



córdoba '03

Cahier didactique n.º 92



SEAT
service

État technique 07.02 En raison du développement et de l'amélioration constants du produit, les informations qui y apparaissent sont sujettes à d'éventuelles variations.

La reproduction totale ou partielle du présent cahier est interdite, de même que son enregistrement dans un système informatique ou sa transmission sous quelque forme que ce soit ou encore, à travers tout moyen, qu'il soit électronique, mécanique, par photographie ou par enregistrement ou à travers l'utilisation de toutes autres méthodes, sans en avoir préalablement obtenu l'autorisation écrite des titulaires des *droits d'auteur*.

TITRE : Cordoba '03
AUTEUR : Institut de Service
SEAT, S.A. Société Unipersonnelle. Zona Franca, Calle 2.
R.C.S. de Barcelone. Tome 23662, Feuillet 1, Folio 568551

1ère édition

DATE DE PUBLICATION : Septembre 02
DÉPÔT LÉGAL : B. 10.048 - 2000
Préimpression et impression : GRÁFICAS SYL - Silici, 9-11
Pol. Industrial Famadas -08940 Cornellá- BARCELONA

Cordoba '03

SEAT présente sur le marché la version évoluée de la fameuse **Cordoba**, en partant de la plate-forme déjà instaurée dans la Marque avec le modèle Ibiza '02.

De face, sa conception suit la ligne de l'Ibiza et, dans sa partie arrière, elle prend une personnalité propre avec le troisième volume de la carrosserie.

Elle se distingue de part le **coffre d'une grande capacité**, l'incorporation de feux d'une conception moderne et du troisième feu de stop intégré à la porte du coffre elle-même.

La base de la structure de la carrosserie est la même que celle de l'Ibiza 5 portes, les modifications nécessaires ayant néanmoins été apportées de façon à obtenir le troisième volume tout en conservant le niveau maximum de sécurité.

Avec l'incorporation du **moteur 1.4 L TDi** de 3 cylindres, la Cordoba devient un modèle d'une large gamme de possibilités, auxquelles il vient s'ajouter l'équipement de très haut niveau, depuis les versions les plus simples.

Avec l'apparition de la Cordoba, des améliorations, telles que les phares au xénon et des modifications dans l'unité de commande du réseau de bord, ont été introduites. Celles-ci font augmenter le confort de conduite et la sécurité.

D'autre part, la lecture de la vitesse du véhicule a été modifiée pour les modèles dotés de l'ABS.

INDEX

CORDOBA '03	4-5	
CARROSSERIE	6-12	
GROUPE MOTEUR.....	13	
MOTEUR 1.4 L TDi.....	14	
MOTEUR 2.0 L.....	15	
RÉSEAU DE BORD.....	16-17	
PHARES AU XÉNON.....	18-25	
TABLEAU DE BORD.....	26	

CORDOBA '03

Sécurité active

Augmentation de la sécurité dans le véhicule grâce à l'introduction des phares au xénon, qui améliorent la visibilité dans la conduite nocturne et réduisent la fatigue visuelle du conducteur.

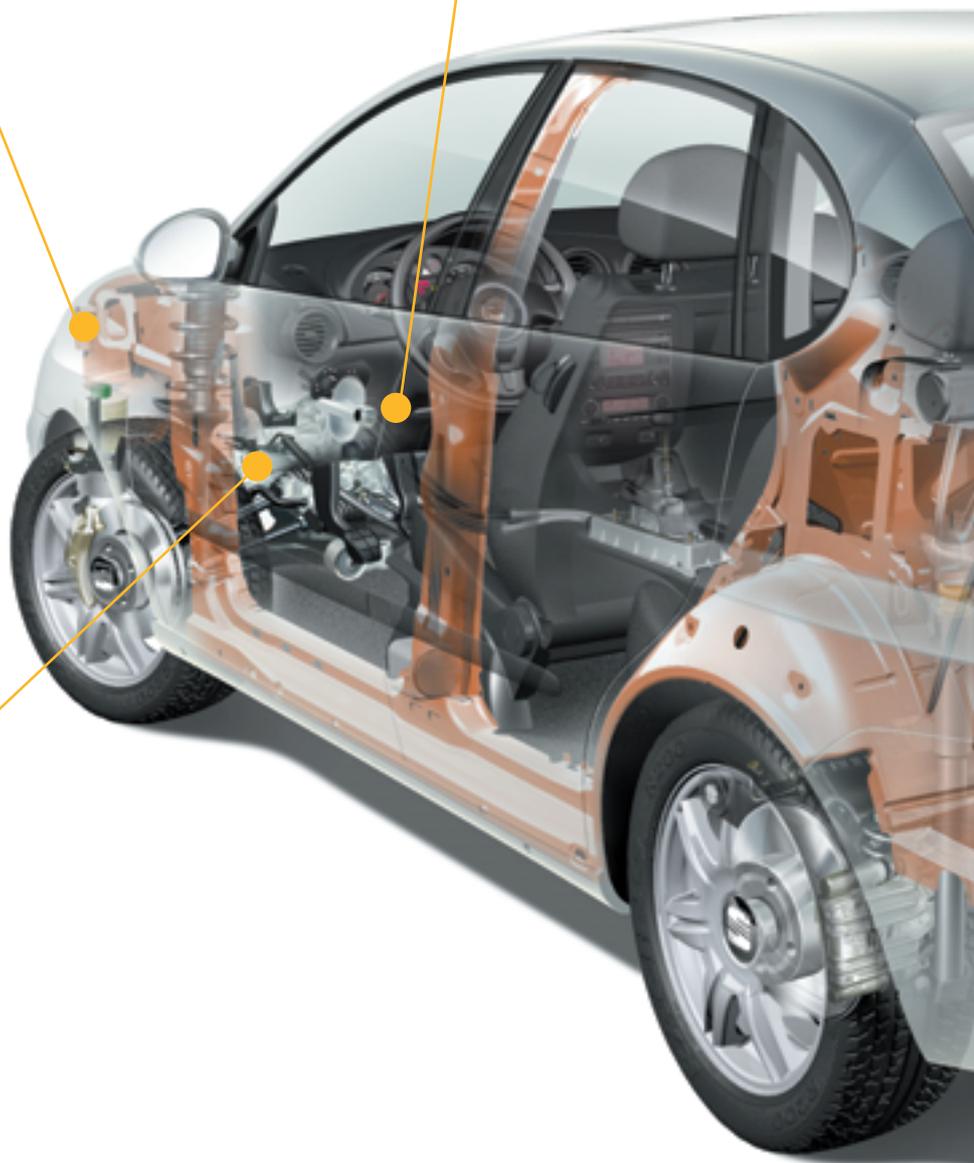
Moteurs

Gamme de moteurs d'une puissance d'entre 47 kW et 96 kW.

La nouveauté réside dans l'incorporation de deux moteurs, le 1.4 L TDi de 55 kW et le 2.0 L à essence de 85 kW.

Système électrique

Incorporation d'une nouvelle unité du réseau de bord qui permet d'augmenter le nombre de fonctions, tel que le fonctionnement de confort des clignotants, tout spécialement conçu pour la conduite sur autoroute.





Conception

La conception extérieure a été modifiée par rapport à celle de l'Ibiza '02, dans la partie latérale arrière et l'arrière du véhicule, ce dernier gagnant en termes de capacité du coffre, agressivité et aspect sportif. Nous devons aussi ajouter l'amélioration aérodynamique grâce au troisième volume.

Coffre

La Cordoba '03 se distingue de part la grande capacité de son coffre, qui atteint un volume de 460 litres, se plaçant ainsi en tête des véhicules de 3 volumes du segment moyen.

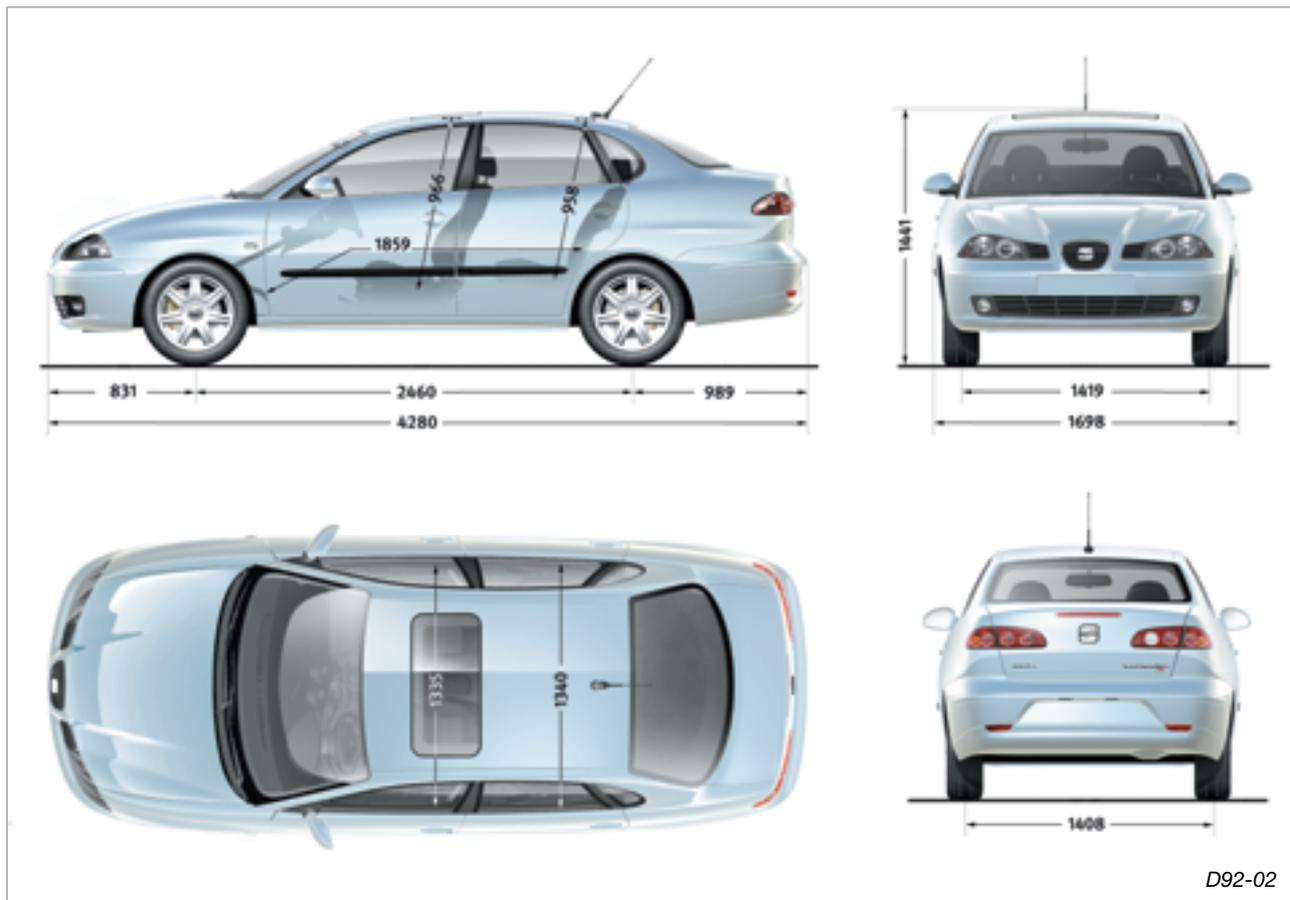
Services et garanties

2 ans de garantie sans limite de kilométrage (selon les pays) et 12 ans de garantie contre la perforation par corrosion, l'une des plus hautes du marché.

D92-01

Ce cahier présente et développe les nouveaux aspects introduits dans la Cordoba '03 par rapport à ceux abordés pour l'Ibiza '02.

CARROSSERIE



D92-02

La Cordoba '03 vient s'intégrer dans l'un des segments de véhicules les plus compétitifs, avec une longueur totale de 4 280 mm et un empattement de 2 460 mm, la même que l'Ibiza '02.

Les dimensions **intérieures** sont les mêmes que celles de l'Ibiza '02 de 5 portes, avec la seule modification du volume du coffre.

La capacité du coffre est de 460 litres. Cette capacité peut être décuplée en abattant les sièges arrières.

L'analyse dans le tunnel aérodynamique a permis d'obtenir un excellent **coefficient aérodynamique** $C_x=0,30$, qui, avec une surface de projection (A_f) de $2,02 \text{ m}^2$, offre une résistance à la pénétration de l'air ($C_x \cdot A_f$) de $0,607 \text{ m}^2$.



D92-03

Le coefficient aérodynamique a été favorisé par le troisième volume, atteignant ainsi une valeur vraiment basse qui permet d'améliorer les performances, déjà bonnes en elles-mêmes, et de réduire la consommation.

STRUCTURE

Les modifications de la structure de la carrosserie de la Cordoba par rapport à l'Ibiza '02 de cinq portes ont été apportées à l'arrière du véhicule.

Les nouveautés les plus importantes résident dans le prolongement de la longueur totale du véhicule et dans les changements subséquents, de même que dans le support de la plage arrière et la lunette arrière, intégrés à la carrosserie.

La plus grande longueur totale de la Cordoba a essentiellement été obtenue grâce à la modification des longerons arrière et du socle du coffre.

La conception de la porte du coffre suit la ligne marquée par l'Ibiza '02, avec des phares d'une conception agressive et le troisième feu de stop intégré.

La poignée d'ouverture du coffre garde la même conception et fabrication que celles du modèle précédent.

Remarque : Pour de plus amples informations, veuillez consulter le cahier didactique n.º 86 : " Carrosserie Ibiza '02 ".



D92-04

CARROSSERIE

PIÈCES DE TÔLE

Pour l'analyse des nouveautés de la carrosserie, nous étudierons individuellement les parties ayant été modifiées par rapport à l'Ibiza '02 de 5 portes :

- Le **plancher** a été prolongé à partir de la banquette des sièges arrières de façon à obtenir l'augmentation de la longueur totale ; pour ce faire, les longerons arrières ont été modifiés grâce à l'ajout de prolongements soudés.

- Le **toit et la traverse arrière** ont été adaptés pour recevoir la lunette arrière.

- Le **flanc latéral** suivant la portière arrière et ses renforcements internes répondent à une nouvelle conception, s'adaptant ainsi à la nouvelle forme des phares et de la goulotte de remplissage de carburant.

Les piliers C et D ont été modifiés conformément à la nouvelle configuration de la plage arrière et de la lunette arrière.

- La structure de la **plage arrière** se compose de :

- renforcements latéraux dans les tourelles.
- traverse de renforcement avant entre tourelles.
- support de la plage arrière.
- traverse arrière, conçue pour recevoir la lunette arrière, de même que le rejéteau de la partie supérieure du coffre.

- La **porte du coffre** qui, bien que conçue de plusieurs pièces du point de vue structurel, se présente comme une pièce unique dans le cadre d'une réparation.

La porte compte deux charnières qui permettent une ouverture maximum de cette dernière et n'occupent qu'un espace réduit.

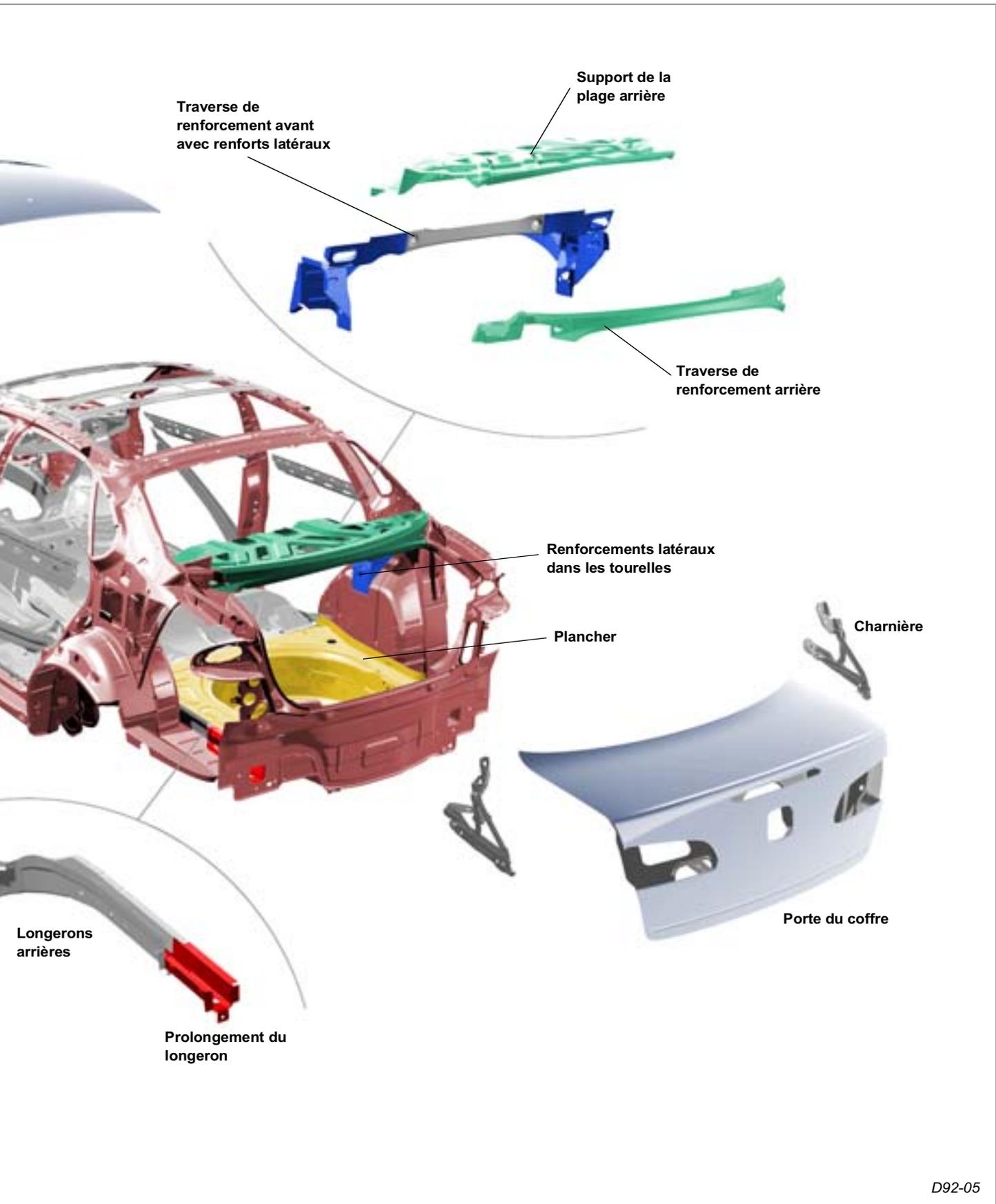
L'**ajustage** de la porte du coffre par rapport à la carrosserie se fait au moyen des coulisseaux dont sont dotées toutes les vis des charnières.

Comme dans l'Ibiza '02, l'assemblage de la carrosserie passe par de nombreux types de soudure, la plus employée étant la soudure par points de résistance.

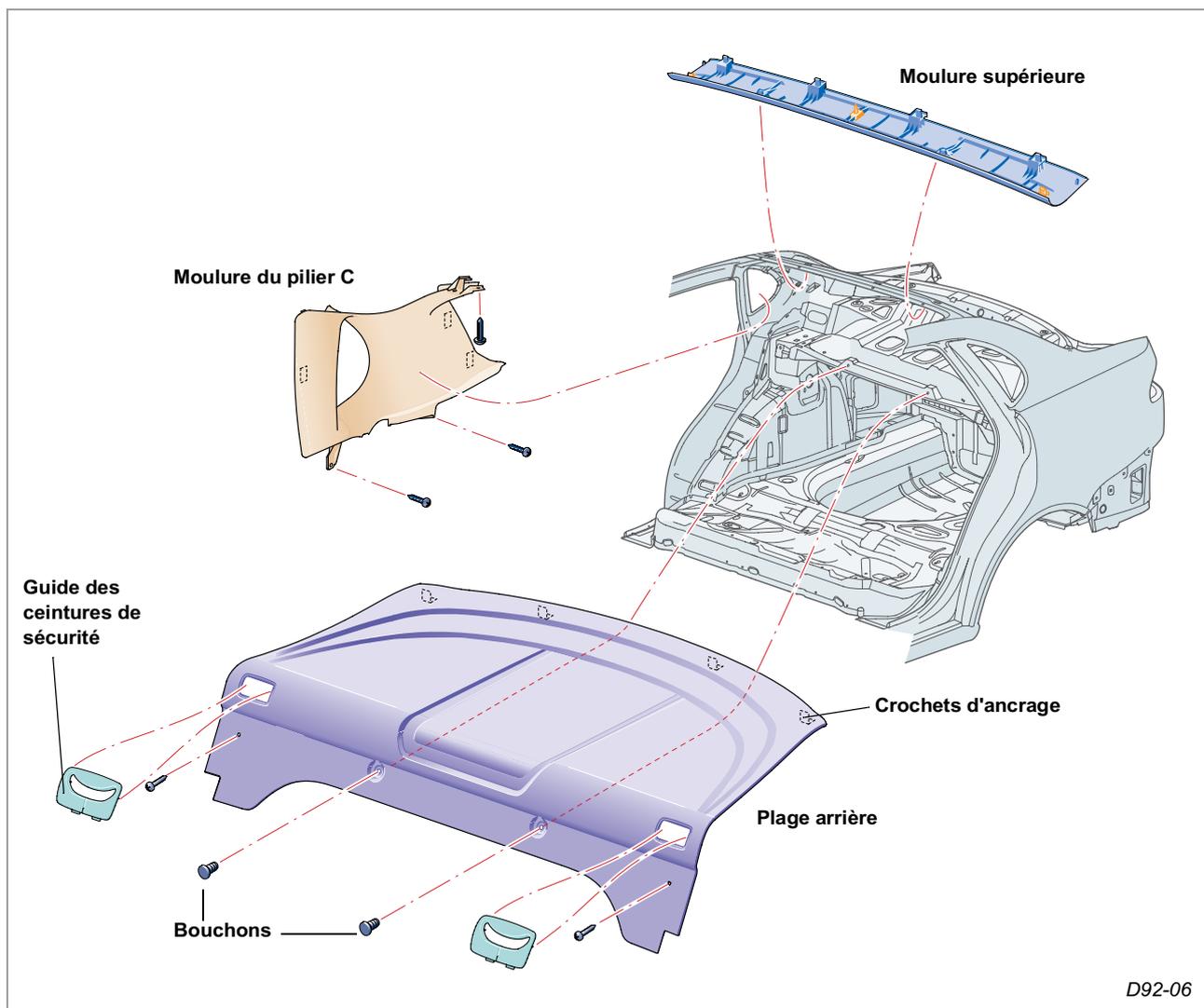
À l'arrière, des soudures de laiton et au laser ont été employées.



Flanc latéral



CARROSSERIE



REVÊTEMENTS INTÉRIEURS

La conception de la carrosserie de la Cordoba '03 comporte le montage de revêtements différents de ceux de l'Ibiza '02. Les modifications ont été apportées à l'arrière du véhicule et touchent les points suivants :

PILIER C

La fixation du revêtement supérieur s'est faite au moyen de 4 agrafes et 3 vis.

La vis supérieure est cachée par la moulure supérieure et les deux vis inférieures, par le revêtement inférieur du pilier C et celui de la plage arrière.

MOULURE SUPÉRIEURE

Elle fixe la traverse de la carrosserie au moyen de six agrafes. La moulure compte aussi des doigts qui s'encastrent dans les revêtements du pilier C et un centreur.

PLAGE ARRIÈRE

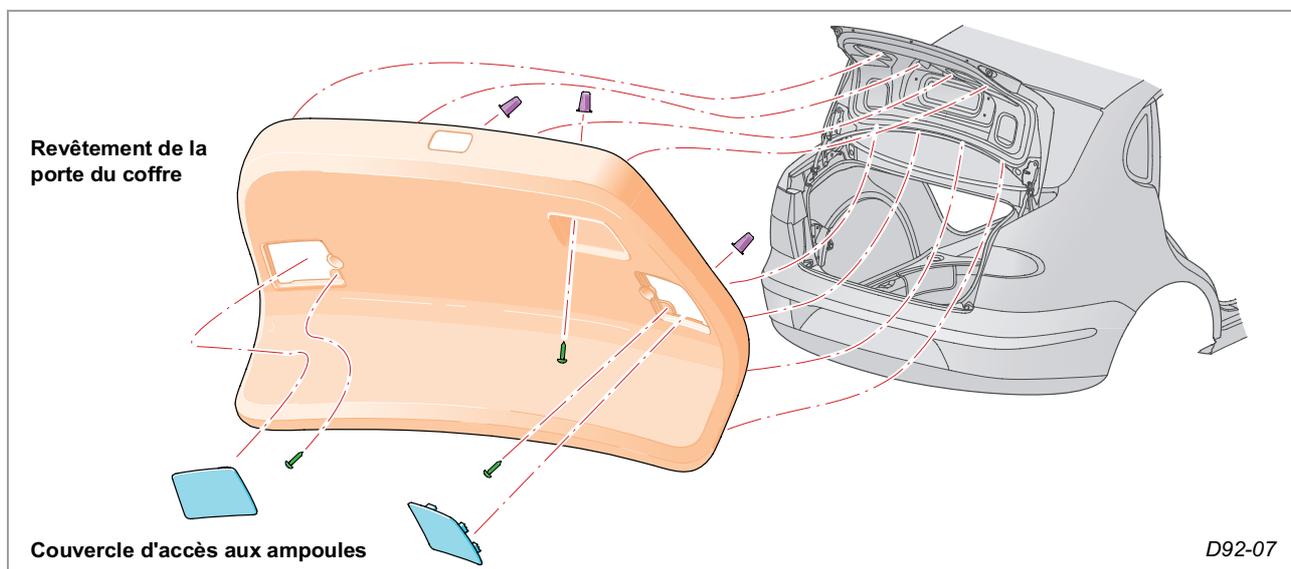
Le revêtement est encastré à la partie arrière de la carrosserie au moyen de 4 crochets. À l'avant, il est fixé au moyen de deux vis et de deux bouchons centraux.

Pour le démontage, il est nécessaire de dévisser l'ancrage inférieur du ruban des ceintures de sécurité.

PORTE DU COFFRE

La fixation se fait au moyen de trois vis et de dix agrafes.

Le désarmement des phares centraux requiert le démontage du revêtement complet.

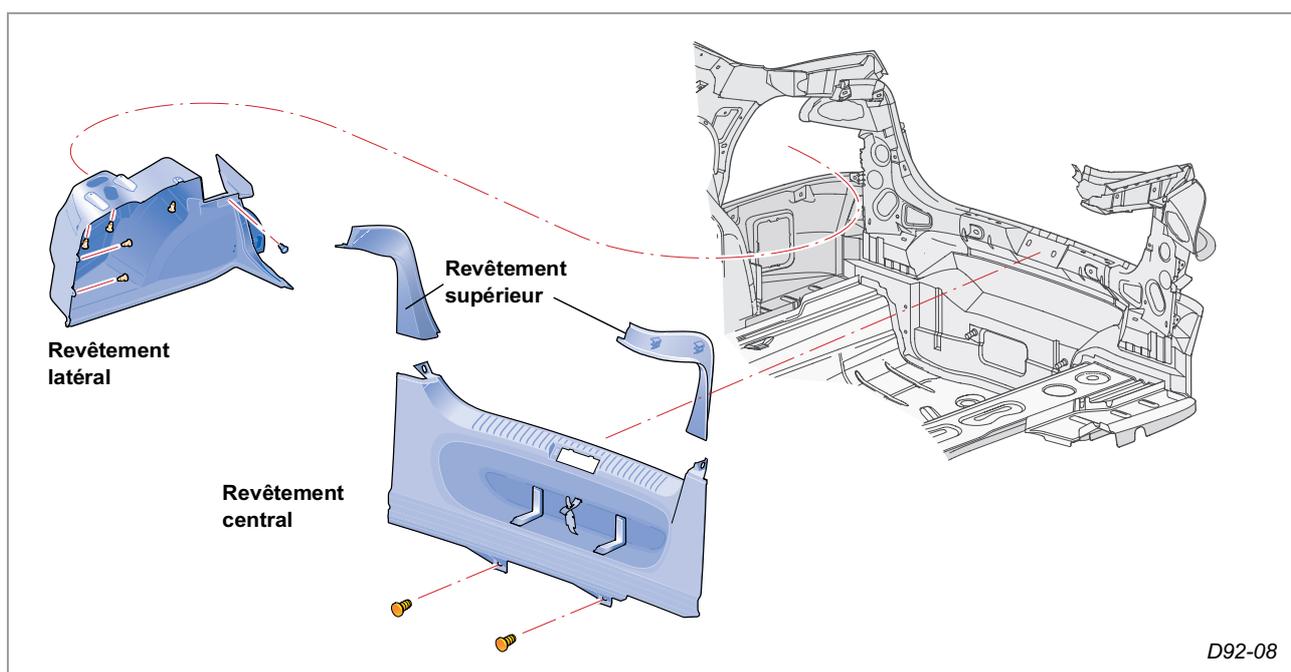


CONTOUR DU COFFRE

Le revêtement interne du coffre consiste dans un tapis sur le socle et dans deux **revêtements latéraux**, ces derniers étant fixés à la carrosserie au moyen de 6 agrafes.

Les **revêtements supérieurs** sont fixés au moyen de trois agrafes, l'agrafe inférieure étant aussi utilisée pour l'union du revêtement central.

Le **revêtement central** est fixé à la carrosserie au moyen de 8 agrafes, dont deux sont vissées.



CARROSSERIE

PARE-CHOCS ARRIÈRE

Il se compose du revêtement du pare-chocs, de la traverse de déformation et des pattes d'encastrement.

Le **revêtement du pare-chocs** est de la même couleur que la carrosserie et y sont accouplés les catadioptrés arrières et l'éclairage de la plaque d'immatriculation.

La fixation se fait au moyen de vis et de quatre **pattes d'encastrement**.

Les pattes, deux centrales et deux latérales, permettent d'obtenir les bons interstices par rapport à la porte du coffre et l'arrière du flanc latéral.

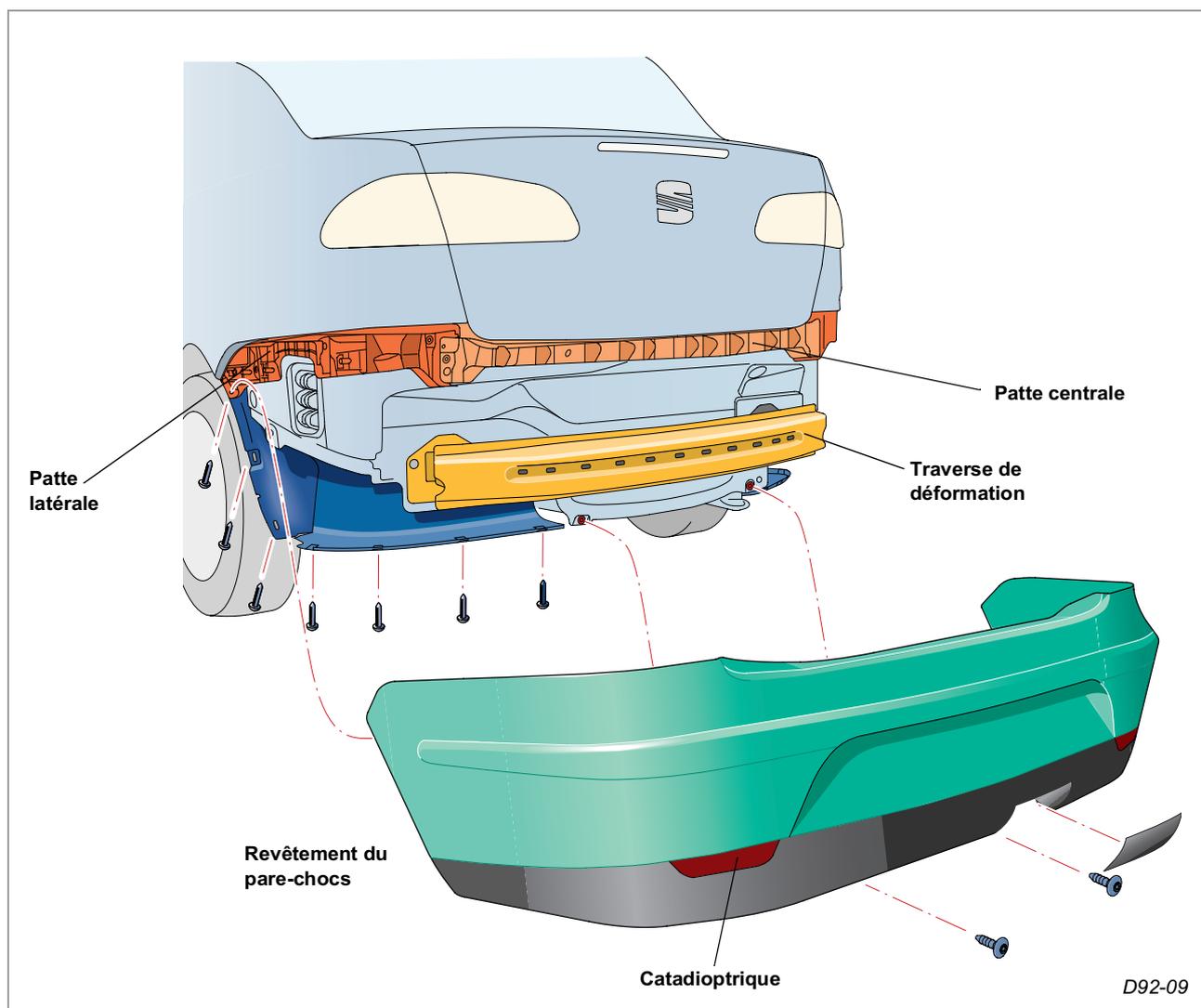
Quant au revêtement, il est vissé à la carrosserie par sa partie inférieure ; aux

revêtements inférieurs du plancher et, sur les côtés, aux passages des roues.

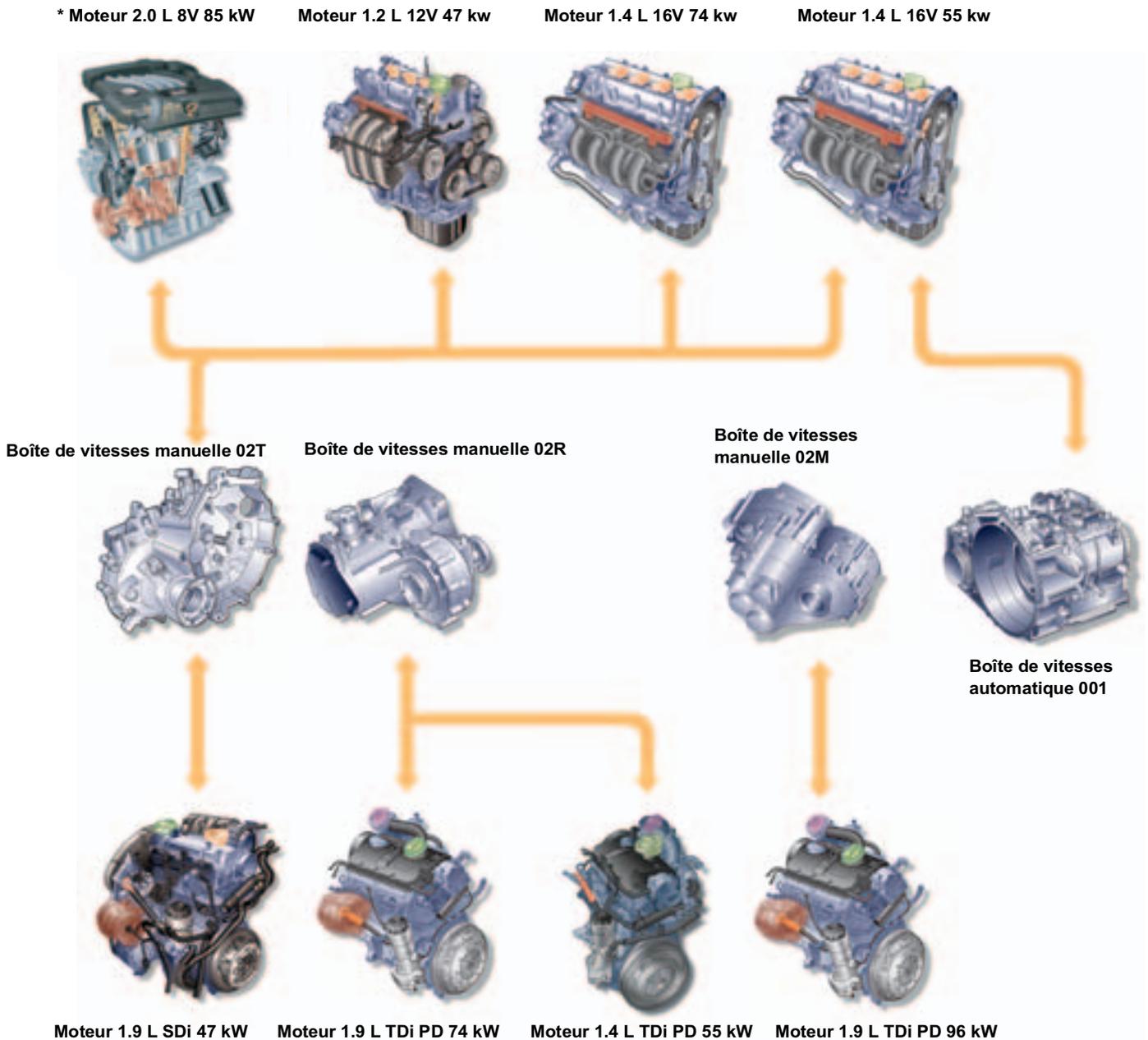
La **traverse de déformation** arrière est métallique et est vissée à la carrosserie ; du point de vue structurel, cet élément tient un rôle important dans des collisions arrières.

Pour le montage du **crochet de remorquage**, la traverse de déformation d'origine doit être substituée par la traverse de rechange fournie comme accessoire, qui doit directement être vissée aux longerons de la carrosserie. Pour l'installation du crochet, le revêtement doit être coupé.

Remarque : Les instructions de montage du crochet de remorquage sont données avec l'accessoire.



GROUPE MOTEUR



D92-10

* Pour commencer, uniquement pour pour le Mexique et l'Amérique du Sud.

Deux moteurs sont introduits pour l'Ibiza / Cordoba : une mécanique diesel de **1,4 L TDi PD** de 3 cylindres, déjà rencontrée sur le modèle Arosa, et un nouveau moteur de **2,0 L à essence** de 85 kW.

De plus, avec l'introduction du moteur de 2,0 L à essence, il a fallu modifier la **boîte de vitesses 02T**, montée en combinaison avec celui-ci.

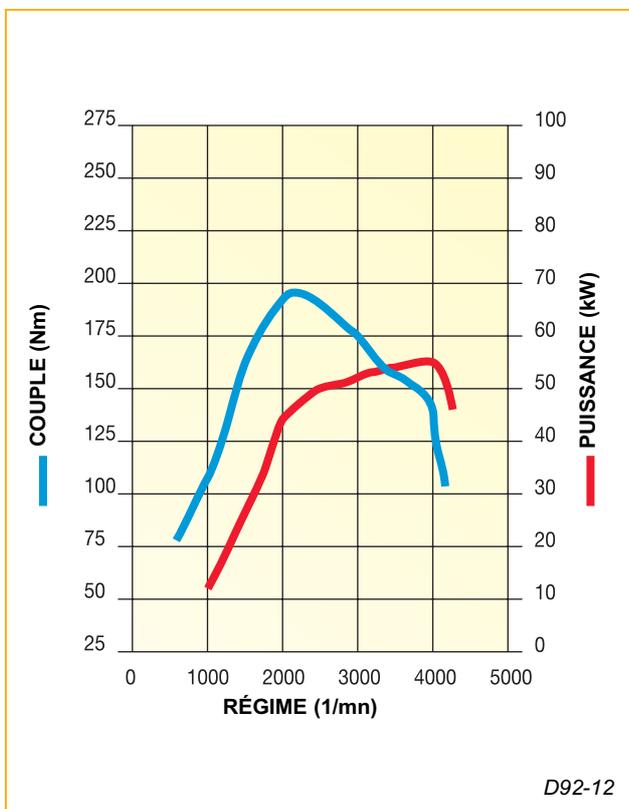
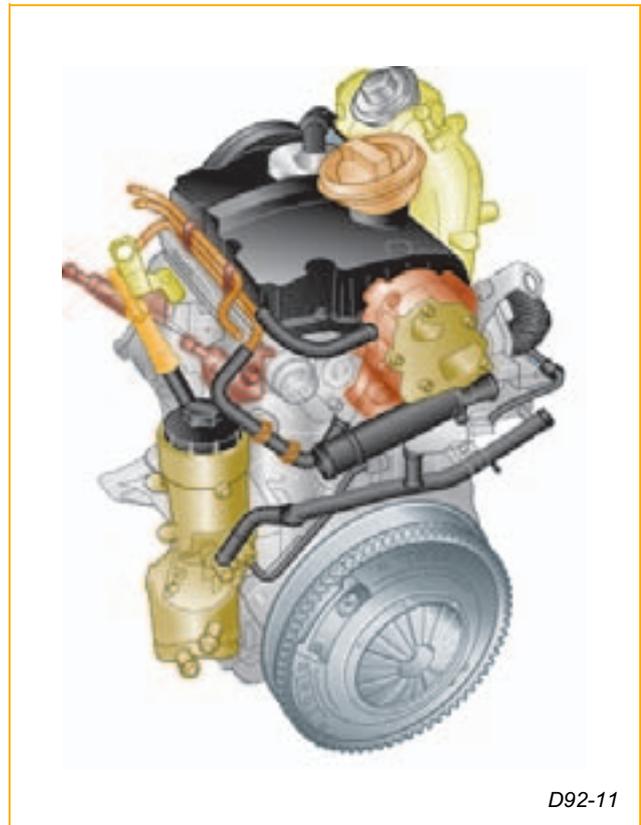
Les carters de cette boîte de vitesses sont en aluminium et supportent sans difficultés le plus grand couple offert par cette mécanique.

Remarque : Pour de plus amples informations concernant les moteurs et les boîtes de vitesses, veuillez consulter le cahier didactique n° 85 : "Ibiza '02".

MOTEUR 1.4 L TDI

DONNÉES TECHNIQUES

Lettres moteur : AMF
Type de moteur : 3 cylindres en ligne
Famille : EA188
Cylindrée : 1.422 cm³
Course / diam. cylindres : 95,5 mm / 79,5 mm
Rapport de compression : 19,5 : 1
Alimentation : Injection directe avec turbocompresseur
Gestion du moteur : Electronic Diesel Control Bosch EDC 15 P
Carburant : Gasoil de 49 CZ
Ordre d'allumage : 1-2-3
Phase de pollution : EURO III



COURBES DE COUPLE ET DE PUISSANCE

Ce moteur apporte une valeur maximum de puissance de 55 kW à 4.000 tr/mn.

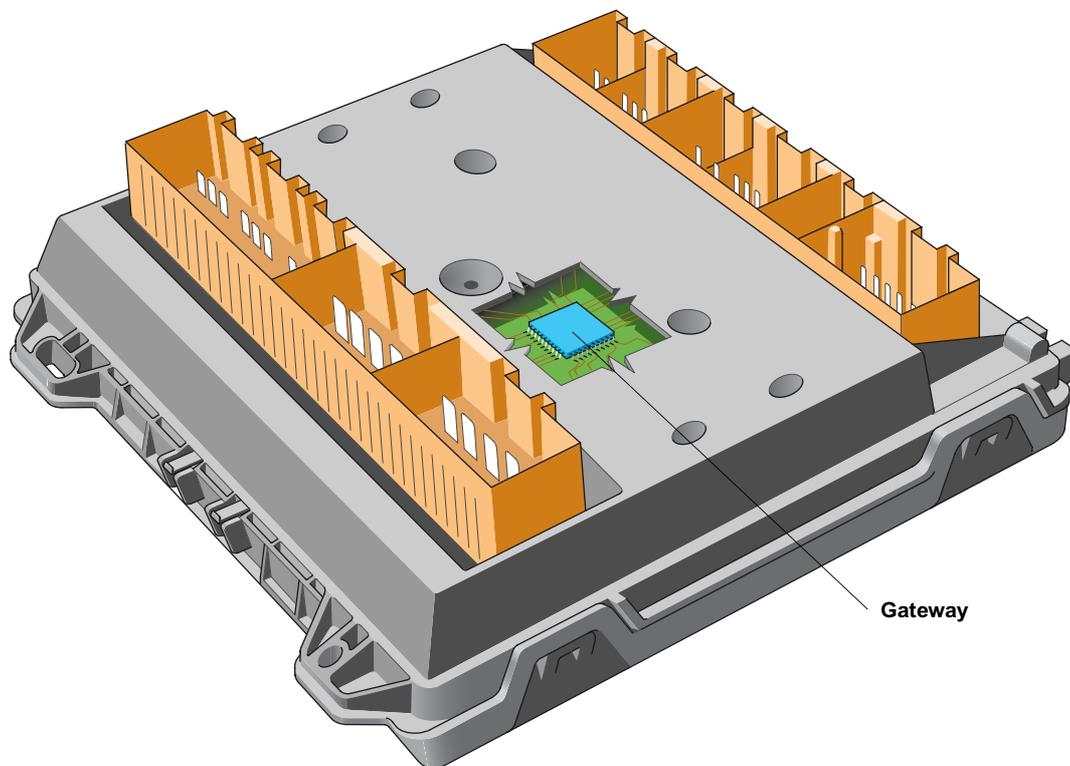
D'autre part, malgré sa faible cylindrée, il offre une valeur de couple non négligeable de 150 Nm dès 1.350 tr/mn, jusqu'à 3.700 tr/mn.

Le turbocompresseur de petites dimensions et le système d'injection contribuent efficacement à l'atteinte de cette valeur à un régime aussi bas.

Le couple maximum est atteint à 2.200 tr/mn, atteignant une valeur de 195 Nm.

Remarque : Pour de plus amples informations, veuillez consulter le cahier didactique n.º 78 : "MOTEUR 1.4 L TDi".

RÉSEAU DE BORD



D92-15

UNITÉ DE COMMANDE

Dans cette unité, les nouveautés se présentent dans le contrôle :

- Des clignotants.
- Du relais de préalimentation de carburant.

L'introduction de cette unité concerne la Cordoba et l'Ibiza, à partir du **MY '03**.

Quant à la fabrication, il existe 3 versions de l'unité, tout comme pour l'Ibiza '02, bien que pour les **pièces de rechange seule la version High**.

De même, on trouve différentes références de cette unité, selon que le véhicule soit :

- 2 ou 4 portes.
- direction à gauche ou droit.
- une Ibiza ou une Cordoba.

Les lignes CAN-Bus montées sur la Cordoba '03 ne présentent pas de nouveautés par rapport à l'Ibiza '02.

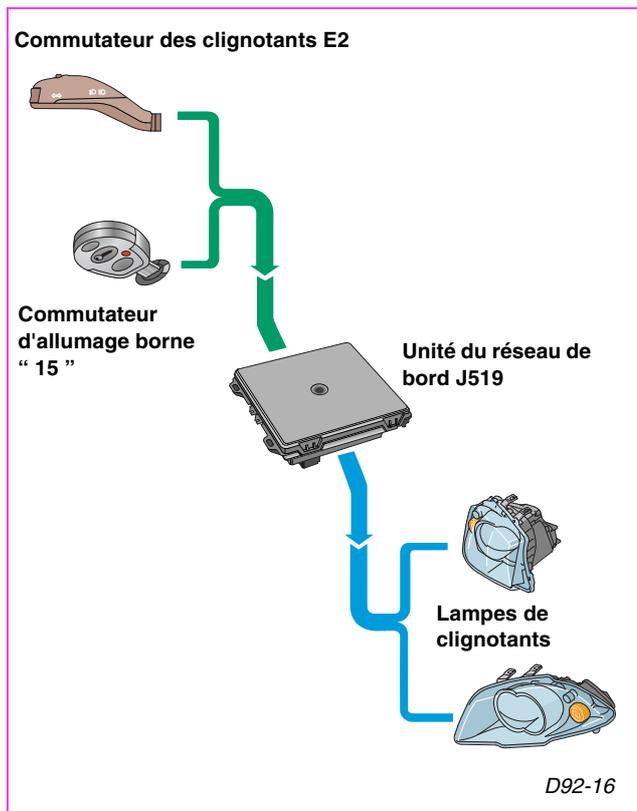
Remarque : Pour de plus amples informations, veuillez consulter le cahier didactique n.º 88 : "Réseau de bord".

CLIGNOTANTS

Cette fonction améliore le confort d'utilisation des clignotants sur l'autoroute.

La fonction se désactive lorsque l'unité de commande reçoit une pulsation de négatif pendant un laps de temps de moins d'une seconde, à condition que l'allumage soit connecté.

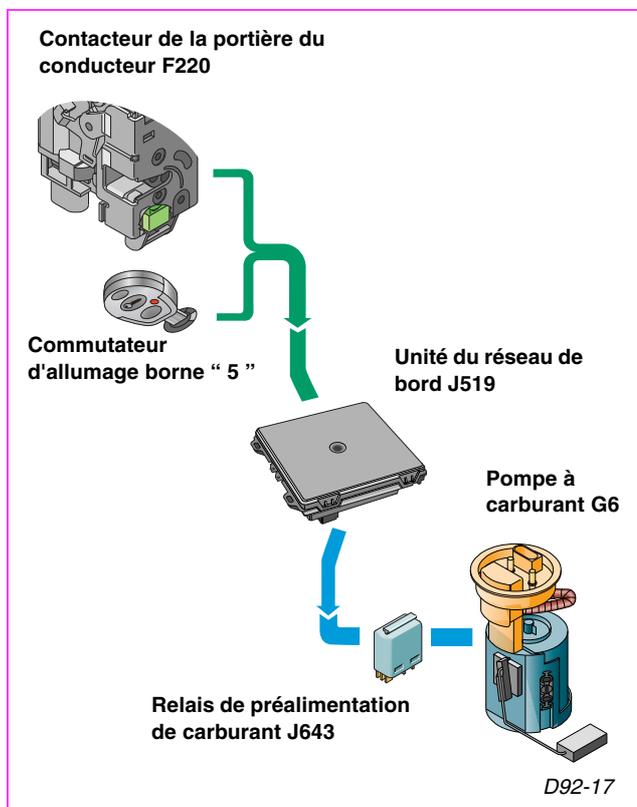
L'unité **active 3 fois** les clignotants du côté requis.



RELAIS DE PRÉALIMENTATION DE CARBURANT

L'unité du réseau de bord excite le relais de préalimentation avec du négatif en recevant le signal d'ouverture de la portière du conducteur et lorsque l'allumage est déconnecté.

L'activation dure 1,5 secondes, à condition que dans les 30 minutes précédentes l'allumage n'ait pas été connecté et la portière du conducteur n'ait pas été ouverte.



PHARES AU XÉNON

Les phares au xénon dotés de lampes à décharge de gaz ne sont utilisés que pour les **feux de croisement**.

Par rapports aux phares conventionnels, ces phares apportent les avantages suivants :

- Un **rendement lumineux jusqu'à trois fois supérieur** ; c'est pour cela qu'il suffit de lampes de 35 watts seulement.

- Une durée de vie utile de plus de 1.500 heures.

- Une configuration spéciale des réflecteurs, de la visière et de la lentille, qui permet d'obtenir une **portée** nettement supérieure et une zone de dispersion **relativement plus large** dans la zone de proximité.

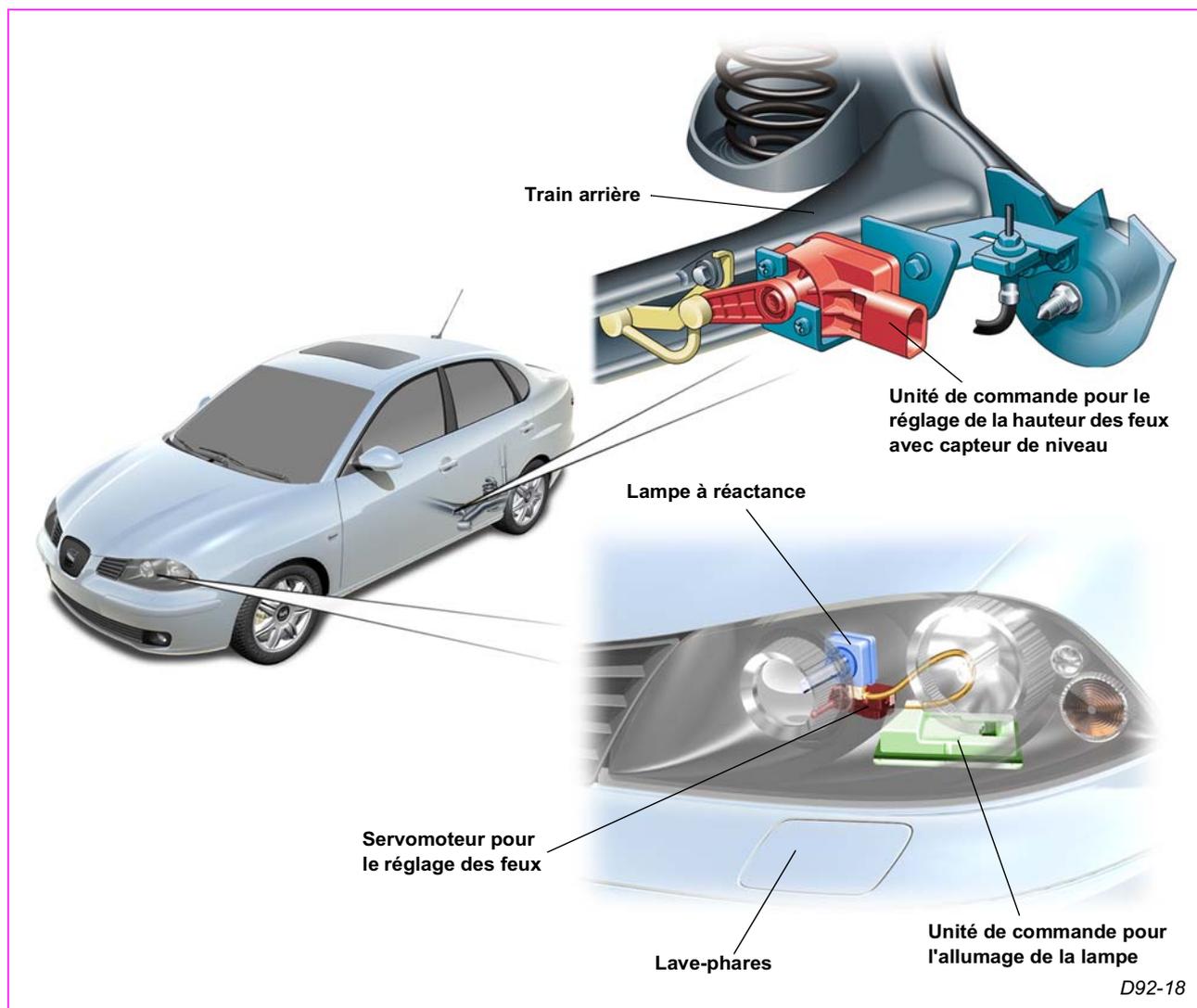
Il est ainsi possible d'obtenir un meilleur éclairage du bord de la chaussée, ce qui réduit la fatigue visuelle du conducteur.

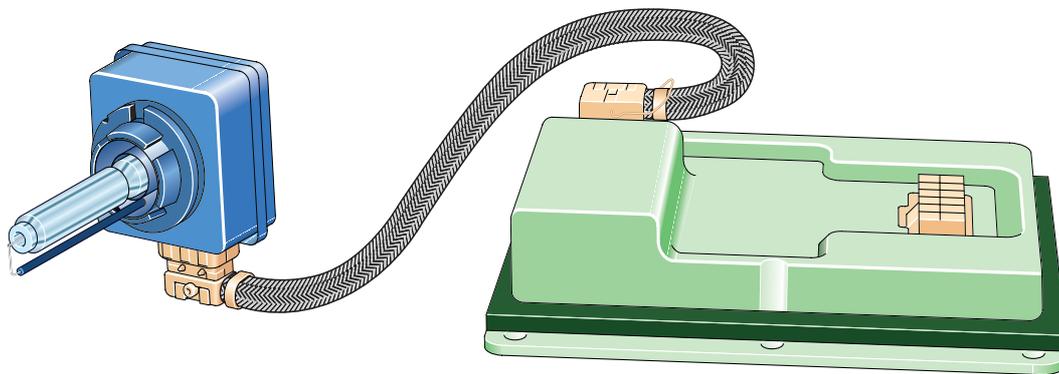
L'utilisation de phares au xénon implique de doter le véhicule d'un réglage automatique de la portée des phares et d'un système lave-phares.

Les composants compris dans chacun des phares sont les suivants : la lampe à décharge de gaz avec réactance et l'unité de commande.

De plus, cette génération de phares au xénon présente une nouvelle configuration, qui permet d'éliminer les câbles électriques de haute tension.

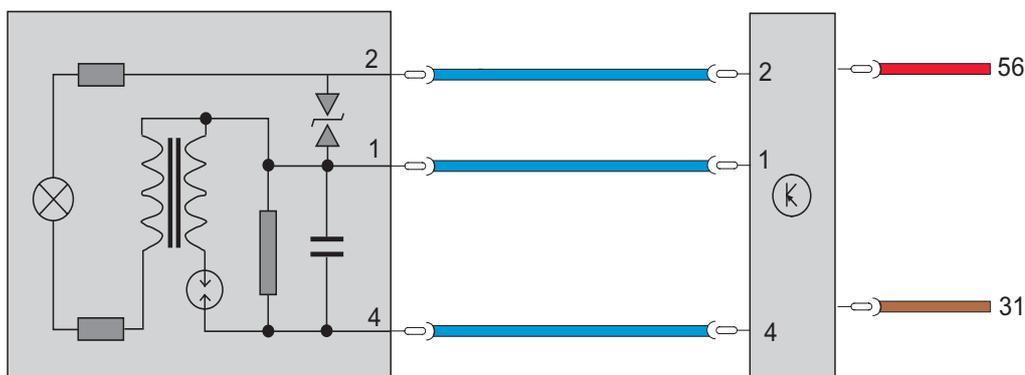
Remarque : Les phares au xénon sont aussi proposés pour l'Ibiza '02.





Lampe à réactance L13/14

Unité de commande J343/344



D92-19

UNITÉ DE COMMANDE J343/344

Elle est chargée d'**exciter** directement la **lampe à réactance**. Il y en a une dans chaque phare.

L'unité reçoit un signal négatif et un signal positif " 56 " du commutateur des feux.

L'excitation de la réactance se fait en trois phases : allumage, préchauffage et service.

L'unité alimente la lampe avec de la réactance au moyen de 3 câbles :

- contact 1 : excitation pour l'allumage, le préchauffage et l'alimentation de service.
- contact 2 : masse.
- contact 4 : excitation pour l'allumage de la lampe.

Remarque : Les unités de commande pour les phares au xénon ne disposent pas de système d'autodiagnostic.

LAMPE À RÉACTANCE L13/14

La réactance et la lampe forment un **ensemble unique**. Cela permet donc l'élimination des câbles de haute tension existants entre elles sur d'autres modèles.

La réactance transforme la basse tension reçue de l'unité en haute tension pour alimenter la lampe de façon interne.

EXCITATION

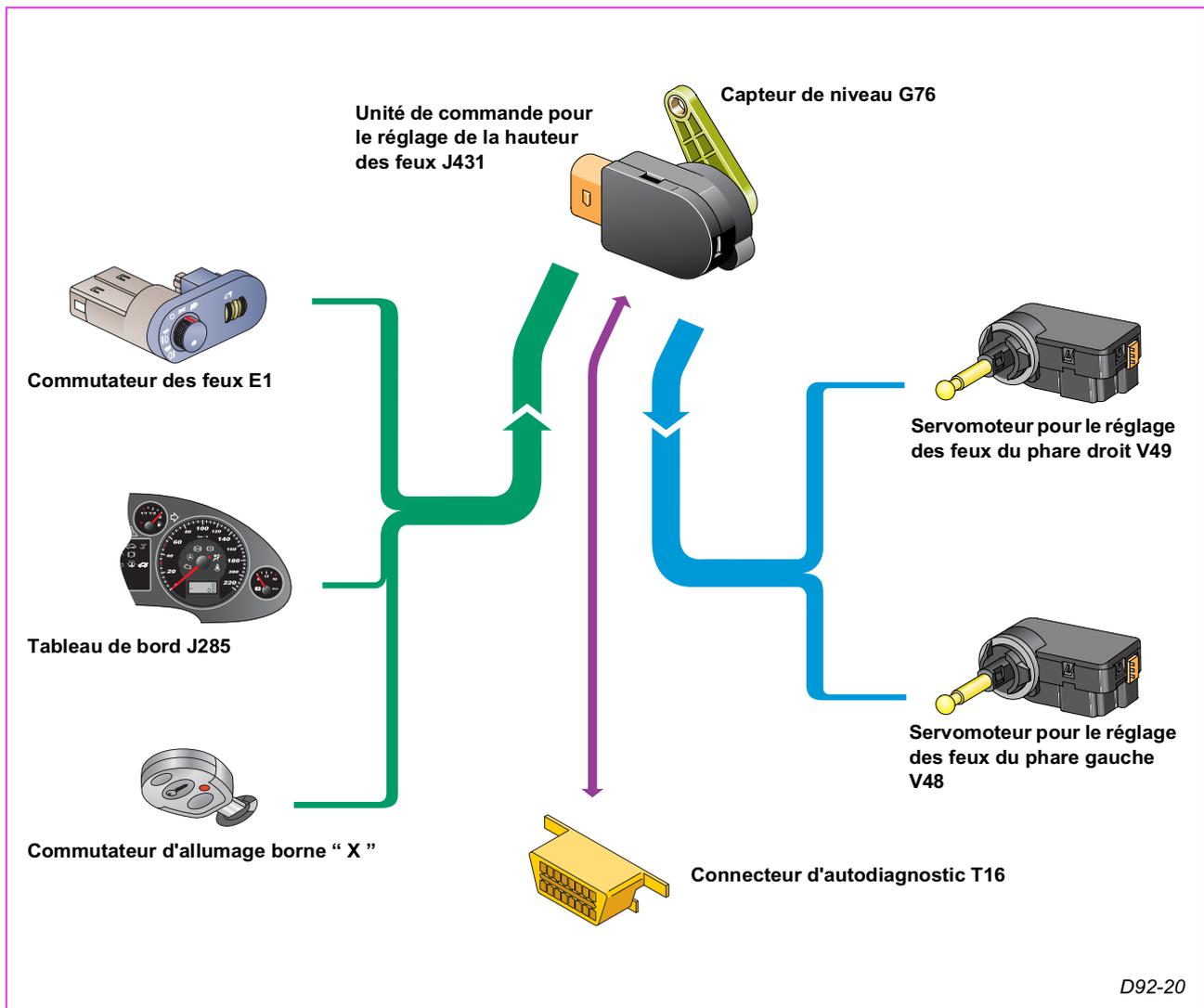
Dans la phase d'allumage, la réactance **reçoit** environ **-380 V** par le contact 1 et environ **+600 V** par le contact 4.

Cette tension est transformée pour alimenter la lampe avec une tension de plus de 18 kV.

Pendant la phase de préchauffage, la tension reçue par la réactance est basse en raison de la grande consommation de la lampe, celle-ci se stabilisant au bout de quelques secondes.

Pendant la **phase de service**, la tension se situe autour de **85 V** à une fréquence de **400 Hz**.

PHARES AU XÉNON



RÉGLAGE DE LA PORTÉE DES FEUX

Le système de **réglage automatique** de la portée des feux est monté sur les véhicules dotés de phares au xénon.

Le système se compose de l'unité de commande J431 dotée d'un capteur de niveau intégré G76 et des servomoteurs pour le réglage des feux V48/49.

Pour fonctionner, ce système requiert les signaux suivants :

- Vitesse.
- Activation des feux de croisement.
- Alimentation du commutateur d'allumage.

L'**unité reconnaît l'inclinaison** de la carrosserie **grâce au capteur de niveau**, en fonction de la charge supportée et en ne tenant compte que des variations de la position du train arrière.

Elle calcule la correction devant être appliquée à la portée des feux à partir du signal du capteur de niveau et de la vitesse.

Cette valeur est transformée en signal électrique, signal qui est envoyé aux servomoteurs de réglage des phares pour le réglage de leur portée.

L'unité de commande dispose d'un système d'autodiagnostic.

CAPTEUR DE NIVEAU G76

Il est intégré à l'unité de commande du réglage de la portée des feux.

Le fonctionnement du capteur se base sur le **principe de l'induction**.

Le capteur se compose :

- d'un rotor, lui-même composé d'une bobine unie au levier qui enregistre les oscillations de l'essieu arrière.
- d'un stator, composé d'une bobine qui génère un champ magnétique variable et d'une autre bobine réceptrice donnant la position du rotor.

Le fonctionnement du capteur se base sur la modification qu'exerce le rotor sur le champ magnétique variable qui est enregistré par la bobine réceptrice.

Ce signal est interprété par l'unité électronique, reconnaissant la position exacte du levier uni au rotor.

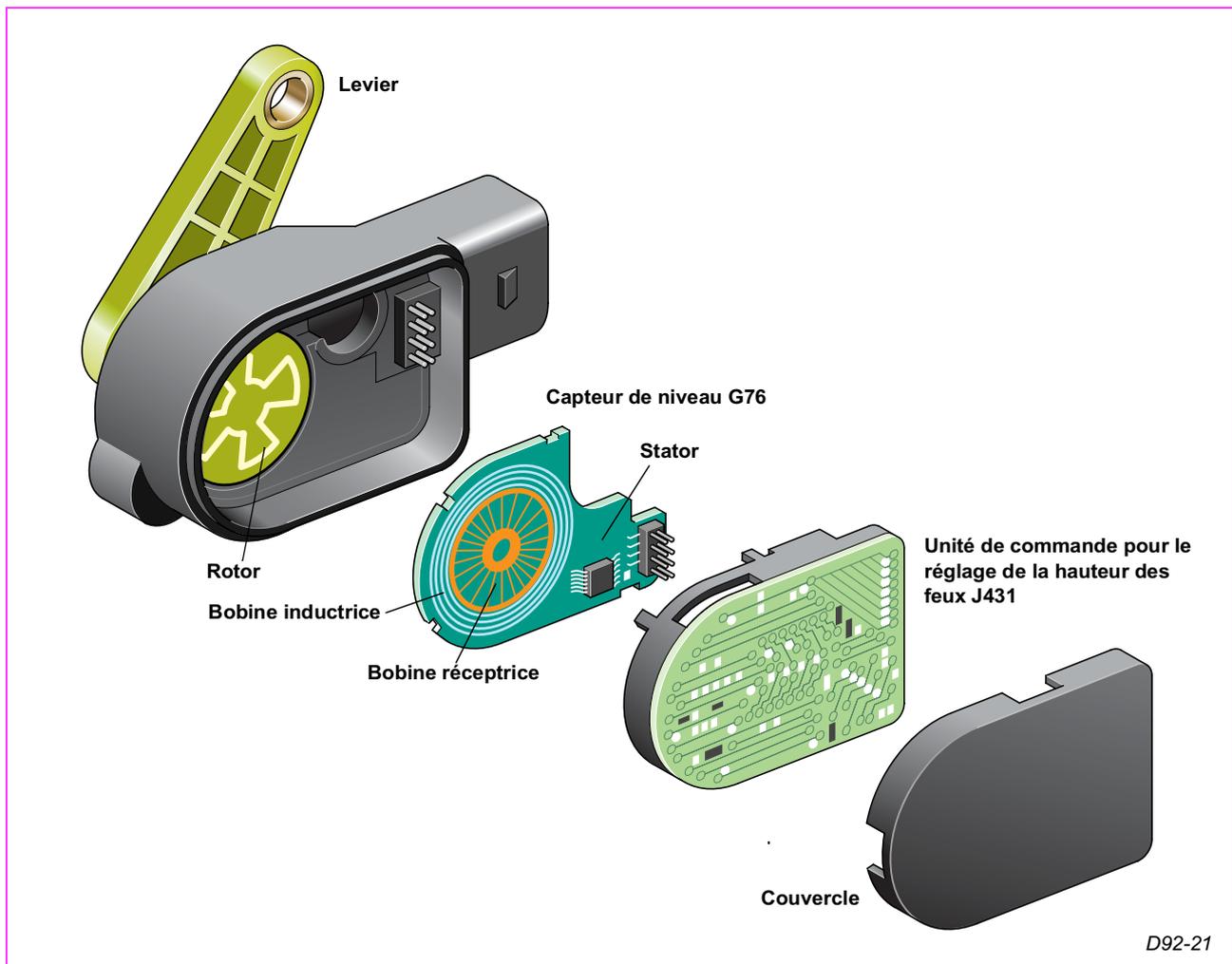
L'exactitude de la mesure atteint $0,3^\circ$, y compris les éventuelles déviations dues à la température ou au vieillissement.

APPLICATION DU SIGNAL

En fonction de ce signal, l'unité reconnaît l'inclinaison de la carrosserie et calcule la position devant être adoptée par les servomoteurs des phares.

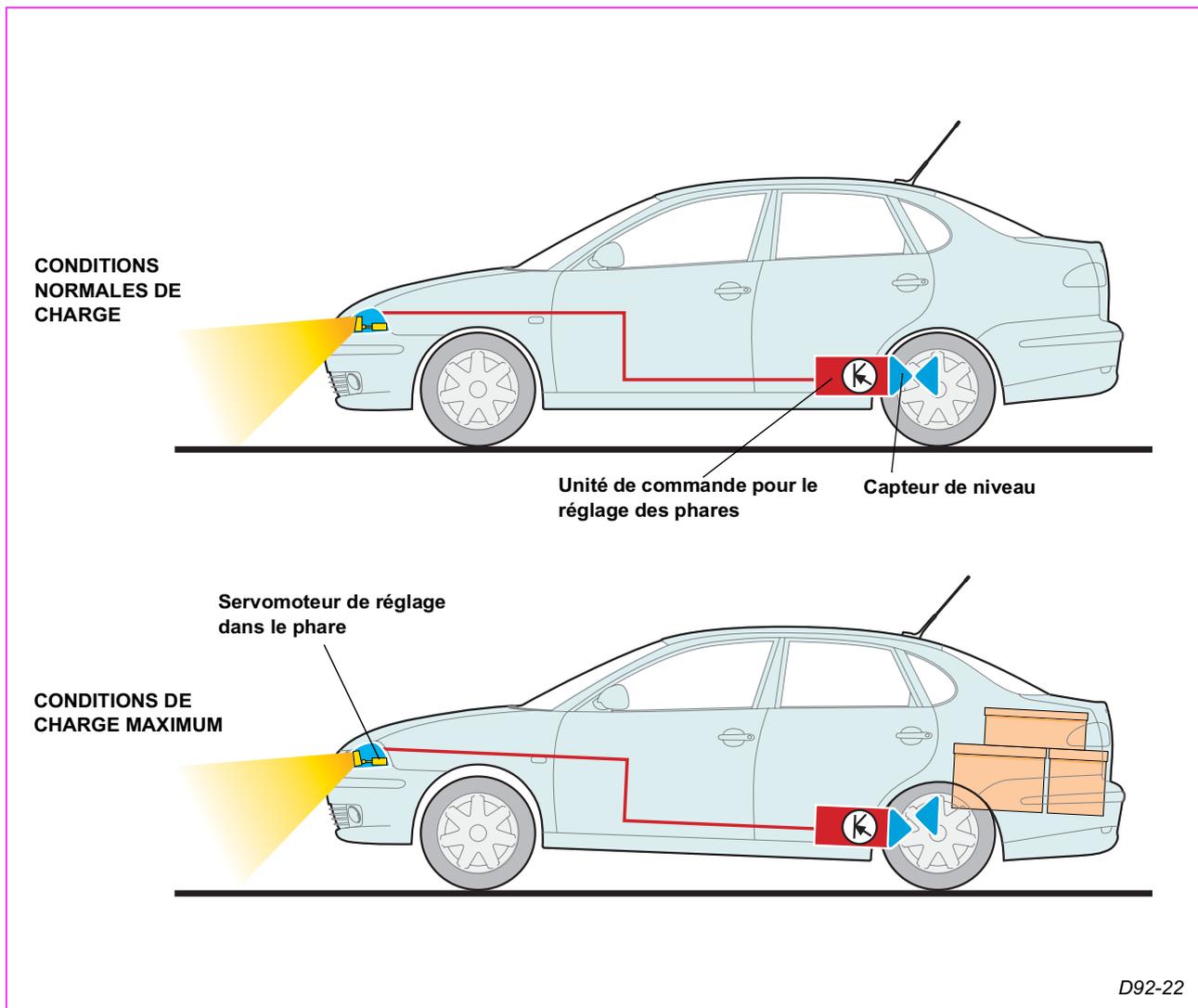
FONCTION DE SUBSTITUTION

En cas d'absence du signal ou de manque de plausibilité de ce dernier, l'unité envoie un signal aux servomoteurs de façon à ce que ces derniers adoptent la position la plus basse.



D92-21

PHARES AU XÉNON



RÉGLAGE AUTOMATIQUE

Le réglage de la portée des phares est **statique** ; celle-ci n'est corrigée qu'en fonction de la charge (inclinaison) du véhicule.

Ce système ne s'**active** que lorsque **les feux sont allumés**, pour modifier la position des servomoteurs.

L'unité de commande calcule l'inclinaison de la carrosserie à partir de la valeur moyenne obtenue de différentes lectures de données du capteur de niveau.

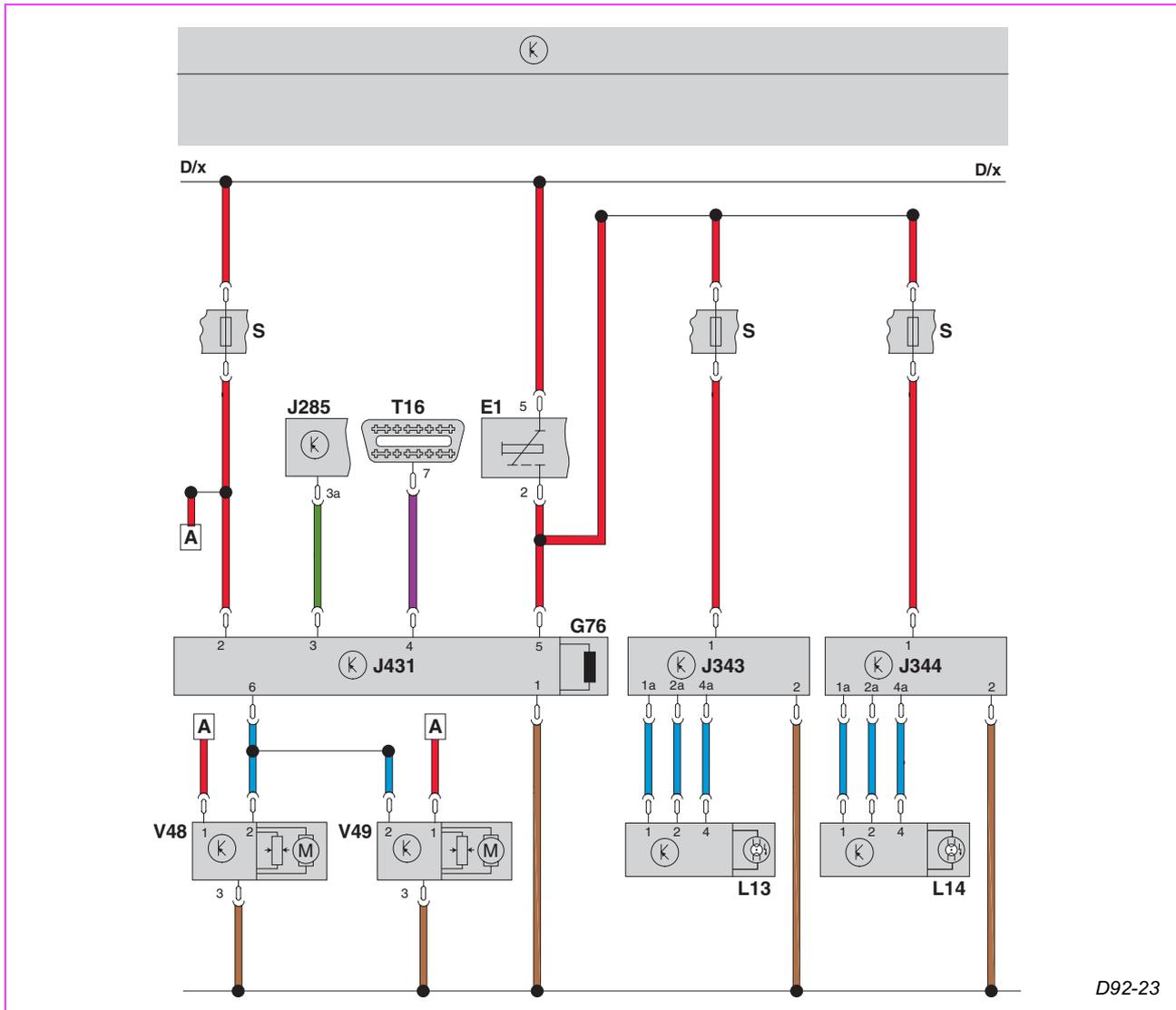
Lorsque le véhicule commence à circuler, l'intervalle de lecture de données est court

puisque l'unité doit rapidement reconnaître l'inclinaison de la carrosserie.

À une vitesse constante, l'intervalle entre lectures augmente rapidement, en considérant que, dans ces conditions, les modifications de la charge ne sont pas significatives.

Lorsque le véhicule s'arrête, l'intervalle se réduit à nouveau pour pouvoir déterminer s'il existe un changement d'inclinaison du véhicule suite à la montée ou à la descente d'occupants ou en raison d'une modification de la charge.

SCHÉMA ÉLECTRIQUE DES FONCTIONS



D92-23

LÉGENDE

- E1** Commutateur des feux.
- G76** Capteur pour le réglage de la hauteur des feux.
- J285** Tableau de bord (signal de vitesse).
- J343** Unité de commande dans le phare gauche.
- J344** Unité de commande dans le phare droit.
- J431** Unité de réglage de la hauteur des phares.
- L13** Lampe à décharge de gaz du phare gauche.
- L14** Lampe à décharge de gaz du phare droit.
- T16** Connecteur de diagnostic.
- V48** Servomoteur de réglage des feux du phare gauche.
- V49** Servomoteur de réglage des feux du phare droit.

CODAGE DES COULEURS

- Signal d'entrée.
- Signal de sortie.
- Alimentation en positif.
- Masse.
- Signal bidirectionnel.

PHARES AU XÉNON

AUTODIAGNOSTIC

L'unité de commande pour le réglage de la hauteur des feux J431 est dotée d'un système d'autodiagnostic auquel on accède à travers le :

- **Code 55** - " Réglage de la portée des phares ".

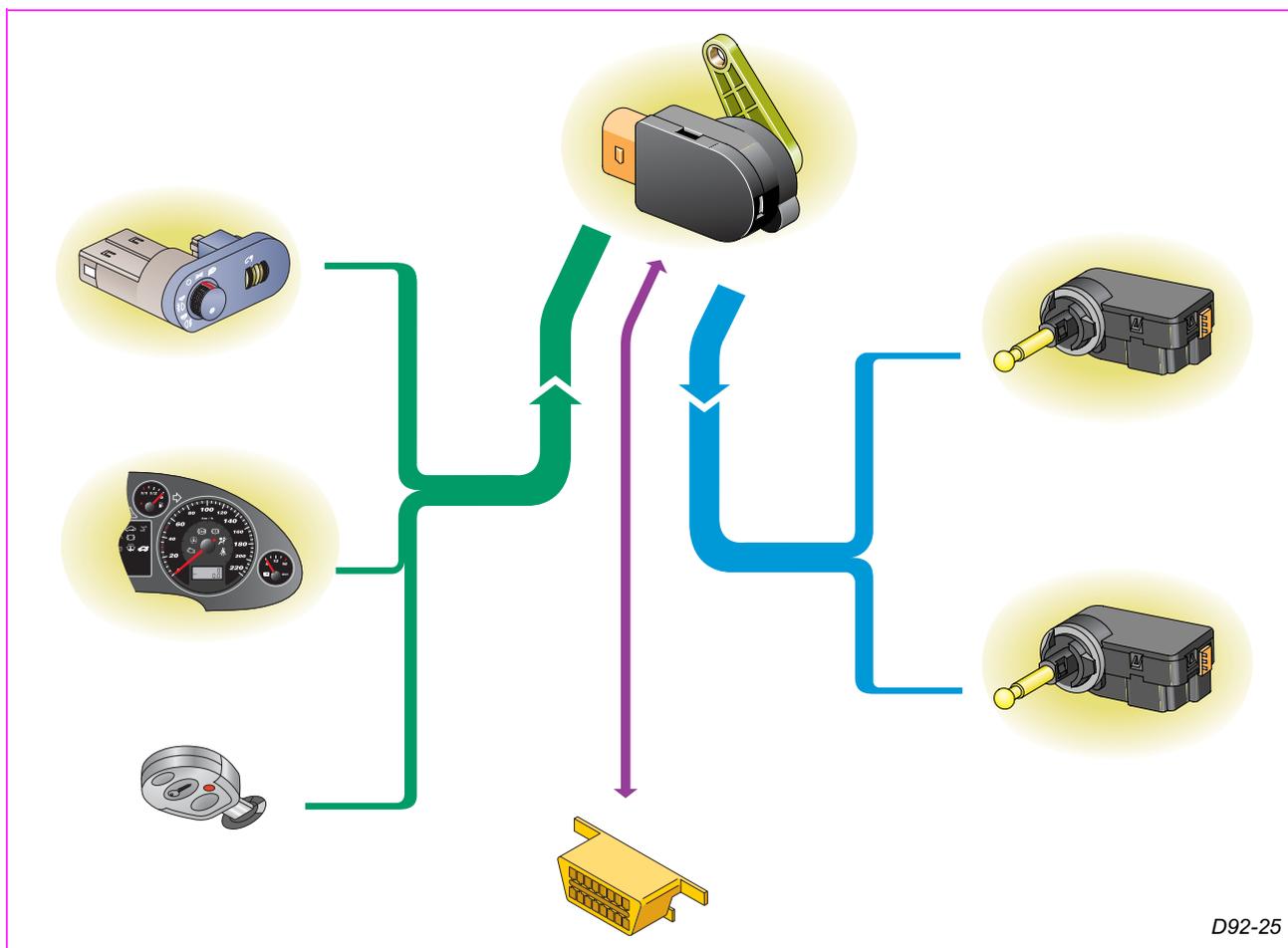
Les fonctions disponibles sont celles qui apparaissent grisées sur le graphique.

Autodiagnostic du véhicule	55-Réglage de la portée des phares 6N0907503 Leuchtweiterregelung 0004 Codage 120 Code d'atelier 12345
Sélectionner la fonction de diagnostic	
02	Interroger la mémoire des défauts
03	Diagnostic des actionneurs
04	Réglage de base
05	Effacer la mémoire des défauts
06	Terminer l'émission
07	Coder l'unité de commande
08	Lire le bloc de valeurs de mesure
09	Lire valeur individuelle de mesure
10	Adaptation
11	Procédure d'accès
Localisation guidée de défauts	Module de mesure
Aller à	Imprimer
Aide	

D92-24

FONCTION 02 - " INTERROGER LA MÉMOIRE DES DÉFAUTS "

La mémoire des défauts de l'unité de commande enregistre les défauts des capteurs et des actionneurs colorés en jaune.



D92-25

FONCTION 03 -“ DIAGNOSTIC DES ACTIONNEURS ”

À travers cette fonction, l'unité active les servomoteurs en réalisant un parcours complet, de bout à bout.

FONCTION 04 -“ RÉGLAGE DE BASE ”

Elle est utilisée pour la réalisation du réglage de la portée des phares. Deux groupes sont applicables :

Le groupe 001 est utilisé pour la réalisation du réglage manuel des phares. L'unité place alors les servomoteurs dans une position prédéterminée.

Le groupe 002 sert à mémoriser la position des phares après avoir été réglés.

FONCTION “ 07 - CODER L'UNITÉ DE COMMANDE ”

Il n'existe qu'un seul code pour l'Ibiza / Cordoba - 00012.

Si l'unité n'est pas codée, il est impossible d'accéder aux fonctions “ 03 ” et “ 04 ”.

FONCTION 08 -“ LIRE BLOC DE VALEURS DE MESURE ”

Il est possible de visualiser les valeurs de travail de l'unité de commande. Grâce à leur analyse, il est ainsi possible de diagnostiquer d'éventuels défauts non contenus dans la mémoire des défauts.

Les champs d'indication disponibles pour le système sont indiqués sur le tableau suivant :

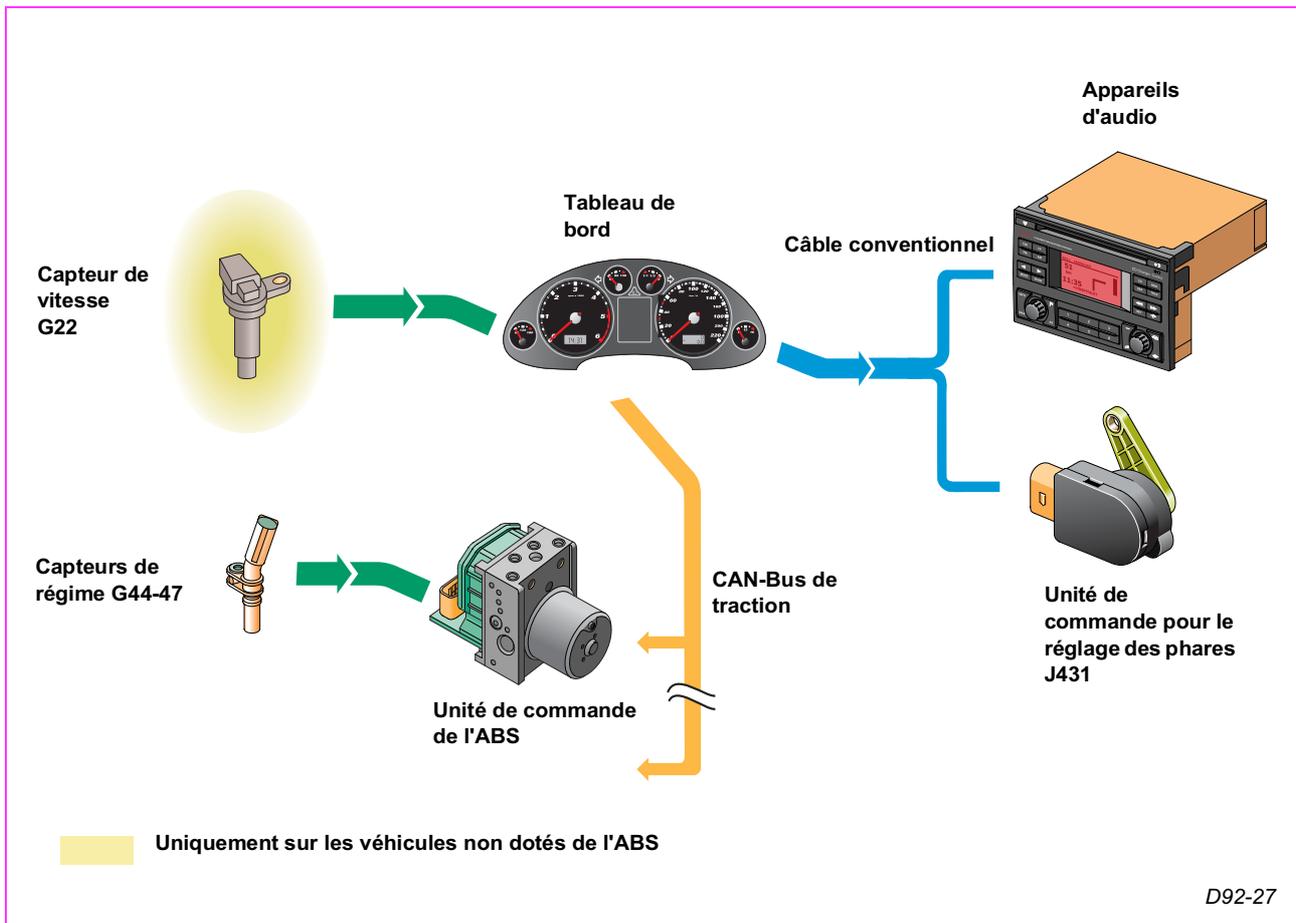
Autodiagnostic du véhicule	55-Réglage de la portée des phares	CHAMPS D'INDICATION
008 - Lire bloc de valeurs de mesure	6N0907503 Leuchtweiteregelung 0004 Codage 120 Code d'atelier 12345	
Écran groupe 1		
	12,8V — 1 12,5 V — 2 0,0 V — 3 8,6 V — 4	
Changement d'Écran de groupe		
<input type="button" value="←"/> Module de mesure <input type="button" value="Aller à"/> <input type="button" value="Imprimer"/> <input type="button" value="Aide"/>		

D92-26

N.° de groupe	CHAMPS D'INDICATION			
	1	2	3	4
001	Alimentation de tension V.	Signal de tension de 56b (feux de croisement) V.	Tension du capteur de niveau avant (non utilisé)	Tension de sortie vers les servomoteurs dans les phares V.
002	Angle du capteur de niveau avant (non utilisé)	Angle du capteur de niveau arrière °<	Degré d'inclinaison (non utilisé)	Signal de vitesse Km/h

Remarque : Les instructions de vérification et les valeurs exactes de travail sont détaillées dans le diagnostic du VAS 5051.

TABLEAU DE BORD



Sur les véhicules dotées de l'ABS, le tableau de bord ne procède plus à la lecture directe de la vitesse à travers le capteur situé dans la boîte de vitesses.

Le **capteur de vitesse** a été **éliminé** sur les véhicules dotés de l'ABS.

La détection de la vitesse se fait grâce aux **capteurs de régime de l'ABS**, cette unité renvoyant le signal de vitesse à la ligne CAN-Bus de traction.

Le tableau de bord envoie le signal de vitesse aux unités n'étant pas connectées à la ligne CAN-Bus à travers un câble conventionnel ; ces unités sont, par exemple, les suivantes :

- Appareils d'audio.
- Unité de réglage automatique de la portée des phares.

C'est pourquoi les **tableaux de bord** diffèrent selon que le véhicule soit ou non doté de l'ABS.



SEAT
service

