

MES: ENERO (I)
AÑO: 1990

BOLETIN TECNICO - INFORMATIVO

ASPECTOS CONSTRUCTIVOS Y DE REPARABILIDAD DEL LANCIA DELTA

INTRODUCCIÓN

Los profesionales de la peritación y reparación del automóvil necesitan conocer aquellos aspectos constructivos y de la reparabilidad del vehículo que inciden de forma directa en la valoración de los daños que presenta un vehículo, ya que el conocimiento de esas peculiaridades hace que la tasación pueda realizarse de forma objetiva.

La información contenida en este Boletín es el fruto del conocimiento que sobre el Lancia-Delta se ha obtenido en el Taller Experimental de CESVIMAP, tras las pruebas y estudios que se han realizado sobre el mismo.

Asimismo, se incluyen aquellas consultas resueltas por el Centro que se ha considerado conveniente reproducir en estas páginas, por ser de interés para los destinatarios de esta publicación.

1. Elementos exteriores de materiales compuestos.

El fabricante incorpora una serie de elementos exteriores realizados en materiales compuestos.

Las ventajas de estos materiales, tales como menor peso y coste, unidas a una resistencia aceptable, hacen que su utilización sea cada vez mayor en los vehículos que incorporan al mercado.

En la figura 1 se detallan los elementos exteriores de plástico del Lancia Delta, así como los materiales que deben emplearse para su reparación.

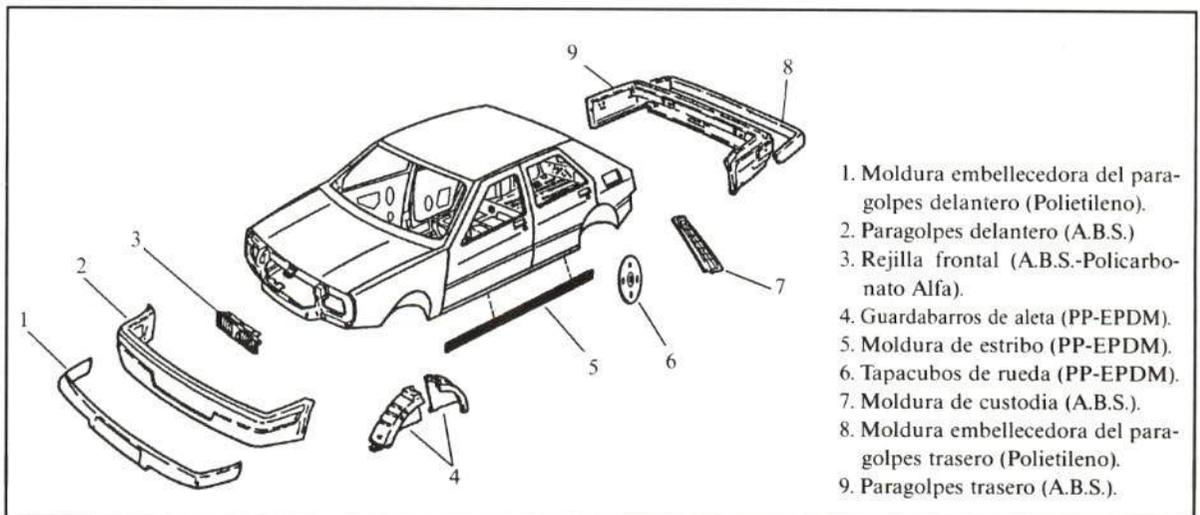


FIGURA 1.—Elementos exteriores de materiales compuestos.

2. Detalles constructivos del vehículo

Tras el análisis del LANCIA DELTA realizado en CESVIMAP, pueden señalarse los siguientes aspectos sobre su configuración.

2.1. Parte delantera

- La travesía inferior va montada por delante del frente. En caso de que el frente resulte dañado, será preciso desmontar esta travesía para su sustitución o reparación (véase figura 2).

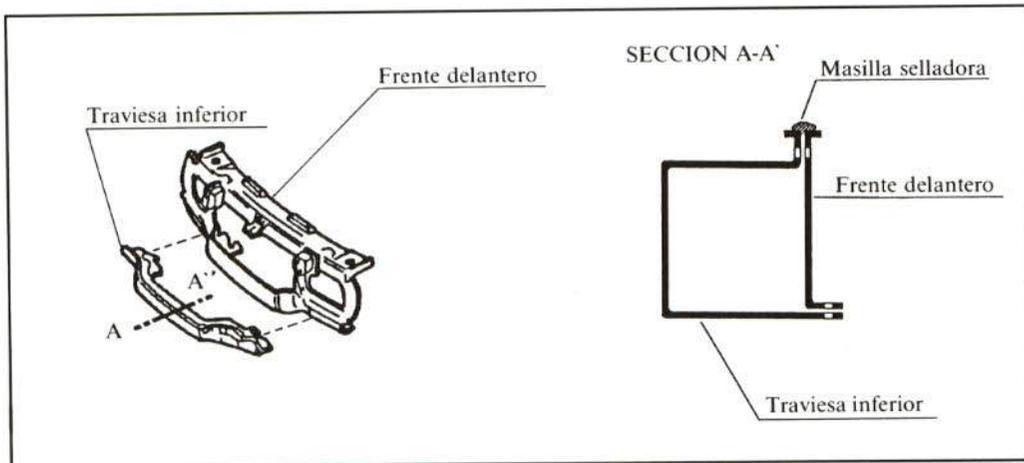


FIGURA 2.—Montaje y sección de la travesía inferior.

- En caso de impacto frontal medio, el brazo de suspensión delantera se deforma y provoca pliegues en el piso del vehículo.
- Los soportes del paragolpes van anclados a un elemento que se encuentra soldado al pase de rueda y frente, por debajo del faro.

Los elementos que integran el paragolpes y su fijación se detallan en la figura 3.

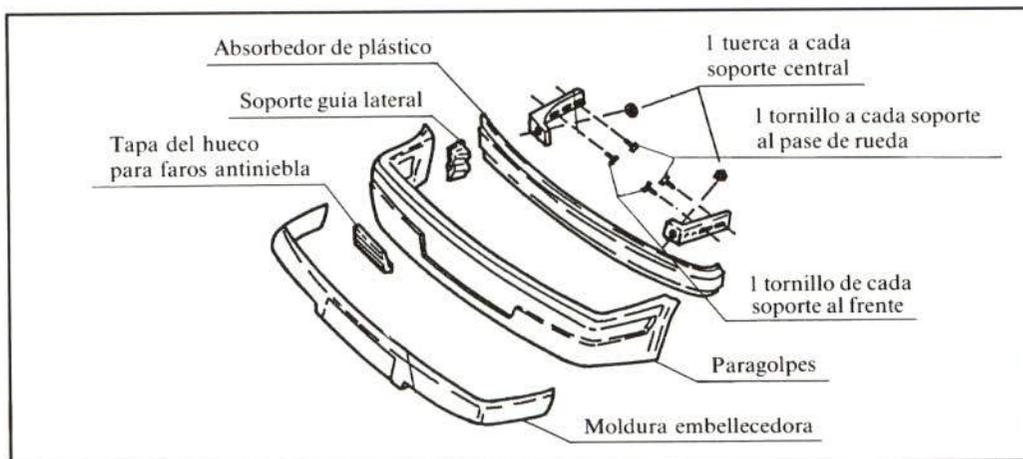


FIGURA 3.—Elementos del paragolpes y su fijación.

- El faro y el piloto delanteros constituyen una sola pieza.
- Las grapas portatornillos de las aletas delanteras se parten con facilidad al desmontar la aleta, debido a que están formadas por material muy rígido.
- El reglaje del capó resulta sencillo ya que puede realizarse desde fuera, con el capó cerrado, mediante las bisagras que están en la parte anterior del capó.
- El larguero delantero no se comercializa aparte, debiendo adquirirse formando parte del conjunto pase-larguero.

2.2. Parte central:

- El panel de las puertas delantera y trasera se suministra sin la zona correspondiente al marco de luna.
- El panel lateral incluye: las chapas vierteaguas, el refuerzo lateral del techo, el refuerzo del pilar delantero, el pilar delantero, el pie de aleta trasera, la aleta trasera, el refuerzo de esta, el rigidizador de la aleta trasera, la chapa portapiloto, el estribo y pilar central.

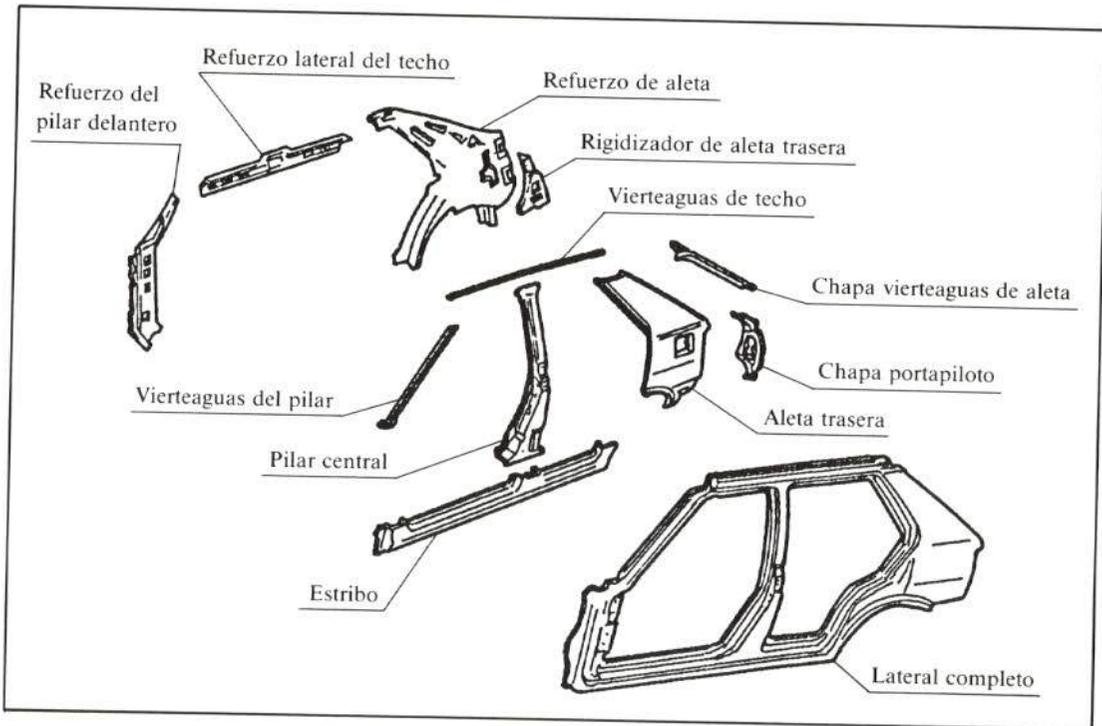


FIGURA 4.—Comercialización del panel lateral.

- El estribo y el pilar central también pueden adquirirse por separado. Por el contrario, para sustituir el pilar delantero y la aleta trasera con el pie es necesario adquirir el panel lateral completo.
- El pilar central presenta huecos por los que puede accederse con palanca para su reparación.

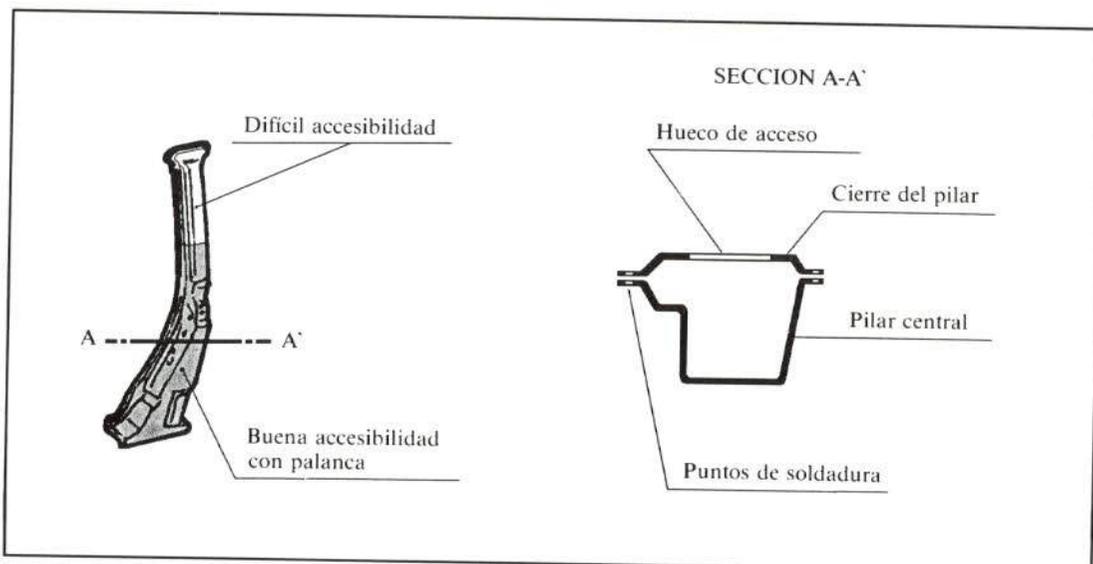


FIGURA 5.—Accesibilidad pilar central.

2.3. Parte trasera:

— El faldón tiene difícil acceso para el reparador debido a su configuración cerrada.

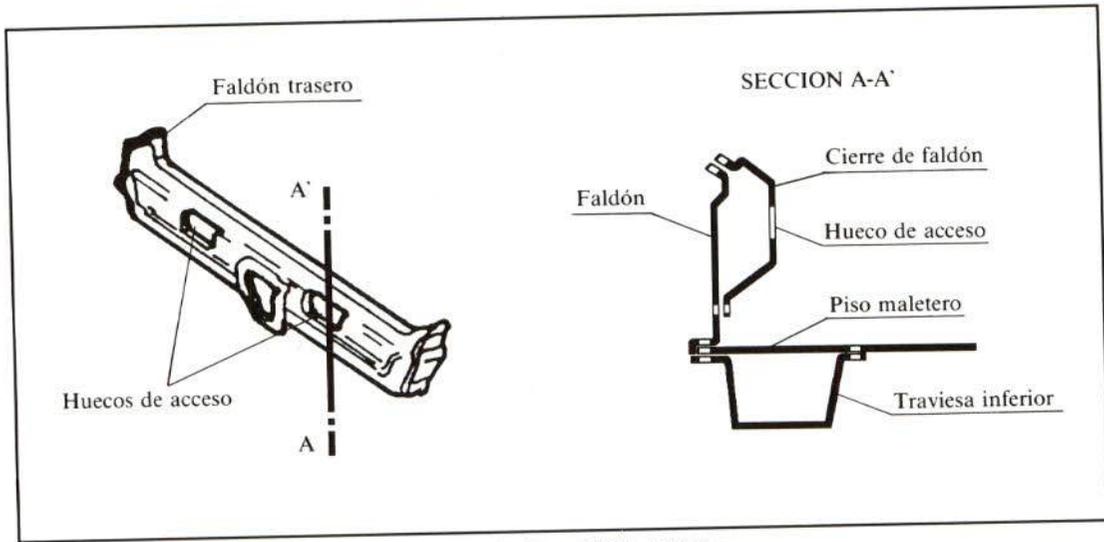


FIGURA 6.—Accesibilidad faldón.

- El piloto trasero se comercializa como conjunto, o bien su tulipa por separado. La luz de marcha atrás va encajada en la moldura del portón o soporte de matrícula, comercializándose del mismo modo que el piloto.
- Las grapas que fijan las molduras del paragolpes son de un solo uso, resultando difícil su extracción.

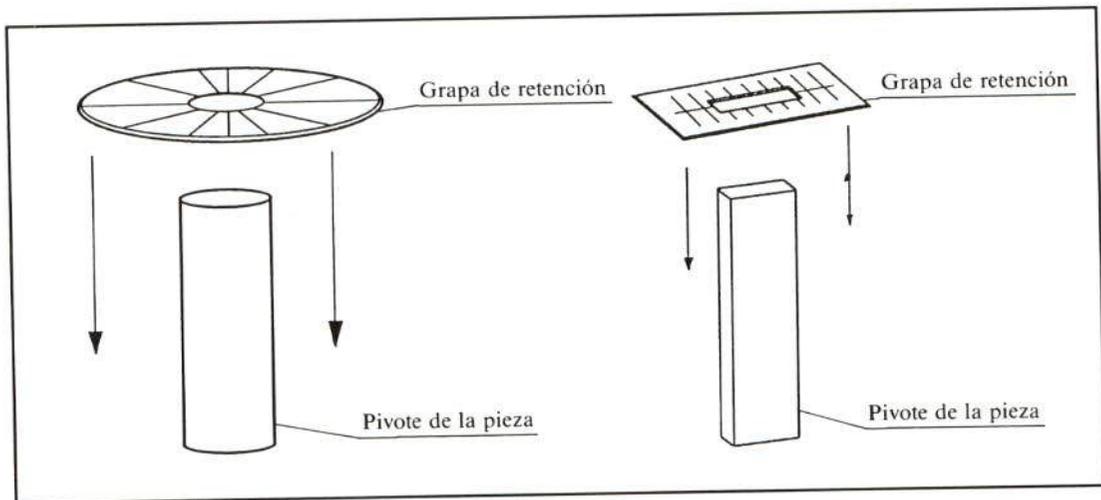


FIGURA 7.—Grapas de fijación del embellecedor.

CONSULTAS TECNICAS

Desde su fundación, CESVIMAP viene atendiendo las consultas de índole técnica realizadas por los profesionales de la peritación y reparación de automóviles sobre aspectos relevantes para el desarrollo de sus funciones. Incluimos en este apartado dos de las consultas resueltas en este mes, consideradas de interés para este colectivo.

CONSULTA -A-:

- ¿Cuáles son los niveles de pintura de FORD?

RESPUESTA:

Los niveles de pintura que FORD ha vuelto a definir recientemente, tanto en la numeración como en la extensión del daño en la pintura de reparación, son los siguientes:

Nivel I: pieza sustituida.

Nivel II: pintura superficial.

Nivel III: pintura de reparación, cuando la superficie a emplastecer sea menor del 50 %.

Nivel IV: pintura de reparación, cuando la superficie a emplastecer exceda del 50 %.

CONSULTA -B-:

- ¿Cómo se comercializan los faros del FIAT UNO?

RESPUESTA:

FIAT comercializa el faro del Fiat Uno como pieza completa o bien la óptica por separado, aunque ésta resulta antieconómica.

En AUDATEX los faros aparecen con las posiciones 51 y 61, y las ópticas con las posiciones 52 y 62 (figura 8)

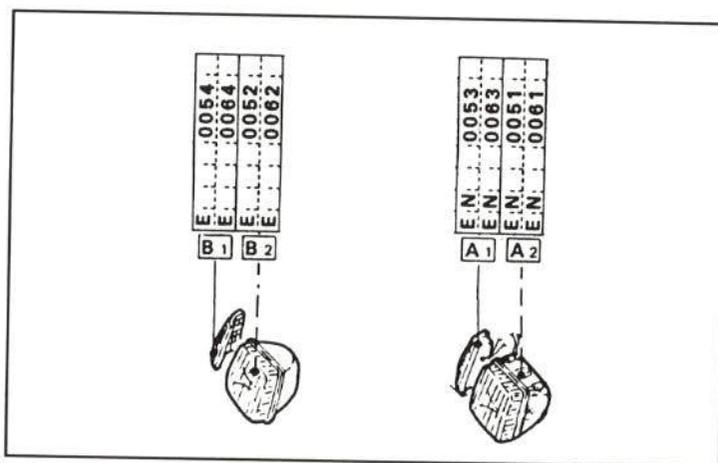


FIGURA 8.—

Las referencias y precios son las siguientes:

<u>DENOMINACION</u>	<u>POSICION</u>	<u>REFERENCIA</u>	<u>PRECIO</u>
Óptica faro D.I.	52	5957826	14.276 pts.
Óptica faro D.D.	62	5957825	14.276 pts
Conjunto faro D.I.	51	5952109	5.500 pts.
Conjunto faro D.D.	61	5952110	5.500 pts.

En la versión nueva del Documento Base de AUDATEX del Fiat Uno, desaparecerá la óptica de faro aunque el fabricante la siga suministrando.

