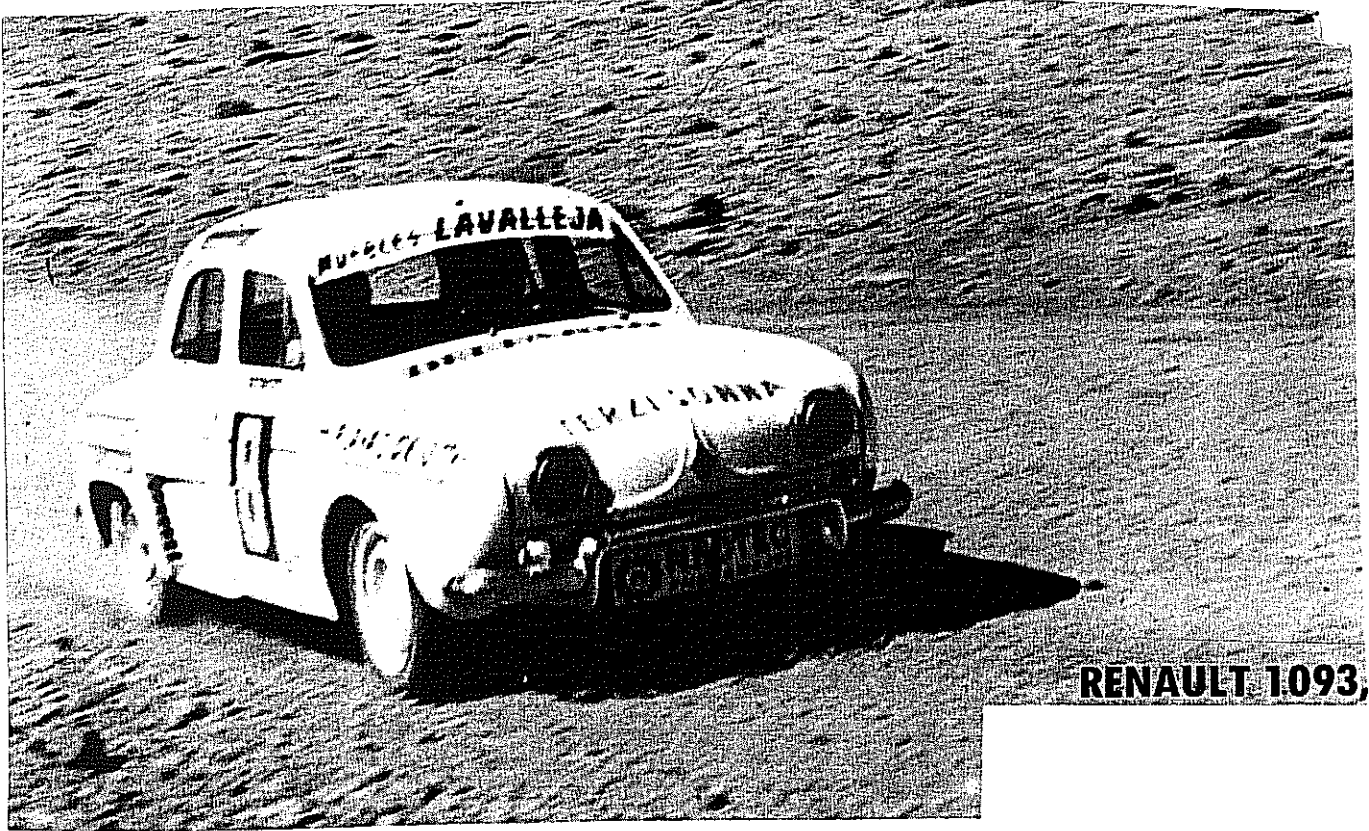


# Artículos Técnicos de Revistas de la Época: Parte 1

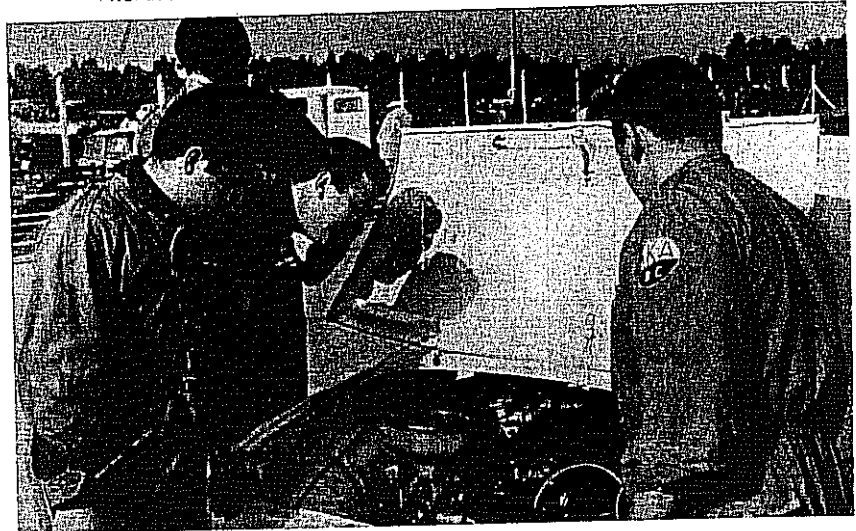


Para bajar los demás manuales entra a  
[www.clubgordini.com](http://www.clubgordini.com)



**RENAULT 1093**

Renault 1093



# "Era un auto imparabile"

Aunque corrió con Alfa Romeo, con Borgward, con Torino y con Peugeot, a Gastón Perkins se lo identifica fundamentalmente con aquellos pequeños autos blancos derivados del burgués Renault Dauphine y que supieron hacer las delicias de los entusiastas ganando carreras de Turismo sobre autos de mayor potencia. Hoy, Gastón sigue vinculado al automovilismo y se lo puede ver en todas las carreras del TC2000 junto al equipo Ford-YPF de Oreste Berta.

"¡El Gordini...! Vos sabés que nunca pude ser usuario de ese auto, que era un gran auto, por mi altura. La realidad es que si no hubiesen modificado el auto de carrera tampoco hubiese podido correr con él.

El concepto que tengo del auto, en general, es que era fantástico. Ese 1093 que yo corría no tenía nada que ver con el Gordini común. 1093 era la sigla que le había puesto Amadeo Gordini al que después le fueron agregando modelos.

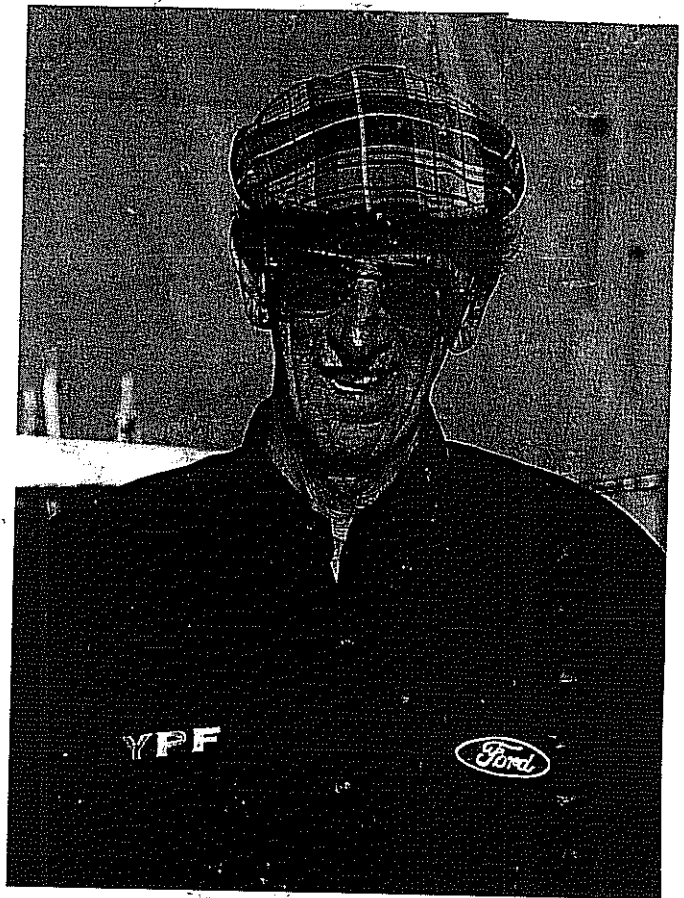
Con éste auto pude ganar tres Grandes Premios. Fue un auto espectacular en el que Horacio Steven hacía la tapa de cilindros o le pulíamos el cigüeñal para que pudieran aguantar y llegar al final porque si no se rompían mucho.

Había un técnico francés al que habíamos bautizado como "Monsieur Catastrofe" que adoptó el sistema de los tres filtros de aire, uno de los cuales iba adentro del auto y los otros dos en el baúl, adelante. Pero los dos de adelante no servían y generalmente los autos llegaban pero fundidos. Cuando gané los Grandes Premios del '63 al '65 demostramos que era un auto imparabile. Siempre logré, a pesar de estar en una categoría chica, estar entre los diez primeros de la general.

Pude manejar cómodo porque iba casi pegado a la luneta trasera. El parante de la puerta me daba en la cara. Puedo decir que miraba más por la ventanilla trasera que por la delantera.

Como cualquier modificación había que homologarla debimos hacer una extensión de la palanca de cambios tirándola 25 centímetros más atrás de la original. Hasta ese momento, hacía los cambios con el pie derecho, utilizando la suela y el empeine y se me gastaban los

*Gastón Perkins ayer y hoy. Con el Gordini en el Gran Premio y siguiendo el equipo Ford en TC 2000.*



zapatos muy rápidos.

El auto era duro, se bancaba los 4.300 kilómetros de un Gran Premio. Los motores que llegaban de Francia tenían 55 caballos, pero Berta les metía mano y les

sacaba como diez más. La velocidad final del 1093 de carrera llegaba a 156 km/h. El carburador era de 38 mm con cuatro salidas y otras tantas entradas. "Era un gran auto". ■

## VIII° GRAN PREMIO



Gastón Perkins, piloto perfecto. Los Renault fueron condenados sin razón a competir como importados. Quizá, sin embargo, fueran los más nacionales..

Fo

L  
el  
to  
su  
te  
de  
re  
el  
u  
di  
di



## Competencias

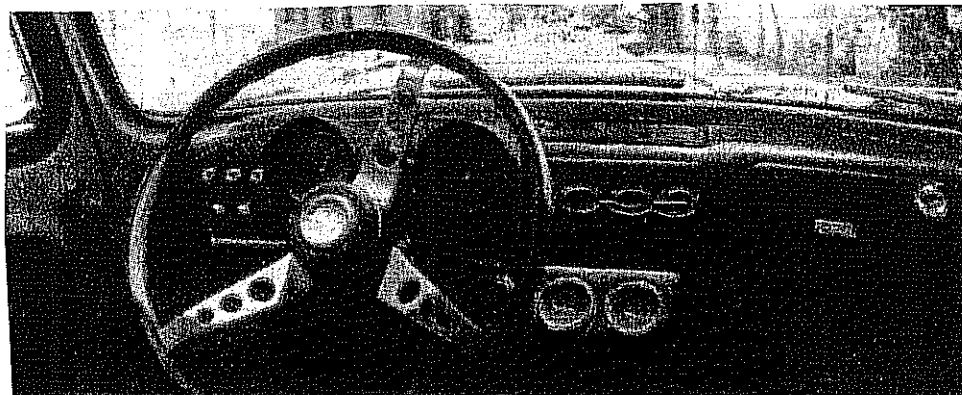
Los pilotos que llevaron a la victoria a los Renault Gordini y al 1093 fueron numerosos, entre ellos se encuentran Gastón Perkins, los hermanos Guimarey, Juan Pedro García, Kurt Delfosse, Osvaldo Antelo, Eduardo Copello y Carlos Ruesch, entre otros.

Cuando Gastón Perkins corría para el equipo oficial ganó tres Grandes Premios de Turismo; a la tapa la trabajaba Horacio Steven o simplemente se pulía. Quien más trabajó en el desarrollo del Renault fue Oreste Berta que con Eduardo Copello y luego con Carlos Ruesch, Abel Tanuré y muchos otros lograron importantes victorias en las

pruebas más famosas de Argentina.

No faltó la asombrosa experiencia de potencia de un 1093 para TC apodado el Ratón Escandaloso, que estuvo delante de los TC en el autódromo de Buenos Aires en 1966 conducido por el Maestro Eduardo Copello, cuyas épicas luchas con el cordobés Héctor Luis Gradassi y su Auto Unión serán siempre recordadas tanto en pruebas zonales como nacionales. También los hermanos Osvaldo y Adolfo Batelli metieron manos en estos autos conquistando numerosos éxitos con los pilotos a quienes atendían.

Gastón Perkins ganó los Grandes Premios de 1963, 1964 y 1965 con un 1093 al que, como dijimos anteriormente, se le pulía el cigüeñal para que



aguantara los cinco mil kilómetros de carrera, además de otras modificaciones que debieron ser homologadas como una extensión de la palanca de cambios 25 centímetros más atrás de la colocación original. Hasta ese momento hacía los cambios con el pie derecho, utilizando la suela y el empeine. Perkins, pese a su gran altura, lograba acomodarse dentro del auto casi pegado a la luneta trasera y miraba por la ventanilla trasera, ya que al parante lo tenía a la altura de la cara.

Los motores para competición eran traídos de Francia con 55 HP, pero Oreste Berta lograba extraerle unos 10 HP más. El carburador era de 38 mm con cuatro salidas y otras tantas entradas.

En 1963, Gastón Perkins ganó su primer Gran Premio tras 41 horas de marcha demostrando la dureza del auto y el motor delante de Von Dory, que con un auto similar ocupó el puesto decimotercero en la clasificación general absoluta. A partir de allí el automovilismo argentino comenzó a poblarse de Renault Gordini y de modelos 1093.

En 1964 los Renault 1093 dominaron nuevamente la categoría con Perkins, Carlos Guimarey, Juan Pedro García y Oscar González; según el orden de llegada del Gran Premio de Turismo. Perkins volvió a vencer en 1965 mientras que Danilo Bonamicci, el piloto de Alta Gracia, se llevó la victoria en 1966 delante del Auto Unión de Gradassi. Esta victoria se repitió en 1967.

Asimismo, Cano Acosta se impuso en 1969; pero en 1970 Rosimualdo Visintini, con el Auto Unión, y Transfer doblegaron a los Gordini de Monguzzi y Eduardo Giordano. De esta manera, culminó la notable actuación de este auto en la historia del Gran Premio y el automovilismo argentino. Un modelo que a nivel del usuario común constituyó un vehículo muy apreciado, hoy en manos de coleccionistas como Rubén Gazagne, propietario del Renault que se muestra en la fotografía.

**SPRINTER**

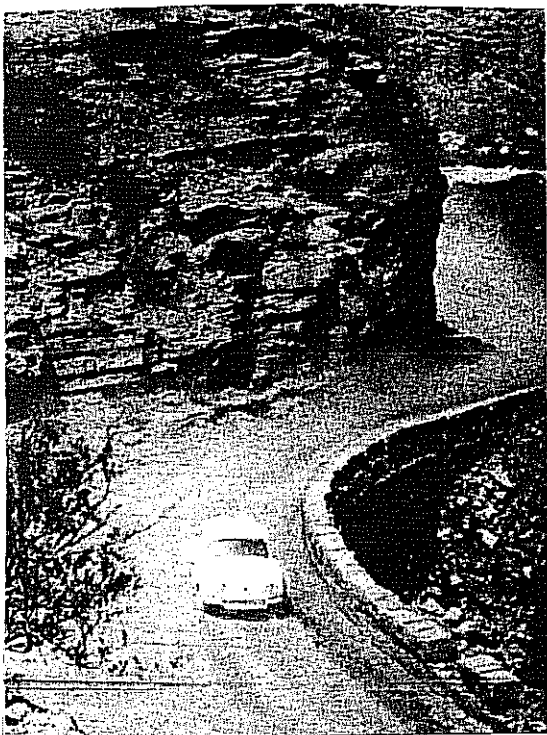
# ¡El Renault Ganador—en su categoría

El GRAN PREMIO INTERNACIONAL DE TURISMO de la República Argentina es una abrumadora prueba reservada para coches de turismo mejorado. El VII Gran Premio se corrió en sólo 6 días, sobre un recorrido de 4.600 km. Serpenteando a través de traicioneros pasos en la montaña y espeluznantes vueltas en horquilla, un Renault Gordini equipado con bujías Champion superó todos los obstáculos para terminar primero en su categoría, aventajando también a las dos categorías superiores.



El Renault Gordini Ganador conducido por Gastón Perkins atraviesa el Río Miranda sembrado de rocas—sólo uno de los múltiples obstáculos en el viaje a la victoria. El Renault ganador, fabricado por Industrias Kaiser Argentina, obtuvo el máximo rendimiento de sus bujías Champion. (Las bujías Champion son instaladas por más fabricantes de automóviles en todo el mundo que las dos marcas de bujías que le siguen, juntas).

1964



**Perkins y su Renault Gordini arremeten con pericia a través de vueltas en horquilla en plena montaña. Durante una etapa de la carrera Perkins marcó una velocidad media de 145 kph. (Las bujías Champion han obtenido más "records" de velocidad y triunfos en carreras que cualquier otra bujía. En lo que va del corriente año, coches equipados con bujías Champion han ganado los primeros cinco Grandes Premios Europeos corridos en Mónaco, Holanda, Bélgica, Inglaterra y Francia.)**

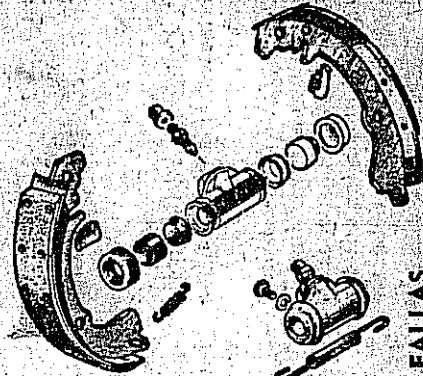
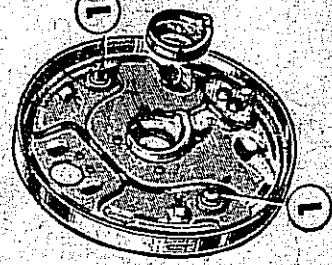
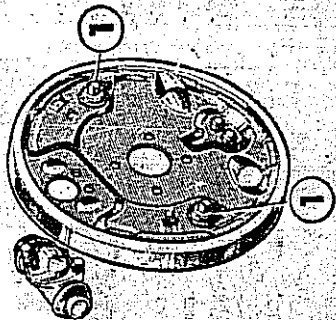


**Renault Gordini de Perkins**

1.964

# LOS FRENOS DEL RENAULT GORDINI

CINTAS P.V.I. 8034/8049



## LOCALIZACION RAPIDA DE FALLAS

**PEDAL DE FRENO DURO**

- 1. Eje de pedal atascado.
  - 2. Tribería obstruida.
  - 3. Falta de juego libre del pedal.
  - 4. Zapatas de freno mal ajustadas.
- PEDAL DE FRENO BAJO (Frenado débil)**
- 1. Falta de líquido en el cilindro principal.
  - 2. Cilindro maestro defectuoso.
  - 3. Poco líquido (purgar y rellenar el depósito).
  - 4. Excesivo juego libre del pedal.
  - 5. Zapatas de freno mal reguladas.

## FRENOS RUIDOSOS

- 1. Zapatas de freno con anclaje defectuoso o sueltas.
- 2. Cintas de freno gastadas (tocar los remaches) reemplazar por P. V. I. Nº 8034/8049.
- 3. Arcos de las cintas de freno secas.
- 4. Cintas de freno mal remachadas (remaches flojos) desarmar y reemplazar por P. V. I. Nº 8034/8049.
- 5. Arcos de las cintas de freno demasiado torcidos.
- 6. Campanas de freno rayadas.
- 7. Reparador de frenos defectuoso.
- 8. Cintas de freno de distinto material en cada rueda o cintas nuevas en una sola rueda. Reemplazar por juego P. V. I. Nº 8034/8049.

## FRENADO BRUSCO - Trepidaciones o saltos

- 1. Mal ajuste de los frenos.
- 2. Pistón o pistones de cilindros de ruedas atascados.
- 3. Cubetas de cilindro de rueda defectuosas.
- 4. Válvula del cilindro maestro defectuosa.
- 5. Campanas de freno rajadas, deformadas por calentamiento o gastadas.
- 6. Cintas de freno rotas o sueltas, reemplazar por P. V. I. Nº 8034/8049.

**PEDAL DE FRENO ESPONJOSO**

- 1. Mangueras flexibles de freno débiles.
- 2. Burbujas de aire en el circuito hidráulico.
- 3. Cubeta primaria del cilindro defectuoso.
- 4. Excesivo juego entre pistón y cilindro maestro.
- 5. Líquido de freno inadecuado.
- 6. Campanas de freno débiles.
- 7. Zapatas de freno mal reguladas.

**Cintas de freno mojadas;** no se adaptan a la campana; reemplazar por P. V. I. Nº 8034/8049.

- 1. Cintas de freno con cantos muy vivos; rebalar los cantos o reemplazar por P. V. I. Nº 8034/8049.

**EL VEHICULO SE DESVIA HACIA UN LADO AL FRENAR**

- 1. Frenos mal regulados (una rueda freno más que la otra).
- 2. Cintas de freno engrasadas o sueltas.
- 3. Freno de una rueda no funciona.
- 4. Cintas de freno de distintas clases en las ruedas; reemplazar por juego P. V. I. Nº 8034/8049.
- 5. Plato del freno flojo.
- 6. Campanas de freno ovaladas.
- 7. Arco de zapatas de freno deformado.
- 8. Tubería de freno parcialmente obstruida.
- 9. Campanas de freno torcidas a distinta medida.
- 10. Cilindros de ruedas con pistones atascados o no acobados correctamente.

- 11. Falta líquido de freno.
- 12. Errores por uno o más cilindros de rueda.
- 13. Errores por tuberías de frenos.
- 14. Estado de freno dañado.
- 15. Cilindro maestro defectuoso o con pérdidas.
- 16. Purgador de cilindro de rueda dañado.

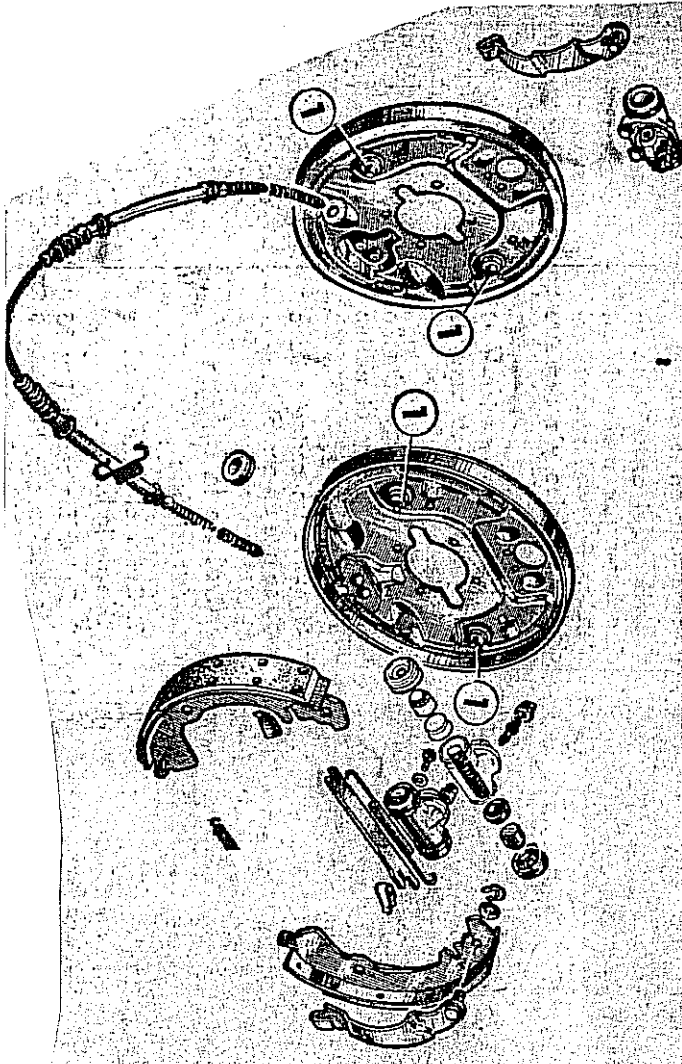
## CAMPANAS DE FRENO TOMAN EXCESIVA TEMPERATURA

- 1. Frenos mal regulados (alta de los entre cintas de freno y campanas).
- 2. Falta de juego libre del pedal de freno.
- 3. Freno de estacionamiento mal regulado o cables del mismo atascados.
- 4. Zapatas de freno se pegan por sueldos.
- 5. Resorte de retorno de las zapatas débil o roto.
- 6. Cintas inadecuadas; reemplazar por P. V. I. número 8034/8049.

## AJUSTE

### REGULACION DE LAS ZAPATAS DE FRENO (DELANTEROS Y TRASEROS)

1. Eleve el vehículo y asegúrelo sobre cabalotes en forma tal que quede espacio para trabajar con libertad.
2. Gire los registros (de cabeza cuadrada (1)) situados en el plato de freno) para armar las zapatas. Registre zapatas primarias en el sentido de las agujas del reloj, mientras que el registro de la zapata secundaria se hará en el sentido inverso. Arme hasta que la rueda quede ligeramente frenada; luego levante el giro de uno y otro registro en sentido contrario hasta que nuevamente dicha rueda vuelva a girar.
3. Repita estas operaciones con las restantes ruedas, pero cuidando de que en las ruedas traseras quede suelto (libre) el freno de mano.
4. Purgue el sistema hidráulico para eliminar cualquier vestigio de aire (no olvidar de conducir y mantener el nivel en el depósito).

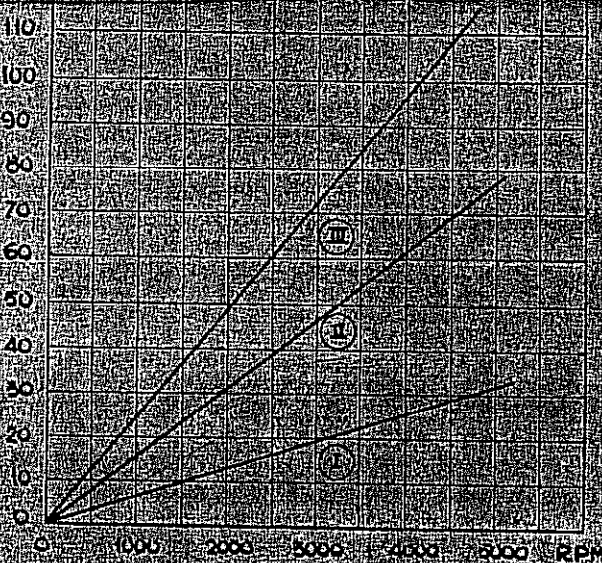


**REPARACION**

(REEMPLAZO DE CINTAS) P.V.I. 80348048

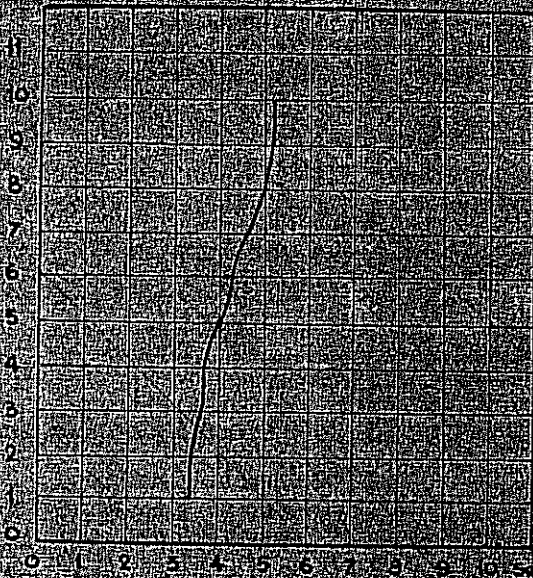
1. Ejecre la unidad y calceá sobre ca-  
balleros (véte posible accidentes).
2. Desmonte ruedas, campanas y mu-  
zas. (Monte y campaneas mediante  
extra-cort).
3. Extraiga zapatas de freno, descom-  
pando resortes y demás anclajes  
previo retiro de pistones de cilin-  
dros hidráulicos de freno mediante  
prensa o martillo.
4. Quite los remaches y las opira de  
freno de las zapatas (sea por des-  
saca, empasada o quimada) y re-  
emplazelas por nuevas. Guata de  
freno P.V.I. No. 80348049. Reclame  
las remacheas con el dedo pul-  
guedo para evitar deformaciones y  
juego, y de acuerdo al diametro de  
reclamo de campanas, use cintas  
de freno de sobremetida P.V.I. No.  
80348048.
5. Reemplace toda pieza con mayor  
desgaste en especial retenes de gra-  
sa (que deben cambiarse siempre),  
arme los diferentes componentes y/o  
conjunto. Cuidar de no invertir en-  
patas (secundaria por primaria).
6. Monte molas, campanas y ruedas,  
déje el tira, necesario a cojinetes  
de ruedas, regule juego de luz en  
zapatas de freno y finalmente, pur-  
tite el sistema hidráulico (controla  
Ene. el sistema hidráulico).

VELOCIDAD (RPM)



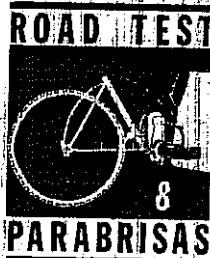
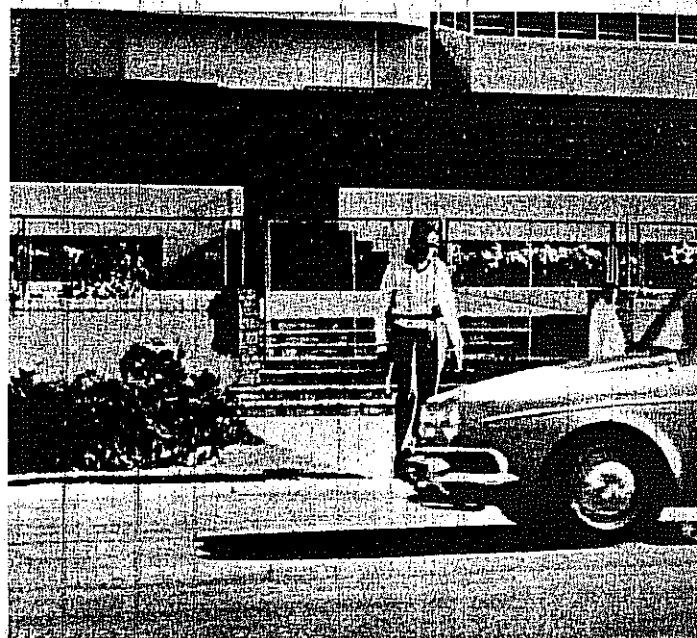
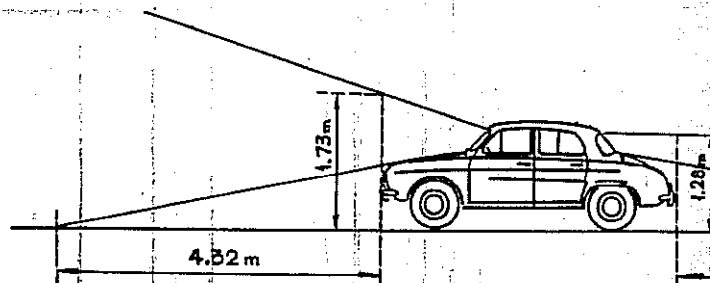
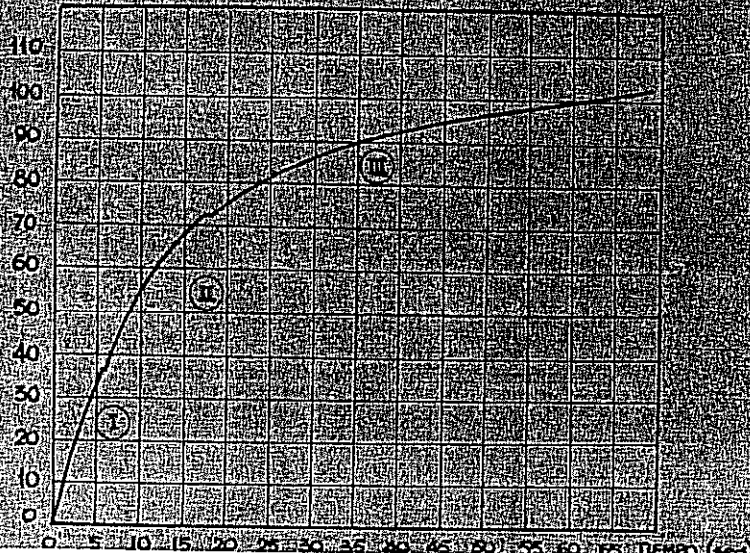
de los testos y  
vez de él. In-  
Renault. Hay  
observa al núm-  
de las frenadas.

NÚMERO DE FRENAS (CADA RPM)



A la izquierda  
el gráfico de  
las velocidades  
en los diferentes  
marchas. En la  
tercera, cada  
1000 rpm, el  
Dauphine da  
25 km/h apro-  
ximados.

VELOCIDAD (KPH)



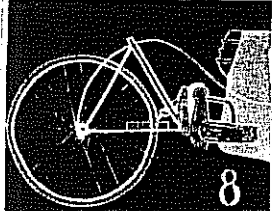
En el tránsito urbano encontramos un pero para el Dauphine. Debemos considerar que en Europa el Dauphine es tal vez el coche más barato de cuatro puertas, detalle que le ha permitido ser uno de los autos europeos más vendidos en el mundo entero; lógicamente, para abaratar costos es necesario "rebanar" por algún lado, y mientras en algunos aspectos sus prestaciones nada revelan de su bajo costo europeo, por otro es una lástima que la Régie Renault haya optado por buscar un ahorro en la caja de velocidades. Esta tiene tres marchas solamente; tal detalle no sería un problema con un razonable espaciamento de las tres marchas, pero en el Dauphine nos encontramos con esta selección de marchas: I, 16,188/1 - II 7,875/1. Vale decir que la relación de desmultiplicación en primera es más del doble de la que corresponde a la segunda velocidad. En la práctica la caja del Dauphine puede definirse como una caja de cuatro a la cual le falta la segunda, ya que la segunda del Dauphine sería una excelente "tercera de cuatro".

En el andar a cierta velocidad, digamos de 35 km. en adelante, desaparecen los problemas y el Dauphine se transforma en un vehículo ágil, de notable pique y suave andar con nafta común. El inconveniente es que en el tránsito no siempre se puede andar a más de 35,

este es el 8° Road-test  
de **PARABRISAS**

# hoy probamos el **RENAULT DAUPHINE**

**ROAD. TEST**



**8  
PARABRISAS**

Con mucho interés fuimos a retirar y testear uno de los tan discutidos y tan difundidos Renault Dauphine. Algo ya sabíamos del coche, pero una cosa es manejarlo ocasionalmente, y otro convivir con el vehículo durante un mes más o menos.

No obstante, el prolongado test a que lo sometimos, el coche no hizo más que reafirmar las opiniones que ya teníamos sobre el mismo. El motor es excelente, con un andar suave y parejo, eficiente aceleración y velocidad máxima, y un arranque instantáneo aún en condiciones frías (detalle muy importante, puesto que el Dauphine carece de cebador manual, por lo que celebramos el hecho que el automático funcione bien). Los frenos son buenos y la dirección, liviana y precisa.

Lo que fue una sorpresa agradable fue su comportamiento en ruta; hicimos alrededor de 1.200 kilómetros a 90 sostenidos, y en un tramo de tierra, andando a 70 "con resto", observamos que se maneja muy bien. Los asientos son cómodos y el espacio es cómodo para los ocupantes de los dos asientos delanteros; los que viajan atrás tienen menos espacio por supuesto, pero tampoco es justo pedirle más a un sedán de 850 c.c. La suspensión es muy buena, aunque existen problemas importantes con el tren trasero; los semiejes carecen de

reactores longitudinales, y además los elementos elásticos de la suspensión tienden a vencerse después de un determinado kilometraje. Este es un detalle muy importante, que debe ser estudiado en forma impostergable por los fabricantes del coche.

En este sentido, sin embargo, hemos tenido una conversación con fábrica. A partir de marzo de 1961, los Dauphine han venido con una modificación del tren trasero, impuesta por la fábrica francesa. Mediante esta modificación, el tren queda algo más bajo, las ruedas con mayor comba negativa, es decir "más despatarradas" según el argot de los mecánicos. Este cambio se ha efectuado para dotar al coche de mayor estabilidad, y por lo tanto debe considerarse normal y provechosa. Circunstancia que no quita que algunos coches, seguramente por haber sido sobrecargados, han tenido un aplastamiento del tren trasero.

Para verificar esta circunstancia, entendemos que conviene visitar un concesionario para que tome las medidas correspondientes y determine si, en efecto, el diferencial se encuentra más cerca del suelo que lo normal. Lo importante, según nos subraya IKA, es que los propietarios no deben preocuparse por que las ruedas aparezcan más "abiertas" que en algunos modelos de producción anterior.

# DATOS TECNICOS

**MOTOR:** 4 cilindros en línea, 58 x 80 mm, 645 cc, 27 CV DIN (31 BAE) a 2.400 r.p.m. Címbalo móvil 5/8 pulg. a 2.000 r.p.m. Relaciones de compresión: 7,25/1. Bloque de fundición con camisas forjadas, cigüeñal de tres bancadas. Carburador Solex. Autostarter 28 BT de tipo descendente. Encendido: 6 vollos.

**TRANSMISION:** Embrague monodisco seco, caja de tres velocidades del tipo de retorno con la 2ª y 3ª sincronizadas. Relaciones de la caja: 3,7 - 1,8 - 1,035 a 1ª marcha atrás 3,7 a 1. Relación de mando final: 4,375/1. Relaciones totales: 16:188/1 - 7:875/1 - 4:528/1 - marcha atrás 16:188/1.

**Suspensión:** Delantera independiente con espirales, trapezoide deformable. Aerostable. Trasera mediante semiejes oscilantes, resortes espirales. Aerostable. Amortiguadores telescópicos hidráulicos en las cuatro ruedas. Carrocería portante. Dirección a pinón y cremallera. Frenos hidráulicos en las cuatro ruedas, freno mecánico sobre las ruedas traseras solamente.

**DIMENSIONES:** Distancia entre ejes: 2,27 m. Trochero: 1,248 m. y 1,218 m. Altura máxima: 1,40 m. Ancho máximo: 1,52 m. Largo máximo: 3,985 m. Peso vacío: 870 Kg.

## VELOCIDAD MAXIMA

Promedio de varias corridas en sentidos opuestos:  
33 seg. 2 (108,8 Km. por hora)

## VELOCIDADES MAXIMAS

En las marchas adelante:

En 1ª: 42 Km. por hora. En 2ª: 80 Km. por hora.

## ACELERACION

De 0 a 20 Km. por hora: 4 seg. 3/5

de 0 a 40 Km. por hora: 6 seg. 1/5

de 0 a 80 Km. por hora: 11 seg. 4/5

de 0 a 80 Km. por hora: 23 seg. 3/5

de 0 a 100 Km. por hora: 61 seg. 4/5

## ACELERACION DE 0 A 500 METROS

28 segundos, tras pasar los metros finales a una velocidad de 61 Km. por hora.

## ERROR DEL VELOCIMETRO

Velocímetro auto: 20 40 60 80

Velocímetro 5ª rueda: 17 38 58 78

## DRAG TOTAL A 100 Km. POR HORA

47 Kg. por tonelada

## DISTANCIA DE FRENADO

De 20 a 0 Km. por hora: 1,80 m.

de 40 a 0 Km. por hora: 7,60 m.

de 60 a 0 Km. por hora: 18,30 m.

de 80 a 0 Km. por hora: 46,90 m.

de 100 a 0 Km. por hora: 48,30 m.

## CONSUMO EN CIUDAD: 11,4 Km. por litro

## CONSUMO EN RUTA: A 80 Km. por hora: 13,4 Km. por litro

## CONSUMO EN RUTA: A alta velocidad (90-95 Km. por hora): 12,1 Km. por litro

## EMPUJE TAPLEY EN LAS MARCHAS

En 1ª: 210 Kg/ton. a 20 Km. por hora

En 2ª: 95 Kg/ton. a 47 Km. por hora

En 3ª: 45 Kg/ton. a 75 Km. por hora

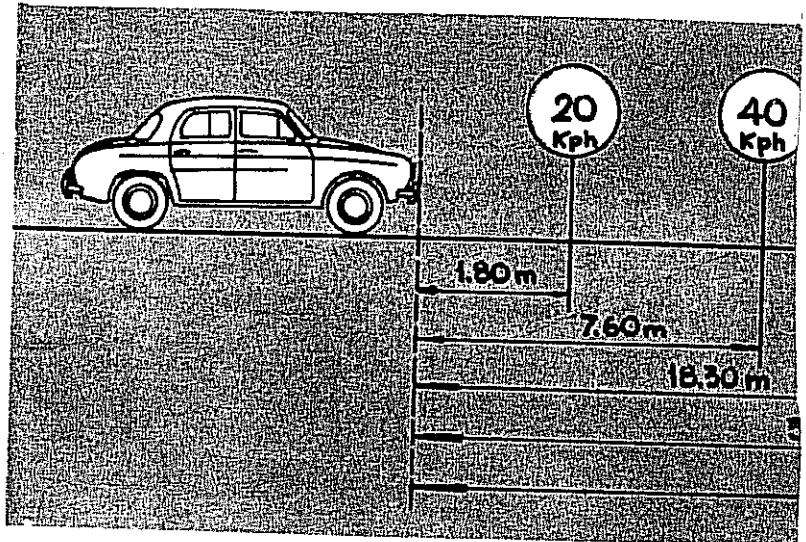
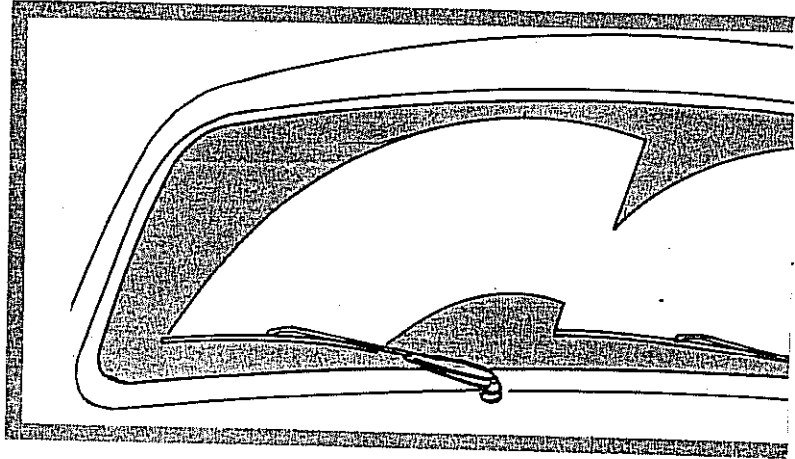
## IMPERMEABILIDAD

Bajo prueba de agua, la impermeabilidad se reveló como discreta. Hubo filtraciones por puertas, ventanas, baúl y capot, con la unidad sometida a test, que había rodado mucho como vehículo de servicio. Mientras que la mayoría de los coches que testamos por de servicio, este quitó fuera el que más denunciaba los kilómetros recorridos.

## LUMINOSIDAD FAROS

Faros altos: 2,5 lúmenes por metro cuadr.

Faros bajos: 0,7 lúmenes por metro cuadr.

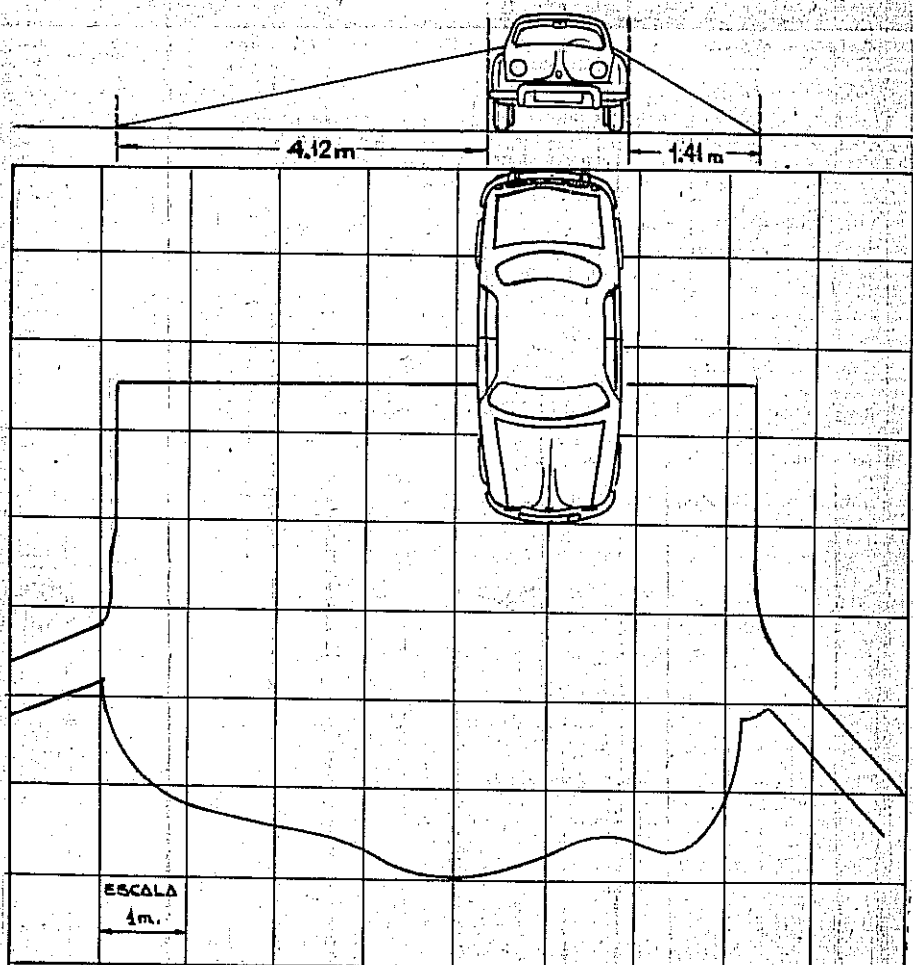


## AL COMANDO

Al sentarse en el Dauphine se percibe una sensación de comodidad, aunque hombres de talla muy elevada tal vez necesiten correr el asiento en una medida que restrinja el lugar disponible en los asientos de atrás. No es un defecto del coche; simplemente, no puede pedirse demasiado a un auto de 850 c.c., como habíamos expresado antes. Los asientos son pequeños pero confortables, y el volante tiene una posición cómoda de manejo. Debajo del volante se encuentra la llave combinada de luz y bocina. El Dauphine tiene dos bocinas: una ruter y la otra ciudadana; la primera tiene voz potente y clara; la segunda, bastante más grave y de menor intensidad. Detalle interesante. Lo que no es tan interesante es el sistema de la palanquita que se va girando para efectuar los distintos cambios de luz. Este sistema es muy usado y muy popular en Francia, pero al menos a nuestros testers no les resultó simpático. (Uno de ellos tocaba infaliblemente la bocina con la rodilla al ascender o descender del coche). Nosotros preferiríamos un sistema más convencional, con una llave en el tablero, cambio de luz por perilla o botón de pie, y guñada combinada con la bocina, que

Las condiciones de visibilidad del Dauphine están aquí claramente demostradas. La luneta trasera, de diseño no muy moderno, restringe en cierta medida la visión hacia atrás, llevando el cono de sombra a 6,22 metros.

6.22m



que es cuando empiezan los problemas, porque la primera velocidad no es sincronizada y por lo tanto es difícil colocarla cuando el coche está en movimiento, aunque sea "a paso de hombre".

Es entonces necesario recurrir al tan comentado "doble desembrague", que en el Dauphine puede hacerse de esta forma, a velocidades no superiores a los 25 km/hora:

- 1) Desembragar
- 2) Pasar la palanca de cambios a punto muerto.
- 3) Embragar (es decir, soltar el pedal).
- 4) Dar un fuerte golpe de acelerador.
- 5) Desembragar.
- 6) Pasar la palanca a primera, y simultáneamente, dar otro fuerte golpe de acelerador, mientras se embraga lentamente.

Parece complicado, pero después de hacer algunas tentativas —conviene empezarlas a muy baja velocidad— el asunto "sale". De todos modos es un anacronismo tener que hacer doble desembrague en un automóvil modelo 1962. Entendemos que el Dauphine debiera tener o bien una caja de cuatro marchas, o bien la de tres con la primera sincronizada; sería a nuestro juicio preferible la primera alternativa, ya que aun después de un feliz enganche de la pri-

mera, se nota el amplio espaciamiento entre esta marcha y la segunda.

Los lectores que tengan poca experiencia de manejo, lograda con otro coche, tal vez piensen que nosotros hacemos excesivo hincapié en este detalle; pero podemos asegurar que es una cosa muy importante que va en detrimento de la duración de los órganos de transmisión. Decimos esto porque, si el que maneja logró dominar bien la maniobra de colocar la primera y de anticipar las reacciones del coche, todo va bien, pero las alternativas —de fácil concreción, por otra parte— son, o bien al colocar la primera hacer entrecocar los engranajes, o bien dejar deslizar el embrague para que el motor alcance las vueltas necesarias en segunda, como para salir suavemente sin tropiezos. De una forma se estropea la caja; de otra, se estropea el embrague. Precisamente de ahí viene la tan difundida versión de que el embrague del Dauphine es delicado; esto no es exacto, es perfectamente adecuado para su función, pero no para compensar un aspecto negativo del diseño de la caja de velocidades.

#### DETALLES FAVORABLES

A nosotros no nos produce ningún placer el tener que renegar por algún aspecto de un coche, pero es una necesidad imprescindible de nuestro oficio.

Es por eso más agradable poder pasar a encomiar los detalles interesantes del Dauphine:

El hecho de las cuatro puertas destaca nítidamente al Dauphine de sus similares. La comodidad del acceso y salida del coche sin tener que volcar un respaldo delantero y contorsionarse estilo hombre-de-goma, es muy importante y un poderoso argumento para hombres de familia (y el Dauphine tiene trabas en las puertas traseras, para impedir su apertura inconveniente por niños). Las puertas delanteras tienen vidrios levadizos y ventiletes; las traseras, vidrios corredizos. La ventilación está, entonces, asegurada.

El Dauphine que nosotros probamos, que era un vehículo de servicio de IKA, tenía calefacción con desempañador y ventilador, que funcionaba muy bien. También poseía una radio IKA, de potente y agradable voz, y buen alcance con la antena levantada.

La visibilidad del Dauphine es adecuada; la cabina no tiene grandes espacios transparentes si la comparamos con otros coches de diseño más reciente, pero el vidrio trasero es amplio y el espejo retrovisor es eficaz y, además, no vibra en la marcha. Tanto el parabrisas como la luneta trasera son del tipo que salta en caso de colisión, detalle más que interesante.

nosotros colocaríamos en el centro del volante.

Los pedales son pequeños, algo demasado juntos, y de accionamiento liviano; el pedal de frenos es muy bueno, pero el embrague es muy celoso, y el acelerador muy duro; ambos detalles combinados contribuyeron para que las primeras puestas en movimiento estuvieran revestidas de honda incertidumbre. En marcha atrás es difícil manejar muy lentamente sin que se pare el motor por lo menos una vez...

Aparte de la llave de luces, a la izquierda del tablero hay un interruptor para el limpiaparabrisas, de adecuada barrida y regular cadencia; otro inte-

ruptor comanda el ventilador de la calefacción, el que está complementado por dos tiretes de control de calor (cajina o desempañador). En nuestro Dauphine observamos filtraciones de aire caliente por las persianas del desempañador, aun con la calefacción des- conectada.

El freno de mano es excelente; liviano, positivo y de fácil acción de des- trabe.

Una de las características netamente favorables del Dauphine es el baúl; puesto que el tanque de nafta está ubicado atrás, y que la rueda de auxilio tiene un comportamiento separado, se aprovecha la trompa totalmente, excepto en cuanto a la batería (que tiene una ubicación excelente y de fácil acceso para inspección del nivel de electrolito). El baúl es, por lo tanto, mucho más grande que el de cualquier otro auto comparable de motor atrás. Y casi nos atreveríamos a decir, de motor adelante también. El detalle revela que el Dauphine ha sido estudiado cuidadosamente como un verdadero coche de familia.

En la conducción, malgrado la caja de velocidades, el Dauphine es sumamente rápido en el tránsito, de buen pique y buena estabilidad. Como auto cómodo para una familia, no tiene ri-

val. En la ruta, su comportamiento es inmejorable; recibió el galardón de "un auto macanudo" de parte de nuestros intrépidos, pero cuando retornaron a la ciudad y su farrago urbano, el lenguaje usado no fue tan laudatorio ni tan favorablemente publicable.

Al Dauphine le faltan dos detalles para ser un auto sobresaliente; una caja de cuatro marchas y un sistema de comando de luces más racional.

Otros detalles: Tiene dos gavetas, incluso una muy cómoda, sobre la mano izquierda, ideal para registro, cigarrillos, mapa, etc. La otra gaveta carece de tapa, pero ésta puede adquirirse en el comercio de accesorios. Existen dos luces de cabina ("plafonniers") que se prenden al abrir las puertas delanteras, o si no haciendo girar la misma cazoleta de plástico transparente que recubre y protege la bombilla.

El tanque de nafta está atrás, con su boca dentro del capot; éste tiene llave de moto que está protegido el tanque sin necesidad de una cerradura adicional. Una sola llave acciona arranque, ambas puertas delanteras y capot trasero. El baúl delantero se abre para adelante (muy importante como factor de seguridad) y se destraba de abajo del tablero. \*

1962

RENAULT DAUPHINE-GORDINI

# Un francés distinguido

En 1960 salía de la planta de Industrias Kaiser Argentina, el Renault Dauphine con motor Ventoux 4 cilindros al que le seguirían el Gordini y el 1093 de competición. Estos modelos marcaron toda una época en el automovilismo argentino.

Pocas veces un automóvil surgido de una planta argentina causó tanta sensación por sus excelentes líneas y performance como el Renault Gordini y el 1093, variantes mejoradas del original Dauphine construido en la planta de Industrias Kaiser Argentina. Este automóvil comenzó a ganar competencias, grandes premios y títulos argentinos especialmente conducido por Gastón Perkins.

Integrante del equipo oficial que dirigía Horacio Steven, el Renault 1093 fue un auto exitoso. Posteriormente Oreste Berta, en forma particular con Eduardo Copello, siguió asombrando. Sobre todo cuando el Mago de Alta Gracia presentó una unidad especial de 1.000 cc en una carrera de Turismo Carretera en el autódromo de Buenos Aires, en la cual estuvo en punta la primera vuelta hasta experimentar fallas mecánicas.

De líneas agradables y aerodinámicas, con buena capacidad para los pasajeros y excelente rendimiento, el Renault Dauphine y el Gordini fueron dos de los mejores vehículos de la década del '60. Aún hoy pueden verse circulando por nuestras rutas y calles demostrando su aceptación.

## El nacimiento

A fines de la década del '50 llegaron a la Argentina los primeros Renault Dauphine como un anticipo de lo que luego se produciría en nuestro país. Uno de ellos participó en el Gran Premio Standar de 1957 conducido por Pat Badaraco que fue incluido en la categoría A ocupando la decimotercera ubicación en la general junto a los Peugeot y Borgward Isabella. Teniendo en cuenta su cilindrada se hubiera impuesto en su clase, como se estableció en 1962 cuando Hugo Zuntini con un Gordini arribó segundo de Balcarcel, quien conducía un Panhard.

En julio de 1960 nació el primer Renault Dauphine nacional de la planta

de Industrias Kaiser Argentina. Estaba equipado con un motor Ventoux de 4 cilindros, caja de tres marchas y tenía un consumo de 6,7 litros cada 100 kilómetros. De este modelo se produjeron 536 unidades. La potencia alcanzaba a los 31 HP, desarrollando una velocidad de 115 km/h. Era una excelente opción para el usuario del auto chico, con cuatro puertas y un amplio baúl delantero.

De allí, en 1963 Renault produjo el Gordini que completaba la gama de la fábrica con caja de 4 marchas y 36 HP, siendo su velocidad final de 130 km/h y su consumo de 7,2 litros cada 100 kilómetros. De este modelo se produjeron en la planta de Santa Isabel 34.565 unidades culminando en la década del

'70 con el 850 cc, que era una versión especial del auto con ruedas caladas y volante de madera.

El 1093 no tenía nada que ver con el Gordini común. Después, se le fueron agregando modelos destinados a la competición. Su nombre era una sigla que había establecido Amadeo Gordini. Mantenía el mismo motor con su cilindrada de 850 cc, el cual, con una potencia incrementada que alcanzaba los 55 HP, llegaba a una velocidad final de 170 km/h.

El 850 fue el último desarrollo del Renault Dauphine, una actualización estética relacionada con la pintura exterior, el tapizado, el tablero, el volante y las llantas con algunos HP más de potencia.

**RENAULT**

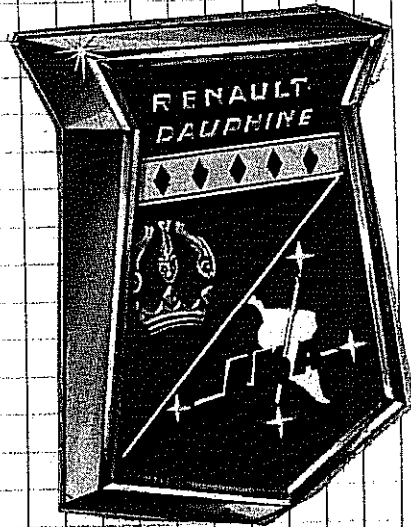
suspensión

**AEROSTABLE**

Patente Grégoire

*Dauphine*

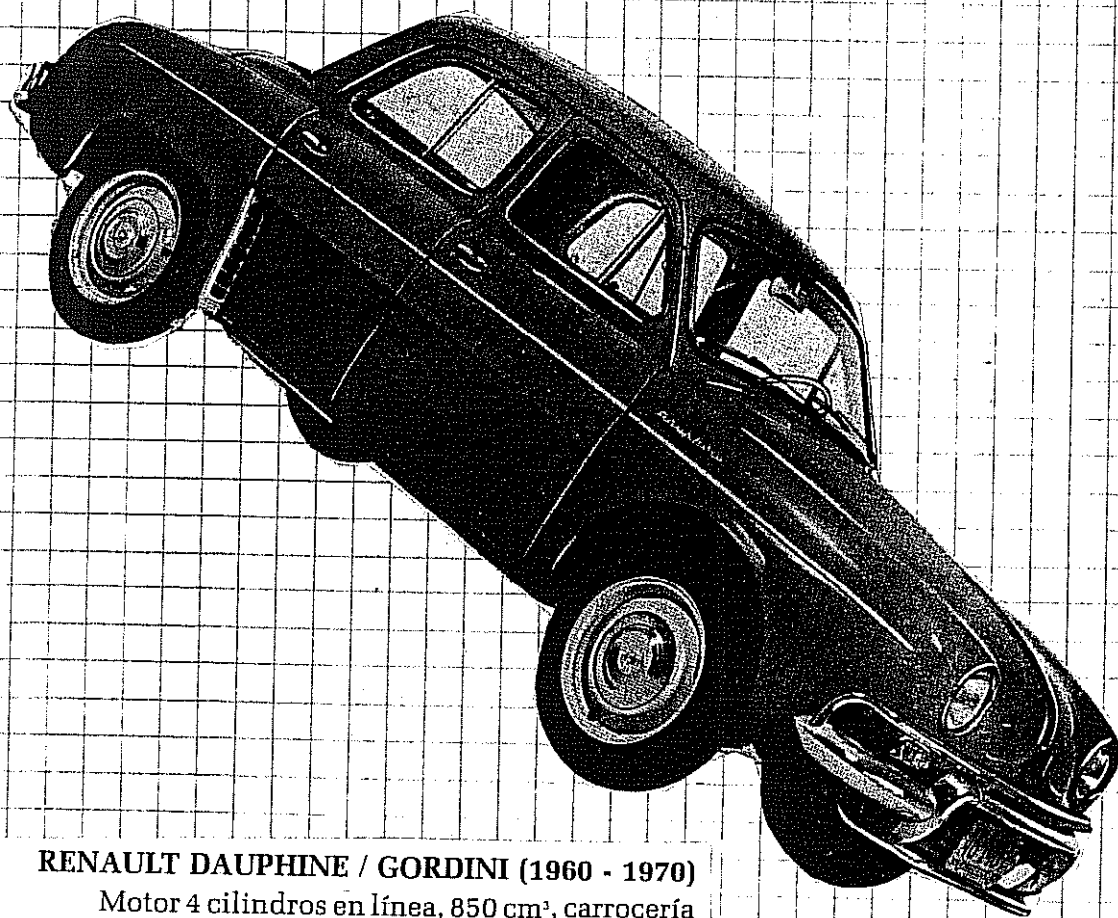
**IKA**



**EL RENAULT DAUPHINE**

ahora ciudadano argentino

7960



**RENAULT DAUPHINE / GORDINI (1960 - 1970)**

Motor 4 cilindros en línea, 850 cm<sup>3</sup>, carrocería monocasco, Sedán 4 puertas, capacidad 4 pasajeros.

Modelos: Dauphine, Gordini, Renault 850.

Renault Dauphine / Gordini. Desde su fabricación hasta su discontinuación **88.300 unidades** producidas. Fue el primer vehículo Renault fabricado en gran serie en la Argentina.

Salió el 12 de julio de la línea de montaje instalada en la planta que Industrias Kaiser Argentina posee en Santa Isabel, Córdoba, el primer Renault Dauphine fabricado en la Argentina.

Así se agrega un modelo más a la línea de vehículos muy variada que la empresa está produciendo y que con sus hermanos mayores —el Kaiser Carabela y el Kaiser Bergantín compacto— cubren una muy completa gama de automóviles de pasajeros.

A la aparición de la primera unidad del automóvil que nos ocupa, asistieron invitados por el presidente de IKA, Ing. James F. McCloud, autoridades, representantes de la prensa, miembros de la Embajada de Francia, representantes de Régie National des Usines Renault, así como funcionarios de Renault Export, con asiento en la Argentina. Después de la presentación del Dauphine, los huéspedes visitaron las instalaciones y tuvieron oportunidad de ver las demás fábricas pertenecientes al complejo Kaiser cuyo producto en el mercado asciende a 10 mil millones de pesos anuales.

“El Renault Dauphine”, dijo el Sr. McCloud, “es la expresión de la más ayezada técnica automotriz europea y como tal ha ganado el favor del público usuario del mundo entero en mérito de sus condiciones de automóvil práctico, útil y elegante. Su precio, que próximamente se dará a conocer, será considerablemente inferior al de cualquier otro modelo de cualquier marca, que posea condiciones parecidas de rendimiento, peso y potencia. La capacidad de producción representada por la inversión de 11 millones de dólares en las nuevas instalaciones que se están llevando a cabo en Córdoba será suficiente para abastecer toda la demanda con respecto a este nuevo modelo.”

#### LA RENAULT EN ALGUNOS DATOS Y CIFRAS

Esta empresa francesa, recientemente asociada con Industrias Kaiser Argentina a efectos de fabricar en nuestro país, uno o varios de los modelos de la línea Renault, es la más grande fabricante de automóviles de Francia y la sexta del mundo.

Las fábricas: Posee en la actualidad 11 fábricas en Francia y 12 plantas de fabricación y montaje en el extranjero.

Las plantas francesas emplean a unas 67.000 personas.

Solamente las fábricas de Francia, en conjunto, ocupan más de doce millones de metros cuadrados cubiertos.

La planta más importante es la de Billancourt, que funciona en 670 mil metros cubiertos y agrupa a talleres en esa localidad, Boulogne, Issy, Sevres, Meudon, y la isla de Seguin. Otras fábricas trabajan en estrecha vinculación entre sí en las localidades de Rueil, Saint-Denis, Clichy, Le Mans, Flins, Cléon, Choisy-le-Roi, Orleans, Gudmont y Salbris.

En el exterior posee plantas de fabricación y de montaje en Inglaterra, Irlanda, Bélgica, España, Italia, Filipinas, Australia, África del Sur y México y mediante contratos societarios fabrica automóviles en Brasil, en combinación con la Willys Overland de Brasil y en nuestro país en sociedad con Industrias Kaiser Argentina S. A.



**La Producción:** La Renault no solamente es la más grande productora francesa, en cuanto a automóviles se refiere, sino que duplica, aproximadamente, la de la segunda productora de Francia y alcanza al 47% de la producción total de su país, figurando a la cabeza de fábricas como Citroen, Peugeot y Simca.

Pero lo más interesante de destacar en cuanto a la producción se refiere es el creciente y constante aumento de la misma. En efecto y a modo de ejemplo: en diciembre de 1959, produjo 2.300 unidades como término medio diario y tres meses después, en marzo de 1960, la producción ascendió a 2.650 unidades diarias.

Durante el año 1959 produjo 515.119 automotores, lo que significó el 38% del total de la producción francesa y hemos visto que en lo que va del año en curso dicho porcentaje se ha elevado al 47%.

El promedio diario de producción del citado mes de marzo último, significa que Renault ha

lanzado al consumo un automóvil cada catorce segundos.

**Las Exportaciones:** Renault no solamente es el primer productor de Francia, sino que es a la vez el primer exportador.

Durante el año 1959 exportó 285.494 unidades, lo que significa el 50,1% de toda la exportación francesa en materia de automóviles.

Merece destacarse especialmente que la exportación de Renault fue girada hacia países altamente tecnificados y que además son grandes productores de automotores, tales como los EE.UU., Alemania, Italia, etc.

También merece especial mención el hecho de que tales exportaciones aumentaron vertiginosamente de un año para otro: así, mientras los EE.UU. importaron 64.511 automotores de Renault durante 1958 y Alemania 6.379 en igual período, dichas cifras se elevaron a 118.026 y 43.800 respectivamente durante el año 1959.

En cuanto al modelo Renault Dauphine, al cual la fábrica de-

dica en la actualidad especial preferencia, sobre la producción diaria media de 2.650 unidades que ya hemos mencionado, la cantidad 2.000 corresponde a este modelo.

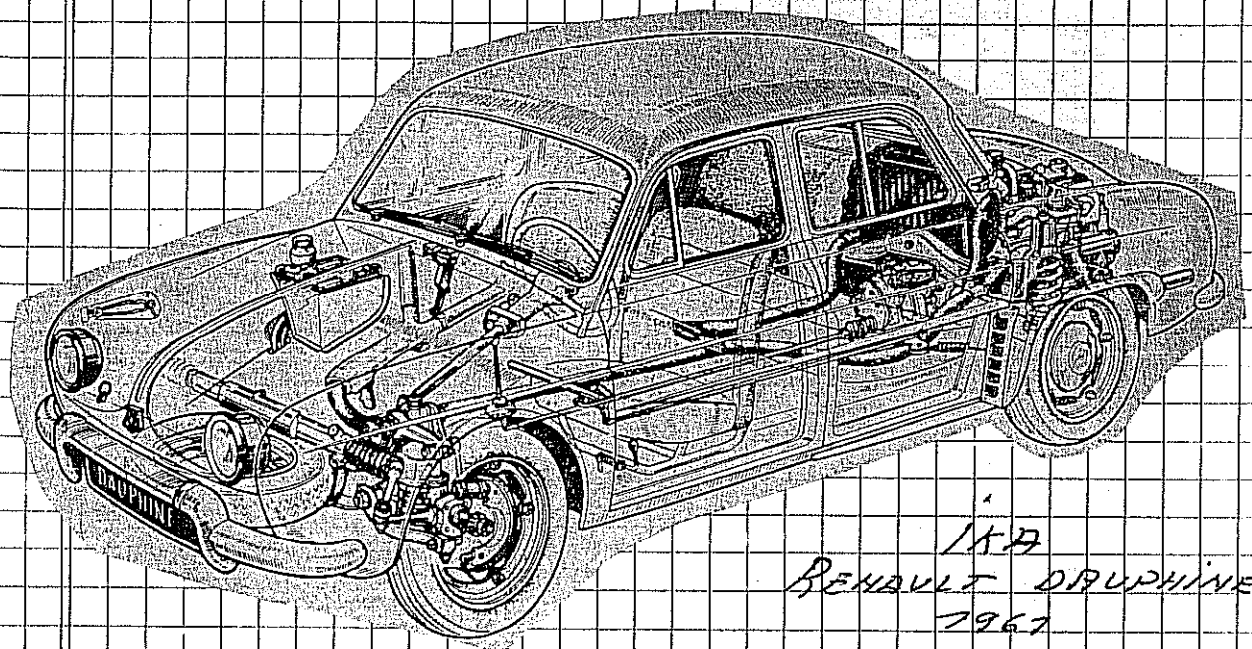
El Renault Dauphine es el automóvil de mayor venta en Francia. En 1959 se matricularon 138 mil 751 unidades.

También es este modelo el que más se exporta dentro de los que la gran empresa francesa produce. Diariamente se envían 485 unidades totalmente armadas a los EE.UU. y 190 a Alemania y al resto del mundo —desarmados— un total de 485 unidades diarias más.

#### EL RENAULT DAUPHINE EN LOS GRANDES RALLYES

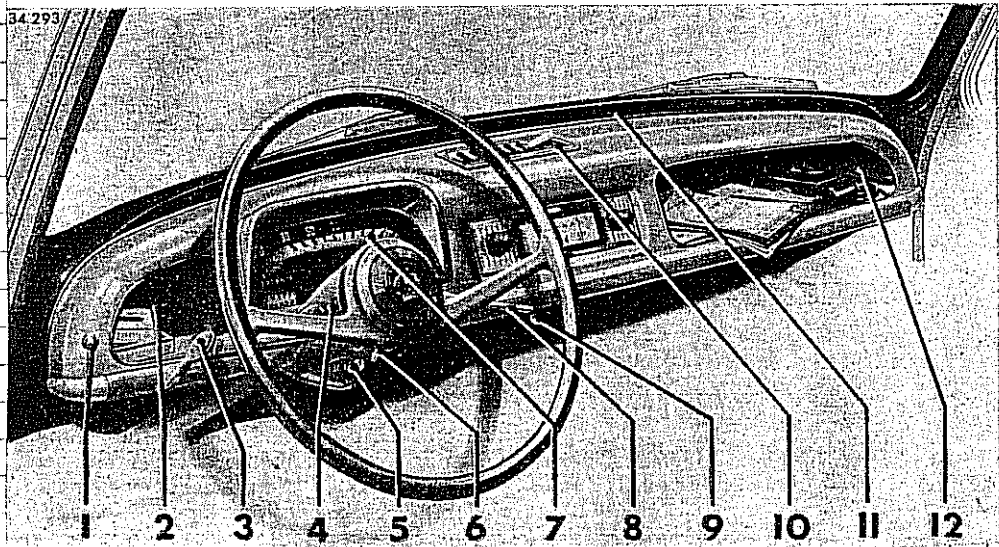
Los "rallyes" son competencias deportivas que recién empiezan a celebrarse en nuestro medio, que exigen a los competidores, tanto máquinas como pilotos, condiciones múltiples y extremadamente rigurosas.



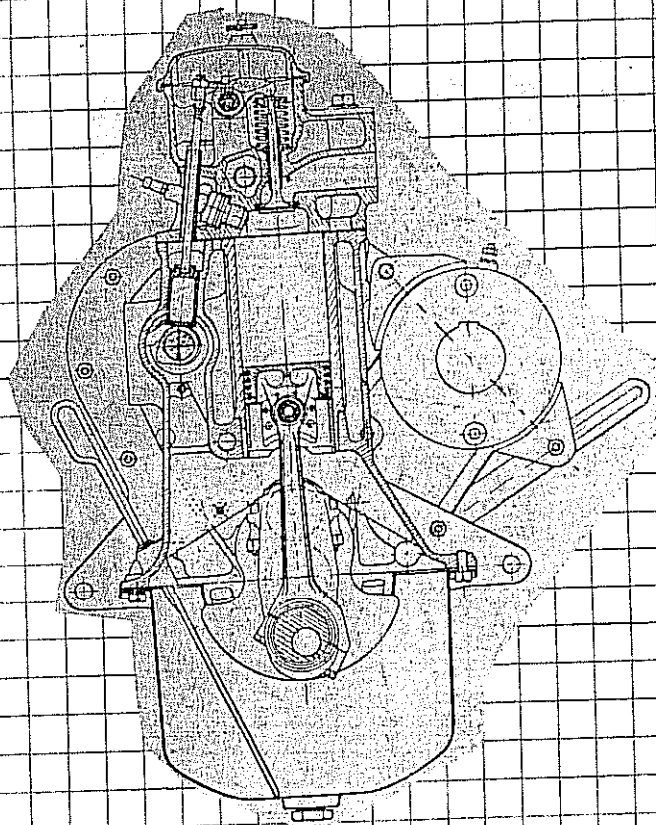


15A  
RENAULT DAUPHINE  
1967

### panel de instrumentos



- |   |                                  |
|---|----------------------------------|
| 1. Interruptor de limpiaparabrisas.                                   | 6. Columna de la dirección.      |
| 2. Guantero.  | 7. Instrumentos de tablero.      |
| 3. Comando de bocinas y luces (faros delanteros y luces de posición). | 8. Control de luz direccional.   |
| 4. Llave selectora de bocinas.  | 9. Cenicero.                     |
| 5. Llave de encendido, arranque y anti-irrobato.                      | 10. Interruptor del calefactor.  |
|   | 11. Desempañador del parabrisas. |
|   | 12. Gaveta.                      |



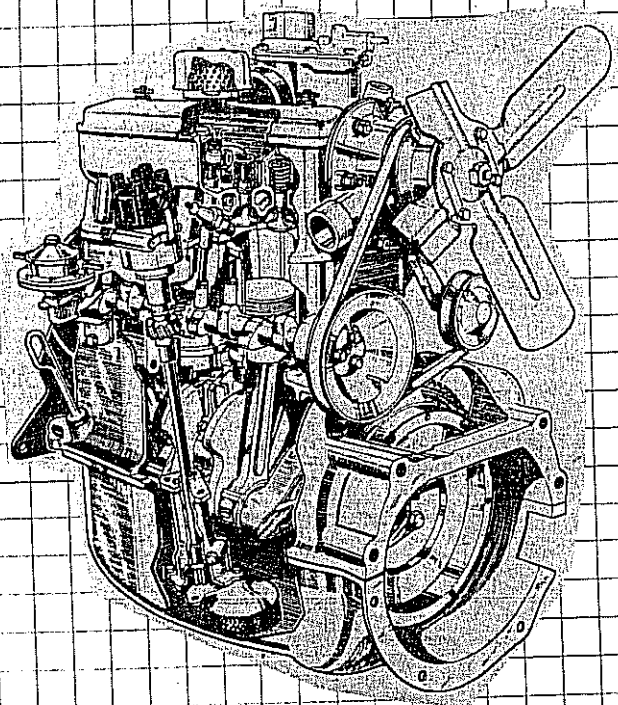
CORTES DEL  
MOTOR

"VENTOUX"  
DEL

RENAULT

DAUPHINE

1KA



## MOTOR

La unidad propulsora del Dauphine es un motor Ventoux T 670-1 de cuatro cilindros en líneas verticales, refrigerado por agua y de ciclo de cuatro tiempos, con camisas húmedas removibles y válvulas en la cabeza del cilindro.

El block es de fundición de hierro, con tres bancadas para el apoyo del cigüeñal. Este último, de acero, forjado por I. K. A., lleva casquillos de metal antifricción postizos y se equilibra dinámicamente con el grupo embrague durante el armado y montaje.

Los pistones son de aleación liviana de aluminio, con tres aros cada uno (en el de 1961). Los pistones corren dentro de camisas postizas de 58 mm. de diámetro, con una carrera de 80 mm. Estas dimensiones le otorgan una cilindrada total de 845 cc. que, con 7,25:1 de índice de compresión, entregan la potencia máxima de 27 CV (28,6 HP) (DIN) a 4.200 rpm. con 31 HP SAE.

El par motor máximo de 5,8 mkg. se obtiene a 2.000 revoluciones por minuto. Las bielas son de acero estampado, con la cabeza de corte oblicuo. El balanceo del motor exige que la diferencia máxima de peso entre bielas de un mismo grupo no sobrepase los tres gramos.

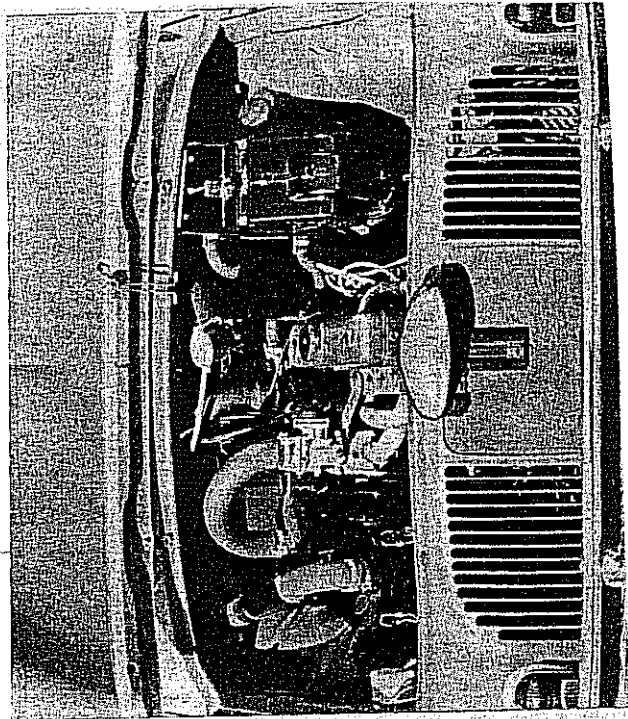
La tapa de cilindros está fundida en aleación liviana de aluminio, con los asientos de válvulas de acero especial. La disposición de las válvulas es vertical, coincidiendo con el plano de simetría longitudinal del block. Están comandadas a través de botadores y balancines, por un árbol de levas único, situado a la derecha del block, impulsado por una cascada de engranajes desde la correspondiente salida del cigüeñal. Son de acero especial, con 27 mm. de diámetro en las cabezas de admisión y 25 mm. en las de escape. Las alzas son, respectivamente, de 5,75 mm. y 8 mm. El cierre está asegurado por resortes simples de las siguientes características: diámetro exterior 22 mm., longitud libre 38 mm., diámetro del alambre 2,5 mm., número de espiras útiles 5,5, longitud bajo carga de 14 kg. (válvulas abiertas) 24 mm., longitud bajo carga de 7 kg. (válvulas cerradas) 31 mm.

Los balancines son de dos modelos simétricos y corren, el primero para la admisión de los cilindros 1 y 3, y el escape de los cilindros 2 y 4. El segundo modelo combina la admisión de los cilindros 2 y 4, y el escape de los cilindros 1 y 3. Los juegos "en frío" son de 0,10 mm. a 0,15 mm. para la admisión, y 0,20 mm. a 0,25 mm. para el escape.

## SISTEMA DE LUBRICACION

La bomba de aceite, situada en el cárter (depósito), es comandada por un árbol desde un engranaje situado en el árbol de levas.

El aceite contenido en la reserva del cárter se aspira a través de un filtro e impule por la bomba a través de un





Vasta aceptación ha encontrado en nuestro mercado el Dauphine de IKA. Cuatro puertas y cuatro cómodos puestos aseguran su utilidad práctica. El motor tiene cuatro cilindros, 31 HP y 845 c.c.

conducto central, en dos secciones principales. La primera sección asegura la lubricación de las bancadas del cigüeñal, de las bielas de los soportes delantero y trasero del árbol de levas y de los engranajes de distribución. A partir de los pies de biela, provistas de conductos de aceite, se lubrican por salpicado las paredes de los cilindros.

El retorno de aceite se hace por la parte inferior de la bancada trasera, por una abertura ex profeso.

La segunda sección lubrica los balancines de válvulas y los demás mecanismos del sistema de distribución. El retorno del aceite se hace por un conducto especial, acondicionado en la culata, que llega hasta el cárter. Ese mismo conducto se aprovecha para el llenado o la reposición del aceite. Durante la marcha normal, el aceite baja al cárter por los tubos de paso de las varillas entre los balancines y los botadores.

A la temperatura normal de marcha del motor, entre los 80 y 85°C, la presión del aceite debe ser de:

2 kg/centímetro cuadrado a 600 rpm. (velocidad de reposo); 3 kg/centímetro cuadrado al régimen nominal del motor.

La presión de trabajo de la bomba de aceite está limitada por una válvula de descarga situada a un costado de la bomba, del tipo de resorte.

Características del resorte de la válvula:

Longitud libre: 41 mm.

Número de espiras útiles: 10.

Diámetro del cilindro: 0,8 mm.

## SISTEMA DE ENFRIAMIENTO

El calor generado por la combustión de la mezcla en los cilindros y por los diversos rozos, se diluye en parte por intermedio del líquido refrigerante (agua y, eventualmente, anticongelante) en un radiador del tipo tubular, ayudado por un ventilador de cuatro palas. La bomba de tipo centrífugo impulsa el líquido de refrigeración por un circuito que trabaja bajo presión. El control de presión está situado en la tapa de carga del agua del radiador y funciona con una válvula de resorte, que se abre, dejando pasar el exceso

cuando la presión del vapor de agua, concentrado en la parte superior del circuito, llega a los 280 g/centímetro cuadrado (+20, -50). Una segunda válvula, que funciona en sentido contrario, se abre bajo una depresión máxima de 70 g/centímetro cuadrado, creada para la retirada del agua en el momento de la refrigeración.

El sistema consta de un purgador para el escape del aire del sistema de calefacción, en el caso de reposición del líquido refrigerante.

Con este mecanismo se consigue que la temperatura del agua se eleve hasta los 103°C (presión atmosférica normal al nivel del mar), haciendo más notable la diferencia entre la temperatura de refrigeración y el medio ambiente.

La capacidad total del sistema es de 4.600 litros.

## SISTEMA DE CARBURACION

La alimentación del motor está confiada a un carburador Solex Autostarter 28 I.B.T. o 28 I.D.T. de tiro descendente, situado sobre el lado izquierdo del motor. El múltiple de admisión se divide en dos brazos, ya que las entradas de admisión en la tapa de cilindros son dos, una para los números uno y dos, y otra para los tres y cuatro.

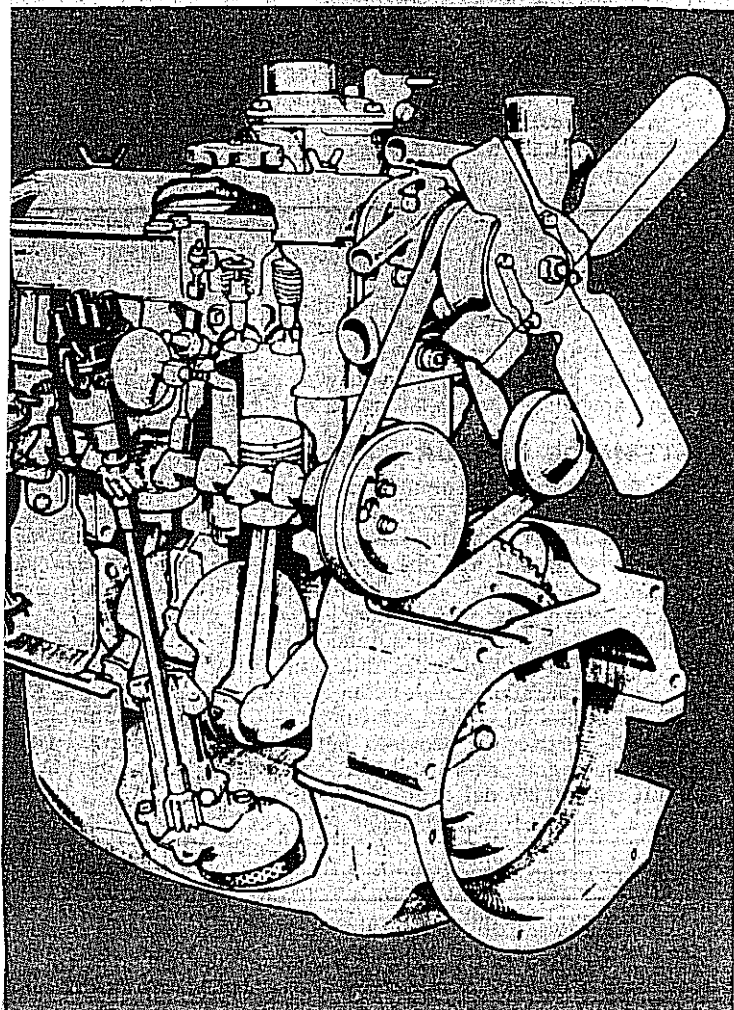
Rodeando los tubos de admisión se encuentra el colector de escape, con cuatro bocas independientes que se unen debajo del carburador, desde donde, luego de precalentar los gases de admisión, salen por un caño único de escape.

El combustible es provisto por la bomba de nafta mecánica a diafragma (marca S.E.V., modelo 46 I), comandada por un excéntrico del árbol de levas.

La depresión de aspiración está comprendida entre los 150 y los 170 g/centímetros cuadrados, contando con los mismos valores aproximadamente para la presión de impulsión. El filtro de nafta está radicado a la entrada de la bomba, y el combustible se almacena en un depósito de treinta y dos litros de capacidad, aproximadamente, colocado en la parte trasera del automóvil. El depósito está protegido, con una chapa resistente, contra piedras.

# aquí está el RENAULT DAUPHINE

El motor, integrado con la transmisión, genera 26,6 HP DIN (31 SAE) a 4.200 r.p.m.; sus cilindros son de 58x80 mm. y tiene válvulas a la cabeza con botadores. La caja tiene tres marchas (en Europa hay opciones de cuatro).



Antes de entrar en el carburador, el aire de admisión pasa por dos filtros, uno seco (Tecalemit modelo BTF 614) y otro en baño de aceite (Tecalemit BT 433 C); montados ambos en un mismo cuerpo. El filtro de aire del tipo seco recibe y filtra antes que el de aceite. En el baúl delantero está la toma de aire, que conduce al carburador por un caño de bajo del piso.

## SISTEMA DE ENCENDIDO Y ELÉCTRICO

La chispa se produce en la bujía a través del circuito batería-ruptor-bobina-rotor. El conjunto distribuidor, marca S. E. V. Junior tiene un sistema de avances centrífugo y de vacío. La luz entre los contactos del ruptor es de 0,4 a 0,5 mm (.016" a .020") y el avance máximo se obtiene a 4.150 rpm., 23 mm. antes del punto muerto superior (P.M.S.). El avance inicial máximo es de 2 mm (2° APMS) a 500 rpm. La bobina trabaja en baño de aceite, con seis voltios de tensión. Las bujías son AC45 F8 (14 mm.) o equivalentes, y deben tener una luz entre electrodos de 0,5 a 0,7 mm. (.020" a .030").

El sistema eléctrico es de 6 voltios, y está formado por la batería, de 75/90 amperes por hora de capacidad, un regulador de carga (disyuntor, limitador de intensidad y regulador de voltaje), el generador, de 6,4 a 6,8 voltios y 30 amperes, y el motor de arranque, del tipo serie, de 6 voltios, con impulsor automático.

## TRANSMISION

Desde el momento en que el Dauphine tiene el motor y las ruedas tractoras sobre el mismo eje, el conjunto embrague-caja de velocidades-acople trasero se une entre sí, formando una sola carcasa.

## EMBRAGUE

El giro del motor se transmite a la caja de velocidades a través de un embrague monodisco seco con mando por placa de presión, accionado por medio de un cable tractor desde el pedal. La superficie total de fricción es de 105 centímetros cuadrados.

## CAJA DE VELOCIDADES

Luego del embrague se sistematizan el grupo acople trasero-diferencial y la caja de velocidades, en ese orden. Esta disposición obedece al propósito de acortar en lo posible las medidas máximas del conjunto transmisión.

No obstante, el torque no va directamente al acople trasero, sino que, por medio de un corto árbol de transmisión interno, llega a la caja, en donde se multiplica, y por una prolongación de la salida de la misma, que forma el piñón, vuelve a la corona y el mecanismo diferencial y, por último, a las ruedas. Este sistema de cajas de velocidades se llama "de retorno" y es el denominador común de los grupos moto-propulsores de este tipo.

La caja de velocidades, de tipo selectivo, tiene tres marchas hacia adelante y una hacia atrás, con la segunda y la tercera sincronizadas. A través de los diferentes engranajes, las relaciones de giro, a la salida de la caja, son las siguientes:

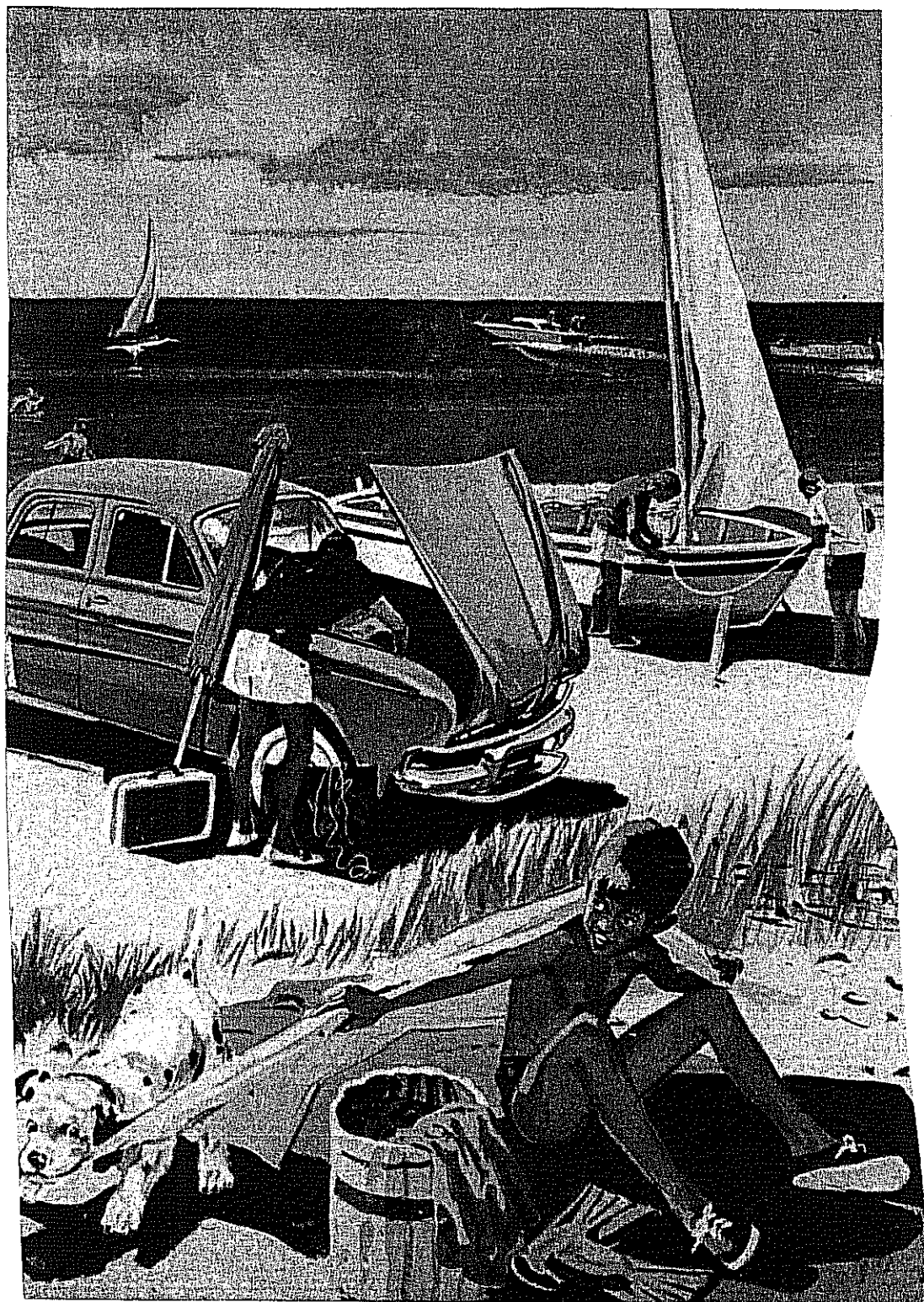
1ª	16,188 : 1
2ª	1,800 : 1 sincronizada
3ª	1,035 : 1 sincronizada
Marcha atrás	3,700 : 1

## PUENTE TRASERO

El grupo trasero es del tipo semiflotante con los engranajes del piñón y la corona de corte helicoidal, con una relación de 4,37 : 1 (corona, 35 dientes; piñón, 8).

Las relaciones finales de giro, a través del acople trasero, son:

1ª	16,188 : 1
2ª	7,875 : 1
3ª	4,528 : 1



RENAULT

Dauphine

IKA

¡Tenga el gusto de viajar a gusto! ... ¡Apro-  
veche plenamente sus vacaciones con la co-  
modidad total del Renault DAUPHINE-IKA!  
Todas las cualidades del Renault DAUPHINE  
-IKA lo hacen **más accesible y más con-  
veniente** para usted. Su excelente motor  
"Ventoux" consume sólo 5,9 litros cada 100  
kilómetros, lo cual le permitirá viajar **sin  
preocuparse por gastos mayores**. Median-  
te 4 puertas, baúl delantero de gran capa-  
cidad y suspensión "aerostable", el Renault  
DAUPHINE-IKA le proporciona **el confort**

y la **practicidad** que usted necesita, para  
que sus viajes sean un verdadero placer. Para  
sus paseos, para el trabajo cotidiano, para  
sus viajes de negocios... Adquiera **rendimien-  
to por poco dinero** y para muchos años!

Adquiera su vehículo con el **PLAN-IKA de PERMA-  
NENTE S.A.C. y F. 14** soluciones de financiación.  
Más de 260 concesionarios en todo el país, aseguran a  
su unidad un **eficiente service** y la línea más completa  
de repuestos legítimos.

# aquí está el RENAULT DAUPHINE



## SUSPENSION TRASERA

La articulación de las ruedas traseras es del tipo de semi-ejes columpiantes y la fijación lateral y longitudinal se realiza por intermedio de las cañoneras, que tienen una articulación que sólo permite un movimiento vertical, formada por dos pernos sujetos a la carcasa del diferencial y solidario con cada cañonera. Estos pequeños pernos soportan las solicitaciones laterales, oblicuas, longitudinales y torsionales.

Los elementos suspensorios son, como en el caso anterior, resortes helicoidales, y los amortiguadores, hidráulicos telescópicos.

Esto es en cuanto a los elementos de suspensión comunes. Además de ellos, el Dauphine cuenta con un auxilio de la suspensión, que recibe el nombre de Aerostable.

El Aerostable está formado, en la parte delantera, por tampones de goma, de forma especial, que rodean la varilla eje de los amortiguadores, en el extremo inferior. Los tampones están llenos de aire a la presión normal y son estancos.

En el tren trasero, el Aerostable toma otra forma. Lo constituyen dos almohadillas de goma (una por lado, entre la cañonera y el larguero longitudinal), cuya parte superior es metálica y está con ella herméticamente sellada. La cañonera tiene una protuberancia de forma conveniente que apoya contra la parte de goma del Aerostable. Las almohadillas están llenas de aire a presión atmosférica.

Cuando las cañoneras suben en relación a la carrocería, las protuberancias o pistones de ángulos suaves comprimen el Aerostable.

En la parte delantera el efecto es similar, pero los tampones son comprimidos entre la base del cuerpo del amortiguador y el brazo inferior de suspensión. En este último caso, el Aerostable reacciona a través del amortiguador.

Cuando la carga sobre los resortes aumenta, éstos se comprimen mucho, dado que son blandos, y pasado cierto límite los Aerostables comienzan su función.

Estas suspensiones adicionales tienen un endurecimiento progresivo de acuerdo con la carga, controlado y establecido por la forma de los tampones y de las almohadillas y pistones.

El Aerostable es un verdadero elemento de suspensión, un topé elástico al recorrido vertical ascendente de la rueda como podría serlo el resorte.

## CARROCERIA

La carrocería forma un conjunto rígido autosoportado, carece de bastidor propiamente dicho, aunque la estructura base está formada por el piso que, además de los nervios moldurados de refuerzo, tiene dos largueros longitudinales soldados.

Las demás piezas de la carrocería intervienen también, la rigidez del conjunto. Para la sujeción del grupo motor propulsor y de las suspensiones posee dos falsos bastidores formados por la prolongación de los largueros laterales longitudinales del piso.

Prácticamente, todo el conjunto está soldado con soldadura de punto, con excepción de ciertos lugares de difícil acceso, en los cuales interviene la autógena.

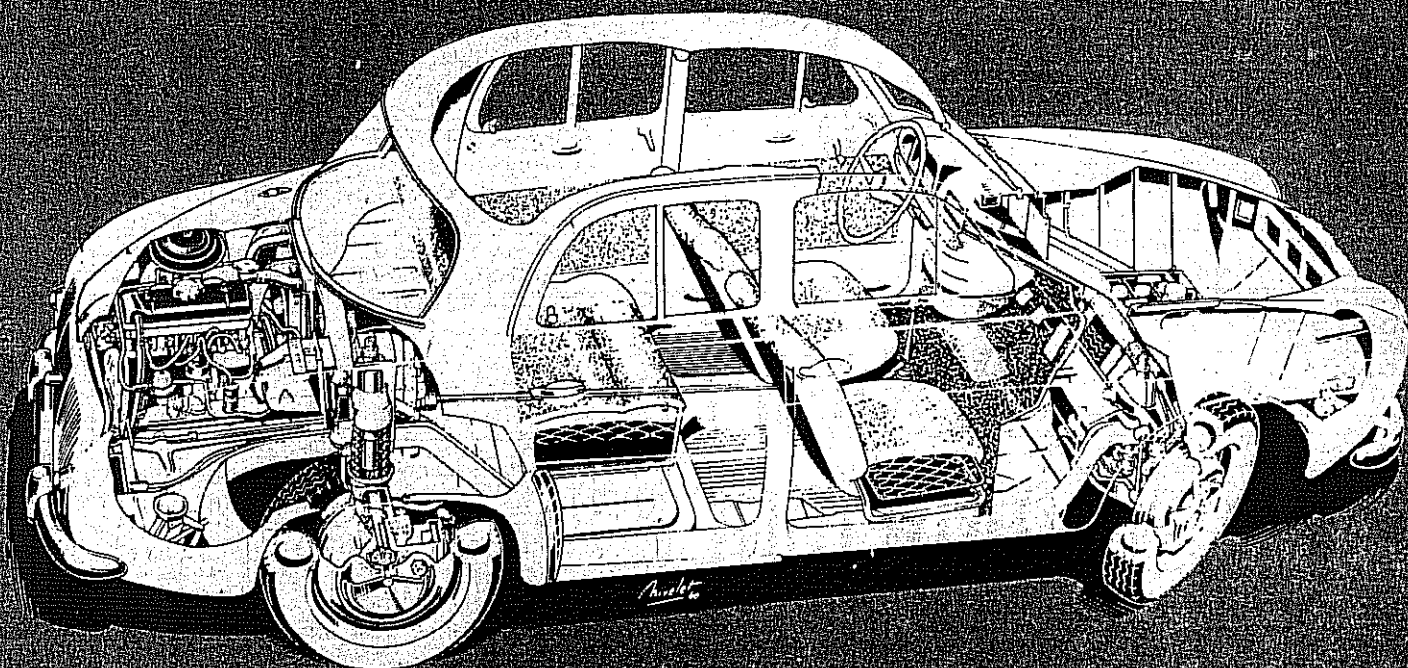
Las dos puertas traseras tienen trabas para evitar que los niños puedan abrirlas desde el interior, pero no impiden su apertura desde el exterior.

## DIRECCION

El mecanismo de dirección del Dauphine es del tipo piñón y cremallera, con una relación de desmultiplicación de 24:1.

Las ruedas delanteras tienen un registro angular exacto representado por las siguientes cifras:

Avance	11° 30'
Comba	0° ± 1'
Inclinación perno	10°
Convergencia	3 a 5 mm. de diferencia entre colas.



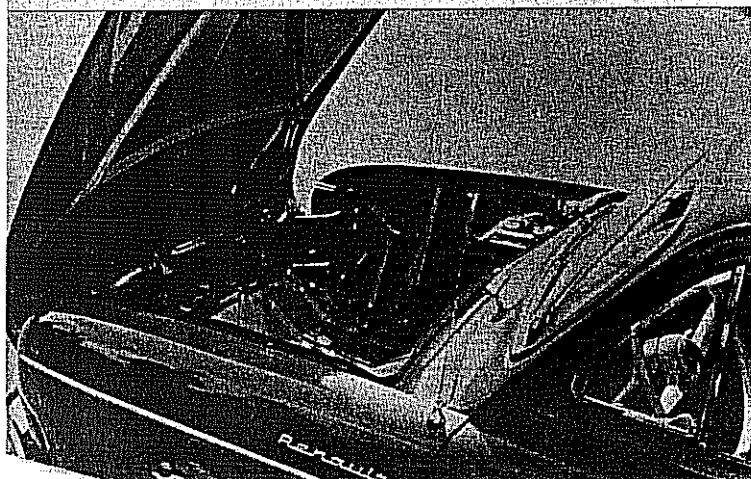
### SUSPENSION DELANTERA

La fijación de las ruedas delanteras es del tipo independiente una de otra, formada por dos brazos "A" por lado, colocados transversalmente al sentido longitudinal del automóvil. Ambos brazos "A" son de acero estampado y de distinto largo, formando un trapecio deformable.

El elemento suspensor lo constituye un resorte helicoidal que corre dentro de los brazos de suspensión, solidario en la parte superior de la carrocería, y en la inferior al brazo inferior de suspensión, sobre el cual actúa. Cada resorte lleva en su interior un amortiguador hidráulico telescópico.

Ambos conjuntos están vinculados entre sí, y a través de bujes fijos en la carrocería, por una barra antirrol en forma de "U" que trabaja de la siguiente manera: ambos extremos de la "U" están fijos a los brazos de suspensión y la barra se sujeta en la carrocería (propriadamente falso bastidor) por la sección recta de la barra transversal de la "U".

Cuando el automóvil toma una curva, tiende a inclinarse hacia el lado de afuera de la misma. Luego, la rueda de ese lado se pliega, venciendo el resorte de suspensión. La barra antirrol está fija a las suspensiones por sus extremos; entonces, el extremo exterior tiende a subir junto con la rueda. En este punto la barra sufre una torsión, ya que otro extremo, el interior, tiene sollicitaciones del sentido contrario. Por la torsión que sufre, y a través de los bujes en el falso bastidor, tiende a elevar la rueda interior, esto es, a plegar el resorte. De este modo, al subir la rueda interior el automóvil cae de ese lado, disminuyendo la inclinación y el rolido, que necesariamente le impone la fuerza centrífuga.

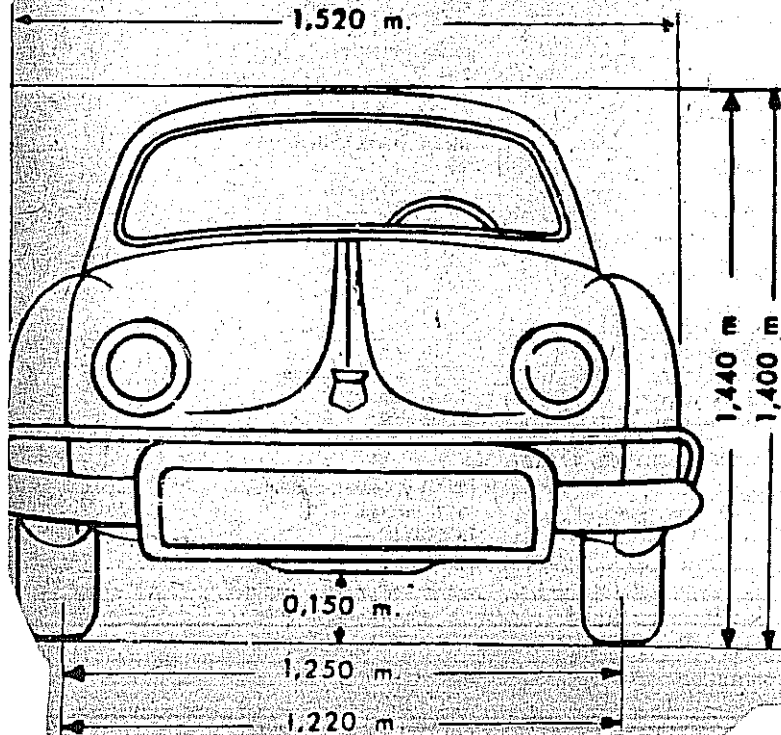


El Dauphine tiene estructura monocasco y suspensión independiente en cuatro ruedas (adelante trapecoidal, atrás eje oscilante). El baúl está adelante y, considerando el tamaño del auto, es espacioso. La batería es en el baúl, aislado del calor del motor. Nótese las clásicas entradas de aire cromadas sobre los guardabarros traseros.



aquí  
está  
el  
**RENAULT  
DAUPHINE**

Esquema de las medidas de frente del Dauphine. Es cómodo de estacionar por sus reducidas dimensiones.



**TABLA DE DETALLES DE LA  
CARROCERIA Y GENERALES**

Arranque eléctrico .....	si
Arranque en la llave de contacto .....	si
Bocina doble o simple .....	doble
Aro bocina en el volante .....	no
Luces en el motor .....	si
Luces en la guantera .....	no
Luces en el baúl .....	no
Apertura de las puertas delanteras .....	adelante
Colocación de la palanca de cambios .....	en el piso
Colocación de palanca freno de mano .....	en el piso
Medidor de nafta .....	aguja
Medidor de presión de aceite .....	luz verde
Medidor de temperatura .....	aguja
Amperímetro .....	luz verde
Parcial de kilometraje .....	no
Reloj .....	no
Canceros .....	uno (adelante)
Espacio para radio .....	si
Radio .....	no (opcional)
Lavaparabrisas .....	no
Limpiaparabrisas .....	eléctrico
Calefacción .....	si
Ventilador de calefacción .....	si
Rescato de luces del tablero .....	no
Traba de dirección .....	si
Comando de luces .....	columna de dirección
Comando indicador de vitajes .....	columna de dirección
Cerradura de las puertas .....	2 (adelante)
Cerradura del tanque de nafta .....	no
Cerradura en el baúl .....	no
Ventiletes de aire .....	2 (adelante)
Espejo exterior .....	no
Mánijas de puertas .....	tipo palanca
Tapizado .....	simil-cuero
Alfombra .....	goma
Respaldo delantero graduable .....	no
Posabrazos .....	no
Colocación de la batería .....	adelante
Viseras para sol .....	2
Ventanas .....	tipo levadizo adelan- te - tipo corredizo atrás.

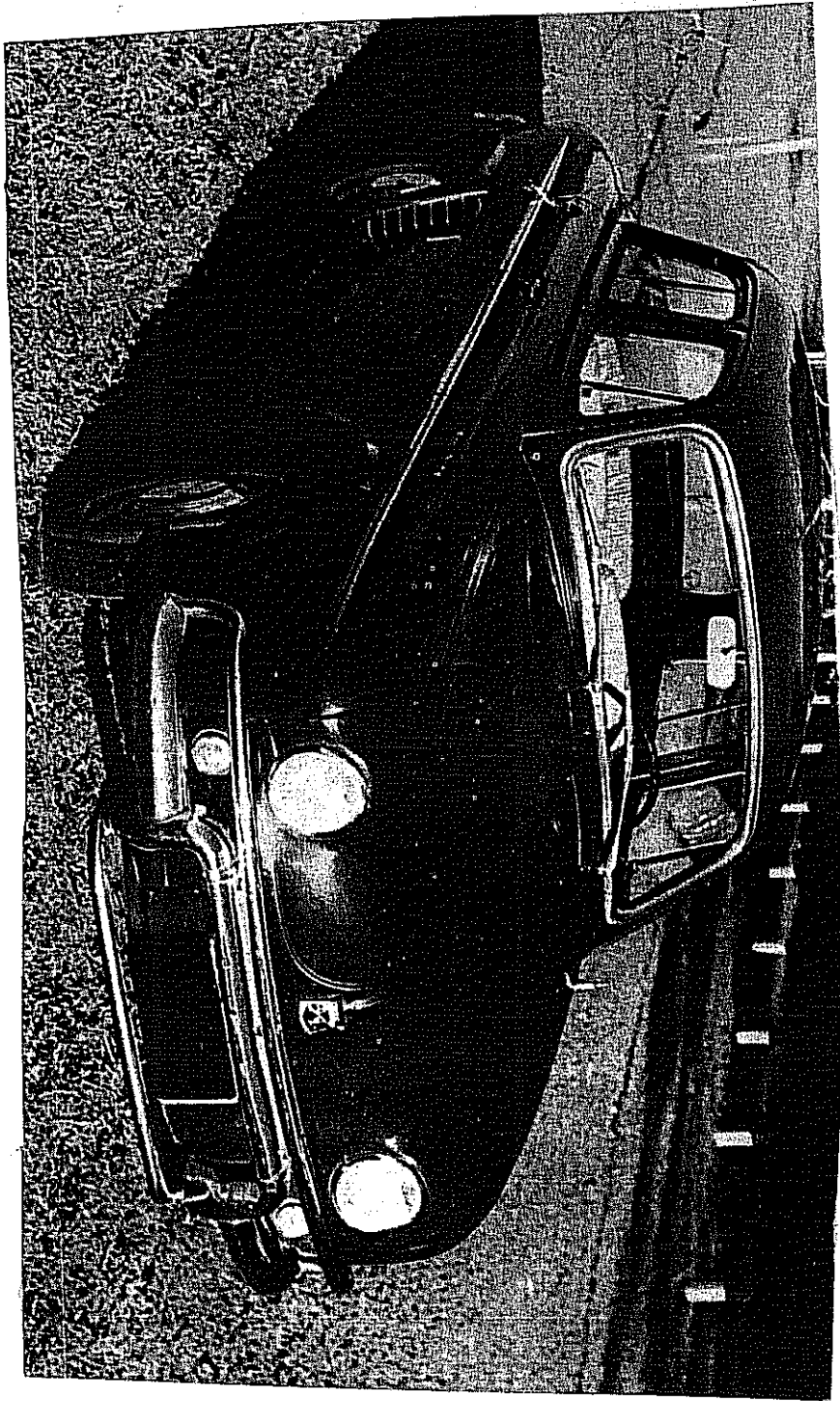
**FRENOS**

Los elementos de frenaje son hidráulicos en las cuatro ruedas y autocentrantes, con campanas de fundición de hierro sin pista postiza de frenado. El diámetro interior de las mismas es de 228,9 mm. (9") y el ancho de las cintas de freno 30 mm.

Los cilindros de las ruedas delanteras tienen de diámetro interno 22 mm., 3 mm. mayores que los correspondientes a las ruedas traseras, para que la presión sobre las zapatas delanteras sea mayor y neutralice, en cierto sentido y magnitud, la tendencia general al bloqueo de las ruedas traseras en sistemas de frenos iguales para ambos ejes. Los Dauphines actuales tienen patines de freno delanteros de mayor superficie que los traseros. Por ellos, las tuberías de los frenos de atrás tienen una válvula reguladora de presión que actúa a 50 kg. por centímetro cuadrado.

La medida de las cubiertas es de 500 x 15, con una presión de 13 libras por pulgada cuadrada adelante, y 19 libras por pulgada cuadrada atrás.

Esta gran diferencia de presiones se establece como uno de los medios para contrarrestar el inevitable sobreviraje u oversteer de la general de los automóviles con motor trasero. \*



7962

En las grandes competencias deportivas de este tipo, que ya son clásicas en ciertos circuitos, los Renault Dauphine han tenido actuaciones sumamente destacadas.

En efecto, para nombrar algunas de las más importantes ganadas recientemente, citaremos:

El Rallye de Montecarlo, probablemente la prueba más importante, difícil y consagratória fue ganado en 1958 por un Renault Dauphine.

El "Quinto rallye de la Costa de Marfil", corrido en febrero de 1959, en Africa sobre un circuito de 1.448 kilómetros de rutas sinuosas, polvorientas y bajo un sol abrasador.

El "Copa de los Alpes" con un recorrido de 3.857 kilómetros, sobre un circuito de alta montaña, a través de territorio de Francia, Italia, Austria y Suiza. Los Renault Dauphine resultaron ganadores en la clasificación final y en todas las categorías. Se corrió en junio de 1959.

"La Maratón de la Ruta" (Lieja-Roma-Lieja) sobre un recorrido de 5.050 kilómetros a recorrer en una sola etapa. Partieron 98 automóviles de los 104 inscriptos y solamente 14 llegaron al final. Los dos primeros puestos fueron ocupados por sendos Renault Dauphine.

Vista del tablero.



5,9/100; Número de cilindros 4; Capacidad (N° de personas) 4; Potencia efectiva (HP) 31; Capacidad tanque de nafta (lts.) 32; Cantidad de puertas 4; Medida neumáticos 135x380; Frenos Hidráulicos en las 4 ruedas; Velocidad máxima (km/h.) 115;

#### CONSIDERACIONES FINALES

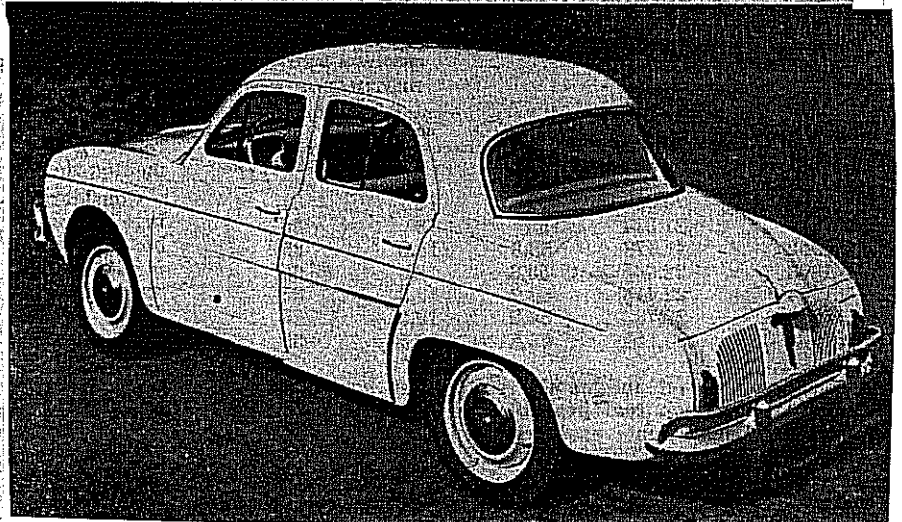
La experiencia de Renault en el campo de la industria automotriz data del año 1888 y su historia está íntimamente ligada a la del automóvil.

Resulta entonces de interés destacar el hecho de que una firma de esa importancia y de esos prestigios confíe a una joven empresa argentina, no solamente parte de sus capitales, sino su marca y su modelo más cotizado.

La sociedad de la gran empresa francesa, madura y hecha a la modalidad europea, con la vigorosa y pujante empresa argentina, es especialmente promisoría y constituye un hecho sumamente alentador.

#### CARACTERISTICAS TECNICAS DEL RENAULT DAUPHINE

Peso (kg.) 630; Distancia entre ejes (mm.) 2.270; Largo máximo (mm.) 3.950; Ancho máximo (mm.) 1.520; Altura máxima (mm.) 1.400; Despeje (mm.) 150; Radio de giro (m.) 4,55; Combustible: nafta; Consumo (lts./km.)

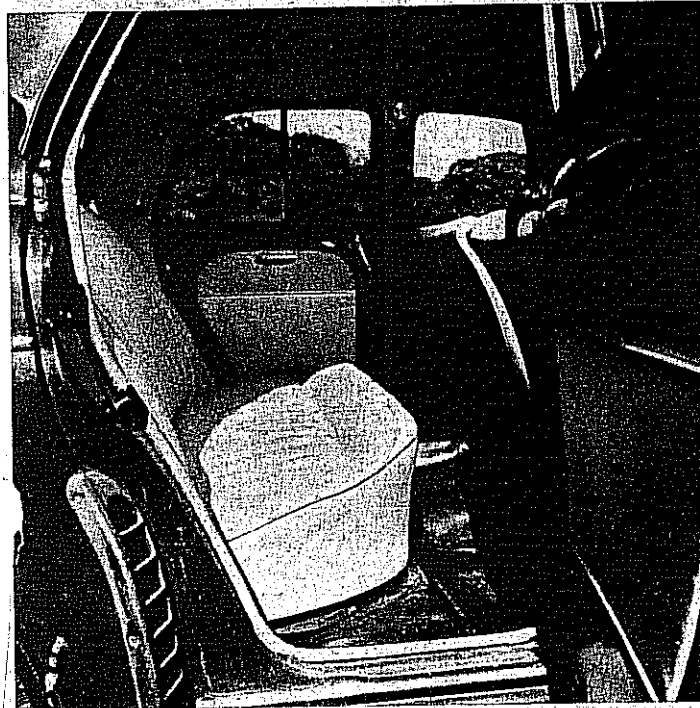


## RENAULT "DAUPHINE"



Puede decirse que el "Dauphine" es el más amplio de los "cuatro plazas", condición acentuada por el hecho de tener motor atrás y tracción trasera, con lo que, al no haber transmisión, el lugar que esta ocuparía es ganado para comodidad de los pasajeros. Además, el asiento trasero está ubicado delante de las ruedas, que no interfieren así para nada con el espacio interior. Los asientos delanteros, individuales, son regulables durante la marcha mediante cremalleras que los ajustan al largo de las piernas o a la manera de conducir. Y, por fin, es de los pocos coches chicos que tienen cuatro puertas.

La suspensión está constituida esencialmente por cuatro resortes helicoidales y otros tantos amortiguadores telescópicos ubicados en el eje de los mismos. Tomando apoyo en los traveses rígidos del casco, estos conjuntos aplican su acción



muy cerca de las ruedas. Una barra de torsión transversal, situada en la parte delantera, conjuga los desplazamientos verticales de las dos ruedas y evita el cabeceo.

El motor es de 4 cilindros y 4 tiempos, con válvulas a la cabeza. Su cilindrada de 835 cc. tiene una potencia de 31 HP a 4.250 rpm. Consume 6 litros cada 100 kms. a 75 kms/hora, que es su velocidad de crucero, siendo la máxima de 115 kms/hora, y puede almacenar 32 litros en su depósito de combustible. Para su sistema eléctrico emplea una batería de 6 voltios, con una capacidad de 75/90 amperios/hora.

El "Dauphine" mide 3,95 m. de largo, 1,52 m. de ancho y 1,44 m. de alto desde el piso, siendo su diámetro de giro de 9,10 m. Utiliza neumáticos de 135 x 380; su peso, vacío, es de 630 kgs. y admite una carga útil de 320 kgs. Su precio de venta al público es de pesos 274.500.

# CARROCERIA

**ESTILO:** La característica particular que lo distingue de otros coches es su estilo personal, de carácter bien definido. Su dibujo contruido en base a líneas curvas logra una homogeneidad agradable. Sus faros colocados en la tapa del baúl, lejos de los guardabarros, están bien protegidos y la forma de las defensas delanteras armonizan con el resto de la línea. Las tomas de aire para refrigeración del motor, establecen un plano distinto sin romper la limpieza del diseño.

A pesar de tener cinco años, su dibujo no perdió actualidad y solamente la limitada superficie lateral de las ventanas denotan su edad. Por su forma, la carrocería es de fácil limpieza y según los chapistas, de fácil reparación.

**GRADO DE TERMINACION:** La terminación es buena en general, sobre todo exteriormente. En el interior tiene numerosos detalles que deberían ser mejorados, ya sea por la pobreza de su acabado, por ejemplo la pintura del tablero, como por su rápido deterioro con el uso.

En el rango internacional es insuficiente pero es más que buena en nuestro medio, y que con el mejoramiento de la mano de obra basado en la mayor experiencia a recoger, se puede mejorar notablemente, hasta lograr la calificación de excelente.

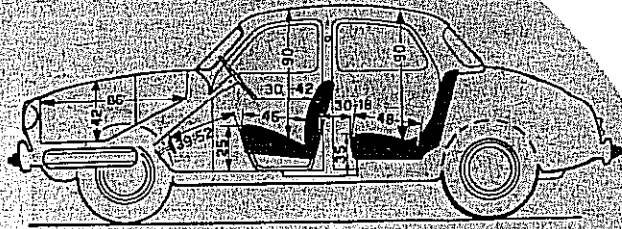
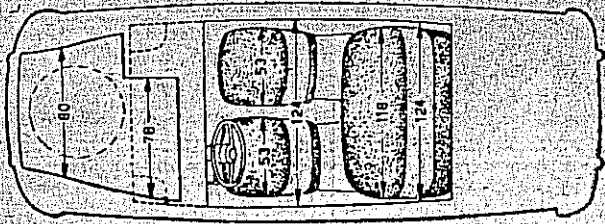
**CAPACIDAD:** El "Dauphine" IKA tiene capacidad efectiva para cuatro personas, pudiendo con cierto sacrificio viajar cinco. Aprobamos los asientos delanteros separados, así como las puertas abisagradas en su parte anterior y provistas de un ingenioso y efectivo sistema para mantenerlas abiertas. Estas últimas permiten un acceso fácil al vehículo.

Los asientos son un poco incómodos, sobre todo en viajes largos. Son excesivamente duros, faltos de apoyo lateral y, lo más importante, su perfil no se adapta a las necesidades medias del cuerpo humano, careciendo de apoyo en la región lumbar.

Los sillones delanteros pueden desplazarse generosamente sobre sus guías, pero en su posición más retrasada impiden viajar con comodidad a las personas que ocupen el asiento trasero.

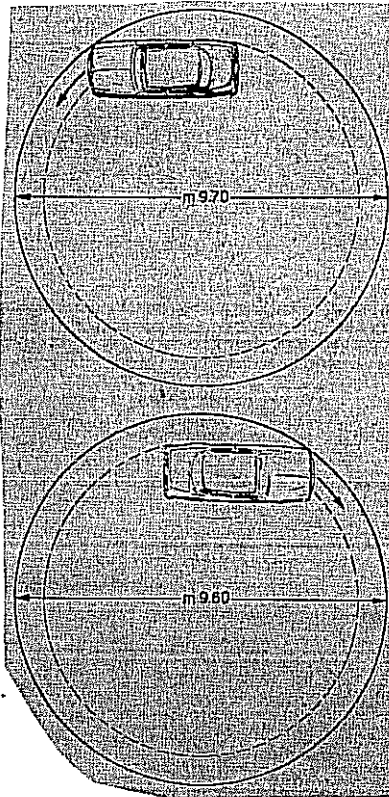
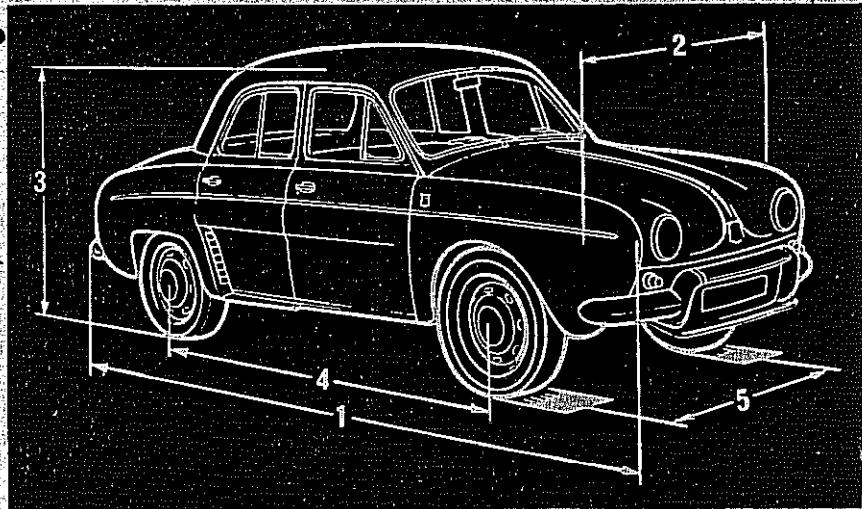
El baúl es de capacidad superior a la normal en automóviles de ese tamaño. La tapa se abisagra adelante y aunque implique una relativa incomodidad en la carga y descarga, es más acorde con las normas de seguridad. La traba de la tapa del baúl está ubicada en la parte inferior del tablero.

**PESO:** En orden de marcha: 630 kg. Con dos personas: 780 kg. distribuidos así: 327 kg. adelante (42%) y 453 kg. atrás (58%). Con carga completa, es decir cuatro pasajeros y 50 kg. de equipajes: 1.010 kg. de los cuales: 464 kg. sobre el tren delantero (46%) y 546 kg. sobre el tren trasero (54%).



## MEDIDAS GENERALES

- 1) Longitud exterior total ... 3,96 m
- 2) Ancha exterior total ... 1,52 m
- 3) Altura total vacío ... 1,44 m
- 4) Distancia entre ejes ... 2,27 m
- 5) Trocha delantera en el suelo: ... 1,25 m
- Trocha trasera en el suelo ... 1,22 m
- Distancia al suelo: ... 0,15 m
- Convergencia de las ruedas delanteras ... 3 a 5 mm
- Angulo de avance ...  $10^{\circ}$
- Angulo de caída ...  $0 \pm 1^{\circ}$



**DIRECCION.** El ángulo de avance acentuado ( $10^{\circ}$ ) hace que en los momentos de giro del coche, la punta de eje se sobrecargue de peso, al levantar la carrocería. Esto produce un endurecimiento paulatino de la dirección a medida que se dobla más y hace que el retorno sea muy rápido.

El poco peso del "Dauphine" favorece para que el endurecimiento sea leve y no cansé.

La geometría del grupo suspensión y dirección fué diseñado así para equilibrar los factores de sobreviraje y dar al coche mayor estabilidad.

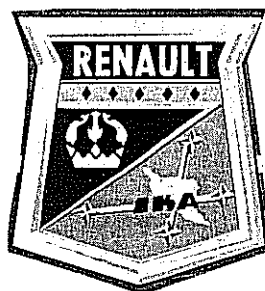
La dirección es precisa, suficientemente rápida, no transmite las irregularidades de la calle. En la montaña aguliza al coche dándole un toque de auto sport.

El sistema de dirección es a cremallera y el volante de 40 cm. de diámetro, da  $4 \frac{1}{2}$  vueltas de tope a tope. El diámetro de giro considerando la rueda delantera exterior, es 9,20 m. girando hacia la izquierda y 9,60 m. a la derecha. Considerando la parte de la carrocería que más sobresalga en la maniobra de giro, en este caso el extremo del paragolpes delantero, es 9,70 m. a la izquierda y 9,60 m. a la derecha.



### DAUPHINE

Un problema solucionado sólo hace muy poco —el de las tres velocidades con segunda muy larga y primera sin sincronizar— nos apartó afectivamente de este autito que, sin embargo, mostró sus cualidades en ruta, cuando el incansable y sereno zumbido del motor a 90 km/h refirmó la calidad Renault. Para familias tiene cuatro puertas y un baúl muy generoso; es bastante ágil (aunque el coche que nos cedieron para testear no andaba muy bien) y la dirección es liviana, aunque algo desmultiplicada ("poco directa"). El motor es de excelente calidad y nunca ha dado problemas. La suspensión trasera ha sido motivo de muchos comentarios. La solución es no cargarlo atrás excesivamente, y además si se vencen los espirales originales, ponerles otros standard, y no hacer cosas raras.

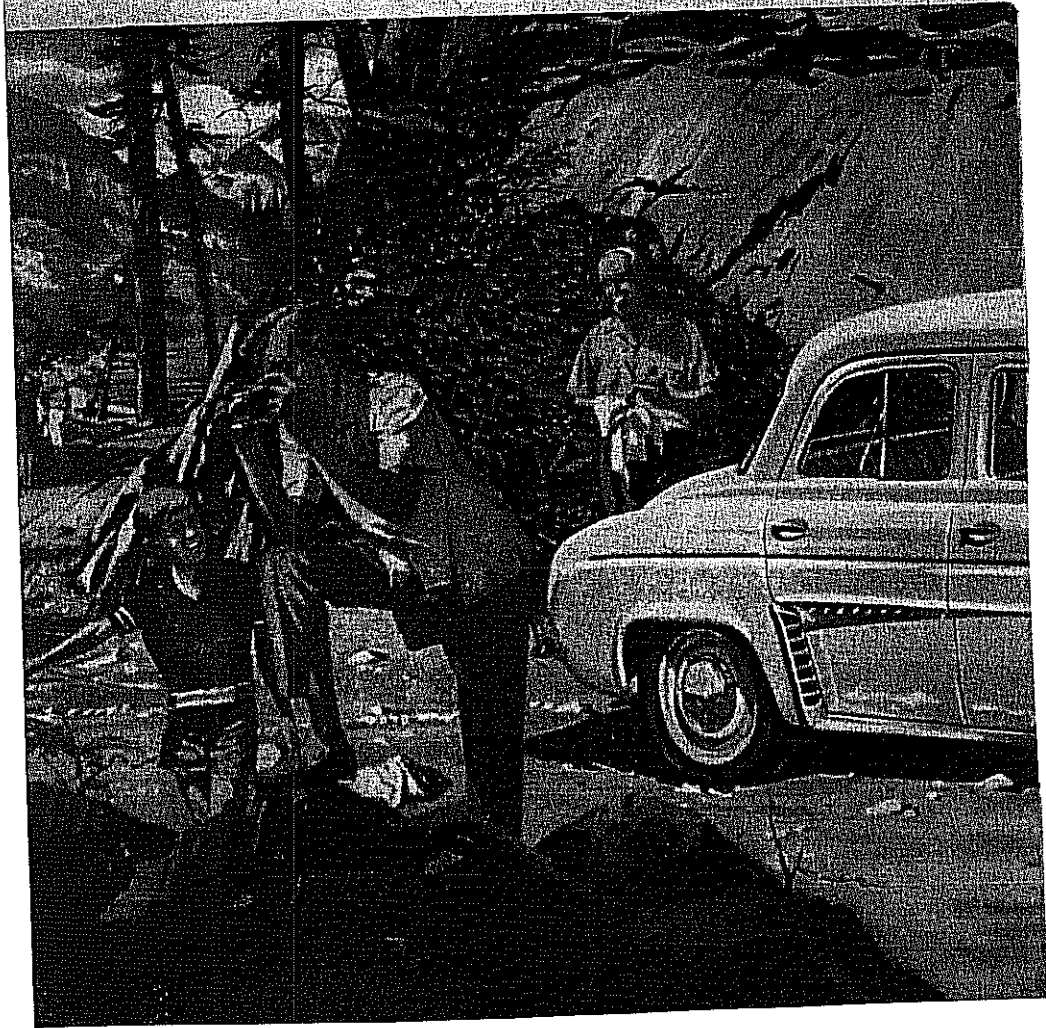


Lleva

RENAULT

*Dauphine*

IKA



## ventajas y trae satisfacciones

¡Alquiera usted todas las ventajas que sólo se pueden recibir de un automóvil de mucho mayor precio!

El excelente motor "Ventoux" del Renault DAUPHINE-11CA sólo consume 5,9 litros cada 100 kilómetros, lo cual le permitirá viajar sin preocuparse por gastos mayores. Sus cuatro puertas, la famosa suspensión "nerostable" y el baúl delantero de gran capacidad, le proporcionan comodidad múltiple!

...Por eso, para sus viajes de negocios, para sus vacaciones, para su trabajo cotidiano. Obtenga más satisfacciones con este automóvil más completo!

Y SI ADEMÁS DE TRANSPORTE, SUS NECESIDADES DE TRABAJO REQUIEREN UN VEHÍCULO FUERTE Y RUDO APTO PARA TODA TAREA, IKA LE OFRECE LA LÍNEA MÁS COMPLETA DE VEHÍCULOS UTILITARIOS.

SERVICE y repuestos legítimos... ¿dónde está el donde vaya!

CONSULTE AL CONCESSIONARIO IKA DE SU ZONA



1962

**Y yo no tengo una puerta?**

**NO.** El Dauphine sólo tiene 4 puertas. En verdad, es el único coche en su categoría que tiene 4 puertas. Todas se abren hacia adelante, contra el viento, en el sentido lógico de la seguridad. Las traseras tienen un dispositivo especial para que los niños no puedan abrirlas accidentalmente. Estas y muchas otras ventajas de confort y seguridad hacen del **RENAULT DAUPHINE IKA** un automóvil irremplazable. Aprecie Ud. también estas virtudes visitando al concesionario IKA más cercano y solicitándole una demostración de manejo.

# **Renault Dauphine**

**IKA**

ES UN PRODUCTO DE INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA

Ahora nuevo Plan IKA de financiación ofrecido por Permanente S.A. como mandataria de IKA. Intereses desde 1%... desde 25% contado y plazos de hasta 30 meses.

aquí  
está  
el  
**RENAULT  
DAUPHINE**

