

Artículos Técnicos de Revistas de la Época: Parte 4



Para bajar los demás manuales entra a
www.clubgordini.com

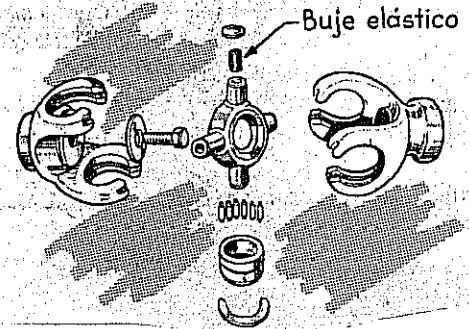
ruido de las juntas universales

MODELO: Renault "DAUPHINE" - I. K. A.

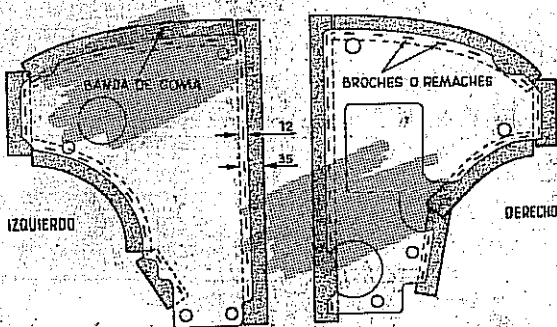
FALLA: Ruido de las Juntas Universales.

RAZON: Vencidos los bujes elásticos alojados en la cruceta de articulación de puente trasero.

SOLUCION: Cambiar los bujes elásticos, solicitándolos por el Número de Pieza 6.069.413 (ver pág. 31-30 Manual Repuestos), al Departamento de Repuestos y Accesorios, Córdoba.



sellado de panel aislante de radiador



MODELO: Renault "DAUPHINE" - I. K. A.

FALLA: Calentamiento anormal del motor.

RAZON: Uso del vehículo en zonas cálidas o tránsito muy intenso.

SOLUCION: Entre las planchas de cartón ubicadas a los costados del radiador y la carrocería, colocar una banda de goma de 35 mm de ancho y 2 mm de espesor, uniéndola a dichas planchas con broches o remaches.

Los modelos Dauphine y Gordini

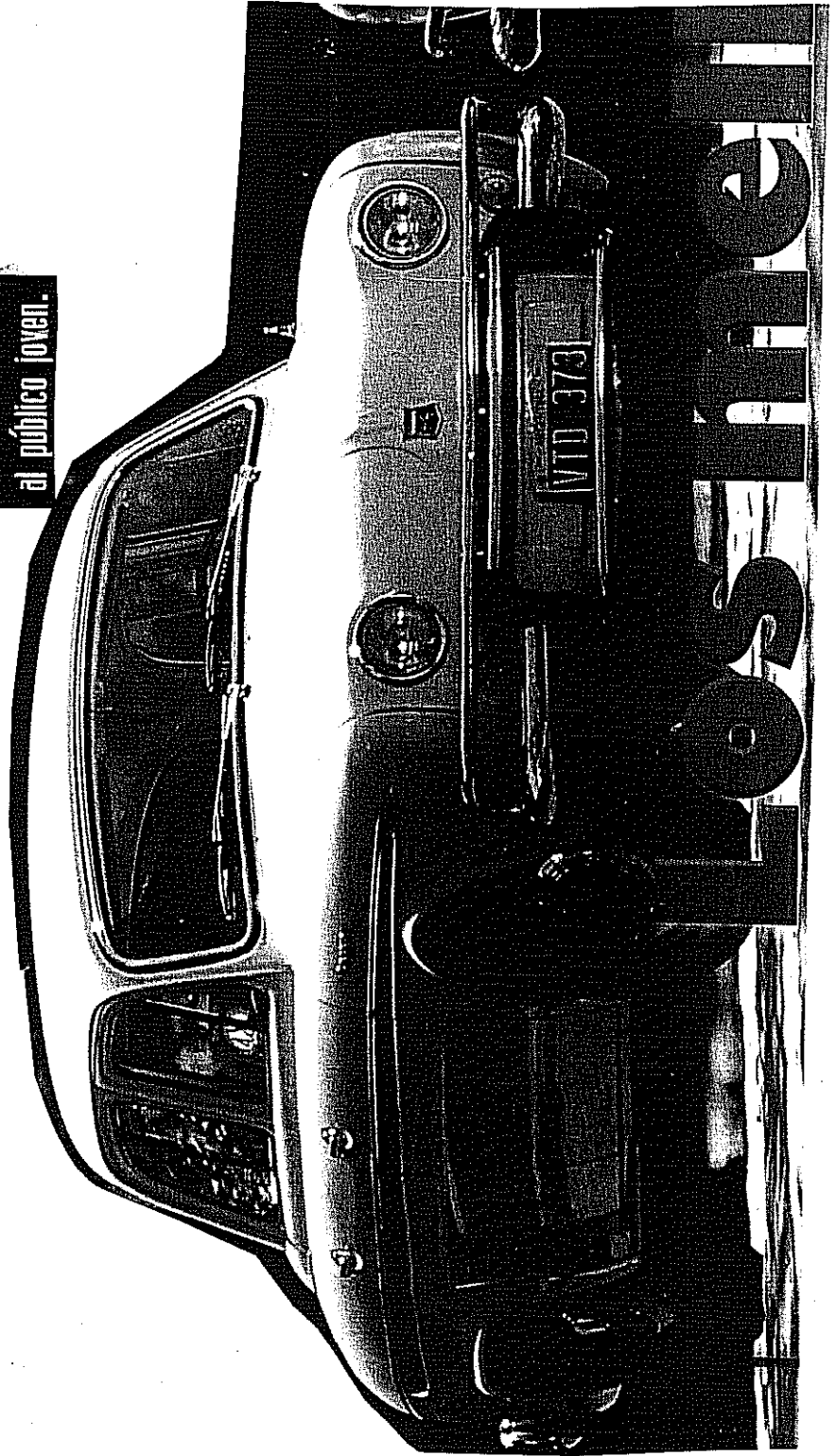
fueron los hermanos Renault que conquistaron

a la Argentina en la década del '60,

con una estructura pequeña y mecánica confiable.

Además de ser autos de familia sedujeron

al público joven.



LOS TITIGI

A mediados de la década del '50, los gerentes de importaciones de Renault descubrieron algunos defectos en el 4CV, un modelo que le dio muchas alegrías a la marca. Desde ese momento, el objetivo era construir un vehículo que se adaptara al mercado europeo y que fuera elegante. Los primeros dibujos se habían empezado a confeccionar en 1951, aún cuando el 4CV ensanchaba las arcas del rombo. El proyecto se denominó 109. Luego de 5 años de exigentes testeos, el 6 de marzo de 1956 fue presentado en Francia el Dauphine, que junto a su hermano menor, el Gordini, conquistarían a la Argentina durante la década del '60.

Las expectativas por el Dauphine eran tan grandes que se construyeron plantas de ensamble en Bélgica, Irlanda, Sudáfrica y Gran Bretaña. Además, fue el vehículo de mayor importación en Estados Unidos, luego del Volkswagen Escarabajo, cuando todavía los monstruosos motores V8 rugían por las calles norteamericanas.

El Renault Dauphine fue tan elegante como se lo había pensado. La firma del rombo le regaló una unidad color azul a la reina Isabel II, lo que demostraba la jerarquía que ostentaba el modelo en aquella época. Este tenía un motor de 4 cilindros, 850 cc y de 23 HP, con una caja de

velocidades de 3 marchas. En su diseño dominaban las líneas curvas. En 1962, la compañía Gordini incrementó la



potencia del impulsor y le incluyó la cuarta velocidad, dejándole lugar al origen de la versión melliza que se diferenciaba en estética por la bagueta lateral más ancha y pintada de otro color.

DIEZ AÑOS **de gloria**

Si bien durante los últimos años de la década del '50 se vieron en la Argentina algunos Dauphine importados, la historia comenzó a escribirse en 1960, dándole comienzo a 10 años de gloria. Teniendo en cuenta lo adaptable que era el modelo para los caminos nacionales y en lo popular que se había convertido en el Viejo Continente, en 1959, Industrias Kaiser Argentina (IKA) firmó con Renault un contrato de asistencia técnica y licencias para fabricar el vehículo en el país. De esta manera, en julio de 1960, ante las expectativas del público, IKA lanzó el Dauphine, al mismo tiempo que presentaba el Bergantín.

La versión argentina contaba con el motor 4 cilindros de 850 cc, 26,6 HP a 4.200 rpm y caja de cuatro marchas, que le permitía alcanzar los 100 km/h. La novedosa combinación de motor trasero y carrocería de 4 puertas fue aceptada de inmediato por el público. En su primer año de producción salieron de la planta de montaje 3.772 unidades y en 1961, se vendieron 18.042.

APARECE

el gordini

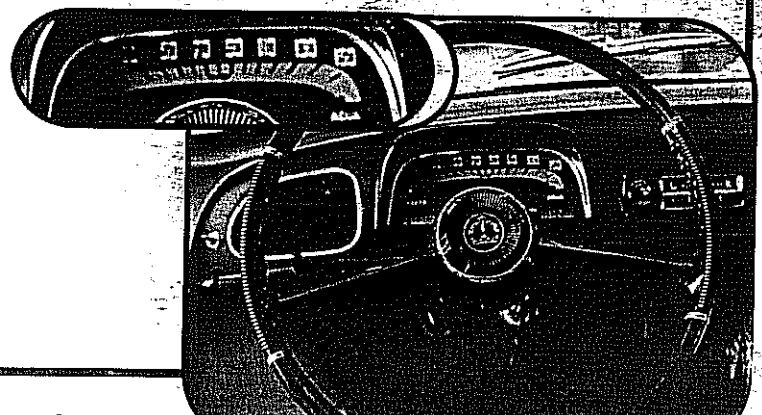
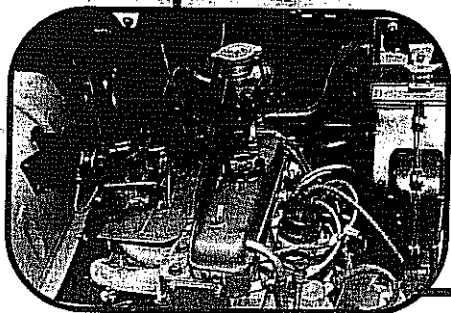
Dauphine comenzó a incursionar en el automovilismo deportivo, en la categoría Standard, y la juventud eligió a este vehículo porque no sólo podía ser usado como auto de familia sino que también era un vehículo que podía considerarse deportivo. Ante esta necesidad del mercado de mejorar las condiciones mecánicas, en 1962 Renault lanzó el Gordini con el mismo motor Ventoux de 845 cc, aunque con la mejora en la potencia con 35,5 HP a 4.500 rpm, mayor compresión, un carburador más grande y la caja de cuatro marchas. Estas modificaciones le permitían al Gordini llegar a los 130 km/h de velocidad final, es decir, que desarrollaba 30 km/h más que su hermano menor. Al poco tiempo de presentarse el Gordini, Renault buscó promocionar su nuevo modelo en las pistas y con-

formó un equipo oficial. Los resultados no tardaron en aparecer en el Turismo Anexo J, compitiendo con autos de mayor cilindrada como el Auto Union. La mayor parte de la carrera deportiva del Gordini en el automovilismo nacional, fue protagonizada por el 1093, una versión de carrera francesa que nunca se fabricó en la Argentina. Los pilotos que más se identificaron con el Gordini fueron *Gastón Perkins* y *Eduardo Coppello*. Este último llevó al pequeño auto francés a quedar en la historia del Turismo Carretera, luego de liderar una competencia en el autódromo de Buenos Aires durante varias vueltas hasta tener que abandonar. El auto preparado por Oreste Berta se había burlado de los coches de 6 cilindros.



Simple.

Una de las mayores virtudes tanto del Gordini como del Dauphine, era la simpleza de sus piezas del interior y del motor.





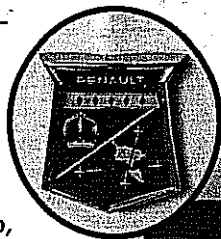
Gambios PARA LOS DOS

En 1964, se aumentó la compresión de los motores Ventoux de ambos modelos, al ser llevada a 8 a 1. En el Dauphine la potencia se incrementó a 33 HP a 4.200 rpm, pero la mecánica del Gordini seguía sacando diferencia ya que se le otorgaron 40 HP a 4.500 rpm.

La última modificación que recibió el Dauphine fue en 1966, cuando se le adaptó la misma caja de velocidades que la del Gordini, con 4 marchas. En 1969, éste último se empezó a comercializar con calefactor, lavaparabrisas y parcializador de kilometraje, y traía como opcional el tacómetro, volante de madera, cinturones de seguridad y radio.

A partir de su aparición, el Gordini siempre vendió más unidades que su antecesor, a pesar de que durante toda la década

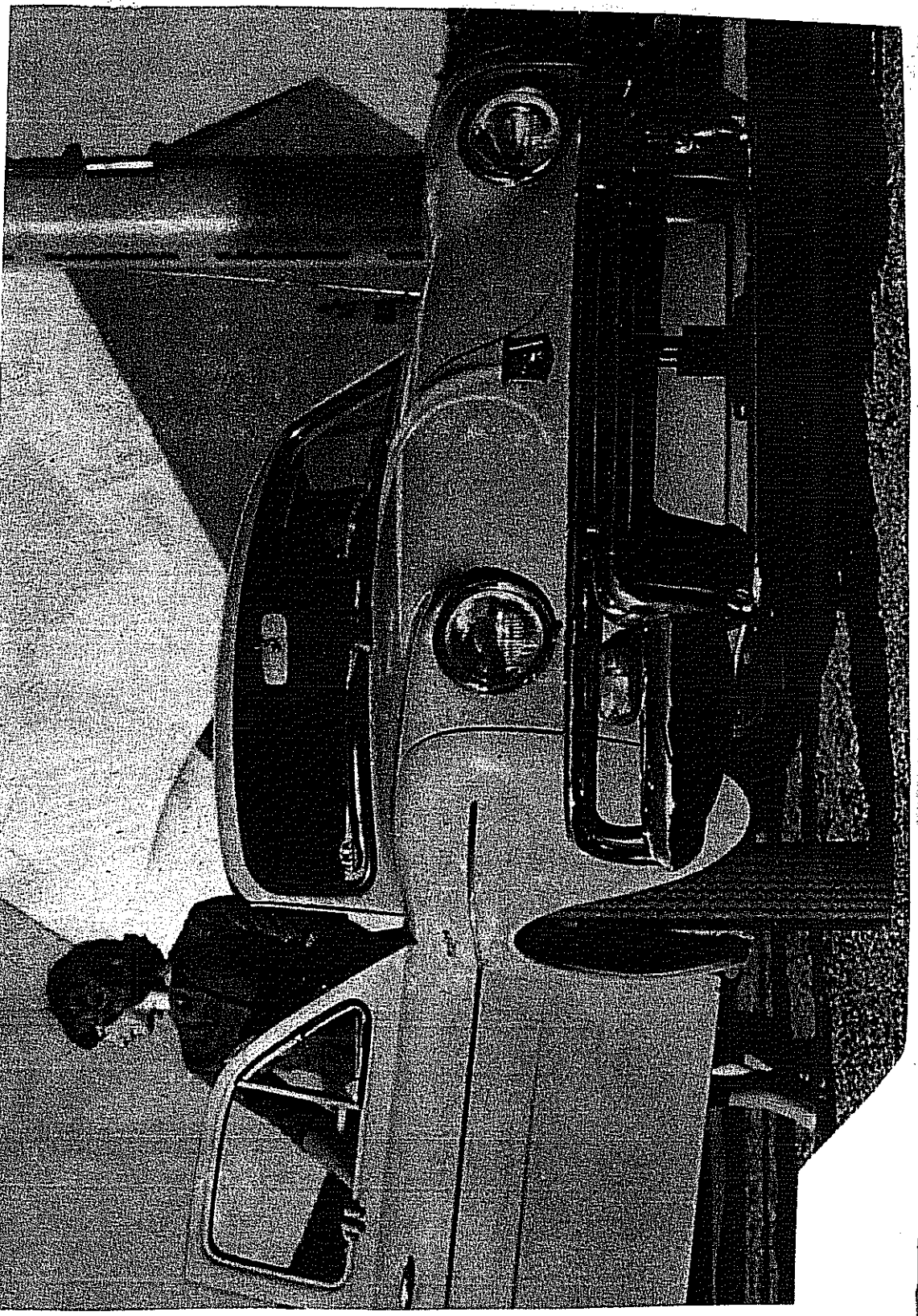
de producción el Dauphine vendió más unidades que el Gordini. Desde 1960 hasta 1970, los mellizos de Renault se vendieron en cantidades que ya no existían más. Como consecuencia de esto, en 1970 los mellizos dejaron de fabricarse por falta de una década de éxito.



PRODUCCIÓN DEL DAUPHINE

	1960/65	1966/70
Dauphine	43.706	2.6
Gordini	16.541	4.7

1962



En la largada del 2º Gran Premio Standard con el Dauphine que volcó en Chabás. En el torpedó el escudo del Club de Automóviles Sport.



(JACKIE FORREST GREENE)

OTRO RENAULT DE IKA

FUE presentado a la prensa, en los jardines del Golf Municipal en Palermo, el Renault Gordini, nuevo compacto fabricado por Industrias Kaiser Argentina en su planta de Santa Isabel, Provincia de Córdoba. Hizo la presentación el señor James McCloud, cumpliéndose simultáneamente en las 40 concesionarias de esa firma en la Capital Federal, Gran Buenos Aires y en 219 concesionarias del interior del país. Las posibilidades de venta y entrega del nuevo producto IKA son inmediatas.



Características

El diseño del motor pertenece al conocido técnico italiano Amedeo Gordini, quien lo creó por especial encargo de la Régie Nationale des Usines Renault. Es, pues, un motor Gordini, tipo 670/5, con válvulas a la cabeza, potencia de 35 HP, cuatro cilindros verticales, 845 cc de cilindrada y una relación de compresión de 7,75:1. El precio de venta es de 367.900 pesos al público, puesto en fábrica. Al efectuar su presentación, el ingeniero McCloud señaló que la producción ha sido encarada de manera que se haga posible el sistema de "venta

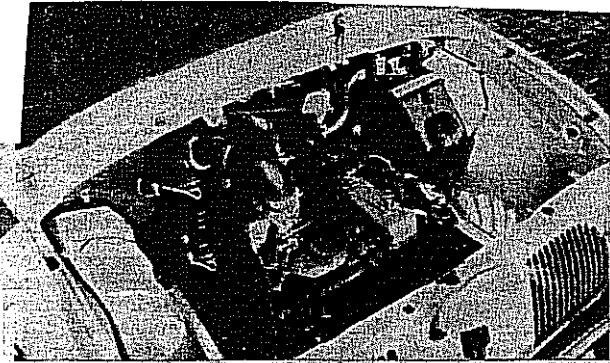
y entrega". Más adelante manifestó McCloud que el contenido de fabricación nacional de este automóvil es muy superior al exigido por la Secretaría de industria, y que el lanzamiento del Gordini constituye una nueva afirmación de fe de la empresa que dirige, en el porvenir del desarrollo nacional.

En el concepto de sus fabricantes, el Renault Gordini está destinado a quienes deseen un automóvil económico, a la vez potente, ágil y veloz, que brinde al mismo tiempo la utilidad de un coche de paseo y las satisfacciones de un vehículo deportivo.

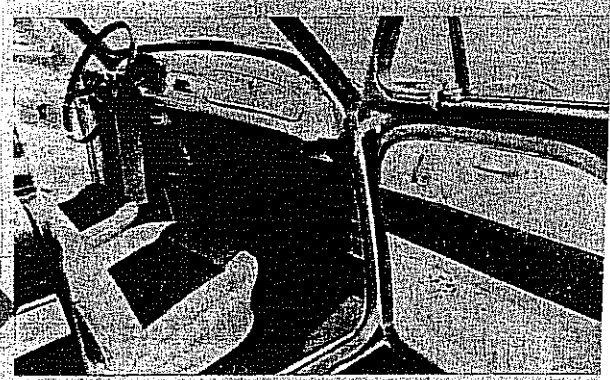
El Renault Gordini mostrando sus "entrañas".

7962

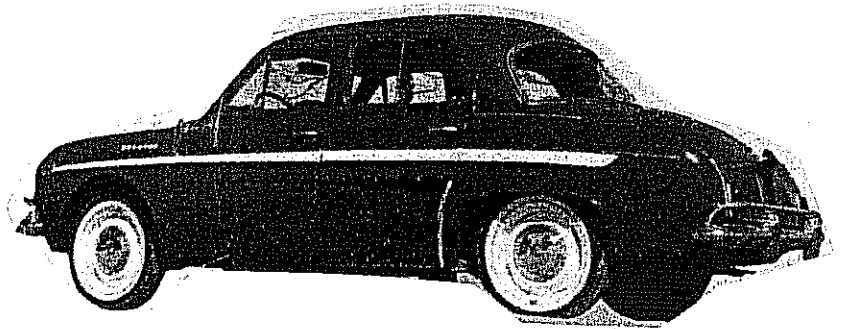
El potente motor trasero cuatro cilindros del nuevo producto de Industrias Kaiser Argentina.



Amplios asientos reclinados en tres posiciones, atractivo tablero y comodidad para el manejo, tres importantes características del Renault Gordani.



**AQUI ESTA EL
RENAULT
GORDINI**



Todo se perfecciona más tarde o más temprano, aun en los automóviles. En algunas ocasiones surge un modelo de gran éxito y permanece en su forma original durante algunos años. Este es el caso Gordini.

El éxito comercial del modelo Dauphine es indiscutible y se mantiene a través de los años, pero renovarse es vivir, y consecuente con eso surge el modelo Gordini, que como es lógico, es más que "la Dauphine".

A continuación de éste se pueden escribir muchas cosas, algunas de las cuales podrían ser más motor, pi-que, lujo y precio. Partiendo de la misma base, Industrias Káiser Argentina incorpora a la Dauphine las mejoras establecidas por Amédée Gordini, un franco-italiano cuyo fuerte consiste en todo lo relacionado con motores y automóviles de características deportivas y hasta, en algunos casos, decididamente de competición.

Gordini le dio al motor Dauphine ese toque deportivo que evidentemente le faltaba, y desde un automóvil de turismo lo llevó a algo que se asemeja mucho a un gran turismo. La diferencia fundamental entre el Gordini y la versión Dauphine radica en el motor y en la caja-puente.

Todos los elementos mecánicos, fuera de los nombrados, han sufrido pocas o ninguna variaciones. Desde el exterior se nota algo más de terminación, algún filete nuevo, etc. El cockpit está mejorado, los asientos tienen un diseño deportivo más acentuado y el interior es más lujoso.

MOTOR

Como en el caso de "la Dauphine" el motor está colocado en la trasera del automóvil por detrás del eje ideal de las ruedas traseras. De este modo se utiliza para el motor el lugar que correspondería al baúl de equipajes en un diseño común de motor adelante.

Consiste en un cuatro cilindros en línea, colocados verticales, de cuatro tiempos. El block del motor es de fundición de hierro gris y lleva camisas removibles húmedas, esto es, están en contacto superficial con el agua de enfriamiento. El diámetro interno de las camisas es de 58 mm. y la carrera de los pistones llega hasta los 80 milímetros. La cilindrada total es de 845 centímetros cúbicos. El índice de compresión está llevado hasta 7,75 : 1, contra 7,25 : 1 del Dauphine.

La potencia máxima resulta de 36 CV (35,5 HP) a 4.500 revoluciones por minuto. Los pistones son de aleación liviana de aluminio y llevan tres aros, los dos superiores de compresión y el inferior de control de aceite.

Las bielas son forjadas, con el pie cortado en diagonal, y se conectan a través de cojinetes bimetálicos con el cigüeñal también forjado que gira sobre tres bancadas con el mismo tipo de elementos antifricción.

La tapa de cilindros es de fundición de aluminio y lleva las válvulas dispuestas en sentido longitudinal. La diferencia de compresión está dada por la forma de la cámara, una de las diferencias entre el equipo normal y el Gordini. Dentro de la tapa misma,

RENAULT GORDINI

las variaciones son menores. Las válvulas están comandadas por el árbol de levas único, ubicado a la derecha del block que recibe fuerza desde el extremo trasero del cigüeñal, a través de una cascada de engranajes. La conexión entre el árbol de levas y las válvulas se hace a través de los convencionales botadores y balancines.

La alimentación del motor Gordini se realiza a través de un Solex 32 PI BT descendente que tiene cebador automático para arranque en frío, por un sistema de resorte termostático y bomba de pique. El sistema se completa con una bomba de nafta marca S.E.V. modelo 48 AJ que lleva una presión de trabajo de 190 gr/cm² (2,70 lbs. pulg²). El tanque de combustible, situado adelante, contiene 32 litros.

La lubricación es forzada, con un circuito de presión completa para los cojinetes del cigüeñal y del árbol de levas, a través de los conocidos conductos internos. La bomba de aceite es del tipo de engranajes y tiene una presión de trabajo de 1,2 kg/cm² a 600 rpm y 2,4 a 3,4 kg/cm² a 4000 rpm. El sistema va equipado con una válvula de retención del tipo de resorte cuya longitud libre es de 41 mm, espesor 0,8 mm y 10 espiras útiles.

El equipo de fábrica viene con filtro de aceite incorporado al circuito, por sistema de cartucho desechable. La cantidad de aceite lubricante con filtro incluido es de 3.250 cm. cúbicos.

El encendido está dado por el clásico circuito distribuidor-batería, y esta última tiene 6 Volts y 75-90 amperes hora. Las bujías deben ser AC 44 F (14 mm.) o equivalentes, con 0,5 a 0,7 mm (.020" a .030").

El sistema se gobierna con un regulador de tensión (o "de voltaje") Ducellier de dos elementos y doble contacto y se carga con un generador de 6,4 a 6,8 Volts y 30 amperes por hora a régimen máximo.

El enfriamiento es por agua de circulación forzada por bomba de paletas y por circuito de presión. Esta se mantiene por la válvula de la tapa de carga del radiador que mantiene una presión de hasta 0,28 kg/cm² (4 libras/pulg²). El control de la temperatura corre a cargo de un termostato que comienza a abrir a los 82° C y

abre totalmente a los 92° C, siendo la máxima temperatura normal de funcionamiento 100 ± 2° C. La capacidad del sistema con calefactor es de 4.600 centímetros cúbicos.

TRANSMISION

A continuación del motor se extiende un embrague monodisco seco con mando mecánico a cable desde el pedal correspondiente.

Dispuesta luego del acoplamiento trasero (caja de retorno), viene la caja de velocidades con cuatro relaciones de marcha hacia adelante y una hacia atrás con sincronización en la segunda, la tercera y la cuarta. Las relaciones de giro entre la salida del cigüeñal y la de la caja de velocidades son las siguientes:

1a.	3,70 : 1
2a.	2,28 : 1
3a.	1,52 : 1
4a.	1,035 : 1
M. Atrás	3,70 : 1

El acoplamiento trasero es por engranajes helicoidales, con una relación de 4,37 : 1. Luego, las relaciones finales entre la salida del cigüeñal y las ruedas es la siguiente:

1a.	16,17 : 1
2a.	9,86 : 1
3a.	6,64 : 1
4a.	4,52 : 1
M. Atrás	16,17 : 1

La palanca de comando de la caja de velocidad está localizada en el piso, entre los dos asientos delanteros. La transmisión del movimiento se hace por intermedio de una barra metálica que refleja los movimientos producidos por el conductor en una toma situada en la cara anterior de la caja.

SUSPENSION DELANTERA

La suspensión delantera es del tipo independiente, de trapecio deformable transversal. Ambos brazos, los superiores y los inferiores, están estampados en chapa de acero y tienen la forma triangular característica de este tipo de piezas. Los brazos van conectados a un travesaño también estampado en chapa que adopta la forma especial a tal efecto y que sirve también de vínculo de la carrocería portante uniendo los extremos delanteros de la misma.

El elemento de suspensión propiamente dicho es un resorte helicoidal

RENAULT GORDINI

que corre entre el miembro de unión de ambas suspensiones hasta una cazoleta ubicada entre las alas triangulares. El movimiento ascendente y el descendente están limitados por topes de goma que amortiguan las posiciones extremas de los brazos de suspensión.

Los bujes superiores e inferiores internos de los brazos de suspensión son de goma con eje de acero, completamente desarmables.

Ambos extremos de la suspensión delantera están vinculados entre sí a través de una barra antirrol o estabilizadora que está vinculada a través de bujes de goma con la carrocería y por unas bielitas articuladas. La barra afecta la forma de "U".

Cuando el automóvil toma una curva tiende a inclinarse hacia el lado de afuera de la misma. Luego, la rueda exterior se cierra comprimiendo el resorte de suspensión. En este punto la barra antirrol, que sigue la trayectoria impuesta por las ruedas, tiende a comprimir la rueda interior, con lo que se consigue que el lado interno del automóvil se acerque al suelo, disminuyendo el ángulo de rolido.

Como elementos de amortiguación, el Gordini incorpora dos hidráulicos telescópicos que corren por dentro del resorte de suspensión. En el extremo inferior del amortiguador se incorpora un elemento de goma que envolviendo el eje del mismo, hace de tope suplementario de seguridad.

SUSPENSIÓN TRASERA

El diseño de la suspensión de las ruedas posteriores es del tipo "swing axle" o semieje columpiante. Las ruedas están guiadas en un movimiento circular por las cañoneras, que pivotean a la salida de la caja-puente. Dentro de las cañoneras y a la altura del pivote se encuentra el movimiento universal de los palieres. Las reacciones longitudinales del tren trasero están también controladas por las cañoneras a la salida de la caja.

Sobre los extremos exteriores de ambas cañoneras existen unas cazoletas en donde apoyan los resortes helicoidales que son los verdaderos elementos de suspensión. Siempre sobre

el mismo plano y algo hacia adentro se encuentran los Aerostables, suspensiones neumáticas de goma que trabajan con la compresión a que las somete el movimiento ascendente de las cañoneras.

El tope de rebote es un correa que envuelve la cañonera por su parte inferior. Como en el caso anterior, los amortiguadores son telehidráulicos.

FRENOS

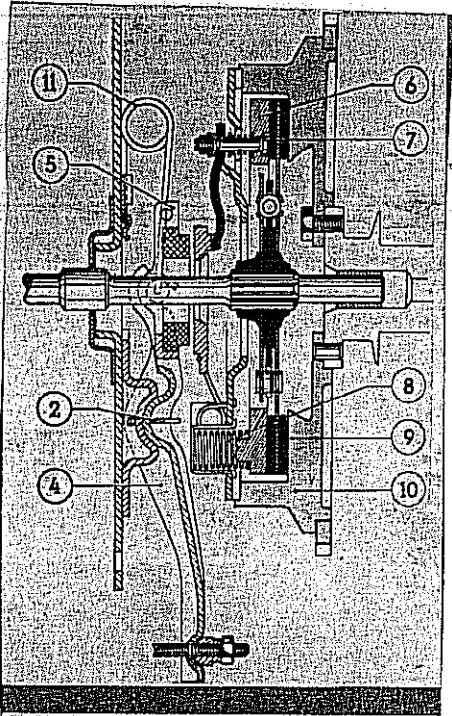
Los elementos frenantes son hidráulicos de campana autocentrantes en las cuatro ruedas, con campanas de fundición de hierro sin pista especial de frenado. Para conservar una correcta potencia de frenado entre las ruedas delanteras y las traseras, las cintas y los cilindros de las segundas son más grandes que los de las primeras. Diámetro de cilindros adelante 22 mm. y atrás 19 mm. Ancho de cintas de freno 35 mm. adelante y 30 mm. atrás. El sistema cuenta además con una válvula reguladora de presión que cierra el circuito trasero cuando la presión en el mismo sobrepasa los 50 Kg/cm².

DIRECCION

La caja de dirección es del tipo de piñón y cremallera con una relación de desmultiplicación de 24:1 entre ambos engranajes. La caja incorpora en su interior un resorte de retroceso colocado en cárter cerrado. El radio de giro del automóvil es, según fábrica, de 4,55 metros. Desde los extremos de la barra de dirección (la que lleva la cremallera) hasta los brazos de ruedas, corren las clásicas varillas regulables con movimiento universales. Todo el sistema se extiende por delante del eje ideal de las ruedas delanteras.

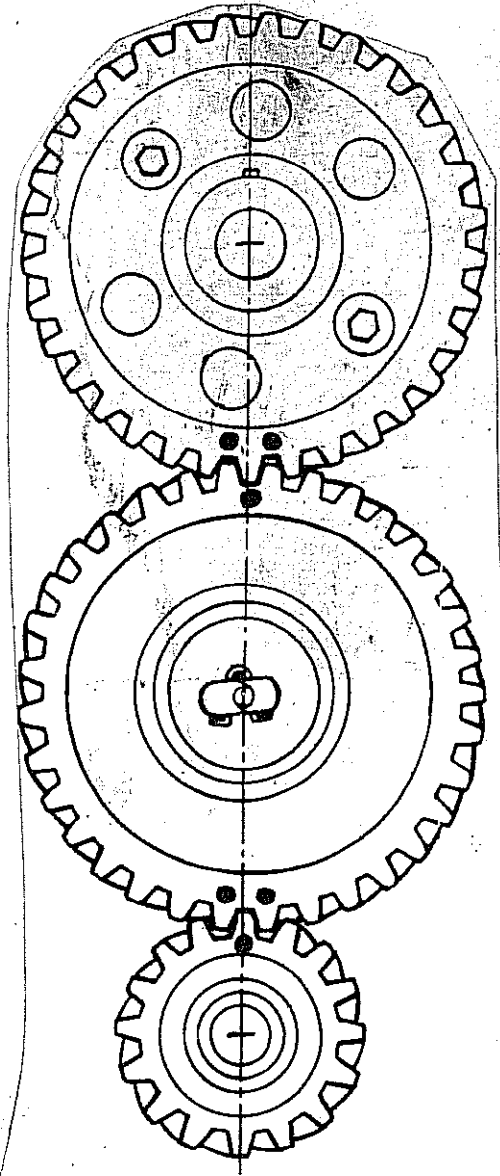
CARROCERIA

En un todo de acuerdo con la actual tendencia, la carrocería del Gordini es autosoportada, consiguiéndose de este modo rigidez y liviandad. Como piezas centrales de resistencia se consideran el piso, largueros longitudinales incorporados al piso, soportes delantero y trasero de suspensión, falda de guardabarros, paneles delantero y trasero y marcos de puertas y de parabrisas y luneta. *



Mecanismo del embrague del Gordini, que tiene comando a cable desde el pedal correspondiente. La parte sombreada oscura corresponde al disco de fricción, disco único que trabaja en seco. El movimiento angular de la pata de presión del embrague se realiza sobre un movimiento de bola estampado en la misma pieza. El sistema de transmisión de la fuerza desde el embrague, reacciona a través de un Bowden. El sistema de embrague es similar al de la Dauphine, aunque creemos sometido a un trato más liviano por el hecho de contar con cuatro marchas, que impide el deslizamiento obligado del disco en el modelo de tres marchas.

IKA
 RENAULT
 "GORDINI"



IKA - RENAULT - DAUPHINE

Especificaciones del Renault "Gordini"

Helicoidales

Regulador de carga

Compuesto por: Disyuntor
Unidad reguladora de voltaje.

Generador

Volts: 6 nominales.
Amperes: 30

Motor de arranque

Tipo: Serie
Tensión: 6 volts.
Impulsor: Automático

EMBRAGUE

Tipo: Monobloco seco.
Mando: Por placa de presión.
Juego libre del pedal: 2,5 a 3 mm en la palanca del eje de la horquilla de desembrague.

CAJA DE VELOCIDADES

(La caja funciona con el eje con el puente trasero. CAJA PUENTE tipo 318)

Tipo: Selectivo con 2ª, 3ª y 4ª sin engruza-
das.
Velocidades: 4 de avance y 1 de retroceso.

Relaciones de engrana-
jes:

1ª velocidad: 3,7 a 1
2ª velocidad: 2,28 a 1
3ª velocidad: 1,52 a 1
4ª velocidad: 1,085 a 1
Marcha atrás: 3,7 a 1
Viscosidad: SAE 90BP
SAE 50WP (zonas frías)

PUENTE TRASERO

(El puente forma un conjunto con caja de velocidades. CAJA PUENTE tipo 318)
Tipo: Semiflotante
Ejes: Anterior y

Relación de desmultipli-
cación: 4,37 : 1 (35/8)

DIRECCION

Tipo: A cremallera
Desmultiplicación: 24 : 1

PASAJERO

Tipo: Integral (Carrocería "monocasco")

FRENOS

Tipo: Hidráulicos, autogenerados
Diám. de las campanas: 228,6 mm (9")
Ancho cintas frenos de-
lanteras: 35 mm
Ancho cintas frenos tra-
seros: 30 mm
En la tubería: 3 frenos
traseros
Espesor cintas de frenos
Cilindro principal (Dih-
metro int.): 22 mm
Cilindro ruedas traseras
(diámetro int.): 22 mm
Cilindro ruedas delanteras
(diámetro int.): 19 mm
Juego libre del pedal: 20 mm aprox.

SUSPENSION

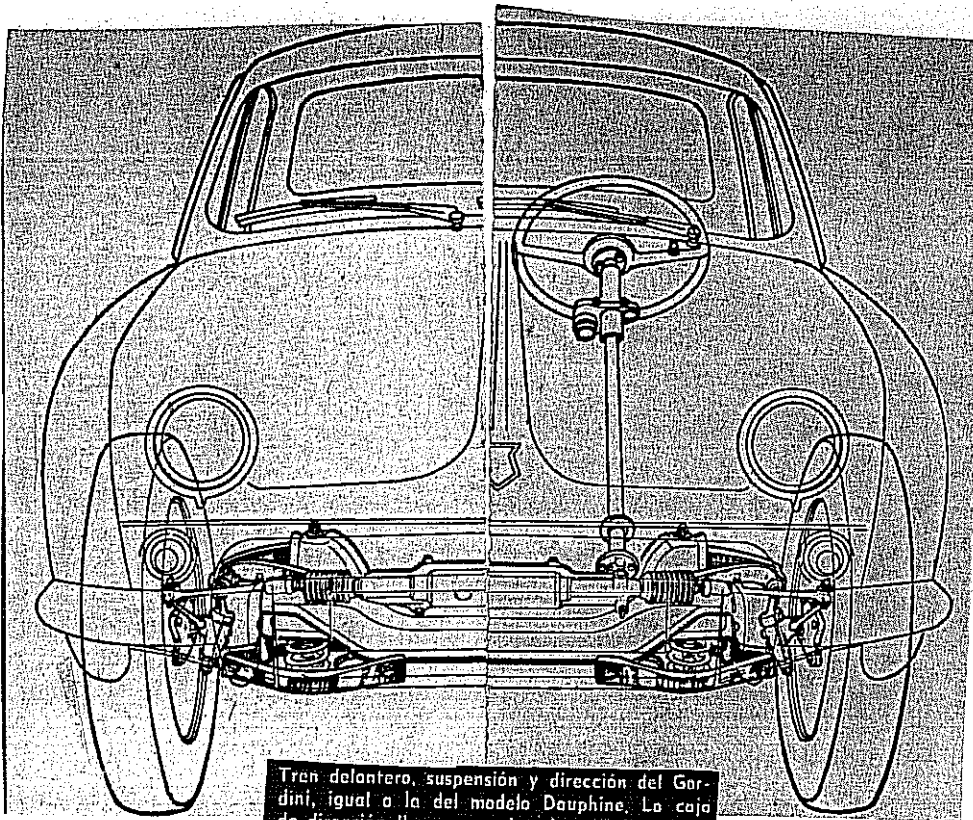
Tipo: Independiente, en las cuatro (4)
ruedas.
Resortes: 4 Helicoidales
Amortiguadores: 4 Telescopicos
Barras de torsion: En la parte delantera

NEUMATICOS

Medida: 500 x 157 - 4 telas
Presión de inflado: Delanteros: 13 lbs/pulg.
Traseros: 19 lbs/pulg.

ALINEACION RUEDAS DELANTERAS

Abrange: 10°
Gomba: 0°
Inclinacion penulo: 11° 30'
Convergencia: 3 a 5 mm (1/8" a 13/64")



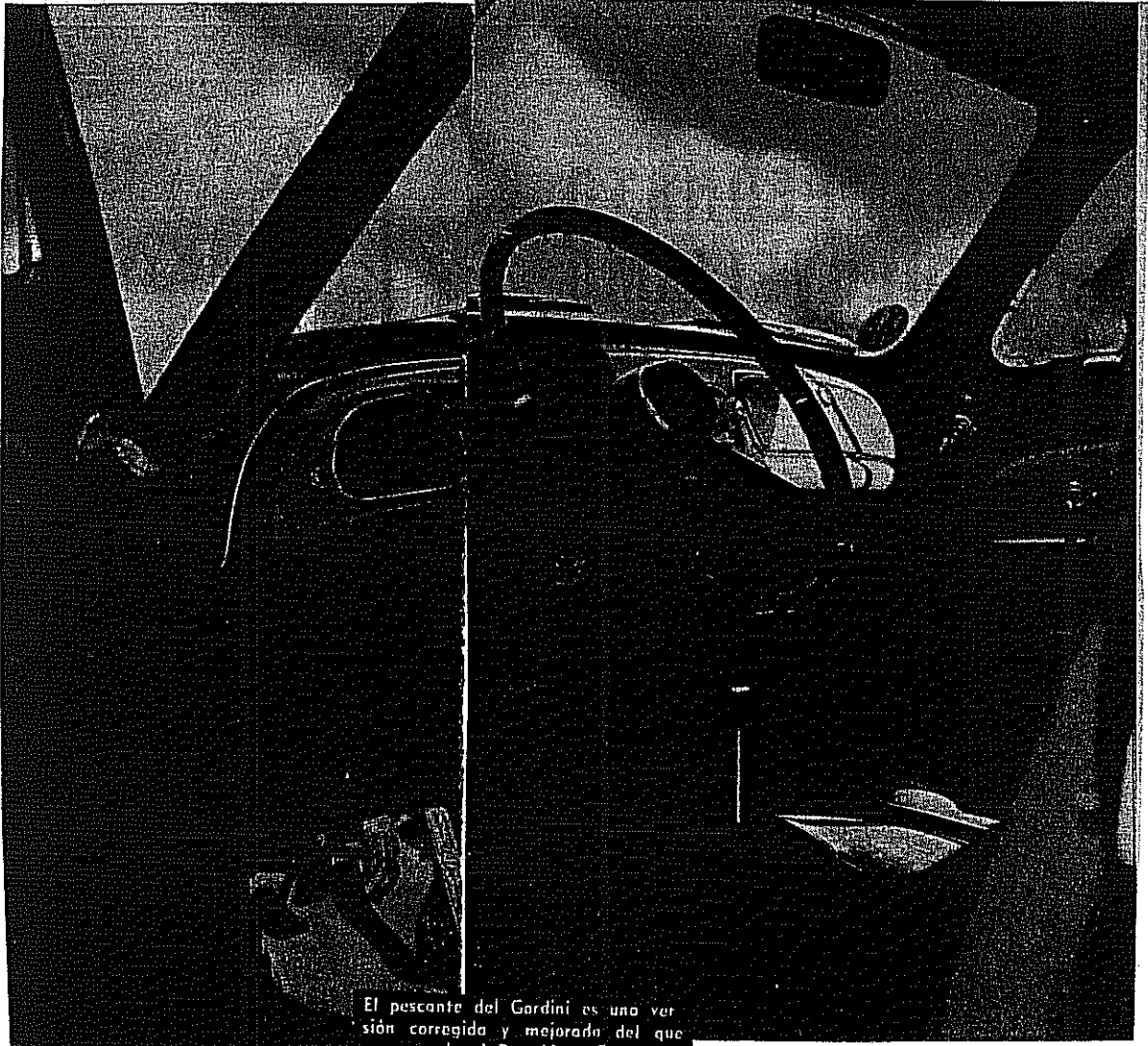
Tren delantero, suspensión y dirección del Gardini, igual o la del modelo Dauphine. La caja de dirección lleva en su interior un sistema de piñón y cremallera. En los extremos de la cremallera se encuentran los alojamientos para los movimientos de la barra de dirección que conecta la cremallera con las ruedas directrices

DATOS GENERALES

Largo máximo	3,985 m
Ancho máximo	1,520 m
Altura total (A)	1,410 m
Distancia entre ejes ...	2,270 m
Trocha delantera (t) ..	1,246 m
Trocha trasera	1,216 m
Despejo del suelo (con 4 personas)	0,150 m
Peso aproximado	785 kg.
Radio de giro	4,55 m

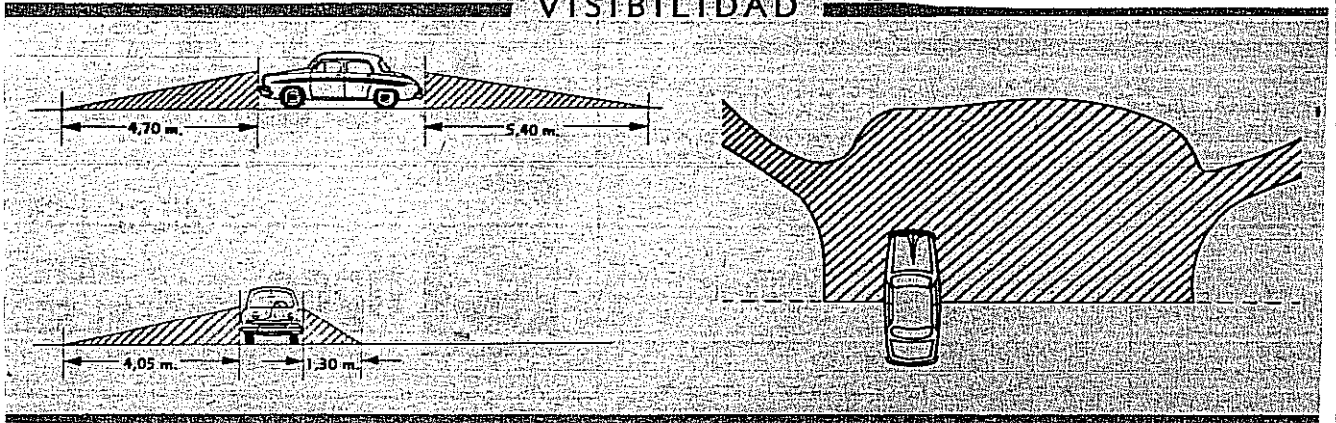
CUADRO DE CARACTERISTICAS

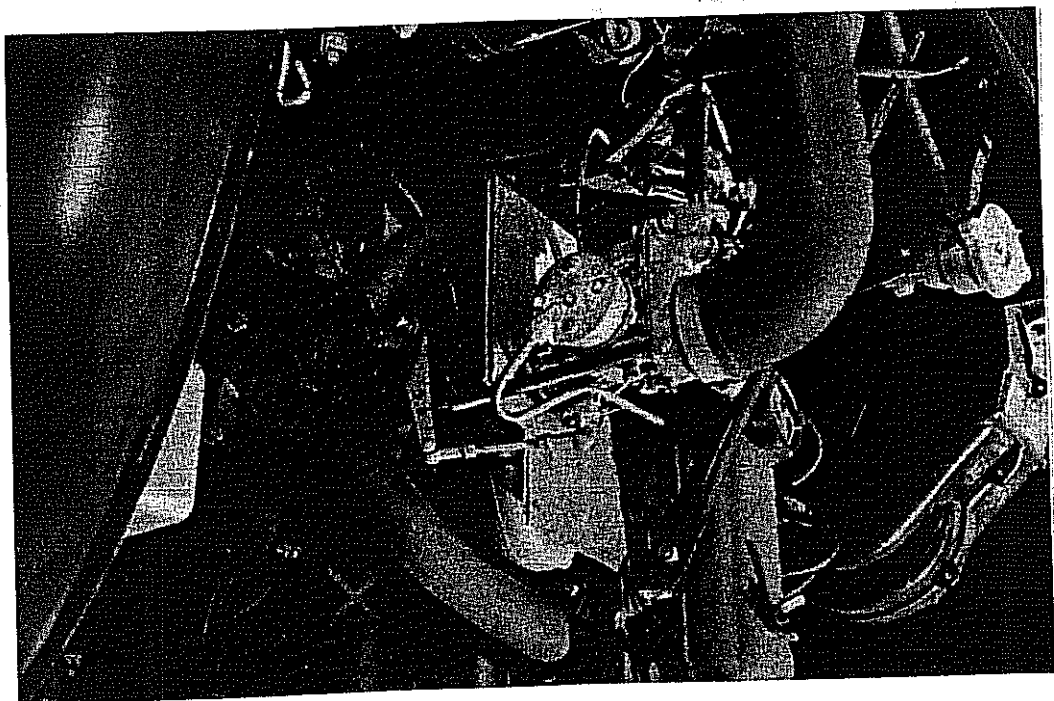
MOTOR	
Motoblo	Gardiner
Numero de cilindros	4
Diámetro	58 mm
Carrera	80 mm
Cilindrada	845 cc
Relación de compresión	7,75:1
Potencia máxima	36 CV (35 HP) a 4500 rpm
Valvulas	Admisión 0,10 x 0,15 mm (0,004 x 0,006) escape 0,20 x 0,25 mm (0,008 x 0,010)
Marcha lenta	600 rpm
Enfriamiento	por agua
Capacidad del sistema	1,500 lts. con radiador
Tapas de radiador	0,28 Kg/cm ² (4,169 pulg)
Control temperatura	por termostato abre a los 82°C
Sistema de lubricación	a presión completa de los cojinetes del cigueñal, bielas y árbol de levas
Capacidad de aceite	3,750 cc. con filtro
Sistema de combustible	carburador y bomba de inyección
Capacidad del tanque	32 litros
Carburador	50 cc. 32 P/B/T
Tapas de carburetor	abridor automático
Bomba de inyección	55 E.V. 40 A3
Presión	190 G/cm ²
Sistema de encendido	por distribuidor
Avance	centrifugo y de vacío
Marca	S.E.V.
Longitud de los pistones	0,5 mm (0,020)
Orden de encendido	1-3-4-2
Valvulas	AG 1,5 x 0,4 mm
Valvulas de escape	0,5 x 0,7 mm (0,020) x 0,50
Sistema eléctrico	batería 6 Volt/5/90 Amperes/hora
Regulador de carga	Ducallier de elementos (8212 A)
Generador	Máximo 24 Volt/30 Amperes
Motor de arranque	Ducallier
TRANSMISION	
Embrague	monolítico seco
Mando	mecánico cable
Accionamiento	por placa de presión
Caja de velocidades	de retorno
Mod. marchas	4
Relaciones	1ª 14,17 2ª 22,28 1ª sincronizada 3ª 31,52 1ª sincronizada 4ª 40,35 1ª sincronizada
Acoplamiento rotación	directa
Relación primer/segunda	1,57
Relación primer/tercera	1,87
	2,1
	2,3
	2,57
	1,57
SUSPENSIÓN DELANTERA	
Tipo	independiente por resorte desmontable resorte helicoidal y amortiguadores hidráulicos
Suspensión trasera	independiente por resorte colgante resorte helicoidal y amortiguadores telescópicos hidráulicos
DIRECCION	
Tipo	de cremallera con rotación de retroceso interior colocada en Carter cerrado
Desmultiplicación	2,1
FRENOS	
Tipo	Hidráulicos autocentrantes
Diámetro de campanas	228,6 mm



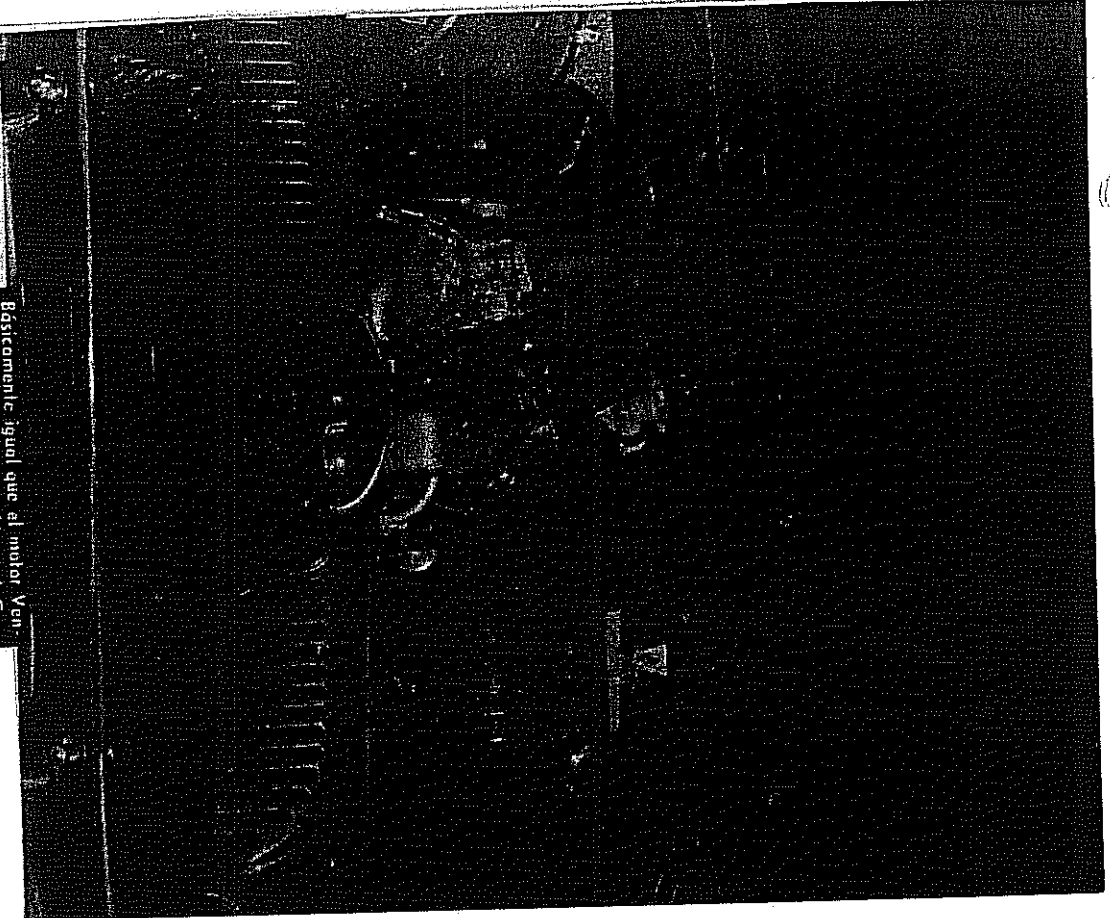
El pescante del Gordini es una versión corregida y mejorada del que corresponde al Dauphine. El volante es similar pero terminado en negro con adornos dorados, y los asientos son individuales, del tipo "butaca", con tapizado a dos colores. Además, el Gordini trae como norma algunos accesorios que son opcionales a costo adicional en el modelo Dauphine.

VISIBILIDAD



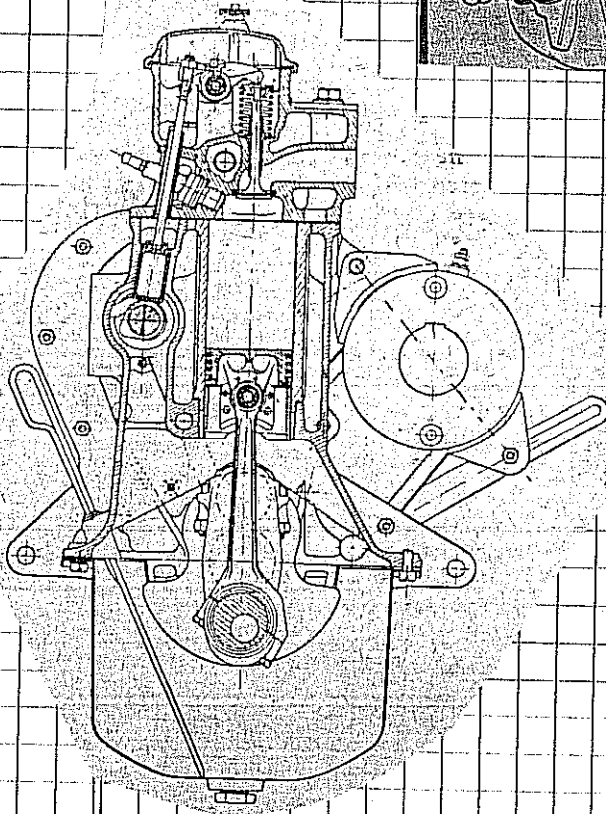
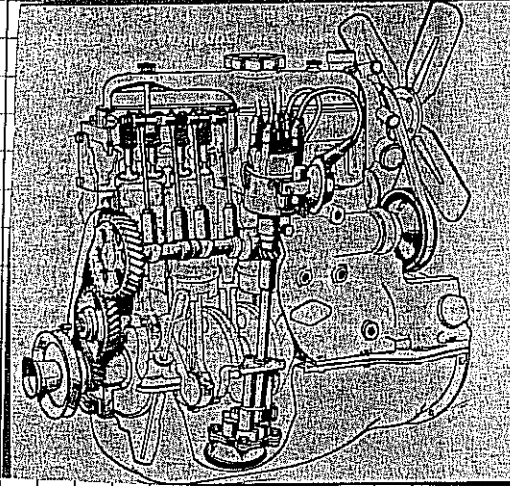


El carburador del Gordini es un Solex 32P01C... teniendo por lo tanto 4 mm. más de área de jillassor que el 28P01C que equipó a los Dauphine. Por lo demás es igual, con el mismo starter automático y el mismo sistema de carburación, pique, etc., en general. El filtro de aire es el mismo del Dauphine, con elemento seco y de baño de aceite.



Básicamente igual que el motor Ventoux del Renault Dauphine, el Gordini tiene en cambio mayor compresión, carburador más grande, y otro reglaje de árbol de levas, que admite incrementar la potencia a 35,5 HP. Otro detalle de suma importancia es la caja de cuatro velocidades, que permite un mejor aprovechamiento del régimen de mucho del motor.

El motor Gordini es exteriormente muy similar al del Dauphine. La disposición de los órganos interiores es la misma, desde el momento en que sólo algunos de estos cambian, como las válvulas y resortes de válvula. El motor conserva sus características especiales, 58 mm. de diámetro y 80 de carrera. La potencia máxima está llevada a 36,6 CV a 4500 revoluciones por minuto por engraje tipo sinfín que acciona el árbol de levas forjado. Lleva en su parte media el engraje tipo sinfín que acciona el árbol de comando del distribuidor con avance centrífugo y de vacío y de la bomba de aceite. Los engrajes en línea gruesa son los que transmiten el giro desde el cigüeñal hasta el árbol de levas, y forman un sistema conocido en jergo automovilístico como "cascada de engranajes".





La versión "machoza" del Dauphine de IKA es el Renault Gordini. Exteriormente sólo se diferencia de su hermanita por la bagueta adicional que corre de punta a punta de los guardabarros. El motor del Gordini conserva la misma cilindrada, pero su relación de compresión se halla incrementada a 7,75 y la potencia máxima en este caso se eleva a 35,5 HP a 4.500 rpm. La carburación corre a cuenta de un Solex 32 PIBT en lugar del 28 IBT que equipa al Dauphine. La caja es de cuatro velocidades.



El Renault Gordini, hermano "lujoso" del bien conocido Dauphine, salió a la venta en 1962 en nuestro país. Industrias Kaiser Argentina, su fabricante, inició su construcción con el objeto de brindar al comprador "algo más" que un simple Dauphine; y lo logró. El Gordini, efectivamente, posee una solución para cada problema que pueda plantear aquél. Básicamente son un mismo automóvil.

Las diferencias son más impor-

drian sufrir mayor desgaste, de manera que su mayor poder no disminuya su vida útil. Caja de cuatro velocidades adelante, con 2ª, 3ª y 4ª sincronizadas, que permite una mejor utilización de la fuerza del motor; y por supuesto brinda seguridad a quien conduce, ya que confiere superior velocidad de reacción ante cualquier imprevisto.

Estética

Derivado sin modificaciones en la carrocería (salvo baguetas y

AUTO CLUB

prueba el

RENAULT GORDINI IKA

tantes técnica que estéticamente. En el exterior, el Gordini tiene una banda de color distinto a lo largo de sus flancos. En el interior, nuevos asientos (reclinables), con un espectacular tapizado, suntuoso volante y mejor terminación del tablero (ahora con tapa en la gaveta derecha y otra selección de colores.

El baúl posee un tapizado de goma que lo protege de las rayaduras, y en él se encuentra el depósito de lavaparabrisas.

Técnicamente, se han adoptado todas las medidas conducentes a hacer del Gordini un coche seguro e ideal para el turismo veloz familiar. El mismo motor con más potencia, en el que han sido cambiadas todas las piezas que po-



El interior del Gordini está lujosamente terminado, con un excelente tapizado en plástico y tela de nylon.

nombres) del Dauphine, se aprecia en él la línea "redonda" de la época en que fue diseñado (1957). A pesar de esto, su estilo personal y armonioso no se ve afectado por la tendencia "angulosa" de las

Por
HORACIO R. CASARES
Para
AUTOCLUB

nuevas carrocerías.

Las reducidas dimensiones de sus ventanillas, son los únicos elementos que juegan en contra de su actualidad.

Capacidad

Sus cuatro plazas, cuatro puertas y amplio baúl, lo hacen prototipo del automóvil familiar de costo reducido. Los asientos delanteros reclinables, excelentemente tapizados, son levemente incómodos por la dureza de su sillón. Creemos que unos asientos más



RENAULT
GORDINI
suyo!

Elija hoy mismo el
modelo
y color de su
preferencia

Concesionario

kaiser
valerga sa

Avda. Ltdor. Gral. San Martín 1381
795/6011 al 6015 - Vicente López



CONDICIONES DEL TIEMPO EN EL MOMENTO DE EFECTUARSE LA PRUEBA

Temperatura: 15°3.
 Humedad: 93 a 99 %.
 Presión atmosférica: 753,7 mm.
 Viento cuadrante: SE.
 Velocidad: 6 km/h.

mullidos, darian más confort y la sensación de mejor suspensión.

El asiento trasero puede alojar hasta tres pasajeros en viajes cortos, siempre y cuando sus dimensiones no pasen de las normales.

El baúl, como dijimos, es amplio y se ve beneficiado por una alfombra de goma que, no sólo preserva los objetos que se transportan en él, sino que también evita las rayaduras de la chapa.

Puesto de conducción

Tablero sencillo y funcional. Los controles se encuentran con facilidad, y la lectura del instrumental es cómoda aún para conductores de baja estatura. Aparte del velocímetro y odómetro, posee indicadores de aguja para el nivel del combustible y la temperatura del agua, y luces de control de presión de aceite y carga de batería.

El mando de luces y bocina, están reunidos en una palanquita giratoria a la izquierda de la columna de dirección; el indicador de giro se encuentra a la derecha de la misma.

RESISTENCIA AERODINAMICA Y RODAMIENTOS (DRAG)

A 100 km. por hora: 90 lb. por tonelada de peso.

En la prueba de diámetro de giro, el Gordini demostró su pequeño diámetro de giro, que lo hace ideal para la conducción en el tránsito ciudadano.

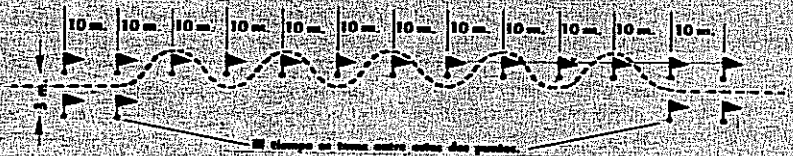
Los controles de la calefacción, están debajo del tablero, ubicándose el del limpiaparabrisas en su extremo izquierdo. La palanca de

cambios está ubicada en el piso, quizá un poco lejos del conductor para nuestro gusto. Detrás de ella encontramos el freno de mano.

ERROR DEL VELOCIMETRO

Velocidad leída	20	30	40	50	60	70	80	90	100
Velocidad real	18,3	27,4	36	46,9	55,3	65,6	73,4	82,1	92

SLALOM O MANIOBRABILIDAD

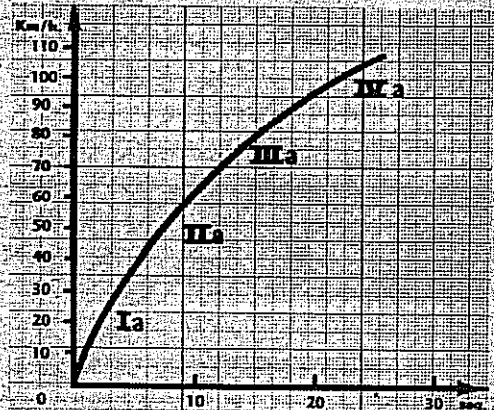


Esta prueba consiste en recorrer 100 metros sorteando banderitas, dispuestas según el esquema adjunto, distantes 10 metros una de otra. El tiempo empleado en recorrerlos y la velocidad media que se obtiene dan un índice de la maniobrabilidad del auto.

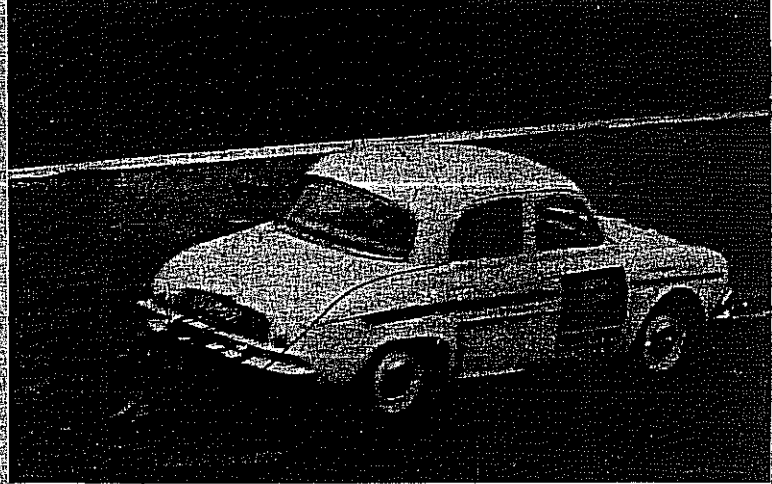
Tiempo promedio empleado: 13,3 segundos. Velocidad desarrollada: 27,6 km/h.

ACELERACION

De 0 a 20 km/h.: 2 1/5 segs
De 0 a 30 km/h.: 3 1/5 "
De 0 a 40 km/h.: 4 "
De 0 a 50 km/h.: 6 1/5 "
De 0 a 60 km/h.: 8 2/5 "
De 0 a 70 km/h.: 12 1/5 "
De 0 a 80 km/h.: 15 "
De 0 a 90 km/h.: 18 "
De 0 a 100 km/h.: 20 "
De 0 a 110 km/h.: 23 "



Los puntos en las curvas del gráfico indican las velocidades en las que han sido efectuados los cambios de marcha.



En la prueba de frenaje a 100 Km/h., no tuvimos dificultad alguna, ya que el coche de prueba detenía su marcha en una casi perfecta línea recta y muy corto espacio.

La excelente velocidad máxima permite una velocidad de cruce entre 110 y 120 km/h., sin ningún riesgo mecánico y manteniendo siempre una reserva de velocidad por cualquier eventualidad.

Los pedales son de movimiento suave y sin "saltos" de ninguna especie.

Visibilidad

Como dijimos, la superficie de cristales es reducida, pero el formato del parabrisas y la luneta trasera, favorecen la visibilidad.

Carrocería

Monocasco y autoportante, está reforzada con unos "nervios" soldados al piso plataforma.

La cercanía y debilidad de los paragolpes y defensas, dejan expuestos los guardabarros, sobre to-

DATOS VARIOS

GAMA DE COLORES: Blanco armada, amarillo Jamaica, azul sonata, rojo Briarcliff, negro embajada, verde Glencove.
FORMA DE GARANTIA: 90 días, 6-6.500 kms.
DESPERFECTOS QUE CUBRE: Todos menos neumáticos y baterías.
COSTO DE PATENTE (impuesto a la transferencia incluido): En Capital, \$ 22.500; en provincia, 16.500 pesos.
COSTO DE SEGURO: (contra todo riesgo): En Capital, \$ 21.149; en provincia, \$ 27.393.
PRECIO (de lista): Puesto en Buenos Aires, \$ 445.110.
ACCESORIOS: Radio, \$ 12.780; calefacción, \$ 9.630; protejex, \$ 2.100.
ENTREGA (plazo): Inmediata.

do los delanteros, de formas un tanto agresivas.

Terminación

Notable, para un vehículo de su categoría y precio. La cuidada selección de colores y tapizados lo hacen más "importante" comparado con otros automóviles similares.

Impresiones de manejo

Cuando recibimos el Gordini, estábamos compenetrados de los éxitos reiterados en las competencias deportivas en que participó, así es que esperábamos un auto de "carrera". En esto el Gordini no nos defraudó, pero nos hizo comprender muy bien otras cosas. Entendimos que esas características deportivas, no eran otra cosa que la consecuencia de una mayor seguridad en el manejo. Que ese "pique" y esa estabilidad, hacen que una familia viaje confiada y velozmente, porque el auto permite mantener siempre una "reserva" de potencia para salir de cualquier trance con tranquilidad.

La caja de cuatro velocidades, hace aprovechar mejor los H. P. del motor.

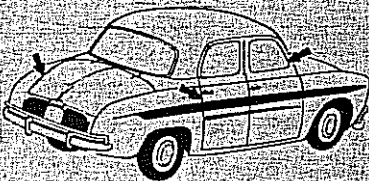
En el viaje de test, recorrimos caminos de toda contextura, desde el asfalto hasta la arena. En todo, el Gordini demostró grandes aptitudes de adaptación, una maniobrabilidad extraordinaria y una muy buena estabilidad.

RESUMEN DE LAS IMPRESIONES

Velocidad

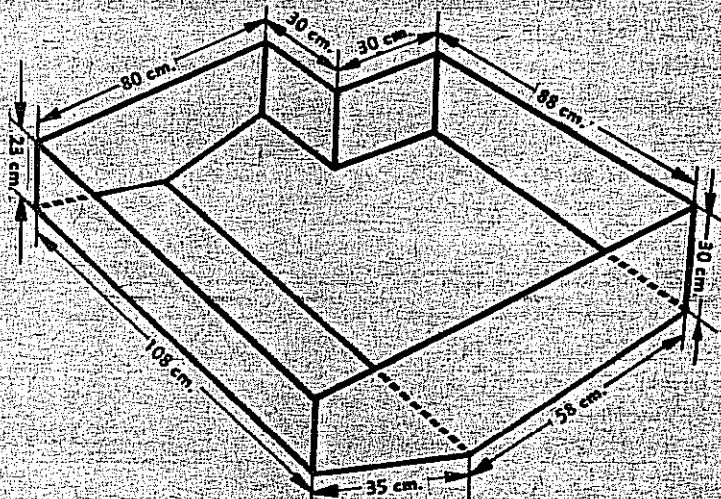
La sorprendente velocidad máxima del Gordini (129,5 km/h.), tolera una velocidad de cruce de 110/115 km/h., considerablemente alta en un automóvil utilitario.

FILTRACIONES



Sometido a una lluvia constante a 120 libras de presión durante 15 minutos.

CAPACIDAD DEL BAUL



En este cálculo se consideró solamente el espacio útil, aproximando la forma interior del baúl a la de un cuerpo cuyas dimensiones se especifican en el esquema adjunto, despreciándose, por lo tanto, los huecos.

VELOCIDAD MAXIMA REAL

129,5 kilómetros por hora.

Dirección

Sumamente rápida y precisa, su pequeño diámetro de giro la hace ideal para el tránsito ciudadano. También notamos sus singulares características en el estacionamiento en espacios reducidos.

Motor

Muy elástico, "tira" desde 1500 RPM hasta el máximo, sin alteraciones.

Caja de velocidades

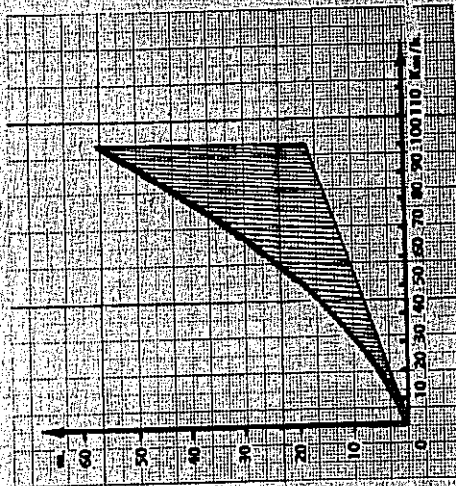
Sincronizadas en la 2ª, 3ª y 4ª, es absolutamente silenciosa en esas marchas, no así en la primera y marcha atrás (sin sincronización), en las que se deja oír un molesto zumbido. Las relaciones están muy bien distribuidas.

CONSUMO

En ciudad: 173 km. con 20 litros de nafta.
En ruta: 247 km. con 20 litros de nafta.

FRENAJE

La recta inferior representa los metros recorridos desde el instante en que se ve el obstáculo hasta que se pisa el freno (espacio de reacción). La curva superior representa el total de metros necesarios para detener el coche. La diferencia entre ambas curvas (espacio grisado) representa el bramo recorrido desde el instante en que se acciona el freno hasta que el coche se detiene. (Para los valores exactos consultar la tabla adjunta).



A km/h.

Metros recorridos

antes de apretar el freno (1)

Total de metros necesarios para frenar el auto

(1) Tiempo de reacción normal del conductor: 0,7 seg.

20	30	40	50	60	70	80	90	100
1,3	4,6	8	9,7	14,3	22,1	27,3	32,1	40,5
3,9	5,8	7,7	9,7	11,6	13,6	15,5	17,5	19,4
5,2	10,4	15,7	19,4	26,4	35,7	42,8	49,6	59,9

Consumo

Es esta una valiosa característica del Gordini, que lo hace un vehículo ideal para el turismo económico.

Frenos

Los frenos son suficientemente efectivos para la velocidad que desarrolla el Gordini. Lo detienen en línea recta, sin desplazamientos laterales, sufriendo un leve debilitamiento con un uso muy intenso.

Conclusiones

El Renault Gordini IKA es un sedán de cuatro puertas para cuatro pasajeros, ágil, veloz y extractor-

dinariamente económico. Muy bien terminado, personal en su estilo, brindará satisfacciones a quienes deseen un automóvil utilitario que sirva para transportar a la familia y para "competir" de vez en cuando.

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL RENAULT GORDINI IKA.

MOTOR:

Marca: Renault, preparado por Gordini.
Tipo: 670-5 Características: Válvulas a la cabeza; cilindros verticales en línea; 4 cilindros. Número de cilindros: 4. Diámetro de los cilindros: 68 mm. Carrera: 80 mm. Cilindrada: 845 cm³ (51,54 pulg³). Relación de compresión: 7,75:1. Potencia efectiva: 36 CV (33,5 HP) a 4800 rpm. Lanzamiento de válvulas (en 180°): Admisión: 0,10 a 0,18 mm (1,004" a 0,007"); Escape: 0,20 a 0,25 mm (0,008" a 0,010"). Marcha lenta: 600 rpm.

SUPERFICIE QUE ABARCA EL LIMPIAPARABRISAS



54 oscilaciones por minuto.

SISTEMA DE ENCENDIDO:

Bujía e marca: AC 44 F (14 mm), 0 equivalentes. Luz de bujías 0,5 a 0,7 mm (0,020"); controlador luz de bujías cada 4500 kilómetros aprox.

CAJA DE VELOCIDADES:

La caja forma un conjunto con el puente trasero. Caja-Puente tipo 318. Tipo selectivo con 2ª, 3ª y 4ª sincronizadas. Velocidades: 4 de avance y una de retroceso. Relaciones de engranajes: 1ª vel.: 3,7 a 1; 2ª vel.: 2,28 a 1; 3ª vel.: 1,52 a 1; 4ª vel.: 1,053 a 1. M.A.: 37 a 1. Lubricante: caja-puente SAE 90, EP (zonas caldas); SAE 80 EP (zonas frías); capacidad: 1.800 litro.

SISTEMA DE COMBUSTIBLE:

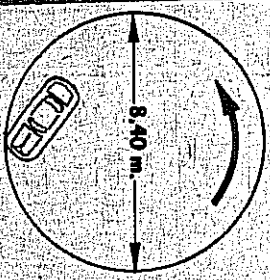
Capacidad de combustible: 52 gal. U.S. Carburador: Tipo descendente marca Solex. Bomba de combustible tipo a diáfragma, mecánica. Marca SEV.

DATOS GENERALES:

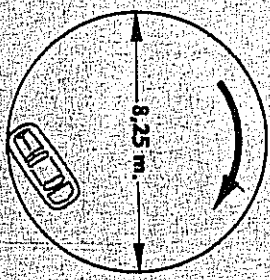
Largo máximo: 4 metros. Ancho máximo: 1,530 metros. Altura total: 1,410 metros. Distancia entre ejes: 2,270 metros. Trocha delantera: 1,246 metros. Trocha trasera: 1,216 metros. Despegue del suelo: 0,345 metros. Peso aproximado: 735 kg.

DIAMETRO DE GIRO

Número de vueltas del volante entre topes: 4 vueltas.



IZQUIERDA



DERECHA

EMPUJE MÁXIMO

(Datos medidos con acelerómetro marca Tapley)
En 1ª vel. de 20 a 25 km/h. 420 lb. por tonelada
En 2ª vel. de 50 a 55 km/h. 230 lb. por tonelada
En 3ª vel. de 65 a 70 km/h. 200 lb. por tonelada
En 4ª vel. de 80 a 85 km/h. 100 lb. por tonelada

EL SISTEMA DE ESCAPE

El Sistema de Escape tiene la misión de evacuar hacia la atmósfera los gases quemados en el interior del motor. Este sistema está constituido por el múltiple de escape y el silenciador de escape.

Múltiple de escape. El múltiple de escape debe inspeccionarse toda vez que se efectúe una reparación general de motor o del sistema. Las indicaciones a tener en cuenta son las siguientes:

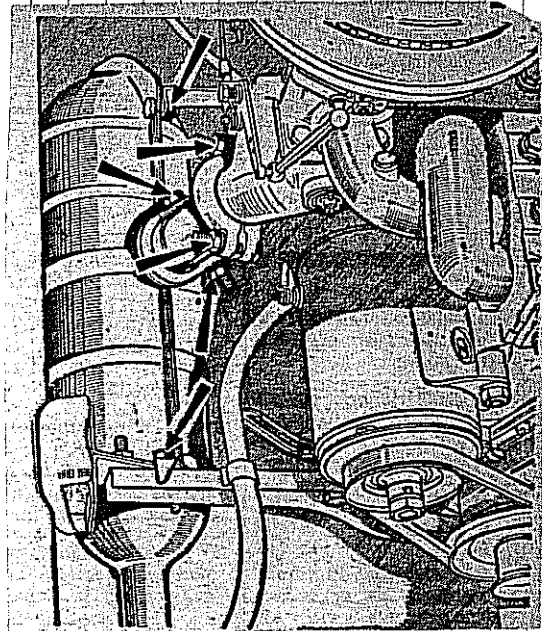
- 1) Comprobar el estado de la superficie de apoyo del múltiple de escape con la tapa de cilindros. En especial se verificará que no posea fisuras en sus conductos.
- 2) Verificar el libre funcionamiento de la mariposa de calefacción de la mezcla. Si es necesario reemplazarla.
- 3) Comprobar el estado de las superficies de unión del múltiple de escape con el múltiple de admisión, apoyando la superficie de las bridas de sujeción del múltiple sobre una superficie plana (regla metálica o mármol de ajuste). Durante el montaje instalar una junta nueva entre ambos y apretar los tornillos de fijación de los mismos de acuerdo al par de torsión especificado, que más adelante se detalla.

Silenciador de escape. Una de las buenas cualidades que debe poseer un vehículo, es que su motor debe funcionar, prácticamente silencioso. Esta misión es desempeñada por el silenciador.

En los Renault (Dauphine y Gordini) el silenciador está tomado directamente a la salida del múltiple de escape mediante una abrazadera de tipo especial.

Los gases quemados derivados de la combustión de la mezcla aire-nafta realizada en el interior del motor salen por el múltiple de escape y entran al silenciador con elevada presión y temperatura. La presión elevada de los gases, es la que produce el ruido cuando los mismos salen directamente a la atmósfera.

Por lo expuesto, el ruido es amortiguado en gran parte dentro del silenciador donde se obliga a cir-



DAUPHINE y GORDINI

cular a los gases por compartimentos separados, donde se dilatan gradualmente y pierden temperatura, reduciendo su presión y saliendo a la atmósfera con muy poco ruido a través de un tubo perforado.

Inspección del silenciador. El silenciador cumple una función de suma importancia dentro del sistema, ya que no sólo amortigua el ruido de los gases, sino que también influye en el proceso de combustión.

Por tal motivo se lo debe inspeccionar periódicamente, en especial que no haya pérdidas en la brida de unión con el múltiple de escape.

Es fácil determinar abolladuras, picaduras, propensas a la herrumbre que a corto plazo pueden pro-

ducir fugas de gases, con el consiguiente peligro que esto representa, ya que el gas de escape está constituido en gran parte por monóxido de carbono, gas este, de gran poder venenoso.

Fugas pequeñas de gas, pueden determinarse visualmente pues se forman zonas oscuras o sucias de hollín alrededor del lugar donde se originan.

Un silenciador ruidoso con sonido metálico, puede indicar placas separadas sueltas en el interior del mismo.

Cuando sea necesario reemplazar un silenciador, se deben quitar todos los tornillos de fijación indicados con flecha en la figura 1.

Para el montaje, apretar los tornillos a la torsión de 2.5 ± 0.5 mkg (18 ± 4 pie-lbs).

GORDINI

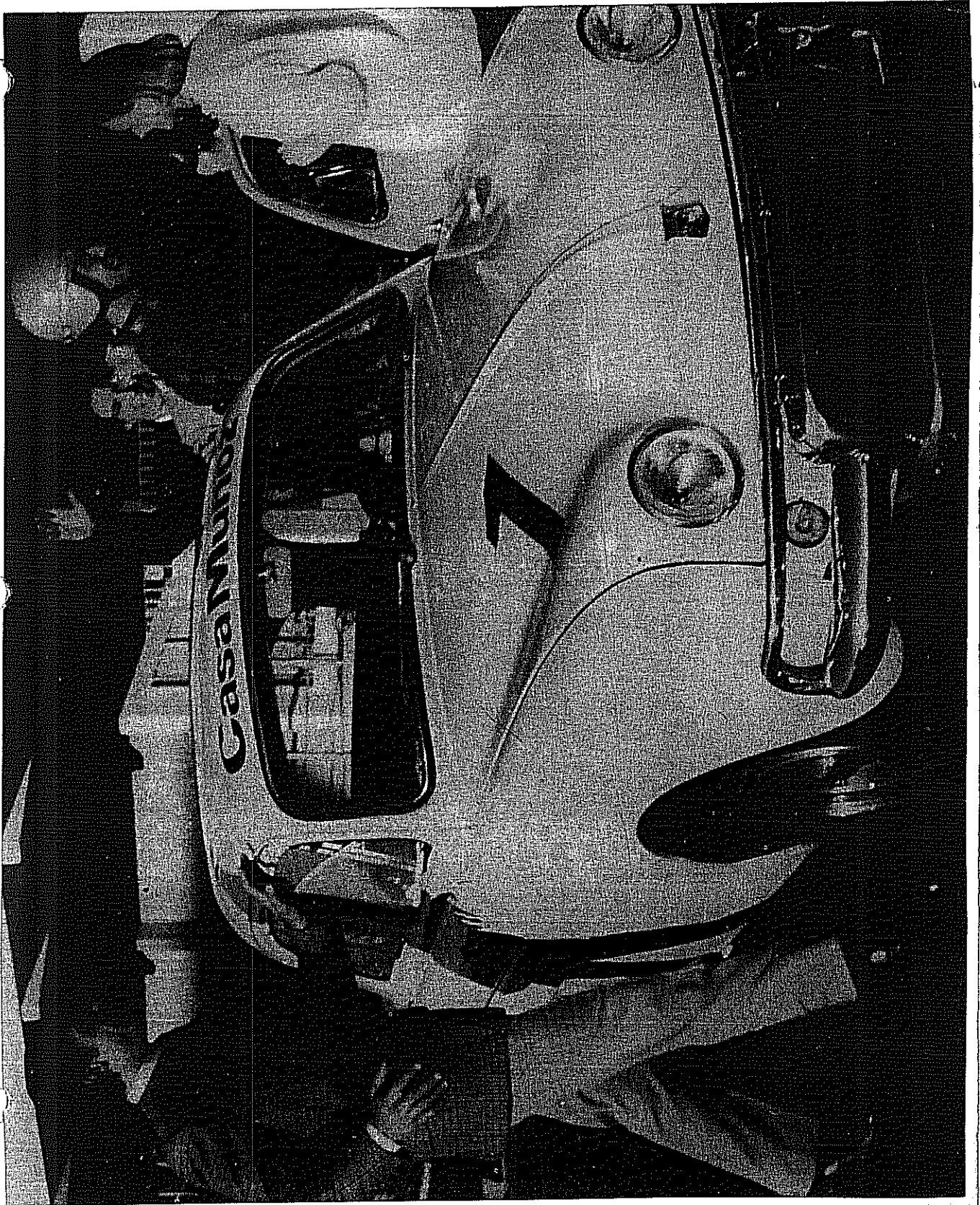


En los jardines del Golf Club, Industrias Kaiser Argentina presentó a consideración del periodismo, el modelo Renault Gordini, que dicha empresa fabrica en Córdoba. Los presentes tuvieron oportunidad de probar sus condiciones manejándolo.

El coche es similar en apariencia al conocido Dauphine, aunque difiere en la terminación interior, asientos delanteros reclinables y sobre todo en el motor y caja de velocidades.

El motor tiene modificaciones en los múltiples de admisión y escape, nuevo carburador, tapa de cilindros de aluminio, y una compresión de 7,75:1, y otras mejoras producto del ingenio de Amadeo Gordini, de conocida trayectoria en el campo deportivo. La caja de velocidades es de cuatro marchas hacia adelante y retroceso, con las tres superiores sincronizadas.

1962



7964



RENAULT CORDÓN IKA



El equipo Renault de IKA en plena acción. Tres cochecitos que se hicieron famosos por sus performances de nivel internacional.