



MES: MARZO

AÑO: 1987

## BOLETIN TECNICO - INFORMATIVO

### INTRODUCCION

*El adecuado conocimiento de las principales innovaciones tecnológicas, que los fabricantes de automóviles incorporan cada día con mayor frecuencia, representa para los Peritos Tasadores y también para los operarios encargados de su reparación la perfecta ejecución del trabajo en el tiempo óptimo, evitando repeticiones y defectos innecesarios.*

*El objeto de este Boletín es precisamente informar a estos colectivos sobre la especial configuración del portón trasero del Peugeot 309, así como del método adecuado para su sustitución total o parcial.*

*La peculiar concepción del mismo no supone, sin embargo, un aumento de la dificultad a la hora de la sustitución o reparación de cualquiera de sus componentes, siempre y cuando el operario conozca sus peculiaridades y el METODO a seguir. Estas operaciones, así como el reglaje del conjunto, pueden realizarse sin utillaje especial, tomando, eso sí, algunas precauciones y cuidados específicos.*

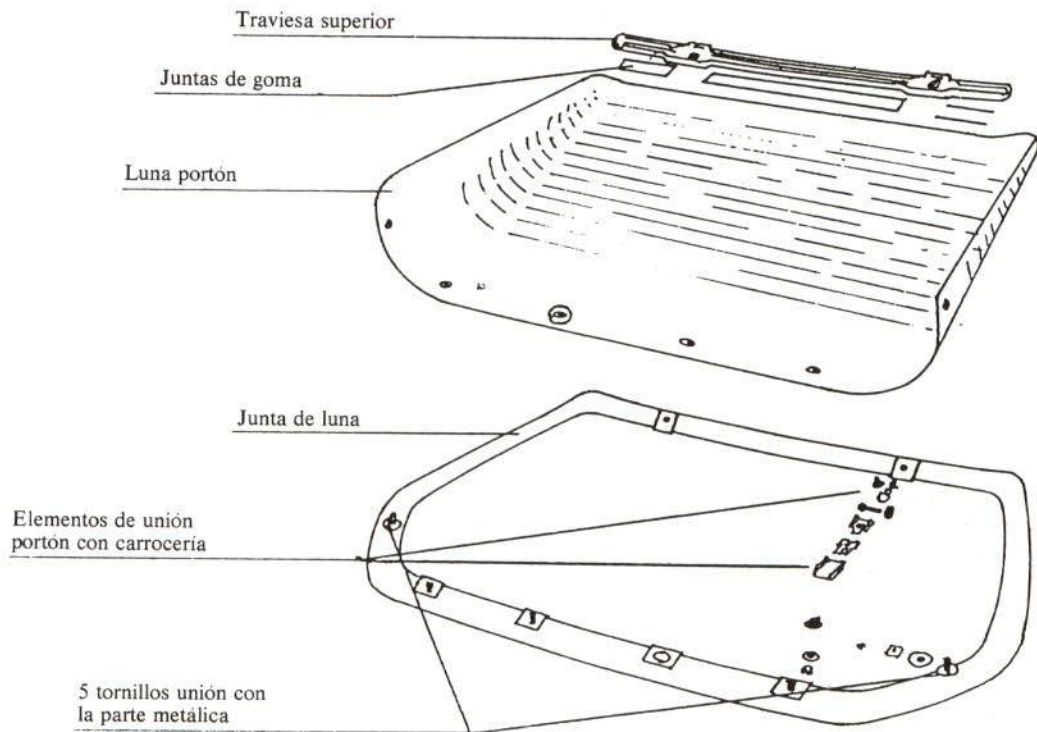


FIGURA 1.—Peugeot 309

## INFORMACION TECNICA

### **PORTON TRASERO DEL PEUGEOT 309: DESCRIPCION, METODO DE SUSTITUCION Y REGLAJE**

El portón trasero del Peugeot 309 está concebido de una manera muy particular. La luna, que en otros modelos va montada en un marco o cerco de chapa, forma aquí parte integral del portón del maletero. Esta se articula directamente con la travesía del techo por medio de dos bisagras sujetas con un tornillo cada una.



**FIGURA 2.**—Luna del portón trasero

La parte inferior del portón es de chapa, soporta los amortiguadores y queda unido a la luna por medio de cinco tornillos.

La luna está rodeada por una junta de goma con alma metálica y dos bandas autoadhesivas.

Para limitar los contactos de la luna con la parte metálica del portón, se interponen unos separadores metálicos en los orificios de la luna por los que discurre cada uno de los cinco tornillos que mantienen unidos estos elementos.

Las dos bisagras están provistas de ejes desmontables retenidos por clips de presión, lo que permite la retirada del portón sin ningún tipo de desreglaje.

De este modo, la luna soporta la parte inferior de chapa del portón, que va provista de dos conductos de extracción de aire del habitáculo de pasajeros, protegidos por una rejilla de plástico.

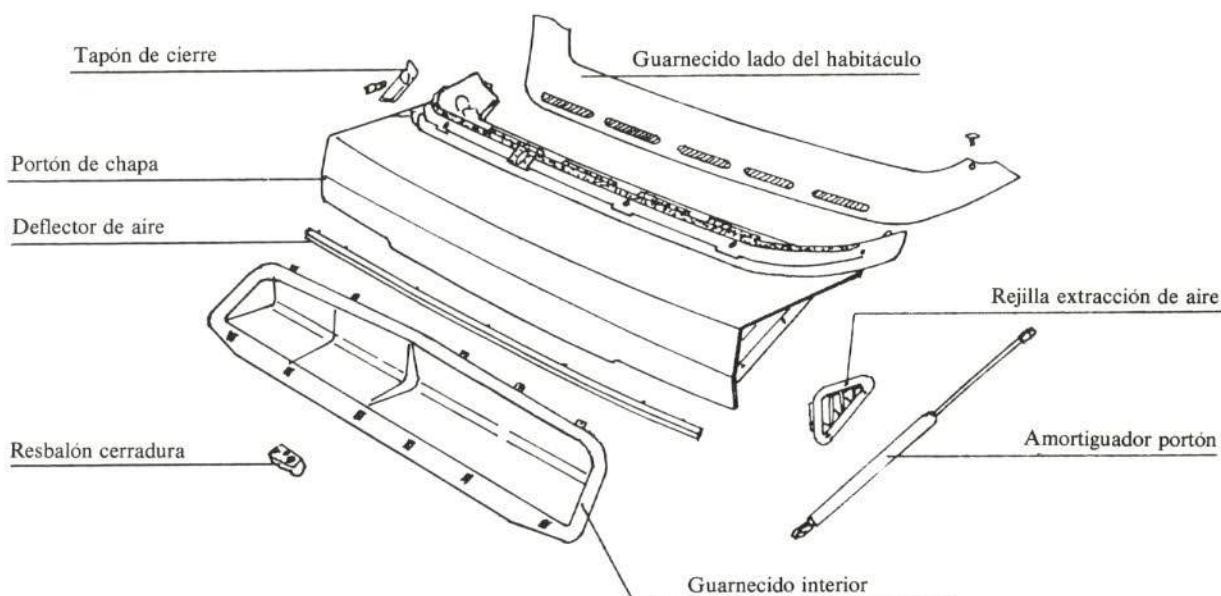


FIGURA 3.—Parte metálica del portón

### Desmontaje y montaje del conjunto del portón trasero

Este método se puede utilizar en las operaciones en que no sea necesaria la separación de los elementos constitutivos del portón, es decir, luna y parte metálica.

Para su desmontaje se deben realizar las siguientes operaciones:

- Levantar el portón.
- Retirar los dos cables de sujeción de la bandeja.
- Desconectar las dos clemas de la luneta térmica.
- Soltar los dos amortiguadores del portón.
- Quitar las arandelas de freno de los ejes de las bisagras.
- Extraer el eje de cada bisagra.
- Retirar el portón entre dos personas.

Las operaciones a realizar para su montaje son:

- Presentar el portón sobre las bisagras con ayuda de unos falsos ejes.
- Introducir los ejes por medio de unas mordazas.
- Poner las arandelas de freno de los ejes nuevas.
- Colocar los amortiguadores.
- Conectar las clemas de la luneta.
- Verificar el cierre del portón.



## Sustitución del portón del maletero (parte metálica)

Cuando resulte dañada la parte metálica del portón será necesario desmontar todo el conjunto y habrá que realizar, además de las operaciones mencionadas con anterioridad, los desmontajes siguientes:

- Guarnecido interior del portón.
- Tacos de nivelación.
- Anagramas.
- Extractores laterales de aire.
- Deflector trasero.
- Motor del limpiavientos.
- Tapones de cierre de goma.
- Resbalón de la cerradura.
- Instalación eléctrica.
- Brazo del limpiavientos.
- Guarnecido de moqueta de la bandeja que queda unido al portón y sus correspondientes rejillas.

Realizados estos desmontajes se procede a separar la luna de la parte metálica de la siguiente forma:

- Retirar los cinco tornillos de fijación, tomando la precaución de no perder los reparadores y arandelas. Deberá observarse la colocación de éstos para realizarlo exactamente igual en el montaje posterior.

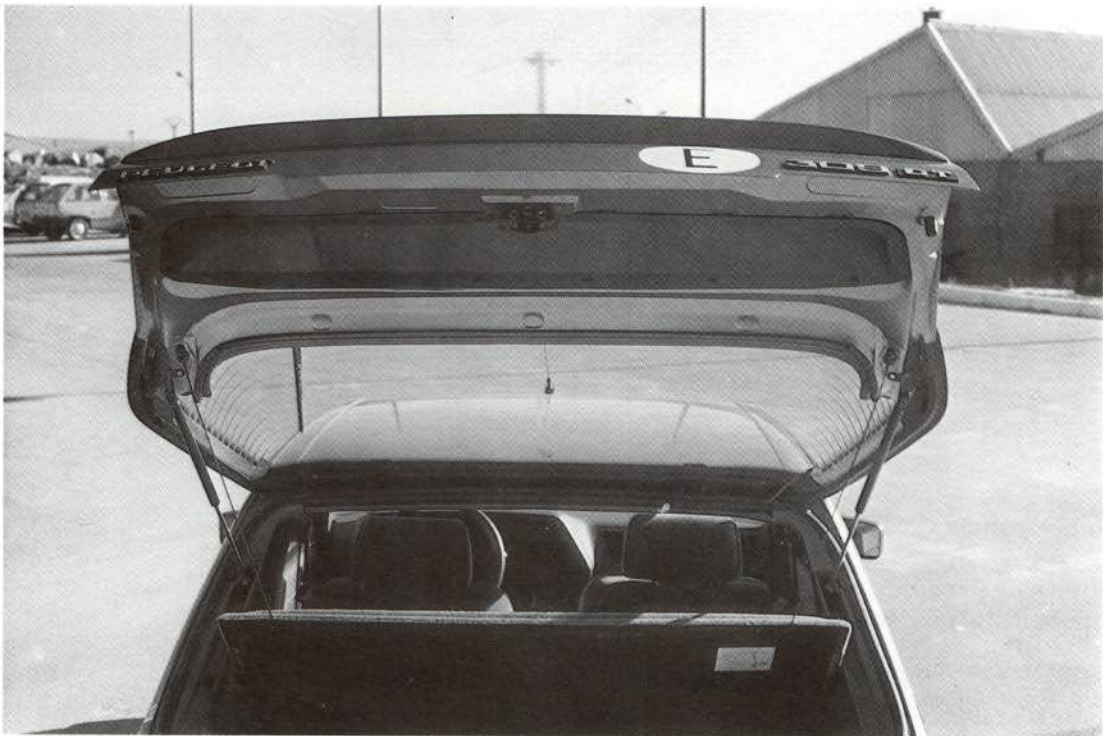
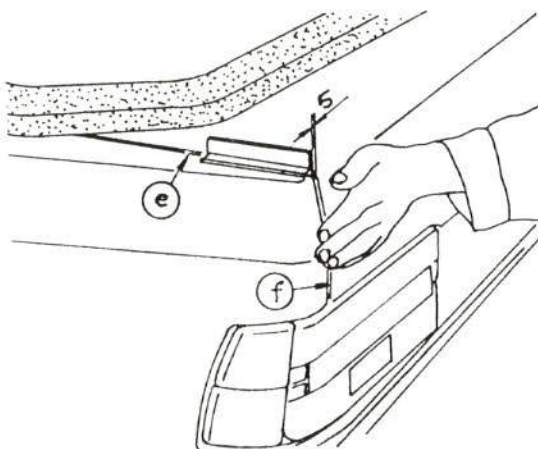


FIGURA 4.—Portón trasero

## Reglaje del portón trasero

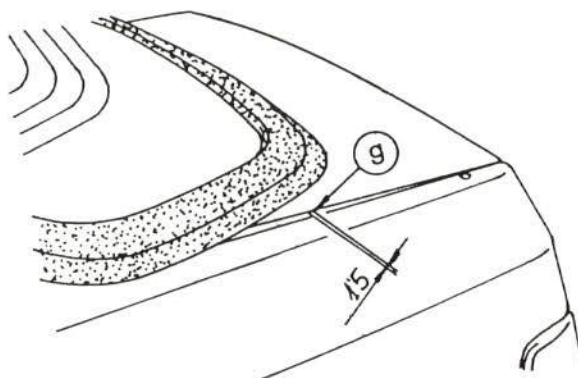
Montado el portón, se realizará el reglaje del mismo, siguiendo el método que se recomienda a continuación:

- Cerrar el portón. Colocar calas de 5 mm. de espesor, repartir las holguras según "e" y alinear las aristas según "f". (Véase figura 5.)



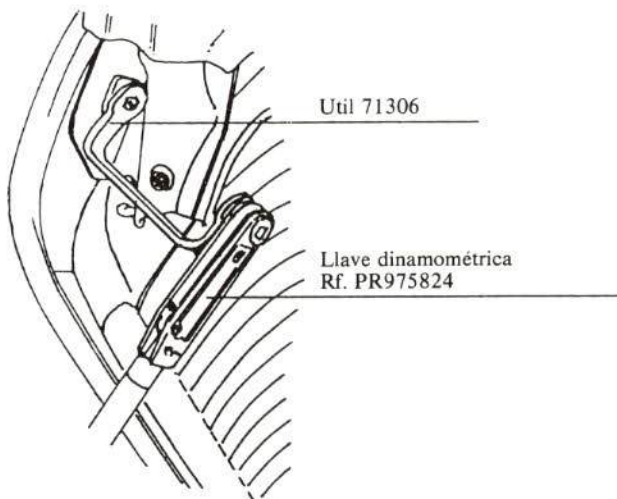
**FIGURA 5.**—Reglaje de la puerta del maletero

- Desde el interior del maletero apretar la tuerca central, de las cinco que unen la luna con la parte metálica del portón, con la llave dinamométrica Ref. 975824 para conseguir el par de apriete  $0,8^{+0,2}_{0}$  m.da.Nw.
- Para compensar el posterior empuje de los amortiguadores se debe dejar un desnivel de 1,5 mm., aproximadamente, según "g". (Véase figura 6.)



**FIGURA 6.**—Desnivel entre la puerta del maletero y la aleta

- Reglado el portón, levantarlo para apretar las tuercas intermedias (la central ya se fijó desde el interior anteriormente) que unen la luneta y la parte metálica, a  $0,8^{+0,2}_{0}$  m.da.Nw. Para el apriete de estas últimas, además de la llave dinamométrica mencionada más arriba, el útil n.º 71306 que suministra el fabricante del vehículo (véase figura 7.)



**FIGURA 7.**—Apriete de los dos tornillos laterales

- Para finalizar, montar los amortiguadores del portón para, posteriormente, controlar el conjunto de holguras y enrasamientos.

### Sustitución de la luna y junta de la puerta del maletero

La junta de goma que rodea la luna de la puerta del maletero, es autoadhesiva por sus dos caras internas, y lleva un alma metálica que se suele deformar con mucha facilidad.

En este caso, para separar el portón de la carrocería, se quitan los dos tornillos de fijación de las bisagras, una vez retiradas las tapas embellecedoras; de esta forma, se libera la traviesa superior de la luna y las juntas de goma que hay entre ambos elementos.

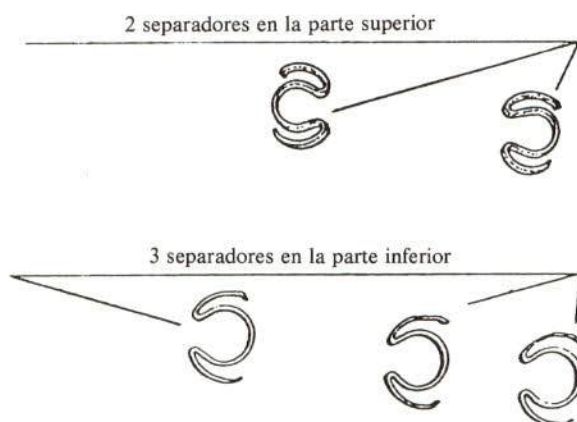
Para separar la luna de la parte metálica del portón se sigue el método detallado anteriormente.

En el caso de que la goma de contorno de la luna pueda ser reutilizable, es decir, cuando la deformación no sea excesiva, se despegará de los laterales y de los ángulos inferiores, donde va sellada por dos cordones de unos 10 cms. de longitud con un pegamento de cierre.

En la luna sustituida se montará la goma de contorno comenzando por la parte inferior, siguiendo en la parte superior, para finalizar en las laterales, previamente desengrasadas. A continuación se centrará, respetando los taladros de la luna donde se alojan los tornillos de sujeción y se pegará en sus laterales, desprendiendo los revestimientos "rilsan".

Montada la goma contorno se colocarán los separadores con los alicates de punta y las arandelas de fijación.

La posición de los separadores debe ser la indicada en la figura 8.



**FIGURA 8.**—Esta es la colocación que deben llevar los separadores

Es obligación inexcusable utilizar gafas de seguridad siempre que se esté manipulando la luna. Debe tenerse en cuenta al montar la goma de contorno que los tornillos de fijación que van incluidos en la luna se protegerán con un tubo de goma, que se retirará posteriormente, para no deteriorarla.

Luego, se unirá la parte de chapa del portón con la luna como se explicó anteriormente.

Unidos ya los dos elementos del portón, se seguirá este método para su total fijación y ajuste de las bisagras:



- Levantar el brazo de las bisagras que se unen con el portón para poder poner debajo unas calas, según "g" (véase figura 9).

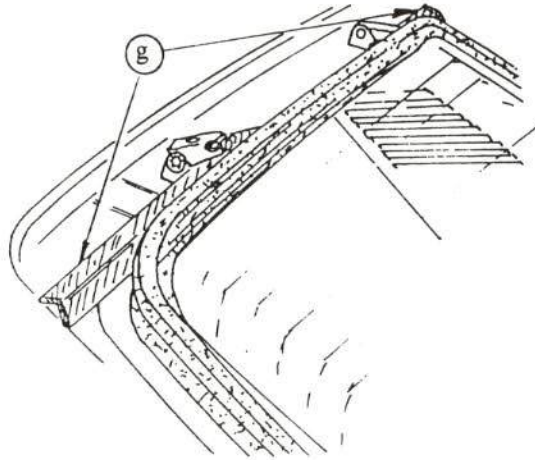


FIGURA 9.—Colocación de las calas

- Modificar el ángulo de inclinación del borde del vierteaguas superior en 3 ó 4 mm. hacia abajo en el asiento de bisagras con relación a la cota inicial "x" (véase figura 10).

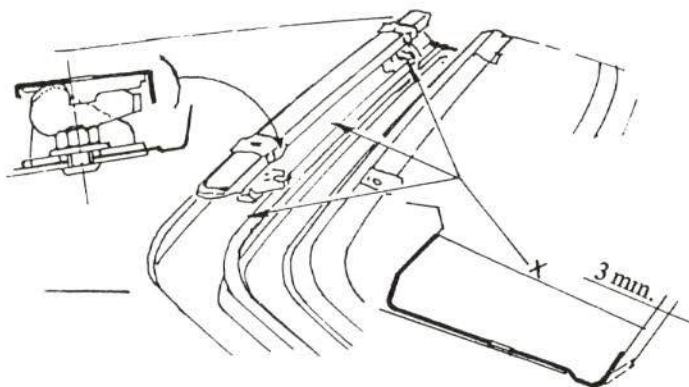


FIGURA 10.—Modificación del ángulo del vierteaguas

- Poner la traviesa de la luna provista de la junta.
- Introducir los tornillos de fijación de las bisagras en la parte móvil de éstas y en sus alojamientos en el portón.
- Quitar las calas y bajar el portón.
- Realizar el reglaje del portón según "I" en altura y lateralmente según "J" (véase figura 11).

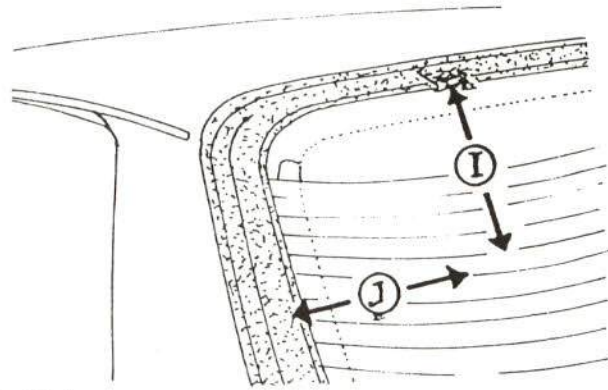


FIGURA 11.—Reglaje del cristal

- Conseguir una cota de  $9,5 \pm 1$  mm. entre el borde del techo y el burlete de la junta según “K” (véase figura 12).
- Observar en enrasamiento “L” = 1 mm. como mínimo (véase figura 12).

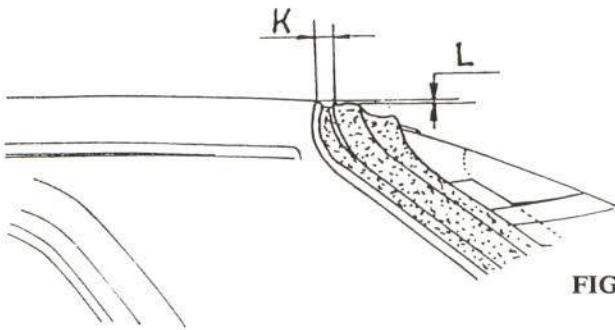


FIGURA 12.—Reglaje superior del portón

- Apretar los dos tornillos de las bisagras al par  $1,4^{+0,2}_{-0,2}$  m.da.Nw. y ajustar la parte metálica del portón trasero como se indicó anteriormente.



FIGURA 13.—Parte trasera del Peugeot 309



## CONSULTAS TECNICAS AL CESVI

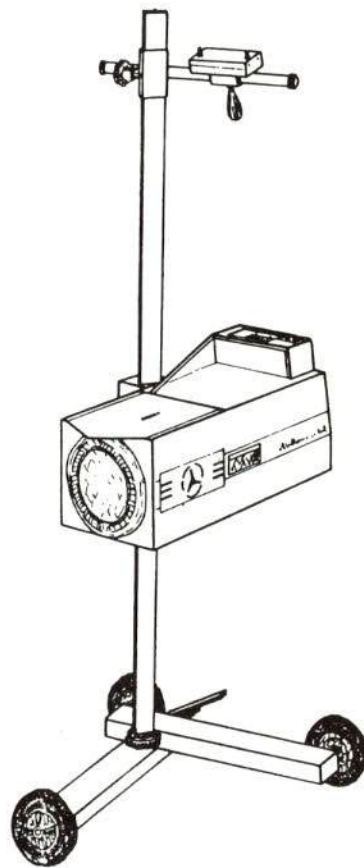
### CONSULTA A

Descripción y funcionamiento del aparato alineador de faros "CULMEN", modelo universal.

#### Respuesta:

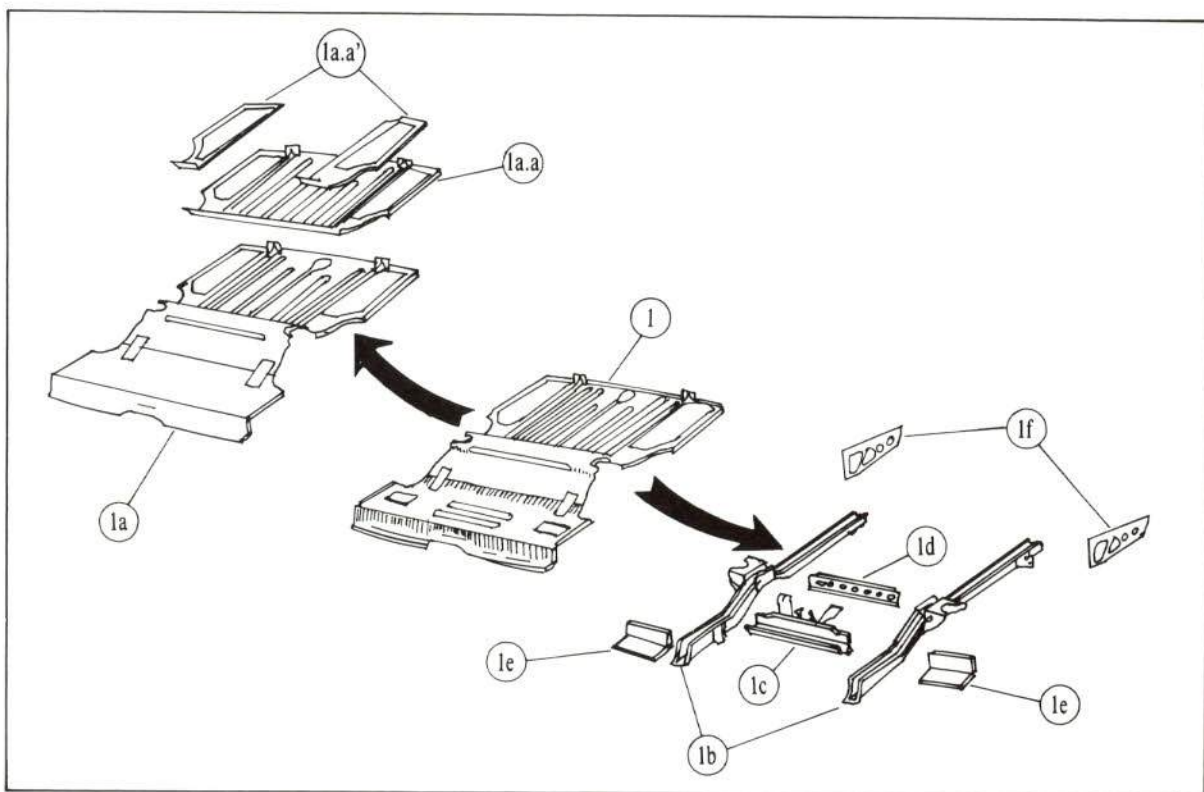
Este aparato se comercializa en dos modelos. La diferencia entre uno y otro estriba en que el modelo "De Luxe" incorpora pantalla de control con escala móvil graduable.

El cuerpo central está equipado con dispositivo de desplazamiento vertical con pinza autoblocante. Colocado el aparato frente al vehículo, se centra mediante el dispositivo óptico montado al efecto. La regulación horizontal se logra mediante un tornillo moleteado. Una vez centrado se desplaza hacia uno de los faros manteniéndose a una distancia comprendida entre 20 y 30 cms. A continuación se proyecta la luz de "cruce" sobre la pantalla, comprobando su regulación. El luxómetro incorporado sirve para conocer la luminosidad de las lámparas, pulsando el interruptor correspondiente. Cuando se comprueben las luces de carretera "luz larga" no debe accionarse este interruptor, pues podría dañar la cédula de que está provisto el aparato.



### CONSULTA B

Despiece del piso trasero del Renault 18, referencia de las piezas que lo integran y precio de las mismas.



**Respuesta:**

Seguidamente se detallan todos los elementos del piso trasero del Renault 18 (conjuntos y subconjuntos de piezas) que se comercializan actualmente.

Las piezas que suministra el fabricante aparecen en la figura y en el cuadro marcadas por un número y los subgrupos de las mismas se indican con el mismo número acompañado de una letra.

Pieza	Referencia	Precio Marzo 87
1. Conjunto piso trasero .....	77 01 551 092	42.731 ptas
1a. Piso trasero.....	77 00 628 540	12.965 ptas.
1a.a. Piso maletero .....	77 01 460 755	12.583 ptas
1a.a' Chapa lateral maletero		
— Derecha .....	77 01 460 756	5.391 ptas
— Izquierda .....	77 01 460 757	5.391 ptas.
1b. Larguero trasero:		
— Derecho .....	77 01 461 399	7.187 ptas.
— Izquierdo .....	77 01 461 398	5.921 ptas.
1c. Traviesa delantera piso trasero.....	77 00 665 560	552 ptas.
1d. Traviesa trasera piso trasero.....	77 00 627 966	2.846 ptas.
1e. Soporte larguero trasero:		
— Derecho .....	77 00 627 968	1.909 ptas.
— Izquierdo.....	77 00 627 967	1.909 ptas.
1f. Refuerzo aleta trasera:		
— Derecho.....	77 00 633 636	285 ptas.
— Izquierdo.....	77 00 634 745	468 ptas.

**CONSULTA C**

¿Cuáles son las fechas límite de la inspección técnica de los vehículos particulares?

**Respuesta:**

La inspección técnica de vehículos está regulada por el Real Decreto de 20 de noviembre de 1985, publicado en el "B.O.E." de 18 de diciembre de 1985, y establece la frecuencia de las inspecciones de vehículos.

A continuación se da el calendario, en función de la antigüedad, para pasar la inspección técnica de los vehículos matriculados en territorio nacional, con capacidad de hasta nueve plazas, incluido el conductor, los vehículos agrícolas y motocicletas:

Año de Matriculación	Primera inspección antes de:
Antes de 1972.....	31.03.1987
1972, 73 y 74 .....	31.12.1987
1975 y 76.....	31.12.1988
1977, 78, 79 y 80.....	31.12.1989
1981, 82 y 83 .....	31.12.1990
1984, 85 y 86 .....	31.12.1991
Con posterioridad a 1986 .....	A partir del quinto año desde su matriculación.

<b>FRECUENCIA DE LAS INSPECCIONES</b>		
<b>Clase de vehículo</b>	<b>Antigüedad</b>	
Motocicletas	Hasta 5 años Más de 5 años	Exento Bienal
Vehículos particulares dedicados al transporte de personas, excluidas motocicletas y ciclomotores, con capacidad de hasta nueve plazas, incluido el conductor.	Hasta 5 años De 5 a 9 años Más de 9 años	Exento Bienal Anual

Es decir, un vehículo matriculado en el año 1971 tendría que haber pasado la primera inspección antes del 31 de marzo de 1987, y por tratarse de un vehículo de más de 9 años la frecuencia de la misma será anual.

Asimismo, un vehículo matriculado en el año 1980 pasará su primera inspección antes del 31 de diciembre de 1989 y por tratarse de un vehículo de más de cinco años y menos de diez años deberá pasar revisiones bianuales, es decir antes del 31 de diciembre de 1991. A partir de esta fecha y puesto que tiene más de nueve años las revisiones tendrán una periodicidad anual.



