

Cordoba



Cahier didactique n° 27

Cordoba

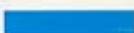
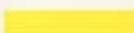
La devise "l'ambition de se surpasser" définit parfaitement le comportement de Seat dans le développement de la Cordoba, une voiture compacte aux formes équilibrées qui représente une conception innovatrice dans les berlines de quatre mètres.

D'une conception qui satisfait les besoins des conducteurs les plus exigeants, elle offre un équilibre entre l'espace intérieur d'une voiture familiale à cinq places et la ligne extérieure stylisée et les performances d'une authentique voiture de sport.

La Cordoba présente un finissage d'une grande qualité dans ses trois versions, CLX, GLX et GT, un moteur à hautes performances respectueuses de l'environnement, depuis le moteur de 1,4 litres et de 44 kW jusqu'à celui de 1,8 litres, 16 V et 95 kW.

Des équipements tels que le système antiblocage de freins (ABS) combiné au blocage électronique du différentiel (EDS) et l'Airbag complètent les hauts niveaux de sécurité passive et active de la Cordoba.

INDEX

CORDOBA	4-9	
SECURITE	10-13	
MOTEURS	14-20	
COMBINAISON DE MOTEURS / BOITES DE VITESSES	21	
TRAIN DE ROULEMENT	22-23	
CHAUFFAGE / AIR CONDITIONNE	24-25	
TOIT OUVRANT / DEFLECTEUR	26	

CORDOBA

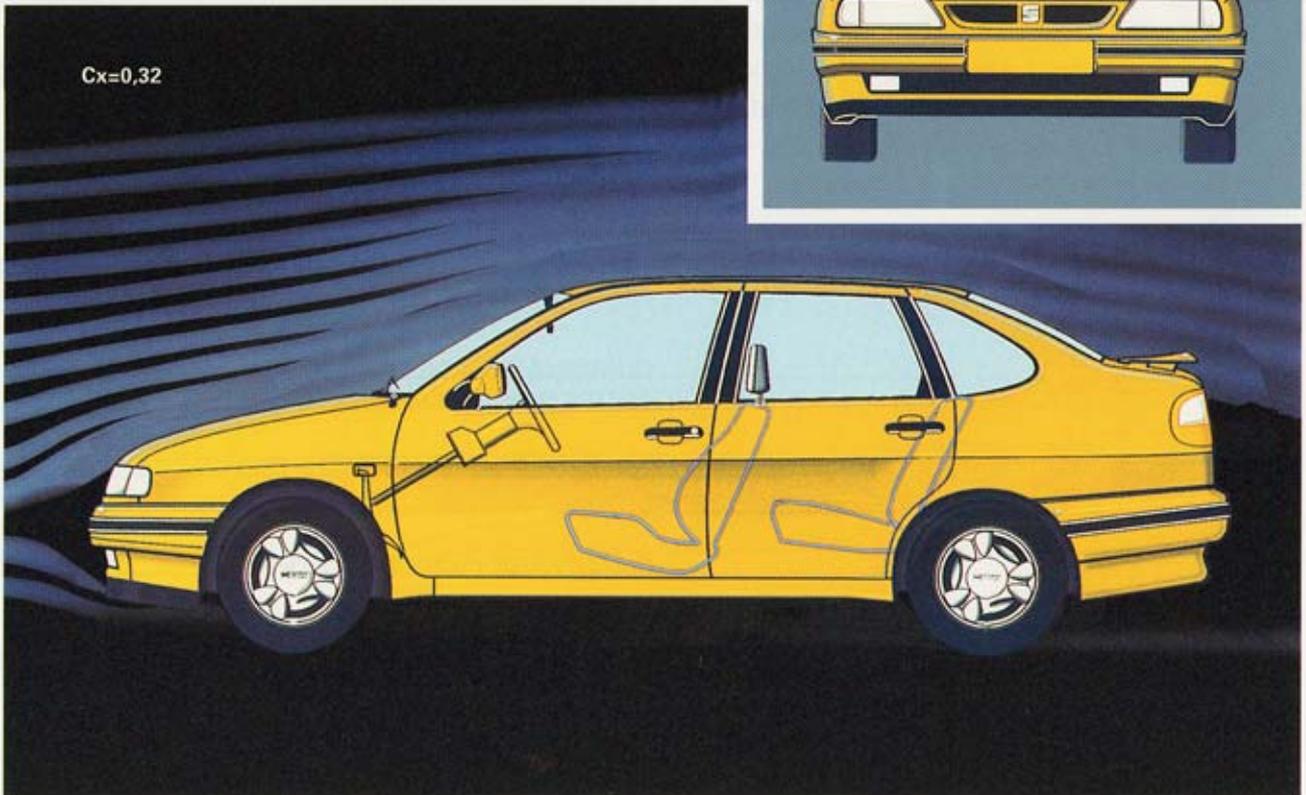
RESISTANCE AERODYNAMIQUE

L'analyse de la Cordoba dans le tunnel aérodynamique a permis d'obtenir un excellent coefficient aérodynamique $C_x = 0,32$ ce qui, ajouté à une superficie de projection (A_f) de $1,95 \text{ m}^2$, nous donne une résistance à la pénétration de l'air ($C_x \times A_f$) de $0,62 \text{ m}^2$. Cette donnée tellement favorable représente une condition essentielle pour obtenir une basse consommation de carburant et de grandes vitesses finales.

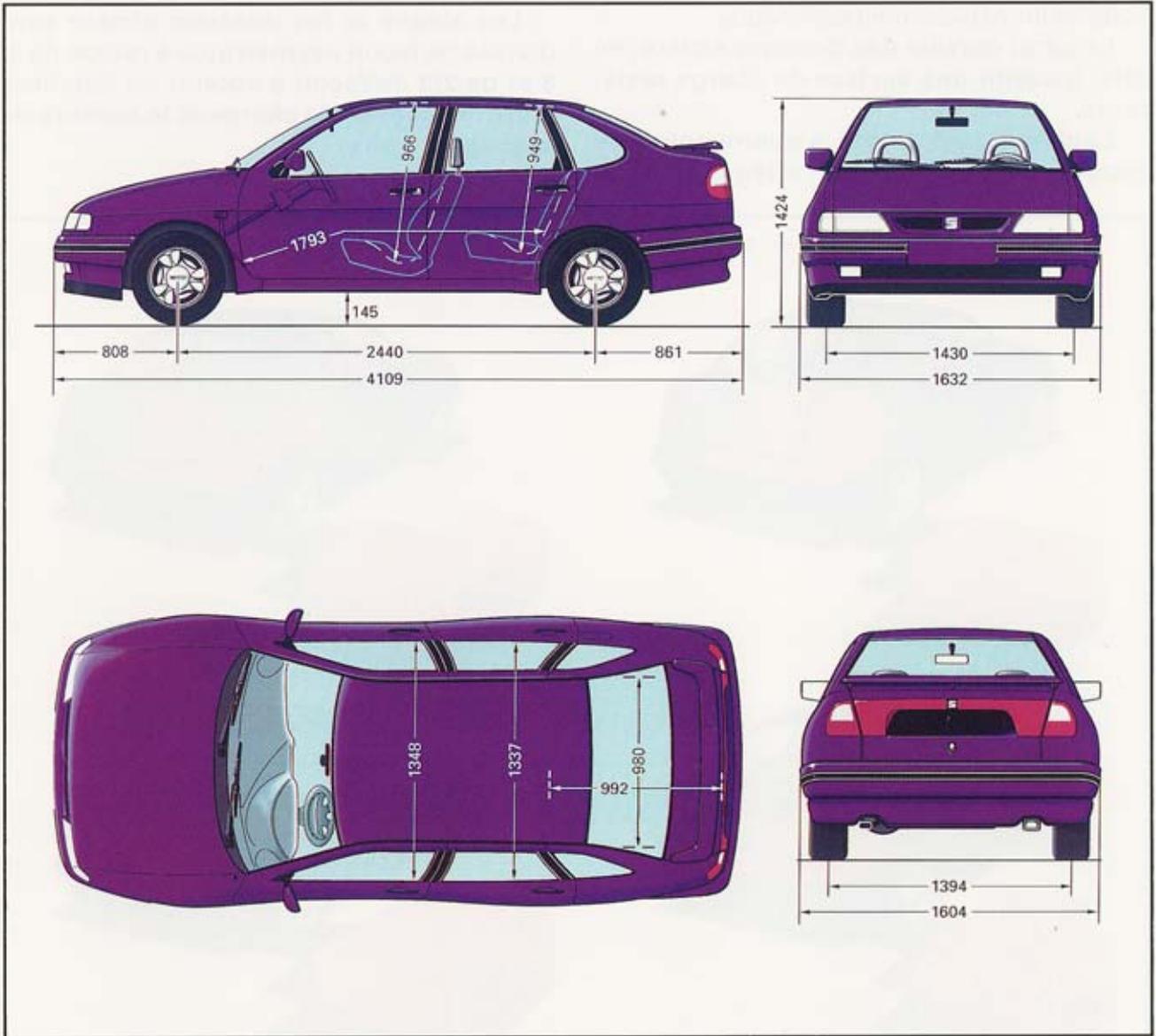
Les caractéristiques de construction suivantes ont été déterminantes pour obtenir

un bon niveau aérodynamique :

- un devant présentant une calandre aux dimensions réduites, des pare-chocs enveloppants à déflecteur incorporé en vue d'une meilleure adhérence du train avant en ordre de marche;
- une transition aérodynamique favorable au passage de l'air par le capot, le pare-brise et le toit (à gouttière incorporée);
- des zones de transition des angles de la voiture fortement arrondies.



VOICI LES MESURES LES PLUS IMPORTANTES DE LA CORDOBA



La mesure de confort de 1.793 mm ainsi que la largeur de coudes fournissent à la Cordoba une superficie d'habitacle de 2,42 m² qui, ajoutée à la nouveauté de la

ligne de la face arrière des dossiers de siège avant et à la capacité du coffre, accentue son caractère de voiture familiale.

CORDOBA

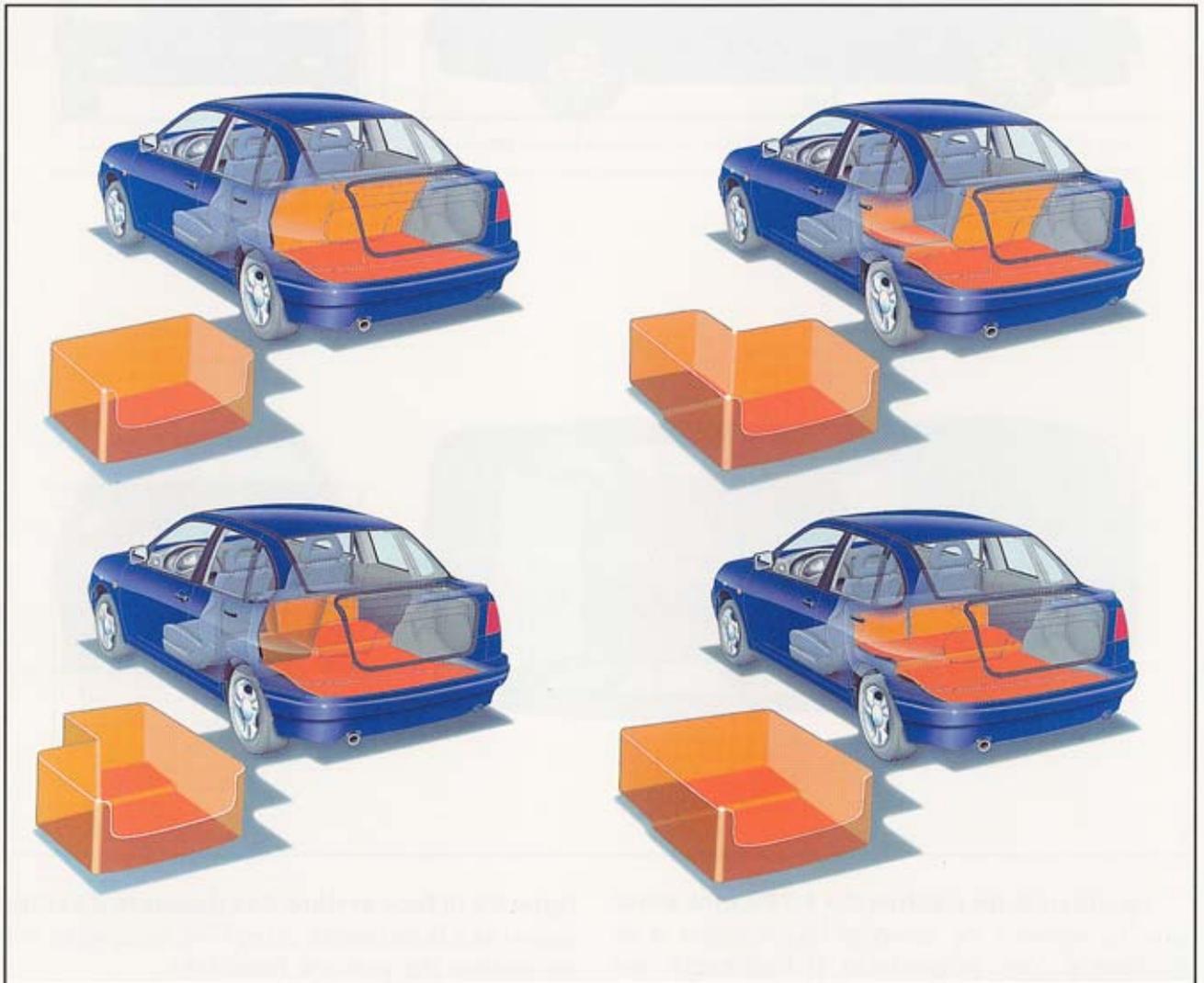
Le coffre de la Cordoba est tout à fait plat et possède un volume extraordinaire de 455 litres que l'on ne peut imaginer que dans la tranche de voitures immédiatement supérieure.

La paroi dorsale des dossiers arrière, en tôle, garantit une surface de charge résistante.

La charnière du coffre, à quatre points de rotation et à amortisseur intégré dans la

charnière elle-même, est située en dehors du coffre, ce qui permet de ne pas réduire le volume de charge.

Les sièges et les dossiers arrière sont divisés de façon asymétrique à raison de 1/3 et de 2/3 de façon à obtenir un équilibre entre la capacité de charge et le nombre de passagers assis.



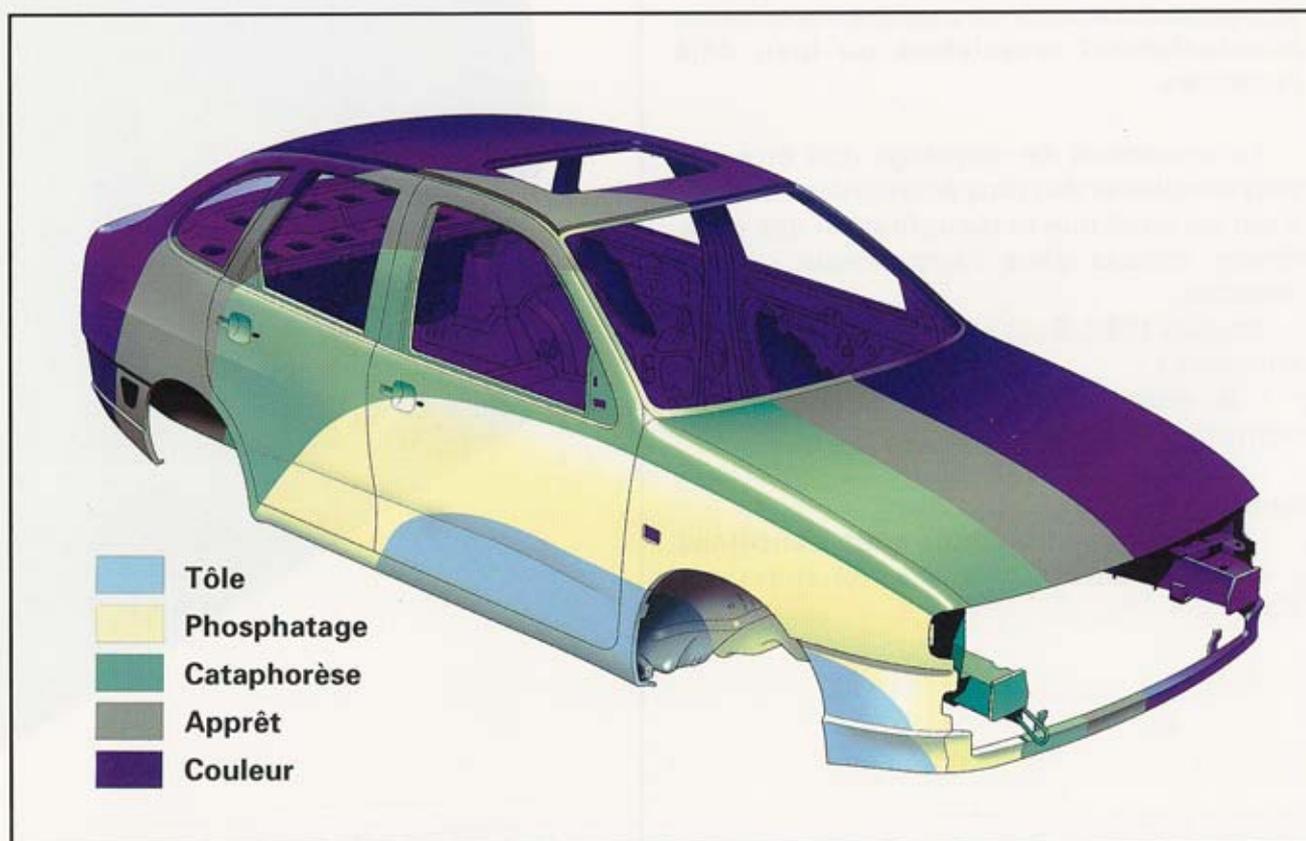
PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Dans les installations de peinture, on a grandement tenu compte de la protection de l'environnement. A ce propos, on a adopté les mesures suivantes :

- des matériaux à deux composants à teneurs réduites en dissolvants, émulsionnables dans l'eau pour l'apprêt par immersion;
- des bouche-pores hydrosolubles;
- des peintures de bases hydrosolubles,

tant pour les peintures non métallisées que pour les métallisées;

- l'annulation de pigments à teneurs en plomb dans les peintures spéciales;
- un vernis transparent à deux composants à moins de 50 % de solvants;
- des cires fondues, exemptes de solvants pour la conservation des espaces creux (scellement à la cire chaude);
- réutilisation de matières résiduelles de la peinture.



PROTECTION ANTICORROSION

Les zones les plus exposées au risque de corrosion sont revêtues préalablement de zinc par la méthode d'immersion à chaud, de recuit postérieur (galvanisation) et d'électrodéposition (zingage).

L'utilisation de tôle préalablement traitée et le procédé de protection appliqué permettent d'obtenir un niveau élevé de protection de surfaces au moyen de techniques d'application avancées :

- dégraissage et phosphatation par im-

mersion;

- apprêt par immersion électrolytique (KTL);
- protection des dessous et étanchement fin pour éviter la pénétration d'humidité, d'impuretés, etc., dans les zones d'agrafage susceptibles d'être attaquées par la corrosion;
- peinture protectrice de remplissage et de recouvrement de haute qualité;

- conservation des zones creuses de la carrosserie au moyen de l'injection de cire

CORDOBA

PROTECTION ECOLOGIQUE PRATIQUEE DANS LE SERVICE APRES-VENTE

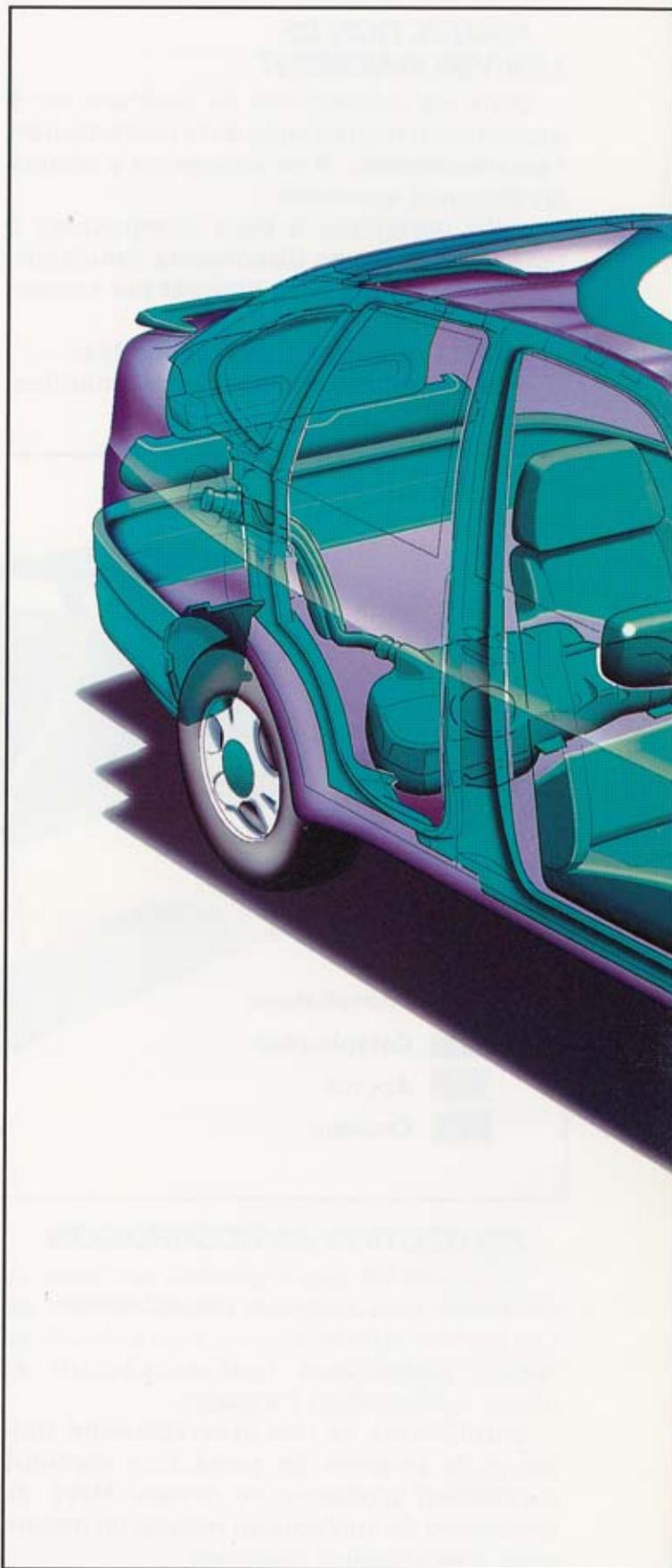
Suivant la trajectoire entreprise avec le modèle prédécesseur, dans la fabrication de la Cordoba, l'utilisation de composants fabriqués à partir de polymères (matières plastiques) représente à-peu-près 10 % de son poids total.

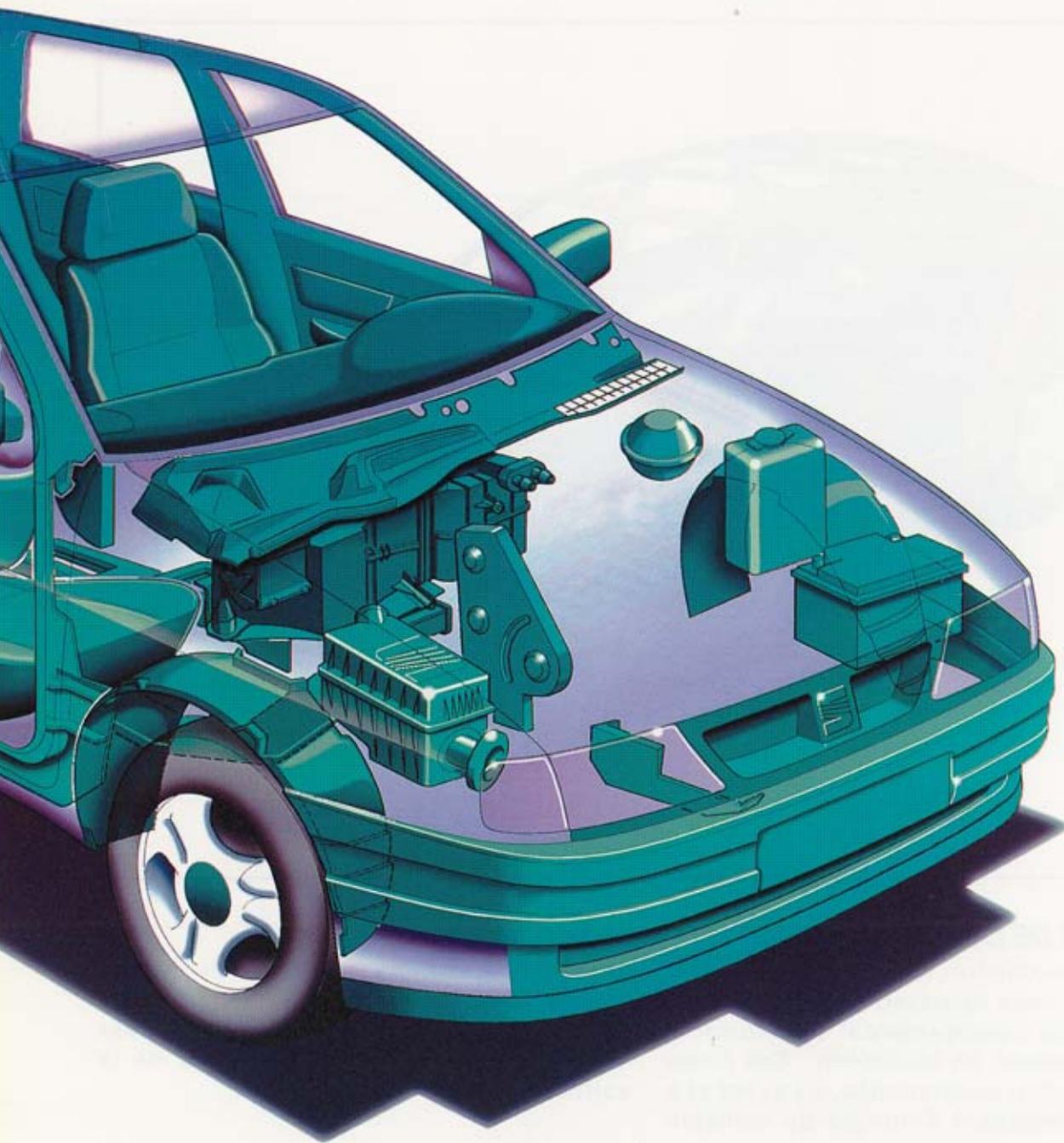
Tenant compte du souci croissant pour la conservation de l'environnement et comme contribution importante au projet écologique, Seat monte des composants en plastique produits à partir de matières premières principalement recyclables ou bien déjà recyclées.

Le processus de recyclage doit être des plus simples et des plus économiques car ce n'est qu'ainsi que la récupération des plastiques utilisés dans l'automobile s'avère possible.

Depuis 1993, Seat remplit les conditions suivantes :

- la création de pièces à démontage simplifié;
- réduction de la diversité de matériaux dans les pièces en plastique;
- les pièces en plastique sont identifiées à l'origine suivant les recommandations VDA.



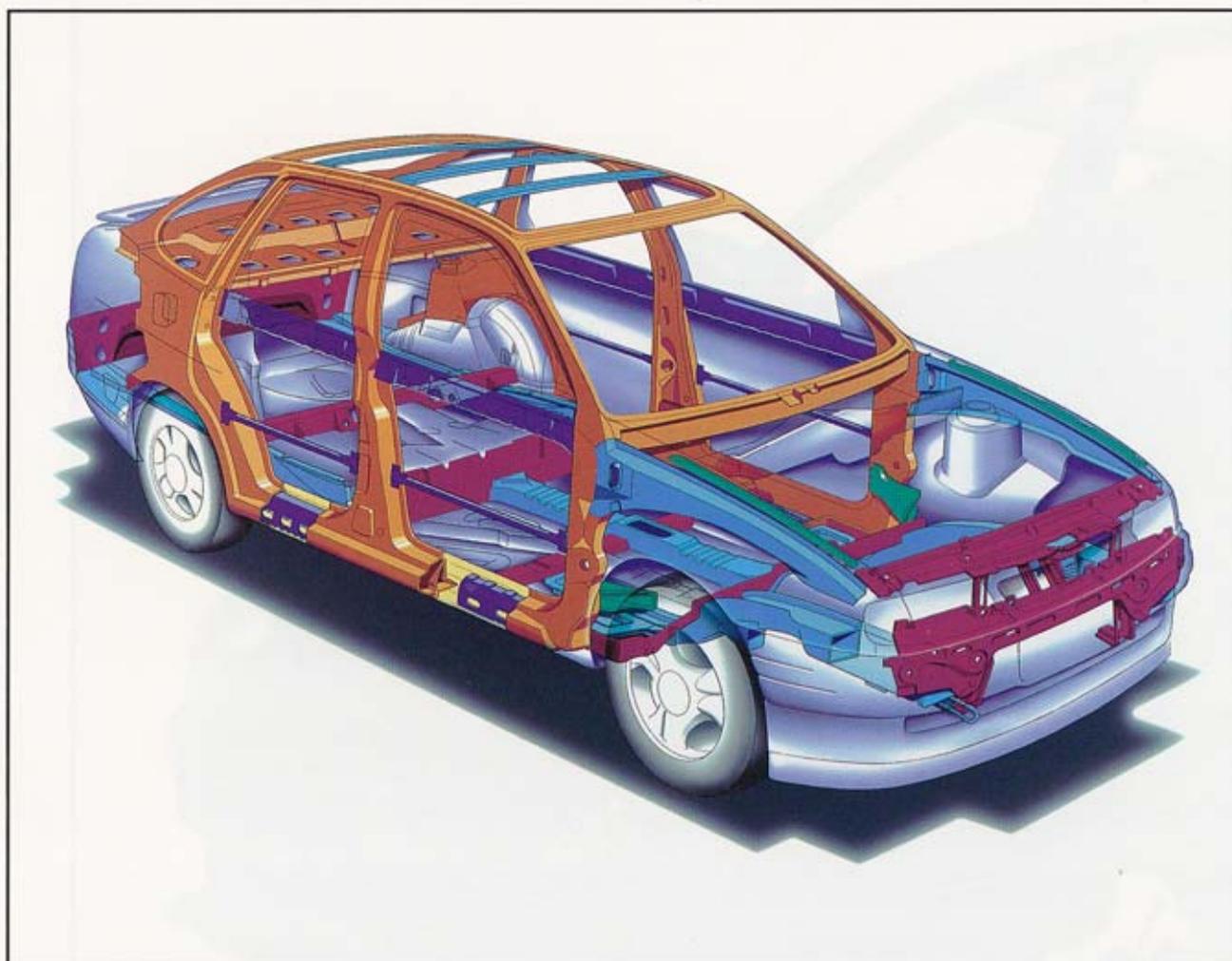


SECURITE

CARROSSERIE DE SECURITE

Les anneaux de sécurité de la Cordoba garantissent la rigidité et la stabilité de l'habitacle pour les occupants de la voiture; de même, les montages emboîtés dans le cadre du plafond et dans les longerons inférieurs, les

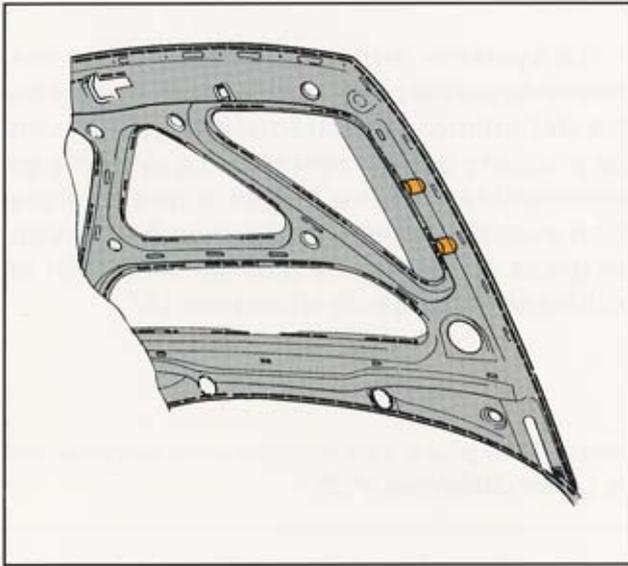
supports spéciaux (protections latérales) dans les portières et les renforcements additionnels dans les portières et les flancs dotent la voiture d'un maximum de sécurité, même dans le cas de collisions latérales.



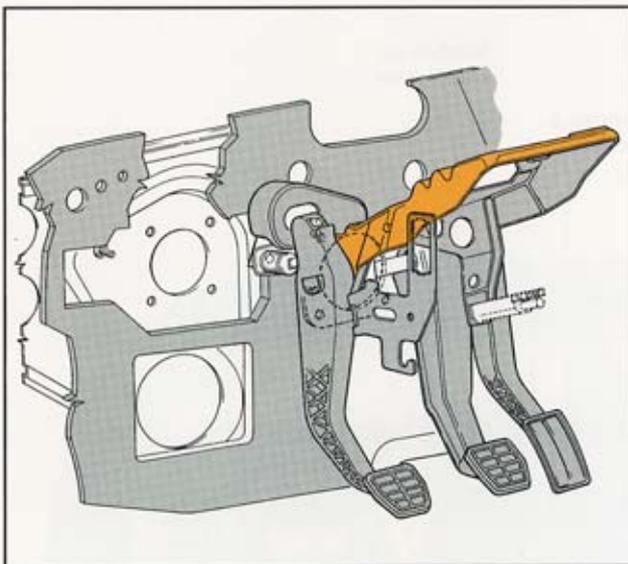
ZONES DE DEFORMATION

En cas de collision, les longerons avant et arrière (en trois épaisseurs et soudés par des coutures à compression) se déforment progressivement en accordéon. Ces zones de déformation programmée, à l'avant et à l'arrière, absorbent l'énergie de collision

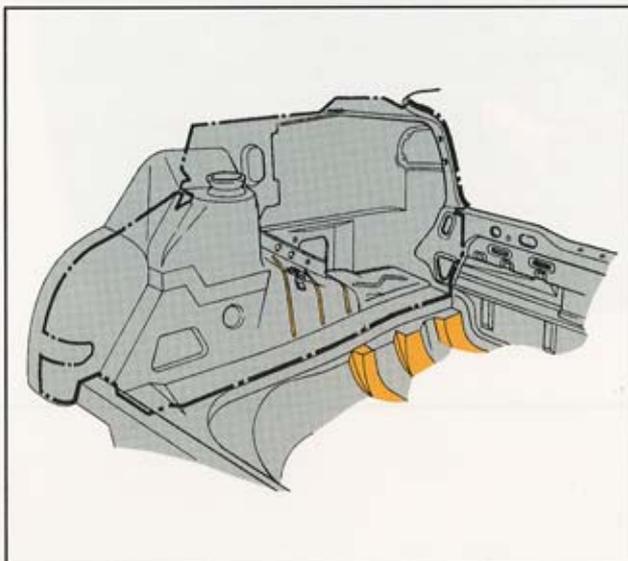
(du choc), au-dehors de l'habitacle, garantissant ainsi un écrasement le plus lent possible, sans charges extrêmes et évitant les coups secs pour les occupants de la voiture.



Les zones de déformation contrôlée ainsi que l'optimisation des fixations du capot évitent l'intrusion de celui-ci dans l'habitacle afin d'obtenir que l'espace de survie pour les occupants ne soit pas sensiblement réduit en cas d'impact.



La conception de l'ensemble des pédales prévoit des zones de déformation contrôlée pour éviter la transmission de forces vers la colonne de la direction et l'intrusion dans la zone des pieds du conducteur.



Les points de pliage définis dans les longerons arrière, le plancher du coffre et le passage de roues arrière absorbent l'énergie d'un impact arrière. En plus de protéger les occupants de la voiture, ils laissent un espace pour le réservoir à carburant et le protègent contre les éléments hostiles qui pourraient le perforer.

SECURITE

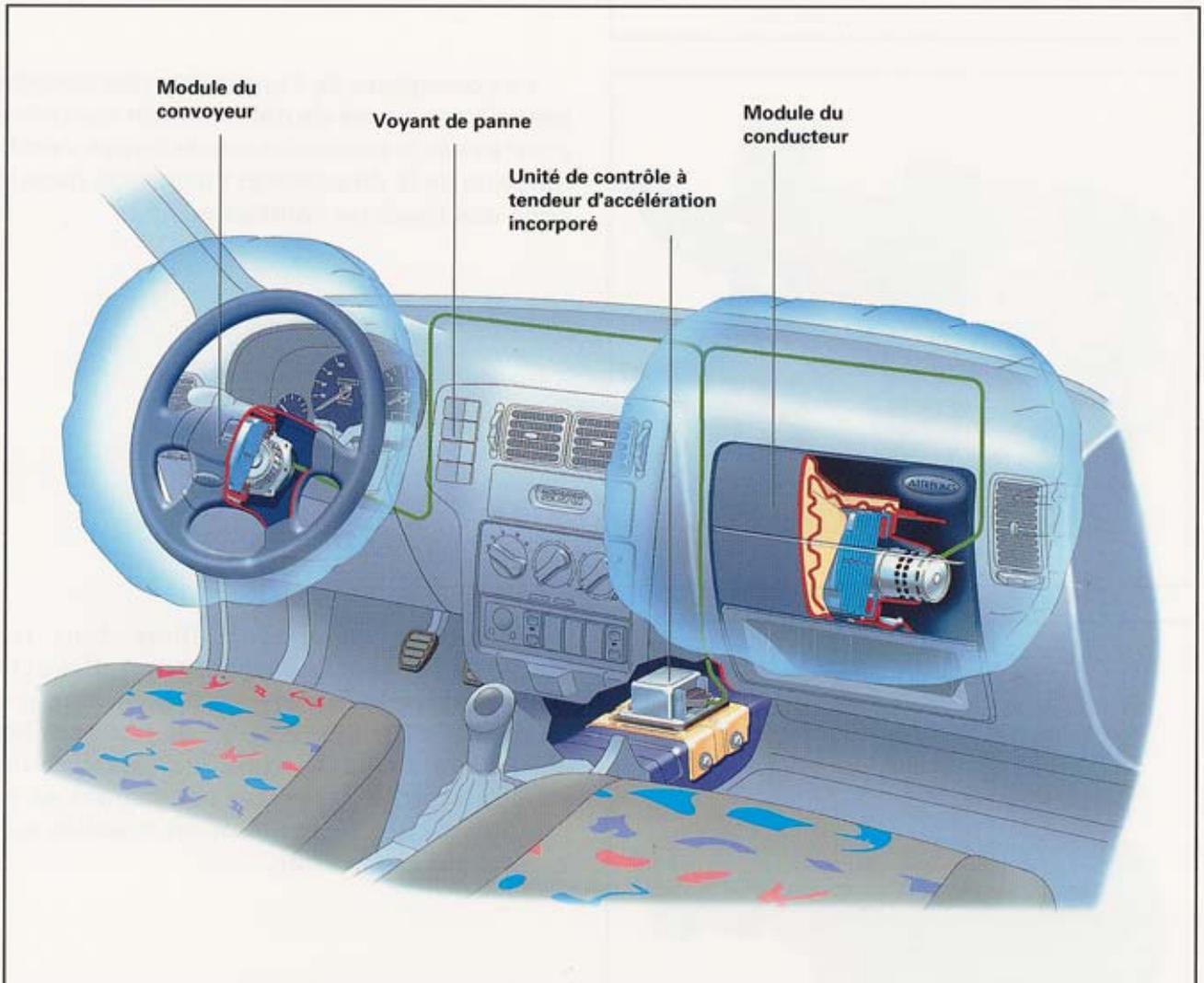
AIRBAG

Afin d'optimiser la sécurité dans la Cordoba, on y a incorporé l'Airbag, un système additionnel de sécurité passive qui protège les zones du thorax et la tête contre la possibilité d'impacts sur l'habitacle en cas de collisions à de grandes vitesses.

L'unité de contrôle, située dans le tunnel, enregistre la décélération de la voiture en collision frontale et oblique à $\pm 30^\circ$. Quand on dépasse les limites programmées (à partir de 28 km/h), l'unité déclenche les générateurs de gaz qui se chargent de gonfler les poches tant du conducteur que du convoyeur.

Le système Airbag est assisté d'une mémoire de panne permanente où sont stockées les défaillances fonctionnelles qui peuvent se produire dans le système. Le système est susceptible de faire l'objet d'une exploration avec diagnostic au Service Après-Vente grâce au lecteur de pannes VAG 1551 en utilisant le "code de direction 15".

Note - Pour plus d'informations sur le système, voir le cahier didactique n° 25.

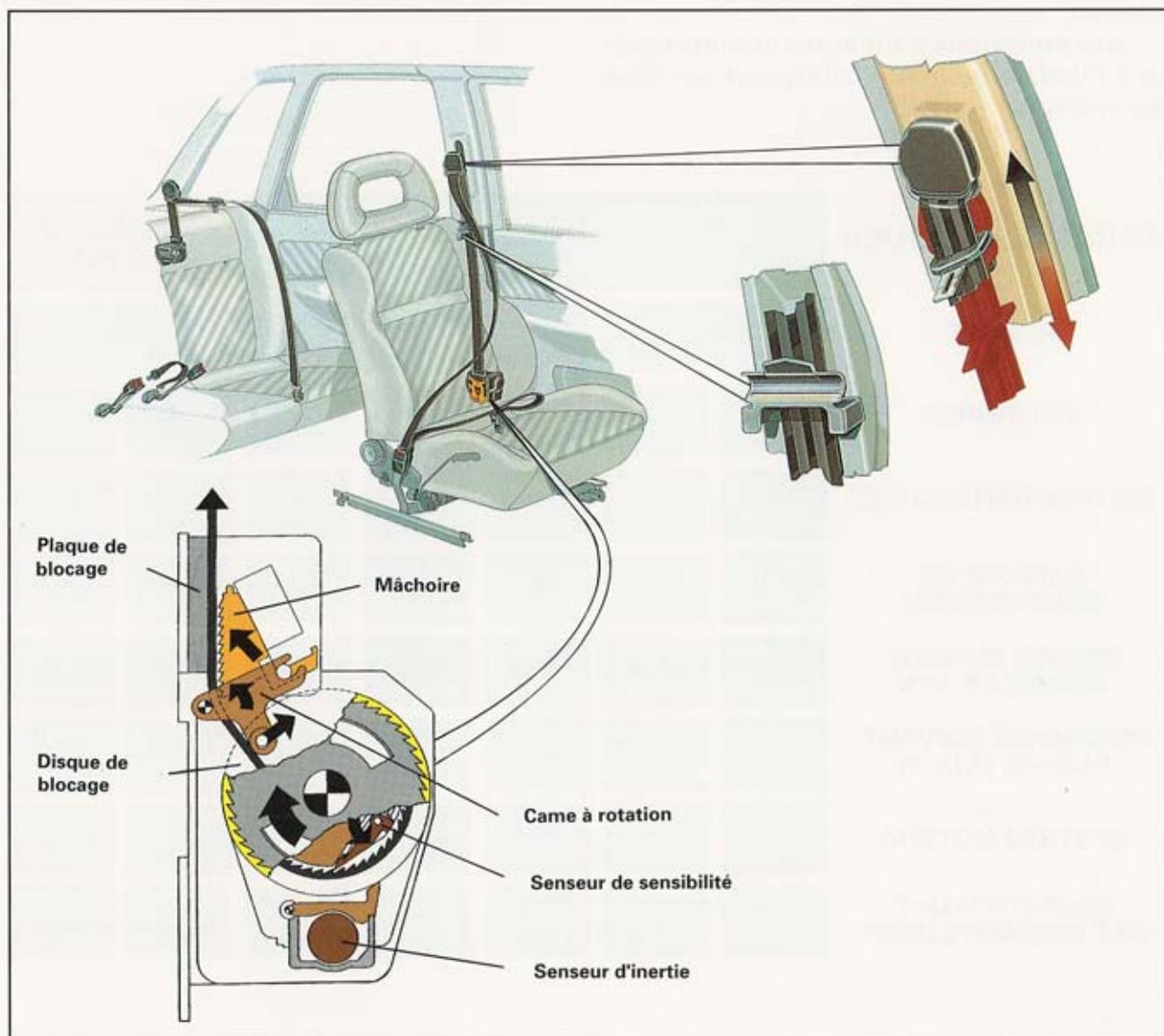


CEINTURES DE SECURITE A MACHOIRE

L'incorporation à la Cordoba des ceintures de sécurité à mâchoire à réglage en hauteur optimise la protection des occupants de la voiture en cas de collision.

La ceinture de sécurité à mâchoire élimine "l'effet bobine" qui se produit avec les ceintures de sécurité conventionnelles et

réduit de 70% la longueur de lanière extraite du dispositif rétractile en cas d'impact. En conséquence, les déplacements de l'occupant par rapport au siège sont plus réduits de même que les niveaux de charge supportés par le corps.



FONCTIONNEMENT

En plus des blocages conventionnels (blocage par inertie et de sensibilité), la ceinture de sécurité à mâchoire inclut une mâchoire dans la zone de sortie de la ceinture.

Le blocage de la ceinture se déclenche dès l'activation d'un des deux senseurs (sensibilité d'inertie). Le disque de blocage trans-

met le mouvement à la came de rotation dont le mouvement rotatoire oblige la mâchoire à se déplacer verticalement. Il se produit ainsi un pincement de la ceinture de sécurité contre la plaque de blocage, pincement qui empêche l'extraction de ladite ceinture sans qu'il se produise un "effet bobine".

MOTEURS

La Cordoba peut être équipée de 7 types de moteurs (5 à essence et 2 Diesel) avec des cylindrées allant de 1,4 l à 2,0 l, y compris un moteur de 1,8 l, 16 V, avec une gamme de puissances allant de 40 kW à 95 kW.

Les principales caractéristiques de ces moteurs sont les suivantes :

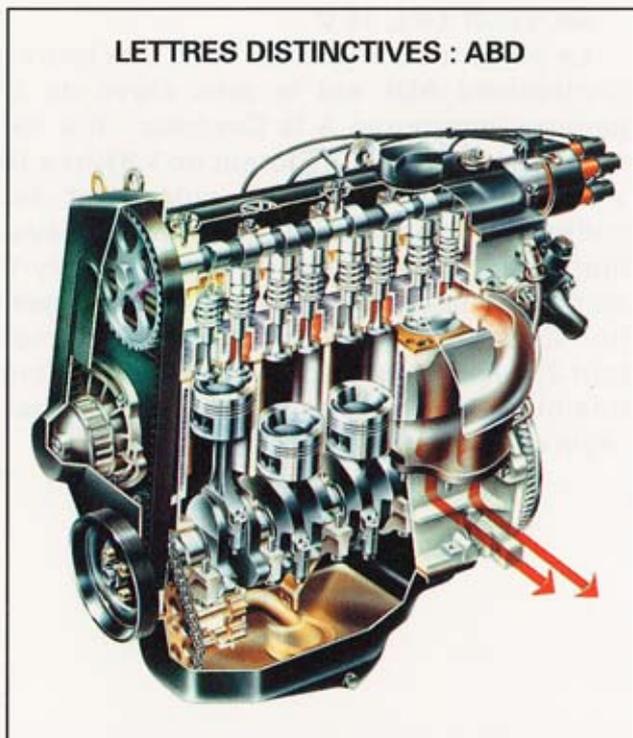
- des moteurs à couple élevé en bas régime;
- des émissions polluantes minimales grâce à l'installation d'un catalyseur sur tous les moteurs;

· un entretien réduit grâce à l'incorporation des éléments suivants :

- courroie poly-V pour l'entraînement d'organes auxiliaires;
- un système de gestion électronique autoadaptable pour tous les moteurs à essence qui élimine le besoin d'en régler le mélange et le ralenti.

CARACTERISTIQUES	MOTEURS A ESSENCE					MOTEURS DIESEL	
FAMILLE	111		827			086	
CYLINDREE	1.4	1.6	1.8	1.8	2.0	1.9	1.9
LETTRES DISTINCTIVES	ABD	ABU	ABS	ADL	2E	1Y	AAZ
RAPPORT DE COMPRESSION	9,5:1	9,3:1	10:1	10,5:1	10,4:1	23:1	22,5:1
COUPLE SUIVANT REGIME TR/MIN	107 Nm	125 Nm	145 Nm	165 Nm	166 Nm	124 Nm	150 Nm
PUISSANCE SUIVANT REGIME TR/MIN	44 kw	55 kw	66 kw	95 kw	85 kw	50 kw	55 kw
GESTION MOTEUR	Mono-Motronic	Mono-Motronic	Mono-Motronic	16 V Digifant	Digifant	Atmosphérique	Turbo-diesel
EPURATION DES GAZ D'ECHAPPEMENT	Catalyseur et S. Lambda	Catalyseur Oxydant	Catalyseur Oxydant				

LETTRES DISTINCTIVES : ABD



MOTEUR 1,4 L

Le développement du nouveau moteur de 1,4 litres aux lettres distinctives ABD s'est basé sur le moteur de 1,3 litres déjà connu en augmentant la cylindrée moyennant le prolongement de la course de 72 mm à 79,15 mm et le montage d'une courroie poly-V pour l'actionnement des organes auxiliaires (alternateur, pompe pour servodirection et compresseur pour l'air conditionné).

DONNEES TECHNIQUES

Architecture Moteur Otto à 4 cylindres en ligne

Diamètre des cylindres - 75 mm

Course 79,14 mm

Rapport de compression ..9,5 : 1

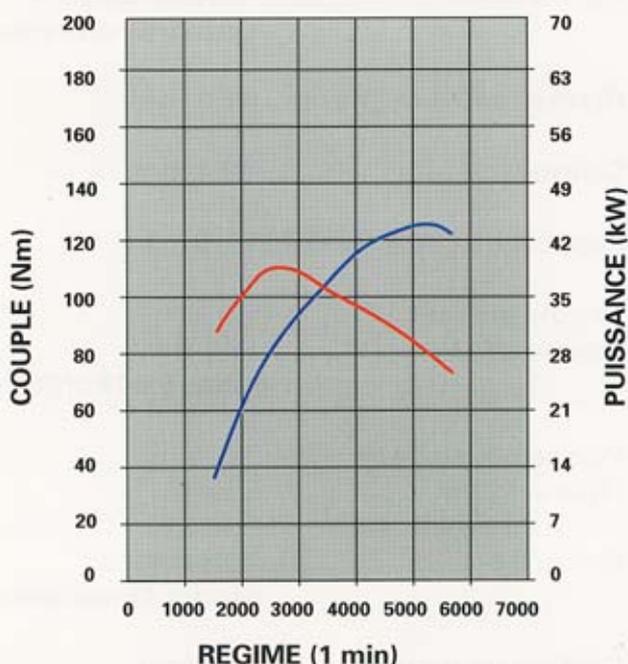
Couple suivant régime tr/min 107 Nm/ 2.800 ... 3.200 tr/min

Puissance suivant régime tr/min 44 kW/ 5,200 tr/min

Carburant Normale sans plomb 91 octanes

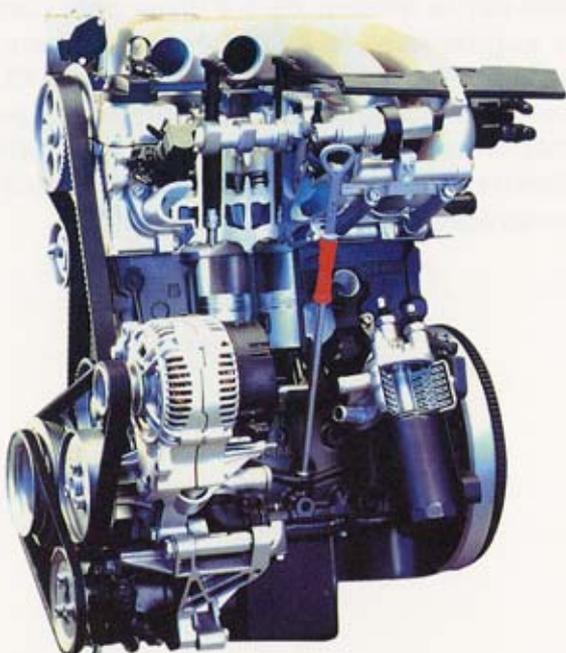
Gestion de moteur Mono-Motronic

Épuration des gaz d'échappement Catalyseur et sonde Lambda



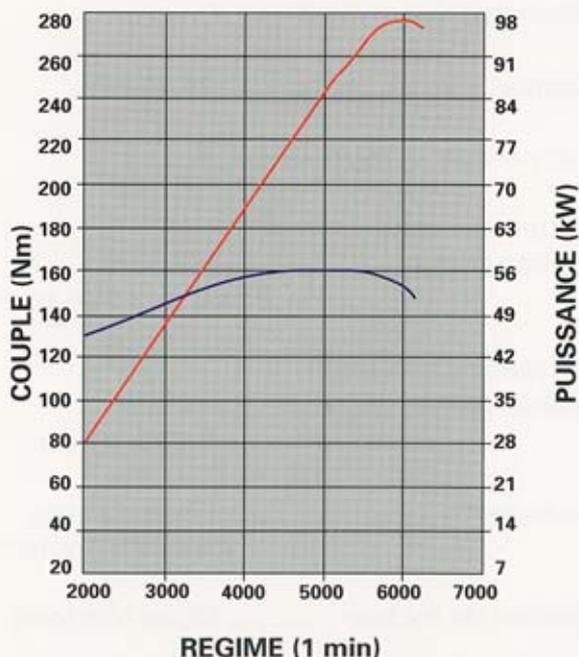
MOTEURS

LETTRES DISTINCTIVES : ADL



MOTEUR 1,8 L, 16 V

Le moteur de 1,8 litres, 16 V, aux lettres distinctives ADL est le plus élevé de la gamme incorporée à la Cordoba. Il a été développé à partir du moteur de 1,8 litres 16 V / PL, avec une nouvelle culasse et des collecteurs d'aspiration, un nouveau développement du système de courroie Poly-V ainsi que l'incorporation d'une nouvelle gestion de moteur dérivée du Digifant du moteur 2E. Avec ces modifications, on obtient une meilleure réponse d'accélération à bas régime.



Architecture Moteur Otto à 4 cylindres en ligne

Diamètre des cylindres . 81,0 mm

Course 86,4 mm

Rapport de compression. 10,5 : 1

Couple suivant régime tr/min 165 Nm/ 4.200-5.000 tr/min

Puissance suivant régime tr/min 95 kW

Carburant Super sans plomb 95 octanes

Gestion de moteur Digifant

Épuration des gaz d'échappement Catalyseur et sonde Lambda

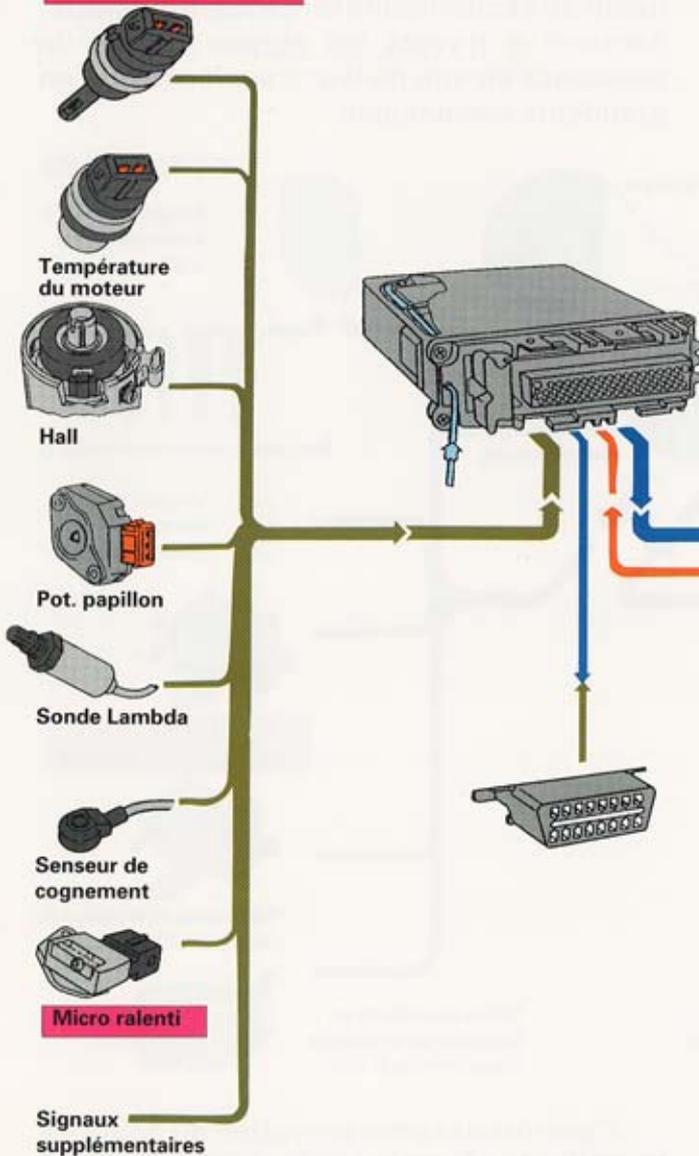
GESTION DU MOTEUR 1,8 L, 16 V

Le système de gestion du moteur 1,8 l, 16 V est basé sur la gestion Digifant du moteur 2E installée sur l'Ibiza, en y réalisant les innovations suivantes :

- senseur de pression incorporé à l'unité de contrôle au lieu du débitmètre;
- nouveau senseur de température de l'air aspiré.

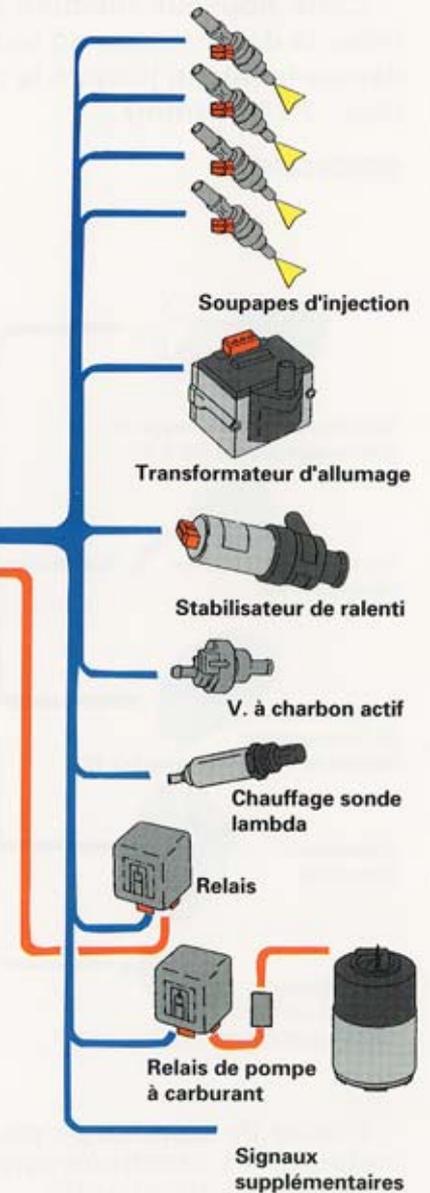
SENSEURS

Température de l'air aspiré



Nouveaux éléments

ACTIONNEURS



Note: Pour plus d'informations, voir le cahier didactique n° 28, Digifant du moteur 1,8 l, 16 V.

MOTEURS

GESTION DU MOTEUR TURBODIESEL DE 1,9 L / AAZ

Le moteur turbodiesel incorporé à la Cordoba provient du modèle Ibiza '93 et coïncide avec le moteur de ce modèle quant à sa mécanique et à sa gestion, sauf en ce qui concerne les modifications techniques introduites pour la version destinée au marché suisse. On élargit ainsi les fonctions assumées par l'unité de commande de gestion du moteur.

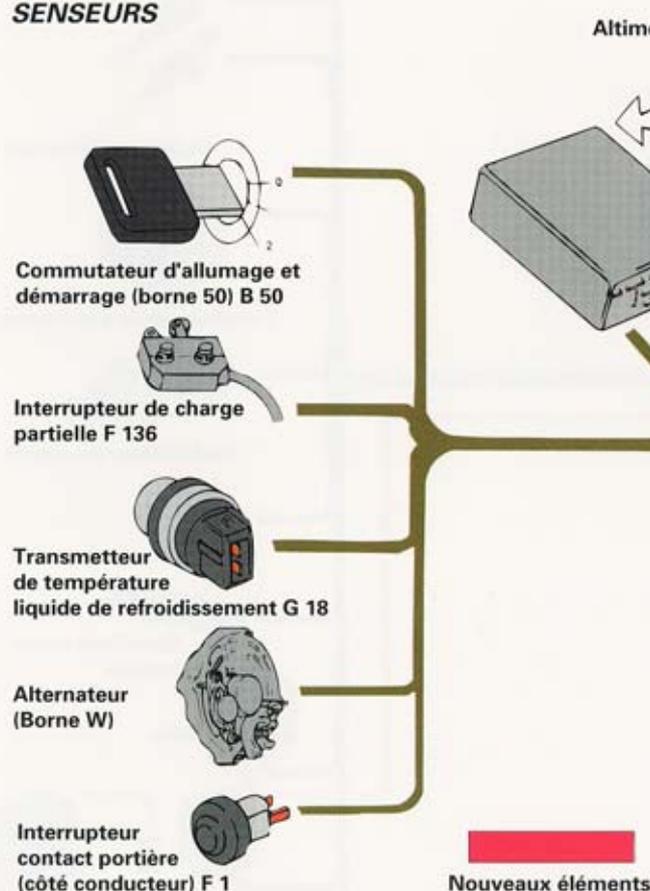
Cette nouvelle fonction consiste à contrôler la déconnexion du turbocompresseur depuis le ralenti jusqu'à la charge partielle (env. 3.200 tr/min).

Dans l'unité de commande de gestion de moteur se trouvent intégrées toutes les fonctions de contrôle et de réglage.

Les conditions de fonctionnement du moteur sont transformables en des grandeurs électriques par les senseurs (émetteurs d'informations) et sont transmises à l'unité de commande. Une fois que les signaux d'entrée ont été traités, les grandeurs de sortie sont calculées en fonction des stratégies de réglage programmées d'avance.

Les signaux de sortie sont conduits jusqu'aux actionneurs (organes de positionnement) à travers les étapes finales de puissance en vue de leur transformation en grandeurs mécaniques.

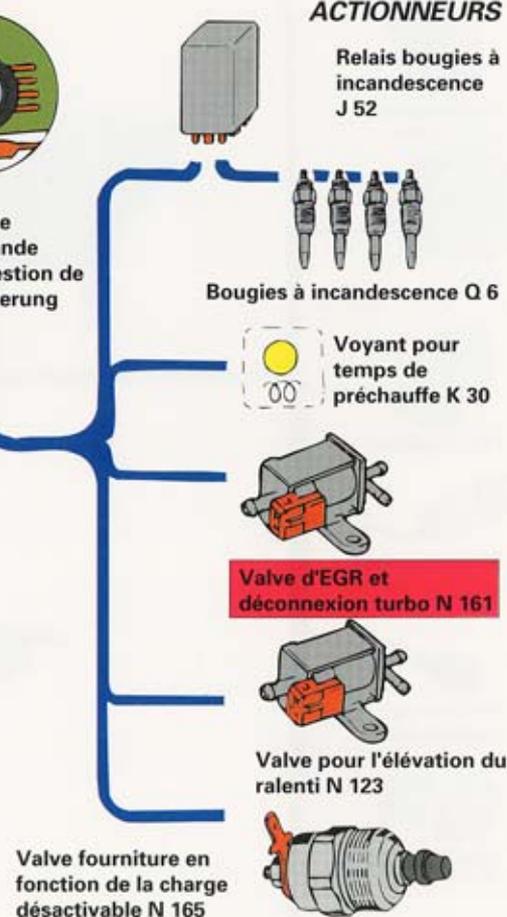
SENSEURS



L'unité de commande pour la gestion de moteur a les fonctions suivantes :

- Contrôle de chauffe
- Préchauffe (réponse rapide)
- Temps de disposition (activation en attente)
- Après-chauffe
- Contrôle d'élévation du ralenti

ACTIONNEURS



· Contrôle de la désactivation du début de fourniture en fonction de la charge (fonction ALFB)

En outre, pour la version destinée à la Suisse :

- Contrôle du recyclage des gaz d'échappement (fonction EGR)
- Déconnexion du turbocompresseur.

CONTROLE EGR ET DECONNEXION DU TURBOCOMPRESSEUR

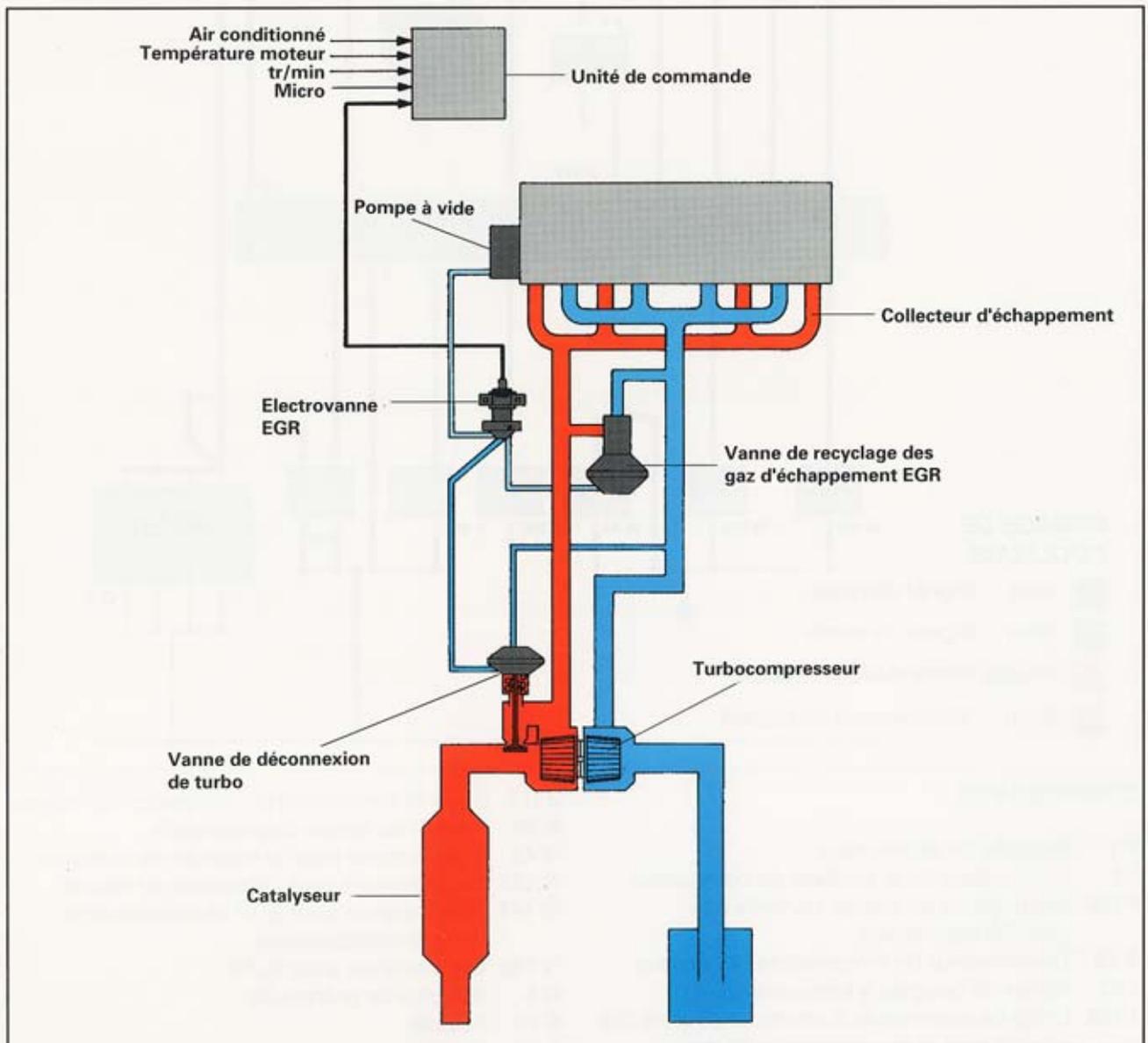
Le recyclage des gaz d'échappement et la déconnexion du turbocompresseur ajoutés au contrôle ALFB et le catalyseur représentent une mesure efficace pour réduire au minimum les émissions de substances nocives et respecter les valeurs limites de HC = 0,2 g/mile et NOX = 0,85 g/mile.

A la soupape de recyclage des gaz d'échappement et de déconnexion du turbocompresseur, on fait arriver la dépression créée par la pompe à vide à travers l'électrovanne EGR (N 161).

Les conditions d'activation du recyclage

des gaz d'échappement et de la déconnexion du turbocompresseur (depuis le ralenti jusqu'à la charge partielle supérieure) sont les suivantes :

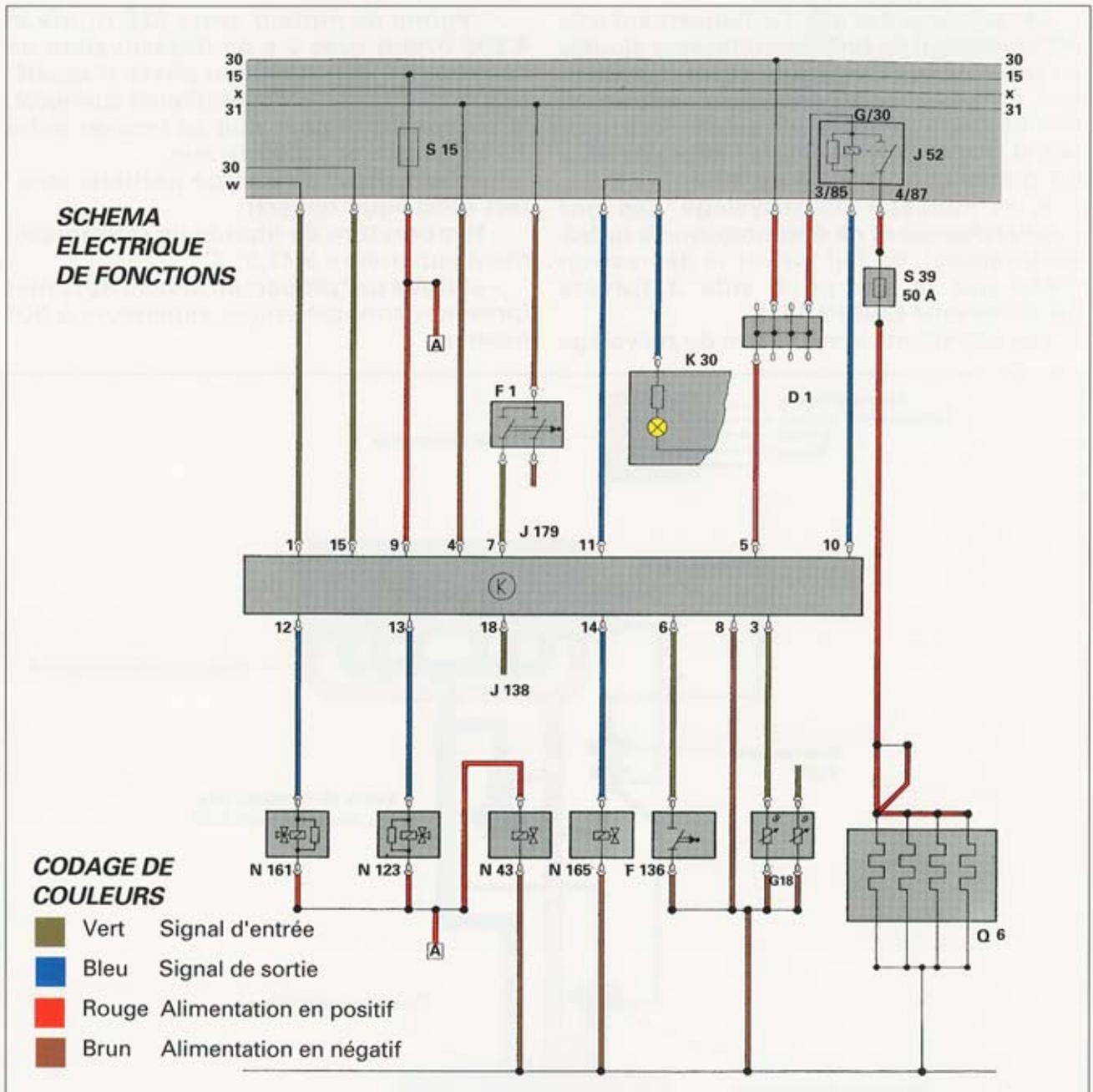
- régime de moteur entre 825 tr/min et 4.200 tr/min avec 2 s de désactivation en dépassant 1.200 tr/min en phase d'accélération et, en cas d'air conditionné connecté, le régime de moteur doit se trouver entre 1.200 tr/min et 4.200 tr/min;
- interrupteur de charge partielle (contact électrique ouvert);
- température du liquide de refroidissement supérieure à 47,5° C;
- altitude par rapport au niveau de la mer (pression atmosphérique supérieure à 900 mbars).



MOTEURS

Le schéma de fonctions représente un schéma simplifié de circuits de courant qui reproduisent l'interconnexion des différents

composants du système de contrôle de gestion du moteur.



COMPOSANTS

- | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>D 1 Réglette de distribution</p> <p>F 1 Interrupteur de la portière du conducteur</p> <p>F 136 Interrupteur de charge partielle des gaz d'échappement</p> <p>G 18 Transmetteur de température du moteur</p> <p>J 52 Relais de bougies à incandescence</p> <p>J 138 Unité de commande du compresseur de l'air conditionné et du ventilateur électrique</p> | <p>J 179 Unité de commande pour la gestion de moteur</p> <p>K 30 Voyant du temps de préchauffe</p> <p>N 43 Electrovanne pour la coupure de carburant</p> <p>N 123 Electrovanne pour l'élévation du ralenti</p> <p>N 161 Electrovanne pour EGR et déconnexion du turbocompresseur</p> <p>N 165 Electrovanne pour ALFB.</p> <p>Q 6 Bougies de préchauffe</p> <p>S 15 Fusible</p> <p>S 39 Fusible</p> |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

COMBINAISON MOTEURS / BOITES DE VITESSES

Sur la Cordoba, on a introduit trois changements de vitesses d'une conception différente :

- une boîte de vitesses manuelle à 5 vitesses (085) incorporée aux moteurs à basses valeurs de couple;

- une boîte de vitesses manuelle à 5 vitesses (020) se combinant avec les moteurs à couples élevés;

- une boîte de vitesses automatique à 4 vitesses et contrôle électronique.

Voici un résumé des combinaisons de moteurs-boîtes de vitesses.

			BOITES DE VITESSES		
			Boîte de vitesses manuelle à 5 vitesses 085	Boîte de vitesses manuelle à 5 vitesses 020	Boîte de vitesses manuelle à 4 vitesses 986
MOTEURS A ESSENCE	FAMILLE 111	1,4 L 107 Nm	085		
		1,6 L 125 Nm			
	FAMILLE 827	1,8 L 145 Nm		020	096
		1,8 L 16V. 165 Nm			
		2,0 L 166 Nm			
MOTEURS DIESEL	FAMILLE 086	1,9 L 124 Nm		020	
		1,9 L 150 Nm			

TRAIN DE ROULEMENT

TUYAUX DE SERVODIRECTION

Le train de roulement avant éprouvé à pattes télescopiques à bras transversaux et rayon de pivotement stabilisant monté sur l'Ibiza a été adapté pour la Cordoba.

Les ressorts et les amortisseurs sont d'une création nouvelle pour améliorer le confort sans compromettre la sécurité.

La boîte de direction est d'une nouvelle création, d'une plus grande précision et réduit les efforts de braquage de la direction pour parquer.

Comme contribution à la sécurité active et passive, on a incorporé :

- un frein à disques pour tous les moteurs, ventilé à partir de 115 CV;
- une direction assistée montée en série à partir du moteur de 1,6 l et optionnelle pour le moteur de 1,4 l;
- un système antiblocage des freins ABS et en combinaison avec le différentiel antibloquant électronique EDS.

Note - La construction et le fonctionnement de l'ABS avec l'EDS sont décrits au cahier didactique n° 20.

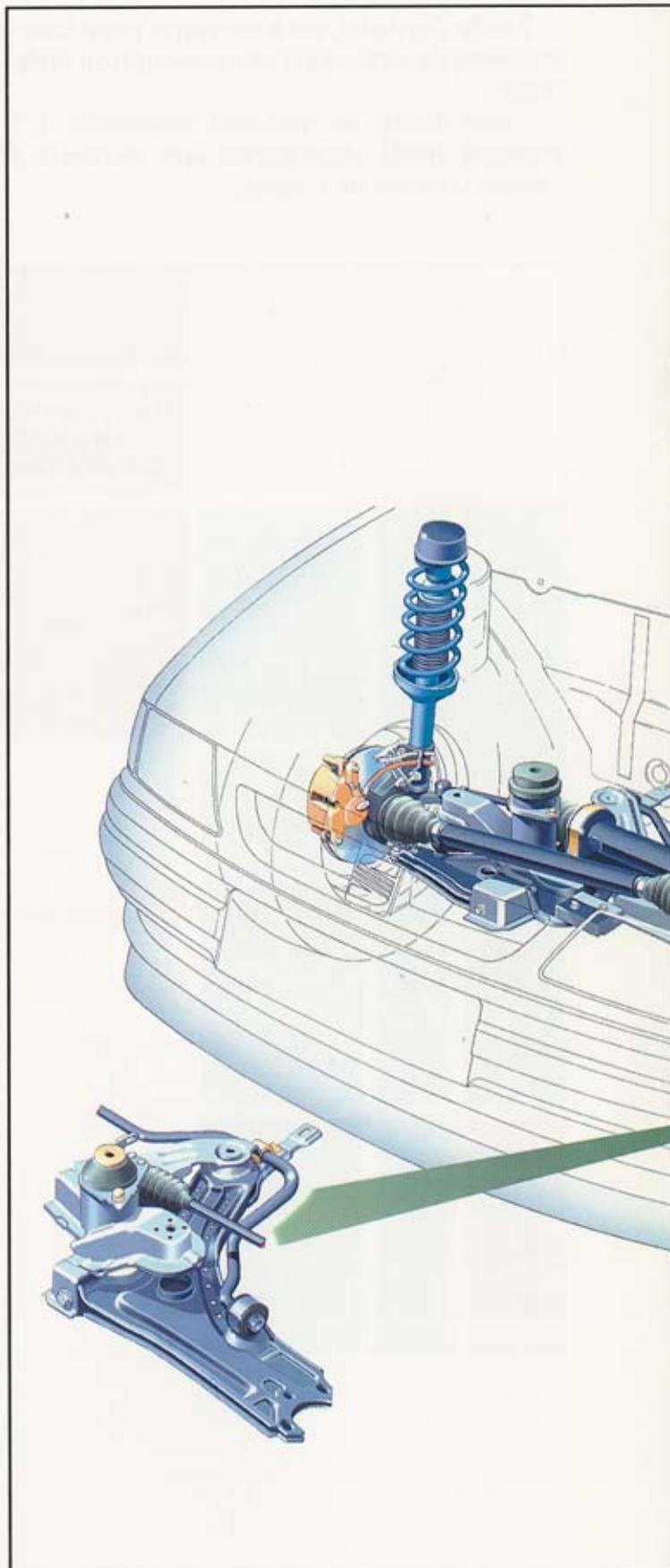
ESSIEU ARRIERE

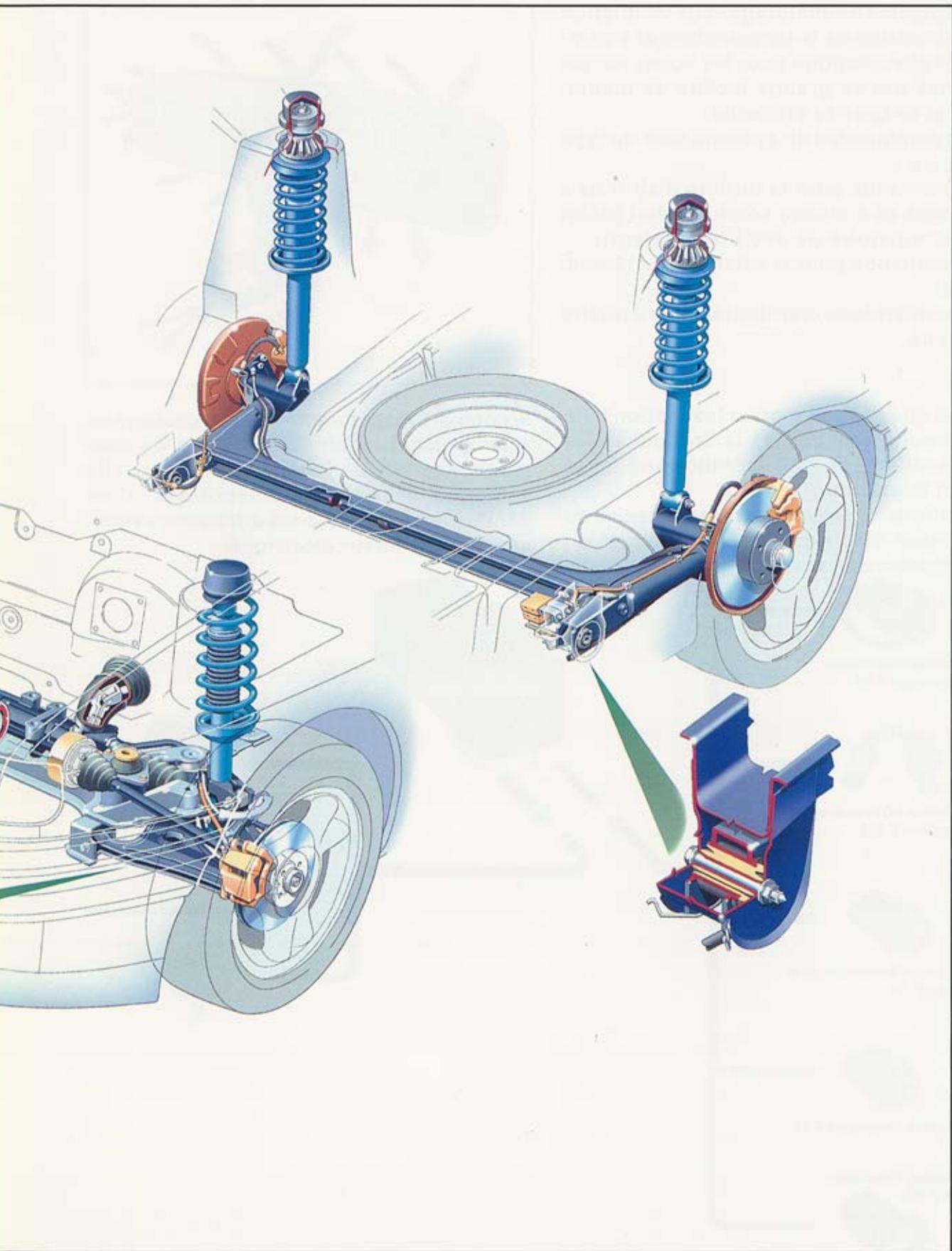
La Cordoba est équipée d'un essieu arrière à profil en V à bras longitudinaux, uni à la structure de la carrosserie au moyen d'un coussinet caoutchouc-métal surdimensionné pour la réduction des bruits de roulement.

À partir des moteurs de 115 CV, on incorpore la barre stabilisatrice pour réduire l'inclinaison latérale dans les virages.

L'équipement d'un régulateur de freinage en fonction de la charge pour tous les moteurs, de jantes de 14 pouces à partir de 1,6 l et de disques de frein non ventilés à partir du moteur de 2,0 l (115 CV) présente les caractéristiques suivantes :

- une plus grande surface de friction;
- une plus grande sensibilité de la pédale de freins;
- une plus grande sécurité de freinage.



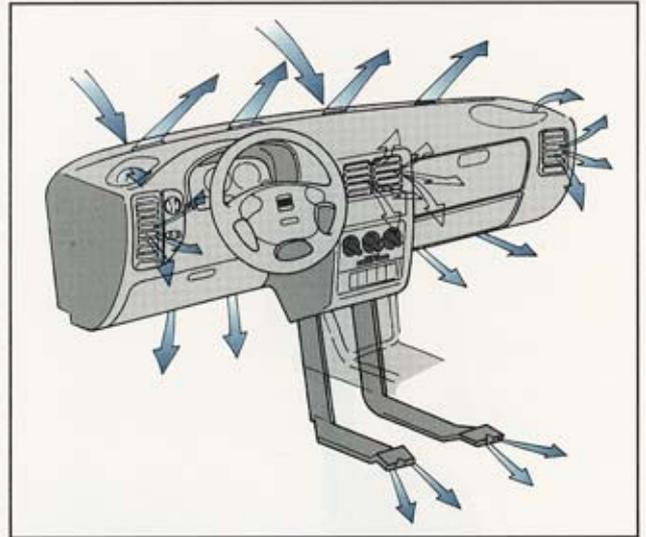


CHAUFFAGE / AIR CONDITIONNE

Le système de chauffage et de ventilation à stratification de la température et à commande pneumatique pour les volets est caractérisé par sa grande facilité de manie- ment et sa grande efficacité.

Les commandes du système sont du type giratoire :

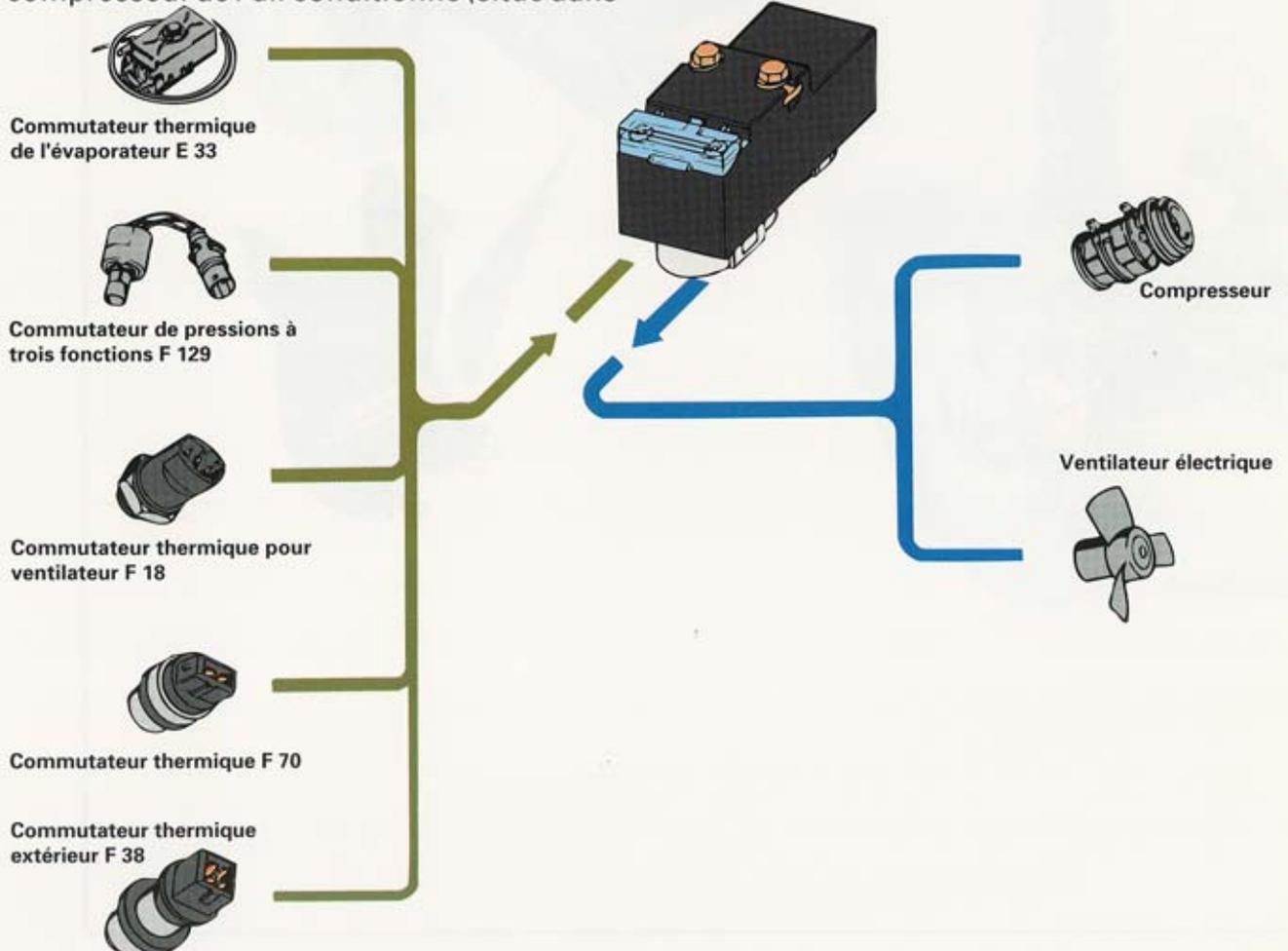
- commande pour la turbine d'air frais à 4 vitesses et à niveau sonore réduit (débit d'air circulaire de 260 l/h au ralenti);
- commande pour la sélection de température;
- commande de distribution d'air à quatre positions.



Quel que soit son moteur (exception faite du moteur Diesel de 1,9), la Cordoba inclut optionnellement l'air conditionné avec l'agent frigorigère R-134a.

L'unité de commande pour la connexion du ventilateur électrique du radiateur et du compresseur de l'air conditionné (situé dans

le compartiment moteur dans le passage de roue gauche) reçoit l'information de tous les senseurs et, en fonction de celle-ci, elle active ou désactive le compresseur d'air conditionné ainsi que les différentes vitesses du ventilateur électrique.



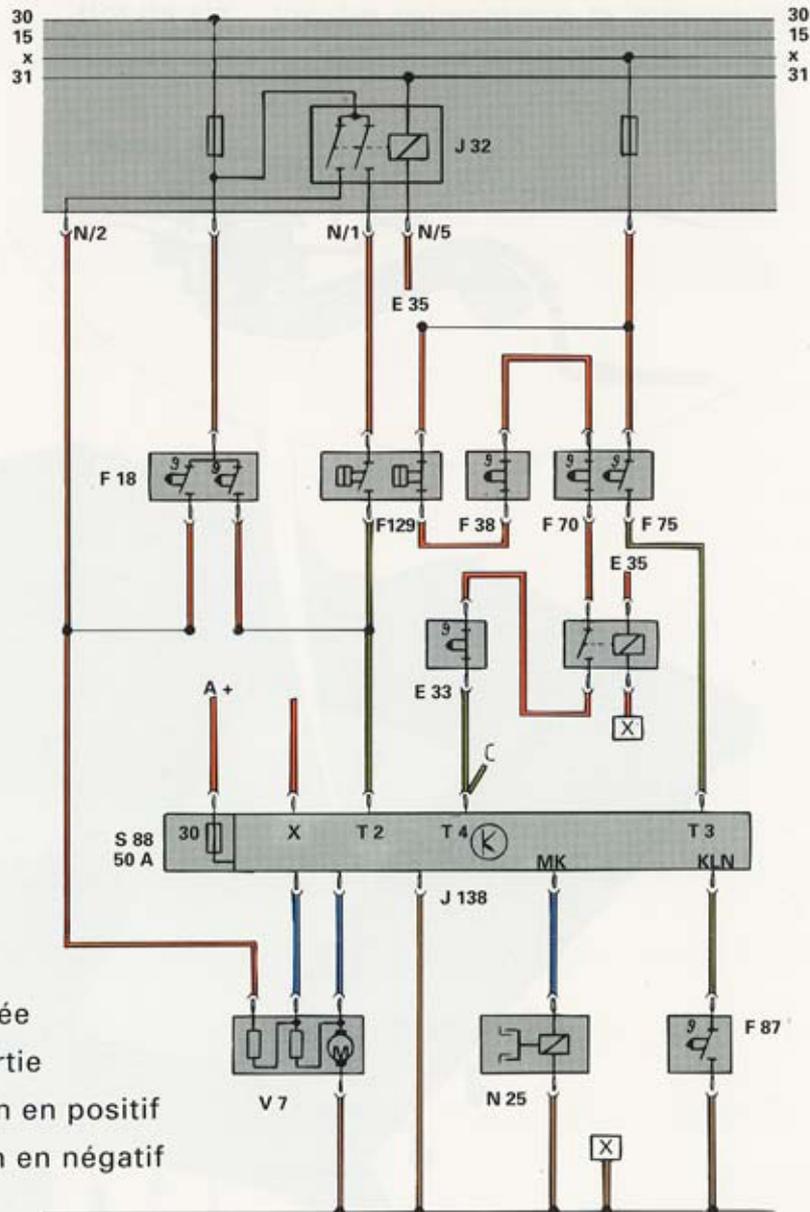
Le schéma de fonctions représente un schéma simplifié de circuits de courant qui reproduit l'interconnexion à l'unité de con-

trôle pour le ventilateur du liquide de refroidissement et le compresseur de l'air conditionné.

SCHEMA ELECTRIQUE DE FONCTIONS

CODIFICATION DE COULEURS

- Vert : Signal d'entrée
- Bleu : Signal de sortie
- Rouge : Alimentation en positif
- Brun : Alimentation en négatif



COMPOSANTS

- | | | | |
|-------------|------------------------------------------------------------|--------------|------------------------------------------------------------------------------|
| A | Alimentation en positif de la batterie | F 85 | Interrupteur thermique pour l'après-fonctionnement du ventilateur électrique |
| C | Signal à l'unité de commande pour stabilisation du ralenti | F 76 | Commutateur thermique |
| E 33 | Commutateur thermique de l'évaporateur | F 129 | Commutateur poussoir à trois fonctions |
| E 35 | Commutateur de l'air conditionné | J 32 | Relais pour air conditionné |
| F 18 | Interrupteur thermique pour ventilateur du radiateur | J 138 | Unité de contrôle pour l'air conditionné |
| F 38 | Interrupteur thermique de température extérieure | N 26 | Accouplement magnétique pour air conditionné |
| F 70 | Interrupteur thermique température maximum | S 6 | Fusible |
| | | S 88 | Fusible à lame |
| | | V 7 | Ventilateur du liquide de refroidissement |

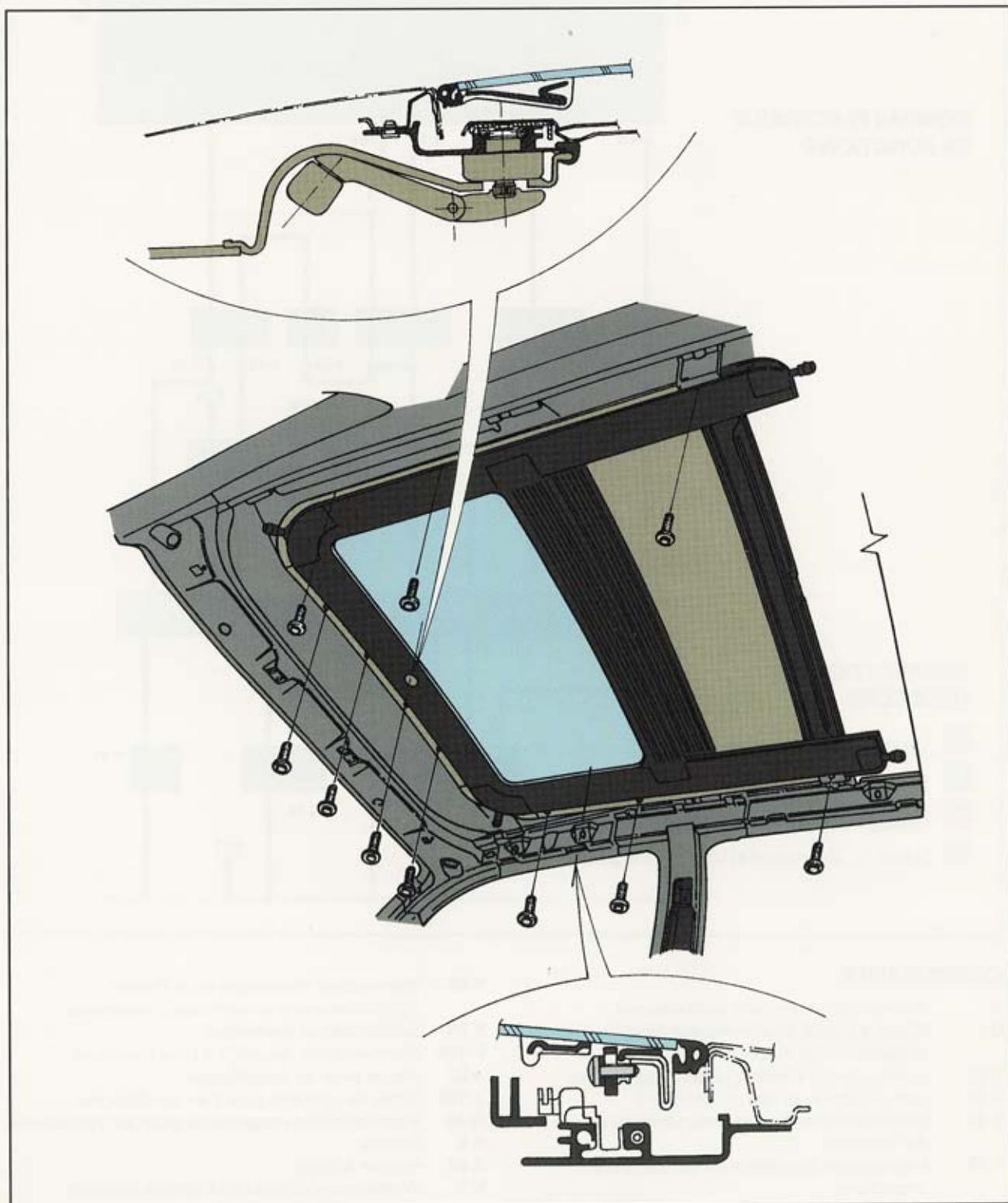
TOIT OUVRANT / DEFLECTEUR

TOIT OUVRANT / DEFLECTEUR

Le toit ouvrant / déflecteur est vissé au cadre du plafond comme assemblage complet de cadre de guidage, plafond transparent, toit ouvrant et commandes mécani-

ques, que l'on peut vérifier mécaniquement tant à l'état démonté qu'à l'état monté.

Les quatre vis de fixation du plafond transparent en permettent un ajustage précis au toit.





POST-VENTA CENTRAL
Marketing Asistencial

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