



MES: JUNIO
AÑO: 1986

BOLETIN TECNICO - INFORMATIVO

INTRODUCCION

Uno de los factores que más influyen en la reparabilidad de un automóvil es la configuración de su repuesto. Si en lugar de sustituir un frente o un faldón completo, la reparación puede efectuarse partiendo de una sección más elemental, el ahorro en tiempo de reposición y coste de la pieza puede ser considerable.

El OPEL CORSA es uno de los modelos con más opciones de repuestos, para los paneles frontal y lateral y para el faldón trasero.

Como complemento al Boletín del mes de abril, en el que se analizaba el despiece del frente delantero, se analizan ahora las diferentes posibilidades que presentan el faldón trasero y el lateral de este vehículo.

INFORMACION TECNICA

1. FALDON TRASERO DEL OPEL CORSA

El faldón trasero del OPEL CORSA, compuesto por su panel exterior y la traviesa refuerzo del mismo, es comercializado por el fabricante en las cuatro versiones siguientes:

- Referencia 0184312: Faldón trasero completo.
- Referencia 0184318: Panel exterior de faldón.
- Referencia 0184314: Medio panel exterior de faldón izquierdo.
- Referencia 0184315: Medio panel exterior de faldón derecho.

1.1. Faldón trasero completo (fig. 1)

Suelda en sus extremos mediante 10 puntos de soldadura a cada panel lateral, y a través de otros 10 a cada uno de los refuerzos internos laterales. En su parte inferior une al piso del maletero con 26 puntos y a cada larguero de chasis con cuatro.

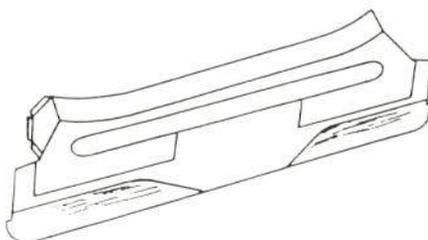


FIGURA 1.—Faldón trasero completo

Esta pieza presenta un buen acceso en toda su superficie inferior, pudiéndose reparar fácilmente con las herramientas habitualmente usadas por el chapista en este tipo de reparaciones. La zona superior del faldón, junto con su traviesa de refuerzo presenta una configuración cerrada (véase fig. 2), por lo que la reparación requerirá un desgrapado previo de los puntos de soldadura que unen ambos elementos, para poder utilizar la palanca.

En caso de sustitución hay que desmontar previamente:

- Guarnecido del maletero
- Paragolpes posterior
- Goma contorno del portón
- Pomo de cierre
- Guarnecidos laterales del maletero
- Pilotos traseros

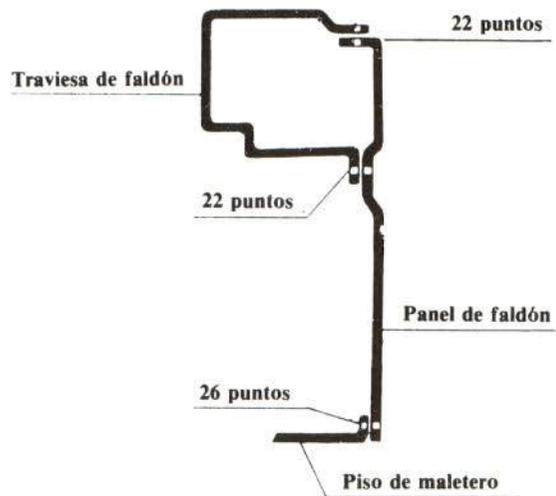


FIGURA 2.—Sección del faldón trasero

1.2. Panel exterior del faldón (fig. 3)

Para proceder a su sustitución deben eliminarse los 20 puntos que lo unen a los paneles laterales, los 26 que lo unen al piso del maletero, ocho a los largueros de chasis y 44 que ensamblan el panel a la traviesa refuerzo del faldón.

Antes de su sustitución, realizar los siguientes desmontajes:

- Guarnecido del maletero
- Paragolpes posterior
- Goma contorno del portón
- Pilotos traseros

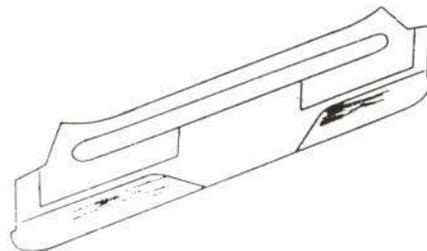


FIGURA 3.—Panel exterior del faldón trasero

1.3. Medio panel exterior del faldón (fig. 4)

La utilización de esta pieza está especialmente indicada para los casos en que solamente resulte dañado un extremo del faldón, sin ser necesaria la sustitución de la traviesa refuerzo del mismo.

Para proceder a su sustitución desmontar previamente:

- Guarnecido del maletero
- Paragolpes posterior
- Goma contorno del portón
- Piloto trasero del lado correspondiente



FIGURA 4.—Medio panel exterior del faldón

1.4. Experiencias realizadas

En el CENTRO DE EXPERIMENTACION Y SEGURIDAD VIAL DE MAPFRE en Avila, se han realizado experiencias sobre la sustitución de estos tres elementos en que se subdivide el faldón trasero, cuyos resultados se exponen en el cuadro siguiente:

| Referencia Fabricante | Recambio | P.V.P. Junio 1986 | Tiempos sustitución CESVI |
|-----------------------|--------------------------------|-------------------|---------------------------|
| 01 84 312 | Faldón trasero completo | 4.944 | 3,99 |
| 01 84 318 | Panel exterior faldón | 3.126 | 4,50 |
| 01 84 314 | Medio panel exterior izquierdo | 3.525 | N/E |
| 01 84 315 | Medio panel exterior derecho | 2.175 | 3,03 |

N/E = No experimentado.

2. PANEL LATERAL TRASERO DEL OPEL CORSA

Suelda en todas sus pestañas con el armazón interior del lateral y con el pase de rueda.

El fabricante dispone de unas secciones de ahorro con el fin de reducir el coste de la pieza, así como el tiempo de sustitución de las mismas.

Estas secciones se pueden ver en la figura 5, y son las enumeradas a continuación:

- Referencia 0183261: Aleta posterior izquierda.
- Referencia 0183269: Media aleta posterior izquierda.
- Referencia 0187101: Montante del pilar central izquierdo.
- Referencia 0183507: Montante posterior izquierdo.

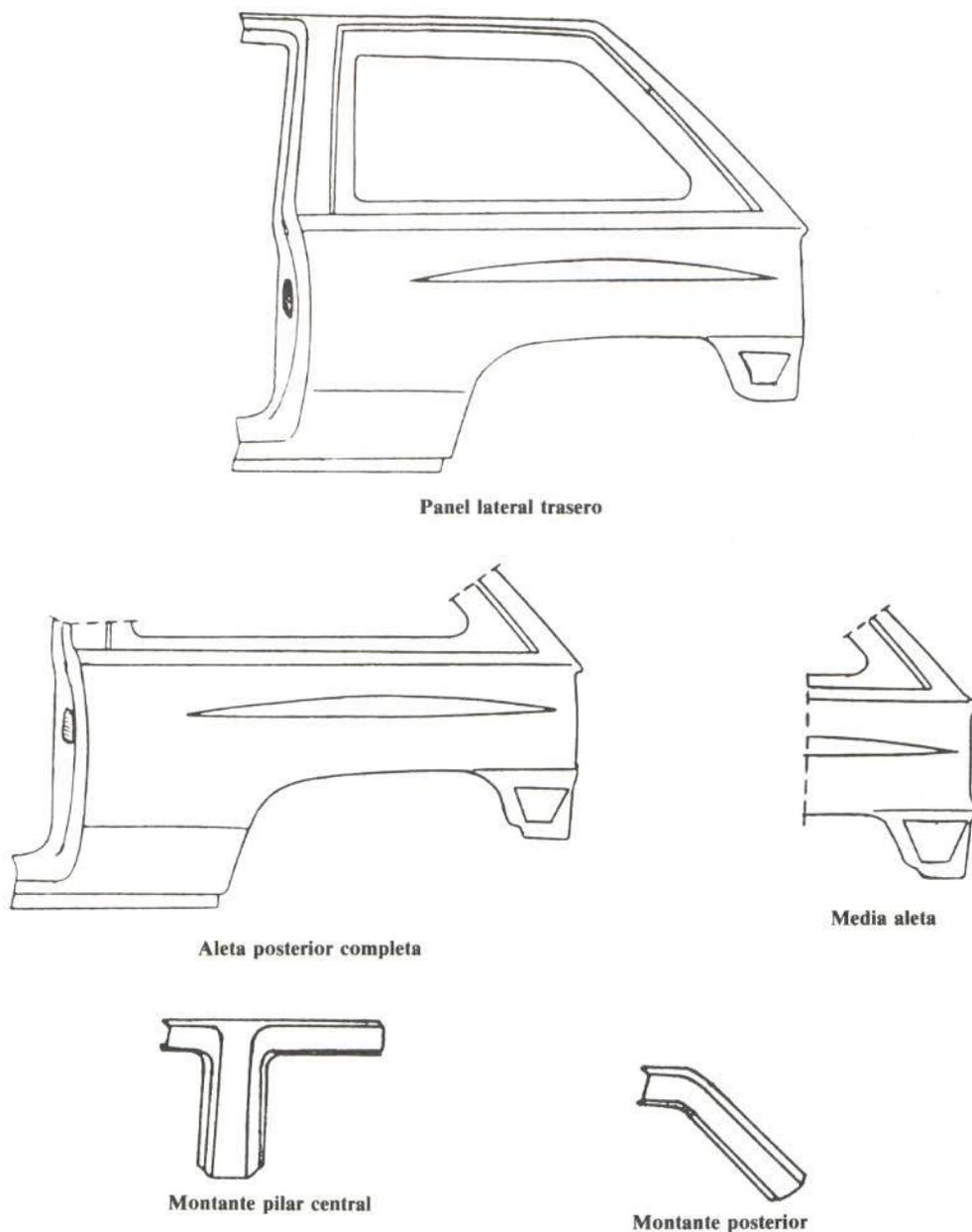


FIGURA 5.—Opciones panel lateral trasero

La reparación del panel lateral trasero del OPEL CORSA se realiza con cierta facilidad, debido al buen acceso de que se dispone desde el interior del habitáculo de pasajeros.

De las distintas secciones de que dispone el fabricante, las más frecuentemente utilizadas son la aleta posterior completa y la media aleta posterior.

2.1. Aleta posterior completa

El proceso de sustitución seguido en el CESVI ha sido el siguiente:

- Desmontar el soporte apoyo de bandeja.
- Desmontar el guarnecido lateral del maletero, el del interior de la aleta y el del pase de rueda.
- Desmontar el paragolpes y piloto trasero.
- Desmontar luna lateral.
- Desmontar moldura entrada de puerta.

- Desmontar la moldura exterior de la aleta.
- Desmontar el cinturón de seguridad y separar la moqueta del piso.
- Desmontar las gomas contorno, tanto la del portón trasero como de la puerta lateral.
- Separar el tapizado del techo, del pilar central y del montante posterior.
- Marcar y semitaladrar los puntos de soldadura, utilizando para ello un granete y una fresadora para extraer los puntos.

• Seccionar y desprender la aleta posterior, utilizando para ello una sierra eléctrica o neumática, cortando los pilares (central y montante posterior) y el estribo bajo puerta en menos tamaño que la pieza a sustituir (dos cm. aproximadamente de tolerancia). La aleta se desprende con la ayuda de un buril.

- Desprender los restos de las pestañas, enderezar y limpiar éstas.
- Aplicar pintura de zinc para evitar la oxidación y facilitar al mismo tiempo la soldadura.
- Sustituir el refuerzo interno soporte del resbalón, pues no viene incluido con la pieza de repuesto.
- Soldar la aleta por las pestañas mediante puntos de soldadura. En los pilares y en el larguero estribo bajo puerta se debe utilizar preferentemente soldadura MIG y si no es posible, oxiacetilénica.

Una vez realizada la sustitución habrá que taladrar en el nuevo costado seis agujeros para situar en ellos otros tantos remaches ciegos (suministrados especialmente por el servicio post-venta), donde se fijarán las pinzas encargadas de sujetar la moldura lateral.

Por último, proceder al montaje de todos los elementos separados previamente.

2.2. Media aleta posterior

La sustitución de media aleta posterior es interesante realizarla cuando la superficie dañada sólo sea la parte trasera del panel lateral.

Los desmontajes a realizar previamente a la sustitución de media aleta trasera serán los siguientes:

- Guarnecidos lateral del maletero, del piso del maletero y del pase de rueda.
- Paragolpes.
- Piloto trasero, separando a continuación la instalación eléctrica.
- Soporte apoyo de bandeja.
- Luna lateral, junto con sus embellecedores.
- Guarnecido del techo y del montante posterior.

Finalmente, se procedería a la sustitución, soldando en la unión del montante con soldadura MIG continua, y en la zona que une al resto de la aleta con soldadura de tapón.

2.3. Experiencias realizadas en el CESVI

| Referencia Fabricante | Recambio | P.V.P. Junio 1986 | Tiempos sustitución CESVI |
|-----------------------|----------------------------------|-------------------|---------------------------|
| 01 83 265 | Panel lateral completo | 15.423 | N/E |
| 01 83 261 | Aleta trasera izquierda | 13.110 | 5,30 |
| 01 83 269 | Media aleta trasera izquierda | 7.932 | 4,27 |
| 01 87 101 | Montante pilar central izquierdo | 1.731 | N/E |
| 01 83 507 | Montante trasero izquierdo | 1.590 | N/E |

N/E = No experimentado.

INFORMACION SOBRE EL CESVI

Por primera vez se ha celebrado en España, organizado por MAPFRE-CESVI, la reunión del Comité Internacional de Investigadores en Reparación de Automóviles, RCAR (Research Committee for Automobile Repairs).

Durante los días 2 al 5 de junio se han reunido en Madrid más de veinticinco directivos de los dieciséis Centros que existen en el mundo, pertenecientes a Australia, Canadá, Alemania, Dinamarca, España, Francia, Gran Bretaña, Italia, Noruega, Suecia, Finlandia y E.E.U.U.

El martes día 3 la reunión se celebró en Avila, visitando las instalaciones de los diversos Centros integrados en ITSEMAP (Instituto Tecnológico de Seguridad MAPFRE). En el CESVI se realizó un ensayo con la rampa de lanzamiento de vehículos, recientemente instalada. A esta reunión también asistió la Junta Directiva de ANFAC (Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles) que expusieron los datos y problemática de este sector en España.

En los restantes días se expusieron por los asistentes informes técnicos de las principales investigaciones realizadas, apoyándose en medios audiovisuales, y se intercambiaron experiencias en este importante campo del desarrollo de la reparabilidad de los vehículos, con vistas a la prevención, protección y calidad de las reparaciones, dirigidas al objetivo final de conseguir una mayor seguridad vial.

Las conclusiones de la reunión se centraron fundamentalmente en el conocimiento de la tecnología y nuevos métodos de reparación de automóviles y sus componentes, análisis de las causas de accidentes de tráfico, comportamiento de los elementos del automóvil y estudio desde el punto de vista de la reparabilidad de los nuevos modelos de vehículos. Asimismo, se trató de la realización de cursos y seminarios de formación de peritos y profesionales de la reparación, y de las campañas de diagnosis y divulgación para mejorar la seguridad del tráfico.

VISITAS

Es de destacar la visita que directivos y empleados de I.C.E.A. (Investigación Cooperativa entre Entidades Aseguradoras) giraron al CESVI, donde les fueron mostradas las instalaciones del taller experimental y algunas de las actividades que en él se realizan.

También visitaron el Centro un directivo del Instituto de Seguridad en el Trabajo de Chile, y el Jefe de Productos de HELLA.

FORMACION

Durante el mes de junio se han impartido seis cursos, con un total de 55 asistentes, en los que durante doce días se han tratado temas sobre la pintura del automóvil, el SEAT IBIZA, el CITROËN BX, la carrocería y su reparación, y temas generales sobre el automóvil.

INVESTIGACION Y EXPERIMENTACION

Ha sido concluido el análisis sobre reparabilidad y elementos relacionados con la seguridad vial del NISSAN PATROL, así como los estudios de pintura efectuados sobre el VOLVO 264 y PEUGEOT 505.

En terrenos próximos al taller experimental, se ha construido una rampa de lanzamiento de vehículos para simular ensayos de colisión de automóviles. Esta rampa, primera que se construye en España, permitirá provocar impactos a distintas velocidades, con el fin de estudiar la dañabilidad de los vehículos y su reparabilidad, facilitando la adecuación de los ensayos a normativas internacionales.

Está siendo ensayado un método de verificación y control de elementos mecánicos, para lo cual actualmente se fabrica el prototipo de un útil especial de medida.

Se han efectuado 34 diagnosis de vehículos.

DIVULGACION

Con objeto de ampliar la documentación que se entrega en los cursos de formación, está siendo terminado un manual sobre disolventes, su composición y aplicaciones prácticas, que será utilizado en los cursos sobre "Pintura del automóvil".

Asimismo, la documentación elaborada sobre "Conocimientos y tecnología de los metales" permitirá dar una visión más amplia sobre las propiedades de los materiales que conforman la chapa de las carrocerías, y los "Fundamentos prácticos para la reparación de chapa" aportarán información sobre las técnicas adecuadas.

Ha sido terminado un vídeo divulgativo sobre la rampa de lanzamiento de vehículos, y otro sobre reparaciones en bancada, en que se muestran las tres bancadas universales de más utilidad para talleres de carrocería.

