

L'étude présentée dans les pages qui suivent a été réalisée grâce au concours des Services Techniques et des Relations Presse de **SEAT** que nous remercions ici de leur aimable collaboration.



Cette étude comprend :

- Les caractéristiques, cotes de tolérance et couples de serrage, les méthodes de réparation mécanique, électrique et carrosserie.
- Une table analytique, en fin de revue, permet de retrouver, sans difficulté, les différents chapitres traités.

Présentation

La première Ibiza est apparue sur le marché français en octobre 1984. Celle-ci, issue de la plate-forme des Ronda P, était le premier modèle entièrement développé par la Sociedad Española Automóviles de Turismo (SEAT). Après sa reprise par Volkswagen, la firme de Barcelone dévoile une nouvelle Ibiza en mai 1993 qui reprend des éléments du groupe allemand dans une carrosserie inédite. La dernière génération d'Ibiza est apparue sur le marché français en mars 2002. Elle est déclinée en deux carrosseries, à trois ou cinq portes, et avec sept motorisations (trois essence et quatre diesel), depuis son lancement. Elle utilise une plate-forme commune à la VW Polo de dernière génération apparue, comme elle, en début d'année 2002. En plus de son soubassement, les concepteurs de l'Ibiza de 3^e génération ont puisé dans la banque d'organes du groupe Volkswagen pour s'équiper en moteurs, boîte de vitesses et trains roulants.

En Diesel, le choix s'est naturellement porté sur une mécanique éprouvée et réputée pour sa sobriété et ses performances : le 4 cylindres 1.9 (1896 cm³) à injection directe. Il est d'abord

proposé en version atmosphérique SDI de 68 ch (type ASY) puis en 2 versions suralimentées, les TDi 100 (type ATD) et 130 ch (type ASZ).

Le SDI est alimenté par une pompe distributrice classique gérée par un calculateur Bosch EDC 15V de 121 voies, celui-ci gère également l'EGR et les phases de pré / post-chauffage.

Les TDi sont alimentés par injecteur-pompes et entièrement gérés par un calculateur électronique qui gère également l'EGR, la pression de suralimentation ainsi que les phases de pré/post-chauffage. Ces moteurs bénéficient d'un turbo à géométrie variable, d'un échangeur air / air et d'un volant moteur à amortisseur de vibrations. Ils fournissent la puissance de 100 ch (74 kW) à 4 000 tr/min et un couple de 24 daN.m à 1 800 tr/min (pour l'ATD) et 130 ch (96 kW) à 4 000 tr/min et un couple de 31 daN.m à 1 900 tr/min (pour l'ASZ).

La version SDi reçoit une boîte de vitesses à 5 rapports (02T) avec un volant moteur inversé adopté depuis bien longtemps par la marque. La version TDi 100 reçoit elle aussi une boîte à 5 rapports (02R). La version TDi 130 reçoit, elle, une boîte à 6 rapports (02M). Les motorisations TDi reçoivent, toutes deux, un volant moteur bi-masse. Toutes les

motorisations diesel sont munies d'une commande d'embrayage hydraulique.

Les trains roulants adoptent à l'avant une suspension à roues indépendantes du type pseudo Mac-Pherson avec barre stabilisatrice et à l'arrière un essieu semi-rigide à effet auto-directionnel à bras tirés, ressorts et amortisseurs séparés.

Le freinage est assuré par 4 disques sur les versions TDi (tambours à l'arrière pour les SDI), ventilés à l'avant et pleins à l'arrière. Un antiblocage de roues Bosch 5.7 couplé à un répartiteur de pression de freinage EBV complète l'offre faite de série. Les versions TDi reçoivent avec l'ABS, un dispositif de blocage électronique du différentiel EDS, agissant sur les freins des roues motrices et peuvent recevoir de série ou en option un programme de stabilité électronique ESP.