

TABLE DES MATIERES

- 800 Description
- 810 Unité de coque
- 820 Capot, tole frontale, ailes
- 830 Portières et panneaux
- 843 Glaces
- 850 Garnitures et équipement intérieur
- 860 Pare-chocs
- 890 Traitement superficiel de la carrosserie

DESCRIPTION

Unité de coque

Les Saab 95, 96 possèdent une coque autoporteuse, c'est-à-dire qu'il n'y a pas de châssis. Les ailes, les portières, le capot du moteur et le panneau du coffre à bagages sont démontables. La coque est constituée par un nombre relativement réduit de pièces en tôle d'acier emboutie. Ces pièces sont assemblées par des joints à recouvrement soudés électriquement par points ou pointage. En outre, tous les raccordements sont entièrement soudés. Les illustrations montrent les parties de la coque qui, assemblées, constituent la carrosserie mono-coque soudée.

A partir du modèle de l'année 1971 il y a une baguette sur l'aile avant avec l'emblème Saab. La baguette continue sur la porte et les tôles latérales jusqu'à l'aile arrière, où elle finit à côté de la bavette.

La Saab 95 diffère de la Saab 96 en ce que la partie arrière et le toit sont différents. Par contre, la partie avant est identique à celle de la Saab 96.

Le toit est embouti en une seule pièce s'étendant de la tôle de capot jusqu'au bord avant du panneau de coffre à bagages. La parebrise et la lunette arrière sont entourés de renforts frettés. Les montants de parebrise comportent des tubes de renforcement et les gouttières du toit sont renforcées par des profilés d'acier.

L'avant du toit se termine par une paroi verticale de renforcement devant le parebrise et cette paroi forme avec la tôle de capot et le cadre de renforcement du parebrise un espace clos. Cet espace est utilisé comme collecteur d'air frais lequel s'écoule dans l'habitacle par une prise d'air placée sur la face supérieure du collecteur. L'air est introduit dans l'habitacle, soit par une ouverture pratiquée à droite dans le tablier, soit par le climatiseur ou réchauffeur d'air frais.

Le plancher est constitué par une tôle lisse, raidie par des nervures longitudinales (vues dans le sens de la marche normale). Les côtés sont renforcés, par les membrures du plancher, sous lesquelles sont fixées les prises du cric. Le plancher central est limité à l'avant par la tôle de tablier et à l'arrière par le tunnel d'essieu arrière. Les planchers du compartiment de moteur et du coffre à bagages sont soudés au plancher central à la tôle de tablier et derrière le tunnel d'essieu arrière respectivement.

Les parois des rotondes de roues sont en tôle d'acier emboutie et munies de nervures de renforcement. Les deux parois avant ont des ouvertures pour les bras de ressorts, les biellettes de direction et l'évacuation de l'air qui traverse le radiateur. Les trous d'évacuation sont partiellement munis d'ouïes. Les supports des bras de ressorts avant sont soudés, d'une part, à l'intérieur de la paroi de rotonde de roue et, d'autre part, au plancher du compartiment de moteur.

Les parois des rotondes de roues arrière sont munies d'ouvertures pour le tuyau de remplissage du réservoir d'essence et pour une console de fixation du silencieux arrière. Les cuvettes supérieures des ressorts ainsi que les attaches supérieures des amortisseurs sont soudées aussi bien aux parois de rotondes des roues avant que des roues arrière.

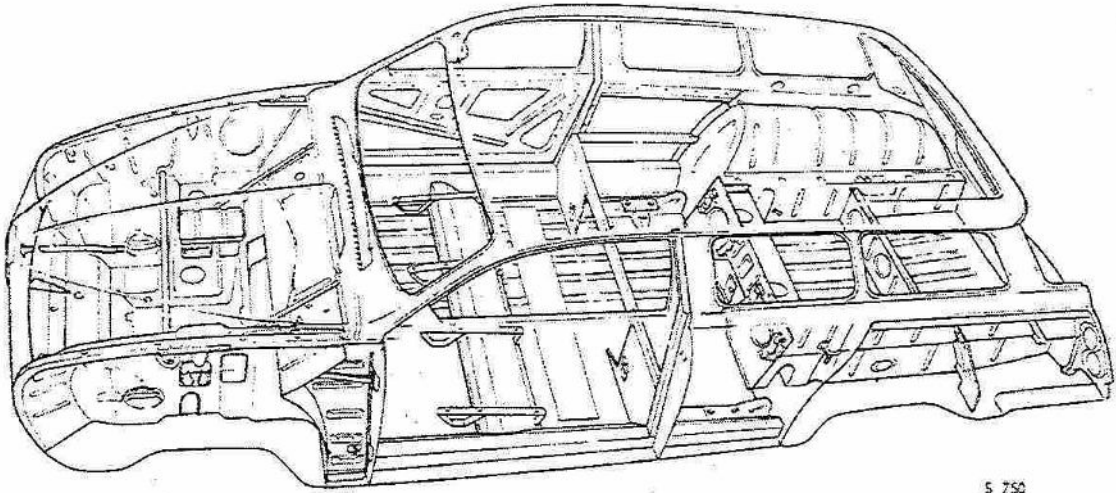
Le coffre à bagages de la Saab 96 comprend la partie arrière de la coque et est limité à l'avant par le dossier amovible de la banquette arrière. Le plancher se compose d'une plaque de contreplaqué divisée, sous laquelle sont placés le réservoir de carburant et la roue de secours. Le panneau du coffre arrière est suspendu à deux charnières et muni d'un dispositif de verrouillage à ressort.

Isolation de la coque

L'habitacle et le coffre à bagages sont isolés intérieurement avec du carton gaufré. Le dessous de la coque et l'intérieur des rotondes de roues sont revêtus d'une couche de produit isolant. Ce traitement protège des projections de cailloux et de l'attaque de la rouille, et procure, en outre, une certaine isolation acoustique. Lorsque la voiture est nettoyée, il ne faut donc jamais gratter l'intérieur des rotondes de roues.

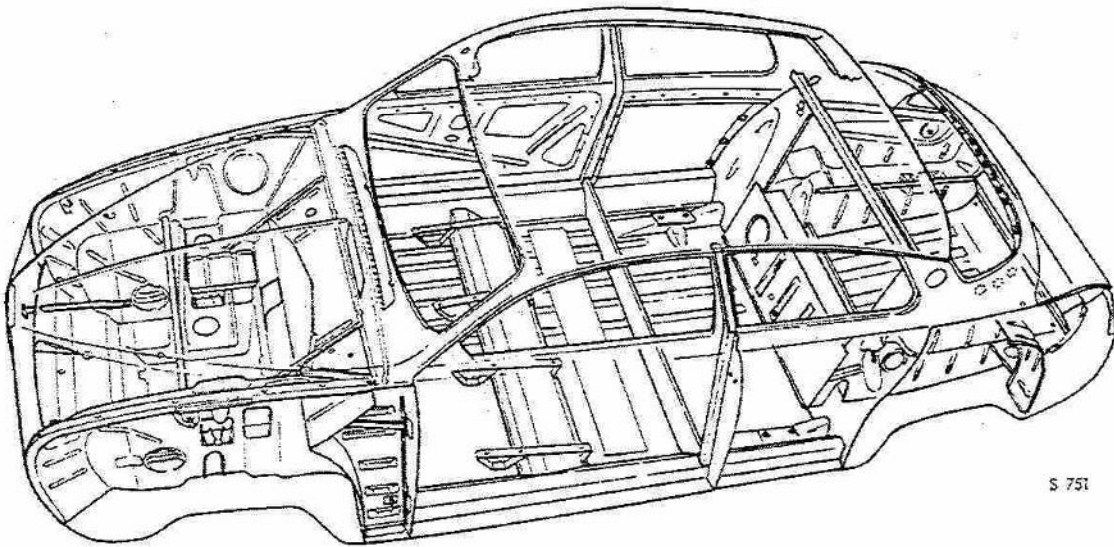
8 COQUE

DESCRIPTION



S 750

COQUE SAAB 95



S 751

COQUE SAAB 96

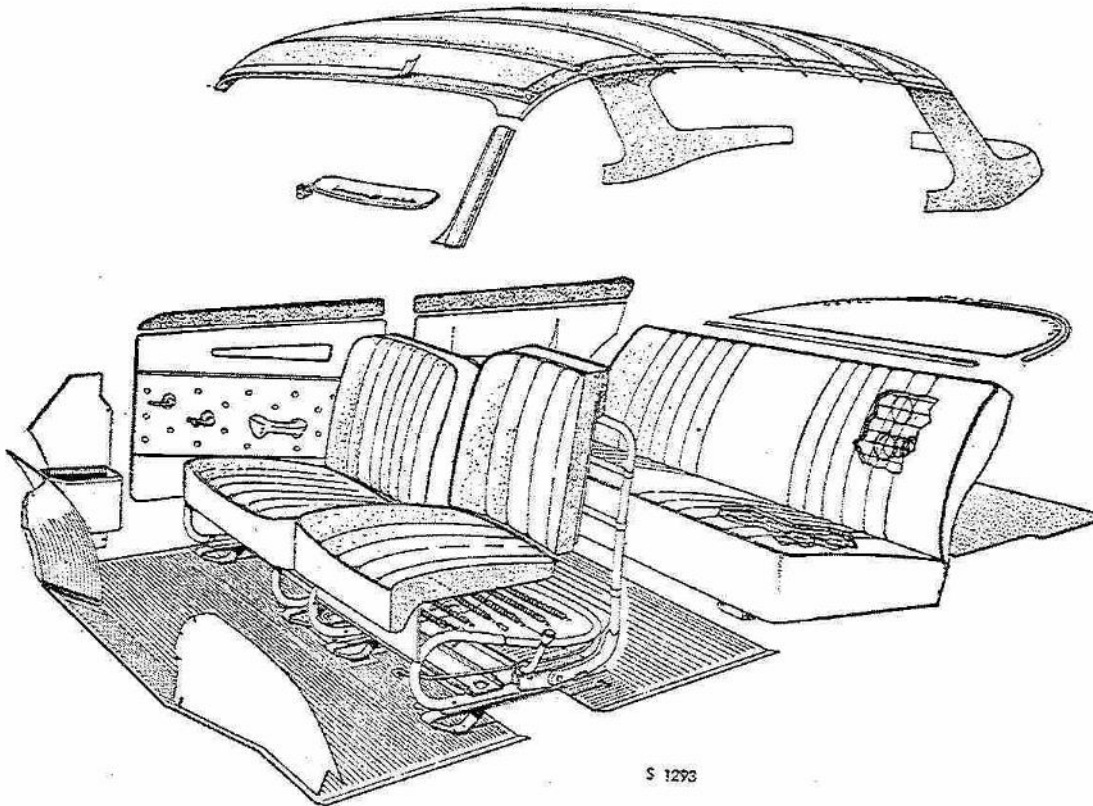
Agencement intérieur de l'habitacle

L'agencement intérieur des voitures SAAB se compose de sièges et banquette, garnitures de porte et latérales qui sont maintenues en place par des attaches rapides, ainsi que de la garniture de toit et des tapis.

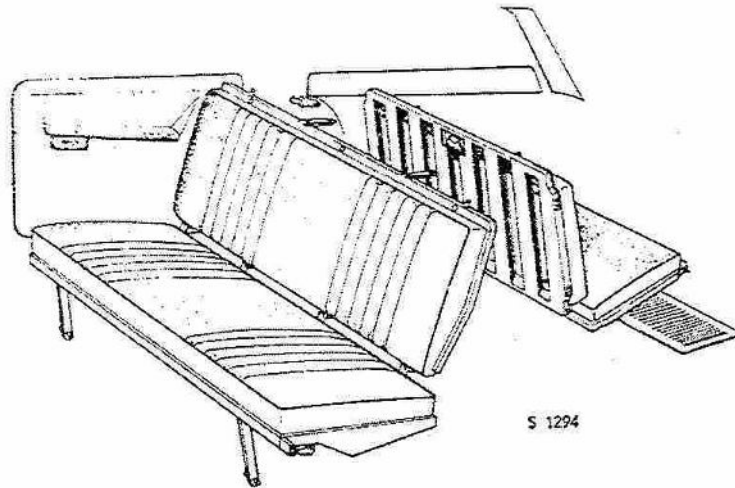
La garniture de toit de la Saab 95 est tendue sur des arcs de cordes à piano et maintenue à la baguette de plafond par des spirales de fil. Grâce à des dispositifs de fixations très simples, toutes les pièces sont très faciles à démonter.

La Saab 96 est équipée d'une garniture de toit, qui est tendue sur des arcs de cordes à piano et fixée avec du ruban adhésif à deux faces sur la toile pliée tout autour des bords supérieurs des moulures de cadre du pare-brise et des glaces latérales et arrière.

Monter les garnitures de portière sur le bord inférieur et le bord arrière à l'aide d'attaches rapides. Sur le bord avant, une barre en U tient la garniture en place, et une protection contre coups est montée sur le bord supérieur avec des attaches rapides.



AGENCEMENT INTERIEUR DE LA SAAB 96



BANQUETTE ARRIERE, SAAB 95
MODELES DES ANNEES 1967-1975

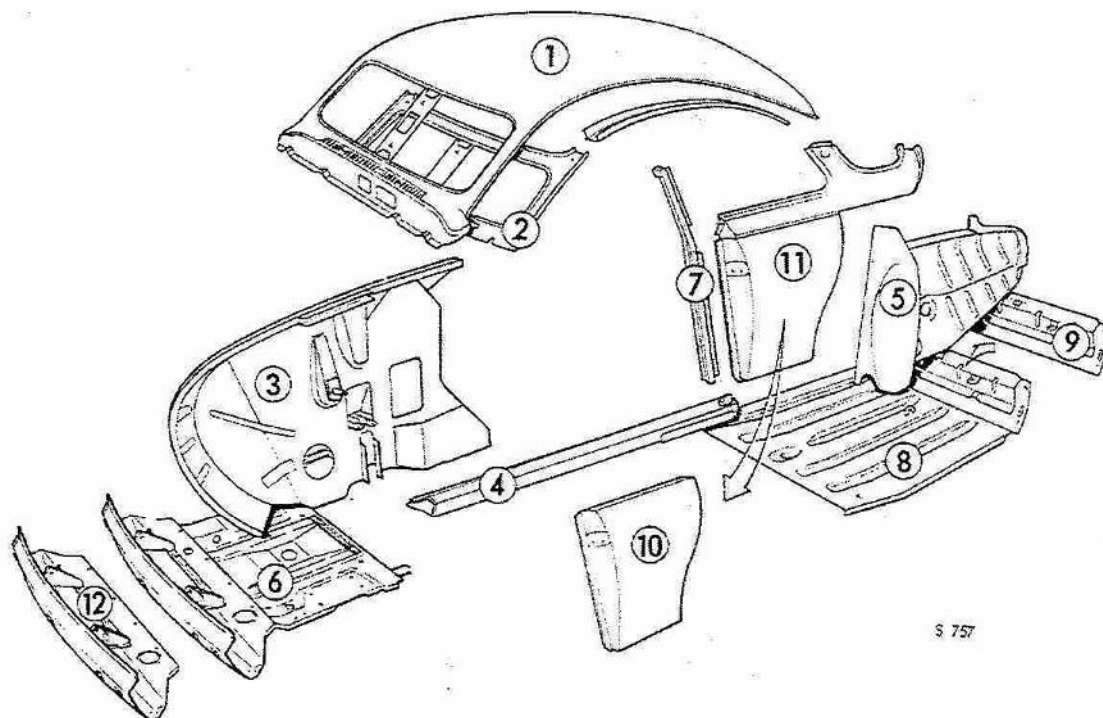
UNITE DE COQUE

Généralités

Si quelque partie de la coque a été déformée lors d'une collision et si les dégâts ont une importance telle que le redressage est impossible, les parties ou pièces endommagées peuvent être remplacées par des neuves.

Dans de nombreux cas, il s'avère que même pour des petits endommagements de la coque, il est plus rapide et même meilleur marché de remplacer entièrement ou partiellement la partie endommagée. En outre, les résultats de la réparation sont meilleurs.

Exemples de parties de coque se trouvant comme pièces de rechange, voir l'illustration.



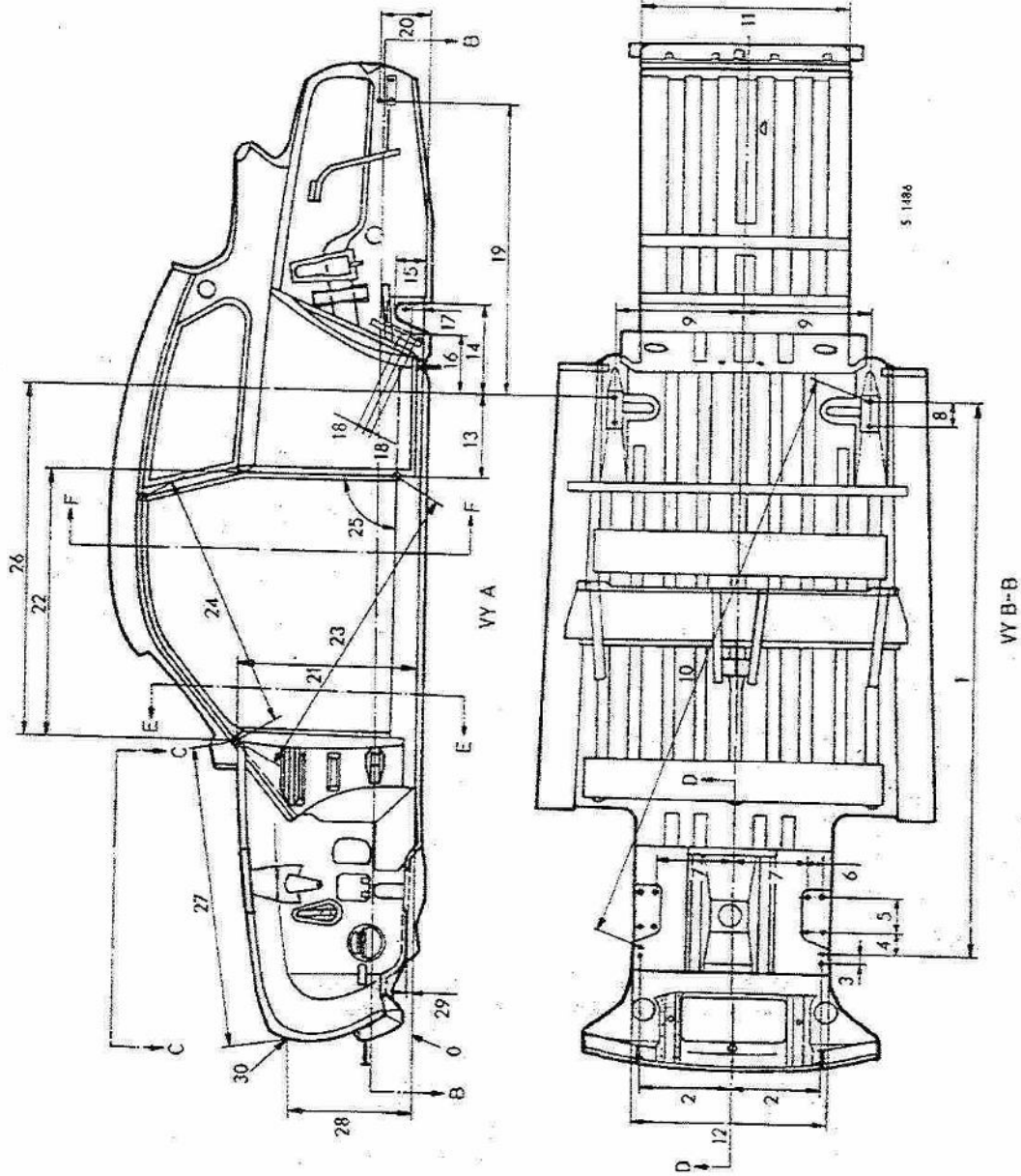
S 757

EXEMPLE DE PIÈCES ENTRANT DANS LA COQUE
ET EXISTANT COMME PIÈCES DE RECHANGE

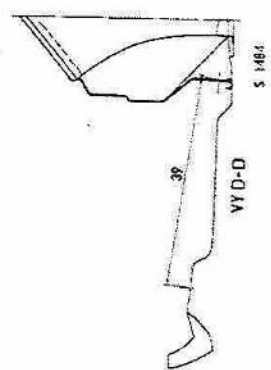
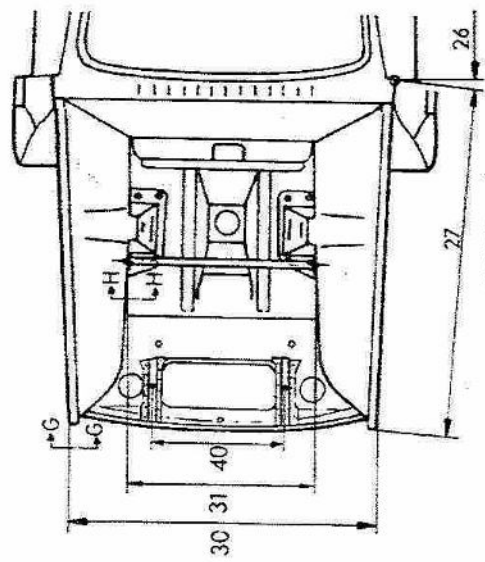
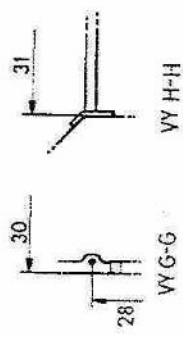
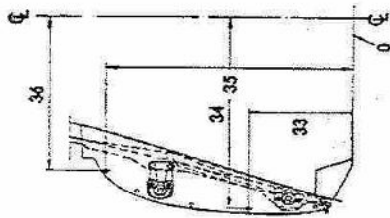
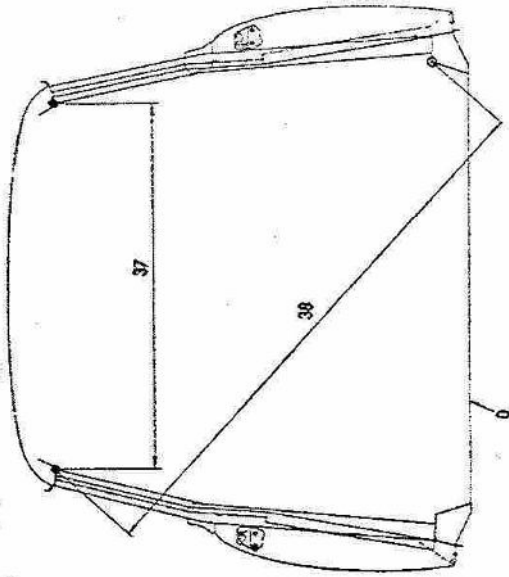
- | | |
|----------------------------|------------------------------|
| 1. Pavillon, gouttière | 7. Montant de portière |
| 2. Cadre de parebrise | 8. Plancher arrière |
| 3. Rotonde de roue avant | 9. Partie arrière |
| 4. Seuil | 10. Tôle latérale inférieure |
| 5. Rotonde de roue arrière | 11. Tôle latérale complète |
| 6. Plancher avant | 12. Longeron frontal |

8 COQUE

UNITE DE COQUE



MESURES POUR LA VERIFICATION DES DIMENSIONS DE LA COQUE, SAAB 96 ET MONTE CARLO



SAAB

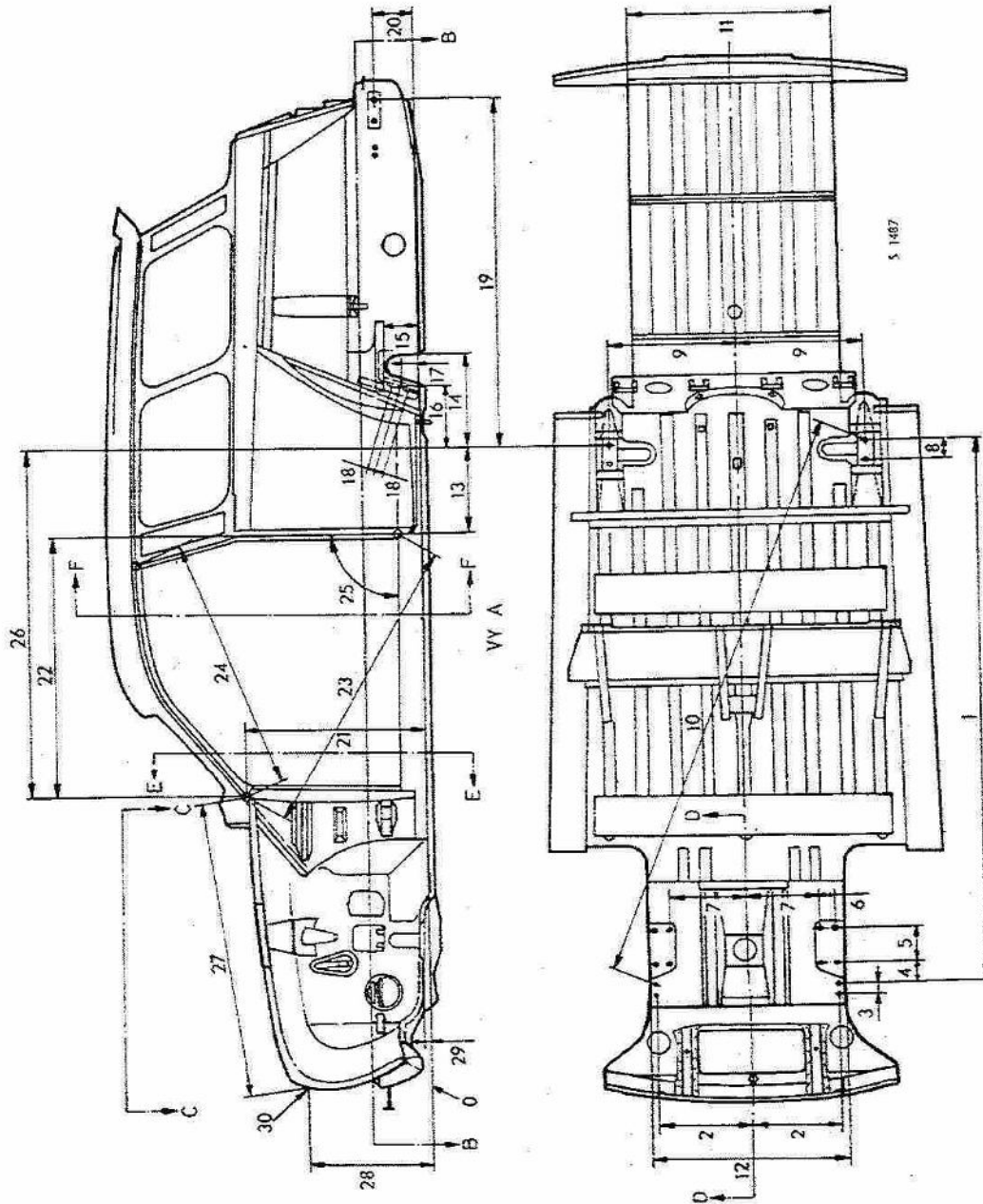
810-3

Repère	Cote, mm	Observations	Repère	Cote, mm	Observations
0	---		22	1050 ± 3	Jusqu'au bord avant des montants des parebrise
1	2138 ± 2	Face inférieure du seuil	23	1207 ± 4	Longuite sur la côté du reblier vue A et vue C-C
2	347 ± 1		24	1023 ± 4	Cote parallèle à la rampe de roue, Voir vue C-C
3	30 ± 0,5		25	25 ± 2	Voir vue A, vue C-C et vue G-G
4	84,5 ± 1,5		26	1377 ± 5	Voir vue C-C et vue H-H
5	210 ± 1		27	1256 ± 3	Jusqu'au bord supérieur du montant
6	99 ± 0,5		28	420 ± 2	Trous pour cotas de support moteur
7	249,5 ± 1,5		29	25 ± 2	
8	100 ± 0,5		30	1084 ± 2	
9	485 ± 1,5		31	730 ± 2	
10	2294 ± 3		33	271 ± 3	
11	784 ± 3	Jusqu'au bord avant des montants des parebrise	34	760 ± 2	
12	730 ± 2		35	643 ± 3	
13	327 ± 3	Jusqu'au bord avant des montants des parebrise	36	663 ± 2	
14	365 ± 3		37	1006 ± 3	
15	139 ± 3	Jusqu'au centre de la fixation centrale	38	1504 ± 4	
16	237 ± 1		39	666,5 ± 2	
17	53 ± 3		40	450 ± 1	
18	30 ± 0,5				
19	1161 ± 4				
20	203 ± 4				
21	706 ± 3				

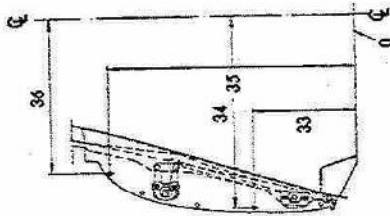
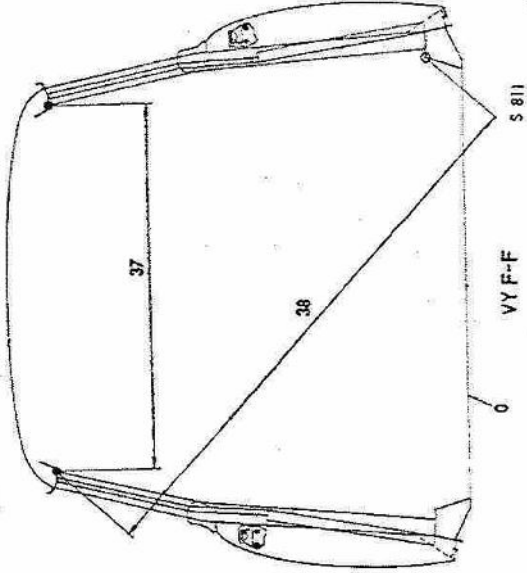
NB. Les mesures les plus importantes sont imprimées en gros caractères.

8 COQUE

UNITE DE COQUE



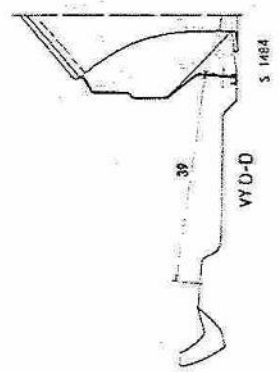
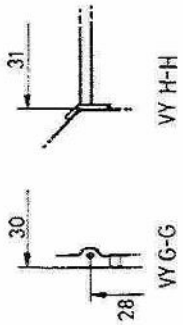
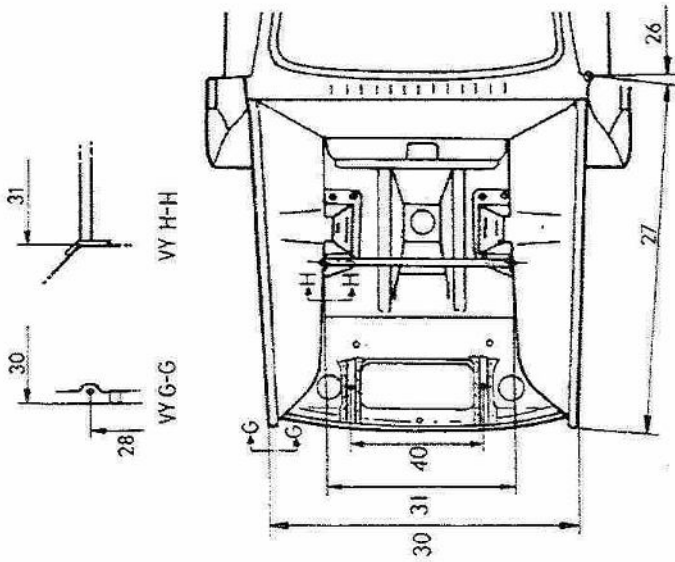
MESURES POUR LA VERIFICATION DES DIMENSIONS DE LA COQUE, SAAB 95
WY B-B



Cote de la coque, SAAB 95

Rapero	Cote, mm	Observations	Repbro	Cote, mm	Observations
0	—			1050±3	Jusqu'au bord avant des montants des parebrise
1	2138±2		22	1210±4	
2	347±1		23	1023±4	
3	30±0,5		24	90°	
4	84,5±1,5		25	1377±5	Languello sur le côté du tablier vue A et vue C-C
5	210±1		26	1256±3	Cote parallèle à la rondelle de roue. Voir vue C-C
6	99±0,5		27	420±2	
7	249,5±1,5		28	25±2	Voir vue A, et vue C-C et vue G-G
8	100±0,5		29	1084±2	Voir vue C-C et vue H-H
9	485±1,5		30	730±2	
10	2294±3		31		
11	784±3		33	271±3	Jusqu'au bord supérieur du montant
12	750±2	Jusqu'au bord avant des montants des parebrise	34	760±2	
13	327±3		35	640±3	
14	365±3		36	683±2	
15	139±3		37	1006±3	
16	237±1	Jusqu'au centre de la fixation centrale	38	1504±4	
17	53±3		39	666,5±2	Trous pour colos de support moteur
18	30±0,5		40	450±1	
19	1345±4				
20	161±4				
21	706±3				

NB. Les mesures les plus importantes sont imprimées en gros caractères.



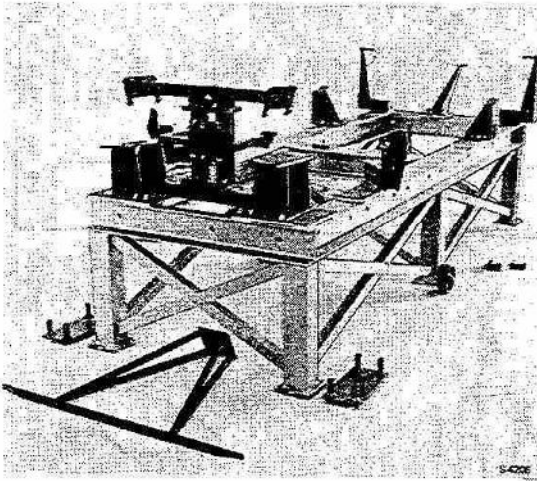
Banc de redressement de carrosseries déformées

Pour la réparation des carrosseries déformées par collision, il a été construit un banc de redressement avec un redresseur à traction et équipe correspondant, adaptable aux Saab 95/96 et à la Saab 99.

Banc de redressement

Il se compose d'un châssis solidement construit, avec de surfaces planes pourvues de trous soigneusement perforés. Ces trous servent à visser des supports sur lesquels les pièces de la carrosserie peuvent être placées en position correcte. Il existe aussi des supports de contrôle à placer au-dessus des ordinaires. Ceci permet, après avoir placé la voiture sur le banc de redressement, de vérifier les divergences de mesure éventuelles des fixation du châssis, sans le démonter.

Le banc dispose d'un jeu de roues qui facilitent son déplacement. Il n'est pas nécessaire de le fixer au sol, mais il faut qu'il repose sur terrain parfaitement plat et de pourvu des roues.



BANC DE REDRESSAGE

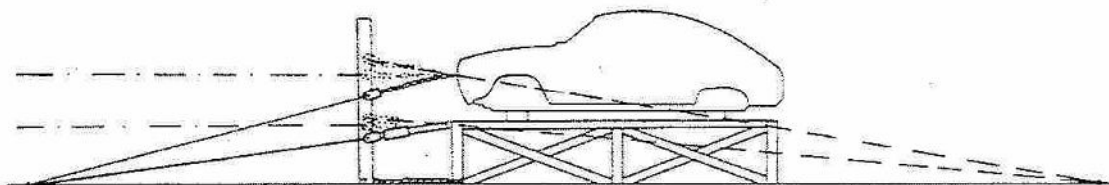
Redresseur à traction

Il est destiné à redonner la position correcte aux parties déformées de la carrosserie. Il est constitué par un levier ancré par sa partie inférieure aux deux pattes du banc à redresser au moyen d'une chaîne. On accouple sur la partie centrale du levier un cylindre hydraulique et sur sa partie supérieure une chaîne de traction. Cet arrangement permet de réduire les dimensions du redresseur à traction (qui est en plus facile à transporter), et aussi de disposer d'un large secteur de changement du sens de traction. Ni le banc de redressement ni le redresseur à traction n'ont besoin d'être ancrés au sol.

Pour son emploi, le redresseur à traction doit s'accoupler au banc de redressement de la façon suivante:

1. Choisir le sens de la traction, d'abord latéralement en plaçant le redresseur à l'endroit convenable, puis verticalement en montant la chaîne à traction sur le levier à la hauteur voulue.
2. Ancrer le redresseur à traction au banc en attachant les deux extrémités de la chaîne tractrice aux deux pattes du banc, de sorte que la traction soit la même sur les deux extrêmes de la chaîne.
3. Placer le cylindre hydraulique contre le longeron d'appui du banc en l'ajustant d'abord latéralement de façon à ce qu'il se trouve en position environ verticale sous la chaîne à traction. Régler ensuite le cylindre en hauteur en faisant que le prolongement imaginaire de la chaîne tractrice et du cylindre hydraulique se rencontrent sur le même point à usol ou qu'ils soient en position presque parallèle l'un par rapport à l'autre. Voir fig.
4. Régler au besoin la longueur de chaîne, étendre la rallonge à montage rapide du cylindre et enrouler d'un tour le longeron du banc de redressement avec la chaîne de sécurité.

Redresseur à traction, principe



S 4212

REDRESSEUR A TRACTION, PRINCIPE

La chaîne tractrice et le cylindre hydraulique doivent être placés de façon que leur prolongement imaginaire rencontre le même point du sol ou que leur position réciproque soit presque parallèle. Ceci élimine la présence de forces libres qui tendent à soulever le tracteur ou le banc.

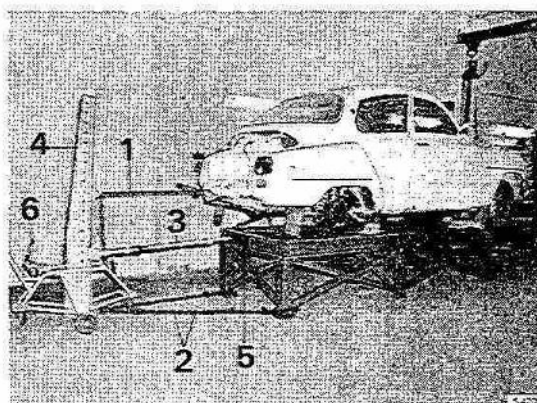
Dispositif d'élévation

Pour les travaux au banc de redressement, il faut d'abord pouvoir soulever la carrosserie ou la voiture entière afin de la placer sur le banc. La meilleure méthode c'est l'emploi d'un chariot élévateur à fourche ou de la grue roulante. A leur défaut, on peut aussi se servir d'un cric rouleur à grande élévation et d'un jeu de tréteaux démontables à quatre pattes pourvus de roues et deux jous. Les tréteaux peuvent aussi être employés pour monter et démonter le châssis, etc., ainsi que pour le placement et transport des voitures dont les roues ont été démontées. L'élévation a lieu comme suit: Placer le joug sur le cric rouleur et ensuite celui-ci sous la voiture par l'un des côtés au coin AR du seuil de porte. Soulever la partie AR de la voiture à la hauteur voulue pour le montage des pattes au joug. Répéter l'opération à l'avant. La carrosserie peut, maintenant, être transportée et placée sur le banc en commençant par l'une des extrémités et puis l'autre, à l'aide du cric rouleur.

Pour les travaux au pavillon ou parties hautes de la carrosserie, il faut disposer d'un banc approprié ou d'une plateforme d'env. 450—600 mm de hauteur.

Description du banc de redressage et du redresseur à traction

Une description du banc de redressage avec accessoires et du redresseur à traction a été publiée. Elle peut être commandée à SAAB-SCANIA, Nyköping, Suède, sous le numéro IN 10173.



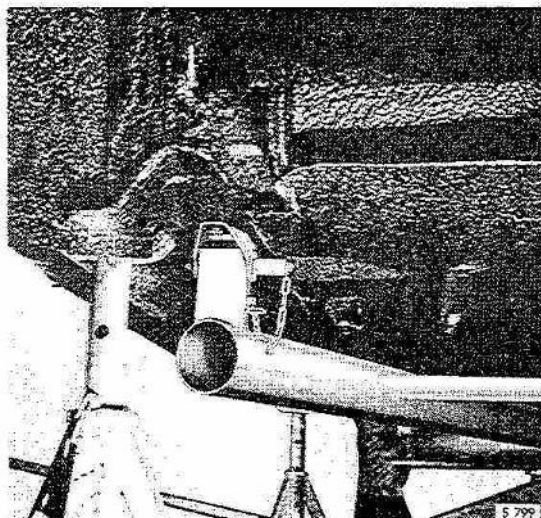
REDRESSEUR A TRACTION

1. Chaîne de traction
2. Chaîne d'encrage
3. Cylindre de pression
4. Levier
5. Longeron d'appui
6. Pompe manuelle

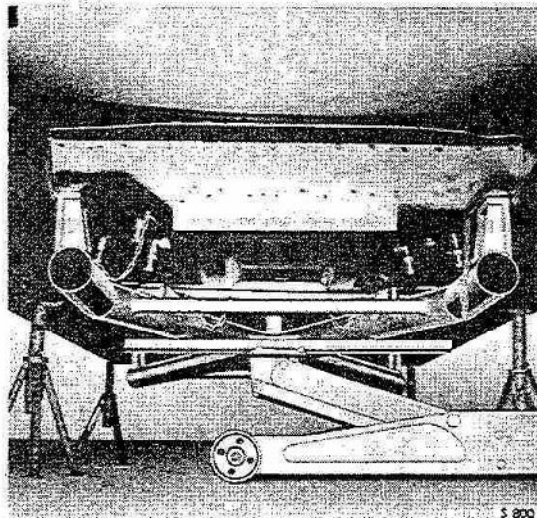
MONTAGE**Tole de plancher**

1. Redresser l'attache arrière de moteur et la tôle de tablier si ces pièces sont déformées. Redresser et enlever à la meule les restes de soudure aux joints avec les rotondes et le tablier.
2. Mettre en place la nouvelle tôle de plancher avant. Se servir de l'outil 784077. Mettre l'outil sous la coque et le fixer aux supports des biellettes latérales de l'essieu arrière. A l'avant, mettre les guides de l'outil dans les trou arrière du talon et les trous arrière de la tôle de plancher qui sont destinés aux paliers de la barre stabilisatrice. (Pour des modèles antérieurs, utiliser les trous correspondants de la tôle de plancher et de l'outil).

3. Mettre un cric sous l'outil et soulever la tôle de plancher pour qu'elle arrive en position correcte contre les supports de bras de ressort.
4. Mettre en place une rotonde neuve si elle doit être remplacée simultanément. Voir ci-dessous.
5. Visser la tôle de plancher aux supports de bras de ressort des rotondes.



FIXATION DE L'OUTIL 784077 DANS LES SUPPORTS DES BIELLETES LATÉRALES DE L'ESSIEU ARRIÈRE

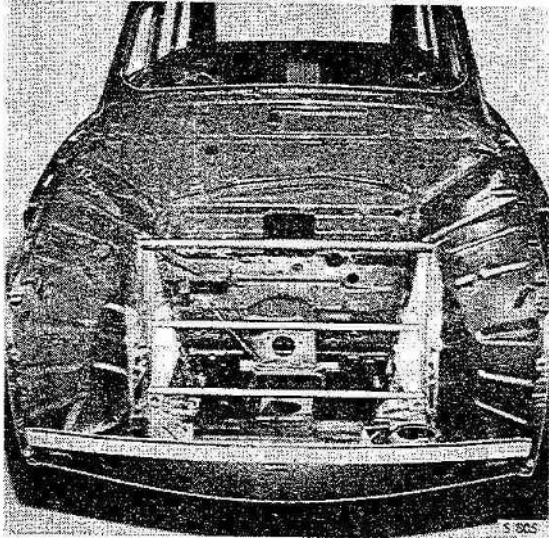


MISE EN PLACE AVEC UN VERIN ET L'OUTIL 784077 DE LA TOLE DE PLANCHER

8 COQUE

UNITE DE COQUE

6. Visser l'outil 784145 aux supports de bras de ressort des rotondes, la position mutuelle correcte étant obtenue entre les rotondes.



FIXATION PAR VIS DE ROTONDE AU PLANCHER ET MONTAGE DE L'OUTIL 784145

7. A l'aide du cric placé sous l'outil 784077 redresser la tôle de plancher pour qu'elle arrive en position verticale correcte à l'aide des cotes données sur le croquis coté.
 8. Si la rotonde a aussi été remplacée, la fixer au tablier par soudage électrique.
 9. Fixer la tôle de plancher au bord arrière par soudage électrique. Ce faisant, la tôle de plancher est pressée en position contre le plancher médian à l'aide d'un cric placé sous la règle d'acier détachée de l'outil 784077.
 10. Souder par pointages les supports des rotondes au plancher et marteler la soudure avant son refroidissement. Se servir d'une bouterolle.
 11. Souder en bouchon ou par points la tôle de plancher aux rotondes.
- A défaut des outils 784077 et 784145 précités, la tôle de plancher peut être mise en place à l'aide des cotes indiquées sur le croquis coté.

Rotondes

1. Redresser et enlever à la meule les restes de soudure aux joints avec le tablier et le plancher.
2. Mettre en place le coin arrière supérieur de la rotonde en ajustant avec une scie à arc.
3. Fixer la rotonde à la tôle de plancher avec des vis à travers les trous dans le support de bras de ressort.
4. Visser l'outil 784145 aux supports de bras de ressort des rotondes afin d'obtenir une position mutuelle correcte entre celles-ci.

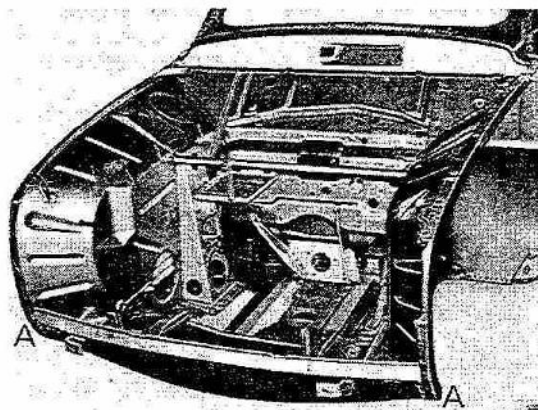
5. Mettre des cales sous le plancher pour qu'il arrive à la hauteur voulue, voir le croquis coté, et contrôler que le capot arrive bien en place.
6. Monter éventuellement un étau transversal neuf et le souder.
7. Fixer la rotonde au tablier par soudage électrique et fixer l'étau longitudinal par soudage.
8. Souder par pointage les supports de la rotonde au plancher et marteler la soudure avant son refroidissement. Se servir d'une bouterolle.
9. Souder en bouchon ou par points la tôle de plancher à la rotonde.

Traverse frontale et attache de moteur

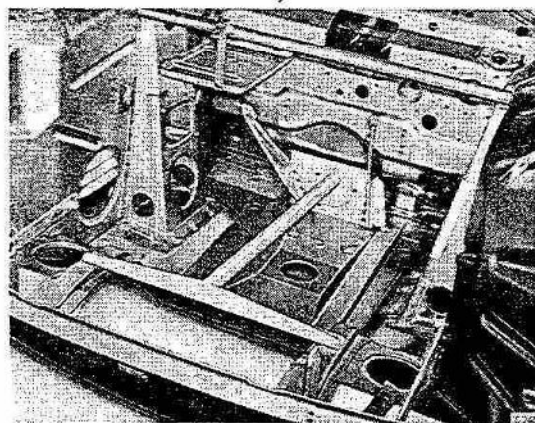
1. Monter et mettre en place la traverse frontale avec des sergents et des vis dans les trous de la tôle frontale.
2. Monter l'outil 784143 pour contrôler que l'écartement est correct entre les attaches de moteur.
3. Souder en bouchon ou par points aux rotondes et souder par pointage avec soudage électrique des deux côtés à la tôle de plancher et sur la face intérieure contre les rotondes.
4. Souder par pointage l'attache de moteur arrière à la tôle de plancher.

Divers

1. Finir de souder les rotondes et les joints de traverse avant sur la tôle de plancher ainsi que le joint arrière de celle-ci sur le tablier. Vérifier que les attaches d'amortisseurs ou analogues sont suffisamment fixées par soudage.
 2. Exécuter le traitement superficiel et la peinture.
 3. Monter les biellettes latérales de l'essieu arrière, la suspension avant, le groupe d'entraînement etc.
- Au fur et à mesure du montage des pièces selon la description aux chapitres respectifs, contrôler que des pièces éventuellement endommagées ne sont pas remon-
tées, mais remplacées par des neuves. Vérifier tout spécialement les pièces de la direction, les bras de ressort et les bras de direction.



MISE EN PLACE DE LA TRAVERSE FRONTALE, FIXATION AVEC LES VIS SUR LES POINTS "A"



UTILISATION DE L'OUTIL 784143 LORS DE LA FIXATION PAR SOUDAGE POUR OBTENIR L'ECARTEMENT CORRECT ENTRE LES ATTACHES DE MOTEUR

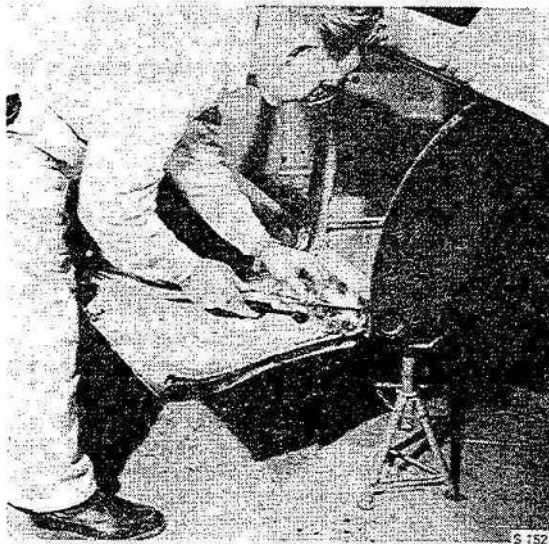
REPARATION DE COTE DE COQUE

Si le véhicule est endommagé à la suite d'une collision latérale, la portière, la tôle latérale, le montant de portière ainsi que le seuil de portière peuvent être déformés si le choc est puissant. Si le montant de portière est enfoncé au point que de sérieuses déformations se sont produites, il doit être remplacé. La tôle latérale peut être remplacée dans sa totalité et la partie endommagée du seuil peut être remplacée.

DEPOSE

Toile latérale

1. Retirer la portière, l'aile arrière, la glace latérale, la garniture latérale ainsi que les parties du reste de garniture pouvant être endommagées lors de la poursuite du travail.
2. Au chalumeau, enlever la tôle latérale endommagée. Ce faisant, couper aussi près que possible de la soudure ponctuelle sans endommager la rotonde, le seuil, le montant de portière et le cadre des glaces latérales.
3. A la perceuse, enlever les soudures ponctuelles et dégager au fur et à mesure la bande de tôle restante, voir l'illustration.
4. Se servir d'une meule pour retirer les restes de soudure.



DEPOSE DE LA TOILE LATÉRALE INFÉRIEURE

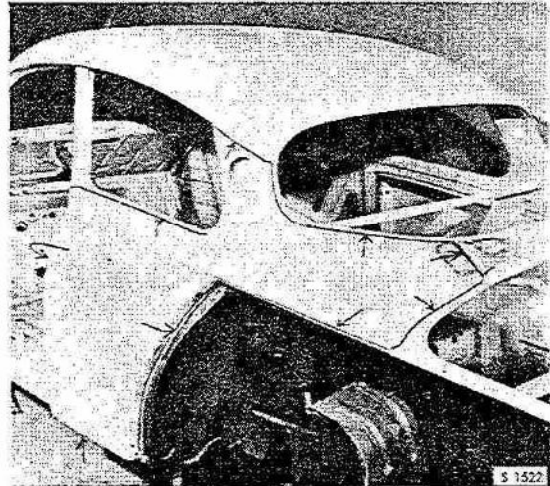
5. Lors du remplacement de la tôle latérale supérieure, la retirer de la même manière que la tôle latérale inférieure. Sur la Saab 96, la tôle latérale supérieure a des joints avec le cadre intérieur de la glace latérale, le toit, le cadre inférieur de la lunette arrière, le coffre à bagage et la rotonde. Un joint à l'étain existe à la partie inférieure de la lunette arrière. Voir l'illustration.

Montant de portière

1. Scier le montant de portière au toit.
2. Au burin, retirer les joints de soudure entre le montant et le seuil, et enlever le montant de portière.
3. A la meule, enlever les restes de soudure à la gouttière et au seuil.

Seuil

Si le seuil est partiellement endommagé, scier le partie endommagée et mettre en place un nouveau morceau.



DEPOSE DE LA TOLE LATÉRALE SUPÉRIEURE

MONTAGE

Seuil

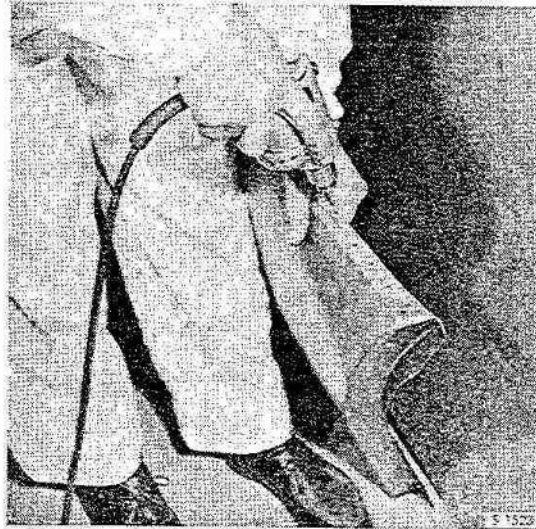
1. Mettre en place un morceau de seuil neuf et fixer par soudage.
2. Egaliser les soudures, recharger avec de l'étain aux endroits visibles.

Montant de portière

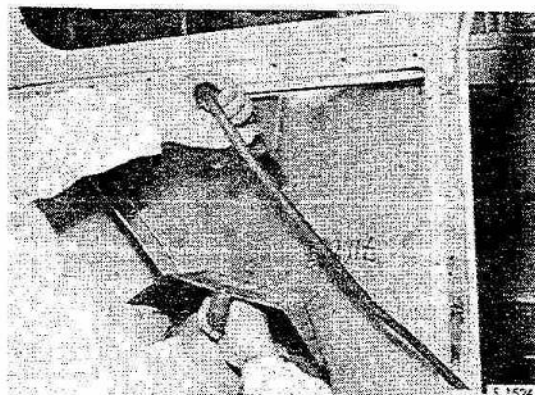
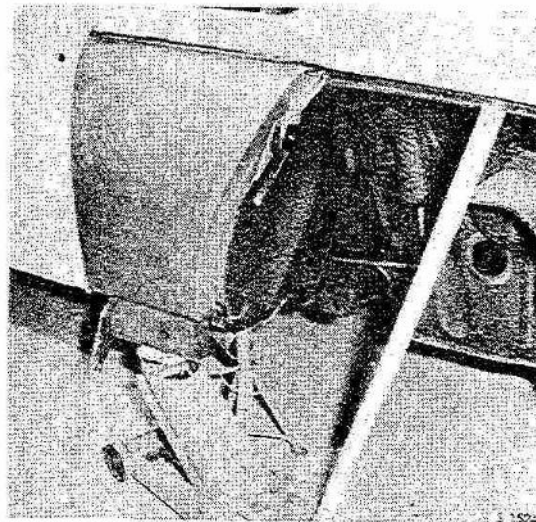
1. Redresser le montant de portière conformément aux cotes du croquis coté, et fixer provisoirement le montant par soudure.
2. Essayer une portière neuve ou redressée.
3. Adapter l'importance du jeu de la portière en réglant le montant.
4. Enlever la portière et souder le montant dans sa position définitive.

Toile latérale

1. Si seule la tôle latérale inférieure doit être remplacée, percer dans celle-ci des trous pour la soudure en bouchon dans la bride supérieure. Voir l'illustration.
 2. Faute d'équipement de soudage par points, percer également des trous pour le soudage en bouchon dans les autres brides au montant, au seuil et à la rotonde.
 3. Mettre la tôle latérale en place avec des sergents et la fixer en position correcte.
 4. Souder en bouchon la bride sur la tôle latérale supérieure et souder par points ou en bouchon les autres brides.
 5. Si les tôles latérales supérieure et inférieure doivent être remplacées, elles existent en une seule unité soudée pour la Saab 96. Tout comme sous 4, souder par points ou en bouchon les tôles latérales au montant, au cadre de la glace latérale, au cadre de la lunette arrière et à la rotonde.
- Souder au chalumeau au toit et sous la lunette arrière. Ce dernier joint doit être rechargé à l'étain.



PERCAGE DE TROUS POUR LE SOUDAGE EN BOUCHON



FIXATION PAR SOUDAGE DE LA TOLE LATERALE

REPARATION DU TOIT

Si le toit est endommagé au point qu'un redressage n'est pas rentable, aussi bien la totalité du toit que les gouttières intérieures et extérieures peuvent être remplacées.

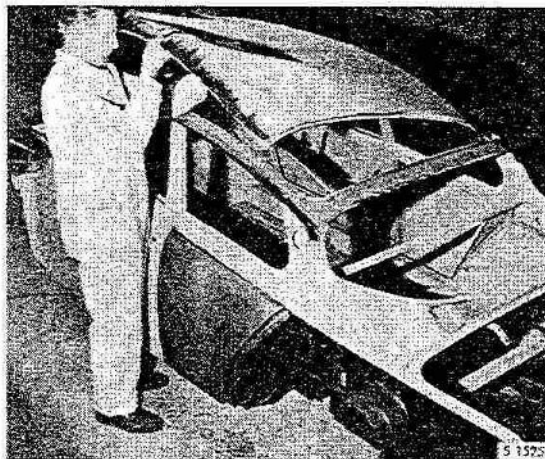
Dépose

1. Mettre des cales ou chandelles sous les seuils et les rotondes en veillant à ce que l'assise soit bien plane afin d'éviter toute déformation lorsque le toit est retiré.
2. Enlever les portières, les garnitures, les câbles électriques. Protéger d'une manière appropriée la planche du tableau de bord et le volant.
3. Au chalumeau, dégager le toit endommagé le long des gouttières et des cadres de glaces comme le montre l'illustration. Ce faisant, laisser une bande de tôle avec des soudures ponctuelles. La bande de tôle est dégagée au fur et à mesure de l'enlèvement des soudures ponctuelles à la perceuse.
4. Retirer tout d'abord les câbles électriques se trouvant dans les montants du parebrise. Ensuite, scier le toit au montant de parebrise juste sous le rayon supérieur. Si le cadre de parebrise est intact, le laisser en place.

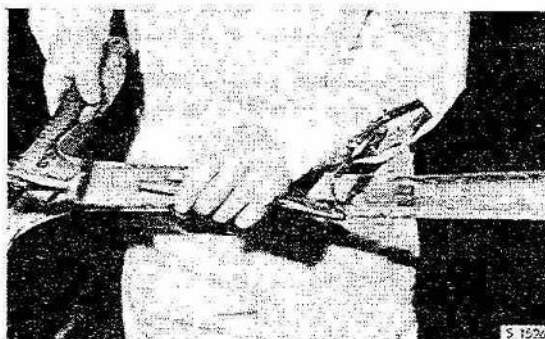
ATTENTION

Si le montant de parebrise est scié trop bas, le tube d'acier qui renforce le toit est endommagé.

5. Scier et enlever les parties endommagées des gouttières ou des cadres de glaces.
6. Enlever à la meule les restes de soudures.



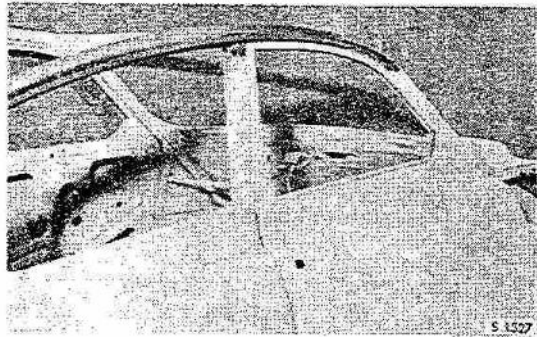
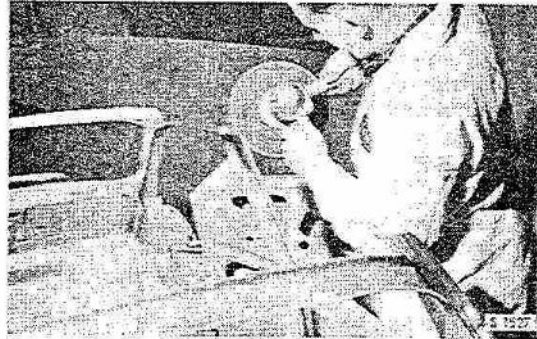
DECOUPAGE DU TOIT



ENLEVEMENT DES RESTES DE SOUDAGE. N. B. NOTER L'ENDROIT OU LE MONTANT DE PAREBRISSE A ETE SCIE

Montage

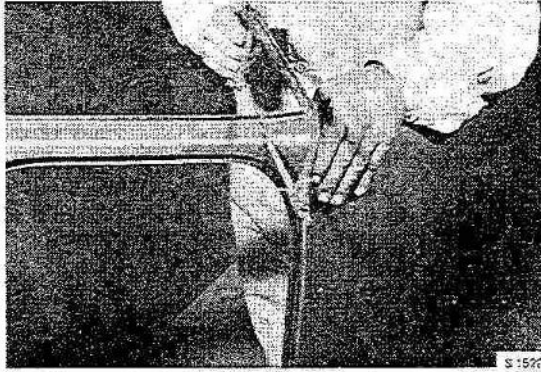
1. Si le cadre de parebrise doit être remplacé, mettre en place un cadre neuf en se servant d'un parebrise pour obtenir la valeur correcte de l'ouverture.
2. Si les gouttières sont endommagées, monter des nouveaux tronçons. Les portières doivent alors être en place pour que la hauteur correcte soit obtenue.
3. Effectuer des mesures de contrôle en mesurant en croix la partie supérieure des montants de portière afin que ceux-ci ne soient pas obliques, et que l'écartement entre les montants soit correct.
4. Mettre en place le toit neuf au bord avant aux montants du parebrise. A l'aide d'un parebrise, vérifier la taille de l'ouverture de parebrise.
5. Fixer le toit avec quelques soudures par points sur le cadre de parebrise. En même temps, fixer le toit au bord arrière à l'aide de sergents.
6. A l'aide de soudures par points ou en bouchon, fixer le toit aux gouttières alternativement du côté gauche et du côté droit, et en partant de l'avant.
7. Souder définitivement par points ou en bouchon le toit au cadre de parebrise et au cadre de lunette arrière.
8. Souder définitivement le toit aux montants de parebrise, et égaliser le joint en rechargeant avec de l'étain.



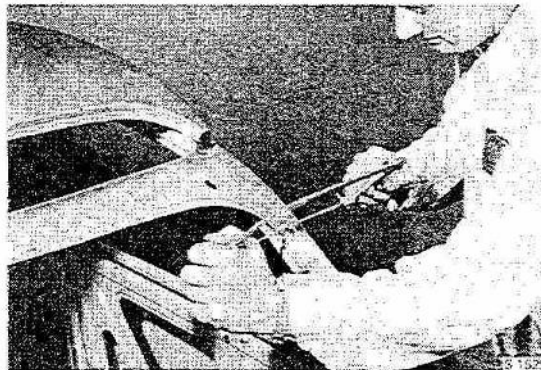
MISE EN PLACE D'UNE GOUTTIERE NEUVE



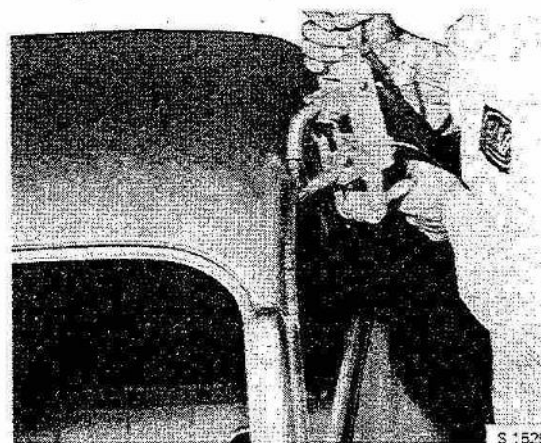
MESURE DIAGONALE DES MONTANTS DE PORTIERE



S 1520



S 1521



S 1529

MISE EN PLACE ET SOUDAGE DU TOIT

REPARATION DE PARTIE ARRIERE DE COQUE ENDOMMAGEE

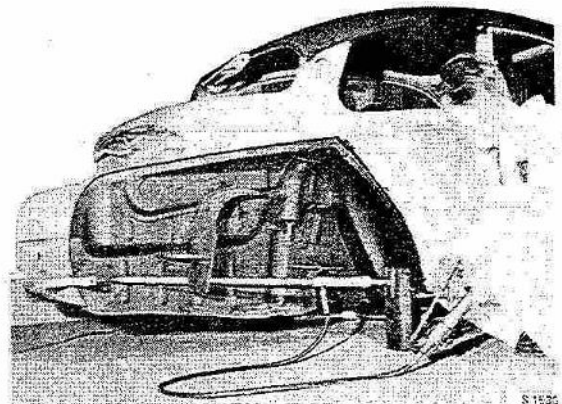
En cas d'endommagements résultant d'une collision, dans laquelle une roue arrière a reçu le choc, aussi bien la roue que l'essieu arrière doivent être contrôlés. Si

l'attache de l'essieu arrière est déformée, déposer l'essieu arrière et redresser la patte de fixation centrale. Dégager également les bras de ressort inférieurs avant et la barre stabilisatrice de l'attache à la coque, puis monter l'outil 784077 pour le contrôle des points de fixation des biellettes latérales de l'essieu arrière, voir l'illustration. La patte de fixation centrale doit en outre se trouver au milieu entre les deux supports des biellettes latérales sur la face inférieure du plancher.

En cas de dommages sur la partie arrière et le plancher arrière, ceux-ci peuvent être remplacés. Il existe également des rotondes de roues arrière comme pièces de rechange. Le principe de remplacement de ces pièces est identique aux descriptions antérieures.

Si l'arrière est enfoncé à l'évidement de l'essieu arrière, le dommage peut être redressé par dépose des ailes arrière et fixation à l'aide de vis d'un robuste longeron dans les attaches de parechocs.

A l'aide d'un cric de chaque côté entre l'extrémité de seuil et ce longeron, le train arrière peut être mis en position correcte.



S 1530

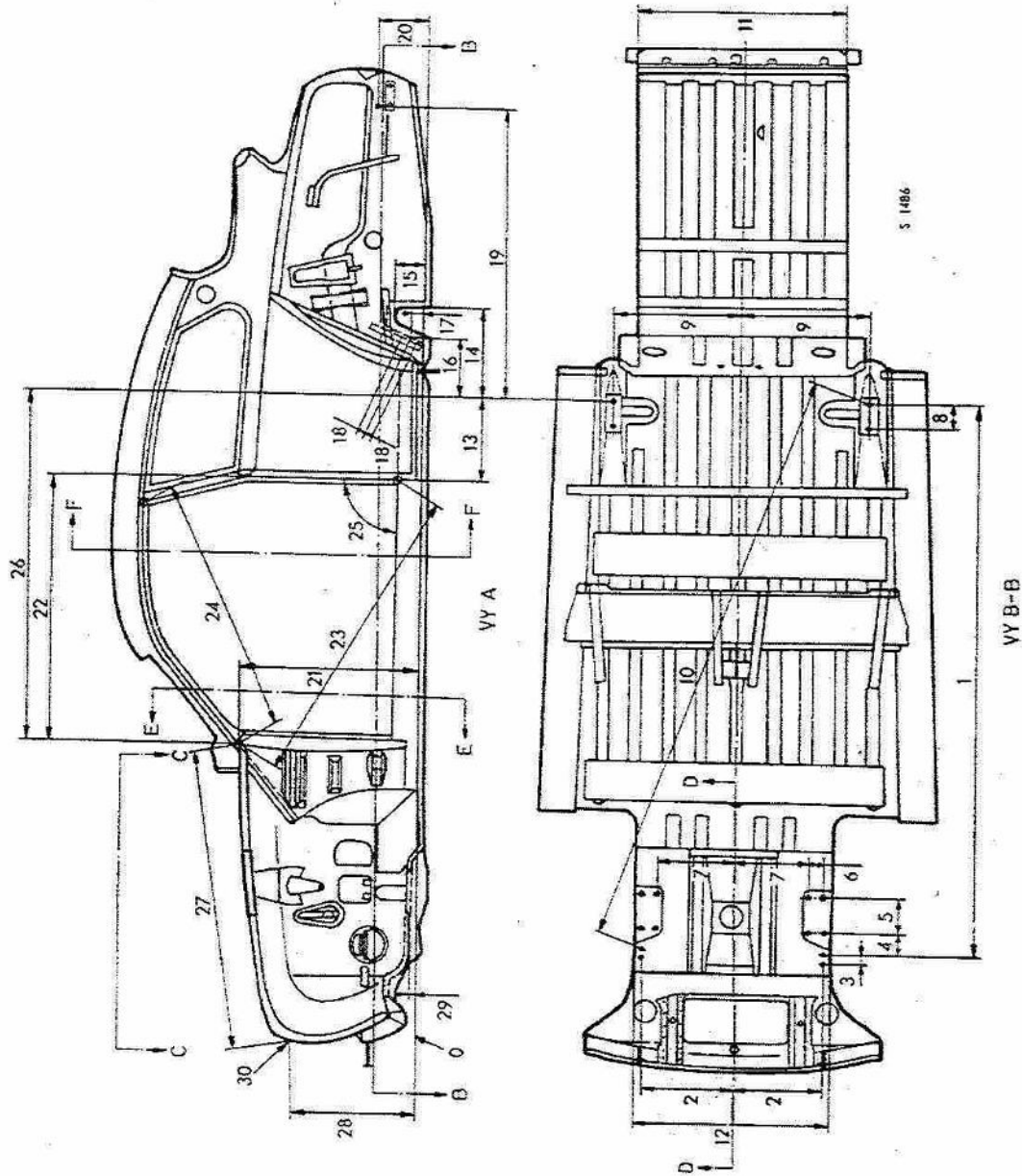
REDRESSAGE DE ROTONDE DE ROUE ARRIERE

CONTROLE DES DIMENSIONS DE LA COQUE

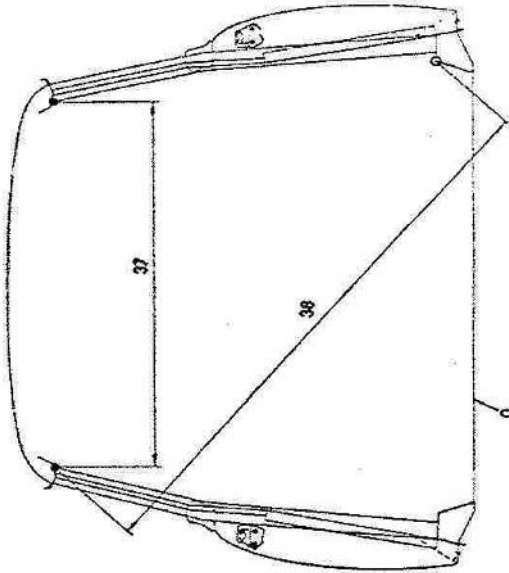
Après remplacement de parties ou pièces de coque et tous les travaux de redressement, il est important de contrôler les ouvertures de portières et les points de fixation de la suspension et du groupe d'entraînement. Des mesures diagonales doivent aussi être effectuées pour qu'il ne subsiste pas la moindre obliquité ou asymétrie après le redressement.

8 COQUE

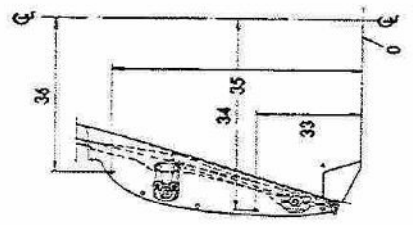
UNITE DE COQUE



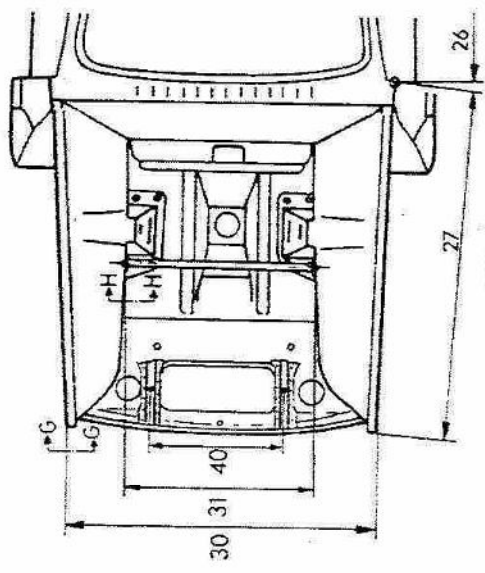
MESURES POUR LA VERIFICATION DES DIMENSIONS DE LA COQUE, SAAB 96 ET MONTE CARLO



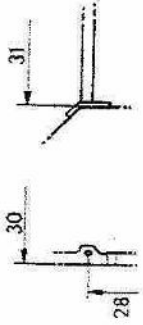
VY F-F \$ 811



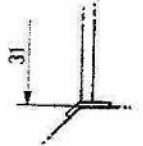
VY E-E



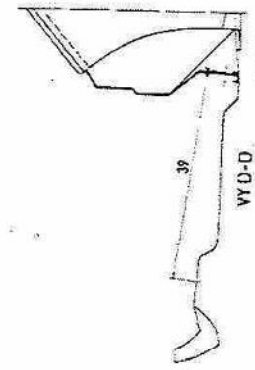
VY C-C



VY G-G



VY H-H



VY D-D

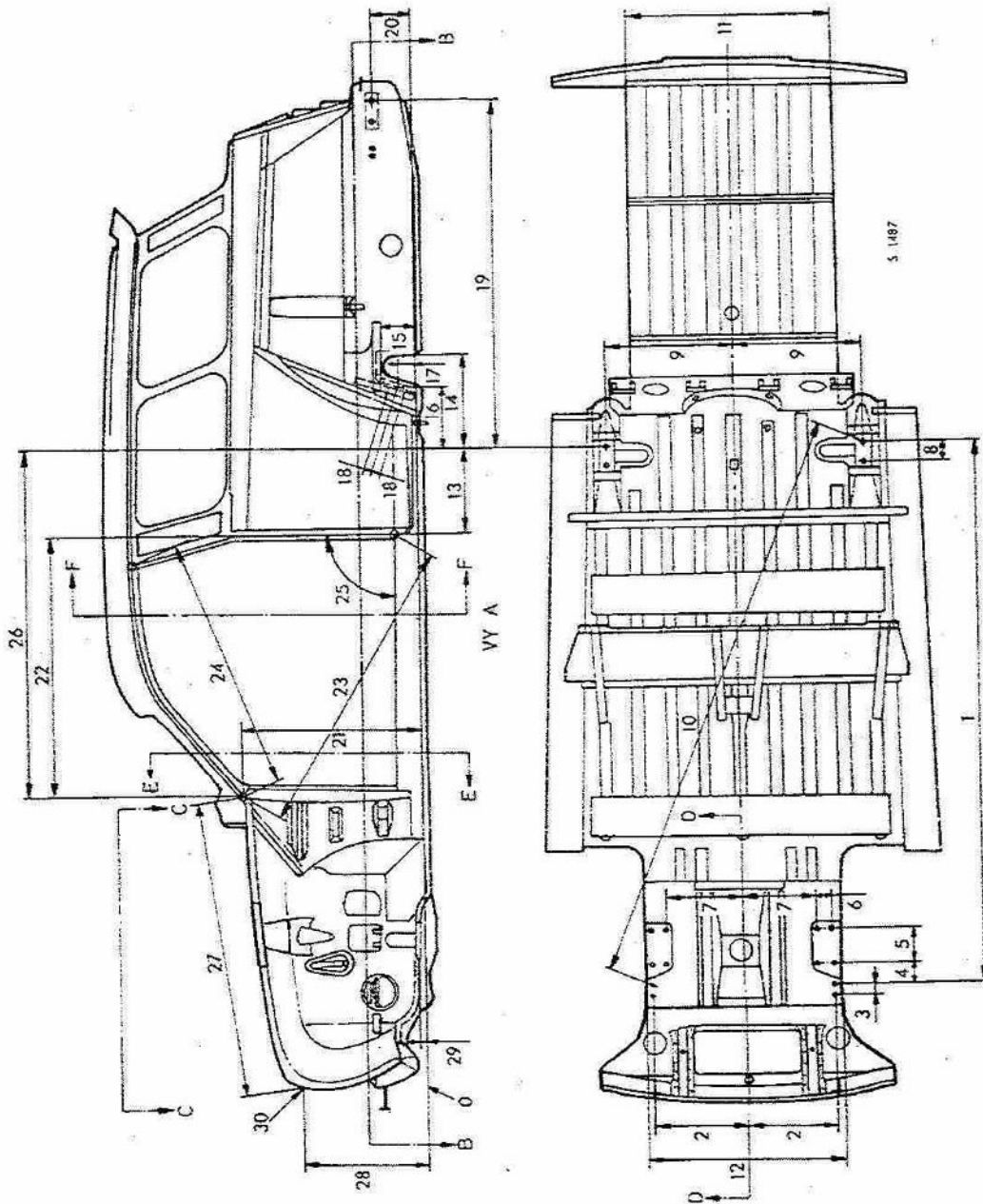
Cote de la coque, SAAB 96

Repère	Cote, mm	Observations	Repère	Cote, mm	Observations
0	...		22	1050 ± 3	Jusqu'au bord avant des montants des parabrise
1	2138 ± 2		23	1202 ± 4	
2	347 ± 1		24	1023 ± 4	
3	38 ± 0,5		25	90°	
4	84,5 ± 1,5		26	1377 ± 5	Longueurs sur le côté du tablier vue A et vue C-C
5	210 ± 1		27	1256 ± 3	Cote parallèle à la rotation de roue. Voir vue C-C
6	99 ± 0,5		28	420 ± 2	
7	249,5 ± 1,5		29	25 ± 2	Voir vue A, vue C-C et vue G-G
8	100 ± 0,5		30	1084 ± 2	Voir vue C-C et vue H-H
9	485 ± 1,5		31	730 ± 2	
10	2294 ± 3		33	271 ± 3	
11	764 ± 3		34	740 ± 2	
12	730 ± 2		35	643 ± 3	
13	327 ± 3		36	643 ± 2	
14	365 ± 3		37	1008 ± 3	Jusqu'au bord supérieur du montant
15	139 ± 3		38	1504 ± 4	
16	237 ± 1		39	666,5 ± 2	Trous pour cotes de support moteur
17	53 ± 3		40	450 ± 1	
18	30 ± 0,5				
19	1161 ± 4				
20	203 ± 4				
21	708 ± 3				

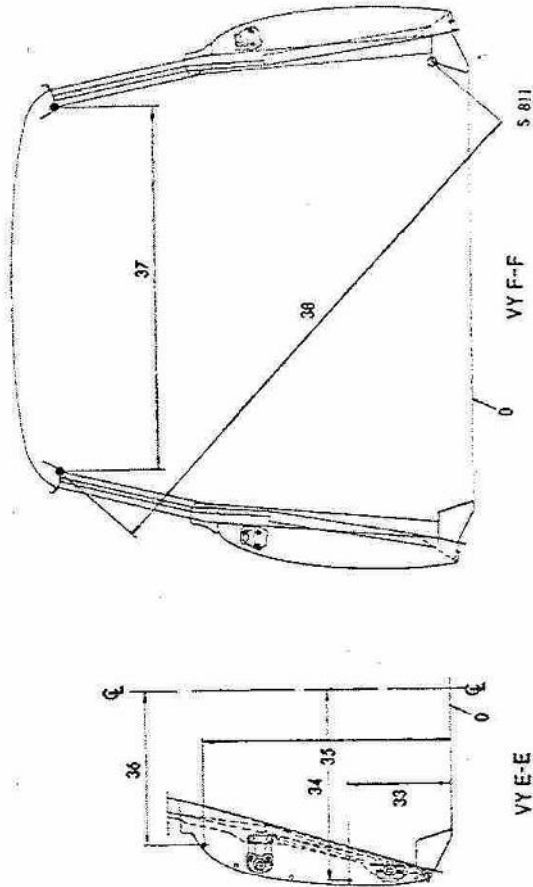
N.B. Les mesures les plus importantes sont imprimées en gros caractères.

8 COQUE

UNITE DE COQUE

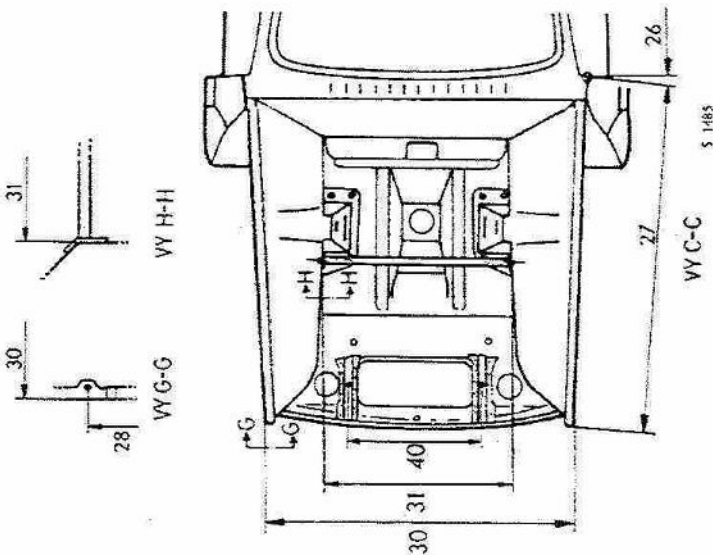


WY B-B
MESURES POUR LA VERIFICATION DES DIMENSIONS DE LA COQUE, SAAB 95



Cote de la coque, SAAB 95

Repère	Cote, mm	Observations	Repère	Cote, mm	Observations
0	---	Face inférieure du saut	27	1690±3	Jusqu'au bord avant des montants des parebrise
1	2138±2		28	420±2	Langue sur le côté du tablier vue A et vue C-C
2	347±1		29	25±2	Cote parallèle à la ronde de roue. Voir vue C-C
3	38±0,5		30	1084±2	Vue vue A, et vue C-C et vue G-G
4	84,5±1,5		31	730±2	Vue vue C-C et vue H-H
5	210±1		33	271±3	Jusqu'au bord supérieur du montant
6	99±0,5		34	760±2	Trous pour caler de support moteur
7	249,5±1,5		35	643±3	
8	100±0,5		36	663±2	
9	485±1,5		37	1006±3	
10	2294±3		38	1504±4	
11	784±3		39	666,5±2	
12	700±2		40	450±1	
13	327±3	Jusqu'au bord avant des montants des parebrise			
14	365±3				
15	139±3				
16	237±1	Jusqu'au centre de la fixation centrale			
17	53±3				
18	30±0,5				
19	1345±4				
20	161±4				
21	706±3				



NB. Les mesures les plus importantes sont imprimées en gras caractères.

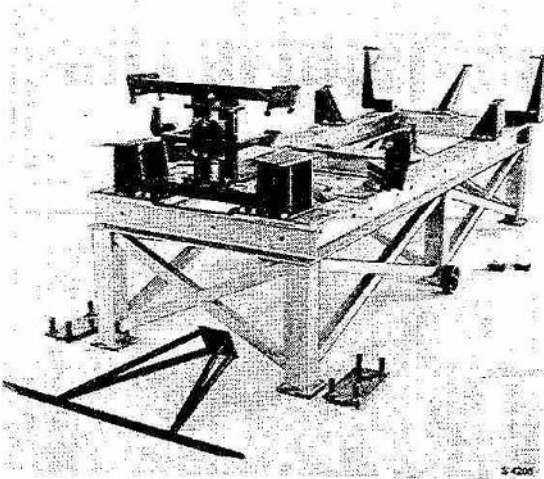
Banc de redressement de carrosseries déformées

Pour la réparation des carrosseries déformées par collision, il a été construit un banc de redressement avec un redresseur à traction et équipe correspondant, adaptable aux Saab 95/96 et à la Saab 99.

Banc de redressement

Il se compose d'un châssis solidement construit, avec de surfaces planes pourvues de trous soigneusement perforés. Ces trous servent à visser des supports sur lesquels les pièces de la carrosserie peuvent être placées en position correcte. Il existe aussi des supports de contrôle à placer au-dessus des ordinaires. Ceci permet, après avoir placé la voiture sur le banc de redressement, de vérifier les divergences de mesure éventuelles des fixation du châssis, sans le démonter.

Le banc dispose d'un jeu de roues qui facilitent son déplacement. Il n'est pas nécessaire de le fixer au sol, mais il faut qu'il repose sur terrain parfaitement plat et pourvu des roues.



BANC DE REDRESSAGE

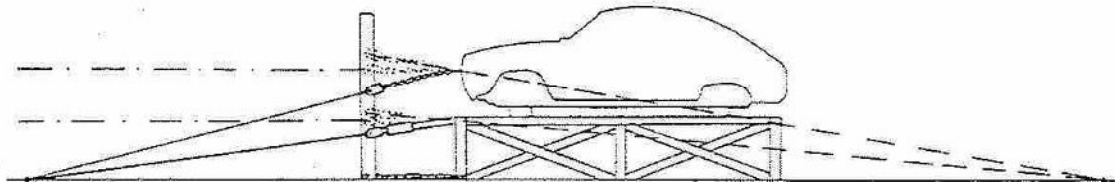
Redresseur à traction

Il est destiné à redonner la position correcte aux parties déformées de la carrosserie. Il est constitué par un levier ancré par sa partie inférieure aux deux pattes du banc à redresser au moyen d'une chaîne. On accouple sur la partie centrale du levier un cylindre hydraulique et sur sa partie supérieure une chaîne de traction. Cet arrangement permet de réduire les dimensions du redresseur à traction (qui est en plus facile à transporter), et aussi de disposer d'un large secteur de changement du sens de traction. Ni le banc de redressement ni le redresseur à traction n'ont besoin d'être ancrés au sol.

Pour son emploi, le redresseur à traction doit s'accoupler au banc de redressement de la façon suivante:

1. Choisir le sens de la traction, d'abord latéralement en plaçant le redresseur à l'endroit convenable, puis verticalement en montant la chaîne à traction sur le levier à la hauteur voulue.
2. Ancrer le redresseur à traction au banc en attachant les deux extrémités de la chaîne tractrice aux deux pattes du banc, de sorte que la traction soit la même sur les deux extrêmes de la chaîne.
3. Placer le cylindre hydraulique contre le longeron d'appui du banc en l'ajustant d'abord latéralement de façon à ce qu'il se trouve en position environ verticale sous la chaîne à traction. Régler ensuite le cylindre en hauteur en faisant que le prolongement imaginaire de la chaîne tractrice et du cylindre hydraulique se rencontrent sur le même point au sol ou qu'ils soient en position presque parallèle l'un par rapport à l'autre. Voir fig.
4. Régler au besoin la longueur de chaîne, étendre la rallonge à montage rapide du cylindre et enrouler d'un tour le longeron du banc de redressement avec la chaîne de sécurité.

Redresseur à traction, principe



S 4212

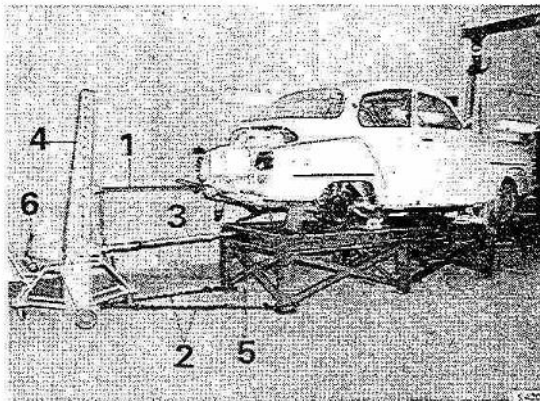
REDRESSEUR A TRACTION, PRINCIPE

La chaîne tractrice et le cylindre hydraulique doivent être placés de façon que leur prolongement imaginaire rencontre le même point du sol ou que leur position réciproque soit presque parallèle. Ceci élimine la présence de forces libres qui tendent à soulever le tracteur ou le banc.

Dispositif d'élévation

Pour les travaux au banc de redressement, il faut d'abord pouvoir soulever la carrosserie ou la voiture entière afin de la placer sur le banc. La meilleure méthode c'est l'emploi d'un chariot élévateur à fourche ou de la grue roulante. A leur défaut, on peut aussi se servir d'un cric rouleur à grande élévation et d'un jeu de tréteaux démontables à quatre pattes pourvues de roues et deux jogs. Les tréteaux peuvent aussi être employés pour monter et démonter le châssis, etc., ainsi que pour le placement et transport des voitures dont les roues ont été démontées. L'élévation a lieu comme suit: Placer le jog sur le cric rouleur et ensuite celui-ci sous la voiture par l'un des côtés au coin AR du seuil de porte. Soulever la partie AR de la voiture à la hauteur voulue pour le montage des pattes au jog. Répéter l'opération à l'avant. La carrosserie peut, maintenant, être transportée et placée sur le banc en commençant par l'une des extrémités et puis l'autre, à l'aide du cric rouleur.

Pour les travaux au pavillon ou parties hautes de la carrosserie, il faut disposer d'un banc approprié ou d'une plateforme d'env. 450—600 mm de hauteur.



REDRESSEUR A TRACTION

1. Chaîne de traction
2. Chaîne d'encrage
3. Cylindre de pression
4. Levier
5. Longeron d'appui
6. Pompe manuelle

Description du banc de redressage et du redresseur à traction

Une description du banc de redressage avec accessoires et du redresseur à traction a été publiée. Elle peut être commandée à SAAB-SCANIA, Nyköping, Suède, sous le numéro IN 10173.