



---

Présentation générale	1
La gamme	2
Marché - Clientèle - Production	3
Liaison au sol	4
La carrosserie	5
Groupe motopropulseur	6
L'agrément d'utilisation	7

XM

# 1

---

## Présentation générale

---

*La Citroën XM : un nouveau concept  
dans le haut de gamme automobile*

---

*Suspension hydractive : la révolution*

---

*Style : la différence dynamique*

---

*Motorisation : une première mondiale*

---

*Des millions d'heures et de kilomètres*

---

*Investissements*

---





# Présentation générale

---

## La Citroën XM: un nouveau concept dans le haut de gamme automobile

Citroën commercialisera, en France, le 23 mai 1989 un nouveau modèle de haut de gamme : la XM.

La XM est une berline bi-corps de 4,71 mètres de longueur, 5 places, 5 portes, à traction avant.

Elle se présente sous la forme d'une gamme de 8 versions, définies par trois niveaux d'équipements et cinq motorisations: trois moteurs essence : 4 cylindres 2 litres carburateur 115 ch, 4 cylindres 2 litres injection 130 ch, 6 cylindres 3 litres injection 170 ch et deux moteurs Diesel 4 cylindres à 3 soupapes par cylindre : 2,1 litres atmosphérique 83 ch et 2,1 litres turbocompressé 110 ch.

Au moment où bien des commentateurs se plaignent de la banalisation de l'automobile, même dans le haut de gamme, Citroën, avec la XM, leur apporte une voiture différente qui constitue un nouveau concept de grande routière haut de gamme, à la fois sport et confort, dans son allure comme dans ses prestations.

Les objectifs du marketing étaient de privilégier l'agrément de conduite et la sécurité active tout en suggérant, par l'esthétique, le dynamisme de la voiture.

Pour réaliser ces ambitions, Citroën a mobilisé sa capacité d'innovation et d'anticipation technique. Des solutions nouvelles ont été mises en œuvre, notamment en matière de suspension, de style et de motorisation.

---

## Suspension hydractive : la révolution

La suspension de la XM constitue une véritable révolution de la suspension automobile.

Citroën crée pour la première fois au monde, sur un véhicule de série, une suspension hydraulique qui réfléchit.

Celle-ci associe l'intelligence de l'électronique à la force et à la souplesse de l'hydraulique.

Le mariage de ces deux technologies de pointe avait déjà été réalisé sur le prototype ACTIVA, présenté au Mondial de l'Automobile à Paris en octobre 1988.

Après le progrès technique considérable apporté par la suspension hydraulique à hauteur constante de la DS et de la SM, Citroën reprend à nouveau une avance notable avec la suspension "hydractive" de la XM.

Cette suspension s'adapte automatiquement à la route et aux sollicitations du conducteur.

En d'autres termes, elle choisit instantanément l'état de suspension qu'il faut quand il le faut : une grande flexibilité et un faible taux d'amortissement ou une moindre flexibilité et un fort taux d'amortissement.

Tantôt moelleuse et tantôt ferme, elle concilie le confort et l'agrément de conduite avec le comportement routier et la sécurité active. Cette suspension offre à la fois une flexibilité et un amortissement variables avec une bonne maîtrise du roulis en virage. Ces trois nouvelles qualités du comportement de la voiture s'ajoutent à l'acquis de la suspension hydraulique :

- garde au sol constante quelle que soit la charge ;
- maintien des qualités de la suspension et du SCx à vide et en charge ;
- grande flexibilité et grand débattement pour un encombrement réduit des éléments de suspension ;
- possibilité de variation de la hauteur du véhicule.

La suspension hydractive est gérée par un calculateur qui adapte instantanément (en quelques centièmes de seconde) et automatiquement le réglage de la suspension aux conditions de roulage et au mode de conduite, à partir des informations qui lui sont fournies par cinq capteurs prenant en compte plusieurs paramètres (angle du volant et sa vitesse angulaire, vitesse de déplacement de la pédale d'accélérateur, pression de freinage, débattements de caisse, vitesse du véhicule).

La suspension hydractive se met ainsi en état ferme avant que le conducteur ne subisse les inconvénients d'une suspension trop moelleuse. Elle anticipe avec intelligence les réactions de la voiture et accroît les capacités de sécurité active de la XM en toutes circonstances.

Par ailleurs, le conducteur peut choisir délibérément un état de suspension ferme dite "sport" par une commande située sur la console centrale.

Cette suspension d'avant-garde associée à la traction avant, au freinage haute pression avec système antiblo-cage de roue, à la direction hydraulique, à effort variable en fonction de la vitesse, constitue un nouveau concept de sécurité active. C'est toute la voiture qui participe à sa réalisation.

En effet, le développement de XM a été conduit à partir d'une approche globale des phénomènes intervenant dans le comportement d'un véhicule, et en y incluant des facteurs comme l'ergonomie, l'étude des sièges, le style et l'aérodynamique...

Ainsi avec XM, Citroën ne propose pas seulement une suspension nouvelle mais une voiture homogène, cohérente, qui devient une nouvelle référence en matière de comportement routier.



# Présentation générale

---

## Style : la différence dynamique

---

On pourrait définir le style de la Citroën XM par l'expression : avant-garde bien tempérée.

Son caractère marqué et son non-conformisme la différencient nettement des autres voitures sans que cette originalité soit jamais excessive.

Elle s'inscrit dans la ligne non pas d'une tradition Citroën, mais de l'évolution de celle-ci.

Elle est à la fois ligne sportive et forme confortable.

En matière de création artistique, "un premier jet" réussi est toujours de bon augure. C'est le signe que le projet a vivement motivé et inspiré le styliste.

Ainsi en a-t-il été de la XM : le petit croquis hâtivement griffonné par le styliste de Bertone, au cours de l'exposé du cahier des charges du véhicule, portait déjà en lui l'essentiel de la personnalité du nouveau modèle.

Sa ligne aérodynamique authentifiée par un excellent Cx de 0,28, sa répartition des masses entre un avant compact et un arrière court, sa ceinture de caisse progressivement relevée suggèrent les performances, la tenue de route, la sécurité active.

Mais la XM n'est pas seulement une réussite esthétique ; elle est aussi une forme parfaitement fonctionnelle, étudiée pour ménager une grande visibilité (ceinture de lumière), une habitabilité nettement supérieure à celle de la CX, un confort maximum.

L'aspect extérieur de la XM suggère d'emblée qu'il s'agit d'une voiture de haut de gamme, version évoluée de ce que fut en son temps la SM, une voiture puissante et confortable, dotée notamment d'une motorisation digne d'elle.

## Motorisation : une première mondiale

---

La motorisation, comme tout l'ensemble mécanique de la XM, relève d'une conception de très haut niveau. Elle est en tous points digne de l'ensemble suspension - freinage - direction et de la carrosserie "sport confort" du véhicule.

Trois types de moteur essence ont été retenus.

Deux moteurs 4 cylindres (à carburateur 115 ch et à injection 130 ch) d'une cylindrée légèrement inférieure à 2 litres (1998 cm<sup>3</sup>) pour être adaptée à la réglementation sur la dépollution en vigueur dans la CEE.

Ce moteur est conçu aussi pour accepter un catalyseur trifonctionnel pour les pays d'exportation appliquant dès maintenant d'autres normes que les directives CEE.

Un moteur 6 cylindres en V à 90° à injection de 170 ch d'une cylindrée de 3 litres (2975 cm<sup>3</sup>). Il est d'office dépollué aux normes Europe 15.05 puisqu'en octobre 89 les nouveaux moteurs de plus de 2 litres devront être équipés d'un catalyseur trifonctionnel régulé. Ce dispositif passe aussi les normes US 83 requises par certains pays d'Europe hors CEE.

Une version sans catalyseur sera disponible pour les pays qui ne suivent pas les normes européennes.

Deux moteurs Diesel viennent compléter la gamme des motorisations de la XM. Un moteur 4 cylindres atmosphérique de 2138 cm<sup>3</sup> (83 ch) et un moteur 4 cylindres turbocompressé avec échangeur de 2088 cm<sup>3</sup> (110 ch). Ces moteurs ont trois soupapes par cylindre (deux soupapes d'admission, une soupape d'échappement), ce qui constitue une première mondiale.

Ces deux nouveaux moteurs Diesel ont fait l'objet de travaux particuliers pour rendre naturellement plus faibles les émissions de polluants, y compris les particules. Ils répondent facilement aux normes européennes 30 g./test de CO et 8 g./test de HC + NOx. Leurs émissions de particules sont dès maintenant inférieures à 0,8 g./test, alors que la norme européenne a prévu 1,1 g./test.

## Des millions d'heures et de kilomètres

---

4,4 millions d'heures ont été consacrées à la conception et aux études de méthodes industrielles de la XM.

100 XM de présérie ont parcouru chacune 30000 km (3000000 de km) en plus des essais routiers effectués sur des prototypes, soit un total de 6500000 km.

## Investissements

---

Le programme d'investissement total représente aujourd'hui 7,5 milliards de francs (dont 1,2 milliard de frais d'études) et concerne la quasi-totalité de l'outil de production de Citroën (Rennes, Charleville, Trémery, Metz, Caen, Asnières).





# 2

---

La gamme

---

*Gamme Europe*

---

*Gamme France*

---

*Principales caractéristiques techniques  
de la gamme XM*

---



# La gamme

## Gamme Europe

Moteurs	Niveaux d'équipement		
	N1	N2	N3
<b>MOTEURS ESSENCE</b>			
2 litres 4 cylindres Carburateur 115 ch	■		
2 litres 4 cylindres Injection monopoint 110 ch Catalyseur piloté	■		
2 litres 4 cylindres Injection 130 ch		■	■
2 litres 4 cylindres Injection 122 ch Catalyseur piloté		■	■
3 litres 6 cylindres Injection 170 ch Catalyseur piloté			■
3 litres 6 cylindres Injection 170 ch Non catalysé			■
<b>MOTEURS DIESEL</b>			
2,1 litres 4 cylindres Atmosphérique 83 ch 3 soupapes par cylindre	■	■	
2,1 litres 4 cylindres Turbocompressé 110 ch 3 soupapes par cylindre		■	■

La commercialisation se fera progressivement dans chaque pays à partir de septembre 1989.

Le choix des types de moteurs est fonction des normes en vigueur dans chaque pays.

## Gamme France

Moteurs	Niveaux d'équipement		
	N1	N2	N3
<b>MOTEURS ESSENCE</b>			
2 litres 4 cylindres Carburateur 115 ch	■		
2 litres 4 cylindres Injection 130 ch		■	■
3 litres 6 cylindres en V à 90° Injection 170 ch Catalyseur piloté			■
<b>MOTEURS DIESEL</b>			
2,1 litres 4 cylindres Atmosphérique 83 ch 3 soupapes par cylindre	■	■	
2,1 litres 4 cylindres Turbocompressé 110 ch 3 soupapes par cylindre		■	■

La commercialisation des versions essence aura lieu le 23 mai 1989, à l'exception du 2 litres carburateur 115 ch et les versions Diesel qui seront commercialisés à partir de septembre 1989.



# La gamme

## Principales caractéristiques techniques de la gamme XM

Type de motorisation	Essence			Diesel		
	XU10 2C	XU10 J2	ZPJ	XUD11 A	XUD11 A TE	
Puissance fiscale (CV)	9	11	16	7	6	
<b>MOTEUR</b>						
Type mines	Y3AB	Y3AC	Y3AG	Y3AE	Y3AF	
Nombre de cylindres	4	4	6	4	4	
Alésage - Course (mm)	86-86	86-86	93-73	86-92	85-92	
Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	1998	1998	2975	2138	2088	
Rapport volumétrique	8,80	8,80	9,50	22,50	21,50	
Puissance CEE (kW-tr/mn)	84-5800	94-5600	123-5600	60-4600	80-4300	
Puissance DIN (ch-tr/mn)	115-5800	130-5600	170-5600	83-4600	110-4300	
Couple CEE (m. daN-tr/mn)	16,8-2250	17,5-4800	23,5-4600	14,5-2000	23,1-2000	
Couple DIN (m. kg-tr/mn)	17,4-2250	18,2-4800	24,5-4600	15-2000	25,3-2000	
Vilebrequin nombre de paliers	5	5	4	5	5	
<b>TRANSMISSION</b>						
Nombre de rapports AV	5	5	5	5	5	
Vitesse en km/h pour 1000 tr/mn moteur	1 <sup>re</sup>	8,09	7,77	8,94	8,35	8,61
	2 <sup>e</sup>	15,12	14,52	15,44	15,60	15,13
	3 <sup>e</sup>	21,85	19,75	22,66	22,55	23,54
	4 <sup>e</sup>	28,88	25,12	29,23	29,79	33,36
	5 <sup>e</sup>	36,97	33,58	36,91	38,14	43,67
	M.A.R.	8,39	8,05	8,97	8,66	9,33
<b>DIRECTION</b>	Assistance constante	Assistance constante	Assistance variable avec la vitesse	Assistance constante	Assistance constante	
Rapport de démultiplication	1/15,6	1/15,6	1/17,5	1/15,6	1/15,6	
Tours de volant de butée à butée	2,94	2,94	3,26	2,94	2,94	
Diamètre du volant (mm)	390	390	390	390	390	
Diamètre de braquage :						
• entre murs (m)	12,50	12,50	12,50	12,50	12,50	
• entre trottoirs (m)	11,66	11,66	11,66	11,66	11,66	
<b>FREINAGE</b>	Assisté à haute pression - Disques à l'avant et à l'arrière Antiblocage de roue (1)					
<b>SUSPENSION</b>	Hydraulique Hydractive (1)					
<b>DIMENSIONS-SURFACES-VOLUMES</b>						
Longueur - Largeur HT (m)	4,708-1,794	4,708-1,794	4,708-1,794	4,708-1,794	4,708-1,794	
Hauteur - Empattement (m)	1,39-2,85	1,385-2,85	1,393-2,85	1,39-2,85	1,396-2,85	
Voies avant-arrière (m)	1,53-1,46	1,52-1,45	1,52-1,45	1,53-1,46	1,52-1,45	
Surface totale vitrée (m <sup>2</sup> )	3,25	3,25	3,25	3,25	3,25	
Volume du coffre en (dm <sup>3</sup> )	455	455	455	455	455	
Volume du coffre banquette arrière rabattue (dm <sup>3</sup> )	1460	1460	1460	1460	1460	
<b>POIDS (kg)</b>						
En ordre de marche	1280	1310	1420	1305	1380	
Total en charge	1760	1845	1910	1820	1910	
Remorquable :						
• sans les freins	640	655	710	650	690	
• avec les freins	1300	1300	1300	1300	1500	
<b>CAPACITÉS (litres)</b>						
Réservoir carburant	80	80	80	80	80	
Huile moteur	5,40	5,40	7,00	6,00	6,00	
Huile de boîte de vitesses	1,80	1,80	1,85	1,80	1,85	
Reffroissement du moteur	7,6	7,3	9,4	9,6	10,0	
<b>AÉRODYNAMIQUE</b>						
Cx	0,30	0,28	0,30	0,28	0,29	
SCx (m <sup>2</sup> )	0,64	0,60	0,64	0,60	0,63	
<b>PERFORMANCES</b>	(2)   (3)	(2)   (3)	(2)   (3)	(2)   (3)	(2)   (3)	
0-400 (sec)	17,6   18,3	17,1   17,8	16,2   16,7	20,0   20,8	17,7   18,4	
0-1000 m (sec)	32,5   33,6	31,6   32,7	29,6   30,5	36,5   38,0	32,8   34,0	
0 à 100 km/h (sec)	11,0   12,2	10,3   11,5	8,9   9,7	15,5   17,6	11,1   12,4	
Vitesse maximale en km/h	193	205	222	176	192	
<b>CONSOMMATIONS (litres aux 100 km/h)</b>						
• à 90 km/h	6,3	6,3	8,0	5,1	4,9	
• à 120 km/h	7,9	8,1	9,6	6,7	6,6	
• urbaine	10,7	11,5	15,0	7,8	8,5	

(1) en option sur les niveaux 1 et 2 - (2) conducteur seul- (3) charge DIN





---

# 3

---

## Marché-Clientèle-Production

---

*Concept de positionnement de la XM*

---

*Profil du conducteur de la XM*

---

*La XM et la concurrence*

---

*Le marché des voitures de haut de gamme*

---

*La clientèle des voitures de haut de gamme*

---

*Production de la XM*

---

*Commerce - Après-vente*

---



# Marché-Clientèle-Production

---

## Concept de positionnement de la XM

---

La XM se positionne dans l'univers du haut de gamme suivant trois axes :

### La différence

Elle s'exprime par le style extérieur et par la suspension hydractive. Dans la pure tradition des grandes Citroën, l'apparence extérieure et la définition technique de la voiture se confortent pour forger la personnalité et créer la différence.

### La raison technique

Un savoir technologique de haut niveau qui apporte une maîtrise parfaite de la route.

La XM, avec sa suspension hydractive et son système anti-blocage de roue associés au moteur six cylindres, devient la championne de la "nouvelle sécurité active": une nouvelle référence en matière de comportement routier.

### Les sensations renouvelées

La nouvelle Citroën, c'est le nouveau plaisir de conduire :

- plaisir de sentir que l'on maîtrise la route en toutes circonstances: sensation nouvelle née du couple puissance/haute sécurité active;
- plaisir d'une voiture intelligente, réactive, capable d'anticiper l'événement et de s'adapter au style de conduite choisi; la qualité d'une relation privilégiée s'établit ainsi entre le conducteur et sa voiture;
- plaisir d'être, grâce au confort intérieur et à l'agrément: la XM est une nouvelle illustration d'un "certain art de vivre à la française".

## Profil du conducteur de la XM

---

### Sa personnalité

Dynamique, ouvert, agréable en société, décontracté, sûr de lui: il aime les belles voitures.

C'est un individualiste qui ne se soumet pas aux normes. Il est habitué au succès et dispose d'un revenu confortable. Il soigne l'image qu'il souhaite donner de lui. C'est un non conformiste qui s'exprime à travers les objets choisis pour leur originalité.

Il pratique des loisirs de plein air avec une préférence pour les sports à la mode: le tennis, le golf, les sports nautiques, le ski.

## Ses choix en matière d'automobile

Il est très sensible à la ligne de la voiture. Il veut se faire remarquer par une voiture qui sort de l'ordinaire et qui n'a rien de conservateur.

La XM lui plaira par son individualisme et son caractère non conventionnel.

Il a hésité avec une "véritable voiture de sport", mais les voitures de sport n'offrent pas le confort dont il a besoin pour transporter sa famille.

Sur autoroute, il conduit "cool" ou rapidement.

Il aime la performance, mais il lui arrive de rouler doucement pour faire admirer sa voiture.

## La XM et la concurrence

---

La XM entre dans un marché très concurrentiel, constitué de modèles d'origine variée avec une présence dominante des marques allemandes.

C'est un marché dynamique où l'offre se renouvelle sans cesse.

En 1989, les modèles concurrents en face desquels la XM devra affirmer sa compétitivité sur les différents marchés en Europe sont les suivants:

Modèles allemands	MERCEDES 230/260 BMW Série 5 AUDI 100 FORD SCORPIO OPEL OMEGA/SENATOR
Modèles italiens	LANCIA THEMA ALFA 164
Modèles français	RENAULT 25
Modèles suédois	VOLVO 740 SAAB 9000
Modèles anglais	ROVER 820/827
Modèles japonais	HONDA LEGEND MAZDA 929

# Marché-Clientèle-Production

## La XM et ses concurrentes

Marques	Citroën	XM 2 L Carbu	XM 2 L Injection	XM 3 L V6 Injection	XM 2.1 L Diesel	XM 2 L Carbu Turbo Diesel
	Modèles					
ALFA ROMEO	164		164 TS	164 3 L		2.5 L TURBO D
AUDI	100	100	2.0 E/2.2 E		2 L D	2 L TURBO D GLS TURBO D 524 TD
BMW	SÉRIE 5		520 i	525 i/530 i		
FORD	SCORPIO	2 L CLX	2 L inj. GLS/Ghia	V6 Ghia	CLX D	
HONDA	LEGEND			EX 27		
LANCIA	THEMA		2 L ie/ie 16 V	TURBO 16 V		2.5 L TURBO D
MAZDA	929		2.2 L i GLX	3 L		
MERCEDES	230/260	200	200 E/230 E	260 E	200 D	250/300 D
OPEL	OMEGA	2 L GL	2 L GLS/CD	3 L	2.3 GL	TURBO D/2.3 L GLS/CD
	SENATOR			3 L C/CD		
RENAULT	R 25	TS/GTS/TX	GTX/TXi	V6 i	GTD	TURBO D/DX
ROVER	820/827	820 E	820 si	827 i		
SAAB	9000		2 L i 16	TURBO 16		
VOLVO	740	GL	GLE	2 L TURBO	2.4 L GLD	2.4 L GL TD 2.4 L TURBO D

## Le marché des voitures de haut de gamme

La XM se situe dans le marché des voitures de haut de gamme (segment H) qui a représenté en Europe, en 1988, 1 825 263 véhicules, soit 14,2 % du marché total des voitures particulières et commerciales.

Les 5 premiers pays représentent environ 1 500 000 véhicules, soit plus de 80 % du total européen. La RFA représente à elle seule un volume supérieur à celui de la France, de la Grande-Bretagne et de l'Italie réunies.

## Marché haut de gamme dans les différents pays européens en 1988

Pays	Volume	Part du segment H dans le marché VP*	Répartition du marché européen haut de gamme
RFA	682 730	24.3	37.5
GB	265 392	12.0	14.5
France	214 891	9.7	11.8
Italie	193 411	8.8	10.6
Suède	135 423	39.4	7.4
Suisse (1)	68 200	21.5	3.7
Pays-Bas	60 846	12.6	3.3
Belgique	62 280	14.6	3.4
Espagne	49 668	5.0	2.7
Autriche	32 989	13.0	1.8
Finlande (1)	23 307	13.2	1.2
Norvège	14 484	21.3	0.8
Danemark	8 531	9.6	0.5
Luxembourg (1)	5 100	15.2	0.3
Portugal (1)	5 100	2.4	0.3
Irlande	2 911	4.8	0.2
Total Europe	1 825 263	14.2	100

\* voitures particulières

(1) provisoire





# Marché-Clientèle-Production

## Marché haut de gamme par marque en Europe en 1988

Marques	Volume	%
CITROËN	25407	1.4
PEUGEOT	25370	1.4
RENAULT	124602	6.8
<b>Total FRANCE</b>	<b>175379</b>	<b>9.6</b>
AUDI	94288	5.2
BMW	350083	19.2
FORD	85581	4.7
MERCEDES	421531	23.1
OPEL	170575	9.3
PORSCHE	15159	0.8
<b>Total RFA</b>	<b>1137217</b>	<b>62.3</b>
ALFA	36513	2.0
FIAT	70797	3.9
LANCIA	41649	2.2
<b>Total ITALIE</b>	<b>148959</b>	<b>8.1</b>
SAAB	65745	3.6
VOLVO	155024	8.5
<b>Total SUÈDE</b>	<b>220769</b>	<b>12.1</b>
ROVER	37254	2.0
JAGUAR	22001	1.2
<b>Total GB</b>	<b>59255</b>	<b>3.2</b>
JAPON	58036	3.2
DIVERS	25648	1.5
<b>Total EUROPE</b>	<b>1825263</b>	<b>100</b>

## Part du Diesel dans le marché haut de gamme en 1988

Le Diesel représente environ 20% du marché haut de gamme en Europe en 1988. Mais on note une grande disparité selon les pays.

ITALIE	40.1%
BELGIQUE	39.9%
FRANCE	37.3%
PORTUGAL	26.0%
PAYS-BAS	24.3%
AUTRICHE	24.2%
ALLEMAGNE	18.4%
ESPAGNE	16.6%
LUXEMBOURG	15.5%
FINLANDE	14.1%
DANEMARK	13.6%
IRLANDE	5.0%
NORVÈGE	4.2%
SUISSE	4.1%
GRANDE-BRETAGNE	2.0%
SUÈDE	1.5%

Le pourcentage du Diesel est également variable selon les modèles du haut de gamme. En 1988 il a représenté pour chaque marque :

CITROËN	58%
PEUGEOT	44%
MERCEDES	38%
LANCIA	38%
FIAT	30%
RENAULT	29%
ALFA ROMEO	25%
VOLVO	16%
BMW	9%
GM	9%
AUDI	6%
FORD	3%

C'est le Diesel qui permet à Mercedes d'être en tête du marché haut de gamme européen.

## La clientèle des voitures de haut de gamme

En France, 93% des acheteurs d'une voiture de haut de gamme renouvellent un véhicule qu'ils ont le plus fréquemment acheté neuf (78%). La voiture remplacée est souvent un véhicule de haut de gamme (segment H : 69% - segment M2 : 21% - segments B/M1 : 10%).

L'achat d'un véhicule de haut de gamme se passe le plus souvent sous la forme d'un échange et d'une négociation pour déterminer au mieux la valeur restant à financer.

Les conditions de financement utilisées par les acheteurs sont les suivantes : comptant 43%, comptant avec financement 21%, leasing 21%, financement automobile 14%.

Le rôle du vendeur, sa compétence pour mener la négociation et la qualité de sa relation ont une importante capitale.

Le transfert des acheteurs d'occasion vers le neuf est, en haut de gamme, plus faible que dans les autres niveaux de gamme : 15% contre 18% en M2, 24% en M1, 32% en B.

### Profil de l'acheteur

L'acheteur d'une voiture de haut de gamme est un homme, marié, chef de famille, 46 ans en moyenne, d'un niveau socio-culturel et professionnel élevé. Il est chef d'entreprise, cadre supérieur ou exerce une profession libérale.

Il est très actif, roule beaucoup à des fins professionnelles, mais aussi pour ses loisirs.

Il parcourt en moyenne 29 000 km par an, 24 000 km pour un véhicule à essence et 39 000 km pour un véhicule Diesel.

Les gros rouleurs qui font plus de 50 000 km par an représentent 9% des acheteurs de véhicules à essence et 32% des acheteurs de véhicules Diesel.

# Marché-Clientèle-Production

---

La répartition des acheteurs de haut de gamme selon l'habitat suit à peu près la répartition générale du marché :

- 35 % des acheteurs de haut de gamme habitent à la campagne ou dans les villes de moins de 5 000 habitants ;
- 34 % dans des villes moyennes ;
- 31 % dans des grandes villes (+ 200 000 habitants) ou agglomération parisienne (16 %).

## Types d'utilisation

L'utilisation de la voiture est mixte (ville, route, autoroute), ce qui implique que la voiture de haut de gamme doit avoir à la fois de bonnes capacités routières et une grande facilité de manœuvre dans l'espace urbanisé.

La voiture de haut de gamme est très souvent utilisée avec des passagers à bord :

- enfants à l'arrière surtout 67 %
- mais aussi adultes à l'arrière 20 %

et pour transporter des bagages ou colis, surtout en Diesel.

Elle sert à de multiples usages, pour les loisirs ou le travail :

	Haut de gamme essence	Haut de gamme Diesel
Trajets domicile/travail	52 %	46 %
Déplacements professionnels	39 %	63 %
Week-end	48 %	36 %
Vacances	56 %	43 %

Dans 63 % des cas, une deuxième voiture est utilisée dans le ménage parallèlement à la voiture de haut de gamme (ou même une troisième : 9 %).

Le taux de multimotorisation en segment haut de gamme est donc nettement plus élevé que dans les autres niveaux de gamme (segment M2 : 46 %).

---

## Production de la XM

---

Lieu de production : Rennes-la Janais.

Le volume de production prévu pour l'année 1989 (7 mois) est d'environ 52 000 véhicules (30 % réservés à l'exportation) et de 98 000 véhicules pour l'année 1990, dont 51 % à l'exportation.

La montée en cadence sera progressive, elle devrait atteindre 450 véhicules par jour fin 1989.

De nouveaux moyens industriels très modernes et performants ont été implantés à Rennes-la Janais (assemblage-carrosserie, peinture, montage) ainsi que dans d'autres unités de production de Citroën. Des structures de personnel adaptées et un important programme de formation y sont le gage d'un produit de qualité.

---

## Commerce - Après-vente

---

L'ensemble de tous les personnels du Réseau France et Europe a bénéficié d'une formation spécifique sur la XM.

Une attention particulière a été portée à l'entretien et à la maintenance de ce véhicule. C'est ainsi qu'un auto-diagnostic embarqué avec mémoire permet de contrôler les fonctions suivantes : moteur 6 cylindres injection, moteur 4 cylindres injection à dépollution sévèrisée, suspension hydractive, antiblocage de freinage.

Les opérations de station service se font tous les 12 500 km et les opérations d'entretien tous les 25 000 km.





# 4

---

## Liaison au sol

---

*La suspension*

---

*Les essieux*

---

*La direction*

---

*Le freinage*

---

*Les roues et pneumatiques*

---

# Liaison au sol

## La suspension

La suspension idéale pour un véhicule automobile serait une suspension pouvant prendre en compte les conditions de roulage et le mode de conduite pour permettre d'optimiser en permanence : confort et agrément de conduite d'une part, comportement routier et sécurité active d'autre part.

Pour obtenir un bon confort, il faut une suspension à grande flexibilité et à faible taux d'amortissement.

Pour obtenir un bon comportement routier, il faut une suspension à faible flexibilité et à fort taux d'amortissement.

Pour concilier l'inconciliable, la suspension hydraulique de la XM possède deux états :

**Etat moelleux** : confort et agrément de conduite (85% du temps de roulage en moyenne).

La suspension a une grande flexibilité et un faible taux d'amortissement pour isoler les passagers du véhicule des chocs et des vibrations provoqués par les inégalités de la route.

**Etat ferme** : comportement routier et sécurité active (15% du temps du roulage en moyenne).

La suspension a une moindre flexibilité et un fort taux d'amortissement pour diminuer les effets néfastes de roulis, de tangage, de lacets, de pompage et de talonnements sur les routes déformées.

La suspension hydraulique est gérée par un calculateur qui adapte automatiquement et instantanément les réglages de suspension (moelleux ou ferme) au mode de conduite adopté par le conducteur et aux contraintes extérieures (état de la route).

Ce calculateur reçoit des informations relevées par cinq capteurs :

- un capteur sur le volant mesurant l'angle du volant et sa vitesse angulaire;
- un capteur sur l'accélérateur mesurant la vitesse d'enfoncement ou de relâchement de la pédale;
- un capteur mesurant la pression dans le circuit de freinage;
- un capteur fixé sur la barre anti-roulis avant mesurant l'amplitude et la vitesse de débattement de la caisse;
- un capteur monté sur la boîte de vitesses mesurant la vitesse du véhicule.

Ces capteurs envoient en continu leurs informations au calculateur à microprocesseur. Celui-ci possède en mémoire des lois qu'il compare en permanence aux informations reçues. En fonction de l'écart entre les unes et les autres, l'ordinateur choisit le type de suspension adéquat et la liaison hydraulique s'effectue. Le temps de réponse global du système est inférieur à 5/100 seconde.

Il est important de souligner que le choix des informations données par les capteurs a été déterminé de façon à ce que le système précède toujours la réaction dynamique du véhicule.

Cette anticipation est particulièrement avantageuse dans le cas de conduite rapide sur routes sinueuses où elle permet d'éliminer les mouvements intempestifs de la carrosserie et d'obtenir un comportement dynamique de haut niveau.

Chaque essieu comporte, en plus de sa constitution habituelle (deux sphères et deux amortisseurs), une sphère et 2 amortisseurs supplémentaires. Recevant ses ordres de l'ordinateur et actionné par une électrovanne, le régulateur met en service ou isole cette troisième sphère avec ses deux amortisseurs, déterminant ainsi un état de suspension moelleux (3 sphères, 4 amortisseurs) ou ferme (2 sphères, 2 amortisseurs).

Lorsque la suspension est en position automatique, les passages en ferme ne s'effectuent que pour des raisons de sécurité et de comportement. La rapidité du système associé à l'anticipation font que le conducteur ne perçoit pas les changements d'états.

Le conducteur n'a à s'occuper de rien, bien qu'il ait à sa disposition un interrupteur lui permettant, s'il le souhaite, de sélectionner la position ferme dite "sport" en permanence.

## La gestion électronique du système hydraulique

La gestion du système hydraulique et les conditions de sa commutation sont réalisées par un calculateur à microprocesseur, qui compare les informations reçues des capteurs à des lois préalablement intégrées pour surveiller le bon fonctionnement du système.

Les lois du programme en mémoire ont été déterminées après de longues et minutieuses expérimentations, effectuées et vérifiées sur des centaines de milliers de kilomètres avec l'aide de clients dont les CX avaient été équipées d'une suspension à peu près identique.

Le calculateur comporte un circuit d'autocontrôle qui veille au bon déroulement du programme. Dès qu'une anomalie est constatée, le calculateur commande le passage en "ferme".



## Les capteurs

Cinq capteurs fournissent les informations au calculateur en prenant en compte plusieurs paramètres.

- **L'angle et la vitesse angulaire du volant** sont relevés par un capteur optoélectronique monté sur la colonne de direction face à une roue multifente entraînée par l'arbre de direction.

Le passage en "ferme" est commandé lorsque l'angle volant ou la vitesse angulaire atteint une valeur dépendant de la vitesse du véhicule. La suspension reste ferme tant que l'angle volant n'est pas redescendu en dessous de cette valeur.

De ce fait, la mise en roulis est retardée et minimisée, d'une part par le passage de la suspension en "ferme", mais aussi par l'interruption de la communication des éléments de suspension droite et gauche.

- **La vitesse d'enfoncement ou de relâchement de la pédale d'accélérateur** est mesurée par un potentiomètre qui relève le temps nécessaire pour franchir une zone de 10% de la course totale de la pédale dans les deux sens, et ce dans une plage dépendant de la vitesse du véhicule.

- **Le freinage** est pris en compte par un mano-contact branché sur le circuit des freins avant. Le passage en "ferme" s'effectue lorsque le mano-contact détecte une pression supérieure à une valeur étalon et il est maintenu pour une décélération supérieure à un certain seuil.

- **Le débattement de caisse** est relevé par un capteur optique qui mesure la rotation de la barre anti-roulis avant. Le passage en "ferme" est commandé dès que l'amplitude de débattement de la caisse atteint un certain seuil en compression ou en détente. De plus, on prend en compte la vitesse de débattement de la caisse.

- **La vitesse du véhicule** est relevée par un capteur monté sur la boîte de vitesses. L'information vitesse est utilisée pour moduler les lois de passage en "ferme" imposées par les capteurs principaux et permettre, par exemple, une plus grande sensibilité à l'action du volant aux vitesses élevées ou, inversement, une plus grande sensibilité aux débattements de caisse à basse vitesse. Le calculateur en déduit également l'accélération ou la décélération réelle du véhicule, afin de corréliser les informations données par les capteurs de freinage et d'accélération.

A l'heure où toutes les suspensions sont facilement dites "intelligentes", alors que la plupart ne traite que l'amortissement, la suspension hydraactive de la XM est la seule à offrir à la fois l'amortissement et la flexibilité variables instantanément et la hauteur constante.

## Les essieux

Pour tirer le meilleur parti des possibilités de la suspension hydraactive, les essieux ont fait l'objet d'une étude particulière, notamment l'essieu avant qui reçoit deux modifications ayant une incidence directe sur le comportement routier du véhicule.

### L'essieu avant

Il est constitué de deux demi-essieux supportés par un berceau fixé sur le bloc avant de caisse en quatre points. Le choix s'est porté sur l'essieu pseudo-Mac Pherson qui présente l'avantage de libérer le volume sous capot indispensable au logement du groupe moto-propulseur placé transversalement pour mieux équilibrer la voiture et assurer un gain de place dans l'habitacle.

Le bras inférieur de chaque demi-essieu en acier forgé, largement triangulé, assure un maintien efficace du pivot supportant la roue.

Les articulations en caoutchouc maintenant le bras sur le berceau assurent un filtrage horizontal du bras. Le filtrage vertical est assuré par la fixation supérieure de l'élément porteur.

Dans sa partie haute, le pivot est maintenu par l'élément porteur hydraulique qui le relie à la caisse. Spécifique aux modèles Citroën à suspension hydraulique, il renferme un volume d'huile que déplace un piston solidaire de la roue. Ce volume d'huile, dont les déplacements sont temporisés par les gicleurs d'un amortisseur, agit sur le ressort constitué par une poche de gaz (azote). La sphère en acier, qui contient le gaz et l'amortisseur, est vissée à l'extrémité supérieure de l'élément porteur.

L'élément porteur présente des qualités de fonctionnement nouvelles obtenues par deux modifications :

- la diminution des frottements internes par l'agencement spécial de la partie supérieure de l'élément porteur permettant de créer une force hydraulique qui s'oppose aux efforts latéraux auxquels est soumis l'essieu ;

- une butée hydraulique à effets progressifs supprime les talonnements enregistrés aux passages de dos d'âne.

Le rendement global essieu-suspension a été amélioré. La barre anti-devers par biellettes interposées est reliée directement à l'élément porteur, et non au bras de suspension, ce qui permet d'obtenir :

- une efficacité accrue de la barre dont le délai de réponse est réduit, car elle agit directement sans attendre l'écrasement du caoutchouc des paliers de bras ;

- une meilleure filtration de ces paliers de bras qui peuvent assurer normalement leur rôle d'articulation et de filtration, notamment dans les grands débattements, sans contraintes excessives.

L'ensemble de ces améliorations permet d'obtenir un meilleur confort et une meilleure tenue de cap.

# Liaison au sol

---

## L'essieu arrière

Il est du type bras tirés, fixés sur un cadre rigide lui-même fixé sur la caisse en quatre points avec silentblochs interposés filtrant les bruits de roulement.

Les bras sont en aluminium, donc très rigides.

---

## La direction

La direction a été adaptée aux comportements des essieux pour améliorer l'efficacité et l'agrément de conduite (précision, progressivité, irréversibilité, filtration des chocs, dosage des efforts en virage et manœuvres de parking, etc.).

Selon les modèles, il s'agit soit d'une direction hydraulique à assistance constante, soit d'une direction hydraulique à effort variable en fonction de la vitesse.

Ces deux directions à crémaillère sont alimentées par le circuit hydraulique haute pression de la voiture.

---

## Le freinage

Les freins sont assistés par hydraulique haute pression ; ils sont à disque sur les quatre roues et ventilés à l'avant. Ils sont largement dimensionnés et commandés par un doseur compensateur intégré. Un système antiblocage de roue (type Bendix nouvelle génération) est proposé en série ou en option selon les versions.

Le frein de parking est commandé avec le pied gauche.

---

## Les roues et pneumatiques

Les roues possèdent cinq fixations, leur diamètre est de 15 pouces. La largeur de la jante varie entre 5,5 et 6 pouces. Les pneumatiques Michelin diffèrent en fonction des motorisations :

- Michelin 185/65 R15 MXV2 : moteur essence 115 ch,
- Michelin 195/60 R15 MXV2 : moteur injection essence 130 ch,
- Michelin 205/60 R15 MXV2 : moteur essence 170 ch,
- Michelin 185/65 R15 MXL : moteur Diesel 83 ch,
- Michelin 195/65 R15 MXV2 : moteur Diesel turbo 110 ch.



---

# 5

---

## La carrosserie

---

*Style*

---

*Structure*

---

*Ouvrants et accessoires*

---

*Protection anticorrosion*

---

*Teintes et harmonie intérieure*

---



# La carrosserie

---

## Style

---

Pour la définition de la ligne de la carrosserie, Citroën a fait appel à des consultants extérieurs et à des pré-tests en clientèle. Parmi les projets présentés, celui du carrossier Bertone fut retenu pour servir de base aux études développées ensuite par le Style Citroën.

### Le style extérieur et l'aérodynamique

Perpétuant l'image des modèles Citroën, la XM est aérodynamique :

- par la forme de la voiture : avant effilé et bas, passage sans heurt du capot au pare-brise, du pare-brise aux glaces latérales, arrière haut et légèrement resserré, lunette arrière très inclinée, becquet;
- par sa construction : pièces de carrosserie bien ajustées pour obtenir un bon lissage des formes et une bonne étanchéité par intégration soignée de la face avant et des projecteurs de faible hauteur et allongés, un pare-brise et une glace de volet arrière collés, des glaces affleurantes à double courbure, des portes autoclaves...
- par les chiffres, le coefficient de traînée aérodynamique varie de 0,28 à 0,30 selon les modèles.

Cette finesse aérodynamique a été obtenue sans pénaliser ni l'esthétique, ni la grande habitabilité, ni la bonne fonctionnalité arrière. Cette qualité aérodynamique est bien sûr préservée en toutes conditions de roulage et de charge, grâce à la suspension hydraulique Citroën à hauteur constante.

### Le style extérieur et l'habitabilité

La répartition des masses entre un avant relativement compact et un arrière court, et par ailleurs une ceinture de caisse basse dominée par une vaste surface vitrée, soulignent l'importance donnée à l'habitacle.

La XM est une voiture moderne aux proportions utiles bénéficiant d'un bon rapport encombrement – espace habitable, à l'intérieur de laquelle il fait "bon vivre".

### Le style extérieur et la performance

Il se dégage des formes de la carrosserie et notamment du profil, dont la ligne de caisse est décrochée à l'arrière, une forte impression de performances avec un avant fin et profilé pénétrant bien dans l'air poussé par un arrière massif. Le dessin des glaces latérales et le décrochement de la ligne à l'arrière contribuent à donner à la XM une certaine allure de coupé sportif.

## Le style extérieur et la qualité

Le dessin du capot permet une très bonne intégration de la face avant.

Les portes autoclaves, ajoutées à tous les détails, finement traitées au niveau de leur fermeture, de la réalisation et du montage des accessoires les équipant, apportent la preuve de l'effort accompli en matière de qualité et notamment d'isolation phonique. Cet objectif qualité sera visé partout ailleurs et notamment en protection anti-corrosion : traitement des tôles, apprêt antigraillage, apprêts, peinture...

Par ailleurs, le dimensionnement généreux des montants de caisse (avant, milieu et arrière) indique clairement le souci de créer un habitacle robuste, protégeant bien les passagers en toutes circonstances.

## Structure

---

La XM est une voiture à deux volumes avec son volet arrière qui suggère la présence d'un troisième volume. La définition de son cahier des charges a imposé des normes sévères en matière de résistance aux chocs et filtration des bruits.

Elle a fait l'objet d'une nouvelle conception en matière de définition de carrosserie. C'est le premier véhicule du groupe entièrement calculé jusqu'à la réalisation du premier prototype roulant, ce qui représente 300 calculs de structures complètes. Cette nouvelle méthode de travail a d'abord consisté à construire un pré-prototype par le calcul (phase de définition des principes de structure), suivi d'un maillage permettant de calculer la structure à la première forme décidée (étape intermédiaire) et ensuite de réaliser le maillage définitif du prototype.

La structure est constituée d'un bloc avant comportant deux brancards sur lesquels sont suspendus les différents groupes moto-propulseurs, sans différenciation de caisse. Les brancards ont leur rigidité renforcée à l'avant par une fixation en deux points sur un berceau.

A l'arrière, ils sont assemblés par points de soudure au tablier, puis au plancher et enfin aux longerons de bas de caisse à proximité des pieds milieux. Ainsi l'énergie dissipée lors de chocs est absorbée par ces brancards, puis largement répartie sur le soubassement. Le berceau, qui prend appui à l'arrière sur deux longerons solidaires du plancher, absorbe également cette énergie.



# La carrosserie

---

Soudée à mi-hauteur sur le tablier, côté avant, une traverse reliant les deux brancards supprime les vibrations de tablier tout en améliorant la tenue de structure aux chocs à 30° (30° angle formé par l'axe véhicule et la normale à un obstacle frontal : choc représentatif de la réalité lorsque l'on braque pour éviter l'obstacle) et bien évidemment aux chocs frontaux.

Les débattements parasites verticaux de la colonne de direction sont maîtrisés, grâce à sa fixation sur cette traverse dans sa partie basse et sur l'auvent qui a été cloisonné dans sa partie haute.

Le bloc avant est fermé par une façade en matériau de synthèse intégrant 42% de fibre de verre, plus rigide qu'une façade en tôle. Préparée sur une ligne spécifique et montée sur la structure en automatique, elle porte les projecteurs, le front de calandre, les absorbeurs et pare-chocs avant, le groupe motoventilateur, le radiateur et les serrures de capot.

Le plancher offre la particularité d'être réalisé en trois parties pour rigidifier la structure en flexion.

Une succession de traverses soudées sous le soubassement rigidifient l'ensemble et suppriment les vibrations de tôle :

- trois traverses de berceau avant,
- traverse de caisson avant,
- traverse d'assise sous siège avant,
- traverse de planche à talon,
- traverse d'assise arrière,
- traverse de plancher arrière sur laquelle se fixe en deux points avec silentblochs interposés, l'arrière du cadre d'essieu,
- traverse extrême arrière.

Deux longerons soudés sous le plancher arrière viennent s'accoster sur les longerons de bas de caisse à hauteur des pieds arrière. Ces longerons résistent aux petits chocs arrière, répartissent l'énergie lors de chocs plus importants et améliorent la rigidité en flexion.

La traverse d'essieu arrière est reliée aux longerons par des silentblochs.

La superstructure mise en place autour d'une baie largement vitrée est constituée du pavillon, de la baie de pare-brise, des pieds avant, des pieds milieu doublés, des pieds arrière qui prennent appui sur la traverse de fixation arrière de berceau, pour une bonne tenue verticale et une meilleure répartition de la réaction des essieux sur la caisse et des panneaux de côté. Des cloisons horizontales soudées dans le corps creux des pieds, au droit des charnières, garantissent une bonne tenue de ces parties soumises à des contraintes importantes.

Les panneaux de côté sont réalisés d'une seule pièce, ce qui garantit une géométrie constante et présente des avantages en protection contre la corrosion.

---

## Ouvrants et accessoires

---

### Les portes

Dès l'assemblage carrosserie, les portes sont personnalisées et affectées à une structure. Pour garantir un bon ajustement, les charnières sont soudées lorsque les portes sont centrées. Ce centrage avec répartition des jeux se fait automatiquement.

Un important travail a été réalisé sur l'étanchéité des portes où l'on dénombre trois joints successifs. Le joint d'étanchéité principal fixé sur la porte, un joint de finition, barrière supplémentaire à l'introduction des bruits, fixé sur la caisse, un troisième joint, dit "jet d'eau", assure également une étanchéité à l'eau et au bruit.

La fixation des encadrements de glace a été renforcée afin de supprimer l'inflection des glaces vers l'extérieur, à haute vitesse.

La partie électrique de commande de verrouillage est intégrée à la serrure. Cette disposition, qui supprime les liaisons (tringlerie, biellettes), améliore l'étanchéité et évite les bruits, notamment à la fermeture des portes. Le motoréducteur des lève-vitres est isolé de la porte par des silentblochs.

### Le volet arrière

Sa structure est en tôle avec deux grandes garnitures en matériau de synthèse, la glace du volet est encapsulée par l'enjoliveur en PVC surmoulé sur la vitre pour une meilleure qualité de présentation et de géométrie. Il supporte le becquet.

# La carrosserie

## Le capot

En tôle, il est maintenu fermé par deux serrures actionnées par une seule commande et ouvert par deux vérins hydrauliques.

## Les pare-chocs

Le cahier des charges définissant la limite au-delà de laquelle on admet une déformation a été sévériisé de 1 km/h. Exemple : La déformation, suite à un choc contre un butoir, est admise pour des vitesses inférieures à 4,5 km/h (auparavant 3,5 km/h).

## Protection anticorrosion

Elle concerne à la fois la nature, le traitement et la peinture des tôles qui constituent la carrosserie de la XM.

On recense sur XM une importante proportion de tôles prérevêtues, dont le traitement de surface diffère en fonction de leur exposition aux attaques corrosives. Le pourcentage du poids total des tôles prérevêtues atteint 76%, soit :

- 49% de tôles électrozinguées
- 27% de tôles galvanisées.

Des nouvelles installations de traitement de préparation des tôles avant peinture permettent d'obtenir un bon accrochage des couches de peinture. La caisse et les éléments de carrosserie sont traités par immersion totale dans deux bains (dégraissage puis phosphatation au zinc) et non par aspersion au jet. Ainsi, les surfaces situées à l'intérieur des corps creux, et réputées inaccessibles, sont parfaitement traitées.

La première couche de peinture d'apprêt est déposée par électrodéposition dans un troisième bain.

Cette couche, dite de "forte épaisseur" (30 microns) par opposition aux épaisseurs généralement appliquées (15 microns), est déposée en cataphorèse sur toutes les surfaces, y compris sur celles constituant les corps creux.

La carrosserie reçoit ensuite une seconde couche de peinture d'apprêt, suivie de deux couches de laque et d'un vernis.

Certaines pièces, telles les serrures de portes ou de capot, sont en acier inoxydable. Toute la visserie, y compris la visserie sous capot, est protégée par un traitement dit "Dacromet" de teinte grise uniforme. Ce traitement est également effectué sur des pièces de dimensions plus importantes.

Sur les 5,8 m<sup>2</sup> qui représentent la surface de la robe de la XM, 2,6 m<sup>2</sup> sont protégés par un apprêt antigravillonnage. Peinture qui, par sa nature (produit bitumeux) et son épaisseur, amortit l'impact des gravillons sur la caisse. Ainsi sont protégés les éléments exposés à ces attaques, soit :

- 50% du capot et l'extrémité avant d'ailes avant,
- 33% du pavillon,
- les côtés inférieurs de caisse jusqu'au bandeau.

Le seuil d'exigence en matière de résistance à la corrosion a été fixé très haut puisqu'une tenue parfaite est exigée pour une exposition de 500 heures en brouillard salin.

Par ailleurs, une garantie contractuelle de 5 ans est appliquée à l'ensemble de la gamme XM.

## Teintes et harmonie intérieure

Toutes les peintures sont vernies après la deuxième couche de laque.

	N.1	N.2	N.3
	Velours Flodia	Velours Nord Ouest	Velours Marina
Beige Tanis	Havane	Havane	Havane
Blanc Meije	Gris	Gris ou Noir/Gris	Gris ou Noir/Gris
Bleu Memphis	Bleu	Bleu	Bleu
Bleu Olympe	Bleu	Bleu	Bleu
Brun Castor	Havane	Havane	Havane
Gris Axinite	Gris	Noir/Gris	Noir/Gris
Gris Dolmen	Gris	Noir/Gris	Noir/Gris
Gris Météore	Gris	Noir/Gris	Noir/Gris
Gris Perlé	Gris	Gris ou Noir/Gris	Gris ou Noir/Gris
Noir Verni	Gris	Noir/Gris	Noir/Gris
Rouge Delage	Gris	Noir/Gris	Noir/Gris
Rouge Mandarin	Gris	Noir/Gris	Noir/Gris
Vert Amandier	Havane	Havane	Havane





---

# 6

---

## Groupe motopropulseur

---

*Les moteurs à essence*

---

*Les moteurs Diesel  
à trois soupapes par cylindre*

---

*La transmission*

---



# Groupe motopropulseur

## Les moteurs à essence

Ils sont au nombre de trois, dont deux quatre-cylindres présentant une architecture commune et un six cylindres en "V", tous disposés transversalement sur la voiture.

### Les moteurs à quatre cylindres

Issus de la famille des moteurs XU dont la qualité et la fiabilité sont bien connues, ils sont fabriqués et montés sur les moyens très automatisés de l'usine Citroën de Trémery (SMAE).

Ils se distinguent des moteurs XU actuels par leur cylindrée et un carter-cylindres en fonte à parois minces. Entre eux, ils se différencient essentiellement par leur mode d'alimentation : carburateur ou injection électronique.

Ce sont des moteurs à haut rendement modernes et performants. Un travail important a été effectué sur l'admission, la distribution et l'échappement.

Les motorisations XU10M-Z et XU10J2-Z comportent un catalyseur trifonctionnel avec sonde Lambda pour la régulation de l'échappement afin de satisfaire aux normes 15.05 ou US83 exigées par certains pays hors CEE. Ceux-ci doivent fonctionner obligatoirement au super sans plomb.

### Caractéristiques principales :

Type	XU10 2C	XU10 M-Z	XU10 J2	XU10 J2-Z
Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	1998	1998	1998	1998
Course-alésage (mm)	86-86	86-86	86-86	86-86
Rapport volumétrique	8,80	8,80	8,80	8,80
Alimentation	Carburateur	Injection monopoint	Injection multipoint	Injection multipoint
Puissance maxi CEE (kW-tr/mn)	84-5800	79-5600	94-5600	89-5600
Puissance maxi DIN (ch-tr/mn)	115-5800	110-5600	130-5600	122-5600
Couple maxi CEE (m.daN-tr/mn)	16,8-2250	16,4-3500	17,5-4800	17,0-4000
Couple maxi DIN (m.kg-tr/mn)	17,4-2250	17,2-3500	18,2-4800	17,5-4000

### Architecture

#### • Le carter-cylindres

En fonte à parois minces, il est monobloc, donc avec chemises intégrées. Cet aménagement permet une augmentation de cylindrée plus aisée sur ce carter dont les cotes d'encombrement n'ont pas évolué par rapport au carter XU actuel.

#### • La culasse

En aluminium, elle est commune sur toutes les versions. Par rapport aux moteurs XU, on note une évolution de la perméabilité par augmentation du diamètre des conduits d'admission et des soupapes.

#### • Le couvre-culasse

En matériau de synthèse, il intègre partiellement la fonction de déshuilage.

#### • La distribution

Les arbres à cames sont évidemment spécifiques à chaque moteur de par leurs lois. Ce sont des arbres à cames en-tête entraînés par courroie crantée, dont les cames en fonte subissent un traitement superficiel TiG (l'ungstène Inert Gas) afin d'augmenter leur dureté. Elles commandent les poussoirs directement. Le carter plastique de distribution est réalisé en deux parties afin de faciliter l'entretien.

#### • Le vilebrequin

En fonte GS, il innove par son équilibrage précis réalisé par huit contrepoids (au lieu de quatre habituellement) supprimant la présence d'un absorbeur de vibrations. Son étanchéité a fait l'objet d'une mise au point fine. Elle est réalisée par un joint à lèvres, à réserve d'huile, évitant l'usure de celle-ci, notamment en phase de démarrage moteur.

#### • La segmentation

Le segment n° 1 en fonte revêtu de molybdène peut être qualifié de segment "haut de gamme".

Les segments n° 2 et 3 sont classiques. Tous les trois présentent la particularité d'être de faible hauteur et

d'obtenir de ce fait une hauteur plus importante du cordon de feu (distance tête de piston - segment n° 1) protégeant mieux ainsi la segmentation, d'où une usure et une consommation d'huile réduites.

#### • Le volant moteur

En fonte grise, il est allégé par rapport à celui des moteurs XU actuels afin de favoriser la montée en régime.

#### • L'alimentation d'essence

Le moteur XU10 2C est alimenté à partir d'un réservoir de 80 litres, par l'intermédiaire d'une pompe mécanique et d'un carburateur Solex double corps à ouverture différenciée et starter automatique.



# Groupe motopropulseur

Le moteur XU10 J2, à partir du même réservoir, est alimenté par une pompe électrique et un dispositif d'injection électronique multipoint Bosch LE3.

- **Le refroidissement**

D'une capacité de 7,3 l à 7,6 l, le circuit pressurisé à 1,4 Bar comprend un radiateur à faisceau aluminium de 20 dm<sup>2</sup>, refroidi par un motoventilateur 9 pales à commande thermostatique d'une puissance de 200 W.

- **L'échappement**

Le collecteur de type siamois, isolant ainsi les conduits par groupe de deux, facilite l'évacuation des gaz brûlés.

- **L'électricité**

L'allumage est transistorisé; quant à la bougie, elle est recentrée afin d'optimiser la combustion.

- **La suspension du groupe motopropulseur**

De type pendulaire, elle fait appel à une cale hydraulique interposée entre la caisse et le moteur, et une cale caoutchouc entre la boîte de vitesses et la caisse.

## Le moteur 6 cylindres en "V" à 90°

Ce moteur V6 en alliage léger privilégie un couple important avoisinant 25 mkg sur une large plage de régime (de 22,4 mkg à 1 500 tr/mn à 24,5 mkg à 4 600 tr/mn). Il est garant d'un grand agrément de conduite de la XM. Par ailleurs, il bénéficie d'une implantation transversale sur voiture qui a fait l'objet d'une étude rigoureuse, afin de concilier la nécessité de privilégier la place disponible dans l'habitacle et les impératifs de silence de fonctionnement et de facilité d'accès.

### Caractéristiques principales :

Type :	ZPJ
Cylindres : nombre-disposition :	6 en "V" à 90°
Disposition :	transversale
Cylindrée (cm <sup>3</sup> ) :	2975
Alésage - Course (mm) :	93 - 73
Puissance maxi CEE (kW-tr/mn) :	123 - 5600
Puissance maxi DIN (ch-tr/mn) :	170 - 5600
Couple maxi CEE (m.daN-tr/mn) :	23,5 - 4600
Couple maxi DIN (m.kg-tr/mn) :	24,5 - 4600

Il est équipé d'un pot catalytique trifonctionnel permettant de satisfaire la norme Europe 15.05 et la norme de dépollution US 83 ; il doit fonctionner obligatoirement au super sans plomb.

**Important:** Ce moteur adopte le vilebrequin à manetons décalés de 30° qui permet d'améliorer la régularité du moteur en espaçant les temps moteurs de 120° (rotation vilebrequin) et non plus 90°, 150°, 90°, 150°... et d'obtenir un allumage régulier. Il adopte également le système de contrôle moteur Bendix FENIX 3B. Il possède un arbre d'équilibrage pour parfaire le silence de fonctionnement.

### Architecture :

- **Le carter-cylindre**

Il est en alliage d'aluminium et reçoit des chemises en fonte.

- **Les culasses**

En aluminium, chacune d'elles porte un arbre à cames et un détecteur de cliquetis qui permet le fonctionnement de ce moteur à l'essence sans plomb. Dans la culasse avant est logé l'arbre d'équilibrage du vilebrequin, entraîné par l'arbre à cames.

- **La distribution**

Les deux arbres à cames en tête (un par rangée de cylindres) sont identiques et entraînés par chaînes. Ils commandent les soupapes par l'intermédiaire de culbuteurs en aluminium avec plaquettes rapportées en acier et des poussoirs hydrauliques. Ces poussoirs suppriment les réglages de culbuteurs ainsi que les bruits et évitent les dérives des réglages pouvant dégrader la qualité de la dépollution.

- **Le vilebrequin**

En acier traité, il est maintenu par quatre paliers. Ses manetons sont décalés, avec des sections se recouvrant mais à axes décalés de 30°. Les bielles sont en acier forgé et le piston en alliage d'aluminium. L'axe de piston est monté flottant sur la bielle.

- **Le circuit de graissage**

Sa capacité est de 7 litres avec échange de la cartouche (6,5 litres sans cartouche).

- **Le circuit de refroidissement**

Sa capacité est de 9,4 litres, le radiateur est en aluminium de 27 dm<sup>2</sup>; la pompe assure une régulation précise de la température obtenue par la présence d'un thermostat à son entrée.

Le radiateur est refroidi par un motoventilateur (deux avec l'option réfrigération).

- **L'échappement**

Le tube avant, en acier inoxydable, se raccorde sur un Y. Le catalyseur trifonctionnel et sa sonde Lambda est implanté sur le tube intermédiaire. La ligne arrière monobloc comprend les silencieux travaillés afin d'obtenir une couleur de bruit plutôt sportive.

- **L'injection et l'allumage**

Le moteur "V6" est doté d'un système Bendix de contrôle intégral utilisant le calculateur FENIX 3B qui gère l'injection et l'allumage à partir de capteurs communs à ces deux fonctions, dans un souci d'optimisation des réglages.

FENIX 3 B assure :

- Le contrôle du moteur à partir des informations régime moteur et pression régnant dans la tubulure d'admission d'air et implique :



# Groupe motopropulseur

– La détermination du temps d'injection modulée en fonction de paramètres tels : tension batterie – températures d'eau et d'air – charge moteur – position de la pédale d'accélérateur, surrégime où il y a coupure. Une cartographie régit l'injection.

– Le calcul de l'avance modulé en fonction des états de fonctionnement du véhicule ou du moteur (cliquetis). Une cartographie régit également l'avance. L'ordre d'allumage est 1 – 6 – 3 – 5 – 2 – 4.

- La régulation du régime de ralenti.
  - La régulation de la richesse du mélange carburé en exploitant des informations données par une sonde à oxygène.
  - La détection du cliquetis.
  - La disponibilité de l'antidémarrage codé : le calculateur ne valide la fonction injection qu'après envoi d'un code secret identique à celui stocké dans sa mémoire non volatile.
- Un autodiagnostic qui oriente le réparateur sur la méthode de travail de recherche de panne.

## Les moteurs Diesel à trois soupapes par cylindre

Deux moteurs Diesel nouveaux à injection indirecte, dont l'un suralimenté, complètent la gamme des motorisations. Profitant de l'expérience acquise dans l'esprit du "nouveau Diesel", ces deux moteurs Diesel sont extrêmement performants en regard de leurs cylindrées.

### Caractéristiques principales :

	Atmosphérique	Suralimenté
Type	XUD 11 A	XUD 11A TE
Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	2138	2088
Course-alésage (mm)	86-92	85-92
Rapport volumétrique	22,5	21,5
Puissance maxi CEE (kW-tr/mn)	60-4600	80-4300
Puissance maxi DIN (ch-tr/mn)	83-4600	110-4300
Couple maxi CEE (m.daN-tr/mn)	14,5-2000	23,4-2000
Couple maxi DIN (m.kg-tr/mn)	15-2000	25,3-2000

couple, puissance et dépollution. Pour ce faire, il a été fait appel à une technologie moderne : le "3 soupapes par cylindre". Construit sur la base du moteur XUD avec une refonte totale de la culasse, ils sont usinés et montés sur les moyens très performants de l'usine Citroën de Trémery (SMAE). Ces deux moteurs, qui diffèrent par leur dispositif d'alimentation (atmosphérique et turbo com-

pressé), affichent deux cylindrées légèrement différentes : atmosphérique : 2.138 litres; turbo compressé: 2.088 litres. Pour améliorer le refroidissement, l'alésage a été ajusté de manière à assurer la meilleure longévité au moteur tout en permettant d'atteindre le niveau de puissance prévu au cahier des charges.

### Architecture :

#### • Le carter-cylindres

En fonte, il bénéficie des dernières évolutions des techniques de fonderie permettant de réaliser dans les zones inter-cylindres des parois minces brutes de fonderie et ainsi augmenter l'efficacité de refroidissement de la lame d'eau située en cet endroit.

#### • La culasse

D'une nouvelle conception, elle intègre 3 soupapes par cylindre (deux pour l'admission, une pour l'échappement).

En aluminium, elle est réalisée en deux parties se superposant. La partie inférieure reçoit la soupapierie, les éléments liés aux fonctions admission et combustion. Elle est coiffée par l'autre demi-culasse portant l'arbre à cames. Des vis réunissent les deux parties en plus des vis de serrage de la culasse. La partie supérieure, qui loge l'arbre à cames dans un tunnel constitué d'une succession d'alésages, forme une poutre qui rigidifie l'ensemble. La partie inférieure a fait l'objet d'un important travail d'étude afin d'améliorer le remplissage. Ces conduits d'admission ont été obtenus en fonderie non par des noyaux en sable mais par des broches métalliques assurant une plus grande précision des formes. Ces conduits sont ensuite usinés par reproduction afin d'éli-

miner toutes les aspérités pouvant freiner l'écoulement des gaz. Des inserts acier consolident les zones de chambres séparant soupapes d'admission et d'échappement.

#### • La distribution

Un arbre à cames en tête, en fonte, entraîné par courroie crantée commande les douze soupapes.

Les cames, qui subissent un traitement de surface TiG (Tungstène Inert Gaz) améliorant leur dureté, sont percées d'un trou de graissage assurant la lubrification des



# Groupe motopropulseur

---

parties frottantes. Pour en améliorer la lubrification, le couvre-culasse en matériau de synthèse intègre une série de parois déflectrices qui renvoient sur les cames l'huile qu'elles projettent.

Des linguets en acier fritté bi-métal, avec pastille acier incorporée sur la zone frottante, prennent appui sur des rotules à commande hydraulique pour enfoncer les soupapes.

Ces rotules à commande hydraulique maintiennent le contact permanent cames-soupapes par linguets interposés. Ce dispositif, peu répandu en Europe, supprime tout réglage et bruit ; le ratrapage de jeu automatique évite les dérives de réglages qui pourraient dégrader la dépollution.

- **Le vilebrequin**

Il est en acier forgé ; les manetons du moteur suralimenté subissent un traitement thermique : nitruration ionique.

Il est accouplé à un absorbeur de vibrations (Damper).

- **La bielle**

Le pied des bielles du moteur suralimenté est en forme de "tête de vipère". Il permet d'augmenter le volume des bossages de piston recevant l'axe et ainsi de consolider l'appui de ce dernier.

- **Le piston**

Une anodisation renforce la tête qui ainsi supporte mieux les fortes charges thermiques. Sur le piston du moteur suralimenté, le premier segment est monté sur insert et son refroidissement diffère du moteur atmosphérique.

- **Le graissage**

Le débit est augmenté de 50% par rapport aux XUD : la périodicité des vidanges étant fixée à 10 000 km pour une capacité de 7 litres d'huile. Un nouveau circuit de graissage, qui intègre un échangeur huile-eau, lubrifie les portées de cames, alimente les rotules hydrauliques de distribution et refroidit les fonds de pistons à l'aide de gicleurs fixes. A noter la présence d'une galerie de refroidissement sur les pistons du moteur suralimenté.

- **L'admission d'air**

L'entrée d'air s'effectue par une tubulure en aluminium à huit entrées, raccordée en amont à un répartiteur en matériau de synthèse (polyamide) constitué d'une boîte à air et de quatre conduits. Parfaitement accordé, l'ensemble des conduits assure un remplissage d'air optimisé du moteur. En version suralimenté, le moteur est pourvu d'un turbo compresseur de faible inertie, et d'un échangeur frontal situé en face avant.

- **L'alimentation en carburant**

Elle comprend un réservoir de 80 litres, une pompe DPC, des injecteurs RotoDiesel et un dispositif de réchauffage du gazole adapté au circuit d'eau.

- **L'échappement**

Compte tenu de la qualité du remplissage, il était important de parvenir à la même qualité dans l'évacuation des gaz brûlés. La tubulure, ainsi que le premier tube de la ligne d'échappement, sont "siamoisés" (séparés en deux volumes) afin de réduire les contrepressions qui nuisent à une complète évacuation du gaz.

- **La suspension moteur**

Du type pendulaire : le groupe motopropulseur est relié à la caisse par une cale hydraulique assurant une bonne filtration des vibrations et une cale caoutchouc.

---

## Transmission

---

### Embrayage

L'embrayage est, dans tous les cas, de type monodisque à sec, commandé mécaniquement à l'aide d'une fourchette montée sur un axe.

### Boîte de vitesses

Il existe deux types de boîte de vitesses, la BE3 et la ME5T.

Les boîtes de vitesses BE3, fabriquées par la SMAN à Valenciennes, sont accouplées aux moteurs XU 10 2C, XU 10 J2, XUD 11 A. Les boîtes de vitesses ME5T, fabriquées par Citroën Metz Borny (SMAE), sont accouplées aux moteurs ZPJ et XUD 11 ATE.

Chaque boîte de vitesses est spécifique par ses rapports. Les boîtes de vitesses sont à cinq rapports avant et une marche arrière, commandées par un levier fixé sur la console centrale. Elles sont adaptées aux performances du moteur et à l'objectif fixé en matière de performances et de consommation.

Les boîtes de vitesses BE3 représentent une évolution des boîtes équipant les modèles BX. Si elles conservent la même architecture, elles ont cependant subi un certain nombre de modifications visant à les renforcer, afin qu'elles puissent supporter les efforts plus importants à transmettre. Les synchronisateurs ont été redessinés et un frein de marche arrière a été mis en place pour permettre un passage plus rapide et sans craquements.

Conçue dans un souci de standardisation, une nouvelle grille, où la marche arrière se situe en face du 5<sup>e</sup> rapport, caractérise cette boîte de vitesses (double H).

Les boîtes de vitesses ME5T ont été développées pour permettre la transmission d'efforts importants.

Une boîte de vitesses automatique ZF à quatre rapports sera disponible début 1990 avec les motorisations XU 10 J2 et ZPJ.

Les boîtes de vitesses BE3 et ME5T sont graissées à vie.

Les arbres de roues de longueur égale comportent un joint à billes de type Rzeppa côté roue, et un joint à galets de type tripode côté pont.



# 7

---

## L'agrément d'utilisation

---

*L'habitacle*

---

*La climatisation*

---

*L'éclairage*

---

*Equipements*

---





# L'agrément d'utilisation

## L'habitacle

La XM offre un excellent rapport encombrement/espace intérieur et une grande habitabilité tant aux places avant qu'à l'arrière.

Longueur d'habitabilité :	1,800 m
Largeur aux coudes à l'avant :	1,520 m
Largeur aux coudes à l'arrière :	1,500 m
Hauteur de buste sous pavillon à l'avant :	0,890 m
Hauteur de buste sous pavillon à l'arrière :	0,845 m

Ces cotes sont nettement supérieures à celles de la CX.

Le coffre est très accessible et facile à charger grâce au hayon et à un seuil bas. De formes régulières, il a une bonne capacité qui peut être augmentée en repliant le siège arrière.

Le confort intérieur est le résultat d'aménagements qui concourent à rendre la vie à bord de la voiture plus agréable, à réduire ou atténuer les tâches astreignantes indispensables à la conduite et augmenter la sécurité.

L'intérieur aux proportions généreuses se caractérise par une grande convivialité et l'impression très agréable d'une large ouverture sur l'environnement extérieur due à la très grande surface vitrée.

### La surface vitrée

Très importante (3,25 m<sup>2</sup>) et avec un pare-brise descendant très bas, elle offre une grande visibilité et constitue un élément de sécurité. La cellule est très éclairée. Toutes les vitres sont teintées en "vert", couleur qui offre une bonne protection à l'attaque des matériaux intérieurs par les rayons ultra violets.

Toutes les vitres fixes sont affleurantes et collées.

Une glace, volet arrière ouvert, isole l'habitacle de l'extérieur et protège ainsi les passagers des intempéries et de l'effet de surpression à la fermeture du volet.

### Les sièges

Ils sont en velours. De forme enveloppante, ils assurent un bon maintien. Les sièges avant peuvent, suivant les modèles, être réglés électriquement (déplacements en hauteur, en profondeur et inclinaison du dossier). Les sièges avant et arrière peuvent être chauffants. Les appuis-tête avant et arrière sont réglables en hauteur. L'assise et le dossier du siège arrière sont rabattables avec, en option, possibilité d'avoir l'ensemble fractionnable.

## Les ceintures de sécurité

Les ceintures de sécurité avant ont été étudiées pour incliner leur port ( 5 réglages adaptés à la morphologie des occupants).

A l'arrière, la ceinture est fixée sur les coussins, elle se rabat avec eux.

## Le volant de direction

Réglable en hauteur et profondeur, il permet de mieux adapter la position de conduite à la morphologie du conducteur.

## La protection anti-vol

La face visible des verrous de portes a subi un traitement thermique qui rend impossible tout essai de perçage.

Soumis à un couple de rotation après introduction d'un objet type "lime à ongle", le verrou tourne fou.

La clé cruciforme d'ouverture des portes multiplie par 26 le nombre de combinaisons d'ouverture (183 480 pour 7000 environ).

## Le verrouillage anti-agression

En roulage avec portes verrouillées, une simple action sur la commande de l'une des portes provoque le déverrouillage (sécurité en cas d'accident).

Certains modèles possèdent un antidémarrage codé qui ne permet la mise en marche du moteur qu'après introduction d'un code chiffré confidentiel.

La trappe à essence est maintenue bloquée par le verrouillage centralisé.

## Les rétroviseurs

Le rétroviseur intérieur présente une position nuit anti-éblouissement. Suivant la version, les rétroviseurs extérieurs, au nombre de deux sur tous les modèles, peuvent être réglés électriquement tant à droite qu'à gauche et être désenbués électriquement.

## Les lève-glaces électriques

En plus des commandes électriques des glaces, un interrupteur de sécurité (enfant) permet la condamnation des lève-glaces arrière, de l'allume-cigare et de la prise courant.



# L'agrément d'utilisation

---

## L'essuie-glace

Essuie-glace (deux balais) à deux vitesses avec intermittence réglable. La fréquence de balayage du pare-brise en position "intermittent" offre 9 possibilités de réglage.

## L'ordinateur de bord

Quatre types de renseignements apparaissent sur l'afficheur droit du pupitre de contrôle : la température extérieure, la consommation moyenne, la consommation instantanée et la vitesse moyenne.

## Information électronique visuelle

L'afficheur gauche du pupitre de contrôle transmet en clair des informations qui peuvent être complétées par des conseils ou consignes impératives précédées d'un bip sonore. Au total on dénombre 24 messages classés en 4 catégories, dont certains prioritaires sur les autres. Ils peuvent être diffusés en quatre langues : français, anglais, allemand, italien.

---

## La climatisation

---

En toute saison, la maîtrise du conditionnement d'air est déterminante dans l'appréciation du confort intérieur.

Si l'ensemble des voitures dispose d'une réserve de chaleur suffisante pour garantir le confort thermique, il est indispensable de savoir le distribuer quantitativement et qualitativement en fonction des besoins des usagers et de l'habitacle.

Valéo a développé un dispositif de pilotage automatique par l'électronique de la climatisation, destiné à maintenir le niveau de confort thermique choisi.

La seule action imposée à l'utilisateur est d'afficher le niveau de température souhaité. En tenant compte des conditions climatiques et d'utilisation du véhicule, le dispositif effectue alors, en permanence, les réglages les mieux adaptés au niveau de confort demandé.

Pour cela, trois capteurs renseignent un module électronique renfermant un micro processeur :

- capteur de température de l'habitacle dont l'emplacement est soigneusement choisi, protégé de l'ensoleillement ;
- capteur de température extérieure qui renseigne sur les évolutions des conditions climatiques de façon à pondérer, en conséquence, les réglages. A l'abri des intempéries, il est placé à l'entrée du dispositif "chauffage/air conditionné" ;

- capteur de température de l'air soufflé : placé dans la chambre de mélange d'air, il renseigne sur l'effet immédiat des modifications de réglage.

Les réglages sont effectués par des actionneurs : moto-réducteurs commandant des volets.

Le module électronique élabore, à partir de ces informations, les décisions nécessaires à l'obtention du confort thermique en fonction de lois prédéterminées par des essais. Ainsi sont régulés en automatique le débit et la température de l'air injecté.

Sur certains modèles, l'air conditionné est réparti aux places arrière par un circuit étanche qui chemine par les portes avant, et débouche dans les pieds milieu à mi-hauteur, donc plus près des visages.

Il existe une fonction "recyclage" qui permet d'améliorer la température en hiver et de se chauffer en environnement hostile : embouteillage avec forte densité de gaz d'échappement...

Le débit est important : 550 m<sup>3</sup>/heure pour 330 en CX.

---

## L'éclairage

---

L'éclairage met en œuvre une haute technologie développée par Valéo en collaboration avec Citroën. L'éclairage à "surface complexe" permet d'obtenir un éclairage de qualité par sa densité et sa répartition. Il n'exige pas une adaptation de l'œil lors d'un passage feux de croisement à feux de route. En effet, ce dispositif permet de rajouter ou de retirer une quantité de lumière lors des changements d'états (feux de croisement ou feux de route).



# L'agrément d'utilisation

## Equipements

Niveau d'équipement	N. 1	N. 2	N. 3
<b>ÉQUIPEMENT EXTÉRIEUR</b>			
Pare-brise feuilleté et collé	■	■	■
Vitre de volet arrière collée et chauffante	■	■	■
Vitres et pare-brise teintés en vert	■	■	■
Essuie-glace à 2 balais (2 vitesses + intermittence réglable)	■	■	■
Essuie-glace arrière	■	■	■
Rétroviseurs extérieurs à commande mécanique	■	■	
Rétroviseurs extérieurs (dégivrants et teintés) à commande électrique (dégivrage couplé avec la lunette arrière)			■
Projecteurs doubles (lampe HI) à surfaces complexes	■	■	■
Feux arrière de brouillard	■	■	■
Feux de recul	■	■	■
Baguettes latérales de protection avec filet chromé	■	■	■
Becquet arrière		■	■
<b>ÉQUIPEMENT INTÉRIEUR</b>			
<b>Appareils de contrôle</b>			
• Alarme d'oubli d'éclairage	■	■	■
• Compte-tours moteur à aiguille lumineuse		■	■
• Indicateur de pression à turbo dans le compte-tours		■	■
• Jauge électrique temporisée de niveau d'huile moteur		■	■
• Montre analogique	■		
• Montre digitale à cristaux liquides		■	■
• Thermomètre température extérieure digitale		■	■
• Température d'eau du moteur avec alerte lumineuse		■	■
<b>Electronique de bord</b>			
• Ordinateur de bord (XM V6)			■
Température extérieure			
Consommation instantanée			
Consommation moyenne			
Vitesse moyenne			
Remise à zéro			
Silhouette auto avec détection d'ouverture des portes et défaillance des feux arrière		■	
Information électronique visuelle (4 langues)			■
<b>Eclairage</b>			
• Allume-cigare avant (arrière en niveau 3)	■	■	■
• Cendrier avant central	■	■	■
• Commande de chauffage	■	■	■
• Coffre à l'ouverture du volet	■	■	■
• Boîte à gants à l'ouverture	■	■	■
• Intérieur commandé à l'ouverture d'une porte avant	■	■	■
• Intérieur commandé à l'ouverture d'une des 4 portes		■	■
• Interrupteurs sur planche de bord, console centrale et portes (de nuit)	■	■	■
• Plafonnier avant	■	■	■
• 2 spots avant		■	■
• 2 spots latéraux arrière dans les poignées de maintien		■	■
• Temporisation à la décondamnation des portes avec extinction progressive	■	■	■
• 4 éclairateurs dans panneaux de portes			■
• Eclairage sous capot			■

■ : Série



# L'agrément d'utilisation

## Equipements

Niveau d'équipement	N. 1	N. 2	N. 3
<b>Rangements</b>			
• Poche sur dossier de siège avant		■	■
• Pochette sur pare-soleil conducteur	■	■	■
• Vide-poches avec portillon sur planche de bord côté passager	■	■	■
• Vide-poches dans portes avant (2 en N3)	■	■	■
• Vide-poches dans portes arrière		■	■
• Vide-poches dans console centrale		■	■
<b>Ceintures de sécurité</b>			
• Avant à enrouleur avec point d'ancrage à hauteur réglable	■	■	■
• Arrière à enrouleur	■	■	■
<b>Sièges</b>			
• Appuis-tête avant réglables en hauteur (N1) et en inclinaison (N2/N3)	■	■	■
• Appuis-tête arrière intégrés (N1/N2) et réglables (N3) en hauteur et inclinaison	■	■	■
• Banquette arrière rabattable	■	■	■
• Réglage mécanique longitudinal des sièges avant	■	■	
• Réglage mécanique inclinaison dossier des sièges avant	■	■	
• Réglage mécanique hauteur du siège avant conducteur		■	
• Réglages électriques longitudinal, inclinaison des dossiers et hauteur du siège avant conducteur			■
<b>EQUIPEMENTS - CONFORT - AGRÉMENT</b>			
• Suspension hydraactive	●	●	■
• Système antiblocage de roue	●	●	■
• Peinture métallisée vernie	●	●	■
• Volant réglable en hauteur et en profondeur	■	■	■
• Condamnation à commande centralisée des portes, volet, trappe à carburant	■	■	■
• Lève-vitres avant électriques	■	■	■
• Télécommande à infrarouge portes, volet, trappe à carburant		■	■
• Lève-vitres arrière électriques			■
• Lève-vitre électrique côté conducteur, commande à impulsion			■
• Pare-soleil passager avec miroir de courtoisie (éclairé en N3)	■	■	■
• Pare-soleil conducteur avec miroir de courtoisie occultable			■
• Pare-soleil central	■	■	■
• Poignée de maintien escamotable (N1 : 1 - N2/N3 : 3)	■	■	■
• Repose-pied	■	■	■
• Glace de séparation entre l'habitacle et le coffre			■
• Chauffage à régulation automatique de température et de débit d'air			■
• Préequipement radio pour 6 haut parleurs	■	■	■
• Réfrigération régulée	●	●	●
• Auto-radio Clarion avec commande à distance au volant	●	●	●
• Equipement radio-téléphone		●	●
• Garnissage cuir		●	●
• Banquette arrière fractionnée	●	●	●
• Roues alliage léger	●	●	●
• Sièges chauffants avant et arrière commandés séparément		●	●

■ : Série ● : Option





---

## Caractéristiques techniques XM





## Caractéristiques techniques XM

	XM 2 L Carbu	XM 2 L Injection	XM V6	XM 2,1 L Diesel	XM 2,1 L Diesel Turbo	
<b>GÉNÉRALITÉS</b>						
Type Motes	Y3AB	Y3AC	Y3AG	Y3AE	Y3AF	
Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	1998	1998	2975	2138	2088	
Puissance DIN (ch)	115	130	170	83	110	
Puissance administrative	9	11	16	7	6	
Nombre de places	5	5	5	5	5	
Nombre de portes	5	5	5	5	5	
<b>MOTEURS</b>						
Type	XU10 2C	XU10 J2	ZPJ	XUD11 A	XUD11 A TE	
Disposition	Transversale	Transversale	Transversale	Transversale	Transversale	
Cylindres	4 en ligne	4 en ligne	6 en V	4 en ligne	4 en ligne	
Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	1998	1998	2975	2138	2088	
Alésage - Course (mm)	86 - 86	86 - 86	93 - 73	86 - 92	85 - 92	
Rapport volumétrique	8,8/1	8,8/1	9,5/1	22,5/1	21,5/1	
Puissance maxi CEE (kW-tr/mn)	84 - 5800	94 - 5600	123 - 5600	60 - 4600	80 - 4300	
Puissance maxi DIN (ch-tr/mn)	115 - 5800	130 - 5600	170 - 5600	83 - 4600	110 - 4300	
Couple maxi CEE (m.daN-tr/mn)	16,8 - 2250	17,5 - 4800	23,5 - 4600	14,5 - 2000	23,4 - 2000	
Couple maxi DIN (m.kg-tr/mn)	17,4 - 2250	18,2 - 4800	24,5 - 4600	15 - 2000	25,3 - 2000	
Puissance au litre CEE (kW-l)	42,2	47,2	57	28,1	37,3	
Puissance au litre DIN (ch-l)	57,6	65,1	55	38,8	52,7	
Carburant	Super sans plomb 95 RON ou Super 98 RON	Super sans plomb 95 RON ou Super 98 RON	Super sans plomb 95 RON	Gas-Oil	Gas-Oil	
Alimentation	Carbu Solex 34.34. Z1	Injection Bosch	Injection	Pompe RotoDiesel DPC	Pompe RotoDiesel DPC	
Régime de ralenti (tr/mn)	750	850	750	675	700	
Régime de régulation en charge (tr/mn)	6300	6300	6500	4600	4300	
Culasse	Alliage alu	Alliage alu	Alliage alu	Alliage alu	Alliage alu	
Soupapes par cylindre	2	2	2	3	3	
Diamètre des soupapes : adm. - échap. (mm)	42,6 - 34,5	42,6 - 34,5	44 - 35	33,9 - 33,9	33,9 - 33,9	
Arbre à cames	En tête	En tête	2 en tête	En tête	En tête	
AQA°	① 1	① 4,9	② -1	③ 13	④ 13	
AOE	40	49,9	46,3	56	56	
RFA	44	47,5	43,3	46	32	
RFE	5	2,5	4	12	12	
Commande des soupapes	Sans culbuteurs	Sans culbuteurs	Culbuteurs- poussoirs hydr.	-	-	
Jeux aux soupapes : admission (mm)	0,20	0,20	0	0	0	
échappement (mm)	0,40	0,40	0	0	0	
Levée de soupapes : admission (mm)	11	11,5	8,7	9,4	8,4	
échappement (mm)	11	11,2	9,0	9,25	9,25	
Cartier-cylindres	Fonte	Fonte	Alliage	Fonte	Fonte	
Chemises	Intégrées	Intégrées	Humides	Intégrées	Intégrées	
Paliers de vilebrequin	5	5	4	5	5	
Absorbeur de vibration	non	non	non	oui	oui	
Batterie BSEA (Volts - Ampères)	12 - 250	12 - 250	12 - 300	12 - 300	12 - 300	
Alternateur : classe	7	7	7	9	9	
Allumage	Electronique	Electronique	Electronique			
Bougies	Eyquem Bosch	FC 62 LS	FC 58 LS3	SW 12 - 0,27	SW 12 - 0,27	
<b>TRANSMISSION</b>						
Embrayage	A diaphragme - Monodisque à commande mécanique					
Ø extérieur - intérieur friction (mm)	215 - 142	215 - 142	228,6 - 147	215 - 142	228,6 - 147	
Tare de l'embrayage	510	510	630	510	630	
Boîte de vitesses	Mécanique	Mécanique	Mécanique	Mécanique	Mécanique	
Type	BE3 5N	BE3 5V	ME 5T F	BE3 5N	ME 5T L	
Nombre de rapports avant	5	5	5	5	5	
Rapports de démultiplication	en 1 <sup>re</sup>	0,2894	0,2894	0,3157	0,2894	0,2926
	2 <sup>e</sup>	0,5405	0,5405	0,5454	0,5405	0,5142
	3 <sup>e</sup>	0,7812	0,7352	0,8000	0,7812	0,8000
	4 <sup>e</sup>	1,0322	0,9354	1,0322	1,0322	1,1333
	5 <sup>e</sup>	1,3214	1,2500	1,3030	1,3214	1,4838
	M. AR	0,3000	0,3000	0,3170	0,3000	0,3170
Couple réducteur	16 × 65	16 × 67	15 × 61	16 × 63	15 × 59	
Vitesse des roues en km/h pour 1000 tr/mn moteur	en 1 <sup>re</sup>	8,09	7,77	8,94	8,35	8,61
	2 <sup>e</sup>	15,12	14,52	15,44	15,60	15,13
	3 <sup>e</sup>	21,85	19,75	22,66	22,55	23,54
	4 <sup>e</sup>	28,88	25,12	29,23	29,79	33,36
	5 <sup>e</sup>	36,97	33,58	36,91	38,14	43,67
	M. AR	8,39	8,05	8,97	8,66	9,33





	XM 2 L Carbu	XM 2 L Injection	XM V6	XM 2.1 L Diesel	XM 2.1 L Diesel Turbo						
<b>PNEUMATIQUES</b>											
Pneumatiques AV - AR (Michelin)	185/65 - R15 MXV2	195/60 - R15 MXV2	205/60 - R15 MXV2	185/65 - R15 MXL	195/65 - R15 MXV2						
Pression AV - AR (bars)	2,2 - 1,9	2,1 - 1,9	2,2 - 1,9	2,4 - 1,9	2,2 - 1,9						
Circonférence de roulement (m)	1,895	1,875	1,920	1,895	1,930						
<b>ESSIEUX</b>											
Pseudo Mac-Pherson											
• Déport au sol (mm)	3,24	- 2	- 3,36	3,24	- 2						
• Chasse (°)	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50						
• Carrossage (°)	0,01	0,25	0,25	0,01	0,01						
• Parallélisme : ouverture (mm)	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5						
• Inclinaison de pivot (°)	13,23	13,23	13,45	13,23	13,23						
Bras tirés											
• Carrossage (°)	- 0,80	- 0,80	- 0,80	- 0,80	- 0,80						
• Parallélisme : ouverture (mm)	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5						
<b>SUSPENSION</b>											
	Hydraulique ③	Hydraulique Niv. 2 ③ Hydractive Niv. 3		Hydractive	Hydraulique ③	Hydraulique Niv. 2 ③ Hydractive Niv. 3					
Niveau de finition	1	2	3	3	1 et 2	2	3				
Avant											
• Ø Barre anti-devers (mm)	23	23	Moelleux 23 Ferme 23	Moelleux 24 Ferme 24	23	24	Moelleux 24 Ferme 24				
• Flexibilité à la roue (mm/100 kg)	à vide	111	107	129	90	108	69	103	93	108	69
	en charge	76	67,6	86	56	77	48	71,5	63	77	48
• Fréquence en hertz	à vide	0,81	0,82	0,73	0,89	0,76	0,95	0,82	0,84	0,77	0,96
	en charge	0,87	0,90	0,79	0,98	0,81	1,03	0,89	0,91	0,82	1,05
Arrière											
• Ø Barre anti-devers (mm)	19,5	19,5	19,5	19,5	21	21	19,5	21	21	21	
• Flexibilité à la roue (mm/100 kg)	à vide	199	192	229	137	226	135	189	189	226	135
	en charge	74	71	92,2	54	91	53	70	70	91	53
• Fréquence en hertz	à vide	0,76	0,76	0,69	0,89	0,68	0,88	0,77	0,77	0,69	0,89
	en charge	0,96	0,97	0,85	1,11	0,83	1,09	0,97	0,97	0,85	1,12
<b>FREINAGE</b>											
Type	Disques ventilés à l'avant - Disques pleins à l'arrière										
Assistance Hydraulique											
Ø des disques AV-AR (mm)	276 - 224	276 - 224	276 - 224	276 - 224	276 - 224						
Épaisseur des disques AV-AR (mm)	22 - 9	22 - 9	22 - 9	22 - 9	22 - 9						
Surface des garnitures AV-AR (cm <sup>2</sup> )	180 - 68	180 - 68	180 - 68	180 - 68	180 - 68						
Ø des cylindres de roues AV-AR (mm)	57 - 33	57 - 33	57 - 33	57 - 33	57 - 33						
Secours - Parking Commande au pied											
Système antibloccage de roue	Option en niveaux 1 et 2 - Série en niveau 3		Série	Option en niveaux 1 et 2 - Série en niveau 3							
<b>DIRECTION</b>											
Assistance hydraulique - Type											
	Constante		Variable	Constante							
Ø du volant (mm)	390		390	390							
Démultiplication	1/15,6		1/17,5	1/15,6							
Tours de volant de butée à butée	2,94		3,26	2,94							
Ø de braquage : trottoirs/murs (m)	11,66 - 12,50		11,66 - 12,50	11,66 - 12,50							
<b>AÉRODYNAMIQUE</b>											
Cx	0,30	0,28	0,30	0,28	0,29						
S (m <sup>2</sup> )	2,14	2,14	2,14	2,14	2,14						
SCx (m <sup>2</sup> )	0,64	0,60	0,64	0,60	0,63						
Cz avant - arrière	0,09 - 0,16	0,08 - 0,09	0,1 - 0,09	0,07 - 0,09	0,08 - 0,10						
<b>DIMENSIONS</b>											
Longueur hors tout (m)	4,708	4,708	4,708	4,708	4,708						
Largeur hors tout (m)	1,794	1,794	1,794	1,794	1,794						
Hauteur (m)	1,390	1,385	1,393	1,390	1,396						
Empattement (m)	2,850	2,850	2,850	2,850	2,850						
Porte à faux AV - AR (m)	1,068 - 0,790	1,068 - 0,790	1,068 - 0,790	1,068 - 0,790	1,068 - 0,790						
Voies AV - AR (m)	1,53 - 1,457	1,52 - 1,447	1,52 - 1,447	1,53 - 1,457	1,52 - 1,447						
Garde au sol (m)	0,14	0,14	0,14	0,14	0,14						
Largeur aux coudes AV - AR (m)	1,52 - 1,50	1,51 - 1,49	1,51 - 1,49	1,51 - 1,49	1,51 - 1,49						
Largeur aux bandeaux AV - AR (m)	1,48 - 1,44	1,48 - 1,44	1,48 - 1,44	1,48 - 1,44	1,48 - 1,44						
Longueur d'habitabilité	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80						
Longueur maxi du coffre : siège en place/ rabattu (m)	0,97 - 1,50	0,97 - 1,50	0,97 - 1,50	0,97 - 1,50	0,97 - 1,50						
Largeur mini-maxi de la surface de chargement (m)	1,10 - 1,41	1,10 - 1,41	1,10 - 1,41	1,10 - 1,41	1,10 - 1,41						
Hauteur de chargement du coffre	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46						
Largeur d'entrée arrière : mini - maxi	0,87 - 1,04	0,87 - 1,04	0,87 - 1,04	0,87 - 1,04	0,87 - 1,04						
Hauteur du seuil de chargement (m)	0,63	0,64	0,64	0,64	0,64						





	XM 2 L Carbu	XM 2 L Injection	XM V6	XM 2,1 L Diesel	XM 2,1 L Diesel Turbo
Volume de chargement en eau ① ② ③ (dm <sup>3</sup> )	455 - 1 020 - 1 460	455 - 1 020 - 1 460	455 - 1 020 - 1 460	455 - 1 020 - 1 460	455 - 1 020 - 1 460
Surface du pare-brise (m <sup>2</sup> )	0,98	0,98	0,98	0,98	0,98
Surface totale vitrée (m <sup>2</sup> )	3,25	3,25	3,25	3,25	3,25
Champ de vision total (°)	279	279	279	279	279
<b>CAPACITÉS (litres)</b>					
Réservoir de carburant	80	80	80	80	80
Huile moteur	Cartier sec	5,40	5,40	7,0	6,0
	Vidange	4,70	4,70	6,5	5,8
	Jauge : mini/maxi	1,50	1,50	2,0	2,8
Huile boîte de vitesses	1,80	1,80	1,85	1,80	1,85
Huile : suspension - freins - direction	5,5	5,5	5,5	5,5	5,5
Circuit de refroidissement	7,6	7,3	9,4	9,6	10,0
Lave-glace	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5
<b>POIDS (kg)</b>					
En ordre de marche	1 280	1 310	1 420	1 305	1 380
Répartition AV - AR	784 - 496	802 - 508	889 - 531	811 - 494	874 - 506
Total en charge	1 760	1 845	1 910	1 820	1 910
Charge utile	480	535	490	515	530
Total roulant	3 060	3 145	3 410	3 120	3 410
Remarquable : sans et avec frein	640 - 1 300	655 - 1 300	710 - 1 500	650 - 1 300	690 - 1 500
Maxi sur flèche	110	110	110	110	110
Maxi sur galerie	80	80	80	80	80
Moteur : suivant norme PSA	137,4	142,6	167,5	154	175
Boîte de vitesses	38,4	38,4	46,2	38,4	46,2
Masses suspendues : AV - AR	90,6 - 55,8	91,9 - 57	92 - 34	90,6 - 55,8	91,9 - 57
Rapport : masse ODM/puissance (CEE) (kg/kW)	15,24	13,93	11,54	21,75	17,50
Rapport : masse ODM/puissance (DIN) (kg/ch)	11,13	10,08	8,35	15,72	12,40

#### ENTRETIEN

Vidange moteur (km)	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000
Vidange boîte de vitesses	Graissage à vie				

#### PERFORMANCES

	⑦	⑧	⑦	⑧	⑦	⑧	⑦	⑧	⑦	⑧
0 - 400 m (sec)	17,6	18,3	17,1	17,8	16,2	16,7	20,0	20,8	17,7	18,4
0 - 1 000 m (sec)	32,5	33,6	31,6	32,7	29,6	30,5	36,5	38,0	32,8	34,0
0 à 100 km/h (sec)	11,0	12,2	10,3	11,5	8,3	9,7	15,5	17,6	11,1	12,4
Vitesse maximale	193		205		222		176		192	

#### CONSOUMMATIONS (litres)

à 90 km/h	6,3	6,3	7,8	5,1	4,9
à 120 km/h	7,9	8,1	9,6	6,7	6,6
Cycle urbain	10,7	11,5	15,0	8,0	8,5
Moyenne	8,3	8,6	10,8	6,6	6,7

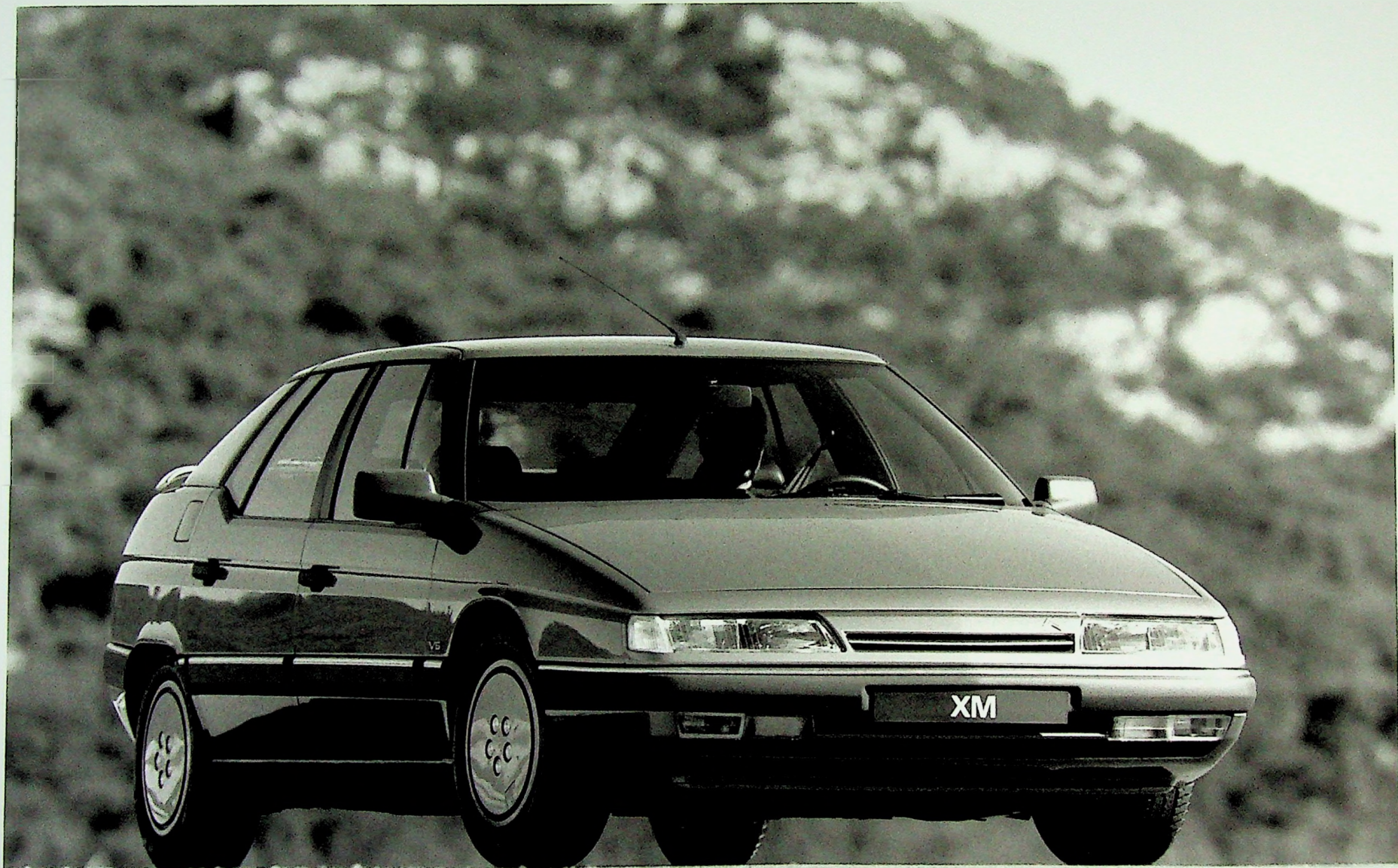
① Jeu théorique aux soupapes : 1 mm - ② Jeu théorique aux soupapes : 0 mm - ③ Option - Hydractive - ④ Coffre - ⑤ A la glace de custode, siège arrière rabattu - ⑥ Au pavillon, siège arrière rabattu - ⑦ Conducteur seul - ⑧ Charge DIN.

## Caractéristiques principales des versions à dépollution sévère

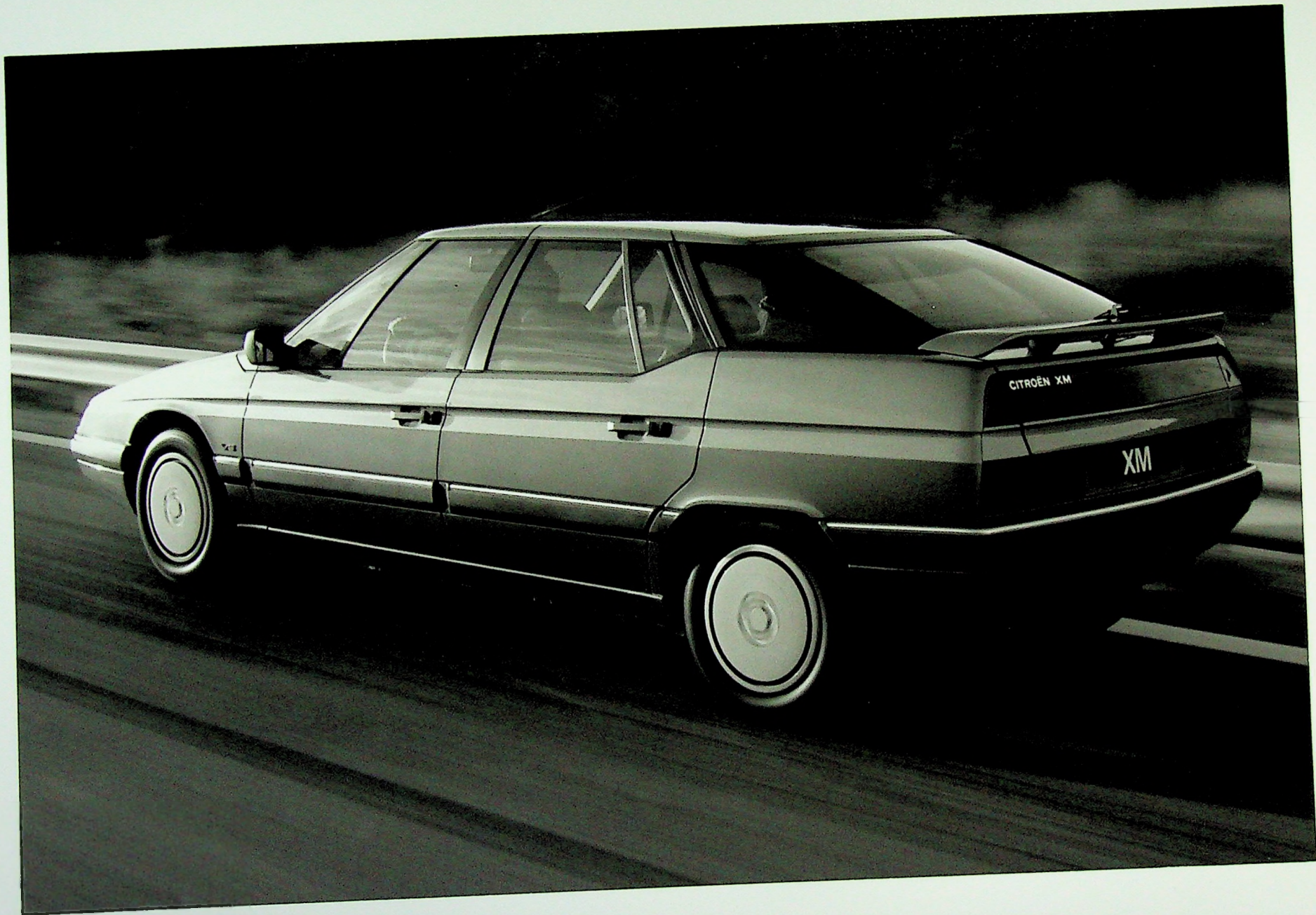
MOTEURS	XU10 M-Z		XU10 J2Z		
	Puissance maxi CEE (kW-tr/mn)	79 - 5 600		89 - 5 600	
Puissance maxi DIN (ch-tr/mn)	110 - 5 600		122 - 5 600		
Couple maxi CEE (m.daN-tr/mn)	16,4 - 3 500		17,0 - 4 000		
Couple maxi DIN (m.kg-tr/mn)	17,2 - 3 500		17,5 - 4 000		
PERFORMANCES	Conducteur seul	Charge DIN	Conducteur seul	Charge DIN	
	0 - 400 m (sec)	17,7	18,4	17,2	18,1
	0 - 1 000 m (sec)	32,8	33,8	31,9	33,3
	0 à 100 km/h (sec)	11,2	12,4	10,6	11,9
Vitesse maximale (km/h)	190		202		
CONSOUMMATIONS	6,8		7,1		
	à 90 km/h		à 8,5		
	à 120 km/h		à 12,5		
	Urbaine		à 13,3		
Moyenne	9,3		9,7		



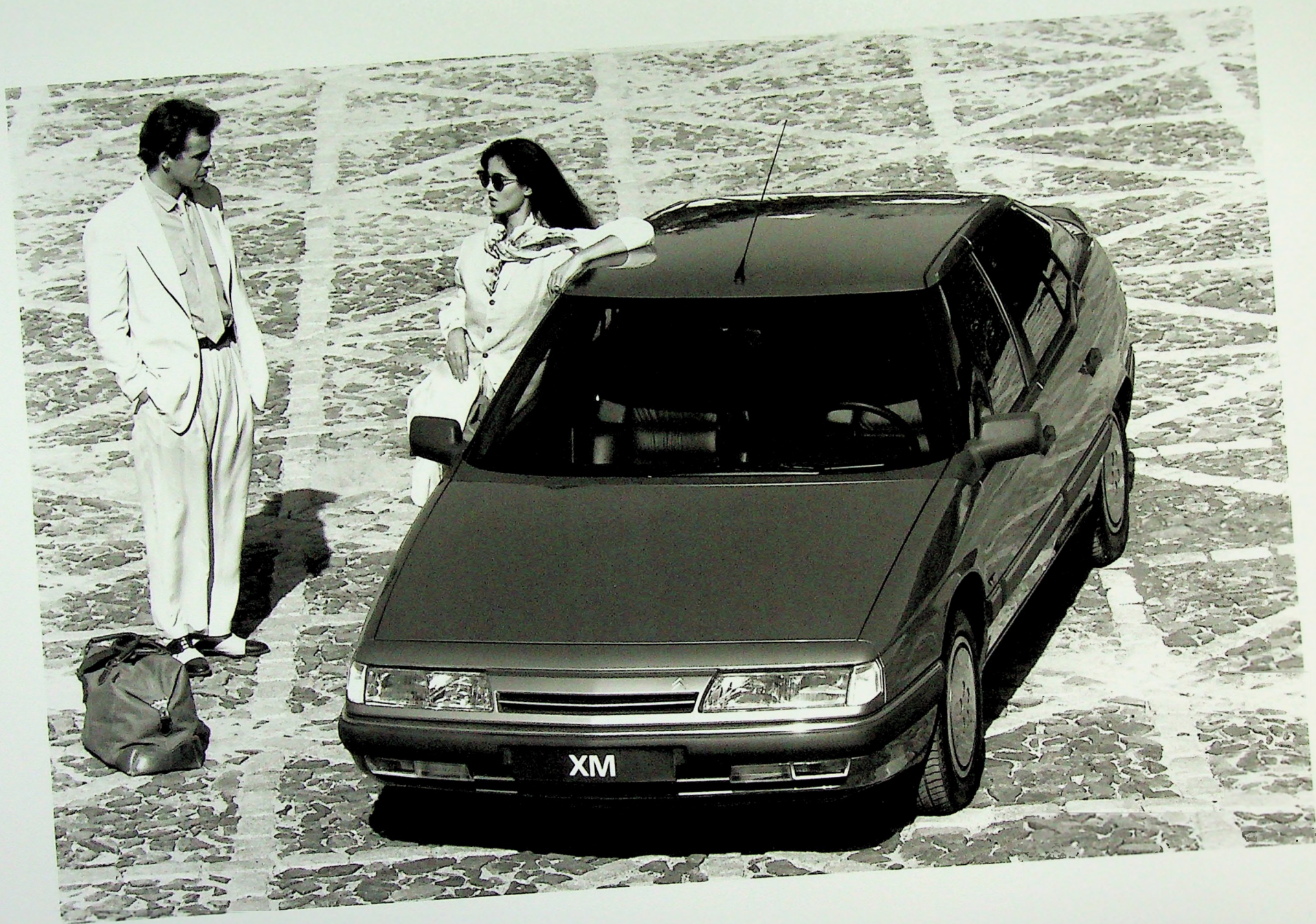






















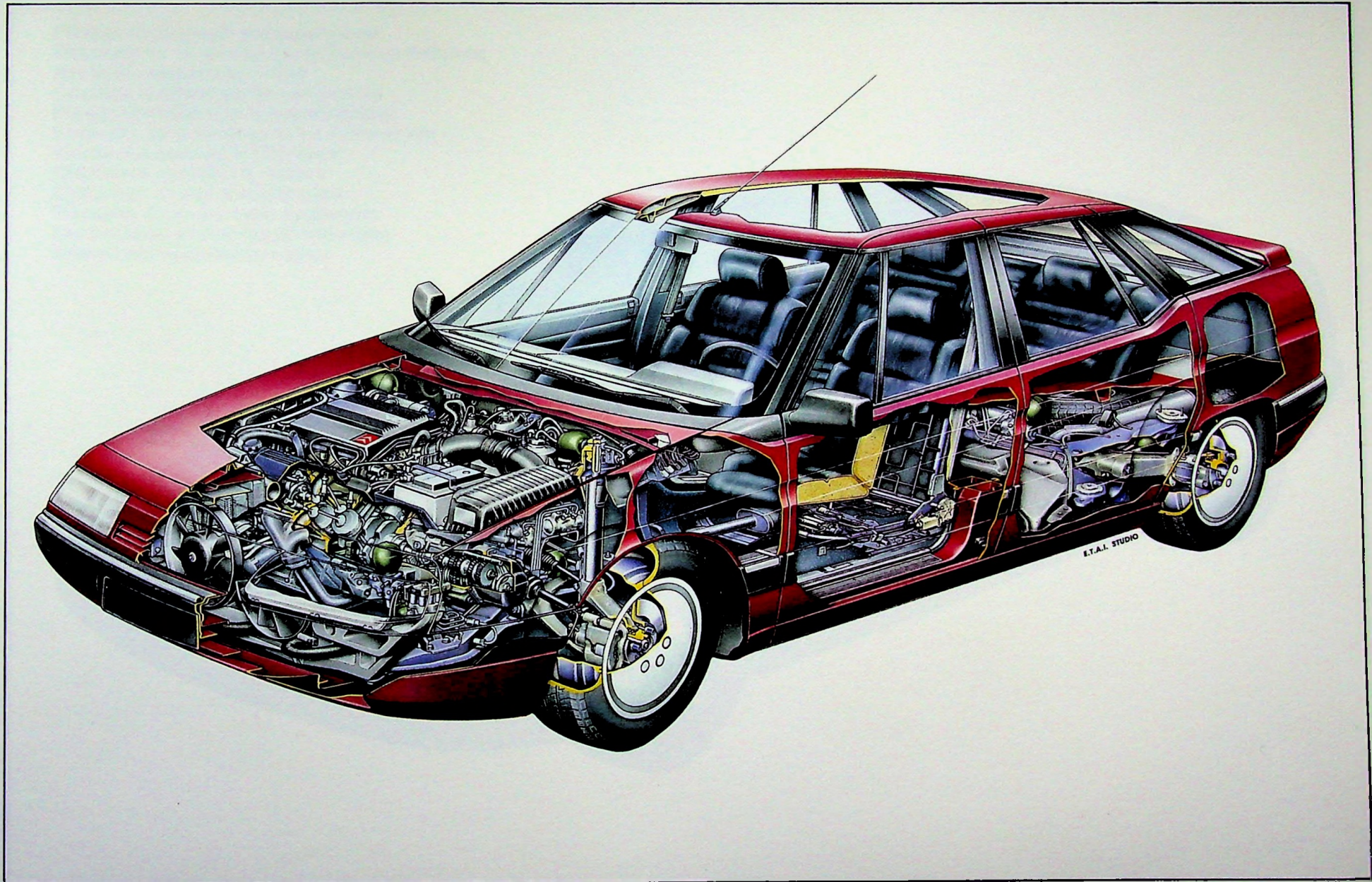








XM



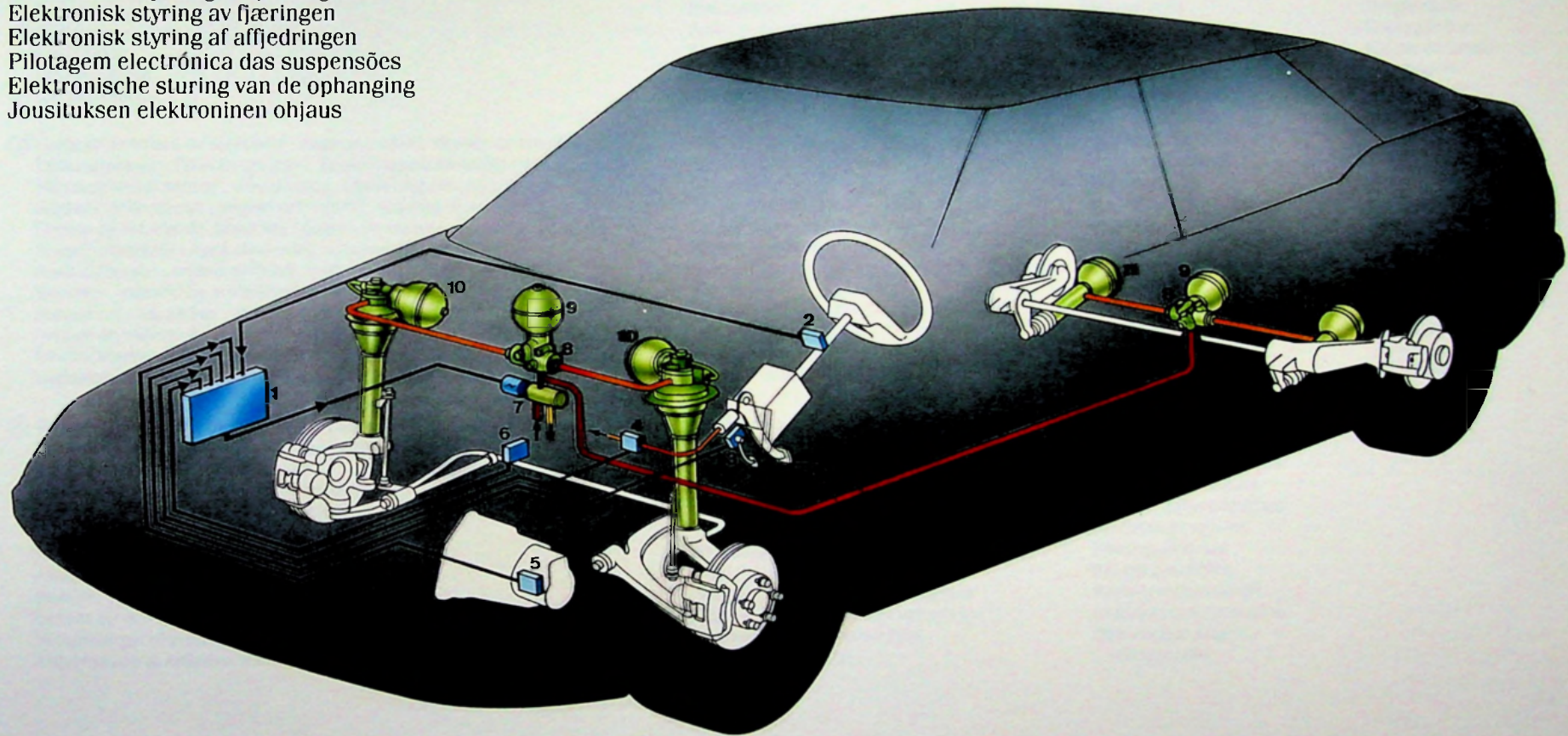
E.T.A.I. STUDIO





XM

Pilotage électronique des suspensions  
Elektronische Steuerung der hydractiven Federung  
Electronic suspension control  
Comando elettronico delle sospensioni  
Pilotaje electrónico de las suspensiones  
Elektronische besturing van het veersysteem  
Elektronisk styrning av fjädringen  
Elektronisk styrning av fjæringen  
Elektronisk styring af affjedringen  
Pilotagem electrónica das suspensões  
Elektronische sturing van de ophanging  
Jousituksen elektroninen ohjaus

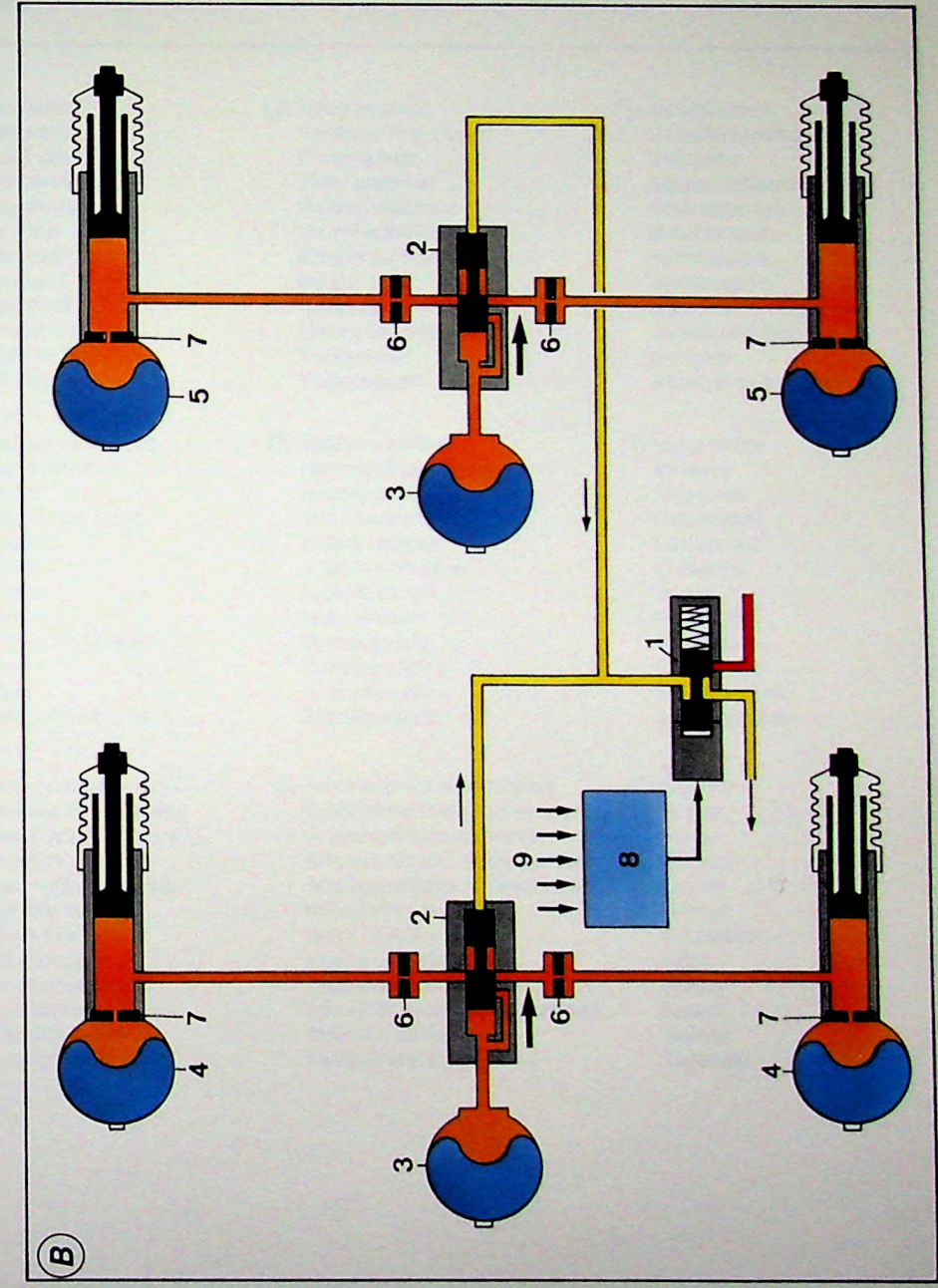
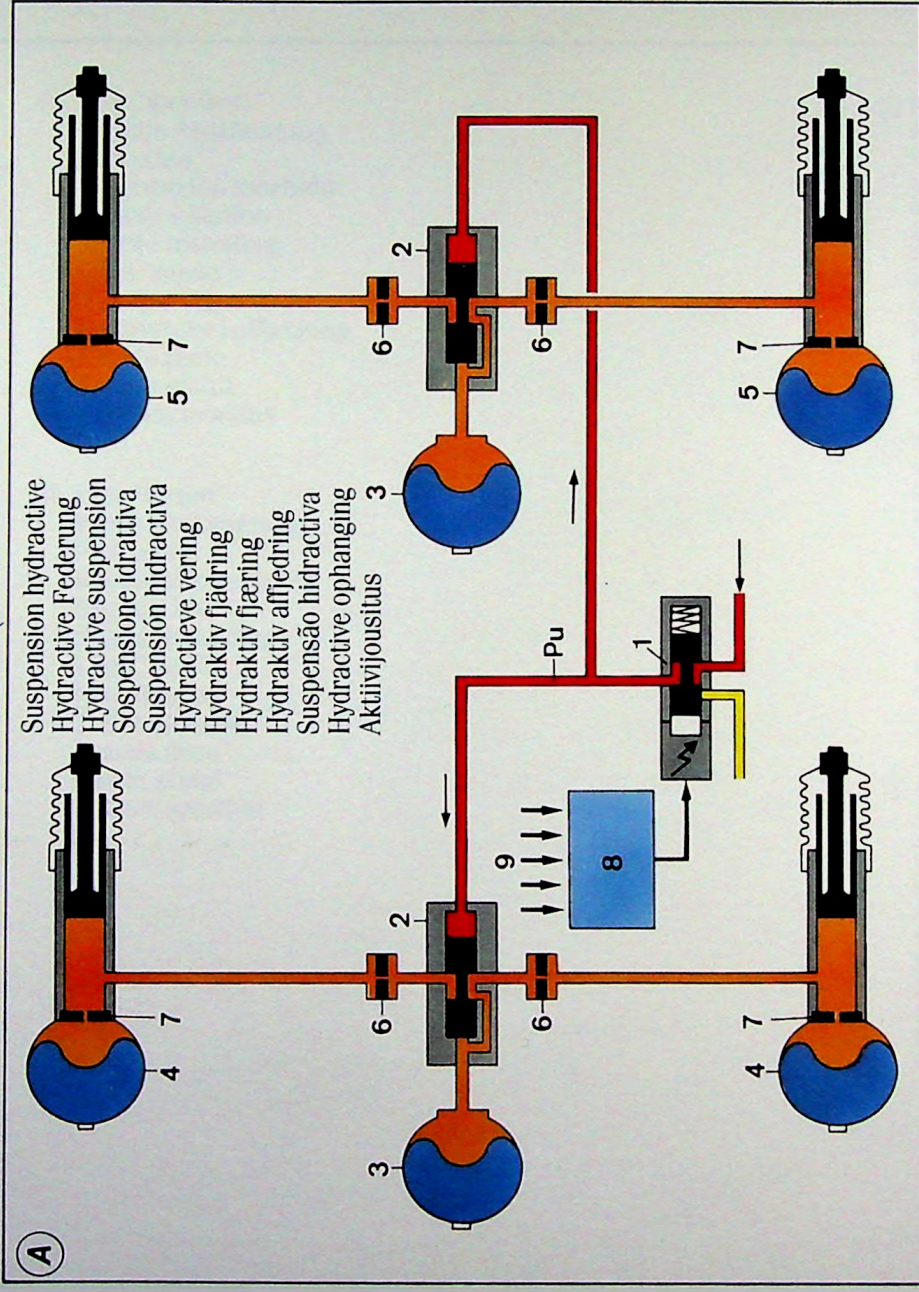




- ① Calculateur  
Rechner  
Computer  
Calcolatore  
Calculador  
Computer  
Dator  
Computer  
Computer  
Calculador  
Rekeneenheid  
Laskinyksikkö
- ② Capteur de volant de direction : angle au volant, vitesse de rotation  
Lenkradsensor : Einschlagwinkel, Einschlaggeschwindigkeit  
Steering wheel sensor : wheel angle, wheel angular velocity  
Sensore dello sterzo : angolo del volante, velocità di rotazione  
Captor de volante de dirección : ángulo de volante, velocidad de volante  
Sensor stuurwiel : hoek stuurwiel, rotatiesnelheid  
Rattavkännare : vridningsvinkel, vridningshastighet  
Rattføler : rattutslag, rotasjonshastighet  
Sensor rat : ratudslag, ratudslagets hastighet  
Sensor do volante de direção : ângulo do volante, velocidade de rotação  
Stuurwielsensor : stuurwielhoek, hoeksnelheid  
Ohjauspyörän tunnistin : kääntökulma, ohjausliikkeen nopeus
- ③ Capteur d'accélération et de décélération  
Beschleunigungs- oder Verzögerungssensor  
Acceleration/deceleration sensor  
Sensore di accelerazione e decelerazione  
Captor de aceleración o deceleración  
Sensor versnelling/vertraging  
Avkännare för acceleration/deceleration  
Akselerasjons- og deselerasjonsføler  
Sensor : acceleration og deceleration  
Sensor de aceleração ou desaceleração  
Versnellings- of vertragingssensor  
Kiihdytyksen ja hidastuksen tunnistin (kaasupoljin)
- ④ Capteur de freinage  
Bremsensensor  
Brake effort sensor  
Sensore della frenata  
Captor de frenado  
Sensor remsysteem  
Bromsavkännare  
Bremseføler  
Sensor : bremsetryk  
Sensor de travagem  
Remsensor  
Jarrujen tunnistin
- ⑤ Capteur de vitesse  
Geschwindigkeitssensor  
Speed sensor  
Sensore velocità  
Captor de velocidad  
Sensor snelheid  
Hastighetsavkännare  
Fartsføler  
Sensor : bilens hastighet  
Sensor de velocidade  
Snelheidssensor  
Nopeustunnistin
- ⑥ Capteur de débattement de caisse  
Sensor Karosseriebewegung  
Body displacement sensor  
Sensore dell'oscillazione della carrozzeria  
Captor de desplazamiento de carrocería  
Sensor carrosseriebewegung  
Avkännare för karosseriets läge  
Føler for karosserikrengning  
Sensor : karosseriets bevægelser  
Sensor de oscilação da carroçaria  
Sensor koetswerkbeweging  
Korin liiketunnistin
- ⑦ Electrovanne  
Elektroventil  
Solenoid valve  
Elettrovalvola  
Electroválvula  
Elektroklep  
Elektroventil  
Elektroventil  
Elektroventil  
Electroválvula  
Elektrische klep  
Sähkö venttiili
- ⑧ Régulateur de raideur  
Stellmechanismus  
Regulator  
Regolatore della rigidità  
Regulador  
Regulator  
Regulator  
Regulator  
Regulator  
Affjædringsregulator  
Regulador  
Regeling  
Jäykkyyss säädin
- ⑨ Sphères additionnelles  
Zusätzliche Federkugeln  
Supplementary spheres  
Sfere supplementari  
Esferas suplementarias  
Additionele veerbol  
Extra gasklockor  
Ekstra gasskuler  
Reguleringsgaskugle  
Esferas suplementares  
Bijkomende kogel  
Lisäjousipallo
- ⑩ Sphères avant  
Vordere Federkugel  
Front sphere  
Sfere anteriori  
Esfera delantera  
Voorveerbollen  
Gasklocka fram  
Forgasskule  
Gaskugle for  
Esfera da frente  
Voorkogels  
Etujousipallo
- ⑪ Sphères arrière  
Hintere Federkugel  
Rear sphere  
Sfere posteriori  
Esfera trasera  
Achterveerbollen  
Gasklocka bak  
Bakgasskule  
Gaskugle bag  
Esfera traseira  
Achterkogels  
Takajousipallo



*MM*





Ⓐ Etat "moelleux"  
Weiche Abstimmung  
Soft state  
Impostazion morbida  
Reglaje elástico  
Zachte instelling  
Läge "mjukt"  
Myk fjæring  
Komfortabel affjedring  
Estado mole  
Zachte stand  
Pehmeä jousitus

Ⓑ Etat "ferme"  
Harte Abstimmung  
Firm state  
Impostazione rigida  
Reglaje firme  
Stugge instelling  
Läge "fast"  
Fast fjæring  
Fast affjedring  
Estado duro  
Harde stand  
Tukeva jousitus

① Electrovanne  
Elektroventil  
Solenoid valve  
Elettrovalvola  
Electroválvula  
Elektroklep  
Elektroventil  
Elektroventil  
Elektroventil  
Electroválvula  
Elektrische klep  
Sähkö venttili

② Régulateur de raideur  
Stellmechanismus  
Regulator  
Regolatore della rigidità  
Regulador  
Regulator  
Regulator  
Regulator  
Regulator  
Affjædringsregulator  
Regulador  
Regeling  
Jäykkyyks säädin

③ Sphères additionnelles  
Zusätzliche Federkugeln  
Supplementary spheres  
Sfere supplementari  
Esferas suplementarias  
Additionele veerbol  
Extra gasklockor  
Ekstra gasskuler  
Reguleringsgaskugle  
Esferas suplementarias  
Bijkomende kogel  
Lisäjousipallo

④ Sphères avant  
Vorderer Federkugel  
Front sphere  
Sfere anterlori  
Esfera delantera  
Voorveerbollen  
Gasklocka fram  
Forgasskule  
Gaskugle for  
Esfera da frente  
Voorkogels  
Etujousipallo

⑤ Sphères arrière  
Hinterer Federkugel  
Rear sphere  
Sfere posterlori  
Esfera trasera  
Achterveerbollen  
Gasklocka bak  
Bakgasskule  
Gaskugle bag  
Esfera traseira  
Achterkogels  
Takajousipallo

⑥ Amortisseurs additionnels  
Zusätzliche Dämpfereinsätze  
Supplementary dampers  
Ammortizzatori supplementari  
Amortiguadores suplementarios  
Schokbrekers extra  
Extra stötdämpare  
Ekstra støtdempere  
Regulatorstoddämpere  
Amortecedores suplementares  
Bijkomende dempers  
Lisäjoustonvalmentimet

⑦ Amortisseurs  
Dämpfereinsätze  
Dampers  
Ammortizzatori  
Schokbrekers  
Stötdämpare  
Støtdempere  
Hovedstoddämpere  
Amortecedores  
Dempers  
Joustonvalmentimet

⑧ Calculateur  
Rechner  
Computer  
Calcolatore  
Calculador  
Computer  
Dator  
Computer  
Computer  
Calculador  
Rekeneenheld  
Laskinyksikkö

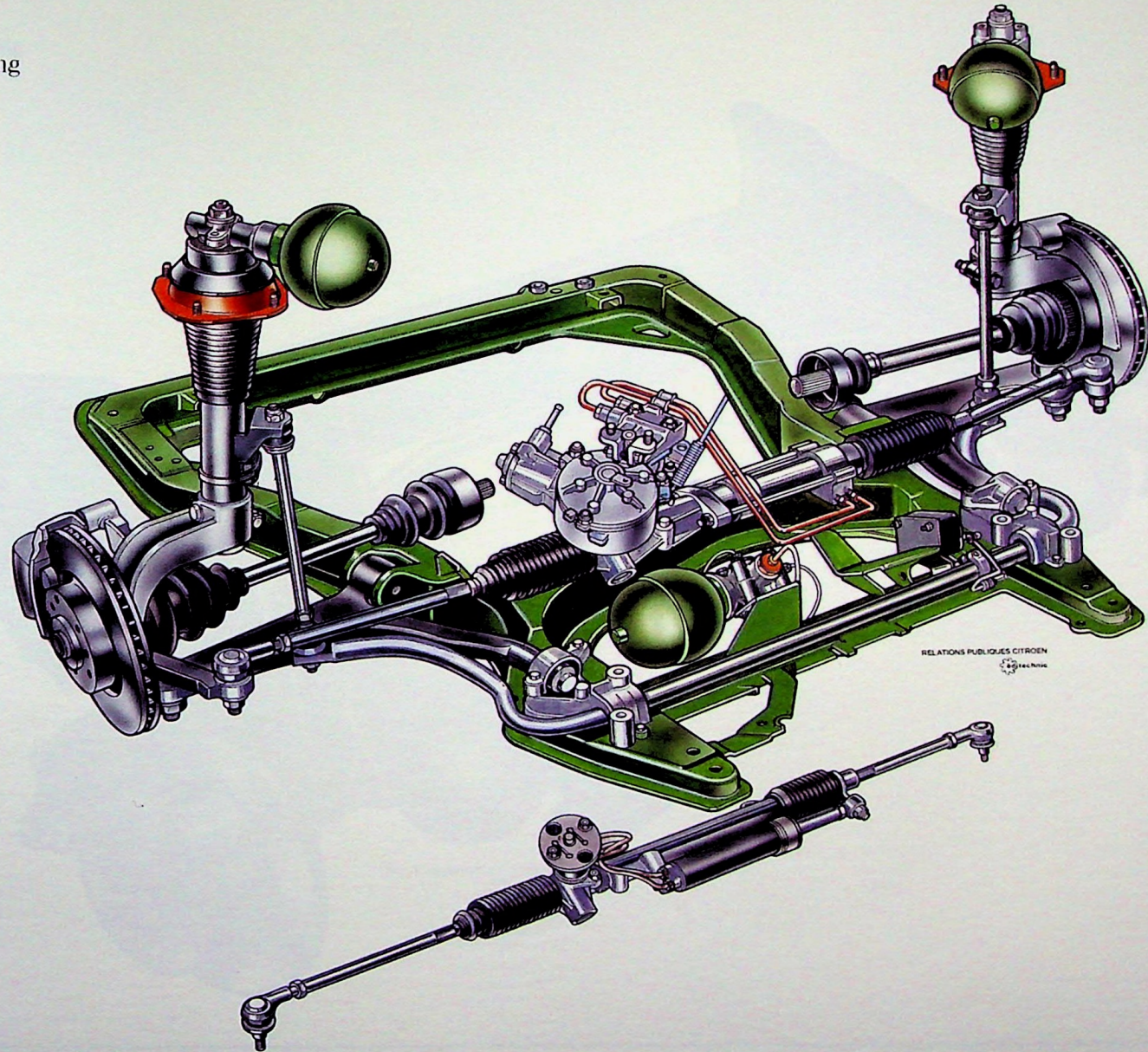
⑨ Capteur  
Sensor  
Sensor  
Sensore  
Captor  
Sensor  
Avkännare  
Føler  
Sensor  
Sensor  
Sensor  
Tunnistin





XM

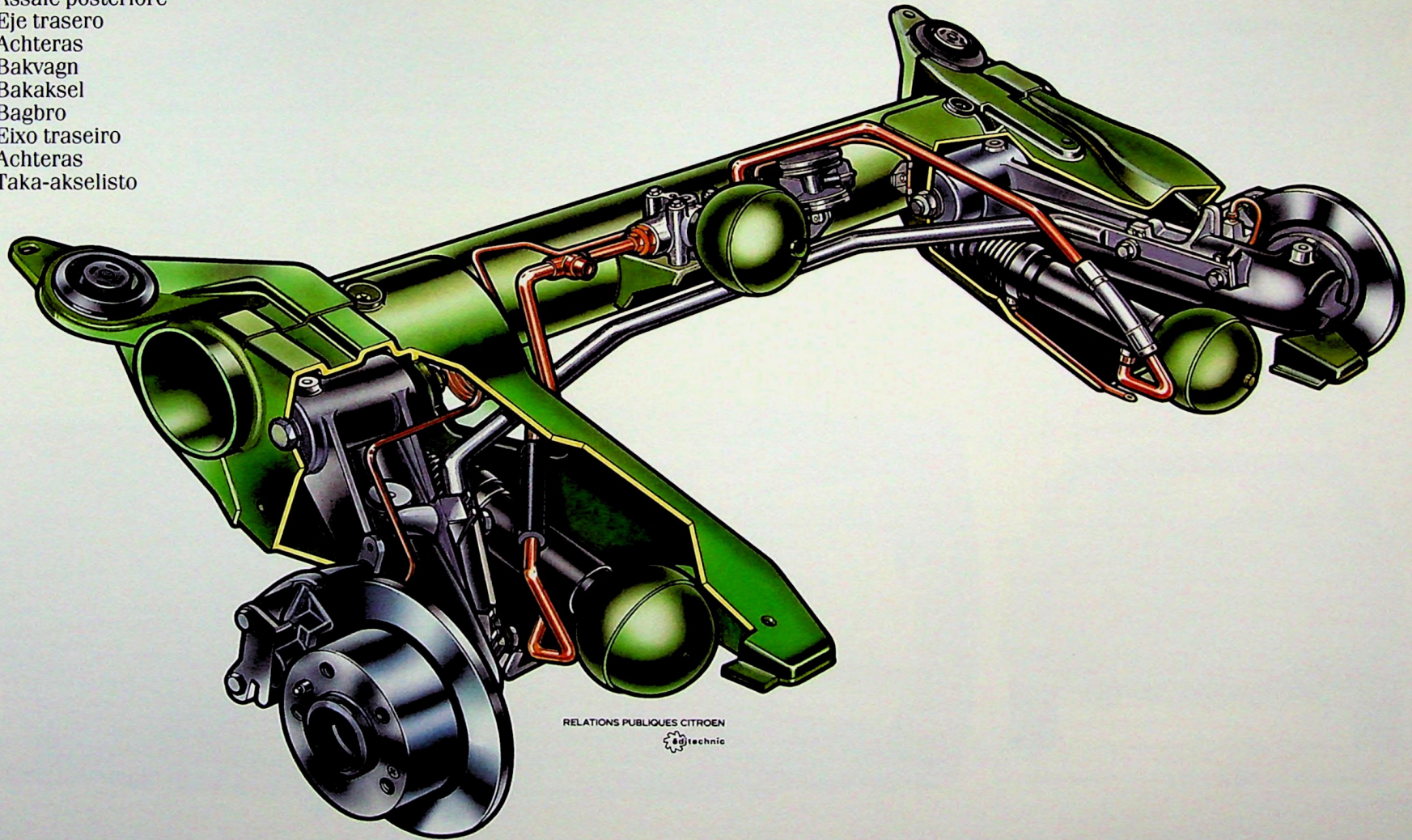
Essieu avant  
Vordere Radaufhängung  
Front suspension  
Assale superiore  
Eje delantero  
Vooras  
Framvagn  
Foraksel  
Forbro  
Eixo da frente  
Vooras  
Etuakselisto





XM

Essieu arrière  
Hintere Radaufhängung  
Rear suspension  
Assale posteriore  
Eje trasero  
Achteras  
Bakvagn  
Bakaxsel  
Bagbro  
Eixo traseiro  
Achteras  
Taka-akselisto

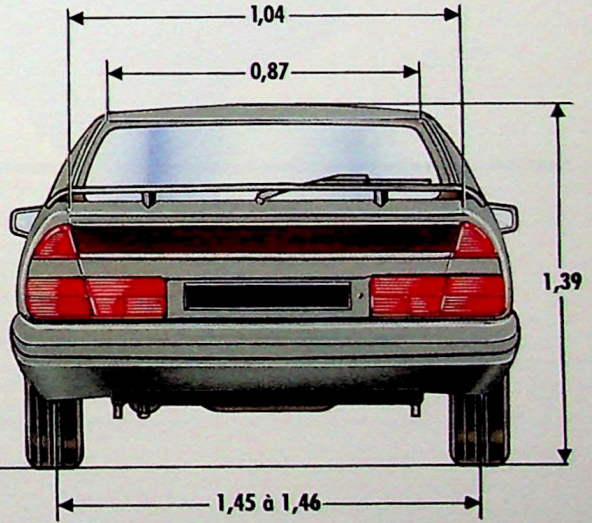
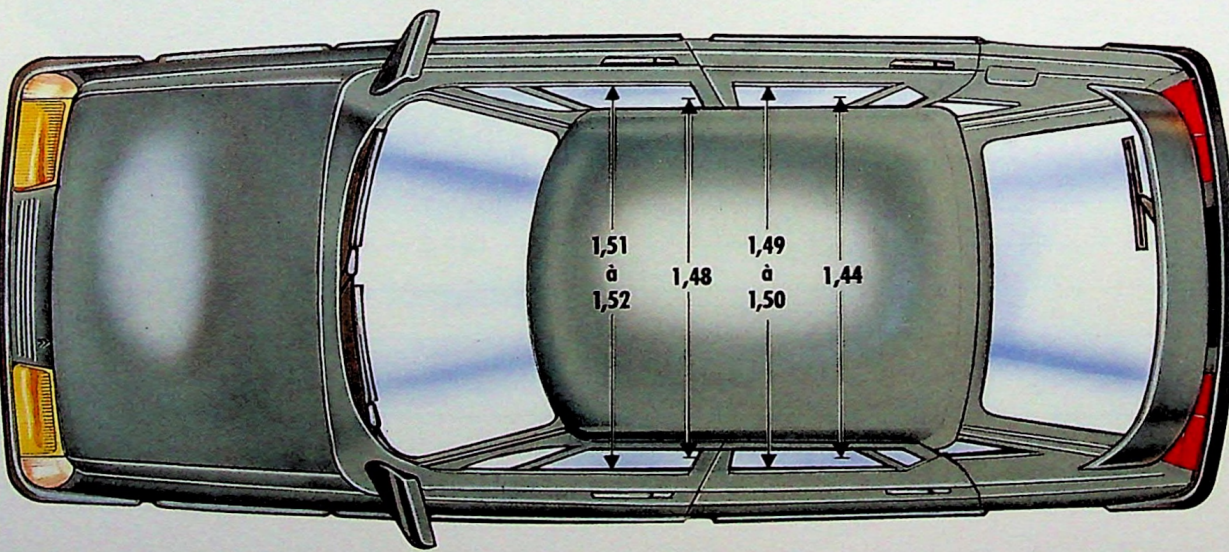
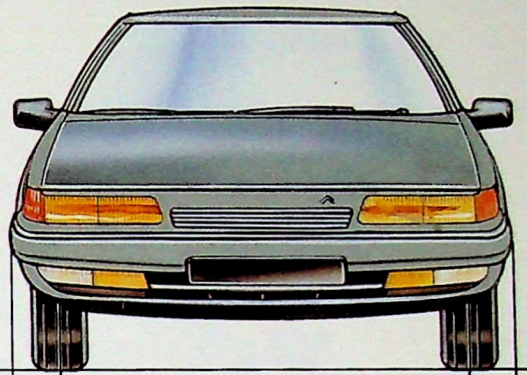
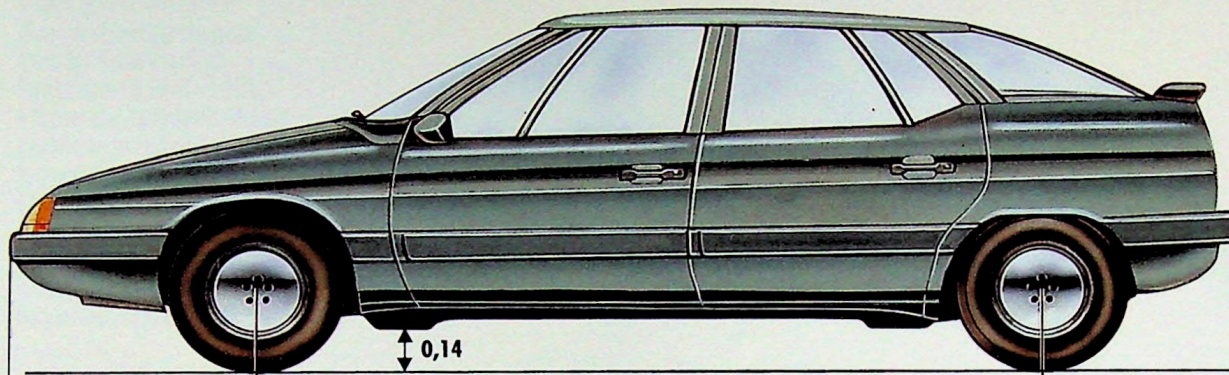


RELATIONS PUBLIQUES CITROEN  
technic





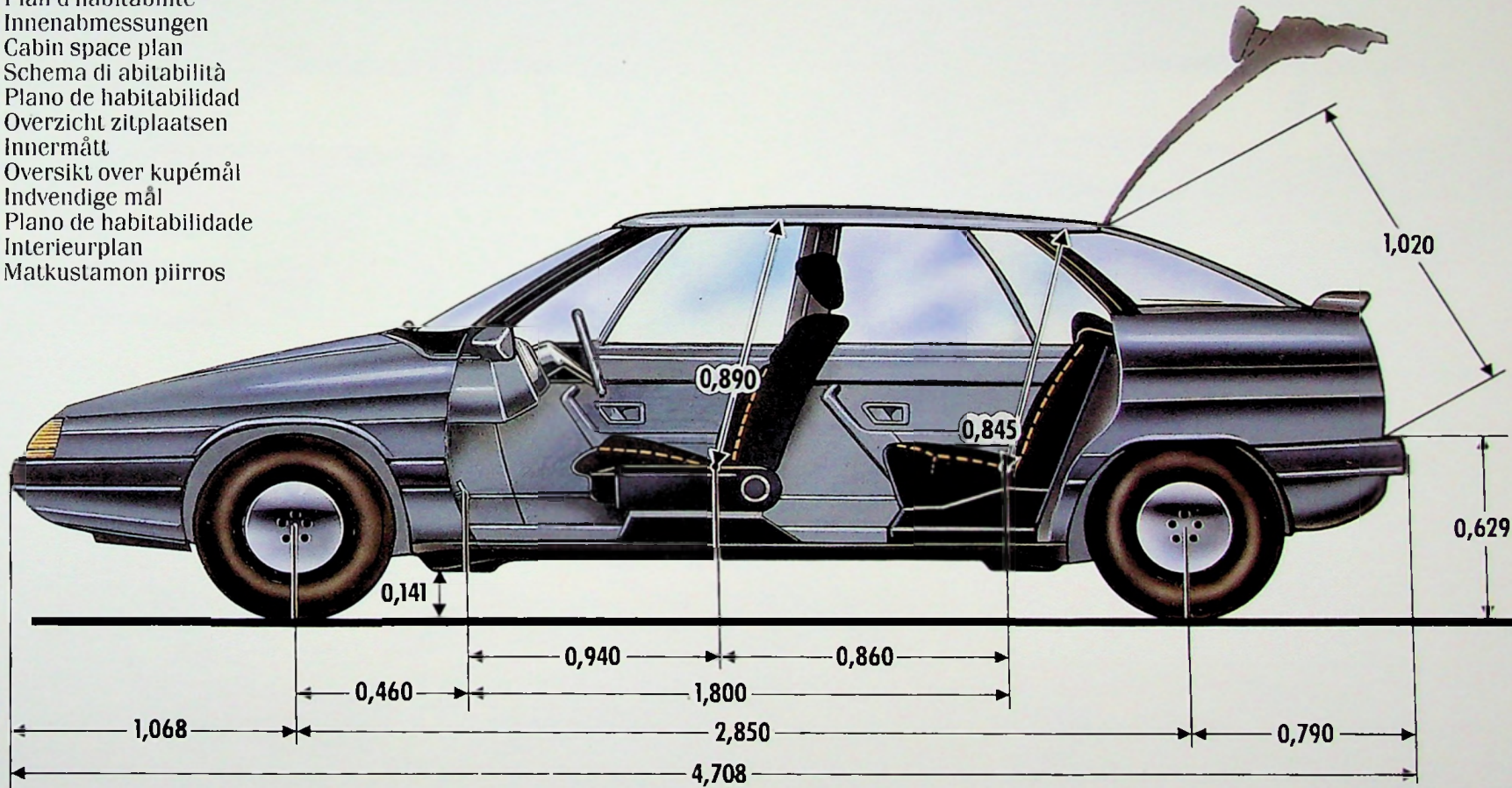
XM







Plan d'habitabilité  
Innenabmessungen  
Cabin space plan  
Schema di abitabilità  
Plano de habitabilidad  
Overzicht zitplaatsen  
Innermått  
Oversikt over kupémål  
Indvendige mål  
Plano de habitabilidade  
Interieurplan  
Matkustamon piirros

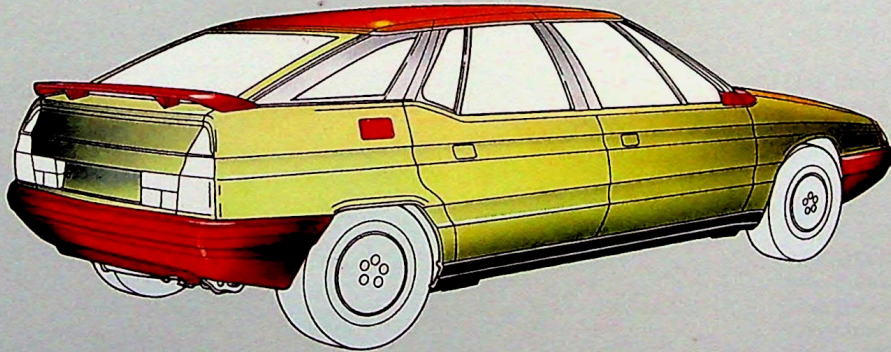
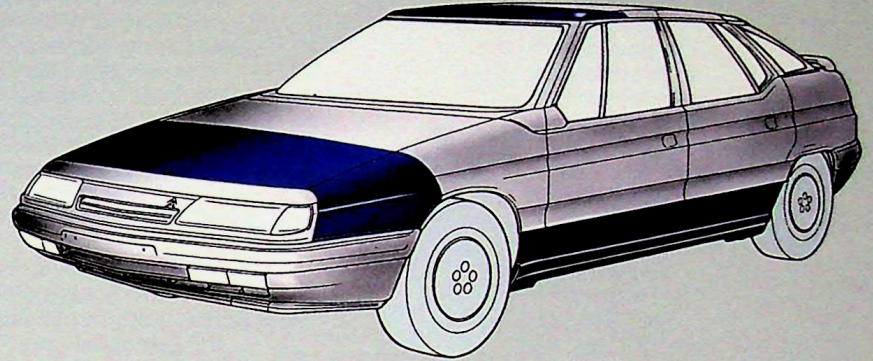
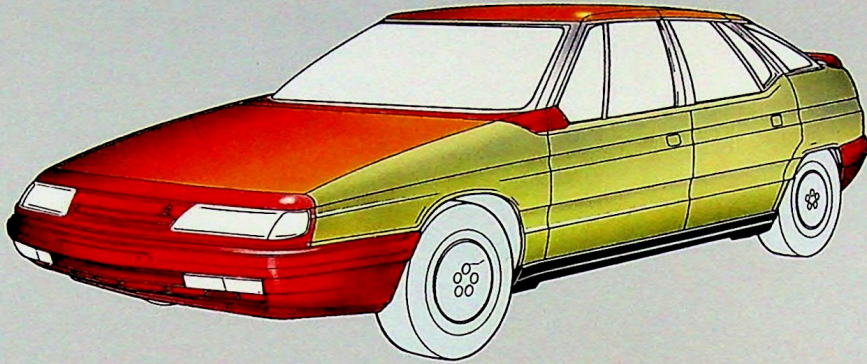



RELATIONS PUBLIQUES CITROËN





XM



-  1
-  2
-  3
-  4
-  5







Protections "anti-corrosion"  
Korrosionsschutz  
Corrosion protection  
Protezioni anti-corrosione  
Protección anti-corrosión  
Anti-korrosie bescherming  
Rostkydd  
Antirustbeskyttelse  
Rust-beskyttelse  
Protecções anti-corrosão  
Korrosiewering  
Ruosteenesto

① Galvanisé sur les 2 faces  
Doppelseitig galvanisiert  
Galvanised on both sides  
Galvanizzato sui 2 lati  
Galvanizado en las 2 caras  
2-zijdig gegalvaniseerd  
Galvaniserad på två sidor  
Galvanisert på 2 sider  
Galvaniseret på begge sider  
Galvanizado (2 faces)  
Tweezijdig verzinkt  
Molemmin puolin kuumagalvanoitu teräspeltti

② Electrozingué sur les 2 faces  
Doppelseitig elektroverzinkt  
Zinc electroplated on both sides  
Elettrozincato sui 2 lati  
Electrocincado en las 2 caras  
2-zijdig elektrolytisch verzinkt  
Elektroforzinkad på två sidor  
Elektrolytisk forsinket på 2 sider  
Elektro-forzinket på begge sider  
Electrozincado  
Elektrisch verzinkt op twee zijden  
Molemmin puolin sinkitty teräspeltti

③ Matériau de synthèse  
Kunststoff  
Synthetic material  
Materiale di sintesi  
Material de síntesis  
Synthetisch materiaal  
Syntetmaterial  
Syntetisk materiale  
Kunststoffmateriale  
Material de síntese  
Kunststof  
Komposiittimateriaali

④ Peinture anti-gravillonnage  
Steinschlagschutz  
Anti-gravel painting  
Vernice anti-pietrisco  
Pintura antigavilla  
Anti-steenslaglak  
Stenskottsskyddad färg  
Belegg mot stensprut  
Beskyttelseslag mod stenslag  
Pintura anti-projecção de gravilha  
Kiezelwerende laag  
Kiveniskumaali

⑤ PVC pulvérisé  
Gesprühter PVC  
Pulverized PVC  
PVC polverizzato  
PVC pulverizado  
Verspoten PVC  
Pulveriserad PVC  
Pulverisert PVC  
Pulveriseret PVC  
PVC  
Verstoven PVC  
PVC-jauhemaali

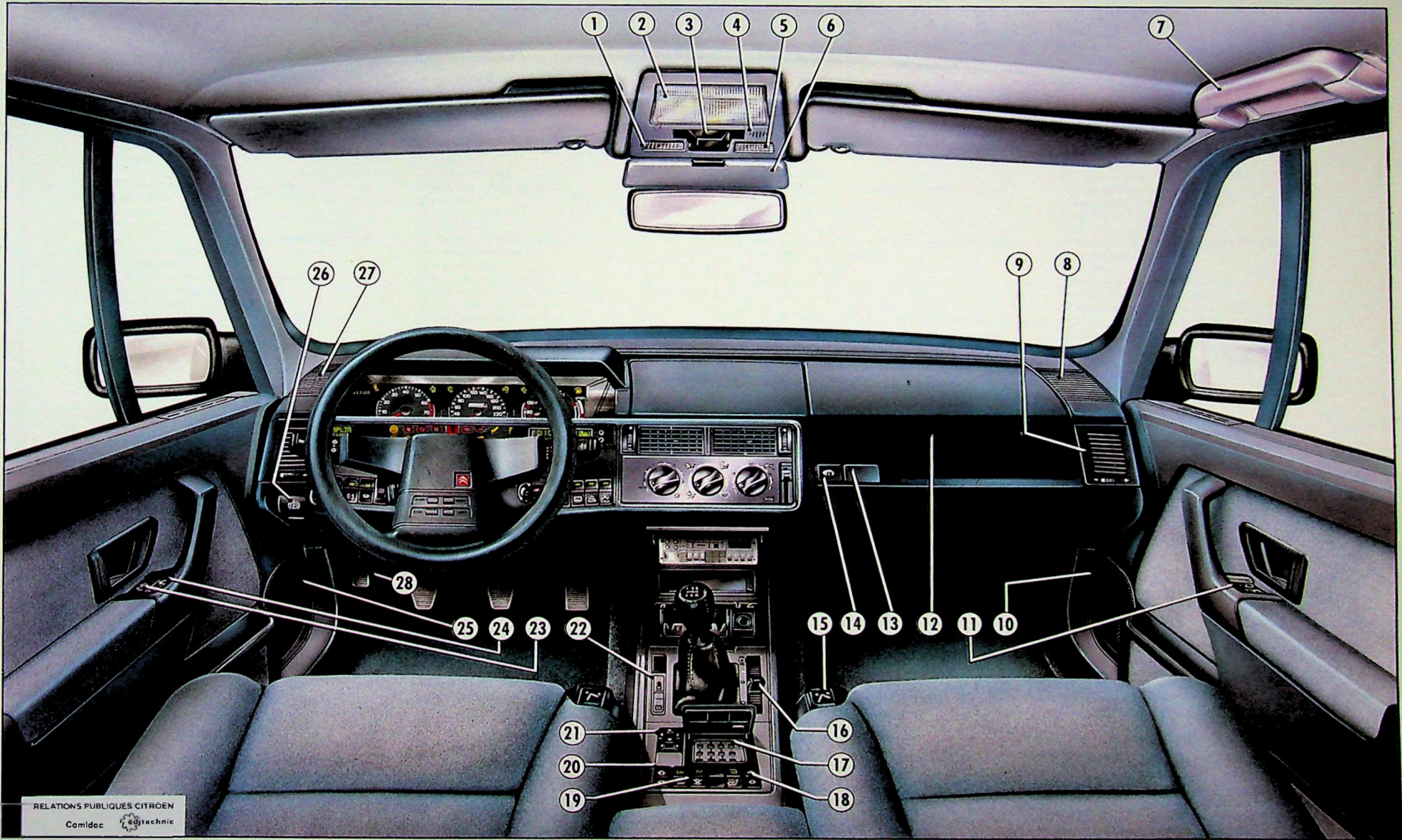









XM



RELATIONS PUBLIQUES CITROËN  
Comidac  technic







### Poste de conduite

#### Subant versions

- ① Spot avant gauche
- ② Plafonnier
- ③ Commande d'éclairage des spots
- ④ Sonde de température
- ⑤ Spot avant droit
- ⑥ Pare-soleil central
- ⑦ Poignée de maintien
- ⑧ Tweeter droit
- ⑨ Aérateur
- ⑩ Haut-parleur droit
- ⑪ Commande de glace de porte avant droite
- ⑫ Boîte à gants
- ⑬ Ouverture de boîte à gants
- ⑭ Condamnation de boîte à gants
- ⑮ Commande électrique de déplacement longitudinal de siège
- ⑯ Commande de hauteur de véhicule
- ⑰ Ordinateur de bord
- ⑱ Commande de glace de porte arrière droite
- ⑲ Verrouillage (enfant) des glaces arrière
- ⑳ Commande de glace arrière gauche
- ㉑ Commande électrique des rétroviseurs extérieurs droit et gauche
- ㉒ Sélection du mode de suspension : automatique ou sport
- ㉓ Commande séquentielle de glace de porte avant gauche
- ㉔ Commande de glace de porte avant gauche
- ㉕ Haut-parleur gauche
- ㉖ Verrouillage/déverrouillage de frein de parking
- ㉗ Tweeter gauche
- ㉘ Frein de parking

### Driving position

#### Varies according to version

- ① Left front spotlight
- ② Roof light
- ③ Spotlight switch
- ④ Temperature sensor
- ⑤ Right front spotlight
- ⑥ Centre sun visor
- ⑦ Grab handle
- ⑧ Right "tweeter" loudspeaker
- ⑨ Air Inlet
- ⑩ Right loudspeaker
- ⑪ Right front window switch
- ⑫ Glovebox
- ⑬ Glovebox catch
- ⑭ Glovebox lock
- ⑮ Electric seat-reach adjuster
- ⑯ Ride height selector
- ⑰ Trip computer
- ⑱ Right rear window switch
- ⑲ Rear window isolating switch-child-guard
- ㉑ Left rear window switch
- ㉒ Left and right door mirror adjuster switch
- ㉓ Suspension mode selector: normal or sport
- ㉔ Left front window auto-switch
- ㉕ Left front window switch
- ㉖ Left loudspeaker
- ㉗ Parking brake lock/unlock
- ㉘ Left "tweeter" loudspeaker
- ㉙ Parking brake

### Puesto de conducción

#### Según versiones

- ① Lector delantero izquierdo
- ② Luz de techo
- ③ Mando de alumbrado de los lectores
- ④ Sonda de temperatura
- ⑤ Lector delantero derecho
- ⑥ Parasol central
- ⑦ Asidero de sujeción
- ⑧ Tweeter derecho
- ⑨ Aireador
- ⑩ Altavoz derecho
- ⑪ Mando de luna de puerta delantera derecha
- ⑫ Guantero
- ⑬ Apertura de guantero
- ⑭ Condens de guantero
- ⑮ Mando eléctrico de desplazamiento longitudinal de asiento
- ⑯ Mando de altura del vehículo
- ⑰ Ordenador de a bordo
- ⑱ Mando de luna de puerta trasera derecha
- ⑲ Bloqueo (niños) de lunas traseras
- ㉑ Mando de luna trasera izquierda
- ㉒ Mando eléctrico de los retrovisores exteriores derecho e izquierdo
- ㉓ Selección del modo de suspensión: automática o sport
- ㉔ Mando secuencial de luna de puerta delantera izquierda
- ㉕ Mando de luna de puerta delantera izquierda
- ㉖ Altavoz izquierdo
- ㉗ Bloqueo/desbloqueo de freno de parking
- ㉘ Tweeter izquierdo
- ㉙ Freno de parking

### Förarplats

#### Beroende på version

- ① Spotlight, vänster fram
- ② Takbelysning
- ③ Strömställare för spotlight
- ④ Temperatursond
- ⑤ Spotlight, höger fram
- ⑥ Mitre solskydd
- ⑦ Kurshandtag
- ⑧ Diskant högtalare, höger
- ⑨ Luftmunstycke
- ⑩ Högtalare, höger
- ⑪ Reglage för fönsterhiss, höger framdörr
- ⑫ Handsfack
- ⑬ Öppning av handsfacket
- ⑭ Låsning av handsfacket
- ⑮ Elektrisk reglage för inställning av satet i längdled
- ⑯ Markfrigagningsreglage
- ⑰ Färdator
- ⑱ Reglage för fönsterhiss, höger bakdörr
- ⑲ Barre-spärr för bakre fönsterhissar
- ㉑ Reglage för fönsterhiss, vänster bakdörr
- ㉒ Elektrisk reglage för yttre backspeglar (hd, o vd)
- ㉓ Funks av fjädringsfunktion: automatisk eller sportig
- ㉔ Gränslagesströmställare för fönsterhiss, vä, framdörr
- ㉕ Reglage för strömställare, vänster framdörr
- ㉖ Högtalare, vänster
- ㉗ Spärr för parkeringsbroms
- ㉘ Diskant högtalare, vänster
- ㉙ Parkeringsbroms

### Fahrerplatz

#### Je nach Modellversion

- ① Leselampe vorne links
- ② Deckenleuchte
- ③ Schalter für die Leselampen
- ④ Temperaturfühler
- ⑤ Leselampe vorne rechts
- ⑥ Mittlere Sonnenblende
- ⑦ Haltegriff
- ⑧ Rechter Hochtönlautsprecher
- ⑨ Luftdüse
- ⑩ Rechter Lautsprecher
- ⑪ Beteiligung rechter Fensterheber
- ⑫ Handschuhfach
- ⑬ Öffner Handschuhfach
- ⑭ Handschuhfachschiß
- ⑮ Beteiligung der Längsverstellung des Sitzes
- ⑯ Höheneinstellung des Fahrzeugs
- ⑰ Bordcomputer
- ⑱ Beteiligung hinterer rechter Fensterheber
- ⑲ Kindersicherung hintere Fensterheber
- ㉑ Beteiligung hinterer linker Fensterheber
- ㉒ Elektrische Beteiligung rechter und linker Außenspiegel
- ㉓ Schalter Federungsinstellung: Automatik oder Sport
- ㉔ Impulssteuerung des vorderen linken Fensterhebers
- ㉕ Beteiligung vorderer linken Fensterheber
- ㉖ Linker Lautsprecher
- ㉗ Feststellen/Lösen der Feststellbremse
- ㉘ Linker Hochtönlautsprecher
- ㉙ Feststellbremse

### Posto di guida

#### (secondo le versioni)

- ① Spot anteriore sinistro
- ② Plafoniera
- ③ Interruttore degli spot
- ④ Sonda di temperatura
- ⑤ Spot anteriore destro
- ⑥ Visiera parasole centrale
- ⑦ Maniglia di sostegno
- ⑧ Tweeter destro
- ⑨ Aeratore
- ⑩ Altoparlante destro
- ⑪ Comando alzacristallo anteriore destro
- ⑫ Vano portaoggetti
- ⑬ Apertura del vano portaoggetti
- ⑭ Serratura del vano portaoggetti
- ⑮ Comando elettrico spostamento longitudinale del sedile
- ⑯ Comando delle altezze
- ⑰ Calcolatore di bordo
- ⑱ Comando alzacristallo posteriore destro
- ⑲ Bloccaggio del vetro posteriori (bambini)
- ㉑ Comando alzacristallo posteriore sinistro
- ㉒ Comando elettrico dei retrovisori esterni destro e sinistro
- ㉓ Selezione dell'assetto di sospensione: automatico o sportivo
- ㉔ Comando sequenziale dell'alzacristallo anteriore sinistro
- ㉕ Comando dell'alzacristallo anteriore sinistro
- ㉖ Altoparlante sinistro
- ㉗ Bloccaggio/bloccaggio del freno a mano
- ㉘ Tweeter sinistro
- ㉙ Freno a mano

### Bestuurdersplaats

#### Afhankelijk van de versie

- ① Spot linksvoor
- ② Plafonier
- ③ Bediening verlichting spots
- ④ Temperatuursonde
- ⑤ Spot rechtsvoor
- ⑥ Centrale zonnecleef
- ⑦ Handgreep
- ⑧ Rechter tweeter
- ⑨ Luchtmond
- ⑩ Rechter speaker
- ⑪ Bediening portierraam rechtsvoor
- ⑫ Handschoenvak
- ⑬ Openen handschoenvak
- ⑭ Afsluiten handschoenvak
- ⑮ Elektrische bediening verstellen stoel in lengterichting
- ⑯ Bediening koetshoogte
- ⑰ Boordcomputer
- ⑱ Bediening portierraam rechtsachter
- ⑲ Kinderslot ramen achter
- ㉑ Bediening raam linksachter
- ㉒ Elektrische bediening rechter- en linkerbuitenspiegel
- ㉓ Keuze veerstand: automatisch of sport
- ㉔ Tiptoetsbediening portierraam linksvoor
- ㉕ Bediening portierraam linksvoor
- ㉖ Linker speaker
- ㉗ Vergrendeling/ontgrendeling parkeerrem
- ㉘ Linker tweeter
- ㉙ Parkeerrem

### Förarplassen

#### (Afhängig av modell)

- ① Spot fram vänstre side
- ② Taklys
- ③ Bryter för spotbelysning
- ④ Temperatursonde
- ⑤ Spot foran högre side
- ⑥ Solskjerm i midten
- ⑦ Støttehåndtak
- ⑧ Diskant høyttaler, høyre side
- ⑨ Luftinntak
- ⑩ Høyttaler, høyre side
- ⑪ Bryter for høyre vindshets foran
- ⑫ Hanskerom
- ⑬ Åpning for hanskerom
- ⑭ Låsning av hanskerom
- ⑮ Elektrisk bryter for seteregulering bak - eller forover
- ⑯ Bryter for høydergulering
- ⑰ Kjøretcomputer
- ⑱ Bryter for høyre vindshets bak
- ⑲ Barnesikring på bakruter
- ㉑ Bryter for venstre vindshets bak
- ㉒ Elektrisk bryter for høyre og venstre utvendige speil
- ㉓ Fjæringssalg: Automatisk eller sportslig
- ㉔ Seksus-bryter for venstre vindshets foran
- ㉕ Bryter for venstre vindshets foran
- ㉖ Høyttaler, venstre side
- ㉗ Låsning/oppåsing av håndbrens
- ㉘ Diskant høyttaler, venstre side
- ㉙ Håndbrens





### Førerplads

(afhængig af udstyrsniveau)

- ① Spot venstre for
- ② Løftslås
- ③ Kontakt til spots
- ④ Temperaturføler
- ⑤ Spot højre for
- ⑥ Solskærm midt for
- ⑦ Støttegreb
- ⑧ Tweeter (diskant højttaler) højre
- ⑨ Sideudfyse
- ⑩ Højttaler højre
- ⑪ Kontakt rudeoptræk højre for
- ⑫ Handskerum
- ⑬ Åbning handskerum
- ⑭ Afslusning handskerum
- ⑮ Elektrisk længdejustering sæde
- ⑯ Kontakt indstilling vognhøjde
- ⑰ Instrumentbordscomputer
- ⑱ Kontakt rudeoptræk højre bag
- ⑲ Børnesikring rudeoptræk bag
- ⑳ Kontakt rudeoptræk venstre bag
- ㉑ Elektrisk indstilling af højre og venstre sidespejl
- ㉒ Kontakt for valg af karakteristik i hydraulisk affjedring: automatisk eller sport
- ㉓ Quick-kontakt rudeoptræk venstre for
- ㉔ Kontakt rudeoptræk venstre for
- ㉕ Højttaler venstre
- ㉖ Udslusning parkeringsbremse
- ㉗ Tweeter (diskant højttaler) venstre
- ㉘ Parkeringsbremse

### Posto de Condução

De acordo com as versões

- ① Spot esquerdo da frente
- ② Luz Interior
- ③ Comando de iluminação dos spots
- ④ Sonda de temperatura
- ⑤ Spot direito da frente
- ⑥ Pálio central
- ⑦ Pega de segurança
- ⑧ "Tweeter" da direita
- ⑨ Ventilador
- ⑩ Altifalante da direita
- ⑪ Comando do vidro da porta direita da frente
- ⑫ Porta-luvas
- ⑬ Abertura do porta-luvas
- ⑭ Fecho do porta-luvas
- ⑮ Comando eléctrico de deslocação longitudinal do assento
- ⑯ Comando da altura do veículo
- ⑰ Computador de bordo
- ⑱ Comando do vidro da porta traseira direita
- ⑲ Tranca (crianças) dos vidros traseiros
- ㉑ Comando do vidro traseiro esquerdo
- ㉒ Comando eléctrico dos retrovisores exteriores direito e esquerdo
- ㉓ Selecção do modo de suspensão : automático ou sport
- ㉔ Comando sequencial do vidro da porta esquerda da frente
- ㉕ Comando do vidro da porta esquerda da frente
- ㉖ Altifalante esquerdo
- ㉗ Tranca/Destranca do travão de estacionamento
- ㉘ "Tweeter" esquerdo
- ㉙ Travão de estacionamento

### Bestuurdersplaats

Afhankelijk van de versies

- ① Spot vooraan links
- ② Plafondlicht
- ③ Schakelaar spots
- ④ Temperatuursensor
- ⑤ Spot vooraan links
- ⑥ Centrale zonneklep
- ⑦ Handgreep
- ⑧ Tweeter rechts
- ⑨ Luchtmond
- ⑩ Speaker rechts
- ⑪ Ruitbediening portier vooraan rechts
- ⑫ Bergvak
- ⑬ Opening bergvak
- ⑭ Afsluiting bergvak
- ⑮ Elektrische bediening zetelverplaatsing in lengterichting
- ⑯ Hendel voor hoogteregeling van het voertuig
- ⑰ Boordcomputer
- ⑱ Ruitbediening portier achteraan rechts
- ⑲ Ruitvergrendeling achteraan
- ㉑ Ruitbediening portier achteraan links
- ㉒ Elektrische bediening buitenspiegels rechts en links
- ㉓ Ophangingschakelaar : automatisch of sportief
- ㉔ Sekwentiële ruitbediening vooraan links
- ㉕ Ruitbediening vooraan links
- ㉖ Speaker links
- ㉗ Vergrendeling/ontgrendeling parkeerrem
- ㉘ Tweeter links
- ㉙ Parkeerrem

### Kuljettajan paikka

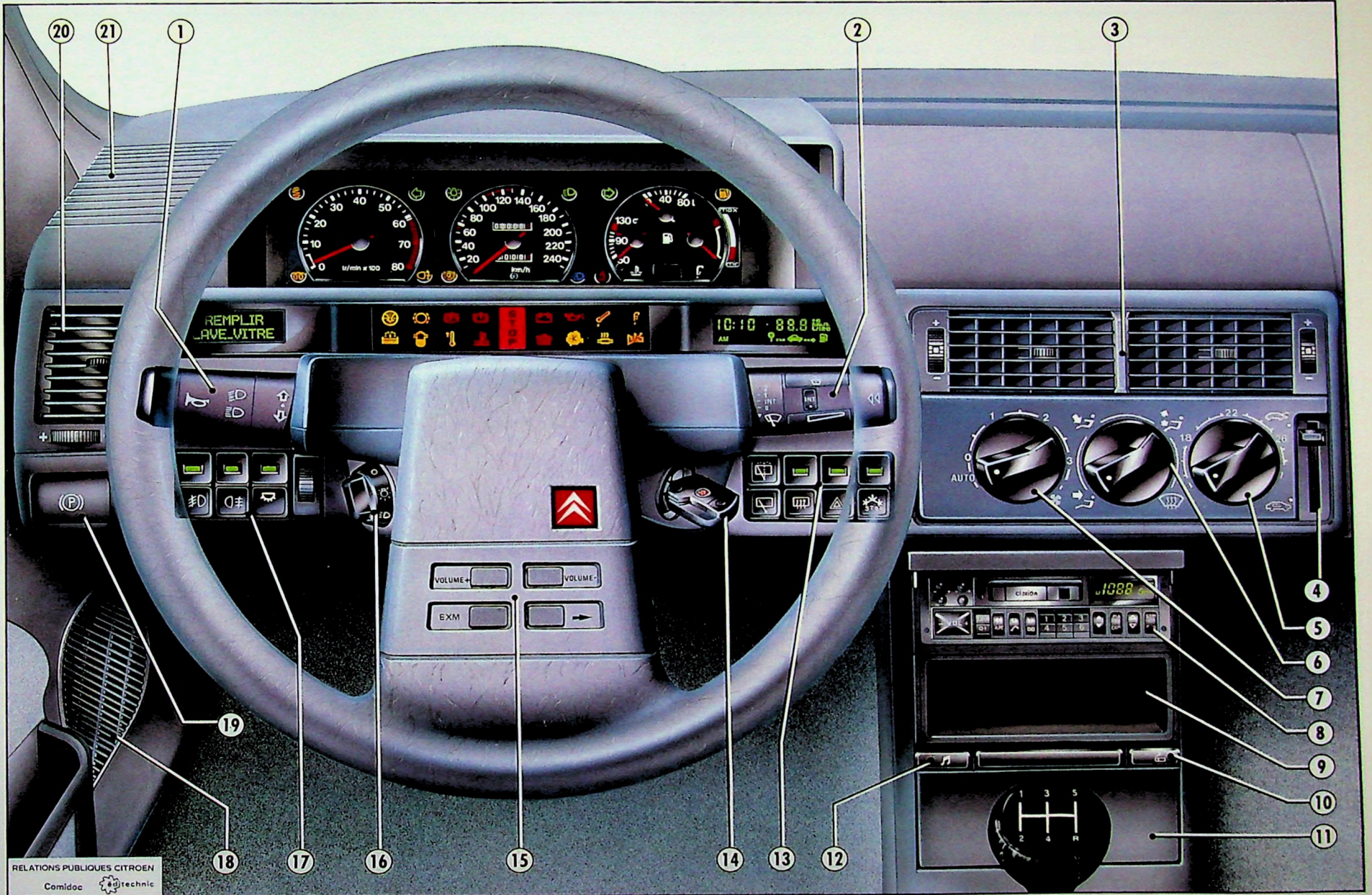
Mallikohtaisia eroja


- ① Kartavallo edessä vasemmalla
- ② Kattovalo
- ③ Kartavalojen säätimet
- ④ Lämpötila-anturi
- ⑤ Kartavalo edessä oikealla
- ⑥ Keskkohdan häikäisy suoja
- ⑦ Tartuntakahva
- ⑧ Oikea korkeusnäköalutin
- ⑨ Rattisilmäsuutin
- ⑩ Oikea kaluttin
- ⑪ Oikean etuoven lasinnoistimen kytkin
- ⑫ Hansikaslokero
- ⑬ Hansikaslokeron aukaisupainike
- ⑭ Hansikaslokeron lukko
- ⑮ Istuimen etäisyyssäädön sähkökytkin
- ⑯ Maavaransäätövipu
- ⑰ Ajotietokone
- ⑱ Oikean takaoven lasinnoistimen kytkin
- ⑲ Takaoven lasinnoistimen käytön estökytkin (lasten vuoksi)
- ㉑ Vasemman takaoven lasinnoistimen kytkin
- ㉒ Oikean ja vasemman peruutuspeilin sähköiset säätökytkimet
- ㉓ Jousistilan valitsin : automaattinen tai sport
- ㉔ Vasemman etuoven lasinnoistimen kertapainalluskyskytkin
- ㉕ Vasemman etuoven lasinnoistimen kytkin
- ㉖ Vasen kaluttin
- ㉗ Pysäköintijarrun lukitsin/vapautin
- ㉘ Vasen korkeusnäköalutin
- ㉙ Pysäköintijarru





XM



RELATIONS PUBLIQUES CITROËN  
Comidoc 







### Tableau de bord

#### Selon versions

- ① Combinateur gauche
  - Avertisseur sonore
  - Avertisseur optique
  - Inverseur de feux : route et croisement
  - Indicateur de changement de direction
- ② Combinateur droit
  - Commande essuie-glace avant
  - Balayage intermittent à fréquence réglable
  - Lave-glace avant
  - Défilement des informations de l'ordinateur de bord
- ③ Aérateurs centraux
- ④ Commande de recyclage d'air
- ⑤ Réglage de température d'habitacle
- ⑥ Répartition d'air
- ⑦ Réglage de vitesse de pulseur
  - En position "auto" : régulation automatique de température et débit d'air
- ⑧ Emplacement du poste de radio
- ⑨ Volume de rangement
- ⑩ Ouverture du cendrier
- ⑪ Cendrier
- ⑫ Ouverture du volet cache-radio
- ⑬ Pupitre droit
  - Arrêt/marche de l'air conditionné, avec témoin
  - Commande de feux de détresse, avec témoin
  - Commande de dégivrage de lunette arrière, avec témoin
  - Commande d'essuie-glace arrière
  - Commande de lave-glace arrière
- ⑭ Pllp
- ⑮ Commande à distance du poste HI-FI
  - Volume
  - Exploration de mémoire
  - Défilement des stations
- ⑯ Commande allumage/extinction des feux
- ⑰ Pupitre gauche
  - Rhéostat éclairage de tableau de bord
  - Commande de plafonnier, avec témoin
  - Commande de feux de brouillard, avec témoin
  - Commande des feux anti-brouillard, avec témoin
- ⑱ Haut-parleur
- ⑳ Verrouillage/déverrouillage de frein de parking
- ㉑ Aérateur latéral
- ㉒ Tweeter

### Armaturenbrett

#### Je nach Modellversion

- ① Kombischalter links:
  - Signahorn
  - Lichtupe
  - Abblendschalter (Fern- und Abblendlicht)
  - Blinkerschalter
- ② Kombischalter rechts:
  - Scheibenwischer vorn
  - Einstellbarer Intervallwischbetrieb
  - Vorderer Scheibenwascher
  - Suchlauf Bordcomputer
- ③ Mitteldüsen

- ④ Regler für Umluftschaltung
- ⑤ Einstellknopf Innenraumtemperatur
- ⑥ Einstellknopf Luftverteilung
- ⑦ Einstellung der Gebielseistung
  - Stellung "auto" : automatische Temperatur- und Luftmengenregelung
- ⑧ Einbauplatz Radio
- ⑨ Ablagefach
- ⑩ Aschenbecherbetätigung
- ⑪ Aschenbecher
- ⑫ Radioabdeckungsbetätigung
- ⑬ Steuerpult rechts
  - Ein/Aus klimatisierte Luft, mit Kontrollleuchte
  - Warmlükanlage mit Kontrollleuchte
  - Heckscheibenheizung mit Kontrollleuchte
  - Heckscheibenwischerschalter
  - Heckscheibenwascherschalter
- ⑭ Sender der Infrarot-Fernbedienung für die Zentralverriegelung
- ⑮ Fernbedienung (HI-FI-Anlage) des Autoradios
  - Lautstärke
  - Speicher
  - Sendersuchlauf
- ⑯ Lichtschalter
- ⑰ Steuerpult links
  - Dimmer Armaturenbrettbeleuchtung
  - Schalter Deckenleuchte mit Kontrollleuchte
  - Schalter Nebelscheinwerfer mit Kontrollleuchte
  - Schalter Nebelschlußleuchte mit Kontrollleuchte
- ⑱ Lautsprecher
- ⑲ Feststellen/Lösen der Feststellbremse
- ⑳ Seitendüse
- ㉑ Hochtönlautsprecher

### Control layout

#### Varies according to version

- ① Left cluster
  - Horn switch
  - Headlamp flasher
  - Dipswitch
  - Indicator switch
- ② Right cluster
  - Wiper switch
  - Intermittent Interval selector
  - Washer switch
  - Trip computer display change selector
- ③ Centre air inlets
- ④ Heater recycling selector
- ⑤ Cabin temperature selector
- ⑥ Air distribution selector
- ⑦ Fan speed switch
  - In position "Auto": automatic control of air flow rate and temperature
- ⑧ Radio housing
- ⑨ Cubby hole
- ⑩ Ashtray release
- ⑪ Ashtray
- ⑫ Radio concealment flap release

- ⑬ Right switch cluster:
  - Air conditioning selector, with indicator light
  - Hazard warning switch, with indicator light
  - Heated rear window switch, with indicator light
  - Rear wiper switch
  - Rear washer switch
- ⑭ Central locking remote control switch
- ⑮ Audio system remote control assembly
  - Volume
  - Memory selector
  - Search selector
- ⑯ Lighting master switch
- ⑰ Left switch cluster:
  - Instrument light rheostat
  - Roof light switch, with telltale
  - Fog light switch, with telltale
  - Rearguard foglight switch, with telltale
- ⑱ Loudspeaker
- ⑲ Parking brake latch/release
- ㉑ Side air inlet
- ㉒ Tweeter loudspeaker

### Cruscotto

#### Secondo le versioni

- ① Commutatore di sinistra
  - Avvisatore acustico
  - Avvisatore ottico
  - Invertitore del faro - abbaglianti e anabbaglianti
  - Indicatori di direzione
- ② Commutatore di destra
  - Comando del tergicristallo anteriore
  - Cadenza intermittente a frequenza regolabile
  - Lavavetro anteriore
  - Scorrimento delle informazioni del calcolatore di bordo
- ③ Aeratori centrali
- ④ Comando di riciclaggio dell'aria
- ⑤ Regolazione della temperatura abitacolo
- ⑥ Ripartizione dell'aria
- ⑦ Regolazione della velocità del ventilatore
  - In posizione "auto" : regolazione automatica della temperatura e del flusso dell'aria
- ⑧ Alloggiamento autoradio
- ⑨ Vano portaoggetti
- ⑩ Apertura del posacenere
- ⑪ Posacenere
- ⑫ Apertura dello sportello copriradio
- ⑬ Pannello di destra
  - Interruttore dell'aria condizionata, con spia
  - Comando delle luci d'emergenza, con spia
  - Comando di disappannamento del lunotto, con spia
  - Comando del tergicristallo posteriore
  - Comando del lavavetro posteriore
- ⑭ Comando d'apertura a distanza delle porte
- ⑮ Comando funzionamento dell'impianto HI-FI
  - Volume
  - Esplorazione di memoria
  - Ricerca delle stazioni

- ⑯ Comando illuminazione esterna
- ⑰ Pannello di sinistra
  - Regolato illuminazione strumentazione
  - Comando della plafoniera, con spia
  - Comando dei fendinebbia anteriori, con spia
  - Comando dei fendinebbia posteriori, con spia
- ⑱ Altoparlante
- ⑲ Bloccaggio/sbloccaggio del freno a mano
- ㉑ Aeratore laterale
- ㉒ Tweeter.

### Cuadro de a bordo

#### Según versiones

- ① Combinado izquierdo
  - Claxon
  - Ráfagas luminosas
  - Inversor de alumbrado: carretera y cruce
  - Indicador de cambio de dirección
- ② Combinado derecho
  - Mando de limpiaparabrisas delantero
  - Barrido intermitente con frecuencia regulable
  - Lavaparabrisas delantero
  - Secuencia de las informaciones del ordenador de a bordo
- ③ Alreadores centrales
- ④ Mando de reciclado de aire
- ⑤ Reglaje de la temperatura del habitáculo
- ⑥ Distribución del aire impulsado
- ⑦ Reglaje de la velocidad del impulsor
  - En posición "auto": regulación automática de temperatura y de caudal de aire
- ⑧ Emplazamiento del aparato de radio
- ⑨ Volumen de huecos portaobjetos
- ⑩ Apertura de cenicero
- ⑪ Cenicero
- ⑫ Apertura de la trampilla de radio
- ⑬ Puesto de mando derecho
  - Parada/arranque del aire acondicionado, con testigo
  - Mando de luces señal de peligro, con testigo
  - Mando de deshelado de luneta trasera, con testigo
  - Mando de limpialuneta trasero
  - Mando de lavaluneta trasero
- ⑭ Mando de apertura a distancia
- ⑮ Mando a distancia del aparato HI-FI
  - Volumen
  - Exploración de memoria
  - Secuencia de estaciones
- ⑯ Mando alumbrado/extinción de luces
- ⑰ Puesto de mando izquierdo
  - Regulato de alumbrado del cuadro de a bordo
  - Mando de luz de techo, con testigo
  - Mando de luces traseras de niebla, con testigo
  - Mando de faros antiniebla, con testigo
- ⑱ Altavoz
- ⑲ Bloqueo/desbloqueo de freno de parking
- ㉑ Alreador lateral
- ㉒ Tweeter







## Dashboard

### Afhængig af de vestres

- ① Linker handle
  - Gelødsignal
  - Varselchuvingslampe
  - Handleverklighting: dimlicht en grootlicht
  - Richtingaanwijzer
- ② Rechter handle
  - Bediening ruitwissers voor
  - Intervall met verschillende standen
  - Ruitesproeier voor
  - Display van de hoorcomputer
- ③ Centrale luchtmonden
  - ① Bediening luchtventilatie
  - ② Afstelling temperatuur Interieur
  - ③ Luchtverdeling
  - ④ Bediening aanjager
    - In stand "auto" worden temperatuur en hoeveelheid lucht automatisch op peil gehouden.
  - ⑤ Plaats inbouw radio
  - ⑥ Bergruimte
  - ⑦ Openeren asbak
  - ⑧ Asbak
  - ⑨ Openeren klep radio
  - ⑩ Rechter paneel
    - Aan/uitzetten airconditioning met controlelampe
    - Bediening alarmlichten met controlelampe
    - Bediening ontwaaseming achterruit met controlelampe
    - Bediening ruitwissers achter
  - ⑪ Afstandsbediening ontgrendeling
  - ⑫ Afstandsbediening radio/cassettecorder
    - Volume
    - Geheugen
    - Overzicht stations
  - ⑬ Bediening verlichting (aan-uit)
  - ⑭ Linker paneel
    - Verlichting dashboard
    - Bediening plafonnier met controlelampe
    - Bediening mistlichten, met controlelampe
  - ⑮ Speaker
  - ⑯ Vergrendeling/ontgrendeling parkeerrem
  - ⑰ Zijkonden
  - ⑱ Tweeter

## Reglage

### Beroende på verston

- ① Vänster strömställarblock
  - Signallhorn
  - Hjälpussignal
  - Ljusomkopplare: hel- och halvlys
  - Körriktningsvisare
- ② Höger strömställarblock
  - Vindrutetorkare
  - Intervalltorkning med reglerbar intervall
  - Vindrutespolare
  - Frammatning av fjärrdatorns informationer

- ③ Mittre luftmunstycken
- ④ Terceirkulation av kupelufven
- ⑤ Temperaturreglage
- ⑥ Luftfördelning
- ⑦ Fläkthastighet
  - I läge "auto" erhålls automatisk reglering av temperatur och luftmängd i kupén
- ⑧ Plats för radio
- ⑨ Förvaringsfack
- ⑩ Öppning av askkoppen
- ⑪ Askkopp
- ⑫ Öppning av locket över radion
- ⑬ Höger knappställ:
  - Av- och påslagning av luftkonditionering, med kontrollampa
  - Varningsblinkers med kontrollampa
  - Bakruteuppvärmning med kontrollampa
  - Bakrutetorkare
  - Bakrutespolare
- ⑭ Nyckelhållare med fjärrkontroll för centrallås
- ⑮ Fjärrmanövrering av Hi-Fi-anläggningen
  - Volym
  - Minne
  - Stationsökning
- ⑯ Belysningsreglage (tändning/släckning)
  - Reostat för instrumentbelysningen
  - Strömställare för innerbelysning, med kontrollampa
  - Strömställare för dimstrålkastare, med kontrollampa
  - Strömställare för bakre dimljus, med kontrollampa
- ⑰ Vänster knappställ:
  - Reostat för instrumentbelysningen
  - Strömställare för innerbelysning, med kontrollampa
  - Strömställare för dimstrålkastare, med kontrollampa
  - Strömställare för bakre dimljus, med kontrollampa
- ⑱ Högaltalare
- ⑲ Spärr för handbroms
- ⑳ Sidolufmunstycke
- ㉑ Diskantlufmunstycke
- ㉒ Diskantlufmunstycke

## Dashbord

### (Afhængig af model)

- ① Venstre hended
  - Horn
  - Lyshorn
  - Lysintervall: fjern- og nærlys
  - Blinklysbytter
- ② Höyre hended
  - Vindussluker foran
  - Intervallvisker med regulerbar frekvens
  - Vindusspyler foran
  - Innkobling for informasjon fra kjøretøyscomputer
- ③ Midtre luftinntak
- ④ Bryter for resirkulering av luften
- ⑤ Temperaturregulator i kupe
- ⑥ Luftfordeling
- ⑦ Hastighetsregulator for ventilasjonsbløt
  - I posisjon "auto": Automatisk regulering av temperatur av lufttrykk
- ⑧ Plass for radio
- ⑨ Lite rom
- ⑩ Bryter for åpning av askebeger
- ⑪ Askebeger

- ⑫ Bryter for åpning av radiodeksel
- ⑬ Höyre side av instrumentbord
  - Av/på-bryter for klimaanlegg med varsellempe
  - Bryter for nødblink, med varsellempe
  - Bryter for varmetråder i bakruten, med varsellempe
  - Bryter for vindussluker bak
  - Bryter for vindusspyler bak
- ⑭ Flipp
- ⑮ Fjernkontrollbryter for radio
  - Volum
  - Kodning av stasjoner
  - Stasjonspeller
- ⑯ Av/på-bryter for lys
- ⑰ Venstre side av instrumentbord
  - Reostat for instrumentbordbelysning
  - Bryter for taklys med varsellempe
  - Bryter for takelys foran, med varsellempe
  - Bryter for takelys bak, med varsellempe
- ⑱ Høyttaler
- ⑲ Låsing/opplåsning av håndbrems
- ⑳ Luftinntak
- ㉑ Diskantlufmunstycke

## Instrumentbord

### (Afhængig af udstyrsniveau)

- ① Venstre kombikontakt
  - Horn
  - Overhalingsslynk
  - Skift mellem nær- og fjernlys
  - Afviserblink
- ② Höyre kombikontakt
  - Kontakt vindusslukere forrude
  - Intervallfunksjon vindussluker
  - Sprinklereske forrude
  - Aktivering info fra instrumentbordscomputer
- ③ Midterste luftdyser
- ④ Kontakt luft-cirkulation
- ⑤ Instilling temperatur i kabine
- ⑥ Fordeling af luft i kabinen
- ⑦ Blæser
  - I stillingen "auto" regulerer den automatisk temperatur og luftmængde
- ⑧ Placering radio
- ⑨ Målegulingsrum
- ⑩ Åbning askebeger
- ⑪ Askebeger
- ⑫ Åbning klap foran radio
- ⑬ Höyre kontrolpanel
  - Aktivering af air-condition
  - Kontakt havartblink
  - Kontakt el-bagrude
  - Kontakt sprinklereske bagrude
- ⑭ Flipp (fjernbetjening)
- ⑮ Fjernbetjeningsknapper radio
  - Styrke
  - Støning
  - Stationsskift

- ⑯ Hovedkontakt for tænding og slukning af lygter
- ⑰ Venstre kontrolpanel
  - Reostatbelysning instrumentbord
  - Kontakt loftslys
  - Tågebløgter
  - Tågebløgter
- ⑱ Højttaler
- ⑲ Udledning af parkeringsbremse
- ㉑ Sideluftdyse
- ㉒ Tweeter (diskantlufmunstycke)

## Panel de bordo

### De acordo com as versões

- ① Conjunto esquerdo
  - Busina
  - Alarme óptico
  - Comando de faróis: de estrada e de cruzamento
  - Indicador de mudança de direção
- ② Conjunto direito
  - Comando do limpa-vidros da frente
  - Limpeza intermitente do vidro com frequência regulável
  - Lava-vidros da frente
  - Desfile das informações do computador de bordo
- ③ Ventiladores centrais
- ④ Comando de recirculação do ar
- ⑤ Regulação de temperatura do habitáculo
- ⑥ Repartição do ar
- ⑦ Regulação de velocidade do pulsor
  - Em posição "auto": regulação automática da temperatura e do débito de ar
- ⑧ Localização do aparelho de rádio
- ⑨ Zona de arrumação
- ⑩ Abertura do eixo
- ⑪ Círculo
- ⑫ Abertura da tampa que esconde o rádio
- ⑬ Painel da direita
  - Paragem/arranque do ar condicionado, com indicador luminoso
  - Comando dos faróis de alarme, com indicador luminoso
  - Comando do limpa-vidros traseiro
  - Comando do lava-vidros traseiro
- ⑭ Flipp
- ⑮ Comando à distância do aparelho de alta-fidelidade
  - Volume
  - Exploração da memória
  - Desfile das estações
- ⑯ Comando de acender e apagar os faróis
- ⑰ Painel da esquerda
  - Reostato de iluminação do painel de bordo
  - Comando da luz interior, com indicador luminoso
  - Comando dos faróis de nevoeiro, com indicador luminoso
  - Comando dos faróis anti-nevoeiro, com indicador luminoso
- ⑱ Alto-falante
- ⑲ Transmissão de travão de estacionamento
- ㉑ Ventilador lateral
- ㉒ "Tweeter"





## Stuurbord

### Afhankelijk van de versies

- ① Bedieningsgroep links
  - Klakson
  - Lichtklakson
  - Schakelaar kruis/koplichten
  - Richtingspijler
- ② Bedieningsgroep rechts
  - Bediening ruitwissers vooraan
  - Regelbaar ruitwissers-interval
  - Ruitwasser vooraan
  - Uitlezing van de informatie van de boordcomputer
- ③ Centrale luchtmonden
- ④ Bediening luchttherwinning
- ⑤ Temperatuurregeling interieur
- ⑥ Luchtspreiding
- ⑦ Snelheidsregeling stuwvlucht
  - In de stand "auto": automatische regeling van temperatuur en deplet
- ⑧ Radiovak
- ⑨ Bergruimte
- ⑩ Opening asbak
- ⑪ Asbak
- ⑫ Opening radioluik
- ⑬ Bedieningspaneel rechts
  - Schakelaar air conditioning, met verklikkerlicht
  - Schakelaar noodknipperlichten, met verklikkerlicht
  - Schakelaar achterruintoedooling, met verklikkerlicht
  - Schakelaar ruitwissers achteraan
  - Schakelaar ruitwissers achteraan
- ⑭ Pijp
- ⑮ Afstandbediening hi-fi
  - Volume
  - Geheugenzoekfunctie
  - Zenderzoekfunctie
- ⑯ Schakelaar rijlichten
- ⑰ Bedieningspaneel links
  - Dimmer stuurbordverlichting
  - Schakelaar mistlicht, met verklikkerlicht
  - Schakelaar mistlichten vooraan, met verklikkerlicht
- ⑱ Luidspreker
- ⑲ Vergrendeling/ontgrendeling parkeerrem
- ⑳ Zijverluchting
- ㉑ Tweeter

## Kojelauta

### Mallikohtaisia eroja

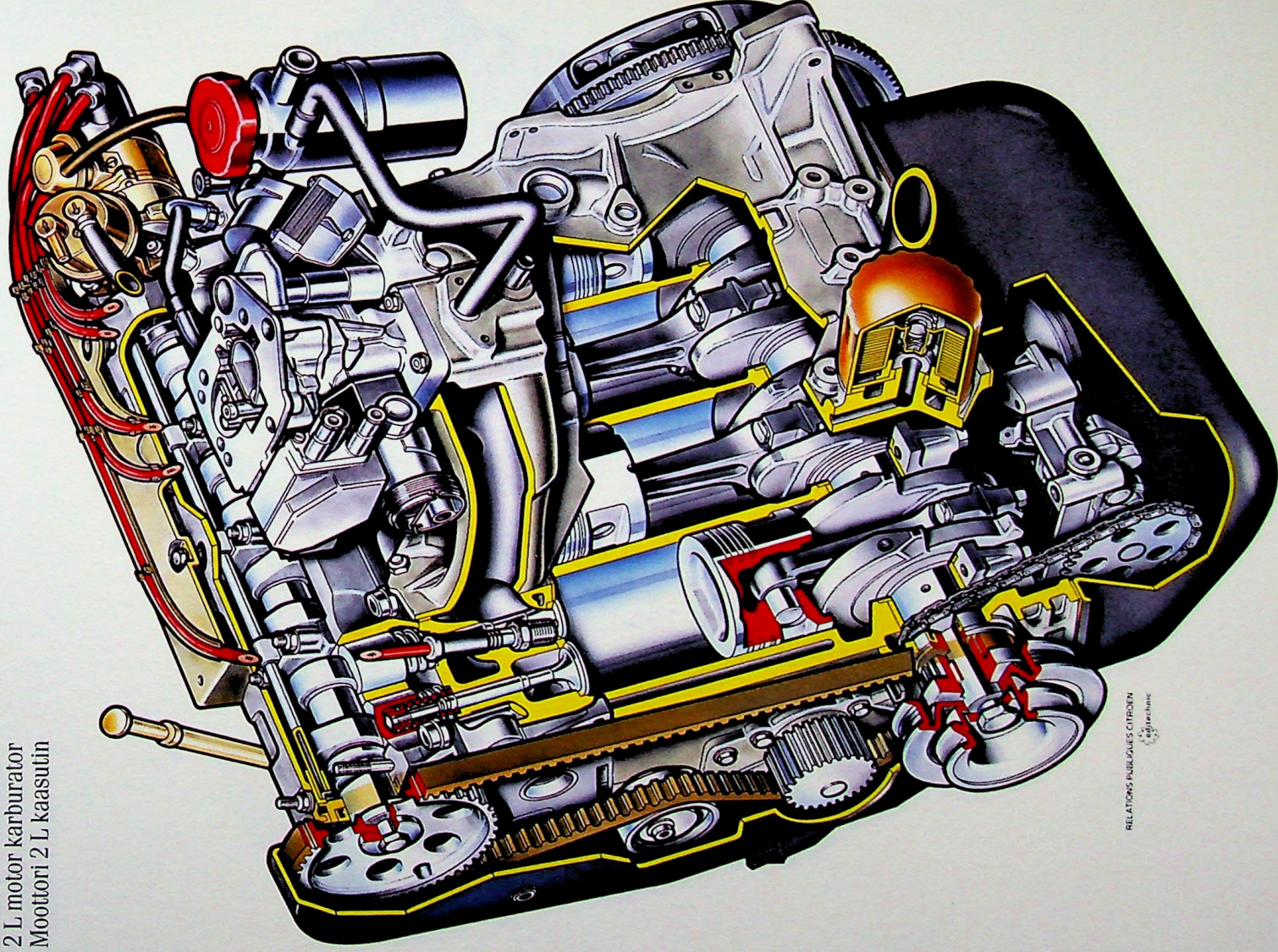
- ① Vasen säädinvarsti
  - Äänimerkki
  - Kaukovaloyllykku
  - Valonvaihdin LÄHIVÄIKKO
  - Suuntaavilkat
- ② Oikea säädinvarsti
  - Tuullasinpyyhlin
  - Tihkuasento, säädettävä pyyhintäteho
  - Tuullasinpesin
  - Ajotietokoneen tietojen näyttö
- ③ Ilmanvaihdin kesksuuttimet
- ④ Sisäilmankierrätyksen vipu
- ⑤ Sisäilman lämpötilasäädin
- ⑥ Lämmitysilmän suuntaussäädin
- ⑦ Puhaltimen nopeussäädin
  - AUTO-asennossa sisäilman lämpötila ja ilman puhallusnopeus säätävät automaattisesti
- ⑧ Radlonpaikka
- ⑨ Tavaralokero
- ⑩ Tuhkakupin aukaisupainike
- ⑪ Tuhkakuppi
- ⑫ Radlon peltekannen aukaisupainike
- ⑬ Oikean ryhmän katkaisimet
  - Ilmastointilaitteen käynnistys ja merkkivalo
  - Häätävikku ja merkkivalo
  - Takalasin lämmitys ja merkkivalo
  - Takalasinpyyhlin
  - Takalasinpesin
- ⑭ Virtalukko
- ⑮ Hiifi-laitteiston kaukosäätimet
  - Äänenvoimakkuus
  - Muistiasemien selaus
  - Asemahaku
- ⑯ Ajovalokytkin
- ⑰ Vasemman ryhmän katkaisimet
  - Kojetaulun valaistuksen kirkkauden säädin
  - Kattovalo ja merkkivalo
  - Sumuvalot ja merkkivalo
  - Takasumunvalo ja merkkivalo
- ⑱ Katutin
- ⑲ Pysäköintilarrun lukitusvapautus
- ㉑ Ilmanvaihdin päätysuutin
- ㉒ Korkeaäänikalutin





XM

- Moteur 2 litres carburateur
- Motor 2 L Vergaser
- 2 L engine carburettor
- Motore 2 L carburatore
- Motor 2 L carburador
- Motor 2 L carburateur
- Motor 2 L förgasare
- Motor 2 L förgasser
- Motoren 2 L karburator
- Motor 2 L carburador
- 2 L motor karburator
- Moottori 2 L kaasutin



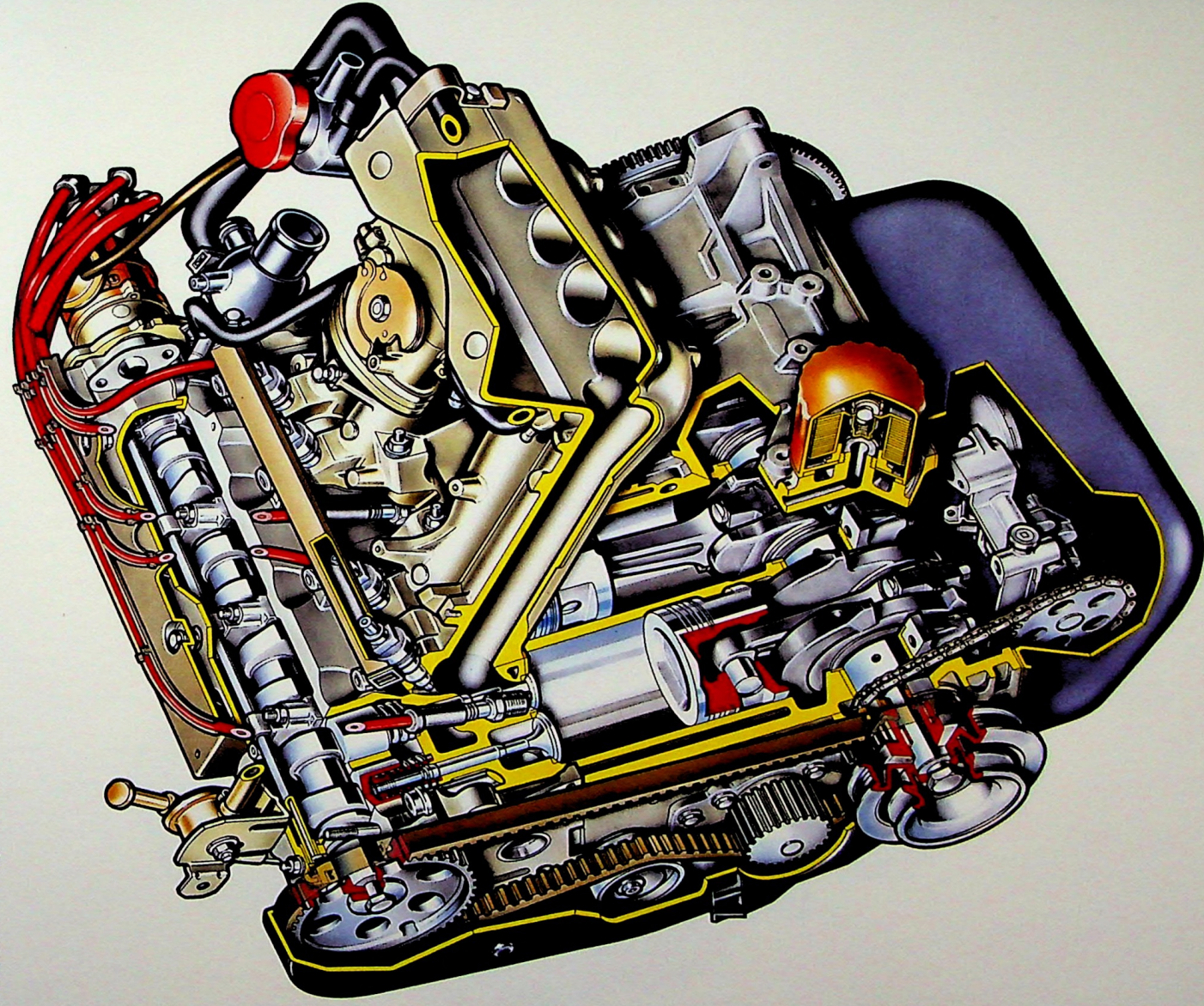
RELATIONS PUBLIQUES CIPRIEN  
CIPRIEN





XM

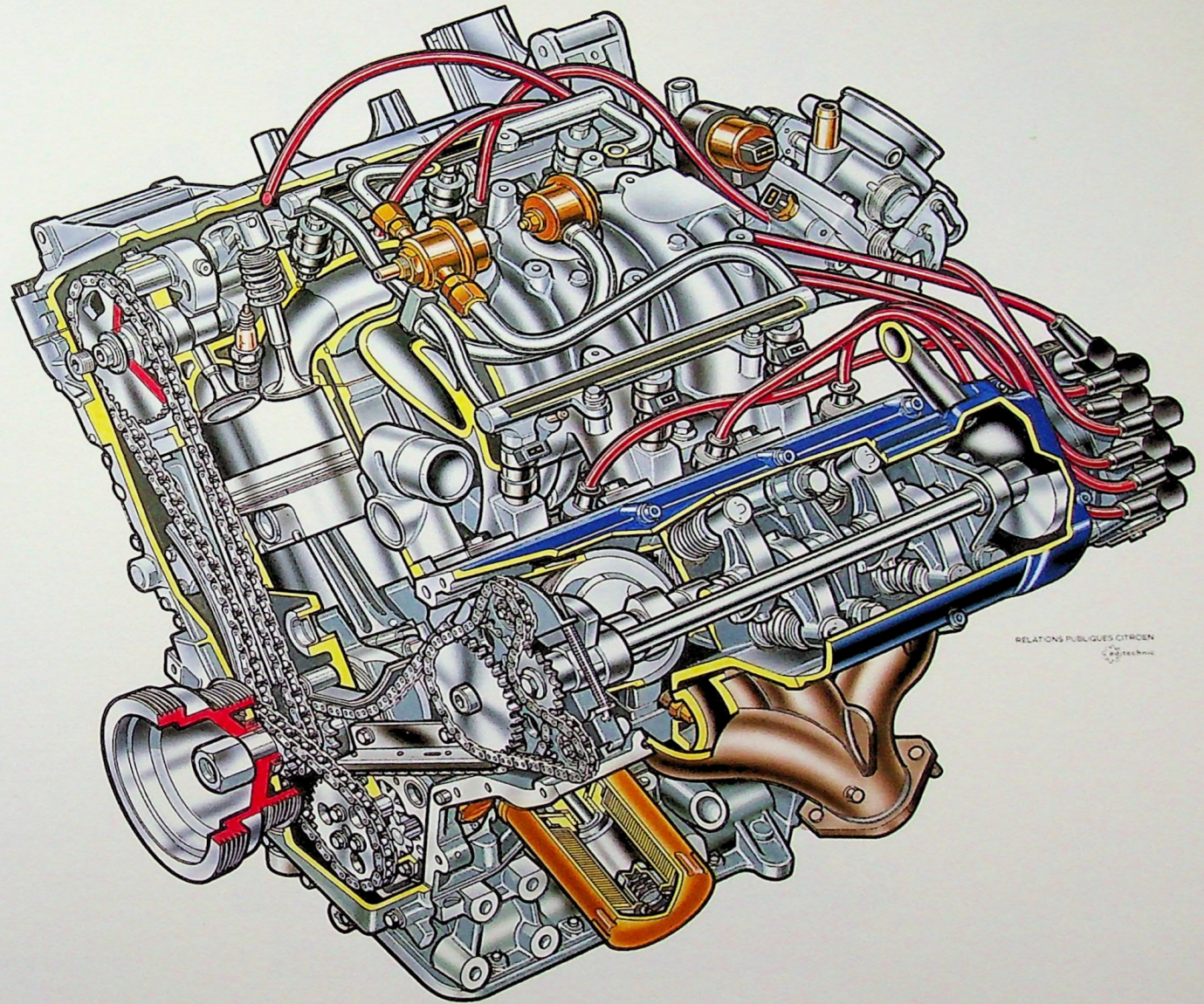
Moteur 2 litres injection  
Motor 2 L Einspritzung  
2 L engine injection  
Motore 2 L, Iniezione  
Motor 2 L inyección  
Motor 2 L injectie  
Motor 2 L injection  
2 L injection motor  
Motoren 2 L, injection  
Motor 2 L injeção  
2 L, injektie motor  
Moottori 2 L injection





XM

Moteur 3 litres V6  
Motor 3 L V6  
3 L engine V6  
Motore 3 L V6  
Motor 3 L V6  
Motor 3 L V6  
Motor 3 L V6  
Motor 3 L V6  
V6-motoren 3  
Motor 3 L V6  
Motor 3 L V6  
Moottori 3 L V6

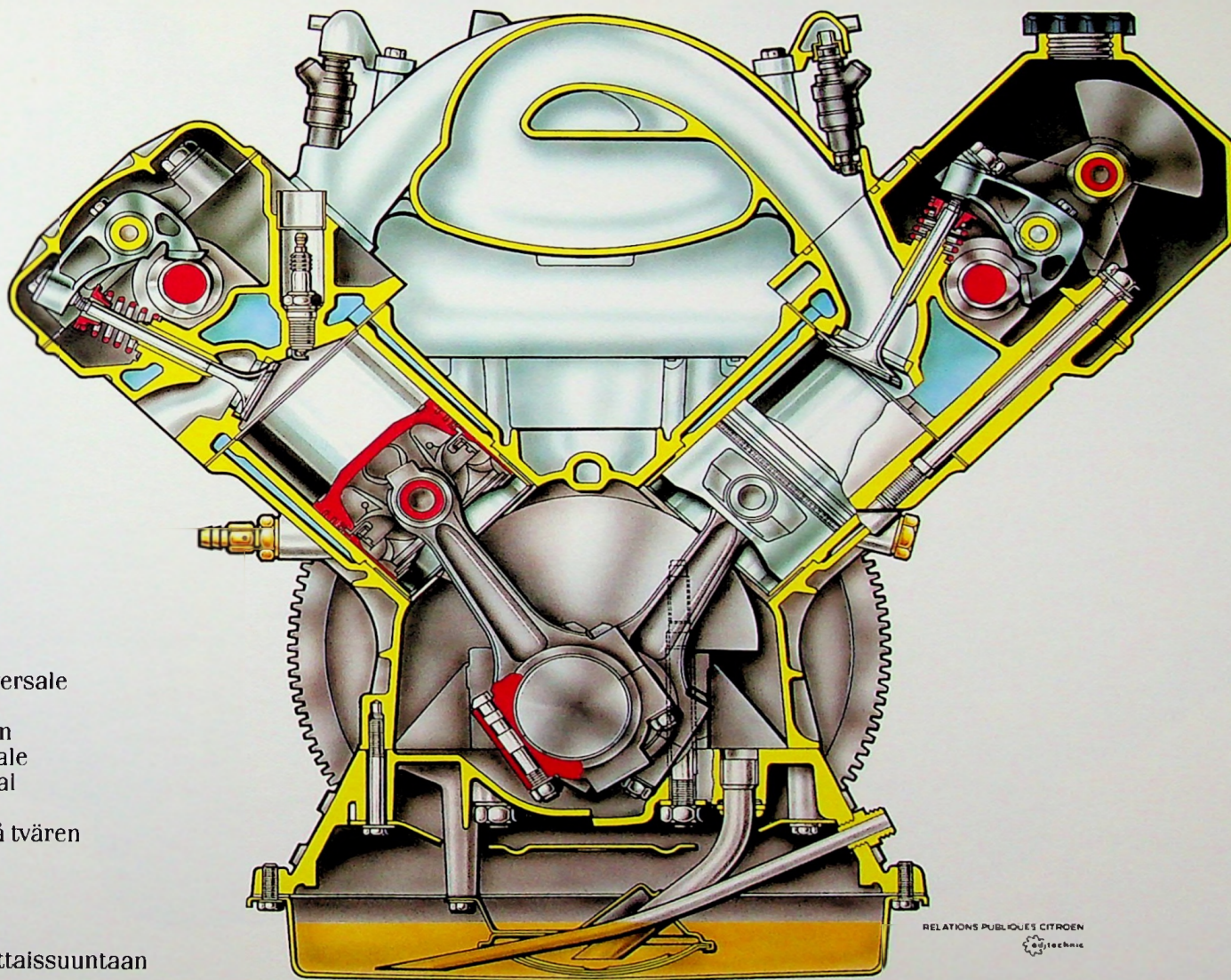


RELATIONS PUBLIQUES CITROEN  
Technique





XM



- Moteur 3 litres V6 : coupe transversale
- Motor 3 L V6 : Querschnitt
- 3 L engine V6 : transverse section
- Motore 3 L V6 : sezione trasversale
- Motor 3 L V6 : sección transversal
- Motor 3 L V6 : dwarsdoorsnede
- Motor 3 L V6 : genomskärning på tvären
- Motor 3 L V6 : tværsnitt
- V6-motoren 3 L : tværsnit
- Motor 3 L V6 : corte transversal
- Motor 3 L V6 : dwarsdoorsnede
- Moottori 3 L V6 : halkaistu poikittaissuuntaan

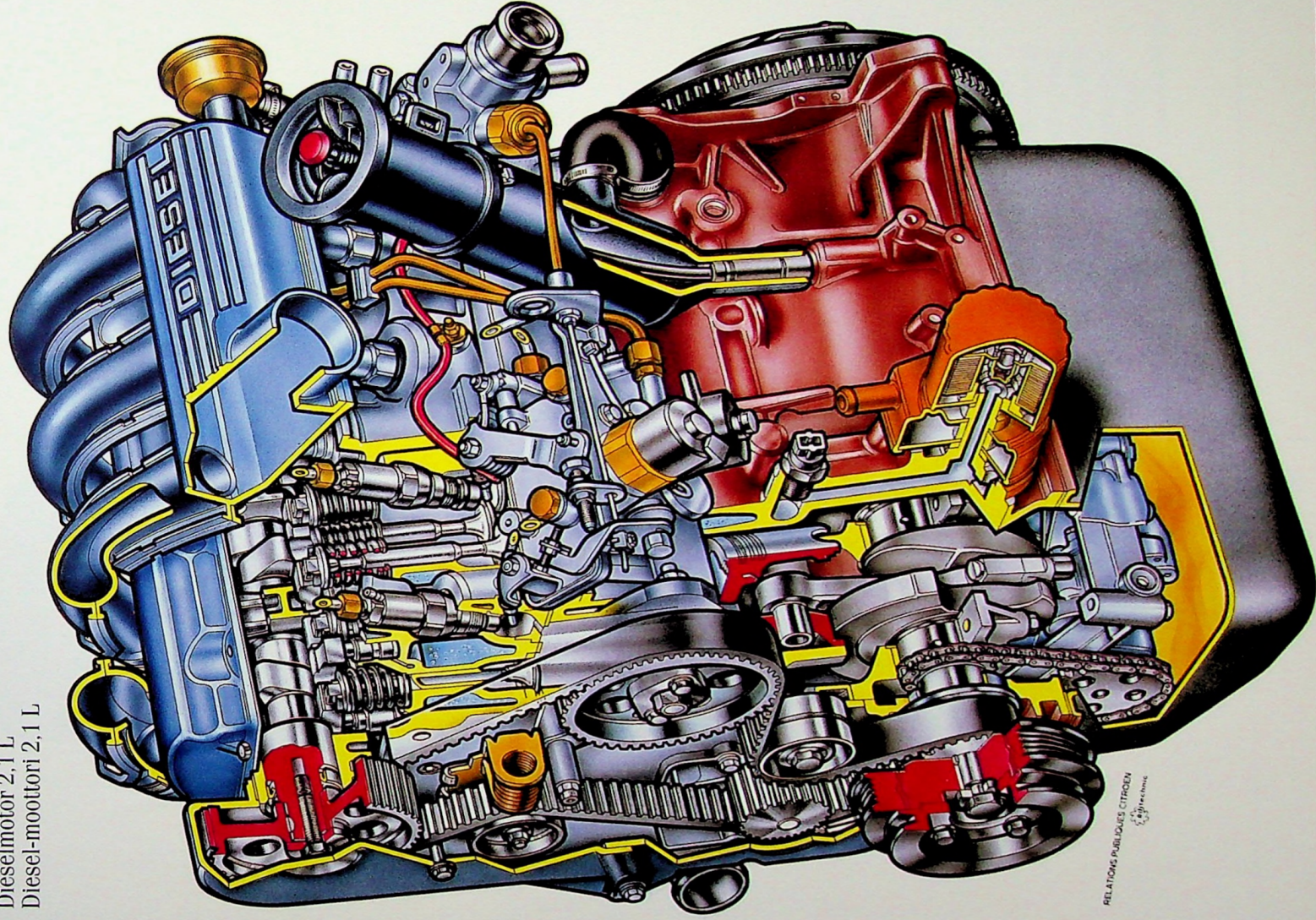
RELATIONS PUBLIQUES CITROËN  
technic






XM

Moteur 2,1 litres Diesel  
2,1 L-Dieselmotor  
2.1 L Diesel engine  
Motore 2,1 L Diesel  
Motor Diesel 2,1 L  
Dieselmotor 2,1 L  
Dieselmotor 2,1 L  
Diesel motor 2,1 L  
Dieselmotor 2,1 L  
Motor Diesel 2,1 L  
Dieselmotor 2,1 L  
Diesel-moottori 2,1 L

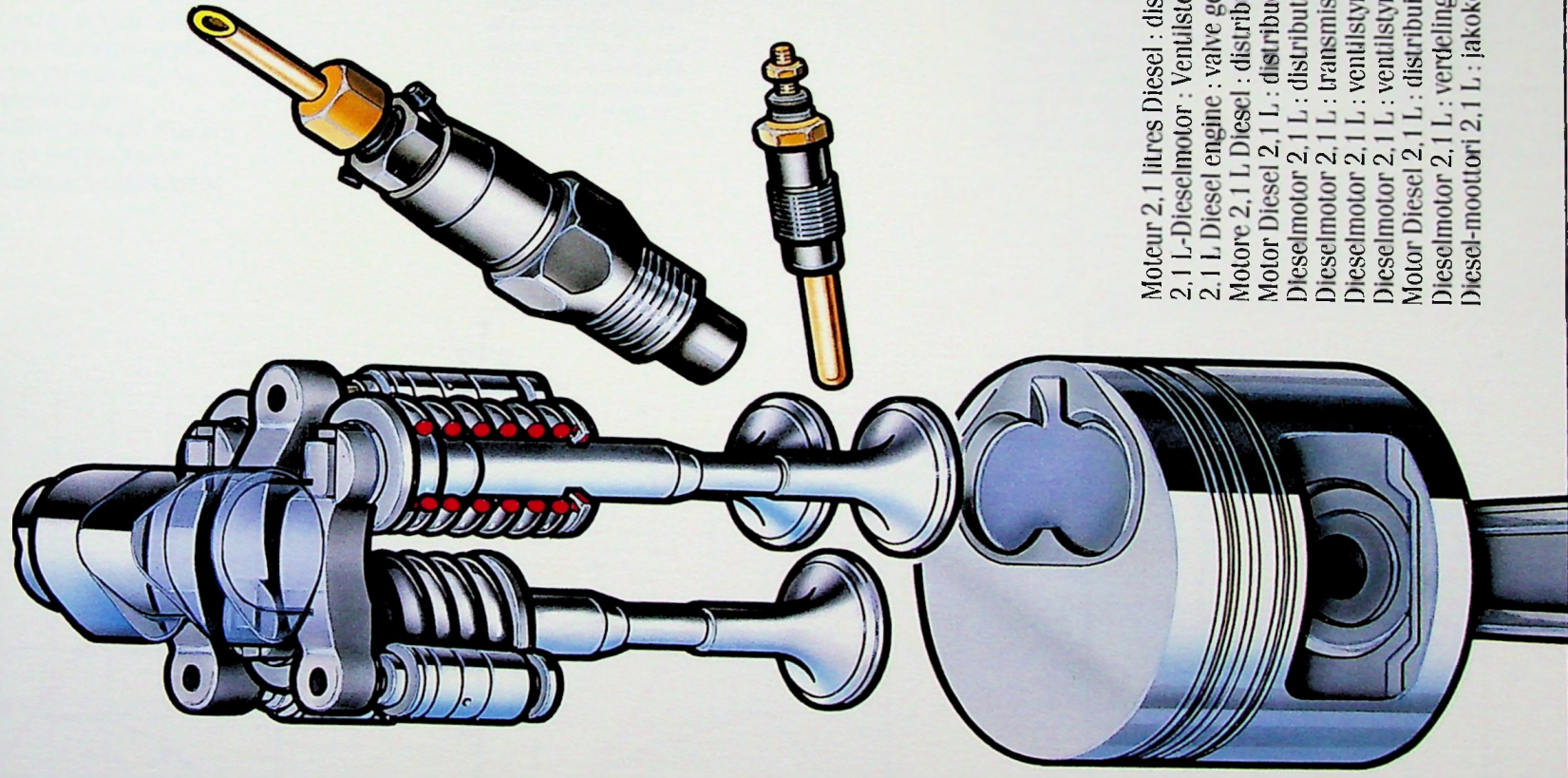


RELATIONS PUBLIQUES CITROËN  
 Citroën





XM



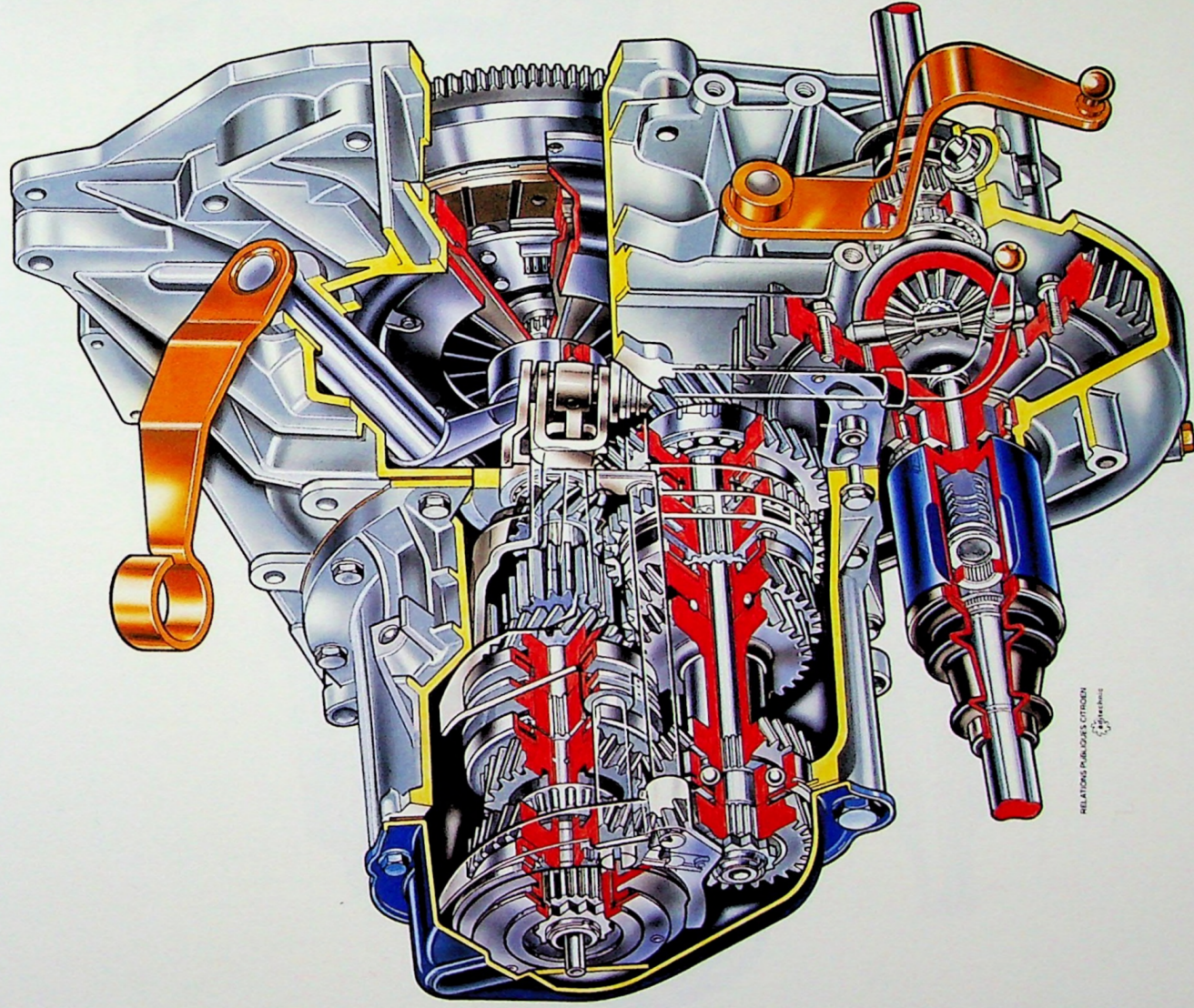
Moteur 2,1 litres Diesel : distribution  
2,1 L-Dieselmotor : Ventilsteuerung  
2,1 L Diesel engine : valve gear  
Motore 2,1 L Diesel : distribuzione  
Motor Diesel 2,1 L : distribución  
Dieselmotor 2,1 L : distributie  
Dieselmotor 2,1 L : transmission  
Dieselmotor 2,1 L : ventilstyring  
Dieselmotor 2,1 L : ventilstyring  
Motor Diesel 2,1 L : distribuição  
Dieselmotor 2,1 L : verdeling  
Diesel-moottori 2,1 L : jakokoncislo





XM

Boîte de vitesses BE3  
Getriebe BE3  
Type BE3 gearbox  
Cambio BE3  
Caja de velocidades BE3  
Vernellingsbak BE3  
Växellåda BE3  
Girkasse BE3  
Gearkasse BE3  
Caixa de velocidades BE3  
Gangwisse! BE3  
Vaihdelaatikko BE3



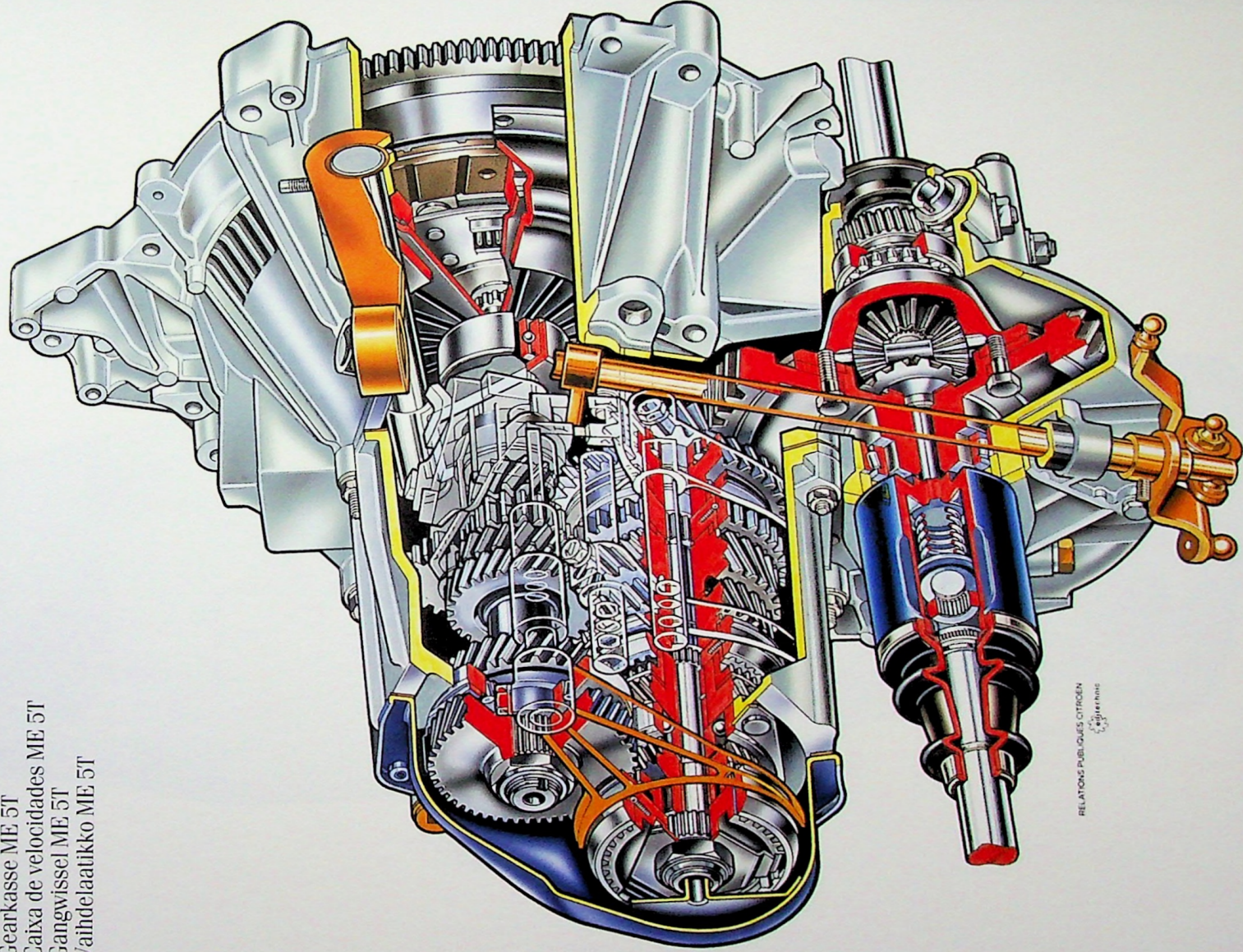
RELATÓRIO PULSAR'S CITROEN  
CITROEN





XM

- Boîte de vitesses ME 5T
- Getriebe ME 5T
- Type ME 5T gearbox
- Cambio ME 5T
- Caja de velocidades ME 5T
- Versnellingsbak ME 5T
- Växellåda ME 5T
- Girkasse ME 5T
- Gearkasse ME 5T
- Caixa de velocidades ME 5T
- Gangwisse! ME 5T
- Vaihdelaatikko ME 5T



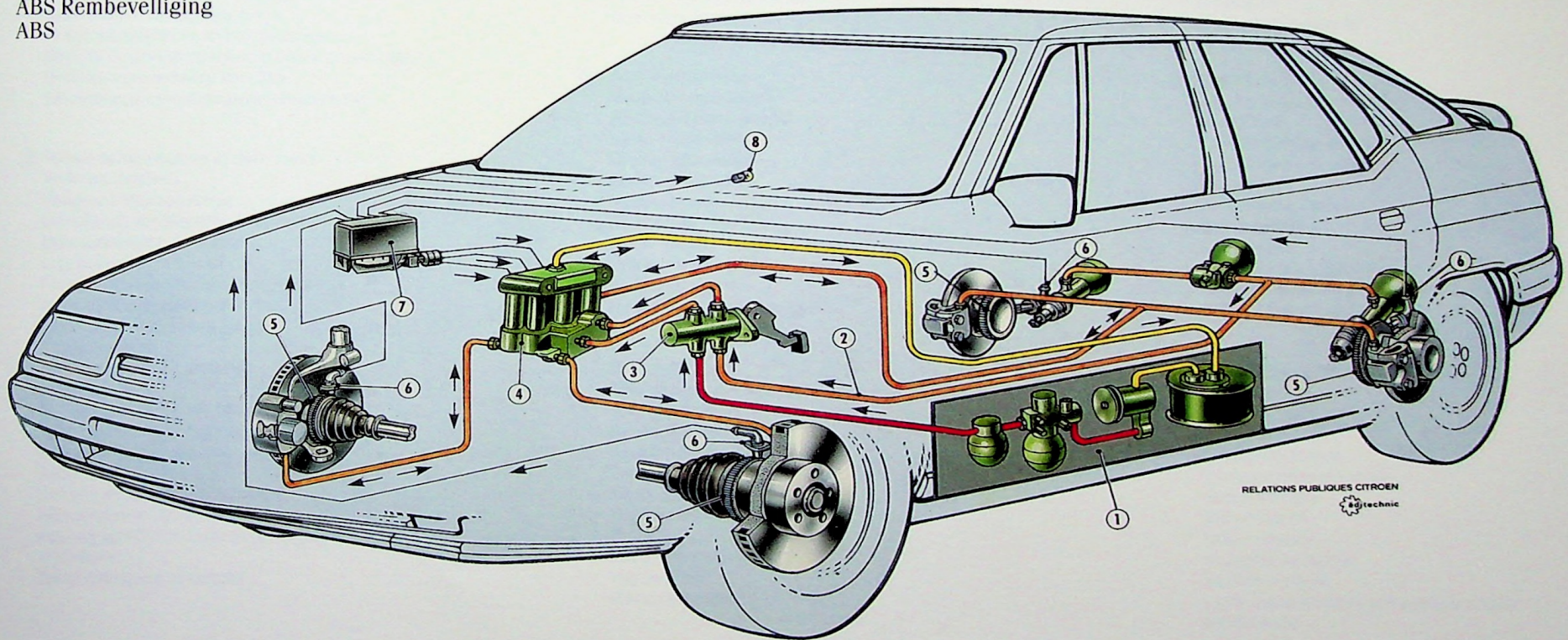
RELATIONS PUBLIQUES CITROËN  
1500000000







- Freinage ABS
- Antiblockiersystem
- ABS braking
- Sistema ABS
- Frenos ABS
- ABS
- ABS-Bromsar
- Blokkeringsfrie bremsar
- Elektroniske abs-bremser
- Travagem ABS
- ABS Rembevellinging
- ABS







① Réserve de pression : vers les freins avant  
Druckreserve : Versorgung der vorderen Bremsen  
Pressure supply to front brakes  
Riserva di pressione : in direzione del freni anteriori  
Reserva de presión : hacia frenos delanteros  
Drukreserve : naar de voorremmen  
Tryckreserv : till frambromsarna  
Reservetrykk til bremsar foran  
Hovedakkumulator : tryk til forbremser  
Reserva de pressão para os travões dianteiros  
Drukereserve remmen vooraan  
Painevaraaja : toimintapaine etujarruille

② Circuit de suspension arrière : vers les freins arrières  
Hinterer Federungskreis : Versorgung der hinteren Bremsen  
Rear suspension circuit feed to rear brakes  
Circuito di sospensione posteriore : in direzione del freni posteriori  
Circuito de suspensión : hacia frenos traseros  
Veercircuit achter : naar de achterremmen  
Bakfjädringskrets : till bakbromsarna  
Fjæringskrets bak : mot bremsar bak  
Bageste affjædringskreds : tryk til bagbremsar  
Circuito de suspensão trasceiro : para os travões traseiros  
Ophangingscircuit achteraan : remmen achteraan  
Takajousituksen nestepiiri :

③ Doseur - Compensateur  
Bremsventil/Bremskraftregler  
Brake valve and compensator  
Dosatore - Compensatore  
Dosificador - Compensador  
Remservo  
Lastkännande bromsventil  
Bremsventil  
Bremsventil med indbygget regulator  
Doseador-Compensador  
Doseerder-Kompensator  
Jarrutussäädin

④ Bloc hydraulique  
Magnetventileinheit  
Hydraulic control unit  
Blocco idraulico  
Bloque hidráulico  
Hydraulisch block  
Hydraulblock  
Hydraulikkenhet  
Hydraulikblok  
Bloco hidráulico  
Hydraulisch blok  
Hydrauliikan keskusyksikkö

⑤ Roues dentées  
Zahnräder oder Zahnkränze  
Toothed wheels  
Ruote dentate  
Ruedas dentadas  
Tandwielen  
Tandat hjul  
Tannkrans  
Tandhjul  
Rodas dentadas  
Tandwielen  
Hammaskchät

⑥ Capteurs  
Raddrehzahlgeber  
Sensors  
Sensori  
Captores  
Sensoren  
Avkännare  
Föler  
Sensorer  
Sensores  
Sensoren  
Nopcustunnistimet

⑦ Calculateur électronique  
Elektronisches Steuergerät  
Computer  
Calcolatore elettronico  
Calculador electrónico  
Computer  
Elektronisk dator  
Computer  
Computer  
Calculador electrónico  
Elektronische rekeneenheid  
Elektroninen laskinyksikkö

⑧ Témoin lumineux  
Leuchtanzeige  
Warning light  
Spia luminosa  
Testigo luminoso  
Waarschuwingslampje  
Kontrollampa  
Varsellampe  
Kontrollampe  
Avisador luminoso  
Verklikkerlicht  
Lukkiutumattoman jarrujärjestelmän merkkivalo

