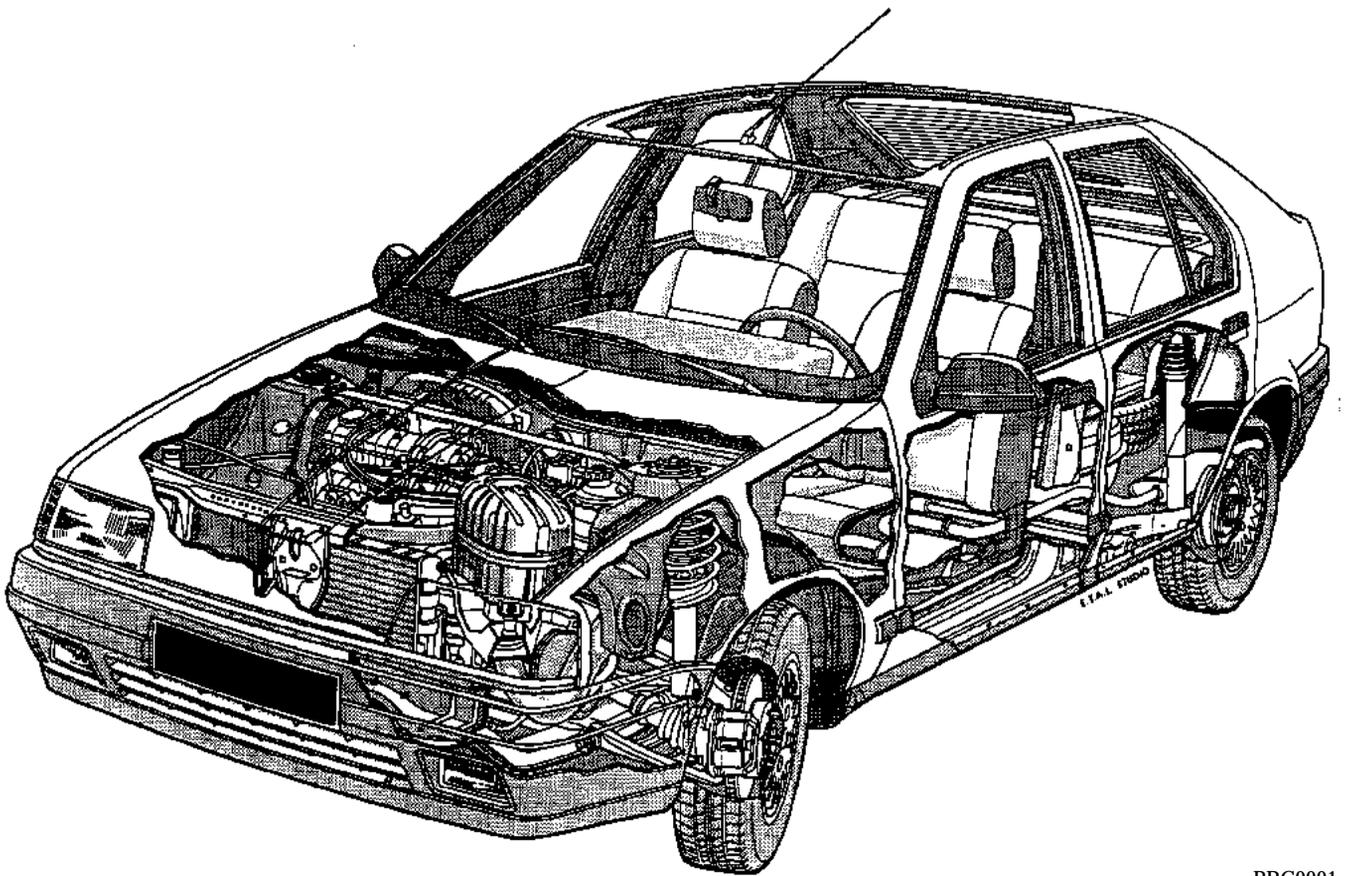


RENAULT 19

0 Generalidades

- 01** CARACTERISTICAS
- 02** MEDIOS DE LEVANTAMIENTO
- 03** REMOLCADO
- 04** LUBRIFICANTES INGREDIENTES
- 05** VACIADO LLENADO
- 07** VALORES Y REGLAJES

PERSPECTIVA



PRC0001

Generalidades

Indice

	Páginas		Páginas
01	CARACTERISTICAS	05	VACIADO-LLENADO
	Motor - Embrague - Caja de velocidades		Motor
	Identificación del vehículo		Caja de velocidades
			Dirección asistida
02	MEDIOS DE LEVANTAMIENTO	07	VALORES Y REGLAJES
	Gato móvil - Borriquetas		Dimensiones
			Capacidad - Calidades
			Tensión de la correa
			Tensión correa accesorios
			Tensión correa de distribución
			Apriete culata
			Constitución dimensiones elementos principales de frenado
			Valores de control de los ángulos del tren delantero
			Valores de control de los ángulos del tren trasero
			Alturas bajo casco
			Compensador de frenado
03	REMOLCADO		
	Todos los tipos		
04	LUBRIFICANTES INGREDIENTES		
	Acondicionamiento		

CARACTERISTICAS

Motor - Embrague - Caja de velocidades

01

Tipo vehículo	Motor		Tipo de embrague	Tipo caja de velocidades mecánica y automática
	Tipo	Cilindrada (cm ³)		
B530 - C530 - L530 S530	C1G	1237	180 CP 3300	JB0 - JB1 - JB4 - JB5
B531 - C531 - L531	C1J	1397	180 CP 3300	JB0 - JB1 - JB4 - JB5
B53H - B53P - C53P L53H - L53P	C2J	1397	180 CP 3300	JB0 - JB1 - JB4 - JB5
B532 - C532 - L532	C3J	1390	180 CP 3300	JB0 - JB1
B53G - B537 - C537 L53G - L537 - S537	E6J	1390	180 CP 3300	JB0 - JB1 - MB1
B53A - C53A - L53A	E7J	1390	180 CP 3300	JB1 - MB1
B535 - C535 - L535	E7J	1390	180 CP 3300	JB1 - MB1
B53W - C53W - L53W	E7F	1171	180 CP 3300	JB0 - JB1 - JB3
B53E - B53M - B533 B536 - C53E - C53M C533 - L533 - L536	F2N	1721	200 CP 4000	JB0 - JB1 - JB3 - AD4
B53B - B53C - B53F C53B - C53C - C53F D53C - L53B - L53C - L53F	F3N	1721	200 CP 4000	AD4 - JB3 - MB3
B53V - B53Y - B538 C53V - C53Y - C538 D53V - D53Y - L53V L53Y - L538 - 353A 353C - 353D - 353F 453A - 453C - 453D 453F - 453H - 553A 553C - 553D - 553F 553H - 853A - 853C 853F	F3P	1794	200 CP 4000	AD4 - JB3 - JC5
B53D - B539 - C53D C539 - D53D - L53D L539	F7P	1764	200 CP 4400	JB3 - JC5
B53I - B53J - B53K B53T - B53Z - B534 C53I - C53J - C53K C53T - C53Z - C534 L53I - L53J - L53K L53T - L53Z - L534 S53I - S53J - S53K - S534	F8Q	1870	200 CPV 4600 200 CPV 3500	JB1 - JB3 - JC5

IDENTIFICACION DE LOS MOTORES F3P CON CILINDRADA REDUCIDA

MOTOR	LETRA DE HOMOLOGACION	INDICE	TIPO VEHICULO
F3P	E	704	X53 Y
	H	706	
	E	708	
	H	760	
	H	706	053 A
	H	760	
	J	765	053 B - F - H
			X53 V
	A	682	053 C - D - H
			X53 8

Definición de la sigla X y 0

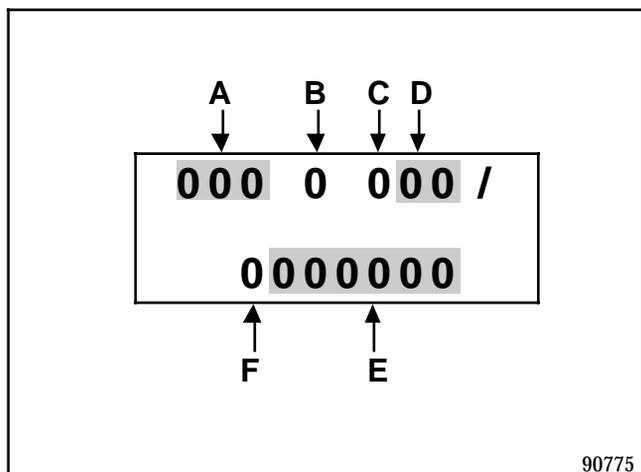
X53 Y = B53 Y, C53 Y, L53 Y

Tipo de homologación que comienza por una letra.

053A = 353 A, 453 A

Tipo de homologación que comienza por una cifra.

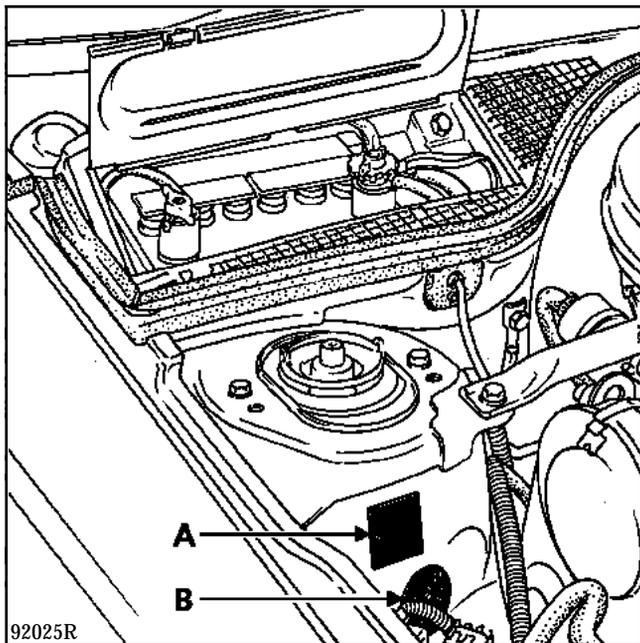
La cilindrada reducida se identifica por la letra de tipo de homologación (B) en la placa motor.



- A** : el tipo motor
- B** : la letra de homologación
- C** : la identidad de RENAULT SA
- D** : el índice motor
- E** : el número de fabricación del motor
- F** : la letra de identificación de la fábrica de origen del motor (ej.: C para Cléon)

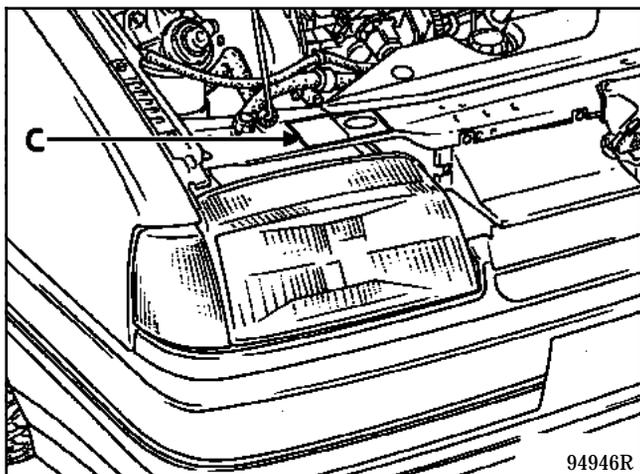
EMPLAZAMIENTO DE LA PLACA DE IDENTIFICACION DEL VEHICULO

Posicionamiento n° 1



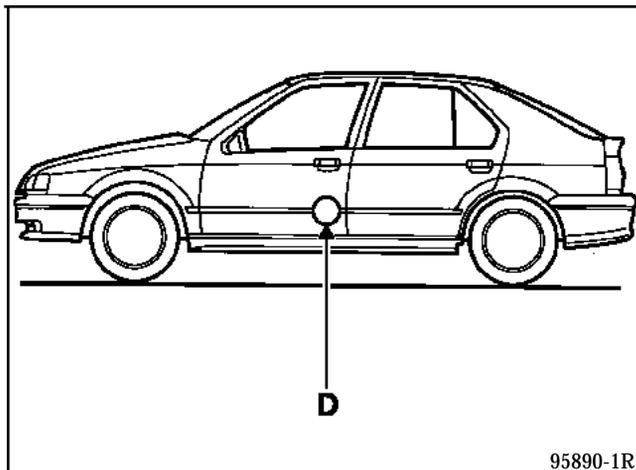
Las placas (A) y (B) pueden ser distintas o estar en una placa única (según versión).

Posicionamiento n° 2



La placa (C) se encuentra en el frente delantero.

Posicionamiento n° 3



La placa adhesiva (D) va pegada sobre el chasis, lado puerta delantera derecha.

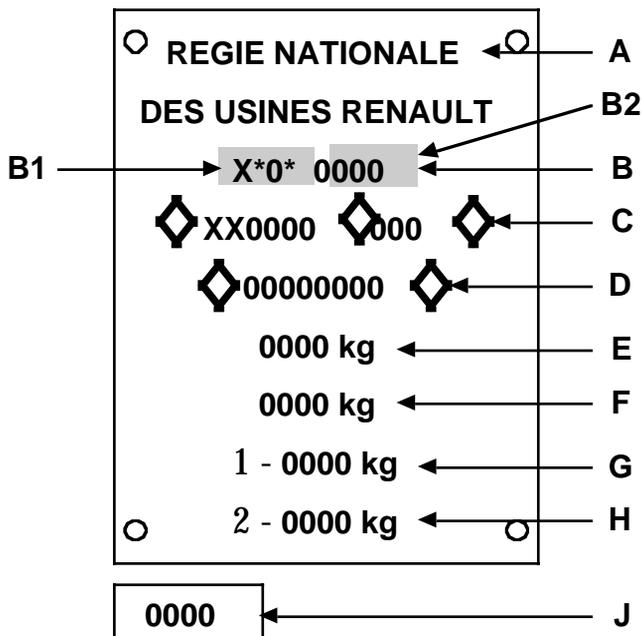
CARACTERISTICAS

Identificación del vehículo

01

PLACA METALICA (Posicionamiento n° 1)

Placa rectangular

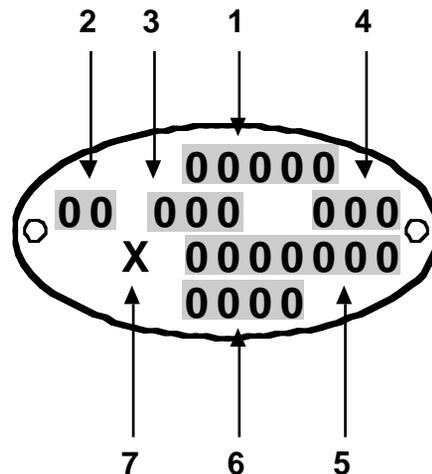


Contiene :

- En A :** el nombre del fabricante,
- En B :** el número de recepción C.E.E. que lleva :
 - En B1 :** el número distintivo del país que atribuye la recepción C.E.E.
 - En B2 :** el número de recepción unido al tipo Homologación del vehículo.
- En C :** el tipo de Homologación del vehículo, precedido del código de identificación mundial del fabricante (ejemplo VF1 corresponde a RENAULT FRANCIA).
- En D :** el número dentro de la serie del tipo.
- En E :** el peso total en marcha autorizado,
- En F :** el peso total rodante,
- 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 J* :** el año del modelo en curso o la identificación de la pintura.

* **NOTA :** En función del país de exportación, puede ocurrir que ciertas indicaciones no figuren en la placa, siendo la aquí descrita la más completa.

Placa oval



Contiene :

- En 1 :** el tipo del vehículo
- En 2 :** particularidades del vehículo*
- En 3 :** el equipamiento de base* (ver cuadro),
- En 4 :** opciones,
- En 5 :** el número de fabricación,
- En 6 :** el año del modelo* o la identificación de la pintura*,
- En 7 :** la fábrica de montaje del vehículo :
 - A :** Portugal
 - B :** Batilly
 - C :** Creil
 - D :** Douai
 - E :** España
 - F :** Flins
 - G :** Grand Couronne
 - H :** Haren
 - J :** Billancourt
 - K :** Dieppe
 - N :** México
 - P :** México
 - Q :** A.M.C.
 - S :** Sandouville
 - T :** Matra Romorantin
 - U :** Maubeuge
 - W :** España Valladolid
 - X :** Heuliez
 - Y :** Yugoslavia
 - Z :** U.S.A.

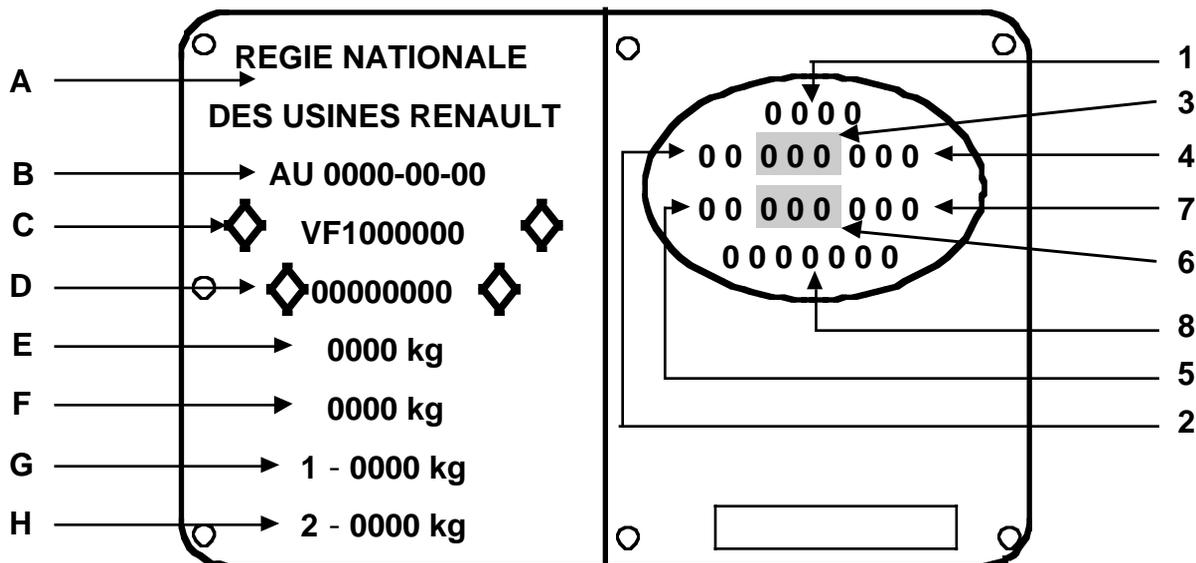
* SEGUN PAIS O VERSION

CARACTERISTICAS

Identificación del vehículo

01

PLACA METALICA (Posicionamiento n° 2)



Contiene :

En A : el nombre del fabricante,

En B : el número de recepción C.E.E.,

En C : el tipo de Homologación del vehículo, precedido del código de identificación mundial del fabricante (ejemplo : VF1 corresponde a RENAULT Francia),

En D : el número dentro de la serie del tipo,

En E : el peso total en carga autorizado,

En F : el peso total rodante,

En G : el peso total autorizado en carga sobre el eje delantero,

En H : el peso total autorizado 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 código de equipamiento técnico,

En 4 : el equipamiento complementario opción 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 indica la fábrica de origen, seguida del número de fabricación.

ATENCIÓN : Los 7 caracteres del número de fabricación no pueden ser disociados. Para los vehículos construidos antes de esta fecha, el número de fabricación tenía 7 cifras.

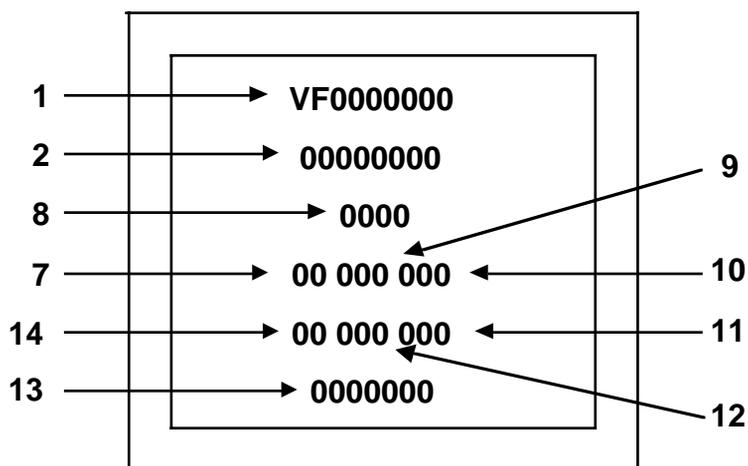
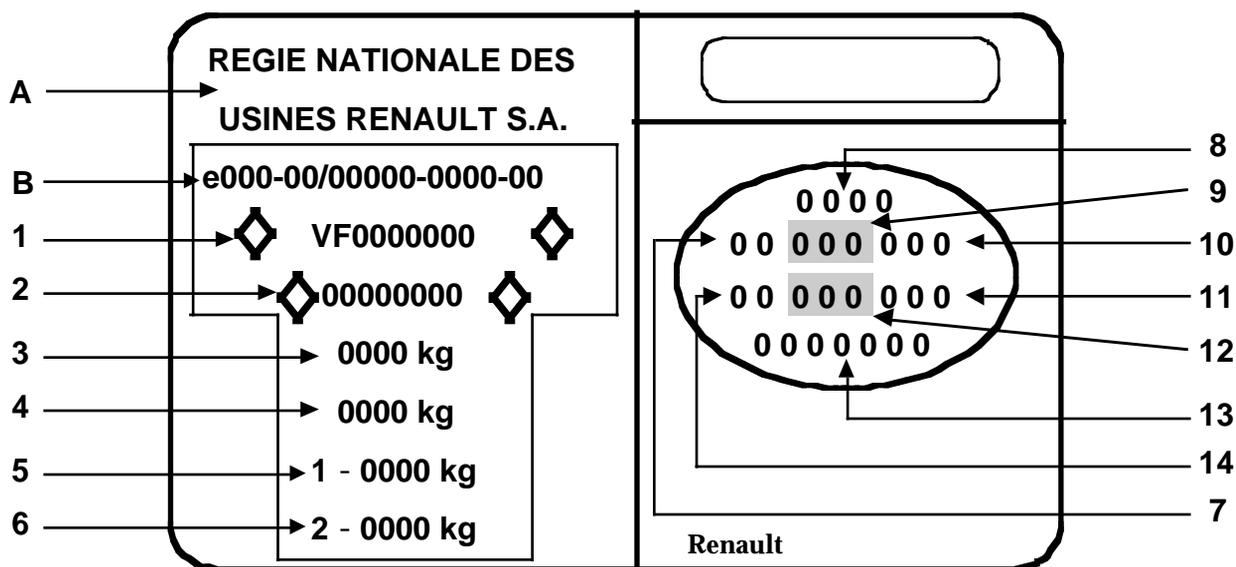
NOTA : En función del país al que se exporta el modelo, puede ocurrir que ciertas indicaciones no figuren en la placa, siendo la aquí descrita la más completa.

CARACTERISTICAS

Identificación del vehículo

01

PLACA METALICA (Posicionamiento n° 3)



CARACTERISTICAS

Identificación del vehículo

01

Contiene :

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

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

AFECTACION DE LOS NUMEROS DE EQUIPAMIENTOS TECNICOS

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

CARACTERISTICAS

Identificación del vehículo

01

Debido a las normas europeas de contaminación, la codificación de ciertos tipos de vehículos "ABCD" se ha llegado a saturar a causa de las nuevas motorizaciones (letra "D"), por lo que la codificación de la carrocería "A" ha pasado a ser "A'".

	A	A'	"ABCD"		"A'BCD"
Bicuerpos 3 puertas	C	3	C53A	ó	353A
Bicuerpos 5 puertas	B	5	B53A		553A
Tricuerpos 4 puertas	L	4	L53A		453A
Societé	S	6	S53A		653A
Cabrio	D	7	D53A		853A
Todos tipos Renault 19	X	0	X53A		053A

El índice de la motorización "D" que es A en los dos casos corresponde :

- al motor E7J 700 cuando el tipo de carrocería es **B, C, D, L, y S**
X reúne a las letras **B, C, D, L, y S**
- al motor F3P 706 cuando el tipo de carrocería es **3, 4, 5, 6 y 8**
0 reúne a la cifras **3, 4, 5, 6 y 8**.

Por lo tanto **B53A** : Renault 19 Bicuerpos 5 puertas con motor E7J 700
553A : Renault 19 Bicuerpos 5 puertas con motor F3P 706
C53A : Renault 19 Bicuerpos 3 puertas con motor E7J 700
353A : Renault 19 Bicuerpos 3 puertas con motor F3P 706

RECUERDE :

"A" o "A'" = tipo de carrocería
"BC" = N° de proyecto (ejemplo 53)
"D" = Índice de motorización

MEDIOS DE LEVANTAMIENTO

Gato móvil - Borriquetas

02



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

UTILLAJE ESPECIALIZADO INDISPENSABLE

Cha. 280 -02 Cala adaptable al gato móvil

Cha. 408 -02 Casquillo adaptable al gato móvil



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

Está prohibido levantar el vehículo tomando apoyo bajo los brazos de suspensión delantera. Según el tipo de gato móvil, emplear los casquillos Cha. 408-02 para colocar la cala Cha. 280-02.

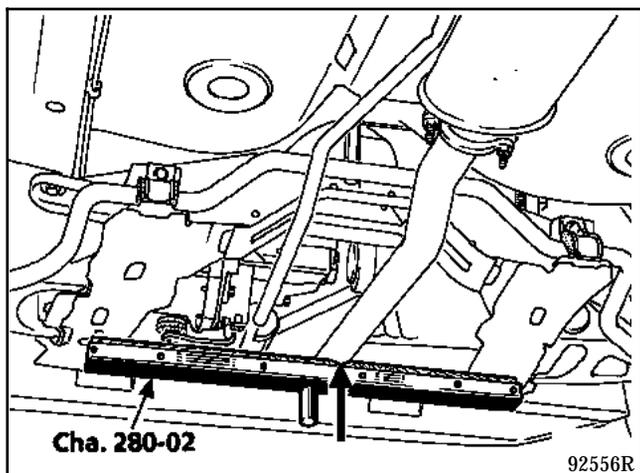
GATO MOVIL DE LA PARTE DELANTERA

Apretar el freno de mano o poner unos calces en las ruedas traseras.

Utilizar la cala Cha. 280-02.

Tomar apoyo bajo la cuna delantera.

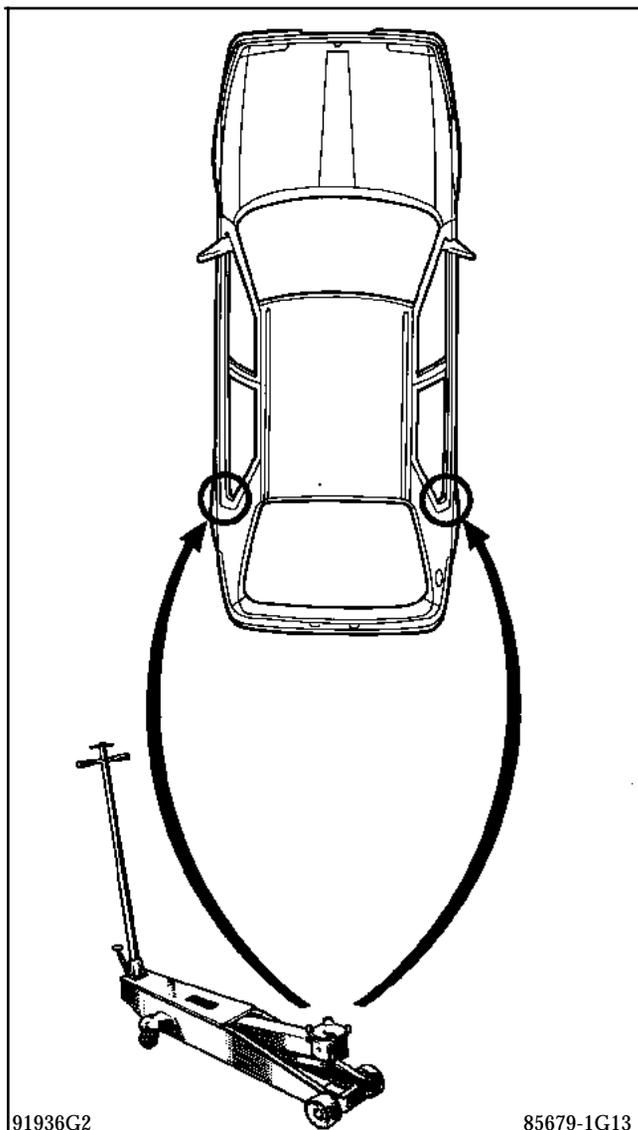
Evitar que la cala toque la caja de velocidades o la bajada de escape.



Para ciertos vehículos hacer una muesca en la cala Cha. 280-02 para evitar que toque el escape.

GATO MOVIL DE LA PARTE TRASERA

Está **PROHIBIDO** levantar la parte trasera tomando apoyo bajo el tren trasero. Levantar cada rueda por separado tomando apoyo en los puntos de levantamiento del gato de bordo.

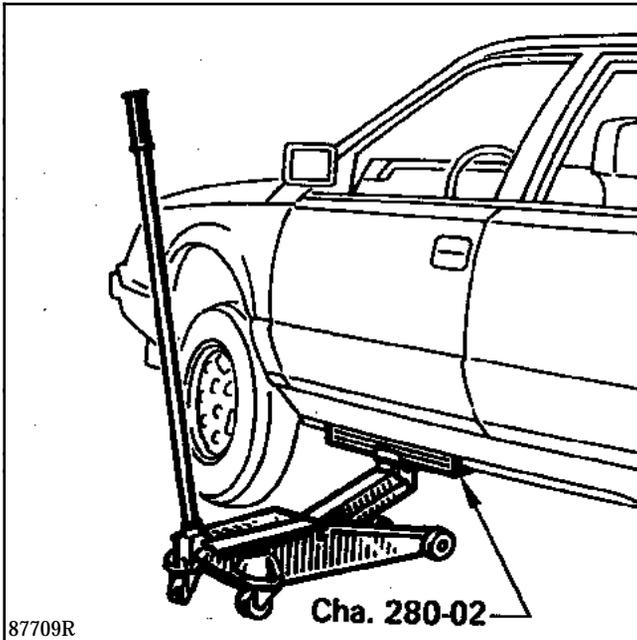


GATO MOVIL LATERALMENTE

Utilizar la cala Cha. 280-02.

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

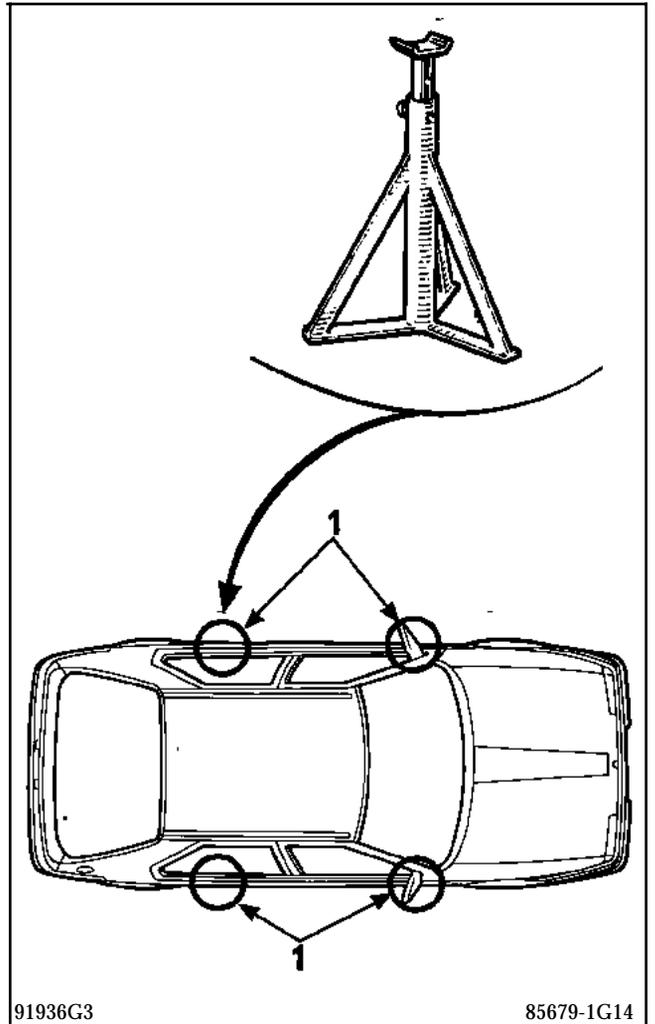
Posicionar el canto correctamente en la ranura de la cala.



BORRIQUETAS

Para poner el vehículo sobre borriquetas, posicionar obligatoriamente éstas bajo los refuerzos (1) previstos para levantar el vehículo con el gato del equipamiento de bordo.

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

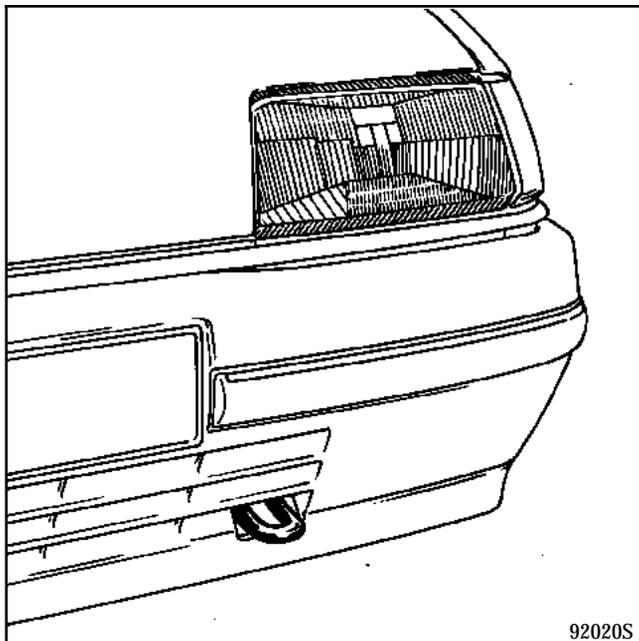


PARA EL REMOLCADO, RESPETAR LA LEY EN VIGOR DE CADA PAIS.

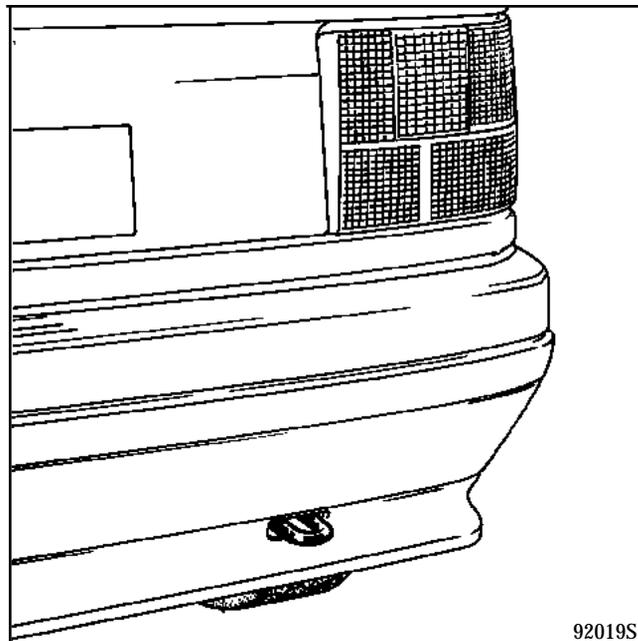
NO TOMAR NUNCA LOS TUBOS DE TRANSMISION COMO PUNTOS DE ENGANCHE.

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

ADELANTE



ATRAS



LUBRIFICANTES INGREDIENTES

Acondicionamiento

04

DESIGNACION	ACONDICIONAMIENTO	REFERENCIA
GRASAS		
<ul style="list-style-type: none"> • MOLYKOTE "BR2" para asientos de torreones, tubo guía de tope, apoyos de horquilla de embrague, apoyos de brazos inferiores, acanaladuras de barras de torsión, caja de dirección, acanaladuras de transmisión. 	Bote de 1 kg	77 01 421 145
<ul style="list-style-type: none"> • MOLYKOTE "33 Medium" casquillos de tren trasero tubo casquillos de barra estabilizadora. 	Tubo de 100 g	77 01 028 179
<ul style="list-style-type: none"> • ANTI-SEIZE (grasa alta temperatura) Turbo etc. 	Tubo de 80 ml	77 01 422 307
<ul style="list-style-type: none"> • "MOBIL CVJ" 825 Black star ó MOBIL EXF57C para juntas de transmisión. 	Frasco de 180 g	77 01 366 100
<ul style="list-style-type: none"> • GRASA MULTIFUNCION captador de rueda. 	Aerosol	77 01 422 308
ESTANQUIDADES MECANICAS		
<ul style="list-style-type: none"> • Perfect-seal "LOWAC" untado fluido para juntas. 	Tubo de 100 g	77 01 417 404
<ul style="list-style-type: none"> • Masilla para estanquidad de los empalmes de los tubos de escape. 	Bote de 1,5 kg	77 01 421 161
<ul style="list-style-type: none"> • RHODORSEAL 5661 	Tubo de 100 g	77 01 421 042 77 01 404 452
<ul style="list-style-type: none"> • KIT ENDURECEDOR (Rhodorseal 5661) para estanquidades laterales de los sombreretes de apoyos. 	Colección	77 01 421 080
<ul style="list-style-type: none"> • AUTO junta azul pasta de estanquidad. 	Tubo de 100 g Tubo de 45 g	77 01 396 227 77 01 397 027
<ul style="list-style-type: none"> • AUTO junta oro pasta de estanquidad para el cárter de distribución de los motores V6. 	Tubo de 100 g	77 01 422 751

LUBRIFICANTES INGREDIENTES

Acondicionamiento

04

DESIGNACION	ACONDICIONAMIENTO	REFERENCIA
ESTANQUIDADES MECANICAS		
<ul style="list-style-type: none"> • AUTO junta gris pasta de estanquidad. 	Tubo de 100 g	77 01 422 750
<ul style="list-style-type: none"> • LOCTITE 518 para estanquidad cárter de caja de velocidades. 	Jeringa de 24 ml	77 01 421 162
<ul style="list-style-type: none"> • Detector de fugas 	Aerosol	77 11 143 071
COLAS		
<ul style="list-style-type: none"> • "LOCTITE - FRENETANCH" evita el aflojado de los tornillos y permite el desbloqueo. 	Frasco de 24 cc	77 01 394 070
<ul style="list-style-type: none"> • "LOCTITE - FRENBLLOC" asegura el bloqueo de los tornillos. 	Frasco de 24 cc	77 01 394 071
<ul style="list-style-type: none"> • "LOCTITE SCELBLLOC" para el pegado de los rodamientos. 	Frasco de 24 cc	77 01 394 072
<ul style="list-style-type: none"> • "LOCTITE AUTOFORM" para pegado del volante motor sobre cigüeñal. 	Frasco de 50 cc	77 01 400 309
LIMPIADORES LUBRIFICANTES		
<ul style="list-style-type: none"> • "NETELEC" degripante, lubricante. 	Aerosol de 250 g	77 01 408 464
<ul style="list-style-type: none"> • Limpiador NC1 Limpiador de contacto eléctrico. 	Aerosol	77 01 422 379
<ul style="list-style-type: none"> • Limpiador de carburador. 	Bidón de 250 ml Aerosol 300 ml	77 01 393 112 77 01 393 111
<ul style="list-style-type: none"> • Limpiador de inyectores. 	Bidón de 355 ml	77 01 423 189
<ul style="list-style-type: none"> • Degripante súper-concentrado. 	Aerosol de 420 ml	77 01 407 689
<ul style="list-style-type: none"> • "DECAPJOINT " para la limpieza de los planos de juntas de culata de aluminio. 	Aerosol	77 01 405 952

LUBRIFICANTES INGREDIENTES

Acondicionamiento

04

DESIGNACION	ACONDICIONAMIENTO	REFERENCIA
BARNIZ		
<ul style="list-style-type: none"> • "CIRCUIT PLUS" Barniz para la reparación de lunetas térmicas. 	Frasco	77 01 421 135
<ul style="list-style-type: none"> • "CONTACT PLUS" Barniz para la reparación de las lengüetas de alimentación de la luneta térmica. 	Kit	77 01 422 752
AIRE ACONDICIONADO		
<ul style="list-style-type: none"> • Aceite para compresor ELF RIMA 100 	250 ml (R12)	77 01 417 655
<ul style="list-style-type: none"> • Aceite para compresor de cilindrada fija SANDEN SP 20 	250 ml (R134a)	77 11 143 700
<ul style="list-style-type: none"> • Aceite para compresor de cilindrada variable SP10 	250 ml (R134a)	77 01 419 313

VACIADO LLENADO

Motor

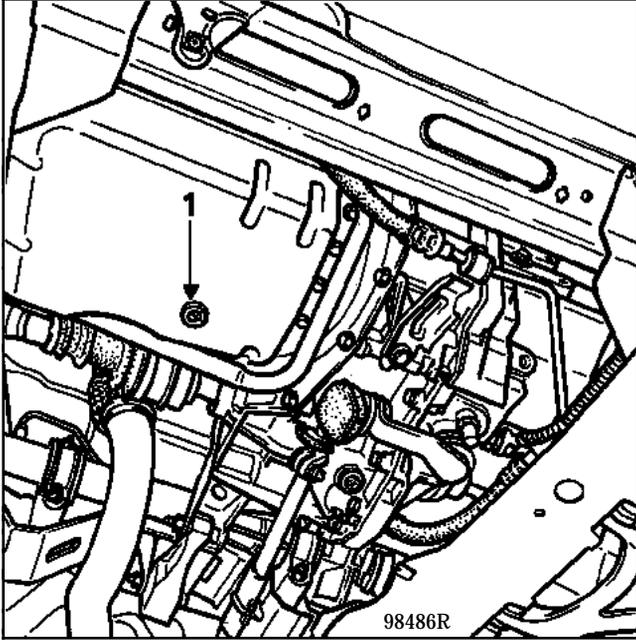
05

UTILLAJE INDISPENSABLE

Llave de vaciado del aceite motor

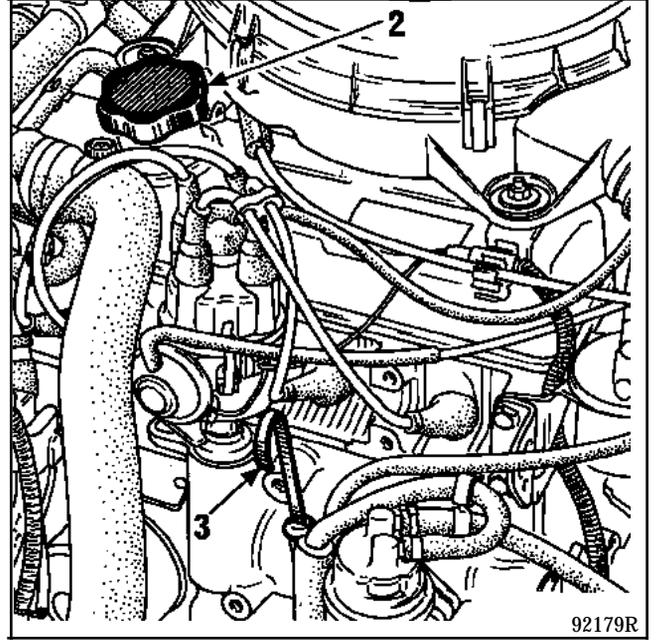
VACIADO : tapón (1)

MOTORES C - F

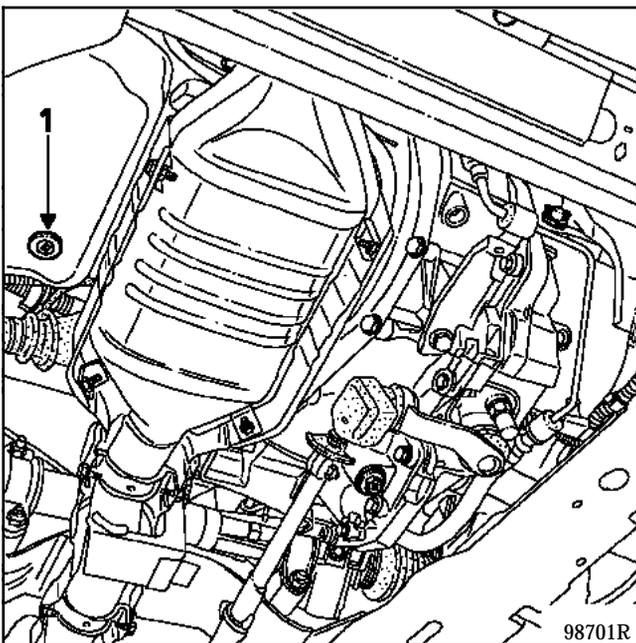


LLENADO : tapón (2)
varilla (3)

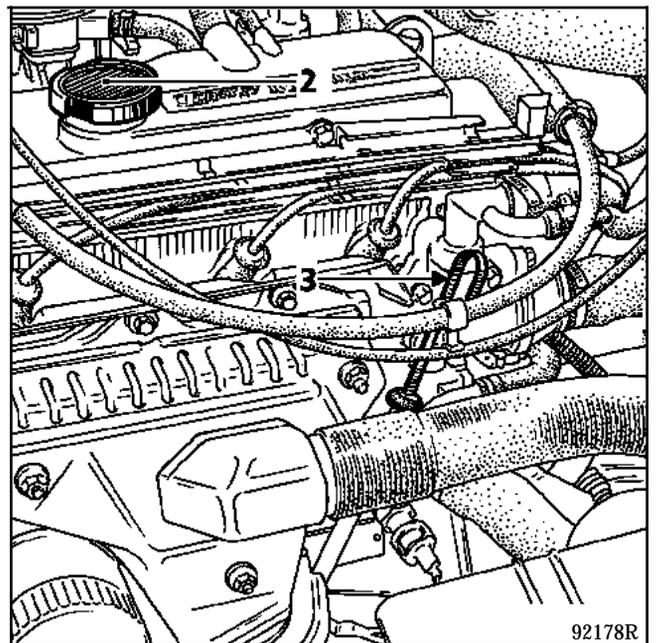
MOTORES C1G - C1J - C2J - C3J



MOTOR E

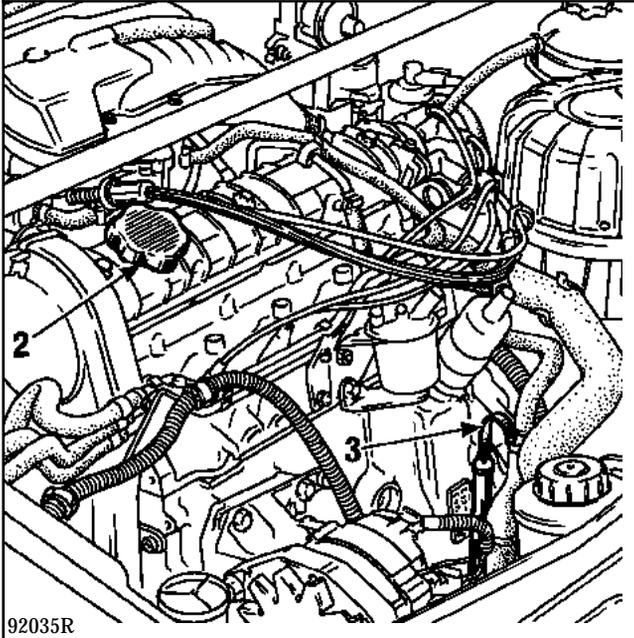


MOTORES E6J - E7J - E7F

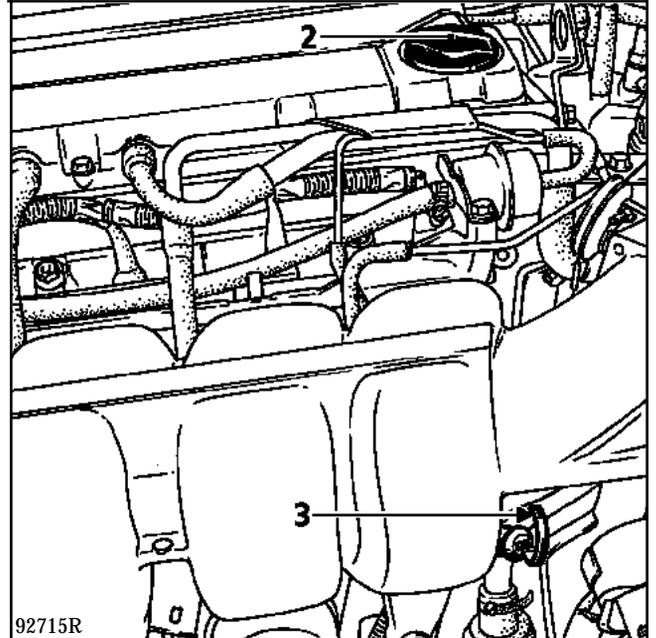


LLENADO : tapón (2)
sonda (3)

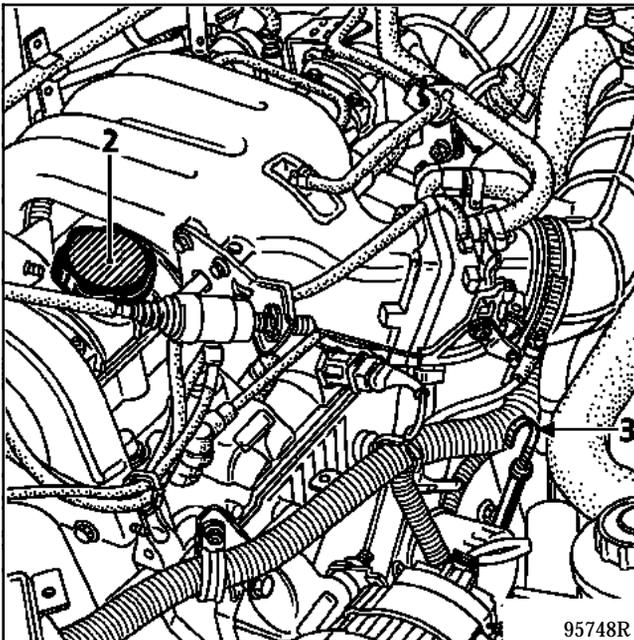
MOTORES F2N - F3P



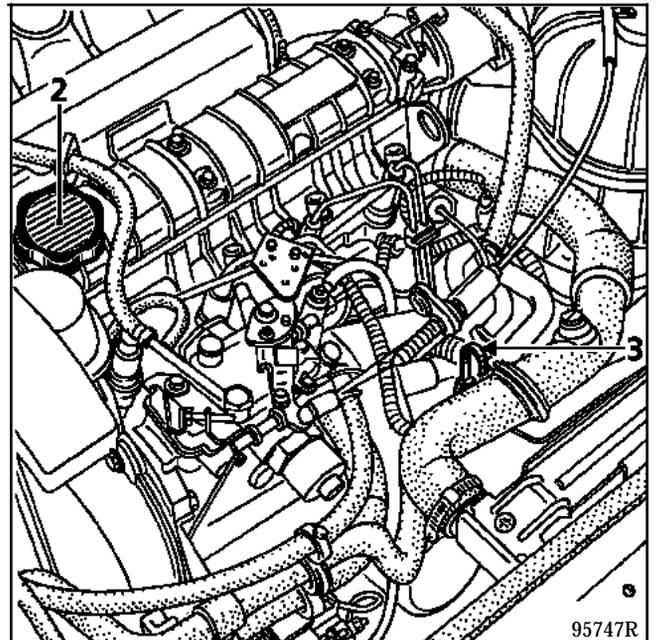
MOTOR F7P



MOTOR F3N



MOTOR F8Q

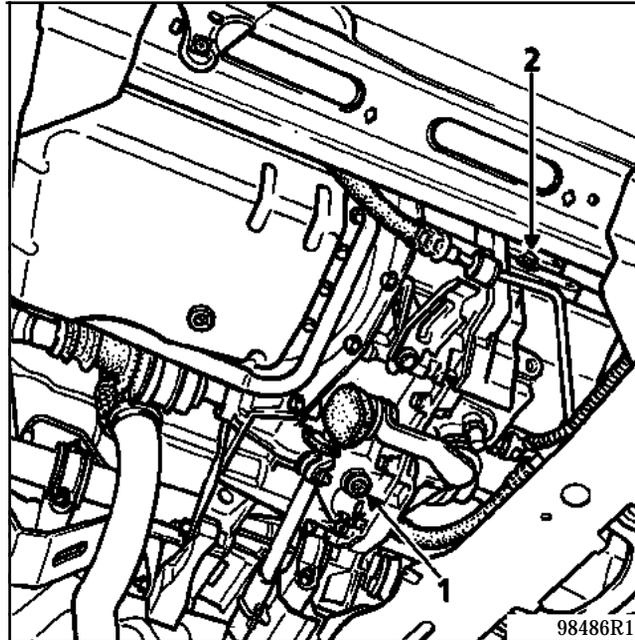


MECANICA

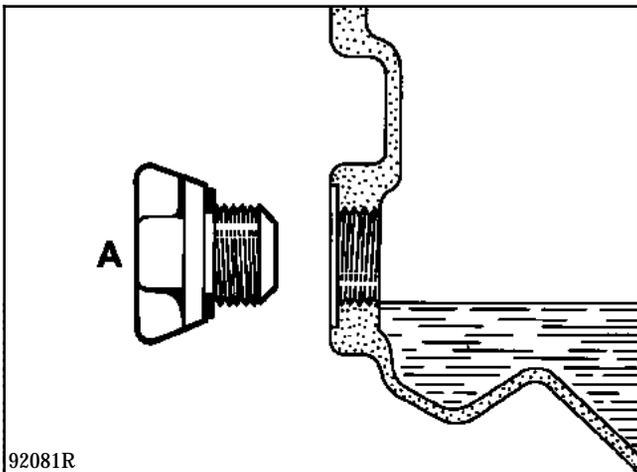
VACIADO : tapón (1)

LLENADO : tapón (2)

MOTORES C - E - F

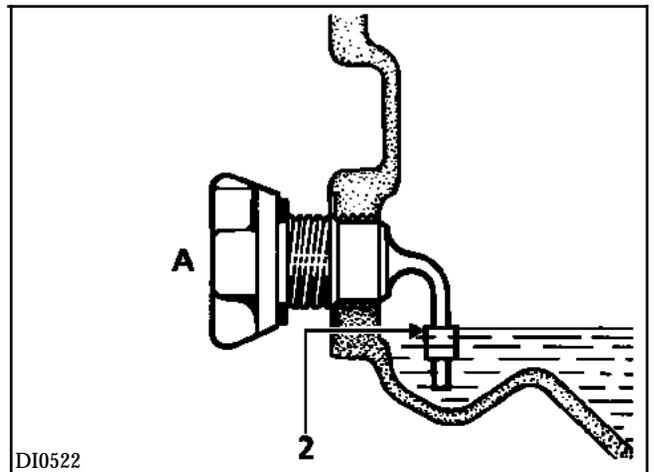


Tapón (A) sin sonda



Llenar hasta el nivel del orificio.

Tapón (A) con sonda



Limpiar la parte de la sonda.

Volver a poner el tapón sin apretarlo, con la sonda hacia abajo.

Quitar de nuevo el tapón, el nivel debe situarse en el saliente (2).

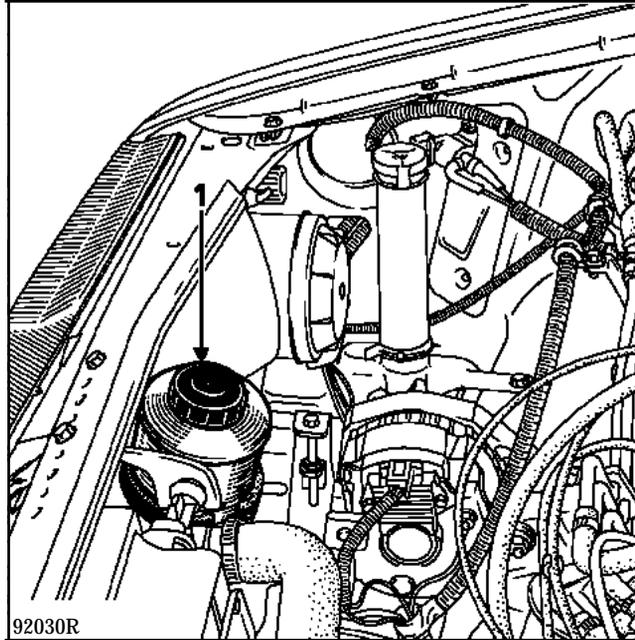
Para las transmisiones automáticas consultar el fascículo concernido.

CONTROL DEL NIVEL

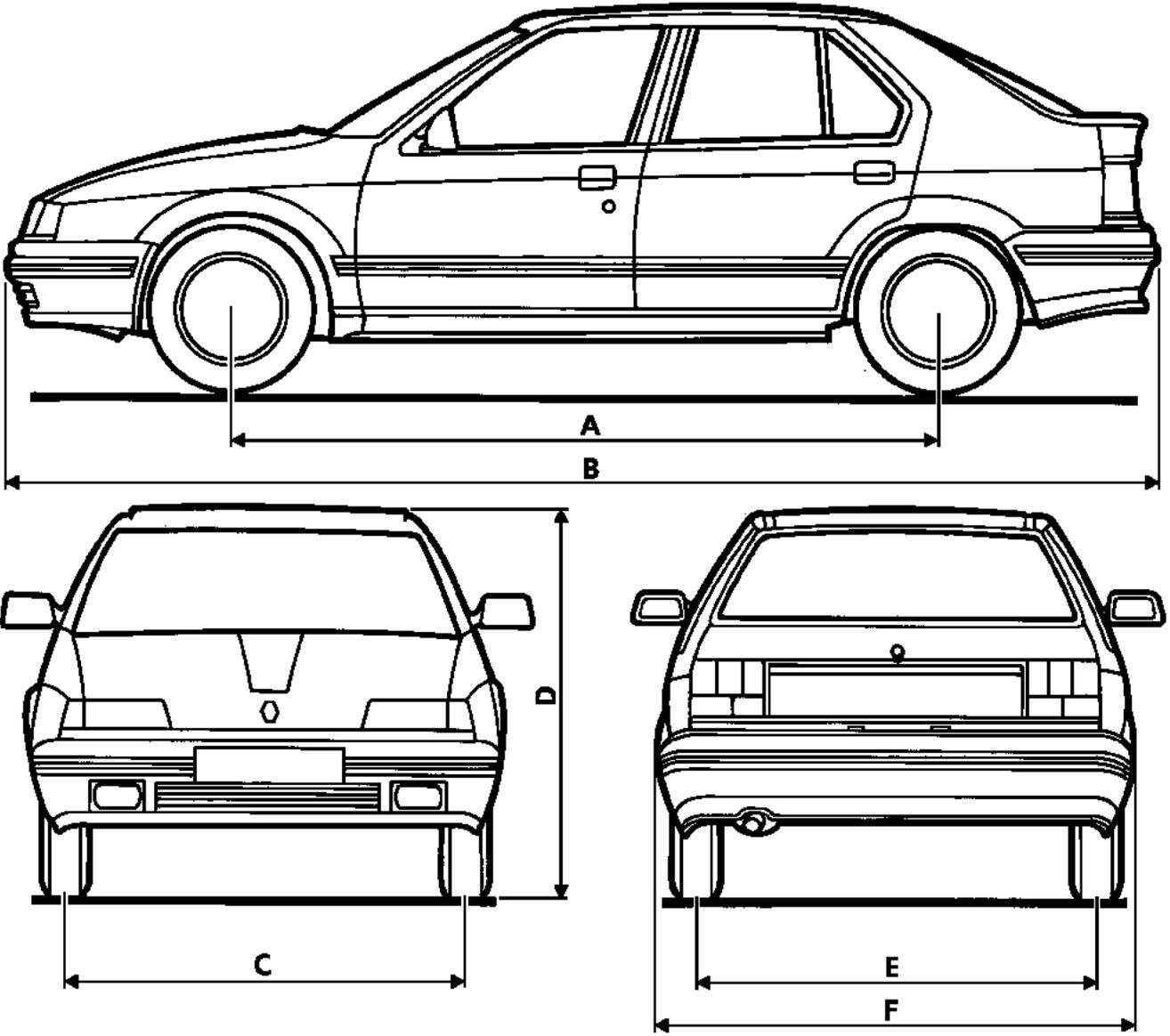
NIVEL BOMBA DE ASISTENCIA DE DIRECCION

Utilizar para los rellenos o para el llenado un aceite **ELF RENAULTMATIC D2** ó **MOBIL ATF 220**.

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



Fase 1

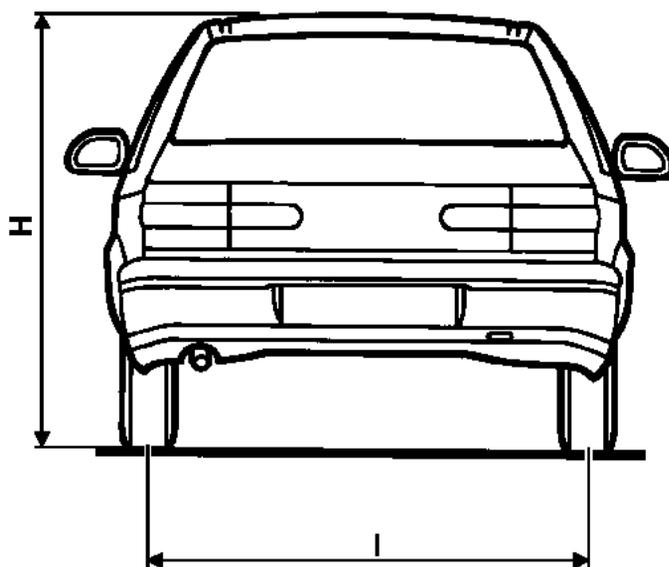
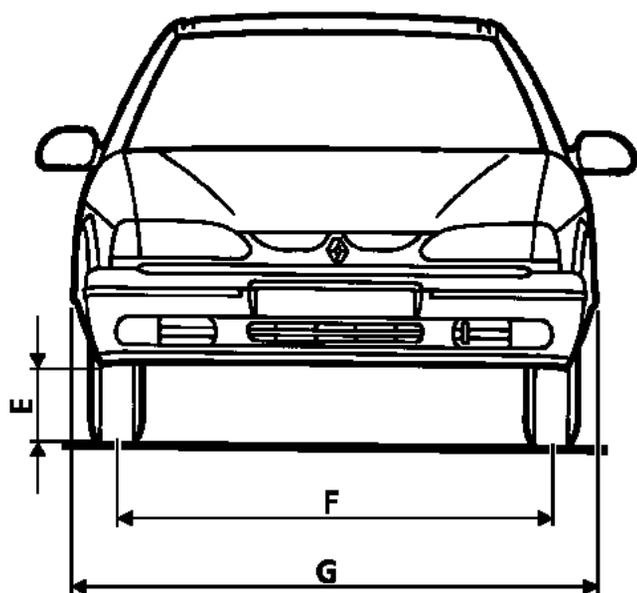
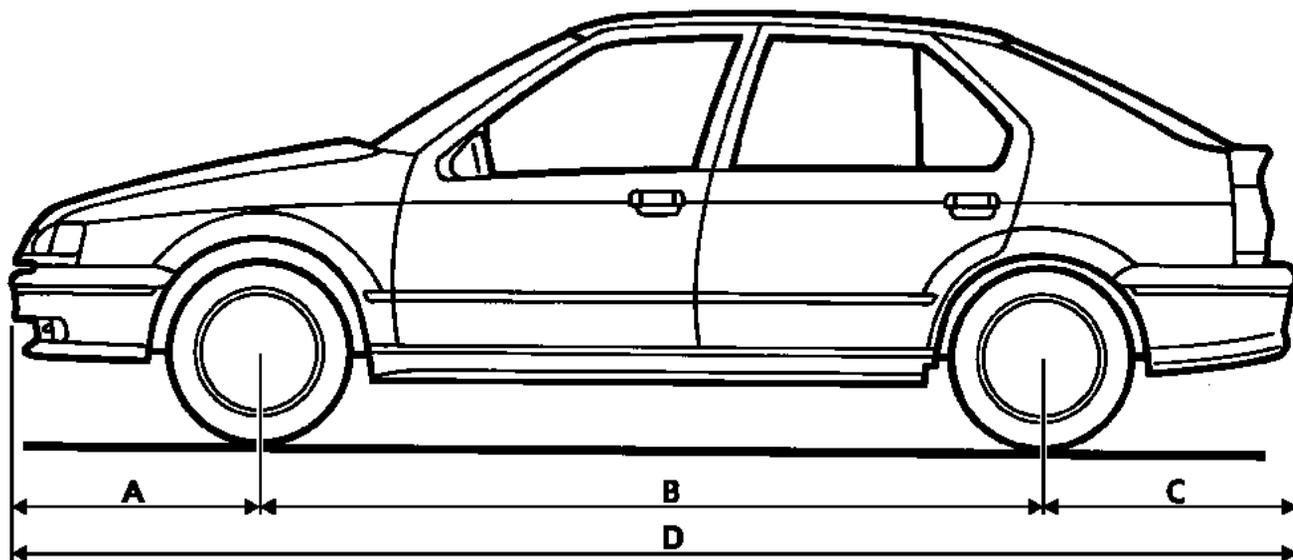


91936R1

Cotas	Dimensiones en metros
A	2,545
B	4,155
C	1,418

Cotas	Dimensiones en metros
D	1,416 en vacío
E	de 1,406 a 1,417
F	1,676 ó 1,694

Fase 2



95890R

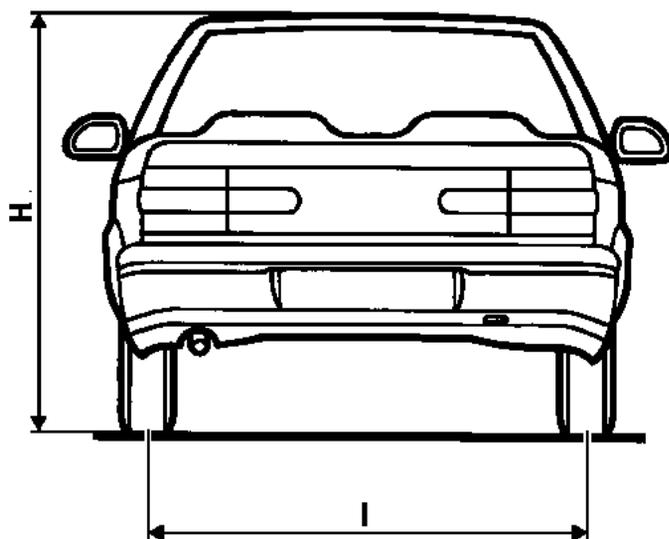
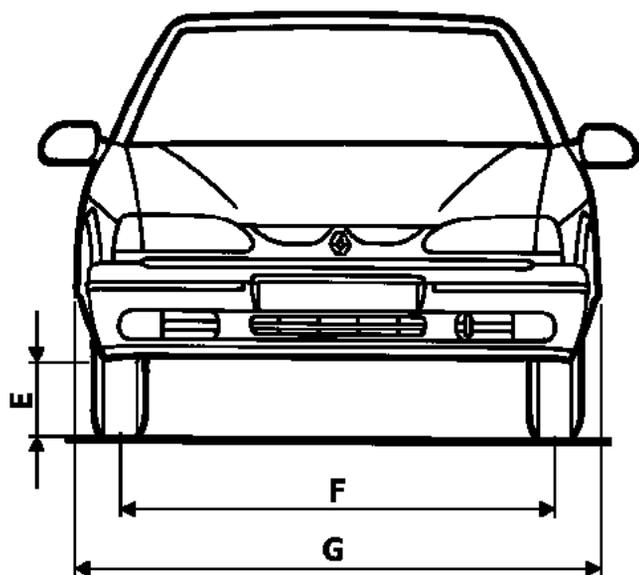
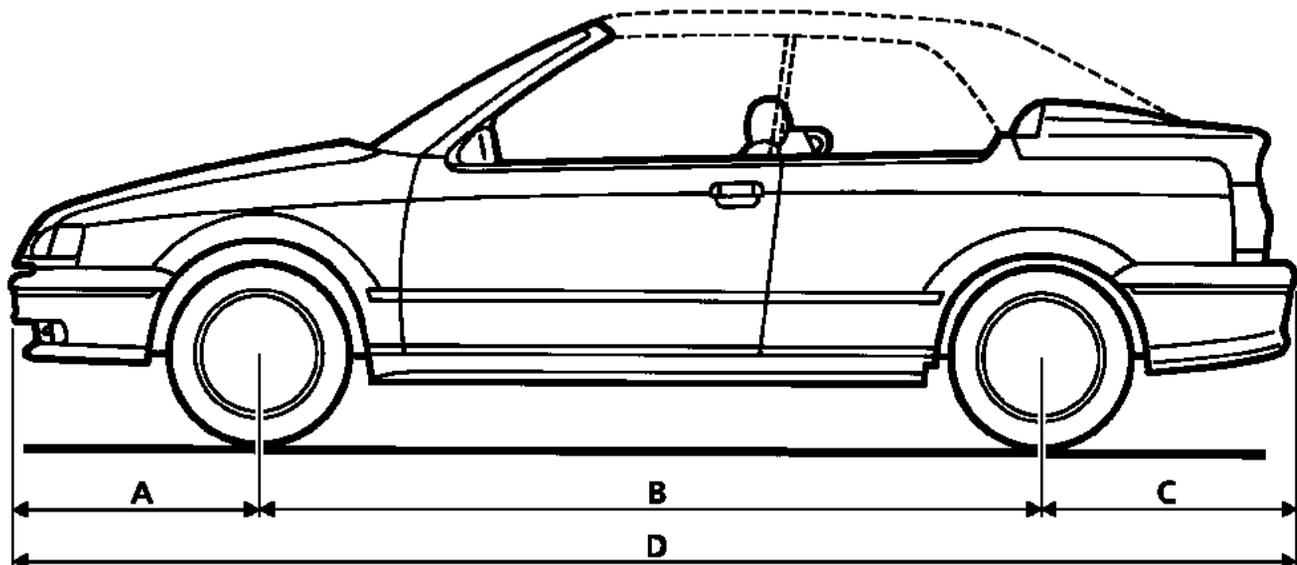
Cotas	Dimensiones en metros
A	0,813
B	de 2,540 a 2,544 (1)
C	de 0,805 a 0,809 (1)
D	de 4,158 a 4,166 (1)
E	0,120 (2)
F	1,426
G	de 1,684 a 1,696 (1)
H	de 1,400 a 1,420 (1) - (3)
I	1,406 ó 1,417 (1)

Díámetro de giro (en metros)

Entre aceras : 10,4 (10,8 versión con motor F7P)
Entre muros : 11,0 (11,4 versión con motor F7P)

- (1) Según versión con opción
- (2) En carga
- (3) En vacío

Versiones D y L

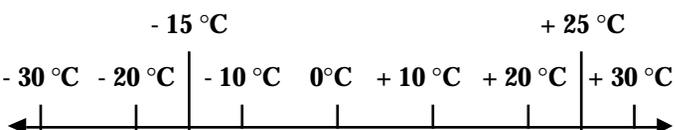
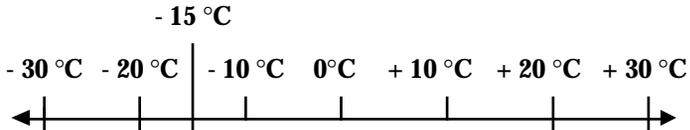


95888R4

Cotas	Dimensiones en metros
A	0,813
B	de 2,540 a 2,544
C	de 0,805 a 0,809
D	4,162
E	0,120 (*)

Cotas	Dimensiones en metros
F	1,426
G	de 1,684 a (1,696 con molduras)
H	de 1,395 a 1,410
I	1,406 ó 1,417

(*) En carga

Organos	Capacidad en litros	Calidad
Motor gasolina (aceite) C E F2N - F3N - F3P F7P	En caso de vaciado	Países de la Comunidad Europea GASOLINA  <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 5px;"> <div style="text-align: center;"> CCMC-G4 ACEA A2-96/A3-96 </div> <div style="text-align: center;"> 15W40-15W50 15W40-15W50 </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 5px;"> <div style="text-align: center;"> CCMC-G5 ACEA A2-96/A3-96 </div> <div style="text-align: center;"> 10W30-10W40-10W50 10W30-10W40-10W50 </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 5px;"> <div style="text-align: center;"> CCMC-G5 ACEA A2-96/A3-96 </div> <div style="text-align: center;"> 5W30 5W30 </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 5px;"> <div style="text-align: center;"> CCMC-G5 ACEA A2-96/A3-96 </div> <div style="text-align: center;"> 5W40-5W50 5W40-5W50 </div> </div>
	3	
	3,5	
	4,8	
	6	
	(más 0,5 litros para el filtro de aceite)	Otros países GASOLINA  <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 5px;"> <div style="text-align: center;">API SH 15W40</div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 5px;"> <div style="text-align: center;">API SH 10W40</div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 5px;"> <div style="text-align: center;">API SH 10W30</div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 5px;"> <div style="text-align: center;">API SH 5W30</div> </div>

VALORES Y REGLAJES

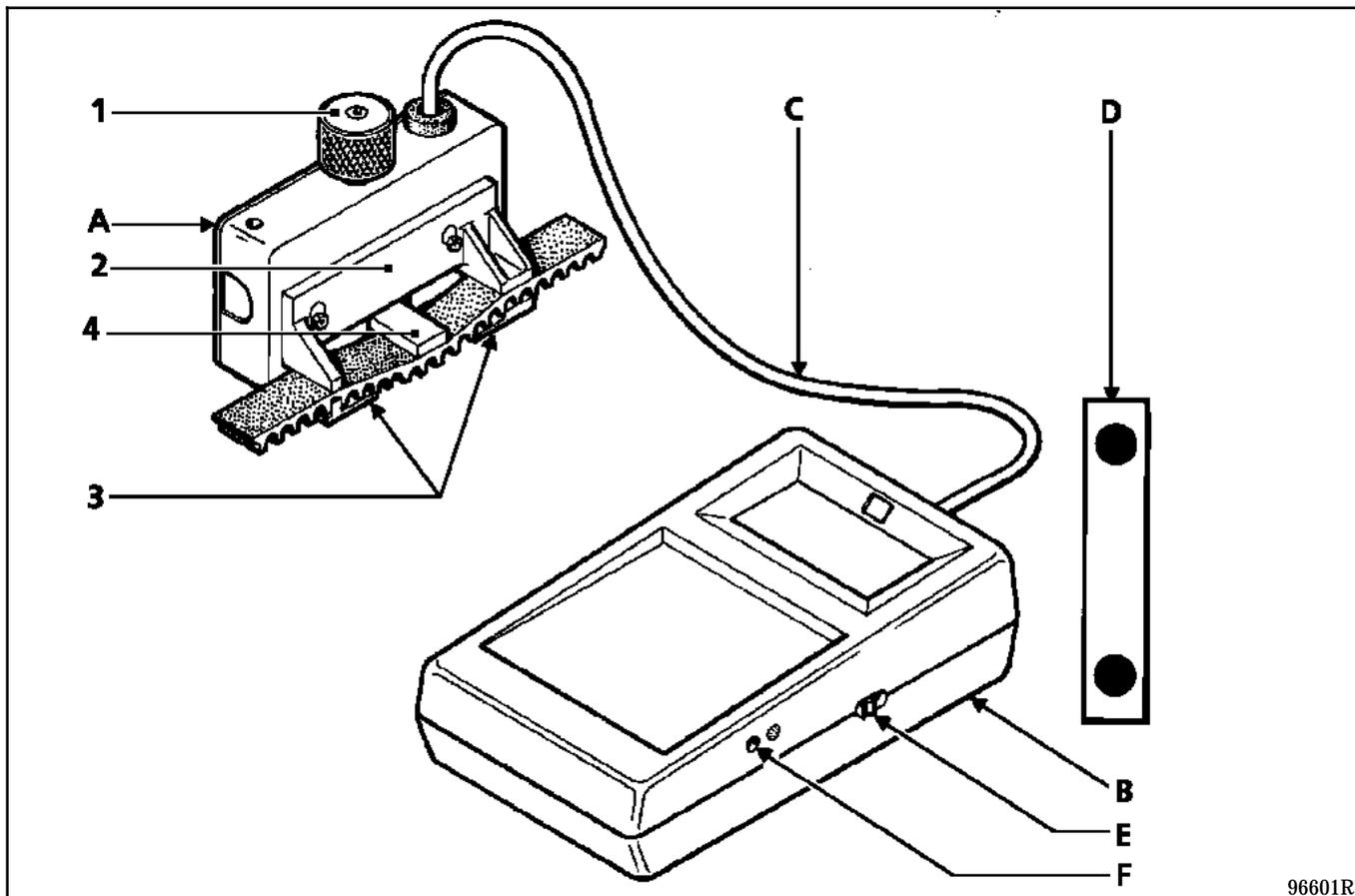
Capacidad - Calidades

07

Organos	Capacidad en litros	Calidad	Particularidades
Caja velocidades mecánica JB0 JB1 JB3 JB4 JB5 JC5	3,25 3,40 3,40 2,80 2,90 3,10	Todos los países: TRANSELF TRX 75 W 80 W (Normas API GL5 ó MIL-L 2105 C ó D)	
Transmisión automática MB1 MB3 AD4 Puente AD4	4,5 4,5 4,6 1	ELF RENAULT MATIC D2 (D20104) o en su defecto utilizar : MOBIL ATF 220 (D20104 ó D21412) TEXAMATIC 4011	
Circuito frenos	Normal : 0,7 ABS : 1	SAE J 1703 y DOT 4	Los líquidos de freno deben estar homologados por nuestros servicios técnicos.
Depósito de carburante	55	Gasolina sin plomo/gasóleo	-
Dirección asistida	Depósito separado 1,1	ELF RENAULT MATIC D2 ó MOBIL ATF 220	-
Circuito de refrigeración C1G - C1J - C2J C3J E6J E7F - E7J F2N - F3N F3P F7P F8Q	5,4 6 5,2 5,2 6 6,1 ó 6,5 7 6,8	-	-

UTILLAJE ESPECIAL INDISPENSABLE

Mot. 1273 Util para controlar la tensión de la correa



96601R

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

Principio

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

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

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

Tarado del aparato

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

Procedimiento

Reglaje del cero :

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

Control del ajuste

Poner el aparato bajo tensión (botón E).

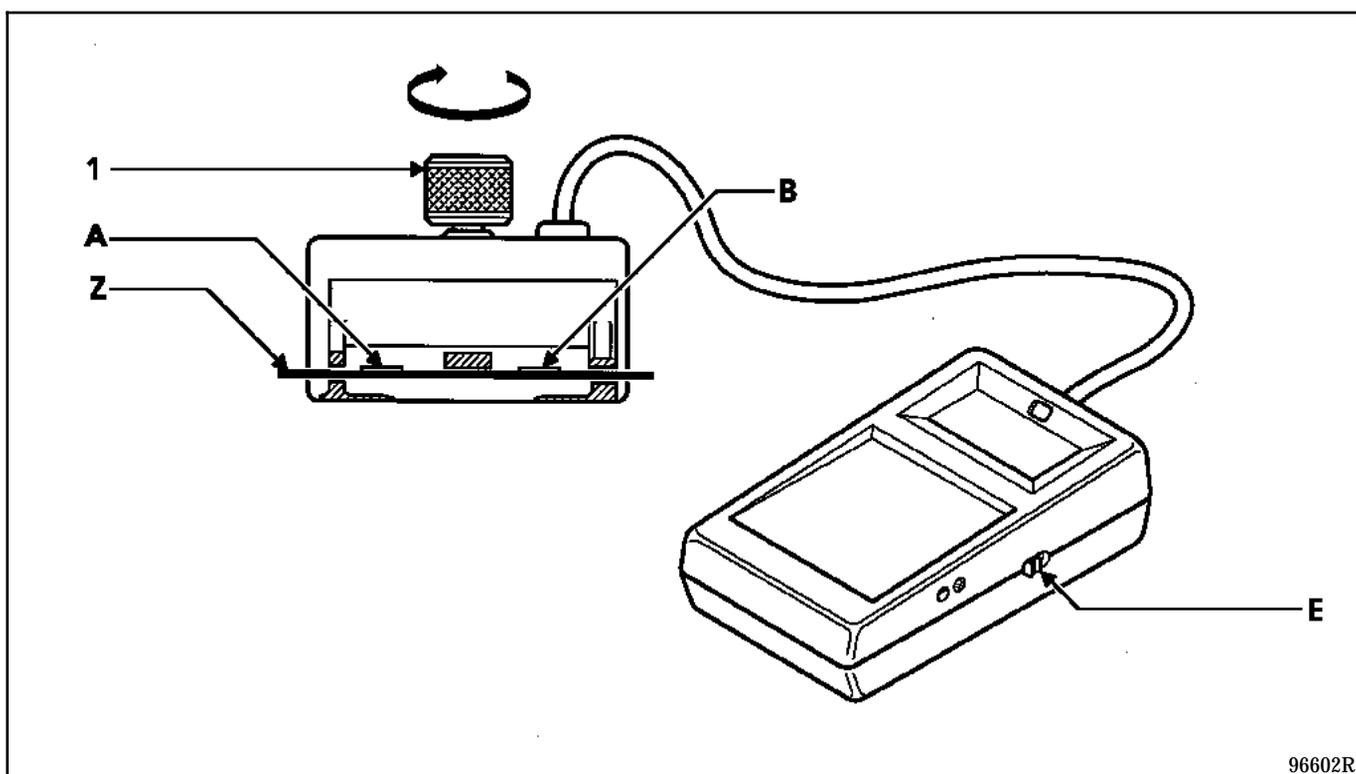
Posicionar la lámina resorte de tarado (Z) sobre el captador como se indica en el dibujo (valor de control grabado hacia arriba, (A) valor mínimo, (B) valor máximo).

Apretar el botón presionador (1) hasta que salte (tres "CLIC").

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

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

NOTA : Cada aparato posee su lámina resorte de tarado **no intercambiable**.



- 1 Botón moleteado (presionador)
A } Valor de control de la lámina patrón
B }
Z Lámina patrón

SEEM
Lot n° 1 - ZAC DE St ESTEVE
F - 06640 SAINT JEANNET
Tél. 92.12.04.80
Fax 92.12.04.66
Télex 970 877 F

CONSIGNAS GENERALES :

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

CONSIGNAS DE MONTAJE DE LAS CORREAS :

CORREA TRAPEZOIDAL

Proceso de tensión de la correa nueva :

Con el motor frío (temperatura ambiente).

Montar la correa nueva.

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

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

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

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

Dar **3 vueltas** al cigüeñal.

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

Proceso de tensión de la correa que haya funcionado.

Con el motor frío (temperatura ambiente).

Montar la correa.

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

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

Tensar la correa hasta obtener en la pantalla del **Mot. 1273** el 80% del valor de colocación preconizado.

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

Dar **3 vueltas** al cigüeñal.

Controlar que el valor de la tensión esté dentro de la **tolerancia del 80% el valor de colocación, si no es así, reajustarlo al 80 % del valor de colocación**.

NOTA : La sustitución de la correa trapezoidal se hace según **el estado o el ruido**.

Para el punto de medida, colocar el captador del **Mot. 1273** en lugar del **Ele. 346-04**.

CORREA ESTRIADA

Proceso de tensión

Con el motor frío (temperatura ambiente).

Montar la correa nueva.

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

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

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

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

Dar **3 vueltas** al cigüeñal.

Controlar que el valor de la tensión esté dentro **de la tolerancia de tensión de colocación, si no es así, reajustarlo.**

NOTA :

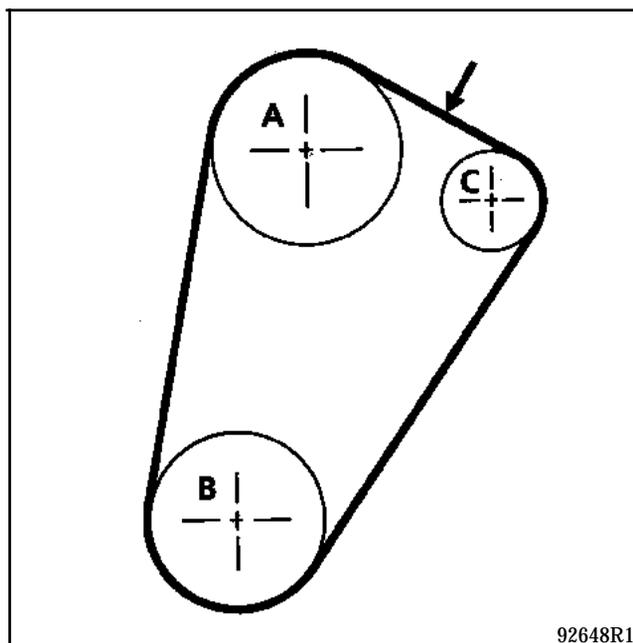
No volver a montar una correa extraída.

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

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

Para el punto de medida, colocar el captador del **Mot. 1273** en lugar del **Ele. 346-04**.

ALTERNADOR Y BOMBA DE AGUA



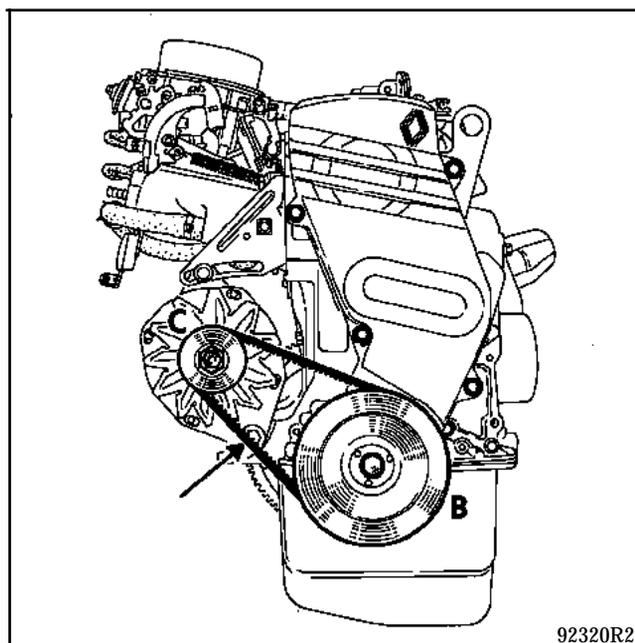
92648R1

- A Polea de la bomba de agua
 B Polea del cigüeñal
 C Polea del alternador
 → Punto de control de la tensión

Tensión (US=unidad SEEM)	Correa Alternador Bomba agua	Correa A.A.
Colocación	90 ± 6 89 ± 5 (*)	105 ± 6 (*)
Mínima de funcionamiento	64 68 (*)	75 (*)

(*) = C2J 776

ALTERNADOR



- B Polea del cigüeñal
 C Polea del alternador
 → Punto de control de la tensión

Motor E6J

Tensión (US=unidad SEEM)	Correa Alternador estriada (tres dientes)	Correa alternador trapezoidal	Correa A.A. trapezoidal	Correa A.A. y D.A. (cuatro dientes)
Colocación	84 ± 6	83 ± 7	90	106
Mínima de funcionamiento	52	70	72	59

Motor E7J

Tensión (US=unidad SEEM)	Correa Alternador estriada (tres dientes)	Correa D.A. estriada (tres dientes)	Correa Alternador trapezoidal	Correa A.A. trapezoidal	Correa A.A. y D.A. (cuatro dientes)
Colocación	84 ± 6	84 ± 5	83 ± 7	90	106
Mínima de funcionamiento	52	46	70	72	59

Motores F2N, F3N

Tensión (US=unidad SEEM)	Correa estriada (seis dientes) Alternador A.A. y D.A.	Correa estriada (seis dientes) Alternador D.A.	Correa estriada (seis dientes) Alternador y bomba de agua
Colocación	106 ± 6	98 ± 6	83 ± 6
Mínima de funcionamiento	71	73	57

Motor F7P

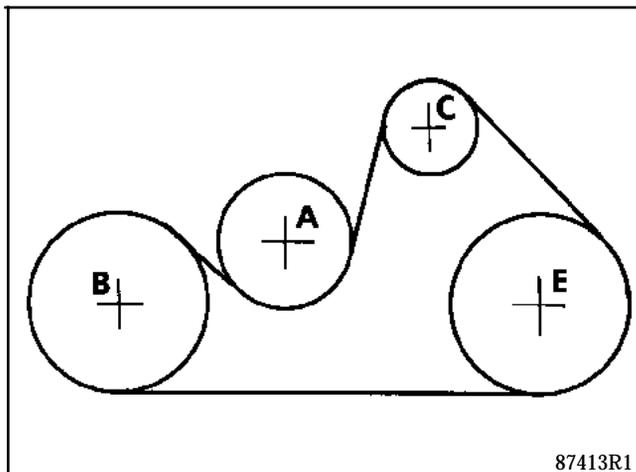
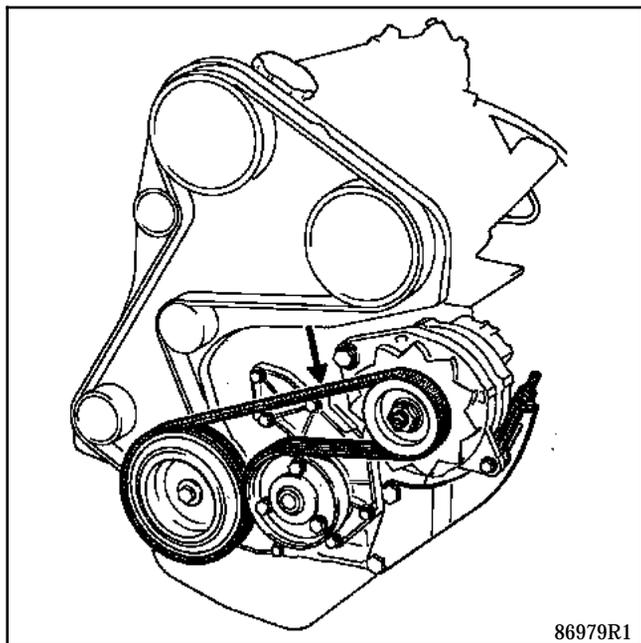
Tensión (US=unidad SEEM)	Correa estriada (seis dientes) Alternador A.A.	Correa estriada (seis dientes) Alternador D.A.
Colocación	91 ± 5	95 ± 5
Mínima de funcionamiento	58	57

Motor F8Q

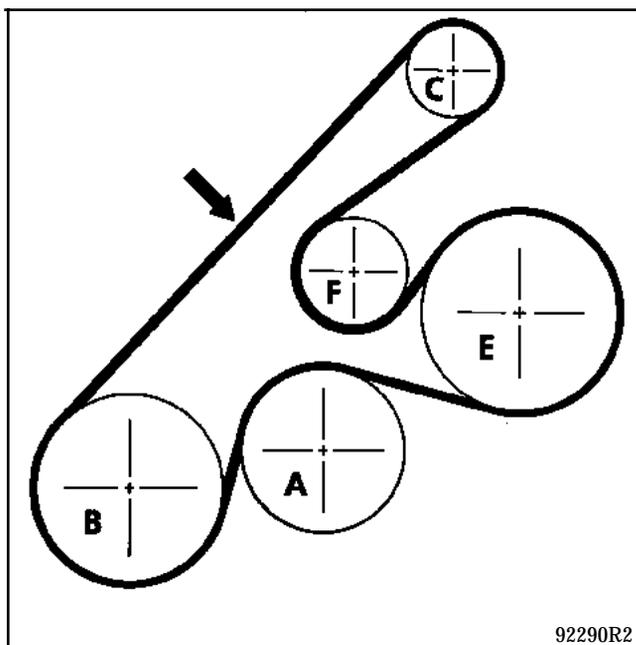
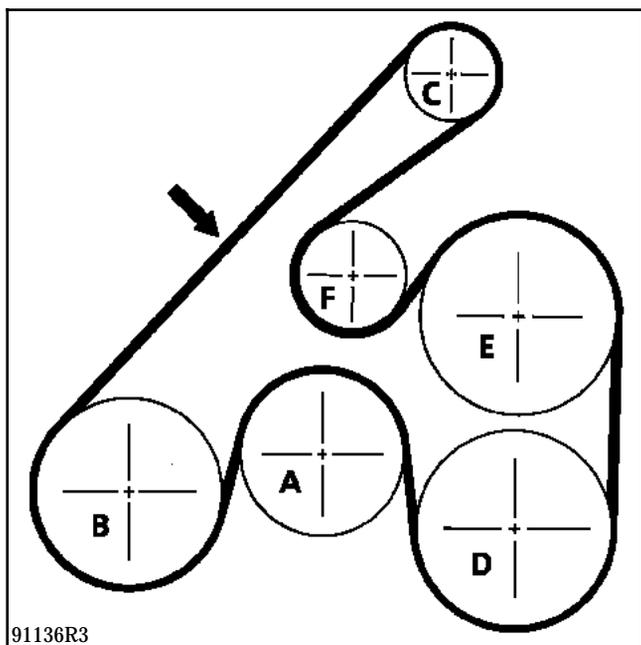
Tensión (US=unidad SEEM)	Correa estriada (seis dientes) Alternador A.A. y D.A.	Correa estriada (seis dientes) Alternador A.A.	Correa estriada (seis dientes) Alternador D.A.	Correa estriada (seis dientes) Alternador
Colocación	112 ± 4 116 ± 7*	101 ± 5	99 ± 5	97 ± 3
Mínima de funcionamiento	67	67	68	67

* Únicamente para correa Ref. : 77 00 272 741

ALTERNADOR Y BOMBA DE AGUA



- A Bomba de agua
- B Cigüeñal
- C Alternador
- E Compresor de climatización



- A Polea de la bomba de agua
- B Polea del cigüeñal
- C Polea del alternador
- D Polea de la bomba de asistencia
- E Polea del compresor
- F Rodillo tensor
- Punto de control de la tensión

Proceso de tensión

Con el motor frío (temperatura ambiente).

Montar la correa nueva.

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

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

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

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

Dar **tres vueltas** al cigüeñal como mínimo.

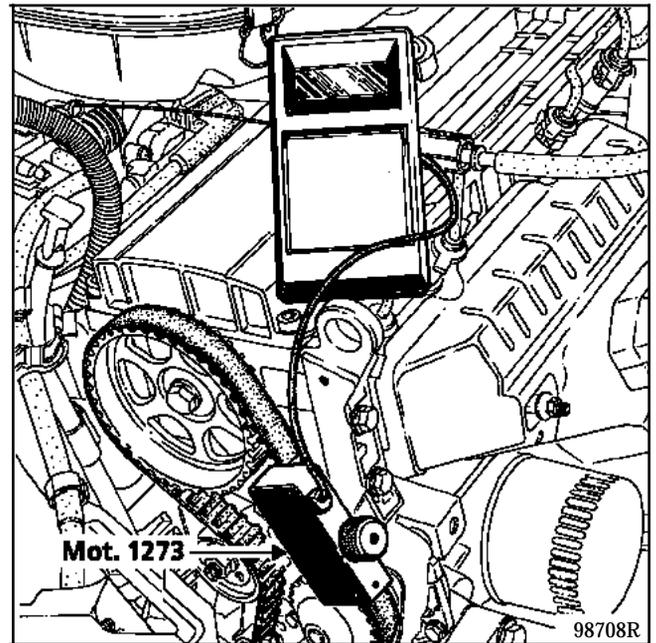
Controlar que el valor de tensión esté **dentro de la tolerancia de la tensión de colocación ($\pm 10\%$)**, si no es así reajustarlo.

NOTA :

No volver a montar una correa extraída.

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

Motor E

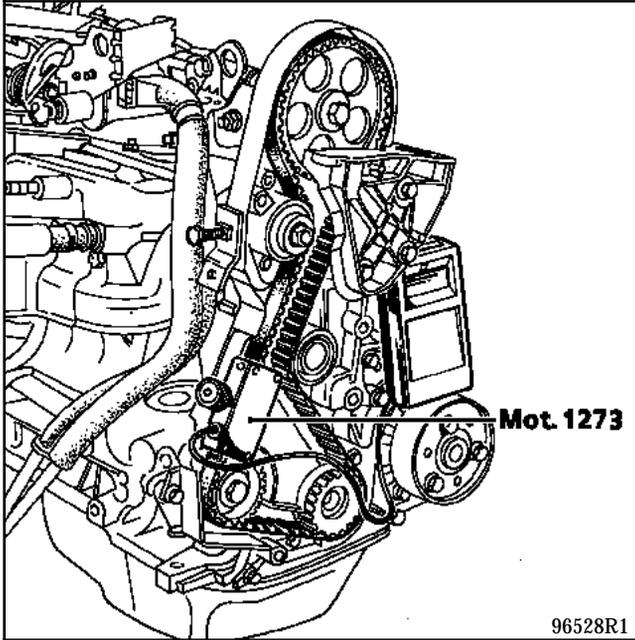


Tensión de la correa (en unidades SEEM)

Colocación : 30 U.S.

Mínima de funcionamiento : 26 U.S.

Motor F (gasolina) salvo F7P

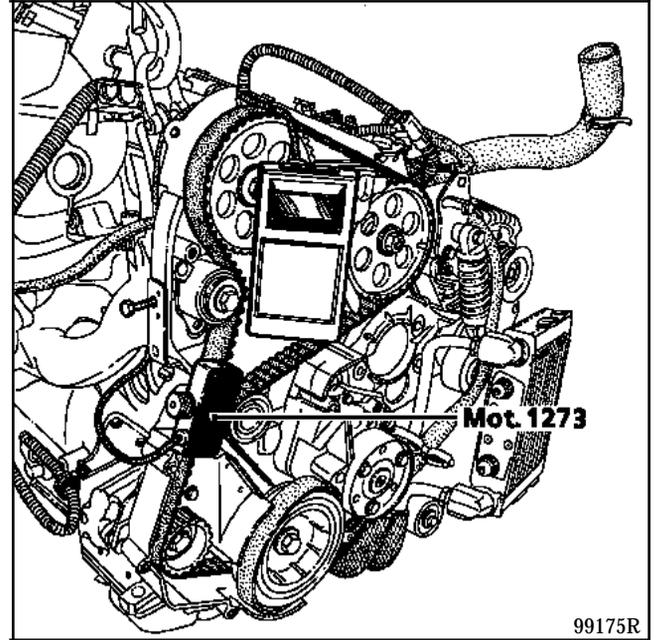


Tensión de la correa (en unidades SEEM)

Colocación : 25 U.S.

Mínima de funcionamiento : 22 U.S.

Motor F8Q



Tensión de la correa (en unidades SEEM)

Colocación : 38 U.S.

Mínima de funcionamiento : 36 U.S.

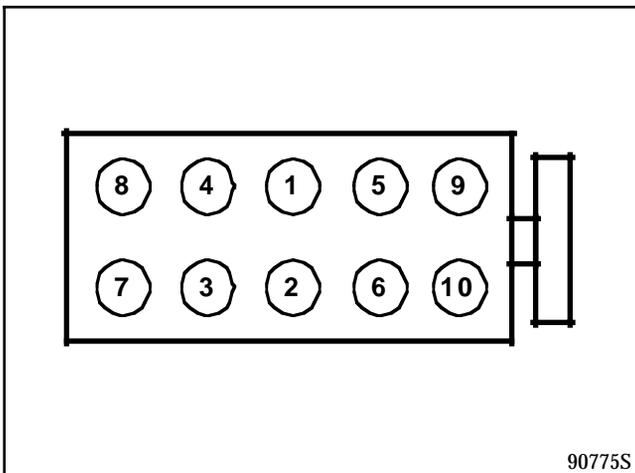
MOTOR E

METODO DE APRIETE DE LA CULATA

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

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

Efectuar el apriete en el orden prescrito a continuación :



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

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

Esperar 3 minutos como mínimo.

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

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

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

No hay reapriete de la culata.

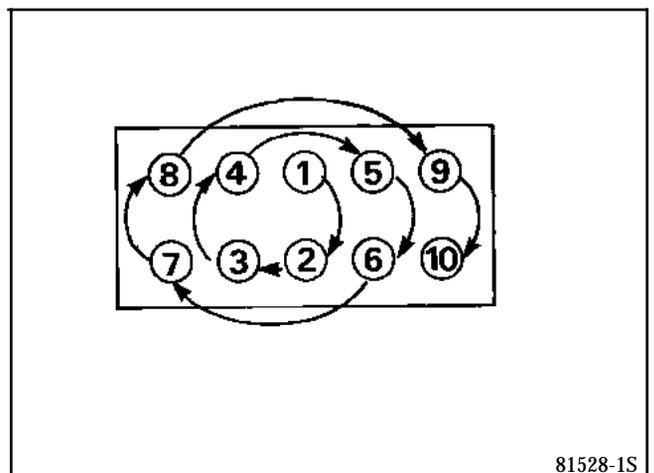
MOTOR C

METODO DE APRIETE DE LA CULATA

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

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

Efectuar el apriete en el orden prescrito a continuación :



1^{er} apriete a **5,5 a 6,5 daN.m.**

Reglar el juego de las válvulas.

Hacer funcionar el motor durante 20 minutos.

Tras 2 h 30 de parada, proceder al reapriete de la culata :

- desbloquear el tornillo número 1 180° y reapretarlo al par,
- operar de la misma forma para los otros tornillos de fijación según el orden de apriete.

Efectuar el reglaje del juego de las válvulas.

No hay reapriete de la culata.

PARA LOS MOTORES F2N - F3N - F3P, consultar el fascículo "MOTOR F".

MOTOR F (gasolina) TODOS TIPOS SALVO F7P

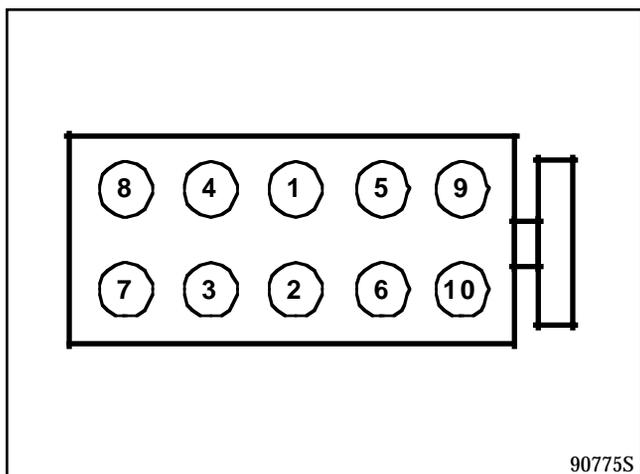
JUNTA DE CULATA CON AMIANTO

METODO DE APRIETE DE LA CULATA

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

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

Efectuar el apriete en el orden prescrito a continuación :



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

2^o apriete (angular) : **7 daN.m.**

Esperar 3 minutos como mínimo.

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

2^o apriete (angular) : **123° ± 2°.**

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

No hay reapriete de la culata.

JUNTA DE CULATA SIN AMIANTO

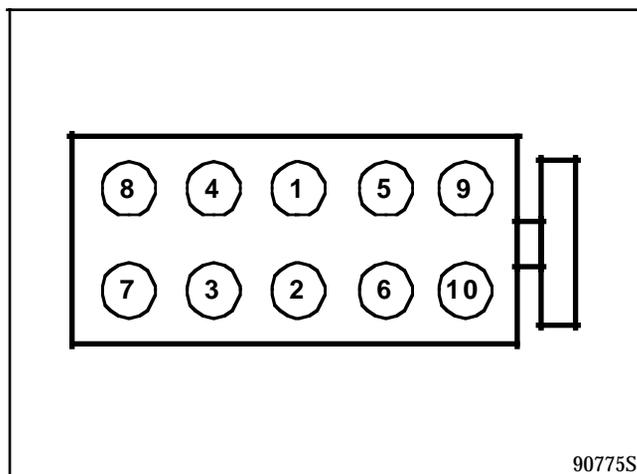
METODO DE APRIETE DE LA CULATA

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

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

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

Efectuar el apriete en el orden prescrito a continuación :



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

2^o apriete (angular) : **50° ± 4°.**

Esperar 3 minutos como mínimo.

Aflojar tornillo por tornillo 180° y después efectuar un apriete a **2,5 daN.m. :**

2^o apriete (angular) : **123° ± 7°.**

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

No hay reapriete de la culata.

MOTOR F7P

JUNTA DE CULATA SIN AMIANTO

METODO DE APRIETE DE LA CULATA

Aceitar con aceite motor los tornillos nuevos (los filetes y bajo las cabezas).

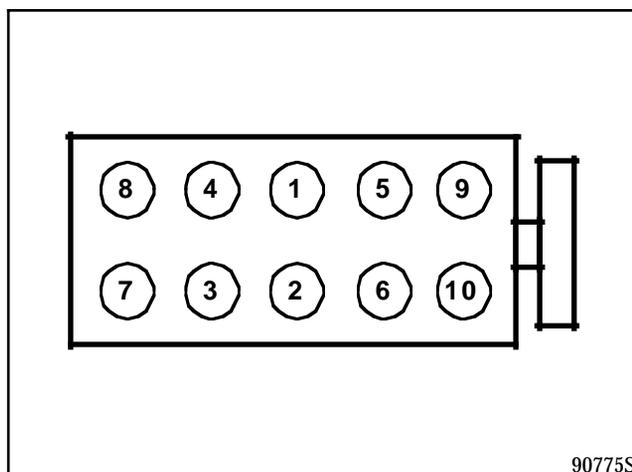
1) Pre-asetamiento de la junta :

- apriete de todos los tornillos a **3 daN.m** y después efectuar un apriete angular de $51^\circ \pm 3^\circ$ en el orden preconizado a continuación.

Esperar 3 minutos como mínimo, tiempo de estabilización.

2) Apriete de la culata :

- aflojar tornillo por tornillo hasta liberarlos totalmente y después efectuar un apriete de todos los tornillos a **2,5 daN.m** y efectuar un apriete angular de $108^\circ \pm 3^\circ$.



No hay reapriete de la culata.

MOTOR F (diesel)

JUNTA DE CULATA CON AMIANTO

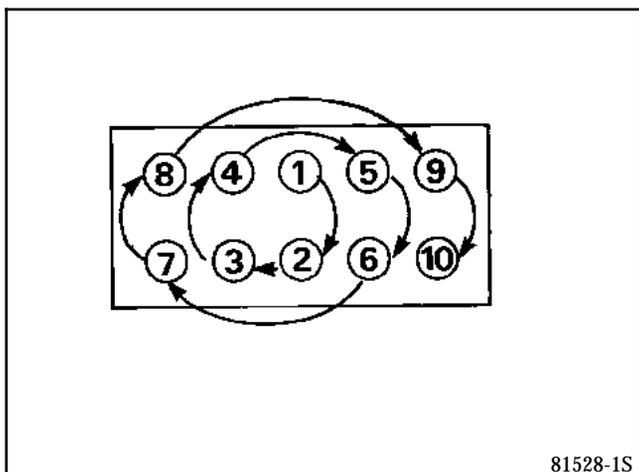
METODO DE APRIETE DE LA CULATA

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

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

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

Efectuar el apriete en el orden prescrito a continuación :



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

2^o apriete (angular) : **7 daN.m.**

Esperar 3 minutos como mínimo.

Aflojar tornillo por tornillo hasta liberarlos totalmente y después efectuar un apriete a **2 daN.m.**

2^o apriete (angular) : **123° ± 2°.**

JUNTA DE CULATA SIN AMIANTO

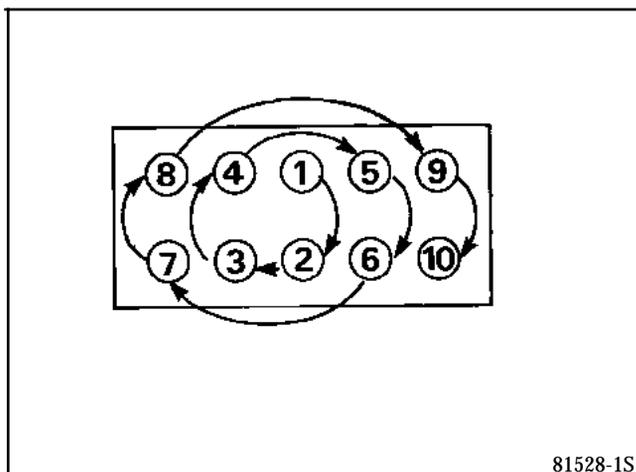
METODO DE APRIETE DE LA CULATA

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

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

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

Efectuar el apriete en el orden prescrito a continuación :



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

2^o apriete (angular) : **50° ± 4°.**

Esperar 3 minutos como mínimo.

Aflojar tornillo por tornillo hasta liberarlos totalmente y después efectuar un apriete a **2,5 daN.m.**

2^o apriete (angular) : **213° ± 7°.**

No hay reapriete de la culata **salvo para el F8Q Turbo.**

- Particularidades de los motores F8Q 610, 740, 744, 768.
- Tras una subida de la temperatura del motor (puesta en marcha del GMV).
- Esperar la puesta a temperatura ambiente del motor.
- Efectuar en el orden prescrito un complemento angular de **120° ± 7°** en los tornillos 1-2, 3-4, 5-6, 7-8, 9-10.

Constitución dimensiones elementos principales de frenado

	B/C/L/S 530, 531 532, 534 535, 537 53A, 53B 53G, 53H 53J, 53W	B/C/D/L/S 533, 536 538, 53C 53F, 53K 53T, 53V 53Y, 53Z 3/4/5/8 53A, 53F 53H	B/C/L/S 538, 53F 53K, 53T 3/4/5 53C, 53D 53H	B/C/D/L 539, 53D X53 ABS*
FRENO DELANTERO (cotas en mm)				
Diámetro de los cilindros receptores	48	48	48	48
Diámetro de los discos	238	238	259	259 238
Espesor de los discos	12	20	20,7	20,7 20
Espesor mínimo de los discos (1)	10,5	18,3	17,7	17,7 18
Espesor de las pastillas (soporte incluido)	18	18	18	18
Espesor mínimo de las pastillas (soporte incluido)	6	6	6	6
Alabeo máximo de los discos	0,07	0,07	0,07	0,07
FRENO TRASERO (cotas en mm)				
Diámetro de los cilindros receptores	20,6 (2)	20,6 (2)	19	30
Diámetro de los tambores	180,25	180,25	203,20	-
Diámetro máximo de los tambores tras rectificación	181,25	181,25	204,40	-
Anchura de las zapatas	40	40	38	-
Espesor de las zapatas (soporte incluido)	6,5	6,5	6,5	-
Espesor mínimo de las zapatas (soporte incluido)	2,5	2,5	2,5	-
Diámetro de los discos	-	-	-	238
Espesor de los discos	-	-	-	8
Espesor mínimo de los discos (1)	-	-	-	7
Espesor de las zapatas (soporte incluido)	-	-	-	11
Espesor mínimo de las zapatas (soporte incluido)	-	-	-	5
Alabeo máximo de los discos	-	-	-	0,07
BOMBA DE FRENOS (cotas en mm)				
Diámetro	20,6	20,6	20,6	20,6

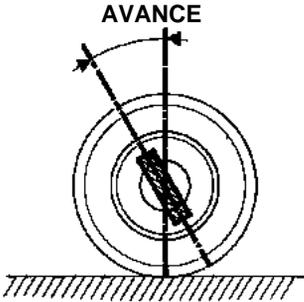
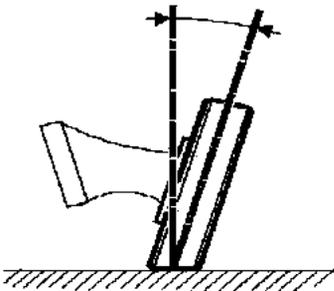
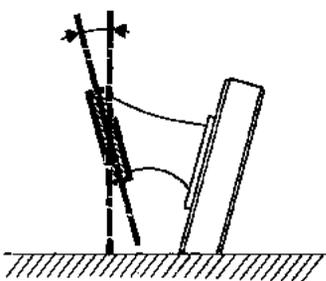
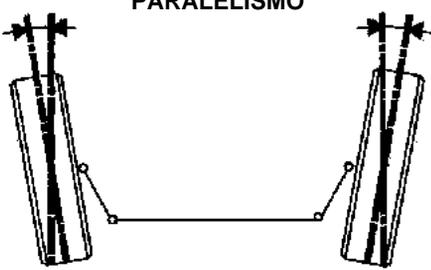
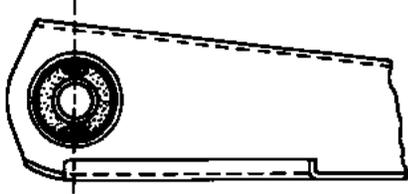
(*) Salvo deportivo

- (1) Los discos de freno no se pueden rectificar. Las rayaduras o desgastes importantes imponen la sustitución de los discos.
- (2) Cilindro de rueda con compensador fijo integrado : **en caso de que falle la función cilindro de rueda o compensador : cambiar el conjunto, cualquier reparación está prohibida.**

Valores de reglaje de los ángulos del tren delantero

DIRECCION MANUAL

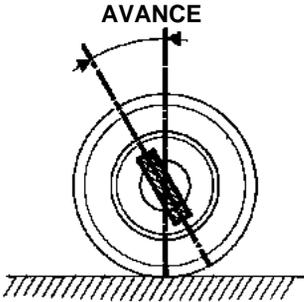
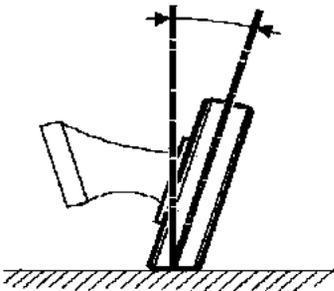
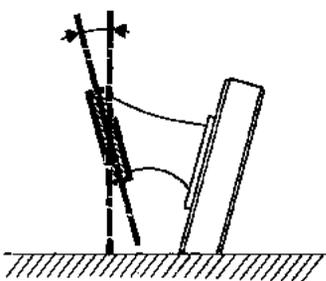
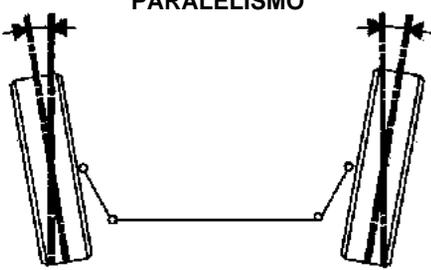
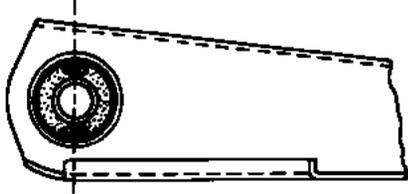
TODOS TIPOS SALVO B539 - C539 - L539 - B53D - C53D - D53D - L53D

ANGULOS	VALORES	POSICION DEL TREN DELANTERO	REGLAJE
<p>AVANCE</p>  <p>78423S3</p>	<p>2°55'</p> <p>2°25'</p> <p>1°55'</p> <p>1°25'</p> <p>0°55'</p> <p>Diferencia derecha -izda maxi = 1°</p>	<p>H5-H2= 21 mm</p> <p>H5-H2= 40 mm</p> <p>H5-H2= 59 mm</p> <p>H5-H2= 78 mm</p> <p>H5-H2= 97 mm</p>	NO REGULABLE
<p>CAIDA</p>  <p>78423S1</p>	<p>1°35' } ± 30'</p> <p>0°30' }</p> <p>- 0°5' }</p> <p>- 0°30' }</p> <p>- 0°45' }</p> <p>Diferencia derecha -izda maxi = 1°</p>	<p>H1-H2= 22 mm</p> <p>H1-H2= 59 mm</p> <p>H1-H2= 86 mm</p> <p>H1-H2= 115 mm</p> <p>H1-H2= 149 mm</p>	NO REGULABLE
<p>PIVOTE</p>  <p>78423S2</p>	<p>10°45' } ± 30'</p> <p>12°5' }</p> <p>12°55' }</p> <p>13°40' }</p> <p>14°15' }</p> <p>Diferencia derecha -izda maxi = 1°</p>	<p>H1-H2= 22 mm</p> <p>H1-H2= 59 mm</p> <p>H1-H2= 86 mm</p> <p>H1-H2= 115 mm</p> <p>H1-H2= 149 mm</p>	NO REGULABLE
<p>PARALELISMO</p>  <p>78423S</p>	<p>(divergencia)</p> <p>Para dos ruedas</p> <p>0°10' ± 10'</p> <p>(1 ± 1 mm)</p>	EN VACIO	Regulable por rotación de los casquillos de la bieleta de dirección 1 vuelta = 30' (3 mm)
<p>BLOQUEO ARTICULACIONES ELASTICAS</p>  <p>81603S1</p>	-	EN VACIO	-

Valores de reglaje de los ángulos del tren delantero

DIRECCION ASISTIDA

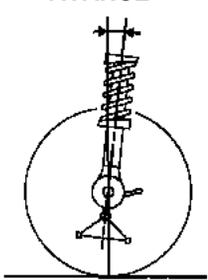
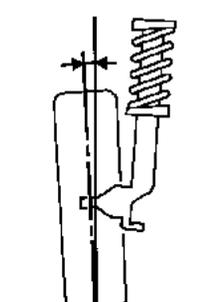
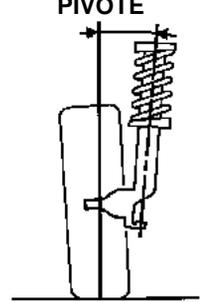
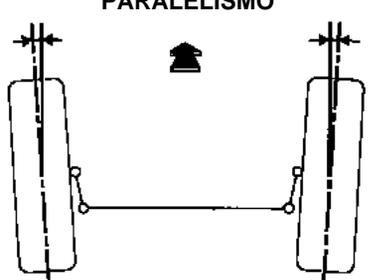
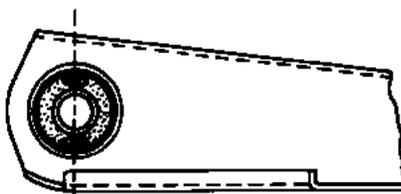
TODOS TIPOS SALVO B539 - C539 - L539 - B53D - C53D - D53D - L53D

ANGULOS	VALORES	POSICION DEL TREN DELANTERO	REGLAJE
 <p>78423S3</p>	<p>5° 4°30' 4° 3°30' 3°</p> <p>Diferencia derecha -izda maxi = 1°</p>	<p>H5-H2= 21 mm H5-H2= 40 mm H5-H2= 59 mm H5-H2= 78 mm H5-H2= 97 mm</p>	NO REGULABLE
 <p>78423S1</p>	<p>1°35' } 0°30' } ± 30' - 0°5' } - 0°30' } - 0°45' }</p> <p>Diferencia derecha -izda maxi = 1°</p>	<p>H1-H2= 22 mm H1-H2= 59 mm H1-H2= 86 mm H1-H2= 115 mm H1-H2= 149 mm</p>	NO REGULABLE
 <p>78423S2</p>	<p>10°45' } 12°5' } ± 30' 12°55' } 13°40' } 14°15' }</p> <p>Diferencia derecha -izda maxi = 1°</p>	<p>H1-H2= 22 mm H1-H2= 59 mm H1-H2= 86 mm H1-H2= 115 mm H1-H2= 149 mm</p>	NO REGULABLE
 <p>78423S</p>	<p>(divergencia)</p> <p>Para dos ruedas 0°10' ± 10' (1 ± 1 mm)</p>	EN VACIO	Regulable por rotación de los casquillos de la bieleta de dirección 1 vuelta = 30' (3 mm)
 <p>81603S1</p>	-	EN VACIO	-

Valores control de los ángulos del tren delantero

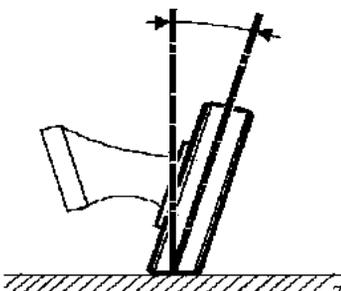
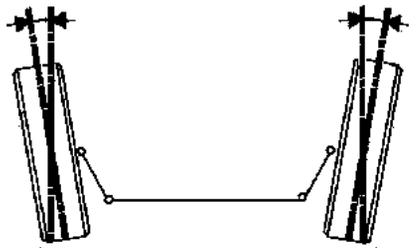
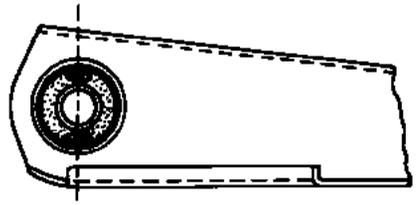
DIRECCION ASISTIDA

B/C/L 539 - B/C/D/L 53D

ANGULOS	VALORES	POSICION DEL TREN DELANTERO	REGLAJE
AVANCE  93012-1S	5°30' 5° 4°30' 4° 3°30' Diferencia derecha izda maxi = 1°	H5-H2= 32 mm H5-H2= 51 mm H5-H2= 70 mm H5-H2= 89 mm H5-H2= 108 mm	NO REGULABLE
CAIDA  93013-1S	$\left. \begin{array}{l} 0^{\circ}18' \\ - 0^{\circ}15' \\ - 0^{\circ}00' \\ 1^{\circ}02' \end{array} \right\} \pm 30'$ Diferencia derecha izda maxi = 1°	H1-H2= 41 mm H1-H2= 120 mm H1-H2= 141 mm H1-H2= 185 mm	NO REGULABLE
PIVOTE  93014-1S	$\left. \begin{array}{l} 8^{\circ}40' \\ 10^{\circ}40' \\ 11^{\circ}00' \\ 11^{\circ}06' \end{array} \right\} \pm 30'$ Diferencia derecha -izda maxi = 1°	H1-H2= 41 mm H1-H2= 120 mm H1-H2= 141 mm H1-H2= 185 mm	NO REGULABLE
PARALELISMO  93011-1S	(divergencia) Para dos ruedas 0°10' ± 10' (1 ± 1 mm)	EN VACIO	Regulable por rotación de los casquillos de la bieleta de dirección 1 vuelta = 30' (3 mm)
BLOQUEO ARTICULACIONES ELASTICAS  81603S1	-	EN VACIO	-

Valores de control de los ángulos del tren trasero

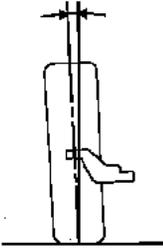
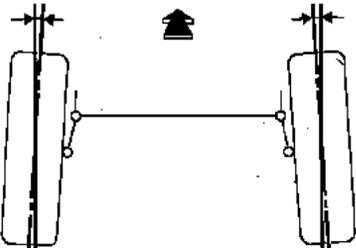
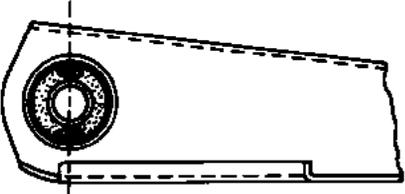
TODOS TIPOS SALVO B/C/L 539 - B/C/D/L 53D

ANGULOS	VALORES		POSICION DEL TREN TRASERO		REGLAJE	
	Tar Tubo	Tar 4 barras	Tar Tubo	Tar 4 barras	Tar Tubo	Tar 4 barras
<p>CAIDA</p>  <p>78423S1</p>		- 0°50' ± 30' (negativo)		EN VACIO		NO REGULABLE
<p>PARALELISMO</p>  <p>78423S</p>	- 20' a - 40' (Convergencia) ó - 2 a - 4 mm	- 30' a - 50' (Convergencia) ó - 3 a - 5 mm		EN VACIO		NO REGULABLE
<p>BLOQUEO ARTICULACIONES ELASTICAS</p>  <p>81603S1</p>		-		EN VACIO		-

Tar = Tren trasero

Valores de control de los ángulos del tren trasero

B/C/L 539 - B/C/D/L 53D

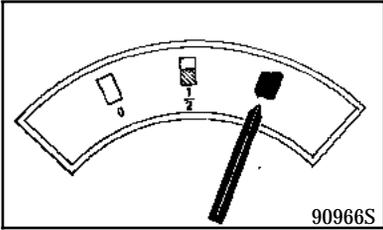
ANGULOS	VALORES	POSICION DEL TREN TRASERO	REGLAJE
<p style="text-align: center;">CAIDA</p>  <p style="text-align: right;">93013-2S</p>	<p style="text-align: center;">- 0°50' ± 30' (negativo)</p>	<p style="text-align: center;">EN VACIO</p>	<p style="text-align: center;">NO REGULABLE</p>
<p style="text-align: center;">PARALELISMO</p>  <p style="text-align: right;">93011-2S</p>	<p style="text-align: center;">Por rueda - 10' a 30' (convergencia) o - 1 a - 3 mm</p>	<p style="text-align: center;">EN VACIO</p>	<p style="text-align: center;">NO REGULABLE</p>
<p style="text-align: center;">BLOQUEO ARTICULACIONES ELASTICAS</p>  <p style="text-align: right;">81603S1</p>	<p style="text-align: center;">-</p>	<p style="text-align: center;">EN VACIO</p>	<p style="text-align: center;">-</p>

Tar = Tren trasero

VALORES Y REGLAJES

Compensador de frenado

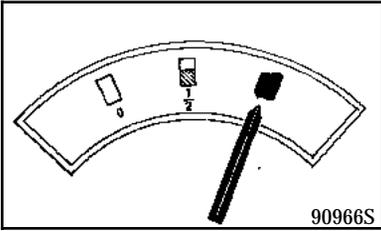
07

Tipo	Estado de llenado del depósito conductor a bordo	Presión de control (Bares)	
		Delante	Detrás
Todos los tipos con compensador fijo integrado en el cilindro de la rueda	-	60	→ 34 ⁺⁰ ₋₄
B/C/L 533 } 53C } 53Y } Con ABS 534 } (después de 05/92) 53J } 53K }		100	→ 40 ⁺⁰ ₋₈
B/C/L 53T } 53V } Con 53Z } ABS			
3/4/5 53A } 53B } Con 53F } ABS			
B/C/L/S 53F } 538 } 53K } Sin ABS 53T } (antes de 11/94) 53Z }			
3/4/5 53C } 53D } Sin ABS 53H } (antes de 11/94)			

VALORES Y REGLAJES

Compensador de frenado

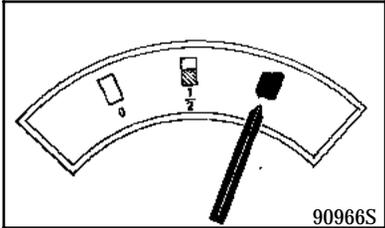
07

Tipo	Estado de llenado del depósito conductor a bordo	Presión de control (Bares)	
		Delante	Detrás
B/C/D/L 539 } 53D } (antes de 05/92)		100	→ 47 ⁺⁰ ₋₈
B/C/L 53A } 535 } con ABS 53B } 538 }		100 → 52 ⁺⁰ ₋₈	100 → 52 ⁺⁰ ₋₈
B/C/L 53F con ABS (después de 05/92)		100 → 49 ⁺⁰ ₋₈	100 → 49 ⁺⁰ ₋₈
3/4/5 53C } 53D } con ABS 53H }		100 → 49 ⁺⁰ ₋₈	100 → 49 ⁺⁰ ₋₈
D53D (después de 05/92) 853C		100 → 49 ⁺⁰ ₋₈	100 → 49 ⁺⁰ ₋₈
B/C/L/S 53F } 538 } Sin ABS 53K } (después de 11/94) 53T } 53Z }	100 → 49 ⁺⁰ ₋₈	100 → 49 ⁺⁰ ₋₈	
3/4/5 53C } 53D } Sin ABS 53H } (después de 11/94)	100 → 49 ⁺⁰ ₋₈	100 → 49 ⁺⁰ ₋₈	

VALORES Y REGLAJES

Compensador de frenado

07

Tipo	Estado de llenado del depósito conductor a bordo	Presión de control (Bares)		
		Delante	Detrás	
B/C/D/L/S } 533 53C 53F 534 53J 53K 53Y }	Con ABS (antes de 05/92)	100 →	43 ⁺⁰ ₋₈	
B/C } 53M ABS		100 →	52 ⁺⁰ ₋₈	
B/C/L } 53D (después de 05/92)		D } 53C 53Y }	Con ABS (después de 05/92)	
D } 8 } 53V 53A 53F }		Con ABS		