



30 NOVEMBER 1994

REF.

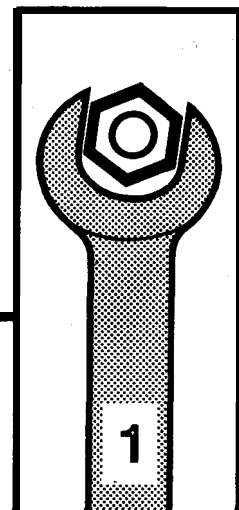
0 Nr XM 000-00/8

ABONNEMENT GME

PRESENTATION

● ÅRSMODELL 1995

MAN 008931



(S)



AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS VENTE

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

ALLMÄNNA DATA

PRESENTATION : MODELLPROGRAM 1995	4
PRESENTATION : MODELLPROGRAM ÅRSMODELL 1995 (SEDAN)	6
PRESENTATION : MODELLPROGRAM ÅRSMODELL 1995 (BREAK)	10

MOTORENHET

PRESENTATION : MOTOR XU10J4R	13
PRESENTATION : MOTOR DK5ATE	19

KOPPLING

PRESENTATION : REGLAGE HYDRAULISK KOPPLING	33
--	----

VÄXELLÅDA

PRESENTATION : VÄXELLÅDA MG5TB	40
--------------------------------------	----

HJUL

TEKNISKADATA:HJULOCHDÄCK	44
--------------------------------	----

FJÄDRING

UTVECKLING : FJÄDRING	46
-----------------------------	----

TRYCKKÄLLA – TRYCKRESERV

UTVECKLING : TRYCKKÄLLA – TRYCKRESERV	48
---	----

KAROSSERI

UTVECKLING : YTTRE UTRUSTNING	49
-------------------------------------	----

INSTRUMENTBRÄDA – KONSOL

UTVECKLING : UTRUSTNING I KUPÉN	51
---------------------------------------	----

SKYDD OCH SÄKERHET

UTVECKLING : SKYDD OCH SÄKERHET	55
---------------------------------------	----

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

ELUTRUSTNING

UTVECKLING : ELUTRUSTNING 59

LACK

KAROSSERIFÄRGER : MODELLPROGRAM 1995 71

UNDERHÅLL

UNDERHÅLL: MODELLPROGRAM 1995 73

PRESENTATION : MODELLPROGRAM 1995

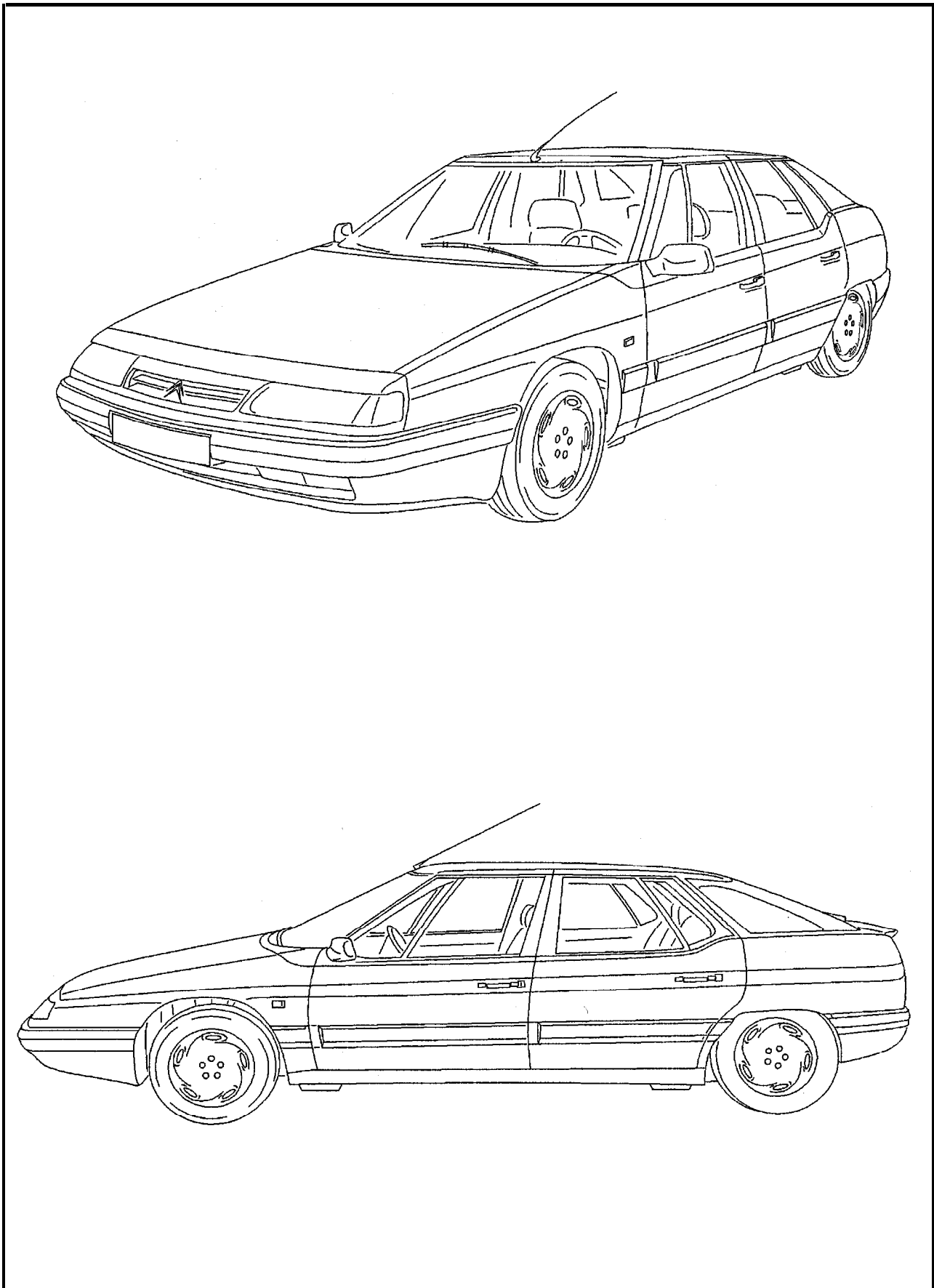


Fig. : EI-ROEP

Årsmodellen 1995 kännetecknas av :

* yttre och inre **facelift**

- ny utrustning
- mekaniska nyheter, samt ex två nya motorer och en ny växellåda
- en utveckling av modellprogrammet

1 – YTTRE FACELIFT

Faceliften berör :

- stötfångaren fram (med lyktglas för blinkers och dimljus)
- grillen med integrerade Citroën-vinklar
- torkaren fram
- sidoblinkers

För CITROEN XM kombisedan utveckling av spoilern bak.

Ingen förändring av bakluckan på CITROEN XM break.

2 – INRE FACELIFT

Faceliften berör :

- instrumentbräda, instrumenttavla (med elektrisk hastighetsmätare) och fasad för luftkonditionering
- rattkåpan
- ratten (4-ekrig med AIRBAG med eller utan radio-reglage)
- inre klädslar

3 – UTRUSTNING

Ny utrustning, som t ex :

- AI RBAG och pyrotekniska bältessträckare (standardmontering för alla modeller)
- högfrekvent fjärrkontroll
- superlåsning hör till högfrekvent fjärrkontroll
- förinställning av sidospegeln på passagerarsidan
- sekvensstyrd fönsterhiss med **klämningsskydd** på förarsidan
- förberedd för biltelefon GSM
- stöldlarm högerstyrt fordon

Ny ljudanläggning :

- ljudanläggning 3040 av märke PHILIPS, som innehåller bilradio med kassetbandspelare och fjärrstyrning på ratten
- ljudanläggning 4040 av märke PHILIPS som består av bilradio med kassetbandspelare, cd-spelare, fjärrkontroll i ratten och radioinformation på punkt-display

4 – MEKANISK UTVECKLING

Införande av två nya motorer :

- en bensinmotor med 16 ventiler 1998 cm³, som ger 135 CV (motor XU10J4R), som finns att få både med manuell och automatisk växellåda
- motor turbo diesel 12 ventiler med 2446 cm³ som ger 130 hk (motor DK5ATE) finns endast med automatlåda

Motorn DK5ATE har elektroniskt insprutningssystem (dator + insprutningspump) som styr färddatorn, startlåset, farthållaren.

Införande av en ny mekanisk växellåda (MG5T) till motorerna DK5ATE, ZPJ och ZPJ4 (som ersätter ME5T för motorerna ZPJ OCH ZPJ4).

Införande av system SC/MAC (Citroëns antisjunksystem) är ett system som begränsarfordonets nedsjunkning när fordonet står stilla med motorn frånslagen (endast för motorerna DK5ATE och XU10J4R).

Införande av högtryckspump 6+2 kolvar på motorerna DK5ATE och XU10J4R.

5 – UTVECKLING AV MODELLPROGRAMMET

Modellprogrammet för CITROEN XM omfattar tre nivåer :

- en utrustningsnivå SX som motsvarar en förbättring av nuvarande nivå
- en nivå VSX, mellan de bägge nivåerna Sensation och **Ambiance**
- en exklusiv **utrustningsnivå** som motsvarar nivån exklusiv för ÅM94

MÄRK : CITROEN XM break finns bara i utrustningsnivåerna SX och VSX.

PRESENTATION : MODELLPROGRAM ÅRSMODELL 1995 (SEDAN)

1 - TECKENFÖRKLARING

Distributionsland :

- F = Frankrike
- D = Tyskland
- A = Österrike
- B = Belgien
- DK = Danmark
- E = Spanien
- SF = Finland
- I = Italien

- NL = Nederländerna
- P = Portugal
- N = Norge
- GB = Storbritannien
- S = Sverige
- CH = Schweiz

Använda märkningar :

- (a) fransk skatteeffekt i hk
- (b) lång växellåda
- (c) avgasreningnivå : L = CEE93, Z = US83, Y = US87

2 - BENSINMODELLER

CITROEN XM 2 I injection (1 988 cm³) Mekanisk växellåda :

Fordon		Motor		Växellåda	Distributionsland														
Nivå	Fabriksbeteckning	Plåt och typ (c)	Effekt i kW (i hk)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	S	CH	
SX	Y4-TX	RFV XU10J4R/L	97,4 (135)	20CM67 BE3 (b)	X (7)														
		RFV XU10J4R/L			X (10)			X		X			X			X			
VSX	Y4-CZ	RFV XU10J4R/L		20CM36 BE3	X (10)					X									
		RFV XU10J4R/Z				X													
		RFV XU10J4R/Z					X												
		RFV XU10J4R/Z						X											

CITROEN XM 2 I injection (1 988 cm³) Automatlåda :

Fordon		Motor		Växellåda	Distributionsland													
Nivå	Fabriksbeteckning	Plåt och typ (c)	Effekt i kW (i hk)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	S	CH
SX	Y4-TV	RFV XU10J4R/L	97,4 (135)	20GZ6B 4HP18	X (10)			X				X			X			
		RFV XU10J4R/Z				X			X		X		X		X			
RFV XU10J4R/L		X (10)																
RFV XU10J4R/Z					X													

ALLMANNADATA

CITROEN XM 2 I turbo injection (1998 cm3) Mekanisk växellåda :

Fordon		Motor		Växellåda	Distributionsland															
Nivå	Fabriksbeteckning	Plåt och typ (c)	Effekt i kW (i hk)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	S	CH		
SX	Y4-GF	RGX XU10J2TE /Z	106 (1 5 0)	20GM32 M E S T		X			X		X	X	X		X		X			
VSX					X	X	X	X	X		X	X					X		X	
Exclusive					X		X							X		X		X		

CITROEN XM 2 I turbo injection (1 998 cm3) Automtlåda :

Fordon		Motor		Växellåda	Distributionsland															
Nivå	Fabriksbeteckning	Plåt och typ (c)	Effekt i kW (i hk)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	S	CH		
SX	Y4-TT	RGX XU10J2TE /Z	108 (150)	20GZ6C 4HP18		X			X		X		X		X	X	X			
VSX					X	X	X	X	X			X					X		X	
Exclusive					X		X							X					X	

CITROEN XM 6 cylindrar (2 963 cm3) Mekanisk växellåda :

Fordon		Motor		Växellåda	Distributionsland														
Nivå	Fabriksbeteckning	Plåt och typ (c)	Effekt i kW (i hk)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	S	CH	
VSX	Y4-GN	UFZ ZPJ /Z	123 (170)	20KM01 MG5TB	X	X			X	X	X		X		X		X		
	Y4-GP	UFY ZPJ /Z	120 (166)					X											
Exclusive	Y4-GN	UFZ ZPJ /Z	123 (170)		X	X	X												
	Y4-GP	UFY ZPJ /Z	120 (166)					X											

ALLMÄNNADATA

CITROEN XM 6 cylindrar (2 963 cm³) Automatlåda :

Fordon		Motor		Växellåda	Distributionsland													
Nivå	Fabriksbeteckning	Plåt och typ (c)	Effekt i kW (i hk)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	S	CH
VSX	Y4-TR	UFZ ZPJ /Z	123 (170)	20GZ1c 4HP18	X (16)	X			X	X	X		X		X		X	X
	Y4-TP	UFY ZPJ /Z	120 (166)					X										
Exclusive	Y4-TR	UFZ ZPJ /Z	123 (170)	20GZ3C	X (16)	X	X	X	X			X	X					X
				4HP18													X	

CITROEN XM 6 cylindrar 24 V (2 963 cm³) Automatlåda :

Fordon		Motor		Växellåda	Distributionsland													
Nivå	Fabriksbeteckning	Plåt och typ (c)	Effekt i kW (i hk)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	S	CH
Exclusive	Y4-GU	UKZ ZPJ4 /Z	147 (200)	20KM01 MG5TB	X (16)	xxx		x	x		x	x	x					X

3 - DIESELFORDON

CITROEN XM D 12 (2 138 cm³) Mekanisk växellåda :

Fordon		Motor		Växellåda	Distributionsland													
Nivå	Fabriksbeteckning	Plåt och typ (c)	Effekt i kW (i hk)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	S	CH
Ev. ambulans	Y4-GV	PJZ XUD11A /L	60 (83)	20CM36 BE3	X (7)													
SX					X (7)		X		X		X							

ALLMANNA DATA

CITROEN XM turbo D 12 (2 088 cm3) Mekanisk växellåda :

Fordon		Motor		Växellåda	Distributionstand														
Nivå	Fabriksbeteckning	Plåt och typ (c)	Effekt i kW (i hk)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	S	CH	
Ev. ambulans	Y4-GX	P8B XUDIATE /L	60 (110)	20GM31 MEST	X (6)														
s x		P8B XUD11ATE /L			X (6)			X		X		x	x				X		
	Y4-NF PHZ XUDIATE /Y				X		X	X							X		X		
v s x	Y4-GX P8B XUD11ATE /L	X (6)					X		X		X	X				X			
	Y4-NF PHZ XUDIATE /Y						x	x											X
Exdusive	Y4-GX P8B XUDIATE /L	X (6)													X				

CITROEN XM turbo DI2 (2 088 cm3) Automatlåda :

Fordon		Motor		Växellåda	Distributionsland														
Nivå	Fabriksbeteckning	Plåt och typ (c)	Effekt i kW (i hk)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	S	CH	
s x	Y4-TD P8B XUDIATE /L	80 (110)	20GZ1A 4HP18	X (6)			X					X			X				
	Y4-CX PHZ XUDIATE /Y				X	X		X							X		X		
VSX	Y4-TD P8B XUDIATE /L			X (6)			X	X			X			X			X		
	Y4-TD P8B XUDIATE /L			X (6)											X				
Exclusive	Y4-TD P8B XUDIATE /L			X (6)											X				

CITROEN 2.5 I turbo diesel (2 446 cm3) Automatlåda :

Fordon		Motor		Växellåda	Distributionsland													
Nivå	Fabriksbeteckning	Plåt och typ (c)	Effekt i kW (i hk)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	S	CH
VSX	Y4-NX	THY DK5ATE /L	94,5 (130)	20KM02 MG5TB	X (7)			X	X		X	X			X			
		THY DKSATE N				x	x						X		X	X		
THY DK5ATE /L		X (7)					X			X						X		
THY DKSATE N							x	x										
Exdusive	Y4-NX	THY DK5ATE /L																

PRESENTATION : MODELLPROGRAM ÅRSMODELL 1995 (BREAK)

1 - TECKENFÖRKLARING

Distributionsland :

- F = Frankrike
- D = Tyskland
- A = Österrike
- B = Belgien
- DK = Danmark
- E = Spanien
- SF = Finland
- I = Italien

- NL = Nederländerna
- P = Portugal
- N = Norge
- GB = Storbritannien
- S = Sverige
- CH = Schweiz

Använda märkningar :

- (a) fransk skatteeffekt i hk
- (b) lång växellåda
- (c) avgasreningsnivå : L = CEE93, Z = US83, Y = US87

2 - BENSINMODELLER

CITROËN XM 2I injection (1988 cm3) Mekaniskväxellåda :

Fordon		Motor		Växellåda	Distributionsland												
Nivå	Fabriksbeteckning	Plåt och typ (c)	Effekt i kW (i hk)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	S
SX	Y4-GB	RFV XU10J4R /L	97,4 (135)	20GM36 MEST	X			X				X			X		
		RFV XU10J4R /Z			X			X		X			X		X	X	
VSX					H	-X	t										

CITROËN XM 2I injection (1 988 cm3) Automatlåda :

Fordon		Motor		Växellåda	Distributionsland												
Nivå	Fabriksbeteckning	Plåt och typ (c)	Effekt i kW (i hk)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	S
SX	Y4-TU	RFV XU10J4R /L	97,4 (135)	20GZ6B 4HP18	X			X				X			X		
		RFV XU10J4R /Z			X	X				X			X		X		
VSX					X												

CITROËN XM 2I turbo injection (1 998 cm3) Automatlåda :

Fordon		Motor		Växellåda	Distributionsland												
Nivå	Fabriksbeteckning	Plåt och typ (c)	Effekt i kW (i hk)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	S
SX	Y4-GM	RGX XU10J2TE /Z	108 (150)	20GM33 MEST							X					X	
Vsx					X	X	X	X			X	X	X		X		X
Varubilar																	X

ALLMÄNNADATA

CITROËN XM 2 l turboinjection (1 998 cm³) Automatlåda :

Fordon		Motor		Växellåda	Distributionsland													
Nivå	Fabriksbeteckning	Plåt och typ (c)	Effekt i kW (i hk)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	S	CH
SX	Y4-TS	RGX XU10J2TE /Z	108 (150)	20GZ6C 4HP18													X	
VSX					X (9)	X	X	X	X				X	X				X

CITROËN XM 6 cylindrar (2 963 cm³) Mekanisk växellåda :

Fordon		Motor		Växellåda	Distributionsland													
Nivå	Fabriksbeteckning	Plåt och typ (c)	Effekt i kW (i hk)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	S	CH
VSX	Y4-GR	UFZ ZPJ /Z	123 (170)	20KM01 MG5TB	X (16)	X	X		x	x		x	x					X
				20KM00 MG5TB													X	
	Y4-GS	UFY ZPJ /Z	120 (166)	20KM01 MG5TB				X										

CITROËN XM 6 cylindrar (2 963 cm³) Automatlåda :

Fordon		Motor		Växellåda	Distributionsland													
Nivå	Fabriksbeteckning	Plåt och typ (c)	Effekt i kW (i hk)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	S	CH
VSX	Y4-TN	UFZ ZPJ /Z	123 (170)	20GZ1C 4HP18	X (16)	X	X		X			X						X
				20GZ3C 4HP18													X	
	Y4-TM	UFY ZPJ /Z	120 (166)	20GZ1C 4HP18				X										

3 – DIESELFORDON

CITROËN XMD 12 (2 138 cm³) Mekanisk växellåda :

Fordon		Motor		Växellåda	Distributionsland													
Nivå	Fabriksbeteckning	Plåt och typ (c)	Effekt i kW (i hk)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	S	CH
SX	Y4-GW	PJZ XUD11A /L	60 (83)	20CM51 BE3	X (7)			X				X						

ALLMÄNNADATA

CITROËN XM turbo DI2 (2 088 cm3) Mekanisk växellåda :

Fordon		Motor		Växellåda	Distributionsland														
Nivå	Fabriksbeteckning	Plåt och typ (c)	Effekt i kW (i hk)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	S	CH	
SX	Y4-GY	P8B XUD11ATE /L	80 (110)	20GM31 ME5T	X (6)			X		X									
	Y4-NM	PHZ XUD11ATE /Y				X	X		X							X		X	X
VSX	Y4-GY	P8B XUD11ATE /L				X (6)			X				X	X	X		X		
	Y4-NM	PHZ XUD11ATE /Y														X			
Varubilar	Y4-NM	PHZ XUD11ATE /Y																	

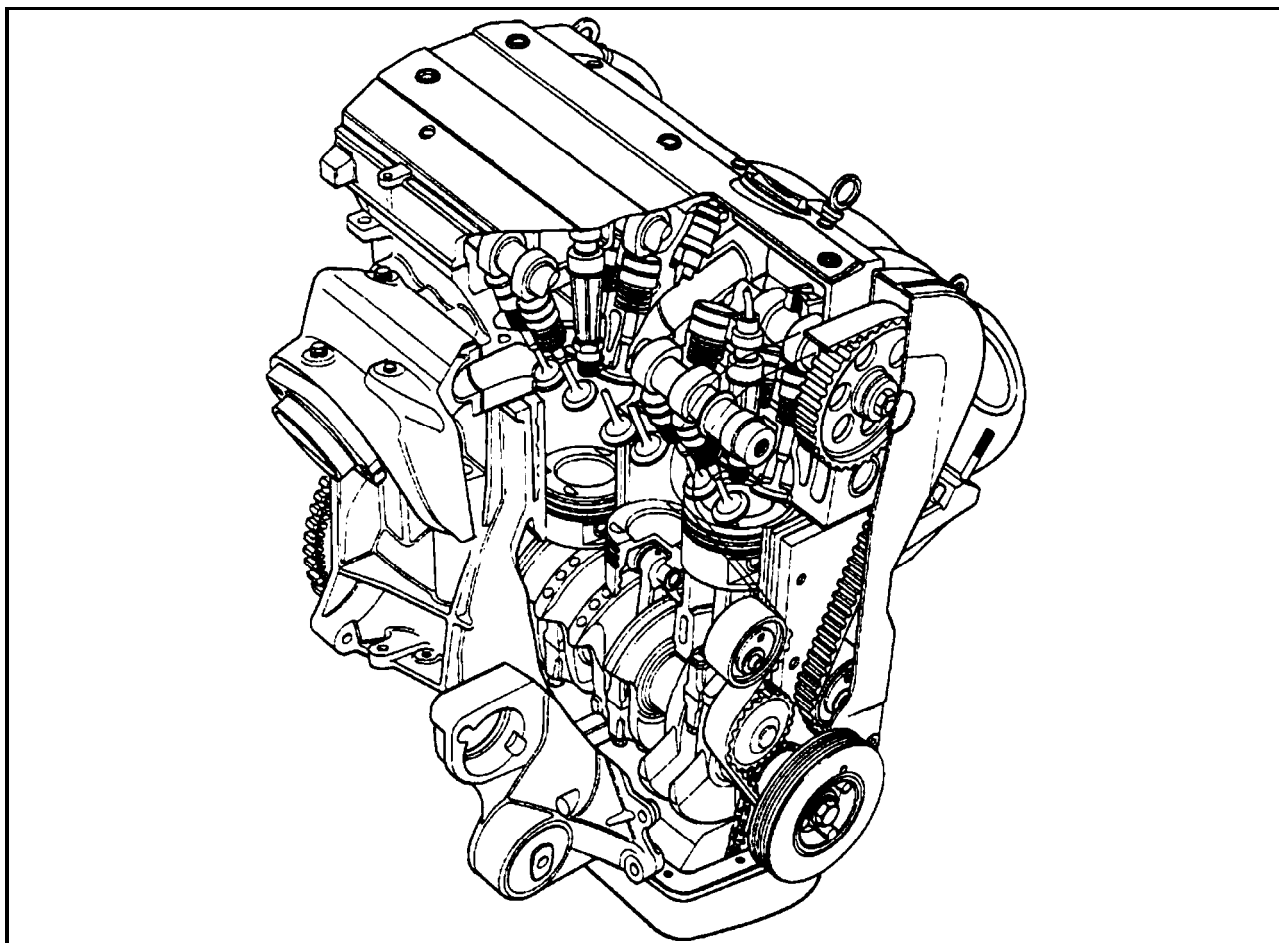
CITROËN XM turbo DI2 (2 088 cm3) Automatlåda :

Fordon		Motor		Växellåda	Distributionsland														
Nivå	Fabriksbeteckning	Plåt och typ (c)	Effekt i kW (i hk)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	S	CH	
SX	Y4-CY	PHZ XUD11ATE /Y	80 (110)	20GZ1A 4HP18		X			X						X		X		
VSX	Y4-NW	PHZ XUD11ATE /L				X (6)			X				X	X			X		
	Y4-CY	PHZ XUD11ATE /Y					X	X											X
Varubilar	Y4-CY	PHZ XUD11ATE /Y														X			

CITROËN XM 2.5l injection diesel (2 446 cm3) Mekanisk växellåda :

Fordon		Motor		Växellåda	Distributionsland												
Nivå	Fabriksbeteckning	Plåt och typ (c)	Effekt i kW (i hk)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	S
VSX	Y4-NY	THY DK5ATE IL	94,5 (130)	20KM02 MG5TB	X (7)			X				x	x			X	
		THY DK5ATE /Y				x	x							X		x	x
Varubilar														X			

PRESENTATION : MOTOR XU10J4R



g.: B1BR00LD

1 – INLEDNING

CITROËN XM Injection har en ny 2 l bensinmotor 16 ventiler.

Den nya motorn kallas :

- XU10J4R (typ av studie)
- RFV (motorbeteckning)

Teknologin med 16 ventiler möjliggör :

- en **bättre** förbränning ger en god korkomfort
- en minskning av **avgasutsläppen** för att möta avgasnormerna

Motorn XU10J4R skiljer sig från XU10J2 huvudsakligen genom :

- cylinderblocket
- topplocksensheten
- transmissionen (2 överliggande kamaxlar)
- de rörliga delarna
- insugningsröret
- **spjällhuset**
- insprutningsdatorn (BOSCH MP 5.1.1)

2 – TEKNISKA DATA

Motorkod	XU10J4R
Motorbeteckning	RFV
Cylindervolym (cm ³)	1998
Cylinderdiameter/slaglängd (mm)	86/86
Kompressionsförhållande	10,411
Max effekt CEE (DIN)	97,4 kW (135 hk)
Varvtal motsvarande	5 500 v/min
Max vridmoment CEE (DIN)	18 daNm (18.7 kpm)
Varvtal motsvarande	4 200 v/min
Avgasnorm	L/Z
Bränsle	Blyfri bensin

3 – EFFEKT- OCH MOMENTKURVOR

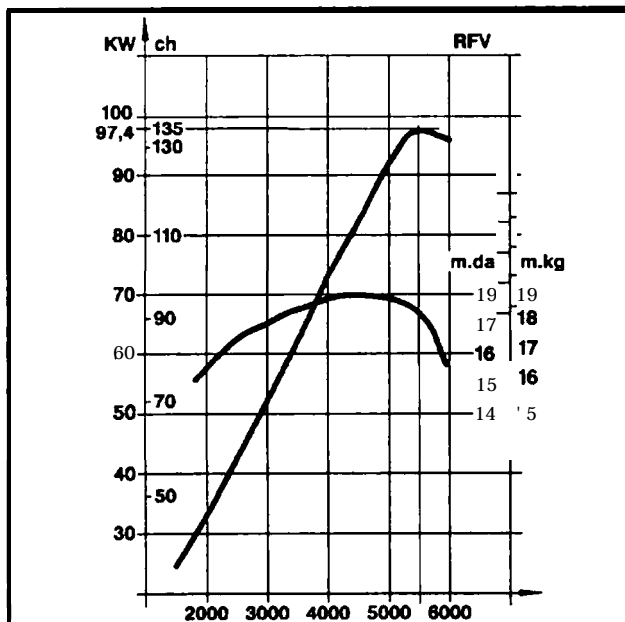


Fig.: B1BR00KC

4 – CYLINDERBLOCK

Nytt cylinderblock utvecklat ur motor XU10J2 med ny cirkulation av **kylvätskan**.

5 – RÖRLIGA DELAR

5.1 – Vevaxel

Vevaxel av **gjutjärn** med 5 ramlager.

Vevaxelns sidospel regleras av fyra flänsar som sitter på ramlager nr 2.

Vevaxeln är ihopkopplad med en ny remskiva för drivning av tillbehör med **dämpningsfunktion** mot vibrationerna.

5.2 – Vevaxellager

Axellinje (cylinderblock + lageröverfall) och vevaxellager är hopparade (**märkning** på cylinderblock och vevaxel).

Hopparandet görs med **hjälp** av 4 klasser **släta** lagerhalvor (**på** lageröverfallssidan).

MÄRK : det finns en enda klass spårade lagerhalvor (på samma sida som cylinderblocket).

Identifiering av lagerhalvorna görs med en **färgmärkning på** lagerkanten.

5.3 – Vevstakar – kolvar

Nya vevstakar (centrumavstånd **158 mm**).

Nya lättmetallkolvar med ventilavtryck.

Kolvbulten monteras **åtdragen** i vevstakens tunga ände.

6 – TOPPLOCKSENHET

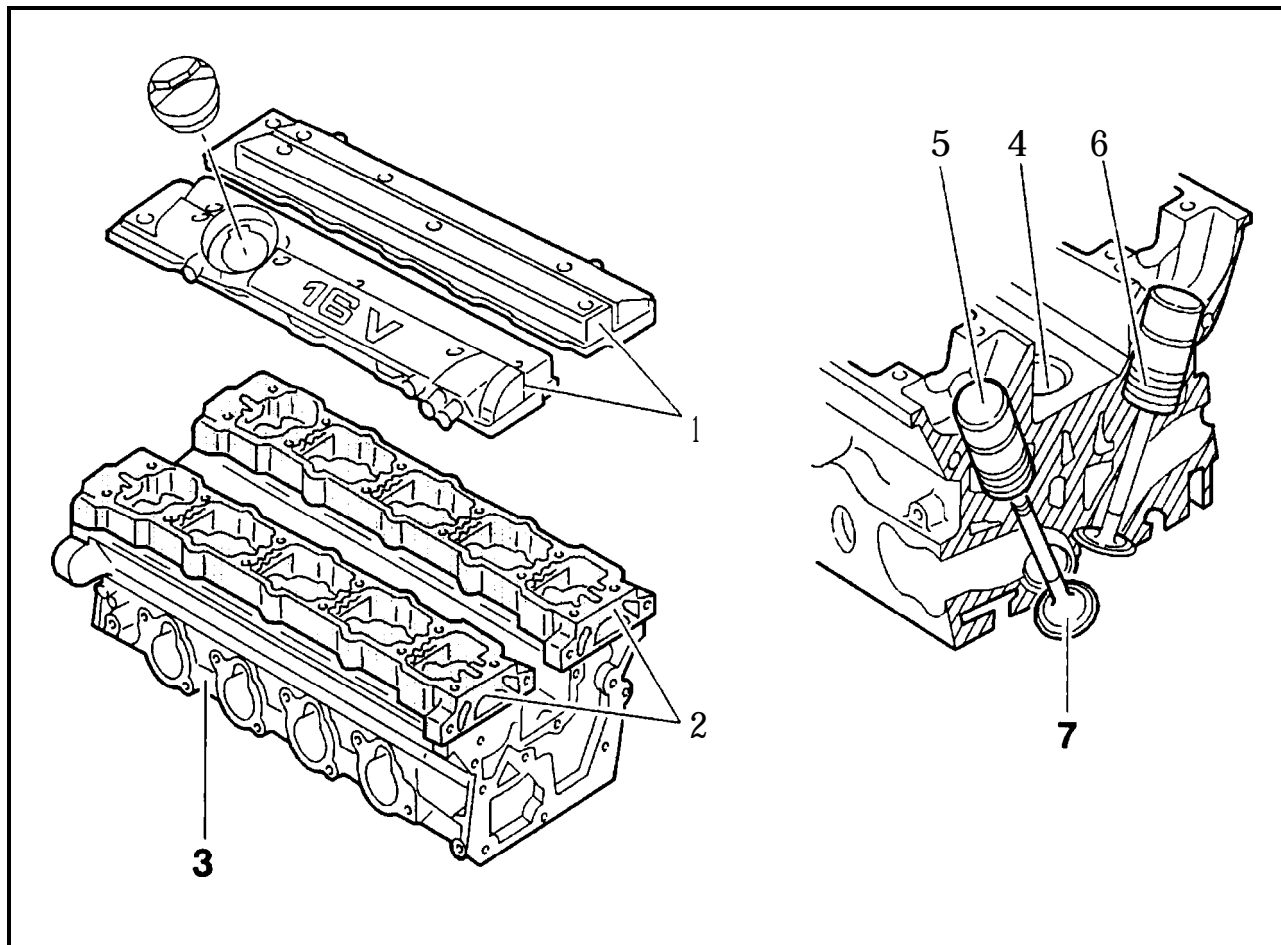


Fig. : B1BR00MD

1 : topplockskapa.

2: överfallshalva för kamaxel.

3: topplock.

4 : tandstiftsfaste.

5 : hydraulisk ventillyftare.

6 : fjäder.

7 : ventil.

Topplöcksenheten består :

- ventilkåpor
- kamaxelns **lageröverfallskåpor**
- av topplocket som **håller** ventilenheten

Kåpa för lageröverfall, kamaxel och topplock **är** i lättmetall.

Tätheten mellan de bägge **kåporna** för lageröverfall och topplock tillgodoses av en **tätningssmassa** (vid reparation används LOCTITE Autojoint Or).

6.1 – Topplöck

Nytt topplock i aluminium med 16 ventiler (4 ventiler per cylinder, 2 insug, 2 avgas).

Tändstiften är centrerade i kamrarna.

På topplocket finns tandspolen kallad BBC (elektronikbox **för** kompaktspole).

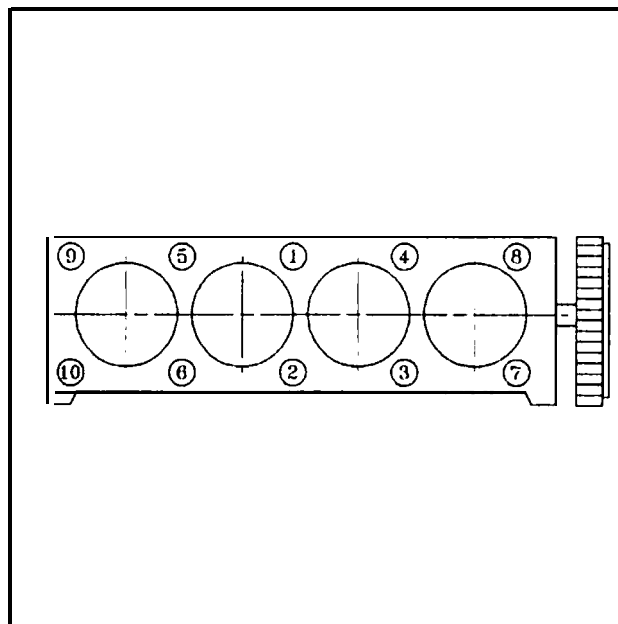


Fig. : B1BP005C

Topplocket är fast på cylinderkåpan med 10 bultar (samma som XU1 OJ2).

Demonteringen av topplocket kräver demontering av topplocksåpan i **förevåg**.

Åtdragning :

- dra **åt** bultarna till **3,5 daNm** i angiven ordning
- dra åter **åt** till **7 daNm**
- vinkelåtdragning till 160°

6.2 – Kamaxlar

Nya kamaxlar i **gjutjärn** som omfattar 8 kammar och 5 ramlager.

De bagge överliggande kamaxlarna är identiskt lika och går direkt **på** de hydrauliska ventillyftarna.

6.3 – Hydrauliska ventillyftare

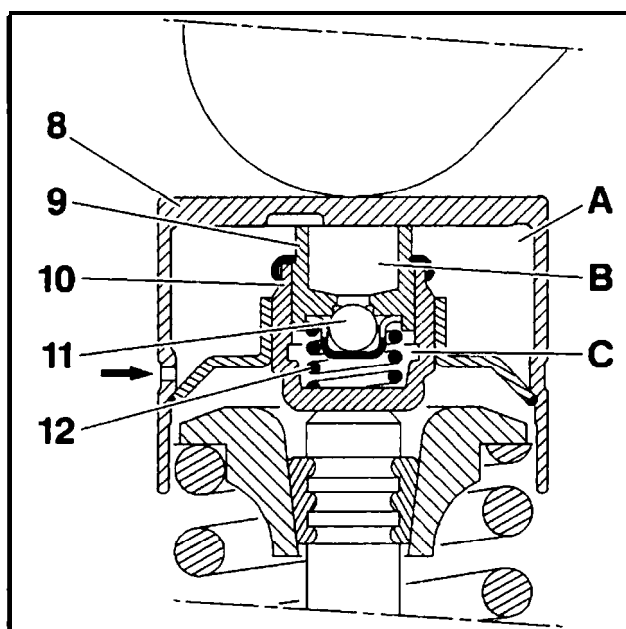


Fig.: B1BR00NC

8 : ventiltryckarhus.

9 : kolv.

10 : foder.

11 : kulventil.

12 : fjäder.

(A) : reservkammare.

(B) : lågtryckskammare.

(C) : högtryckskammare.

6.3.1 – Ventillyftaren sätts under oljetryck

Olja under tryck :

- fyller tanken (A)
- går till lagtryckskammaren (B)
- trycker ventilen (11)
- upptar utrymmet i **högtryckskammaren (C)**

Fjädern håller i forlangningen hela enheten foderkolv.

En permanent tryckning av ventillyftaren görs mellan kammaren och ventilskaftet.

6.3.2 – Ventillyft

Så fort som kammaren trycker **på** ventiltryckaren :

- medför **ventilfjädern** en tryckökning i kammaren (C)
- ventilen (4) är tryckt mot sitt säte
- ventilen lyfts

7 – TRANSMISSION

7.1 – Tekniska data

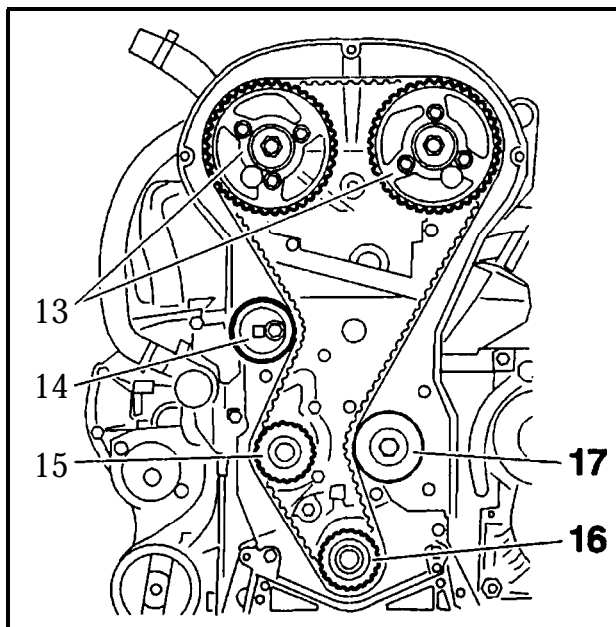


Fig.: B1BR00NC

13 : kamaxeldrev.

14 : excenterskiva.

15 : vattenpumpdrev.

16 : vevaxelns drev.

17 : spännrulle.

Transmissionen omfattar två överliggande kamaxlar med direktverkan.

Dreven för vevaxeln, kylvattenpumpen, kamaxeln har speciell modul (ljudminskning, speciell vattenpump).

Tekniska data för drivrem :

Kamremmens bredd	24,5 mm
Antal kuggar	136
Material	HSN

Remspanningen tillgodoses av excenterskivan.
Intervaller för byte av kamremmen vid normal användning : 120 000 km.

7.2 – Urkopplingsbara drev

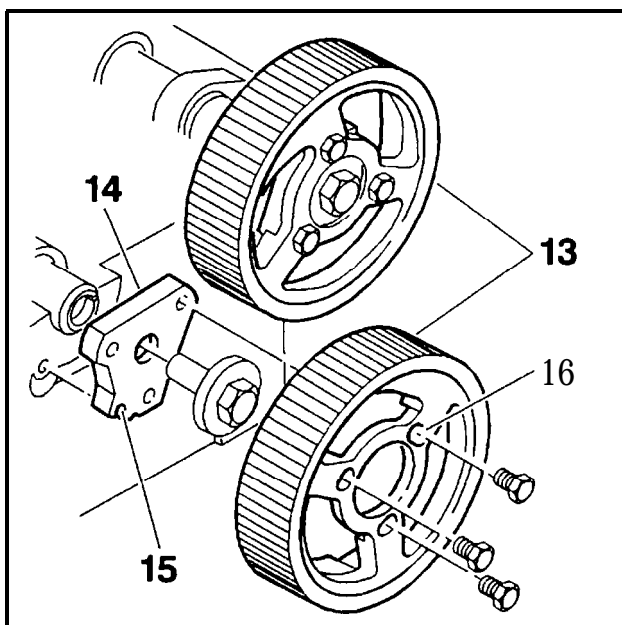


Fig. : B1BR000C

- 13 : kamaxeldrev.
14 : kamaxelns nav.
15 : hål för låspinne.
16 : avlångt hål.

Kamaxeldreven är urkopplingsbara.

Låsningen av kamaxlarna görs tvärs genom dess nav (kilade på axeln).

Dreven är fixerade på navet med hjälp av tre skruvar.

Då de tre fastskruvarna är lossade, roterar dreven fritt (inom gränsen för de avlånga halens längd).

De bägge kamaaxelnaven är olika (till måtten).

Identifieringen görs vid navet :

- insug inget urtag
- avgas med ventilavtryck

Denna typ av montering möjliggör :

- en bättre precision vid inställningen
- en bättre fördelning av remspanningen mellan drivremmens olika delar

8 – SMÖRJNING

8.1 – Tekniska data

Oljevolym :

- utan oljefilterbyte : 4 l
- med byte av oljefilterinsats : 4,3 l
- mellan min och max på stickan : 1 l

Filtersats : PURFLUX LS 867A.

8.2 – Smörjkrets

Trycksmörjning ombesörjs av oljepump av kugghjulstyp.

Oljepumpen är kedjedriven.

8.3 – Oljebyte

Tömningen bör göras när motorn är varm omedelbart efter att motorn stoppats.

Motorn kan tömmas med en suganordning.

Anden av är vidgad för att ett rör (diarn = 14 mm) skall kunna anslutas till en tömningsapparat.

Man kan alltid tomma motorn genom att ta ur tömningspluggen ur oljetråget.

9 – KYLSYSTEM

9.1 – Tekniska data

Kylsystemets volym : 8,5 liter.

Tarering av påfyllningspluggen på avluftningskarlet : 1,4 bar.

Kylvätska : speciell för CITROEN.

Skydd : -37°C.

Bytesintervaller : vartannat år.

9.2 – Beskrivning

Ny utloppsvattenkammare (som omfattar kylvatten-temperaturgivaren) som sitter på topplocket ovanför kopplingskåpan.

Avluftningskarlet är :

- integrerat i kylaren för modeller utan luftkonditionering
- förflyttad till hjulhuset höger fram för modeller med luftkonditionering

10 – LUFTMATNING

Nytt uppsamlingsrör för insugningsluft av aluminium som omfattar (på samma sida som cylinderblocket) :

- en volym av 1,3 liter
- en tryckgivare

Nytt spjällhus som omfattar :

- en tomgångsregulator (stegmotor)
- ett **värmemotstånd**
- en termistor för inloppsluft

11 – INSPRUTNINGSSYSTEM

Leverantör : BOSCH.

Typ av insprutning : MP 5.1.1 (baserad på insprutningssystem BOSCH MP5.1).

Insprutningssystemet MP 5.1.1 skiljer sig från MP 5.1 genom :

- tillagg av knockningsreglering (knackningsgivare på cylinderblocket)
- tillagg av en stegmotor för tomgångsregleringen
- tillagg av ett kompaktspolhus (BBC)

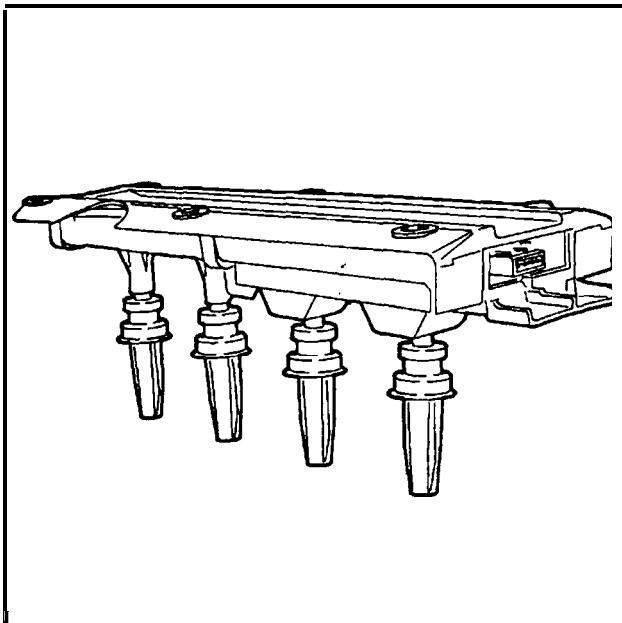


Fig. : B1BR00RC
Kompaktspolhus.

Huset är i ett stycke placerat ovanpå topplocket.

Elektronikboxen integrerar :

- 2 tändspolar
- 4 **högspänningsutgångar**

Tändsystemet är av typ statisk dubbeltandspole.

Var och en av **sekundärspolens** utgångar är ansluten till ett glödstift.

PRESENTATION : MOTOR DK5ATE

1 – BESKRIVNING

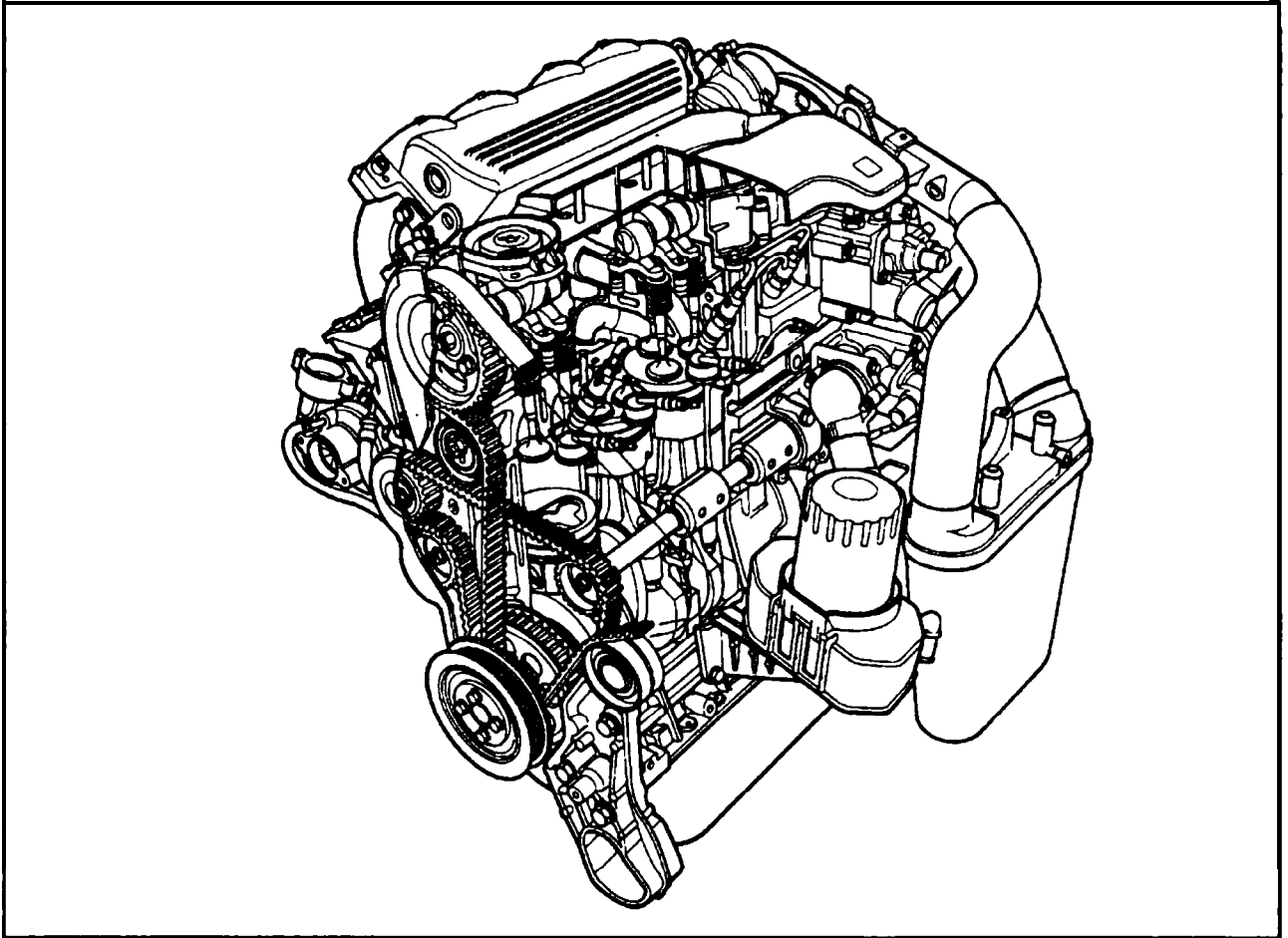


Fig.: B1BR001D

2 – INLEDNING

CITROËN XM har en ny motor : motorn DK5ATE.

Motorn DK5ATE är en 4-cylindrig turbo dieselmotor (indirekt insprutning) på 2 446 cm³.

Denna motor innebär :

- * en teknologi som innebär 12 ventiler (3 ventiler per cylinder)
- två balansaxlar som avsevärt minskar motorvibrationerna
- en elektronisk styrning av insprutningen (dator + insprutningspump)

Den elektroniska styrningen gör det möjligt :

- att **förbättra** kørkomforten
- att klara avgasnormerna

Förutom den elektroniskt styrda insprutningen möjliggör funktionen :

- styrning av farthållaren
- styrning av kodlåset
- sandning av signalen om aktuell **bränsel**förbrukning till **färddatorn**

3 – TEKNISKA DATA

Motorkod	DK5ATE
Motorbeteckning	THY
Cylindervolym (i cm ³)	2446
Cylinderdiameter x slaglängd (mm)	92 x 92
Kompressionsförhållande	21/1
Max effekt CEE (DIN)	94,5kW (130 HK)
Varvtal motsvarande	4 300 v/min
Max vridmoment CEE (DIN)	28,5 daNm (30 kpm)
Varvtal motsvarande	2 000 v/min
Avgasnorm	L / Y
Bränsle	Dieselolja
Katalysator	L (nej) / Y (ja)
Leverant& av insprutningssystem	BOSCH
Typ av insprutningspump	VP36
Datortyp	MSA 11

4 – EFFEKT- OCH MOMENTKURVOR

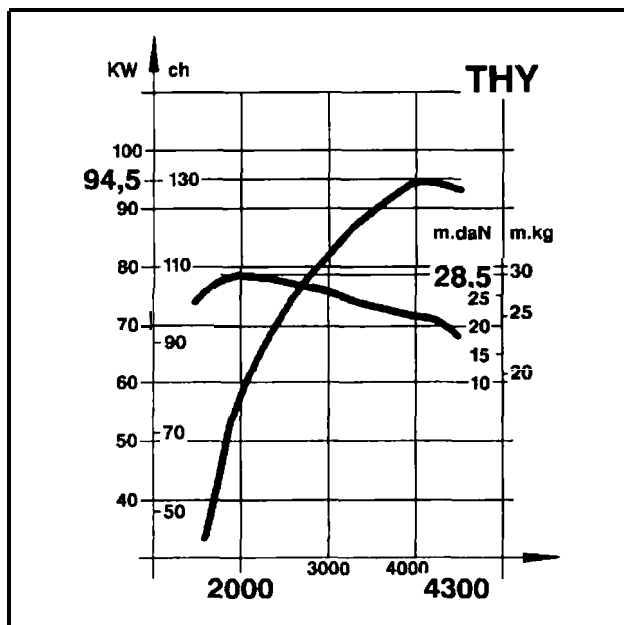


Fig. : B1BP07CC

5 – CYLINDERBLOCK OCH VEVHUSHALVA

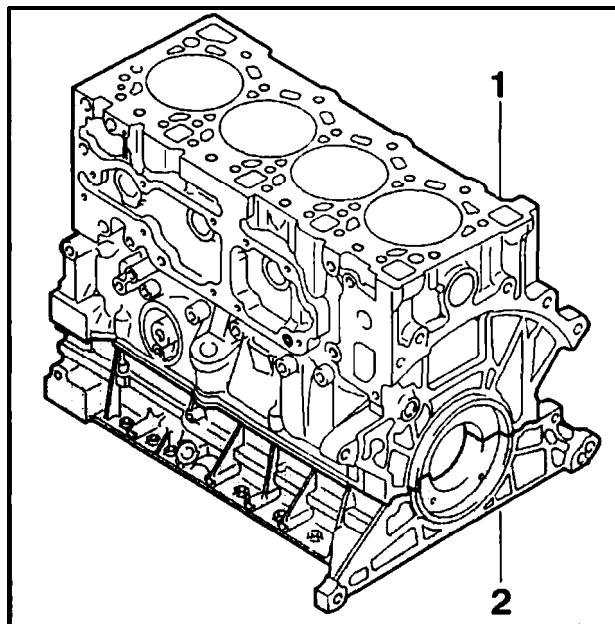


Fig. : B1BR003C

- 1 : cylinderblock.
- 2 : vevhushalva i gjutjärn.

Cylinderblock i gjutjärn.

Fodren ar integrerade i cylinderblocket.

Lageröverfallskåpa i ett stycke gjutjärn som integrerar de 5 lageröverfallen.

Lageröverfallskåpan ar fast på cylinderblocket med 10 skruvar diarn. 12 och 8 skruvar diarn. 10.

Tätheten mellan kåpan och blocket tillgodoses med tätningsmassa (använd vid reparation LOCTITE Autojoint Or).

6 – RÖRLIGA DELAR

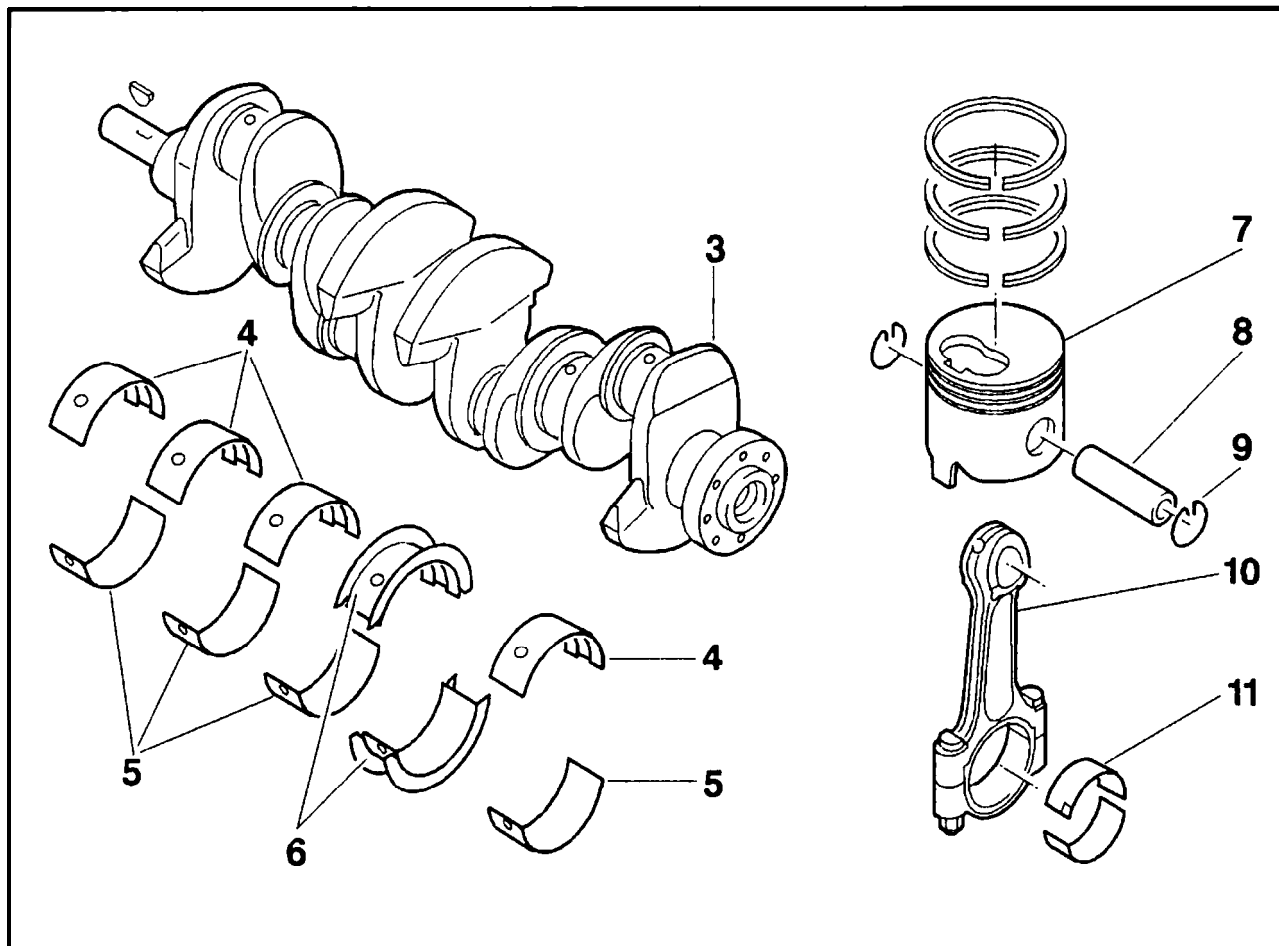


Fig : B1BR004D

3 : vevaxel.

4 : **över** lagerhalvor.

5 : nedre lagerhalvor.

6 : lagerhalvor till ramlager 2.

7 : kolv.

8 : kolvtapp.

9 : **låsring**.

10 : vevstake.

11 : **vevstaksändens** lagerhalva.

6.1 – Vevaxel

Vevaxel i stal med 5 ramlager som är balanserade med fyra motvikter.

Vevaxelns sidospel regleras av **flänsarna** som är integrerade i lagerhalvorna **på** ramlager nr 2.

6.2 – Vevaxellager

Lagerhalvorna är :

- sparade **på** samma sida som cylinderblocket
- **slåta på** lageröverfallssidan

6.3 – Vevstakar

Vevstakens tunga ande ser ut som ett ormhuvud.

Vevstakens lagerhalvor har **låsklack**.

6.4 – Kolvar

Kolvar i lättmetall med ränna under huvudet som möjliggör kolvarnas avkyllning med oljestråle.

Kolvtappen är :

- flytande
- fixeras i sidled av två låsringar

7 – TOPPLOCKSENHET

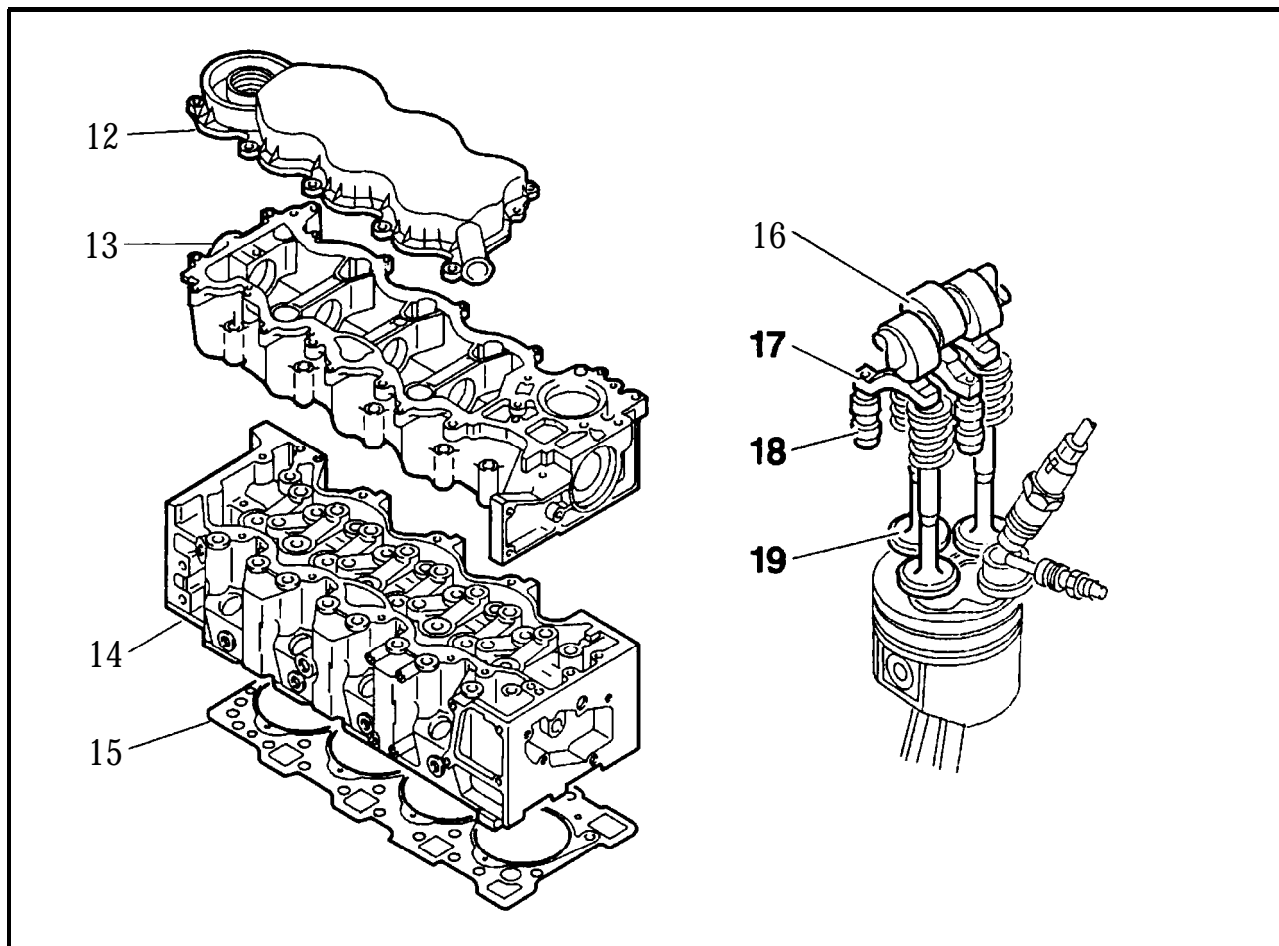


Fig. : B1BR005D

12 : **topplockskåpa** (integrerat oljepåfyllningsrör).

13 : **kamaxelkåpa**.

14 : topplock.

15 : topplockspackning.

Topplocket består av :

- av topplocket
- av kamaxelkåpan
- av topplocket med ventilenheten

Kamaxelkåpan och topplocket är i **lätmetall**.

7.1 – Kamaxelkåpa

Kåpan omfattar **5** ramlager och har en kamaxeln med 12 kammar.

16 : kamaxel.

17 : vipparm.

18 : hydraulisk ventillyftare.

19 : ventil.

De 5 lagren smörjs.

7.2 – Topplock

Topplock med 12 ventiler.

Tre ventiler per cylinder (2 insug och 1 avgas).

Den teknologi som **använts** för **öppning** av kanalerna för insug och avgas liknar den som använts på XUD11.

7.2.1 – Fastsättning av topplocket

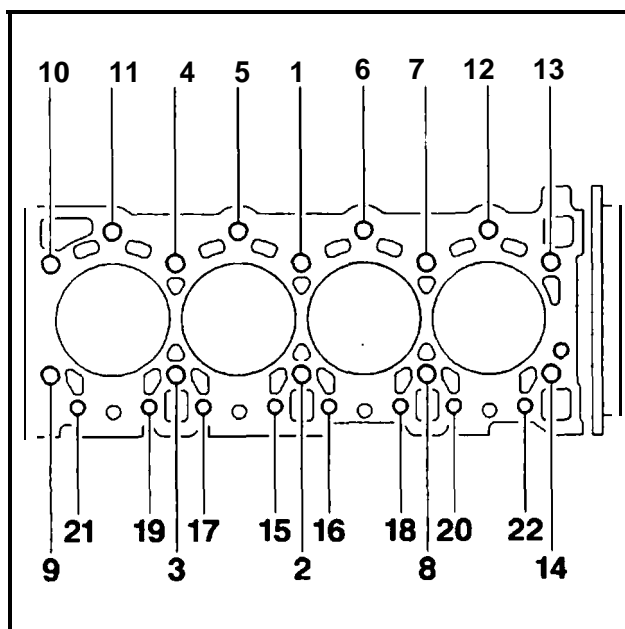


Fig. : B1BP03XC

Topplocket är fastsatt på cylinderblocket med 22 bultar :

- 14 bultar diarn. 12 (märkning 1 – 14)
- 8 bultar diarn. 10 (märkning 15 – 22)

Demontering av topplocket görs utan att kamaxelkåpan först demonteras.

MÄRK : ingen omdragning av topplocket vid första servicen.

7.2.2 – Åtdragning

Åtgärden görs i 2 etapper.

Första etapp :

- dra **åt** bult för bult i angiven ordning (1-14)
- åtdragning av bultarna (diarn. 12) till 5 daNm
- dra **åt** bult för bult i angiven ordning (15 – 22)
- **åtdragning** av bultarna (diarn. 10) till 3,5 daNm

Andra etappen :

- dra **åt** bult för bult i angiven ordning (1 – 22)
- vinkelåtdragning till 120" ± 5"

7.3 – Kamaxel

Axel med 12 kammar och 5 ramlager.

Smörjningen tillgodoses via två långsgående kanaler.

Sidokanalerna styr oljan mot lagren och kammarna.

Kamaxeln omfattar en remskiva på växellådssidan som gör det möjligt att driva kylvattenpumpen.

Kamaxeln arbetar mot vipparmarna som trycker på ventilerna.

De hydrauliska ventillyftarna justerar för slitaget och håller ett nollspel mellan vipparmarna och kamaxeln (samma funktion som för motor XUD11).

8 – TRANSMISSION

8.1 – Tekniska data

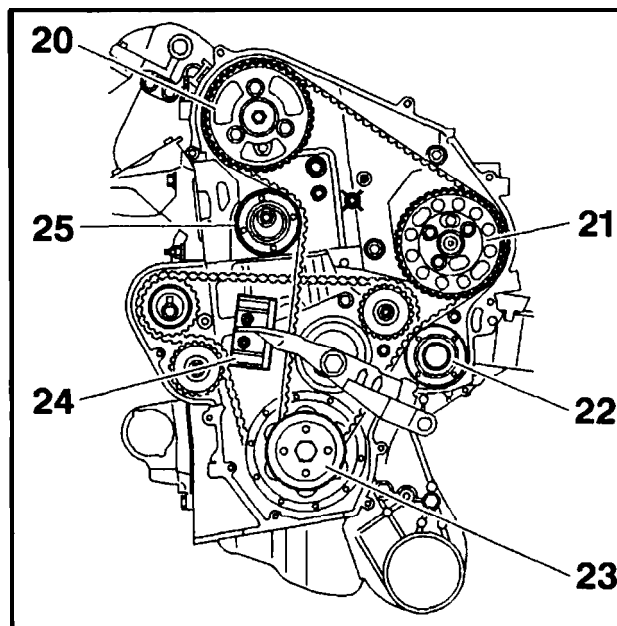


Fig. : B1BR006C

- 20 : kamaxeldrev.
- 21 : insprutningspumpens drev.
- 22 : spannrulle.
- 23 : vevaxelns drev.
- 24 : skena för begränsning av drivremmens rörelser.
- 25 : spannrulle med exenterskruv.

Tekniska data för drivrem :

Kamremmens bredd	24,5 mm
Antal kuaaar	143
Material	HSN

Remspänningen tillgodoses av exenterskivan.

Intervaller för byte av kamremmen vid normal användning : 120 000 km.

8.2 – Urkopplingsbara drev

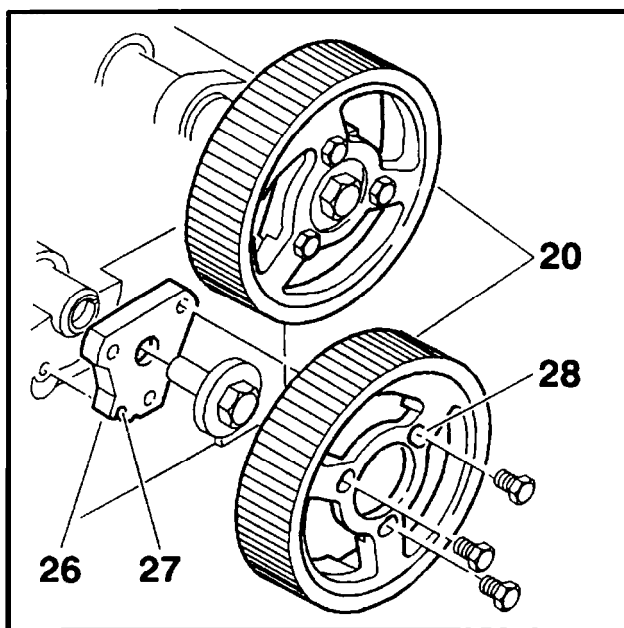


Fig. : B1BR007C

Principskiss.

20 : kamaxeldrev.

26 : kamaxelns nav.

27 : hål för låspinne.

28 : avlångt hål.

Dreven för kamaxeln och insprutningspumpen är urkopplingsbara.

Låsning av kamaxeln och insprutningspumpen görs tvärs över navet krysskilat på axeln.

Dreven är fixerade på navet med hjälp av tre skruvar.

Då de tre fästskruvarna är lossade, roterar dreven fritt (inom ramen för de avlånga halens längd).

Denna typ av montering möjliggör :

- en bättre precision vid inställningen
- en bättre fördelning av remsparningen mellan drivremmens olika delar

9 – BALANSAXLAR

Två balansaxlar är monterade på motorns sidor.

Framre balansaxeln sitter bakom insprutningspumpen.

Bakre balansaxeln sitter i närheten av turbokompressorn.

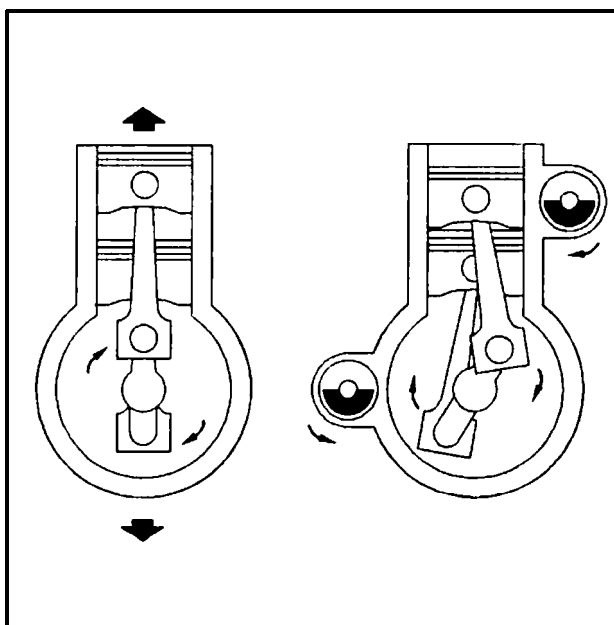
Axlarna begränsar vibrationerna från den 4-cylindriga motorns rörliga delar.

9.1 – Funktionsprincip

De rörliga delarnas funktion skapar :

- sidokrafter
- alternativa krafter

9.1.1 – Kompensation för alternativa krafter



J : B1BR008C

I en 4-cylindrig motor uppstår vibrationer när kolvarna förflyttar sig parvis.

Kolvarna 1 och 4 befinner sig vid övre dödpunkten (ÖDP) då kolvarna 2 och 3 är vid nedre dödpunkten och omvänt.

Krafterna som utvecklas av enheterna kolvar vevstakar är större vid förflyttningen mot övre dödpunkten än mot undre dödpunkten, vilket skapar vibrationer.

För att få balans mellan dessa bägge krafter ökar man kraften som utvecklas vid förflyttningen till nedre dödpunkten av balansaxlarnas motvikter.

Axlarnas motvikter bör befinna sig i högläge varje gång ett kolvarpar befinner sig i övre dödläget.

Balansaxlarna snurrar två gånger fortare än vevaxeln, eftersom vevstakar-kolvar passerar ÖD-punkten två gånger per varv av vevaxeln.

9.1.2 – Kompensation för sidkrafterna

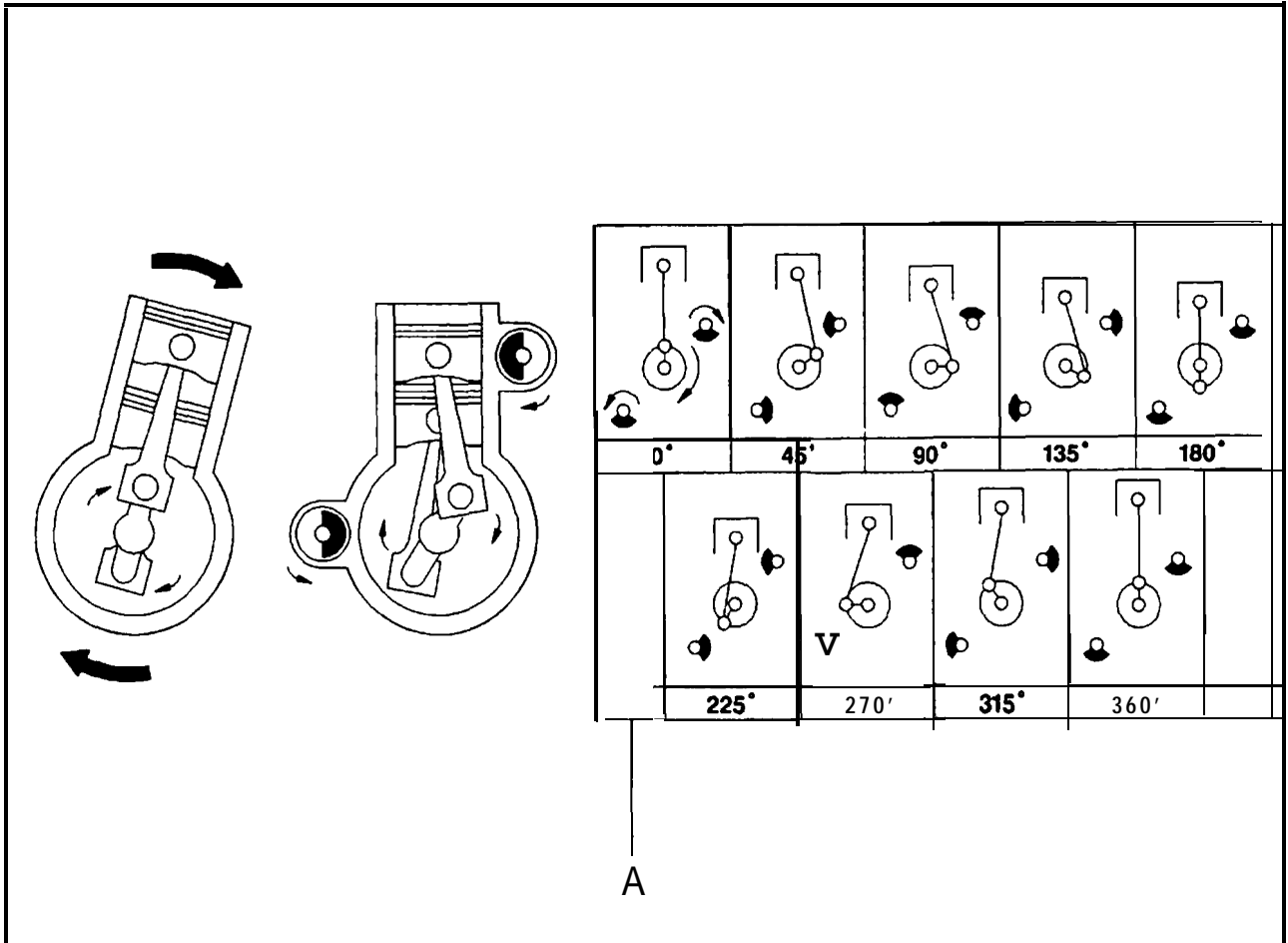


Fig.: BI BR009D

A : motvikernas llge för ett varv med vevaxeln.

De sidkrafter som utvecklas av kolvarnas rörelser har tendens att få cylinderkåpan att vrida sig runt en axel som befinner sig ungefär i dess mitt.

For att motverka krafterna befinner balansaxlarna sig på vissa bestämda höjder av cylinderblocket och motvikernas läge motverkar krafterna i rätt ögonblick.

For att kunna göra det, snurrar balansaxlarna dubbelt så fort som vevaxeln och åt var sitt håll.

9.2 – Axlarnas drivning

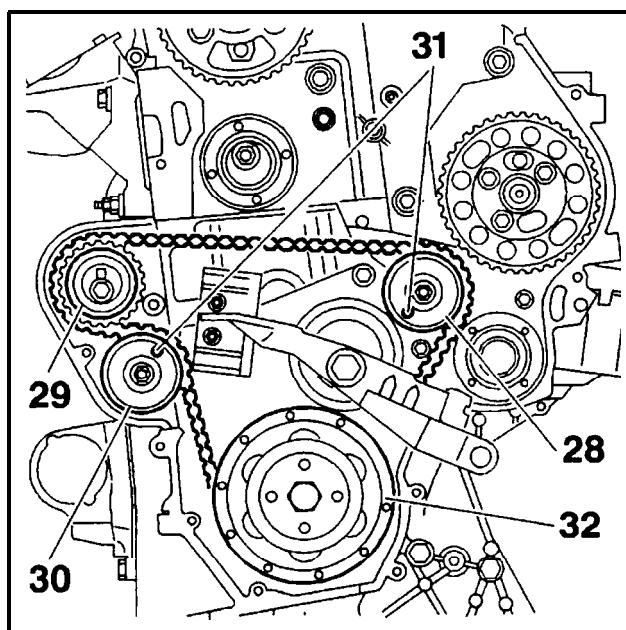


Fig.: B1BR00AC

- 28 : främre axelns drev.
- 29 : exenterskiva.
- 30 : bakre axelns drev.
- 31 : låshål.
- 32 : drev.

Drivningen av axlarna görs med en synkron rem med dubbel kuggning placerad bakom kamremmen. Den främre axeln drivs av den inre kuggningen. Bakre axeln drivs av yttre kuggningen.

Tekniska data för drivrem :

Kamremmens bredd	19 mm
Antal kuggar (på varje sida)	106
Material	HSN

Dreven som driver axlarna har ett låshål, för att behålla vikternas riktning vid demontering av kamremmen.

Intervaller för byte av kamremmen vid normal användning : 120 000 km.

VARNING : en dålig riktning av motvikterna i förhållande till de rörliga delarna (ej rätt låsning) kan visa sig genom stora motorvibrationer.

9.3 – Axlarnas sammanstiftning

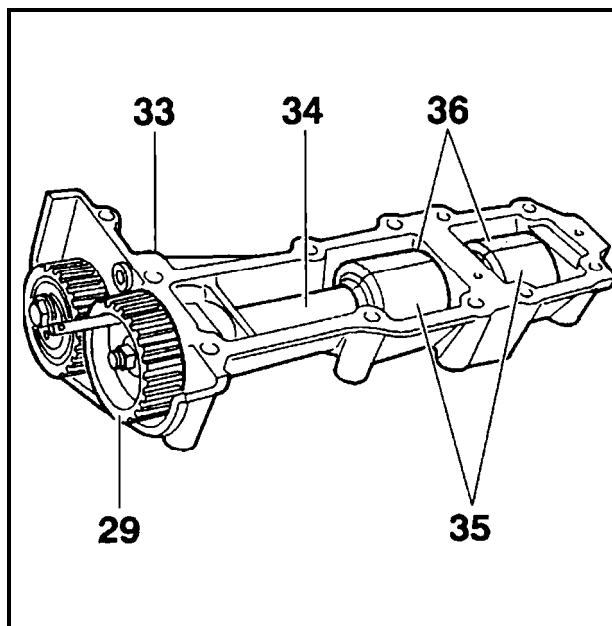


Fig.: B1BR00BC

- Bakre balansaxel.
- 29 : drev.
- 33 : hus av gjutjärn.
- 34 : axel.
- 35 : balanseringsvikter.
- 36 : plasthalvor.

Enheten omfattar :

- en kapa i gjutjärn, fastsatt på cylinderblocket
- ett drev med låsklack fixerad med pinnbult
- en axel med tre ramlager och smörjkanal i mitten
- två motvikter (fastsatta med två skruvar)
- två plastskålar som tar bort pumpning och skumbildning i oljan

10 – UPPHÄNGNING AV DRIVPAKETET

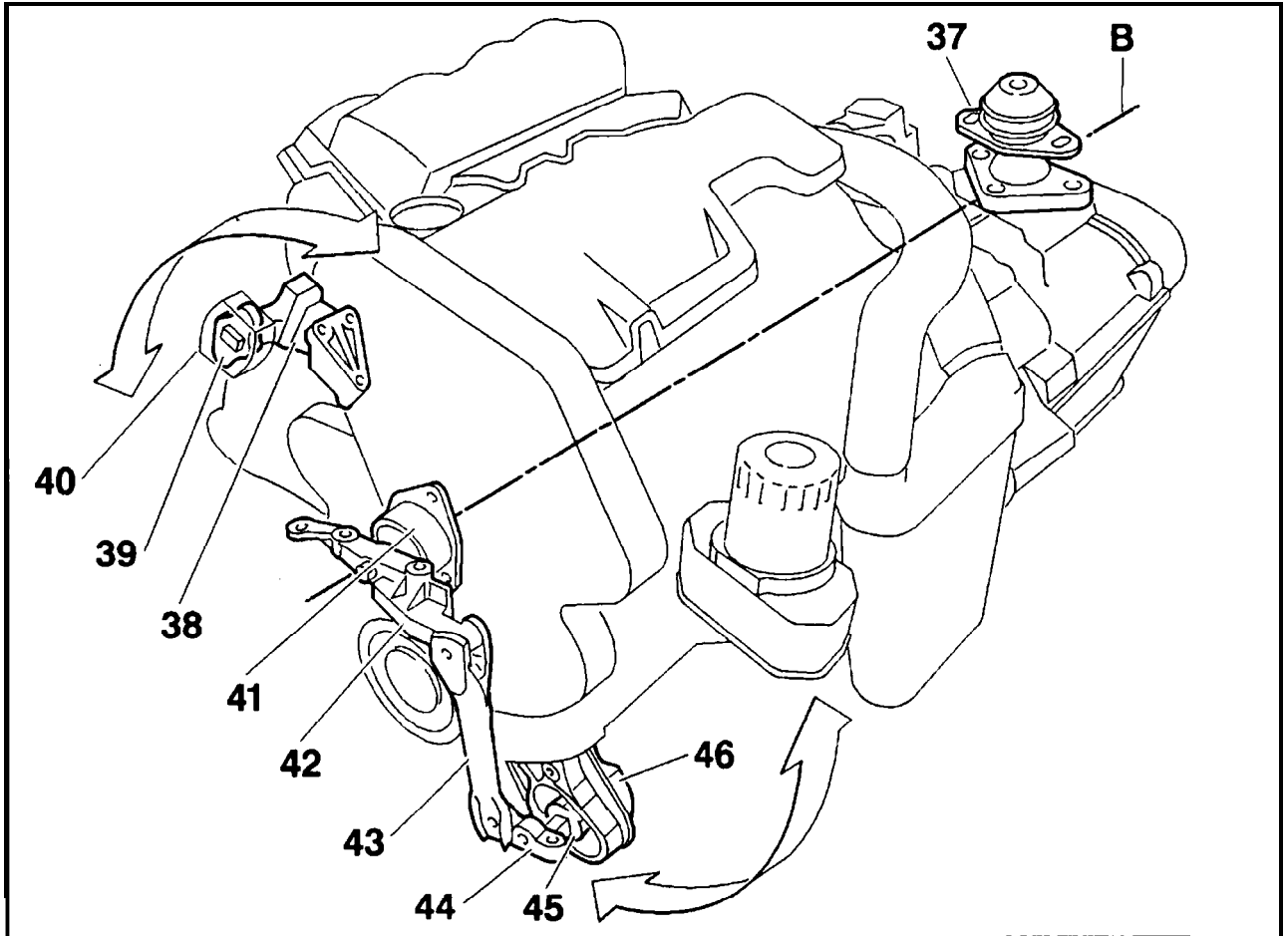


Fig. : B1BR00CD

37 : hydroelastiskt fäste till växellåda.

36 : mellanliggande fäste i gjutjärn.

39 : elastiskt stopp.

40 : plåtfäste svetsat på hjulhuset.

41 : hydroelastiskt motorfäste.

42 : motorfästesäte.

Upphängningen består av :

- två hydroelastiska fäste som forbinder drivpaketets yttre odelar (37–41)
- två momentstag som stöder mot främre höger hjulhus respektive framvagnsram

Denna typ av upphängning ger följande fördelar :

- svaga vibrationer på tomgång (dödpunkt)
- minskning av vibrationerna till karossen vid start och stopp av motorn och momenttryckningar

10.1 – Nedre höger momentstag (44, 45, 46)

Momentstaget består :

- av momentstagets fäste på motor
- av momentstagets fäste på motorram
- av bulten med rörligt stopp

43 : stag.

44 : krängningshämmarfästet på motorram.

46 : elastiskt stopp.

46 : momentstagsfästet på motor.

B : naturlig krängningsaxel.

10.2 – Övre höger momentstag (38–39–40)

Momentstaget består :

- av plåtfästet som är svetsat på hjulhuset
- av mellanliggande fäste i gjutjärn infäst på topplocket
- av bulten som stöder det rörliga fästet

10.3 – Höger motorfäste (41–42–43)

Motorfästet är av hydroelastisk typ och placerad på drivlinans naturliga krängningsaxel.

Fästets förstärkning är infäst på cylinderblocket.

Sätet, anslutet till motorfästet med en skruv, är fastsatt under ramsidobalken.

Länken (43) används till :

- att hålla nedre momentstaget på plats
- att förstärka fordonets kaross

11 – SMÖRJNING

11.1 – Oljevolym

Utan oljefilterbyte : 7,5 liter.

Med byte av oljefilterinsats : 8 liter.

Mellan **min-max** på mätstickan : 3 liter.

11.2 – Oljefilterinsats

Filtersats : PURFLUX LS 483.

11.3 – Smörjkrets

Trycksmörjning ombesörjs av oljepump av **kugghjulstyp**.

Oljepumpen är kedjedriven.

Oljeträget är av **plåt**.

Smörjkretsen, förutom smörjningen inne i motorn, **tillgodoser** smörjningen :

- av turbokompressorns lagring
- balansaxlarnas lagringar

11.3.1 – Värmeväxlare

En oljekylare i aluminium (ansluten till **smörjkretsen**) kyler av oljan.

Värmeväxlaren, som sitter framför motorn, är faste för oljefiltret.

11.3.2 – Kylning av kolvbotten

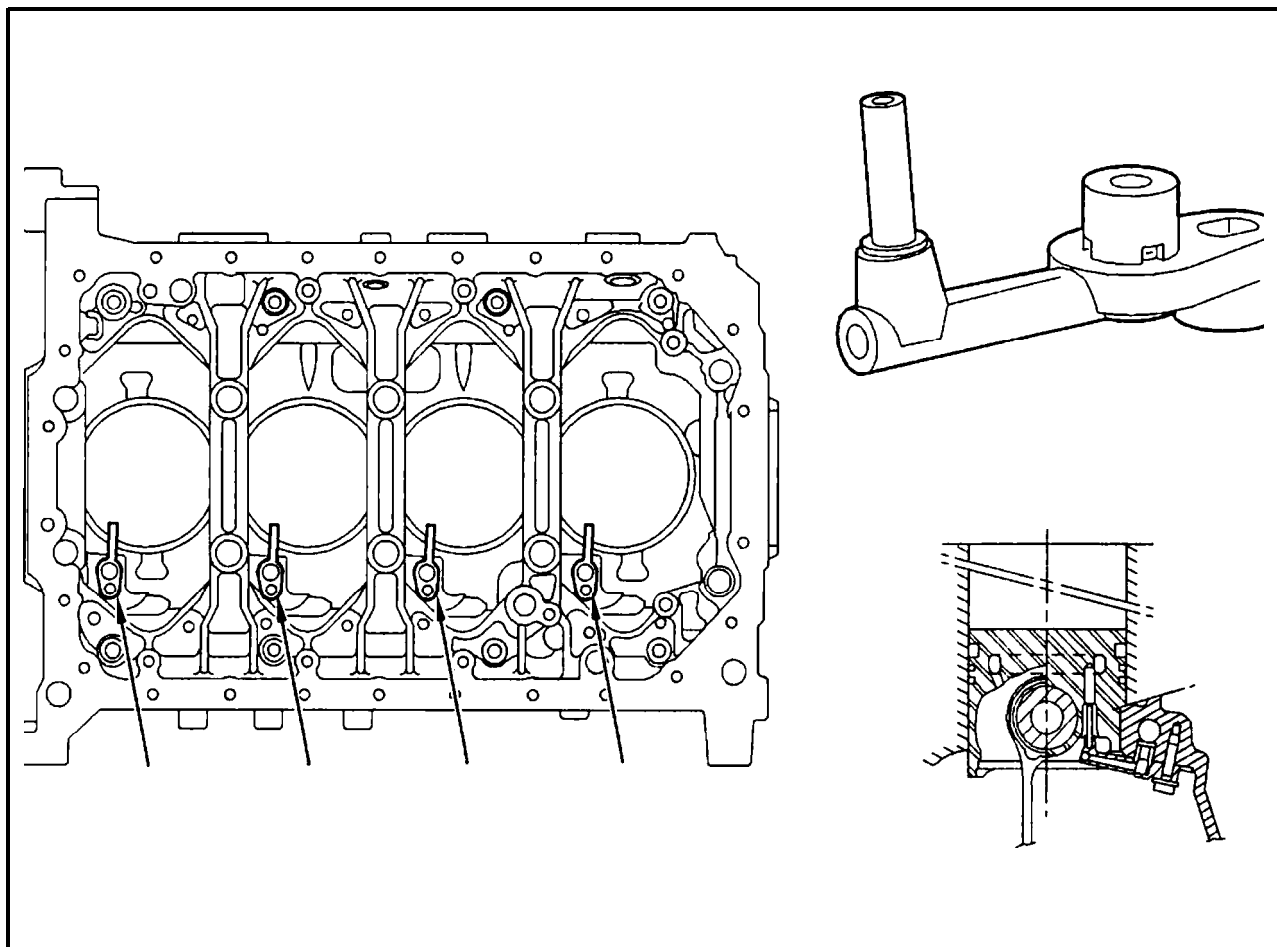


Fig.: B1BR00D

Munstycken placeras **på** huvudsmörjrampen **ombe-**
sörjer kylning av kolvbottenarna.

Kolvorna har en cirkelformad kanal under huvudet
som **underlättar** kylningen.

11.3.3 – Ventiltryckare med hydrauliskt justerade spel

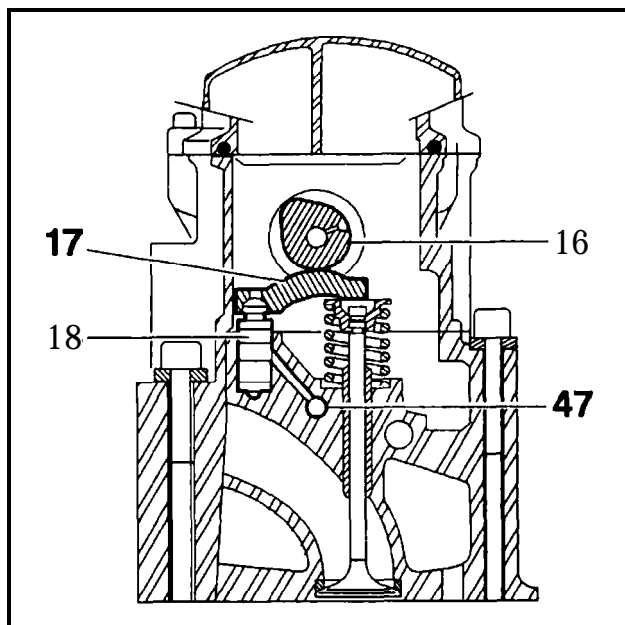


Fig. : B1BR00EC

- 16 : kamaxel.
- 17 : vipparm.
- 18 : hydraulisk ventillyftare.
- 47 : oljematarledning för ventiltryckarna.

11.4 – Oljebyte

ABSOLUT NÖDVANDIGT : tömningen bör göras när motorn är varm omedelbart efter att motorn stoppats.

Motorn kan tömmas med en suganordning.

Änden av mätsticksröret är utvidgat så att man kan ansluta ett rör som sitter på en apparat för att tömma med sugning.

MÄRK : det är alltid möjligt att tömma motorn genom att ansluta tömningspluggen till oljeträget.

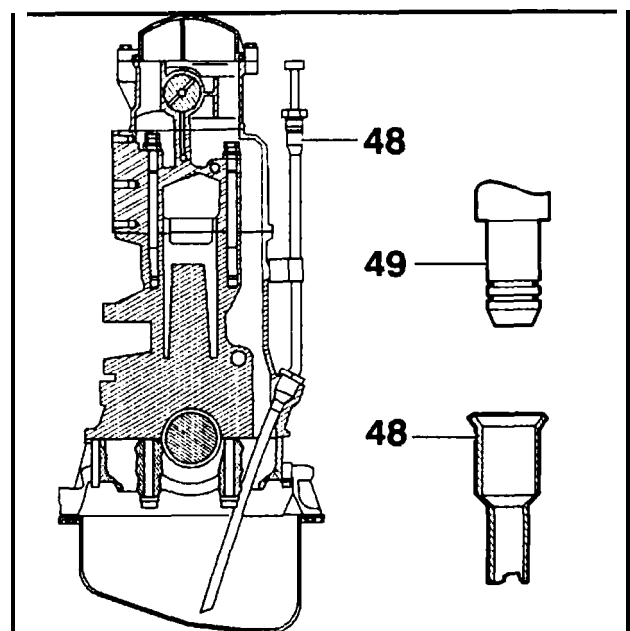


Fig. : B1BR00FC

- 48 : oljesticksrörets ände.
- 49 : rör diameter 16 mm.

12 – KYLSYSTEM

12.1 – Tekniska data

Kylsystemets volym : 13 liter.

12.2 – Principschema

Tamring av **påfyllningspluggen** på avluftningskarlet : 1,4 bar.

Kylvätska : speciell for CITROEN.

Skydd : -37°C.

Bytesintervaller : vartannat år.

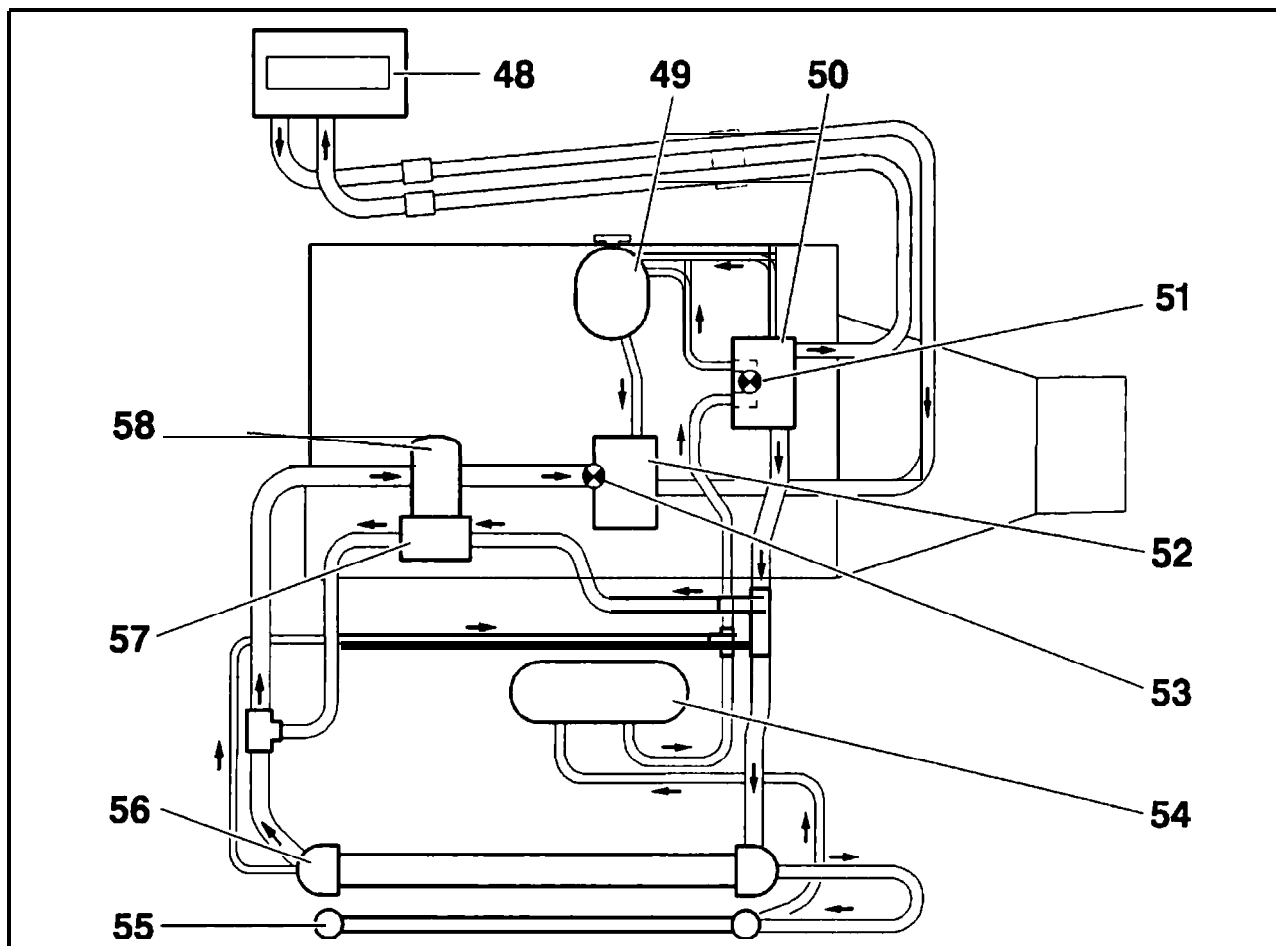


Fig. : BI BR00GD

48 : värmeelement.

49 : avluftningskär.

50 : utloppsvattenkammaren.

51 : termostat.

52 : vattenpump.

53 : termostat.

54 : intercooler.

55 : sekundär kylare.

56 : huvudkylare.

57 : oljekylare.

58 : filtersats.

Avluftningskärlet sitter på motorn.

Utloppsvattenkammaren (som omfattar kylvattentemperaturgivarna) sitter på topplocket.

Kylvattenpumpen drivs av kamaxelns remskiva och en drivrem är placerad på cylinderblocket.

Kylsystemet har **två** kylare :

- primärkylare
- sekundärkylare

Primärkylaren har som funktion :

- att kyla av motorn
 - att mata den andra kylaren med "avkyllt" vatten
- Sekundärkylare :
- kyler av vattnet som kommer från huvudkylaren
 - matar intercoolern

Sekundärkylaren finns pga att kylningen av kompressorluften görs av en **laddluftkylare luft/vatten**.

Vattentemperaturen **är** när den kommer in i **laddluftkylaren luft/vatten** i **närheten** av 60°C vid normala **användningsförhållanden** för fordonet.

13 – LUFTKRETSEN

Motorn DIK5ATE ar överladdad med luft av en turbokompressor.

13.1 – Turbokompressor

Turbon sitter bakom motorn (på torpedväggssidan). Turbinen drivs av avgaserna.

13.2 – Ledningar för luftintag

Luftledningarna är (delvis) integrerade i kåpan som skyddar kamaxelns remskiva.

13.3 – Intercooler

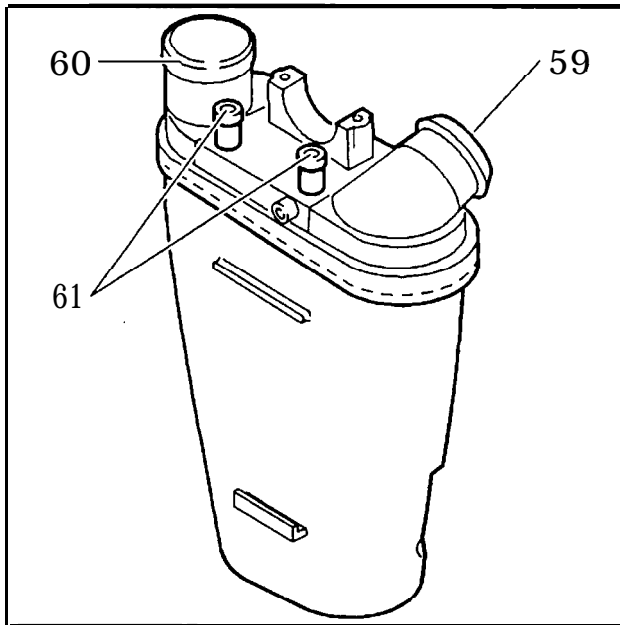


Fig. : B1BR00HC

- 59 : turbokompressorns luftintag.
 60 : **luftutgång** (till **insugningsgrenröret**).
 61 : vattenin- och utlopp.

Den komprimerade luften kyls av en laddluftkylare luft/vatten.

Laddluftkylaren är **infäst** framfor motorn **på** ett fäste på cylinderblocket.

Laddluftkylaren **luft/vatten** möjliggör (jämfört med en laddluftkylare typ **luft/luft**) :

- att inom ett stort **område** förbättra motorfunktion, kylningen av insugningsluften
- att minska intercoolerns storlek

Lufttemperaturen i insugningsgrenröret gränsar till 60°C under normala **användningsförhållanden**.

14 – INSPRUTNINGSSYSTEM

Insprutningssystemet på motor DK5ATE ar elektroniskt.

Insprutningssystemet består huvudsakligen :

- av en ny insprutningspump
- av en insprutningsdator

14.1 – Insprutningspump

Märke : BOSCH.

Typ : VP36.

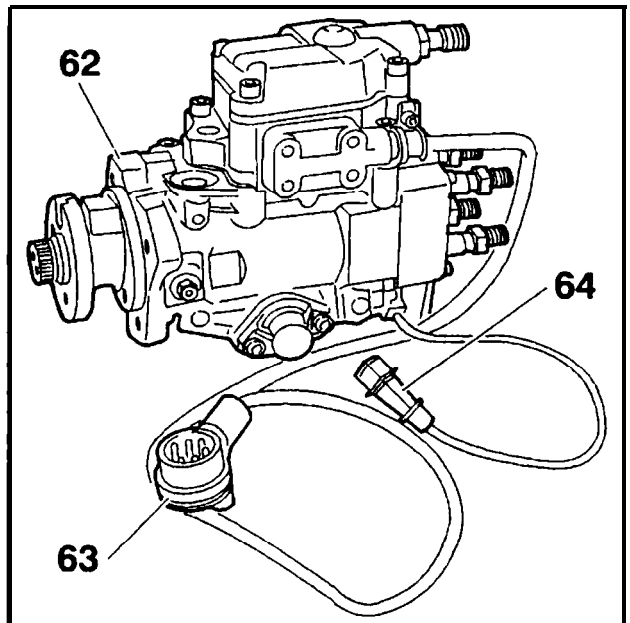


Fig. : B1BR00JC

- 62 : insprutningspump.
 63 : pumpens kopplingsstycke.
 64 : kopplingsstycke **för tändförställningens** magnetventil.

Insprutningspumpen ar utvecklad ur en **BOSCH-pump typ VE**.

Pumpen har inbyggt :

- elmanövrering av **dieseloljemängd (ersätter pådragsarm, omlänkning, fjädrar)**
- en magnetventil for kontroll av forställningen av insprutningen

14.2 – Insprutningsdatorn

Märke : BOSCH.

Typ : MSA 11.

Datorn tillgodoser den elektriska kontrollen :

- av insprutningspumpen
- av magnetventilen som styr ventilen för återcirkulation av avgaserna
- av elektronikboxen för för- och **eftervärmning**

Datorn avger :

- en signal från varvräknaren till instrumenttavlan
- färdatorns signal för aktuell bränsleförbrukning
- signalen för avstängning av luftkonditioneringen

Datorns program omfattar :

- funktionsvillkoren för insprutning och avgasrening
- strategierna för körkomfort
- farthållningens funktionssätt
- kodlåsfunktionen
- hjälpfunktionerna
- diagnostiken med lagring av felkoder

Som komplement till ett optimalt kylsystem, integrerar insprutningsdatorn en strategi för kokningsskydd rörande kylvatskan.

Vid korning under **svåra** förhållanden, finns en begränsning av insprutad dieselmängd, för att undvika att **kylvatskan** kokar.

PRESENTATION : REGLAGE HYDRAULISK KOPPLING

1 – INLEDNING

CITROËN XM V6, V6.24 och 2.5L turbo diesel har hydrauliskt kopplingsreglage.

Denna typ av reglage ger god körkomfort : minskning av kopplingskraften på kopplingspedalen jämfört med ett reglage med vajer.

Eftersom systemet på förhand är fyllt med hydraulvätska av typ **bromsvätska** (kvalitet DOT 3 med additiv) möjliggör denna typ av **tätt** och underhållsfritt reglage automatisk justering av kopplingspedalens slag (ingen **inställning** av pedalslaget).

2 – SAMMANSÄTTNING

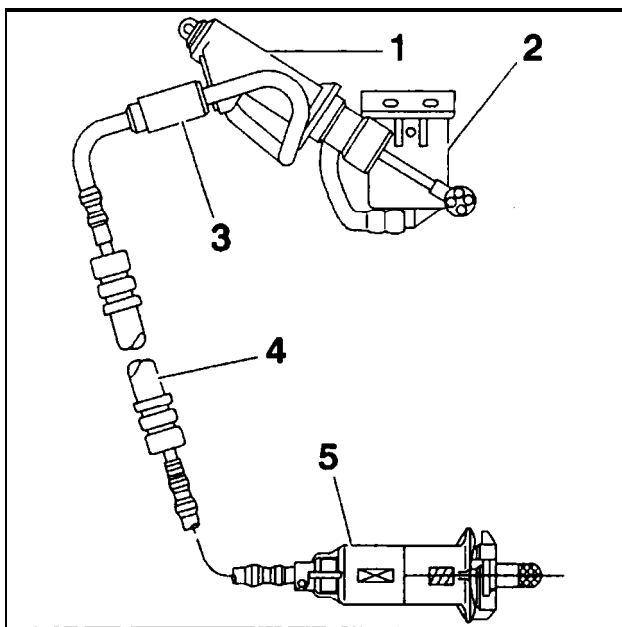


Fig. : B2BR001C

- (1) : huvudcylinder.
- (2) : behållare.
- (3) : snabbkoppling.
- (4) : förbindelserör.
- (5) : slavcylinder.

Reglaget består :

- av en huvudcylinder för hydraultryck som är fastsatt **på** pedalstallet i **kupén**
- av en **hydraulvätskebehållare** (fäst **på** pedalhuset) i hydraulisk förbindelse med huvudcylindern
- av en slang och en snabbkoppling som förbinder reglagets bagge delar
- av en slavcylinder för konstant tryck fäst **på** **kopplingskåpan** som gör att gaffeln kan förflytta sig

3 – PLACERING

3.1 – På pedalhussidan

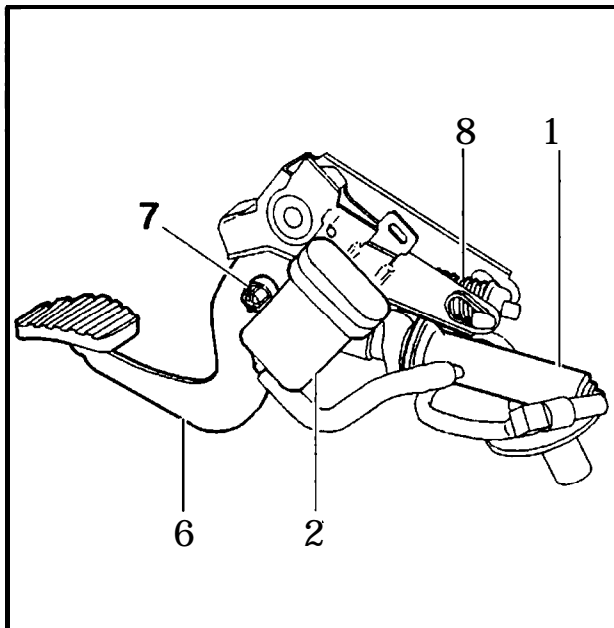


Fig. : B2BR002C

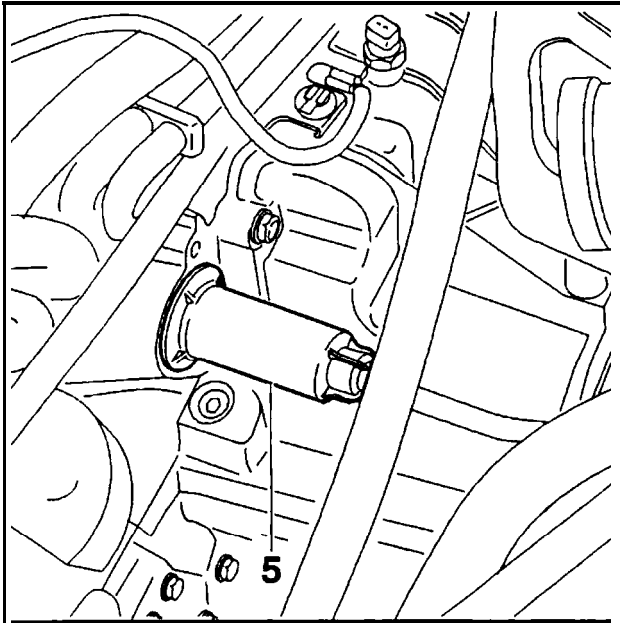
- (1) : huvudcylinder.
- (2) : behållare för hydraulvätska.
- (6) : kopplingspedal.
- (7) : tryckstång.
- (8) : servofjäder.

Huvudcylindern är fastsatt **på** pedalstallet (i kupén) med en anslutning typ bajonettfatning.

Tryckstången är fastsatt **på** pedalen.

Behållaren sitter fast på pedalfastet med ett clips.

3.2 – På samma sida som växellådan

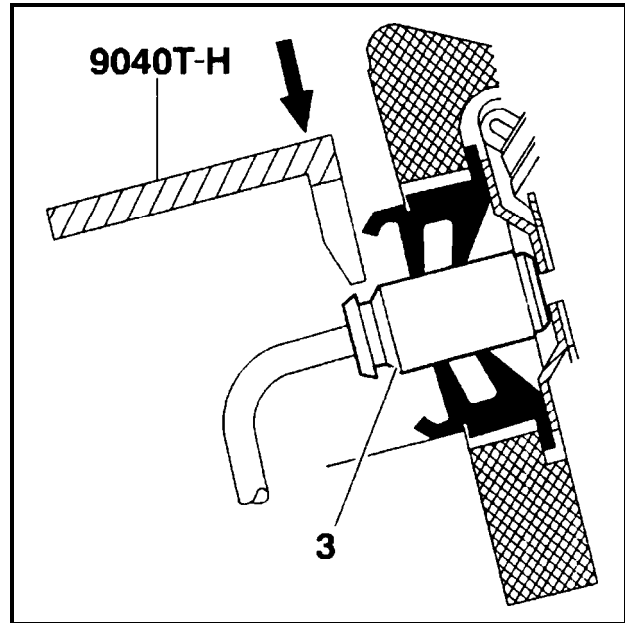


ig : B2BR003C

(5) : slavcylinder.

Slavcylindern är fastsatt med en anslutning typ bajonetttfattning på kopplingshuset.

3.3 – Snabbkoppling



g : B2BR004C

(3) : snabbkoppling.

Anslutningen sitter vid torpedvaggen **vänster** fram i fordonet.

Anslutningen tillgodoser **tättheten** :

- på det monterade reglaget
- för varje del av reglaget då det är demonterat

Demontering av anslutningen **kräver** användning av specialverktyg Artikelnr : 9040 T-H.

Vid **demontering/montering** av drivlinan eller **åtgärd** på koppligen :

- demontera slavcylindern
- demontera inte snabbkopplingen
- flytta slavcylindern till vänster **främre** hjulhus

Demontering av snabbkopplingen **är** nödvändigt då hela **huvudcylindern** demonteras.

WARNING : kopplingen klarar bara 4-5 **demonteringar/återmonteringar**, så den skall inte demonteras i onödan.

4 – BESKRIVNING OCH FUNKTION

4.1 – På pedalhussidan

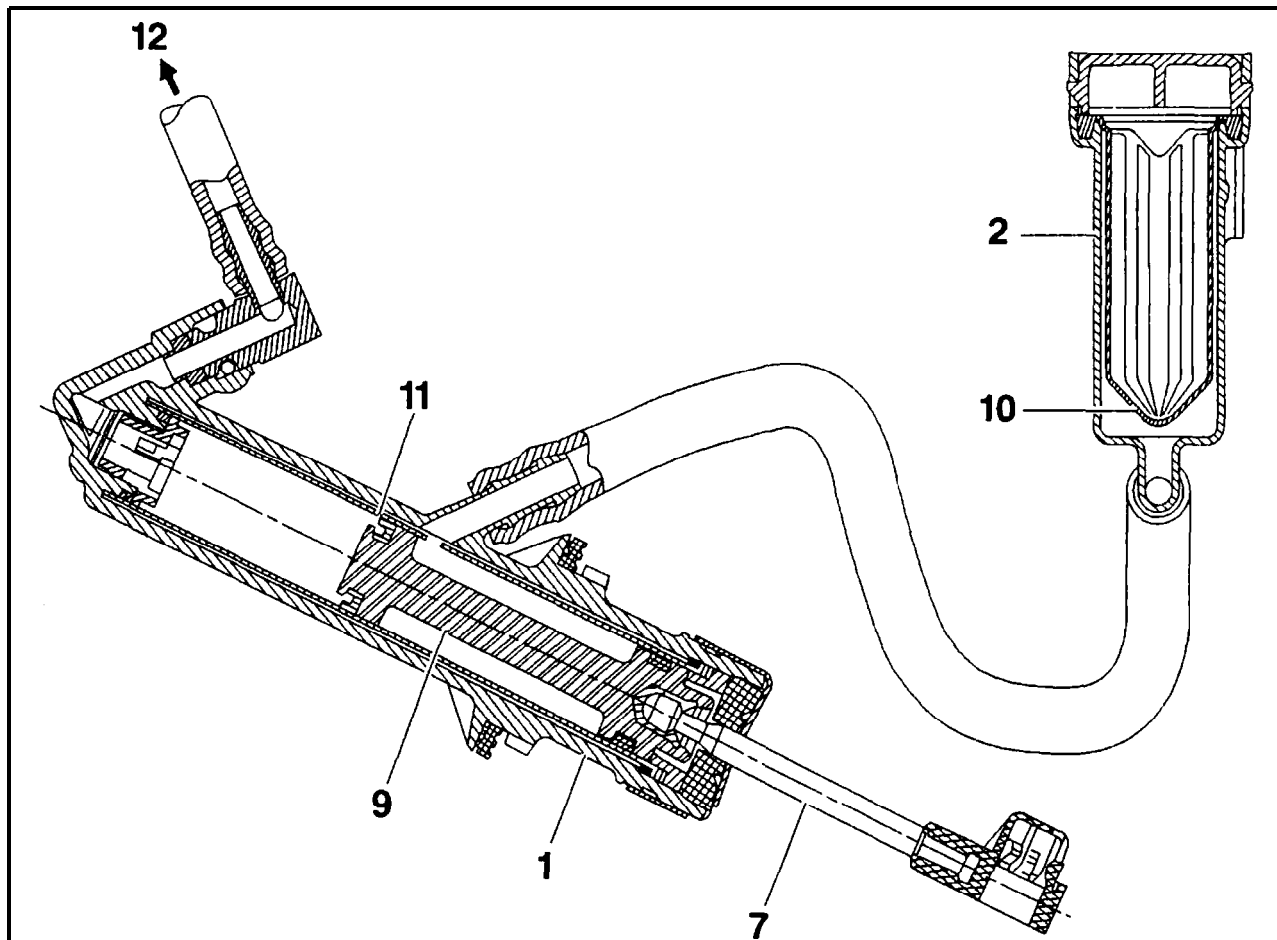


Fig. : B2BR005D

(1) : huvudcylinder.

(2) : behållare.

(7) : tryckstång.

(9) : kolv.

(10) : elastiskt membran.

(11) : hydraulisk förbindelsekanal.

(12) : till slavcylindern.

Då kopplingspedalen trycks ned flyttar sig kolven (via tryckstången) och trycker **hydraulvätskan** mot **slavcylindern**.

Hydraulvätskan befinner sig under membranet i behållaren.

Röret gör det möjligt att ansluta **behållaren** till hydraulkretsen (endast **då** pedalen är **uppsläppt**).

Genom dess konstruktion behöver man inte :

- lufta reglaget
- fylla **på** systemet

KOPPLING

4.2 – På samma sida som växellådan

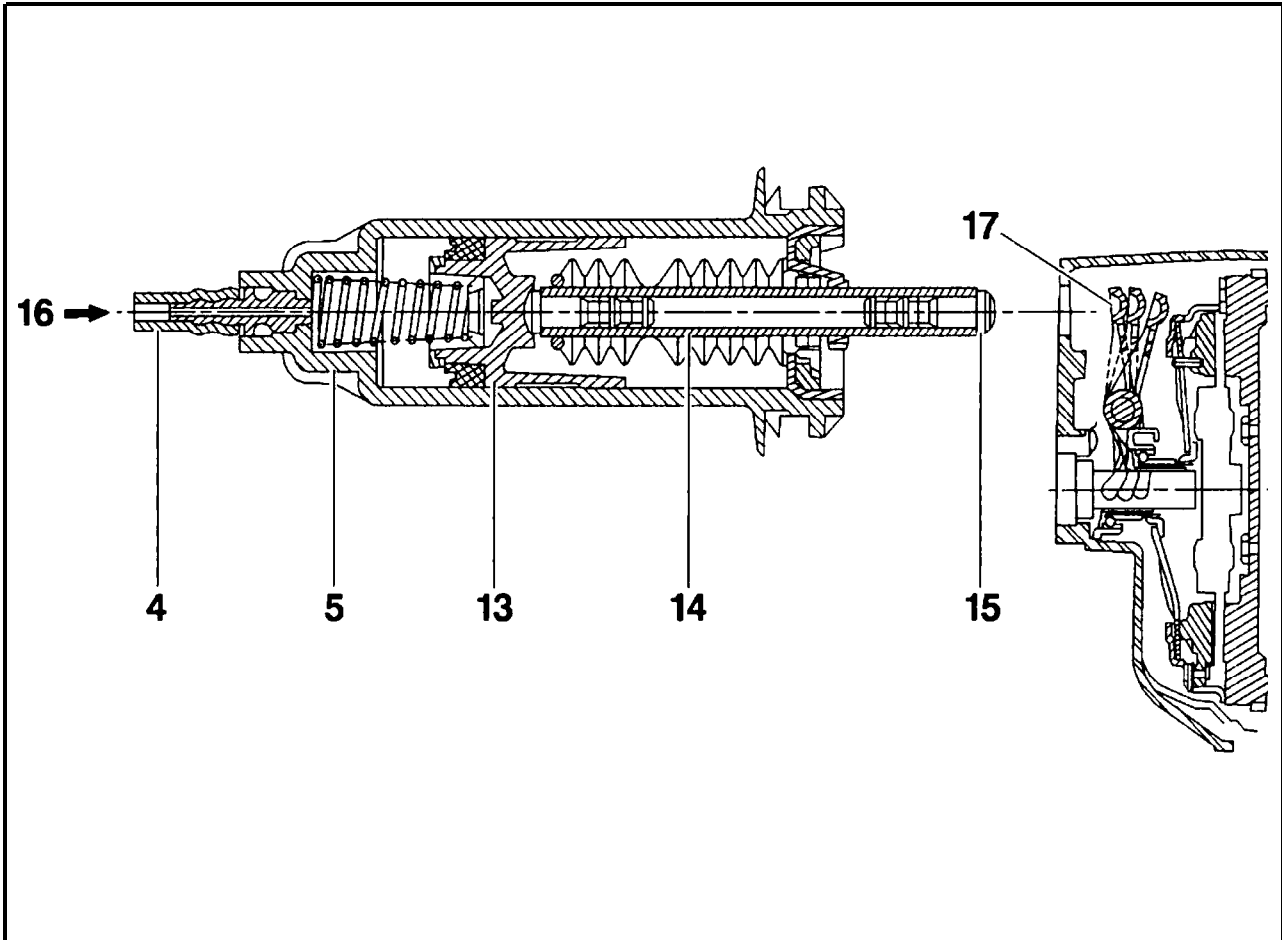


Fig. B2BR006D

(4) : rör.

(5) : slavcylinder.

(13) : slavkolv.

(14) : tryckstång.

Kopplingen på **växellådan** är av typ drag.

En tryckning på skålningen inbyggd i kopplingsgaffeln ger en urkoppling.

(15) : centreringsspinne av plast.

(16) : huvudcylinderns **ingång**.

(17) : kopplingsgaffelns skålning.

Tryckstången **är** centrerad i kopplingsgaffelns skålning.

4.3 – Funktion

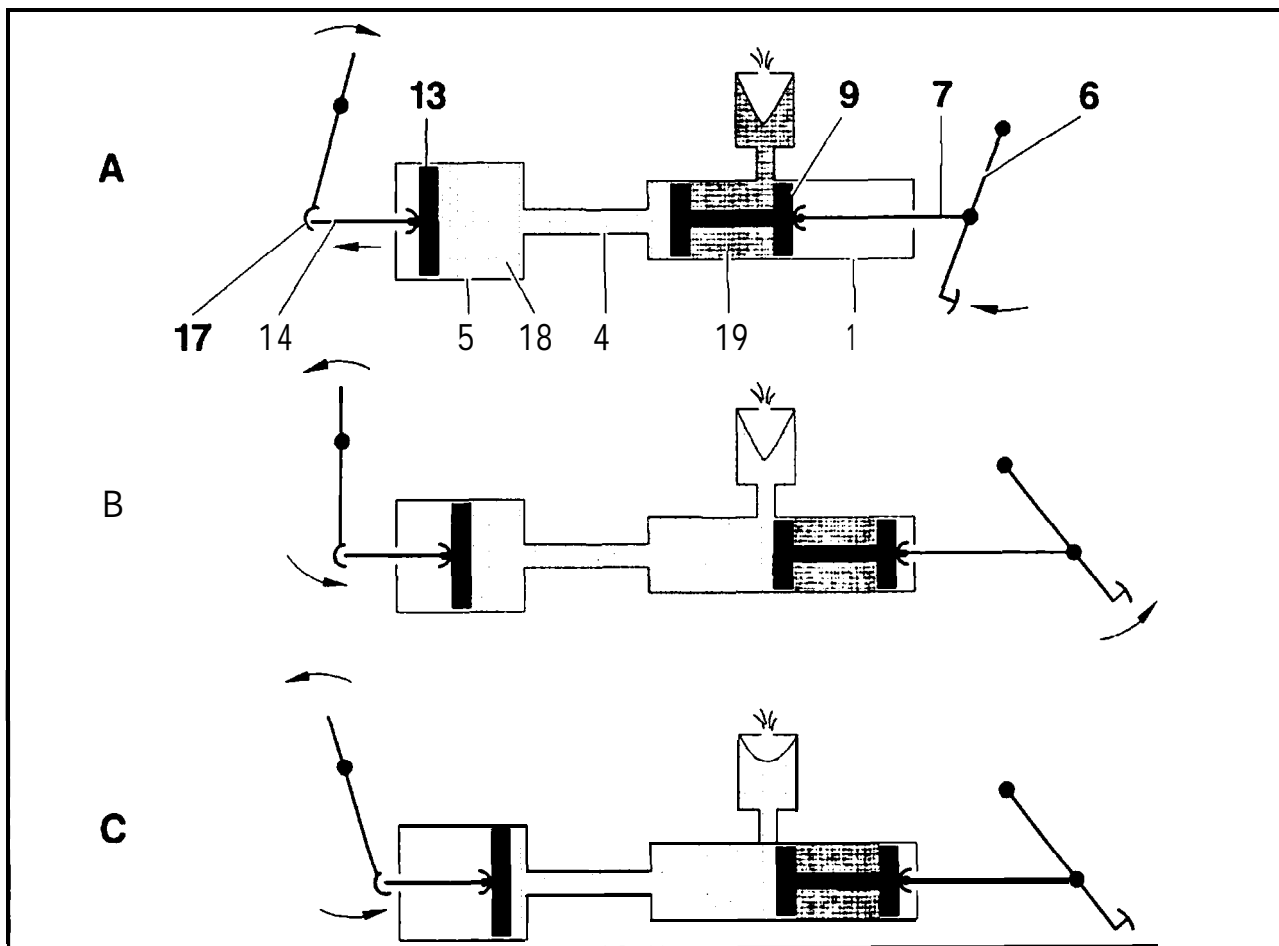


Fig. : B2BR007D

(A) : urkoppling.

(B) : koppling.

(C) : slitage av kopplingslamellen.

(1) : huvudcylinder.

(4) : förbindelseör.

(5) : slavcylinder.

(6) : kopplingspedal.

Vätskan som befinner sig i zon 1 deltar i funktionen **urkoppling/inkoppling**.

Vätskan i **område 2** tjänar som **smörjning av** huvudkolvens yta.

(7) : tryckstång.

(9) : kolv huvudcylinder.

(13) : kolv i slavcylinder.

(14) : tryckstång slavcylinder.

(17) : kopplingsgaffelns **skålning**.

(18) : **område 1**.

(19) : **område 2**.

Hydraulvätskans förflyttning av slavcylinderns kolv möjliggör :

- förflyttning av tryckstången
- förflyttning av gaffeln för att komma i urkopplingsläge

4.3.1 – Urkoppling

Slaget för urkoppling är fixerat :

- genom kolvarnas slaglängd och diameter (**huvud- och slavcylinder**)
- kopplingsgaffelns arm

Då man trycker **på** kopplingspedalen flyttar sig huvudcylinderns kolv (genom tryckstängens verkan) och trycker hydraulvätskan mot slavcylindern.

Urkopplingen underlättas av servofjädern.

4.3.2 – Koppling

Mekanismen trycker tillbaka hydraulvätskan i huvudcylinderns hus (uppslappat pedal) via kopplingsarmen, tryckstången och slavcylinderns kolv.

När pedalen släpps upp :

- tryckplattan trycker tillbaka gaffeln och tryckstången
- slavcylinderns kolv flyttar sig och skickar tillbaka hydraulvätskan

4.3.3– Slitage av kopplingslamellen

Då kopplingslamellen slits, tenderar kopplingsarmen att förflytta sig mot slavcylindern (med uppslappt pedal).

Hydraulvätskan stiger upp i **behållaren** under det elastiska membranet då pedalen släpps upp via kanalen i huvudcylindern.

Det är **överföringen** av **vätskan** till **behållaren** som ger den automatiska justeringen av spelet vid slitage.

Vätskevolymen i tanken är :

- minimal när kopplingen är ny
- maximal då kopplingen är sliten

5 – REPARATION

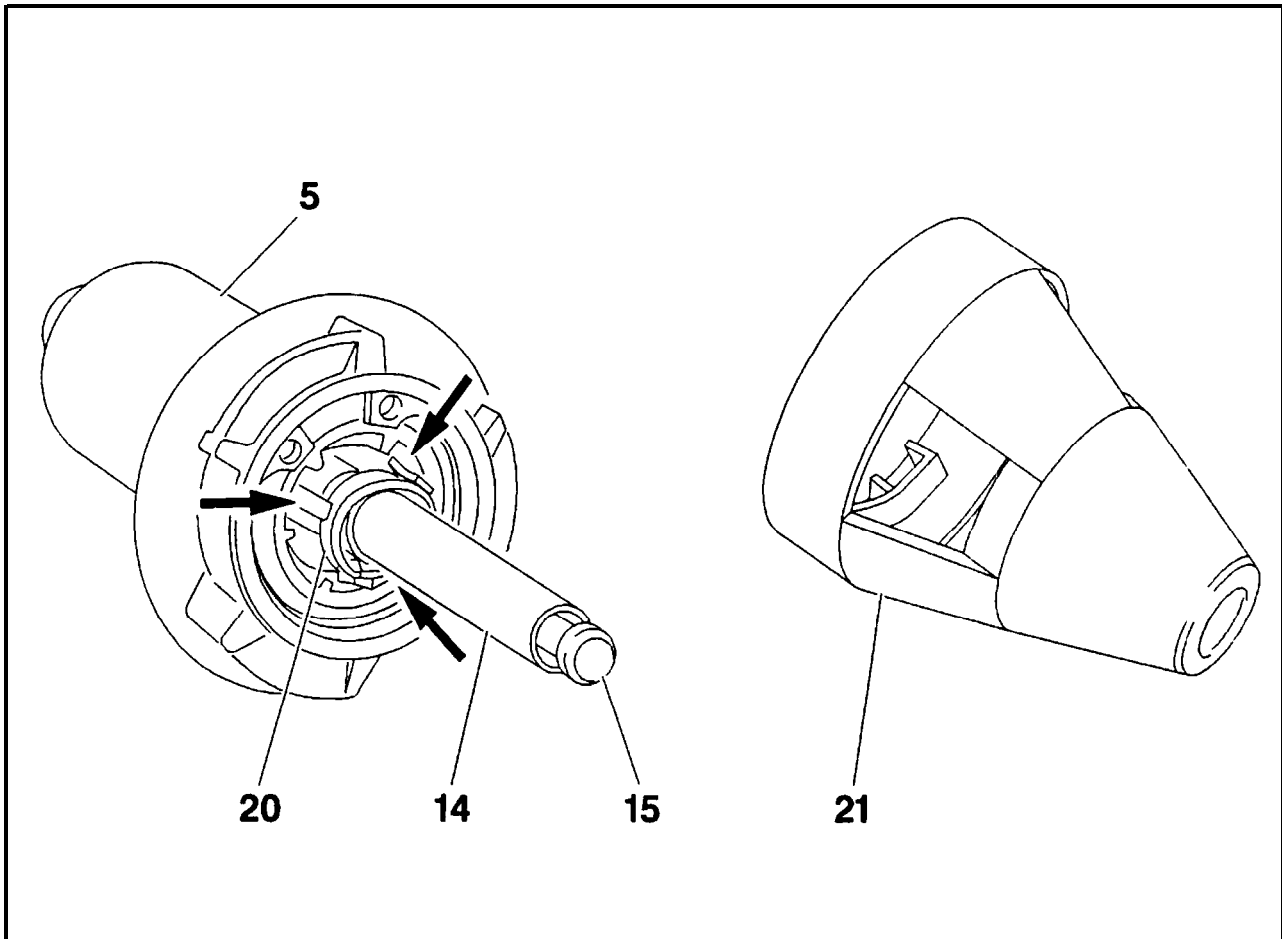


Fig. : B2BR008D

(5) : slavcylinder.

(14) : **tryckstång** slavcylinder.

(15) : centreringspinne.

(20) : låsring för tryckstången.

(21) : skyddskon.

5.1 – Reservdel

Med hänsyn till överföringen av **hydraulvätskan** mellan slavcylindern och behållaren finns endast komplett reglage disponibelt på **reservdelslaget**.

Reglaget levereras i två delar (snabbkopplingen är inte ansluten).

ABSOLUT NÖDVÄNDIGT vid fel skall hela reglaget bytas

5.2 – Nytt reglage

Reglaget levereras med ett koniskt skydd på slavcylindern som gör att tryckstången skyddas vid hantering. Skyddskonon bör sitta kvar **på** plats tills slavcylindern är fastsatt : **på** så satt undviker man att cylinderna går sönder vid ofrivilligt tryck **på** kopplingspedalen.

Plastringen **gör** det möjligt att hålla tryckstången på plats (slavcylindern). Den bryts av vid första urkoppling och ligger kvar på tryckstången.

Vid första användningen är centreringsspinnen urtagen. Detta gör det möjligt att centrera slavcylinderns **tryckstång** i gaffelns skalning.

Vid första urkopplingen skjuts centreringsspinnen in i tryckstången.

Åtgärder som skall vidtas :

- aktivera inte huvudcylindern (på plats eller ej) då slavcylindern inte är på plats
- tryck inte på tryckstångerna (huvud- **och** slav-) då kopplingen inte är ansluten
- montera inte ett nytt reglage **vars** plastring är avbruten

For att reglaget skall vara operativt är det nödvändigt att trycka kopplingspedalen i botten flera gånger och om så behövs, lyfta upp den för hand.

5.3 – Ingrepp på kopplingen

Åtgärder som skall vidtas :

- vid ingrepp på kopplingen och då slavcylindern är demonterad skall omedelbart skyddskonon sättas dit, Artikelnr : 9040 T-F
- demontera inte snabbkopplingen

För att reglaget skall vara operativt, är det nödvändigt att trycka kopplingspedalen i botten flera gånger efter första **åtgärden**. Vid behov får den lyftas upp för hand.

5.4 – Fel på reglaget

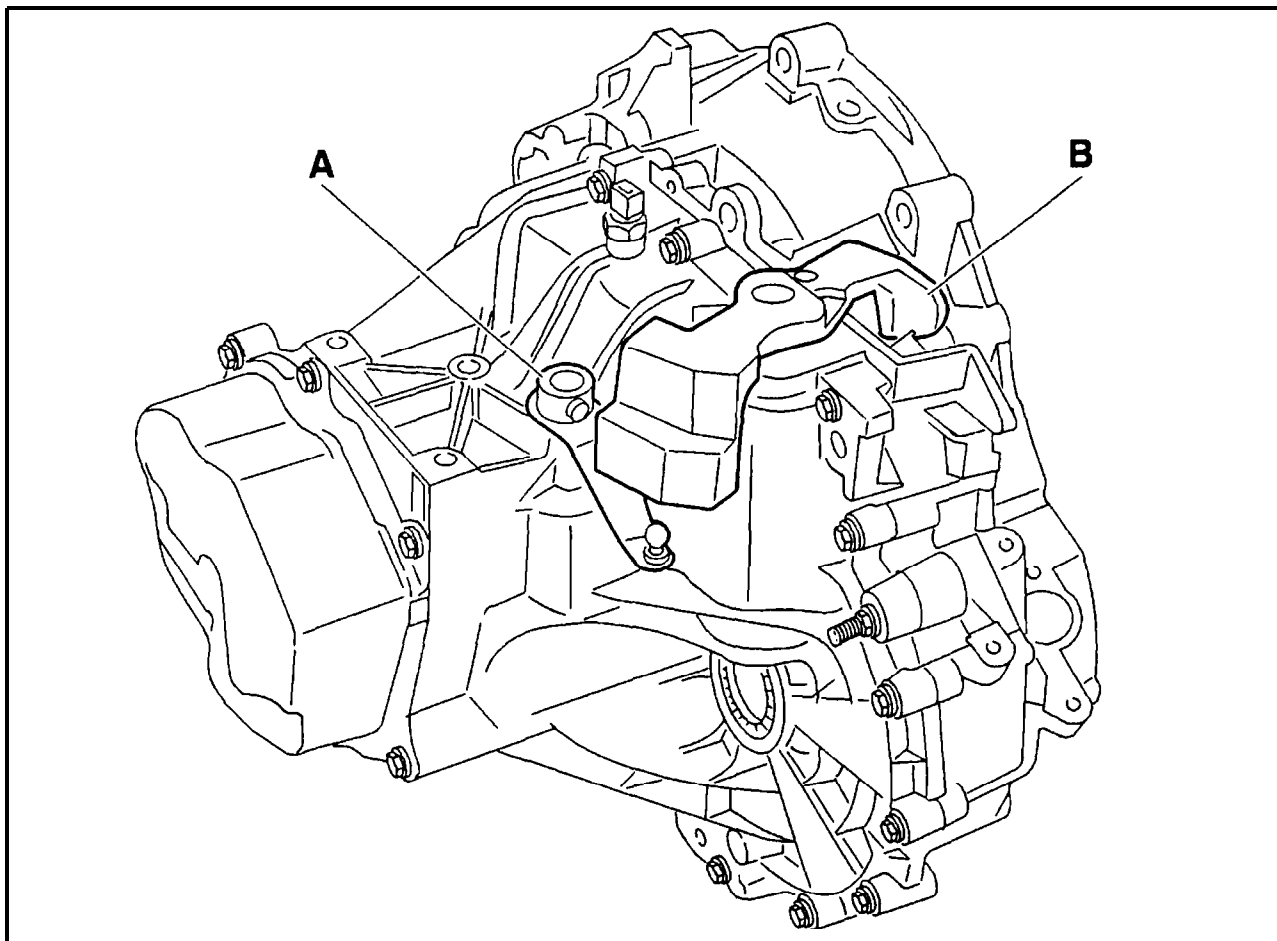
Då det är fel **på** reglaget, t ex genom läckage, skall det bytas ut fullständigt (både på pedalhussidan och på **våxellådssidan**).

PRESENTATION : VÄXELLÅDA MG5TB

1 – INLEDNING

Citroën XM V6, V6.24 och 2.5 Turbo Diesel har utrustats med en ny manuell **växellåda**.

Denna nya växellåda heter : **MG5TB**.



I : B2CR00GD

A : väljarm.

B : växlingsarm med motvikter.

Växellådan har 5 synkroniserade **växlar** fram& och en backväxel.

2 – KONSTRUKTION

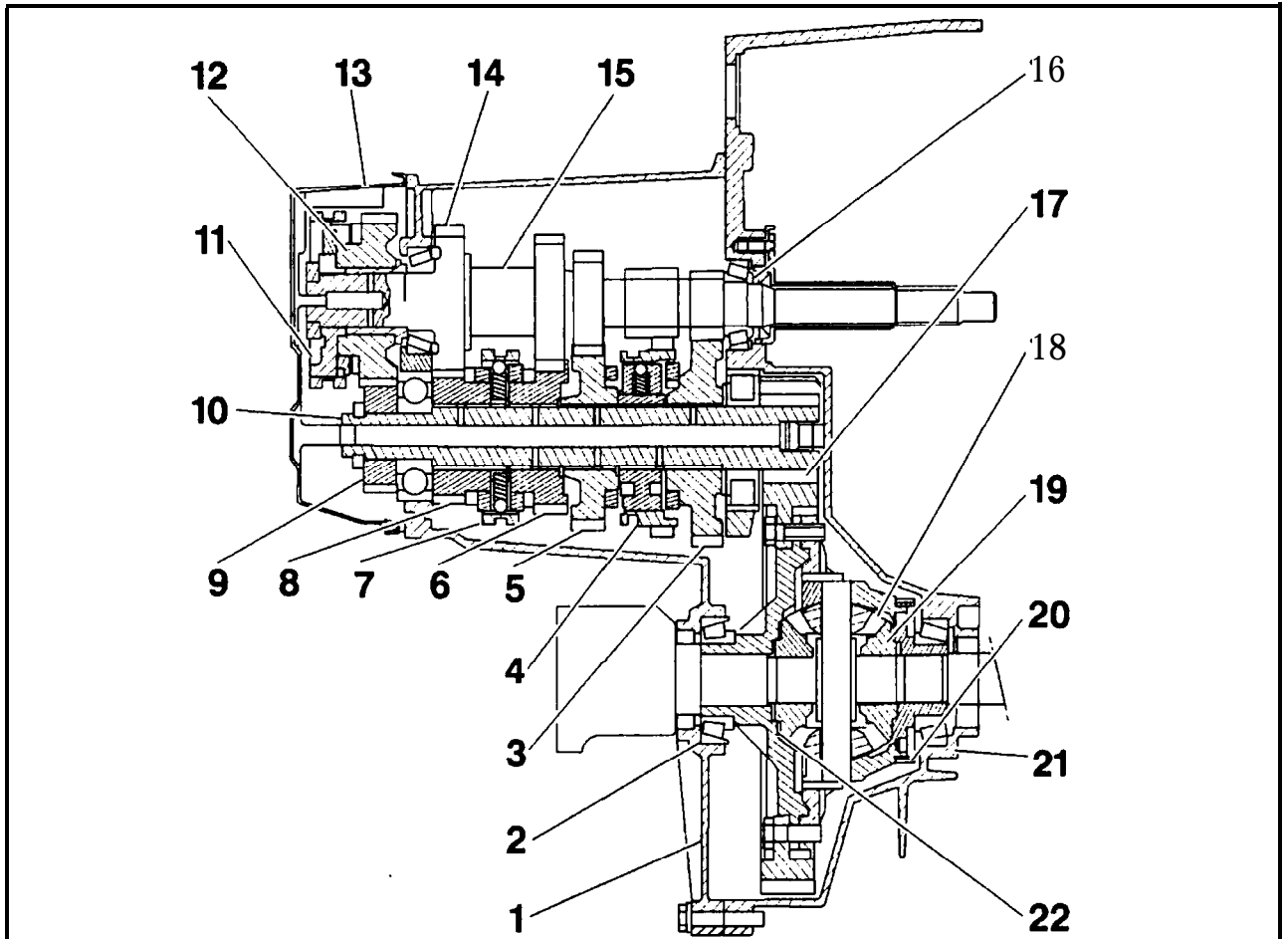


Fig. : B2CP06YD

(1) : växellådshus.

(2) : shims för justering av differentiallager.

(3) : ingående drev (1 :ans).

(4) : synkronisering (1 :ans/2:ans).

(5) : ingående drev (2:ans).

(6) : ingående drev (3:ans).

(7) : synkronisering (3:ans/4:ans).

(8) : ingående drev (4:ans).

(9) : ingående drev (5:ans).

(10) : sekundäraxel.

(11) : synkronisering (5:ans).

(12) motordrev (5:ans).

(13) plåtkåpa.

(14) motordrev (4:ans).

(15) primäraxel.

(16) shims för inställning av primäraxelns lagerspel.

(17) kronhjul.

(18) satellitdrev.

(19) planetdrev.

(20) hastighetsmatardrivning.

(21) kåpa för koppling och slutväxel.

(22) shims för planetdrev.

2.1 – Hus och kåpor

Växellådsenheten består :

- av en kopplingskåpa (aluminium)
- av ett växellådshus (aluminium)
- av en plåtkåpa

Byte endast av kopplingskåpan eller växellådshuset

går att göra men kräver :

- inställning av primäraxelns axialspel
- justering av differentiallager

2.2 – Axlar

Växellådan består av två axlar :

- en primäraxel som ombesörjer drivningen
- en sekundäraxel

VÄXELLÅDA

2.2.1 – Primäraxel

Inställningen av axialspelet görs med shimset (16).
Den omfattar synkroniseringen för femmans växlar.

2.2.2 – Sekundäraxel

Axeln omfattar :

- de ingående **drev**en
 - synkroniseringarna (1:ans/2:ans, 3:ans/4:ans)
- Växellådan har en backväxel, typ BE3.

2.2.3 – 1:ans/2:ans synkronisering

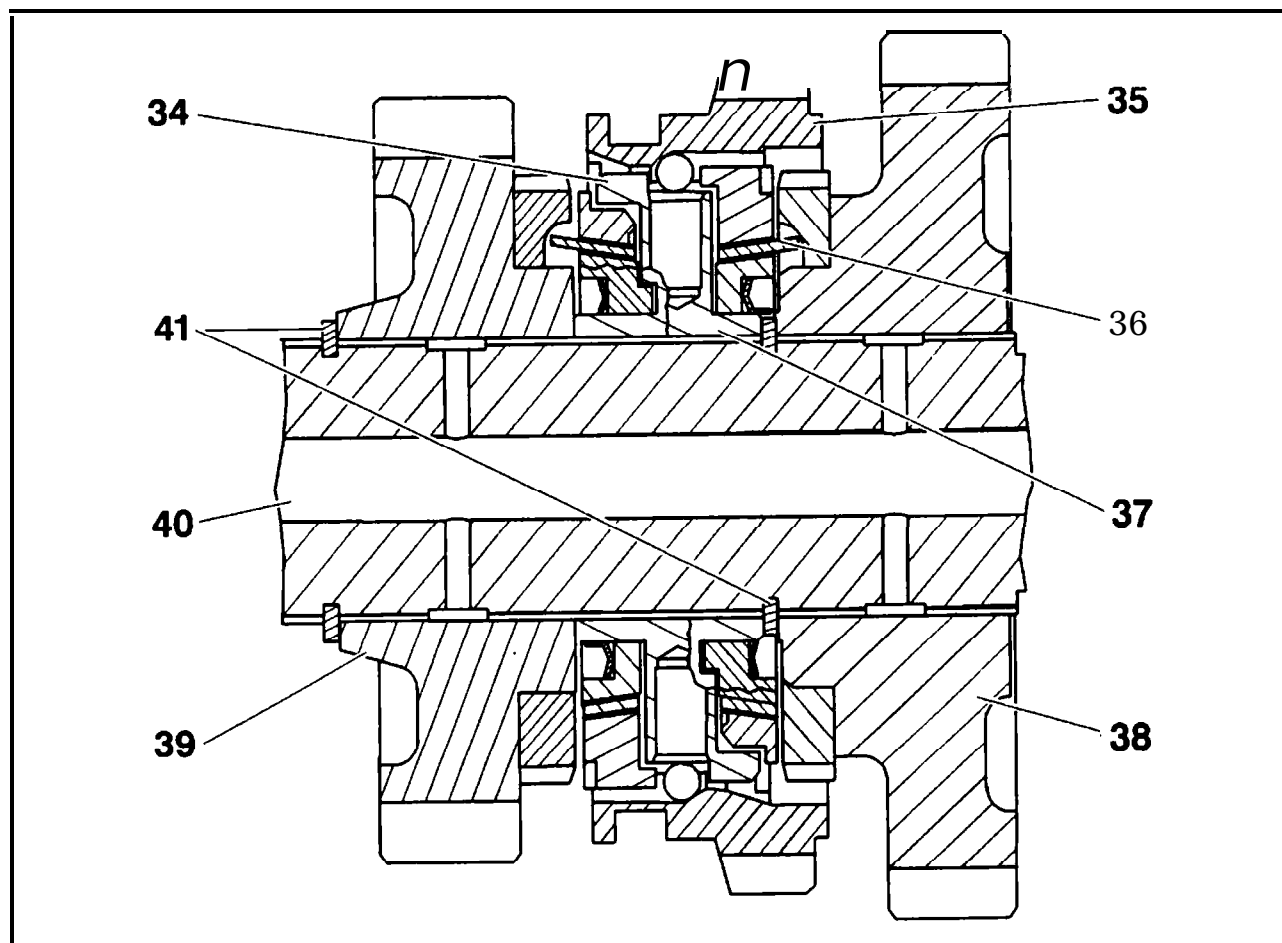


Fig. : B2CP06DD

(34) : dubbel synkronisering.

(35) : tandhjul för synkronisering.

(36) : synkroniseringens koning.

(37) : synkroniseringens nav.

Synkroniseringen är av en ny typ.

Detta nya bromskoncept med två koniska ytor gör det möjligt att **förbättra** vaxlingsövergången.

Konigen är 7".

MÄRK : koningen för 3:ans/4:ans och 5:ans synkroniseringar är 6".

(38) : drev (1:ans).

(39) : **drev**(2:ans).

(40) : **sekundäraxel**.

(41) : **låsring**.

2.3 – Differential

Differentialen av öppen typ omfattar :

- **två** planetdrev
- **två** satellitdrev

Tandhjulet är fastskruvat **på** differentialhuset.

Hastighetsmatardrivningen är monterad **på** differentialhuset.

Inställningen av planetdrevna görs med shims.

Husets lager är monterade med en **förspänning**.

3 – SMÖRJNING

Växellådan är permanent smörjd.
Smörjningen görs med stanksmörjning.
Oljevolym : 2,2 liter.
Regelbundna nivåkontroller var 60 000:e km.

3.1 – Tömningsplugg

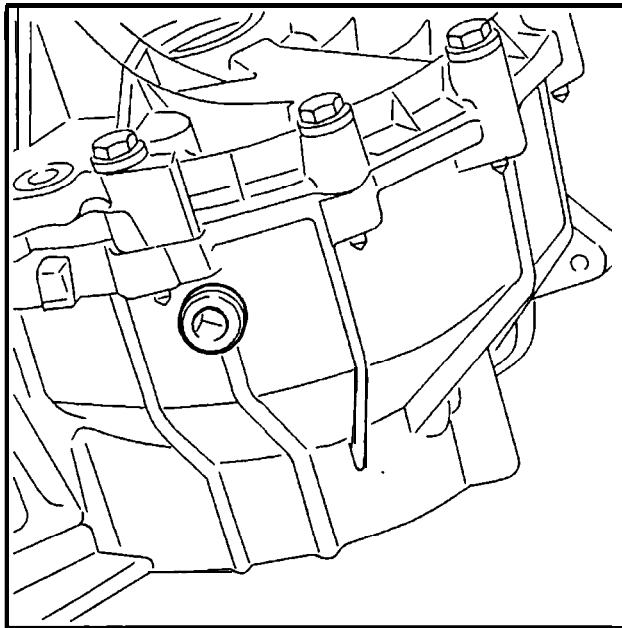


Fig.: B2CR00EC

Tömningspluggen sitter invid drivaxeln **på** vänster sida.

3.2 – Plugg för påfyllning

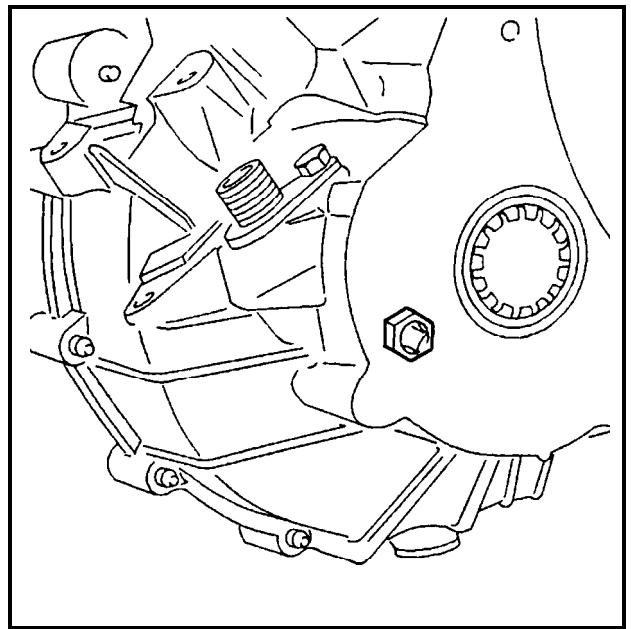


Fig.: B2CR00FC

Pluggen sitter på höger drivaxel, **nära** hastighetsmätartaget.

TEKNISKA DATA : HJUL OCH DÄCK

1 – CITROËN XM KOMBISEDAN BENSIN

KOMMERSIELL BETECKNING	DÄCK (inklusive reservhjul) RULLNINGSSOMKRETS	HJUL	LUFTRYCK I DÄCKEN (BAR)		
			FRAM	BAK	RS
2l injection MEK.+AUTOM.	195/65 R1591 V MXV3 A 1,930 m	Standardmontering 6J15H26,45 (plåt) Reservhjul 6J15H26,45 (plåt) Alternativ montering 6J15CH5,43 (lätmetall)	2,3	1,9	2,5
2l turbo injection MEK. VXLL.	205/60 R1591 V MXV3 A 1,920 m		2,4	2	2,6
2l turbo injection Autmatl.					
V6 MEK. VXLL.					
V6 Autmatl.	205/65 R15 94V MXV3 A 1,970 m		2,3	1,9	2,5
V6 24S MEK. VXLL.	205/60 ZR15 91 W MXM 1,970 m	Standardmontering 6J15CH 5,43 (lätmetall) Reservhjul 6J15H26,45 (plåt)	2,6	1,9	2,8

2 – CITROËN XM KOMBISEDAN DIESEL

KOMMERSIELL BETECKNING	DÄCK (inklusive reservhjul) RULLNINGSSOMKRETS	HJUL	LUFTRYCK I DÄCKEN (BAR)		
			FRAM	BAK	RS
Diesel MEK. VXLL.	195/65 R15 91T MXT 1,930 m	Standardmontering 6J15 H25,45 (plåt)	2,2	2	2,4
Turbo diesel MEK. VXLL.	195/65 R15 91H MXV3 A 1,930 m	Reservhjul 6J15 H25,45 (plåt)	2,3	1,9	2,5
Turbo diesel Autmatl.	205/65 R15 94V MXV3 A 1,970 m	Alternativ montering 6J15 CH 5,43 (lätmetall)			
2.5 l turbo diesel MEK. VXLL.					

3 – CITROËN XM BREAK BENSIN

			LUFTRYCK I DÄCKEN (BAR)		
KOMMERSIELL BETECKNING	DÄCK (inklusive reservhjul) RULLNINGSSOMKRETS	HJUL	FRAM	BAK	RS
2l injection MEK.+AUTOM.	195/65 R15 91H MXV3 A 1,930 m	Standardmontering 6J15 H2 5,45 (plåt) Reservhjul 6J15 H2 5,45 (plåt) Alternativ montering 6J15 CH 5.43 (lätmetall)	2,4	2,4	2,6
2l turbo injection MEK. VXLL.	205/60 R15 91 V MXV3 A 1,920 m				
2l turbo injection Autmatl.					
V6 MEK. VXLL.	205/60 R15 91V MXV3 A 1,920 m				
V6 Autmatl.	205/65 R 15 94V MXV3 A 1,970 m		2,3	2,3	2,5

4 – CITROËN XM BREAK DIESEL

			LUFTRYCK I DÄCKEN (BAR)		
KOMMERSIELL BETECKNING	DÄCK (inklusive reservhjul) RULLNINGSSOMKRETS	HJUL	FRAM	BAK	RS
Diesel MEK. VXLL.	195/65 R15 91T MXT 1,930 m	Standardmontering 6J15 H2 5,45 (plåt) Reservhjul 6J15 H2 5,45 (plåt) Alternativ montering 6J15 CH 5,43 (lätmetall)	2,4	2,4	2,6
Turbo diesel MEK. VXLL.	195/65 R15 91H MXV3 A 1,930 m				
Turbo diesel Autmatl.	205/65 R15 94V MXV3 A 1,970 m		2,3	2,3	2,5
2.5 l turbo diesel MEK. VXLL.					

UTVECKLING : FJÄDRING

1 – INLEDNING

CITROËN XMs fjädring ändras som följd :

- av ändrad diameter på främre fjäderbenens kolvstänger (för vissa modeller)
- av byte av diameter på kolvarna till de bakre fjädringscylindrarna
- av införandet av systemet SC/MAC (Citroëns anti-sjunksystem), endast för motorerna XU10J4R och DK5ATE
- av införandet av en ny dator för hydraktiv fjädring som är specifik för motorn DK5ATE

2 – FJÄDERBEN FRAM

Tekniska data :

	Kombisedan och break
Motor	Diameter kolvstänger
XU10J2 XU10J4R XUD11A	22 mm
XU10J2TE ZPJ ZPJ4 XUD11ATE DK5ATE	25 mm

Fjäderbenens kolvdiameter är oförändrad : 40 mm för modellerna kombisedan och break.

3 – BAKRE FJÄDRINGSCYLINDER

Utveckling av kolvdiametern från 35 till 37 mm för alla modeller av kombisedan.

Kolvdiametern 42,5 mm behålls för break-modeller.

4 – KRÄNGNINGSHÄMMARE

Tekniska data för krängningshämmare :

Motor	Kombisedan		Break	
	Fram	Bak	Fram	Bak
XU10J2 XU10J4R XUD11A	Diam. 23 mm	Diam. 21 mm	Diam. 25 mm	Diam. 22,5 mm
XU10J2TE	OPR 6415 Diam. 24 mm OPR 6416 Diam. 23 mm	Diam. 22 mm		
ZPJ ZPJ4 DK5ATE XUD11ATE	Diam. 24 mm			

5 – CITROËNS ANTISJUNKSYSTEM (SC/MAC)

5.1 – Allmänt

SC/MAC är ett antisjunksystem, som hindrar att bilen sjunker ner när motorn är stoppad.

Systemet minskar tiden som behövs för att bilen skall resa sig upp till korläge.

5.2 – Funktionsprincip

Två ventiler (en fram och en bak) gör det möjligt att hydrauliskt isolera fjäderbenen, ventilerna **stängs** och förhindrar att trycket faller i de senare.

Det finns **två** typer av ventil :

- en typ för hydrauliska fjädningen
- en typ för den hydraktiva fjädningen

6 – DATOR FÖR HYDRAKTIV FJÄDRING

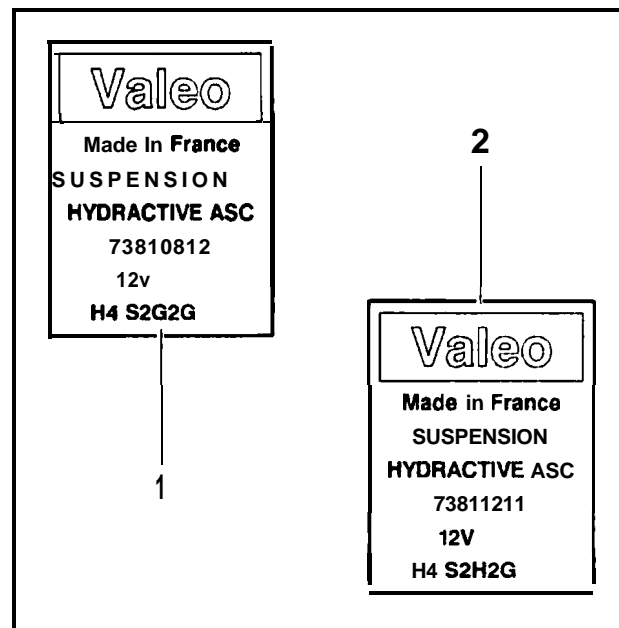


Fig. : B3BR00HC

Införandet av en ny dator som är speciell för motorn DK5ATE med utvecklingsindex H4 S2H2G (märkning 2).

Datorn av typ DK5ATE skiljer sig från den andra datorn genom egenskapen att övergå från lagrat mjukt läge till sportigt.

Man **behåller** datorn med utvecklingsindex H4S2G2G för alla fordon med hydraktiv fjädning utom DK5ATE (märkning 1).

ABSOLUT NÖDVÄNDIGT : montera inte dator typ DK5ATE på en annan typ av motor och omvänt.

ABSOLUT NÖDVÄNDIGT : montera inte hydraktiv fjädning på en annan typ av motor och vice-

UTVECKLING : TRYCKKÄLLA – TRYCKRESERV

1 – INLEDNING

Hydraulikretsen har utvecklats på CITROEN XM genom att man infört :

- högtryckspumpen 6+2 kolvar, endast för motorerna XU10 J4R och DK5ATE
- systemet SC/MAC (CITROENS antisjunksystem) endast för motorerna XU10 J4R OCH DK5ATE

2 – HÖGTRYCKSPUMP 6+2 KOLVAR

Denna högtryckspump består av två steg :

- ett 2-kolvssteg för fjädrings- och bromskretsarna
- 6-kolvssteg för styrkretsen

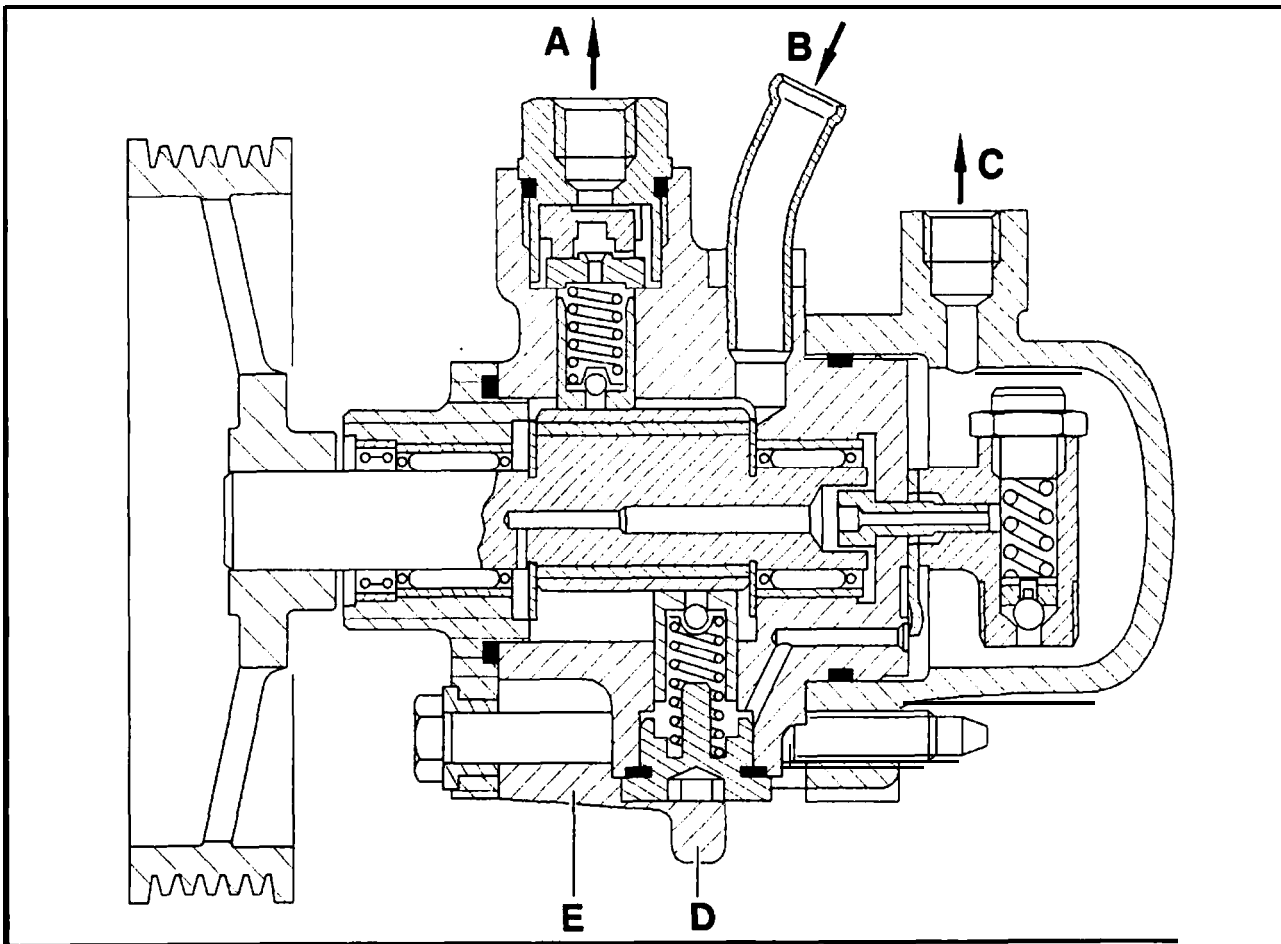


Fig. : B4BR001D

A : utgång "fjädring-bromsar".

B : insugning.

C : utgång styrning.

D : 6-kolvssteg.

E : 2-kolvssteg.

Införandet av denna pump medför att fördelningsventilen tagits bort.

Tryckregleringen i kretsarna fjädring-bromsar tillgodoses av tryckregulatorn.

Kretsens tryckreglering för styrningen tillgodoses av en övertrycksventil som sitter i pumpen.

UTVECKLING : YTTRE UTRUSTNING

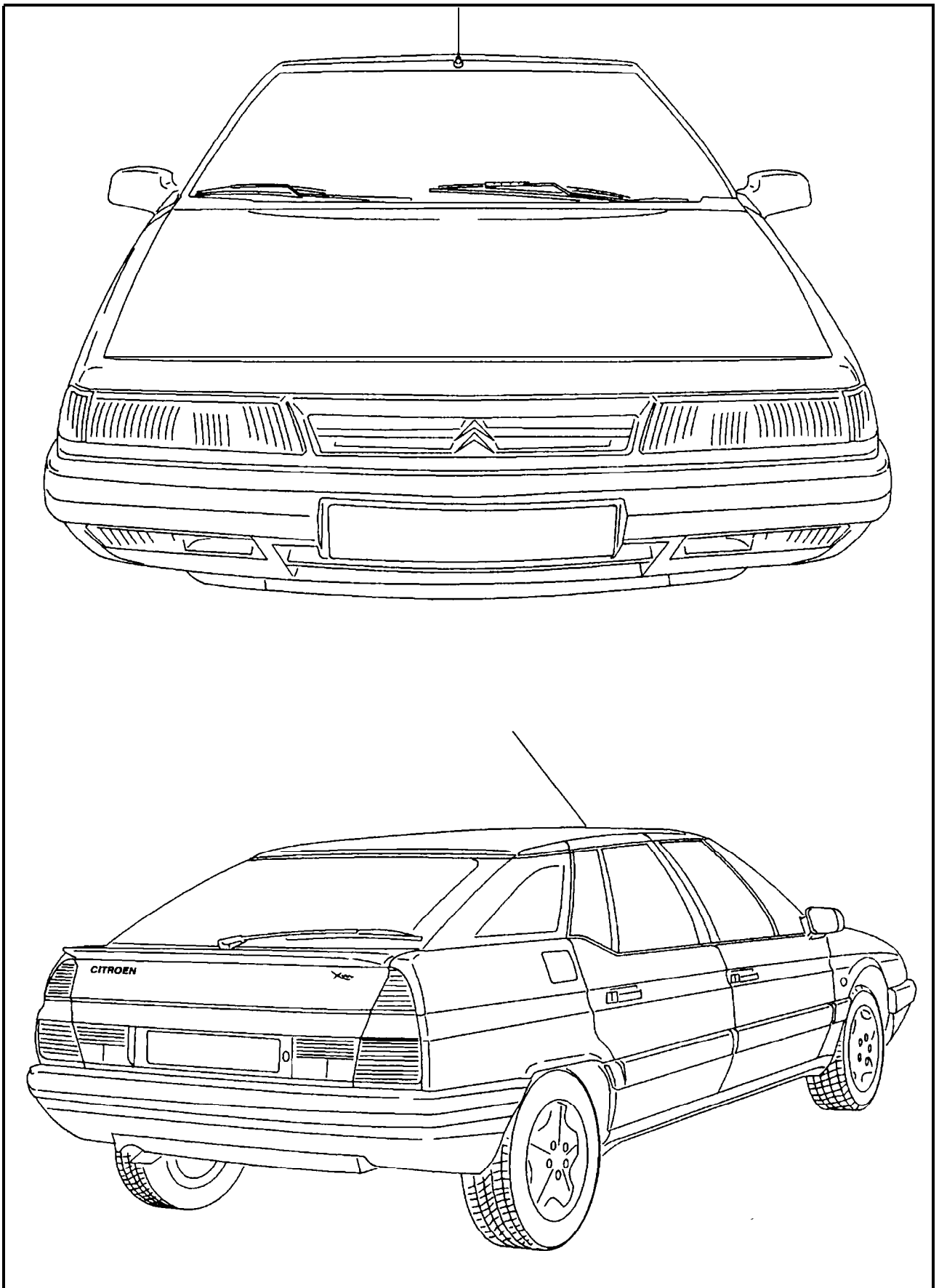


Fig.: C4ER002P

KAROSSERI

CITROEN XMs facelift berör :

- stötfångaren fram, vars nederdel är lackerad i karossens **färg** på alla modeller
- lyktglasens form för blinkersljusen och dimljusen
- grillen, med integrerade Citroen-vinklar
- sidospeglarnas form
- bakspoilersns form **på** kombisedanmodell

- formen **på** torkaren fram
- formen på bakre torkare, endast på kombisedanmodell
- formen på sidoblinkers

Den nya grillen kan monteras på fordon av **äldre** modell.

UTVECKLING : UTRUSTNING I KUPÉN

Instrumentbräda, instrumenttavla och konsol är huvudsakligen de delar som förändrats med Citroën XM årsmodell 1995.

1 – INSTRUMENTBRÄDAN

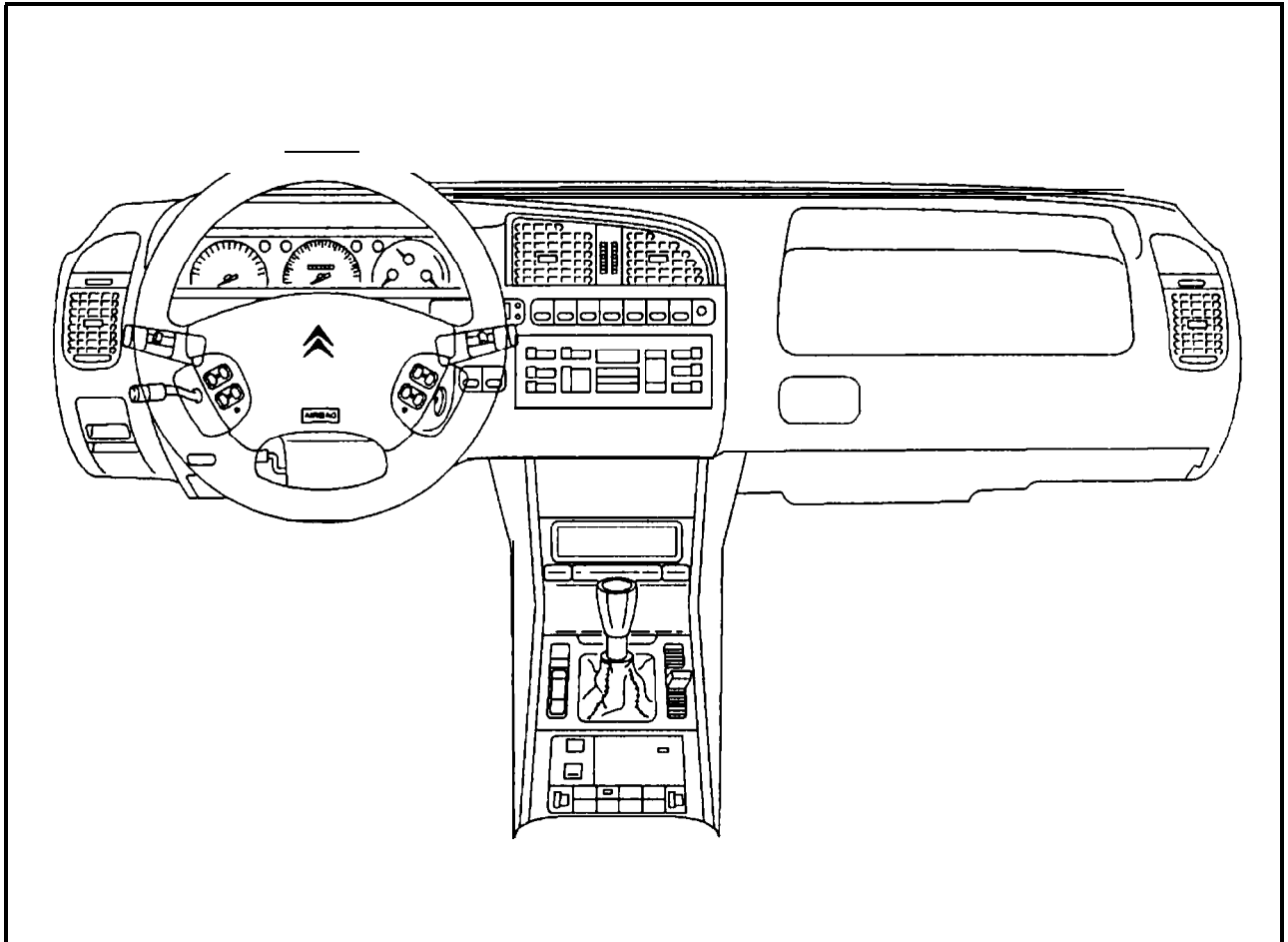


Fig. : C5FR001D

Ny instrumentbräda med integrerat visir för instrumenttavla. Instrumentbrädan av AM 95 skiljer sig från föregående årsmodell, genom :

- instrumenbrädans utformning
- nedre klädsel (som integrerar en ny lucka för centrala diagnosuttaget)
- handskfacket (är större och har ny placering av låsmekanismen)
- diskant högtalarnas galler (av metall i stället för plåst)
- mitt- och sidomunstyckena som öppnas med vridreglage

2 – KONSOLEN

Ny lucka på konsolen – originalmonterad radio är inte längre dold av luckan.

Strömbrytaren för farthållning har tagits bort och sitter **hädanefter** under luftmunstyckena i mitten.

3 – RATTEN

Ny ratt (4-ekrig) med integrerad AIRBAG.

Rattkapa med belyst **tändningslås**.

Ny **rattstång** som är förstärkt för AIRBAG.

4 – STRÖMBRYTAREN

Under luftmunstyckena i mitten sitter följande delar :

- strömbrytare för dimljus fram
- strömbrytare för dimljus bak
- strömbrytare för avfrostning av bakruta
- **strömbrytare** för varningsblinkers
- strömbrytare för takbelysning
- strömbrytare för **farthållare**
- strömbrytare för stöldlarm
- kontrollampa för stöldlarm

INSTRUMENTBRÄDA – KONSOL

MÄRK: strömbrytarnas läge **på** högerstyrda CITROEN XM är symmetriskt jämfört med **vänsters-**tyrda fordon.

5 – INSTRUMENTTAVLA OCH DISPLAYLISTER

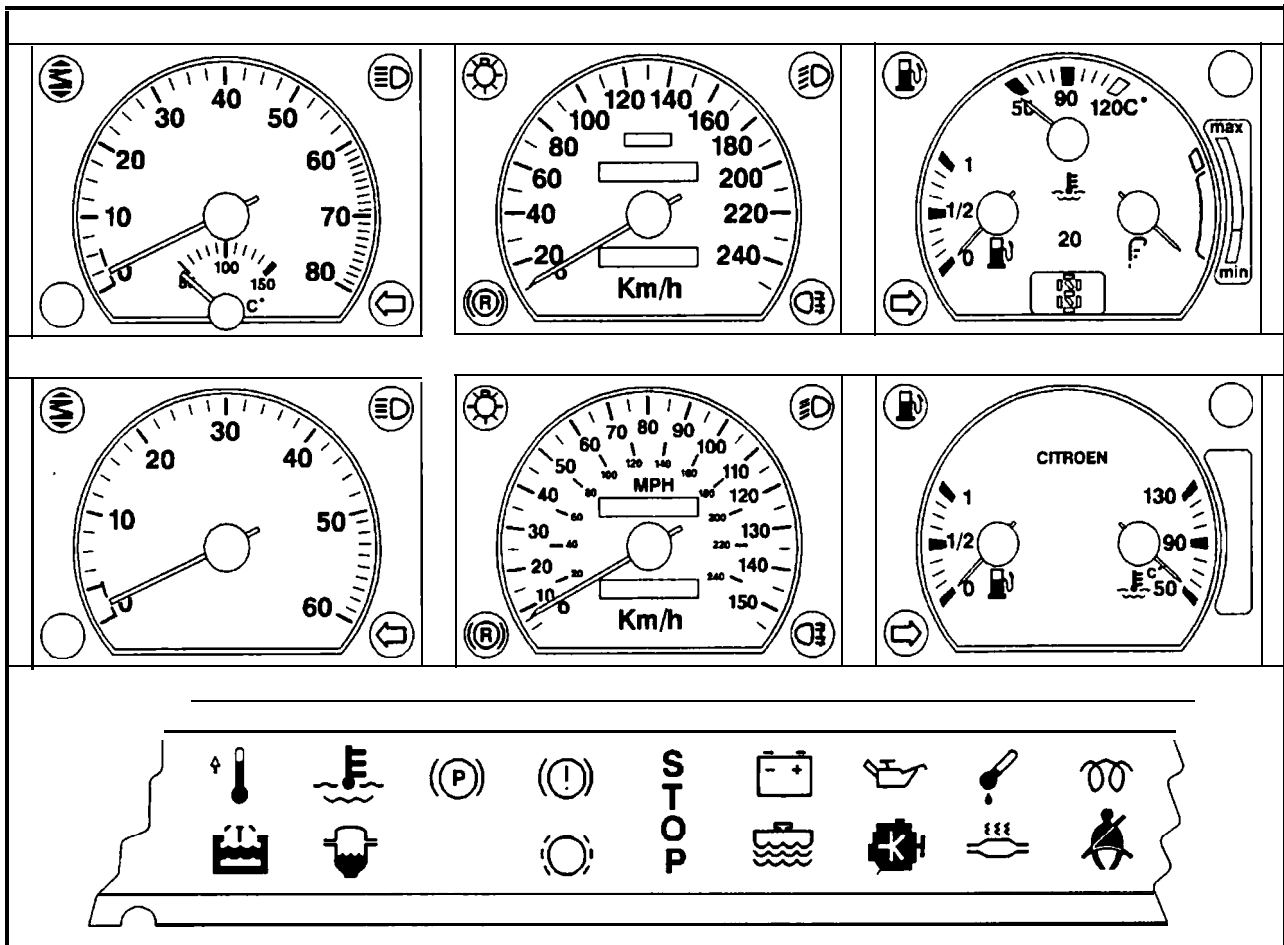


Fig. : C5FR002D

5.1 – Instrumenttavla

Utvecklingen beror :

- instrumenttavlans form
- ny placering av kontrolllamporna för helljus, mini **bränslenivå**, blinkers och bakre dimljus
- ny elektrisk kilometerräknare
- turbotryckmataren har tagits bort för motorerna XUD 11 ATE

MÄRK : demontering av instrumenttavlan kräver först demontering av instrumentbrädans mittparti.

5.2 – Displaylist

Utvecklingen beror :

- utveckling av kontrolllampornas placering, slitage av bromsbelagg fram, varning för kylvattentemperatur, förvarning för kylvattentemperatur, oljetryck, självdiagnos

- tillägg av kontrollampa för glödning diesel
- tillägg av en kontrollampa som visar om **säkerhetsbältet** inte är fastspant (för exportmodeller utom Europa)
- ny varningslampa för oljetemperatur
- inforande av en ny punktmatrix, kopplad till fabriksmonterad ljudanläggning

6 – VÄRMEREGLAG

Utveckling av värmereglagen berör reglagens placering **och/eller** form.

INSTRUMENTBRÄDA-KONSOL

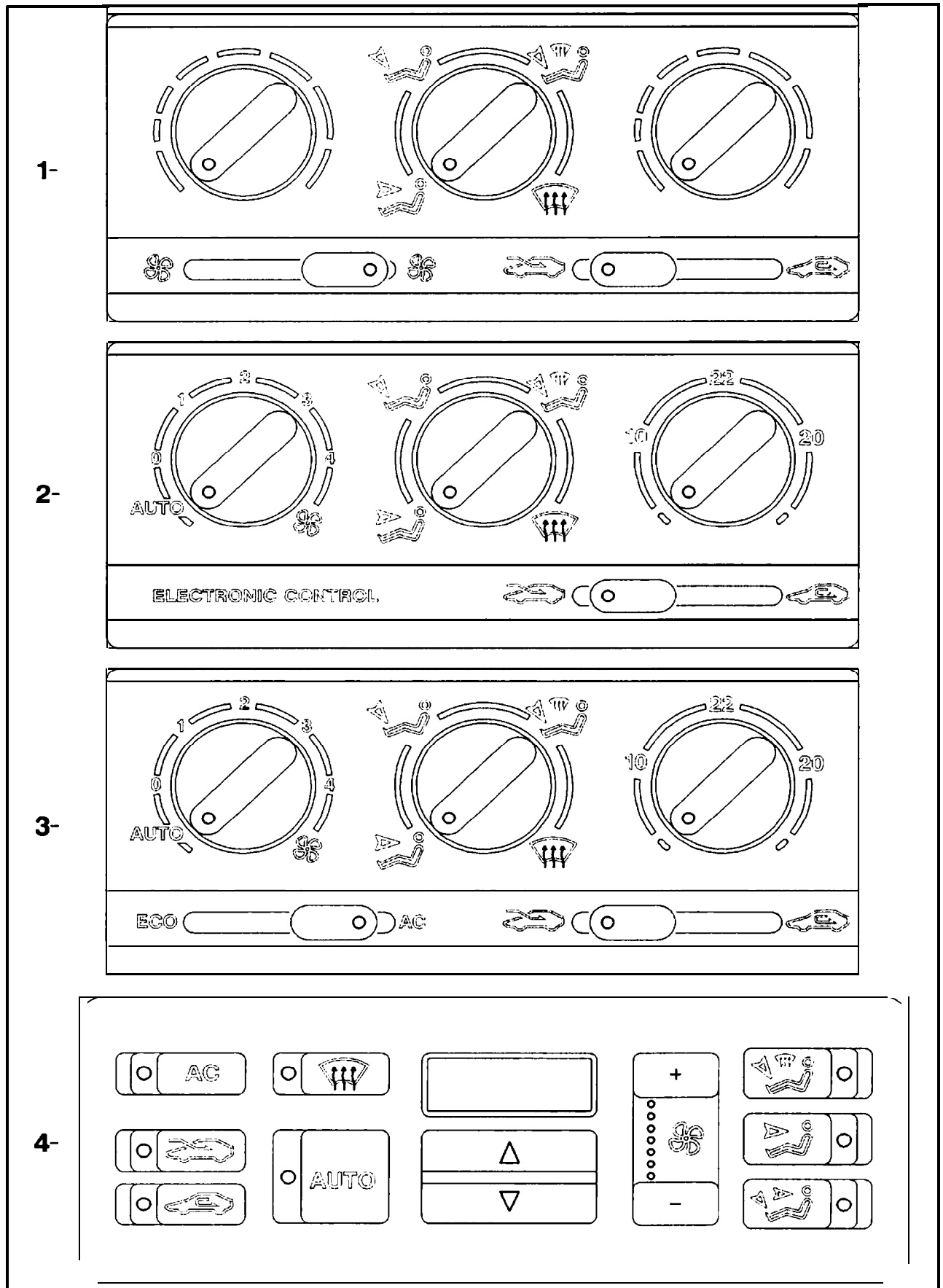


Fig.: CSFR003P

(1) : varme- och ventilationsreglage.

(2) : manuella värmereglage.

(3) : manuella reglage för luftkonditionering.

(4) : reglage för helautomatisk luftkonditionering.

INSTRUMENTBRÄDA – KONSOL

För modeller med värme och ventilation har det vertikala skjutreglagets bytts ersatts av ett horisontellt skjutreglage.

För modeller med värme och ventilation, **värmereglering** och luftkonditionering, byts det vertikala skjutreglaget för återcirkulation till ett horisontellt reglage.

För modell med manuell luftkonditionering finns ett nytt horisontellt skjutreglage i stället för strömbrytare bakom ratten.

UTVECKLING : SKYDD OCH SÄKERHET

CITROËN XM är utrustad med nymodigheter som förbättrar **säkerheten** i bilen, som t ex :

- **airbag** på **förarsidan** (som standard)
- pyrotekniska bältesstrackare (som standard)
- * sekvensstyrd fönsterhiss med klämningskydd

1 – AIRBAG PÅ FÖRARSIDAN

CITROËN XM årsmodell 1995 har **airbag** på **förarsidan**.

AIRBAG är ett passivt säkerhetssystem som **kompletterar säkerhetsbältet**; det är **alltså** fortfarande **obligatoriskt** att ha på sig säkerhetsbältet.

Vid en kraftig frontalkrock utvecklas **airbag** ögonblickligen; den **blåses** upp mellan föraren och ratten och hindrar **på** så sätt att huvudet eller kroppen slår emot ratten.

Luften går ur **airbag** efter kollisionen.

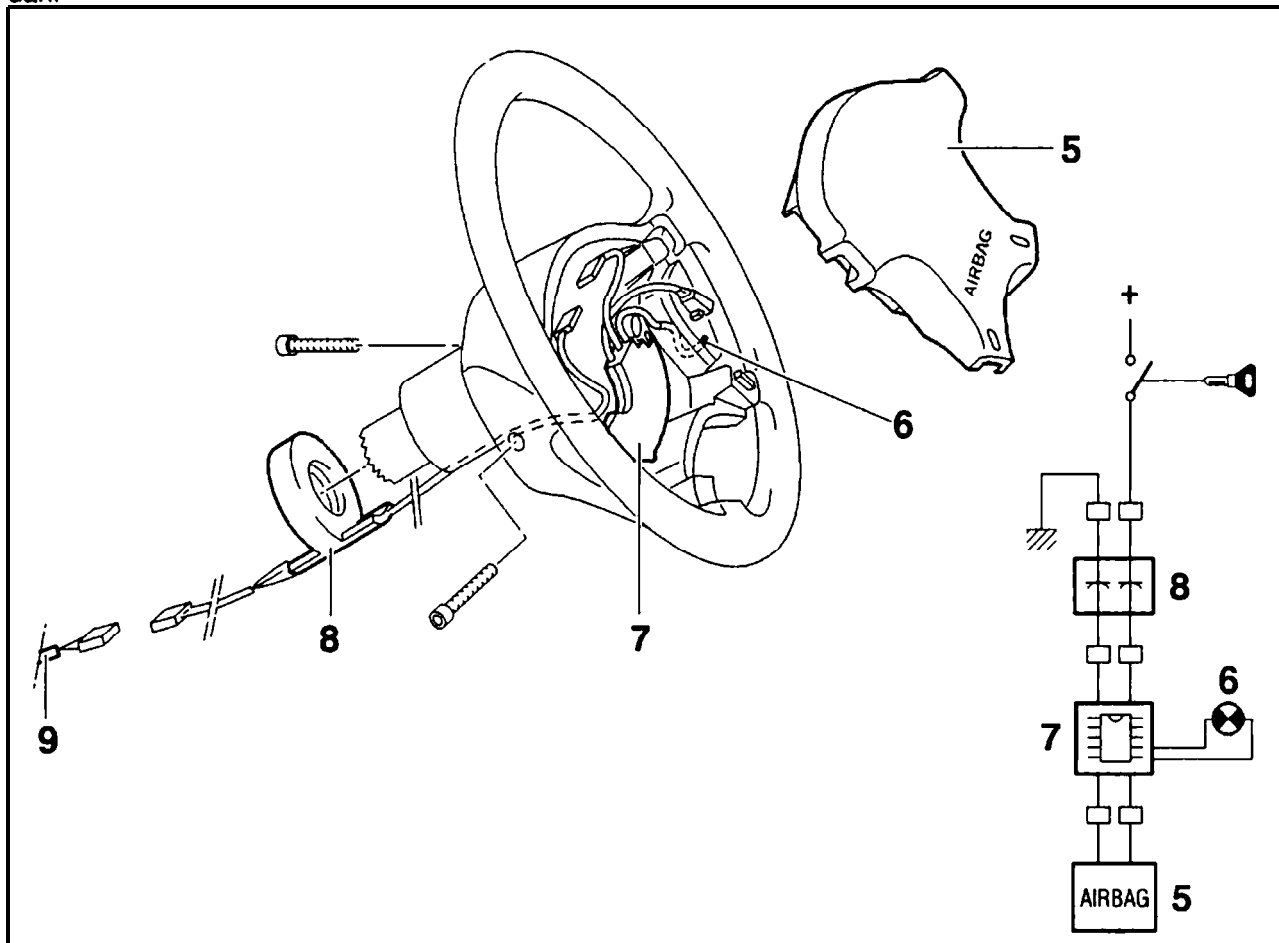


Fig.: C5JR018D

Skyddet består av :

- 5 : kudde som omfattar den **uppblåsbara** säcken och tandsatsen
- 6 : kontrollampa för diagnostik
- 7 : elektronikbox som styr **utlösningen**
- 8 : släpkontakt
- 9 : fordonets kabelhärva

Tandsatsen, som är pyrotekniskt aktiverad, är ansluten till elektronikboxen, som ombesörjer följande funktioner :

- krockgivare
- lagring av den energi som krävs; för att kunna utlösa **airbag**, även om elmatningen avbryts i kollisionsogonblicket
- reglage för utlösning av **airbag**
- diagnostik via kontrollampa på ratten

Reparation :

- funktionens diagnostik görs med **hjälp** av kontrollampa
- systemet **AIRBAG** omfattar explosiva komponenter. **Därför** måste vissa försiktighetsåtgärder vidtas vid ingrepp (koppla ur batteriet, undvika stötar och **temperaturförhöjning...**)
- slang aldrig bort en **airbag** som inte **utlösts**; för att lösa ut den avsiktligt skall detta göras när **airbag** är monterad på bilen och genom att **använda CITROËNS** verktyg
- datorn sitter fast hopmonterad med ratten

2 - PYROTEKNISKA BÄLTES-STRÄCKARE

På årsmodell 1995 har XM:s säkerhetsbälten fram pyrotekniska i stället för mekaniska **bältessträckare**.

Den pyrotekniska bältessträckaren är en åtdragningsmekanism som aktiveras vid krock.

Åtdragningen av **säkerhetsbältena** görs genom antändning av en tandsats.

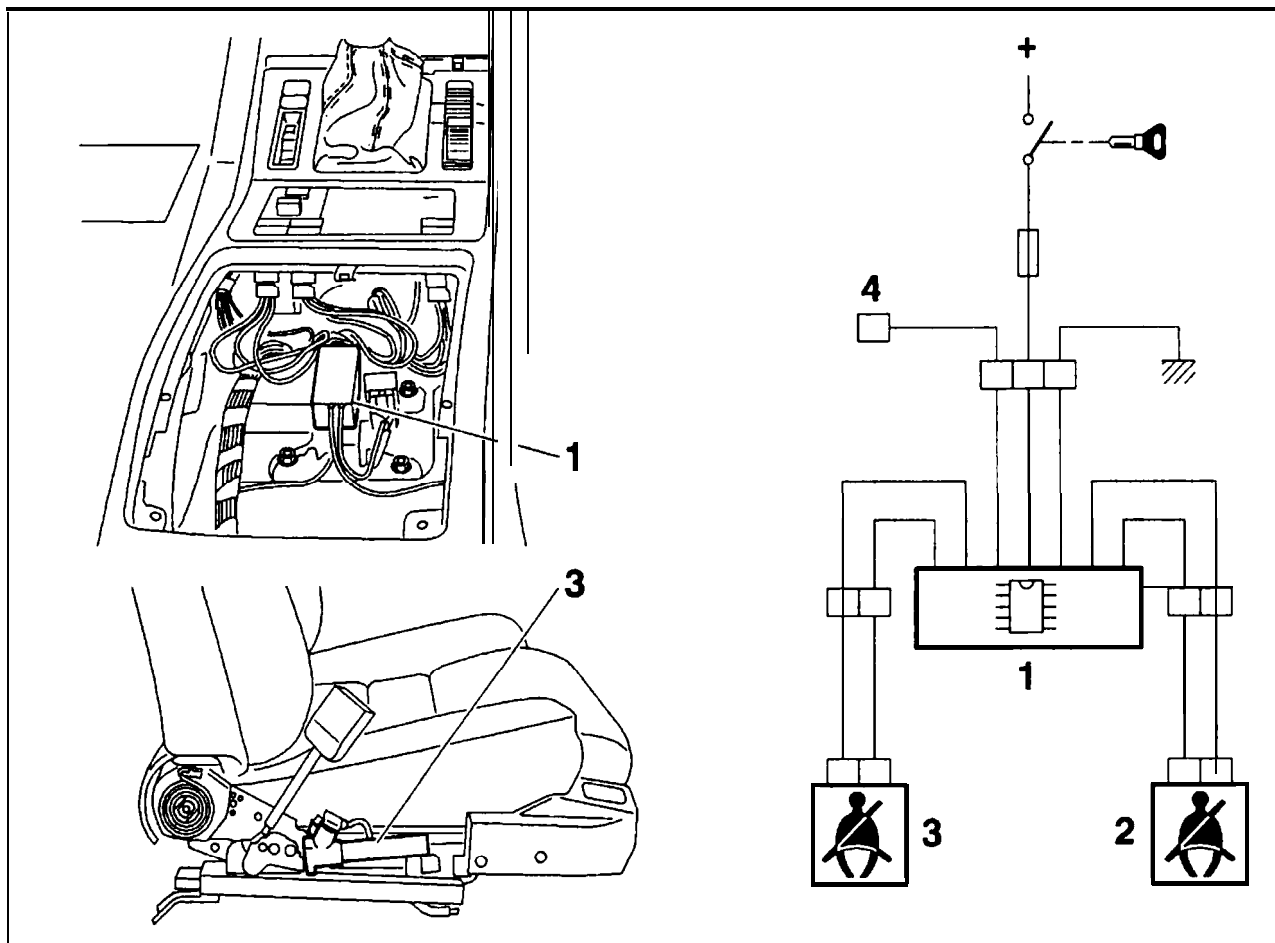


Fig. : CSJR019D

Skyddet består av :

- 1 : elektronikboxen som styr de bagge pyrotekniska säkerhetsbältena
- 2 : tandsats för den högra bältessträckaren
- 3 : tandsats för utlösning av den **vänstra** pyrotekniska bältessträckaren
- 4 : diagnostikuttag

Tändsatserna, som aktiveras pyrotekniskt är anslutna till elektronikboxen som tillgodoser följande funktioner :

- krockgivare
- lagring av den energi som krävs ; för att kunna styra utlösningen även vid avbrott i elmatningen vid krocktillfället
- reglage för **utlösning** av komponenterna
- diagnostik

I **händelse** av krock utlöses tändsatserna **på** bagge **bältessträckarna** fram samtidigt.

Reparation :

- diagnostiken av funktionen **görs** med **hjälp** av ELIT eller SOURIAU 26A
- den pyrotekniska bältessträckaren har ett **sprängämne**. Vidta **åtgärder** i händelse **av att** ingrepp behöver **göras** (koppla ur batteriet, koppla ur tändsatserna, unvik **stötar** och **temperaturförhöjningar**..)
- kasta aldrig bort en **airbag** utan att först ha utlöst den ; för att **lösa** ut den avsiktligt skall detta **göras** när **airbag** är monterad på bilen och genom att **använda CITROENS** verktyg

3 – SEKVENSSTYRD FÖNSTERHISS PÅ FÖRARSIDAN

Som komplement till den sekvensstyrda fönsterhissen har fönsterhissen på förarsidan ett klämningskydd.

Klämningsskyddet finns bara för sekvensstyrda fönsterhissar.

Denna funktion stoppar höjningen av rutan och tar sedan ner den (till nedre gränsen i skyddsområdet) i händelse den stöter på ett hinder i det på förhand definierade skyddsområdet.

När klämningskyddet är i funktion fungerar inte fönsterhissreglagen.

3.1 – Skyddszon

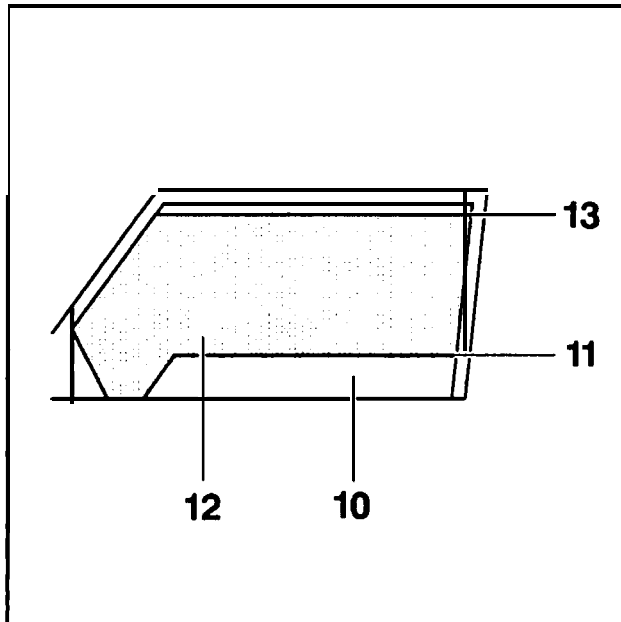


Fig. : CSJR01AC

10 : ruta.

11 : nedre skyddsgrans.

12 : område som omfattas av klämningskydd.

13 : övre skyddsgrans.

Kontrollområdet befinner sig mellan :

- den nedre skyddsgränsen, som motsvarar ca 60 mm höjning av rutan
- den övre skyddsgränsen befinner sig ca 4 mm innan rutan är i slutet av sin bana (stängd ruta)

MÄRK : utanför skyddsområdet finns inget klämningskydd.

3.2 – Initialisering av systemet

Klämningsskyddet ges av en elektronikbox integrerad i fönsterhissmekanismen.

Elektronikboxen har värdet för den strömstyrka som krävs för en god fönsterhissfunktion lagrat i minnet.

Om detta värde överskrids (överström) övergår systemet till klämningskydd.

Vid avbrott i elmatningen (tex vid urkoppling av batteriet), förloras det lagrade värdet för elmatningen. Systemet måste initialiseras igen ; i omvänt fall fungerar systemet med reducerad drift.

För att ominitialisera systemet :

- höj rutan manuellt ända upp (sekvensstyrningen är annullerad, rutan höjs stegvis i etapper av ca 45 mm efter varje tryckning på kontakten)
- hall knappen för höjning av rutan intryckt under ca en sekund

I slutet av denna procedur är systemet ominitialiserat och fungerar normalt.

MÄRK : under denna fas är reglagen för automatisk höjning och sänkning verkningslösa.

3.3 – Annullering av klämningskyddet

Om rutan är nedsänkt bör klämningskyddet annulleras, eftersom det kan förhindra **stängning** (isän sätter klämningskyddet i funktion).

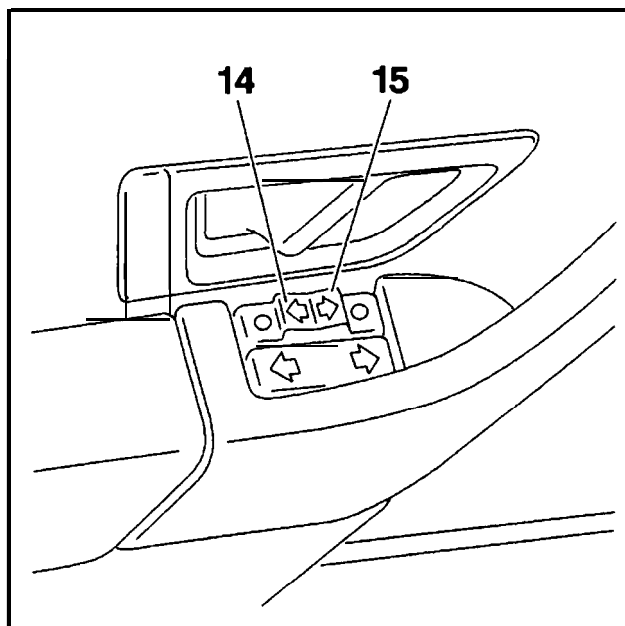


Fig. : CSJR01BC

14 : kontakt för manuell bppning.

15 : kontakt för manuell höjning.

Efter att ha övergått till cykeln för klämningskydd (rutan **står** i skyddszonens nedre **gränsläge**) :

- tryck omedelbart **på** den manuella kontakten (märkt 14) för att sänka ner rutan fullständigt ända tills det hörs en **small från relät**
- efter varje knäppning av **relät** skall man genast trycka **på** knappen (15) för att höja rutan
- slapp inte kontakten för **höjning förrän** rutan är i **höjd-läge** (rutan är **stängd**)

WARNING : under denna funktionsfas fungerar inte klämningskyddet.

3.4 – Funktionssätt vid reducerad drift

Systemet fungerar med reducerad driftvid följande **tillfällen** :

- ingen initialisering efter avbrott i elmatningen
- fel **på** klämningskyddet

3.4.1 – Ingen initialisering

Skyddsområdet kan forskjutas.

Rutans läge efter att elmatningen **åter** finns är inregistrerad av systemet som övre skyddsgräns ; under denna grans fungerar fönsterhissen normalt.

Ovanför denna nya övre skyddsgrans övergir systemet till reducerad funktion :

- det manuella öppningsreglaget är funktionellt
- impulsreglagen för höjning och stinking av rutan har tagits bort
- den manuella höjningen är begränsad till **steg-för-steg-funktion** (forflyttning av rutan i steg om ca 45 mm) efter varje tryckning **på** kontakten för manuell höjning

WARNING : under denna fas kan klämningskyddet vara satt ur funktion.

3.4.2 – Fel på systemet

Funktionsätt **då** det är fel **på** systemet :

- det manuella öppningsreglaget är funktionellt
- impulsreglagen för att **höja** och sänka rutan har tagits bort
- den manuella höjningen är begränsad till **steg-för-steg-funktion** (rutan rör sig i steg om ca 45 mm) efter varje tryckning på kontakten för manuell **höjning**

WARNING : under denna funktionsfas fungerar inte klämningskyddet.

UTVECKLING : ELUTRUSTNING

1 – INLEDNING

Elutrustningen for CITROEN XM årsmodell 1995 forändras genom :

- införande av ny utrustning
- utvecklingen av redan känd utrustning

Ny utrustning :

- superlåsning
- fjärrkontroll med högfrequens (HF)
- sidospegel **på** passgerarsidan med förprogrammerad **inställning** for backning
- elektrisk hastighetsmatare **ersätter** hastighetsmataren med vajer
- införande av farthållare **på** bilar med mekanisk växellåda for motorerna V6, V6.24 och 2.5 I Turbo Diesel
- ny **ljudanläggning** med meddelanden på punktdisplay
- förberedelse for biltelefon GSM
- centralt diagnosuttag
- stöldlarm med yttre och inre skydd högerstyrt fordon

Utveckling :

- av kodlåsets tangentpanel (for vissa **länder**)
- av kabelhärvorna p g a nya utrustningar
- av instrumenttavlan p g a byte av vissa kontrollampor och byte av den mekaniska hastighetsmataren mot en elektrisk matare

2 – SUPERLÅSNING

Utrustningen superlåsning hor ihop med **fjärrkontrollen** med **högfrequens** (fjärrkontroll med **två** knappar).

Utrustningen gör det möjligt :

- **låsa** bilens yttre reglage (centrallås)
- låsa reglagen inne i **kupén** (superlåsning)

Systemet består av :

- 4 dörrmanövrar med 3 lagen (upplåst, låst, **superlåst**)
- 2 manövrar i två lagen (upplåst, låst) for **bränsleluckan** och bakluckan
- 1 elektronikbox for superlåsning (placerad under handskfacket)
- 1 system for fjärrkontroll med högfrequens

MÄRK : dörrmanöverdonen består av **två** elmotorer, den första **tjänar** som centrallås, den andra tjänar som superlås.

Fjärrkontrollen har **två** knappar :

- en knapp har till uppgift att **låsa** och låsa upp dörrar
- en knapp for superlåsning (endast efter att centrallåset låsts)

WARNING : då dörrarna ar superlasta ar det omöjligt att öppna bildörrarna inifrån.

3 – HÖGFREKVENT FJÄRRKONTROLL

Fjärrkontrollen med högfrequens gör det möjligt att tillgodose **låsning/upplåsning** av centrallåset på avstånd och hor ihop med **superlåsningen**.

Införande av ett system for överföring av meddelanden : order for **låsning/upplåsning** via **fjärrkontrollen** med högfrequens möjliggör jämfört med infraröd fjärrkontroll :

- att **förbättra** fjärrkontrollens rackvidd (minimum 10 meter med nya batterier) i alla riktningar runtom bilen
- att slippa rikta in sig mot mottagaren for att **centrallåset** skall fungera
- att eliminera skuggade områden dar inte fjärrkontrollen fungerar

Utrustningen består av två delar :

- en fjärrkontroll
- en mottagare i **kupén**

3.1 – Fjärrkontroll (sändare)

Fjärrkontrollen består :

- av en sändare
- av en antenn med integrerad sandning

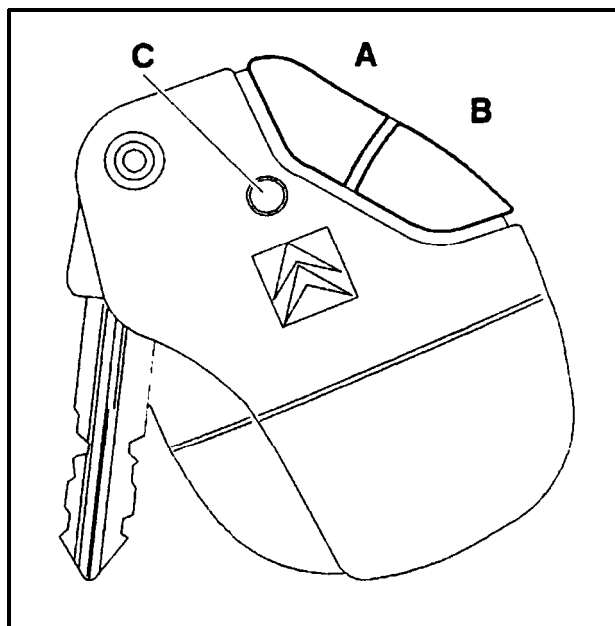


Fig. : D6-R000C

A : knapp for **låsning/upplåsning**.

B : knapp for **superlåsning**.

C : funktionslampa, batteriladdning.

Fjärrkontrollen har två knappar :

- en knapp (A) för låsning och upplåsning av dörrar, bak- och tanklucka
- en knapp (B) för **superlåsningen** (endast efter att **centrallåset** låsts)
- då man trycker **på** en av de bagge knapparna (A eller B) tands den röda kontrollampan (C)

Ett kodat meddelande **på hertzvågor** sands ut varje gång man trycker på en av fjärrkontrollens **två** knappar.

Sandarfrekvensen ar ca 433 **Mhz** for Europa.

Fjärrkontrollen fungerar med hjälp av **två** batterier typ CR 2032 (diarn. 20 mm, tjocklek 3 mm), vid en nominell **spänning** av 3 volt.

Den röda lampan (C) visar batteriernas laddningsgrad.

Fjärrkontrollens minsta rackvidd ar ca 10 meter med nya batterier.

VARNING : en tryckning **på** fjärrkontrollen då den befinner sig **på ett avstånd** som ar kortare än 30 m från bilen kan framkalla låsning, upplåsning eller **superlåsning** av bilens **lås**.

3.2 – Mottagare

Mottagare med integrerad mottagarantenn sitter under instrumentbradans **förstärkning** under handskfacket.

Den gör det möjligt :

- att omvandla **hertzvågorna** som tas emot av antennen till elektriska signaler
- att avkoda meddelandena och att försäkra sig om att de ar giltiga
- att avge elinformation om beordrad **låsning/superlåsning** eller upplåsning av elektronikboxen for **superlåsning**

3.3 – Återsynkronisering

Om man trycker upprepade gånger **på** fjärrkontrollens knappar utom räckhåll for att det skall fungera och med hansyn till vilken teknologi som **används**, kan det **inträffa** att fjärrkontrollen och mottagaren inte längre ar synkroniserade.

I **händelse** av att fjärrkontrollen desynkroniseras, tar den inte längre emot order om **låsning/upplåsning**.

For att omsynkronisera **fjärrkontroll** och mottagare, skall man **göra på** följande satt :

- **slå** på tandningen
- tryck **på** en av fjärrkontrollens bagge knappar under 1 sekund

Efter att omsynkronisering gjorts **återställs** fjärrkontrollens funktion.

3.4 – Kodning

Fjärrkontroll och mottagare kodas elektriskt.

Om fjärrkontrollens kod inte motsvarar mottagarens kod, sker ingen **låsning**, upplåsning, superlåsning.

Om man tappar bort fjärrkontrollen, skall man vanda sig till **reservdelslagret** och ange koden som finns på mottagarens kapa (klistrad etikett).

4 – ELEKTRISK HASTIGHETSMÄTARE

Den mekaniska hastighetsmätaren är ersatt av en elektrisk hastighetsmatrare **på** alla modeller av CITROEN XM.

4.1 – Beskrivning och funktion

Systemet ar sammansatt :

- av en elektrisk hastighetsmatrare som ar integrerad i instrumentenheten
- av en hastighetsgivare
- av en elforbindelse som forbinder hastighetsgivaren med instrumentenheten

Hastighetsgivaren (typ hall-effekt) avger elektriska signaler **på** en frekvens, som **står** proportionellt till fordonshastigheten.

Signalernasändstill**instrumentenheten av fordonska-**belhärvan.

Elektroniken for kontroll (som ar integrerad i instrumenttavlan) gör det möjligt :

- matning av elektroniska hastighetsmatrare
- att mata stegmotorn som har som funktion att bladdra fram kilometer- och trippmatarna

4.2 – Hastighetsgivare

Det finns **två** typer av hastighetsgivare :

- en elektrisk typ (3-poligt kopplingsstycke) som sitter **på växellådan** for alla modeller med styrservo
- en elektrisk typ (3-poligt kopplingsstycke) i anden av hastighetsmatrarens vajer for modeller med progressiv styrservo

MÄRK : elektronikboxen for hastighetsinterface som monterats **på** VG-modellen finns inte **längre**.

5 – FARTHÅLLARE

CITROËN XM kan på modellerna V6, V6.24 och 2.5 I Diesel Turbo med manuell växellåda utrustas med en farthållare.

Forslaget att utrusta mekaniska **växellådor** med funktionen kompletterar erbjudandet för automatlådor.

Den fungerar på samma sätt som farthållaren på modeller med automatlåda ; slå upp servicemeddelanden XM grupp 0 Nr 4 och franskt meddelande XM grupp 1 Nr 15.

För modellerna V6 och V6.24 är funktionen av elektropneumatisk typ.

För modellen 2.5 I Turbo Diesel, är farthållaren helt elektrisk.

5.1 – Påminnelse om funktionssättet

Funktionen farthållning gör att föraren kan hålla en konstant hastighet som han **själv** programmerar in :

- oavsett vägens beskaffenhet
- utan att trycka varken på gaspedalen eller bromspedalen

Föraren kan :

- **överskrida** den inprogrammerade hastigheten, genom att trycka på gaspedalen
- återgå till vanlig funktion, utan farthållning, genom att trycka på bromspedalen, kopplingspedalen, omkopplaren för farthållning eller på strömbrytaren för att **starta/annulera** funktionen
- ändra den inprogrammerade hastigheten genom att trycka på farthållarens omkopplare

MÄRK : farthållaren fungerar bara över 40 km/t.

5.2 – Modellerna V6 och V6.24 (ZPJ, ZPJ4)

Farthållaren liknar den som finns i VG-modeller med automatlåda : den är av elektropneumatisk typ.

5.2.7 – Systemets sammansättning

Funktionen består :

- av en hastighetsgivare
- av en omkopplare för farthållaren som sitter under belysningsomkopplaren
- av en kontakt som sitter under bromspedalummit
- av en kontakt som sitter under kopplingspedalummit
- av en enhet elektrisk vakuumpump och 1 magnetventil som är placerade framtill i hjulhuset höger fram

- av en vakuumcylinder som trycker på **gasspjället** med hjälp av ett stag
- av en strömbrytare för **start/annulering** av farthållaren som är placerad under luftmunstyckena i mitten
- av en elektronikbox placerad framtill i datorlådan som är ansluten till de olika uppräknade komponenterna

5.2.2 – Funktion

Vid **farthållning** jämför elektronikboxen konstant den inprogrammerade hastigheten med den faktiska.

Informationen om fordonshastigheten **överförs** av hastighetsgivaren.

Då den programmerade hastigheten överstiger den aktuella, styr vakuumpumpens elektronikbox vilket **ökar** undertrycket i cylindern som styr spjällhuset : bilen accelererar tills hastigheterna är lika.

Då hastigheterna är lika, **stängs** matningen till vakuumpumpen av, undertrycket i cylindern bibehålls.

Då den inprogrammerade hastigheten understiger aktuell hastighet, styr elektronikboxen magnetventilen, som möjliggör luftintag till vakuumcylindern : fordonet minskar hastigheten.

Ju mer undertrycket ökar i cylindern, desto mer **öppnas spjällhuset**.

Då man trycker **på** bromspedalen, kopplingspedalen eller farthållarens strömbrytare upphör farthållningen : hastighetsminskningen **går** fort (gaspedalen är uppslappt och utan urkoppling).

När farthållaren **stängs av** med omkopplaren (bakom ratten) går hastighetsminskningen **sakta** (gaspedalen är uppslappt).

5.3 – Modell 2.5 I turbo diesel (DK5ATE)

Insprutningssystemet på motor DK5ATE är elektroniskt.

Insprutningspumpen **kännetecknas** av kontrollen av funktionerna för insprutning och dosering av **mängden** insprutad dieselolja som styrs elektroniskt.

Den i pumpen integrerade **flödesventilen** och variationen av **tändförställningen** styrs elektroniskt av insprutningsdatorn med hänsyn till de parametrar som **uppmäts** av givarna.

Den mekaniska förbindelsen mellan gaspedalen och insprutningspumpen finns inte längre.

Som kompletet till insprutningsstrategier, kormkomfort och avgasrening integrerar datorn farthållningens funktioner.

5.3.1 – Systemets sammansättning

Funktionen består :

- av hastighetsgivaren som sitter **på** växellådan
- av en omkopplare för farthållaren som sitter under belysningsomkopplaren
- av en kontakt som sitter under bromspedalgummit
- av en kontakt som sitter under kopplingspedalgummit
- av en **strömbrytare** för **start/annullering** av **farthållaren** som **är** placerad under luftmunstyckena i mitten
- av datorn för dieselinsprutning
- av dieselinsprutningspumpen

5.3.2 – Funktion

Vid **farthållning** jämför datorn hela tiden den **inprogrammerade** hastigheten med bilens aktuella hastighet.

Informationen om hastighet **överförs** av hastighetsgivaren som är placerad på **växellådan**.

Då den programmerade hastigheten överstiger den aktuella hastigheten **ombesörjer** insprutningsdatorn en ökning av dieseloljemängden : bilen accelererar tills hastigheterna är lika.

Då den inprogrammerade hastigheten understiger den verkliga hastigheten beordrar insprutningsdatorn en minskning av dieseloljemängden : fordonet minskar hastigheten.

Då man trycker **på** bromspedalen, kopplingspedalen eller farthållarens strömbrytare **upphör farthållningen** : hastighetsminskningen **går** fort (gaspedalen är uppläppt och utan urkoppling).

Då man med omkopplaren (bakom ratten) stänger av farthållaren **går** hastighetsminskningen sakta (gaspedalen är uppläppt och utan urkoppling).

6 – LJUDANLÄGGNING

Fordonen XM kan originalutrustas med en bilradio.
Bilradions prestanda och höga akustiska kvalitet är målsättningen för denna option.

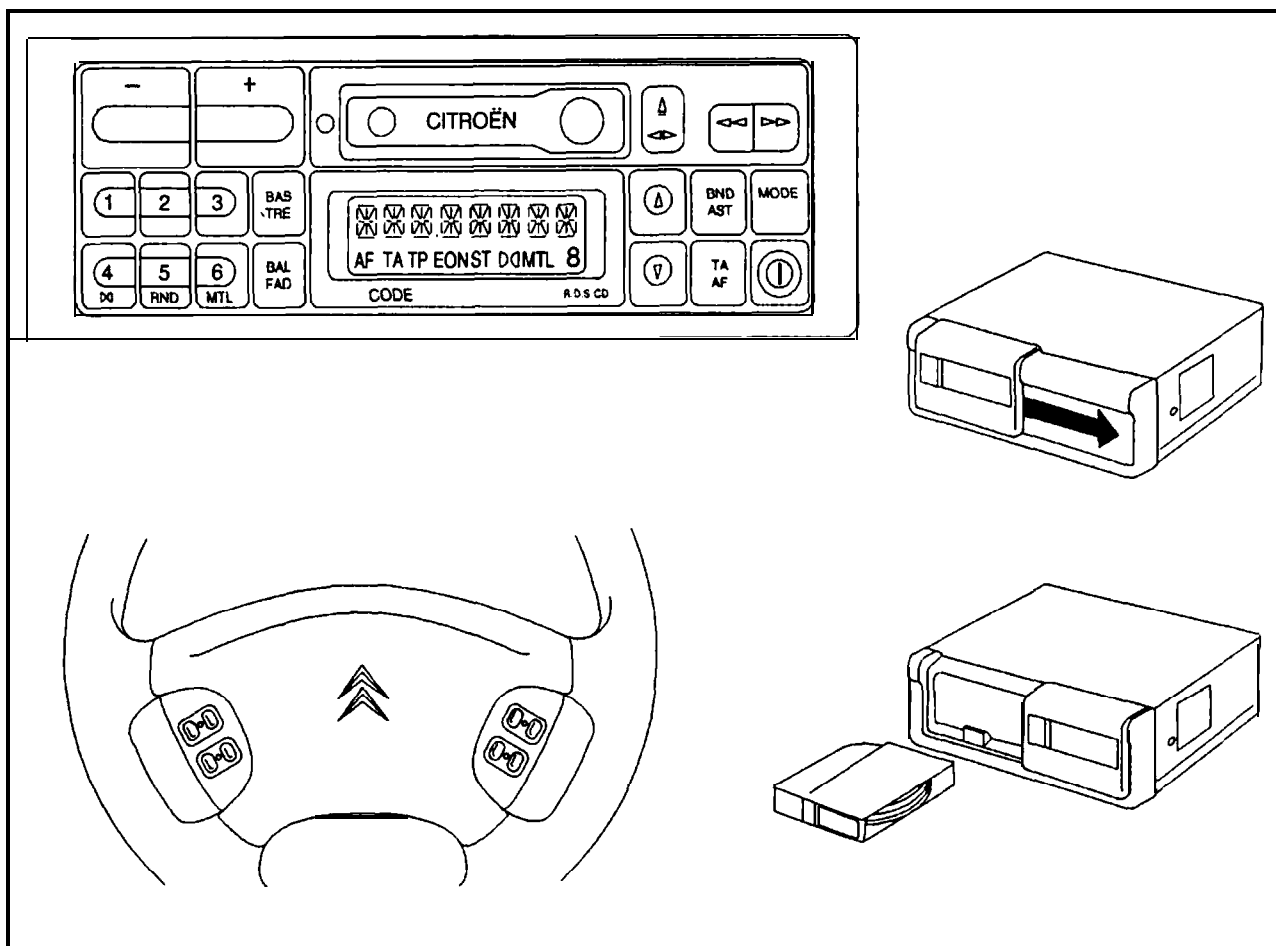


Fig.: D6-R00RD

Två optionsnivåer föreslas :

- ljudanläggning 3040
- ljudanläggning 4040

6.1 – Optionernas sammansättning

Ljudanläggningen 3040 består :

- av en bilradio av **märke** PHILIPS
- av en fjärrkontroll **på** ratten
- 6 högtalare
- av en takantenn
- av en punktdisplay som är specifik (endast för **utrustningsnivåerna** VSX och EXCLUSIVE) och möjliggör meddelande **på** display rörande ljudanläggningen
- av en avstörningsfunktion

MÄRK : monteringen av en CD-växlare finns som option till ljudanläggningen 3040.

Ljudsystemet 4040 består :

- av en bilradio av **märke** PHILIPS

- av en **CD-växlare** PHILIPS
- av en **fjärrkontroll** **på** ratten
- sex högtalare
- av en takantenn
- av en punktdisplay som är specifik (endast för **utrustningsnivåerna** VSX och EXCLUSIVE) och möjliggör meddelande **på** display rörande ljudanläggningen
- av en **avstörningsfunktion**

MÄRK : radioapparaterna är identiskt lika för de bägge optionerna.

6.2 – Avstörning

Avstörningen består av :

- 2 jordflätor för motorhuven (endast för **4-cylindriga** modeller)
- 1 kondensator för 2,2 F (endast för **4-cylindriga** bensinmodeller)
- 1 metallskydd under antennsockeln

6.3 – Radioförberedelse

Radioförberedelsen består :

- av en takantenn + kabel
- av en avstörningsfunktion
- av fördragna kablar för de 6 **högtalarna** anslutna till 1 vitt 8-poligt kopplingsstycke, typ ISO
- av fördragna kablar för matningen anslutna till 1 svart kopplingsstycke ISO med 8 stift
- av en punktdisplay (fr o m nivå VSX) som inte möjliggör meddelande på display om ljudanläggningen

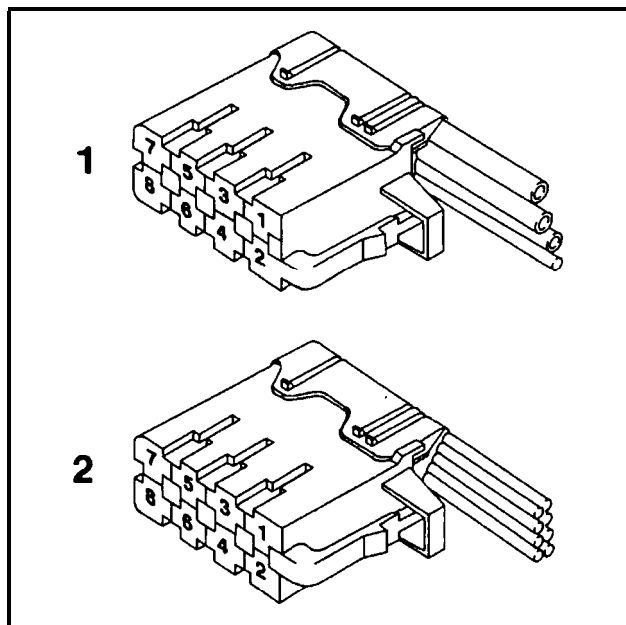


Fig. 06-11030

- (1) : kopplingsstycke för elmatning (svart 8-poligt).
 (2) : kopplingsstycke till högtalare (vitt 8-poligt).

Stiftens **användning** i kopplingsstyckena :

Stift	Kopplingsstycke för elmatning (svart)	Kopplingsstycke för högtalare (vitt)
1	Ljudavbrott p g a telefonsamtal	+ högtalare höger bak
2		- högtalare höger bak
3		+ högtalare höger fram (dörr och instrumentbrada)
4	+ permanent (skyddad av säkring F36)	- högtalare höger fram (dörr och instrumentbrada)
5		+ högtalare vänster fram (dörr och instrumentbrada)
6	+ parkeringsljus (skyddad av säkring FI 0)	- högtalare vänster fram (dörr och instrumentbrada)
7	+ tillbehör (skyddad av säkring F5)	+ högtalare vänster bak
8	Jord	- högtalare vänster bak

Tystnadsfunktionen innebär, när en biltelefon finns ansluten och samtal **pågår** :

- att avbryta ljudet i radiolage
- att stoppa bandspelarens eller CD-spelarens **bläddring**

6.4 – Radiofunktioner

Radion **består** av en digital tuner med tre **våglängder** (KV, MV, FM) med RDS-system, EON och vaginformatiön.

Radioreglagen **möjliggör** :

- automatisk stigande och fallande sökning av sändarna
- manuell stigande och fallande sökning
- automatisk lagring av de 6 starkaste sandarna
- lagring av stationer (18 stationer **går** att lagra **på** FM, **6 på KV, 6 på MV**)

RDS-systemet (Radio Data System) gör det möjligt :

- att på displayen visa sandarens namn
- att en sandare kan följas genom automatiskt frekvensbyte
- avlyssning av veginformation oavsett vilken funktion på **ljudanläggningen** som används (CD eller kassetband)

Funktionen EON (**Enhanced** Other Networks) möjliggör avlyssning av veginformation under vissa **förutsättningar** för dubbelexponering.

6.5 – Kassettfunktioner

Kassetbandspelaren är av typ autoreverse.

Kassetbandspelaren har följande funktioner :

- avspelning
- snabb fram- och återspolning
- manuellt val av **metall-/kromband**
- dolby B
- radio monitor (radioavlyssning undersnabbspolning framåt eller bakåt av kassetbandet)

6.6 – Fjärrkontroll på ratten

Fjärrkontrollen är placerad på ratten och har huvudsakligen följande funktioner :

- volym (+)
- volym (-)
- utforskning av inprogrammerade stationer
- automatisk stigande och fallande sökning av sandare
- stigande eller fallande manuell sökning av sandare
- tystnad (ljudavbrott under radiofunktion eller vid spolning av kassetband eller CD-skiva)
- mode (byte av funktion : kasset, CD eller radio)

6.7 – Forstärkare

Slutsteget består av en forstärkare med 4x25 watt.

Följande reglage finns :

- logisk volymkontroll (-/+)
- justering av bastoner
- justering av diskanttoner
- balans **vänster** höger
- balans **fram/bak** (fader)

Loudness (**förstärkning** av bastoner) är automatisk.

6.8 – Högtalare

Högtalare **på** instrumentbräda :

- 2 diskantthögtalare
- centrumavstånd för fastskruvar 72 mm
- vitt 2-poligt kopplingsstycke med clips 5 mm

Högtalare i framdörrarna :

- 2 bashögtalare
- ytterdiameter : 165 mm
- gult 2-poligt kopplingsstycke med stift 5 mm

Högtalare **på** faste i hatthyllan :

- 2 dubbelkoner
- ytterdiameter 130 mm
- gult 2-poligt kopplingsstycke med stift 5 mm

6.9 – Anslutningar till bilradion

Bilradion är ansluten till :

- 1 kopplingsstycke för matning (svart 8-poligt)
- 1 kopplingsstycke för högtalarna (vitt **8-poligt**)
- 1 kopplingsstycke för **fjärrkontrollen** i ratten (svart 7-poligt)
- 1 kopplingsstycke för **CD-växlaren** (svart 1 O-poligt)

Bilradion skyddas av en sakring 10 ampere som sitter bredvid kopplingsstyckena.

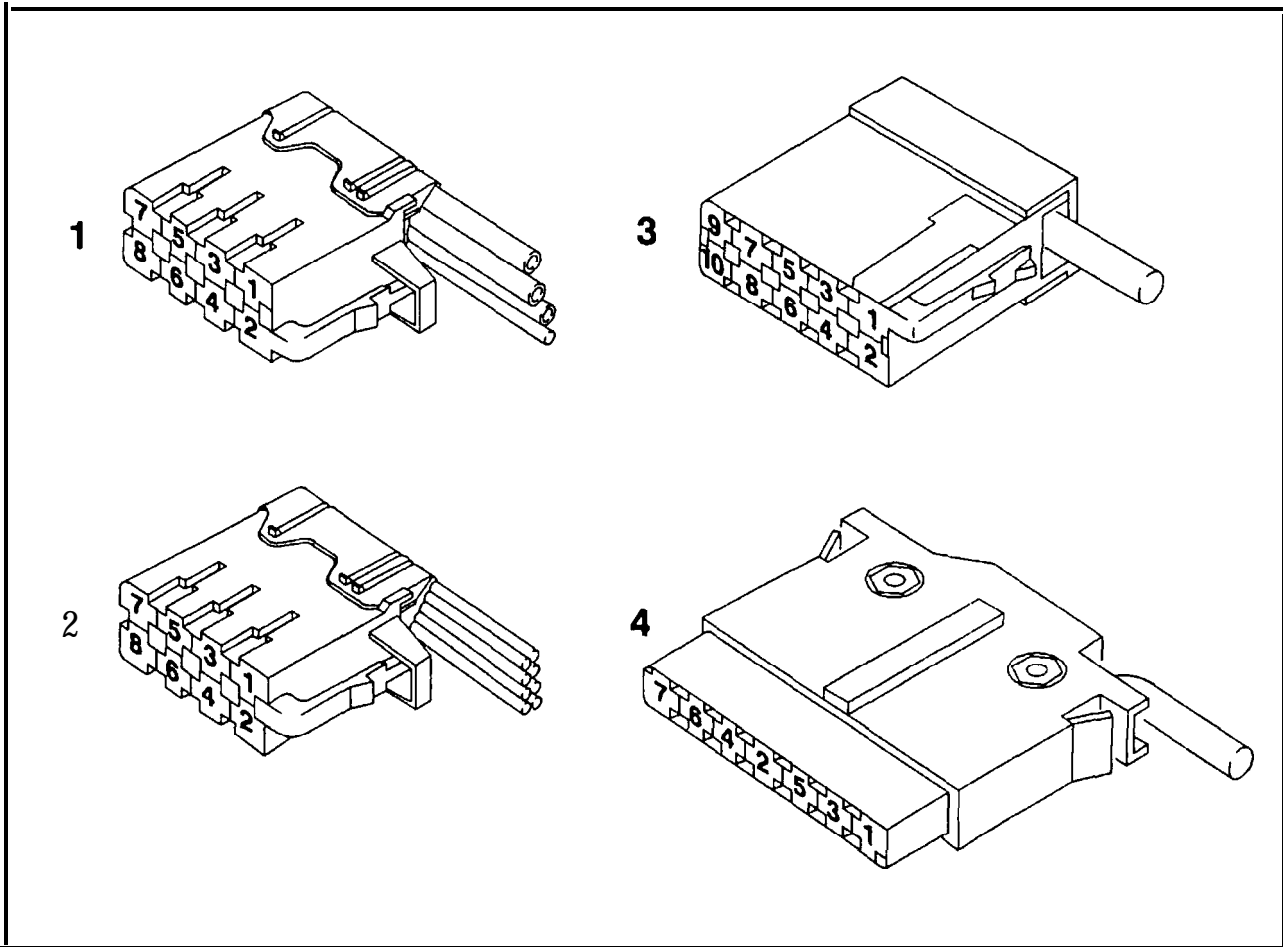


Fig. : D6-R00TD

(1) : kopplingsstycke för elmatning (svart).
 (2) : kopplingsstycke för högtalare (vitt).

(3) : kopplingsstycke för CD-växlare (svart).
 (4) : kopplingsstycke för fjärrkontroll på ratten (svart).

Stiftens **användning** i kopplingsstyckena :

Stift	Kopplingsstycke för elmatning (svart)	Kopplingsstycke för högtalare (vitt)
1	Ljudavbrott p g a telefonsamtal	+ högtalare höger bak
2	Forbindelse punktdisplay	- högtalare höger bak
3	Forbindelse punktdisplay	+ högtalare höger fram (dörr och instrumentbrada)
4	+ permanent (skyddad av sakring F36)	- högtalare höger fram (dörr och instrumentbrada)
5	+ styrd (t ex elantenn)	+ högtalare vänster fram (dörr och instrumentbrada)
6	+ parkeringsljus (skyddad av säkring FI 0)	- högtalare vänster fram (dörr och instrumentbrada)
7	+ tillbehör (skyddad av sakring F5)	+ högtalare vänster bak
8	Jord	- högtalare vänster bak

Tystnadsfunktionen innebar, när en biltelefon finns ansluten och samtal **pågår** :

- att avbryta ljudet i radiolage
- att stoppa bandspelarens eller CD-spelarens bläddring

Det är gions att **lägga** en **spänning** av 0 V (jord) på bilradions ingång för tystnadslage p g a telefonsamtal som möjliggör ljudavbrottet.

6.10 – Punktdisplay

Punktdisplayen är specifik och fungerar då bilen har en av de bagge ljudsystemen (fabriksmontering).

Punktdisplayen går att identifiera med numret 9615625980 som är ingraverat på baksidan av punktdisplayen.

MÄRK : ett fordon på nivån SX har ingen punktdisplay.

Meddelandena på displaysands med serieförbindelse genom att **använda** kommunikation med VAN (Vehicle Area Network, standardiserad internationell kommunikation ISO).

Denna kommunikationstyp används redan på CITROEN XM MTX (multiplexsystem).

De radiomeddelanden som visas på displayen har inte prioritet över andra meddelanden som visas på punktdisplayen (öppen dörr, etc..).

WARNING : punktdisplayen som används på ett fordon (nivå VSX eller EXCLUSIVE) utan option ljudanläggning är av klassisk typ och ger inte möjligheten till radiomeddelanden på display i händelse av eftermontering.

6.11 – Den personlig koden

Bilradion kodos i fabrik med en fyrsiffrig kod.

För att knappa in koden skall man göra på följande sätt :

- starta radion
- tryck på tangent 1 (förvalstangent 1)
- tryck på de vertikala pilarna (till höger om displayen) för att ta fram den första siffran
- tryck på tangenten 1 (lagring av den första siffran)
- tryck på de vertikala pilarna (till höger om displayen) för att få fram den andra siffran
- tryck på tangent 1 (lagring av andra siffran)

Fortsätt tills säkerhetskodens **fjärde** siffra är inmatad.

Koden behöver endast knappas in efter ett avbrott i elmatningen (t ex genom att batteriet kopplats ur).

Om den säkerhetskoden tappas bort kan den återfås via chassinumret (efter att aganderatten styrkts : registreringsbevis).

6.12 – CD-växlare

CD-växlaren ingår endast i ljudanläggningen 4040.

Det är en CD-växlare för 6 skivor som är placerad under **passagerarsätet** fram.

ABSOLUT NÖDVÄNDIGT : sätt ingen CD-skiva av fel format (8 cm diameter) i maskinen!

CD-växlaren styrs av bilradion via en **skärmad** kabel.

Kabeln är ansluten till ett svart 7-poligt kopplingsstycke på radiosidan och till en svart 13-polig rund kontakt på CD-växlarsidan.

6.12.1 – Laddning av skivor

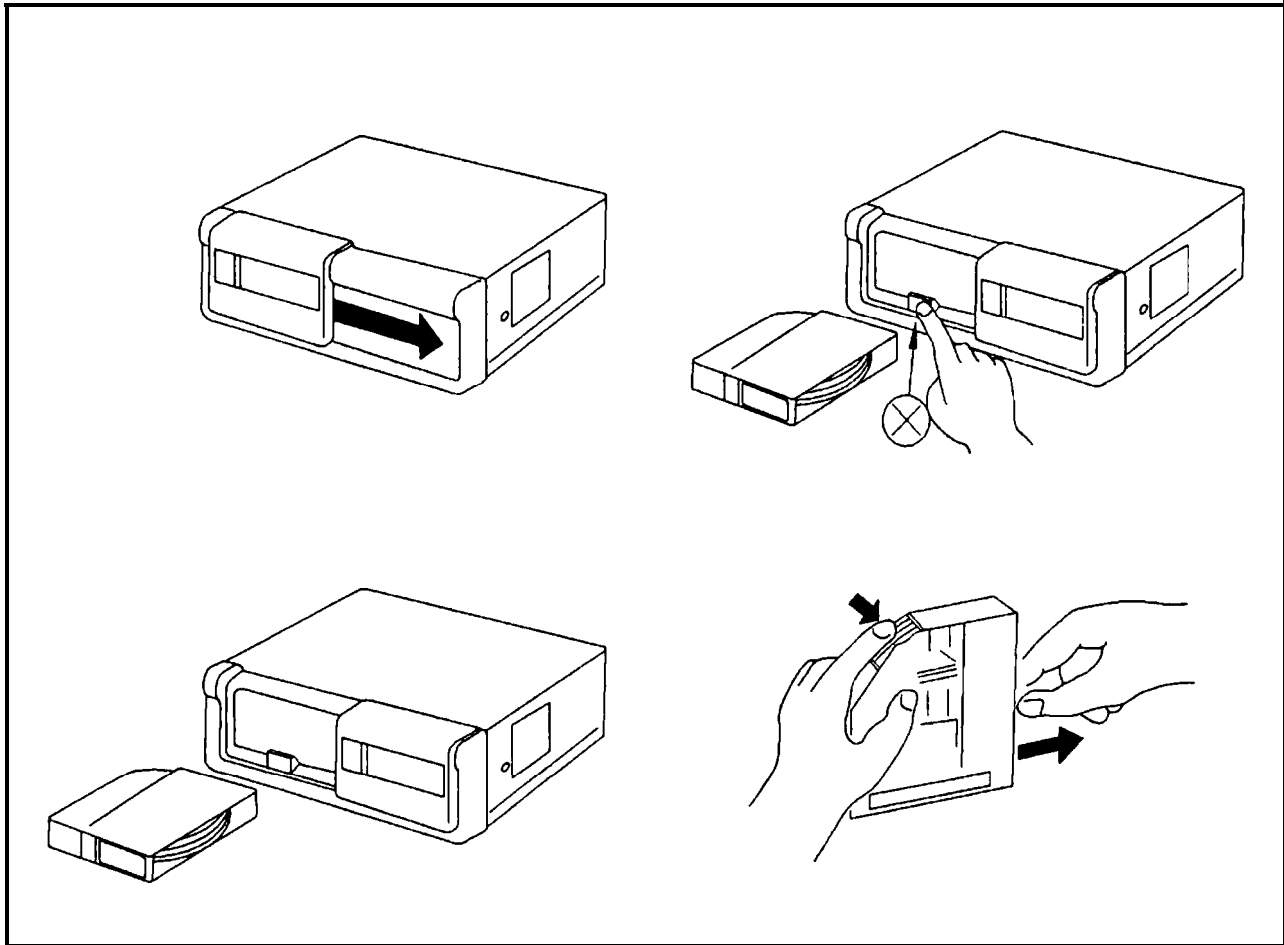


Fig. : D6-R00UD

Skivmagasinet satts **på** plats :

- skjut undan CD-växlarens dörr
- satt in magasinet i **växlaren** (avfasningen bör befinna sig till vänster)
- tryck försiktigt in magasinet tills ett klick hörs
- **stäng** CD-**växlarens** lucka

Skivmagasinet tas ur :

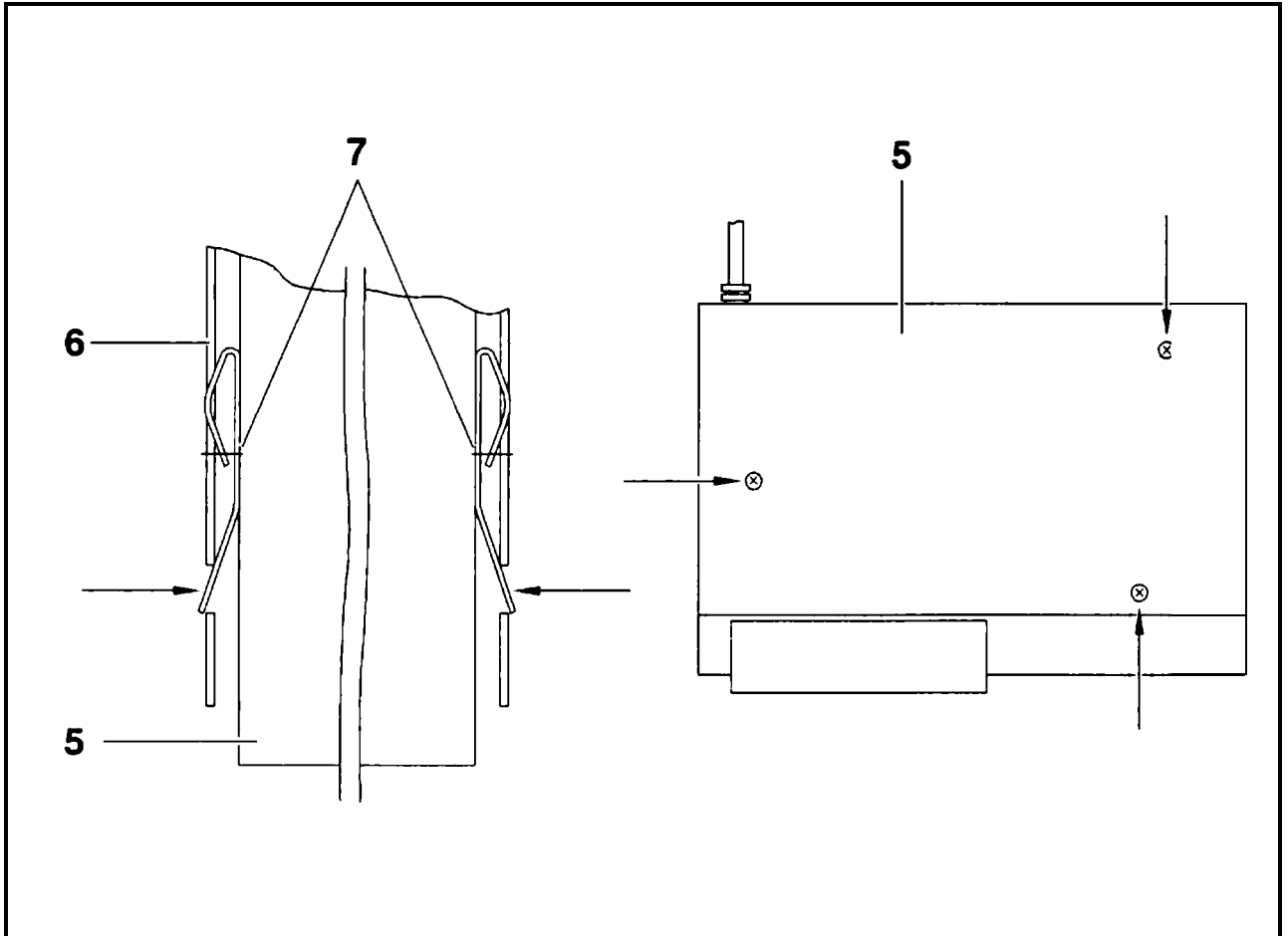
- öppna **CD-växlarens** lucka
- tryck **på** eject-tangenten
- dra ur magasinet

Skivorna skall placeras med etiketten **uppåt**, när magasinet befinner sig vågrättisamma **läge** som CD-växlaren.

For att ta ut skivorna ur magasinet måste man trycka på kanten av facket till CD-skivan som man vill byta.

- -

6.12.2 - Reparation



Fil.: D6-R00VD

(5) : CD-växlare.

(6) : fäste för cd-växlare.

(7) : clips som håller CD-växlaren på plats.

CD-växlaren har clips på sidorna.

För att demontera CD-växlaren :

- tryck in clipsen på sidorna med hjälp av en skruvmejsel, t ex
- dra i CD-växlaren, för att ta ur den ur sitt fäste

Då CD-växlaren skall transporteras utanför bilen (som kolla, t ex) måste den inre mekanismen fixeras ; om man inte gör det riskerar man att förstora CD-växlaren.

Skruva de tre skruvarna (som sitter ovanpå CD-växlaren) på de ställen under CD-växlaren som är utmärkta med pilar.

Vid mottagande av en CD-växlare (reservdel eller garantiretur) :

- ta bort de tre skruvarna som sitter placerade vid pilarna
- fäst de tre skruvarna på CD-växlarens ovansida

ABSOLUT NÖDVÄNDIGT använda endast de skruvar som sitter ovanpå CD-växlaren, för att fixera mekaniken

7 - CENTRALT DIAGNOSUTTAG

CITROEN XM har ett centralt diagnosuttag, som möjliggör diagnostik av alla komponenter som har självdiagnostik.

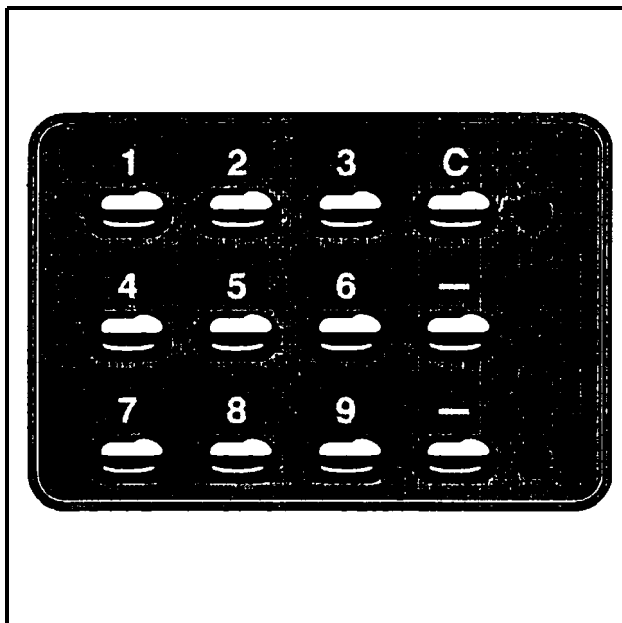
Detta uttag ersätter alla befintliga diagnostikuttag (till ÅM 94) i datorboxen.

Diagnostikuttaget sitter till höger om ratten på instrumentbrädans nedre klädselpanel.

8 - KODLÅS

För om årsmodell 95 har bilarna i vissa länder ingen annullering av kodlåset eller uppskjuten låsning.

Tangentpanelen skiljer sig från tidigare genom märkningen av tangenterna "O" och "D/N" (ersatta av ett streck).



g. : EI -R00KC

8.1 – Utveckling som hänger samman med den nyaelektronikboxen

Det går inte att skjuta upp **låsningen** 1 timme, genom att trycka **på** tangenten "D/N".

Annulering av tangentpanelen (**läge** neutral eller verkstad) genom att trycka på tangenten "D/N" eller knappa in koden "0000" är **omöjlig**.

Den nya "initialiseringskoden" är "1111" i stället för "0001".

De bägge tangenterna **märkta** med ett streck är **oanvända**.

8.2 – Reparation

8.2.1 – Byte av insprutningsdator

Vid byte av insprutningsdator skall initialiseringskoden vara "0001" eller "1111".

Initialiseringsprocedur och inknappning av den första personliga koden (med den nya tangentpanelen) :

	NY INSPRUTNINGSDATOR	INSPRUTNINGSDATOR AV ÄLDRE TYP
1	Den röda led-lampan blinkar	
2	Slå på tändningen	
3	Den röda led-lampan tänds	
4	Knappa in koden "1111"	
5	Den gröna led-lampan blinkar 4 gånger med 4 ljudsignaler	Den röda led-lampan förblir tänd
6		Införskaffa och anslut en tangentpanel med tangenterna "O" och "D/N"
7		Knappa in koden "0001"
8		Den röda led-lampan blinkar 4 gånger med 4 ljudsignaler
9		Tryck på tangenten "C"
10		Knappa in koden "1111"
11		Tryck på tangenten "C"
12		Den gröna led-lampan blinkar 4 gånger med 4 ljudsignaler
13		Montera åter den ursprungliga tangentpanelen
14	Gör intialiseringsproceduren	

Vid garantiretur skall koden skrivas **på** datorn.

8.2.2 – Byte av **kodlåsets** tangentpanel

De bägge typerna **av** tangentpanel finns disponibla **på reservdelslagret**.

Montera **åter** en tangentpanel som motsvarar den ursprungliga definitionen.

KAROSSERIFÄRGER : MODELLPROGRAM 1995

1 – KAROSSERIFÄRGER

			Tabell över färgnyanser		
			Kombisedan		Break
Färg	Färgkod	Kvalitet	Nivå SX och VSX	Nivå EXCLUSIVE	Nivå SX och VSX
Vit banquise	EWP	1	•	•	•
Sand phenicien	ECZ	3	•		
Grå crepuscule	ETK	3	•	•	
Grå quartz	EYC	3	•	•	•
Grå gabion	ERZ	3	•		
Blå mondial	KLS	3	•		
Blå klarlack saphir	ENU	2	•		•
Blå stratos	EPG	4	•	•	•
Grön poseidon	ESY	3	•		•
Grön vega	ERY	4	•	•	•
Röd cerise	EKL	4	•	•	•
Brun quad	EEB	4	•	•	•
Svart klarlack	EXY	2	•	•	

(1) : solidlack.

(2) : solid-och klarlack.

(3) : metalliclack.

(4) : pärlmorlack.

2 – INRE KLÄDSEL

2.1 – CITROEN XM kombisedan

Nivå	Standardklädsel	Optioner		
s x	Velour Megalithe			
vsx	Velour Louvre	Läder orange	Läder ouragan	Läder savane
EXCLUSIVE	Läder ouragan	Läder savane	Alcantara + Velour	

2.2 – CITROEN XM break

Nivå	Standardklädsel	Optioner		
SX	Velour Megalithe			
VSX	Velour Louvre	Läder ouragan	Läder savane	
		VIP-paket Läderouragan	VIP-paket Läder savane	VIP-paket Alcantara + Velour

UNDERHÅLL : MODELLPROGRAM 1995

Från juli 1994 ar underhållsföreskrifterna for Citroën-bilar ändrade enligt följande.

1 – FÖRSTA SERVICE VID 1500/2 500 KM

Bensinfordon alla modeller	Första service (oljebyte görs inte längre) Den första servicen 1 500/2 500 km ar helt gratis (arbete, reservdelar och smörjmedel)
----------------------------	---

Dieselfordon av alla modeller	Första underhållsservice (oljebyte) Arbetet är gratis vid första service vid 1 500/2 500 km Endast reservdelar och smörjmedel debiteras kunden
-------------------------------	---

2 – UNDERHÅLLSINTERVALLER

Fordonstyp	Användningsförhållanden	Underhållsintervaller	
		Smörjservice	Underhåll
Personbil Bensin	Normala	15 000	60 000
	Besvarliga	10 000	40 000
Lastfordon Bensin	Normala	10 000	60 000
	Besvarliga	7 500	30 000
Personbil Diesel	Normala	10 000	60 000
	Besvärliga	7 500	30 000
Lastfordon Diesel	Normala	10 000	60 000
	Besvärliga	7 500	30 000

3 – KRÄVANDE ANVÄNDNINGSFÖRHÅLLANDEN

Huvudsakligen stadstrafik (**från** dörr till dörr).

Mycket varma exportlander.

Väldigt dammig luft (byggarbetsplatser).

Alltid korta **körsträckor** (med kall motor).