



AÑO: 1986  
MES: ENERO

## BOLETIN TECNICO - INFORMATIVO

### INTRODUCCION

*Disponer de un estudio sobre los aspectos que inciden en la reparabilidad de un determinado modelo de automóvil, facilita los criterios de valoración de las reparaciones, y permite al profesional que debe efectuarla, tener la adecuada información del conjunto de elementos que van a intervenir en ella, permitiendo prever todos los pasos hasta su finalización.*

*En este boletín se exponen un resumen de las características de reparabilidad y los pasos previos a la sustitución o reparación de los elementos exteriores de chapa de la carrocería del SEAT IBIZA.*

### INFORMACION TECNICA

#### REPARABILIDAD DEL SEAT IBIZA

Al estudiar la reparabilidad de este modelo, se ha prestado especial atención a los componentes de la carrocería que son más propensos a sufrir daños en una colisión media; éstos se han ordenado según su situación en el vehículo, en la zona delantera, los laterales, incluyendo el techo, y la trasera.

En el apartado correspondiente a los desmontajes previos, se han incluido los que son estrictamente necesarios para acceder a la zona a reparar y, en algunos casos, los que sin complicar la fase de desmontar elementos auxiliares, facilitan los trabajos de reparación e impiden el deterioro de guarnecidos y accesorios suntuarios y de decoración.

#### PRONTUARIO DE ELEMENTOS EXTERIORES DE CARROCERIA

##### Zona delantera

Los elementos que pueden resultar afectados en una colisión media frontal son:

- *Armazón frontal* (fig. 1): soldado por nueve puntos a cada pase de rueda, es de difícil reparación por ser de sección cerrada, constituida por dos chapas de 1,5 mm. de espesor (fig. 2).

Para proceder a su sustitución es preciso desmontar previamente la rejilla, los faros, el cierre para el capot, el puntal de sujeción de éste, la batería, la placa de identificación del vehículo, el radiador, el paragolpes y su refuerzo y las aletas.

- *Traviesa anterior y su refuerzo* (fig. 3). La traviesa va soldada con diez puntos, a las puntas del chasis derecho e izquierdo y con cinco puntos a cada pase de rueda. El refuerzo va soldado con cuatro puntos a cada pase de rueda y con veintiocho puntos a la traviesa en la parte superior y otros veintiocho puntos en la inferior.

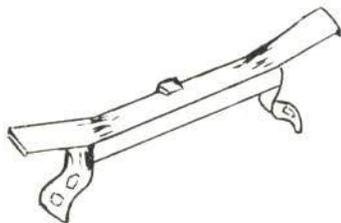


Fig. 1

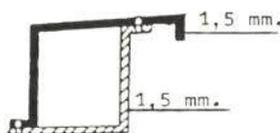


Fig. 2

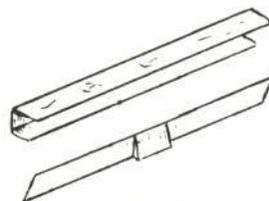


Fig. 3

La travesía y su refuerzo son de difícil accesibilidad para la reparación; ambos forman un conjunto cerrado, soldados longitudinalmente, formado por chapa de 1 mm. de espesor (fig. 4).

Para proceder a su sustitución, es preciso desmontar la rejilla, el paragolpes, el refuerzo del paragolpes, el radiador y los soportes de la suspensión.

- **Refuerzo de paragolpes anterior** (fig. 5). Va atornillado con tres tornillos a cada pase de rueda, es de espesor reforzado de tres milímetros, siendo en los extremos de 5 mm.; tiene forma ondulada en su parte frontal y es de fácil accesibilidad para la reparación.

Para su sustitución hay que desmontar el paragolpes y el claxon.

- **Aleta anterior** (fig. 6). Va atornillada al pase de rueda con cuatro tornillos, al armazón frontal con uno, al pilar anterior con dos tornillos, y al estribo bajo puerta con uno. Su espesor es de 0,7 mm., siendo de fácil accesibilidad para la reparación.

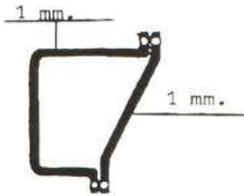


Fig. 4



Fig. 5



Fig. 6

Para su sustitución deberá desmontarse el tornillo lateral que fija el paragolpes y el guarnecido inferior del pase de rueda.

- **Capot** (fig. 7). Va atornillado a dos bisagras con dos tornillos en cada una. Los refuerzos internos del capot son de chapa de 0,6 mm. de espesor, siendo el panel exterior de 0,7 mm. La accesibilidad para la reparación es normal, y en caso de coincidir el golpe con algún refuerzo, deberá cortarse éste y volver a soldarlo una vez reparado el panel exterior.

Para su sustitución debe desmontarse el tubo de alimentación del surtidor del lavaparabrisas, la canalización de toma de aire al calefactor y el pestillo de la cerradura.

### Zona lateral

Los elementos incluidos en ésta, son:

- **Puerta lateral** (fig. 8). Va fijada con dos tornillos que unen las bisagras al pilar anterior, y con un pasador que une el tirante de freno de la puerta. Los espesores, tanto del armazón interior como del panel exterior son de 0,7 mm. La accesibilidad de la puerta para su reparación es normal.

Para su sustitución deben desmontarse el panel de revestimiento interior, los plásticos impermeabilizantes, el soporte de la rejilla del altavoz, las cejillas y embellecedores del marco de la puerta, el espejo retrovisor, la luna descendente, la manivela exterior de apertura, el elevallunas, el carril guía y el cajetín, la cerradura y la manivela de apertura interior.

- **Panel de puerta** (fig. 9). Lleva un único punto de soldadura debajo de la manilla, estando plegado a todo el contorno de la puerta. Su espesor es de 0,7 mm., teniendo muy buena accesibilidad para la reparación, dado que hay grandes huecos en el armazón de la puerta que permite la utilización de las herramientas habituales en la reparación de chapa.

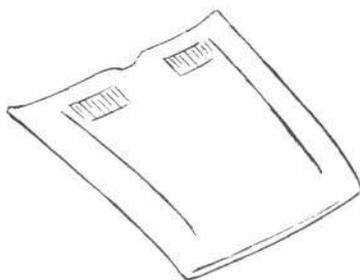


Fig. 7



Fig. 8



Fig. 9

Para su sustitución deben desmontarse los mismos elementos que para la sustitución de la puerta lateral, excepto el elevallunas, el carril guía y el cajetín, y la cerradura y manilla interiores.

- *Larguero estribera bajo puerta* (fig. 10). Va soldado con puntos al armazón del lateral, a la chapa del piso, y a la pletina de unión del piso con el lateral. Es de accesibilidad normal para la reparación, teniendo una configuración cerrada, constituida por chapas de espesores entre 0,7 y 0,8 mm. (fig. 11). Para su sustitución, los desmontajes previos serán, la moldura de entrada de la puerta, el perfil de la goma de contorno de la puerta, y desmontar o separar la moqueta del piso.

- *Techo* (fig. 12). Va soldado con veinte puntos a la travesía posterior, y con puntos a los largueros del techo, travesía anterior y armazón del lateral. El espesor de la chapa que lo constituye es de 0,7 mm. y su accesibilidad para la reparación es normal.

Para su sustitución debe desmontarse la luna del parabrisas y su goma de contorno, las lunas laterales fijas, el guarnecido del techo, el portón trasero, los guarnecidos de los montantes anteriores, y los asientos anteriores y posteriores.

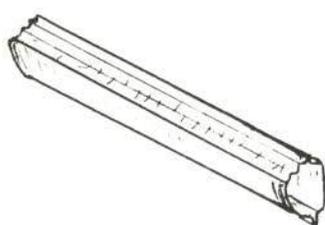


Fig. 10

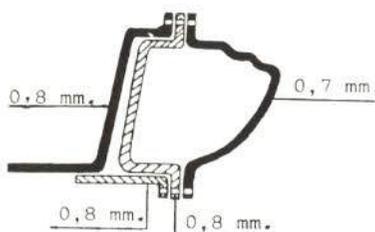


Fig. 11



Fig. 12

### Zona trasera

En una colisión trasera, los elementos que pueden resultar afectados son:

- *Portón trasero* (fig. 13). Va atornillado con dos tuercas que fijan cada una de las bisagras. Su accesibilidad para la reparación es mala, pues es de configuración cerrada en todo su contorno, excepto en la parte inferior, en la que lleva cinco huecos que permiten la utilización de las herramientas habituales en reparaciones de chapa. Está constituido por dos perfiles de chapa de 0,8 mm. de espesor (fig. 14).

Para su sustitución deben desmontarse la matrícula, los paneles de revestimiento interior, el limpiaventa y su motor, la cerradura y el cilindro de la llave, los terminales de la luneta y la luneta, las lunas laterales fijas, el surtidor de agua y su tubo de conducción, el spoiler superior y el guarnecido del techo.

- *Faldón trasero* (fig. 15). Soldado mediante veintiséis puntos a la travesía inferior, diez puntos a cada uno de los costados, y ocho puntos de soldadura a cada pase de rueda. Su accesibilidad para la repa-

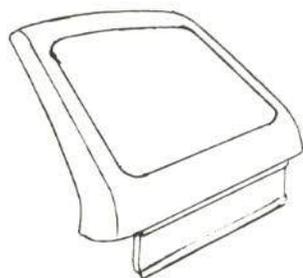


Fig. 13

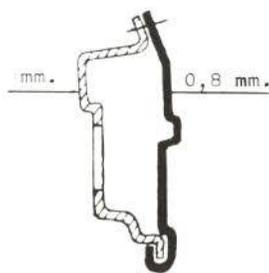


Fig. 14

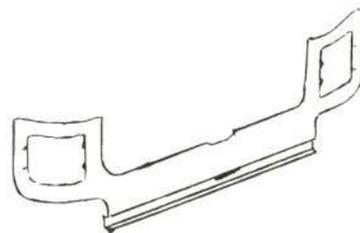


Fig. 15

ración es difícil, estando formado por dos perfiles de chapa de 0,8 mm. de espesor soldados, con lo que su configuración es cerrada (fig. 16).

Para su sustitución hay que desmontar el paragolpes posterior, la goma del contorno del maletero, los pilotos traseros, los soportes de la bandeja posterior, y los tirantes de sujeción de los paragolpes.

- *Travesía inferior posterior* (fig. 17). Soldada con veinte puntos al piso del maletero, con veintiséis puntos al faldón trasero, con cuatro puntos a cada pase de rueda y con cuatro puntos a los largueros posteriores derecho e izquierdo. Su accesibilidad para la reparación es normal, debiendo desprender los puntos de soldadura y utilizar una palanca.

Para su sustitución debe desmontarse el paragolpes posterior y el guarnecido del piso del maletero.

- *Costado-aleta posterior* (fig. 18). Va soldado con noventa y un puntos, aproximadamente, y soldadura MIG en la unión con el montante trasero. El fabricante suministra una sección de ahorro de medio costado, que va soldada con treinta y cinco puntos aproximadamente, y soldadura MIG en la unión con el resto del panel. El espesor del armazón interior y del panel exterior es de 0,7 mm., teniendo buena accesibilidad para la reparación, por los grandes huecos con que cuenta el armazón interior.

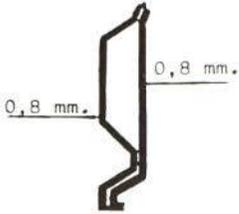


Fig. 16



Fig. 17

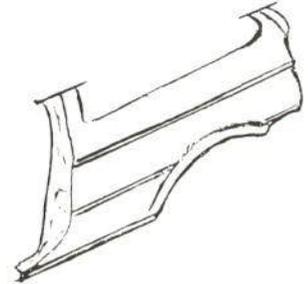


Fig. 18

Para su sustitución debe desmontarse la luna lateral fija, el embellecedor del pilar central, la moldura de entrada de la puerta, las gomas del contorno de la puerta y del portón, el resbalón de la cerradura, el piloto posterior, el apoyo de la bandeja posterior y los guarnecidos interiores, el cinturón de seguridad, la rueda posterior para trabajar con mayor comodidad, el paragolpes posterior y el depósito de gasolina en caso de sustitución del costado izquierdo.

## INFORMACION SOBRE EL CESVI

Exponemos a continuación el programa de cursos previstos para 1986 y las fechas en que se desarrollarán.

Existe la posibilidad de programar y efectuar cursos para otros colectivos, también fuera de las instalaciones de Avila, en función de las necesidades particulares, previa consulta y análisis de cada caso.

### PROGRAMACION DE CURSOS - Año 1986

DESTINATARIOS	CURSOS	FECHAS
<b>Peritos tasadores</b>	“Carrocería del automóvil y su reparación” .....	16 y 17 de junio
	“Carrocería del automóvil y su reparación” .....	24 y 25 de noviembre
	“Carrocería y mecánica del Ibiza y BX” .....	18 de junio
	“Carrocería y mecánica del Ibiza y BX” .....	26 de noviembre
	“Pintura del automóvil” .....	19 y 20 de junio
	“Pintura del automóvil” .....	27 y 28 de noviembre
<b>Jefes y responsables de talleres</b>	“Organización de taller” .....	25 y 26 de septiembre
<b>Operarios de talleres</b>	“Los plásticos en el automóvil y su reparación” ....	1 y 2 de abril
	“La pintura en el automóvil” .....	3 y 4 de abril
<b>Empleados de MAPFRE</b>	“Reciclaje sobre conocimientos generales del automóvil” .....	6 y 7 de marzo 13 y 14 de marzo 12 y 13 de junio 18 y 19 de septiembre
<b>Jefes Siniestros de MAPFRE</b>	“Jornadas sobre el automóvil, su tasación y reparación, ideas sobre reconstrucción de accidentes” ..	10 y 11 de noviembre
<b>Peritos de MAPFRE</b>	“Reparación de carrocerías y nuevos modelos Ibiza y BX” .....	10 y 11 de abril 17 y 18 de abril 24 y 25 de abril 8 y 9 de mayo 15 y 16 de mayo 22 y 23 de mayo
	“Reconstrucción de accidentes, controles en las reparaciones y reparación de furgonetas” .....	9 y 10 de octubre 16 y 17 de octubre 23 y 24 de octubre 6 y 7 de noviembre 13 y 14 de noviembre 20 y 21 de noviembre
<b>Peritos de MAPFRE y Jefes de Siniestros</b>	“Utilización de sistemas informáticos de peritación” .....	12 Cursos en las Oficinas de las Subcentrales de MAPFRE durante los días 15 de enero al 14 de febrero.
<b>Otros colectivos</b>	Se podrán programar Cursos sobre las anteriores materias, en las instalaciones del Centro o en otros lugares, mediante solicitud y acuerdo previo.	

