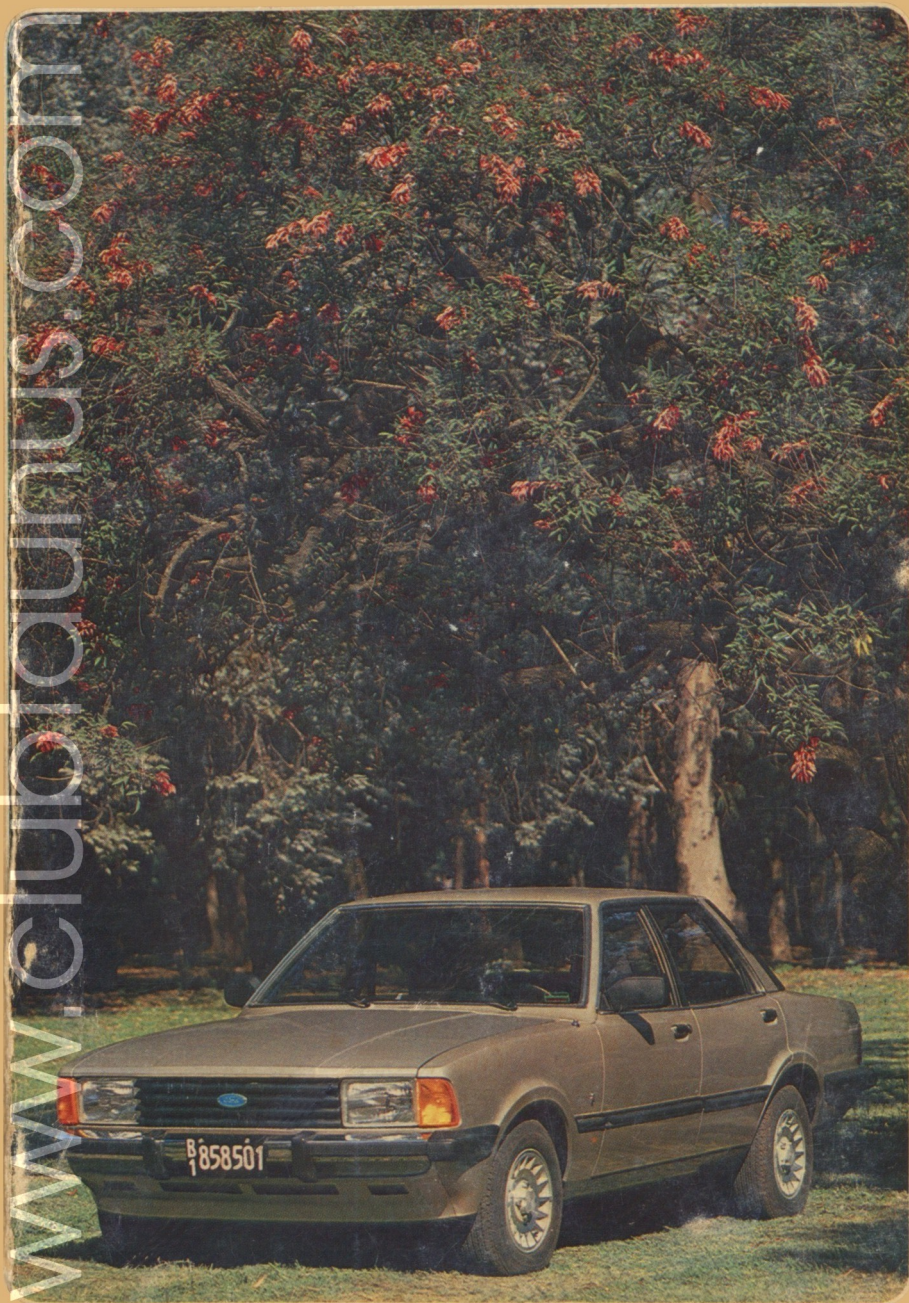




manual del
propietario

Taunus



manual del propietario Taunus

Temas incluidos

Página

Registro del Propietario Ford _____	3
Garantía del Concesionario Ford _____	4
Instrucciones para la Operación de su Vehículo _____	17
Tableros de Instrumentos _____	25/26
Comandos del Vehículo _____	27
Recomendaciones para el Cuidado de su Vehículo _____	81
Conservación Mecánica _____	85
Guía de Lubricantes _____	97
Especificaciones _____	99
Plan de Mantenimiento Preventivo _____	108
Índice _____	111
Sus Concesionarios Ford _____	Apéndice

IMPORTANTE:

LAS DESCRIPCIONES Y ESPECIFICACIONES CONTENIDAS EN ESTE MANUAL ESTABAN EN VIGOR EN EL MOMENTO DE APROBAR SU IMPRESION. FORD MOTOR ARGENTINA S.A., TIENE POR NORMA PRODUCIR CONTINUAS MEJORAS Y SE RESERVA EL DERECHO DE CANCELAR MODELOS EN CUALQUIER MOMENTO O DE CAMBIAR ESPECIFICACIONES O DISEÑOS SIN PREVIO AVISO Y SIN INCURRIR EN NINGUNA OBLIGACION.

LA APLICACION DE LOS TERMINOS DE LA GARANTIA DEL CONCESIONARIO CUYO TEXTO FIGURA EN LA PAGINA CUATRO, QUEDARA SUJETA AL CUMPLIMIENTO DE LOS SERVICIOS DE MANTENIMIENTO PREVISTOS POR FORD MOTOR ARGENTINA S.A., A CARGO DEL USUARIO, QUIEN DEBERA CERTIFICAR EL MISMO, MEDIANTE EL SELLO Y FIRMA DEL CONCESIONARIO QUE PRESTO EL SERVICIO EN EL LUGAR PREVISTO EN ESTE MANUAL.

REFERENCIA DE SERVICIO			
TEMA	FECHA	CONCESIONARIO	SELLO Y FIRMA



Garantía
del Concesionario Ford
para vehículos
Taunus, Falcon y
Falcon Ranchero

INSTRUCCIONES
PARA LA OPERACION
DE SU VEHICULO

LLAVES Y CERRADURAS

Su vehículo posee un juego de 3 llaves, las cuales se entregan por duplicado. La que posee la cabeza con el escudo Ford en plástico es la que deberá utilizar para la cerradura de las puertas, de la dirección y como llave de contacto. La misma es de tallado doble, pudiendo ser introducida en cualquiera de las dos posiciones verticales.

La llave de menor tamaño es la que pertenece a la tapa del tanque de combustible.

La llave restante, que utilizará para la apertura de las cerraduras del baúl y la guantera, también es de tallado doble, por lo tanto podrá ser introducida en cualquiera de las dos posiciones verticales.



Cerraduras de Puertas

Estando el vehículo cerrado, las puertas podrán abrirse desde el exterior utilizando la llave que posee la cabeza con el escudo Ford en plástico.

Introduzca la llave en el tambor haciéndola girar hasta que el botón de seguridad alcance la posición superior, saque la llave y presione la palanca de apertura hacia arriba para abrir la puerta.

Por razones de seguridad la palanca de apertura exterior está al ras de la superficie de la puerta.



Para abrir las puertas traseras levante el botón de seguridad y luego accione la palanca de comando. Este botón de seguridad, ubicado en el lado interno de cada puerta permite un control adicional.

Estando el botón en su posición superior la cerradura está destrabada y podrá abrirse tanto de afuera como de adentro usando las palancas de comando. Si por el contrario el botón está en su posición inferior la cerradura está trabada y será necesario levantarlo para abrir la puerta.



Es importante que Ud. recuerde esto:

1. Si las puertas delanteras están en posición de abiertas y se presiona el botón, podrán cerrarse sin la llave con sólo empujarlas con la palanca externa oprimida.
2. En las puertas traseras se logra el mismo efecto sin oprimir la palanca de comando externa.

POR TALES RAZONES UD. NO DEBE OLVIDAR SACAR LAS LLAVES DEL VEHICULO AL BAJAR Y ESTACIONARLO, PUES POR DESCUIDO PODRIA CERRARLO CON LAS LLAVES DENTRO.

El comando interior de las cerraduras se realiza en cada puerta por medio de un pestillo ubicado en un recinto protector profundizado en el tapizado.

Para abrir debe tirarse del pestillo con el botón de seguridad en la parte superior del recorrido.



Cerradura de Protección para los Niños

Las puertas traseras están equipadas con un seguro adicional para evitar que los niños puedan abrirlas accidentalmente desde el interior. El seguro está ubicado al lado del pestillo de cierre.

Si se desea utilizar el seguro, bájese la palanquita saliente a su posición inferior como se muestra en la figura.

En estas condiciones la puerta sólo podía ser abierta desde el exterior siempre que el botón de seguridad no esté en su posición inferior.



Comando de Cristales

Las puertas delanteras y traseras poseen una manija de comando para controlar la posición del cristal. Haga girar la manija suavemente, según sea necesario, para que el cristal se deslice sobre sus guías.



Ventanillas Traseras del Modelo GT

Las ventanillas traseras del modelo GT pueden ser abiertas parcialmente por medio de un dispositivo especial de apertura y traba.

Manteniendo abiertas las ventanillas traseras según se indica, durante la marcha del vehículo se puede lograr una efectiva ventilación del habitáculo, la cual puede ser regulada convenientemente empleando adicionalmente el sistema de ventilación y calefacción que equipa la unidad.



Apoyabrazos

Incorporados al tapizado de cada puerta Ud. encontrará apoyabrazos integrados; tire de ellos cuando cierre las puertas desde el interior del vehículo.



Cerradura del Baúl

El compartimiento de equipajes se abre fácilmente introduciendo la llave correspondiente en su cerradura y girándola hasta sentir que se abre el pestillo.

Un suave movimiento será necesario para que el mecanismo balanceado de las bisagras de la tapa la eleven y mantengan abierta.

Para cerrarla sólo será necesario impulsarla firmemente sobre el cierre. No es necesario hacer presión sobre la estructura exterior de la tapa.



Comando Cerradura Capó

Para abrir el capó debe accionarse primeramente la palanca de comando situada debajo del tablero de instrumentos, en el extremo izquierdo sobre el lateral del torpedó. Tire de ella con firmeza con lo cual logrará abrir la cerradura. Seguidamente levante un poco el capó destrabado y aplique con su mano presión sobre el pestillo

de seguridad ubicado hacia el centro del capó en la parte frontal. La presión destrabará el seguro y permitirá levantar el capó sobre sus bisagras traseras.

Para sostener el capó abierto desprendá la varilla de sostén de sus alojamientos delante del radiador y levántela introduciendo su extremo libre en la perforación especialmente dispuesta en el extremo del capó, a su izquierda. Asegúrese de que la punta de la varilla se ha alojado convenientemente.

Para cerrar el capó sosténgalo mientras quita la varilla del alojamiento y la aplica sobre sus dispositivos de sostén. Asegúrese que la varilla ha quedado bien calzada en los mismos antes de cerrar el capó.

Finalmente deje caer el capó sobre su cierre. Un impulso normal será suficiente. No presione la estructura del capó con las manos.



Tapa de Carga de Combustible

La tapa del tanque de combustible está situada en el extremo del guardabarro trasero derecho. Se encuentra oculta dentro del guardabarro por una tapa que sigue el contorno del mismo.

Para llegar a la tapa del tanque abra la tapa lateral oprimiendo sobre la parte delantera de la misma cerca del guardabarro; el mecanismo de



su bisagra la mantendrá abierta mientras carga combustible.

La llave de la tapa del tanque es la de menor tamaño, introdúzcala y gire para zafar los pestillos del cierre.

La colocación se realiza fácilmente aplicando la tapa sobre la boca del tanque y girando la llave hasta que los pestillos traben. Sólo en esta posición puede ser extraída la llave.

Luego cierre la tapa lateral sobre su marco; el mecanismo de la bisagra la mantendrá en esa posición.

Cerradura de la Guanterera

La guanterera de su Taunus está situada en el extremo derecho del tablero. Ofrece un espacioso compartimiento resguardado con llave. El interior se ilumina automáticamente al abrirla.

Para proceder a la apertura de la cerradura, introduzca la misma llave que utilizó para abrir el baúl y gírela 90° en sentido horario. Con la llave colocada o no, gire la perilla en el mismo sentido hasta liberar el pestillo.

Para cerrarla, apoye la tapa en su marco y aplique una suave presión hasta que el pestillo calce en su posición de cierre. Introduzca la llave y gírela 90° en sentido antihorario.

En el fondo del recinto de la guanterera se encuentra la luz interior protegida por un capuchón plástico.



Cerradura Combinada de la Dirección

Como se indicó inicialmente la llave de cabeza plástica, además de ser utilizada para las cerraduras de las puertas, se emplea para accionar la cerradura combinada ubicada en la columna de la dirección.

Esta es una de las características más destacables de su Ford Taunus, que le ofrece un eficaz sistema de seguridad antirrobo por medio de la traba de dirección, que sólo puede ser liberada empleando la llave que acciona la cerradura combinada.

Ubicada en la cerradura la llave controla el seguro de la dirección, la conexión de los accesorios, el encendido y el arranque del motor.

Tenga en cuenta las siguientes indicaciones para interpretar las conexiones que se controlan en las distintas posiciones de la llave:



POSICION 0:

El encendido y el resto de los circuitos eléctricos comandados por la llave están desconectados.

Al retirar la llave y girar el volante de dirección hacia uno u otro lado quedará la dirección bloqueada.

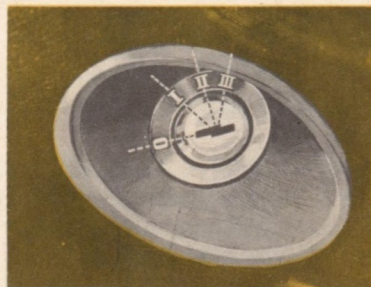
Si se encuentra alguna dificultad para hacer girar la llave desde la posición 0, mueva el volante suavemente hacia ambos lados hasta descargar el seguro.

POSICION I:

La dirección está destrabada, el encendido permanece desconectado.

Se conectan los circuitos accesorios manejados por la llave.

En esta posición podrán accionarse la llave de luces, los limpiaparabrisas, el calefactor, y el radioreceptor o pasacassette.



A la vez se encenderá la luz roja del alternador en el centro del panel de instrumentos.

Si el vehículo debiera ser remolcado hay que dejar la llave en esta posición.

POSICION II:

El encendido y todos los circuitos eléctricos controlados por la llave están conectados; se podrá poner en marcha el motor y el vehículo. También se conecta el circuito del calefactor de luneta trasera.

Es conveniente controlar el funcionamiento de los instrumentos antes de arrancar.

Se encenderá la luz roja del circuito de aceite en el centro del panel de instrumentos, manteniéndose a la vez encendida la roja del alternador.

POSICION III:

Es la posición de arranque.

Para alcanzar esta posición, se deberá vencer la resistencia adicional de un resorte.

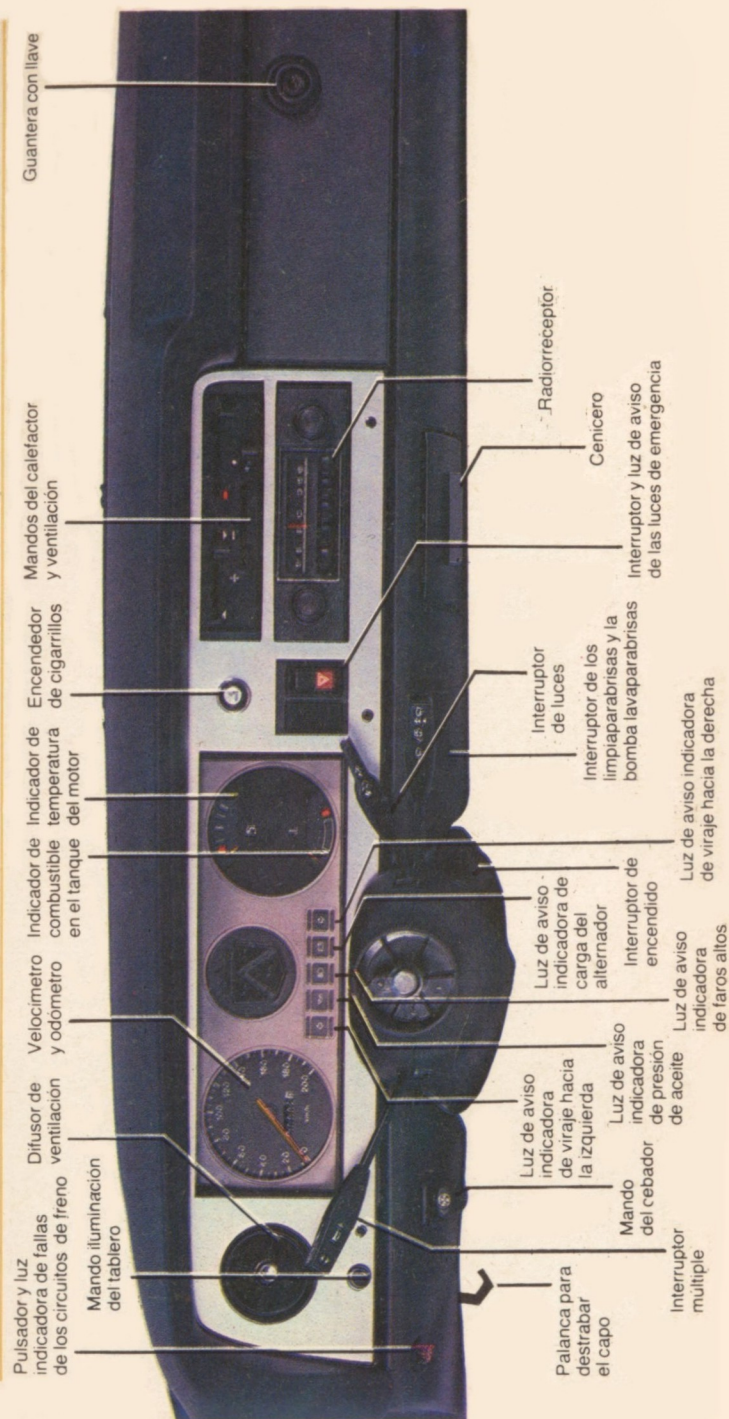
El motor de arranque funcionará mientras la llave se mantenga en el tope; una vez puesto en marcha el motor suelte la llave, que volverá automáticamente a la posición II.

Para evitar posibles daños su Taunus está equipado con un dispositivo especial de seguridad que impide que se pueda hacer funcionar el motor de arranque mientras el motor está funcionando.

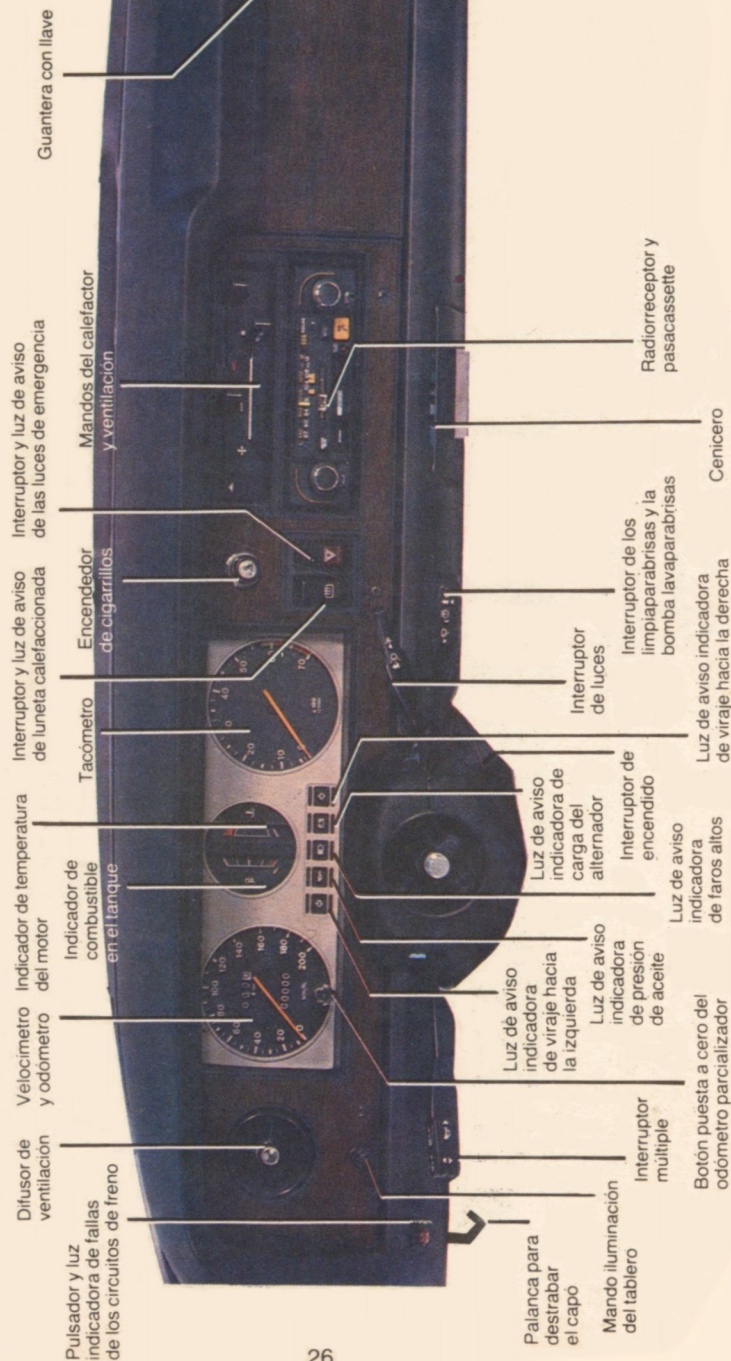
Si el motor no arranca al llevar la llave a la posición III deberá colocarse la llave en la posición I antes de hacer funcionar de nuevo el arranque en la posición III.

En esta posición se encenderá la luz roja de alarma del circuito de frenos, la cual puede ser utilizada para comprobar el funcionamiento del circuito eléctrico de este sistema.

TABLERO DE INSTRUMENTOS (Taunus L)



TABlero DE INSTRUMENTOS (Taunus "GHIA", "GT" y "GT-SP")



COMANDOS DEL VEHICULO

Tablero de Instrumentos

En la figura de la página 25 Ud. puede ver el conjunto de instrumentos y mandos que se utiliza en los vehículos Taunus de la serie L (motor 2 litros). Si el vehículo es un Taunus "GHIA", "GT" ó "GT-SP" con el motor de 2,3 litros, entonces se utiliza el conjunto de la figura mostrada en la página 26. La diferencia fundamental consiste en que el conjunto para el motor de 2,3 litros incorpora un cuenta-revoluciones de motor, lo cual desplaza el indicador de combustible y el indicador de temperatura hacia el centro del panel de instrumentos.

En ambos tableros, un conjunto de cinco luces indicadoras de distinto color se destaca en el centro del panel.

Asegúrese el conocimiento y dominio de estas señales antes de conducir el vehículo regularmente.

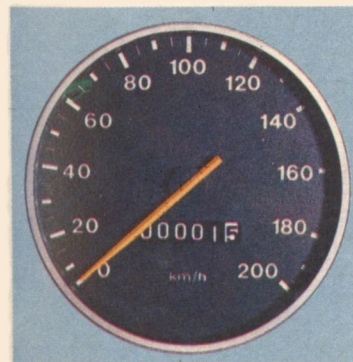
Asegúrese también la interpretación de la lectura de los distintos instrumentos que posee su automóvil. Pocos minutos le bastarán para lograrlo.

Velocímetro y Odómetro

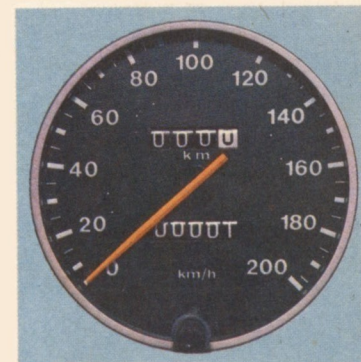
El primer instrumento a la izquierda del panel es el velocímetro, el cual indica la velocidad de desplazamiento del vehículo en kilómetros por hora (Km/h).

Un odómetro totalizador registra el total de kilómetros que ha recorrido el vehículo y es útil para conocer este dato en cualquier momento que sea necesario, además de proveer un elemento de control para tomar nota de los intervalos para cumplir los servicios de mantenimiento.

El velocímetro para el motor de 2,3 litros posee adicionalmente un indicador parcial, el cual señala el kilometraje que se recorre durante un día, durante un viaje y/o una etapa cualquiera de uso que se desee registrar específicamente.



Para motor 2,0 litros



Para motor 2,3 litros

Este indicador parcial se pone a cero automáticamente cada vez que se gira hacia la izquierda la perilla colocada en la parte inferior del instrumento.

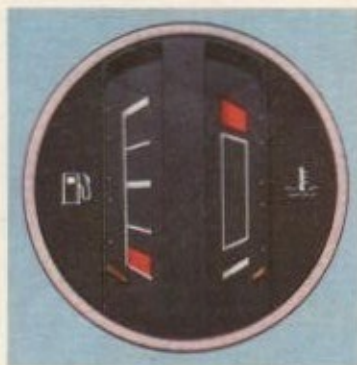
Indicadores de Combustible y Temperatura

En el extremo derecho del panel se sitúan el indicador de combustible del tanque y el indicador de temperatura del motor en un sólo conjunto: el indicador de combustible se dispone en la parte superior y el de temperatura en la parte inferior.

Cuando el vehículo está equipado con el motor de 2,3 litros este espacio es ocupado por el tacómetro, pasando el indicador de combustible y el de temperatura al centro del panel, dispuestos en forma lateral uno al lado del otro, el de combustible a la izquierda y el de temperatura a la derecha.



Para motor 2,0 litros



Para motor 2,3 litros

INDICADOR DE COMBUSTIBLE:

Colocando la llave de contacto en la posición accesorios o encendido, la aguja del indicador señalará la cantidad aproximada de combustible existente en el tanque. La aguja se moverá relativamente en forma más lenta desde el nivel de lleno hasta tres cuartos de tanque, que para el resto del recorrido. La posición de la aguja variará ligeramente en el acto de acelerar o de frenar, o cuando el vehículo esté en una cuesta.

De manera que debe comprobarse la cantidad que resta de combustible preferentemente con el vehículo nivelado.

Una buena lectura se logrará luego de 2 a 3 minutos de estar en esta condición.

Un sector rojo en el extremo de la escala indicará que se ha llegado al contenido de reserva. Entonces quedan en el tanque aproximadamente 10 litros de combustible.

INDICADOR DE TEMPERATURA:

La aguja indica aproximadamente la temperatura de funcionamiento del

refrigerante del motor. Generalmente la aguja fluctúa a media distancia de los extremos de la escala.

El extremo que señala la temperatura máxima tiene un sector rojo que indica la zona de temperaturas máximas admisibles. Normalmente la aguja no debe permanecer en esa zona de la escala, pero en condiciones desfavorables se puede aproximar a ella u oscilar algunos instantes dentro del sector sin que esto indique necesariamente alguna anomalía.

El acercamiento de la aguja al sector rojo puede deberse a una alta temperatura exterior, al funcionamiento continuo o intermitente a baja velocidad del vehículo, como sucede en el tránsito en ciudad, o también cuando se está trepando una cuesta en forma sostenida exigiendo al motor.

Sin embargo de situarse la aguja continuamente durante uno o dos minutos en el sector rojo será preciso investigar si existen razones para que el sistema de enfriamiento funcione incorrectamente.

Si la aguja se mantiene firmemente sobre el sector rojo pare el motor y haga revisar el sistema de enfriamiento por su Concesionario Ford.

Tacómetro

Cuando el vehículo está equipado con el motor 2,3 litros el panel de instrumentos incorpora un tacómetro en el extremo derecho. El tacómetro indica el régimen de funcionamiento del motor en cientos de revoluciones por minuto ($\text{rpm} \times 100$) y es del tipo electrónico.

La aguja indicadora se mueve sobre una clara escala de medición. Estando el motor en marcha lenta Ud. podrá notar eventualmente una oscilación de la aguja indicadora.

Esto no es absolutamente igual en todo momento, pudiéndose ampliar o reducir la oscilación según el funcionamiento del motor en el momento de la observación. La oscilación de la aguja en esta zona es normal y no debe tomarse como una falla de funcionamiento.

Al aumentar las rpm la aguja marcará firmemente la variación del régimen. Al terminar la escala, Ud. encontrará dos zonas particularmente marcadas, una color amarillo entre 5.500 y 5.750 rpm; otra color rojo entre 5.750 y 7.000 rpm.

DURANTE LA MARCHA CONTINUA A ALTA VELOCIDAD SOSTENIDA, NO SOBREPASE LAS 5.500 RPM INDICADAS POR LA AGUJA AL INICIARSE LA ZONA AMARILLA.

EN CUALQUIER CONDICION DE FUNCIONAMIENTO NO SE DEBEN



SUPERAR LAS 5.750 RPM INDICADAS POR LA AGUJA AL INICIARSE LA ZONA ROJA.

Si el motor de su vehículo es versión "SP", el tacómetro estará graduado con la siguiente escala: amarilla entre 5.750 y 6.000 rpm; roja entre 6.000 y 7.000 rpm.

DURANTE LA MARCHA CONTINUA A ALTA VELOCIDAD SOSTENIDA, NO SOBREPASE LAS 5.750 RPM INDICADAS POR LA AGUJA AL INICIARSE LA ZONA AMARILLA.

EN CUALQUIER CONDICION DE FUNCIONAMIENTO NO SE DEBEN SUPERAR LAS 6.000 RPM INDICADAS POR LA AGUJA AL INICIARSE LA ZONA ROJA.



Cuando Ud. conduzca a alta velocidad sostenida controle regularmente el tacómetro. No se guíe por sensación o "de oído" pues la superación de los regímenes indicados podrá ocasionar graves daños en su motor.

Tenga presente que si conduce el vehículo a bajas revoluciones también producirá serios daños en el motor. Lo más conveniente es conducir el vehículo a un régimen superior a las 1.500 rpm. En caso de necesidad, por ejemplo cuando lo imponga el tránsito, se puede lograr hacer funcionar al motor a un régimen adecuado conectando una reducción de caja más favorable.

Conjunto de Luces del Panel de Instrumentos

Un conjunto de señales luminosas está colocado en el centro del panel de instrumentos.

Cinco son las luces que encienden en color, con el siguiente detalle:



LUCES INDICADORAS DE VIRAJE

En ambos extremos del conjunto de luces están colocadas las luces indicadoras de viraje. Se encienden intermitentemente de color verde cada vez que se coloca la palanca del indicador en alguna posición de giro. Estas luces también destellarán en conjunto cuando se accione la llave correspondiente a la luz de emergencia.

LUZ INDICADORA DE PRESION DE ACEITE

Esta luz es de color rojo y se enciende al colocar la llave de contacto en la posición II (encendido). La luz debe apagarse inmediatamente que el motor se ponga en funcionamiento, no debiendo encenderse mientras el motor funciona: LA LUZ APAGADA INDICA CON CERTEZA QUE LA PRESION DE ACEITE DEL MOTOR ES CORRECTA.

Si baja la presión de aceite del motor a un punto bajo el límite seguro de funcionamiento, se encenderá la luz roja en el panel de instrumentos. La luz puede destellar esporádicamente durante una frenada brusca, lo que no es perjudicial al motor.

Sin embargo, si la luz permanece constantemente encendida con el motor funcionando, pare inmediatamente el motor y haga revisar el sistema de lubricación.

Una buena medida de comprobación del circuito y la lámpara la constituye el hecho de poner la llave de contacto en la posición II (encendido), al encenderse la luz roja con la llave en esa posición y el motor parado, se tiene una clara indicación de que el circuito y la lámpara funcionan correctamente.

LUZ DE AVISO DE FAROS ALTOS ENCENDIDOS

La luz azul que indica el encendido de los faros altos se encuentra exactamente en el centro del conjunto de luces del panel de instrumentos. Se enciende cada vez que la luz alta de los faros está conectada.

LUZ INDICADORA DE CARGA DEL ALTERNADOR

Esta luz de color rojo se enciende en el panel al colocarse la llave de contacto en la posición I (accesorios) o II (encendido). Indica que se está consumiendo corriente eléctrica de la batería; la luz debe apagarse al ponerse en funcionamiento el motor y cargar la batería a través del alternador y su circuito de control de carga.

Esta luz puede destellar ocasionalmente cuando el motor esté funcionando en marcha lenta. Sin embargo, si la luz permanece encendida constantemente con el motor funcionando, deben inspeccionarse los componentes del sistema de carga para ubicar la razón de la falla.

Pulsador y Luz Indicadora de Fallas del Circuito de Frenos

Todos los vehículos Taunus están equipados con un dispositivo de comprobación del funcionamiento del sistema de frenos. El pulsador luminoso, indicador de fallas del circuito de frenos, está ubicado en el tablero de instrumentos, a la izquierda de la columna de dirección.

La comprobación del correcto funcionamiento del circuito eléctrico de indicación de fallas de freno se realiza de la siguiente forma:

VEHICULO DETENIDO:

Debe encender la luz en el instante en que la llave de ignición hace actuar el arranque, apagándose al desactivarlo.

VEHICULO EN MARCHA

La luz se encenderá cuando se oprima el pulsador y se apagará al soltarlo.

La lámpara se encenderá automáticamente durante la marcha cuando se produzca una falla en los circuitos de freno, debiéndose detener inmediatamente el vehículo.

Manómetro de Presión de Aceite y Voltímetro

En los modelos "GHIA" y "GT" equipados con motor "SP", la consola central posee además dos instrumentos de aguja que indican la carga de batería y la presión del aceite lubricante del motor.

Tanto el voltímetro como el manómetro están iluminados siendo regulada la intensidad de la luz por el control de iluminación del tablero.



MANDOS Y CONTROLES

Volante de Dirección

En los modelos "L" el volante de dirección es de dos rayos. La superficie del mismo es de material sintético de textura antideslizante para brindar mayor seguridad y confort.

La versión "GHIA" y "GT" tiene volante de dirección de cuatro rayos. La disposición de los mismos sobre el aro circular permite una cómoda y segura posición de manejo, ampliada por la superficie granulada antideslizante.



Los vehículos "GT-SP" tienen un volante de dirección de tipo deportivo de cuatro rayos con cubo central de aluminio y tornillos a la vista.



Control de Iluminación del Tablero

Esta perilla está ubicada inmediatamente debajo del difusor de ventilación izquierdo. Estando encendida las luces de posición o de carretera, girando la perilla podrá Ud. incrementar o reducir la iluminación de los instrumentos del tablero.

La máxima iluminación se obtiene girando la perilla a la izquierda. Por el contrario, si gira hacia la derecha, logrará apagarla.



Palanca de la Llave de Luces

La palanca que comanda la llave de luces se encuentra a la derecha de la columna de dirección, detrás de la que comanda los limpiaparabrisas. Puede ocupar tres posiciones distintas, a saber:

Posición I, abajo

Todas las luces están apagadas

Posición II, intermedia

Se encienden todas las luces reglamentarias delanteras y traseras y de tablero, esté o no conectada la llave de contacto

Posición III, arriba

Se encienden todas las luces reglamentarias, la luz de tablero y las luces bajas de carretera.

Para que esto ocurra la llave de contacto debe estar en la posición "encendido".

Estando la palanca en posición III se enciende normalmente la "luz baja" de los faros de carretera. Para hacer el cambio a "luz alta" debe llevarse la palanca del interruptor múltiple (a la izquierda de la columna de dirección) hacia adelante.



Palanca del Interruptor Múltiple

A la izquierda de la columna de dirección se encuentra una llave de múltiple conexiónado.

Sus movimientos en cuatro sentidos tienen distintas conexiones y aplicaciones; a saber:

• Posición I, apretando, bocina

Con la llave de contacto en accesorios o encendido, al presionar la palanca hacia la columna de dirección se conecta el circuito de las bocinas.

• Posición II y III, luz de giro

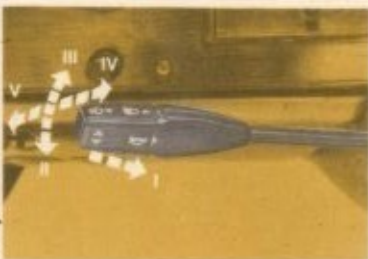
Si se mueve la palanca hacia arriba (derecha) o abajo (izquierda) tomando como referencia el eje de giro del volante de dirección y estando la llave de contacto en accesorios o encendido, se encenderán intermitentemente las luces indicadoras de giro, adelante y atrás del vehículo. Estas luces destellan con una frecuencia rítmica que se muestra en el panel de instrumentos por el encendido consecutivo de las "luces indicadoras de viraje" en color verde. Si esta señal aumentara su frecuencia de destello o permaneciera encendida constantemente, será necesario revisar el circuito, pues denuncia un problema en el mismo o específicamente en una lámpara.

Al llevar la palanca a cualquiera de estas dos posiciones (II y III) queda retenida durante la maniobra de giro del volante de dirección, volviendo automáticamente a la posición central y cancelando la conexión cuando el volante vuelve a su posición normal.

Accionando hacia cada una de las posiciones II y III pero sin llegar al punto en que traba el dispositivo de retención, se obtendrá el funcionamiento de las luces indicadoras de viraje para avisar la realización de maniobras de paso de otro vehículo conduciendo en rutas. En este caso, al soltar la palanca, ésta volverá automáticamente a su posición neutral.

• Posición IV, guiñada

Con la llave de contacto en la posición de encendido y llevando la palanca hacia el volante se encienden las "luces altas" en los faros de carretera; es decir se produce la señal de cruce o "guiñada". La palanca vuelve a su posición normal una vez que se suelta. Al encenderse la guiñada se prende también la luz azul, indicadora de faros altos encendidos, en el centro del panel de instrumentos.



• Posición V, luz alta encendida

Con la palanca de la llave de luces en la posición faros de carretera (arriba) y con la llave de contacto en accesorios o encendido, se encenderán las "luces altas" en los faros delanteros llevando la palanca hacia el tablero. Al mismo tiempo se prenderá la luz azul de aviso en el panel de instrumentos.

Para cancelar la conexión debe llevarse la palanca a la posición neutral. En otras palabras esta posición es la clásica de cambio "luz baja a alta" o viceversa. La luz alta se apagará también si la palanca de la llave de luces se lleva a reglamentarias.

Control del Cebador

El motor de su Taunus tiene un sistema de "cebado" del carburador para facilitar la puesta en marcha en frío.

En los modelos equipados con motor de 2,3 litros este sistema es automático, funcionando por medio de un mecanismo termostático.

En los vehículos con motor de 2,0 litros el comando del cebador se realiza por medio de una perilla ubicada inmediatamente a la izquierda de la columna de dirección.

Tirando de la perilla hacia afuera del tablero se obtura la entrada de aire al carburador; introduciéndola contra el tablero la entrada de aire queda abierta; ÉSTA ES LA POSICIÓN NORMAL DE MARCHA.

Para el correcto manejo del cebador siga las instrucciones indicadas bajo el título PARA PONER EN MARCHA EL MOTOR en este mismo manual.



Palanca de Mando de los Limpiaparabrisas

El limpiaparabrisas de su Taunus es movido por un motor eléctrico de dos velocidades.

La palanca de comando se encuentra situada a la derecha de la columna de dirección, arriba de la palanca de comando de la llave de luces.

La palanca posee cuatro posiciones con retención y una pulsante; la posición I es la de reposo y el limpiaparabrisas no funciona; en la II se conecta la baja velocidad, que es la recomendada para condiciones normales; en la III se conecta una velocidad rápida para situaciones extremas y en la IV el funcionamiento es intermitente, adecuado para llovizna, niebla o caminos mojados.



Los ciclos de intermitencia comprenden un barrido en baja velocidad y una pausa en la posición que las escobillas ocupan cuando están desactivadas. La posición restante corresponde al interruptor de mando del lavaparabrisas.

Al llevar la palanca a la posición I (desconectado) los cepillos volverán automáticamente a la posición de reposo.

Mando del Lavaparabrisas

Ud. dispone de un equipo de lavado del cristal del parabrisas. Con siste en una bomba eléctrica que rocía agua sobre el parabrisas a través de eyectores dispuestos convenientemente, toda vez que Ud. accione el comando.

El mismo se activa pulsando la palanca de mando de los limpiaparabrisas hacia la columna de dirección, en cualesquiera de las cuatro posiciones que pueda ocupar la palanca, y estando la llave de contacto en la posición I o II.



La bomba del lavaparabrisas funcionará durante el tiempo que se mantenga oprimido el interruptor e independientemente de los limpiaparabrisas, que sólo se activan con el encendido correspondiente y estando la llave de ignición en la posición accesorios o encendido.

Si el cristal está sucio y seco, oprima la palanca del lavaparabrisas, produciéndose así el rociado de agua que facilita la limpieza de los cepillos y evita posibles rayaduras del cristal.

Mantenga el depósito de líquido del lavaparabrisas siempre lleno, controlándolo con la mayor frecuencia posible. Si es necesario, al realizar las tareas de inspección diaria en el compartimiento del motor.

Ud. encontrará el depósito sobre el lateral derecho interno. Su boca de llenado es fácilmente accesible. Tire de la tapa y sáquela hacia arriba para llenar con líquido. Coloque la tapa asegurándose que queda bien cerrado el depósito: las impurezas que pudieran entrar perjudicarían el buen funcionamiento del sistema, por lo cual es conveniente observar el mayor cuidado y limpieza al llenar con líquido el depósito.



Alarma de Tránsito

Durante las detenciones de emergencia en el camino Ud. podrá poner en funcionamiento un efectivo sistema de aviso que consiste en el encendido intermitente y simultáneo de todas las luces (delanteras y traseras) indicadores de giro. Para ello oprima el interruptor marcado con un triángulo ubicado a la derecha del panel de instrumentos, inmediatamente debajo del encendedor.

Las luces funcionarán en forma continua, aún retirando la llave de encendido, durante dos horas (con la batería cargada y en buenas condiciones) sin descargar la batería excesivamente. Es importante oprimir el interruptor totalmente para lograr un correcto funcionamiento.

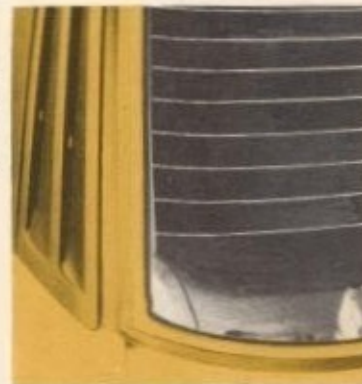
Para desconectar el sistema lleve el interruptor manualmente a la posición desconectado.



CONFORT Y SEGURIDAD

Calefactor de Luneta Trasera

Su automóvil Taunus puede estar equipado con luneta trasera térmica que permite eliminar rápidamente el empañamiento interior y/o el hielo exterior.



El interruptor que comanda este accesorio, estandar en los modelos "GT" y "GT-SP" y opcional para la serie "GHIA", se encuentra ubicado en el tablero de instrumentos, debajo del encendedor de cigarrillos. Antes de conectar el calefactor de luneta trasera se recomienda retirar cualquier objeto que se encuentre en la bandeja portapaquetes trasera.



Para poder conectar el calefactor eléctrico de la luneta es necesario que el motor del vehículo esté en marcha.

Al operar el interruptor, se encenderá una luz color ámbar en su interior como indicación del funcionamiento del equipo.

Se aconseja desconectar el sistema tan pronto haya comenzado a desempañarse o derretirse el hielo de la luneta, ya que el calor almacenado en los cables y en el cristal de la misma es, en la mayoría de los casos, suficiente para completar el proceso.

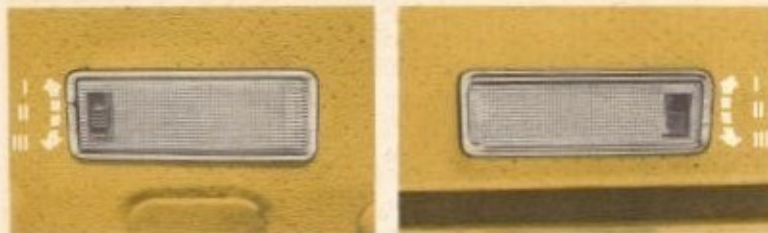
Deberá evitarse la colocación en el portapaquetes trasero de objetos con bordes o esquinas pronunciadas que puedan llegar a dañar los conductores.

Para evitar el deterioro de los cables calefactores al limpiar el cristal de la luneta por el interior del vehículo, se deberá efectuar la tarea con sumo cuidado y empleando un paño suave o una gamuza húmeda.

Bajo ninguna circunstancia deberá emplearse solvente cualquiera sea la clase de éste.

Luces Interiores

Las cuatro luces interiores de la carrocería están situadas en los siguientes lugares: una a cada extremo de la parte inferior del tablero de instrumentos, otra encima del soporte del espejo retrovisor interno y la cuarta en la parte superior de la luneta trasera.



Cualesquiera de las luces puede operarse manualmente en forma individual desde el interruptor ubicado en cada elemento, o automáticamente al abrirse las puertas delanteras o traseras del vehículo.

Las instaladas debajo del tablero pueden emplearse como luz de mapa.

Una llave interruptora de comando se encuentra incorporada en el extremo izquierdo del artefacto.

La llave tiene tres posiciones posibles; un suave movimiento con los dedos permitirá fijar la perilla en cualquiera de ellas.

En la posición central (II) la luz permanecerá apagada; en la posición

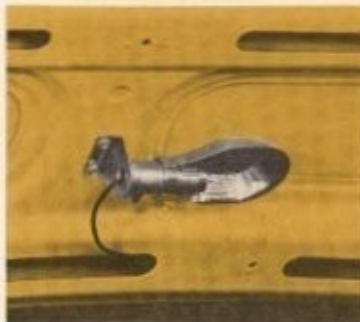


inferior (III) se mantendrá encendida y en la posición superior (I) se encenderá la luz al abrir las puertas delanteras o traseras. Para ello cada puerta comanda un interruptor automático colocado en el parante delantero de la misma.

Luz del Compartimiento Motor

Una vez abierto el capó, puede iluminarse el compartimiento del motor mediante un receptáculo con lámpara ubicado sobre el refuerzo trasero del mismo capó.

Accione el interruptor manual para prender o apagar la luz. Compruebe que la luz esté apagada antes de cerrar el capó.



Luz del Compartimiento del Baúl

En los modelos "L" y "GHIA" el iluminador del compartimiento del baúl se encuentra ubicado en la parte inferior del panel portapaquetes.

En los modelos "GT" el receptáculo y su lámpara se encuentran ubicados sobre el refuerzo interior de la tapa de baúl.

En todos los modelos la luz se enciende automáticamente al abrir la tapa de baúl y se apaga de la misma forma al cerrarla.



Asientos

Ambas butacas delanteras tienen controles individuales de regulación.

1 - CONTROL DE DESPLAZAMIENTO

Sobre el costado izquierdo frontal, y debajo del asiento, se encuentra ubicada la palanca de control de desplazamiento.

Tire hacia la izquierda la palanca para desplazar el asiento hacia adelante o atrás según su necesidad.

Después del ajuste, mueva un poco el asiento con la palanca suelta hasta que el mecanismo engrane fijando la posición.



2 - AJUSTE DEL RESPALDO

El respaldo de cada butaca podrá regularse en cualquier posición angular, desde la horizontal, mediante la palanca de control ubicada en el lateral exterior.

Tire de la palanca hacia arriba para destrabar el mecanismo según sea necesario y suelte la palanca para fijar la posición elegida. Realice todos los movimientos suavemente.



3 - AJUSTE HORIZONTAL DEL RESPALDO

Si desea colocar totalmente horizontal el respaldo de la butaca, hasta formar un plano con el asiento posterior, hágalo así:

Primeramente desplace el asiento completamente hacia adelante. Luego incline el respaldo hasta la posición horizontal. El borde del respaldo pasará cerca del borde del asiento posterior.

Para lograr esta posición deberá retirarse previamente el apoyo cabeza del respaldo.

4 - RECLINACION HACIA ADELANTE (GT)

En el modelo GT será posible reclinar el respaldo hacia adelante para permitir el acceso al asiento trasero, oprimiendo el pedalín inferior del conjunto bisagra, o levantando la palanca de regulación del respaldo según se indica en la figura.



Bandeja Portapaquetes

Los modelos "L", "GHIA", "GT" y "GT-SP", no equipadas con la opción de aire acondicionado, poseen una bandeja portapaquetes fijada en la zona inferior central del panel de instrumentos.



Bolsillos en el Respaldo de Asientos Delanteros

En los modelos "GHIA", "GT" y "GT-SP", el respaldo de las butacas delanteras posee un bolsillo del mismo material que el tapizado, pudiéndose colocar en él pequeños objetos.



Espejo Retrovisor Interno

En los modelos "GT" y "GT-SP" el espejo interior se ajusta moviéndolo a la posición deseada al vencer la resistencia ofrecida por la rótula de montaje que se encuentra en la parte posterior del espejo.

En los modelos "L" y "GHIA" la rótula de montaje está ubicada en la base del espejo y posee otra que lo sujeta al techo del vehículo.

Para la conducción nocturna y para reducir el deslumbramiento de los faros de los vehículos que vienen detrás del suyo, accione la palanquita de control ubicada debajo del borde inferior del marco del espejo.

Si la mueve hacia Ud. obtendrá la posición "DIA"; si la mueve hacia el parabrisas obtendrá la posición "NO-CHE" antideslumbrante.

La estructura del espejo es totalmente elástica y de plástico para evitar posibles accidentes.



Espejo Retrovisor Externo

En el modelo "L", como equipo estándar en el extremo delantero de la ventanilla izquierda y como opcional en la ventanilla delantera del lado derecho, va montado el espejo retrovisor externo.

Su gran superficie permite lograr un amplio campo visual sin interferencias. Posee un mecanismo que le permite rebatirse en ambos sentidos ante un impacto.

Para regular el campo de visión adecuadamente sólo será necesario mover el espejo a la posición deseada, desde el puesto de conducción, haciendo presión suavemente con la mano sobre el cristal.



En el modelo "GHIA", como equipo estandar, va montado un espejo de características similares en la ventanilla delantera del lado derecho.

Espejo Retrovisor Externo con Control Remoto

En los modelos "GHIA", "GT" y "GT-SP", el espejo montado en el lado del conductor es ajustable por control remoto.

La perilla que lo comanda está ubicada en la parte interior del automóvil, en el vértice de la ventanilla y permite ajustar cómodamente el ángulo de visión más conveniente.

En los modelos "GT" y "GT-SP" como equipo estandar y opcionalmente en el "GHIA", está ubicado un espejo similar en la ventanilla delantera del lado derecho. Su regulación es idéntica a la indicada precedentemente.



Viseras Parasol

Las viseras parasol están montadas en la parte frontal del techo; pivotean sobre los soportes de libre movimiento y giran sobre la varilla que les sirve como eje de soporte.

Girándolas sobre su eje pueden ser colocadas en cualquier ángulo apropiado para protegerse de los reflejos frontales del sol. Pivoteando su eje pueden desplazarse lateralmente hacia las puertas con el mismo fin.

El extremo del eje opuesto al pivote engancha sobre un alojamiento dispuesto en la parte superior del marco del parabrisas. Como un detalle adicional de confort, se incluye un espejo en la cara interior de la visera parasol derecha.



Cinturones de Seguridad

Todos los automóviles Taunus están equipados con cinturones de seguridad para los ocupantes. Los correspondientes a las butacas delanteras son del tipo combinado (de cintura y bandolera) y los del asiento trasero son del tipo de cintura.

Los cinturones de seguridad pueden ser del tipo fijo o de accionamiento inercial. Los del segundo tipo son estandar en los modelos "GT" y "GT-SP" y opcionales en los modelos "L" y "GHIA".

Los cinturones de seguridad del tipo fijo poseen el enrollador que, a diferencia de los inerciales, su única función es la de recoger la cinta cuando el cinturón no es utilizado. Por tal motivo y para lograr una acción efectiva del sistema, cuando se coloca el cinturón se deberá ajustar el largo de la cinta mediante la hebilla de regulación hasta que no quede cinta en el carretel del enrollador.

Tenga especial cuidado en realizar esta operación de ajuste pues en caso contrario el cinturón de seguridad dejará de protegerlo.

Los cinturones del tipo inercial con arrollamiento automático permiten un normal desplazamiento del cuerpo con el cinturón colocado, pero lo retiene firme y automáticamente en caso de desaceleraciones o inclinaciones anormales del vehículo.

Para mayor seguridad y confort, haga controlar periódicamente por su Concesionario Ford el anclaje de los cinturones en la carrocería y el estado general de los mismos.

- Verifique que el cinturón no posea las cintas retorcidas y se encuentre suavemente tenso una vez aplicado.
- Comprobar en los cinturones de accionamiento inercial, que el sistema funcione correctamente. Durante la verificación el vehículo debe encontrarse nivelado.
La comprobación puede realizarse haciendo deslizar el cinturón con un rápido movimiento, el que deberá trabarse de inmediato y soportar el esfuerzo sin desplazarse del cilindro de arrollamiento. Liberado, deberá enrollarse suavemente en su alojamiento.
- Para la limpieza de las correas de los cinturones no se deberá emplear nafta, solventes o agua hirviendo ni tampoco intentar teñir o blanquear el tejido, pues todo ello puede dañar seriamente su resistencia. Se deberá utilizar para su limpieza exclusivamente agua y un detergente suave. Se dejará secar sin emplear calor artificial.

Para protección y seguridad personal, todos los ocupantes (adelante y atrás) deben colocarse los cinturones antes que el vehículo se ponga en movimiento

Instrucciones de Uso del Cinturón Combinado

PARA ENGANCHAR EL CINTURON

Tome la lengüeta del cinturón desde el parante y llévela suavemente hasta la hebilla, cruzando por delante del pecho. Introdúzcala en ella hasta sentir el sonido que produce su enganche. Compruebe que el mismo es efectivo tratando de separarlo de la parte fija.



Para evitar que el cinturón se trabe al extraerlo del cilindro enrollador, se debe sacar suave y lentamente. En caso de trabarse, debe permitirse que se enrolle una pequeña longitud y luego extraerlo nuevamente. Puede suceder que se trabe estando el vehículo en una pendiente pronunciada.

PARA SOLTAR EL CINTURON

Para liberar las correas del cinturón, se deberá presionar la tecla roja que posee la hebilla. A continuación se enrollará automáticamente, siendo aconsejable guiar la lengüeta con el fin de evitar que se golpee en el vidrio de la ventanilla o que el enrollamiento sea defectuoso.

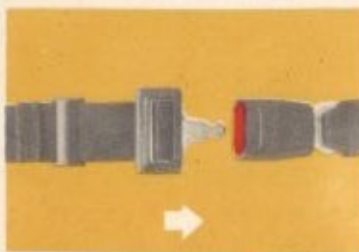


ATENCIÓN: Nunca use el cinturón de seguridad bajo el brazo. Esta práctica puede reducir la efectividad del sistema. Use el cinturón solamente en el hombro externo; nunca lo cruce alrededor de su cuello sobre el hombro interior.

Instrucciones de Uso del Cinturón de Cintura

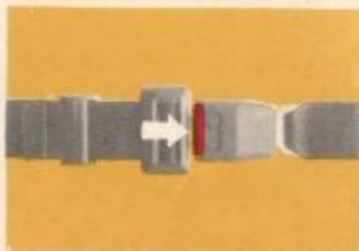
PARA ENGANCHAR EL CINTURON

Pase la correa alrededor de la cintura e inserte la lengüeta en la hebilla hasta sentir que quedó retenida.



PARA SOLTAR EL CINTURON

Presione la tecla en el borde de la hebilla y quedará liberado.



PARA AJUSTAR EL CINTURON

En caso que desee alargar el cinturón, coloque la hebilla transversalmente a la correa y desplácela sobre la misma.

Para acortarlo, se colocará el cinturón y se ajustará tirando del extremo libre de la correa, juntamente con la hebilla de retención del extremo libre del cinturón.



Encendedor de Cigarrillos

El encendedor se encuentra ubicado a la derecha del panel de instrumentos, encima del interruptor de luz de emergencia. Para activar el encendedor introdúzcalo totalmente en su receptáculo empujando la perilla. Al cabo de unos segundos, con su resistencia en estado incandescente, el encendedor saldrá automáticamente a su posición normal.

Una vez utilizado coloque el elemento en su alojamiento; empujándolo solamente hasta la primera posición de enganche.

Es importante que Ud. recuerde lo siguiente:

- No mantenga el encendedor apretado con la mano pues se producirá la destrucción del elemento calefactor.
- No utilice el encendedor más de una vez cada 30 segundos.

En lugar del encendedor Ud. podrá insertar en el alojamiento elementos tales como una máquina de afeitar o una lámpara portátil de prolongación. En estos casos recuerde que el sistema eléctrico es de 12 volt (negativo a masa).

El alojamiento del encendedor se iluminará conjuntamente con las luces del tablero de instrumentos.



Ceniceros

El cenicero delantero está ubicado en la parte inferior central del tablero inmediatamente debajo del radioreceptor. Posee una luz que se enciende conjuntamente con las luces de tablero.

Para vaciar y limpiar el cenicero tire del mismo hacia afuera hasta sacarlo de sus guías.

Para colocarlo, vuélvalo a insertar en sus guías laterales, asegurándose la correcta introducción de los rieles. Finalmente empujelo hasta su posición de cerrado.

Los ceniceros traseros están ubicados en ambos paneles de tapizado de las puertas traseras. El cenicero es semicircular y cerrado queda oculto dentro el panel.

Una suave presión lateral logrará que el cenicero gire sobre sus pivotes y salga del recinto donde se oculta. Lo mismo será necesario para cerrarlo.

Para su limpieza presione sobre la lámina elástica superior hasta que el cenicero zafe de su pivote.

Una vez limpio colóquelo empleando el mismo método.



Apoyacabezas Removibles

En los modelos "GHIA", "GT" y "GT-SP", los asientos delanteros están equipados con apoyacabezas removibles. Estos elementos protegen a los ocupantes en caso de colisiones posteriores.

Para la extracción del apoyacabezas del respaldo de la butaca es necesario ubicarse en el asiento trasero, y operar desde allí en la siguiente forma:

- Presionar con el dedo pulgar uno de los botones de retención ubicados bajo el tapizado de la parte posterior del respaldo aproximadamente a 120 mm del borde superior y en la vertical de cada guía de plástico. Se notará al tacto la pequeña saliente, que cederá bajo una leve presión.
- Con la otra mano levantar el apoyacabeza del lado que se liberó el retén.
- Repetir ambas operaciones sobre el otro lado del apoyacabeza.



En caso de no lograr destrabar el retén, es conveniente hacer presión hacia abajo con el apoyacabeza mientras se mantiene apretado el botón de retención.

Para colocar el apoyacabeza, se introducen los vástagos en las guías de plástico y se empuja hacia abajo. Comprobar que haya quedado trabado en su posición.



Reloj Analógico Electrónico

Opcionalmente los modelos "L" pueden estar provistos de un reloj analógico, con control de tiempo a cristal de cuarzo, ubicado en su correspondiente consola.

El reloj permanece en funcionamiento en forma ininterrumpida, deteniéndose únicamente al desconectar la batería. Su cuadrante iluminado se enciende por medio del interruptor de luces y su intensidad se regula con el control ubicado en el tablero. El reloj se pone en hora presionando hacia adentro la perilla central y girándola al mismo tiempo para desplazar las agujas.



Reloj Digital Electrónico

Incorporado en la consola central, se ofrece como opción en los modelos "GHIA", "GT" y "GT-SP" un reloj digital electrónico.

El reloj digital posee un visor en el que se podrán observar la hora, la fecha y el tiempo transcurrido a partir de un momento determinado (cronómetro).



Sobre la parte inferior del visor se encuentran tres botones con las siguientes leyendas: DATE (Fecha), E/T (Cronómetro) y TIME (Hora), y sobre la parte superior se hallan dos botones embutidos que se utilizarán para la puesta en hora y la puesta en fecha del reloj.

Estando la llave de contacto en la posición desconectado (O) el visor permanecerá apagado pero todas las funciones del reloj continuarán en funcionamiento, y se podrá observar la fecha o la hora con sólo oprimir el botón correspondiente. El tiempo transcurrido no podrá ser visualizado, modificado, detenido ni disparado con el visor apagado.

Cuando se coloca la llave de contacto en la posición accesorios (I) o ignición (II) se encenderá el visor y aparecerá la fecha, indicada por cuatro dígitos. Los dos dígitos de la izquierda señalarán el mes y los dos dígitos de la derecha indicarán el día. Esta indicación permanecerá durante 5 segundos en el visor; una vez transcurrido ese lapso aparecerá la hora. Lo mismo sucederá cuando se oprima el botón DATE (Fecha) estando el reloj indicando la hora.

La iluminación del visor presentará dos niveles, más intensa durante el día, con las luces de posición apagadas, y menos intensa durante la noche, con las luces de posición encendidas.

• Puesta en hora

Cada vez que sea necesario la puesta en hora del reloj digital, se procederá de la siguiente forma: Se extrae el botón TIME (Hora) y oprimiendo el botón embutido superior derecho con una lapicera a bolilla o algún elemento con punta similar se ajustarán los minutos. Una vez ajustados los minutos, oprimiendo el botón embutido superior izquierdo repetidas veces, se ajustarán las horas.

Realizadas las operaciones de puesta en hora se deberá volver el botón TIME (Hora) a su posición normal quedando de esta manera ajustada la hora en el reloj.

IMPORTANTE:

El reloj indica hasta la hora 12, por lo tanto, es necesario determinar si es AM ó PM para coordinar con el cambio automático de fecha cada 24 horas. Esto se logra observando cuál letra aparece en el último dígito de los minutos (A ó P) cuando se realiza la operación de ajuste de puesta en hora.

• Puesta en fecha

Cuando sea necesario ajustar la fecha, se extraerá el botón DATE (Fecha) de su posición normal y oprimiendo el botón embutido superior derecho se ajustará el día, indicado por los dos dígitos de la derecha.

Una vez ajustado el día, se oprimirá repetidas veces el botón embutido superior izquierdo hasta ajustar el mes que está indicado por los dos dígitos de la izquierda.

Realizadas las operaciones de puesta en fecha, se deberá volver el botón DATE (Fecha) a su posición normal quedando de esta forma ajustada la fecha en el reloj.

• Tiempo transcurrido (Cronómetro)

En la parte inferior del reloj, está ubicado el botón E/T (Cronómetro), mediante el cual podrá medirse el tiempo transcurrido a partir de un instante determinado.

Al extraer el botón E/T de su posición normal, aparecerá en el visor 00:00. Al soltarlo, retornará solo a su posición original y comenzará el conteo, el que no se verá en el visor. Para poder visualizar la cuenta se deberá oprimir el botón E/T el que quedará retenido en esa posición.

En estas condiciones y hasta completar la primera hora, el conteo se realizará por segundo. Transcurrida la primer hora, se realizará por minuto hasta un máximo de 100 horas; pasadas las mismas, el conteo retornará a cero volviendo a repetirse el ciclo descrito.

Al oprimir nuevamente el botón E/T, el mismo retornará a su posición original y quedará indicada la hora en el visor mientras que el conteo continúa sin ser visualizado.

Para la puesta a cero del cronómetro, bastará con extraer el botón E/T de su posición normal.

RADIORRECEPTOR

En el centro del tablero e inmediatamente debajo del conjunto de controles del calefactor se encuentra el radioreceptor, el cual es totalmente transistorizado, tiene encendido instantáneo y provee recepción de alta fidelidad, libre de ruidos y con un consumo reducido de corriente.

Para su mayor comodidad, el receptor se encuentra equipado con botones de sintonización rápida. Cada uno de ellos puede ser ajustado en relación a cada una de las estaciones locales. Las estaciones intermedias podrán sintonizarse mediante la perilla ubicada sobre el lado derecho del dial.

El volumen de sonido se podrá controlar mediante la perilla del lado izquierdo que sirve a su vez como interruptor del aparato. El control de tono se ubica en la parte posterior de esta perilla.



Para reajustar cualquier botón selector a otra estación distinta, conecte el receptor y déjelo en funcionamiento durante unos instantes. Extraiga entonces el botón a reajustar hasta su tope máximo y gire luego la perilla de sintonización a fin de ubicar la estación deseada para ese botón. Cuando haya obtenido el sonido más claro y elevado, oprima totalmente ese botón a fin de asegurar el nuevo ajuste.

Consideraciones sobre recepción de FM y FM Estereofónica

Antes de pasar a describir la operación del radioreceptor de FM de su automóvil es conveniente conocer ciertas ventajas e inconvenientes que son propios de esta banda radiofónica.

En la recepción de radio en un automóvil existen factores provocados por el vehículo o externos a él, que desmejoran la audición. Aunque estos ruidos o interferencias son disminuidos a un mínimo en FM, tampoco esta banda de frecuencias está exenta de tales problemas. En el caso de emisoras que en determinadas áreas suelen ser ruidosas, esto debe ser tenido en cuenta para no culpar indebidamente al radioreceptor, ya que todos los equipos de FM responden en forma similar en esas áreas límites. En tal situación conviene sintonizar otra emisora más potente. La experiencia indicará las emisoras más convenientes para cada zona en particular.

En un vehículo en movimiento las características de operación y algunos efectos geográficos pueden alterar la recepción. Entre ellos se pueden mencionar algunos, como los siguientes:

Vibraciones de FM: La "vibración" de FM puede describirse como repetidos golpeteos y silbidos en el altoparlante al sintonizar una emisora muy potente. Comunmente esto se produce al transitar en la zona marginal de alcance de la emisora. La señal de la emisora se debilitará a medida que se aleja de la misma, aumentando progresivamente los ruidos hasta cubrir el sonido de la emisora y dejándose de escuchar esta última.

La "vibración" puede notarse también en las proximidades de la emisora debido a la característica de propagación de las ondas de radio de FM llamada "línea de mira".

Sucede esto cuando entre la emisora y el receptor hay un edificio alto o una gran estructura. Algunas de las señales de FM se curvan alrededor de los bordes del edificio, pero la mayoría no y tampoco lo atraviesan, por lo que no habrá recepción radiofónica o será de mala calidad debido a fuertes ruidos. Al salir de la "sombra" de la estructura la recepción retornará a la normalidad. La "vibración" no ocurrirá en AM debido a que las ondas radiales de AM son más largas que las de FM.

Cancelación de FM: Otro de los defectos indeseables en la recepción de FM es el de "cancelación". Esta condición se produce cuando las ondas de radio son reflejadas por objetos o estructuras. Los ruidos producidos por "cancelación" son similares a los de "vibración" adicionándoseles

distorsión en la audición. Un ejemplo más común de "cancelación" es la similitud con los múltiples fantasmas y saltos de colores que ocurre en la televisión cuando pasa una aeronave volando bajo. La misma condición se produce en un automóvil en movimiento estando fija la estructura que refleja. La señal reflejada cancela la señal normal, ocasionando que la antena capte ruidos y se produzca distorsión. Los efectos de "cancelación" son más frecuentes en áreas metropolitanas, pero también pueden producirse en terrenos montañosos o carreteras bajo nivel.

Captura de Señal Fuerte de FM: La "captura" de FM es una condición poco frecuente que ocurre solamente cuando se transita en la cercanía de una torre de radioemisora. Si se está recepcionando una estación débil de FM cuando se pasa por una torre de emisión, una estación potente ubicada a un lado u otro del dial del radioreceptor puede "capturar" la estación débil. Este cambio a la estación potente ocurre sin cambiar el dial del receptor. Cuando se sobrepase la ubicación de la torre, la estación puede cambiar a otras de frecuencia inferior o superior unas pocas veces antes de retornar a la estación que se estaba sintonizando originariamente. Cuando se encuentran varias torres emisoras muy próximas (común en áreas metropolitanas) algunas estaciones emisoras pueden "sobrecargar" conjuntamente el receptor dando como resultado considerables cambios de estaciones, mezcla y distorsión. Esta condición es localizada y no dañará el receptor. Algunas "sobrecargas" o "conversación cruzada" (dos estaciones recibidas al mismo tiempo) pueden también observarse en AM cuando se transita en proximidades de las torres emisoras, pero generalmente en menor grado.

Recepción de Estación de FM en Estéreo: En general los problemas de "vibración", "cancelación" y "captura" son más notables en FM estereofónica que en FM monoaural.

El rango de emisión libre de ruidos de las emisoras de FM estéreo es menor en aproximadamente 10 km al de las que transmiten en FM monoaural.

Otros ruidos de Interferencia: Debido a la pequeña distancia que hay entre el sensible receptor radial y el sistema de ignición del automóvil, el alto voltaje que éste produce origina ruidos y efectos que pueden interferir con las estaciones de AM o FM. Aunque los componentes del automóvil han sido diseñados especialmente para disminuir a un mínimo los ruidos que se pueden producir por el sistema de ignición, cierta cantidad puede ser oído en FM cuando la estación no está bien sintonizada. Los ruidos de ignición de los vehículos que pasan pueden oírse ocasionalmente si los mismos no tienen instalados adecuados equipos de supresión. En esos casos muy poco se puede hacer con el radioreceptor para protegerlo de ese tipo de interferencia externa.

Antenas y Movilidad: Para la mejor recepción de FM la antena del automóvil debería ser diseñada con forma similar a la antena de TV y

orientada en dirección a la emisora. La mejor antena de AM es un trozo largo de alambre; cuanto más alto esté el alambre, mejor es la recepción. Sin embargo, a causa de la necesidad del diseño, la antena de un automóvil está restringida en medida, altura y dirección, y debe recibir estaciones de AM y FM. Esto significa que comparativamente llegará una señal más débil al radioreceptor. Sumado a este factor la movilidad del equipo, se producirán mayores posibilidades de "vibraciones de FM".

Cuadro Comparativo entre AM y FM

AM	FM
Rango de alcance muy grande: depende de la potencia de la emisora y de la hora del día.	Rango de alcance limitado a 30-40 km, pero no por la hora del día.
El volumen disminuye al alejarse de la emisora.	El volumen permanece aproximadamente constante al alejarse de la emisora, pero aumentan progresivamente los ruidos.
Las señales rebotan en la ionosfera, creando apretamiento de bandas de emisoras distantes y llegando a interferir durante la noche.	Las señales siguen el patrón "línea de mira", no reflejándose en la ionosfera. No se producen interferencias entre emisoras distantes.
Captación de estática producida por líneas de alta tensión, artefactos y motores eléctricos, luces de tránsito, señales eléctricas, rayos y relámpagos.	La estática debida a alta tensión, señales de tránsito, motores, rayos y relámpagos es imperceptible.
La señal se debilita bajo puentes o estructuras cuando se sintonizan emisoras distantes de noche o en ciudades de edificios altos.	No se produce debilitamiento de la señal bajo puentes o estructuras. Si se produce por reflexión en montañas y edificios.

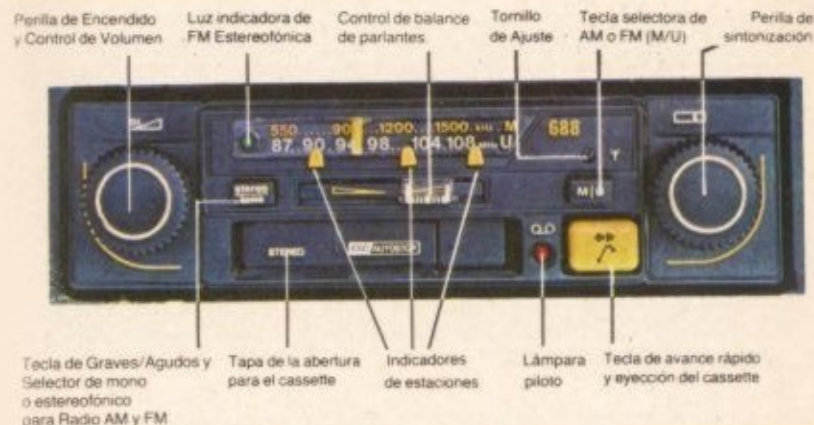
Radioreceptor AM, FM Estéreo y Pasacassette

El radioreceptor de AM, FM estéreo y pasacassettes es equipo estándar en las unidades "GT" y "GT-SP" y opcional en los modelos "L" y "GHIA". Su unidad podrá estar equipada indistintamente con cualquiera de los dos equipos cuyas características y comandos de operación se detallan a continuación.

Tenga presente que ambos son totalmente transistorizados, de encendido instantáneo, alta fidelidad y reducido consumo de corriente.

RADIORRECEPTOR AM, FM ESTEREO Y PASACASSETTES

Este equipo permite recepcionar emisoras comerciales de onda media (AM) en la banda de 550 a 1600 KHz (M en el dial) y frecuencia modulada (FM) monofónica o estéreo en la banda de 87 a 108 MHz (U en el dial). Además es posible reproducir en el mismo cassettes monofónicos o estéreo.



Comandos de Operación

Perilla de Encendido-Apagado y Control de Volumen: con esta perilla situada a la izquierda del dial, se enciende y apaga el equipo. Girándola en sentido horario se aumenta el volumen, y se disminuye girando en sentido opuesto.

Perilla de Sintonización: la selección de emisoras se realiza con esta perilla.

Dial: en el dial del radioreceptor se encuentran dos escalas: la superior indicada con una M es la correspondiente a las frecuencias de emisoras de onda media (AM); la inferior, indicada con una letra U, corresponde a las frecuencias de emisoras de frecuencia modulada (FM).

Indicadores de Estaciones Radiofónicas: estos punteros desplazables manualmente sobre el dial permiten indicar la posición de las estaciones radiales preferidas.

Tecla Selectora de AM o FM: esta tecla (que lleva grabada M/U), permite seleccionar la banda de AM o FM. Para obtener la banda de FM pulse a fondo la tecla donde quedará retenida; pulse nuevamente liberando la tecla para obtener AM.

Tecla de Avance Rápido y Eyector de Cassette: para producir el avance rápido de la cinta, pulse la tecla hasta sentir el primer punto de conexión, aproximadamente a mitad de su recorrido; para detener este avance rápido pulse levemente la tecla, permitiendo que retroceda la misma. Pulsando a fondo la tecla se expulsa el cassette.

Lámpara Piloto: cuando está encendida indica que la cinta del cassette está en movimiento para reproducción de sonido; cuando parpadea intermitentemente indica que la cinta terminó.

Tapa de la Abertura para el Cassette: esta tapa impide la entrada de polvo cuando el cassette no está introducido en el equipo. Se rebate hacia el interior cuando se coloca el cassette.

Control de Balance de Parlantes: el mando deslizante permite el control del balance del parlante de la izquierda o de la derecha, correspondientemente con el sentido hacia el que se desplace la perilla.

Tecla de Graves-Agudos y Selector de Estereofónico para FM: durante la recepción de AM y el uso de reproductor de cassettes, esta tecla permite la selección de tonos graves o agudos de sonido emitido por los parlantes. Durante la recepción de FM permite seleccionar la misma en monofónica o estereofónica.

Luz Indicadora de FM Estereofónica: esta lámpara se encenderá cuando la emisora de FM receptada emite en estereofonía.

Operación del Receptor en AM (M)

Para emplear el radioreceptor en cualquiera de sus funciones, es necesario que la llave de ignición se encuentre en la posición de contacto o de accesorios.

Al encender el receptor radial mediante el giro de la perilla correspondiente se iluminará el dial y al aumentar el giro en sentido horario se elevará el volumen del sonido. Se apaga operando la perilla en sentido contrario.

La selección de la emisora se hace desde la perilla de sintonización y con la tecla selectora de AM afuera.

La elección de un tono más grave o más agudo se obtiene pulsando la tecla correspondiente.

Operación del Receptor en FM y FM estereofónico (U)

Para encender el receptor es necesario que la llave de ignición esté en la posición de contacto o accesorios. Luego se debe girar en sentido horario la perilla de encendido y regular con la misma el volumen de sonido.

Para seleccionar una emisora de FM se gira la perilla de sintonización en la dirección deseada, debiéndose encontrar la tecla selectora de AM/FM pulsada hacia adentro.

Para lograr la operación en FM estereofónica se deberá controlar que la tecla correspondiente (M/U) esté sin oprimir. En ese caso, cuando la emisora sintonizada transmita en estereofonía, se encenderá la luz indicadora.

Si la señal estereofónica es muy débil, el receptor conmutará automáticamente de la reproducción estereofónica a la monofónica. Si por condiciones críticas de recepción varía mucho la señal estereofónica, el ruido y la distorsión se oirán principalmente en la reproducción con muchos agudos. En esos casos, se aconseja pulsar la tecla de selección de monofónico o estereofónico en FM para obtener recepción constante en monofónico y reducir a la vez los agudos.

Se podrá balancear el sonido por los parlantes izquierdo o derecho instalados en cada una de las puertas delanteras, desplazando el control deslizante ubicado debajo del dial.

Los indicadores de estaciones radiofónicas se pueden desplazar paralelamente al dial y colocar en correspondencia con las emisoras preferidas a fin de lograr una rápida ubicación de las mismas cuando se las desee sintonizar.

Operación del Pasacassettes

Para reproducir los cassettes conectar el aparato desde la perilla de encendido, insertar el cassette con el lado abierto hacia la derecha y con la bobina vacía hacia adelante y empujar hasta que salga la tecla de mando de rebobinado o eyección del cassette. Automáticamente se encenderá la lámpara piloto con luz continua indicando el funcionamiento del reproductor.

Aumentar o disminuir el volumen desde la perilla correspondiente. Presionar la tecla para ajustar el tono del sonido. Efectuar el balance deseado por medio del mando deslizante.

Para lograr el avance rápido de la cinta se debe pulsar la tecla de comando hasta el primer tope, ubicado a la mitad de su recorrido total. Para detener el avance rápido pulsar levemente la tecla y dejarla que vuelva a su posición externa. Con ello la reproducción se reanuda automáticamente.

Para detener la reproducción se debe presionar a fondo la tecla de mando. El aparato pasará automáticamente a recepción radial, el cassette será expulsado de su compartimiento y se apagará la luz de la lámpara piloto.

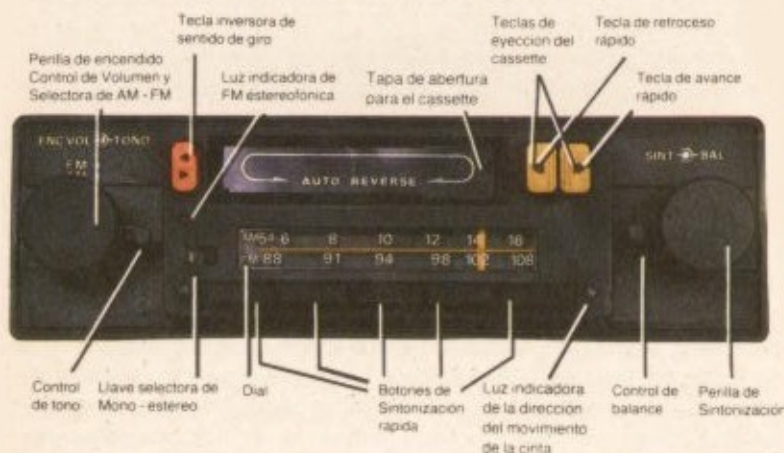
Al terminar la cinta, el equipo también pasará automáticamente a la recepción de radio y la lámpara piloto prenderá intermitentemente su luz. Para extraer el cassette se deberá pulsar a fondo la tecla de mando y retirarlo una vez que fue expulsado.

Una vez concluida la cinta de un lado se puede extraer el cassette en la forma indicada precedentemente y darlo vuelta, introduciéndolo con la bobina vacía hacia adelante y el lado abierto hacia la derecha. Con esto se podrá reproducir el programa grabado sobre el otro lado de la cinta.

RADIORRECEPTOR AM-FM ESTEREO Y PASACASSETTES CON BOTONES DE SINTONIZACION RAPIDA

El equipo, cuyo frente se ilustra debajo, permite recepcionar emisoras comerciales de onda media en la banda de 540 a 1600 KHz (AM en el dial), frecuencia modulada monofónica o estereofónica en la banda de 88 a 108 MHz (FM en el dial) y reproducir cassettes monofónicos o estereofónicos.

CONTROLES DE OPERACION



Comandos de Operación

Perilla de Encendido-Apagado, Control de Volumen y Selectora de AM-FM: Con esta perilla, situada a la izquierda del dial, se enciende y apaga el equipo y se selecciona la banda de AM ó FM. Girándola en sentido horario se aumenta el volumen y se disminuye girándola en sentido opuesto. Para obtener la banda de AM extraiga la perilla y empuje la misma para seleccionar la banda de FM.

Control de Tono: En la parte posterior de la perilla de encendido se encuentra el control de graves y agudos. Gire el control hacia la derecha para obtener tonos agudos o hacia la izquierda para seleccionar tonos graves.

Dial: En el dial del radioreceptor se encuentran dos escalas: la superior indicada con la sigla AM, es la correspondiente a las frecuencias de emisoras de onda media y la inferior, indicada con las letras FM, corresponde a las frecuencias de emisoras de frecuencia modulada.

Perilla de Sintonización: Ubicada a la derecha del dial se encuentra la perilla para seleccionar las emisoras.

Control de Balance: Detrás de la perilla de sintonización se ubica el control de balance entre los parlantes izquierdo y derecho. Gire el control en sentido horario y aumentará proporcionalmente el sonido por el parlante de la derecha. Sucederá lo contrario, es decir, aumentará el nivel de sonido por el parlante izquierdo si el control de balance se gira en sentido antihorario.

Tecla Inversora de Sentido de Giro: En el ángulo superior izquierdo se halla la tecla que controla el sentido de giro de la cinta. Este control ofrece la ventaja de poder cambiar el programa (lado) del cassette sin la necesidad de retirarlo del reproductor.

Con sólo oprimir la tecla de color naranja cambiará el sentido de giro de la cinta y en consecuencia el programa a reproducir del cassette.

Teclas de Avance y Retroceso Rápido y Eyección del Cassette: Para producir el avance rápido o el retroceso de la cinta presione una de las teclas amarillas, ubicadas en el extremo superior derecho del dial. La dirección está mostrada con flechas grabadas en su superficie externa. Para la expulsión del cassette, oprima simultáneamente las dos teclas de avance y retroceso de cinta.

Tapa de la Apertura para el Cassette: Esta tapa impide la entrada de polvo cuando el cassette no está introducido en el equipo. Se rebate hacia el interior cuando se coloca el cassette.

Luz Indicadora de FM Estereofónica: Este indicador luminoso se encenderá cuando la emisora de FM recepcionada emite en estereofonía.

Llave Selectora de Mono-Estéreo: Durante la recepción en FM, al deslizar la llave se podrá seleccionar la misma en monofónica o estereofónica.

Luces Indicadoras de la Dirección del Movimiento de la Cinta: Ubicadas en la parte inferior, indican la dirección del movimiento de la cinta.

Botones de Sintonización Rápida: Cinco emisoras en AM o FM pueden ser presintonizadas por medio de una botonera ubicada en la parte inferior del dial. Para ello, extraiga el botón a reajustar hasta su tope máximo y gire luego la perilla de sintonización a fin de ubicar la estación deseada para

ese botón. Cuando haya obtenido el sonido más claro y elevado, oprima totalmente el botón a fin de asegurar el nuevo ajuste.

Operación del Receptor en AM

Para emplear el radioreceptor en cualesquiera de sus funciones, es necesario que la llave de ignición se encuentre en la posición de contacto o accesorios.

El receptor se enciende mediante el giro de la perilla correspondiente, iluminándose el dial y subiendo automáticamente la antena eléctrica. Aumentando el giro en sentido horario se elevará el volumen del sonido. Se apaga operando la perilla en sentido contrario.

La selección de la emisora se realiza desde la perilla de sintonización y con la perilla de encendido y control de volumen hacia afuera.

La elección de un tono más grave o más agudo se obtiene girando el control correspondiente.

El balance de sonido entre los parlantes izquierdo y derecho se logra mediante el giro del control ubicado en la parte trasera de la perilla de sintonización.

Operación del Receptor en FM y FM Estereofónica

Para encender el receptor es necesario que la llave de ignición esté en la posición de contacto o accesorios. Luego se debe girar en sentido horario la perilla de encendido y regular con la misma el volumen de sonido.

Para seleccionar una emisora de FM se gira la perilla de sintonización en la dirección deseada, debiéndose encontrar la perilla de encendido y control de volumen hacia adentro.

La elección de un tono más grave o más agudo se obtendrá girando el control correspondiente.

Para balancear el sonido en los parlantes izquierdo o derecho instalados en cada una de las puertas delanteras se girará el control ubicado detrás de la perilla de sintonización hasta obtener el nivel de sonido deseado para cada parlante.

Si se desea que la emisora sintonizada transmita en estereofonía, deslice la llave de control Mono-Estéreo y será indicada con el encendido de la luz de color rojo ubicada a la izquierda del dial.

Operación del Pasacassette

Para la reproducción de cassettes, conectar el equipo desde la perilla de encendido, insertar el cassette con el lado abierto hacia la derecha y empujarlo hasta que se introduzca totalmente en el aparato.

Automáticamente se encenderá uno de los indicadores, ubicados a cada extremo de la botonera, señalando el sentido de giro de la cinta.

Para cambiar el programa (lado) del cassette, sin la necesidad de retirarlo del reproductor, presionar la tecla ubicada en el extremo superior izquierdo y se cambiará el sentido de giro de la cinta que será señalado por el indicador correspondiente.

Para producir el avance rápido o el retroceso de la cinta presionar una de las teclas amarillas, ubicadas en el extremo superior derecho del dial, quedando la misma retenida en esa posición. Si se oprime la tecla derecha la cinta avanzará rápidamente, mientras que si se presiona la tecla izquierda se producirá el retroceso de la misma. Para detener la acción, volver a oprimir la tecla correspondiente la que retornará a su posición original.

Si se deja una de las teclas oprimida se producirá el avance o retroceso total de la cinta. Una vez concluida la acción la tecla retornará automáticamente a su posición. A continuación, si la tecla oprimida era la de retroceso, se realizará una nueva reproducción del programa que se estaba escuchando; en cambio, si la tecla oprimida era la de avance, se producirá el cambio de sentido de giro de la cinta y en consecuencia el programa (lado) del cassette.

Una vez concluida la cinta de un lado se producirá automáticamente el cambio de sentido de giro de la misma, ofreciendo la ventaja de poder escuchar el otro programa (lado) del cassette sin la necesidad de retirarlo del aparato.

Para detener la reproducción se deberán presionar simultáneamente las teclas de avance y retroceso. El cassette será expulsado de su compartimiento y el equipo pasará automáticamente a recepción radial.

Mantenimiento del equipo reproductor

Debido al uso normal del pasacassettes, el cabezal de reproducción puede acumular residuos del recubrimiento de la cinta (óxidos) o polvo arrastrado por aquélla durante el uso.

Como consecuencia de ello se notará una disminución de volumen y respuesta de sonidos agudos. Este inconveniente puede ser solucionado sin retirar el equipo del vehículo, empleando el siguiente procedimiento:

- Presionar suavemente la tapa protectora del alojamiento del cassette que pivota hacia adentro y mantenerla abierta durante todo el procedimiento de limpieza.
- Introducir un destornillador lo suficientemente largo por la abertura y empujar la palanca de accionamiento hacia el fondo. Hecho esto se logrará lo siguiente.

En el caso del primer equipo se conecta el mecanismo de impulsión quedando a la vista el cabezal reproductor.
En el equipo con botones de sintonización rápida, se acciona el mecanismo que introduce el cassette y al descender el mismo se verá sobre la parte media de la zona inferior derecha el cabezal reproductor a limpiar.

- Con un isopo de algodón humedecido con alcohol pasar suavemente varias veces sobre el cabezal reproductor.
Debe tenerse la precaución de no embeber exageradamente el algodón para evitar que se mojen los componentes del equipo.
No se debe emplear solventes para esta limpieza, ya que los mismos pueden dañar los cojinetes y otras partes del reproductor.
- Realizadas las operaciones anteriores, oprimir la tecla de mando (en el caso del primer equipo) o las teclas de avance y retroceso en forma simultánea (en el caso del equipo con botones de sintonización rápida) para que el mecanismo vuelva a su posición inicial.

Cuidado y Conservación de los Cassettes

Para mantener la calidad de reproducción del equipo es necesario observar cierto cuidado en el uso y almacenaje de los cassettes, como por ejemplo:

- No utilizar cassettes que presenten deformaciones en el cuerpo; etiquetas despegadas, mal pegadas o sobre etiquetas o cassettes donde el movimiento de la cinta sea "pesado". (Esto último podrá ser comprobado introduciendo un bolígrafo hexagonal y haciendo girar los carretes).
- No exponer los cassettes a intensa luz solar u otras temperaturas elevadas.
- Si accidentalmente el cassette quedara expuesto a una alta temperatura, permitir que el mismo funcione por unos minutos con el volumen bajo antes de intentar obtener una reproducción satisfactoria.
- Proteger el lado abierto del cassette de daños, suciedad, aceite o grasa, guardándolo en su caja inmediatamente de retirado del reproductor.
- Evitar dejar el cassette en el equipo cuando no se utiliza.
- No intentar abrir el cassette o sacar de él la cinta.
- Evitar el empleo de cassettes de tamaño C-90 o más largos (90 minutos de reproducción total). Debido a lo delgado de la cinta utilizada en los cassettes C-90, C-120 ó C-180, los mismos son más propensos a roturas y saltos de cinta cuando se emplean en reproductores de automóviles.
- Emplear el método indicado anteriormente con preferencia al uso del cassette limpiador ya que estos últimos acortan la vida útil del cabezal reproductor.

Antena del Radiorreceptor

La antena del radioreceptor está colocada sobre el guardabarro izquierdo delantero. Se extiende o se cierra a mano. Extraícala lo necesario para obtener una buena audición. La extensión mínima necesaria es variable, ello depende de algunas condiciones externas que están relacionadas con el medio, pero en todos los casos debe extraerse totalmente el tramo inferior. Normalmente la ganancia obtenida sacando la antena hasta la mitad o tres cuartos de recorrido es suficiente.

Si durante la operación del aparato éste demuestra necesidad de algún ajuste concurre a su Concesionario Ford para recibir instrucciones o explicaciones adicionales. Ciertas interferencias, ruidos u otros factores que pueden alterar el funcionamiento del receptor no son defectos del aparato en sí, sino que provienen de conexiones deficientes, daños en la antena, calibración impropia para el lugar donde trabaja el vehículo, interferencias externas, etc. En todos los casos solicite la asistencia de su Concesionario Ford como primera medida para solucionar este tipo de problemas.



Antena Automática

La antena utilizada en los modelos "GT" y "GT-SP" y opcionalmente en los modelos "L" y "GHIA" con radioreceptor de AM-FM y pasacassettes es del tipo de mástil telescópico de retracción total e impulsada por un motor eléctrico.

Su comando dependerá del tipo de radioreceptor que equipe la unidad, pudiendo ser operada por medio de la perilla de encendido, o en forma combinada con la perilla de encendido del radioreceptor y la llave de ignición.

En el primer caso, estando la llave de ignición en la posición de contacto o accesorios, la antena se extenderá con el encendido del radioreceptor y se retraerá con el apagado del mismo. De acuerdo a esto, y para lograr que la antena quede oculta al dejar el automóvil, es necesario dar el tiempo suficiente para ello entre el apagado del radioreceptor y el retiro de la llave de ignición.

En el segundo caso, la antena se comanda de igual forma que la anterior pero, estando el radioreceptor en la posición de encendido, posee la ventaja de extenderse cuando se coloca la llave de ignición en la posición de accesorios o contacto y de retraerse cuando se retira la misma.

SISTEMA DE VENTILACION Y CALEFACCION

Su vehículo Taunus está provisto de un completo sistema de "ventilación" y "calefacción", o sea que Ud. podrá obtener un flujo de aire que circulará desde el exterior al interior del vehículo, aún con las ventanillas totalmente cerradas, saliendo nuevamente al exterior por las ranuras dispuestas a tal efecto en los parantes traseros.



El aire podrá circular por un efecto dinámico, producido por el movimiento del vehículo, a lo que llamaremos "ventilación natural"; o de lo contrario obteniendo una circulación provocada por un ventilador, a la cual llamaremos "ventilación forzada".



A la vez se puede regular la orientación de la salida del aire hacia el habitáculo y su temperatura, lo cual denominaremos "sistema de calefacción". En definitiva, un correcto conocimiento de las posibilidades de utilización del sistema resultará para Ud. en un aprovechamiento total adecuado a cada circunstancia.

Controles del Sistema

El panel de control está ubicado en la parte central del tablero, encima del radioreceptor.

El panel de control tiene iluminación posterior para destacar los símbolos del mismo. La luz se enciende y apaga como las restantes del tablero de instrumentos.

Tres palancas se desplazan sobre correderas horizontales obteniéndose los siguientes controles (ver figura).

A - PALANCA DE CONTROL DE DISTRIBUCION DEL AIRE (superior izquierda)

Colocando la palanca en el extremo derecho de su corredera el aire sale por la boca de descarga colocada a la altura del piso, hacia el centro del

compartimiento delantero, indicado con una flecha hacia abajo.

Colocando la palanca en el extremo izquierdo, indicado por la flecha blanca hacia arriba, el aire es dirigido hacia las salidas del parabrisas, colocadas en la parte superior del tablero.

Si la palanca se lleva al centro de la corredera el aire sale por igual por ambas descargas, pudiéndose utilizar en posiciones intermedias, que controlarán el caudal en forma equitativa a su posición.

B - PALANCA CONTROL DE TEMPERATURA (superior derecha)

La posición relativa de esta palanca regula la temperatura del aire circulante.

Colocando la palanca en el extremo derecho, punto azul, el aire circula sin calentarse. Si se desplaza al extremo izquierdo, punto rojo, se obtendrá el máximo calentamiento del aire.

Posiciones intermedias darán un calentamiento proporcional a la situación relativa de la palanca en su recorrido.

C - PALANCA CONTROL DE CAUDAL DE AIRE Y VENTILADOR (inferior)

El control de caudal dinámico se controla desplazando la palanca desde el extremo derecho (punto blanco) hasta la máxima apertura (posición X en la figura).

La velocidad mínima del ventilador corresponde a la posición (1) en la figura, la intermedia (2) indicada por un molinillo blanco y la máxima velocidad corresponde a la posición (3), representada por un molinillo grande.

Las posiciones (1), (2) y (3) corresponden a los retenes sensibles al desplazar la palanca.

Tenga en cuenta que las letras y los números marcados en la figura son indicativos, no están grabados en el tablero.

Difusores Laterales

Además de las salidas controladas según se indicó, se dispone de dos difusores laterales, ubicados a cada lado del tablero, cuyo manejo es individual. El cuerpo completo del difusor pivota con un movimiento universal, una leve presión sobre la perilla central le permitirá a Ud. orientar la salida de aire en el sentido deseado.

Para ajustar el caudal de aire, abriendo o cerrando la salida, haga girar la perilla de comando situada en el centro de los difusores.

Si se deseara forzar la salida de aire por los difusores desplace la palanca (C) hasta el extremo derecho de su ranura y seguidamente tire hacia afuera del botón de la palanca. En esas condiciones se pondrá en funcionamiento el ventilador en su máxima velocidad y el aire forzado fluirá solamente a través de los difusores.



Para mover la palanca (C) a la izquierda será imprescindible presionarla hacia adentro parando el ventilador. En esa condición, la palanca podrá ser desplazada hacia la izquierda y el caudal de aire que saldrá por los difusores dependerá de la posición de la misma.

Consideraciones Generales sobre la Operación del Sistema

El sistema de ventilación por flujo de aire asegura la ventilación con aire caliente o frío (a temperatura ambiente) aún cuando estén cerradas las ventanillas. El aire ingresa al sistema a través de la grilla ubicada en el panel superior exterior del torpedero, delante del parabrisas.

Manténgase esta grilla libre de taponamientos y obstáculos que impidan la libre y total circulación del aire. De ello depende en gran parte el buen funcionamiento del sistema.

La calefacción se obtiene por el principio basado en el intercambio de calor entre la temperatura del agua de refrigeración del motor y la temperatura del aire que circula.

Por lo tanto el control de la calefacción sólo es realmente posible cuando el motor se encuentra a temperatura normal de funcionamiento.

Como el aire entra sólo cuando el automóvil está en movimiento, por acción dinámica, es importante que Ud. recuerde que para obtener una mejor circulación con el vehículo detenido o circulando a baja velocidad, deberá utilizarse el ventilador.

Debe tenerse en cuenta que al circular en ciudad, el ventilador del sistema de ventilación hará ingresar los gases de escape que despiden otros vehículos. Por lo tanto MANTENGA SIEMPRE PARCIALMENTE ABIERTA ALGUNA DE LAS VENTANILLAS para renovar el aire en el interior del habitáculo.

Una vez interpretados estos conceptos considere las siguientes instrucciones para distintas formas de operación:

VENTILACION NATURAL

1— Aire hacia la cara, o aire entrando solamente a través de los difusores laterales

- Palanca (C) en la posición extrema derecha (punto blanco).
- Palanca (A) en cualquier posición y palanca (B) en el extremo derecho (punto azul).
- Abrir los difusores desde la perilla central y orientar según necesidad. El caudal de aire que sale por los difusores se regula independientemente, lo mismo su orientación.
- En estas condiciones el aire penetra al vehículo solamente por los difusores laterales a la temperatura ambiente. No trabajan las salidas del calefactor y el aire no se calienta. Se obtiene un efecto de circulación y renovación interior.

2— Aire hacia el parabrisas y/o a las piernas exclusivamente

- Palanca (C) en la posición X de la figura (máximo caudal de aire por entrada dinámica).

- Difusores totalmente cerrados.
- Palanca (A); si se sitúa en el extremo izquierdo (flecha hacia arriba) el aire saldrá hacia el parabrisas; si se sitúa en el extremo derecho (flecha hacia abajo) el aire saldrá hacia las piernas. Si por el contrario se coloca en una posición intermedia (entre los extremos) el aire fluirá por ambas salidas en una proporción determinada por la posición de la palanca con respecto a los extremos.
- En estas condiciones el aire circula, y se renueva en el interior del vehículo a la temperatura ambiente.
- El caudal puede regularse controlando la posición de la palanca (C). Será mayor cuanto más cerca se encuentre de la posición X, y menor cuanto más se acerque al extremo derecho (punto blanco).
- El aire sólo circula por acción dinámica (natural) y la temperatura no se regula.

3— Aire hacia la cara y parabrisas y/o a las piernas simultáneamente

- Palanca (C) en la posición X de la figura (máxima entrada de aire por efecto dinámico).
- Palanca (A) en cualquier posición extrema o intermedia.
- Difusores laterales, abiertos y orientados según necesidad.
- En estas condiciones el aire circula y se renueva en el interior del vehículo por acción dinámica solamente. La temperatura es la ambiente y no se regula.
- El caudal que fluye hacia el parabrisas y/o las piernas se controla con la posición que ocupa la palanca (A) con respecto a sus extremos.
- Los difusores laterales y su orientación pueden ser controlados individualmente por la perilla central respectiva.

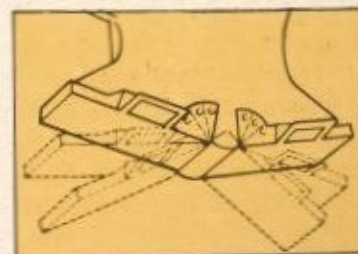
VENTILACION NATURAL ADICIONAL

Según se requiera, podrá obtenerse ingreso de aire a temperatura ambiente a través del sistema de ventilación adicional cuyas aletas de salida se hallan ubicadas debajo del tablero de instrumentos.

Estas aletas deben ser operadas manualmente. Para abrirlas bastará con ejercer presión hacia abajo desde su borde de accionamiento, pudiéndose establecer dos posiciones de apertura.

Para cerrarlas, bastará con presionar cada aleta hacia arriba hasta obtener su enganche.

Cuando el vehículo está equipado con Aire Acondicionado esta ventilación adicional no existe.



VENTILACION FORZADA

1— Aire hacia la cara, o entrando a través de los difusores laterales exclusivamente

- Palanca (C) en la posición extrema derecha (punto blanco). Una vez obtenida, tirar de la perilla hacia afuera.
- Palanca (B) en la posición extrema derecha (punto azul) y palanca (A) en cualquier posición.
- Difusores laterales abiertos y orientados según necesidad por la perilla central de comando.
- En estas condiciones el aire fluye activado por la máxima velocidad del ventilador solamente a través de los difusores laterales. La temperatura es la ambiente y no se regula.
- El caudal y orientación del aire que fluye a través de los difusores laterales se controla individualmente por la perilla central respectiva.
- Para apagar el ventilador debe empujarse la perilla de la palanca (C) contra el tablero. Es importante recordar que esto debe hacerse antes de intentar cambiar de posición la palanca.

2— Aire hacia el parabrisas y/o a las piernas exclusivamente

- Palanca (C) en la posición extrema izquierda (3, molinillo grande), el aire fluirá impulsado por la máxima velocidad del ventilador.
- Palanca (A) en cualquiera de las posiciones extremas o intermedias.
- Difusores laterales totalmente cerrados.
- En estas condiciones el ventilador hace circular el aire a la temperatura ambiente por las salidas del parabrisas y/o a las piernas, lo cual se determina según la posición en que se coloque la palanca (A).
- La velocidad del aire puede controlarse pasando la palanca (C) a las posiciones 2 ó 1, ello depende de lo que se desee.

3— Aire hacia la cara y parabrisas y/o a las piernas simultáneamente

- Las palancas (A) y (C) mantienen las instrucciones de control indicadas para el punto anterior.
- Los difusores laterales se abren y orientan por la perilla de control central de acuerdo a lo que se desee.
- En estas condiciones el aire fluye forzado por el ventilador a través de las salidas del parabrisas y a las piernas, gobernándose su orientación y caudal con las palancas (A) y (C) según se indicó anteriormente. A la vez el aire fluye forzado por el ventilador por los difusores laterales, controlándose la orientación y el caudal en cada uno de ellos en forma individual por su perilla central de comando.

Calefacción

1— Control de la temperatura

- El control de la temperatura del aire se realiza exclusivamente por la palanca (B), para ello podrá correrse en su ranura entre el extremo derecho (punto azul), en el cual no hay calefacción, y el extremo izquierdo (punto rojo) donde la calefacción obtenida es la máxima.

2— Control del caudal de aire caliente

- El caudal que circule de aire calefaccionado es controlado por la palanca (C), es decir que el aire caliente circulará en forma natural cuando la palanca se encuentre entre el extremo derecho de la ranura (punto blanco) y la posición X. El aire será forzado por el ventilador cuando la palanca se encuentre entre las posiciones 1 (mínima), 2 (molinillo pequeño) y 3 (molinillo grande).

3— Control de la orientación del aire caliente

- El aire caliente fluirá a través de la salida del parabrisas y/o a las piernas según se determine por la posición de la palanca (A).
- Es importante recordar que el aire caliente no fluye en ninguna circunstancia por los difusores laterales, pues estos solamente controlan circulación de aire a temperatura ambiente por tomas independientes. POR TAL RAZON ES NECESARIO MANTENER LOS DIFUSORES LATERALES Y LAS ALETAS DE VENTILACION ADICIONAL CERRADAS, MIENTRAS SE ESTA OPERANDO EL SISTEMA DE CALEFACCION.
- También es necesario interpretar que la operación del sistema calefactor debe realizarse con las ventanillas de puerta cerradas a los efectos de lograr una temperatura de calefacción conveniente en el menor tiempo posible. Espérese algunos minutos para estabilizar la temperatura dentro del vehículo para cualquier posición de control que se elija con la palanca (B).

CONTROL DEL DESEMPAÑADOR-DESCONGELADOR DE PARABRISAS

- Como se ha podido apreciar durante las explicaciones anteriores, existe la posibilidad de dirigir todo el flujo de aire circulante hacia el cristal del parabrisas; esto se obtiene con la palanca (A) colocada en el extremo izquierdo de la ranura (flecha hacia arriba).
- A la vez se incrementará el caudal colocando la palanca (C) en la posición 3 (molinillo grande), obteniéndose el máximo de temperatura con la palanca (B) en el extremo izquierdo de la ranura (punto rojo).
- En tales condiciones, el máximo de caudal de aire caliente será dirigido al cristal del parabrisas, obteniendo las más eficientes condiciones de desempañamiento y/o descongelamiento.

Una vez obtenido el desempañamiento es posible lograr efectos de sostén con menor temperatura y/o menor caudal del aire circulante; para ello deberán controlarse adecuadamente las palancas (B) y (C) respectivamente.

Para desempañar o descongelar la luneta trasera debe emplearse el calefactor eléctrico que a tal fin tiene la misma.

El procedimiento a seguir está descrito en la pág. 37 de este manual.

Equipo de Aire Acondicionado (Opcional)

Si su vehículo está equipado con este confortable sistema, deberá seguir las sencillas instrucciones que se incluyen seguidamente para obtener del mismo el máximo beneficio.

Operación del Equipo

Los controles del aire acondicionado se encuentran en el ángulo superior izquierdo de la consola central. La perilla deslizante superior regula la temperatura de aire desde máximo frío (COOL), hasta la posición deseada para cualquier condición de operación.

La perilla inferior controla la velocidad del ventilador mediante 4 posiciones, partiendo de motor detenido (OFF) hasta la posición de circulación de aire máximo (HI) en el extremo derecho.



Las toberas de salida poseen unas pantallas deflectoras que permiten orientar la salida del aire a su total comodidad. Durante el tiempo en que no se utiliza el equipo, las toberas de salida de aire pueden ser rebatidas quedando ocultas, evitando de esta manera la acumulación de polvo y suciedad en las mismas.

Cuando el vehículo ha estado estacionado al sol, en condiciones de alta temperatura ambiente, se deberá aplicar el siguiente procedimiento para disminuir la temperatura del habitáculo hasta alcanzar los valores deseados.

1. Transite dos o tres cuadas con los cristales de puerta, aletas de ventilación adicional y difusores laterales abiertos, y los controles del equipo en la siguiente posición:
 - A. Control de temperatura en temperatura mínima.
 - B. Control del ventilador en velocidad máxima (HI).
2. A continuación proceda a cerrar las ventanillas, aletas de ventilación y difusores laterales, manteniendo los controles del equipo en la misma posición.
3. Una vez alcanzada la temperatura deseada proceda a actuar sobre el control del ventilador y el de temperatura para mantener el mismo valor.

El equipo podrá ser utilizado con el vehículo detenido siempre que el motor esté en funcionamiento. No obstante, dicha condición de uso no debe prolongarse por periodos de tiempo mayores de 20 a 30 minutos, pues ello ocasionaría una acumulación de calor en el compartimiento del motor muy perjudicial para este último, como así también para el equipo. En esta condición se deberá controlar permanentemente la temperatura del motor.

Dirección Servoasistida (Opcional)

El sistema de referencia, que puede equipar opcionalmente a las unidades "L", "GHIA" y "GT", tiene la finalidad de reducir el esfuerzo requerido para accionar el volante.

El conjunto está constituido por una bomba y un dispositivo de control que, a cambio de una mínima y simple atención durante las operaciones de mantenimiento preventivo le brindarán a Ud. un funcionamiento eficaz y libre de preocupaciones.

IMPORTANTE:

Durante la conducción, no mantenga nunca el volante de dirección girado al máximo sobre cualquiera de los lados por un tiempo mayor de cinco segundos.

Sistema de Silenciador y Escape

Los niveles sonoros de escape de los gases del motor de su Ford Taunus, están dentro de los niveles que establecen las Ordenanzas Municipales vigentes en la Ciudad de Buenos Aires, por lo que no tendrá inconvenientes al transitar con el vehículo siempre que los componentes del sistema estén en normales condiciones de funcionamiento. Se recomienda muy especialmente no efectuar modificaciones en este sistema, y reemplazar por repuestos legítimos aquellas partes que deban ser cambiadas o reparadas.

PARA PONER EL MOTOR EN MARCHA

Antes de conectar el interruptor de arranque cerciórese que la palanca de mando de los cambios se encuentre en posición neutral.

Con ello se impedirá un desplazamiento involuntario del vehículo durante esa operación. Es también una buena práctica oprimir el pedal de embrague para eliminar el arrastre de los engranajes de la caja de velocidad, al poner el motor en marcha, especialmente en tiempo frío.

Si su unidad está equipada con caja automática, la palanca selectora debe estar ubicada en "P" o "N" para permitir el accionamiento del motor de arranque.

Para evitar posibles daños su Taunus está equipado con un dispositivo especial de seguridad que impide que se pueda hacer funcionar el motor de arranque mientras el motor del vehículo está funcionando. Si el motor no arranca al llevar la llave a la posición III coloque la llave en la posición I y luego vuélvala a la posición III nuevamente.

Si el motor de su unidad Ford Taunus es 2,0 litros, el mismo estará equipado con un cebador manual con su mando ubicado en el tablero de instrumentos, a la izquierda de la columna de dirección.



Puesta en marcha motor frío:
perilla extraída parcialmente

Con el motor frío, extraiga totalmente la perilla del cebador, y ponga el motor en marcha.

Cuando el motor se ponga en funcionamiento empuje la perilla del cebador manteniéndola extraída solo parcialmente, a fin de obtener un funcionamiento suave y regular.

El motor en esta circunstancia funciona suavemente acelerado. Introduzca totalmente la perilla cuando observe que la temperatura del motor está alcanzando el punto normal de funcionamiento; de no ser así se producirá un excesivo consumo de



Marcha acelerada posterior al arranque en frío:
perilla extraída parcialmente

combustible, diluyéndose además el lubricante del cárter. "Bombear" el pedal del acelerador antes de la puesta en marcha, no proporcionará ningún beneficio, sólo se conseguirá inundar los cilindros con combustible y destruir la película lubricante de los mismos. Esto último, a su vez, acelerará el desgaste de aros, pistones y cilindros.

Si el motor está relativamente caliente, no será necesario emplear el cebador. Bastará con oprimir el pedal del acelerador aproximadamente una cuarta parte de su recorrido y girar la llave en el interruptor del encendido a la posición III "ARRANQUE". Cuando el motor comience a funcionar por impulso propio, suelte la llave, y ésta regresará a la posición II "CONTACTO".

En caso de que el motor se encontrara ahogado, se podrá facilitar la puesta en marcha oprimiendo al máximo el pedal del acelerador e introduciendo totalmente la perilla del cebador, antes de accionar el interruptor de arranque. Mantener el acelerador y cebador en la posición indicada hasta tanto el motor se ponga en funcionamiento por sus propios medios, retornando entonces lentamente el acelerador a su posición normal. Durante la marcha normal del motor la perilla del cebador siempre debe estar contra el tablero.



Marcha normal:
perilla contra el tablero

Si su vehículo está equipado con motor de 2,3 litros, el mismo poseerá un cebador automático, activado por un mecanismo termostático que hace innecesario preocuparse por las condiciones de temperatura del motor para su arranque. El cebador automático provee un enriquecimiento de la mezcla combustible/aire necesario para el arranque en frío. Esa proporción irá variando a medida que el motor adquiera mayor temperatura y dejará de actuar el cebador cuando la misma sea la normal de funcionamiento.

El cebador automático está diseñado especialmente para brindar rápidos arranques con el motor frío, aumentando las revoluciones de marcha lenta para lograr un funcionamiento suave hasta que el motor toma temperatura.

Para poner este motor en marcha se tendrán en cuenta las indicaciones dadas en el comienzo de este punto, respecto de la posición de la palanca de cambios, ya sea caja manual o automática, etcétera.

Oprimir el pedal del acelerador aproximadamente una cuarta parte de su recorrido y girar la llave en el interruptor del encendido a la posición III "ARRANQUE". Cuando el motor comience a funcionar por impulso propio, suelte la llave y ésta regresará a la posición II "CONTACTO".

MANIPULACION DE LA CAJA DE CAMBIOS (MANUAL)

Su Ford Taunus está equipado con una caja de cuatro velocidades, todas ellas sincronizadas, con lo cual el cambio se realiza fácil y silenciosamente.

La palanca de mando está dispuesta en el piso y el patrón de cambios se encuentra grabado en la cara superior de la perilla. Para colocar la marcha atrás es necesario oprimir la palanca hacia abajo y llevarla a la izquierda y adelante.

Cuando sea necesario reducir la velocidad en tránsito congestionado o para ascender por cuestas pronunciadas, cambie a la relación de velocidad más baja antes que el motor comience a sobrecargarse. Este cambio descendente a menor velocidad reduce la posibilidad de sobrecarga del motor y provee mejor aceleración cuando se quiera aumentar otra vez la velocidad. En bajadas pronunciadas, el cambio descendente a una velocidad inferior ayuda a mantener una marcha segura y a prolongar la vida de los frenos. Para evitar la posibilidad de daños en la transmisión acople la marcha de retroceso únicamente con el vehículo detenido.



Evite descansar el pie en el pedal del embrague una vez efectuado el cambio de velocidad. El embrague puede gastarse prematuramente o resultar dañado si se adquiere la costumbre de aplicarlo ligeramente o de soltarlo apenas lo suficiente para sujetar el coche en una pendiente (como sucede al esperar que cambie una luz de tránsito o al ascender una cuesta). Recuerde también que con el motor en funcionamiento o detenido, el pedal de embrague debe ser oprimido totalmente antes de efectuar un cambio de velocidad.

MANIPULACION DE LA CAJA DE CAMBIOS AUTOMATICA (Opcional)

Para la correcta utilización de este avanzado sistema mecánico que le ayudará como ningún otro a disfrutar más plenamente el placer de conducir su vehículo, le recomendamos en forma especial leer cuidadosamente las siguientes recomendaciones y descripciones de utilización:

- El motor del vehículo sólo puede ser puesto en marcha estando la palanca selectora ubicada en la posición "P" o "N".
- Es necesario oprimir el botón ubicado en la empuñadura de la palanca de cambios para seleccionar las siguientes posiciones:

De "P" a "R"
De "R" a "P"
De "N" a "R"
De "D" a "2"
De "2" a "1"

Cuando el motor está frío y es puesto en marcha con el cebador deberá mantenerse el freno de pie aplicado al pasar de la posición "P" o "N" a cualquiera de las posiciones de marcha "R", "D", "2" o "1", debido a que al estar accionado el cebador automático serán elevadas las RPM del motor. Aún en condiciones normales de marcha mínima del motor es una práctica recomendable mantener aplicado el freno de pie en el momento de pasar de la posición "P" o "N" a cualquier posición de marcha.

NO SE DEBE PASAR A LAS POSICIONES "P" ó "R" ESTANDO EL VEHICULO EN MOVIMIENTO.

NO SE DEBE PASAR A LAS POSICIONES "D", "2" ó "1" ESTANDO EL VEHICULO EN MOVIMIENTO HACIA ATRAS.

Sólo en casos excepcionales de empantanamiento del automóvil se podrá intentar salir de tal situación por medio de alternados avances y retrocesos. A tal fin se deberá mantener el acelerador parcialmente oprimido y se pasará alternadamente a las posiciones "R" y "D" aprovechando los momentos de vaivén hacia adelante y hacia atrás. Si en unos pocos intentos no se logra liberar el vehículo, se recomienda no insistir y recurrir al remolque por medio de otro automotor.

Posición "P" — Estacionamiento

En esta posición el vehículo permanece con las ruedas y la transmisión trabadas aún cuando el motor se encuentre en funcionamiento.

Se recomienda esta posición para poner en marcha el motor pues se evita toda posibilidad de movimiento del automóvil aunque el motor se encuentre acelerado.

Para estacionar el vehículo coloque la palanca selectora en la posición "P" y aplique el freno de estacionamiento. Para estacionamiento entre vehículos, donde existe la posibilidad de que el automóvil sea empujado o desplazado por otro debe emplearse sólo el freno de estacionamiento.

SI EL AUTOMOVIL ES EMPUJADO POR OTRO VEHICULO ESTANDO LA PALANCA SELECTORA EN LA POSICION "P", SE PRODUCIRAN SERIOS DAÑOS EN LA CAJA DE CAMBIOS.

Posición "R" — Retroceso

Colocando la palanca selectora en esta posición el vehículo se desplazará hacia atrás al oprimir el acelerador.



Posición "N" — Neutral

En esta posición no hay acoplamiento de engranajes ni hacia adelante ni hacia atrás. La posición "N" puede utilizarse para poner en marcha el motor. En este caso se debe tener la precaución de aplicar los frenos para evitar posibles desplazamientos del vehículo en el momento de la puesta en marcha.

Posición "D" — Conducción Normal

La posición "D" es la normal de conducción. En esta posición se puede acelerar y reducir la velocidad según se requiera, y frenar hasta detener el vehículo. Los cambios de relaciones de marcha los efectúa la caja en forma automática adecuándolos a las condiciones en que transite el vehículo. Al frenar y detener el automóvil totalmente el motor continúa funcionando y para reiniciar la marcha bastará con soltar el freno y oprimir el acelerador.

No es necesario dejar de acelerar para que se efectúen los cambios.

En caso de requerirse rápida aceleración marchando en tercera y hasta una velocidad de 110 km/h, accionando totalmente el pedal del acelerador se producirá el cambio a segunda velocidad. Si el vehículo marcha a menos de 55 km/h con la transmisión conectada en tercera o segunda velocidad, se producirá el cambio a primera oprimiendo totalmente el acelerador.

Se debe tener en cuenta muy especialmente que en la posición "D" no se obtiene efecto de frenado por parte del motor en ninguna de las relaciones de caja.

Posición "2" — Cambio Manual en Segunda

Esta posición de la palanca selectora permite al vehículo comenzar la marcha en segunda velocidad y permanecer en ella en toda condición de marcha. Se deberá utilizar esta posición para conducir sobre superficies rebaladizas, en caminos sinuosos y para ascender o descender cuestas pronunciadas. **NO SE DEBE PASAR DE "D" A "2" A VELOCIDADES MAYORES DE 110 km/h.**

Posición "1" — Cambio Manual en Primera

En esta posición el automóvil arranca y permanece en primera velocidad. Esta posición debe ser utilizada en caso de conducción por caminos con pendientes muy pronunciadas. **NO SE DEBE PASAR DE "D" A "1" A VELOCIDADES MAYORES DE 110 km/h.**

Transitando sobre superficies resbaladizas se aconseja no pasar a "1" a velocidades mayores de 35 km/h, pues el efecto de frenado del motor podría producir el patinamiento de las ruedas motrices con la consiguiente pérdida de control del vehículo.

EN LAS POSICIONES "P" ó "N" NO SE DEBE ACELERAR EL MOTOR A MAS DE 4.000 r.p.m.

La caja automática permite ser utilizada como una caja de velocidades manual, para lo cual se deben seguir las siguientes indicaciones:

1. Con el motor funcionando en marcha mínima pasar la palanca selectora de la posición "P" ó "N" a la posición "1".
2. Soltar el freno de estacionamiento y acelerar en primera velocidad.
3. Luego de aumentar la velocidad pasar la palanca selectora a la posición "2".
4. Acelerar en segunda velocidad y pasar la palanca a la posición "D". Esta posición equivale a la "DIRECTA" de una caja de velocidades manual.
5. En velocidades menores a 110 km/h se puede ubicar nuevamente la palanca en la posición "2" para obtener mayor aceleración o para ayudar a frenar con el motor.
6. A menos de 55 km/h podrá colocarse la palanca en la posición "1" obteniéndose un efecto similar al anterior.
7. Pasando de la posición "D" a la posición "1" a una velocidad aproximada a los 110 km/h, la transmisión conectará primeramente la segunda velocidad y cuando el vehículo alcance aproximadamente 55 km/h pasará automáticamente a primera velocidad.

No es posible poner el motor en marcha empujando o remolcando el vehículo. Si la imposibilidad de arranque se debe a agotamiento del acumulador, deberá recurrirse al empleo de un acumulador auxiliar el que deberá ser conectado en "PARALELO". Esto es el borne positivo (+) del acumulador del vehículo con el borne positivo (+) del auxiliar, y el borne negativo (-) con el negativo (-).

No se debe remolcar el vehículo con las ruedas motrices rodando por una distancia mayor de 20 km, ni a una velocidad mayor de 40 km/h. En estos casos se colocará la palanca en la posición "N" y la llave de contacto en la posición "1" (ver página 24). En caso de remolque más prolongado deberá levantarse el vehículo desde la parte posterior, o en su defecto se debe desprender el árbol de transmisión para que rueda sobre las ruedas motrices.

IMPORTANTE:

Antes de efectuar el desmontaje debe marcarse en forma conveniente la posición relativa de los componentes pues luego el mecánico debe respetarlas para lograr un equilibrado correcto del árbol de transmisión.

Para desmontar el árbol de mando sólo es necesario sacar el tramo final. Para ello, debe desconectarse la junta universal (cruceta) del diferencial. Luego desconectar la tapa que cubre la cola de la punta central; finalmente, deslizar el tramo del cardan hacia atrás hasta desconectarlo totalmente.

Bajo ningún concepto desmonte totalmente el cardán. Si la circunstancia así lo requiere, concurra al Concesionario Ford más cercano donde encontrará el personal técnico y el equipo de herramientas adecuado para la realización del trabajo.

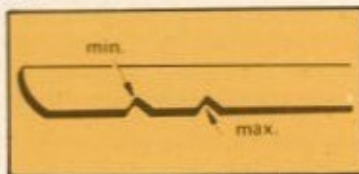
Control del Nivel del Lubricante de la Caja Automática

El control de nivel de aceite debe ser hecho por un Concesionario Ford durante los servicios de Mantenimiento normales de la unidad.

Ante una emergencia en la cual no se pueda recurrir inmediatamente a un Concesionario y se requiera conocer el nivel de aceite en la Caja Automática, deberán tenerse en cuenta las siguientes indicaciones:

1. La medición debe ser realizada con motor caliente y en marcha.
2. Luego de transitar no menos de 10 km, detener el vehículo, mantener el motor en marcha mínima, aplicar el freno de pie y proceder al accionamiento de la palanca de cambios pasando tres veces por todas las posiciones. Finalmente colocar la palanca en la posición "P" y luego de dos minutos proceder a medir el aceite.

El nivel de aceite debe encontrarse entre las dos muescas que posee la varilla medidora. La diferencia entre las dos marcas corresponde aproximadamente a 0,5 litros de aceite.



3. En caso de agregar aceite debe utilizarse ÚNICAMENTE el indicado en la "Guía de Lubricantes" de este Manual. Al agregar aceite no se debe sobrepasar la marca superior de la varilla medidora.
4. No se debe limpiar la varilla medidora con trapos que desprendan pelusa o suciedad.

ADAPTACION DE SU VEHICULO NUEVO

Aproveche el máximo de rendimiento, economía y durabilidad que son características sobresalientes de su Ford Taunus, respetando durante el recorrido de los primeros kilómetros, las siguientes indicaciones:

HASTA LOS 500 KILOMETROS, evite en lo posible las paradas violentas y repentinas. De esa forma se asegurará un asentamiento uniforme y eficaz de los frenos. Evite los arranques violentos, a pleno acelerador y no supere los 40 km/h, hasta tanto el motor no haya alcanzado su temperatura normal de funcionamiento. Una vez alcanzada ésta, el Ford Taunus puede ser conducido a cualquiera de las velocidades permitidas por las leyes de tránsito.

HASTA LOS 1.500 KILOMETROS, deliberadamente varíe la velocidad de rápida a lenta, repitiendo este cambio si es que las condiciones del tránsito no lo obligan automáticamente. Cualquier velocidad uniforme y perma-

nente durante este período producirá desgastes indebidos en las piezas ajustadas con precisión. Acelere hasta 95 km/h cuando sea posible. En realidad los piques cortos de dos o tres kilómetros, a 95 km/h son muy ventajosos. Emplee la caja de cambios y cambie de velocidades, utilizando regímenes de revoluciones de motor no muy elevados.

HASTA LOS 6.000 KILOMETROS, se puede acelerar a cualquier velocidad sin llegar a velocidades de tope. De todas maneras evite las velocidades muy altas antes de haber conducido el coche por lo menos 6.000 kilómetros y nunca antes de efectuar el servicio de mantenimiento indicado a ese kilometraje.

FORMA DE UTILIZAR LOS FRENOS

Los frenos juegan un papel muy importante para la seguridad en la conducción de su vehículo; sírvase tener en cuenta las siguientes indicaciones generales:

Freno de Pie

- Su Taunus está equipado con un moderno sistema de frenos de doble circuito, con frenos a disco en las ruedas delanteras y a campana en las traseras; un servo actúa cada vez que Ud. aplica el pedal de freno logrando con un mínimo esfuerzo sobre el pedal una elevada y efectiva presión de aplicación de los frenos en las ruedas. Debe tener en cuenta que si uno de los circuitos fallase el otro seguirá funcionando. En este caso observará la luz de advertencia en el tablero y además de esto notará que las distancias de frenado son mayores para cualquier oportunidad y el pedal de freno comenzará a accionar más abajo de lo que antes lo hacía. Si esto sucediera haga revisar de inmediato el sistema por su Concesionario Ford. Después de haber conducido el vehículo a través de caminos mojados es conveniente pisar el freno primero con suavidad y luego firmemente en forma sucesiva hasta lograr la evaporación de los restos de agua o las finas capas de humedad y sedimentos.

Cuando se mojan los discos o cintas disminuyen la efectividad en el frenado aumentando la distancia necesaria para detener el vehículo.

Si bien las primeras frenadas producen el calor necesario para el secado, este efecto es paulatino y la operación del freno hasta lograr el secado completo debe efectuarse con sumo cuidado.

El desgaste de los discos, pastillas, zapatas y campanas de freno, depende en forma fundamental de la manera de conducir y también del empleo o utilización que se haga del automóvil. Si se conduce el vehículo en recorridos cortos o en la ciudad, con tránsito denso, como también cuando se conduce en forma deportiva, motivará indudablemente más rápido o prematuro desgaste de los componentes del sistema.

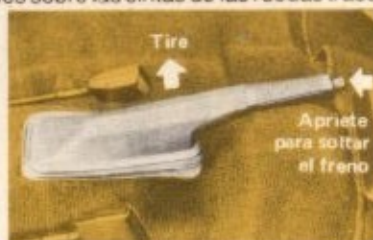
Un buen conductor reconoce inmediatamente los resultados de esos tipos de conducción y como norma sabe que las frenadas normales

deben ser suaves y moderadas, calculando adecuadamente los efectos de la velocidad y las distancias, y empleando las condiciones de máximo frenado solamente para las frenadas de emergencia

- Conduciendo por carreteras de montaña es aconsejable colocar una marcha intermedia de la caja para lograr el uso adicional del efecto de frenado del motor; lo mismo al bajar pendientes donde el aplicar el freno continuamente con el pie sobre el pedal, traerá como consecuencia un desgaste prematuro de los componentes.
- El sistema de frenos de su Taunus es AUTORREGULABLE.
A medida que Ud. frena se produce una corrección automática de la separación entre las pastillas y discos adelante y de las zapatas y campanas atrás. Esto le asegura a Ud. que la eficacia de los frenos, por compensación de desgastes, es siempre la máxima posible.

Freno de Mano o Estacionamiento

El freno de mano o estacionamiento se acciona mediante una palanca colocada entre ambas butacas delanteras.
Para aplicarlo tire de la palanca firmemente hacia arriba.
El sistema actúa por intermedio de cables sobre las cintas de las ruedas traseras.
Para soltar el freno tire primero la palanca hacia arriba un poco, luego apriete el botón colocado en la punta de la palanca para soltar el seguro, finalmente baje la palanca lentamente hasta su posición de descanso manteniendo el botón presionado.



SUGERENCIAS PARA LA CONDUCCION ECONOMICA

Su vehículo comenzará a funcionar con un máximo de economía recién al cabo de los primeros 6.000 kilómetros. Es lógico que el motor de un automóvil consuma una cantidad de combustible y lubricante algo mayor que la normal, antes de superar el periodo de adaptación.
De todas maneras, su Ford Taunus le proporcionará un mayor rendimiento, tanto antes como después del periodo de adaptación, si lo conduce aplicando los siguientes consejos:

1— Inicie la marcha gradualmente y acelere en forma suave

Los arranques y aceleraciones violentas son la causa principal del excesivo consumo de combustible. Acelerando suavemente podrá usted recorrer la misma distancia, con un menor consumo.

2— Conduzca su unidad a velocidades moderadas

Dadas las características de sus componentes, el Ford Taunus le propor-

cionará un mayor rendimiento cuando lo conduzca a velocidades moderadas.

Evite en lo posible la marcha prolongada a altas velocidades.

Tanto las velocidades muy reducidas como las excesivas, resultarán perjudiciales para su unidad, aumentando el consumo de combustible y lubricante en proporción a las exigencias fuera de los regímenes normales.

3— No conduzca variando la velocidad en forma rápida y continuada

Las variaciones rápidas de velocidades, producidas por aceleraciones y deceleraciones violentas del motor, reducirán el rendimiento de su unidad, aumentando sensiblemente el consumo de combustible y lubricante.

4— Evite las frenadas bruscas

Usted podrá aumentar la eficacia de los frenos, permitiendo que el motor "colabore" en la detención de la unidad. Suelte el acelerador al aproximarse a un semáforo o lugar de estacionamiento, oprimiendo el pedal de embrague recién cuando la unidad se desplace a velocidad muy reducida. De esta forma, el efecto de frenado producido por el motor, le permitirá efectuar una detención suave y efectiva, con menor esfuerzo por parte del sistema de frenos.

5— Evite el funcionamiento del motor en marcha lenta

En esta condición de marcha se elevará notablemente el consumo de combustible. Por tal motivo, cuando la unidad deba permanecer detenida por períodos de tiempo relativamente prolongados, detenga también la marcha del motor.

6— No saltee los cambios de velocidad en la caja manual

Inicie la marcha conectando siempre la primera velocidad. No acelere excesivamente en esta condición, tratando de evitar el empleo de las velocidades intermedias; pues ello redundará en un excesivo consumo de combustible y posible deterioro del sistema de transmisión. El buen uso que se de a las distintas conexiones de la caja se traducirá en respuestas suaves y elásticas del vehículo. Acostúmbrese a realizar el cambio a una desmultiplicación adecuada toda vez que el tipo de uso o servicio que le esté solicitando al vehículo así lo exija.

7— Respete los periodos de mantenimiento de su unidad

Siga las indicaciones sobre lubricación y mantenimiento como así también los periodos para su realización, incluidos en este manual.

SUGERENCIAS PARA EL REMOLQUE

Si su vehículo está equipado con caja automática no será posible poner el motor en marcha empujándolo.

En los vehículos con caja manual no es aconsejable remolcar la unidad para la puesta en marcha del motor. De todas maneras y sólo en casos extremos se podrá recurrir al remolque por medio de otra unidad, cuando el motor se resista a arrancar por los medios normales. Será necesario durante esta operación, emplear la cuarta reglamentaria de remolque a fin de evitar un impacto con la unidad de arrastre en el momento que el motor se ponga en funcionamiento. Por lo antedicho se comprenderá que resultará más efectivo empujar en vez de remolcar la unidad, cuando el motor se resista a arrancar. Con cualquiera de los dos procedimientos, remolcando o empujando la unidad, se deberá emplear el siguiente método para una rápida puesta en marcha del motor:

- Colocar la llave de contacto en la posición II "encendido". Esto es muy importante pues así la dirección está destrabada.
- Conectar la cuarta velocidad antes de que el vehículo se ponga en movimiento.
- Aumentar gradualmente la velocidad del vehículo, hasta alcanzar aproximadamente 15 a 20 km/hora.
- Soltar gradualmente el pedal de embrague. Simultáneamente con esta operación se oprimirá, aproximadamente a la mitad de su carrera, el pedal del acelerador.
- Una vez que el motor se ha puesto en funcionamiento, oprimir totalmente el embrague y mantener el motor parcialmente acelerado, hasta tanto se normalice su marcha.
- Es importante que Ud. recuerde que al no funcionar el motor no actúa el servo freno y Ud. no obtiene la misma eficacia del frenado; ¡cuida la distancia!

Remolque Prolongado

Si su vehículo está equipado con caja automática no debe ser remolcado con las ruedas traseras en el suelo por una distancia mayor de 20 km, ni a una velocidad superior a 40 km/h. En caso necesario deberá remolcarse levantado desde la parte trasera o desconectarse el árbol de transmisión para remolcarlo rodando sobre las ruedas traseras.

Si por una falla imposible de subsanar en el camino, fuera necesario remolcar la unidad con caja manual a través de largas distancias, se procederá de la misma forma que en el caso descripto para la puesta en marcha. Es aquí aconsejable el arrastre y no el empuje de la unidad.

Para remolcar la unidad es importante comprobar que el freno de mano se encuentra totalmente desacoplado y que la llave de contacto está en la posición I para asegurar que la dirección está destrabada y los circuitos accesorios conectados.

Si fuese necesario elevar el vehículo con un guinche de auxilio esté seguro de que el operador emplee la técnica adecuada para hacerlo.

Recalentamiento del Motor

Cuando se conduce por caminos de montaña donde las subidas son prolongadas, evite recalentar el motor o la transmisión. Esto puede evitarse haciendo el cambio a una velocidad más baja. En vehículos con caja automática conectar la posición "2" ó "1" según se requiera.

Si el motor se recalienta hay que detener la marcha y estacionar el vehículo convenientemente. Luego ponga el cambio en punto muerto y haga funcionar el motor en marcha lenta acelerada hasta que la temperatura se normalice.

RECOMENDACIONES PARA EL CUIDADO DE SU VEHICULO

Dado las características de los sistemas y la posibilidad de fugas o pérdidas en los mismos, los siguientes puntos deberán verificarse con más frecuencia que la prevista en la planilla de Mantenimiento Preventivo, dependiendo la misma de la intensidad de uso del vehículo.

- Controlar el nivel de líquido del radiador.
- Controlar el nivel del electrolito en el acumulador.
- Controlar el nivel de aceite del motor.
- Controlar el nivel de líquido en el depósito del lavaparabrisas.
- Controlar la presión de los neumáticos.

IMPORTANTE:

Cada 6.000 km

EFFECTUAR UN SERVICIO DE MANTENIMIENTO, LUBRICACION E INSPECCION MECANICA SEGUN LA SECUENCIA INDICADA PARA CADA PERIODO DE KILOMETRAJE EN EL PLAN DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO.

Ud. debe recordar que además de cumplir con el PLAN DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO (cuya secuencia está indicada en períodos separados por 6.000 km de intervalo) debe prestar atención a una reducida cantidad de CONTROLES que le permitirán mantener su vehículo dentro de óptimas condiciones de funcionamiento.

Estos CONTROLES son de muy simple y fácil realización. Seguidamente describimos los mismos en forma sintética, recordándole aquellos detalles que hacen del CUIDADO DIARIO del vehículo una función placentera.

Depósito de Combustible

Procure tener siempre lleno el depósito de combustible para reducir la posibilidad de que el agua, producida por condensación de humedad dentro del mismo, pueda llegar al carburador y alterar el funcionamiento del motor.

Controle el buen funcionamiento y estado de la llave y cerradura de la tapa del depósito. Cada vez que cargue combustible compruebe que la tapa quede bien calzada en su posición de cierre, lo cual se obtiene girando la llave hasta trabar.

Cuidado del Sistema de Enfriamiento

El sistema de enfriamiento del motor de su vehículo lleva una solución anticorrosiva y anticongelante de larga duración y solamente es necesario, de acuerdo con lo que ocurriera primero, vaciarlo y lavarlo cada cuarenta y ocho mil kilómetros o una vez cada dos años y volver a llenarlo con una solución anticorrosiva y anticongelante apropiada.

La tapa del radiador tiene dos posiciones de fijación y en cualquier época del año debe estar apretada en su segunda posición. Cuando sea necesario retirar la tapa con el motor caliente, utilizando un trapo adecuado gírela hasta la primera posición, manténgala allí hasta que se reduzca la presión interna y recién después gírela totalmente para sacarla. No hacerlo así significa correr el riesgo de sufrir graves quemaduras causadas por el vapor de agua o el agua caliente que puede salir a presión.

Al agregar agua procure que la misma sea limpia. Viértala por la boca del radiador hasta que el nivel suba por encima de la parte superior de los tubos del panel. Ud. observará que una vez lleno el sistema, y al funcionar el motor, el mismo sistema puede expulsar un excedente por el tubo de descarga. Esto es normal para un sistema a presión. Que el nivel baje en el tanque superior del radiador no es problema si no hay pérdidas y si el instrumento de control de temperatura del motor en el tablero le indica que la temperatura es normal.

Si es necesario poner agua en exceso cada vez que revise el nivel, examine el sistema para ver si hay escapes. Con frecuencia, pueden evitarse los escapes con sólo apretar las abrazaderas de los caños, debiéndose reemplazar los que estuviesen rajados o deformados.

Si los insectos, hojas, papeles, etc., restringen el flujo de aire a través del radiador, pueden causar recalentamiento, pero se eliminan fácilmente con una manguera de aire o lavando con agua por la parte posterior del radiador.

Durante el invierno o en regiones frías, coloque el anticongelante requerido para las temperaturas de la zona en que transita el vehículo. En la página 107 se indican las cantidades de anticongelante recomendadas para las distintas temperaturas promedio.

Cuidado del Acumulador

Mantenga el electrólito en cada celda del acumulador hasta el nivel del anillo, en la parte inferior del tubo de llenado y agregue solamente agua destilada. En tiempo muy frío conviene conducir el automóvil ocho o diez kilómetros para tener la seguridad de que el agua agregada se ha mezclado con el electrólito del acumulador y evitar que pueda congelarse y dañarlo.

Haga revisar con frecuencia el estado del acumulador, particularmente durante el tiempo frío, para estar seguro de que posee la suficiente potencia para accionar el arranque. Cerciórese además, de que los cables estén firmemente fijados en los bornes del acumulador. Puede sacarse la corrosión de los cables y de los bornes con una solución de bicarbonato de sodio o de amoníaco y agua. Después de limpiar, lave la parte superior del acumulador con agua limpia y ponga una capa de vaselina para evitar la corrosión de los bornes y abrazaderas.

Control del Lubricante del Motor

El control del nivel de aceite en el cárter del motor requiere cierto cuidado con el fin de no cometer errores de apreciación.

El control se realiza a través de la varilla indicadora, lo cual es un método rápido y correcto para los controles que normalmente debe efectuar el usuario, pero no totalmente exacto cuando se quiere constatar un supuesto consumo excesivo de lubricante. Por todas estas razones recuerde:

1. Para controlar el nivel del aceite el vehículo debe estar a su vez nivelado. Inclinationes en cualquier sentido pueden provocar errores de lectura, a veces muy apreciables.
2. Antes de controlar el nivel de aceite del motor se debe dar tiempo para que se deposite en el cárter, si es que el motor acaba de funcionar, o se le está agregando o cambiando el lubricante.
3. Espere por lo menos 20 minutos para que el aceite que está en el circuito de lubricación se drene aceptablemente en el cárter. Tenga en cuenta que el motor debe estar caliente antes de efectuar una medición y ajuste final del nivel, así como también antes de drenarlo del depósito para cambiarlo.



4. Agregue aceite solamente cuando el nivel esté debajo de la marca de la varilla indicadora, según se muestra en la figura.
 5. Si Ud. supone o tiene dudas sobre la eventualidad de que su motor demuestre un consumo excesivo de aceite, nunca se guíe simplemente por su estimación. Por diversas razones técnicas Ud. no puede medir correctamente ese consumo y podría formarse una opinión errónea sobre su importancia o sobre su origen.
- El motor de su Ford Taunus puede llegar a consumir hasta un máximo de 0,8 litros de aceite cada 1.000 km de recorrido.

De existir dudas consulte a su Concesionario Ford, que en posesión de los conocimientos técnicos, equipos y elementos apropiados, podrá investigar y controlar correctamente el supuesto consumo.

IMPORTANTE:

Si bien el lubricante debe cambiarse cada 6.000 km es normal tener que agregar durante los controles debido a que el motor tiene un consumo variable de acuerdo a las exigencias de funcionamiento a que sea sometido.

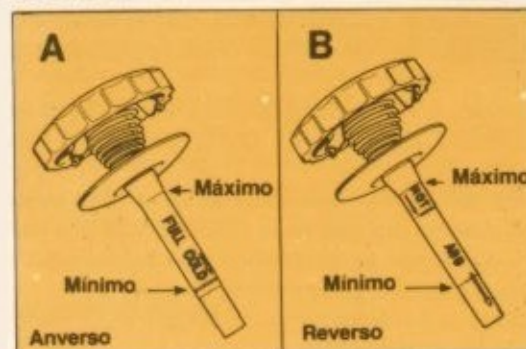
UTILICE PARA LA LUBRICACION DEL MOTOR UNICAMENTE LOS ACEITES INDICADOS EN LA GUIA DE LUBRICANTES DE ESTE MANUAL.

Su concesionario Ford podrá aclarar cualquier duda que Ud. tenga al respecto, asegurándole el asesoramiento más idóneo y técnicamente apoyado para su vehículo.

Cuidado del Sistema de la Dirección Servoasistida

Haga controlar, durante los periodos indicados en el Plan de Mantenimiento Preventivo, el nivel de líquido en el depósito de la bomba de la dirección servoasistida. Esta frecuencia, recomendada cada 6.000 km, podrá ser modificada de acuerdo a las condiciones de uso de la unidad. Si la circunstancia así lo requiere, Ud. podrá controlar el nivel siguiendo el procedimiento que se detalla a continuación: Ponga el motor en marcha y manténgalo acelerado hasta que todo el sistema alcance la temperatura normal de funcionamiento. Una vez lograda la misma, deje el motor en velocidad de marcha lenta y gire repetidas veces el volante hacia la derecha y hacia la izquierda. Este movimiento expulsará el posible aire existente en el depósito, bomba y/o cañerías.

Detenga el motor y extraiga la tapa del depósito de la bomba. Para retirar la tapa gírela en sentido antihorario y levántela de su asiento. Observe el nivel indicado en la varilla de control:



Si el nivel está por debajo de la marca de mínimo agregue únicamente el producto Ford BA-C1AZ-19582-C hasta completar el nivel. Tenga especial cuidado en no exceder el nivel indicado en la varilla de control. Solicite a su Concesionario Ford, en los periodos establecidos, el control de la alineación del tren delantero y no demore en efectuar una correcta revisión cuando compruebe que el sistema de dirección presenta juegos, vibraciones o ruidos anormales para solucionarlos de inmediato. No mantenga nunca la dirección girada al máximo sobre cualquiera de los lados por un tiempo mayor de 5 segundos. Evite el giro de la dirección con el vehículo detenido especialmente cuando se encuentra cargado. Caso contrario provocará un acelerado desgaste de los neumáticos delanteros. Controle diariamente la presión de inflado de los neumáticos, pues ello tiene fundamental importancia sobre el comportamiento del sistema.

CONSERVACION MECANICA

Conservación Periódica

Emplee la planilla incluida en este manual como elemento recordatorio y registro de cada servicio periódico de mantenimiento que deberá efectuar a su Ford durante los primeros 96.000 km de recorrido.

El primer servicio de Inspección regular requerido es a los 1.500 km. Le sigue el de 6.000 km.

Posteriormente, cada 6.000 kilómetros su Ford Taunus deberá recibir un Servicio de Mantenimiento..

Los servicios regulares de mantenimiento brindados por su Concesionario conservarán la eficiencia y rendimiento que caracterizan a su Ford. Consulte el "Plan de Mantenimiento Preventivo".

Conservación del Equipo de Aire Acondicionado

1. Mantenga limpia la superficie del condensador ubicado delante del radiador del vehículo. En caso contrario, se restringirá el paso de aire con las consiguientes deficiencias y/o daños en el motor y equipo refrigerador.
2. En la temporada invernal, o sea durante los períodos en que el equipo no es utilizado, **NO RETIRE LA CORREA DE MANDO DEL COMPRESOR.**
3. **Durante los períodos en que no se utiliza es conveniente poner el equipo en marcha durante unos minutos, una vez por mes. Esto ayudará a mantener en condiciones los retenes del compresor, eliminando la posibilidad de pérdida de gas.**
4. Haga verificar el funcionamiento del equipo antes del comienzo de cada temporada de verano.
Esta operación debe ser efectuada por un Concesionario Ford.

Sugerencias para Evitar Gastos Mayores de Reparaciones

- Use siempre en su motor aceite de la calidad especificada para su Ford, que tiene propiedades para combatir la formación de ácidos y sedimentos, reduce el desgaste del motor causado por la fricción y afloja la suciedad para que quede en el filtro.
- Cambie el filtro de aceite en los períodos indicados.
- Examine con regularidad el nivel del agua del radiador y del aceite del cárter del motor.
Tenga presente que la luz roja del indicador de la presión de aceite en el tablero se enciende cuando baja la presión a valores que exigen una revisión inmediata.
- Los lubricantes especificados para la transmisión y las demás piezas o partes a lubricar son tan importantes como los indicados para su motor. Consulte y cumpla las especificaciones de la "GUIA DE LUBRICANTES".
- Las reparaciones de la suspensión delantera y trasera pueden evitarse sencillamente adoptando hábitos correctos de conducción. Desoiga los malos consejos y nunca conduzca a gran velocidad cuando transite por caminos agrietados o con muchos baches.
- Generalmente, es posible evitar reparaciones del embrague en los vehículos con caja manual y de la transmisión observando buenos hábitos de manejo.
Acople suavemente el embrague, no conduzca con el pie descansando ligeramente en el pedal y nunca acople parcialmente el embrague como un sustituto de los frenos en cuestas o pendientes.
El sistema de comando del embrague está diseñado para permitir a Ud. manejar su vehículo con un mínimo de esfuerzo sobre el pedal de comando. Esto hará que Ud. pueda conducir por muchos kilómetros sin

sentir cansancio o extenuación por sus movimientos físicos.

Es normal que luego de un razonable período de funcionamiento Ud. deba revisar el sistema y tenga que cambiar ciertas partes o piezas que se desgastan con el uso, como por ejemplo el disco de embrague o el cojinete de empuje. La duración de estas piezas depende de los hábitos de manejo y la intensidad y frecuencia con que se los utilice. Lo mismo sucede con el mecanismo de comando del cambio.

- Siga siempre los consejos de su Concesionario Ford cuando éste le efectúe alguna de las revisiones periódicas previstas.
- Y finalmente, evite hacer funcionar el motor por largos períodos de tiempo en velocidades máximas o muy lentas.

Estacionamiento Prolongado

Si Ud. por cualquier motivo se viera obligado a dejar su automóvil durante muchos días estacionado, sin moverlo, debe procurar que por lo menos cada 15 días sea movido aproximadamente una distancia de 10 metros, para evitar que la corrosión ataque partes críticas de la caja de velocidades y del eje trasero.

En el caso que la unidad no se pueda mover levante el eje trasero con un crique y con el motor en marcha conecte una velocidad durante 1 minuto. Será suficiente para recubrir de lubricante todo el mecanismo.

Si el estacionamiento es muy prolongado se producen ataques químicos de carácter corrosivo que pueden deteriorar o anular el buen funcionamiento de partes importantes del mecanismo. Pueden formarse depósitos gomosos, barnices, alquitranes, u otras capas que obturan el pasaje de líquidos, lubricantes, o que traban parcial o totalmente el movimiento de piezas que se rozan con un ajuste muy preciso.

Por tales razones, si el estacionamiento ha sido muy prolongado acuda a su Concesionario Ford para que su SERVICIO TECNICO tome todas las medidas preventivas necesarias para minimizar los posibles daños.

Cuidado de la Apariencia

La apariencia de su Ford Taunus es en todo momento muy importante, de manera que vigile cuidadosamente los daños menores en la parte interior y en la parte exterior de la carrocería. Lave con frecuencia el coche para evitar los depósitos corrosivos y examine si hay daños causados por el golpe de las piedras. Use pintura de retocar apropiada para evitar que se extienda la oxidación en zonas dañadas. Haga revisar los distintos orificios de desagote ubicados en el piso de la carcería.

Asegúrese de que estén destapados los orificios en el lado inferior de las puertas. Las pequeñas roturas de la tapicería deben repararse inmediatamente para evitar reparaciones mayores más tarde.

Instrucciones para la Limpieza de la Carrocería

En la carrocería del modelo "GT-SP", se encuentran aplicadas bandas autoadhesivas ornamentales. A fin de preservarlas debidamente, deberán tenerse en cuenta las siguientes indicaciones durante la limpieza:

1. Utilizar un paño seco, no abrasivo.
2. No utilizar ácidos, álcalis intensos, solventes fuertes ni alcoholes.
3. Al comenzar la limpieza, sopletear con agua toda la superficie a fin de eliminar las partículas de polvo o abrasivos que puedan dañar los apliques.
4. Proceder a la limpieza utilizando una esponja embebida en solución jabonosa suave o detergente especial para automotores.
5. Enjuagar la superficie con agua y secar cuidando de no frotar excesivamente sobre las bandas autoadhesivas.
6. En caso de manchas de grasa o aceite se procederá a su limpieza empleando una esponja embebida en kerosene o nafta. **NO USAR OTROS SOLVENTES MAS FUERTES.** Luego se lavará como se indicó anteriormente.

IMPORTANTE

En caso de deterioro de una banda autoadhesiva por accidente, su Concesionario Ford podrá reponer la parte dañada o instalar otras nuevas según sea requerido.

Reparaciones menores del sistema eléctrico

Los fusibles empleados en el circuito eléctrico de su Ford Taunus están ubicados en el panel superior del torpedó, sobre el extremo izquierdo. Se tiene acceso a ellos levantando el capó y quitando la tapa que cubre la caja porta-fusibles exteriormente. Para hacerlo tire de la tapa hacia arriba. Quedará descubierta una tapa interior más pequeña de plástico transparente, la cual se retira de la misma forma.

Si es necesario reemplazar un fusible debe emplearse la pieza de reposición correcta.

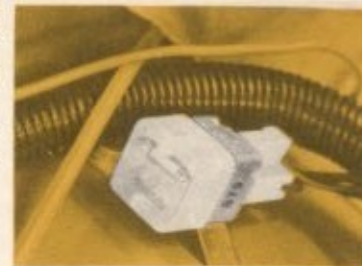
Los fusibles incorrectamente clasificados o los sustitutos de momento dañan el sistema eléctrico de su coche. Su Concesionario Ford le ayudará en caso de tener dificultades con fusibles o cortacircuitos.

Además de los fusibles citados, las luces bajas y altas de los faros de carretera están protegidas por fusibles individuales situados en el relé colocado sobre el guardapolvo del guardabarro delantero izquierdo.

Será necesario desmontar el relé para efectuar correctamente el reemplazo de estos fusibles.

Estos fusibles son cuatro de 8 ampere cada uno: dos para las luces bajas y dos para las luces altas.

El fusible que protege el circuito de aire acondicionado tiene una capacidad de 16 ampere. El mismo está ubicado en el compartimiento motor, sobre la parte interior del guardabarro derecho, encima del relé de comando.



El circuito eléctrico de la luneta trasera calefaccionada está protegido con un fusible de 25 ampere. Se encuentra ubicado sobre el relé de accionamiento, colocado en el soporte de la palanca de comando de cerradura de capó, debajo del tablero de instrumentos.



PARA LEVANTAR EL VEHICULO

Si bien los operadores de talleres y estaciones de servicio tienen normalmente conocimientos básicos adecuados para elevar correctamente los vehículos con sus equipos de trabajo, es conveniente que Ud. conozca las zonas de la estructura donde deben apoyarse los elevadores.

En el dibujo se muestran y marcan las zonas mencionadas para actuar con los elevadores de columna que son comunes en los talleres. Es necesario que los apoyos de los equipos se regulen para que coincidan con tales zonas.

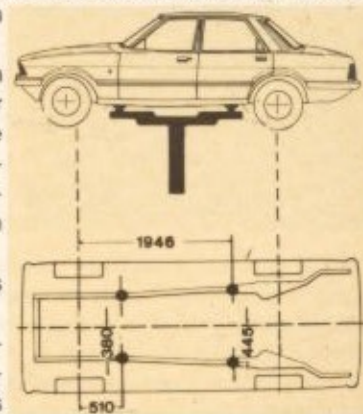
Véanse en el esquema los puntos indicados *.

Cuando se usan los criques comunes en talleres, criques móviles pequeños, u otros tipos de elevadores

hidráulicos o mecánicos, deben agotarse todos los cuidados para lograr que el elevador no quede calzado en zonas inadecuadas, que no causen deformaciones o daños, o que rompan accidentalmente articulaciones, brazos de unión, varillas, cañerías, soportes, etcétera.

Si es necesario deberán emplearse tacos intermediarios que aseguren un correcto contacto entre el elevador y la estructura.

Para el uso del crique provisto con el vehículo se dan seguidamente instrucciones especiales.



PARA CAMBIAR UNA RUEDA

Cuando exista necesidad de cambiar una rueda deben arbitrase todos los medios necesarios para hacer la operación sobre un terreno nivelado y firme, pues de tal forma se logra asegurar que el crique tenga un mejor asentamiento y que la operación se realice con un mayor equilibrio.

Antes de levantar el vehículo con el crique aplique el freno de estacionamiento y como precaución adicional para que no se desplace la unidad, ponga una calza, o una piedra de tamaño adecuado, en la parte delantera y otra en la parte trasera de la rueda diagonalmente opuesta.

Desmonte el crique y la palanca de accionamiento de su emplazamiento en el baúl. Levante la alfombra colocada sobre el piso del baúl para llegar a la rueda de auxilio y sáquela quitando el tornillo que la sujeta en su recinto con la misma llave de las tuercas de rueda.

La llave de rueda es la palanca que le permitirá por su extremo aguzado manejar el movimiento del crique y levantar las tazas de rueda de su posición en la llanta.

Al sacar el conjunto del crique observe como está colocado en su alojamiento lateral del baúl, así podrá luego volverlo a ubicar fácilmente en su sitio. Una tuerca mariposa y un soporte mantienen el conjunto del crique firmemente en su posición de almacenamiento. Tomadas estas precauciones proceda así para cambiar la rueda:



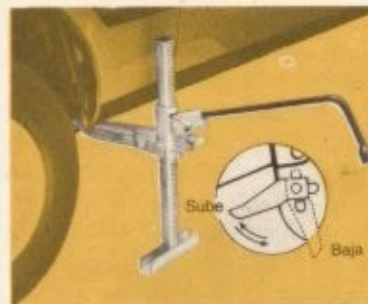
- En la llanta de acero quite la taza de cubo de rueda, introduciendo la parte plana de la llave de ruedas entre la taza y la llanta y dándole un movimiento giratorio a la herramienta.
- En los modelos "L" las tuercas de rueda están cubiertas por un capuchón de plástico que deberá retirar para quitar las tuercas.
- Afloje las tuercas de rueda aproximadamente dos o tres vueltas.
- Coloque la lanza de apoyo del crique en el orificio de elevación hasta que haga tope.

Observe que la estructura de la carrocería tiene orificios especialmente realizados en zonas básicas de la estructura para disponer la lanza del crique; estos orificios están delante de las ruedas traseras y detrás de las delanteras, justamente en las zonas donde comienzan los huecos de los pasarruedas de los guardabarros debajo de las puertas.

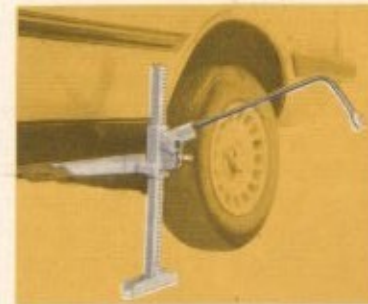
Observe la figura para determinar con más exactitud la forma correcta de operación. Ud. notará a la vez que los bordes de los zócalos tienen también una zona semi-cilíndrica ahuecada para que calce y se guíe la lanza del crique.

Una vez hecho esto levante el vehículo lo suficiente. Para ello coloque el extremo de la llave de rueda dentro del orificio del pestillo de comando en el centro del soporte corredizo de la lanza.

Determine con la pequeña palanca lateral si coloca el crique en posición de elevar o de bajar el vehículo según necesidad.



Colocación para rueda delantera



Colocación para rueda trasera

Luego balancee la llave de rueda como una palanca para accionar el crique; Ud. notará diente a diente el funcionamiento del mecanismo de comando.

Luego termine de sacar las tuercas de rueda con la llave. Saque la rueda dañada, monte el auxilio en su lugar, rosque las tuercas con la mano lo suficiente y termine de apretarlas con la llave. Apriete las tuercas alternativamente y en cruz para lograr un buen asentamiento sobre los conos de guía.

NO LUBRIQUE LOS BULONES DE FIJACION DE LAS RUEDAS, NI LAS TUERCAS DE RUEDA.

Baje el crique y realice el ajuste final de las tuercas. Cerciórese de que las tuercas estén bien ajustadas cuando el vehículo esté apoyado en el piso.

Quite el cubo central de las llantas de aluminio empujándola suavemente desde la parte posterior con la llave de ruedas. Móntelo sobre la rueda recién instalada, haciendo coincidir su perno localizador en el correspondiente agujero de la llanta. Compruebe que apoye correctamente sobre la misma.

Monte en la llanta de acero el cubo central con la mano, empujando para que asiente correctamente sobre la misma, comprobando que quede firmemente retenido.

Es conveniente mantener el crique en buen estado de conservación y funcionamiento para impedir que una contingencia inesperada pueda causarle un disgusto.

CONSERVACION DEL BUEN ASPECTO DE SU UNIDAD

Cuidado del aspecto exterior

Lave frecuentemente la unidad, ya sea con agua tibia o fría, a fin de evitar que las impurezas depositadas sobre la pintura lleguen a decolorarla o deteriorar su brillo.

El empleo de agua muy caliente y/o detergentes fuertes, como así también la exposición al sol para el secado reducirán sensiblemente la brillantez de la pintura.

El agua limpia es suficiente para lavar el techo de vinilo de su Taunus GHIA. No obstante cuando fuese necesario sacar manchas accidentales o acumulación de suciedad y tierra, puede lavarse con agua tibia y jabón suave.

Los lavados de la unidad deben ser más frecuentes, en especial la parte baja de los guardabarros y carrocería, cuando se transite por zonas salitrosas. Sólo de esta forma se podrá evitar el efecto nocivo de la sal sobre los cromados, chapa y pintura de la carrocería.

Tanto la calidad de la pintura como el procedimiento empleado para su aplicación y secado, proporcionan un acabado brillante y duradero, siendo por ello innecesarios los procedimientos de pulido o lustrado, durante todo el período de vida útil de la unidad. Sin embargo, las sustancias corrosivas (savia de árboles, ceniza industrial, salitre, etc.) provocarán un decaimiento de la brillantez que podrá ser restituida lustrando la pintura luego del lavado, mediante el empleo de productos de reconocida calidad.

Cuidado de los Cromados, Guarniciones de Acero Inoxidable y Aluminio

En el Ford Taunus, las guarniciones cromadas, de acero inoxidable y de aluminio han sido diseñadas para resistir la oxidación y la corrosión. Para mantenerlas con el resplandor de nuevas, deben lavarse usando un jabón suave si el metal está muy sucio, enjuagarlas en seguida y secarlas con un paño limpio. En el caso de aparecer oxidación o corrosión en las piezas cromadas, de acero inoxidable o de aluminio, particularmente donde han ocurrido golpes o rayaduras menores, deberán limpiarse con productos apropiados de reconocida calidad.

Cuidado de las Llantas de Aleación Liviana

Las llantas deportivas de aleación de aluminio están protegidas superficialmente con una laca transparente. Debe darse especial cuidado durante la limpieza de las ruedas.

Deben realizarse frecuentes lavados con abundante agua limpia y jabón suave, evitando el uso de limpiadores abrasivos, limpiametales, solventes, viruta limpiadora y fuertes detergentes de naturaleza alcalina o cáustica.

GUIA DEL PROPIETARIO PARA DIAGNOSTICO DE FALLAS

Esta guía de diagnóstico puede ayudarle a encontrar pequeñas anomalías, que pueden ser la causa de dificultades comunes del automóvil. Siga los pasos aplicables en el orden dado para cada síntoma hasta descubrir la causa de la dificultad. Cuando se requieran ajustes precisos o herramientas y equipos especiales para corregir la dificultad haga ejecutar el trabajo por su Concesionario Ford que posee los conocimientos y las herramientas para hacerlo.

Si el motor no gira examine lo siguiente:

1. **LUCES Y BOCINA.** Si no funcionan, el acumulador puede estar descargado, o puede estar flojo o desconectado el cable de conexión. Si el vehículo tiene caja manual, puede usted poner el motor en marcha empujando el coche (consulte la página 80), si un acumulador descargado es la causa de la dificultad.
2. **INTERRUPTOR DEL ENCENDIDO.** Es posible que no estén cerrados debidamente los contactos del interruptor. Conectando y desconectando varias veces el interruptor puede eliminarse momentáneamente la dificultad hasta poder reemplazarlo.
3. **RELE DE ARRANQUE.** Los cables flojos, desconectados o rotos, pueden impedir el funcionamiento del relé o del arranque. Si todos los cables parecen estar en buen estado y debidamente conectados, la dificultad puede estar en el relé o en el arranque.
4. Si el vehículo tiene caja automática verifique la posición de la palanca selectora. El arranque funcionará sólo en las posiciones "N" ó "P".

Si el motor gira, pero no arranca, examine lo siguiente:

1. **INDICADOR DE COMBUSTIBLE.** Es posible que no tenga combustible. Si el indicador marca que hay combustible en el depósito, la dificultad puede estar en el sistema del encendido o en el sistema de alimentación de combustible.
2. **BUJIAS DE ENCENDIDO.** Para determinar si existe alguna falla en el sistema de encendido, saque el cable de una de las bujías e inserte un trozo corto de alambre desnudo u otro objeto de metal en el borne del cable. Hecho esto, sujete el cable a aproximadamente 5 milímetros del block y haga girar el motor. Si no hay chispa o sólo una chispa débil entre el cable y el block, la falla puede estar en el distribuidor o en la bobina. Si existe chispa, busque entonces la falla en el sistema de combustible.
3. **CEBADOR MANUAL.** Es posible que la articulación del cebador esté

engranada o dañada, impidiendo que la mariposa del cebador en el carburador se abra y cierre debidamente. Cuando está sacada la perilla del cebador en el tablero de instrumentos, la mariposa debe estar cerrada. La mariposa debe estar abierta cuando esté introducida la perilla.

4. **CEBADOR AUTOMATICO.** Existe la posibilidad de una eventual falla del cebador automático, no produciéndose la debida apertura o cierre de la mariposa del cebador. Con el motor frío la mariposa deberá estar cerrada y con el motor a temperatura normal de funcionamiento la misma deberá estar totalmente abierta. En caso de notarse una anomalía en su accionamiento, recurra a su Concesionario Ford para que solucione el inconveniente.

Temperatura excesiva del motor

Se listan a continuación algunas circunstancias que pueden producir el sobrecalentamiento del motor:

- Falta de refrigerante.
- Correa del ventilador floja.
- Suciedad en el sistema de enfriamiento.
- Funcionamiento prolongado en velocidad de marcha lenta.
- Conducción del vehículo con el sistema de enfriamiento congelado.
- Motor fuera de punto.
- Exceso de carga o arrastre de remolques pesados durante épocas calurosas.
- Conducción en épocas calurosas con neumáticos que no estén suficientemente inflados.
- Tren delantero (dirección) desalineado.
- Vehículo detenido por tiempo prolongado, con la transmisión automática conectada en "D", con motor y acondicionador de aire en funcionamiento.

Si la dirección está dura

Esta dificultad puede ser causada por haber poco aire en los neumáticos, por desalineación del tren delantero o por falta de lubricante en la caja del mecanismo de dirección manual.

Si su vehículo está equipado con dirección servoasistida, la dureza de la dirección podrá deberse a:

- Poca tensión de la correa de mando.
- Nivel bajo en el depósito de la bomba.
- Baja presión de aire en los neumáticos.

Marcha inestable o irregular

Hay varios factores que contribuyen a la marcha irregular. Su Taunus ha

sido técnicamente construido para proveer una marcha regular con comodidad y seguridad.

Si conduce su coche con baja presión en los neumáticos, puede Ud. experimentar tendencias de desviación y cabeceo que son desagradables y peligrosas. Demasiada presión puede ser la causa de marcha dura. Siga las recomendaciones de presiones de neumáticos dadas en la página 106. Los amortiguadores descargados o dañados, contribuyen a la marcha irregular del vehículo.

Si el coche se desvía o tira a altas velocidades

Esta dificultad puede ser causada por lo siguiente:

- Neumático(s), baja presión en alguna(s) rueda(s)
- Ruedas desalineadas o desequilibradas.
- Amortiguador(es) inactivo(s).
- Carga excesiva en el coche.
- Vientos fuertes.
- Camino muy irregular o excesivamente abovedado.

NEUMATICOS

Todos los días antes de comenzar a conducir su Ford Taunus observe los neumáticos para comprobar si a simple vista, están suficientemente inflados.

De no ser así haga revisar la presión de todos ellos sin olvidar el neumático de auxilio. En la tabla de la página 106 se incluyen las presiones recomendadas, según el tipo de vehículo que Ud. posea.

Recomendaciones sobre la correcta presión de inflado de los neumáticos

La duración de los neumáticos varía de un coche a otro debido a las condiciones de conducción. Aparte de los buenos hábitos de conducción el factor más importante para obtener máxima duración de las cubiertas es mantenerlas infladas a presiones correctas.

Una presión menor que la recomendada reduciría la carga total permisible y puede afectar el manejo del vehículo y la duración de los neumáticos. También presiones más altas reducirán la comodidad de la marcha, y harán los neumáticos más vulnerables a ser dañados por los impactos del camino.

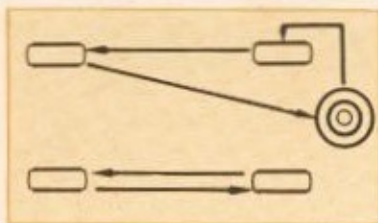
Compruebe frecuentemente la presión de los neumáticos cuando están "fríos" (preferiblemente después de que el coche ha estado estacionado por lo menos una hora y antes de recorrer más de 5 km).

La operación a altas velocidades o con cargas pesadas aumentará considerablemente la presión de los neumáticos. No es raro un aumento de 55 KPa (8 libras/pulg²) sobre la presión del neumático en "frio". Por lo tanto, nunca saque aire de un neumático "caliente". Cuando el desgaste de la cubierta llegue hasta 1,5 mm del fondo de las ranuras de la banda de rodamiento, deberá equipar de inmediato su vehículo con neumáticos nuevos de primera calidad que sean iguales al tamaño especificado en este manual.

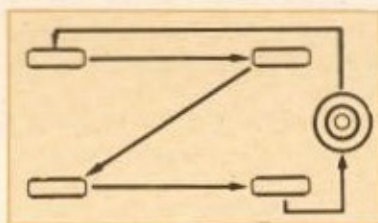
Tenga en cuenta la MAXIMA CAPACIDAD DE CARGA y la DISTRIBUCION del peso indicados. Esto es de fundamental importancia para la duración de los neumáticos y para la estabilidad y facilidad con que Ud. podrá dirigir a su vehículo.

Rotación e inspección de los neumáticos

Para lograr un desgaste uniforme efectúe la rotación de los cinco neumáticos cada 6.000 kilómetros de recorrido, siguiendo los patrones ilustrados en las figuras según se trate de cubiertas convencionales o cubiertas radiales. Si los neumáticos se están desgastando desigualmente o con mayor rapidez de lo normal, haga revisar la alineación de las ruedas delanteras.



CUBIERTAS RADIALES



CUBIERTAS CONVENCIONALES

GUIA DE LUBRICANTES

Siga las indicaciones de esta guía. Haciéndolo, Ud. obtiene de su Ford todo el rendimiento que espera. De lo contrario, lo somete a esfuerzos y cargas que, lógicamente, afectan su buen funcionamiento y merman su durabilidad.

LUBRICANTES PARA MOTOR			
MARCA	DENOMINACION	VISCOSIDADES	TEMPERATURAS
YPF	ULTRAMOVIL SE-MF 441	SAE 30	0° a 32°C
	ULTRAMOVIL SE-MF 443	SAE 40	Más de 32°C
	ULTRAMOVIL SE-MF 447	SAE 15W-40	- 18° a más de 32°C
ESSO	Super SE	SAE 20W-40	- 18° a más de 32°C
SHELL	Super Plus	SAE 20W-50	- 18° a más de 32°C
FILTRO DE ACEITE		LIQUIDO DE FRENO	
Pieza Motorcraft R-FL-8		Pieza Motorcraft R-XC-1D	
LUBRICANTES PARA CAJAS DE CAMBIOS			
CAJA MANUAL			CAJA AUTOMATICA
MARCA	DENOMINACION	VISCOSIDAD	Unicamente Pieza Ford
YPF	Hipoimóvil 510 EP	SAE 90	N° D7AZ-19582-A
LUBRICANTES PARA CAJAS DE DIRECCION			
MANUAL		SERVOASISTIDA	
Unicamente Pieza Ford N°		Unicamente Pieza Ford N°	
BAC9AZ-19580-A/C		BAC1AZ-19582-C	
LUBRICANTE PARA EJE TRASERO (*)			
Unicamente Pieza Ford N°			
BAC9AZ-19580-A/C			
(*) Salvo casos de reparación o ajuste este lubricante no debe ser reemplazado durante todo el periodo de vida útil del eje. Sólo reponer al nivel en caso de necesidad.			

OTROS LUBRICANTES			
Producto	Aplicación	Producto	Aplicación
Lubricante para cerraduras	Cerradura de puertas	Lubricante de silicones	Ceniceros Colizas
	Cerradura tapa baúl	Aceite para motor SAE10W	Pivotes de puertas y tapa baúl
	Cerradura tapa tanque de nafta		

Los puntos indicados a continuación deben ser lubricados **UNICAMENTE** con la grasa FORD BAC6AZ-19590-A/B (Especificación Ford ESA-M1C75-A).

EL NO CUMPLIMIENTO DE ESTA RECOMENDACION PODRA PROVOCAR LA CANCELACION DE LA GARANTIA QUE OBRA SOBRE LA PARTE O CONJUNTO AFECTADO DE LA UNIDAD.

- Articulaciones de conexión del cable de comando del embrague.
- Articulaciones de conexión del cable de comando del acelerador.
- Cojinetes de ruedas delanteras.
- Rótulas de suspensión (con equipo manual)(*)
- Articulaciones de placa de embrague y mecanismo de mando.
- Estrías del árbol propulsor y pivote de la horquilla.
- Guía portacojinete de empuje del embrague.
- Mando de freno de estacionamiento.
- Mecanismo de cierre de puertas, baúl y capó.
- Bisagras en general.
- Mecanismos levantacristales.
- Correderas de asientos.

(*) Estos puntos deben lubricarse cada 12.000 km mediante un equipo manual y aplicando sólo la cantidad de grasa equivalente a dos "golpes" útiles de dicho equipo. Reemplazar para ello el tapón sellador por un niple. Reinstalar el tapón una vez efectuada la operación.

ESPECIFICACIONES

Identificación del Vehículo

El número de serie del automóvil y otros datos importantes de identificación, van estampados en la placa de identificación fijada en el extremo derecho del panel frontal del radiador.



Ubicación del N° de Serie en el bastidor



Ubicación de la placa de identificación

Todos los datos de su unidad pueden ser específicamente aclarados por su Concesionario Ford. Consúltelo en caso de necesidad.

Dimensiones Generales Exteriores

	"L" y "GHIA"	"GT"
Distancia entre ejes	2578,1	2578,1
Trocha delantera	1422,4	1422,4
Trocha trasera	1422,4	1422,4
Longitud (total)	4403,0	4403,0
Ancho (total)	1706,0	1706,0
Altura (con carga especificada)	1350,0	1328,0

Peso en Orden de Marcha (*)

MODELO	NEWTON	KILOS
L	10.856	1107
GHIA	11.023	1124
GT	10.758	1097
GT-SP	10.836	1105

(*) Peso del vehículo con su equipo básico, más la carga de medio tanque de combustible. Equivalente al "Peso de Patentamiento".

Capacidad de remolque de acoplados

Con motor 2,0 lts.	500 kg de los cuales 25 a 50 kg deben incidir sobre el enganche.
Con motor 2,3 lts.	650 kg de los cuales 35 a 65 kg deben incidir sobre el enganche.

MOTORES

MOTOR	2,0 litros	2,3 litros	2,3 "SP"
Características	Especificaciones	Especificaciones	Especificaciones
Diámetro de cilindro	89,3 mm	96,0 mm	96,0 mm
Carrera	79,4 mm	79,4 mm	79,4 mm
Cilindrada	1,990 lts	2,299 lts	2,299 lts
POTENCIA NETA DIN 70020	54 kW (73 CV) a 5000 r.p.m.	74 kW (100 CV) a 5000 r.p.m.	84 kW (114 CV) a 5500 r.p.m.
Potencia SAE bruta	92 HP	122 HP	132 HP
MOMENTO MOTOR NETO DIN 70020	129 Nm (13,2 mkg) a 3000 r.p.m.	167 Nm (17 mkg) a 3500 r.p.m.	177 Nm (18,1 mkg) a 3500 r.p.m.
Momento Motor SAE bruto	148 Nm	193 Nm	199 Nm
Relación de compresión	8,0: 1	9,0: 1	9,0: 1
Orden de encendido	1-3-4-2	1-3-4-2	1-3-4-2
Combustible requerido	Nafta Común	Nafta Especial	Nafta Especial
Avance inicial encendido	1 12° APMS a 675 r.p.m.	12° APMS a 675 r.p.m.	14° APMS a 700 r.p.m.
	2	12° APMS a 700 r.p.m.	14° APMS a 700 r.p.m.
	3	16° APMS a 575 r.p.m.	-
	4	16° APMS a 600 r.p.m.	-
1: sin aire acondicionado 3: con caja automática 2: con aire acondicionado 4: con caja automática y aire acondicionado			
Luz de contactos del distribuidor	0,43-0,52 mm (018-020")	0,43-0,52 mm (018-020")	0,43-0,52 mm (018-020")
Luz de válvulas	Autoajustable	Autoajustable	Autoajustable
Bujías de encendido			
Marca y modelo	Motorcraft R-AGF-42	Motorcraft R-AGF-42	Motorcraft R-AGF-22
Diám. de la rosca	14 mm	14 mm	14 mm
Luz de electrodos	0,81-0,91 mm (032-036")	0,81-0,91 mm (032-036")	0,81-0,91 mm (032-036")

EMBRAGUE

Tipo	Disco seco, tipo diafragma accionamiento a cable.
Medida (Ø)	216 mm

CAJA DE VELOCIDADES

Manual

Tipo	Ford; totalmente sincronizada salvo marcha atrás.
Control	Directo, mecánico, palanca al piso.
Desmultiplicaciones	1a. vel. - 3,652:1 2a. vel. - 2,135:1 3a. vel. - 1,368:1 4a. vel. - 1,000:1 M.A. - 3,660:1

Automática

Marca	Ford.
Modelo	C-3.
Posiciones selectoras	P-R-N-D-2-1.
Sist. del convertidor de par	Trilock (hidráulico)
Relación de conversión ...	2,90 : 1 (Vehículo detenido).
Relación de engranajes ..	Primera - 2,474:1 Segunda - 1,474:1 Tercera - 1,000:1 M.A. - 2,111:1

FRENOS

Delanteros:	Tipo disco. Rotor sólido. Dos cilindros por mordaza.
Traseros:	Tipo campana. Autorregulables.
Energizados por un servo montado en el panel parallamas.	

Freno de estacionamiento

Tipo	Accionamiento mecánico, palanca de comando en el piso.
Locación	Ruedas traseras.

DIFERENCIAL

Tipo	Semi-flotante, hipoidal.
Desmultiplicación	3,310: 1

DIRECCION

Tipo	Piñón y cremallera
Accionamiento	Manual (Estándar) Servo-asistida (Opcional)
Desmultiplicación	18,7:1 (Manual) 17,7:1 (Servo-asistida)
Diámetro real de giro	10,3 m (Manual y servo-asistida)
Diámetro del volante	381 mm

SUSPENSION DELANTERA

Tipo	Independiente, a resortes helicoidales y con brazos de control montados sobre articulaciones tipo "silent-block". Barra estabilizadora y brazos reactores.
Amortiguadores	Telescópicos, hidráulicos, doble acción, montados concéntricos e interiores al resorte de suspensión.

SUSPENSION TRASERA

Tipo	Bar-Link. Resortes helicoidales y cuatro brazos reactores con bujes tipo "silent-block". Barra estabilizadora.
Amortiguadores	Telescópicos, hidráulicos, doble acción, montados angularmente entre el puente trasero y la carrocería.

BATERIA

Tipo	Motorcraft, caja de plástico integral.
Tensión	12 volt.
Estándar	45 ampere-hora
Con aire acondicionado ..	55 ampere-hora
Con luneta tras. térmica ..	55 ampere-hora
Con caja automática	55 ampere-hora

SISTEMA DE CARGA

Alternador

Potencia	540w (38 ampere a 14,2 volt)
Potencia (con luneta trasera térmica y/o aire acondicionado y/o caja automática)	750w (60 ampere a 14,2 volt)

CAJA DE FUSIBLES



Los fusibles que se encuentran en la caja respectiva se ubican de atrás hacia adelante identificados de la siguiente forma:

Nº	Circuito Protegido	Ampere	Nº Pieza Ford
7	Luz de Giro Luz de Frenado Luz del Comando de Caja Automática Regulador de Iluminación de Tablero Alimentación de Consola: Voltímetro Manómetro Aceite Reloj Analógico o Digital	16	74BR-14526-A
6	Luz de Retroceso Motor de Limpiaparabrisas Temporizador de Limpiaparabrisas Bomba Lavaparabrisas	16	74BR-14526-A
5	Bocina Sistema de Ventilación y Calefacción	16	74BR-14526-A
4	Luz de Posición Delantera	8	BG-14526-C
3	Luz de Posición Trasera Iluminación de Patente	8	BG-14526-C
2	Luz de: Panel de Instrumentos Radioreceptor Comandos de Calefactor Encendedor Cenicero Consola (Voltímetro Manómetro de Aceite Reloj Analógico)	3	74BR-14A094-A
1	Alarma de Tránsito Encendedor Compartimiento de motor Baúl Guantera Cortesía Mapa	16	74BR-14526-A

LUCES			
DESCRIPCION	Cantidad de Lámparas	TIPO DE LAMPARA (12 VOLT)	Potencia (Watt)
Proyectores Delanteros	• 2	Lámparas de Tungsteno de doble filamento	45-40
	2	Lámp. Halógeno doble fil.	60-55
Luz delantera de posición, giro y emergencia	2	Lámparas de doble filamento	21-5
Luz trasera de posición y pare	2	Lámparas de doble filamento	21-5
Luz trasera de posición adicional	•• 2	Lámparas de simple filamento	5
Luz trasera indicadora de giro y baliza de emergencia	2	Lámparas de simple filamento	21
Luz trasera de retroceso	2	Lámparas de simple filamento	21
Luz de placa patente trasera	2	Lámparas de simple filamento	4
Luz de compartimiento motor	1	Lámpara de simple filamento	18,8
Luz de compartimiento baúl	1	Lámpara de simple filamento	12,8
Luces del tablero de instrumentos	4	Lámparas de simple filamento	3,36
Luz indicadora de giro hacia la izquierda	1	Lámpara de simple filamento	3,36
Luz indicadora de presión de aceite	1	Lámpara de simple filamento	3,36
Indicador de luz alta	1	Lámpara de simple filamento	3,36
Luz indicadora de carga del alternador	1	Lámpara de simple filamento	3,36
Luz indicadora de giro hacia la derecha	1	Lámpara de simple filamento	3,36
Luz de encendedor	1	Lámpara de simple filamento	3,24
Luz de cenicero de cigarrillos	1	Lámpara de simple filamento	1,73
Luz de comandos de calefactor	1	Lámpara de simple filamento	4,61
Luz de radioreceptor	1	Lámpara de simple filamento	4,61
Luz de tecla baliza de emergencia	1	Lámpara de simple filamento	4,61
Luz de tecla de luneta calefaccionada	••• 1	Lámpara de simple filamento	1,73
Luz de compartimiento guantera	1	Lámpara de simple filamento	12,8
Luz indicadora de fallas de circuitos de freno	1	Lámpara de simple filamento	1,73
Luz delantera de techo	1	Lámpara de simple filamento	8
Luz trasera de techo	1	Lámpara de simple filamento	8
Luz indicadora del selector de cambios para caja autom.	1	Lámpara de simple filamento	10
Luces de mapa y cortesía	2	Lámparas de simple filamento	8

- Disponible únicamente en la serie "L"
- Disponible únicamente en "L" y "GHIA"

- Opcional en "L" y "GHIA"
Estándar en "GT"

RUEDAS

Torque de tuercas 75-102 Nm (55-75 lb-pie)

Presiones de Inflado Recomendadas (en frío)

Capacidad de carga			hasta 2 personas y 70 kg de equipaje				hasta 5 personas y 70 kg de equipaje			
Modelo	Neumático		presión en KPa (lb/pulg ²) para conducir hasta				presión en KPa (lb/pulg ²) para conducir hasta			
	Medida	Tela	120 km/h		160 km/h		120 km/h		160 km/h	
			Del.	Tras.	Del.	Tras.	Del.	Tras.	Del.	Tras.
L	6.95-S-13	4	165 (24)	165 (24)	180 (26)	190 (28)	180 (26)	190 (28)	190 (28)	220 (32)
GHIA GT	175-SR-13		165 (24)	165 (24)	180 (26)	190 (28)	180 (26)	190 (28)	190 (28)	220 (32)
GT-SP	185/70-70 HR-13		165 (24)	165 (24)	180 (26)	190 (28)	180 (26)	190 (28)	190 (28)	220 (32)

CAPACIDADES

Tanque de combustible

L, GHIA, GT y GT-"SP" ... 54,000 litros.

Cárter de Motor (2,0 y 2,3 litros)

Sin filtro 3,500 litros.

Con filtro 4,300 litros

Caja de Cambios

Manual 1,400 litros.

Automática 7,600 litros.

Eje Trasero

Eje convencional 1,100 litros.

Sistema de Enfriamiento

Motor 2,0 litros 8,400 litros

Motor 2,3 litros 8,600 litros

Agregado de Anticongelante según temperatura ambiente (Lts.)

Temperatura (°C)	MOTOR	
	• 2,0 Lts.	• 2,3 Lts.
- 5,5	1,35	1,40
- 10	1,85	1,90
- 15	2,45	2,50
- 20	2,95	3,00
- 25	3,35	3,45
- 30	3,80	3,90

* Viene colocado de fábrica.

DIRECCION SERVOASISTIDA

Capacidad total 0,800 litros

**Ford
Taurus**

**PLAN DE
MANTENIMIENTO
PREVENTIVO**

DESCRIPCION DE LA OPERACION

KILOMETROS

	1.500	6.000	12.000	18.000	24.000	30.000	36.000	42.000	48.000	54.000	60.000	66.000	72.000	78.000	84.000	90.000	96.000	102.000
1 Lubricar tramos y servafreno de capo y comprobar funcionamiento.																		
2 Comprobar y cargar nivel de refrigerante en el radiador según necesidad. Inspeccionar y llenar extermómetro el panel del radiador.																		
3 Reemplazar el líquido del sistema de refrigeración, comprobar limpieza del sistema y apagar anticorrosión y anticongelante según necesidad.																		
4 Comprobar tensiones de las correas de mando																		
5 Comprobar y ajustar punto a punto del encendido y ángulo de avance de la ignición.																		
6 Comprobar y cargar según necesidad nivel del electrolito de la batería.																		
7 Comprobar limpieza del sistema y estado general de la batería, carga, suelta de las conexiones y engrase de los bornes.																		
8 Reemplazar filtro del sistema de ventilación positiva del cárter en el filtro de aire.																		
9 Limpiar filtro de aire																		
10 Cambiar filtro de aire (*)																		
11 Verificar nivel de líquido de dirección asistida																		
12 Cambiar líquido de dirección asistida																		
13 Inspeccionar estado de los brazos y ajustar su. Inspeccionar fijación y conexiones del cojinete																		
14 Lubricar distribuidor.																		
15 Inspeccionar y verificar el estado del aceite, la tapa del cárter y la tapa de la tapa del cárter y la tapa de la tapa del cárter.																		
16 Reemplazar el aceite de combustible, limpiar filtro de aceite del carburador y de la bomba.																		
17 Inspeccionar los cables de ignición asegurándose que las conexiones estén firmes.																		
18 Limpiar carburador, comprobar nivel de combustible y ajuste de las mariposas de choke y acelerador. Comprobar el funcionamiento de la bomba de aceleración, del acelerador y del acelerador automático y del interruptor de corte de aceleración.																		
19 Comprobar y ajustar marcha lenta del motor.																		
20 Inspeccionar articulaciones del cable del acelerador. Lubricar y/o ajustar según necesidad.																		
21 Ajustar por lo menos los elementos de fijación del cable de escape.																		
22 Reemplazar la válvula del sistema de ventilación positiva del cárter.																		
23 Comprobar y cargar según necesidad nivel de líquido de frenos.																		
24 Limpiar bujías y ajustar su de electrodos al valor especificado.																		
25 Reemplazar bujías.																		
26 Inspeccionar sistema de combustible, refrigeración y ventilación positiva del cárter, verificar fugas de los, abolladuras, sueltas, etc.																		
27 Controlar fijación de componentes Aire Acondicionado. Revisar pérdidas. Controlar funcionamiento de los ventiladores y funcionamiento del escape.																		
28 Verificar conservación de las ruedas delanteras.																		
29 Ajustar los ejes de las ruedas delanteras.																		
30 Limpiar y lubricar los cojinetes de las ruedas delanteras.																		
31 Cambiar el aceite de motor y el filtro de aceite (**)(*)																		
32 Lubricar los rótulos de suspensión delanteros y verificar el estado de los guardapolvos.																		
33 Inspeccionar topes de grúa de la suspensión delantera y trasera. Verificar ajuste de los tornillos y bujes de la carcasa. Ajustar bien delantero.																		
34 Inspeccionar el estado y posición de los amortiguadores de tracción delantera. Verificar ajuste.																		
35 Inspeccionar puntitas de freno de disco y verificar su funcionamiento.																		
36 Inspeccionar pérdidas de líquido en amortiguadores y detener de las bujías de grúa.																		
37 Inspeccionar las articulaciones y cojinetes de los extremos de dirección.																		
38 Comprobar y ajustar el recorrido libre del pedal de embrague.																		
39 Comprobar y cargar según necesidad nivel de aceite de la caja de velocidades manual.																		
40 Controlar nivel de aceite en Caja Automática. Revisar pérdidas.																		
41 Ajustar bujía frente delantera de la Caja Automática.																		
42 Controlar varillaje de cambios y cable comando aceleración forzada de Caja Automática.																		
43 Verificar funcionamiento de interruptor de arranque y marcha atrás de Caja Automática.																		
44 Inspeccionar la junta de acoplamiento. Guías.																		
45 Lubricar las articulaciones, verificar el correcto funcionamiento y ajustar freno de mano.																		
46 Inspeccionar guardapolvo de la junta homocinética del cardán.																		
47 Inspeccionar fugas en tuberías de combustible, guardapolvos del sistema de dirección, suspensión, motor, transmisión, sistema de escape y eje trasero.																		
48 Inspeccionar los orificios de escape de gases de escape y la carcasa de la carcasa. Revisar según interior y exterior del lateral del eje trasero, verificar filtraciones y renovar.																		
49 Comprobar y cargar según necesidad el nivel de aceite del eje trasero.																		
50 Inspeccionar cintas de freno trasero y verificar funcionamiento del mecanismo de ajuste.																		
51 Inspeccionar el sistema de frenos. Verificar fugas o resacas en mangueras, ejes y cables.																		
52 Efectuar rotación de neumáticos.																		
53 Lubricar retenes, bujías de puertas y biela tras buja llenado tanque de combustible.																		
54 Lubricar mecanismos levantavitrinos.																		

(*) Cambiar con más frecuencia si el vehículo es utilizado en condiciones severas de polvo.

(**) Si bien el fabricante debe cambiar cada 6.000 km, es normal tener que apagar durante los cambios de aceite a que el motor tiene un consumo variable de acuerdo a las exigencias de funcionamiento a que sea sometido.

▲ Si se reemplazan los plásticos debe reemplazarse la luz a los 1.500 km posteriores al cambio.

PROGRAMA DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO A CARGO DEL USUARIO

El Concesionario que realice el Servicio deberá dejar constancia de tal hecho completando los datos; firmando y sellando en los sectores correspondientes. Las operaciones a realizar en cada una de los kilometrajes previstos son las indicadas en la planilla "Plan de Mantenimiento Preventivo"

km	Concesionaria	Firma y Sello	Fecha
12.000			
18.000			
24.000			
30.000			
36.000			
42.000			
48.000			
54.000			

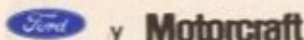
km	Concesionaria	Firma y Sello	Fecha
60.000			
66.000			
72.000			
78.000			
84.000			
90.000			
96.000			
102.000			

Registro del Propietario Ford	3
Garantía del Concesionario Ford	4
Responsabilidad del Propietario	7
El Plan de Registro del Propietario Ford	8
Cupón de Entrega	9
Servicio de Inspección a los 1.500 km	11
Servicio de Inspección a los 6.000 km	13
Instrucciones para la Operación de su Vehículo	17
Llaves y Cerraduras	19
Tableros de Instrumentos	25-26
Comandos del Vehículo	27
Instrumentos	27
Mandos y Controles	32
Confort y Seguridad	37
Radioreceptor y Pasacassettes	49
Sistema de Ventilación y Calefacción	62
Para poner el motor en marcha	70
Manipulación de la Caja de Cambios (Manual)	71
Manipulación de la Caja de Cambios Automática (Opcional)	72
Adaptación de su Vehículo Nuevo	76
Forma de utilizar los frenos	77
Sugerencias para la Conducción Económica	78
Recomendaciones para el Cuidado de su Vehículo	81
Conservación Mecánica	85
Guía de Lubricantes	97
Especificaciones	99
Motores	100
Embrague	101
Cajas de velocidades	101
Frenos	101
Diferencial	102
Dirección	102
Suspensión Delantera y Trasera	102
Batería	103
Sistema de Carga	103
Fusibles	103
Luces	105
Ruedas	106
Capacidades	106
Plan de Mantenimiento Preventivo	108
Servicio de Calidad Ford	110
Sus Concesionarios Ford	Apéndice

**EN REPUESTOS Y ACCESORIOS
SU VEHICULO MERECE LA
CALIDAD FORD**

Usted puede conservar su vehículo funcionando siempre como nuevo, si insiste en el uso de los repuestos legítimos Ford, de alta precisión, fabricados con las mismas normas de calidad establecidas por el equipo original. Para disfrutar libre de contratiempos el máximo rendimiento de su vehículo, es muy conveniente que lo mantenga íntegramente Ford, usando repuestos legítimos Ford.

FORD TAMBIEN COMERCIALIZA SUS REPUESTOS BAJO LA MARCA REGISTRADA "MOTORCRAFT", LA CUAL LE ASEGURA EL MISMO NIVEL DE CALIDAD.



SON REPUESTOS LEGITIMOS FORD.



www.clubtaurus.com.ar

**LOCALIDADES DONDE UD. ENCONTRARA
CONCESIONARIOS FORD QUE LE PRESTEN
SERVICIO AUTORIZADO**

LOCALIDAD	CONCESIONARIO
APOSTOLES Misiones	LEON SPACIUK E HIJOS S.C.A. Belgrano 1112 T.E.:5
ARRECIFES	QUILLON, BARRAL TENTI y CIA. S.A. Dardo Rocha y Lamadrid T.E.:2591
AVELLANEDA Buenos Aires	ZARDINI-CABRERA S.A. Maipú 101 T.E.:201-0515/0717/2319/2318
AYACUCHO (Casa Matriz - Tandil) Buenos Aires	TANDILCO S.A. 25 de Mayo 1380 T.E.:285
AZUL Buenos Aires	ROAS S.A.C.I.F. Ruta 3 - Km 299 T.E.:0281-3179/3135
BAHIA BLANCA Buenos Aires	AMADO CATTANEO S.A.C.I. y F. Servicio: Saavedra 247 T.E.:31722/25143/23725
BALCARCE Buenos Aires	ERRALDE, ECHEVARRIA Y MENDEZ S.R.L. Calle 15 esq. G. Chávez y 16 T.E.:4038
BECCAR Buenos Aires	D'AMBROSIO S.A.C.I.F.I. Avda. Centenario 2216 T.E.:743-2022/23/5820/747-2012
BELLA VISTA Buenos Aires	SAN MIGUEL MOTOR S.A.C.I.F. Servicio: Quirno 29 T.E.:666-0042/43/1760
BOLIVAR Buenos Aires	AUTOMOTORES GOMEZ TELLO S.A. Servicio: Ignacio Rivas 56 T.E.:0314-8074
BRAGADO Buenos Aires	BRAL S.A. San Martín y Balcarce T.E.:0342-2597
CANALS Córdoba	MAZZIER, PATRIGLIA Y CIA. S.R.L. Córdoba y Maipú T.E.:3
CAÑADA DE GOMEZ Santa Fé	JUAN B. BESSONE E HIJOS S.A.C.I.F. e I. Avda. Santa Fé Nº 1437 T.E.:0471-22060

LOCALIDAD	CONCESIONARIO
CAPILLA DEL SEÑOR Buenos Aires	JUAN COSTANTINI S.A. Mateo S. Casco esq. Ameghino T.E.:49
CAPITAL FEDERAL	ALEJANDRO F. GONZALEZ S.A. Servicio: Fraga 1031 T.E.:59-8149/58-6280/54-5652
CAPITAL FEDERAL	AUTOMOTORES RIVADAVIA S.A.C.I. Rivadavia 6109/6111 T.E.:632-5070/9
CAPITAL FEDERAL	CAGEAO AUTOMOTORES S.A.C.I.I.A. Vallejos 3479 T.E.:572-5750
CAPITAL FEDERAL	CLAUDIO FERNANDEZ S.A. Moreno 680 T.E.:33-7332/30-1169
CAPITAL FEDERAL	CORRIENTES AUTOMOTORES S.A.C. Servicio: Mario Bravo 559 T.E.:86-9929
CAPITAL FEDERAL	E.N. GONZALEZ S.A. Servicio: R. Perez 3656 T.E.:542-4139/36
CAPITAL FEDERAL	ENRIQUE VIEL TEMPERLEY S.A. Servicio: Jorge Newbery 1741 T.E.:771-0975/0628/0882
CAPITAL FEDERAL	FLORES AUTOMOTORES S.A. SERVICIO: Avda. J. B. Alberdi 2540 T.E.:612-7001/4
CAPITAL FEDERAL	INGENIERO COPELLO S.A.C.I. Hipólito Yrigoyen 2350 T.E.:48-6000/6/9
CAPITAL FEDERAL	LUVA S.A.C.I.A.M.I. y F. Servicio: Estados Unidos 3330 T.E.:97-7624/7605
CAPITAL FEDERAL	PERFECTO LOPEZ Y CIA. S.A. Gurruchaga 2254 T.E.:72-7172/8083
CAPITAL FEDERAL	PIERES S.A. Repuestos y Servicio: Dorrego 741 T.E.:72-7001/41-7690 - 855-1141/7

LOCALIDAD	CONCESIONARIO
CAPITAL FEDERAL	PIÑA HNOS. S.A. Caseros 3750/70 T.E.:923-4031/37
CAPITAL FEDERAL	QUINTANA S.A.C.I. Servicio: Emilio Castro 5020 T.E.:69-6671/642-2311
CAPITAL FEDERAL	R. Y S. GRANDIO S.A. Repuestos y Servicio: Rodríguez Peña 841 T.E.:41-5481/44-6007
CAPITAL FEDERAL	SERRA LIMA S.A.C. e I. Servicio: J. A. Cabrera 3659/63 T.E.:86-8598/4635/1876
CAPITAL FEDERAL	SEVITAR S.A. F. Gral. Hornos 630 T.E.:30-4469/5169/34-1184
CAPITAL FEDERAL	SPORT AUTOMOTORES S.A. Av. del Libertador 6840 T.E.:782-0079/0015/8232/781-6096
CAPITAL FEDERAL	TITO GONZALEZ S.A. Avda. Entre Ríos 1354 T.E.:27-3621/3
CAPITAL FEDERAL	VIEL AUTOMOTORES S.A.C.I.F. e I. Avda. Cabildo 545 T.E.:771-1011/14
CAPITAN SARMIENTO Buenos Aires	CHARRO S.R.L. Servicio: Mármol 1070 T.E.:223
CARHUE Buenos Aires	GONZALEZ HNOS S.A.C.I.F.A. y G. Hipólito Yrigoyen 747 T.E.:0991-228
CARLOS CASARES Buenos Aires	CASARES AUTOMOTORES S.A. Servicio: Maipú 132 T.E.:0395-590/421
CASEROS Buenos Aires	AUTOMOTORES CASEROS S.A. Avda. Mitre 4636 T.E.:750-4241/2/3
CASILDA Santa Fe	AUTOMOTORES CASILDA S.A. Boulevard Colón 2078 - Ruta 33 T.E.:0464-3397/2793

LOCALIDAD	CONCESIONARIO
CATAMARCA Catamarca	NOBLE S.A. Ruta Provincial 33 - Km 2 (Sumalao) T.E.:0833-28041
CERES Santa Fe	CLARA S.A. Gral. Güemes Norte esq. Matheu T.E.:15
COLON Buenos Aires	JUAN JOSE ROLANDI S.A.C.I.F.I. Avda. San Martín y 14 T.E.:72/4/523
COMODORO RIVADAVIA Chubut	HNOS. BERUTTI Y GOSIO A.A.S.A. 25 de Mayo 859 T.E.:0961-2432/4621
CONCEPCION Tucumán	CONAFO S.A. Nasif Estéfano 314 T.E.:1089/1768/1926
CONCEPCION DEL URUGUAY Entre Ríos	REYNOSO Y GUIDONI S.A. Pres. Mun. J.C. González N° 2053 T.E.:2775
CONCORDIA Entre Ríos	AUTOMOTORES SAN JOSE S.A. Ruta 4 y Villaguay T.E.:2524
CONESA Buenos Aires	ROSAS S.A.C.I.F.I.A. Ruta 188 - Km 33 - Avda. San Martín y Entre Ríos T.E.:18/58
CORDOBA Córdoba	LUTTERAL, NOBILE S.A. Avda. Caraffa 205 T.E.:051-80-7077/6834
CORDOBA Córdoba	PIATTINI Y CIA. S.A.C.I.F.I. Avda. Colón 649 T.E.:051-46432/46457
CORDOBA Córdoba	S.A. FEIGIN HNOS. LTDA. Servicio: Jujuy 542/46 T.E.:051-37044/46
CORONEL BRANDSEN Buenos Aires	GUILLERMO SIMONE S.A.C.I. y F. Ruta 215 y Almaguer T.E.:0223-2165/2239
CORONEL MOLDES Córdoba	ACCION AUTOMOTORES S.C.A. Dr. Vicente Vaggione 360 T.E.:49

LOCALIDAD	CONCESIONARIO
CORONEL PRINGLES Buenos Aires	LAGLEYZE HNOS. S.C. Dorrego y Belgrano T.E.:1047
CORONEL SUAREZ Buenos Aires	CESAR LOGLIO S.A.C.I. Servicio: Alsina 51 T.E.:828
CORRIENTES Corrientes	FERNANDEZ CAPURRO AUTOMOTORES S.A. 9 de Julio 1480 T.E.:0712-65023/15/32
CRUZ DEL EJE Córdoba	NUCCI S.A.C.I.F.I. Caseros 370 T.E.:2155/2818
CURUZU-CUATIA (Casa Matriz - M. Caseros) Corrientes	CARLO A. FREAN S.C.A. Caa Guazú 1225 T.E.:2271/2456
CHABAS Santa Fe	GARELLO HNOS. S.A.C.I. Boulevard R. S. Peña 1482 T.E.:0464-92355/92206
CHACABUCO Buenos Aires	TEMISTOCLES ARMANINI S.A.C.A.F. Avda. Alsina 123 T.E.:8485/8412
CHARATA Chaco	ENKA S.A.C.A. y F. Avda. Belgrano 945 T.E.:35
CHASCOMUS Buenos Aires	P. CAMPANARIO S.A.I.C. Ruta 2 - Km 122.500 T.E.:0241-2-2201/3258
CHIVILCOY Buenos Aires	ADMAR S.A. Avda. Soarez 184 T.E.:0341-2323/3225
CHOELE CHOEL Rio Negro	URZAIZ S.A. Alsina 961 T.E.:206-308
DEAN FUNES Córdoba	SEBALLES S.A. 9 de Julio 253 T.E.:0521-20814
DEVOTO Córdoba	ALBINO PICCO E HIJO S.A. Servicio: Rivadavia 67 T.E.:2

LOCALIDAD	CONCESIONARIO
DOLORES Buenos Aires	DOLMOTOR S.A.I.C. Olavarria y Pilotto T.E.:0251-6681
ELDORADO Misiones	LOWE Y CIA. S.A.I.C.F.I. Avda. San Martin 1763 T.E.:2211/2511/2
ESPERANZA Santa Fe	PEDRO C. BERTOLA S.A.I.C. Sarmiento 2200 T.E.:1030/1472
ETRURIA Córdoba	GUILLERMO CORTONA E HIJOS S.C.C. Agustin Quaranta 182 T.E.:0531-92210
FLORIDA Buenos Aires	AUTOMOTORES LEONE S.A. Avda. Mitre 417 T.E.:760-5600/8624
FORMOSA Formosa	TEUCO S.A.C.I.A.F. e I. 25 de Mayo 2702/16 T.E.:0717-20712
FREYRE Córdoba	MARCHIARO AUTOMOTORES S.A. 25 de Mayo 513 T.E.:21
GALVEZ Santa Fe	AUTOMOTORES SAN JERONIMO S.A. Rivadavia 630 T.E.:7
GENERAL ACHA La Pampa	GENERAL ACHA AUTOMOTORES S.A. V. Rodriguez 936/40 T.E.:112
GENERAL ALVEAR Mendoza	ALFOR S.A. Avda. Libertador Norte 229 T.E.:2379
GENERAL BELGRANO Buenos Aires	TRIBEL S.A.C. y F. Julio Llanos 772 T.E.:235
GENERAL CABRERA (Casa Matriz - Hernando) Córdoba	FORHERCA S.A.C.I. San Martin y Córdoba T.E.:90

LOCALIDAD	CONCESIONARIO
GENERAL MADARIAGA Buenos Aires	DESIMAR S.A. Servicio: Urrutia 243 T.E.:0267-311
GENERAL PICO La Pampa	TAMAGNONE S.A. Calle 18 esq. 19 T.E.:404-2421/2027
GENERAL ROCA Rio Negro	JORGE A. ARATA S.A. Avda. Viterbori 575 T.E.:0941-22851/22839
GENERAL SAN MARTIN Chaco	AUTOMOTORES GARLISI S.A. Chile 368 T.E.:8-60
GENERAL VILLEGAS Buenos Aires	BRADFORD S.A.C.I.A.F. Rivadavia y San Martin T.E.:260
GONZALEZ CHAVEZ Buenos Aires	SCHIFINI AUTOMOTORES S.A. Sarmiento y Lavalle T.E.:63/158
GUALEGUAY Entre Rios	HUINCA S.A.C.I.F. Segundo Gianello 30/36 T.E.:1056/2822
GUALEGUAYCHU Entre Rios	RUTALNOR S.A.C.I.F. Urquiza al Oeste T.E.:2049
HURLINGHAM Buenos Aires	AUTOMOTORES HURLINGHAM S.A. Av. Pastre entre Lopardo y Maestra Rodriguez T.E.:665-0720
HERNANDO Córdoba	FORHERCA S.A.C.I. Liniers 317 T.E.:0531-96134/96428
ISLA VERDE Córdoba	VENTURINO S.A. Ruta Provincial N° 11
JESUS MARIA Córdoba	ALEJANDRO NAUM S.A.C.I.F.I.A. Ruta N° 9 y Ameghino T.E.:0525-2491
JOSE C. PAZ Buenos Aires	BONNEBOUCHE S.A. Ruta 197 entre Sarmiento y Lazzari T.E.:664-1423/1428/667-0870
J. B. ALBERDI Buenos Aires	RAMON RIZZARDI S.A.C.I.A.I.F. Alberti y Rivadavia T.E.:12
JOSE LEON SUAREZ Buenos Aires	J. M. BIANCHI AUTOMOTORES S.A. A. Márquez e Italia T.E.:766-8172/8199

LOCALIDAD	CONCESIONARIO
J. B. ALBERDI Tucumán	AUTOMOTORES FERVI S.A. Winston Churchill y Monteagudo
JUAREZ (Casa Matriz - Tandil) Buenos Aires	TANDILCO S.A. Avda. Urquiza 3 T.E.:754/5
JUNIN Buenos Aires	CASTELLAZ HNOS. S.A.C.I.F.I.A. Servicio: 12 de Octubre esq. Brnè. Mitre T.E.:0362-24699
LABOULAYE Córdoba	RICARDO RISATTI S.A.C.I.F. Servicio: España 8/20 T.E.:7180/267
LA LUCILA Buenos Aires	LUCILA MOTORS S.A.C.I.F. Servicio: Avda. Libertador 3895 T.E.:791-5969
LANUS Buenos Aires	LANUS S.A.C. Servicio: H. Yrigoyen 2913 (L.O.) T.E.:241-1402/5915/2449/1874/5467
LA PAZ Entre Ríos	BRISA S.A. Barrio Estación T.E.:2090
LA PLATA Buenos Aires	CAPLA S.A. Servicio: Calle 53 - N° 651 T.E.:021-2-1013/5
LA PLATA Buenos Aires	DABEL OSCAR VALSECCHI S.A.I y C. Calle 522 - entre 12 y 13 T.E.:021-3-0206/0336
LAPRIDA Buenos Aires	MONTESANO S.A. Avda. Libertador S. Martín 1251/75 T.E.:40
LA RIOJA La Rioja	KARAM AUTOMOTORES S.A.C.I.F.I.A.M. Avda. Juan F. Quiroga 53 T.E.0822-25201/25555
LAS FLORES Buenos Aires	LESCO S.A. San Martín 802 T.E.:0244-2473
LAS VARILLAS Córdoba	ALOE Y BONANGELINO Rutas Provinciales N° 1 y 13 T.E.:7/24
LINCOLN Buenos Aires	GUGLIELMINO, BOSCA Y CIA. Servicio: 9 de Julio y Alsina T.E.:2054/2991

LOCALIDAD	CONCESIONARIO
LOBOS Buenos Aires	STECAR S.A. Buenos Aires 565 T.E.:206
LOMAS DE ZAMORA Buenos Aires	DIEGO U. WILDE Y CIA. S.A.C. Servicio: H. Yrigoyen 9963 T.E.:243-5856/3122
LONGCHAMPS Buenos Aires	CRUPPI HNOS. S.A.C.I.F.I.A. Avda. Hipólito Yrigoyen y Canale T.E.:294-4227
LOS TOLDOS Buenos Aires	ZAPATEIRO HNOS. S.A.C.F.I. e I. Italia 569 T.E.:2144
LUJAN Buenos Aires	AUTOMOTORES SIMONI Y CIA. S.A.C. y A. Repuestos y Servicio: C. Pellegrini esq. Alem (R.7) T.E.:0323-2-0119
MAIPU (Casa Matriz - Mendoza) Mendoza	JOHN A. WALKER S.A.C.I. y A. Carril Ozamis 212 T.E.:972032
MARCOS JUAREZ Córdoba	MARTINI HNOS. S.A. Servicio: Chacabuco 950 T.E.0472-25021/2
MAR DEL PLATA Buenos Aires	BARRAGAN Y CIA. S.A. Avda. Luro 5000 esq. Jara T.E.:023-72-1001/4
MAR DEL PLATA Buenos Aires	NAVARRO HNOS. S.A. Moreno 3101 T.E.:023-3-2598
MENDOZA Mendoza	ALBERTO LUJAN WILLIAMS S.A. Avda. San Martín y Rondeau T.E.:061-291932
MENDOZA Mendoza	JOHN A. WALKER S.A.C.I. y A. Servicio: S. Martín 123 T.E.:061-247679
MERCEDES San Luis	ALFREDO CHIRINO LOBATO S.A. Avda. Mitre 565 T.E.:1449/1074
MERCEDES Buenos Aires	SOLPICO SUIMER S.A.C. y F. Calle 27 - N° 400 - esq. 18 T.E.:4725

LOCALIDAD	CONCESIONARIO
MERLO Buenos Aires	MINASSIAN HNOS. S.A.C.I.F. Rivadavia 25773/99 T.E.:0220-20167/8/9
MONTE CASEROS Corrientes	CARLO A. FREAN S.C.A. Servicio: Juan Pujol y Avda. Libertador T.E.:280
MONTE GRANDE Buenos Aires	AUTOMOTORES MONTE GRANDE S.A.C.I.A. Avda. Uniburu 2045 T.E.:290-1964/2225
MORON Buenos Aires	S. A. DEL OESTE C.I.F.I. Servicio: Avda. Yrigoyen 109/135 T.E.:629-7280/8668
MORTEROS Córdoba	PUSETTO HNOS. Y CIA. S.A. Boulevard H. Yrigoyen 1101/09 T.E.:2591/2502
NECOCHEA Buenos Aires	A.R.C.O.N. S.A.I.C. y F. Calle 59 - N° 1670 T.E.:0262-2014/5614
NEUQUEN Neuquen	ARAUCO S.A.C.I.F. Independencia 70 T.E.:0943-2307/8
NUEVE DE JULIO Buenos Aires	PLANECO S.A. Av. Brné. Mitre 2645 T.E.:2107/3693
OBERA Misiones	ALEJANDRO S.A.C.I.F. e I. Avda. Libertad 643 T.E.:21061/21062
OLAVARRIA Buenos Aires	DANCAR S.A.C.I.F. Avda. del Valle 2928 T.E.:22493/21746/22518
ONCATIVO Córdoba	MONTIRONI AUTOMOTORES S.A.C.I.F.I.A. San Martín esq. La Plata T.E.:0572-6233
PARANA Entre Ríos	S.I.F.A.S.A. Avda. Echagüe 650 T.E.:15293/10483

LOCALIDAD	CONCESIONARIO
PAZ Santa Fe	NUÑEZ HNOS. S.R.L. 9 de Julio 323 T.E.:31
PEHUAJO Buenos Aires	AUTOVISION S.A. Bartolomé Mitre 99 T.E.:0396-2187/2189
PERGAMINO Buenos Aires	JUAN JOSE KEHOE S.A.I.C.F.I. y A. Servicio: Avda. H. Yrigoyen 270 T.E.:2034/5
PIGUE Buenos Aires	PIGUE AUTOMOTORES S.R.L. Servicio: Alvear 50 T.E.:0923-2352/2220
PILAR Buenos Aires	ISMAEL C. FERRAROTTI S.A.C.I.F.I.A. Ruta N° 8 y San Martín T.E.:0322-20425/28649
POSADAS Misiones	PACHECO HNOS. S.A.I.C.I.F. y A. Buenos Aires 78 T.E.:0751-3989
PUAN Buenos Aires	GELATTI AUTOMOTORES S.C.A. Avda. San Martín 427 T.E.:53
PUERTO DESEADO Santa Cruz	AUTOMOTORES CAVENDISH S.A. Mariano Moreno 470/72 T.E.:0961-25
PUERTO SANTA CRUZ Santa Cruz	N. W. C. ROLLITT Y CIA. S.R.L. Servicio: 25 de Mayo 753 T.E.:77
QUILMES Buenos Aires	DEL SUR MOTORS S.A.I.C. Las Heras 112/130 - Bernal T.E.:253-7081/7082
RAFAELA Santa Fe	PICASSO Y CIA. S.A.C. Avda. H. Yrigoyen 259 T.E.:22111/2/3/22403
RAMOS MEJIA Buenos Aires	RAMOS MEJIA MOTOR S.A. Rivadavia 13072 T.E.:653-1176

LOCALIDAD	CONCESIONARIO
RAUCH Buenos Aires	MENDIGUREN C.I.S.A. Pte. Yrigoyen 135/153 T.E.:0291-9412/9545
RECONQUISTA Santa Fé	ROMANO OTAÑO Y CIA. S.A. Hipólito Yrigoyen 920 T.E.:0776-20712
REMEDIOS DE ESCALADA Buenos Aires	AUTOMOTRIZ CARIBO S.A.C.I.F. Avda. H. Yrigoyen 5433/37 T.E.:241-0774/7976/247-4972
RESISTENCIA Chaco	PABLO ELOY DONNET S.A.C.I.A. Avda. Italia 26 al 74 T.E.:0711-22821/22
RIO CUARTO Córdoba	RIO CUARTO AUTOMOTORES S.A.I.C. Vélez Sarsfield 515 T.E.:0581-24195/21167
RIO CUARTO Córdoba	CHELCO AUTOMOTORES S.A. Avda. Mártires Riocuartenses 31 T.E.:0581-22522
RIO GALLEGOS Santa Cruz	AUTOMOTORES HNOS. BERUTTI Y GOSIO S.A. Sarmiento y Avellaneda T.E.:8206
RIO GRANDE Tierra del Fuego	AUTOMOTORES TIERRA DEL FUEGO S.A.C. Sebastián El Cano 367 T.E.:214
RIO GRANDE Tierra del Fuego	PUGET S.R.L. Avda. Gral. San Martín 687 T.E.:22424
RIO SEGUNDO Córdoba	MICHELÍ & CIA. S.A.C.I.F. Servicio: General Paz 855/75 T.E.:0572-21136
RIO TERCERO Córdoba	PETTITI AUTOMOTORES S.A. Avda. Gral. Savio 150/60 T.E.:0571-21550/21276
ROSARIO Santa Fé	CIRSA COM. IND. ROSARIO S.A. Servicio: España y 3 de Febrero T.E.:041-214935/6
ROSARIO Santa Fé	ALFONSO PISCIONE S.A.C.I. y F. Avda. Córdoba 7750 T.E.:041-5794/58149

LOCALIDAD	CONCESIONARIO
ROSARIO Santa Fé	ARMIN J. REUTEMANN S.A.C. Bv. Avellaneda 2045 T.E.:04139-1020/1024/9467
RUFINO Santa Fé	ALFA S.A. Juan B. Justo 128 T.E.:7108
SALADILLO Buenos Aires	AUTOMOTORES VALSECCHI S.A.C.I. San Martín 2949 T.E.:83
SALLIQUELO Buenos Aires	HERNANDEZ, VERHULST Y ESPADA S.A. S.M.C. S. J. Unzué 158 T.E.:35
SALTA Salta	ANDINA DE DESARROLLO S.A. Servicio: Pellegrini 950 T.E.:08721-6065
SALTA Salta	PUSSETTO SALTA S.A. Av. Paraguay 2651 T.E.:087-222344/231094
SALTO Buenos Aires	AUTOMOTORES SALTO S.A. Servicio: Ramón Franco 79 T.E.:2255
SAMPACHO Córdoba	JOSE RODRIGUEZ Y CIA. S.A. San Martín 1080 T.E.:0581-70224
SAN ANDRES DE GILES Buenos Aires	R. O. MALVICINI & CIA. S.A.C.I. Servicio: Suero 359 T.E.:0325-2129/2406
S. C. DE BARILOCHE Rio Negro	INTERLAGOS S.A. Otto Goedecke 145 T.E.:0944-26132/3
SAN FRANCISCO Córdoba	MALOSSETTI Y ORTIZ S.A. Rosario de Santa Fe 2273/97 T.E.:1583
SAN JENARO NORTE Santa Fé	MARITANO, MAURO Y CIA. S.A. Avda. San Martín 1800/60 T.E.:0471-93090
SAN JORGE Santa Fé	JUAN B. NERAC Y HNOS. S.A. Servicio: H. Yrigoyen 1634 T.E.:0479-40639
SAN JOSE DE LA ESQUINA Santa Fé	RAYCO S.R.L. Ruta Prov. N° 92 esq. S. Martín T.E.:54/60

LOCALIDAD	CONCESIONARIO
SAN JUAN San Juan	ESCOBAR S.A.C.I.F.I. Servicio: Avda. Rioja 346 - Sud T.E.: 0641-24894
SAN JUSTO Buenos Aires	RUTALSUR S.A.C.I.F. Avda. Prov. Unidas esq. Catriel T.E.: 651-0996/4726/4788
SAN JUSTO Santa Fe	B. Y.H. TINININI, PREVIALE, PALMIER Y CIA. S.R.L. 9 de Julio 530 T.E.: 0498-27263
SAN JUSTO Buenos Aires	MONTESANO AUTOMOTORES S.A. Camino de Cintura Esq. Arribeños T.E.: 628-7439
SAN LORENZO Santa Fe	ANTARES S.C.A. Avda. San Martín 750 T.E.: 0476-22766
SAN LUIS San Luis	SAENZ S.A.C.I.F. Avda. Quintana 505 T.E.: 22381
SAN MARTIN Buenos Aires	J. MARTORELL Y CIA. S.A.C.I.F. Balcarce 3646 T.E.: 768-1244/2165/4490
SAN MARTIN (Casa Matriz - Mendoza)	JOHN A. WALKER S.A.C.I. y A. N. Avellaneda y B. Sur Mer T.E.: 21004/22380
SAN MIGUEL DE TUCUMAN Tucuman	CHRISTIE S.A. Crisóstomo Alvarez 940 T.E.: 081-21892
SAN MIGUEL DE TUCUMAN Tucuman	FIMOTOR S.A. Servicio: Mendoza 1050 T.E.: 081-26904
SAN NICOLAS Buenos Aires	SAN NICOLAS AUTOMOTORES S.A. Avda. Moreno 18 T.E.: 24210/24516
SAN PEDRO Buenos Aires	J. M. TRAVERSO S.A. Balcarce 350 T.E.: 0329-25478
SAN PEDRO DE JUJUY (Casa Matriz - S.S. de Jujuy) Jujuy	MODENA S.A.C.I.F. e I. Rogelio Leach 234 T.E.: 6200

LOCALIDAD	CONCESIONARIO
SAN RAFAEL Mendoza	SAN RAFAEL MOTOR S.A.C.I.F.A. Coronel Suárez 324 T.E.: 0621-22913
SANTA FE Santa Fe	ESCOBAR SANTA FE S.A. Avda. Freyre 2257 T.E.: 042-20097/9
SANTA FE Santa Fe	SEMAR S.A. Rivadavia 3153 T.E.: 042-21061/5
SANTIAGO DEL ESTERO Santiago del Estero	FIGUEROA MOTOR S.A. Entre Rios 45 T.E.: 4555/8340/3545
SANTIAGO DEL ESTERO Santiago del Estero	SANTIAGO AUTOMOTORES S.A.C.I.F. y A. Avda. Belgrano Sud 749 T.E.: 5266/4100/510
SAN SALVADOR DE JUJUY Jujuy	JAMA S.A. Zegada 123 T.E.: (0881)25372
SANTA ROSA La Pampa	SANTA ROSA AUTOMOTORES S.A. Avellaneda 98 T.E.: 2742/2556
SARANDI Buenos Aires	AUTOMOTORES SAN TELMO S.A. Avda. General Roca 2163 T.E.: 204-0190/9306
SUIPACHA (Casa Matriz - Mercedes) Buenos Aires	SOLPICO SUIMER S.A.C. y F. Servicio: 25 de Mayo 621 T.E.: 3
TANDIL Buenos Aires	TANDILCO S.A. Sarmiento 656 T.E.: 0291-22035/37
TARTAGAL Salta	AUTOMOTORES MILANESI S.A. Avda. San Martín 10 T.E.: 1476/1205
TIGRE Buenos Aires	MANFREDINI S.A. Avda. Cazon esq. Solís T.E.: 749-0229/0245/0854
TRELEW Chubut	PEDRO CORRADI S.A.C.I.F.I. y E. 9 de Julio y Rivadavia T.E.: 0965-20174

LOCALIDAD	CONCESIONARIO
TRENQUE LAUQUEN Buenos Aires	LATLAFE S.A.C.I. y F. Servicio: Oro 140 T.E.:0392-2014
TRES ARROYOS Buenos Aires	VICENTE GUILLAMON S.A.C.I.F.I. Sarmiento esq. 1810 T.E.:0983-6481
TUNUYAN (Casa Matriz - Mendoza) Mendoza	JOHN A. WALKER S.A.C.I. y A. San Martín 1147 T.E.:2045
VALENTIN ALSINA Buenos Aires	VALENTIN ALSINA S.A. Avda. Remedios de Escalada 3750 T.E.:208-5400/06/09
VEINTICINCO DE MAYO Buenos Aires	PLANUVE S.A.C.I.A. e I. Calle 27 y 103 T.E.:0345-665
VENADO TUERTO Santa Fe	DE DIEGO HNOS. S.A. Belgrano y Maipu T.E.:1852/1753/2588
VICENTE LOPEZ Buenos Aires	IRIARTE, VITTINO Y CIA. S.A.C. e I. Avda. Maipu 1550 T.E.:791-0348/795-1995
VICTORIA Entre Rios	FOLMER S.A. LTDA. S.A.C.I.F.I. Rocamora 237 T.E.:1807
VILLA ANGELA Chaco	INTERAUTOS S.A. Belgrano 72 T.E.:0713-20040/20252
VILLA DOLORES Cordoba	LUIS B. ALTAMIRANO Belgrano 1171/75 T.E.:58
VILLAGUAY Entre Rios	HOET Y CIA. S.A. Leopoldo Herrera esq. Dorrego T.E.:1591/2308
VILLA REGINA Rio Negro	M. FERNANDEZ Y CIA. S.A.C.I. y A. Servicio: 9 de Julio e Ing. Honori T.E.:0941-8265

LOCALIDAD	CONCESIONARIO
ZARATE Buenos Aires	IGNACIO G. AMATRIAIN S.A.C.I. y F. Avda. Arta 40 T.E.:0328-2129
CAPITAL FEDERAL	OTROS ACFOR S.A.C. Servicio: México 3233 T.E.:93-6273/6189
CAPITAL FEDERAL	IGARRETA S.A. Amancio Alcorta 2200 T.E.:28-3374/5211/2660/21-1954

**Como usuario
de Ford
usted es parte integrante
del plan de**



**ASISTENCIA COMUNITARIA
DE FORD MOTOR ARGENTINA
Y SUS CONCESIONARIOS.**



**Ayudando,
cooperando,
construyendo
y participando.**

**Plan de Asistencia Comunitaria
de Ford Motor Argentina
y su Red de Concesionarios.
Nuestra vocación.**

Ayudar.

Ford Motor Argentina y los Concesionarios que forman su vasta red, consideran un deber estar siempre presentes atendiendo las necesidades de la población.

Con este objetivo crearon en 1967 el Programa de Asistencia Comunitaria.

Un plan de ayuda efectiva que actúa solidariamente ante todo tipo de emergencias.

Ayudar a los perjudicados por inundaciones, efectuar donaciones y operativos, junto a Fundaciones especializadas, son sólo una parte de su amplio espectro de actividades.



Cooperar.

Para todos, desde la niñez a la ancianidad, el Programa de Asistencia Comunitaria se esfuerza en brindar todo su apoyo. Mediante Operativos Masivos, se donan equipos completos para consultorios médicos, útiles escolares, material didáctico, sábanas y fundas para hospitales y asilos, extendiéndose sus aportes a un sinnúmero de elementos más.



Construir.

El Programa de Asistencia Comunitaria siente propio el compromiso de una mejor infraestructura educacional.

Con este objetivo, ya se han construido 38 escuelas rurales y de frontera. Especialmente concebidas según las características climáticas de cada lugar, su construcción es dirigida por profesionales con dedicación exclusiva, y en todos los casos se utilizan materiales y mano de obra locales. De esta manera, el tiempo de construcción se reduce notablemente y se promueve el desarrollo y bienestar de cada comunidad.



Participar.

Un trabajo sin pausas.
Así entienden su deber Ford y sus Concesionarios.
Porque únicamente participando allí donde exista
una necesidad, actuando decididamente y con
solidaridad, podrán solucionarse muchos de los
problemas que aquejan a la población.



Obr.	Esc.				FECHA				
Nº	Nº	LOCALIDAD	PROVINCIA	INAUGU.					
1	4	LA POSTA	TUCUMÁN	9.VI.68	19	144	PASO DEL SAPO	CHUBUT	24.IX.72
2	253	SAUCE	CORRIENTES	20.X.68	20	103	LUMBRERAS	SALTA	9.XII.72
3	294	BARRA BONITA	MISIONES	20.IV.69	21	77	PERICO	JUJUY	10.XII.72
4	3	MONOGASTA	LA RIOJA	23.VI.69	22	163	MALARGÜE	MENDOZA	3.XI.73
5	30	EL BOLSÓN	RÍO NEGRO	5.X.69	23	131	BUTACO ABAJO	NEUQUÉN	4.XI.73
6	498	CAMPO WINTER	CHACO	12.XII.69	24	26	LA PAZ	ENTRE RÍOS	18.XII.73
7	138	SAN CARLOS	FORMOSA	14.XII.69	25	185	EL FORTIN	SANTA FE	19.XII.73
8	95	TELSEN	CHUBUT	30.V.70	26	91	MAIZALES	SANTA FE	20.XII.73
9	10	PIEDRA DEL	NEUQUÉN	31.V.70	27	287	ANZOATEGUI	LA PAMPA	10.VIII.74
10	143	EL TALA	SAN LUIS	27.XI.70	28	424	APIPE	CORRIENTES	21.XII.74
11	485	VILLA QUILLINZO	CÓRDOBA	28.XI.70	29	112	CHUCALEZNA	JUJUY	22.XII.77
12	394	LOS	CÓRDOBA	29.XI.70	30	371	AMPIMPA	TUCUMÁN	28.IV.78
13	119	PASO DE LAS	MENDOZA	7.IX.71	31	14	LOS CHAÑARITOS	CATAMARCA	29.IX.78
14	69	VILLA NUEVA	SAN JUAN	8.IX.71	32	137	VINAL POZO	SALTA	15.XII.78
15	75	EL SIMBOLAR	STGO. DEL ESTERO	12.XII.71	33	481	SANTO TOMÉ	CORRIENTES	29.VI.79
16	49	CHAÑAR POZO	STGO. DEL ESTERO	11.XII.71	34	58	GARUHAPE	MISIONES	7.IX.79
17	144	EL ABRA	CATAMARCA	12.XII.71	35	35	LAPACHO	CHACO	22.XII.79
18	103	LAGO RIVADAVIA	CHUBUT	23.IX.72	36	176	RIACHO NEGRO	FORMOSA	11.VII.80
					37	138	MASCAJIN	LA RIOJA	21.XI.80
					38	59	DERMEJO	SAN JUAN	20.XII.80
					39	44	GRAL. PACHECO	BUENOS AIRES	
					40	51	DAGUAL	SAN LUIS	
					41	116	CHAMAICO	LA PAMPA	
					42			CÓRDOBA	





**ASISTENCIA COMUNITARIA
DE FORD MOTOR ARGENTINA
Y SUS CONCESIONARIOS.**

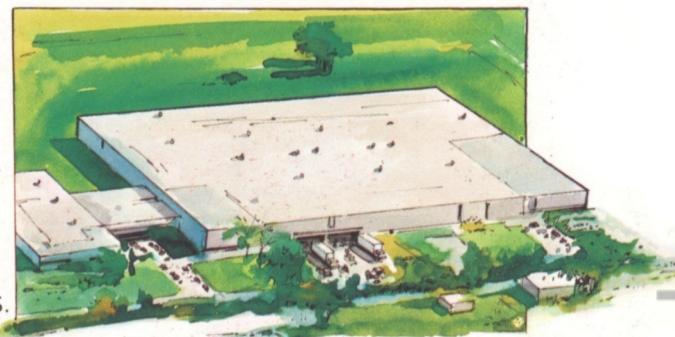


**MANTENGA
LA CONFIABILIDAD
DE SU FORD**

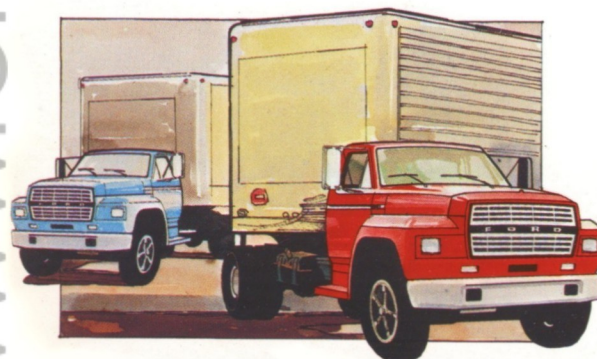




Proceso de pedidos
de repuestos
de Concesionarios
por medio de modernas computadoras.

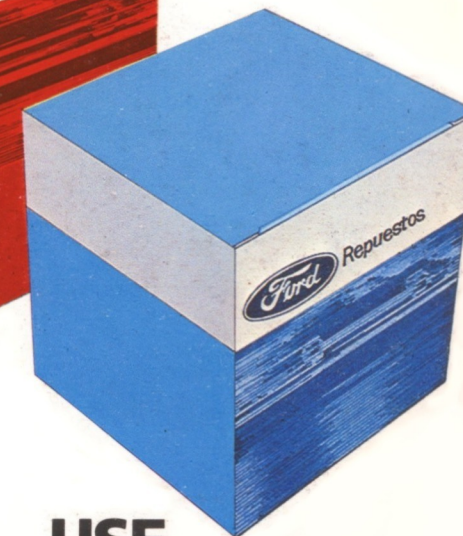


30.000 m²
de depósitos.



Servicio de
transporte
especializado y
exclusivo, directo
desde el Centro
Industrial Pacheco
a las
Concesionarias.

MANTENGA LA CONFIABILIDAD FORD



USE REPUESTOS LEGITIMOS



FORD y MOTORCRAFT
Son marcas registradas por Ford Motor Argentina S.A.





Ford Motor Argentina S.A.

Departamento de Servicio – 1/82
Industria Argentina

www.clubotaunus.com.ar