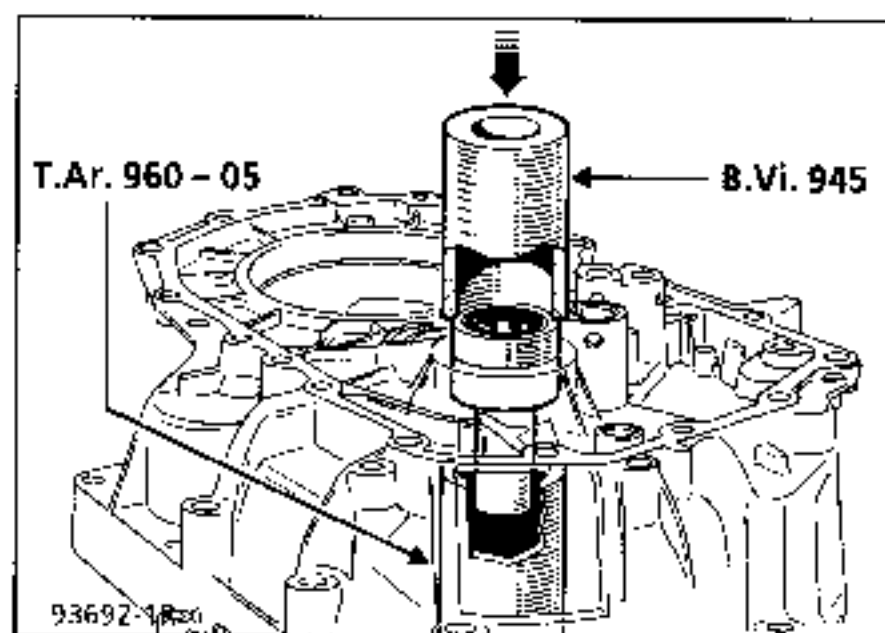
Depositar una película de grasa MOLYKOTE "BR2" en las paredes del diámetro interno.

Alinear el orificio de engrase del rodamiento (A) en el tubo-guía frente con el del cárter de embrague (B).



Con el cárter apoyado sobre el tubo.

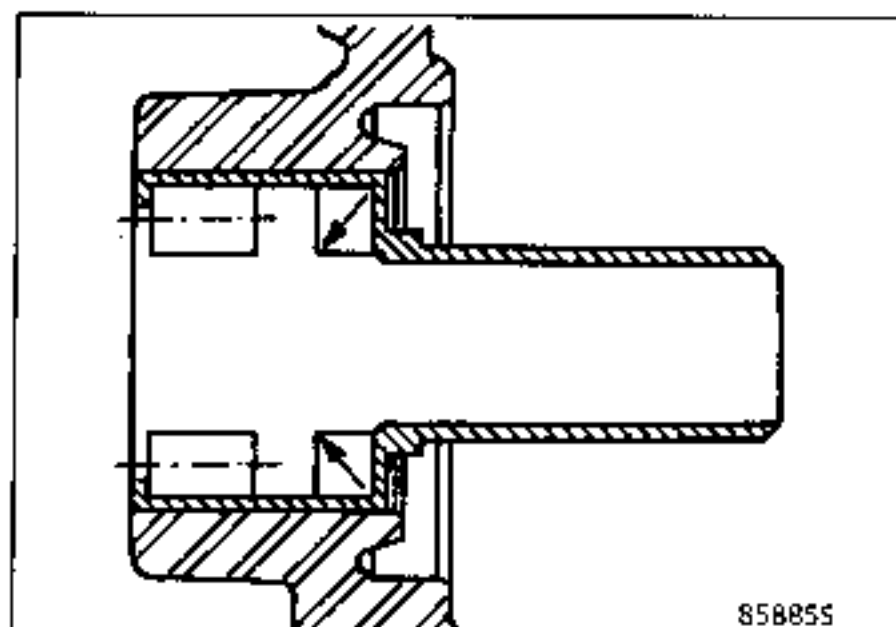
Introducir el tubo-guía con la prensa hasta que apoye sobre la cara interna del cárter mediante el útil B, Vi. 945.



El orificio de engrase del tubo-guía llega más abajo que el orificio del cárter.

Primer método**SUSTITUCION DEL TUBO-GUIA DE TOPE
(JB0-JB1-JB2-JB3)**

Controlar que el orificio de engrase (A) esté frente al del cárter (B).

**SUSTITUCION DEL TUBO-GUIA DE TOPE
(JB4-JB5)**

Esta operación se efectúa tras haber extraído la caja de velocidades y desmontado el cárter del embrague.

Consultar el capítulo "Separación de los cárteres".

PARES DE APRIETES (en daN.m)	
Tornillos del cárter	2,5

EXTRACCION

Extraer el tubo-guía con la prensa.

Cuando un tubo-guía es extraído con la prensa, no se puede volver a utilizar.

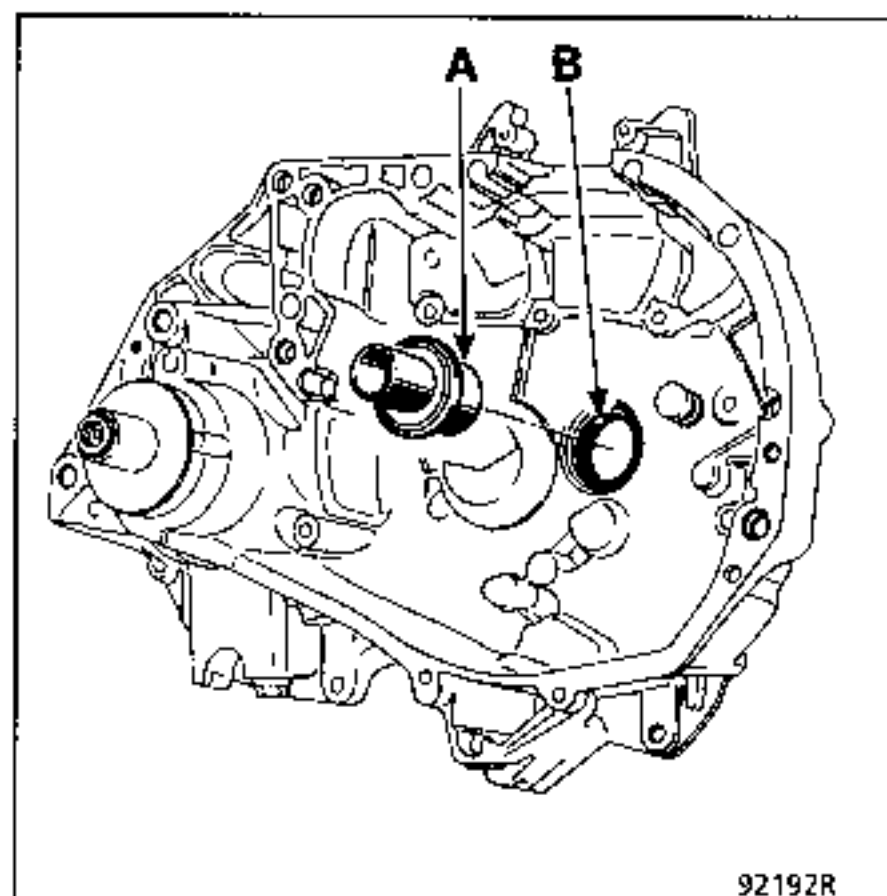
REPOSICION

El tubo-guía es suministrado con un protector de la junta labiada integrado, con el fin de no dañarlo al pasarlo por las acanaladuras del árbol de embrague.

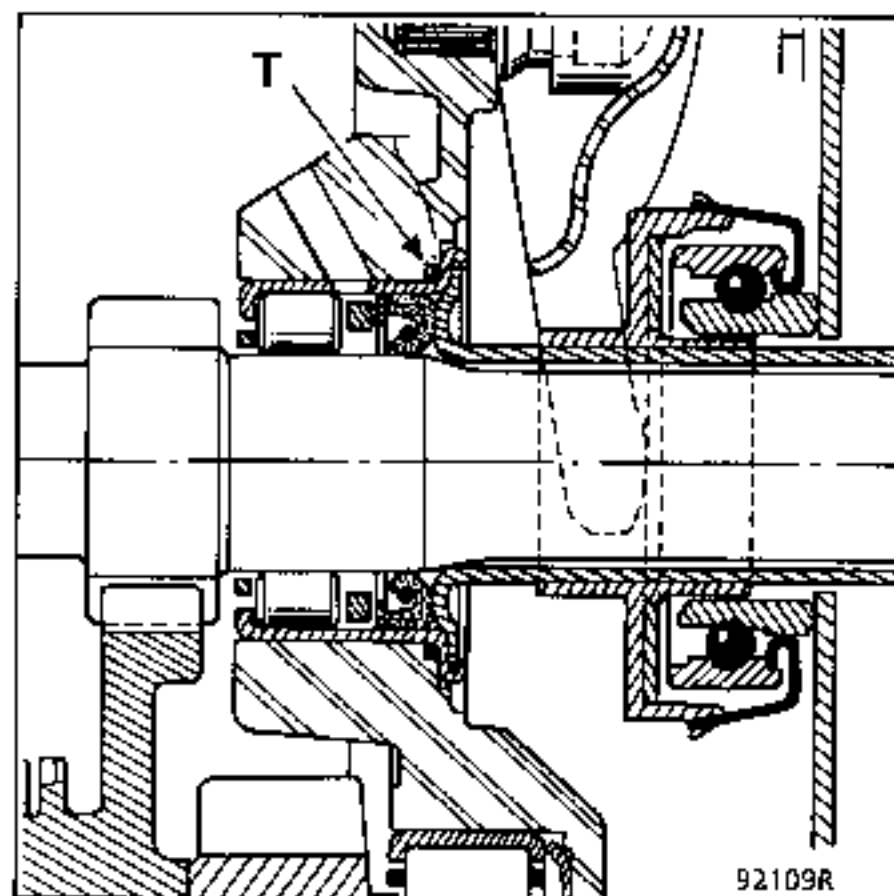
Verificar la presencia de la junta tórica (T).

Depositar una película de grasa MOLYKOTE "BR2" en las paredes del diámetro interior.

Alinear el orificio de engrase del rodamiento (A) en el tubo-guía frente con el del cárter de embrague (B).



Introducir el tubo-guía con la prensa hasta que se apoye en la cara externa del cárter.

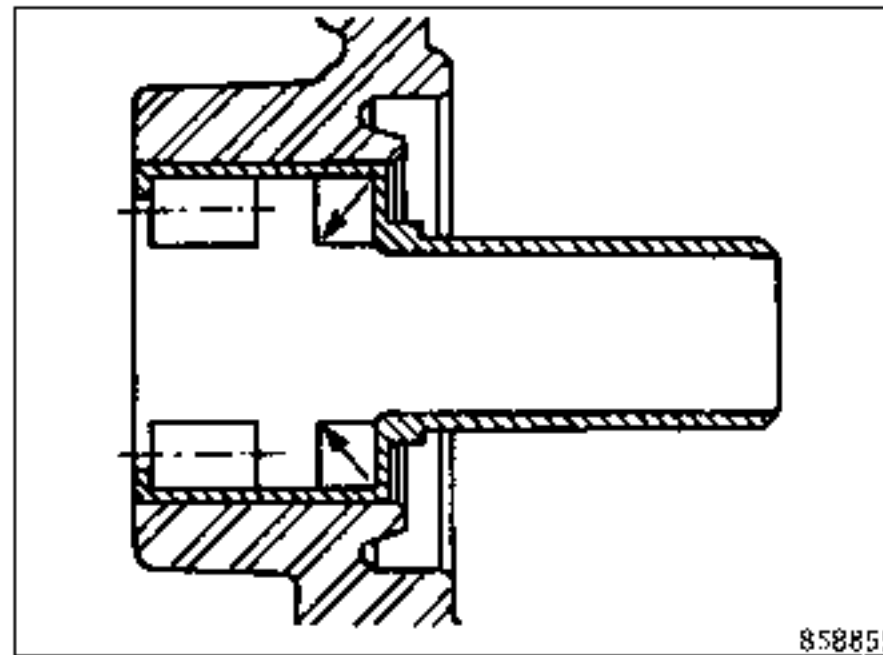
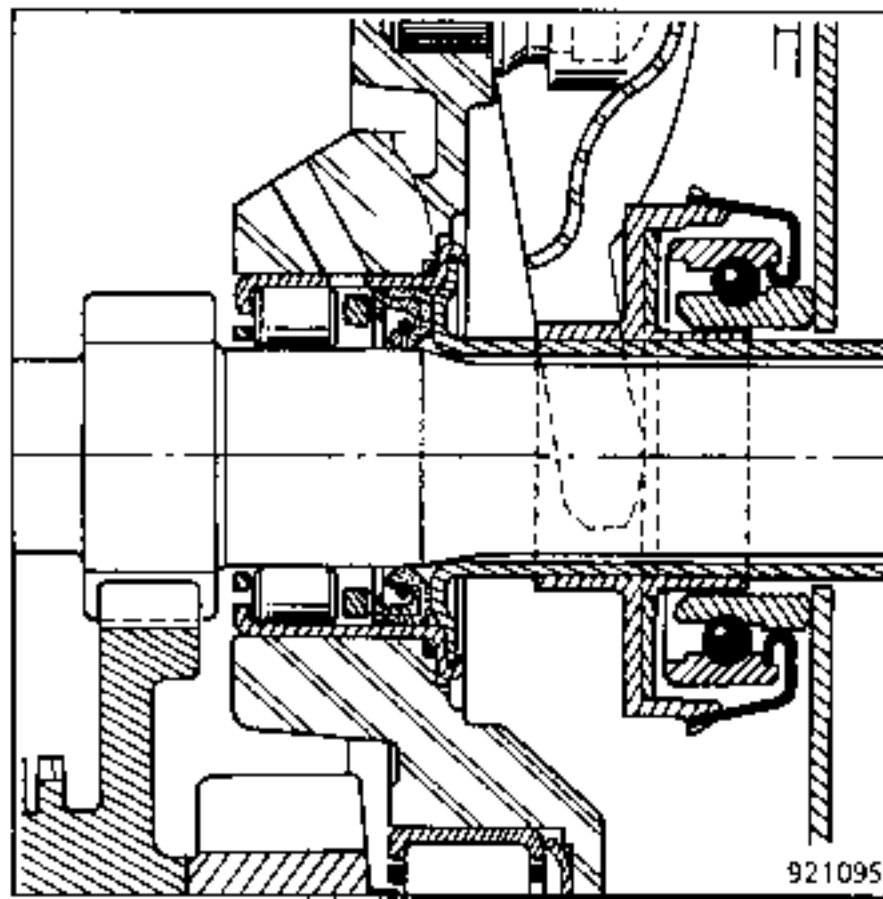


Segundo método**SUSTITUCION**

Esta operación se efectúa tras haber extraído la caja de velocidades sin tener que abrirla.

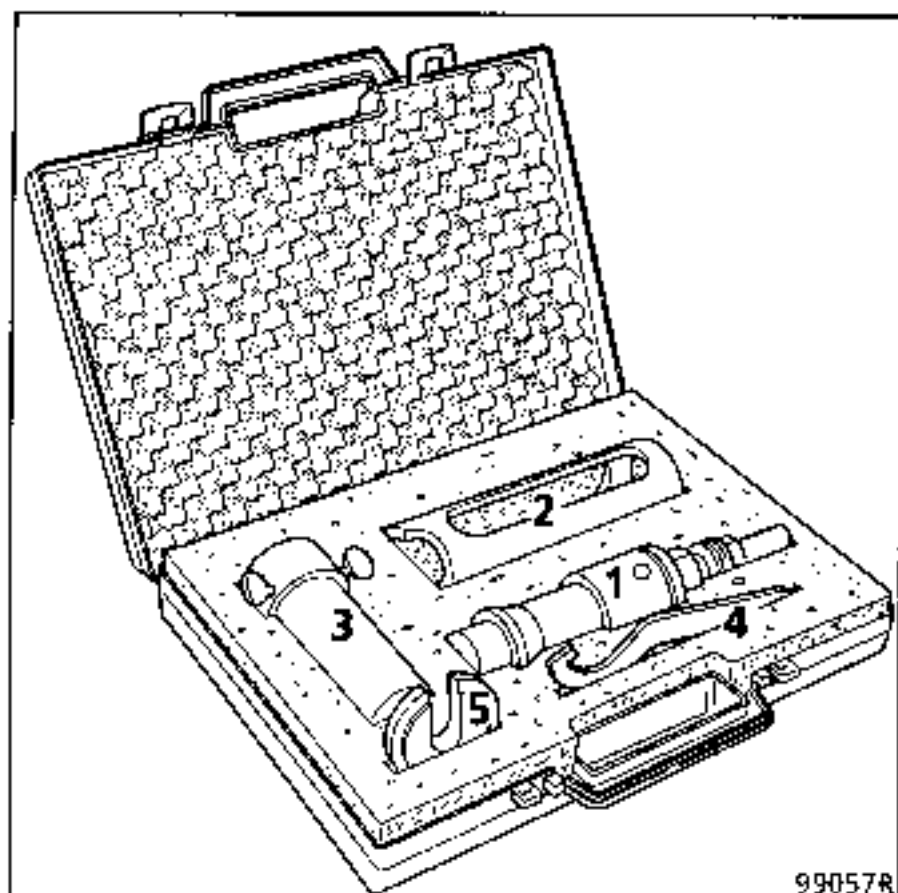
Tras extraer el tubo-guía de tope, verificar el estado de las zonas de contacto del árbol primario. Si dichas zonas no están conformes, cambiar el árbol primario.

Los tubos-guías que equipan a las cajas de velocidades JB son de dos tipos, según el tipo de caja de velocidades.

Tubo-guía sin collarín**Tubo-guía con collarín**

DESCRIPCION DEL UTIL DE EXTRACCION DEL
TUBO-GUIA DE EMBRAGUE

MATERIAL INDISPENSABLE	
Marca	Tipo
BMP	037M00



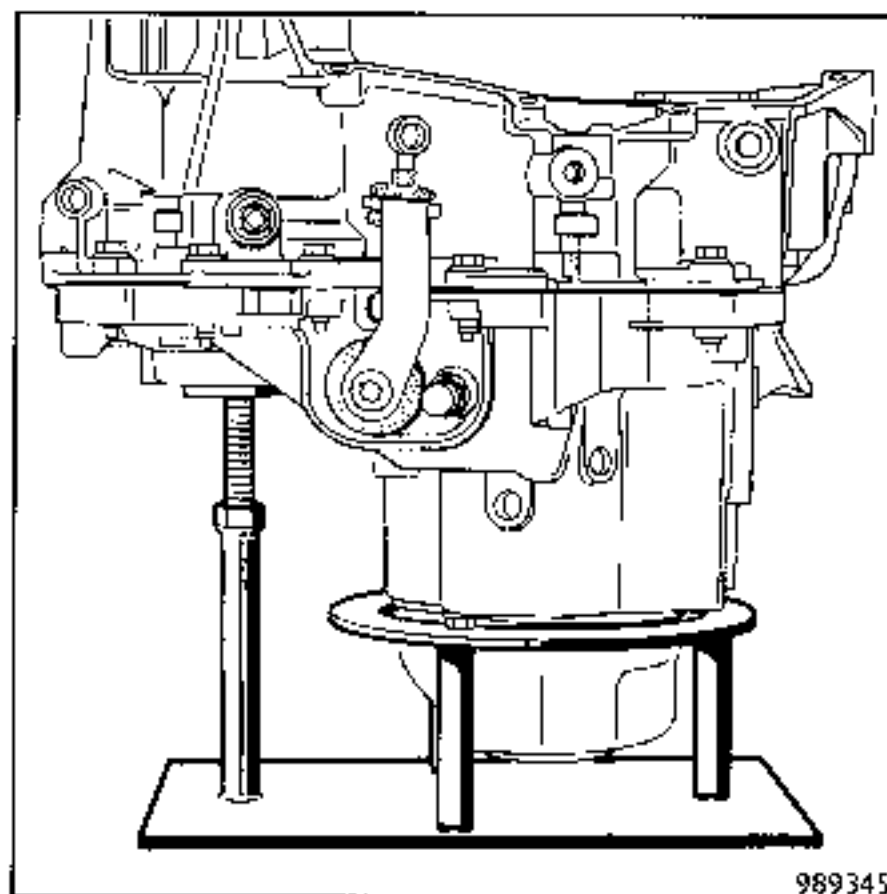
- 1 Pinza de apriete
- 2 Forro
- 3 Sonda
- 4 Llave
- 5 Casquillo hendido

Para el uso en el tubo-guía de diámetro 23 mm, coger el casquillo de adaptación.

EXTRACCION

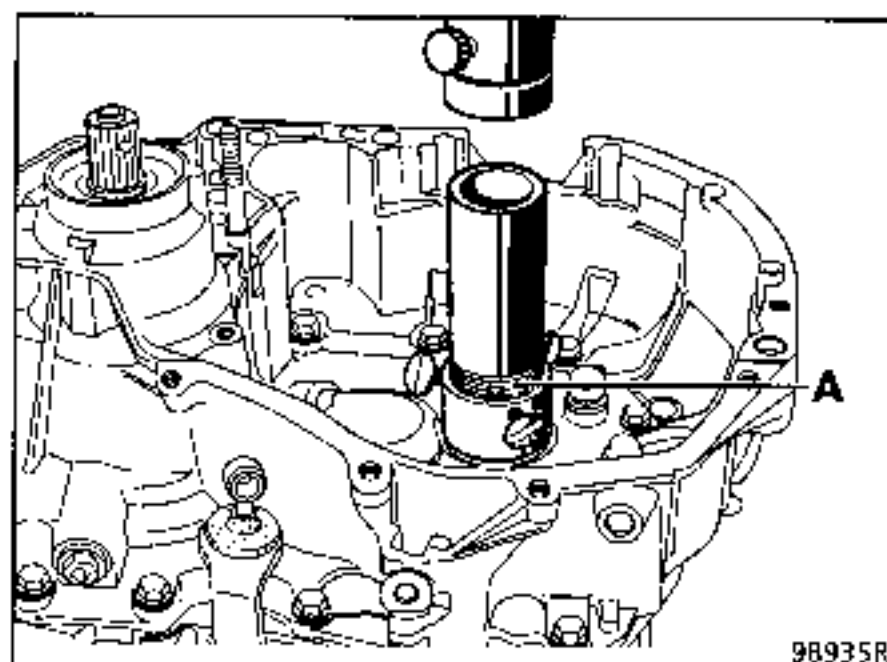
Posicionar la caja en el soporte.

Ajustar si es necesario el apoyo regulable.

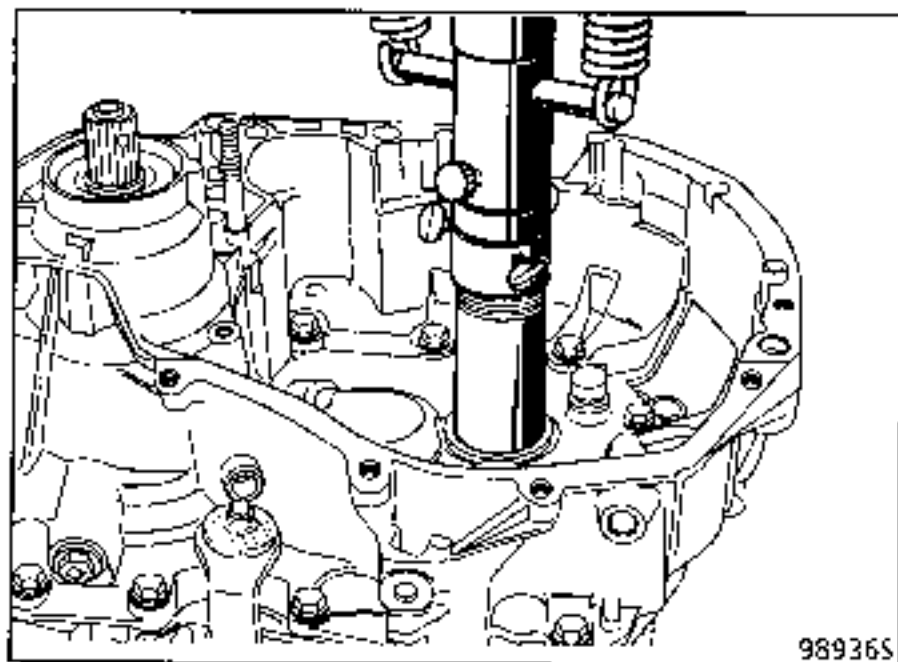


Para las cajas de velocidades JB0 - 1 - 2 - 3

Mediante un cursor (A), marcar la cota de enmangado del tubo-guía, para poder garantizar (en la reposición) un posicionamiento correcto.



Con el mismo útil invertido, despegar ligeramente la pieza con la prensa.

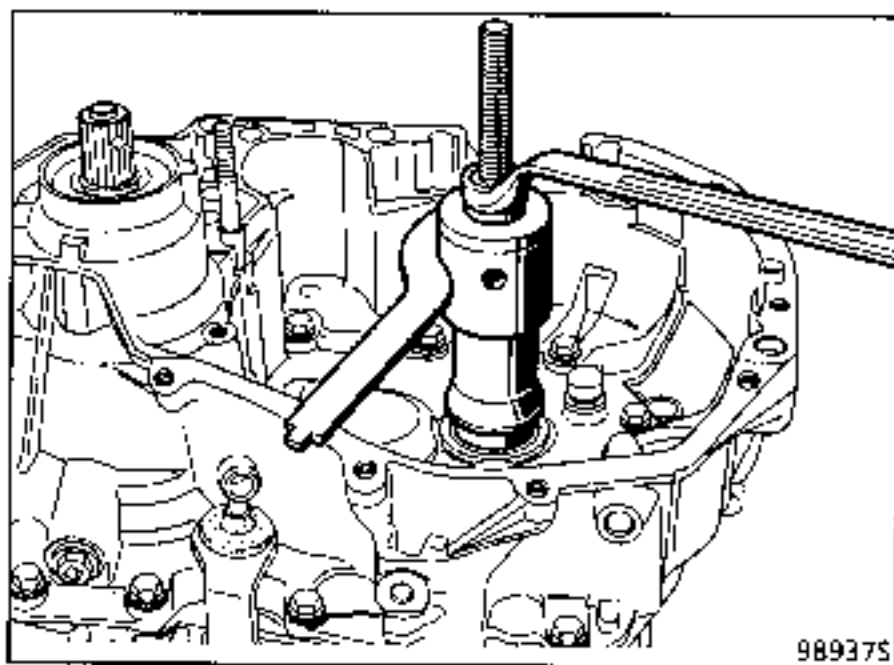


Todos los tipos de cajas JB

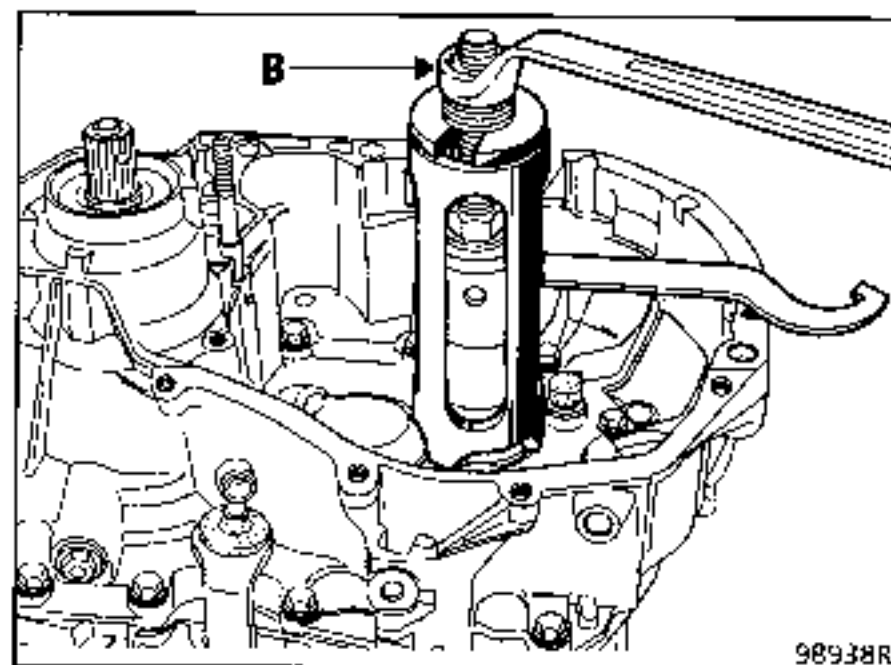
Desengrasar el tubo-guía (disolvente de superficie).

Colocar la pinza del útil en el tubo empujándola al máximo.

Inmovilizar la pinza de apriete con la llave y apretar con fuerza la tuerca.



Colocar el forro y el casquillo hendido y después extraer con suavidad el tubo-guía actuando en la tuerca superior (B).

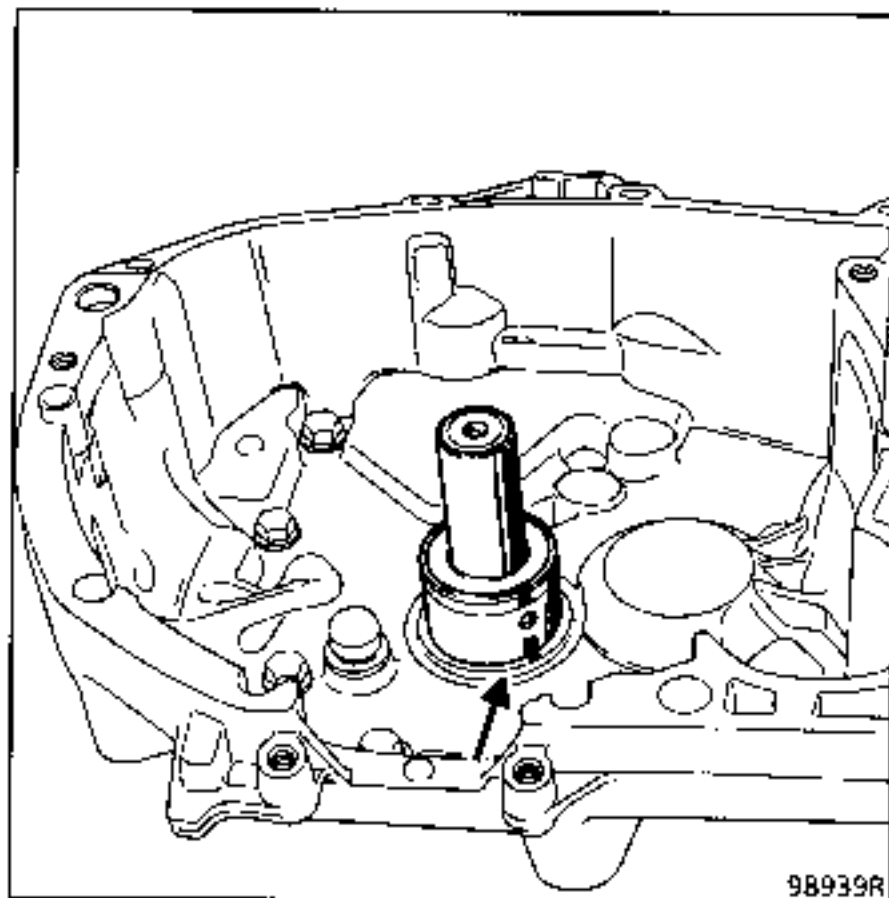


REPOSICION

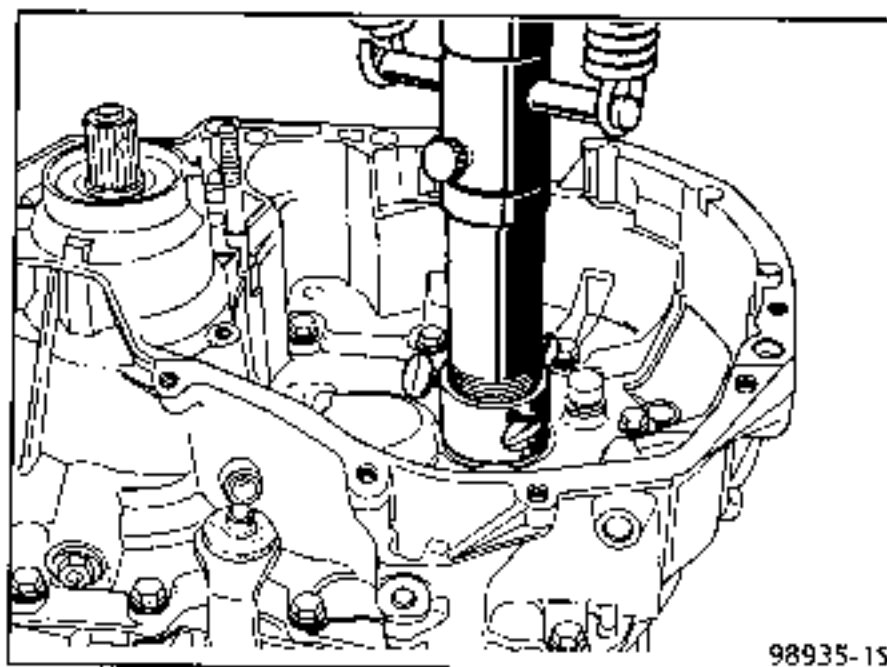
Trazar una marca en el cárter dentro del alineamiento del orificio de engrase.

Posicionar la pieza nueva en el cárter.

Alinear el orificio de engrase del rodamiento del tubo-guía frente al del cárter.



Para las guías sin collarín (JB0 - 1 - 2 - 3), introducir la pieza hasta que enrase con el cárter de la sonda (marcada por la graduación en el tubo de la posición del casquillo).



Para las guías con collarín (JB4 y 5), colocar con la prensa hasta que se haga tope.

OBSERVACIONES IMPORTANTES

Respetar correctamente la cota de enmangado : las graduaciones del útil permiten controlar el apoyo efectivo del cursor sobre el cárter.

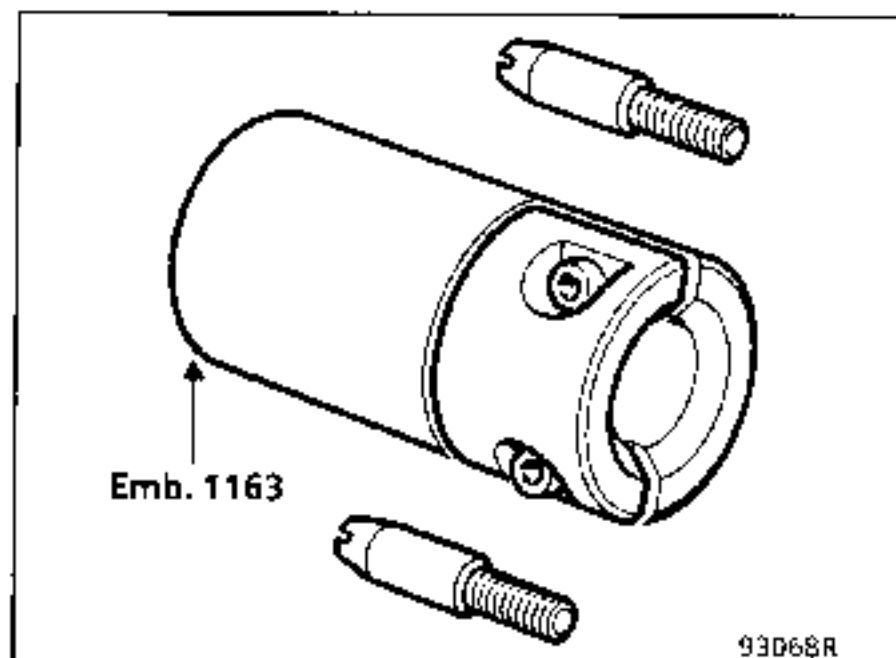
Por regla general, al estar el cursor apoyado, el tubo-guía está correctamente posicionado.

Cajas JB4 y 5 : **DEJAR DE EJERCER CUALQUIER ESFUERZO** sobre el tubo-guía de embrague para no romper el cárter del embrague.

SUSTITUCION DEL TUBO GUIA DE TOPE

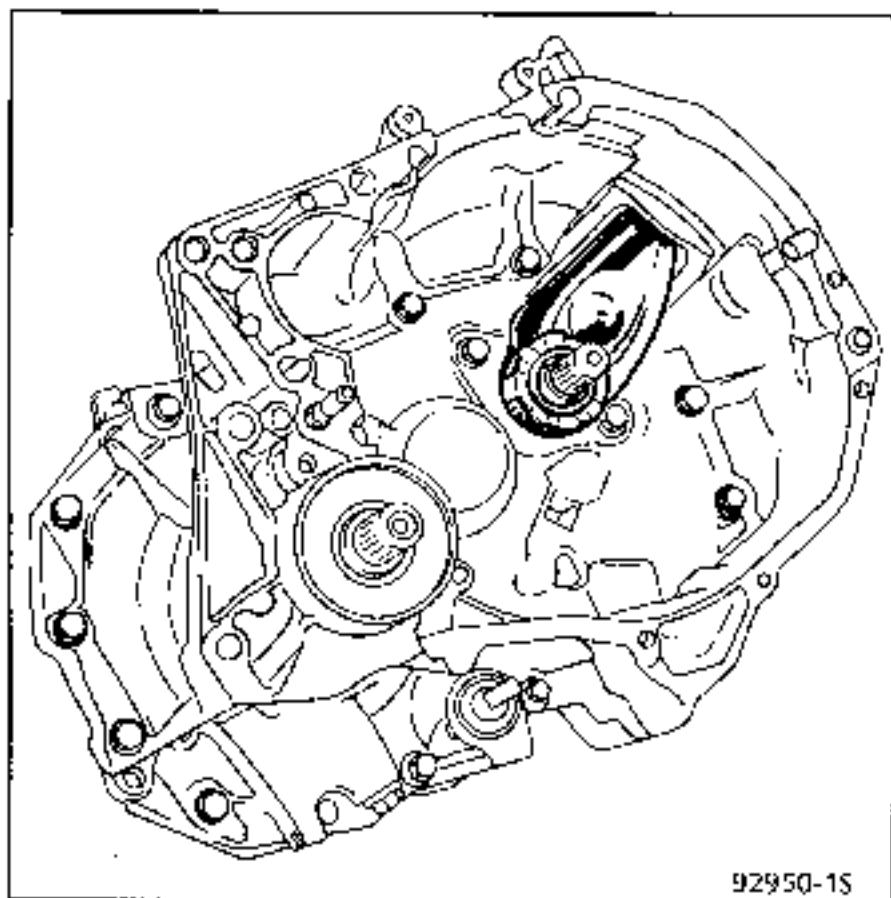
La junta labiada del árbol de embrague (árbol primario) está ensamblada con el tubo-guía de tope y lleva un protector para que no se estropee el labio al pasarlo por las acanaladuras del árbol.

La sustitución se efectúa con los útiles Emb. 880 y Emb. 1163.

**EXTRACCION**

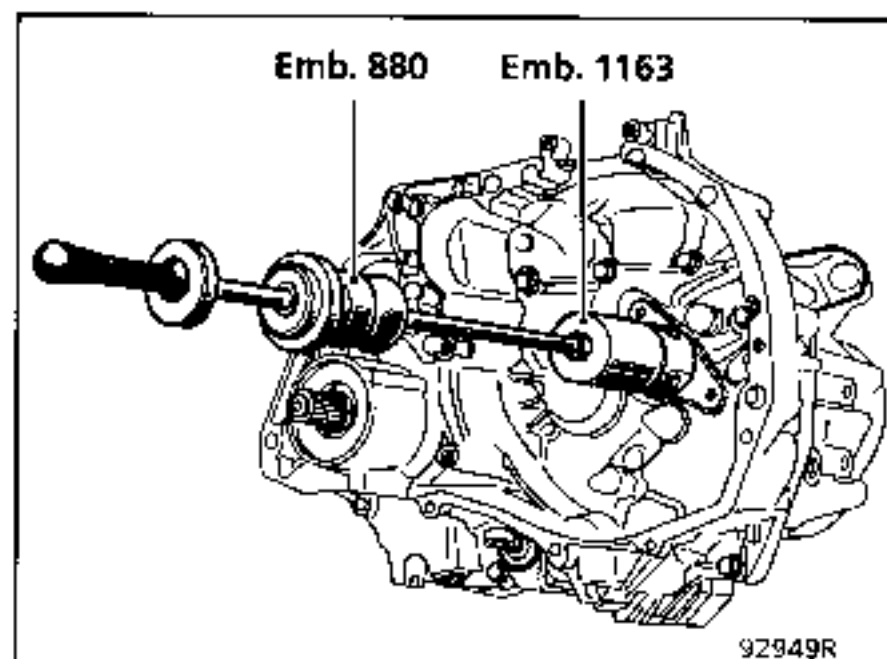
Retirar el tope y la horquilla por el interior del cárter.

Quitar los dos tornillos de fijación del tubo-guía.



Poner el útil Emb. 1163 sobre el tubo-guía y apretarlo.

Atornillar sobre este el útil Emb. 880 y extraer el tubo-guía.



Con precaución, extraer la junta labiada (1) del tubo-guía con dos destornilladores.

NOTA :

El conjunto tubo-guía y junta labiada deberán sustituirse imperativamente después de cada desmontaje.

SUSTITUCION DEL TUBO GUIA DE TOPE (cont.)**Reposición**

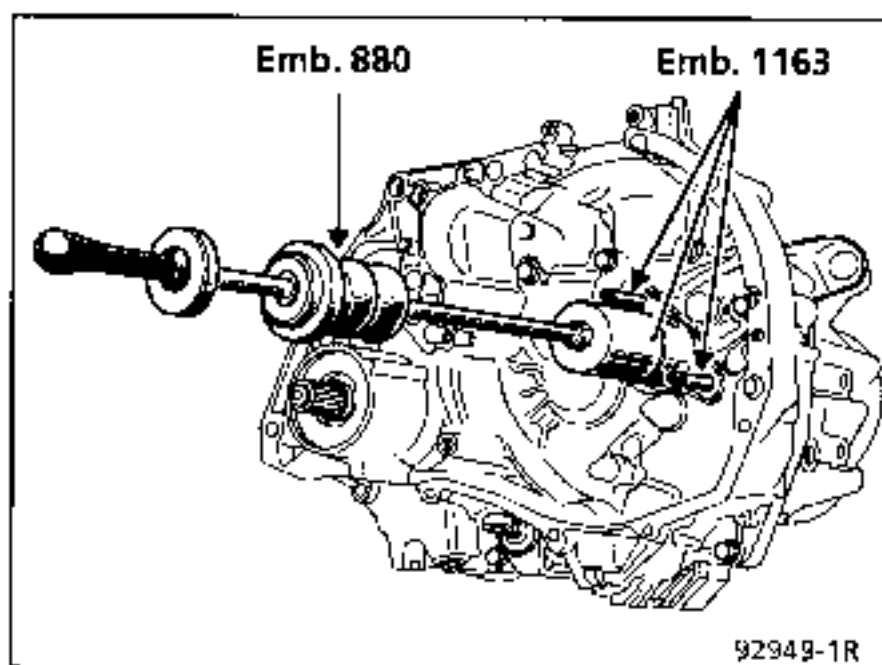
Colocar el conjunto tubo-guía, junta labiada y protector en el útil Emb. 1163.

Comprobar el correcto apoyo de la pletina del tubo-guía sobre el útil y apretarlo muy ligeramente.

Atornillar los 2 espárragos Emb. 1163 en lugar de los dos tornillos de fijación del tubo-guía.

Aceitar la parte exterior de la junta y el asiento de ésta sobre el árbol.

Efectuar la colocación cuidando de que se mantenga la perpendicularidad del útil con respecto al cárter durante la operación.



Retirar el protector y el útil.

Controlar el apoyo de la pletina sobre el cárter y la ausencia de interferencias tubo-guía - árbol

Colocar y apretar los dos tornillos de fijación al par de 2,4 daN.m.

NOTA :

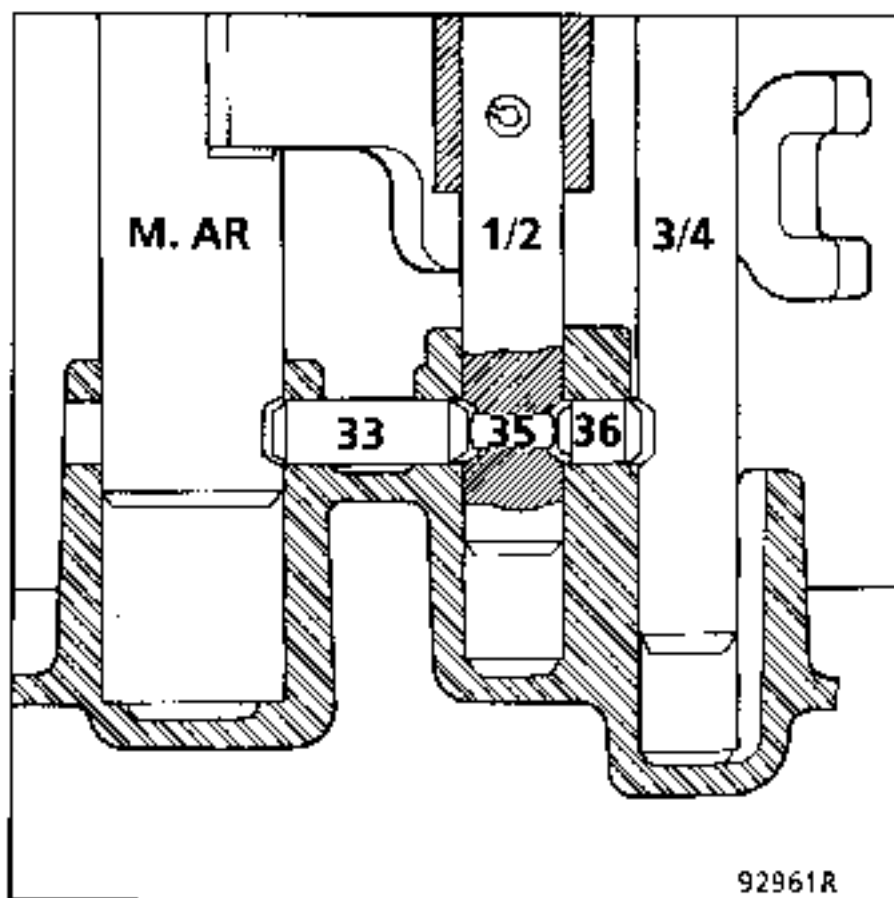
En el tubo-guía suministrado en recambios, la junta labiada va decalada para desplazar el contacto de ésta con el árbol primario.

Esta operación se efectúa tras haber determinado el espesor de las arandelas de calado de la pretensión de los rodamientos de los árboles primario, secundario, del diferencial y tras proceder al montaje de éstos.

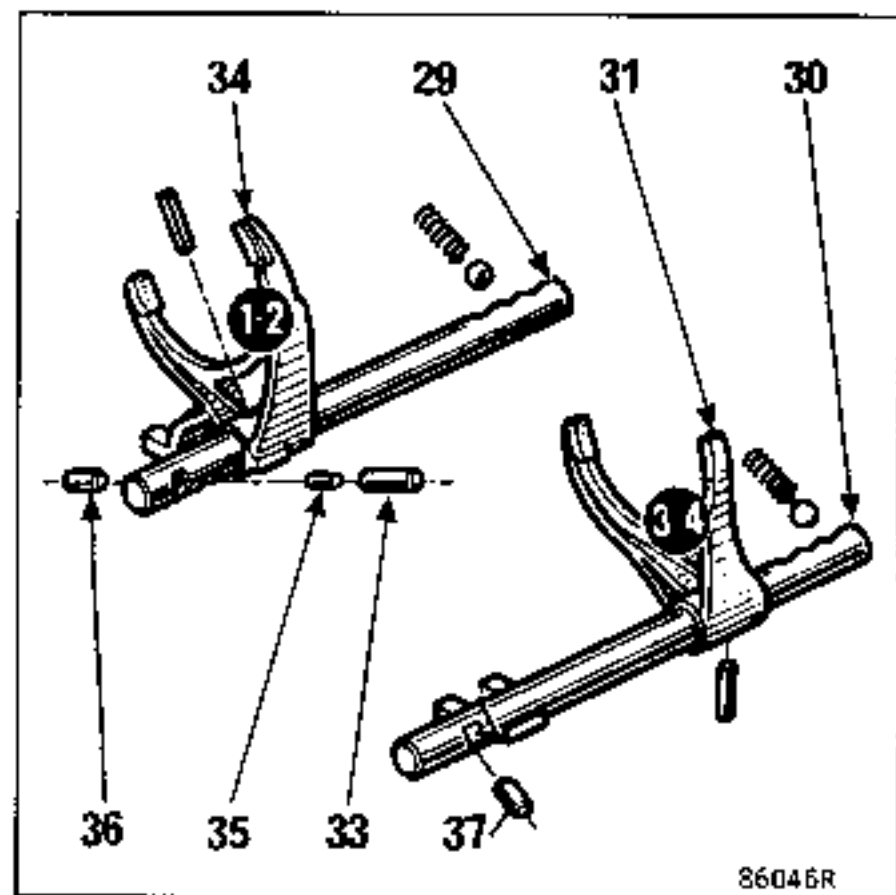
Las superficies de ensamblado de los cárteres deben ser planas (las pequeñas imperfecciones pueden ser eliminadas con una lima blanda).

En el cárter de Embrague - Diferencial, colocar los pasadores de bloqueo :

- 66 entre el diámetro de los ejes M. AR. y 1/2
- 67 entre el diámetro de los ejes 1/2 / 3/4 y 3/4 / 5



Verificar el deslizamiento correcto de todos ellos.



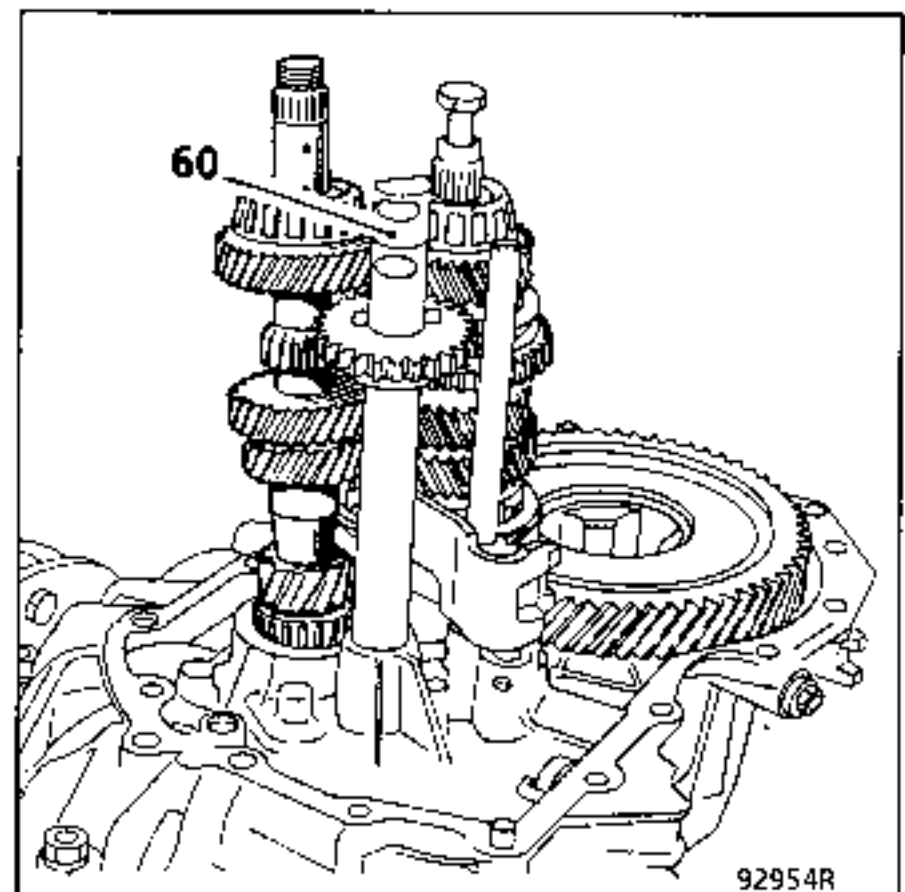
Colocar el eje y la horquilla de 1/2 ensamblados sobre el desplazable 1/2 del árbol secundario ensamblado provisto de un pasador de bloqueo (65).

Coger los dos árboles (primario y secundario) con la horquilla y el eje 1/2 y posicionarlos a la vez en el cárter de embrague y en el diferencial.

Hacer girar la corona y el árbol secundario hasta que el extremo del árbol secundario entre en el rodamiento.

- Con el eje de 1/2 en punto muerto:

Levantar y separar ligeramente el árbol primario, con el fin de colocar el eje de marcha atrás (60).



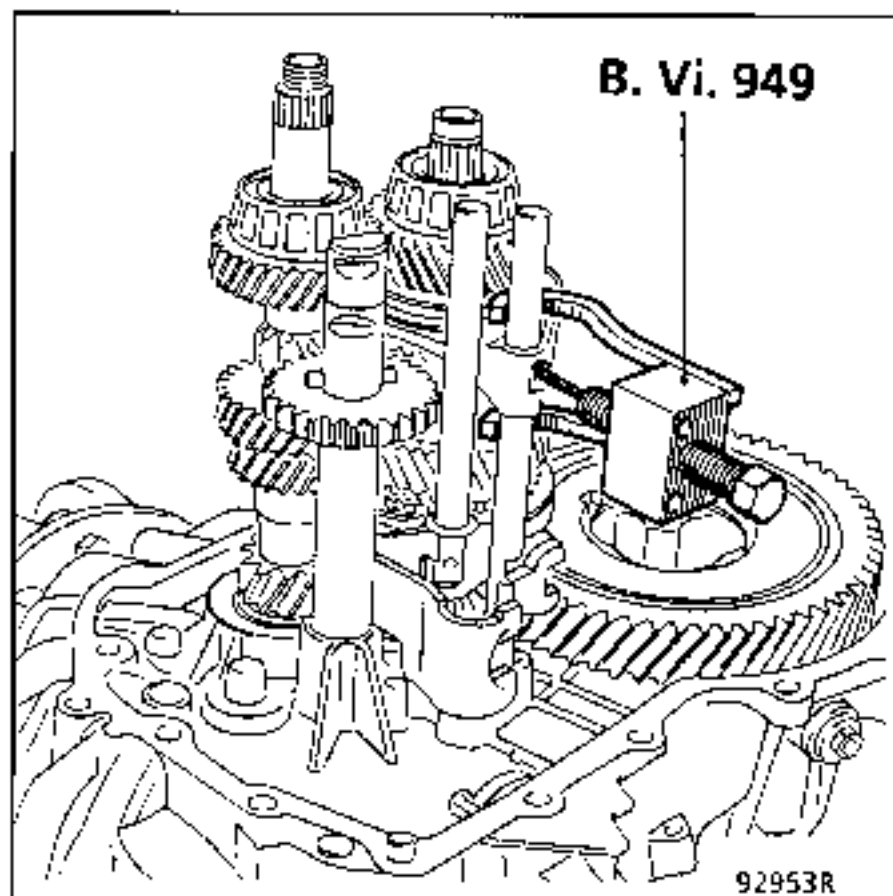
Con los ejes de 1/2 y Marcha atrás en punto muerto, colocar :

- la horquilla 3/4 (61) (lado más grueso hacia la corona del diferencial).
- el eje de la horquilla 3/4 (62) (los perfiles del sistema de bolas, lado árboles).

Bajar el eje 3/4 en el diámetro interior del cárter.

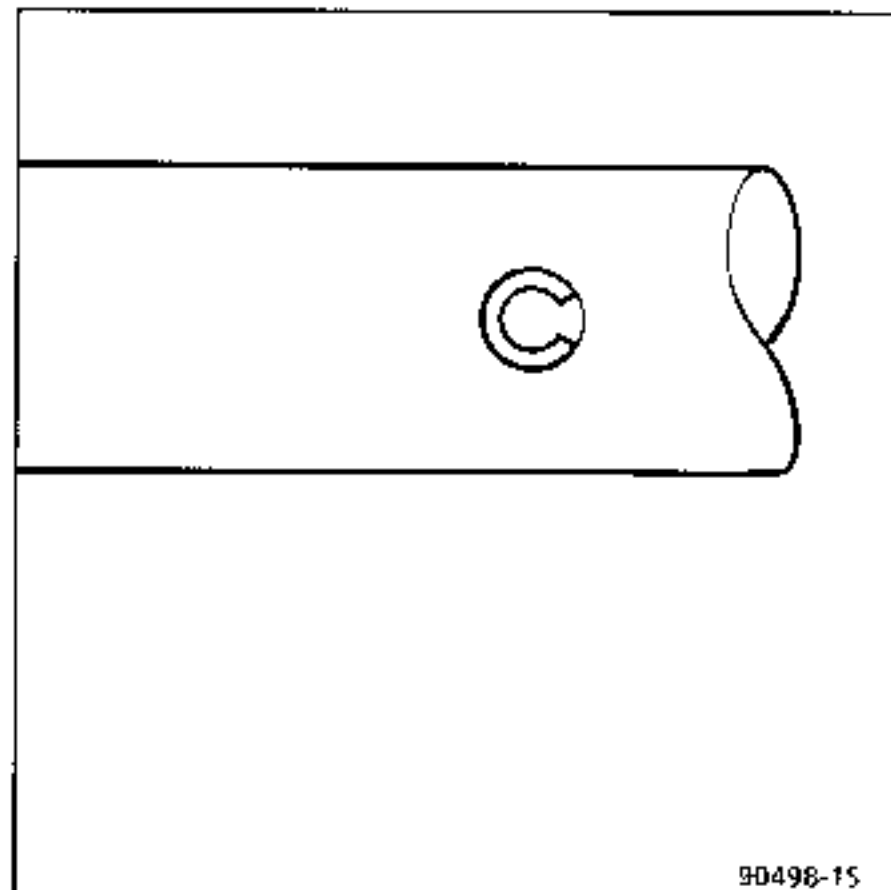
Asegurarse de que los pasadores de bloqueo (67) estén colocados.

Poner un pasador en la horquilla mediante el útil B. Vi. 949.



NOTA :

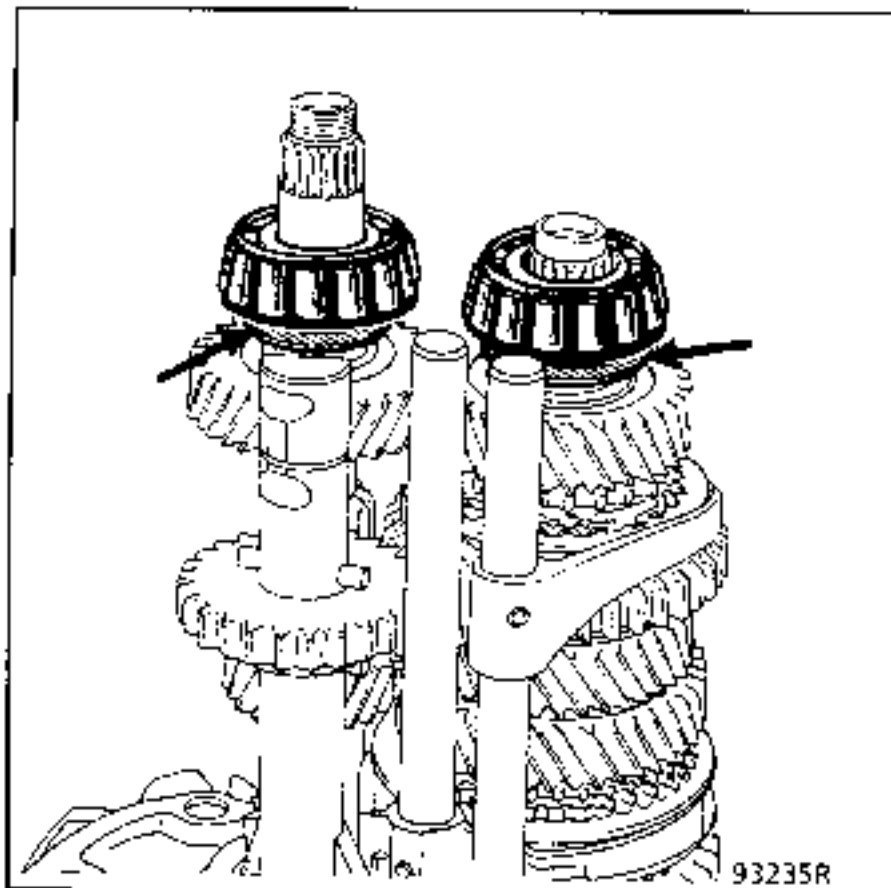
- 1) La hendidura de los pasadores debe estar orientada en el eje de los árboles.



- 2) Los pasadores deben ser cambiados sistemáticamente tras cada desmontaje.

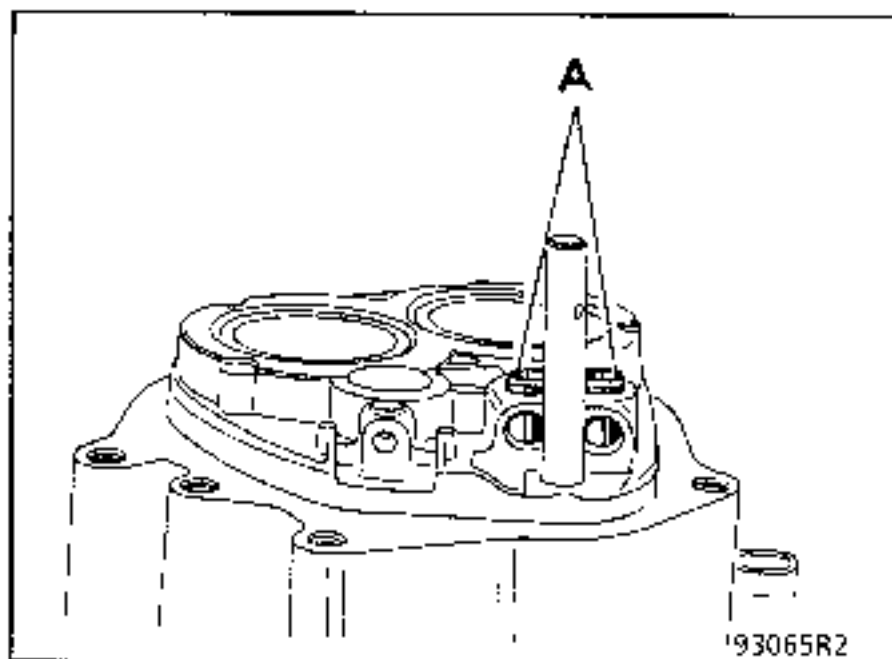
Asegurarse del posicionamiento :

- de los 2 casquillos de centrado,
- del imán,
- de las arandelas de calado de la pretensión de los rodamientos (según montaje).

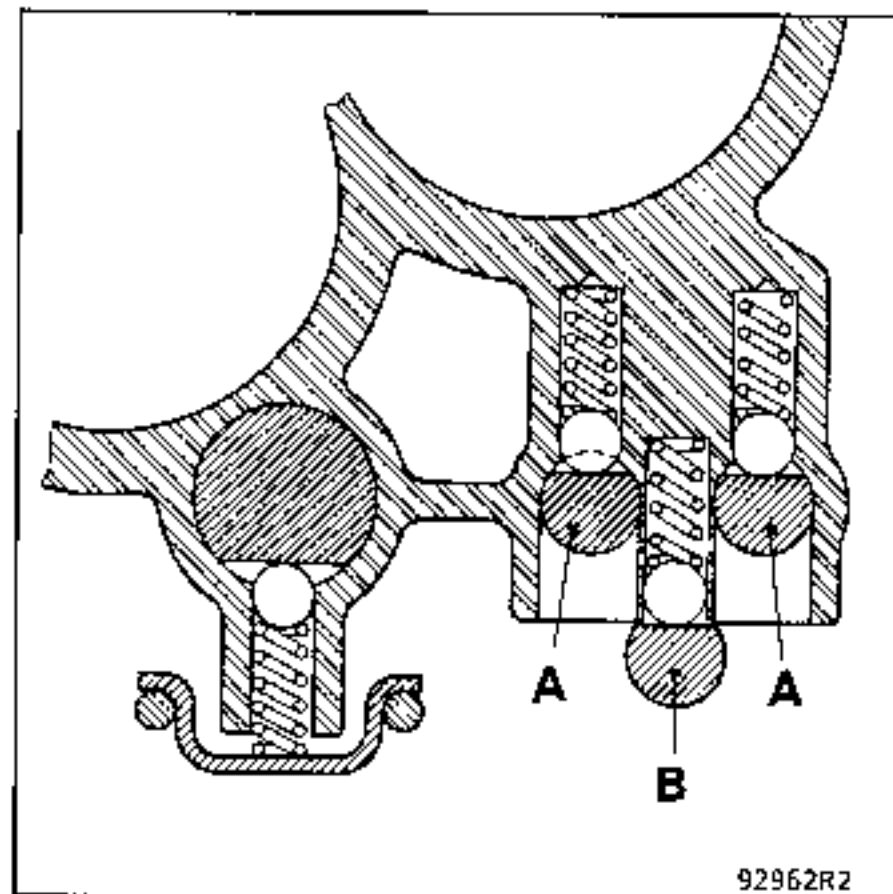


Colocar los muelles y las bolas de bloqueo 1/2 y 3/4 en el cárter de mecanismo y después colocar los falsos ejes (A) Ø 13 mm.

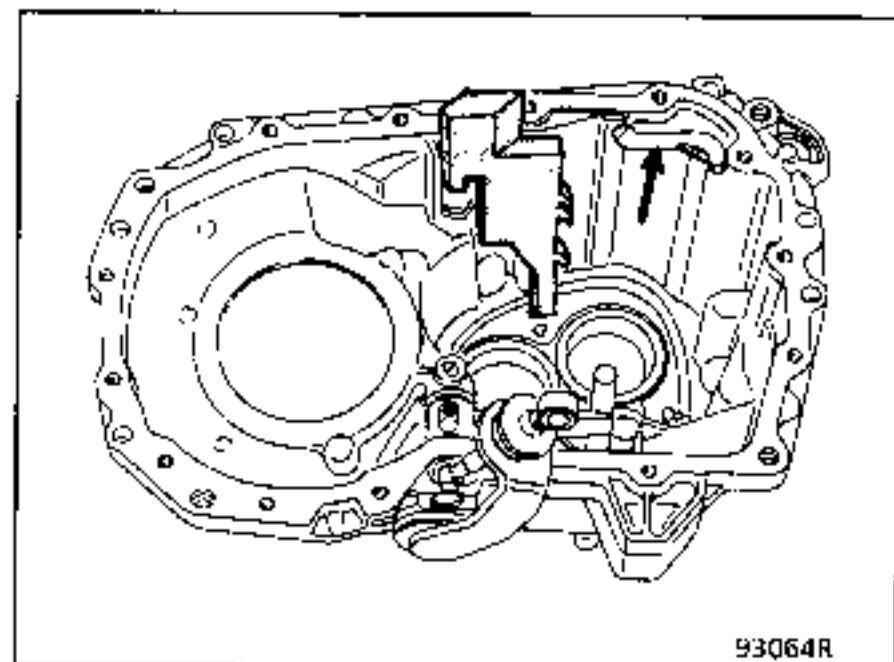
Ejemplo : casquillo de centrado motor caja de velocidades.



- Poner el muelle y la bola de bloqueo de 5ª en el cárter de mecanismo, después colocar el eje de la horquilla de 5ª (B) en punto muerto.

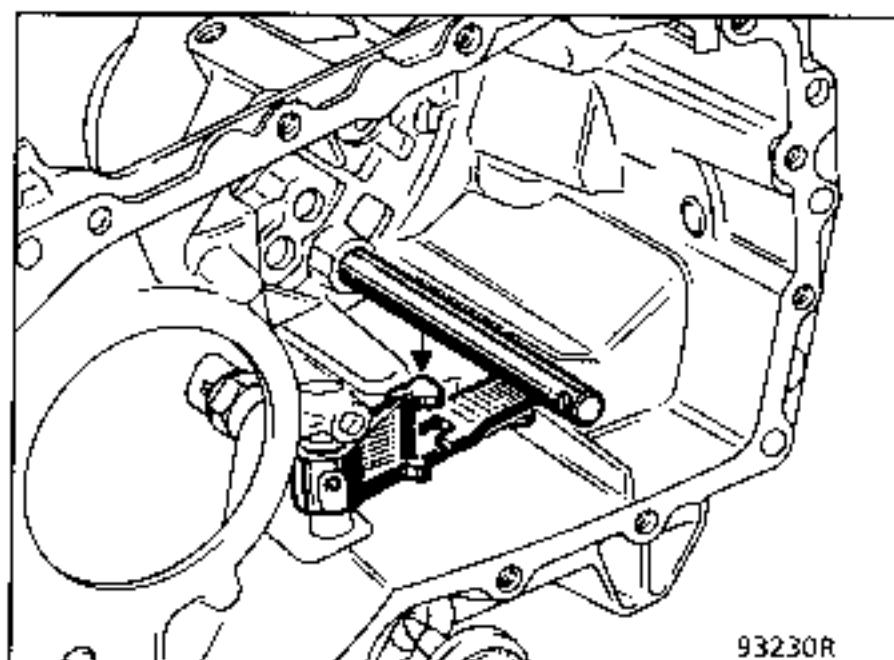


Controlar el posicionamiento de la boca de engrase de 5ª y del respiradero.



Además, asegurarse de que el tubo no esté deteriorado u obstruido.

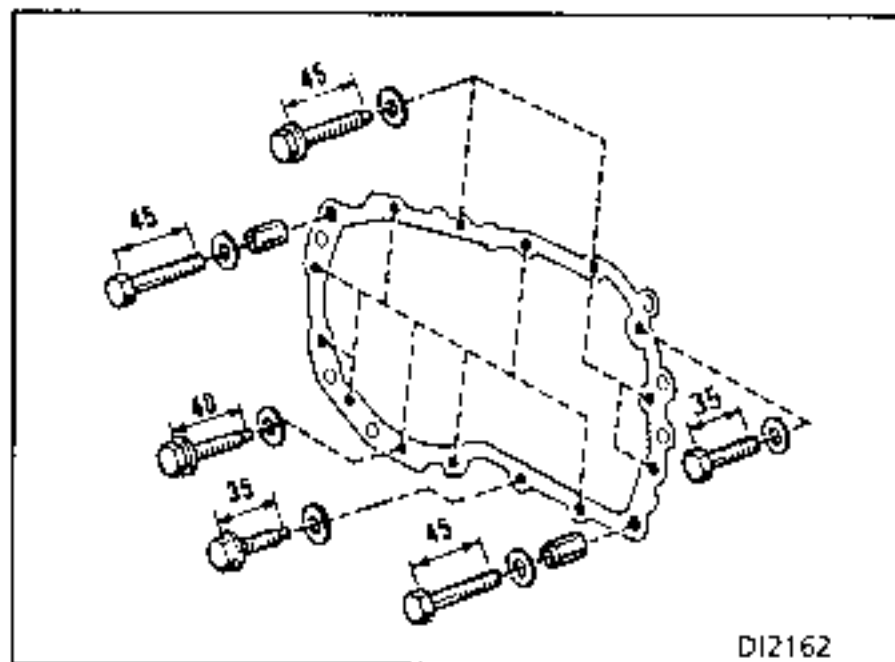
Tirar del eje de mando hacia el exterior para colocar el dedo de paso en el diente del eje de 5ª.



Untar de Loctite 518 el plano de junta entre los cárteres de embrague y de mecanismo.

Centrar los árboles y los ejes de horquilla, después montar el cárter de mecanismo.

Colocar los tornillos de fijación.

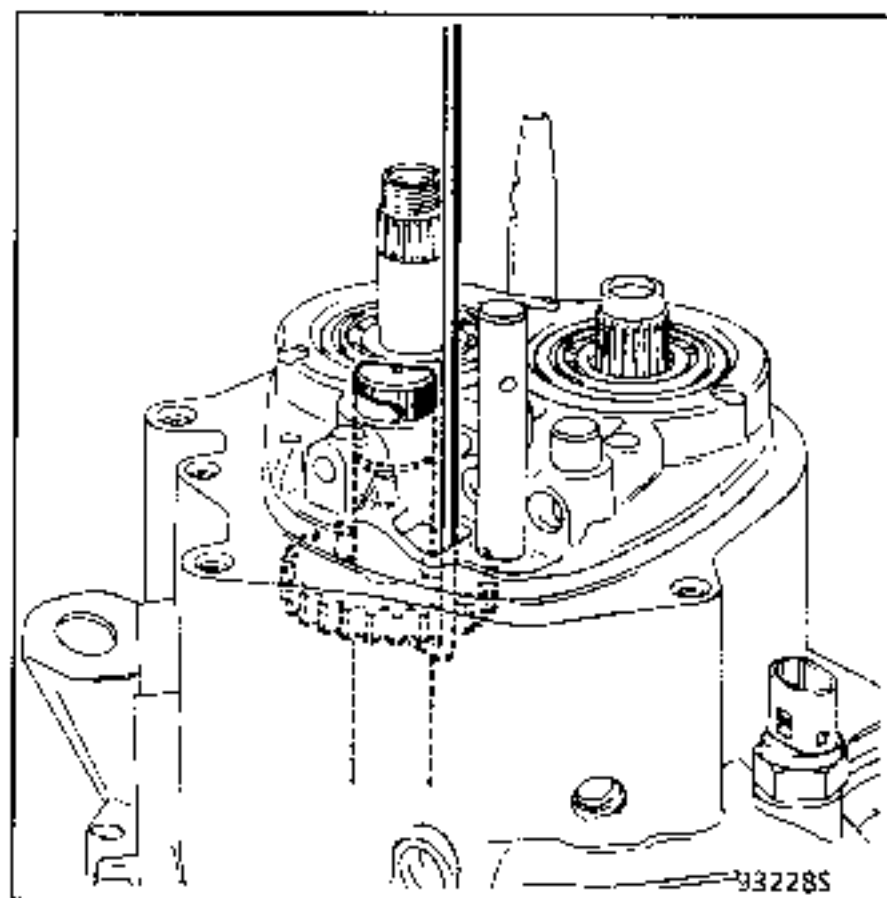


Apretar los tornillos de la periferia al par, tras haber girado el árbol primario para asegurar un buen contacto final de los conos sobre los rodillos cónicos.

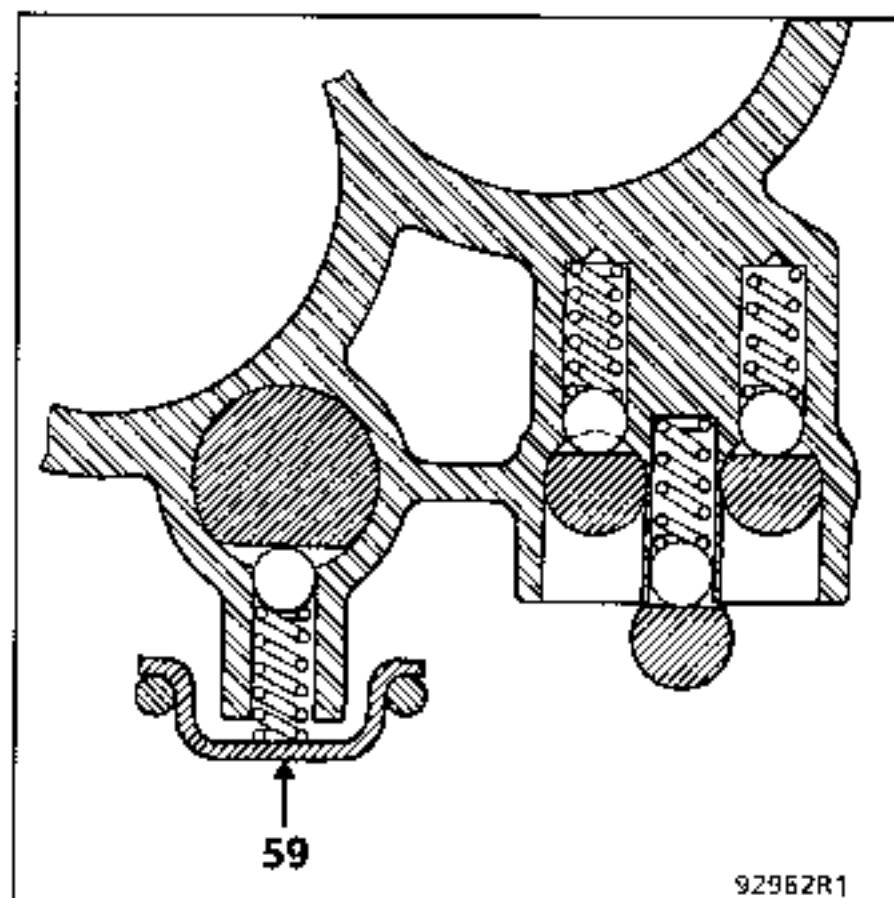
Observación :

El apriete al par de **todos** los tornillos debe ser efectuado en los treinta minutos que siguen a la colocación del cárter de mecanismo, debido a la polimerización del Loctite 518.

Levantar el eje de marcha atrás, pasando un gancho por la lumbrera del cárter.



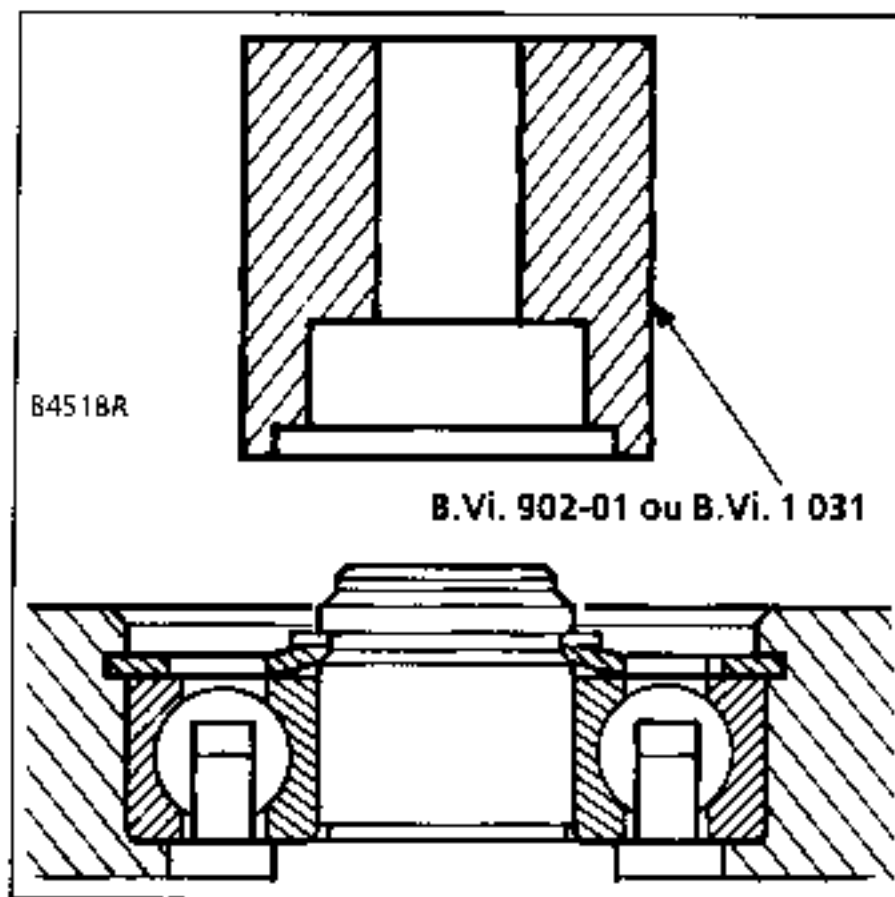
Colocar la bola de bloqueo, su muelle y la tapa de retención (59).



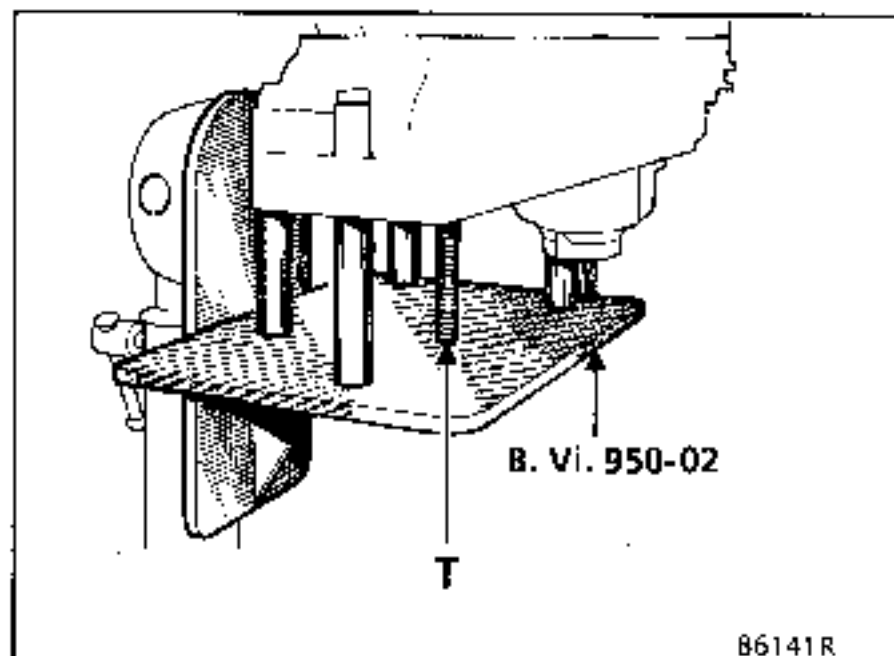
EN EL ARBOL SECUNDARIO

CV 4 velocidades :

Colocar la arandela del árbol secundario y el circlip mediante el útil B. Vi. 902-01 (JB0 - JB2) o B. Vi. 1 031 ó equivalente (JB4).



Colocar la arandela del árbol primario y montar el circlip por reacción, calando el árbol del lado acanaladuras del embrague con el tornillo (T) de la placa B. Vi. 950-02 ; asegurarse de la correcta colocación del circlip en su garganta.

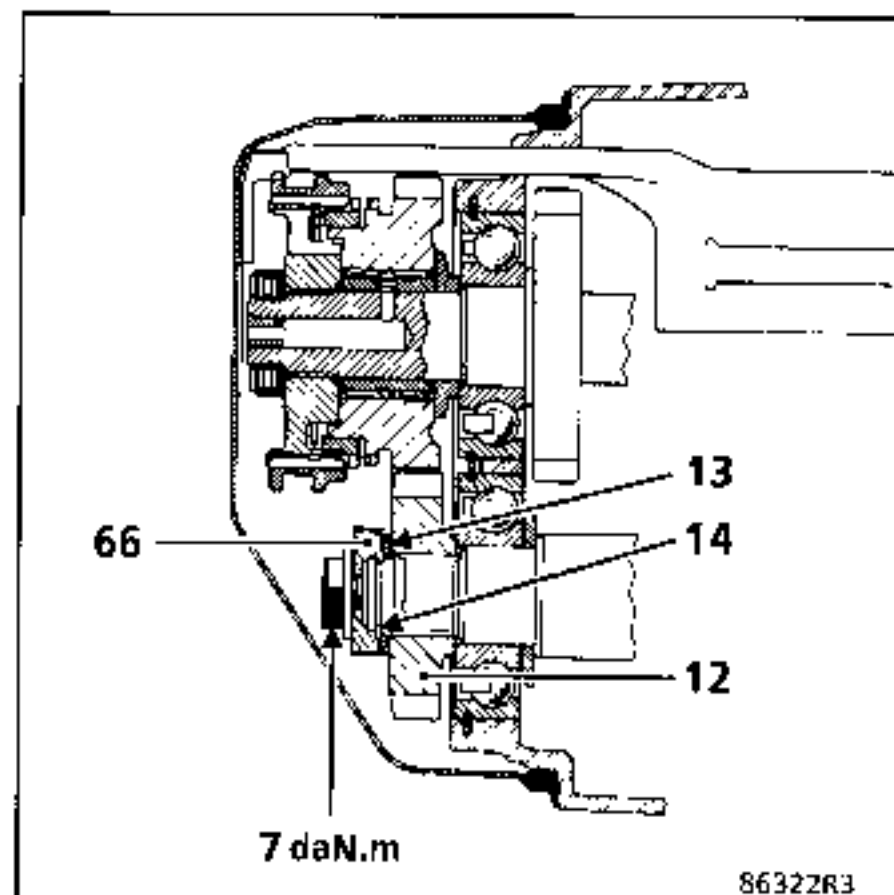


CV 4 velocidades : volver a colocar el tope rosca-do.

CV 5 velocidades :

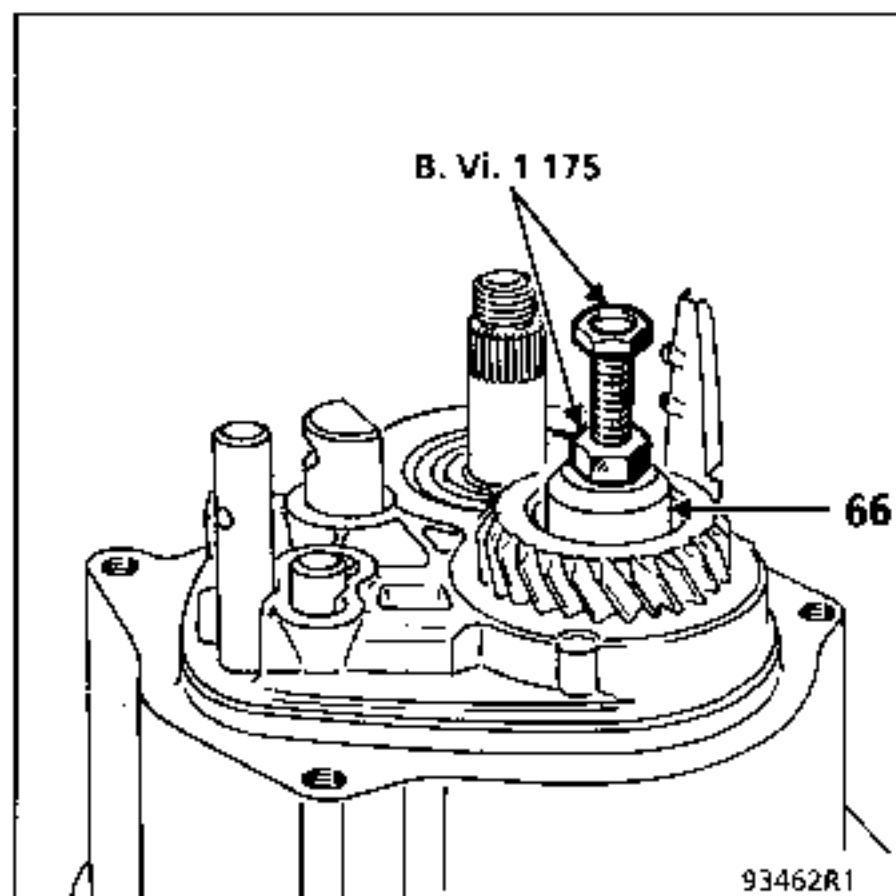
1er montaje
sin arandela con resalte, aplicar sistemática-mente el 2º montaje.

2º montaje

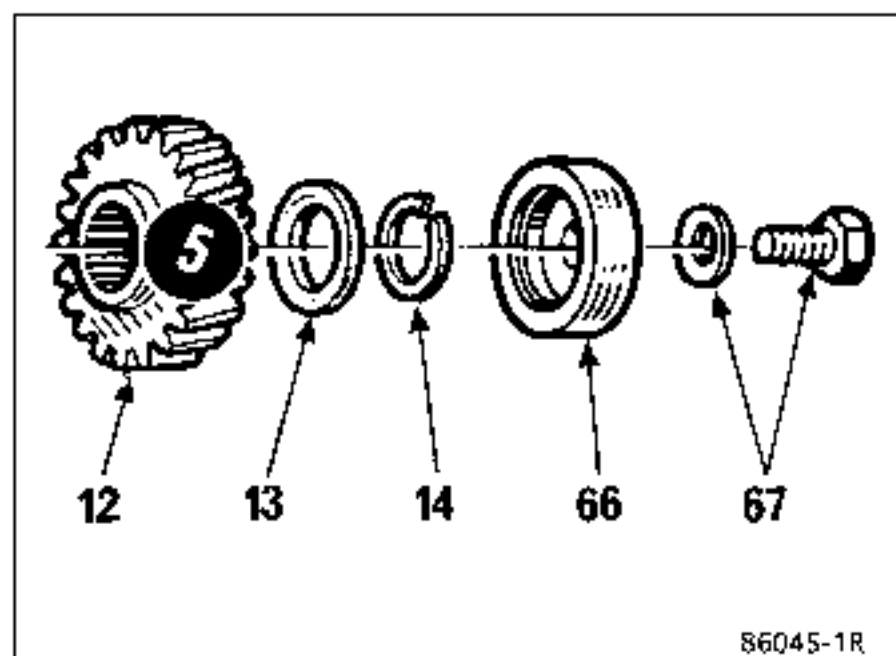


EN EL ARBOL SECUNDARIO

Poner 3 gotas de Loctite FRENBLOC en las acanaladuras del piñón fijo (12), efectuar el montaje con el útil B. Vi. 1175 y con la arandela de resalte (66).



Retirar el útil B. Vi. 1175 y la arandela (66).



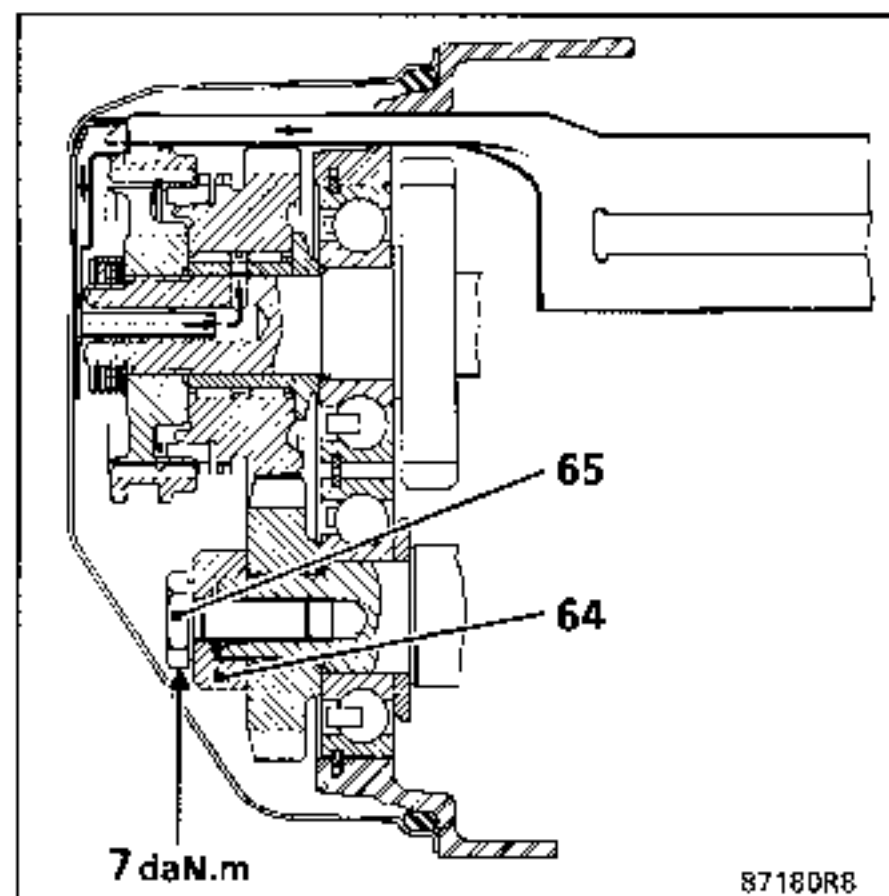
Colocar la arandela (13) y el circlip (14) : útil B. Vi. 948 ó similar.

Asegurarse, por las muescas, del correcto posicionamiento del circlip de 5ª en su garganta.

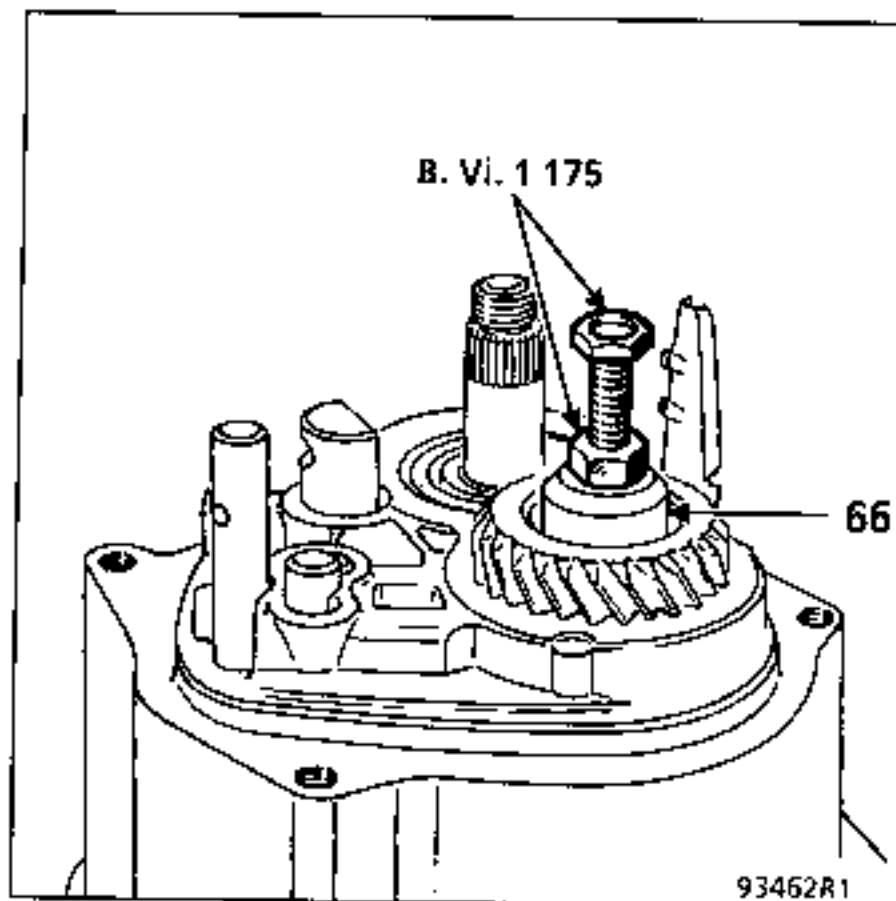
Volver a montar la arandela con resalte (66).

Poner el tornillo (67) untado con 3 gotas de Loctite FRENBLOC.

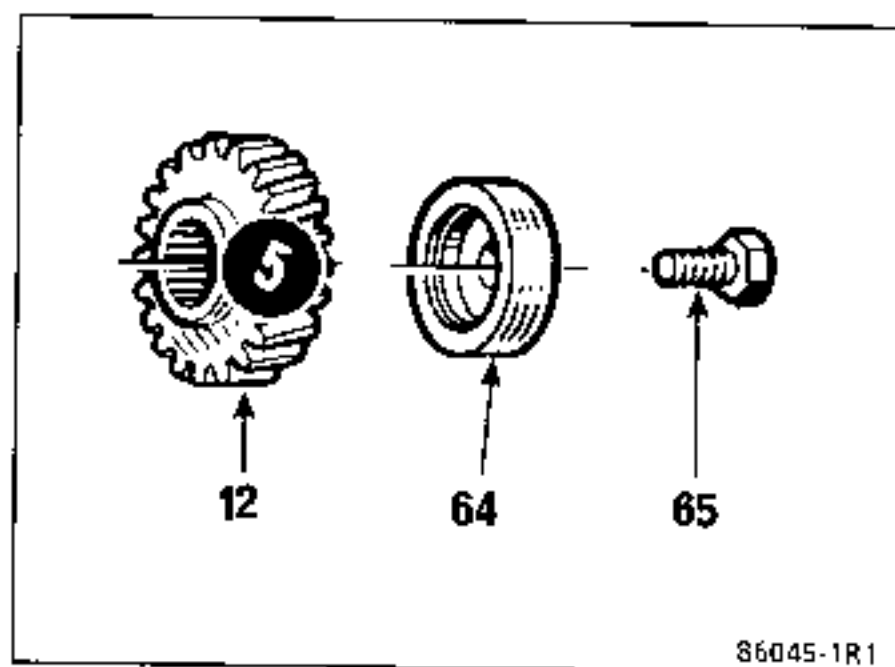
3er y 4º montaje



Poner 3 gotas de Loctite FRENLOC en las acanaladuras del piñón fijo (12), efectuar el montaje con el útil B. Vi. 1175 y con la arandela de resalte (64).



Retirar el útil B. Vi. 1175 y colocar el tornillo (65) untado con 3 gotas de Loctite FRENLOC.



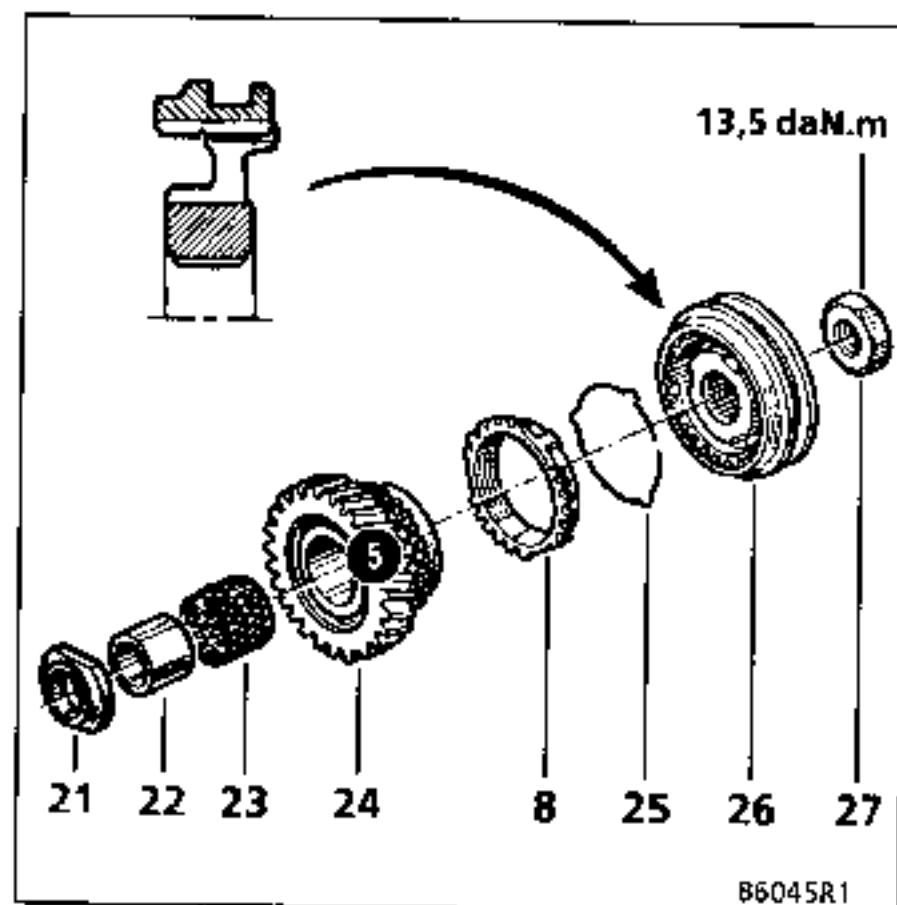
En el árbol primario

Montar por orden : (21) con la cara de apoyo mayor, lado piñón de 5ª, (22), (23), (24), y (8).

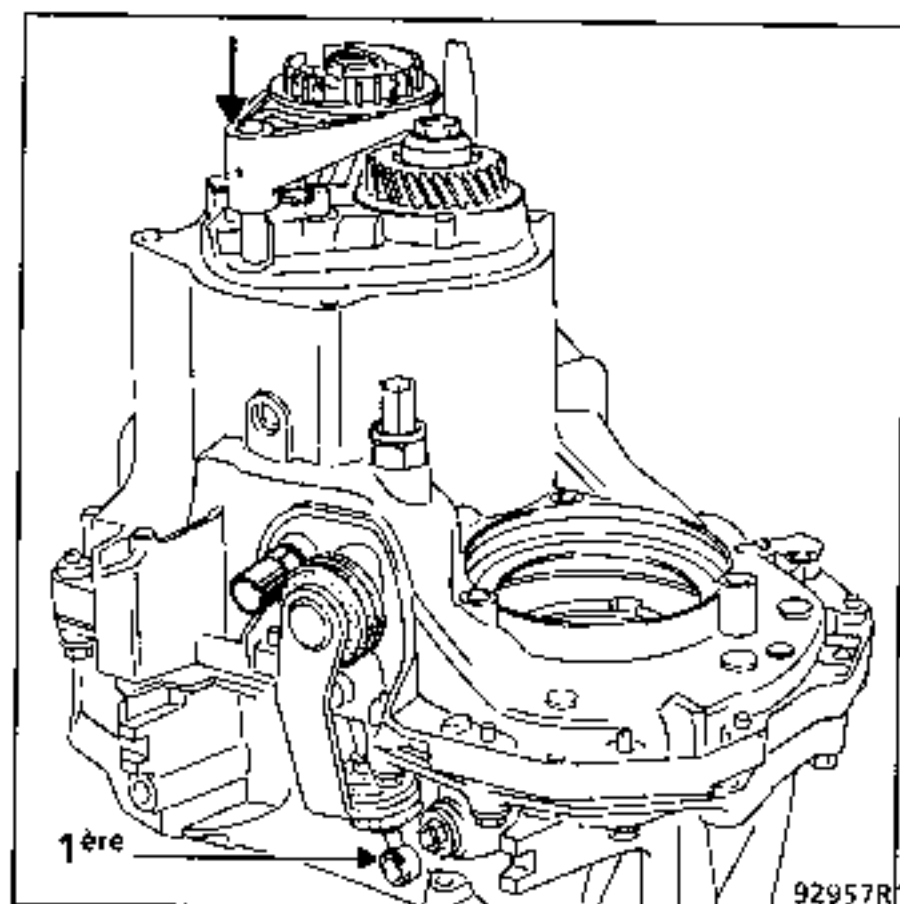
Meter la horquilla en el desplazable (26) provisto del muelle (25).

Poner 3 gotas de Loctite FRENLOC en el buje y colocar el conjunto buje desplazable y horquilla.

Colocar los resaltes del anillo del sincro en las muescas del buje.



Con el fin de permitir el apriete al par del tornillo y de la tuerca de los árboles secundario y primario, es preciso que los dos piñones de 5ª estén montados y que estén metidas dos velocidades. Meter la 1ª con la palanca de velocidades y la 5ª con la caja, deslizando la horquilla de 5ª sobre su eje.



Poner 3 gotas de Loctite FRENLOC en la tuerca (27) del árbol primario y el tornillo del árbol secundario.

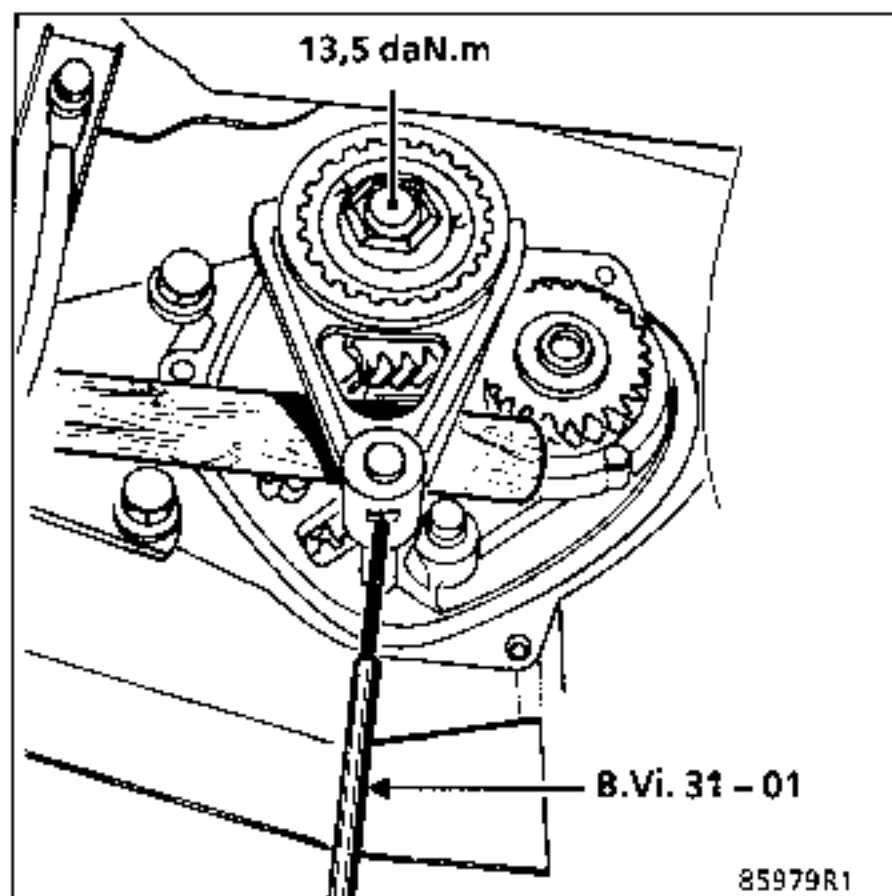
Árbol primario : 13,5 daN.m.

Árbol secundario :

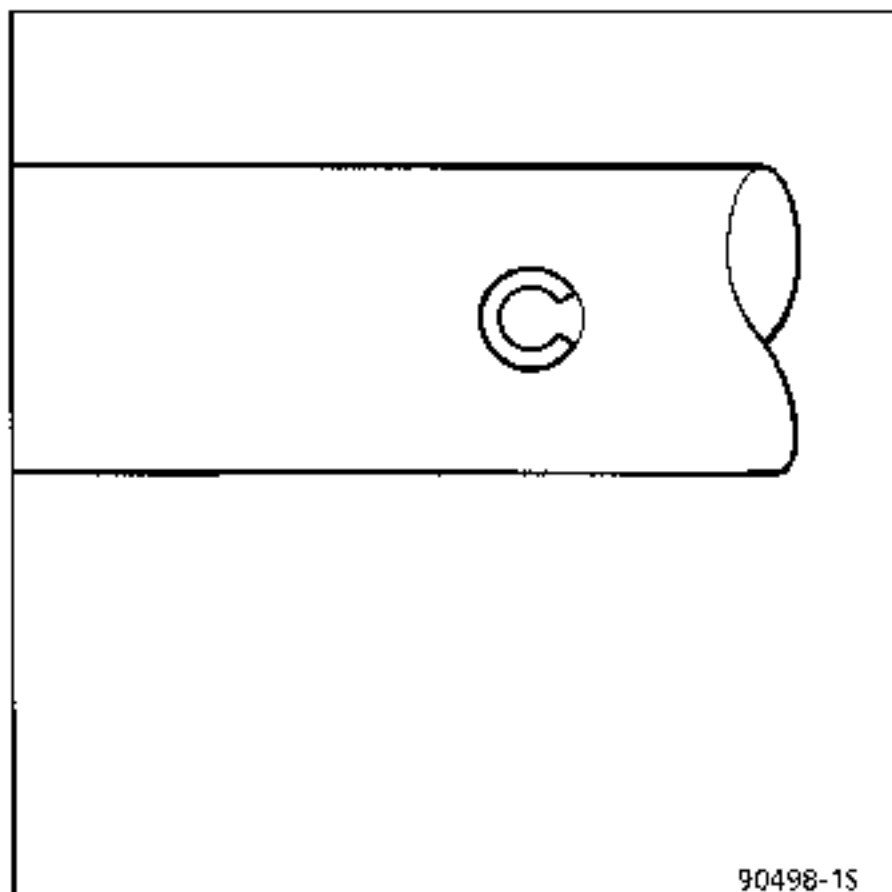
1^{er} y 2^o montaje : 2 daN.m.

3^{er} y 4^o montaje : 8 daN.m.

Poner un pasador en la horquilla, colocando un taco de madera para que soporte el golpe, con el B. Vi. 31-01 como para la extracción.



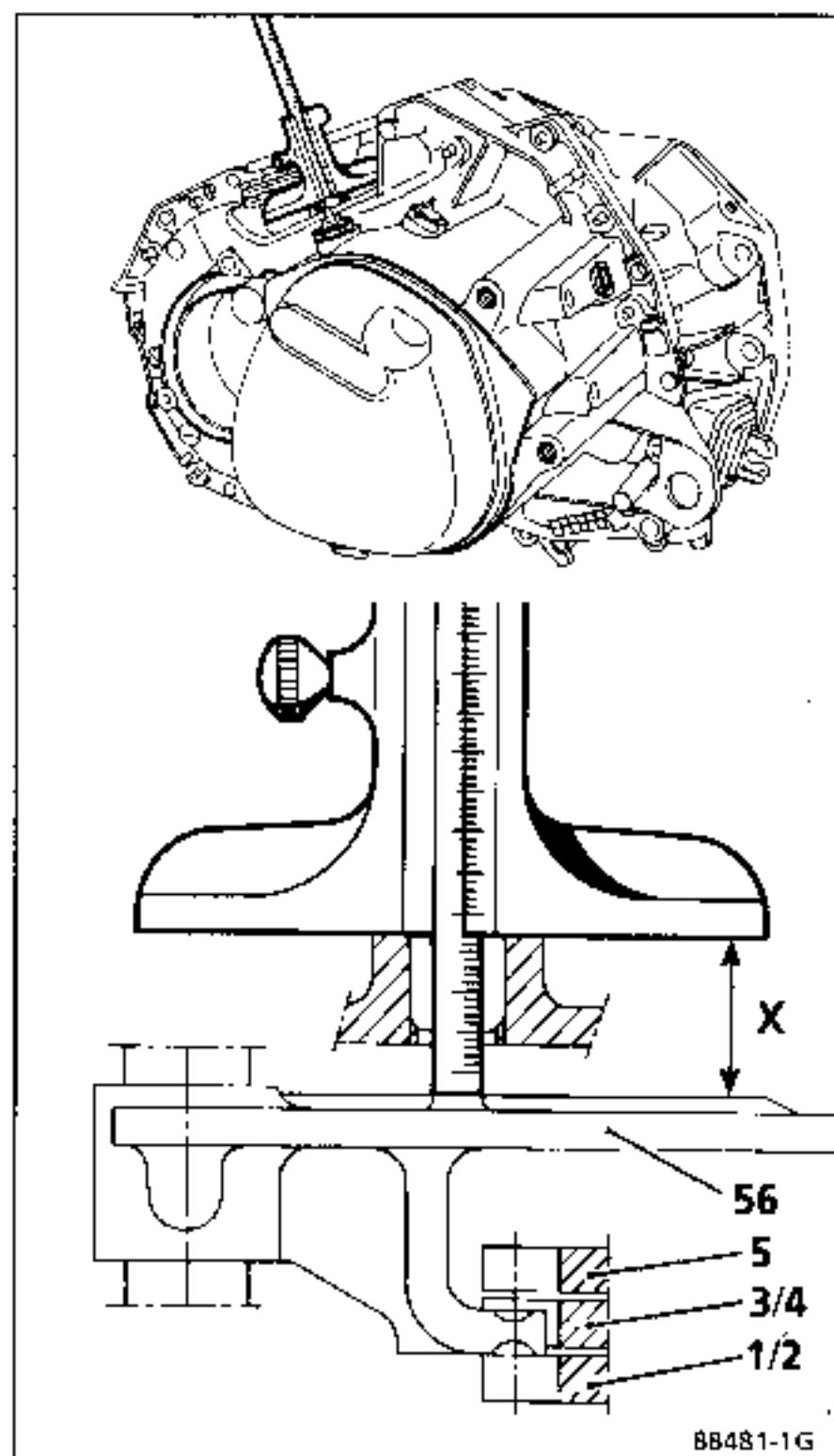
Respetar el sentido de montaje, la hendidura estará dirigida hacia el cárter trasero.



Poner la caja en punto muerto.

CALADO DEL PUNTO DURO DE 5ª

La cota X se tomará con la 4ª metida y con el dedo de selección (56) apoyado sobre el diente 1/2 (34).



X (en mm)	E (en mm) (espesor arandela)
21,70 a 22,02	0,66
22,02 a 22,35	0,33
superior a 22,35	sin arandela

Según la cota X obtenida, intercalar una arandela (76) de espesor E entre el cárter y el punto duro de 5ª.

TODOS LOS TIPOS

Colocar una junta tórica nueva para asegurar la estanquidad del cárter trasero.

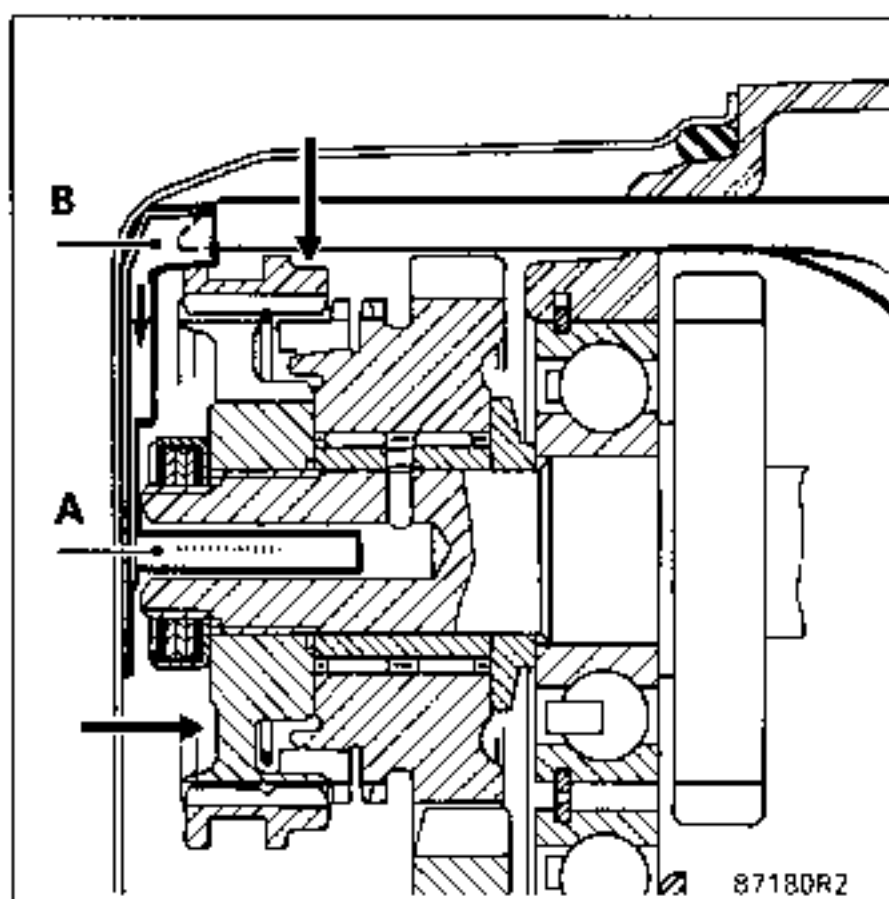
Poner la caja de velocidades en punto muerto.

CV 4 velocidades y CV 5 velocidades (1^{er} y 3^o montaje)

Colocar el cárter trasero y apretar los tornillos al par de 2,5 daN.m.

CV 5 velocidades (3^{er} y 4^o montaje)

Colocar el cárter trasero, encajando la cánula (A) en el árbol primario y la boca de engrase en el rail (B) de llegada de aceite y apretar los tornillos al par de 2,5 daN.m.



Verificar que entran todas las velocidades.

En caso de anomalías, verificar que la marcha atrás o la 5^a no estén metidas.

TODOS LOS TIPOS

Bajar la caja de velocidades del soporte

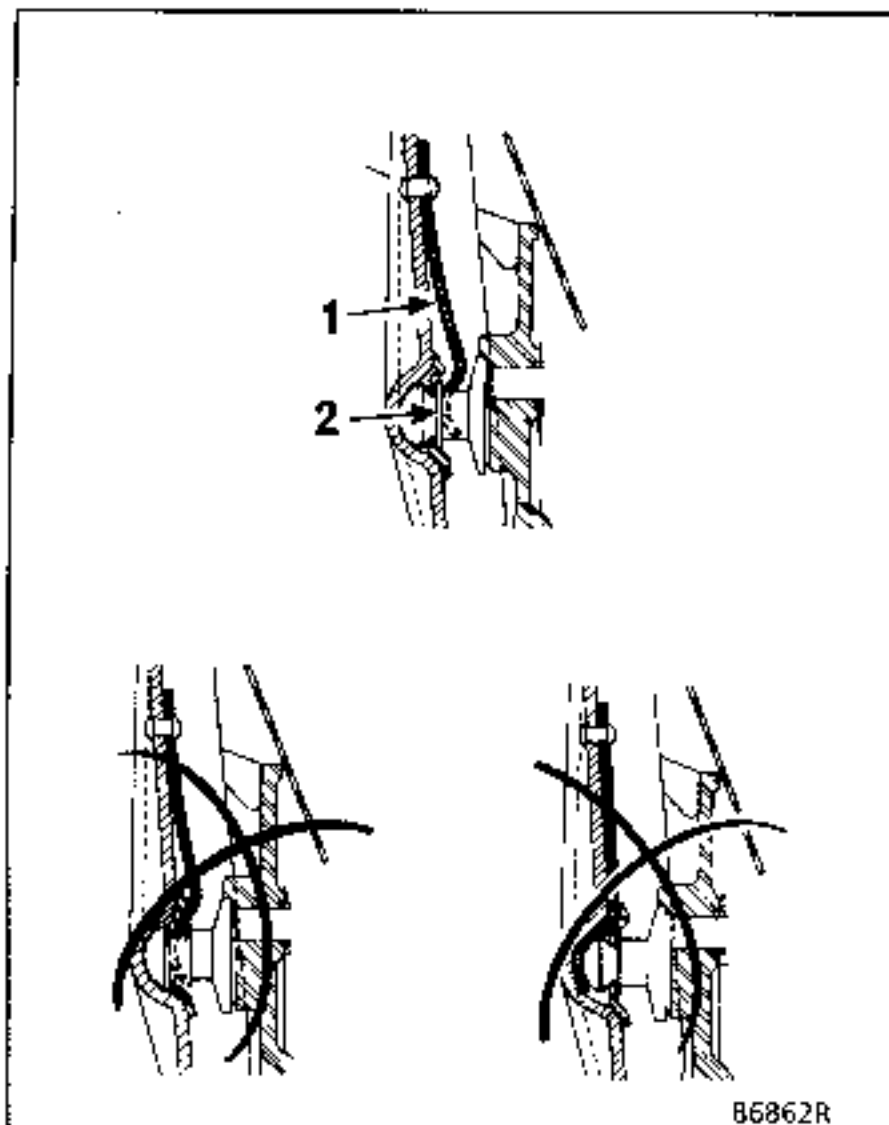
B. Vi. 950-01 ó B. Vi. 950-02 y poner los tornillos en el cárter de embrague, apretándolos al par de 2,5 daN.m.

Volver a colocar el tubo-guía si es necesario.

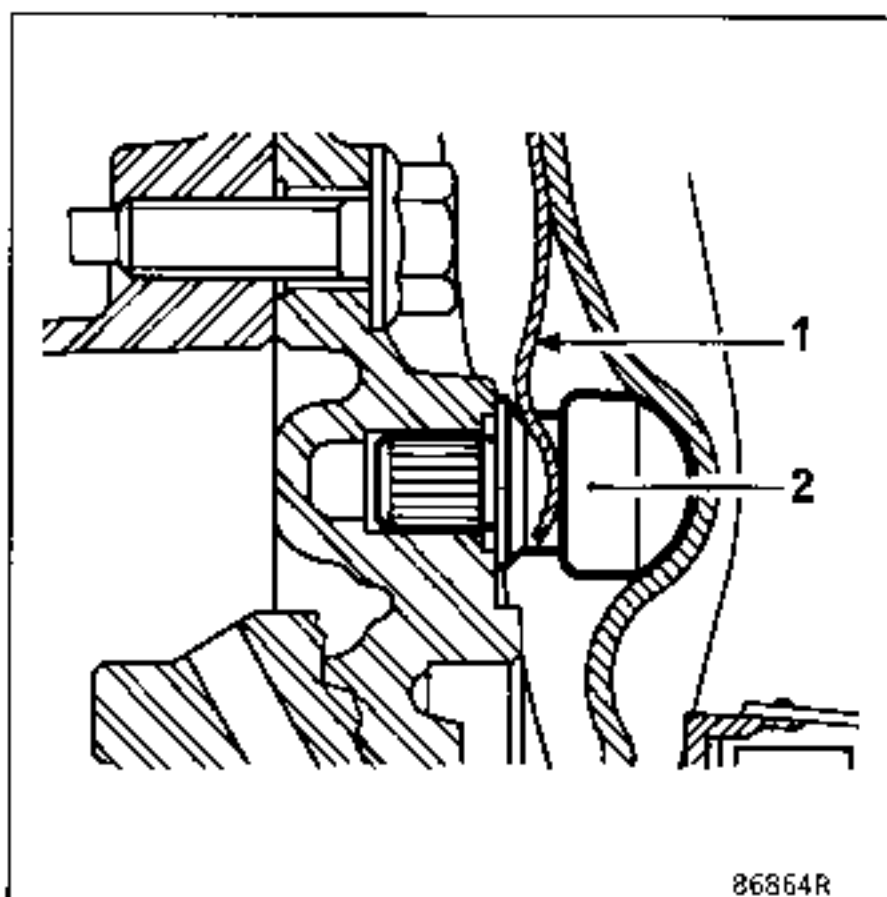
Engrasar el pivote de horquilla con grasa Molykote "BR2".

Meter la horquilla en su posición colocando el muelle (1) detrás de la copela (2) y asegurarse del correcto funcionamiento.

1er montaje



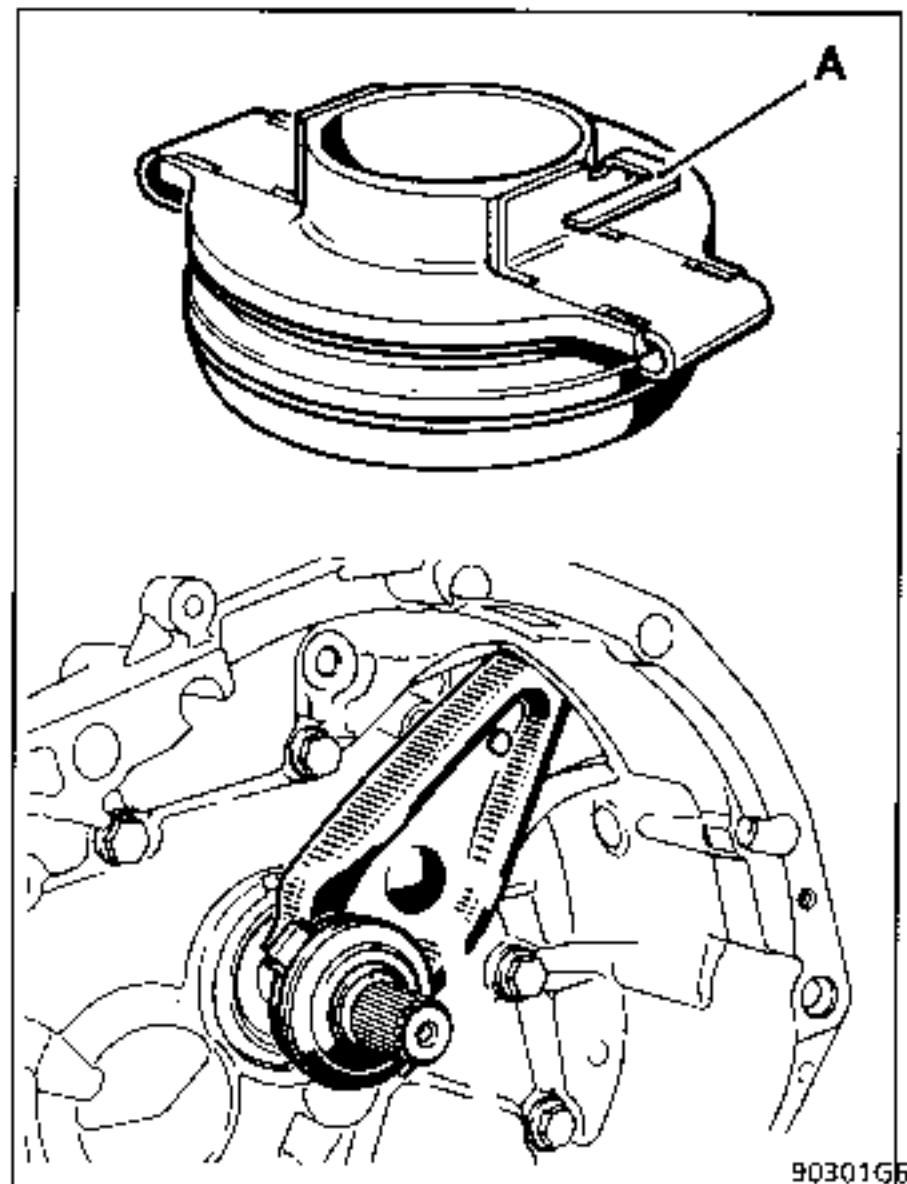
2º montaje (sin arandela de goma)



3er montaje : sin muelle

Untar las paredes del tubo-guía tope con grasa Molykote "BR2".

Meter el tope en el tubo-guía colocando la muesca (A) en la horquilla.



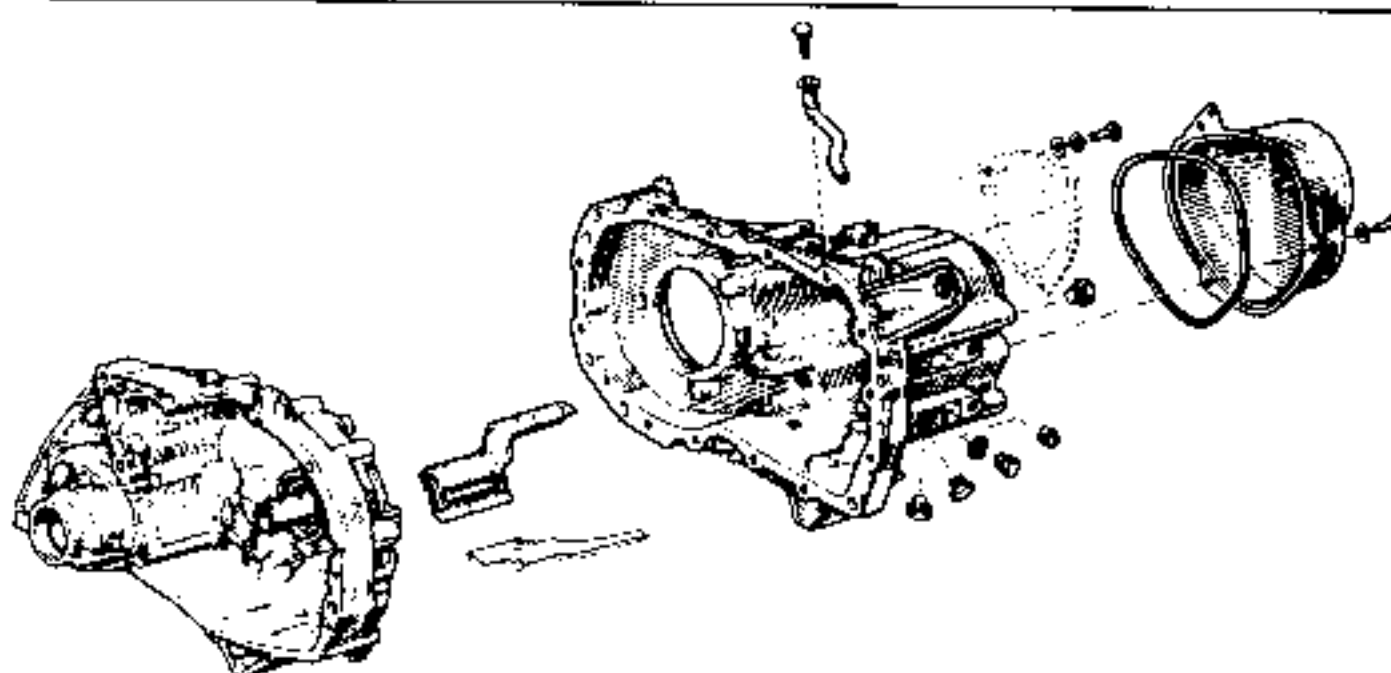
Asegurarse del correcto deslizamiento.

NOTA :

Durante y después del ensamblado motor-caja de velocidades, **NO LEVANTAR** la horquilla ya que podría salirse del tope de la muesca (A).

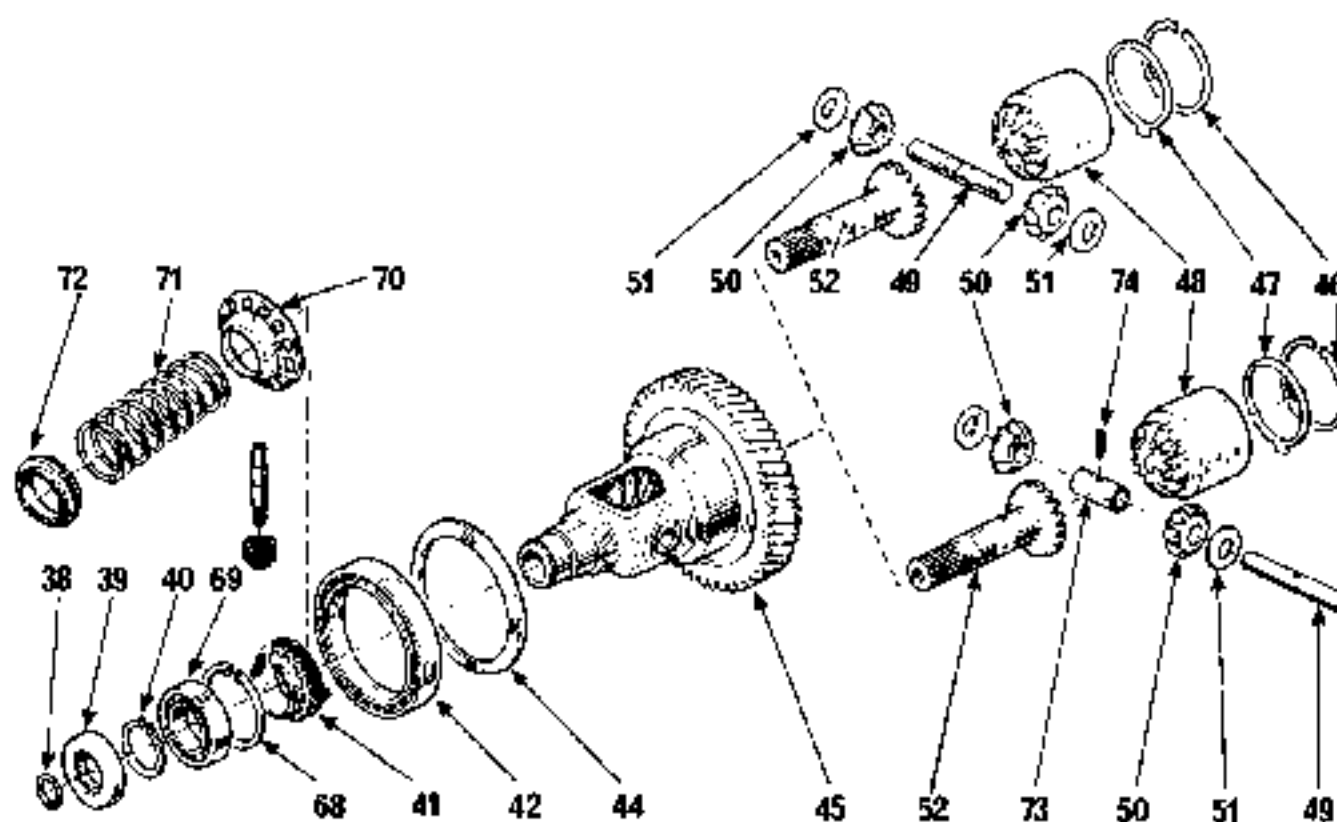
1	Rodamiento de rodillos	41	Corona taquimétrica
2	Arbol secundario	42	Rodamiento de bolas
3	Rodillo	43	Arandela de espesor
4	Muelle de rodillo	44	Arandela muelle
5	Anillo de retención	45	Cajetin diferencial
6	Piñón de 2ª	46	Junquillo de retención
7	Piñón de 3ª	47	Cala de espesor
8	Anillo de sincro	48	Planetario tripode
9	Buje desplazable 3/4	49	Eje de los satélites
10	Piñón de 4ª	50	Satélites
11	Arandela	51	Arandelas de satélites
12	Piñón de 5ª (secundario)	52	Planetario de cola
13	Arandela	53	Circlips
14	Circlips de 5ª	54	Soporte de bieleta
15	Piñón de 1ª	55	Bieleta
16	Buje desplazable 1/2	56	Dedo de selección
17	Arbol primario	57	Eje de entrada
18	Arandela acanalada	58	Casquillo
19	Rodamiento de bolas	59	Eje de 5ª (CV5)
20	Circlips	60	Horquilla de 5ª (CV5)
21	Arandela	61	Caballote de marcha atrás
22	Casquillo de 5ª	62	Punto duro de 5ª (CV5)
23	Rodamiento de agujas	63	Deflector
24	Piñón de 5ª (primario)	64	Arandela de apoyo
25	Muelle de 5ª	65	Tornillo tope de 5ª en árbol secundario
26	Buje desplazable de 5ª	66	Arandela con resalte
27	Tuerca de 5ª	67	Tornillo y arandela de sujeción
28	Tope roscado	68	Circlip del rodamiento 69
29	Eje 1/2	69	Rodamiento de bolas
30	Eje 3/4	70	Señal taquimétrica
31	Horquilla 3/4	71	Muelle
32	Piñón y árbol de marcha atrás	72	Arandela de apoyo
33	Pasador entre 1/2 y 3/4	73	Manguito separador
34	Horquilla 1/2	74	Pasador elástico
35	Pasador en 1/2	75	Captador taquimétrico
36	Pasador entre 1/2 y marcha atrás	76	Arandela de calado del punto duro de 5ª
37	Pasador de 5ª (CV5)	77	Rodamiento cónico
38	Junta tórica	78	Rodamiento cónico
39	Junta labiada	79	Arandela de calado
40	Circlip planetario de cola	80	Tuerca de diferencial

CARTERES



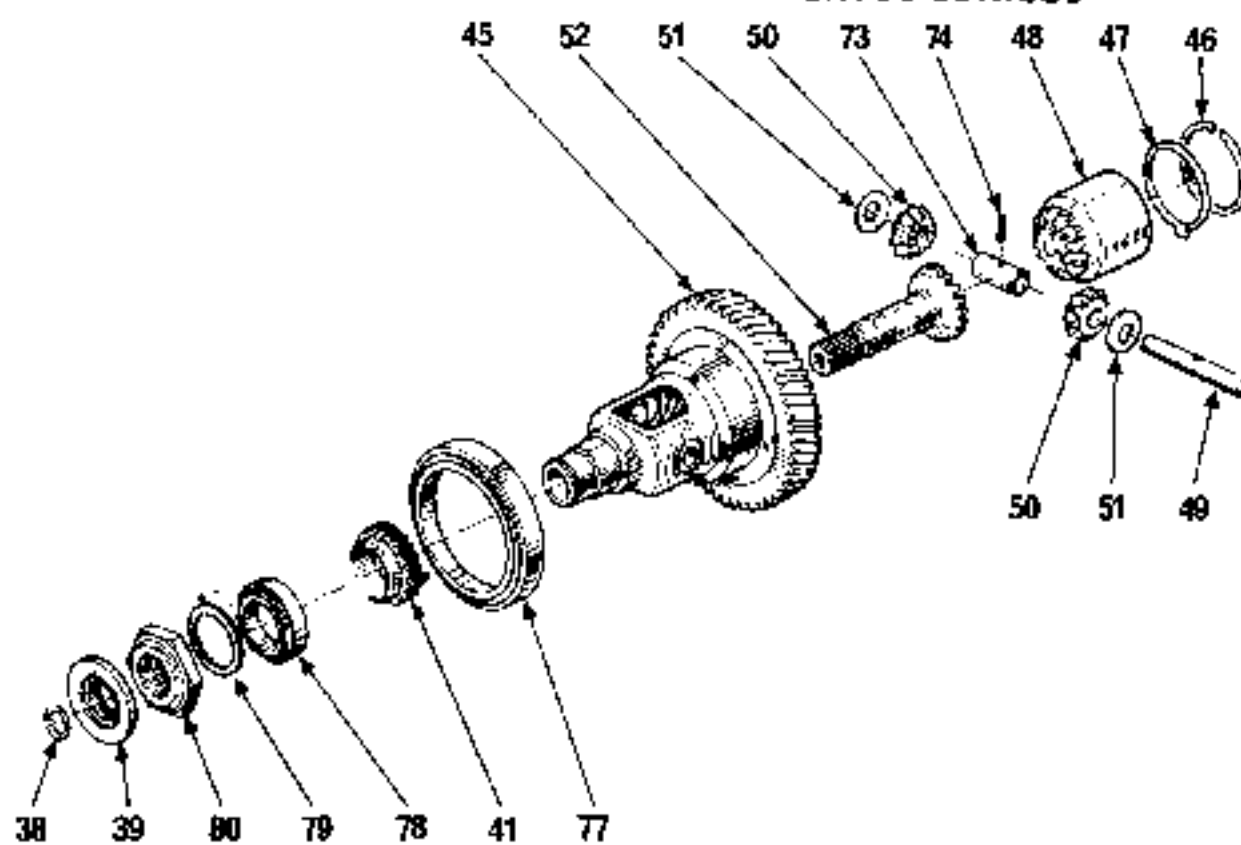
DI2157

MONTAJE DIFERENCIAL SOBRE RODAMIENTOS DE BOLAS

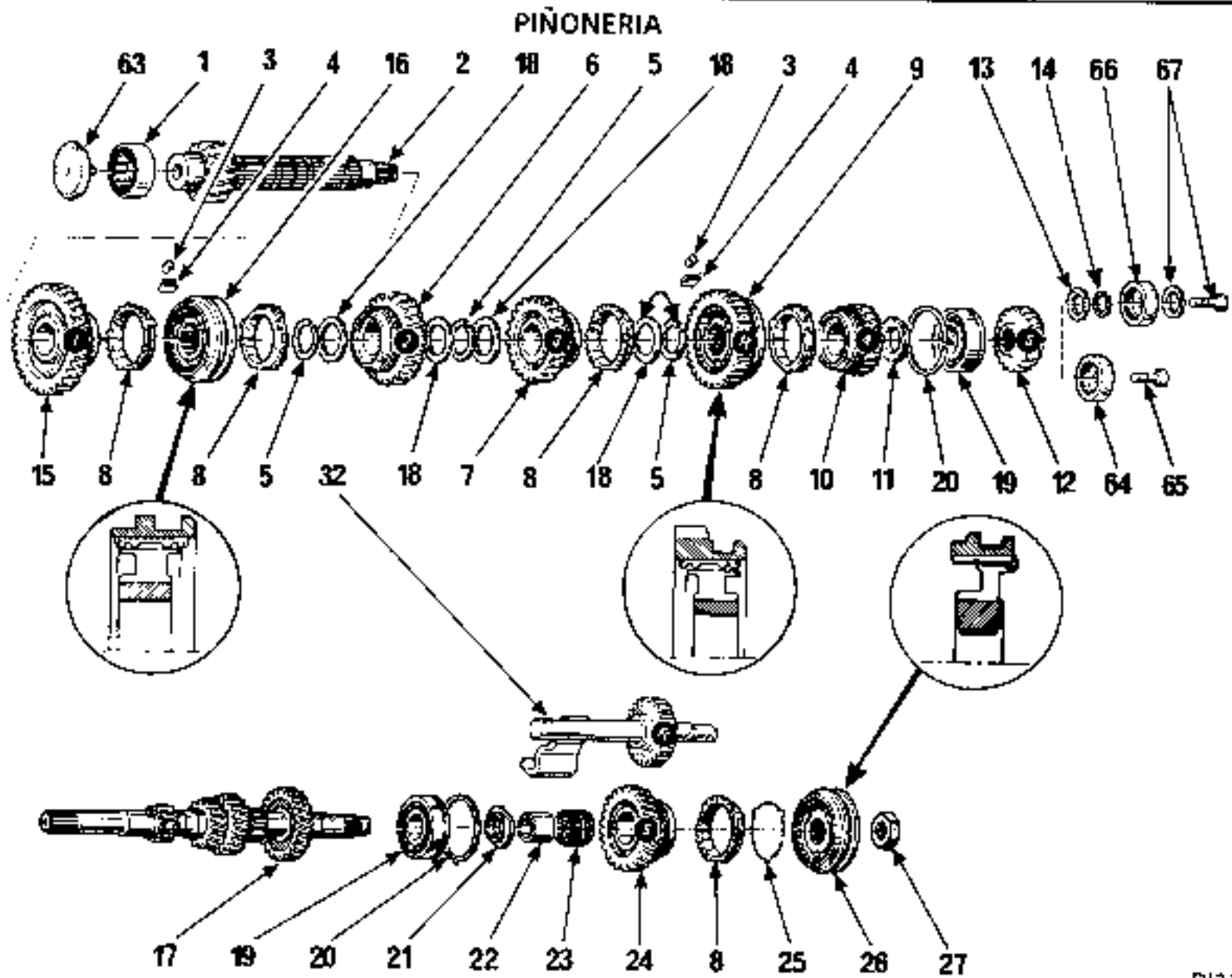


DI2158

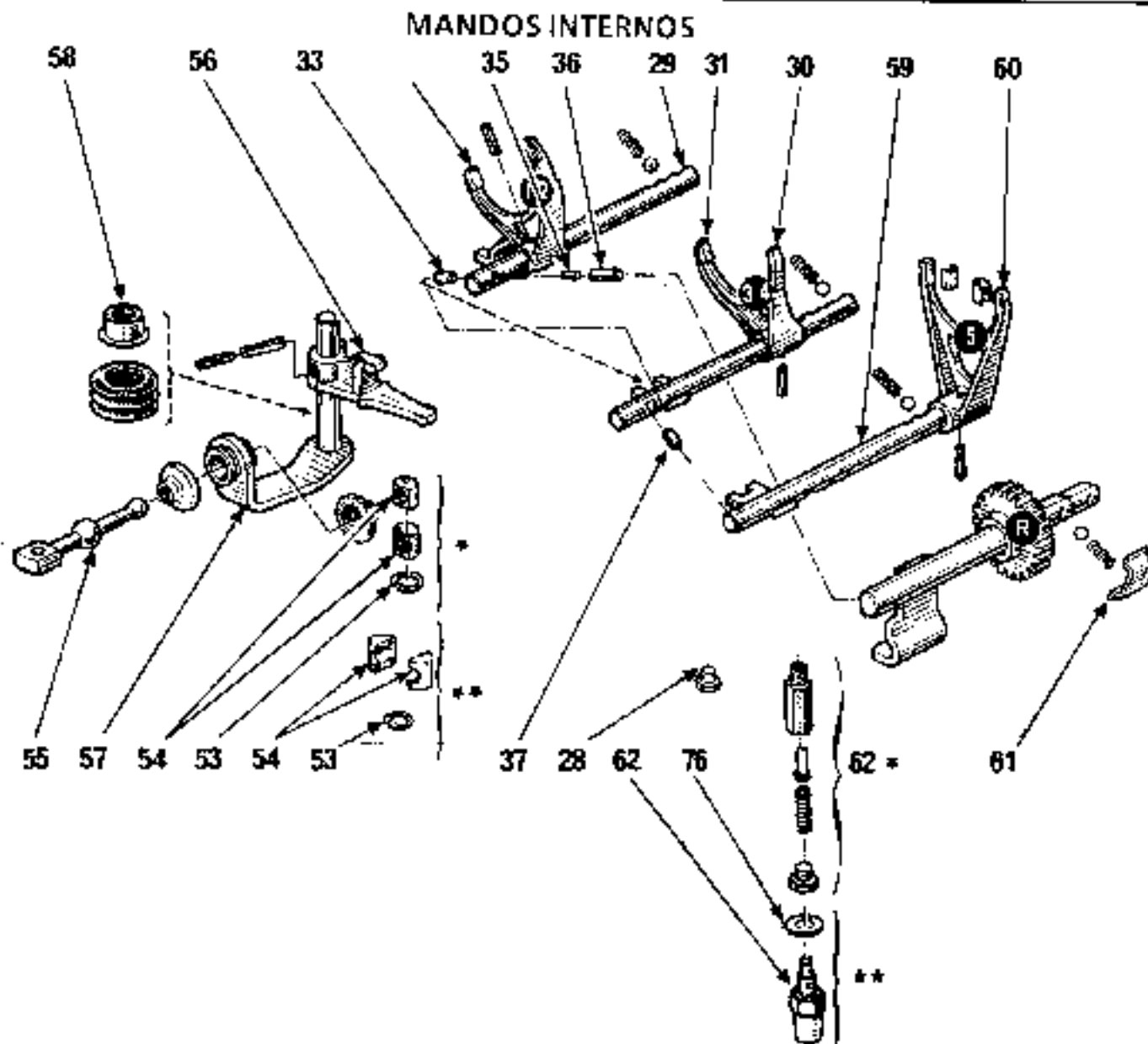
MONTAJE DIFERENCIAL SOBRE RODAMIENTOS CONICOS



DI2159



DI216D



DI2161