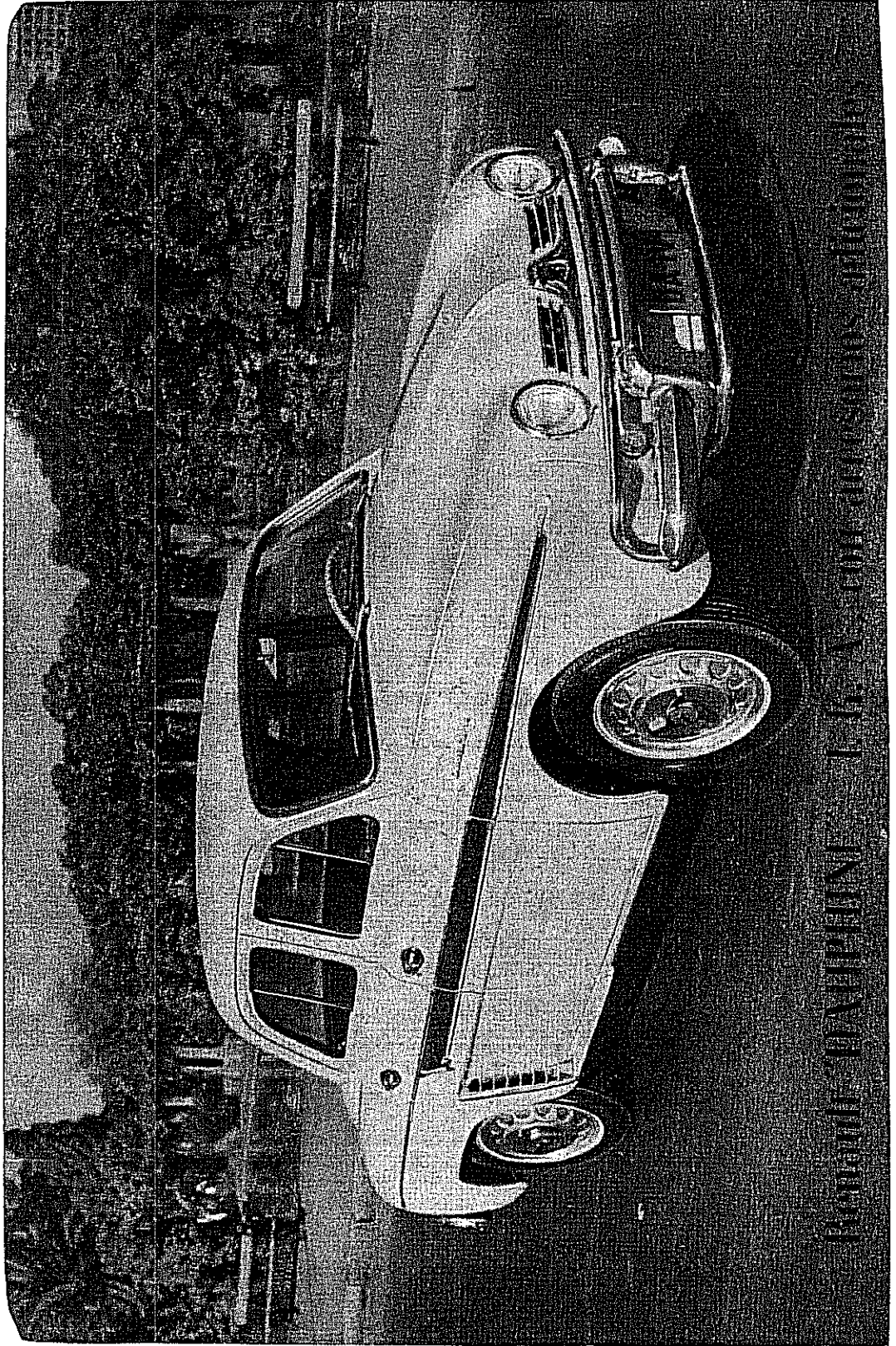


Manual de IKA Renault Dhaupine 1962(Parte 1)

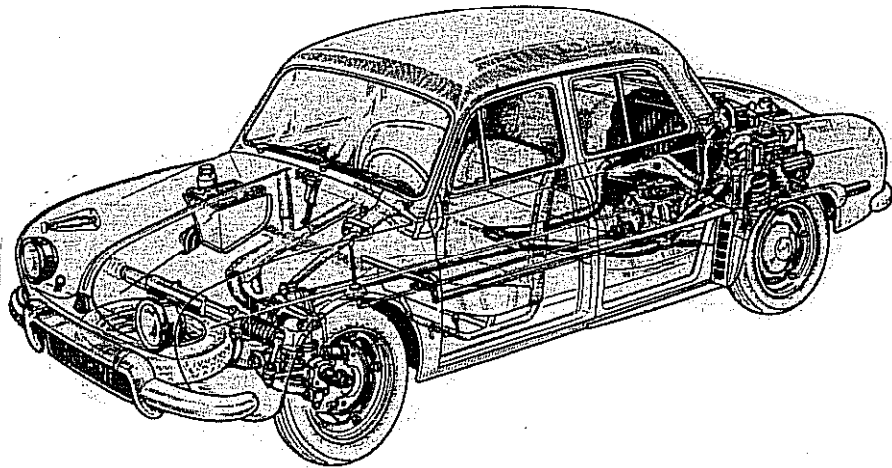
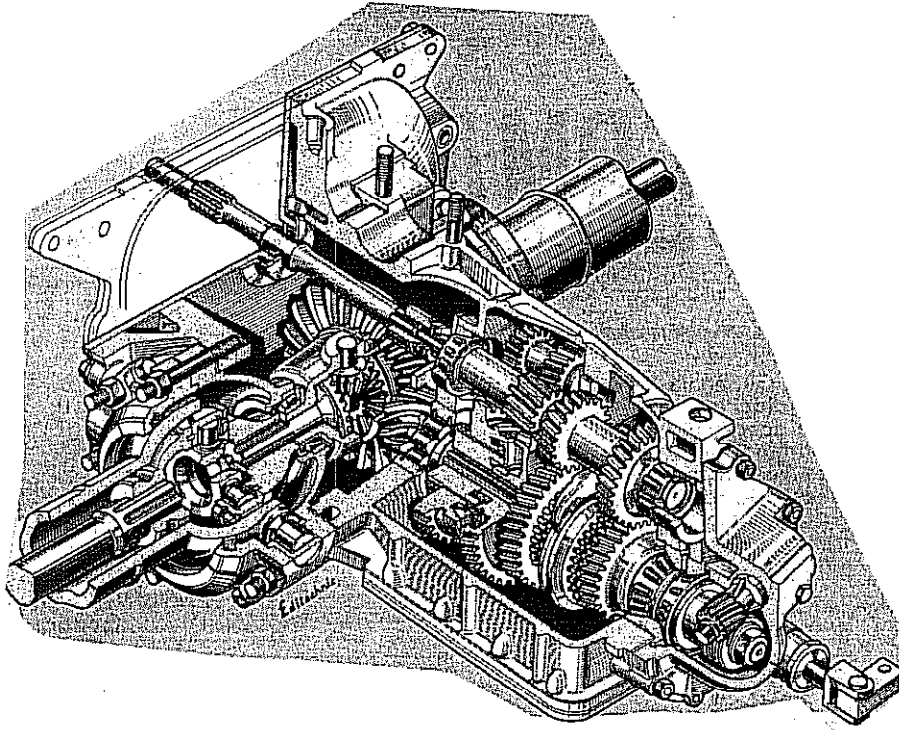


Para bajar los demás manuales entra a
www.clubgordini.com



7962





DATOS GENERALES

| | |
|---|---------|
| Largo máximo (L) | 3,985 m |
| Ancho máximo (a) | 1,520 m |
| Altura total (A) | 1,410 m |
| Distancia entre ejes (d) | 2,270 m |
| Trocha delantera (t) | 1,246 m |
| Trocha trasera | 1,216 m |
| Despejo del suelo (con cuatro personas) | 0,150 m |
| Peso aproximado | 670 kg |
| Radio de giro | 4,55 m |

M O T O R

| | |
|---------------------------------|--|
| Motor | VENTOUX |
| Tipo | 670 - 1 |
| Características | Valvulas a la cabeza - Cilindros verticales en línea - cuatro tiempos |
| Número de cilindros | 4 |
| Diámetro de los cilindros | 58 mm |
| Carrera | 80 mm |
| Cilindrada | 845 cm ³ (51,54 pulgadas cúbicas) |
| Relación de compresión | 7,25 : 1 |
| Potencia efectiva | 27 CV (26,6 HP) a 4.200 r.p.m. |
| Luz de válvulas (en frío) | Admisión: 0,10 a 0,15 mm (.004" a .006") Escape: 0,20 a 0,25 mm (.008" a .010") |
| Marcha lenta | 600 r.p.m. |

SISTEMA DE ENFRIAMIENTO

| | |
|---|---|
| Capacidad (con calefactor) | 4,600 litros |
| Circulación | Forzada |
| Tapa especial radiador | 028 kg/cm ² (4 lbs./pulg ²) aproximadamente |
| Control de temperatura | Termostático. Comienza a abrir a 82°C aproximadamente y abre completamente a 108-92°C |
| Temperatura normal máxima de funcionamiento | 100°C aproximadamente |

SISTEMA DE LUBRICACION

| | |
|---------------------------|---|
| Tipo | A presión completa de los cojinetes del cigüeñal, bielas y árbol de levas |
| Capacidad de aceite | 3,250 litros |

SISTEMA DE COMBUSTIBLE

Capacidad de combustible . . . 32 litros aproximadamente

Carburador

Tipo Descendente
Marca SOLEX

Bomba de combustible

Tipo A diafragma, mecánica
Marca S.E.V.

Filtro de aire

(Posee dos filtros montados en serie; uno "seco" y otro a "baño de aceite")

Tipo Seco
Marca TECALEMIT
Montaje Parte superior conjunto filtro de aire
Limpiar Cada 1.500 kilómetros
Tipo Baño de aceite
Marca TECALEMIT
Montaje Parte inferior conjunto filtro de aire
Limpiar Cada 1.500 kilómetros

SISTEMA DE ENCENDIDO

Distribuidor

Tipo Con avance automático centrífugo y vacío
Marca S.E.V.
Luz de contacto (platinos) 0,4 a 0,5 mm (.016" a .020")
Orden de encendido 1-3-4-2
Puesta a punto 2° APMS (2 mm entre polea y puntero)
Condensador capacidad23 a .28 microfaradios

Bobina de encendido

Tipo En baño de aceite
Tensión 6 volts

Bujías

Marca AC 45 F (14 mm) o equivalente
Luz de bujías 0,5 a 0,7 mm (.20" a .030")

SISTEMA ELECTRICO

Bateria

Tensión 6 volts
Capacidad 75/90 ampere-hora

FRENOS

| | |
|---|-------------------------------|
| Tipo | Hidráulicos autocentrantes |
| Diametro de las campanas | 228.6 mm (9") |
| Ancho cinta frenos delant. | 35 mm |
| Ancho cintas frenos traser. | 30 mm |
| En la tubería de frenos tras. | Válvula limitadora de presión |
| Espesor cintas de frenos | 5 mm |
| Cilindro princ. (diam. int.) | 22 mm |
| Cilindro ruedas delanteras (diámetro interior) | 22 mm |
| Cilindro ruedas traseras (diámetro interior) | 19 mm |
| Juego libre del pedal | 20 mm aproximadamente |

SUSPENSION

| | |
|----------------------------|------------------------------------|
| Tipo | Independiente en las cuatro ruedas |
| Resortes | 4 helicoidales |
| Amortiguadores | 4 telescópicos |
| Barra de torsión | En la parte delantera |

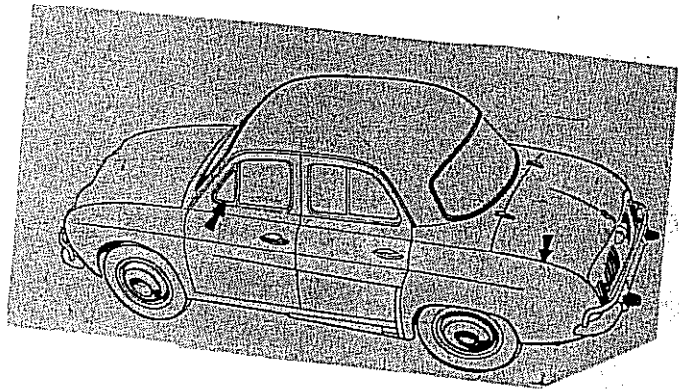
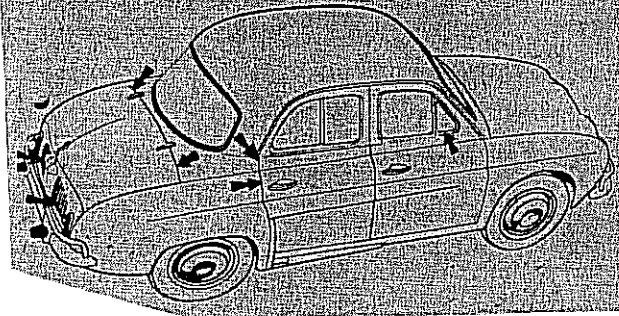
NEUMATICOS

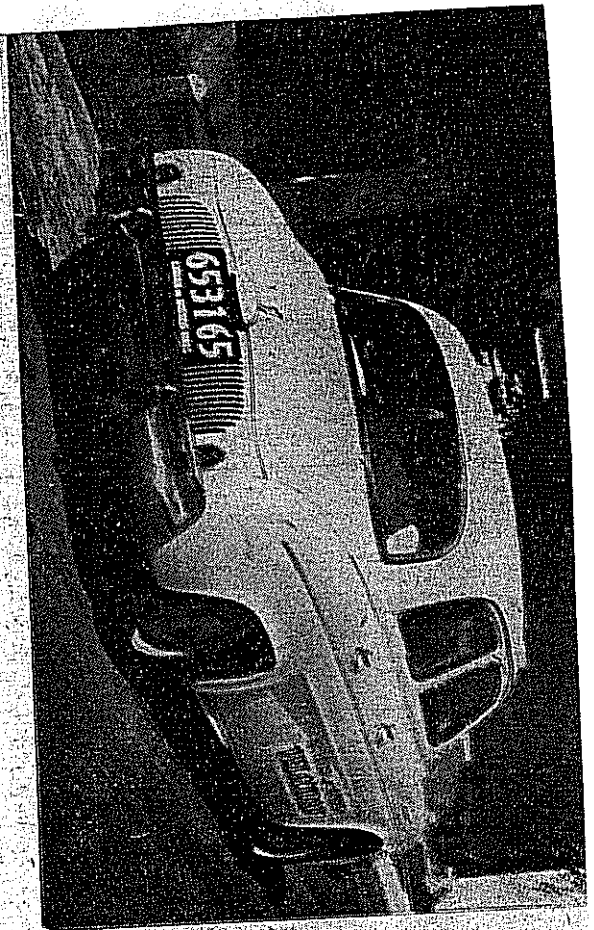
| | |
|------------------------------|--|
| Medida | 5.00 por 15"; cuatro telas |
| Presión de inflado | Delanteros: 13 lbs/pulg.2 Traseros: 19 lbs/pulg.2 |

ALINEACION RUEDAS DELANTERAS

| | |
|-----------------------------|--------------------------|
| Avance | 10° |
| Comba | 0° ± 1° |
| Inclinación perno | 11°30' |
| Convergencia | 3 a 5 mm (1/8" a 13/64") |

FILTRACIONES. Para esta prueba, el coche fue introducido en un túnel de lavado y sometido a una lluvia artificial durante 15 minutos a una presión de 15 atmósferas. Se verificaron filtraciones mayores en ambos ventanillos de la portanada delanteras, mayor intensidad en las zonas de los capotes de la guantera trasera izquierda y menores en las tapas que cubren el compartimento del motor. Hay que destacar que en la prueba de camino se vio bajo una intensa lluvia y quizá por factores aerodinámicos, no hubo filtraciones.





TREPADA

Nuevamente la elasticidad del motor influye notablemente en sus condiciones de trepador, que, aunque con su segunda larga sube perfecta-mente las pendientes, con caja de cuatro lo haría con mayor rapidez y con mayor holgura. Según los datos Tapley, el "Dauphine" trepa los siguientes porcentajes de pendientes en las distintas velocidades.

| | |
|----|--------|
| 1ª | 25 % |
| 2ª | 12.5 % |
| 3ª | 6 % |



CONSUMO

Una de las ventajas del Renault "Dauphine" es su consumo bajo. En ruta llama quemá 6.3 litros cada 100 km. a un promedio de 60 km/h. En ciudad consume de 9 a 11 litros cada 100 km. Durante el viaje, en ruta, montamos el coche de prueba promedio 7.5 litros cada 100 km. a una velocidad de 30 km/h., con pendientes que oscilan entre 10 y 22 %.

Los frenos requieren poca presión sobre el pedal y son de accionamiento rápido y progresivo. En frenadas a alta velocidad no desvían al coche, de su trayectoria aunque las ruedas traseras tienden a bloquearse antes que las delanteras por su plusg que son perfectamente adecuadas para el uso normal en ciudad y en ruta y que cuando lo analizamos lo hacemos de manera mucho más exigente que lo que el comprador normal pide del coche. Durante el descenso, en la montaña, ruíamos cierto desvanecimiento por el uso prolongado, pero, des recobro, rápido en las partes alivadas. Lo mismo ocurre cuando se mojan, ya que con previo calentamiento, frenándolo, levemente durante la marcha, actúan con eficacia de nuevo. El ensanche de la pista de frenate de la campana y el ensanche de los patines, que fueron agrandados de 30 mm. a 35 mm. y mejor material, en las cintas, mejoró la performance de frenado. Todo esto en las ruedas delanteras se colocó un repartidor de frenaje que sobre la travesía trasera se colocó un repartidor de frenaje que limita la presión en las sepias en 50 kg.

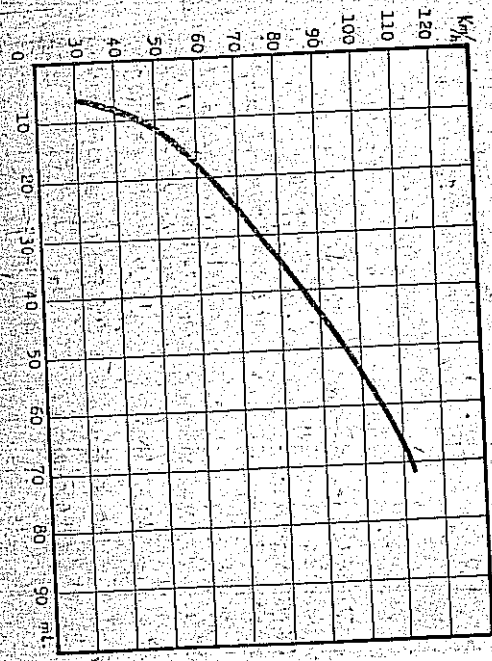
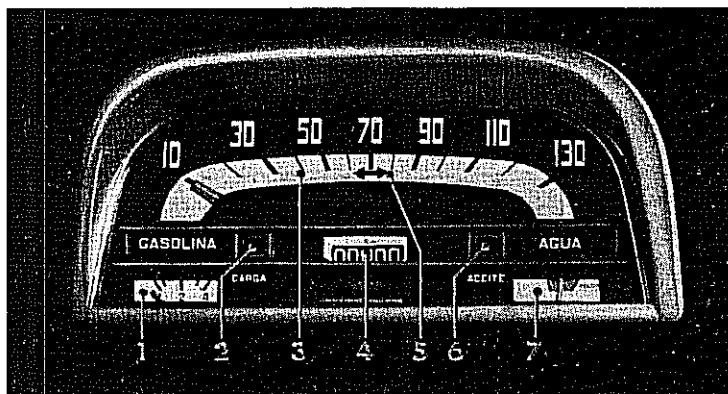


Gráfico de frenaje

RENAULT "DAUPHINE" - I. K. A.

tablero de instrumentos



1. Indicador de combustible.
2. Indicador de carga (luz "verde").
3. Velocímetro.
4. Cuenta-kilómetros.
5. Indicador de luz direccional (destellos luminosos).
6. Indicador de presión de aceite (luz "roja").
7. Indicador de temperatura del agua.

instrumentos y comandos

Instrumentos

Absolutamente todos los elementos que configuran el "Tablero de Instrumentos", están diseñados y construidos con óptima precisión para brindar exacta y fácil lectura.

Ubicados directamente al frente del conductor, basta una simple mirada para tener de inmediato una idea en conjunto sobre las condiciones de marcha de su incomparable RENAULT "DAUPHINE" - I. K. A.

VELOCIMETRO

Ocupa el borde superior del tablero de instrumentos y está graduado en "kilómetros por hora", fraccionados numéricamente cada 20 kilómetros.

INDICADOR DE COMBUSTIBLE

Ubicado abajo y a la izquierda del velocímetro, proporciona lecturas calibradas del combustible en el tanque: "0" = "Vacío", "2" = "Medio tanque" y "4" = "Lleno". El medidor sólo funciona cuando se conecta la llave de encendido.

INDICADOR DE TEMPERATURA

Se encuentra abajo y a la derecha del velocímetro. Sus calibraciones están dadas por bandas de colores. La VERDE (Normal) corresponde a la temperatura ideal de operación. La ROJA (Peligro) indica una alta y anormal temperatura de funcionamiento, requiriendo inmediata atención el sistema de enfriamiento (DETENGA LA MARCHA).

INDICADORE DE "CARGA" Y DE "PRESION DE ACEITE"

El indicador de CARGA posee una luz verde, que indica si la batería está o no recibiendo carga. Se enciende al conectar el encendido y se apaga ni bien el motor arranca.

El indicador de presión de ACEITE posee una luz roja, que se enciende al conectar el encendido y se apaga cuando el motor arranca. La luz puede relampaguear después de una parada repentina. Si permanece encendida o se enciende cuando el motor está en marcha, ¡DETENGASE E INVESTIGUE LA CAUSA!

INDICADOR DE LUZ

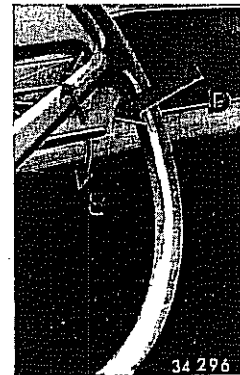
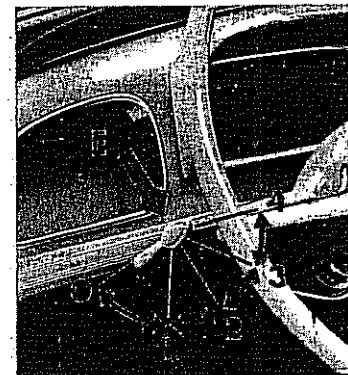
Ubicado en el velocímetro, justo debajo del número 70, advierte mediante destellos luminosos intermitentes de color verde si el indicador funciona.

D. Control de luz direccional.

E. Comando de luces.

comandos

CONTROL DE LUZ DIRECCIONAL



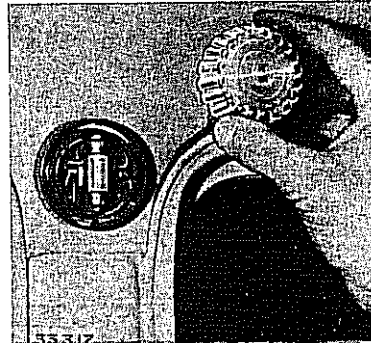
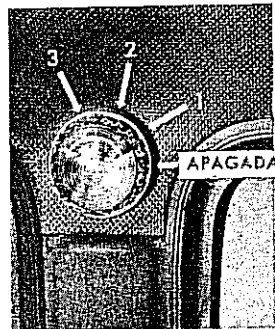
34 296

Es comandado por la palanca "D" ubicada debajo y a la derecha del volante de la dirección. La palanca hacia arriba "7" señalará giro a la izquierda, avisando con destellos intermitentes "blancos" al conductor que viene de frente, por medio del farito en la parte de

INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA S. A.

LLAVE SELECTORA DE BOCINAS

Ubicada en la columna de la dirección, lado izquierdo, controla los dos tonos de sonido de las bocinas. Hacia arriba (1) sonarán ambas bocinas con tono alto para conducir en "carretera". Hacia abajo (2) sonará solamente una bocina con tono bajo para conducir en "ciudad".



LUCES INTERIORES

Se ubican en ambos parantes de las puertas y son controladas mediante el giro de su tapa traslúcida, la que posee cuatro posiciones bien definidas: Apagada. (1) Luz de cortesía. Se apaga al cerrar la puerta y se enciende nuevamente al abrirla. (2) Permanece encendida constantemente. (3) Presionando la tapa y girándola hasta este punto, se puede desmontar la misma para reemplazar la lámpara.

INTERRUPTOR DEL LIMPIAPARABRISAS

Está ubicado a la izquierda de la guantera y su comando eléctrico hace operar las escobillas, a velocidad constante, al llevar el interruptor hacia arriba. ATENCIÓN: Antes de hacer funcionar el limpiaparabrisas, asegurarse que las escobillas no estén trabadas o mal instaladas.

COMANDO DE LUCES

1. Tono Alto (Bocina para "carretera").
2. Tono Bajo (Bocina para "ciudad").

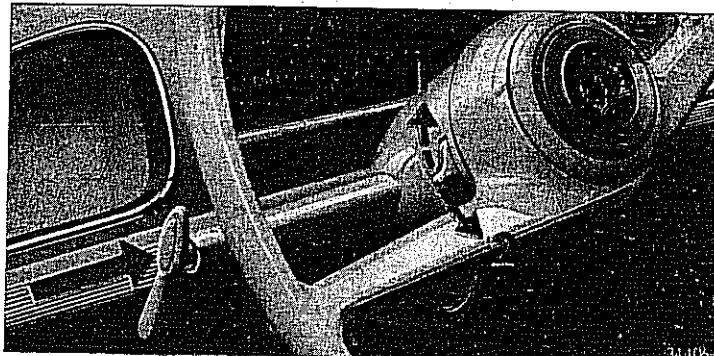
BOCINAS

lantera izquierda del vehículo. Con destellos intermitentes "rojos" al que viene detrás, mediante el farito en la parte posterior izquierda del vehículo. La palanca hacia abajo "8" señalará giro a la derecha y los destellos serán provocados en el farito delantero y posterior derechos. La palanca al centro es su posición neutral.

Las luces están controladas por la llave "E" mostrada en la figura. Situando el brazo de la llave hacia adelante "0", se mantendrán las luces apagadas. Moviéndolo hacia la posición "1", se encenderán las luces del panel de instrumentos, luces de estacionamiento delanteras, luces de estacionamiento traseras, y luz de patente.

Con la llave en las posiciones "2" y "3", se encenderá la luz baja de los faros delanteros.

Para anunciar el cruce en las bocacalles, en ciudad, se pasará de la posición "1" a "2". Para cruces en carreteras, se pasará de la posición "3" a "4". En la posición "4" quedan encendidos los faros delanteros.



Su RENAULT "DAUPHINE" - I. K. A. posee bocinas duales, con dos tonos de sonido, que suenan al oprimirse en el extremo de la misma llave que comanda las luces.

RENAULT "DAUPHINE" - I. K. A.

BRAZOS DE LOS LIMPIAPARABRISAS

Para limpiar cómodamente el exterior del vidrio del parabrisas, será necesario levantar dichos brazos los que quedarán en esa posición mediante un resorte especial que poseen en su base de unión.

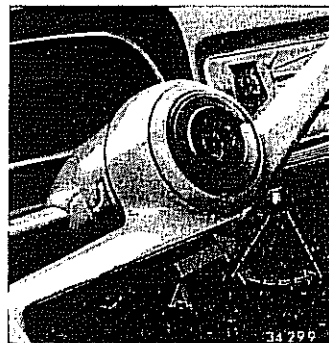
Si fuera necesario retirar aquellos brazos, levantarlos y destornillar el pequeño tornillo que queda a la vista en la base de unión. Para reinstalarlos, cuidar que el orificio roscado para el tornillo coincida con la ranura en el eje del aparato limpiaparabrisas y enroscar el tornillo. Comprobar que el brazo quede fijo.

INTERRUPTOR DEL CALEFACTOR

El funcionamiento del calefactor está controlado por la llave interruptora "A" ubicada debajo del panel de instrumentos.

Tiene dos posiciones:

Desconectado
y Conectado.



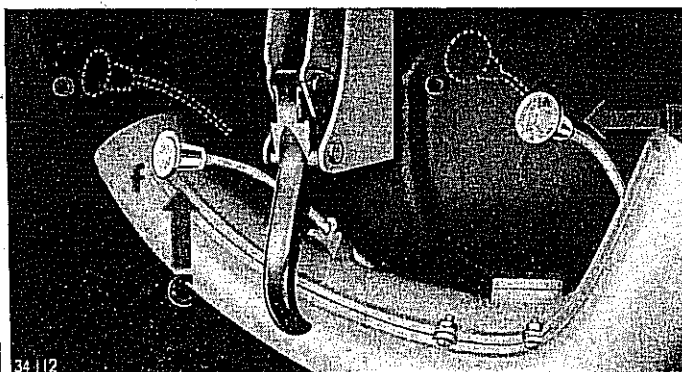
CALEFACTOR Y DESEMPAÑADOR (Descripción)

El sistema del calefactor y desempañador de parabrisas de su RENAULT "DAUPHINE" - I.K. A., le asegura un eficaz confort en clima frío. Aproximadamente a los cinco minutos de poner en funcionamiento el calefactor, gozará de una agradable temperatura en el interior del vehículo, proporcionada por el sistema que se ilustra en la figura.

CALEFACTOR

Está ubicado en el compartimento del motor, lado derecho. Para el mantenimiento de su sistema, remitirse a "Sistema de Enfriamiento".

**CALEFACTOR
Y DESEMPAÑADOR**
(Operación)



Quando el calefactor está conectado, el paso del flujo de aire caliente puede controlarse accionando las palancas "C" y "D", mostradas en la figura.

Palanca "C" (CALEFACTOR) - Lado izquierdo.

Posición "f": Cerrado (palanca hacia abajo)
Posición "o": Abierta (palanca hacia arriba)

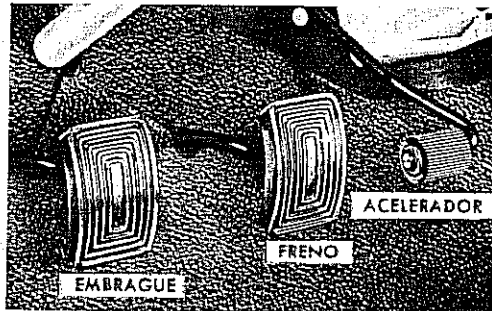
Palanca "D" (DESEMPAÑADOR) - Lado derecho.

Posición "f": Cerrado (palanca hacia abajo)
Posición "o": Abierta (palanca hacia arriba)

Ambas palancas pueden ajustarse en posiciones intermedias, según necesidad. Tanto el funcionamiento del calefactor como el del desempañador puede mejorarse, desconectando uno y conectando el otro de modo, dejando ligeramente abierta la aleta delantera izquierda de ventilación. Entonces, la circulación del aire en el interior del vehículo será más eficiente.

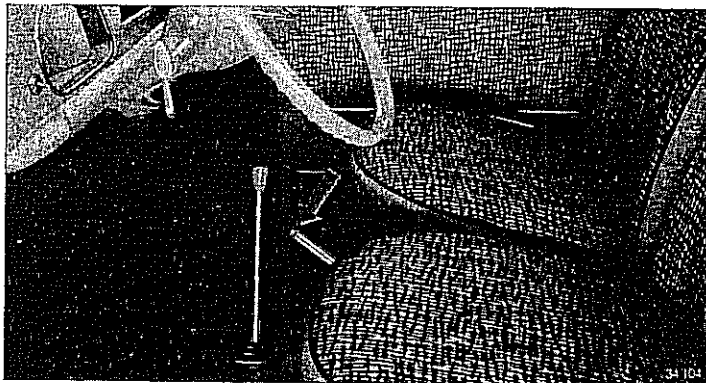
NOTA: En invierno, tan pronto como el motor arranca, conecte el interruptor del calefactor y levante la palanca del desempañador ("D"). Esto hace que el flujo de aire caliente vaya directamente contra el parabrisas, evitando en pocos minutos la condensación de la neblina y manteniendo claro el vidrio del parabrisas.

RENAULT "DAUPHINE" - I. K. A.



PEDALES DE EMBRAGUE, FRENOS Y ACELERADOR

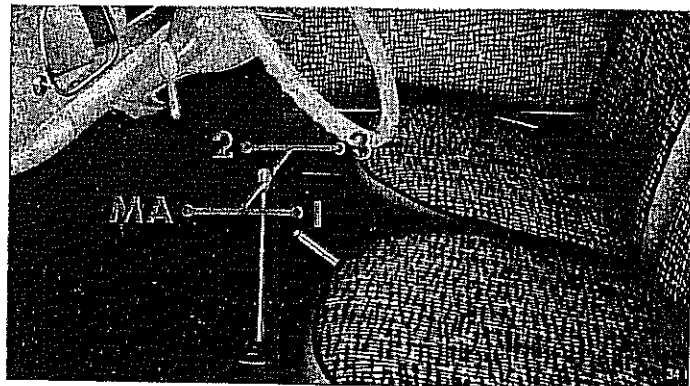
Están situados en el piso, tal como se aprecia en la figura. Pedal de embrague hacia el pie izquierdo. Pedal de frenos hacia el pie derecho. Pedal del acelerador hacia el extremo derecho.



PALANCA DEL FRENO DE MANO

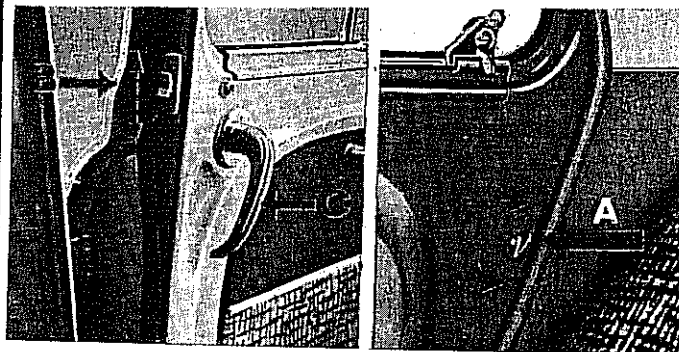
Está ubicada entre ambos asientos delanteros. Para aplicar el freno de mano, tirar rápidamente de la palanca hacia arriba. Desaplicarlo presionando el botón en el extremo de la palanca y llevar esta hacia abajo todo su recorrido.

PALANCA DE CAMBIOS



Se encuentra situada en el piso, a la derecha del conductor.

Los movimientos de la palanca de su RENAULT "DAUPHINE" - I. K. A., para lograr todos los cambios, describen una letra "H". Primera: abajo a la izquierda. Segunda: arriba a la derecha. Tercera: abajo a la derecha. Marcha Atrás: arriba a la izquierda. Neutral: en el punto medio.



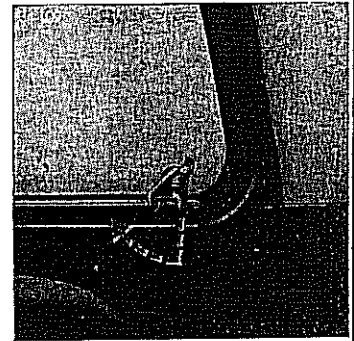
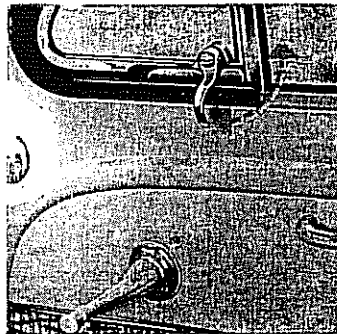
PUERTAS

1. Ambas puertas delanteras poseen una cerradura, debajo de la manija de puerta, que es accionada al girar media vuelta con la llave de encendido, para abrir o cerrar. Las puertas se abren al tirar de dicha manija.
2. Las puertas delanteras y traseras se abren desde el interior, llevando la manija "C" hacia atrás.
3. Las puertas traseras pueden trabarse desde el interior mediante una pequeña manija de material plástico "A" ubicada en la mitad posterior de dichas

RENAULT "DAUPHINE" - I. K. A.

puertas. Colocando aquélla hacia abajo, la puerta trasera correspondiente no podrá ser abierta desde el exterior pero sí desde el interior.

4. Un dispositivo de seguridad "B", previene contra la apertura accidental de las puertas traseras, desde el interior. Colocando dicho dispositivo "B" hacia abajo, la puerta podrá ser abierta **solamente** desde afuera, siempre que "A" esté hacia arriba. Este control, evita que los niños puedan abrir las puertas traseras aunque accionen la manija desde el interior.



VENTANILLAS

Los vidrios de las ventanillas de puertas delanteras, suben o bajan haciendo girar unas pocas vueltas las manijas de regulación.

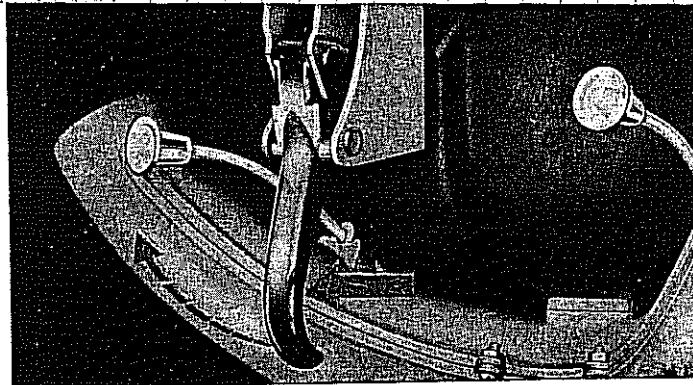
Las aletas laterales de ventilación pueden permanecer abiertas en cualquier posición. Para abrirlas, girar la manija correspondiente hacia adelante y arriba, empujando las aletas hacia afuera. Para cerrarlas, proceder a la inversa.

Los vidrios de las ventanillas de puertas traseras se abren presionando en la aleta inferior de la "mariposa" y, al destrabarse el gancho de seguridad, empujar hacia adelante guiando el vidrio por su corredera.

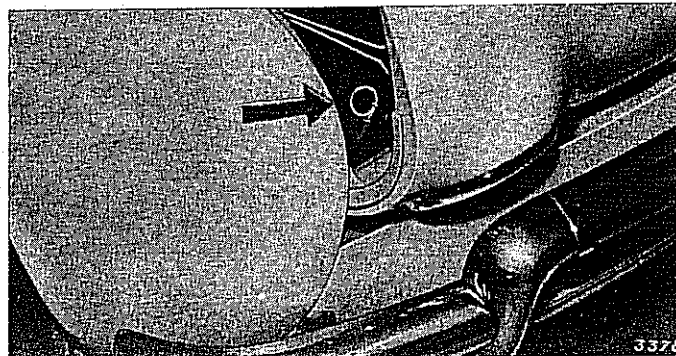
NOTA: Todos los vidrios de su RENAULT "DAUPHINE" - I. K. A. son de seguridad, inastillables, y permiten una inmejorable condición de visibilidad.

Un mecanismo de sujeción automático mantiene abiertas las puertas en su posición de máxima apertura, facilitando el cómodo acceso hacia el interior o exterior del vehículo y ... *en honor y tranquilidad de las damas*, las puertas de su RENAULT "DAUPHINE" - I. K. A. se abren galantemente hacia la parte delantera del mismo. Para poder subir o bajar de su RENAULT "DAUPHINE" - I. K. A. con toda comodidad y rapidez, estacione su coche a unos 20 centímetros del cordón de la acera.

BAUL Y PORTA RUEDA DE AUXILIO

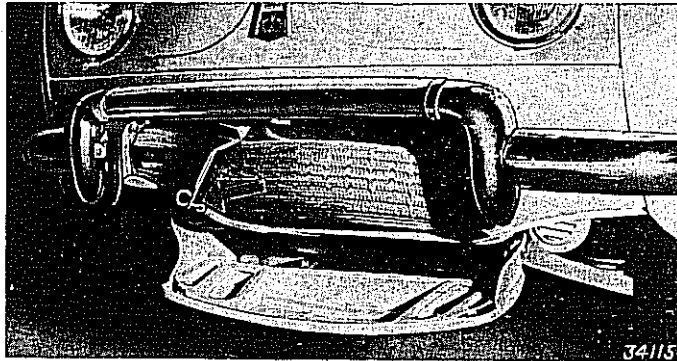


- Como Ud. ya sabe, el espacioso baúl del RENAULT "DAUPHINE-I.K.A. se encuentra en su parte delantera. La tapa del mismo se abre o cierra mediante una manija ubicada en la parte central inferior del panel de instrumentos. Para abrir, tire de aquélla hacia arriba y para cerrar, empújela hacia abajo. Si tirando de dicha manija la tapa no se abre, no fuerce el mecanismo y cerciórese que la cerradura del "antirrobo para baúl" (accesorio opcional) no esté cerrada por media vuelta de su llave.
- Luego de destrabar la tapa del baúl, levántela y llévela a su posición de máxima apertura, donde quedará convenientemente asegurada por una traba del tipo de "resorte a presión" ubicada en el extremo delantero derecho del baúl. Para cerrar la tapa, manténgala a medida que empuja hacia abajo, sin soltarla. No trate de cerrarla presionando desde afuera, pues no le será posible. Simplemente, déjela apoyada en su posición de cierre y baje la manija correspondiente en el interior del vehículo.

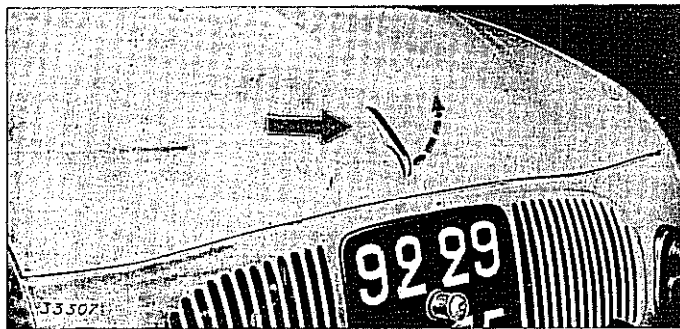


RENAULT "DAUPHINE" - I. K. A.

— El porta rueda de auxilio se encuentra debajo del baúl. Su diseño provee mayor seguridad en caso de accidentes y puede retirarse dicha rueda sin necesidad de sacar equipajes del baúl. Para alcanzar la rueda de auxilio, abrir la tapa del baúl y al tirar del anillo enfrentado interiormente con el faro delantero derecho, se abrirá la tapa del porta rueda de auxilio.



— Para retirar la rueda de auxilio, tire del anillo que sujeta el retén a resorte ubicado a su izquierda. El retén, liberado, se levantará automáticamente, dejando espacio libre para sacar la rueda cómodamente. Luego de colocar la rueda dañada en el lugar de la de auxilio, asegúrese que el anillo quede correctamente enganchado en el retén y cerrada la tapa del porta rueda de auxilio, antes de proseguir la marcha. Dicha tapa se cierra levantándola fuertemente.

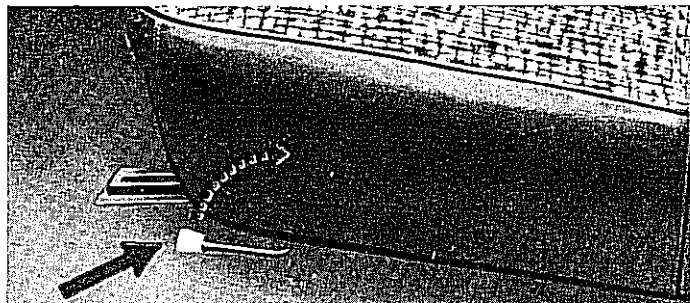


CAPOT DEL MOTOR

El capot del motor, en la parte trasera del vehículo, se abre tirando de la manija correspondiente hacia arriba. Dicha manija posee incluida una cerradura, que se

abre o cierra al girar media vuelta con la llave de encendido, introducida en aquella.

Luego de abrir la cerradura del capot, levántelo y llévelo a su posición de máxima apertura, donde quedará asegurado por una traba del tipo de "resorte a presión" ubicado en la parte central interior de aquel. Para cerrar el capot, manténgalo a medida que empuja hacia abajo, sin soltarlo. Déjelo apoyado en su posición de cierre y empuje la manija hacia abajo. Cierre siempre el capot, con llave, para prevenir robo o daño de elementos del motor.



ASIENTOS DELANTEROS

Para proporcionar el máximo confort, especialmente el conductor, la posición de los asientos delanteros de su RENAULT "DAUPHINE" - I. K. A. es regulable hacia adelante o atrás. Situar ambos asientos en la posición más cómoda para las piernas, tirando de la manija situada hacia el extremo delantero exterior de cada asiento y haciéndolo deslizar por la corredera.

CENICERO

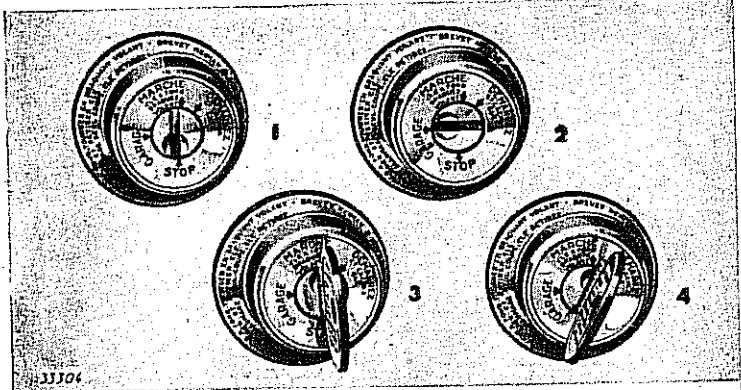
Se halla situado en la parte central superior del panel de instrumentos. Posee una tapa rebatible que, al levantarla, gira sobre un eje quedando disponible aquel para el uso. Para vaciarlo, empújelo con una mano desde abajo del panel de instrumentos, mientras lo retira con la otra.

GUANTERA Y GAVETA

Disponibles para la mayor conveniencia del conductor y pasajeros, el panel de instrumentos está provisto de dos compartimientos: la **guantero** en el extremo izquierdo y la **gaveta** en el extremo derecho. En esta última, lleve siempre la **GUIA DE CONSERVACION Y DE ENGRASE** y el **MANUAL DEL DUEÑO**, que, circunstancialmente, sus indicaciones pueden sacarlo de algún "apuro" en la ruta.

RENAULT "DAUPHINE" - I. K. A.

1. Posición: "STOP".
2. Posición: "GARAGE".
3. Posición: "MARCHE".
4. Posición: "DEMARRAGE".



llave de "encendido", "arranque" y "antirrobo"

Esta llave tiene cuatro posiciones. A las tres posiciones citadas en el título se agrega la de "STOP". Las distintas posiciones se obtienen con la llave de encendido introducida en la cerradura del antirrobo, ubicada debajo del volante de la dirección, lado derecho.

Posición "STOP". Sacando la llave en esta posición, queda trabada la dirección al girar el volante hacia cualquier lado, para que el pestillo del "antirrobo" calce la misma. Para destrabar la dirección introduzca la llave y presionando ligeramente en ella, gire suavemente el volante para liberar dicho pestillo.

Posición "GARAGE". Sacando la llave en esta posición, quedará cortado el encendido y destrabada la dirección (sin "antirrobo").

Posición "MARCHE" (Encendido). Es la posición normal de marcha (encendido conectado). En esta posición la llave no sale de la cerradura.

Posición "DEMARRAGE" (Arranque). Gire la llave hasta su posición extrema derecha y el motor se pondrá en funcionamiento. De inmediato suelte la llave, que automáticamente quedará ubicada en la posición "Marche".

ATENCIÓN: Nunca saque la llave de la cerradura hasta que el vehículo esté totalmente detenido pues, accidentalmente, puede quedar trabado el volante por el "antirrobo".

LLAVE Nº (Anote aquí el número de las llaves de su RENAULT "DAUPHINE" - I. K. A., para proporcionárselo a su Concesionario en caso que extravíe las mismas. Caso contrario, habrá que desmontar el interruptor y fijarse en el número inscripto debajo de éste).

buenos consejos para el manejo

**¿ESTA UD. PREPARADO
PARA MANEJAR
SU RENAULT
"DAUPHINE - I.K.A.?"**

Usted ya sabe donde está ubicados los instrumentos y controles, y sabe también cómo funcionan. De esta manera, ya está Ud. preparado para dar el primer paseo en su incomparable RENAULT "DAUPHINE" - I. K. A.

**PUESTA EN MARCHA
DEL MOTOR**

Verificar que la palanca de cambios esté en NEUTRAL. Girar la llave de encendido hasta su posición de extrema derecha y soltarla **no bien el motor se ponga en funcionamiento**. Nunca oprimir los pedales del acelerador o de embrague mientras se hace girar la llave.

Evitar que la operación de arranque se prolongue en más de cinco segundos. Si es necesario repetir la tentativa, hacerlo luego de esperar otros diez segundos. De esta manera el motor arrancará sin dificultad, reduciendo la posibilidad de que se "ahogue". Caso contrario, remitirse a la tabla de "Diagnósticos de Servicio".

**PUESTA EN MARCHA
DEL VEHICULO**

Monóxido de carbono. No poner el motor en marcha ni hacerlo funcionar en un local pequeño, cerrado, o mal ventilado. Evitar la inhalación de los gases del escape, pues éstos contienen monóxido de carbono, que es altamente venenoso.

Para iniciar la marcha, oprimir a fondo el pedal de embrague y pasar rápidamente la palanca de cambios a PRIMERA velocidad y, sincronizadamente, a medida que se va soltando despacio el pedal de embrague, apretar gradualmente el acelerador. Repetir ese movimiento de pedales, a cada pase de la palanca de cambios.

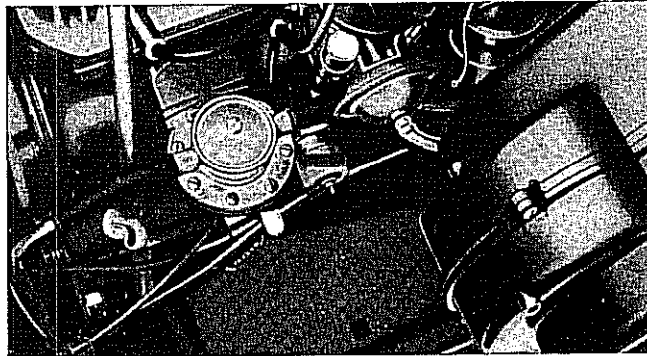
Pasar de primera a SEGUNDA cuando el vehículo avanza entre 15 a 25 Km/hora, y siempre de segunda a TERCERA a más de 40 a 45 Km/hora.. No saltar nunca los cambios. Pasar siempre de 1ª a 2ª y de 2ª a 3ª.

No acelerar repentinamente el motor, sobrecargándolo, al conducir por debajo de los 40 Km/hora en tercera velocidad. Pasar a una velocidad menor, a 2ª o 1ª, para no forzar el motor. Asimismo, no sobrecargar el motor cuando el mismo está frío.

sistema de combustible

COMBUSTIBLE

El motor de su RENAULT "DAUPHINE - I.K.A. está diseñado para funcionar con cualquier nafta común para automóviles, de marca reconocida por su calidad. Sin embargo, el uso de naftas especiales, aunque innecesario, no es perjudicial para el motor.



BOMBA DE COMBUSTIBLE

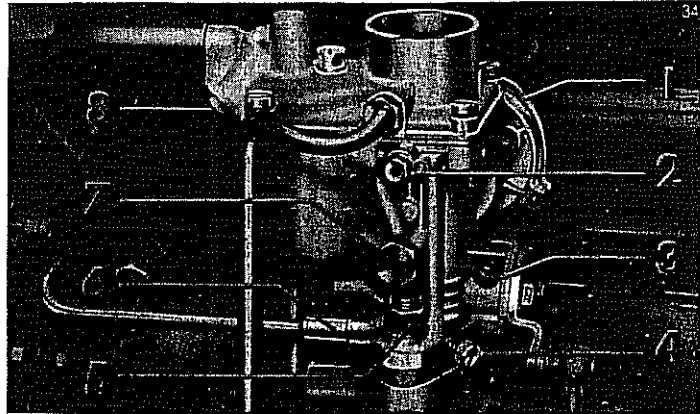
— Si el caudal de combustible es insuficiente, desconectar el caño de salida en su unión con la bomba y accionar en la palanca pulsadora. Si el caudal es bajo, puede deberse a que la junta de la tapa de la bomba esté rota o floja, algún caño tapado y deteriorado, o sucio el filtro de la bomba.

Primero, apretar la tapa y si esto no corrige el desperfecto por posible flojedad, reemplazar la junta. No sacar la tapa de la bomba, si aún no posee la junta de recambio.

— Para limpiar el filtro de la bomba, sacar: bulón de la tapa y su arandela, tapa, junta y filtro. Lavar este último con nafta limpia y luego soplar para secarlo. Sacar cualquier materia extraña depositada en la cámara del combustible.

RENAULT "DAUPHINE" - I. K. A.

1. Cebador automático.
2. Surtidor de marcha lenta.
3. Tornillo de ajuste de la mariposa.
4. Tornillo de regulación de la mezcla en marcha lenta.
5. Tuerca de montaje.
6. Conexión de vacío para avance al encendido.
7. Soporte del surtidor principal y el surtidor principal en su alojamiento.
8. Tapón de la malla filtradora del combustible.



CARBURADOR Cebador Automático

Si el motor gira pero no arranca, controlar el funcionamiento del cebador automático. Si este no funciona correctamente, la mezcla de combustible será pobre y causará un arranque dificultoso. **Nunca reajuste Ud. el cebador automático, a menos que conozca a fondo su reparación.** Es necesario controlarlo según especificaciones y procedimientos de fabricación, que sólo su Concesionario podrá realizar convenientemente.

VALVULA DE AGUJA Y NIVEL DEL FLOTANTE

Accionar la palanca pulsadora de la bomba de combustible. Si esto inunda el carburador, probablemente la válvula de aguja se halla atascada. Golpear suavemente sobre la tapa del carburador, en el área de dicha válvula, para tratar de desatascarla. Esta sería la primer tentativa de emergencia.

Generalmente, la válvula se atasca debido a que alguna impureza se aloja en el asiento de la misma. Limpiar entonces el carburador y el filtro de la bomba de combustible. Asegurarse de que no haya agua en la cuba, donde se ubica el flotante. Si el motor está "ahogado" esperar unos minutos y luego ponerlo en marcha, acelerándolo gradualmente a fondo.

TUERCAS Y TORNILLOS

Verificar periódicamente el apriete de las dos tuercas de montaje del carburador (Nº 5) y de los tornillos de la tapa del mismo. Apretar estos últimos suavemente, sin forzarlos.

**1º) REGULACION
DE LA MEZCLA
EN MARCHA LENTA**

Cuando el motor está caliente, luego de 5 a 10 minutos de estar en funcionamiento, atornillar el "tornillo de regulación de la mezcla en marcha lenta" (Nº 4), hasta que el motor tienda a detenerse. Entonces, comenzar a destornillarlo, despacio, hasta que el motor funcione suavemente.

Advertencia: Al apretar el tornillo de regulación de la marcha lenta hacerlo con cuidado, para no dañar su asiento.

**2º) AJUSTE
DE LA
MARCHA LENTA**

Cuando el motor ha alcanzado su temperatura NORMAL de funcionamiento (aguja del indicador de temperatura en zona verde), con el taquímetro (cuentarevoluciones), verificar que el mismo funcione en marcha lenta a 600 r.p.m. Para ajustar la marcha lenta a esa velocidad, el carburador de su RENAULT "DAUPHINE" - I.K.A. posee un "tornillo de ajuste de la mariposa" (Nº 3). Atornillarlo para aumentar o destornillarlo para disminuir la marcha lenta.

**LIMPIEZA
DE LOS SURTIDORES**

Sacar el surtidor principal (Nº 7), el surtidor de marcha lenta (Nº 2) y el surtidor del cebador. Limpiarlos con nafta y luego soplar para secarlos. No utilizar alambres para limpiar los surtidores.

Importante: No realizar ningún ajuste del carburador, que no sea el indicado en este Manual. No reemplazar los surtidores, por otros que no sean de iguales características a los de origen.

Si Ud. no está perfectamente capacitado para ajustar el carburador y no posee el instrumental apropiado, visite a su Concesionario y encomiéndele esta importante tarea.

sistema eléctrico

BATERIA Y CONEXIONES

La función de la batería es la de almacenar la energía eléctrica suministrada por el generador, hasta que cualquier componente del sistema eléctrico la requiera.

Verificar periódicamente que el nivel del electrolito (líquido de la batería) esté a unos 10 mm sobre las placas, agregando sólo agua destilada para mantenerlo a ese límite. Limpiar los terminales de la batería cuando presenten síntomas de corrosión y aplicarles vaselina neutra luego de haberlos apretado.

Las conexiones flojas en cualquiera de los puntos mostrados en el diagrama, pueden provocar fallas en el arranque y en el encendido. Mantener esas conexiones siempre limpias y bien apretadas.

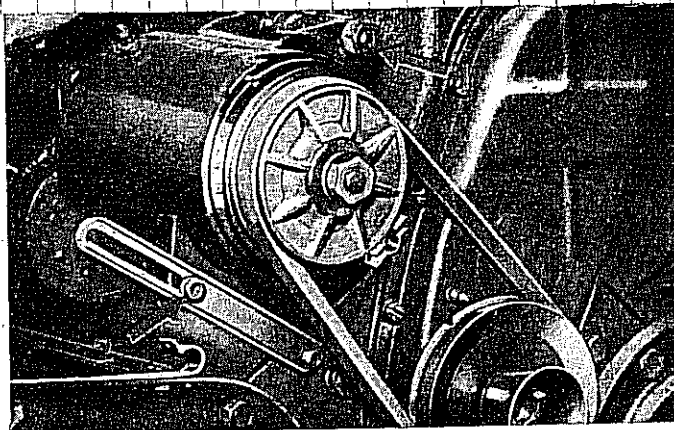
Si el motor de arranque no gira o lo hace muy lentamente, asegurarse que la batería esté cargada y sus terminales se encuentren bien apretados y sin corrosión. Verificar que el cable del terminal negativo de la batería, conectado a la carrocería, y la faja metálica trenzada, entre el motor y la carrocería, hagan buena "masa". Al desconectar algún cable, desconectar antes el cable "negativo" de la batería en previsión de posibles cortocircuitos. Para obtener los mejores resultados en el funcionamiento del sistema eléctrico, y evitar se congele el electrolito en zonas de bajas temperaturas, asegurarse siempre que la batería esté completamente cargada.

MOTOR DE ARRANQUE

Si la batería se halla en buen estado y todos los cables desde o hacia el motor de arranque, incluidos terminales, conexiones a masa, limpios y apretados, pero el motor de arranque no gira, visitar al Concesionario I.K.A. más próximo.

Puede salir de la emergencia conectando la llave de encendido en la posición "Marche", e intentar que el motor se ponga en funcionamiento, utilizando la manija ubicada en el panel del baúl.

1. Tuerca del eje soporte.
2. Tuerca de fijación.



GENERADOR

Suministra corriente eléctrica a la batería. Controlar la tensión de la correa, presionando con el dedo pulgar en un punto medio entre las dos poleas, si puede ser deprimida a 6,35 mm (1/4"). Para ajustarla, aflojar las tuercas mostradas en la figura y, apartando del motor al generador, apretar firmemente dichas tuercas luego de lograr la tensión correcta.

Si la luz verde del indicador de carga permanece encendida y la correa tiene la tensión correcta, puede estar fallando el generador o el regulador de carga. En este caso la batería no cargará, pero puede proseguirse la marcha hasta el Concesionario I.K.A. más próximo.

De igual modo, si se rompe la correa del generador, puede sustituirse momentáneamente por la correa del ventilador y continuar la marcha sin dificultad.

REGULADOR DE CARGA

Es un dispositivo electro-magnético, que establece la conexión entre el generador y la batería cuando ésta necesita carga. También controla la intensidad y la tensión entregada por el generador, para proteger diversos componentes del circuito eléctrico. Periódicamente, asegurarse que todas las conexiones exteriores estén apretadas.

Este dispositivo es ajustado y sellado en fábrica. **No abrir ni ajustar el regulador.** Cuando el mismo necesite servicio, recurrir al Concesionario I.K.A.

BOBINA DE ENCENDIDO

Tiene la misión de transformar los impulsos de corriente de baja tensión en impulsos de alta tensión necesarios éstos para provocar el salto de la chispa entre los electrodos de las bujías.

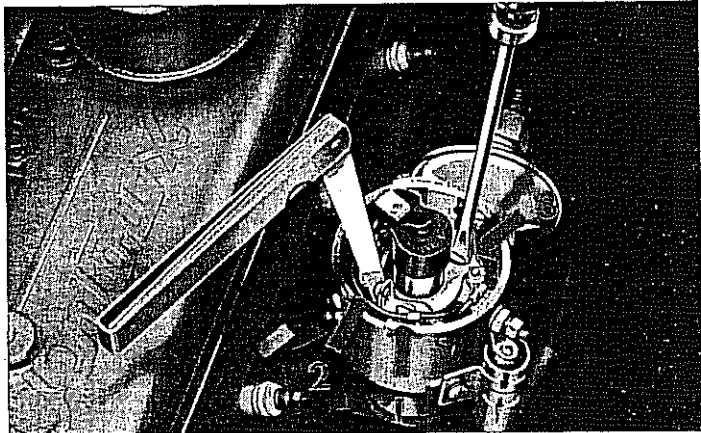
Verificar si funciona la bobina de la siguiente manera: Conectar la llave de encendido y sacar el cable central de la tapa del distribuidor. **No tocar el extremo del cable pues conduce corriente de alta tensión.** Situar

RENAULT "DAUPHINE" - I. K. A.

dicho extremo a unos 9 mm de la tapa de cilindros (ver figura). Girar el motor con la manija. Si salta chispa, la bobina está en buenas condiciones.

Asegurarse que el cuerpo de la bobina esté limpio y seco. El cable rojo deberá estar conectado al terminal positivo (+) de la bobina, el cable negro al negativo (-), y ambos terminales limpios y apretados.

1. Tornillo de fijación.
2. Medir con sonda la separación de los platinos.
3. Tornillo de ajuste.



DISTRIBUIDOR Ajuste de la luz de contacto (platinos)

— Lubricar el distribuidor cada 4.500 kilómetros. Sacar la tapa del distribuidor, rotor y placa guardapolvo. Aplicar una o dos gotas de aceite liviano para motor en el fieltro interno del rotor y en el fieltro en la parte central de aquella placa. No sobresaturar nunca dichos fieltros.

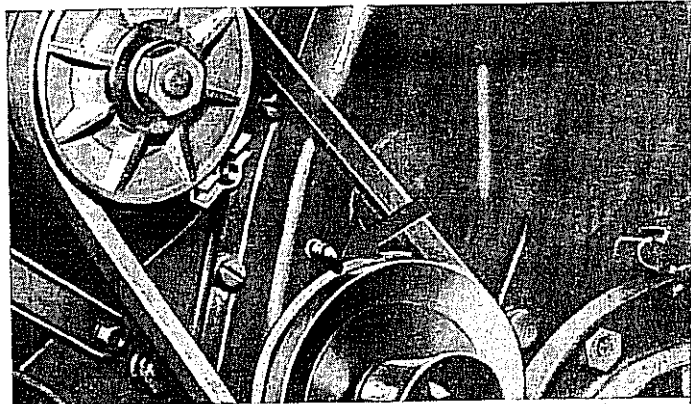
— No ensuciar con aceite las puntas de los platinos. Cada 4.500 Km, controlar que la luz de platinos sea de 0,40 a 0,50 mm (.016" a .020"). Siendo necesario ajustarla, limpiar previamente las superficies de los platinos con una "lima para platinos". Girar el motor con la manija, muy despacio, hasta que el bloque de fibra apoye en la arista del cuadrado en la parte central del distribuidor. Aflojar entonces el tornillo de fijación. Calibrar la sonda a la medida indicada e instalarla entre puntas de platinos, mientras se actúa el tornillo de ajuste hasta la posición correcta. Esta se determina cuando puede moverse la sonda entre puntas, percibiéndose un ligero arrastre.

Apretar el tornillo de fijación. Controlar la luz nuevamente. Reinstalar la placa guardapolvo, rotor y tapa del distribuidor, cuidando que los terminales de los cables de alta tensión queden perfectamente fijados en la tapa y bujías. NUNCA SACAR NI CAMBIAR DE POSICION DICHOS CABLES.

Asegurarse que las puntas de los platinos y el rotor estén secos y limpios como también, que todas las conexiones del distribuidor estén apretadas. Si la tapa del distribuidor está rajada, los platinos y/o el rotor están gastados, reemplazar la tapa y el rotor, reacondicionando los platinos de ser posible, antes de desecharlos también.

Para limpiar cables o elementos del sistema eléctrico, sin peligro de causar daño, aconsejamos hacerlo con tetracloruro de carbono que tiene la virtud de secar rápidamente por ser muy volátil. Es obtenible en cualquier farmacia.

2 mm (2° APMS)



PUESTA A PUNTO DE LA DISTRIBUCION

Toda vez que se haya ajustado la luz de platinos, será necesario controlar la puesta a punto de la distribución.

Cuando la distancia entre el rebaje en la polea del cigüeñal y el puntero en la tapa de la distribución sea de 2 milímetros, la puesta a punto será correcta, al saltar la chispa en una bujía correspondiente.

Se recomienda muy especialmente confiar este trabajo a su Concesionario I.K.A., que dispone de personal y elementos adecuados.

CONDENSADOR

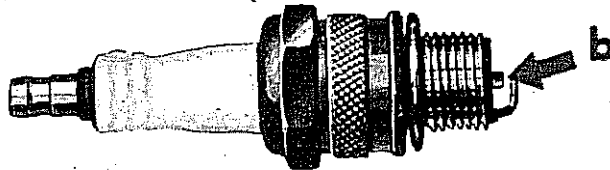
Si bien un condensador roto o en cortocircuito puede causar dificultades, son muy raras las fallas en el mismo. No obstante, al realizar viajes largos, es siempre conveniente llevar un condensador de repuesto.

BUJIAS

La chispa que salta entre los electrodos de las bujías, provocada por la corriente de alta tensión, enciende los gases comprimidos en los cilindros, en el momento oportuno.

RENAULT "DAUPHINE" - I. K. A.

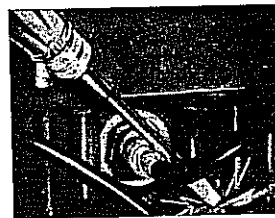
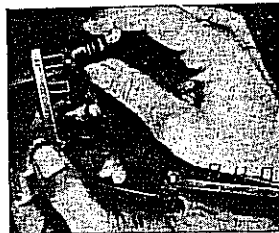
$b = 0,50 \text{ a } 0,70 \text{ mm}$
(.020" a .030")



Para que esa misión se cumpla eficazmente, será necesario limpiar y ajustar la luz entre electrodos cada 4.500 kilómetros. Para ello, desconectar el cable de la bujía y sacar esta con una llave adecuada para no correr el riesgo de romperla. A "chorro de arena" con aire comprimido, o con un cepillo de alambre, limpiar los electrodos y depósitos de carbón en las bujías.

Con una "sonda de bujías", verificar que la luz entre electrodos sea de 0,50 a 0,70 mm (.020" a .030"). Ajustar dicha luz, doblando el electrodo lateral solamente. No tocar en absoluto el electrodo central.

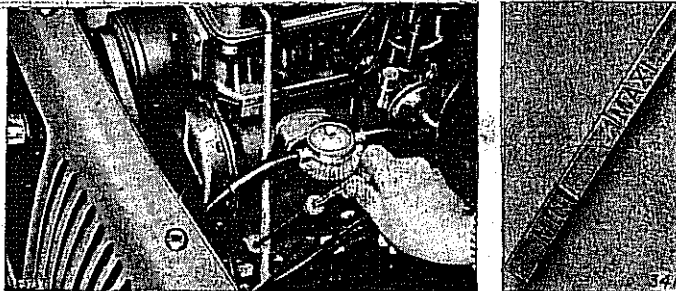
Reinstalar las bujías, colocando siempre juntas de cobre nuevas. Enroscar aquellas en su alojamiento, a mano, lo máximo posible. Luego, con la llave y ayudándose con un destornillador, apretarlas firmemente sin forzar demasiado, para no correr el riesgo de dañar la rosca en la tapa de cilindros.



Para comprobar si una bujía está fallando, sacar el capuchón de goma que cubre a aquella. Con un destornillador de mango plástico o de madera, colocarlo con su punta tocando en el block de cilindros y apoyando la varilla del mismo en la conexión de la bujía. Si al hacer esto el ritmo de marcha del motor no se altera, indicará que dicha bujía falla y, previo ajuste de la luz de electrodos y nueva prueba, de obtener igual resultado, deberá reemplazársela por rotura de los aislantes.

Reemplazar las bujías cada 20.000 kilómetros. Aparentemente las mismas parecerán útiles aún, pero sus aislantes estarán impregnados con carbón, lo que reduce su virtual eficacia.

motor



NIVEL DE ACEITE

Diariamente o cada 500 kilómetros, verificar el nivel de aceite del motor. Referirse a la "Tabla de Lubricación" en este manual, para determinar la frecuencia y el tipo de lubricantes a emplear en el motor.

PRESION DE ACEITE (Luz Roja)

Esta luz se enciende al conectar el encendido y se apaga no bien el motor arranca. Si permanece encendida cuando el motor funciona, detener la marcha y verificar el nivel de aceite. Si el nivel es normal y aún subsiste aquella condición, dirigirse al Concesionario I.K.A. más próximo que realice una amplia verificación.

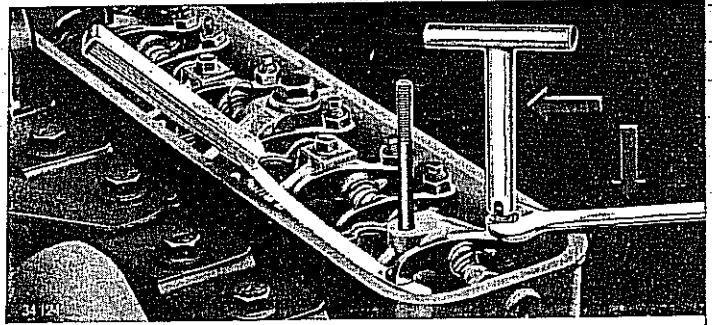
AJUSTE DE LAS VALVULAS

Verificar el ajuste de las válvulas cada 4.500 Km. Si fuera necesario realizar dicho ajuste, hacerlo con el motor detenido y completamente frío (sin haberlo puesto previamente en marcha). La luz de las válvulas de admisión debe ser de 0,15 mm (.006") y la luz de las válvulas de escape de 0,20 mm (.008").

Para verificar o ajustar las válvulas, sacar las dos tuercas mariposas que fijan la tapa de la cámara de los balancines, y retirar dicha tapa.

Con la manija, girar despacio el motor hasta que la válvula de escape N° 1 esté completamente abierta. Entonces, aflojar las tuercas de los balancines para las válvulas de admisión N° 3 y de escape N° 4 (ver figura).

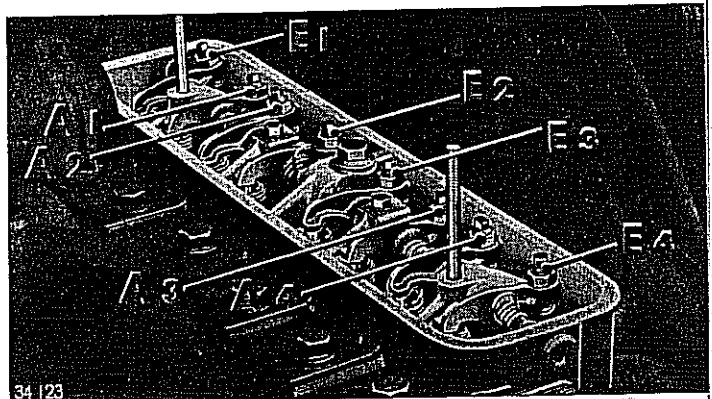
Girar el tornillo en el sentido contrario al de las agujas del reloj. Pasando la sonda entre el balancín y el vástago de la válvula, calibrar según la luz correspondiente a la válvula de admisión (.006") o a la de escape (.008"). Girar el tornillo del balancín en el sentido de las agujas del reloj, hasta sentir un ligero arrastre al mover lentamente la sonda hacia adelante y atrás. Luego, volver a verificar la luz de la válvula que se acaba de ajustar. (Ver figura página siguiente). Si la luz es correcta, apretar la tuerca.



Ajustar la luz de las válvulas restantes mediante el procedimiento indicado, siguiendo el orden que se muestra en el recuadro.

Admisión: 0,15 mm
(.006")
Escape: 0,25 mm
(.010")

| Abierta completamente la válvula | Ajustar las válvulas |
|----------------------------------|-----------------------|
| Escape 1 | Admisión 3 y Escape 4 |
| Escape 3 | Admisión 4 y Escape 2 |
| Escape 4 | Admisión 2 y Escape 1 |
| Escape 2 | Admisión 1 y Escape 3 |



A = Admisión
E = Escape

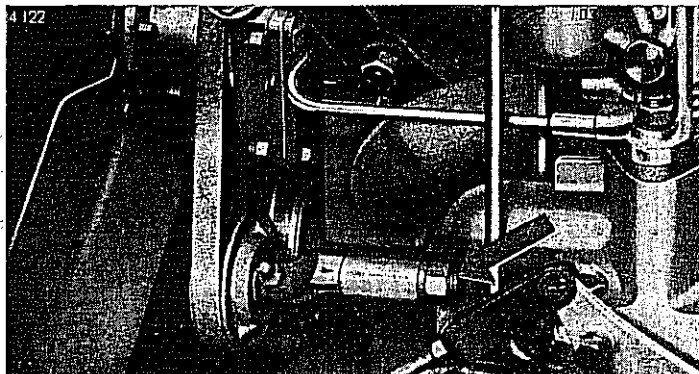
Colocar la tapa de la cámara de los balancines pasándola por los pernos, cuidando que la misma asiente correctamente en todo el contorno. Luego, enroskar las dos tuercas-mariposa y apretarlas alternadamente para que la tapa presione en forma pareja. Poner el motor en funcionamiento y verificar que no haya pérdida de aceite por aquella tapa.

No obstante explicar el procedimiento para la verificación y ajuste de la luz de válvulas, es siempre conveniente que su Concesionario I.K.A. se encargue de este delicado trabajo.

INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA S. A.

COMPRESION DEL MOTOR Y ENTRADA DE AIRE

Para prevenir pérdida de aire en el sistema de admisión de aire en el motor, verificar cada 4.500 kilómetros el apriete de las tuercas y bulones que ajustan los múltiples y el carburador. En caso de comprobar grandes variaciones en la presión de compresión del motor, o pérdida de compresión del motor, consultar a su Concesionario I.K.A.



AJUSTE DE LA CORREA DEL VENTILADOR

Cada 9.000 kilómetros, verificar que la tensión de la correa del ventilador sea correcta. Comprobarla presionando con el dedo pulgar en un punto medio entre la polea del ventilador y la polea inferior hacia la izquierda del motor.

Para ajustar la tensión de la correa, aflojar la tuerca que se indica en la figura. Mover la polea inferior hasta obtener una depresión en la polea de 10 mm ($\frac{1}{2}$ "). Luego, apretar la tuerca firmemente.

FILTRO DE AIRE

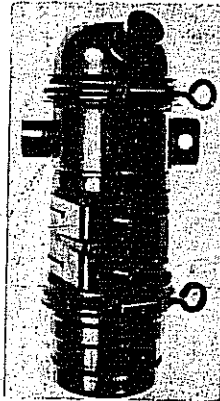
Diseñado para rendir con máxima eficacia, el conjunto del filtro de aire incluye un filtro primario del tipo a "baño de aceite" y un filtro secundario del tipo a "elemento seco".

Un filtro obstruido o sucio causa un efecto deplorable en la carburación y en la economía de combustible, ya que bajo esas circunstancias opera como un cebador. Limpiar el conjunto del filtro de aire cada 1.500 kilómetros, y llenarlo hasta el nivel correcto.

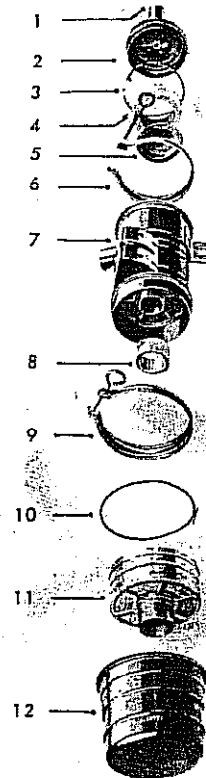
Limpieza del filtro de aire

Aflojar la abrazadera que sujeta la manguera al tubo de entrada de aire en la parte superior del filtro y desconectar la manguera. Aflojar la abrazadera que fija la tapa del filtro al cuerpo del mismo, y retirar aquella. Desenroscar la tuerca-mariposa en la parte

RENAULT "DAUPHINE" - I. K. A.



1. Tubo entrada aire.
2. Tapa.
3. Junta.
4. Filtro secundario.
5. Plato soporte.
6. Abrazadera.
7. Cuerpo del filtro.
8. Manguito.
9. Abrazadera.
10. Junta.
11. Filtro primario.
12. Depósito.



inferior de la tapa, y retirar el plato soporte y el filtro secundario. Aflojar la abrazadera que fija el depósito de aceite al cuerpo del filtro y retirar aquel, en cuyo interior se encuentra el filtro primario.

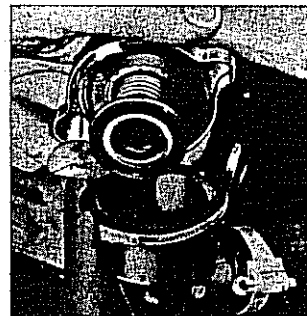
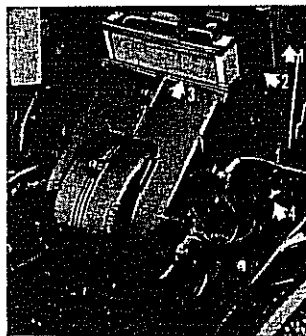
Lavar con solvente los filtros y sus componentes, salvo las juntas y el manguito de goma. Secar todos los elementos con un trapo limpio. Instalar en el cuerpo del filtro las juntas de la tapa y del depósito. Aplicar al filtro secundario una ligera capa de aceite limpio. Llenar el depósito del filtro primario con aceite limpio de motor, hasta el nivel indicado en el mismo depósito.

Instalar el manguito de goma. Colocar el filtro primario en el depósito. Acoplar este a la parte inferior del cuerpo del filtro y fijarlo con la abrazadera correspondiente. Colocar el filtro secundario en la tapa del filtro e instalar el plato soporte fijándolo con la tuerca-mariposa. Ubicar la tapa en el cuerpo del filtro y, enfrentando el tubo de entrada de aire con la manguera, fijar aquella con la abrazadera. Conectar tubo y manguera, sujetándolos con la abrazadera.

NOTA: La toma de aire para el filtro, está ubicada en el interior del baúl. Cuidar que la misma no quede tapada en ningún momento, con papeles o trapos que impidan el pasaje del flujo de aire.

sistema de enfriamiento

1. Tapón de purgado.
2. Terminal de conexión.
3. Malla filtradora de aire.
4. Tapón de drenaje.



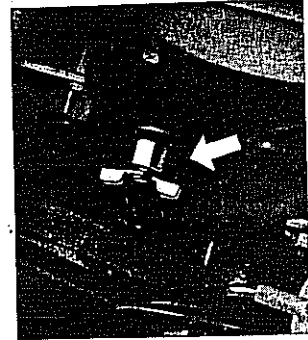
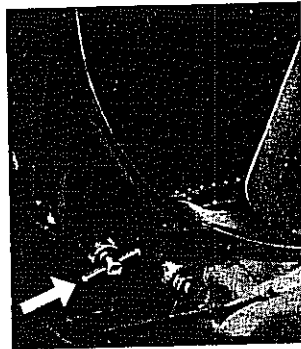
VERIFICACION DEL NIVEL DE AGUA

Girar lentamente la tapa del radiador hacia la izquierda, hasta el primer tope de seguridad, lo que permitirá que escape el vapor, si el motor ha estado funcionando. Una vez eliminada la presión, seguir girando la tapa hacia la izquierda, hasta librarla del retén de seguridad y poder sacarla. Llenar el radiador hasta que el agua aparezca en el cuello del mismo. Poner el motor en marcha. Aflojar el tapón de purgado de aire (Nº 1, figura), para evacuar el aire encerrado en el sistema del calefactor. Apretar dicho tapón, recién cuando comienza a salir agua. Completar el llenado, despacio, hasta que el nivel de agua sea visible en el cuello del radiador. Reinstalar la tapa del radiador.

DRENAJE Y RELLENO DEL SISTEMA

La capacidad del sistema de enfriamiento es de 4,600 litros. Sacar la tapa del radiador y el tapón de drenaje del calefactor (Nº 4, figura). Abrir los grifos de drenaje en la parte inferior del radiador y en la posterior del motor. Cuando el agua haya salido com-

RENAULT "DAUPHINE" - I. K. A.



pletamente, cerrar los grifos de drenaje y colocar el tapón de drenaje del calefactor.

Llenar el sistema de enfriamiento, siguiendo las instrucciones para la "Verificación del nivel de agua".

Su RENAULT "DAUPHINE" - I.K.A. posee un sistema de enfriamiento "a presión". Esta presión en el sistema, aumenta el punto de ebullición del agua a más de 100°C, creando una mayor diferencia de temperatura entre el agua del radiador y el aire de enfriamiento. Cualquier exceso de agua, después del llenado, es normalmente evacuado del sistema y el agua quedará al nivel correcto en la manguera. Por lo tanto, no alarmarse si el nivel de agua no se aprecia luego de haber funcionado el motor durante cierto tiempo. No llenar el sistema de enfriamiento innecesariamente, a menos que el indicador de temperatura señale un sobrecalentamiento o sea visible una pérdida de agua. El repetido llenado a tope resultará en pérdida de densidad del anticongelante, si se agregó éste al agua.

Cuidado: En caso de notar un sobrecalentamiento, detener el vehículo tan pronto como sea posible. No parar el motor. Efectuar una rápida inspección al sistema de enfriamiento.

- Si esta condición es causada por falta de agua en el sistema, agregar ésta **muy despacio**, con el motor en marcha.
- Si se debe a pérdida de agua en el sistema, parar el motor **inmediatamente**, y no ponerlo en funcionamiento hasta haber reparado la falla por completo.
- No siendo posible descubrir la causa, dejar regulando el motor hasta que retome una temperatura normal. Entonces, continuar la marcha hasta que el Concesionario I. K. A. más próximo verifique la falla, conectando la segunda velocidad si persiste el sobrecalentamiento al marchar en tercera.

ANTICONGELANTES

Al viajar por zonas frías es conveniente agregar un anticongelante al agua del radiador para evitar que la misma, al congelarse, dañe el radiador o el block de cilindros.

Para utilizar anticongelantes, vaciar el sistema y preparar la solución anticongelante en un recipiente adecuado. Cerrar los grifos y llenar el radiador como se indica en "Verificación del nivel de agua". Luego, poner el motor en marcha para que se mezcle bien la solución. **No mezclar distintos anticongelantes o anticorrosivos, pues se disminuye su efectividad.**

Suponiendo que ha de viajar por zonas con temperaturas de hasta -5°C , dado que la capacidad del sistema de enfriamiento es de 4,600 litros, preparar la solución anticongelante agregando 0,50 litro de alcohol metílico a 4,100 litros de agua.

TABLA DE ANTICONGELANTES

| Para protección hasta Grados C. | 0° | -5° | -10° | -15° | -20° | -30° | -40° |
|--|------|------|------|------|------|------|------|
| Agregar alcohol metílico, litros | 0,40 | 0,50 | 0,70 | 1,10 | 1,40 | 2,00 | 2,70 |
| Agregar glicol etílico, litros | 0,40 | 0,60 | 0,80 | 1,20 | 1,60 | 2,20 | 2,90 |
| Agregar alcohol etílico, litros | 0,40 | 0,70 | 1,10 | 1,40 | 1,80 | 2,50 | 3,00 |

TERMOSTATO

La misión de este dispositivo es la de permitir que el motor adquiera rápidamente su temperatura normal de funcionamiento, y evitar se enfríe demasiado durante el funcionamiento normal del vehículo. La válvula se abre por completo cuando el líquido de enfriamiento alcanza los 82°C y recién permite el paso de aquel, desde el motor hacia el radiador. La temperatura a la cual opera este dispositivo está fijada por el fabricante y no puede ser alterada. De producirse algún sobrecalentamiento repentino, examinar el termostato también, ya que al fallar el mismo, la circulación de agua queda interrumpida casi totalmente. Para comprobar su estado, sacarlo y si se elimina así el recalentamiento instalar un termostato nuevo en la primera ocasión que visite a su Concesionario I.K.A.

El termostato se encuentra ubicado en el interior del codo de salida de agua del motor. Para poder apreciarlo, desconectar la manguera de goma que va a la parte superior del radiador.

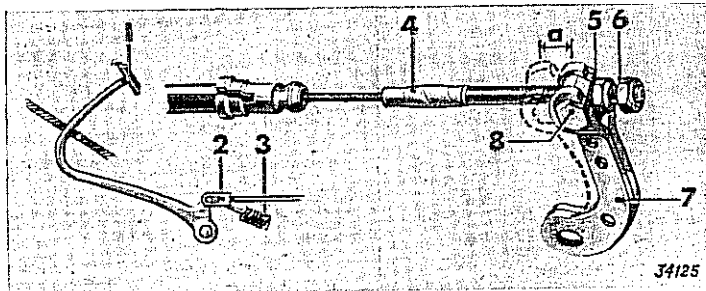
RENAULT "DAUPHINE" - I. K. A.

ANTICORROSIVOS

No es mala práctica agregar un anticorrosivo al líquido de enfriamiento, para prevenir la corrosión y la formación de depósitos minerales en el sistema de enfriamiento, especialmente si en el lugar de residencia habitual hay aguas "duras".

embrague

1. Pedal de embrague.
2. Horquilla.
3. Resorte retroceso.
4. Unión del cable.
5. Tuerca.
6. Contratuerca.
7. Palanca sobre el eje de la horquilla de desembrague.
8. Exágono.



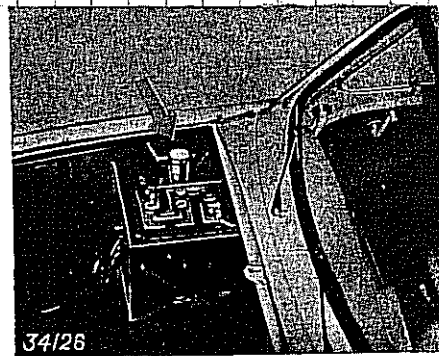
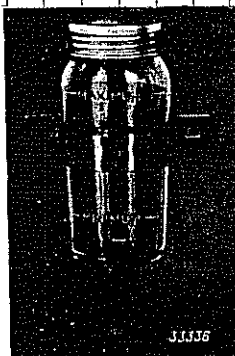
Ajuste del pedal de embrague

Al disminuir el juego libre del pedal de embrague será necesario ajustar el mismo, para prevenir el desgaste indebido de los forros del disco. El juego libre del pedal es la distancia que puede recorrer libremente el pedal sin que se produzca el desembrague. Periódicamente, verificar si esa distancia se mantiene. No conducir con el pie apoyado sobre el pedal, pues ello provoca el rápido desgaste del cojinete de empuje y forros del disco.

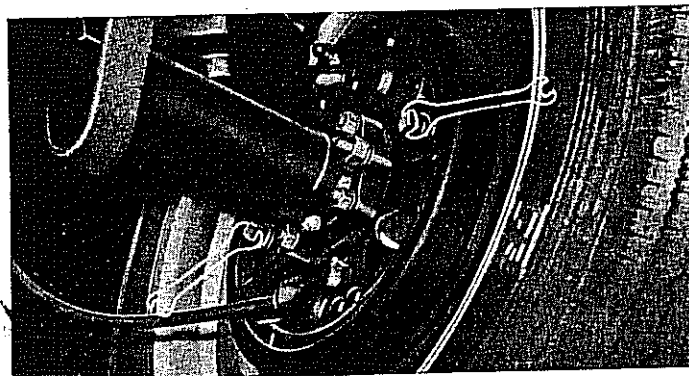
Para ajustar el juego libre del pedal, levantar el vehículo desde su parte posterior y calzarlo convenientemente en las ruedas delanteras. Desenroscar la contratuerca y la tuerca, para reducir la tensión contra el exágono "8" mostrado en la figura.

Luego, tirar del cable hacia atrás y mantenerlo tirante. Con la otra mano, mover la palanca "7" hacia atrás y adelante, hasta obtener de ella un juego libre "a" que oscile entre 2,5 a 3 mm. Seguidamente enroscar la tuerca hasta que apoye contra el exágono "8". Ese juego de la palanca proveerá automáticamente un adecuado juego libre en el pedal. Por último, apretar firmemente la contratuerca.

frenos



Verificar periódicamente el nivel de líquido de frenos en el depósito ubicado en el baúl. Si el nivel hubiera bajado en forma anormal, solicitar de su Concesionario I. K. A. que verifique el sistema de frenos. Asegurarse que el orificio en la tapa del depósito no esté obstruido (flecha). No mezclar distintos líquidos de frenos y mantener siempre el nivel hasta la marca indicada en el depósito. **NO DESCUIDAR EL PERFECTO MANTENIMIENTO DEL SISTEMA DE FRENOS, PUES DE SU BUEN ESTADO PUEDE DEPENDER SU VIDA, LA DE SUS SEMEJANTES Y LA DE SU RENAULT "DAUPHINE" - I. K. A.**



AJUSTE DE LAS ZAPATAS DE FRENOS

Para ajustar cómodamente las zapatas, levantar el coche de adelante o atrás según sea necesario. Girar la rueda hacia adelante y cerciorarse que gira libremente. Con una llave adecuada, rotar hacia adelante el cuadrado delantero ubicado en el plato soporte de frenos (ver figura), hasta que la rueda comience a frenarse. Notando un suave arrastre, volver ligeramente

RENAULT "DAUPHINE" - I. K. A.

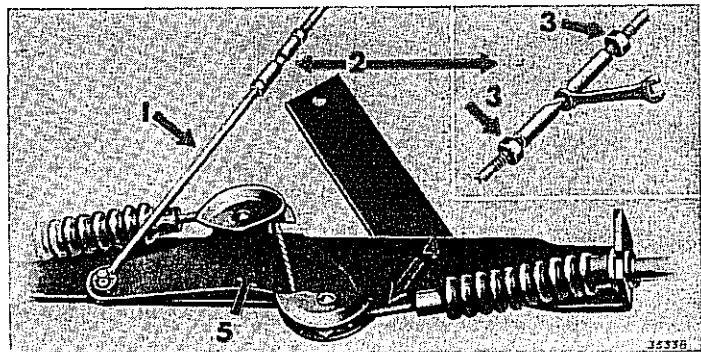
AJUSTE DEL PEDAL DE FRENOS

el cuadrado en sentido inverso, hasta que la rueda gire libremente. Girar la rueda hacia atrás y repetir la operación explicada, con el cuadrado posterior, que deberá rotarse hacia atrás.

Luego de ajustar las zapatas, el juego libre del pedal de frenos será de aproximadamente 20 mm. Si fuera necesario realizar un ajuste completo de los frenos, visite a su Concesionario I.K.A.

CUIDADO: Si después de ajustar los frenos se nota que los mismos son débiles, o hay signos de "pedal esponjoso" o sobrecalentamiento de las campanas de frenos, recurrir inmediatamente a su Concesionario I.K.A.

1. Varillas de unión del tensor.
2. Tensor.
3. Tuercas de fijación del tensor.
4. Cable de mando.
5. Palanca tensora.



AJUSTE DEL FRENO DE MANO

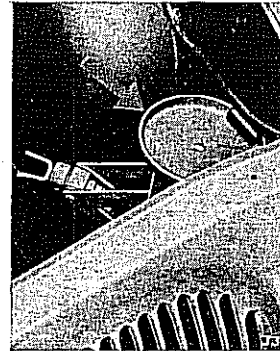
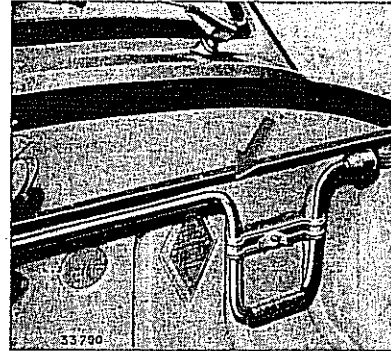
Antes de realizar este trabajo, ajustar las zapatas y el pedal de frenos.

Para ajustar el freno de mano, ubicar la palanca en la segunda muesca. Calzar las ruedas delanteras del vehículo y levantar las traseras con un cricue.

Aflojar la tuerca situada en cada extremo del tensor (ver figura). Girar el tensor hasta que las zapatas tomen contacto con las campanas de frenos. Esto puede determinarse haciendo girar las ruedas traseras, luego de haber dado una o dos vueltas al tensor.

Librar la palanca del freno de mano y, girando las ruedas traseras, asegurarse que las zapatas de frenos no queden trabadas. Retener fijo el tensor y apretar firmemente ambas tuercas. Con la palanca ubicada en la tercera muesca, verificar que el freno de mano se aplique eficazmente.

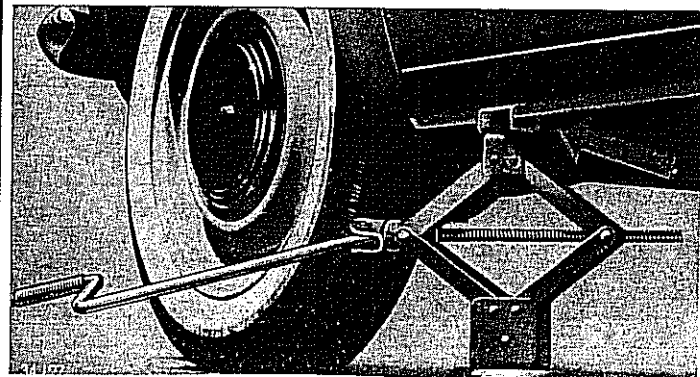
ruedas y neumáticos



COMO CAMBIAR UNA RUEDA

Sacar del baúl la manija del crique y éste, del compartimiento del motor. Aplicar el freno de mano y "calzar el vehículo" en una rueda sana, con dos tacos de madera o piedras colocadas por delante y detrás de la misma. Sacar el bulón central de la taza y retirar ésta. Aflojar las tres tuercas de fijación de las ruedas, alrededor de medio giro.

Ubicar el crique debajo del larguero de la carrocería, cerca de la rueda a sacar. Accionar la manija del crique hasta que la rueda se levante lo suficiente como para permitir, sin molestias, colocar la rueda de auxilio. Sacar las tres tuercas y la rueda. Instalar la rueda de auxilio y apretar progresivamente las tuercas. Retirar el crique y apretar firmemente las tuercas. Recolocarla taza con un bulón central. Sacar la "calzas" y desaplicar el freno de mano. Si se cambió una rueda delantera, rebajar la presión hasta 13 libras.

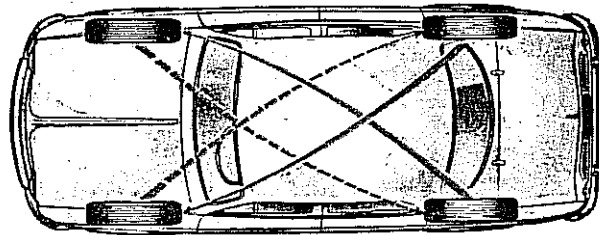


RENAULT "DAUPHINE" - I. K. A.

PRESION DE INFLADO DE NEUMATICOS

Periódicamente, verificar la presión de inflado de los neumáticos. Ruedas delanteras: 13 libras. Ruedas traseras: 19 libras. Mantener siempre la rueda de auxilio a 19 libras.

La desigual presión en los neumáticos afectará los mismos y puede ser causa de "coleadas" al frenar, yendo a alta velocidad. Los neumáticos desinflados se recalientan y pueden provocar "reventones".



33342

ROTACION DE LAS RUEDAS

Rotar las ruedas cada 4.500 kilómetros, siguiendo el sistema en "X" mostrado en la figura.

BALANCEO DE RUEDAS

Una vez por año y cada vez que se repare un neumático, hacer balancear las ruedas estática y dinámicamente por su Concesionario I. K. A., que posee el equipo especial.

Los desequilibrios en las ruedas producen, a altas velocidades, trepidaciones en las ruedas y en la dirección, provocando ello inseguridad en la conducción del vehículo.

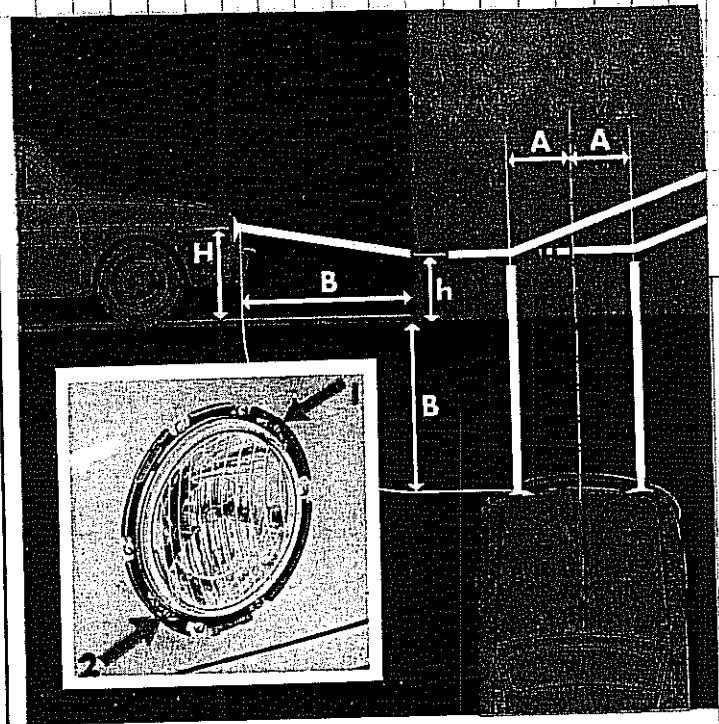
SI REVIENTA UN NEUMATICO NO PERDER LA SERENIDAD

Tratar de mantener el coche derecho y aplicar los frenos gradualmente, hasta conseguir la detención total.

- A. Distancia entre centro de faro y centro del coche.
- B. Distancia: 10 metros.
- H. Distancia de suelo a centro de faros.
- h. Altura del corte horizontal del haz en la pared (H - 10 a 25 cm).

- 1. Tornillo regulador de dirección.
- 2. Tornillo regulador de profundidad.

ALINEACION DE LOS FAROS DELANTEROS



Los faros con que está equipado su RENAULT "DAUPHINE" - I.K.A. son asimétricos, es decir, tienen distinto ángulo de iluminación, por lo cual poseen una lámpara derecha especial.

Para no encandilar al conductor que viene en sentido contrario, los faros delanteros de su vehículo deben estar correctamente alineados.

Para verificar dicha alineación, inflar los neumáticos a las presiones especificadas y situar el coche en suelo horizontal, liso, y perpendicular con una pared a 10 metros de distancia (B).

Con las luces bajas de los faros, encendidas, los ejes de los dos haces luminosos deben ser paralelos al eje del coche (A) y la parte izquierda de la zona iluminada debe quedar limitada por un corte horizontal, cuya distancia (h) al suelo es de 10 a 25 cm menor que la altura al eje central de los faros (H).

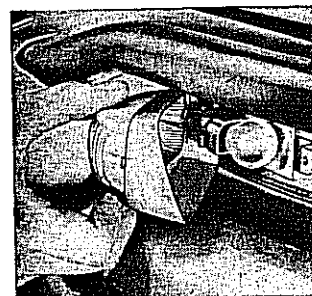
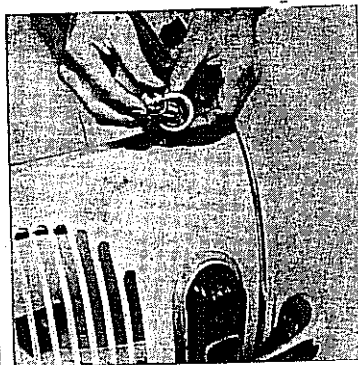
La regulación de los faros se efectúa mediante los tornillos "1" (regulación de dirección) y "2" (regulación de profundidad), que quedan accesibles al sacar el aro del faro.

RENAULT "DAUPHINE" - I. K. A.

LAMPARAS DE SU RENAULT "DAUPHINE" - I.K.A.

Su RENAULT "DAUPHINE" - I.K.A. está equipado con lámparas que poseen las siguientes características:

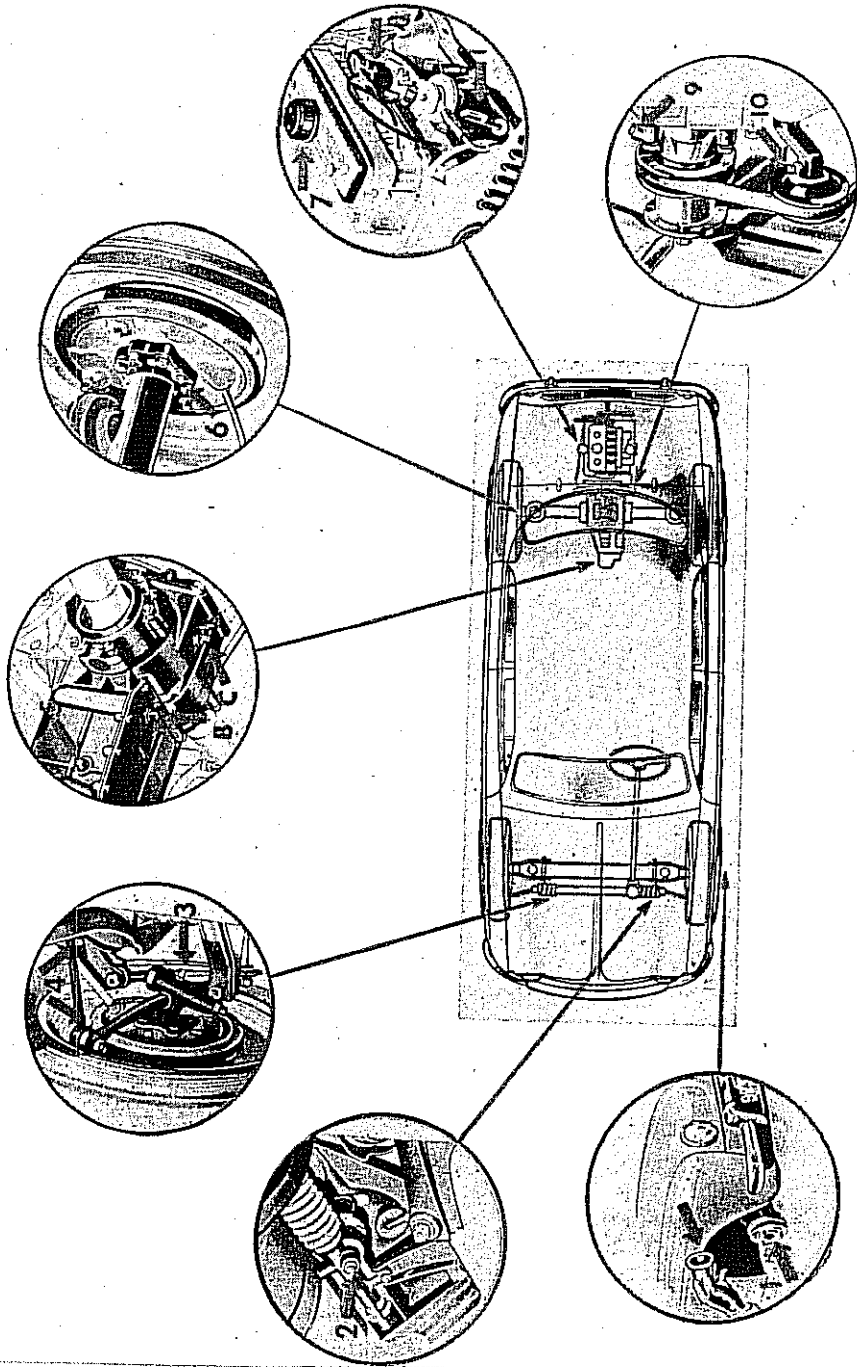
| | |
|---|---|
| Luces bajas y altas . | Lámpara "faro código" esférica, amarilla, lisa, haz asimétrico. - 6 volts, 40/45 vatios, 3 lengüetas. |
| Luces de estacionamiento | Lámpara alargada Ø 10 - 6 volts, 2,4 vatios, casquillo de 9, 1 platino, 2 pitones. |
| Luces direccionales . | Lámpara Ø 25 - 6 volts, 15 vatios, 1 platino, 2 pitones. |
| Luces traseras y de "PARE" | Lámpara dos filamentos, Ø 25 - 6 volts, 18/4 vatios, 2 platinos, pitones independientes. |
| Luz de patente y luz de compartimiento del motor | Lámpara Ø 19 - 6 volts, 4 vatios, 1 platino, 2 pitones. |
| Luces interiores | Lámpara alargada, tipo bayoneta, 10 x 39 - 6 volts, 4 vatios. |
| Luces: de Carga y Presión Aceite; indicador Luces Direccionales y luz tablero instrumentos. | Lámpara "mignollette" - 6 volts, 1,5 vatios, casquillo de 9. |



REEMPLAZO DE LAMPARAS DE ESTACIONAMIENTO Y LUZ DIRECCIONAL

Para las luces de estacionamiento y luz direccional, su RENAULT "DAUPHINE" - I. K. A. posee en cada extremo posterior una lámpara de doble filamento. Para sacar esta lámpara, presionar sobre la misma y girarla en sentido contrario a las agujas del reloj. Para instalar una lámpara nueva, presionar ésta en su soporte y girarla en el sentido de las agujas del reloj.

tabla de lubricación



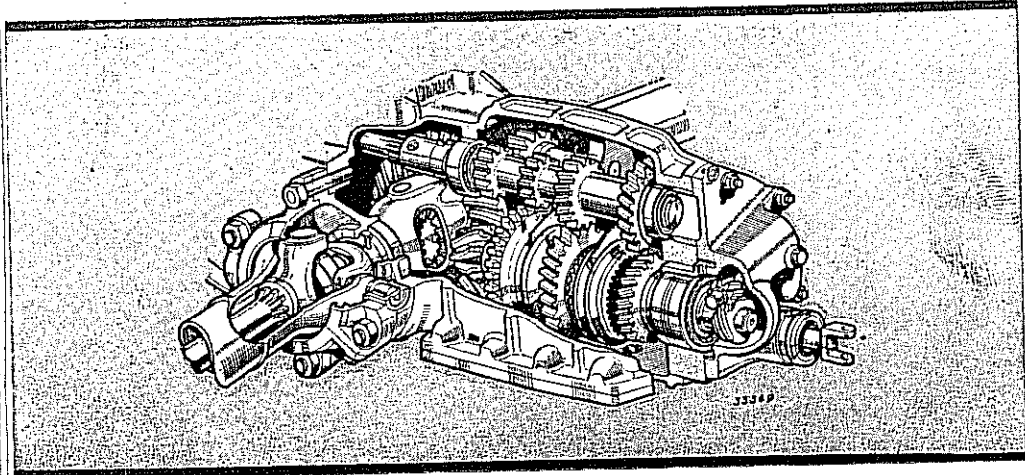
| Nº | PIEZA A LUBRICAR | FRECUENCIA (kilómetros) | CANTIDAD | LUBRICANTE | | |
|----|---|----------------------------|---|---|--|----------|
| | | | | TIPO | GRADO | |
| | | | | | VERANO | INVIERNO |
| 1 | Ruedas Delanteras | 9.000 | Media tapa | Grasa para cojinetes ruedas | Nº 2 | Nº 2 |
| 2 | Dirección | 9.000 | Según neces. | Grasa para chasis | Nº 1 | Nº 0 |
| 3 | Pernos de Punta de Eje (2 niples) | 3.000 | Según neces. | Grasa para chasis | Nº 1 | Nº 0 |
| 4 | Articulaciones de la Dirección (4 niples) | 3.000 | Según neces. | Grasa para chasis | Nº 1 | Nº 0 |
| 5 | Conjunto Caja-Puente (verificar nivel) | 4.500 | Según neces. | Lubricante "Extrema Presión" (Hipoideal) | SAE 90 E.P. SAE 80 E.P. (zonas frías) | |
| | Conjunto Caja-Puente (drenar y rellenar) | 9.000 | 1,250 litros | | | |
| 6 | Ruedas Traseras (lubricación moderada) | 9.000 | Según neces. | Grasa para cojinetes ruedas | Nº 2 | Nº 2 |
| 7 | Motor (verificar nivel) | 500 | Según neces. | Aceite de motor | Más de 30°C: SAE 30 W ó 20 W/40. De 0° a 30°: SAE 20 W ó 10 W/30. De 0° a -12°: SAE 10 W ó 10 W/30. | |
| | Motor (drenar y rellenar) | 1.500 | 2,5 litros | | | |
| 8 | Distribuidor (2 fieltros) | 4.500 | Rotar: 2 gotas | Aceite de motor | SAE 10 W | |
| | | | Placa: 2 gotas | | | |
| 9 | Bomba de agua | 50.500 | Según neces. | Grasa para cojinetes | Nº 2 | Nº 2 |
| 10 | Tensor de la correa del ventilador | 3.000 | Según neces. | Grasa para cojinetes | Nº 2 | Nº 2 |
| — | VARIOS | 4.500 | (ver "Instrucciones Especiales de Lubricación") | | | |

RENAULT "DAUPHINE" - I. K. A.

Más de 30°C SAE 30W o 20W/40
Entre 30°C y 0°C SAE 20W o 10W/30
Entre 0°C y -12°C SAE 10W o 10W/30

Cambiar de un aceite no detergente a uno detergente, no requiere cuidado especial siempre que el primero no haya permanecido en el motor más de 8.000 kilómetros, a pesar de cambios periódicos de aceite. En este caso, drenar el aceite no detergente, usado y colocar **aceite lavador de motor**, haciendo funcionar éste, regulando durante 10 minutos y drenarlo. Si el motor está equipado con filtro de aceite, cambiar el elemento filtrante. Poner aceite detergente y luego de haber recorrido 500 kilómetros, drenar ese aceite y recién colocar nuevo aceite detergente.

- **Cambiar el aceite del motor cada 1.500 Km.** Si el coche es usado constantemente en viajes cortos, paradas y arrancadas frecuentes (especialmente en invierno), o en caminos polvorientos, cambiar el aceite del motor con mayor frecuencia, dado la excesiva contaminación que sufre aquél.
- Si el motor está equipado con filtro de aceite, cambiar el elemento filtrante cada 3.000 kilómetros.



CONJUNTO CAJA-PUENTE

La capacidad de aceite SAE 80 ó 90 EP en este conjunto es de 1,250 litros.

Para verificar el nivel: Sacar el tapón Nº 5 mostrado en la figura de la Tabla de Lubricación. Si sale aceite, permitir drenarse el excedente. Si no sale, agregar hasta completar la carga.

Para drenar y rellenar: Sacar los tapones Nº 5, "B" y "C". Drenar totalmente. Instalar los tapones "B" y "C", y colocar 1,250 litros de aceite SAE 80 ó 90 EP

por el agujero para el tapón N° 5. Permitir drenarse el excedente. Colocar el tapón. **Nunca sobrellenar este conjunto.**

Seguir perfectamente estas instrucciones y evitar el uso de aditivos.

**RUEDAS
DELANTERAS**

Sacar la taza y la tapa grasera de las ruedas delanteras. Limpiar las tapas graseras cada 9.000 Km y llenarlas hasta la mitad con grasa N° 2 para cojinetes de ruedas.

BOMBA DE AGUA

Desenroscar el tapón N° 9 mostrado en la figura de la Tabla de Lubricación e instalar un niple de engrase. Lubricar moderadamente cada 50.500 Km con grasa para cojinetes, sacar el niple y reinstalar el tapón. **No lubricar antes de dicho período.**

CHASIS

Es conveniente lubricar por "rociado" de aceite a presión, la parte inferior del coche. Evitar que el aceite llegue a los componentes de goma, en especial los bujes de goma de la suspensión, pues se dañarán.

**TENSOR
DE LA CORREA
DEL VENTILADOR**

Lubricar moderadamente con grasa para cojinetes, por el niple de lubricación N° 10 mostrado en la figura. Limpiar el exceso de grasa que pudo haber caído sobre la cubierta de inspección del embrague.

CALEFACTOR

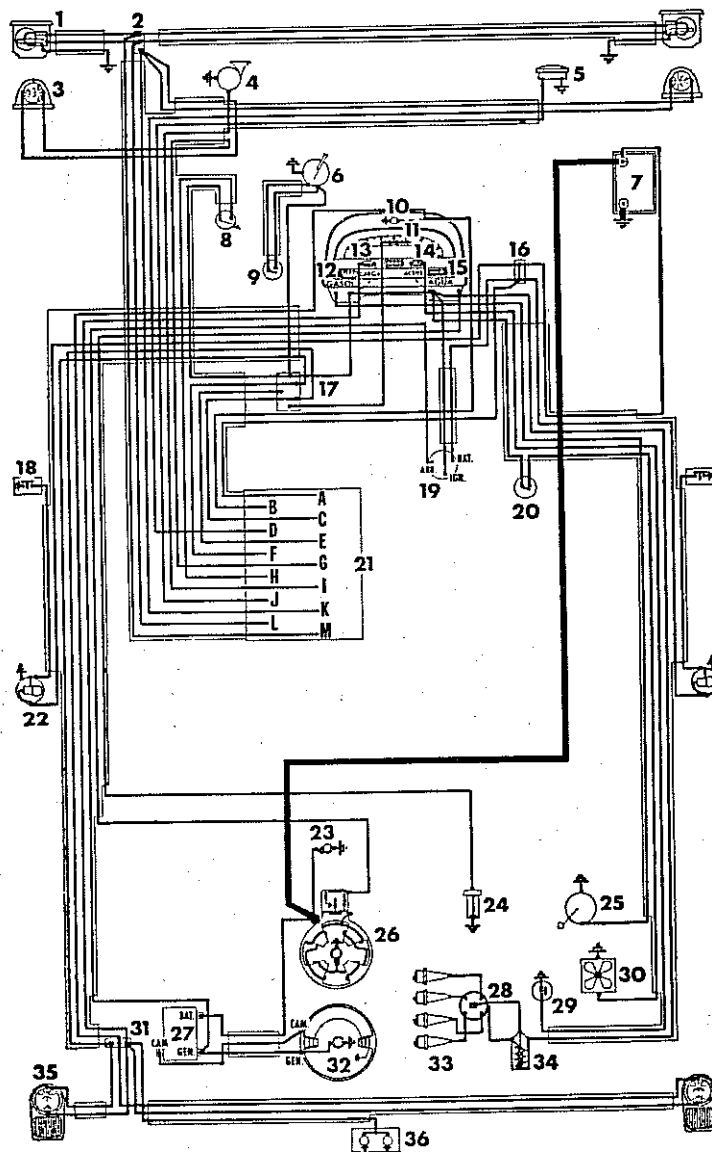
Cada 3.000 Km, sacar la malla filtradora de aire del calefactor (N° 3 - Pág. 42). Sumergir la malla en aceite liviano de motor y dejarla escurrir antes de reinstalar.

VARIOS

Cada 4.500 Km, lubricar el cojinete del eje de los brazos de los limpiarabrisas, eje de manijas de baúl y capot, cable en el baúl para librar la tapa de la rueda de auxilio, articulaciones de la palanca de cambios, manijas de puertas, y pernos pivotes de las aletas delanteras de ventilación.

INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA S. A.

sistema eléctrico

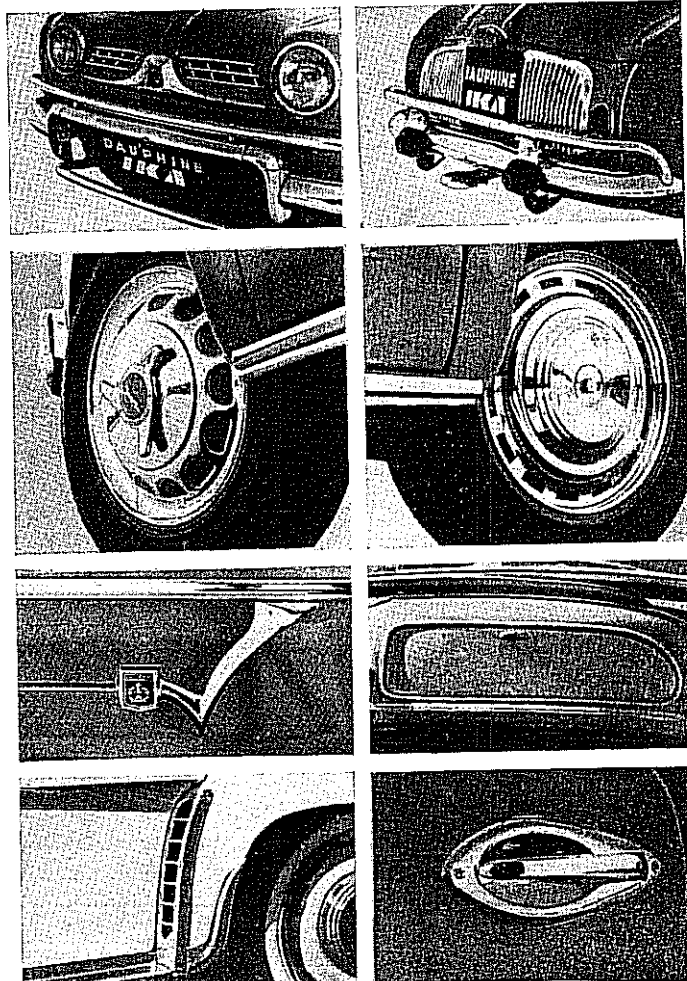


accesorios

Todo dueño, trata de realzar y embellecer la apariencia exterior o interior de su automóvil, con respecto a otros de las mismas características, mediante el agregado de ACCESORIOS.

Y es innegable que con los ornamentos cromados, especialmente diseñados para su RENAULT "DAUPHINE" - I.K.A., usted conseguirá lo manifestado en el párrafo anterior, manteniendo a su coche en el centro de las miradas admirativas y en envidia de otros dueños que poseen el mismo modelo de automóvil.

Aprecie Ud. en el salón de ventas de su Concesionario I.K.A. algunos de los hermosos ACCESORIOS mostrados en las figuras y muchos otros más, como Radio-receptor, Antenas, Faros Rompenieblas, etc.



SISTEMA ELECTRICICO de los RENNAULT

| Defecto | Causas posibles | Comprobación | Reparación |
|--|--|--|--|
| <p>Accionando la palanca de mando hacia cualquiera de las dos posiciones no hay señales en ninguna de las luces direccionales.</p> | <p>a) Fusible de luces direccionales quemado. b) Cable de fusible o destellador cortado. c) Destellador en malas condiciones. d) Llave selectora en malas condiciones. e) Todas las lámparas quemadas.</p> | <p>Visual. Verificar de acuerdo al "Esquema de Circuitos". Sacar y probar. Sacar y probar con lámpara de prueba. Probar fusión de la lámpara.</p> | <p>Reemplazar. Reemplazar. Reemplazar. Reemplazar. Reemplazar.</p> |
| <p>Accionando la palanca de mando hacia un lado, esta no queda en su posición.</p> | <p>a) Mal estado de los topes reten de la llave. b) Resorte de retorno muy duro (mal instalado).</p> | <p>Visual (sacar volante de dirección). Verificar la correcta instalación del resorte.</p> | <p>Reemplazar la llave selectora. Corregir posición.</p> |
| <p>Accionando la palanca de mando hacia un lado, esta no vuelve automáticamente a su posición neutral.</p> | <p>c) Resorte de retorno en malas condiciones.</p> | <p>Visual (sacar volante de dirección). Verificar la correcta instalación del resorte.</p> | <p>Reemplazar o instalar correctamente.</p> |
| <p>Frecuencia de destellos incorrecta.</p> | <p>b) Cables cortados o conexiones flojas o sueltas. c) Falta contacto en la llave selectora.</p> | <p>Todas las luces encienden. Sacar y probar el destellador. Inspección visual o empleando una lámpara de prueba. Probar haciendo puente entre los terminales en la misma forma en que lo hace la llave.</p> | <p>Reemplazar. Reemplazar cables o ajustar. Limpiar y pulir el contacto o reemplazar la llave selectora.</p> |

SISTEMA DE LUJES

| Defecto | Causa posible | Verificaciones | Reparación |
|---|--|---|---|
| No enciende ninguno de los filamentos de las lámparas de los faros. | Causa posible a) Lámparas quemadas. b) Cables del mazo cortados o desconectados. c) Interruptor de luces en mal estado. d) Conexión a masa de las lámparas cortadas. | Probar fuera del vehículo. Visual o empleando una lámpara de pruebas. Verificar haciendo puente en los bornes correspondientes del interruptor. Probar haciendo puente. Verificar el conector. | Reemplazar. Verificar regulador de carga y tensión del faro. Reemplazar. Reemplazar el interruptor. Reemplazar si fuese necesario. |
| Los faros se encienden y apagan intermitentemente. | a) Corto circuito en alguno de los componentes del sistema. | Inspeccionar cuidadosamente todos los componentes (interruptor, conductores, etc.). | Reparar o reemplazar. |
| Un filamento no enciende en ambos faros. | a) Cables cortados o conexiones sueltas. b) Interruptor de luces defectuoso. c) Filamentos de las lámparas quemados. | Verificar de acuerdo a: "Esquema de circuito". Probar haciendo puente en los terminales. Probar fuera del vehículo. | Reemplazar cables o reparar conexiones. Reemplazar si fuese necesario. Reemplazar. |
| Un filamento de un faro no enciende. | a) Filamento quemado. b) Cable cortado o conexión suelta. | Probar fuera del vehículo. Revisar. | Reemplazar la lámpara. Reemplazar o ajustar. |
| Luz pobre. | a) Regulación de carga no funciona correctamente. b) Interruptor de luces con falso contacto interior (se calienta excesivamente). Zócalo de lámpara defectuoso. | Verificar estado de la batería y regulador de carga. Verificar interruptor haciendo puente. | Ajustar y cargar batería o reemplazar regulador. Limpiar o reemplazar interruptor. |
| Lámparas se queman con facilidad. | a) Regulador de carga no funciona correctamente. b) Excesiva instalación de las lámparas en la carcasa. Faros sueltos o flojos, carcavas flojas en sus instalaciones. | Controlar. Revisar quitando el faro para una mejor inspección. | Reemplazar. Ajustar firmemente. |