

LE 30 NOVEMBRE 1994

RÉF.

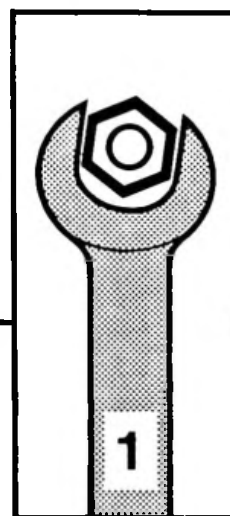
0 N° XM 000-00/8

ABONNEMENT GME

PRESENTATION

● ANNEE - MODELE 1995

MAN 008931



AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS VENTE

TABLE DES MATIERES

CARACTERISTIQUES GENERALES

| | |
|--|----|
| PRESENTATION : GAMME ANNEE MODELE 1995 | 4 |
| PRESENTATION : GAMME ANNEE MODELE 1995 (BERLINE) | 6 |
| PRESENTATION : GAMME ANNEE MODELE 1995 (BREAK) | 10 |

ENSEMBLE MOTEUR

| | |
|-------------------------------------|----|
| PRESENTATION : MOTEUR XU10J4R | 13 |
| PRESENTATION : MOTEUR DK5ATE | 19 |

EMBRAYAGE

| | |
|---|----|
| PRESENTATION : COMMANDE D'EMBRAYAGE HYDRAULIQUE | 33 |
|---|----|

BOITE DE VITESSES

| | |
|--|----|
| PRESENTATION : BOITE DE VITESSES MG5TB | 40 |
|--|----|

ROUES

| | |
|--|----|
| CARACTERISTIQUES : ROUES ET PNEUMATIQUES | 44 |
|--|----|

SUSPENSION

| | |
|--------------------------------|----|
| EVOLUTIONS : SUSPENSIONS | 46 |
|--------------------------------|----|

SOURCE – RESERVE PRESSION

| | |
|--|----|
| EVOLUTIONS : SOURCE ET RESERVE DE PRESSION | 48 |
|--|----|

CAISSE

| | |
|---|----|
| EVOLUTIONS : EQUIPEMENTS EXTERIEURS | 49 |
|---|----|

PLANCHE DE BORD – CONSOLE

| | |
|---|----|
| EVOLUTIONS : EQUIPEMENTS INTERIEURS | 51 |
|---|----|

PROTECTIONS ET SECURITES

| | |
|---|----|
| EVOLUTIONS : PROTECTIONS ET SECURITES | 55 |
|---|----|

EQUIPEMENT ELECTRIQUE

| | |
|--|----|
| EVOLUTIONS : EQUIPEMENTS ELECTRIQUES | 59 |
|--|----|

TABLE DES MATIERES

PEINTURE

TEINTES CARROSSERIE : GAMME ANNEE-MODELE 1995 71

ENTRETIEN

ENTRETIEN : GAMME ANNEE-MODELE 1995 73

PRESENTATION : GAMME ANNEE MODELE 1995

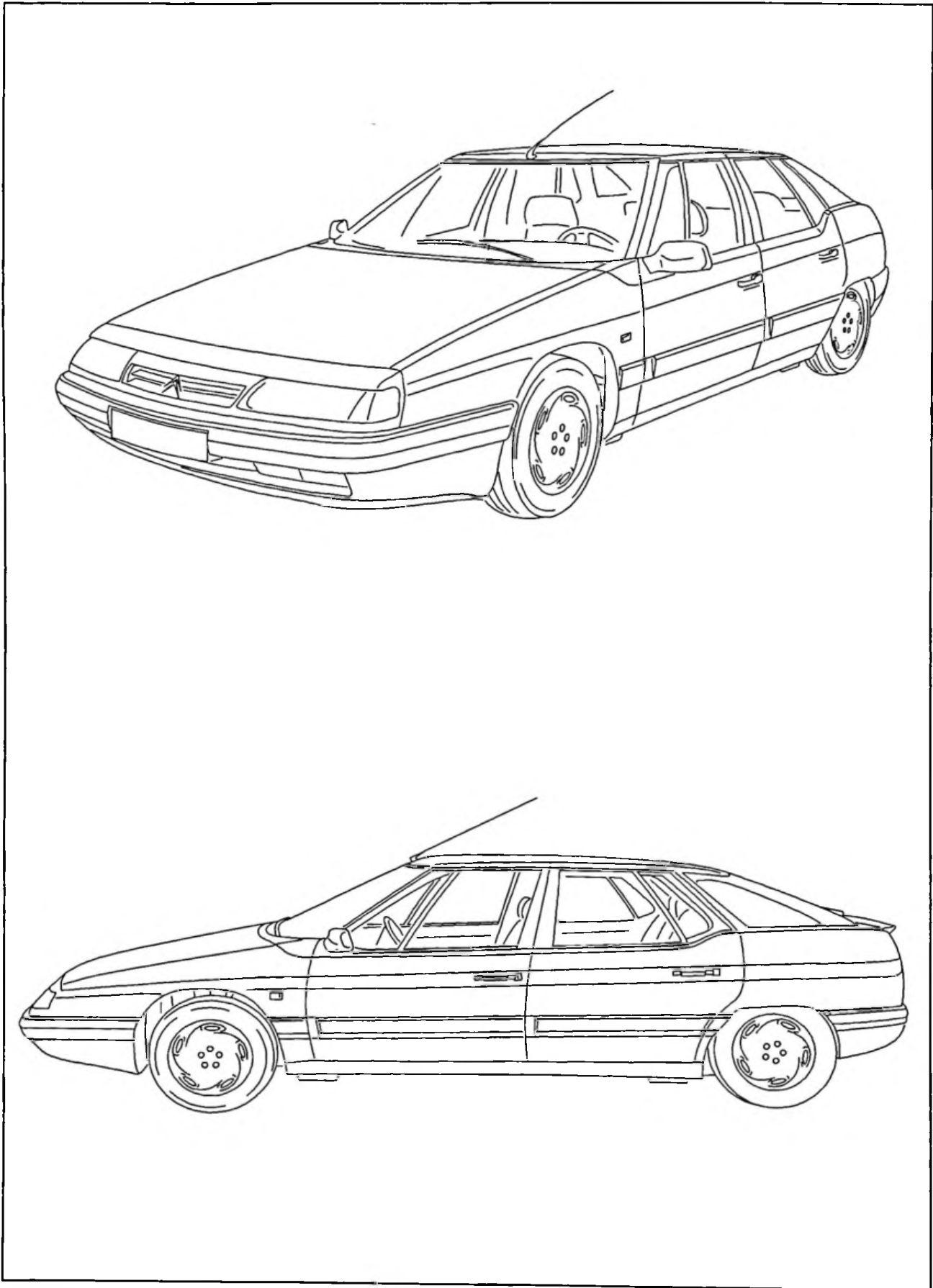


Fig. : E1-R00EP

L'année modèle 1995 se caractérise par :

- un restylage extérieur et intérieur
- de nouveaux équipements
- des évolutions mécaniques dont le lancement de deux nouvelles motorisations et d'une nouvelle boîte de vitesses
- une évolution de la gamme

1 – RESTYLAGE EXTERIEUR

Le restylage porte sur :

- le bouclier avant (dont les transparents de feu d'indication de direction et de brouillard)
- la calandre avec chevrons intégrés
- l'essuie vitre avant
- les répéteurs latéraux des indicateurs direction

Pour la CITROEN XM berline évolution du becquet arrière.

Il n'y a pas d'évolution sur le volet arrière de la CITROEN XM break.

2 – RESTYLAGE INTERIEUR

Le restylage porte sur :

- la planche de bord, combiné (à tachymètre électrique) et façade de climatisation
- la gaine de colonne de direction
- le volant de direction (à 4 branches avec AIRBAG avec ou sans commandes radio)
- les garnissages intérieurs

3 – EQUIPEMENTS

Adoption de nouveaux équipements tels que :

- AIRBAG et prétensionneurs pyrotechniques (montés tout type de série)
- télécommande à ondes hertziennes haute fréquence
- supercondamnation associée à la télécommande HF
- rétroviseur passager indexé en marche arrière
- lève vitre conducteur séquentiel à dispositif anti-pincement
- prééquipement radiotéléphone GSM
- alarme en direction à droite

Nouvelle offre de système audio :

- système audio 3040 de marque PHILIPS, composé d'un autoradio à platine cassette et télécommande au volant
- système audio 4040 de marque PHILIPS, composé d'un autoradio à platine cassette, changeur de compact disc, télécommande au volant et rappel des informations visuelles de l'autoradio sur la matrice de points

4 – EVOLUTIONS MECANIQUES

Adoption de deux nouveaux moteurs :

- un moteur essence 16 soupapes de 1998 cm³ développant 135 CV (moteur XU10J4R), disponible en BVM et BVA
- un moteur turbo-diesel 12 soupapes de 2446 cm³ développant 130 CV (moteur DK5ATE), disponible uniquement en BVM

Le moteur DK5ATE est équipé d'un système d'injection électronique (calculateur + pompe d'injection) permettant de gérer l'ordinateur de bord, l'antidémarrage codé, la régulation de vitesse.

Adoption d'une nouvelle boîte de vitesses mécanique (boîte de vitesse MG5T) équipant les motorisations DK5ATE, ZPJ et ZPJ4 (en remplacement de la ME5T pour les moteurs ZPJ et ZPJ4).

Adoption du "SC/MAC" (système CITROEN de maintien d'assiette constante), système permettant de limiter l'affaissement du véhicule à l'arrêt, moteur coupé (uniquement sur motorisations DK5ATE et XU10J4R).

Adoption de la pompe haute pression 6+2 pistons sur les motorisations DK5ATE et XU10J4R.

5 – EVOLUTION DE LA GAMME

La gamme CITROEN XM comprend trois niveaux :

- un niveau SX, correspondant à une amélioration du niveau présence
- un niveau VSX, intermédiaire entre les niveaux sensation et ambiance
- un niveau exclusive équivalent au niveau exclusive de l'AM94

NOTA : la CITROEN XM break n'est déclinée qu'en niveau SX et VSX.

CARACTERISTIQUES GENERALES

PRESENTATION : GAMME ANNEE MODELE 1995 (BERLINE)

1 - LEGENDE

Pays de distribution :

- F = France
- D = Allemagne
- A = Autriche
- B = Belgique
- DK = Danemark
- E = Espagne
- SF = Finlande
- I = Italie

- NL = Pays-Bas
- P = Portugal
- N = Norvège
- GB = Grande-Bretagne
- S = Suède
- CH = Suisse

Repères utilisés :

- (a) puissance fiscale France en CV
- (b) boîte longue
- (c) niveau de dépollution : L = CEE93, Z = US83, Y = US87

2 - VEHICULES ESSENCE

CITROËN XM 2 l injection (1 998 cm³) BVM :

| Véhicule | | Moteur | | Boîte de vitesses | Pays de distribution | | | | | | | | | | | | | |
|---------------|---------------|--------------------|-------------------------|-------------------|----------------------|---|---|---|----|---|----|---|----|---|---|----|---|----|
| Niveau | Type mines | Plaque et type (c) | Puissance en kW (en ch) | | 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) | | | | | | | | | | | | | |
| | Y4-CZ | RFV XU10J4R/L | | 20CM36 BE3 | X (10) | | | X | | X | | | X | | | X | | |
| RFV XU10J4R/Z | | | | | | X | | | X | | | | | | X | | X | X |
| RFV XU10J4R/L | | | | | X (10) | | | | X | | | | | | | | | |
| VSX | RFV XU10J4R/Z | | | | | X | | | | | | | | | | | | |

CITROËN XM 2 l injection (1 998 cm³) BVA :

| Véhicule | | Moteur | | Boîte de vitesses | Pays de distribution | | | | | | | | | | | | |
|---------------|------------|--------------------|-------------------------|-------------------|----------------------|---|---|---|----|---|----|---|----|---|---|----|---|
| Niveau | Type mines | Plaque et type (c) | Puissance en kW (en ch) | | F (a) | D | A | B | DK | E | SF | I | NL | P | N | GB | S |
| SX | Y4-TV | RFV XU10J4R/L | 97,4 (135) | 20GZ6B 4HP18 | X (10) | | | X | | | | X | | | X | | |
| | | RFV XU10J4R/Z | | | | X | | | X | | | | X | | X | | |
| RFV XU10J4R/L | | | | | X (10) | | | | | | | | | | | | |
| RFV XU10J4R/Z | | | | | | X | | | | | | | | | | | |

CARACTERISTIQUES GENERALES

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

| Véhicule | | Moteur | | Boîte de vitesses | Pays de distribution | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|------------|--------------------|-------------------------|-------------------|----------------------|---|---|---|----|---|----|---|----|---|---|----|---|----|
| Niveau | Type mines | Plaque et type (c) | Puissance en kW (en ch) | | F (a) | D | A | B | DK | E | SF | I | NL | P | N | GB | S | CH |
| SX | Y4-GG | RGX XU10J2TE/Z | 108 (150) | 20GM32 ME5T | | X | | | X | | X | X | X | | X | | X | |
| VSX | | | | | X (9) | X | X | X | X | | X | X | | | | X | | X |
| Exclusive | | | | | X (9) | | | X | | | | | X | | X | | X | |

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

| Véhicule | | Moteur | | Boîte de vitesses | Pays de distribution | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|------------|--------------------|-------------------------|-------------------|----------------------|---|---|---|----|---|----|---|----|---|---|----|---|----|
| Niveau | Type mines | Plaque et type (c) | Puissance en kW (en ch) | | 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 (9) | X | X | X | X | | | X | | | | X | | X |
| Exclusive | | | | | X (9) | | | X | | | | | X | | | | | X |

CITROËN XM 6 cylindres (2 963 cm³) BVM :

| Véhicule | | Moteur | | Boîte de vitesses | Pays de distribution | | | | | | | | | | | | |
|-----------|------------|--------------------|-------------------------|-------------------|----------------------|---|---|---|----|---|----|---|----|---|---|----|---|
| Niveau | Type mines | Plaque et type (c) | Puissance en kW (en ch) | | F (a) | D | A | B | DK | E | SF | I | NL | P | N | GB | S |
| VSX | Y4-GN | UFZ ZPJ/Z | 123 (170) | 20KM01 MG5TB | X (16) | X | | | X | X | X | | X | | X | | X |
| | Y4-GP | UFY ZPJ/Z | 120 (166) | | | | | X | | | | | | | | | |
| Exclusive | Y4-GN | UFZ ZPJ/Z | 123 (170) | | X (16) | X | X | | | | | | | | | | |
| | Y4-GP | UFY ZPJ/Z | 120 (166) | | | | | X | | | | | | | | | |

CARACTERISTIQUES GENERALES

CITROËN XM 6 cylindres (2 963 cm³) BVA :

| Véhicule | | Moteur | | Boîte de vitesses | Pays de distribution | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|------------|--------------------|-------------------------|-------------------|----------------------|---|---|---|----|---|----|---|----|---|---|----|---|----|
| Niveau | Type mines | Plaque et type (c) | Puissance en kW (en ch) | | 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 4HP18 | X (16) | X | X | X | X | | | X | X | | | | | X |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | X | |

CITROËN XM 6 cylindres 24S (2 963 cm³) BVM :

| Véhicule | | Moteur | | Boîte de vitesses | Pays de distribution | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|------------|--------------------|-------------------------|-------------------|----------------------|---|---|---|----|---|----|---|----|---|---|----|---|----|
| Niveau | Type mines | Plaque et type (c) | Puissance en kW (en ch) | | 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) | X | X | X | X | X | | X | X | X | | | | X |

3 – VEHICULES DIESEL

CITROËN XM D12 (2 138 cm³) BVM :

| Véhicule | | Moteur | | Boîte de vitesses | Pays de distribution | | | | | | | | | | | | | |
|---------------|------------|--------------------|-------------------------|-------------------|----------------------|---|---|---|----|---|----|---|----|---|---|----|---|----|
| Niveau | Type mines | Plaque et type (c) | Puissance en kW (en ch) | | F (a) | D | A | B | DK | E | SF | I | NL | P | N | GB | S | CH |
| Ambulanciable | Y4-GV | PJZ XUD11A/L | 60 (83) | 20CM36 BE3 | X (7) | | | | | | | | | | | | | |
| SX | | | | | X (7) | | | X | | | | X | | | X | | | |

CARACTERISTIQUES GENERALES

CITROËN XM turbo D12 (2 088 cm³) BVM :

| Véhicule | | Moteur | | Boîte de vitesses | Pays de distribution | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------|------------|--------------------|-------------------------|-------------------|----------------------|---|---|---|----|---|----|---|----|---|---|----|---|----|---|
| Niveau | Type mines | Plaque et type (c) | Puissance en kW (en ch) | | F (a) | D | A | B | DK | E | SF | I | NL | P | N | GB | S | CH | |
| Ambulanciable | Y4-GX | P8B XUD11ATE /L | 80 (110) | 20GM31 ME5T | X (6) | | | | | | | | | | | | | | |
| SX | | P8B XUD11ATE /L | | | X (6) | | X | | X | | X | X | | | | | X | | |
| | Y4-NF | PHZ XUD11ATE /Y | | | | X | X | | X | | | | | | X | | X | | |
| VSX | Y4-GX | P8B XUD11ATE /L | | | X (6) | | | X | | X | | X | X | | | | X | | |
| | Y4-NF | PHZ XUD11ATE /Y | | | | X | X | | | | | | | | | | | | X |
| Exclusive | Y4-GX | P8B XUD11ATE /L | | | X (6) | | | | | | | | | | X | | | | |

CITROËN XM turbo D12 (2 088 cm³) BVA :

| Véhicule | | Moteur | | Boîte de vitesses | Pays de distribution | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|------------|--------------------|-------------------------|-------------------|----------------------|---|---|---|----|---|----|---|----|---|---|----|---|----|---|
| Niveau | Type mines | Plaque et type (c) | Puissance en kW (en ch) | | F (a) | D | A | B | DK | E | SF | I | NL | P | N | GB | S | CH | |
| SX | Y4-TD | P8B XUD11ATE /L | 80 (110) | 20GZ1A 4HP18 | X (6) | | | X | | | | X | | | X | | | | |
| | Y4-CX | PHZ XUD11ATE /Y | | | | X | X | | X | | | | | | X | | X | | |
| VSX | Y4-TD | P8B XUD11ATE /L | | | | X | X | | | | | | | | | | | | X |
| | | | | | X (6) | | | X | | X | | X | | | X | | | | |
| Exclusive | | | | | X (6) | | | | | | | | | | X | | | | |

CITROËN 2,5 l turbo diesel (2 446 cm³) BVM :

| Véhicule | | Moteur | | Boîte de vitesses | Pays de distribution | | | | | | | | | | | | |
|------------------|------------|--------------------|-------------------------|-------------------|----------------------|---|---|---|----|---|----|---|----|---|---|----|---|
| Niveau | Type mines | Plaque et type (c) | Puissance en kW (en ch) | | F (a) | D | A | B | DK | E | SF | I | NL | P | N | GB | S |
| VSX | Y4-NX | THY DK5ATE /L | 94,5 (130) | 20KM02 MG5TB | X (7) | | | X | | X | | X | | | X | | |
| | | THY DK5ATE /Y | | | | X | X | | | | | | X | | X | X | |
| THY DK5ATE /L | | X (7) | | | | | X | | | | X | | | | X | | |
| THY DK5ATE /Y | | | | | X | X | | | | | | | | | | | |

PRESENTATION : GAMME ANNEE MODELE 1995 (BREAK)

1 - LEGENDE

Pays de distribution :

- F = France
- D = Allemagne
- A = Autriche
- B = Belgique
- DK = Danemark
- E = Espagne
- SF = Finlande
- I = Italie

- NL = Pays-Bas
- P = Portugal
- N = Norvège
- GB = Grande-Bretagne
- S = Suède
- CH = Suisse

Repères utilisés :

- (a) puissance fiscale France en CV
- (b) boîte longue
- (c) niveau de dépollution : L = CEE93, Z = US83, Y = US87

2 - VEHICULES ESSENCE

CITROËN XM 2 I injection (1 998 cm³) BVM :

| Véhicule | | Moteur | | Boîte de vitesses | Pays de distribution | | | | | | | | | | | | |
|----------|------------|--------------------|-------------------------|-------------------|----------------------|---|---|---|----|---|----|---|----|---|---|----|---|
| Niveau | Type mines | Plaque et type (c) | Puissance en kW (en ch) | | F (a) | D | A | B | DK | E | SF | I | NL | P | N | GB | S |
| SX | Y4-GB | RFV XU10J4R/L | 97,4 (135) | 20GM36 ME5T | X (10) | | | X | | | | X | | | X | | |
| | | RFV XU10J4R/Z | | | | X | | | X | | | | X | | X | X | |
| VSX | | | | | | X | | | | | | | | | | | |

CITROËN XM 2 I injection (1 998 cm³) BVA :

| Véhicule | | Moteur | | Boîte de vitesses | Pays de distribution | | | | | | | | | | | | |
|----------|------------|--------------------|-------------------------|-------------------|----------------------|---|---|---|----|---|----|---|----|---|---|----|---|
| Niveau | Type mines | Plaque et type (c) | Puissance en kW (en ch) | | 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 (10) | | | X | | | | X | | | X | | |
| | | RFV XU10J4R/Z | | | | X | | | X | | | X | | X | | | |
| VSX | | | | | | X | | | | | | | | | | | |

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

| Véhicule | | Moteur | | Boîte de vitesses | Pays de distribution | | | | | | | | | | | | |
|-----------|------------|--------------------|-------------------------|-------------------|----------------------|---|---|---|----|---|----|---|----|---|---|----|---|
| Niveau | Type mines | Plaque et type (c) | Puissance en kW (en ch) | | F (a) | D | A | B | DK | E | SF | I | NL | P | N | GB | S |
| SX | Y4-GM | RGX XU10J2TE/Z | 108 (150) | 20GM33 ME5T | | | | | | | X | | | | | X | |
| VSX | | | | | X (9) | X | X | X | X | | X | X | X | | X | | X |
| Varebiler | | | | | | | | | | | | | | | | | X |

CARACTERISTIQUES GENERALES

CITROËN XM 2 l turbo injection (1 998 cm³) BVA :

| Véhicule | | Moteur | | Boîte de vitesses | Pays de distribution | | | | | | | | | | | | | |
|----------|------------|--------------------|-------------------------|-------------------|----------------------|---|---|---|----|---|----|---|----|---|---|----|---|----|
| Niveau | Type mines | Plaque et type (c) | Puissance en kW (en ch) | | 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 cylindres (2 963 cm³) BVM :

| Véhicule | | Moteur | | Boîte de vitesses | Pays de distribution | | | | | | | | | | | | | |
|----------|------------|--------------------|-------------------------|-------------------|----------------------|---|---|---|----|---|----|---|----|---|---|----|---|----|
| Niveau | Type mines | Plaque et type (c) | Puissance en kW (en ch) | | 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 cylindres (2 963 cm³) BVA :

| Véhicule | | Moteur | | Boîte de vitesses | Pays de distribution | | | | | | | | | | | | | |
|----------|------------|--------------------|-------------------------|-------------------|----------------------|---|---|---|----|---|----|---|----|---|---|----|---|----|
| Niveau | Type mines | Plaque et type (c) | Puissance en kW (en ch) | | 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 – VEHICULES DIESEL

CITROËN XM D12 (2 138 cm³) BVM :

| Véhicule | | Moteur | | Boîte de vitesses | Pays de distribution | | | | | | | | | | | | | |
|----------|------------|--------------------|-------------------------|-------------------|----------------------|---|---|---|----|---|----|---|----|---|---|----|---|----|
| Niveau | Type mines | Plaque et type (c) | Puissance en kW (en ch) | | 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 | | | | | | |

CARACTERISTIQUES GENERALES

CITROËN XM turbo D12 (2 088 cm³) BVM :

| Véhicule | | Moteur | | Boîte de vitesses | Pays de distribution | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|------------|--------------------|-------------------------|-------------------|----------------------|----------|---|---|----|---|----|---|----|---|---|----|---|----|---|
| Niveau | Type mines | Plaque et type (c) | Puissance en kW (en ch) | | 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 | | 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 | | |
| Varebiler | Y4-NM | PHZ XUD11ATE /Y | | | | | | | | | | | | | | | | | |

CITROËN XM turbo D12 (2 088 cm³) BVA :

| Véhicule | | Moteur | | Boîte de vitesses | Pays de distribution | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|------------|--------------------|-------------------------|-------------------|----------------------|----------|---|---|----|---|----|---|----|---|---|----|---|----|---|
| Niveau | Type mines | Plaque et type (c) | Puissance en kW (en ch) | | 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 | X | |
| VSX | Y4-NW | PHZ XUD11ATE /L | | | | X (6) | | | X | | | | X | X | | | X | | |
| | Y4-CY | PHZ XUD11ATE /Y | | | | | X | X | | | | | | | | | | | X |
| Varebiler | Y4-CY | PHZ XUD11ATE /Y | | | | | | | | | | | | | | | X | | |

CITROËN XM 2,5 l injection diesel (2 446 cm³) BVM :

| Véhicule | | Moteur | | Boîte de vitesses | Pays de distribution | | | | | | | | | | | | |
|-----------|------------|--------------------|-------------------------|-------------------|----------------------|---|---|---|----|---|----|---|----|---|---|----|---|
| Niveau | Type mines | Plaque et type (c) | Puissance en kW (en ch) | | F (a) | D | A | B | DK | E | SF | I | NL | P | N | GB | S |
| VSX | Y4-NY | THY DK5ATE /L | 94,5 (130) | 20KM02 MG5TB | X (7) | | | X | | | | X | X | | | X | |
| | | THY DK5ATE /Y | | | | X | X | | | | | | | X | | X | X |
| Varebiler | | | | | | | | | | | | | | | X | | |

PRESENTATION : MOTEUR XU10J4R

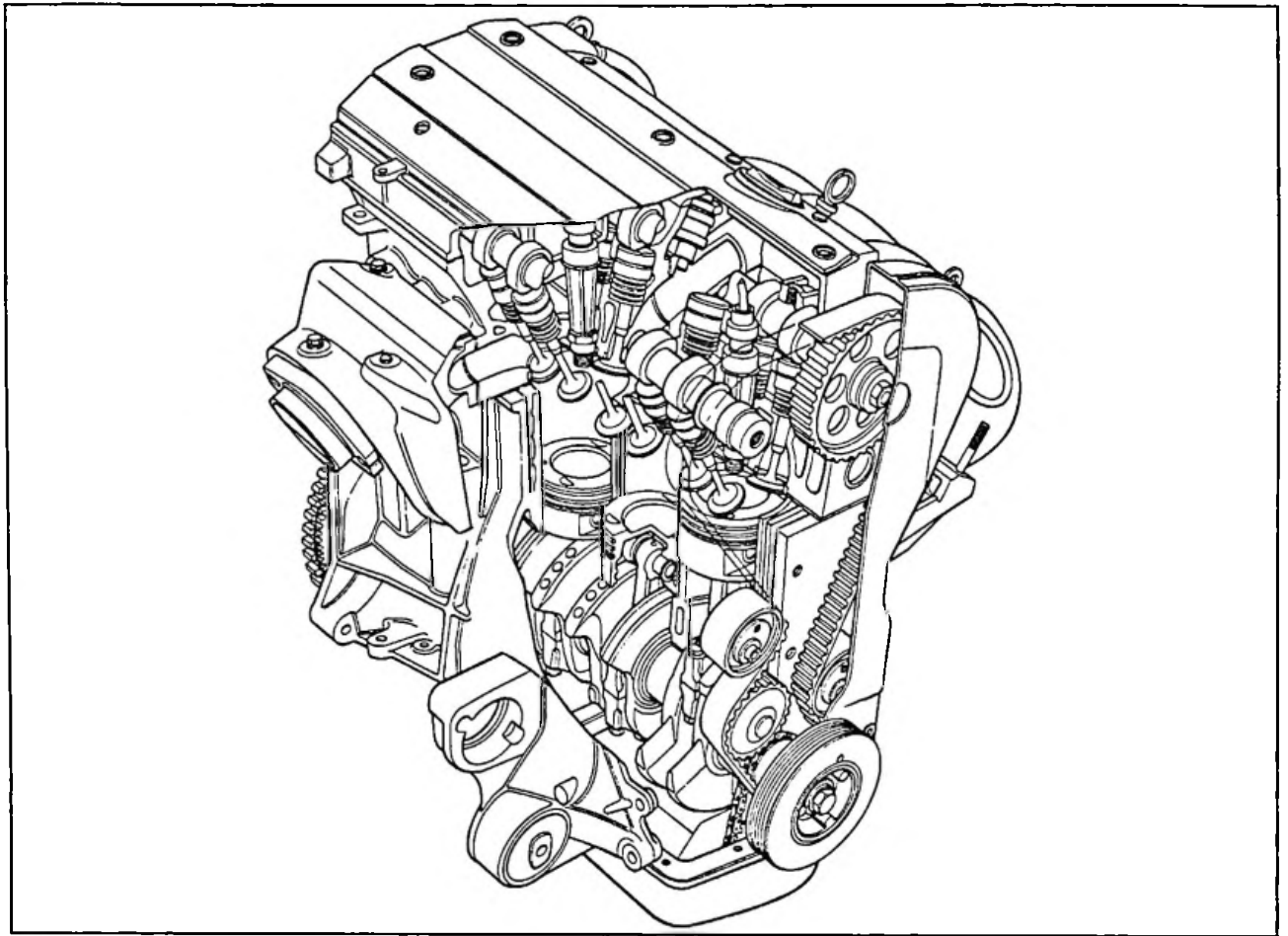


Fig. : B1BR00LD

1 – PREAMBULE

La CITROËN XM Injection est équipée d'un nouveau moteur 2 l essence 16 soupapes.

Ce nouveau moteur s'appelle :

- XU10J4R (type d'étude)
- RFV (type réglementaire)

La technologie 16 soupapes permet :

- une meilleure qualité de combustion permettant un bon agrément de conduite
- une réduction des émissions à l'échappement pour

satisfaire aux normes antipollution

Le moteur XU10J4R se différencie du moteur XU10J2 essentiellement par :

- le carter cylindres
- l'ensemble culasse
- la distribution (2 arbres à cames en tête)
- l'attelage mobile
- le collecteur d'admission
- le boîtier papillon
- le calculateur d'injection (BOSCH MP 5.1.1)

2 – CARACTERISTIQUES

| | |
|------------------------------|------------------------|
| Code moteur | XU10J4R |
| Type réglementaire | RFV |
| Cylindrée (cm ³) | 1998 |
| Alésage / course (mm) | 86/86 |
| Rapport volumétrique | 10,4/1 |
| Puissance maxi CEE (DIN) | 97,4 kW (135 CV) |
| Régime correspondant | 5 500 tr/mn |
| Couple maxi CEE (DIN) | 18 daNm (18.7 m.kg) |
| Régime correspondant | 4 200 tr/m, |
| Norme de dépollution | L/Z |
| Carburant | Essence sans plomb |

3 – COURBES DE PUISSANCE ET DE COUPLE

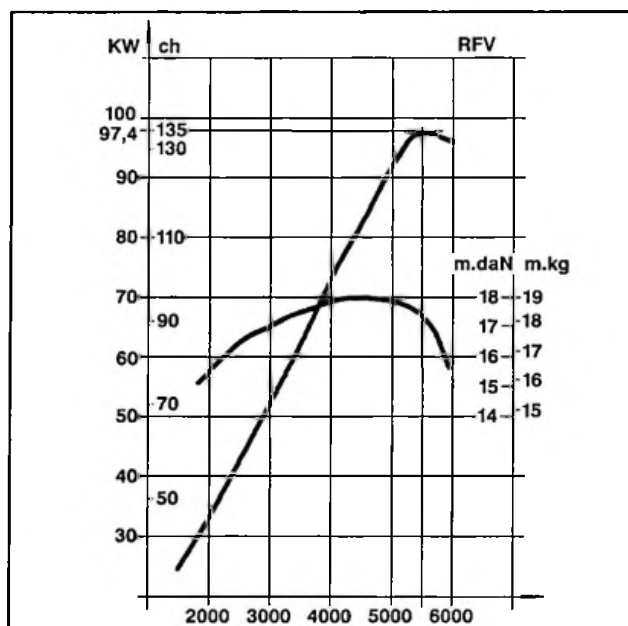


Fig. : B1BR00KC

4 – CARTER CYLINDRES

Nouveau carter cylindres dérivé du moteur XU10J2 avec nouvelle circulation de liquide de refroidissement.

5 – ATTELAGE MOBILE

5.1 – Vilebrequin

Vilebrequin en fonte 5 paliers.

Le jeu latéral du vilebrequin est réglé par quatre flasques placés sur le palier n° 2.

Le vilebrequin est accouplé à une nouvelle poulie d'entraînement accessoires à dispositif d'amortissement de vibrations.

5.2 – Coussinets de vilebrequin

Ligne d'arbre (carter cylindres + chapeaux de paliers) et paliers de vilebrequin sont appareillés (repères sur carter cylindres et vilebrequin).

L'appairage est effectué à l'aide de 4 classes de demi coussinets lisses (côté chapeaux de palier).

NOTA : il n'existe qu'une seule classe de demi coussinets rainurés (côté carter cylindres).

L'identification des demi coussinets est réalisée par une touche de peinture sur leur tranche.

5.3 – Bielles – pistons

Nouvelles bielles (entraxe 158 mm).

Nouveaux pistons en alliage léger avec empreintes de soupapes.

L'axe de piston est monté serré dans le pied de bielle.

6 – ENSEMBLE CULASSE

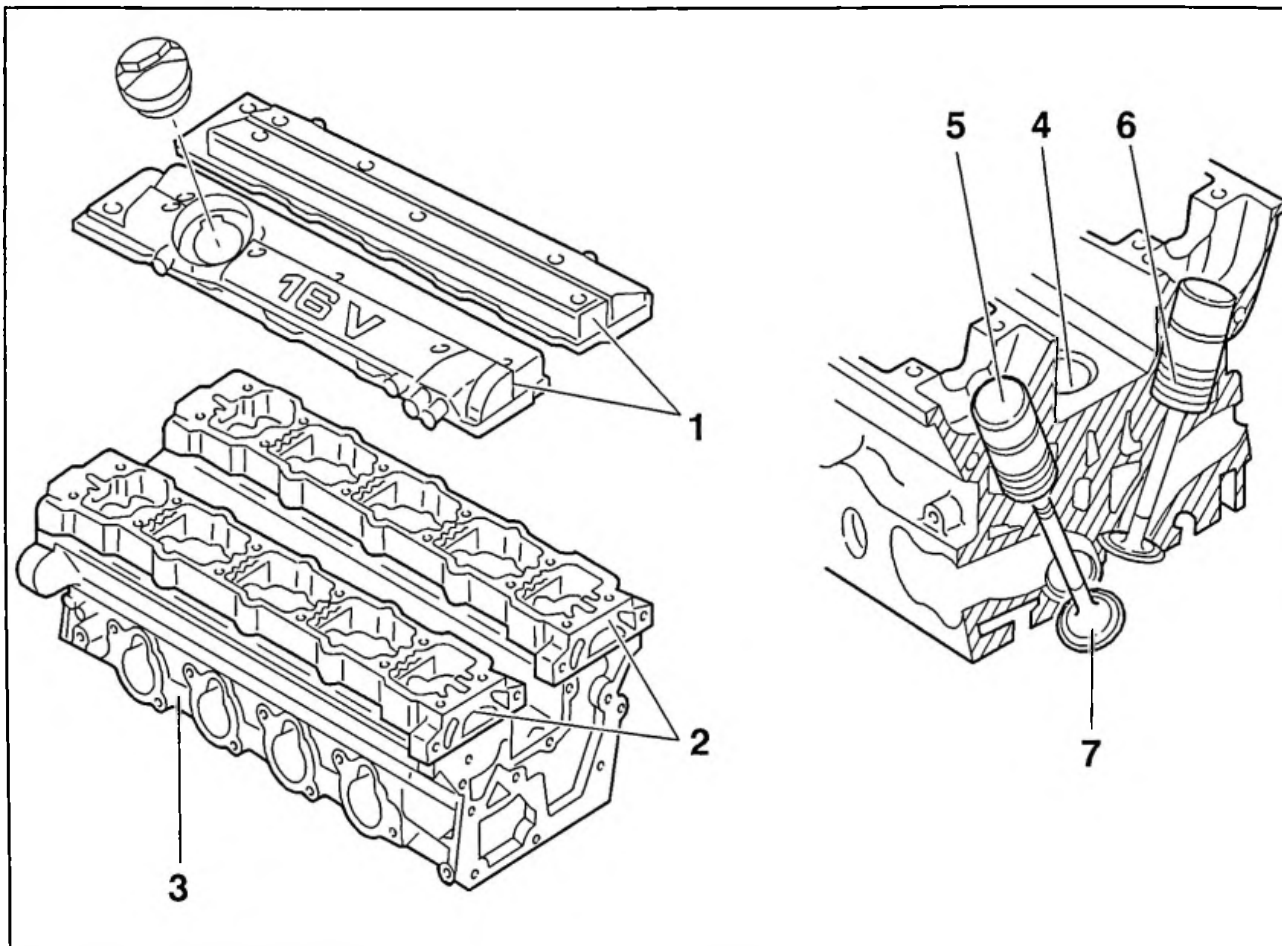


Fig. : B1BR00MD

- 1 : couvre culasse.
- 2 : carter chapeaux arbre à cames.
- 3 : culasse.
- 4 : logement de bougie.

- 5 : poussoir hydraulique.
- 6 : ressort.
- 7 : soupape.

L'ensemble "culasse" est constitué :

- des couvre culasse
- des carters chapeaux de palier d'arbre à cames
- de la culasse recevant la soupaperie

Carter chapeaux d'arbre à cames et culasse sont en alliage léger.

L'étanchéité entre les deux carters chapeaux et la culasse est assurée par une pâte à joint (en réparation utiliser le produit LOCTITE Autojoint Or).

6.1 – Culasse

Nouvelle culasse en aluminium à 16 soupapes (4 soupapes par cylindre, 2 admission, 2 échappement).

Les bougies d'allumage sont centrées dans les chambres.

La culasse reçoit l'ensemble bobine d'allumage appelé BBC (boîtier bobine compact).

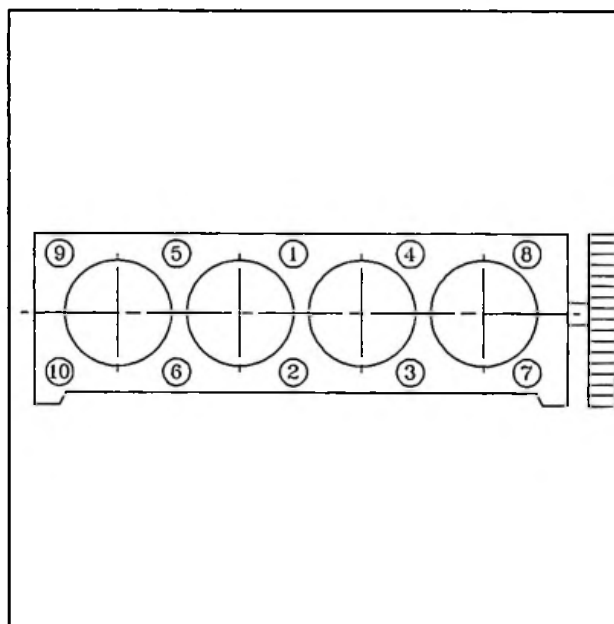


Fig. : B1BP005C

ENSEMBLE MOTEUR

La culasse est fixée sur le carter cylindres au moyen de 10 vis (identique à l'XU10J2).

Le démontage de culasse nécessite au préalable la dépose des couvre culasse.

Serrage :

- serrer les vis à 3,5 m.daN dans l'ordre indiqué
- resserrer à 7 m.daN
- serrage angulaire à 160°

6.2 – Arbres à cames

Nouveaux arbres à cames en fonte comportant 8 cames et 5 paliers.

Les deux arbres à cames en tête sont identiques et attaquent directement les poussoirs hydrauliques.

6.3 – Poussoirs hydrauliques

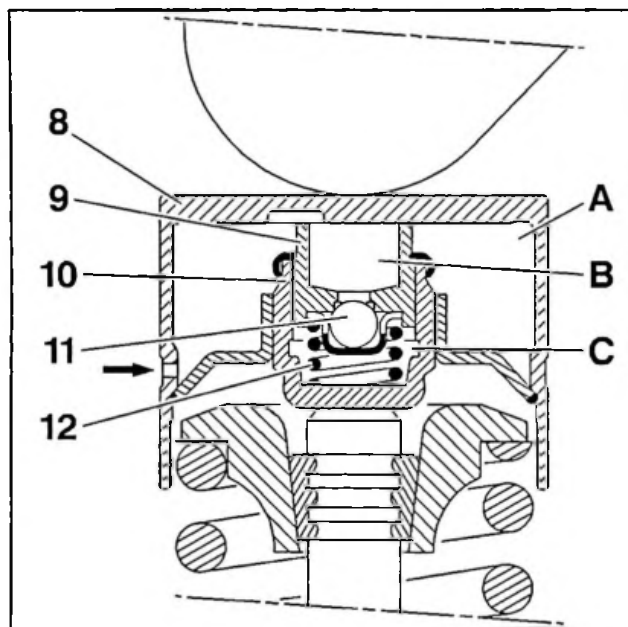


Fig. : B1BR00NC

8 : corps de poussoir.

9 : piston.

10 : chemise.

11 : clapet à bille.

12 : ressort.

(A) : chambre réservoir de liquide.

(B) : chambre basse pression.

(C) : chambre haute pression.

6.3.1 – Mise en pression d'huile du poussoir

L'huile sous pression :

- remplit le réservoir (A)
- chemine vers la chambre basse pression (B)
- pousse le clapet (11)
- occupe le volume de la chambre haute pression (C)

Le ressort maintient en extension l'ensemble chemise-piston.

Un appui permanent du poussoir est réalisé entre la came et la queue de soupape.

6.3.2 – Levée de soupape

Dès que la came appuie sur le poussoir :

- le ressort de soupape entraîne une montée en pression dans la chambre (C)
- le clapet (4) est plaqué sur son siège
- la soupape se lève

7 – DISTRIBUTION

7.1 – Caractéristiques

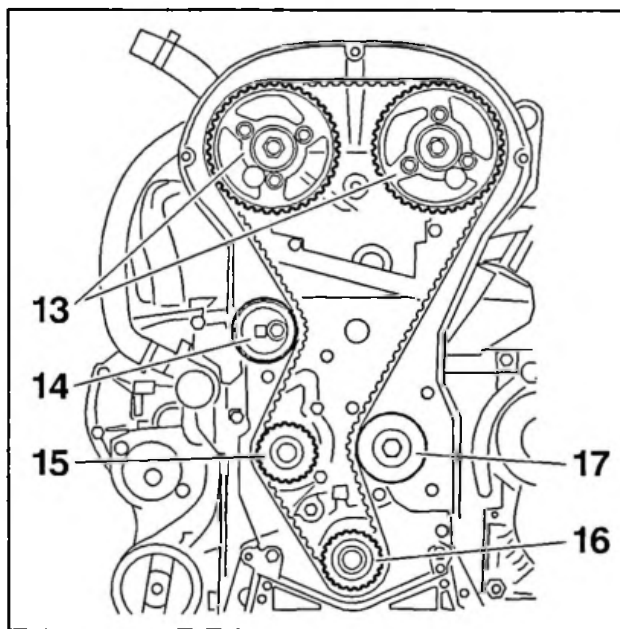


Fig. : B1BR00PC

13 : pignons d'arbre à cames.

14 : galet tendeur excentrique.

15 : pignon de pompe à eau.

16 : pignon de vilebrequin.

17 : galet enrouleur.

La distribution comporte deux arbres à cames en tête à attaque directe.

Les pignons de vilebrequin, de pompe à eau, d'arbre à cames sont à module spécifique (réduction de bruit, pompe à eau spécifique).

Caractéristiques courroie :

| | |
|------------------|---------|
| Largeur courroie | 25,4 mm |
| Nombre de dents | 136 |
| Matière | HSN |

La tension de la courroie est assurée par le galet excentrique.

Périodicité de remplacement de la courroie en utilisation normale : 120 000 kms.

7.2 – Pignons débrayables

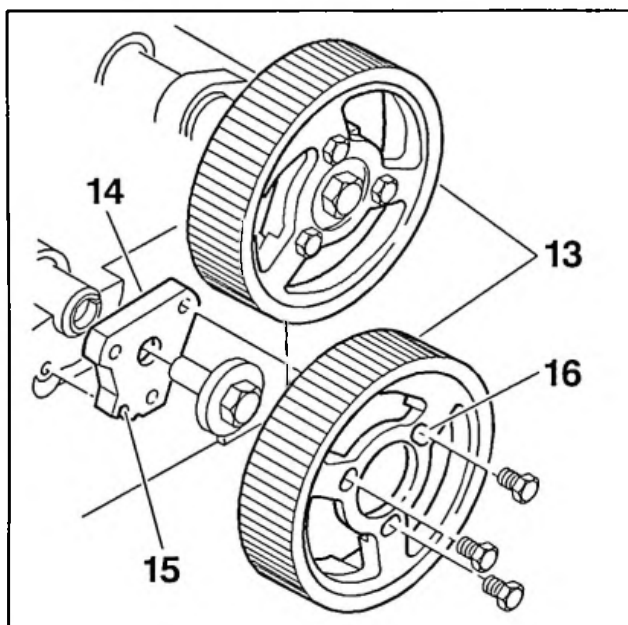


Fig. : B1BR00QC

13 : pignon d'arbre à cames.

14 : moyeu d'arbre à cames.

15 : encoche pour le pigeage.

16 : trou oblong.

Les pignons d'arbres à cames sont débrayables.

Le pigeage des arbres à cames se fait au travers de leur moyeu (claveté sur l'arbre).

Les pignons sont fixés sur leur moyeu au moyen de trois vis.

Lorsque les trois vis de fixation sont desserrées, les pignons sont libres en rotation (dans la limite de la longueur des trous oblongs).

Les deux moyeux d'arbre à cames sont différents (par leur géométrie).

L'identification est réalisée par une empreinte sur la languette du moyeu :

- admission pas d'empreinte
- échappement avec empreinte

Ce type de montage permet :

- une meilleure précision de calage

- une meilleure répartition de la tension courroie entre les différents brins

8 – LUBRIFICATION

8.1 – Caractéristiques

Capacité d'huile :

- sans échange cartouche d'huile : 4 l
- avec échange cartouche d'huile : 4,3 l
- entre mini et maxi de la jauge : 1 l

Cartouche filtrante : PURFLUX LS 867A.

8.2 – Circuit de graissage

Graissage sous pression assuré par une pompe à huile à engrenages.

La pompe à huile est entraînée par chaîne.

8.3 – Vidange moteur

La vidange doit être effectuée à chaud aussitôt après l'arrêt du moteur.

Il est possible de vidanger le moteur par un dispositif d'aspiration.

L'extrémité du guide jauge est évasée permettant de raccorder une canule (Ø 14 mm) branchée à un appareil de vidange par aspiration.

Il est toujours possible de vidanger le moteur en retirant le bouchon de vidange du carter d'huile.

9 – CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT

9.1 – Caractéristiques

Capacité du circuit de refroidissement : 8,5 litres.

Tarage du bouchon de remplissage sur boîte de dégazage : 1,4 bar.

Liquide de refroidissement : spécifique CITROËN.

Protection : -37 °C.

Périodicité de remplacement : tous les deux ans.

9.2 – Description

Nouveau boîtier de sortie d'eau (comportant les sondes de température d'eau) fixé sur la culasse au-dessus du carter d'embrayage.

La boîte de dégazage est :

- intégrée au radiateur pour les versions sans réfrigération
- déportée sur le passage de roue avant droit pour les versions avec réfrigération

10 – ALIMENTATION D’AIR

Nouveau répartiteur d’admission en aluminium comportant (du côté carter cylindres) :

- une capacité de 1,3 litre
- un capteur de pression

Nouveau boîtier papillon comportant :

- un régulateur de ralenti (moteur pas à pas)
- une résistance de réchauffage
- une thermistance d’air d’admission

11 – SYSTEME D’INJECTION

Fournisseur : BOSCH.

Type d’injection : MP 5.1.1 (dérivé de l’injection BOSCH MP 5.1).

Le système d’injection MP 5.1.1 diffère de l’injection MP 5.1 par :

- l’adjonction de la régulation de cliquetis (capteur de cliquetis sur carter cylindres)
- l’adjonction d’un moteur pas à pas pour la régulation de ralenti
- l’adjonction d’un boîtier bobine compact (BBC)

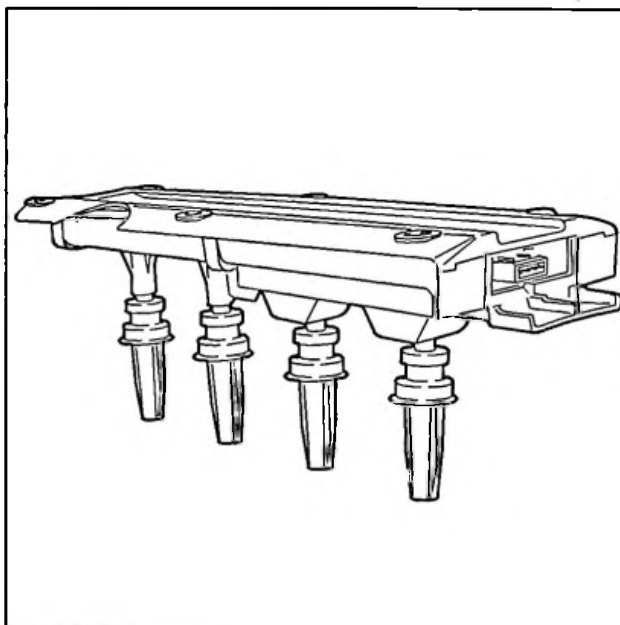


Fig. : B1BR00RC

Boîtier bobine compact.

Le boîtier est un ensemble monobloc placé sur le dessus de la culasse.

Le boîtier intègre :

- 2 bobines
- 4 sorties haute tension

L’allumage est de type jumeau statique.

Chaque sortie secondaire de bobine est reliée à une bougie.

PRESENTATION : MOTEUR DK5ATE

1 – DESCRIPTION

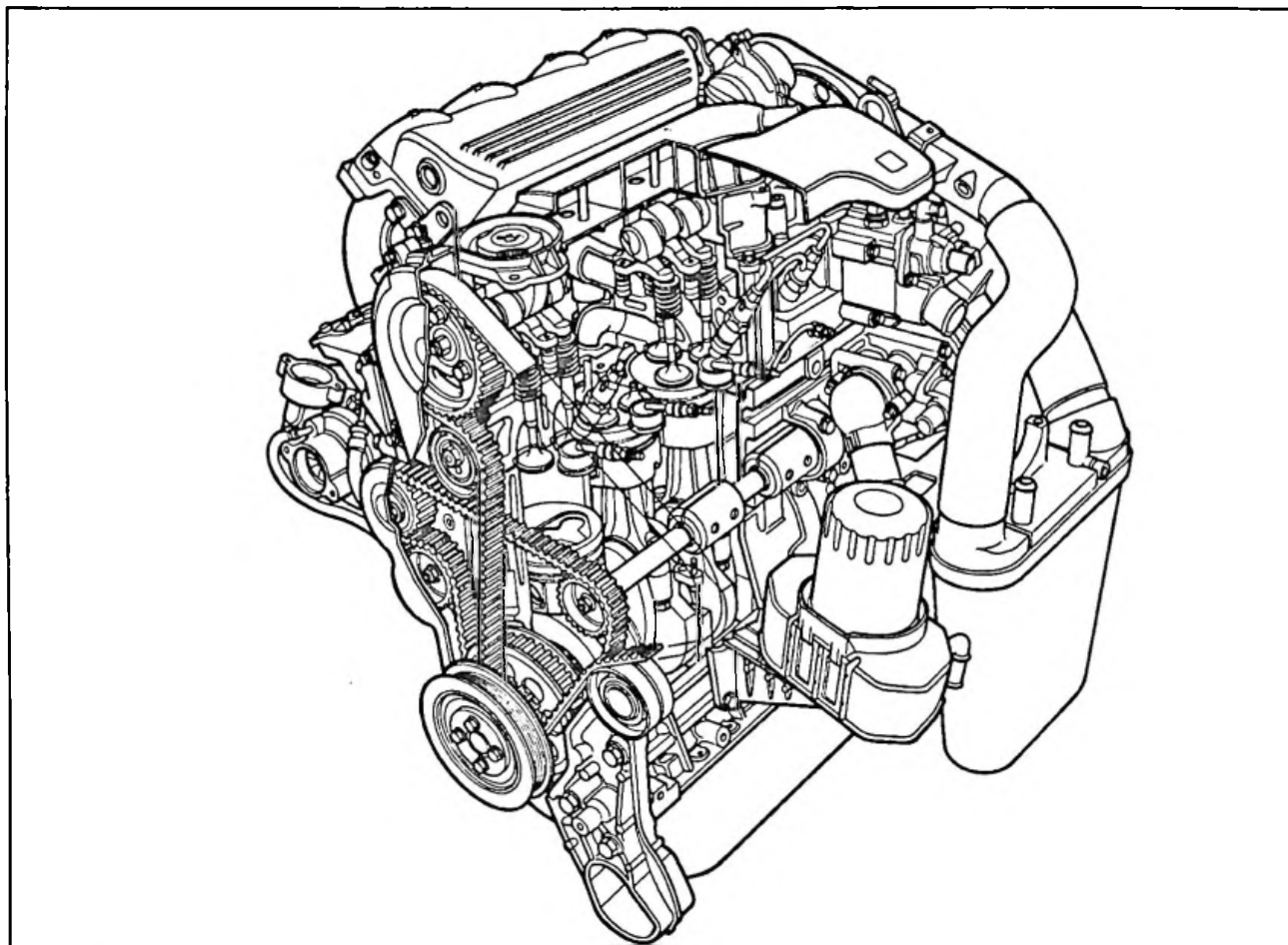


Fig. : B1BR001D

2 – PREAMBULE

La CITROËN XM est équipée d'une nouvelle motorisation : le moteur DK5ATE.

Le moteur DK5ATE est un moteur 4 cylindres turbo diesel (injection indirecte) de 2 446 cm³.

Ce moteur fait appel à :

- une technologie 12 soupapes (trois soupapes par cylindre)
- deux arbres d'équilibrage permettant une diminution sensible des vibrations dues au fonctionnement moteur

- une gestion électronique de l'injection (calculateur + pompe d'injection)

La gestion électronique permet :

- d'améliorer l'agrément de conduite
- de satisfaire les normes antipollution

En plus de la gestion électronique de l'injection, le dispositif mis en place permet :

- la gestion de la régulation de vitesse
- la gestion de l'antidémarrage codé
- l'envoi du signal consommation instantanée à l'ordinateur de bord

3 – CARACTERISTIQUES

| | |
|---------------------------------|---------------------|
| Code moteur | DK5ATE |
| Type réglementaire | THY |
| Cylindrée (en cm ³) | 2 446 |
| Alésage x course (mm) | 92 x 92 |
| Rapport volumétrique | 21/1 |
| Puissance maxi CEE (DIN) | 94,5 kW (130 CV) |
| Régime correspondant | 4 300 tr/mn |
| Couple maxi CEE (DIN) | 28,5 daNm (30 m.kg) |
| Régime correspondant | 2 000 tr/mn |
| Norme de dépollution | L / Y |
| Carburant | Gazole |
| Pot catalytique | L (non) / Y (oui) |
| Fournisseur système d'injection | BOSCH |
| Type pompe d'injection | VP36 |
| Type calculateur | MSA 11 |

4 – COURBES DE PUISSANCE ET DE COUPLE

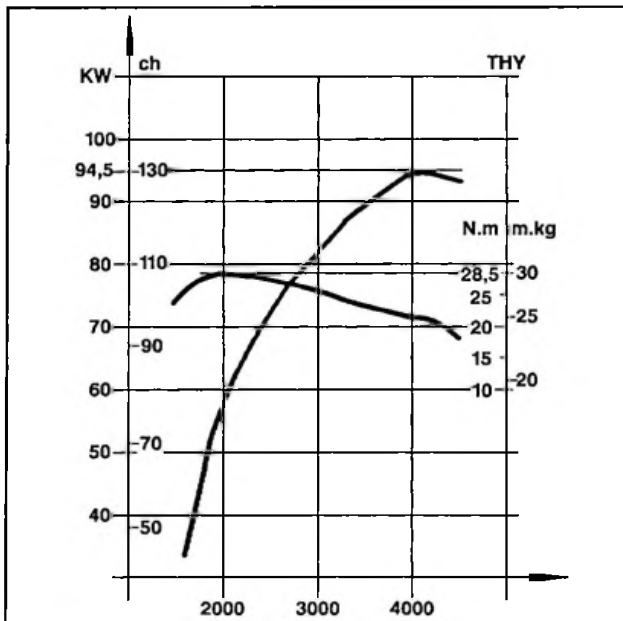


Fig. : B1BP07CC

5 – CARTER CYLINDRES ET CARTER CHAPEAUX DE PALIER

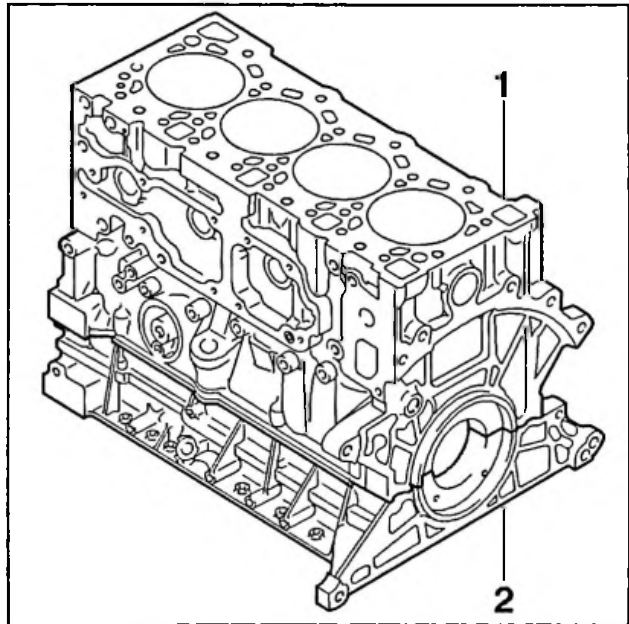


Fig. : B1BR003C

- 1 : carter cylindres.
- 2 : carter chapeaux de palier.

Carter cylindres en fonte.

Les chemises sont intégrées dans le carter.

Carter chapeaux de palier monobloc en fonte intégrant les 5 chapeaux de palier.

Le carter chapeaux est fixé sur le carter cylindres par 10 vis Ø 12 et 8 vis Ø 10.

L'étanchéité entre les deux carters est assurée par une pâte à joint (en réparation, utiliser le produit LOC-TITE Autojoint Or).

6 – ATTELAGE MOBILE

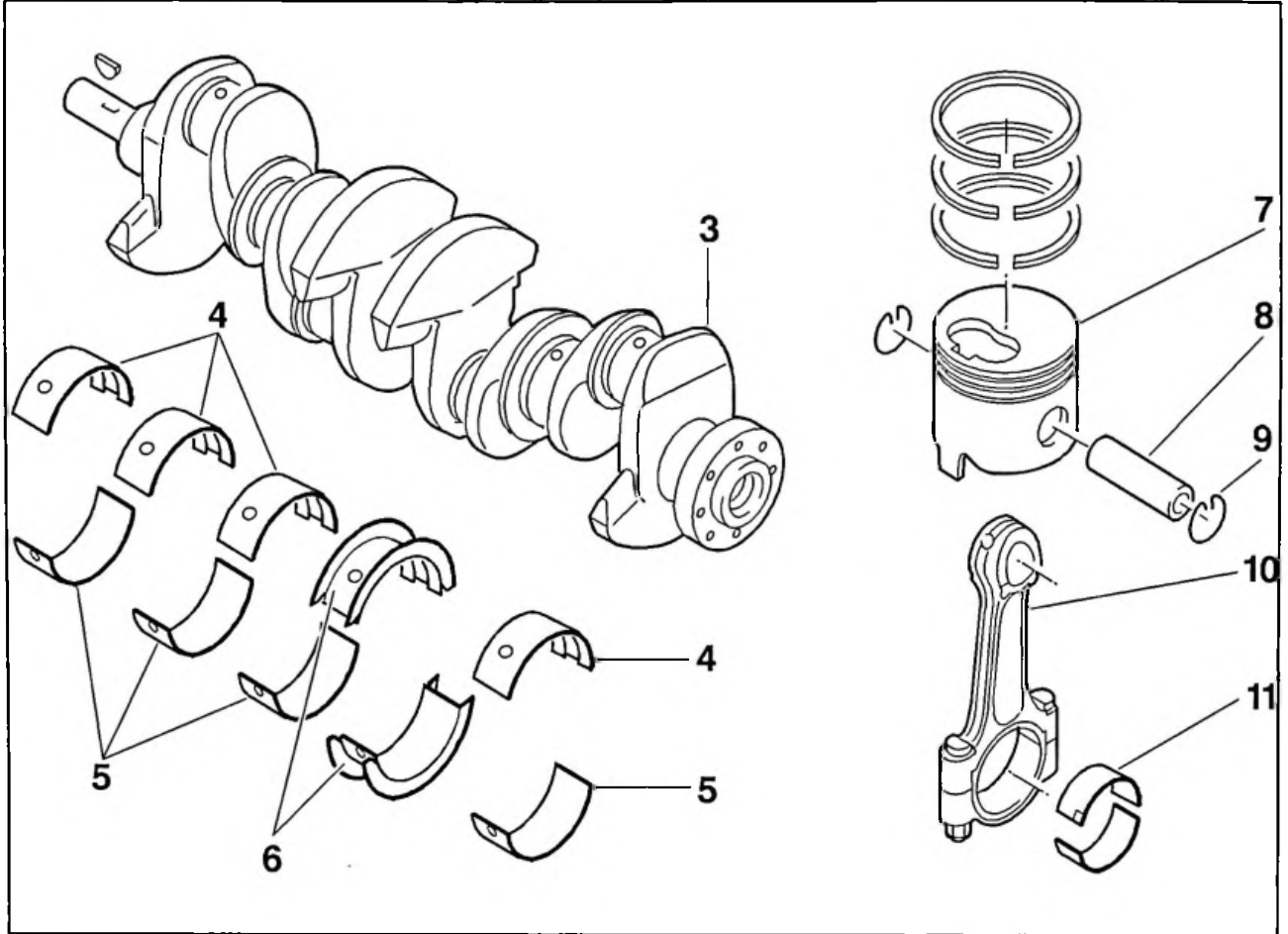


Fig. : B1BR004D

3 : vilebrequin.

4 : demi coussinets supérieurs.

5 : demi coussinets inférieurs.

6 : demi coussinets du palier 2.

7 : piston.

8 : axe de piston.

9 : jonc d'arrêt.

10 : bielle.

11 : demi coussinet de tête de bielle.

6.1 – Vilebrequin

Vilebrequin en acier à 5 paliers équilibré par quatre contrepoids.

Le jeu latéral du vilebrequin est réglé par les flasques intégrés aux demi coussinets du palier n° 2.

6.2 – Coussinets de vilebrequin

Les demi coussinets sont :

- rainurés côté carter cylindres
- lisses côté carter chapeaux de palier

6.3 – Bielles

Le pied de bielle est en forme de tête de vipère. Les demi coussinets de bielle sont à ergot.

6.4 – Pistons

Pistons en alliage léger avec galerie sous tête permettant leur refroidissement par jet d'huile.

L'axe du piston est :

- monté libre
- immobilisé en translation par deux jons

7 – ENSEMBLE CULASSE

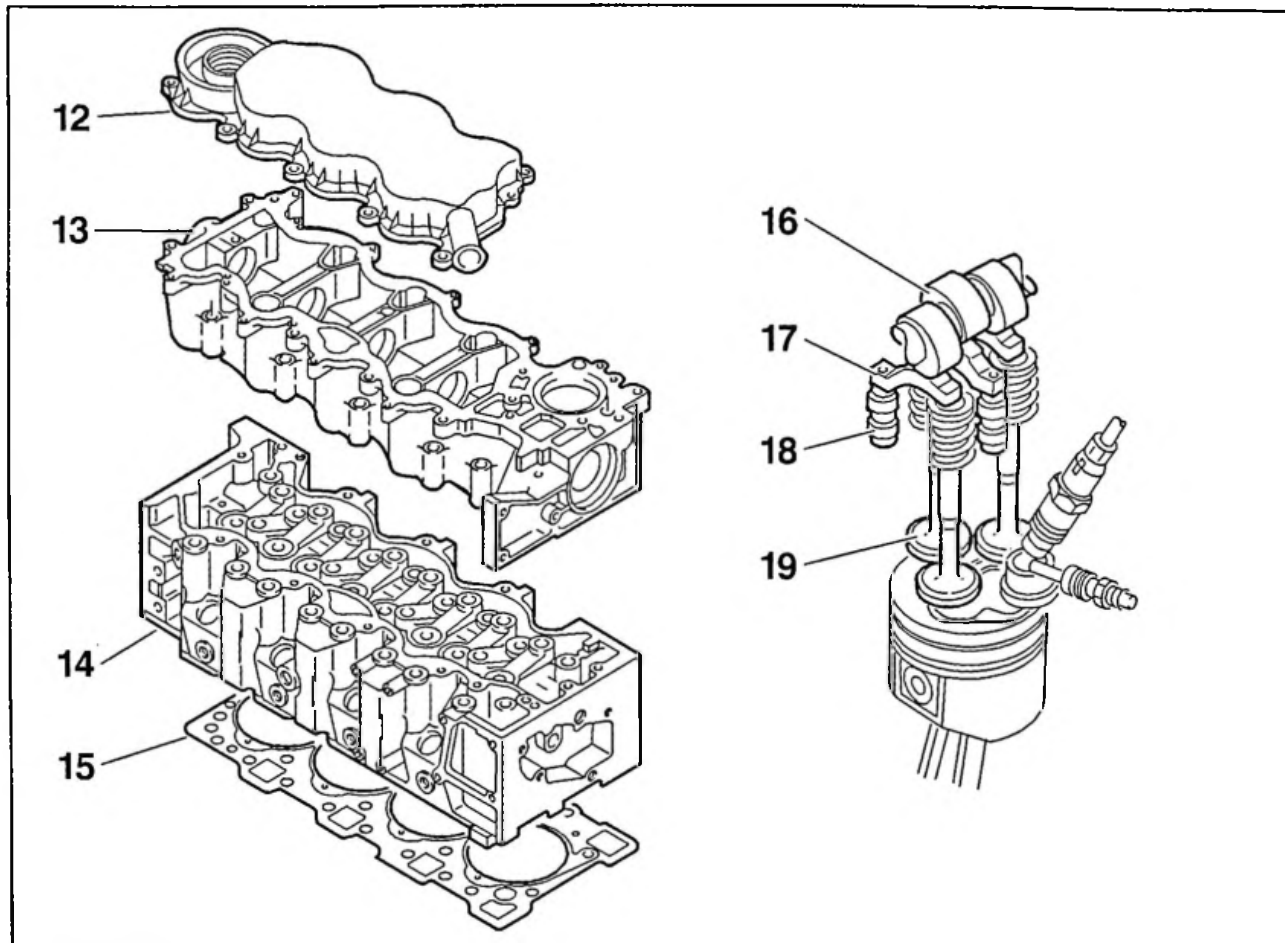


Fig. : B1BR005D

- 12 : couvre culasse (orifice de remplissage d'huile intégré).
- 13 : carter d'arbre à cames.
- 14 : culasse.
- 15 : joint de culasse.

L'ensemble culasse est constitué :

- du couvre culasse
- du carter d'arbre à cames
- de la culasse comprenant la soupaperie

Le carter d'arbre à cames et la culasse sont en alliage léger.

7.1 – Carter d'arbre à cames

Le carter comporte 5 paliers et reçoit l'arbre à 12 cames.

Les 5 paliers sont lubrifiés.

- 16 : arbre à cames.
- 17 : linguet.
- 18 : poussoir hydraulique.
- 19 : soupape.

7.2 – Culasse

Culasse à 12 soupapes.

Trois soupapes par cylindre (2 admissions et 1 échappement).

La technologie employée pour l'ouverture des orifices d'admission et d'échappement est similaire à celle utilisée en XUD11.

7.2.1 – Fixation de la culasse

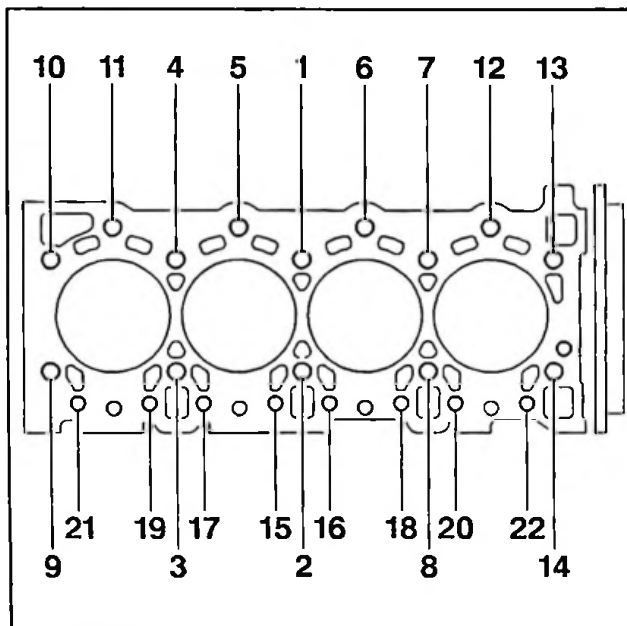


Fig. : B1BP03XC

La culasse est fixée sur le carter cylindres au moyen de 22 vis :

- 14 vis Ø 12 (repères 1 à 14)
- 8 vis Ø 10 (repères 15 à 22)

La dépose de la culasse s'effectue sans dépose préalable du carter d'arbre à cames.

NOTA : pas de resserrage culasse à la première révision.

7.2.2 – Serrage

Cette opération s'effectue en 2 étapes.

Première étape :

- procéder vis par vis et dans l'ordre indiqué (1 à 14)
- serrage des vis (Ø 12) à 5 m.daN
- procéder vis par vis et dans l'ordre indiqué (15 à 22)
- serrage des vis (Ø 10) à 3,5 m.daN

Deuxième étape :

- procéder vis par vis et dans l'ordre indiqué (1 à 22)
- serrage angulaire à $120^\circ \pm 5^\circ$

7.3 – Arbre à cames

Arbre à 12 cames et 5 paliers.

La lubrification est assurée par deux canaux longitudinaux.

Des canaux latéraux dirigent l'huile vers les paliers et les cames.

L'arbre à cames comporte une poulie côté boîte de vitesses, permettant d'entraîner la pompe à eau.

L'arbre à cames attaque les linguets qui poussent les soupapes.

Les poussoirs hydrauliques permettent de rattraper l'usure en maintenant un jeu nul entre les linguets et l'arbre à cames (fonctionnement identique au moteur XUD11).

8 – DISTRIBUTION

8.1 – Caractéristiques

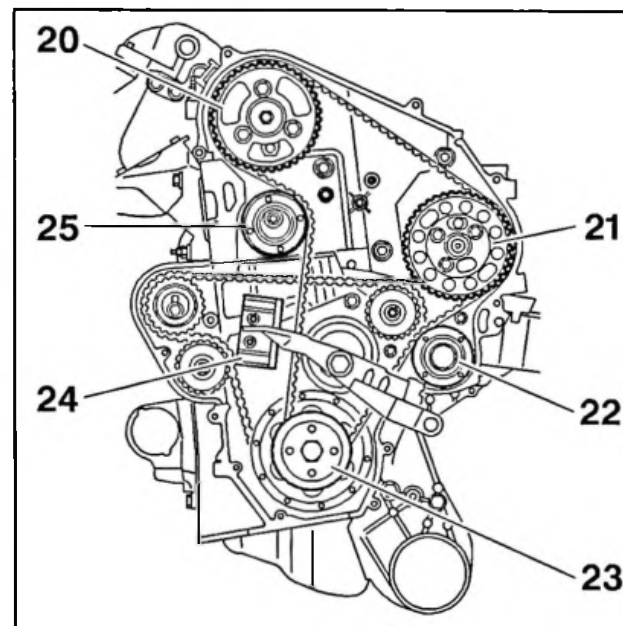


Fig. : B1BR006C

20 : pignon d'arbre à cames.

21 : pignon de pompe d'injection.

22 : galet enrouleur.

23 : pignon de vilebrequin.

24 : patin limiteur de débattement courroie.

25 : galet tendeur à excentrique.

Caractéristiques courroie :

| | |
|------------------|---------|
| Largeur courroie | 25,4 mm |
| Nombre de dents | 143 |
| Matière | HSN |

La tension de la courroie est assurée par le galet excentrique.

Périodicité de remplacement de la courroie en utilisation normale : 120 000 km.

8.2 – Pignons débrayables

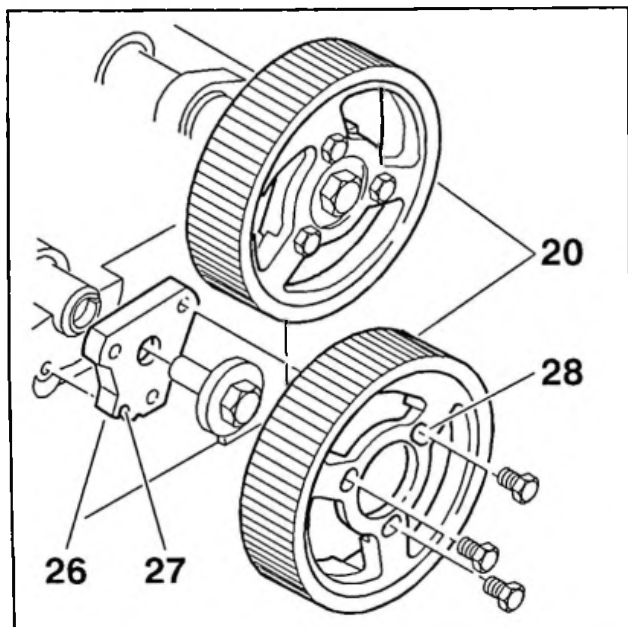


Fig. : B1BR007C

Dessin de principe.

20 : pignon d'arbre à cames.

26 : moyeu d'arbre à cames.

27 : encoche pour le pigeage.

28 : trou oblong.

Les pignons d'arbre à cames et de pompe d'injection sont débrayables.

Le pigeage de l'arbre à cames et de la pompe d'injection se fait au travers de leur moyeu claveté sur l'arbre. Les pignons sont fixés sur leur moyeu au moyen de trois vis.

Lorsque leurs trois vis de fixation sont desserrées, les pignons sont libres en rotation (dans la limite de la longueur des trous oblongs).

Ce type de montage permet :

- une meilleure précision de calage
- une meilleure répartition de la tension courroie entre les différents brins

9 – ARBRES D'EQUILIBRAGE

Deux arbres d'équilibrage sont montés sur les côtés du moteur.

L'arbre d'équilibrage avant est situé derrière la pompe d'injection.

L'arbre d'équilibrage arrière est situé à proximité du turbo compresseur.

Ces arbres permettent de limiter les vibrations dues à l'attelage mobile des moteurs 4 cylindres.

9.1 – Principe de fonctionnement

Le fonctionnement de l'attelage mobile génère :

- des forces latérales
- des forces alternatives

9.1.1 – Compensation des forces alternatives

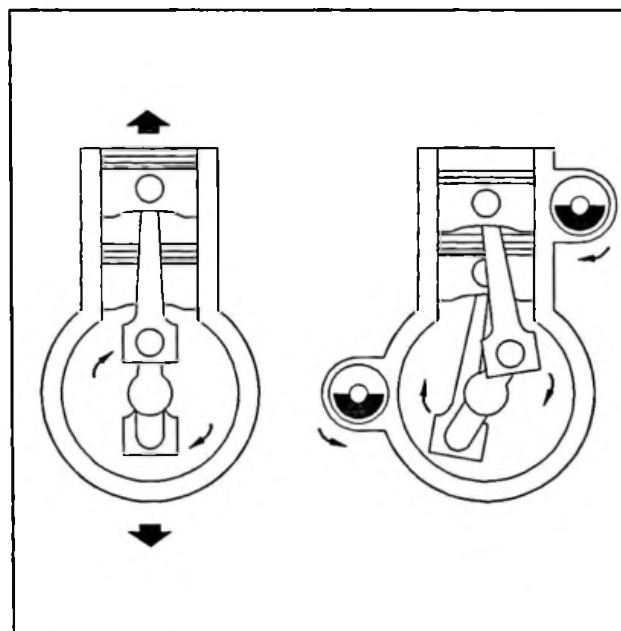


Fig. : B1BR008C

Dans un moteur à 4 cylindres, des vibrations apparaissent au cours du déplacement alternatif des pistons par paires.

Les pistons 1 et 4 sont au point mort haut (PMH) lorsque les pistons 2 et 3 sont au point mort bas et inversement.

Les forces développées par les ensembles pistons-bielles sont plus importantes dans le déplacement vers le point mort haut que vers le point mort bas, d'où création de vibrations.

Pour réaliser l'équilibre entre ces deux forces, on augmente la force développée dans le déplacement vers le point mort bas par les masses d'équilibrage des arbres.

Les masses d'équilibrage des arbres doivent se trouver en position basse à chaque fois qu'une paire de pistons se trouve au point mort haut.

Les arbres d'équilibrage tournent deux fois plus vite que le vilebrequin puisqu'il y a deux passages de bielles-pistons au point mort haut par tour de vilebrequin.

9.1.2 – Compensation des forces latérales

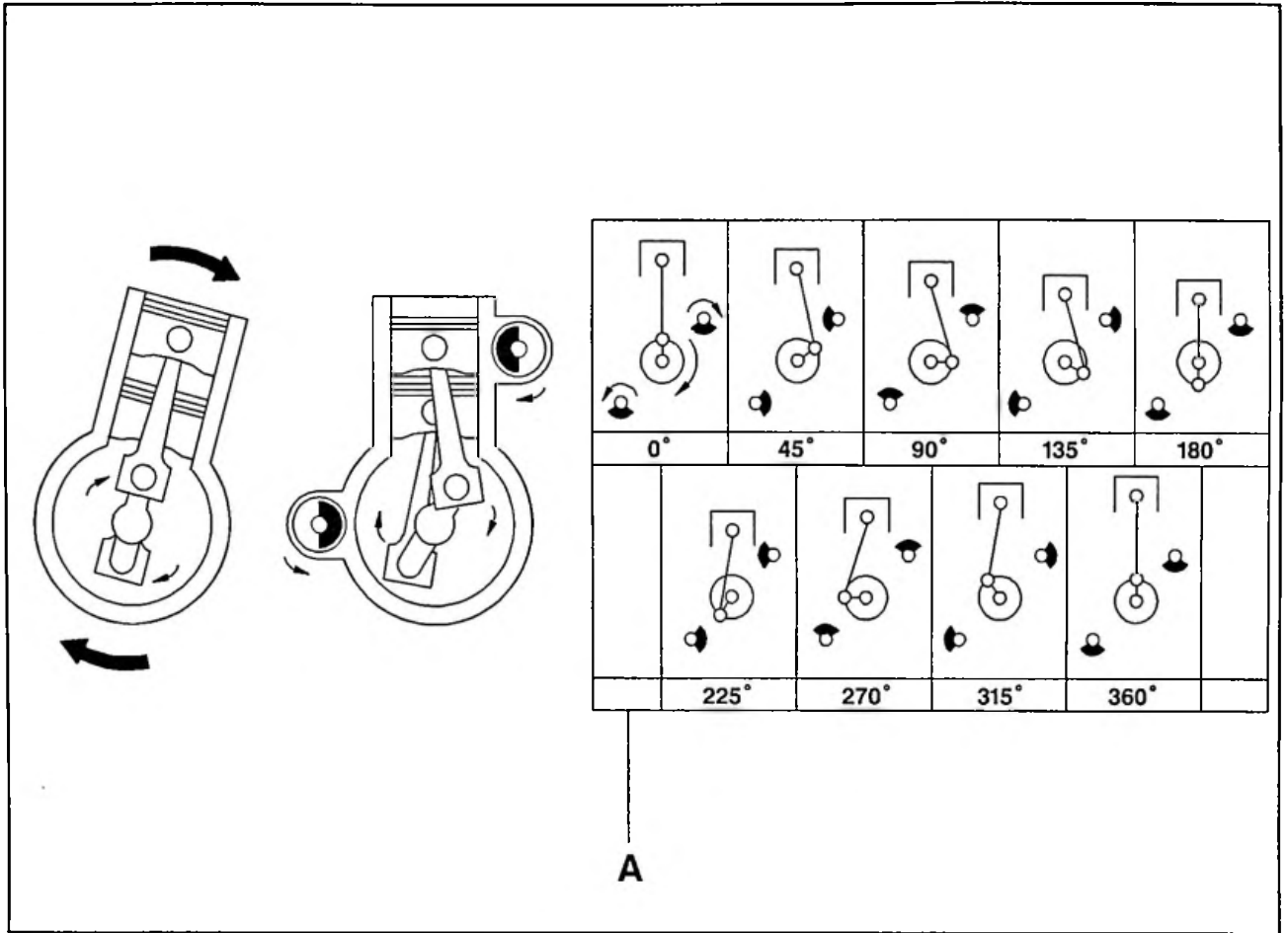


Fig. : B1BR009D

A : position des masses pour un tour de vilebrequin.

Les forces latérales développées par les mouvements des pistons ont tendance à faire tourner le carter cylindres autour d'un axe situé approximativement en son milieu.

Pour s'opposer aux forces, les arbres d'équilibrage sont placés à des hauteurs précises sur le carter cylin-

dres et la position des masses permettent d'exercer au bon moment des forces contraires.

Pour ce faire, les arbres tournent à une vitesse double de celle du vilebrequin et en sens inverse l'un de l'autre.

9.2 – Entraînement des arbres

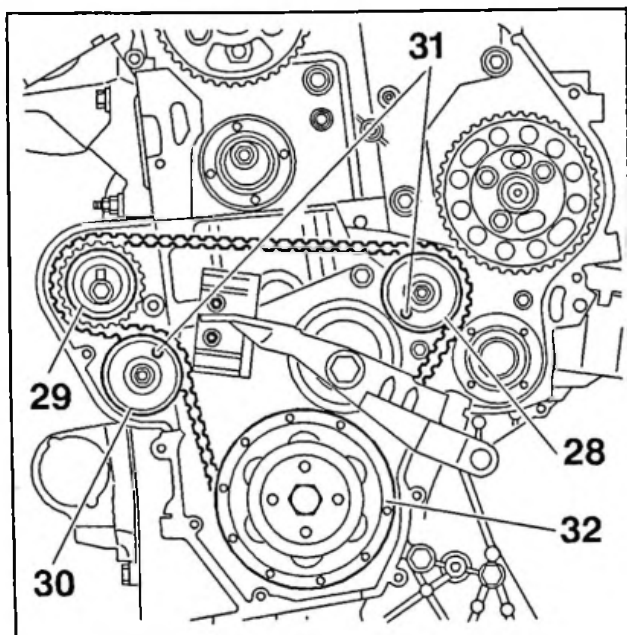


Fig. : B1BR00AC

- 28 : pignon d'arbre avant.
- 29 : galet tendeur excentrique.
- 30 : pignon d'arbre arrière.
- 31 : trous de pigeage.
- 32 : pignon d'entraînement.

L'entraînement des arbres est réalisé par une courroie synchrone à double denture implantée derrière la courroie de distribution.

L'arbre avant est entraîné par la denture intérieure.

L'arbre arrière est entraîné par la denture extérieure.

Caractéristiques courroie :

| | |
|----------------------------------|-------|
| Largeur courroie | 19 mm |
| Nombre de dents (de chaque côté) | 106 |
| Matière | HSN |

Les pignons d'entraînement des arbres possèdent un trou de pigeage pour conserver une bonne orientation des masses lors d'une dépose de courroie.

Périodicité de remplacement de la courroie en utilisation normale : 120 000 km.

ATTENTION : une mauvaise orientation des masses par rapport à l'attelage mobile (non respect du pigeage) peut se traduire par des vibrations importantes du moteur.

9.3 – Constitution des arbres

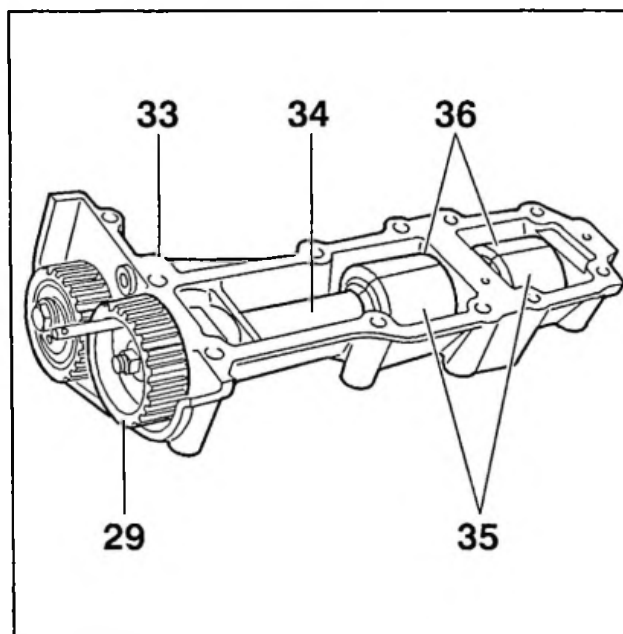


Fig. : B1BR00BC

- Arbre d'équilibrage arrière.
- 29 : pignon d'entraînement.
- 33 : carter fonte.
- 34 : arbre.
- 35 : masses d'équilibrage.
- 36 : coquilles plastiques.

L'ensemble comprend :

- un boîtier en fonte, fixé par vis sur le carter cylindres
- un pignon d'entraînement à ergot de positionnement fixé par un goujon
- un arbre à trois paliers et canalisation centrale de graissage
- deux masses (fixées par deux vis)
- deux coquilles plastiques permettant de supprimer pompage et émulsion de l'huile

10 – SUSPENSION GROUPE MOTO PROPULSEUR

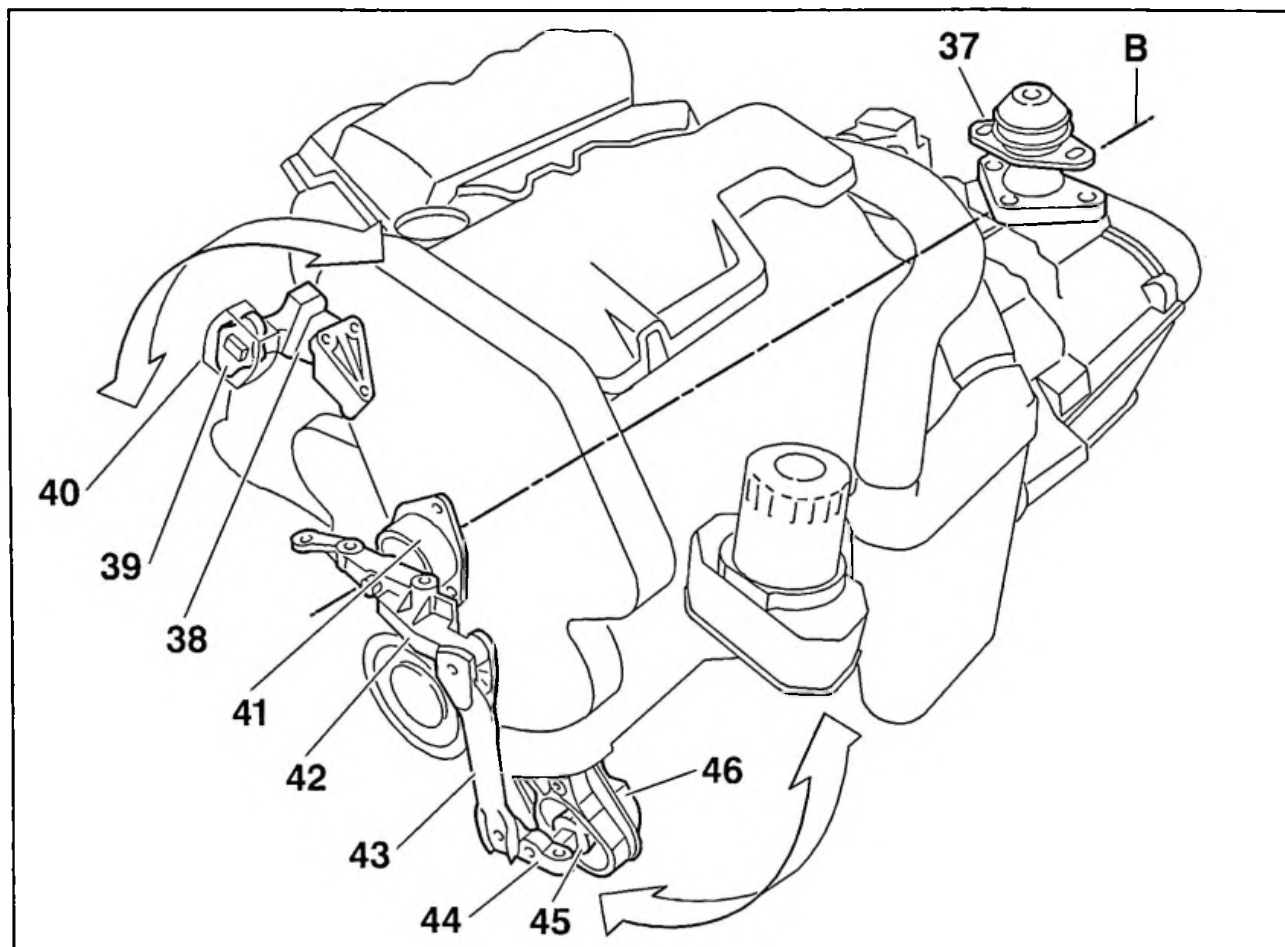


Fig. : B1BR00CD

37 : support hydro-élastique boîte de vitesses.

38 : support intermédiaire en fonte.

39 : butée élastique.

40 : support tôle soudé sur le passage de roue.

41 : support hydro-élastique moteur.

42 : assise du support moteur.

43 : biellette.

44 : support anticouple sur berceau.

45 : butée élastique.

46 : support anti couple sur moteur.

B : axe naturel de roulis.

La suspension est composée de :

- deux supports hydro-élastiques reliant les extrémités du groupe moto propulseur (37-41)
- deux anticouples prenant appui respectivement sur le passage de roue avant droit et sur le berceau

Ce type de suspension procure les avantages suivants :

- faibles vibrations au ralenti (point mort)
- réduction des vibrations vers la caisse lors de la mise en marche et l'arrêt du moteur ou lors des à-coups de couple

10.1 – Anticouple inférieur droit (44-45-46)

L'anticouple est composé :

- du support anticouple sur moteur
- du support anticouple sur berceau
- de l'axe à butée élastique

10.2 – Anticouple supérieur droit (38-39-40)

L'anticouple est composé :

- du support en tôle soudé sur le passage de roue
- du support intermédiaire en fonte fixé sur la culasse
- de l'axe supportant la butée élastique

10.3 – Support moteur droit (41-42-43)

Le support moteur de type hydro-élastique est placé sur l'axe naturel du roulis du groupe moto propulseur.

L'armature du support est fixée sur le carter cylindres.

L'assise reliée au support moteur par une vis est fixée sous le brancard.

La biellette (43) sert :

- à positionner l'anticouple inférieur
- à renforcer la structure du véhicule

11 – GRAISSAGE

11.1 – Capacité d'huile

Sans échange cartouche d'huile : 7,5 litres.

Avec échange cartouche d'huile : 8 litres.

Entre mini-maxi de la jauge : 3 litres.

11.2 – Cartouche de filtre à huile

Cartouche filtrante : PURFLUX LS 483.

11.3 – Circuit de graissage

Graissage sous pression assuré par une pompe à huile à engrenages.

La pompe à huile est entraînée par chaîne.

Le carter d'huile est en tôle.

Le circuit de graissage, outre le graissage interne du moteur, assure la lubrification :

- du palier du turbo compresseur
- des paliers des arbres d'équilibrage

11.3.1 – Echangeur thermique

Un échangeur thermique eau/huile en aluminium (relié au circuit de graissage) permet le refroidissement de l'huile moteur.

Cet échangeur situé à l'avant du moteur, supporte la cartouche d'huile.

11.3.2 – Refroidissement fond de piston

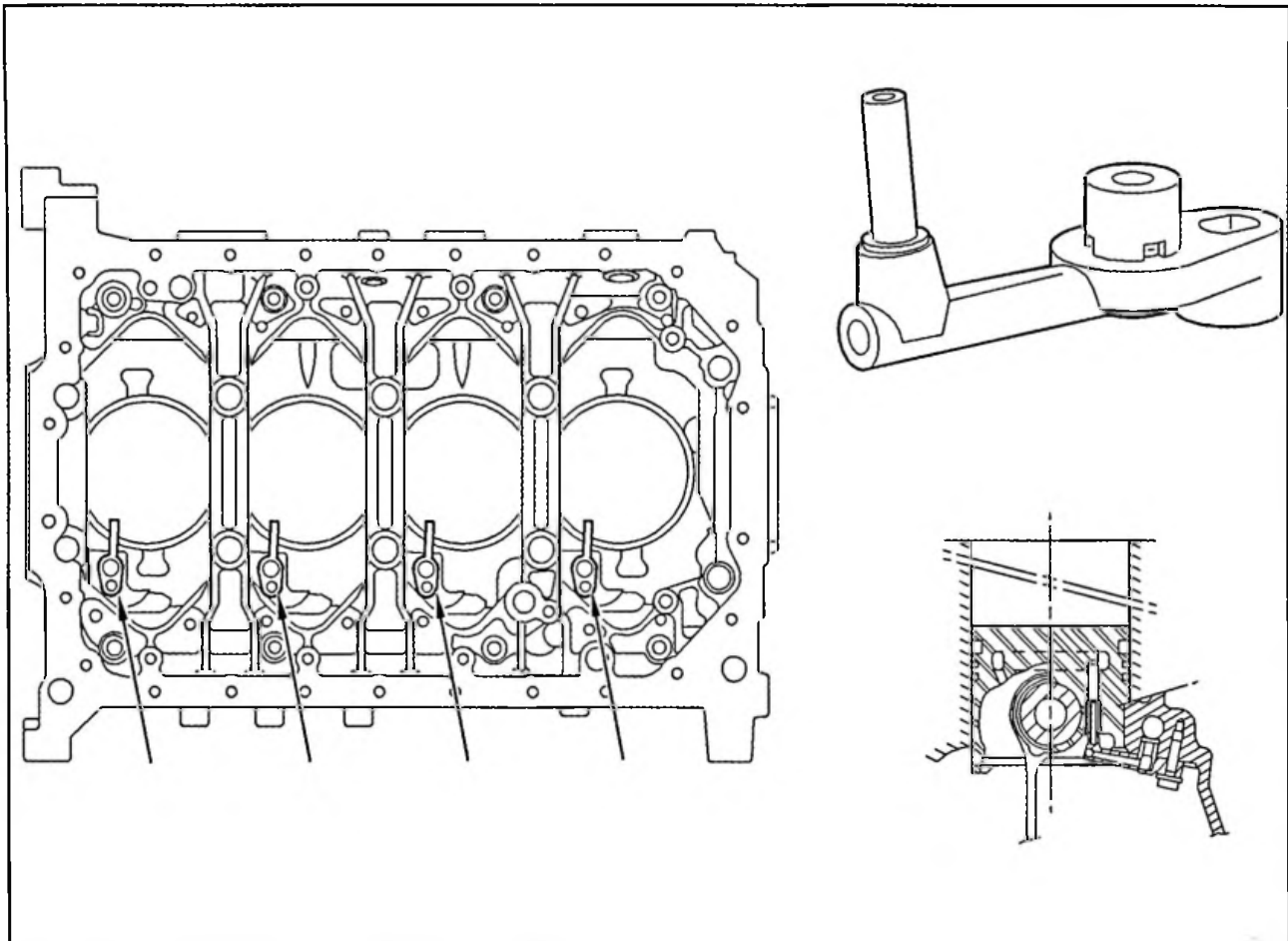


Fig. : B1BR00DD

Des gicleurs placés sur la rampe de graissage principale assure le refroidissement du fond des pistons.

Les pistons sont équipés d'une canalisation circulaire sous la tête qui favorise leur refroidissement.

11.3.3 – Poussoirs à rattrapage de jeu hydraulique

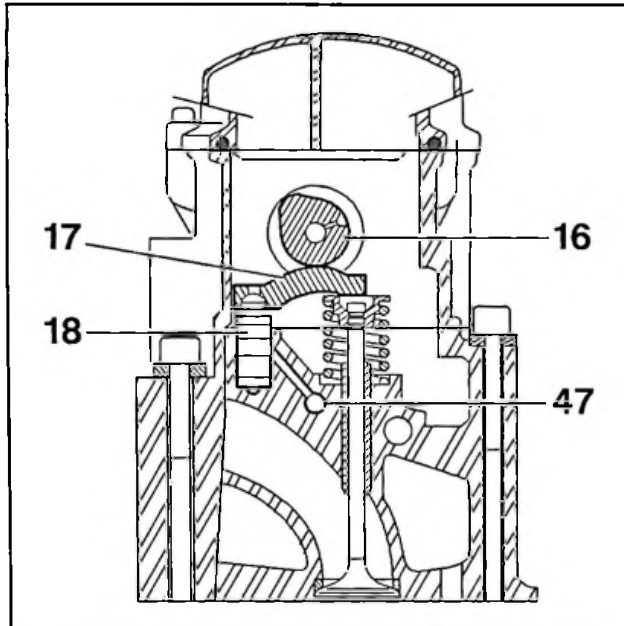


Fig. : B1BR00EC

16 : arbre à cames.

17 : linguet.

18 : poussoir hydraulique.

47 : canal d'alimentation en huile des poussoirs.

11.4 – Vidange moteur

IMPERATIF : la vidange doit être effectuée à chaud aussitôt après l'arrêt du moteur.

Il est possible de vidanger le moteur par un dispositif d'aspiration.

L'extrémité du guide jauge est évasée permettant de raccorder une canule branchée à un appareil de vidange par aspiration.

NOTA : il est toujours possible de vidanger le moteur en reliant le bouchon de vidange du carter d'huile.

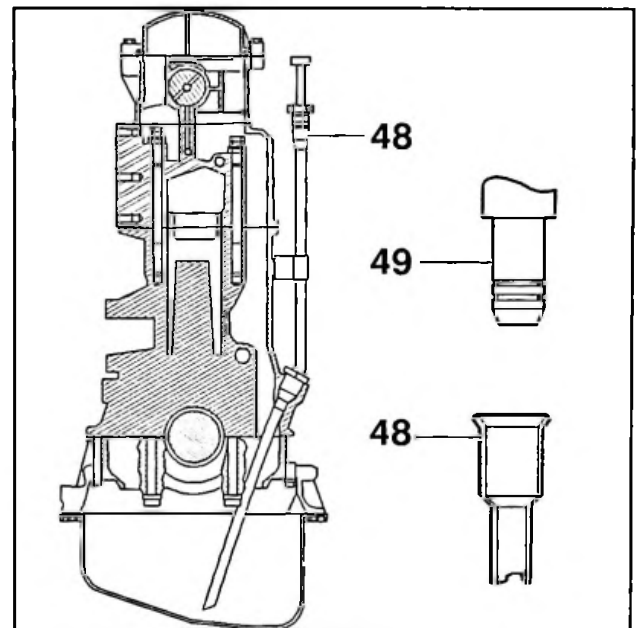


Fig. : B1BR00FC

48 : extrémité du guide jauge.

49 : canule diamètre 16 mm.

12 – CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT

zage : 1,4 bar.

Liquide de refroidissement : spécifique CITROËN.

Protection : -37 °C.

Périodicité de remplacement : tous les deux ans.

12.1 – Caractéristiques

Capacité du circuit de refroidissement : 13 litres.

Tarage du bouchon de remplissage sur boîte de déga-

12.2 – Schéma de principe

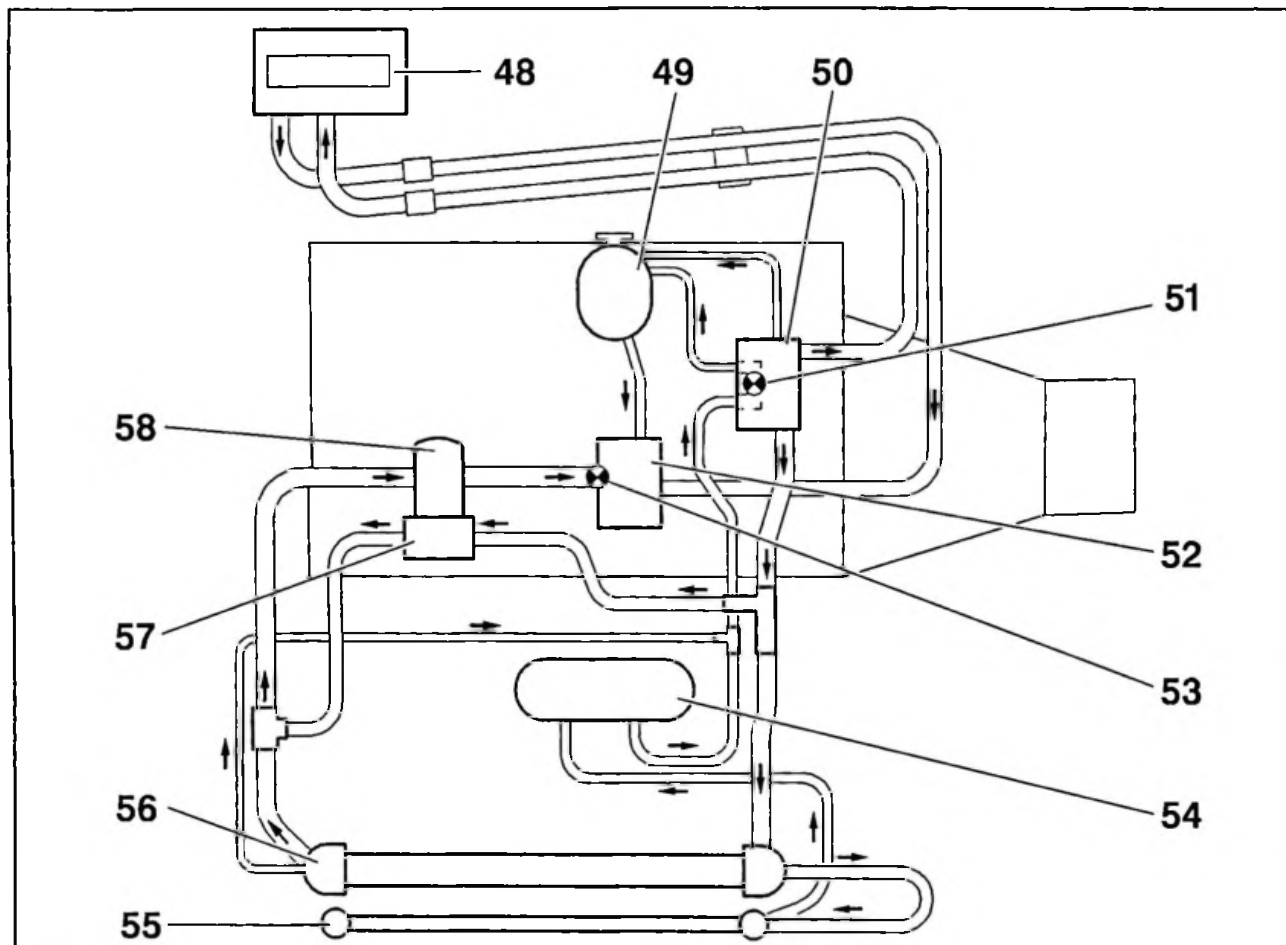


Fig. : B1BR00GD

48 : aérotherme.

49 : boîte de dégazage.

50 : boîtier de sortie d'eau.

51 : thermostat.

52 : pompe à eau.

53 : thermostat.

54 : échangeur air/eau.

55 : radiateur secondaire.

56 : radiateur principal.

57 : échangeur eau/huile.

58 : cartouche filtrante.

La boîte de dégazage est située sur le moteur.

Le boîtier de sortie d'eau (comportant les sondes de température d'eau) est fixé sur la culasse.

La pompe à eau entraînée par la poulie d'arbre à cames et une courroie est située sur le carter cylindres.

Le circuit de refroidissement comporte deux radiateurs :

- le radiateur principal
- le radiateur secondaire

Le radiateur principal sert :

- au refroidissement moteur
- à l'alimentation du radiateur secondaire en eau "refroidie"

Le radiateur secondaire :

- refroidit l'eau provenant du radiateur principal
- alimente l'échangeur air/eau

La présence du radiateur secondaire est due au fait que le refroidissement de l'air compressé est réalisé par un échangeur air/eau.

La température d'eau en entrée de l'échangeur air/eau avoisine les 60 °C dans des conditions normales d'utilisation du véhicule.

13 – CIRCUIT D'AIR

Le moteur DK5ATE est suralimenté en air par un turbo compresseur.

13.1 – Turbo compresseur

Le turbo est situé à l'arrière du moteur (côté tablier).
La turbine est entraînée par les gaz d'échappement.

13.2 – Conduits d'air d'admission

Les conduits d'air sont (en partie) intégrés au carter de protection de la poulie d'arbre à cames.

13.3 – Echangeur air/eau

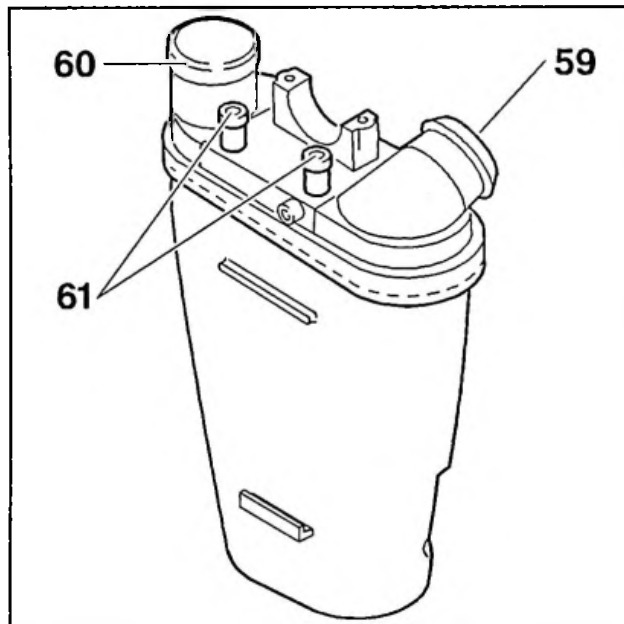


Fig. : B1BR00HC

- 59 : arrivée d'air du turbo compresseur.
- 60 : sortie d'air (vers tubulure d'admission).
- 61 : entrée et sortie d'eau.

L'air comprimé est refroidi par un échangeur air/eau.
L'échangeur est fixé à l'avant du moteur sur un support rapporté sur le carter cylindres.

L'échangeur air/eau permet (par rapport à un échangeur air/air) :

- d'améliorer dans une large plage de fonctionnement moteur, le refroidissement d'air d'admission
- de réduire la taille de l'échangeur

La température d'air dans la tubulure d'admission avoisine les 60 °C dans des conditions normales d'utilisation du véhicule.

14 – SYSTEME D'INJECTION

Le système d'injection du moteur DK5ATE est électronique.

Le système est principalement constitué :

- d'une nouvelle pompe d'injection
- d'un calculateur d'injection

14.1 – Pompe d'injection

Marque : BOSCH.

Type : VP36.

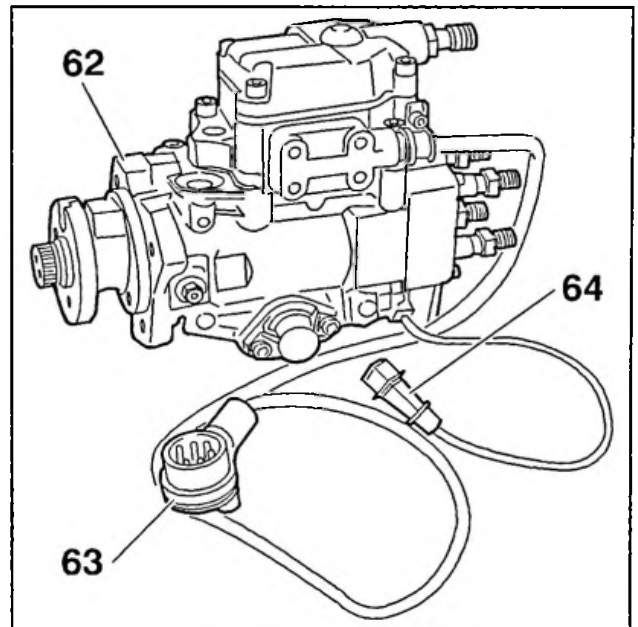


Fig. : B1BR00JC

- 62 : pompe d'injection.
- 63 : connecteur de pompe.
- 64 : connecteur d'électrovanne d'avance.

La pompe d'injection est dérivée de la pompe BOSCH type VE.

Cette pompe intègre :

- l'actionneur électrique de débit gazole (remplace levier de charge, tringlerie, ressorts)
- une électrovanne de contrôle de l'avance à l'injection

14.2 – Calculateur d'injection

Marque : BOSCH.

Type : MSA 11.

Le calculateur assure le contrôle électrique :

- de la pompe d'injection
- de l'électrovanne de commande de la vanne de recyclage des gaz d'échappement

ENSEMBLE MOTEUR

- du boîtier de prépostchauffage

Le calculateur délivre :

- un signal compte tours moteur au bloc compteurs
- le signal consommation instantanée à l'ordinateur de bord
- le signal coupure réfrigération

Le logiciel du calculateur intègre :

- les fonctionnalités de contrôle de l'injection et de dépollution
- les stratégies d'agrément de conduite

- les fonctionnalités de la régulation de vitesse
- la fonction antidémarrage codé
- les stratégies de secours
- le diagnostic avec mémorisation des défauts

En complément d'un circuit de refroidissement optimisé, le calculateur d'injection intègre une stratégie antiébullition du liquide de refroidissement.

Lors de roulage dans des conditions sévères, il y a limitation de la quantité de gazole injectée pour éviter l'ébullition du liquide de refroidissement.

PRESENTATION : COMMANDE D'EMBRAYAGE HYDRAULIQUE

1 – PREAMBULE

Les CITROËN XM V6, V6.24 et 2,5L turbo diesel sont équipées d'une commande d'embrayage hydraulique.

Ce type de commande permet d'obtenir un bon agrément : réduction de l'effort de débrayage sur la pédale d'embrayage par rapport à une commande à câble.

Pré-remplie d'un liquide hydraulique de type liquide de frein (qualité DOT 3 additivé), ce type de commande étanche et sans entretien, permet le rattrapage automatique de la course pédale d'embrayage (pas de réglage de course pédale).

- d'un réservoir de liquide hydraulique (clippé sur le pédalier) en liaison hydraulique avec le cylindre émetteur
- d'un tuyau à flexible et d'un raccord rapide reliant les deux parties de la commande
- d'un cylindre récepteur de pression fixé sur le carter d'embrayage permettant le déplacement de la fourchette

2 – CONSTITUTION

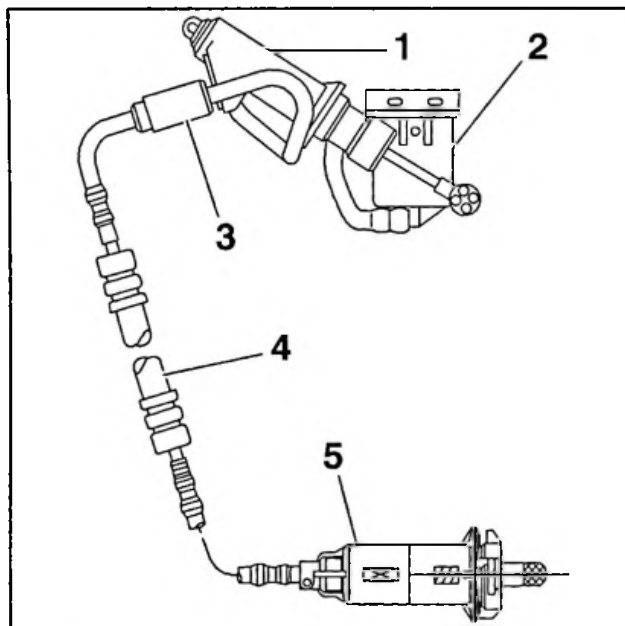


Fig. : B2BR001C

- (1) : cylindre émetteur.
- (2) : réservoir.
- (3) : raccord rapide.
- (4) : tuyau de liaison.
- (5) : cylindre récepteur.

La commande est constituée :

- d'un cylindre émetteur de pression hydraulique fixé sur le pédalier dans l'habitacle

3 – IMPLANTATION

3.1 – Côté pédalier

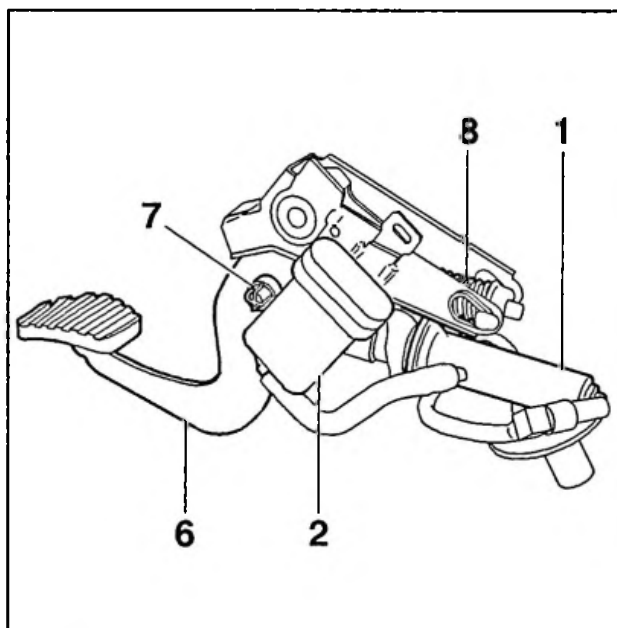


Fig. : B2BR002C

- (1) : cylindre émetteur.
- (2) : réservoir de liquide hydraulique.
- (6) : pédale d'embrayage.
- (7) : tige de poussée.
- (8) : ressort d'assistance.

Le cylindre émetteur est fixé sur le pédalier (dans l'habitacle) avec un raccord type baïonnette.

La tige de poussée est clippée sur la pédale.

Le réservoir est maintenu par un clip sur le support de pédale.

3.2 – Côté boîte de vitesses

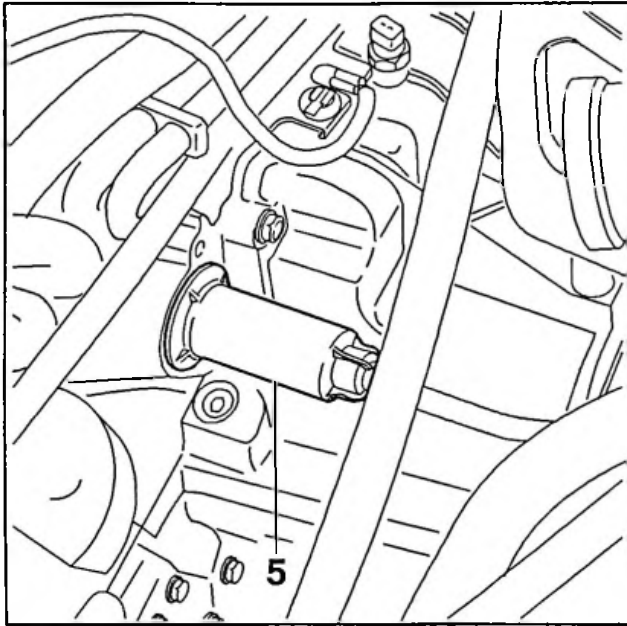


Fig. : B2BR003C

(5) : cylindre récepteur.

Le cylindre récepteur est fixé par raccord de type baïonnette sur le carter d'embrayage.

3.3 – Raccord rapide

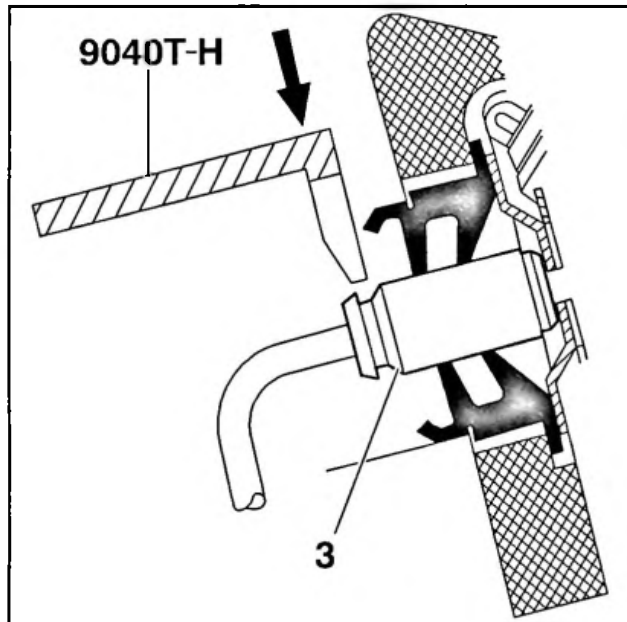


Fig. : B2BR004C

(3) : raccord rapide.

Le raccord est situé au niveau du tablier à l'avant gauche du véhicule.

Le raccord assure l'étanchéité :

- de la commande assemblée
- de chaque partie de la commande lorsqu'elle est désassemblée

Le démontage du raccord nécessite l'utilisation d'un outil spécifique REF : 9040 T-H.

Lors de la dépose/pose du groupe moto propulseur ou d'une intervention sur l'embrayage :

- déposer le cylindre récepteur
- ne pas démonter le raccord rapide
- écarter le cylindre récepteur vers le passage de roue avant gauche

Le démontage du raccord rapide est nécessaire lors de la dépose complète du cylindre émetteur.

ATTENTION : le raccord ne supporte que 4 à 5 démontages/remontages, ne pas le démonter inutilement.

4 – DESCRIPTION ET FONCTIONNEMENT

4.1 – Côté pédalier

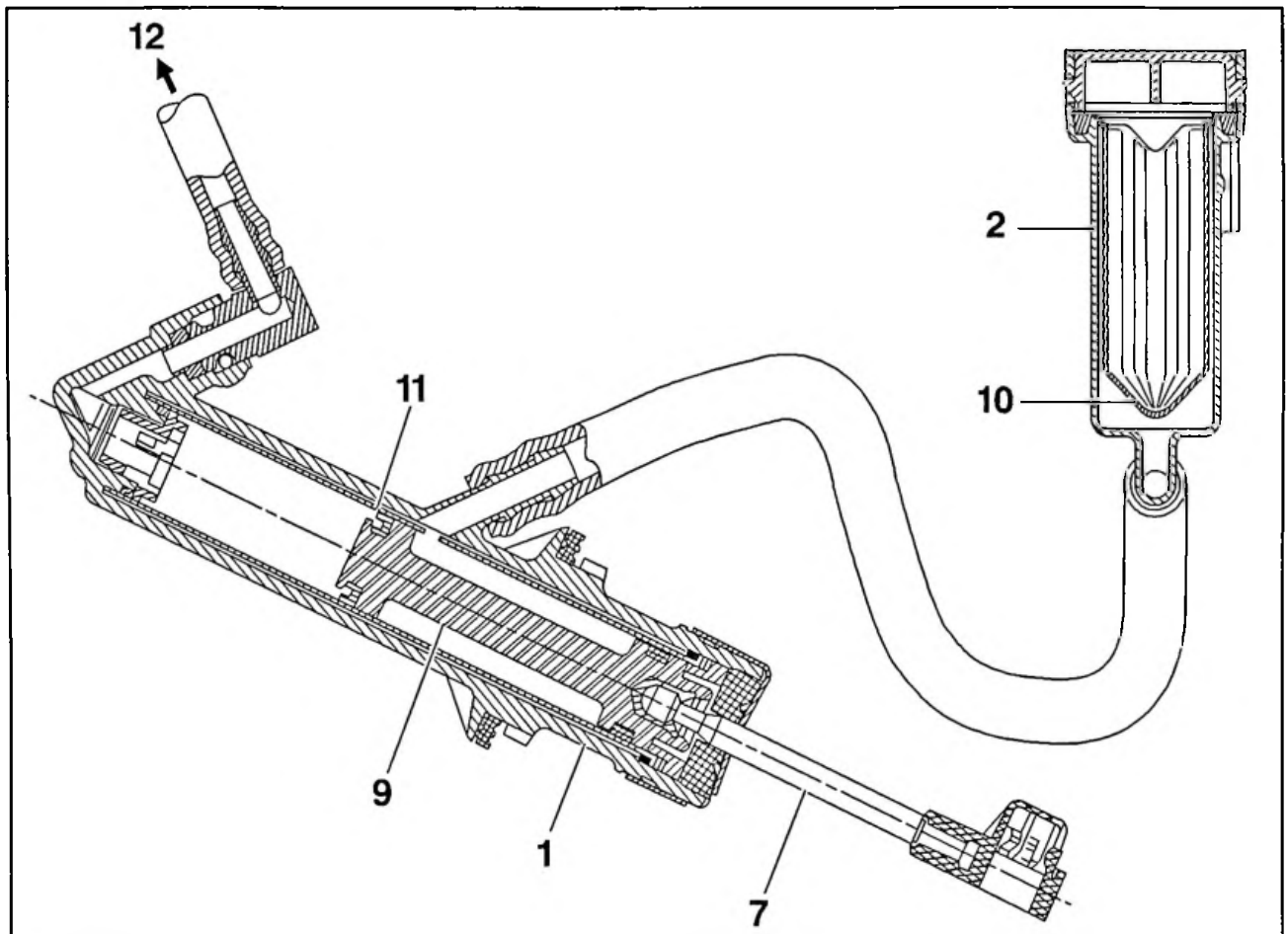


Fig. : B2BR005D

(1) : cylindre émetteur.

(2) : réservoir.

(7) : tige de poussée.

(9) : piston.

Lors d'une action sur la pédale d'embrayage le piston se déplace (via la tige de poussée) et pousse le liquide hydraulique vers le cylindre récepteur.

Le liquide hydraulique est situé sous la membrane du réservoir.

(10) : membrane élastique.

(11) : orifice de liaison hydraulique.

(12) : vers le cylindre récepteur.

L'orifice permet de relier le réservoir au circuit hydraulique (uniquement lorsque la pédale est relâchée).

Par construction il n'est pas nécessaire :

- de purger la commande
- de faire un remplissage complémentaire

4.2 – Côté boîte de vitesses

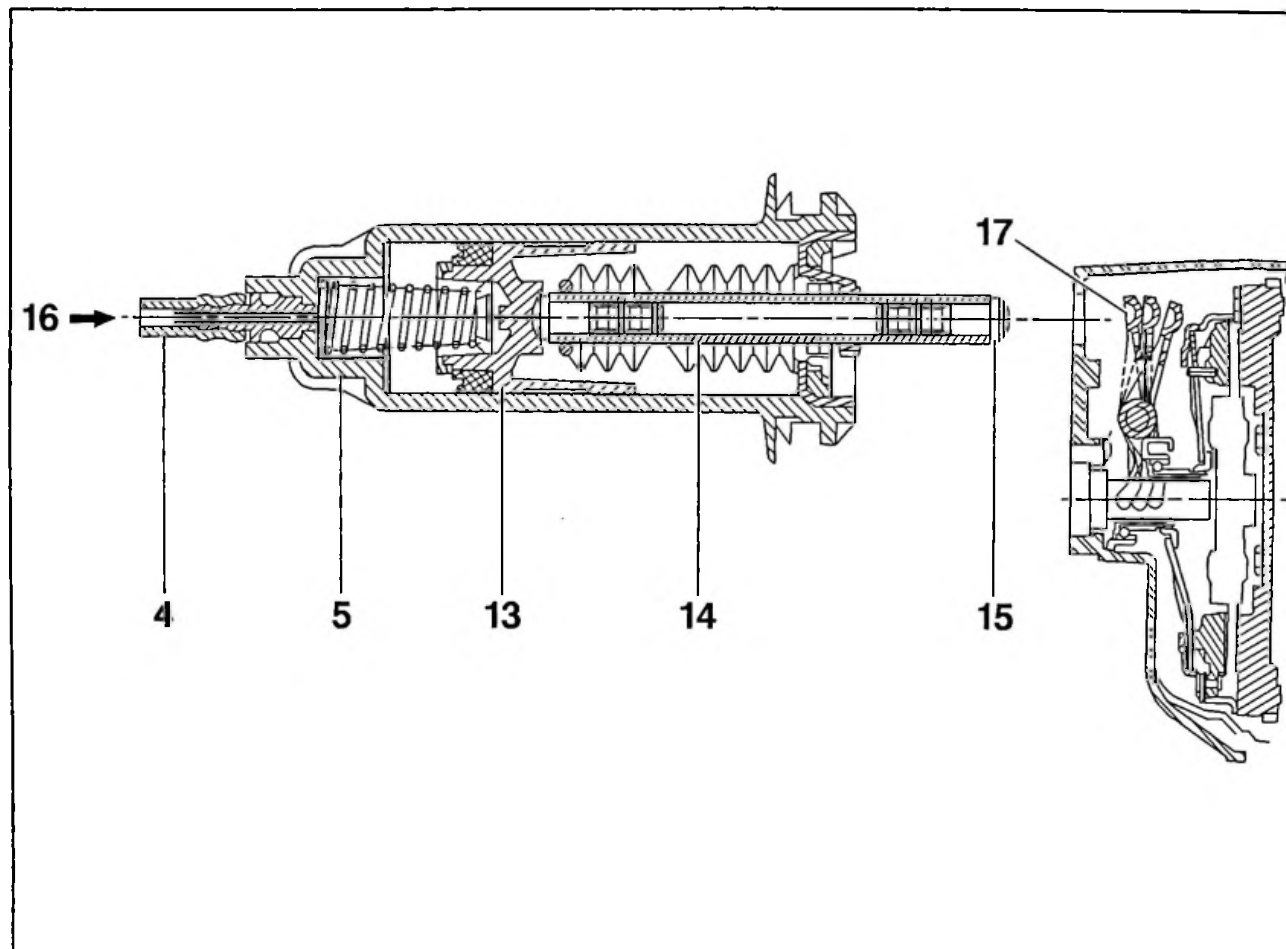


Fig. : B2BR006D

(4) : tuyau.

(5) : cylindre récepteur.

(13) : piston récepteur.

(14) : tige de poussée.

L'embrayage sur la boîte de vitesses est de type tiré.
Une poussée sur la cuvette intégrée à la fourchette se traduit par un débrayage.

(15) : pion plastique de centrage.

(16) : arrivée du cylindre émetteur.

(17) : cuvette de fourchette d'embrayage.

La tige de poussée est centrée dans la cuvette de fourchette.

4.3 – Fonctionnement

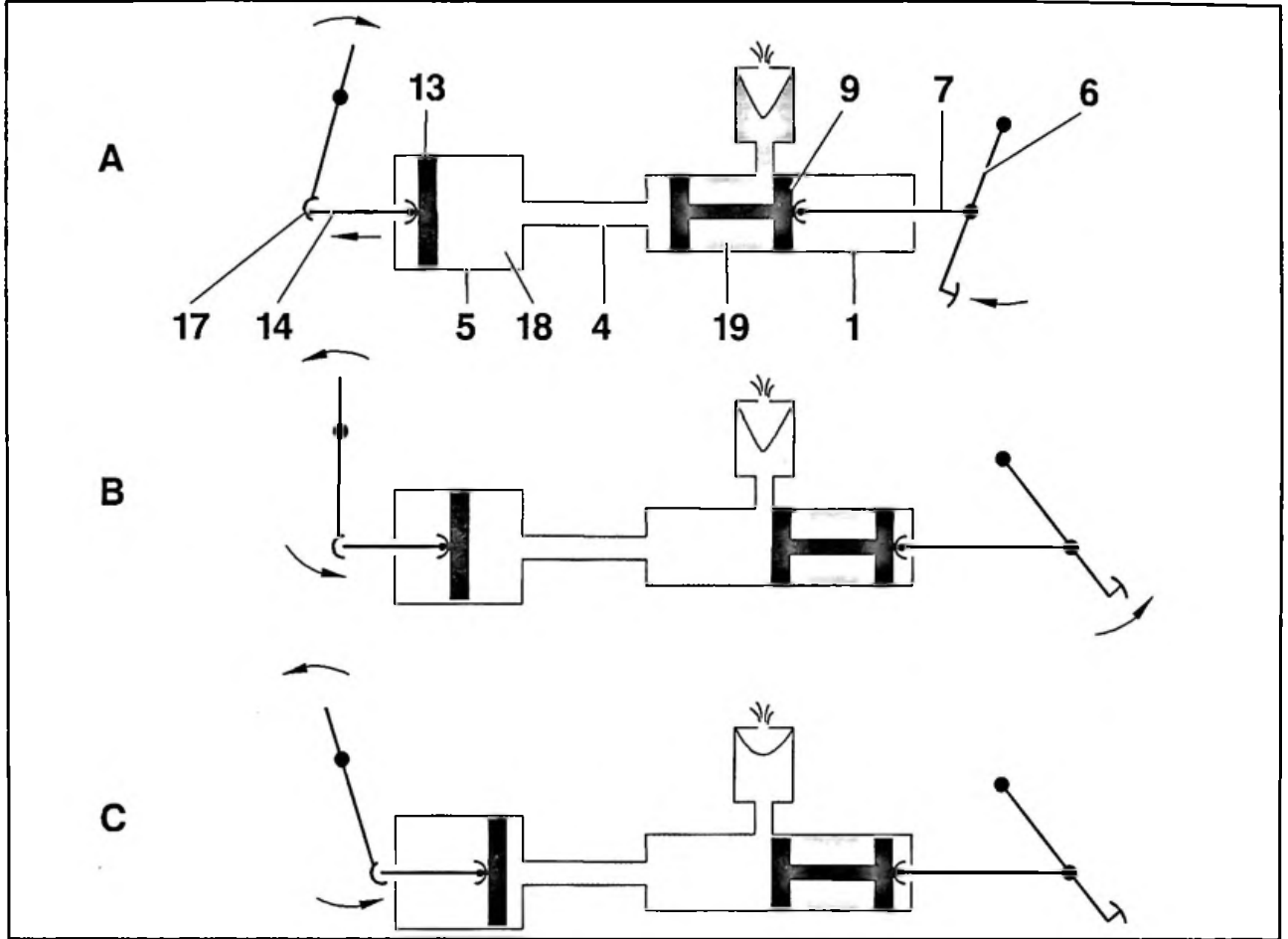


Fig. : B2BR007D

(A) : débrayage.

(B) : embrayage.

(C) : usure du disque d'embrayage.

(1) : cylindre émetteur.

(4) : tuyau de liaison.

(5) : cylindre récepteur.

(6) : pédale d'embrayage.

(7) : tige de poussée.

(9) : piston cylindre émetteur.

(13) : piston cylindre récepteur.

(14) : tige de poussée récepteur.

(17) : cuvette de fourchette d'embrayage.

(18) : zone 1.

(19) : zone 2.

Le liquide situé dans la zone 1 participe à la fonction débrayage/embrayage.

Le liquide situé dans la zone 2 sert à lubrifier la portée du piston émetteur.

Le déplacement du piston récepteur sous l'action du liquide hydraulique permet :

- le déplacement de la tige de poussée
- le déplacement de la fourchette pour arriver en position débrayage

4.3.1 – Débrayage

La course de débrayage est fixée :

- par la longueur de course et le diamètre des pistons (émetteur et récepteur)
- le levier de la fourchette d'embrayage

Lors d'un appui sur la pédale d'embrayage le piston de l'émetteur se déplace (sous l'action de la tige de poussée) et pousse le liquide hydraulique vers le cylindre récepteur.

Le débrayage est assisté par le ressort d'assistance.

4.3.2 – Embrayage

Le mécanisme repousse le liquide hydraulique dans le corps du cylindre émetteur (pédale relâchée) via la fourchette, la tige de poussée et le piston du récepteur.

Au relâchement de pédale :

- le mécanisme d'embrayage repousse la fourchette et la tige de poussée
- le piston du récepteur se déplace et refoule le liquide hydraulique

4.3.3 – Usure du disque d'embrayage

Lorsque le disque d'embrayage s'use, la fourchette tend à se déplacer vers le cylindre récepteur (pédale relâchée).

Le liquide hydraulique remonte dans le réservoir sous la membrane élastique dès que la pédale est relâchée par l'orifice situé dans l'émetteur.

C'est le transfert de liquide vers le réservoir qui permet

le rattrapage automatique de l'usure.

Le volume de liquide dans le réservoir est :

- minimum lorsque l'embrayage est neuf
- maximum lorsque l'embrayage est usé

5 – REPARATION

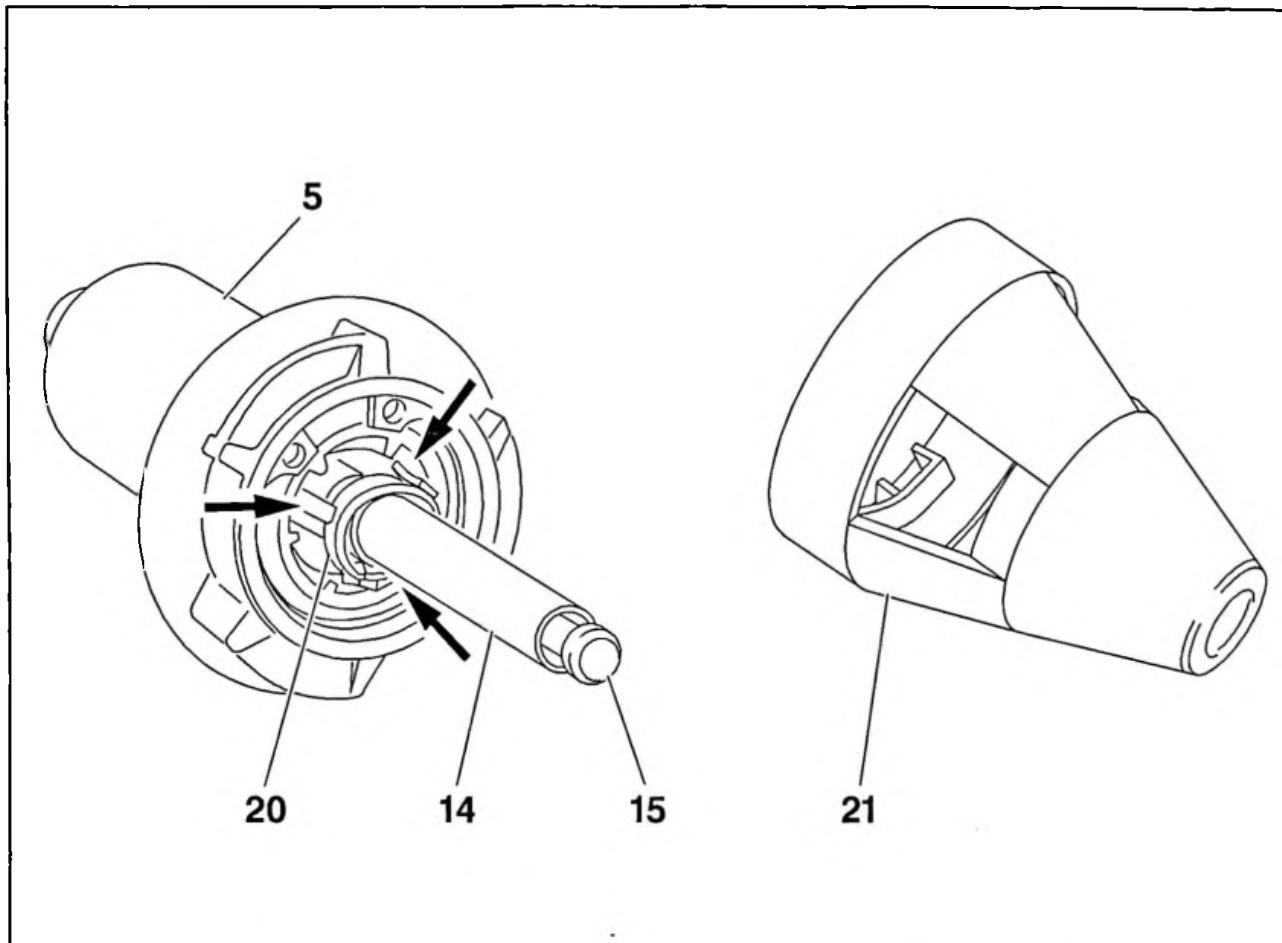


Fig. : B2BR008D

(5) : cylindre récepteur.

(14) : tige de poussée récepteur.

(15) : pion de centrage.

(20) : bague de maintien de la tige de poussée.

(21) : cône de protection.

5.1 – Pièce de rechange

Compte tenu du transfert de liquide hydraulique entre le récepteur et le réservoir seule la commande complète est disponible au service des pièces de rechange.

Cette commande est livrée en deux parties (raccord rapide non connecté).

IMPÉRATIF : en cas de défaillance, changer la commande complète.

5.2 – Commande neuve

La commande est livrée avec un cône de protection sur le cylindre récepteur permettant de protéger la tige de poussée lors des manipulations.

Le cône de protection doit rester en place jusqu'à la fixation du cylindre récepteur : il permet d'éviter l'éclatement du cylindre lors d'une action involontaire sur la pédale d'embrayage.

La bague plastique permet de maintenir la tige de poussée (cylindre récepteur), elle se rompt au premier débrayage et reste sur la tige de poussée.

Lors de la première utilisation le pion de centrage est sorti, il permet de centrer la tige de poussée du cylindre récepteur dans la cuvette de fourchette.

Lors du premier débrayage, le pion de centrage s'enfonce dans la tige de poussée.

Précautions à prendre :

- ne pas actionner l'émetteur (en place ou non) lorsque le cylindre récepteur n'est pas en place
- ne pas actionner les tiges de poussée (émetteur et récepteur) lorsque le raccord n'est pas connecté
- ne pas monter une commande neuve dont la bague plastique est rompue

Pour que la commande soit opérationnelle, il est nécessaire d'appuyer à fond à plusieurs reprises sur la pédale d'embrayage, au besoin la remonter à la main.

5.3 – Intervention sur l'embrayage

Précautions à prendre :

- lors d'une intervention sur l'embrayage et lorsque le cylindre récepteur est déposé, placer immédiatement le cône de protection REF : 9040 T-F
- ne pas démonter le raccord rapide

Après l'intervention, pour que la commande soit opérationnelle, il est nécessaire d'appuyer à fond à plusieurs reprises sur la pédale d'embrayage, au besoin la remonter à la main.

5.4 – Défaillance de la commande

Lorsque la commande est défaillante, fuite par exemple, la changer complètement (côté pédalier et côté boîte de vitesses).

PRESENTATION : BOITE DE VITESSES MG5TB

1 – PREAMBULE

Les CITROËN XM V6, V6.24 et 2,5l Turbo Diesel sont équipées d'une nouvelle boîte de vitesses mécanique.

Cette nouvelle boîte de vitesses s'appelle : MG5TB.

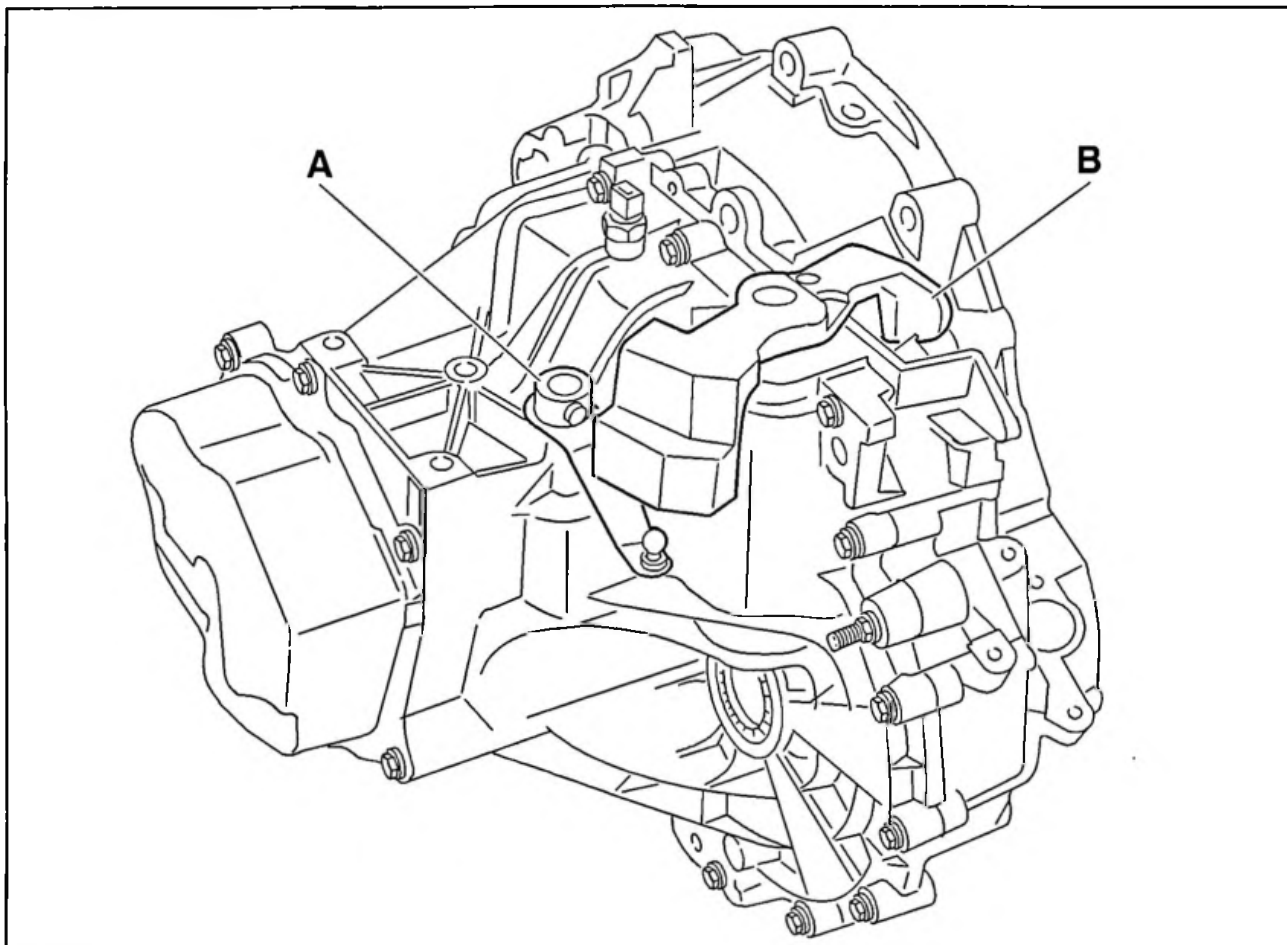


Fig. : B2CR00GD

A : levier de sélection.

B : levier de passage à masses antivibration.

Cette boîte de vitesses comporte 5 rapports avant synchronisés et une marche arrière.

2 – CONSTRUCTION

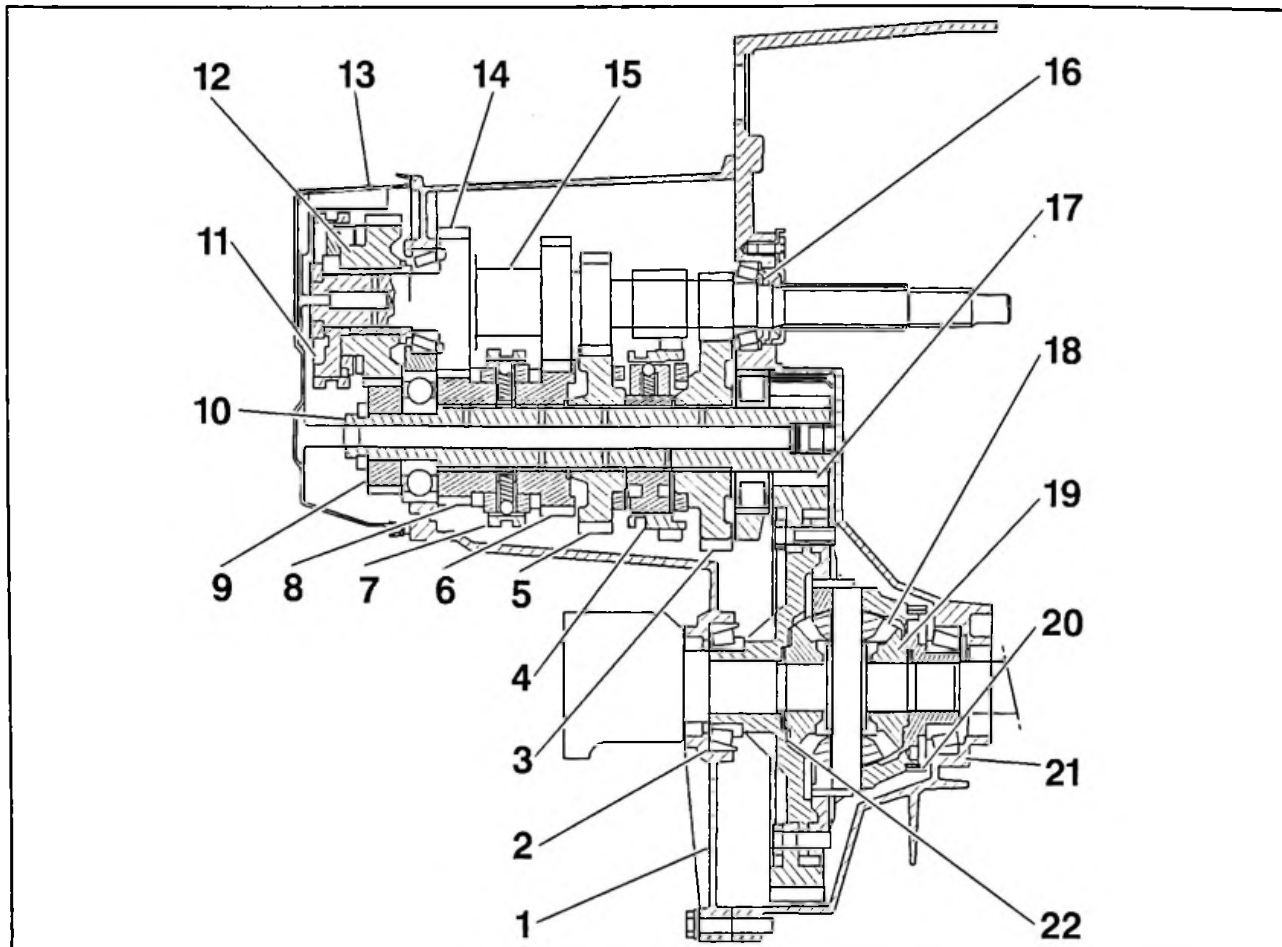


Fig. : B2CP06YD

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> (1) : carter de boîte de vitesses. (2) : cale de réglage roulement de différentiel. (3) : pignon récepteur (1ère). (4) : synchroniseur (1ère/2ème). (5) : pignon récepteur (2ème). (6) : pignon récepteur (3ème). (7) : synchroniseur (3ème/4ème). (8) : pignon récepteur (4ème). (9) : pignon récepteur (5ème). (10) : arbre secondaire. (11) : synchroniseur (5ème). (12) : pignon moteur (5ème). | <ul style="list-style-type: none"> (13) : carter en tôle. (14) : pignon moteur (4ème). (15) : arbre primaire. (16) : cale de réglage du jeu des roulements de l'arbre primaire. (17) : couronne différentiel. (18) : pignons satellites. (19) : pignons planétaires. (20) : vis tachymétrique. (21) : carter d'embrayage et de pont. (22) : cale de réglage planétaire. |
|--|---|

2.1 – Carters

L'ensemble boîte de vitesses est constitué :

- d'un carter d'embrayage (aluminium)
- d'un carter de boîte de vitesses (aluminium)
- d'un carter tôle

L'échange unique du carter d'embrayage ou du carter de boîte de vitesses est possible mais nécessite :

- le réglage axial de l'arbre primaire
- le réglage des roulements de différentiel

2.2 – Arbres

La boîte de vitesses est constituée de deux arbres :

- un arbre primaire assurant l'entrée du mouvement moteur
- un arbre secondaire

2.2.1 – Arbre primaire

Le réglage axial de l'arbre est réalisé par la cale (16).
Il comporte le synchroniseur de cinquième vitesse.

2.2.2 – Arbre secondaire

L'arbre comporte :

- les pignons récepteurs

- les synchroniseurs (1ère/2ème, 3ème/4ème)

La boîte dispose d'un frein de marche arrière de type BE3.

2.2.3 – Synchroniseur 1ère/2ème

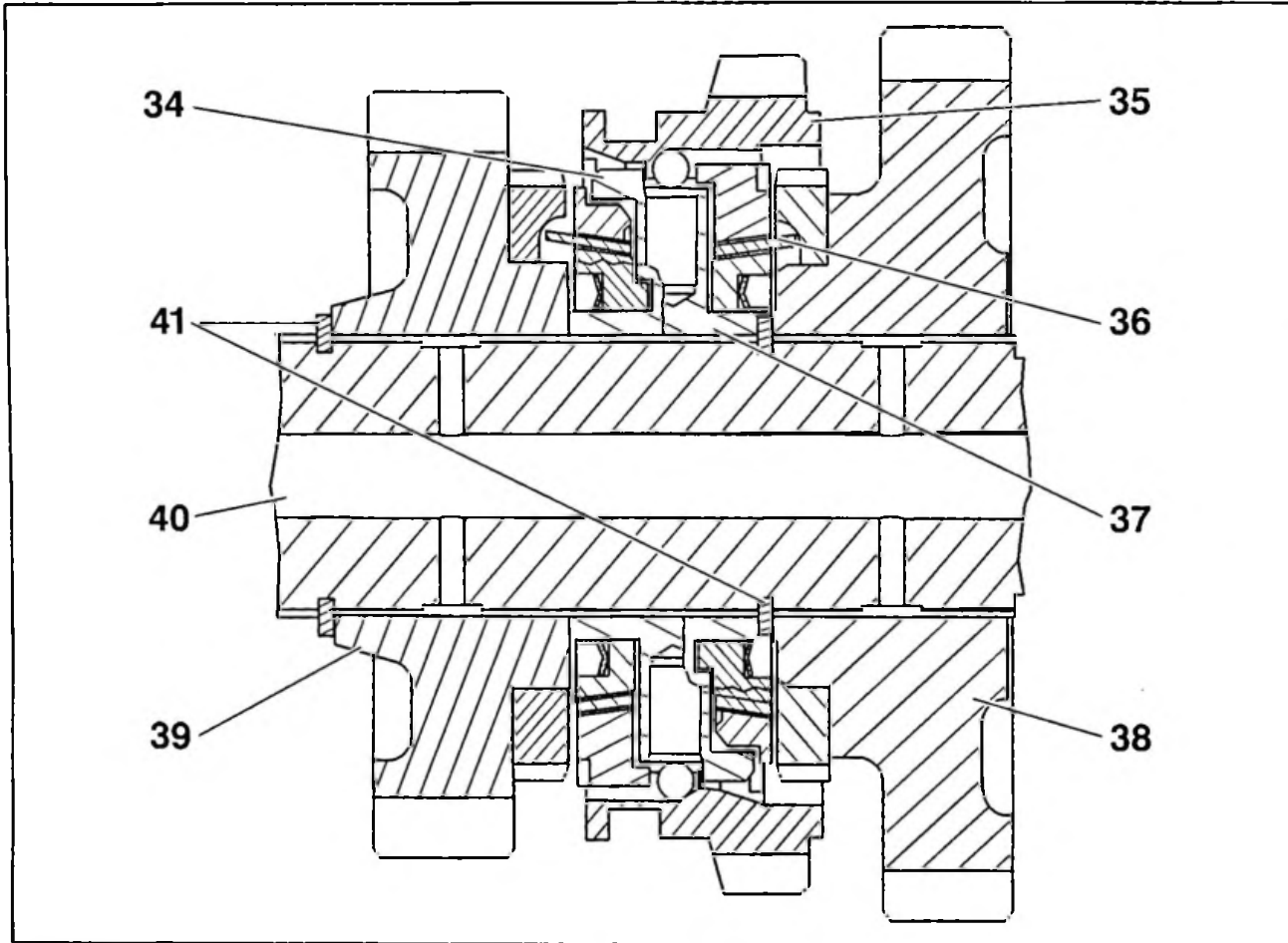


Fig. : B2CP06DD

(34) : synchroniseur double.

(35) : couronne de synchroniseur.

(36) : cônes du synchroniseur.

(37) : moyeu de synchroniseur.

Le synchroniseur est d'un nouveau type.

Cette nouvelle conception à freinage sur deux portées coniques permet d'améliorer le passage de vitesse.

Les cônes sont à 7°.

NOTA : les cônes des synchroniseurs de 3ème/4ème et 5ème sont à 6°.

(38) : pignon (1ère).

(39) : pignon (2ème).

(40) : arbre secondaire.

(41) : segment d'arrêt.

2.3 – Différentiel

Le différentiel de type ouvert comporte :

- deux planétaires
- deux satellites

La couronne est vissée sur le boîtier de différentiel.

La vis tachymétrique est montée sur le boîtier de différentiel.

Le réglage des planétaires est réalisé par cale.

Les roulements de boîtier sont montés avec une pré-contrainte.

3 – GRAISSAGE

La boîte de vitesses est graissée à vie.
La lubrification est assurée par barbotage.
Capacité d'huile : 2,2 litres.
Contrôle périodique du niveau tous les 60 000 km.

3.1 – Bouchon de vidange

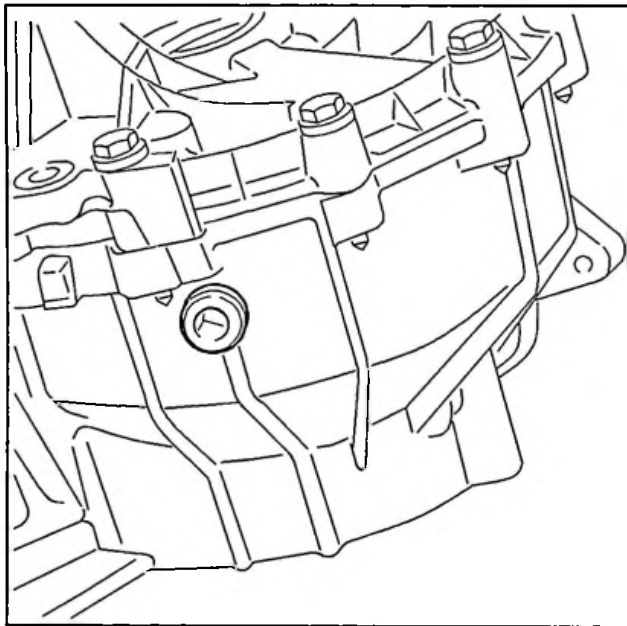


Fig. : B2CR00EC

Le bouchon de vidange est situé côté transmission gauche.

3.2 – Bouchon de niveau/remplissage

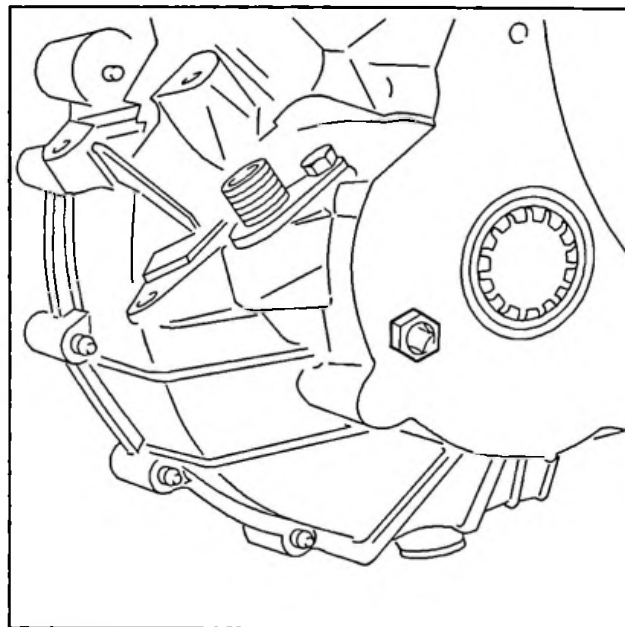


Fig. : B2CR00FC

Le bouchon est situé côté transmission droite, à proximité de la prise tachymétrique.

CARACTERISTIQUES : ROUES ET PNEUMATIQUES

1 – CITROEN XM BERLINE ESSENCE

| | | | PRESSIONS DE GONFLAGE (BARS) | | |
|-------------------------|--|--|------------------------------|-----|-----|
| APPELLATION COMMERCIALE | PNEUMATIQUES (y compris roue de secours) DEVELOPPEMENT | ROUES | AV | AR | RS |
| 2l injection BVM+BVA | 195/65 R15 91 V MXV3 A 1,930 m | Monte série 6J15H2 5,45 (tôle) Roue de secours 6J15H2 5,45 (tôle) Monte optionnelle 6J15CH 5,43 (alliage léger) | 2,3 | 1,9 | 2,5 |
| 2l injection turbo BVM | 205/60 R15 91V MXV3 A 1,920 m | | 2,4 | 2 | 2,6 |
| 2l injection turbo BVA | | | | | |
| V6 BVM | | | | | |
| V6 BVA | 205/65 R15 94V MXV3 A 1,970 m | | 2,3 | 1,9 | 2,5 |
| V6 24S BVM | 205/60 ZR15 91W MXM 1,970 m | Monte série 6J15CH 5,43 (alliage léger) Roue de secours 6J15H2 5,45 (tôle) | 2,6 | 1,9 | 2,8 |

2 – CITROEN XM BERLINE DIESEL

| | | | PRESSIONS DE GONFLAGE (BARS) | | |
|-------------------------|--|---|------------------------------|-----|-----|
| APPELLATION COMMERCIALE | PNEUMATIQUES (y compris roue de secours) DEVELOPPEMENT | ROUES | AV | AR | RS |
| Diesel BVM | 195/65 R15 91T MXT 1,930 m | Monte série 6J15 H2 5,45 (tôle) Roue de secours 6J15 H2 5,45 (tôle) Monte optionnelle 6J15 CH 5,43 (alliage léger) | 2,2 | 2 | 2,4 |
| Turbo diesel BVM | 195/65 R15 91H MXV3 A 1,930 m | | 2,3 | 1,9 | 2,5 |
| Turbo diesel BVA | 205/65 R15 94V MXV3 A 1,970 m | | | | |
| 2,5l turbo diesel BVM | | | | | |

ROUES

3 – CITROEN XM BREAK ESSENCE

| | | | PRESSIONS DE GONFLAGE (BARS) | | |
|-------------------------|--|---|------------------------------|-----|-----|
| APPELLATION COMMERCIALE | PNEUMATIQUES (y compris roue de secours) DEVELOPPEMENT | ROUES | AV | AR | RS |
| 2l injection BVM+BVA | 195/65 R15 91H MXV3 A 1,930 m | Monte série 6J15 H2 5,45 (tôle) Roue de secours 6J15 H2 5,45 (tôle) Monte optionnelle 6J15 CH 5,43 (alliage léger) | 2,4 | 2,4 | 2,6 |
| 2l injection turbo BVM | 205/60 R15 91V MXV3 A 1,920 m | | | | |
| 2l injection turbo BVA | | | | | |
| V6 BVM | 205/60 R15 91V MXV3 A 1,920 m | | | | |
| V6 BVA | 205/65 R15 94V MXV3 A 1,970 m | | 2,3 | 2,3 | 2,5 |

4 – CITROEN XM BREAK DIESEL

| | | | PRESSIONS DE GONFLAGE (BARS) | | |
|-------------------------|--|---|------------------------------|-----|-----|
| APPELLATION COMMERCIALE | PNEUMATIQUES (y compris roue de secours) DEVELOPPEMENT | ROUES | AV | AR | RS |
| Diesel BVM | 195/65 R15 91T MXT 1,930 m | Monte série 6J15 H2 5,45 (tôle) Roue de secours 6J15 H2 5,45 (tôle) Monte optionnelle 6J15 CH 5,43 (alliage léger) | 2,4 | 2,4 | 2,6 |
| Turbo diesel BVM | 195/65 R15 91H MXV3 A 1,930 m | | | | |
| Turbo diesel BVA | 205/65 R15 94V MXV3 A 1,970 m | | | | |
| 2,5l turbo diesel BVM | | | 2,3 | 2,3 | 2,5 |

EVOLUTIONS : SUSPENSIONS

1 – PREAMBULE

La suspension de la CITROËN XM évolue suite :

- au changement de diamètre des tiges de piston des éléments porteurs avant (pour certaines versions)
- au changement de diamètre des pistons des cylindres de suspension arrière
- à l'adoption du système SC/MAC (Système CITROËN de Maintien d'Assiette Constante) pour les motorisations XU10J4R et DK5ATE uniquement
- à l'adoption d'un calculateur de suspension hydraulique spécifique à la motorisation DK5ATE

2 – ELEMENTS PORTEURS AVANT

Caractéristiques :

| Berline et break | |
|---|------------------------------|
| Moteur | Diamètre des tiges de piston |
| XU10J2 XU10J4R XUD11A | 22 mm |
| XU10J2TE ZPJ ZPJ4 XUD11ATE DK5ATE | 25 mm |

Les diamètres des pistons des éléments porteurs sont inchangés : 40 mm pour les versions berline et break.

3 – CYLINDRES DE SUSPENSION ARRIERE

Evolution du diamètre de piston de 35 mm à 37 mm pour toutes les versions berline.

Maintien du diamètre de piston 42,5 mm pour les versions break.

4 – BARRE ANTIDEVERS

Caractéristiques des barres antidevers :

| Moteur | Berline | | Break | |
|-----------------------------------|---|---------|---------|-----------|
| | Avant | Arrière | Avant | Arrière |
| XU10J2 XU10J4R XUD11A | Ø 23 mm | Ø 21 mm | | |
| XU10J2TE | → OPR 6415 Ø 24 mm OPR 6416 → Ø 23 mm | Ø 22 mm | Ø 25 mm | Ø 22,5 mm |
| ZPJ ZPJ4 DK5ATE XUD11ATE | Ø 24 mm | | | |

5 – SYSTEME CITROËN DE MAINTIEN D'ASSIETTE CONSTANTE (SC/MAC)

5.1 – Généralités

Le SC/MAC est un système permettant de limiter l'affaissement du véhicule lorsque celui-ci est à l'arrêt, moteur "coupé".

Ce système permet une réduction du temps de montée véhicule.

5.2 – Principe de fonctionnement

Deux clapets (un à l'avant et un à l'arrière) permettent d'isoler hydrauliquement les éléments de suspension, les clapets se ferment et empêchent la pression de chuter dans ces derniers.

Il existe deux types de clapet :

- un type pour la suspension hydraulique
- un type pour la suspension hydraactive

Adoption d'un nouveau calculateur spécifique à la motorisation DK5ATE avec indice d'évolution H4 S2H2G (repère 2).

Le calculateur type DK5ATE diffère de l'autre calculateur par les lois de passage état moelleux/état ferme mémorisées.

Maintien du calculateur avec indice d'évolution H4 S2G2G pour tous les véhicules à suspension hydraactive sauf DK5ATE (repère 1).

IMPERATIF : ne pas monter un calculateur type DK5ATE sur d'autres types de motorisations et inversement.

IMPERATIF : ne pas monter un calculateur suspension hydraactive de CITROËN XANTIA sur CITROËN XM et inversement.

6 – CALCULATEUR DE SUSPENSION HYDRACTIVE

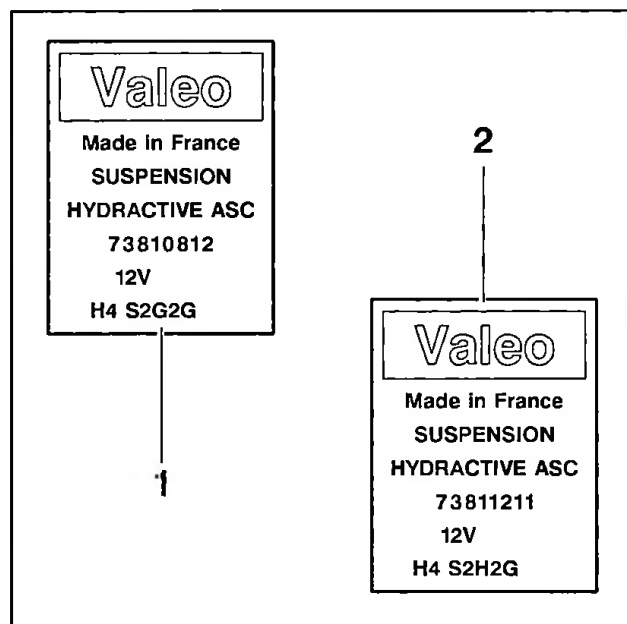


Fig. : B3BR00HC

EVOLUTIONS : SOURCE ET RESERVE DE PRESSION

1 – PREAMBULE

Le circuit hydraulique de la CITROEN XM évolue suite à l'adoption :

- de la pompe haute pression 6+2 pistons pour les motorisations XU10 J4R et DK5ATE uniquement
- du système SC/MAC (Système CITROEN de Maintien d'Assiette Constante) pour les motorisations XU10 J4R et DK5ATE uniquement

2 – POMPE HAUTE PRESSION 6+2 PISTONS

Cette pompe haute pression est constituée de deux étages :

- un étage 2 pistons pour les circuits "suspensions-freins"
- un étage 6 pistons pour le circuit "direction"

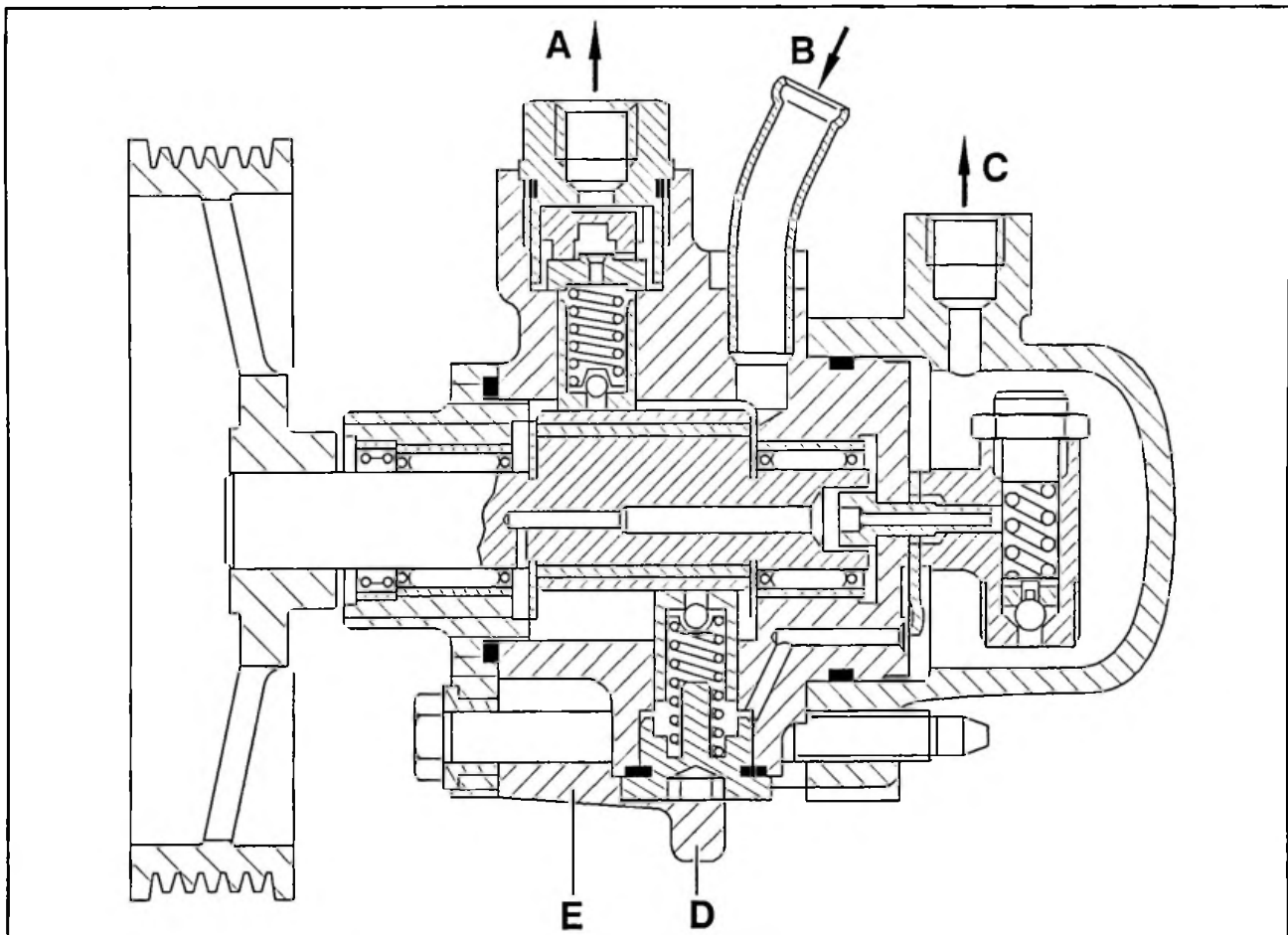


Fig. : B4BR001D

A : sortie "suspensions-freins".

B : aspiration.

C : sortie "direction".

D : étage 6 pistons.

E : étage 2 pistons.

L'adoption de cette pompe entraîne la suppression du répartiteur de débit.

La régulation de pression des circuits "suspensions-freins" est assurée par la joncteur disjoncteur.

La régulation de pression du circuit "direction" est assurée par un clapet de décharge situé dans la pompe.

EVOLUTIONS : EQUIPEMENTS EXTERIEURS

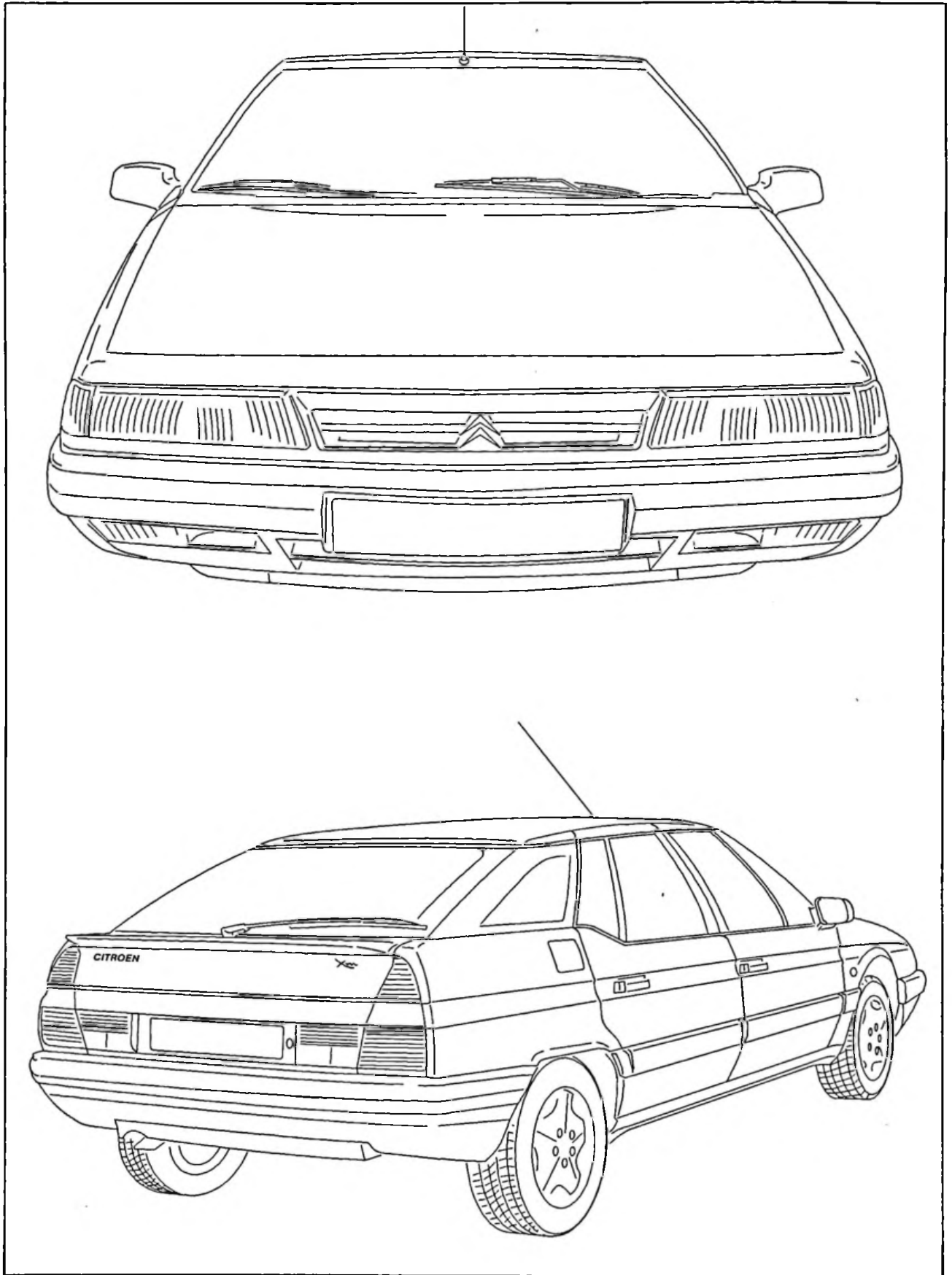


Fig. : C4ER002P

Le restylage de la CITROEN XM porte sur :

- le bouclier avant, dont la partie inférieure est peinte couleur caisse sur toutes les versions
- la forme des transparents des feux indicateurs de direction et des feux de brouillard
- la calandre, à chevrons intégrés
- la forme des rétroviseurs extérieurs
- la forme du becquet arrière en version berline

- la forme de l'essuie vitre avant
- la forme de l'essuie vitre arrière en version berline uniquement
- la forme des répéteurs latéraux de feux indicateur de direction

La nouvelle calandre peut être montée sur un ancien véhicule sans condition d'interchangeabilité.

EVOLUTIONS : EQUIPEMENTS INTERIEURS

Planche de bord, combiné et console sont les principaux éléments remodelés de l'équipement intérieur de la CITROEN XM année modèle 1995.

1 – PLANCHE DE BORD

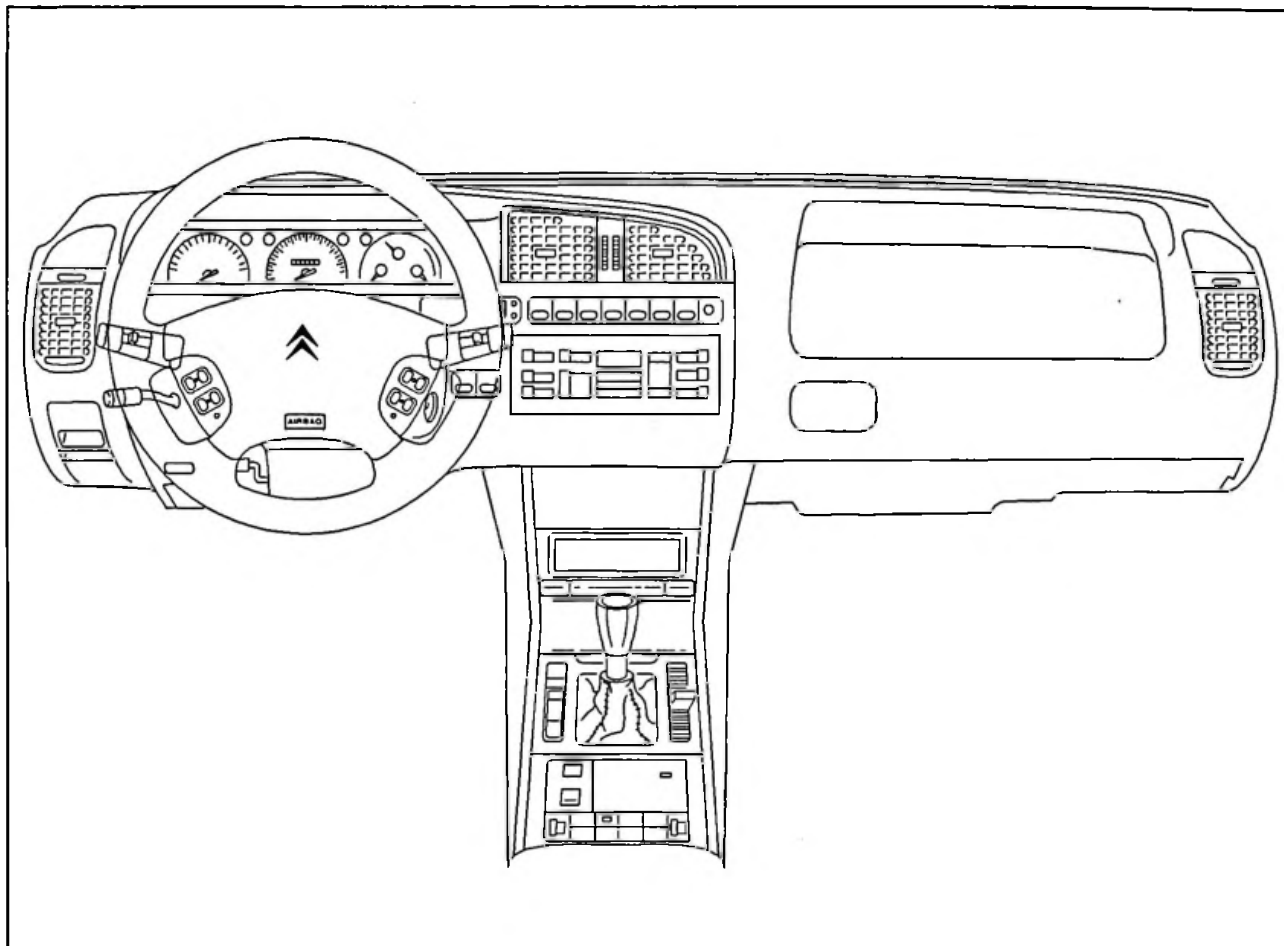


Fig. : C5FR001D

Nouvelle planche de bord à visière de combiné intégrée. La planche de bord année modèle 1995 se distingue de la planche de bord précédente par :

- le corps de planche de bord
- le garnissage inférieur (intégrant une nouvelle trappe d'accès à la prise diagnostic centralisée)
- la boîte à gants (évolution de la taille et de l'emplacement du mécanisme de verrouillage)
- les grilles de tweeters (métalliques au lieu de plastique)
- les aérateurs centraux et latéraux, dont l'ouverture est commandée par molette

2 – CONSOLE

Adoption sur la console d'un nouveau volet d'occultation, l'autoradio première monte n'est plus dissimulé par le volet.

Suppression de l'interrupteur régulation de vitesse situé désormais sous les aérateurs centraux.

3 – VOLANT DE DIRECTION

Nouveau volant de direction (quatre branches) à AIR-BAG intégré.

Gaine de direction avec antivol éclairé.

Nouvelle colonne de direction renforcée pour l'équipement AIRBAG.

4 – INTERRUPTEURS DE COMMANDE

Sous les aérateurs centraux sont regroupés les éléments suivants :

- interrupteur feux de brouillard avant
- interrupteur feux de brouillard arrière
- interrupteur dégivrage lunette arrière
- interrupteur feux de détresse
- interrupteur éclairage plafonnier
- interrupteur régulation de vitesse
- interrupteur alarme
- voyant alarme

NOTA : la position des interrupteurs pour les CITROEN XM direction à droite, est symétrique par rapport à la position des interrupteurs en direction à gauche.

5 – COMBINE ET BANDEAU AFFICHEURS

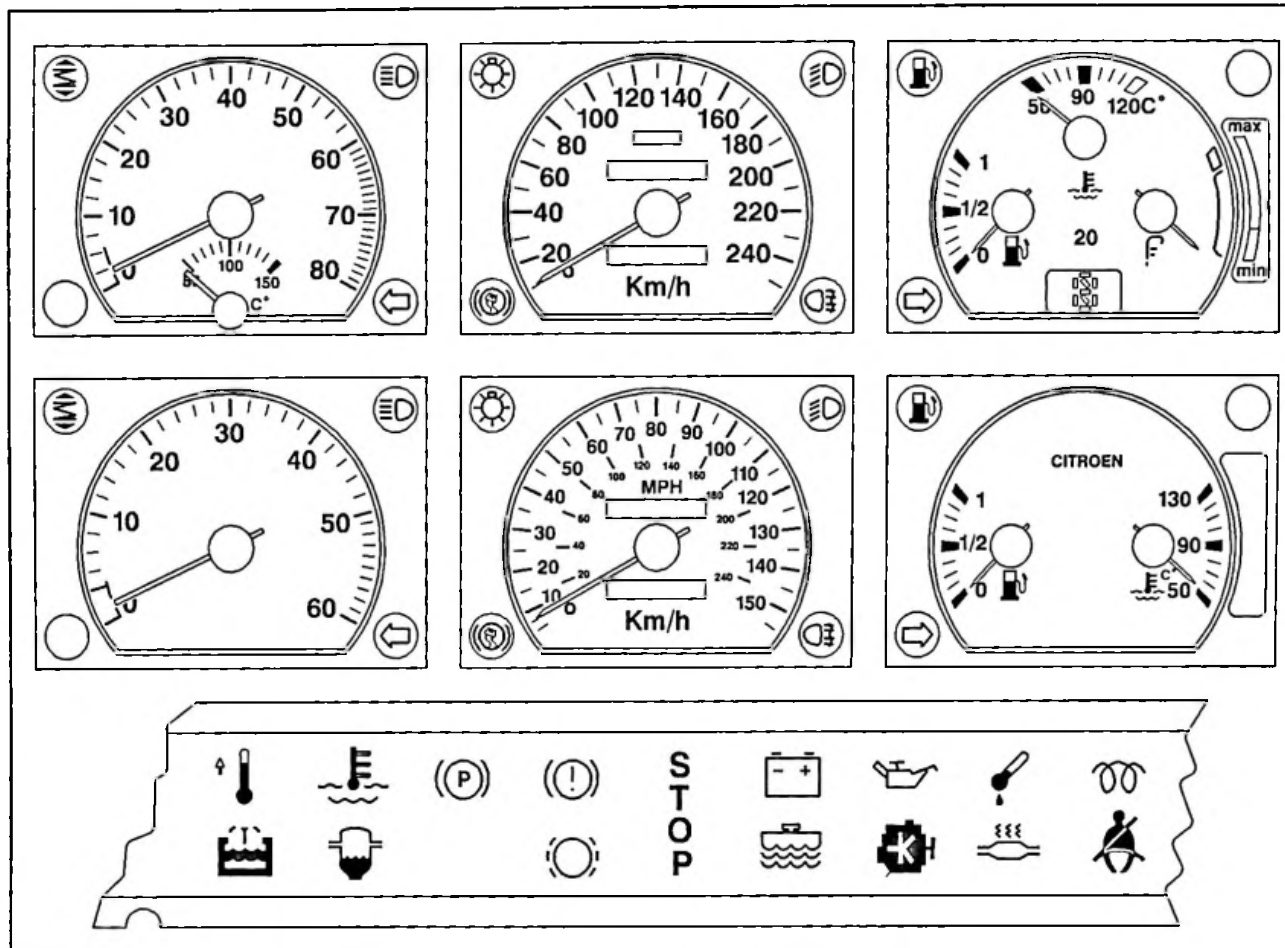


Fig. : C5FR002D

5.1 – Combiné

Les évolutions portent sur :

- la forme du combiné
- la réaffectation de l'emplacement des voyants feux de route, mini carburant, indicateurs de direction gauche et droit, et feux de brouillard arrière
- l'adoption d'un compteur kilométrique électrique
- la suppression de l'indicateur de pression turbo pour les motorisations XUD11 ATE

NOTA : le démontage du combiné nécessite au préalable le démontage de la façade.

5.2 – Bandeau afficheur

Les évolutions portent sur :

- l'évolution de l'emplacement des témoins, usure de

plaquettes de freins avant, alerte température d'eau, préalerte température d'eau, pression d'huile moteur, diagnostic moteur

- l'adjonction du témoin de préchauffage diesel
- l'adjonction du témoin de non bouclage de ceinture de sécurité (pour les versions grande exportation)
- l'adjonction du témoin alerte température d'huile moteur
- l'adoption d'une nouvelle matrice de points couplée avec l'offre audio première monte

6 – COMMANDES DE CHAUFFAGE

Les évolutions des commandes de chauffage portent sur l'emplacement et/ou la forme des commandes.

PLANCHE DE BORD – CONSOLE

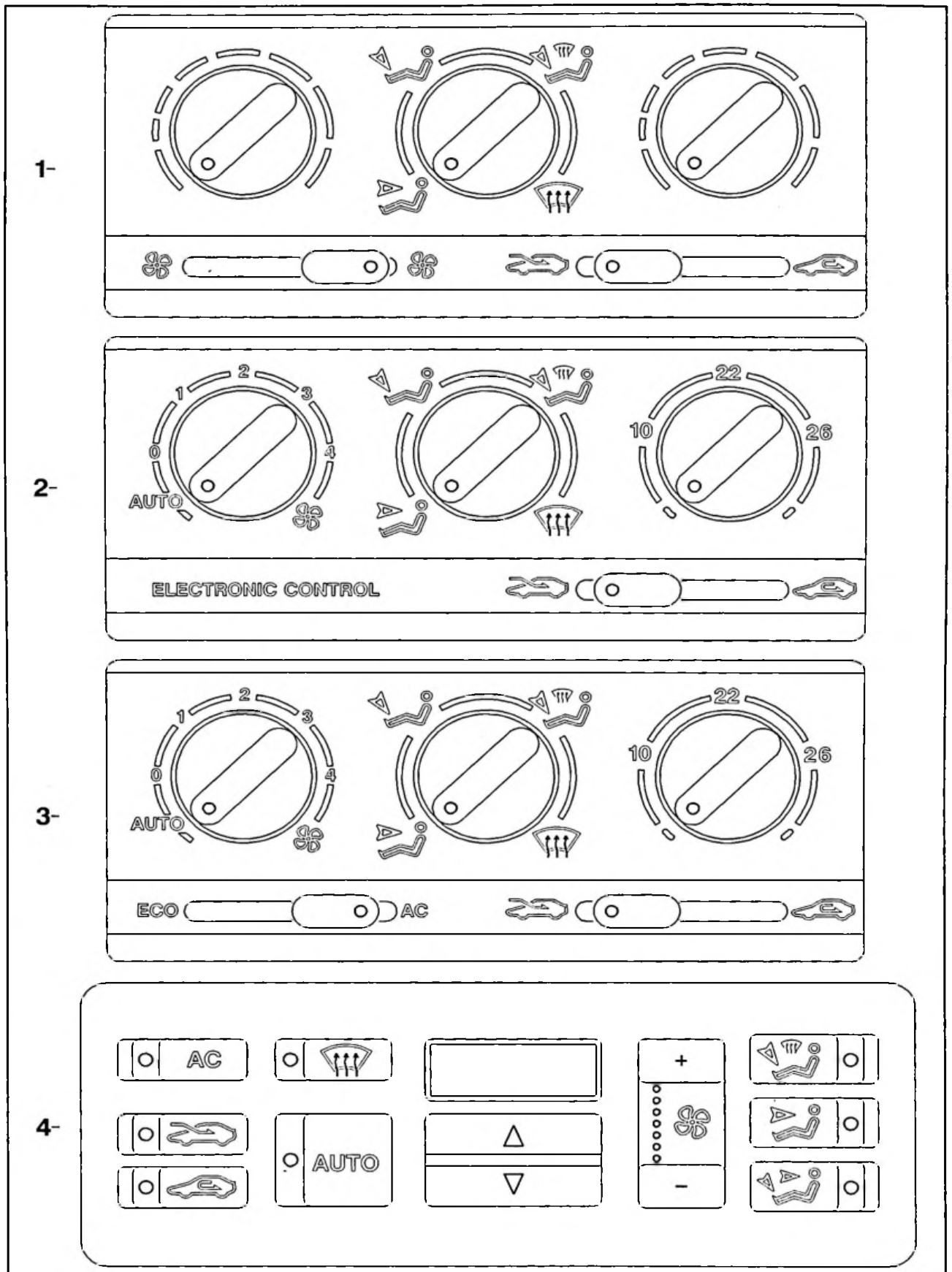


Fig. : C5FR003P

(1) : commandes d'aération chauffage.
 (2) : commandes de chauffage régulé.

(3) : commandes de réfrigération régulé.
 (4) : commandes de réfrigération tout automatique.

PLANCHE DE BORD – CONSOLE

Pour la version aération chauffage, remplacement du curseur vertical de ventilation par un curseur horizontal.

Pour les versions aération chauffage, chauffage régulé et réfrigération régulée, remplacement du curseur de recyclage vertical par un curseur horizontal.

Pour la version réfrigération régulée, nouveau curseur horizontal pour la commande de réfrigération au lieu de l'interrupteur situé derrière le volant.

EVOLUTIONS : PROTECTIONS ET SECURITES

La CITROËN XM est équipée de nouveaux équipements destinés à améliorer la sécurité des occupants du véhicule tels que :

- système Airbag conducteur (de série)
- ceintures de sécurité pyrotechniques (de série)
- lève-vitre séquentiel à dispositif antipincement

1 – SYSTEME AIRBAG CONDUCTEUR

A l'année modèle 1995, les CITROËN XM sont équi-

pées du système "AIRBAG" conducteur.

Le système "AIRBAG" est un dispositif de sécurité passive, complémentaire à la ceinture de sécurité ; le port de celle-ci reste donc obligatoire.

Lors d'un choc frontal violent, le sac gonflable se déploie instantanément ; il s'interpose entre le conducteur et le volant, évitant ainsi l'impact de la tête et du thorax sur le volant.

Le sac se dégonfle après l'impact.

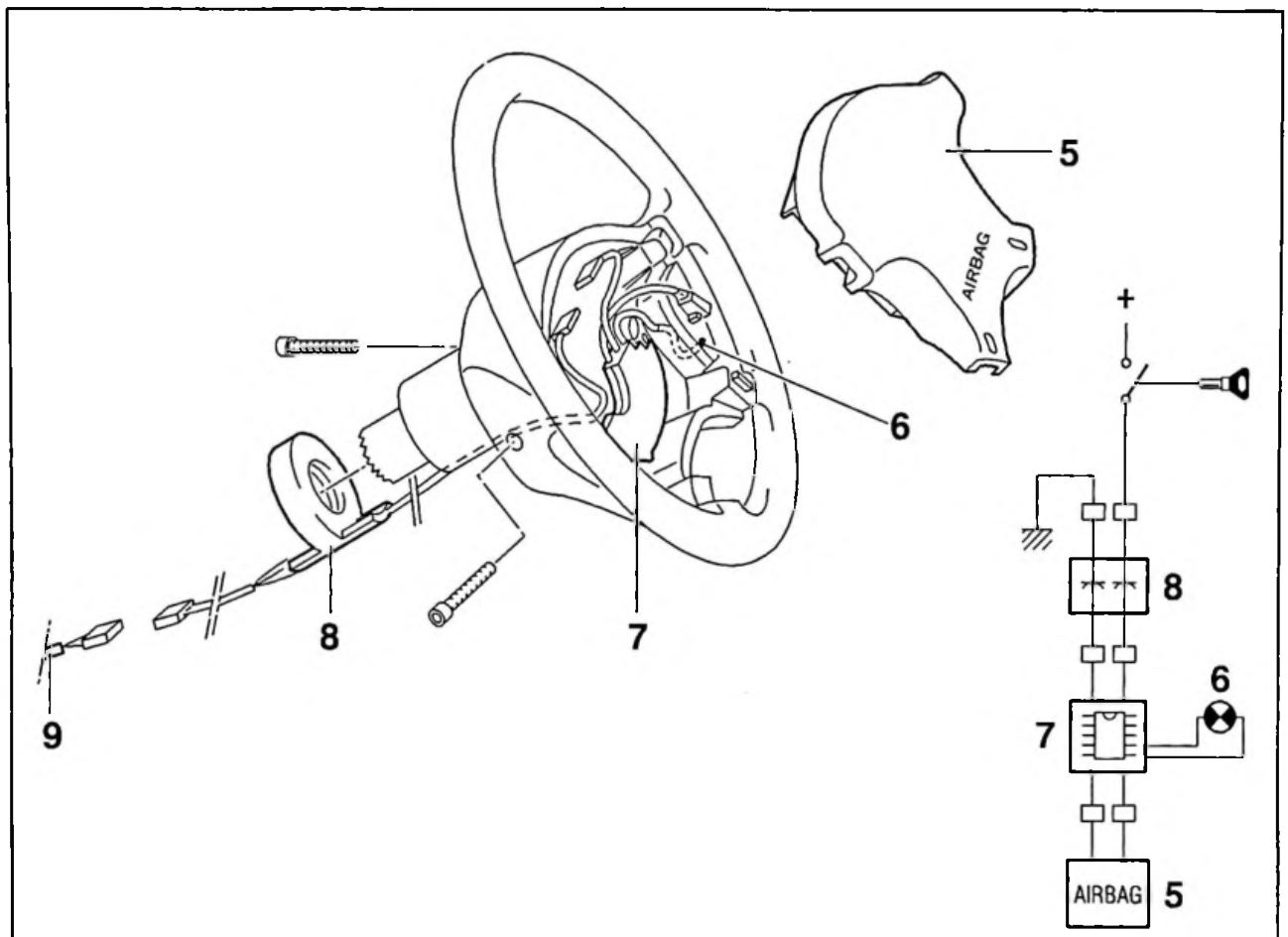


Fig. : C5JR018D

Le dispositif est composé de :

- 5 : coussin, comprenant le sac gonflable et l'élément de mise à feu
- 6 : voyant diagnostic
- 7 : boîtier électronique de commande de l'élément de mise à feu
- 8 : contacteur tournant
- 9 : faisceau véhicule

L'élément de mise à feu, activé pyrotechniquement, est lié au boîtier électronique qui assure les fonctions suivantes :

- détection du choc
- stockage de l'énergie nécessaire ; afin d'être en mesure de commander la mise à feu, même s'il y a

rupture de l'alimentation électrique au moment du choc

- commande de la mise à feu de l'élément
- diagnostic par l'intermédiaire du voyant situé sur le volant

Réparation :

- le diagnostic de la fonction est réalisé par l'intermédiaire du voyant
- le système "AIRBAG" comporte un explosif, prendre les dispositions nécessaires en cas d'intervention (débrancher la batterie, éviter les chocs et l'élévation de température...)

- ne jamais jeter un coussin de volant actif ; pour le détruire volontairement, réaliser l'opération sur véhicule en utilisant l'outil CITROËN
- le calculateur est indissociable du volant

2 – CEINTURES DE SECURITE PYROTECHNIQUES

A l'année modèle 1995, les véhicules XM sont équipés

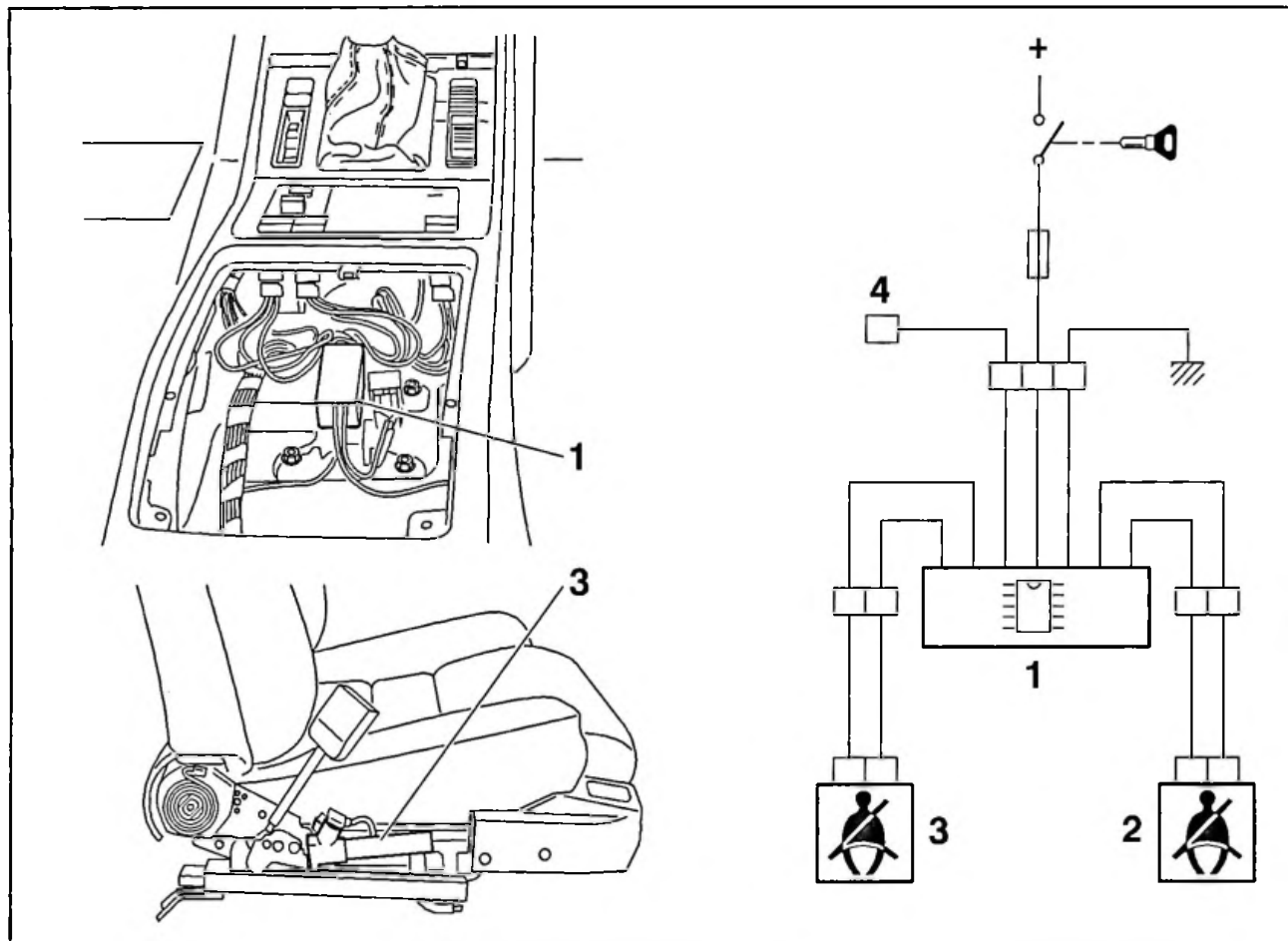


Fig. : C5JR019D

Le dispositif est composé de :

- 1 : boîtier électronique de commande des deux prétensionneurs pyrotechniques
- 2 : élément de mise à feu du prétensionneur pyrotechnique droit
- 3 : élément de mise à feu du prétensionneur pyrotechnique gauche
- 4 : prise diagnostic

Les éléments de mise à feu, activés pyrotechniquement, sont liés au boîtier électronique qui assure les fonctions suivantes :

- détection du choc
- stockage de l'énergie nécessaire ; afin d'être en mesure de commander les mises à feu, même s'il y a rupture de l'alimentation électrique au moment du choc
- commande de la mise à feu des éléments
- diagnostic

En cas de choc, les allumeurs des prétensionneurs de ceinture de sécurité avant droit et gauche sont mis à feu simultanément.

Réparation :

- le diagnostic de la fonction est réalisé par l'intermédiaire du boîtier "ELIT" ou de la station "SOURIAU" 26A
- le prétensionneur pyrotechnique comporte un explosif, prendre les dispositions nécessaires en cas d'intervention (débrancher la batterie, débrancher les éléments de mise à feu, éviter les chocs et l'élévation de température...)
- ne jamais jeter un élément de mise à feu actif ; pour le détruire volontairement, réaliser l'opération sur véhicule en utilisant l'outil CITROËN

3 – LEVE-VITRE SEQUENTIEL CONDUCTEUR

En complément de la fonction lève-vitre séquentiel, le lève-vitre conducteur est doté d'un dispositif antipincement.

Le dispositif antipincement équipe uniquement les lève-vitre séquentiels.

Ce dispositif permet l'arrêt de la montée de la vitre puis sa descente (jusqu'à la limite inférieure de protection) dans le cas où celle-ci rencontre un obstacle dans une zone de protection prédéfinie.

Pendant le déroulement du cycle de sécurité antipincement, toutes les actions sur les contacteurs de commande sont ignorées.

3.1 – Zone de protection

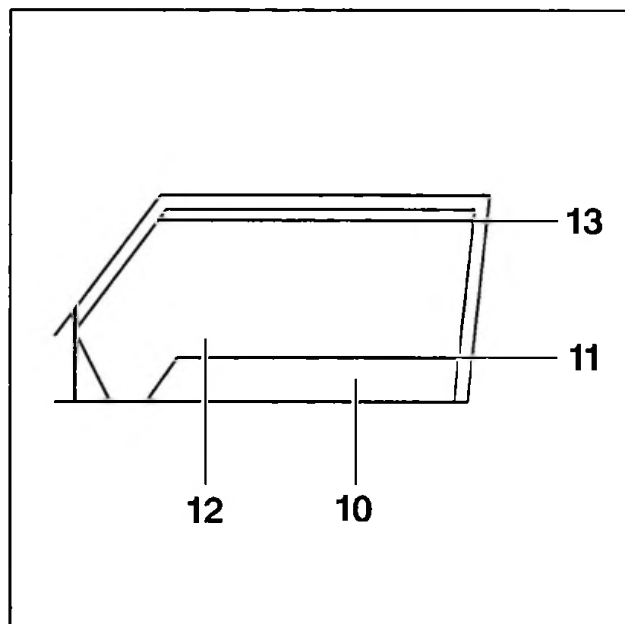


Fig. : C5JR01AC

10 : vitre.

11 : limite inférieure de protection.

12 : zone de détection antipincement.

13 : limite supérieure de protection.

La zone de détection est comprise entre :

- la limite inférieure de protection, qui correspond à un dépassement d'environ 60 mm de la vitre
- la limite supérieure de protection située à 4 mm environ avant l'arrivée en fin de course de la vitre (vitre fermée)

NOTA : en dehors de la zone de protection il n'y a pas de sécurité antipincement.

3.2 – Initialisation du système

La détection antipincement est réalisée par un boîtier électronique intégré au mécanisme de lève-vitre.

Ce boîtier garde en mémoire la valeur de courant nécessaire au bon fonctionnement du lève-vitre.

Si cette valeur est dépassée (surintensité), le système passe en sécurité antipincement.

Lors de tout débranchement de l'alimentation électrique (par exemple débranchement de la batterie), il y a perte de mémorisation de la valeur du courant de référence, il est nécessaire de réinitialiser le système ; dans le cas contraire, le système fonctionne en mode dégradé.

Pour réinitialiser le système :

- monter la vitre jusqu'en haut en mode manuel (le mode séquentiel est inhibé, la vitre monte par pas d'environ 45 mm après chaque appui sur le contacteur)
- maintenir l'appui sur le contacteur de montée pendant une durée d'environ une seconde

A l'issue de cette procédure, le système est initialisé et fonctionne normalement.

NOTA : pendant cette phase, les commandes de montée et descente automatiques sont ignorées.

3.3 – Suppression de la sécurité antipincement

Dans le cas où la vitre est givrée, la sécurité antipincement doit être supprimée car elle pourrait empêcher la fermeture (le givre provoquant le passage du système en mode antipincement).

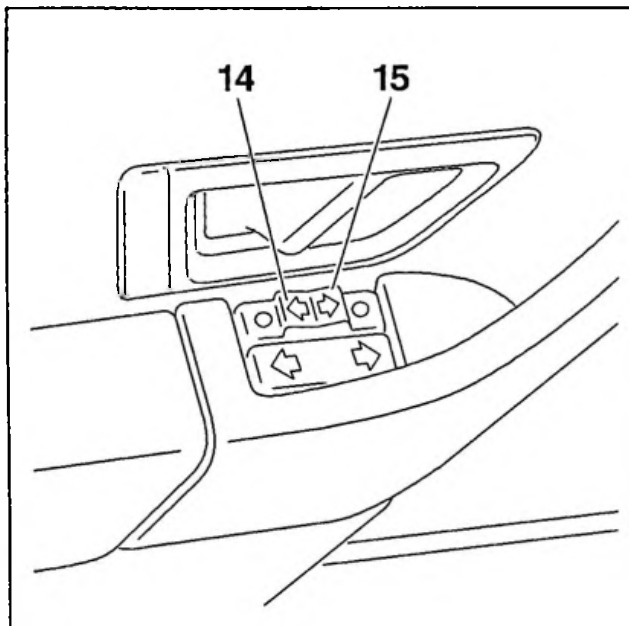


Fig. : CSJR01BC

14 : contacteur de descente manuelle.

15 : contacteur de montée manuelle.

Après être passé en cycle de sécurité antipincement (vitre en position limite inférieure de protection) :

- appuyer immédiatement sur le contacteur manuel (repère 14) pour faire descendre la vitre complètement et ce jusqu'au claquement du relais
- après claquement du relais, commander immédiatement la montée de la vitre en appuyant sur le contacteur de montée (repère 15)
- ne relâcher le contacteur de montée qu'après arrêt de la vitre en position haute (vitre fermée)

ATTENTION : pendant cette phase de fonctionnement, la protection antipincement est inopérante.

3.4 – Mode de fonctionnement dégradé

Le système est en mode de fonctionnement dégradé dans les cas suivants :

- absence d'initialisation après coupure de l'alimentation électrique
- défaillance du système antipincement

3.4.1 – Absence d'initialisation

La zone de protection peut être décalée.

La position de la vitre après rétablissement de l'alimentation électrique est enregistrée comme limite supérieure de protection par le système ; en dessous de cette limite, le fonctionnement du lève-vitre est normal.

Au-dessus de cette nouvelle limite supérieure de protection, le système passe à un mode de fonctionnement dégradé :

- la commande de descente manuelle est autorisée
- les commandes impulsives de montée ou descente de la vitre sont supprimées
- la montée manuelle est limitée à mode de fonctionnement pas à pas (déplacement de la vitre par pas de 45 mm environ) après chaque appui sur le contacteur de montée manuelle

ATTENTION : pendant cette phase de fonctionnement, la protection antipincement peut être inopérante.

3.4.2 – Défaillance du système

Mode de fonctionnement lorsque le système est défaillant :

- la commande de descente manuelle est autorisée
- les commandes impulsives de montée ou descente de la vitre sont supprimées
- la montée manuelle est limitée au mode de fonctionnement pas à pas (déplacement de la vitre par pas de 45 mm environ) après chaque appui sur le contacteur de montée manuelle

ATTENTION : pendant cette phase de fonctionnement, la protection antipincement est inopérante.

EVOLUTIONS : EQUIPEMENTS ELECTRIQUES

1 – PREAMBULE

L'équipement électrique de la CITROËN XM année modèle 1995 évolue suite à :

- l'adoption de nouveaux équipements
- l'évolution d'équipements déjà connus

Nouveaux équipements :

- super condamnation
- télécommande haute fréquence (HF)
- rétroviseur passager indexé en marche à arrière
- tachymètre électrique en remplacement du tachymètre à câble
- adoption de la régulation de vitesse en boîte de vitesses mécanique pour les motorisations V6, V6.24 et 2,5 l Turbo Diesel
- nouvelle offre de système audio avec rappel des messages sur la matrice de points
- prééquipement téléphone GSM
- prise diagnostic centralisée
- alarme périmétrique et volumétrique en direction à droite

Evolution :

- du clavier antidémarrage codé (pour certains pays)
- des faisceaux électriques suite à l'adoption de nouveaux équipements
- du bloc compteur suite au changement de l'emplacement de certains voyants et du remplacement du tachymètre mécanique par un tachymètre électrique

2 – SUPERCONDAMNATION

L'équipement supercondamnation est lié à la télécommande haute fréquence (télécommande à deux boutons).

Cet équipement permet de :

- verrouiller les commandes extérieures du véhicule (condamnation centralisée)
- verrouiller les commandes intérieures du véhicule (supercondamnation)

Le système est composé de :

- 4 actionneurs de porte à 3 positions (décondamné, condamné, supercondamné)
- 2 actionneurs à deux positions (décondamné, condamné) pour la trappe à carburant et le coffre

- 1 boîtier de supercondamnation (situé sous la boîte à gants)
- 1 système de télécommande haute fréquence

NOTA : les actionneurs de porte sont constitués de deux moteurs électriques, le premier servant à la condamnation, le deuxième servant à la supercondamnation.

La télécommande comporte deux boutons :

- un bouton servant à la condamnation et la décondamnation des ouvrants
- un bouton servant à la supercondamnation (seulement après condamnation)

ATTENTION : lorsque les ouvrants sont supercondamnés, il est impossible d'ouvrir le véhicule par l'intérieur.

3 – TELECOMMANDE HAUTE FREQUENCE

La télécommande haute fréquence permet d'assurer la commande à distance des serrures du véhicule, elle est liée à l'équipement supercondamnation.

L'adoption d'un système de transmission des messages : ordres de condamnation/décondamnation par ondes hertziennes à haute fréquence permet, par rapport au système infra rouge :

- d'améliorer la portée de la télécommande (minimum 10 mètres avec des piles neuves), dans toutes les directions autour du véhicule
- de s'affranchir de viser le récepteur pour que les ordres soient pris en compte
- d'éliminer les zones d'ombres où la télécommande est inopérante

Cet équipement est constitué de deux éléments :

- une télécommande
- un récepteur situé dans l'habitacle

3.1 – Télécommande (émetteur)

La télécommande est constituée :

- d'un émetteur
- d'une antenne d'émission intégrée

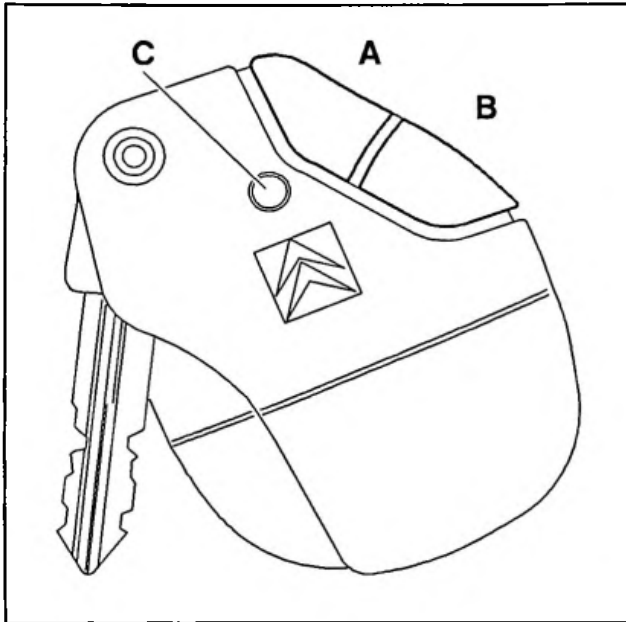


Fig. : D6-R00QC

A : bouton de condamnation/décondamnation.

B : bouton de supercondamnation.

C : témoin de fonctionnement, charge des piles.

Cette télécommande comporte deux boutons :

- un bouton (A) servant à la condamnation et la décondamnation des ouvrants
- un bouton (B) servant à la supercondamnation (seulement après condamnation)
- lors de l'appui sur un des deux boutons (A ou B) le témoin rouge (C) s'allume

Un message codé ayant pour support des ondes hertziennes est émis lors de chaque appui sur un des deux boutons de la télécommande.

La fréquence d'émission est d'environ 433 MHz pour l'Europe.

La télécommande fonctionne à l'aide de deux piles de type CR 2032 (diamètre 20 mm, épaisseur 3 mm), d'une tension nominale de 3 volts.

Le témoin rouge (C) indique l'état de charge des piles.

La portée minimale de la télécommande est d'environ 10 mètres avec des piles neuves.

ATTENTION : une action sur la télécommande lorsque celle-ci se trouve à une distance inférieure à 30 m du véhicule peut provoquer condamnation, décondamnation ou supercondamnation des serrures du véhicule.

3.2 – Récepteur

Le récepteur à antenne de réception intégrée est implanté sous l'armature de planche de bord sous la boîte à gants.

Il permet :

- de transformer les ondes hertziennes reçues au niveau de son antenne en signaux électriques
- de décoder les messages et de s'assurer de leur validité
- de délivrer les informations électriques d'ordre de condamnation/supercondamnation ou décondamnation au boîtier électronique de supercondamnation

3.3 – Resynchronisation

Dans le cas d'appuis répétés sur les boutons de la télécommande en dehors de la portée de fonctionnement de celle-ci, et compte tenu de la technologie employée, il peut arriver que télécommande et récepteur ne soit plus synchronisés.

En cas de désynchronisation les ordres de condamnation/supercondamnation et décondamnation ne sont plus pris en compte.

Pour resynchroniser télécommande et récepteur, procéder comme suit :

- mettre le contact
- appuyer sur un des deux boutons de la télécommande pendant 1 seconde

Après resynchronisation, le fonctionnement de la télécommande est rétabli.

3.4 – Codage

Télécommande et récepteur sont codés électriquement.

Si le code de la télécommande ne correspond pas au code du récepteur, les ordres de condamnation, décondamnation, supercondamnation ne sont pas pris en compte.

En cas de perte d'une télécommande, s'adresser au service des pièces de rechange en mentionnant le code figurant sur le boîtier du récepteur (étiquette collée).

4 – TACHYMETRE ELECTRIQUE

Le tachymètre mécanique à câble est remplacé par un tachymètre électrique sur CITROËN XM tout type.

4.1 – Description et fonctionnement

Le système est composé :

- d'un tachymètre électrique intégré au bloc compteur
- d'un capteur de vitesse véhicule
- d'une liaison électrique reliant le capteur de vitesse au bloc compteur

Le capteur de vitesse (type effet hall) délivre des signaux électriques à une fréquence proportionnelle à la vitesse véhicule.

Les signaux sont acheminés jusqu'au bloc compteur par les faisceaux véhicule.

L'électronique de contrôle (intégrée au bloc compteur) permet :

- d'alimenter le galvanomètre de déviation d'aiguille vitesse véhicule
- d'alimenter le moteur pas à pas servant à faire défiler les compteurs kilométrique totalisateur et journalier

4.2 – Capteur de vitesse

Il existe deux types de capteurs de vitesse :

- un type électrique (connecteur 3 voies) situé sur la boîte de vitesses pour les versions à direction assistée
- un type électrique (connecteur 3 voies) en extrémité de l'ex-câble de compteur pour les versions direction assistée à rappel asservi

NOTA : le boîtier interface vitesse monté notamment en version V6 n'existe plus.

5 – REGULATION DE VITESSE

La CITROËN XM peut être équipée sur les versions V6, V6.24 et 2.5 l Turbo Diesel boîte de vitesses mécanique, d'un dispositif de régulation de vitesse.

La proposition sur boîte de vitesses mécanique de ce dispositif vient compléter l'offre en version boîte de vitesses automatique.

Le fonctionnement utilisateur est identique au dispositif équipant les versions boîte de vitesses automatique ; se reporter aux notes XM 0 n° 7 et XM 1 n° 15.

Pour les versions V6 et V6.24, le dispositif est de type électropneumatique.

Pour la version 2.5 l Turbo Diesel, le dispositif est entièrement électronique.

5.1 – Rappel des fonctionnalités

Le dispositif de régulation de vitesse permet de maintenir la vitesse du véhicule à une valeur programmée par le conducteur :

- quel que soit le profil de la route
- sans action sur la pédale d'accélérateur ni sur la pédale de frein

Le conducteur peut :

- dépasser la vitesse programmée en agissant sur la pédale d'accélérateur
- revenir à un fonctionnement classique, sans régulation de vitesse par action sur la pédale de frein, la pédale d'embrayage, le commutateur de régulation de vitesse ou sur l'interrupteur de mise en/hors service
- modifier la vitesse programmée en agissant sur le commutateur de régulation de vitesse

NOTA : la régulation de vitesse ne fonctionne qu'à partir de 40 km/h.

5.2 – Version V6 et V6.24 (ZPJ, ZPJ4)

Le dispositif de régulation de vitesse est similaire au dispositif équipant la version V6 boîte de vitesses automatique : il est électropneumatique.

5.2.1 – Constitution du système

Le dispositif est constitué :

- d'un capteur de vitesse véhicule
- d'un commutateur de régulation de vitesse situé sous le commutateur d'éclairage
- d'un contacteur situé sous la coiffe de pédale de frein
- d'un contacteur situé sous la coiffe de pédale d'embrayage
- d'un ensemble pompe à vide électrique et 1 électrovanne situés à l'avant du passage de roue avant droit
- d'un vérin pneumatique commandé en dépression agissant sur le boîtier papillon au moyen d'une biellette
- d'un interrupteur de mise en/hors service de la régulation de vitesse situé sous les aérateurs centraux
- d'un boîtier électronique situé à l'avant de la boîte à calculateurs relié aux différents éléments énoncés

5.2.2 – Fonctionnement

En régulation, le boîtier électronique compare en permanence la vitesse programmée à la vitesse instantanée du véhicule.

L'information vitesse est transmise par le capteur de vitesse.

Lorsque la vitesse programmée est supérieure à la vitesse instantanée, le boîtier commande la pompe à vide ce qui permet d'augmenter la dépression dans le vérin qui commande le boîtier papillon : le véhicule accélère jusqu'à égalisation des vitesses.

Lorsque les vitesses sont égales, l'alimentation de la pompe à vide est coupée, la dépression dans le vérin est maintenue.

Lorsque la vitesse programmée est inférieure à la vitesse instantanée, le boîtier commande l'électrovanne qui permet la mise à l'air libre du vérin : le véhicule décélère.

Plus la dépression augmente dans le vérin plus le boîtier papillon s'ouvre.

Lors d'une action sur la pédale de frein, sur la pédale d'embrayage ou l'interrupteur de régulation, la régulation de vitesse est supprimée : la décélération est très rapide (pédale d'accélérateur relâchée et sans débrayage).

Lors de la mise hors service de la régulation par le commutateur (derrière le volant), la décélération est lente (pédale d'accélérateur relâchée).

5.3 – Version 2.5 I turbo diesel (DK5ATE)

Le système d'injection du moteur DK5ATE est électronique.

La pompe d'injection se caractérise par le contrôle des fonctions d'avance à l'injection et de dosage de la quantité de gazole injectée faisant appel à l'électronique.

Doseur de débit et variateur d'avance intégrés à la pompe sont pilotés électroniquement par le calculateur d'injection en fonction de paramètres mesurés par des capteurs.

Le lien mécanique entre pédale d'accélérateur et pompe d'injection n'existe plus.

En complément des stratégies d'injection, d'agrément

de conduite et de dépollution, le calculateur intègre les fonctionnalités de régulation de vitesse.

5.3.1 – Constitution du système

Le dispositif est constitué :

- d'un capteur vitesse véhicule situé sur la boîte de vitesses
- d'un commutateur de régulation de vitesse situé sous le commutateur d'éclairage
- d'un contacteur situé sous la coiffe de pédale de frein
- d'un contacteur situé sous la coiffe de pédale d'embrayage
- d'un interrupteur de mise en/hors service de la régulation de vitesse situé sous les aérateurs centraux
- du calculateur d'injection diesel
- de la pompe d'injection diesel

5.3.2 – Fonctionnement

En régulation, le calculateur d'injection compare en permanence la vitesse programmée à la vitesse instantanée du véhicule.

L'information vitesse est transmise par le capteur de vitesse situé sur la boîte de vitesses.

Lorsque la vitesse programmée est supérieure à la vitesse instantanée, le calculateur d'injection commande l'augmentation de débit gazole : le véhicule accélère jusqu'à égalisation des vitesses.

Lorsque la vitesse programmée est inférieure à la vitesse instantanée, le calculateur d'injection commande une diminution du débit gazole : le véhicule décélère.

Lors d'une action sur la pédale de frein, sur la pédale d'embrayage ou l'interrupteur de régulation, la régulation de vitesse est supprimée : la décélération est très rapide (pédale d'accélérateur relâchée et sans débrayage).

Lors de la mise hors service de la régulation par le commutateur (derrière le volant), la décélération est lente (pédale d'accélérateur relâchée et sans débrayage).

6 – SYSTEME AUDIO

Performances de l'auto-radio et qualité de l'acoustique sont les objectifs de cette option.

Les véhicules XM peuvent être équipés d'origine d'un auto-radio.

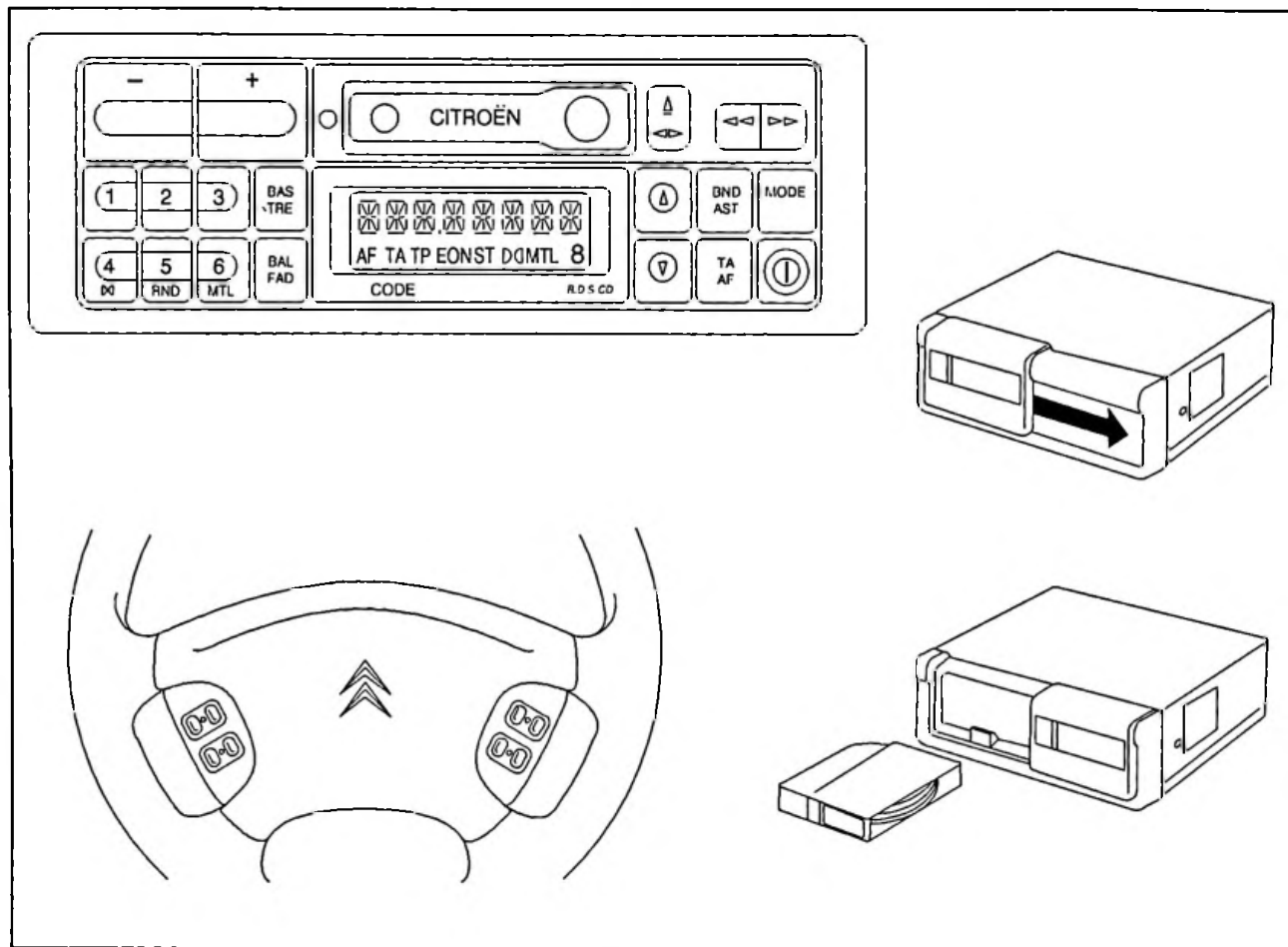


Fig. : D6-R00RD

Deux niveaux d'options sont proposés :

- le système audio 3040
- le système audio 4040

6.1 – Composition des options

Le système audio 3040 est composé :

- d'un autoradio PHILIPS
- d'une télécommande au volant
- 6 haut-parleurs
- d'une antenne de toit
- d'une matrice de points spécifique (uniquement en niveau VSX et EXCLUSIVE) permettant un rappel d'affichage des messages du système audio
- d'un dispositif d'antiparasitage

NOTA : la monte du changeur de compact disc de l'option système audio 4040 est possible.

Le système audio 4040 est composé :

- d'un autoradio PHILIPS
- d'un changeur de compact disc PHILIPS
- d'une télécommande au volant
- six haut-parleurs
- d'une antenne de toit

- d'une matrice de points spécifique (uniquement en niveau VSX et EXCLUSIVE) permettant un rappel d'affichage des messages du système audio
- d'un dispositif d'antiparasitage

NOTA : les autoradios sont identiques pour les deux options.

6.2 – Déparasitage

Le dispositif d'antiparasitage est constitué de :

- 2 tresses de masse de capot (pour les versions 4 cylindres essence uniquement)
- 1 condensateur de 2,2 μ F (pour les versions 4 cylindres essence uniquement)
- 1 capuchon métallique sous le pied d'antenne

6.3 – Prééquipement radio

Le prééquipement radio est constitué :

- d'une antenne de toit + câble
- d'un dispositif d'antiparasitage

- du pré-câblage des 6 haut-parleurs reliés à 1 connecteur type ISO 8 voies blanc
- du pré-câblage des fils d'alimentation reliés à 1 connecteur type ISO 8 voies noir
- d'une matrice de points (à partir du niveau VSX) ne permettant pas d'afficher les messages du système audio

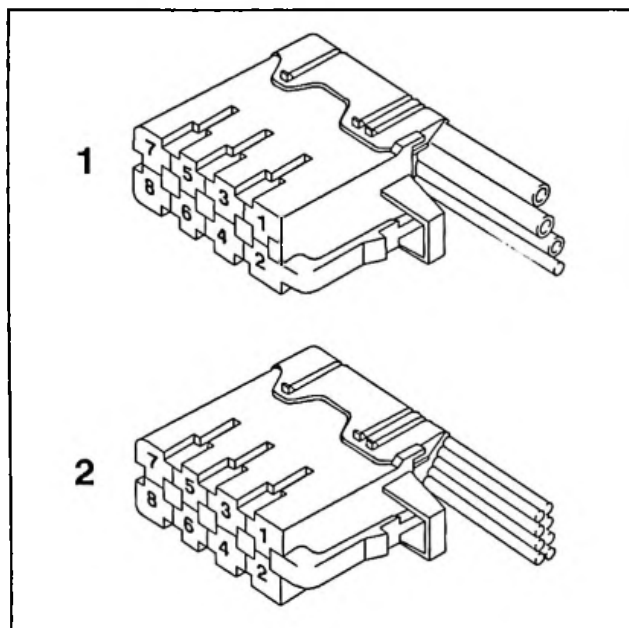


Fig. : D6-R00SC

- (1) : connecteur alimentation (8 voies noir).
 (2) : connecteur haut-parleurs (8 voies blanc).

Affectation des voies de connecteurs :

| Voies | Connecteur alimentation (noir) | Connecteur haut-parleur (blanc) |
|-------|--|---|
| 1 | Mute radiotéléphone | + haut-parleur arrière droit |
| 2 | - | - haut-parleur arrière droit |
| 3 | - | + haut-parleurs avant droit (porte et planche de bord) |
| 4 | + permanent (protégé par le fusible F36) | - haut-parleurs avant droit (porte et planche de bord) |
| 5 | - | + haut-parleurs avant gauche (porte et planche de bord) |
| 6 | + lanterne (protégé par le fusible F10) | - haut-parleurs avant gauche (porte et planche de bord) |
| 7 | + accessoire (protégé par le fusible F5) | + haut-parleur arrière gauche |
| 8 | Masse | - haut-parleur arrière gauche |

La fonction mute radiotéléphone permet lorsqu'un radiotéléphone est raccordé et qu'il y a communication téléphonique :

- de couper le son en mode radio
- d'arrêter le défilement de la cassette ou du compact disc

6.4 – Fonctions radio

La radio est constituée d'un tuner digital à trois gammes d'ondes (PO/GO/FM) à système RDS avec EON et informations routières.

Les commandes radio permettent :

- la recherche automatique montante et descendante des émetteurs
- la recherche manuelle montante et descendante des émetteurs
- la mise en mémoire automatique des 6 émetteurs les plus puissants
- la mémorisation des stations (18 stations mémorissables en FM, 6 en PO, 6 en GO)

Le système RDS (Radio Data System) permet :

- l'affichage du nom de l'émetteur
- le suivi de l'émetteur par le changement automatique de fréquence
- l'écoute de messages d'informations routières quel que soit le mode de fonctionnement (CD ou cassette)

La fonction EON (Enhanced Other Networks) permet l'écoute d'informations routières dans certaines conditions en surimpression.

6.5 – Fonctions cassette

La platine cassette est une platine autoreverse.

Les fonctions de la platine cassette sont les suivantes :

- lecture
- avance et retour rapide
- sélection métal/chrome manuelle
- dolby B
- radio monitor (écoute radio pendant avance et retour rapide de la cassette)

6.6 – Télécommande au volant

Placée sur le volant, elle permet de rappeler les principales fonctions :

- volume (+)
- volume (-)
- exploration des stations mémorisées
- recherche automatique montante et descendante des émetteurs
- recherche manuelle montante et descendante des émetteurs
- mute (coupure du son en mode radio ou arrêt du défilement de la cassette ou du compact disc)
- mode (changement de source : cassette, compact disc ou radio)

6.7 – Amplification

L'étage amplification est constitué d'un amplificateur de 4*25 watts.

Les réglages possibles sont les suivants :

- contrôle de volume logique (-/+)
- correction des graves
- correction des aigus
- balance gauche droite
- balance avant/arrière (fader)

Le loudness (amplification des sons graves) est automatique.

6.8 – Haut-parleurs

Haut-parleurs sur planche de bord :

- 2 tweeters
- entraxe vis de fixation 72 mm
- connecteur 2 voies blanc avec clips de 5 mm

Haut-parleurs dans les portes avant :

- 2 boomers
- diamètre extérieur : 165 mm
- connecteur 2 voies jaune avec languettes de 5 mm

Haut-parleurs sur support de tablette arrière :

- 2 bicônes
- diamètre extérieur de 130 mm
- connecteur 2 voies jaune avec languettes de 5 mm

6.9 – Connexions de l'autoradio

L'autoradio est relié à :

- 1 connecteur alimentation (8 voies noir)
- 1 connecteur pour les haut-parleurs (8 voies blanc)
- 1 connecteur pour la télécommande au volant (7 voies noir)
- 1 connecteur pour le changeur de compact disc (10 voies noir)

L'autoradio est protégé par un fusible 10 ampères situé à côté des connecteurs.

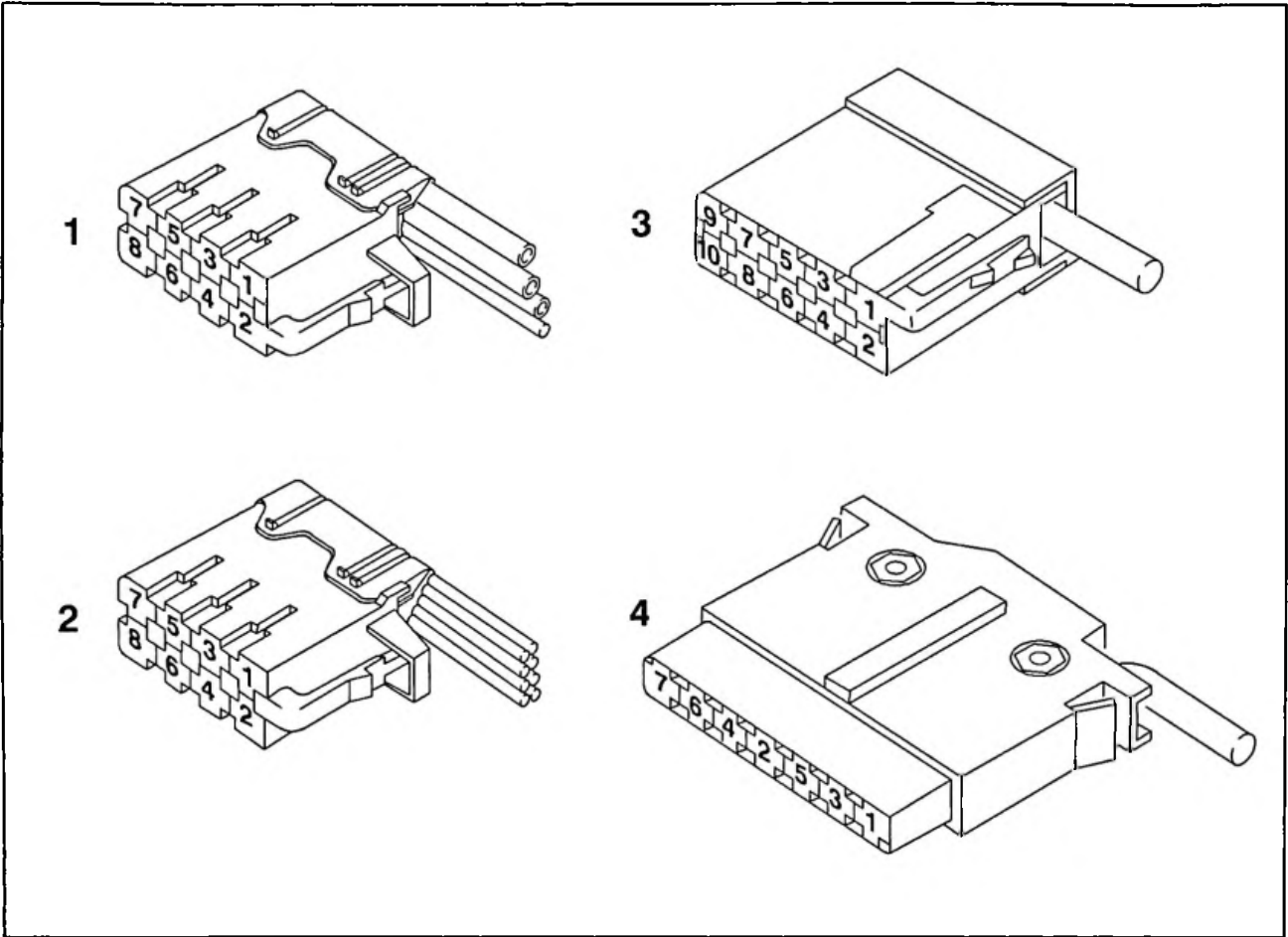


Fig. : D6-R00TD

(1) : connecteur alimentation (noir).

(2) : connecteur haut-parleurs (blanc).

(3) : connecteur changeur de compact disc (noir).

(4) : connecteur télécommande au volant (noir).

Affectation des voies de connecteurs :

| Voies | Connecteur alimentation (noir) | Connecteur haut-parleur (blanc) |
|-------|---|---|
| 1 | Mute radiotéléphone | + haut-parleur arrière droit |
| 2 | Liaison matrice de points | - haut-parleur arrière droit |
| 3 | Liaison matrice de points | + haut-parleurs avant droit (porte et planche de bord) |
| 4 | + permanent (protégé par le fusible F36) | - haut-parleurs avant droit (porte et planche de bord) |
| 5 | + commandé (par exemple antenne électrique) | + haut-parleurs avant gauche (porte et planche de bord) |
| 6 | + lanterne (protégé par le fusible F10) | - haut-parleurs avant gauche (porte et planche de bord) |
| 7 | + accessoire (protégé par le fusible F5) | + haut-parleur arrière gauche |
| 8 | Masse | - haut-parleur arrière gauche |

La fonction mute radiotéléphone permet lorsqu'un radiotéléphone est raccordé et qu'il y a communication téléphonique :

- de couper le son en mode radio
- d'arrêter le défilement de la cassette ou du compact disc

C'est l'application d'une tension de 0 V (masse) sur l'entrée mute radio téléphone de l'autoradio qui permet de couper le son.

6.10 – Matrice de points

La matrice de points est spécifique lorsque le véhicule

est équipé d'un des deux systèmes audio (option usine).

La matrice de points est identifiable par le numéro 9615625980 gravé à l'arrière de la matrice.

NOTA : un véhicule de niveau SX n'est pas équipé de matrice de points.

Les informations visuelles sont envoyées au moyen d'une liaison de type série utilisant le protocole de communication VAN (Vehicle Area Network, protocole de communication standardisé au niveau international ISO).

Ce protocole de communication est déjà utilisé sur la CITROEN XM MTX (multiplexage).

Les messages visuels du système audio ne sont pas prioritaires par rapport aux autres messages affichés par la matrice de points (porte ouverte etc).

ATTENTION : la matrice de points utilisée sur un véhicule (niveau VSX ou EXCLUSIVE) sans option audio est de type classique et ne permettra pas de rappeler les messages dans le cas d'un post équipement.

6.11 – Code personnel

L'autoradio est codé en usine avec un code à quatre chiffres.

Pour composer le code procéder comme suit :

- mettre en marche l'autoradio
- appuyer sur la touche 1 (touche de préselection 1)
- appuyer sur les flèches verticales (à droite de l'afficheur) pour faire évoluer le premier chiffre
- appuyer sur la touche 1 (mémoire du premier chiffre)
- appuyer sur les flèches verticales (à droite de l'afficheur) pour faire évoluer le deuxième chiffre
- appuyer sur la touche 1 (mémoire du deuxième chiffre)

Poursuivre jusqu'au quatrième chiffre du code de sécurité.

Le code devra être composé uniquement après une coupure d'alimentation (déconnexion de batterie par exemple).

En cas de perte du code personnel, il est possible de retrouver le code, après interrogation du fichier central d'après le numéro de châssis (sur justificatif de propriété : carte grise).

6.12 – Changeur de compact disc

Le changeur de compact disc n'est compris que dans l'option système audio 4040.

C'est un changeur de 6 compact disc implanté sous le siège passager avant.

IMPERATIF : ne pas placer de compact disc de petit format (diamètre 8 cm) dans le magasin.

Le changeur est piloté par l'autoradio par l'intermédiaire d'un câble blindé.

Le câble est relié à un connecteur 7 voies noir coté autoradio et à un connecteur rond 13 voies noir coté changeur.

6.12.1 – Chargement des disques

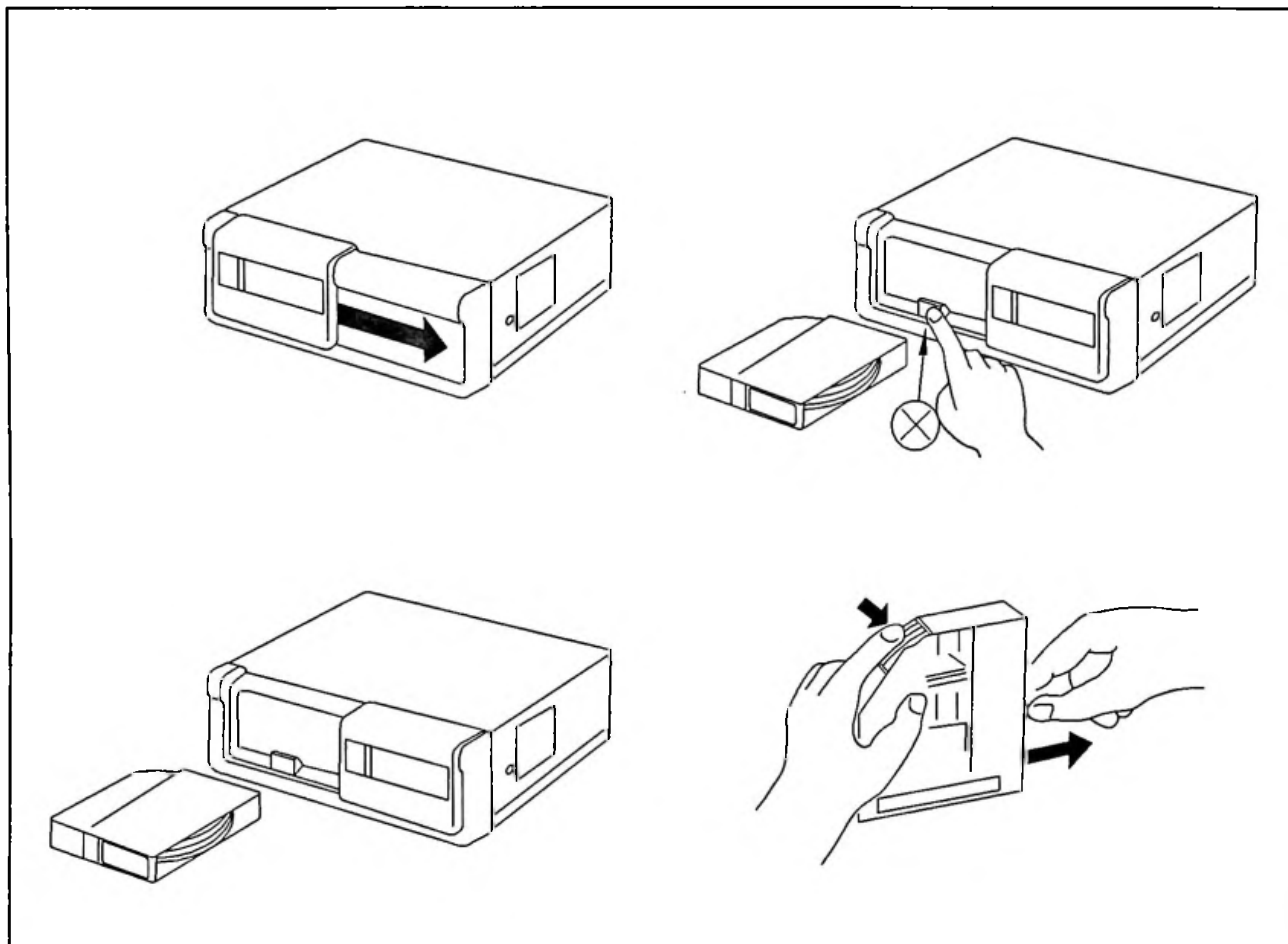


Fig. : D6-R00UD

Mise en place du magasin de disques :

- faire coulisser la porte du changeur
- introduire le magasin dans le changeur (le biseau doit être situé à gauche)
- pousser avec précaution le magasin jusqu'au déclic
- fermer la porte du changeur

Retrait du magasin de disques :

- ouvrir la porte du changeur

- appuyer sur la touche d'éjection
- retirer le magasin

Les disques doivent être mis en place étiquette vers le haut, le magasin étant à l'horizontale dans la même position que dans le changeur.

Pour retirer les disques du magasin il faut appuyer sur le levier correspondant au disque que l'on veut retirer.

6.12.2 – Réparation

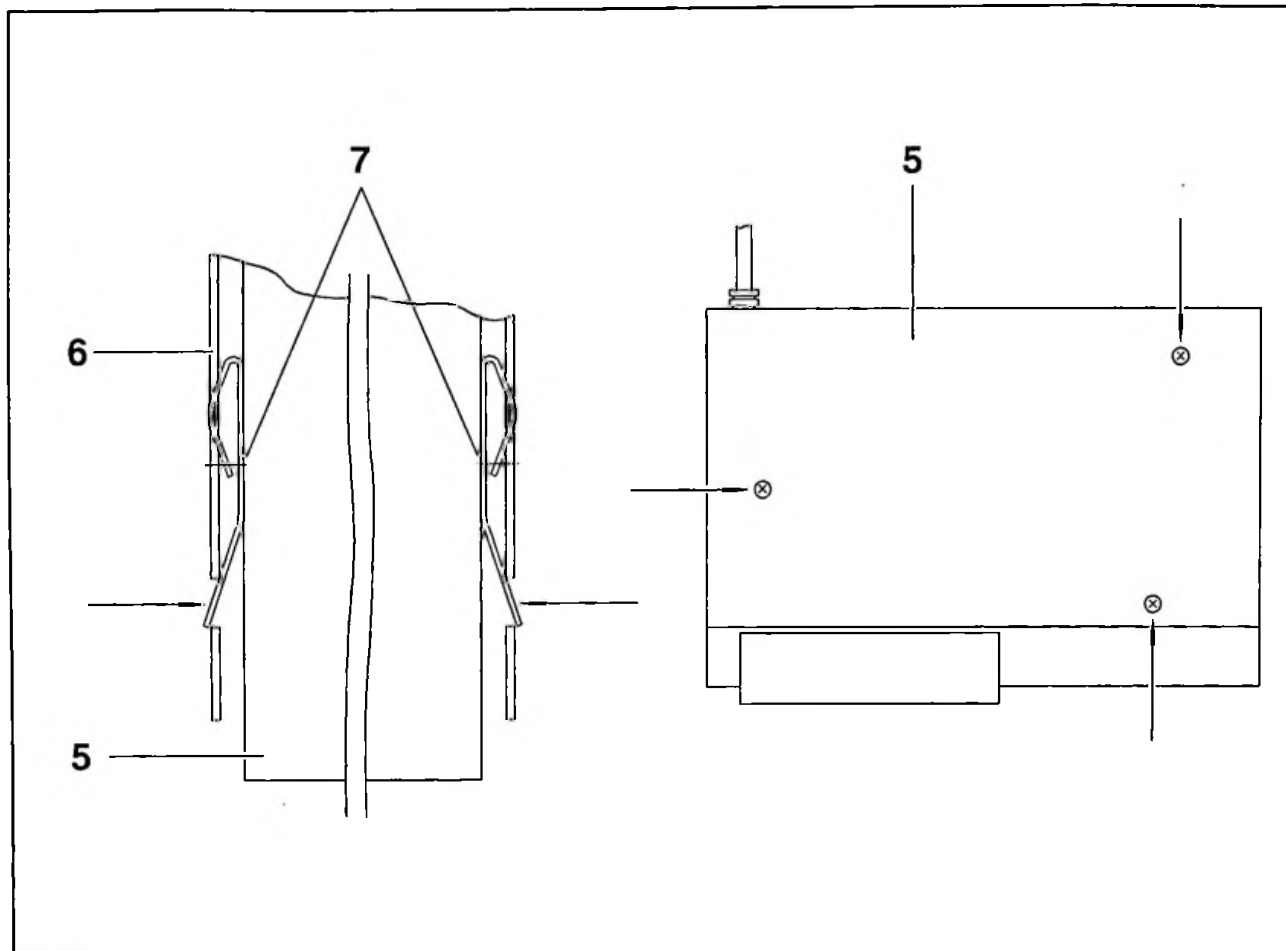


Fig. : D6-R00VD

(5) : changeur de compact disc.

(6) : support de changeur.

(7) : clips de maintien du changeur.

Le changeur de compact disc est équipé de clips sur les côtés.

Pour démonter le changeur :

- effacer les clips situés sur les côtés au moyen de tournevis par exemple
- tirer le changeur pour l'extraire de son support

Lorsque le changeur de compact disc doit être transporté en dehors du véhicule (colis par exemple), le mécanisme interne doit être immobilisé ; dans le cas contraire il y a risque de détérioration.

Visser les trois vis en attente (sur le dessus du changeur) aux emplacements fléchés sous le changeur.

Lors de la réception d'un changeur (pièces de rechange ou retour garantie) :

- retirer les trois vis des emplacements fléchés
- fixer les trois vis sur le dessus du changeur

IMPERATIF : n'utiliser que les vis situées en attente sur le dessus du changeur pour immobiliser le mécanisme.

7 – PRISE DIAGNOSTIC CENTRALISEE

La CITROEN XM est équipée d'une prise diagnostic centralisée permettant de diagnostiquer au travers de celle-ci tous les éléments équipés d'un autodiagnostic.

Cette prise remplace tous les connecteurs diagnostic présents (jusqu'à l'année modèle 1994) dans la boîte à calculateurs.

La prise diagnostic est implantée à droite du volant de direction, sur le panneau de garnissage inférieur de planche de bord.

8 – ANTIDEMARRAGE CODE

A partir de l'année modèle 95, les véhicules commercialisés dans certains pays sont équipés d'un antidémarrage codé sans possibilité de neutralisation, ni de verrouillage différé.

Le clavier se distingue par la disparition des marquages des touches "O" et "D/N" (remplacés par un tiret).

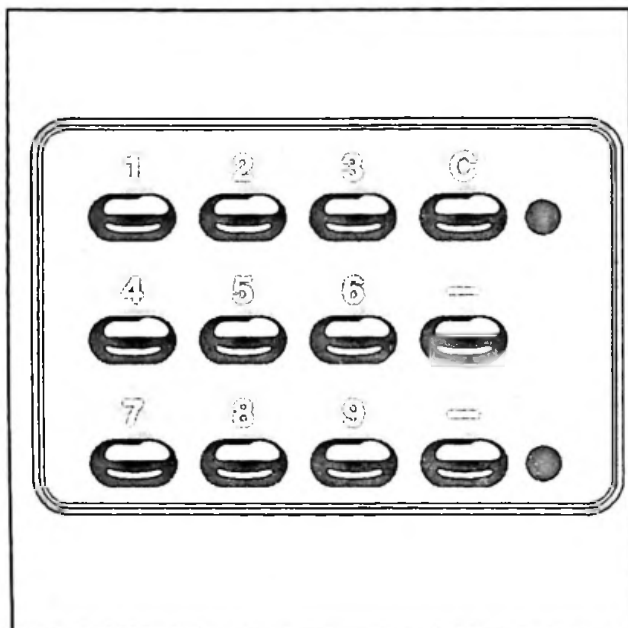


Fig. · E1-R00KC

8.1 – Evolutions liées au nouveau boîtier

Le verrouillage différé de 1 heure, par une action sur la touche "D/N", est impossible.

La neutralisation du clavier (mode neutre ou garage), par une action sur la touche "D/N" ou l'entrée du code "0000", est impossible.

Le nouveau code "initialisation" est "1111" au lieu de "0001".

Les deux touches, marquées d'un tiret sont inactives.

8.2 – Réparation

8.2.1 – Echange du calculateur d'injection

Lors d'un échange du calculateur injection, le code "initialisation" sera "0001" ou "1111".

Procédure d'initialisation et d'introduction du premier code "utilisateur" (avec le nouveau clavier) :

| | NOUVEAU CALCULATEUR INJECTION | ANCIEN CALCULATEUR INJECTION |
|----|--|---|
| 1 | La led rouge clignote | |
| 2 | Mettre le contact | |
| 3 | La led rouge s'allume | |
| 4 | Introduire le code "1111" | |
| 5 | La led verte clignote 4 fois avec 4 bips sonores | La led rouge reste allumée |
| 6 | | Se procurer et connecter un clavier avec les touches "O" et "D/N" |
| 7 | | Introduire le code "0001" |
| 8 | | La led rouge clignote 4 fois avec 4 bips sonores |
| 9 | | Appuyer sur la touche "C" |
| 10 | | Introduire le code "1111" |
| 11 | | Appuyer sur la touche "C" |
| 12 | | La led verte clignote 4 fois avec 4 bips sonores |
| 13 | | Remonter le clavier d'origine |
| 14 | Poursuivre la procédure d'initialisation | |

En retour garantie inscrire le code sur le calculateur.

8.2.2 – Echange du clavier antidémarrage codé

Les deux versions de clavier sont disponibles aux pièces de rechange.

Remonter un clavier correspondant à la définition d'origine.

TEINTES CARROSSERIE : GAMME ANNEE-MODELE 1995

1 – TEINTES DE CARROSSERIE

| | | | Affectation par niveau de finition | | |
|-------------------|--------------|---------|------------------------------------|------------------|-------------------|
| | | | Berline | | Break |
| Teinte | Code couleur | Qualité | Niveaux SX et VSX | Niveau EXCLUSIVE | Niveaux SX et VSX |
| Blanc banquise | EWP | 1 | • | • | • |
| Sable phénicien | ECZ | 3 | • | | |
| Gris crépuscule | ETK | 3 | • | • | |
| Gris quartz | EYC | 3 | • | • | • |
| Gris gabion | ERZ | 3 | • | | |
| Bleu mondial | KLS | 3 | • | | |
| Bleu saphir verni | ENU | 2 | • | | • |
| Bleu stratos | EPG | 4 | • | • | • |
| Vert poseidon | ESY | 3 | • | | • |
| Vert vega | ERY | 4 | • | • | • |
| Rouge cerise | EKL | 4 | • | • | • |
| Brun quad | EEB | 4 | • | • | • |
| Noir verni | EXY | 2 | • | • | |

(1) : peinture opaque.

(2) : peinture opaque vernie.

(3) : peinture métallisée vernie.

(4) : peinture nacrée vernie.

2 – GARNISSAGE INTERIEUR

2.1 – CITROËN XM berline

| Niveau | Tissu de série | Options | | |
|-----------|---------------------|-------------|---------------------------|-------------|
| SX | Velours Mégalthé | | | |
| VSX | Velours Louvre | Cuir orage | Cuir ouragan | Cuir savane |
| EXCLUSIVE | Cuir ouragan | Cuir savane | Alcantara + Velours | |

PEINTURE

2.2 – CITROËN XM break

| Niveau | Tissu de série | Options | | |
|--------|---------------------|--------------------------|-------------------------|---------------------------------------|
| SX | Velours Mégalthé | | | |
| VSX | Velours Louvre | Cuir ouragan | Cuir savane | |
| | | Pack VIP Cuir ouragan | Pack VIP Cuir savane | Pack VIP Alcantara + Velours |

ENTRETIEN : GAMME ANNEE-MODELE 1995

Depuis juillet 1994, le plan de maintenance des véhicules CITROEN est modifié comme suit.

1 – PREMIERE VISITE 1 500/2 500 KM

| | |
|-----------------------|---|
| Véhicules Essence T.T | Première visite technique (plus de vidange d'huile moteur) La première visite technique 1 500/2 500 km est entièrement gratuite (main-d'œuvre, fournitures et lubrifiants) |
|-----------------------|---|

| | |
|----------------------|---|
| Véhicules Diesel T.T | Première visite d'entretien (vidange d'huile moteur maintenue) La main-d'œuvre de la première visite technique 1 500/2 500 km est gratuite Seuls les fournitures et lubrifiants restent à la charge du client |
|----------------------|---|

2 – PLAN DE MAINTENANCE

| Type véhicule | Conditions d'utilisation | Plan de maintenance | |
|---------------------------------|--------------------------|---------------------|-----------|
| | | Service | Entretien |
| Véhicule particulier Essence | Normale | 15 000 | 60 000 |
| | Sévère | 10 000 | 40 000 |
| Véhicule utilitaire Essence | Normale | 10 000 | 60 000 |
| | Sévère | 7 500 | 30 000 |
| Véhicule particulier Diesel | Normale | 10 000 | 60 000 |
| | Sévère | 7 500 | 30 000 |
| Véhicule utilitaire Diesel | Normale | 10 000 | 60 000 |
| | Sévère | 7 500 | 30 000 |

3 – CONDITIONS D'UTILISATION SEVERE

Essentiellement urbaine (porte à porte).
Pays très chauds de Grande Exportation.
Atmosphère très poussiéreuse (chantiers).
Petits parcours permanents (moteur froid).



LE 13 JUILLET 1995

ABONNEMENT GME

RÉF.

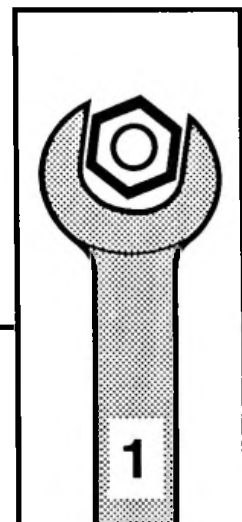
0

N° XM 000-00/9

PRESENTATION

● ANNEE - MODELE 1996

MAN 008931



AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRES VENTE

CARACTERISTIQUES GENERALES

PRESENTATION : GAMME ANNEE MODELE 1996 EUROPE 3
 EVOLUTIONS MECANIKES : GAMME ANNEE MODELE 1996 8
 EVOLUTIONS ELECTRICITE : GAMME ANNEE MODELE 1996 16

EQUIPEMENT ELECTRIQUE

PRESENTATION : BOITIER INTERCONNEXIONS 18

CLIMATISATION

EVOLUTION : CLIMATISATION 23

PEINTURE

TEINTES CARROSSERIE : GAMME ANNEE MODELE 1996 24

PRESENTATION : GAMME ANNEE MODELE 1996 EUROPE

1 - LEGENDE

Pays de distribution :

| | | | |
|---------------|---------------|----------------------|-------------|
| F = France | DK = Danemark | NL = Pays Bas | GR = Grèce |
| D = Allemagne | SP = Espagne | P = Portugal | S = Suède |
| A = Autriche | FI = Finlande | N = Norvège | CH = Suisse |
| B = Belgique | I = Italie | GB = Grande Bretagne | |

Repères utilisés dans les tableaux "gamme commerciale" :

| | |
|-------------------------------------|----------------------------|
| (a) = boîte de vitesses automatique | (d) = norme de dépollution |
| (m) = boîte de vitesses mécanique | L = CEE93 |
| (l) = boîte de vitesses "longue" | L3 = CEE96 |
| (f) = puissance fiscale en "CV" | Y = US87 |
| | Z = US83 |

2 - GAMME COMMERCIALE CITROEN XM - BERLINE

| Véhicule | | Moteur | | Boîte de vitesses | Pays de distribution | | | | | | | | | | | | | | |
|------------|--------------------|--------------------|------------------------------------|-------------------|----------------------|---|---|---|----|----|----|---|----|---|---|----|----|---|----|
| Type Mines | Niveau de finition | Plaque (d) Type | Puis- sance en kW (en ch) | Séquence Type | F | D | A | B | DK | SP | FI | I | NL | P | N | GB | GR | S | CH |

CITROEN XM 2 l injection (1998 cm3) :

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------|-----|---------------------|---------------|-----------------------|-----------|---|---|---|---|---|---|---|--|--|--|---|--|--|---|---|
| Y4-CZ | SX | RFV (L) XU10J4R | 97,4 (135) | 20CH98 BE3 (m) | X (10) | | X | | X | | | X | | | | X | | | | |
| | VSX | | | | X (10) | | | | X | | X | | | | | | | | X | |
| | SX | RFV (L3) XU10J4R | | | | X | | X | | | X | | | | | X | | | | X |
| Y4-TV | SX | RFV (L) XU10J4R | | 20GZ1E 4HP18 (a) | X (10) | | X | | | | | X | | | | X | | | | |
| | VSX | | | | X (10) | | | | | | | | | | | | | | | |
| | SX | RFV (L3) XU10J4R | | | | X | | X | | X | | | | | | X | | | | X |
| Y4-TX | | RFV (L) XU10J4R | | 20CH78 BE3 (m) (l) | X (7) | | | | | | | | | | | | | | | |

CARACTERISTIQUES GENERALES

| Véhicule | | Moteur | | Boîte de vitesses | Pays de distribution | | | | | | | | | | | | | | |
|------------|--------------------|--------------------|----------------------------|-------------------|----------------------|---|---|---|----|----|----|---|----|---|---|----|----|---|----|
| Type Mines | Niveau de finition | Plaque (d) Type | Puissance en kW (en ch) | Séquence Type | F | D | A | B | DK | SP | FI | I | NL | P | N | GB | GR | S | CH |

CITROEN XM 2 l turbo - injection (1998 cm3) :

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------|-----------|----------------------|---------------------|--------------------|---|---|---|---|--|---|---|---|---|--|--|---|---|---|---|--|--|--|
| Y4-GG | SX | RGX (Z) XU10J2TE | 108 (150) | 20GM32 ME5T (m) | | | | | | | | | | | | | | | X | | | |
| | VSX | | | | | X | | X | | X | | | | | | | X | X | | | | |
| | EXCLUSIVE | | | | X | | X | | | | X | | | | | X | | | | | | |
| | SX | RGX (L3) XU10J2TE | | | | X | | X | | | | X | | | | | | | | | | |
| VSX | | | X | X | | X | | X | | X | | | | | | | | X | X | | | |
| Y4-TT | SX | RGX (Z) XU10J2TE | 20GZ1D 4HP18 (a) | | | | | | | | | | | | | | | | X | | | |
| | VSX | | | | | X | | X | | | | | | | | X | X | | | | | |
| | EXCLUSIVE | | | | X | | X | | | | | X | | | | X | | | | | | |
| | SX | RGX (L3) XU10J2TE | | | | X | | X | | | | | X | | | | | | | | | |
| VSX | | | X | X | | X | | X | | X | | | | | | | | X | X | | | |

CITROEN XM 6 cylindres (2963 cm3) :

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------|-----------|--------------|--------------|---------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|--|--|--|--|---|---|---|---|
| Y4-GN | VSX | UFZ (Z) ZPJ | 123 (170) | 20KM01 MG5TB (m) | X | | | | | X | | | | | | | | | | | |
| | EXCLUSIVE | | | | | X | | | | | | | | | | | | | | | |
| | VSX | UFZ (L3) ZPJ | | | | X | | X | | X | | X | | | | | | | | X | X |
| | EXCLUSIVE | | | | | X | X | | | | | | | | | | | | | | |
| Y4-GP | VSX | UFY (Z) ZPJ | 120 (166) | | | | | X | | | | | | | | | | | | | |
| | EXCLUSIVE | | | | | X | | | | | | | | | | | | | | | |
| Y4-TP | VSX | UFY (Z) ZPJ | 120 (166) | 20GZ5E 4HP18 (a) | | | | X | | | | | | | | | | | | | |
| | EXCLUSIVE | | | | | X | | | | | | | | | | | | | | | |
| Y4-TR | VSX | UFZ (Z) ZPJ | 123 (170) | 20GZ5E 4HP18 (a) | X | | | X | X | | | | | | | | | | | | |
| | | UFZ (L3) ZPJ | | | | X | | X | | X | | X | | | | | | | X | X | |
| | EXCLUSIVE | UFZ (Z) ZPJ | | | | X | | | | | X | | | | | | | | | | |
| | | UFZ (L3) ZPJ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | 20GZ7E 4HP18 (a) | | | | | | | | | | | | | | X | | | |
| | | | | 20GZ5E 4HP18 (a) | | X | X | | X | | | | X | | | | | | | X | |

CITROEN XM 6 cylindres 24V (2963 cm3) :

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------|-----------|--------------|--------------|---------------------|-----------|---|---|---|---|---|--|---|---|---|--|--|--|--|--|---|
| Y4-GU | EXCLUSIVE | UKZ (Z) ZPJ4 | 147 (200) | 20KM01 MG5TB (m) | X (16) | X | X | X | X | X | | X | X | X | | | | | | X |
|-------|-----------|--------------|--------------|---------------------|-----------|---|---|---|---|---|--|---|---|---|--|--|--|--|--|---|

CITROEN XM D12 (2138 cm3) :

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------|----------------|-------------------|------------|-------------------|----------|--|---|--|---|--|--|---|--|--|--|--|--|--|--|--|
| Y4-GV | SX ambulancier | PJZ (L) XUD11A | 60 (83) | 20TA00 BE3 (m) | X (7) | | | | | | | | | | | | | | | |
| | SX | | | | X (7) | | X | | X | | | X | | | | | | | | |

CARACTERISTIQUES GENERALES

| Véhicule | | Moteur | | Boîte de vitesses | Pays de distribution | | | | | | | | | | | | | | |
|------------|--------------------|--------------------|----------------------------|-------------------|----------------------|---|---|---|----|----|----|---|----|---|---|----|----|---|----|
| Type Mines | Niveau de finition | Plaque (d) Type | Puissance en kW (en ch) | Séquence Type | F | D | A | B | DK | SP | FI | I | NL | P | N | GB | GR | S | CH |

CITROEN XM turbo D12 (2088 cm3) :

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------|----------------|---------------------|-------------|---------------------|----------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|--|---|---|--|--|---|--|--|---|---|
| Y4-CX | SX | PHZ (Y) XUD11ATE | 80 (110) | 20GZ7D 4HP18 (a) | | X | X | | X | | | | | | | | | | X | | | | |
| | VSX | | | | | X | X | | | | | | | | | | | | | | | X | |
| Y4-TD | SX | P8B (L) XUD11ATE | | | X | | | X | | | | | | | X | | | | X | | | | |
| | VSX | | | | | X | | | | | | X | | | X | | | | | | | | |
| | EXCLUSIVE | | | | | X | | | | | | | | | | X | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Y4-WC | SX | P8C (L) XUD11BTE | | 20GM31 ME5T (m) | X | | | X | | X | | | X | | X | | | | | | | | |
| | SX ambulancier | | | | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | VSX | | | | | X | | | | | X | | X | | X | X | | | X | | | | |
| | EXCLUSIVE | | | | | X | | | | | | | | | | X | | | | | | | |
| | SX | | | | P8C (L3) XUD11BTE | | X | X | | | | | | | | | | | X | | | | X |
| | VSX | | | | | | X | X | | | | | | | | | | | | | | | X |

CITROEN XM 2,5 l turbo diesel (2446 cm3) :

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------|-----------|-----------------------|---------------|---------------------|---|---|---|---|--|---|--|---|---|--|---|---|--|---|---|---|---|---|
| Y4-NX | SX | THY (L) DK5ATE | 94,5 (130) | 20KM02 MG5TB (m) | X | | | X | | X | | X | X | | | | | X | | | | |
| | | THY (Y) (*) DK5ATE | | | | X | X | | | | | | | | | X | | | | X | X | |
| | | THY (L3) DK5ATE | | | | X | X | | | | | | | | | | | X | | | | X |
| | EXCLUSIVE | THY (L) DK5ATE | | | X | | | X | | | | | | | X | | | | X | | | |
| | | THY (Y) (*) DK5ATE | | | | X | X | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | THY (L3) DK5ATE | | | | X | X | | | | | | | | | | | | | | | |

(*) : version remplacée progressivement par DK5ATE/L3.

CARACTERISTIQUES GENERALES

3 - GAMME COMMERCIALE CITROEN XM - BREAK

| Véhicule | | Moteur | | Boîte de vitesses | Pays de distribution | | | | | | | | | | | | | | |
|------------|--------------------|--------------------|------------------------------------|-------------------|----------------------|---|---|---|----|----|----|---|----|---|---|----|----|---|----|
| Type Mines | Niveau de finition | Plaque (d) Type | Puis- sance en kW (en ch) | Séquence Type | F | D | A | B | DK | SP | FI | I | NL | P | N | GB | GR | S | CH |

CITROEN XM 2 l injection (1998 cm3) :

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------|----|---------------------|---------------|---------------------|-----------|---|--|---|--|---|--|---|---|--|--|---|--|--|--|---|
| Y4-GB | SX | RFV (L) XU10J4R | 97,4 (135) | 20GM36 ME5T (m) | X (10) | | | X | | | | | X | | | X | | | | |
| | | RFV (L3) XU10J4R | | | | X | | X | | X | | | X | | | | | | | X |
| Y4-TU | | RFV (L) XU10J4R | | 20GZ1E 4HP18 (a) | X (10) | | | X | | | | | X | | | X | | | | |
| | | RFV (L3) XU10J4R | | | | X | | X | | | | X | | | | | | | | X |

CITROEN XM 2 l turbo - injection (1998 cm3) :

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------|-----|----------------------|--------------|---------------------|----------|---|---|---|---|--|--|---|---|---|--|---|--|--|--|---|
| Y4-GM | VSX | RGX (Z) XU10J2TE | 108 (150) | 20GM33 ME5T (m) | X (9) | | | X | | | | X | | X | | X | | | | |
| | | RGX (L3) XU10J2TE | | | | X | X | | X | | | | | | | | | | | X |
| Y4-TS | VSX | RGX (Z) XU10J2TE | | 20GZ1D 4HP18 (a) | X (9) | | | X | | | | X | | | | X | | | | |
| | | RGX (L3) XU10J2TE | | | | X | X | | | | | | X | | | | | | | X |

CITROEN XM 6 cylindres (2963 cm3) :

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------|-----|--------------|--------------|---------------------|-----------|---|---|---|---|---|--|---|---|---|--|---|--|--|--|---|---|
| Y4-GR | VSX | UFZ (Z) ZPJ | 123 (170) | 20KM01 MG5TB (m) | X (16) | | | | | X | | X | | | | X | | | | | |
| | | UFZ (L3) ZPJ | | | | X | X | | X | | | | X | | | | | | | | X |
| Y4-GS | | UFY (Z) ZPJ | 120 (166) | 20GZ5E 4HP18 (a) | | | | X | | | | | | | | | | | | | |
| Y4-TM | | UFZ (Z) ZPJ | 123 (170) | | X (16) | | | | | | | | | | | | | | | X | |
| Y4-TN | | UFZ (L3) ZPJ | | | | | X | X | | X | | | | X | | | | | | | |

CITROEN XM D12 (2138 cm3) :

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------|----|-------------------|------------|-------------------|----------|--|--|---|--|--|--|--|--|--|---|--|--|--|--|--|
| Y4-GW | SX | PJZ (L) XUD11A | 60 (83) | 20CH99 BE3 (m) | X (7) | | | X | | | | | | | X | | | | | |
|-------|----|-------------------|------------|-------------------|----------|--|--|---|--|--|--|--|--|--|---|--|--|--|--|--|

CARACTERISTIQUES GENERALES

| Véhicule | | Moteur | | Boîte de vitesses | Pays de distribution | | | | | | | | | | | | | | |
|------------|--------------------|--------------------|------------------------------------|-------------------|----------------------|---|---|---|----|----|----|---|----|---|---|----|----|---|----|
| Type Mines | Niveau de finition | Plaque (d) Type | Puis- sance en kW (en ch) | Séquence Type | F | D | A | B | DK | SP | FI | I | NL | P | N | GB | GR | S | CH |

CITROEN XM turbo D12 (2088 cm3) :

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------|-------------------|----------------------|-------------|---------------------|----------|---|---|---|---|---|--|--|---|--|--|--|--|--|---|--|---|---|---|--|---|---|
| Y4-CY | SX | PHZ (Y) XUD11ATE | 80 (110) | 20GZ7D 4HP18 (a) | | X | | | X | | | | | | | | | | X | | | X | X | | | |
| | SX - varebiler | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | X | | | | |
| | VSX | | | | | X | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | X | X |
| Y4-MZ | SX | P8C (L3) XUD11BTE | | 20GM31 ME5T (m) | | X | X | | X | | | | | | | | | | X | | | X | X | | | |
| | SX - varebiler | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | X | | | | |
| | VSX | | | | | X | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Y4-NW | | P8B (L) XUD11ATE | | 20GZ7D 4HP18 (a) | X (6) | | | X | | | | | X | | | | | | | | X | | | | | |
| Y4-WD | SX | P8C (L) XUD11BTE | | 20GM31 ME5T (m) | X (6) | | | X | | X | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | VSX | | | | X (6) | | X | | | | | | | | | | | | | | X | X | | | | |

CITROEN XM 2,5 l turbo diesel (2446 cm3) :

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------|--------------------|-----------------------|---------------|---------------------|----------|---|---|---|--|--|--|---|---|--|--|--|--|--|---|--|---|---|---|---|---|
| Y4-NY | VSX | THY (L) DK5ATE | 94,5 (130) | 20KM02 MG5TB (m) | X (7) | | | X | | | | X | X | | | | | | X | | | | | | |
| | | THY (Y) (*) DK5ATE | | | | X | X | | | | | | | | | | | | | | X | | | X | X |
| | | THY (L3) DK5ATE | | | | X | X | | | | | | | | | | | | | | | | | X | |
| | VSX - varebiler | THY (Y) (*) DK5ATE | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | X | | | |
| | | THY (L3) DK5ATE | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | X | | |

(*) : version remplacée progressivement par DK5A1E/L3.

EVOLUTIONS MECANQUES : GAMME ANNEE MODELE 1996

1 - NOUVEAU PLAN D'ENTRETIEN

1.1 - Véhicules diesel

Compte tenu des améliorations suivantes :

- qualité des moteurs
- nouvelle génération de filtre à huile
- huile spécifique en première monte

Suppression de la vidange d'huile moteur lors de la première visite technique des 1500/2500 kilomètres (disposition déjà appliquée aux motorisations essence AM 1995).

1.2 - Véhicules essence

Bougies d'allumage ; périodicité de remplacement : tous les 60 000 km (au lieu de 30 000 km).

2.2 - Système d'injection

Moteur 4 cylindres injection (1998 cm3) :

| Moteur : type réglementaire. Type étude | Boîte de vitesses | Norme de dépollution | Antidémarrage codé | Système d'injection | |
|---|--|----------------------|--------------------|---------------------|--|
| | | | | Fournisseur ; type | Référence calculateur. (référence "Eprom") |
| RFV XU10J4R | Boîte de vitesses mécanique | L-Z-L3 | Sans | BOSCH MP 5.1.1 | 0261200690 (1267358901) |
| | | | Avec | | 0261204064 (2227355984) |
| | Boîte de vitesses automatique | | Sans | | 0261203595 (1267358902) |
| | | | Avec | | 0261203596 (1267358314) |
| RGX XU10J2TE | Boîte de vitesses mécanique. Boîte de vitesses automatique | Z-L3 | Avec ou sans | BOSCH MP 3.2 | 0261200808 (2227355666) |

Moteur 6 cylindres injection (2963 cm3) :

| Moteur : type réglementaire. Type étude | Boîte de vitesses | Norme de dépollution | Système d'injection | |
|---|-------------------------------|----------------------|---------------------|-----------------------|
| | | | Fournisseur ; type | Référence calculateur |
| UFZ UFY ZPJ | Boîte de vitesses automatique | L3 | SIEMENS FENIX 3B | S111 700 212C |
| | | Z-L-K | | S111 700 211D |
| | Boîte de vitesses mécanique | L3 | | S111 700 112C |
| | | Z-L-K | | S111 700 111D |
| UKZ ZPJ4 | | Z-L | SIEMENS FENIX 4 | S101 800 102F |

2 - CALCULATEURS D'INJECTION

2.1 - Evolutions, calculateurs d'injection

Cette évolution résulte de l'adoption des éléments suivants :

- norme de dépollution L3 (norme européenne EURO 96), pour les pays proposant des incitations fiscales
- nouvel antidémarrage codé

Norme de dépollution (rappel) :

- K = 1504
- L = CEE 93
- Y = US 87
- Z = US 83
- L3 = EURO 96

Moteur 4 cylindres turbo diesel :

| Moteur : type réglementaire. Type étude | Boîte de vitesses | Norme de dépollution | Système d'injection | |
|---|-----------------------------|----------------------|---------------------|---|
| | | | Fournisseur ; type | Référence calculateur (indice logiciel) |
| P8C XUD11BTE | | L-L3 | LUCAS DIESEL EPIC | XUDLC01 R04010011B |
| THY DK5ATE | Boîte de vitesses mécanique | L | BOSCH MSA 11 3.6 | 0281001212 (L 18) |
| | | Y | | 0281001213 (Y 19) |
| | | L3 | BOSCH MSA 11 7.6 | 0281001336 (L3 16) |

3 - MOTEUR XU10 J4R

3.1 - Norme de dépollution L3 (norme européenne EURO 96)

Commercialisation de véhicules respectant la norme de dépollution L3 (au lieu de Z), pour les pays proposant des incitations fiscales.

Norme de dépollution L3 :

- plus sévère que les normes de dépollution Z, L
- obligatoire à partir de 1997 pour tous les pays de la communauté européenne

Nouveau pot catalytique (imprégnation en métaux précieux augmentée), marquage (PSA K103).

Caractéristiques moteur inchangées.

3.2 - Culasse

Diminution de la largeur des paliers d'arbre à cames (23 mm, au lieu de 24 mm).

Cette évolution entraîne la modification des éléments suivants :

- culasse
- carters de paliers d'arbre à cames
- arbre à cames d'échappement
- arbre à cames d'admission

Carters de paliers d'arbre à cames : nouvelle méthode de serrage ; serrage en "U" au lieu "d'escargot".

4 - MOTEUR XU10 J2TE

4.1 - Norme de dépollution L3 (norme européenne EURO 96)

Commercialisation de véhicules respectant la norme de dépollution L3 (au lieu de Z), pour les pays proposant des incitations fiscales.

Norme de dépollution L3 :

- plus sévère que les normes de dépollution Z, L
- obligatoire à partir de 1997 pour tous les pays de la communauté européenne

Caractéristiques moteur inchangées.

Pas d'évolution moteur liée à la dépollution.

Nouveau pot catalytique (imprégnation en métaux précieux augmentée), marquage (PSA K058).

Nouveau calculateur d'injection.

4.2 - Nouveau calculateur d'injection

Calculateur d'injection équipé d'une nouvelle génération de mémoire "Flash-Eprom" qui remplace les mémoires type "Eprom".

Particularité de la mémoire "Flash-Eprom" :

- effaçable électriquement (sans démontage)
- reprogrammable électriquement (sans démontage)

La mémoire peut être téléchargée par une procédure de "TELECHARGEMENT" à partir d'un outil de diagnostic.

Cette procédure permet de modifier le contenu de la mémoire d'un calculateur équipé de cette nouvelle génération de mémoire.

4.3 - Support d'accessoires

Nouvel élément : support d'accessoires.

Cette évolution résulte de l'adoption des éléments suivants :

- pompe haute pression 6 + 2 pistons
- alternateur équipé de 4 points de fixation

Cette évolution entraîne les modifications suivantes.

Nouveaux éléments :

- courroie d'entraînement des accessoires : courroie poly-V ; "6V"
- la poulie de vilebrequin : courroie poly-V ; "6V"
- les carters de distribution
- l'alternateur - alternateur équipé de 4 points de fixation

Tension de la courroie :

- véhicule avec réfrigération : tendeur automatique
- véhicule sans réfrigération : galet tendeur mécanique

5 – MOTEUR V6

Commercialisation de véhicules respectant la norme de dépollution L3 (au lieu de Z), pour les pays proposant des incitations fiscales.

Norme de dépollution L3 (norme européenne EURO 96) :

- plus sévère que les normes de dépollution Z, L
- obligatoire à partir de 1997 pour tous les pays de la communauté européenne

Pas d'évolution moteur liée à la dépollution.

Caractéristiques moteur inchangées.

Nouveau calculateur d'injection.

Nouveau pot catalytique (imprégnation en métaux précieux augmentée), marquage (PSA K099).

6 – MOTEUR XUD11

6.1 – Evolutions mécaniques XUD11 ATE

Nouvelle motorisation : moteur XUD11 BTE, boîte de vitesses mécanique.

La nouvelle motorisation remplace la motorisation : moteur XUD11 ATE, boîte de vitesses mécanique.

Nouveaux éléments :

- support d'accessoires
- carter d'huile (capacité réduite)
- cartouche de filtre à huile
- pompe d'injection (antidémarrage codé)

6.2 – Récapitulatif des évolutions

| Moteur : type réglementaire. Type étude | Date de commercialisation | Particularités – observations |
|---|------------------------------------|---|
| PHZ XUD11 ATE/Y | Avant année modèle 1996 | Vanne de recyclage des gaz d'échappement. Pot catalytique |
| | | Pompe haute pression 5 pistons |
| | | Courroie d'entraînement des accessoires : nombre 2 |
| | | Boîte de vitesses mécanique. Boîte de vitesses automatique |
| P8B XUD11 ATE/L | Avant année modèle 1996 | Vanne de recyclage des gaz d'échappement. Sans, pot catalytique |
| | | Pompe haute pression 5 pistons |
| | | Courroie d'entraînement des accessoires : nombre 2 |
| | | Boîte de vitesses mécanique. Boîte de vitesses automatique |
| PHZ XUD11 ATE/Y | A partir de l'année modèle 1996 | Vanne de recyclage des gaz d'échappement. Pot catalytique |
| | | Nouvel élément : support d'accessoires |
| | | Courroie d'entraînement des accessoires : nombre 1 |
| | | Capacité d'huile (capacité réduite) |
| P8B XUD11 ATE/L | A partir de l'année modèle 1996 | Boîte de vitesses automatique (uniquement) |
| | | Vanne de recyclage des gaz d'échappement. Sans, pot catalytique |
| | | Nouvel élément : support d'accessoires |
| | | Courroie d'entraînement des accessoires : nombre 1 |
| | | Capacité d'huile (capacité réduite) |
| | | Boîte de vitesses automatique (uniquement) |

6.3 – Pompe d'injection diesel

Nouvel antidémarrage codé.

Cette évolution résulte de l'adoption des éléments suivants :

- module électronique
- protection mécanique sur l'électrovanne de stop

6.4 – Moteur XUD11 BTE

Nouvelle motorisation : moteur XUD11 BTE/L, boîte de vitesses mécanique.

La nouvelle motorisation remplace la motorisation : moteur XUD11 ATE/L, boîte de vitesses mécanique.

La version XUD11 BTE/L3 à remplacé par anticipation la version XUD11 ATE/Y à partir du 01/1995 ; boîte de vitesses mécanique.

Le moteur XUD11 BTE fait appel à une gestion électronique de l'injection : LUCAS DIESEL EPIC (*) ; calculateur injection + pompe d'injection.

NOTA : (*). EPIC : Electronically Programmed Injection Control.

Avantages de la gestion électronique :

- répondre aux normes antipollution
- améliorer l'agrément de conduite

Ce dispositif permet de gérer les éléments suivants :

- la fonction antidémarrage codé
- ordinateur de bord

Caractéristiques :

| Date de commercialisation | Depuis le 01/1995 |
|--|--------------------------|
| Code moteur | XUD11 BTE |
| Type réglementaire | P8C |
| Cylindrée (cm3) | 2088 |
| Rapport volumétrique | 21.5/1 |
| Puissance maxi (C.E.E.) | 80 kW |
| Puissance maxi (ch DIN) | 110 |
| Régime correspondant | 4300 tr/mn |
| Couple maxi (C.E.E.) | 25 m.daN |
| Couple maxi (DIN) | 26 m.kg |
| Régime correspondant | 2000 tr/mn |
| Norme de dépollution | L(CEE 93) / L3 (EURO 96) |
| Carburant | Gazole |
| Fournisseur, système d'injection | LUCAS DIESEL |
| Pot catalytique | L3 avec ; L sans |
| Vanne de recyclage des gaz d'échappement | L3 avec ; L sans |

6.5 – Récapitulatif des évolutions

| Moteur : type réglementaire. Type étude | Date de commercialisation | Particularités – observations |
|---|------------------------------------|---|
| P8C XUD11 BTE/L3 | Avant année modèle 1996 | Injection LUCAS DIESEL EPIC(*) (moteur diesel à injection électronique) |
| | | Vanne de recyclage des gaz d'échappement. Pot catalytique |
| | | Pompe haute pression 5 pistons |
| | | Courroie d'entraînement des accessoires : nombre 2 |
| | | Remplace : XUD 11 ATE/Y, PHZ ; boîte de vitesses mécanique |
| P8C XUD11 BTE/L | A partir de l'année modèle 1996 | Injection LUCAS DIESEL EPIC(*) (moteur diesel à injection électronique) |
| | | Sans, vanne de recyclage des gaz d'échappement. Sans, pot catalytique |
| | | Nouveau : support d'accessoires pompe haute pression 6+2 pistons |
| | | Courroie d'entraînement des accessoires : nombre 1 |
| | | Capacité d'huile (capacité réduite) |
| P8C XUD11 BTE/L3 | A partir de l'année modèle 1996 | Injection LUCAS DIESEL EPIC(*) (moteur diesel à injection électronique) |
| | | Vanne de recyclage des gaz d'échappement. Pot catalytique |
| | | Nouveau : support d'accessoires => pompe haute pression 6+2 pistons |
| | | Courroie d'entraînement des accessoires : nombre 1 |
| | | Capacité d'huile (capacité réduite) |

NOTA : (*). EPIC : Electronically Programmed Injection Control.

6.6 – Support d'accessoires

Nouveau : support d'accessoires (moteur XUD 11 ATE, BTE).

Cette évolution résulte de l'adoption des éléments suivants :

- pompe haute pression 6 + 2 pistons
- alternateur équipé de 4 points de fixation

Cette évolution entraîne les modifications suivantes.

Nouveaux éléments :

- courroie d'entraînement des accessoires : courroie poly-V ; "6V"
- la poulie de vilebrequin : courroie poly-V ; "6V"

Tension de la courroie :

- véhicule avec réfrigération : tendeur automatique
- véhicule sans réfrigération : galet tendeur mécanique

6.7 – Lubrification

6.7.1 – Cartouche de filtre à huile

Nouvelles cartouches de filtre à huile :

- première monte : référence cartouche LS 234 inscriptions permettant l'identification ; rouge
- deuxième monte : référence cartouche LS 234 inscriptions permettant l'identification ; or

6.7.2 – Capacité d'huile

Carter d'huile, type : XU10 (capacité réduite).

Identification moteur :

- la pompe haute-pression
- nombre ; courroie d'entraînement des accessoires

| Moteur : type réglementaire. Type étude | Date de com- mercialisation | Identification | Capacité d'huile. Avec échange cartouche |
|--|---------------------------------------|--|---|
| P9A PJZ XUD11 A | Avant année modèle 1996 | Courroie d'entraînement des accessoires nombre : 2 Pompe haute pression 5 pistons | Véhicule avec réfrigération : 5,5 litres Véhicule sans réfrigération : 5,75 litres |
| P8A P8B PHZ XUD11 ATE | Avant année modèle 1996 | Courroie d'entraînement des accessoires nombre : 2 Pompe haute pression 5 pistons | Véhicule avec réfrigération : 4 litres Véhicule sans réfrigération : 4,25 litres |
| P8C XUD11 BTE | | | |
| P8B PHZ XUD11 ATE | A partir de l'année modèle 1996 | Courroie d'entraînement des accessoires nombre : 1 Pompe haute pression 6+2 pistons | Véhicule avec réfrigération : 4 litres Véhicule sans réfrigération : 4,25 litres |
| P8C XUD11 BTE | | | |

7 – MOTEUR DK5 ATE

7.1 – Norme de dépollution L3 (norme européenne EURO 96)

Commercialisation de véhicules respectant la norme de dépollution L3 (au lieu de Z), pour les pays proposant des incitations fiscales.

Norme de dépollution L3 :

- plus sévère que les normes de dépollution L, Y
- obligatoire à partir de 1997 pour tous les pays de la communauté européenne

Evolutions moteur liée à la dépollution :

- nouveau calculateur d'injection
- faisceau moteur
- pot catalytique
- ligne d'échappement
- capteur de pression d'air
- répartiteur d'admission (avec boîtier papillon)
- vanne de recyclage des gaz d'échappement, marquage (GR 75A)
- relais de pré-postchauffage : 4 sorties bougies de pré-postchauffage ; socle vert
- une seule entrée de commande de réfrigération

Adjonction des éléments suivants :

- débitmètre d'air, placé en aval du filtre à air (à film chaud)
- électrovanne permettant la commande progressive du boîtier papillon sur répartiteur d'admission

NOTA : Le recyclage est de type tout ou rien.

7.2 – Cartouche de filtre à huile

Nouvelles cartouches de filtre à huile :

- première monte : référence cartouche LS 520D inscriptions permettant l'identification ; or
- deuxième monte : référence cartouche LS 520C inscriptions permettant l'identification ; rouge

8 – BOITE DE VITESSES MECANIQUE BE3

Nouvelles séquences de boîtes de vitesses.
 Modification : inclinaison de la denture du rapport de marche arrière.
 Cette évolution entraîne la modification des éléments suivants :

- arbre primaire
- le pignon baladeur de marche arrière
- le synchroniseur de 1ère/2ème

ATTENTION : Le panachage des anciennes et nouvelles pièces est prohibé.

9 – BOITE DE VITESSES AUTOMATIQUE 4HP18

Nouveau : convertisseur de couple ; repère "J9" (au lieu de J14).
 Véhicules concernés : Turbo CT (moteur XU10 J2TE, RGX).
 Apport des évolutions : améliorer l'agrément de conduite.

10 – TRANSMISSIONS

Boîtes de vitesses ME5T ; 4HP18 : les transmissions "arbres pleins" sont remplacés par des transmissions "arbres tubulaires".
 Diamètre de l'arbre de transmission coté roue (40 mm, au lieu de 30 mm).

11 – SUSPENSION

11.1 – SC/MAC : Système Citroën Maintien Assiette Constante

Extension sur véhicules :

- motorisations : Turbo CT (moteur XU10 J2TE RGX)
- motorisations : Turbo D (moteurs XUD11 ATE, XUD11 BTE, P8B, PHZ, P8C)

Tableau d'affectation :

| Véhicule | Moteur - type réglementaire | Date de commercialisation SC/MAC |
|------------------|-------------------------------------|----------------------------------|
| 2.5l Turbo D | DK5 ATE, THY | A partir de l'année modèle 1995 |
| 2l injection 16S | XU10 J4R, RFV | |
| 2l Turbo CT | XU10 J2TE, RGX | A partir de l'année modèle 1996 |
| 2.1l Turbo D | XUD11 ATE, XUD11 BTE, P8B, PHZ, P8C | |

11.2 – Calculateur hydractive II

Nouveau : calculateur hydractive II avec indice logiciel H4 S2J2G (au lieu de H4 S2I2G) (en démarrage progressif).
 Le calculateur hydractive comporte les tables de paramètres télécodables pour chaque version de véhicules (indice logiciel H4 S2J2G).
 Le calculateur hydractive II (H4 S2J2G) peut remplacer les calculateurs hydractive avec indice logiciel H4 S2G2G, H4 S2H2G, H4 S2I2G.

ATTENTION : Les calculateurs hydractive avec indice logiciel H4 S2J2G, H4 S2I2G doivent être télécodés lors du montage sur véhicule.

NOTA : A épuisement du stock, seules les nouvelles pièces seront disponibles (indice logiciel H4 S2J2G).

12 – DIRECTION

Nouveau : vérin de commande d'assistance de direction.
 Véhicules concernés :

- 2l Turbo CT
- 2.1l Turbo D

Section du vérin 6 cm² (au lieu de 4).
 But de l'évolution : améliorer l'agrément de conduite.

13 – ANTIBLOCAGE DE ROUES

Remplacement de l'antiblocage de roues "BENDIX" par un antiblocage de roues "TEVES", XM tous types, sauf XM V6 24S.

Il comporte les éléments suivants :

- capteurs de roues (x4)
 - roues phoniques (roues dentées) : nombre de dents 48 (sans modification)
 - un ensemble compact intégrant : un calculateur électronique ; le bloc hydraulique (3 électrovannes d'admission , 3 électrovannes d'échappement)
 - un relais sécurité (sur bac batterie)
 - voyant de contrôle
 - dispositif d'autodiagnostic relié à la prise centralisée
- Implantation ; bloc hydraulique "ABS" (sans modification).

Particularités :

- pas de purge sur le bloc "ABS"
- calculateur accolé au bloc "ABS"
- adjonction d'un relais de sécurité sur l'alimentation du calculateur (sur bac batterie)
- nouveaux capteurs de vitesse

13.1 – Capteurs de vitesse

Fournisseur : VDO.
 Couleur du connecteur : bleu.
 Résistance : 1100 ohms.
 Couple de serrage : 1 m.daN.
 L'entrefer n'est pas réglable.
 Valeur de l'entrefer 0,58 à 1,95 mm.

13.1.1 – Connecteur ; capteurs de roues avant

Implantation : à l'avant du passage de roue avant.
 Accès au connecteur : déposer le pare-boue.

13.1.2 – Connecteur ; capteurs de roues arrière

Implantation : situé sur la traverse d'essieu arrière.
 Interconnexions : (sans modification).

13.1.3 – Réparation

Précautions à prendre : enduire de graisse NORVA 275, le diamètre de centrage des capteurs de vitesse.

ATTENTION : Le panachage des anciennes et nouvelles pièces est prohibé.

13.2 – Calculateur ABS

Identification : étiquette fond noir inscriptions en blanc.
 Référence calculateur : 10 0943 0204 (6).

ATTENTION : Les calculateurs ne sont pas interchangeables entre les véhicules CITROEN XM, et CITROEN XANTIA.

13.3 – Bloc hydraulique "ABS"

ATTENTION : Les blocs hydraulique "ABS" ne sont pas interchangeables entre les véhicules CITROEN XM, et CITROEN XANTIA.

EVOLUTIONS ELECTRICITE : GAMME ANNEE MODELE 1996

Récapitulatif des évolutions :

- boîtier interconnexions (nouveau)
- nouveau clavier "ADC"
- remplacement de l'antiblocage de roues "BENDIX" par un antiblocage de roues "TEVES" (sauf XM V6.24s)
- suppression du voyant feux de position sur le bloc compteur (tous types)
- montage en série de la condamnation centralisée avec télécommande à infrarouge - niveau de finition SX

1 - EVOLUTION DES FAISCEAUX ELECTRIQUES

Nouveaux éléments :

- faisceau moteur (boîtier interconnexions)
- faisceau contrôle ABS TEVES
- faisceau contrôle ABS BENDIX (uniquement XM V6.24s) (compatible avec les nouveaux faisceaux avant et le nouveau boîtier interconnexions)
- faisceau façade (connectique à étrier)
- faisceau planche de bord (connectique à étrier)
- faisceau porte avant (nouvel éclairer de seuil)
- faisceau plafonnier (télécommande à infrarouge)

2 - EQUIPEMENTS ELECTRIQUES

Nouveaux éléments :

- bloc compteurs (le combiné est éclairé uniquement en position lanternes)
- bandeau afficheur (adjonction de diodes sur les lignes des voyants : présence d'eau sur filtre à gazole ; niveau minimum de lave-glace)

Pièces évoluant suite à l'adoption de connectique à étrier :

- relais de commande des motoventilateurs (calibre 35 ampères)
- boîtier de centralisation des températures d'eau
- moteur de lève vitre séquentiel (coté conducteur uniquement)
- relais double injection

3 - ANTIDEMARRAGE CODE

3.1 - Version essence

Véhicules concernés : XM tous types.

Evolutions.

Nouveau clavier "ADC" :

- apparition de la touche S
- disparition de la touche D/N

Nouveau mode : mode service.

Modes supprimés :

- mode verrouillage différé (*)
- mode neutre (*) (code "0000" permettant de s'affranchir de composer un code à chaque démarrage)

Code initialisation usine "1111 (*)" (au lieu de 0001).

Le clavier "ADC" possède un autodiagnostic, relié à la prise diagnostic.

Le diagnostic de la fonction est réalisé par l'intermédiaire du boîtier "ELIT" ou de la station "SOURIAU 26A".

NOTA : (*) (AM 1995 pour certains pays).

Mode service :

- permet de confier le véhicule à une tierce personne tout en gardant la confidentialité du code utilisateur
- oblige de composer un code à chaque démarrage (mode neutre supprimé)

3.2 - Version diesel

Date d'application : AM1996 (en démarrage progressif).

Véhicules concernés : diesel turbocompressé, à injection mécanique.

Le système se compose des éléments suivants :

- nouveau clavier "ADC"
- module électronique, sur la pompe d'injection
- électrovanne de stop, sur la pompe d'injection

Le module électronique, en liaison avec le clavier "ADC", autorise ou non l'alimentation de l'électrovanne de stop (liaison série).

3.3 - Procédure d'utilisation

3.3.1 - Démarrage du véhicule

Composer le code utilisateur ou le code service.

3.3.2 - Procédure de changement de code

Pas d'évolution.

3.3.3 - Mode verrouillage différé

Mode supprimé.

3.3.4 - Mode neutre

Mode supprimé.

3.3.5 - Mode service

Permet de confier le véhicule à une tierce personne tout en gardant la confidentialité du code utilisateur.

Procédure d'utilisation, mode service :

| |
|--|
| Mettre le contact |
| Introduire le code de l'utilisateur (code à 4 chiffres) |
| Appuyer sur la touche S : bip sonore (1) |
| Introduire le code service (code à 4 chiffres) |
| Appuyer sur la touche S : la led verte clignote 6 fois avec 6 bips sonores (2) |
| Couper le contact : la led rouge reste allumée accompagnée de 4 bips sonores (pendant 10 secondes) (3) |
| Annulation du mode service : mettre le contact. Introduire le code de l'utilisateur |

NOTA : (1).

Pas de bip sonore :

- le mode service n'est pas autorisé
- pour passer en mode service, le code utilisateur doit avoir été utilisé au moins 2 fois
- fermer le véhicule
- recommencer la procédure

NOTA : (2).

Bip sonore long :

- le mode service n'est pas autorisé
- introduire le code C 0 C la led verte clignote 4 fois avec 4 bips sonores
- couper le contact
- recommencer la procédure

NOTA : (3). Se produit à chaque coupure du contact tant que le mode service est activé.

PRESENTATION : BOITIER INTERCONNEXIONS

Les CITROEN XM sont équipées d'un nouveau boîtier interconnexions.

Le nouveau boîtier interconnexions se distingue du précédent par :

- l'adjonction de 4 fusibles supplémentaires (boîtier de 36 fusibles au lieu de 32)
- une platine fusibles modifiée permettant 2 modes d'alimentation des consommateurs permanents
- une nouvelle répartition des fusibles par rapport aux organes électriques

NOTA : L'ancien et le nouveau boîtier interconnexions ne sont pas interchangeables.

1 - COMMUTATION DE FUSIBLES

Afin de conserver un état de charge correct de la batterie, le nouveau boîtier interconnexions permet, par la modification de disposition de fusibles et de shunt, d'alimenter différemment les consommateurs permanents.

Disposition des fusibles sur boîtier interconnexions :

- disposition "usine", permettant d'alimenter les consommateurs permanents en : + après contact
- disposition "client", permettant d'alimenter les consommateurs permanents en : + batterie

IMPERATIF : La disposition "usine" doit être modifiée lors de la "préparation véhicule neuf"

NOTA : La perte de la mémoire autoradio ou de l'heure indique que la préparation du véhicule n'a pas été réalisée.

2 - REPARTITION DES FUSIBLES

| Alimentation électrique | Fusibles | | | Organes protégés |
|----------------------------|-------------------|-----|---------|--|
| | Numéro de fusible | A | Couleur | |
| + accessoires | 1 | 10A | Rouge | Système antibloqueur de freinage |
| + accessoires | 2 | 10A | Rouge | Feux stop, voyant usure plaquettes Régulation de vitesse Boîtier de température d'eau. Bruiteur hydraulique |
| + après contact coupé | 3 | 10A | Rouge | Commande relais sièges chauffants avant (817) Relais climatisation (821) Temporisateur de lunette arrière et rétroviseurs chauffants (820) |
| Afficheur électronique | 4 | 5A | Brun | Langage afficheur |
| + accessoires | 5 | 30A | Vert | Commande relais moteur tournant (848) Interrupteur de feux de détresse (589). Autoradio Bloc plafonniers (spots avant, centraux, arrière...) Temporisateur éclairage (961) ou boîtier de verrouillage de portes (55) et récepteur haute fréquence (58) Eclaireurs boîte à gants Afficheur gauche : afficheur électronique Afficheur droit : ordinateur de bord Afficheur central : alimentation des voyants |
| Feux de brouillard arrière | 6 | 5A | Brun | Feux de brouillard arrière et voyant |
| + après contact coupé | 7 | 10A | Rouge | Calculateur suspension, capteur de débattement caisse |
| Afficheur électronique | 8 | 5A | Brun | Langage afficheur |
| + accessoires | 9 | 30A | Vert | Commande relais toit ouvrant (874) Commande relais lève-vitres Bruiteur d'oubli d'éclairage (130) Moteurs et interrupteurs d'essuie et lave-vitres avant et arrière Temporisateurs d'essuie-vitres avant et arrière Bruiteur survitesse |

EQUIPEMENT ELECTRIQUE

| Alimentation électrique | Fusibles | | | Organes protégés |
|-------------------------|-------------------|-----|---------|---|
| | Numéro de fusible | A | Couleur | |
| + lanterne | 10 | 5A | Brun | Eclairage interrupteurs : condamnation fonctions arrière, lève-vitres, manoeuvre accoudeur, régulation de vitesse, allume-cigares, cendrier Eclairage bloc compteur, éclairage autoradio Eclairage interrupteur feux de brouillard avant et arrière, lave-vitre, essuie-vitre arrière, lunette arrière chauffante, feux de détresse, plafonnier, suspension, toit ouvrant, commande climatisation, air conditionné Feux de position avant, éclairage des plaques arrière Relais lave-phares. Bruiteur d'oubli d'éclairage |
| + lanterne | 11 | 10A | Rouge | Eclairage interrupteurs : alarme, régulateur de vitesse Eclairage de l'afficheur du bloc compteur, afficheur électronique, ordinateur de bord, montre |
| Afficheur électronique | 12 | 5A | Brun | Langage afficheur |
| + batterie | 13 | 10A | Rouge | Connecteur diagnostic Feux de détresse |
| + lanterne | 14 | 5A | Brun | Feux de position arrière droit |
| + après contact | 15 | 30A | Vert | Inutilisé (fusible de rechange) |
| | 16 | 5A | Brun | Inutilisé (fusible de rechange) |
| + batterie | 17 | 20A | Jaune | Puissance relais sièges chauffants arrière (824) |
| + lanterne | 18 | 5A | Brun | Feux de position arrière gauche |
| + après contact | 19 | 15A | Bleu | Capteur vitesse véhicule Boîtier temporisation éclairage plafonnier Boîtiers de niveau du liquide de refroidissement, boîte de vitesses automatique Feux de recul, sirène alarme Commande relais pilotage compresseur réfrigération Temporisateur d'éclairage intérieur, feux diurnes Boîtiers électroniques de température du liquide de refroidissement, alarme, indexage rétroviseur Bloc compteurs : compte-tours, thermomètre huile Thermomètre eau, alimentation ensemble électronique, antiblocage de roues Afficheur central voyant alternateur Connecteur diagnostic |

EQUIPEMENT ELECTRIQUE

| Alimentation électrique | Fusibles | | | Organes protégés |
|-------------------------|-------------------|-----|---------|---|
| | Numéro de fusible | A | Couleur | |
| + batterie | 20 | 10A | Rouge | Inutilisé (fusible de rechange) |
| + lanterne | 21 | 15A | Bleu | Puissance relais feux de brouillard (806) |
| + batterie | 22 | | | Disposition "usine" : F15, inutilisé - F22, inutilisé - F23 : fusible 30 En conséquence, les fusibles F27, F31 et F35 sont alimentés : + après contact |
| + après contact | 23 | | | Disposition "client" : déplacement de F23 en F15 Montage d'un shunt entre F22 et F23 En conséquence, les fusibles F27, F31 et F35 sont alimentés : + batterie |
| + batterie | 24 | 20A | Jaune | Puissance relais sièges chauffants - avant |
| + batterie | 25 | 20A | Jaune | Puissance relais toit ouvrant |
| + batterie | 26 | 30A | Vert | Puissance relais lève-vitre arrière |
| + batterie (avec shunt) | 27 | 15A | Bleu | Alarme : boîtier, led alarme, relais alarme Temporisateur d'éclairage intérieur Mémoire ordinateur de bord, mémoire autoradio Bloc compteurs - ensemble électronique |
| + batterie | 28 | 30A | Vert | Manoeuvres de siège avant droit |
| + batterie | 29 | 20A | Jaune | Inutilisé (fusible de rechange) |
| + batterie | 30 | 30A | Vert | Manoeuvres de siège avant gauche |
| + batterie (avec shunt) | 31 | 10A | Rouge | Boîtier de température d'eau Système d'injection |
| + batterie | 32 | 30A | Vert | Pompe lave-phares Avertisseurs sonores |
| + batterie | 33 | 30A | Vert | Temporisateur de lunette arrière et rétroviseurs chauffants (820) |
| + batterie | 34 | 30A | Vert | Boîtier de verrouillage centralisé des portes Boîtier de commande à distance PLIP (I.R.) Système de suspension hydractive Alarme. Puissance relais alarme antivol Boîtier de verrouillage centralisé et récepteur haute fréquence |
| + batterie (avec shunt) | 35 | 30A | Vert | Puissance relais lève-vitre avant Moteur lève-vitre antipincement |
| + batterie | 36 | 30A | Vert | Allume-cigares avant et arrière |

3 - COMMUTATION DE LANGUE DE LA MATRICE DE POINTS

Les fusibles F4, F8, F12 servent à la commutation de langue de la matrice.

| Langue | Fusible 4 | Fusible 8 | Fusible 12 |
|-------------|-----------|-----------|------------|
| Français | X | X | X |
| Anglais | X | - | X |
| Allemand | X | X | - |
| Italien | - | - | X |
| Espagnol | X | - | - |
| Néerlandais | - | X | X |

X : fusible présent.

- : non présent.

EVOLUTION : CLIMATISATION

Adoption sur CITROEN XM tous types d'un compresseur de réfrigération à cylindrée variable.

Evolution du parcours des conduits suivants (suite à l'adoption de l'ABS TEVES) :

- compresseur réfrigération - condenseur
- condenseur - réservoir déshydrateur

Par rapport à un compresseur à cylindrée fixe, le compresseur de réfrigération à cylindrée variable permet d'améliorer l'agrément de conduite.

Capacité du circuit :

| Motorisation | | Fluide frigorigène | |
|--------------|--------------------|--------------------|---------------------|
| Code moteur | Type réglementaire | Référence | Quantité préconisée |
| XU10J2 | R6A | R134a | 725 g ± 25 g |
| XU10J2TE | RGX | | |
| XU10J4R | RFV | | |
| XUD11BTE | P8C | | |
| XUD11A | PJZ | | |
| XUD11ATE | P8B-PHZ | | |
| ZPJ | UFZ-UFY | | |
| ZPJ4 | UKZ | | |
| DK5 ATE | THY | | 825 g ± 25 g |

Caractéristiques et affectation des compresseurs de réfrigération :

| Motorisation | | Compresseur réfrigération | | Huile préconisée | |
|--------------|--------------------|---------------------------------------|-----------------|------------------|---------------------|
| Code moteur | Type réglementaire | Marque - référence | Courroie poly-V | Référence | Capacité |
| XU10J2 | R6A | SANDEN | 5V | SP20 | 135 cm ³ |
| XUD11A | PJZ | SD 7 V16 5V | | | |
| ZPJ | UFZ-UFY | Compresseur réfrigération à 7 pistons | | | |
| ZPJ4 | UKZ | Cylindrée 16 cm ³ | | | |
| XU10J2TE | RGX | SANDEN | 6V | | |
| XU10J4R | RFV | SD 7 V16 6V | | | |
| XUD11ATE | P8B-PHZ | Compresseur réfrigération à 7 pistons | | | |
| XUD11BTE | P8C | Cylindrée 16 cm ³ | | | |
| DK5 ATE | THY | | | | |

TEINTES CARROSSERIE : GAMME ANNEE MODELE 1996

1 – TEINTES CARROSSERIE

Légende :

- 1 : peinture opaque
- 2 : peinture opaque vernie
- 3 : peinture métallisée vernie
- 4 : peinture nacrée vernie

| Teinte | | | Affectation par niveau de finition | | |
|--------------------|---|-----|------------------------------------|---------------------------|-----------|
| | | | Berline | | Break |
| | | | SX et VSX | Niveau finition EXCLUSIVE | SX et VSX |
| Blanc Banquise | 1 | EWP | x | x | x |
| Beige Ivoire clair | 1 | ECC | x | | x |
| Gris Crépuscule | 3 | ETK | x | x | |
| Gris Quartz | 3 | EYC | x | x | x |
| Gris Gabion | 3 | ERZ | x | | |
| Bleu Mauritius | 4 | EPK | x | | |
| Bleu Buckingham | 3 | EMV | x | | |
| Bleu Amiral | 2 | ENC | x | | x |
| Bleu Stratos | 4 | EPG | | | x |
| Vert Poséidon | 3 | ESY | x | | x |
| Vert Véga | 4 | ERY | x | x | x |
| Rouge Griotte | 4 | EKS | x | x | x |
| Brun Quad | 4 | EEB | x | x | x |
| Noir verni | 2 | EXY | x | x | |

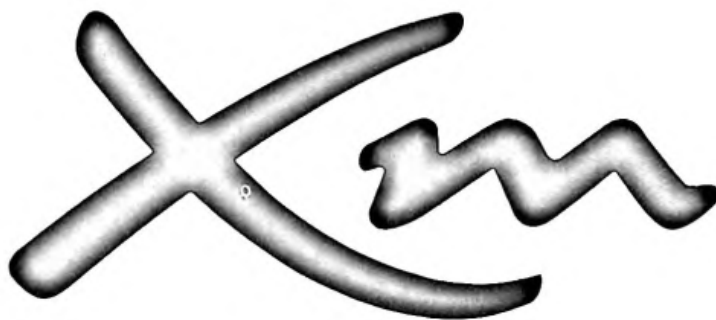
2 – GARNISSAGE INTERIEUR

2.1 – CITROEN XM berline

| Niveau de finition | Tissu de série | Options | | |
|---------------------------|--------------------------|--------------|-------------|-------------|
| SX | Velours Mégaliithe | | | |
| VSX | Velours Louvre | Cuir Ouragan | Cuir Orage | Cuir Savane |
| Niveau finition EXCLUSIVE | Alcantara + cuir Tempête | Cuir Ouragan | Cuir Savane | |

2.2 – CITROEN XM break

| Niveau de finition | Tissu de série | Options | | |
|--------------------|--------------------|--------------|-------------|--|
| SX | Velours Mégaliithe | | | |
| VSX | Velours Louvre | Cuir Ouragan | Cuir Savane | |



OCTOBRE 1996

ABONNEMENT GME

RÉF.

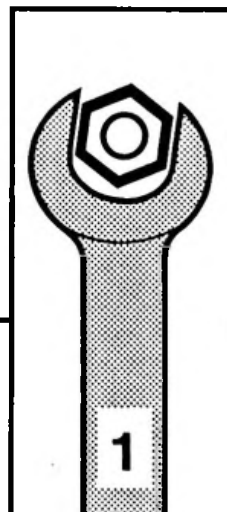
0

N° XM 000-00/10

PRESENTATION

● ANNEE - MODELE 1997

MAN 108931



AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS VENTE

CARACTERISTIQUES GENERALES

PRESENTATION : GAMME ANNEE MODELE 1997 EUROPE 1

1 - Légende 1

2 - Gamme commerciale CITROEN XM - berline 3

3 - Gamme commerciale CITROEN XM - break 3

EVOLUTIONS MECANIQUES : GAMME ANNEE MODELE 1997 4

1 - Motorisations 4

2 - Norme de dépollution L3 -

3 - Evolution des calculateurs d'injection -

4 - Système d'injection 5

5 - Moteur XU10 J4R (RFV) 6

6 - Moteur XUD11 BTE (P8C) 8

7 - Boîte de vitesses mécanique BE3 9

8 - Calculateur hydractive II -

EVOLUTIONS ELECTRICITE : GAMME ANNEE MODELE 1997 10

1 - Préambule 10

2 - Fusible F10 -

3 - Antidémarrage codé à déverrouillage automatique par télécommande haute fréquence -

4 - Alarme antivol PSA 3 11

5 - Feux de brouillard 13

6 - Faisceaux électriques -

EVOLUTION : CLIMATISATION 14

1 - Description 14

2 - Interchangeabilité -

PEINTURE

TEINTES CARROSSERIE : GAMME ANNEE MODELE 1997 15

1 - Teintes carrosserie 15

2 - Garnissage intérieur 16

PRESENTATION : GAMME ANNEE MODELE 1997 EUROPE

1 - LEGENDE

Pays de distribution :

| | | | |
|---------------|----------------|----------------------|-------------|
| F = France | DK = Danemark | NL = Pays Bas | GR = Grèce |
| D = Allemagne | SP = Espagne | P = Portugal | S = Suède |
| A = Autriche | FIN = Finlande | N = Norvège | CH = Suisse |
| B = Belgique | I = Italie | GB = Grande Bretagne | |

Repères utilisés dans les tableaux "gamme commerciale" :

| | |
|-------------------------------------|----------------------------|
| (a) = boîte de vitesses automatique | (d) = norme de dépollution |
| (m) = boîte de vitesses mécanique | L = CEE93 |
| (l) = boîte de vitesses "longue" | L3 = CEE96 |
| (f) = puissance fiscale en "CV" | Y = US87 |
| | Z = US83 |

2 - GAMME COMMERCIALE CITROEN XM - BERLINE

| Véhicule | | Moteur | | Boîte de vitesses | Pays de distribution | | | | | | | | | | | | | | |
|------------|--------------------|--------------------|------------------------------------|-------------------|----------------------|---|---|---|----|----|-----|---|----|---|---|----|----|---|----|
| Type Mines | Niveau de finition | Plaque (d) Type | Puis- sance en kW (en ch) | Séquence Type | F | D | A | B | DK | SP | FIN | I | NL | P | N | GB | GR | S | CH |

CITROEN XM 2 I injection (1998 cm³) :

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------|-----|---------------------|---------------|-----------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Y4-CZ | SX | RFV (L3) XU10J4R | 97,4 (135) | 20TA98 BE3 (m) | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| | VSX | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Y4-TV | SX | | | 20GZ1E 4HP18 (a) | X | X | | | X | | X | | X | | X | X | | X | |
| Y4-TX | SX | | | 20TA09 BE3 (m) (l) | X | | | | | | | | | | | | | | |

CITROEN XM 2 I turbo - injection (1998 cm³) :

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------|------------|----------------------|--------------|---------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Y4-GG | SX | RGX (L3) XU10J2TE | 108 (150) | 20GM32 ME5T (m) | | | | | X | | | | X | | | X | | | |
| | VSX | | | | X | X | X | | X | X | X | X | | X | X | X | X | X | X |
| | EXCLU-SIVE | | | | | | X | | | | X | | X | | | | | | |
| Y4-TT | SX | | | 20GZ1D 4HP18 (a) | | | | X | | | | X | | | X | | | | |
| | VSX | X | X | | X | | X | | X | | X | X | X | X | X | X | X | X | |
| | EXCLU-SIVE | | | | X | | | | | X | | | | | | X | | | |

CARACTERISTIQUES GENERALES

| Véhicule | | Moteur | | Boîte de vitesses | Pays de distribution | | | | | | | | | | | | | | |
|------------|--------------------|--------------------|----------------------------|-------------------|----------------------|---|---|---|----|----|-----|---|----|---|---|----|----|---|----|
| Type Mines | Niveau de finition | Plaque (d) Type | Puissance en kW (en ch) | Séquence Type | F | D | A | B | DK | SP | FIN | I | NL | P | N | GB | GR | S | CH |
| | | | | | (f) | | | | | | | | | | | | | | |

CITROEN XM 6 cylindres (2963 cm³) :

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------|-----------|-----------------|--------------|---------------------|---|---|---|--|---|---|--|--|---|--|--|---|--|--|---|---|
| Y4-GN | VSX | UFZ (L3) ZPJ | 123 (170) | 20KM01 MG5TB (m) | X | X | | | X | X | | | | | | | | | X | X |
| | EXCLUSIVE | | | | X | X | | | | | | | | | | | | | | |
| Y4-GP | EXCLUSIVE | UFY (L3) ZPJ | 120 (166) | 20GZ5E 4HP18 (a) | | | X | | | | | | | | | | | | | |
| Y4-TP | | | | | | | X | | | | | | | | | | | | | |
| Y4-TR | VSX | UFZ (L3) ZPJ | 123 (170) | 20GZ5E 4HP18 (a) | X | X | | | X | X | | | X | | | | | | X | X |
| | EXCLUSIVE | | | | X | X | X | | X | X | | | | | | | | | | |
| | | | | 20GZ7E 4HP18 (a) | X | | | | | | | | | | | X | | | | |

CITROEN XM 6 cylindres 24V (2963 cm³) :

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------|-----------|------------------|--------------|---------------------|---|---|---|---|---|--|--|---|---|---|--|--|--|--|--|---|
| Y4-GU | EXCLUSIVE | UKZ (L3) ZPJ4 | 147 (200) | 20KM01 MG5TB (m) | X | X | X | X | X | | | X | X | X | | | | | | X |
|-------|-----------|------------------|--------------|---------------------|---|---|---|---|---|--|--|---|---|---|--|--|--|--|--|---|

CITROEN XM turbo D12 (2088 cm³) :

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------|----------------|-------------------------|-------------|---------------------|---|-----|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|--|--|--|---|--|--|---|
| Y4-CX | SX | PHZ (Y) XUD11ATE (*) | 80 (110) | 20GZ7D 4HP18 (a) | | X | | | | | | | | | X | | | | | X | | | |
| | VSX | | | | | X | X | | | | | | | | | | | | | | | | X |
| Y4-TD | SX | P8B (L) XUD11ATE (*) | | | | | | | | | | X | | | X | | | | | | | | |
| | VSX | | | | X | (6) | | X | | | X | | X | | | | | | | | | | |
| | EXCLUSIVE | | | | X | (6) | | X | | | X | | | | X | | | | | | | | |
| Y4-GZ | SX | P8C (L3) XUD11BTE | | 20GM31 ME5T (m) | X | X | X | X | | X | | X | X | X | | X | | | | | | | |
| | SX ambulancier | | | | X | (6) | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | VSX | | | | X | (6) | X | X | X | | | X | X | | X | | | | | | | | X |
| | EXCLUSIVE | | | | | | | | | | | | | X | | | | | | | | | |

Version remplacée progressivement par XUD11BTE/L3, P8C boîte de vitesses automatique 44HP18, 20GZ5D.

CITROEN XM 2,5 l turbo diesel (2446 cm³) :

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------|-----------|--------------------|---------------|---------------------|---|-----|---|---|---|---|--|---|---|---|---|---|--|--|---|---|
| Y4-NZ | VSX | THY (L3) DK5ATE | 94,5 (130) | 20KM02 MG5TB (m) | X | X | X | X | | X | | X | X | X | X | | | | X | X |
| | EXCLUSIVE | | | | X | (7) | X | X | X | | | X | | X | | X | | | | |

CARACTERISTIQUES GENERALES

3 - GAMME COMMERCIALE CITROEN XM - BREAK

| Véhicule | | Moteur | | Boîte de vitesses | Pays de distribution | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------|--------------------|--------------------|----------------------------|-------------------|----------------------|---|---|---|----|----|-----|---|----|---|---|----|----|---|----|--|
| Type Mines | Niveau de finition | Plaque (d) Type | Puissance en kW (en ch) | Séquence Type | F | D | A | B | DK | SP | FIN | I | NL | P | N | GB | GR | S | CH | |
| | | | | | (f) | | | | | | | | | | | | | | | |

CITROEN XM 2 l injection (1998 cm³) :

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------|----|---------------------|---------------|---------------------|---|---|--|---|---|--|---|---|---|---|---|---|--|---|---|
| Y4-GB | SX | RFV (L3) XU10J4R | 97,4 (135) | 20GM36 ME5T (m) | X | X | | X | X | | X | | X | X | X | X | | X | X |
| Y4-TU | | | | 20GZ1E 4HP18 (a) | | X | | | | | X | X | X | | | | | | |

CITROEN XM 2 l turbo - injection (1998 cm³) :

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------|--------------|----------------------|--------------|---------------------|-----|---|---|---|---|--|---|---|---|--|---|---|--|---|---|--|
| Y4-GM | SX varebiler | RGX (L3) XU10J2TE | 108 (150) | 20GM33 ME5T (m) | | | | | | | | | | | | | | | X | |
| | VSX | | | X | (9) | X | X | X | X | | X | X | X | | X | X | | X | X | |
| Y4-TS | | | | 20GZ1D 4HP18 (a) | X | X | X | X | | | X | X | | | X | X | | X | X | |

CITROEN XM 6 cylindres (2963 cm³) :

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------|-----|-----------------|--------------|---------------------|---|---|--|--|--|---|--|--|---|--|---|--|--|--|--|---|
| Y4-GR | VSX | UFZ (L3) ZPJ | 123 (170) | 20KM01 MG5TB (m) | X | X | | | | X | | | | | X | | | | | X |
| | | | | 20KM00 MG5TB (m) | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Y4-TN | | | | 20GZ5E 4HP18 (a) | X | X | | | | | | | X | | | | | | | X |
| | | | | 20GZ7E 4HP18 (a) | | | | | | | | | | | | | | | | X |

CITROEN XM turbo D12 (2088 cm³) :

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------|----------------|-------------------------|-------------|---------------------|---|-----|---|---|---|---|--|--|---|---|---|--|---|---|---|---|---|
| Y4-CY | SX | PHZ (Y) XUD11ATE (*) | 80 (110) | 20GZ7D 4HP18 (a) | | X | | | | | | | | | | | | | X | | X |
| | VSX | | | | | X | X | | | | | | | | | | | | | | |
| Y4-MZ | SX | P8C (L3) XUD11BTE | | 20GM31 ME5T (m) | X | X | X | X | | X | | | | | X | | | | X | X | |
| | SX - varebiler | | | | | | | | | | | | | | | | | X | | | |
| | VSX | | | | X | (6) | X | X | X | | | | | X | X | | X | | | | |
| Y4-NW | | P8B (L) XUD11ATE (*) | | 20GZ7D 4HP18 (a) | X | (6) | | X | | | | | X | | X | | | | | | |

Version remplacée progressivement par XUD11BTE/L3, P8C boîte de vitesses automatique 44HP18, 20GZ5D.

CITROEN XM 2,5 l turbo diesel (2446 cm³) :

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------|-----------------|--------------------|---------------|---------------------|---|---|---|---|--|--|--|--|---|---|---|---|--|--|---|---|
| Y4-NY | VSX | THY (L3) DK5ATE | 94,5 (130) | 20KM02 MG5TB (m) | X | X | X | X | | | | | X | X | X | X | | | X | X |
| | VSX - varebiler | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

EVOLUTIONS MECANQUES : GAMME ANNEE MODELE 1997

1 - MOTORISATIONS

Motorisations supprimées :

- moteur XUD 11A/L (PJZ) : CITROEN XM 2.1 D12
- moteur XU10J2 : CITROEN 2.0 injection, 8(*) soupapes (arrêt depuis l'année modèle 1995)

NOTA : (*). Véhicules commercialisés en grande exportation ; à partir de l'année modèle 1995.

2 - NORME DE DEPOLLUTION L3

A partir de 1997, la norme de dépollution L3 sera obligatoire, pour les motorisations essence et diesel, dans tous les pays de la CEE (communauté économique européenne) (norme européenne EURO 96).

La norme de dépollution L3 est plus sévère que les normes de dépollution Z; L; Y.

2.1 - Véhicules essence

Généralisation de la norme de dépollution L3 sur tous les véhicules (tous pays, toutes destinations).

Application : tous types motorisations essence (sauf XM V6.24S).

Date d'application : année modèle 1997.

ATTENTION : Seule la CITROEN XM V6.24S est commercialisée en version dépollution Z (norme américaine US 83).

Eléments spécifiques (rappel) :

- calculateur d'injection
- pot catalytique (imprégnation en métaux précieux augmentée)

2.2 - Véhicules diesel

Généralisation de la norme de dépollution L3 sur tous les véhicules (tous pays, toutes destinations).

2.2.1 - Moteur XUD 11BTE/L3 (P8C)

Eléments spécifiques (rappel) :

- vanne de recyclage des gaz d'échappement
- pot catalytique

2.2.2 - Moteur DK5ATE/L3 (THY)

Eléments spécifiques :

- calculateur d'injection (non interchangeable avec les calculateurs d'injection version L et Y)
- capteur de pression d'air
- vanne de recyclage des gaz d'échappement
- pot catalytique
- répartiteur d'admission (avec boîtier papillon)
- électrovanne permettant la commande progressive du boîtier papillon sur répartiteur d'admission
- débitmètre d'air (en aval du filtre à air)

3 - EVOLUTION DES CALCULATEURS D'INJECTION

Normes de dépollution (rappel) :

- K = 1504
- L = CEE 93
- Y = US 87
- Z = US 83
- L3 = EURO 96

4 - SYSTEME D'INJECTION

Moteur 4 cylindres injection (1998 cm³) :

| Moteur : type réglementaire. Type étude | Boîte de vitesses | Norme de dépollution | Antidémarrage codé | Système d'injection | |
|---|-------------------|----------------------|----------------------------|---|---|
| | | | | Fournisseur ; type | Référence calculateur. (référence "EPROM") |
| RFV XU10J4R | BVM | L-Z-L3 | Sans | BOSCH MP 5.1.1. Jusqu'au N° OPR 7146 | 0261200690 (1267358901) |
| | | | Avec | | 0261204064 (2227355984) |
| | Sans | | 0261203595 (1267358902) | | |
| | Avec | | 0261203596 (1267358314) | | |
| | BVA | L3 | Sans | BOSCH MP 5.2. A partir du N° OPR 7147 | 0251204082 |
| | | | Avec | | |
| RGX XU10J2TE | BVM. BVA | L3 | Avec ou sans | BOSCH MP 3.2 | 0261200808 (10373552984) |

BVM : boîte de vitesses mécanique.

BVA : Boîte de Vitesses Automatique.

Moteur 6 cylindres injection (2963 cm³) :

| Moteur : type réglementaire. Type étude | Boîte de vitesses | Norme de dépollution | Système d'injection | |
|---|-------------------|----------------------|---------------------|-----------------------|
| | | | Fournisseur ; type | Référence calculateur |
| UFZ UFY ZPJ | BVA | L3 | SIEMENS FENIX 3B | S111 700 212E |
| | BVM | | | S111 700 112E |
| UKZ ZPJ4 | BVM | Z-L | SIEMENS FENIX 4 | S101 800 102F |

BVM : boîte de vitesses mécanique.

BVA : Boîte de Vitesses Automatique.

Moteur 4 cylindres turbo diesel :

| Moteur : type réglementaire. Type étude | Boîte de vitesses | Norme de dépollution | Système d'injection | |
|---|-------------------|----------------------|---------------------|--|
| | | | Fournisseur ; type | Référence calculateur (indice logiciel) |
| P8C XUD11BTE | BVM | L3 | LUCAS DIESEL EPIC | XUDLC01 R04010019A (9627453880) |
| THY DK5ATE | | L | BOSCH MSA 11 3.6 | 0281001212 (L18) (L18) |
| | | L3 | BOSCH MSA 11 7.6 | 0281001336 (L3 16) |

BVM : boîte de vitesses mécanique.

5 – MOTEUR XU10 J4R (RFV)

5.1 – Système d'injection

Application depuis le numéro d'OPR : 7147.

Le système d'injection BOSCH MP 5.2 remplace le système d'injection BOSCH MP 5.1.1.

Eléments spécifiques :

- calculateur d'injection équipé d'une nouvelle génération de mémoire "Flash-Eprom" qui remplace les mémoires type "Eprom"
- faisceau moteur
- sonde à oxygène
- électrovanne purge canister

ATTENTION : Les calculateurs des deux systèmes d'injection BOSCH MP 5.2 et BOSCH MP 5.1.1 ne sont pas interchangeables.

Particularité de la mémoire "Flash-Eprom" :

- effaçable électriquement (sans démontage)
- reprogrammable électriquement (sans démontage)

La mémoire peut être téléchargée par une procédure de "TELECHARGEMENT" à partir d'un outil de diagnostic.

Cette procédure permet de modifier le contenu de la mémoire d'un calculateur équipé de cette nouvelle génération de mémoire.

5.2 – Carter d'huile

Véhicule concerné : CITROEN XM 2.0 injection, 16 soupapes (1998 cm³). Version "berline" (véhicule avec ou sans réfrigération).

Les carters d'huile sont équipés de 2 renforts nervurés permettant de rigidifier la liaison entre le moteur et la boîte de vitesses.

Les capacités d'huile sont inchangées.

Capacité d'huile = 4,25 litres ;
avec échange cartouche d'huile.

Cette disposition nécessite un nouvel outil pour bloquer le volant moteur.

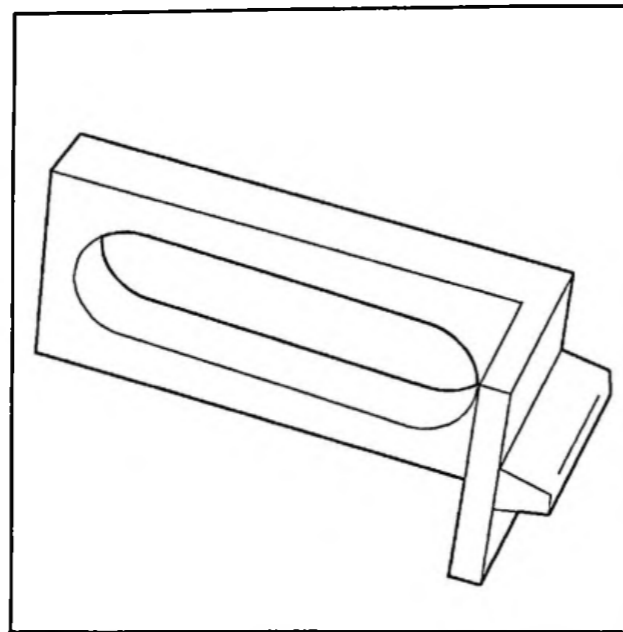


Fig : E5AP03LC

Arrêtoir de volant moteur 9044-T.

5.3 – Support d'accessoires

Extension du support d'accessoires du moteur XU10 J4R de CITROEN XANTIA sur CITROEN XM.

Ce support d'accessoires en fonte, permet le montage d'alternateur avec fixation double patte (4 points de fixation).

5.3.1 – Nouveau montage

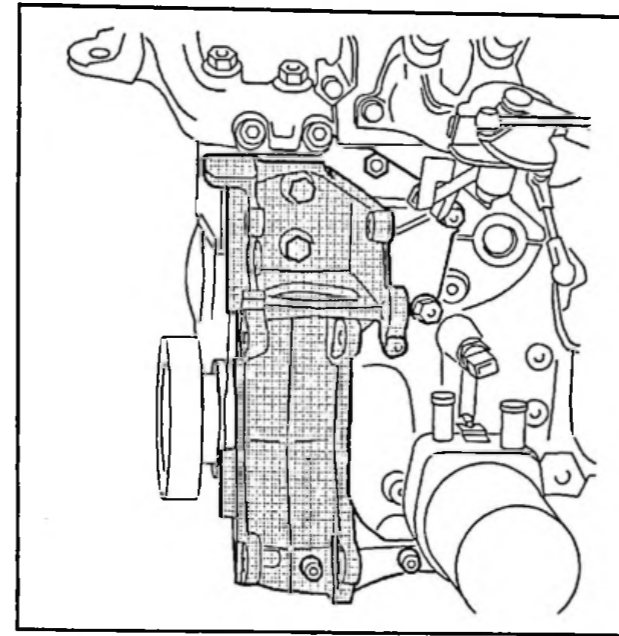


Fig : E1AP033C

Particularités :

- support unique pour la pompe haute pression et l'alternateur
- nouvel entraînement des accessoires
- alternateur équipé de 4 points de fixation

5.3.2 – Ancien montage

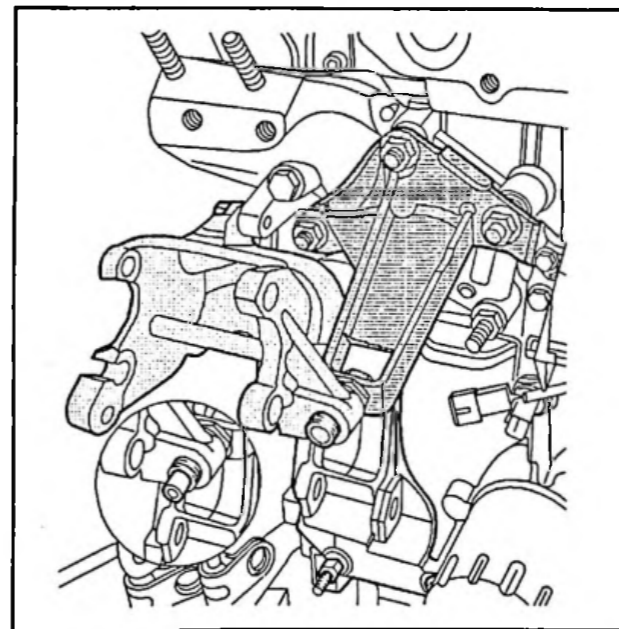


Fig : E1AP034C

Particularités :

- support en 2 parties
- alternateur équipé de 3 points de fixation

5.4 – Entraînement des accessoires

5.4.1 – Véhicule avec réfrigération

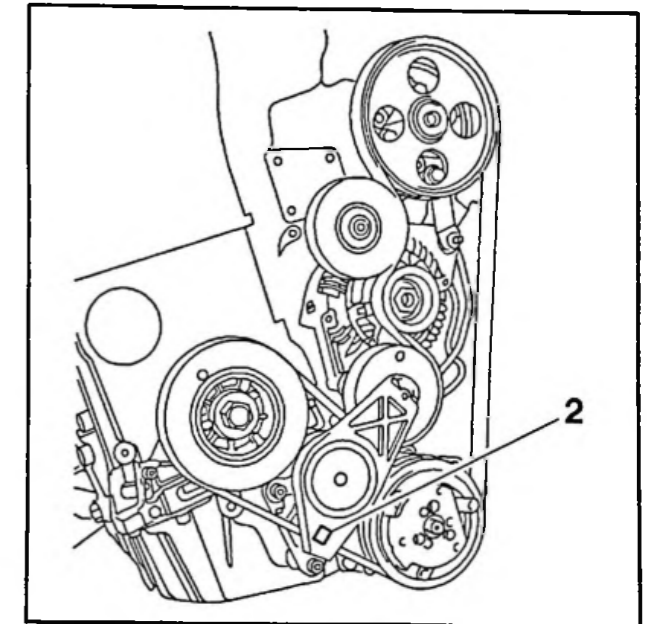


Fig : E1AP036C

Particularités :

- tendeur automatique
- dépose de la courroie en agissant sur le carré d'entraînement du galet tendeur (2)

5.4.2 – Véhicule sans réfrigération

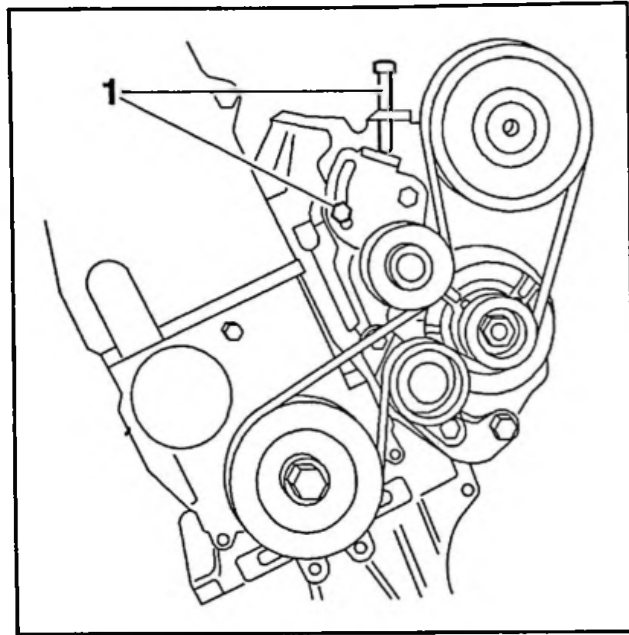


Fig : E1AP035C

Particularités :

- galet tendeur mécanique
- dépose de la courroie en agissant sur les vis (1)

Valeur de tension (sans climatiser) :

- courroie réutilisée à 50 daN (90 unités SEEM)
- courroie neuve à 75 daN (120 unités SEEM)

Pour effectuer l'opération de dépose – repose de la courroie d'accessoires : voir BRE XANTIA. Moteur XU10J4R.

6 – MOTEUR XUD11 BTE (P8C)

6.1 – Filtre à gazole

Nouveau filtre à gazole avec capacité de filtration augmentée (réceptacle adapté).

Référence du filtre à gazole :

- nouvelle pièce : LUCAS 9001-911 = hauteur 86 mm
- ancienne pièce : LUCAS 9001-910 = hauteur 60 mm

ATTENTION : L'ancien et le nouveau filtre à gazole ne sont pas interchangeables.

Le filtre doit être renouvelé tous les 30 000 km.

6.2 – Détecteur de présence d'eau

Le détecteur de présence d'eau dans le filtre à gazole est supprimé.

La purge du filtre à gazole doit être réalisée tous les 10 000 km.

6.3 – Capteur pédale d'accélérateur

Remplacement du capteur de pédale d'accélérateur BOSCH par un capteur LUCAS DIESEL.

ATTENTION : Les capteurs ne sont pas interchangeables (affectation des voies du connecteur différentes).

Le service des pièces de rechange commercialise les anciennes et les nouvelles pièces.

6.3.1 – Capteur pédale d'accélérateur : LUCAS DIESEL

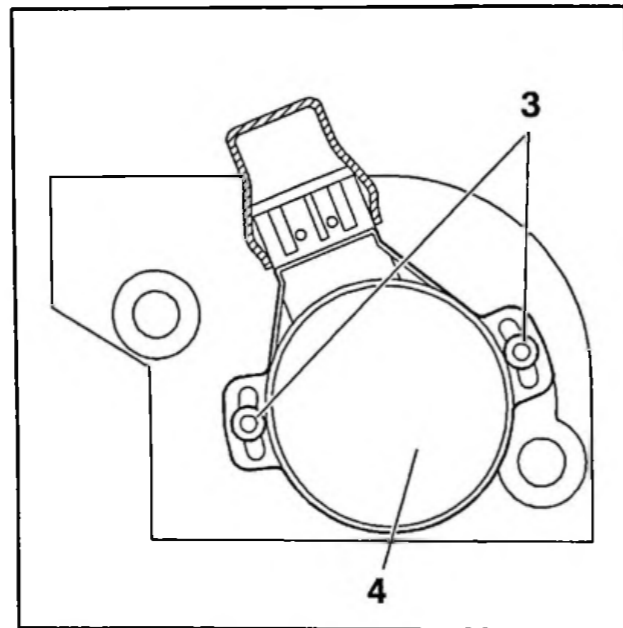


Fig : E1AP037C

- (3) vis de réglage.
- (4) potentiomètre.

IMPERATIF : Ne pas intervenir sur les vis de réglage (réglage en usine).

6.3.2 – Capteur pédale d'accélérateur : BOSCH

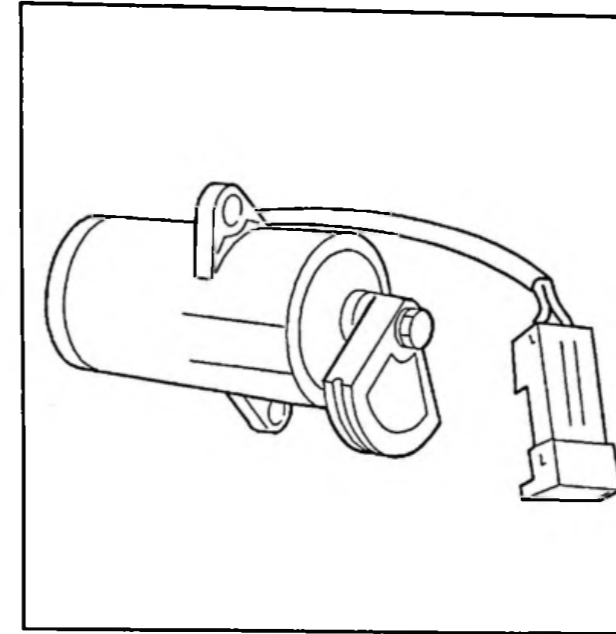


Fig : E1AP038C

7 – BOITE DE VITESSES MECANIQUE BE3

Nouvelles séquences de boîtes de vitesses. Cette évolution résulte de la modification du nombre de fixations du carter d'embrayage sur moteur (6 points au lieu de 4).

Véhicule concerné : CITROEN XM 2.0i injection, 16 soupapes.

Numéro de la séquence boîte de vitesse :

- boîte de vitesses "courte" : 20TA08 (au lieu de 20CH98)
- boîte de vitesses "longue" : 20TA09 (au lieu de 20CH78)

ATTENTION : Il n'est pas possible de changer uniquement la boîte de vitesse ou le carter d'embrayage.

Le Service des Pièces de Rechange commercialise les deux types de montage.

8 – CALCULATEUR HYDRACTIVE II

Nouveau : calculateur hydractive II avec indice logiciel H5 S2J2G (au lieu de H4 S2J2G) (en démarrage progressif).

Le calculateur hydractive comporte les tables de paramètres télécodables pour chaque version de véhicules (indice logiciel H5 S2J2G).

Le calculateur hydractive II (H5 S2J2G) peut remplacer les calculateurs hydractive avec indice logiciel H4 S2J2G, H4 S2H2G, H4 S2I2G H4 S2G2G.

ATTENTION : Les calculateurs hydractive avec indice logiciel H5 S2J2G H4 S2J2G, H4 S2G2G doivent être télécodés lors du montage sur véhicule.

NOTA : A épuisement du stock, seules les nouvelles pièces seront disponibles (indice logiciel H5 S2J2G).

Procédure de "télécodage" :

- en après vente, la procédure de télécodage est effectuée avec un outil de diagnostic (station SOURIAU 26A ou boîtier ELIT)
- se reporter à la note N°XM-1 (9) MAN 108931

EVOLUTIONS ELECTRICITE : GAMME ANNEE MODELE 1997

1 - PREAMBULE

L'équipement électrique évolue suite aux modifications suivantes :

- généralisation de la télécommande haute fréquence sur les véhicules à condamnation centralisée (commercialisation Europe)
- antidémarrage codé à déverrouillage automatique par télécommande haute fréquence
- nouveau boîtier alarme et nouvelle sirène (alarme PSA 3)
- commande d'extinction automatique des feux de brouillard arrière
- nouveau calibre du fusible F10

NOTA : Les véhicules commercialisés en grande exportation conservent une télécommande infrarouge.

2 - FUSIBLE F10

Nouveau calibre du fusible F10 : calibre 10A au lieu de 5A.

Le fusible F10 assure la protection du circuit d'éclairage des interrupteurs implantés sur les éléments suivants :

- console
- planche de bord
- portes
- panneau de contrôle des commandes de chauffage

3 - ANTIDEMARRAGE CODE A DEVERROUILLAGE AUTOMATIQUE PAR TELECOMMANDE HAUTE FREQUENCE

Application depuis le numéro d'OPR : 7084.

Véhicules concernés : CITROEN XM (tous types) (commercialisation Europe).

Ce système d'antidémarrage codé fonctionne avec une télécommande haute fréquence qui permet :

- la commande à distance d'ouverture des serrures du véhicule
- la commande à distance de l'alarme (selon équipement)
- le déverrouillage automatique de l'antidémarrage codé (sans introduire le code "utilisateur" sur le clavier ADC)

Principe de fonctionnement : voir documentation tous type : antidémarrage codé à déverrouillage automatique par télécommande haute fréquence.

NOTA : L'utilisateur conserve toujours la possibilité de revenir au déverrouillage manuel de l'antidémarrage codé. En cas de panne de la télécommande haute fréquence, il est possible de décondamner le véhicule avec la clé de contact et de déverrouiller l'antidémarrage codé à partir du clavier ADC. La visualisation des commandes (condamnation, décondamnation, super condamnation) des télécommandes haute fréquence est réalisée par les feux indicateurs de direction et les répéteurs latéraux.

La forme, l'emplacement et le nombre des boutons d'une télécommande dépendent du véhicule :

- véhicule avec condamnation centralisée : 1 bouton
- véhicule avec supercondamnation : 2 boutons

ATTENTION : La technologie utilisée ne permet pas l'utilisation de plus de 2 télécommandes par véhicule.

Le système se compose des éléments suivants :

- A : ensemble télécommande haute fréquence
- B : ensemble antidémarrage codé

NOTA : Les 2 ensembles A et B sont reliés électriquement.

3.1 - Télécommande haute fréquence

L'ensemble télécommande haute fréquence est constitué des éléments suivants :

- 2 télécommandes (selon équipement)
- 1 récepteur haute fréquence

Implantation : sous la boîte à gants (accès après dépose du panneau de garnissage inférieur de planche de bord).

La télécommande haute fréquence envoie les ordres par l'intermédiaire d'ondes radio haute fréquence.

NOTA : Les télécommandes à infrarouge envoient les ordres par l'intermédiaire d'un faisceau lumineux invisible (infrarouge).

3.2 - Antidémarrage codé

Le système fonctionne grâce à un nouveau clavier ADC et d'une électronique de contrôle moteur (ECM) adaptée aux motorisations suivantes :

- motorisations essence : calculateur d'injection
- motorisations diesel (injection électronique) : calculateur d'injection
- motorisations diesel (injection mécanique) : pompe d'injection équipée d'un module antidémarrage codé

Le mode de fonctionnement de l'antidémarrage codé est identique à celui des véhicules commercialisés en année modèle 1996 - 1997.

4 - ALARME ANTIVOL PSA 3

Véhicules concernés : CITROEN XM (tous types).

Application : année modèle 1997.

L'alarme antivol type PSA 3 remplace l'alarme antivol type PSA 2.

4.1 - Particularités

Nouveau boîtier alarme.

Nouvelle sirène compactée sans clé déportée pour neutralisation.

La neutralisation de la sirène est possible à partir d'une procédure spécifique depuis l'habitacle.

Implantation du boîtier alarme : sous la boîte à gants.

Implantation de la sirène d'alarme :

- véhicules direction à gauche : dans la baie d'auvent coté droit
- véhicules direction à droite : dans la baie d'auvent coté gauche

L'interrupteur d'alarme permet d'effectuer les opérations suivantes :

- mise hors service de la protection volumétrique
- arrêt en urgence de l'alarme
- neutralisation de la sirène

NOTA : La led et l'interrupteur d'alarme sont implantés sur la planche de bord, sous les aérateurs centraux.

4.2 - Neutralisation de la sirène

Procédure de neutralisation (contact mis) :

- appuyer sur l'interrupteur d'alarme et le maintenir enfoncé jusqu'au clignotement de la led rouge d'alarme (clignotement rapide pendant 5 secondes puis extinction)
- relâcher l'interrupteur d'alarme

ATTENTION : La neutralisation de la sirène est supprimée dès la première décondamnation (mise hors veille de l'alarme).

4.3 - Arrêt en urgence de l'alarme

En cas de déverrouillage des portes avec la clé, la sirène d'alarme se déclenche.

Procédure d'arrêt d'urgence de la sirène :

- mettre le contact
- appuyer sur l'interrupteur d'alarme pendant un minimum de 2 secondes

ATTENTION : Un arrêt en urgence de la sirène n'est possible que lorsque celle-ci est déclenchée depuis moins de 10 secondes et que l'enclenchement de l'interrupteur d'alarme s'effectue au maximum 2 secondes après la mise du contact.

NOTA : Lorsque la procédure n'est pas respectée, la sirène fonctionne pendant 3 cycles de 30 secondes espacés de 5 secondes, puis s'arrête.

4.4 - Débranchement/rebranchement de la batterie

4.4.1 - Débranchement de la batterie

Le débranchement de la batterie en Après-Vente, ne nécessite pas d'opération particulière (alarme hors veille).

4.4.2 - Rebranchement de la batterie

ATTENTION : Un rebranchement de la batterie remet l'alarme en veille.

Pour éviter la mise en marche intempestive de l'alarme, effectuer les opérations suivantes :

- rebrancher la batterie (led rouge clignotante)
- arrêter l'alarme avec la télécommande (bouton de condamnation/décondamnation)

4.5 – Rappel du fonctionnement

L'alarme anti-effraction assure 2 types de protections :

- une protection périmétrique (capot, portes, volet arrière)
- une protection volumétrique de l'habitacle

NOTA : La protection volumétrique de l'habitacle est opérationnelle 45 secondes après la mise en veille de l'alarme (temps nécessaire à la stabilisation du volume d'air à l'intérieur du véhicule).

4.5.1 – Conditions de déclenchement de l'alarme

Le déclenchement de l'alarme s'effectue immédiatement dans les cas suivants (alarme en veille) :

- ouverture ou fermeture d'un ou plusieurs ouvrants
- bris d'une vitre
- tentative de neutralisation de l'alarme
- apparition du "+" après contact

Le déclenchement de l'alarme entraîne les actions suivantes :

- fonctionnement de la sirène en son modulé (pendant 30 secondes)
- clignotement des feux de croisement, une fois par seconde (pendant 30 secondes)
- mémorisation du déclenchement de l'alarme
- clignotement rapide de la led (5 fois par seconde) jusqu'à la mise du contact

Après déclenchement, l'alarme fonctionne pendant 30 secondes puis passe en veille.

4.5.2 – Neutralisation de la protection volumétrique

Il peut être nécessaire de neutraliser la protection volumétrique dans les cas suivants :

- vitres ouvertes
- présence d'un animal dans le véhicule

Procédure de neutralisation :

- couper le contact
- appuyer sur l'interrupteur d'alarme et le maintenir enfoncé pendant au moins 2 secondes (la led rouge d'alarme s'allume en fixe)

NOTA : La protection périmétrique est toujours active.

4.5.3 – Mise en veille de l'alarme

ATTENTION : La fermeture d'un véhicule avec la clé ne met pas l'alarme en veille.

Véhicule avec condamnation centralisée :

- appuyer sur le bouton de condamnation de la télécommande
- les feux indicateurs de direction s'allument (pendant 2 secondes)
- la led rouge d'alarme clignote à la fréquence d'une fois par seconde

Véhicule avec supercondamnation :

- appuyer sur le bouton de condamnation/décondamnation de la télécommande
- appuyer sur le bouton de supercondamnation de la télécommande
- les feux indicateurs de direction s'allument (pendant 2 secondes)
- la led rouge d'alarme clignote à la fréquence d'une fois par seconde

4.5.4 – Mise hors veille de l'alarme

ATTENTION : L'ouverture d'un véhicule avec la clé provoque le déclenchement de la sirène.

Appuyer sur le bouton de condamnation/décondamnation de la télécommande :

- les portes se décondamnent
- les feux indicateurs de direction clignotent rapidement (pendant 2 secondes)

4.5.5 – Spécificité version Suisse

La sirène d'alarme se déclenche 7 secondes après l'effraction.

Les feux de croisement ne clignotent pas après déclenchement de l'alarme.

La sirène d'alarme émet un son à fréquence fixe au lieu d'une fréquence variable.

La sirène d'alarme et l'avertisseur du véhicule fonctionnent simultanément.

Le relais de l'alarme est utilisé pour commander l'avertisseur du véhicule au lieu des feux de croisement.

4.6 – Diagnostic

Si la led s'allume en fixe à la mise du contact, il y a détection d'un défaut de liaison entre le boîtier alarme et la sirène.

Le diagnostic de la fonction est réalisé par l'intermédiaire du boîtier "ELIT" ou de la station "SOURIAU 26A" (à partir de la prise autodiagnostic).

ATTENTION : Le boîtier alarme ne mémorise pas les défauts.

5 – FEUX DE BROUILLARD

Nouvelle commande permettant d'éviter l'oubli d'extinction des feux de brouillard arrière.

5.1 – Description

Nouvelles pièces :

- interrupteur feux de brouillard arrière (impulsionnel)
- boîtier électronique de commande à relais intégré (vert)

Implantation du boîtier électronique :

- véhicules direction à gauche : sur l'armature de la planche de bord (déposer la boîte à gants)
- véhicules direction à droite : à proximité du boîtier interconnexion (déposer le panneau de garnissage inférieur de planche de bord)

Implantation de l'interrupteur de commande : sur la planche de bord, sous les aérateurs centraux.

Affectation des voies du boîtier de commande :

| | |
|---|--|
| 1 | Entrée : interrupteur de commande |
| 2 | Sortie : feux de brouillard arrière |
| 4 | Masse |
| 5 | Entrée : information état feux de brouillard avant |
| 6 | Entrée : information état feux de croisement |
| 8 | Entrée : information état feux de position |

5.2 – Fonctionnement

Il est possible d'allumer les feux de brouillard arrière lorsque les feux suivants sont allumés :

- feux de position
- feux de croisement
- feux de brouillard avant

L'extinction des feux de brouillard arrière intervient automatiquement lors de l'extinction des feux suivants :

- feux de position
- feux de croisement (feux de brouillard avant éteints)
- feux de brouillard avant (feux de croisement éteints)

L'extinction des feux de brouillard arrière n'intervient pas automatiquement lors de l'extinction des feux suivants :

- feux de croisement (feux de brouillard avant allumés)
- feux de brouillard avant (feux de croisement allumés)

6 – FAISCEAUX ELECTRIQUES

Evolution des faisceaux électriques :

- faisceaux façade
- faisceau avant gauche : implantation de la sirène d'alarme
- faisceau planche de bord : télécommande haute fréquence. Commande d'extinction automatique des feux de brouillard arrière
- faisceau moteur : injection BOSCH MP5.2. CITROEN XM 21 16S (moteur XU10J4R)

EVOLUTION : CLIMATISATION

1 - DESCRIPTION

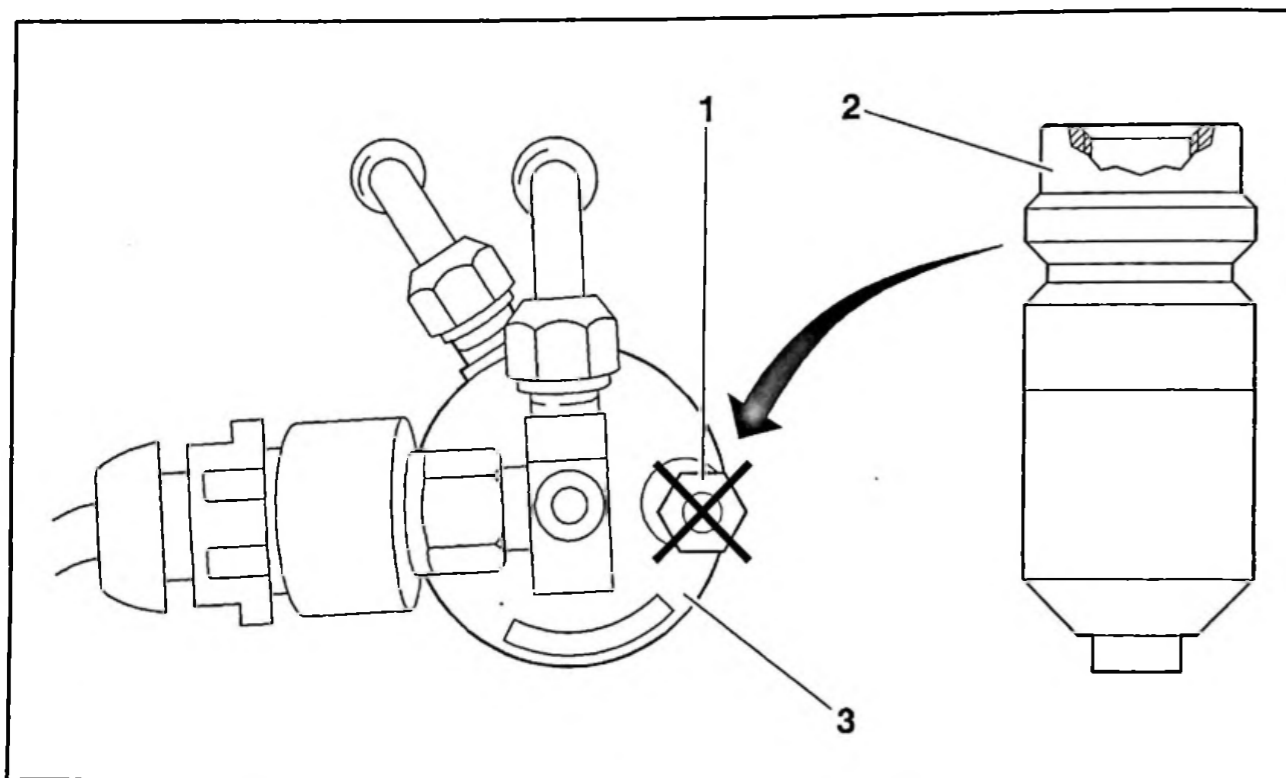


Fig : E1AP02VD

- (1) voyant hygrométrique.
- (2) valve de remplissage.
- (3) réservoir déshydrateur.

Remplacement du voyant hygrométrique du réservoir déshydrateur par une valve de remplissage du circuit haute pression (moteurs tous types sauf DK5 ATE).

Certains véhicules sont équipés de 2 valves de remplissage du circuit haute pression :

- une valve de remplissage implantée sur le réservoir déshydrateur
- une valve de remplissage implantée sur le tuyau de liaison compresseur/réservoir déshydrateur (cette valve de remplissage sera progressivement supprimée)

NOTA : Le remplissage du circuit haute pression, avec du fluide frigorigène, s'effectue indifféremment par l'une des deux valves de remplissage.

2 - INTERCHANGEABILITE

Un nouveau réservoir déshydrateur peut remplacer un ancien réservoir déshydrateur, mais l'opération inverse est prohibée.

Le Service des Pièces de Rechange ne commercialise que les nouveaux réservoirs déshydrateurs.

TEINTES CARROSSERIE : GAMME ANNEE MODELE 1997

1 - TEINTES CARROSSERIE

Légende :

- 1 : peinture opaque
- 2 : peinture opaque vernie
- 3 : peinture métallisée vernie
- 4 : peinture nacrée vernie

1.1 - Teintes supprimées

| | | | Affectation par niveau de finition | | |
|-----------------|---------|--------------|------------------------------------|-----------|-----------|
| | | | Berline | | Break |
| Teinte | Qualité | Code couleur | SX et VSX | EXCLUSIVE | SX et VSX |
| Gris Crépuscule | 3 | ETK | x | x | |
| Gris Gabion | 3 | ERZ | x | | |

1.2 - Teintes reconduites

| | | | Affectation par niveau de finition | | |
|--------------------|---------|--------------|------------------------------------|-----------|-----------|
| | | | Berline | | Break |
| Teinte | Qualité | Code couleur | SX et VSX | EXCLUSIVE | SX et VSX |
| Blanc Banquise | 1 | EWP | x | x | x |
| Beige Ivoire clair | 1 | ECC | x | | x |
| Gris Quartz | 3 | EYC | x | x | x |
| Bleu Mauritius | 4 | EPK | x | x | |
| Bleu Buckingham | 3 | EMV | x | | |
| Bleu Amiral | 2 | ENC | x | | x |
| Bleu Stratos | 4 | EPG | | | x |
| Vert Poséidon | 3 | ESY | x | | x |
| Vert Véga | 4 | ERY | x | x | x |
| Rouge Griotte | 4 | EKS | x | x | x |
| Brun Quad | 4 | EEB | x | x | x |
| Noir verni | 2 | EXY | x | x | |

1.3 - Teintes nouvelles

| | | | Affectation par niveau de finition | | |
|---------------|---------|--------------|------------------------------------|-----------|-----------|
| | | | Berline | | Break |
| Teinte | Qualité | Code couleur | SX et VSX | EXCLUSIVE | SX et VSX |
| Gris Graphite | 3 | ETW | x | x | |
| Sable d'été | 3 | EDQ | x | | |

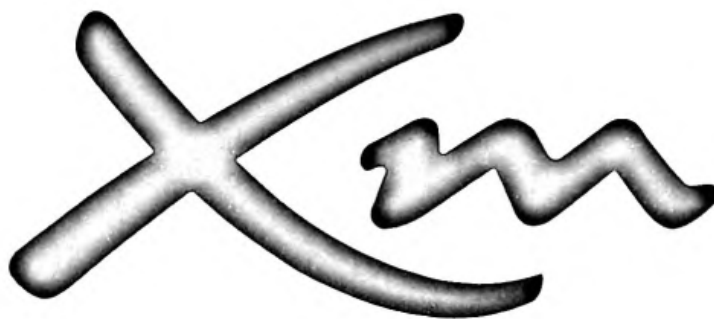
2 – GARNISSAGE INTERIEUR

2.1 – CITROEN XM berline

| Niveau de finition | Tissu de série | Options | | |
|--------------------|-----------------------------|--------------|-------------|-------------|
| SX | Velours Mégalthé | | | |
| VSX | Velours Louvre | Cuir Ouragan | Cuir Orage | Cuir Savane |
| EXCLUSIVE | Alcantara + cuir Tempête | Cuir Ouragan | Cuir Savane | |

2.2 – CITROEN XM break

| Niveau de finition | Tissu de série | Options | | |
|--------------------|------------------|--------------|-------------|--|
| SX | Velours Mégalthé | | | |
| VSX | Velours Louvre | Cuir Ouragan | Cuir Savane | |



OCTOBRE 1997

OPR : 7511 →

RÉF.



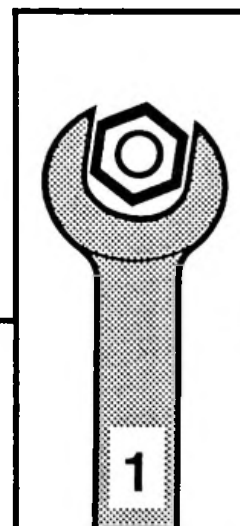
PRESENTATION

● ANNEE - MODELE 1998

MAN 108931

"Les informations techniques contenues dans la présente documentation sont destinées exclusivement aux professionnels de la réparation automobile. Dans certains cas, ces informations peuvent concerner la sécurité des véhicules. Elles seront utilisées par les réparateurs automobiles auxquels elles sont destinées, sous leur entière responsabilité, à l'exclusion de celle du Constructeur".

"Les Informations techniques figurant dans cette brochure peuvent faire l'objet de mises à jour en fonction de l'évolution des caractéristiques des modèles de chaque gamme. Nous invitons les réparateurs automobiles à se mettre en rapport périodiquement avec le réseau du Constructeur, pour s'informer et se procurer les mises à jour nécessaires".



AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION EXPORT EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS VENTE

CARACTERISTIQUES GENERALES

PRESENTATION : GAMME ANNEE MODELE 1998 EUROPE 1

1 - Légende -

2 - Gamme commerciale CITROEN XM - berline 2

3 - Gamme commerciale CITROEN XM - break 3

EVOLUTIONS MECANIQUES : GAMME ANNEE MODELE 98 3

1 - Motorisations -

2 - Particularités XM V6 4

3 - Calculateurs 5

4 - Freins 8

5 - Conjoncteur-disjoncteur 9

EVOLUTIONS ELECTRICITE : GAMME ANNEE MODELE 1998 9

PROTECTIONS ET SECURITES

EVOLUTIONS CARROSSERIE : GAMME ANNEE MODELE 98 10

1 - Récapitulatif des évolutions 10

2 - Calandre avant -

3 - Airbags latéraux 11

4 - Coussins "airbag" 14

PRESENTATION : GAMME ANNEE MODELE 1998 EUROPE

1 - LEGENDE

Repères utilisés dans les tableaux "gamme commerciale" :

| | |
|-------------------------------------|--|
| (a) = boîte de vitesses automatique | (l) = boîte de vitesses "longue" |
| (m) = boîte de vitesses mécanique | (f) = puissance fiscale en "CV" (France) |

NOTA : Tous les véhicules respectent la norme de dépollution L3 (CEE 96).

2 - GAMME COMMERCIALE CITROEN XM - BERLINE

| Véhicule | | Moteur | | Boîte de vitesses |
|------------|--------------------|--------------|----------------------|-------------------|
| Type Mines | Niveau de finition | Plaque. Type | Puissance kW/ch. (f) | Séquence. Type |

CITROEN XM 2 l injection (1998 cm³) :

| | | | | |
|-------|----|-------------|---------------|--------------------|
| Y4-CZ | SX | RFV XU10J4R | 97,4/135 (10) | 20TA98 BE3 (m) |
| Y4-TV | | | | 20GZ1E 4HP18 (a) |
| Y4-TX | | | | 20TA09 BE3 (m) (l) |

CITROEN XM 2 l turbo - CT (1998 cm³) :

| | | | | |
|-------|-----------|--------------|-------------|------------------|
| Y4-GG | SX | RGX XU10J2TE | 108/150 (9) | 20GM32 ME5T (m) |
| | EXCLUSIVE | | | |
| Y4-TT | SX | | | 20GZ1D 4HP18 (a) |
| | EXCLUSIVE | | | |

CITROEN XM 6 cylindres (2946 cm³) :

| | | | | | |
|-------|-----------|-----------|--------------|----------------|------------------|
| Y4-WG | SX | ES9J4 XFZ | 140/194 (15) | 20LE3 ML5T (m) | |
| | EXCLUSIVE | | | | |
| Y4-WH | SX | | | 140/194 (16) | 20HZ02 4HP20 (a) |
| | EXCLUSIVE | | | | |

CITROEN XM turbo D12 (2088 cm³) :

| | | | | |
|-------|---------------|--------------|------------|------------------|
| Y4-GZ | Ambulanciable | P8C XUD11BTE | 80/110 (6) | 20GM31 ME5T (m) |
| | SX | | | |
| | EXCLUSIVE | | | |
| Y4-RN | SX | | | 20GZ5D 4HP18 (a) |
| | EXCLUSIVE | | | |

CITROEN XM 2,5 l turbo diesel (2446 cm³) :

| | | | | |
|-------|-----------|------------|--------------|---------------------|
| Y4-NZ | SX | THY DK5ATE | 94,5/130 (7) | 20KM02(*) MG5TB (m) |
| | EXCLUSIVE | | | |

(*) remplacement par la boîte de vitesses 20KM50 en cours d'année modèle.

3 - GAMME COMMERCIALE CITROEN XM - BREAK

| Véhicule | | Moteur | | Boîte de vitesses |
|------------|--------------------|--------------|----------------------|-------------------|
| Type Mines | Niveau de finition | Plaque. Type | Puissance kW/ch. (f) | Séquence. Type |

CITROEN XM 2 l injection (1998 cm³) :

| Type Mines | Niveau de finition | Plaque. Type | Puissance kW/ch. (f) | Boîte de vitesses |
|------------|--------------------|--------------|----------------------|-------------------|
| Y4-GB | SX | RFV XU10J4R | 97,4/135 (10) | 20GM36 ME5T (m) |
| Y4-TU | | | | 20GZ1E 4HP18 (a) |

CITROEN XM 2 l turbo - injection (1998 cm³) :

| Type Mines | Niveau de finition | Plaque. Type | Puissance kW/ch. (f) | Boîte de vitesses |
|------------|--------------------|--------------|----------------------|-------------------|
| Y4-GM | Varebiler | RGX XU10J2TE | 108/150 | 20GM33 ME5T (m) |
| | SX | | | 20GZ1D 4HP18 (a) |
| Y4-TS | Varebiler | | | |
| | SX | | | |

CITROEN XM 6 cylindres (2946 cm³) :

| Type Mines | Niveau de finition | Plaque. Type | Puissance kW/ch. (f) | Boîte de vitesses |
|------------|--------------------|--------------|----------------------|-------------------|
| Y4-WJ | SX | ES9J4 XFZ | 140/194 (15) | 20LE33 ML5T (m) |
| Y4-TN | | | 140/194 (16) | 20HZ02 4HP20 (a) |

CITROEN XM turbo D12 (2088 cm³) :

| Type Mines | Niveau de finition | Plaque. Type | Puissance kW/ch. (f) | Boîte de vitesses |
|------------|--------------------|--------------|----------------------|-------------------|
| Y4-MZ | Varebiler | P8C XUD11BTE | 80/110 (6) | 20GM31 ME5T (m) |
| | SX | | | 20GZ5D 4HP18 (a) |
| Y4-CW | Varebiler | | | |
| | SX | | | |

CITROEN XM 2,5 l turbo diesel (2446 cm³) :

| Type Mines | Niveau de finition | Plaque. Type | Puissance kW/ch. (f) | Boîte de vitesses |
|------------|--------------------|--------------|----------------------|---------------------|
| Y4-RM | Varebiler | THY DK5ATE | 94,5/130 (7) | 20KM02(*) MG5TB (m) |
| | SX | | | |

(*) remplacement par la boîte de vitesses 20KM50 en cours d'année modèle.

EVOLUTIONS MECANQUES : GAMME ANNEE MODELE 98

1 - MOTORISATIONS

Le moteur ES9J4 (XFZ) remplace le moteur ZPJ (UFZ, UFY).

Sur moteur V6, remplacement de la boîte de vitesses MG5T par la boîte de vitesses ML5T.

Depuis le 01/97, arrêt de la commercialisation du moteur ZPJ4 V6.24S.

Les motorisations (essence et diesel) destinées aux pays de la communauté économique européenne sont commercialisées en version dépollution L3 (EURO 96).

Caractéristiques moteur (norme européenne L3) :

- calculateur moteur spécifique
- pot catalytique spécifique (imprégnation en métaux précieux augmentée)

2 - PARTICULARITES XM V6

Véhicules concernés : XM berline et break.

Le moteur est en alliage léger, disposé transversalement et incliné à 0°.

Boîtes de vitesses :

- boîte de vitesses mécanique : boîte de vitesses de type ML5T (en remplacement de MG5T)
- nouvelle boîte de vitesses automatique à 4 rapports avant avec pilotage électronique du passage des vitesses : boîte de vitesses de type ZF 4HP20

Particularités du véhicule :

- suspension moteur (spécifique)
- pompe haute pression 6+2 pistons (spécifique)
- direction assistée (véhicules tous types ; toutes destinations)
- circuit hydraulique d'assistance de direction (avec régulateur de pression)
- SC/MAC : Système Citroën Maintien Assiette Constante
- nouveau montage de frein augmentation de la surface des plaquettes de frein

NOTA : Le système SC/MAC permet de limiter l'affaissement du véhicule lorsque celui-ci est à l'arrêt, moteur coupé.

3 – CALCULATEURS

3.1 – Calculateur de contrôle moteur

4 cylindres (1998 cm³) :

| Type moteur | Boîte de vitesses | Système d'injection | | |
|--------------|---------------------------|---------------------|---|-----------------------------|
| | | Fournisseur. Type | Référence PSA. Référence fournisseur | Version logiciel. Indice |
| RFV XU10J4R | Mécanique. Automatique | BOSCH MP 5.2 (*) | 96 309 013 80 0261204694 | 1037357305 26FM0000 |
| RGX XU10J2TE | Mécanique. Automatique | BOSCH MP 3.2 (*) | 96 304 296 80 0261200808 | 1037357230 26FM0349 |

6 cylindres (2946 cm³) :

| Type moteur | Boîte de vitesses | Système d'injection | | |
|-------------|-------------------|---------------------|---|-----------------------------|
| | | Fournisseur. Type | Référence PSA. Référence fournisseur | Version logiciel. Indice |
| UFZ ES9J4 | Mécanique | BOSCH MP 7.0 (*) | 96 255 524 80 2412900159A | 1037358699 26FM0376 |
| | Automatique | | 9625552580 2412900159E | 1037355192 26FD0280 |

NOTA : (*) mise à jour du calculateur par téléchargement.

Moteur 4 cylindres turbo diesel :

| Type moteur | Boîte de vitesses | Système d'injection | | |
|--------------|---------------------------|---------------------|---|-----------------------------|
| | | Fournisseur. Type | Référence PSA. Référence fournisseur | Version logiciel. Indice |
| P8C XUD11BTE | Mécanique. Automatique | LUCAS EPIC | 96 305 092 80 R 040 100 16 C | 41502211 0B |
| | Mécanique | | 96 314 459 80 R 040 100 16 C | 41501411 0C |
| THY DK5ATE | Mécanique | BOSCH MSA 11 7.6 | 9628607180 00281001336 | L3 16 |

3.2 – Calculateur boîte de vitesses automatique
ZF 4HP20

Fournisseur : BOSCH (*).

Type : GS10.11.0.

Référence PSA : 96 315 901 80.

Version logiciel : PS028C4E.

(*) mise à jour du calculateur par téléchargement.

4 – FREINS

Véhicules concernés : XM V6, XM 2.5TD.

Application depuis le numéro d'OPR : 7483.

Nouveaux éléments :

- étrier de frein avant (berline et break)
- plaquettes de frein (berline et break)
- disques de frein avant
- plaquettes de frein arrière augmentation de la surface des plaquettes de frein
- disques de frein arrière (berlines uniquement)

4.1 – Freins avant

Simple piston et étrier flottant (berline et break) :

- piston : Ø = 60 mm
- référence : BENDIX 5Z0

Mécanisme de rattrapage automatique de la course de frein de parking.

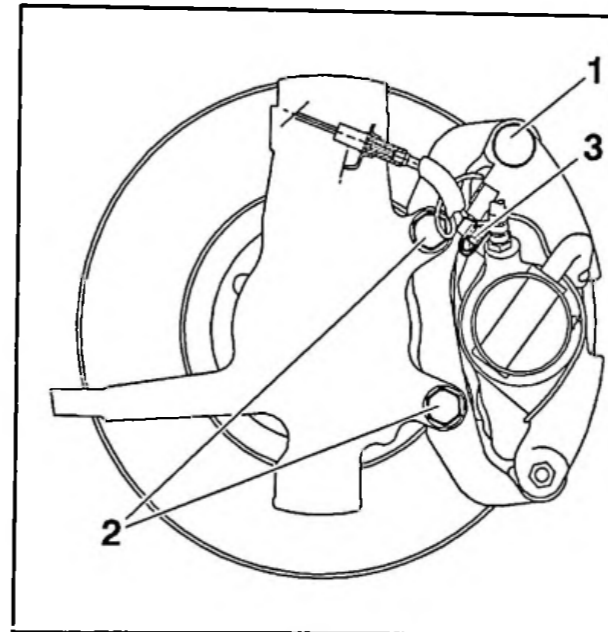


Fig : B3FP107C

Couples de serrage :

- (1) colonnette : 2,5 m.daN
- (2) fixation étrier : 10,5 m.daN
- (3) vis de purge : 0,7 m.daN
- vis inférieure d'étrier flottant : 3 m.daN

CARACTERISTIQUES GENERALES

4.1.1 – Disques de frein avant

Freins avant à disques ventilés.

| Véhicule | Berline | Break |
|---|---------|-------|
| Diamètre (mm) | 288 | |
| Epaisseur (mm) | Mini | 26 |
| | Maxi | 28 |
| Voile maximum (mm) | 0,05 | |
| Différence d'épaisseur maxi sur une même circonférence (mm) | 0,01 | |

4.1.2 – Plaquettes de frein avant

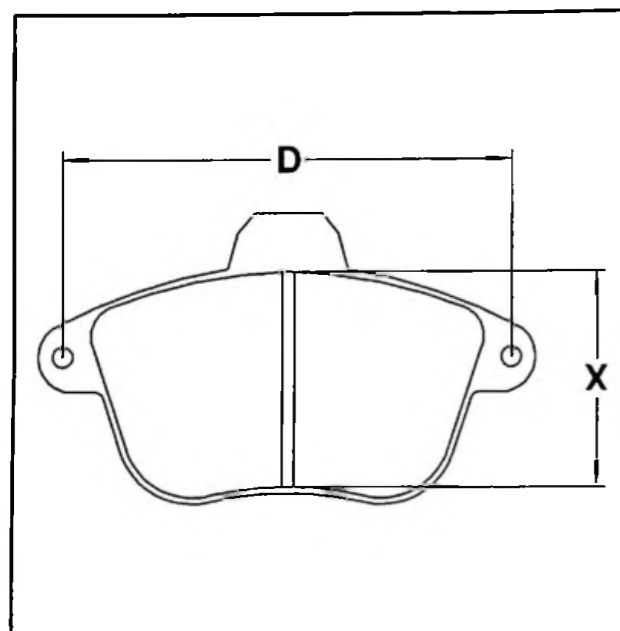


Fig : B3FP108C

Plaquettes de frein :

| Véhicule | Berline | Break |
|-----------------------------|----------------------|-------|
| Marque | ABEX | |
| Qualité | FERF 949 | |
| Largeur D (mm) | 158 | |
| Hauteur X (mm) | 59,5 | |
| Epaisseur (mm) | Mini | 2 |
| | Maxi | 11,8 |
| Surface de chaque plaquette | 61,5 cm ² | |

Garnitures de frein sans amiante avec fils de témoin d'usure et voyant au combiné.

CARACTERISTIQUES GENERALES

4.2 – Freins arrière

4.2.1 – Etriers de frein arrière

Etriers de frein fixes CITROËN équipés de 2 pistons.

Diamètre des pistons (mm) :

- berline : 33
- break : 40

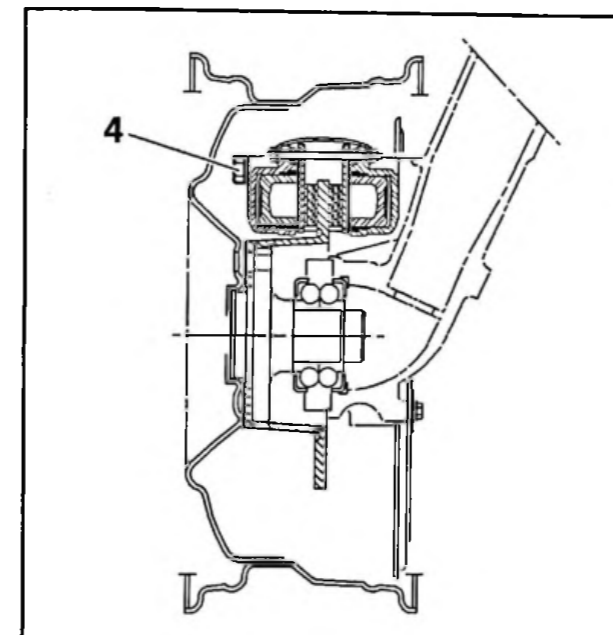


Fig : B3FP109C

Couple de serrage (vis (4)) :

- berline : 4,5 m.daN
- break : 7 m.daN

4.2.2 – Disques de frein arrière

Les disques de frein arrière sont pleins.

| Véhicule | Berline | Break |
|---|---------|-------|
| Diamètre (mm) | 232 | 251 |
| Epaisseur (mm) | Mini | 7 |
| | Maxi | 10 |
| Voile maximum (mm) | 0,05 | |
| Différence d'épaisseur maxi sur une même circonférence (mm) | 0,01 | |

4.2.3 – Plaquettes de frein arrière

Plaquettes de frein :

| Véhicule | Berline | Break |
|-----------------------------|-----------------------|-----------------------|
| Marque | ABEX | |
| Qualité | FERF 949 sans amiante | |
| Epaisseur (mm) | Mini | 2 |
| | Maxi | 11,4 |
| Surface de chaque plaquette | 19 cm ² | 36,25 cm ² |

5 - CONJONCTEUR-DISJONCTEUR

Véhicules concernés : tous types XM.

Application progressive depuis le N° OPR 7483.

A partir de l'année modèle 98 : utilisation du nouveau raccord hydraulique CITROEN sur l'alimentation du conjoncteur disjoncteur.

Pièces modifiées :

- conjoncteur-disjoncteur : repère de peinture jaune
- tube reliant la pompe haute pression et le conjoncteur-disjoncteur
- joint

ATTENTION : Le panachage des anciennes et nouvelles pièces est prohibé.

IMPERATIF : A chaque intervention, il est nécessaire de changer le joint.

EVOLUTIONS ELECTRICITE : GAMME ANNEE MODELE 1998

L'équipement électrique évolue suite aux modifications suivantes :

- troisième feu de stop (berline et break)
- suppression de l'interrupteur à inertie sur les versions diesel
- équipement "airbag latéral" (suivant version)
- brin boucle de ceinture de sécurité avec détecteur de non bouclage (voyant sur bandeau afficheur)
- nouveau fusible de protection du calculateur de boîte de vitesses (*)
- nouveau faisceau électrique (*)
- nouveau bloc compteur (*)
- faisceaux planche de bord et portes modifiés suite à la suppression de l'option supercondamnation (sauf Grande Bretagne)
- faisceau volet arrière adapté au troisième feu de stop
- sélecteur de programme pour boîte de vitesses automatique (*)

NOTA : (*). Spécifique à la boîte de vitesses ZF 4HP20.

EVOLUTIONS CARROSSERIE : GAMME ANNEE MODELE 98

1 - RECAPITULATIF DES EVOLUTIONS

Troisième feu de stop.
Calandre avant.
Equipement "airbag latéral".

2 - CALANDRE AVANT

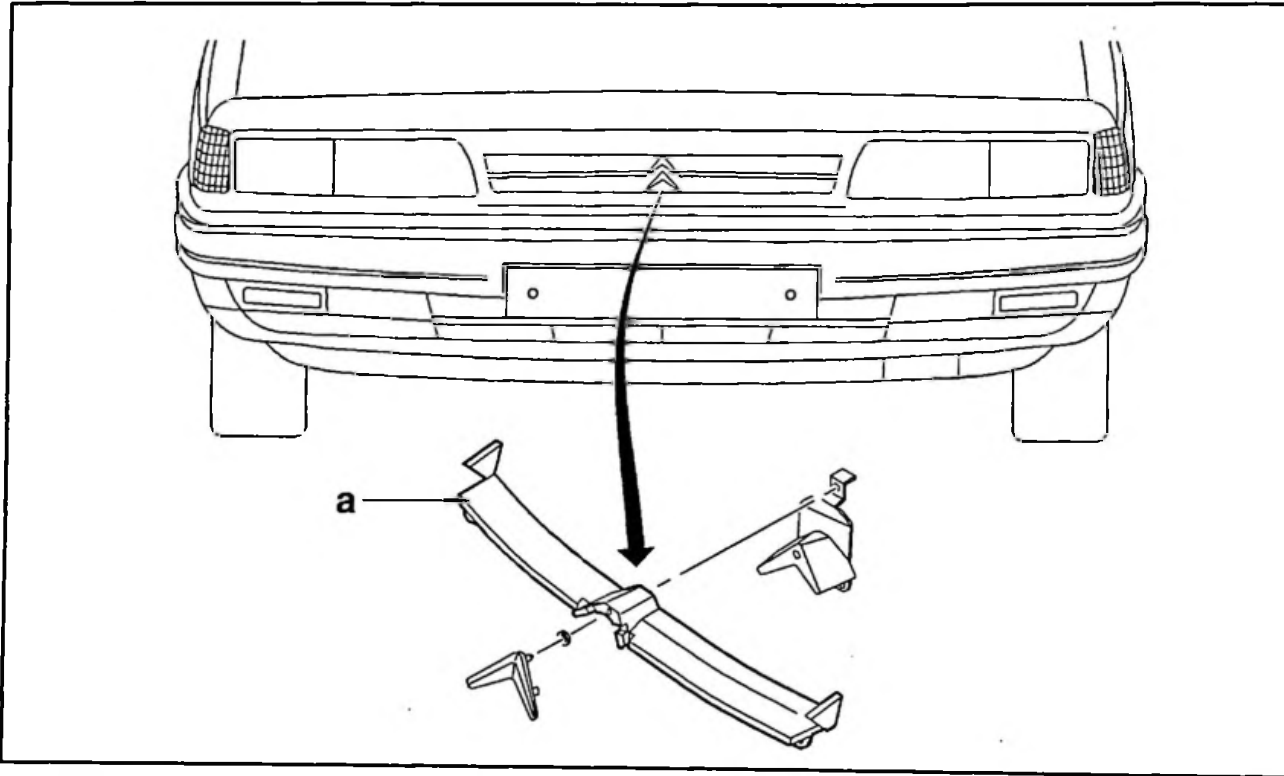


Fig : C4AP10QD

"a" : nouvelle barrette centrale de calandre.

La nouvelle barrette de calandre est équipée de nouveaux chevrons.

Les nouvelles pièces se montent en lieu et place des anciennes.

NOTA : La calandre n'est pas modifiée.

3 - AIRBAGS LATERAUX

3.1 - Préambule

Date d'application : 05/97.

Véhicules concernés : CITROEN XM.

3.2 - Présentation

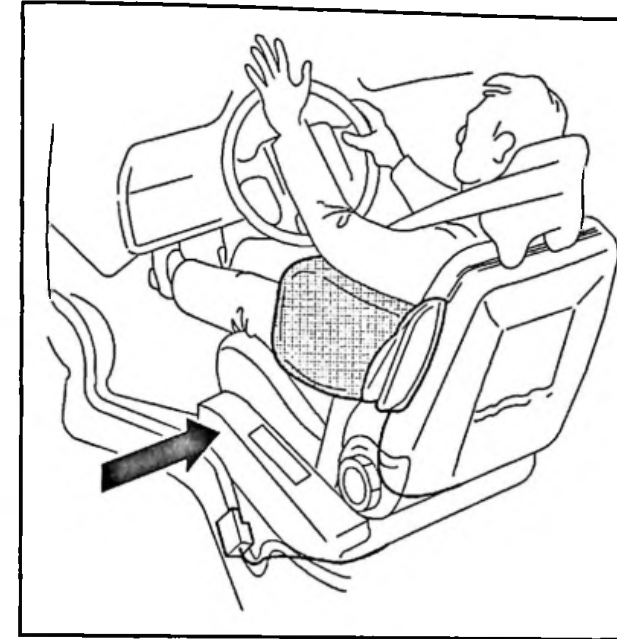


Fig : C5GP04GC

Les "airbags" latéraux sont un complément aux "airbags" conducteur et passager et aux ceintures de sécurité pyrotechniques.

Le sac gonflable latéral ne se comporte pas comme un bouclier de protection, il écarte l'occupant et lui donne une vitesse latérale initiale qui réduit notablement la gravité des blessures.

Capacité du sac gonflable : 12 litres.

ATTENTION : Le port des ceintures de sécurité reste obligatoire.

ATTENTION : Le post-équipement "airbags" latéraux est interdit.

IMPERATIF : Ne pas installer de housse sur un siège équipé d'un "airbag latéral".

Equipement complémentaire au système "airbags" latéraux :

- un dispositif placé dans les portes permet de répartir l'énergie résiduelle d'impact sur le bassin des occupants
- brin boucle de ceinture de sécurité avec détecteur de non bouclage (voyant sur bandeau afficheur)

3.3 - Identification des véhicules

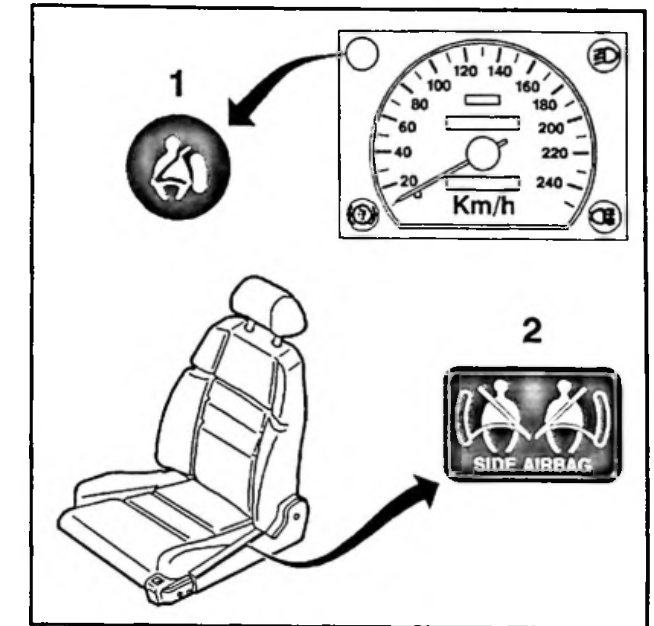


Fig : C5JP06AC

- (1) voyant diagnostic (intégré sur le bloc compteurs).
- (2) étiquette adhésive.

Les véhicules équipés "airbags" latéraux sont identifiables grâce aux éléments suivants :

- un voyant diagnostic spécifique sur le bloc compteurs
- une étiquette adhésive placée sur l'enjolveur de chaque siège avant

3.4 - Zones de protection

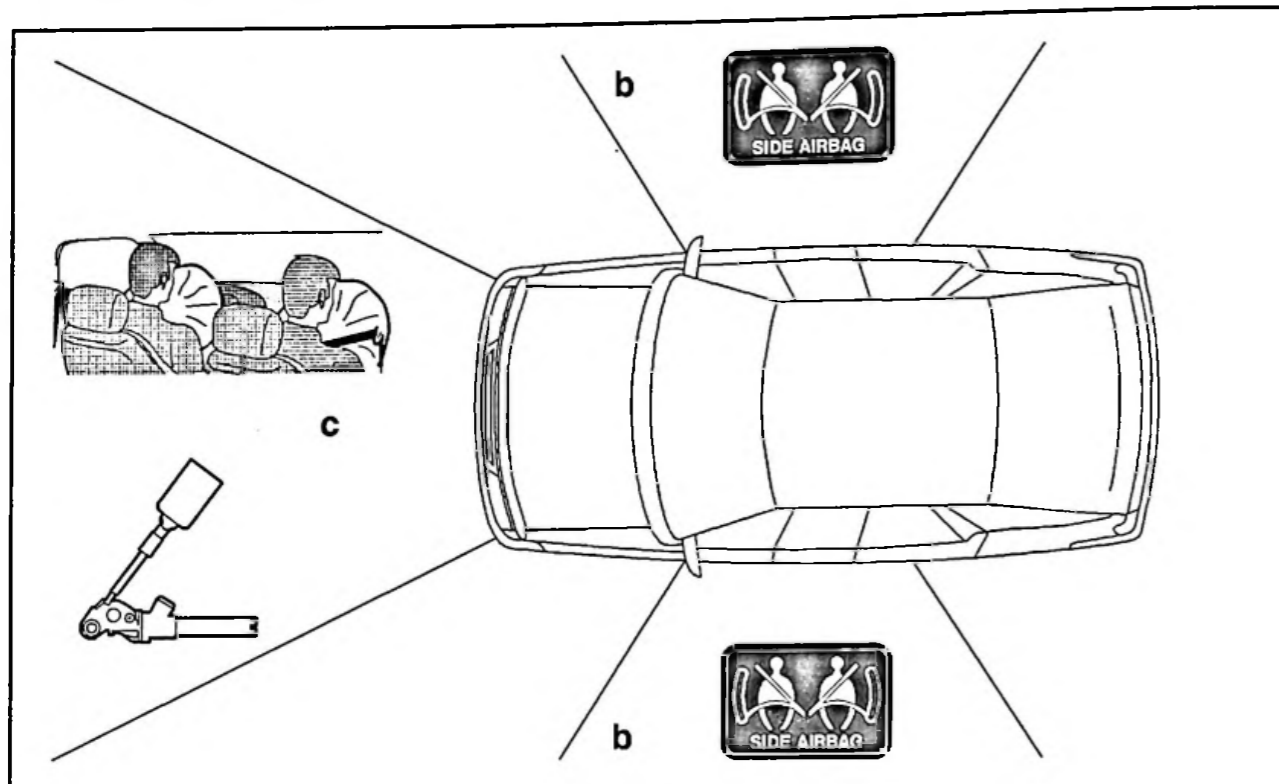


Fig : CSJP06CD

"b" : zone de choc dans laquelle le coussin "airbag latéral" peut se déclencher.

"c" : zone de choc dans laquelle les ceintures de sécurité pyrotechnique et les "airbag conducteur" et "airbag passager" peuvent se déclencher.

Les "airbags latéraux" ne se déclenchent qu'en cas de chocs latéraux.

3.5 - Présentation du système

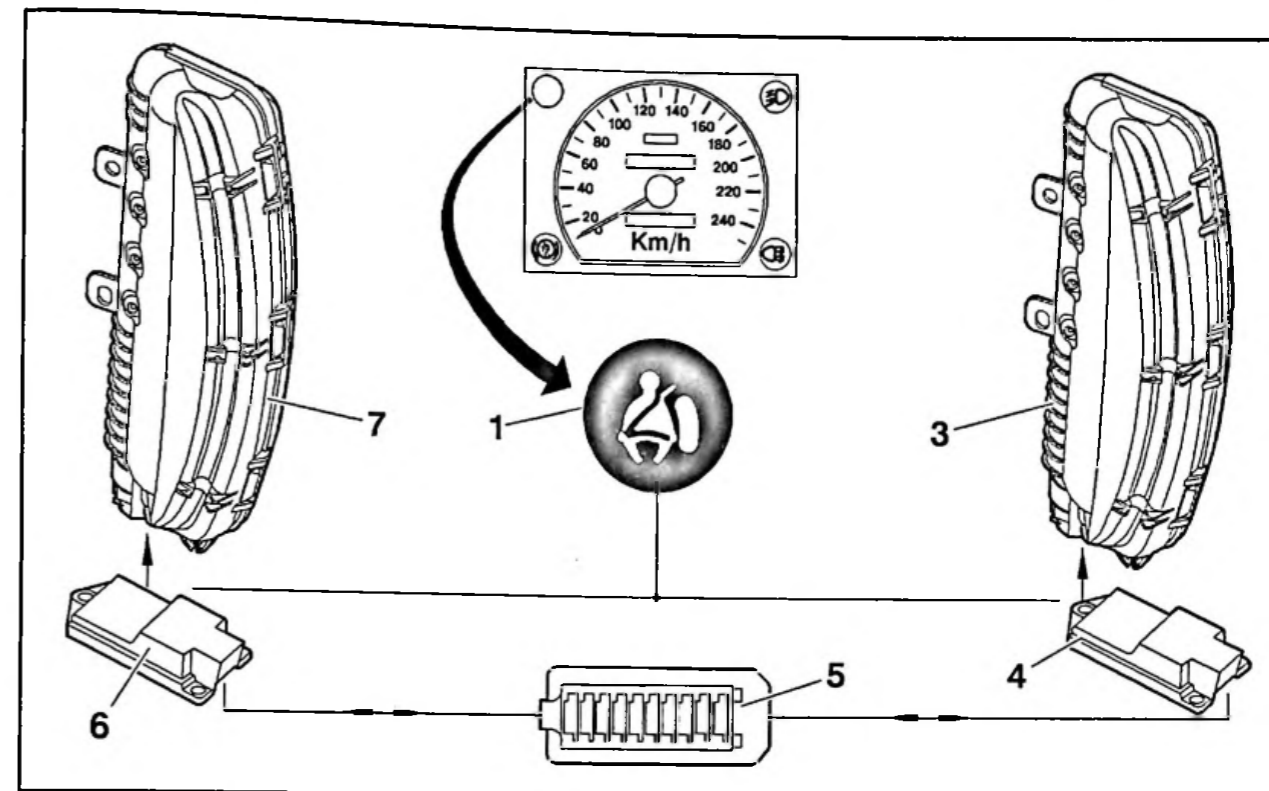


Fig : C5GP04HD

Constitution du système :

- (1) voyant diagnostic (intégré sur le bloc compteur)
- (3) coussin "airbag" latéral droit
- (4) boîtier électronique "airbag latéral" (côté droit)
- (5) prise diagnostic centralisée
- (6) boîtier électronique "airbag latéral" (côté gauche)
- (7) coussin "airbag" latéral gauche
- faisceaux spécifiques avec connecteur sous siège de couleur rouge (connecteur implanté côté console centrale)

Le diagnostic de la fonction est réalisé par l'intermédiaire du boîtier "ELIT" ou de la station "SOURIAU 26A".

NOTA : Le voyant de diagnostic "airbag" est maintenu (diagnostic "airbag" conducteur, "airbag" passager et ceintures de sécurité pyrotechniques).

4 – COUSSINS "AIRBAG"

Le déclenchement du coussin "airbag latéral" entraîne la destruction de la coiffe de siège, de la matelassure et de l'armature de siège.

Les coussins "airbags" latéraux gauche et droit sont différents.

4.1 – Boîtier électronique "airbag latéral"

Les calculateurs sont fixés sur les longerons droit et gauche avec un support spécifique.

Fonctions de chaque boîtier électronique "airbag latéral" :

- détection du choc
- stocker l'énergie de sécurité nécessaire à la mise à feu (en cas de destruction de la batterie lors de la collision)
- commander la mise à feu des allumeurs
- réaliser un autodiagnostic des organes et fonctions essentielles

NOTA : Les boîtiers électroniques "airbags latéraux" sont livrés configurés, ils sont identiques et interchangeables.

4.2 – Voyant d'alerte "airbag latéral"

ATTENTION : Le voyant de défaut "airbag latéral" est commun aux différents boîtiers "airbag latéral".

4.2.1 – Fonctionnement normal du voyant

Le voyant s'allume pendant 6 secondes à la mise du contact.

4.2.2 – Fonctionnement anormal

Possibilités diverses :

- le voyant ne s'allume pas à la mise du contact
- le voyant ne s'éteint pas après la temporisation de 6 secondes à partir de la mise du contact
- le voyant clignote pendant 5 minutes puis reste allumé. Le voyant reste allumé à la mise du contact suivant
- le voyant clignote pendant 5 minutes puis reste allumé. Le voyant s'éteint après la temporisation de 6 secondes à la mise du contact suivant

4.3 – Principe de fonctionnement du dispositif

Se reporter à la brochure CITROEN tous types : airbags latéraux.

Lors d'un choc latéral violent, le boîtier électronique commande le déclenchement du coussin "airbag" côté choc qui vient s'interposer entre l'occupant du siège et la carrosserie.

La combustion du propergol produit en quelques millisecondes un gaz sous pression qui déchire le couvercle et remplit le sac gonflable.

Phases de fonctionnement :

- à 4 ms : le couvercle s'ouvre et la coiffe du siège commence à se déchirer
- à 6 ms : déploiement du sac gonflable
- à 10 ms : le sac gonflable se met en position et se stabilise
- à 60 ms : le sac est dégonflé

ATTENTION : Le sac gonflable ne se déploie pas lors de chocs frontaux ou arrière.

NOTA : Le déclenchement du coussin "airbag latéral" entraîne la destruction de la coiffe de siège, de la matelassure et de l'armature de siège.

4.4 – Consignes de sécurité

Se reporter à la brochure CITROEN tous types : système "airbag(s)" et ceintures pyrotechniques, à commande centralisée.

4.4.1 – Utilisation

Ne pas coller d'objet sur le siège.

Ne pas placer d'objet entre la porte et le siège.

IMPERATIF : Ne pas installer de housse sur un siège équipé d'un "airbag latéral".

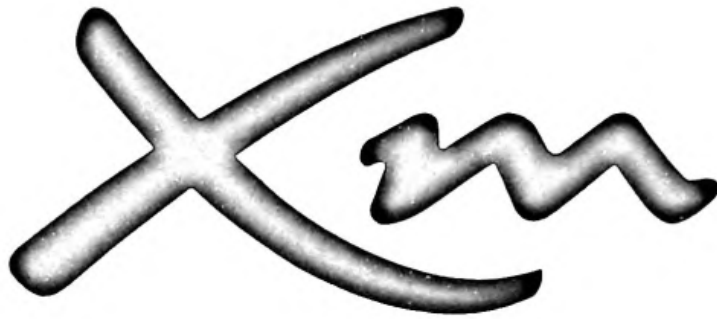
4.4.2 – Intervention

Avant toute intervention, effectuer les opérations suivantes :

- mettre le contact
- vérifier le fonctionnement du voyant "airbag latéraux" au tableau de bord
- retirer la clé de contact
- débrancher la borne négative de la batterie
- attendre un minimum de 2 minutes (attendre 10 minutes en cas de fonctionnement anormal du voyant "airbag")

IMPERATIF : Ne pas manipuler un calculateur alimenté.

IMPERATIF : Les éléments de mise à feu sont des explosifs, ne jamais essayer d'ouvrir un coussin "airbag" ou un allumeur avec un outil, ou en le chauffant. Ne jamais connecter de faisceaux électriques sur le coussin "airbag", autres que ceux prévus par le constructeur.



JANVIER 1998

RÉF.

0

N° XM 000-00/12

PRESENTATION

● MULTIPLEXAGE

- Turbo D 12 (XUD 11 ATE) Tranche T1
(n° de chassis 00GX5001 → 00GX5200).
- Turbo D 12 (XUD 11 BTE) Tranche T2
(n° de chassis 00WC0401 → 00WC1000).
- 2,5 l Turbo D (DK5 ATE) Tranche T3
(n° de chassis 00NZ6001 → 00NZ6300).

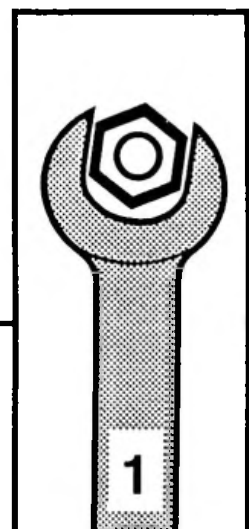
MAN 108931

"Les Informations techniques contenues dans la présente documentation sont destinées exclusivement aux professionnels de la réparation automobile. Dans certains cas, ces informations peuvent concerner la sécurité des véhicules. Elles seront utilisées par les réparateurs automobiles auxquels elles sont destinées, sous leur entière responsabilité, à l'exclusion de celle du Constructeur".

"Les informations techniques figurant dans cette brochure peuvent faire l'objet de mises à jour en fonction de l'évolution des caractéristiques des modèles de chaque gamme. Nous invitons les réparateurs automobiles à se mettre en rapport périodiquement avec le réseau du Constructeur, pour s'informer et se procurer les mises à jour nécessaires".



AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION EXPORT EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS VENTE



1

CARACTERISTIQUES GENERALES

| | |
|---|----|
| GENERALITES : CITROEN XM MULTIPLEXEES | 1 |
| 1 - Identification des véhicules | 1 |
| 2 - Généralités | 2 |
| 3 - Fonctions non "multiplexées" | - |
| 4 - Schématique électrique | - |
| 5 - Principe de fonctionnement | - |
| PRESENTATION : VEHICULES T1 | 3 |
| 1 - Généralités | 3 |
| 2 - Equipements | - |
| 3 - Evolutions du multiplexage | - |
| PRESENTATION : VEHICULES T2 | 4 |
| 1 - Généralités | 4 |
| 2 - Equipements | - |
| 3 - Evolutions du multiplexage | 5 |
| PRESENTATION : VEHICULES T3 | 6 |
| 1 - Généralités | 6 |
| 2 - Equipements | - |
| 3 - Evolutions du multiplexage | 7 |
| EQUIPEMENT ELECTRIQUE | |
| SPECIFICITES : EQUIPEMENT ELECTRIQUE (TOUS TYPES) | 8 |
| 1 - Batterie | 8 |
| 2 - Alternateur | - |
| ADAPTATION : ACCESSOIRES ELECTRIQUES (TOUS TYPES) | 9 |
| 1 - Attelage caravane | 9 |
| 2 - Radiotéléphone | 10 |
| 3 - Troisième feu de stop | - |
| 4 - Autres accessoires électriques | 11 |

GENERALITES : CITROEN XM MULTIPLEXEES

1 - IDENTIFICATION DES VEHICULES

| Versions commercialisées | CITROEN XM 2.1l Turbo D (1) | CITROEN XM 2.1l Turbo D (2) | CITROEN XM 2.5l Turbo D (3) |
|------------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|
| Moteur | XUD11 | XUD11 | DK5 |
| Type | ATE/L (plaque P8B) | BTE/L (plaque P8C) | ATE/L3 (plaque THY) |
| Date de commercialisation | A partir de l'année modèle 1995 | A partir de l'année modèle 1996 | A partir de l'année modèle 1997 |
| Séquence réservée de N° de châssis | 00GX 5001 à 00GX 5200 | 00WC 0401 à 00WC 1000 | 00NZ 6001 à 00NZ 6300 |
| Tranche de fabrication | Tranche T1 | Tranches T2 et T2b | Tranches T3 et T3b |

(1). Pompe d'injection mécanique.

(2). Pompe d'injection électronique LUCAS DIESEL EPIC.

(3). Pompe d'injection électronique BOSCH MSA 11 7.6 VP36.

NOTA : EPIC : Electronically Programmed Injection Control.

Véhicules multiplexés commercialisés en année modèle 1994 (tranche T0) :
se reporter au manuel MAN 008932 (chapitre 12).

2 – GENERALITES

L'application actuelle la plus connue de la technologie du "multiplexage" est le téléphone.

Le principe du "multiplexage" est de faire voyager sur un même câble des messages (sans les mélanger) destinés à différents interlocuteurs.

Appliquée à l'aéronautique, la technologie du "multiplexage" a eu pour effet de répondre aux plus hauts niveaux de fiabilité et de performances requis, grâce à la réduction de la longueur et de la complexité des circuits électriques et électroniques des avions.

La technologie du "multiplexage" appliquée à l'automobile apporte les améliorations suivantes :

- simplification des réseaux de communication électriques
- augmentation de la fiabilité des réseaux de communication électriques
- nouvelles possibilités de développement : un même câble, faisceau électrique en nappe (BUS), peut faire circuler de nombreuses informations, ordres, contrôles, mesures et énergie

2.1 – CITROEN XM multiplexées

La CITROEN XM MTX bénéficie d'un "multiplexage" de carrosserie c'est à dire qu'un certain nombre d'éléments de carrosserie sont gérés par le "multiplexage" (notamment les projecteurs avant et les feux arrière).

Un calculateur central, cerveau du "multiplexage", contrôle en maître le bon déroulement des opérations.

Le calculateur central, à la manière d'un radar, balaye les différents modules esclaves reliés au faisceau électrique en nappe (BUS), traite les échos et renvoie ses ordres.

Pour réduire le nombre de connexions et améliorer la fiabilité, plusieurs modules esclaves sont intégrés ou accolés aux organes.

NOTA : Modules esclaves = boîtiers électroniques spécifiques au "multiplexage", appelés aussi stations.

2.2 – Fonctions supplémentaires

Le "multiplexage" permet la mise à disposition de nouvelles fonctions ou automatismes.

Exemples :

- matrice de points avec d'avantage de messages
- dispositifs de sécurité (substitution automatique de lampes en cas de défaillance de filaments)
- essuie vitre arrière indexé à la marche arrière
- diagnostic généralisé à toutes les fonctions multiplexées (facilite la réparation)

3 – FONCTIONS NON "MULTIPLXEEES"

Les fonctions non multiplexées sont les suivantes :

- injection diesel
- ABS
- suspension hydractive
- coussins "airbag"
- ceintures de sécurité pyrotechniques
- lève-vitres électriques

4 – SCHEMATIQUE ELECTRIQUE

Se reporter au manuel électricité MAN 208935.

5 – PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT

Se reporter au manuel MAN 008932 (chapitre 12).

PRESENTATION : VEHICULES T1

1 – GENERALITES

Depuis le 01/95 une série limitée de CITROEN XM Turbo D12 MULTIPLXEEE est commercialisée.

Niveau de finition : EXCLUSIVE.

Caractéristiques :

- type mines : Y4-GX (berline)
- motorisation : XUD11ATE/L (plaque P8B)
- boîte de vitesses : ME5T (plaque 20GM31)
- pays de commercialisation : FRANCE (uniquement)

NOTA : Le numéro de châssis est compris dans la séquence réservée 00GX5001 à 00GX5200.

2 – EQUIPEMENTS

Equipements de série :

- ABS
- airbag conducteur
- interrupteur à inertie (coupure d'alimentation carburant)
- alarme (protection périmétrique et volumétrique)
- antidémarrage codé (gestion assurée par l'unité centrale)
- ceintures de sécurité pyrotechniques
- climatisation automatique
- condamnation centralisée (avec télécommande infrarouge)
- suspension hydractive
- rétroviseur passager indexé à la marche arrière

Equipements en option : toit ouvrant.

Options non disponibles :

- boîte de vitesses automatique
- sièges chauffants

3 – EVOLUTIONS DU MULTIPLXAGE

3.1 – Architecture électrique

NOTA : L'organisation des bus du multiplexage est identique aux véhicules multiplexés AM 1994. Le principe de fonctionnement du multiplexage est inchangé se reporter au manuel électricité MAN 008932 (chapitre 12 N° 510-00/1).

Adjonction d'un bus physique spécifique reliant l'autoradio à l'unité centrale permettant les affichages suivant, au niveau de la matrice de points :

- messages des fonctions véhicule (en français uniquement)
- messages spécifiques au multiplexage (en français uniquement)
- messages du système audio (en anglais uniquement)

Prise en compte des nouveaux organes électriques par les boîtiers électroniques du multiplexage.

3.2 – Boîtiers électroniques

Nouveaux boîtiers électroniques :

- unité centrale : version logiciel Mux C 1.2.0 pour les véhicules année modèle 1995
- acquisition capteurs SIMIAC
- essuie-vitre/lave-vitre
- habitacle
- porte avant gauche
- porte avant droite
- console
- boîtier interconnexions (vis de fixation de l'unité centrale 4 mm au lieu de 3,5 mm)
- volet arrière

Nouvelles implantations :

- feu avant gauche (à l'avant de la batterie, sur la doublure d'aile)
- feu avant droit (à l'avant de la boîte à calculateurs, sur la doublure d'aile)
- essuie-vitre/lave-vitre (à côté de l'orifice de remplissage du réservoir de lave vitre)
- porte avant gauche (sur le panneau intérieur de garnissage de porte)
- porte avant droite (sur le panneau intérieur de garnissage de porte)

PRESENTATION : VEHICULES T2

1 – GENERALITES

Depuis le 07/95 une série limitée de CITROEN XM Turbo D12 MULTIPLEXEE est commercialisée.

2 niveaux de finition :

- depuis le 07/95 : VSX
- depuis le 01/96 : HARMONIE – VSX

Caractéristiques :

- type mines : Y4-WC (berline)
- motorisation : XUD11BTE/L (plaque P8C)
- boîte de vitesses : ME5T (plaque 20GM31)
- pays de commercialisation : FRANCE (uniquement)

NOTA : Le numéro de châssis est compris dans la séquence réservée 00WC0401 à 00WC1000.

2 – EQUIPEMENTS

2.1 – Finition VSX (tranche T2)

Equipements de série :

- ABS
- airbag conducteur et passager (*)
- interrupteur à inertie (coupure d'alimentation carburant)
- alarme (protection périmétrique et volumétrique)
- antidémarrage codé (gestion assurée par le calculateur d'injection)
- ceintures de sécurité pyrotechniques
- climatisation automatique
- condamnation centralisée (avec télécommande infrarouge)
- ordinateur de bord
- réglage du rétroviseur extérieur passager indexé à la marche arrière
- suspension hydraactive

NOTA : A partir du 01/1996 (tranches T2 et T2b).

Equipements en option :

- supercondamnation (clavier avec télécommande haute fréquence)
- toit ouvrant

Options non disponibles :

- boîte de vitesses automatique
- sièges chauffants

2.2 – HARMONIE

Equipements de série :

- airbag conducteur et passager
- interrupteur à inertie (coupure d'alimentation carburant)
- alarme (protection périmétrique et volumétrique)
- antidémarrage codé (gestion assurée par le calculateur d'injection)
- ceintures de sécurité pyrotechniques
- climatisation automatique
- condamnation centralisée (avec télécommande infrarouge)
- ordinateur de bord
- réglage du rétroviseur extérieur passager indexé à la marche arrière
- suspension hydraactive

Equipements en option :

- ABS
- supercondamnation (clavier avec télécommande haute fréquence)
- toit ouvrant
- système "AUDIO 3040 RDS" avec commandes radio au volant

Options non disponibles :

- boîte de vitesses automatique
- sièges chauffants

3 – EVOLUTIONS DU MULTIPLEXAGE

3.1 – Architecture électrique

NOTA : L'organisation des bus du multiplexage est identique aux véhicules multiplexés T1. Le principe de fonctionnement du multiplexage est inchangé : se reporter au manuel MAN 008932 (chapitre 12 N° 510-00/1).

Evolution du multiplexage :

- intégration du calculateur d'injection dans l'architecture du véhicule (injection LUCAS DIESEL EPIC)
- gestion de l'antidémarrage codé par le calculateur d'injection
- depuis le 01/96 : intégration du système de commande centralisé des airbags conducteur et passager) et des ceintures de sécurité pyrotechniques
- intégration de l'ABS TEVES en remplacement de l'ABS BENDIX

NOTA : EPIC : Electronically Programmed Injection Control.

3.2 – Boîtiers électroniques

3.2.1 – Nouveaux boîtiers électroniques

Nouveaux boîtiers électroniques :

- unité centrale :
version logiciel Mux D 1.3.0 pour les véhicules année modèle 1996.
Version logiciel Mux D 2.3.0 pour les véhicules avec airbag passager
- acquisition capteurs adapté à l'injection électronique LUCAS DIESEL
- boîtier bandeau afficheur

3.2.2 – Implantation

Implantations inchangées (identique aux véhicules 2.1 Turbo D année modèle 1995) (tranche T1).

PRESENTATION : VEHICULES T3

1 - GENERALITES

Depuis le 07/1996 une série limitée de CITROEN XM 2.5L Turbo D MULTIPLEXEE est commercialisée.

Caractéristiques :

- type mines : Y4-NZ (berline)
- motorisation : DK5ATE/L (plaque THY)
- boîte de vitesses : MG5T (plaque 20KM00)
- pays de commercialisation : FRANCE (uniquement)
- niveau de finition : EXCLUSIVE

NOTA : Le numéro de châssis est compris dans la séquence réservée 00NZ 6001 à 00NZ 6300.

2 - EQUIPEMENTS

Equipements de série :

- ABS
- airbag conducteur et passager
- alarme (protection périmétrique et volumétrique)
- antidémarrage codé (gestion assurée par le calculateur d'injection)
- ceintures de sécurité pyrotechniques
- climatisation automatique
- interrupteur à inertie (*) (coupure d'alimentation carburant)
- ordinateur de bord
- réglage des rétroviseurs extérieurs indexé à la marche arrière
- alarme avec supercondamnation (*) (clavier avec télécommande haute fréquence)
- suspension hydractive
- système "AUDIO 3040 RDS" avec commandes radio au volant
- essuie(s) vitre(s) automatique(s)
- siège conducteur et rétroviseurs extérieurs à mémoires

Option : toit ouvrant.

(*) sauf année modèle 1998.

NOTA : L'option boîte de vitesses automatique n'est pas disponible.

2.1 - Essuie-vitre(s) automatique(s)

Ce dispositif permet, dès sa mise en service à partir de la commande d'essuie vitre :

- d'assurer la mise en route automatique des essuie-vitres avant et arrière lors de précipitations
- d'ajuster de manière continue la vitesse de l'essuie vitre avant en fonction des précipitations
- d'ajuster le mode de balayage de l'essuie vitre arrière en fonction du mode de fonctionnement de l'essuie vitre avant et de la vitesse véhicule

NOTA : Les commandes manuelles de balayage sont maintenues (coup par coup, petite vitesse, grande vitesse, intermittent).

Principe de fonctionnement du dispositif : se reporter au manuel MAN 008932 (chapitre 12).

ATTENTION : Ce système équipe uniquement les CITROEN XM MULTIPLEXEES AM 1997 et AM 1998. Le post-équipement sur d'autres véhicules n'est pas possible.

2.2 - Siège conducteur et rétroviseurs extérieurs à mémoires

Ce système permet à deux personnes de morphologie différente, utilisant souvent le même véhicule tour à tour, de retrouver immédiatement les réglages individuels qui leur conviennent après avoir sollicité un clavier spécifique situé sur le siège conducteur.

Le système prend en compte la mémorisation et le repositionnement automatique des éléments suivants (pour 2 conducteurs) :

- réglages siège conducteur (avant/arrière, inclinaison dossier, hauteur rehausse avant, hauteur rehausse arrière)
- miroirs des deux rétroviseurs extérieurs (positions route et marche arrière)

NOTA : Les réglages sont modifiables et mémorisables à volonté.

Principe de fonctionnement du dispositif : se reporter au manuel MAN 008932 (chapitre 12).

ATTENTION : Ce système équipe uniquement les CITROEN XM MULTIPLEXEES AM 1997 et AM 1998. Le post-équipement sur d'autres véhicules n'est pas possible.

3 - EVOLUTIONS DU MULTIPLEXAGE

3.1 - Architecture électrique

Les éléments suivants sont intégrés dans l'architecture électrique :

- capteur de pluie permettant un fonctionnement automatique des essuie-vitres (sur sollicitation du conducteur)
- boîtier de mémorisation (siège conducteur et rétroviseurs extérieurs à mémoire)
- nouveau boîtier acquisition capteurs SIMIAC
- nouveau type de bus I/S, reliant le boîtier acquisition capteurs SIMIAC à l'unité centrale

NOTA : SIMIAC (SIMulateur Inter-systèmes, Acquisition Capteurs).
I/S (inter-systèmes).

3.2 - Boîtiers électroniques

3.2.1 - Nouveaux boîtiers électroniques

Nouveaux boîtiers électroniques :

- unité centrale : logiciel Mux E adapté aux nouvelles fonctions de gestion de l'essuie vitre automatique, du siège conducteur et des rétroviseurs à mémoire
- acquisition capteurs SIMIAC
- porte avant gauche
- porte avant droite
- capteur de pluie (essuie-vitre(s) automatique(s))
- boîtier de mémorisation (siège conducteur et rétroviseurs extérieurs à mémoire)

Le boîtier acquisition capteurs SIMIAC assure l'acquisition des informations des différents capteurs implantés dans le compartiment moteur.

NOTA : SIMIAC (SIMulateur Inter-systèmes, Acquisition Capteurs).

Le boîtier acquisition capteurs est relié à l'unité centrale par :

- un bus classique (inchangé)
- un bus rapide spécifique dont le mode de fonctionnement est particulier (nouveau)

3.2.2 - Implantation des éléments

Nouvelles implantations :

- capteur de pluie (sur pare-brise)
- boîtier de mémorisation (sur siège conducteur)

Implantations inchangées : tous les autres boîtiers électroniques.

SPECIFICITES : EQUIPEMENT ELECTRIQUE (TOUS TYPES)

1 - BATTERIE

Batterie 12 volts (batterie plomb uniquement).

Affectations :

- XM 2.1l Turbo D : capacité 400 Ah (type L3)
- XM 2.5l Turbo D : capacité 450 Ah (type L3)

Précautions concernant les batteries :

- vérifier la propreté des bornes et des cosses : si elles sulfatent, les desserrer et les nettoyer
- en cas de légères remontées d'acide : poser un cordon de graisse au pied de la borne de la batterie

ATTENTION : Ne pas débrancher les cosses de la batterie moteur tournant. Débrancher les deux cosses de la batterie avant de la recharger.

Le niveau d'électrolyte des batteries équipées de bouchons démontables, doit toujours couvrir les éléments. Si nécessaire, rétablir le niveau d'électrolyte batterie avec de l'eau déminéralisée.

Le débranchement de la batterie entraîne les événements suivants :

- blocage de l'autoradio (le code devra être composé pour une nouvelle utilisation)
- obligation de réinitialiser le lève vitre antipincement (côté conducteur)

2 - ALTERNATEUR

2.1 - Généralités

ATTENTION : Les alternateurs des CITROEN XM multiplexées sont spécifiques.

2.2 - Affectations

| Véhicule | 2,1l Turbo D | 2,5l Turbo D |
|-----------------------|--------------|--------------|
| Fournisseur | MELCO | VALEO |
| Référence fournisseur | A004T03793A | Sans |
| Classe | 12 | 12 |

NOTA : Une partie de la protection des boîtiers électroniques est assurée par l'alternateur.

Un système de détrompage mécanique équipe les éléments suivants :

- borne d'excitation de l'alternateur
- cosse du circuit d'excitation

2.3 - Descriptif du détrompage

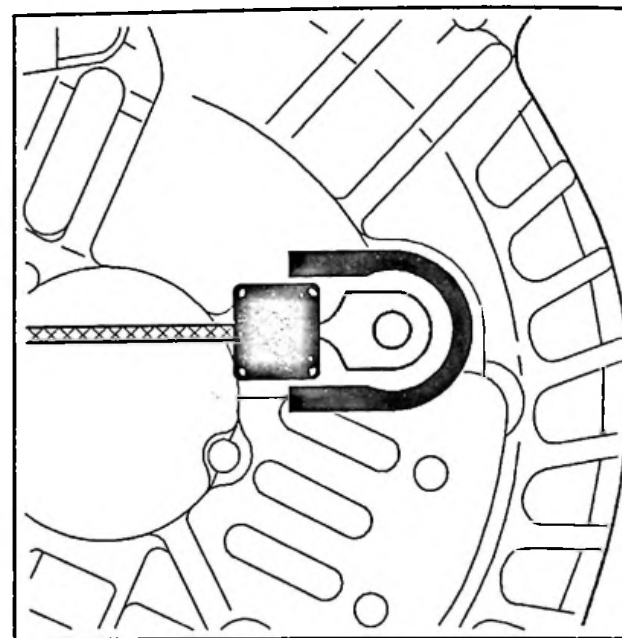


Fig : D6-P006C

La cosse du circuit d'excitation est équipée d'un surmoulage permettant d'éviter la monte d'un autre type d'alternateur.

ATTENTION : Il est interdit de sectionner la cosse du circuit d'excitation de l'alternateur.

IMPERATIF : En réparation, le montage de tout autre type d'alternateur est prohibé.

ADAPTATION : ACCESSOIRES ELECTRIQUES (TOUS TYPES)

1 - ATTELAGE CARAVANE

Véhicules concernés : CITROEN XM multiplexées (tous types).

1.1 - Pré-équipement

Les éléments suivants sont installés de série :

- un boîtier électronique (boîtier remorque)
- un faisceau électrique, cheminant dans la traverse arrière, équipé de connecteurs compatibles avec le faisceau attelage caravane accessoire (prise 7 ou 13 broches)

NOTA : Le boîtier électronique permet l'interfaçage avec l'architecture électrique du véhicule.

1.2 - Connecteurs disponibles

Connecteur 3 voies blanc (alimentation feux de recul et + permanent) : section du fil 1 mm².

2 connecteurs 4 voies bleu (alimentation feux stop et indicateurs de direction).

Connecteur 5 voies marron (feux de brouillard).

1.3 - Pose du faisceau attelage caravane

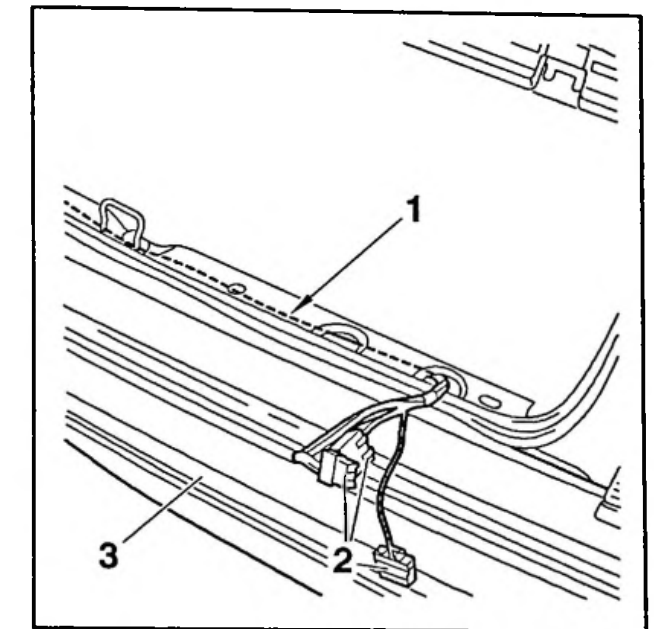


Fig : D6AP01FC

(1) passage du faisceau.

(2) connecteurs.

(compatibles avec le faisceau accessoire).

(3) pare-chocs arrière.

Effectuer les opérations suivantes :

- déposer la garniture de traverse arrière
- connecter le faisceau accessoire aux connecteurs (2) en attente dans le corps creux de la traverse arrière

2 – RADIOTELEPHONE

Véhicules concernés : CITROEN XM multiplexées (tous types).

2.1 – Pré-équipement

Les éléments suivants sont installés de série :

- connecteur 4 voies blanc (situé derrière l'autoradio). Alimentation d'un combiné radio-téléphone
- connecteur 2 voies blanc (dans le coffre sur le faisceau attelage). Alimentation d'un émetteur/récepteur
- une liaison électrique permettant d'activer le bruiteur "Radiotéléphone alimenté" (fiche noire, située derrière l'autoradio)

ATTENTION : Câbler la liaison entre le combiné radiotéléphone et l'émetteur/récepteur implanté dans le coffre.

2.2 – Connecteurs disponibles

2.2.1 – Connecteur 4 voies blanc (situé derrière l'autoradio)

Affectation des voies du connecteur :

- voie 1 : mute radio (*)
- voie 2 : + après contact
- voie 3 : + permanent
- voie 4 : masse

2.2.2 – Connecteur 2 voies blanc (dans le coffre sur le faisceau attelage)

Affectation des voies du connecteur :

- voie 1 : + permanent
- voie 2 : masse

NOTA : (*) fonction permettant de couper le son du système audio lors d'un appel téléphonique.

2.3 – Fonctionnement du mute radio

Lorsque la voie 1 du connecteur 4 voies blanc est reliée au +12 volts, le système audio coupe le son (défilement de la cassette et du lecteur de compact Disc lors d'un appel téléphonique).

Lorsque la voie 1 du connecteur 4 voies blanc n'est pas connectée ou reliée à la masse, le son du système audio est activé.

2.4 – Fonctionnement du bruiteur : radiotéléphone alimenté

Lorsque la liaison électrique information "radiotéléphone alimenté" est reliée au + 12 volts (contact mis), un bip sonore est émis (bruiteur au combiné).

Lorsque la liaison électrique information "radiotéléphone alimenté" est reliée au + 12 volts, un bip sonore est émis lors de la coupure du contact (bruiteur au combiné).

Lorsque la liaison électrique information "radiotéléphone alimenté" n'est pas connectée ou reliée à la masse aucun bip sonore n'est émis.

Cette fonction peut être utilisée pour détecter les cas suivants :

- mise sous tension du radio téléphone
- oubli de mise en veille du radiotéléphone lors de la coupure du contact

2.5 – Pose

L'accès au connecteur 4 voies blanc nécessite la dépose préalable de l'autoradio.

3 – TROISIEME FEU DE STOP

Véhicules concernés : CITROEN XM multiplexées. Tous types sauf : année modèle 1998.

3.1 – Pré-équipement

Il n'y a pas de pré-équipement pour l'installation d'un troisième feu stop.

Il est possible de connecter un troisième feu stop sur le boîtier volet arrière.

3.2 – Pose

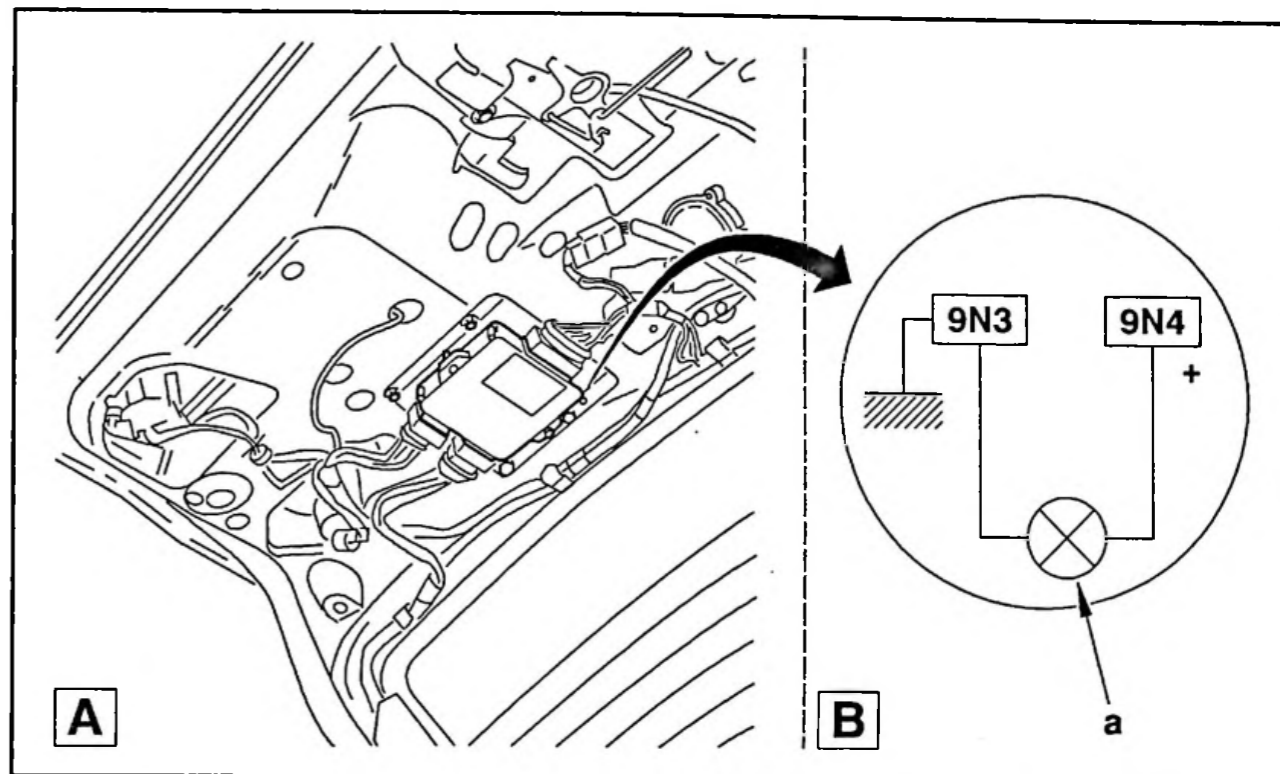


Fig : D8AP01GD

A : implantation du boîtier volet arrière.

B : schéma de principe de branchement.

Le boîtier volet arrière est implanté sur la doublure de volet arrière.

Déposer le panneau de garnissage.

Le boîtier comporte 3 connecteurs.

Le branchement du troisième feu stop s'effectue sur le connecteur 9 voies noir (voir schéma B).

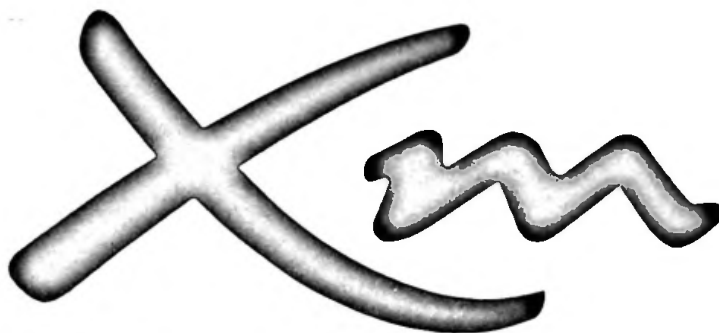
Puissance maximale de la lampe : 25 W.

IMPERATIF : Ne pas dépasser la puissance maximale admissible par le boîtier électronique.

4 – AUTRES ACCESSOIRES ELECTRIQUES

Ne pas se connecter sur les faisceaux nappes pour l'installation de tout autre accessoire électrique.

IMPERATIF : Il est interdit de se connecter sur les faisceaux nappes.



FEVRIER 1998

OPR : 7483 →

RÉF.

0 N° XM 000-00/13

PRESENTATION

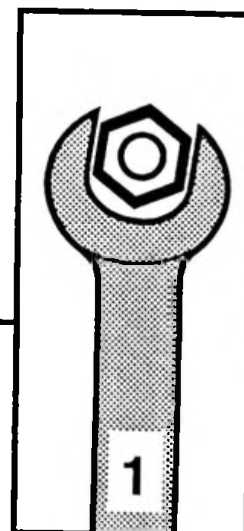
XM V6 (moteur ES9J4 2946 cm³)

- CARACTERISTIQUES GENERALES
- ENSEMBLE MOTEUR
- BOITE DE VITESSES
- SOURCE-RESERVE DE PRESSION
- DIRECTION
- SUSPENSION
- FREINS
- CLIMATISATION

MAN 108931

"Les informations techniques contenues dans la présente documentation sont destinées exclusivement aux professionnels de la réparation automobile. Dans certains cas, ces informations peuvent concerner la sécurité des véhicules. Elles seront utilisées par les réparateurs automobiles auxquels elles sont destinées, sous leur entière responsabilité, à l'exclusion de celle du Constructeur".

"Les informations techniques figurant dans cette brochure peuvent faire l'objet de mises à jour en fonction de l'évolution des caractéristiques des modèles de chaque gamme. Nous invitons les réparateurs automobiles à se mettre en rapport périodiquement avec le réseau du Constructeur, pour s'informer et se procurer les mises à jour nécessaires".



AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION EXPORT EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS VENTE

TABLE DES MATIERES

CARACTERISTIQUES GENERALES

| | |
|-----------------------------------|---|
| GENERALITES : CITROËN XM V6 | 1 |
| 1 - Gamme commercialisée | 1 |
| 2 - Caractéristiques générales | 2 |
| 3 - Roues et pneumatiques | 3 |

ENSEMBLE MOTEUR

| | |
|---|----|
| PRESENTATION : MOTEUR ES9J4 | 4 |
| 1 - Présentation : moteur ES9J4 | 4 |
| 2 - Architecture principale du moteur ES9J4 | 6 |
| 3 - Carter cylindres | 7 |
| 4 - Circuit de refroidissement | 10 |
| 5 - Alimentation carburant | 13 |
| 6 - Circuit d'admission d'air | - |
| 7 - Système d'injection | 14 |
| 8 - Echappement | 17 |

BOITE DE VITESSES

| | |
|--|----|
| PRESENTATION : BOITE DE VITESSES AUTOMATIQUE 4HP20 | 18 |
| 1 - Généralités | 18 |
| 2 - Identification des véhicules | 20 |
| 3 - Différence entre les boîtes de vitesses ZF 4HP18 et ZF 4HP20 | 21 |
| 4 - Informations conducteur - utilisation | 22 |
| 5 - Gestion des défauts | 24 |
| 6 - Architecture générale : boîte de vitesses automatique ZF 4HP20 | 25 |
| 7 - Principe de fonctionnement | 28 |

| | |
|---|----|
| PRESENTATION : BOITE DE VITESSES ML5T | 31 |
| 1 - Boîte de vitesses | 31 |
| 2 - Commande hydraulique d'embrayage | 32 |

SOURCE - RESERVE PRESSION

| | |
|--|----|
| PARTICULARITES : CIRCUIT SOURCE ET RESERVE DE PRESSION | 33 |
| 1 - Préambule | 33 |
| 2 - Pompe haute pression 6+2 pistons | - |
| 3 - Circuit hydraulique d'assistance de direction | 34 |

TABLE DES MATIERES

DIRECTION

| | |
|----------------------------------|----|
| PARTICULARITES : DIRECTION | 36 |
| 1 - Particularités | 36 |
| 2 - Caractéristiques | - |
| 3 - Couples de serrage | 37 |

SUSPENSION

| | |
|-----------------------------------|----|
| PARTICULARITES : SUSPENSION | 38 |
| 1 - Eléments de suspension | 38 |
| 2 - Barres antidévers | - |
| 3 - Système SC/MAC | 39 |
| 4 - Sphères de suspension | 40 |

FREINS

| | |
|--|----|
| PARTICULARITES : SYSTEME DE FREINAGE | 42 |
| 1 - Freins avant | 42 |
| 2 - Freins arrière | 43 |

CLIMATISATION

| | |
|---|----|
| PARTICULARITES : CIRCUIT DE REFRIGERATION | 44 |
| 1 - Synoptique | 44 |
| 2 - Réfrigérant | 45 |
| 3 - Compresseur réfrigération | - |

GENERALITES : CITROËN XM V6

Véhicules concernés : XM berline et break.

Les véhicules concernés sont équipés d'une nouvelle motorisation essence 6 cylindres 24 soupapes de 3 litres de cylindrée : type moteur ES9J4 (en remplacement de ZPJ).

Le moteur est en alliage léger, disposé transversalement et incliné à 0°.

Appellation commerciale : CITROËN XM V6.

L'injection et l'allumage sont du type "pression-régime" avec 2 injections et 2 allumages par cycle moteur.

Boîtes de vitesses :

- boîte de vitesses mécanique : boîte de vitesses de type ML5T (en remplacement de MG5T)
- nouvelle boîte de vitesses automatique à 4 rapports avant avec pilotage électronique du passage des vitesses : boîte de vitesses de type ZF 4HP20

Particularités du véhicule :

- suspension moteur (spécifique)
- pompe haute pression 6+2 pistons (spécifique)
- direction assistée (véhicules tous types ; toutes destinations)
- circuit hydraulique d'assistance de direction (avec régulateur de pression)
- SC/MAC : Système Citroën Maintien Assiette Constante
- nouveau montage de frein augmentation de la surface des plaquettes de frein

NOTA : Le système SC/MAC permet de limiter l'affaissement du véhicule lorsque celui-ci est à l'arrêt, moteur coupé.

1 - GAMME COMMERCIALISEE

Repères utilisés dans les tableaux "gamme commerciale" :

- (a) = boîte de vitesses automatique
- (m) = boîte de vitesses mécanique
- (f) = puissance fiscale en "CV"

1.1 - Version "berline"

| Véhicule | | Moteur | | Boîte de vitesses |
|------------|--------------------|--------------------|--------------------------------|---------------------|
| Type Mines | Niveau de finition | Plaque (d) Type | Puissance kW/ch (f) (en ch) | Séquence Type |
| Y4-WG | VSX | ES9J4 XFZ | 140/194 (15) | 20LE33 ML5T (m) |
| | EXCLUSIVE | | | |
| Y4-WH | SX | | 140/194 (16) | 20HZ02 4HP20 (a) |
| | EXCLUSIVE | | | |

1.2 - Version "break"

| | | | | |
|-------|----|--------------|-----------------|---------------------|
| Y4-WJ | SX | ES9J4 XFZ | 140/194 (15) | 20LE33 ML5T (m) |
| Y4-TN | | | 140/194 (16) | 20HZ02 4HP20 (a) |

NOTA : Tous les véhicules respectent la norme de dépollution L3 (CEE 96).

CARACTERISTIQUES GENERALES

2 - CARACTERISTIQUES GENERALES

2.1 - Performances

| | Version "berline" | | Version "break" | |
|--|-----------------------------|-------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|
| | Boîte de vitesses mécanique | Boîte de vitesses automatique | Boîte de vitesses mécanique | Boîte de vitesses automatique |
| 0 à 400 m, départ arrêté (charge DIN) | 16,1 s | 17,2 s | 16,5 s | 17,6 s |
| 0 à 1000 m, départ arrêté (charge DIN) | 29,4 s | 31,1 s | 30,2 s | 31,8 s |
| 0 à 100 km/h (charge DIN) | 8,4 s | 10,2 s | 8,9 s | 10,7 s |
| Vitesse maxi | 233 km/h | 230 km/h | 228 km/h | 225 km/h |

2.2 - Consommations (litres aux 100 km)

| | Version "berline" | | Version "break" | |
|--------------|---|---|---|---|
| | Boîte de vitesses mécanique (litres aux 100 km) | Boîte de vitesses automatique (litres aux 100 km) | Boîte de vitesses mécanique (litres aux 100 km) | Boîte de vitesses automatique (litres aux 100 km) |
| Cycle urbain | 15,9 | 18 | 15,9 | 18 |
| Extra-urbain | 8 | 8,4 | 8 | 8,4 |
| Mixte | 10,9 | 11,9 | 10,9 | 11,9 |

2.3 - Masse (kg)

| | Version "berline" | | Version "break" | |
|---------------------------------|----------------------------------|------------------------------------|----------------------------------|------------------------------------|
| | Boîte de vitesses mécanique (kg) | Boîte de vitesses automatique (kg) | Boîte de vitesses mécanique (kg) | Boîte de vitesses automatique (kg) |
| Poids à vide en ordre de marche | 1625 | 1666 | 1690 | 1730 |
| Poids total autorisé en charge | 2080 | 2155 | 2220 | 2260 |
| Poids total roulant autorisé | 3500 | 3545 | 3640 | 3680 |
| Poids maximum remorquable | Sans frein | 750 | 750 | 750 |
| | Avec frein | 1500 | 1500 | 1500 |
| Poids maximum sur la flèche | 80 | 80 | 80 | 80 |
| Poids maximum sur la galerie | 80 | 80 | 100 | 100 |

CARACTERISTIQUES GENERALES

3 - ROUES ET PNEUMATIQUES

| | Pneumatiques (développement) | Roues | Pression de gonflage (en bar) | | |
|---|------------------------------|---|-------------------------------|----------|-----|
| | | | AV | AR | RS |
| Version "berline". Boîte de vitesses mécanique | 205/65 R15 V (1,970 m) | Roue tôle : 6J15 H2 5.45 | 2,5 2,7(1) | 1,9 2(1) | 2,7 |
| Version "berline". Boîte de vitesses automatique | | Roue de secours : 6J15 H2 5.45 | 2,5 2,7(1) | | |
| Version "break". Boîte de vitesses mécanique | | Roue en alliage léger : 6J15 CH 5.43 | 2,5 | 2,5 | |
| Version "break". Boîte de vitesses automatique | | | 2,5 | 2,5 | |

AV : roue avant.

AR : roue arrière.

RS : roue de secours.

(1) lorsque le véhicule roule à une vitesse supérieure à 200 km/h.

3.1 - Pneumatiques montage hivernal

| Première monte | Monte "neige" | | |
|--|------------------------|------------------------|----------------------------|
| 205/65 R15 V | XM+S 130 (190 km/h) | XM+S 330 (210 km/h) | XM+S 260 (1) (160 km/h) |
| Roue tôle : 6J15 H2 5.45 Roue en alliage léger : 6J15 CH 5.43 (2) | 205/65 R15 94T | 205/65 R15 94H | 205/65 R15 94Q |

Les pneumatiques (1) doivent être impérativement cloutés.

(2) : utiliser les vis adaptées aux types de roues (vis à portée plate ou conique).

3.2 - Vitesses en km/h à 1000 tr/mn

| | Pneumatiques (développement) | Vitesse véhicule (km/h) | | | | | |
|-------------------------------|------------------------------|-------------------------|------|-------|-------|-------|----------------|
| | | 1ère | 2ème | 3ème | 4ème | 5ème | Marche arrière |
| Boîte de vitesses mécanique | 205/65 R15 V (1,970 m) | 8,72 | 15,9 | 23,75 | 31,41 | 38,65 | 9 |
| Boîte de vitesses automatique | | 10,95 | 20,9 | 29,77 | 41,36 | -- | 11,59 |

PRESENTATION : MOTEUR ES9J4

1 - PRESENTATION : MOTEUR ES9J4

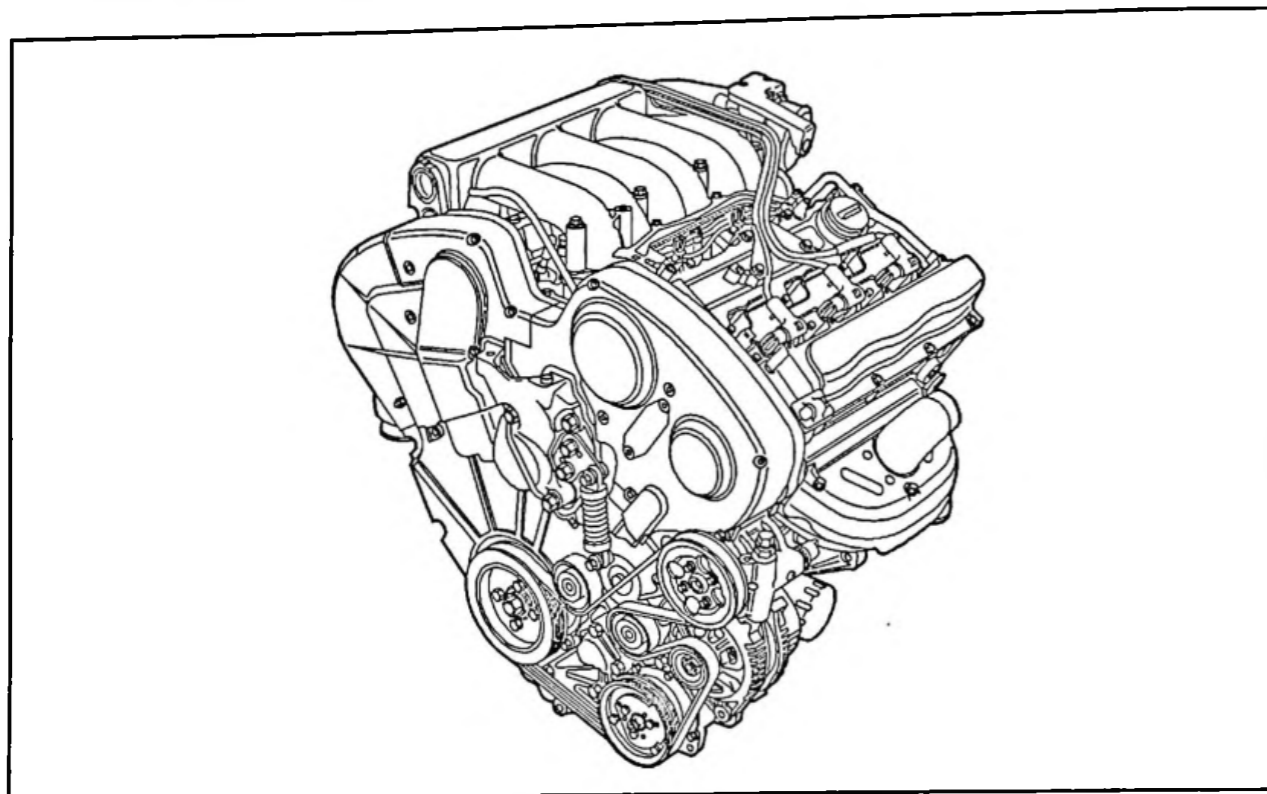


Fig : B1BP1GJD

Architecture principale du moteur ES9J4 :

- moteur à alimentation d'essence 6 cylindres en V à 60°
- moteur 24 soupapes à 4 arbres à cames en tête entraînés par courroie crantée

1.1 - Caractéristiques

| | |
|------------------------------|--|
| Code moteur | ES9J4 |
| Type réglementaire | XFZ |
| Cylindrée (cm ³) | 2946 |
| Nombre de cylindres | 6 en V à 60° |
| Alésage x course (mm) | 87 x 82,6 |
| Rapport volumétrique | 10,5/1 |
| Puissance maxi (C.E.E.) | 140 kW à 5500 tr/mn |
| Puissance maxi (DIN) | 194 ch à 5500 tr/mn |
| Couple maxi (C.E.E.) | 26,7 m.daN à 4000 tr/mn |
| Couple maxi (DIN) | 27,8 m.kg à 4000 tr/mn |
| Norme de dépollution | L3 (EURO 96) |
| Carburant | Super sans plomb 95 et 98 RON |
| Pot catalytique | Oui |
| Système d'injection | Injection multipoint (semi-séquentielle) |
| Fournisseur | BOSCH |
| Type | MP7.0 |

1.2 - Courbes de puissance et de couple

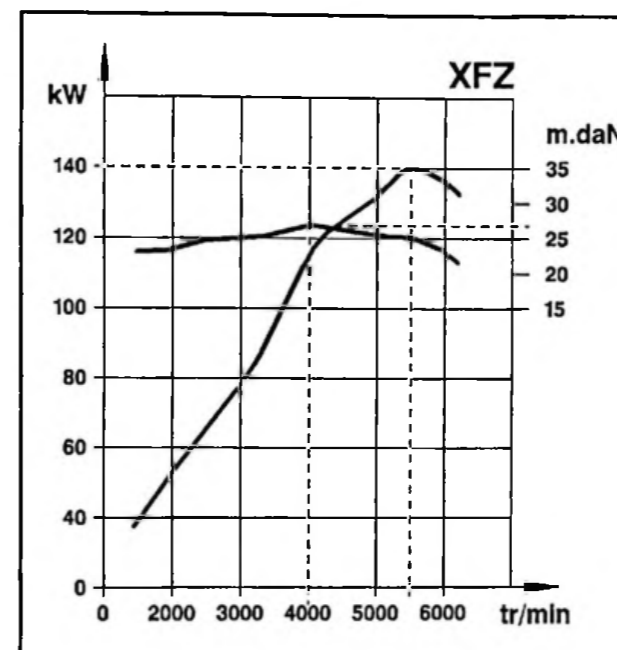


Fig : E1AP046C

2 - ARCHITECTURE PRINCIPALE DU MOTEUR ES9J4

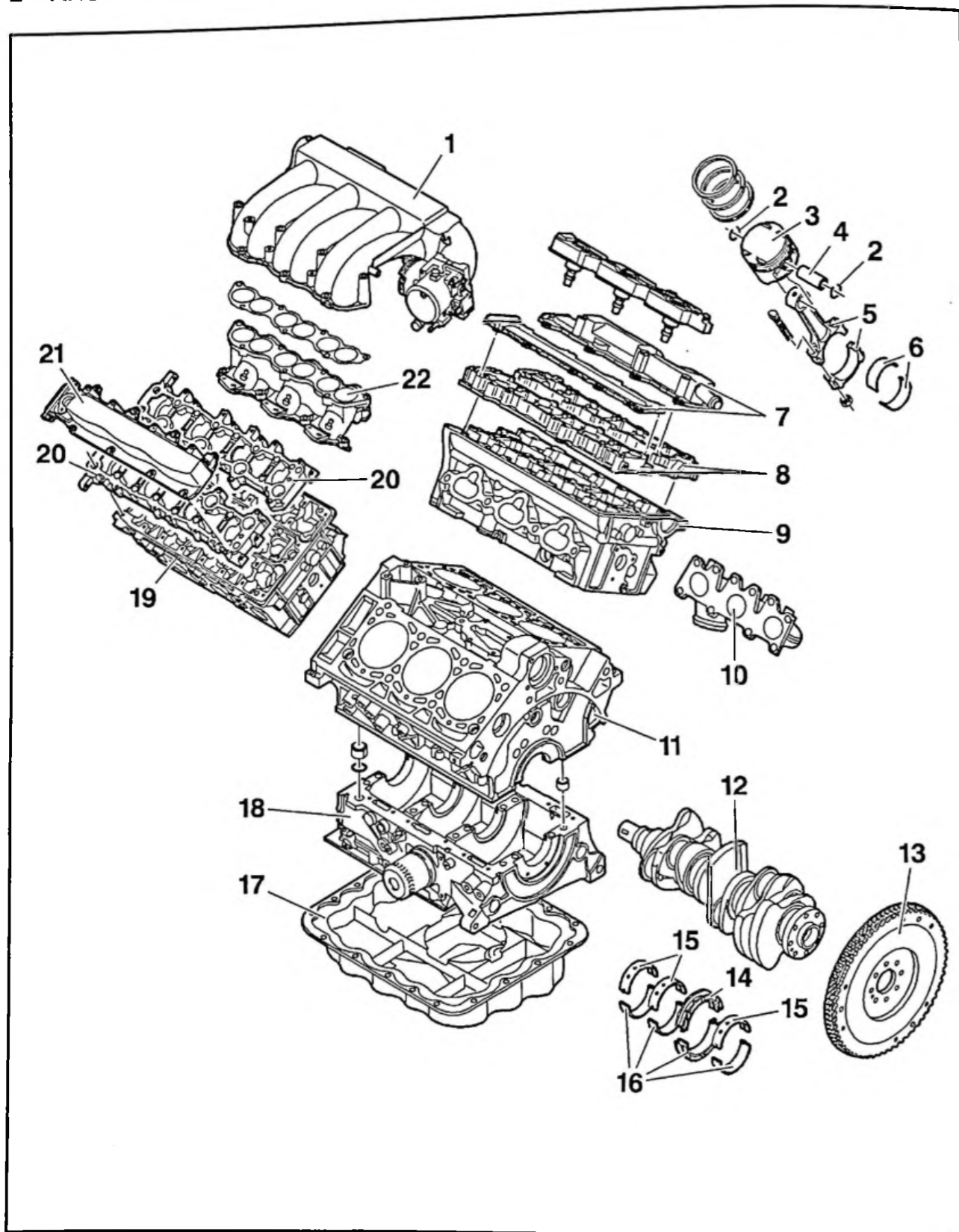


Fig : B1BP1LCP

- (1) répartiteur d'admission.
- (2) jonc d'arrêt.
- (3) piston.
- (4) axe de piston.
- (5) bielle.
- (6) demi-coussinets de tête de bielle.
- (7) couvre-culasse.
- (8) carter chapeaux de paliers d'arbre à cames.
- (9) culasse.
- (10) collecteur d'échappement.
- (11) carter cylindres.
- (12) vilebrequin.
- (13) volant moteur.
- (14) demi-coussinet sur palier n° 2 (palier butée).
- (15) demi-coussinets supérieurs.
- (16) demi-coussinets inférieurs.
- (17) carter d'huile.
- (18) carter chapeaux de paliers de vilebrequin.
- (19) culasse.
- (20) couvre-culasse.
- (21) carter chapeaux de paliers d'arbre à cames.
- (22) répartiteur d'admission.

3 - CARTER CYLINDRES

Le carter cylindres en alliage léger est équipé de chemises en fonte insérées au montage.

Le carter chapeaux de paliers de vilebrequin en alliage léger, intègre les 4 chapeaux de paliers en fonte.

3.1 - Attelage mobile

3.1.1 - Vilebrequin

Le vilebrequin est en acier à 4 paliers.

Le jeu latéral de vilebrequin se règle par les flasques intégrés aux demi-coussinets du palier n° 2.

3.1.2 - Demi-coussinets de vilebrequin

Demi-coussinets lisses côté carter chapeaux de paliers.

Demi-coussinets rainurés (côté carter cylindres).

La ligne d'arbre (carter cylindres + chapeaux de paliers) et les paliers de vilebrequin sont appariés par repères sur le carter cylindres et le vilebrequin.

L'appariement est effectué à l'aide de 4 classes de demi-coussinets lisses.

NOTA : Il n'y a qu'une seule classe pour les demi-coussinets supérieurs rainurés.

3.1.3 - Bielles / pistons

Nouvelles bielles avec entr'axe de 154 mm.

Nouveaux pistons en alliage léger avec empreintes de soupapes.

Les axes de pistons sont montés libres dans les pieds de bielles.

3.2 - Ensemble culasse

3.2.1 - Carters de chapeaux de paliers d'arbres à cames

Les carters chapeaux de paliers des arbres à cames sont en alliage léger.

Les carters de chapeaux de paliers comportent 4 paliers recevant les 2 arbres à 6 cames.

Les paliers d'arbres à cames sont lubrifiés sous pression et les cames par bain d'huile.

3.2.2 - Culasse

Nouvelles culasses en alliage d'aluminium.

4 soupapes par cylindre (2 pour l'admission, 2 pour l'échappement) avec rattrapage de jeu par poussoirs hydrauliques.

Les bougies d'allumage sont décentrées de 3 mm, dans les chambres de combustion, côté soupapes d'échappement.

La culasse avant reçoit l'ensemble bobine d'allumage "BBC 3.2" (Bloc Bobine Compact).

La culasse arrière reçoit un ensemble cassette d'allumage.

Les culasses sont fixées sur le carter cylindres à l'aide de 8 vis.

3.2.3 - Arbres à cames

Les nouveaux arbres à cames sont en fonte et comportent 6 cames et 4 paliers.

Les 4 arbres à cames sont spécifiques et attaquent directement les poussoirs hydrauliques.

Le pigeage des arbres à cames s'effectue au travers des moyeux clavetés sur les arbres.

3.3 - Circuit de lubrification

Le graissage sous pression est assuré par une pompe à huile à engrenages intérieurs de type duocentriques (axe rotor intérieur et axe rotor extérieur).

La pompe à huile est entraînée en bout de vilebrequin par l'intermédiaire de deux méplats (côté distribution).

3.4 – Entraînement des accessoires

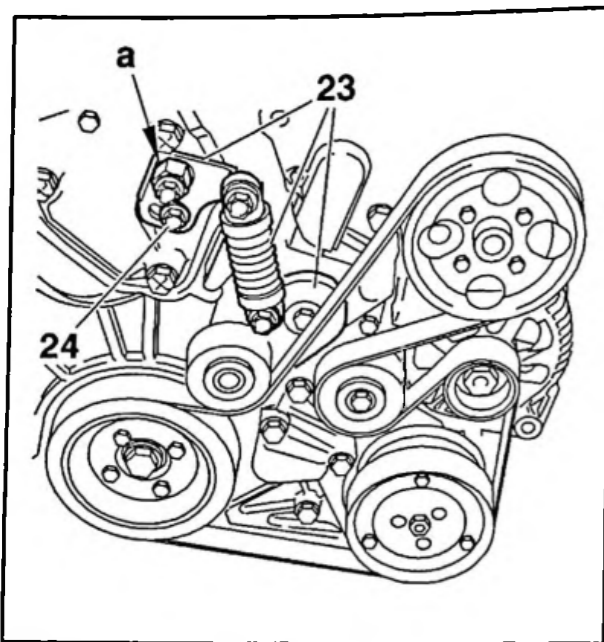


Fig : B1BP1LDC

La tension de la courroie d'accessoires s'effectue automatiquement par un tendeur dynamique (23).

L'échange de la courroie nécessite une intervention sur la vis (24) et l'écrou "a".

3.5 – Distribution

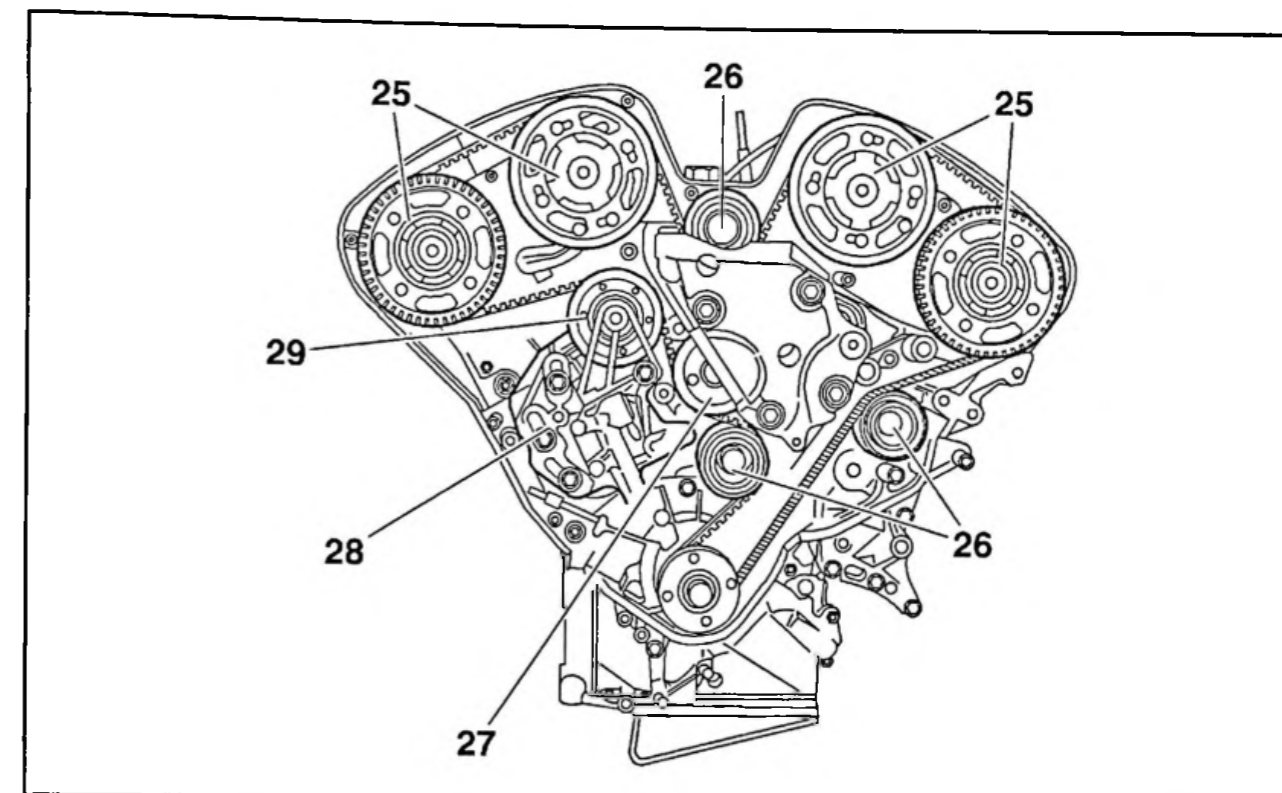


Fig : B1BP1LED

(25) pignon d'arbre à cames.

(26) galet enrouleur.

(27) pignon de pompe à eau.

(28) tendeur dynamique.

(29) galet tendeur.

La distribution comporte 4 arbres à cames à attaque directe.

Le pigeage des arbres à cames s'effectue au travers des moyeux clavetés sur les arbres.

Lorsque les 4 vis de fixation des pignons sont desserrées, ceux-ci sont libres en rotation dans la limite de la longueur des trous oblongs.

Ce type de montage des pignons permet :

- une meilleure précision de calage de la distribution
- une meilleure répartition de la tension de la courroie de distribution entre les différents brins

Les moyeux d'arbres à cames sont identiques.

La tension de la courroie est assurée par le galet (29) du tendeur dynamique (28).

4 - CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT

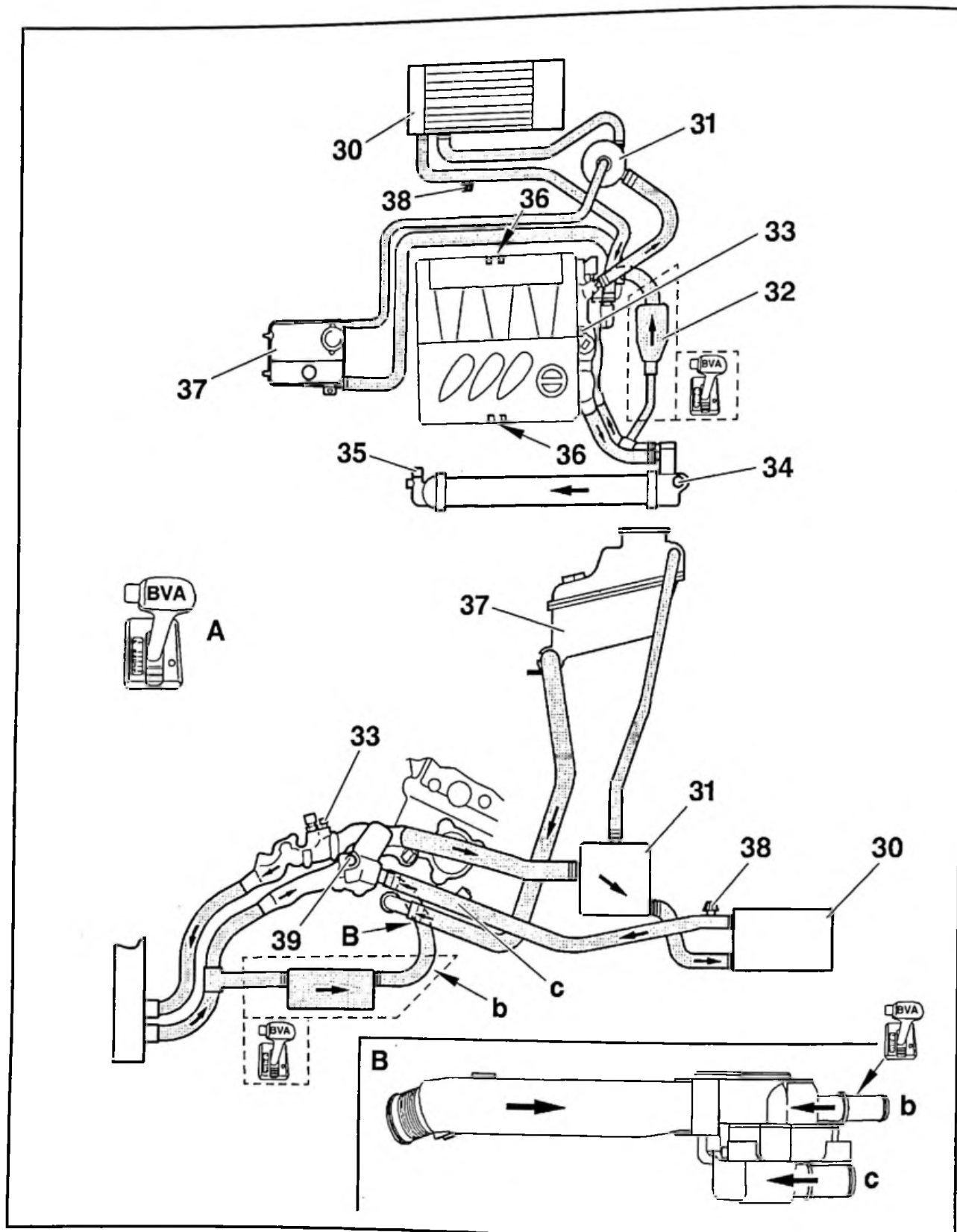


Fig : B1GP05UP

- A : spécifique 4HP20.
- b : vers échangeur thermique eau/huile.
- c : vers aérotherme.
- B : spécifique 4HP20.
- (30) aérotherme.
- (31) débulleur.
- (32) échangeur thermique eau/huile (boîte de vitesses automatique).
- (33) vis de purge boîtier de sortie d'eau.
- (34) vis de purge de radiateur de refroidissement.
- (35) robinet de vidange du radiateur.
- (36) bouchon de vidange.
- (37) boîtier de dégazage.
- (38) vis de purge boîtier aérotherme.
- (39) vis de purge.

4.1 - Particularités

Il existe 2 types de montage :

- véhicule avec boîte de vitesses mécanique
- véhicule avec boîte de vitesses automatique : échangeur thermique eau/huile spécifique, boîtier d'entrée d'eau spécifique

Un échangeur eau/huile disposé sur la boîte de vitesses automatique permet de refroidir l'huile de celle-ci.

La pompe à eau, à double volute, est intégrée dans le carter cylindres et entraînée par la courroie de distribution.

Les entrées et sorties d'eau sont regroupées du côté embayage.

4.2 - Caractéristiques

| | Boîte de vitesses mécanique | Boîte de vitesses automatique |
|--|-----------------------------|-------------------------------|
| Capacité totale du circuit | 9,4 litres | |
| Surface radiateur | 25 dm ² | |
| Pressurisation | 1,4 bar (bouchon violet) | |
| Ouverture du régulateur thermostatique | 82°C | |

Motoventilateurs :

| | Sans réfrigération | Avec réfrigération |
|-------------------------------|--------------------|--------------------|
| Nombre x puissance électrique | 2 x 200 W | 2 x 310 W |

NOTA : Les 2 motoventilateurs sont commandés par le boîtier de température d'eau.

4.3 – Sondes de température d'eau

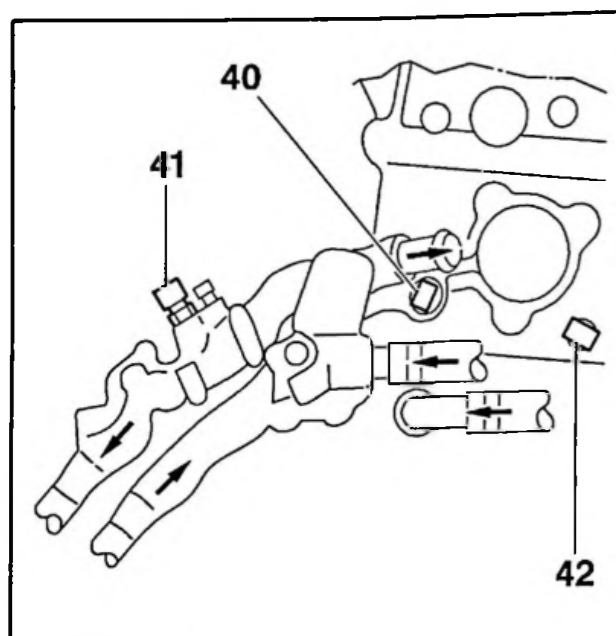


Fig : B1GP05VC

| Repère | 40 | 41 | 42 |
|-----------------------|---|----------------------------------|-------------------------------|
| Sonde | Thermistance | Thermistance | Thermistance |
| Information | Température d'eau : boîtier de température d'eau (BITRON) | Température d'eau : injection | Température d'eau : alerte |
| Couleur du connecteur | Marron | Vert | Bleu |
| Couple de serrage | 1,7 m.daN | | |

4.4 – Boîtier de température d'eau

| Véhicule | Sans climatisation | Avec climatisation |
|--|--------------------|--------------------|
| Repère couleur | Marron | Gris |
| Information moteur chaud | - | 48°C |
| Petite vitesse groupe motoventilateur | 96°C | |
| Grande vitesse groupe motoventilateur | 101°C | |
| Coupure compresseur de réfrigération | | 112°C |
| Pré-alerte | | 115°C |
| Alerte | 118°C | |
| Seuil d'enclenchement post-ventilation | 105°C | |
| Durée de post-ventilation | 6 minutes | |

Les motoventilateurs sont alimentés jusqu'à la fin des 6 minutes lorsque la température d'eau dépasse 105°C.

5 – ALIMENTATION CARBURANT

5.1 – Rampe d'alimentation

Les rampes d'alimentation sont en matériaux plastique.

Les liaisons entre les canalisations de carburant et les rampes d'alimentation sont réalisées par des raccords encliquetables.

L'amortisseur de pulsation et la vanne "SCHRADER" (type valve de roue) sont fixés sur la rampe avant.

Le régulateur de pression est fixé sur la rampe arrière.

Rôle de la vanne "SCHRADER" :

- purger le circuit d'alimentation
- contrôler le débit
- contrôler la pression

Injecteurs bi-jets.

5.2 – Filtre à carburant

Implantation : sur le berceau arrière, côté droit.

5.3 – Recyclage des vapeurs d'essence (canister)

Implantation : à l'avant du passage de roue avant droit, derrière le pare choc.

Le canister se purge dans la tubulure d'admission (en aval du papillon) via l'électrovanne canister, pilotée par le calculateur.

Electrovanne purge canister :

- implantation : à l'avant de la boîte à calculateurs
- couleur : brune

5.4 – Pompe à essence

Pompe à carburant électrique à engrenages.

Pression de régulation : 3,5 bars.

6 – CIRCUIT D'ADMISSION D'AIR

Filtre à air à cartouche sèche.

Electrovanne de régulation de ralenti située sur le répartiteur d'admission.

Boîtier papillon unique pour les 2 rangées de cylindres.

Sonde de température d'air :

- implantation : sur le raccord entre le filtre à air et le boîtier papillon

- identification : connecteur 2 voies gris

Répartiteur d'admission en alliage d'aluminium.

La forme intérieure complexe du répartiteur d'admission permet d'obtenir un couple élevé à bas régime et une courbe de couple progressive.

7.2 - Injection

Ce calculateur d'injection allumage, est équipé d'une mémoire "FLASH-EPROM" :

- ce type de mémoire permet, dans le cas d'une évolution de calibration, de modifier le contenu de la mémoire du calculateur sans démontage ni échange du calculateur
- au lieu d'effectuer l'échange du calculateur ou de l'eprom, l'opération consiste à "télécharger" le programme du calculateur dans sa mémoire, à partir d'un outil après vente adéquat, via la prise de diagnostic

Identification du calculateur :

| Version | Référence PSA | Référence fournisseur | Logiciel calculateur | |
|-------------------------------|---------------|-----------------------|----------------------|----------|
| | | | Version | Indice |
| Boîte de vitesses mécanique | 96 255 524 80 | 241290159A | 1037358699 | 26FM0376 |
| Boîte de vitesses automatique | 96 255 525 80 | 241290159E | 1037355192 | 26FD0280 |

ATTENTION : Les calculateurs pour boîte de vitesses mécanique et automatique ne sont pas interchangeables.

7.3 - Stratégies de fonctionnement

Fonctions principales assurées par le calculateur d'injection :

- régulation du régime de ralenti
- régulation anti-à-coups en fonction de la charge, du régime et du rapport de boîte de vitesses
- régulation de cliquetis
- régulation du ralenti en fonction de la climatisation de la direction assistée et de la tension batterie
- gestion de l'enclenchement et du déclenchement de la climatisation
- régulation du temps de charge de la bobine
- purge du canister

7.4 - Particularités : régime ralenti

La régulation du régime de ralenti est effectuée à partir des informations suivantes :

- température eau moteur : 1000 tr/mn à 0°C, 1200 tr/mn à -30°C, 650 tr/mn moteur chaud
- tension batterie : jusqu'à 1000 tr/mn
- réfrigération : 700 tr/mn
- manoeuvre de parking

NOTA : Le régime de ralenti n'est pas réglable.

7.5 - Particularités : boîte de vitesses automatique

Le calculateur injection allumage dialogue avec le calculateur boîte de vitesses automatique afin d'assurer un fonctionnement optimal de la boîte de vitesses et du moteur.

Rôles :

- améliorer l'agrément de conduite
- augmenter la protection mécanique du moteur et de la boîte de vitesses : protection surrégime
- augmenter la sécurité d'utilisation
- respecter les normes de dépollution

Le calculateur boîte de vitesses automatique reçoit les informations suivantes du calculateur d'injection :

- position papillon (kickdown)
- couple moteur (valeur instantanée)
- température eau moteur (uniquement au démarrage du moteur)
- régime moteur

Le calculateur d'injection reçoit l'information changement de rapport du calculateur boîte de vitesses automatique.

Le couple moteur est réduit par diminution de l'avance à l'allumage suivant une table préprogrammée.

Compensation du régime de ralenti par information donné au calculateur d'injection-allumage.

IMPERATIF : En cas de comportement anormal du véhicule et avant toute intervention sur le système d'injection, il faut toujours s'assurer de l'absence de défauts dans le calculateur boîte de vitesses automatique.

8 - ECHAPPEMENT

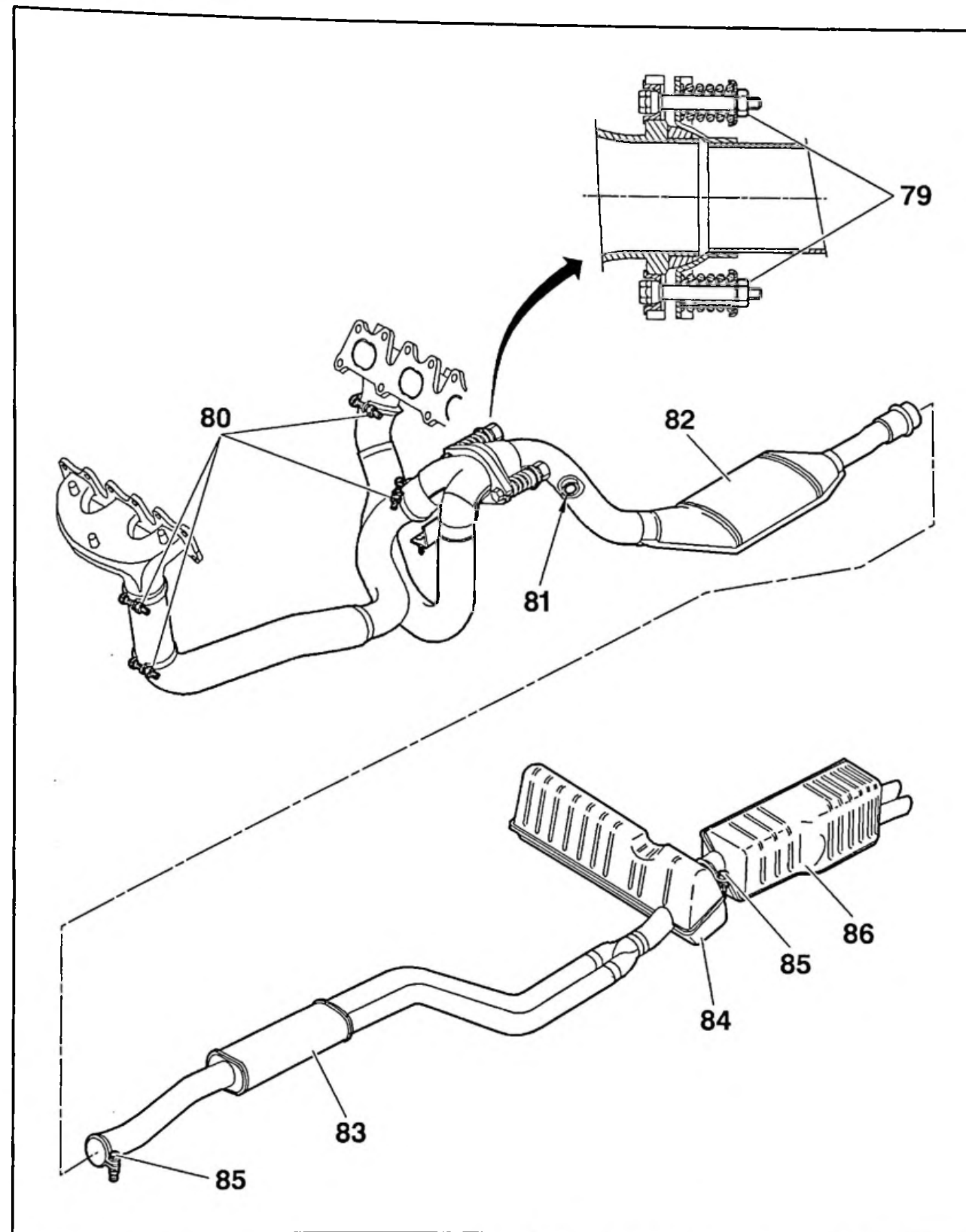


Fig : B1JP01PP

- (81) sonde à oxygène (PSA).
- (82) catalyseur (PSA 3351).
- (83) silencieux intermédiaire (PSA 4122).
- (84) silencieux transversal (PSA 4123).
- (86) silencieux arrière à double canule.

NOTA : Les silencieux arrière des véhicules berline et break se différencient par la longueur des canules de sortie.

Couples de serrage :

- serrer les vis (80) et (85) à 2,5 m.daN
- serrer les vis (79) à 0,9 m.daN

NOTA : Le catalyseur a une imprégnation de 50 grammes de métaux précieux.

PRESENTATION : BOITE DE VITESSES AUTOMATIQUE 4HP20

1 - GENERALITES

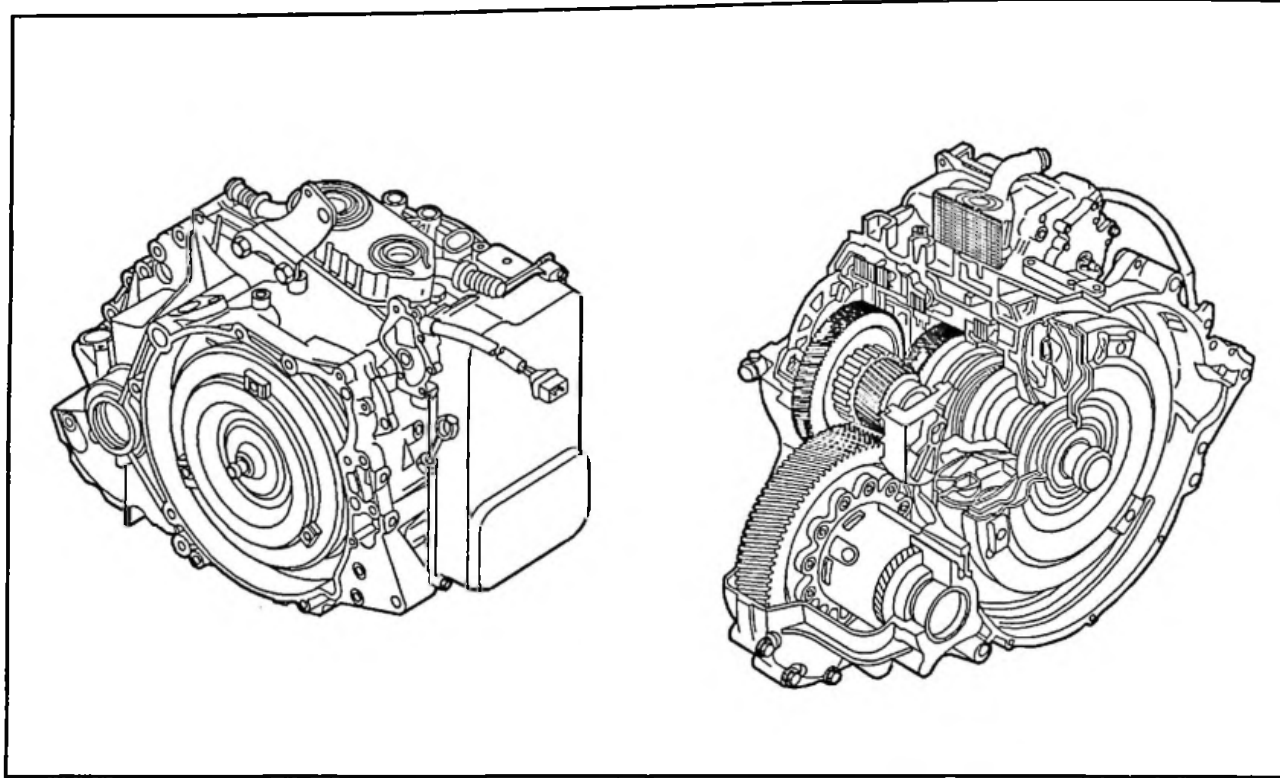


Fig : B2CP290D

La boîte de vitesses 4HP20 est une boîte de vitesses automatique transversale à 4 rapports avant avec pilotage électronique des passages des vitesses de conception et fabrication ZF.

1.1 - Particularités

La boîte de vitesses est étanche et n'entraîne plus sa vidange lors de l'échange des transmissions.

Nouvelle jauge manuelle de contrôle de niveau d'huile.

La boîte de vitesses est graissée à vie, il n'y a pas d'échange de la crépine dans la vie du véhicule.

Un échangeur eau/huile disposé sur la boîte de vitesses automatique permet de refroidir l'huile de celle-ci.

Convertisseur de couple (spécifique).

Train épicycloïdal type SIMPSON.

3 freins et 2 embrayages à disques et garnitures.

Bloc hydraulique équipé de 2 électrovannes et 3 régulateurs de pression (commande électrique) permettant la commande des embrayages et des freins.

ATTENTION : La boîte de vitesses utilise une nouvelle huile (synthétique).

1.2 - Gestion électronique de la boîte de vitesses

La boîte de vitesses 4HP20 est dotée d'un calculateur électronique auto-adaptatif permettant la gestion du convertisseur, des passages de vitesses et de programmes spécifiques.

Le calculateur de la boîte de vitesses 4HP20 est équipé d'une mémoire "FLASH-EPROM".

Ce type de mémoire permet, dans le cas d'une évolution de calibration, de modifier le contenu de la mémoire du calculateur sans démontage ni échange du calculateur.

Un afficheur à cristaux liquides sur le combiné rappelle la position du levier de vitesses et du programme choisi.

La lecture des défauts s'effectue à l'aide d'un des outils de diagnostic suivant :

- boîtier ELIT
- station SOURIAU 26A

Le calculateur injection allumage dialogue avec le calculateur boîte de vitesses automatique afin d'assurer un fonctionnement optimal de la boîte de vitesses et du moteur.

Rôles :

- améliorer l'agrément de conduite
- augmenter la protection mécanique du moteur et de la boîte de vitesses : protection surrégime
- augmenter la sécurité d'utilisation
- respecter les normes de dépollution

Avantages de la gestion électronique :

- le conducteur peut sélectionner des programmes spécifiques au moyen du sélecteur sport / neige : économique, neige, sport
- suivant le type de conduite, le calculateur choisit le programme de lois de passage des vitesses le plus adapté (programme 1 à 6, de la conduite la plus économique à la plus sportive)
- amélioration de la qualité des passages de vitesses (amélioration de l'agrément de conduite)
- conservation d'un excellent niveau de passage de vitesse durant toute la durée de vie du véhicule grâce à une autoadaptation à l'usure normale de la boîte de vitesses
- autodiagnostic
- mode secours (priorité est donnée à la mobilité du véhicule)
- augmentation de la sécurité d'utilisation

2 - IDENTIFICATION DES VEHICULES

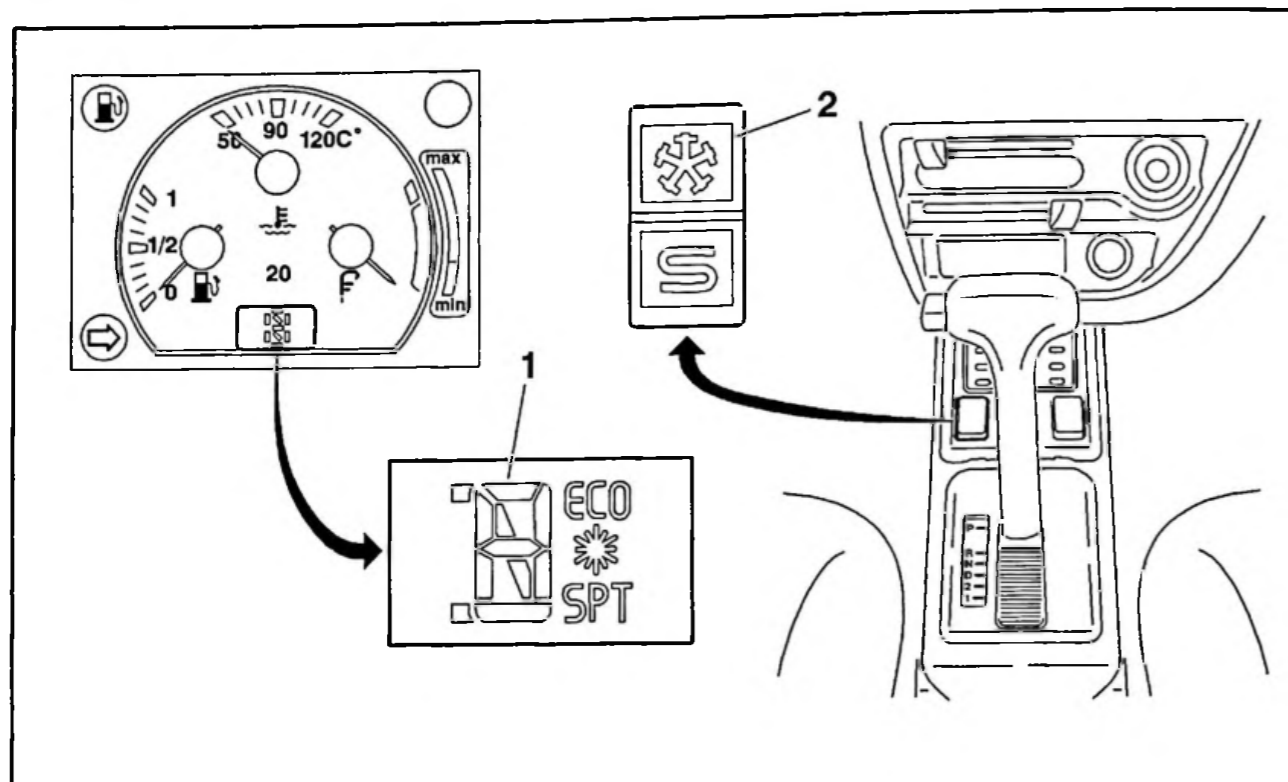


Fig : C5FP048D

(1) afficheur à cristaux liquide.

(2) sélecteur de programme.

Les véhicules sont identifiables par :

- afficheur à cristaux liquide, sur le combiné du tableau de bord
- sélecteur de programme (implantation dans la console centrale)

Un interrupteur placé à gauche de la commande de vitesses permet au conducteur de choisir 3 programmes :

- économique (ECO)
- neige (flocon de neige)
- sport (SPT)

NOTA : Le levier de sélection de vitesse (spécifique) est du même type que pour les véhicules équipés de la boîte de vitesses ZF 4HP18.

3 - DIFFERENCE ENTRE LES BOITES DE VITESSES ZF 4HP18 ET ZF 4HP20

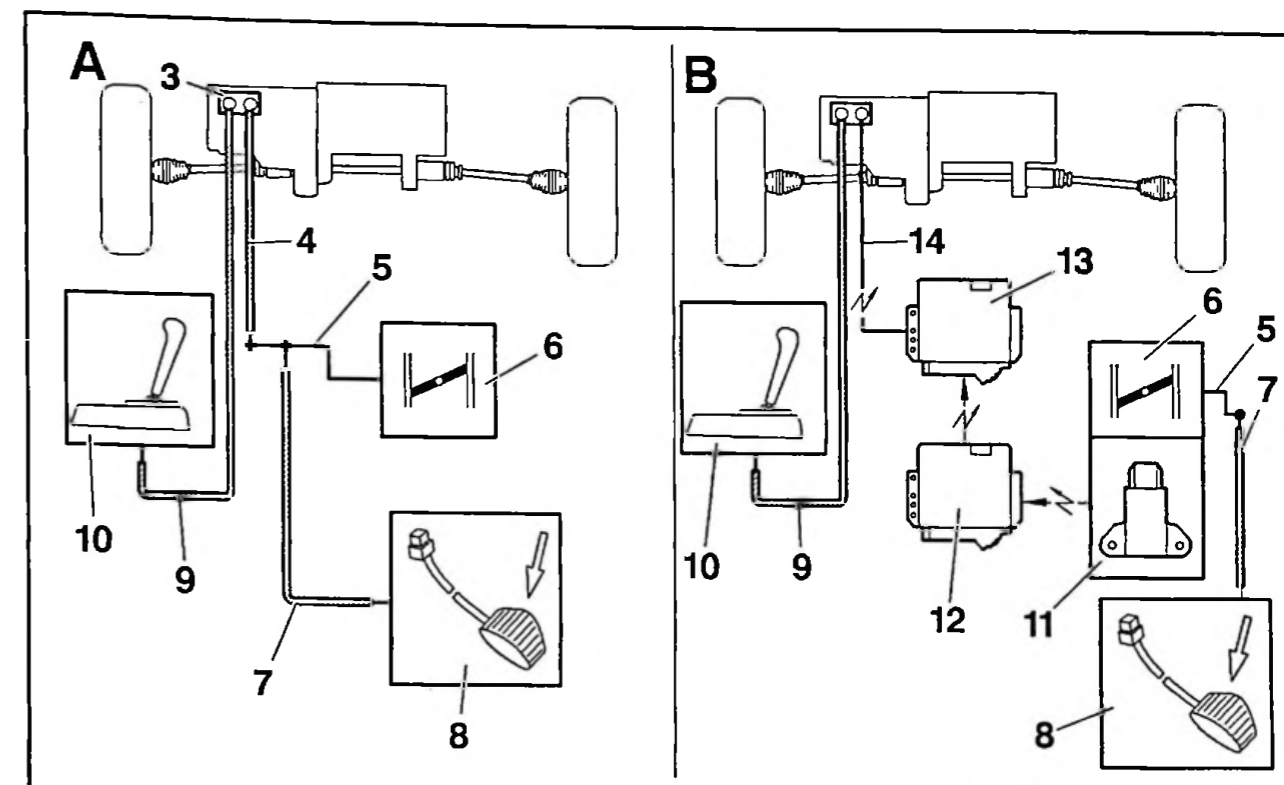


Fig : B2CP291D

A boîte de vitesses 4HP18.

B boîte de vitesses 4HP20.

(3) bloc hydraulique.

(4) câble (kickdown).

(5) came d'entraînement du volet papillon.

(6) boîtier papillon.

(7) câble d'accélérateur.

(8) pédale d'accélérateur.

(9) câble de sélection.

(10) levier de vitesses.

(11) potentiomètre papillon.

(12) calculateur d'injection multipoint MP 7.0.

(13) calculateur boîte de vitesses automatique.

(14) faisceau électrique.

Différence entre les boîtes de vitesses ZF 4HP18 et ZF 4HP20 :

| | Boîte de vitesses automatique | |
|-----------------------------------|--|--|
| | ZF 4HP18 | ZF 4HP20 |
| Commande de sélection de vitesses | Commande par câble | |
| Rétrocommande (kickdown) | Commande à câble, avec point dur (commande hydraulique) | Commande électronique, sans point dur. La fonction rétrocommande, renseignée par le potentiomètre papillon, est intégrée dans le calculateur |
| Affichage du rapport sélectionné | Cette information, donnée par le contacteur multifonctions est indépendante du calculateur boîte de vitesses | L'affichage au combiné est commandé par le calculateur boîte de vitesses en fonction de l'information du contacteur "multifonctions" |
| Passage des vitesses | Le passage des vitesses est assuré par le bloc hydraulique, (commande hydraulique). Seuils de passage de vitesses déterminés hydrauliquement | Le passage des vitesses est assuré par le bloc hydraulique, le calculateur boîte de vitesses pilote les électrovannes et régulateurs intégrés au bloc hydraulique. Seuils de passage de vitesses déterminés électroniquement |

4 – INFORMATIONS CONDUCTEUR – UTILISATION

4.1 – Informations conducteur

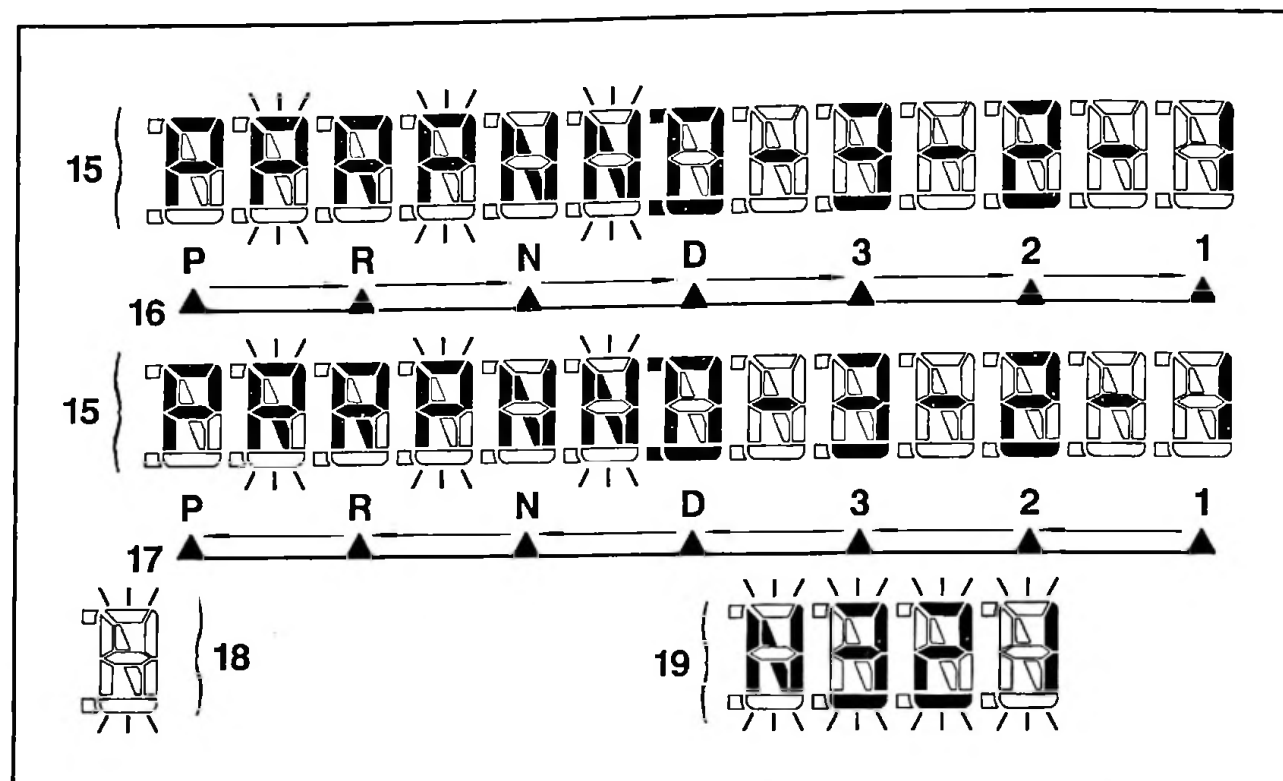


Fig : C5FP049D

- (15) affichage du rapport sélectionné.
 (16) déplacement du levier de sélection de la position P vers la position 1.
 (17) déplacement du levier de sélection de la position 1 vers la position P.
 (18) affichage clignotant.
 (19) affichage clignotant : rapport de vitesses sélectionné mais pas engagé.

L'affichage au combiné est commandé par le calculateur boîte de vitesses en fonction de l'information du contacteur "multifonctions" (liaison série).

Lorsque le levier de vitesses se trouve entre deux positions, un caractère spécifique est affiché au combiné.

Un rapport n'est engagé que si la vitesse véhicule est compatible avec le rapport sélectionné.

Si un rapport sélectionné est incompatible avec la vitesse du véhicule, le rapport affiché au combiné est clignotant.

Seuils de passage des vitesses :

- marche arrière :
vitesse du véhicule inférieure à 10 km/h
- 3ème vitesse :
vitesse du véhicule inférieure à 165 km/h
- 2ème vitesse :
vitesse du véhicule inférieure à 110 km/h
- 1ère vitesse :
vitesse du véhicule inférieure à 60 km/h

4.2 – Sélection des programmes

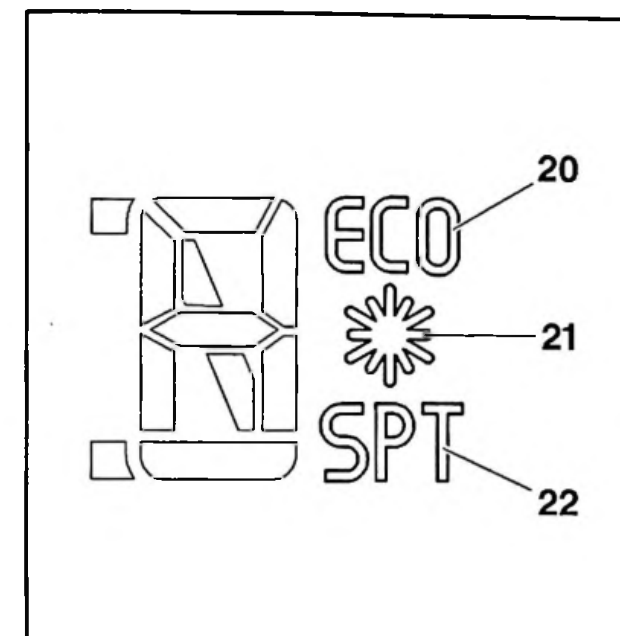


Fig : C5FP04AC

- (20) programme "économique".
 (21) programme "neige".
 (22) programme "sport".

A chaque mise du contact, le système sélectionne automatiquement le programme économique.

Le conducteur peut sélectionner le programme désiré par appui sur la touche correspondante.

Le choix du programme est rappelé au combiné par l'allumage du voyant correspondant.

Le passage au programme économique se fait en appuyant sur la touche correspondant au programme actif.

4.2.1 – Programme "économique"

Voyant ECO (20) allumé.

Programme adapté à une conduite normale (le gain en consommation est privilégié).

Le calculateur adapte le fonctionnement de la boîte de vitesses à la route, la charge moteur et au style de conduite.

4.2.2 – Programme "neige"

Voyant (21) allumé.

Le programme neige facilite les démarrages et la motricité sur terrain à adhérence réduite.

Particularités, levier de sélection en position D :

- interdiction de passage de la 1ère vitesse
- démarrage en 2ème vitesse
- rétrogradage moins fréquents
- pas de fonction rétrocommande (kickdown)
- rétrogradage forcé lors d'un freinage

NOTA : Le conducteur peut imposer les rapports 1, 2, 3 par l'intermédiaire du levier de vitesses.

4.2.3 – Programme "sport"

Voyant SPT (22) allumé.

Le programme sport permet une conduite plus dynamique et privilégie performances et reprises (au détriment de la consommation).

Les changements de rapport s'effectuent à des régimes moteur élevés.

5 - GESTION DES DEFAUTS

5.1 - Affichage défauts

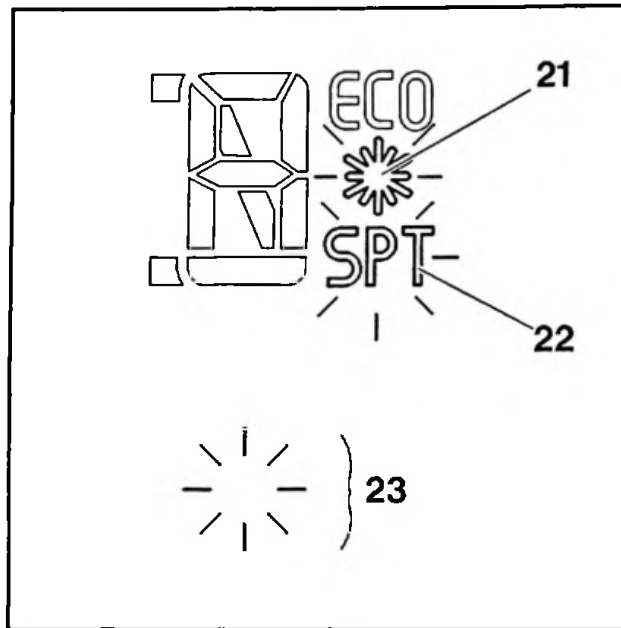


Fig : CSFP04BC

(20) programme "économique".

(21) programme "neige".

(22) programme "sport".

Le clignotement simultané des voyants "sport" et "neige" signale une anomalie de fonctionnement.

Causes possibles du défaut :

- rupture de la liaison entre le calculateur boîte de vitesse et le combiné
- anomalie de fonctionnement dans le système de gestion de la boîte de vitesses

5.2 - Mode dégradé

Lors d'un dysfonctionnement de la boîte de vitesses on a 2 configurations possibles selon la gravité du défaut :

- boîte de vitesses en mode dégradé avec un programme de remplacement (les valeurs du défaut sont prises en substitution)
- boîte de vitesses en mode dégradé avec un programme de secours

NOTA : La boîte de vitesses reste alors en 3ème ou en 4ème hydraulique.

ATTENTION : En programme de secours, il y a un choc important au passage P/R ou N/R.

6 - ARCHITECTURE GENERALE : BOITE DE VITESSES AUTOMATIQUE ZF 4HP20

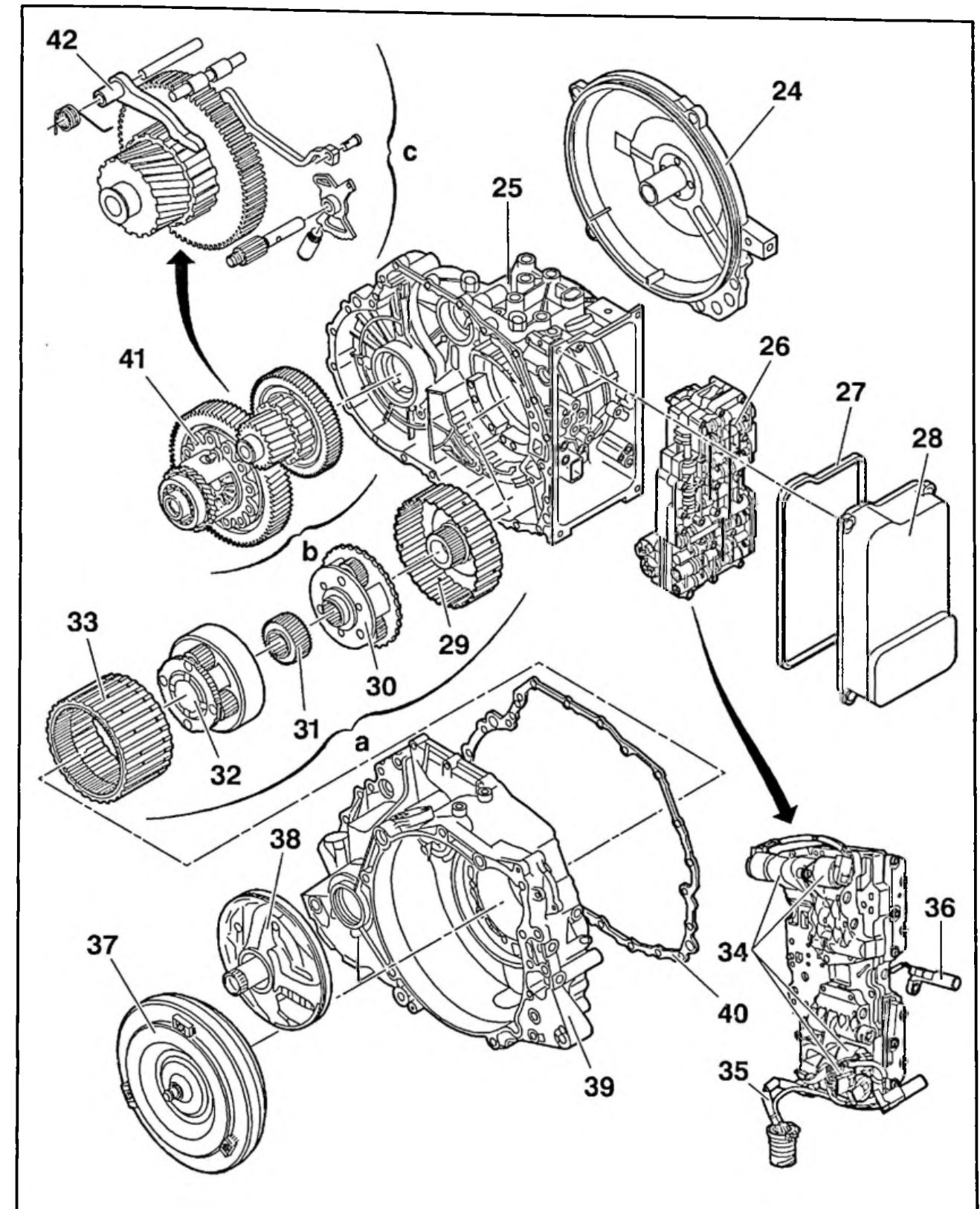


Fig : B2CP292P

- "a" train épicycloïdal.
 "b" couple de descente.
 "c" frein de parking.
 (24) plaque de fermeture.
 (25) carter de boîte de vitesses, alliage léger.
 (26) bloc hydraulique.
 (27) joint.
 (28) carter tôle.
 (29) planétaire (P2).
 (30) porte satellites (PS2).
 (31) planétaire (P1).
 (32) ensemble porte satellite (PS1) couronne (C2).
 (33) couronne (C2).
 (34) électrovannes et régulateurs de pression.
 (35) faisceau électrique.
 (36) capteur vitesse d'entrée de boîte de vitesses.
 (37) convertisseur de couple.
 (38) pompe à huile.
 (39) carter convertisseur.
 (40) joint.
 (41) boîtier de différentiel.
 (42) doigt de verrouillage.

6.1 – Carters

Composition, boîte de vitesses :

- carter convertisseur
- carter de boîte de vitesses
- carter de bloc hydraulique

Étanchéité :

- carter de boîte de vitesses – carter convertisseur : joint papier
- carter de boîte de vitesses – carter de bloc hydraulique : joint caoutchouc
- carter de boîte de vitesses – plaque de fermeture : joint caoutchouc

6.2 – Convertisseur de couple

Le convertisseur de couple est équipé d'un embrayage de pontage ("lock up") qui permet de shunter complètement le convertisseur de couple.

L'embrayage de pontage est piloté par le calculateur via le bloc hydraulique et une vanne de régulation de pression.

Fonctionnement :

- multiplication du couple moteur lors du démarrage, coefficient de multiplication du couple : 2,5 maximum
- fonction coupleur : transmission du couple moteur avec un rendement de 98%
- convertisseur ponté : transmission du couple moteur avec un rendement de 100%
- glissement piloté : l'embrayage de pontage est commandé pour obtenir une différence de 50 tr/mn entre le régime moteur et le régime d'entrée de boîte de vitesses

6.3 – Pont

Le pont est composé du couple de descente et d'un différentiel à sortie étanche.

La boîte de vitesses est étanche et n'entraîne plus sa vidange lors de l'échange des transmissions.

6.4 – Frein de parking

Le frein de parking est un dispositif qui verrouille l'arbre de descente afin d'immobiliser le véhicule.

La forme des dents du doigt de parc ainsi que des créneaux empêche tout engagement accidentel de la position parking à partir de 4 km/h.

6.5 – Train épicycloïdal

Le train épicycloïdal type "SIMPSON" est composé de 2 trains épicycloïdaux simples.

Composition :

- planétaires : P1 et P2
- 2 jeux de satellites : S1 et S2
- 2 porte satellites : PS1 et PS2
- 2 couronnes C1 et C2

6.6 – Pompe à huile

Pompe à huile à engrenages avec croissant.

La pompe à huile est directement entraînée par le moteur du véhicule, par l'arbre de pompe à huile qui est solidaire du corps du convertisseur de couple.

Le débit d'huile délivré par la pompe à huile est proportionnel au régime de vitesse moteur.

La pompe aspire par une crépine, l'huile du carter inférieur de la boîte de vitesses automatique, et la dirige vers le bloc hydraulique.

Il n'y a pas d'échange de la crépine dans la vie du véhicule.

Rôle :

- alimenter le convertisseur de couple et les circuits de commande : bloc hydraulique, régulateurs de pression, embrayage de pontage, freins et embrayages
- alimenter le circuit de lubrification de la boîte de vitesses
- refroidir la boîte de vitesses par la circulation de l'huile

6.7 – Freins et embrayages

Constitution du système :

- 2 embrayages
- 3 freins

Les freins et les embrayages permettent d'obtenir le rapport souhaité en bloquant ou en libérant la rotation d'un des éléments du train épicycloïdal.

Les embrayages et freins sont commandés par les électrovannes et régulateurs de pression pilotés directement par le calculateur boîte de vitesses.

6.8 – Bloc hydraulique

Le bloc hydraulique (26) assure grâce à des vannes et des électrovannes, l'alimentation des embrayages et des freins, afin d'obtenir les différents rapports de vitesse.

7 - PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT

7.1 - Présentation du système

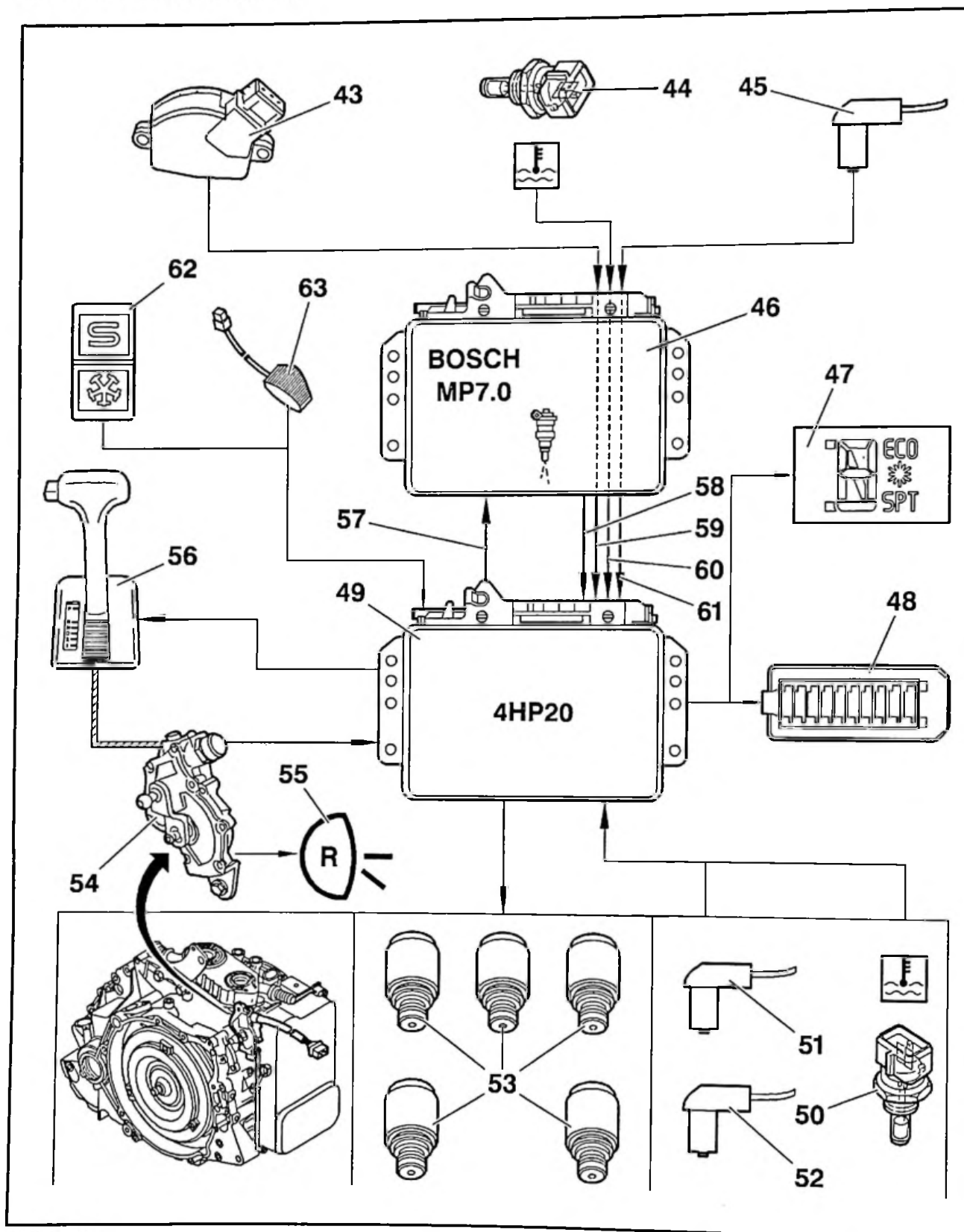


Fig : B2CP293P

(43) potentiomètre papillon.

(44) capteur de température d'eau moteur.

(45) capteur PMH et de régime moteur.

(46) calculateur injection allumage.

(47) afficheur à cristaux liquide.

(48) prise diagnostic.

(49) calculateur boîte de vitesses automatique.

(50) sonde de température d'huile de boîte de vitesses.

(51) capteur vitesse d'entrée de boîte de vitesses.

(52) capteur vitesse de sortie de boîte de vitesses.

(53) électrovannes - régulateurs de pression.

(54) contacteur multifonctions.

(55) feux de recul.

(56) levier de vitesses.

(57) signal estompage de couple moteur.

(58) information couple moteur via le calculateur d'injection MP 7.0.

(59) information position papillon via le calculateur d'injection MP 7.0.

(60) information température d'eau moteur.

(61) information régime moteur.

(62) sélecteur de programme.

(63) pédale de freins (information freinage).

7.2 - Calculateur boîte de vitesses automatique

Le calculateur boîte de vitesses utilise les informations suivantes :

- position papillon (kickdown)
- couple moteur (valeur instantanée)
- température eau moteur (uniquement au démarrage du moteur)
- régime moteur
- vitesse d'entrée de boîte de vitesses
- vitesse de sortie de boîte de vitesses
- température huile boîte de vitesses
- position du levier de vitesses (contacteur "multifonctions")
- sélecteur de programme
- freinage

Sorties calculateur :

- pilotage des électrovannes et régulateurs de pression
- commande estompage de couple vers calculateur d'injection
- gestion des voyants

7.3 - Stratégies de fonctionnement

Fonctions remplies par le calculateur :

- gestion et autoadaptativité du passage des vitesses et des programmes
- autoadaptativité à la conduite du véhicule, au profil de la route et à la charge du véhicule
- commande estompage de couple vers calculateur d'injection
- rétrogradage des vitesses
- fonction rétrocommande (kickdown)
- pilotage du convertisseur de couple
- gestion des voyants
- autodiagnostic
- mode secours (priorité est donnée à la mobilité du véhicule)

7.3.1 - Sécurité démarrage boîte de vitesses automatique

Interdit le démarrage du moteur en dehors des positions N ou P.

7.3.2 - Gestion et autoadaptativité du passage des vitesses et des programmes

Le calculateur "boîte de vitesses" gère les 3 programmes autoadaptatifs ci-dessous (libre choix du conducteur) :

- programme "économique"
- programme "neige"
- programme "sport"

7.3.3 - Autoadaptativité à la conduite du véhicule, au profil de la route et à la charge du véhicule

Le calculateur adapte le changement de rapport en fonction des éléments suivants :

- style de conduite
- programme sélectionné par le conducteur
- véhicule : à vide, en charge, en accélération, en décélération
- profil de la route : adhérence du revêtement, dénivelés de la route
- boîte de vitesses : température d'huile, état d'usure
- moteur : charge, régime moteur, température

7.3.4 – Rétrogradage des vitesses

Le calculateur gère entièrement le rétrogradage en fonction des paramètres suivants :

- charge moteur
- vitesse véhicule
- suivant les conditions de roulage

Dans certains cas, le calculateur peut imposer un double rétrogradage (de 4 vers 2 ou de 3 vers 1) ou un rétrogradage simple pour accroître le frein moteur.

Dans certains cas, le rétrogradage peut être interdit afin de conserver le frein moteur.

La fonction rétrocommande, renseignée par le potentiomètre papillon, est intégrée dans le calculateur.

7.3.5 – Estompage de couple

La qualité de passage des vitesses est améliorée par un ordre d'estompage du couple moteur donné par le calculateur de la boîte de vitesses au calculateur d'allumage injection (amélioration de l'agrément de conduite).

Mode opératoire :

- commande estompage de couple vers calculateur d'injection
- le couple moteur est réduit par diminution de l'avance à l'allumage suivant une table préprogrammée
- le calculateur boîte de vitesses automatique vérifie la phase d'estompage de couple en surveillant le régime moteur
- commande de changement de vitesses

7.3.6 – Mode secours

Le clignotement simultané des voyants "sport" et "neige" signale une anomalie de fonctionnement.

Causes possibles du défaut :

- rupture de la liaison entre le calculateur boîte de vitesse et le combiné
- anomalie de fonctionnement dans le système de gestion de la boîte de vitesses

ATTENTION : Lors de la présence d'un défaut, un choc à l'engagement peut être ressenti lorsque l'on place le levier de vitesses sur "R" ou "N".

PRESENTATION : BOITE DE VITESSES ML5T

Nouvelle boîte de vitesses mécanique "ML5T".

La nouvelle boîte de vitesses remplace l'ancienne (MG5T).

Particularités :

- la commande de changement de vitesses est une commande à câble
- commande hydraulique d'embrayage

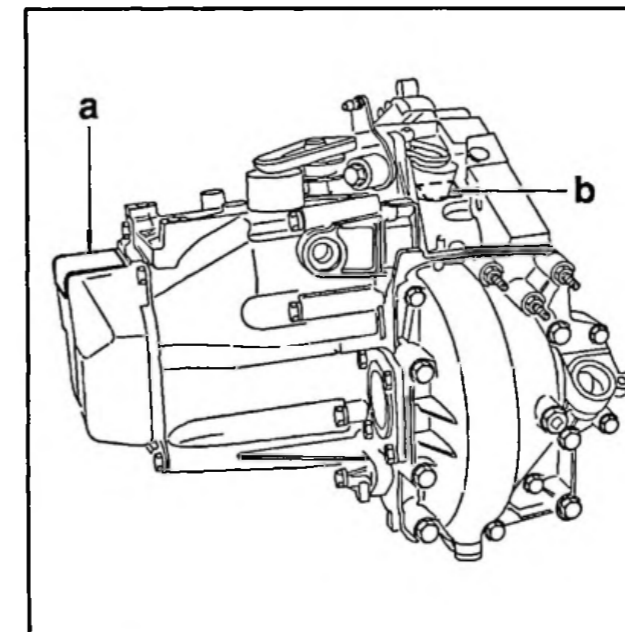
1 – BOITE DE VITESSES**1.1 – Identification**

Fig : B2CP14WC

(a) étiquette d'identification collée sur le couvercle de 5ème.

(b) emplacement du gravage des numéros de séquence et de boîte de vitesses.

1.2 – Caractéristiques

| Véhicule | XM V6 (berline et break) | |
|-------------------------------|-----------------------------|----------|
| Numéro de séquence | | 20LE33 |
| Rapports de boîte de vitesses | 1ère | 12x39 |
| | 2ème | 23x41 |
| | 3ème | 31x37 |
| | 4ème | 41x37 |
| | 5ème | 45x33 |
| Marche arrière | | 12x26x41 |
| Couple de pont | | 17x71 |
| Couple tachymétrique | | 25x20 |

2 - COMMANDE HYDRAULIQUE D'EMBRAYAGE

Pré-remplie d'un liquide hydraulique, ce type de commande, étanche et sans entretien, permet le rattrapage automatique de la course de la pédale d'embrayage (pas de réglage).

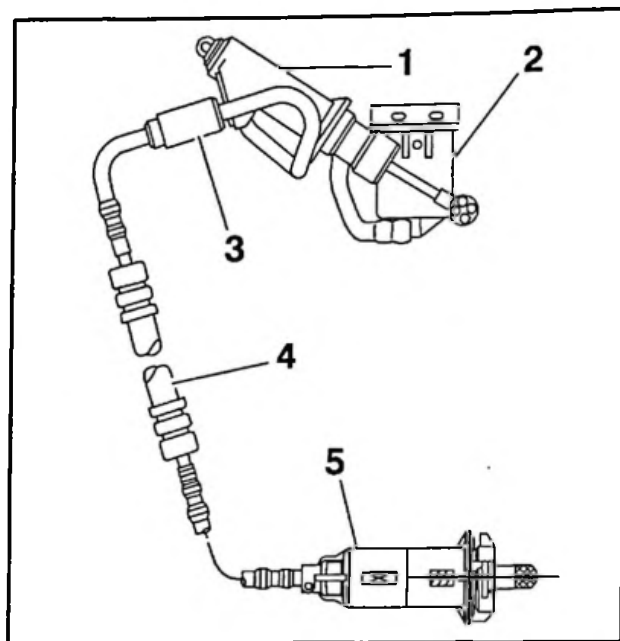


Fig : B2BR001C

Composition :

- (1) un cylindre émetteur commandé par la pédale d'embrayage (implanté sur pédalier)
- (2) réservoir (implanté sur pédalier)
- (3) un raccord rapide
- (4) une liaison émetteur-récepteur assurée par une canalisation hydraulique
- (5) un cylindre récepteur, fixé sur le carter d'embrayage, permettant le déplacement de la fourchette

Le démontage du raccord nécessite l'utilisation d'un outil spécifique : 9040 T-H.

ATTENTION : Le raccord ne supporte que 4 - 5 démontages, ne pas faire de démontage inutile.

Préconisations de réparation, se reporter au chapitre : 0, XM 000-00/8, MAN 008931.

PARTICULARITES : CIRCUIT SOURCE ET RESERVE DE PRESSION

1 - PREAMBULE

Particularités :

- SC/MAC : Système Citroën Maintien Assiette Constante
- pompe haute pression 6+2 pistons (spécifique)
- régulateur de pression
- circuit hydraulique de direction spécifique avec manocontact et régulateur de pression
- nouveau raccord CITROEN sur le conjoncteur-disjoncteur

Rappel : le système SC/MAC permet de limiter l'affaissement du véhicule lorsque celui-ci est à l'arrêt, moteur coupé.

Principe de fonctionnement : se reporter à la note N°XM 430-00/3 (chapitre 9), MAN 008932.

2 - POMPE HAUTE PRESSION 6+2 PISTONS

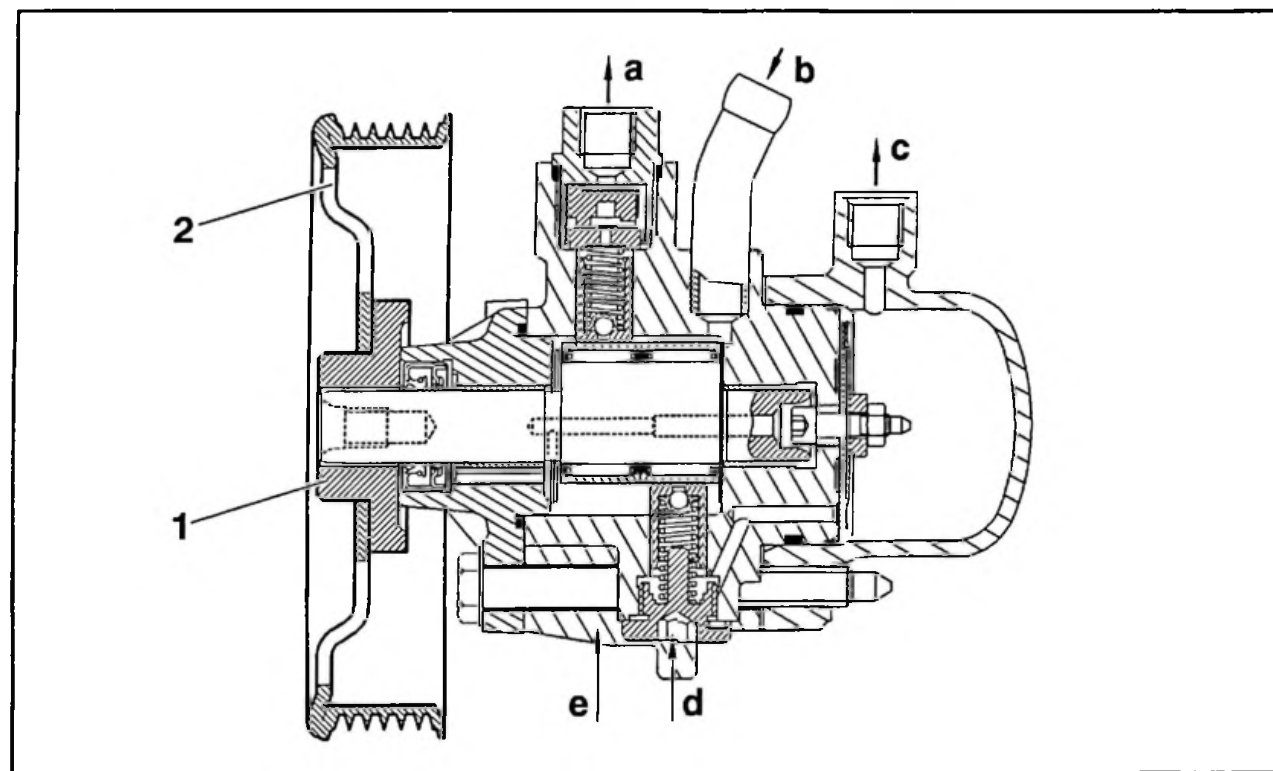


Fig : B4BP013D

"a" sortie "suspension - freins".

"b" aspiration.

"c" sortie "direction".

"d" étage 6 pistons.

"e" étage 2 pistons.

(1) moyeu.

(2) poulie d'entraînement.

Particularités :

- la poulie de la pompe haute pression est démontable
- moyeu emmanché sur l'arbre de pompe (indémontable)
- pompe haute pression sans régulateur de pression
- arbre de pompe haute pression monté sur palier plastique avec partie excentrique équipée de roulements à aiguilles

3 - CIRCUIT HYDRAULIQUE D'ASSISTANCE DE DIRECTION

XM V6 tous types : la direction assistée est de série.

Particularités :

- le manocontact de direction permet au calculateur moteur d'augmenter le régime de ralenti moteur lors d'une manoeuvre de parking
- un régulateur de pression permet de limiter la pression dans le circuit hydraulique de direction

3.1 - Synoptique

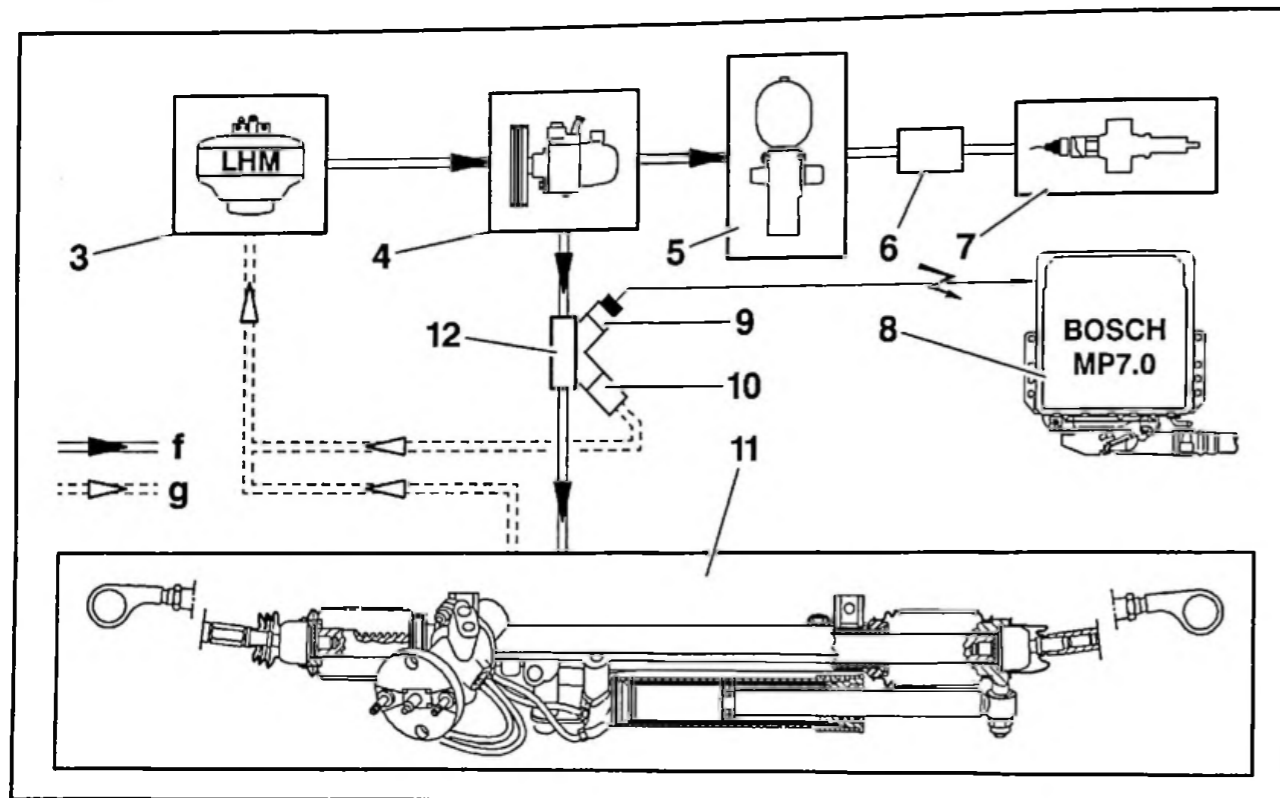


Fig : B4BP014D

"f" circuit haute pression.

"g" circuit retour réservoir.

(3) réservoir.

(4) pompe haute pression 6+2 pistons.

(5) joncteur-disjoncteur.

(6) raccord 2 voies.

(7) vanne de sécurité.

(8) calculateur injection allumage.

(9) manocontact.

(10) régulateur de pression.

(11) direction assistée.

(12) raccord 4 voies.

Pression de circuit maximum : 160 bars.

Lors d'un braquage, si la pression augmente en fin de course, le manocontact informe le calculateur afin de compenser la perte de régime moteur.

Manocontact :

- pression inférieure à 10 bars : fermé
- pression supérieure à 20 bars : ouvert

3.2 - Implantation : raccord 4 voies

Implantation : à l'avant gauche du berceau.

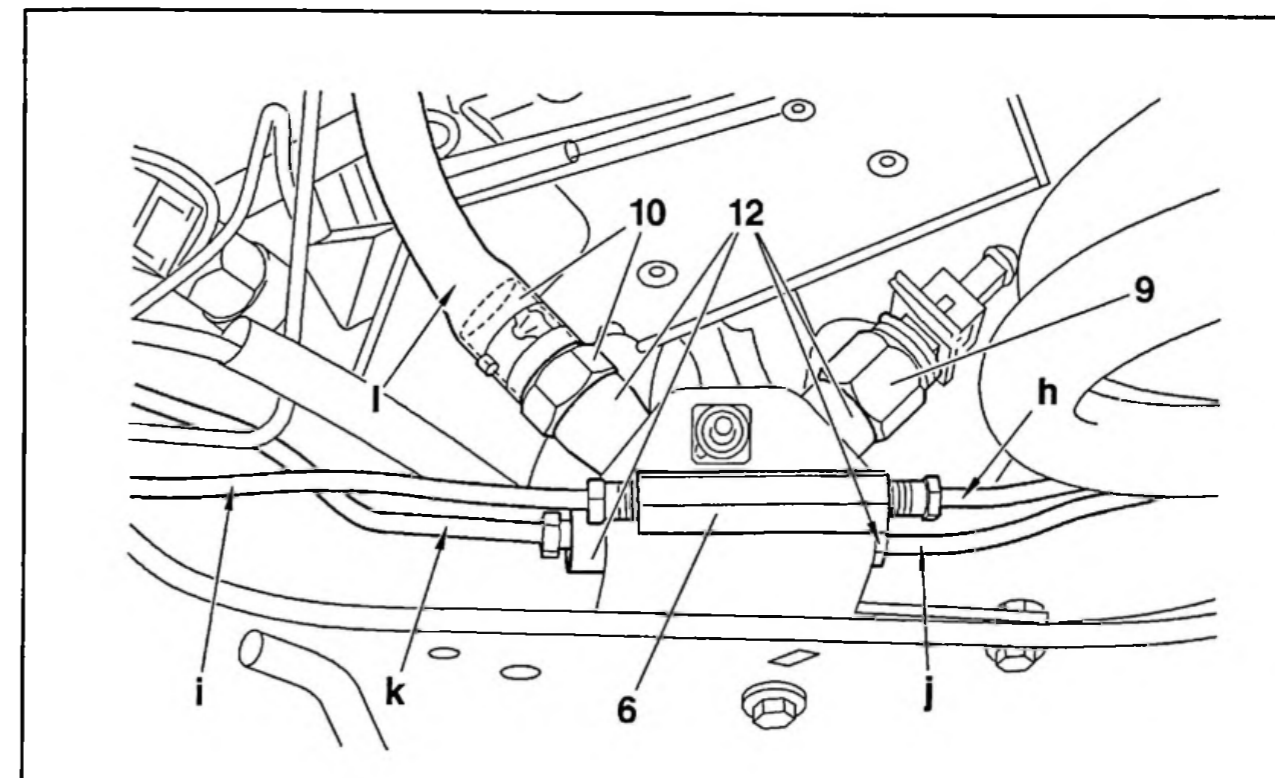


Fig : B4BP015D

"h" vers pompe haute pression.

"i" vers vanne de sécurité.

"j" vers joncteur-disjoncteur.

"k" vers valve de direction.

"l" vers réservoir.

(6) raccord 2 voies.

(9) manocontact.

(10) régulateur de pression.

(12) raccord 4 voies.

Couples de serrage :

- manocontact : 1,3 m.daN
- régulateur de pression : 1,3 m.daN

PARTICULARITES : DIRECTION

1 - PARTICULARITES

Direction assistée (tous pays, toutes destinations).
Raccordement des canalisations haute et basse pression sur la valve avec raccord banjo.
Section du vérin 6 cm² (Ø A = 27,6 mm).

2 - CARACTERISTIQUES

| | | |
|--|----------------------------------|----|
| Véhicule | CITROEN XM V6 (berline et break) | |
| Nombre de dents | Pignon | 8 |
| | Crémaillère | 34 |
| Nombre de tours de volant (de butée à butée) | 3,17 | |
| Rapport de démultiplication | 17,5/1 | |

3 - COUPLES DE SERRAGE

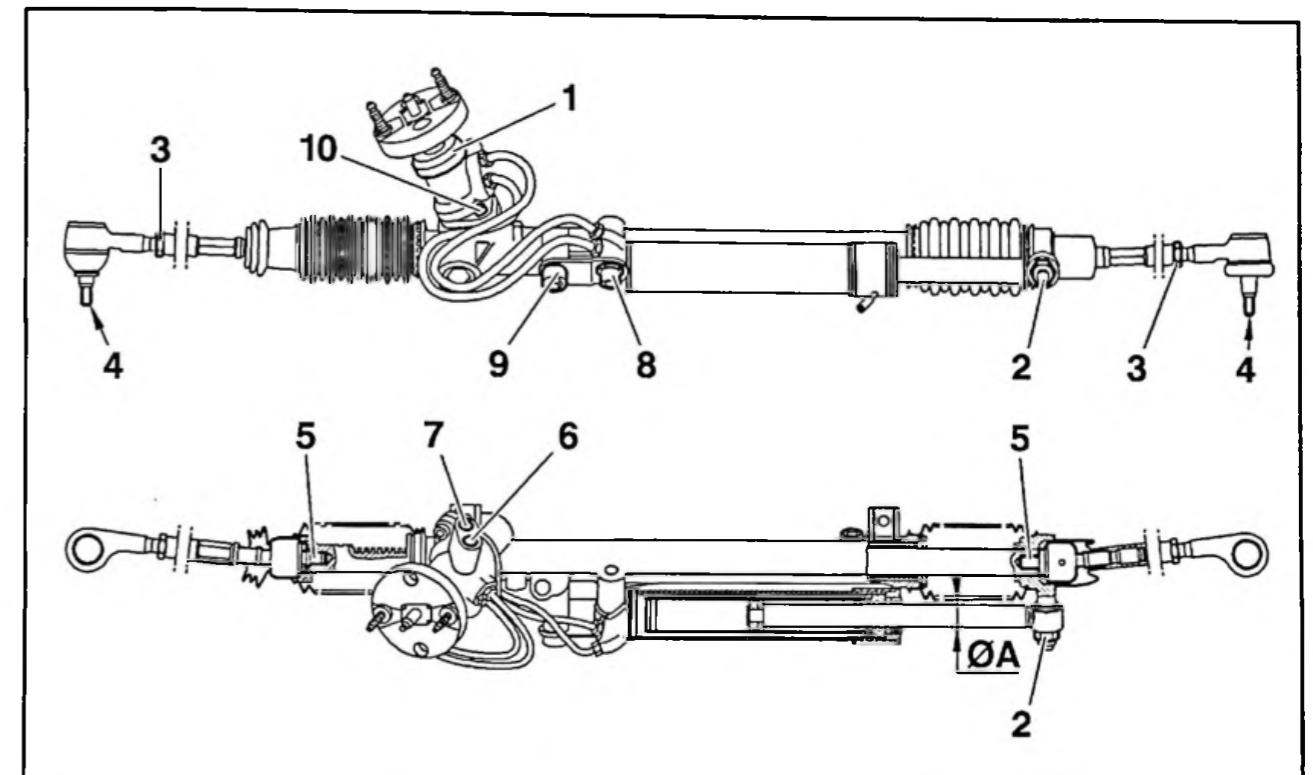


Fig : B3EP098D

(1) valve de direction (bague en plastique jaune).

| | |
|---|--|
| (2) fixation vérin/crémaillère | 9 m.daN |
| (3) contre-écrou de réglage des biellettes de direction | 4,5 m.daN |
| (4) écrou de rotule de pivot | 4,5 m.daN |
| (5) rotule de crémaillère | 6 m.daN |
| (6) et (7) raccord hydraulique sur la valve (raccord banjo) | 2 m.daN |
| (8) ; (9) fixation vérin/direction | Carter de crémaillère neuf : Présserrer les vis à 12 m.daN Desserrer Serrer à 9 m.daN |
| | Carter de crémaillère réutilisé : Serrer à 9 m.daN |
| (10) fixation valve/carter | 1,3 m.daN |

PARTICULARITES : SUSPENSION

1 - ELEMENTS DE SUSPENSION

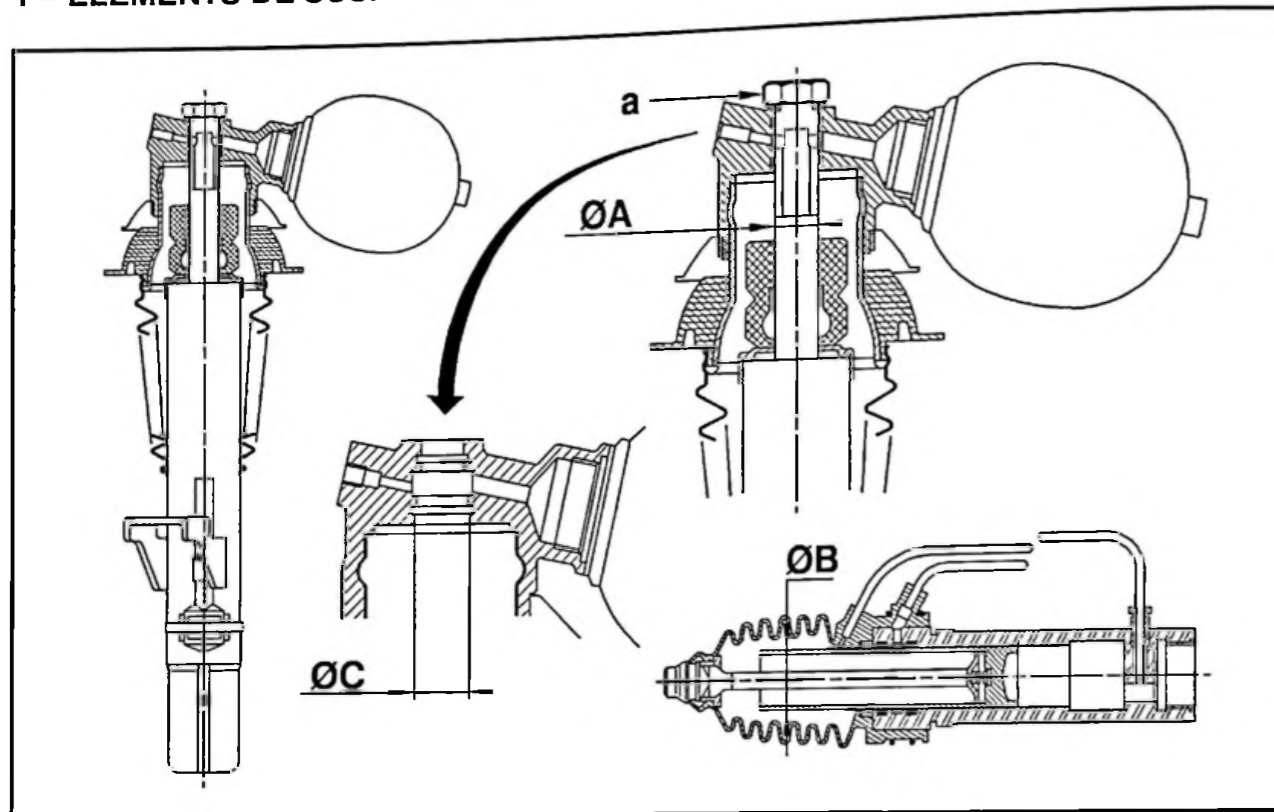


Fig : B3BP11XD
"a" écrou, couple de serrage : 6,5 m.daN.

1.1 - Élément porteur avant

- Particularités :
- Ø A = 25 mm
 - support de sphère spécifique : Ø C = 24 mm (à titre indicatif)

1.2 - Suspension arrière

- Particularités :
- version "break" : Ø B = 42,5 mm
 - version "berline" : Ø B = 37 mm

2 - BARRES ANTIDEVERS

Caractéristiques :

| Type véhicule | Avant | Arrière |
|---------------|---------|-----------|
| Berline | Ø 24 mm | Ø 22 mm |
| Break | Ø 25 mm | Ø 22,5 mm |

3 - SYSTEME SC/MAC

Le système SC/MAC permet de limiter l'affaissement du véhicule lorsque celui-ci est à l'arrêt, moteur coupé.

SC/MAC : Système Citroën Maintien Assiette Constante.

Lors d'un arrêt prolongé du véhicule, les suspensions subissent une perte de pression par les éléments suivants :

- correcteur de hauteur avant
- correcteur de hauteur arrière
- doseur de freins

Avec le dispositif SC/MAC, les suspensions sont isolées du reste du circuit hydraulique lorsque la pression générale est inférieure à celle des suspensions.

Principe de fonctionnement : se reporter à la note N°XM 430-00/3 (chapitre 9), MAN 008932.

3.1 - Clapet SC/MAC

Composition, suspension avant :

- clapet SC/MAC
- correcteur de hauteur
- cylindres de suspension (x2)
- régulateur de raideur (suspension hydractive)

Suspension hydractive : le régulateur est commandé par une électrovanne.

Composition, suspension arrière :

- clapet SC/MAC
- accumulateur SC/MAC
- correcteur de hauteur
- cylindres de suspension (x2)
- régulateur de raideur (suspension hydractive)

Suspension hydractive : le régulateur est commandé par une électrovanne.

3.2 - Implantation

3.2.1 - A l'avant

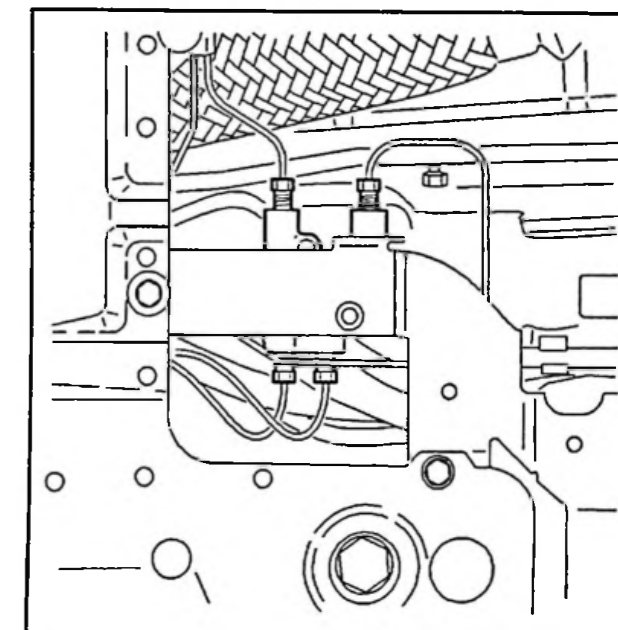


Fig : B3BR00CC
Clapet SC/MAC : à l'avant droit du véhicule sur une équerre rapportée sur l'arrière du berceau.

3.2.2 - A l'arrière

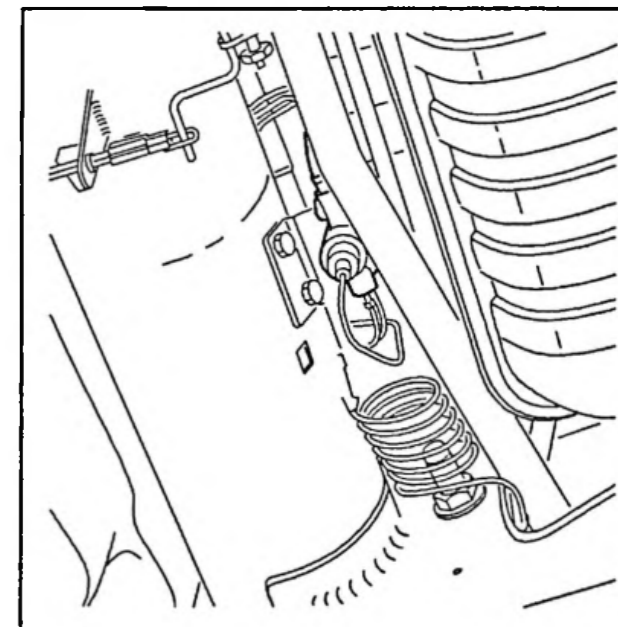


Fig : B3BR00EC
Clapet SC/MAC, accumulateur SC/MAC : sur la traverse d'essieu arrière.

4 - SPHERES DE SUSPENSION

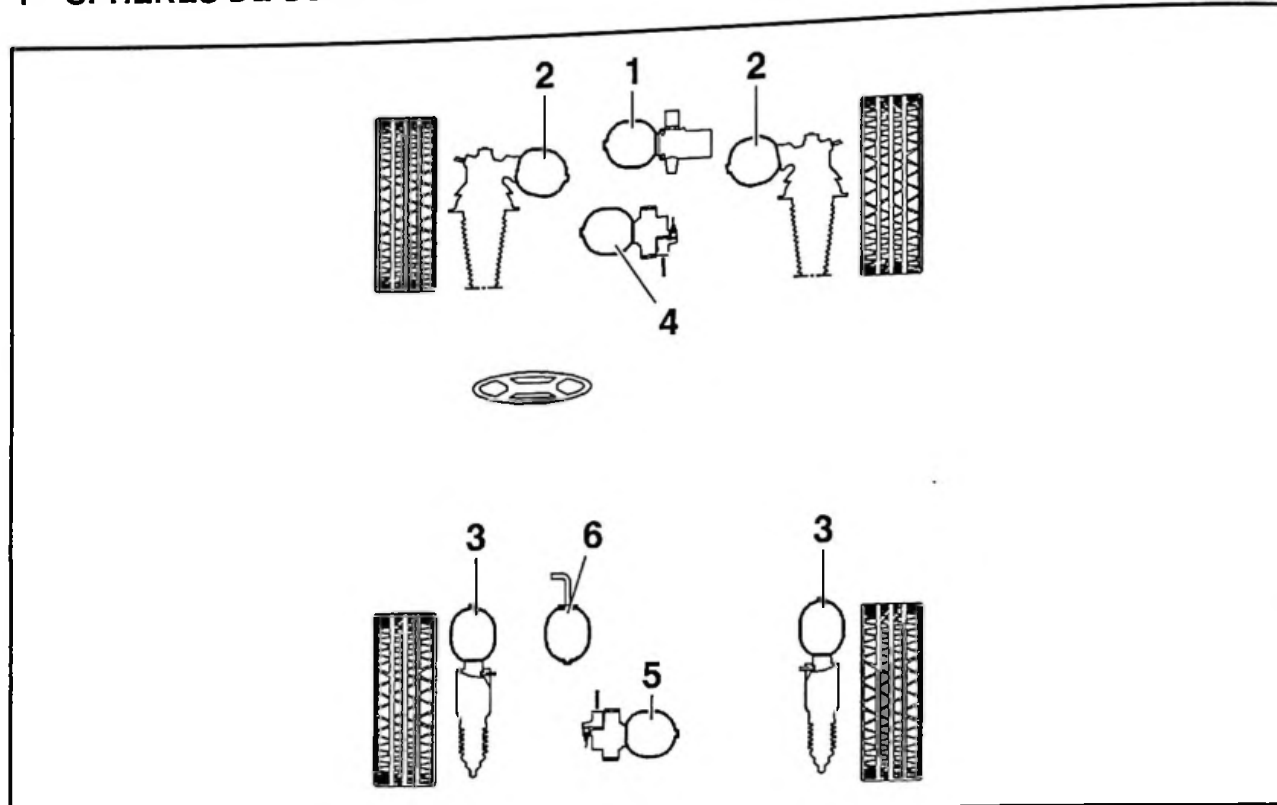


Fig : B3BP11YD

NOTA : CITROEN XM V6 : suspension hydractive de série sur toute la gamme berline et break.

Accumulateur principal :

| Type véhicule | Repère | Repère de bloc pneumatique (*) | | Volume (cm ³) | Pression (bars) | Amortisseur (mm) |
|---------------|--------|--------------------------------|--------|---------------------------|-----------------|------------------|
| Tous types | 1 | 96145672 | D ou U | 450 | 62 (+5, -32) | Sans |

Sphères de suspension (avant) :

| Type véhicule | Repère | Repère de bloc pneumatique (*) | | Volume (cm ³) | Pression (bars) | Amortisseur (mm) |
|----------------|--------|--------------------------------|---|---------------------------|-----------------|------------------|
| Berline. Break | 2 | 962900048 | M | 450 | 40 (+5, -15) | 0,7 |

Sphères de suspension (arrière) :

| Type véhicule | Repère | Repère de bloc pneumatique (*) | | Volume (cm ³) | Pression (bars) | Amortisseur (mm) |
|----------------|--------|--------------------------------|---|---------------------------|-----------------|------------------|
| Berline. Break | 3 | 96222871 | D | 400 | 30 (+5, -15) | 0,6 |

Régulateur de suspension avant :

| Type véhicule | Repère | Repère de bloc pneumatique (*) | | Volume (cm ³) | Pression (bars) | Amortisseur (mm) |
|----------------|--------|--------------------------------|---|---------------------------|-----------------|------------------|
| Berline. Break | 4 | 96281798 | M | 450 | 70 (+5, -25) | 1,25 |

Régulateur de suspension arrière :

| Type véhicule | Repère | Repère de bloc pneumatique (*) | | Volume (cm ³) | Pression (bars) | Amortisseur (mm) |
|----------------|--------|--------------------------------|---|---------------------------|-----------------|------------------|
| Berline. Break | 5 | 96238950 | D | 400 | 40 (+5, -15) | 1,25 |

Accumulateur SC/MAC :

| Type véhicule | Repère | Repère de bloc pneumatique (*) | | Volume (cm ³) | Pression (bars) | Amortisseur (mm) |
|----------------|--------|--------------------------------|---|---------------------------|-----------------|------------------|
| Berline. Break | 6 | 96198613 | D | 400 | 50 (+5, -15) | Sans |

(*) : D = Desmopan
 U = Urepan
 M = Multicouche.

PARTICULARITES : SYSTEME DE FREINAGE

Véhicules concernés : XM V6.

Application depuis le numéro d'OPR : 7483.

Nouveaux éléments :

- étrier de frein avant (berline et break)
- plaquettes de frein avant : augmentation de la surface des plaquettes de frein (berline et break)
- disques de frein avant (berline et break)
- plaquettes de frein arrière : augmentation de la surface des plaquettes de frein
- disques de frein arrière (berlines uniquement)

1 – FREINS AVANT

1.1 – Etriers de frein avant

Simple piston et étrier flottant (berline et break) :

- piston : $\varnothing = 60$ mm
- référence : BENDIX 5Z0

Mécanisme de rattrapage automatique de la course de frein de parking.

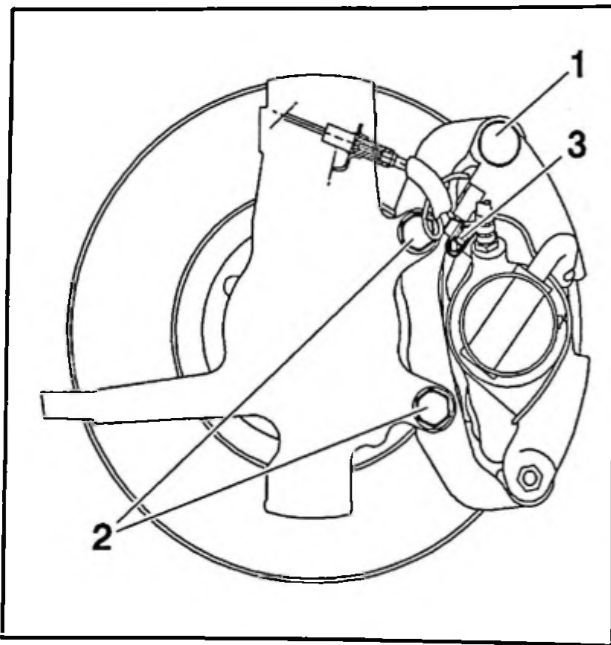


Fig : B3FP107C

Couples de serrage :

- (1) colonnette : 2,5 m.daN
- (2) fixation étrier : 10,5 m.daN
- (3) vis de purge : 0,7 m.daN
- vis inférieure d'étrier flottant : 3 m.daN

1.2 – Disques de frein avant

Freins avant à disques ventilés.

| Véhicule | | Berline | Break |
|---|------|---------|-------|
| Diamètre (mm) | | 288 | |
| Epaisseur (mm) | Mini | 26 | |
| | Maxi | 28 | |
| Voile maximum (mm) | | 0,05 | |
| Différence d'épaisseur maxi sur une même circonférence (mm) | | 0,01 | |

1.3 – Plaquettes de frein avant

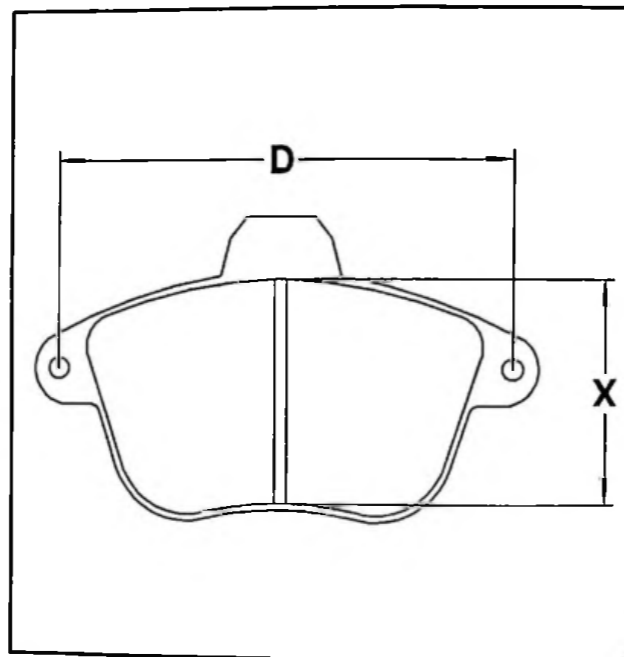


Fig : B3FP108C

Plaquettes de frein :

| Véhicule | | Berline | Break |
|-----------------------------|------|----------------------|-------|
| Marque | | ABEX | |
| Qualité | | FERF 949 | |
| Largeur D (mm) | | 158 | |
| Hauteur X (mm) | | 59,5 | |
| Epaisseur (mm) | Mini | 2 | |
| | Maxi | 11,8 | |
| Surface de chaque plaquette | | 61,5 cm ² | |

Garnitures de frein sans amiante avec fils de témoin d'usure et voyant au combiné.

2 – FREINS ARRIERE

2.1 – Etriers de frein arrière

Etriers de frein fixes CITROËN équipés de 2 pistons.

Diamètre des pistons (mm) :

- berline : 33
- break : 40

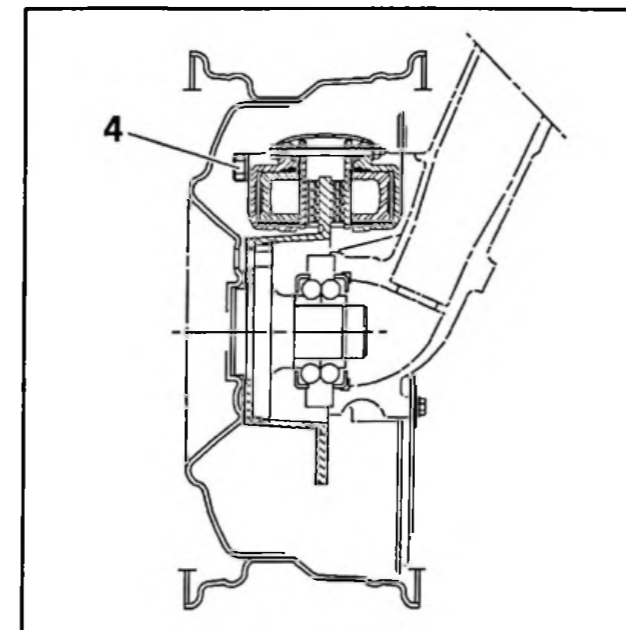


Fig : B3FP109C

Couple de serrage (vis (4)) :

- berline : 4,5 m.daN
- break : 7 m.daN

2.2 – Disques de frein arrière

Les disques de frein arrière sont pleins.

| Véhicule | | Berline | Break |
|---|------|---------|-------|
| Diamètre (mm) | | 232 | 251 |
| Epaisseur (mm) | Mini | 7 | 10 |
| | Maxi | 9 | 12 |
| Voile maximum (mm) | | 0,05 | |
| Différence d'épaisseur maxi sur une même circonférence (mm) | | 0,01 | |

2.3 – Plaquettes de frein arrière

Plaquettes de frein :

| Véhicule | | Berline | Break |
|-----------------------------|------|-----------------------|-----------------------|
| Marque | | ABEX | |
| Qualité | | FERF 949 sans amiante | |
| Epaisseur (mm) | Mini | 2 | |
| | Maxi | 11,4 | |
| Surface de chaque plaquette | | 19 cm ² | 36,25 cm ² |

PARTICULARITES : CIRCUIT DE REFRIGERATION

1 - SYNOPTIQUE

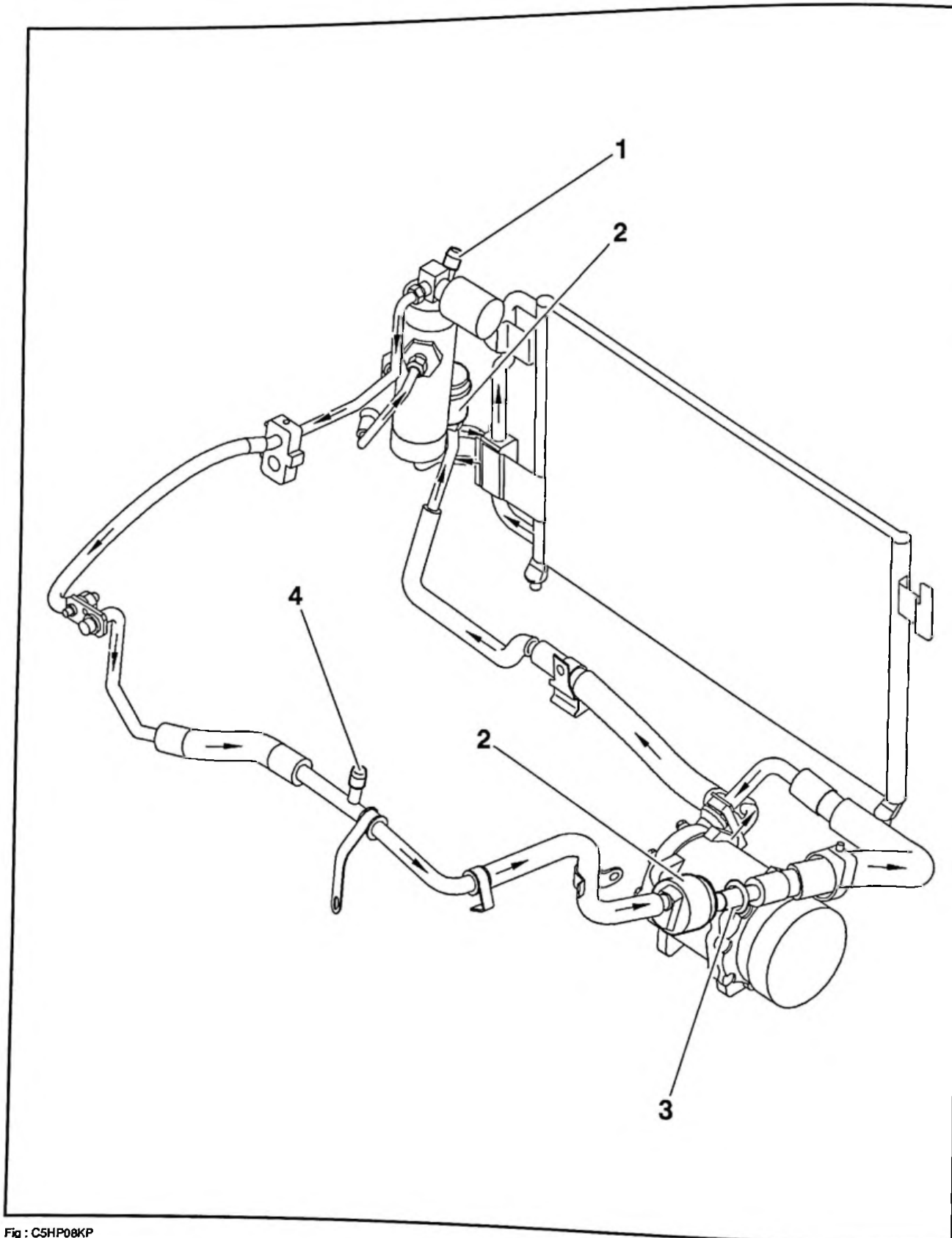


Fig : C5HP08KP

- (1) valve de remplissage haute pression.
- (2) capacités tampon.
- (3) raccord encliquetable.
- (4) valve de remplissage basse pression.

Particularités :

- circuit de réfrigération adapté à l'environnement moteur (nouveau)
- 2 capacités tampon sont intégrées au circuit afin de minimiser les bruits
- la dépose du compresseur peut être effectuée en déposant l'ensemble compresseur + support de compresseur
- raccord encliquetable sur le circuit basse pression démontable à l'aide de la bague noir 8005-TA (5/8")

2 - REFRIGERANT

Référence : R134a.

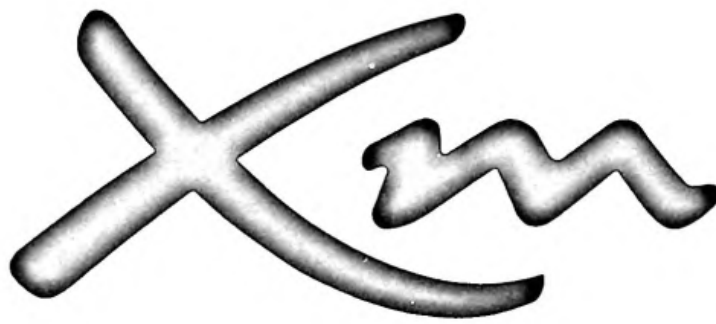
Quantité préconisée : 875 g ± 25 g.

3 - COMPRESSEUR REFRIGERATION

Caractéristiques :

- compresseur à cylindrée variable
- 7 pistons
- 16 cm³

| | | |
|---------------------------|-----------------|---------------------|
| Motorisation | Type | ES9J4 |
| | Plaque | XFZ |
| Compresseur réfrigération | Marque | SANDEN |
| | Référence | SD7V16 |
| | Courroie poly-V | Courroie à 6 vés |
| Huile préconisée | Référence | SP10 |
| | Capacité | 135 cm ³ |



JUIN 1998

OPR : 7847 →

RÉF.



PRESENTATION

● ANNEE - MODELE 1999

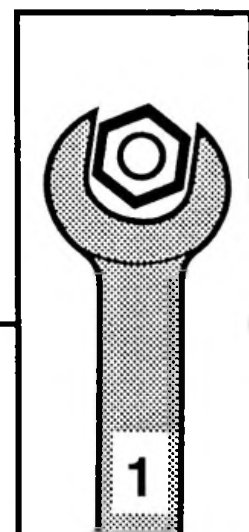
MAN 108931

"Les informations techniques contenues dans la présente documentation sont destinées exclusivement aux professionnels de la réparation automobile. Dans certains cas, ces informations peuvent concerner la sécurité des véhicules. Elles seront utilisées par les réparateurs automobiles auxquels elles sont destinées, sous leur entière responsabilité, à l'exclusion de celle du Constructeur".

"Les informations techniques figurant dans cette brochure peuvent faire l'objet de mises à jour en fonction de l'évolution des caractéristiques des modèles de chaque gamme. Nous invitons les réparateurs automobiles à se mettre en rapport périodiquement avec le réseau du Constructeur, pour s'informer et se procurer les mises à jour nécessaires".



AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION EXPORT EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS VENTE



CARACTERISTIQUES GENERALES

PRESENTATION : GAMME ANNEE MODELE 1999 1

 1 - Entretien 1

 2 - Gamme commerciale EUROPE -

EVOLUTIONS MECANIKES : GAMME ANNEE MODELE 1999 3

 1 - Calculateurs 3

 2 - Moteur XUD11BTE/L4 4

 3 - Moteur DK5ATE 7

 4 - Jantes et vis de fixation de roue 9

 5 - Suspension hydraulique 11

EVOLUTIONS ELECTRICITE : GAMME ANNEE MODELE 1999 12

 1 - Généralités 12

 2 - Faisceaux électriques -

 3 - Système audio -

PRESENTATION : GAMME ANNEE MODELE 1999

1 - ENTRETIEN

Le plan d'entretien Année Modèle 1999 se caractérise par l'augmentation du pas kilométrique des vidanges moteur.

Les nouvelles périodicités d'entretien sont les suivantes :

- véhicules essence (tous types) - véhicules diesel à injection directe : 20 000 km (au lieu de 15 000 km)
- véhicules diesel à injection indirecte (Turbo D) (préchambres) : 15 000 km (au lieu de 10 000 km)

ATTENTION : Le nouvel espacement du pas kilométrique est basé sur l'utilisation d'une huile moteur dont la qualité correspond à un niveau de performance ACEA (A3.96 - B3.96) ou API (SJ/CF) (huiles semi-synthétiques ou synthétiques).

2 - GAMME COMMERCIALE EUROPE

2.1 - Légende

Repères utilisés dans les tableaux "gamme commerciale" :

| | |
|-------------------------------------|--|
| (a) = boîte de vitesses automatique | (f) = puissance fiscale en "CV" (France) |
| (m) = boîte de vitesses mécanique | L3 = CEE 95 L3 |
| (l) = boîte de vitesses "longue" | L4 = CEE 2000 (EURO 2000) |

2.2 - Gamme commerciale CITROEN XM - berline

| Véhicule | | Moteur | | Boîte de vitesses |
|------------|--------------------|--------------|----------------------|-------------------|
| Type Mines | Niveau de finition | Plaque. Type | Puissance kW/ch. (f) | Séquence. Type |

CITROEN XM 2 l injection (1998 cm³) :

| | | | | |
|-------|----|------------------|---------------|------------------------|
| Y4-CZ | SX | RFV (L3) XU10J4R | 97,4/135 (9) | 20TA53 BE3 (m) (*) |
| Y4-TV | | | 97,4/135 (10) | 20GZ5G 4HP18 (a) |
| Y4-TX | | | 97,4/135 (9) | 20TA52 BE3 (m) (l) (*) |

(*) boîtes de vitesses équipées d'un nouveau frein de marche arrière.

CITROEN XM 2 l turbo - CT (1998 cm³) :

| | | | | |
|-------|-----------|-------------------|--------------|------------------|
| Y4-GG | SX | RGX (L3) XU10J2TE | 108/150 (10) | 20GM32 ME5T (m) |
| | EXCLUSIVE | | | |
| Y4-TT | SX | | 108/150 (11) | 20GZ1G 4HP18 (a) |
| | EXCLUSIVE | | | |

CITROEN XM 6 cylindres (2946 cm³) :

| | | | | |
|-------|-----------|----------------|--------------|------------------|
| Y4-WG | SX | ES9J4 (L3) XFZ | 140/194 (13) | 20LE33 ML5T (m) |
| | EXCLUSIVE | | | |
| Y4-WH | SX | | 140/194 (14) | 20HZ02 4HP20 (a) |
| | EXCLUSIVE | | | |

CARACTERISTIQUES GENERALES

| Véhicule | | Moteur | | Boîte de vitesses |
|------------|--------------------|--------------|----------------------|-------------------|
| Type Mines | Niveau de finition | Plaque. Type | Puissance kW/ch. (f) | Séquence. Type |

CITROEN XM turbo D12 (2088 cm³) :

| Y4-GZ | Ambulanciable | P8C (L3) XUD11BTE | 80/110 (7) | 20GM31 ME5T (m) |
|-------|---------------|-------------------|------------|------------------|
| | SX | | | |
| Y4-RN | EXCLUSIVE | P8C (L3) XUD11BTE | 80/110 (8) | 20GZ5D 4HP18 (a) |
| | SX | | | |
| Y4-WE | EXCLUSIVE | P8C (L4) XUD11BTE | 80/110 | 20GM31 ME5T (m) |

CITROEN XM 2,5 l turbo diesel (2446 cm³) :

| Y4-NZ | SX | THY (L3) DK5ATE | 94,5/130 (9) | 20KM50 MG5TB (m) |
|-------|-----------|-----------------|--------------|------------------|
| | EXCLUSIVE | | | |

2.3 - Gamme commerciale CITROEN XM - break

CITROEN XM 2 l injection (1998 cm³) :

| Y4-GB | Y4-TU | SX | RFV XU10J4R | 97,4/135 (9) | 20GM36 ME5T (m) |
|-------|-------|----|-------------|---------------|------------------|
| | | | | 97,4/135 (10) | 20GZ5G 4HP18 (a) |

CITROEN XM 2 l turbo - injection (1998 cm³) :

| Y4-GM | Varebiler | RGX XU10J2TE | 108/150 (9) | 20GM33 ME5T (m) |
|-------|-----------|--------------|--------------|------------------|
| | SX | | | |
| Y4-TS | Varebiler | RGX XU10J2TE | 108/150 (10) | 20GZ1G 4HP18 (a) |
| | SX | | | |

CITROEN XM 6 cylindres (2946 cm³) :

| Y4-WJ | Y4-TN | SX | ES9J4 XFZ | 140/194 (13) | 20LE33 ML5T (m) |
|-------|-------|----|-----------|--------------|------------------|
| | | | | 140/194 (14) | 20HZ02 4HP20 (a) |

CITROEN XM turbo D12 (2088 cm³) :

| Y4-MZ | Varebiler | P8C XUD11BTE | 80/110 (7) | 20GM31 ME5T (m) |
|-------|-----------|-------------------|------------|------------------|
| | SX | | | |
| Y4-CW | Varebiler | P8C XUD11BTE | 80/110 (8) | 20GZ5D 4HP18 (a) |
| | SX | | | |
| Y4-WF | SX | P8C (L4) XUD11BTE | 80/110 | 20GM31 ME5T (m) |

CITROEN XM 2,5 l turbo diesel (2446 cm³) :

| Y4-RM | Varebiler | THY DK5ATE | 94,5/130 (9) | 20KM50 MG5TB (m) |
|-------|-----------|------------|--------------|------------------|
| | SX | | | |

CARACTERISTIQUES GENERALES

EVOLUTIONS MECANQUES : GAMME ANNEE MODELE 1999

1 - CALCULATEURS

1.1 - Calculateur de contrôle moteur

4 cylindres (1998 cm³) :

| Type moteur | Boîte de vitesses | Système d'injection | | | Observations |
|--------------|-----------------------|---------------------|-------------------------------------|-------------------------|--|
| | | Fournisseur Type | Référence PSA Référence fournisseur | Version logiciel Indice | |
| RFV XU10J4R | Mécanique Automatique | BOSCH MP 52 (*) | 96 309 013 80 0261204694 | 1037357305 26FM435 | Amélioration de l'agrément de conduite |
| RGX XU10J2TE | Mécanique Automatique | BOSCH MP 32 (*) | 96 304 296 80 0261200808 | 1037357230 26FM0349 | |

6 cylindres (2946 cm³) :

| Type moteur | Boîte de vitesses | Système d'injection | | | Observations |
|-------------|-------------------|---------------------|-------------------------------------|-------------------------|--|
| | | Fournisseur Type | Référence PSA Référence fournisseur | Version logiciel Indice | |
| UFZ ES9J4 | Mécanique | BOSCH MP 7.0 (*) | 96 255 522 80 | 1037357243 | Amélioration de l'agrément de conduite |
| | | | 0261204412 | 26FM413 | |
| | Automatique | | 96 255 523 80 | 1037358274 | |
| | | | 0261204413 | 26FM0432 | |

NOTA : (*) mise à jour du calculateur par téléchargement.

Moteur 4 cylindres turbo diesel :

| Type moteur | Boîte de vitesses | Système d'injection | | | Observations | |
|-----------------|-------------------|---------------------|-------------------------------------|-------------------------|---|--|
| | | Fournisseur Type | Référence PSA Référence fournisseur | Version logiciel Indice | | |
| P8C XUD11BTE/L3 | Mécanique | LUCAS EPIC | 96 305 092 80 | 41502211 | | |
| | Automatique | | R 040 100 20 C | 0B | | |
| Mécanique | 96 314 459 80 | | 41501411 | | | |
| | R 040 100 16 D | | 0C | | | |
| P8C XUD11BTE/L4 | Mécanique | LUCAS EPIC | 96 304 668 80 | 41501412 | Nouveau moteur diesel à injection indirecte | |
| | | | R 040 100 15 D | 0C | | |
| THY DK5ATE | Mécanique | | BOSCH MSA 11 7.6 | 96 286 071 80 | L3 16 | |
| | | | | 00281001336 | | |

1.2 – Calculateur boîte de vitesses automatique ZF 4HP20

Fournisseur : BOSCH (*).

Référence PSA : 96 328 731 80.

Version logiciel : PS08G03.

(*) mise à jour du calculateur par téléchargement.

2 – MOTEUR XUD11BTE/L4

Commercialisation depuis le 02/1998 de véhicules équipés de moteurs XUD11BTE/L4.

Le moteur XUD11BTE/L4 remplace le moteur XUD11BTE/L3 dans les pays proposant des incitations fiscales.

La nouvelle norme de dépollution L4 est plus sévère que la précédente norme (norme de dépollution L3) :

- réduction des émissions d'oxydes d'azote (Nox)
- réduction des émissions de suies

2.1 – Principales évolutions

Eléments intégrés sur le système d'admission d'air :

- débitmètre d'air
- boîtier papillon (sur répartiteur d'admission)

Eléments spécifiques :

- le catalyseur a une imprégnation de 70 grammes de métaux précieux
- faisceau moteur
- nouvelle préchambre de combustion (culasse spécifique)
- répartiteur d'admission (adapté au boîtier papillon)
- injecteurs diesel (tarage spécifique = 150 bars)
- calculateur d'injection diesel (affectation des voies nouvelles)
- vanne de recyclage des gaz d'échappement
- électrovanne permettant la commande progressive du boîtier papillon sur répartiteur d'admission

NOTA : Le moteur XUD11BTE/L4 n'est accouplé qu'avec des boîtes de vitesses mécaniques.

2.2 – Principales caractéristiques

2.2.1 – Véhicule

Types mines :

- version "berline" : Y4WE
- version "break" : Y4WF

2.2.2 – Moteur

Code moteur : XUD11BTE/L4.

Type réglementaire : P8C.

Cylindrée : 2088 cm³.

Rapport volumétrique : 21.5/1.

Puissance maxi C.E.E. (DIN) : 80 kW (110 ch).

Régime correspondant : 4300 tr/mn.

Couple maxi C.E.E. (DIN) : 25 m.daN (26 m.kg).

Régime correspondant : 2000 tr/mn.

Norme de dépollution : L4 (EURO 2000).

Pot catalytique 2 voies : oui.

Système d'injection : LUCAS DIESEL.

2.3 – Description : circuit de recyclage des gaz d'échappement

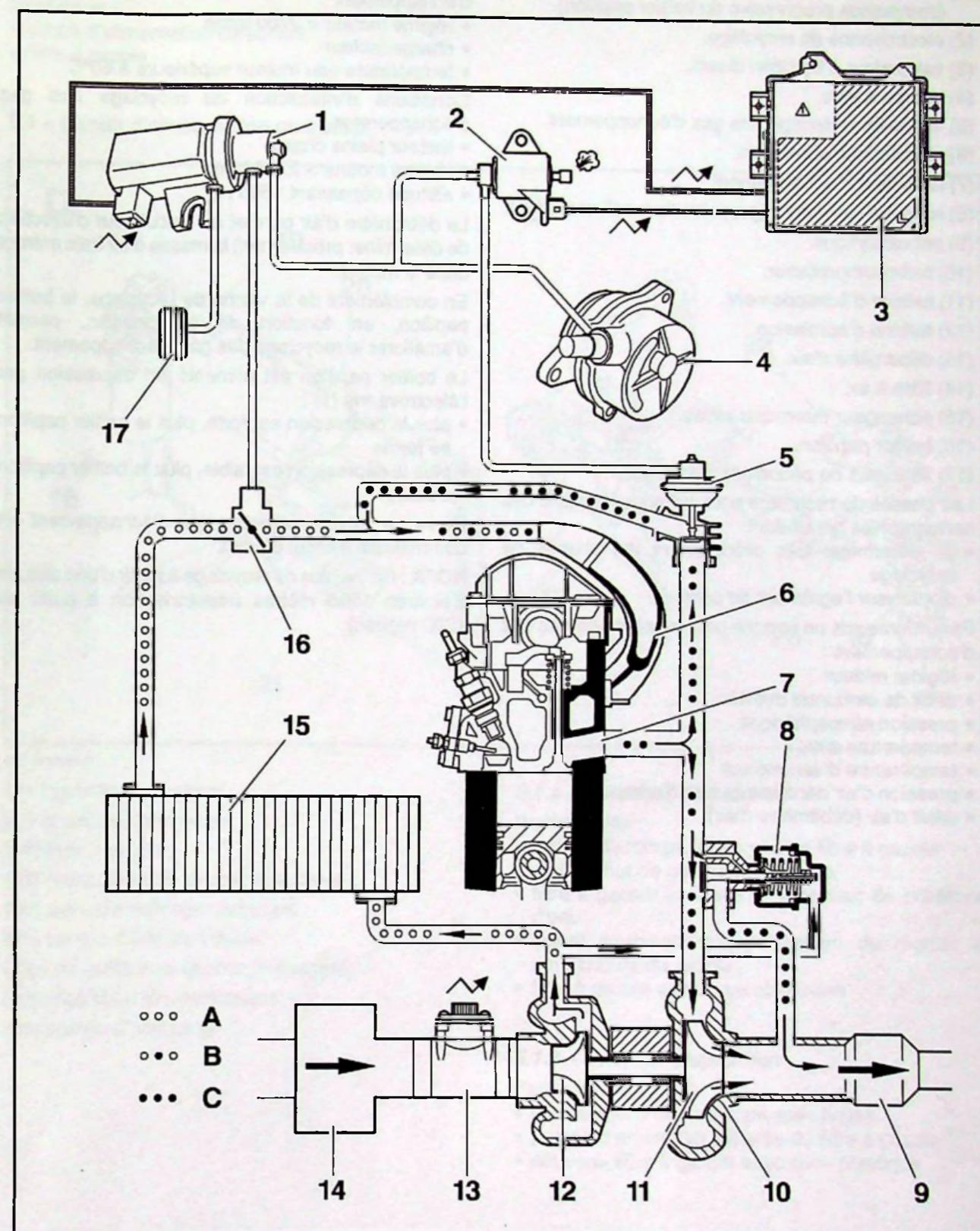


Fig : B1HP0Z8P

Circulation d'air (dans le sens des flèches).

A – air.

B – gaz d'échappement + air.

C – gaz d'échappement.

- (1) électrovanne proportionnelle (commande progressive du boîtier papillon).
- (2) électrovanne de recyclage.
- (3) calculateur d'injection diesel.
- (4) pompe à vide.
- (5) vanne de recyclage des gaz d'échappement.
- (6) répartiteur d'admission.
- (7) collecteur d'échappement.
- (8) soupape régulatrice (pression de suralimentation).
- (9) pot catalytique.
- (10) turbocompresseur.
- (11) turbine d'échappement.
- (12) turbine d'admission.
- (13) débitmètre d'air.
- (14) filtre à air.
- (15) échangeur thermique air/air.
- (16) boîtier papillon.
- (17) filtre (pas de périodicité d'échange).

Conditions permettant le recyclage des gaz d'échappement :

- régime moteur < 2700 tr/mn
- charge moteur
- température eau moteur supérieure à 60°C

Conditions d'interdiction du recyclage des gaz d'échappement :

- moteur pleine charge
- régime moteur > 2700 tr/mn
- altitude dépassant 1500 m

Le débitmètre d'air permet au calculateur d'injection de déterminer précisément la masse d'air frais entrant dans le moteur.

En complément de la vanne de recyclage, le boîtier papillon, en fonction de sa position, permet d'améliorer le recyclage des gaz d'échappement.

Le boîtier papillon est alimenté en dépression par l'électrovanne (1) :

- plus la dépression est forte, plus le boîtier papillon se ferme
- plus la dépression est faible, plus le boîtier papillon s'ouvre

La vanne de recyclage des gaz d'échappement est commandée en tout ou rien.

NOTA : Il n'y a plus de recyclage à partir d'une altitude d'environ 1500 mètres (réautorisation à partir de 1200 mètres).

Les phases de recyclage sont mémorisées dans des cartographies permettant :

- de déterminer très précisément les phases de recyclage
- d'optimiser l'agrément de conduite

Paramètres pris en compte pour le recyclage des gaz d'échappement :

- régime moteur
- débit de carburant injecté
- pression atmosphérique
- température d'air
- température d'eau moteur
- pression d'air dans la tubulure d'admission
- débit d'air (débitmètre d'air)

3 - MOTEUR DK5ATE

Evolutions :

- circuit d'alimentation carburant
- filtre à gazole

3.1 - Circuit d'alimentation carburant

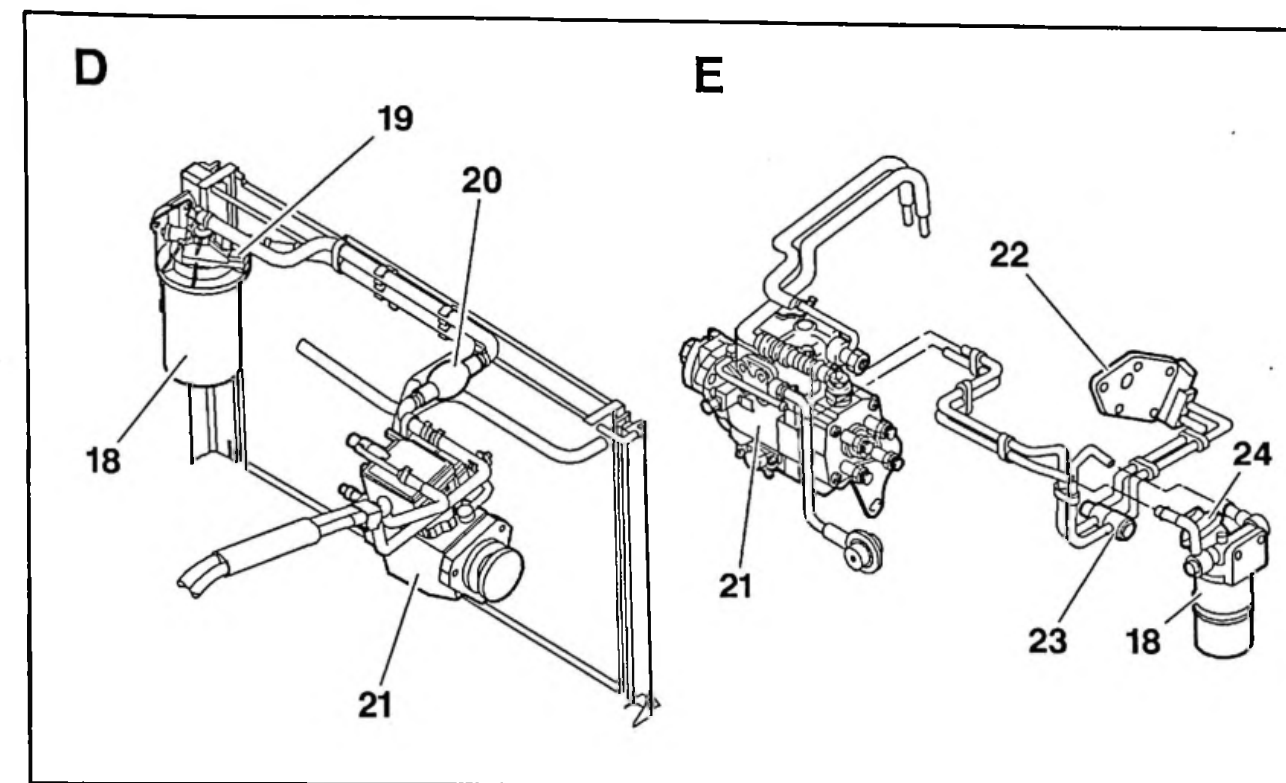


Fig : B1HP0Z9D

D - nouvelle disposition.

E - ancienne disposition.

(18) filtre à gazole.

(19) réchauffeur de gazole (électrique).

(20) poire d'amorçage carburant.

(21) pompe d'injection diesel.

(22) réchauffeur de gazole (thermique).

(23) régulateur thermostatique.

(24) pompe d'amorçage.

3.1.1 - Ancienne disposition

Particularités :

- pompe d'amorçage intégrée au filtre à gazole
- réchauffeur de gazole sur culasse
- filtre à gazole équipé d'un détecteur de présence d'eau
- clapet thermostatique permettant de réguler la température du gazole
- filtre à gazole avec cuve aluminium

3.1.2 - Nouvelle disposition

Particularités :

- canalisations de carburant spécifiques
- pompe d'amorçage séparée du filtre à gazole
- nouveau filtre à gazole avec cuve plastique

3.2 - Filtre à gazole

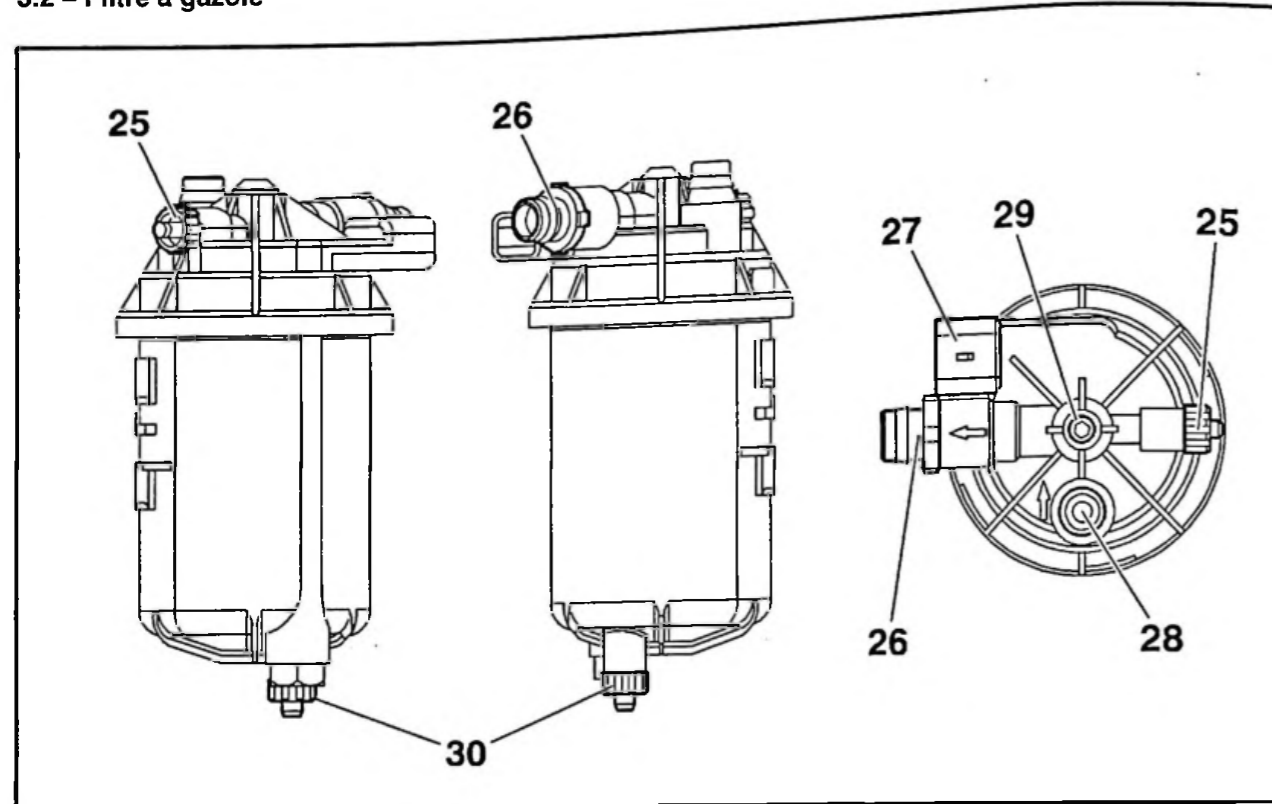


Fig : B1HP0ZAD

- (25) vis de purge de gazole (pour amorçage).
- (26) raccord de sortie gazole.
- (27) connecteur électrique d'alimentation du réchauffeur de gazole.
- (28) raccord d'entrée gazole.
- (29) vis du couvercle de filtre à gazole.
- (30) vis de purge d'eau.

Serrer la vis (29) à 0,5 m.daN.

Particularité du nouveau filtre à gazole :

- cartouche filtrante de gazole spécifique
- intégration d'un réchauffeur de gazole électrique dans le filtre à gazole

NOTA : Le filtre à gazole n'est pas équipé d'un détecteur de niveau d'eau.

Caractéristiques de la cartouche filtrante de gazole :

- type : C460
- diamètre : 70 mm
- hauteur : 85 mm

Le raccordement des canalisations de carburant sur le filtre à gazole est réalisé par l'intermédiaire de raccords encliquetables.

Le réchauffeur intégré au filtre à gazole est alimenté en + après contact.

Conditions de fonctionnement du réchauffeur de gazole :

- mise en marche du réchauffeur de gazole : lorsque la température est < à 7°C
- arrêt du réchauffeur de gazole : lorsque la température est > à 20°C

3.2.1 - Réparation

Périodicité de remplacement :

- cartouche filtrante : tous les 30 000 km
- la purge du filtre à gazole doit être réalisée tous les 15 000 km

3.2.2 - Pièces de rechange

Le service "Pièces de Rechange" commercialise les anciennes et les nouvelles pièces.

4 - JANTES ET VIS DE FIXATION DE ROUE

NOTA : Cette évolution concerne les véhicules équipés de jantes en alliage léger.

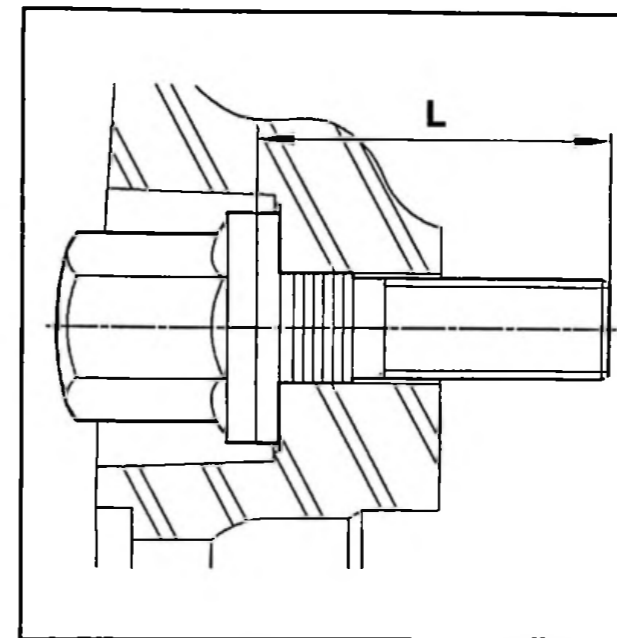


Fig : B2GP00BC

Evolution de la longueur sous tête des vis de roues en alliage léger : L = 42 mm (au lieu de 46 mm).

NOTA : La roue de secours n'a pas évoluée et accepte les 2 types de vis.

4.1 - Identification des montages

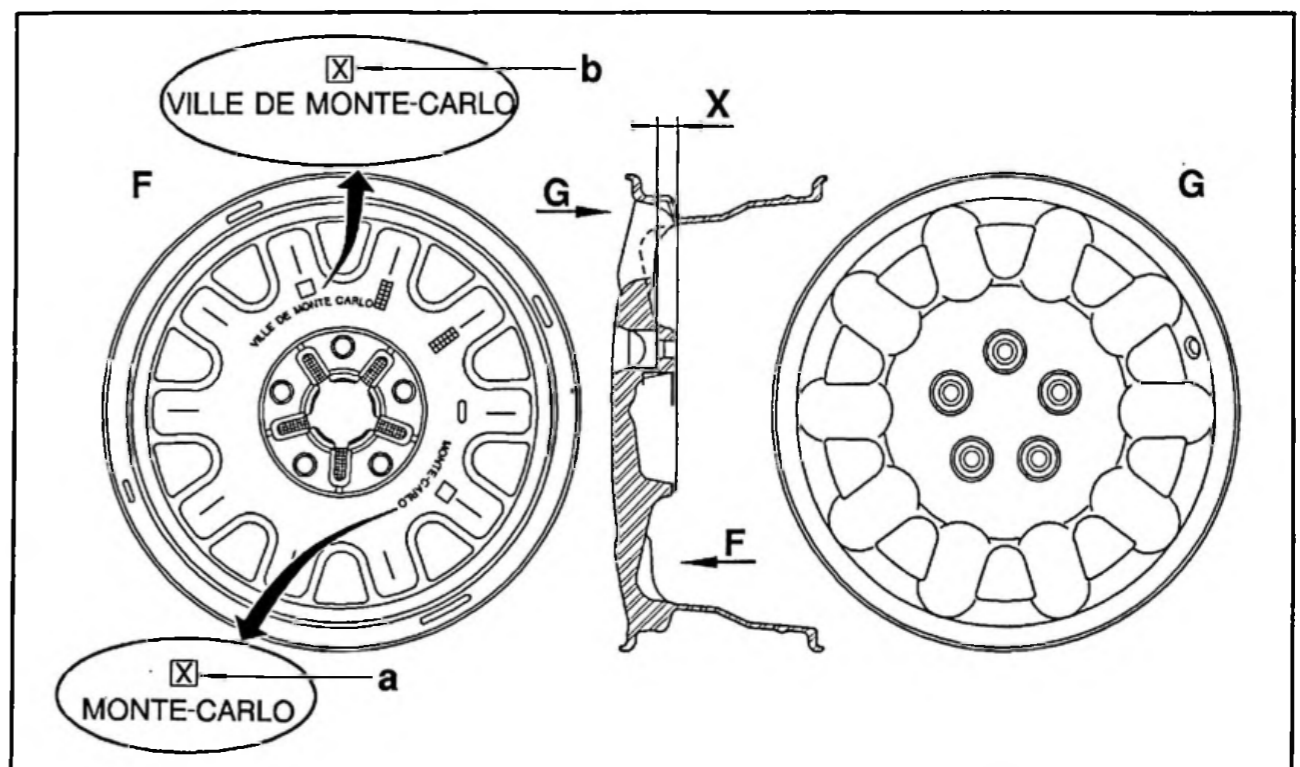


Fig : B2GP00DD

4.1.1 – Jante type "MONTE-CARLO"

Les roues "VILLE DE MONTE-CARLO" remplacent les roues "MONTE-CARLO" (style identique mais adaptées aux nouvelles vis de roues).

Les roues de nouvelle fabrication comportent les marquages "MONTE-CARLO" et "VILLE DE MONTE-CARLO" sur la face intérieure.

Identification – caractéristiques :

| Jantes | Repère | Epaisseur X | Vis de roue : longueur sous tête |
|----------------------|-----------------|-------------|----------------------------------|
| MONTE-CARLO | Marquage en "a" | 19 mm | 46 mm |
| VILLE DE MONTE-CARLO | Marquage en "b" | 16,5 mm | 42 mm |

4.1.2 – Jante type "ETOILE"

Identification – caractéristiques :

| | Epaisseur X | Vis de roue : longueur sous tête | Observations |
|------------------------------|-------------|----------------------------------|---|
| Jante type "ETOILE" | 19 mm | 46 mm | L'orifice "c" est fermé par un obturateur plastique |
| Nouvelle jante type "ETOILE" | 16,5 mm | 42 mm | Le centre "c" de la roue n'est pas percé |

4.2 – Pièces de rechange

Le service "Pièces de Rechange" commercialise les anciennes et les nouvelles pièces.

IMPERATIF : Respecter l'appariement type de jante/longueur de vis.

ATTENTION : Les antivols de roue doivent être adaptés à la longueur des vis.

Antivol de roue :

- ancien montage : référence ZC 9 863 038 U
- nouveau montage : référence 9405 06

5 – SUSPENSION HYDRACTIVE

5.1 – Manocontact de frein

Suppression du manocontact de frein, implanté sur le circuit de freinage, permettant au calculateur hydractive de commander l'état ferme de la suspension lors d'un freinage.

5.2 – Calculateur hydractive II

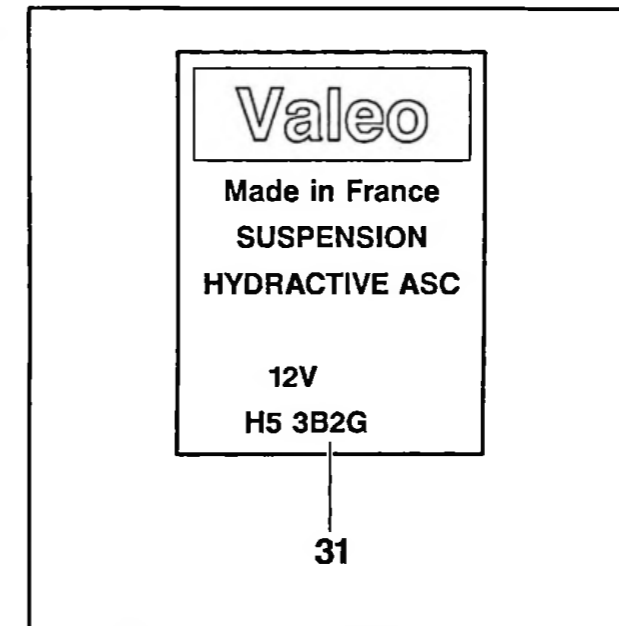


Fig : B3BP13CC

(31) indice logiciel.

Nouveau calculateur hydractive II avec indice logiciel H5 3B2G.

Le calculateur hydractive commande un état ferme de la suspension en surveillant la vitesse véhicule (capteur de vitesse véhicule).

Le calculateur hydractive comporte les tables de paramètres télécodables pour chaque version de véhicules (indice logiciel H5 3B2G).

5.3 – Interchangeabilité

Le calculateur hydractive H5 3B2G peut remplacer les calculateurs hydractive avec indice logiciel suivants :

- H5 S2J5G
- H4 S2J2G
- H4 S2H2G
- H4 S2G2G

IMPERATIF : Les calculateurs hydractive avec indice logiciel H5 3B2G doivent être télécodés lors du montage sur véhicule.

5.4 – Pièces de rechange

A épuisement du stock, seules les nouvelles pièces seront disponibles au Service des Pièces de Rechange (indice logiciel H5 3B2G).

NOTA : Le montage d'un nouveau calculateur hydractive sur un ancien véhicule rend le manocontact de frein inactif (plus pris en compte par le calculateur hydractive).

EVOLUTIONS ELECTRICITE : GAMME ANNEE MODELE 1999

1 – GENERALITES

L'équipement électrique évolue suite aux modifications suivantes :

- montage d'un nouveau manoccontact de pression d'huile moteur (moteurs tous types sauf ES9J4)
- suppression du manoccontact de frein (suspension hydraulique)

2 – FAISCEAUX ELECTRIQUES

2.1 – Faisceau électrique moteur

Nouveau système d'injection électronique LUCAS DIESEL EPIC (moteur XUD11BTE/L4).

Montage d'un nouveau manoccontact de pression d'huile moteur (moteurs tous types sauf ES9J4).

Suppression du réchauffeur électrique du boîtier papillon (moteur ES9J4).

Intégration d'un réchauffeur de gazole électrique dans le filtre à gazole (motorisation 2.5 I Turbo).

2.2 – Faisceau électrique suspension

Suppression du manoccontact de frein, implanté sur le circuit de freinage, permettant au calculateur hydraulique de commander l'état ferme de la suspension lors d'un freinage.

NOTA : Le calculateur hydraulique commande un état ferme de la suspension en surveillant la vitesse véhicule (capteur de vitesse véhicule).

3 – SYSTEME AUDIO

Remplacement du changeur de Compact Disc du système audio 4040 RDS.

Rappel : marque du système audio (autoradio + changeur de Compact Disc) : Philips.

Le remplacement du changeur de CD se traduit par les modifications suivantes :

- adaptation du support du changeur de CD sous le siège conducteur
- adaptation du faisceau de liaison entre l'autoradio et le changeur de CD

NOTA : Le nouveau changeur de CD peut être connecté sur les anciens véhicules équipés d'autoradio première monte : 3040 RDS et 4040 RDS.

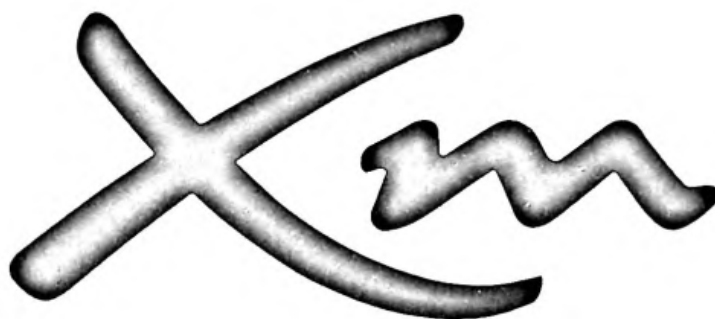
IMPERATIF : Ne pas placer de mini Compact Disc dans le magasin du changeur de CD (diamètre 80 mm).

Le changeur de CD est piloté de l'autoradio par l'intermédiaire d'un câble blindé.

Liaisons du câble blindé :

- connecteur 7 voies noir (côté autoradio)
- connecteur 13 voies noir (côté changeur de CD)

NOTA : Le magasin du changeur de Compact Disc ne nécessite pas d'immobilisation lors d'un transport hors du véhicule (exemple : colis postal).



AVRIL 1999

OPR : 8211 →

RÉF.

0 N° XM 000-00/15

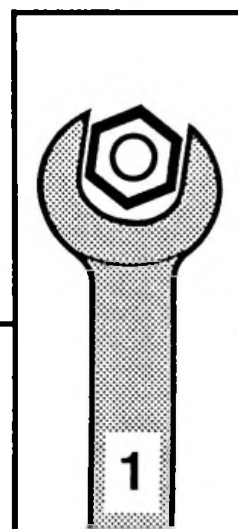
PRESENTATION

● ANNEE MODELE 2000

MAN 108931

"Les informations techniques contenues dans la présente documentation sont destinées exclusivement aux professionnels de la réparation automobile. Dans certains cas, ces informations peuvent concerner la sécurité des véhicules. Elles seront utilisées par les réparateurs automobiles auxquels elles sont destinées, sous leur entière responsabilité, à l'exclusion de celle du Constructeur".

"Les informations techniques figurant dans cette brochure peuvent faire l'objet de mises à jour en fonction de l'évolution des caractéristiques des modèles de chaque gamme. Nous invitons les réparateurs automobiles à se mettre en rapport périodiquement avec le réseau du Constructeur, pour s'informer et se procurer les mises à jour nécessaires".



AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION EXPORT EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS VENTE

CARACTERISTIQUES GENERALES

PRESENTATION : GAMME ANNEE MODELE 2000 (EUROPE) 1

 1 – Entretien 1

 2 – Gamme commerciale Europe -

EVOLUTIONS MECANIQUES : GAMME ANNEE MODELE 2000 4

 1 – Moteur 4

 2 – Calculateur boîte de vitesses automatique -

 3 – Calculateur de suspension hydractive 5

 4 – Transmission -

EVOLUTIONS CARROSSERIE : GAMME ANNEE MODELE 2000 7

 1 – Structure 7

 2 – Equipement -

PRESENTATION : GAMME ANNEE MODELE 2000 (EUROPE)

1 – ENTRETIEN

Les moteurs CITROËN sont lubrifiés en première monte avec de l'huile TOTAL de grade S.A.E. 5W-30 (au lieu de S.A.E. 10W-40).

L'huile TOTAL de grade S.A.E. 5W-30 permet une économie de carburant.

Entretien : nouvelle huile moteur répondant aux normes A1-98/B1-98 et SJ/CF EC.

ATTENTION : Les huiles répondant aux normes ACEA A1-98/B1-98 et API SJ/CF EC ne peuvent être utilisées que sur les véhicules fabriqués à partir du N° OPR 8211 (année modèle 2000).

Voir note spécifique "ENTRETIEN LUBRIFIANT".

2 – GAMME COMMERCIALE EUROPE

2.1 – Légende

Repères utilisés dans les tableaux "gamme commerciale" :

| | |
|--|-----------------------------|
| (a) = boîte de vitesses automatique | (d) = normes de dépollution |
| (m) = boîte de vitesses mécanique | (l3) = CEE 95 L3 |
| (f) = puissance fiscale en "CV" (France) | (l4) = CEE 2000 (EURO 2000) |

2.2 – Gamme commerciale : CITROEN XM, version "berline"

| Véhicule | | Moteur | | Boîte de vitesses |
|------------|--------------------|-------------|------------------------|-------------------|
| Type mines | Niveau de finition | Plaque type | Puissance kW/ch (f) | Séquence Type |

CITROEN XM 2 l injection (1998 cm³) :

| | | | | |
|------|----|---------------------|----------|-----------|
| Y4CZ | SX | RFV (L3) XU10J4R | 97,4/135 | 20TD01 |
| | | | (9) | BE3 (m) |
| Y4TV | SX | | 97,4/135 | 20GZ5G |
| | | | (10) | 4HP18 (a) |

CITROEN XM Turbo CT (1998 cm³) :

| | | | | |
|------|----|----------------------|---------|-----------|
| Y4GG | SX | RGX (L3) XU10J2TE | 108/150 | 20GM32 |
| | | | (10) | ME (m) |
| Y4TT | SX | | 108/150 | 20GZ1G |
| | | | (11) | 4HP18 (a) |

CARACTERISTIQUES GENERALES

| Véhicule | | Moteur | | Boîte de vitesses |
|------------|--------------------|-------------|------------------------|-------------------|
| Type mines | Niveau de finition | Plaque type | Puissance kW/ch (f) | Séquence Type |

CITROËN XM V6 (2946 cm³) :

| | | | | |
|------|-----------|-------------------|---------|-----------|
| Y4WG | SX | XFZ (L3) ES9J4 | 140/194 | 20LE59 |
| | EXCLUSIVE | | (13) | ML (m) |
| Y4WH | SX | | 140/194 | 20HZ02 |
| | EXCLUSIVE | | (14) | 4HP20 (a) |

CITROEN XM turbo D12 (2088 cm³) :

| | | | | |
|------|----|----------------------|-----------|------------------|
| Y4GZ | SX | P8C (L3) XUD11BTE | 80/110 | 20GM31 |
| | | | (7) | ME (m) |
| Y4RN | | 80/110 | 20GZ5D | |
| | | (8) | 4HP18 (a) | |
| Y4WE | | P8C (L4) XUD11BTE | 80/110 | 20GM31 ME (m) |

CITROEN XM 2,5 l turbo diesel (2446 cm³) :

| | | | | |
|------|-----------|---------------------|----------|------------------|
| Y4NZ | SX | THY (L3) DK5ATED | 94,5/130 | 20KM70 MG (m) |
| | EXCLUSIVE | | | |

2.3 – Gamme commerciale : CITROEN XM, version "break"

CITROEN XM 2 l injection (1998 cm³) :

| | | | | |
|------|----|---------------------|----------|-----------|
| Y4GB | SX | RFV (L3) XU10J4R | 97,4/135 | 20GM36 |
| | | | (9) | BE3 (m) |
| Y4TU | SX | | 97,4/135 | 20GZ5G |
| | | | (10) | 4HP18 (a) |

CITROEN XM Turbo CT (1998 cm³) :

| | | | | |
|------|-----------|----------------------|---------|-----------|
| Y4GM | SX | RGX (L3) XU10J2TE | 108/150 | 20GM33 |
| | Varebiler | | (9) | ME (m) |
| Y4TS | SX | | 108/150 | 20GZ1G |
| | | | (10) | 4HP18 (a) |

CITROËN XM V6 (2946 cm³) :

| | | | | |
|------|----|-------------------|---------|-----------|
| Y4WJ | SX | XFZ (L3) ES9J4 | 140/194 | 20LE59 |
| | | | (13) | ML (m) |
| Y4TN | SX | | 140/194 | 20HZ02 |
| | | | (14) | 4HP20 (a) |

CARACTERISTIQUES GENERALES

| Véhicule | | Moteur | | Boîte de vitesses |
|------------|--------------------|-------------|------------------------|-------------------|
| Type mines | Niveau de finition | Plaque type | Puissance kW/ch (f) | Séquence Type |

CITROEN XM turbo D12 (2088 cm³) :

| | | | | |
|------|-----------|----------------------|--------|------------------|
| Y4MZ | SX | P8C (L3) XUD11BTE | 80/110 | 20GM31 |
| | Varebiler | | (7) | ME (m) |
| Y4CW | SX | | 80/110 | 20GZ5D |
| | Varebiler | | (8) | 4HP18 (a) |
| Y4WF | SX | P8C (L4) XUD11BTE | 80/110 | 20GM31 ME (m) |

CITROEN XM 2,5 l turbo diesel (2446 cm³) :

| | | | | |
|------|-----------|---------------------|----------|------------------|
| Y4RM | SX | THY (L3) DK5ATED | 94,5/130 | 20KM70 MG (m) |
| | Varebiler | | | |

2.4 – Gamme commerciale : CITROEN XM, autres versions

CITROEN XM turbo D12 ambulancier (2088 cm³) :

| | | | | |
|------|----|----------------------|--------|------------------|
| Y4GZ | SX | P8C (L3) XUD11BTE | 80/110 | 20GM31 ME (m) |
|------|----|----------------------|--------|------------------|

EVOLUTIONS MECANQUES : GAMME ANNEE MODELE 2000

1 – MOTEUR

1.1 – Pompe à huile

Véhicule concerné : XM Turbo CT.

Evolution des pompes à huile (voir note évolution spécifique).

1.2 – Calculateur de contrôle moteur

| Type | | Boîte de vitesses | Calculateur de contrôle moteur | | | |
|---------------|-------------|-------------------|--------------------------------|--|-----------------|--------------|
| Véhicule | Moteur | | Fournisseur Type | Référence PSA Référence fournisseur | Indice logiciel | Observations |
| 2 l injection | XU10J4R/L3 | BVM | BOSCH | 9630402380 | 26FM0480 | |
| | | BVA | MP5.2 (*) | 0261204650 | | |
| Turbo CT | XU10J2TE/L3 | BVM | BOSCH | 9632569180 | 26FM0493 | |
| | | BVA | MP3.2 (*) | 0261204654 | | |
| V6 | ES9J4/L3 | BVM | BOSCH MP7.0 (*) | 9625552280 | 26FM0503 | |
| | | BVA | | 9625552380 0261204413 | | |
| Turbo D12 | XUD11BTE/L3 | BVM | LUCAS EPIC | 9630509280 | 41502211 | |
| | | BVA | | R04010020B | OB | |
| | BVM | 9631445980 | | 41501411 | | |
| | XUD11BTE/L4 | BVM | R04010015E | OC | | |
| | | BVM | 9633912880 | 41501412 | | |
| | | BVM | R04010015D | OD | | |
| 2.5 Turbo D | DK5ATED | BVM | BOSCH MAS 11 7.6 | 9628607180 0281001589 | | |

BVM = boîte de vitesses mécanique.

BVA = boîte de vitesses automatique.

(*) mise à jour du calculateur par téléchargement.

2 – CALCULATEUR BOITE DE VITESSES AUTOMATIQUE

Véhicule concerné : CITROËN XM V6 – boîte de vitesses automatique 4HP20.

Fournisseur : BOSCH (*).

Référence PSA : 9632873180.

Version logiciel : PS08G03.

(*) : mise à jour du calculateur par téléchargement.

1.3 – Echappement

Véhicule concerné : XM 2.1 Turbo D 12.

Suppression du pot d'échappement intermédiaire (voir note évolution spécifique).

3 – CALCULATEUR DE SUSPENSION HYDRACTIVE

Fournisseur : VALEO.

Indice logiciel : H5 3B2G.

IMPERATIF : Les calculateurs hydractive avec indice logiciel H5 3B2G doivent être télécodés lors du montage sur véhicule.

4 – TRANSMISSION

4.1 – Roues

Véhicule concerné : véhicules avec roues en alliage léger.

Nouvelle vis de roue dite "à fixation mixte" permettant de serrer les types de roues suivantes :

- roues en alliage léger (avec fixation à portée plane)
- roue de secours tôle (avec fixation à portée conique)

Cette modification entraîne l'évolution des pièces suivantes :

- ajout d'un lamage dans le puits de fixation des roues en alliage léger
- suppression des inserts permettant la fixation par vis à portées planes de la roue de secours

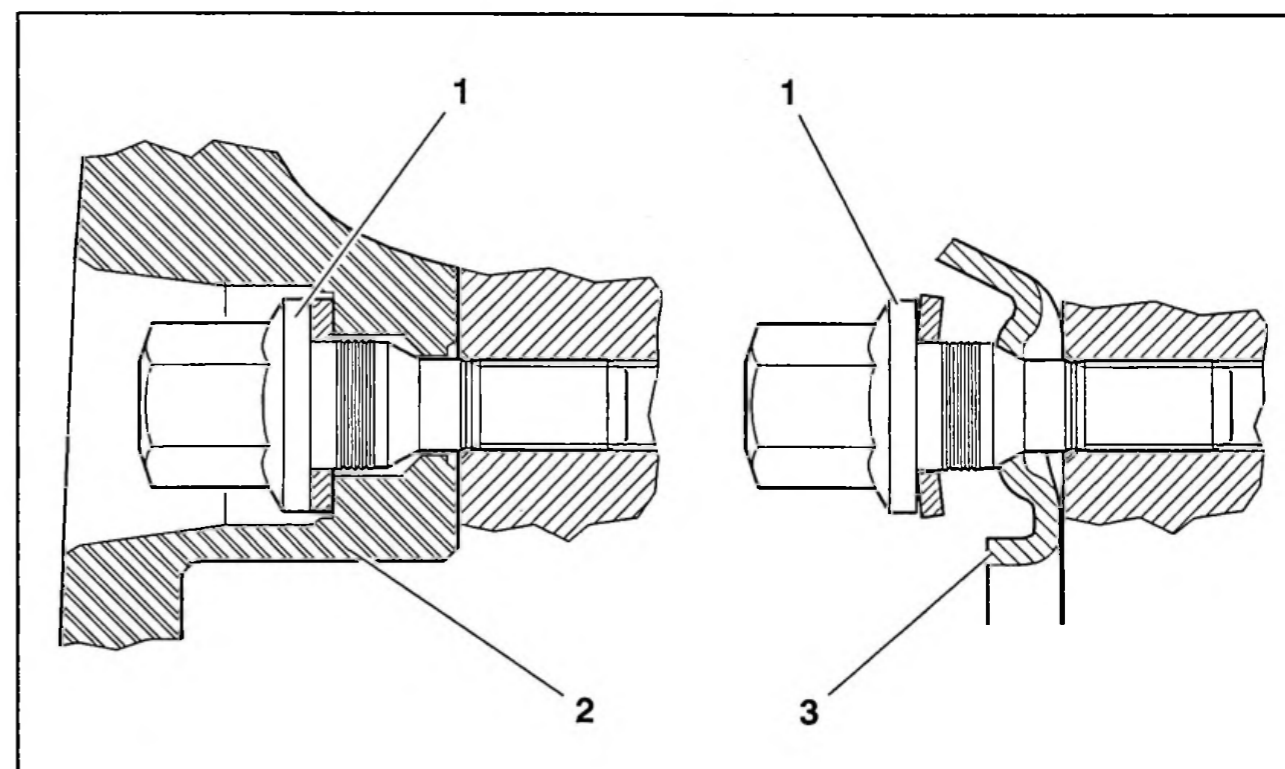


Fig : B2GP00JD

(1) vis de roue.

Nouveau montage :

- (2) roue en alliage léger
- (3) roue de secours

4.2 – Nouvelles étiquettes de préconisation des pressions de gonflage

Véhicule concerné : XM berline.

Légende :

- OPR = numéro d'Organisation Pièces de Rechange
- DAM = numéro Début d'Application de Modification
- APV-PR = numéro Après Vente Pièces de Rechange

Le numéro "APV-PR" (anciennement numéro DAM) et le code peinture sont transférés sur l'étiquette de préconisation des pressions de gonflage qui devient l'étiquette d'identification "APV-PR".

L'étiquette d'identification "APV-PR" est collée, côté conducteur, sur le pied avant du véhicule.

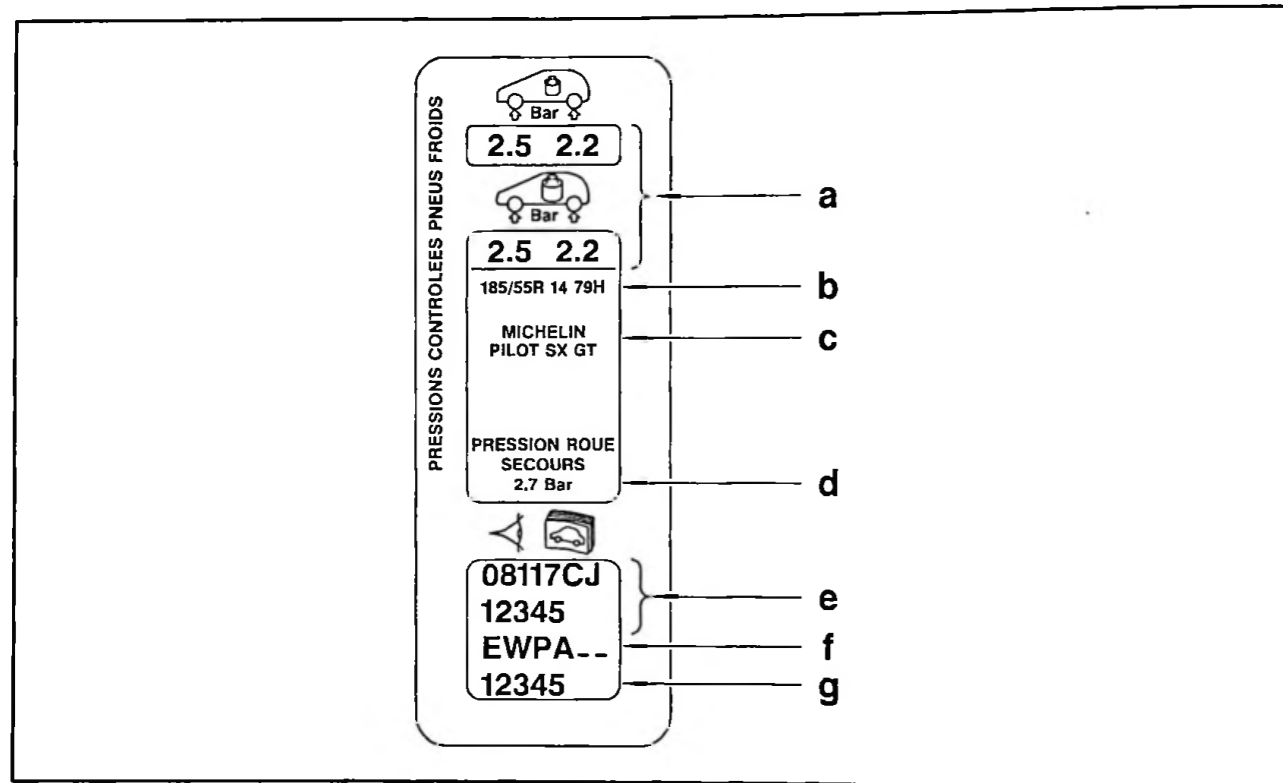


Fig : B2GP00HD

a : préconisations des pressions de gonflage des pneumatiques (à vide et en charge).

b : caractéristiques des pneumatiques.

c : type de pneumatique.

d : préconisation de pression de gonflage de la roue de secours.

e : numéro Après Vente Pièces de Rechange.

f : références peinture.

g : numéro de séquence (besoin interne usine).

Exemple : 08117 CJ 1 2345 :

| | |
|-------------------------|-------------------------------|
| 1er au 5ème caractère | Numéro OPR |
| 6ème et 7ème caractères | Code usine |
| 8ème caractère | Numéro de la ligne de montage |
| 9ème au 12ème caractère | Numéro d'ordre de fabrication |

EVOLUTIONS CARROSSERIE : GAMME ANNEE MODELE 2000

1 – STRUCTURE

Evolution de la fixation avant du berceau avant sur la caisse : vis M12 x 150 (au lieu de M10 x 150).

Echange d'une extrémité de brancard : le remplacement d'une ancienne pièce par une nouvelle nécessite une adaptation spécifique (voir note évolution spécifique).

2 – EQUIPEMENT

Véhicule concerné : véhicule équipé d'un coussin gonflable passager.

Ajout du pictogramme "interdiction siège enfant" sur le pare-soleil, côté passager.