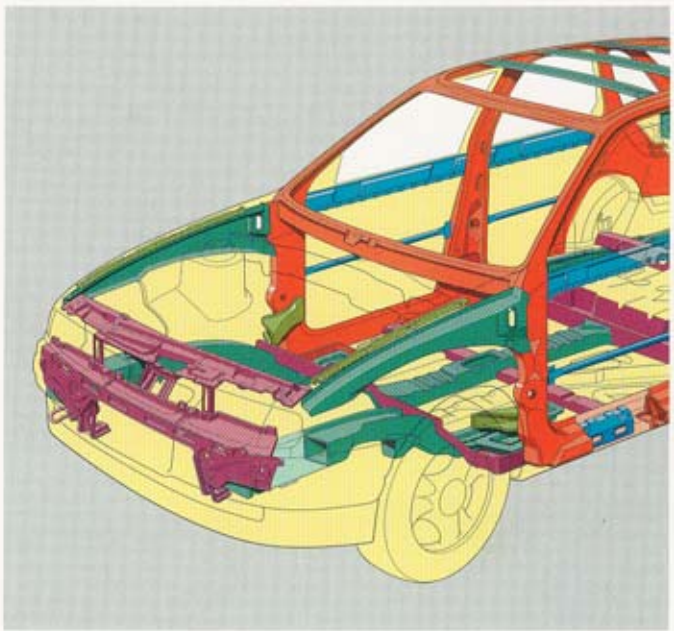
SEAT

Post-Venta

Carrosserie Ibiza 93



Cahier didactique nº 22

FORMACION POST-VENTA

Ibiza 93

L'Ibiza constitue une révolution d'avant-garde par rapport à son modèle précurseur pour fournir une solution aux performances que l'on exige de la voiture d'aujourd'hui :

- la protection de l'environnement;
- une motorisation vaste et excellente;
- un espace disponible généreux et confortable;
- une conduite aisée grâce à sa conception fonctionnelle et ergonomique;
- une réalisation fondée sur des critères de sécurité.

INDEX

INTRODUCTION.....4-5

COTES DE LA CARROSSERIE.....6-11

PROTECTIONS.....12-18

SECURITE.....19

GLACES.....20-22

REVETEMENTS.....23-29

CONTROLE DE COTES.....30-31

ECLATE.....32-33

TECHNIQUE D'UNION.....34

Consulter les instructions exactes pour la réparation au manuel de réparations Ibiza 93 correspondant.

INTRODUCTION

EQUIPEMENT SERIE

(SUIVANT LES DEGRES DE FINISSAGE)

- Fermeture centralisée.
- Lève-glace électrique.
- Eclairage intérieur à déconnexion retardée.
- Ceintures de sécurité à réglage en hauteur.
- Essuie-glace à réglage d'intervalles.
- Siège à réglage en hauteur.
- Tachymètre électronique.
- Servodirection
- Analyser multifonctionnel à indicateur d'intervalle de services.
- etc..

DEGRES DE FINISSAGE

(5 DEGRES D'EQUIPEMENT)

- CL à équipement standard.
- CLX à equipement confort.
- GLX à équipement de luxe.
- GTI à équipement sport.
- GTI 16V à équipement grand sport.

EQUIPEMENTS OPTIONNELS

(ENTRE AUTRES :)

- Air conditionné.
- Sièges chauffants.
- Rétroviseurs extérieurs à réglage électrique et chauffage.
- Réglage électrique des phares.
- Toit ouvrant = (toit solaire).
- Boîte de vitesses automatique.

MOTEURS

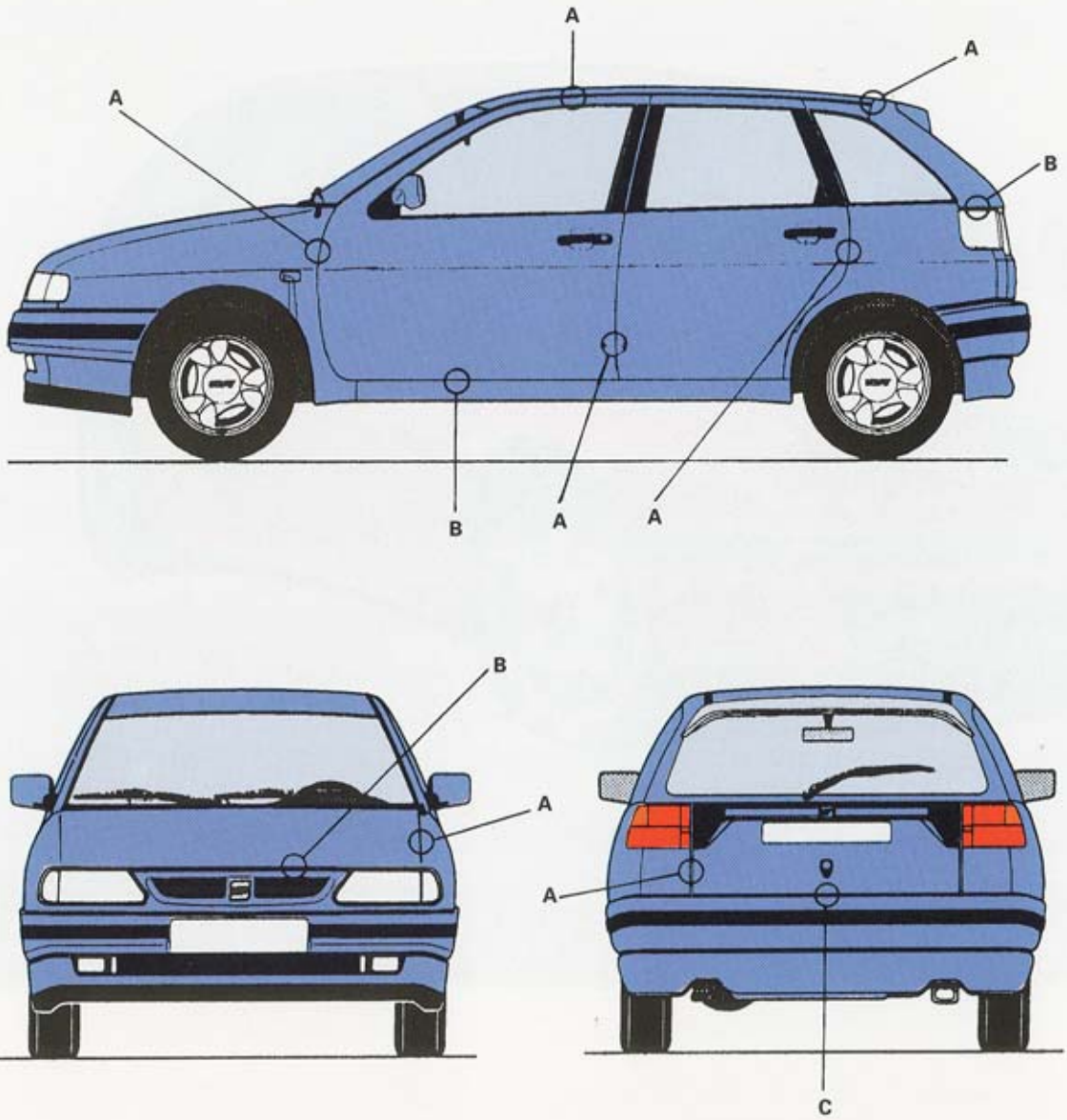
LETTRES DISTINCTIVES	AAU	AAV	2G	ABU	ABS	2E	-	1Y	AAZ
CYLINDREE (en litres)	1'05	1'3	1'3	1'6	1'8	2'0	1'8	1'9	1'9
PUISSANCE en kW (CV)	33 (45)	40 (54)	33 (45)	55 (75)	66 (90)	85 (115)	95 (129)	47 (55)	55 (75)
SYSTEME D'ALIMENTATION	Mono-motronic		Carburateur	Mono-motronic		Digifant	Digifant	Diesel	Turbodiesel
EPURATION DE GAZ D'ECHAPPEMENT	Catalyseur réglé			Catalyseur réglé				Catalyseur	Catalyseur

COTES DE LA CARROSSERIE

COTES D'AJUSTAGE DE PIECES MOBILES

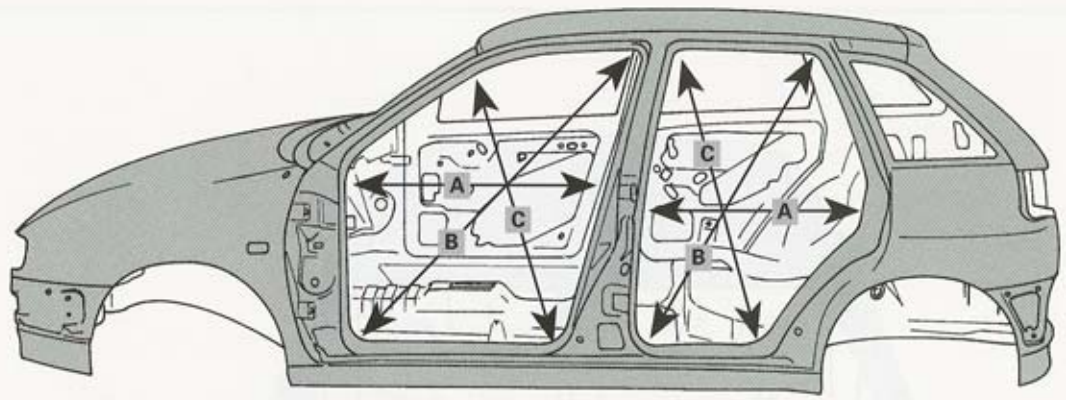
Pour ajuster les pièces mobiles de la carrosserie (en montant ou en démontant n'importe laquelle de celles-ci), il est important de laisser dans les cotes établies l'affleurement et les espaces libres entre les pièces pour maintenir le niveau aérodynamique (Cx = 032) et ne pas entraîner des conséquences comme les suivantes :

- l'augmentation des bruits provoqués par le vent pendant la marche;
- l'augmentation de la résistance aérodynamique et, partant, de la consommation de carburant;
- le risque de manques d'étanchéité.



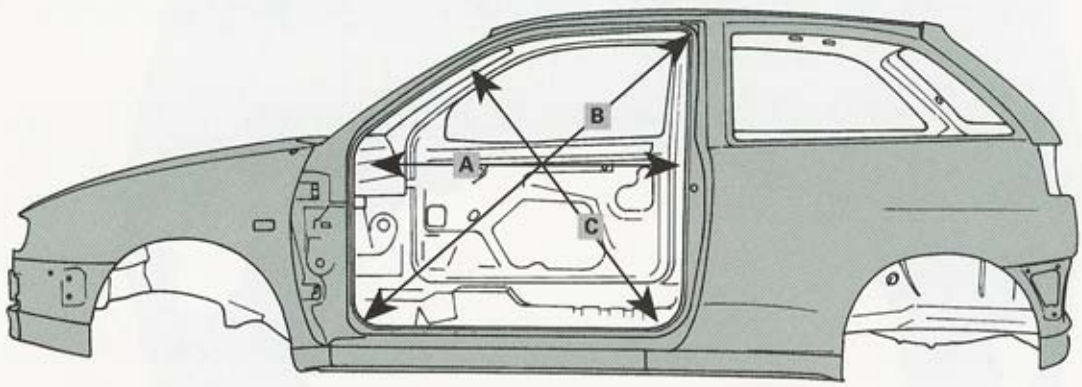
A= 4 ±1 interstice des portières, du hayon et du capot.
B= 7 ±1 interstice entre portières et talonnière, capot et calandre.
C= 8 ± 1interstice entre hayon et pare-chocs.

MESURES DES BAIES DE PORTIERES



IBIZA A 4 PORTIERES

PORTIERE AVANT	PORTIERE ARRIERE
A= 930 mm.	A= 795 mm.
B= 1397 mm.	B= 1148 mm.
C= 985 mm.	C= 1045 mm.

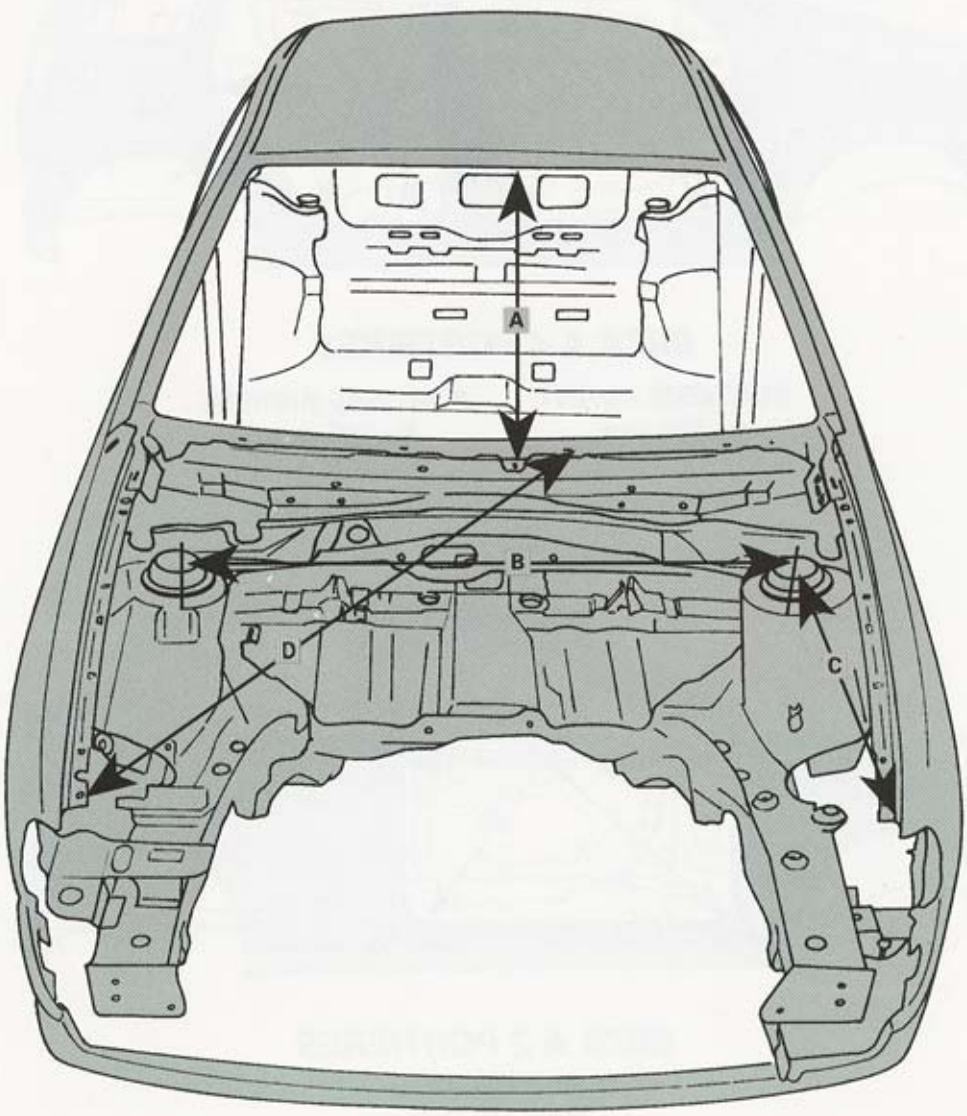


IBIZA A 2 PORTIERES

A= 1164 mm.
B= 1479 mm.
C= 1085 mm.

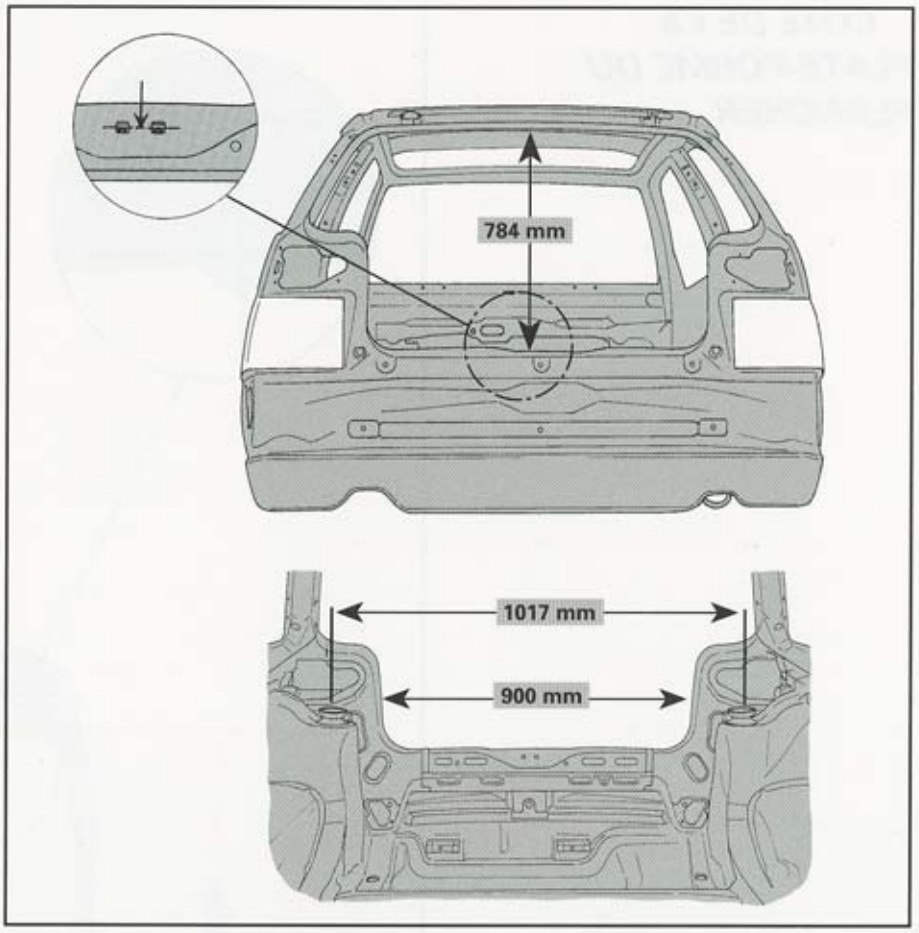
COTES DE LA CARROSSERIE

COTES POUR LA VERIFICATION DU COMPARTIMENT MOTEUR ET DE LA GLACE DU PARE-BRISE

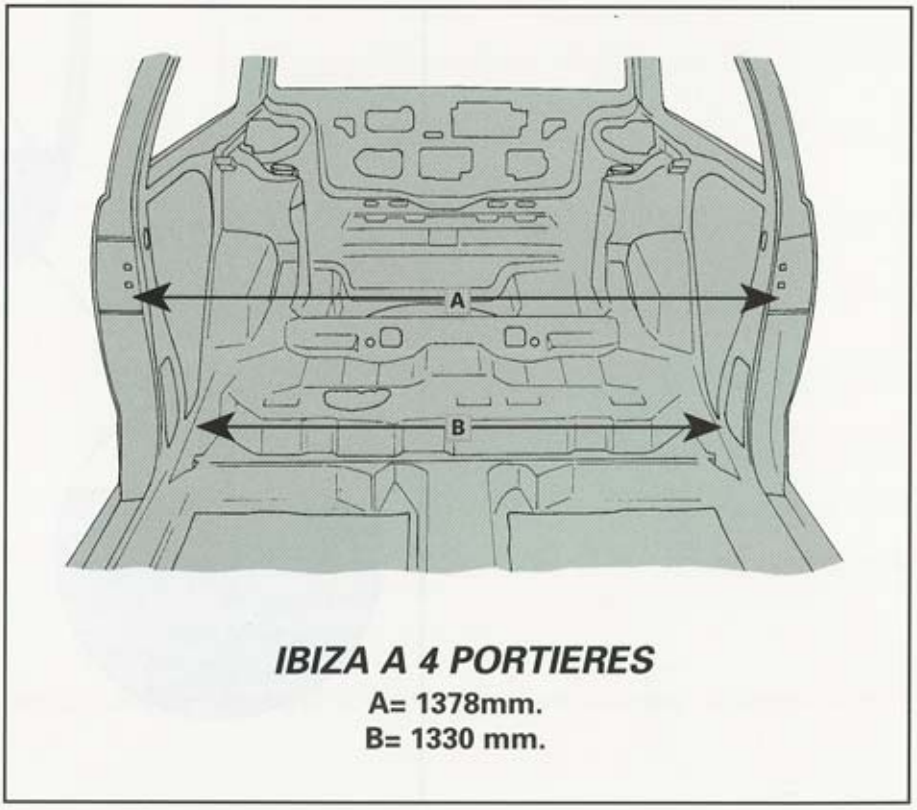


A = 713 mm : baie de la glace du pare-brise
B = 1.085 mm : entre le centre et la tourelle de suspension
C = 597 mm : entre le centre de la tourelle et la première vis de fixation de l'aile de garde-boue
D = 1.063 mm : diagonale entre le centre et la première vis de fixation de l'aile de garde-boue

COTES DE VERIFICATION DU LOGEMENT DU HAYON ET DU SUPPORT DE FIXATION DE L'AMORTISSEUR



COTES POUR LA VERIFICATION DE LA DISTANCE ENTRE LES MONTANTS CENTRAUX ET LES MONTANTS ARRIERE DE LA CARROSSERIE

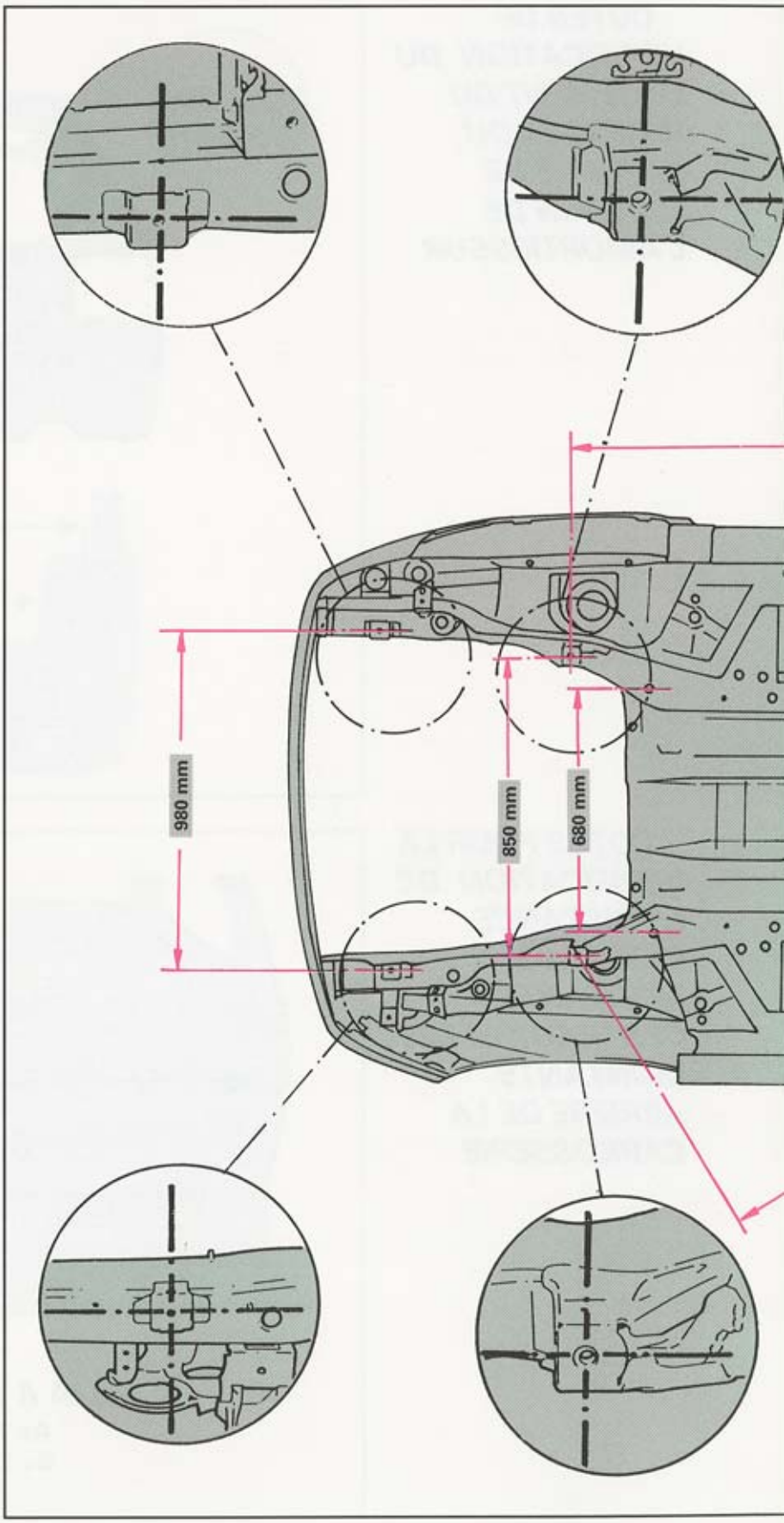


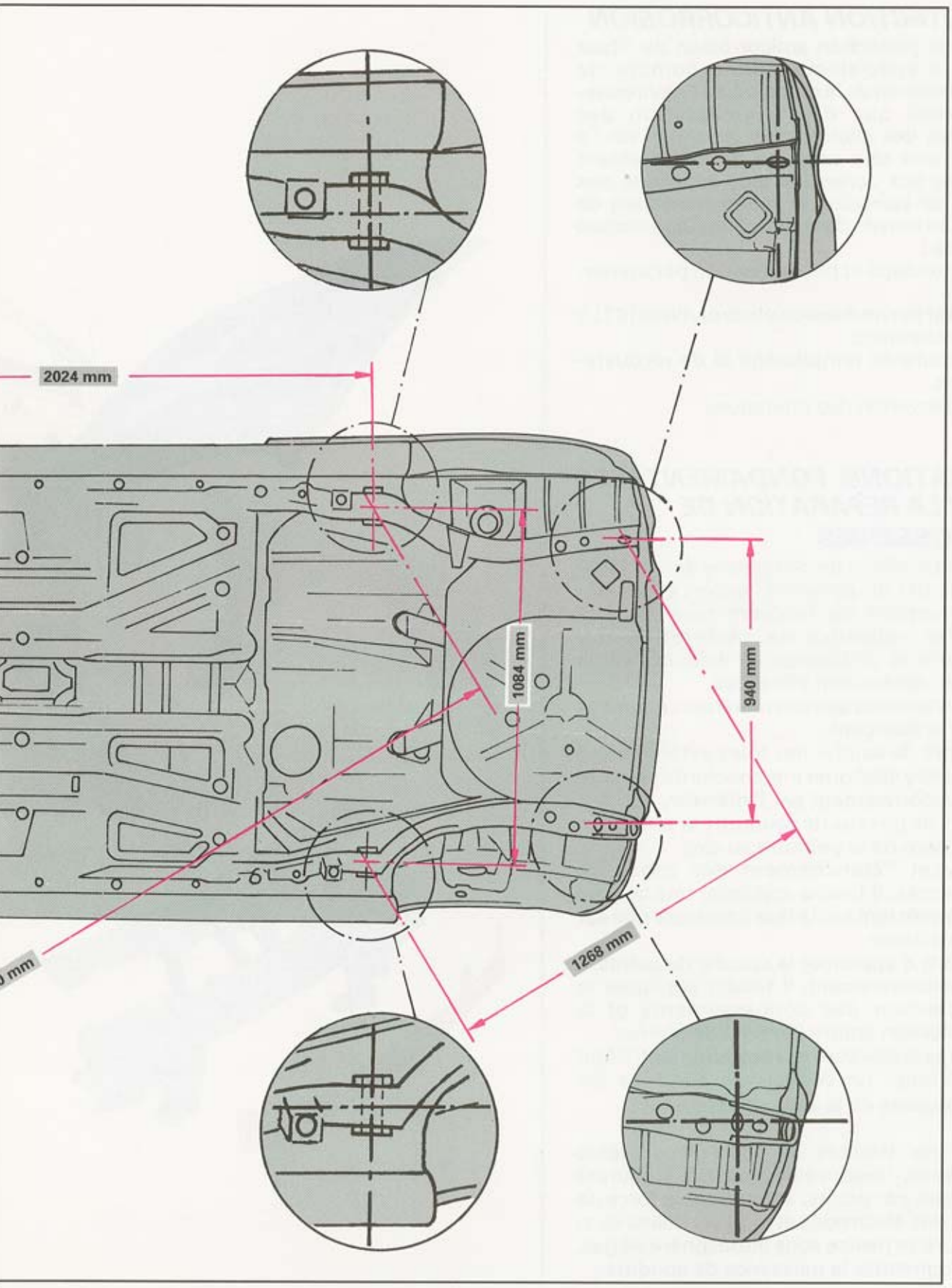
IBIZA A 4 PORTIERES

A= 1378mm.
B= 1330 mm.

COTES DE LA CARROSSERIE

COTE DE LA PLATE-FORME DU PLANCHER




2024 mm
1084 mm
940 mm
1268 mm

PROTECTION ANTICORROSION

Pour la protection anticorrosion de l'Ibiza 93, on a spécialement tenu compte de l'augmentation de la pollution de l'environnement ainsi que de l'augmentation des exigences des clients; c'est pourquoi on l'a dotée d'une tôle soumise à un traitement préalable aux zones les plus exposées aux risques de corrosion et d'une protection de surface au moyen de techniques d'application avancées :

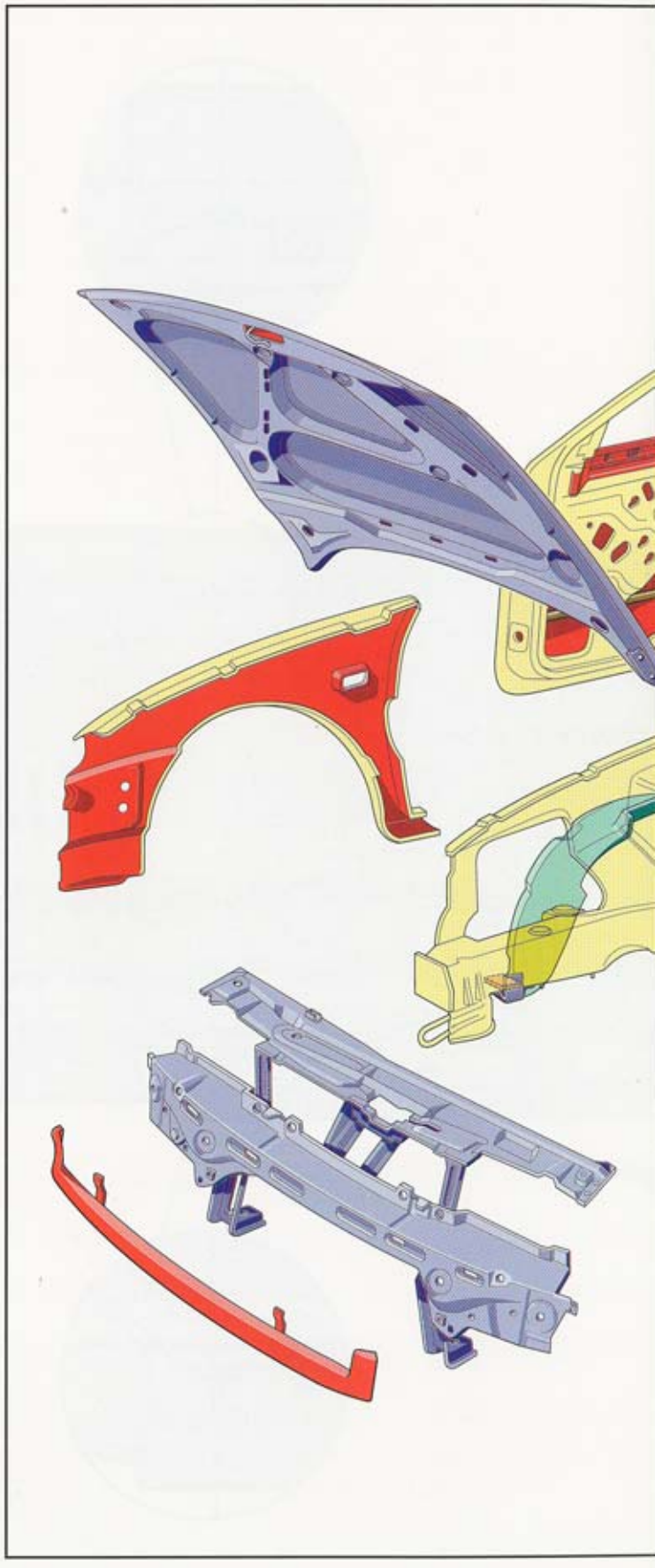
- dégraissage et phosphatation par immersion;
- apprêt par immersion électrolytique (KTL);
- étanchement;
- peinture de remplissage et de recouvrement;
- conservation des interstices.

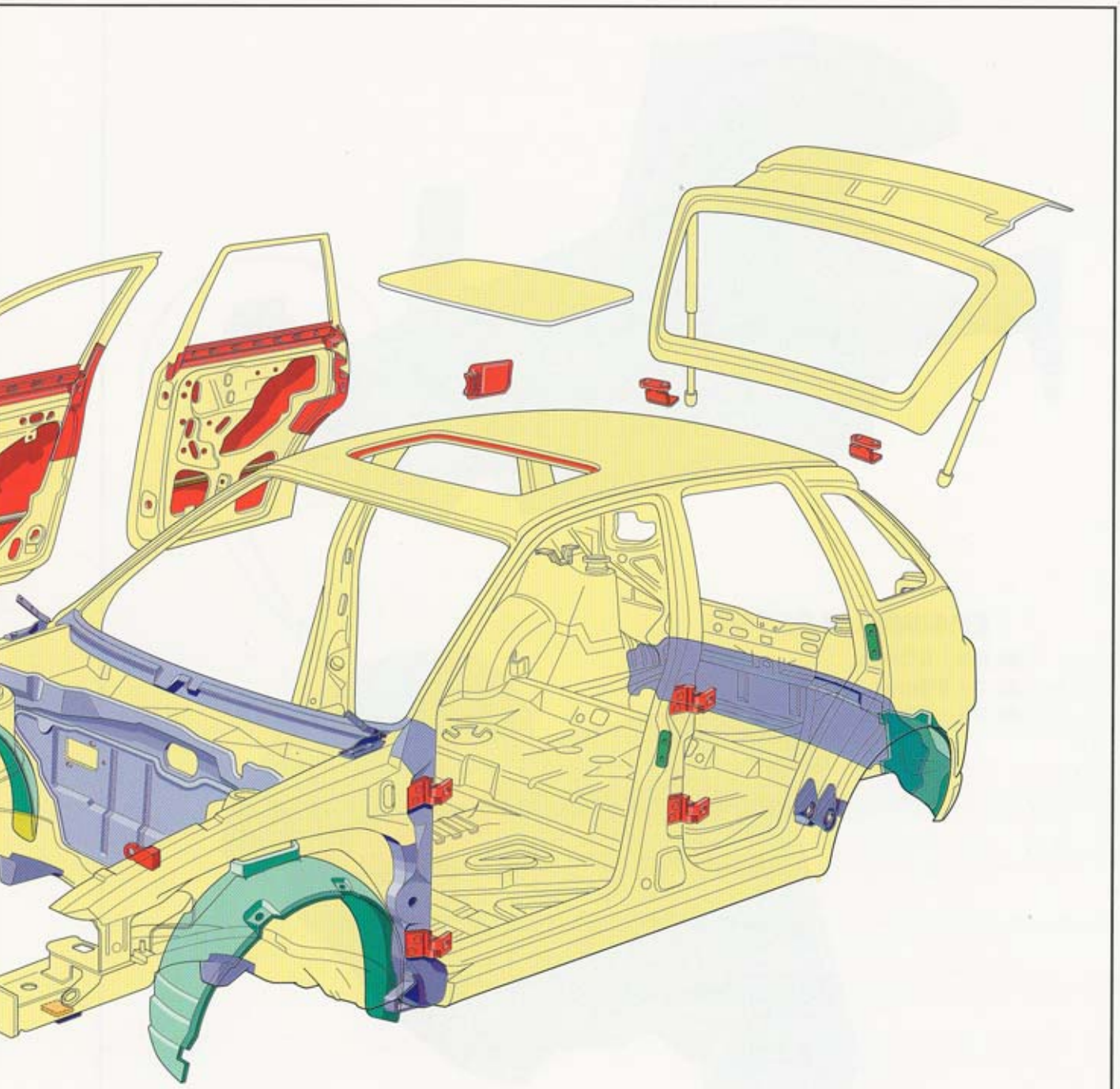
INDICATIONS FONDAMENTALES POUR LA REPARATION DE CARROSSERIES

Les réparations de carrosserie devront être réalisées par un personnel expert et suivant les instructions du fabricant pour que les garanties «absence de perforation par oxydation» et «d'absence de défauts dans la peinture» demeurent effectives.

1. On n'utilisera que des matériaux autorisés par le fabricant.
2. Avant de souder des tôles extérieures, il faudra y appliquer une couche de peinture de recouvrement par l'intérieur.
3. Lors de travaux de soudure par points, on utilisera de la peinture au zinc.
4. Avant l'étanchement des zones de coutures, il faudra appliquer une couche d'apprêt tant sur la face intérieure que sur l'extérieure.
5. Avant d'appliquer la couche de peinture de recouvrement, il faudra appliquer le protecteur des soubassements et la protection contre l'impact de pierres.
6. Après la peinture de recouvrement, il faut appliquer un conservant sur tous les interstices de la zone de réparation.

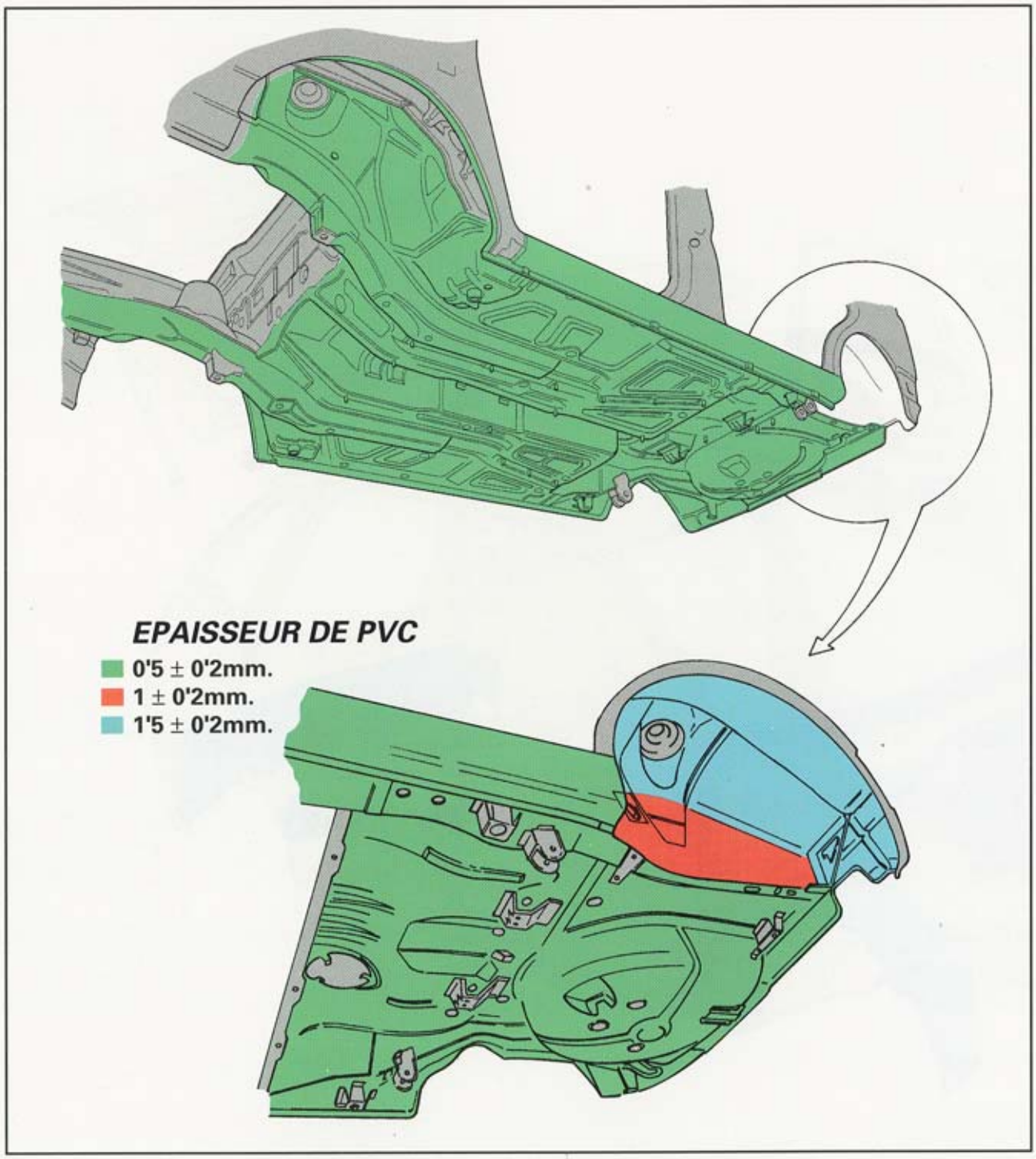
Pour les travaux de soudure de tôles galvanisées, il faudra élever de 30 % le courant de soudure par points, augmenter la force de serrage des électrodes et aiguiser celles-ci; si la soudure se réalise sous atmosphère de gaz, il faut augmenter la puissance de soudure.





Protection en plastique
Electrozingage
Recuit après galvanisation

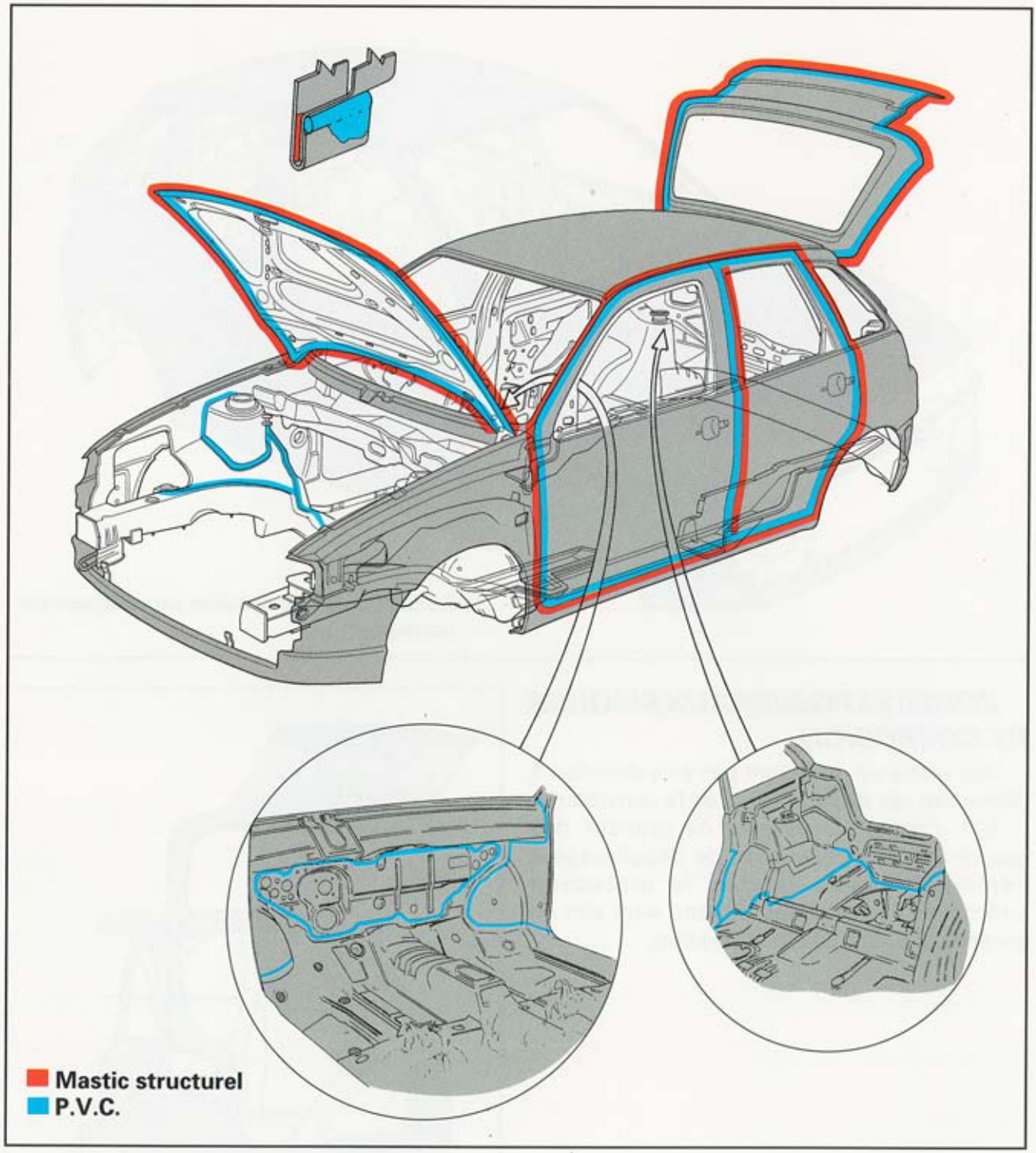
PROTECTIONS



PEINTURE DE SOUBASSEMENTS

Les soubassements de l'Ibiza 93 exposés à l'abrasion constante sont protégés par une couche de mastic polyvalent en PVC (chlorure de polyvinyle) d'une épaisseur comprise entre 0,5 mm et 1,7 mm; en outre, les passages de roue sont pourvus d'un revêtement en plastique adapté à leur pourtour.

En cas de réparation, la protection des soubassements ne devra être retirée qu'à l'aide d'un équipement à air chaud SAT 1416 (maximum de 410 °C) ou d'une brosse métallique rotative, la protection étant rétablie postérieurement conformément aux spécifications du manuel de réparations

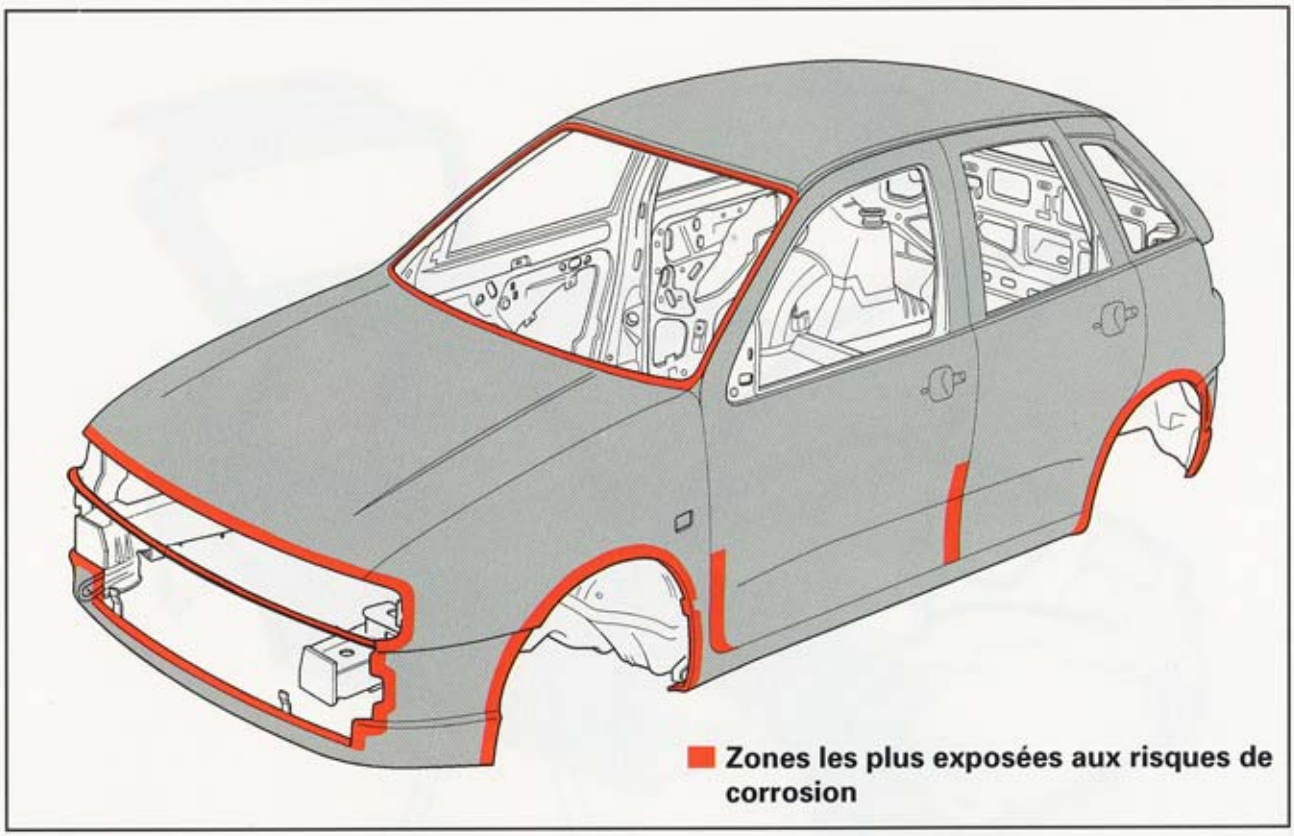


ETANCHEMENT DE LA CARROSSERIE

Les unions de portière, de hayon et de capot sont pourvues d'un adhésif structurel pour encliquetage collé sur tout leur pourtour et, en outre, d'un étanchement fin au moyen d'un cordon de chlorure de polyvinyle (PVC) : le même étanchement que pour les unions des soudures. Ceci permet de prévenir la pénétration d'humidité, d'impuretés, etc., susceptibles de provoquer la corrosion.

Par conséquent, il faut réaliser l'étanchement des unions avec le mastic adéquat après la réparation ou le remplacement de toute pièce de carrosserie.

PROTECTIONS



■ Zones les plus exposées aux risques de corrosion

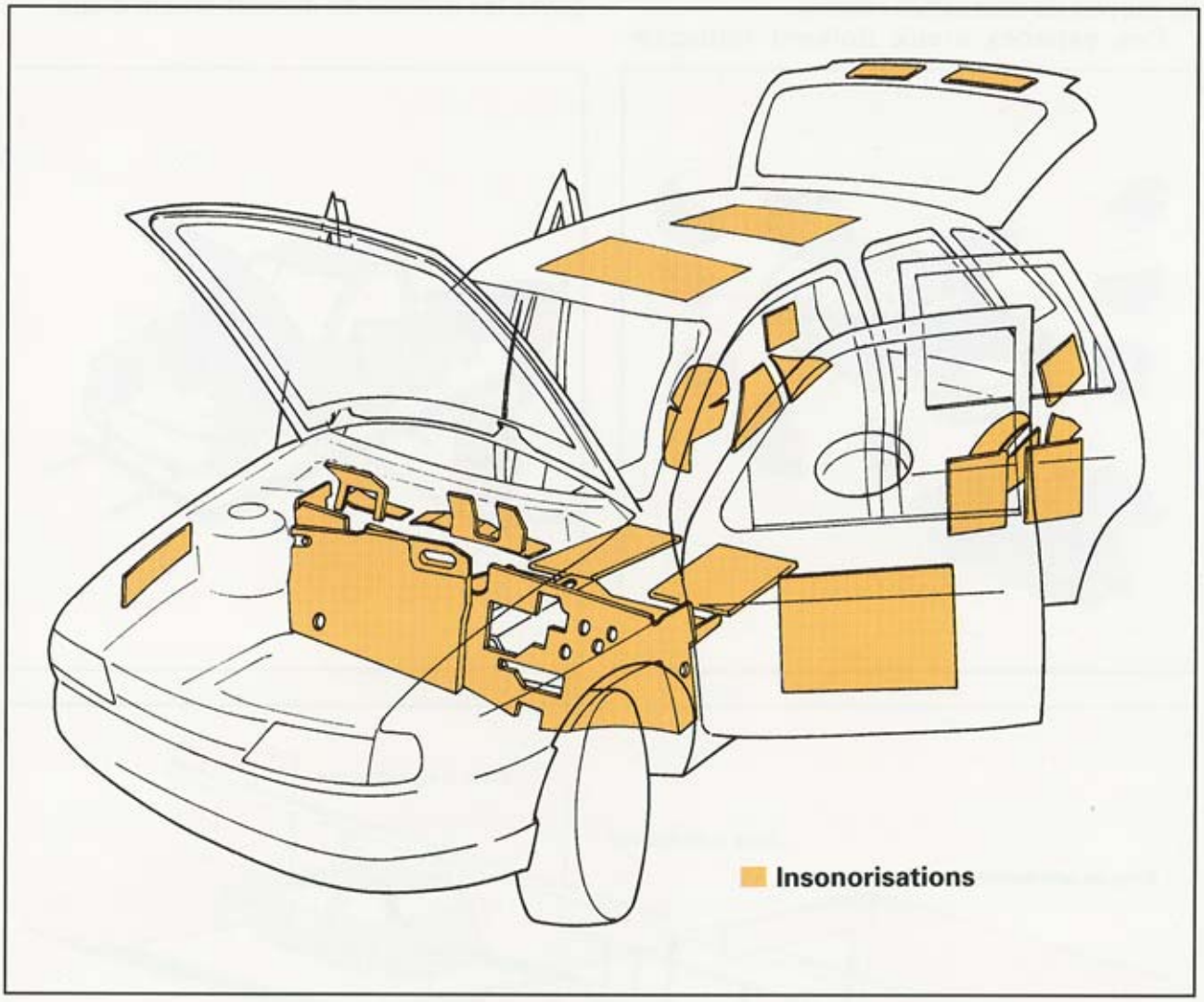
ZONES EXPOSEES AUX RISQUES DE CORROSION

Ces zones ne devraient pas être dépolies à l'émeri en cas de réparation de la carrosserie.

S'il s'avère nécessaire de réaliser des operations de ponçage ou de dépolissage à l'émeri, il faudra rétablir la protection anticorrosion avec le plus grand soin afin de garantir la qualité de la réparation.

INSONORISATIONS

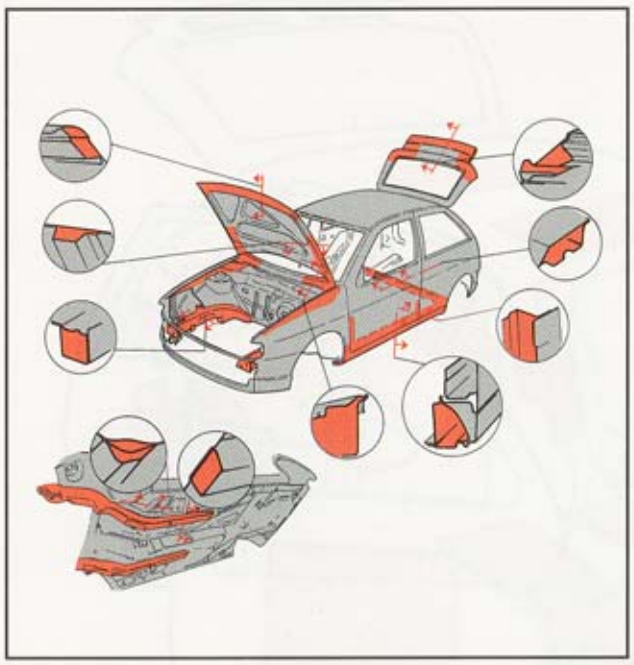
Les émissions sonores, tant internes qu'externes, ont été réduites grâce à la carrosserie particulièrement rigide en raison de ses caractéristiques dynamiques, grâce à des moteurs et à un système d'échappement à bas niveau d'émissions sonores ainsi qu'à un amortissement de bruits dans la carrosserie produit par des lames à lourde couche ou à fusion, par des produits amortisseurs et des recouvrements en plastique dans les passages de roue avant et arrière.

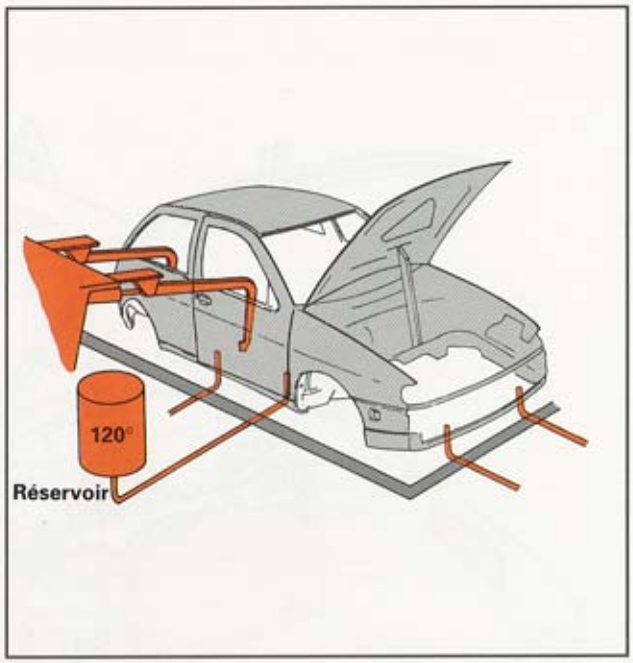


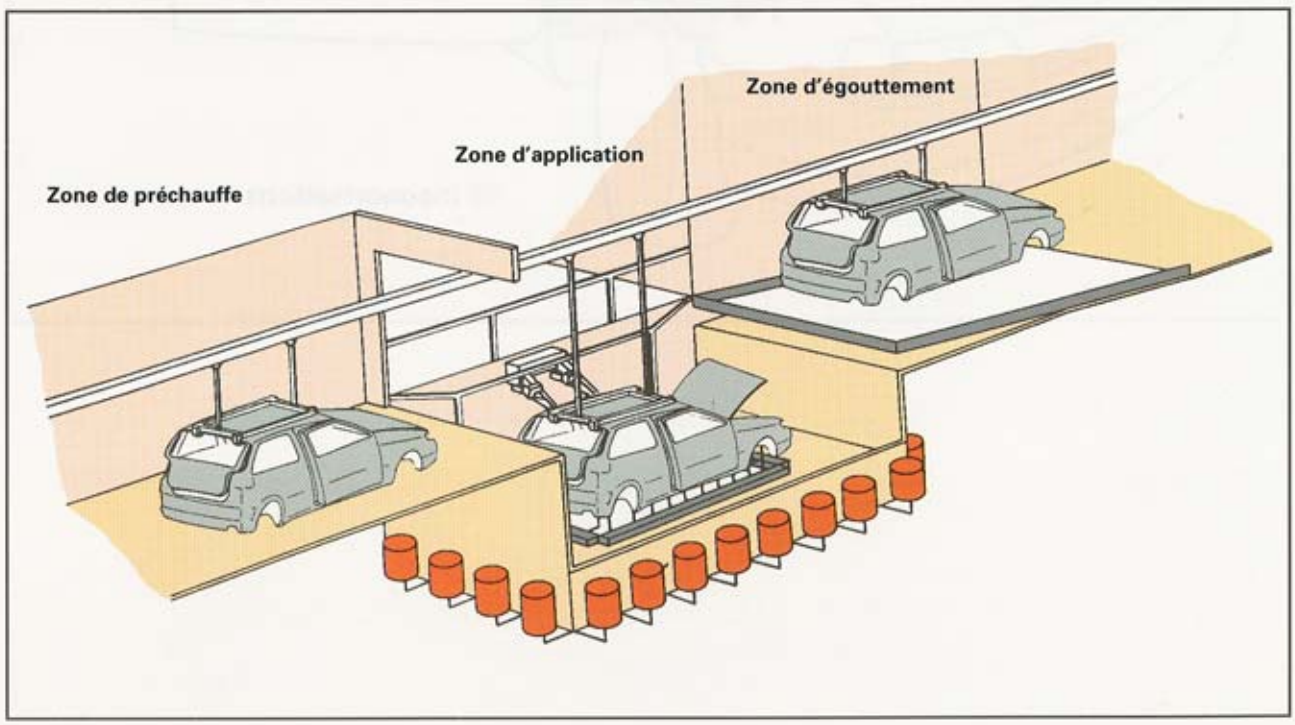
CONSERVATION DES INTERSTICES

A l'usine, les carrosseries passent automatiquement par un flux de cire. De cette façon, les zones d'interstice de la carrosserie sont remplies d'une cire liquide dépourvue de dissolvants à 120 °C. Sur les parties ouvertes, telles que les portières, le flux de cire s'imprime au moyen de dispositifs rotatifs.

Ces espaces creux doivent indispensablement être conservés à l'aide de cire à travers les ouvertures existantes pour que la protection anticorrosion soit optimale après la réparation ou le remplacement de pièces de la carrosserie au Service Après-Vente. Une fois que le matériau de scellement est sec, on ouvre les orifices de dessèchement d'eau.

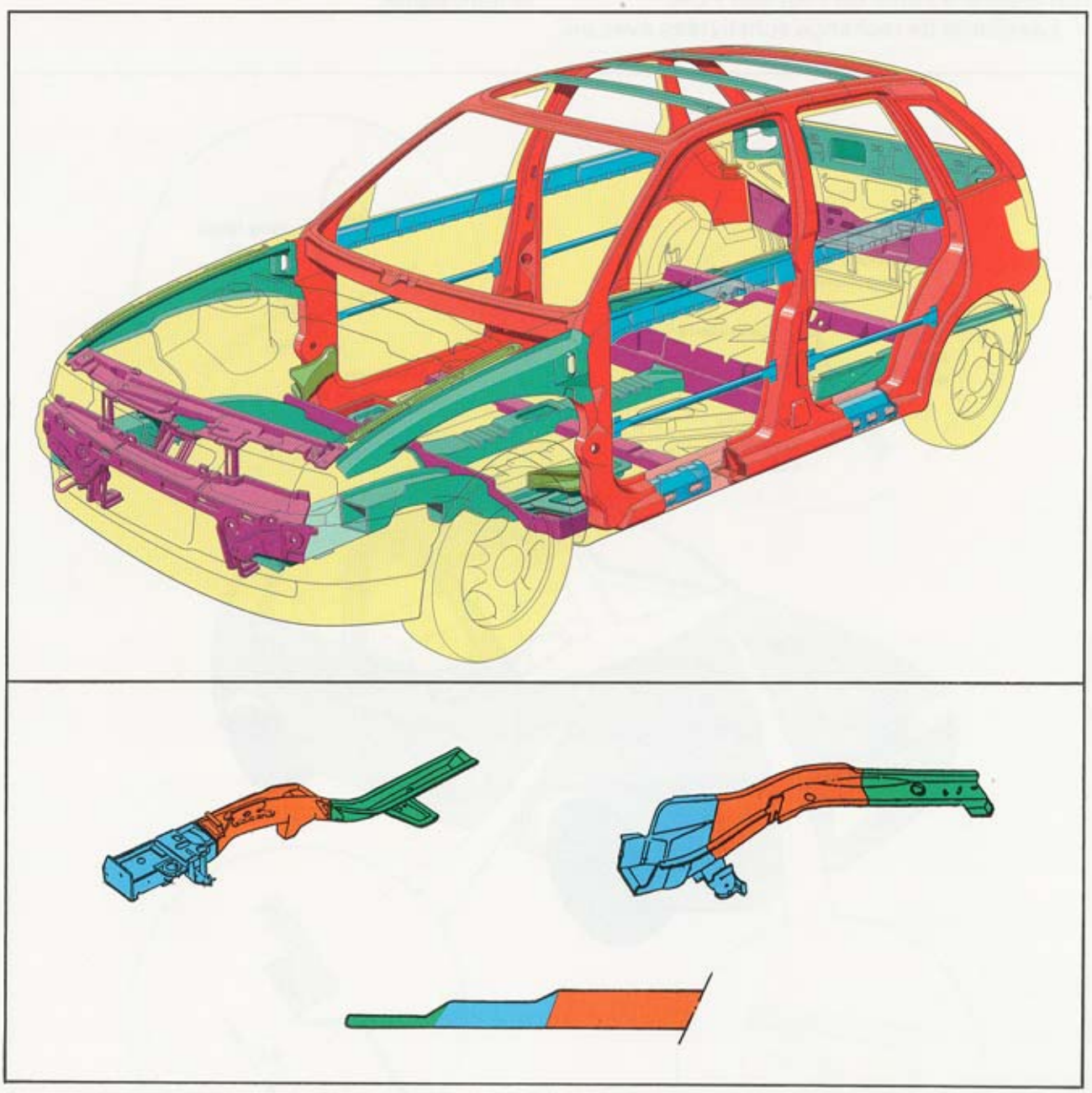






CARROSSERIE DE SECURITE

Les anneaux de sécurité de l'Ibiza garantissent un habitacle rigide et stable pour les occupants de la voiture tout comme les entretoises emboîtées dans le cadre du toit et les longerons inférieurs, les supports spéciaux (protections latérales) dans les portières et les renforcements additionnels dans les portières et les flancs, lui donnent une sécurité maximum, même en cas de collisions latérales.



ZONES DE DEFORMATION

En cas de collision, les longerons avant et arrière (à 3 épaisseurs distinctes soudées par des coutures de compression) se déforment progressivement en acordéon. Ces zones de déformation programmée, par devant et par derrière, absorbent l'énergie de collision (de choc) à l'extérieur de l'habitacle et permettent de l'amortir au maximum, sans charges ponctuelles extrêmes, et d'éviter des coups secs aux occupants de la voiture.

GLACES COLLEES

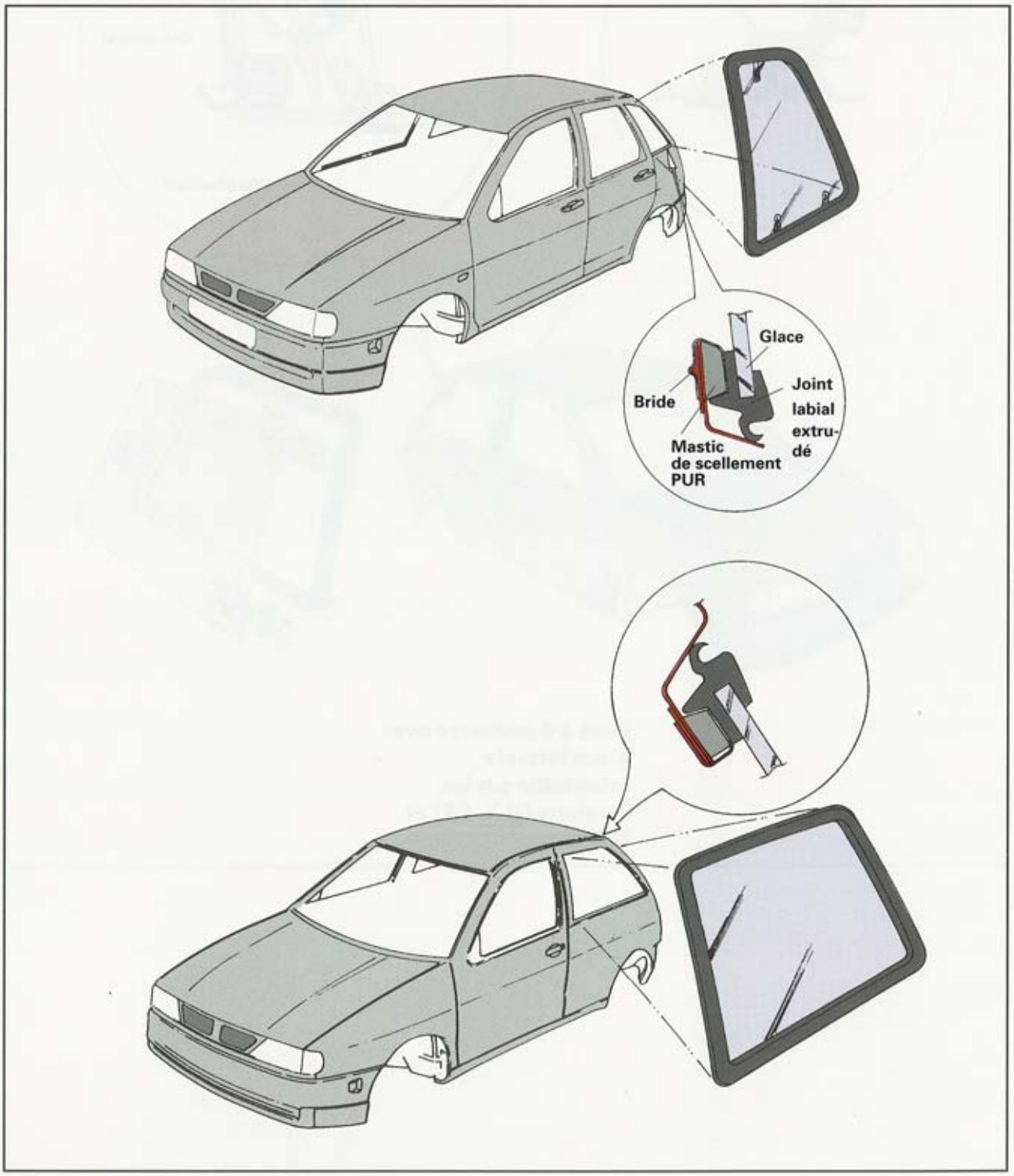
La glace du pare-brise, laminée, à zone de fixation pour le rétroviseur intérieur et moulure de recouvrement extérieur pour la partie supérieure, et la lunette thermique sont collées par union cinétique sur l'encadrement de la carrosserie à l'aide de l'adhésif PUR.

Les glaces de rechange sont livrées avec un joint labial extrudé. S'il est nécessaire de monter ou de démonter une glace non endommagée, on peut le faire à l'atelier à l'aide du dispositif enrouleur VAG 1474 et du fil de coupe, ce qui permet de ne pas endommager le joint labial.

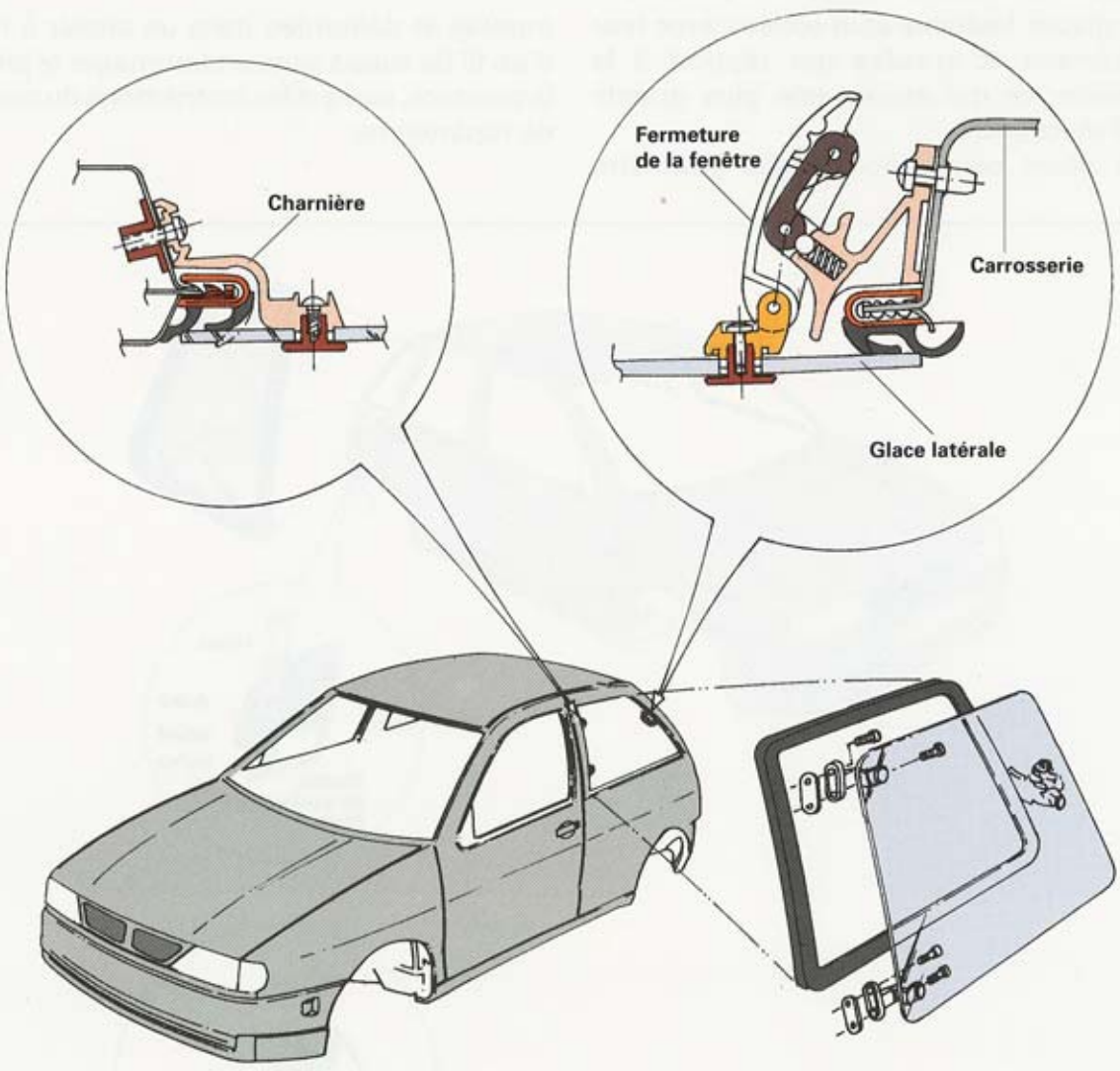
GLACES LATERALES COLLEES

Les glaces latérales sont collées avec leur encadrement et arasées par rapport à la carrosserie, ce qui assure une plus grande rigidité de celle-ci.

Une glace non endommagée peut être montée et démontée dans un atelier à l'aide d'un fil de coupe sans endommager le joint ni la peinture, suivant les instructions du manuel de réparations.



GLACES



Ibiza à 2 portières avec glace latérale rabattable sur les versions GLX, GTI et GTI 16 V

FRONTAL

Tous les composants de la partie frontale de l'Ibiza 93 sont montés de façon groupée en un module, ce qui facilite des travaux éventuels dans le service Après-Vente et améliore la qualité de fabrication.

Cette structure modulaire vissable permet un montage et un démontage rapides de la partie frontale avec tous ses composants : porte-serrure, radiateur, ventilateur, phares, clignotants, faisceaux de câbles, etc..

Le pare-chocs avant doit être démonté avant la partie frontale.

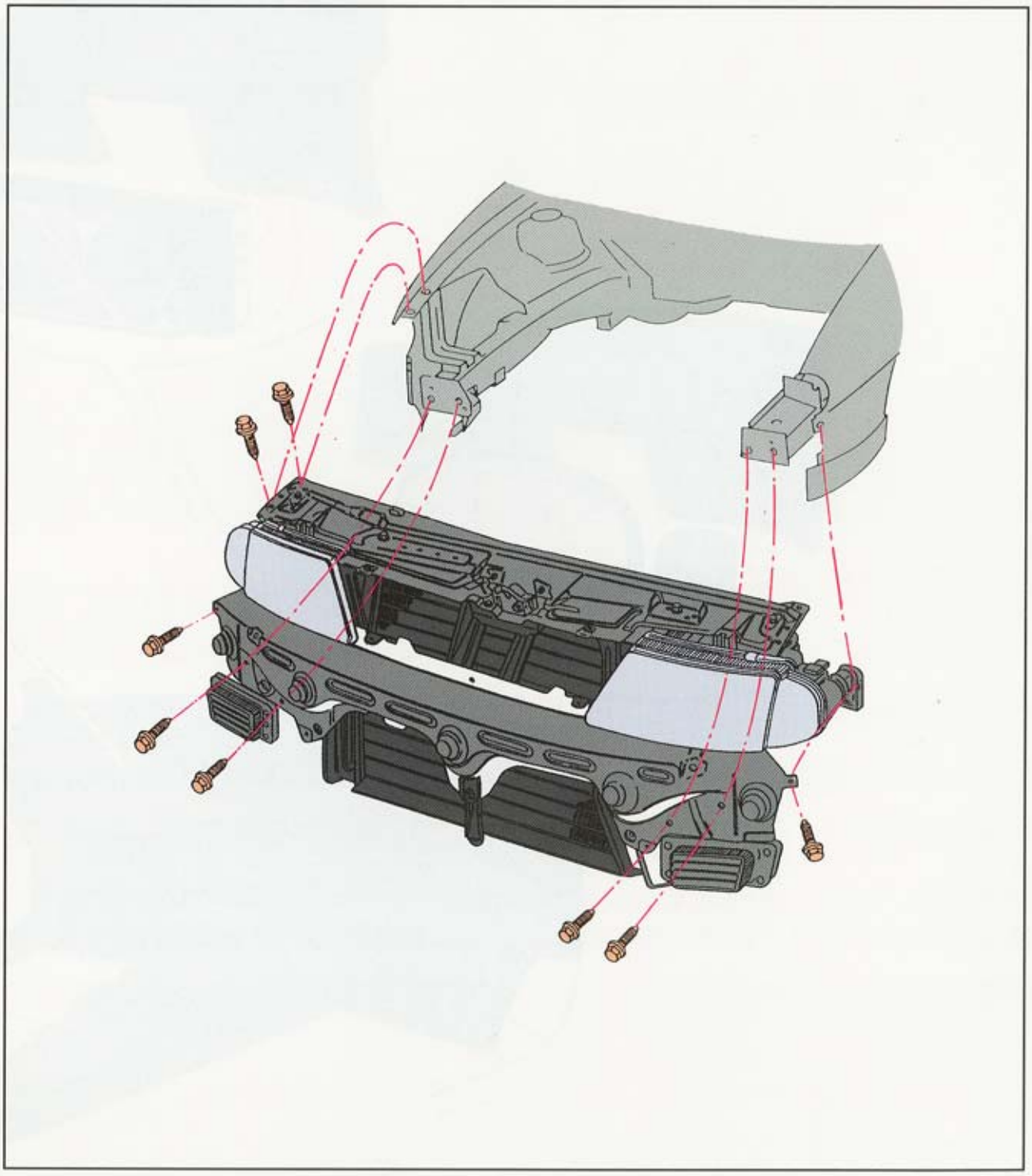
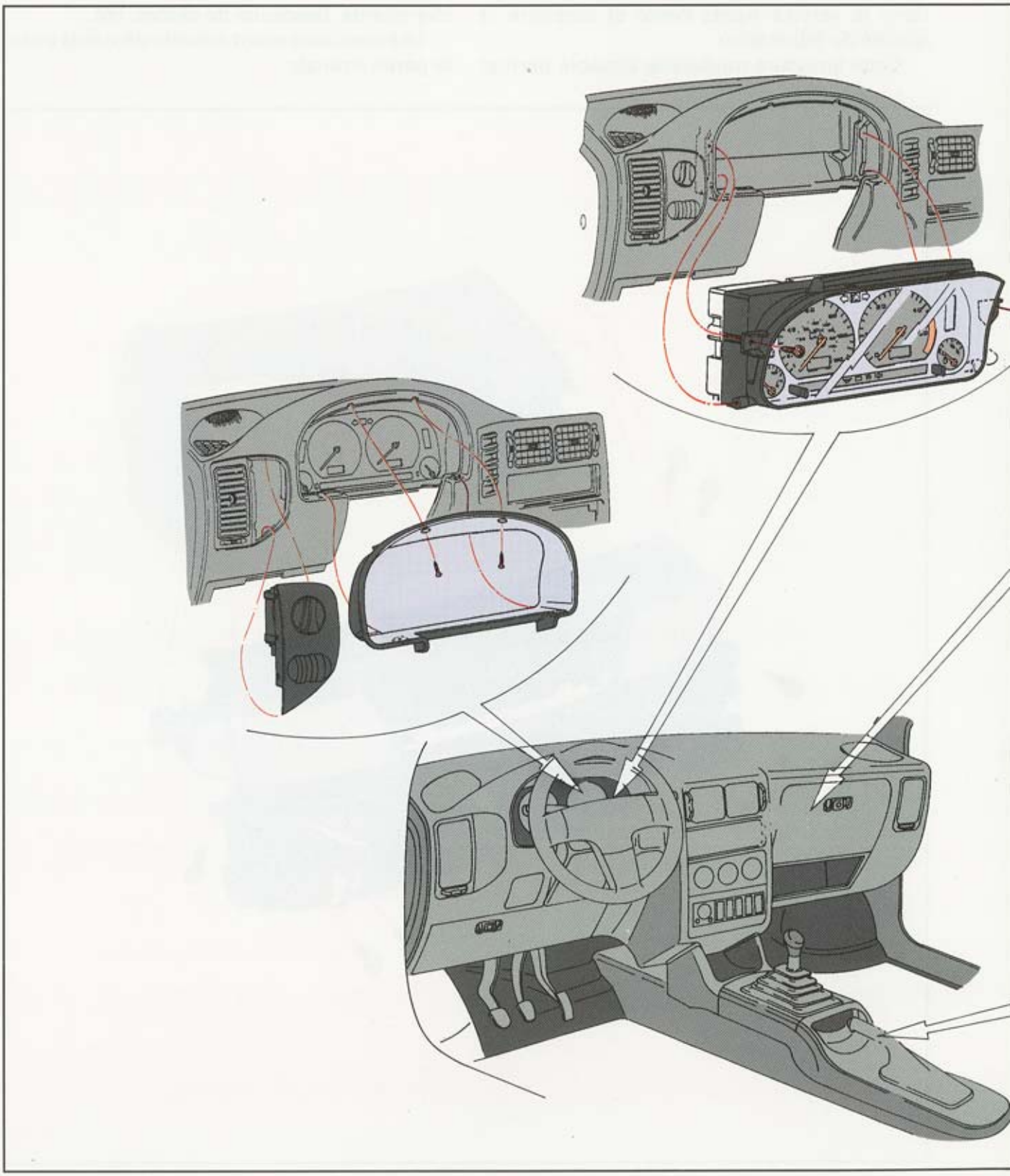
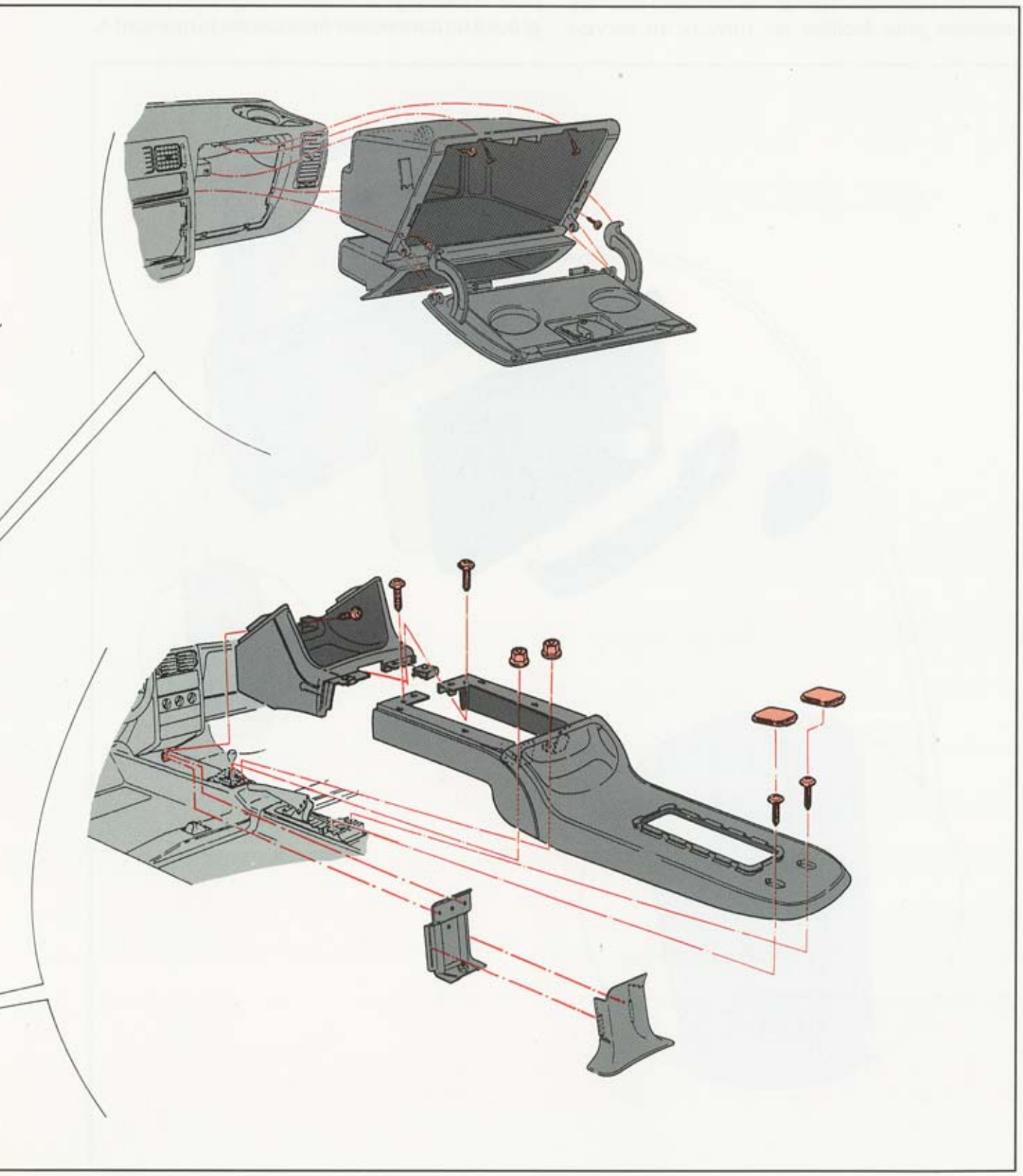


TABLEAU DE BORD

Le montage modulaire préalable de tous les composants de ce tableau à interrupteurs, commandes et diffuseurs encastrés facilite les travaux éventuels au service Après-Vente.

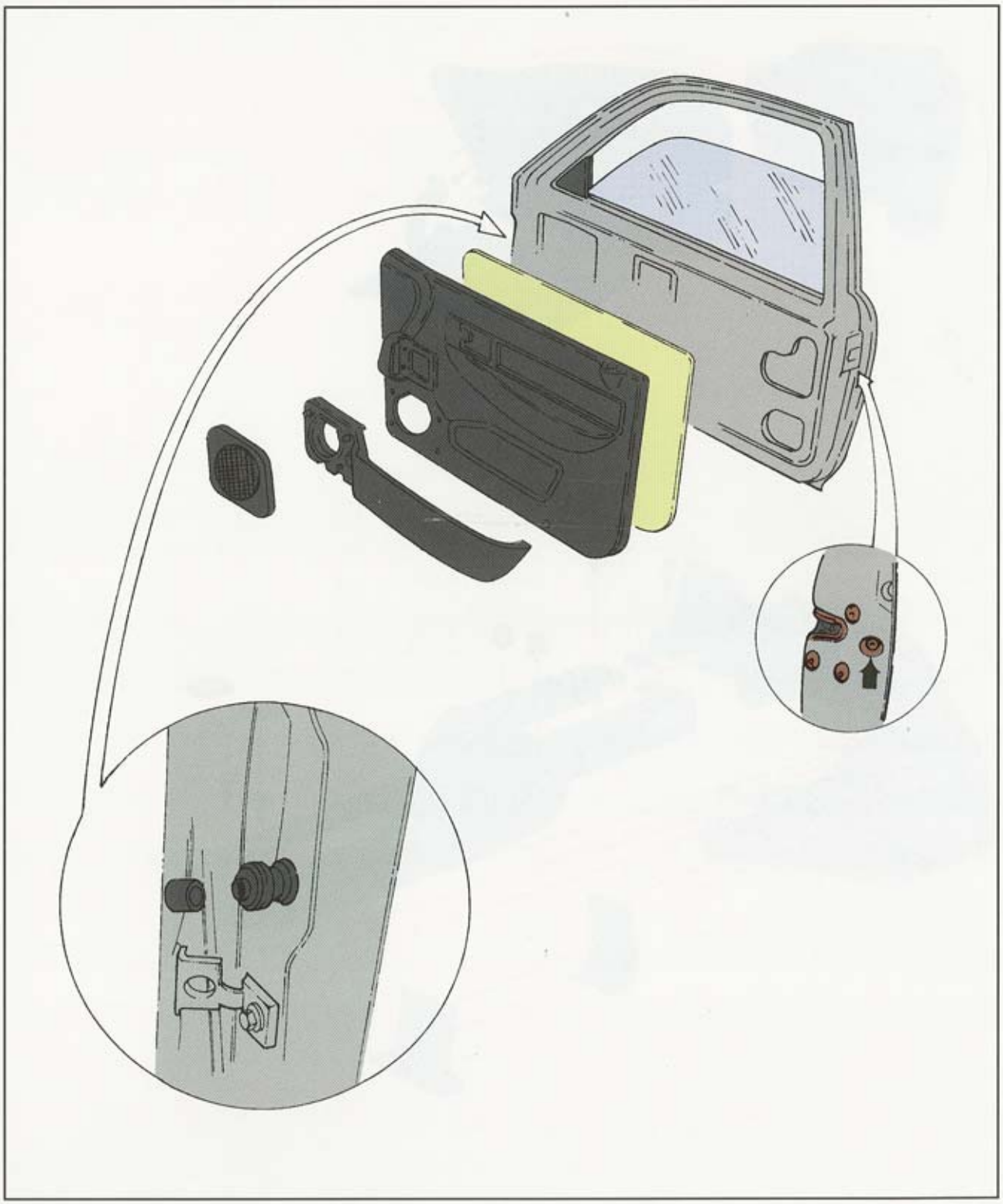




REVETEMENT DE PORTIERES

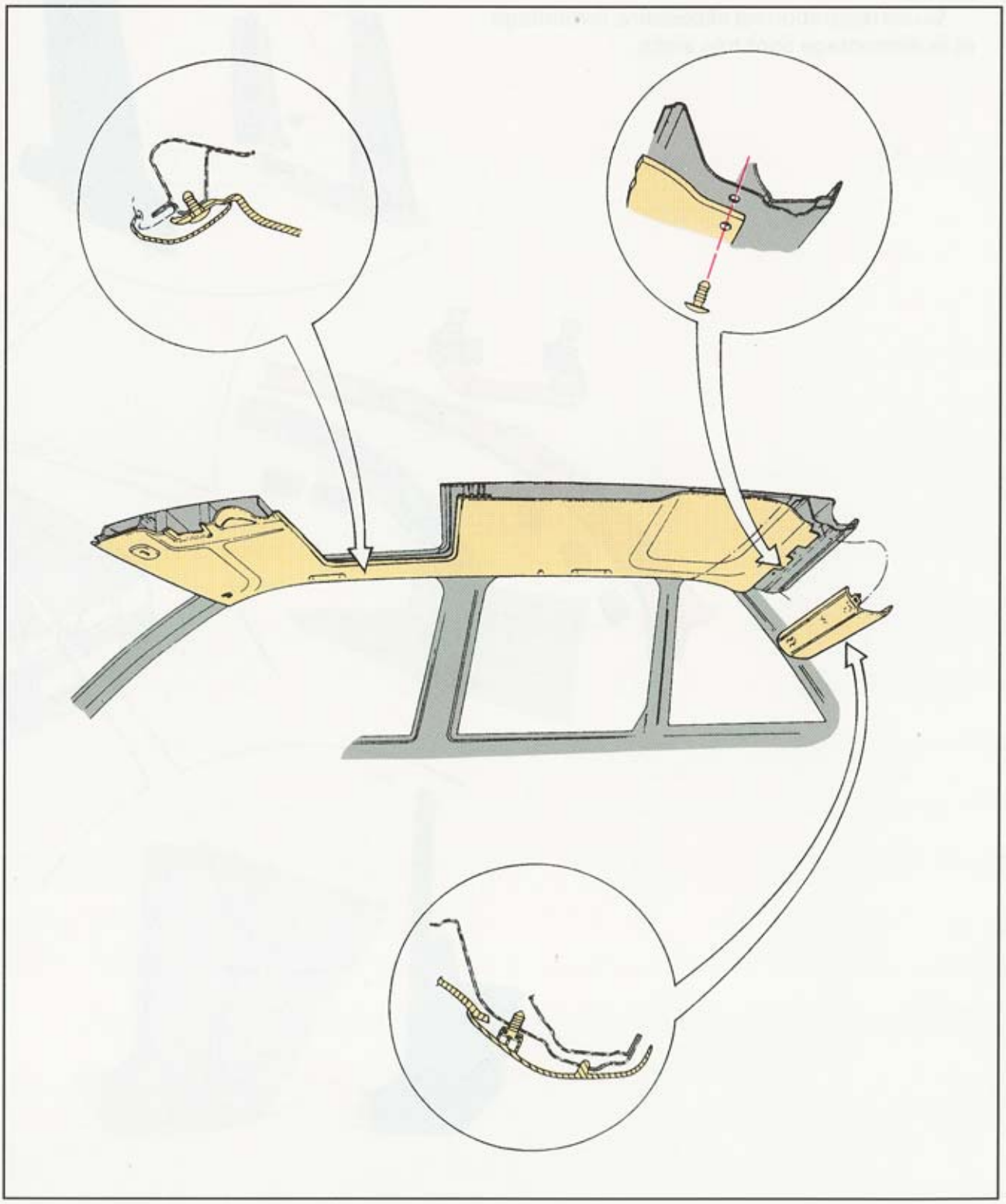
Ce revêtement est fixé au moyen de vis et d'attaches de fixation à la tôle intérieure de la portière (avec des agrafes de centrage pour les attaches pour faciliter les travaux au service Après-Vente.

Il n'est pas nécessaire de démonter la garniture pour le montage et le démontage de la portière, grâce à un connecteur multiple sur le montant A.



REVETEMENT DU TOIT

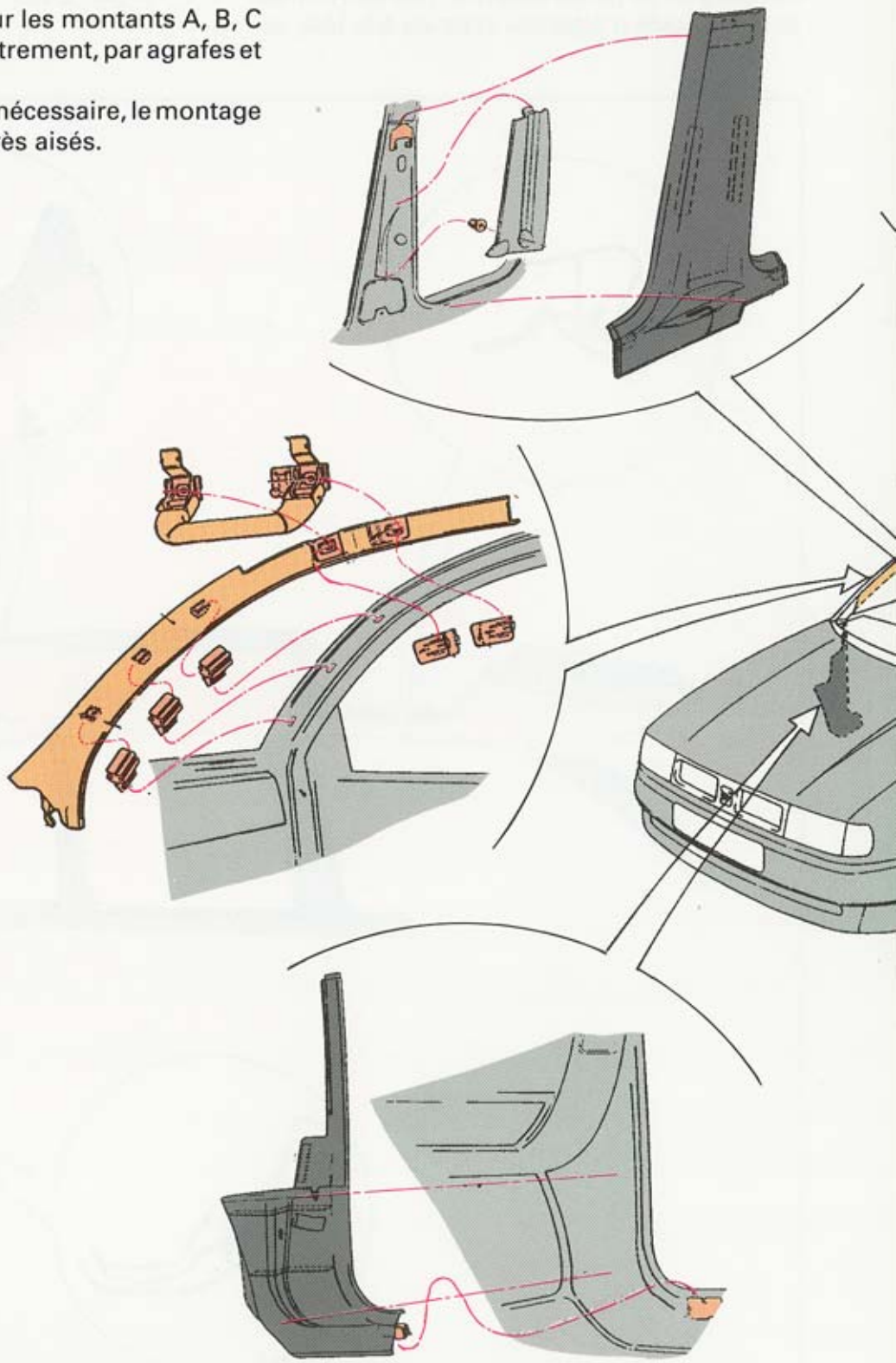
Le revêtement préfabriqué du toit est encastré en sa partie arrière et fixé aux autres points à l'aide d'attaches et de vis à la tôle, ce qui permet un démontage rapide.

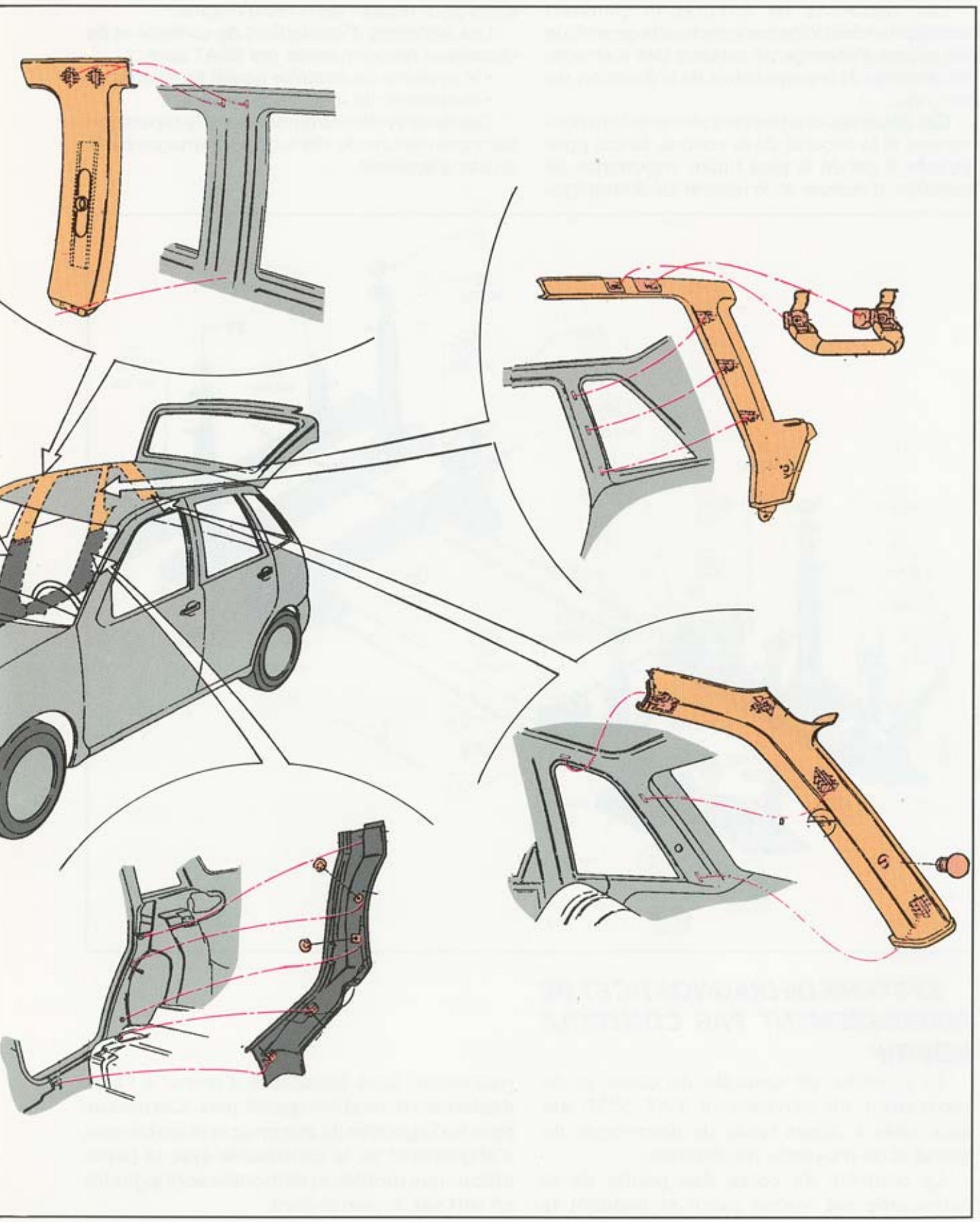


REVETEMENTS INTERIEURS

Les revêtements pour les montants A, B, C et D sont fixés par encastrement, par agrafes et par vis.

Si une réparation est nécessaire, le montage et le démontage sont très aisés.





CONTROLE DE COTES

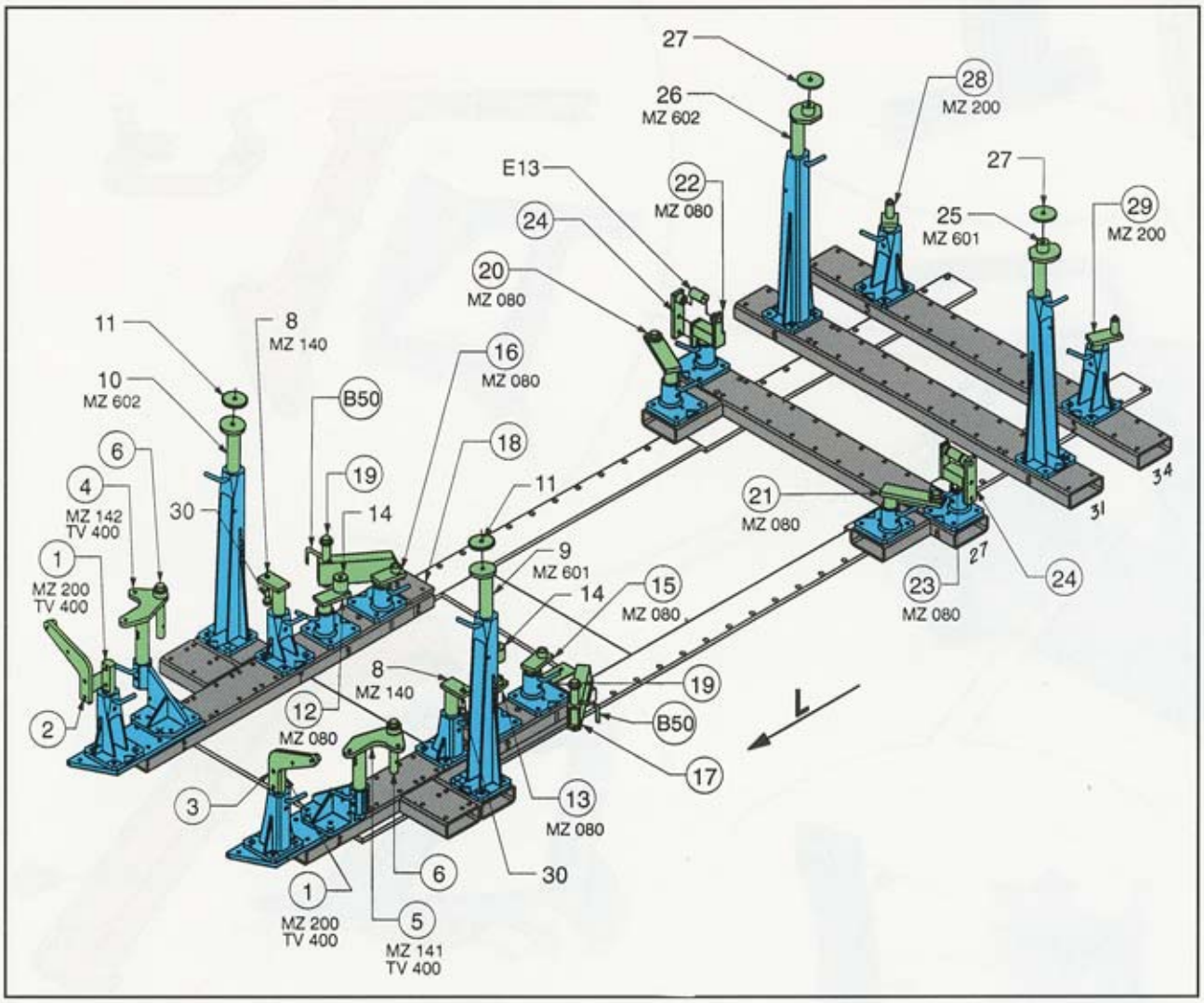
Les accidents de circulation peuvent occasionner des déformations dans la géométrie des points d'ancrage de certains des éléments mécaniques de la suspension, de la direction, du frein, etc..

Ces déformations peuvent altérer le fonctionnement et la sécurité de la voiture, raison pour laquelle il est de la plus haute importance de contrôler, d'évaluer et de réparer les dommages subis pour rétablir les cotes d'origine.

Les systèmes d'évaluation, de contrôle et de réparation recommandés par SEAT sont :

- le système de contrôle positif (outillage);
- le système de mesurage universel.

Ces deux systèmes garantissent la réparation dans une mesure de 100 % des dommages subis en cas d'accident.



SYSTEME DE DIAGNOSTIC ET DE REDRESSEMENT PAR CONTROLE POSITIF

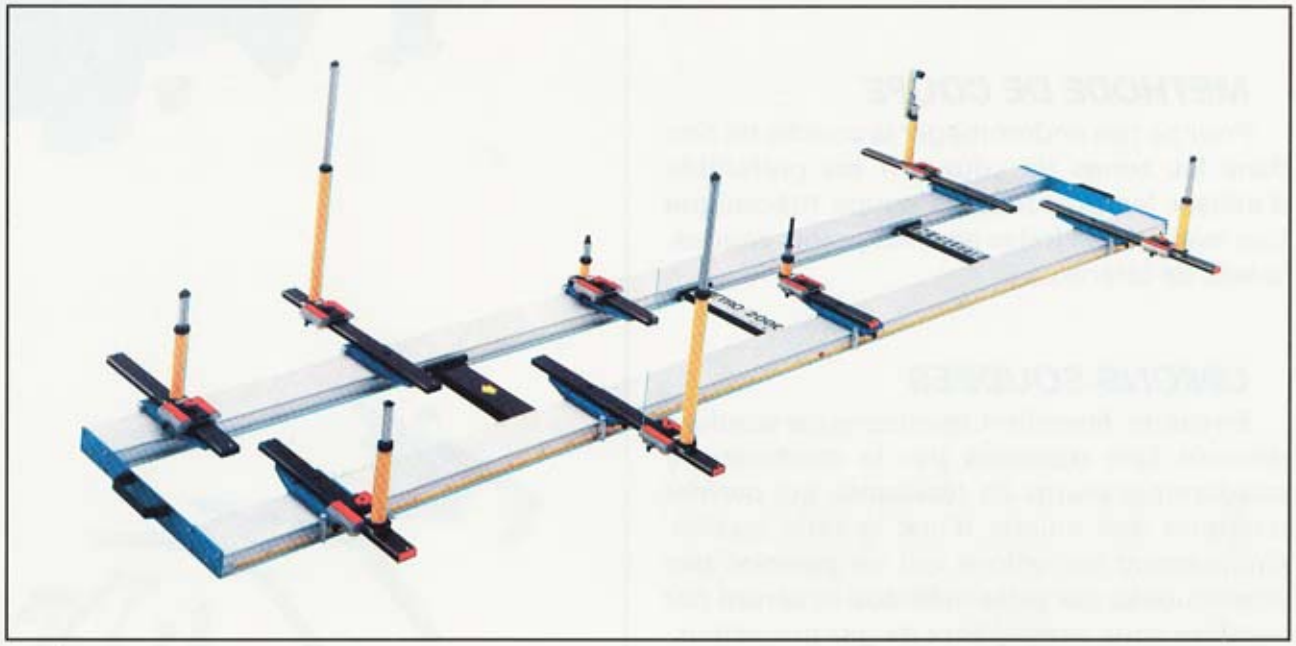
Le système de contrôle de cotes et de réparation de carrosserie SAT 5330 est applicable à divers types de dommages de grand et de moyenne importance.

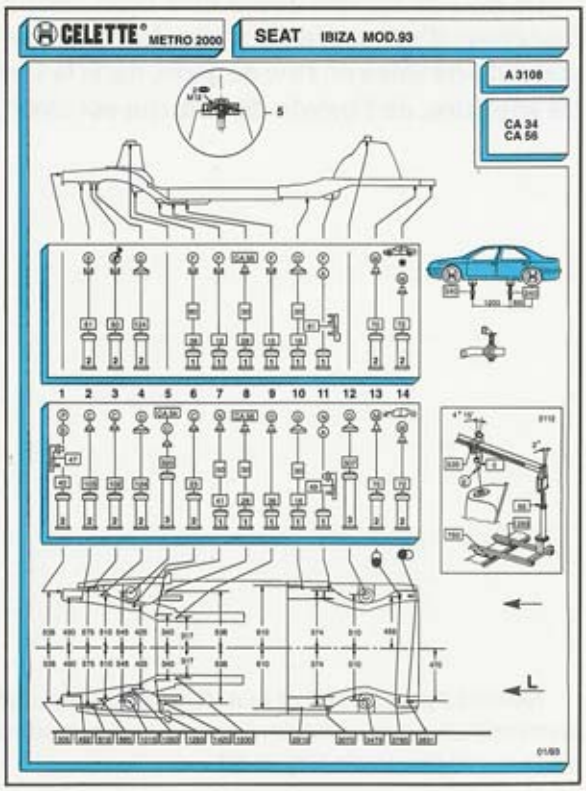
Le contrôle de cotes des points de la carrosserie est réalisé avant et pendant la réparation, sans possibilité d'erreur à l'aide des bornes insérables spécifiques. Ces bornes pour le diagnostic de dommages et les travaux d'alignement de la carrosserie avec la partie mécanique montée et démontée sont signalés en vert sur le plan ci-joint.

SYSTEME DE REDRESSEMENT DE LA CARROSSERIE PAR CONTROLE DIMENSIONNEL

Ce système SAT 5300 est préférable pour les petites ou moyennes déformations de la carrosserie, car il permet de quantifier ces déformations en trois dimensions en cas d'accident et de rétablir les cotes d'origine.

La fiche de l'Ibiza 93 reflète les points de contrôle avec leurs dimensions en hauteur en largeur et en longueur, ainsi que le jauges, les prolongements et les bornes insérables pour la partie mécanique montée et démontée.





ECLATE

PIECES DE RECHANGE

Celles-ci sont fournies par le magasin central de pièces de rechange de SEAT avec leurs traitements anticorrosion correspondants.

L'utilisation de tôle galvanisée et le processus de protection appliqué permettent d'obtenir un haut degré de protection anticorrosion qui doit être garanti dans les travaux de réparation.

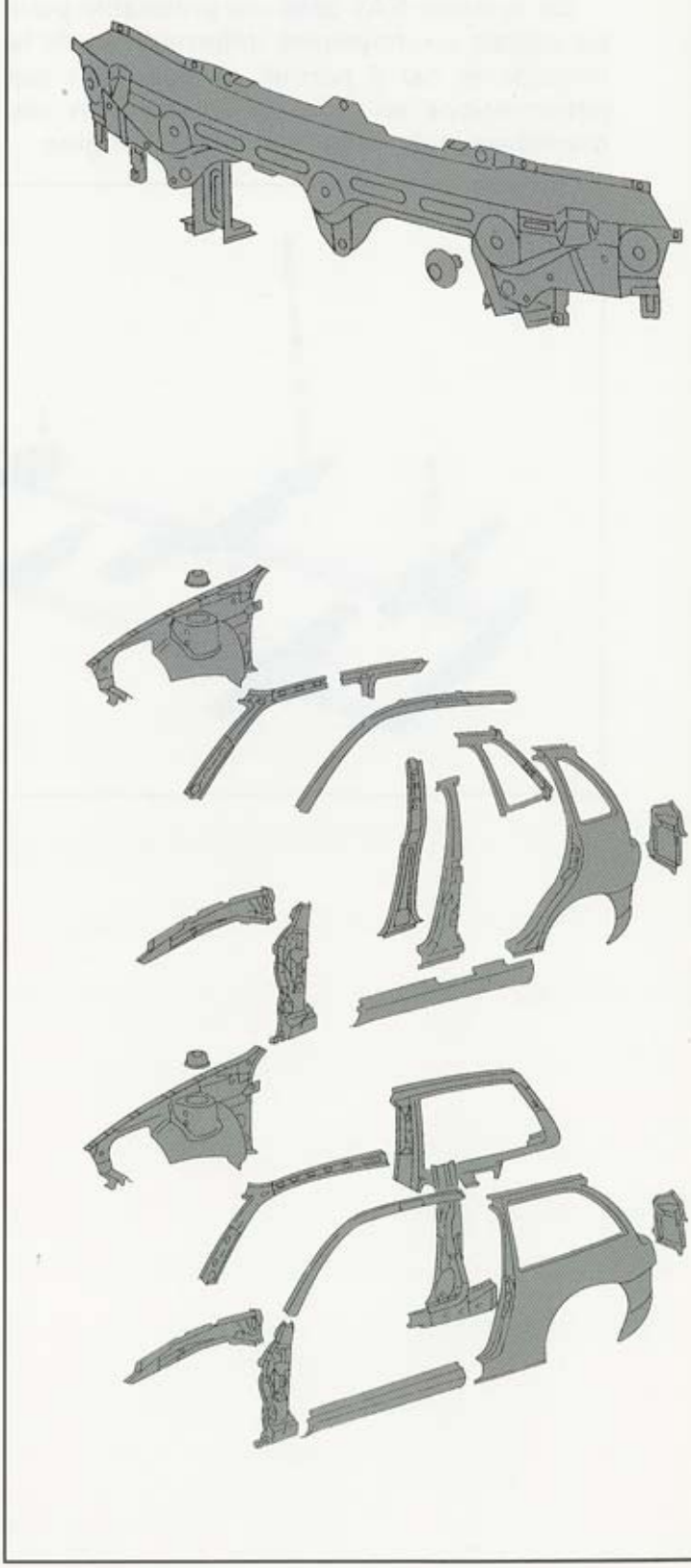
METHODE DE COUPE

Pour ne pas endommager la couche de zinc dans les zones de coupe, il est préférable d'utiliser les procédés de coupe mécanique (par exemple, la fraise pour les points soudés, la scie de tôlerie...).

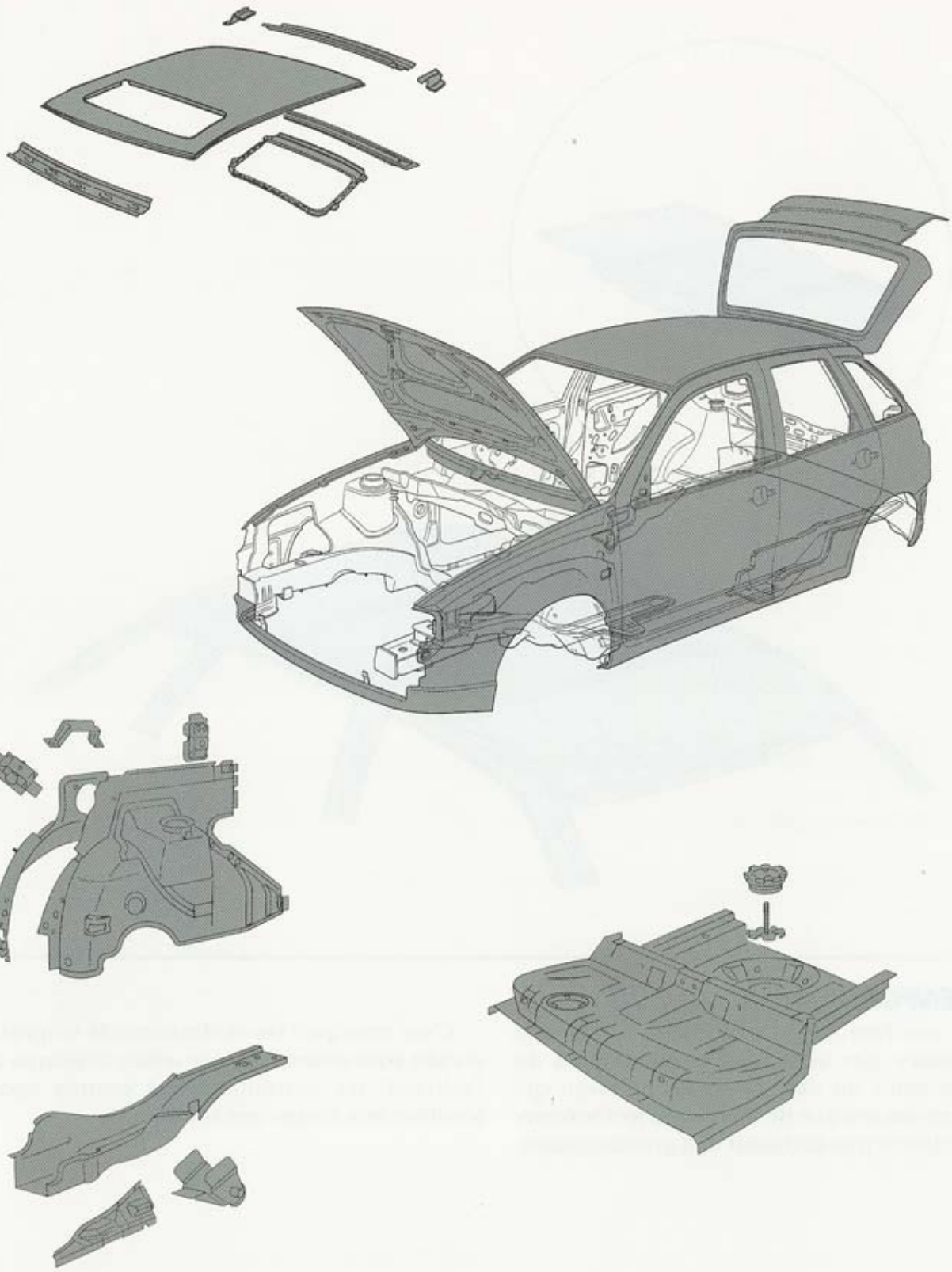
UNIONS SOUDEES

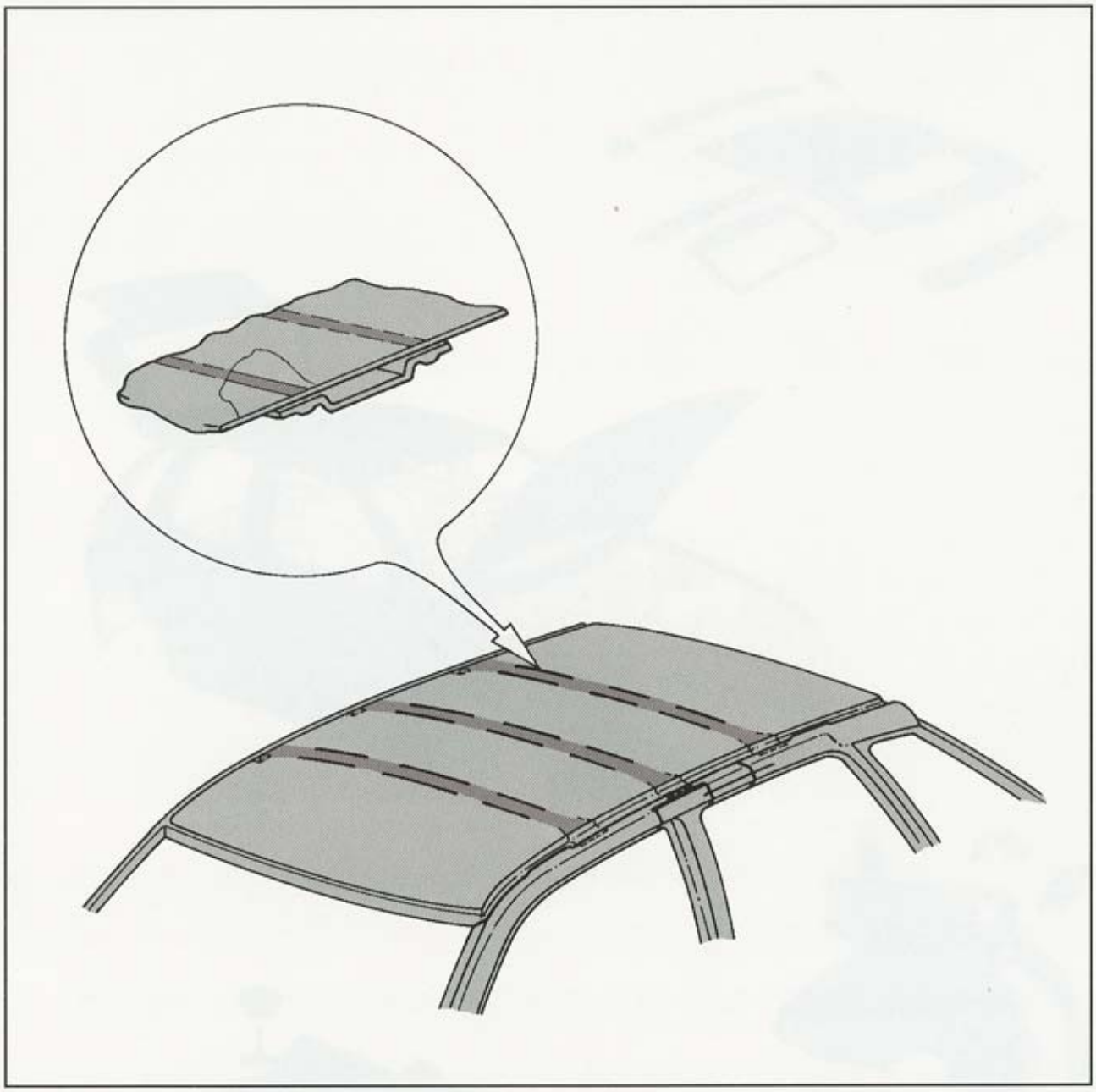
En cas de réparation, les unions par soudure devront être réalisées par la méthode de soudure par points de résistance qui permet d'obtenir des unions d'une grande qualité. Uniquement les unions qui ne peuvent pas être soudées par cette méthode le seront par soudure sous atmosphère de gaz protecteur.

Le lieu de travail devra être bien ventilé et disposer d'un extracteur de fumées car la soudure de tôles en zinc dégage, dans la fumée de soudure, de l'oxyde de zinc qui est toxique.



Note: *Le processus et la méthode de réparation sont reflétés au manuel de réparation correspondant de la carrosserie de l'Ibiza 93.*





RENFORCEMENT DU TOIT

La soudure laisse des traces sur la tôle extérieure par suite des changements de température ou des traces de pression qui exigent des travaux de repassage fort coûteux pour obtenir une surface d'une grande qualité.

C'est pourquoi les renforcements (cintres) du toit sont assemblés par union cinétique à l'adhésif; les extrémités des cintres sont soudées aux longerons supérieurs.

PAPIER ECOLOGIQUE

SEAT

POST-VENTA CENTRAL
Marketing Asistencial

Ce cahier a été édité pour la formation Après-Vente.
Les données qui apparaîssent sont sujets à de possibles modifications.
Le cahier est réservé à un usage exclusif de l'organisation commerciale SEAT.

ZSA 43845930022 ENE. '93 4250-022