



# Motoz

Sin gastos extraordinarios

## Para viajar seguro, en vacaciones

Puede decirse que sin los viajes de vacaciones pocos españoles llegaríamos al recorrido medio actual por año de unos 10 ó 12 mil kilómetros. Cuando llegan las vacaciones para nosotros, arriba la época de mayor trabajo para nuestros motores. Si se trata de la temporada de verano el coche apenas tiene respiro. Tanto en marcha como en cualquier aparcamiento improvisado ha de sufrir los rigores del solsticio. En el primer caso es la temperatura del motor lo que debe vigilarse, aunque en estos momentos los motores están preparados para resistir temperaturas altísimas, con lo cual no sufren en absoluto, siempre que la refrigeración funcione como es debido. Únicamente por causas anormales llegan a producirse situaciones que requieran nuestros cuidados. Ya no ocurre aquello de tener que detenerse a mitad de la subida de una dura pendiente en un puerto para esperar que la brisa serrana hiciese bajar la alarmante temperatura de los órganos mecánicos. A todos los conductores veteranos nos ha ocurrido algo semejante. Por fortuna, hoy no ocurre, normalmente, si hemos tomado las precauciones elementales que aquí tratamos de señalar.

### CUIDADOS PREVIOS

Si el coche funciona bien, si no ha notado nada anormal últimamente, puede salir tranquilo de vacaciones. Basta que cumpla un pequeño programa de revisiones personales para que pueda ponerse en carretera sin escrúpulo ninguno. Hay meticulosos que recomiendan chequeos, revisiones y demás. Esto debe hacerse cuando falle algo, cuando tengamos dudas fundadas acerca del funcionamiento de cualquiera de sus órganos. Ni usted ni su familia se somete, de ordinario, a un chequeo ni revisión médica para salir de vacaciones. Si todo va bien, confían que el sol, el agua, el descanso, la distracción, el cambio de clima y de actividad, producirán beneficios al organismo. Para los coches hemos dicho que las cosas son de otra manera, pero tampoco el mayor ejercicio les perjudica. Bien refrigerados, lubricados y a punto, los motores agradecen la actividad. Nuestra única preocupación ha de ser no pasarlos de vueltas y vigilar las cosas de siempre.

### MEMORANDUM

A modo de memorandum, vamos a recordarle las cosas que ha de hacer antes de la partida.

Debe revisar: el nivel del agua de la batería; el nivel del líquido refrigerador; nivel del aceite del cárter, caja de cambios y diferencial; nivel del líquido de frenos; nivel del líquido limpiaparabrisas; estado de las bujías; estado de los platinos; estado y presión de los neumáticos; estado de los frenos.

### LIQUIDO REFRIGERADOR

Durante el verano puede usarse como refrigerante el agua del grifo, lo menos alcalina posible, o el líquido coloreado con propiedades anticongelantes y anticorrosivos que resulta imprescindible durante el invierno. Respecto a dicho líquido la única advertencia que cabe hacer es que no sobrepase los dos años de uso continuado. Si lo hemos usado ya

durante dicho lapso de tiempo o mayor, conviene cambiarlo.

Las pérdidas de líquido por evaporación normal resultan prácticamente nulas. De ordinario no hará falta reponer. Si hace falta puede llenarse simplemente con agua por encima del nivel mínimo marcado en el vaso de expansión. Si nos sobró líquido coloreado es mejor hacer con él las reposiciones. Conviene que revisemos también el estado de los manguitos, ya que si hay falta de estanqueidad en alguno de ellos o existen fugas podemos quedarnos "en seco" el día menos pensado, viéndonos obligados a reponer con excesiva frecuencia. De momento nos puede suceder que suba muchísimo la aguja de la temperatura y entonces tengamos que hacer frente al problema en plena carretera. La revisión inicial es una buena medida.

### AGUA DE LA BATERIA

El capítulo batería es muy simple en verano. Si la batería es nueva, no debemos preocuparnos más que de rellenar los elementos de la misma con agua destilada hasta el nivel marcado. Si no es nueva del todo, pero funciona bien, tampoco debemos preocuparnos, puesto que el verano es buena estación para las baterías, funcionan de maravilla y difícilmente nos presentarán problemas. Únicamente cabe reparar las conexiones por ver si están oxidadas, rotas en algún punto o sucias. Es interesante limpiarlas y ponerles grasa.

### ACEITE DEL CARTER

El aceite del cárter hay que renovarlo cada cinco mil kilómetros por lo menos, si usamos monogrado. Cada tres mil si venimos usando multigrado. En el primer caso, al llegar el verano es conveniente que mandemos rellenar con SAE-40. Si faltan algunos kilómetros para los cinco mil de uso se puede llegar a ellos y cambiar enseguida. Lo importante es que no iniciemos los viajes de vacaciones con aceite SAE-30 ó de invierno, que resultaría demasiado fluido para las temperaturas a que normalmente tenemos que someter el motor. El multigrado sirve para invierno y verano. Sólo nos hemos de ocupar del cambio cada tres mil kilómetros. Aquí es posible preguntar por qué no se puede utilizar siempre el multigrado o qué motivo existe para que unos usen el monogrado y otros el multigrado. La respuesta reside en las indicaciones del fabricante de cada coche. Conviene atenderse a lo que nos digan al respecto las marcas. Yo, particularmente, no aconsejaría cambiar a multigrado a quienes han venido usando siempre monogrado.

### CAJA Y GRUPO

La caja de cambios y el grupo diferencial llevan también una grasa especial lubricante que se debe cambiar cada diez mil kilómetros. Basta con prestar atención a este período y saber siempre cuándo hicimos el último cambio.

### FRENOS

El estado de los frenos resulta de gran importancia para nuestra seguridad y la de nuestros viajeros veraniegos. Lo primero que revisaremos será el líquido que sirve el circuito hidráulico. Debe tener el

nivel necesario y no haberse venido usando por un período superior a dos años, aproximadamente, más bien más que menos. Si el uso ha sido muy intenso puede haber perdido parte de sus cualidades y conviene cambiarlo, aunque su nivel sea correcto y no se hayan presentado fugas ni problema alguno al frenar.

Los coches actuales suelen llevar discos en las ruedas delanteras y tambor en las traseras. Con el uso se van desgastando las pastillas y las zapatas. El período es muy variable, según la forma de conducir. Hay quien "se come" pastillas, incluso discos, en diez mil kilómetros y a quienes le duran cincuenta mil o más. Lo importante es conocer su estado y cambiar las pastillas y zapatas a tiempo. Nosotros mismos o en nuestro taller de confianza podemos comprobar el espesor de discos y pastillas. Con el calor de las carreteras veraniegas el desgaste de los elementos es mucho más elevado que en época de uso normal, pudiéndose presentar el fenómeno del recalentamiento o "fadding". Cuanto más nuevos llevemos pastillas y forros, mejor, pero no debemos preocuparnos si los vamos cuidando normalmente y su espesor es tolerable.

### BUJIAS Y PLATINOS

Si las bujías llevan funcionando más de diez mil kilómetros conviene cambiarlas antes de iniciar el viaje para no tener problemas. Lo mismo digo respecto a los platinos o contactos del ruptor de corriente. Si llevan funcionando más de diez mil kilómetros también conviene su sustitución. Mientras no den señales de desfallecimiento en su trabajo y estén dentro del plazo indicado no hay que preocuparse. Lo mismo puede surgir una avería si los acabamos de cambiar como si llevan funcionando miles de kilómetros.

### ESTADO Y PRESION DE LOS NEUMATICOS

Los neumáticos es imprescindible que tengan más de dos centímetros de espesor en su dibujo y que estén inflados a la presión que marca el Manual, tanto los delanteros como los traseros. En todo

caso, nunca es aconsejable salir de vacaciones con neumáticos cuyo dibujo sea inferior a un milímetro. Si nos ha llegado el momento de cambiarlos, con lo que esta operación representa para el bolsillo, hay que hacerlo sin dilaciones. Es preferible gastar a tiempo que lamentarse luego. La presión del aire puede aumentarse dos décimas, teniendo en cuenta que viajaremos a tope de viajeros y equipajes y, normalmente, por buenas carreteras o autopistas.

### LIMPIAPARABRISAS

La bolsa o depósito del líquido limpiaparabrisas aconsejo que esté llena al salir. Debe utilizarse agua con detergente. La proporción puede ser de un 20 por cien de detergente, con objeto de que los cristales queden bien limpios al accionar las rasquetas. Sobre todo viajando por las regiones húmedas de España, el uso de los limpiaparabrisas resulta imprescindible incluso en pleno verano.

### LUCES

También es frecuente que los automovilistas lleven luces fundidas. Para evitar multas y viajar seguro durante la noche y entre niebla hay que llevar las luces en buen estado y los faros limpios. Por eso comprobaremos si funcionan todos, incluidos los intermitentes, sustituyendo enseguida las fundidas o reparando las posibles averías en conexiones, fusibles y demás.

### OTRAS ATENCIONES

No hablamos de amortiguadores, embragues, carburación, freno de mano, cuidados de limpieza externa ni de otros órganos del coche, puesto que hemos partido del supuesto de un cuidado normal durante todo el año. El auto debe mantenerse siempre a punto, ya que lo estamos utilizando continuamente. Los viajes de vacaciones no son, pues, cosa extraordinaria, sino parte de la vida del coche.

Luis P. CARBONELL  
(Fiel-Servicios Especiales Efe)

## Félix Arroyo Gómez

### CARPINTERIA METALICA y DE ALUMINIO

==== Estructuras Metálicas  
==== Instalaciones Ganaderas  
==== Tolvas - Silos - Elevadores  
==== Reparación de Maquinaria Agrícola  
==== Alambradas para fincas

Carretera Extremadura, Km. 121,800  
Teléfono 80 42 20

TALAVERA

## CLASES DE REPASO..!

- TURNOS DE VERANO: MAÑANA Y TARDE
- Comienzo del Cursillo INTENSIVO:

Lunes 4 de JULIO, 8 de la mañana

BUB, COU, MAGISTERIO, MAESTRIA

- PROFESORES LICENCIADOS y ESPECIALIZADOS

## en Ciencias y Letras

- REPASO de AREAS PENDIENTES E. G. B.

Los horarios más adecuados y precios a su alcance los tendrá en:

**Academia EXA** c/ Luis Jiménez, 5.  
Teléfonos 80 25 94 - 80 23 81