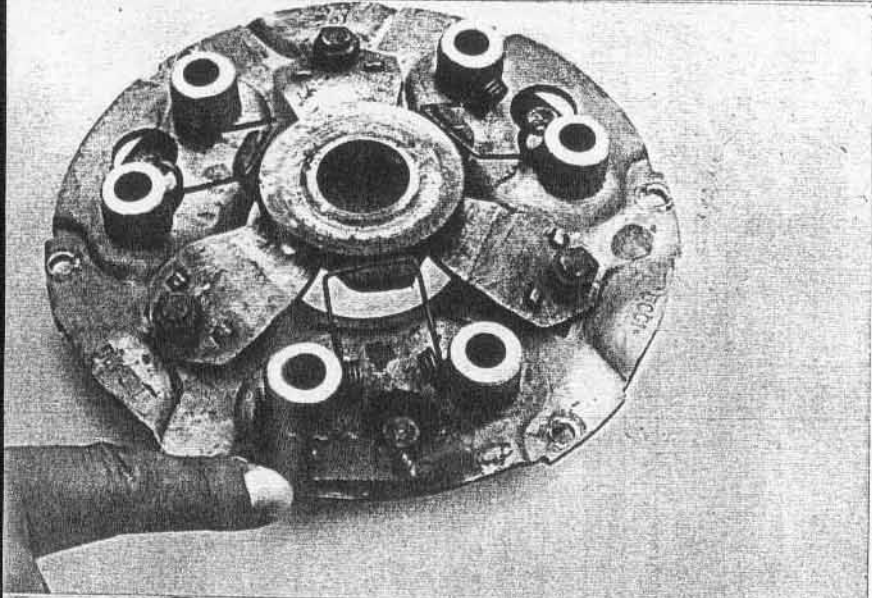
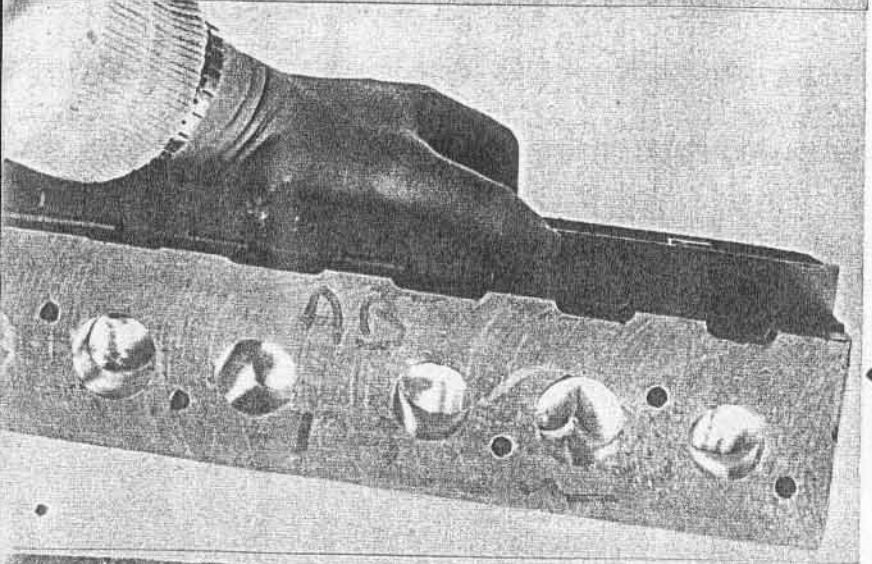


El más oscuro es el árbol de levas original del motor 845 cm³. El otro es retrabajado. Nótese la diferencia de alzada de las levas.

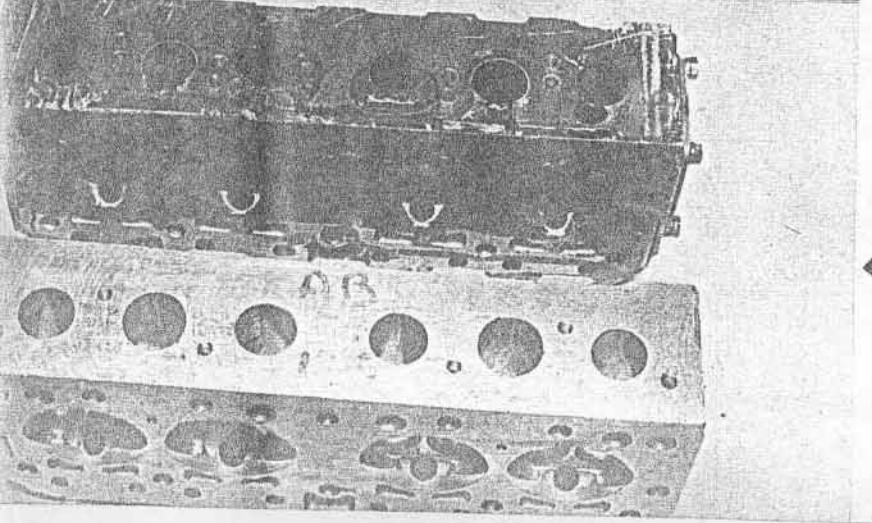
Parte del múltiple de admisión y escape especial. Estas son las cuatro salidas de escape.



Plato de embrague original. No se modifica pero se lo balancea, tal cual indica el dedito.



Acá se observa perfectamente el pulido a espejo de los conductos, para una mejor y mayor entrada de la mezcla combustible y salida de los gases residuales de la combustión.



Dos tapas de cilindros standard. La más oscura está original, mientras que en la otra han sido agrandados y pulidos los conductos de combustión.

Y seguimos regalando potencia y velocidad para quienes quieran "pichicatear" convenientemente sus domésticos y tranquilos autos de paseo y trabajo pero sin llegar con esa preparación a lo que puede ser, por ejemplo, un Grupo 2. El elegido —o mejor tendríamos que hablar de los elegidos— es el difundido, práctico, simpático y como si esto fuera poco, versátil Renault 4, y todos sus congéneres unidos por el denominador común de su motor: el conocido Renault 845 cm³ que equipa también a los 4L y a los "850".

Nuestro consultado y asesor en este caso es nada más y nada menos que el hombre que tiene a su cargo la responsabilidad en la preparación de los motores Renault de los más veloces coches de Fórmula 4 del país: José Meriggi. Iniciado en la preparación de motonetas "da corsa" de gran nombradía, poco a poco fue evolucionando hacia el trucaje de motores de automóvil y fabricación de cajas de velocidad para los pequeños monopostos. De su capacidad dan fe las actuaciones de sus pilotos Juan Laskac (virtual campeón argentino), Marcelo Raltzin, Ricardo Belloni y Fernández Valerga.

Con nuestra meta fijada, nos dirigimos a la localidad de Martínez, donde en la avenida Santa Fe 2254, encontramos a Meriggi en su recién instalado taller de 500 m².

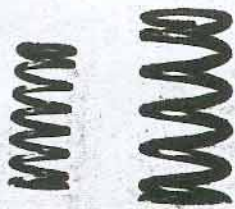
Y ahora, mucha atención. Meriggi dixit:

LA PREPARACION

A diferencia de otros motores que se quieren "tocar" para que anden un poco más, el Renault de 845 cm³ tiene la ventaja de que existen en plaza piezas originales del equipo 1093 que encajan perfectamente en lo que nosotros queremos lograr.

Las partes que hay que cambiar o modificar son: a) Tapa de cilindros; b) Múltiple de admisión y escape; c) Resortes de válvulas; d) Arbol de levas; e) Distribuidor; f) Bujías; g) Embrague; h) Volante de motor; i) carburador. Además habrá que hacer varios trabajos en otras piezas que quedan standard. Acá va todo parte por parte.

a) Tapa de cilindros. Lo clásico. Es decir agrandar y pulir a espejo los conductos de admisión y escape usando una amoladora de eje flexible al principio para terminar el trabajo con tela esmeril muy fina embebida en querosene y/o acel-



▲ A la derecha el resorte de válvula original. Los otros dos son los que lo suplantarán

te muy liviano. También se cepillará la tapa un milímetro para aumentar la compresión original. Si no se quiere realizar el trabajo por uno mismo, oblando una cantidad determinada de "piedrolares" — ver cuadro adjunto— tendremos seguridad de que el trabajo quede al pelo. En todos los casos habrá que tener especial cuidado en que la medida a que se lleve el diámetro de las bocas de admisión y escape en la tapa, coincida perfectamente con la medida del múltiple a utilizar, para lo cual es indispensable contar con éste antes de trabajar en la tapa. Los cieles de las cámaras de combustión deben ser pulidos igual que los conductos con la precaución de no tocar los asientos de válvulas.

b) Múltiple de admisión y escape. Pueden usarse de dos tipos diferentes: el original IKA para el carburador Solex PAIA (1093) o algún otro con brida para adaptar al carburador, también Solex, 32 PICBT que es el original en el Gordini. Ambos vienen con la admisión y los escapes en una sola pieza.

c) Resortes de válvulas. Lo más aconsejable es cambiar directamente los originales (simples) por los de 1093, que son de tipo doble-independientes. Este repuesto, como todos los de 1093, son fácilmente obtenibles en las casas especializadas en repuestos IKA-Renault.

d) Árbol de levas: también hay dos opciones: o comprar el de 1093 con lo que se terminaron los problemas, o gastar sólo las dos terceras partes y rectificar el que ya tenía el motor. Los datos del cruce deben ser los siguientes: AAA 99; RCA 509; AAE 459, y RCE 79. La alzada tendrá que ser en las levas de admisión de 7,6 milímetros y de 6,97 en las de escape. Y ya que estamos, la luz de válvulas será de .020 en las de admisión y de .030 en las de escape, todas tomadas con el motor frío.

e) Distribuidor. Controlar con distriboscopio que los valores del avance centrífugo sean los siguientes: a 250 rpm 0° y a 1.450 rpm 10,5° con lo que se logrará dar menos avance inicial. En este caso — conservando el distribuidor original— habrá que cambiar la leva por una de competición que se vende para los distribuidores originales. Si se quiere gastar más se puede optar entre dos distribuidores: el importado SEV JP 41, ya listo para instalar con toma incluida para tacómetro, o el nacional original de Gordini 1969, en adelante Prestolite, que cuesta menos de la mi-

tad que aquí, pero no trae la toma para el tacómetro, por lo que habrá que instalar cuentavueitas electrónico.

f) Bujías. Se cambian las originales (H8) por Champion H4 que son un tanto más frías.

g) Embrague. Se balanceará con instrumental adecuado el plato y se recambiará el disco por uno especial con resortes con tapa y forros pegados, que absorberá las mayores sollicitaciones del motor modificado.

h) Volante del motor. Se le quitarán cuatrocientos gramos, rebajando la zona marcada en la fotografía correspondiente para aliviarlo.

i) Carburador. Puede usarse el original de Gordini o sea el Solex PICBT o el de Renault 1093, es decir el 32 PAIA. Para nuestros fines con el primero alcanzará y tiene la ventaja de ser sensiblemente más barato.

COSITAS IMPORTANTES

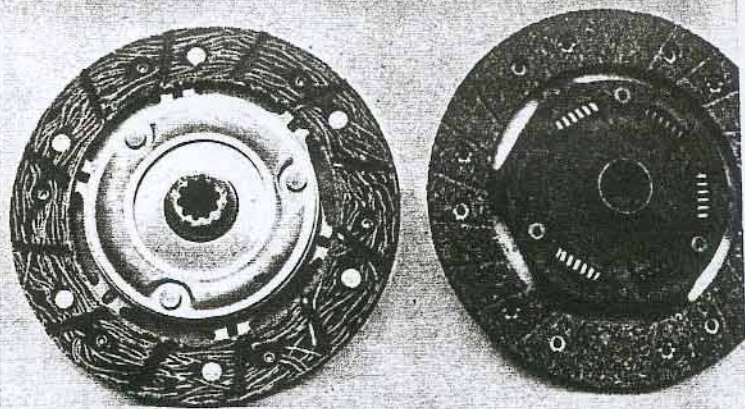
Los pistones, aros de pistón, pernos, bielas y cigüeñal se mantienen standard, aunque es aconsejable balancear todo el grupo motor, es decir el cigüeñal, el volante motor, el embrague, las bielas y los pistones.

Si se instala el distribuidor SEV será conveniente poner en el tablero un buen cuentavueitas mecánico o de lo contrario uno electrónico. Es conveniente también instalar algunos instrumentos de tablero que brillan por su ausencia en el Renault 4 ó 4L u 850 original.

La suspensión sufrirá modificación en la altura de los espirales a los que habrá que cortar una espira. Los amortiguadores habrá que ponerlos en manos de un especialista para que los "endurezca" o si no cambiarlos, lisa y llanamente, por otros de competición. Otra cosa que se puede hacer en este ítem, es proveerlo (en el caso de ser 4L d R4) de una barra antirollido trasera, pieza que es construida por los fabricantes de los amortiguadores Ondemar.

En cuanto a cubiertas lo recomendable es equipar al vehículo con cubiertas especiales que pueden ser Pirelli Cinturato, Michelin X o Fate Radial.

Y niente plú. Las picadas ante los semáforos y las carreritas cuadradas, os esperan ¡renolistas!

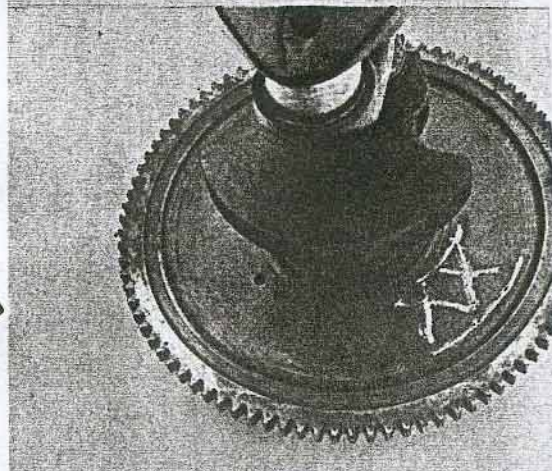


▲ Dos discos de embrague. El de la derecha con los resortes al aire es el standard. El especial viene con tapa de tales elementos.

▶ Los discos de embrague pero vistos de perfil. Obsérvese en el de la derecha —el especial— el pegado más perfecto de los forros.



▶ El volante de motor y el lugar de donde debe sacarse material para aliviarlo en 400 g. Como todo el grupo motor, tendrá que ser perfectamente balanceado.



A LA HORA DE LOS MORLACOS

Los precios que damos a continuación deben tomarse solamente como una guía de lo que pueden costar los elementos de los que se hace mención en esta nota. Puede haber fluctuaciones de un comercio a otro y en algunos puede haber descuentos, por lo que las cifras son estimativas. Las cifras son en pesos ley 18.188.

Cepillar tapa de cilindros y pulir ...	\$ 150
Múltiple para carburador PAIA	" 80
Resortes de válvulas (el juego)	" 50
Rectificación árbol de levas	" 100
Árbol de levas de 1093	" 150
Distribuidor Prestolite	" 120
Distribuidor SEV	" 300
Bujías Champion H4	" 20
Reacondicionamiento de distribuidor	" 65
Balanceo de grupo motor	" 40
4 Espirales de competición	" 100
4 Amortiguadores especiales	" 140
Cuentavueitas mecánico Jaeger	" 65
Embrague especial (en recambio) ...	" 80
Carburador Solex PAIA 32 (1093) ..	" 430
Carburador Solex PICBT (Gordini) ..	" 250
Barra antirollido Ondemar	" 60