

# Revisión Técnica

## Automoviles

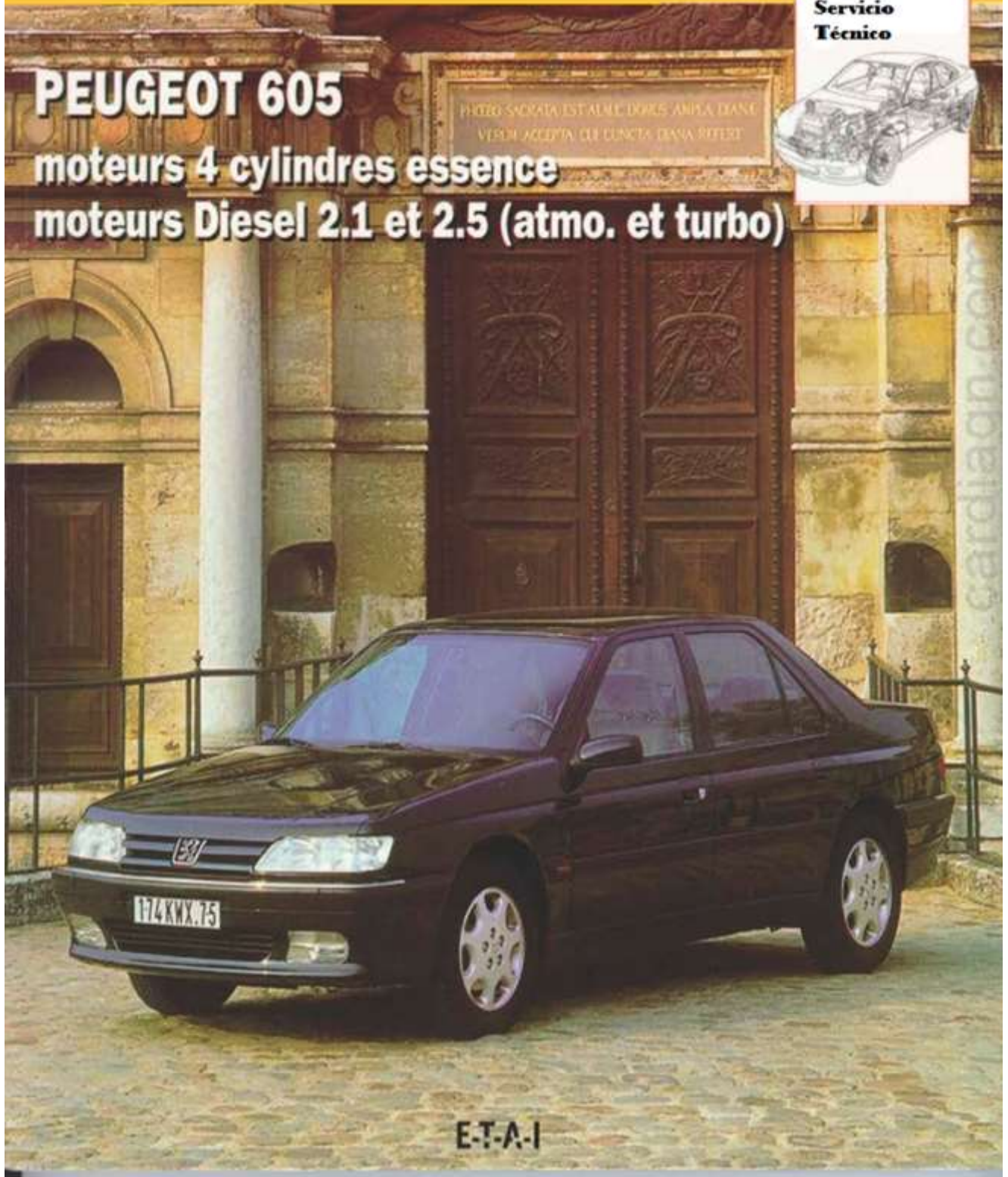
**Guía de  
Servicio  
Técnico**



**PEUGEOT 605**

**moteurs 4 cylindres essence**

**moteurs Diesel 2.1 et 2.5 (atmo. et turbo)**



### Mantenimiento y Consejos prácticos

Características Detalladas y luego los consejos prácticos - Un Complemento de Carrocería que se ocupa de todos los componentes. Esta documentación está reservada exclusivamente para PEUGEOT 605 gasolina de 4 cilindros.

Este libro incluye: - Una primera parte dedicada a las versiones con motores cilindros de gasolina hasta 1996 que comprende un capítulo "Operación y Mantenimiento", 12 capítulos técnicos clasificados en orden lógico órgano por órgano dando en primer lugar las Características Detalladas y luego las - Consejos prácticos -

## Contenido

<b>MOTOR .....</b>	<b>21</b>
<b>ENCENDIDO CONSTITUCION Y FUNCIONAMIENTO .....</b>	<b>24</b>
<b>EMBRAGUE .....</b>	<b>43</b>
<b>TRANSMISIONES.....</b>	<b>51</b>
<b>DIRECCION .....</b>	<b>53</b>
<b>SUSPENSION .....</b>	<b>56</b>
<b>SUSPENSION TREN BUJES .....</b>	<b>60</b>
<b>FRENOS .....</b>	<b>64</b>
<b>EQUIPAMIENTO ELECTRICO .....</b>	<b>72</b>
<b>VARIOS.....</b>	<b>90</b>

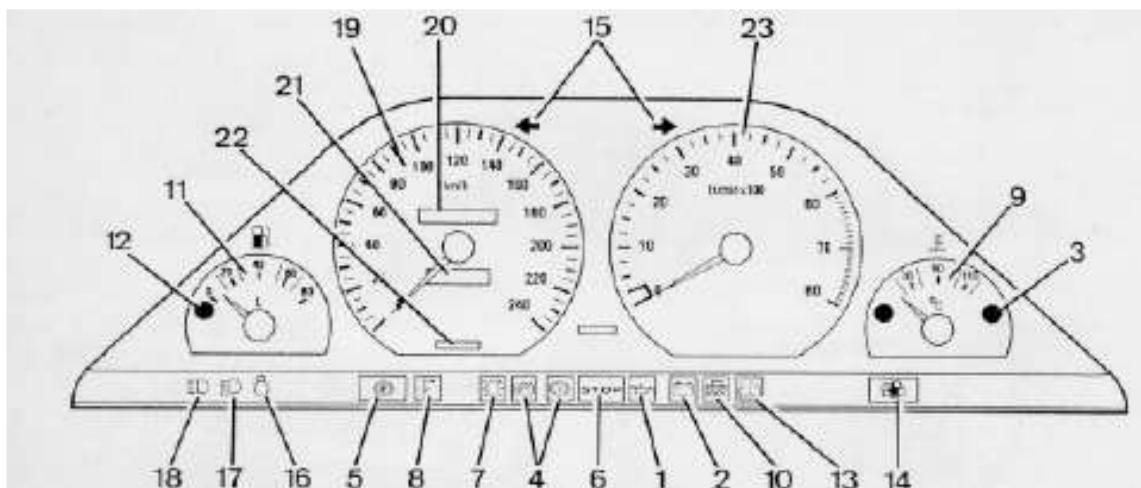
Este estudio de PEUGEOT 605 4 cilindros gasolina está extraído de los No 519,533, 572 y 599 de la REVISIÓN TÉCNICA DEL AUTOMÓVIL (período mensual) REVISIÓN TÉCNICA DEL AUTOMÓVIL 20, rue de la Saussière 92641 BOULOGNE BILLANCOURT CEDEX Tel. 01 46 99 24 24 - <http://www.etai.fr>

OPINIÓN. Este libro está destinado tanto a los profesionales de la reparación como a los aficionados competentes. Por lo tanto, es deliberadamente que cierta información que naturalmente se rechaza de la lectura del texto o el examen de un dibujo no es más detallada. El editor no se hace responsable de las consecuencias de los errores que el lector habría cometido al aplicar incorrectamente la documentación. contenido en este trabajo





# TABLERO DE INSTRUMENTOS



## LUCES DE ADVERTENCIA

### 1. Luz de advertencia de presión de aceite

Se enciende con el encendido conectado y debe apagarse tan pronto como el motor esté en marcha.

Si se enciende durante el viaje, también se enciende el testigo STOP, detenga el motor inmediatamente y compruebe el nivel de aceite en el cárter (ver apartado Mantenimiento rutinario). - Si es correcto revisar el circuito de lubricación:

haga- no conduzca con esta luz de advertencia encendida, de lo contrario el motor se dañará seriamente

**2. Luz de advertencia de carga** Se enciende con el encendido conectado y debe apagarse cuando el motor está encendido. Si se enciende mientras conduce, deténgase inmediatamente y verifique el estado y la tensión de la correa de transmisión del alternador, así como el apriete de los terminales de la batería y el alternador. Si el alternador funciona correctamente y la luz indicadora rosa está encendida, haga revisar el circuito de carga con urgencia.

### 3. Advertencia de sobrecalentamiento del refrigerante

Si se enciende durante la conducción, la luz de advertencia de STOP también se enciende, deténgase inmediatamente y deje el motor en ralentí durante uno o dos minutos. Utilice el fusible del nivel del motor del ventilador y la correa. Si, estando todo en orden, el testigo no se apaga, llamar a un especialista. (Para comprobar el nivel de líquido, consulte el capítulo Mantenimiento de rutina)

### 4. Luz de advertencia del freno - Nivel de líquido - Freno de estacionamiento.

Si se enciende, también se enciende la luz de advertencia de STOP, que indica que el freno de mano no está completamente liberado o que el nivel en el depósito ha bajado excesivamente. Deténgase y compruebe el nivel en el depósito, rellénelo si es necesario (consulte el capítulo Mantenimiento de rutina)

Las recargas frecuentes indican un cierre defectuoso del circuito. Hágalo con urgencia.

### 5. Luz de advertencia del sistema de frenos antibloqueo (opcional en el SRI)

En los vehículos equipados con este sistema, esta luz de advertencia se enciende con el encendido conectado y debe apagarse tan pronto como el vehículo esté en movimiento. Si se enciende durante la conducción, indica una falla en el sistema, el frenado normal permanece asegurado. Consultar urgentemente a un especialista. Si también se encienden el testigo (4) y el testigo STOP, deténgase y llame a un especialista, la asistencia ya no se proporciona y la reserva de frenado sigue siendo limitada.

### 6. Luz de advertencia - STOP

Se enciende Imperativo de parada - simultáneamente con las luces de advertencia (1) Presión de aceite del motor (3) Sobrecalentamiento del motor (4) y (5) Fallo del circuito del ABS.

## LUCES E INDICADORES DE ADVERTENCIA

### 7. Desgaste de las pastillas de freno delantero y trasero

Luz de advertencia si esta luz de advertencia se enciende, se debe verificar el estado de las pastillas lo antes posible. Es urgente la sustitución de la holgura delantera o trasera.

### 8. Testigo de advertencia de nivel de aceite (SRI)

Para comprobar el nivel. coloque el vehículo en una superficie nivelada y espere aproximadamente 10 minutos después de parar el motor • Encienda el encendido sin operar el motor de arranque • Si el nivel es correcto, la luz de advertencia se enciende durante unos segundos y luego se apaga • Si el nivel es insuficiente, el indicador parpadea durante 10 segundos. Controlar el nivel con la varilla manual y reponer (ver capítulo Mantenimiento de rutina)

### 9. Indicador temperatura del refrigerante

La temperatura es correcta cuando la aguja está en la zona central 190 ° C)

### 10. Nivel de refrigerante insuficiente

Si se enciende, parar inmediatamente y comprobar el nivel (ver capítulo \* Mantenimiento de rutina)

### 11. Indicador de nivel de combustible

Funciona tan pronto como se conecta el encendido. Está graduado de 10 l a 10 l con marcas numéricas de 20 L en 20 L Capacidad total: 80 litros.

**12. Nivel bajo de combustible** Luz de advertencia se enciende cuando quedan menos de 8 litros en el tanque

### 13. Luz de advertencia de nivel bajo en el tanque del lavaparabrisas (SRI)

### 14. Testigo de autodiagnóstico del motor (SRI).

Si parpadea o se enciende indica un problema en el sistema de inyección Consultar urgentemente con un especialista

### 15. Intermitentes.

### 16. Luz de advertencia de luz de posición.

### 17. Luz indicadora de luz de cruce.

### 18. Luz indicadora de luz de carretera

## RELOJES

### 19. Velocímetro.

### 20. Odómetro general.

### 21. Registrador de kilómetros parciales.

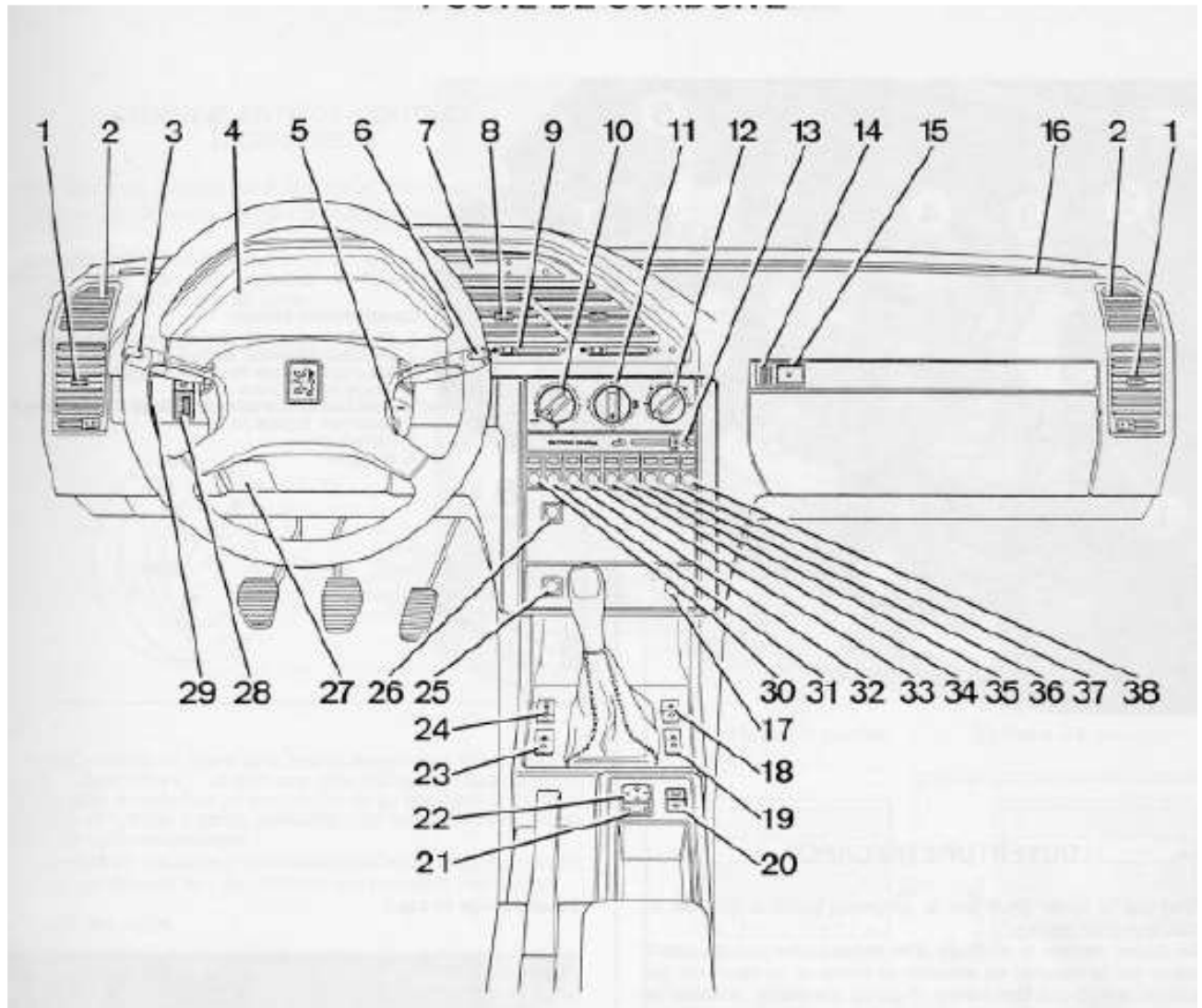
### 22. Poner a cero el totalizador de viajes.

### 23. Cuenta atrás.

No sobrepasar los 6000 rpm excepto excepcionalmente y por poco tiempo

CONDUCCIÓN Y MANTENIMIENTO

# ESTACIÓN CONDUCCIÓN



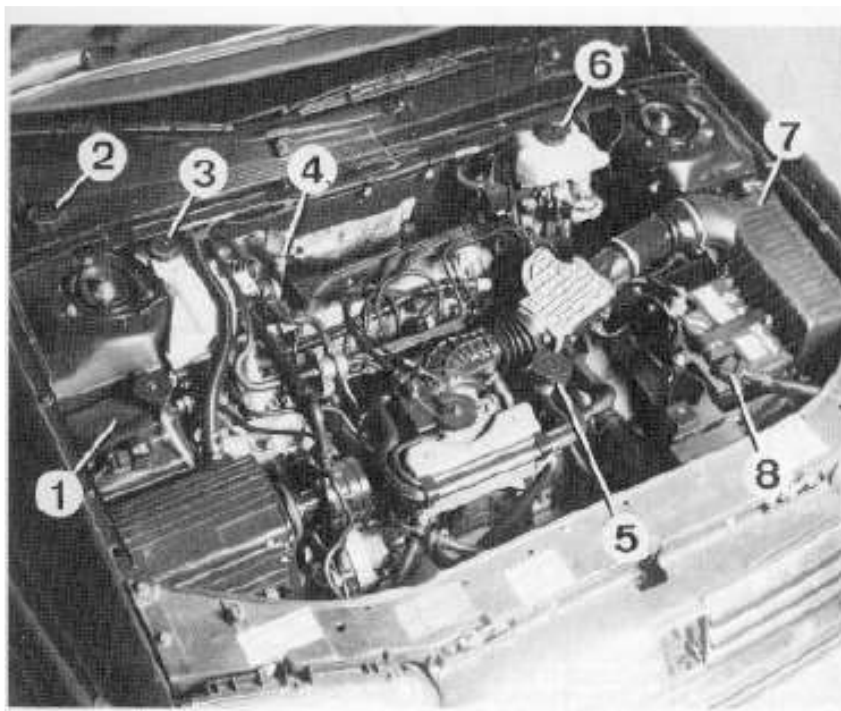
1. Ventilaciones laterales orientables y orientables.
2. Boquillas de descongelación de las ventanillas laterales
3. Interruptor de iluminación y señalización
4. Panel de instrumentos
5. Combinación de interruptor antirrobo-arranque
6. Control de limpiaparabrisas / lavaparabrisas
7. Reloj.
8. Ventiladores centrales regulables.
9. Ajuste del caudal de los aireadores centrales.
10. Ventilador de flujo de aire.
11. Distribución de aire
12. Calefacción
13. Entrada de aire
14. Sonda de temperatura interior.
15. Abertura de la guantera
16. Base de descongelación del parabrisas
17. Encendedor de puros.
18. Elevalunas eléctrico delantero derecho.
19. Elevalunas eléctrico trasero derecho
20. Interruptor de luz interior

21. Ajuste eléctrico de los retrovisores exteriores, selección izquierda-derecha
22. Ajuste eléctrico de los retrovisores exteriores, posicionamiento
23. Elevalunas eléctrico trasero izquierdo
24. Elevalunas eléctrico delantero izquierdo.
25. Encendedor de puros y cenicero
26. Ubicación de la radio del coche.
27. Bloqueo / desbloqueo del ajuste del volante
28. Reóstato de iluminación del salpicadero.
29. Corrector de posición de los faros
30. Interruptor de señales - Peligro ...
31. Interruptor del desempañador de la ventana trasera
32. Interruptor del asiento con calefacción del conductor
33. Luces antiniebla traseras. 34. Faros antiniebla delanteros
35. Gratis.
36. Interruptor de aire acondicionado
37. Gratis
38. Interruptor de asiento del pasajero con calefacción \*\*

Solo SRI \* Opción

## CONDUCCIÓN Y MANTENIMIENTO

# COMPARTIMENTO DEL MOTOR



Compartimento del motor:

1. Tapón del depósito del circuito de refrigeración
2. Tapón del depósito del lavaparabrisas
3. Depósito del líquido de la dirección asistida
4. Varilla del nivel del aceite del motor
5. Tapón de llenado del aceite del motor
6. Líquido de frenos del depósito
7. Filtro de aire
8. Batería

## APERTURA DEL CAPÓ

- Tirar de la palanca ubicada en el panel lateral a la izquierda del conductor (ver figura)
- Párese frente al vehículo. Por la apertura del capó, presione el gancho de seguridad y levante la cubierta que se mantiene abierta mediante gatos. Para cerrar, bajar y soltar el capó. Si el bloqueo no es correcto, no presione la tapa, sino que vuelva a iniciar el proceso de apertura

Desbloqueo del bloqueo de la tapa de seguridad



Apertura del capó





# CONDUCCIÓN Y MANTENIMIENTO

## ARRANQUE DEL MOTOR

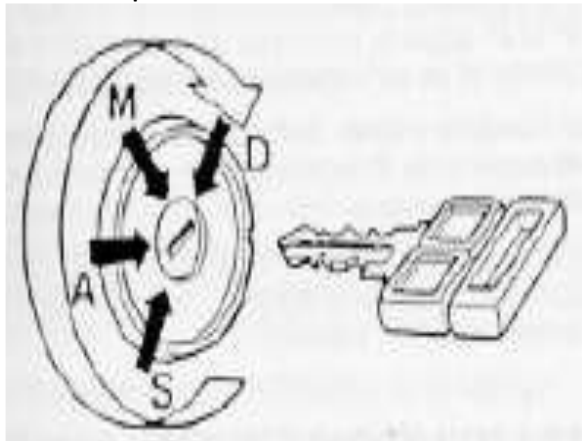
### COMBINADO CONTACTO, ANTIRROBO ARRANQUE

Interruptor llave (a la derecha en la unidad de la columna de dirección)

El sistema de contacto de llave se combina con el bloqueo del dispositivo antirrobo

El general y el secundario cerrado) cada uno llevar un número de serie escrito en una placa para poder cambiar las llaves en caso de pérdida

#### Interruptor de encendido combinado antirrobo



La llave General se usa para todas las cerraduras y el tablero de instrumentos. La llave - Secundaria solo se usa para abrir las puertas y la tapa de llenado de combustible y el funcionamiento del combinado, el maletero y la guantera, previamente bloqueados con la llave maestra, son inaccesibles.

Utilizar la llave de contacto para arrancar el motor. Su posicionamiento frente a las marcas corresponde a (ver figura)

#### S. ANTIRROBO PARE

Para facilitar el desbloqueo, mueva el volante hacia la derecha y hacia la izquierda girando la llave. Para bloquear el volante, retire la llave y gire el volante hasta que el bloqueo de la dirección se enganche (sonido de clic)

#### A. ACCESORIOS

El encendido del motor está apagado. Todos los accesorios (equipo de radio) permanecen encendidos.

Se encienden los siguientes indicadores:

- Presión de aceite
- Temperatura del agua,
- Carga de la batería. STOP
- Nivel de aceite

#### M. MARCHA

El encendido está conectado.

Las siguientes luces de advertencia se encienden hasta que el motor está en marcha. Igual que en la posición - accesorios -

- Líquido de freno de mano
- Autodiagnóstico
- ABR (3 segundos)

#### D. ARRANQUE

Si el motor no arranca en el primer intento, se debe girar la llave hasta que se apague el motor. contacto para poder accionar de nuevo el motor de arranque. Suelte la llave en cuanto el motor esté en marcha.

### ARRANQUE DEL MOTOR

Freno de mano aplicado. Palanca de cambios en punto muerto.

Motor frío o caliente motor de

Opere el arranque sin tocar el pedal del acelerador.

En invierno, cuando la temperatura esté por debajo de 0°C, presione el pedal del embrague mientras se acciona arranque.

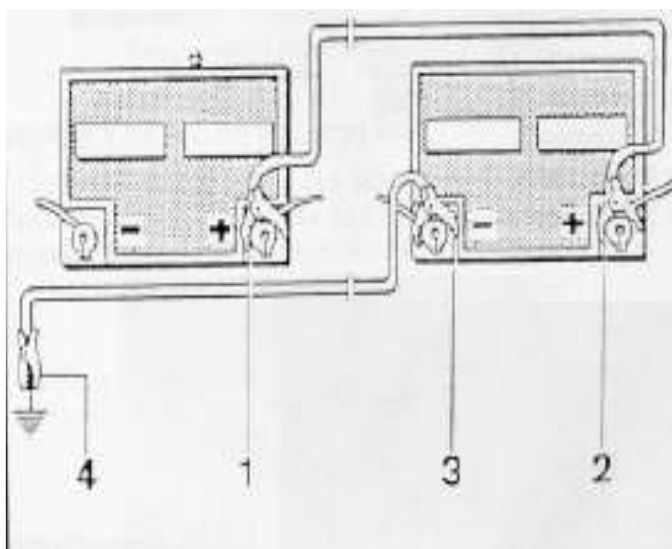
Tan pronto como el motor esté en funcionamiento, las luces de advertencia deben apagarse. Los que quedan encendidos indican una anomalía. Vea el significado de estas luces de advertencia en el capítulo de a bordo.

### ARRANQUE DEL MOTOR USANDO UNA BATERÍA AUXILIAR

Si la batería del vehículo está descargada, el motor se puede arrancar, conectando una batería cargada, de la siguiente manera:

#### Coche averiado

#### Coche de emergencia



Arranque del motor con batería auxiliar:  
A- Batería descargada; B- Batería averiada.  
1-2-3-4 Orden de conexión de cables

- Conecte necesariamente el terminal (+) de la batería del vehículo con el (+) correcto de la batería auxiliar (B) mediante un cable (abrazadera de manija roja). Conectar con otro cable el terminal negativo (abrazadera de la manija negra o verde) de la batería de emergencia a la tierra del vehículo reparado (ver figura)

Nota. - Conecte los cables en el orden que se muestra en la figura.

- No desconecte los cables de la batería auxiliar después de arrancar el motor, cuando este último está funcionando a ralentí alto, pero deje que el motor vuelva primero a ralentí normal.

No haga funcionar el motor en interiores ya que los gases de escape son venenosos.

# CONDUCCIÓN Y MANTENIMIENTO

## CONSEJOS PARA LA CONDUCCIÓN

### CAJA DE CAMBIOS MECÁNICA

La parrilla de engranajes está grabada en el pomo de la palanca.



Rejilla de cambios (Caja de cambios manual)

### TRANSMISIÓN AUTOMÁTICA

P: estacionamiento  
R: marcha atrás  
N: punto muerto  
D: adelante automático  
3: 3ª impuesta  
2: 2ª impuesta.  
1: 1ª impuesta



Selector de transmisión automática

### FUNCIONAMIENTO DEL SELECTOR

Para permitir que el selector sea llevado a la posición R o P, es primero necesario presionar el botón de bloqueo cuando está en la posición N. También es necesario presionar el botón para soltarlo de la posición P.

### CONDUCCIÓN

El motor solo se puede arrancar cuando el selector está en la posición N o P. Un dispositivo de seguridad de arranque impide el motor antes de seleccionar RD 3, 2 o 1 pasos de N o P, accione el freno de mano o pise el pedal del freno, de lo contrario el vehículo se movería.

En una carretera con un perfil normal, coloque la palanca en D. Las velocidades se seleccionarán automáticamente a la velocidad apropiada del motor y de acuerdo con la carga del vehículo y el esfuerzo del motor. y el estilo de conducción elegido.

En la montaña, las fuertes subidas, desniveles y sinuosidades pueden no permitirle seguir el ritmo de los pasos del 4º al 3º o 2º siendo demasiado frecuentes. Por tanto, es aconsejable poner la palanca en 3 (3ª impuesta) o 2ª impuesta, estando prohibidas las marchas superiores. Asimismo, la posición 1 prohíbe cambiar a 2da, 3ra y 4ta marchas, permite progresar con un alto porcentaje de probabilidades y mantener un buen frenado del motor.

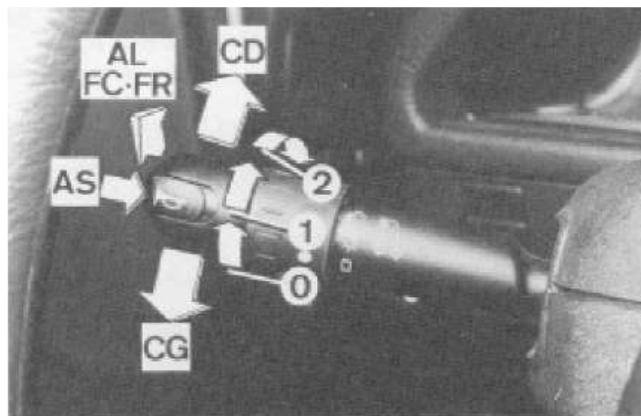
Para una conducción rápida, pise el pedal casi hasta el piso, las marchas solo cambian. A alta velocidad del motor, el coche está más nervioso.

Para una recuperación enérgica, por ejemplo, al adelantar, pise el acelerador a fondo, la caja de cambios seleccionará automáticamente la marcha interior.

### SEÑALIZACIÓN E ILUMINACIÓN LUCES LATERALES

Girar la palanca sobre sí mismo hasta repetir la primera muesca se sitúa frente al símbolo de la linterna - las luces del salpicadero y la calefacción controla

la intensidad de la luz de la imagen se puede ajustar girando el mando a la izquierda del volante (ver figura)



#### Control de la luz de señalización

0. Apagado - 1. luces de posición - 2. luces de cruce o rodando tasa  
- AL, FC / FR. Luz de advertencia, luz de cruce / luz de carretera - AS. Cuerno - CD y CG. Intermitentes a derecha e izquierda.

#### Luz de Carretera – Luz de cruce

Gire la palanca en las mismas dos muescas, la marca se coloca frente a los símbolos de los faros, una lámpara de control se enciende en el panel.

Con la palanca en la posición de luz de cruce, llévela hacia el volante para obtener una lámpara de control en el panel. luces de carretera. Se enciende la luz de cruce, lleve la palanca al volante.

#### RAFAGA DE LUZ

Retroceda la palanca hacia el volante



Dial para regular la intensidad de la iluminación del cuadro de instrumentos

## INDICADORES

Cualquiera que sea la posición de la iluminación, maniobre la palanca en el plano paralelo al volante hacia arriba, giro a la derecha, hacia abajo, giro a la izquierda.

Un repetidor de luz y sonido parpadea en el panel de instrumentos

**Nota.** - Para señalar un adelantamiento o un cambio de carril, en particular en las autopistas, no empujar la palanca a fondo, mantenerla en contacto con el punto duro sin cruzarlo cuando finalice la maniobra, soltar la palanca que vuelve automáticamente a 0

## Luces antiniebla traseras

Controladas por un interruptor situado en la consola central (ver figura, Posición de conducción).

## Luces de emergencia WARNING.

Controladas por un interruptor situado en la consola central (ver figura, Posición de conducción). Este dispositivo activa las cuatro luces intermitentes simultáneamente y debe usarse en caso de inmovilización imprevista en un lugar donde el vehículo sea un obstáculo peligroso para otros conductores. Su activación se señala mediante el encendido de un testigo

## Regulación de los faros en función de la carga

La altura de los faros se puede modificar para tener en cuenta la carga del vehículo:

- Pulsar el botón situado entre el faro y el guardabarros y accesible desde dentro de la tapa del motor
- En el IRS. gire el dial ubicado en el tablero, a la izquierda del volante (ver figura, Posición de conducción).

0: una o dos personas al frente. 1 asientos delanteros y traseros ocupados. 2. todos los asientos ocupados, carga máxima en el maletero 3 conductor y carga máxima en el maletero

## SONIDO ADVERTENCIA

Presione el extremo de la palanca, hacia la unidad de dirección

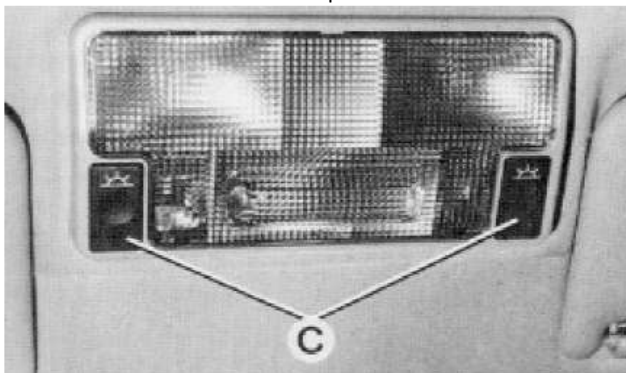
## ILUMINACIÓN INTERIOR

### Luces de techo

Una en la parte delantera, dos en la parte trasera. Su iluminación se controla abriendo una de las cuatro puertas, o mediante un interruptor colocado entre los asientos delanteros (ver figura del puesto de conducción).

### Puntos de lectura

Sentados junto a la luz del techo, estos puntos, uno para cada pasajero delantero, están controlados por dos interruptores colocados a cada lado de las transparencias.



Luz de techo delantera y puntos de lectura  
C. Contacto de los puntos.

## SUSTITUCIÓN DE BOMBILLAS

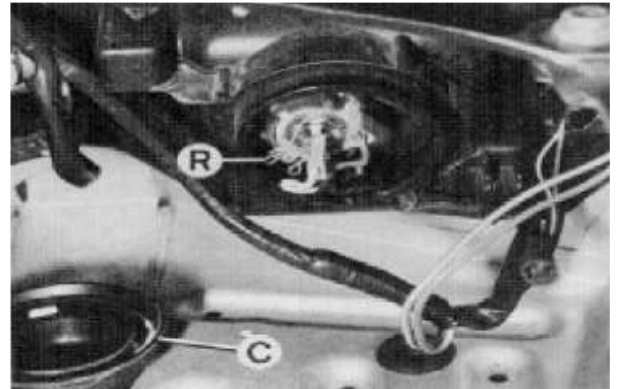
### Tabla de bombillas en la página 61.

**Nota.** - Las ampollas de yodo deben manipularse con cuidado. No toque el cristal con los dedos. Utilice un paño que no suelte pelusa. En caso de contacto con los dedos, limpiar la bombilla con alcohol

### BOMBILLA DELANTERA

Mismo proceso para luz de carretera y luz de cruce Quitar la tapa de plástico girándola un cuarto de vuelta

- Inclinar el resorte después de haberlo desenchafado de su alojamiento pellizcándolo
- Quitar la bombilla tomándola por el perno de conexión.
- Proceder en orden inverso al desmontaje para volver a montar la nueva bombilla, cuidando de colocar correctamente las muescas de orientación.



Sustitución de una bombilla del faro C. Tapa de plástico - R Muelle de retención.

### BOMBILLA DE LUZ DELANTERO

La luz de posición está ubicada entre la luz de cruce y el guardabarros. Gire el enchufe / conector un cuarto de vuelta y extráigalo. Retire la bombilla y sustitúyala



Sustitución de una bombilla de posición

### BOMBILLA DE SEÑAL DE GIRO DELANTERA

Accesible después de retirar la caja

En la parte delantera del vehículo, presione en el lado transparente del guardabarros, inserte un destornillador entre el eje transparente y el parachoques lateral del automóvil y presione hacia adentro

- Gire el casquillo un cuarto de vuelta, quite la bombilla y sustitúyala.

### BOMBILLA DE LUZ ANTINIEBLA

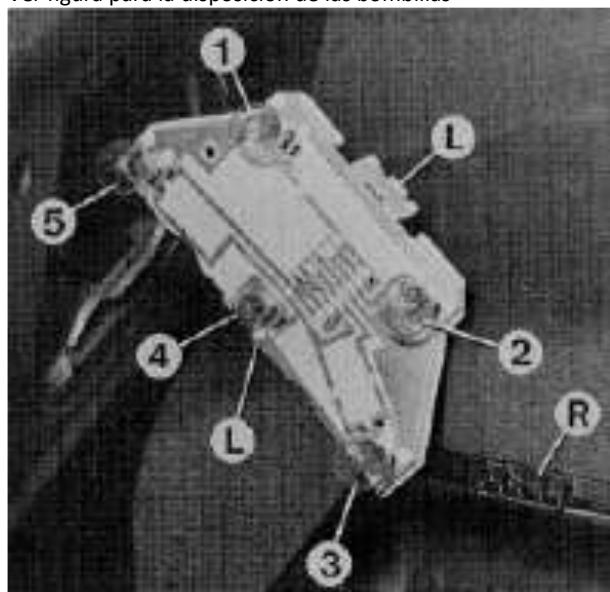
La sustitución debe ser realizada por un taller de la marca.



## BOMBILLAS DE LUZ TRASERA

Dentro del maletero, retire la tapa del farol trasero después de presionar la pestaña para liberarla. • Presione las dos pestañas del portalámparas para soltarlo.

Ver figura para la disposición de las bombillas



Sustitución de las bombillas de luz trasera R. Pestillo lengüeta retención de la tapa. L. Pestañas lengüeta retención del portalámparas :1. Luz direccional, 2. Luz retroceso, 3. Luz de freno, 4. Luz de posición, 5. Luz antiniebla

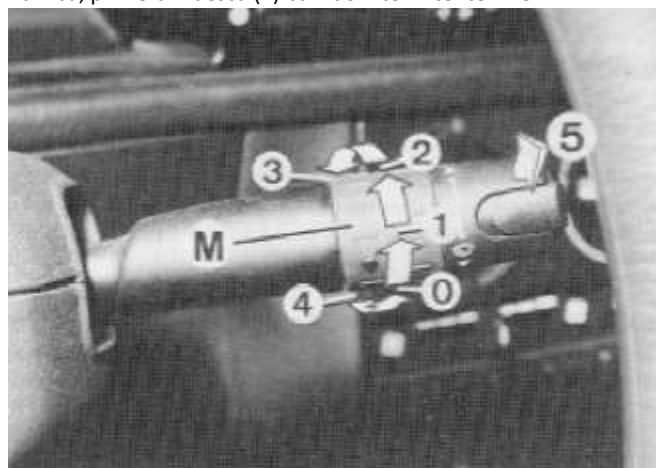
## PLACA MINERALÓGICA

Para acceder a las bombillas, quitar los protectores de plástico traslúcido

## LIMPIAPARABRISAS Y LAVAPARABRISAS

La palanca de mando se encuentra debajo de la dirección rueda a la derecha. Las posiciones de la palanca se utilizan para obtener (ver figura)

- palanca (0) (parada)
- arriba, primera muesca (1) barrido intermitente En SRI

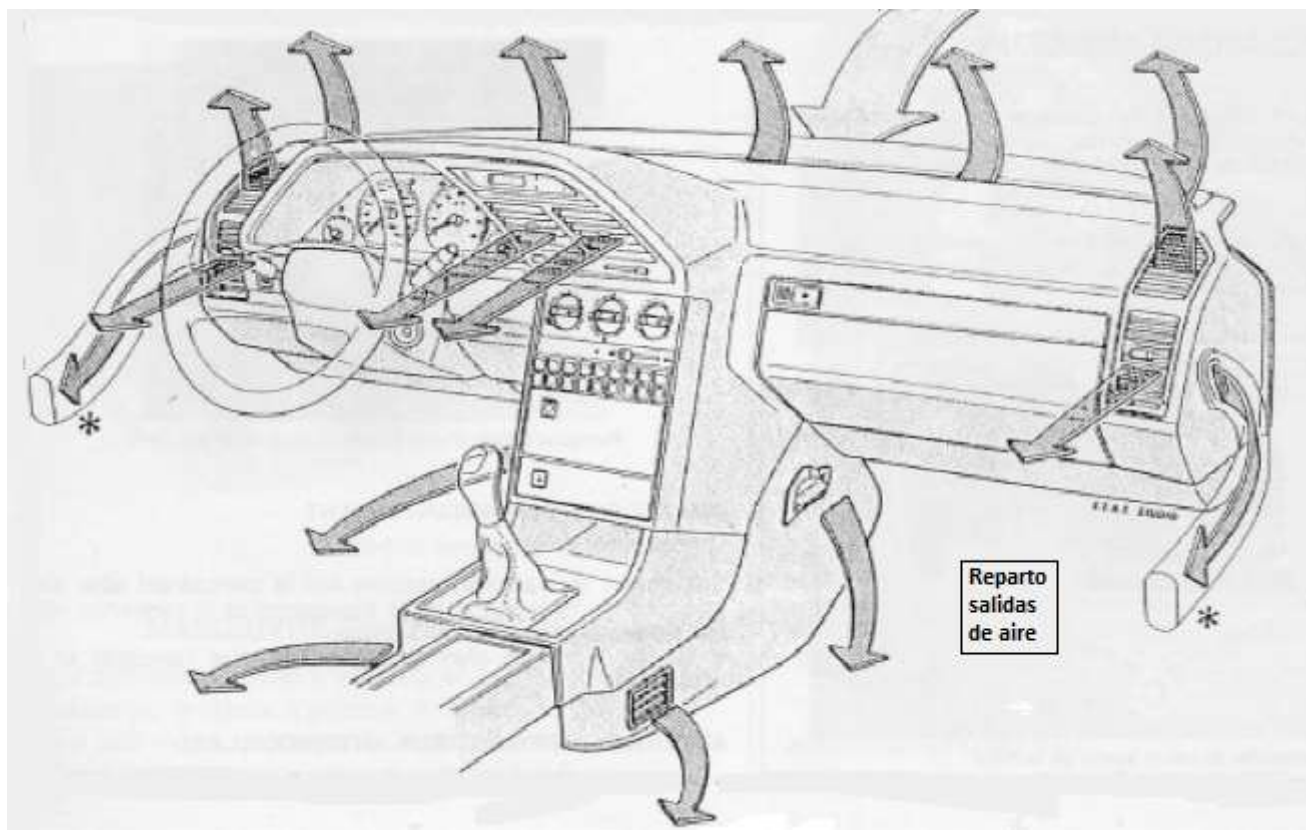


**Lavaparabrisas** 0 Parado - 1. Barrido intermitente (M. rueda de ajuste en SRI) - 2. Barrido normal - 3. Barrido contiguo - 4. Barrido con duración variable - 5. Lava-hielo

Frecuencia de barrido ajustable mediante la rotación del mando M. arriba, segunda muesca (2) barrido normal - abajo primera muesca (4) limpieza en tiempo variable retorno a cero de sueltos de la palanca

## Lavado con hielo

Desde la posición de parada, llevar la palanca hacia el volante (5) Conseguimos el lavaparabrisas y el limpiaparabrisas encendidos para unos barridos.

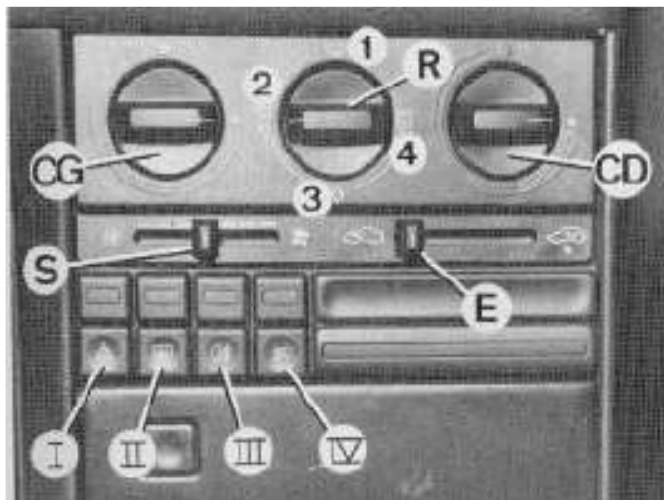


# Habitáculo

## VENTILACIÓN-CALEFACCIÓN

### PUERTOS DE ENTRADA DE AIRE

El aire ingresa a la cabina por Oules fijas hacia los pies, parabrisas y ventanillas de puertas de entrada Flujo móvil y regulable constituido por los dos respiraderos laterales y los dos aireadores centrales.



Aire acondicionado y controles varios

E. Entrada Alr-CGCD. Regulación de temperatura a la izquierda y a la derecha - S. Caudal de aire / chorro - R. Distribución (ver texto) - I. Señal de peligro -II Desempañado de luneta trasera.III . Luz antiniebla trasera - IV.Luz antiniebla delantera

### CONTROL DE AIRE ACONDICIONADO

Los controles de aire acondicionado están ubicados en la consola central y constan de dos deslizadores que se mueven horizontalmente y tres perillas giratorias

### Controles de temperatura (uno para el lado izquierdo, otro para el lado derecho)

Botón (CG y CD) colocado en el lado derecho frío

Botón (CG y CD) situado a la izquierda: calentamiento máximo.

Dosificación de la intensidad de la temperatura en las posiciones intermedias

### Control de distribución (R)

Botón situado en 1: hacia el parabrisas y las ventanillas laterales delanteras.

Botón colocado en 2: hacia los pies y el parabrisas

Botón colocado en 3 hacia los pies.

Botón situado en 4: hacia las rejillas de ventilación central y laterales

### MANDO DE ENTRADA AIRE (E)

Para finalizar completamente la entrada de aire (paso por un túnel por ejemplo) mueva el deslizador hacia la derecha y cierre la entrada de las rejillas de ventilación central y lateral.

### Ventilador y control de flujo (S)

Deslizador colocado a la izquierda de flujo bajo.

Cursor movido a la derecha: aumento del caudal del soplador

### MODO.DE EMPLEO

Desempañar / descongelar el parabrisas y las lunas laterales delanteras:

Botón. R en 1. Botón C totalmente en sentido horario. Cursor - Izquierda, cursor. S correcto.

## VENTANA TRASERA CALEFACTADA

Dispositivo controlado por el segundo botón izquierdo (II) debajo de los controles del aire acondicionado

. Nota. - Este dispositivo solo se puede utilizar con el motor en marcha y debe interrumpirse tan pronto como la ventana esté despejada porque consume mucha corriente.

No raye nunca el interior del vidrio para no dañar las resistencias.

## BLOQUEO AUTOMÁTICO DE LAS PUERTAS

Este dispositivo permite el bloqueo o desbloqueo simultáneo de las cuatro puertas, el maletero y la tapa del depósito de combustible.

Desde el exterior, accionar la llave en la cerradura de la puerta del conductor o pasajero.



Acceso al control manual de la escotilla del depósito de combustible

**Nota** - Cada puerta trasera se puede desbloquear desde el interior levantando el botón de bloqueo.

**Nota:** En caso de una falla en el cierre centralizado, la tapa de llenado de combustible se puede desbloquear manualmente desde el interior del maletero (ver figura).

### Mando a distancia (en SRI)

El bloqueo y desbloqueo se pueden controlar desde el exterior a corta distancia mediante un pequeño transmisor de infrarrojos. Apunte el transmisor hacia el receptor (entre las barras, presione el botón del transmisor. Se enciende una luz de advertencia. Si la luz de advertencia ya no se enciende, las baterías están descargadas. Reemplácelas con dos baterías de 3 V Sanyo CR 2016 o equivalente

## SEGURIDAD INFANTIL

Es posible bloquear la apertura interior de las puertas traseras para garantizar la seguridad de los niños en los asientos traseros • Gire el botón ubicado encima de la cerradura de cada una de las puertas traseras (ver figura). La apertura desde el interior es imposible, la apertura desde el exterior permanece libre

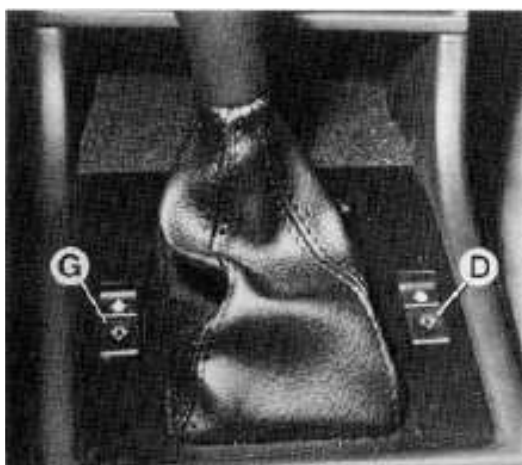
## CONTROL ELÉCTRICO

### DE LAS VENTANAS DELANTERAS

Los botones de control se encuentran a cada lado de la palanca de cambios.



Seguridad infantil V. Botón de bloqueo



Elevalunas eléctricos delanteros G. Puerta izquierda - D. Puerta derecha.

### ESPEJOS

#### Interior

El retrovisor es del tipo día / noche. Para evitar ser deslumbrado por la noche por los siguientes autos, presione la inferior

#### Exterior

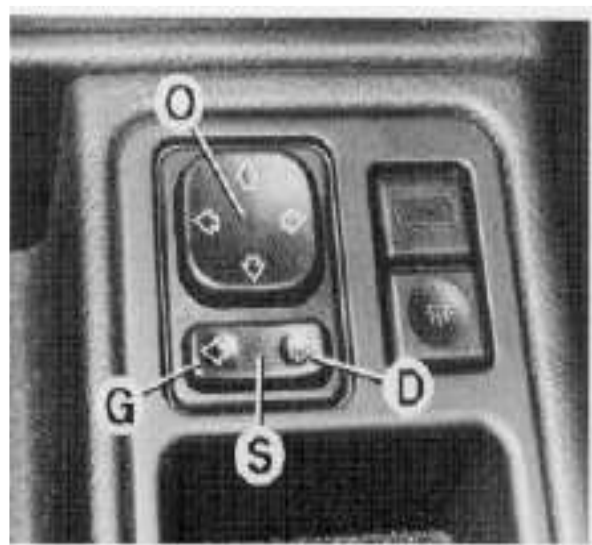
Palanca ajustable desde el interior actuando sobre la palanca en la esquina inferior de las ventanas delanteras

En SRI, el espejo derecho es eléctricamente ajustable. Los mandos están colocados entre los asientos delanteros. Opcionalmente, el mando eléctrico se puede montar en SL y SRI para los dos retrovisores exteriores (ver figura)

### VOLANTE AJUSTABLE

Para ajustar el volante en altura y profundidad, desbloquear la columna de dirección presionando la palanca debajo del volante (ver figura).

Cuando se complete el ajuste, tire de la palanca para bloquear.



Controles de retrovisores exteriores eléctricos S. Selección izquierda. . o derecha D ... Comando de orientación. Después de ajustar la orientación, vuelva a colocar el interruptor en el punto medio.

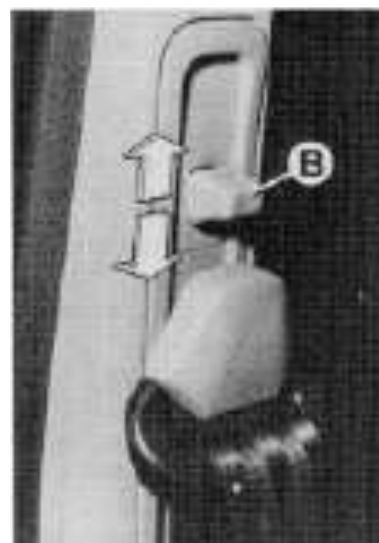


Regulación del volante L Palanca de bloqueo.

### CINTURÓN DE SEGURIDAD

El punto de sujeción lateral se puede ajustar en altura.

- Incline el botón hacia arriba o hacia abajo para deslizar la atadura (ver figura).



Ajuste de altura de la fijación lateral de los cinturones de seguridad delanteros B. Botón de bloqueo de cierre



# ASIENTOS Y BANCOS

## ASIENTOS DELANTEROS

### AJUSTES MANUALES

Ajuste longitudinal

- Levantar la barra (1) ubicada debajo del frente y deslizar el asiento a la posición elegida
- Suelte la barra y mueva el asiento hacia adelante y hacia atrás para bloquear.

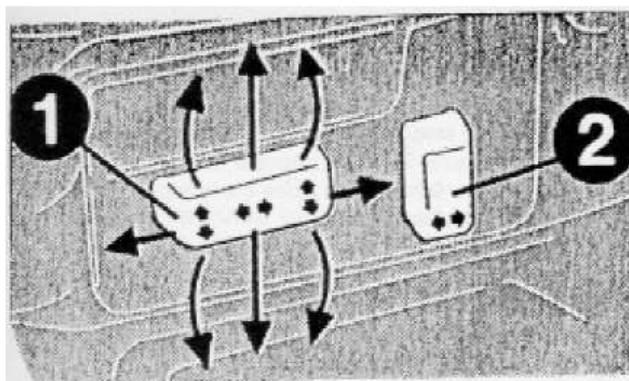


Ajustes de la plataforma delantera

1. Ajuste longitudinal. 2. Ajuste del respaldo ángulo, 3. Ajuste de la altura del asiento del conductor (SRI).

### Ajuste del ángulo del respaldo completamente

Levantela manija (2) en la parte delantera del asiento, inclínese hacia adelante o hacia atrás hasta la posición deseada y suelte la manija para trabar



Botones eléctricos de ajuste del asiento delantero

1. Ajuste del asiento - 2. Ajuste del respaldo

### Regulación de la altura del asiento (SRI)

Tire del mango telescópico (3) hacia adelante y gírelo hacia arriba o hacia arriba.

### Apoyabrazos central

Para plegarlo, presione el botón grande en su base.

### AJUSTES ELÉCTRICOS

Las perillas de ajuste del asiento están ubicadas en el exterior del asiento.

**Ajuste longitudinal:** mueva el botón frontal hacia adelante o hacia atrás.

**Regulación de la altura del asiento:** suba o baje el botón delantero en la parte delantera en el medio o en la parte trasera para subir el asiento respectivamente hacia adelante, hacia el todo o hacia atrás

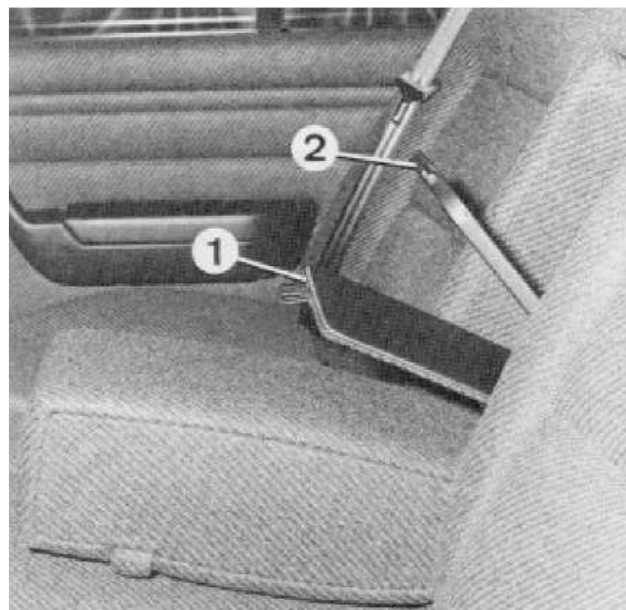
**Regulación de la inclinación del respaldo:** presione el botón trasero hacia adelante para enderezar el respaldo, hacia atrás para apoyarlo

## BANCO TRASERO

### Trampilla para el paso de objetos tumbados

- Pliegue el reposabrazos central hacia abajo
- Pliegue la tapa de la compuerta.
- Pliegue la trampilla.

Una tapa ubicada detrás de la escotilla protege a los pasajeros de la parte que sobresale de los objetos en el habitáculo.



Transporte de objetos alargados

1. Tapa de la escotilla - 2. Escotilla.

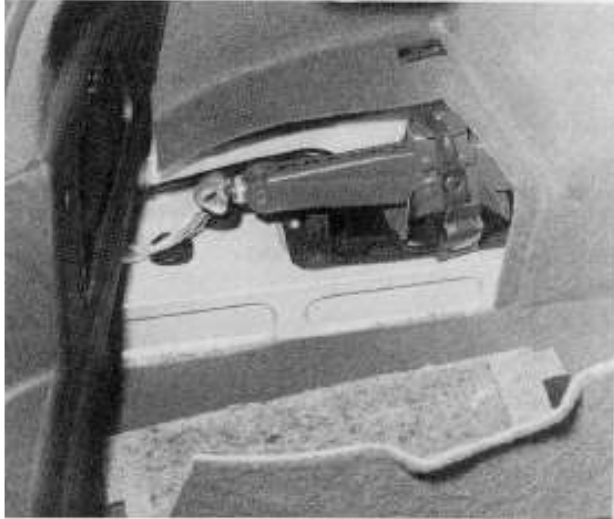
## CONDUCCIÓN Y MANTENIMIENTO

# CAMBIO DE UNA RUEDA

### GATO DE RUEDA DE REPUESTO Y MANIVELA

La rueda de repuesto se coloca en un soporte debajo de la parte trasera del vehículo.

El gato y la llave de rueda se colocan en una carcasa debajo del revestimiento trasero izquierdo en el maletero.



Ubicación del gato y la llave de la rueda

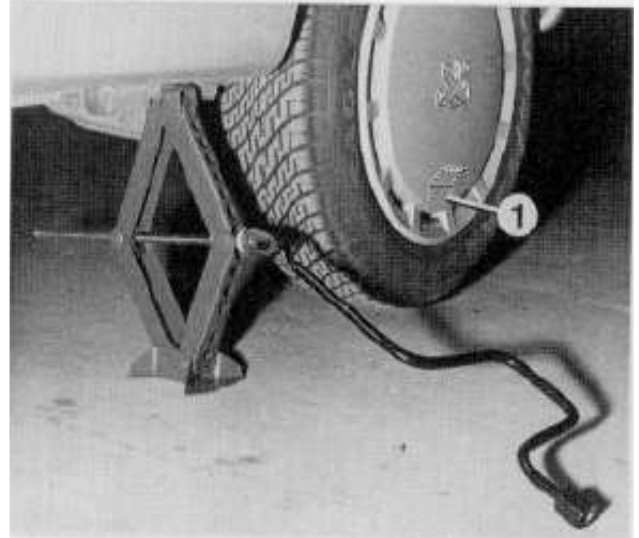
### CAMBIO DE LA RUEDA

- Colocar el automóvil en un lugar nivelado en la medida de lo posible
- Apretar el freno de mano y acoplar una marcha (a o MAR)



Afloje el tornillo de retención del soporte de la rueda de repuesto.

- Saque el gato y la llave. Para quitar la rueda de repuesto, afloje el tornillo de retención del soporte después de levantar la parte de la alfombra que oculta el tornillo
- Levante el soporte para soltar el gancho y déjelo bajar



Instalación del gato

#### 1. Escotilla para quitar la tapa de la maza

- Retire la tapa de la maza (dependiendo en la versión) tirando de él hacía usted a través de la abertura de la trampilla
- Destrabe los tornillos de la rueda a cambiar con la llave especial (sin quitarlos)
- A cada lado del automóvil, se proporcionan dos ubicaciones en la parte inferior del cuerpo cerca de las ruedas para colocar la cabeza del gato
  - Use la ubicación más cercana a la rueda que se va a levantar
- Atornille a mano para colocar correctamente la base del gato, luego use la manivela. En suelo inestable, coloque una tabla debajo de la base del gato
- Levante el vehículo hasta que la rueda se levante del suelo
- Termine de destornillar los tornillos y retire la rueda
- Coloque la rueda de repuesto en su lugar en el buje central
- Apriete los tornillos sin bloquear • Bajar el vehículo, quitar el gato
- Bloquear los tornillos
- Picar el tapacubos golpeando con la palma de la mano
- Verificar que los tornillos estén apretados después de algunos kilómetros en la carretera.
- Hágalo reparar lo antes posible.

**Importante:** nunca se deslice debajo del automóvil cuando esté levantado con el gato de a bordo

# MANTENIMIENTO RUTINARIO

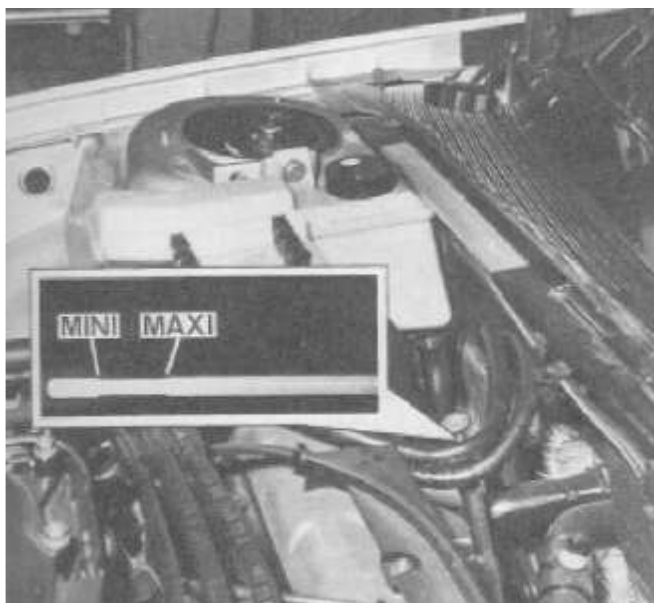
## CAPACIDADES Y RECOMENDACIONES

Producto	Combustible	Aceite Motor	Cir.Refrigera.	A. Caja Cambio	Cambio Autom.	Dirección	Frenos
Capacidad	80 litros	5.4 l c/f	7.6 l	2 l	7.5	0.8 l	0.6 l
Recomenda.	Combustible gasolina sin plomo RON 98	Aceite Multigrado SAE 10W40 - 15W40 (Estándares API SFICC MIL-L 46152 B)	Recomendación de agua + mezcla 27 % anticongelante (protección - 15 ° C)	Aceite 75 WBO W (norma API GL5)	Aceite ATF Dexron II	Aceite Esso ATF D21065 o Shell ATF D21137 (estándar Dexron II)	Líquido sintético Lockheed 55 Bendix DBA
Periodicidad		Drenaje a 10,000 km Drene cada 10,000 km o cada año	Drene y enjuague cada 2 años	Sin cambio de aceite Control de nivel cada 60.000 km	Cambio de aceite cada 40.000 km DU 2 años	Sin cambio de aceite Control de nivel cada 60.000 km	Cambio de aceite cada 40.000 km O 2 años

### ACEITE DE MOTOR

#### COMPROBACIÓN DE NIVEL

- Comprobar el nivel cada 500 km o antes de cada viaje largo. Esta verificación se realiza con el motor frío o después de algunos minutos de parada, en terreno llano
- Retirar la varilla y limpiarla.
- Presionar la varilla. fondo y leer el nivel (véase la figura) • Si es necesario, la parte superior, sin exceder el máximo



Comprobación del nivel de aceite del motor.

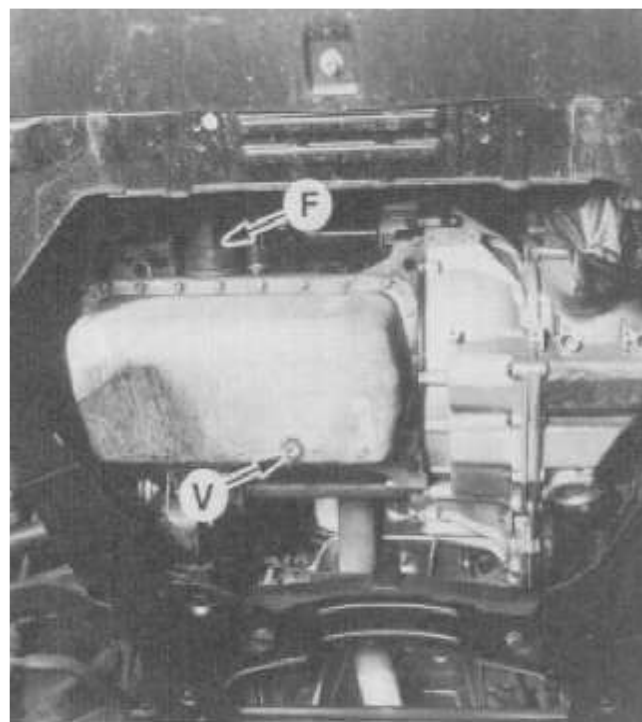
#### DRENAJE

A realizar cada 10.000 km o 1 año, preferiblemente con motor caliente o tibio. Con mayor frecuencia, si hay preponderancia de desplazamientos en ciudad o en zonas polvorrientas  
Abrir el tapón de llenado.

- Retire el tapón debajo de la carcasa.
  - Dejar salir el aceite.
  - Volver a enroscar el tapón sin esperar la última gota después de colocar un nuevo sello.
- Rellenar el aceite sin superar el máximo

#### Filtro de aceite

Sustituya el cartucho del filtro en cada cambio de aceite motor



Vaciado del cárter y el intercambio de filtro de aceite  
V tapón de drenaje; F. filtro de aceite

#### LÍQUIDO DE ENFRIAMIENTO

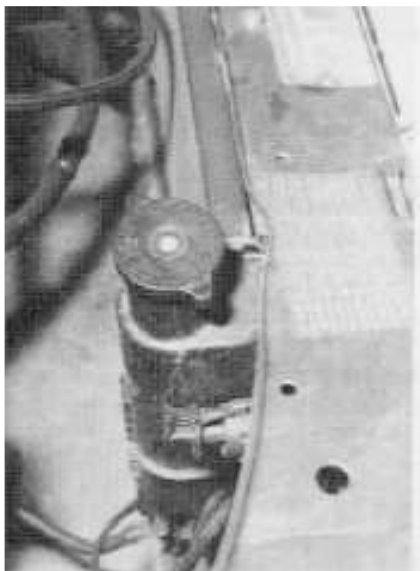
Si se enciende este testigo:

- Deje enfriar el motor durante una hora
- Abra la tapa de la caja de degasificación hasta la primera muesca, espere unos minutos antes de quitarla
- Llene la caja de degasificación hasta el borde superior de la barra
- Vuelva a colocar la tapa rellenar

Use la mezcla especial. Peugeot - para mantener la protección original - 15°C

**Nota:** Si el testigo se enciende de nuevo después de un breve uso, consulte urgentemente a un agente de la marca

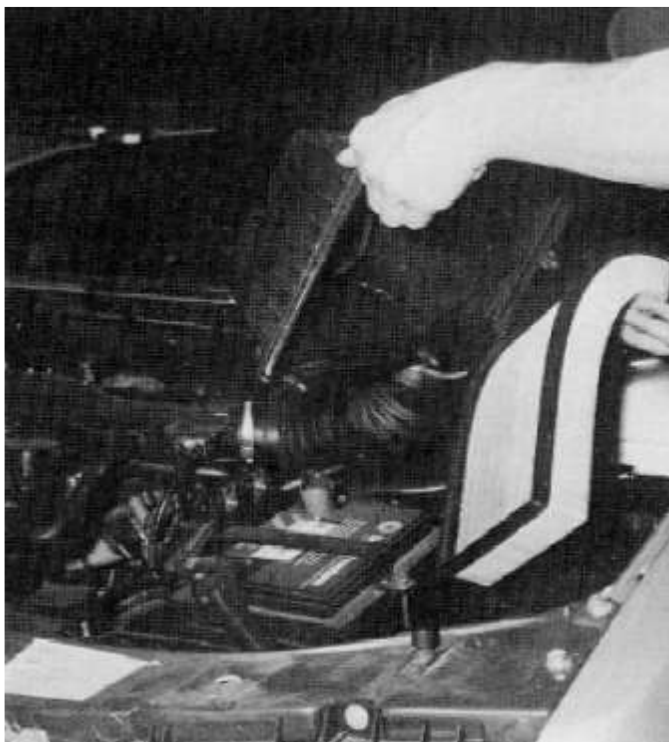




Tapón de la caja de desgasificación.

### FILTRO DE AIRE

Cada 40.000 km, sustituir el cartucho de filtro



Sustitución del cartucho de filtro del filtro de aire.

### DIRECCIÓN ASISTIDA

El nivel correcto debe estar cerca de la marca. Máximo y nunca debe bajar por debajo de la marca - Mini

### FRENOS

#### NIVEL DE LÍQUIDO DE FRENOS

Si se enciende la luz indicadora en el panel, verifique el nivel de líquido de frenos en el depósito.

Nunca debe bajar por debajo de la marca. Mínimo: de lo contrario, haga revisar los circuitos en busca de fugas y repare las anomalías o fugas, si las hubiera.



Depósito de dirección asistida.



Depósito del líquido de frenos.

### BATERÍA

La batería original no requiere mantenimiento. Si es del tipo con tapones extraíbles, controle el nivel durante los períodos de calor alto. Si es necesario, rellene con agua desmineralizada hasta cubrir los separadores.

### NEUMÁTICOS

#### COMPROBACIÓN DE LA PRESIÓN

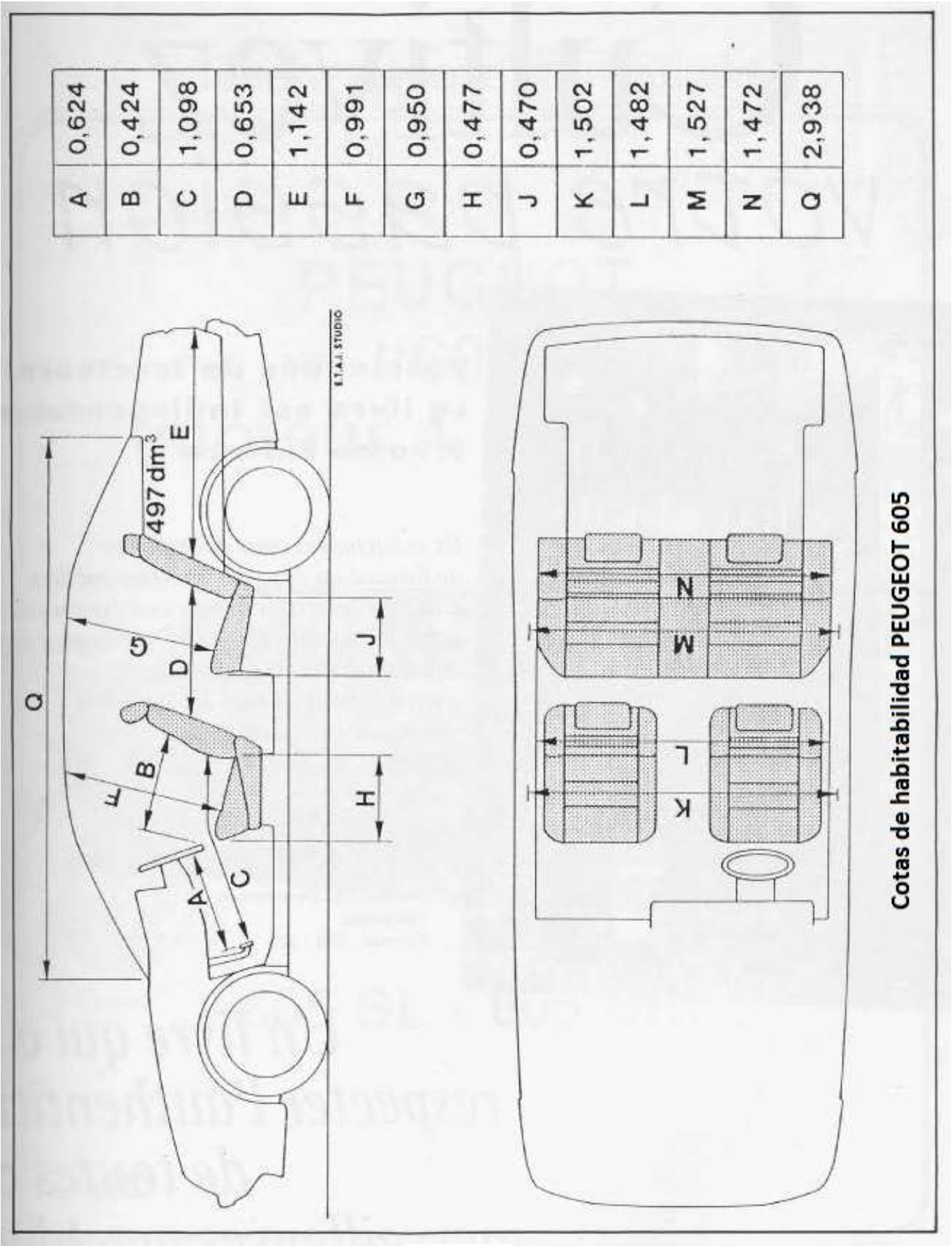
Debe comprobarse una vez al mes o antes de cualquier viaje largo. Las presiones deben controlarse en frío.

Delantero y trasero: 2,2 bares

A una velocidad alta y sostenida en las autopistas, aumentar la presión en 0,3 bares

#### COMPROBACIÓN DEL DESGASTE

- Sustituir los neumáticos cuando la profundidad de la banda de rodadura sea igual a 1,6 mm o cuando los indicadores de desgaste estén al ras



Cotas de habitabilidad PEUGEOT 605

# **PEUGEOT**

## **“605”**

### **(motor 4 cilindros)**



**605 SL - 605 SRi**



## ESTUDIO TÉCNICO Y PRÁCTICO

### Peugeot 605 4 cilindros

Una gran marca como Peugeot no podía quedarse sin tope de gama el - 604 había desaparecido hace mucho tiempo y el 505 demasiado pequeño y demasiado viejo no podía desempeñar este papel.

Un desarrollo conjunto a nivel de PSA dio lugar a 2 coches con personalidades muy diferentes, el Citroën XM y el Peugeot 605 - A pesar de una plataforma común y conjuntos de motor-caja de cambios idénticos, las 2 gamas adoptan filosofías distintas. El Citroën es más técnico, más autopista, el Peugeot es más clásico y más versátil para el uso diario.

El - 605 es el primer Peugeot de gama alta con tracción delantera. El gran fabricante francés ha adoptado esta solución dictada por la seguridad conservando el temperamento de una berlina de lujo.

Las versiones más populares son los cilindros de 1998 cm 4, los últimos de la familia XU. Con carburador de doble cilindro, el SL ofrece 115 CV y alcanza los 194 km / h gracias a un excelente Cx que garantiza además un consumo de combustible muy bajo dada la excelente habitabilidad del "605



605 SL con motor carburado.



El 605 SRI puede equiparse con llantas de aleación ligera.

Con inyección electrónica Bosch LE2 (a la espera de un sistema Motronic para gestionar el encendido y la inyección) el SRI a 128 CV a 6000 rpm y alcanza los 203 km / h, la caja de cambios BE 3 de 5 velocidades sirve perfectamente a estos motores. su puesta en marcha (otoño de 1989) cumplió con los estándares europeos sin un catalizador el 605 debe sus cualidades de carretera a la tracción delantera, sino también a su excelente eje trasero multibrazo con una geometría muy riguroso Como una opción que recibe antibloqueo de frenado ABR Bendix

su La elegante carrocería diseñada por Pininfarina ofrece solo una versión, el sedán de 4 puertas, sin camioneta o cupé en el horizonte pero con varios niveles de equipamiento, sin mencionar la transmisión automática ZF tipo 4 HP 18 para quienes conducen mucho en Vile

Con Estos motores de gasolina de 2 litros y el Diesel y V6 que serán tratados en otros estudios, el Peugeot 605 es el tope de gama, seguro, habitable y confortable que sitúa a la firma Sochaux a nivel internacional.

Este Estudio Técnico y Práctico se refiere a los PEUGEOT 605 con motor de gasolina de 4 cilindros desde el lanzamiento de estos modelos.

# IDENTIFICATION

## PLACA DEL FABRICANTE (A)

Se fija en el travesaño delantero e indica  
El nombre del fabricante  
El número en la serie del tipo.  
El peso total máximo autorizado,  
El peso rodante total autorizado.  
El peso total máximo permitido en el eje delantero  
El peso total máximo permitido en el eje trasero.  
El código de identificación (versión de tipo de exportación,

## NÚMERO SERIE (B)

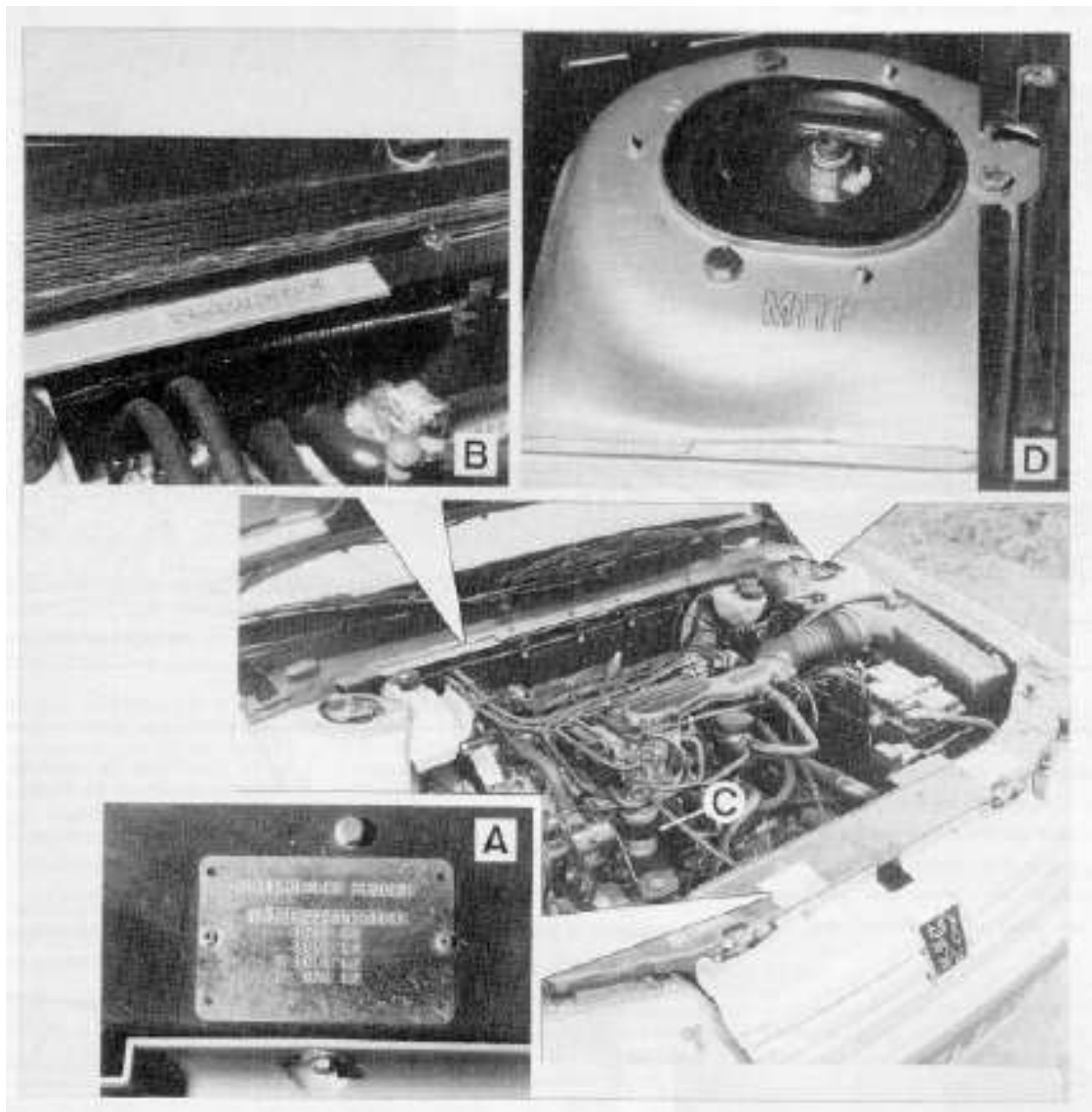
Está grabado en la placa divisoria del motor del compartimento del toldo

## PLACA DEL MOTOR (C)

Se fija en la parte delantera del motor debajo del colector de admisión

## MARCADO DE PINTURA (D)

La referencia de pintura está indicada en la almohadilla de tinta en el anclaje superior del elemento de suspensión del lado del conductor



Nombre Comercial	Tipo de Mina	Tipo de Motor	Cilindrada/Potencia	Transmisión típica	Pot.Fiscal Francia
605 SL	6BR2A2	XU10-2C (R2A)	1998/84 (115)	BE 3/5	9
605 SRI MANUAL	6BR6A2	XU10-J2 (R6A)	1998/94/130	BE 3/5	11
605 SRI AUTOMA	6BR6A4	XU10-J2 (R6A)	119/94/130	4HP 18/4	10

## ELEVACIÓN

### CON EL GATO DE A BORDO

Este vehículo está equipado con 4 puntos de elevación cerca de cada rueda. La cabeza del gato debe estar enganchada en uno de estos anclajes fácilmente identificables en el umbral.

### CON UN GATO DE TALLER

#### En la parte delantera

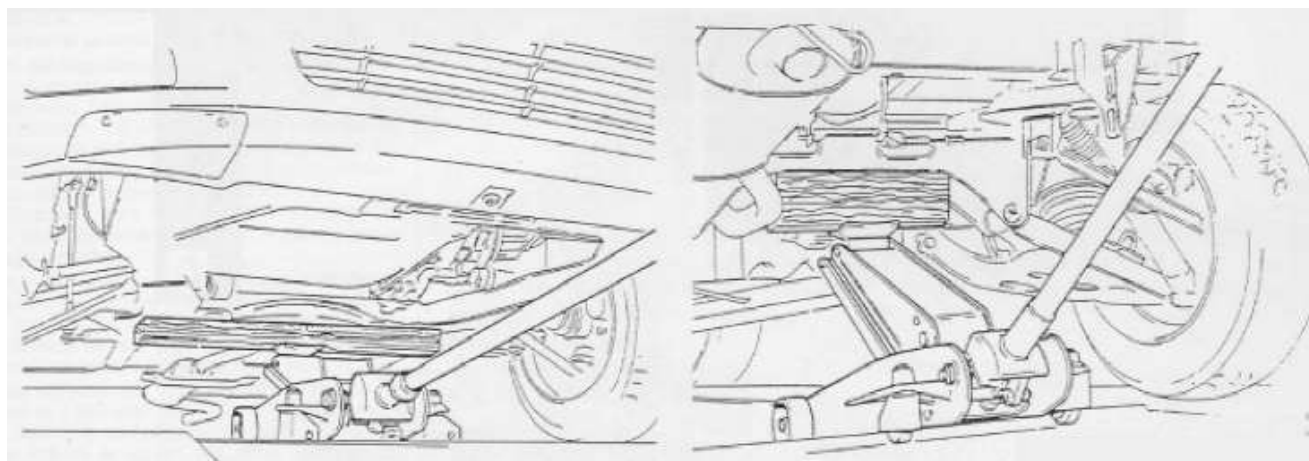
Para levantar completamente la parte delantera del vehículo, descansa sobre la base, interponiendo imperativamente entre ella. A y el gato un travesaño (dimensiones: 1000 x 80 x 80 mm).

#### En la parte trasera

Para levantar completamente la parte trasera del vehículo, apoyarse en la cuna, insertando un travesaño de madera entre éste y el cnc (dimensiones 250 x 50 x 50 mm). El gato está de pie permite que el vehículo para ser estancado efectivamente en la posición elevada debe ser colocada en los anclajes para la elevación con el gato de a bordo.



·Elevación con el gato de a bordo



Levantamiento con un gato de taller

## Remolque

2 escotillas situadas en el interior del parachoques delantero y 1 trampilla ubicada en la parte inferior del parachoques trasero ocultan ojales diseñados para remolcar el vehículo en la carretera. Estos solo deben usarse para este matiz y bajo ninguna circunstancia equipados

**Nota:** Los vehículos con transmisión automática solo se pueden notar en sus ruedas en las siguientes condiciones • No exceda la velocidad de 50 km / h

. . Observe el vehículo únicamente durante una distancia máxima de 50 km.

- Añada 2 litros de aceite de transmisión automática a través de la varilla de este último.
- Coloque la palanca de selección en la posición N.
- Drene el exceso de aceite de la transmisión automática tan pronto como se complete la observación





## MOTOR

1

## Características detalladas

## GENERALIDADES

Motor delantero de 4 tiempos. 4 cilindros verticales en línea, dispuestos transversalmente e inclinados 30° hacia atrás

## Características principales

Tipo de motor	XU10-2C(R2A)	XU10-J2(R6A)
Perforación (mm)	86	
Carrera (mm)	86	
Cilindrada (cm <sup>2</sup> )	1998	
Relación de compresión	8.8 a 1	
Presión de compresión (bares)	12±2	13±2
Potencia Máxima - DIN (ch / smn -ISO (KW / rpm)	115/5800 84/5800	130/5600 94/5600
Par máximo - DIN m kg / rpm -ISO (da mytrim)	17.4/2250 16.8/2250	18.2/4800 17.5/4800

## CULATA CILINDRO

Culata de aleación de aluminio con asientos y guías de válvula montados.

Cojinetes de árbol de levas de fábrica directamente en el material

Altura nominal: 141 = 0, 05 mm

Altura mínima (después de rectificación) : 140,75 mm

Espacio entre planetas 0,05 mm

**Nota:** Las culatas rectificadas por el fabricante en los motores de cambio estándar se identifican con la letra estampada en el saliente ubicado a la derecha del pozo de la buja del cilindro n°1 lado del encendedor)

## JUNTA DE CULATA DE CILINDRO

Marca de corte

Marcado XU 10

Espesor original: 1,20 +0,07 mm

Espesor para culata rectificada 1,40 + 0,07 mm

**Nota:** Las juntas de culata de mayor espesor se identifican con las letras grabadas entre los orificios de paso de los tornillos de culata n°2 y 3

## VÁLVULAS

Válvulas paralelas dispuestas perpendicularmente al plano de la junta de culata y controladas por árbol de levas en cabeza y varillas de empuje.

	Admisión	Escape
Diámetro de la cabeza (mm),	42,6	34,5
Diámetro del vástago (mm)	7,969 a 7,984	7,955 a 7,970
Longitud (mm),	108,7	108,25
Ángulo de alcance	90º	
Elevación (mm),	11	
- Motor R2A	11,5	
- Motor R6A	11,2	
<b>Espacio de funcionamiento (frío)</b>		
ADM: 0,20 ± 0,05 mm		
ECH: 0,40 ± 0,05 mm		

## ASIENTOS DE VÁLVULAS

Asientos de acero unidos a la culata.

	Admisión	Escape
Diámetro exterior (mm)		
• Cota original . . . . .	43,07	36,07
• Dimensión reparación 1 . .	43,32 } +0,997	36,32 } 0
• Dimensión reparación 2 . .	43,57 } +0,122	36,57 } +0,105
Instalación en la culata . .	Apriete de 0.07 mm	
Angulo de alcance . . . . .	90°	
Profundidad carcasa / cara de la junta de la culata		
• Cota original . . . . .	15,78 ±0,20	10,05±0,20
• Dimensión reparación 1 . .	15,88 } +0,20	15,15 } +0,20
• Dimensión reparación 2 . .	15,98 } +0	15,25 } +0

## GUÍAS DE VÁLVULA

Guías de latón unidas a la culata Idénticas para admisión y escape.

Diámetro exterior (mm)	
• Cota original . . . . .	13
• Dimensión reparación 1 . .	13,275
• Dimensión reparación 2 . .	13,525
Instalación en la culata . .	} +0,068 } +0,050
Diámetro interior . . . . .	
	Abrazadera de 0.03 mm
	8 + 0,022
	+ 0
Desmontaje de la culata / plano de la junta	
- ADM . . . . .	40 ± 0,35 mm
- ECH . . . . .	33 ± 0.35 mm

## MUELLES DE VÁLVULA

Los muelles son idénticos para la admisión y el escape.

Código de color, verde

Diámetro del cable: 4,5 mm

## EMPUJADORES O TAQUÉS

Los taqués montados en los vástagos de la válvula ocultan los tacos de ajuste calibrados utilizados para ajustar la holgura de la válvula pastilla.

Espesor de pastillas disponibles (mm) 2,225 a 3,550 de 0,025 en 0,025.

## BLOQUE DE CILINDROS

Bloque de hierro con cilindros perforados directamente en la masa.

Diámetro del cilindro

- Cota original: 86.
- Dimensión de reparación 1: 86,25 + 0.018 mm
- Dimensión de reparación 2: 86,60 + 0.0
- Diámetro de los cojinetes: 63,750 - 0 mm
- 0,019

Ancho de los cojinetes 21,82 + 0,05 mm

Altura del bloque 235 + 0,05 mm

(dimensión tomada entre el plano de la junta de la culata y el eje del muñón)

## SECCION 1 MOTOR

### RADIADOR

Radiador horizontal en aluminio Surtaco  
- Versión sin aire acondicionado 20 dm  
Versión con aire acondicionado 27 dm

### BOMBA DE AGUA

Bomba de ocho paletas integrada en el bloque de cilindros y accionada por la correa de distribución dentada

### TERMOSTATO

El termostato está montado en una caja fijada en el extremo de la culata en el lado del encendedor. Arranque en apertura 89 ° C Apertura total 101'C

### MOTOR – VENTILADOR

Motor eléctrico de 2 velocidades ventilador controlado por térmico de 2 etapas interruptor Potencia 200 Watt Conexión 1a etapa 97 ° C-Gatillo 92 ° C etapas 101'C acoplamiento - 96 C de liberación

### LÍQUIDO REFRIGERANTE

Capacidad 7,6 litros (605 SL)  
7,3 litros (605 SAI) Mezcla de agua recomendada + 27% anticongelante (protección hasta 15 C) Periodicidad de drenaje y aclarado cada 2 años

### ALIMENTACIÓN

Los motores -XU 10 son alimentados por carburadores (motor XU10-2C) o por inyección (motor XU10-J2)

### DEPÓSITO

Depósito de plástico colocado debajo del suelo al nivel del Banco amargo  
Capacidad 80 litros.

### FILTRO DE AIRE

Filtro seco con aceite de papel intercambiable y dispositivo de calentamiento automático del aire de admisión por elemento termostático solo en motor carburador)  
Marca y tipo Permatic FA 1525 o Purflux A 893

### BOMBA DE COMBUSTIBLE

Existen 2 tipos según el modo de alimentación  
• Membrana mecánica del motor carburador Bomba accionada por una excéntrica integral con el árbol de levas.  
• Motor de inyección con bomba de rodillos eléctrica sumergida en el tanque. Caudal 120 Wh a 3 bares Potencia 50 W

### FILTRO DE COMBUSTIBLE

• Motor del carburador  
El filtro está ubicado cerca del carburador en el conjunto del volante Marca y tipo. Purflux EP 58 Intervalos de sustitución cada 20.000 km • Motor de inyección  
El título se encuentra en la parte trasera del vehículo cerca del triángulo de suspensión derecho.  
Marca y tipo Purflux EP 90 C Sustitución cada 80.000 km

### CARBURADOR

Carburador de doble cuerpo tipo reverso con apertura diferencial, dispositivo de arranque en frío con obturador controlado automáticamente, deshidratación neumática, bomba de leva mecánica, dispositivo de bloqueo del 2 ° cuerpo a frío y Sistema de apertura forzada del acelerador del 1er cuerpo durante el arranque.  
Marca y tipo • Solex 34-34 Z1 referencia 448 (sin aire acondicionado)  
Solex 34-34 Z1 referencia 480 (con aire acondicionado)

Elementos de ajuste (dimensiones en mm)

Carburador Solex 34-34 Z1	Cuerpo 1	Cuerpo 2
Boquilla	26	27
Chorro principal	120	120
Chorro ralenti	47	90
Boquilla automática	155	160
Tubo de emulsión (ref.)	32	ZC
Calibrador de aire de ralenti	130	120
Inyector bomba aceleradora	45	40
Aguja	180	180
Posición nominal de ralenti	11	9
Abertura positiva.		
Angulo del acelerador	15°30'	
Velocidad del motor correspondiente	1900 tr/min	
Obturador de apertura	3.8	
Velocidad del motor correspondiente	3200 tr/min	
Regimen de ralenti	750 ±50 tr/min	
% de CO	0.8 a 1.5	
% DE CO2	10	

### INYECCIÓN

Sistema de inyección multipunto Bosch LE 2 Jetronic Constante absoluta de presión de combustible proporcionada por el regulador de la bomba y la inyección se corta la desaceleración y la riqueza de la velocidad máxima dependiendo de la temperatura, la información de la posición del acelerador, la temperatura del motor y el flujo de aire ha sido calculado por la calculadora electrónica.

### CALCULADORA

Colocado en la caja en el paso de la rueda delantera derecha, la computadora controla el tiempo de excitación de los inyectores en función de los datos que recibe  
marca Bosch y referencia 0280 000347

### RELÉ TACOMÉTRICO

Fijado en la caja del paso de rueda delantero derecho Asegura el " suministro al ordenador de los inyectores del control de aire adicional de la bomba de combustible del caudalímetro daur y de los interruptores del acelerador  
Referencia de marca Bosch 0280230006

### SONDA TEMPERATURA AGUA

Resistencia NTC, colocada en el circuito de refrigeración del motor Marca y referencia Bosch 0280 130 026 Resistencia en O'G.5920 2 Resistencia a 20 ° C 2510 22 Resistencia a 80 C3102DE

### CAUDALIMETRO AIRE

Mide la cantidad de aire admitido por el motor e informa la computadora por medio de un control deslizante montado en el eje de la persiana.  
Marca y referencia Bosch 0280 202118

### ACELERACIÓN CONTACTOR

Puesto en el eje del acelerador, se informe de su posición y el ordenador marca reférence Bosch 0280 120 323 del acelerador  
de la marca y de referencia - sin aire acondicionado Weber 42 PFC 15 - Con aire acondicionado Wober 42 PSC 16  
de aire adicional CONTROL  
Instalado como bypass del acelerador, aumenta la mezcla aire / gasolina admitida por el motor. Teniendo en cuenta este excedente de aire por el caudalímetro, la riqueza no se modifica.  
Marca y referencia Bosch 0280140183 Apertura máxima del canal de aire frío y cero en caliente  
**REGULADOR DE PRESIÓN**  
Fijado en el extremo del carril del inyector Marca y referencia Bosch 0280160258 marca negra Regulación presión 3 bares

## SECCION 1 MOTOR

### Amortiguador de pulsaciones

fijado a la tapa de culata y referencia Marca Bosch 0280 161 030

### INYECTORES

Inyectores controlados electromagnéticamente Marca y referencia Bosch 0280 150 762 Marcaje amarillo Resistencia 15.912

### AJUSTES

Velocidad de ralenti 850 + 50 r / min. % de CO<sub>2</sub>: 12.5% de CO 2 a 3

### ENCENDIDO

Encendido electrónico con disparo electromagnético con correcciones de centro de avance y vacío Circuito compuesto por un encendedor, un módulo amplificador, una bobina y bujías

### ENCENDIDO

Generador de impulsos del encendedor, con alimentadores centrífugos pesos y vacío por cápsula.

Hacer y escribir. Ducellier 2 525 693 A (motor XU10-20)

- Ducellier 2 525 713 A (motor XU10-12).

Curvas de avance

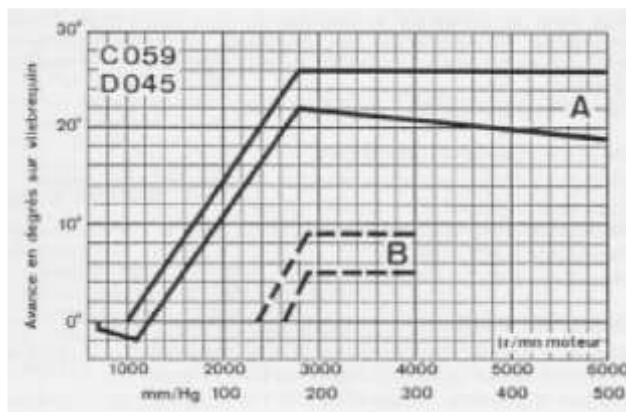
- Centrífuga C059 y vacío D045 (motor Xu 10-20)

- Centrífuga C056 y vacío D006 (motor XU10-J2).

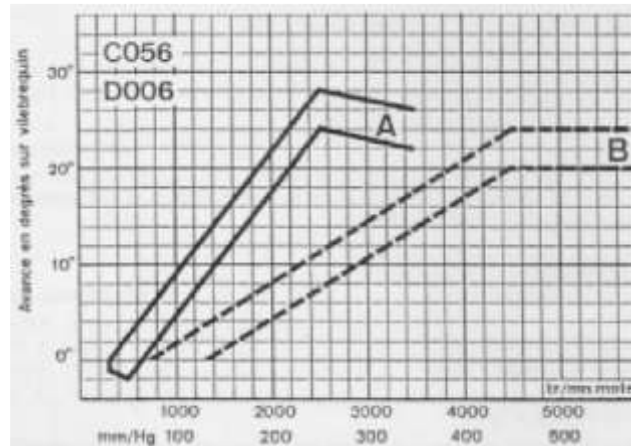
Orden de encendido 1-3-4-2 (lado del encendedor n°1)

Punto de avance (cápsula de vacío desconectada)

- 100 a 750 rpm (motor XU 10-20).
- 5 a 850 rpm (motor XU10-J2)



Curvas de avance para motor XU 10-12 A. Centrífuga. B. Control de depresión en el banco: disminuya los valores en dos o en el vehículo: agregue el valor del avance inicial.



Curvas de avance para motor XU 10-12 A. Centrífuga. B. Control de depresión en el banco: disminuya los valores en dos o en el vehículo: agregue el valor del avance inicial.

### MÓDULO DE ENCENDIDO

MTR 02 módulo secundario amplificador de tensión

Marca y tipo Bosch 0227 100 140

### BOBINA

Tipo: BTR 05. Marca Ducellier 25 26 026A Resistencia primaria: 0,722.

Resistencia secundaria 6 600 32

### BUJÍAS

Bujías de asiento plano con junta de cobre Marca y tipo: Eyquem FC 58 LS o Champion C7YCX Distancia entre electrodos 0,8 mm

### PAIRES DE APRIETE

(en dan.m o m.kg)

Culata 1a fase a 3.5, 2a fase a 7, - 3a fase angular de 160  
Advertencia: Verificar que la longitud debajo de la cabeza del cilindro de tornillos cabezal no supera los 122 mm, en caso contrario cámbielos Tapa de distribución: 1 Rodillo tensor de la correa de distribución. 2. Tapas de biela 4, luego aflojando y luego apretando a 2 y luego angular de 70 Tapas de cojinetes del cigüeñal 7. Tapas de cojinetes del árbol de levas 1.5. Tapa de culata 1 Carcasa inferior: 1.6 Tapón de drenaje: 3 Bujías 18 Polea del cigüeñal: 11 Rueda dentada del árbol de levas. 3.5. Volante 5 Encendedor 1.5

## Ajuste de Motor

### Control y ajuste del juego de válvulas

En los motores de inyección, retire el amortiguador de pulsaciones.

### Controlar

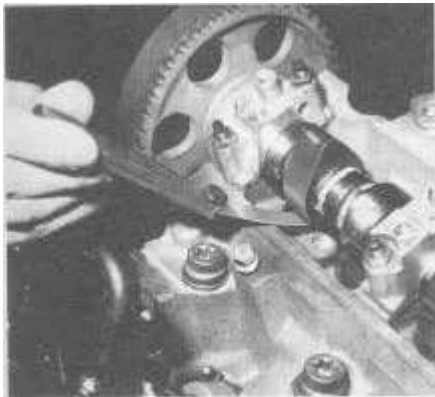
Retire la tapa de la culata de cilindros.

### Desconecte el arnés de encendido y su soporte.

Compruebe el juego procediendo en el siguiente orden

Válvula de escape de apertura completa No. de cilindro	Compruebe la holgura de la válvula del cilindro
1	Adm.3 y Ech.4
3	Adm.4 y Ech.2
4	Adm.2 y Ech.1
2	Adm.1 y Ech.3





Compruebe la holgura de la válvula

Juegos operativos (frío)  
Adm: 0.20 ± 0.05 mm  
Ech: 0.40 ± 0.05 mm

- Leer las holguras y ajustar si es necesario.

**AJUSTE**

Para ajustar la holgura de la válvula, es fundamental retirar el árbol de levas.

- Quitar la correa de distribución (ver página 19).

- Quitar el encendedor provisto de su arnés de encendido.

-En motores con carburador, retire la bomba de combustible.

Fije la rueda dentada del árbol de levas con una varilla (acero) de 10 mm de diámetro y 70 mm de longitud.

- Aflojar el tornillo de montaje del accionamiento dentado del árbol de levas.

- Retirar la rueda dentada del árbol de levas.

- Retirar el carril de lubricación.

-Retire el tornillo lateral que sujeta la tapa del cojinete n ° 1 y su arandela de cobre.- Afloje gradualmente las tuercas de las tapas de los cojinetes

- Suelta el árbol del cameo

- Quitar los empujadores volviendo a su posición.

Coloque las pastillas de ajuste una a una y mida su grosor.

Determine el grosor del nuevo pellet a montar:

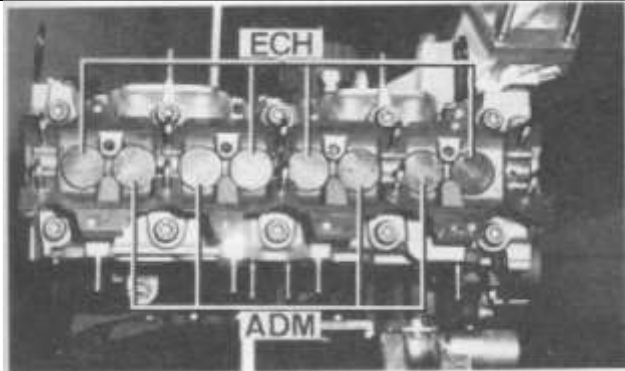
- Espacio de medición demasiado bajo, coloque un balín menos grueso (columna "A")

- Medida demasiado grande, coloque un balín más grueso (columna "B")

-Cubra la cara exterior del rodamiento n ° 1 con pasta selladora y vuelva a colocarlo.

-Gire el árbol de levas por el tornillo de la rueda dentada y vuelva a comprobar el juego de válvulas.

	A	B
Holgura teórica	0.20	0.40
Holgura medida	0.10	0.55
Diferencia	-0.10	+0.15
Pastilla existente	2.35	2.95
Pastilla a montar	2.25	3.10
Holgura obtenida	0.20	0.40



Extracción de un empujador y recuperación de la tableta de ajuste.

-Asegúrese de que el cigüeñal esté en posición de reposo (ver párrafo en la página 20).

-Sustituir el tornillo de sujeción lateral del cojinete n - Monte el carril de lubricación.

- Montar el nuevo anillo de estanqueidad con la herramienta O153 K y un tornillo M10x60.

-Sustituir la rueda dentada del árbol de levas

- Montar la bomba de combustible en los motores del carburador

Monte el carril de lubricación del árbol de levas

- Montar la tapa de la culata, el encendedor y su cableado.

- Montar la correa de distribución (ver pág. 20).

- En los motores de inyección, vuelva a montar el amortiguador de pulsaciones.

- Regular el punto de avance de encendido si es necesario (ver párrafo en la página 12).

Al igual que un encendedor convencional, el encendedor magnético comprende un sistema de avance centrífugo y un sistema de avance de vacío por cápsula el vacío actúa mediante el desplazamiento del conjunto de garra del disco magnético

El módulo se fija al cuerpo del encendedor mediante una suela de aluminio que asegura su enfriamiento

Su función es transformar la señal del generador de impulsos en una señal de control

Incluye una celda para dar forma a la señal del encendedor una constante de computadora de energía un amplificador de salida que contiene un transistor Darlington y una temporización

La bobina, específica del sistema, está unido al colector de admisión

**FUNCIONAMIENTO**

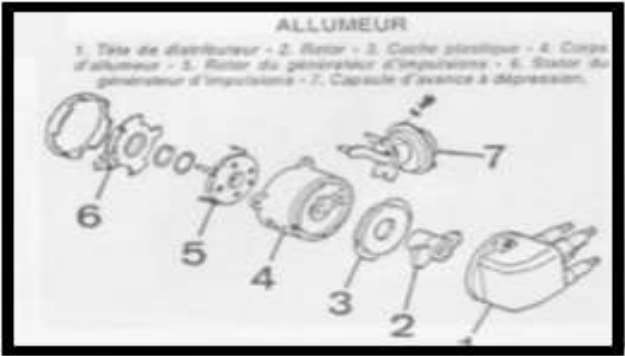
La parte magnética del encendido, denominada generador de impulsos, está compuesta por un imán circular fijado por tres remaches en un disco con 4 garras (una por cilindro) y coronado por una bobina inductiva.

Otro disco con 4 garras se fija en el eje del encendedor

El flujo magnético a nivel de la bobina varía según el paso de las arenas del disco en

**ENCENDIDO CONSTITUCION Y FUNCIONAMIENTO**

**CONSTITUCIÓN**  
El sistema incluye un encendedor con sensor magnético, un módulo amplificador y bobina de alto rendimiento



rotación frente a las del disco fijo

Esta variación genera una fuerza electromotriz en la bobina inductiva. fuerza que es máxima en el momento en que el flujo disminuye más rápidamente y que cambia de dirección en el momento en que las rejillas están exactamente opuestas entre sí. La calculadora del módulo tiene en cuenta la velocidad de rotación del encendedor, el voltaje de la batería y la independencia de la bobina para convertir una energía constante en todos los casos. Cuando el generador del encendedor ya no emite pulso positivo, el transistor del amplificador se bloquea e interrumpe el flujo de corriente en el devanado primario de la bobina.

### Extracción- reinstalación del encendedor EXTRACCIÓN

- Desconecte los cables de encendido de las bujías y luego aléjelos del soporte.
- Afloje los tornillos de montaje de la cabeza del encendedor y luego retírelos.
- Desconectar el tubo de avance de vacío y el conector del módulo amplificador
- Quitar los tornillos de fijación del encendedor y luego quitarlo

### REPOSICIÓN

- Verificar la presencia de la junta tórica y su estado en el encendedor
- Montar el encendedor haciendo girar el eje para que encaje la posición correcta.
- Vuelva a colocar los tornillos de fijación del encendedor
- Vuelva a colocar el rotor
- Vuelva a colocar la cabeza del encendedor y atorníllela
- Vuelva a conectar el mazo de cables de encendido y móntelo en su soporte.
- Conecte el módulo amplificador.
- Ajustar el punto de alimentación (ver párrafo siguiente).

### Configuración del encendido (ajuste del punto de avance)

#### Requisitos previos

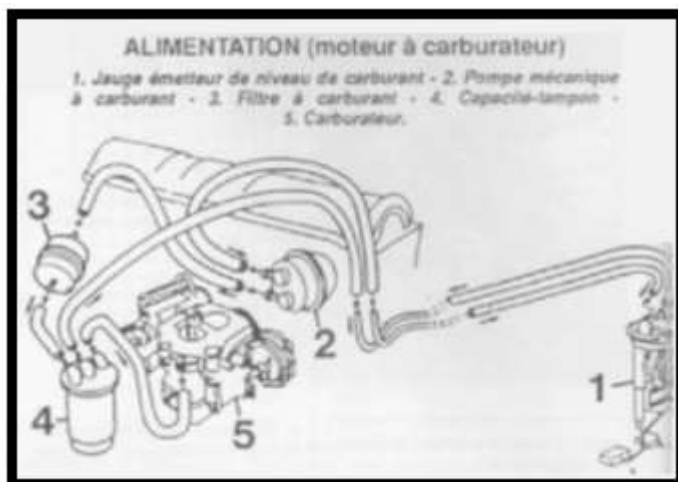
- Motor a temperatura de funcionamiento
- Tubo de aspiración desconectado y cerrado.
- Conecte una luz estroboscópica al cable de encendido nº 1.
- Controlar el régimen del motor con un cuentarrevoluciones. Dirigir la lámpara hacia la mirilla de la carcasa, la marca del volante debe quedar frente a la marca, 5 'para motores de inyección o 10 para motores con carburador, de la placa graduada.
- Ajuste si es necesario girando el encendedor después de aflojar sus fijaciones.
- Apretar sus fijaciones
- Desconectar la luz estroboscópica.
- Vuelva a conectar la manguera de la cápsula de vacío.
- Regular el ralentí (ver el párrafo correspondiente).

### Controlar el avance centrífugo del vehículo.

- Requisitos previos
- Motor caliente.
- Correcto ajuste inicial del encendedor
- Tubo de aspiración desconectado y bloqueado
- Conectar una lámpara estroboscópica de cambio de fase al hilo de encendido del cilindro n ° 1 y un tacómetro
- Utilizando el punto de la placa como ajuste de referencia, comprobar el avance en grados según las velocidades del motor (ver curva de avance centrífugo pág. 10)
- Si los valores obtenidos son incorrectos, poner el encendedor en el banco de pruebas



Control del valor en puntos por adelantado

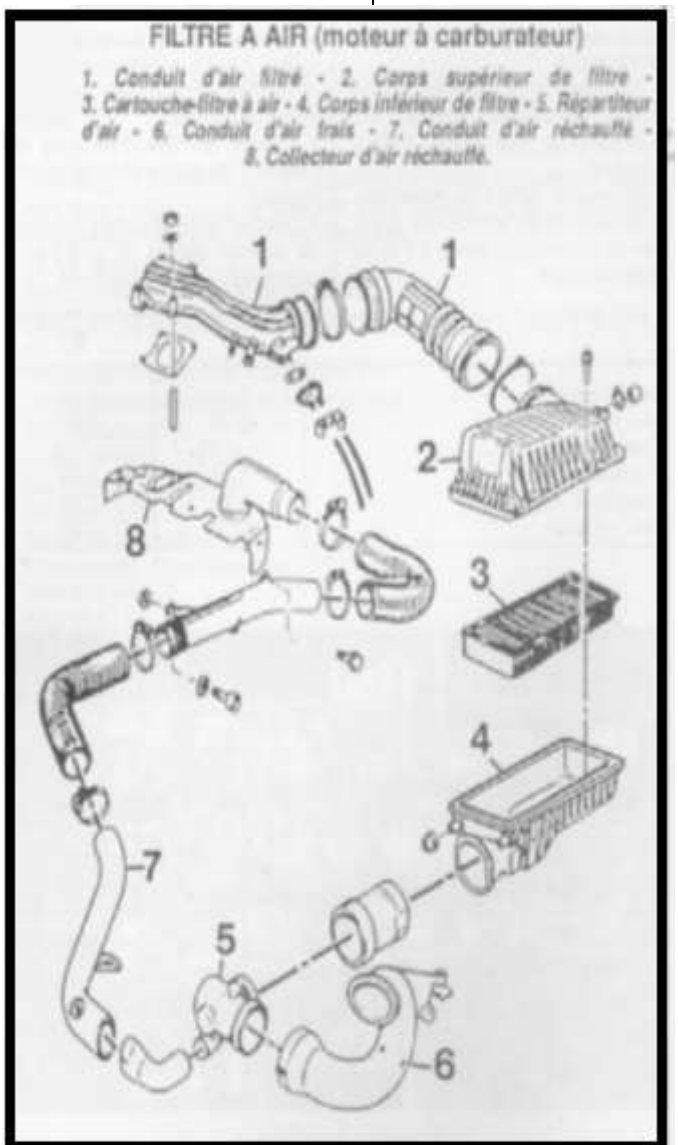


### Comprobación del avance de vacío en el vehículo

#### Comprobación del avance central (ver operación anterior)

- Conectar una bomba de vacío a la cápsula de encendido
- Estabilizar el régimen del motor a 250 | Estaño,
- Leer el valor del avance centrífugo en relación con el punto del inserto

- Establecer el valor de vacío deseado (ver curva de avance de vacío en la página 10) utilizando la bomba de vacío.
- Devolver la velocidad del motor a 2.500 tr/min
- Leer el valor de avance total y restar el valor de avance centrífugo previamente registrado, se obtiene el valor del avance de vacío - Si los valores son incorrectos, colocar el encendedor en el interruptor.



## CARBURACIÓN

### Comprobación de la presión del combustible

• Desconecte la línea de combustible del carburador. Coloque un racor Tu en la tubería provisto de un manómetro. Vuelva a conectar la tubería al carburador. Haga funcionar el motor a baja velocidad y a mayores revoluciones. La presión debe ser aproximadamente de 0,3 bar

### Funcionamiento del carburador

### ARRANQUE EN FRÍO

La entrada está cerrada, bajo la acción del elemento termo endurecible. Al arrancar, el vacío del motor crea una succión de gasolina significativa para una cantidad reducida de aire. Con el motor encendido, una cápsula de vacío

que actúa sobre un varillaje permite que se abra la trampilla de arranque y que el acelerador se abra ligeramente (apertura positiva) para permitir un ralentí acelerado.

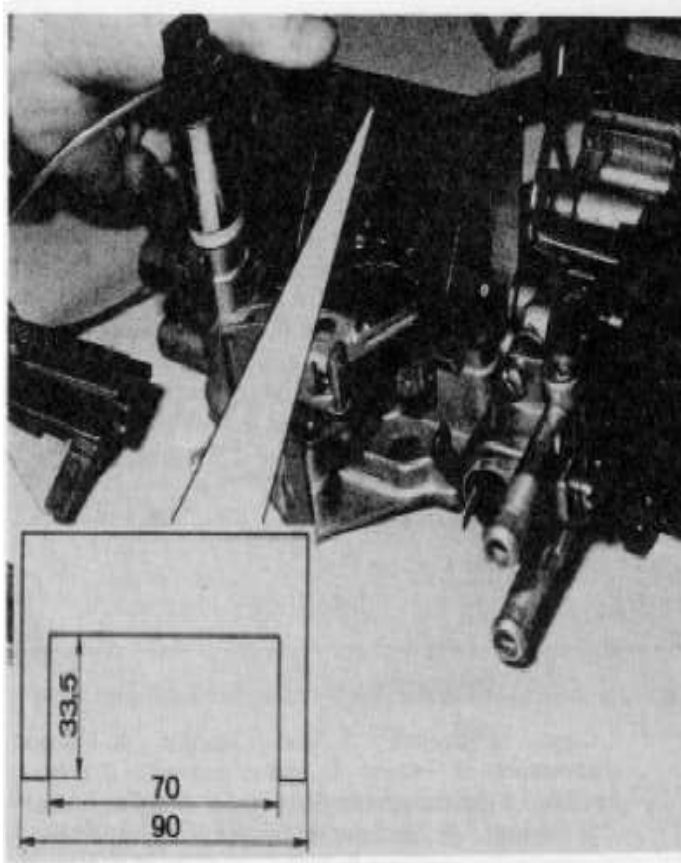
Mientras el motor está en temperatura, el elemento termo-dilatable libera su acción sobre el dispositivo recalentado por el agua del motor.

### Ralentí

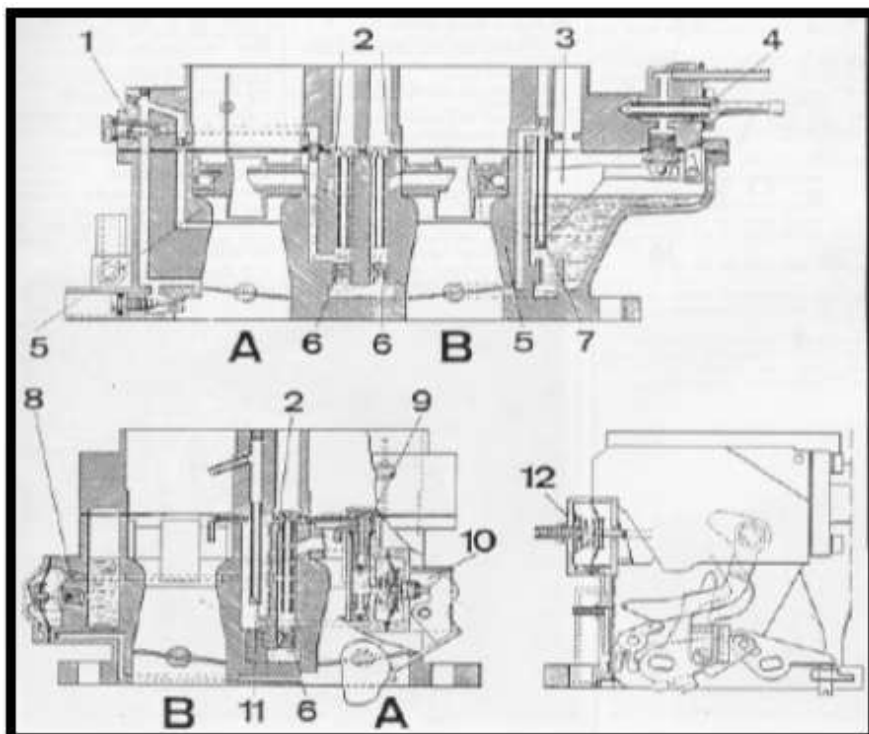
El acelerador se cierra, el combustible pasa por el chorro principal (6) del primer cuerpo y llega al chorro inactivo velocidad (1) o la mezcla se realiza con aire. La cantidad de mezcla admitida se puede ajustar mediante el tornillo de riqueza.

Cuando se abre el primer acelerador del cuerpo, una ranura (orificio de progresión) evita el agotamiento repentino.

En el segundo cuerpo, un circuito específico alimenta el paso de progresión. Un tubo provisto de una boquilla (7) se sumerge en el tanque. En su extremo en la tapa, una boquilla lleva el aire de la mezcla al nivel de la abertura de la mariposa. El segundo cuerpo no tiene circuito en ralentí



Comprobación del nivel del tanque con el medidor (herramienta 0170)



Sección transversal del carburador Solex 34/34 Z1 -A. 1er cuerpo -B. cuerpo. 1 chorro inactivo; - 2 boquillas automáticas; -3 flotador; -4 Aguja; -5 boquillas; -6 chorros principales; -7 pozos del circuito de progresión; -8 Potenciador de potencia; -9 Inyector de bomba de aceleración; -10 Bomba de aceleración; -11 pozo Econostal; -12 Apertura parcial neumática de la persiana de arranque.

## FUNCIONAMIENTO NORMAL

El combustible pasa por la aguja (4) y pasa al tanque o el flotador (3), centrado en un pivote, ajusta la apertura de la aguja para mantener el nivel de gasolina del tanque a través de los chorros principales (6), el combustible llega a los pozos. Primer cuerpo abierto, la gasolina se aspira y se mezcla con el aire en los tubos de emulsión (2) La mezcla llega a la boquilla (5) donde se pulveriza El fenómeno se acentúa por la presencia de los difusores. El funcionamiento es idéntico en el segundo cuerpo cuando el acelerador está abierto.

## REPRISE

Al abrir el acelerador del primer cuerpo, una leva fija en su eje empuja una palanca que actúa mediante un émbolo provisto de un resorte amortiguador en el diafragma de una bomba. La inyección se realiza mediante chorros (9) en los dos cuerpos simultáneamente, cuando el acelerador se cierra, la cámara de la bomba succiona gasolina hacia el tanque. Las válvulas de retención de bola seleccionan los circuitos de succión y retorno



## SECCION 1 MOTOR

### DISPOSITIVO SUPER OP

Sistema que permite evitar sobre revoluciones tras un arranque en frío conservando la facilidad de arranque a baja temperatura

La cápsula, conectada al eje del acelerador del 1er cuerpo, permite que se abra parcialmente durante el arranque de fase. o cuando el aire acondicionado está encendido.

### Comprobación y ajuste del carburador

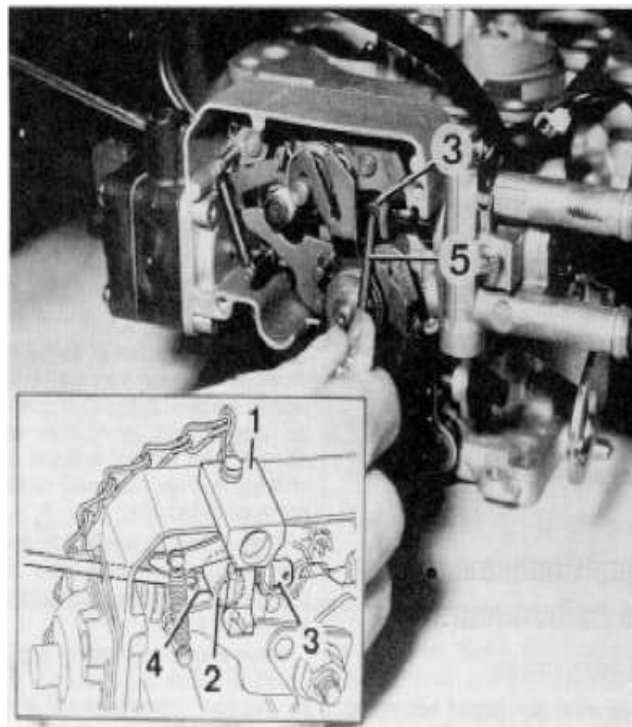
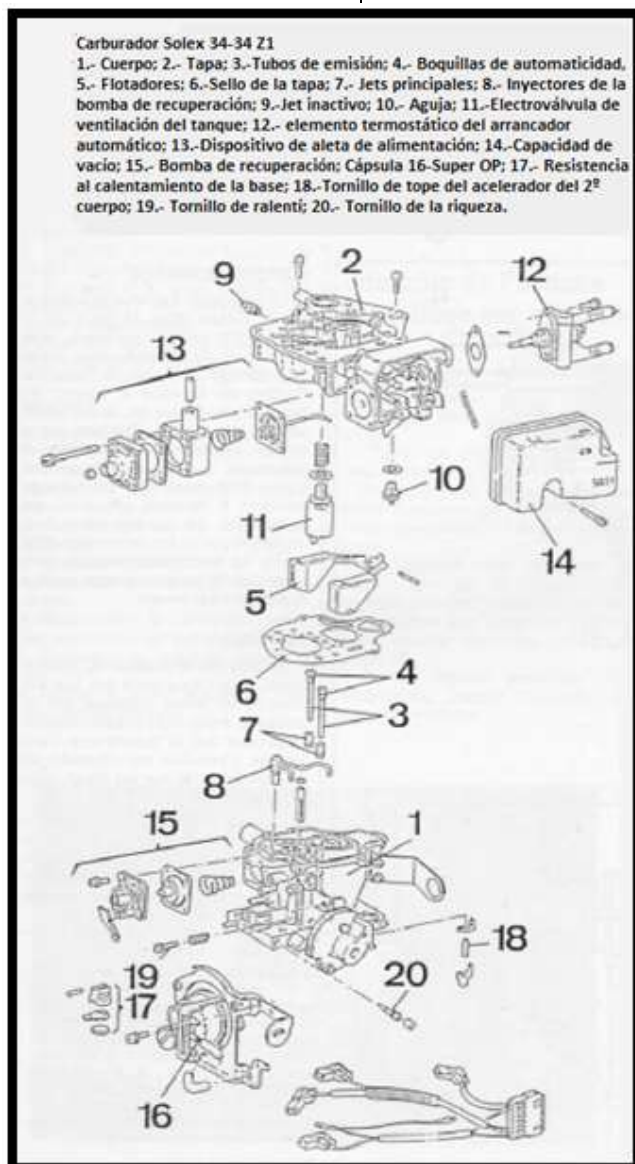
#### NIVEL DEPÓSITO

- Retire el conducto de aire que conecta el carburador al filtro de aire.
- Quite los tornillos de montaje de la parte superior del tanque.

- Desconecte el arnés eléctrico.
- Desacople la varilla de holgura del acelerador tirando del pasador.
- Quite la tapa del tanque.
- Ponga boca abajo la parte superior del tanque.
- Selle en su lugar, presente el manómetro,
- Los puntos altos del flotador deben estar en contacto con el manómetro.

Si no es así, corrija la altura del flotador actuando sobre la lengüeta y las varillas de fijación.

- Vuelva a colocar la camiseta del tanque.
- Vuelva a conectar la biela, conecte el arnés eléctrico.
- Vuelva a colocar el conducto de aire



Control y ajuste del dispositivo de estrangulamiento automático

### DISPOSITIVO DE ARRANQUE AUTOMÁTICO

#### Requisitos previos

-Motor caliente y ventilador parados.

-Ajuste la velocidad de ralentí

- Retire el conducto de aire del carburador
- Elimine la capacidad de vacío dejándolo conectado a la cápsula OVAD.

- Encender el motor.

. Coloque el medidor 0143-ZZ (1) encima de la caja del dispositivo de arranque en frío (ver figura). Controlar que el rodillo móvil (2) encaje entre las dos muescas del calibre (1) (ver figura).

. En caso contrario, regular de la siguiente manera

- Sujetar la tuerca (3) con una varilla o un taladro de 3 mm (5) • Actuar sobre el tornillo de ajuste 4 hasta que el rodillo encaje en la muesca de la galga

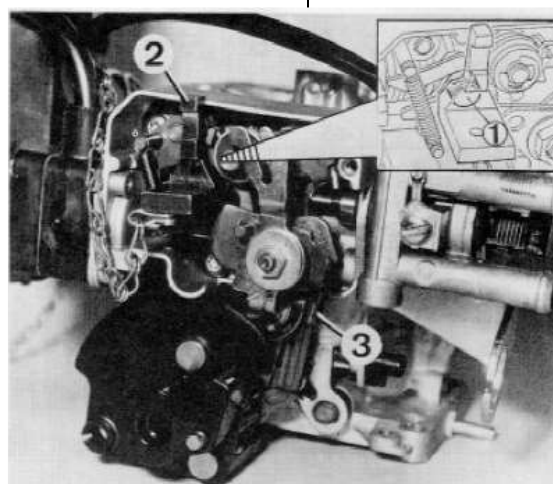
#### APERTURA POSITIVA DEL 1er ACELERADOR DEL CUERPO

Esta operación se puede realizar con el carburador desmontado o bien colocado en el vehículo

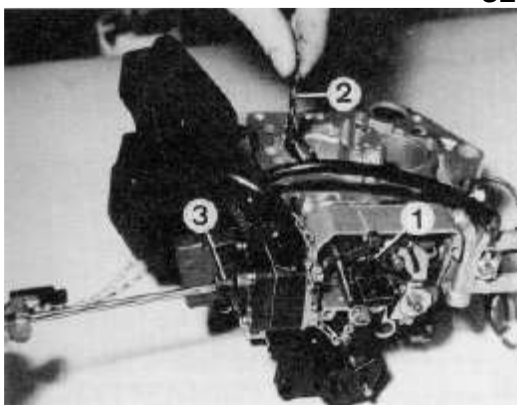
#### Carburador desmontado

Condiciones de control temperatura ambiente de 20 ° C.

- Compruebe con varilla de 0,45 mm, la apertura del 1er cuerpo de mariposa. Si es necesario, actuar sobre el tornillo (3) para obtener este valor.



Control y ajuste de la apertura positiva del acelerador del 1er cuerpo



Comprobar y ajustar la apertura del vuelo de salida

#### Carburador colocado

Verifique la posición del rodillo móvil (vea la operación arriba). • Arranque el motor

• Coloque el orificio de calibre 0143-ZZ (2) en el rodillo móvil (1) y luego gírelo para que descansen sobre el borde superior de la carcasa (ver figura).

El número de revoluciones del motor debe ser de 1900 rpm

En caso contrario, regular actuando sobre el tornillo (3) (ver figura)

Desenroscar para disminuir el número de revoluciones y atornillarlo para aumentarlo

#### ABRAZAR LA PLATAFORMA DE ARRANQUE

Esta operación se puede realizar ya sea con el carburador quitado o en su lugar en el vehículo

#### Carburador quitado

Condiciones de control para temperatura ambiente de 20 ° C.

• Con unos alicates de punta fina, sujete la varilla de control de la abertura del obturador de arranque y empujela hasta que haga contacto con el tornillo de ajuste (3)

• Con un taladro de 3,8 mm mida la apertura de la tapa de salida

• Si es necesario, afloje la contratuerca y actúe sobre el tornillo (3) para obtener el valor recomendado.

#### Carburador en su lugar

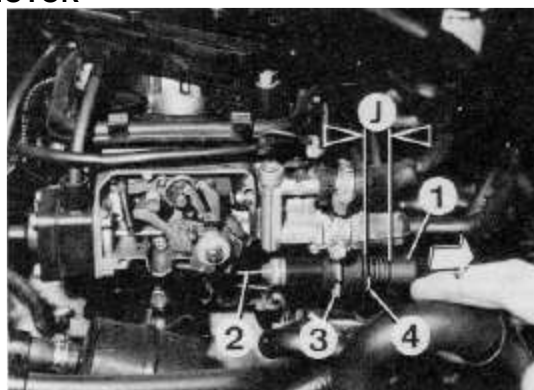
Retire el conducto de aire entre el carburador y el filtro de aire

• Arranque el motor

• Enganche el orificio cilíndrico del calibre 0143-ZZ (1) en el rodillo móvil y luego gírelo para que descansen en el borde superior de la carcasa

• Enganche un taladro de 3,8 mm (2) entre la trampilla de arranque y el cuerpo del carburador.

• Si es necesario, ajuste la apertura de la trampilla con el tornillo (3).



Ajuste del control del acelerador.

#### APERTURA POSITIVA FORZADA (SUPER OP)

##### Requisitos previos

Motor caliente y ventilador parados.

- Compresor de aire acondicionado no activado (si está instalado)

- Regulación del ralentí.

• Arranque el motor

• Desconecte el tubo de aspiración de la cápsula super OP

• Compruebe la velocidad del motor (3200 rpm,

• Si la velocidad no es correcta, ajústela con el tornillo (1) (ver figura)

• Vuelva a conectar el tubo de aspiración, el tiempo del motor debe volver a la velocidad de ralentí (ver Características Detalladas)

#### CONTROL ACELERADOR

Tirar del tope de la funda (1) para tensar ligeramente el cable (2) (ver figura)

• Colocar la arandela (3) apoyada contra el Goma

Posicionar el clip (4) de forma que se obtenga una holgura (Coast J) determinada por la aparición de tres ranuras completas en la vaina,

• Verificar que la apertura esté completa acelerando a fondo

#### Ajuste

##### PRERREQUISITOS

-Ingreso en buen estado y coloque

- caliente motor

-filtro de aire limpio y en su sitio

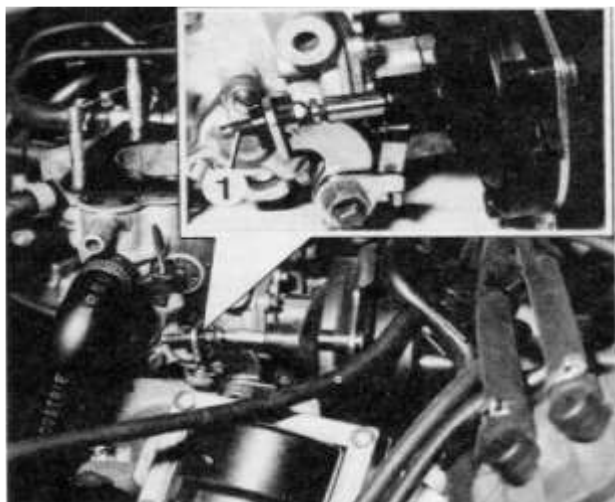
-control del acelerador regulado

-coloque el dispositivo del super OP. ajustado

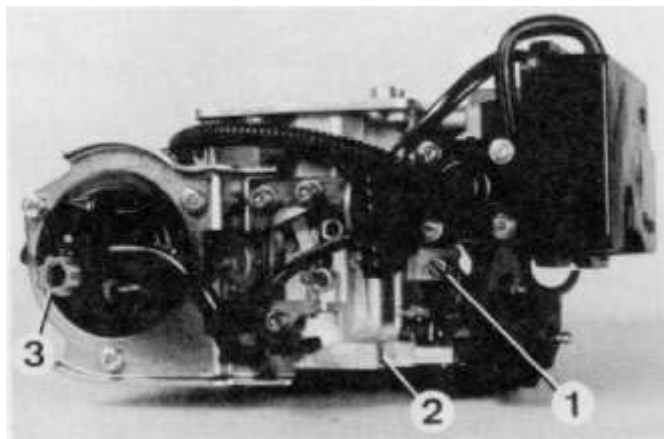
##### AJUSTE

• Quite el tapón de seguridad de la riqueza (2)

• Actuar sobre el tornillo de ajuste (1) del ralentí y riqueza



Configuración del mando de apertura positivo (super OP)



Ajuste de riqueza y velocidad de ralentí



## SECCION 1 MOTOR

ralentí para obtener la velocidad correcta (ver Características Detalladas)

- Ajustar la riqueza con el tornillo (2) para obtener el nivel de CO deseado (ver Características Detalladas)
- Verificar y reajustar el ralentí.
- Vuelva a colocar un nuevo tapón a prueba de manipulaciones en el tornillo de mezcla.

Para motores con sistema de aire acondicionado, ajuste el ralentí acelerado de la siguiente manera - Encienda el aire acondicionado y asegúrese de que el compresor esté funcionando

- Ajuste el ralentí acelerado a 900 rpm actuando sobre el tornillo (3) de la cápsula super OP (ver figura).

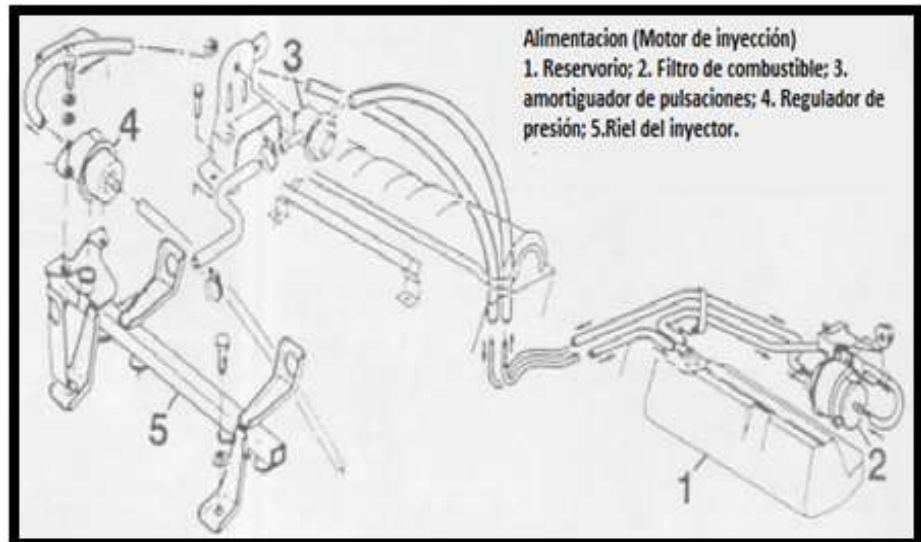
Nota. Un contenido incorrecto de CO<sub>2</sub> indica una fuga de escape o un funcionamiento anormal del motor

### INYECCIÓN

#### Construcción y funcionamiento del dispositivo de inyección

Este sistema de inyección intermitente, que funciona a baja presión, está controlado por la velocidad de rotación y la cantidad de aire aspirado por el motor

El combustible, aspirado continuamente desde el tanque a través de un filtro (2) a los inyectores (5). Un regulador de presión (4), de 3 bares, subordinado a la presión predominante en el distribuidor de entrada de aire,

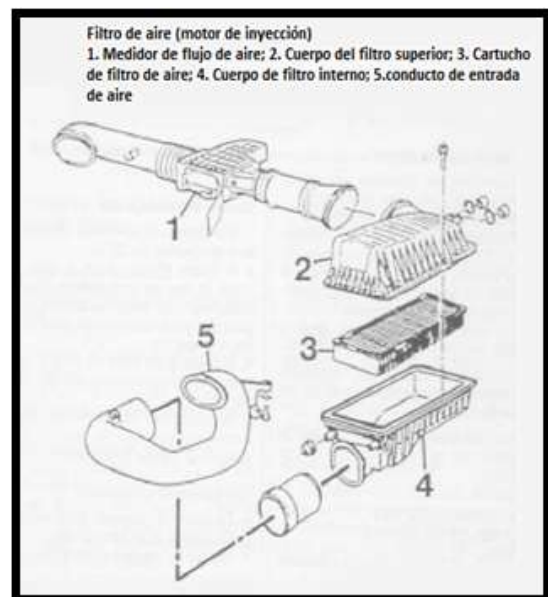


mantiene constante la presión del combustible en los inyectores para una presión determinada en el distribuidor.

Para determinar las necesidades de combustible del motor y mantener una riqueza constante, el calculador electrónico de inyección (6) analiza la siguiente información cantidad de aire aspirado en el caudalímetro (8)

- temperatura del termistor del aire de admisión (9) del caudalímetro:
- velocidad de rotación y la posición del motor de encendido
- temperatura del motor termistor (9):

- posición del acelerador caja del interruptor de contacto (7) en función de este análisis, el calculador de inyección controla simultáneamente los inyectores, que pulverizan el combustible de la válvula de admisión



Así que no haya entrada de aire registrada por la del, se Tasa medidor debe garantizar un sellado perfecto en todo el sistema de entrada de aire

. Cuando el arranque en frío, el enriquecimiento lo realizan los principales inyectores El enriquecimiento se calcula mediante

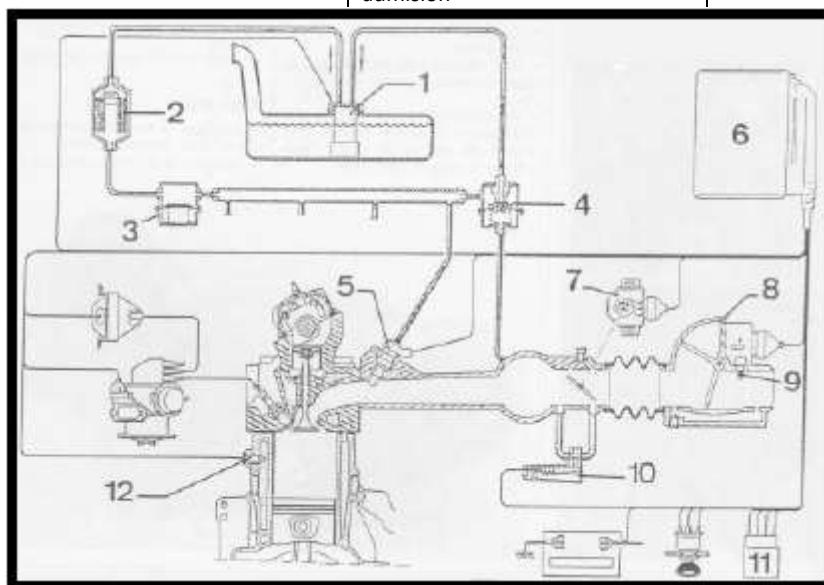
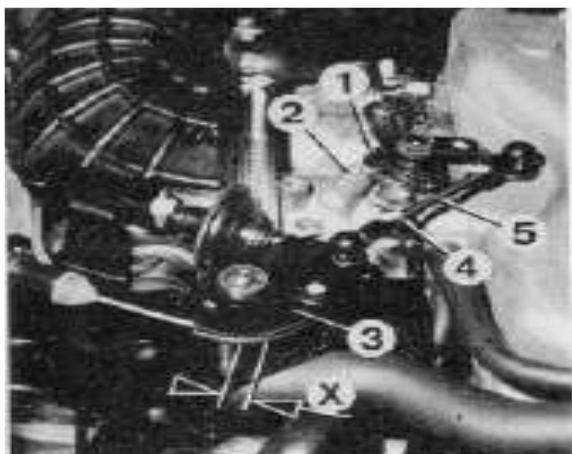


Diagrama del principio de inyección LE2 Jetronic

1. Bomba de combustible;
2. Filtro de combustible;
3. Amortiguador de pulsaciones;
4. Regulador de presión;
5. Inyector;
6. Computadora de inyección;
7. Interruptor del acelerador;
8. Medidor de flujo de aire;
9. Sonda de temperatura del aire;
10. Caja de aire adicional;
11. Relé de tacógrafo;
12. Sensor de temperatura del refrigerante.

la ECU de inyección de acuerdo con los siguientes parámetros: temperatura interna del motor a 35 ° C - tiempo de acción en el motor de arranque - velocidad del motor Durante esta fase de arranque, la computadora entrega el doble de pulsos a los inyectores





Ajuste del control del acelerador

Al mismo tiempo, se debe aumentar la cantidad de mezcla aire-combustible. Esta función la realiza la unidad de aire adicional (10)

### Control y ajuste del dispositivo de inyección

#### CONTROL DEL ACCELERADOR

- Aflojar el cable del acelerador para que no intervenga durante el ajuste
- Dejar el sistema de control en posición de ralentí con la palanca (1) apoyada en su tope (2)
- Controlar el juego (X) entre el sector de control (3) y el tope Este debe ser 1,5 0,5 mm. - Si el valor es demasiado alto, enlace demasiado grande. - Si el valor es demasiado bajo, enlace demasiado pequeño.
- Aflojar la contratuerca (4) del enlace (5) y luego girarla para reducir o aumentar su longitud.
- Activar el sector de control y dejar que vuelva a la posición de ralentí por sí mismo. Después de volver a comprobar el ajuste, apriete la contratuerca (cúbrala con un producto de hilo de rosca) tense el cable del acelerador

#### FRENO DE RALENTÍ

- Inserte una cuña ( 1 ) 1,4 mm de espesor entre la palanca 2) y el tope (3).
- Verificar que la varilla (4) de la cápsula del freno de ralentí esté en contacto con el sector de control (5)



Ajuste del acelerador inactivo

- Para ajustar, aflojar la contratuerca (6) y girar la cápsula para que la varilla entre en contacto y el sector.
- Apriete la tuerca cubriéndola con un bloqueador de roscas

#### INTERRUPTOR DE MARIPOSA

Requisitos previos: ajuste correcto del control del acelerador.

- Correcto ajuste del freno al ralentí.

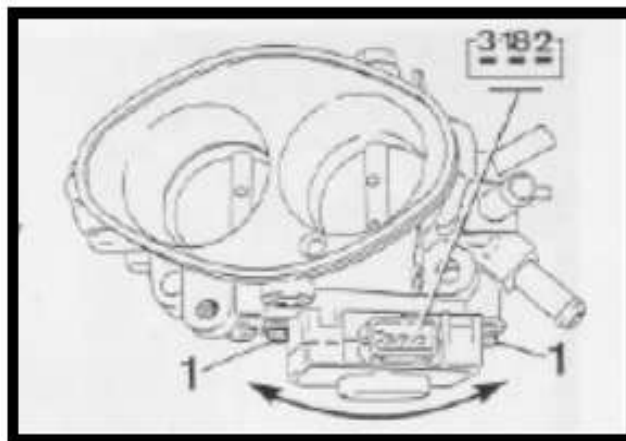
#### Ajuste del interruptor de posición de ralentí.

Retire el tubo de aire del caudalímetro

- Afloje los tornillos de montaje de la unidad del contactor (1)
- Conecte un ohmímetro entre los terminales 18 y 2 de la unidad del contactor.
- Gire la caja completamente en sentido horario.
- Gire el contactor en la otra dirección hasta que el ohmímetro indique  $R = 0$  (contacto entre los terminales 18 y 2 terminado). Bloquee los tornillos de montaje de la unidad del contactor (cúbralos con producto fijador de roscas).
- Verifique que en la posición 4/4 del acelerador abierto, la resistencia entre los terminales 18 y 3 sea cero. De lo contrario, reemplace la caja de contactores.

#### PRESIÓN DE ALIMENTACIÓN

- Disminuir la presión en el circuito de Combustible aplicando vacío al regulador de



Ajuste del interruptor del acelerador

presión con una bomba de vacío

- Retirar el tubo de alimentación al nivel del amortiguador de pulsaciones (1) y conectar el manómetro
- Retirar el relé tacómetro. • Conectar un interruptor entre los terminales 87 y 30 (ver fig. Página 18) para alimentar la bomba de combustible
- Desconectar el tubo de aspiración de vacío del regulador de presión (2)
- Activar el interruptor para encender la bomba de combustible funcionando durante unos segundos • Tenga en cuenta el valor de la presión del combustible entre 2,8 y 3,2 bares.

**Nota:** Si el tiempo de presurización es muy largo o si la presión no llega a 2,8 bares, utilizar alicates de punta redonda para pellizcar el tubo de retorno de combustible

Pueden surgir varios casos:

- Presión superior a 4,5 bares
- Controlar el regulador de presión (ver siguiente operación) - Presión interna a 2,8 bares:
- Controlar el circuito de alimentación. Filtro, tubos

Si estos componentes están en buen estado sustituir la bomba - Presión entre 32 y 4,5 bares

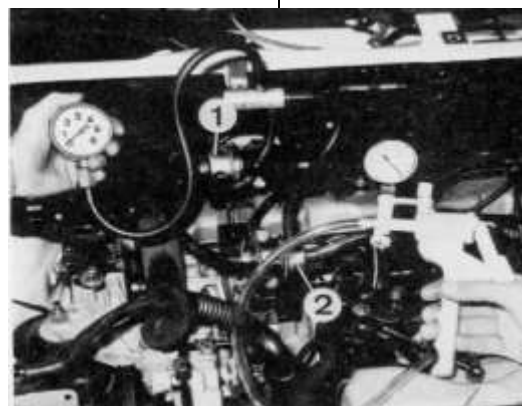
- Desconectar el tubo de retorno de combustible y poner un tubo en el regulador que entra en un tubo de ensayo y comprobar la presión Si la presión es correcta Revise las tuberías de suministro de lo contrario revise el regulador - La presión cae cuando la bomba está parada

Pellizque la tubería de suministro de combustible después de poner el circuito nuevamente bajo presión

Si la presión no baja, reemplace la bomba (válvula de retención defectuosa), si no, comprobar el regulador de presión

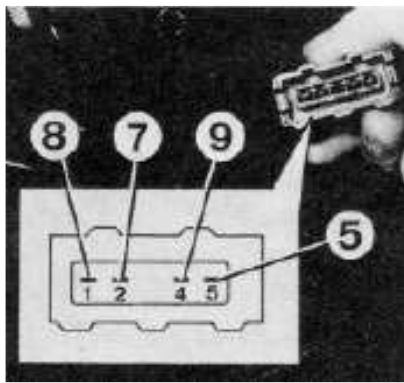
#### REGULADOR DE PRESIÓN DE COMBUSTIBLE

- Desconectar el tubo de aspiración del regulador.
- Conectar un interruptor para controlar la bomba (ver operación anterior) así como el manómetro de control de presión
- Activar la bomba mediante el interruptor. Controlar la presión entre 2,8 y 3,2 bares.



Control de presión de suministro

## SECCION 1 MOTOR



Comprobación del caudalímetro  
Ítems 1-2-4-5: numeración en el conector.  
Referencias 8-7-9-5 numeración correspondiente en el caudalímetro.

- Aplicar, mediante la bomba de vacío, un vacío de 0,5 bares al regulador
- La presión del combustible también debe descender 0,5 bares (de 2,3 a 2,7 bares) En caso contrario, sustituir el regulador de presión

### FLUJO DE COMBUSTIBLE

- Retirar el tubo de retorno de combustible
- Conectar un racor y sumergirlo en un tubo de ensayo
- Activar la bomba con el interruptor (ver conexión en el capítulo - Comprobación de la presión de alimentación) durante 15 segundos.

- Controlar la cantidad de combustible en el tubo de ensayo: 360 cm

Si el caudal es incorrecto, controlar el circuito de aspiración de la bomba y el filtro. Si estas pruebas son correctas sustituir la bomba de combustible

### MEDIDOR DE FLUJO DE AIRE

Comprobación de la alimentación

- Desconectar el conector del sensor
- Desconectar el módulo de encendido

- Conectar un voltímetro entre el terminal 4 del conector y tierra (ver marcado de los terminales del conector en la figura)
- Activar el motor de arranque.
- El voltaje medido debe ser superior a 9 voltios. Si este valor no es correcto, verificar el relé tacómetro (ver párrafo correspondiente) y la continuidad del circuito eléctrico.

### Verificar la tierra

- Desconectar la batería
- Conectar un ohmímetro entre el terminal n°5 del conector del caudalímetro y tierra. La resistencia debe ser inferior a 1 ohmio. En caso contrario, comprobar la continuidad del circuito.

### Comprobación del estado mecánico

- Retirar la conexión de entrada de aire del caudalímetro.
- Opere el obturador con un destornillador. Verificar que se mueva sin punta dura y sin rozaduras en el cuerpo

Marcado de los terminales del conector del relé del tacómetro

Limpiar el cuerpo del caudalímetro con un paño limpio y sin pelusa

### Verificar el deslizador

Conectar un ohmetro entre los terminales 5 y 8 del medidor de corriente.

- La resistencia debe estar entre 300 y 410  $\Omega$ .

- Conectar un ohmímetro entre los terminales 8 y 9 del caudalímetro - La resistencia debe estar entre 160 y 300  $\Omega$

- Conectar un ohmímetro entre los terminales 5 y 7 del caudalímetro

- Quitar la entrada de aire tubería del caudalímetro.

- Accionar el obturador con un destornillador, la resistencia debe variar y estar entre 60 y 1000  $\Omega$ .

Si solo una de las tres resistencias medidas no cumple, sustituya el caudalímetro.

### CONTROL DE AIRE ADICIONAL

- Desconecte el conector del relé del tacómetro.

- Cruce los cables 87 y 30 del relé del tacómetro (vea el diagrama en la página 00).

- Desconectar el conector de control de aire adicional.

- Conectar un voltímetro a los terminales del conector. La tensión debe ser mayor o igual a 12 V

- Activar el arrancador durante unos segundos. El voltaje debe ser mayor o igual a 9 V.

- Mida la resistencia en los terminales del control de aire adicional. La resistencia debe ser igual a 66  $\Omega$  a 20 ° C.

Si alguno de los valores medidos está fuera de tolerancia, controlar la continuidad de los cables,

en caso contrario cambiar el control de aire adicional.

### RELÉ TACOMÉTRICO

#### Prerrequisitos

- Correcto estado de carga de la batería:
- Circuito de arranque en buen estado.

#### Comprobación

#### Importante:

Todas las comprobaciones indicadas (ver tabla) se realizan con el relé tacométrico conectado.

En caso de mediciones no conformes, verificar el circuito eléctrico correspondiente (conexiones, estado de los cables, corrosión) sin cambiar el relé del tacómetro

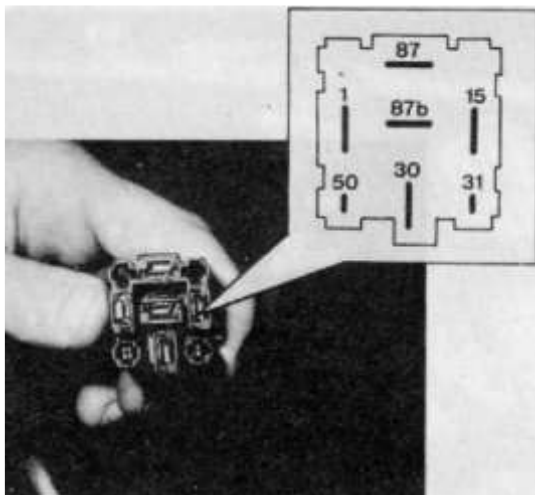
### VERIFICACIÓN ELÉCTRICA DE LOS TERMINALES DEL CONECTOR DEL ORDENADOR DE INYECCIÓN

El circuito de inyección se puede verificar desde el conector extraído del ordenador.

En cualquier caso, los extensores del controlador (ohmetro o voltímetro) no deben insertarse en los enchufes del conector, por lo que es necesario quitar el protector plástico del conector y tomar las medidas en el lado donde llegan los cables. O utilizar un bloque de terminales (en el segundo caso, asegúrese de que la marca de los terminales del ordenador corresponda a la del bloque de terminales).

#### Requisitos previos

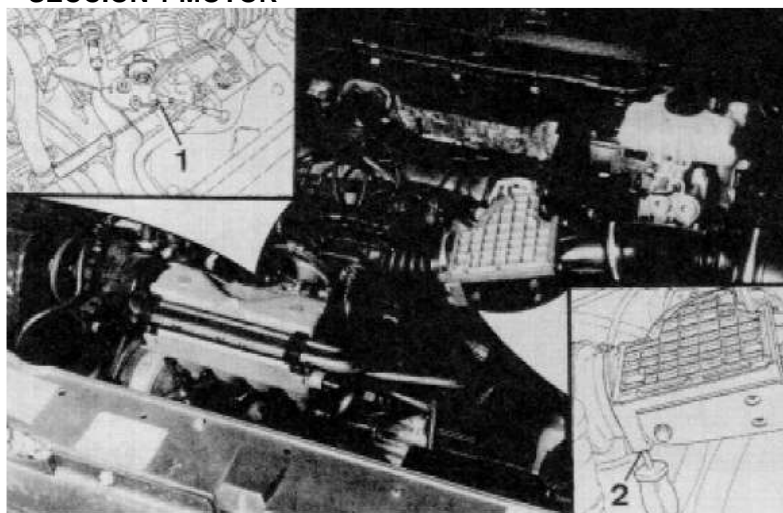
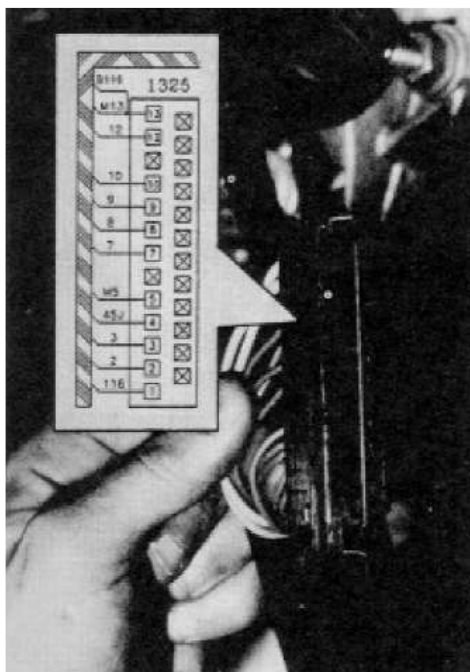
- Estado de carga correcto de la batería
- Buen circuito de arranque
- Para comprobar la resistencia, desconecte la batería.



Marcado de terminales del conector del relé del tacómetro

Test	Conexión entre	Resultado	Condición de control
Alimentación + Permanente	Borne 30 y masa	$U \geq 12 V$	
+ Después del contacto	Borne 50 y masa	$U \geq 12 V$	Encendido conectado
<b>CIRCUITO DE CONTROL</b> Inicio de Información	Borne 15 y masa	$U \geq 9 V$	El motor de arranque funciona
Información de encendido	Borne 1 y masa Borne 31 y masa	$U \geq 12 V$ $R \approx 1 \Omega$	Encendido conectado Batería desconectada
Tierra del circuito de potencia bomba de combustible e inyectores	Borne 87B y masa	(a) $U \geq 9 V$ (b) $U \geq 12 V$	(a) El motor de arranque funciona (b) Motor funcionando
Fuente de alimentación de la unidad del interruptor del acelerador, control de aire adicional del medidor de flujo	Borne 87 y masa	(a) $U \geq 9 V$ (b) $U \geq 12 V$	

## SECCION 1 MOTOR



- Si es necesario, reduzca el ralentí con el tornillo (1) al valor recomendado
- Compruebe de nuevo el ajuste de riqueza.
- Vuelva a colocar un nuevo tapón a prueba de manipulaciones
- Ajuste de la velocidad de desaceleración de riqueza.
- Ajuste de riqueza y velocidad de ralentí

Ubicación de los bornes del conector del calculador de inyección.

### Regulación del ralentí y de la riqueza

#### CONDICIONES PREPARADAS

- Encendido en buen estado y correctamente ajustado
- Limpiar el filtro de aire en su lugar.
- Correcto ajuste del interruptor del acelerador.
- Correcto ajuste del mando del acelerador.
- Correcto ajuste del freno al ralentí
- Motor a temperatura de funcionamiento y ventilador desconectado

#### AJUSTE

- Actuar sobre el tornillo (1) para obtener el ralentí de 850 + 50 tres minutos.
- Retire el tapón a prueba de manipulaciones del tornillo de mezcla.
- Actuar sobre el tornillo (2) para llevar el contenido de CO del 2 al 3%.

Control	Conexión entre terminal y	Resultado	Condiciones	Remedio: Control
Tensión de alimentación	4 ↔ masa 9 ↔ masa	$U \geq 9 \text{ V}$ $U \geq 12 \text{ V}$		- La continuidad de los cables
Información de encendido	1 ↔ masa	$U \geq 12 \text{ V}$	Encendido motor de arranque encendido	- El relé del tacómetro - El circuito primario
Información de inicio	9 ↔ masa	$U \geq 9 \text{ V}$	Encendido motor de arranque	- La continuidad de los cables - El dispositivo antirrobo - La continuidad de los cables
Interruptor de mariposa	2 ↔ 9 3 ↔ 9	$R \leq 1 \Omega$ $R \rightarrow 00 \Omega$ $R \rightarrow 00 \Omega$ $R \leq 1 \Omega$	- Pedal en reposo - Pedal pisado - Pedal en reposo - Pedal pisado	- La continuidad de los cables - El ajuste del contactor
Caudalímetro (relé tacómetro y control adicional desconectado).	8 ↔ 5 8 ↔ 9 7 ↔ 5	$300 < R < 410 \Omega$ $160 < R < 300 \Omega$ $60 \text{ A } 1000 \Omega$		La continuidad de los cables - El caudalímetro
Inyectores	12 ↔ 9	$3.5 < R < 5 \Omega$	Mover el obturador	- La continuidad de los cables - La resistencia de los inyectores ( $R = 16 \Omega$ para 1 inyector)
Sensor de temperatura del motor	10 ↔ masa	$8.2 < R < 11 \text{ K}\Omega$ $2.3 < R < 2.72 \text{ K}\Omega$ $290 < R < 370 \Omega$	$t' - 10^\circ \text{ C}$ $t' + 20^\circ \text{ C}$ $t' + 80^\circ \text{ C}$	- La continuidad de los cables - La sonda
Masas de caja	13 ↔ masa 5 ↔ masa	$R \approx 0$ $R \approx 0$		- La continuidad de los cables

### TRABAJO QUE NO REQUIEREN DESMONTAJE DEL MOTOR DISTRIBUCIÓN

#### Desmontaje de la correa de distribución

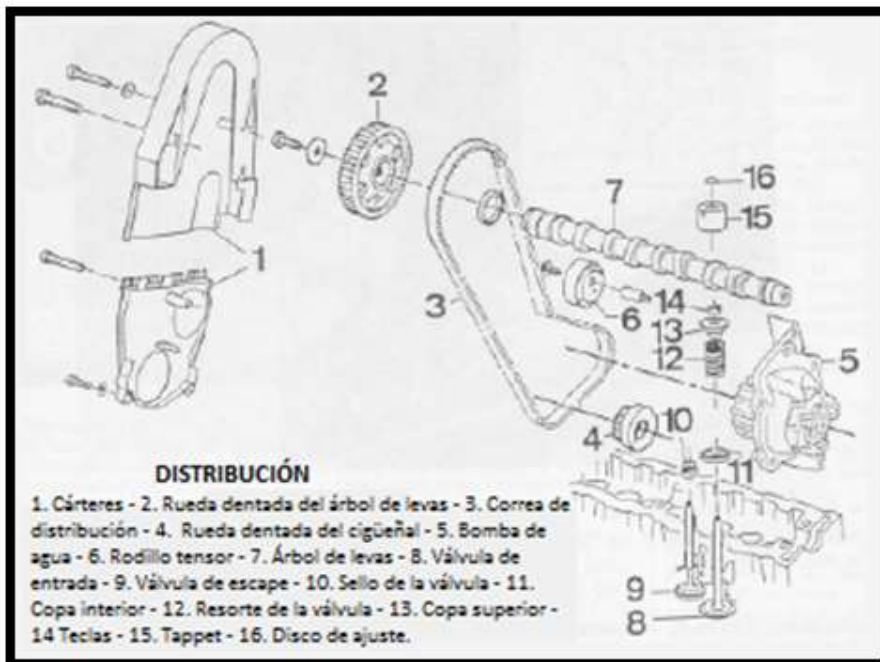
- Levantar la parte delantera derecha del vehículo y colocarlo sobre un gato.
- Desconecte el cable de tierra de la batería,

- Acople la 5ª marcha
- Quite la rueda derecha,
- Quite el guardabarros de la mejilla del ala
- Quite las bujías para facilitar la rotación del motor.
- Aflojar las fijaciones del alternador

- Aflojar la correa del alternador y luego quitarla.
- Quite la polea del cigüeñal.
- Quite las cubiertas de distribución superior e inferior.
- Fije el cigüeñal con el pasador -0153G08 mm y el árbol de levas con el pasador 0132-P (10 mm)

- La varilla del árbol de levas pasa por la rueda dentada y la varilla del cigüeñal encaja en la muesca de la rueda dentada
- Aflojar la tuerca de fijación del rodillo tensor. Retire la correa de distribución





### Montaje de la correa de distribución.

Controlar la clavija del árbol de levas y del cigüeñal

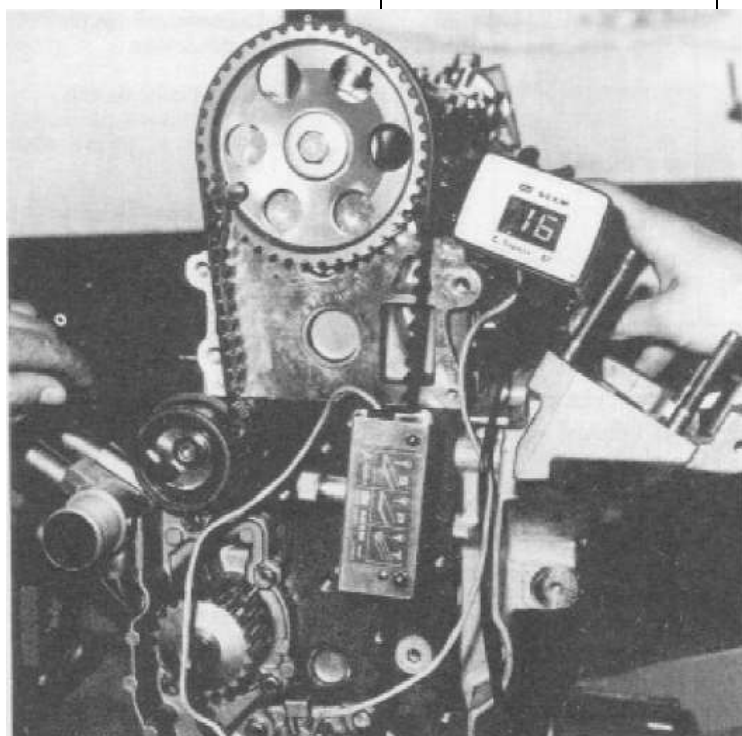
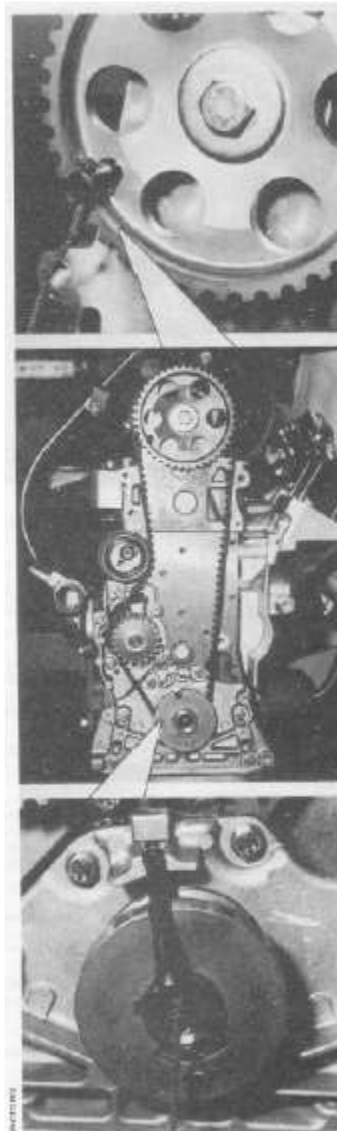
Importante: Colocar la correa en la misma dirección (indicada por una flecha)

- Montar la correa de distribución asegurándose de que el hilo más largo esté tenso. Para ello, respetar el siguiente orden de montaje
- Rueda dentada del árbol de levas.
- Polea del cigüeñal
- Polea de la bomba de agua
- Rodillo esparcidor

- Girar, con un cuadrado de 8 mm, el rodillo tensor en sentido antihorario para ponerlo en contacto con la correa

- Apretar el tornillo de fijación del rodillo tensor al par prescrito
- Quitar las clavijas
- Girar el cigüeñal dos veces. en el sentido de giro del motor.
- Asegúrese de que la sincronización sea la correcta volviendo a colocar la rueda dentada del árbol de levas y las clavijas del cigüeñal.
- Apretar la correa

Momento de la distribución



Tensión de la correa de distribución mediante tensiómetro (herramienta Seem tipo 105)

Tense la correa de distribución con el tensiómetro de herramienta tipo Seem 105).

Sincronización

- Coloque la herramienta en el medio de la hebra más larga
- Afloje el tornillo de fijación del rodillo tensor
- Retire las clavijas del árbol de levas y los cojinetes del cigüeñal. Utilizando la herramienta tensora Seem tipo 105) girar el rodillo tensor en sentido antihorario hasta que el mando indique 16 2 unidades de tensión de 5 a 7 daN / cuerda)

- Bloquear el rodillo tensor apretando su tornillo de fijación
- Retirar el mando
- Girar el cigüeñal dos vueltas completas
- Deténgase en la posición de apoyo y fije el cigüeñal
- Vuelva a montar el dispositivo de control de tensión de la correa.
- El valor de tensión debe estar entre 42 y 46 unidades (22 a 26 daN / hebra). Si el valor no es correcto, renovar la tensión de la correa.
- Retire la varilla del piñón del cigüeñal.

- Instalar los alojamientos distribución
- Instalar las redes de freno producto tornillo recubierto polea del cigüeñal)
- Coloque y apriete la correa del alternador preocupaciones Véase el párrafo en el capítulo electricidad)
- Reemplazar las bujías.
- Montar el guardabarros en el paso de rueda
- Montar la rueda
- Conectar la cinta de tierra de la batería
- Apoyar el vehículo en el suelo.

## CULATA DE CILINDROS

### Desmontaje de la culata

Vaciar el circuito de refrigeración (ver pág. 26).

- Para motores carburados

- Retirar el conducto de aire del filtro de aire y del carburador

Retirar los dos tubos de la bomba de combustible

- Para motores de inyección

- Retirar el tubo de aire y el conjunto del caudalímetro
- Todos los tipos

- Retirar la correa de distribución (ver página 19)

- Sin desconectarlo, apartar la bomba y el depósito de la dirección asistida

- Desacoplar el tubo de escape delantero del colector (recoger los tornillos, espaciadores y resortes)

- Retirar el encendido, soporte, cabezal y rotor del conjunto del arnés
- Retirar el conector del sensor TDC tornillo de fijación.

- Desconectar el módulo de encendido, el sensor de temperatura del refrigerante

- Para motores de inyección

- Desconectar el control de aire adicional y la termitancia.

- Para motores carburados

- Retirar el tubo de aire

Todos los tipos

- Las tuercas de montaje del colector de admisión

- Retirar el puntal de apoyo (motores de inyección) y retirar el tubo

- Para motores de inyección

- Retirar el amortiguador de pulsaciones

- Todos los tipos

- Retirar la tapa de la culata.

- El soporte de la guía de la varilla de nivel

- Aflojar, en forma de espiral, los tornillos de fijación de la culata empezando por el exterior

- Retirar la culata y su junta

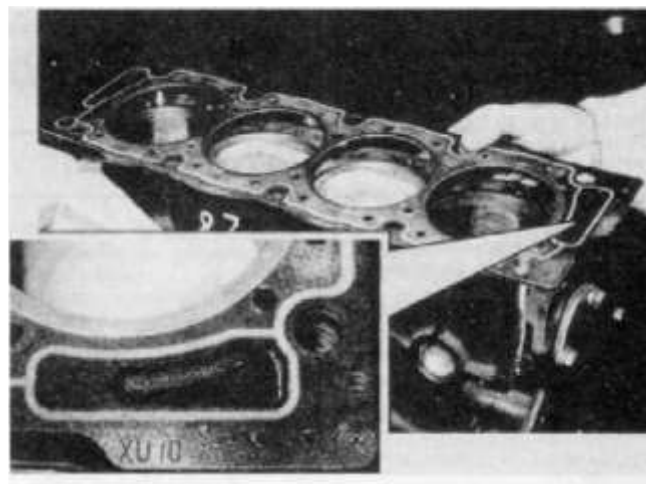
### Reposición de la culata

- Limpiar las caras de la junta con un producto decapante.

Nunca raye la cara de la junta de la culata de cilindros. Debe estar libre de rayones o huellas de impacto

- Limpiar las roscas del bloque de cilindros con un grifo M12 x 150.

- Limpiar los orificios entre cilindros.



Instalación de la junta de la culata de cilindros

**Importante:** Antes de reutilizar los tornillos de culata, es imperativo que su longitud debajo de la placa no supere los 122 mm. De lo contrario, reemplácelos con tornillos nuevos.

- Gire el cigüeñal de modo que los pistones queden a la mitad.

- Asegúrese de que los pasadores de centrado estén presentes.

- Coloque una nueva junta de culata en su lugar (ver posición en la figura).

Preste atención al grosor de la junta: - 1,2 mm para un motor estándar - 1,4 mm para un motor de intercambio estándar (marca - R en la culata y junta marcada con una letra grabada entre los orificios para los tornillos 2 y 3).

- Montar la culata, la cara de la junta y los tornillos de los tornillos limpios, desengrasados y secos

- Montar los tornillos de la culata habiendo recubierto previamente las roscas con

grasa Molykote G Rapid Plus, por ejemplo)

- Apretar los tornillos al par prescrito y en el orden mostrado en la figura.
- Vuelva a colocar la parte de soporte de la guía de la varilla de nivel.

- Vuelva a colocar la tapa de la culata de cilindros con una junta nueva.

- Vuelva a colocar el colector de admisión después de aplicar primero un cordón de pasta de silicona de categoría 1 en su cara de junta.

- Para motores de inyección

- Montar el pasador de soporte del colector de admisión

- Montar el amortiguador de impulsos. ción

Todos los tipos

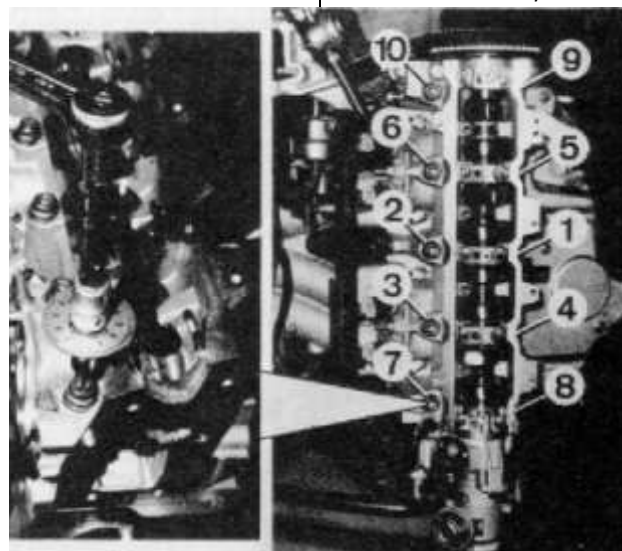
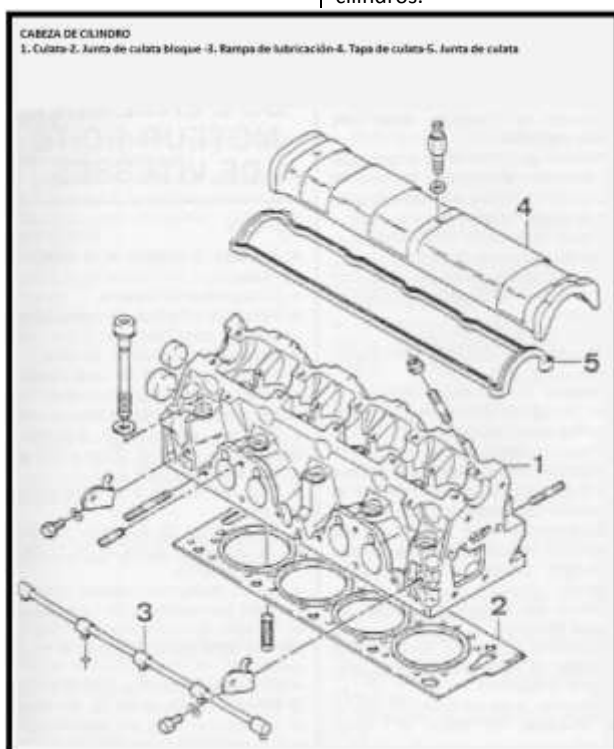
- Montar la correa de distribución (véase la página 20)

- Acoplar el tubo de escape
- Volver a montar el rotor y el cabezal distribuidor

- Instalar el soporte y el arnés de encendido.

Monte el conector del sensor de PMS

- Para motores de inyección



Secuencia de apriete de la culata. Opuesto: herramienta de apriete angular



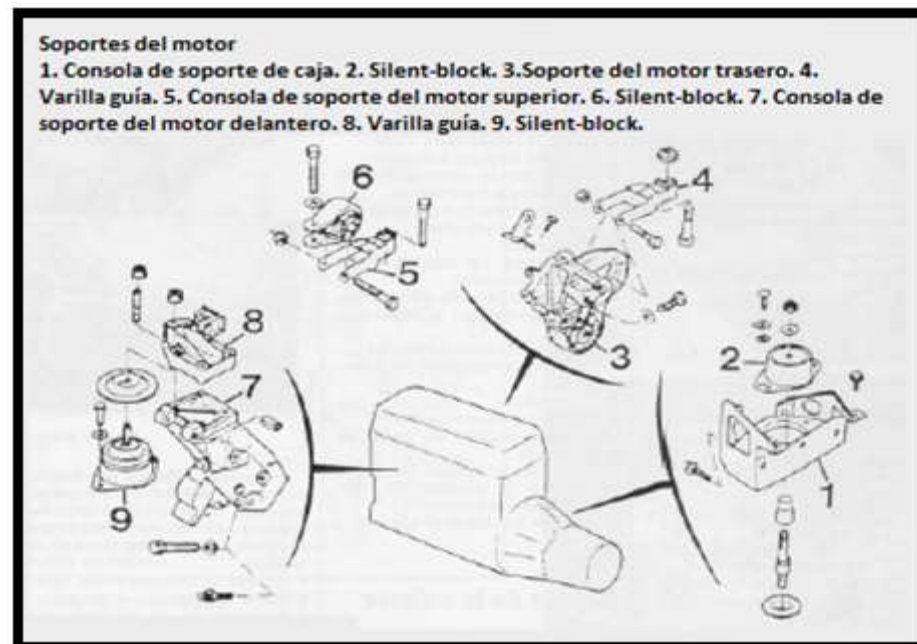
- Vuelva a conectar el control de adicional y el termistor
- Vuelva a conectar la tubería de aire con el caudalímetro.
- Para troqueles de carburador • Vuelva a montar el tubo de inclinación
- Coloque los dos tubos de la bomba de combustible. Coloque el conducto de aire entre el filtro y el carburador - Todos los tipos
- Conecte el módulo de encendido
- Conecte el sensor de temperatura del agua.
- Volver a montar la bomba de asistencia y tensar la correa (ver párrafo correspondiente en el capítulo - DIRECCIÓN) -
- Volver a conectar los tubos de refrigeración a la unidad de agua.
- Llenar y purgar el circuito de refrigeración ver pág. 27)

## Desmontar la culata de cilindros

- Quitar la culata de cilindros (ver operación correspondiente).
- Retire el colector de escape.
- Quitar la bomba de combustible (para motores con carburador)
- Quitar el encendedor • Clavar el árbol de levas con el OBI 0132.R
- Quitar el tornillo de fijación del piñón del árbol de levas
- Quitar el pasador y quitar el piñón
- Quitar el carril de lubricación.
- Retirar el tornillo de retención lateral del cojinete n°1 (lado del encendedor).
- Aflojar gradualmente las tuercas de los cojinetes del árbol de levas.
- Retirar los cojinetes del árbol de levas y luego el eje.

Nota Marcar -la posición de los cojinetes y su dirección de montaje

- Con una ventosa, quitar los taqués de la culata. Marcar su posición en la culata
- Quitar las almohadillas de ajuste de la holgura de las válvulas y combinarlas con los taqués correspondientes



- Quitar las válvulas con un compresor de resorte adecuado
- Las copas, válvulas, conjuntos de resorte y media luna deben asociarse y marcarse después del desmontaje

## REEMPLAZO DE LAS GUÍAS DE LA VÁLVULA

Si esta operación resulta necesaria (juego entre la guía y la válvula demasiado grande), reemplazar las guías. Esta operación requiere realizarse en un taller especializado

**Nota:** El cambio de una guía de válvula requiere el reemplazo del asiento de válvula correspondiente

## Montaje de la culata

### Requisitos

- Limpie y lubrique abundantemente las piezas con aceite de motor limpio antes de volver a montar.

Posicionamiento del tornillo (1) de sujeción lateral del tapón palier n°1 provisto de un anillo losa de cobre (2)

- Verificar la planitud de la culata.

### Montaje

- Para cada válvula, proceder de la siguiente manera:
- Montar la válvula en su guía respectiva.
- Coloque un protector en el vástago de la válvula y enganche el sello de la válvula y coloque el sello en la guía de la válvula.
- Montar la copa inferior,
- Montar el resorte
- Comprimir el resorte con un compresor adecuado y colocar las cuchillas
- Quitar el compresor
- Montar un parche temporal de 2,25 mm de espesor
- Montar el taqué correspondiente Proceder de la misma forma para las demás válvulas
- Monte el árbol de levas.
- Montar las tapas de los cojinetes n° 2-3-4 y 5, respetando el orden y la posición de montaje.
- Recubra la cara exterior del rodamiento n1 con sellador (p. Ej. Loctite Formajoint) y vuelva a colocarlo
- Apriete las tuercas del rodamiento con el par prescrito.
- Controlar la holgura de la válvula y ajustarla si es necesario (ver párrafo correspondiente)
- Montar el tornillo de retención lateral de la tapa del cojinete 1 (ver figura)
- Montar el carril de lubricación

Montar un nuevo anillo de estanqueidad (utilizar la herramienta 0153 K y una M10 x 60 tornillo)

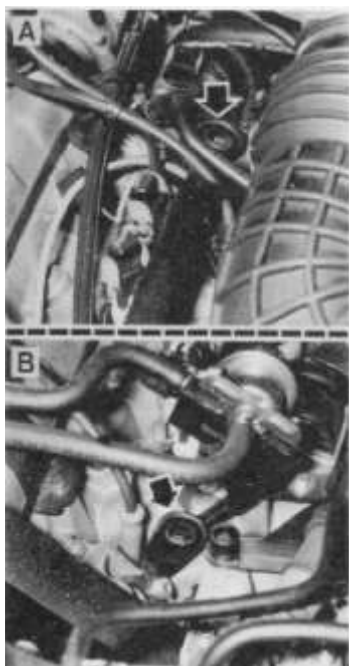
- Montar la rueda dentada del árbol de levas
- Montar la bomba de combustible (para motores con carburador)
- Montar el ventilador

## EXTRACCIÓN-MONTAJE MOTOR-CAJA DE CAMBIOS

### CONJUNTO EXTRACCIÓN

- Vaciar el motor y la caja de cambios
- Desconectar la batería
- Vaciar el circuito de refrigeración (ver pág. 26 )
- Quite la batería
- En motores con carburador reemplace el conducto de aire entre el carburador y el filtro de aire. Los motores de inyección quitar el conducto de aire entre el caudalímetro y el filtro de aire
- Quite el filtro de aire y la caja de la batería
- Desconecte el mazo de cables del motor del placa de soporte y de la unidad de batería plus. En motores de inyección, desconecte los conectores de cálculo estimado ur y el relé tacómetro instalado en la caja en el paso de rueda derecho)
- Aflojar el cinturón y luego quitar la bomba de asistencia de dirección y el depósito sin desconectarlos
- De la misma forma, deposita el





Ubicación de los ganchos de elevación motor A. Lado del encendedor B. Lado de distribución

compresor de aire acondicionado (si está instalado)

- Desacoplar las varillas de control de velocidad. . Retire el cable del embrague. Desconecte los conectores conectados al motor y la caja de cambios
  - Quite el cable del acelerador
  - Quite las mangueras del calentador
  - Quite el tubo de entrada de combustible
  - Quite el tubo de escape delantero del colector.
  - Retirar el cable del tacómetro
  - Retirar las transmisiones (ver capítulo TRANSMISIONES)
  - Apoyar el motor con un polipasto (ver puntos de elevación en la figura)
  - Retirar la barra antipar del soporte motor derecho.
  - Desenroscar la fijación del soporte motor derecho
  - Retirar el soporte caja de cambios de la carrocería de la caja de cambios
- Nota. - El silent block soporte está colocado precisamente en su soporte, no aflojarlo
- Retirar el conjunto motor-caja de cambios desde arriba del vehículo

## REPOSICIÓN

- Sustituir sistemáticamente el -tuercas de bloqueo y abrazaderas
- Presentar el conjunto motor-caja de cambios y bajarlo lentamente
- Posicionar los soportes

**Precaución:** El eje soporte motor izquierdo debe colocarse en el orificio más alejado del motor

- Montar el soporte caja de cambios y la articulación antivuelco del soporte derecho
- Proceda a montar las transmisiones (ver el párrafo correspondiente en el capítulo TRANSMISIONES)
- Vuelva a conectar el cable del acelerador
- Vuelva a colocar los cables del tacómetro y del embrague.
- Montar el tubo de escape
- Vuelva a conectar los conectores eléctricos contiguos al motor y la caja de cambios.
- Vuelva a conectar el arnés del motor a la placa de soporte ya la unidad más la batería.
- Vuelva a conectar la unidad de inyección y el relé del tacómetro.
- Vuelva a montar el compresor de aire acondicionado (si está instalado).
- Montar la bomba de asistencia y el depósito de la servodirección y regular la tensión de la correa (ver el párrafo correspondiente en el capítulo - DIRECCIÓN) - Acople las varillas de control de velocidad.
- Vuelva a conectar las conexiones de calefacción.
- Vuelva a colocar la bandeja de la batería y el filtro de aire
- Vuelva a colocar el tubo de entrada de aire

- Desconecte previamente los tubos de entrada de combustible
- Compruebe los niveles de aceite del motor y de la caja de cambios.

- Llene y purgue el circuito de refrigeración (consulte la página 27)

- Vuelva a conectar la batería

## DESMONTAJE MOTOR

Desmontar el motor

- Colocar el motor en un soporte de taller
- Vaciar el motor. .

Retire el soporte del arnés de encendido, el arnés y la cabeza del encendedor.

Para motores de inyección, retire el amortiguador de pulsaciones.

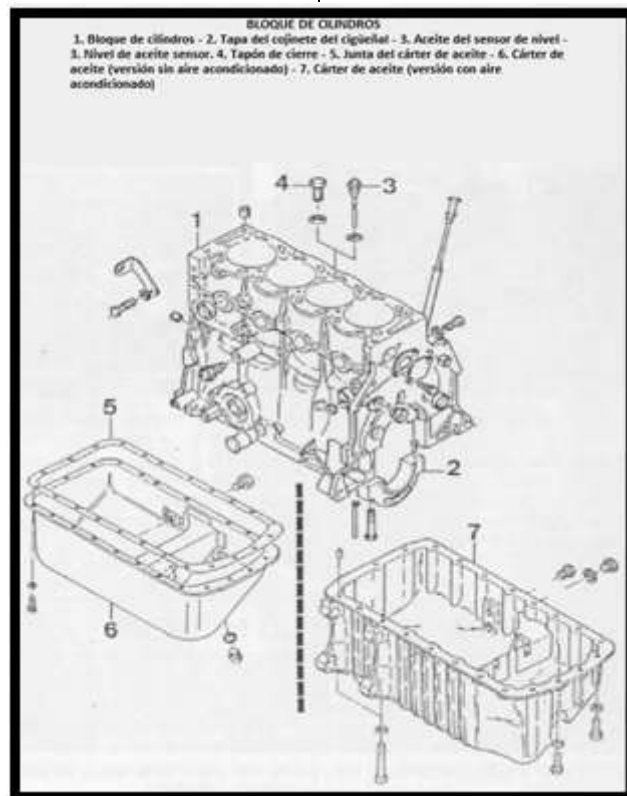
- Quitar el soporte de la guía de la varilla de nivel
- Quitar la tapa de la culata con su junta
- Quitar el rotor del encendedor y luego la tapa antipolvo
- Quitar el encendedor
- Quitar el colector de escape.
- Retire el tubo guía de la varilla de nivel.
- Quite el mecanismo del embrague y la placa de ajuste del avance del encendido.
- Bloquear el volante motor
- Retirar la polea del cigüeñal provista de su llave, luego las cajas de distribución motor

- Retirar el volante.

En motores de inyección, desconecte el tubo de control de aire adicional.

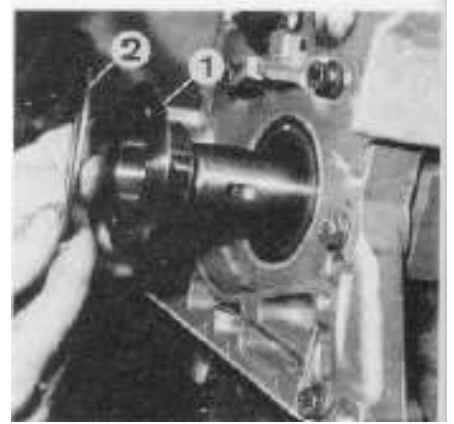
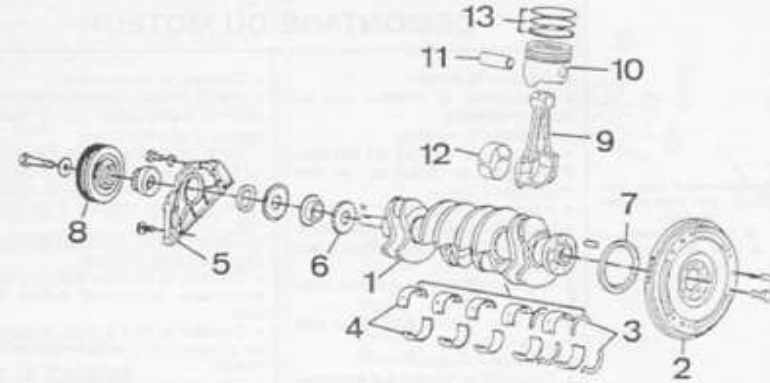
• Retire el tubo de calefacción del cuerpo del acelerador para motores de inyección o de la base del carburador para motores con carburador.

- Desconecte los tubos de desgasificación del cilindro del cárter.
- Retire el colector de admisión
- Quitar el soporte del motor del bloque.
- Quitar el filtro de aceite, el sensor de presión de aceite y el sensor de nivel.
- Retire la unidad de entrada de agua del bloque de cilindros.
- Aflojar la correa de distribución y quitarla.
- Retirar la culata con su junta
- Retirar la bomba de agua.
- Quitar el rodillo tensor
- Quitar la arandela de cobre (2) y el cojinete guía (1) del cigüeñal (ver figura)

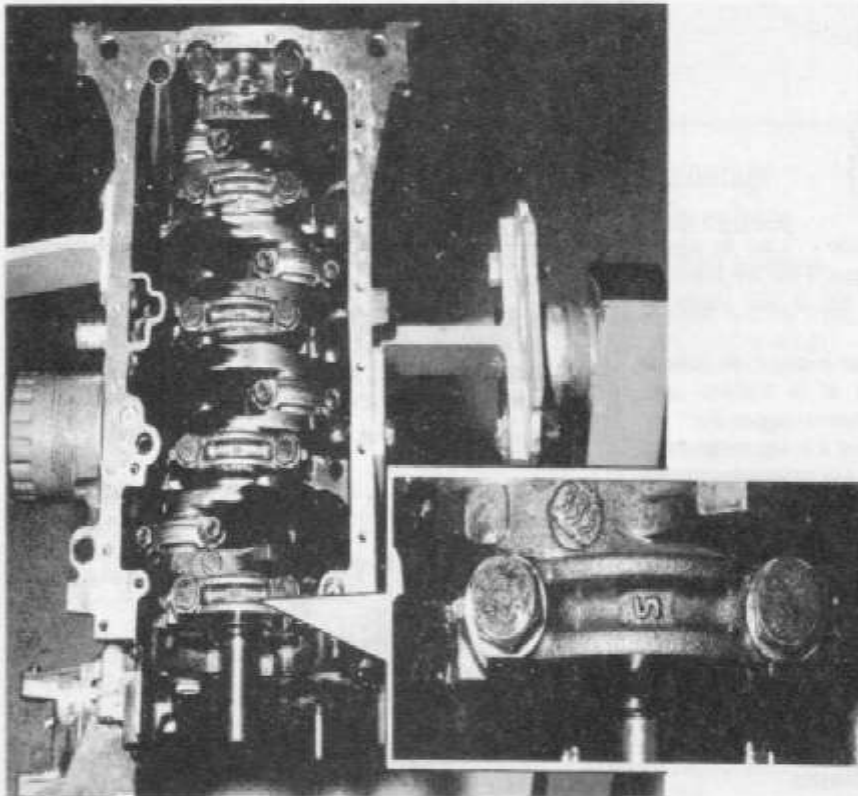


## EQUIPO MÓVIL

1. Cigüeñal - 2. Volante motor - 3. Calzas de ajuste del juego longitudinal - 4. Cojinetes de los cojinetes - 5. Brida de apoyo del anillo de cierre - 6. Piñón de mando de la bomba de aceite 7. Anillo de sello - 8. Polea del cigüeñal - 9. Biela 10. Pistón - 11. Pistón del eje 12. Cojinetes de bielas - 13. Segmentos



Extracción de la arandela de cobre y el cojinete guía del cigüeñal



- Dar la vuelta al motor y quitar el cárter de aceite
- Quitar la brida de soporte del anillo de sellado.
- Quite la bomba de aceite y luego su calza

- Quite la cadena y la rueda dentada del cigüeñal y luego suelte los conjuntos de biela-pistón
- Quite las tapas de los cojinetes del cigüeñal
- Quite el cigüeñal

## REARMANDO EL MOTOR

### REQUISITOS PREVIOS

- Todas las piezas deben estar limpias
- No Nunca raye las juntas de las piezas de aleación, utilice un decapante

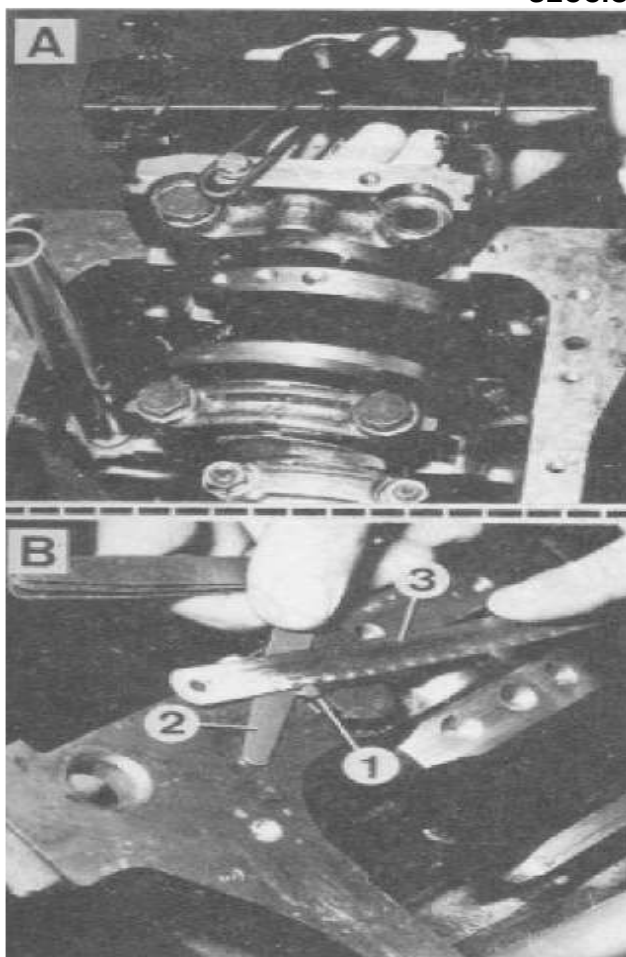
- Retire la cadena y la rueda dentada del cigüeñal y luego suelte los conjuntos de biela-pistón
- Retire las tapas de los cojinetes del cigüeñal
- Retire el cigüeñal

### CONTROL DE CIGÜEÑAL

- Coloque el cigüeñal en el bloque después de colocar los cojinetes recubiertos de aceite Montar las tapas de los cojinetes respetando las marcas (numeración y orejetas de los cojinetes orientadas hacia el lado del filtro de aceite)
- Colocar las laminillas de ajuste del juego longitudinal original (caras de la culata en el lado del cigüeñal)
- Colocar las unciones laterales del cojinete número 1
- Recubra el bisel de la tapa con rodamiento sellante (ejemplo Loctite. Formateado –
- Monte el rodamiento de la siguiente manera
  - Coloque la tapa del rodamiento en la herramienta 0153.A1.
  - Lubricar las pestañas y enganchar el conjunto en el bloque de cilindros inclinado a 45º
  - Enderezar y bajar el conjunto lentamente y fijar el tapón con los tornillos.
- Controlar el juego longitudinal del cigüeñal con un comparador y un destornillador para maniobrarlo Si el juego es correcto, cortar las juntas laterales a 1 mm del plano



Comprobación del juego longitudinal del cigüeñal



A. Colocación de la tapa de la paleta n 1 con la herramienta 0153.AT

B. Tapa de la paleta en su lugar, nivelar la Calza  
1-Junta tórica. 2-Sello lateral 1 mm. 3-Sierra de calce.

En el caso opuesto, retire las calzas de ajuste

### MONTAJE VARILLA-PISTÓN

#### DESMONTAJE

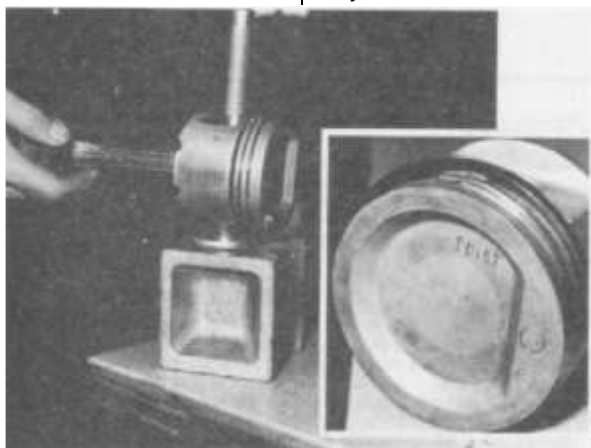
- Desmontar los conjuntos de biela del pistón extrayendo el pasador del pistón con la prensa.

#### Montaje

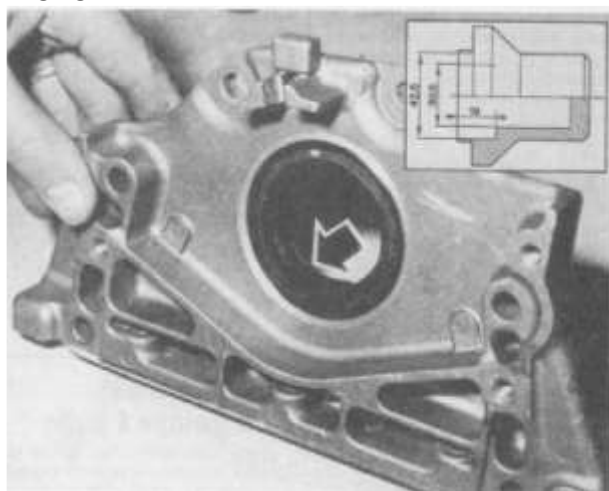
- Utilizar las herramientas y el

soporte para el desmontaje y montaje de los pasadores del pistón. el pasador de arrastre, pero no bloquee el pasador en el pasador del manguito, deje un espacio de aproximadamente 0,1 mm

- Orientar el pistón de modo que la flecha grabada en la cabeza apunte hacia arriba
- Coloque la biela de modo que, cuando el conjunto se coloque en el cigüeñal, el



Conjunto biela-pasador-pistón.



biela-eje cojinete está dirigido al lado del filtro de aceite

- Proceder de la siguiente manera para realizar el montaje

- Colocar las bielas sobre una estufa eléctrica de modo que los pequeños extremos de las bielas estén en buen contacto aislando las bielas en una placa retráctil o de otra forma, poner un trozo de soldadura de estaño autodestructible como indicador de temperatura en la biela

- Encender la estufa apagar la corriente tan pronto como se alcance punto de fusión de las piezas de soldadura.

#### Realice las siguientes operaciones rápidamente

- Limpiar la gota de soldadura en la primera biela y montar el conjunto

Colocar el anillo de estanqueidad del cojinete del cigüeñal en el lado del distribuidor mediante la (herramienta 0153.D). parte inferior e interior del motor

•rápidamente el bulón del pistón con la mano hasta que el cono tope en

• Espere al menos diez segundos, luego levante la cabeza y suelte el conjunto - Retire el portabrocas enrasar y proceder para las otras bielas de la misma forma

• Equipar cada pistón con sus segmentos y realizar el anillado de los segmentos

#### REENSAMBLAJE

- Montar el conjunto biela-pistón y colocar los casquillos de biela Montar el anillo de estanqueidad del cotó del cigüeñal paller volante con el amortiguador (herramienta 0153.C).

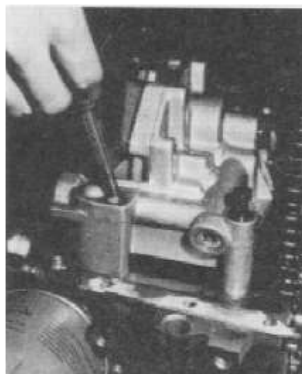


Instalación del anillo de estanqueidad del cojinete del cigüeñal del volante motor utilizando el amortiguador (herramienta 0153.C).



## SECCION 1 MOTOR

- Montar el anillo de estanqueidad del rodamiento en el lado de la distribución con ayuda del mandril 0153.D respetando su posición (ver figura)
- Colocar el piñón de la bomba de aceite en el cigüeñal
- Montar la bomba de aceite con la cadena y su cuña
- Advertencia: Colocar la guía tornillo de la bomba de aceite en su lugar (ver figura)
- Montar el soporte del sello en el lado del volante y luego su anillo de sello con la herramienta 0153.C. Primero recubrir su cara del cojinete del producto de sellado (ejemplo: Loctite Formétanche)
- Montar la carcasa
- Montar la guía portasellos y su arandela en el cigüeñal
- Montar la bomba de agua equipada con su junta
- Montar el filtro motor, el sensor de nivel y el presostato aceite
- Montar el volante motor y la placa de regulación del avance del encendido
- Girar el cigüeñal de manera que los pistones queden a mitad de carrera, volver a montar la junta de culata, luego la culata y apretarla al par prescrito y en el orden indicado (ver pág. (Montaje de la culata de cilindros)
- Montar la unidad de entrada de agua en el bloque
- Montar el soporte del motor
- Montar la unidad de agua en la culata de cilindros
- Montar la correa de distribución, el rodillo tensor y tensar la correa (ver pág. 20)
- Montar las carcasas de distribución
- Montar el colector de escape completo con sus juntas



Montar la bomba de aceite en el motor y colocar el tornillo

- Volver a montar el colector de admisión Recubrir la junta con sellador Loctite compuesto (Formajoint).
- Montar el soporte del colector de admisión (para motores de inyección).
- Monte la tapa de la culata de cilindros.
- Montar el encendedor, el colector de polvo, el rotor, el cabezal con su arnés y el soporte del arnés,
- Montar la bomba de aceite en el motor y colocar el tornillo guía.
- Vuelva a conectar los tubos de desgasificación del cárter.
- Vuelva a conectar el tubo de calefacción del cuerpo del acelerador o del carburador.
- Para motores de inyección, monte el amortiguador de pulsaciones en la tapa de la culata de cilindros.
- Montar el mecanismo de embrague (ver párrafo correspondiente en el capítulo EMBRAGUE)
- Reponer el nivel de aceite

### LUBRICACIÓN

#### Desmontaje y montaje de la bomba de aceite

Esta operación no presenta ninguna dificultad especial y se puede realizar en el vehículo después de quitar la carcasa inferior

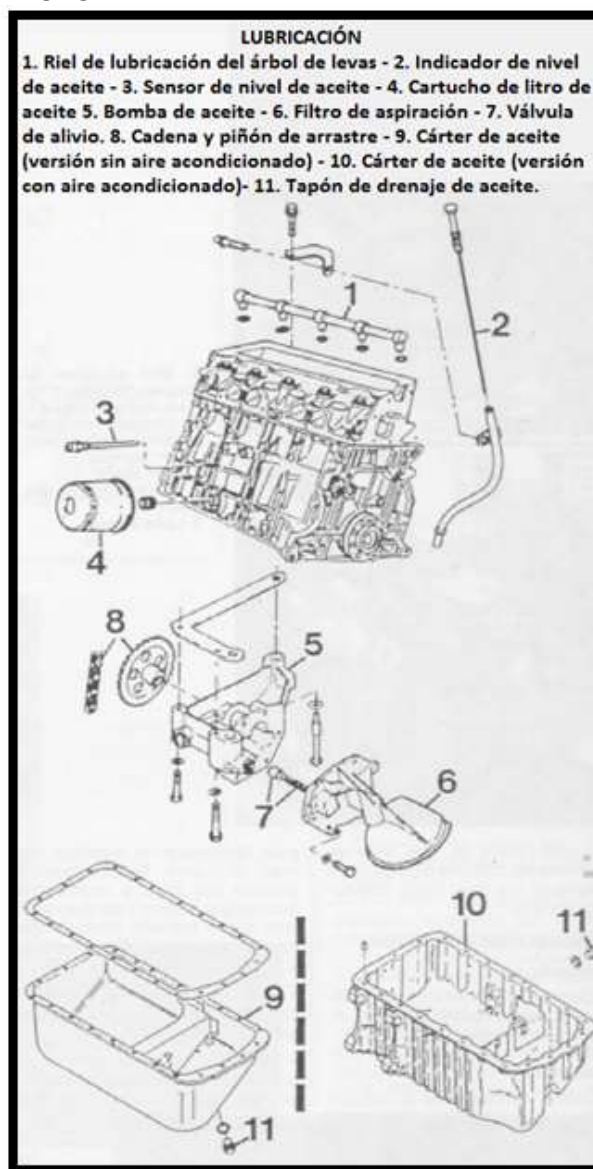
#### Comprobación la bomba de aceite

- Retirar la bomba
  - Medir, con un comparador, la retirada de los piñones de la bomba de aceite de la cara máxima del cojinete 0,05 mm
- La bomba no se puede reparar, si la dimensión medida está fuera de tolerancia, sustituir la bomba. • Vuelva a montar la bomba de aceite.

Advertencia: Tenga cuidado en la posición del tornillo guía.

#### Control de la presión de aceite

- Retire el presostato de aceite
- Enrosque el conector 1503 E en su lugar e inmovilice la manguera 1503 B con la extensión
- Conecte el manómetro 1503 AZ.
- Arranque el motor y estacione a una velocidad de 3500 rpm Espere 5 mm después de encender el ventilador



- Lea el valor de presión y compárelo con el indicado en las Especificaciones Detalladas
- Quite todos los dispositivos de control y vuelva colocar el presostato

### REFRIGERACIÓN

#### Reemplazo de bomba agua.

#### EXTRACCIÓN

- Desconectar la cinta de tierra de la batería
- Vaciar el circuito de refrigeración (ver párrafo siguiente)
- Retirar la correa de distribución (consulte la página 19)
- Retirar la bomba de agua y su sello

Nola. - El conjunto piñón, brida y turbina que constituye la bomba de agua no se puede separar, por lo que solo es posible realizar una sustitución completa de la bomba

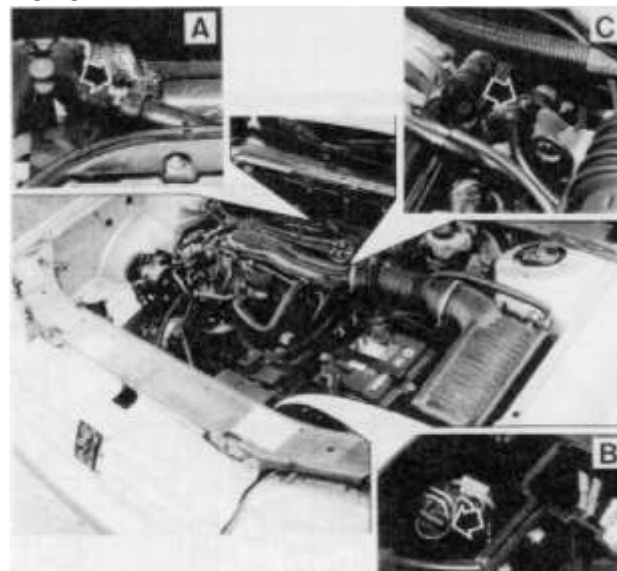
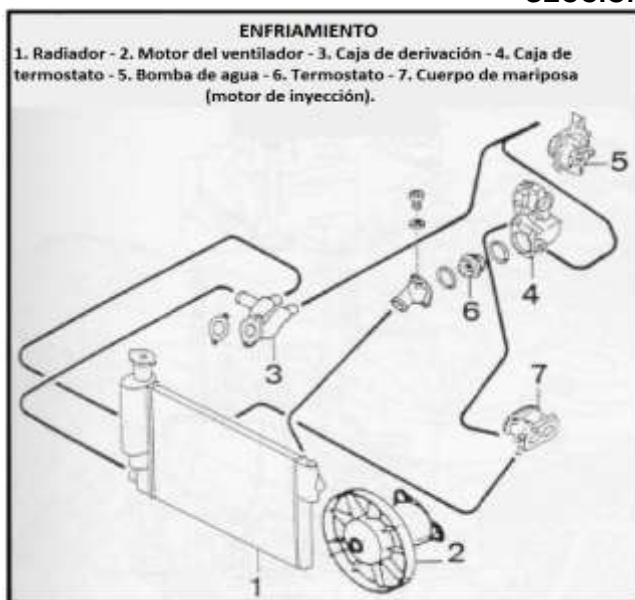
#### REPOSICIÓN

- Limpiar las caras de la junta
- Colocar la bomba de agua equipada con una junta nueva.
- Apretar los tornillos de fijación al par prescrito.
- Montar y tensar la correa de distribución (ver pág. 20).
- Llenar y purgar el circuito de refrigeración (ver párrafo siguiente).
- Vuelva a conectar a la correa de tierra de la batería.

#### Vaciado del circuito de refrigeración

- Abrir la tapa del depósito de expansión
  - Abrir los tornillos de purga - en la manguera de calefacción - en la carcasa del termostato - en el radiador
- Abrir los tornillos de drenaje - en el bloque de cilindros
- En el radiador

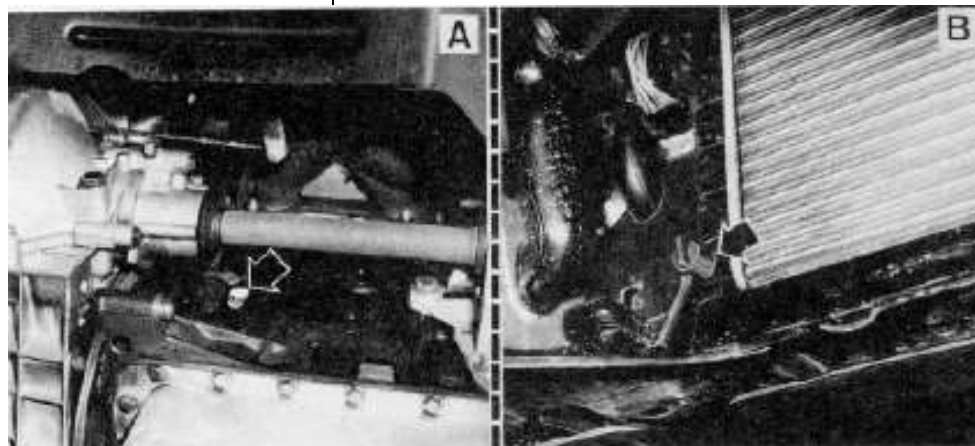
## SECCION 1 MOTOR



Implantación de los tornillos de purga. A. En la manguera de calefacción- B. En el radiador - C. En la unidad del termostato

### Llenado y purga del circuito de refrigeración

- Llene el circuito a través del depósito de expansión hasta el nivel del tapón.
- Cerrar los tornillos de purga tan pronto como el líquido fluya libremente, rellenando, si es necesario, el nivel en el recipiente que debe permanecer siempre a ras del tapón
- Vaso de expansión abierto, arrancar el motor y acelerar a 2000 rpm / min durante aproximadamente 2 minutos
- Rellene, si es necesario, el nivel hasta el nivel del tapón y cierre el vaso de expansión



Colocación de los tapones de drenaje  
A. En el bloque de cilindros - B. En el radiador

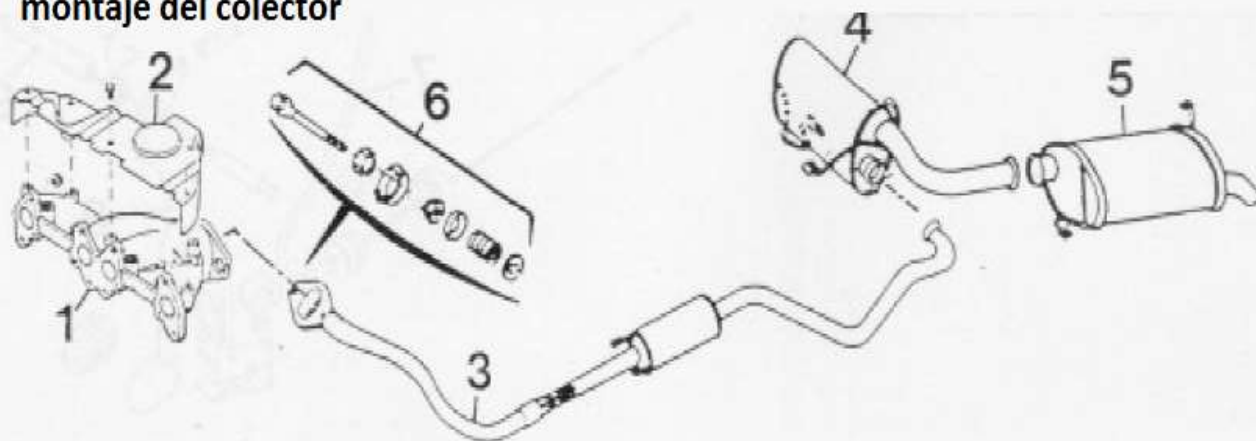
- Deje que el motor funcione como desee hasta que el ventilador del motor se active y suelte y pare el motor

- Espere aproximadamente 15 minutos y abra con cuidado el tapón del vaso de expansión
- Si es necesario, rellene el nivel

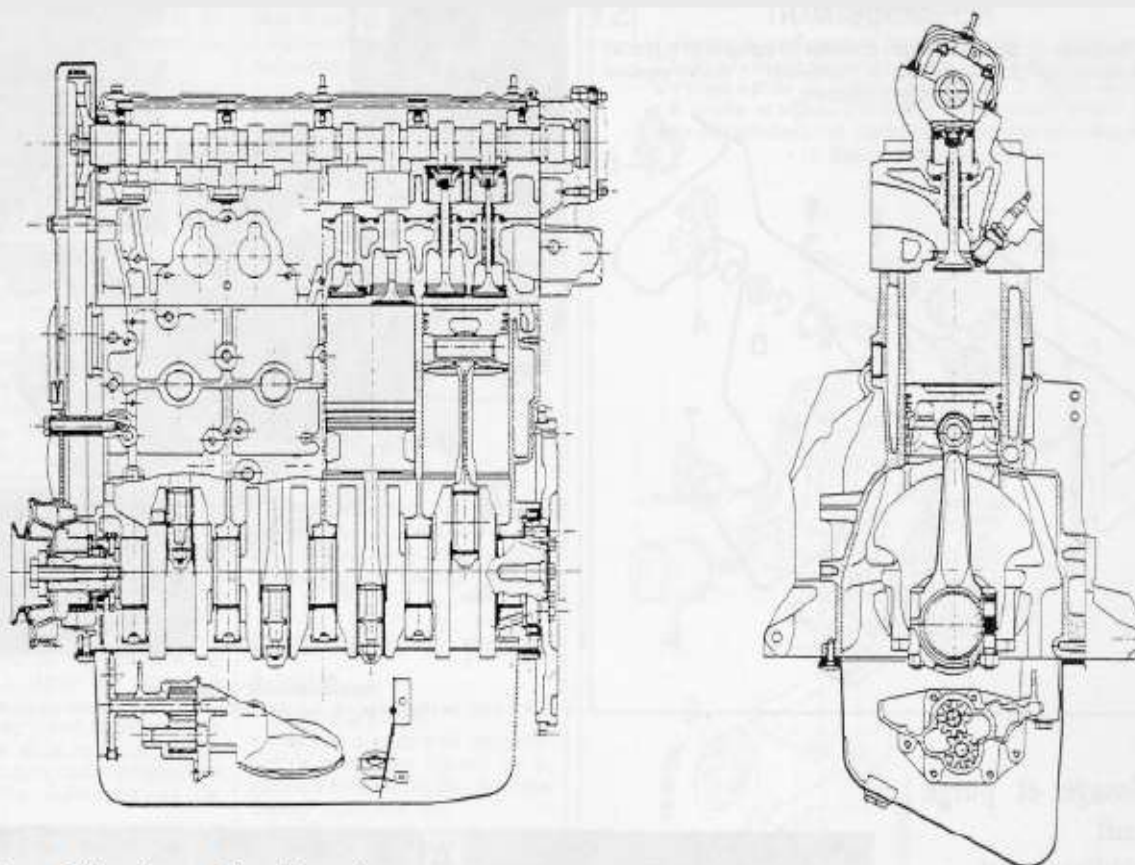
- del vaso de expansión hasta la marca.
- Maximo, volver a colocar el tapón.

## ESCAPE

1. Colector. 2. Colector de admisión de aire calentado - 3. Tubo delantero de expansión. 4. Silenciador primario - 5. Silenciador secundario - 6. Brida de montaje del colector



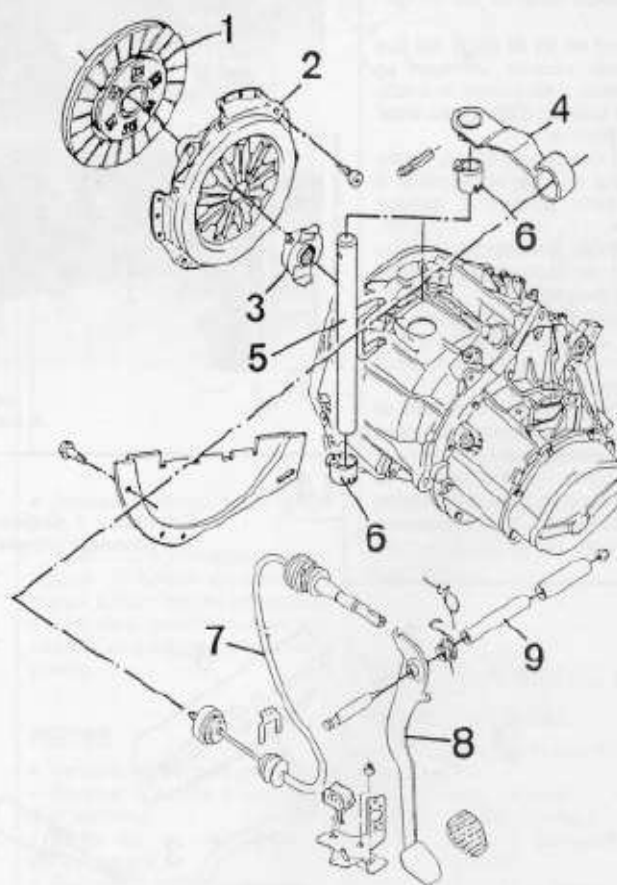




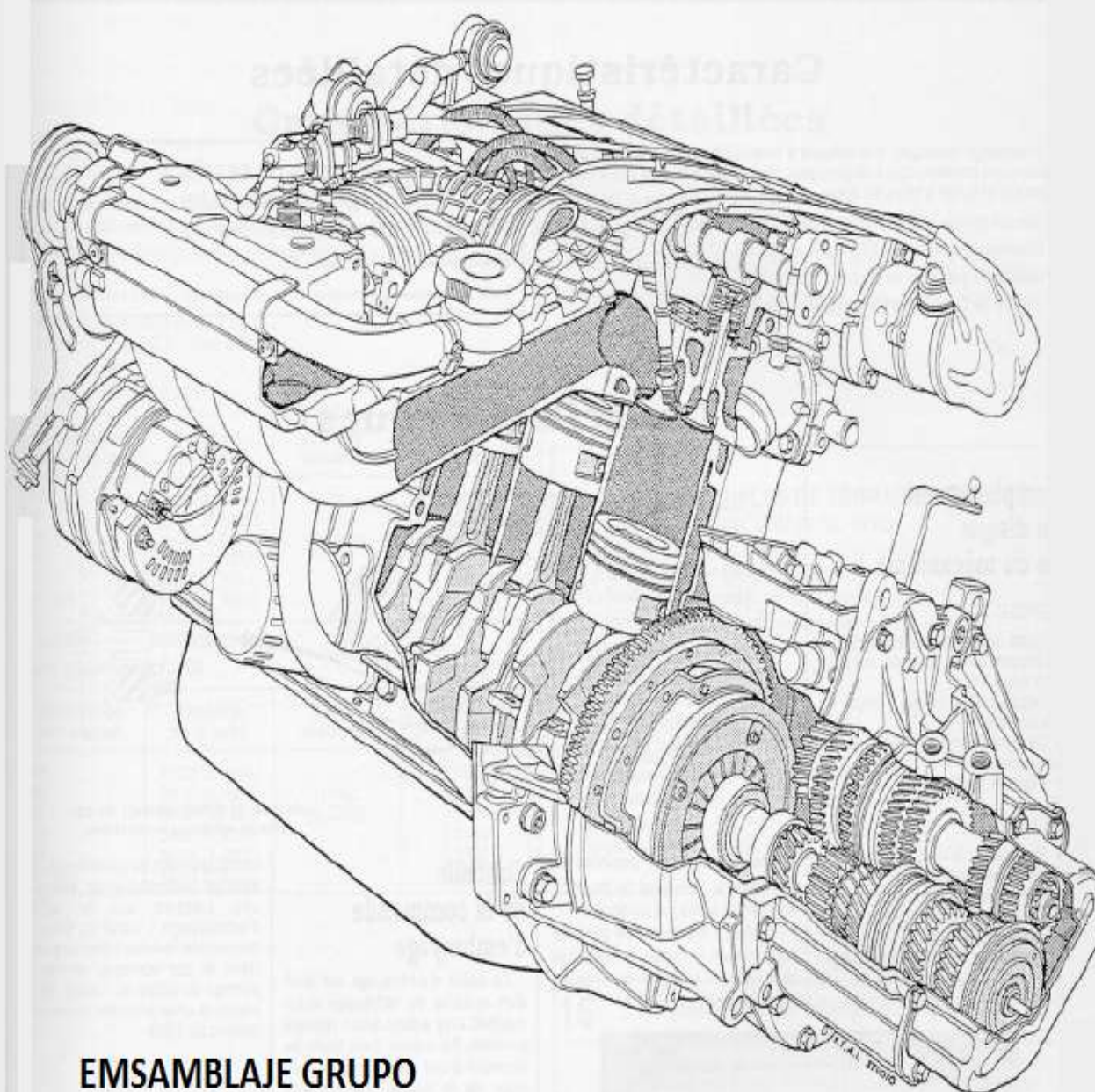
**Sección longitudinal y transversal del motor XU 10.**

### EMBRAGUE

1. Disco.
2. Mecanismo.
3. Tapón.
4. Palanca de control.
5. Eje de horquilla de control.
6. Casquillo de centrado.
7. Cable de control.
8. Pedal.
9. Eje de manivela.







**ENSAMBLAJE GRUPO  
MOTO TRACTOR**

# EMBRAGUE

2

## Características detalladas

Embrague clásico, monodisco accionado mecánicamente por cable

Mecanismo de embrague de diafragma, disco de embrague seco con buje elástico y cojinete de bolas a presión constante.

Marca y tipo de mecanismo: Valeo 215 CP 4850

Dimensiones del disco: 215 x 145 x 32 mm.

Calidad del forro del disco Valeo 202

Recorrido del pedal del embrague 149 mm

PARES DE APRIETE  
(en m.kg suave dan)

Mecanismo de embrague en volante 1.5.  
Volante motor en cigüeñal 5 Caja de cambios en motor: 5

## Sustitución del disco o del mecanismo

### EXTRACCIÓN

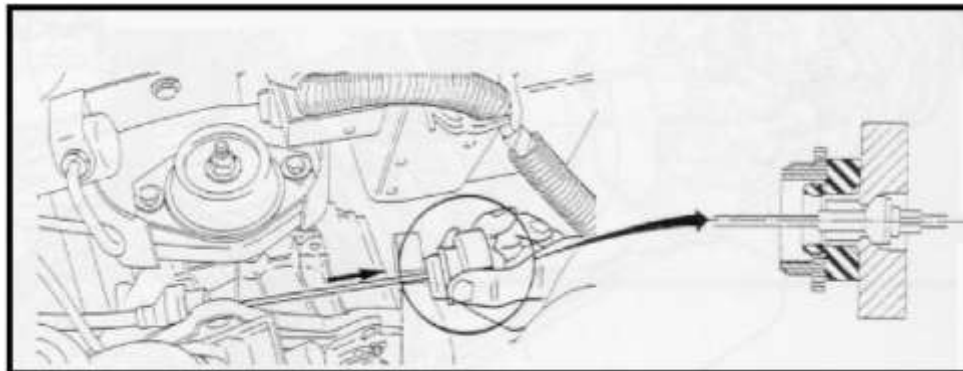
Esta operación se realiza después de desmontar la caja de cambios (ver pág. 31).

- Quite los tornillos de fijación del mecanismo
- Quite el mecanismo (marque su posición)
- Quite el disco.

### REPOSICIÓN

- Posicionar el disco mediante el mandril de centrado (ver figura).
- Montar el mecanismo y apretarlo al par presente en el volante en diagonal
- Retirar el contra mandril. Compruebe el estado del tapón, sustitúyalo si es necesario.

## Consejos prácticos



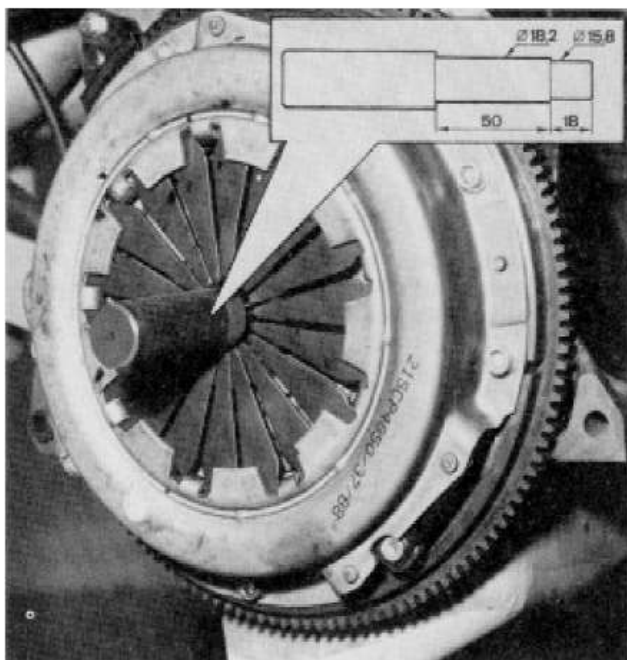
Controlar el funcionamiento del sistema de ajuste automático

- Recubra la superficie del carro con grasa de grafito o Molykote. el tapón en su manguito
- Compruebe la presencia de los pasadores de centrado en la carcasa del embrague y luego vuelva a montar la caja de cambios(ver pág. 32).

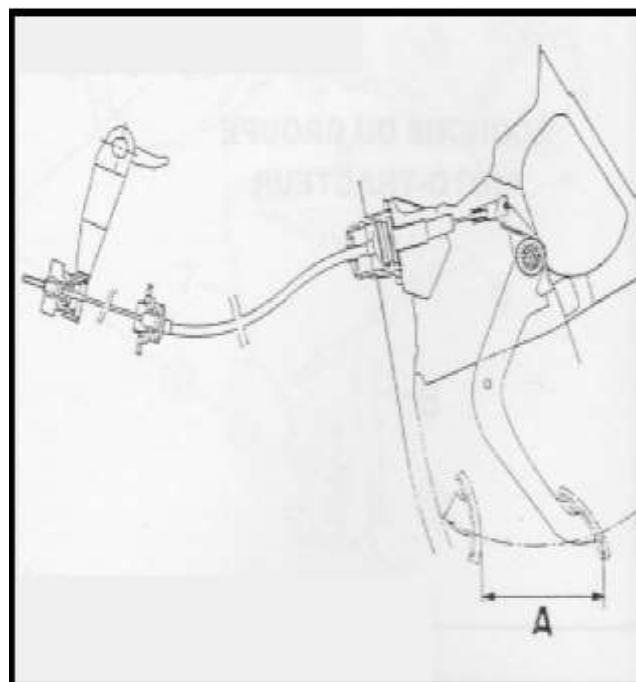
### Control del embrague

El cable del embrague tiene un sistema de autoajuste, por lo que no es posible realizar ningún ajuste. Por otro lado, es fácil de comprobar, el desplazamiento normal del pedal de embrague (ver valor en las especificaciones detalladas) y por otro lado el correcto

Funcionamiento del sistema de atrapamiento automático ejerciendo tracción sobre el cable del embrague: este último debe maniobrar libremente en su funda. Si no es así, comprobar la posición del cable a la altura del pedal y si no, sustituir el cable



Centrado del disco de embrague con el mandril (herramienta de 0214).



Comprobación del recorrido del pedal de embrague A150 mm).

## CAJA DE CAMBIOS-DIFERENCIAL

3

## Características detalladas

Caja de cambios de 5 velocidades formando una unidad con el Reductor de par y colocada transversalmente en el extremo del motor.

Selección de marcha mediante varilla simple y palanca de suelo

## Asignación de cajas de cambios

605 SL : caja BE 3 indice 2 CJ 01

605 SRI: caja BE 3 indice 2 CJ 06

Caja BE3 indice 2 CJ 01

Combinación de velocidades	Informes de caja	Reducir el par	Desmultiplicación total
1 <sup>ra</sup>	11/38 (0,2894)		0,0712
2 <sup>a</sup>	20/37 (0,5405)	16/65	0,1330
3 <sup>a</sup>	25/32 (0,7812)	(0,2461)	0,1922
4 <sup>a</sup>	32/31 (1,0322)		0,2540
5 <sup>a</sup>	37/28 (1,3214)		0,3252
M. AR	12/40 (0,3000)		0,0738

Caja BE 3 indice 2CJ 06

Combinación de velocidades	Informes de caja	Reducir el par	Desmultiplicación total
1 <sup>ra</sup>	11/38 (0,2894)		0,0653
2 <sup>a</sup>	20/37 (0,5405)	14/62	0,1220
3 <sup>a</sup>	25/34 (0,7353)	(0,2258)	0,1660
4 <sup>a</sup>	29/31 (0,9354)		0,2112
5 <sup>a</sup>	35/28 (1,2500)		0,2822
M. AR	12/40 (0,3000)		0,0677

## ACEITE CAJA DE CAMBIOS

Capacidad: 2 litros Aceite de transmisión recomendado 75 W 80 W (estándar API, GL5)

Periodicidad: sin cambio de aceite, control de nivel cada 60.000 km

## PARES DE APRIETE

(en danm o m.kg)

Caja de cambios en motor 5.

Caja piñón en caja embrague 12

Caja trasera en caja piñón: 1.5.

Tuercas del eje primario y secundario: 5

Tornillos de la carcasa del cojinete 1.2.

Tornillo de tope del eje MAR 2

Cojinete del diferencial en la carcasa 6.

Corona del diferencial 6

Interruptor de la luz de marcha atrás 2.5

Tapón de drenaje 1

Tuerca del eje M AA 1.5

Guía de empuje del embrague 1.3

## Consejos prácticos

Desmontaje-  
montaje de la  
caja de cambios

## EXTRACCIÓN

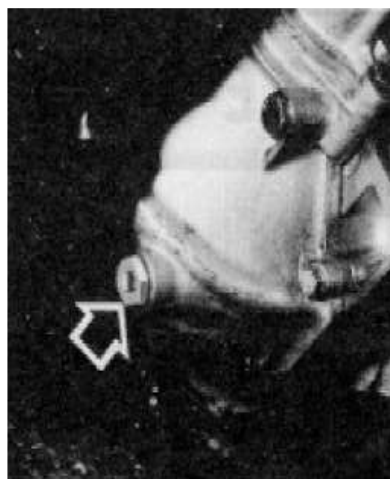
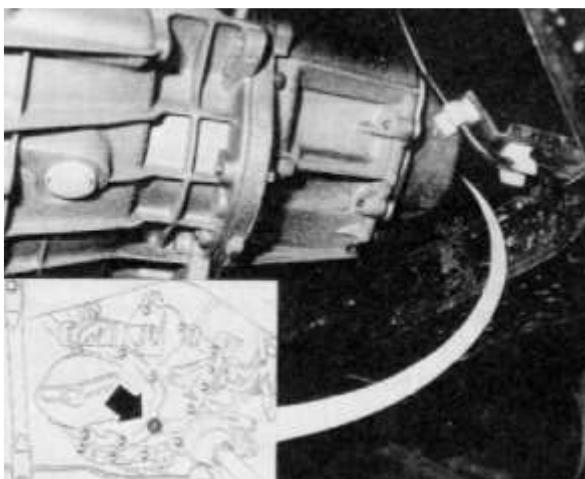
- Levantar el vehículo y calzarlo con las ruedas colgadas
- Vaciar la caja de cambios
- Fijar el capó en posición vertical
- Retirar la batería. Para motores de inyección, retire el caudalímetro de aire con los tubos
- Para motores de carburador, retire el conducto de aire que conecta el filtro y el carburador

- Desconecte el mazo de cables del motor
- Desconecte el interruptor de la luz de marcha atrás
- Desconecte el tubo de la válvula solenoide de desgasificación del tanque.
- Retire la manguera de entrada de aire caliente. Retire las abrazaderas de la caja de la batería, los relés y luego retire la caja
- Retire el cable de tierra
- Desconecte el cable del tacómetro.
- Desacoplar el cable del embrague de la horquilla
- Desconectar el sensor TDC
- Desacoplar las 3 varillas de control de velocidad





### SECCION 3 CAJA DE CAMBIOS – DIFERENCIAL



Colocación del tapón de drenaje arriba y el tapón de nivel de llenado (abajo) de caja cambios

Quite el conector del casquillo del velocímetro

- Quite el protector de plástico del montaje de la caja de cambios
- Quite los pernos de montaje del motor de arranque y aléjelo del volante
- Quite la rueda izquierda.
- Retire el guardabarros del paso de rueda y retire la barra de acoplamiento lateral del bastidor auxiliar. Quitar las dos transmisiones (ver el párrafo correspondiente en el capítulo - TRANSMISIONES. Quitar la

placa protectora del volante motor

- Soltar el motor usando un pórtico (herramienta 0911 A1 y 0911 A2) y amarrar la caja de cambios a un polipasto o una grúa de taller
- Quitar el soporte de la caja de cambios
- Quitar la placa de soporte del silent-block
- Quitar los tornillos de acoplamiento motor-caja de cambios
- Alejar la caja de cambios del motor y quitarla desde arriba

#### REPOSICIÓN

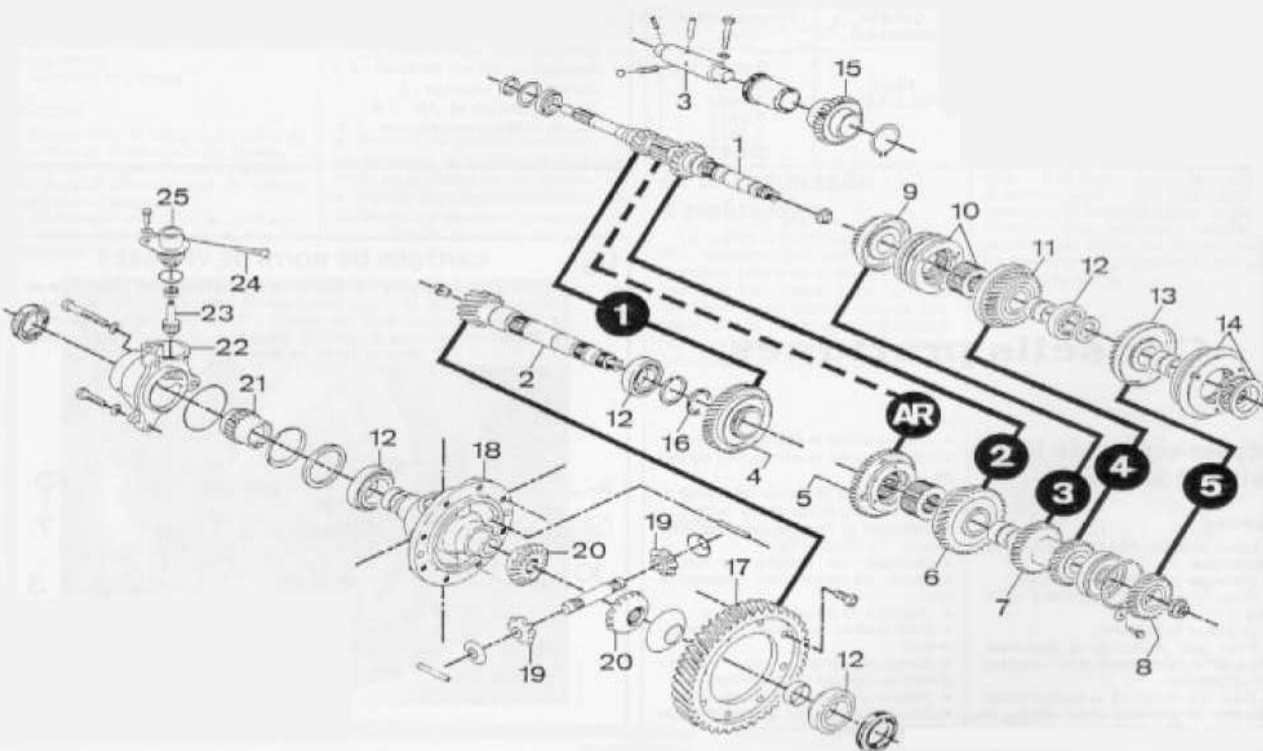
- Instalar una calza de madera entre la horquilla de control del embrague y la carcasa para inmovilizar
- Colocar la caja de cambios delante del motor y ponerla en marcha. Si es necesario, girar el volante para acoplar las estrías del disco en el eje primario. Fijar la caja de cambios al motor
- Colocar el arrancador. eje de soporte de la caja de cambios, el soporte de chapa, el soporte del motor y su tuerca de fijación
- Retirar la eslinga de las velocidades de la caja de

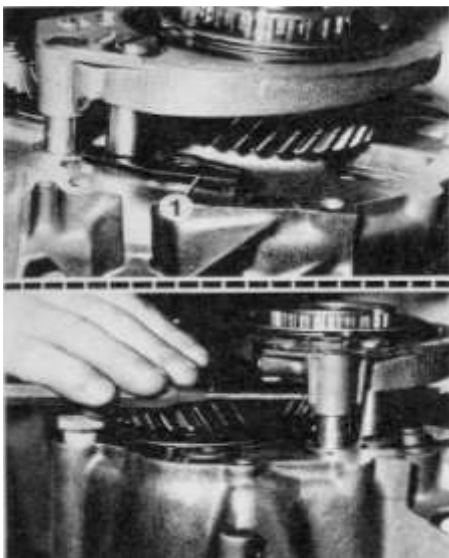
cambios y el travesaño de soporte en el motor

- Montar las transmisiones (ver el párrafo correspondiente en el capítulo TRANSMISIONES).
- Montar la placa protectora del volante motor
- Montar el tirante de apoyo y el guardabarros
- Acople las varillas de control de velocidad
- Conectar el sensor TDC
- Reconectar el conducto de aire caliente

#### PIÑONES DE LA CAJA DE CAMBIOS

1. Rejilla primaria; 2. Eje secundario; 3. Eje del engranaje AR; 4. 1ª marcha; 5. Equipo AR; 6. 2da marcha; 7. 3ra marcha (piñón fijo); 8. 5 marchas (piñón fijo); 9. 3ª marcha; 10. Conjunto sincronizador 3ª-4ª; 11. 4ª marcha; 12. Cojinete; 13. Piñón de engranaje; 14. Conjunto sincronizador de 3ª marcha; 15. Marcha atrás intermedia; 16. Tope de la aguja; 17. Anillo roductor de torsión; 18. Caja del diferencial; 19. Satélites; 20. Planetarios; 21. Piñón de mando del tacómetro; 22. Extensión del cojinete de par de reducción; 23. Piñón accionado por tacómetro; 24. Pasador de bloqueo; 25. Manguito de centrado del cable del tacómetro.





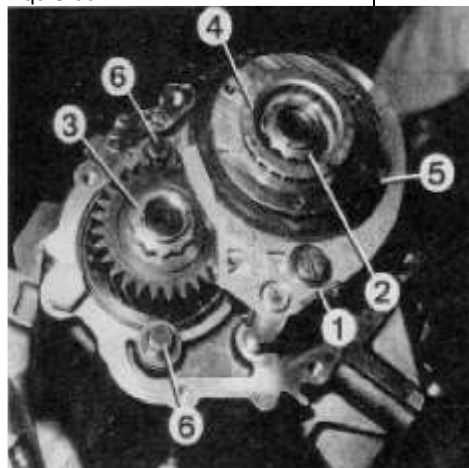
Retirada de la placa tope (1) y extracción del eje del pasador horquilla del quinto

- Acople el cable del embrague del control de ajuste
- Reconecte el cable tacómetro
- Vuelva a colocar la bandeja de la batería y asegure el cable de tierra
- Conecte los relés fijos a la bandeja
- Montar el tubo de la electroválvula de desgasificación del depósito.
- Colocar la tapa de plástico del soporte del cambio.
- Conectar la viga y el contacto. Buzo luz de marcha atrás
- Llenar la caja de cambios
- Controlar el cambio de marchas correcto
- Montar las ruedas y bajar el vehículo al suelo

### Desmontaje y montaje de los ejes de la caja de cambios en el vehículo

#### EXTRACCIÓN

- Levantar el vehículo y calzar las ruedas delanteras colgando
- Vaciar la caja de cambios.
- Quitar la rueda delantera izquierda.



Desmontando los ejes de la caja de cambios

1. Horquilla de cambio
2. Primario tuerca del eje.
3. Tuerca del eje secundario.
4. Sincronizador hub-5.
5. Jugador sincronizador -
6. Tornillo de retención del eje del cojinete del segundo



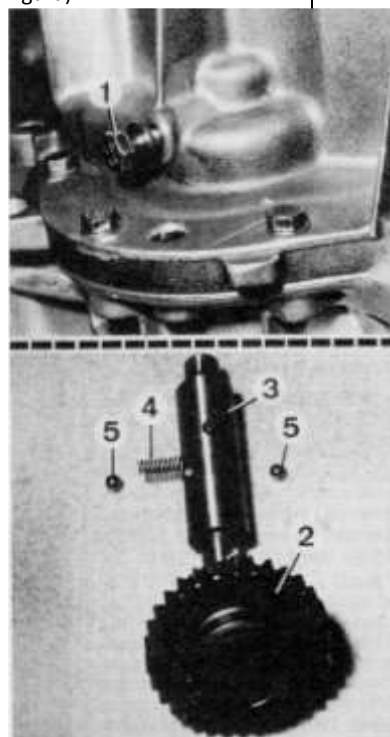
Extracción del pin 5º CONTROL (1)

enganchando un informe y además el del quinto empujando la horquilla. . Retire la tuerca del eje primario.

- Retirar el clip de la horquilla (ver figura).
- Retirar el cubo del sincronizador (utilizar un extractor si es necesario)
- Retirar el sincronizador provisto de su horquilla
- Retirar la Atención: tener cuidado de no dejar escapar la bola que está alojada en la horquilla de 5ª marcha 5ª marcha equipada con su anillo y de la arandela de soporte del eje primario
- Quite los dos pernos de retención del cojinete del eje secundario. Quite el circlip con un destornillador (vea la figura).

• Quite la placa de tope de impuestos de la horquilla. Desmonte el eje y del engranaje intermedio de la marcha atrás Engranaje

1. Tornillo de bloqueo -
  - 2.intermedio -
  3. Eje -
  - 4 al 5. Muelle de bloqueo y bolas
- Coloque la caja de cambios en punto muerto utilizando la palanca de selección.
  - Quitar el tornillo de retención del eje de la marcha atrás.
  - Retire la carcasa del engranaje de la caja de cambios
  - Retire el eje de la marcha atrás y el engranaje intermedio
- Precaución: Al retirar el eje, tenga cuidado con las bolas que caen y el resorte



Extracción del eje y del engranaje intermedio de la marcha atrás engranaje

1. Tornillo de bloqueo -
- 2.intermedio -
3. Eje -
- 4 al 5. Muelle de bloqueo y bolas





Extracción del conjunto de engranajes de las horquillas

- Retirar la arandela magnética.
- Gire el eje de control en 50 y retírelo.
- Retire el otro eje de control de velocidad.
- Retire el eje primario, el eje secundario y el conjunto de horquillas.

Retirar la rajadura del cojinete del eje primario

- Retirar el anillo de estanqueidad con un destornillador angular

## COMPROBACIÓN DE LA CARGA PRECARGADA DEL COJINETE DEL EJE PRIMARIO

- Engrasar y montar el nuevo anillo de estanqueidad en la carcasa del embrague con la herramienta 7107TO

**Precaución:** Posicionar el labio o junta hacia el interior del reductor

- Coloque el eje primario completo en la carcasa del piñón y sujételo con el manguito 7107-TR
- Coloque el manguito 7107-TS en el eje primario (jaula del cojinete en su lugar)
- Mida la distancia B entre la cara de contacto de la carcasa y la cara superior del mandril

**Nota.** Una vez obtenido este valor, restar 10 mm que corresponde al grosor del talón del mandril y quitar también el grosor de la regla.

- Medir la distancia A entre la superficie de unión de la carcasa del embrague y la superficie de apoyo de la arandela de ajuste en la junta

**Nota.** - Para la medición, la cuña no debe estar colocada. Deducir el espesor de la regla de esta dimensión

- Determinar el espesor de la laminilla de ajuste a colocar procediendo de la siguiente manera =  $AB - 0.08 \text{ mm}$  008 mm corresponde al juego con el que se debe manipular el eje primario)

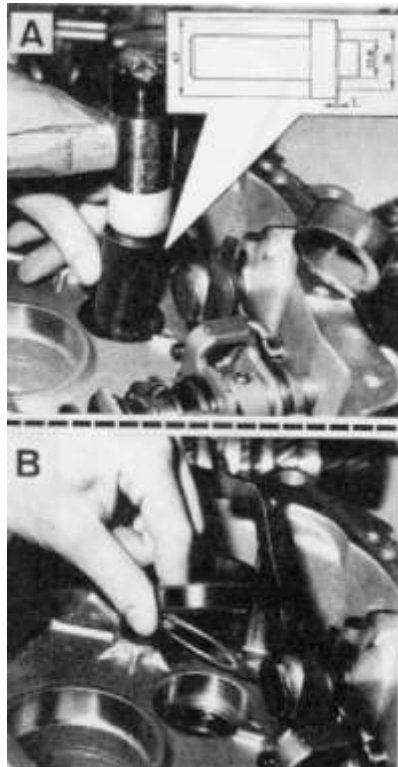
- Las laminillas disponibles son 1.1.1.1.2.1.3 y 1,4 mm de espesor
- Si el valor determinado no se corresponde exactamente con las dimensiones disponibles, elegir una lo más cercana posible.

## REPOSICIÓN

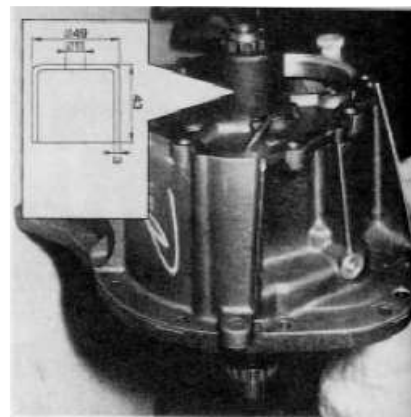
- Antes de comenzar a montar los ejes, comprobar la presencia del deflector de aceite en el cárter y comprobar que el control de velocidad esté en punto muerto
- Montar la laminilla de ajuste y la pista exterior del cojinete del eje primario
- Acople los dos ejes y coloque las horquillas en los casquillos del sincronizador
- Colocar el conjunto en la carcasa,
- Montar el eje de la horquilla por orientándolo para colocar la ranura en el extremo del eje perpendicular a los ejes
- Colocar el eje de control de la quinta marcha
- Colocar la rueda loca de la marcha atrás

## Nota

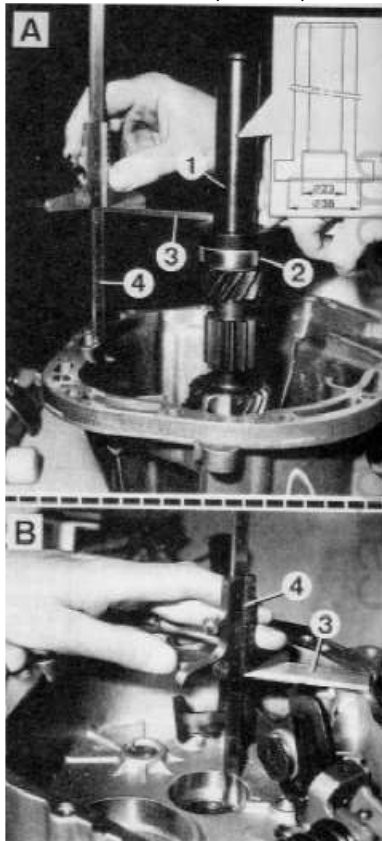
- Preste atención a las dos bolas del eje y coloque el pasador en la ranura de la carcasa.
- Monte la base magnética y compruebe la presencia de los pasadores de centrado de la carcasa del piñón.
- Recubra la cara de la junta de la carcasa con sellador (ejemplo Loctite Formajoint).
- Montar la carcasa del piñón y apretar sus tornillos de fijación al par prescrito
- Montar el tornillo de tope del eje de la marcha atrás con su arandela de cobre.



A. Establecimiento del anillo de sellado  
B. Implementación de la cuña y el rodillo.  
eje primario



Mantenga el eje primario en la caja de engranajes usando el manguito de la herramienta (7107.TR).

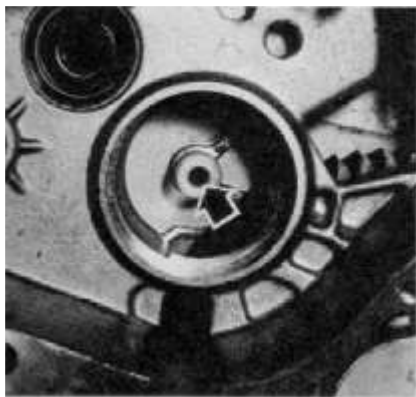


Comprobación de la precarga del rodamiento del eje primario A. Medida de la dimensión "B"; B Medida de cota. "B"; 1 portaherramientas (7107.TS); 2 Rodamiento; 3. Regla; 4- Calibre de profundidad.

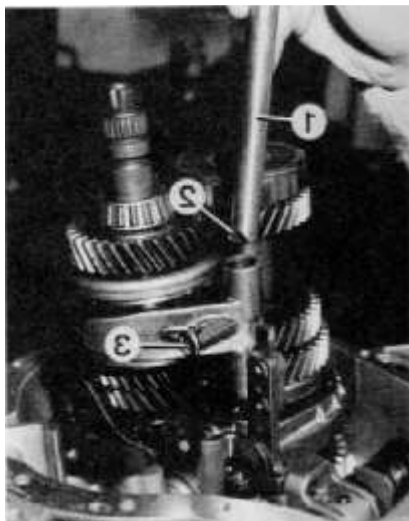
- Montar la placa de tope del eje de horquillas y su tornillo de fijación
- Montar el clip de retención del rodamiento del eje secundario y luego los tornillos de retención del rodamiento
- Montar en el eje primario, la arandela (lado plano hacia el piñón de 5"), el anillo y 5ª marcha
- Acople una marcha mediante la palanca selectora
- Montar la 5ª marcha en el eje secundario y la tuerca de apriete
- Montar el sincronizador 50 equipado con su horquilla

**Precaución:** Colocar la bola en la horquilla y colocarla en su lugar en el eje.





Comprobación de la presencia del deflector de aceite.



Montaje del eje de control de la horquilla 1. Eje- 2 Chaflán-3. Bola de bloqueo



Montaje del eje y la marcha intermedia paso inverso 1. Ranura - 2. Eje - 3. Pasador



Colocación de la arandela del eje primario  
1. Arandela - 2. Eje primario



Extracción del conjunto de cojinetes, 4º engranaje deslizante del 3º-4º engranaje. 3 del eje primario



Montaje del cojinete del eje primario (lado embrague).

- Montar el cubo sincronizador y montar la tuerca del eje de entrada
- Enganchar la 5ª marcha y apretar las tuercas del eje con los pares prescritos y luego el bordillo
- Montar el circlip en el eje de la horquilla y luego el pasador de la 5ª marcha
- Recubrir la cara de la junta con pasta selladora y luego vuelva a montar el cárter.
- Vuelva a montar el conjunto de soporte de la caja de cambios, luego coloque el protector de plástico. Retire el travesaño del soporte del motor.
- Acople el cable del embrague.
- Conecte el mazo de cables y el interruptor de ralentí inverso
- Para motores de inyección, vuelva a montar el caudalímetro.
- Para motores con carburador, vuelva a colocar el conducto de aire entre el carburador y el filtro de aire.
- Llene la caja de cambios.

- Monte el guardabarros y la barra de dirección.
- Vuelva a montar la rueda y baje el vehículo al suelo.

#### **Desmontaje de la caja de cambios.**

Retire la caja de cambios.

- Montar la caja de cambios en un soporte de taller adecuado
- Desmontar los ejes de la misma forma que en el vehículo (ver operación arriba).

#### **Reensamblaje-revisión de la caja de cambios**

##### **REVISIÓN DEL EJE PRIMARIO •**

Con una prensa, retire el 4º engranaje deslizante 30.4e y el conjunto de cojinete de 3º engranaje del eje primario (marque el engranaje deslizante en relación con la maza).

- También utilizando una prensa, extraiga el cojinete del lado del embrague con una placa.
- Sustituir el cojinete, volver a montar usando una prensa, el uso de herramientas 80317. F. la placa de apoyo 8013T-B3 y B4

- Enganche la 3ª marcha, el 3º / 4º buje y la 3ª / 4ª marcha deslizante, respetando las marcas de desmontaje, la 4ª marcha, el manguito y luego el cojinete en la prensa

##### **REVISIÓN DEL EJE**

- si es necesario la quinta marcha y el cojinete con un extractor y quitar el piñón para quitar
- Quitar el piñón conducido de la quinta, rodante, piñón de una pieza 3a-4a, la 2a marcha y su anillo, la 1a.ze deslizante engranaje
- Retire el piñón del tope de la aguja, el anillo de tope del rodamiento
- Presione el rodamiento hacia afuera
- Reemplace el rodamiento por uno nuevo. Utilice un tubo adecuado o 80317.E
- Coloque el anillo de tope del cojinete, el tope de la aguja y el piñón de tracción
- Monte el engranaje deslizante 1º-2º, las entradas de los dientes del engranaje deslizante mirando hacia el lado del engranaje.

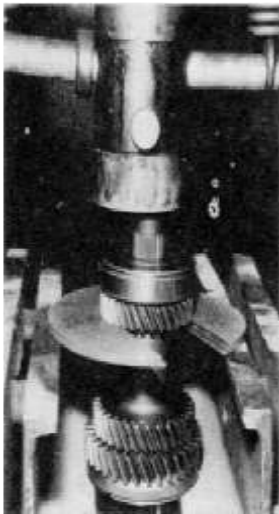
Respete las marcas de la rueda deslizante del cubo realizadas durante el desmontaje.

Montar la 2ª marcha con su plato giratorio

- Montar el conjunto monobloque de 3ª-4ª marcha
- Montar el cojinete, la ranura del circlip mirando hacia fuera

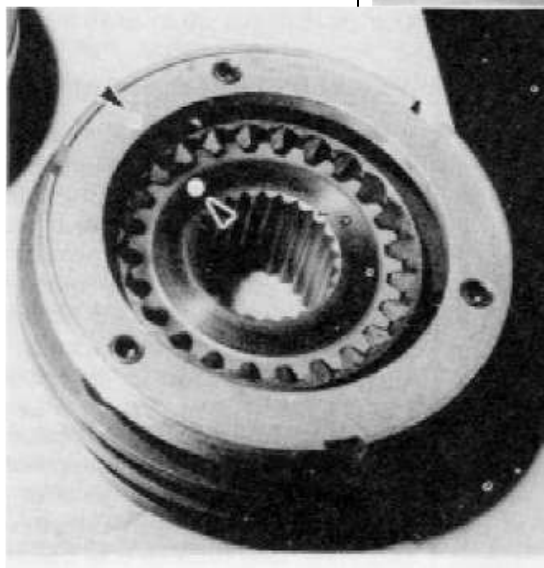
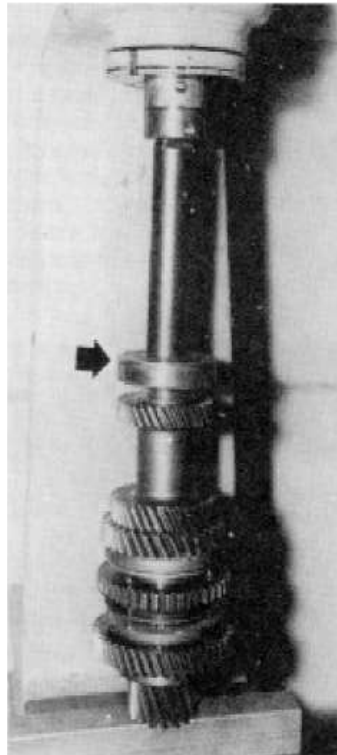
##### **REVISIÓN DEL DIFERENCIAL**

- Retire un pasador de bloqueo del eje planetario, luego retire el eje y los engranajes planetarios, recójalos con sus arandelas antifricción y luego los engranajes planetarios
- Retire la corona, retire los cojinetes de la caja Utilice un extractor universal
- Sustituir los cojinetes por otros nuevos utilizando la prensa
- Volver a montar las ruedas planetarias con arandelas antifricción nuevas, montar el eje y fijarlo con alfileres
- Colocar las ruedas planetarias y luego la corona, cara rectificada en el lado de la caja y apretar los tornillos al par prescrito



Extracción del conjunto de cojinetes piñón 3ª, 4ª, 2ª de 1ª. 2º del eje secundario.

Montaje del cojinete del eje secundario Implantación flecha de la ranura del clip de bloqueo



Reparación del sincronizador 3ª-4ª

A. Colocación del anillo obturador de salida de par de reducción -B. Posicionamiento del piñón de mando tacómetro



Extracción de un pasador de bloqueo del eje satélite



Retirada un cojinete diferencial.

## MONTAJE.

El montaje de la caja de cambios se realiza de la misma forma que el montaje en el vehículo. Por tanto, es necesario remitirse al apartado correspondiente.

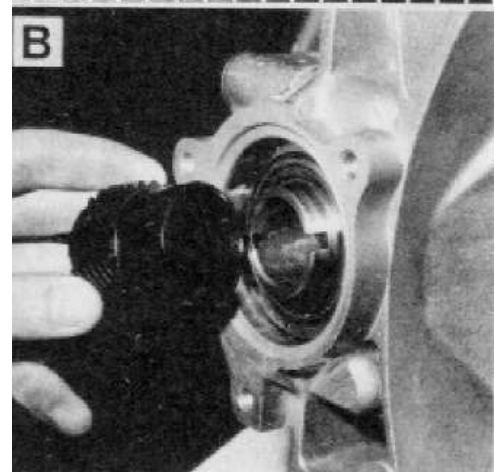
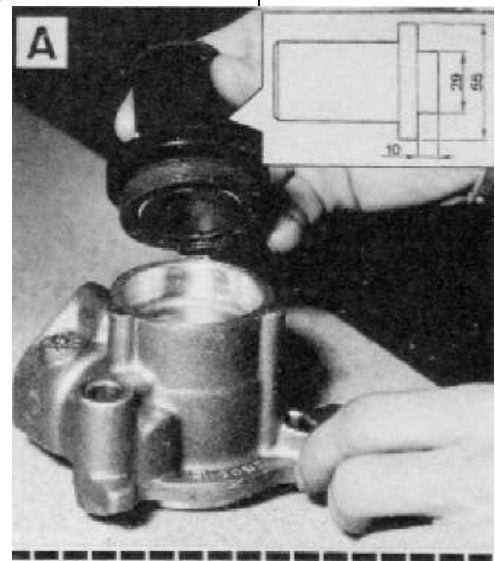
**COMPROBACIÓN DE LA PRECARGA DE LOS COJINETES DEL EJE PRIMARIO**

- Retirar la guía de empuje de

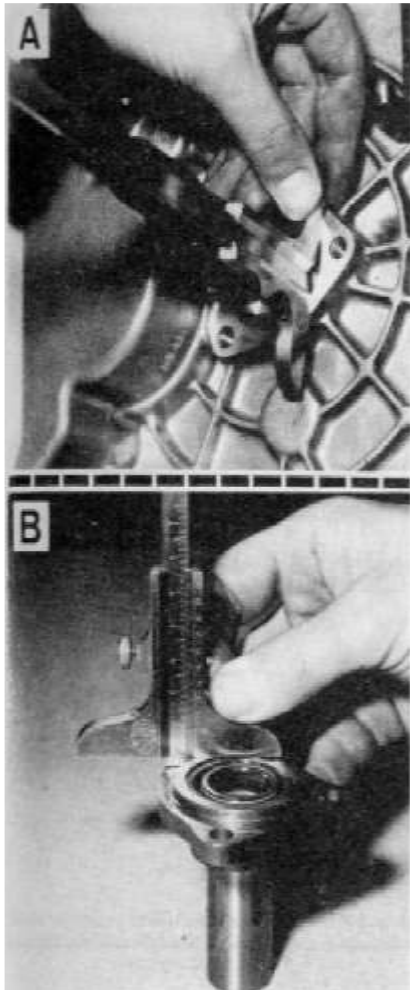
embrague, cámbielo si hay algún signo de agarrotamiento.

- Coloque la vaina 7101 TL, de 2,4 mm de grosor, detrás de la guía de tope. Vuelva a montar la guía y apriétela al par prescrito

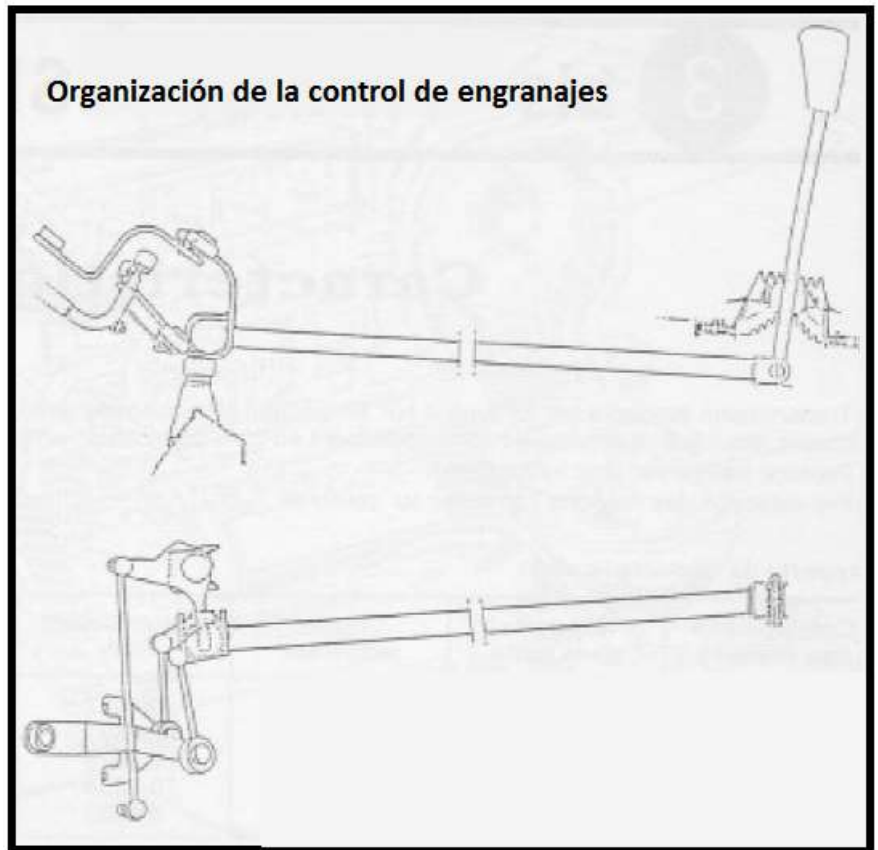
- Medir, con ayuda de un tope de profundidad, por un lado, la profundidad del rodamiento en relación con





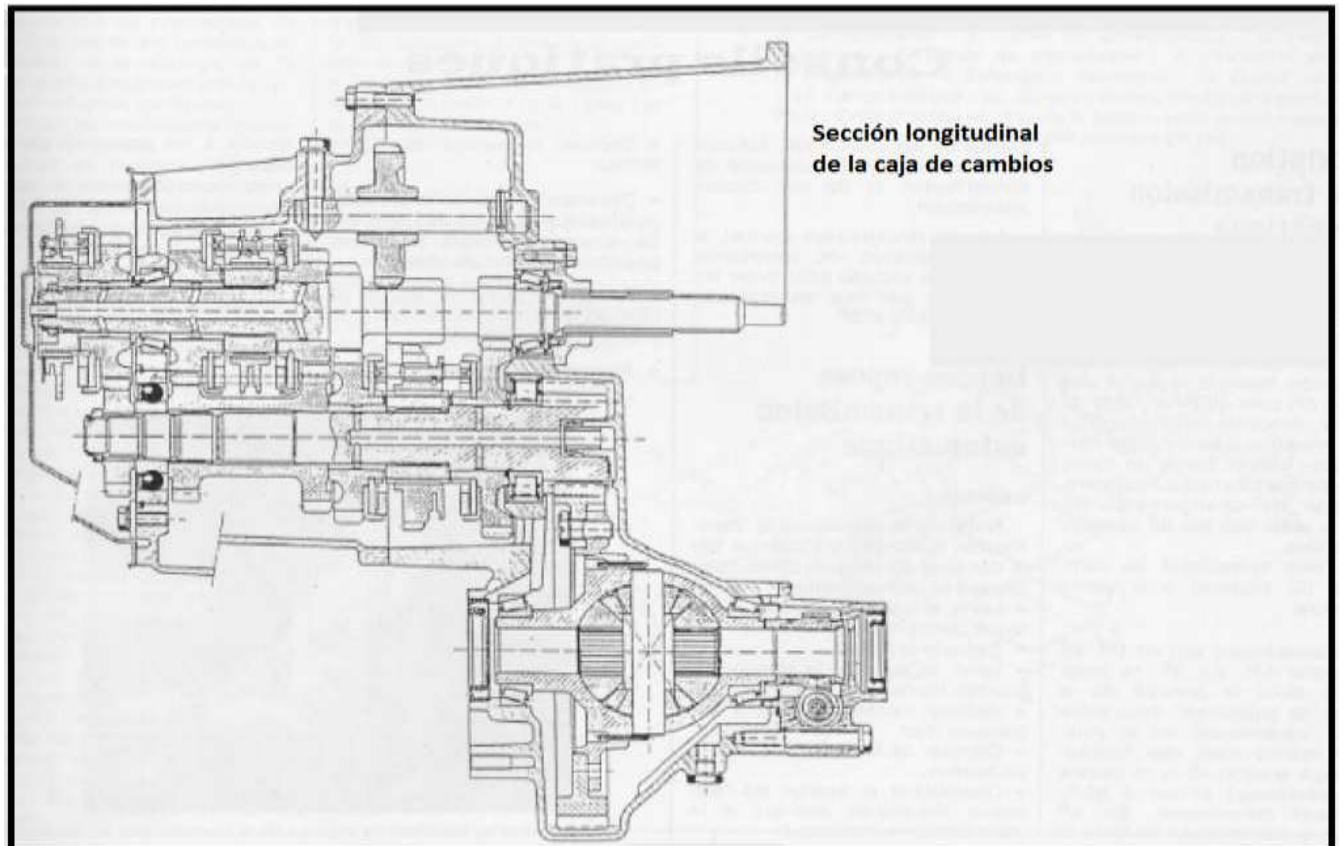


Control de la pro. carga de los cojinetes del eje primario A Mida la distancia entre la cara del cojinete y la carcasa - 8. Mida la altura del hombro de la guía de empuje



cara de la carcasa y, por otro lado, el hombro de la guía de parada sin su sello. Calcule la diferencia a este valor agregue 0.15 mm para la tensión en los cojinetes (este valor tiene en cuenta el grosor del sello de papel)

- Reemplace el sello de la guía de tope (mandril 7101.TH)
- Coloque el calce especificado, el sello y la guía.
- Apriete los tres tornillos con el par prescrito.
- Montar la horquilla, el cojinete de desembrague y para evitar resbalones que puedan provocar un bloqueo al volver a montar la caja de cambios, sujetar la horquilla en relación con la carcasa





# TRANSMISIONES

4

## Características detalladas

La transmisión a las ruedas delanteras se realiza mediante 2 ejes de diferentes longitudes, cada uno de los cuales comprende 2 juntas homocinéticas

- Junta trípode en el lado de la caja de cambios.
- Rótula en el lado de la rueda.

El eje recto más largo está provisto de un rodamiento de bolas unido a un rodamiento intermedio que se fija al cárter

### PARES DE APRIETE (en daNm o m.kg)

Tuerca de transmisión 34,5, Tornillo de rueda 8, 5  
Rótula inferior en triángulo de suspensión 4,5

## Consejos prácticos

### Desmontaje-montaje de una transmisión

#### EXTRACCIÓN

- Levantar y sujetar el vehículo con las ruedas delanteras colgando
- Desmontar la rueda del lado correspondiente
- Vaciar la caja de cambios.
- Inmovilizar el disco con la herramienta de bloqueo 0606.AY) o realizar un montaje similar y luego retirar el pasador (1) la jaula de la tuerca (2) y la tuerca central (3)

**Importante:** es imperativo no utilizar nunca los frenos para Intente aflojar la tuerca del cubo porque el par generado podría cortar los tornillos que sujetan el disco de freno al cubo.

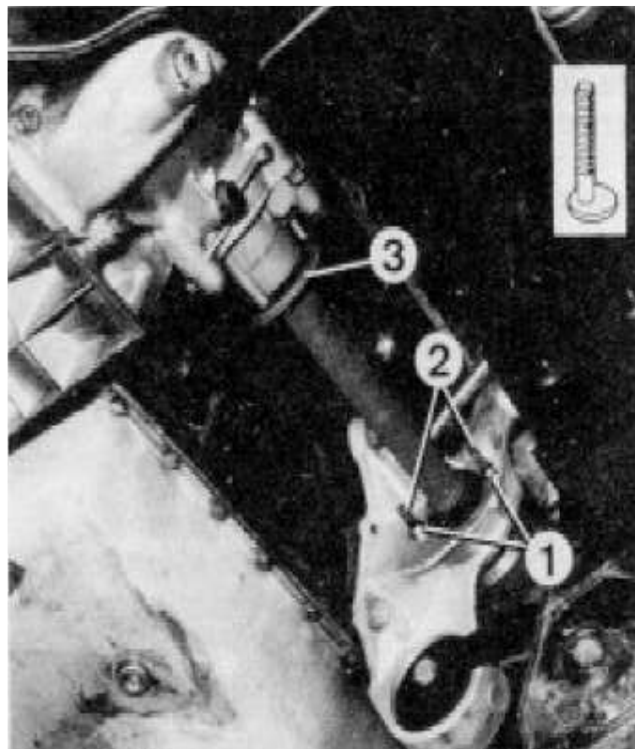
- Quitar la tuerca de la rótula de suspensión y extraerla del triángulo de suspensión con un extractor de rótula universal
- Quitar el sensor de rueda (para vehículos equipados con sistema de frenos antibloqueo ABS)

### Transmisión pegada a la izquierda

- Girar las ruedas completamente a la derecha
- Mover el pivote hacia afuera para soltar la transmisión del buje.
- Soltar la transmisión de la caja de cambios y quitarla.

### Lado derecho de la transmisión

- Aflojar las tuercas (1) del cojinete pernos de retención (2) en el cojinete intermedio unas cuantas vueltas
- Gire los tornillos de retención (2) media vuelta para soltar el cojinete
- Dirija las ruedas completamente hacia la izquierda.
- Mueva el pivote hacia afuera para soltar la transmisión del buje
- Soltar la transmisión de la caja de cambios, cuidando de recuperar el deflector (3) y sacarlo lateralmente a través del cojinete intermedio

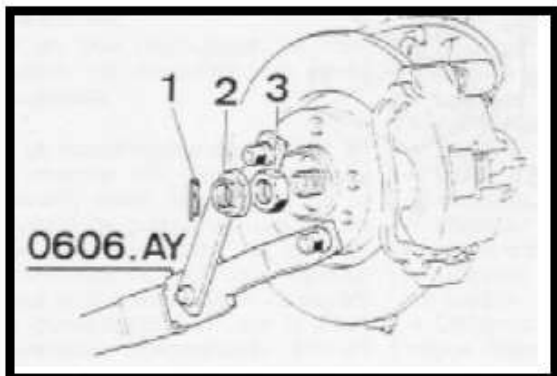


Extracción de la transmisión en el lado derecho (recuadro: particularidad de la forma del tornillo de retención)

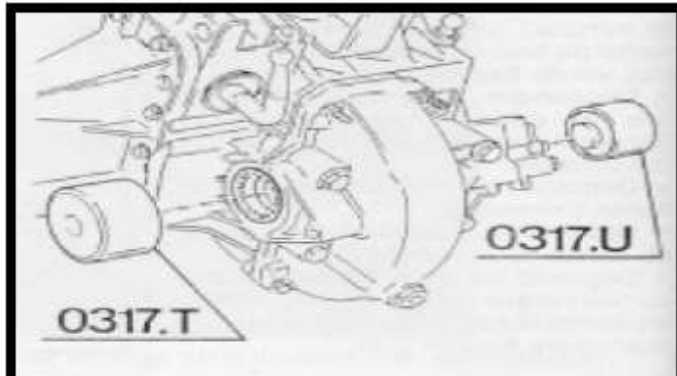
### REPOSICIÓN

Recomendamos encarecidamente que aproveche la extracción de una transmisión para sustituir el anillo de estanqueidad en la salida del diferencial. Para ello, proceda de la siguiente manera

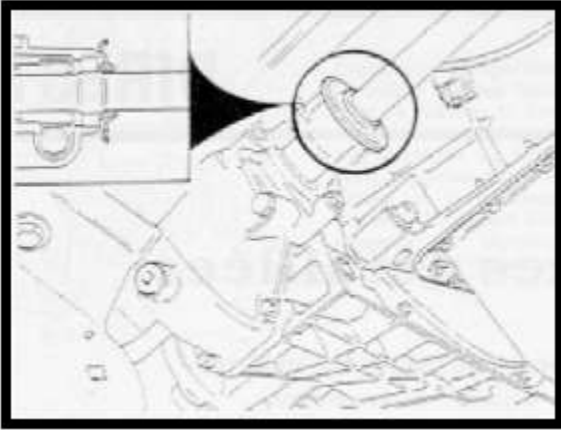
- Extraiga el anillo de estanqueidad con un destornillador a modo de palanca
- Coloque el nuevo anillo de estanqueidad en el cárter y utilice el amortiguador 0317 T para el lado izquierdo) y el amortiguador 03170



Inmovilización del disco de freno y extracción del buje



Colocación de las placas de estanqueidad de salida del diferencial



Dirección de montaje del deflector en el eje de transmisión derecho

para el lado derecho) o una herramienta similar.

Adorne los labios del anillo de sellado con abundante grasa

#### Transmisión del lado derecho

- Enganche la transmisión a través del cojinete intermedio

Coloque el deflector en el eje respetando el sentido de montaje (ver figura) y enganche la transmisión en la caja de cambios

- Asegúrese de que las ruedas estén totalmente giradas hacia la izquierda

- Mueva el pivote hacia afuera y enganche la transmisión en el buje

habiendo cubierto primero los labios con grasa

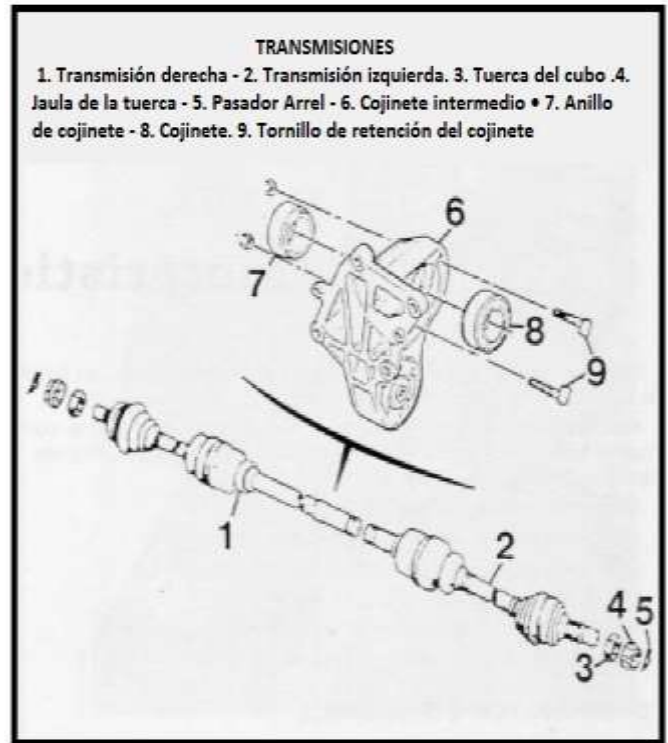
- Gire los tornillos de retención (2) giran media vuelta y bloquean las tuercas (1) para inmovilizar el rodamiento en el rodamiento intermedio.

#### Transmisión en el lado izquierdo.

- Enganchar la transmisión en la caja de cambios

- Asegúrese de que las ruedas estén completamente giradas a la derecha

- Mover el pivote hacia afuera y enganchar la transmisión en el buje, habiendo previamente revestido ligeramente las estrías de grasa.



Vuelva a conectar el rotor al triángulo de suspensión y apriete el automóvil nuevo o nuevo al par actual.

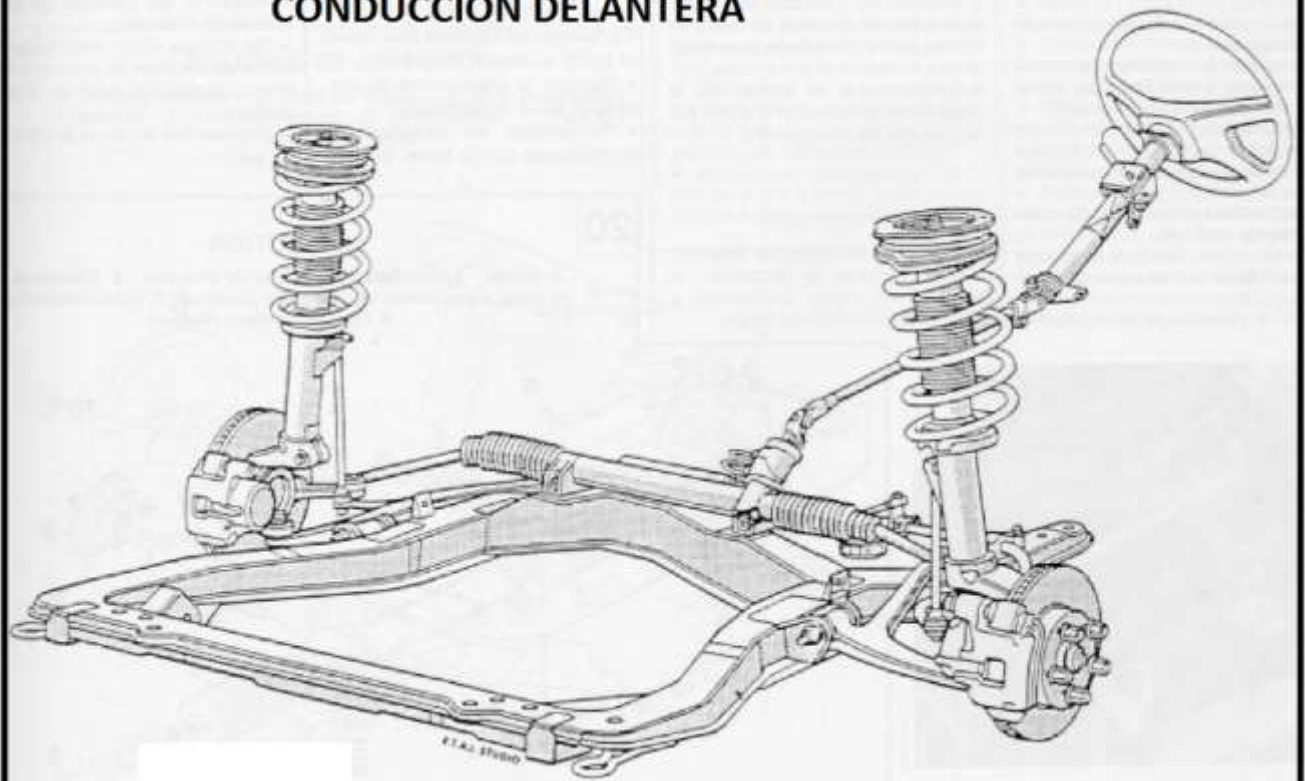
- Monte el sensor de rueda para vehículos equipados (con antichoque ABR)• Inmovilice el disco como durante la extracción. Engrase ligeramente la rosca y la cara del cojinete de la tuerca del cubo

• Apriete la tuerca del cubo al par prescrito y en esta posición vuelva a colocar la jaula y el pasador.

- Limpie el exceso de grasa alrededor de la tuerca del cubo. Retirar la herramienta inmovilizadora de disco

- Volver a montar la rueda y el vehículo en el suelo

## CONDUCCIÓN DELANTERA



## DIRECCION

5

## Características detalladas

Dirección asistida de piñón y cremallera fijada al soporte del motor, detrás del eje delantero.

Asistencia de dirección hidráulica proporcionada por un cilindro externo controlado por una válvula giratoria y una bomba de paletas mecánica impulsada desde el cigüeñal por una correa.

Relación de transmisión: 18 a 1.

Número de vueltas del volante (de tope a tope) 3,3

Φ giro entre paredes): 12 m de

Φ giro (entre aceras) 11 m.

Presión bomba de asistencia 100 ± 5 bares.

Caudal bomba de asistencia 7 litros / min

## CORREA BOMBA DE ASISTENCIA

Correa tipo trapezoidal.

Marca y tipo Kleber Venuflex 10 x 1005 LE / AV 10

Tensión de correa: ver método página 42

## ACEITE DE DIRECCIÓN ASISTIDA

Capacidad aprox. 0,8 litros

Aceite recomendado Esso ATF D 21065 o Shell ATF D 21137 (estándar Dexron II).

Sin cambio de aceite, control de nivel cada 60.000 km.

## PARES DE APRIETE

(en soft dan m.kg)

Rótula de bastidor auxiliar

Fijación de la caja de dirección del motor: 7

Conexiones de asistencia hidráulica 2,5

Tuerca del volante 3

La dirección en el pivote 3,5

Contratuerca del tocho de dirección 4,5

Tornillos de las ruedas 8, 5

## Consejos prácticos

## Desmontaje-montaje

## DESMONTAJE

Levantar, calzar el vehículo y quitar las ruedas delanteras.

- Vaciar el circuito hidráulico de asistencia a la dirección (ver párrafo correspondiente).

- A cada lado, retire la tuerca de la rótula de dirección y extraígalas del pivote con un extractor universal. Desenganche las barras de control del cambio.

- Desconectar los conductos hidráulicos de la válvula distribuidora

- A través del paso de rueda izquierdo.

Retire el tirante lateral del bastidor auxiliar sujetado por 2 tornillos y el tornillo de la brida de la columna de dirección en el piñón de cremallera.

- Retire los 2 pernos que sujetan la caja de dirección al bastidor auxiliar y recoja el apilado de las distintas arandelas y espaciadores. columna de dirección y

sacarla por el paso de rueda izquierdo

## REPOSICIÓN

- Colocar la caja de dirección en el soporte y acoplar la columna a la caja, asegurándose de que el volante esté correctamente alineado

- Colocar y bloquear el tornillo de la brida de la columna de dirección

- Montar los 2 tornillos de fijación del grupo equipados con nuevas tuercas auto freno, respetando el orden de apilado de las arandelas (ver figura) y apretar al par prescrito

- Montar el tirante del bastidor auxiliar lateral y sus 2 tornillos de fijación

- Volver a conectar los conductos hidráulicos a la válvula distribuidora y llenar y purgar el circuito de asistencia hidráulica (ver párrafo correspondiente)

- Colocar las palancas de control de cambios

- En cada lado, vuelva a conectar la rótula de dirección al pivote y apriete la nueva tuerca autoblocante al par actual

- Vuelva a poner las ruedas y el vehículo en el suelo

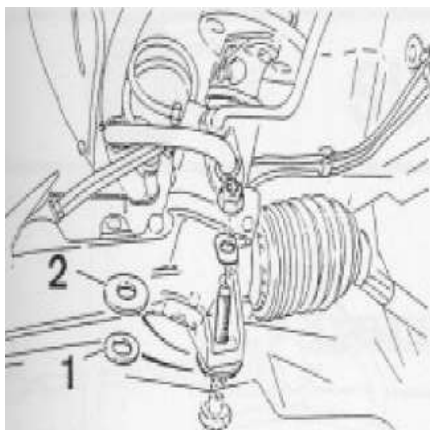


Instalación de los 2 pernos de montaje de la caja de dirección en el bastidor auxiliar .





## SECCION 5 DIRECCION



Orden de apilamiento de las arandelas en los pernos de montaje de la caja de dirección. Las arandelas (1) y (2) están montadas entre la caja y el bastidor auxiliar. La arandela(2) puede estar ausente en algunos vehículos desde el inicio de serie.

### Desmontaje-montaje bomba de asistencia

#### DESMONTAJE.

Vaciar el circuito hidráulico de asistencia a la dirección (ver párrafo correspondiente).

- Proteja el alternador con una bolsa de plástico de los proyectores de aceite de asistencia. Desconecte el tubo de impulsión (1) y la manguera de aspiración (2) de la bomba (deje que fluyan los residuos de aceite de asistencia)

Afloje los tornillos (3) (4) y (5) así como la tuerca (6)

- Soltar la correa de transmisión
- Quitar todos los tornillos previamente aflojados y soltar la bomba

#### REPOSICIÓN

- Proceder en orden inverso al desmontaje luego regular la tensión de la correa, así como llenar y purgar el circuito de asistencia (ver párrafos relevantes)

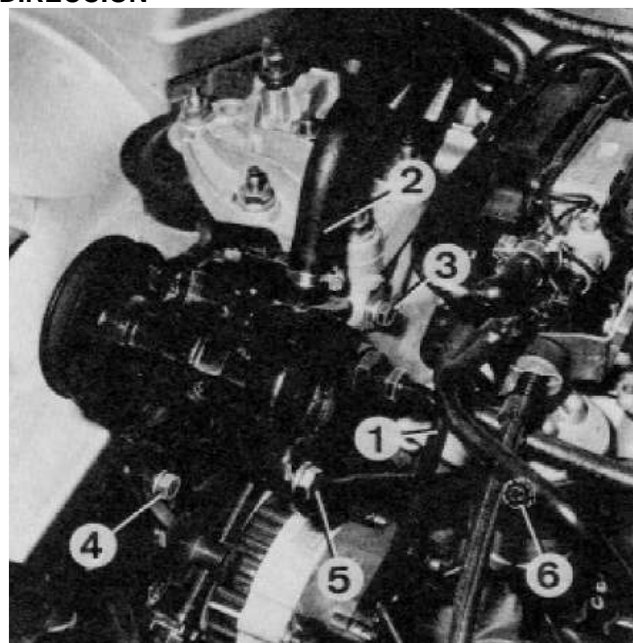
### Regulación de la tensión de la correa de la bomba de asistencia

- Ligeramente aflojar todos los tornillos y tuercas de fijación
- Con una llave dinamométrica aplicar al cuadrado de ajuste un par de 10 m.kg.
- Manteniendo este par, apriete todas las fijaciones.
- Hacer funcionar el motor algunas revoluciones, verificar nuevamente el ajuste, luego apretar los tornillos y tuercas de fijación con los pares de apriete correctos

### Vaciado del circuito de asistencia

Esta operación debe realizarse con el motor parado y cuidando de proteger el entorno del circuito de asistencia de posibles salpicaduras de aceite.

- Levantar y apoyar la parte delantera del vehículo, ruedas
- Vaciar la ayuda de una jeringa de contenido tanque compensador



Desmontaje de la bomba de asistencia.

- Desenchufaren la válvula distribuidora la tubería de la bomba o Asistencia (prever la recuperación del aceite de asistencia)
- Maniobrar lentamente la parada -to-stop varias veces hasta que el circuito esté completamente drenado

### Llenado y purgado del circuito de asistencia

**Nota.** - Es recomendable utilizar aceite de asistencia nuevo, imperativamente de la calidad prescrita, y asegurarse de que el tanque de compensación y las distintas conexiones estén limpias. Levante y apoye la parte delantera del vehículo con las ruedas colgando.

- Vuelva a conectar todos los tubos previamente desconectados y apriételos al par prescrito.

- Llene el tanque de compensación hasta la marca máxima "y asegúrese de que este nivel se mantenga durante toda la operación.

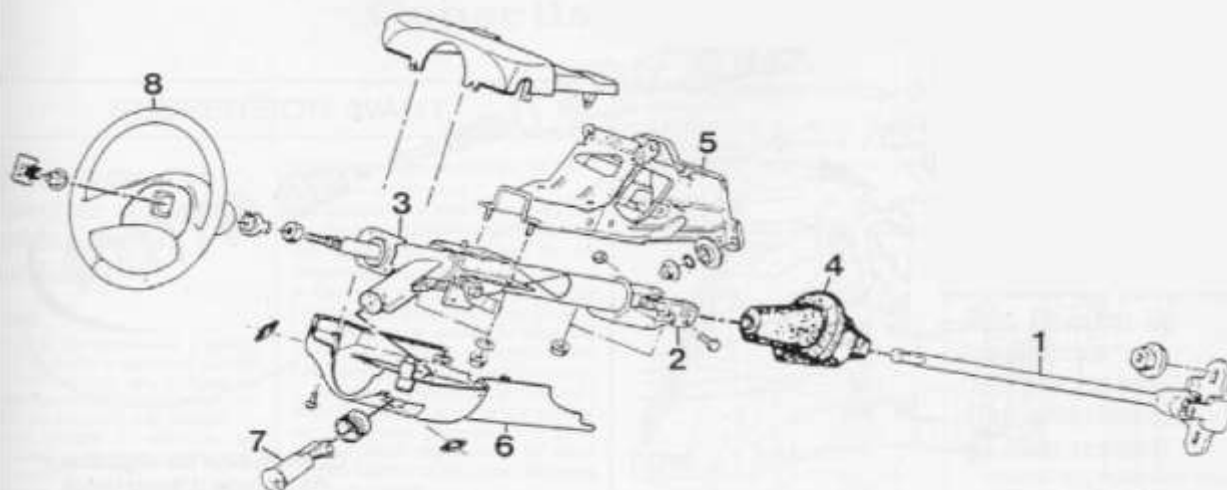
- El motor se detiene lentamente maniobrar la dirección de tope a tope varias veces para llenar el circuito lo máximo posible.

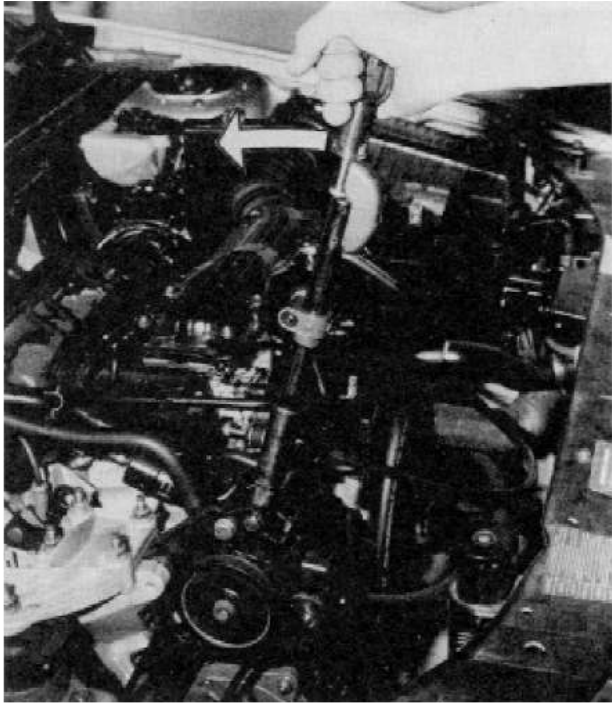
- Arranque el motor, déjelo en ralentí y maniobre la dirección como antes.

La purga se completa cuando no se elevan más burbujas de aire en el tanque de compensación y el nivel permanece estable

## COLUMNA DE DIRECCIÓN

1. Sección interior - 2. Articulación cardánica - 3. Tubo envolvente. 4. Fuelle - 5. Consola de soporte - 6. Semicarcasas - 7. Dispositivo antirrobo - 8. Volante.





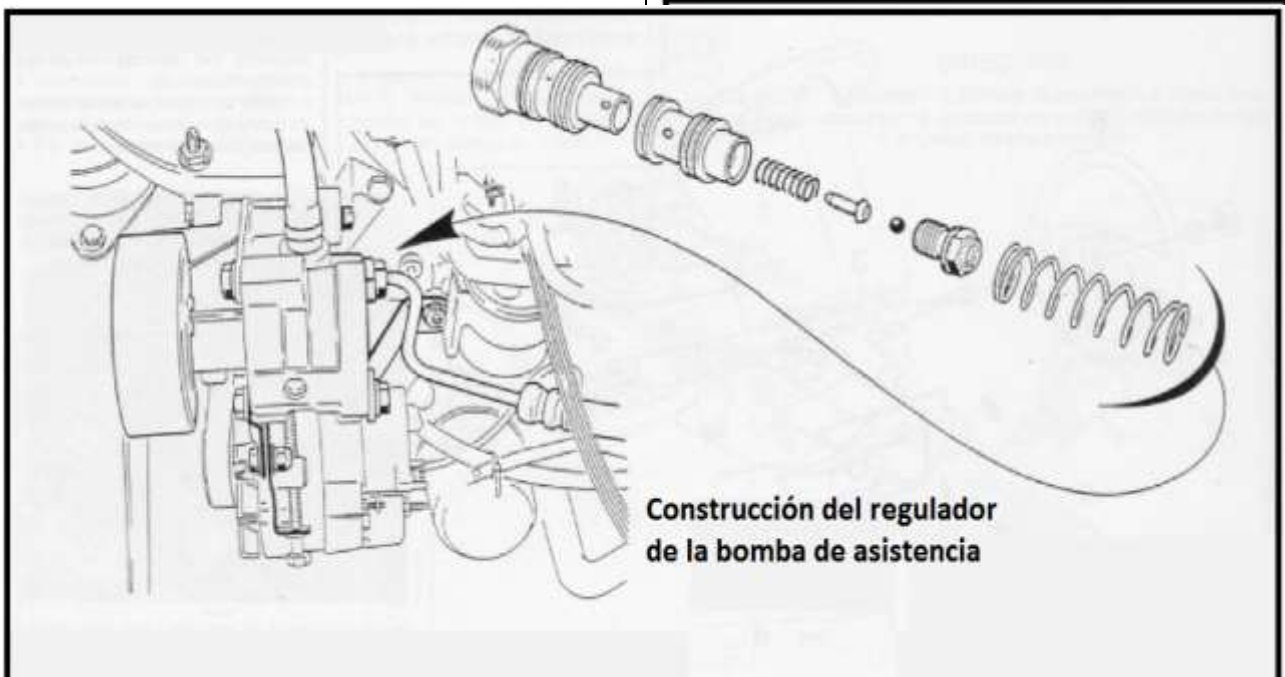
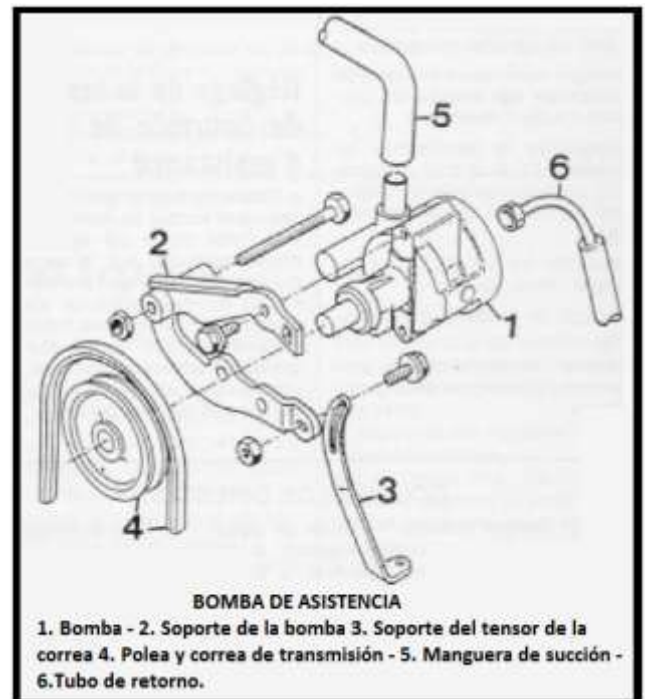
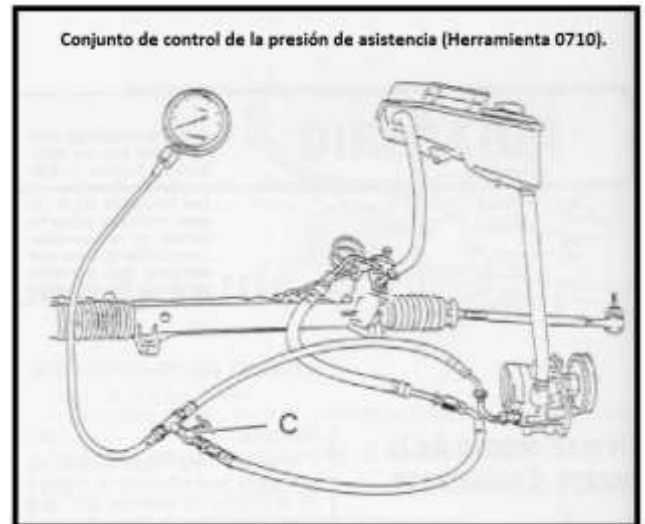
Ajuste de la tensión de la correa de la bomba de asistencia

### Control de presión de asistencia

. Realizar el montaje con las herramientas prescritas (ver figura) o realizar un montaje similar

- Motor en ralentí alto cerrar la válvula (C) durante un período máximo de 15 segundos y registrar el valor de la presión de asistencia que debe estar entre 95 y 105 barras.

Como la bomba de asistencia no se puede reparar, si el valor de presión está fuera de tolerancia, verificar el estado del regulador (limpieza, deslizamiento libre); de lo contrario, reemplazar la bomba.



# SUSPENSION

6

## Características detalladas

### SUSPENSIÓN DELANTERA

Suspensión de rueda independiente por elemento tipo pseudo Mac Pherson con triángulo inferior y barra estabilizadora.

#### MUELLES.

Muelle helicoidal de acero.

Diámetro de la vuelta :163,1 mm

Diámetros de hilo: 13,1 mm

Marca de color amarillo

#### AMORTIGUADOR

Amortiguador hidráulico telescópico no integrado extraíble en suspensión que es extraíble del pivote

Marca Peugeot

#### BARRA ESTABILIZADORA

La barra estabilizadora se fija en su centro sobre la cuna y en sus extremos mediante bielas a los elementos de suspensión

Diámetro: 22 mm

#### TREN DELANTERO

#### CARACTERÍSTICAS DE LA GEOMETRÍA

El control del ajuste de la geometría del eje delantero debe realizarse en una posición precisa de compresión de la

suspensión correspondiente a una altura H1 = 130 mm tomada entre el punto de anclaje del gato de a bordo y el suelo.

Camber 0 '18 + 30

Trail 2 \* 35 + 30

Inclinación del pivote 13 '38 30

Paralelismo (convergencia) 1,2 +0,5 mm o 0' 11'5

#### BUJES DELANTEROS

El buje delantero está montado sobre 1 rodamiento de bolas de contacto angular de doble hilera sellado

Referencias SKF:

BAFB 446596 Modelos C sin sistema ABR)

BAFB 446628 Modelos B con sistema ABR)

#### PARES DE APRIETE (en daN.m o m.kg)

Cojinete delantero del triángulo de suspensión sobre bastidor auxiliar 11

Cojinete trasero del triángulo de suspensión sobre bastidor auxiliar 4.5.

Tapa roscada del cartucho del amortiguador 14.5

Elemento de suspensión en el pivote 5.

Elemento de suspensión en el cuerpo 2

Tuerca de la varilla del amortiguador superior 5.

Rótula inferior en el triángulo de suspensión 4.5

Rótula de dirección en el pivote 3.5

Bastidor auxiliar del motor en la carrocería 3 pus 7

Barra estabilizadora en el soporte 4.5.

Fijaciones de varillaje de la barra estabilizadora 4

Tornillos de rueda 8.5

## Consejos prácticos

### SUSPENSIÓN DELANTERA

#### DESMONTAJE Y MONTAJE DE UN ELEMENTO DE SUSPENSION (CONJUNTO AMORTIGUADOR)

DESMONTAJE. Con el vehículo sobre sus ruedas, enganche las 2 varillas de retención, herramienta 0915.A) en la copa de resorte superior e interna y asegúrese de que no se puedan mover

• Coloque la parte delantera del vehículo sobre soportes de gato y retire la rueda de la dimensión correspondiente

• Apoyar el pivote en la barra de acoplamiento lateral del bastidor auxiliar con un cable fino que la transmisión se

desacopla al retirar el elemento de suspensión.

• Desacoplar el eslabón del eslabón de la barra estabilizadora del elemento de suspensión al nivel de su rótula superior.

• Quitar el tornillo de montaje del elemento de suspensión al pivote

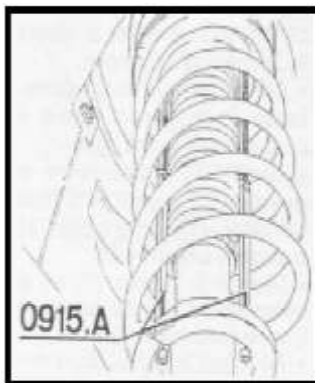
• Aflojar unos de cada 3 tornillos de la fijación superior del elemento de suspensión a la carrocería.

• Introducir la palanca (herramienta 0903 AE) en la ranura del pivote e inclinarla 90. Esta maniobra tiene el efecto de abrir ligeramente el pivote para facilitar la salida del elemento de suspensión)

- Empujar ligeramente el conjunto pivote triangular suspensión hacia abajo para soltar el elemento de suspensión
- Quitar los 3 tornillos de fijación superiores del elemento y quitarlo del paso de rueda.

#### REPOSICIÓN

Proceder en orden inverso de



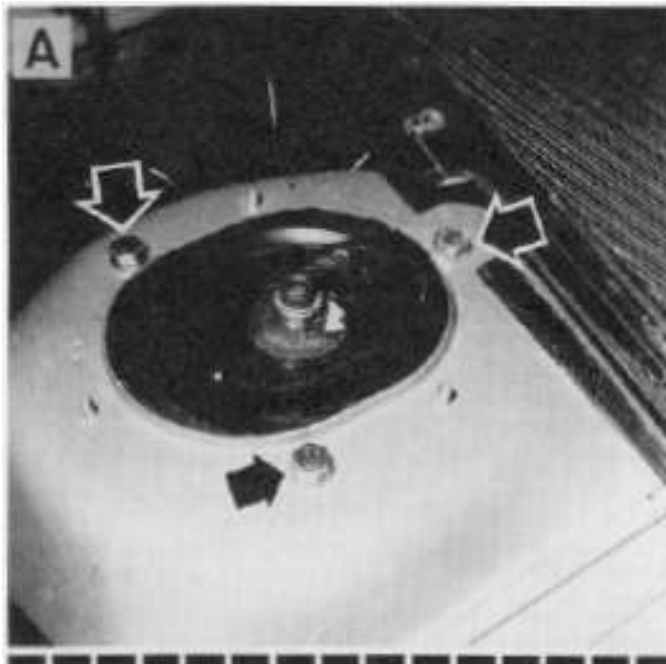
Montar las varillas de todas (0915 A)

las operaciones de desmontaje asegurándose de sustituir sistemáticamente todas las tuercas autoblocantes, respetar los pares de apriete actuales y no olvidar retirar las 2 varillas de sujeción, útil 0915 A) cuando el vehículo vuelva a ponerse sobre las ruedas

#### Desmontaje - montaje de un elemento de suspensión (sustitución de un amortiguador o de un muelle)

Importante: Reemplace siempre los resortes o los amortiguadores por tren completo. Le recomendamos que prefiera amortiguadores de calidad. Estos condicionan en gran medida el buen comportamiento dinámico del vehículo.





Fijaciones del elemento de suspensión

A. Superior - B. Interior.

### DESMONTAJE

- Desmontar el elemento de suspensión (ver párrafo correspondiente).
- Comprima el resorte con un compresor adecuado (por ejemplo, herramienta 09 10 AZ) hasta que se libere la presión ejercida por el resorte en la copa superior. Extracción del elemento de suspensión
- Retire la tuerca (1) de la varilla de cebado mientras la sujeta con una llave hexagonal
- A continuación, retire la ronda (2) en orden., la copa (3) el borde de fijación (4), el tope de bola (5) la copa superior (6)
- Suelte el resorte (7) descomprimiéndolo o no

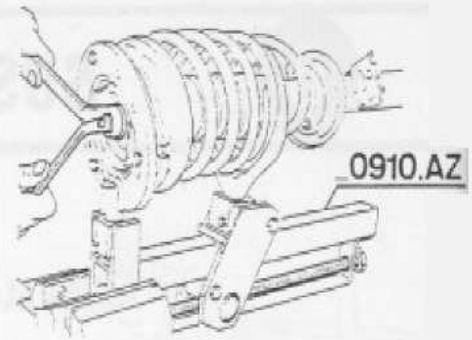
dependiendo del tipo de compresor utilizado.

- Recoger el fuelle (8), la arandela distanciadora (9) y el tapón elástico (10)
- Sujete el cuerpo del amortiguador en un tornillo de banco moderadamente apretado
- Desenrosque la tapa roscada (11) con la llave (herramienta 0915.B) mientras sujeta el cuerpo del amortiguador al nivel del anclaje de la biela.

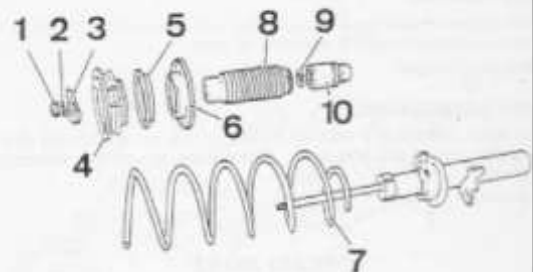
- el cartucho del amortiguador y recoja su anillo de centrado (13)

### MONTAJE

Proceder en orden inverso o desmontaje, respetando el orden de apilamiento de las piezas.



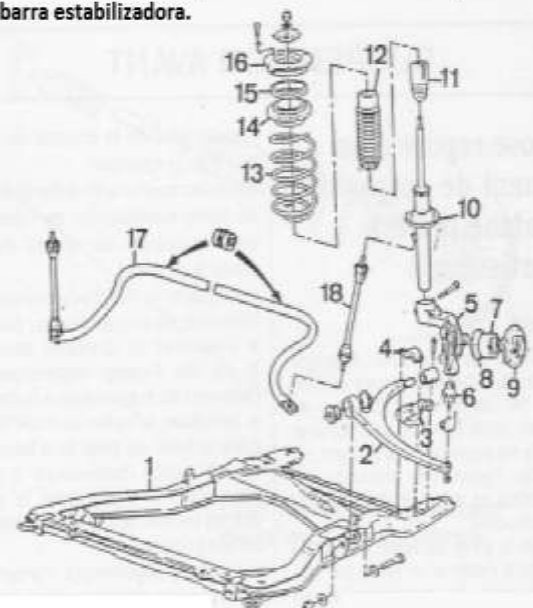
Compresión del resorte de suspensión mediante el compresor (salida 0910.AZ) y quitar por el orificio de la varilla la tuerca del amortiguador

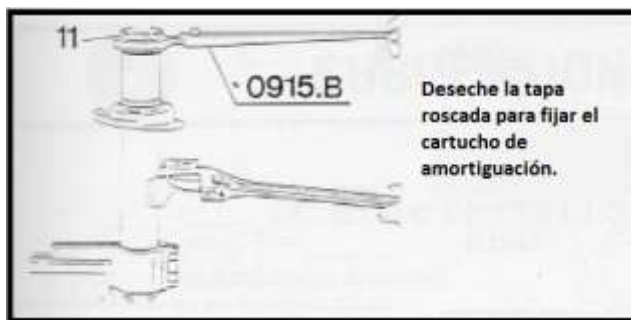


Orden numérico de desmontaje del elemento de suspensión

### SUSPENSIÓN-DELANTERA- BUJES

1. Subchasis - 2. Triángulo de suspensión. 3º 4. Semicojinetes del triángulo trasero. 5. Pivote - 6. Rótula - 7. Cojinete de cubo - 8. Circlip - 9. Bujes - 10. Amortiguador - 11. Tope de goma. 12. Golpe-13. Muelle de suspensión - 14. Copa superior - 15. Cojinete de empuje de bolas - 16.- 17. Barra Brida de montaje estabilizadora - 18. Varillaje de la barra estabilizadora.





pares de apriete prescritos, la posición de los extremos del resorte en sus soportes, así como la posición de la copa (3) en la brida de fijación (4) y finalmente montar la herramienta de 2 varillas de retención (0915 A) antes de descomprimir completamente el resorte.

### Extracción -Remontaje de un triángulo de suspensión

#### EXTRACCIÓN

- Con el vehículo sobre sus ruedas, coloque las 2 varillas de retención, herramienta (0915 A) en la copa de resorte superior e interna, y asegúrese de que no se puedan mover
- Coloque la parte delantera del vehículo sobre soportes de gato y poner la rueda en la dimensión relevante.

Quite la tuerca de la rótula de suspensión y extraígalas del triángulo de suspensión con un extractor de rótula universal.

- Conecte el pivote al tirante lateral de la base con un cable para evitar que la transmisión se desplace al manipular el elemento de suspensión.
- Empuje el triángulo hacia abajo para aislarlo del elemento de suspensión. Retirar los 2 tornillos del cojinete trasero, así como el tornillo del cojinete delantero y soltar el triángulo

#### REPOSICIÓN

Proceder en orden inverso al

desmontaje, asegurándose de sustituir sistemáticamente todas las tuercas autoblocantes y no finalizar todos los tornillos. con el triángulo en posición de apriete (ver figura)

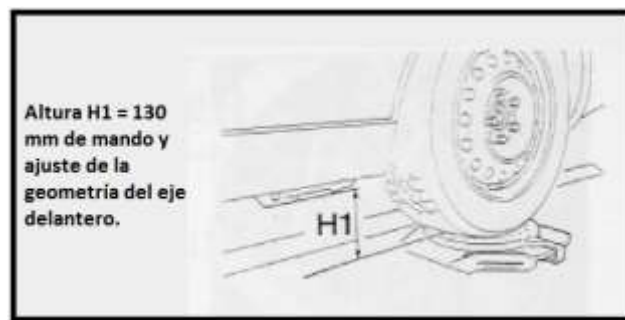
#### Retirada-reinstalación del pivote

##### EXTRACCIÓN

- El vehículo sobre sus ruedas engancha en la cazoleta superior y dentro del muelle de suspensión las 2 varillas de retención herramienta 0915 A) y asegúrese de que no se muevan.
- Coloque la parte delantera del vehículo sobre soportes de gato y retire la rueda del lado correspondiente.
- Inmovilizar el disco de freno con la herramienta de bloqueo (herramienta 0606 AY) o realizar un montaje similar y luego quitar el pasador. la caja de la tuerca y la tuerca del cubo.

Importante: es imperativo no utilizar nunca los frenos para intentar aflojar la tuerca del buje porque el par generado podría cortar los tornillos que sujetan el disco de freno al buje.

- Retirar el tornillo de retención del soporte del latiguillo de freno. Retirar el sensor de rueda (para vehículos equipados con sistema antibloqueo de frenos ABR)
- Retire los 2 pernos de montaje del soporte de la pinza en el pivote y suspenda el



conjunto de la zapata de freno de soporte en el arco de la rueda

Quite la tuerca de la rótula de suspensión y extraígalas del triángulo de suspensión con un extractor de rótula universal

- Quite la tuerca de la rótula de dirección y extraígalas del pivote con un extractor de rótula universal
- Quite el tornillo de montaje del elemento de suspensión al pivote.
- Insertar la palanca (útil 0903.AE) en la ranura del pivote y girarla 90 °(esta maniobra tiene el efecto de abrir ligeramente el pivote para facilitar la salida del elemento de suspensión).
- Desacoplar el pivote de la suspensión elemento y la transmisión y retirarlo

#### REPOSICIÓN

Proceder en orden inverso a las operaciones de desmontaje asegurándose de sustituir sistemáticamente todas las tuercas autoblocantes, respetar los pares de apriete prescritos y no olvidar retirar las dos varillas 0915. una herramienta de sujeción cuando el vehículo está sobre ruedas

### TREN DELANTERO

#### Control y alineación de ruedas

Este procedimiento debe realizarse en una posición

precisa de compresión de la suspensión del vehículo

Esta posición se caracteriza por obtener una altura H1 = 130 mm tomada entre el punto de anclaje del borde CNC y el suelo. En todos los ángulos de la geometría del eje delantero, solo se puede ajustar el paralelismo. en caso de lecturas de valores fuera de las tolerancias en ángulos no regulables, comprobar el estado de los componentes del eje delantero.

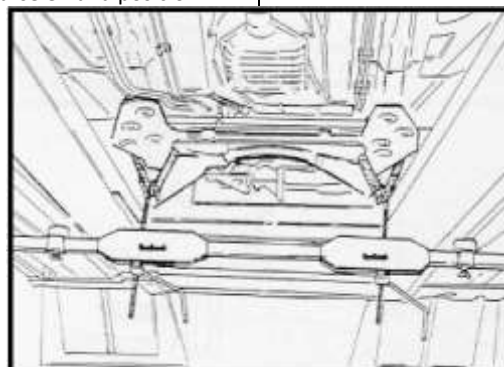
#### Ajuste del paralelismo

El paralelismo se ajusta mediante el alargamiento o acortamiento simétrico de las varillas de dirección. A continuación, proceda de la siguiente manera:

- Asegúrese de que la dirección del mecanismo esté bien en el Punto Medio. controlar y corregir si es necesario la posición del volante.
- Comprimir la suspensión con las herramientas recomendadas (correas 0916.B, ganchos 0916.C y pórtico 0916.A) o realizar un montaje equivalente que permita obtener la altura H1
- Compruebe el valor de convergencia si es necesario, afloje las contratueras de las varillas de dirección, gírelas hasta obtener el valor prescrito (1 vuelta = aproximadamente 2 mm) y vuelva a bloquear las contratueras al par prescrito.



Posición de apriete del triángulo de suspensión



Compresión de la suspensión delantera para obtener la altura H1.



Ajuste del paralelismo

## BUJES DELANTEROS

### Sustitución de un cojinete de buje

**Importante:** Todo cojinete desmontado debe ser sustituido y por regla general por tren completo

#### DESMONTAJE

- Retirar el pivote (ver párrafo correspondiente). Asegure el pivote en un tornillo de banco provisto de mordazas y retire el anillo de retención del rodamiento.
- Extraiga el cubo Divot con las herramientas prescritas (ver figura).
- Recuperar con un extractor de stripper la jaula interna del rodamiento que quedó en el buje y soltar la brida de sellado usando un destornillador usado como palanca.
- Colocar la jaula interna previamente recuperada en el buje en su lugar en el rodamiento.
- Y extraer el rodamiento completo usando la prensa con las herramientas prescritas (ver figura),

#### MONTAJE

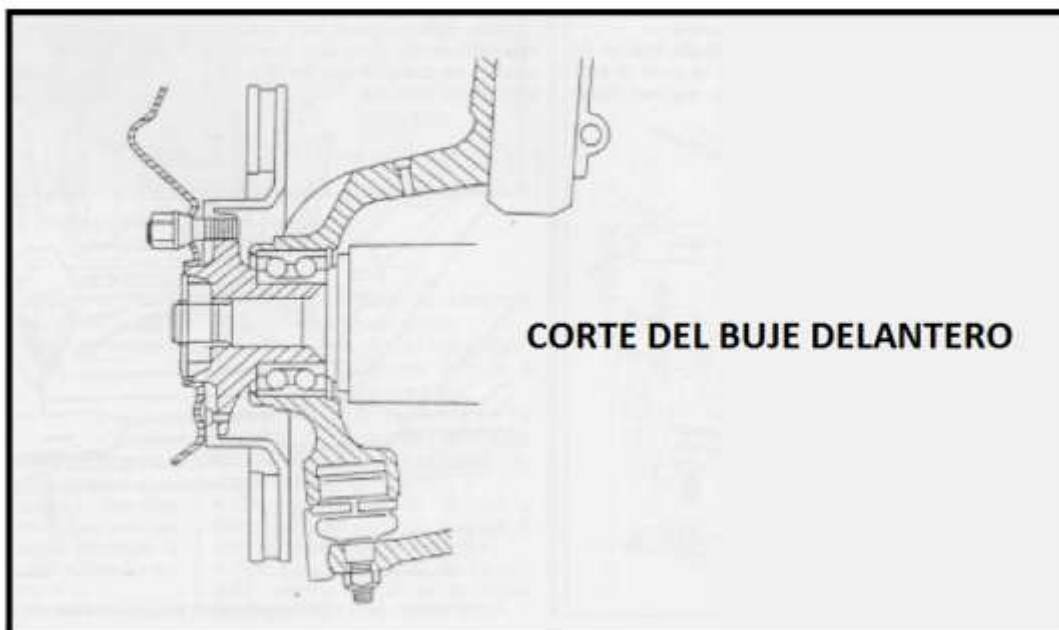
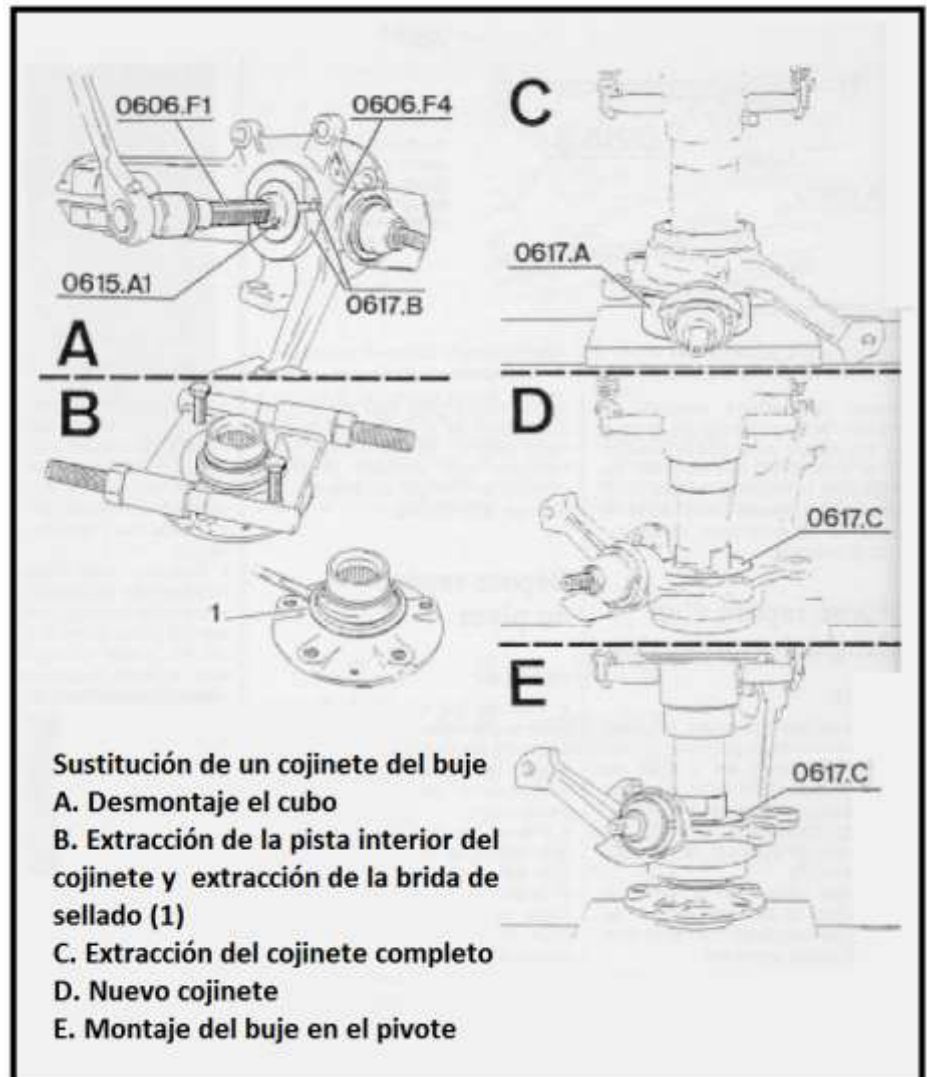
- Limpiar con cuidado el cubo y la caja del cojinete en el pivote
- Engrasar ligeramente la caja del cojinete en el pivote y colocar el nuevo cojinete,

presionar con las herramientas prescritas (ver figura)

- Engrasar ligeramente el cojinete en el buje y montar asiente este último en la prensa giratoria y utilizando

las herramientas prescritas (ver figura)

- Colocar el anillo de retención del cojinete y volver a colocar el pivote en el vehículo (ver párrafo correspondiente)





# SUSPENSION TREN BUJES

7

## Características detalladas

### SUSPENSIÓN TRASERA

Suspensión de rueda independiente mediante 2 brazos transversales superpuestos, muelle helicoidal y barra estabilizadora  
Instalación de un tirante transversal adicional que asegura el guiado y ajuste del paralelismo del eje trasero.

#### MUELLES

Muelle helicoidal cilíndrico.  
Diámetro del resorte: 117 mm.  
Diámetro del alambre: 14,6 mm.  
Marca de color amarillo, rojo

#### AMORTIGUADORES

Amortiguador hidráulico telescópico.  
Peugeot marca

#### BARRA ESTABILIZADORA

La barra estabilizadora se fija en su centro de la base y en sus extremos por medio de varillas de conexión a la suspensión inferior brazos oscilantes  
Diámetro: 25 mm

### TREN TRASERO

#### CARACTERÍSTICAS GEOMETRÍA

Comprobación y ajuste de la geometría de la arnèze debe llevarse a cabo en posiciones precisas de compresión de la suspensión correspondiente a 2 alturas H2 = 128 mm y H3 = 78 mm tomadas entre el punto de anclaje del gato de a bordo y el suelo

Camber: - 1'29 30 Pinch paralelismo)  
Para una altura H2: 1,4 +0,3 mm o 0'13 – 3  
Para una altura H3 1.7 +0.3 mm o 0'15 = 3

### BUJES TRASEROS

El buje trasero está montado en 1 rodamiento de bolas de doble hilera sellada, el contacto angular de rotación no es separable del buje, es necesario reemplazar uno de los dos órganos engendra cambio Via Michelin completo  
Referencia SKF: BAFB 446596 C (modelos de sistema sin ABR),  
BAFB 446628 B (modelos con sistema ABR)

### PARES DE APRIETE (daN.m ou mkg)

Trapezios de suspensión en el soporte 4.  
Soporte en el cuerpo 6.5  
Soporte del amortiguador superior: 4  
Soporte del amortiguador interno: 8.5  
Media horquilla superior en la otra mitad superior 5, 5  
Fijación de las correas de suspensión en el sub estructura 4  
Tuerca del cubo 28  
Barra estabilizadora en la subestructura 2.5.  
Bielas de la barra estabilizadora en triángulo 5.5  
Contratuerca para la excéntrica de ajuste del paralelismo 5.5  
Contratuerca para la palanca de ajuste de la variación del paralelismo: 3.5  
rueda 8.5

## Consejos prácticos

### SUSPENSIÓN TRASERA

#### Desmontaje - montaje de un amortiguador Importante:

Sustituir siempre los resortes o amortiguadores como un juego completo. Le recomendamos encarecidamente que prefiera amortiguadores de calidad, que condicionan en gran medida el buen comportamiento dinámico del vehículo.

#### EXTRACCIÓN

• Levantar la rueda trasera del vehículo y calzarla con las ruedas traseras colgando • Colocar un gato en soporte debajo del extremo del triángulo para facilitar el deslizamiento del eje del amortiguador inferior.

- Quitar la tuerca del amortiguador inferior montaje y empuje parcialmente hacia atrás el tornillo
- Quite el perno del montaje superior del amortiguador y suéltelo.

#### REPOSICIÓN

Proceder en orden inverso a las operaciones de desmontaje, cuidando de sustituir sistemáticamente todas las tuercas autoblocantes y de finalizar el amortiguador a los pares prescritos sólo después de haber comprimido la suspensión para obtener la dimensión a 425 mm (ver figura )

2 métodos son posibles para comprimir la suspensión con el fin

de obtener la dimensión de centro a centro de los soportes del amortiguador

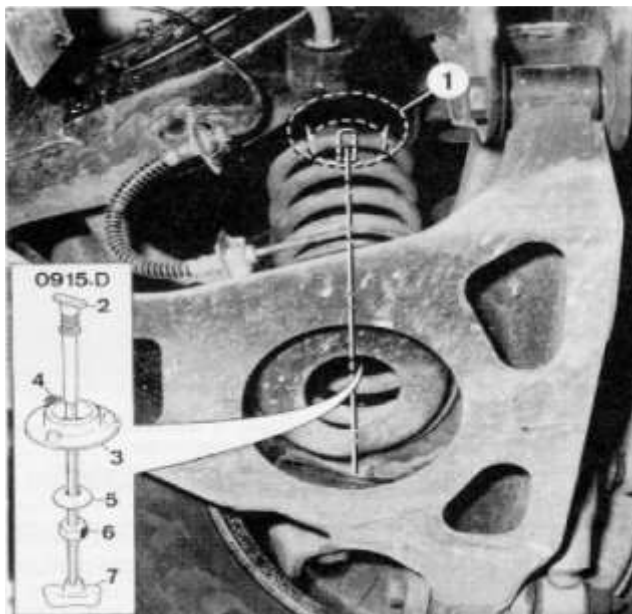
- El primero consiste en apoyarse con un gato debajo del extremo del triángulo de suspensión inferior y levantar este.
- La segunda. Utilice el dispositivo de compresión (herramienta

0915.D) montado concéntricamente al resorte de suspensión y puesto en marcha de la siguiente manera:

- Enganche la varilla de la herramienta en el resorte y a través de la copa superior (1)
- Gire la varilla un cuarto de vuelta



**Cota "a" 425 mm distancia centros entre los soportes del amortiguador**



Montaje del dispositivo de compresión del muelle de suspensión(herramienta 0915.D).

para bloquear su extremo (2) en la copa superior.

- Presente la placa (3) descansando sobre el triángulo interior colocando Tergot (4 en el corte provisto en el triángulo
- Mientras sujeta la varilla por el mango (7), apriete la tuerca (6) en la arandela de oliva (5) en para comprimir el resorte de suspensión

#### Desmontaje-montaje de un resorte

##### EXTRACCIÓN

- Levantar la parte trasera del vehículo y calzarlo con las ruedas traseras colgando
- Montar el dispositivo de compresión, herramienta 0915 D) para el resorte de suspensión, consultando el método descrito en el párrafo anterior

- Luego comprimir el resorte hasta que la copa superior ya no esté en contacto con la carcasa
- Colocar un cojinete oricen debajo del extremo del triángulo para facilitar el deslizamiento del eje del amortiguador inferior

- Quitar el perno de fijación del triángulo superior al portador del cubo. Quitar la tuerca de montaje del amortiguador inferior y empujar parcialmente el tornillo hacia atrás

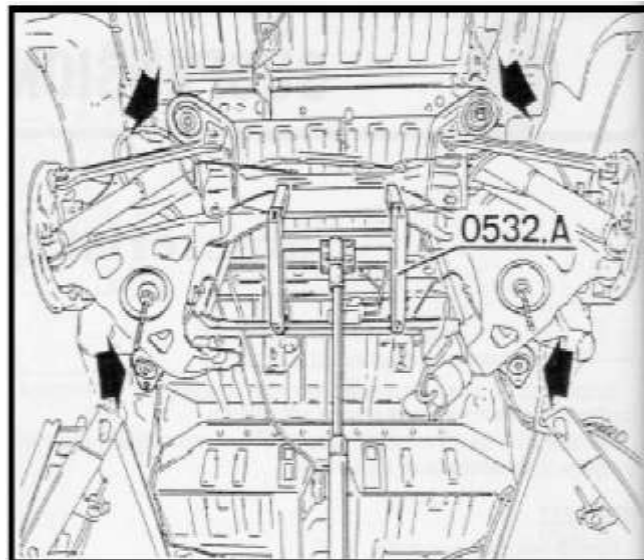
- Aflojar los tornillos que fijan el triángulo interior al bastidor auxiliar unas cuantas vueltas. enlace de la barra estabilizadora en su rótula superior. Separe los mazos de cables eléctricos del triángulo superior. Bajar el conjunto soporte del movimiento del

triángulo inferior, cuidando de no tirar del latiguillo del freno

- Levantar el triángulo superior y quitar el muelle de suspensión, soltando gradualmente el dispositivo de compresión

##### REPOSICIÓN

Proceder en orden inverso a las operaciones de desmontaje, cuidando de reponer sistemáticamente todas las tuercas autoalineables y solo apretar todas las fijaciones a los pares prescritos después de haber comprimido la suspensión para obtener el coe a = 425 mm (ver figura)



Instalación del soporte de la cuna, de la herramienta (0532.A)  
Flechas: instalación tornillos de fijación

## TREN TRASERO

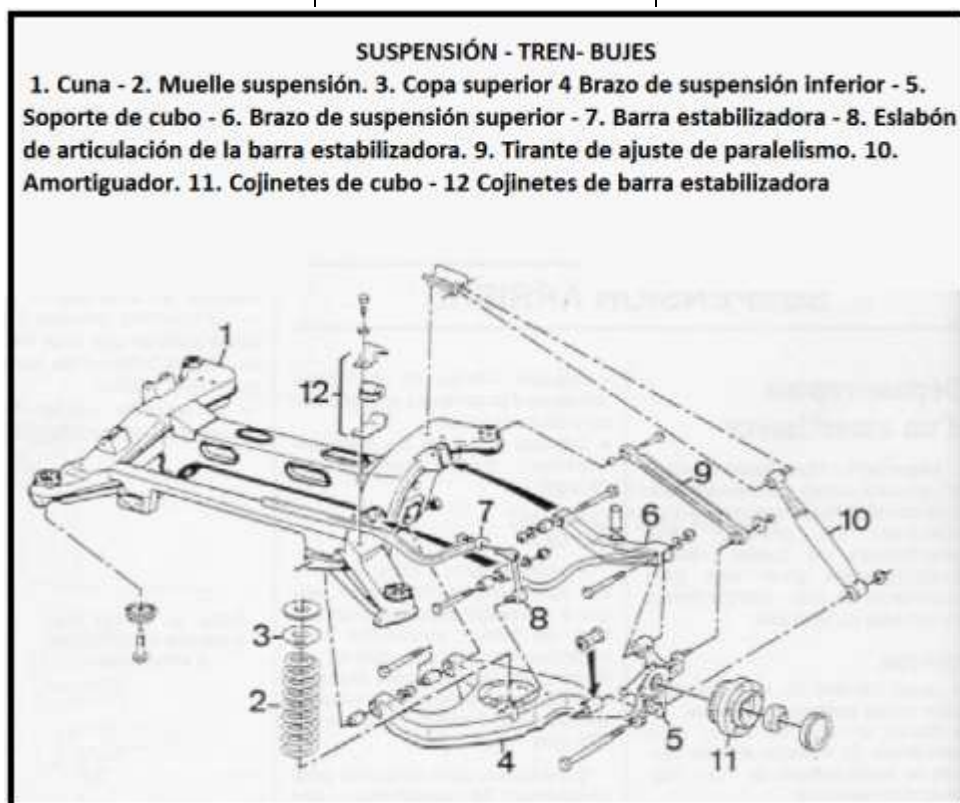
### Desmontaje-montaje del tren de aterrizaje completo EXTRACCIÓN

- Levantar y Coloque la parte trasera del vehículo. (colocar sobre soportes de gato colocados DEBAJO del casco) a una altura suficiente para permitir el espacio libre del engranaje
- Quite las ruedas
- Quite la parte trasera de la línea de escape
- Quite el tanque de combustible. Colocar un dispositivo de compresión en cada lado (herramienta 0915.D)

resorte de suspensión consultando el método descrito al final del párrafo. reemplace un amortiguador de este capítulo y luego combe los resortes hasta que las copas superiores ya no estén en contacto con la carcasa

- Separe el filtro de combustible de la base (si está instalado )
- Desconectar los tubos internos del limitador de freno (controlar el caudal o líquido).
- Desenganche los cables secundarios del levantador del freno de mano.

- Lado izquierdo, desconecte y desenganche los mazos de cables eléctricos. CáteTRASERO





**Centrando la cuna en el vehículo con la herramienta de clavijas 0532.B) o taladros rectos de 13 mm**

, desconectar y desenganchar el cable del sensor de rueda del dispositivo antibloqueo ABR (Si montara)

- Colocar debajo de la cuna, la herramienta de soporte 0532.A) o hacer un diseño similar acuciándolo y sujetándolo bajo presión mediante un gato rodante de taller.

- Quitar los 4 tornillos que fijan la cuna al casco, bajar gradualmente el gato y soltarlo completo del tren por la parte trasera, asegurando su equilibrio.

#### REPOSE

- Montar en los 2 cojinetes delanteros del bastidor auxiliar, las 2 varillas de centrado, herramienta 0532.B) o 2 brocas de Ø 13 mm y enganchar el tren completo debajo del vehículo

- Utilizando el soporte (herramienta 0532.A) o la cuña de diseño similar realizada para su remoción, presente la cuna en sus anclajes un seguro - la posición de las copas superiores de los muelles de suspensión en el casco - el enganche de las 2 varillas o los 2 taladros en los orificios previstos en el casco, demostrando el perfecto centrado del eje trasero en el vehículo

- Montar y apretar progresivamente hasta que el par esté presente los 4 TORNILLOS

para fijar la cuna al casco, habiéndolas limpiado y engrasado previamente

- Soltar los 2 pasadores de centrado o los 2 taladros de la cuna

- Vuelva a conectar y cuelgue los distintos cables y mazos de cables eléctricos.

- Vuelva a conectar los cables secundarios al levantador del freno de mano.

- Vuelva a conectar los tubos al limitador del freno.

- Vuelva a colocar el filtro de combustible en la base (si está instalado)

- Descomprima gradualmente los resortes de suspensión y retire los dispositivos de compresión

- Vuelva a colocar el tanque de combustible

- Vuelva a colocar la parte trasera del escape.

- Purgar el circuito de frenado así como regular el freno de estacionamiento (ver los párrafos correspondientes en el capítulo (FRENOS) y volver a poner las ruedas y el vehículo en el suelo

#### Comprobación y ajuste de la geometría

Esta operación debe realizarse inmediatamente en las zonas con posiciones precisas de compresión de la suspensión del vehículo

precisas de compresión de la suspensión del vehículo

Estas posiciones se caracterizan por obtener alturas H2 y H3, ambas tomadas entre el punto de anclaje del gato de a bordo y el suelo.

En todos los ángulos de la geometría del eje trasero, solo se puede ajustar el paralelismo y la variación del paralelismo (ajuste específico de este vehículo).

Si los valores se leen fuera de tolerancia en ángulos no ajustables, verifique el estado de los componentes del eje trasero El eje trasero tiene un total de 4 puntos de ajuste - 2 excéntricas (1) que permiten ajustar el paralelismo rueda por rueda - 2 palancas (2) que permiten el ajuste de la variación del paralelismo rueda a rueda según las deflexiones de la suspensión

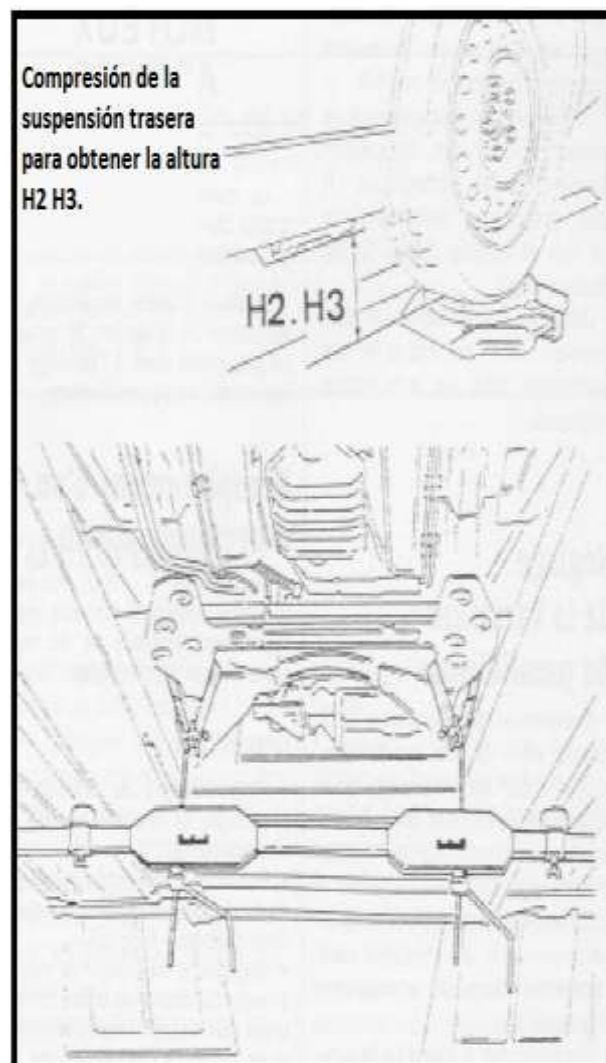
#### Preajustes y comprobaciones

Además de las comprobaciones habituales antes de una comprobación de geometría, asegurarse de que el centrado sea correcto por la rueda dentada del vehículo colocando la herramienta de 2 pines 0532.B) o 2 brocas de 13 mm en el soporte, que deben penetrar sin restricciones en los orificios previstos en la carcasa.

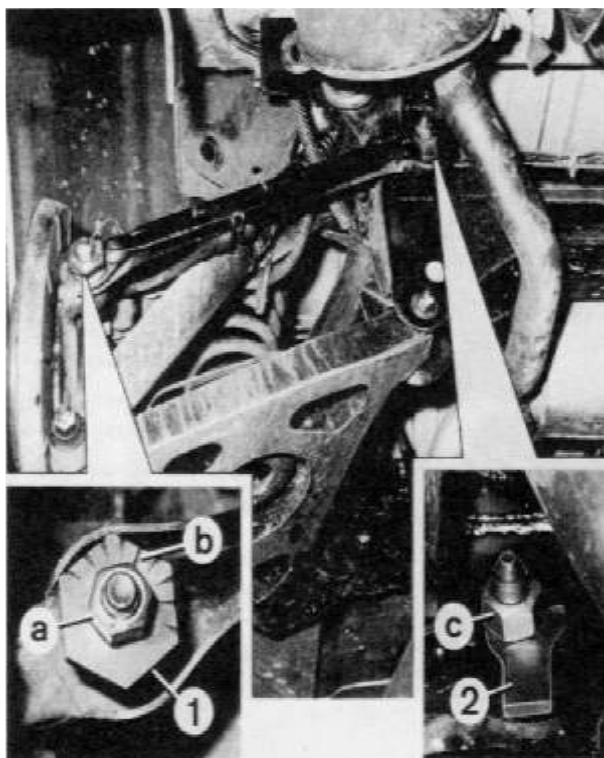
A continuación, realice el preajuste de la siguiente manera

- Aflojar la tuerca (a) y gire la excéntrica (1) de manera que la línea marcada (b) se dirija verticalmente

- Afloje la tuerca (c) y gire la palanca (2) a la posición vertical







Ajuste del paralelismo y la variación del paralelismo

### Ajuste del paralelismo

- Comprimir la suspensión con las herramientas recomendadas (correas 0916 B, ganchos 0916.C y pórtico 0916. A) o realizar un montaje equivalente que permita obtener la altura H2 luego H3
  - Comprimir la suspensión a la altura H2 - 128 mm, actuar simétricamente sobre las excéntricas (1) para obtener una convergencia de 1,4 mm y apretar la tuerca (a) al par prescrito.
  - Relajar completamente la suspensión para distribuir las tensiones en las juntas elásticas
- Ajuste de la variación de paralelismo
- Comprimir la suspensión a la altura H3 - 78 mm, actuar simétricamente sobre las palancas (2) para obtener una convergencia de 1,7 mm y bloquear la tuerca (c) al par prescrito
  - Relajar completamente la suspensión para distribuir las tensiones en las juntas convencionales
  - Volver a comprimir la suspensión a las alturas H2 y H3, comprobando los valores de convergencia

Si estos están fuera de tolerancia, repita el ajuste en el orden prescrito hasta su satisfacción

### BUJES TRASEROS

El rodamiento es una parte integral del buje y no se puede separar de él. Cuando sea necesario reemplazar un rodamiento de cubo, rodamiento de cubo.

#### Sustitución de un rodamiento de cubo

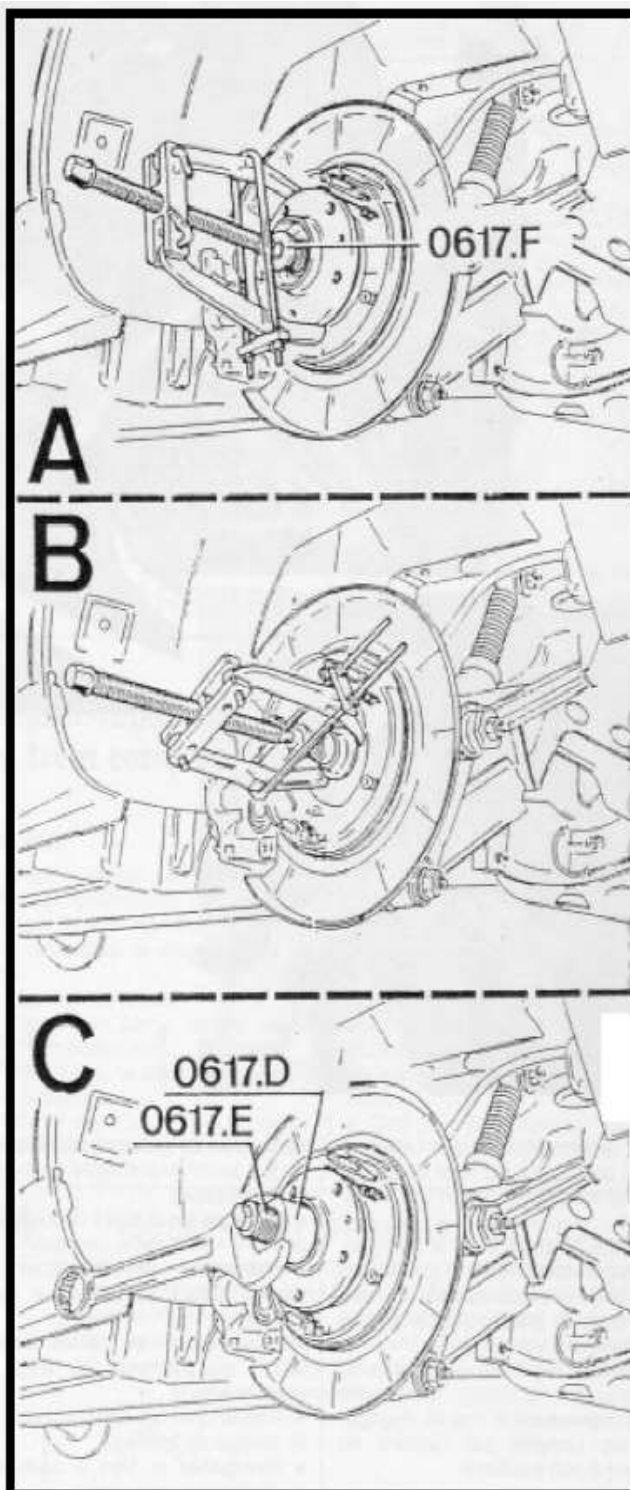
Se reemplazará el conjunto de rodamiento de cubo

#### Importante:

Cualquier desmontado debe ser reemplazado y como regla general por tren completo

#### DESMONTAJE

- Colocar la parte trasera del vehículo en soportes de gato y quitar la rueda del lado correspondiente
- Quitar el disco de freno (ver el párrafo correspondiente en el capítulo - FRENOS)
- Soltar la tapa del cubo usando un destornillador usado como palanca, luego quitar la tuerca del cubo y recoger su arandela de cojinete
- Con ayuda de un extractor con casquillos externos y el soporte (util 0617 F) extraer el cojinete del eje del eje
- Recuperar con el mismo extractor, la media jaula del



Sustitución de un cojinete de cubo A. Extracción del cojinete de cubo - Extracción del cojinete interior de media jaula - C. Posicionamiento del cojinete cubo.

cojinete que queda en el eje

#### REENSAMBLAJE

- Limpiar y engrasar ligeramente el eje
- Atornillar el manguito en el eje (herramienta 0617 E) y enganche el nuevo cubo del cojinete en él
- Atornille el manguito, el anillo (herramienta 0617 D) y el hasta que el cojinete del cubo se detenga.

- Retirar las herramientas
- Colocar una arandela de apoyo, una tuerca de cubo no grasa y apretar el conjunto al par prescrito
- Bloquear la tuerca y volver a colocar un tapacubos ciego.
- Volver a colocar el disco de freno (ver el párrafo correspondiente en el capítulo FRENOS y volver a poner la rueda y el vehículo en el suelo

## FRENOS

8

## Características detalladas

Freno controlado hidráulicamente asistido por servofreno de vacío Doble circuito en X con limitador en función de la carga  
Discos ventilados delante y discos macizos detrás  
Freno de estacionamiento controlado mecánicamente que actúa sobre los ejes traseros  
Dispositivo antibloqueo ABS (opcional en Versión SRI)

## FRENOS DELANTEROS

Marca Bendix Tipo esclavo de pinza flotante de un pistón y una columna  
 $\Phi$ = Cilindro 57 mm  
 $\Phi$  exterior del disco 276 mm  
Espesor del disco 22 mm (min 19,5)  
Vuelo máximo del disco 0,05 mm  
Revestimiento de calidad Abex 956.

## FRENO TRASERO

Marca Teves tipo mono -pistón y dos columnas  
 $\Phi$ = Cilindro 33 mm  
 $\Phi$ = exterior de disco 290 mm disco  
Espesor 10 mm (mínimo 8)  
Vuelo máximo del disco: 0.05mm  
Revestimiento de calidad Abex 953

## CONTROL

## Cilindro maestro

Marca Bendix  
Tipo Tándem simétrico  
Diámetro 22.2 mm

## Asistencia

Servofreno o Tipo isovas  
Marca Bendix  
Diámetro 10" (270,7 mm)

## LIMITADOR

Limitador doble circuito servo independiente a la carga

## Control de presión

Presión AV/AR(bar):  
Depósito vacío: 30/30 - 80/52 - 100/58  
Capacidad media del depósito: 30/30 - 80/54 - 100/60 Capacidad del depósito: 30/30 - 80/56 - 100/52

## FRENO DE ESTACIONAMIENTO

Accionado mecánicamente por palanca y cables que actúan sobre un dispositivo de freno de tambor convencional integrado en los discos de freno traseros. Este conjunto es independiente del circuito de freno principal:  
 $\Phi$ = del tambor 184 mm  
Excentricidad máxima del tambor 0,15 mm  
Espesor del revestimiento 75 mm (soporte incluido)  
Calidad del revestimiento Energit 559 HG 342  
Recorrido normal de la maneta 5 a 7 muescas

## LÍQUIDO DE FRENOS

Capacidad 0,6 litros aprox.  
Freno recomendado fluido para sintético Loockeed 55, Bendix DBA  
Periodo de cambio de aceite cada 40.000 km o 2 años

## SISTEMA ANTIBLOQUEO ABR

Marca Bendix PB6. (Ver constitución y funcionamiento en pág. 58)

## PARES DE APRIETE

(en dan u m.kg)  
Delantero o soporte en pivote: 11  
Tornillo de fijación superior para pinza trasera 27  
Tornillo de fijación interior para pinza trasera 5  
Conducto Tren 1.5  
Tornillo 8.5

## Consejos prácticos

## FRENOS DELANTEROS

## Sustitución de pastillas

Importante: sustituir siempre las pastillas de freno por juego completo y respetar la marca y la calidad del revestimiento indicado. Colocar la parte delantera del vehículo sobre soportes de gato y quitar las ruedas

- Desconectar las baldosas del terminal de desgaste del conector de goma
- Retirar el pasador de seguridad y mientras presiona la pinza extraiga el pasador de bloqueo
- Incline la pinza sobre su soporte y retire las pastillas

Vacíe ligeramente el contenido del depósito de compensación con " una jeringa para evitar que se desborde cuando se retrae el pistón de la pinza

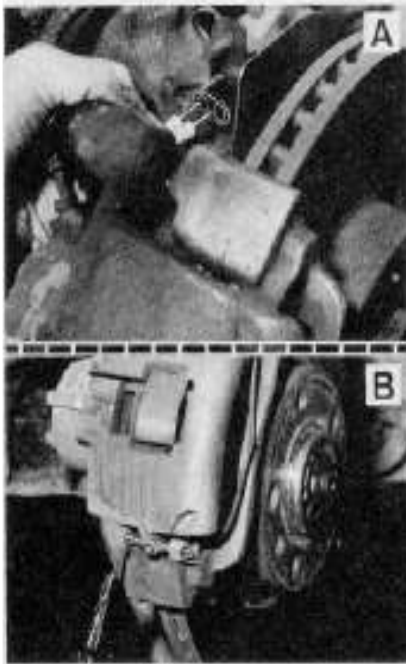
- Empuje el pistón en su alojamiento
- Coloque: las nuevas pastillas en el muñón y vuelva a conectar los cables de Aviso de desgaste

Restablecer, si es necesario, el

nivel del líquido de frenos en el depósito de compensación

- Incline la pinza hacia atrás sobre su soporte y coloque el tornillo sin olvidar el seguro. Pise el pedal del freno varias veces para que las pastillas tomen su posición de funcionamiento

Controlar la libre rotación de los discos cuando el pedal está en reposo



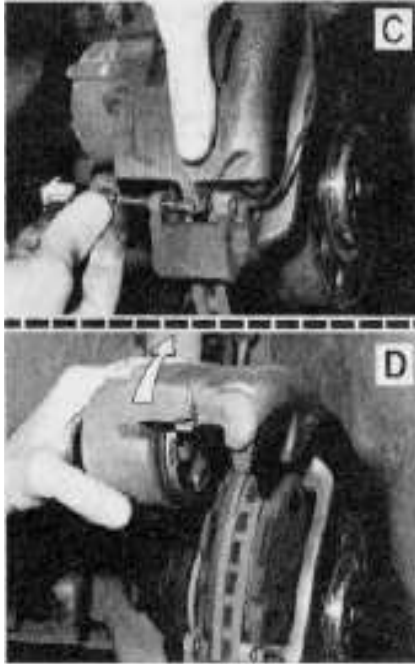
- Vuelva a montar las ruedas y ponga el vehículo en el suelo.

#### Retirada-reacondicionamiento de una pinza

##### Desmontaje.

Coloque la parte delantera del vehículo sobre soportes de gato y retire la rueda del lado correspondiente.

- Destabe el latiguillo de la pinza de freno.
- Desconecte los cables del indicador de desgaste del conector de goma. Retirar los 2 tornillos de fijación del soporte pinza en el pivote, soltar el conjunto soporte-zapatas y terminar de desenroscar el latiguillo de freno (dejar fluir el líquido de frenos) latiguillo de freno



##### Montaje

- Enroscar el latiguillo de freno en la pinza sin bloquearlo.
- Montar el conjunto soporte pinza freno en el disco, asegurando la correcta posición de este último.
- Vuelva a colocar los 2 tornillos de fijación del soporte pinza recubiertos con producto de rosca y apriételos al par prescrito
- Vuelva a conectar los cables del indicador de desgaste.
- Bloquear el latiguillo de freno en la pinza.
- Purgar el circuito de frenado (ver párrafo correspondiente).
- Montar la rueda y el vehículo en el suelo



Sustitución de las pastillas de freno delanteras  
A. Desconexión de los cables indicadores de desgaste; B. Retirada del pasador; C. Retirada del pasador de bloqueo; D. Inclinación de la mordaza; E Retirada de las pastillas (la mordaza se mantuvo en su lugar gracias a la inserción de un destornillador).



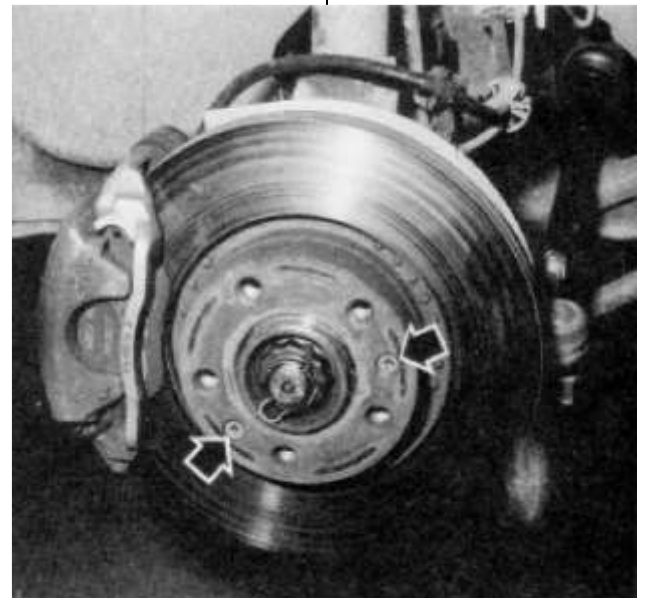
Tornillo de fijación del soporte pinza delantera.



#### Extracción y reinstalación de un disco

Esta operación se realiza sin ninguna dificultad especial.

Para hacer esto, suelte el conjunto de soporte y pinza sin quitarlo. pastillas, suspenderlo para no dañar el latiguillo de freno y simplemente quitar el disco del disco de freno



Tornillo de fijación del disco delantero en el buje.



mantenidos en el buje mediante 2 tornillos cruzados)

Para el montaje proceder en orden inverso al desmontaje, comprobando antes del montaje la protección del plano de contacto del disco del buje y respetando los pares de apriete prescritos

## FRENOS TRASEROS

### Sustitución de las pastillas

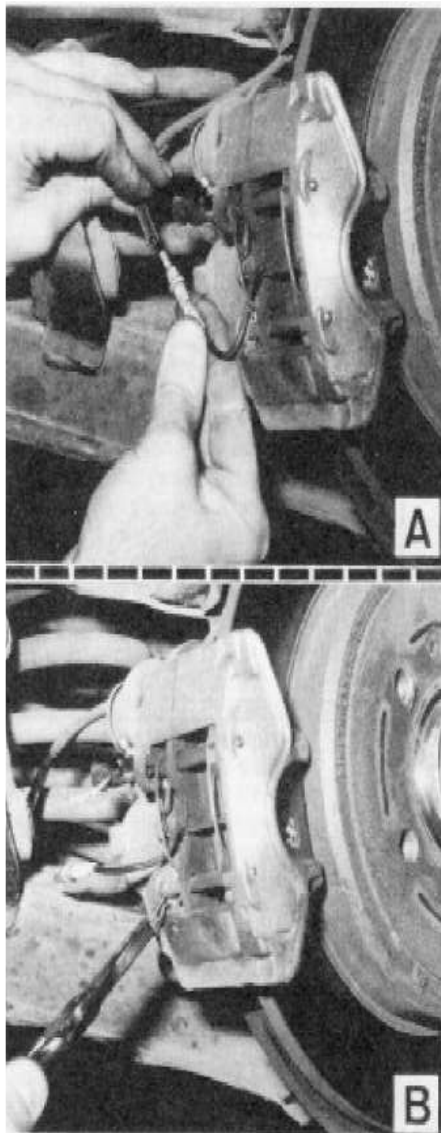
Importante: Sustituir siempre las pastillas de freno por juego completo y respetando la marca que tiene la calidad del acabado indicado.

Coloque la parte trasera del vehículo sobre soportes de gato y baje las ruedas.

Desconecte el alambre del cierre manual Quite los imperdibles, extraiga los pernos de bloqueo con un punzón y recoja el resorte del cebo

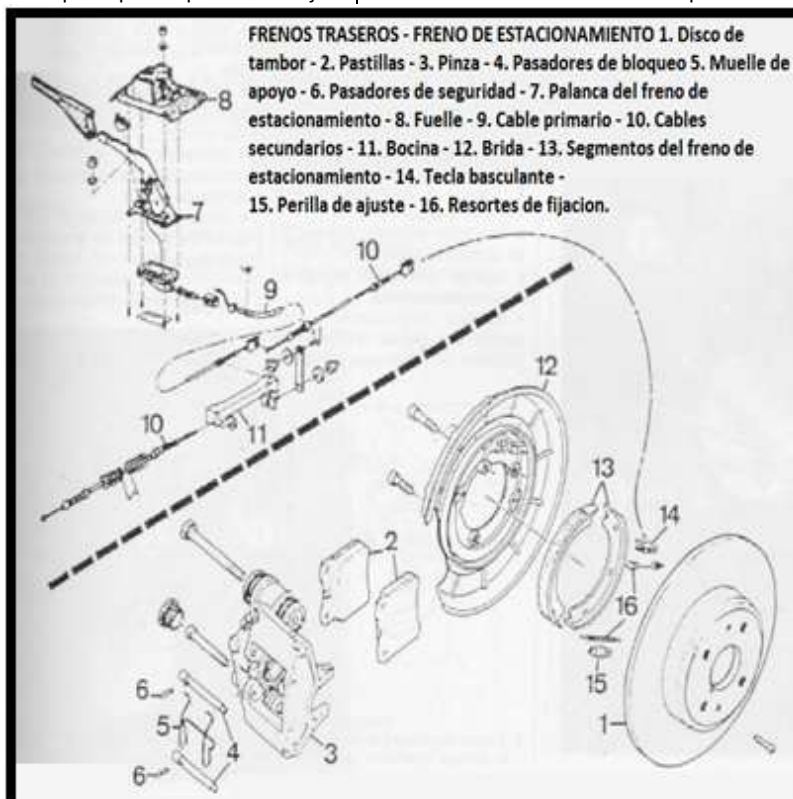
- Coloque las placas
- Vacíe el contenido ligeramente del recipiente de compensación con una jeringa para evitar su desbordamiento cuando el pistón se retrae detrás
- Empuje el pistón de la pinza de nuevo en su alojamiento Coloque las nuevas pastillas y conecte el cable indicador de desgaste:
- Coloque el resorte de soporte y coloque los pasadores de bloqueo sin olvidar los pasadores de seguridad.

Presione el pedal de freno varias veces para que las pastillas se fijen



Reemplace las pastillas de freno traseras

- A Desconexión del cable indicador de desgaste - B. Extracción de un pasador de seguridad
- C Extracción de un pasador de bloqueo - D. Extracción de las pastillas



en su posición operativa.

- Controlar el libre giro de los discos de freno con el pedal en reposo
- Restablecer, si es necesario, el nivel del líquido de frenos en el depósito de compensación
- Colocar las ruedas y colocar el vehículo en el suelo

### Desmontaje y montaje de una pinza EXTRACCIÓN.

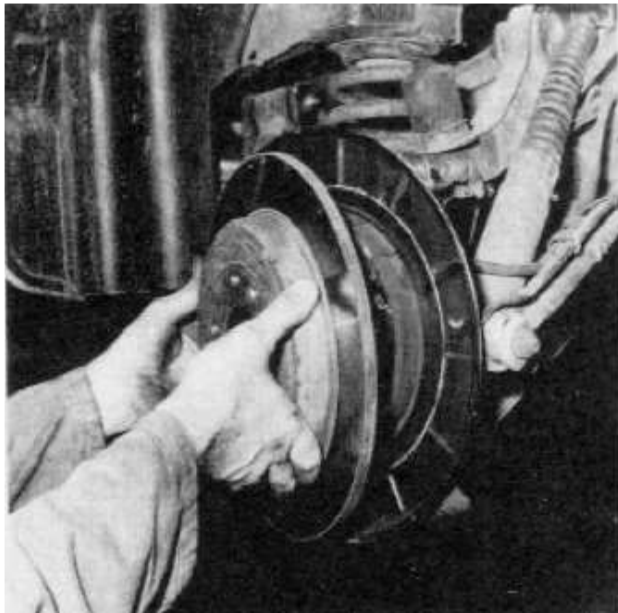
Coloque la parte trasera del vehículo sobre soportes de gato y retire la rueda del lado correspondiente.

- Destabe el latiguillo de la pinza de freno y desenganche de sus clips en el triángulo de suspensión interior.
- Desconecte el cable indicador de desgaste. Retire los 2 tornillos de retención en el portador del cubo, el tornillo de cabeza hexagonal superior y el tornillo de cabeza hueca macho interno escondido detrás de una tapa).

• Soltar el conjunto de la zapata pinza y terminar de desenroscar el latiguillo de freno, dejar fluir el líquido de frenos

### REPOSICIÓN

- Enroscar el latiguillo de freno en la pinza sin bloquearlo

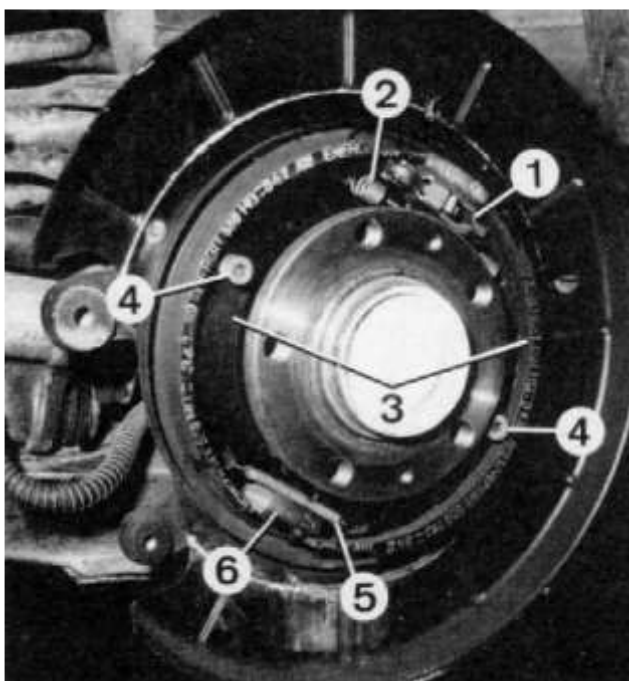


Extracción de un disco tren trasero

- Vuelva a colocar el conjunto pinza-pastillas en el disco, asegurándose de que estén en la posición correcta
- Vuelva a colocar los 2 tornillos de montaje de la pinza recubiertos con agente de bloqueo de roscas y apriételos al par prescrito.
- Vuelva a conectar el cable indicador de desgaste
- Bloquear el latiguillo de freno en la pinza y engancharlo al triángulo de suspensión inferior.
- Purgar el circuito de frenado (ver párrafo correspondiente)
- Vuelva a montar la rueda y ponga el vehículo en el suelo.

### Extracción y reinstalación de un disco

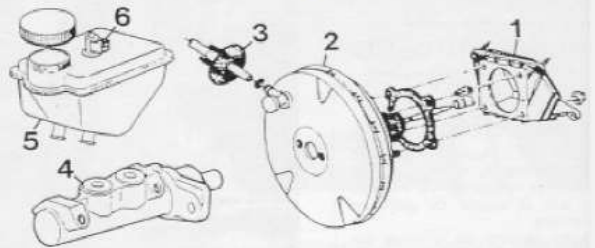
Esta operación se realiza sin ninguna dificultad especial. Para ello, suelte el conjunto pinza-zapata sin retirarlo, suspéndalo para no dañar el latiguillo del freno y retire el disco simplemente sujetado en el buje por 2 tornillos (rebaje cruciforme) Para volver a montar, proceda en el orden inverso al desmontaje comprobando la limpieza del plano de contacto del disco buje antes del montaje, realizando el ajuste



Sustitución de los segmentos del estacionamiento

### SERVOFRENO

1. Soporte del servofreno - 2. Servofreno - 3. Conexión de vacío 4. Cilindro maestro. 5. Depósito de compensación 6. Sonda de detección de nivel de líquido de frenos.



de la zapata (ver párrafo correspondiente) y respetando los pares de apriete prescritos

### Sustitución de las zapatas del freno de estacionamiento

**Importante:** sustituir siempre los segmentos como un juego completo

- Colocar la parte trasera del vehículo sobre soportes de gato y quitar las ruedas
- Aflojar el freno de estacionamiento cables de control tanto como sea posible en la viga de elevación
- Retire el disco tren (ver el párrafo correspondiente)
- Retire el clip de tope de la funda, desenganche el extremo del cable del balancín (1) y suelte el cable de la brida.
- Desenganchar el resorte superior (2) de retorno de los segmentos (3) con una tenaza de resorte convencional
- Desenganchar los dispositivos de retención laterales (4) de los segmentos.
- Soltar el balancín de los segmentos y quitarlo
- Desenganchar el resorte de retorno del segmento interno (5)

- Quitar la rueda de ajuste (6) y finalmente los segmentos
- Limpiar con cuidado todas las piezas reutilizadas y volver a montar como se indica. método de desmontaje en orden inverso.

Preste especial atención al volver a colocar la posición del balancín y la rueda de ajuste (ver figura).

Una vez finalizado el montaje, regular el freno de estacionamiento (ver apartado)

### PEDIDO

#### Desmontaje-montaje del cilindro maestro

**EXTRACCIÓN.** Con una jeringa, vaciar el contenido del depósito de compensación.

- Desconectar los tubos de freno del cilindro maestro comprobando su posición
- Desconectar el conector del indicador de nivel del depósito de compensación
- Retirar las 2 tuercas de montaje del cilindro maestro en el servofreno y soltarlo

### REPOSICIÓN

Proceder en orden inverso al desmontaje I respetando la posición





tubos y purgar el circuito de freno (ver párrafo correspondiente)

### Desmontaje-montaje del servofreno

**Nota.** - Esta operación no requiere la extracción del cilindro maestro de

### EXTRACCIÓN.

En el compartimiento del motor, retire la cabeza del distribuidor y el dedo de distribución.

- Retire la placa de soporte del conector justo en frente del cilindro maestro.

- Soltar los tubos de freno de la carrocería.

- Quitar las 2 tuercas de montaje del cilindro maestro y avanzar hasta donde lo permita la elasticidad de los tubos).

- Desconectar los tubos de freno de la carrocería,

- Desconectar la conexión de presión flexible en el servofreno

- Retirar la rejilla del capó (ver método en el párrafo - Desmontaje y desmontaje del mecanismo limpiaparabrisas en el capítulo ELECTRICIDAD)

- Retirar las tuercas de la parte superior del soporte del servofreno se encuentra debajo del motor del limpiaparabrisas.

Quitar las tuercas internas del soporte del servofreno accesible justo debajo del servo.

- Quitar el revestimiento debajo del tablero para acceder a los pedales. Retirar el pasador que bloquea la varilla de empuje del servo sobre el pedal de freno sujetado en este último mediante un simple clip .

- Mover el servo hacia adelante para acceder al clip de la varilla de empuje, quitarlo y soltar el servo provisto de su soporte

### REPOSICIÓN

Proceder en el orden inverso al de la remoción, teniendo cuidado de reemplazar cada parte removida o movida en su posición original.

### Control y ajuste del limitador

Dado que el circuito de frenado está organizado en X, las presiones se controlan en 2 carreras. - 1er circuito, delantero derecho y trasero izquierdo - 2do circuito: delantero izquierdo y trasero derecho

- Conectar al 1er circuito, en lugar de los tornillos de purga dos manómetros

- Purgar el circuito de freno y los manómetros.

- Pise gradualmente el pedal del freno hasta obtener la presión de ajuste en la rueda delantera. Entonces el control de la presión de corte en la rueda trasera (ver los valores de características detalles)

- Si el valor monitorizado está fuera de la tolerancia de desbloqueo de la tuerca de bloqueo (1) y ajustar la tuerca de ajuste (2) para obtener satisfacción

- controlar el segundo circuito en de la misma forma para poder detectar cualquier asimetría

### Ajuste del freno de estacionamiento

Esta operación se realiza en 2 fases diferenciadas.

### PREAJUSTE (ajuste individual de los segmentos de cada rueda)

- Calce el vehículo con las ruedas traseras colgando hacia abajo y retírelas

- Ajustar la distancia entre segmentos con la rueda de ajuste a una dimensión X = del tambor integrado - 0,6 mm

- Realizar el mismo ajuste en el otro lado

### AJUSTE FINAL

- Apretar el ajuste de la contratuerca (1) hasta que cables secundarios actúen los balancines

- Bloquear la contratuerca (2) en la viga de elevación.

- Montar los discos de freno (ver párrafo correspondiente) y las ruedas

- Maniobrar la palanca varias veces en el habitáculo y comprobar que este ajuste se obtiene con este ajuste - frenado efectivo de las ruedas para un recorrido de 5 a 7 muescas. Palanca - rotación libre de las ruedas cuando se suelta la palanca. Apoyar el vehículo en el suelo

### Purga de circuito de freno

Purga después de cualquier operación en la que se haya abierto el circuito.

En general, el sangrado debe realizarse cuando el pedal se vuelve elástico y cuando es necesario accionarlo varias veces para obtener una frenada eficaz.

- Afloje los cables de control del freno de estacionamiento tanto como sea posible en la barra del timón

- Retire el disco de freno (ver párrafo )

Siempre que sea posible, se recomienda utilizar un dispositivo de purga a presión. Sin embargo, a efectos de resolución de problemas, el método de purga de pies se puede realizar con la ayuda de otro operador, se puede utilizar, pero con todas las reservas en cuanto a su eficacia.

### Instrucciones generales

- El dispositivo de asistencia no debe estar en acción durante la operación de sangrado.

- Cargue el maletero lo suficiente (50 a 70 kg) para que el limitador esclavo no obstruya el avance del sangrado.

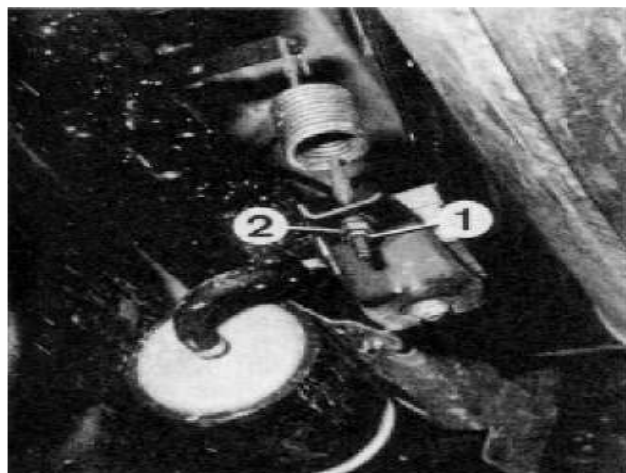
- Asegurarse de que el nivel se mantiene en el depósito de compensación durante toda la operación

- El circuito de frenado está organizado en X, el sangrado debe realizarse en cada receptor en un orden específico que es trasero derecho, delantero izquierdo, trasero izquierdo y delantero derecho

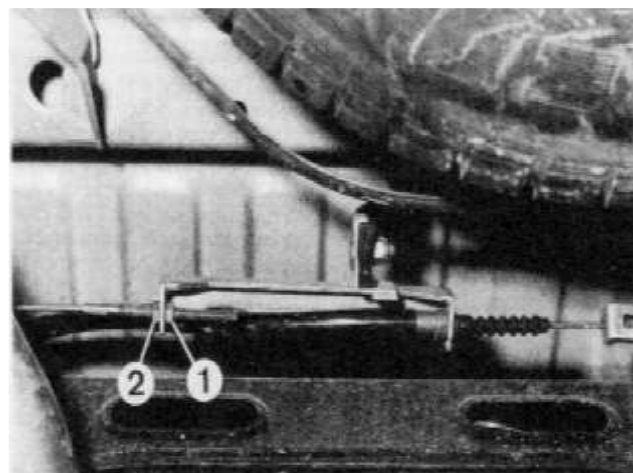
- Colocar un tubo transparente en el tornillo de purga del 1er receptor (ver pedido recomendado), cuyo extremo debe sumergirse en un recipiente que contenga líquido de frenos

- Pise el pedal para presionar el circuito

- Si el pedal no presenta ninguna resistencia al apiñamiento: bombee lenta y continuamente hasta obtener una presión mínima bajo el pedal



Ajuste del limitador



Ajuste del freno de estacionamiento



Abrir el tornillo de purga para dejar salir el aire del circuito, esta evacuación se manifiesta por una liberación de gas en el recipiente de líquido.

Es fundamental que, durante esta fase de apertura del tornillo de purga, el pedal se mantenga en la carrera completa. Cierre el tornillo de purga

- Suelte lentamente el pedal por completo.
- Repetir la operación hasta que desaparezcan todas las burbujas de aire.
- Proceder de la misma forma para cada receptor (respetando siempre el orden recomendado)

## DISPOSITIVO ANTIBLOQUEO

### A.B.R.

#### Principio de funcionamiento del dispositivo antibloqueo DISPOSITIVO DE ALTA PRESIÓN

El dispositivo de alineación, asistido por el sistema de frenos antibloqueo, utiliza como fuente de presión la alta presión suministrada por una bomba hidráulica (1)

La presión de formación es en todos los casos proporcional a la acción sobre el pedal de freno

La bomba hidráulica (1) suministra una presión regulada por dos presostatos (2) y (3) entre 160 y 180 bares

En cuanto la presión descende por debajo de 80 bares, los presostatos avisan al calculador (4) (presión demasiado baja): se encienden los indicadores luminosos (10), (11) y (12).

Este conjunto forma la unidad de bomba eléctrica.

Un acumulador (5) mantiene una reserva de presión.

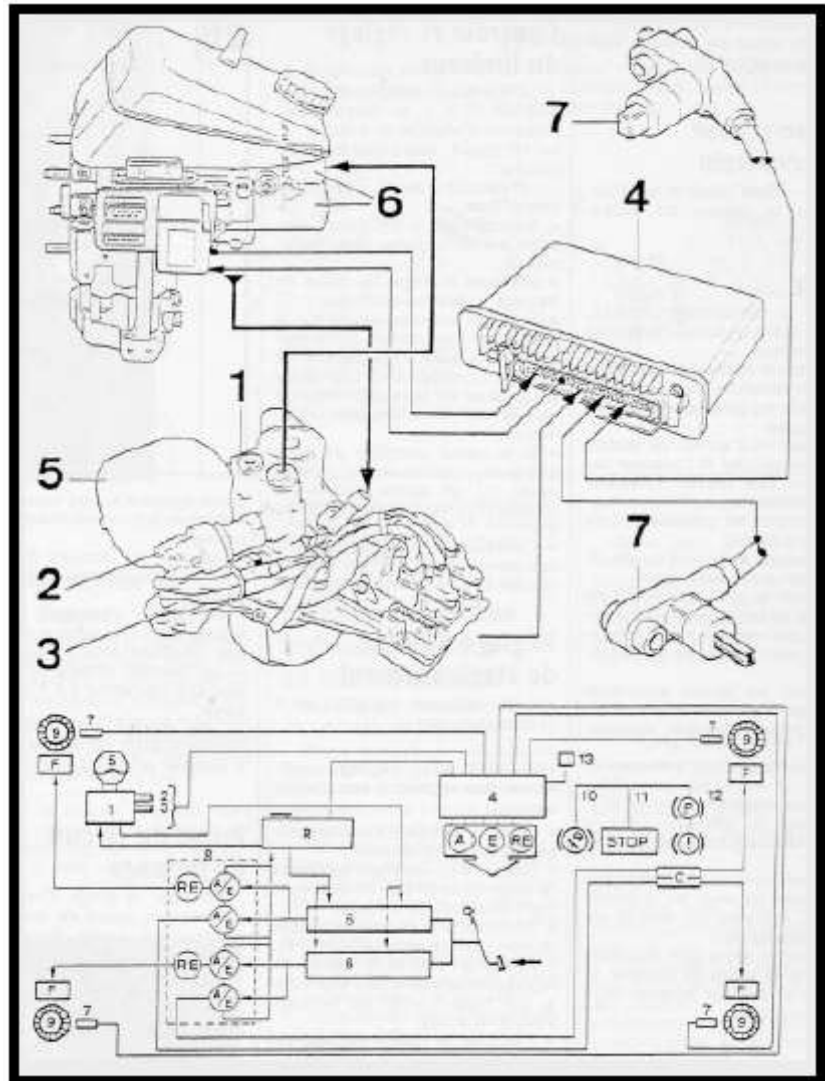
La alta presión se transmite a los frenos a través de dos distribuidores hidráulicos (6)

- uno para los frenos AVD y ARG
- uno para los frenos AVG y ARD

Los distribuidores hidráulicos actúan como carretes que dejan pasar la alta presión a los frenos en proporción a la fuerza ejercida sobre el pedal del freno. En caso de avería del dispositivo de alta presión, los distribuidores hidráulicos se comportan como cilindros maestros convencionales.

#### MODULACIÓN DE FRENADO

Una computadora (4), que recibe información de la velocidad de la rueda de los sensores (7). modula la presión de frenado en los circuitos delanteros y en los circuitos traseros a través de las electroválvulas (8)



Principio de funcionamiento del dispositivo antibloqueo ABR

Los sensores de las ruedas (7) transmiten al calculador una señal proporcional a la velocidad de desplazamiento de los dientes de las coronas (9)

El calculador determina la acción a realizar sobre las electroválvulas (modificación de la presión de formación en el circuito correspondiente) según la información de velocidad transmitida por los sensores de rueda

Dos tipos de electroválvulas

- A / E: electroválvulas de admisión / escape
- RE Electroválvulas de restricción (limitar la velocidad de manta o caída de presión)

#### VIGILANCIA DEL DISPOSITIVO

En caso de detalles del sistema antibloqueo de frenos, se alerta al conductor

mediante los testigos (10), (11) y (12).

Un punto de control TEST (13) permite al reparador determinar la función defectuosa mediante una señal de código dispositivo

#### Antibloqueo sistema

#### Autocomprobación del antibloqueo de frenos.

El dispone de una autocomprobación de los distintos componentes que lo componen, esta verificación se realiza en cuanto se enciende el dispositivo (+ accesorio) Posición del accesorio - Terminal Se suministran 2 de la computadora 7020.

1ª vez (0,5 segundos): la computadora 7020 verifica la información de voltaje en su terminal 26.

- Lámpara testigo ABR V 7000.

- Fusible 10A (PSF A).

- circuito eléctrico

El indicador luminoso ABR V7000 se enciende imitado a tierra por el relé de seguridad 7025A)

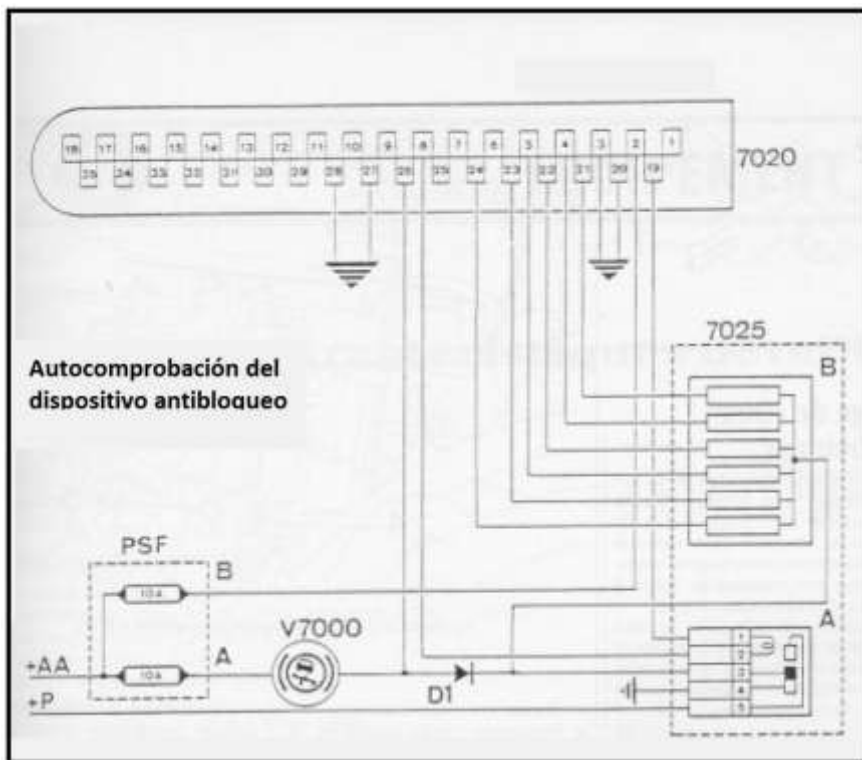
- 2 ° carrera (0,5 segundos) la

computadora 7020 controla el relé de seguridad 7025A y verifica la tensión intrínseca en sus terminales 21 22, 23, 24, 4 y 5

- Relés 7025A

- Electroválvulas 7025B

- Circuito eléctrico. . diodo D1 (nivel de voltaje su borne 26 comparado con el nivel de la 1ª vez)



El testigo ABR V7000 está encendido, puesto a tierra por el terminal 26 del ordenador 7020)

Durante esta prueba, el ordenador comprueba sus circuitos internos, así como los elementos que constituyen el dispositivo a excepción de las señales del sensor de rueda que serán homologadas para un Rueda de pocas vueltas

La prueba completa dura 1 segundo y se repite 3 veces (3 segundos) antes de apagar el ligero corte de masa ABA en el terminal 25 de la ECU, se solicita el relé de seguridad 7025A)

Si se detecta una falla, el indicador ABR V7000 permanece encendido .

Posición de puesta en marcha

- El terminal 2 del ordenador 7020 no se suministra, el dispositivo está fuera de servicio, - El testigo ABR V7000, suministrado como accesorio, se apaga

Después de la puesta en marcha - Se restablece la posición de los accesorios - El auto- Verifique que la prueba se realice nuevamente (vea la posición de accesorios arriba) - Si no se detecta ningún fallo, la luz indicadora ABR V7000 se apaga. El dispositivo está en acción.

### Detección de fallas

A) PRESIÓN HIDRÁULICA DEMASIADO BAJA (menos de 80 bares)

Los presostatos de 80 bares están en la posición A

- el indicador de parada V4

se enciende y el dispositivo antibloqueo de frenos V4415 dotado de las luces de advertencia están encendidas. Presostatos de 80 bar).

- el testigo ABR V7000 está encendido, puesto a tierra a través del terminal 26 del calculador)

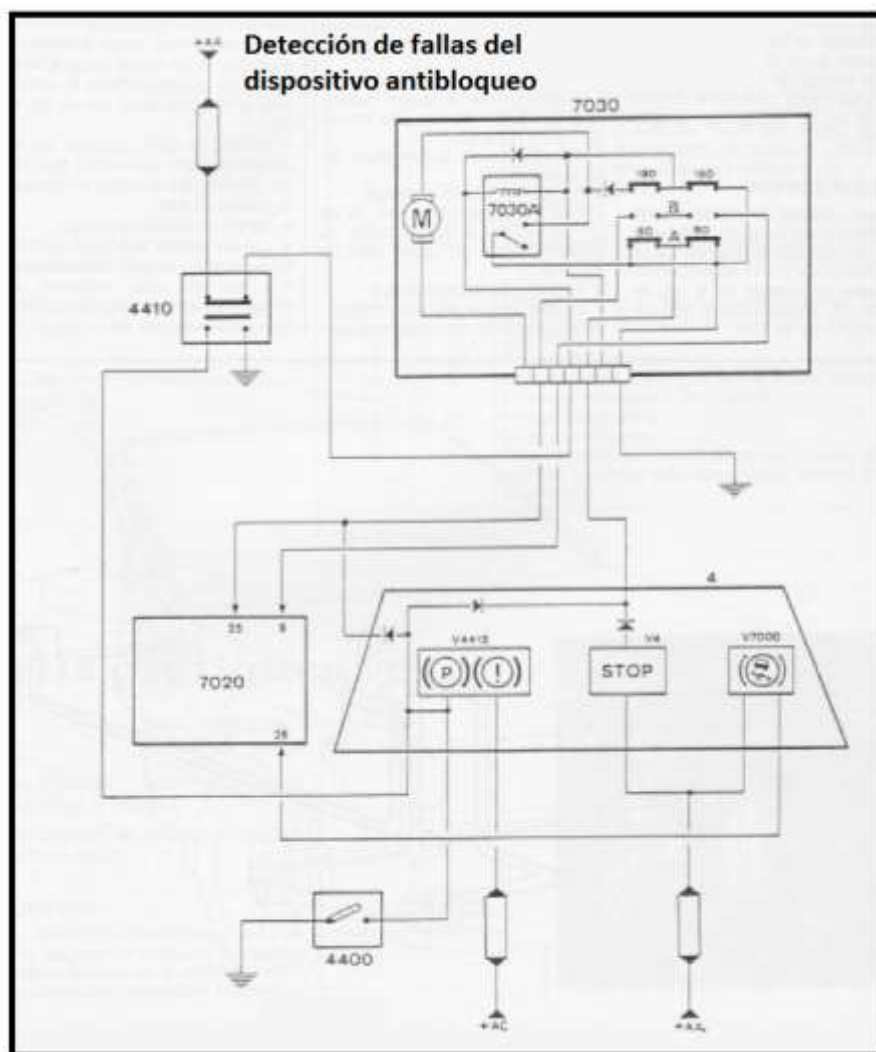
### B) NIVEL DE LÍQUIDO DE FRENOS DEMASIADO BAJO

En cuanto el nivel desciende y alcanza el interruptor correspondiente al 1er nivel de aviso, se enciende el testigo de freno V4415

Cuando el nivel sigue bajando y alcanza el interruptor para el 2do nivel de alerta, este abre y corta la alimentación al relé 7030 A para controlar la alta presión

La bomba ya no funciona, la presión cae, debajo de 80 bar, presostatos de advertencia abiertos (cambio de la posición B a la posición A): se enciende la luz de freno V4.

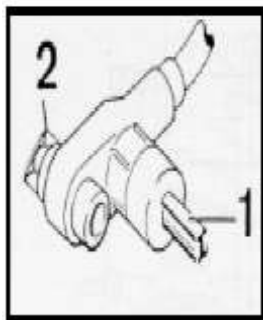
Como el circuito de la computadora 9-25 ya no está cerrado, la computadora controla la conexión a tierra de la luz de advertencia ABR 17000 la luz de advertencia ABR V7000 se enciende



## Ajuste de los sensores de la rueda

### SENSOR DELANTERO

- Controlar la limpieza de la cara receptora (1) así como el libre deslizamiento del sensor en la guía (2),
- Montar el conjunto guía / sensor en el pivote y bloquear el tornillo (3) recubierto con producto de bloqueo de roscas al par prescrito

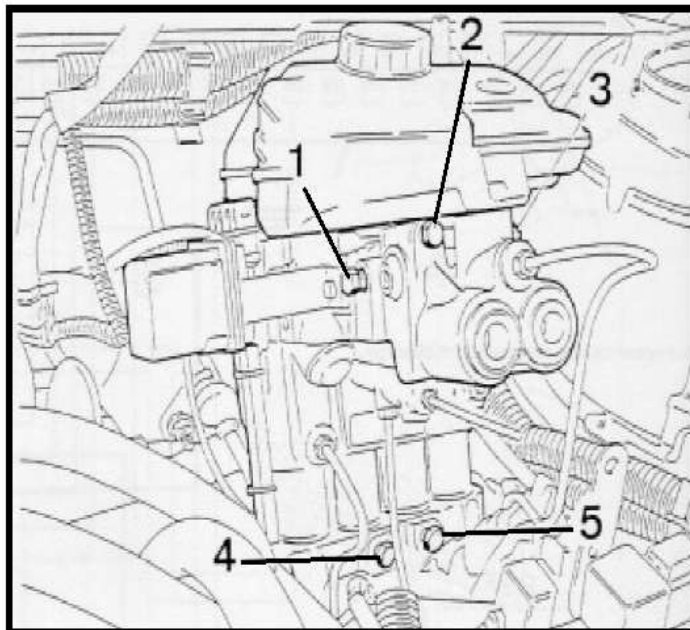


Ajuste de un sensor de rueda trasera

### Purga del circuito de frenos

El método de purga del circuito de frenos de un vehículo equipado con el sistema antibloqueo ABR es diferente al de un vehículo equipado con frenos convencionales y, para que sea eficaz, se debe seguir estrictamente el siguiente método:

- Uso sólo de nuevo líquido de frenos a la prescripción prescrita y asegúrese de que el nivel máximo se mantiene en el tanque de compensación durante toda la operación
- Abrir los tornillos de liberación del acumulador (1) una vuelta, (2) y (3) purga de alta presión. (4) y (5) placa.
- Pon el contacto-ignición.
- Deje girar la bomba hidráulica, perdiendo 1 minuto y luego cierre los tornillos (1) (2) y (3)
- Espere a que la bomba se detenga automáticamente



Purga del circuito de freno (con sistema ABR)

- Desconecte el contacto-ignición
- Abra lentamente el tornillo (1) para baje la presión en el circuito y luego ciérrelo.
- Ponga el contacto-ignición.
- Deje que la bomba hidráulica funcione hasta que se detenga automáticamente.
- Apague el contacto-ignición.
- Repetir esta operación los últimos 4 puntos anteriores)
- Apague el contacto-ignición, abrir lentamente el tornillo (1) una vuelta para reducir la presión en el circuito y luego cerrarlo con los tornillos (4) y (5).
- 10 veces seguidas, pise el pedal de freno, abra los TORNILLOS (2) y (3) una vuelta, ciérrelos y suelte el pedal del freno
- Ponga el contacto-ignición.

- Deje que la bomba hidráulica funcione hasta que se detenga 3 veces seguidas, mantenga presionado ligeramente el pedal del freno, abra y luego cierre los tornillos (4) y (5).
- El conjunto de la unidad de bomba hidráulica-hidráulico que se está purgando, purgue las pinzas de freno de la siguiente manera. Coloque un tubo transparente en el tornillo de purga de una pinza, cuyo extremo debe estar sumergido. un recipiente que contenga líquido de frenos
- Ponga el contacto-ignición y pise el pedal del freno con moderación.
- Abra el tornillo de purga y ciérrelo cuando el líquido fluya limpio y sin burbujas de aire
- Proceda de la misma forma en cada pinza en el orden correcto

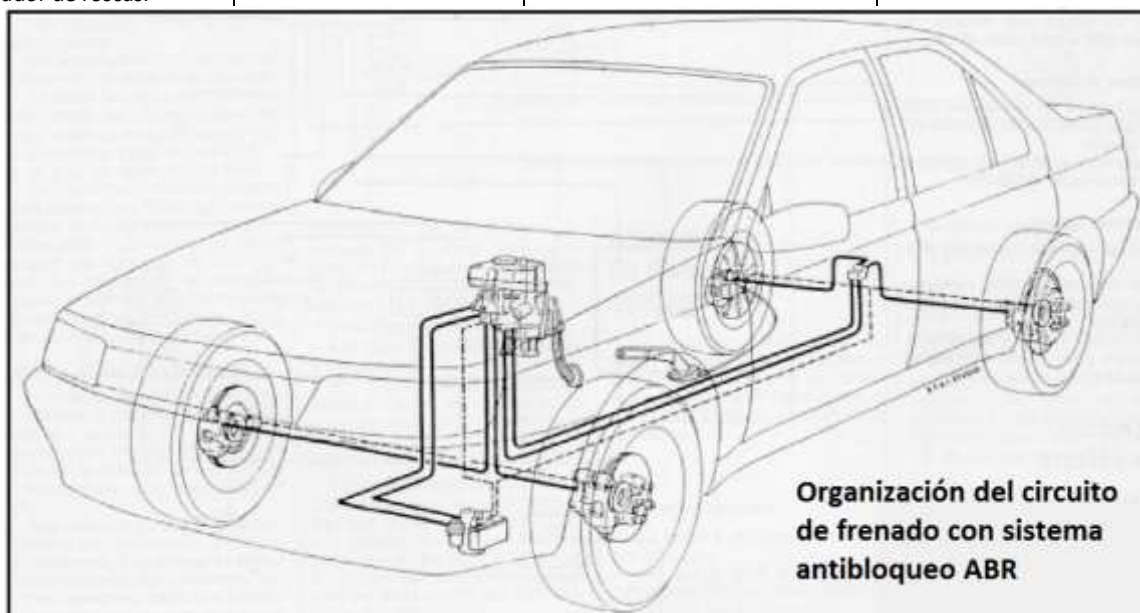


Ajuste de un sensor de rueda delantera

- Gire la rueda para colocar un diente de la rueda dentada frente al sensor.
- Aflojar el tornillo de ajuste (4). colocar un calce (0,5 mm) entre la rueda dentada y la cara receptora del sensor y bloquear el tornillo de ajuste al par prescrito.

### SENSOR TRASERO

No es posible ajustar la posición de los sensores traseros, basta con comprobar la limpieza de la cara receptora (1) y respetar el par de apriete del tornillo de fijación (2) previamente revestido con producto bloqueador de roscas.



Organización del circuito de frenado con sistema antibloqueo ABR



## EQUIPAMIENTO ELECTRICO

9

## Características detalladas

**BATERÍA**

Voltaje 12 voltios Capacidad 300 A

**ALTERNADOR**

Alternador trifásico con regulador electrónico incorporado  
 Marca y tipo Valéo A 13N 184  
 o Mitsubishi A 002T 17491 B  
 Resistencia del estator (1 fase) 0.1652  
 Resistencia del rotor 3.212  
 Velocidad de cebado 1200 rpm / min.  
 Velocidad máxima: 15.000 rpm  
 Caudal a 14 voltios - 60 A 3.000 rpm.  
 - 70 A 48 000 rpm.

**CORREA ALTERNADOR**

Correa tipo multipista  
 Marca y tipo Hutchinson 5 K 690  
 Tensión ver método página 62

**ARRANQUE**

Marca y tipo Valeo D6 RA 16  
 Potencia: 1.200 W  
 Número de dientes de arranque: 9

**BOMBILLAS**

Faros de cruce 55 W (H1).  
 Faros de carretera 55 W (HD)  
 Faros antiniebla 55 W (H3) \*  
 Luces laterales delanteras 5W  
 Luces laterales traseras 5 W  
 Luces laterales traseras 5/21 W  
 Luz antiniebla Luces de freno 21 W  
 Intermitente AV/AR 21 W  
 Luces de marcha atrás 21 W  
 Luces de matrícula 5 W

\* Según en el equipo

**FUSIBLES**

Los fusibles están ocultos detrás de la trampilla debajo del tablero en el lado izquierdo. La trampilla se inclina hacia abajo después de girar los 2 tornillos de fijación

Nº	Proteccion (A)	Asignacion
1	10	+ accesorios AB.R. Bobina de relé de bomba ABA
2	10	+ accesorios de alimentación del interruptor de parada, luces indicadoras combinadas, iluminación interior, temporizador de cubierta
3	0	No se utiliza
4	0	No se utiliza
5	10	+ accesorios de intermitente. Asientos calefactados Chorros de limpiaparabrisas calefactados Relé para alimentación de aire acondicionado, alimentación de ventana Luneta trasera térmica. Iluminación del capó del motor Focos AVIAR Control de espejos eléctricos Reloj, ordenador Iluminación de la guantera
6	5	Faros antiniebla
7	0	No se utiliza
8	0	No se utiliza
9	30	+ accesorios de nivel de agua del lavaparabrisas, relé de sonido de iluminación Limpiaparabrisas delantero. Bobinas de relé en caja de fusibles
10	10	Zumbador de iluminación Placa de policía Luces de posición delanteras. Iluminación del interruptor Iluminación del cenicero
11	0	No se utiliza
13	10	Luces de advertencia de peligro
14	5	Luces de posición traseras izquierda. Reóstato de iluminación Iluminación del interruptor del techo solar
15	20	Bomba de combustible
17	30	Asientos con calefacción
18	5	Luces laterales traseras derechas Iluminación del encendedor de cigarros AVIAR Interruptor de iluminación interior, reloj, luces indicadoras en el tablero de instrumentos

\* Según equipamiento

## Consejos prácticos

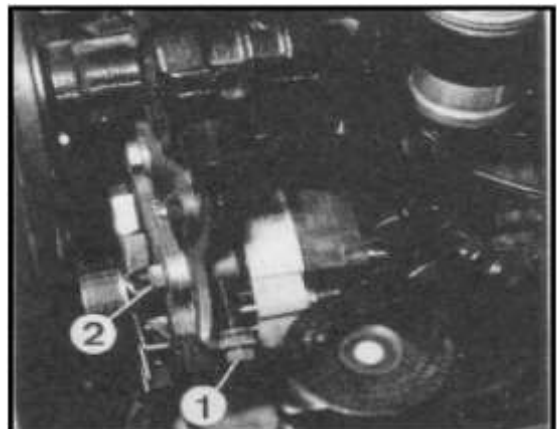
**Desmontaje y montaje del alternador****EXTRACCIÓN**

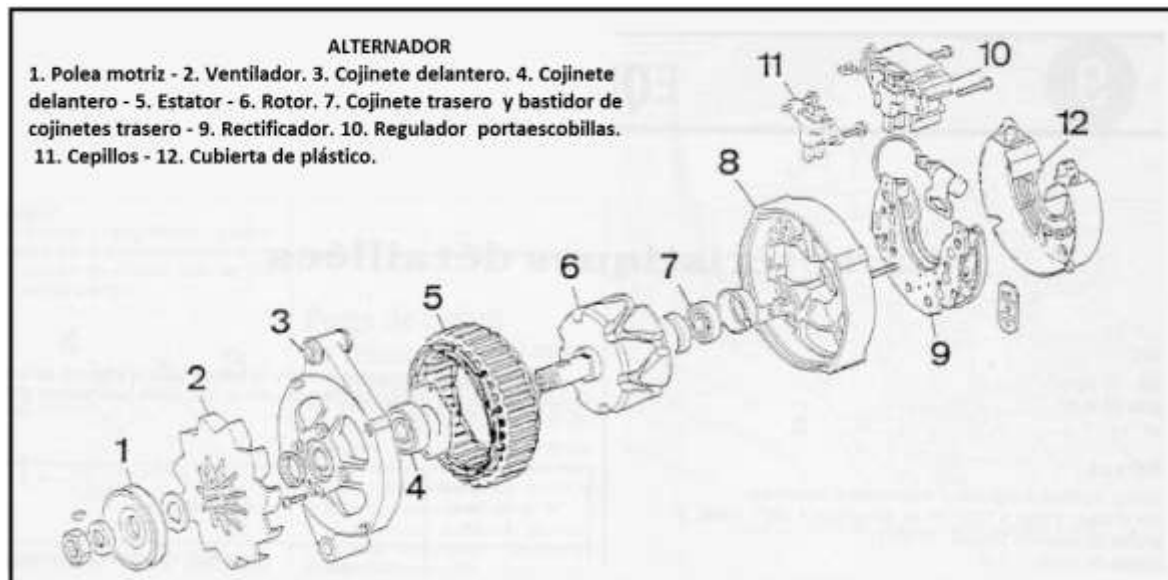
- Desconecte la batería y las conexiones eléctricas del alternador
- Destrabe el perno de fijación y la tuerca de bloqueo del tensor de la correa
- Incline el alternador para soltar la correa.
- Quitar las fijaciones y soltar el alternador

**REPOSICIÓN**

Proceder en orden inverso al desmontaje y regular la tensión de la correa del alternador (ver párrafo correspondiente)

Regulación de la tensión de la correa del alternador





#### Ajuste de la tensión de la correa del alternador

- Aflojar ligeramente el perno de fijación y la contratuerca (2) del tensor de la correa.
- Actuar sobre el tornillo de ajuste del tensor (1) hasta obtener una flecha de 10 a 15 mm en la correa bajo la presión normal del pulgar.
- En esta posición, apriete la tuerca de bloqueo del tensor, vuelva a comprobar el ajuste y bloquee el perno de fijación.

#### Reparación del alternador

Las operaciones de desmontaje y montaje del alternador no presentan ninguna dificultad particular (ver despiece anterior a la posición respectiva de las piezas). Sin embargo, durante la inspección mecánica, preste atención a:

- El estado de las escobillas, su grado de desgaste, su posición y su presión. en el colector

- El estado aparente del colector que se limpiará solo con un paño empapado en gasolina o tricloroetileno y se pulirá con papel de lija fino. Nunca use tela de esmeril.

- El estado de los cojinetes que no requiera ningún mantenimiento particular, siendo la lubricación realizada de por vida.

- El estado aparente del rotor y del estator, sus bobinados no deben presentar cortes o rastros de quemado

#### Nota:

Durante las verificaciones eléctricas realizadas en el alternador, en particular a nivel de la etapa del rectificador, el equipo utilizado no debe generar una tensión superior a 14 V con riesgo de destrucción de determinados componentes. Asimismo, siendo estos sensibles a la temperatura, al sustituirlos, las operaciones de

soldadura deben ser rápidas y realizadas con un soldador de baja potencia

#### Desmontaje-montaje del motor de arranque

##### DESMONTAJE

- Desconectar la batería y las conexiones eléctricas en el motor de arranque
- Retirar los 3 tornillos de fijación del motor de arranque en la carcasa del embrague
- Soltar el motor de arranque por debajo del vehículo,

##### REPOSICIÓN

- Proceder en el orden inverso al desmontaje

#### Reparación del arrancador

##### Desmontado

Las operaciones de desmontaje y montaje no presentan dificultades particulares (véanse las vistas ampliadas que especifican la posición respectiva de las partes)

Sin embargo, durante la inspección mecánica, prestar atención a:

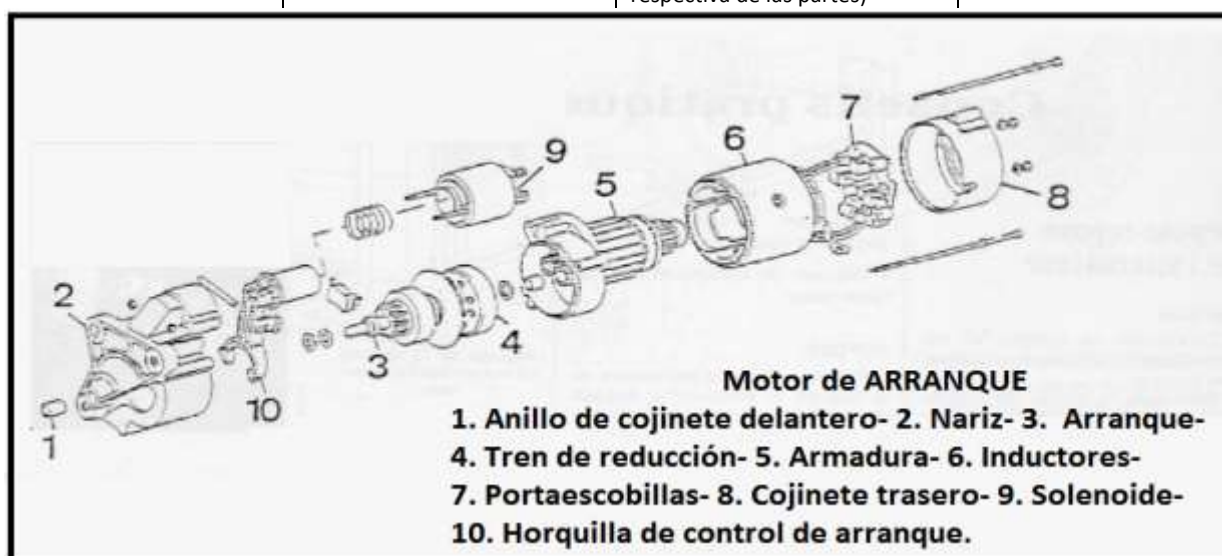
- El estado de las escobillas, su grado de desgaste, que se deslizan correctamente en sus respectivas guías

- La presión y posición de los resortes de las escobillas

- El estado aparente del colector limpiarse únicamente con un paño empapado en gasolina o tricloroetileno y pulir con papel de lija fino. Nunca utilice tela esmeril.

- El estado de los anillos autoblocantes de los cojinetes. En caso de sustitución, sumerja los anillos nuevos durante al menos 20 minutos en aceite de motor (SAE 30/40) antes de colocarlos

- El estado aparente del inducido y las bobinas, sus bobinados no deben presentar cortes ni señales de quemado



## Extracción-instalación del cuadro de instrumentos

### Nota

-Esta operación no requiere la extracción del volante.

### EXTRACCIÓN

- Desconecte la batería.
- Coloque la columna de dirección en la posición baja

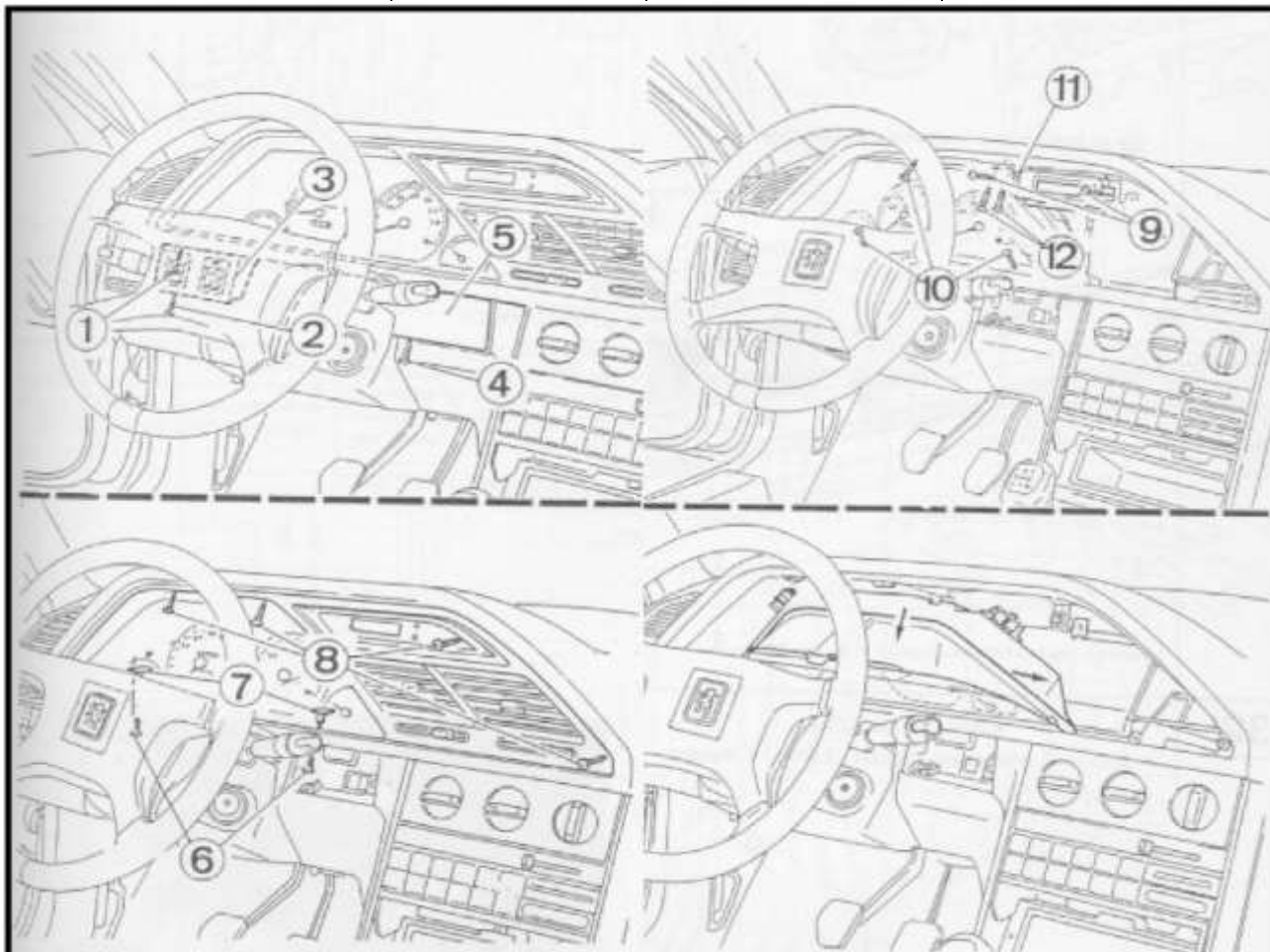
- Quite los tornillos (1) y (2) • Quite el reóstato de control de altura del faro para acceder al tornillo (1) luego la placa frontal izquierda (3)
- Quite el tornillo (4) luego el panel frontal derecho (5) - Retire los 2 tornillos (6) del salvamento. las placas de tuercas (7)
- Quite los 4 tornillos (8) y suelte el ventilador central
- Quite los 2 tornillos (9) que sujetan el reloj y retíralo • Quite los 3 tornillos (10) que sujetan el auricular superior, el soporte (11) así como los 2 tornillos de fijación internos (12) del micro teléfono.
- Mover la combinación lateralmente hacia la derecha e inclinarla hacia el volante
- Desconectar los conectores de la parte trasera del cuadro

de instrumentos (los conectores tienen sistema de bloqueo)

- Desmontar el cuadro de instrumentos colocándolo a la derecha

### REPOSICIÓN

- Continuar en el orden inverso al desmontaje, pero antes de definitivamente, compruebe todas las funciones



## Desmontaje-montaje del mecanismo limpiaparabrisas completo

### EXTRACCIÓN

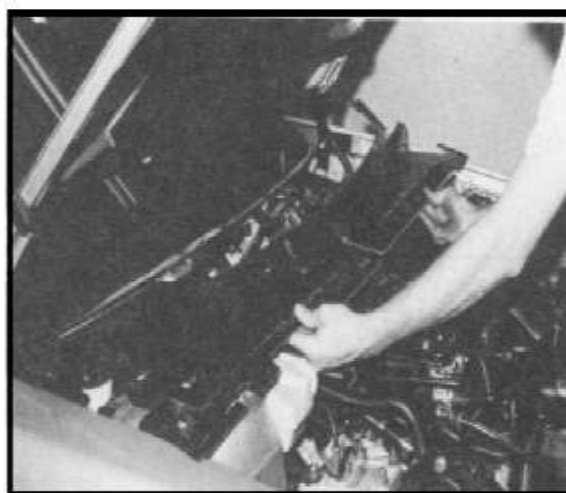
Desconectar la batería Retirar los brazos del limpiaparabrisas con la tuerca de fijación oculta bajo una tapa de plástico.

- Quite el tapón de llenado del depósito del lavaparabrisas. Retirar los 2 toques del brazo Limpiaparabrisas
- Retirar las 2 medias rejillas del toldo (sujetas en total con 8 tornillos Torx)
- Desconectar el motor del limpiaparabrisas y soltar su tapa protectora

- Retirar los 6 tornillos de fijación del mecanismo
- Desenganchar el perno el accesorio de la tapa.
- Soltar el mecanismo lateralmente y retirarlo por la derecha (vista frontal)

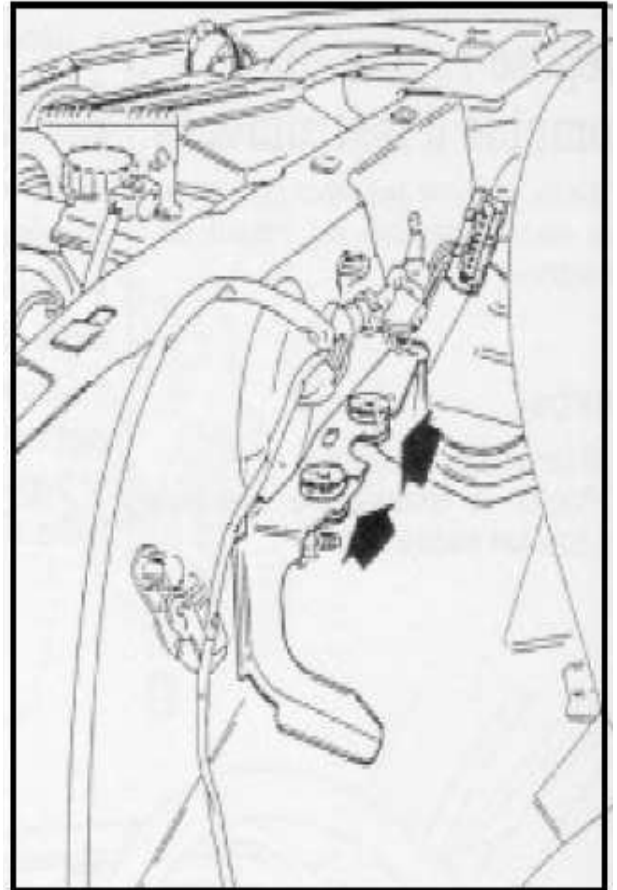
### REPOSICIÓN

Proceder en orden inverso al desmontaje, asegurando la presencia de los soportes de goma en el soporte central del mecanismo (ver figura) y realizando el ajuste combinado de toques y brazos limpiaparabrisas (ver figura)



Desmontaje de las 2 medias rejillas del escotilla.





Soportes de goma de la implantación del mecanismo de limpiaparabrisas

### Ajuste de los faros

El ajuste debe realizarse en un vehículo descargado posición según el conjunto del corrector. está directamente en el en la posición de conducción a la izquierda del volante en forma de reóstato)

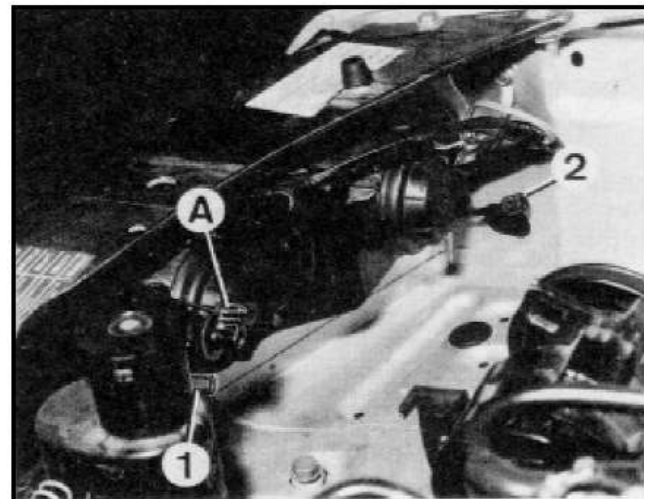
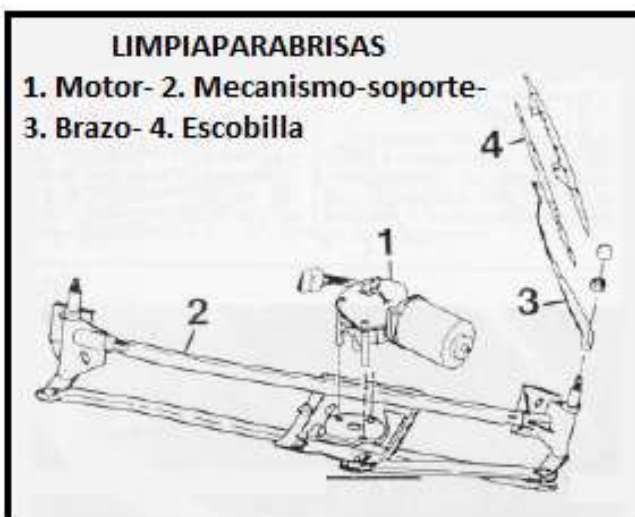
- Actuar sobre el tornillo (1) para el ajuste de altura y sobre el tornillo 2) para el ajuste en la dirección (ver figura

Además de las precauciones habituales (zona plana, presión correcta de los neumáticos, etc.), el vehículo en vacío en orden de marcha

- Colocar el corrector de elevación de faros en el faro en forma de ruedecilla o

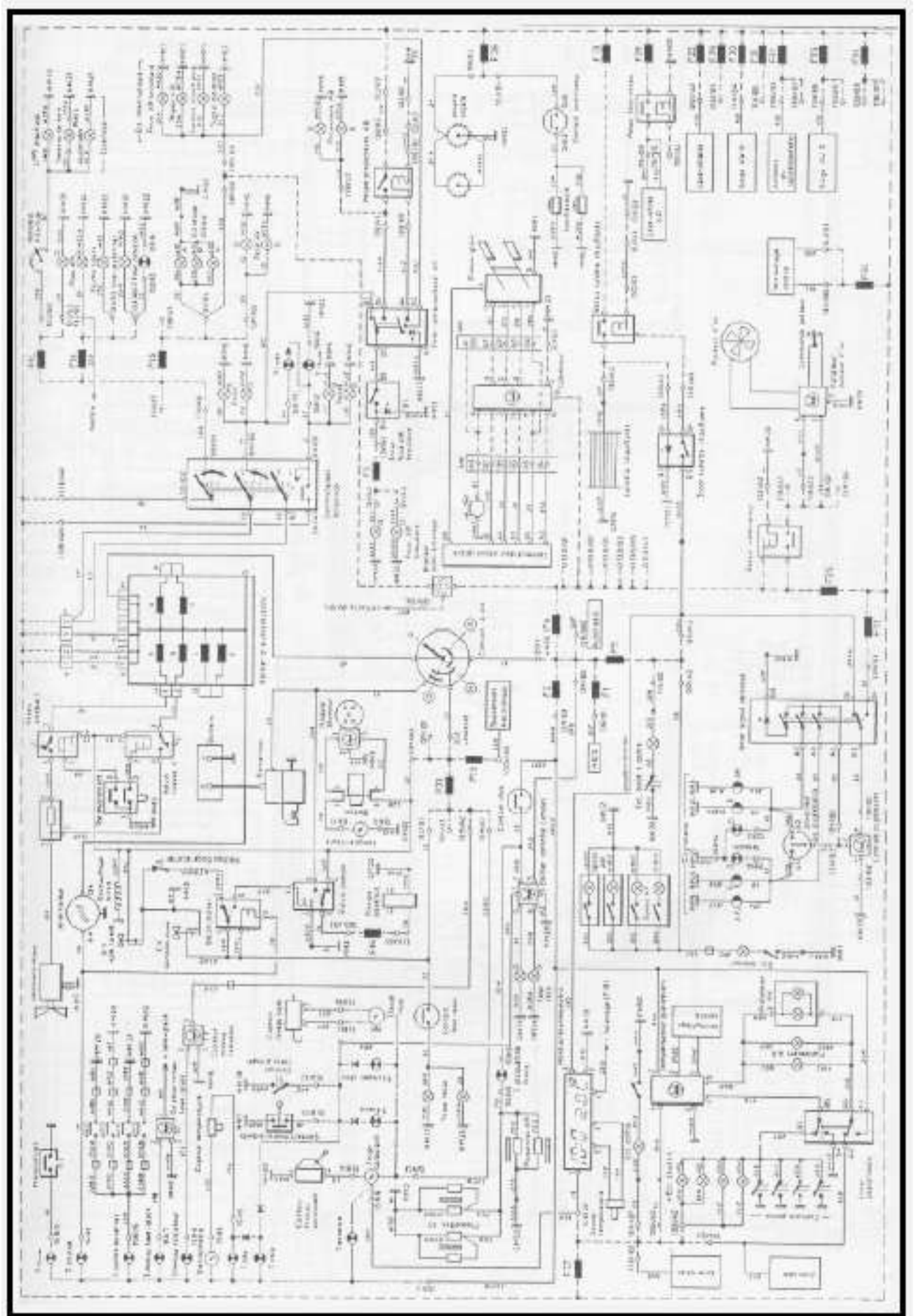
vehículo descargado posición según el conjunto del corrector. está directamente en el en la posición de conducción a la izquierda del volante en forma de reóstato)

- Actuar sobre el tornillo (1) para el ajuste de altura y sobre el tornillo 2) para el ajuste en la dirección (ver figura



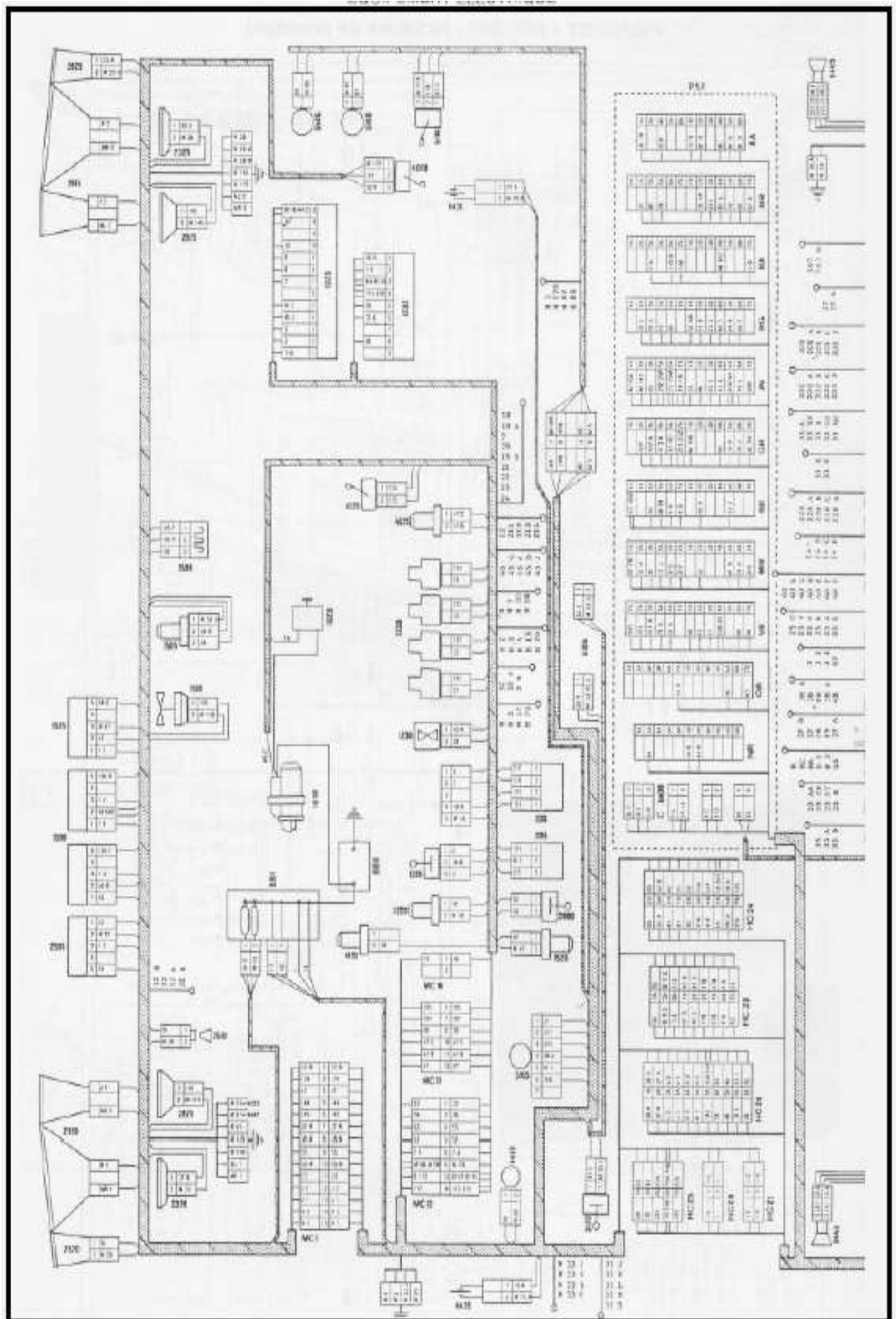
Ajuste de los faros

PEUGEOT 605 SRI »(diagrama de bloques)

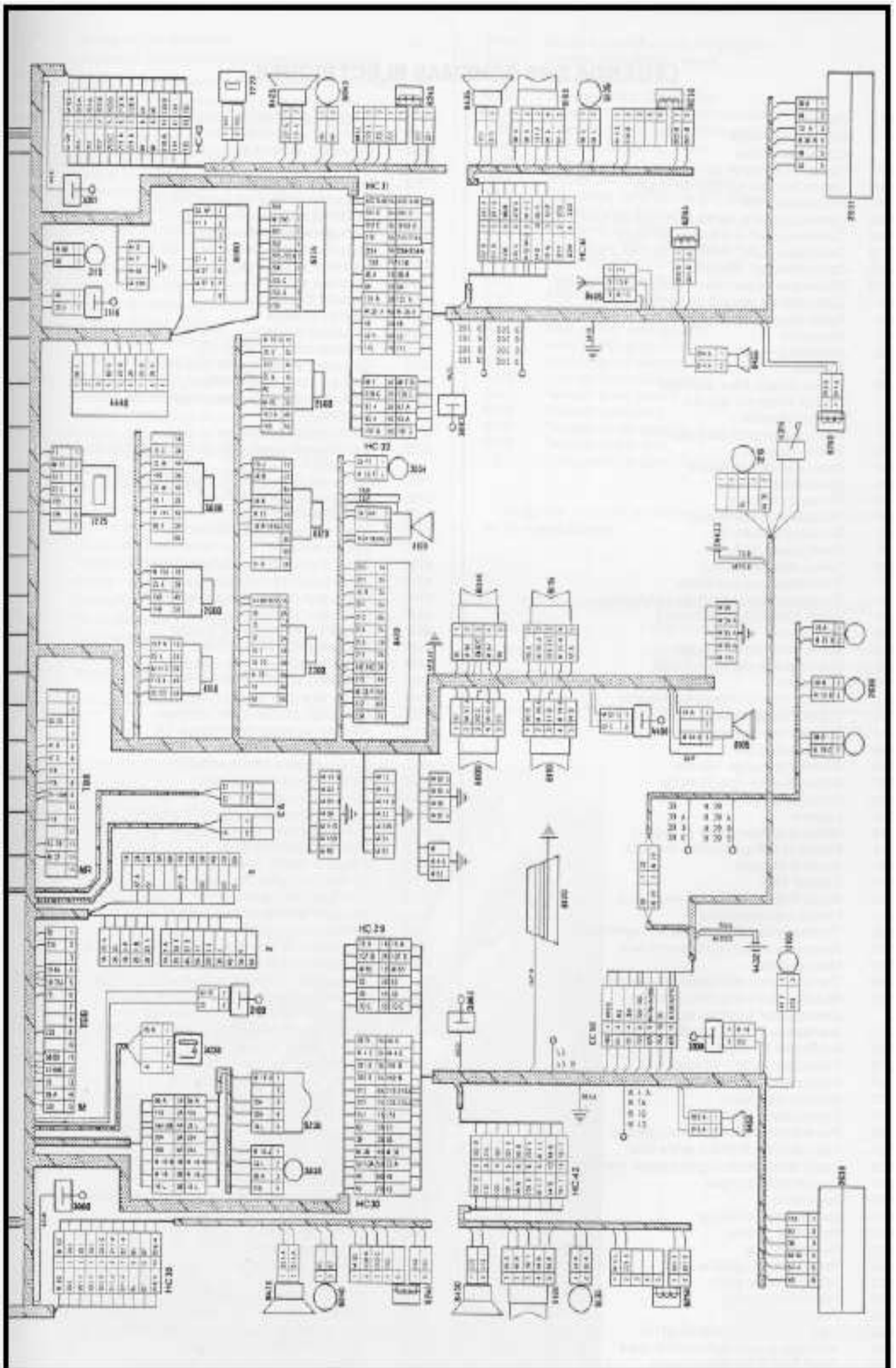




Peugeot 605 SRI Esquema Funcional







## SECCION 9 EQUIPAMIENTO ELECTRICO

### LEYENDA DE ELECTRICA DE DIAGRAMAS

BB00: Batería	C8000: Conector de prueba del calentador.
BB10: Unidad de control batería + ve.	C8201: Conector de prueba codificado anti-arranque.
BF00: Caja de fusibles.	C8400: Batería de radio + conector ve,
BMF1: Unidad fusible Maxi.	C8600: Conector de prueba - sistema de alarma antirrobo.
BMF2: Unidad fusible Maxi.	CA00: Interruptor de encendido.
C001: Conector de diagnóstico.	PS00: placa de conexión.
C002: Conector de cable de avería.	PSFO: Tablero de conexiones - caja de fusibles.
C200: Conector hembra caravana.	V1000: Testigo de carga
C310: Conector positivo de alimentación batería iluminación caravana.	V1100: Testigo de prueba de encendido.
C1030: Conector de prueba - información de funcionamiento del motor.	V1150: Testigo de prueba de encendido.
C1100: Conector de prueba de encendido.	V1200: Testigo de prueba de inyección.
C1105: Conector de supresión de encendido.	V1300: Testigo de prueba de encendido por inyección.
C1110: Conector de ajuste de encendido para ralentí.	V2320: Testigo de intermitente de dirección izquierdo.
C1200: Conector de prueba de inyección.	V2330: Testigo de intermitente de dirección Rh.
C1250: Conector de regulación del control de emisiones.	V2600: Testigo de luces laterales.
C1260: Conector portafusibles de la bomba de alimentación.	V2610: Testigo de luz de cruce.
C1265: Conector del portafusibles de la resistencia del calentador de la caja del acelerador o caja del acelerador.	V2620: Testigo de luz de carretera.
C1270: Conector de prueba Egr.	V2660: Testigo de luz antiniebla delantera.
C1300: Conector de prueba de encendido por inyección.	V4: Testigo de parada. V4010: Testigo de nivel bajo de refrigerante.
C1310: Conector portafusible de encendido / inyección.	V4020: Testigo de temperatura del refrigerante.
C1360: Conector portafusibles del calentador del sensor de oxígeno.	V4040: Testigo de aviso de nivel bajo de líquido lavaparabrisas.
C1400: conector TDC.	V4050: Testigo de agua en combustible.
C1450: Conector de desarrollo del sistema.	V4110: Lámpara de advertencia de baja presión de aceite del motor.
C1500: Conector de prueba de la unidad de potencia.	V4120: Luz de advertencia de bajo nivel de aceite del motor.
C2310: Conector doble mando escuela de conducción	V4130: Lámpara de advertencia de alta temperatura del aceite del motor.
C2600: Conector de puerta - Fusible de advertencia antiniebla delantero.	V4200: Testigo de estrangulador.
C6235: Conector de prueba de bloqueo de puerta.	V4300: Testigo de nivel bajo de combustible.
C6560: Conector prueba airbag.	V4400: Testigo de freno de mano.
C6640: Conector de purga del circuito de altura de manejo.	V4410: Testigo de nivel bajo de líquido de frenos.
C7000: Conector de prueba de freno antibloqueo.	V4420: Testigo de freno de mano / nivel bajo de líquido de frenos
C7050: Conector de prueba antideslizante.	V4430: Testigo de desgaste de las pastillas de freno.
C7100: Conector de prueba de dirección asistida variable.	V4440: Testigo de bombilla fundida.
C7710: Conector de prueba de suspensión.	V4600: Testigo de posición de la palanca de cambios.
V4610: Testigo de temperatura del aceite de la caja de cambios.	1145: Válvula solenoide de apertura de mariposa.
V4700: Testigo de puerta abierta.	1150: Centralita de precalentamiento.
V4730: Testigo de cinturón de seguridad.	1155: Relé de precalentamiento.
V4800: Testigo de temperatura del convertidor catalítico.	1156: relé postcalentamiento.
V6560: Testigo AIR BAG.	1157: termocontacto postcalentamiento.
V6640: Luz de advertencia de nivel bajo de líquido corrector de altura de manejo.	1160: Tapones de precalentamiento.
V6700: Testigo de prueba de bloqueo del diferencial.	1200: Relé de la bomba de combustible,
V7000: Testigo de prueba de frenos antibloqueo.	1201: Relé de la bomba de inyección.
V7050: Testigo de prueba antideslizante de ruedas.	1202: Relé taquimétrico.

## SECCION 9 EQUIPAMIENTO ELECTRICO

V7060: Testigo de prueba antideslizante de ruedas.	1205: Fusible bomba gasolina.
1208: Bomba inyección diésel (corrector de avance, solenoide de corte de combustible).	1209: Bomba de limpieza.
V7700: Testigo de prueba de suspensión.	1210: Bomba de combustible.
0002: Interruptor de iluminación y señalización.	1211: Bomba indicador de combustible.
0004: Panel de instrumentos.	1212: Solenoide depósito de aire.
0005: interruptor limpiaparabrisas.	1213: Bomba de aire realmente.
1000: Interruptor de seguridad que pone en marcha la caja de cambios automática).	1215: Electroválvula purga canister.
1005: Relé inhibidor de arranque.	1216: Resistencia simulación bote.
1010: Motor de arranque.	1217: Solenoide de corte de purga de canister.
1020: Alternador.	1218: Solenoide de corte avance encendido.
1030: relé señal motor marcha.	1220: Termistor de refrigerante.
1086: Relé de corte arrancador alarma antirrobo.	1225: motor paso a paso regulación ralentí.
1100: Distribuidor.	226: Motor de regulación de ralentí e interruptor de ralentí.
1101: Termistor de refrigerante para motor del módulo de avance.	1229: Solenoide turbo regulador de resistencia variable.
1102: Módulo avanzado.	1230: Dispositivo de aire suplementario.
1104: Solenoide de corrección de avance.	1231: Unidad de solenoide de ralentí de la transmisión automática.
1105: Módulo amplificador de encendido.	1232: Electroválvula mantenimiento ralentí.
1110: Distribuidor de encendido.	1233: Electroválvula regulación presión turbocompresor.
1115: Sonda referencia cilindro.	1234: Electroválvula compuerta carburador.
1120: detector de golpes.	1235: Electroválvula respiradero carburador.
1125: Conmutador pedal acelerador.	1236: Electroválvula de corte de sobremarcha.
1127: relé alimentación encendido.	1237: Electroválvula Pulsair.
1130: Central de encendido.	1238: Electroválvula AFP.
1135: Bobina de encendido.	1239: Electroválvula regulación ralentí.
1136: condensador bobina de encendido.	1310: captador caudal de aire.
1140: Módulo anticontaminación para carburador.	1311: captador presión turbo.
1240: Termistor de entrada de aire.	1312: Sensor de presión del colector de admisión,
1241: Bomba Pulsair.	1313: Sensor de velocidad del motor.
1242: relé Pulsair.	1314: sensor de altitud.
1244: Electroválvula proporcional egr.	1315: Resistencia de inyección.
1245: conmutador de altura.	1316: Conjunto potenciómetro cárter mariposa.
1246: relé alimentación función egr.	1317: Potenciómetro de inyección.
1247: termocontacto refrigerante egr.	1318: Unidad conmutador acelerador.
1248: Resistencia calibradora Egr.	1319: Resistor codificador de inyección.
1249: potenciómetro palanca carga.	1320: Centralita inyección encendido.
1250: Centralita de recirculación de gases de escape egr.	1325: Central de inyección.
1251: Bomba de vacío egr.	1326: Fusible de alimentación de la unidad de inyección.
1252: relé corrector avance diésel.	1327: captador posición levas (bomba diésel).
1253: Electroválvula todo o nada (egr).	1328: captador posición rotor (bomba diésel).
1254: conmutador palanca carga.	1330: Inyector.
1255: Electroválvula de corte de combustible.	1331: Cilindro inyector no 1.
1256: Electroválvula de avance (diésel).	1332: Cilindro inyector no 2.
1257: Solenoide de flujo (diésel).	1333: Cilindro inyector no 3.
1258: Electroválvula caudal (diésel).	1334: Cilindro inyector no 4.
1260: captador aguja inyector levantada.	1335: Cilindro inyector no 5.
1261: captador potenciómetro pedal.	1336: Cilindro inyector no 6.
1265: termocontacto calefactor carburador.	



## SECCION 9 EQUIPAMIENTO ELECTRICO

1266: relé calefactor carburador.	1337: cilindro inyector no 7.
1269: relé resistencia calor carburador.	1338: Cilindro inyector no 8.
1270: Resistencia calefactor carburador o cárter mariposa.	1339: Cilindro inyector no 9.
1271: electroválvula de corte.	1340: Cilindro inyector no 10.
1272: conjunto solenoide de corte, resistencia calefactor carburador.	1345: relé calefactor sonda oxígeno.
1275: carburador.	1348: Fusible del calentador del sensor de oxígeno.
1280: Solenoide vasco largo de 2 volúmenes.	1350: sensor de oxígeno - delantero.
1281: Solenoide vasco corto de 2 volúmenes.	1351: Sensor de oxígeno - trasero.
1301: Relé de información de transmisión automática (inyección).	1400: sensor Tdc.
1302: Relé de inyección y alimentación.	1500: relé ventilador. 1501: Fusible ventilador de refrigeración.
1303: Relé alimentación inyección y encendido.	1505: termocontacto ventilador de refrigeración.
1304: Inyección relé doble multifunción.	1506: Resistencia del ventilador de refrigeración de dos velocidades.
1305: Potenciómetro de mezcla.	1507: Unidad de sensor de temperatura de control de ventilador por ECU (en refrigerante).
1309: Termistor aire turbocompresor.	
1510: Ventilador.	2345: Intermitente repetidor derecho.
1515: Filtro supresor de interferencias izquierdo.	2400: relé luz marcha.
1516: Filtro supresor de interferencias derecho.	2410: relé dim-dip.
1520: termocontacto refrigerante motor refrigerado.	2415: Resistencia dim-dip.
1525: relé refrigerante motor refrigerado.	2500: Botón de bocina.
1526: temporizador dispositivo refrigeración compartimento motor.	2505: Relé compresor bocina de aire.
1530: Shart dispositivo de refrigeración del compartimento del motor.	2510: Compresor de bocina de aire.
1550: bomba turbo refrigerante.	2520: Cuerno.
1551: Fusible bomba turbo refrigerante.	2525: Fusible de bocina de aire.
1555: relé mando bomba refrigerante turbo.	2530: Unidad de sirena (policía).
1600: Conmutador de posición de la palanca selectora.	2531: Interruptor de sirena (policía).
1620: captador velocidad vehículo.	2532: Interruptor de sirena día / noche (policía).
1625: Unidad de interfaz de velocidad del vehículo.	2535: Altavoz de sirena (policía).
1630: Unidad de control de transmisión automática.	2600: interruptor de iluminación.
1635: Bloque electrohidráulico caja de cambios automática.	2605: Relé de luces de cruce.
1636: potenciómetro cambio automático.	2610: faro izquierdo.
1637: conmutador kickdown caja de cambios automática.	2615: faro derecho.
1638: Enclavamiento del motor en la palanca de cambios.	2620: Luces de posición (lado izquierdo).
1640: Bomba de aire realmente.	2625: Luces de posición (lado derecho).
2000: Interruptor de luz antiniebla trasera.	2630: piloto trasero izquierdo.
2005: relé de luz antiniebla trasera.	2631: Piloto trasero derecho en el maletero.
2010: Faros antiniebla traseros (lado izquierdo)	2632: Piloto trasero izquierdo en la tapa del maletero.
2015: Faros antiniebla traseros (lado derecho)	2633: Luz de matrícula derecha.
2100: Interruptor de luz de freno.	2635: Piloto trasero (lado derecho).
2110: Luces de freno adicionales.	2636: Luz de matrícula.
2200: Interruptor de luz de marcha atrás.	2637: Conector jack para lámpara giratoria.
2210: contactor luz de marcha atrás izquierda.	2638: Lámpara giratoria.
2215: conmutador luz de marcha atrás derecha.	2639: conmutador lámpara giratoria.
2300: Interruptor de advertencia de peligro.	2640: Piloto de balizamiento puerta delantera izquierda.
2305: Intermitente.	2645: luz de posición de la puerta delantera derecha.
2310: Conmutador de intermitentes.	2650: Lanip marcador de puerta trasera izquierda.
2320: Luz indicadora de dirección delantera izquierda.	2655: Piloto de balizamiento puerta trasera derecha.

## SECCION 9 EQUIPAMIENTO ELECTRICO

2325: Luz indicadora de dirección delantera derecha.

2330: Piloto intermitente trasero izquierdo.

2335: Piloto intermitente trasero derecho.

2340: Intermitente repetidor del lado izquierdo.

2662: relé inhibidor faros antiniebla delanteros.

2665: relé luz antiniebla delantera.

2670: luz antiniebla delantera izquierda.

2675: luz antiniebla delantera derecha.

2680: conmutador lámpara suplementaria.

2685: relé lámpara suplementario.

2690: Lámpara suplementaria izquierda.

2695: Lámpara suplementaria derecha.

3000: Interruptor de apertura de puerta - puerta delantera (lado izquierdo).

3001: Interruptor apertura puerta-puerta delantera (lado derecho).

3002: Conmutador apertura puerta-puerta trasera (lado izquierdo).

3003: Conmutador apertura puerta-puerta trasera (lado derecho).

3004: Temporizador de iluminación.

3005: Relé temporizador luz techo.

3006: conmutador luz techo.

3010: Luz de techo

3012: Luz de techo (delantera derecha).

3013: Luz de techo (delantero izquierdo).

3019: conmutador luz techo trasero.

3020: luz de techo trasera.

3022: Luz de techo (trasera izq.).

3023: Luz de techo (trasera derecha).

3024: Luz de techo izquierda.

3025: Luz de techo derecha.

3029: conmutador luz techo central.

3030: Lámpara de techo central.

3031: Lámpara de lectura delantera derecha.

3032: Lámpara de lectura delantera izquierda.

3033: Lámpara de lectura trasera derecha.

3034: Lámpara de lectura trasera izquierda.

3040: Luz de huella puerta delantera izquierda.

3042: Luz de huella puerta trasera izquierda.

3045: Luz de huella puerta delantera derecha.

3047: luz de huella puerta trasera derecha.

2656: Luces de freno intermitentes orientadas hacia atrás.

2657: Unidad central luces traseras intermitentes de freno.

2658: Conmutador luces de freno intermitentes orientado hacia atrás.

2660: contactor luz antiniebla delantera.

3052: Lámpara de consola.

3053: Lámpara para mechero.

3054: Lámpara cenicero.

3055: Lámpara de control tapa radio.

3056: Lámpara de control de la tapa del cenicero.

3060: Lámpara del espejo de cortesía (en el lado del conductor)

3061: Lámpara del espejo de cortesía (del lado del pasajero)

3065: Lámpara de lectura de mapas.

3070: luz palanca selectora.

3075: Lámpara interruptor de encendido.

3080: lámpara visera policía.

3100: conmutador luz maletero o maletero.

3105: Luz de maletero o maletero.

3110: conmutador luz guantera.

3115: Lámpara de guantera.

3120: conmutador luz compartimento motor.

3121: Lámpara compartimento motor.

3125: relé luz maletero.

3126: relé temporizador iluminación maletero.

4010: Sensor nivel refrigerante motor.

4015: Unidad nivel refrigerante motor.

4020: termocontacto refrigerante motor.

4025: Termistor-termocontacto refrigerante (manómetro).

4026: Indicador de temperatura del refrigerante.

4030: Termistor de refrigerante (manómetro).

4035: interruptor térmico de preaviso,

4050: sensor de agua en combustible.

4100: Indicador de temperatura + nivel de aceite del motor,

4105: Manómetro de aceite del motor.

4110: Presostato aceite.

4111: Termistor aceite motor + presostato.

4120: Sensor nivel aceite motor.

4130: termocontacto aceite motor.

4200: Choque switch.

## SECCION 9 EQUIPAMIENTO ELECTRICO

3050: Reóstato de iluminación.	4210: tacómetro.
3051: Lámpara panel de control calefactor.	4240: sensor de presión.
4300: Interruptor de nivel bajo de combustible,	4750: relé zumbador abs.
4310: Indicador de combustible.	4760: Llave de encendido en cerradura.
4315: Indicador de combustible (transmisor).	4765: Llave de encendido en relé buzzer cerradura.
4330: Caudalímetro de combustible (computadora de viaje).	4800: Termistor del convertidor catalítico.
4335: Unidad de interfaz de consumo de combustible.	4805: Unidad de control de temperatura del convertidor catalítico.
4340: Consumo de combustible.	4900: Etiqueta indicadora del detector de anomalías.
4400: interruptor freno de mano.	4905: Pupitre de control.
4401: Diodo testigo freno estacionamiento.	5000: Interruptor de limpia / lavaparabrisas.
4410: Conmutador nivel líquido frenos.	5005: Relé limpiaparabrisas.
4420: relé luz testigo ABS.	5006: Relé de limpiaparabrisas delantero / trasero
4430: Pastillas de freno (delantero izquierdo).	5010: Unidad de control de limpiaparabrisas.
4431: Pastillas de freno (delantero derecho).	5015: Motor limpiaparabrisas.
4432: Pastillas de freno (trasero izquierdo).	5100: Bomba lavaparabrisas / trasera.
4433: Pastillas de freno (trasera derecha).	5105: Jets lavaparabrisas con calefacción.
4440: Centralita detección avería bombilla.	5110: Interruptor nivel líquido lavaparabrisas.
4445: Relé bombilla de soplado (testigo).	5115: Bomba lavacristales delantero / trasera.
4450: relé testigo de freno (Australia).	5200: control de limpieza / lavado del portón trasero.
4500: Interruptor de nivel de líquido de corrección de la altura de manejo.	5201: conmutador limpia / lavado de portón trasero.
4605: Display palanca selectora caja de cambios automática.	5202: conmutador limpiaparabrisas trasero.
4610: termocontacto aceite caja de cambios.	5203: conmutador lavado trasero.
4630: velocímetro eléctrico.	5205: relé limpia portón.
4700: Interruptor de bloqueo de puerta delantera izquierda (detección de puerta abierta).	5210: Cuadro de mando limpiaparabrisas trasero.
4701: Interruptor de bloqueo de puerta delantera derecha (detección de puerta abierta)	5215: motor limpiaparabrisas trasero.
4702: Interruptor de bloqueo de puerta trasera izquierda (detección de puerta abierta)	5300: Bomba lavacristales trasero.
4703: Interruptor de bloqueo de puerta trasera derecha (detección de puerta abierta),	5400: Relé temporizador lavafaros.
4704: Conmutador capó cerrado (detección capó abierto).	5405: Bomba de lavado de faros.
4705: Interruptor de bloqueo de maletero (detección de maletero abierto).	6000: Interruptor de puerta izquierda para ventana izquierda.
4710: relé de destello de faros.	6001: Interruptor delantero para elevallunas eléctrico izquierdo.
4720: Lámparas en relé zumbador.	6002: Conmutador delantero elevallunas derecho.
4725: Lámparas encendidas + llave de encendido en relé zumbador.	6005: Interruptor de puerta derecha para ventana derecha.
4730: conmutador cinturón de seguridad.	6010: Interruptor de puerta derecha para ventana izquierda. .



## SECCION 9 EQUIPAMIENTO ELECTRICO

4735: relé zumbador cinturón de seguridad.	6015: Interruptor de puerta izquierda para ventana derecha
4740: Zumbador de exceso de velocidad.	6016: Techo solar diodo circuito elevallunas.
6021: Relé elevallunas.	6231: Receptor de alta frecuencia para cierre centralizado.
6025: relé reconexión alimentación elevallunas + techo solar.	6235: Unidad de control cierre centralizado.
6030: Unidad de control de elevallunas eléctrico de un toque,	6240: motor cerradura puerta delantera izquierda.
6031: Motor del elevallunas eléctrico delantero de un toque del pasajero + unidad de control,	6242: Motor interbloqueo puerta delantera izquierda.
6032: Motor del elevallunas eléctrico delantero de un toque del conductor + unidad de control.	6245: Motor cerradura puerta delantera derecha.
6040: Motor elevallunas (delantero izquierdo).	6247: Motor bloqueo puerta delantera derecha.
6045: Motor elevallunas (delantero derecho).	6250: motor cerradura puerta trasera izquierda.
6100: Conmutador trasero luneta trasera izquierda.	6252: Motor interbloqueo puerta trasera izquierda.
6105: Interruptor trasero para luneta trasera derecha.	6255: Motor cerradura puerta trasera derecha.
6110: Conmutador delantero luneta trasera izquierda.	6256: motor cerradura puerta trasera.
6115: Interruptor delantero para luneta trasera derecha.	6257: Motor interbloqueo puerta trasera derecha.
6120: contactor bloqueo elevallunas eléctricos traseros.	6260: motor cerradura maletero o portón trasero.
6121: Relé bloqueo función trasera.	6265: motor cerradura trampilla llenado combustible.
6125: relé elevallunas trasero.	6300: control de posición del asiento del conductor.
6126: relé elevallunas trasero activado + aa.	6301: Unidad de control para memorizar posiciones de asiento y retrovisores.
6130: Motor elevallunas (trasero izquierdo).	6302: Conjunto de ajuste del asiento del conductor.
6135: Motor elevallunas (trasero derecho).	6303: Conjunto de ajuste del asiento del pasajero.
6140: Interruptor de luz lateral eléctrico izquierdo.	6305: Control de posición del asiento del pasajero.
6142: Interruptor de recuperación de luz de cuarto eléctrico izquierdo	6307: Teclado para memorizar la posición del asiento.
6145: Interruptor eléctrico del cuarto de luz del lado derecho	6310: Mando cojín asiento conductor.
6147: Interruptor de recuperación del cuarto de luz eléctrico del lado derecho.	6315: Mando cojín asiento pasajero.
6150: Espejo retrovisor eléctrico izquierdo quarter.	6320: Motor de deslizamiento del asiento del conductor.
6155: Motor eléctrico de luz de cuarto de baño derecho.	6322: Ajuste del motor en paralelo (asiento del conductor)
6200: contactor cerradura puerta delantera izquierda.	6323: Ajuste del motor en paralelo (asiento del pasajero)
6202: Conjunto cerradura puerta delantera izquierda.	6325: Motor de deslizamiento del asiento del pasajero.
6205: contactor cerradura puerta delantera derecha.	6330: motor altura asiento conductor.
6207: Conjunto cerradura puerta delantera derecha.	6332: Motor de altura delantera cojín asiento conductor.
6210: contactor cerradura puerta trasera izquierda.	6334: Motor reglaje asiento conductor (trasero).
6212: Conjunto cerradura puerta trasera izquierda.	6335: motor altura asiento pasajero.
6215: Interruptor de bloqueo de la puerta trasera derecha,	6337: Motor altura cojín asiento pasajero delantero.
6216: Interruptor de bloqueo del maletero.	6339: Motor de altura del cojín del asiento del pasajero trasero.
6217: Conjunto cerradura puerta trasera izquierda.	6340: Mando respaldo asiento conductor.
6220: contactor bloqueo puerta.	6345: Mando respaldo asiento pasajero.

## SECCION 9 EQUIPAMIENTO ELECTRICO

6230: Receptor de infrarrojos (plip).	6346: Interruptor del apoyabrazos central
	6347: Motor del apoyabrazos central.
6350: Motor de inclinación del respaldo del asiento del conductor,	6566: conmutador giratorio airbag.
6355: Motor de inclinación del respaldo del asiento del pasajero.	6567: detector de golpes derecho.
6360: relé reglaje asiento conductor.	6568: detector de golpes izquierdo.
6365: relé reglaje asiento pasajero.	6600: Mando regulación altura faros.
6370: Bomba de ajuste + conjunto electroválvula + asiento conductor.	6610: Motor reglaje altura faro izquierdo.
6375: Bomba de regulación + conjunto electroválvula + asiento pasajero.	6615: motor regulación altura faro derecho.
6380: motor reglaje asiento trasero.	6620: Fusible de control de corrección de altura de manejo.
6381: Retrovisor interior eléctrico.	6621: Fusible motor corrección altura de manejo.
6400: control del espejo retrovisor izquierdo.	6625: contactor posición alta vehículo.
6405: Control del espejo retrovisor derecho.	6630: Presostato de fluido.
6406: control de espejo retrovisor.	6631: relé de información del pedal de freno (corrección de altura de marcha).
6407: Centralita retrovisores eléctricos.	6632: Presostato fluido circuito hidráulico.
6410: Motores de retrovisores izquierdos.	6635: Unidad de control / captador corrección altura de marcha.
6415: Motores de retrovisor derecho.	6636: relé motor corrección altura de marcha.
6420: Conmutador de espejo retrovisor abatible del lado del conductor.	6637: Relé electroválvula corrección altura de conducción.
6430: Retrovisor interior eléctrico.	6640: motor bomba correctora altura de marcha.
6470: Columna de dirección con mando eléctrico.	6645: Válvula solenoide de corrección de la altura de.
6471: Control de altura de la columna de dirección con motor eléctrico manejo	6646: Conmutador de nivel de líquido de corrección de altura de conducción.
6472: Control de profundidad de la columna de dirección con motor eléctrico,	6700: contactor bloqueo diferencial.
6500: Interruptor de restricción pasiva del conductor.	6705: Fusible bloqueo diferencial.
6505: Interruptor de restricción pasiva del pasajero.	6710: contactor posición bloqueo diferencial delantero.
6510: Unidad de control de retención pasiva del conductor.	6715: contactor posición bloqueo diferencial trasero.
6515: Centralita pasivo pasajero.	6720: Centralita bloqueo diferencial.
6520: relé temporizador frenado pasivo.	6730: Motor de bloqueo del diferencial delantero,
6530: motor de retención pasiva del conductor.	6735: Motor de bloqueo del diferencial trasero,
6535: motor de retención pasiva del pasajero.	6740: Relé de bloqueo del diferencial.
6540: Centralita pretensor cinturón conductor.	6750: Centralita diferencial controlada.
6541: Centralita pretensado cinturón pasajero.	6755: interruptor de corte antideslizante.
6545: Enrollador de cinturón de seguridad pretensado en el lado del conductor.	6760: Solenoide diferencial proporcional controlado.
6546: Pretensado carrete cinturón de seguridad lado pasajero.	6800: relé de techo solar.
6560: centralita airbag.	6801: Interruptor de fin de carrera deslizando (techo corredizo)
6561: Unidad de control de supresión de interferencias automáticas de airbag	6802: Interruptor de fin de carrera de inclinación (techo corredizo)

## SECCION 9 EQUIPAMIENTO ELECTRICO

6565: módulo volante airbag.	6803: Control de relé de deslizamiento del techo corredizo.
6805: Relé de techo solar.	6804: relé mando medio recorrido techo solar.
6806: contactor punto cero techos solares.	7120: Motor eléctrico bomba de dirección asistida.
6807: Relé de techo solar en el conjunto de techo solar	7121: Bomba de dirección asistida por diodos eléctricos.
6810: Motor de techo solar.	7125: relé de potencia de la dirección asistida.
6820: Conjunto de techo solar.	7200: Relé de información de control de cruce de computadora de viaje.
6825: transmisor infrarrojo techo solar.	7205: Conmutador de visualización de la computadora de viaje.
6826: Receptor de infrarrojos del techo solar, del techo solar	7210: Computadora de viaje.
6830: Unidad de control.	7220: Reloj
7000: captador antibloqueo de freno delantero izquierdo.	7222: Termistor de aire exterior.
7005: Captador antibloqueo delantero derecho.	7225: Visualización reloj + temperatura.
7010: captador antibloqueo trasero izquierdo.	7300: Interruptor de control de cruce.
7015: captador antibloqueo trasero derecho.	7301: conmutador giratorio control de cruce.
7016: sensor de aceleración Abs.	7305: Interruptor de control de cruce.
7017: Fusible centralita abs.	7306: Interruptor de anulación del control de cruce (embrague).
7018: relé Abs.	7307: Relé de anulación del control de cruce
7019: Resistencia de simulación de mantenimiento inactivo.	7308: Interruptor de seguridad regulador de velocidad (frenos).
7020: Centralita antibloqueo de frenos.	7309: Control de cruce en derivación / circuito de control del motor.
7025: Unidad de presión de freno.	7310: Centralita regulador.
7029: Fusible bomba abs.	7311: Fusible de control de cruce.
7030: Grupo electrobomba.	7312: Diodo circuito luz indicadora conmutador control cruce.
7040: Unidad de regulación adicional (GRA).	7315: Control de cruce conjunto bomba de vacío-válvula solenoide respiradero-control de cruce.
7041: Cuadro eléctrico unidad de regulación adicional.	7320: Válvula solenoide de anulación del control de cruce.
7045: contactor información pedal embrague.	7400: Indicación de temperatura externa.
7050: ECU antideslizante.	7600: Centralita detector de inflado insuficiente.
7055: Unidad hidráulica antideslizante.	7605: Conmutador de Re inicialización.
7060: Actuador mariposa antideslizante.	7700: captador ángulo de dirección.
7065: Potenciómetro mariposa antideslizante.	7704: potenciómetro de altura de la carrocería,
7070: relé de información de motor encendido.	7705: captador altura carrocería.
7075: Interruptor de corte antideslizante.	7706: captador presión freno.
7076: relé luz testigo interruptor ABS.	7707: captador pedal acelerador.
7080: Diodo de información de nivel de líquido de frenos.	7710: contactor suspensión.
7100: Servo unidad de control de dirección asistida.	7715: Central de suspensión.
7105: función de recuperación de memoria.	7716: Electroválvula suspensión (simple o delantera).
7110: Servo de dirección asistida.	7717: electroválvula suspensión trasera.
7111: Dirección asistida variable por solenoide proporcional.	7720: Amortiguador (delantero izquierdo).
7115: relé control dirección asistida.	



## SECCION 9 EQUIPAMIENTO ELECTRICO

7725: Amortiguador (delantero derecho).	8070: Motor reductor trampilla entrada aire.
7730: Amortiguador (trasero izquierdo).	8071: Motor reductor - trampilla de distribución de aire.
7735: Amortiguador (trasero derecho).	8080: ECU calefacción-ventilación.
7740: Electroválvula suspensión (hidractiva).	8090: Diodo de protección del compresor.
7770: Zumbador de nivel de fluido hidráulico.	8100: mechero delantero.
8000: conmutador aire acondicionado.	8105: Encendedor trasero.
8005: Relé compresor aire acondicionado.	8110: contactor calefactor luneta trasera.
8006: Termistor evaporador.	8112: Sensor de desempañada luneta trasera.
8007: Presostato.	8115: relé luneta trasera calefactable.
8008: Termistor temperatura refrigerante motor aire acondicionado.	8116: relé temporizador calefactor luneta trasera.
8010: Unidad de temperatura del refrigerante del motor del aire acondicionado.	8120: Luneta trasera calefactable.
8012: Presostato de corte aire acondicionado.	8125: Espejo térmico - lado del conductor,
8014: Electroválvula estabilidad ralenti.	8130: Espejo térmico - lado del pasajero.
8015: Relé de corte del compresor de aire acondicionado,	8140: parabrisas calefactable.
8020: Compresor de aire acondicionado.	8141: Interruptor de parabrisas calefactable.
8022: Termocontacto refrigerante aire acondicionado.	8145: Relé de parabrisas calefactado.
8025: Panel calefactor.	8146: Temporizador de parabrisas calefactable.
8030: Termistor aire habitáculo.	8200: Teclado codificado anti-arranque.
8031: Termistor de refrigerante.	8203: Alimentación centralita inyección diodo circuito relé.
8032: Termistor de aire exterior.	8204: Relé reconexión central de inyección.
8033: Unidad emisora de temperatura solar.	8205: Diodo del circuito de luz indicadora de diagnóstico.
8034: Transmisor de temperatura aire a la zona de los pies.	8206: Diodo circuito puerta dispositivo anti-arranque codificado.
8035: Termostato electrónico de temperatura habitáculo.	8300: Conmutador calefactor asiento conductor.
8036: Reóstato indicador de temperatura.	8301: Centralita asientos calefaccionados eléctricamente.
8037; Unidad de sensor de temperatura de ventilación de aire.	8305: contactor calefactor asiento pasajero.
8040: Reóstato de velocidad del ventilador.	8306: Conmutador de asiento térmico trasero izquierdo.
8045: Módulo de control de soplador.	8307: conmutador asiento calefactable trasero derecho.
8046: Resistencia del motor del ventilador (si está separada).	8308: Relé asiento calefactable.
8047: control de velocidad del ventilador.	8310: Asiento calefactado - en el lado del conductor.
8048: relé soplador.	8315: Asiento calefactado - lado del pasajero.
8050: motor ventilador calefactor.	8405: Antena eléctrica.
8060: Unidad calefactora.	8410: Radio.
8065: Motor reductor trampilla mezclador.	8411: Radio balance delantero izquierdo / derecho.
8067: Mando trampilla entrada aire.	8412: Radio equilibrio delantero / trasero.
	8413: Radio control.
	8414: Conmutador giratorio radio

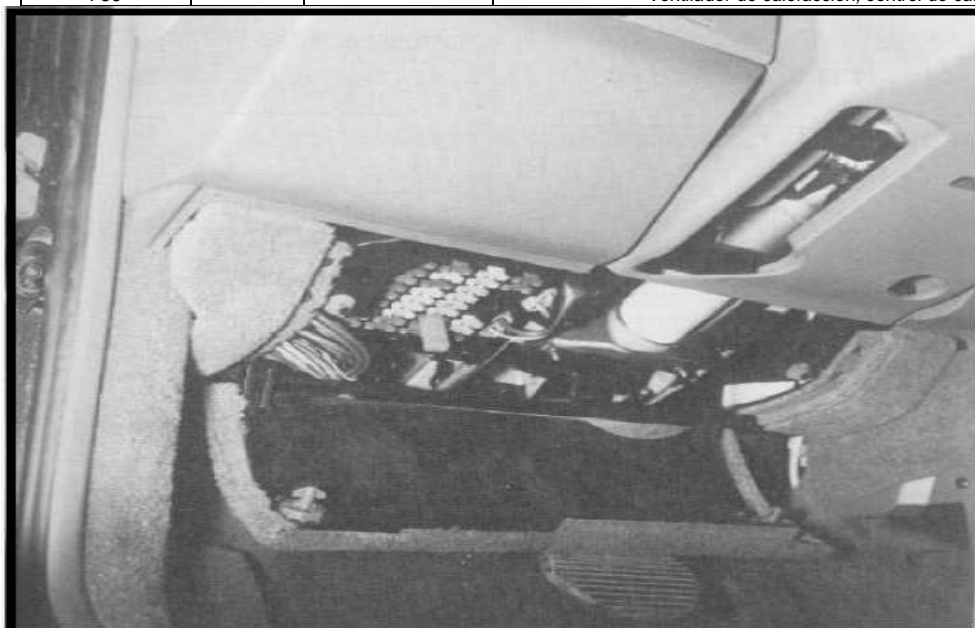
## SECCION 9 EQUIPAMIENTO ELECTRICO

8415: Cargador de discos compactos.	8616: Relé de alarma antirrobo.
8416: Interfaz de disco compacto.	8617: relé avisador alarma antirrobo.
8420: Altavoz (delantero izquierdo).	8700: Motor eléctrico para cortinas solares.
8425: Altavoz (delantero derecho).	8701: Interruptor parasol eléctrico.
8430: Altavoz (trasero izquierdo).	
8435: Altavoz (trasero derecho).	
8440: altavoz de agudos delantero izquierdo.	
8442: Altavoz de rango medio delantero izquierdo.	
8445: Altavoz tweeter delantero derecho.	
8447: Altavoz de rango medio delantero derecho.	
8450: Altavoz tweeter trasero izquierdo.	
8452: Altavoz trasero izquierdo de gama media.	
8455: Altavoz tweeter trasero derecho.	
8457: Altavoz trasero derecho de gama media.	
8460: Toma de auriculares izquierda trasera.	
8465: Toma de auriculares dcha. Trasera.	
8470: Suministro eléctrico de radio de la policía.	
8475: Cuadro de instrumentos radioteléfono.	
8480: Transmisor-receptor de radioteléfono.	
8481: Altavoz coche-teléfono.	
8482: Micrófono coche-teléfono.	
8483: Zumbador de advertencia de teléfono de automóvil "encendido".	
8600: Unidad de sistema de alarma antirrobo.	
8601: Interruptor del sistema de alarma antirrobo (debajo del capó).	
8602: Unidad ultrasónica alarma antirrobo.	
8603: interruptor sistema de alarma antirrobo.	
8604: sensor ultrasónico.	
8605: Sirena de alarma de seguridad.	
8606: LED del sistema de alarma antirrobo.	
8607: Transmisor de ultrasonidos.	
8608: Receptor de ultrasonidos.	
8610: interruptor de arranque del sistema de alarma antirrobo.	
8611: contactor capó sistema alarma antirrobo.	
8613: contactor puerta trasera izquierda alarma antirrobo.	
8614: contactor puerta trasera derecha alarma antirrobo.	
8615: Relé alimentación luz de cruce para alarma antirrobo.	

## SECCION 9 EQUIPAMIENTO ELECTRICO

### APLICACIÓN FUSIBLES

Fusibles	A	Alimentación	Aplicaciones.
F1	10A	Accesorios +	Libre
F2			Libre Luces de freno, iluminación habitáculo,instrumentos
F3	5A		Repuesto
F4			
F5	10A	Accesorios +	Indicador de dirección, iluminación habitáculo, Iluminación de la guantera Chorros de lavado de parabrisas con calefacción, elevalunas eléctricos delanteros, elevalunas eléctrico trasero  Techo solar, reloj, computadora de viaje Sensor de temperatura del aire interior, espejos controlados eléctricamente Relé del ventilador, sensor de nivel de refrigerante del motor, advertencia de peligro
F6	5A	Luz de cruce	Luces antinieblas traseras
F7	20A		Repuesto
F8			
F9	30A	Accesorios +	Luces en zumbador , limpiaparabrisas Radio, zumbador de exceso de velocidad, elevalunas eléctrico trasero
F10	10A	Luz de posición +	Lámparas de matrícula, luces laterales, iluminación de interruptores, iluminación de cenicero, luces en zumbador
F11	15A	Encendido controlado+	Oxyg en sensor calefactor
F13	10A	Batería +	Advertencia de peligro
F14	5A	lampara de lado +	Luz trasera izquierda, reóstato de iluminación, iluminación del interruptor del techo solar
F15	20A	Encendido controlado +	Bomba de combustible
F17	30A	Batería +	Asientos con calefacción
F18	5A	Luz de posición +	iluminación del encendedor de cigarrillos, iluminación del interruptor Iluminación del reloj, iluminación del ordenador, iluminación del panel de instrumentos Luz de advertencia de la luz lateral, panel del calefactor iluminación
F19	15A	Encendido controlado +	Unidad de control de suspensión, unidad de interfaz de velocidad del vehículo
F21	30A	Batería +	Ventanas delanteras eléctricas, techo corredizo
F22	20A		lavado de faros,
F23	15A	Encendido controlado +	Tacómetro de luces de marcha atrás, indicador de la palanca selectora de la caja de cambios automática Iluminación del habitáculo, iluminación del maletero Control de calefacción / ventilación, relé de información del motor encendido Unidad de temperatura del refrigerante (aire acondicionado) , presostato Lámparas de advertencia del tablero de instrumentos, indicador de combustible (digital), carburador Lámpara de advertencia del interruptor de suspensión, unidad de control de la dirección asistida
F25	30A	Batería +	Elevalunas eléctrico trasero / de repuesto
F26	20A		Bocinas, encendedor
F27	10		Iluminación del umbral de la puerta, iluminación del habitáculo, iluminación del maletero Reloj, computadora de viaje Radio (memoria + ), sistema de alarma antirrobo
F28	5A		Indicador de combustible (digital), receptor de infrarrojos (plip)
F29	30A		Elevalunas eléctrico trasero
F30			Asientos controlados eléctricamente
F31			Libre
F32	20A		Antena eléctrica
F33	30A	Batería +	Luneta trasera calefactada, espejos calefactables
F34			Unidad de control de cierre centralizado
F35			Asientos controlados eléctricamente
F36			Ventilador de calefacción. control de calefacción / ventilación



Ubicación de la caja de fusibles



## VARIOS

10

## Características detalladas

## RUEDAS

Todas.

- Llantas de acero. 5,5 J 15 en 605 SL  
6 J 15 en 605 SRI.
- Aleación Aluminio 6 J 15 en opción 605 SRI

## NEUMÁTICOS

Neumáticos tipo tubular sin cámara con carcasa radial

- 185 / 65 15 H 605 SL.
- 195 / 65 15 H 605 SRI
- Presión delante 2,2 kg/cm<sup>2</sup>- detrás 2,2 kg/cm<sup>2</sup>

## DIMENSIONES Y PESO DIMENSIONES (mm)

- Longitud total: 4.721
- Ancho promedio: 1799
- Distancia entre ejes 2800
- Puerta delantera 921
- Puerta trasera 1002
- Altura en vacío, orden de marcha 1422 (605 SL).1417 (605 SRI)
- Distancia al suelo bajo carga 100
- Vía delantera 1537 (605 SL) 1527 (605 SRI)
- Vía posterior 1535 (605 SL) 1525 (605 SRI)

Pesos (kg)	605 SL	605 SRI (BVM)	605SRI (TA)
Vacío en orden de marcha	1295	1325	1360
- de los cuales en el frente	765	795	830
- de los cuales en la espalda		530	
Total máximo permitido en carga	1795	1825	1860
- maxi en la parte delantera	1060	1110	1110
-maxi en la espalda		930	
Remolque total autorizado	3095	3125	3160
Remolque sin frenos	645	660	680
Remolque frenado		1300	

## CARACTERISTICAS AERODINAMICAS

	605 SL	605 SRI
Cx	0,28	0,28
S(m <sup>2</sup> )	2,11	2,14
SCx	0,59	0,60

## RENDIMIENTO

605 SL

Combinación de velocidades	Informes de caja	Total desmontado con par 16/65	Velocidad km/h para 1000 rpm
1ª	0.2894	0.0712	8.09
2ª	0.5405	0.1330	15.12
3ª	0.7812	0.1922	21.85
4ª	1.0322	0.2540	28.88
5ª	1.3214	0.3252	36.97
M.AR.	0.3000	0.0738	8.39

Con neumáticos 185/65 R15, circunferencia de rodadura 1895 mm

605 SRI (Caja mecánica)

Combinación de velocidades	Informes de caja	Total desmontado con par 14/62	Velocidad km/h para 1000 rpm
1ª	0.2894	0.0653	7.56
2ª	0.5405	0.1220	14.12
3ª	0.7353	0.1660	19.22
4ª	0.9354	0.2112	24.45
5ª	1.2500	0.2822	32.67
M.AR.	0.3000	0.0677	7.83

Con neumáticos 195/65 R15, circunferencia de rodadura 1930 mm

605 SRI (Transmisión automática)

Combinación de velocidades	Informes de caja	Total desmontado con par 18/77	Velocidad km/h para 1000 rpm
1ª	0.3948	0.0922	10.67
2ª	0.7238	0.1691	19.58
3ª	1.0181	0.2379	27.54
4ª	1.3714	0.3204	37.10
M.AR.	0.3532	0.0825	9.55

Con neumáticos 195/65 R15, circunferencia de rodadura 1930 mm

## Velocidad Máxima.

605 SL: 194 km/h

605 SRI (Caja Manual): 203 km/h

605 SRI (Transmisión Automática): 197 km/h

## CONSUMOS CONVENCIONALES (L/100 KM)

	A 90 KM /H	A 120 KM/H	CICLO URBANO
605 SL	6.3	8.1	11
605 SRI (CAJA MANUAL)	6.3	8.1	11.5
605 SRI (TRANSMISIONAUTOMATICA)	6.8	8.5	12.9

## CAPACIDADES Y RECOMENDACIONES

## CARBURANTE

Capacidad: 80 litros

Recomendación: Súper combustible con o sin plomo (RON98)

## MOTOR

## Lubricación

Capacidad 5.4 litros con filtro.

Recomendación de aceite multigrado 10W40 o 15W50

(normas API SF/CC, ML-L46152 B,CCMC G3/D1)

Periodo de cambio de aceite con cambio de filtro cada 10.000 km o 1 año

## ENFRIAMIENTO

Capacidad: 7.6 litros (605 SL) – 7.3 litros (605 SRI)  
 Mezcla de agua recomendada - 27% anticongelante (protección hasta - 15 ° C)  
 Periodicidad de vaciado y aclarado cada 2 años.

## CAJA DE CAMBIOS

Capacidad 2 litros.  
 Aceite de transmisión recomendado 75 W 80 W (norma API GL5)  
 Periodicidad: sin cambio de aceite, control de nivel cada 60.000 km.

## TRANSMISIÓN AUTOMÁTICA

Capacidad 7,5 litros (teórico) - 2 litros (después del cambio de aceite)

Aceite recomendado Esso ATF D 21055 o Shell ATF D 27137 (estándar Dexron II).

Periodicidad Drenaje cada 40.000 km o 2 años

## DIRECCIÓN

Capacidad 0,6 litros

Aceite recomendado Esso ATF D 21065 o Shell ATF E 21137 (Dexron estándar II)

Periodicidad sin control cada 80000 km

## FRENO

Capacidad: 0,6 L aproximadamente

Líquido recomendado Lockheed 55 Bendix DBA sintético

Periodicidad Desagüe cada 40.000 km a partir de 2 años

## Consejos prácticos

### Desmontaje y montaje de la consola central

#### EXTRACCIÓN

- Soltar la parte inferior del compartimento portaobjetos (1) retrayendo sus 2 orejetas de fijación mediante una regla.
- Quitar el pomo de la palanca de cambios (2), los pernos delanteros (3) el fuelle de la palanca de cambios (4) y el cenicero trasero (5),
- Quitar el perno central (6), los pernos traseros (7)
- Extraer los distintos interruptores de la consola central y desconéctelos de los conectores

- Quite el revestimiento (8) de la palanca del freno de mano

- Suelte la tapa de la bisagra (19) insertando entre ella y la palanca del soporte de retención integral (10), un destornillador de lata

- Apriete la palanca de estacionamiento
- Empujar la palanca de cambios hacia adelante
- Soltar la consola central hacia adelante,
- Desconectar los conectores del mechero trasero y soltar la consola.

#### REPOSICIÓN

- Proceder en orden inverso al desmontaje

### Desmontaje-montaje de la consola central

#### EXTRACCIÓN

- Desmontar la consola central (ver párrafo anterior)
- A cada lado quitar el tornillo (12), el difusor (13) luego desenredar la moldura lateral (14) y el conducto dar (15).
- Retire los tornillos (16) (17) y (18).
- Retire el soporte (19) y suelte la consola central.

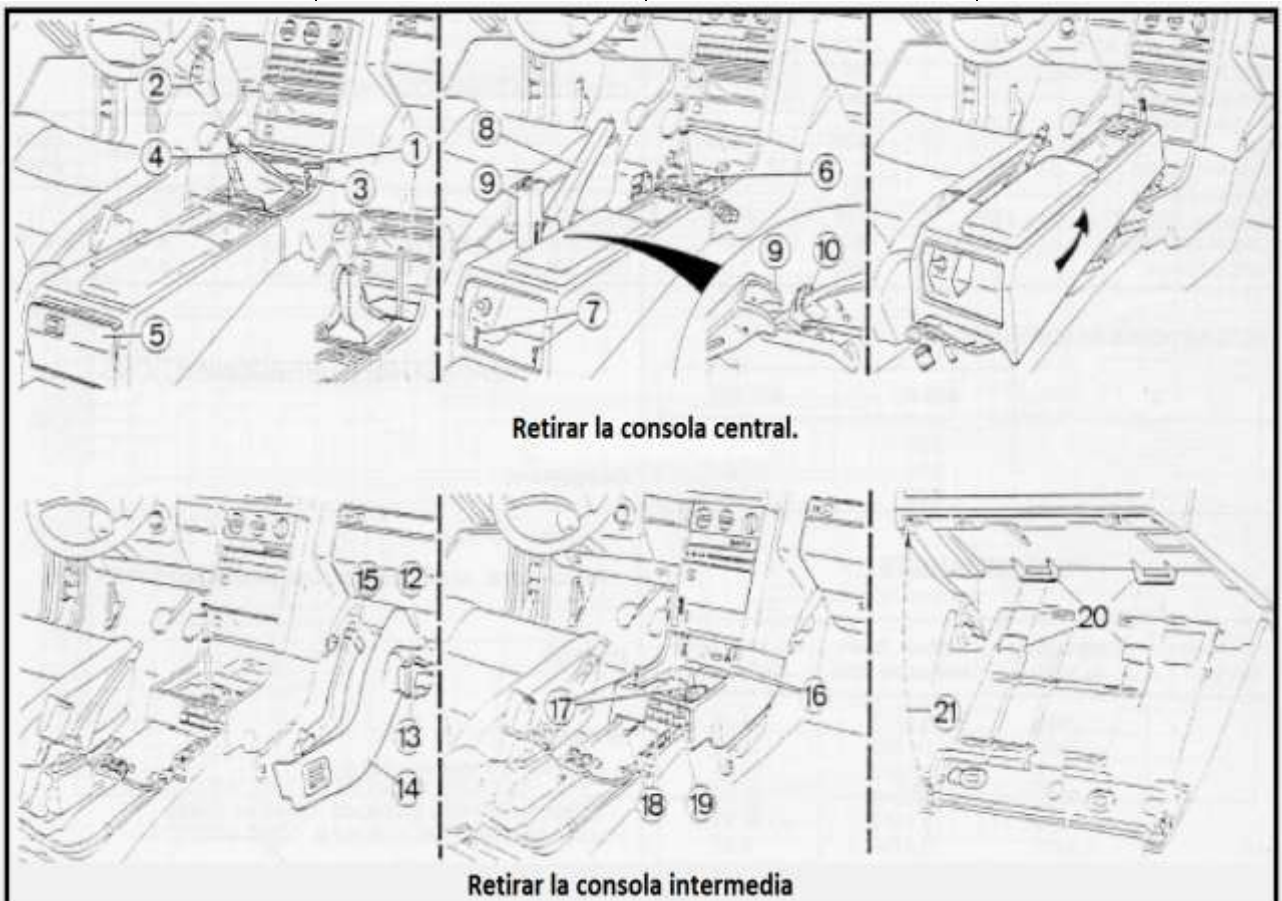
#### REPOSICIÓN

Proceder en orden inverso al desmontaje, prestando especial atención al posicionamiento de los agregados 20 y los centradores 21) así como al soporte de regulación (19) mediante los tornillos (18)

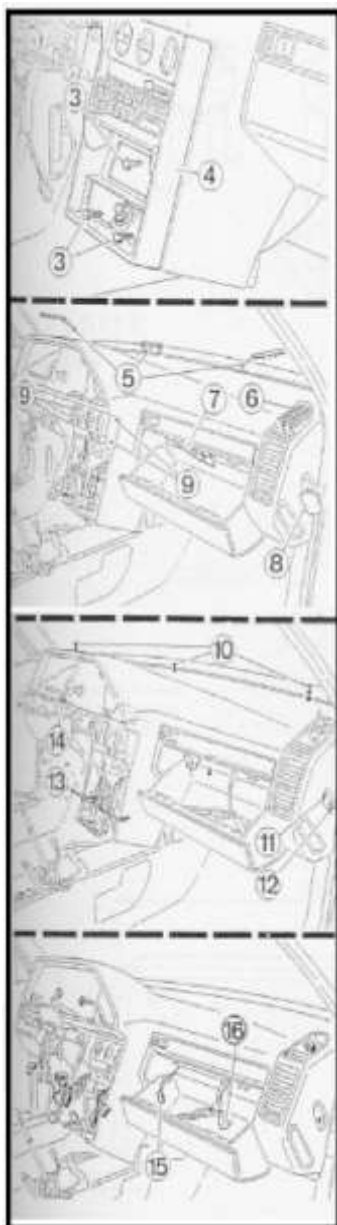
### Desmontaje-montaje del salpicadero

#### EXTRACCIÓN

- Desmontar la dirección rueda sujeta en su centro por una sola tuerca



- Retirar los 4 tornillos de fijación (1) de las medias tapas de la columna de protección.
- Desconecte los conectores de los controles
- Retire los 3 tornillos de fijación del soporte del panel de control (2) y el pabellón de la columna de dirección.
- Retire la consola intermedia y la consola central (ver párrafos relevantes)
- Retire el cenicero y la radio del coche de los compartimentos portaobjetos (según el montaje).
- Retirar los tornillos de fijación (3) del brazo central (4).
- Tire parcialmente del cableado para desconectar los distintos conectores y retírelo.
- Retire las cubiertas superiores (5) y las rejillas (6) de los altavoces la iluminación de guantera (7) y las tapas laterales (B).



Desmontaje de la plancha de tablero

- Retirar los altavoces (conjunto) y los tornillos centrales (9)
- Retirar la tapa superior tornillos (10) los tornillos laterales (11) y (12), los tornillos (13) y el tornillo (14)
- Desconectar el conector de la sonda de temperatura interior (15) y el interruptor (16) iluminación de la guantera girándolo 1/4 de vuelta. Desmontar el salpicadero teniendo cuidado de no enganchar 1 mazo de cables eléctrico

#### REPOSICIÓN

Proceder en orden inverso al desmontaje, prestando especial atención al correcto paso de los distintos cables eléctricos

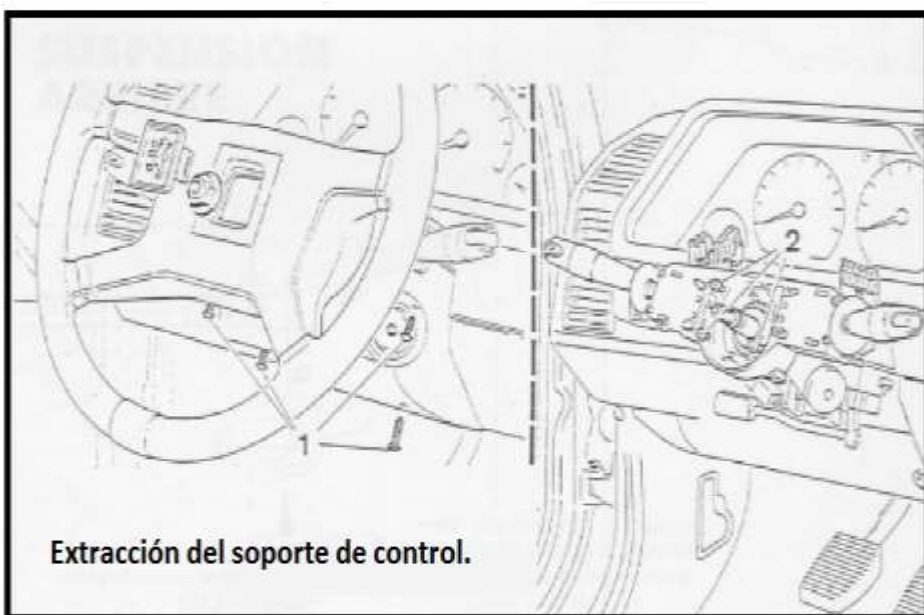
#### Desmontaje y montaje del motor del ventilador

##### EXTRACCIÓN

- Gire 1/4 de vuelta los 2 tornillos de fijación de la moldura interior del embellecedor inferior debajo de la guantera y retirarlo
- Desconectar el conector del motor y soltar el mazo de cables del motor. Retirar los 3 tornillos de fijación del motor de su parte superior y soltarlo

##### REPOSICIÓN

Proceder en orden inverso al desmontaje, cuidando que nada impida el giro de la turbina



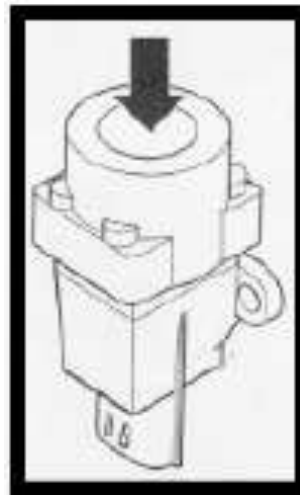


## MODIFICACIÓN COMÚN A TODOS LOS MOTORES

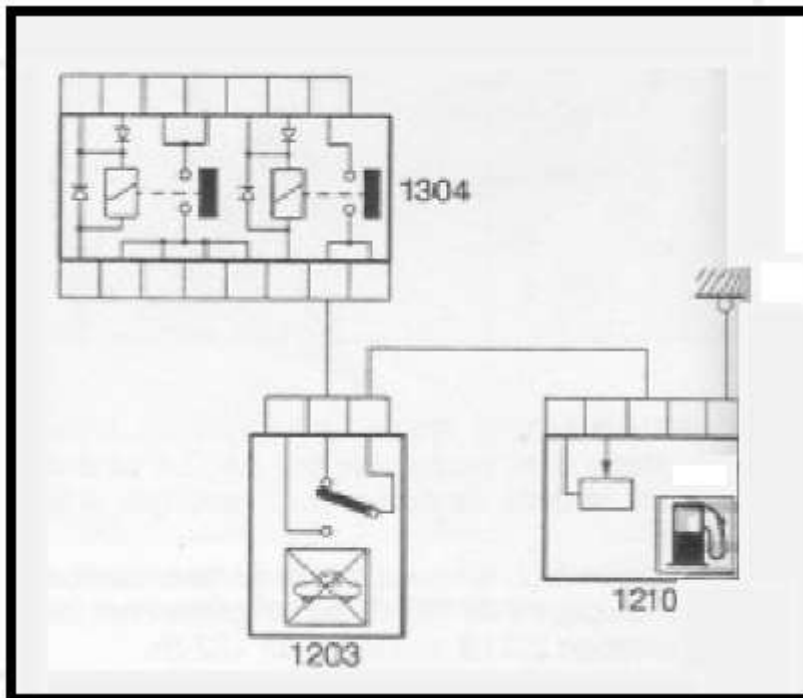
Desde agosto de 1995, se monta un interruptor de inercia en el circuito de suministro de la bomba de combustible. Su función es cortar la conexión entre la unidad de control de la bomba y la bomba, por seguridad en caso de accidente.

### Restablecimiento del contactor de inercia.

El restablecimiento del interruptor de inercia se realizará presionando el pulsador.



Rearme del interruptor de inercia



Esquema eléctrico del interruptor de inercia 1203. Interruptor de inercia 1304. Relé de control de motor multifunción doble 1210. Bomba de combustible.