

Índice general

INFORMACIÓN GENERAL	
Información general	0A
Mantenimiento y lubricación	0B
CALEFACCIÓN Y ACONDICIONAMIENTO DE AIRE	
Calentador y ventilación	1A
Acondicionamiento de aire	1B
DIRECCIÓN, SUSPENSIÓN, RUEDAS Y NEUMÁTICOS	
Dirección, suspensión, ruedas y neumáticos	3
Alineación de las ruedas delanteras	3A
Sistema de servodirección (P/S)	3B1
Volante con colchón de aire y columna de la dirección	3C1
Suspensión delantera	3D
Suspensión trasera	3E
Ruedas y neumáticos	3F
EJE PROPULSOR Y EJE DE TRANSMISIÓN	
Eje de parier delantero / cojinete de eje, sello de aceite	4A2
Eje de transmisión	4B
SISTEMA DE FRENOS	
Frenos	5
Tubo / manguera / cilindro maestro de freno	5A
Freno delantero	5B
Freno trasero y de estacionamiento	5C
Sistema de frenos antibloqueo (ABS)	5E2
MOTOR	
Información general y diagnóstico (motor H27)	6-1
Mecánica del motor (motor H27)	6A2
Refrigeración del motor	6B
Combustible del motor	6C
Sistema de control del motor y de las emisiones (SFI para el motor H27)	6E2
Sistema de encendido (motor H27)	6F2
Sistema de arranque	6G
Sistema de carga	6H
Sistema de escape	6K

TRANSMISIÓN, EMBRAGUE Y DIFERENCIAL	
Transmisión manual	7A1
Transmisión automática	7B1
Embrague	7C1
Transferencia	7D
Diferencial (Delantero)	7E
Diferencial (Trasero)	7F
SISTEMA ELÉCTRICO	
Sistema eléctrico	8
Diagrama de cableado	8A
Sistema de alumbrado	8B
Instrumentos / Información del conductor	8C
Ventanas, espejos, seguridad y cerraduras	8D
Sistema de control de cruce	8E
Módulo de control del inmovilizador (Si está equipado)	8G
SERVICIO DE LA CARROCERÍA	
Servicio de la carrocería	9
SISTEMA DE SUJECCIÓN	
Sistema de sujeción	10
Cinturón de seguridad	10A
Sistema de colchón de aire	10B

0A	7A1
0B	7B1
	7C1
1A	7D
1B	7E
	7F
3	
3A	8
3B1	8A
3C1	8B
3D	8C
3E	8D
3F	8E
	8G
4A2	
4B	9
5	10
5A	10A
5B	10B
5C	
5E2	
6-1	
6A2	
6B	
6C	
6E2	
6F2	
6G	
6H	
6K	

NOTA:

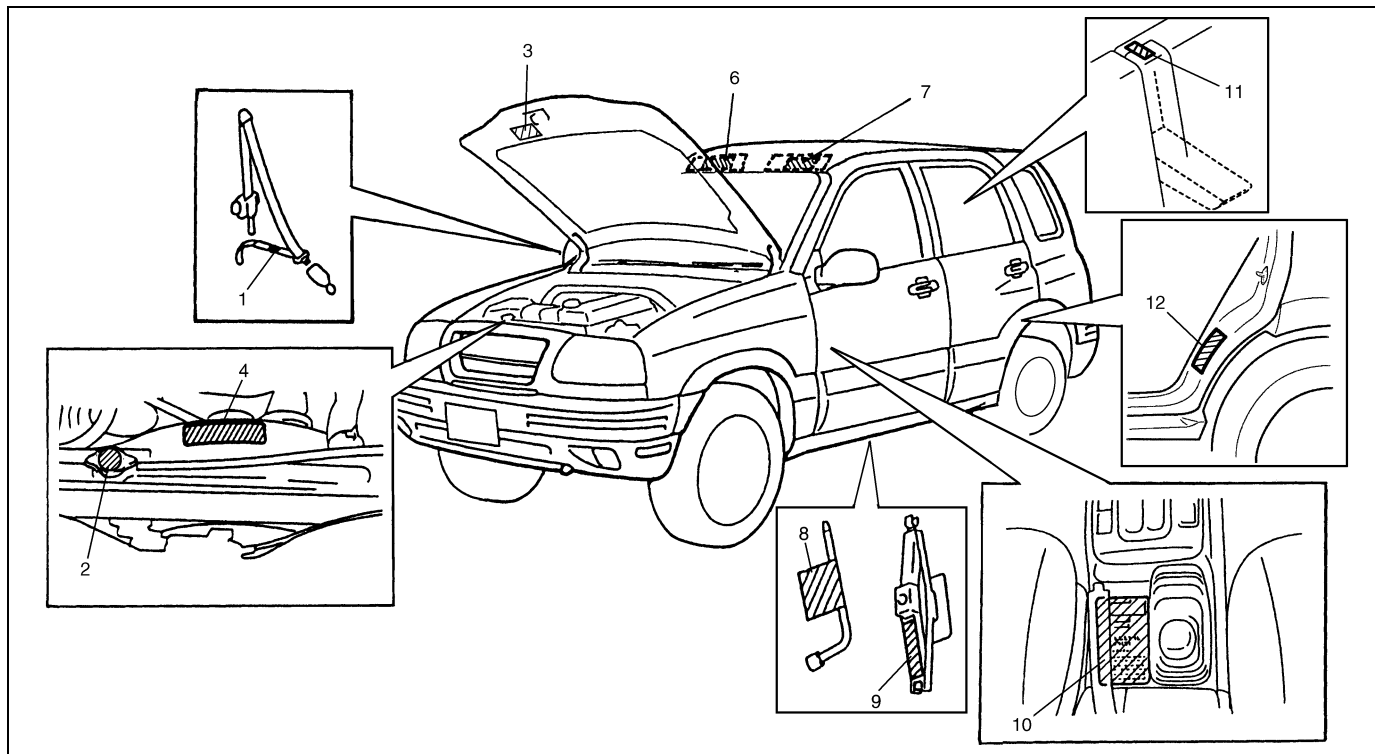
Para las secciones marcadas con tonalidad reticulada gris en la tabla anterior, refiérase a las mismas secciones de los Manuales relacionados, mencionado en el PREFACIO de este manual.

Etiquetas de advertencia, precaución, e información

La figura siguiente muestra las principales etiquetas -entre otras- que están fijadas en las piezas componentes del vehículo.

Cuando manipule y sirva piezas, refiérase a las instrucciones de ADVERTENCIA/PRECAUCIÓN impresas en las etiquetas.

Si cualquier etiqueta de ADVERTENCIA/PRECAUCIÓN está manchada o dañada, límpiela o cámbiela según sea necesario.

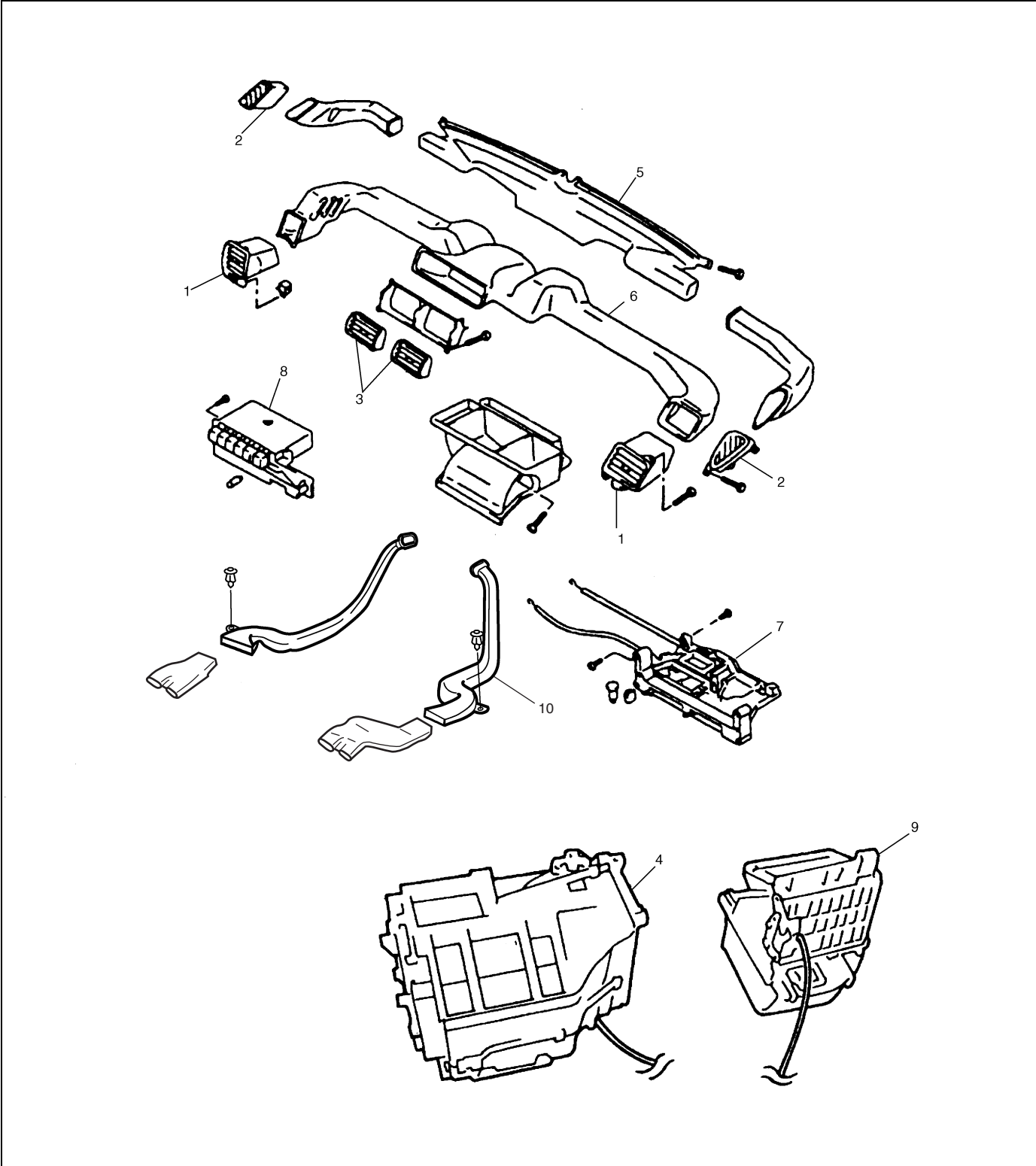


1. Etiqueta de pretensor del cinturón de seguridad del pasajero (si está equipado)	5. N/A	9. Etiqueta de instrucciones para la aplicación del gato
2. Etiqueta de tapa del radiador	6. Etiqueta de colchón de aire, en la visera solar	10. Etiqueta de transferencia (si está equipado)
3. Etiqueta de colchón de aire	7. Etiqueta de colchón de aire en la visera parasol (lado trasero) Etiqueta de colchón de aire y etiqueta de vehículo utilitario en la visera parasol (lado trasero)	11. Etiqueta de apoyabrazos, en la correa
4. Etiqueta del ventilador de enfriamiento del motor	8. Instrucciones para colocación del gato	12. Etiqueta de asiento (si está equipado)

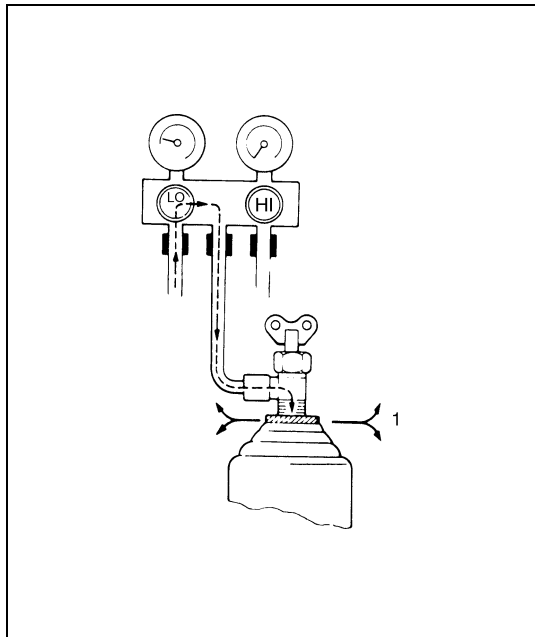
Descripción general

El calentador -que funciona con agua caliente, selecciona la entrada y salida del aire- está construido para proporcionar una ventilación siempre agradable mediante las salidas de aire del ventilador ubicada en la parte central y a ambos lados (izquierdo y derecho) del tablero de instrumentos, la salida de aire caliente ubicada en un lugar cerca de los pies, y mediante las salidas de aire del desempañador delantero localizadas a la derecha y a la izquierda, a lo largo del parabrisas.

El calentador y ventilación están constituidos por las piezas siguientes.

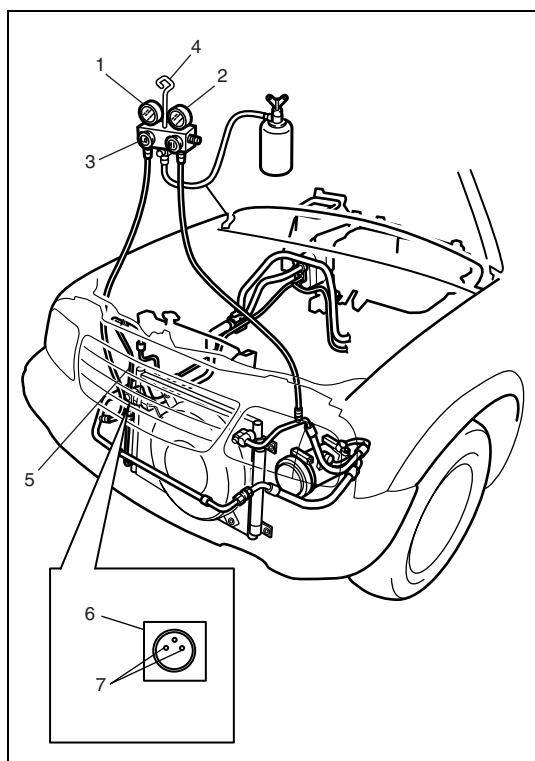


1. Salida lateral del ventilador	4. Unidad de calentador	7. Conjunto de la palanca de control del calentador	10. Conducto trasero
2. Salida lateral del desempañador	5. Conducto del desempañador	8. Interruptor de control del modo de calentador	
3. Salida central del ventilador	6. Conducto de ventilador	9. Unidad del soplador	



- c) Purgue todo el aire de la manguera central de carga. Cuando utilice la válvula roscada de derivación del contenedor de refrigerante, aplique el procedimiento siguiente para purgar el aire.
- Apriete completamente, una vez, la válvula roscada de derivación del recipiente de refrigerante, y enseguida afloje (abra) ligeramente la tuerca plana.
 - Abra un poco la válvula del lado de presión baja, del conjunto de medidor de colector.
 - En cuanto llegue el refrigerante, emitiendo “un sonido silbante” por la holgura que hay entre el recipiente del refrigerante y la válvula roscada de derivación, apriete la tuerca plana y también la válvula del lado de baja presión del medidor del colector.
 - Gire la palomilla de la válvula roscada de derivación -en el sentido de las agujas del reloj- de manera que su aguja se atornille en el recipiente nuevo y así perfore un orificio para el flujo del refrigerante.

1. “Silbido”



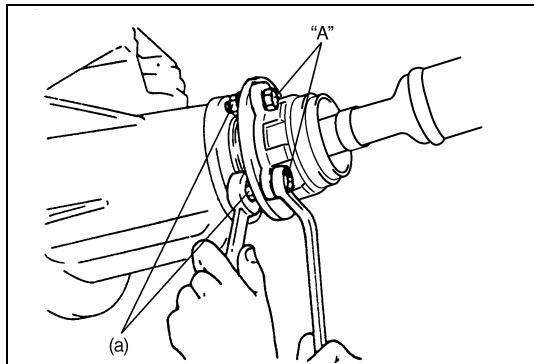
- 8) Después de que el sistema haya sido cargado con la cantidad especificada de refrigerante, o cuando el medidor (1) de baja presión y el medidor (2) de alta presión hayan indicado cantidad especificada siguiente, cierre la válvula (3) del lado de baja presión en el conjunto (4) de medidor del colector. Si está equipado, en este momento mire por mirilla (6) de vidrio del tubo (5) de salida del condensador, y compruebe que no hay burbujas (7) en él, lo que indica que el sistema está cargado completamente.

Medidor de baja presión cuando cargado con la cantidad especificada :

200 – 300 kPa (2 – 3 kg/cm²), aproximadamente
(A la temperatura de 30 – 35 °C, de la entrada del A/C)

Medidor de alta presión cuando cargado con la cantidad especificada :

1.370 –1.670 kPa (14 – 17 kg/cm²), aproximadamente
(A la temperatura de 30 – 35 °C, de la entrada del A/C)



- 5) Aplique producto bloqueador a las roscas del perno de la brida del eje de transmisión, si es reutilizado. Instale el eje de transmisión en la brida de unión alineando las marcas de coincidencia y apretando los pernos o tuercas de brida, al par de apriete especificado.

“A” : Producto de sellado n° 99000-32110

Par de apriete

Tuerca de eje de transmisión (a) :
60 N·m (6,0 kg·m)

Especificaciones de pares de apriete

Piezas de sujeción	Par de apriete		
	N·m	kg·m	lb·ft
Tuerca de amortiguador	29	2,9	21,0
Tuerca inferior de amortiguador	85	8,5	61,5
Perno y tuerca de barra inferior	100	10,0	72,5
Perno y tuerca de barra superior	100	10,0	72,5
Perno de barra lateral	100	10,0	72,5
Perno de portadiferencial	55	5,5	40,0
Perno de eje de transmisión	60	6,0	43,5
Tuerca abocinada de tubo de freno	16	1,6	11,5
Tuerca de retén de cojinete	50	5,0	36,5
Tapones del llenador de aceite y de drenaje (tapón de llenador) del engranaje de diferencial.	50	5,0	36,5
Tapones del llenador de aceite y de drenaje (tapón de drenaje) del engranaje de diferencial	27	2,7	16,0
Tuerca de rueda	100	10,0	72,5
Perno del sensor de velocidad de rueda	21	2,1	15,5

Materiales necesarios de servicio

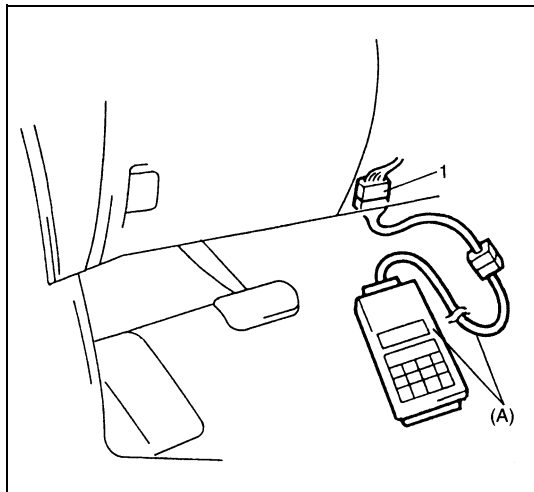
Material	Producto SUZUKI Recomendado (número de pieza)	Uso
Grasa de litio	SUZUKI SUPER GREASE A (99000-25010)	• Labios de sello de aceite
Fluido de frenos	DOT 3	• Depósito de reserva de fluido de frenos
Agente de sellado	SUZUKI BOND NO. 1215 (99000-31110)	• Sello de unión de eje y plato portafreno • Sello de unión de retén de cojinete y de plato portafreno • Junta de unión de portadiferencial y caja de eje • Tapón de drenaje • Superficies de contacto de sello de aceite y caja de eje
Aceite de engranajes	Para información sobre el aceite de engranajes, refiérase a la sección 7F	• Engranaje de diferencial (caja de puente trasero)
Producto de bloqueo de roscas	THREAD LOCK CEMENT SUPER 1322 (99000-32110)	• Pernos de brida de eje de transmisión trasero

Servicio en el vehículo

Precauciones

Cuando los conectores están conectados al conjunto de unidad hidráulica/módulo de control del ABS, no desconecte los conectores de los sensores y coloque el interruptor de encendido en la posición ON. Entonces el DTC será fijado en el módulo de control del ABS.

Comprobación del funcionamiento de la unidad hidráulica del ABS (Utilizando el instrumento de exploración SUZUKI)



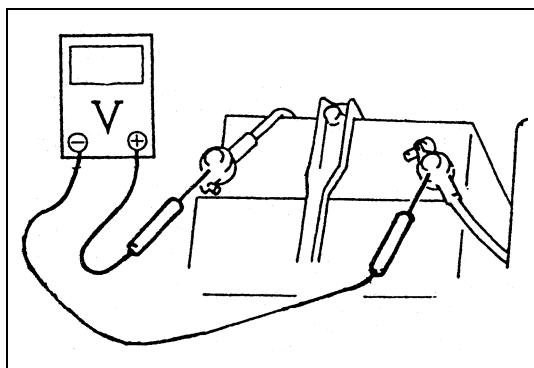
- 1) Conecte el instrumento de exploración SUZUKI al conector de enlace de datos (DLC), con el interruptor de encendido colocado en la posición OFF.

Herramienta especial

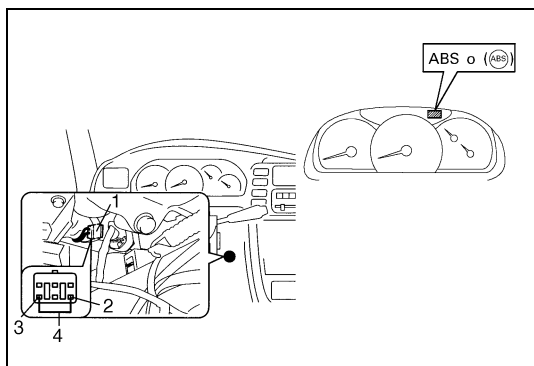
(A) : Instrumento de exploración SUZUKI

- 2) Gire el interruptor de encendido a la posición ON y compruebe el funcionamiento del actuador aplicando la "PRUEBA DE CONTROL HIDRÁULICO", en el modo de ("MISC. TEST (Pruebas misceláneas)") del instrumento de exploración SUZUKI.

Comprobación del funcionamiento de la unidad hidráulica del ABS (Sin utilizar el instrumento de exploración SUZUKI)



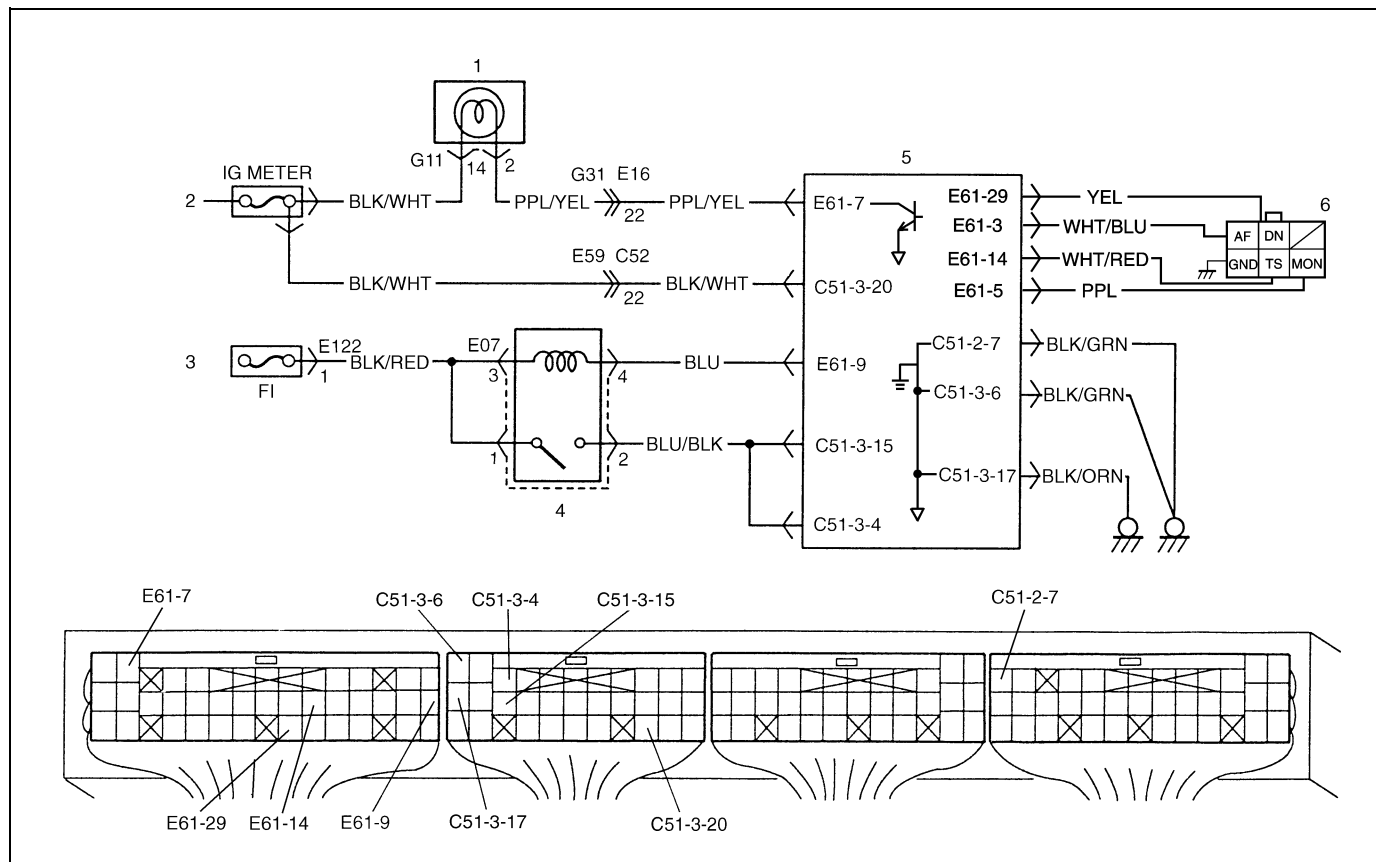
- 1) Compruebe que el sistema básico de frenos -que no sea el ABS- está en buenas condiciones.
- 2) Compruebe que la tensión de la batería es 11 V, o superior.
- 3) Mediante la luz de advertencia del "ABS", compruebe que no se detecta anomalía en el ABS. Refiérase a "COMPROBACIÓN DE CÓDIGO DE DIAGNÓSTICO (DTC)", en esta sección.
- 4) Levante el vehículo.
- 5) Coloque la transmisión en punto muerto y afloje el freno de estacionamiento.
- 6) Gire gradualmente cada rueda, con la mano, para verificar si hay roce de frenos. Si hay roce y arrastre de frenos, corrija.



- 7) Con el terminal del interruptor de diagnóstico (2) del conector de diagnóstico (1) conectado a terminal (3) de masa mediante el cable de servicio (4), gire el interruptor de encendido a la posición ON y compruebe si luz de advertencia "ABS" indica un DTC normal (DTC 12), de acuerdo con la "TABLA DE CÓDIGOS DE DIAGNÓSTICO (DTC)" de esta sección.
- 8) Coloque el interruptor de encendido en la posición OFF.

Tabla A-1 Comprobación del circuito de la luz indicadora de mal funcionamiento – La luz indicadora no se enciende con el interruptor de encendido en la posición ON (Pero con el motor parado)

DIAGRAMA DE CABLEADO



1.	Luz de MIL
2.	Al interruptor de encendido
3.	Fusible principal
4.	Relé principal
5.	ECM (PCM)
6.	Conector de verificación (si está equipado)

DESCRIPCIÓN DEL CIRCUITO

Cuando el interruptor de encendido es colocado en la posición ON, el módulo de ECM coloca el relé principal en la posición ON (punto de contacto, cerrado). Enseguida, el módulo de ECM alimentado con la corriente principal, enciende la luz indicadora de mal funcionamiento (MIL). Cuando el motor comienza a funcionar y no se detecta un desperfecto de funcionamiento en el sistema, la luz indicadora MIL se apaga, pero si se detecta un desperfecto, la luz indicadora MIL permanece encendida aunque el motor esté funcionando.

COMPROBACIÓN

Paso	Operación	Sí	No
1	Comprobación del suministro de corriente eléctrica a la luz de MIL : 1) Coloque el interruptor de encendido en la posición ON. ¿Se encienden en el indicador combinado otras luces de indicador/advertencia?	Vaya al paso 2.	Fusible "IG METER", fundido; fusible principal fundido; mal funcionamiento del interruptor de encendido; circuito "BLK/WHT" entre el fusible "IG METER" y el indicador combinado; o conexión mala del acoplador en el indicador combinado.

PROCEDIMIENTO DE CONFIRMACIÓN DEL DTC

ADVERTENCIA:

- Cuando efectúe una prueba de carretera, elija un lugar donde no haya tráfico o riesgo de accidentes de tráfico, y actúe con mucho cuidado para así evitar cualquier accidente.
- La prueba de carretera debe ser efectuada -en una carretera plana horizontal- por 2 personas: un conductor y un encargado de la prueba.

NOTA:

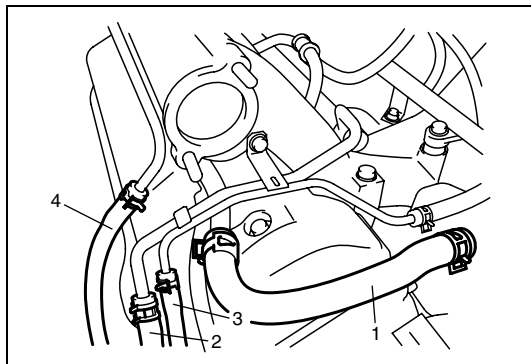
Compruebe para asegurarse de que se satisfacen las condiciones siguientes cuando se aplica el “PROCEDIMIENTO DE CONFIRMACIÓN DE DTC”.

- Temperatura del aire de admisión : – 8°C o mayor
- Temperatura del refrigerante del motor : – 8 – 110°C
- Altitud (presión barométrica) : 2.400 m o menos (560 mmHg, 75 kPa, o más)

- 1) Conecte el instrumento de exploración al DLC, con el interruptor de encendido colocado en la posición OFF.
- 2) Coloque el interruptor de encendido en la posición ON, y utilizando el instrumento de exploración borre el DTC, los DTC pendientes y los datos de imagen congelada.
- 3) Aumente la velocidad del vehículo a 80 – 90 km/h.
- 4) Conduzca el vehículo a esa velocidad durante 5 minutos, o más (en este paso, la abertura de la mariposa de gases se mantiene constante).
- 5) Detenga el vehículo y empleando el instrumento de exploración compruebe si hay DTC pendiente. Si no hay DTC pendiente, utilice el instrumento de exploración y compruebe si la prueba de verificación del catalizador ha sido completada. Si en ambas comprobaciones anteriores la comprobación es negativa (es decir, no hay DTC pendiente y no se ha completado la prueba de verificación del catalizador), compruebe la condición del vehículo (ambiental) y repita los pasos 3) a 5).

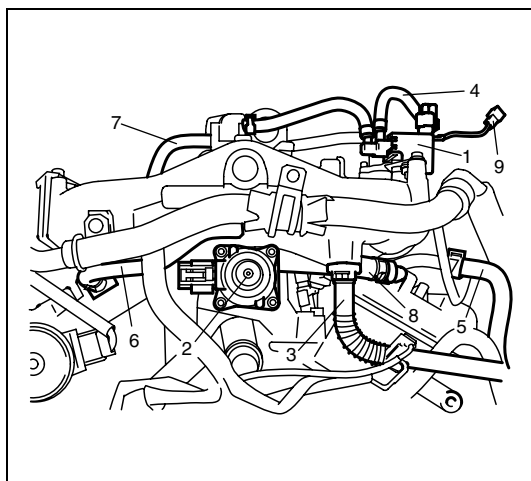
LOCALIZACIÓN Y REPARACIÓN DE AVERÍAS

Paso	Operación	Sí	No
1	¿Se aplicó la “TABLA DE FLUJO DE DIAGNÓSTICO DEL MOTOR”?	Vaya al paso 2.	Vaya a la “TABLA DE FLUJO DE DIAGNÓSTICO DEL MOTOR”, en esta sección.
2	Inspección visual del sistema de escape : 1) Compruebe si en el sistema de escape hay fugas, conexiones flojas, y daños. ¿Está en buenas condiciones?	Vaya al paso 3.	Repare o reemplace.
3	Comprobación de la tensión de salida del HO2S-2 : 1) Compruebe la tensión de salida del HO2S-2. Refiérase al paso 2 de la Tabla de flujo de diagnóstico del DTC P0136. ¿Es satisfactorio el resultado de la comprobación?	Reemplace el convertidor catalítico de tres vías calentado.	Compruebe si los cables “RED/BLK” y “GRY/YEL”, están abiertos y cortocircuitados, y verifique el estado de las conexiones. Si los cables y las conexiones están conformes, reemplace el HO2S-2.



- 6) Conecte las mangueras del calentador, del recipiente de EVAP, de alimentación de combustible y de retorno de combustible.

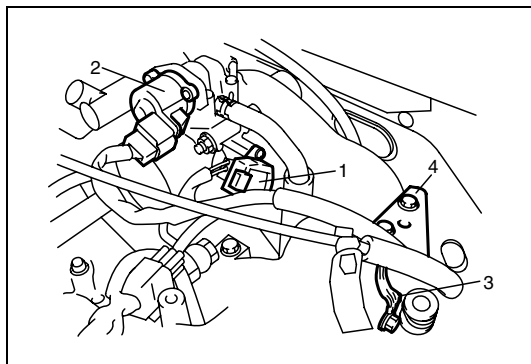
1. Manguera del calentador
2. Manguera de alimentación de combustible
3. Manguera de retorno de combustible
4. Manguera de recipiente de EVAP



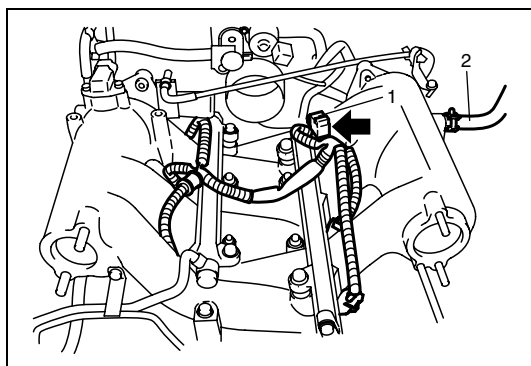
- 7) Instale el tubo de EGR, con una junta nueva.
 8) Conecte las mangueras de la válvula de purga del recipiente de EVAP y del calentador.
 9) Conecte las mangueras de PCV, de la ventilación y del agua.

1. Válvula de purga del recipiente de EVAP	6. Manguera de PCV
2. Válvula de EGR	7. Manguera del agua
3. Tubo de EGR	8. Manguera de ventilación
4. Manguera de válvula de purga del recipiente de EVAP	9. Acoplador del terminal a masa
5. Manguera del calentador	

- 10) Conecte los acopladores del sensor de presión absoluta del colector (MAP), válvula de purga del recipiente de EVAP, y válvula de EGR.
 Fije el mazo de cables con abrazaderas.



- 11) Instale el soporte (4) de fijación en el captador de admisión.
 12) Conecte el terminal (3) a masa al captador de admisión.
 13) Conecte los acopladores del sensor (1) de TP y de la válvula (2) de IAC.

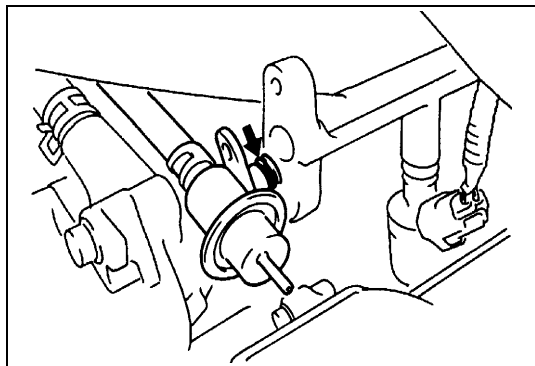


- 14) Conecte la manguera (2) del reforzador de freno, en el colector de admisión.
 15) Conecte el acoplador del cable (1) de inyector.

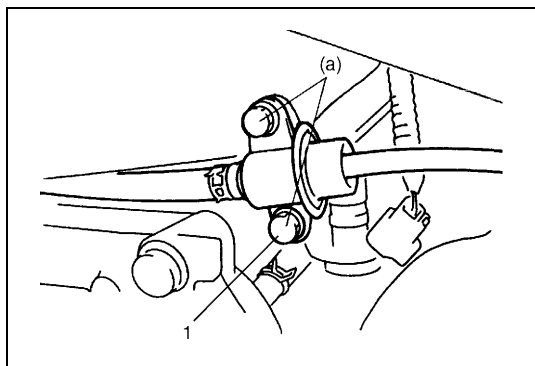


INSTALACIÓN

Para la instalación, invierta el procedimiento de desmontaje, teniendo en consideración los puntos siguientes.



- Utilice juntas tóricas nuevas.
- Aplique una capa fina de gasolina a la junta tórica, para facilitar la instalación.



- Apriete los pernos (1) del regulador de presión de combustible, al par de apriete especificado.

Par de apriete

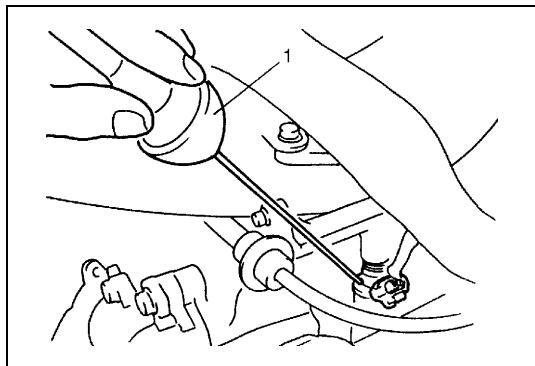
Perno del regulador de presión de combustible

(a) : 10 N·m (1,0 kg-m)

- Con el motor en la posición "OFF" y el interruptor de encendido en la posición "ON", compruebe si hay fugas de combustible alrededor de la conexión de la tubería de combustible.

Inyector de combustible

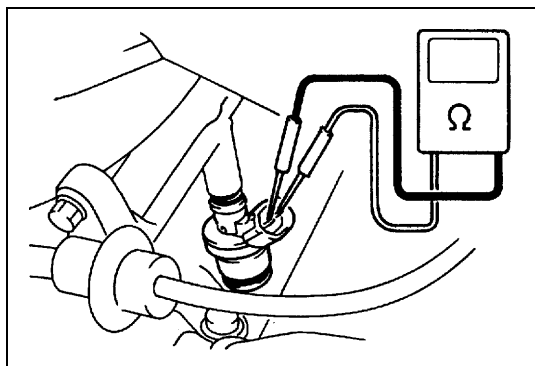
INSPECCIÓN EN EL VEHÍCULO



- 1) Utilice un estetoscopio (1) -o algo semejante- y compruebe el sonido de funcionamiento de inyector, cuando el motor está funcionando o arrancando.

El ciclo del sonido de funcionamiento debe variar de acuerdo con el régimen del motor.

Si no se oye sonido alguno, o si se oyen sonidos inusuales, compruebe el circuito del inyector (cable o acoplador), o el inyector.



- 2) Desconecte el conector del inyector, conecte el ohmímetro entre los terminales del inyector y compruebe la resistencia. Si la resistencia está fuera de las especificaciones, reemplace.

Resistencia de inyector de combustible :

14,2 – 14,8 Ω (a 20°C)

- 3) Conecte firmemente el conector al inyector.

Descripción general

Elemento		Especificaciones	
Convertidor de par	Tipo	3 elementos, 1 paso, tipo 2 fases (con mecanismo [enclavamiento] de TCC)	
	Relación de par de calado	2,0	
Bomba de aceite	Tipo	Bomba de aceite de tipo trocoidal	
	Sistema propulsor	Propulsada por el motor	
Mecanismo de cambio de engranaje	Tipo	4 pasos de avance, 1 paso de marcha atrás, tipo engranaje planetario	
	Posición de cambio	Posición "P"	Engranaje en punto muerto, eje de salida fijado, se puede hacer arrancar el motor
		Posición "R"	Marcha atrás
		Posición "N"	Engranaje en punto muerto, se puede hacer arrancar el motor
		Posición "D" (O/D en ON)	Avance en 1ª ↔ 2ª ↔ 3ª ↔ 4ª (O/D) cambio automático de engranaje
		Posición "D" (O/D en OFF)	Avance en 1ª ↔ 2ª ↔ 3ª cambio automático de engranaje
		Posición "2"	(Modo Normal) Avance en 1ª ↔ 2ª ← 3ª, cambio automático de engranaje (Modo Potencia) Avance en 2ª ← 3ª, cambio automático de engranaje, y queda fijada en el engranaje de 2ª
		Posición "L"	Avance en reducción, 1ª ← 2ª ← 3ª, y queda fijada en engranaje de 1ª
	Relación de engranajes	1ª (engranaje bajo)	2,826
		2ª (engranaje de segunda)	1,493
		3ª (engranaje superior)	1,000
		4ª (engranaje de sobremarcha)	0,689
		Marcha atrás (engranaje de marcha atrás)	2,703
	Elementos de control		Embrague húmedo de tipo multidiscos ... 3 conjuntos Freno húmedo de tipo multidiscos ... 4 conjuntos Embrague unidireccional ... 3 conjuntos
	Transferencia		Hi (Alta) : 1,000 Lo (Baja) : 1,816 (Modelo 4WD, solamente)
	Relación de reducción de engranaje final (Diferencial)		5,125
Lubricación	Sistema de lubricación		Sistema de alimentación forzada mediante presión de la bomba de aceite
Refrigeración	Sistema de refrigeración		Refrigeración asistida por radiador (enfriado por agua)
Fluido empleado		Un producto equivalente de DEXRON®III	

Tabla B-2 : Comprobación del circuito de la luz “O/D en OFF” (La luz “O/D en OFF” permanece encendida)

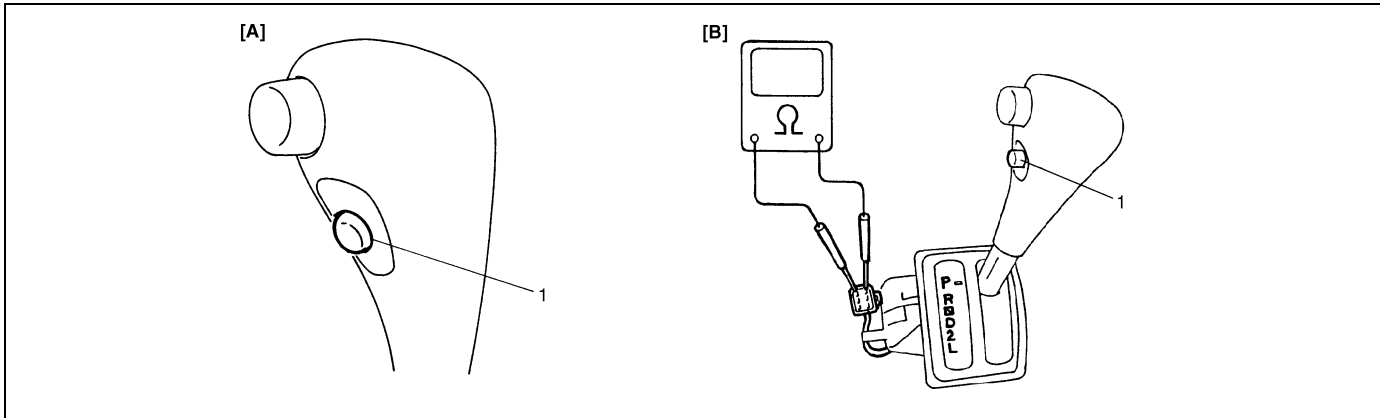
DIAGRAMA DE CABLEADO

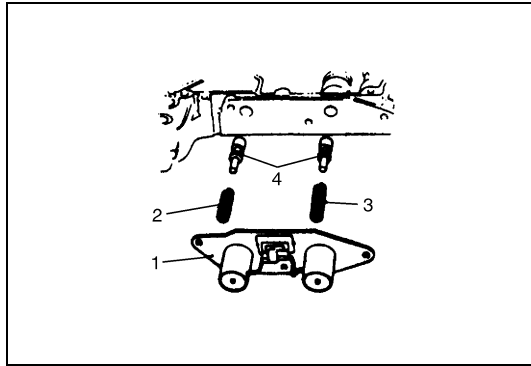
Refiérase a “TABLA B-1”, en esta sección.

LOCALIZACIÓN Y REPARACIÓN DE AVERÍAS

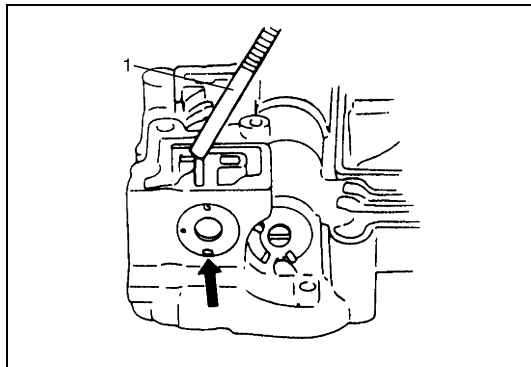
Paso	Operación	Sí	No
1	Estado del interruptor de corte de O/D. Presione el botón (1) del interruptor de corte de O/D. ¿Permanece encendida la luz de “O/D en OFF”?	Vaya al paso 2.	El sistema está en buenas condiciones.
2	Compruebe si en el circuito de la bombilla hay cortocircuito. 1) Coloque el interruptor de encendido en la posición OFF y desconecte los conectores del módulo de PCM. 2) Coloque el interruptor de encendido en la posición ON. ¿Permanece encendida la luz de “O/D en OFF”?	Circuito del cable “WHT/PPL”, cortocircuitado a masa.	Vaya al paso 3.
3	Compruebe el circuito del interruptor de corte de O/D. 1) Mida la resistencia entre el terminal E61-33 del conector desconectado del PCM y la masa a carrocería, con el botón (1) interruptor de corte de O/D, soltado. ¿Se indica continuidad?	Vaya al paso 4.	Compruebe si el circuito de masa del módulo de PCM está abierto. Si el circuito está conforme, reemplace por un módulo de PCM, en buen estado, y vuelva a comprobar.
4	Compruebe el funcionamiento del interruptor de corte de O/D. 1) Desmonte la caja de la consola. 2) Desconecte el conector del interruptor de corte de O/D. 3) Compruebe la continuidad entre los terminales del interruptor, en cada una de las condiciones indicadas a continuación. Funcionamiento del interruptor de corte de O/D Con el botón (1) de interruptor de corte de O/D soltado : No hay continuidad Con el botón (1) de interruptor de corte de O/D presionado : Continuidad ¿Es satisfactorio el resultado de la comprobación?	Circuito del cable “YEL/RED”, cortocircuitado a masa.	Reemplace el interruptor de corte de O/D.

[A] para el paso 1 / [B] para el paso 4

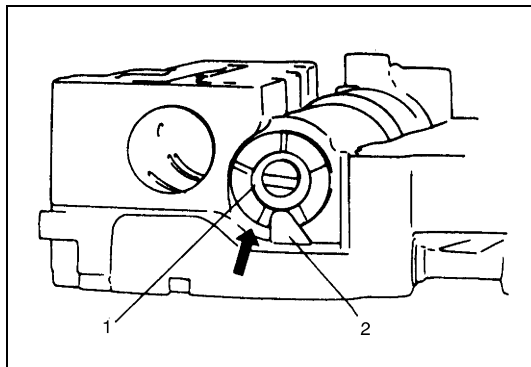




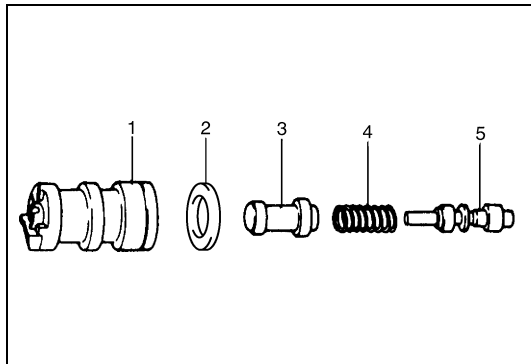
- 6) Después de desmontar las válvulas solenoides de cambio (A y B) (1), desmonte la junta de válvula solenoide, el muelle (2) de válvula de marcha por inercia baja, el muelle (3) de válvula de modulador de marcha por inercia inter, y 2 válvulas (4) de modulador de marcha por inercia intermedia.



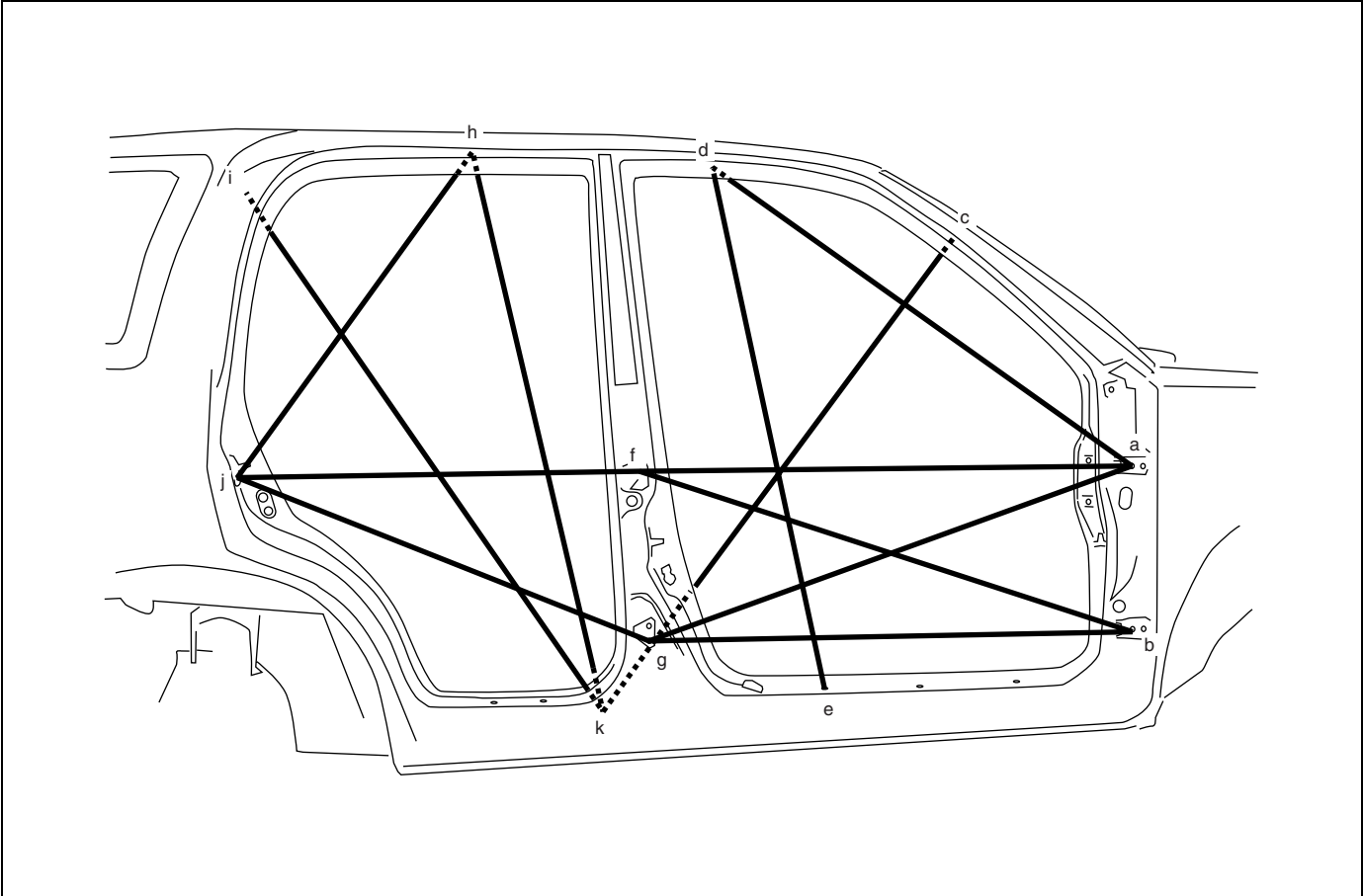
- 7) Presione con el dedo el manguito de control (enclavamiento) de TCC, y utilizando el imán (1) desmonte el pasador de localización, y enseguida desmonte el manguito de control (enclavamiento) de TCC, la válvula de control (enclavamiento de TCC, y el muelle de la válvula de control (enclavamiento) de TCC.



- 8) Compruebe el paso del manguito (1) de la válvula de regulador primario (cuántos pasos bajo su punta) que contacta el retén (2) del manguito de la válvula de regulador primario.



- 9) Presione con el dedo el manguito (1) de la válvula de regulador primario, y utilizando el imán desmonte el retén del manguito de la válvula de regulador primario. Enseguida, desmonte el manguito (1) de la válvula de regulador primario, espaciador (2), émbolo (3) de la válvula de regulador primario, muelle (4) de la válvula de regulador primario, y la válvula (5) de regulador primario.



a. Orificio en la parte trasera de la bisagra superior de puerta delantera	g. Orificio en la parte inferior de la bisagra inferior de puerta trasera
b. Orificio en la parte trasera de la bisagra inferior de puerta delantera	h. Orificio de instalación de asa delantera auxiliar
c. Orificio de clip de instalación de guarnición	i. Orificio de instalación de guarnición
d. Orificio de gálibo $\phi 7$	j. Orificio de instalación de la sección inferior del seguro de puerta
e. Orificio de instalación de la placa protectora (extremo trasero)	k. Orificio de instalación exterior de cinturón de seguridad delantero
f. Orificio en la parte superior de la bisagra superior de puerta trasera	

Distancia de orificio a orificio :

a – d : 1.155 mm	b – g : 1.140 mm	g – j : 1.082 mm
a – f : 1.046 mm	c – k : 1.245 mm	h – j : 879 mm
a – g : 1.090 mm	d – e : 1.174 mm	h – k : 1.282 mm
b – f : 1.120 mm	f – j : 1.029 mm	i – k : 1.435 mm