



SEAT France
11, avenue de Boursonne
02600 Villers Cotterêts
Tél. 03.23.73.80.80



Seat Ibiza, Cordoba et Vario
Moteurs essence et Diesel

CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

Gamme

Motorisation	Puissance	Puissance fiscale
1.4	60	5
1.4 16V	75	5
1.4 16V	100	6
1.6	75	6
1.6	100	7
1.6 BVA	100	7
1.8 20VT	156	10
1.9 SDi	68	4
1.9 TDi	90	5
1.9 TDi	110	6

Capacités (en l)

- Réservoir à carburant / dont réserve**45 / 7**
- Huile moteur après vidange et remplacement du filtre :
 - moteur 1.4**3,2**
 - moteur 1.6 75 ch**3,4**
 - moteurs 1.6 100 ch et 1.8**4,5**
 - moteurs Diesel**4,5**
- Liquide de refroidissement :
 - moteurs 1.4 et 1.6 75 ch**5,5**
 - moteurs 1.6 100 ch et 1.8**5,0**
 - moteurs Diesel**6,0**
- Huile de BVM :
 - BV 085**2,8**
 - BV 02K**1,9**
 - BV 02J**2,0**
- Huile de BVA :
 - remplissage BV neuve**5,3**
 - après vidange**env. 3,0**
 - carter de différentiel**0,75**
- Réservoir de lave-glaces sans / avec lave phares**2,7 / 6,6**
- Fluide réfrigérant (R134a) :
 - moteurs essence**750 à 800 gr**

- moteurs Diesel**900 à 930 gr**
- Huile du circuit de clim :
- moteurs essence**135 cm³**
- moteurs Diesel**120 cm³**

Jantes et pneus

Taille du pneu	Jante
155 R 13 78T	5Jx13
175/70 R 13 82T	5,5Jx13
185/60 R 14 82H	6Jx14
185/55 R 15 81V	6Jx15
195/45 R 16 80V	6Jx16
Roue de secours	
T 105/70 R 14 84M	3,5Jx14

- Déport de roue**38 mm**

Pression des pneus

- La carte autocollante avec l'information sur la pression des pneus est collée à l'intérieur de la trappe de remplissage de carburant.

PRESSION DES PNEUS A FROID - COLD TYRE INFLATION -
REIFENFUELLDRUCK KALT

bar / psi

	A	B		
	C	D		
		E		

ROUE DE SECOURS
SPARE WHEEL
RESERVERAD

- Signification des rubriques de la carte d'identification :
 - **A** : pression des roues AV en charge moyenne,
 - **B** : pression des roues AR en charge moyenne,
 - **C** : pression des roues AV à pleine charge,
 - **D** : pression des roues AR à pleine charge,
 - **E** : pression de la roue de secours.

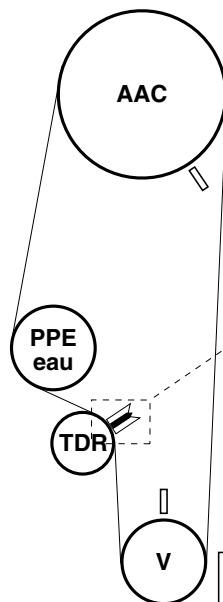
MOTEURS

Moteurs essence	AKK / ANW / AUD	APE / AUA	AQQ / AUB	ALM	AEH / AKL / APF / AUR	AQX
Cylindrée (cm ³)	1390	1390	1390	1598	1595	1781
Nombre de cylindre	4	4	4	4	4	4
Soupape par cylindre	2	4	4	2	2	5
Alésage (mm)	76,5	76,5	76,5	76,5	81	81
Course (mm)	75,6	75,6	75,6	86,9	77,4	86,4
Rapport volumétrique	10,4	10,8/10,5	10,5	9,8	10,2	9,5
Puissance maxi :						
• kW	44	55	74	55	74	115
• Ch	60	75	100	75	100	156
Régime à la puissance maxi (tr/min)	4700	5000	6000	4600	5600	5800
Couple maxi (daN.m)	11,6	12,6	12,6	13,5	14,5	21,0
Régime au couple maxi (tr/min)	3000	3800	4400	3200	3800	2000

Moteurs Diesel	AGP/AQM	AGR/ALM	ASV
Cylindrée (cm ³)		1896	
Nombre de cylindre		4	
Alésage (mm)		79,5	
Course (mm)		95,5	
Rapport volumétrique		19,5	
Puissance maxi :			
- kW	50	66	81
- Ch	68	90	110
Régime à la puissance maxi (tr/min)	4200	3750	4150
Couple maxi (daN.m)	13,3	21	23,5
Régime au couple maxi (tr/min)	2200 à 2600	1900	1900 à 3000

CALAGE DE DISTRIBUTION

**Moteurs 1,4 60ch
et 1,6 75ch**



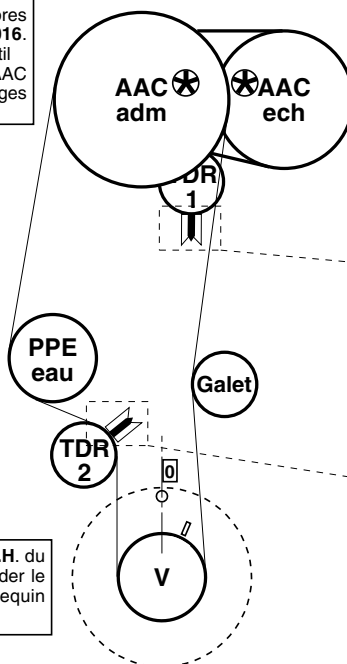
Aligner le repère de pignon d'arbre à cames avec le repère sur le carter AR de distribution

Tension de pose: Tourner le tendeur dans le sens horaire jusqu'à ce que l'index se trouve au dessus de l'encoche de l'embase. (Tendeur semi-automatique). Serrer l'écrou du tendeur à 2 daN.m

Aligner le repère de poulie de vilebrequin avec le repère sur la flasque d'étanchéité.

Bloquer les deux pignons d'arbres à cames à l'aide de l'outil **T 10016**. Introduire les deux piges de l'outil **T 10016** à travers les pignons AAC jusqu'en butée dans les alésages du carter AAC.

Moteurs 1,4 75ch et 100ch



Tension de pose: Tourner le tendeur dans le sens antihoraire jusqu'à ce que l'index se trouve en face de l'ergot-repère. Serrer l'écrou du tendeur à 2 daN.m

Tension de pose: Tourner le tendeur dans le sens horaire jusqu'à ce que l'index se trouve au dessus de l'encoche de l'embase. Serrer l'écrou du tendeur à 2 daN.m

Amener le vilebrequin au P.M.H. du cylindre n°1 en faisant coïncider le repère de poulie de vilebrequin avec l'arête du repère 0

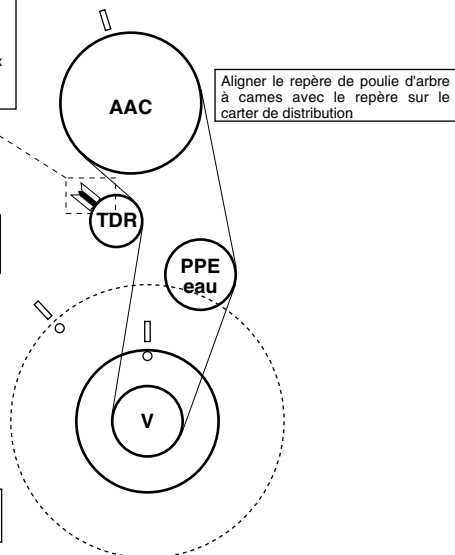
Moteur 1,6 100ch

Tension de pose :

- Tourner le tendeur dans le sens antihoraire jusqu'à ce que l'index se trouve en butée.
- Détendre le tendeur jusqu'à ce que l'index soit 10mm en dessous du cran.
- Tendrer le tendeur jusqu'à ce que l'index et le cran soient face à face.
- Serrer le tendeur à **2 daN.m.**

Moteur monté: Faire coïncider le repère de PMH -0- avec l'arête de réglage de la cloche d'embrayage

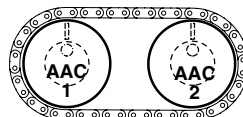
Moteur déposé: Aligner le repère de la poulie de vilebrequin avec le repère sur le carter de distribution



Moteur 1,8

Aligner le repère du pignon d'arbre à cames avec le repère du carter de courroie de distribution.

Faire correspondre les repères de pignons à chaîne d'arbres à cames avec les repères de chapeau de palier n°6



Attention: vue côté arrière du moteur

Aligner le repère de la poulie de vilebrequin avec celui du carter inférieur de distribution

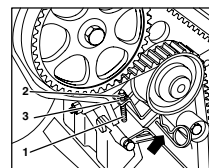


Figure 1

Tension courroie :

Lors de la dépose de la courroie visser une tige 1 (M5x55) à l'aide d'un écrou 2 et d'une rondelle 3. Bloquer le dispositif de tension à l'aide d'une goupille (Flèche) (Fig. 1). Lors de la repose de la courroie retirer la goupille et dévisser la tige 1, le piston du dispositif de tension se relâche automatiquement. Faire 2 tours au moteur et contrôler si les repères de calage coïncident.

Moteurs Diesel

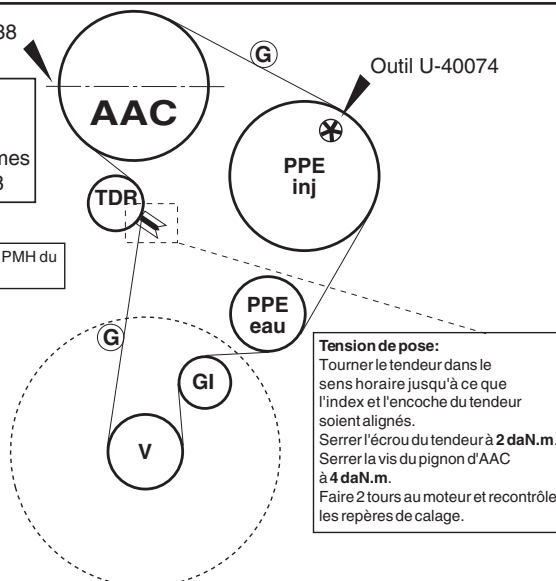
Outil T20038



Caler l'arbre à cames avec l'outil T20038

Mettre le vilebrequin au PMH du cylindre 1

Outil U-40074



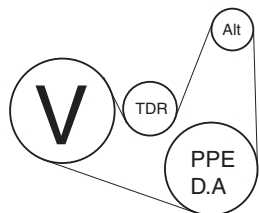
Tension de pose:

Tourner le tendeur dans le sens horaire jusqu'à ce que l'index et l'encoche du tendeur soient alignés. Serrer l'écrou du tendeur à **2 daN.m.** Serrer la vis du pignon d'AAC à **4 daN.m.** Faire 2 tours au moteur et recontrôler les repères de calage.

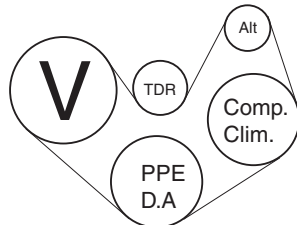
COURROIE D'ACCESSOIRES

Moteur 1.4 60ch

Sans climatisation

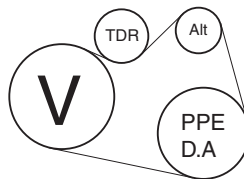


Avec climatisation

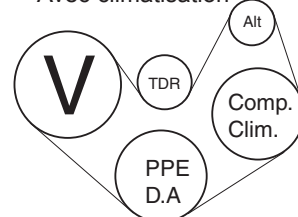


Moteurs 1.4 75ch et 100ch

Sans climatisation

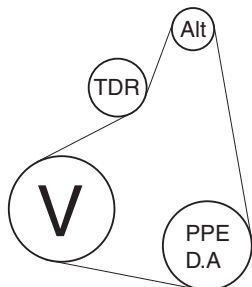


Avec climatisation

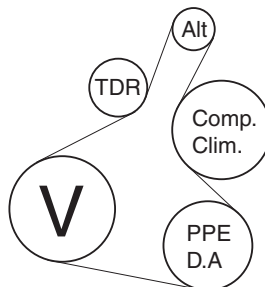


Moteurs 1.6 et 1.8

Sans climatisation

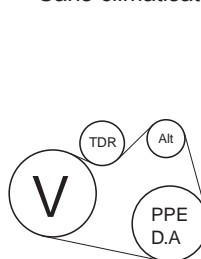


Avec climatisation

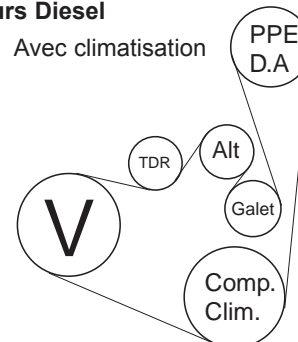


Moteurs Diesel

Sans climatisation



Avec climatisation



GÉOMÉTRIE DES TRAINS

Train avant

Modèle	Ibiza, Cordoba chassis standart	Ibiza, Cordoba chassis de sport	Cordoba Vario chassis standart	Cordoba Vario chassis de sport
Parallélisme total ¹⁾ (sans précharge)	$0^{\circ} \pm 10'$			
Carrossage ²⁾ (roues en ligne droite)	$-30' \pm 20'$			
Différence maxi admissible entre les deux côtés	$30'$ maxi			
Différence de pincement pour braquage de 20° vers la gauche ou la droite	$-1^{\circ} 20' \pm 30'$			
Chasse (non réglable)	$1^{\circ} 25' \pm 30'$	$1^{\circ} 32' \pm 30'$	$1^{\circ} 12' \pm 30'$	$1^{\circ} 25' \pm 30'$
Différence maxi admissible entre les deux côtés	max. $30'$	max. $30'$	max. $30'$	max. $30'$

¹⁾ Ne régler le parallélisme que sur la barre de direction droite.

²⁾ Les corrections du carrossage doivent seulement être effectuées à la liaison carter de roulement de roue / jambe de force.

COUPLES DE SERRAGE (en daN.m)

- Contre-écrou de barre de direction.....5

Culasse

Moteurs 1,4

- Serrage en X (vis neuves).....3 + 90° + 90°

Moteurs 1,6 75 ch

- Serrage en X (vis neuves)4 + 6 + 90° + 90°

Moteurs 1,6 100 ch / 1,8

- Serrage en X (vis neuves).....4 + 90° + 90°

Moteurs Diesel

- Serrage en X (vis neuves)4 + 6 + 90° + 90°

Essieu arrière

Modèle	Tous
Carrossage	$-1^{\circ} 30' \pm 30'$
Différence maxi admissible entre les deux côtés	max. $20'$
Parallélisme total (avec carrossage spécifié)	$+ 20' \pm 10'$
Ecart dans le sens de marche maxi admissible	max. $20'$