



MES: Marzo (I)
AÑO: 1991

BOLETIN TECNICO - INFORMATIVO

ASPECTOS CONSTRUCTIVOS Y DE REPARABILIDAD DEL RENAULT CLIO

INTRODUCCIÓN

Los profesionales de la peritación y reparación del automóvil necesitan conocer aquellos aspectos constructivos y de reparabilidad que inciden directamente en la valoración de los daños que presenta un vehículo, ya que de ello depende que la tasación se realice de forma objetiva.

En este boletín se indican distintas peculiaridades del RENAULT CLIO, destacables por su originalidad e influencia en el tiempo y proceso de reparación. Los datos presentados a continuación se han obtenido después del análisis del vehículo en el Taller Experimental de CESVIMAP.



FIGURA 1.—Renault Clio.

1. Placa del constructor

La placa del constructor se encuentra situada en la parte derecha de la traviesa superior del frente (figura 2). En esta placa se recogen datos de interés para el reparador y el tasador, incluyéndose además la información relativa a la pintura del vehículo.

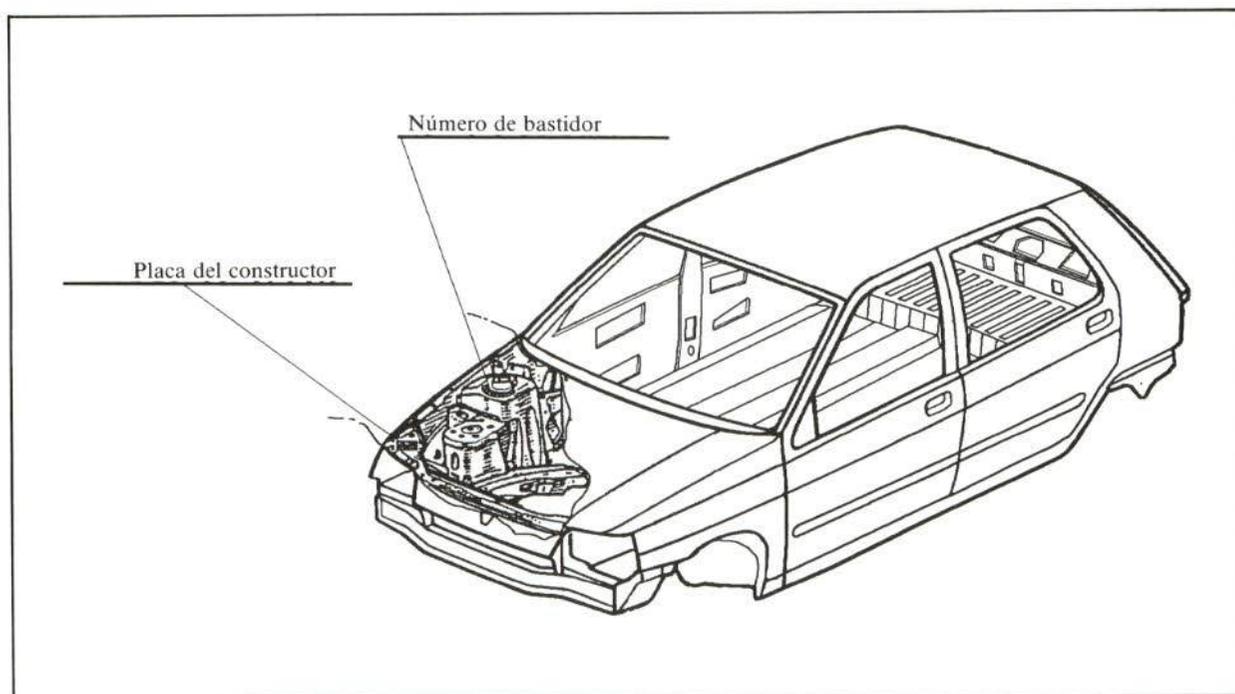
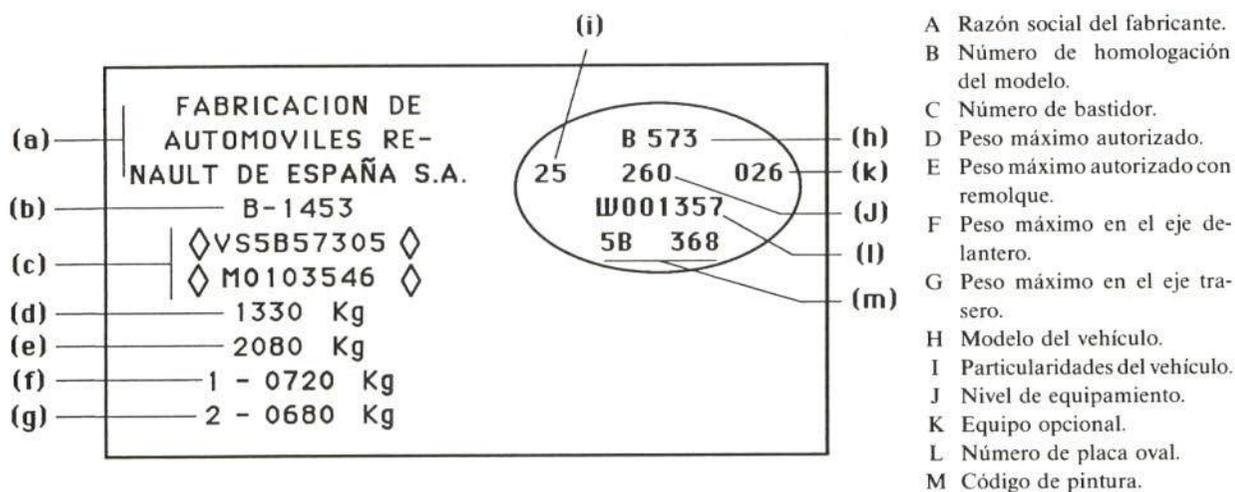


FIGURA 2.—Situación de las placas de identificación.



- A Razón social del fabricante.
- B Número de homologación del modelo.
- C Número de bastidor.
- D Peso máximo autorizado.
- E Peso máximo autorizado con remolque.
- F Peso máximo en el eje delantero.
- G Peso máximo en el eje trasero.
- H Modelo del vehículo.
- I Particularidades del vehículo.
- J Nivel de equipamiento.
- K Equipo opcional.
- L Número de placa oval.
- M Código de pintura.

FIGURA 3.—Placa del constructor.

2. Detalles constructivos

2.1. Parte delantera

— Aleta delantera.

La aleta delantera se une a la carrocería según muestra la figura 4. Ha de tenerse en cuenta que el tornillo que fija la aleta al estribo va tapado por una capa de antigavilla (figura 4).

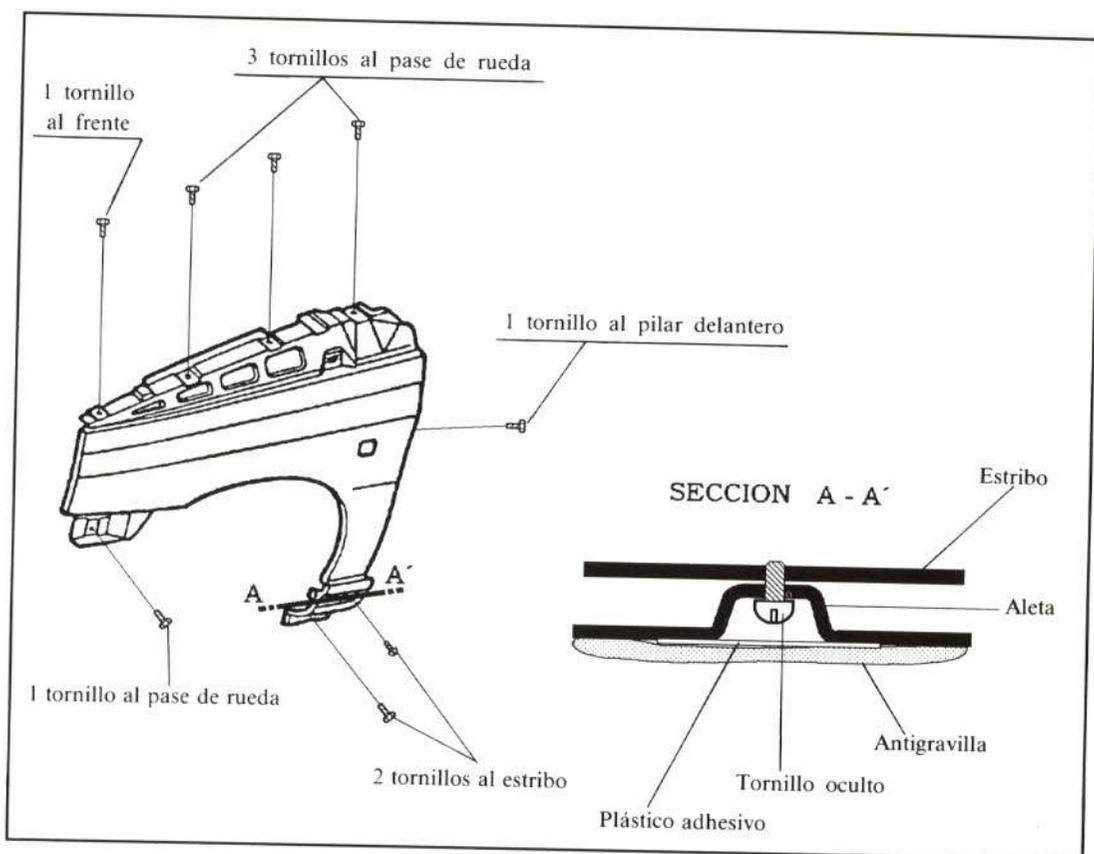


FIGURA 4.—Detalle de la unión de la aleta delantera.

— Capó

Las bisagras del capó delantero van soldadas al frente; por ello, para la sustitución de esta pieza se deberán descoser los puntos de soldadura de las bisagras originales, o adquirir otras nuevas para unir las al frente. De cualquier forma, el ajuste del capó delantero resultará difícil.

El capó se encuentra muy reforzado en su parte anterior (figura 5), por lo que en la mayoría de los golpes frontales deberá sustituirse.

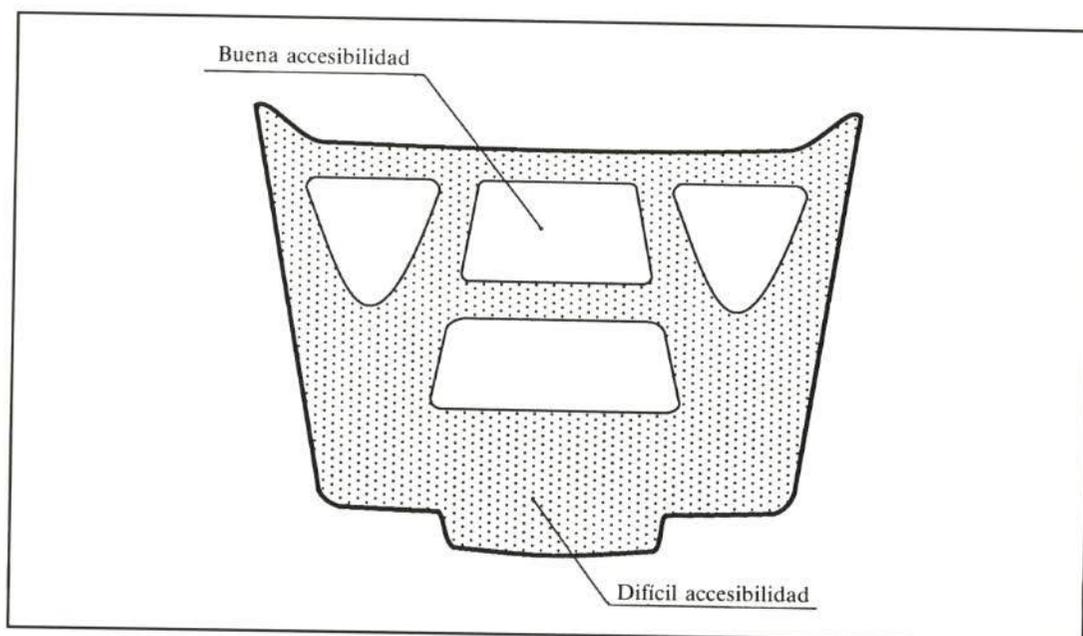


FIGURA 5.—Accesibilidad del capó delantero.

El Renault Clio posee un sistema peculiar para refrigerar el colector de admisión (figura 6). Consiste en una bomba de aire (1) que, mediante un manguito (2), insufla aire al colector de admisión desde la parte posterior. Sin duda, este sistema mejora la ventilación de un motor que se ha alojado en un hueco reducido con el fin de hacer más espacioso el habitáculo de pasajeros.

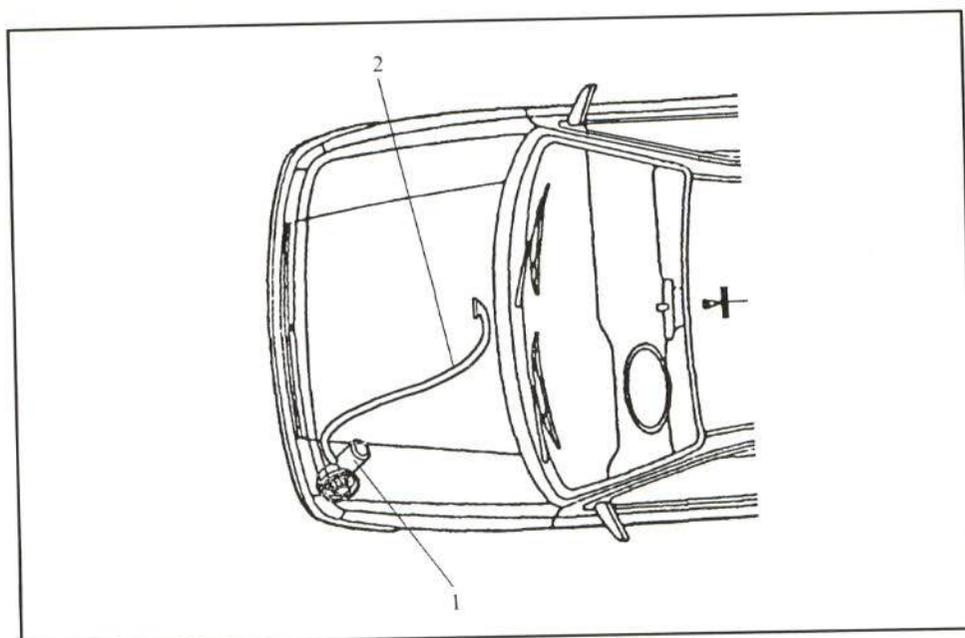


FIGURA 6.—Aireación del colector de admisión.

2.2. Parte central

— Puertas.

Las puertas laterales incluyen clemas exteriores de su instalación eléctrica, que facilitan el desmontaje de estas piezas (figura 7) sin necesidad de retirar el guarnecido interior, como sucede en otros automóviles.

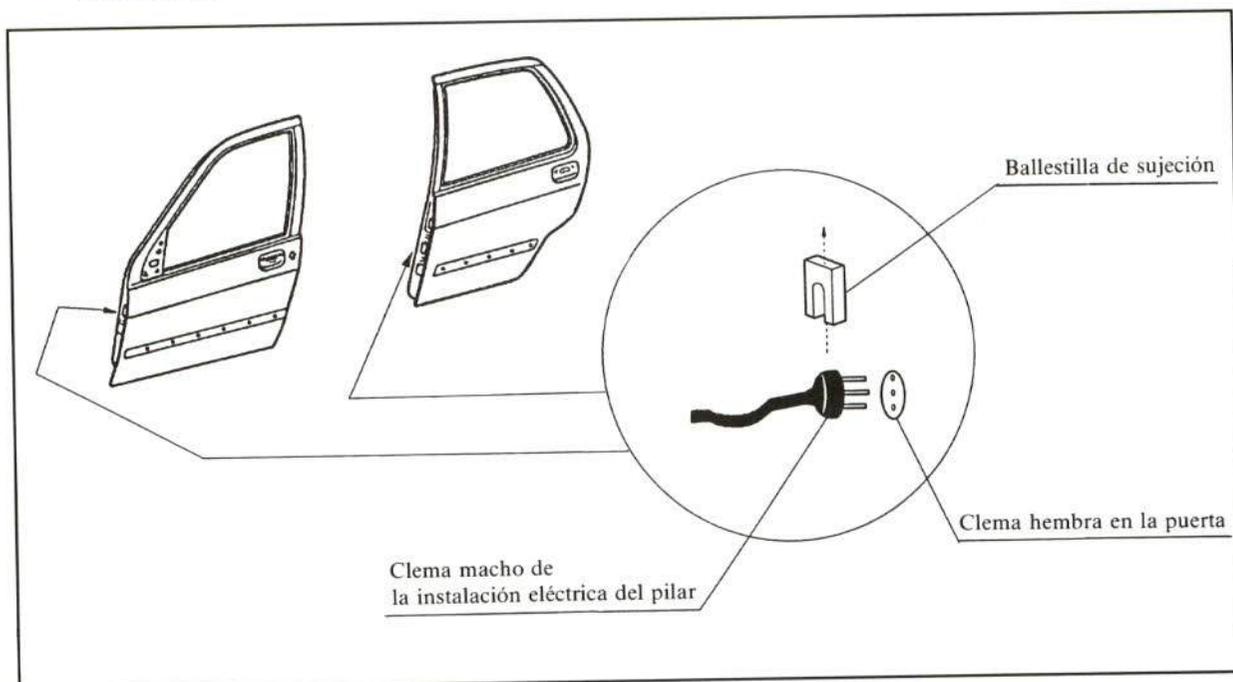


FIGURA 7.—Clemas exteriores en las puertas laterales.

Asimismo, el diseño de las bisagras de las puertas (figura 8), con un tornillo-pasador, agiliza el desmontaje de estos elementos de la carrocería.

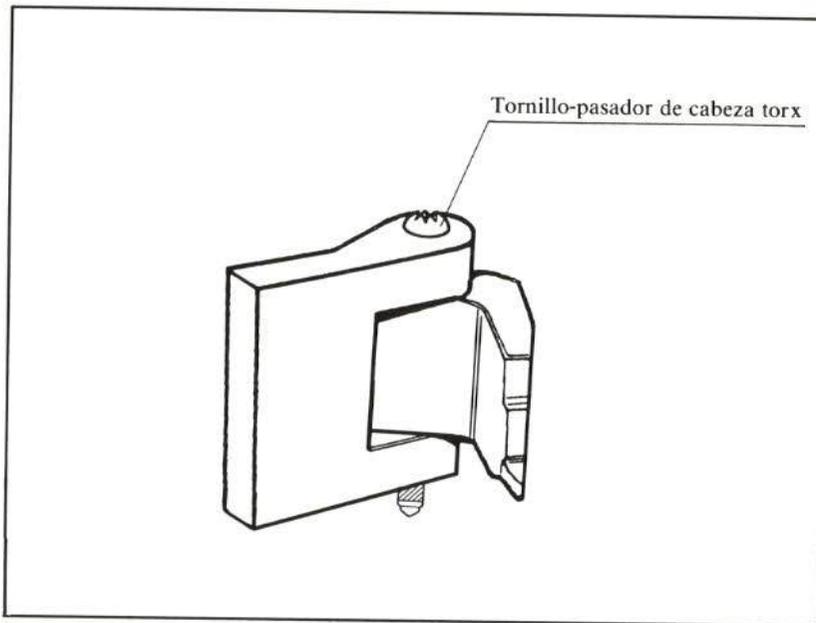


FIGURA 8.—Detalle de las bisagras de puertas.

2.3. Parte trasera

— Pilotos traseros

La sustitución o desmontaje de los pilotos traseros se realiza sin necesidad de emplear ninguna herramienta (figura 9). Únicamente será preciso desatornillar manualmente una palometa y extraer el piloto hacia arriba.

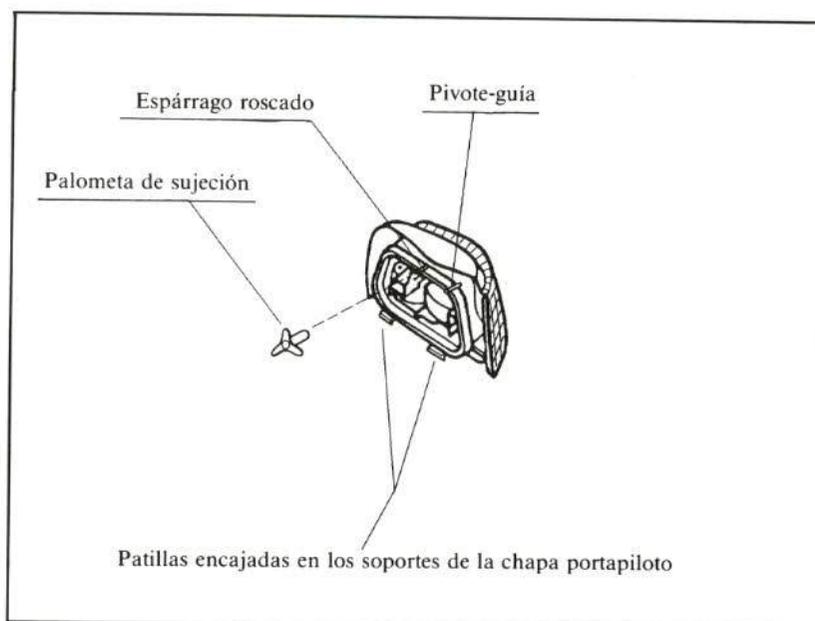


FIGURA 9.—Sujeción del piloto trasero.

— Paragolpes.

El paragolpes trasero va sujeto por un gran número de tornillos (figura 10) que, aunque le proporcionan gran rigidez, aumentan el tiempo de sustitución.

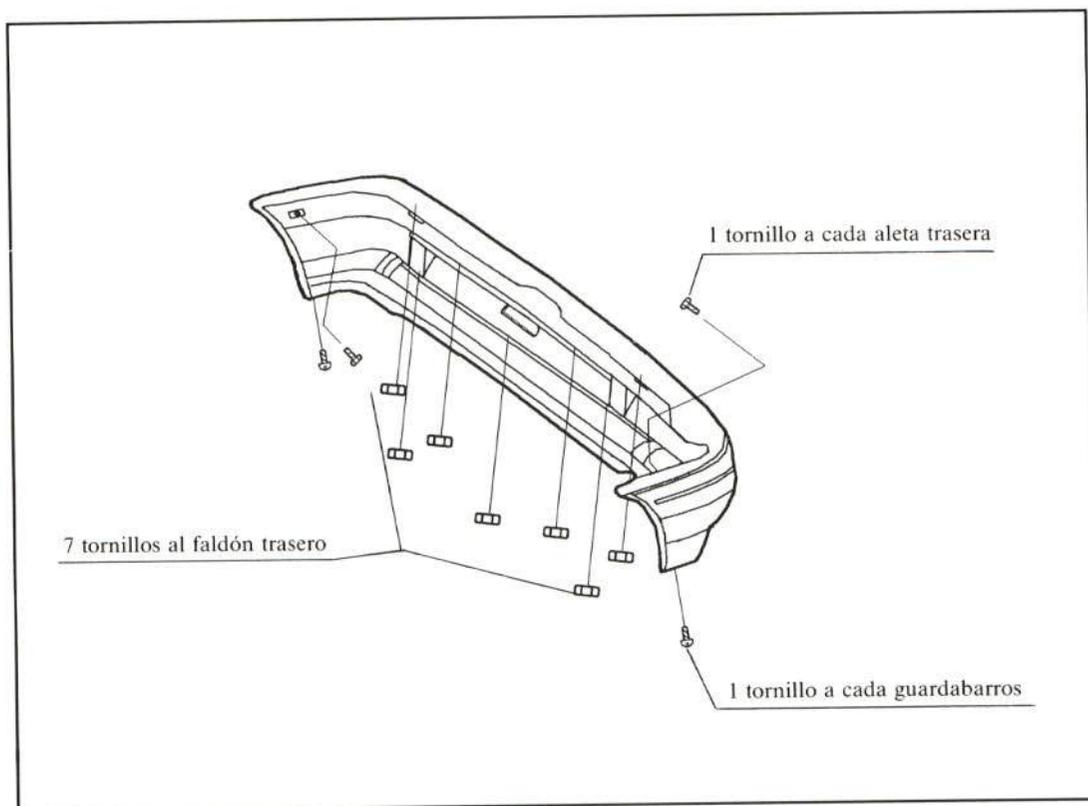


FIGURA 10.—Sujeción del paragolpes trasero.

