

CITROËN XM

15 OKTOBER 1993

REF.

1

Nr XM 100-00/0

ABONNEMENT GME

MOTOR XU 10

. UTVECKLING :

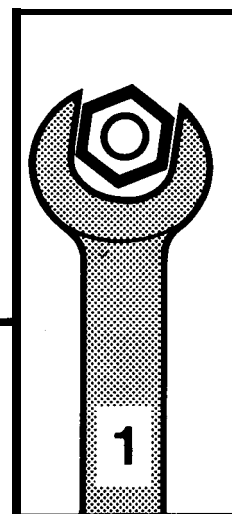
Spel i ramlagren

Vevaxel

Packboxar, kamaxlar och vevaxel

Märkning motor

MAN 008931



AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRES VENTE

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

MOTORENHET

UTVECKLING : SPEL I RAMLAGREN	3
UTVECKLING : VEVAXELN	9
UTVECKLING : TÄTNINGSRINGAR, KAMAXEL OCH VEVAXEL	11
UTVECKLING : MÄRKNING AV MOTOR	12

UTVECKLING : SPEL I RAMLAGREN

Sedan OPR-nr 5898 (januari 1993), med progressiv start, är arbetsspelet för XU1 O-motorerna reducerat när det gäller vevaxellagren.

Berörd motortyp :

- . XU10 2C – R2A
- . XU10 M – RDZ
- . XU10J2 – R6A
- . XU10J2/Z – RFZ
- . XU10J2/TE – RGY

Vevaxellagens spel är mellan 0,038 och 0,069 mm (i stället för 0,045 och 0,109 mm).

Denna minskning i spel erhålls genom tillskapandet av 4 klasser av nedre släta lagerhalvor på samma sida som lageröverfallet (i stället för en enda klass).

Det finns endast en klass av övre spårade lagerhalvor.

Denna utveckling åtföljs av märkning av vevaxeln, cylinderblocket och ändringen av oljepumpen och dess drivning.

1 – VEVAXELN

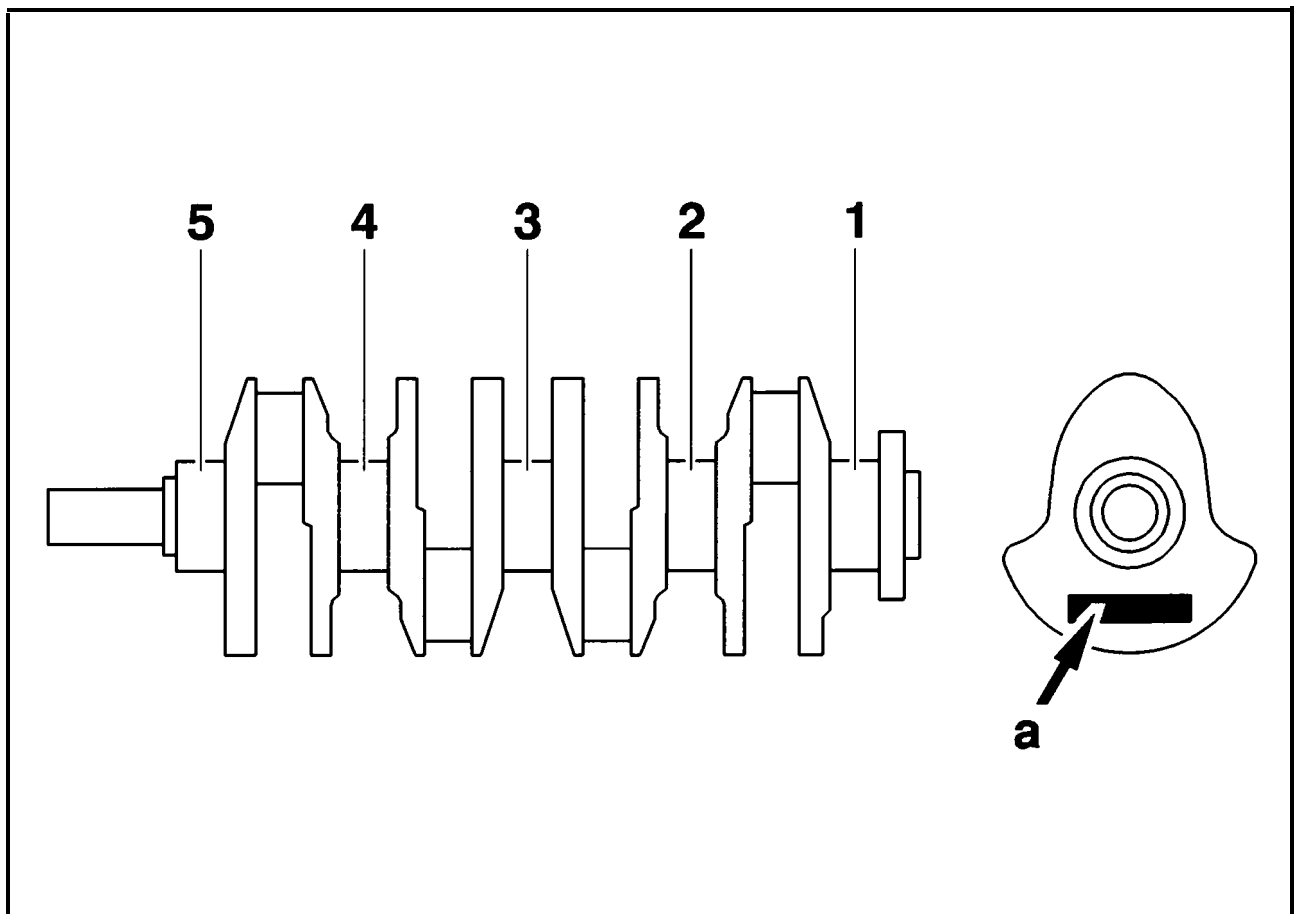


Fig : B18P01SD

a : märkning.

2 – CYLINDERBLOCK

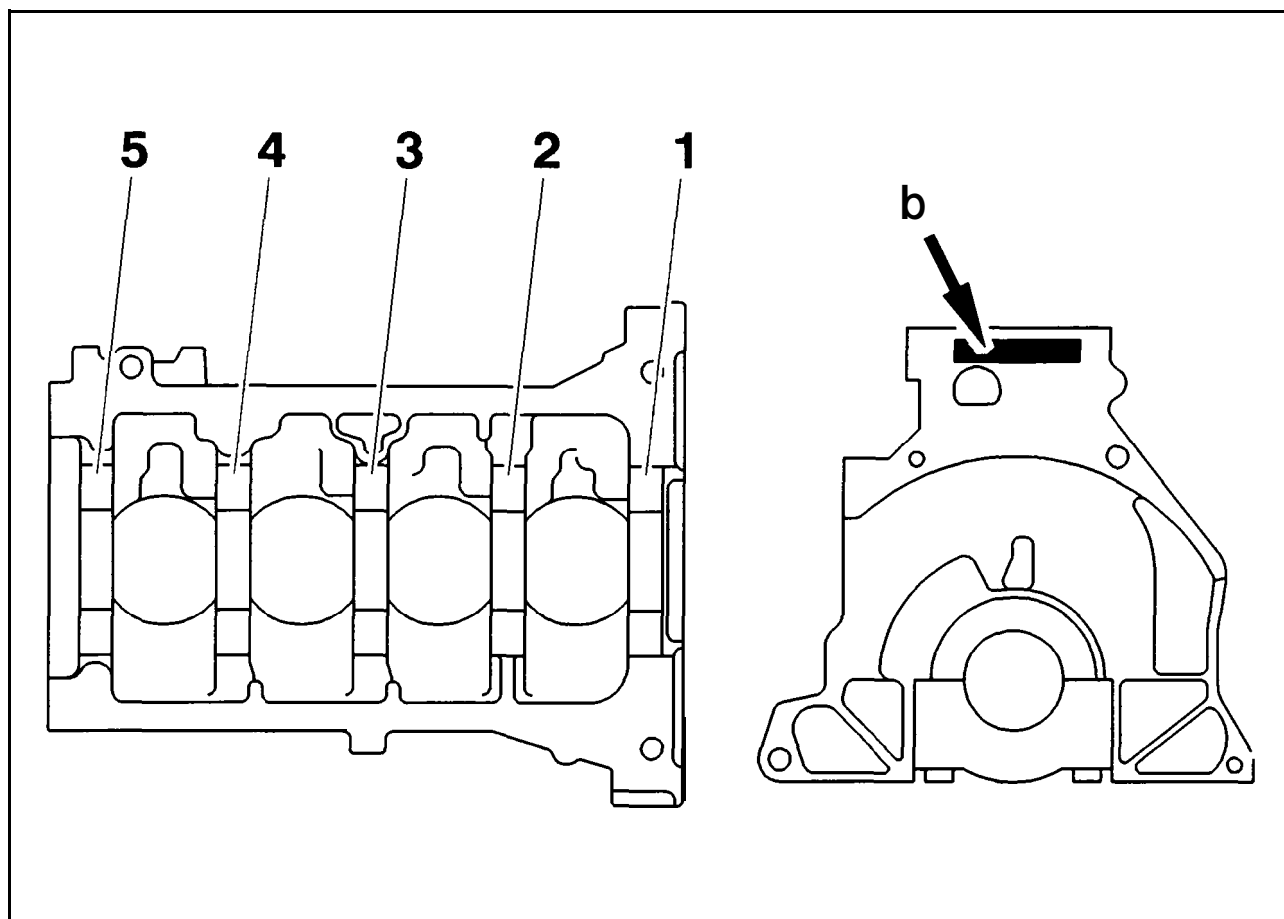


Fig : B1BP01TD

b : märkning.

3 – LAGERHALVOR

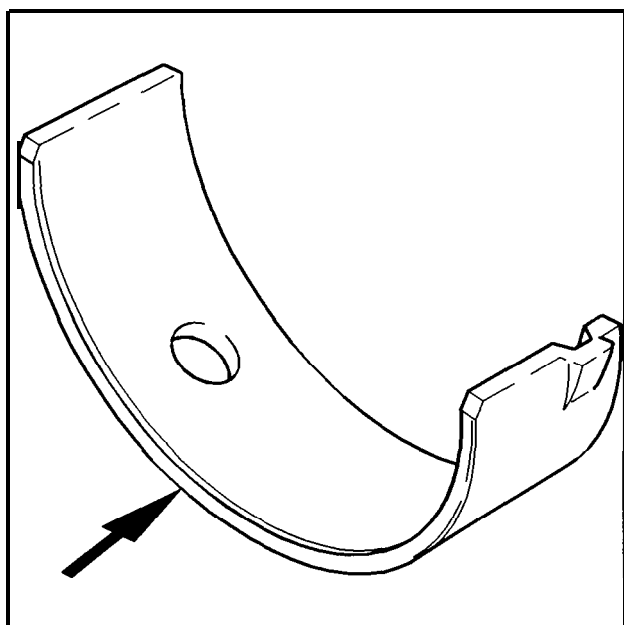


Fig : B1BP01UC

4 – MÄRKNING

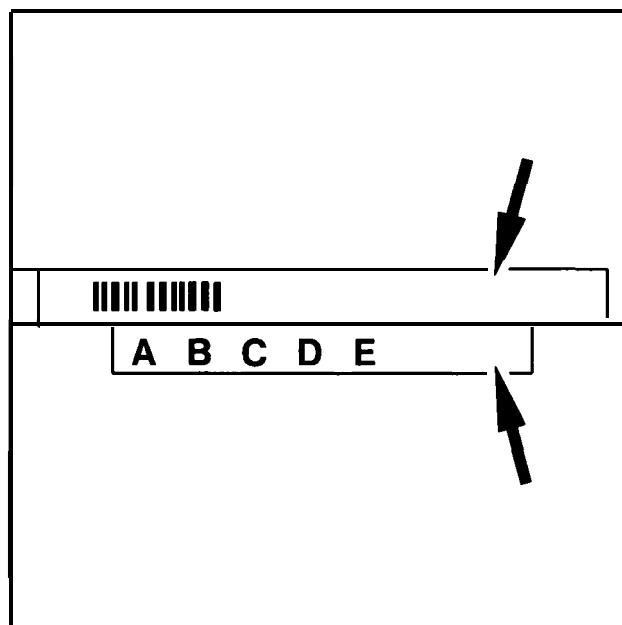


Fig : B1BP01VC

Märkningen är sammansatt av en streckkod och en serie av 5 tecken.

Streckkod : används i fabrik.

Tecken (siff ror/bokstäver) : används på "eftermarknaden".

Märkningen görs med hänsyn till måtten på de 5 ramlagren och cylinderblocket.

Det första tecknet motsvarar lager Nr 1, det andra lager Nr 2, o s v...

MÄRK : Ramlagren är märkta från 1 till 5, Nr 1 på samma sida som svänghjulet.

5 – CYLINDERBLOCK OCH VEVAXEL MED STRECKKOD

Det är möjligt att erhålla minskade spel i lagren.

Avläs i ordning tecknet för vevaxeln och cylinderblocket.

Före dessa värden lager för lager i tabellen.

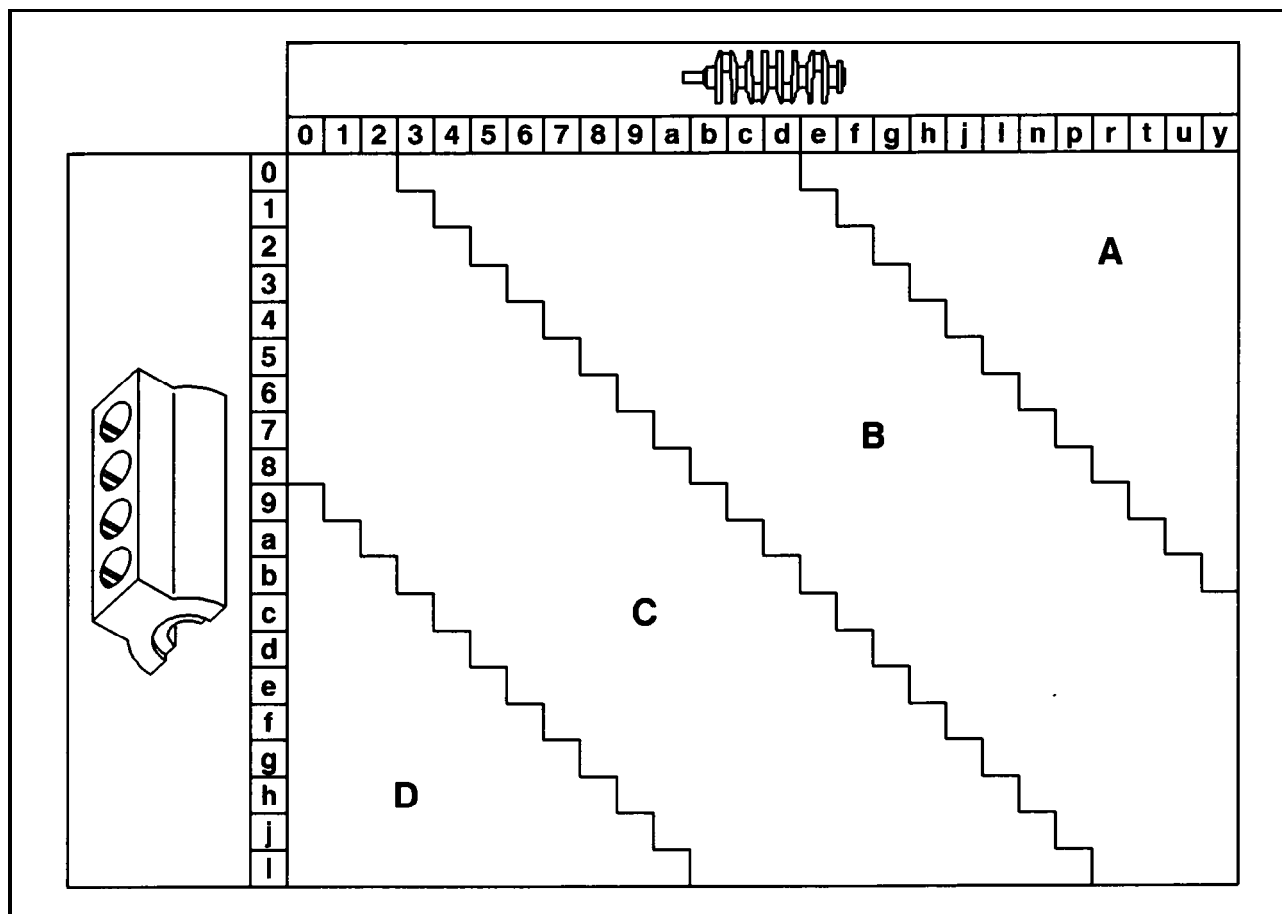


Fig : B1BP01WD

(A) : klass A – blå.

(B) : klass B – svart.

(C) : klass C – grön.

(D) : klass D – röd.

Exempel :

- tecken konstaterade på vevaxeln : **ae3fl**
- tecken konstaterade på cylinderblocket : **3flg9**

För lager Nr 1 är den nedre lagerhalva som skall monteras av klass B (a-3).

För lager Nr 2 är den nedre lagerhalva som skall monteras av klass C (e-f).

MÄRK : De övre lagerhalvorna är spårade och märkta med en svart färgklick.

MOTORENHET

Tabell över lagerhalvorna :

	Lagerhalvor – färgmärkning	Klass	Tjocklek
Övre lagerhalvor	Spårad – svart		1,847 mm
Nedre lagerhalvor	Slät – blå	A	1,844 mm
	Slät – svart	B	1,857 mm
	Slät – grön	C	1,866 mm
	Slät – röd	D	1,877 mm

Lagerhalvorna säljs styckvis.

6 – CYLINDERBLOCK OCH/ELLER VEVAXEL UTAN STRECKKOD ELLER MED OLÄSLIGA STRECKKODER

För att montera motorn med reducerade spel i vevaxellagren, måste man först försäkra sig om smörjkretsens överensstämmelse.

6.1 – Motor XU10J2TE – typ (RGY)

Oljepumpen och dess smörjkrets är kompatibla och fungerar utan någon ändring med reducerat spel.

Det räcker att bestämma dessa spel med hjälp av Plastigage.

Användning av lagerhalvor av klass A (blå) gör det möjligt att utföra mätningen.

Montera 5 övre (spårade) lagerhalvor på samma sida som cylinderblocket.

Montera vevaxeln. Ta bort varje spår av olja.

Montera 5 nedre lagerhalvor (släta) på insidan av lageröverfallen.

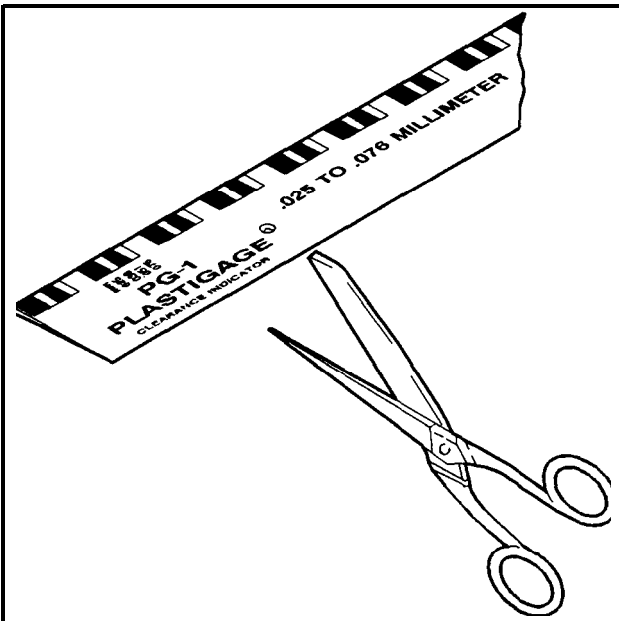


Fig : B1BP01NC

Klipp 5 bitar av Plastigage-måttet i samma bredd som lagerhalvorna.

öppna pappersomslagen och ta ut remsorna.

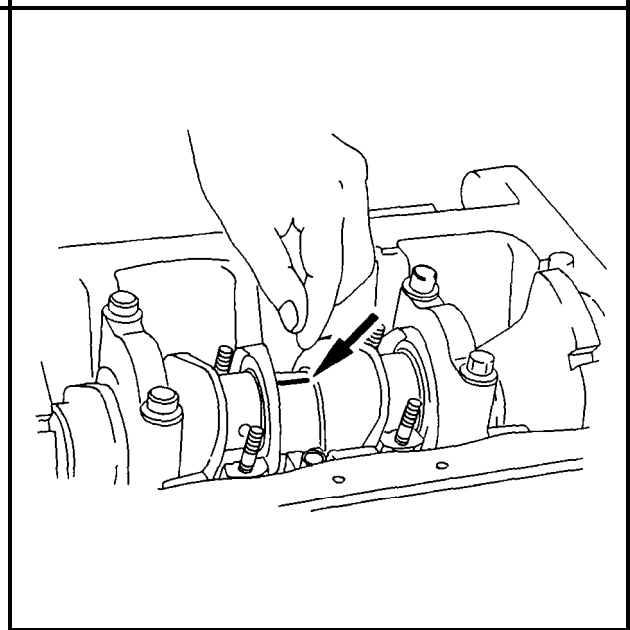


Fig : B1BP01XC

Montera plastremssorna på var och en av vevaxelns tappar eller på lageröverfallets lagerhalva.

Montera lageröverfallen.

Dra åt lagrens skruvar till 7 daNm.

WARNING : Under denna åtgärd får inte vevaxeln rotera.

MOTORENHET

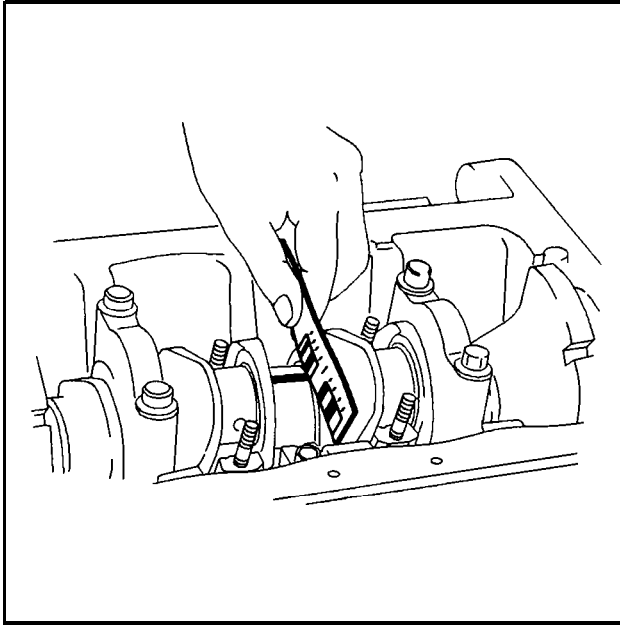


Fig : B1BP01YC

Demontera lageröverfallen.

Jämför varje bredd (i mm) av den utplattade plastremsan på dess bredaste ställe med skalan på pappersomslagen.

MÄRK : Mätningen kan utföras på vevaxeln eller lagerhalvan beroende på tapparnas vidhäftning.

Uppmätt värde	Lagerhalvor som skall användas	Funktionsspel
Lägre än 0,038 mm	Uppmätt värde understiger minsta möjliga arbetsspel. Kontrollera skicket på vevaxel och cylinderblock	0,038 till 0,069 mm
0,039 till 0,052 mm	Klass A – blå	
0,053 till 0,062 mm	Klass B – svart	
0,063 till 0,074 mm	Klass C – grön	
0,074 till 0,080 mm	Klass D – röd	

Kontrollera spelen efter byte av lagerhalvorna, genom att tillämpa den tidigare nämnda metoden, men genom att använda lagerhalvorna med definitiv tjocklek.

Förvara som reserv i verktygssatsen för motorrenovering (för senare användning) de nedre lagerhalvor av klass A som inte använts.

MÄRK : Vid återmontering av vevstakarnas lageröverfall skall inte de gamla originalmuttrarna användas, utan nya muttrar.

6.2 – Sugmotor XU10 – typer R6A–R2A–RDZ–RFZ

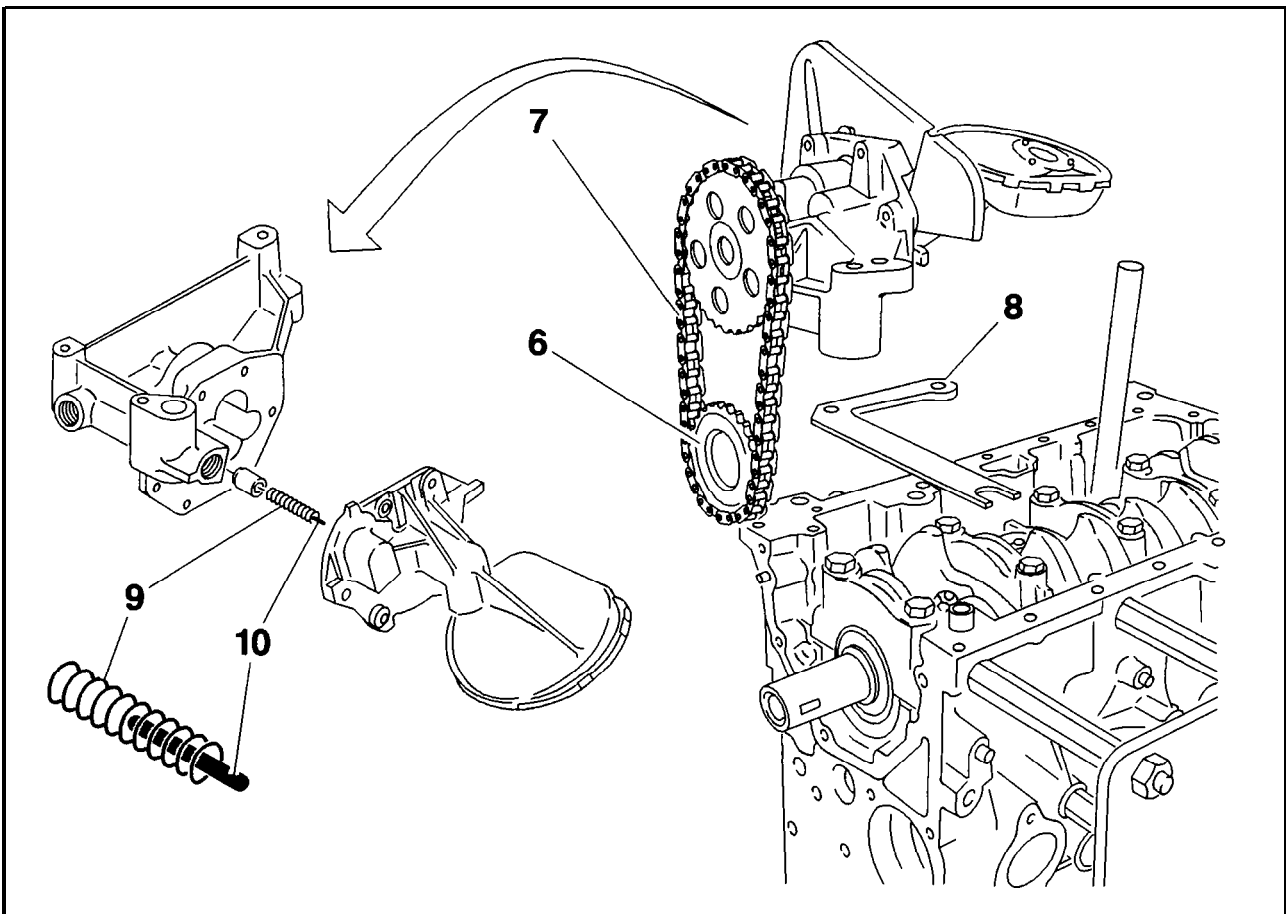


Fig : BI BP020D

För att montera motorn med reducerade spel i vevaxellagren, **måste** man först försäkra sig om smörjkretsens överensstämmelse :

- drevet (6) bör ha 26 tänder
- kedjan (7) bör ha 52 länkar
- distansbrickans (8) tjocklek bör vara 1,1mm

Om inte så är fallet är det absolut nödvändigt att byta samliga komponenter :

- (6) : drev
- (7) : kedja
- (8) : distansbricka
- (9) : tryckreduceringsventilens fjäder
- (10) : styrtapp för fjädern till tryckreduceringsventilen

Om smörjkretsen är godkänd kan man tillämpa tidigare beskrivet arbetssätt, för att välja optimala lagerklasser.

Vid akut reparation (dåliga mätmöjligheter eller awikelse i smörjsystemet) skall de nedre lagerhalvorna av klass A (bla) monteras.

UTVECKLING : VEVAXELN

Sedan OPR-nr 5898 (januari 1993) med progressiv start, har vevaxlarna för omnämnda motorer utvecklats enligt följande.

Berörda fordon :

- Citroen XM förgasarmotor XU102C
- Citroen XM injection, motorer XU10J2 (R6A och RFZ)
- Citroen XM injection monopoint, motor XU10M (RDZ)

1 – UTVECKLING

Standard på motorerna XU10J2 TE (RGY) som utrustar Citroen XM Turbo CT, har sugmotorer XU10 fått vevaxlar med "breddade" armar.

Denna utveckling medför följande ändringar :

- minskning av axeltapparnas bredd 24,5 mm (i stället för 26,4 mm)
- minskning av bredden på vevstakarnas lagerhalvor 20,25 mm (i stället för 21,95 mm)
- minskning av bredden på vevstaksändan och lageröverfall på 24,23 mm (i stället för 26,13 mm)

2 – IDENTIFIERING

2.1 – Vevaxeln : tidigare montering

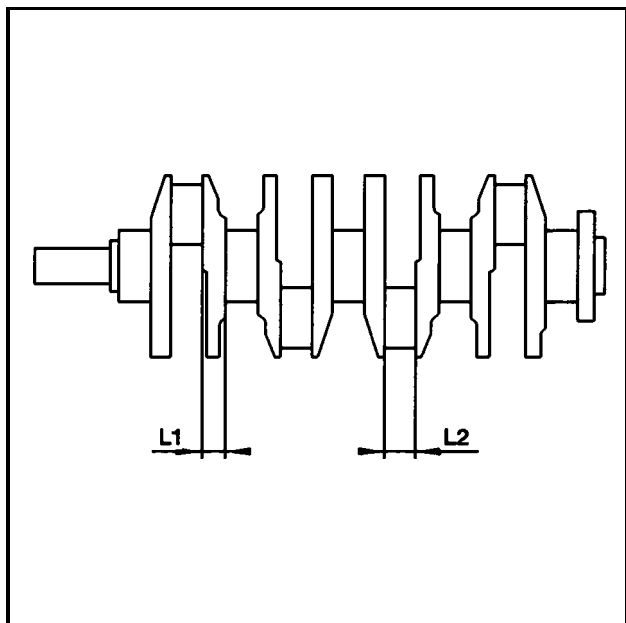


Fig : B1BP021C

L1 = 21,65 mm.

L2 = 26,4 mm.

2.2 – Vevaxeln : ny montering

L1 = 22,6 mm.

L2 = 24,5 mm.

2.3 – Vevstakslager : tidigare montering

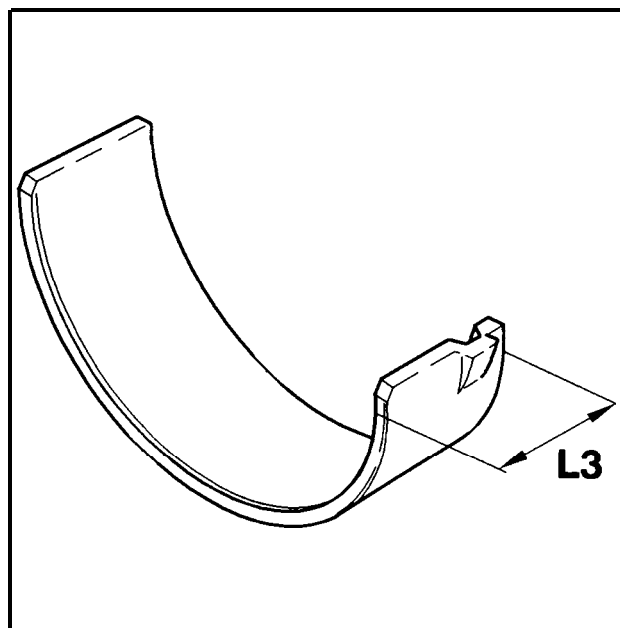


Fig : B1BP023C

L3 = 21,95 mm.

(sats om 8 lagerhalvor).

2.4 – Vevstakslager : ny montering

L3 = 20,25 mm.

(sats om 8 lagerhalvor).

2.5 – Vevstakar : tidigare montering

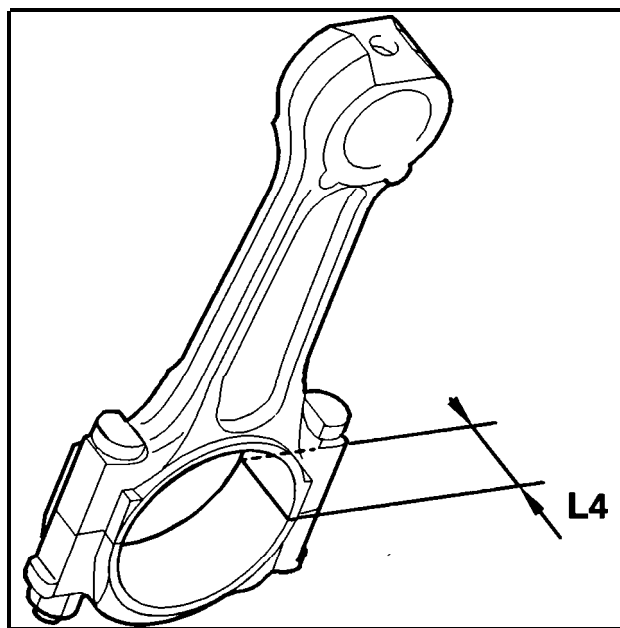


Fig : B1BP024C

L4 = 26,13 mm.

(sats om 4 vevstakar).

2.6 – Vevstakar : ny montering

L4 = 24,23 mm.

(sats om 4 vevstakar).

3 – REPARATION

Delarna i de två monteringarna är inte utbytbara var för sig.

Likväl är det möjligt att använda den nya monteringen på gamla motorer på villkor att samtliga ändringar utförs.

VARNING • Reservdelslagret tillhandahåller reservdelar av både äldre och nyare typ.

UTVECKLING : TÄTNINGSRINGAR, KAMAXEL OCH VEVAXEL

MÄRK : Ändrat sedan mars 1992.

Nya tätningsringar med reducerad bredd 7 mm (i stället för 10 mm) har monterats på motorerna XU10 vid kamaxeln och vevaxeln.

De nya ringarna kan sitta i motorer som är av tidigare tillverkning och kan monterats med samma verktyg som tidigare (utom för vevaxelns tätningsring som sitter på samma sida som svänghjulet).

Vid montering av vevaxelns tätningsring skall man använda verktygen :

- 7016T för en ring med bredd 10 mm
- 7017T för en ring med bredd 7 mm

VARNING : Smörj inte den yttre delen av tätningsringen.

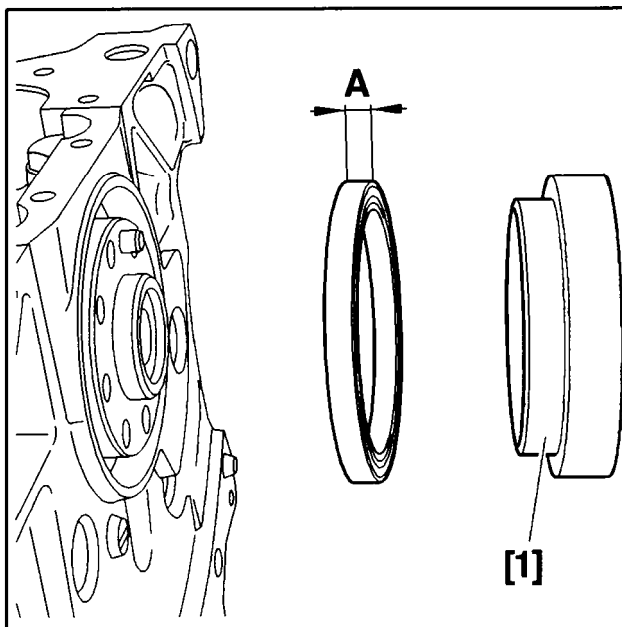


Fig : B1BP025C

A = 10 mm.

[1] = 7016-T.Q.

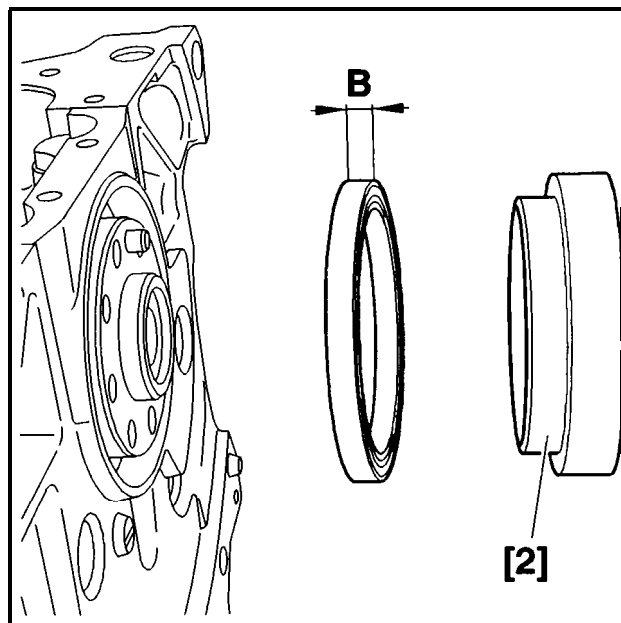


Fig : B1BP026C

B = 7 mm.

[2] = 7017-T.T.

Reservdelsslagent säljer för närvarande :

- vevaxelns tätningsring (10 mm)
- tätningsring till kamaxeln (7 mm)

MÄRK : Vid reparation kan en motor utrustas med en tätningsring om 7 eller 10 mm.

Använd rekommenderat verktyg.

UTVECKLING : MÄRKNING AV MOTOR

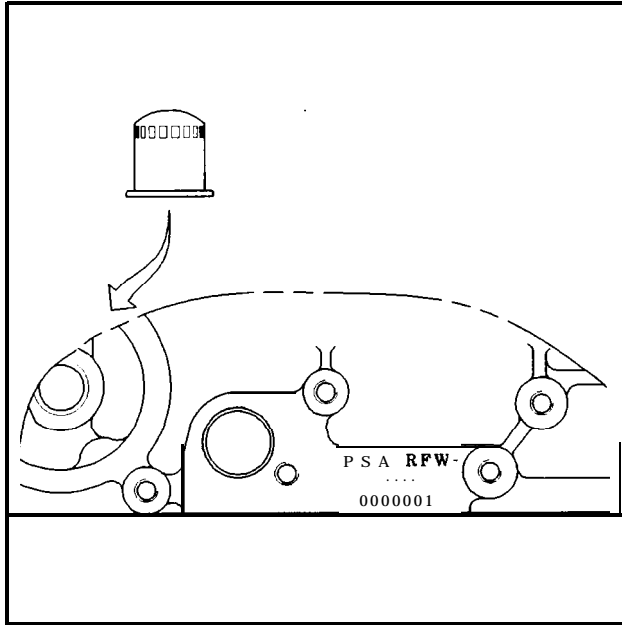


Fig : BI BP027C

Sedan september 1992, har identifieringsplåten som är nitad på cylinderblocket tagits bort.

Identifiering av motorn görs med en instansning, som är graverad nedtill på cylinderblocket.