MAN
008941

ZX

CITROËN ZX

ZX

CLASSEUR MECANIQUE 1

MANUEL	CHAPITRE	NUMERO DE L'OPERATION	DESIGNATION
MAN 008941 MECANIQUE 1	Généralités Véhicules (0)	ZX 000-000/1	Liste des opérations : Généralités Véhicules
		ZX 000-00/1	Caractéristiques Générales - Identification
		ZX 000-00/2	Points de levage et de remorquage du véhicule
		ZX 000-00/3	Généralités ELECTRICITE
		ZX 000-00/4	Ingrédients préconisés en mécanique
		ZX 000-00/5	Ingrédients préconisés en carrosserie
		ZX 000-00/6	Présentation : Année Modèle 1994
		ZX 000-00/7	Présentation : Citroën ZX Auto-Ecole
		ZX 000-00/8	Présentation : Citroën ZX Break
		ZX 000-00/9	Présentation : Année Modèle 1995
		ZX 000-00/10	Présentation : Année Modèle 1996
		ZX 000-00/11	Présentation : Année Modèle 1997
		ZX 000-00/11a	Présentation : Année Modèle 1997 1/2 ZX Phase II
		ZX 000-00/12	Présentation : Modèle 1998
	Moteur (1)	ZX 100-000/1	Liste des opérations : Moteur
		ZX 100-000/2	Outillage
		ZX 100-00/1	Caractéristiques et points particuliers des moteurs TU3 2/K - TU3 M/Z
		ZX 100-00/2	Caractéristiques et points particuliers des moteurs XU5M 2/K - XU5M 3/K - XU5M 3/Z
		ZX 100-00/3	Caractéristiques et points particuliers du moteur XU9 - JA/K
		ZX 100-00/4	Caractéristiques et points particuliers du moteur XU9 - JA/Z

SOMMAIRE

ZX CLASSEUR MECANIQUE 1

MANUEL	CHAPITRE	NUMERO DE L'OPERATION	DESIGNATION
		ZX 100-00/5	Caractéristiques et points particuliers du moteur TU1-K
		ZX 100-00/6	Caractéristiques et points particuliers du moteur XUD9...
		ZX 100-00/7	Caractéristiques et points particuliers du moteur TU1 M/Z
		ZX 100-00/8	Caractéristiques et points particuliers du moteur TU3 MC/Z
		ZX 100-00/9	Caractéristiques et points particuliers du moteur XU7 JP
		ZX 100-00/10	Caractéristiques et points particuliers du moteur XU10 J2C
		ZX 100-00/11	Caractéristiques et points particuliers du moteur XU10 J4D
		ZX 100-00/12	Caractéristiques et points particuliers du moteur XUD9 A/L
		ZX 100-00/13	Caractéristiques et points particuliers du moteur XUD9 TE/LY
		ZX 100-00/14	Moteur XU - Caractéristiques Identifications - Moteur BFZ (XU5 JP/Z)
		ZX 100-00/15	Moteur TU - Caractéristiques Identifications - Moteur HDY (TU1M/L-Z) Moteur HDZ (TU1M/L-Z) - Moteur KDY (TU3 M/L-Z) - Moteur KDX (TU3 MC/L-Z)
		ZX 100-00/16	Moteur XUD - Caractéristiques Identifications - Moteur A9A (XUD7/L)
		ZX 100-00/17	Moteur TU3JP (1360 cm³) Essence - Ensemble moteur
		ZX 100-00/18	Moteur XU10J4RS (1998 cm³) Essence - Ensemble moteur
		ZX 100-00/19	Moteur TU1M + (1124 cm³) Essence - Ensemble moteur
		ZX 100-00/20	Moteur Essence Type XU7JP4 (1761 cm³) - Ensemble moteur
		ZX 100-1/1	Dépose et Pose de l'ensemble moteur boîte de vitesses (Moteur TU)
		ZX 100-1/2	Dépose et Pose de l'ensemble moteur boîte de vitesses (Moteur XU5-XU9)
		ZX 100-1/3	Dépose et Pose de l'ensemble moteur boîte de vitesses (Moteur XUD9)
		ZX 100-1/20	Dépose et Pose des joints d'arbre à cames et du vilebrequin (Moteur XUD)

ZX

CLASSEUR MECANIQUE 1

MANUEL	CHAPITRE	NUMERO DE L'OPERATION	DESIGNATION
		ZX 112-00/1	Moteur TU3JP (1360 cm³) Essence - Culasse
		ZX 112-00/2	Moteur TU1M + (1124 cm³) Essence - Culasse
		ZX 112-00/3	Moteur XU10J4RS (1998 cm³) Essence - Culasse
		ZX 112-00/4	Moteur Essence Type XU7JP4 (1761 cm³) - Culasse
		ZX 122-00/1	Moteur TU3JP (1360 cm³) Essence : Contrôle Calage de la distribution
		ZX 122-00/2	Moteur XU10J4RS (1998 cm³) Essence : Contrôle Calage de la distribution
		ZX 122-00/3	Moteur TU1M + (1124 cm³) Essence - Distribution
		ZX 122-00/4	Moteur Essence Type XU7JP4 (1761 cm³) - Distribution
		ZX 122-0/1	Contrôle de la distribution (sur véhicule) moteurs TU
		ZX 122-0/2	Contrôle de la distribution (sur véhicule) moteurs XU5 et XU9
		ZX 122-0/3	Contrôle de la distribution (sur véhicule) moteur XUD9
		ZX 122-0/4	Contrôle de la distribution (sur véhicule) moteur XU10J4 (16 soupapes)
		ZX 122-1/1	Dépose et Pose de la courroie de distribution (sur véhicule) Moteur TU
		ZX 122-1/2	Dépose et Pose de la courroie de distribution (sur véhicule) Moteur XU5 - XU9
		ZX 122-1/3	Travaux sur la distribution Moteur XUD Dépose et Pose :
			A) De la courroie de distribution
			B) Du tendeur de courroie ou du support moteur inférieur
			C) Du galet intermédiaire
		ZX 122-1/4	Dépose et Pose de la courroie de distribution (sur véhicule) Moteur XU10-J4 (16 soupapes)
		ZX 124-0/1	Réglage des culbuteurs (Moteur TU)

ZX

CLASSEUR MECANIQUE 1

MANUEL	CHAPITRE	NUMERO DE L'OPERATION	DESIGNATION
		ZX 124-0/2	Réglage du jeu entre came et poussoir de soupapes - Moteur XU5 - XU9
		ZX 126-1/1	Dépose et Pose de la courroie de poulie d'accessoires
		ZX 133-00/1	Caractéristiques et points particuliers des supports moteurs TU T. Types
		ZX 133-00/2	Caractéristiques et points particuliers des supports moteurs XU-XUD T. Types
		ZX 180-00/1	Caractéristiques et points particuliers de l'échappement Moteur TU T. Types
		ZX 180-00/2	Caractéristiques et points particuliers de l'échappement Moteur XU T. Types
		ZX 180-00/3	Caractéristiques et points particuliers de l'échappement Moteur XUD T. Types
		ZX 180-00/4	Moteur XU10J4RS (1998 cm³) Essence - Caractéristiques Echappement
		ZX 180-00/5	Moteur TU1M + (1124 cm³) Essence - Echappement
		ZX 180-00/6	Moteur TU3JP (1360 cm³) Essence - Echappement
		ZX 180-00/7	Moteur Essence Type XUJP4 (1761 cm³) - Echappement
		ZX 220-00/1	Caractéristiques du circuit de graissage - Moteur TU
		ZX 220-00/2	Caractéristiques du circuit de graissage - ZX Break
		ZX 220-00/3	Moteur TU3JP (1360 cm³) Essence - Contrôle pression huile
		ZX 220-00/4	Moteur XU10J4RS (1998 cm³) Essence - Contrôle pression huile
		ZX 220-00/5	Moteur TU1M + (1124 cm³) Essence - Contrôle pression huile
		ZX 220-00/6	Moteur Essence Type XUJP4 (1761 cm³) - Contrôle de pression d'huile
		ZX 220-0/1	Contrôle de la pression d'huile (Moteur TU1 - TU3)
		ZX 220-0/2	Contrôle de la pression d'huile (Moteur XU5 - XU9)
		ZX 220-0/3	Contrôle de la pression d'huile (Moteur XUD - TT)

ZX

CLASSEUR MECANIQUE 1

MANUEL	CHAPITRE	NUMERO DE L'OPERATION	DESIGNATION
		ZX 220-1/1	Dépose et Pose d'une pompe à huile (sur véhicule) (Moteur TU)
		ZX 220-1/2	Dépose et Pose d'une pompe à huile (sur véhicule) (Moteur XU)
		ZX 230-00/1	Caractéristiques et Identifications des circuits de refroidissement (Moteurs TU - T. Types)
		ZX 230-00/2	Caractéristiques et Points particuliers des circuits de refroidissement (Moteurs XU)
		ZX 230-00/3	Caractéristiques et Points particuliers des circuits de refroidissement (Moteurs XUD - T. Types)
		ZX 230-00/4	Caractéristiques et Identifications des circuits de refroidissement (Moteurs XU5 - XU7JP)
		ZX 230-00/5	Moteur TU3JP (1360 cm³) Essence - Caractéristiques Circuit de refroidissement
		ZX 230-00/6	Moteur XU10J4RS (1998 cm³) Essence - Caractéristiques Circuit de refroidissement
		ZX 230-00/7	Moteur TU1M + (1124 cm³) Essence - Caractéristiques Circuit de refroidissement
		ZX 230-00/8	Moteur Esssence Type XU JP4 (1761 cm³) - Circuit de refroidissement. Caractéristiques - Vidanges - Remplissage - Purge
		ZX 230-0/1	Remplissage et purge du circuit de refroidissement
		ZX 230-1/1	Dépose et Pose d'une pompe à eau (Moteur TU)
		ZX 230-1/2	Dépose et Pose d'une pompe à eau (Moteur XU)
		ZX 230-1/3	Dépose et Pose des raccords encliquetables (radiateur et aérotherme)
		ZX - 1	Moteur XU - Evolution : régulateur thermostatique du boîtier de sortie d'eau
		ZX - 2	Evolution : embrayage
		ZX - 3	Moteur essence TU tous types - Evolution : moteur

(D) Achtung ! Wichtiger Punkt oder Fehlerquelle

(DK) Pas på ! Vigtigt punkt eller fejlmulighed

(E) Atención ! Punto importante o posible dificultad

(GB) Caution ! Important detail or possible trap

(I) Attenzione ! Punto importante o possibilita di errore

(NL) Let op ! Belangrijk punt, kan gemakkelijk fout gaan !

(P) Atenção ! Ponto importante ou possibilidade de errar

(S) Varning ! Viktigt arbetsmoment eller möjlighet till misstag

(SF) Huom ! Tärkeä työvaihe tai virhemahdollisuus

(F) Attention ! Point important ou piège possible

(D) Darauf achten, dass keine Teile herunterfallen oder abspringen

(DK) Risiko for at delene falder ud eller forskubber sig

(E) Riesgo de caida o de proyección de piezas

(GB) Parts may drop or spring out

(I) Rischio di caduta o di proiezione di pezzi

(NL) Kans op naar beneden vallen of wegspringen van onderdelen

(P) Risco de queda ou de projecção de peças

(S) Risk för att delar faller ned eller spritter ut

(SF) Osan putoamisen tai ulosponnahtamisen vaara

(F) Risque de chute ou de projection de pièces

(D) Unbedingt Spezialschrauben verwenden

(DK) Special - skruer skal anvendes

(E) Empleo imperativo de tornillos especiales

(GB) Use of specific fixing - hardware essential

(I) Uso obbligatorio di bulloneria speciale

(NL) Uitsluitend speciale bouten gebruiken

(P) Utilização imperativa de parafusos especiais

(S) Specialskruv maste ovillkorligen användas

(SF) Käytettävä erikoisruuvia

(F) Emploi impératif de visserie spéciale

(D) Arbeitsvorgang, falls erforderlich durchführen

(DK) Arbejdsoperation der udføres hvis det er nødvendigt

(E) Operación a efectuar si es necesario

(GB) Operation to be carried out if necessary

(I) Operazione da effettuare se necessario

(NL) Indien noodzakelijk handeling uitvoeren

(P) Operação a efectuar se necessário

(S) Arbetsmoment/arbete att utföra vid behov

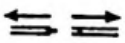
(SF) Tarvittaessa tehtävä työ

(F) Opération à effectuer si nécessaire

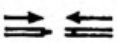
	(D) Rechts (DK) Højre (E) Derecho (GB) Right	(I) Destro (NL) Rechts (P) Direita	(S) Höger (SF) Oikea (F) Droite
	(D) Links (DK) Venstre (E) Izquierdo (GB) Left	(I) Sinistro (NL) Links (P) Esquerda	(S) Vänster (SF) Vasen (F) Gauche
	(D) Oben (DK) Opad (E) Alto (GB) Up	(I) Alto (NL) Boven (P) Cima	(S) Uppat (SF) Ylöspäin (F) Haut
	(D) Unten (DK) Nedad (E) Bajo (GB) Down	(I) Basso (NL) Onder (P) Baixo	(S) Nedat (SF) Alaspäin (F) Bas
	(D) Hinten (DK) Bag (E) Trasero (GB) Rear	(I) Dietro (Posteriore) (NL) Achter (P) Traseira	(S) Bak (-at). bakre (SF) Taka (F) Arrière
	(D) Vorn (DK) For (E) Delantero (GB) Front	(I) Avanti (Anteriore) (NL) Voor (P) Dianteira	(S) Fram (-at). främre (SF) Etu (F) Avant
	(D) Ausbau. Ausbauen (DK) Fjernelse. Fjerne (E) Quitado. Quitar (GB) Removal. Remove	(I) Stacco. Staccare (NL) Verwijder. Uitbouwen (P) Desmontagem. Desmontar.	(S) Demontering. Demontera (SF) Purkaminen (F) Dépose - Déposer
	(D) Einbau. Einbauen (DK) Anbringelse. Anbringe (E) Colocacion. Poner (GB) Fitting. Fit	(I) Riattaco. Riattaccare (NL) Monteer. Inbouwen (P) Montagem. Montar	(S) Atermontering. Atermontera (SF) Kokoaminen (F) Pose - Poser

(D) Zerlegen
(DK) Afmontering. Afmontere
(E) Desmontaje. Desmontar
(GB) Dismantling. Dismantle
(I) Smontaggio. Smontare
(NL) Demontage. Demonteren
(P) Desarmar
(S) Isärtagning - Tag isär
(SF) Irroitus
(F) Démontage - Démonter

(D) Zusammenbauen
(DK) Pamontering Pamontere
(E) Montaje. Montar
(GB) Assembly. Assemble
(I) Montaggio. Montare
(NL) Montage - Monteren
(P) Armar
(S) Hopsättning. Sätt ihop
(SF) Kiinnitys
(F) Montage - Monter



(D) Lösen
(DK) Adskille
(E) Desconectar
(GB) Disconnect
(I) Disinnestare
(NL) Losmaken
(P) Desligar
(S) Koppla bort
(SF) Irtikytkeminen
(F) Déconnecter



(D) Verbinden
(DK) Samle
(E) Conectar
(GB) Connect
(I) Innestare
(NL) Aan elkaar maken
(P) Ligar
(S) Koppla in
(SF) Yhteenkytkeminen
(F) Connecter

(D) Die Drehung oder Übertragung muss ohne Hartpunkt erfolgen
(DK) Sørg for at drejningen eller bevaegelsen sker jaevnt og ensartet
(E) Asegurarse de que la rotación o la translación se efectua sin punto duro
(GB) Ensure that the rotation or movement is without thight spots
(I) Assicurarsi che la rotazione o la translazione avvenga senza sforzo
(NL) Controleer of het draaien of de overbrenging zonder zwaar punt verloopt
(P) Certificar-se que a rotação ou a translação se efectua sem ponto duro
(S) Kontrollera att runtdragningen eller manövreringen kan ske utan kärvning
(SF) Varmista kitkaton liike
(F) S'assurer que la rotation ou la translation s'effectue sans point dur

(D) Anschrauben. 1 = Anzahl der Umdrehungen. 180° = Einstellwinkel
(DK) Skru. 1 = Antal omdrejninger. 180° = Drejningsvinkel
(E) Roscar. 1 = Número de vueltas. 180° = Angulo que se debe efectuar
(GB) Screw In. 1 = Number of turns. 180° = Angular value
(I) Avvitare 1 = Numero di giri. 180° = Rotazione da effettuare
(NL) Aandraaien. 1 = Aantal slagen. 180° = Hoekverdraaiing
(P) Aparafusar 1 = Número de voltas. 180° = Ângulo a efectuar
(S) Skruva In 1 = Antal Varv 180° = Antal grader
(SF) Kierrä kiinni. 1 = Kierrosluku. 180° = Asteluku
(F) Visser - 1 = Nombre de tours. 180° = Angle à effectuer

(D) Losschrauben. 1 = Anzahl der Umdrehungen. 180° = Einstellwinkel
(DK) Skrue løs. 1 = Antal omdrejninger. 180° = Drejningsvinkel
(E) Desenroscar. 1 = Número de vueltas. 180° = Angulo que se debe efectuar
(GB) Unscrew. 1 = Number of turns. 180° = Angular value
(I) Svitare. 1 = Numero di giri. 180° = Rotazione da effettuare
(NL) Losdraaien. 1 = Aantal slagen. 180° = Hoekverdraaiing
(P) Desaparafusar. 1 = Número de voltas. 180° = Ângulo a efectuar
(S) Skruva ut. 1 = Antal varv. 180° = Antal grader
(SF) Kierrä auki. 1 = kierrosluku. 180° = asteluku
(F) Dévisser - 1 = Nombre de tours. 180° = Angle à effectuer

(D) Verbot. Nicht verwenden oder wiederverwenden
(DK) Forbud. Må ikke anvendes eller genbruges
(E) Prohibido. No utilizar o volver a utilizar
(GB) Prohibited. Do not use or re-use
(I) Proibizione. Non usare o riutilizzare
(NL) Verboden Niet gebruiken of niet opnieuw gebruiken
(P) Proibido. Não utilizar ou reutilizar
(S) Förbud Använd eller återanvänd ej
(SF) Uudelleenkäyttö kielletty !
(F) Interdiction - Ne pas utiliser ou réutiliser

(D) Federring
(DK) Fjederskive
(E) Arandela Grower
(GB) Spring washer
(I) Rondella Grower
(NL) Veerring
(P) Anilha de mola
(S) Grower - Bricka
(SF) Jousilevy
(F) Rondelle Grower

(D) Unterlegscheibe
(DK) Kontakt Skive
(E) Arandela de Contacto
(GB) Contact washer
(I) Rondella a Contatto
(NL) Contactring
(P) Anilha de Contacto
(S) Kontaktbricka
(SF) Lukituslevy
(F) Rondelle Contact

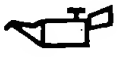
(D) Zahnscheibe
(DK) Stjerneskive
(E) Arandela Estrellada
(GB) Serrated washer
(I) Rondella a Ventaglio
(NL) Kartelring
(P) Anilha Recartilhada
(S) Solfjäderbricka
(SF) Tähtilevy
(F) Rondelle Eventail

(D) Flachscheibe
(DK) Flad Skive
(E) Arandela Plana
(GB) Flat washer
(I) Rondella Piatta
(NL) Platte Ring
(P) Anilha Chapa
(S) Planbricka
(SF) Aluslevy
(F) Rondelle Plate

(D) Anzahl der Schraubelemente : Schrauben, Muttern, Stiftschrauben usw
(DK) Antal dele I skruesamlingen
(E) Cantidad de elementos de tornilleria : tornillos, tuerca, esparrago, etc.
(GB) Number of threaded components : screw, nut, stud, etc.
(I) Numero di elementi di bulloneria, viti, dadi, prigionieri, ecc.
(NL) Aantal : bouten, moeren, tapeinden enz...
(P) Número de elementos de parafusos ou porcas, porca, perno, etc.
(S) Antal förskruvningspunkter : skruv, mutter, pinnbult, etc.
(SF) Ruuvien, mutterien, pinnapulttien ym. lukumäärä
(F) Nombre d'éléments de visserie : vis, écrous, goujons, etc.

(D) Sichern bzw. Entsichern
(DK) Lase eller frigøre
(E) Frenar o quitar el freno, según el caso
(GB) Lock or unlock as appropriate
(I) Bloccare o sbloccare, secondo i casi
(NL) Borgen of borg verwijderen
(P) Travar ou destravar conforme o caso
(S) Las eller avlägsna lasningen
(SF) Lukitseminen tai sen irroitus
(F) Freiner ou défreiner suivant le cas

(D) Unbedingt Neuteile verwenden
(DK) Ny del skal anvendes
(E) Empleo imperativo de una pieza nueva
(GB) Use of new part essential
(I) Uso obbligatorio di un pezzo nuovo
(NL) Noodzakelijk een nieuw onderdeel te gebruiken
(P) Utilizacão imperativa duma peça nova
(S) Ny del maste ovillkorligen användas
(SF) Osa uusittava ehdottomasti
(F) Emploi impératif d'une pièce neuve



(D) Schmieren
(DK) Smøre
(E) Aceitar
(GB) Oil
(I) Oliare
(NL) Oliën
(P) Olear
(S) Anolja
(SF) Öljyä
(F) Huiler

(D) Reinigen... (je nach eventueller Markierung, siehe Tabelle der Kleve -, Schmier-und Dichtmittel)
(DK) Rengøre med... (afhængig af evt. mærkning af produkt)
(E) Limpiar... (siguiendo lo señalado eventualmente, ver cuadro de productos)
(GB) Clean... (according to symbol, if present, see table of recommendations)
(I) Pulire... (secondo eventuale riferimento, vedere tabella ingredienti)
(NL) Reinigen.. (zoals aangegeven, zie lijst met benodigdheden)
(P) Limpar... (conforme marca eventual, ver quadro ingredientes)
(S) Rengör... (enligt eventuell märkning, se listan över olika produkter)
(SF) Puhdista... (kts. materiaaliluettelo)
(F) Nettoyer... (suivant repère éventuel, voir tableau ingrédients)

(D) Mit... schmieren (gemäss Markierung, siehe Tabelle der Klebe-, Schmier- und Dichtmittel)
(DK) Overstryge med... (afængig af referance produkt)
(E) Untar con... (siguiendo lo señalado, ver cuadro de productos)
(GB) Smear with... (according to symbol, see table of recommendations)
(I) Spalmare di... (secondo riferimento, vedere tabella ingredienti)
(NL) Insmeren met... (zoals aangegeven, zie lijst met benodigdheden)
(P) Untar com... (conforme marca, ver quadro ingredientes)
(S) Bestryk med... (enligt mäkning, se listan över olika produkter)
(SF) Levitä... (kts. materiaaliluettelo)
(F) Enduire de... (suivant repère, voir tableau ingrédients)

OK

(D) Gut
(DK) God
(E) Bueno
(GB) Serviceable
(I) Buono
(NL) Goed
(P) Bom
(S) Korrekt
(SF) Oikein
(F) Bon

(D) Siehe
(DK) Se... henvisning til...
(E) Ver... dirigirse a
(GB) See... refer to...
(I) Vedere... riportarsi a...
(NL) Zie... verwijzen naar...
(P) Ver...reportar- se a...
(S) Se... gä tillbaka till...
(SF) Katso... varmista...
(F) Voir... se reporter à...

(D) Sichtprüfung oder Prüfung mit der Hand
(DK) Kontrollere visuelt eller manuelt
(E) Controlar visualmente o manualmente
(GB) Check visually or physically
(I) Controllare visivamente o manualmente
(NL) Visuele of handmatige controle
(P) Controlar visual ou manualmente
(S) Gör en manuell kontrol eller en okulärkontroll
(SF) Tarkista käsi- tai silmämääräisesti
(F) Contrôler visuellement ou manuellement

(D) Mit einem Messgerät prüfen
(DK) Kontrollere med maleinstrument
(E) Controlar con un instrumento
(GB) Check with a measuring instrument
(I) Controllare con uno strumento
(NL) Controleren met een instrument
(P) Controlar com um instrumento
(S) Kontrollera med instrument
(SF) Tarkista testilaitteella
(F) Contrôler avec un instrument

(D) Mehrere Einbaumöglichkeiten (1 - 2 - 3)

(DK) Flere monteringsmuligheder (1 ; 2 ; 3...)

(E) Varios montajes posibles (1. 2. 3)

(GB) Several assembly possibilities (1, 2, 3)

(I) Diversi montaggi possibili (1 ; 2 ; 3)

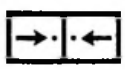
(NL) Verschillende mogelijkheden voor montage (1 ; 2 ; 3...)

(P) Várias montagens possíveis (1. 2. 3)

(S) Flera monteringsutföranden förekommer (1 ; 2 ; 3)

(SF) Useampia asennusmahdollisuuksia (1 - 2 - 3)

(F) Plusieurs montages possibles (1 - 2 - 3)



(D) Markieren, Beim Wiedereinbau auf Zugehörigkeit der Teile achten

(DK) Afmœrke. Ved genmontering skal delenes rette sammenpasning respekteres

(E) Señalar. Respetar el apareado de las piezas para el nuevo montaje

(GB) Mark. The parts must be kept paired for re-assembly

(I) Segnare. Rispettare l'accoppiamento dei pezzi per il rimontaggio

(NL) Merken. Zorg bij montage dat de onderdelen bij elkaar komen

(P) Marcar. Respeitar o acasalamento das perças para armá-las

(S) Märk ut. Respektera delarnas märkning vid atermonteringen

(SF) Merkitse osien oikea asennusjärjestys

(F) Repérer - Respecter l'appariement des pièces pour le montage

(D) Einstellen (I) Regolare (S) Ställ in

(DK) Justere (NL) Afstellen (SF) Säätö

(E) Regular (P) Afinar (F) Régler

(GB) Adjust

(D) Abstand, Spiel (I) Gioco (S) Spel

(DK) Spil (NL) Speling (SF) Välys

(E) Juego (P) Folga (F) Jeu

(GB) Clearance

(D) Einbau durch Pressen, Vorspannen oder genaues Einpassen

(DK) Montering med forspænding, prespasning eller itryking

(E) Montaje con esfuerzo, precarga o apriete ajustado

(GB) Assembly force fit, with preload or interference fit

(I) Montaggio forzato, precarico o accoppiamento serrato

(NL) Montage onder spanning, voorspanning of klemspanning

(P) Armar em esforço, précarga ou encaixe apertado

(S) Montering med förspänning, presspassning eller ihoptryckt

(SF) Asenna puristamalla, esikireys tai tarkka sovite

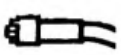
(F) Montage sous contrainte, précharge ou emmanchement serré

(D) Leicht anziehen
(DK) Skrue sammen udèn fastspaending
(E) Aproximar sin apretar
(GB) Screw up without tightening
(I) Avvicinare senza serrare
(NL) Aandraaien zonder vast te zetten
(P) Aconchegar sem apertar
(S) Skruva i utan att dra at
(SF) Kierrä kiristämättä
(F) Approcher sans serrer

(D) Vorgeschriebenes Anziehdrehmoment
(DK) Tilspændingsmoment skal overholdes
(E) Par de apriete que se debe respetar imperativamente
(GB) Observation of tightening torque essential
(I) Coppia di serragio da rispettare obbligatoriamente
(NL) Voorgeschreven aanhaalspanning aanhouden
(P) Aperto a respeitar imperativamente
(S) Åtdragningsmoment som ovillkorligen mäste respekteras
(SF) Kiristystiukkuus ehdoton
(F) Couple de serrage à respecter impérativement

(D) Hartlöten
(DK) Lodde
(E) Soldar con metal
(GB) Braze
(I) Brasare
(NL) Solderen
(P) Soldar a metal
(S) Löd
(SF) Juotos
(F) Braser

(D) Schweissnaht
(DK) Svejsesøm
(E) Cordón de soldadura
(GB) Fillet of weld
(I) Cordone di saldatura
(NL) Lasrups
(P) Cordão de soldadura
(S) Svetssträng
(SF) Hitsaussauma
(F) Cordon de soudure

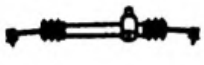


(D) Lochpunktschweissen
(DK) Stubsvejsning
(E) Soldadura por puntos de "tapón"
(GB) Plug weld
(I) Saldatura con punti "a tappo"
(NL) Proplassen
(P) Soldadura por pontos "tampão"
(S) Pluggsvetsning
(SF) Tulppahitsaus
(F) Soudage par points "bouchon"

(D) Einen Gang einlegen (z.B. 3. Gang)
(DK) Sæt i gear (f. eks. : 3. gear)
(E) Poner una relación de velocidades (ejemplo : 3°)
(GB) Engage a gear (for example: 3 rd)
(I) Inserire una marcia (esempio : 3°)
(NL) Schakel een versnelling in (bijv : de 3 de)
(P) Engatar uma velocidade (por exemplo : 3°)
(S) Laggi en växel (till exempel : 3 : an)
(SF) Kytketään vaihde (esim. 3.)
(F) Engager un rapport de vitese (ex. : 3e)

(D) Ein- oder Auffüllen (besser Nachfüllen)
(DK) Fylde eller efterfylde
(E) Llenar o poner a nivel
(GB) Fill ore top up to level
(I) Riempire o effettuare il rabbocco
(NL) Vullen of bijvullen
(P) Encher ou pôr a nível
(S) Fyll eller korrigera nivan
(SF) Täyttö tai lisäys
(F) Remplir ou effectuer la mise à niveau

(D) Kraftübertragung
(DK) Transmission
(E) Transmisión
(GB) Drive Shaft
(I) Trasmissione
(NL) Aandrijving
(P) Transmissão
(S) Drivaxel
(SF) Vetoakseli
(F) Transmission



(D) Lenkung
(DK) Styrtøj
(E) Dirección
(GB) Steering
(I) Sterzo
(NL) Stuurinrichting
(P) Direcção
(S) Styrsystem
(SF) Ohjaus
(F) Direction

(D) Motor
(DK) Motor
(E) Motor
(GB) Engine
(I) Motore
(NL) Motor
(P) Motor
(S) Motor
(SF) Moottori
(F) Moteur

(D) Zylinderkopf
(DK) Topstykke
(E) Culata
(GB) Cylinder Head
(I) Testata
(NL) Cilinderkop
(P) Cabeça
(S) Topplock
(SF) Sylinterikansi
(F) Culasse

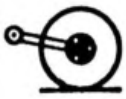
D	Getriebe	NL	Versnellingsbak
DK	Gearkasse	P	Caixa de velocidades
E	Caja de velocidades	S	Växellada
GB	Gearbox	SF	Vaihteisto
I	Scotola cambio	F	Boîte de vitesses

D	Zwischengetriebe	NL	Overbrengingstandwielen
DK	Overførsels - gearhjul	P	Carretos de transferência
E	Piñones de transferencia	S	Överföringsdrev
GB	Transfer gear assembly	SF	Välipyörästö
I	Pignoneria di movimento	F	Pignons de transfert

D	Federung und Radaufhängung	NL	Vering
DK	Ophængning eller affjedring	P	Suspensão
E	Suspensión	S	Fjädring
GB	Suspension	SF	Jousitus
I	Sospensione	F	Suspension

D	Bremsen	NL	Remmen
DK	Bremser	P	Travões
E	Frenos	S	Bromssystem
GB	Brakes	SF	Jarrut
I	Freni	F	Freins

D	Hinterachse : Längslenker	NL	Achterbrug : Draagarm
DK	Bagbro : Bærearm	P	Eixo traseiro : Braço
E	Eje trasero : Brazo	S	Bakvagn : Bärarm
GB	Rear axle: Arm	SF	Taka-akseli : Tukivarsi
I	Assale posteriore : Braccio	F	Essieu arrière : Bras



D	Hinterachse : Radnabe	NL	Achterbrug : Naaf
DK	Bagbro : Nav	P	Eixo traseiro : Cubo
E	Eje trasero : Buje	S	Bakvagn : Nav
GB	Rear axle: Hub	SF	Taka-akseli : Napa
I	Assale posteriore : Mozzo	F	Essieu arrière : Moyeu

(D) Vorderachse : Unterer Querlenker
(DK) Forbro : Nederste bærearm
(E) Eje delantero : Brazo inferior
(GB) Front axle : Lower arm
(I) Assale anteriore : Braccio inferiore
(NL) Voorbrug : Onderdraagarm
(P) Eixo dianteiro : Braço inferior
(S) Framvagn : Undre länkarm
(SF) Etuakselisto : Alatuki
(F) Essieu avant : Bras inférieur

(D) Vorderachse : Achsschenkel
(DK) Forbro : Styrebolt
(E) Eje delantero : Pivote
(GB) Front axle : Swivel assembly
(I) Assale anteriore : Pivot
(NL) Voorbrug : Fusee
(P) Eixo dianteiro : Pivot
(S) Framvagn : Pivot
(SF) Etuakselisto : Olka-akseli
(F) Essieu avant : Pivot

(D) Klasse
(DK) Klasse
(E) Clase
(GB) Class
(I) Classe
(NL) Klasse
(P) Classe
(S) Klass
(SF) Lasia
(F) Classe

(D) Ablassen
(DK) Tømme
(E) Vaciar
(GB) Drain
(I) Svuotare
(NL) Aftappen
(P) Esvaziar
(S) Töm ur
(SF) Tyhjennys
(F) Vidanger

(D) Entlüften
(DK) Udlufte
(E) Purgar
(GB) Bleed
(I) Spurgare
(NL) Ontluchten
(P) Purgar
(S) Lufta
(SF) Ilmaus
(F) Purger

(D) Bearbeiten
(DK) Bearbejde
(E) Mecanizar
(GB) Machine
(I) Lavorare
(NL) Bewerken
(P) Trabalhar a maquina
(S) Bearbeta, slipa, etc.
(SF) Työstäminen, koneistaminen
(F) Usiner

MAN 008941

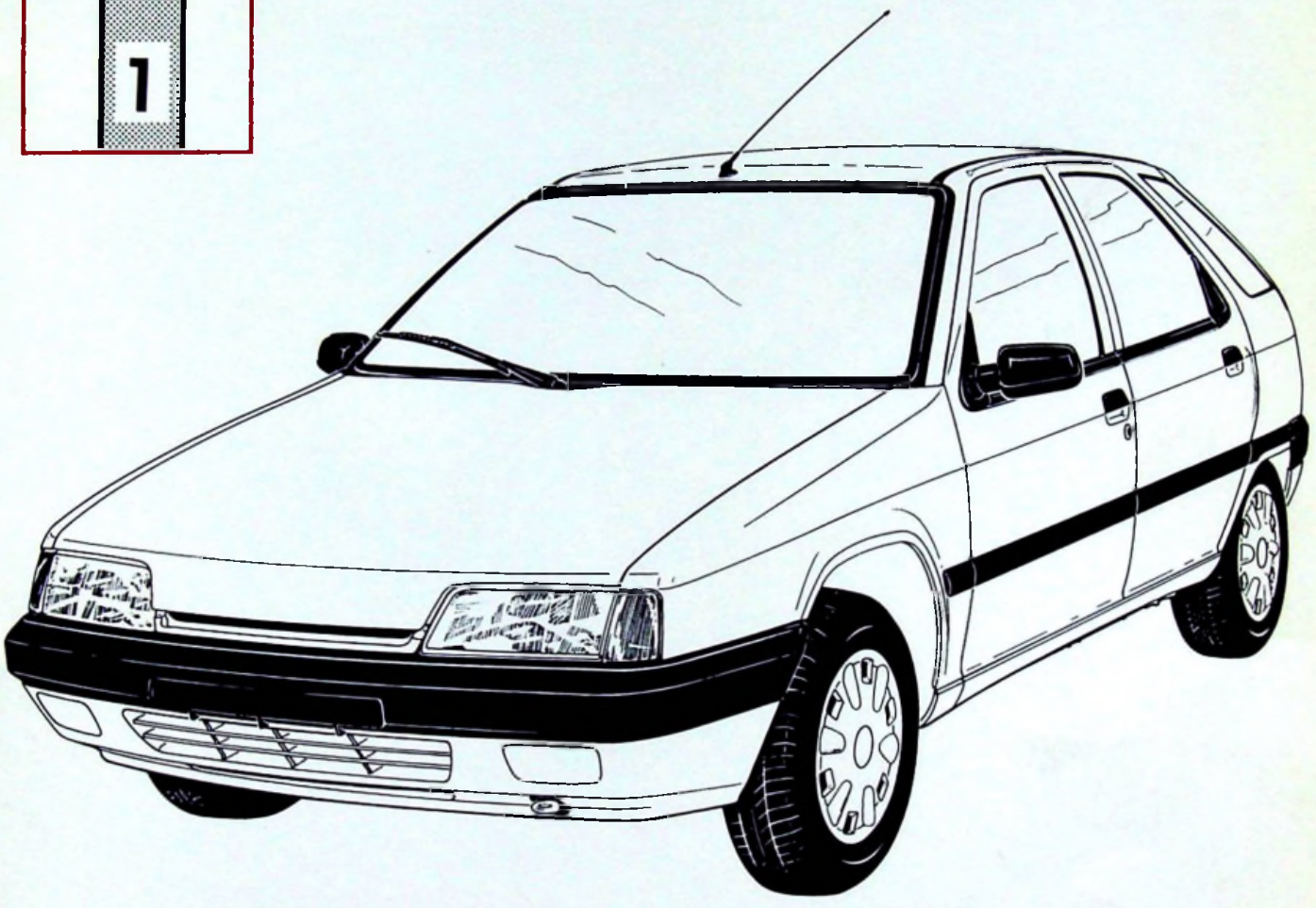
MAN 058941

MAN :

ADD 1 : 07-91

ADD 2 : 18-10-92

ADD 400 8941 — ADD 3 : 09-92



CITROËN ZX

UTILISATION DU MANUEL

Le Manuel de Réparation concernant ce type de véhicule se compose de quatre fascicules.

Les **fascicules MECANIQUE 1** (8941) et **MECANIQUE 2** (8942) traitent les opérations concernant la MECANIQUE et les Travaux de CARROSSERIE pouvant être exécutés par un atelier de mécanique.

L'ensemble des deux fascicules est divisé en **15 chapitres** séparés par des **intercalaires** "vinyl" à onglet, numérotés de (0) à (15)

(0) : Généralités véhicules
(1) : Moteur
(2) : Alimentation - Carburation
(3) : Allumage
(4) : Embrayage
(5) : Boîte de vitesses - Transmissions
(6) : Source et réserve de pression
(7) : Essieu avant
(8) : Essieu arrière
(9) : Suspension - roues - pneumatiques
(10) : Direction
(11) : Freinage
(12) : Equipement électrique et radio
(13) : Chauffage, ventilation et climatisation
(15) : Travaux de carrosserie (Eléments amovibles et habillage)

Les **chapitres** numérotés de (0) à (5) sont regroupés dans le fascicule **MECANIQUE 1**.

Les **chapitres** numérotés de (6) à (15) sont regroupés dans le fascicule **MECANIQUE 2**.

COMPOSITION D'UN CHAPITRE

Chaque chapitre comporte :
- la liste des opérations figurant dans celui-ci,
- les opérations classées par ordre numérique.

OPERATIONS

Les numéros d'opérations se composent de : Exemple : **ZX 100 - 00 / 1 a**

a) b) c) d) e)

a) de l'indicatif du véhicule **ZX**,

b) d'un nombre de trois chiffres désignant l'organe ou l'élément d'organe,

c) d'un chiffre indiquant la nature de l'opération :

- les chiffres **000** indiquent les caractéristiques du véhicule
- lès chiffres **00** indiquent les caractéristiques de l'organe
- les chiffres **0** indiquent les contrôles et réglages
- les chiffres **1** indiquent les déposes et poses
- les chiffres **2** indiquent les déshabillages et habillages
- les chiffres **3** indiquent les remises en état

d) d'un chiffre **/1,... /2.../...** inidiquant l'indice correspondant à une variante,

e) d'une lettre **a, b,** indiquant l'indice d'une évolution.

Les opérations sont présentées soit :

1° Par clichés, dessins et **texte.**

2° Par clichés, dessins et **symboles.**

A cet effet, un **LEXIQUE** est placé en tête de chaque fascicule.

Ce lexique (différent en Mécanique et Carrosserie) donne l'explication, **en neuf langues** de chaque symbole, il se présente sous la forme **d'un cahier « plastique » amovible** relié par un anneau métallique manœuvrable, permettant le prélèvement (pour photocopie par exemple d'une ou de plusieurs feuilles).

OUTILLAGE

Pour chaque chapitre, après la liste des opérations, figurent les illustrations de l'outillage spécial nécessaire à la bonne exécution des travaux.

Les numéros et les illustrations de l'outillage spécial apparaissent dans une opération au fur et à mesure du déroulement des travaux.

L'outillage référencé par **OUT** suivi de **6 chiffres** et terminé par la lettre **T** est **vendu** par le **Département des Pièces de Rechange** pour la FRANCE et l'EXPORTATION.

L'outillage référencé par **4 chiffres** suivi de la lettre **T** est **vendu**, par la Société FENWICK, Département AMA : 69, rue du Docteur BAUER - BP. 189 - 93404 ST OUEN CEDEX - Tél. : (1) 40.10.67.00 pour la FRANCE, et par CITROËN pour l'EXPORTATION.

L'outillage **M.R.** devra être fabriqué par le réparateur lui-même.

COUPLES DE SERRAGE

Ils sont exprimés en mètre décanewton **(m.daN),** unité légale de mesure du couple :

0.981 mdaN = 1 m.kg (ancienne unité de mesure).

En pratique : **1 mdaN = 1 m.kg.**

MISE A JOUR DU MANUEL PAR ADDITIFS

Les additifs seront à commander dès l'annonce de leur sortie par une INFO'DOC.

Les pages d'un additif s'ajoutent ou se substituent aux pages correspondantes du manuel ; elles sont identifiées par des points situés à la gauche du numéro simplifié du manuel en bas et à droite de chaque page recto :

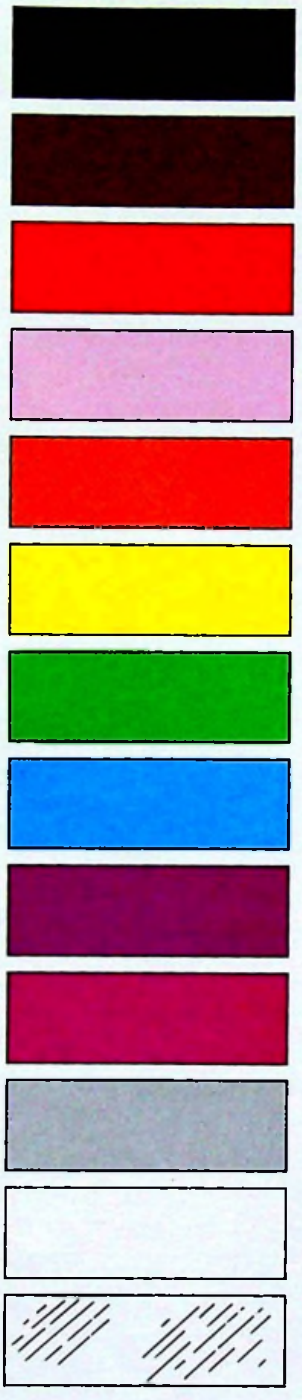
Exemple : 1 point • 8941 : additif n° 1 ; 2 points •• 8941 : additif n° 2, etc.

RESEAU FRANCE

REMARQUE IMPORTANTE

Pour tous renseignements techniques, veuillez vous adresser au **TECHNICIEN "QUALITE VEHICULES"** DE VOTRE DIRECTION REGIONALE.

F



N

M

R

Ro

Or

J

V

Bl

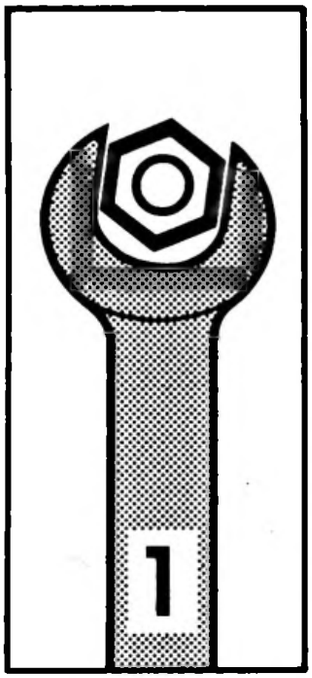
Mv

Vi

G

B

Ic



0 0

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

15

IDENTIFICATION MOTEURS

A
FAMILLE DE MOTEUR
TU TUD XU XUD

B
CYLINDREE (cm³)
9 : 900 à 999 (TU)
1 : 1100 à 1199
2 : 1200 à 1299
3 : 1300 à 1399
5 : 1500 à 1599
7 : 1700 à 1799
9 : 1900 à 1999
10 : 2000 à 2099
11 : 2100 à 2199

C
NOMBRE DE CORPS (Carbu)
1 Monocorps
2 Bicorps
4 Quatre corps

D
TYPE ALIMENTATION
Sans : Carburateur
J : Inj. multipoint
CP : Carbu. piloté
M : Inj. monopoint
T : Turbo
E : Echangeur
D : A.C.A.V.

EX :

TU3 2/K

A	B	C-D	E-F	D	G
TU	3	2			* K

XU9 JA/Z

A	B	D	E-F	D	G
XU	9	J	A		* K

G	
REGLEMENTATION ANTIPOLLUTION	
* Stades d'évolutions	Antipollution
2 2ème génération	**K** : 15.04 **W** : 15.05 **Y** : US 87
3 3ème génération	**Z** : US 83 **N** : Davignon - 15 (classe C)
etc...	**S** : Japon (essence) **R** : Japon (diesel) **V** : 15.06 Europe

E
STADES EVOLUTIONS
A : Amélioré
S : Supérieur
C : Compact

F
NOMBRE DE SOUPAPES
2 : 2 Soupapes
3 : 3 Soupapes
4 : 4 Soupapes

D	A	B	DK	E	SF	F
I	N	NL	P	GB	S	CH
DIC 1		DIC 2				

(D)	Allemagne	(I)	Italie
(A)	Autriche	(N)	Norvège
(B)	Belgique	(NL)	Pays-Bas
(DK)	Danemark	(P)	Portugal
(E)	Espagne	(GB)	Grande-Bretagne
(SF)	Finlande	(S)	Suède
(F)	France	(CH)	Suisse

(DIC1) Grand Export à règlementation de l'antipollution non sévérisée.

(DIC2) Grand Export à règlementation de l'antipollution sévérisée.

Validation des opérations par pays (voir page 1)

NUMERO DE L'OPERATION	DESIGNATION	VALIDATION
ZX 000-000/1	Liste des opérations : Généralités véhicules.	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2
ZX 000-00/1	Caractéristiques générales - Identification.	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2
ZX 000-00/2	Points de levage et de remorquage du véhicule.	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2
ZX 000-00/3	Généralités ELECTRICITE.	B E F / I P GB / DIC 1
ZX 000-00/4	Ingrédients préconisés en mécanique.	B E F / I P GB / DIC 1
ZX 000-00/5	Ingrédients préconisés en carrosserie.	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2

Validation des opérations par pays (voir page 1)

NUMERO DE L'OPERATION	TU3 2K	XU5M 2K XU5M 3K	XU5M 3Z	XU9 JAK	XU9 JAZ
ZX 000-000/1	B E F I P GB DIC 1	B E F I P GB DIC 1	D A B DK SF N NL GB S CH DIC 2	B E F I P GB DIC 1	D A B DK SF N NL GB S CH DIC 2
ZX 000-00/1	B E F I P GB DIC 1	B E F I P GB DIC 1	D A B DK SF N NL GB S CH DIC 2	B E F I P GB DIC 1	D A B DK SF N NL GB S CH DIC 2
ZX 000-00/2	B E F I P GB DIC 1	B E F I P GB DIC 1	D A B DK SF N NL GB S CH DIC 2	B E F I P GB DIC 1	D A B DK SF N NL GB S CH DIC 2
ZX 000-00/3	B E F I P GB DIC 1	B E F I P GB DIC 1	D A B DK SF N NL GB S CH DIC 2	B E F I P GB DIC 1	D A B DK SF N NL GB S CH DIC 2
000-00/4	B E F I P GB DIC 1	B E F I P GB DIC 1	D A B DK SF N NL GB S CH DIC 2	B E F I P GB DIC 1	D A B DK SF N NL GB S CH DIC 2
ZX 000-00/5	B E F I P GB DIC 1	B E F I P GB DIC 1	D A B DK SF N NL GB S CH DIC 2	B E F I P GB DIC 1	D A B DK SF N NL GB S CH DIC 2

NIVEAU DE FINITION			
A	REFLEX	D	VOLCANE
B	AVANTAGE		
C	AURA		

			TYPE	→ ../.. ../.. →	cm³ x 4			
A D	B	C	N2 - A1	07/92	1124	TU1/K	H 1 A	MA
A D	B	C	N2 - A3	03/92	1124	TU1 M/Z	H D Z H D Y	MA
A D	B	C	N2 - A7	03/91	1360	TU3 2/K	K 2 D	MA
A D	B	C	N2 - A9	09/91	1360	TU3 M/Z TU3 MC/Z	K D Y K D X	MA
A D	B	C	N2 - B2	03/91	1580	XU5 M 2/K	B 4 A	BE3
A D	B	C	N2 - B2	05/91	1580	XU5 M 3/K	B 4 A	BE3
A D	B	C	N2 - B2/A	05/92	1580	XU5 M 3/K	B 4 A	4 HP 14
A D	B	C	N2 - B4	07/91	1580	XU5 M 3/Z	B D Y	BE3
A D	B	C	N2 - B4/A	05/92	1580	XU5 M 3/Z	B D Y	4 HP 14
A D	B	C	N2 - E4	10/92	1761	XU7 JP/Z	L F Z	BE3
A D	B	C	N2 - B6	03/91	1905	XU9 JA/K	D 6 E	BE3
A D	B	C	N2 - B8	07/91	1905	XU9 JA/Z	D K Z	BE3
A D	B	C	N2 - B8/A	03/92	1905	XU9 JA/Z	D K Z	4 HP 14

NIVEAU DE FINITION	
A REFLEX	D VOLCANE
B AVANTAGE	
C AURA	

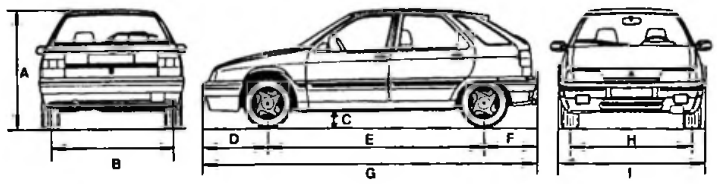
			TYPE	→ ../.. ../.. →	cm³ x 4			
A D	B	C	N2 - E7	10/92	1998	XU 10 J2C	R F X	BE3
A D	B	C	N2 - C3	10/91	1905	XUD 9 A XUD 9 A/L	D 9 B	BE3
A D	B	C	N2 - C3	02/92	1905	XUD 9 A XUD 9A/L	D 9 B	4 HP 14
A D	B	C	N2 - C5	12/91	1905	XUD 9/Y XUD 9/Y cata	D J Z	BE3
A D	B	C	N2 - F5	07/92	1905	XUD 9 TE/L	D 8 A	BE3
A D	B	C	N2 - C7	10/92	1905	XUD 9 TE/Y cata	D H Y	BE3

NIVEAU DE FINITION			
A	REFLEX	D	VOLCANE
B	AVANTAGE	SP1	FURIO
C	AURA	SP3	16. V

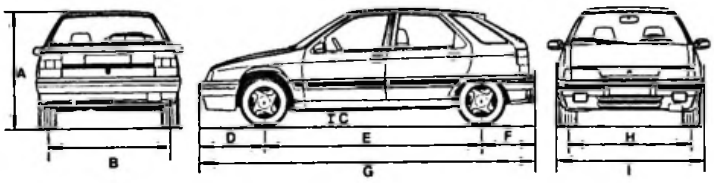
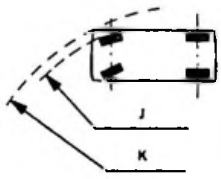
			TYPE	→ ../.. ../.. →	cm³ x 4			
A	B	C	N2 - C9	10/92	1124	TU1/K	H 1 A	MA
D	SP1	SP3						
A	B	C	N2 - A4		1124	TU1 M/Z	H D Z	MA
D	SP1	SP3						
A	B	C	N2 - D2 N2 - E1		1360	TU3 2/K	K 2 D	MA
D	SP1	SP3						
A	B	C	N2 - B1		1360	TU3 M/Z	K D Y	MA
D	SP1	SP3						
A	B	C	N2 - E2		1360	TU3 MC/Z	K D X	MA
D	SP1	SP3						
A	B	C	N2 - B3		1580	XU5 M 3/K	B 4 A	BE3
D	SP1	SP3						
A	B	C	N2 - B5		1580	XU5 M 3/Z	B D Y	BE3
D	SP1	SP23						
A	B	C	N2 - E3		1761	XU7 JP/Z	L F Z	BE3
D	SP1	SP3						
A	B	C	N2 - E6		1998	XU10 J2C/Z	R F X	BE3
D	SP1	SP3						
A	B	C	N2 - F1		1998	XU10 J4/Z	R F Y	BE3
D	SP1	SP3						
A	B	C	N2 - E9 N2 - C4 N2 - C4/T		1905	XUD 9 A/L	D 9 B	BE3
D	SP1	SP3						
A	B	C	N2 - C6		1905	XUD 9/Y XUD 9/Y cata	D J Z	BE3
D	SP1	SP3						
A	B	C	N2 - D8		1905	XU9 9/Y	D J Z	BE3
D	SP1	SP3						

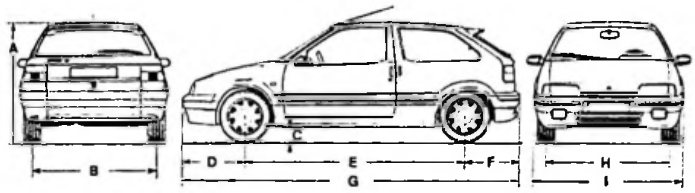
NIVEAU DE FINITION			
A	REFLEX	D	VOLCANE
B	AVANTAGE	SP1	FURIO
C	AURA	SP3	16. V

			TYPE	→ ../.. ../.. →	cm³ x 4			
A	B	C	N2 - F4	10/92	1905	XUD 9 TE/L	D 8 A	BE3
D	SP1	SP3						
A	B	C	N2 - C8		1905	XUD 9 TE/Y cata	D H Y	BE3
D	SP1	SP3						

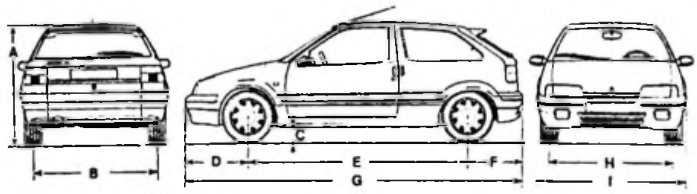


cm³ x 4	TYPE		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K
1124	N2 - A1	H 1 A	1,397	1,407	0,114	0,849	2,540	0,682	4,071	1,414	1,688	Ø 10,50	Ø 11,10
	N2 - A3	H D Z D D Y											
1360	N2 - A7	K 2 D	1,399		0,121								
	N2 - A9	K D Y K D X											
1580	N2 - B2 N2 - B2/A	B 4 A	1,404	1,415	0,127					1,422	1,702		
	N2 - B4 N2 - B4/A	B D Y											
1761	N2 - E4	L F Z											
1905	N2 - B6	D 6 E	1,386		0,120	0,859		0,686	4,085		1,707	Ø 10,70	Ø 11,30
	N2 - B8 N2 - B8/A	D K Z											
1998	N2 - E7	R F X			0,116								
1905	N2 - C3	D 9 B	1,397	1,407	0,119	0,849		0,682	4,071	1,414	1,702		
	N2 - C5	D J Z											

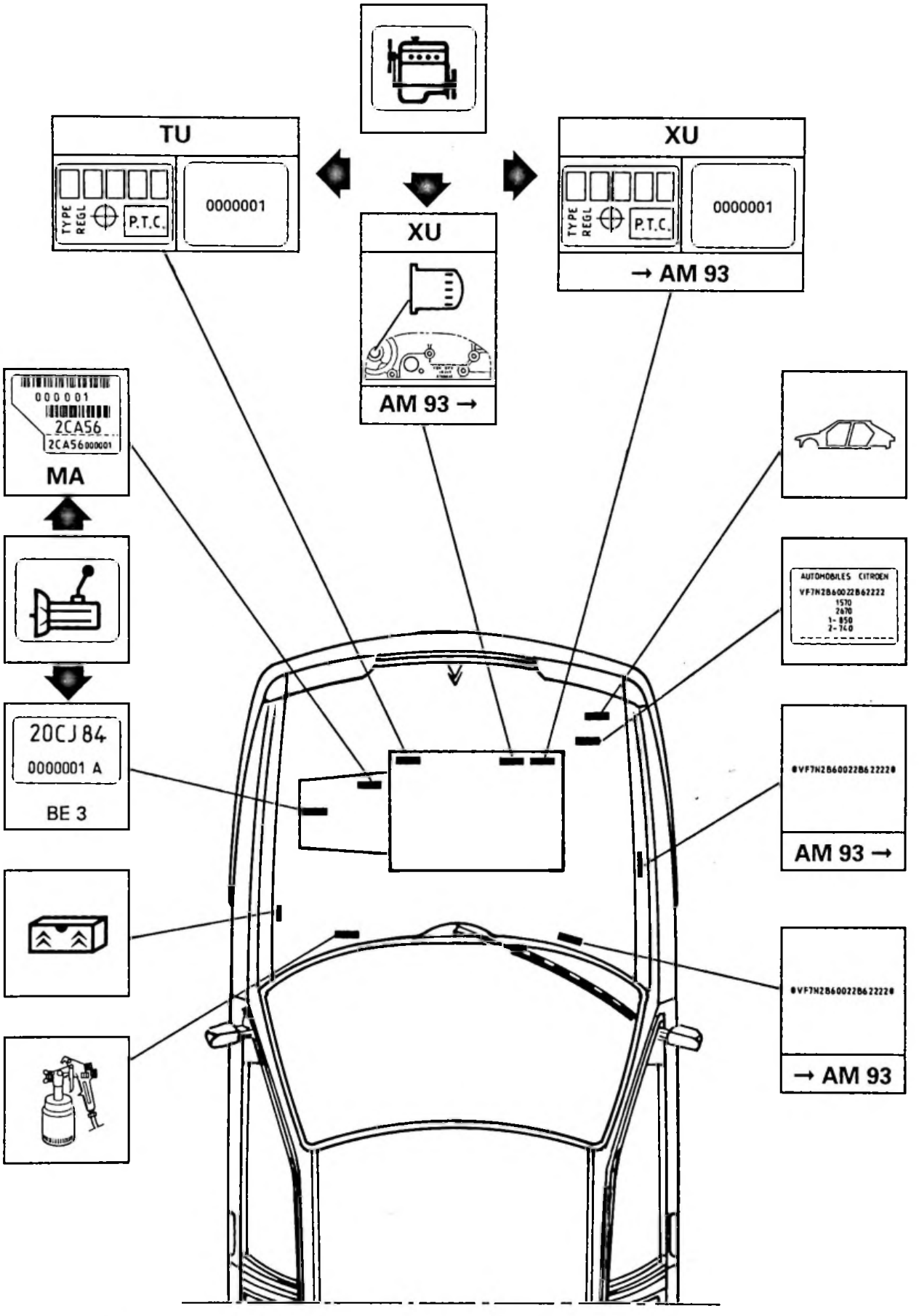
cm³ x 4	TYPE										
			A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K
1905	N2 - F5	D 8 A	1,405	1,415	0,126	0,849	2,250	0,682	4,071	1,422	1,702	Ø 10,70	Ø 11,30
	N2 - C7	D H Y											



cm³ x 4	TYPE		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K
1124	N2 - C9	H 1 A	1,397	1,407	0,114	0,849	2,540	0,682	4,071	1,414	1,688	Ø 10,50	Ø 11,10
	N2 - A4	H D Z											
1360	N2 - D2 N2 - E1	K 2 D			0,121								
	N2 - B1	K D X	1,399										
1580	N2 - B3	B 4 A			0,127								
	N2 - B5	B D Y	1,404	1,415						1,422	1,702	Ø 10,70	Ø 11,30
1761	N2 - E3	L F Z											
1998	N2 - E6	R F X	1,386		0,116	0,859		0,686	4,085		1,707		
	N2 - F1	R F Y	1,375	1,425		0,863		0,682		1,432	1,718		
1905	N2 - E9 N2 - C4 N2 - C4/T	D 9 B	1,397	1,407	0,119	0,849			4,071	1,414	1,702		
	N2 - C6	D J Z											



cm³ x 4	TYPE		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K
1905	N2 - D8	D J Z	1,397	1,407	0,119	0,849	2,540	0,682	4,071	1,414	1,702	Ø 10,70	Ø 11,30
	N2 - F4	D 8 A			0,126								
	N2 - C8	D H Y	1,405	1,415						1,422			



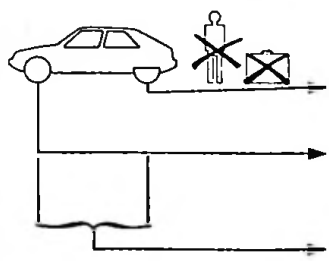
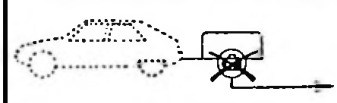
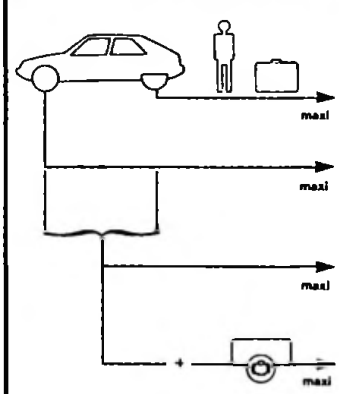
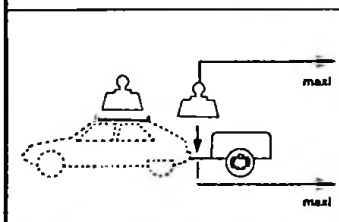
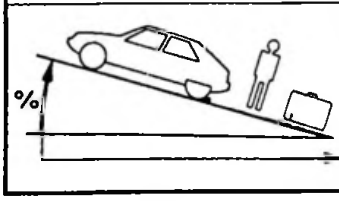
F. 80-14 F. 00-1 F. 00-10

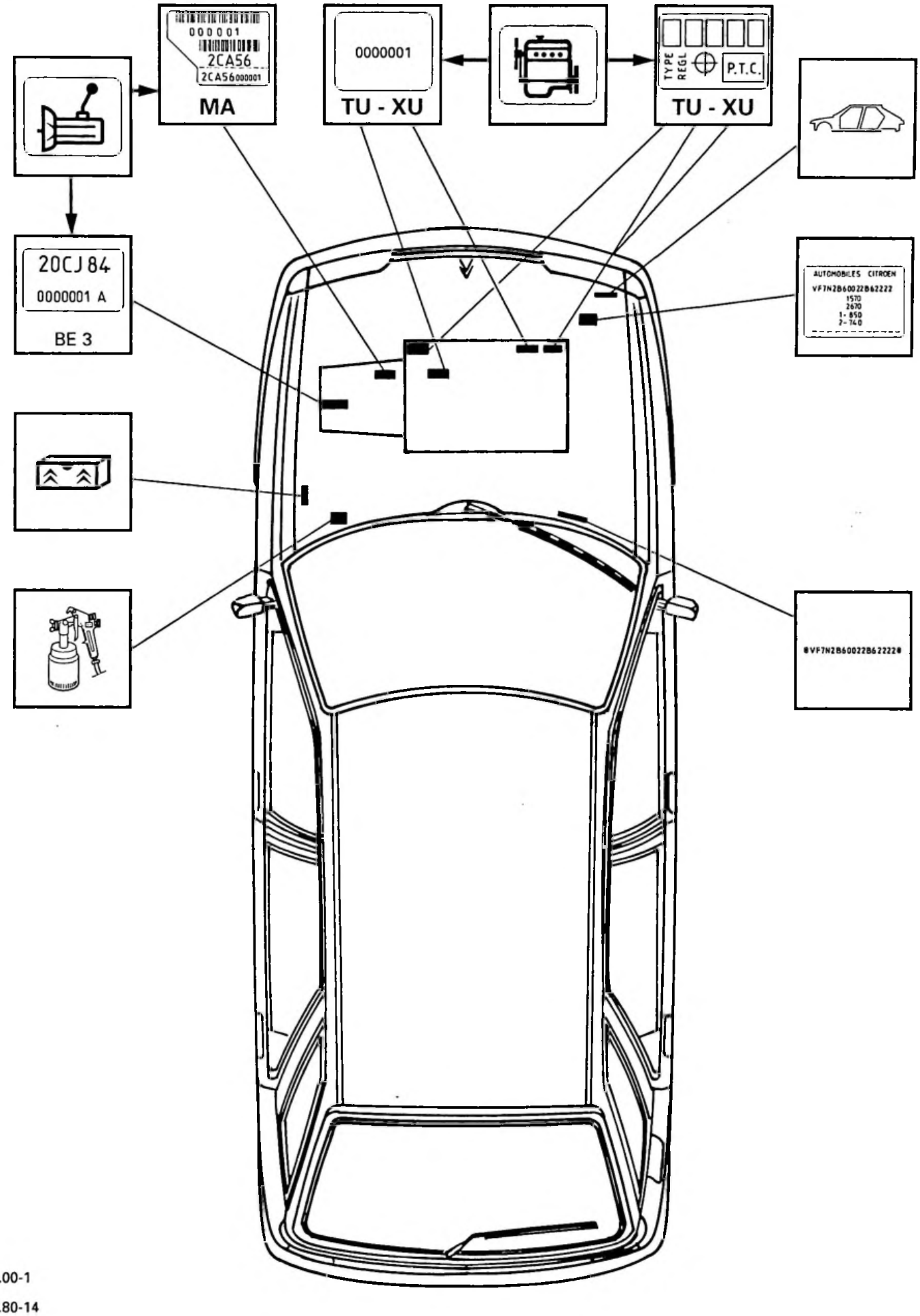
: Kg	cm³ x 4	1124		1360		1580		1580 B.V.A.		1761	1905
	TYPE	N2-A1	N2-A3	N2-A7	N2-A9	N2-B2	N2-B4	N2-B2/A	N2-B4/A	N2-E4	N2-B6
		H1A	HDZ HDY	K2D	KDY KDX	B4A	BDY	B4A	BDY	LFZ	D6E
		385						384		414	410
		555		560		610					645
		940		945		995		1020		1024	1055
		900		1000							1100
		465		470		490				510	
		740								760	740
		790				840					850
		1465		1490		1540				1550	1570
		2365		2490		2540				2550	2670
		75									
		70									

: Kg	cm³ x 4	1905		1998	DIESEL 1905				
			B.V.A				B.V.A.		
	TYPE	N2-B8	N2-B8/A	N2-E7	N2-C3	N2-C5	N2-C3	N2-F5	N2-C7
		DKZ		RFX	D9B	DJZ	D9B	D8A	DHY
		410	409	430	385		384	415	
		645	671	661	650		684	687	
		1055	1080	1091	1035		1068	1102	
		1100			1000			1100	
		510		545	515			550	
	maxi	740		760	740			760	
	maxi	850		880	850			870	
	maxi	1570		1600	1560			1590	
	maxi	2670		2700	2560			2690	
	maxi	75							
	maxi	70							
	%								

: Kg

cm³ x 4	1124		1360		1580				1761
TYPE	N2-C9	N2-A4	N2-D2	N2-E1	N2-B1	N2-E2	N2-B3	N2-B5	N2-E3
	H1A	HDZ	K2D		KDX		B4A	BDY	LFZ
	389	391	390	376	390	374	408		403
	541	544	559			581	607		605
	930	935	949	935	949	955	1015		1008
	900		1000						
	465		470	465	470	475	505		500
	760								
	790		840						
	1465		1490	1420	1490	1440	1540		1550
	2365		2490	2420	2490	2440	2540		2550
	75								
	70								

: Kg	cm³ x 4	1998		DIESEL 1905							
	TYPE	N2-E6	N2-F1	N2-E9	N2-C4/T	N2-C4	N2-C6	N2-D8	N2-F4	N2-C8	
		RFX	RFY	D9B			DJZ		D8A	DHY	
		412	430	377		392		377	404		
		648	720	643		632		643	683		
		1060	1150	1020		1024		1020	1087		
		1100		1000					1100		
		530	575	510					540		
		760									
		880	900	850					870		
		1600	1630	1505		1560		1505	1580		
		2700	2730	2505		2560		2505	2680		
		75									
		70									
											

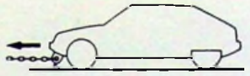

000001
2CA56
2CA56000001
MA
0000001
TU - XU
TYPE REGL
P.T.C.
TU - XU
20CJ84
0000001 A
BE 3
AUTOMOBILES CITROEN
VF7N2B60022B62222
1570
2670
1 - 850
2 - 740
VF7N2B60022B62222

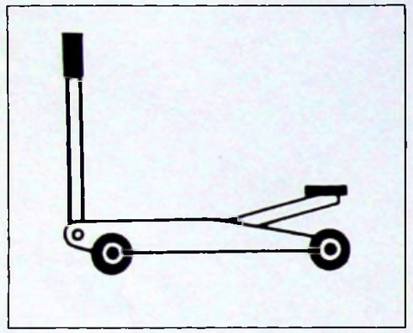
F.00-1

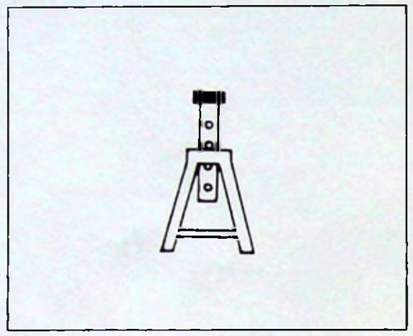
F.80-14

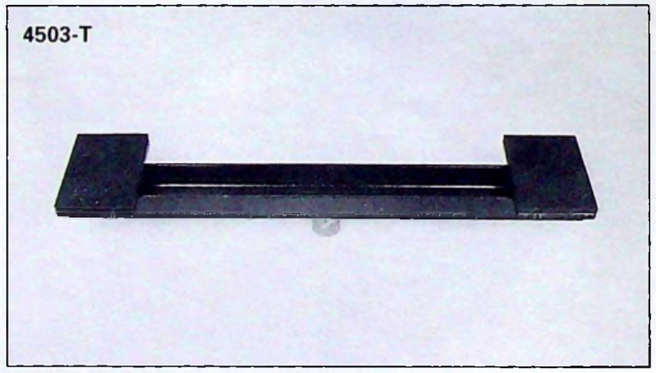
: Kg

cm³	1124	1360		1580		1905		1769	1905
	H1A	K2D	KDY	B4A	BDY	D6E	DKZ	A9A	D9B
	385					410		385	
	555	560		610		645		650	
	940	945		995		1055		1035	
	900	1000				1100		1000	
	465	470		490		510		515	
maxi	740								
maxi	790			840		850			
maxi	1465	1490		1540		1570		1560	
+ maxi	2365	2490		2540		2670		2560	
maxi	75								
maxi	70								
%									

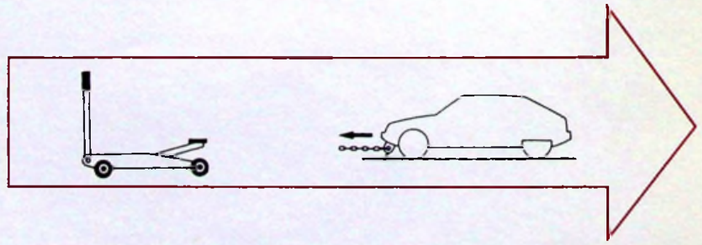


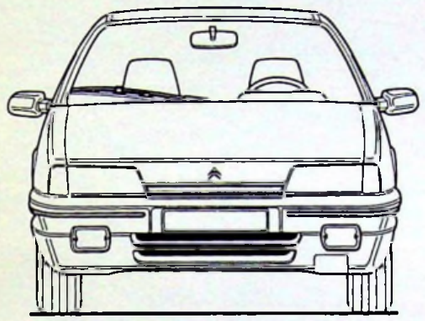




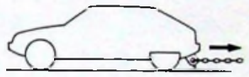


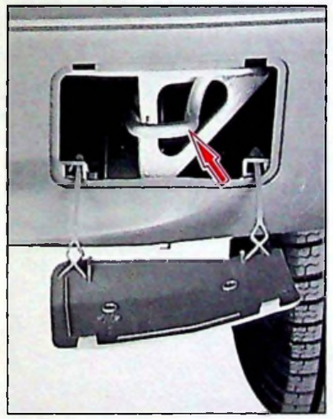
86-928



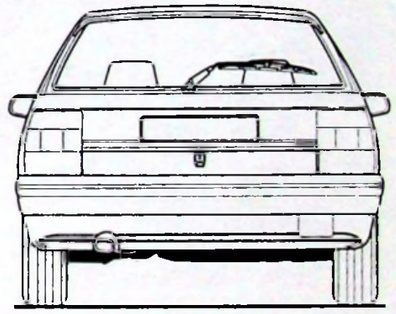


90-1275

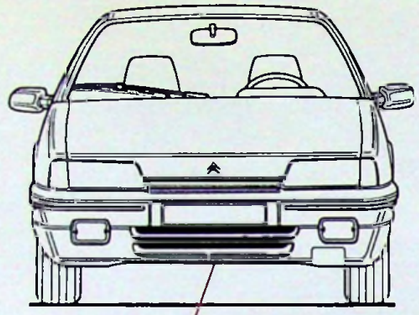


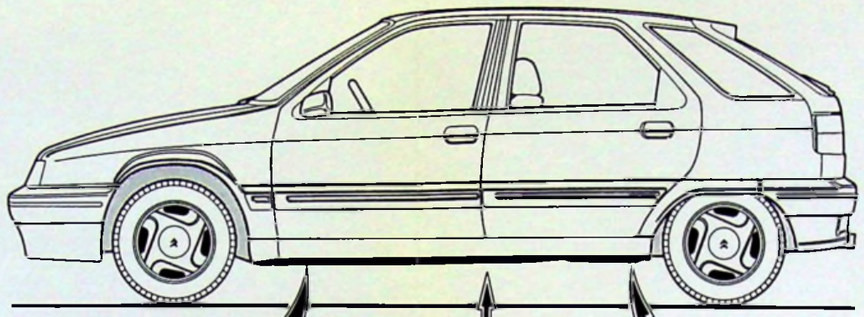


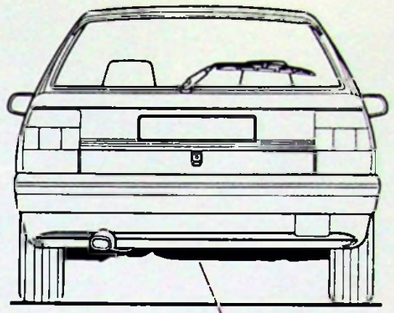
90-1285



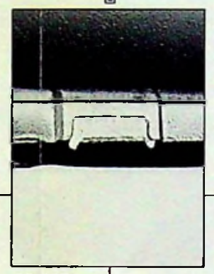
90-1283



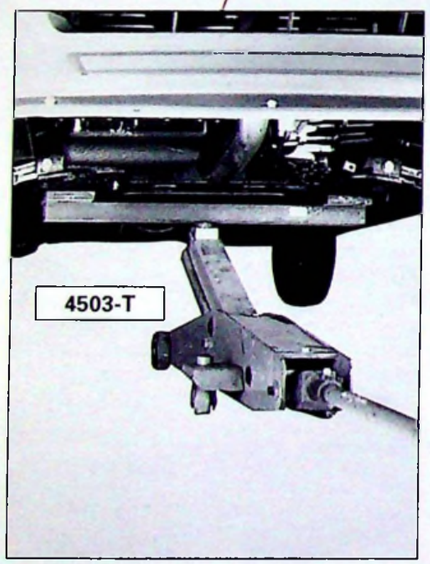




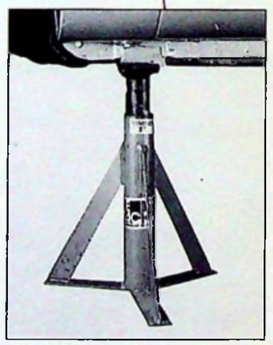
90-1276

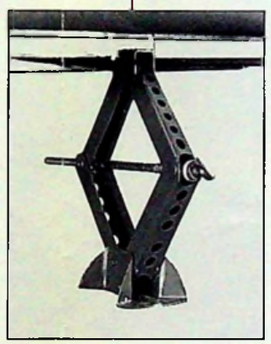

90-1281

90-1276

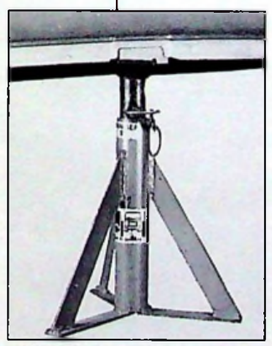

4503-T
90-1278

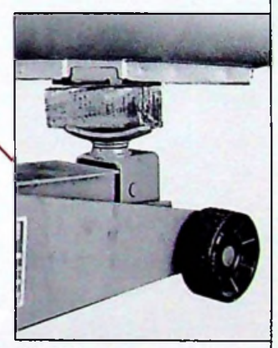
90-1273


90-1274

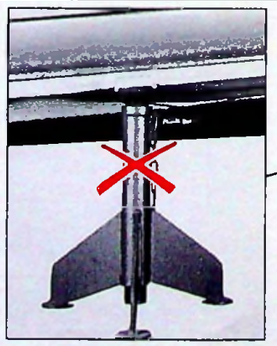

90-1277

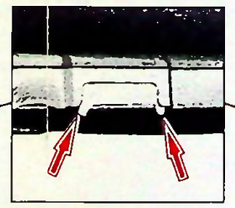
OK


90-1279

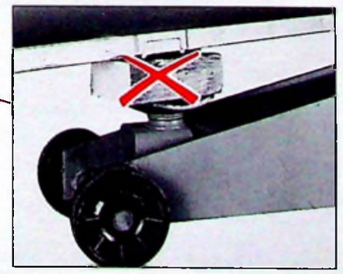

90-1272

90-1509

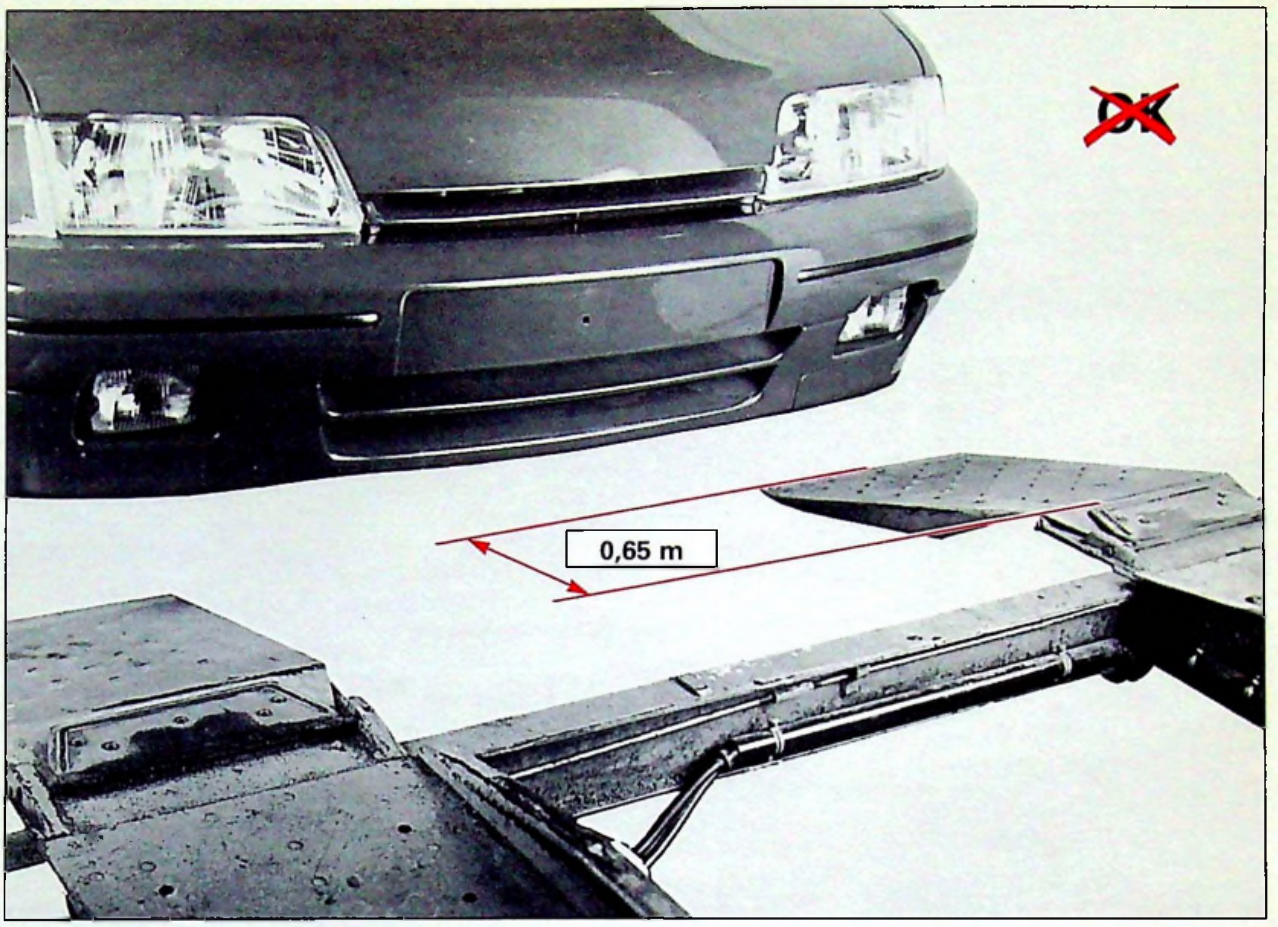

90-1284


90-1281

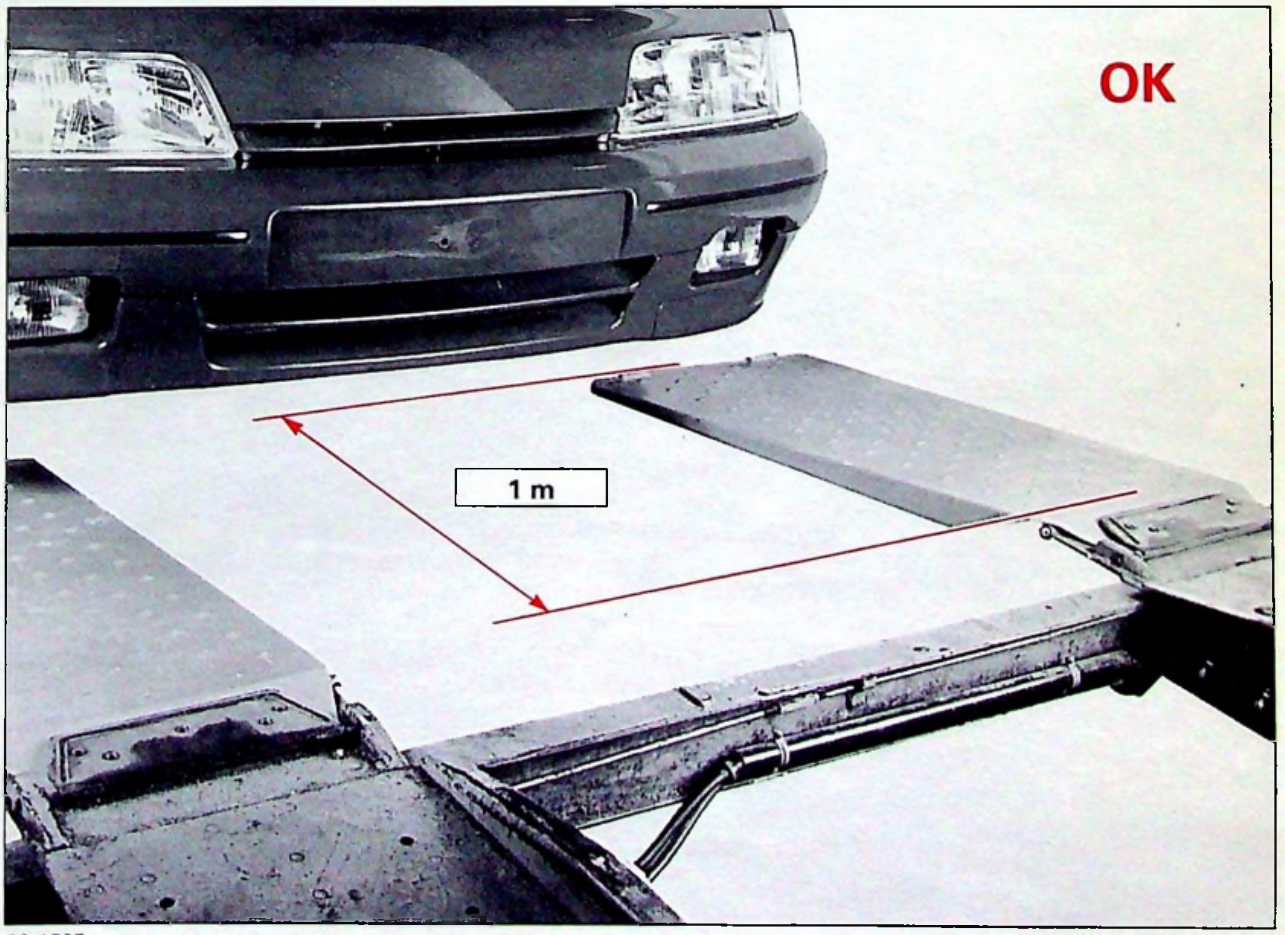
OK


90-1280

F.80-21



90-1506



90-1505

PRECAUTIONS A PRENDRE LORS D'UNE INTERVENTION SUR VEHICULE

Certaines manœuvres risquent de détériorer certains organes électriques ou électroniques ou de provoquer un court-circuit.

Batterie :

a) Déconnecter, en premier lieu, la cosse de la borne négative (à la masse) puis la cosse positive.

b) Avant de connecter la cosse négative à la batterie, après avoir connecté la cosse positive, s'assurer que les organes ayant une forte consommation sont en position repos. Les organes sous tension en permanence, du type montre par exemple, ne présentent pas de risques.

La présence d'étincelles indique un court-circuit ou un appareil en service. Il faut y remédier.

c) S'assurer des bons contacts sur les bornes. Cosses et bornes propres et bien serrées.

d) Déconnecter les deux cosses de la batterie du véhicule en cas de recharge.

e) Ne pas inverser les cosses négative et positive sur la batterie.
(Destruction des diodes de l'alternateur).

Fusibles :

a) Respecter le calibre des fusibles ; ils sont déterminés en fonction des appareils à protéger.

b) Lors du montage d'organes en post-équipement ou d'accessoires, utiliser en priorité les emplacements de fusibles disponibles. Dans le cas de raccordement sur une fonction déjà protégée, tenir compte de l'augmentation de la consommation.

Circuit de charge :

a) Ne pas faire tourner l'alternateur sans batterie. Ne pas débrancher la batterie alternateur tournant.

b) Déconnecter l'alternateur et le régulateur ainsi que la batterie du véhicule (isoler les deux cosses) en cas de soudure électrique sur le véhicule.

c) Ne pas "contrôler" un alternateur en court-circuitant "+" et masse (Destruction des diodes).

Démarrage :

Ne pas utiliser de chargeur rapide ou batterie 24 volts. Utiliser **uniquement une batterie 12 volts** bien chargée (éventuellement de plus forte capacité seulement) : risque de destruction du module d'allumage ou d'autres calculateurs. Pour entraîner le moteur au démarreur, mais sans mise en marche, neutraliser l'allumage et l'alimentation en carburant (injection).

Allumage :

a) Ne pas connecter de condensateur antiparasite à la borne " – " bobine.

b) Ne pas faire fonctionner le module sans son radiateur.

c) Utiliser les condensateurs antiparasites préconisés.

d) Ne pas faire fonctionner l'allumage, circuit haute tension ouvert, mettre le(s) fil(s) HT à la masse.

Lampe à iode :

a) Ne remplacer une lampe que phare éteint, après refroidissement.

b) Ne pas toucher la lampe avec les doigts ; interposer gant ou chiffon sec non gras, ni pelucheux. Les traces peuvent être nettoyées à l'eau savonneuse et essuyées.

Contrôle :

a) Utiliser de préférence un voltmètre grande résistance (10 kΩ / V, ohmmètre à pile...).

b) Ne pas effectuer de mesures par "piquage" dans les fils.

Organes électroniques :

a) Eviter toutes tensions dues à un chargeur mal isolé, arc électrique, connexions sur bobinage créant une surtension. Les appareils comportant des composants électroniques tels que régulateur, module d'allumage, compte-tours, cadenceur d'essuie-glace, centrale clignotante, montre, radio, boîtier de jauge à huile, boîtier de verrouillage de portes, etc. peuvent être détériorés.

b) Eviter de faire fonctionner ou d'exposer les composants électroniques à une température supérieure à 80° C.

c) Ne pas connecter ou déconnecter un appareil ou un boîtier sous tension.

CONNECTEUR ETANCHE

A - PRESENTATION :

Une nouvelle conception de connecteurs est appliquée sur ce véhicule, principalement dans les zones soumises aux agressions atmosphériques (compartiment moteur, dessous de caisse, passage du tablier entre compartiment moteur et habitacle, charnières de portes).

Ceux-ci sont appelés "ETANCHE" et se présentent de la façon suivante :

- L'étanchéité de la partie interne est assurée par un joint dans le fond du connecteur porte-clips.
- L'étanchéité de la partie externe est assurée par de la résine. Celle-ci est coulée dans le porte-clips et le porte-languettes côté fils.

B - BUT :

L'utilisation de ce type de connecteurs dans les zones à risques d'humidité a pour but d'éviter l'oxydation des contacts.

C - ECHANGE D'UN CONNECTEUR ETANCHE :

1. GENERALITES :

- Les interventions en Après-Vente sur les connecteurs ne doivent pas remettre en cause leur étanchéité. Pour ce faire, une nouvelle technique a été mise au point. Elle consiste au remplacement du connecteur défectueux par un connecteur "Réparation", de couleur Violet et acceptant tous les types de détrompage mécanique liés à la couleur.

- Ce connecteur, porte-clips ou porte-languettes, est livré avec l'ensemble de ses voies équipées d'un ou deux fils noirs, de section sélectionnée et repérés par un numéro correspondant à la voie.

- Le Département des Pièces de Rechange fournit une pochette contenant le connecteur, les manchons, les capuchons et le mode d'emploi.

- La réparation consiste à raccorder les fils du faisceau véhicule aux fils du connecteur à l'aide de manchons.

2. UTILISATION DES MANCHONS :

a) **Principe :**

- La liaison mécanique est assurée par le sertissage d'une férule cylindrique à l'aide d'une pince spéciale.

- La partie étanchéité est assurée par une gaine thermorétractable dont la face interne est enduite de colle. Un générateur d'air chaud, muni d'une buse spéciale permet d'effectuer le rétreint.

b) **Mise en œuvre :**

- Le matériel nécessaire est présenté dans une mallette **9001-T** commercialisée par le D.P.R.

- Choix des manchons :

Trois types de manchons sont proposés :

- Réf. : DS 12 - 22 pour sections de 0,35 à 1,2 mm²
- Réf. : DS 14 - 18 pour sections de 1 à 2,6 mm²
- Réf. : DS 10 - 12 pour sections de 2 à 5 mm²

Le manchon retenu est fonction de la section des conducteurs à raccorder.

Il peut être nécessaire d'effectuer un ou deux raccordements intermédiaires.

Suivant les cas, on utilise l'un ou l'autre ou les deux fils disponibles sur la voie du connecteur de réparation.

- **Utilisation du capuchon P.D. 3/16 :**

Les fils non raccordés doivent être isolés à l'aide d'un capuchon thermorétractable. Il est recommandé, afin d'améliorer la tenue mécanique, de replier la partie conductrice.

I - PRODUITS DE NETTOYAGE

EMPLOIS ET CARACTERISTIQUES	PRODUITS ET N° P.R.	SYMBOLE	INDICE	FOURNISSEUR
- Dégraissant à froid des ensembles mécaniques spécialement étudiés pour être utilisés dans les bacs de nettoyage.	SOLVANT P.L ZC 9865832 U		D1	D.P.R.
- Liquide gélatineux destiné au décapage des plans de joints et des joints non métalliques.	DECAPLOC		D2	FRAMET
- Bombe aérosol destinée au décollage et au décapage des plans de joints et des joints non métalliques.	DECAPJOINT ZC 9875077 U			D.P.R.
- Nettoyage des carburateurs Produit à utiliser pur.	NETTOYANT CARBURATEUR ZC 9862011 U		D3	D.P.R.

II - PATES D'ÉTANCHÉITÉ

EMPLOIS ET CARACTÉRISTIQUES	PRODUITS ET N° P.R.	SYMBOLE	INDICE	FOURNISSEUR
- Bombe aérosol pour préparation des surfaces avant application des produits LOCTITE (solvant de dégraissage).	SUPERCLEAN		E0	FRAMET
- Etanchéité des plans de joints, vis et écrous. Nettoyer à l'alcool.	CURTYLON		E1	CURTY
- Résiste aux hydrocarbures.	LOWAC		E2	S.E.B.I.S
- Freinage et étanchéité des assemblages filetés devant rester démontables.	FRENETANCH ZC 9865034 U		E3	D.P.R.

EMPLOIS ET CARACTERISTIQUES	PRODUITS ET N° P.R.	SYMBOLE	INDICE	FOURNISSEUR
- Etanchéité des raccords et plans de joints	FORMETANCH ZC 9865036 U		E 4	D.P.R.
- Fixation des roulements, bagues, douilles, chemises, inserts, poulies. - Renforcement des emmanchements cannelés et clavetés.	SCELBLOC ZC 9865035 U		E 5	
- Freinage et étanchéité des goujons, vis, écrous avec un maximum d'efficacité.	FRENBLOC ZC 9865033 U		E 6	
- Etanchéité des plans de joints en remplacement des joints traditionnels.	FORMAJOINT ZC 9865037 U		E 7	
- Etanchéité des porosités de carter : à base d'aluminium.	POXY.MATIC ALU ZC 9865565 U		E 8	
- à base de métaux.	POXY. MATIC ACIER		E 9	FRAMET
- Etanchéité des plans de joints soumis à de fortes pressions et vibrations. Reste souple après séchage.	AUTO JOINT OR ZC 9875744 U		E 10	D.P.R.
- Etanchéité des plans de joints. Reste souple après séchage.	AUTO JOINT BLEU ZC 9865557 U		E 10	
- Etanchéité des raccords d'échappement (sauf rotules).	ECHAPNET ZC 9875800 U		E 11	
- Renforcement d'assemblage fixe et étanchéité.	AUTO FORM 549		E 12	FRAMET
- Joint souple résistant aux agents atmosphériques	AUTO JOINT CLAIR ZC 9865558 U		E 13	D.P.R.
- Freinage fort des filetages. Collage de bouchons sur carter et culasse	LOCTITE 275 ZCP 830 355 A		E 14	D.P.R.

III - DÉGRIPPANTS

EMPLOIS ET CARACTERISTIQUES	PRODUITS ET N° P.R.	SYMBOLE	INDICE	FOURNISSEUR
- Pièces oxydées ou corrodées et assemblages grippés (en aérosol).	DEGRIPPANT ZC 9865303 U		F 1	D.P.R.
- Dégrippant lubrifiant multifonctions. - Produit à base de bisulfure de molybdène.	M.O.		F 2	TEROSON

IV - LUBRIFIANTS

EMPLOIS ET CARACTERISTIQUES	PRODUITS ET N° P.R.	SYMBOLE	INDICE	FOURNISSEUR
Graisse à haute adhésivité - Destinée principalement aux transmisions.	95615129			D.P.R.
	GRAISSE 1495		**G 1**	MOLYDAL
- Utilisable pour les mécanismes soumis aux fortes pressions et aux projections d'eau.	MOLYKOTE LONGTERM 2			CEPAC
Graisse résistant à la température - Destinée aux rotules des collecteurs d'échappement.	GRIPCOTT AF		**G 2**	MOLYDAL
Lubrifiant pour conditions difficiles - Destiné aux mécanismes soumis aux projections d'eau, aux pressions élévées, à la température.	HI LUB-HTC		**G 3**	FRAMET
Graisse résistant à la température - Destinée aux pièces filetées montées sur la culasse (bougies).	NO-BIND		**G 4**	CURTY
Graisse multifonctions - Destinée aux travaux courants.	TOTAL MULTIS		**G 6**	TOTAL C.F.R.
Graisse spécifique - Destinée aux paliers des barres anti-devers.	PROBA 270 ALTEMPS 79.01973.067		**G 7**	D.P.R.
Graisse animale - Suif.			**G 8**	
Graisse spécifique - Destinée au montage des capteurs du système de freinage ABS.	ESSO NORVA 275		**G 9**	C.EP.A.C
Graisse Molykote G. Rapid plus - Destinée au montage des vis de culasse	15 gr. ZCP 830200 A		**G 10**	D.P.R.
	300 ml ZCP 830201 A			

PRODUITS UTILISES EN ELECTRICITE

EMPLOIS ET CARACTERISTIQUES	PRODUITS ET N° P.R.	SYMBOLE	INDICE	FOURNISSEUR
Graisse pour connecteur.	ZCP 830.086		L 1	D.P.R.
Pâte thermoconductrice pour module d'allumage.	ZCP 830.354 A		L 2	D.P.R.
- Colle conductrice pour la réparation de la sérigraphie de la lunette chauffante.	ZC.9.875.405U		L 3	D.P.R.
- Colle pour languette sur la sérigraphie.	ZC.9.865.561U		L 4	D.P.R.

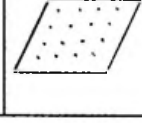
LISTE DES FOURNISSEURS

FOURNISSEUR	ADRESSE	TÉLÉPHONE
CURTY	25, rue Aristide-Briand - 69800 SAINT-PRIEST	78.20.81.24
C.F.R (TOTAL)	11, rue du Docteur Lancereaux 75381 PARIS CEDEX 08	(1) 42.67.15.00
FRAMET	10, avenue Eugène Gazeau - Z.I. 60304 SENLIS CEDEX	44.21.66.00
MOLYDAL	60, rue des Orteaux - 75020 PARIS	(1) 43.70.75.50
SEBIS	3 à 5, rue de Metz - 75010 PARIS	(1) 47.70.13.08
TEROSON	Tour OBJECTIF 2, rue Louis-Armand - 92607 ASNIERES	(1) 47.99.66.66
C.E.P.A.C	33, rue Jules AUFFRET 93130 NOISY-LE-SEC	(1) 48.40.69.68

I - MASTICS EXTRUDABLES

EMPLOIS ET CARACTERISTIQUES	PRODUITS ET N° P.R.	SYMBOLE	INDICE	FOURNISSEUR (éventuel)
- Etanchéité des liaisons de tôles après soudage : Produit séchant à l'air et pouvant être peint.			A 1	TEROSON
- Etanchéité des liaisons de tôle avant soudage par points. - Etanchéité des glaces avec scellement en caoutchouc. Produit ne séchant pas. Ne peut être peint.			A 2	
Collage des glaces GURIT : Nécessaire complet bicomposant Nécessaire complet monocomposant Cartouche avec buse TOGOCOLL : Nécessaire complet monocomposant Cartouche avec buse	ZCP 830.185 A ZC 9867511 U ZC 9867447 U ZCP 830.194 A ZCP 830.195 A		A 3	D.P.R.
- Etanchéité des sertissages (Mastic en cartouche couleurs : blanc) Laisser sécher avant peinture environ 1 h à 20° C.			A 4	TEROSON

II - MASTICS PRÉFORMÉS - PLAQUES D'INSONORISATION

EMPLOIS ET CARACTERISTIQUES	PRODUITS ET N° P.R.	SYMBOLE	INDICE Dimensions	FOURNISSEUR (éventuel)
- Mastic de bourrage assurant l'étanchéité entre éléments vissés (ailes...) : appliquer sur tôles protégées d'apprêts ou peinture.				
- Section ronde.	ZCP 830.118 A ZCP 830.119 A ZCP 830.120 A		H1 (Ø = 6 mm) H2 (Ø = 13 mm) H3 (Ø = 20 mm)	C.E.P.A.C.
- Section rectangulaire.	TEROSTAT 7 8573 Prestik S.S.		H 4 (2 x 18)	TEROSON 3M FRANCE BOSTIK
- Plaques d'insonorisation. (auto-adhésives). Appliquer sur tôles protégées (peinture ou apprêts).			H 5 250 x 500	C.E.P.A.C.

III - COLLES

EMPLOIS ET CARACTERISTIQUES	PRODUITS ET N° P.R.	SYMBOLE	INDICE	FOURNISSEUR (éventuel)
- Collage verre-métal (rétroviseur, bas de glaces de portes).	ZC 9865561 U ou ZC 9856689 U		B1	D.P.R.
- Collage des garnitures intérieures (tissus, moquette, feutre...).	N 66		B2	TEROSON
- Nécessaire de collage panneau de porte	ZC 9867672 U		B3	D.P.R.
- Collage matériaux composites SMC et BMC sur métal ou sur eux-mêmes (colle epoxy bi-composant CIBA) Boîte 250 ml Cartouche 500 ml	ZCP 830.009 ZCP 830.129 A		B4	D.P.R.
- Collage du plastique (enjoliveur de rétroviseur extérieur).	ZC 9865105 U		B5	D.P.R.
- Collage monogramme, baguette... Adhésif double-face	ZCP 830.026		B6	D.P.R.
- Collage des garnitures de pavillon thermoformées.	ZC 9867447 U ou ZCP 830.195 A		B7	D.P.R.
- Collage structural tôle sur tôle. Permet le soudage par points avant séchage. Colle bicomposant CIBA Boîte Cartouche	ZCP 830.009 ZCP 830.129 A		B8	D.P.R.
- Mastic pour surfaçage après collage des tôles avec produit "indice B 8".	ZCP 830.130 A		B9	D.P.R.

IV - GRAISSES

EMPLOIS ET CARACTERISTIQUES	PRODUITS ET N° P.R.	SYMBOLE	INDICE	FOURNISSEUR (éventuel)
- Lubrifiant multifonctions à base de bysulfure de molybdène.	M.O.		G5	TEROSON
- Graisse multifonctionnelle.	TOTAL MULTIS M.S.		G6	TOTAL C.F.R.

V - PRODUITS DE PROTECTION

EMPLOIS ET CARACTERISTIQUES	PRODUITS ET N° P.R.	SYMBOLE	INDICE	FOURNISSEUR (éventuel)
- Protection interne des lignes de soudure par points : Impression conductrice appliquée sur face interne des tôles, avant leur soudage.	METAL SPRAY ZINC		C7	CEPAC
- Protection anticorrosion des dessous de caisse. Revêtement à appliquer sur tôles prérevêtues d'apprêt ou cataphorèse.	ZCP 830.029 ZCP 830.189 A		C1	D.P.R.
- Protection des sertis de portes et des encadrements de volets arrière. Appliquer sur tôles prérevêtues.	ZC 9867264 U		C2	D.P.R.
- Apprêt antigravillonnage.			C3	
- Protection antigravillonnage. Revêtement à appliquer sur tôles prérevêtues de cataphorèse ou d'apprêt. Peut être peint après séchage 1/2 h à 20° C.	ZCP 830.031 (Blanc) ZCP 830.191 A		C4	D.P.R.
- Protection des corps creux : A pulvériser dans corps creux par les orifices prévus à cet effet.	ZCP 830.030 ZCP 830.190 A		C5	D.P.R.
- Mousse polyuréthane pour corps creux (cartouche).	ZCP 830.192 A		C6	D.P.R.
- Rezingage des tôles (s'utilise avec l'unité de rezingage **9008-T**).	Solution zingage N ZCP 830 181 A		C8	D.P.R.

VI - PRODUITS DE NETTOYAGE

EMPLOIS ET CARACTERISTIQUES	PRODUITS ET N° P.R.	SYMBOLE	INDICE	FOURNISSEUR (éventuel)
- Nettoyage des surfaces avant collage.	SUPERCLEAN		J1	FRAMET

VII - RÉPARATION MATÉRIAUX COMPOSITES (SMC)

EMPLOIS ET CARACTERISTIQUES	PRODUITS ET N° P.R.	SYMBOLE	INDICE Dimension	FOURNISSEUR (éventuel)
- Réparation des cassures légères, rayures, couche d'adhérence. (Mastic polyester chargé de fibre de verre "V. 11").	ZCP 830.004			D.P.R.
- Restructuration des surfaces cassées. (Trousse réparation).	ZCP 830.006			D.P.R.
- Mat de verre à 225 g/m²	ZCP 830.007			D.P.R.
- Mat de verre à 25 g/m²	ZCP 830.008			D.P.R.

CITROËN ZX

LE 30 SEPTEMBRE 1993

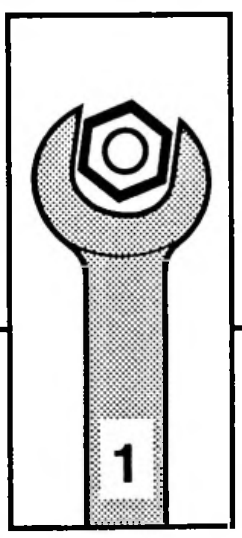
ABONNEMENT GME

RÉF. 0 N°ZX 000-00/6

PRESENTATION

● ANNEE - MODELE 1994

MAN 008941



AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS VENTE

CARACTERISTIQUES GENERALES

PRESENTATION : GAMME ANNEE MODELE 1994 3
EVOLUTIONS MECANIQUES : GAMME ANNEE MODELE 1994 13
EVOLUTIONS CARROSSERIE : GAMME ANNEE MODELE 1994 20
EVOLUTIONS ELECTRIQUES : GAMME ANNEE MODELE 1994 21

PEINTURE

TEINTES CARROSSERIE : GAMME ANNEE MODELE 1994 22

ENTRETIEN

ENTRETIEN : GAMME ANNEE MODELE 1994 24

PRESENTATION : GAMME ANNEE MODELE 1994

1 – GAMME CITROEN ZX – 3 PORTES

Version essence :

Véhicule					Moteur				Boîte de vitesses	
Appellation commerciale		Type mines	Puissance fiscale	Norme de dépollution	Cylindrée (cm^3)	Type réglementaire	Type usine	Puissance maxi – CEE–DIN	Nombre de rapports	Repère
REFLEX	1.1	N2–C9	5	15–04	1124 cm^3	H1A	TU1K	44,1–60	5	2CB60
	1.1i	N2–A4	5	CEE93 – US83	1124 cm^3	HDZ	TU1M/LZ	44,1–60	5	2CB62
	1.4i	N2–B1	7		1360 cm^3	KDX	TU3MC/LZ	55–75	5	2CB60
AVANTAGE	1.4	N2–D2	6	15–04	1360 cm^3	K2D	TU3.2K	55–75	5	2CB61
	1.4i	N2–B1		CEE93 – US83	1360 cm^3	KDX	TU3MC/LZ	55–75	5	2CB60
	1.6i	N2–F9			1580 cm^3	BFZ	XU5JP/LZ	65–89	5	2CL78
	1.8i	N2–E3			1761 cm^3	LFZ	XU7JP/LZ	74–103	5	2CL34
AURA	1.4i	N2–B1		CEE93 – US83	1360 cm^3	KDX	TU3MC/LZ	55–75	5	2CB60
	1.6i	N2–F9			1580 cm^3	BFZ	XU5JP/LZ	65–89	5	2CL78
	1.8i	N2–E3	7		1761 cm^3	LFZ	XU7JP/LZ	74–103	5	2CL34
	1.8i	N2–E3/A	8		1761 cm^3	LFZ	XU7JP/LZ	74–103	4(A)	2GZ74
FURIO	1.8i	N2–G8	7	15–04	1761 cm^3	L6A	XU7JP/K	74–103	5	2CL34
	1.8i	N2–E3	7	CEE93 – US83	1761 cm^3	LFZ	XU7JP/LZ	74–103	5	2CL34
	1.8i	N2–E3/A			1761 cm^3	LFZ	XU7JP/LZ	74–103	4(A)	2GZ74
VOLCANE	2.0i	N2–G3	9	15–04	1998 cm^3	R6D	XU10J2C/K	89–123	5	2CL35
	2.0i	N2–E6	9	CEE93 – US83	1998 cm^3	RFX	XU10J2C/LZ	89–123	5	2CL35
16V		N2–F1	11	CEE93 – US83	1998 cm^3	RFY	XU10J4/LZ	111,6–155	5	2CL80

(A) : boîte de vitesses automatique.

Version diesel :

Véhicule					Moteur				Boîte de vitesses	
Appellation commerciale		Type mines	Puissance fiscale	Norme de dépollution	Cylindrée (cm^3)	Type régle-mentaire	Type usine	Puissance maxi – CEE–DIN	Nombre de rapports	Repère
REFLEX	1.9D	N2–C4	6	CEE93	1905 cm^3	D9B	XUD9A/L	51–71	5	2CL85(B)
	1.9D	N2–C6		US87	1905 cm^3	DJZ	XUD9/Y	47–65	5	
	1.9D (C)	N2–C6		US87	1905 cm^3	DJZ	XUD9/Y	47–65	5	
AVAN-TAGE	1.9D	N2–C4		CEE93	1905 cm^3	D9B	XUD9A/L	51–71	5	2CL85(B)
	1.9D	N2–C6		US87	1905 cm^3	DJZ	XUD9/Y	47–65	5	
	1.9D (C)	N2–C6		US87	1905 cm^3	DJZ	XUD9/Y	47–65	5	
	1.9 Turbo D	N2–F4		CEE93	1905 cm^3	D8A	XUD9TE/L	67,5–92	5	2CL79
	1.9 Turbo D (D)	N2–C8		US87	1905 cm^3	DHY	XUD9TE/Y	66–90	5	2CL79
AURA	1.9 Turbo D	N2–F4	6	CEE93	1905 cm^3	D8A	XUD9TE/L	67,5–92	5	2CL79
	1.9 Turbo D (D)	N2–C8		US87	1905 cm^3	DHY	XUD9TE/Y	66–90	5	2CL79
VOL-CANE	1.9 Turbo D	N2–F4	6	CEE93	1905 cm^3	D8A	XUD9TE/L	67,5–92	5	2CL79

Version Entreprise :

Véhicule					Moteur				Boîte de vitesses	
Appellation commerciale		Type mines	Puissance fiscale	Norme de dépollution	Cylindrée (cm^3)	Type régle-mentaire	Type usine	Puissance maxi – CEE–DIN	Nombre de rapports	Repère
ENTRE-PRISE	1.4	N2–E1	6	15–04	1360 cm^3	K2D	TU3.2K	55–75	5	2CB61
	1.4i	N2–E2		CEE93 – US83	1360 cm^3	KDX	TU3MC/LZ	55–75	5	2CB60
	1.8D	N2–C2/T	7	CEE93	1905 cm^3	A9A	XUD7/L	43,5–60	5	2CM18
	1.9D	N2–C4/T	6	CEE93	1905 cm^3	D9B	XUD9A/L	51–71	5	2CL85(B)
	1.9D	N2–E9		CEE93	1905 cm^3	D9B	XUD9A/L	51–71	5	2CL85(B)
	1.9D (C)	N2–D8		US87	1905 cm^3	DJZ	XUD9/Y	47–65	5	2CL85(B)

(B) : avec ABS : 2CL86.
(C) : catalyseur en option.
(D) : catalyseur.

2 – GAMME CITROEN ZX – 5 PORTES

Version essence :

Véhicule					Moteur				Boîte de vitesses	
Appellation commerciale		Type mines	Puissance fiscale	Norme de dépollution	Cylindrée (cm^3)	Type régle-mentaire	Type usine	Puissance maxi – CEE–DIN	Nombre de rapports	Repère
REFLEX	1.1	N2–A1	5	15–04	1124 cm^3	H1A	TU1K	44,1–60	5	2CB60
	1.1i	N2–A3	5	CEE93 – US83	1124 cm^3	HDZ	TU1M/LZ	44,1–60	5	2CB62
	1.4	N2–A7	6	15–04	1360 cm^3	K2D	TU32K	55–75	5	2CB61
	1.4	N2–A7		15–04	1360 cm^3	K2D	TU32K	55–75	5	2CB97
	1.4	N2–A7		15–04	1360 cm^3	K5A	TU3F2TRK	51–70	4	2CB94
	1.4i	N2–A9	7	CEE93 – US83	1360 cm^3	KDX	TU3MC/LZ	55–75	5	2CB60
AVAN-TAGE	1.1i	N2–A3		CEE93 – US83	1124 cm^3	HDZ	TU1M/LZ	55–75	5	2CB62
	1.4	N2–A7	7	15–04	1360 cm^3	K2D	TU32K	55–75	5	2CB61
	1.4i	N2–A9	7	CEE93	1360 cm^3	KDX	TU3MC/LZ	55–75	5	2CB60
	1.6i	N2–B4		US83	1580 cm^3	BDY	XU5M3Z	65–89	4(A)	2GZ56
	1.6i	N2–G1	7		1580 cm^3	BFZ	XU5JP/LZ	65–89	5	2CL78
	1.8i	N2–G9	7	15–04	1761 cm^3	L6A	XU7JPK	74–103	5	2CL34
	1.8i	N2–G9	7	15–04	1761 cm^3	L6A	XU7JP/K	74–103	4(A)	2GZ74
	1.8i	N2–E4		CEE93	1761 cm^3	LFZ	XU7JP/LZ	74–103	5	2CL34
	1.8i	N2–E4/A		US83	1761 cm^3	LFZ	XU7JP/LZ	74–103	4(A)	2GZ74
AURA	1.4i	N2–A9	7	CEE93	1360 cm^3	KDX	TU3MC:LZ	55–75	5	2CB60
	1.6i	N2–B4		US83	1580 cm^3	BDY	XU5M3Z	65–89	4(A)	2GZ74
	1.6i	N2–G1	7		1580 cm^3	BFZ	XU5JP/LZ	65–89	5	2CL78
	1.8i	N2–G9	7	15–04	1761 cm^3	L6A	XU7JP/K	74–103	5	2CL34
	1.8i	N2–G9		15–04	1761 cm^3	L6A	XU7JP/K	74–103	4(A)	2GZ74
	1.8i	N2–E4	7	CEE93	1761 cm^3	LFZ	XU7JP/LZ	74–103	5	2CL34
	1.8i	N2–E4/A	8	US83	1761 cm^3	LFZ	XU7JP/LZ	74–103	4(A)	2GZ74
VOL-CANE	1.6i	N2–G1		CEE93	1580 cm^3	BFZ	XU5JP/LZ	65–89	5	2CL78
	1.8i	N2–E4		US83	1761 cm^3	LFZ	XU7JP/LZ	65–89	5	2CL34
	1.9i	N2–B8/A	10		1905 cm^3	DKZ	XU9JAZ	88–122	4(A)	2GZ55
	2.0i	N2–G4	9	15–04	1998 cm^3	R6D	XU10J2C/K	89–123	5	2CL35
	2.0i	N2–E7	9	CEE93 – US83	1998 cm^3	RFX	XU10J2C/LZ	89–123	5	2CL35

(A) : boîte de vitesses automatique.

Version diesel :

Véhicule					Moteur				Boîte de vitesses	
Appellation commerciale		Type mines	Puissance fiscale	Norme de dépollution	Cylindrée (cm^3)	Type réglementaire	Type usine	Puissance maxi – CEE–DIN	Nombre de rapports	Repère
REFLEX	1.9D	N2–C3	6	CEE	1905 cm^3	D9B	XUD9A/L	51–71	5	2CL85
	1.9D	N2–C5		US87	1905 cm^3	DJZ	XUD9/Y	47–65	5	2CL85(B)
	1.9D ((C))	N2–E7		US87	1905 cm^3	D9B	XUD9A/L	51–71	5	2CL85(B)
AVAN-TAGE	1.4D	N2–H6		CEE	1360 cm^3	K9A	TUD3L	38,3–53	5	
	1.9D	N2–C3	6	CEE	1905 cm^3	D9B	XUD9A/L	51–71	5	2CL85(B)
	1.9D	N2–C3	6	CEE	1905 cm^3	D9B	XUD9A/L	51–71	4(A)	2GZ76
	1.9D	N2–C5		US87	1905 cm^3	DJZ	XUD9/Y	47–65	5	2CL85(B)
	1.9D (C)	N2–C5		US87	1905 cm^3	DJZ	XUD9/Y	47–65	5	2CL85(B)
	1.9Turbo	N2–F5	6	CEE	1905 cm^3	D8A	XUD9TE/L	67,5–92	5	2CL79
	1.9Turbo (D)	N2–C7		US87	1905 cm^3	DHY	XUD9TE/Y	66–90	5	2CL79
AURA	1.4D	N2–H6		CEE	1360 cm^3	K9A	TUD3L	38,3–53	5	
	1.9D	N2–C3	6	CEE	1905 cm^3	D9B	XUD9A/L	51–71	5	2CL85
	1.9D	N2–C3	6	CEE	1905 cm^3	D9B	XUD9A/L	51–71	4(A)	2GZ76
	1.9D (C)	N2–C3		US87	1905 cm^3	DJZ	XUD9/Y	47–65	5	2CL85
	1.9Turbo	N2–F5	6	CEE	1905 cm^3	D8A	XUD9TE/L	67,5–92	5	2CL79
	1.9Turbo (D)	N2–C7		US87	1905 cm^3	DHY	XUD9TE/Y	66–90	5	2CL79
VOL-CANE	1.9Turbo	N2–F5	6	CEE	1905 cm^3	D8A	XUD9TE/L	67,5–92	5	2CL79
	1.9Turbo (D)	N2–C7		US87	1905 cm^3	DHY	XUD9TE/Y	66–90	5	2CL79

Versions dérivées :

Véhicule					Moteur				Boîte de vitesses	
Appellation commerciale		Type mines	Puissance fiscale	Norme de dépollution	Cylindrée (cm^3)	Type réglementaire	Type usine	Puissance maxi – CEE–DIN	Nombre de rapports	Repère
Police banalisée	1.4i	N2–A9	7	CEE	1360 cm^3	KDX	TU3MC/LZ	55–75	5	2CB60
	1.9D	N2–C3	6	CEE	1905 cm^3	D9B	XUD9A/L	51–71	5	2CL85
Police sérigraphiée	1.4i	N2–A9	7	CEE	1360 cm^3	KDX	TU3MC/LZ	55–75	5	2CB60
	1.9D	N2–C3	6	CEE	1905 cm^3	D9B	XUD9A/L	51–71	5	2CL85
Auto école	1.9D	N2–C3	6	CEE	1905 cm^3	D9B	XUD9A/L	51–71	5	2CL85
Administration	1.9D	N2–C3	6	CEE	1905 cm^3	D9B	XUD9A/L	51–71	5	2CL85

(A) : boîte de vitesses automatique.
(B) : avec ABS : 2CL86.
(C) : catalyseur en option.
(D) : catalyseur.

3 – GAMME CITROEN ZX – 3 PORTES

Version essence :

Véhicule			Pays de distribution													
Appellation commerciale		Type mines	F	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	S	CH	GR
REFLEX	1.1i	N2–A4	X														
	1.4i	N2–B1	X	X	X	X	X	X	X		X		X	X	X	X	
AVANTAGE	1.4i	N2–B1		X	X	X	X			X	X		X	X			X
	1.6i	N2–F9		X				X	X								
	1.8i	N2–E3					X		X		X		X				
AURA	1.4i	N2–B1			X							X					
	1.6i	N2–F9		X													X
	1.8i	N2–E3	X			X	X		X		X		X				
	1.8i	N2–E3/A	X	X	X	X	X		X		X		X				
FURIO	1.8i	N2–E3	X	X	X	X	X	X		X	X		X	X		X	X
VOLCANE	2.0i	N2–E6	X			X	X	X			X		X	X		X	
16V	16V	N2–F1	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Version diesel :

Véhicule			Pays de distribution													
Appellation commerciale		Type mines	F	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	S	CH	GR
REFLEX	1.9D	N2–C4	X			X								X			
	1.9D	N2–C6									X						
	1.9D (C)	N2–C6		X	X												
AVANTAGE	1.9D	N2–C4				X		X						X			
	1.9D	N2–C6									X						
	1.9D (C)	N2–C6			X												
	1.9Turbo	N2–F4				X		X									
	1.9Turbo	N2–C8		X	X						X						
AURA	1.9Turbo	N2–F4	X														
	1.9Turbo	N2–C8		X	X												
VOLCANE	1.9Turbo	N2–F4	X							X				X			

Version Entreprise :

Véhicule			Pays de distribution													
Appellation commerciale		Type mines	F	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	S	CH	GR
ENTRE-PRISE	1.4	N2–E1	X					X									
	1.4i	N2–E2			X												
	1.8D	N2–C2/T	X														
	1.9D	N2–C4T	X														
	1.9D	N2–E9						X		X		X		X			
	1.9D	N2–D8			X												

4 – GAMME CITROEN ZX – 5 PORTES

Version essence :

Véhicule			Pays de distribution														
Appellation commerciale		Type mines	F	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	S	CH	GR
REFLEX	1.1i	N2–A3										X					
	1.4i	N2–A9	X	X	X	X	X	X	X		X		X	X	X	X	X
AVANTAGE	1.1i	N2–A3										X					
	1.4i	N2–A9	X	X	X	X	X	X		X	X	X		X		X	X
	1.6i	N2–G1	X	X				X	X								X
	1.8i	N2–E4				X	X				X		X				
	1.8i	N2–E4/A				X											
AURA	1.4i	N2–A9	X					X		X		X		X			
	1.6i	N2–G1	X	X				X	X								X
	1.8i	N2–E4	X	X		X	X	X	X		X		X	X	X		X
	1.8i	N2–E4/A	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X		
VOLCANE	1.6i	N2–G1										X					X
	1.8i	N2–E4								X							X
	1.9i	N2–B8/A	X	X										X	X	X	
	2.0i	N2–E7	X	X		X	X	X				X		X		X	

Version diesel :

Véhicule			Pays de distribution														
Appellation commerciale		Type mines	F	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	S	CH	GR
REFLEX	1.9D	N2–C3	X			X		X						X			
	1.9D	N2–C5									X						
	1.9D (C)	N2–C5		X	X						X						
AVANTAGE	1.4D											X					
	1.9D	N2–C3	X			X		X		X		X		X			X
	1.9D	N2–C5									X		X				
	1.9D (C)	N2–C5			X												
	1.9Turbo	N2–F5	X			X		X						X			X
	1.9Turbo	N2–C7		X	X						X		X		X		
AURA	1.4D											X					
	1.9D	N2–C3	X											X			X
	1.9D (C)	N2–C5		X	X									X			X
	1.9Turbo	N2–F5	X			x		x		X		X		X			X
	1.9Turbo	N2–C7		X	X						X						
VOLCANE	1.9Turbo	N2–F5	X			X		X						X			
	1.9Turbo	N2–C7		X	X									X			X

5 – GAMME CITROEN ZX – 3 PORTES

Version essence :

Véhicule			Distribution grande export (*)							
Appellation commerciale		Type mines	T	IS	PG	J	HK	TW	NZ	CN
REFLEX	1.1	N2–C9	X							
	1.1i	N2–A4						X		
	1.4i	N2–B1	X					X		
AVANTAGE	1.4	N2–D2	X	X			X	X		
FURIO	1.8i	N2–G8	X						X	
	1.8i	N2–E3						X		
	1.8i	N2–E3/A						X		
VOLCANE	2.0i	N2–G3	X							
16V	16V	N2–F1	X					X		

Version diesel :

Véhicule			Distribution grande export (*)							
Appellation commerciale		Type mines	T	IS	PG	J	HK	TW	NZ	CN
REFLEX	1.9D	N2–C4	X					X		
AVANTAGE	1.9Turbo	N2–F4						X		

(*) codification des abréviations.

T : TOM.
IS : Islande.
PG : Pays du Golf.
J : Japon.
HK : Hong Kong.
TW : Taiwan.
NZ : Nouvelle Zélande.
CN : Chine.

6 – GAMME CITROEN ZX – 5 PORTES

Version essence :

Véhicule			Distribution grande export (*)							
Appellation commerciale		Type mines	T	IS	PG	J	HK	TW	NZ	CN
REFLEX	1.1	N2–A1	X						X	
	1.1i	N2–A3						X		
	1.4	N2–A7	X		X				X	X
	1.4i	N2–A9		X				X		
AVANTAGE	1.4	N2–A7	X		X				X	
	1.4i	N2–A9		X			X	X		
	1.6i	N2–B4				X				
	1.8i		X						X	
	1.8i	N2–E4						X		
	1.8i	N2–E4/A				X				
AURA	1.6i	N2–B4				X				
	1.8i		X		X				X	
	1.8i	N2–E4					X	X		
	1.8i	N2–E4/A				X		X		
VOLCANE	1.9i	N2–B8/A				X		X		
	2.0i		X		X				X	
	2.0i	N2–E7						X		

Version diesel :

Véhicule			Distribution grande export (*)							
Appellation commerciale		Type mines	T	IS	PG	J	HK	TW	NZ	CN
REFLEX	1.9D	N2–C3	X							
AVANTAGE	1.9D	N2–C3	X							
	1.9Turbo	N2–F5	X							
AURA	1.9Turbo	N2–F5	X					X	X	

(*) codification des abréviations.

DT : TOM.
IS : Islande.
PG : Pays du Golf.
J : Japon.
HK : Hong Kong.
TW : Japon.
NZ : Nouvelle Zélande.
CN : Chine.

7 – TABLEAU DES OPTIONS

Légende :
- O : option
- S : série
- / : avec ABS
- (F) : FRANCE
- (1) : série en France si option ADC – alarme

		Niveaux de finition							Motorisations										
		REF–LEX	AVAN-TAGE	AU RA	FU–RIO	VOL-CANE	16 V	ENTRE-PRISE	1.1–1.1i	1.4	1.4 i	1.6 i	1.8 i	1.9 i	2.0 i	16 V	1.8 D	1.9 D	Turbo (D)
Direction assistée		–	–	–	–	–	–	–	X	X	–	–	–	–	–	–	–	–	–
		O	O	S	–	–	–	O	–	–	X	–	–	–	–	–	–	–	–
		–	O	S	–	–	–	–	–	–	–	X	–	–	–	–	–	–	–
		–	O	S	O	–	–	–	–	–	–	–	X	–	–	–	–	–	–
		–	–	–	–	S	–	–	–	–	–	–	–	X	X	–	–	–	–
		–	–	–	–	–	S	–	–	–	–	–	–	–	–	X	–	–	–
		O	O	S	–	–	–	O	–	–	–	–	–	–	–	–	X	X	–
		–	–	S	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	X
Boîte de vitesses automatique		–	O	O	O	–	–	–	–	–	–	–	X	X	–	–	–	X	–
ABS	Tambours AR	–	O	O	O	O	–	–	–	–	X	X	X	–	–	–	–	X	–
Capteurs (4)	Disques AR	–	O	O	O	O	S	–	–	–	–	X	X	X	X	X	–	X	X
Jantes alliage léger	13"	–	O	O	–	–	–	–	X	X	X	–	–	–	–	–	X	X	–
	14"	–	O	O	–	S	–	–	–	–	/	X	X	X	X	X	–	/	X
	15"	–	–	–	–	–	S	–	–	–	–	–	–	–	–	X	–	–	–
Réfrigération		O	O	O	O	O	O	–	–	X	X	X	X	–	X	X	–	X	X
Antidémarrage codé – (ADC)		–	O	O	O	O	–	–	–	–	–	X	X	–	X	X	–	–	–
Alarme (hors France)		–	O	O	O	O	–	–	–	–	X	X	X	X	X	X	–	X	X
Antidémarrage codé, alarme		–	O(F)	O(F)	O(F)	O(F)	S	–	–	–	–	X	X	–	X	X	–	–	–

Suite page suivante.

		Niveaux de finition						
		REF-LEX	AVAN-TAGE	AU RA	FU-RIO	VOL-CANE	16 V	ENTRE-PRISE
Banquette arrière (non coulissante, assise relevable)		S	–	–	–	–	–	–
Banquette AR coulissante 2/3–1/3 (sans accoudoir)		O	S	–	–	–	–	–
Banquette AR coulissante 2/3–1/3 (avec accoudoir)		–	–	S	O	O	–	–
Banquette arrière fractionnée (non coulissante, assise relevable)		–	O	O	O	S	S	–
Toit ouvrant électrique		O	O	O	O	O	O	O
Vitres teintées et rideau arrière		O	S	S	S	S	S	O
Essuie-glace AR intermittent		S	S	S	S	S	S	S
Peinture métallisée		O	O	O	O	O	O	O
La ceinture ventrale arrière		O	O	O	O	O	O	–
Auto-radio codé Blaupunkt	Auto-radio codé 1021–2HP	O	O	–	–	–	–	O
	Auto-radio codé 2021–4HP	–	–	O	O	O	O	–
Condamnation centralisée		O	–	–	–	–	–	O
Pack électrique		–	O(1)	S	S	O(1)	S	–
Pack froid		O	O	O	O	O	O	–
Pack cuir	5 portes	–	–	O	–	O	–	–
Intérieur cuir	3 portes	–	–	O	O	O	O	–

Montage en série d'un essuie–glace AR sur le niveau REFLEX.

Montage sur tous types de ceinture de sécurité AV avec bloqueur de sangle. Pour satisfaire l'implantation de ceintures de sécurité (enrouleur/bloqueur), augmentation de la découpe dans les pieds milieu.

EVOLUTIONS MECANIQUES : GAMME ANNEE MODELE 1994

1 – MOTEUR

1.1 – Caractéristiques moteurs essence (TU) 1124 cm^3

	Motorisations nouvelles	Motorisations maintenues		Motorisations supprimées
Type réglementaire	TU1M L/Z	TU1K	TU1M L/Z	
Plaque moteur	HDZ	H1A	HDZ	HDY
Cylindrée (cm^3)	1124			
Alésage x course (mm)	72x69			
Rapport volumétrique	9,4/1	9,4/1	9,4/1	9,1/1
Puissance maxi (C.E.E.)	44,1 kW	44,1 kW	44,1 kW	40 kW
Régime correspondant	6200 tr/mn	5800 tr/mn	6200 tr/mn	
Couple maxi (C.E.E.)	8,75 m.daN	8,75 m.daN	8,75 m.daN	
Régime correspondant	3800 tr/mn	3200 tr/mn	3800 tr/mn	
Norme de dépollution	CEE 93 – US 83	15–04	CEE 93 – US 83	
Carburant	Sans plomb RON 95, sans plomb RON 98	Sans plomb RON 95, sans plomb RON 98, super carburant RON 97	Sans plomb RON 95, sans plomb RON 98	Sans plomb RON 95, sans plomb RON 98
Pot catalytique	PSA K048	Non	PSA K048	
Système d'alimentation	Monopoint	Carburateur	Monopoint	
Fournisseur	BOSCH	SOLEX	BOSCH	
Type	MA3.0	32 PBISA 16 rep.411	A2.2	

Injection monopoint BOSCH MA3.0 à partir de janvier 1994.

Arrêt de la motorisation HDY (spécifique Autriche).

1.2 – Caractéristiques moteurs essence (TU) 1360 cm³

	Motorisations nouvelles		Motorisations maintenues		Motorisations supprimées
Type réglementaire	TU3F 2 TR K	TU3MC L/Z	TU3 2 K	TU3MC L/Z	TU3M L/Z
Plaque moteur	K5A	KDX	K2D	KDX	KDY
Cylindrée (cm³)	1360				
Alésage x course (mm)	75x77				
Rapport volumétrique	8,8/1	9,3/1			
Puissance maxi (C.E.E.)	51,5 kW	55 kW	55 kW	55 kW	55 kW
Régime correspondant	5400 tr/mn	5800 tr/mn	5800 tr/mn	5800 tr/mn	6200 tr/mn
Couple maxi (C.E.E.)	10,8 m.daN	11,1 m.daN	11,4 m.daN	11,1 m.daN	10,9 m.daN
Régime correspondant	3800 tr/mn	3400 tr/mn	3800 tr/mn	3400 tr/mn	4000 tr/mn
Norme de dépollution	15–04	CEE 93 – US 83	15–04	CEE 93 – US 83	
Carburant	Sans plomb RON 95, sans plomb RON 98, super carburant RON 97, carburant RON 92	Sans plomb RON 95, sans plomb RON 98	Sans plomb RON 95, sans plomb RON 98, super carburant RON 97	Sans plomb RON 95, sans plomb RON 98	Sans plomb RON 95, sans plomb RON 98
Pot catalytique	Non	PSA K026	Non	PSA K026	
Système d'alimentation	Carburateur	Monopoint	Carburateur	Monopoint	
Fournisseur	SOLEX	MAGNETI MARELLI	SOLEX	BOSCH	
Type	32–34 Z2 rep.528/5	G6	32–34 Z2 rep.528	MA3.0	A2.2

Nouvelle motorisation K5A (spécifique Chine).

Moteur KDX, nouvelle injection MAGNETI MARELLI G6 en parallèle avec BOSCH MA3.0 à partir de février 1994.

Arrêt de la motorisation KDY injection BOSCH A2.2.

1.3 – Caractéristiques moteurs essence (XU) 1580 cm³

	Motorisations nouvelles	Motorisations maintenues	Motorisations supprimées
Type réglementaire	XU5 JP L/Z	XU5M 3 L/Z	MU5M 4 K
Plaque moteur	BFZ	BDY	B4A
Cylindrée (cm³)	1580		
Alésage x course (mm)	83x73		
Rapport volumétrique	9,25/1	8,95/1	
Puissance maxi (C.E.E.)	65 kW		
Régime correspondant	6000 tr/mn	6400 tr/mn	
Couple maxi (C.E.E.)	13 m.daN	12,8 m.daN	
Régime correspondant	2600 tr/mn	3000 tr/mn	
Norme de dépollution	CEE 93 – US 83		15–04
Carburant	Sans plomb RON 95, sans plomb RON 98	Sans plomb RON 95, sans plomb RON 98	Sans plomb RON 95, sans plomb RON 98, super carburant RON 97
Pot catalytique	PSA K033	PSA K027	Non
Système d'injection	Multipoint	Monopoint	
Fournisseur	MAGNETI MARELLI		
Type	8P13	G6–10	G6–12

Nouvelle motorisation BFZ injection multipoint 90 ch en remplacement des motorisations B4A et BDZ.

Arrêt des motorisations B4A et BDY (sauf en boîte de vitesses automatique pour le Japon).

1.4 – Caractéristiques moteurs essence (XU) 1761 cm³

	Motorisations nouvelles		Motorisations maintenues
Type réglementaire	XU7 JP K	XU7 JP L/Z	
Plaque moteur	L6A	LFZ	
Cylindrée (cm³)	1761		
Alésage x course (mm)	83x81,4		
Rapport volumétrique	9,25/1		
Puissance maxi (C.E.E.)	74 kW		
Régime correspondant	6000 tr/mn		
Couple maxi (C.E.E.)	15,3 m.daN		
Régime correspondant	3000 tr/mn		
Norme de dépollution	15-04	CEE 93 – US 83	
Carburant	Sans plomb RON 95, sans plomb RON 98, super carburant RON 97	Sans plomb RON 95, sans plomb RON 98	Sans plomb RON 95, sans plomb RON 98
Pot catalytique	Non	PSA K033	
Système d'injection	Multipoint		
Fournisseur	MAGNETI MARELLI		BOSCH
Type	8P10		MP5.1

Nouvelles motorisations L6A et LFZ avec l'injection MAGNETI MARELLI 8P10 en parallèle avec l'injection BOSCH MP5.1 (l'injection MAGNETI MARELLI peut accepter l'antidémarrage codé et la boîte de vitesses automatique).

1.5 – Caractéristiques moteurs essence (XU) 1905 cm³ – 1998 cm³

	Motorisations nouvelles	Motorisations maintenues			Motorisations supprimées
Type réglementaire	XU10 J2C K	XU10 J2C L/Z	XU9 JA L/Z	XU10 J4D L/Z	XU9 JA K
Plaque moteur	R6D	RFX	DKZ	RFY	D6E
Cylindrée (cm³)	1998		1905	1998	1905
Alésage x course (mm)	86x86		83x88	86x86	83x88
Rapport volumétrique	9,5/1		9,2/1	10,4/1	9,2/1
Puissance maxi (C.E.E.)	89 kW		88 kW	111,6 kW	93,5 kW
Régime correspondant	5750 tr/mn		6000 tr/mn	6500 tr/mn	6000 tr/mn
Couple maxi (C.E.E.)	17,6 m.daN		15 m.daN	18,25 m.daN	16,1 m.daN
Régime correspondant	2750 tr/mn		3000 tr/mn	3500 tr/mn	3250 tr/mn
Norme de dépollution	15-04	CEE 93 – US 83	CEE 93 – US 83	CEE 93 – US 83	15-04
Carburant	Sans plomb RON 95, sans plomb RON 98, super carburant RON 97	Sans plomb RON 95, sans plomb RON 98	Sans plomb RON 95, sans plomb RON 98	Sans plomb RON 95, sans plomb RON 98	Sans plomb RON 95, sans plomb RON 98, super carburant RON 97
Pot catalytique	Non	PSA K034	PSA K028	PSA K028	Non
Système d'alimentation	Multipoint				
Fournisseur	MAGNETI MARELLI		BOSCH		
Type	8P20		M1.3	MP3.2	MP3.1

Démarrage de la motorisation R6D (sans pot catalytique).

Arrêt de la motorisation D6E (sans pot catalytique).

1.6 – Caractéristiques moteurs diesel (TUD) 1360 cm³, (XUD) 1769 cm³ – 1905 cm³

	Motorisations nouvelles		Motorisations maintenues			
Type réglementaire	TUD3 L	XUD7 L	XUD9A L	XUD9 Y	XUD9TE L	XUD9TE Y
Plaque moteur	K9A	A9A	D9B	DJZ	D8A	DHY
Cylindrée (cm³)	1360	1769	1905		1905	
Alésage x course (mm)	75x77	80x88	83x88		83x88	
Rapport volumétrique	22/1	23/1	23/1	23,5/1	21,8/1	
Puissance maxi (C.E.E.)	38,3 kW	43,5 kW	51 kW	47 kW	67,5 kW	66 kW
Régime correspondant	5000 tr/mn	4600 tr/mn	4600 tr/mn		4000 tr/mn	
Couple maxi (C.E.E.)	8,3 m.daN	11 m.daN	12 m.daN	11,8 m.daN	19,6 m.daN	19,6 m.daN
Régime correspondant	2500 tr/mn	2000 tr/mn	2000 tr/mn		2250 tr/mn	
Norme de dépollution	CEE 93			US 87	CEE 93	US 87
Carburant	Gazole					
Pot catalytique	Non			PSA K042 (en option)	Non	PSA K062
EGR	Non			Oui	Non	
Système d'injection	Injection indirecte					
Pompe LUCAS	TUD100 DPC 8443	052–DPC	3B980 A–XUD101	XUD103		
Pompe BOSCH	TUD200 VER 311	VER 171–2	VER 425/1–XUD201	VER 426–518	VER 445–XUD203	
Turbo–compresseur	KKK K14 GARETT					
Echangeur thermique	Air–air					

Nouvelle motorisation K9A 1360 cm³ pour la CITROEN ZX version Portugal.

Nouvelle motorisation A9A 1360 cm³ pour la CITROEN ZX version Entreprise France.

Sur la pompe d'injection du moteur Turbo Diésel, suppression du micro–switch (on ne tient plus compte de la position de l'accélérateur pour la coupure du post–chauffage, elle se fera uniquement en fonction du temps et de la température d'eau moteur).

Suppression également de l'amortisseur sur la commande de l'accélérateur.

2 – BOITE DE VITESSES

2.1 – Boîte de vitesses BE3

Evolution des repères des boîtes de vitesses suite au nouveau rapport de 2ème 23/43 (au lieu de 20/37).

Moteur			Boîte de vitesses	
			Repère avec pignons de 2ème 20/37	Repère avec pignons de 2ème 23/43
Véhicule essence	1580 cm³	XU5M	20 CL 84	20 CL 81
	1761 cm³	XU7JP	20 CL 34	
	1905 cm³	XU9JA	20 CJ 85	20 CL 82
	1998 cm³	XU10J2	20 CL 35	
	1998 cm³	XU10J4 ACAV	20 CL 46	20 CL 80
Véhicule diesel	1769 cm³	XUD7		20 CM 18
	1905 cm³	XUD9	20 CL 29	20 CL 85
		XUD9 ABS	20 CL 45	20 CL 86
		XUD9TE	20 CL 32	20 CL 79

Il n'y a pas d'évolution sur les boîtes de vitesses 20 CL 34 et 20 CL 35 équipant respectivement les motorisations 1761 cm³ XU7JP et 1998 cm³ XU10J2.

Nouvelle boîte de vitesses pour les CITROEN ZX Entreprise diesel 1769 cm³ :

- repère 20 CM 18
- rapport de pont 16x63
- couple tachymétrique 22x20

2.2 – Boîte de vitesses automatique

Adaptation de la boîte de vitesses automatique sur les moteurs 1761 cm³ L6A et LFZ (en remplacement du moteur 1580 cm³ BDY) :

- repère 2 CZ 74
- rapport de pont 17x65

3 – SUSPENSION DIRECTION FREINS

3.1 – Freins

Le calculateur ABS est équipé de relais soudés (au lieu de démontable).

Ce calculateur se monte en lieu et place de l'ancien.

3.2 – Direction

Direction assistée de série sur tous les modèles AURA (y compris le 1,4i).

3.3 – Suspension

Suspension réhaussée sur les versions Côte d'Ivoire (moteurs K2D (TU3.2K) et D9B (XUD9A L).

3.4 – Roue

Nouveaux enjoliveurs de roue sur les versions REFLEX et AVANTAGE ; leur fixation est assurée par les 4 vis à tête chromée de la roue.

EVOLUTIONS CARROSSERIE : GAMME ANNEE MODELE 1994

1 – CARROSSERIE

1.1 – Portes latérales

Adjonction d'une barre de renfort dans les portes latérales sur tous modèles à partir de janvier 1994 (certains pays D, GB, ... ont déjà cet équipement).

1.2 – Pied milieu (de caisse)

Pour satisfaire l'implantation de ceintures de sécurité (enrouleur/bloqueur), augmentation de la découpe dans les pieds milieu. Cette évolution a démarré sur toutes les CITROËN ZX depuis octobre 1992.

2 – EQUIPEMENT

2.1 – Ceinture de sécurité avant

Montage sur tous types de ceintures de sécurité avant avec bloqueur de sangle (certains pays D, GB, ... ont déjà cet équipement).

2.2 – Siège avant

Montage de soufflets sur l'envers des dossiers.

2.3 – Planche de bord

Les couvercles de boîte à gants sont équipés d'un verrou.

Sur les versions réfrigération, adjonction d'un vide-poches sur la planche de bord.

2.4 – Circuit de réfrigération

Nouveau liquide dans le circuit de réfrigération R134a (au lieu du R12) à partir de novembre 1993.

EVOLUTIONS ELECTRIQUES : GAMME ANNEE MODELE 1994

1 ⫟ ANTIVOL

Nouvelle répartition des fonctions électriques sur l'antivol.

Les accessoires (pulseur d'air, relais de climatisation, motoventilateur, lunette arrière et rétroviseur chauffant) consommant un courant important, sont alimentés en position marche (M) au lieu de marche et accessoires (M) et (A).

2 – BOITE FUSIBLES

Nouvelle boîte à fusibles, induisant une nouvelle affectation des fusibles (voir MAN 008944).

3 – FAISCEAUX ELECTRIQUES

Evolution des faisceaux planche de bord, habitacle et plafonnier suite à la nouvelle boîte à fusibles.

Le panachage entre les deux années modèles n'est pas possible.

Modification de voies sur le connecteur de traversée de cloison (alimentation antivol).

4 – ANTIDEMARRAGE CODE (OPTION USINE)

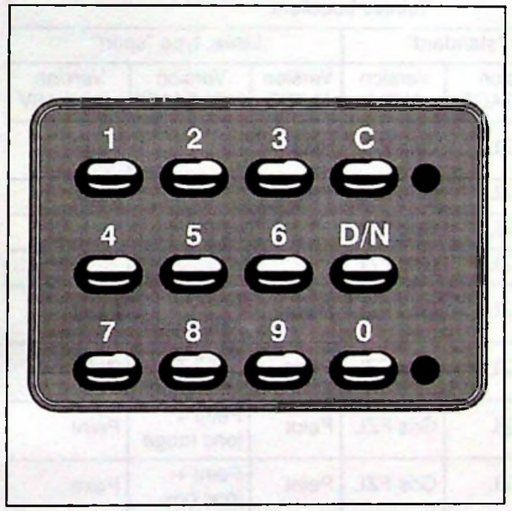


Fig : D6-P003C

Permet de bloquer le calculateur d'injection après la coupure du contact et l'ouverture de la porte du conducteur.

Il est possible d'avoir cette option sur les motorisations suivantes.

Cylindrée (cm^3)	Code moteur	Type moteur	Injection
1580	BFZ	XU5JP	MAGNETI MARELLI 8P13
1761	L6A et LFZ	XU7JP	MAGNETI MARELLI 8P10
1998	R6D et RFX	XU10J2	MAGNETI MARELLI 8P20
1998 (de série sur le coupé 16V)	RFY	XU10J4	BOSCH MP3.2

Les pièces nécessaires pour assurer cette fonction sont :

- le boîtier antidémarrage codé, implanté dans la console centrale
- le faisceau planche de bord
- le pack électrique (faisceau habitacle et faisceaux portes, pour l'information vignette)
- les faisceaux avant et faisceaux moteur (pour commande du calculateur d'injection)
- le calculateur d'injection

Proposition pour la France de l'option pack antidémarrage codé + alarme.

NOTA : Les véhicules France (AVANTAGE pack électrique, AURA pack électrique, FURIO pack électrique, VOLCANE) équipés des motorisations ci-dessus, possèdent les faisceaux de l'antidémarrage codé, même s'ils n'ont pas l'option.

5 – ALARME (OPTION USINE)

Evolution du boîtier : il diffère du précédent par la suppression du relais intérieur et l'intégration de la temporisation de 7 secondes pour la Suisse.

Evolution de la sirène (Suisse) : suppression de la temporisation de déclenchement différé.

NOTA : La sirène type Suisse est spécifique par la fréquence.

Cette alarme est équipée d'un autodiagnostic (trame série) qui peut être lu à partir du connecteur 2 voies rouge situé dans le boîtier relais moteur.

TEINTES CARROSSERIE : GAMME ANNEE MODELE 1994

NOTA : Le 4ème caractère du code couleur peut être b, e ou p.
O = peinture opaque.
OV = peinture opaque vernie.
MV = peinture métallisée vernie.
NV = peinture nacrée vernie.

1 – TEINTES NOUVELLES

Teintes carrosserie		Code couleur	Teintes boucliers					
			Grainé, type "standard"			Lisse, type "sport"		
			Version REFLEX	Version AVANTAGE	Version AURA	Version FURIO	Version VOLCANE	Version coupé 16V
Blanc Banquise	O	EWPbS	Blanc FWP	Gris FZL	Gris FZL	Peint	Peint + jonc rouge	
Bleu Mondial	OV	KLSbR		Gris FZL	Gris FZL	Peint	Peint	Peint
Gris Crépuscule	MV	ETKbR	Gris FZL	Gris FZL	Gris FZL			
Rouge Mandarin	NV	EJVbR		Gris FZL	Gris FZL	Peint	Peint + jonc gris	Peint

2 – TEINTES RECONDUITES

Teintes carrosserie		Code couleur	Teintes boucliers					
			Grainé, type "standard"			Lisse, type "sport"		
			Version REFLEX	Version AVANTAGE	Version AURA	Version FURIO	Version VOLCANE	Version coupé 16V
Bleu Saphir	OV	ENUbR	Bleu FNU	Gris FZL	Gris FZL	Peint		Peint
Bleu Sidéral	MV	ENTbR	Gris FZL	Gris FZL	Gris FZL	Peint		Peint
Gris Dolmen	MV	ETBbR	Gris FZQ	Gris FZL	Gris FZL			
Gris Gabion	MV	ERZbR		Gris FZL	Gris FZL			
Gris Silex	MV	ETWbR		Gris FZL	Gris FZL	Peint	Peint + jonc rouge	Peint
Gris Quartz	MV	EYCbR	Gris FZL	Gris FZL	Gris FZL	Peint	Peint + jonc rouge	Peint
Noir Verni	OV	EXYbR	Gris FZL	Gris FZL	Gris FZL	Peint	Peint + jonc rouge	Peint
Rouge Furio	O	EJYbS	Rouge FJX	Gris FZL	Gris FZL	Peint	Peint + jonc gris	Peint
Rouge Opéra	OV	EKVbR	Rouge FKV	Gris FZL	Gris FZL		Peint + jonc gris	
Sable Phénicien	MV	ECZbR		Gris FZL	Gris FZL			
Vert Triton	MV	ERTbR		Gris FZL	Gris FZL	Peint	Peint	
Vert Mer	OV	ESAbR		Gris FZL	Gris FZL			
Vert Véga	NV	ERYbR						Peint

3 – TEINTES SUPPRIMEES

Teintes carrosserie		Code couleur	Teintes boucliers					
			Grainé, type "standard"			Lisse, type "sport"		
			Version REFLEX	Version AVANTAGE	Version AURA	Version FURIO	Version VOLCANE	Version coupé 16V
Blanc Meije	O	EWTbS	Blanc FWT	Gris FZQ	Gris FZL	Peint	Peint + jonc rouge	
Bleu Sirène	MV	EPNbR		Gris FZQ	Gris FZL			

ENTRETIEN : GAMME ANNEE MODELE 1994

La périodicité d'entretien des moteurs TU (1124 et 1360 cm^3) et XU (1998 cm^3) passe à 15000 km (au lieu de 10000 km).

Les CITROËN ZX Entreprise équipées des motorisations TU rentrent également dans ce plan.

		Avant année modèle 1994	Après année modèle 1994
Véhicule essence	1,1 – 1,4 – 2.0 – 16V	Tous les 10000 km (échange de la cartouche à 10000 km puis tous les 20000 km)	Tous les 15000 km (échange de la cartouche tous les 15000 km)
	1,6 – 1,8 – 1,9	Tous les 10000 km (échange de la cartouche à 10000 km puis tous les 20000 km)	
Véhicule diesel	1,8 – 1,9	Tous les 10000 km (échange de la cartouche tous les 10000 km)	

Ce nouveau plan d'entretien est subordonné à l'utilisation d'huiles répondant aux normes minimum de classification.

Norme	Véhicule essence	Véhicule diesel
API	SG	CD
CCMC	G4–G5	PD2

ATTENTION : Quel que soit le véhicule (essence ou diesel) une révision annuelle est nécessaire en cas de faible kilomètrage.

CITROËN ZX

LE 30 NOVEMBRE 1993

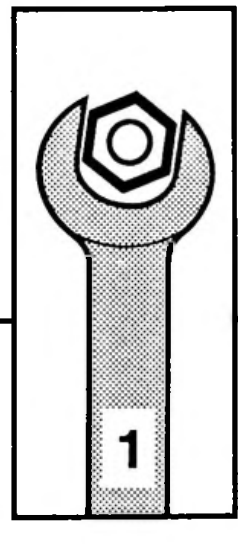
REF. 0 N° ZX 000-00/7

ABONNEMENT GME

PRESENTATION

• CITROËN ZX AUTO-ECOLE

MAN 008941



AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS-VENTE

CARACTERISTIQUES GENERALES

CARACTERISTIQUES GENERALES : CITROEN ZX AUTO-ECOLE 3

EQUIPEMENTS SPECIFIQUES : CITROEN ZX AUTO-ECOLE 4

RECONVERSION : VEHICULE AUTO-ECOLE EN VEHICULE PARTICULIER 6

POST-EQUIPEMENT

POST-EQUIPEMENT : KIT AUTO-ECOLE SUR VEHICULE CLIMATISE 7

PETITS MECANISMES

REGLAGES : DOUBLE COMMANDE 8

CARACTERISTIQUES GENERALES : CITROEN ZX AUTO-ECOLE

1 - DESCRIPTION

La CITROEN ZX Auto-Ecole est définie sur une base de CITROEN ZX Avantage équipée de la motorisation 1,9 diesel.

Caractéristiques :

Appellation commerciale - niveau de finition	CITROEN ZX 1,9D - Avantage
Puissance fiscale	6
Type Mines	N2-C3
Plaque complémentaire auto-école	AU.2421.92.00
Moteur	
- type réglementaire - type usine	D9B - XUD9 A/L
- cylindrée (cm3)	1905 cm3
- puissance maxi - (DIN)	51 kW - (71ch)
Régime correspondant	4600 tr/mn
- couple maxi - (DIN)	12 m.daN - (12,5mkg)
Régime correspondant	2000 tr/mn
Carburant	Gazole
Norme de dépollution	L = CEE93
Boîte de vitesses	
Type - repère	BE3 - CL29
Nombre de rapports	5
Liaison au sol	
Freins	Disques AV - tambours AR
Pneumatiques	165/70 R 13 MXT
Performances (mi-charge)	
- vitesse maxi	167 km/h
- 0-400 m	19,8 s
- 0-1000 m	37,1 s
- 0-100 km/h	16,1 s
Consommation (L/100km)	
- à 90 km/h	4,4 l
- à 120 km/h	5,9 l
- cycle urbain	6,7 l

Autres caractéristiques inchangées, voir documentation correspondante.

2 - EQUIPEMENTS

2.1 - Equipement électrique

Batterie : type L2 300A.
Alternateur : classe 7.
Démarreur : classe 5.
Projecteur double optique.
Alarme sonore de non extinction des feux.
Volant réglable en hauteur.
Bandeaux latéraux.
Ceinture de sécurité avant (réglable en hauteur).
Ceinture de sécurité arrière (à enrouleur).
Ceinture de sécurité arrière ventrale.

2.2 - Instruments de bord

Témoin de pression d'huile moteur.
Témoin de niveau mini d'huile.
Indicateur de température d'eau avec témoin d'alerte.
Montre numérique.
Compte-tours électronique.
Totalisateur journalier.

2.3 - Options

Peinture métallisée.
Pack électrification.
Direction assistée.
Vitres teintées.
Toit ouvrant électrique.
Radio usine, système audio 1021.

EQUIPEMENTS SPECIFIQUES : CITROEN ZX AUTO-ECOLE

1 – PARTICULARITES SUR VEHICULE DE BASE

Caisse : perçage de 4 trous diamètre 10 mm : fixation du pédalier.

Insonorisant de tapis : découpe de l'insonorisant de tapis au niveau du tunnel, ainsi qu'au niveau du support pédale moniteur.

Tapis : découpe du tapis pour le passage des pédales du moniteur.

Groupe de chauffage : montage uniquement du groupe de chauffage (fournisseur BEHR) suite à des problèmes d'interférence.

Boîte à gants :
- couvercle spécifique pour l'implantation du boîtier de commande moniteur
- découpe du boîtier pour le passage du faisceau

2 – PEDALIER A DOUBLE COMMANDE

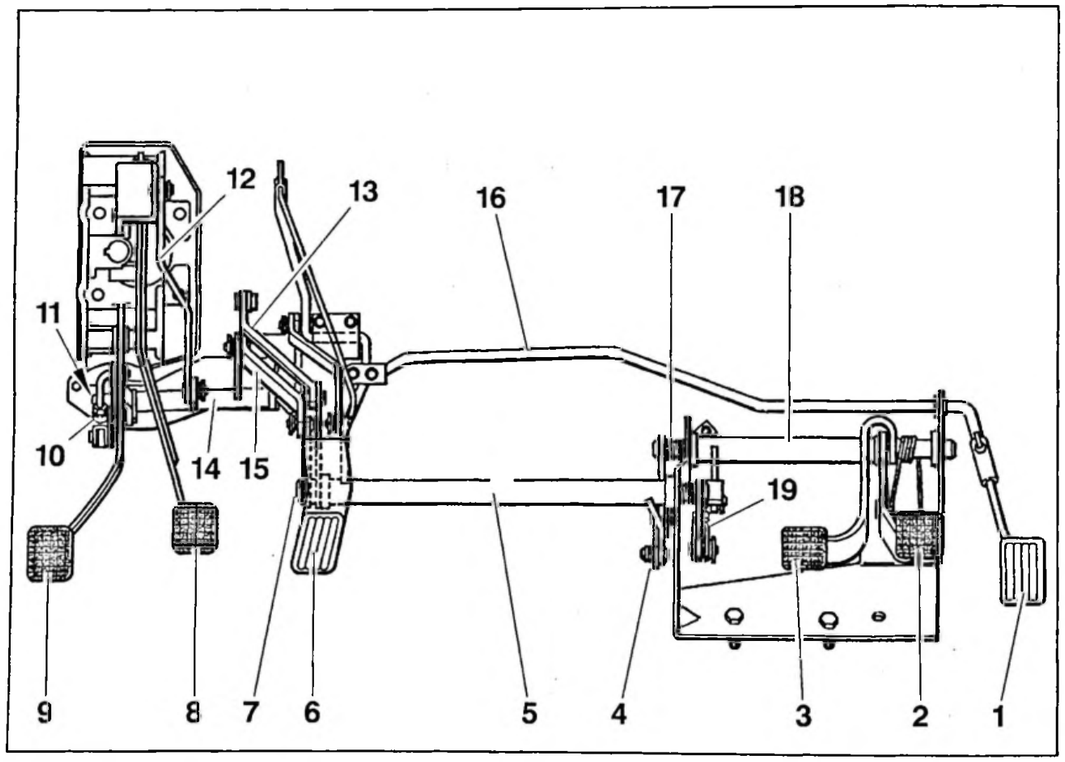


Fig : E1-P003D

2.1 – Description

2.1.1 – Embrayage

Pédale "élève" :
- identique à la série (la fixation du levier s'effectue sur un trou existant)
- la pédale est indépendante de celle du moniteur

2.1.2 – Freins

Pédale "élève" : partie supérieure spécifique.

2.1.3 – Accélérateur

Pédale "élève" : spécifique par le patin de pédale.

2.1.4 – Supports de commande

Partie gauche : 3 points de fixation. Utilisation des 2 vis inférieures du pédalier plus un point d'appui sur la colonne de direction.

Partie droite : 4 points de fixation sur le tablier.

2.1.5 – Axes et arbres

Bagues en plastique sur les articulations.

2.2 – Cinématique entre pédales

2.2.1 – Embrayage

Pédale moniteur (3) – axe intérieur (17) – biellette de priorité (4) – axe extérieur (5) – biellette (13) – axe intérieur (11) – chape réglable (10) – pédale élève (9).

2.2.2 – Freins

Pédale moniteur (2) – axe extérieur (18) – chape réglable (19) – axe intérieur (7) – biellette (15) – axe extérieur (14) – biellette (12) – pédale élève (8).

2.2.3 – Accélérateur

Pédale moniteur amovible (1) – axe (16) – pédale élève (6).

3 – RETROVISEURS INTERIEURS

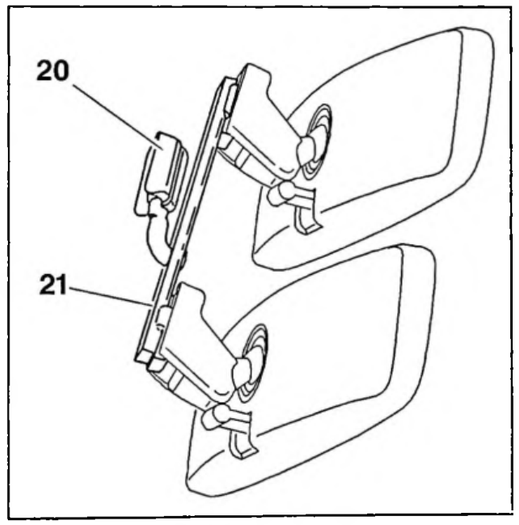


Fig : E1-P004C

Les 2 rétroviseurs intérieurs sont fixés sur le support (20) et l'ensemble est relié à la semelle par l'agrafe (21).

La semelle collée sur le pare-brise a le même emplacement que sur un véhicule de base.

4 – RENVOI ELECTRIQUE DES COMMANDES MONITEUR

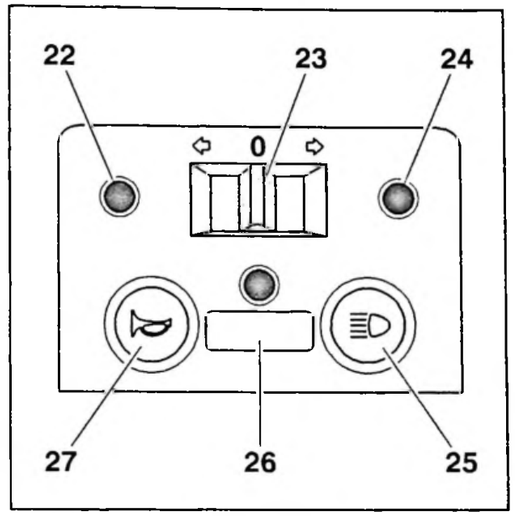


Fig : E1-P005C

22 – voyant rappel clignotant gauche.

23 – commande de clignotant.

24 – voyant rappel clignotant droit.

25 – appel optique.

26 – témoin de mise en action du clignotant par le moniteur (dès la mise du contact le témoin s'éclaire en lumière atténuée).

27 – avertisseur sonore.

La commande clignotant moniteur est prioritaire sur la commande élève.

L'avertisseur et les projecteurs sont branchés en parallèle.

RECONVERSION : VEHICULE AUTO-ECOLE EN VEHICULE PARTICULIER

NOTA : Il est possible de déséquiper une CITROEN ZX auto-école sans déposer la planche de bord.

1 – MODE OPERATOIRE

Déposer :
- la console centrale
- la jambe de force (commande sur support colonne de direction)
- la chape sur la pédale d'embrayage
- la chape sur la pédale de freins
- la pédale d'accélérateur

Côté gauche : désaccoupler la commande auto-école du pédalier (2 vis).

Côté droit : désaccoupler la commande auto-école du tablier (4 vis).

Déposer la commande auto-école.

Obturer les trous de fixation sur caisse – poser un insonorisant de la taille du support.

Déposer le support double rétroviseur.

Poser sur le pare-brise un des deux rétroviseurs (ré-utilisation de la pastille collée).

Déposer le bloc compteur pour une meilleure visibilité.

Remplacer :
- le vide-poches
- la pédale de freins
- la pédale d'accélérateur

Poser les habillages centraux et la trappe de visite.

Retirer la plaque homologation auto-école.

2 – PIECES NECESSAIRES A LA RECONVERSION

Pédale de freins.

Patin de pédale de freins.

Patin de pédale d'embrayage.

Pédale d'accélérateur.

Obturateurs.

Vide-poches.

POST-EQUIPEMENT : KIT AUTO-ECOLE SUR VEHICULE CLIMATISE

La CITROEN ZX auto-école climatisée n'existe pas de série, toutefois, il est possible de monter un équipement auto-école sur les CITROEN ZX climatisées.

Pour cela soit se procurer le kit auto-école (version climatisée) auprès du fournisseur OKEY soit faire transiter le véhicule climatisé vers ce fournisseur qui assurera le montage (9,50 h).

OKEY Technologie.

11,Rue Cugnot BP28.

78 570 CHANTELOUP LES VIGNES.

Tel:(1) 39 74 04 70.

code carrossier: 25105N.

REGLAGES : DOUBLE COMMANDE

Réglage du parallélisme entre commande moniteur et commande élève.

Un défaut de parallélisme entre les deux supports fixés sur caisse peut engendrer des durcissements de pédale. Pour éviter cela, il est impératif de respecter l'ordre de serrage suivant : 1,2,3,4,5.

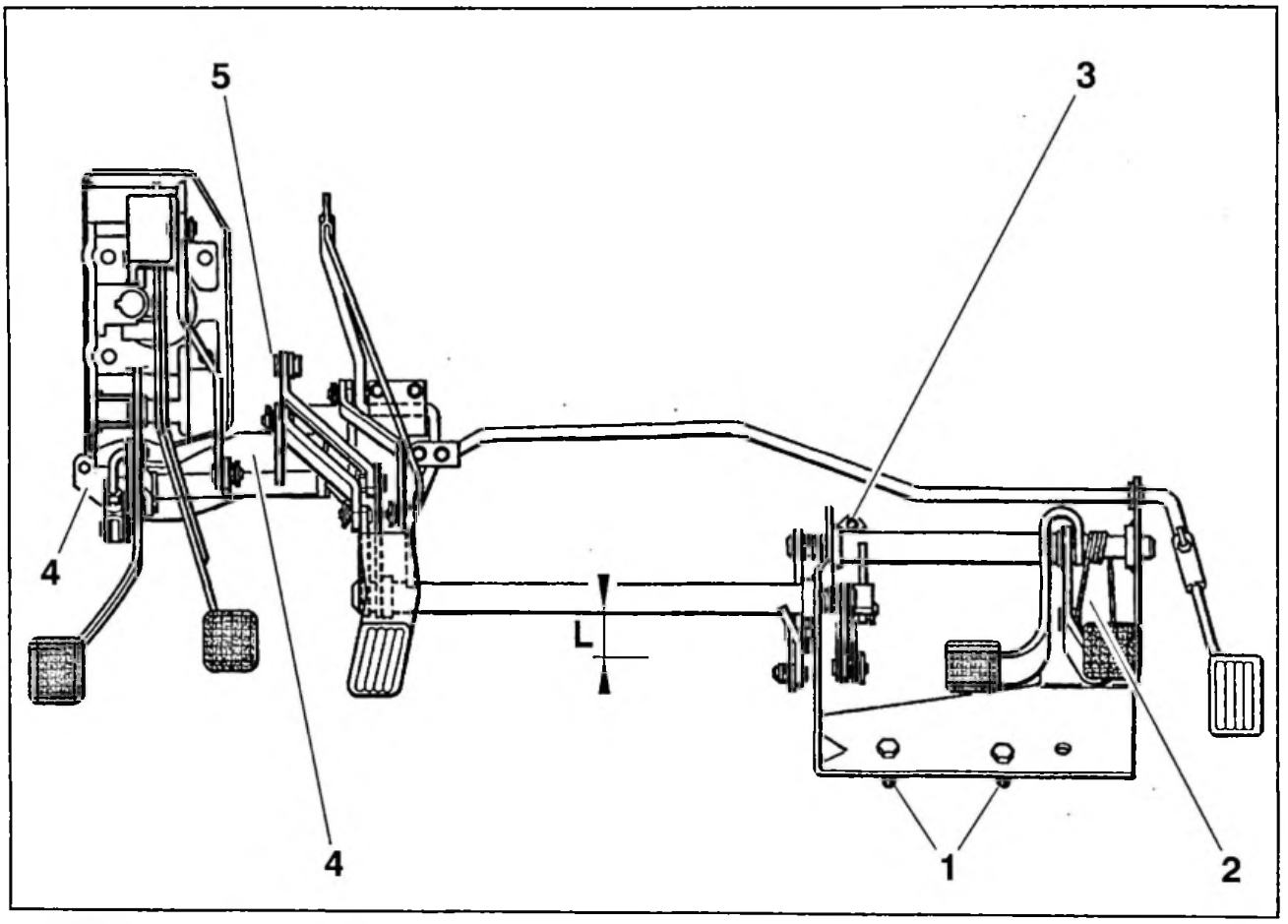


Fig : C5DP004D

L : garde de 3 mm avec le tunnel.

CITROËN ZX

LE 31 MAI 1994

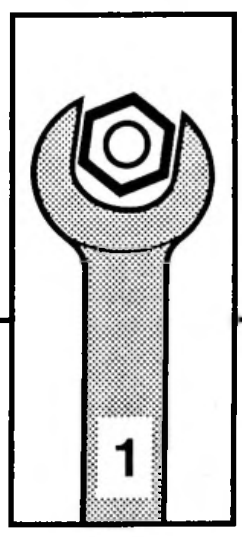
ABONNEMENT GME

RÉF. 0 N° ZX 000-00/8

PRESENTATION

• CITROËN ZX BREAK

MAN 008941



AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS VENTE

CARACTERISTIQUES GENERALES

PRESENTATION : GAMME COMMERCIALISEE 3
TABLEAU DES OPTIONS : CITROËN ZX BREAK 7
EQUIPEMENTS SPECIFIQUES : CITROËN ZX BREAK 9
DESCRIPTION : CITROËN ZX BREAK 11

CAISSE

PARTICULARITES : STRUCTURE, CITROËN ZX BREAK 12

PEINTURE

TEINTES CARROSSERIES : CITROËN ZX BREAK 14

PRESENTATION : GAMME COMMERCIALISEE

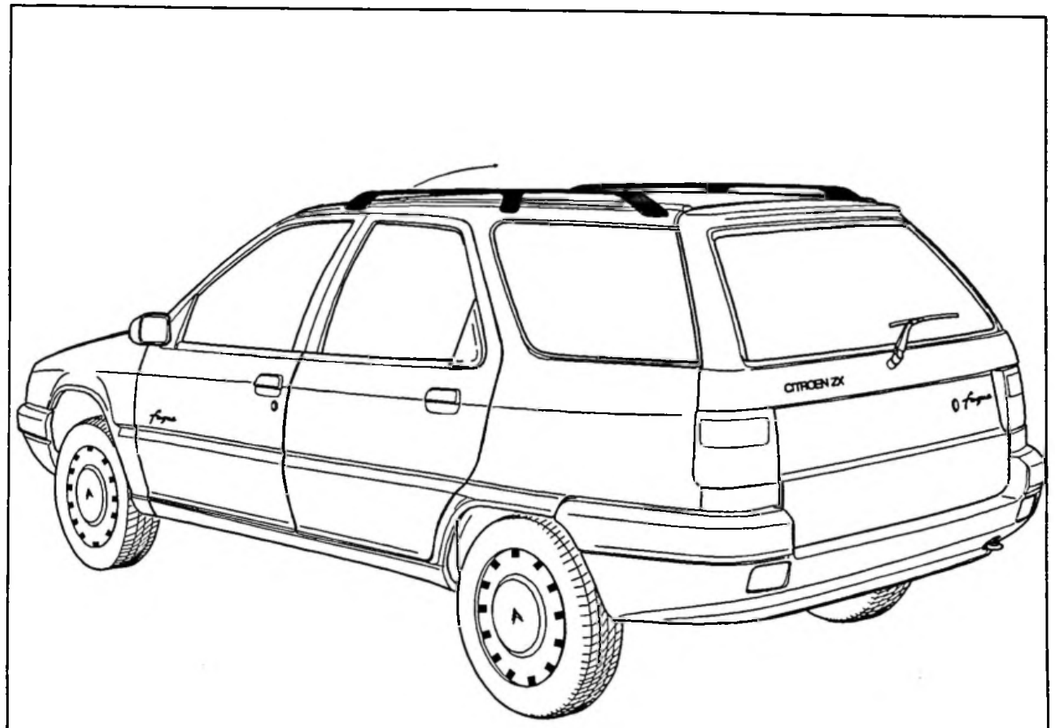


Fig. : E1–P007D

Légende :

F :	FRANCE	E :	ESPAGNE	N :	NORVÈGE
D :	ALLEMAGNE	SF :	FINLANDE	GB :	GRANDE BRETAGNE
A :	AUTRICHE	I :	ITALIE	GR :	GRÈCE
B :	BELGIQUE	NL :	PAYS–BAS	S :	SUÈDE
DK :	DANEMARK	P :	PORTUGAL	CH :	SUISSE

1 – ZX BREAK VERSION ESSENCE

1.1 – ZX 1,4i (1 360 cm3)

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses	Pays de distribution														
Niveau	Type Mines	Puissance En Kw (en cv)	Plaque Type (c)		F	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	GR	S	CH
Reflex	N2–D7	55 (75)	KD X TU3MC /LZ	2 CB 60 MA–5				X					X					X	X
Flash					X														
Avantage												X				X			
Aura												X							

1.2 – ZX 1,6i (1 580 cm3)

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses	Pays de distribution														
Niveau	Type Mines	Puissance En Kw (en cv)	Plaque Type (c)		F	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	GR	S	CH
Fugue	N2–G2	65 (90)	BFZ XU5JP/LZ	20 CL 78 BE3–5	X														

1.3 – ZX 1,8i (1 761 cm3) BVM

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses	Pays de distribution														
Niveau	Type Mines	Puissance En Kw (en cv)	Plaque Type (c)		F	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	GR	S	CH
Avantage	N2–F2	74 (103)	LFZ XU7JP /LZ	20 CL 34 BE3–5									X						X
Aura								X				X							X

1.4 – ZX 1,8i (1 761 cm3) BVA

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses	Pays de distribution														
Niveau	Type Mines	Puissance En Kw (en cv)	Plaque Type (c)		F	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	GR	S	CH
Aura	N2–H4	74 (103)	LFZ XU7JP /LZ	2GZ74 4HP14															X

(c) : les derniers caractères du type moteur définissent la dépollution.

L : (CEE 93) et Z : (US 83) sévérisation pratiquement identique, implique une régulation de richesse avec pot catalytique.

Suivant la réglementation en vigueur, chaque pays applique l'une des deux normes.

2 – ZX BREAK VERSION DIESEL

2.1 – ZX 1,9 D (1 905 cm3) BVM

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses	Pays de distribution														
Niveau	Type Mines	Puissance En Kw (en cv)	Plaque Type (c)		F	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	GR	S	CH
Reflex	N2–D5	51 (71)	D9B XUD9A /L	20 CL 85 BE3–5				X											
Flash					X														
Avantage								X				X				X			
Fugue					X														

2.2 – ZX 1,9 D (1 905 cm3) BVA

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses	Pays de distribution														
Niveau	Type Mines	Puissance En Kw (en cv)	Plaque Type (c)		F	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	GR	S	CH
Avantage	N2–H5	51 (71)	D9B XUD9A /L	2GZ76 4HP14	X											X			
Fugue					X														

2.3 – ZX 1,9 D (1 905 cm3), dépollution +

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses	Pays de distribution														
Niveau	Type Mines	Puissance En Kw (en cv)	Plaque Type (c)		F	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	GR	S	CH
Reflex (A)	N2–H2	47 (65)	DJZ XUD9 /Y	20 CL 85 BE3–5									X						

2.4 – ZX 1,9 D (1 905 cm3) Turbo

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses	Pays de distribution														
Niveau	Type Mines	Puissance En Kw (en cv)	Plaque Type (c)		F	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	GR	S	CH
Fugue	N2–G5	67,5 (92)	D8A XUD9TE /L	20CL79 BE3–5	X														
Aura								X				X				X			

2.5 – ZX 1,9 D Turbo, Dépollution +

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses	Pays de distribution														
Niveau	Type Mines	Puissance En Kw (en cv)	Plaque Type (c)		F	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	GR	S	CH
Avantage (A)	N2–D9	66 (90)	DJZ XUD9TE /Y	20CL79 BE3–5									X						
Aura (A)																			X

(c) = les derniers caractères du type moteur définissent la dépollution.

L = (CEE 93) norme Européenne, implique des réglages de pompes appropriés.

Y = (US 87) norme plus sévère, implique un pot catalytique et/ou un EGR.

A = pot catalytique.

TABLEAU DES OPTIONS : CITROËN ZX BREAK

Légende :
- O : option
- S : série
- é : entraîne pack électrique
- DAG : direction à gauche uniquement

		Niveau de finition				Motorisations				
	Reflex	Flash	Avantage	Fugue	Aura	1,4i	1,6 i	1,8i	1,9 D	Tur. D
Direction assistée	O	O	O	O	O	X	–	–	–	–
	–	–	O	O	O	–	X	–	–	–
	–	–	O	O	O	–	–	X	–	–
	O	O	O	O	O	–	–	–	X	–
	–	–	S	S	S	–	–	–		X
BVA	–	–	O	O	O	–	–	X	X	–
ABS (BOSCH) (01.07.94) 4 capteurs avec tambours AR	–	O	O	O	O	–	X	X	X	X
Jantes alliage léger 14°	O	O	O	O	O	X	X	X	X	X
Réfrigération	O	O	O	O	O	X	X	X	X	X (DAG)
Anti–démarrage codé (ADC)	–		O	O	O		X	X		
Alarme	–		O (e)		O	X	X	X	X	X
Pack ADC + alarme	–			O	O		X	X		
Banquette AR 2/3–1/3	O	O AM 95	S	S	S					
Toit ouvrant électrique	O	O	O	O	O					
Barres de toit longitudinales	O	S	S	S	S					
Vitre teintée vertes sans rideau pare–soleil	O	S	O	S	S					
Peinture métallisée	O	O	O	O	O					
Ceinture AR ventral fixe	S	S	S	S	S					

	Niveau de finition				
	Reflex	Flash	Avan tage	Fugue	Aura
Auto radio codé (Blaukpunkt)					
Système audio 1021 ; 2HP	O	O	O	–	–
Système audio 2021 ; 4HP	–	–	–	O	O
Condamnation centralisée	O				
Pack "électrique"		O	O	S	S
Garnissage		O			
Pack "froid"	O (DAG)		O		O
Tablette AR	–	–	–	S	S

EQUIPEMENTS SPECIFIQUES : CITROËN ZX BREAK

Légende :

F :	FRANCE	E :	ESPAGNE	N :	NORVÈGE
D :	ALLEMAGNE	SF :	FINLANDE	GB :	GRANDE BRETAGNE
A :	AUTRICHE	I :	ITALIE	GR :	GRÈCE
B :	BELGIQUE	NL :	PAYS–BAS	S :	SUÈDE
DK :	DANEMARK	P :	PORTUGAL	CH :	SUISSE

1 – MECANIQUE

	Pays de distribution														
	F	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	GR	S	CH
Clapet anti–fuite sur goulotte de remplissage		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Colliers sur canalisations de dégazage							X				X			X	

2 – ELECTRICITE

	Pays de distribution														
	F	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	GR	S	CH
Compteur en Miles												X			
Projecteurs doubles à surfaces complexes												X			
DIM DIP (codes atténués)												X			
Feux diurnes (codes permanents)			X		X		X		X		X		X	X	X
Projecteurs réglables de l'habitacle		X	X		X				X				X		X
Répétiteurs latéraux de clignotants		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Equipement électrique : pays froid		X	X	X	X				X				X		X
Equipement électrique : pays grand froid							X				X			X	
Pack froid de série							X				X			X	
Option auto–radio avec système ARI		X	X		X		X		X		X		X	X	X

3 – CARROSSERIE

	Pays de distribution														
	F	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	GR	S	CH
Pas de monogramme AVANTAGE												X			
Baguettes latérales sur modèle REFLEX		X	X		X		X		X		X	X	X	X	X
Crochet de sécurité sur berceau de roue de secours		X	X		X				X				X		X
Miroir de courtoisie côté passager occultable							X				X			X	
Planche de bord thermogainée, compte–tours et montre digitale sur REFLEX et FLASH	X											X			

DESCRIPTION : CITROËN ZX BREAK

La longueur totale est de 4,26 m (berline = 4,071 m).

L'empattement est identique à la berline. L'augmentation de volume est donc réalisée après l'essieu arrière.

Les caractéristiques générales sont décrites dans une note spécifique (performances, poids, dimensions, etc.).

1 – MECANIQUE

1.1 – Motorisations

Les motorisations sont identiques à celles des berlines.

TU	XU	XUD
–1 360 cm3	–1 580 cm3	–1 905 cm3 atmosphérique
	–1 761 cm3	–1 905 cm3 turbo

1.2 – Boîtes de vitesses

Boîte automatique sur XU7JP et XUD9A.

1.3 – Liaison au sol

Ressorts de suspension spécifiques adaptés aux nouvelles masses du véhicule.

Essieu arrière avec cale autodirectionnelle (identique berline).

1.4 – Freinage

Renforcement du freinage par rapport à la berline :
- freins avant à disques ventilés sur tous modèles (sauf TU)
- freins arrière à tambours de 9"
- limiteur de freinage en fonction de la charge

2 – ROUES ET PNEUMATIQUES

Toutes les versions sont équipées du même pneumatique MICHELIN 175/65 R 14 MXT monté sur roue tôle de 5 1/2 JX 14 FH4 – 24.

3 – CARROSSERIE

Les modifications de structure portent uniquement à l'arrière du véhicule. Les caractéristiques de flexion et de torsion sont équivalentes à celles de la berline.

3.1 – Plancher

Le plancher est rallongé de 195 mm et bénéficie d'un nouveau nervurage.

3.2 – Pavillon

Epaisseur du pavillon augmenté (0,9 mm).

3.3 – Panneaux latéraux

Outre la silhouette, l'accostage avec le toit est différent de la berline.

3.4 – Anneaux d'arrimage des bagages

Répondant aux normes sévères (supérieur à 250 kg).

3.5 – Portes latérales

Equipées de barres de renfort.

3.6 – Barres de toit

Vissées sur 3 romaines (accès par l'extérieur du véhicule).

3.7 – Glaces latérales

Collées.

3.8 – Garnissage

REFLEX tissu COBRA ou TEP :
- FLASH tissu REGATES
- AVANTAGE tissu IONA
- FUGUE velours GEPARD
- ELI velours BRUGES

3.9 – Divers

Niches aménagées sur les parois latérales de coffre.

Cache bagage à enrouleur.

PARTICULARITES : STRUCTURE, CITROËN ZX BREAK

Légende :
- # = pièces sans revêtement
- G1 = G10/01 1 face galvanisée, 1 face brossée
- G2 = G 10/10 2 faces galvanisées (épaisseur de zing = 10 microns)
- EZ1 = EZ 10/0 1 face électro–zinguée (épaisseur de zing = 10 microns)
- EZ2 = EZ 10/10 2 faces électro–zinguées (épaisseur de zing = 10 microns)

Description.

Rep	Désignation	Protection
1	Côté habitacle	G2
2	Doublure d'arc de pavillon	#
3	Arceau central de pavillon	#
4	Arceau arrière de pavillon	#
5	Pavillon	EZ1
6	Traverse arrière de pavillon	#
7	Doublure d'aile arrière	#
8	Plancher arrière	G2
9	Appui remorquage	G2
10	Doublure de panneau arrière	G2
11	Panneau arrière	G2
12	Renfort fixation équilibreur	#
13	Enfort inférieur d'entrée de volet	G2
14	Tôle de feux arrière	G2
15	Pied de volet arrière	G2
16	Passage de roue arrière partie arrière	G2
17	Passage de roue arrière partie avant	G2
18	Partie arrière côté d'habitacle	G2
19	Pied milieu	G2
20	Partie avant côté d'habitacle	G2
21	Romaines	G2

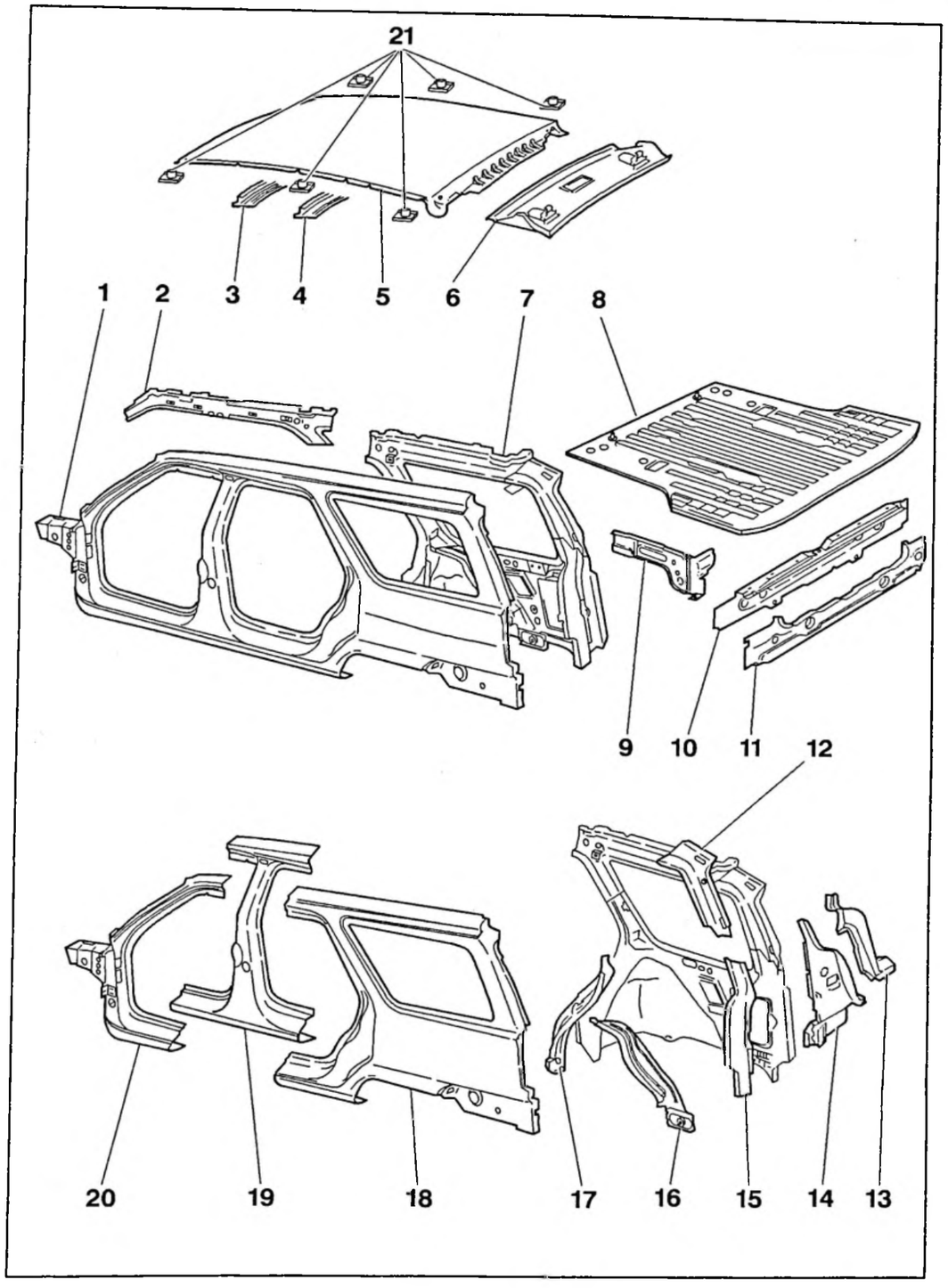


Fig. : C4ER001P

TEINTES CARROSSERIES : CITROËN ZX BREAK

Légende :
- O : peinture opaque
- OV : peinture opaque vernie
- MV : peinture métallisée vernie
- NV : peinture nacrée vernie

Teintes caisses			Teintes boucliers (gainé, type "standard")				
Appellation		Code peinture	Reflex	Flash	Avantage	Fugue	Aura
Blanc BANQUISE	O	EWPbS	Blanc FWP	Gris FZL	Gris FZL	Gris FZL	Gris FZL
Gris CRÉPUSCULE	MV	ETKbR	Gris FZL		Gris FZL	Gris FZL	Gris FZL
Gris DOLMEN	MV	ETBbR	Gris FZQ		Gris FZL		Gris FZL
Gris GABION	MV	ERZbR	–		Gris FZL		Gris FZL
Gris SILEX	MV	ETWbR	–		Gris FZL		Gris FZL
Gris QUARTZ	MV	ECYbR	Gris FZL	Gris FZL	Gris FZL	Gris FZL	Gris FZL
Bleu MONDIAL	OV	KLSbR	–	Gris FZL	Gris FZL		Gris FZL
Bleu SAPHIR Verni	OV	ENUbR	Bleu FNU		Gris FZL		Gris FZL
Bleu SIDÉRAL	MV	ENTbR	Gris FZL		Gris FZL		Gris FZL
Bleu BIRMAN	MV	KLGbR				Gris FZL	
Vert TRITON	MV	ERTbR	–		Gris FZL		Gris FZL
Vert POSSÉIDON	MV	ESYbR		Gris FZL		Gris FZL	
Vert MER	OV	ESAbR	–		Gris FZL		Gris FZL
Sable PHÉNICIEN	MV	EDZbR	–		Gris FZL		Gris FZL
Rouge HERMÈS	OV	KJWbR		Gris FZL			
Rouge MANDARIN	NV	EJVbR	–		Gris FZL	Gris FZL	Gris FZL
Rouge FURIO	O	EJXbS	Rouge FJX		Gris FZL		Gris FZL
Rouge OPÉRA Verni	OV	EKVbR	Rouge FKV		Gris FZL		Gris FZL
Noir VERNI	OV	EXYbR	Gris FZL		Gris FZL		Gris FZL

CITROËN ZX

LE 31 OCTOBRE 1994

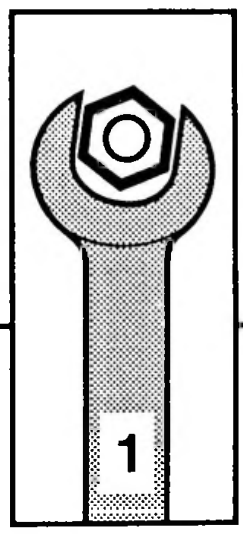
ABONNEMENT GME

RÉF. 0 N° ZX 000-00/9

PRESENTATION

● ANNEE - MODELE 1995

MAN 008941



AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS VENTE

TABLE DES MATIERES

CARACTERISTIQUES GENERALES

PRESENTATION : GAMME ANNEE MODELE 1995 (EUROPE) 3
PRESENTATION : GAMME ANNEE MODELE 1995 (GRANDE EXPORTATION) 12
TABLEAU DES OPTIONS : GAMME ANNEE MODELE 1995 16
EVOLUTIONS MECANIQUE : GAMME ANNEE MODELE 1995 18
EVOLUTION ELECTRIQUE : GAMME ANNEE MODELE 1995 27
EVOLUTIONS CARROSSERIE : GAMME ANNEE MODELE 1995 30

ENTRETIEN

ENTRETIEN : GAMME ANNEE MODELE 1995 34

PRESENTATION : GAMME ANNEE MODELE 1995 (EUROPE)

Pays de distribution :

F	FRANCE	E	ESPAGNE	N	NORVÈGE
D	ALLEMAGNE	SF	FINLANDE	GB	GRANDE BRETAGNE
A	AUTRICHE	I	ITALIE	GR	GRÈCE
B	BELGIQUE	NL	PAYS–BAS	S	SUÈDE
DK	DANEMARK	P	PORTUGAL	CH	SUISSE

(a) = puissance fiscale en CV.

(c) = les derniers caractères du type moteur définissent la dépollution :
- L = CEE 93
- L3 = CEE96
- Z = US 83

1 – GAMME CITROËN ZX – 3 PORTES (EUROPE)

1.1 – Versions ESSENCE

1.1.1 – ZX 1,1 (1 124 cm³)

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses	Pays de distribution														
Niveau	Type mines	Puissance en Kw (Ch)	Plaque type (c)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	GR	S	CH
Reflex	N2–A4	44,1 (60)	HDZ TU1M/LZ	MA–5 2CB62	(5)														

1.1.2 – ZX 1,4i (1 360 cm³)

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses	Pays de distribution														
Niveau	Type mines	Puissance en Kw (Ch)	Plaque type (c)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	GR	S	CH
Reflex	N2–B1	55 (75)	KDX TU3MC/LZ	MA–5 2CM60	(7)	X	X	X	X	X	X		X		X	X		X	X
Avantage						X	X	X	X			X	X			X	X		
Aura														X					

1.1.3 – ZX 1,6i (1 580 cm³)

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses	Pays de distribution														
Niveau	Type mines	Puissance en Kw (Ch)	Plaque type (c)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	GR	S	CH
Avantage	N2–F9	65 (90)	BFZ XU5JP/LZ	BE3–5 20CM41		X													
Aura						X											X		

1.1.4 – ZX 1,8i (1 761 cm3) BVM

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses	Pays de distribution														
Niveau	Type mines	Puissance en Kw (Ch)	Plaque type (c)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	GR	S	CH
Avantage	N2–E3	74 (103)	LFZ XU7JP /LZ	BE3–5 20CL34					X				X		X				
Exclusive					(7)														
Furio					(7)	X		X	X	X		X	X			X	X		X
Aura					(7)			X	X				X						

1.1.5 – ZX 1,8i (1 761 cm3) BVA

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses	Pays de distribution														
Niveau	Type mines	Puissance en Kw (Ch)	Plaque type (c)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	GR	S	CH
Exclusive	N2–E3/A	74 (103)	LFZ XU7JP /LZ	4HP14 2GZ74	(8)														X
Furio																			
Aura					(8)	X	X	X	X				X						

1.1.6 – ZX 2,0i (1 998 cm3)

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses	Pays de distribution														
Niveau	Type mines	Puissance en Kw (Ch)	Plaque type (c)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	GR	S	CH
Volcane	N2–E6	89 (123)	RFX XU10J2C /LZ	BE3–5 20CM71	(9)			X	X										X

1.1.7 – ZX 16V (1 998 cm3)

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses	Pays de distribution														
Niveau	Type mines	Puissance en Kw (Ch)	Plaque type (c)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	GR	S	CH
16 V	N2–J9	110 (150)	RFT XU10J4D /LZ	BE3–5 20CM43	(11)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

1.2 – Versions DIESEL

1.2.1 – ZX 1,9 D (1 905 cm3)

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses	Pays de distribution														
Niveau	Type mines	Puissance en Kw (Ch)	Plaque type (c)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	GR	S	CH
Reflex	N2–C4	51 (71)	D9B XUD9A /L	BE3–5* 20CM48	(6)			X					X			X			
Avantage								X		X			X			X			

* = lire 20CM47 si roues de 13 pouces.

1.2.2 – ZX 1,9 D (1 905 cm3) dépollution +

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses	Pays de distribution														
Niveau	Type mines	Puissance en Kw (Ch)	Plaque type (c)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	GR	S	CH
Reflex	N2–H8	50 (68)	DJY XUD9AY /L3	BE3–5* 20CM48		X	X												
Avantage							X												

* = lire 20CM47 si roues de 14 pouces.

1.2.3 – ZX 1,9 D (1 905 cm3) Turbo

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses	Pays de distribution														
Niveau	Type mines	Puissance en Kw (Ch)	Plaque type (c)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	GR	S	CH
Avantage	N2–F4	67,5 (92)	D8A XUD9TE /L	BE3–5 20CL79				X		X									
Aura					(6)														
Volcane					(6)							X				X			

1.2.4 – ZX 1,9 D (1 905 cm3) Turbo, dépollution +

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses	Pays de distribution														
Niveau	Type mines	Puissance en Kw (Ch)	Plaque type (c)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	GR	S	CH
Avantage	N2–C8	66 (90)	DJZ XUD9TEY /L3	BE3–5 20CL79		X	X												
Aura						X													

1.3 – Versions ENTREPRISE

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses	Pays de distribution														
Niveau	Type mines	Puissance en Kw (Ch)	Plaque type (c)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	GR	S	CH
1,1i	N2–A4 /T	44,1 (60)	HDZ TU1M /LZ	MA–5 2CB62	(6)														
1,4i	N2–E2	55 (75)	KDX TU3MC /LZ	MA–5 2CB60			X												
1,8i	N2–C2 /T	43,5 (60)	A9A XUD7 /L	BE3–5 2CM18	(7)														
1,9D	N2–C4 /T	51 (71)	D9B XUD9A /L	BE3–5* 20CM48	(8)														
1,9D	N2–E9	51 (71)	D9B XUD9A /L	BE3–5* 20CM48						X		X		X		X			
1,9D	N2–J5	50 (68)	DJY XUD9AY /L3	BE3–5* 20CM48			X												

* = lire 20CM47 si roues de 13 pouces.

2 – GAMME CITROËN ZX – 5 PORTES (EUROPE)

2.1 – Versions ESSENCE

2.1.1 – ZX 1,1i (1 124 cm3)

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses	Pays de distribution														
Niveau	Type mines	Puissance en Kw (Ch)	Plaque type (c)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	GR	S	CH
Reflex	N2–A3	44,1 (60)	HDZ TU1M/LZ	MA–5 2CB62										X					
Avantage														X					

2.1.2 – ZX 1,4i (1 360 cm3)

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses	Pays de distribution														
Niveau	Type mines	Puissance en Kw (Ch)	Plaque type (c)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	GR	S	CH
Reflex	N2–A9	55 (75)	KDX TU3MC/LZ	MA–5 2CB60	(7)	X		X	X	X	X		X		X	X	X	X	X
Avantage					(7)	X	X	X	X	X		X	X	X		X	X		X
Aura					(7)							X		X		X			

2.1.3 – ZX 1,6i (1 580 cm3)

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses	Pays de distribution														
Niveau	Type mines	Puissance en Kw (Ch)	Plaque type (c)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	GR	S	CH
Avantage	N2–G1	65 (90)	BFZ XU5JP/LZ	BE3–5 20CL78	(7)	X				X	X						X		
Aura					(7)	X	X										X		
Volcane							X					X		X			X		

2.1.4 – ZX 1,8i (1 761 cm3) BVM

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses	Pays de distribution														
Niveau	Type mines	Puissance en Kw (Ch)	Plaque type (c)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	GR	S	CH
Avantage	N2–E4	74 (103)	LFZ XU7JP/LZ	BE3–5 20CM41				X	X				X		X				
Exclusive					(7)	X													X
Aura					(7)			X	X	X	X		X		X	X	X	X	X
Volcane												X					X		X

2.1.5 – ZX 1,8i (1 761 cm3) BVA

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses	Pays de distribution														
Niveau	Type mines	Puissance en Kw (Ch)	Plaque type (c)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	GR	S	CH
Avantage	N2–E4/A	74 (103)	LFZ XU7JP/LZ	4HP14 2GZ74				X											
Exclusive					(8)	X													X
Aura					(8)	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X		X	X

2.1.6 – ZX 2,0 (1 998 cm3) BVM

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses	Pays de distribution														
Niveau	Type mines	Puissance en Kw (Ch)	Plaque type (c)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	GR	S	CH
Volcane	N2–E7	89 (123)	RFX XU10J2C/LZ	BE3–5 20CM71	(9)			X								X			X

2.1.7 – ZX 2,0 (1 998 cm3) BVA

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses	Pays de distribution														
Niveau	Type mines	Puissance en Kw (Ch)	Plaque type (c)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	GR	S	CH
Volcane	N2–J3	89 (123)	RFX XU10J2C/LZ	4HP14	(10)											X			X

2.2 – Versions DIESEL

2.2.1 – ZX 1,4 D (1 360 cm3)

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses	Pays de distribution														
Niveau	Type mines	Puissance en Kw (Ch)	Plaque type (c)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	GR	S	CH
Avantage	N2–H6	37 (50)	K9Y TUD3Y/L	MA–5 20CB62										X					
Aura														X					

2.2.2 – ZX 1,9 D (1 905 cm3) BVM

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses	Pays de distribution														
Niveau	Type mines	Puissance en Kw (Ch)	Plaque type (c)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	GR	S	CH
Reflex	N2–C3	51 (71)	D9B XUD9A/L	BE3–5* 20CM48	(6)			X		X			X			X			
Avantage					(6)			X		X		X	X	X		X	X		
Aura					(6)											X			

* = lire 20CM47 si roues de 13 pouces.

2.2.3 – ZX 1,9 D (1 905 cm3) BVA

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses	Pays de distribution														
Niveau	Type mines	Puissance en Kw (Ch)	Plaque type (c)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	GR	S	CH
Avantage	N2–C3	51 (71)	D9B XUD9A /L	4HP14 2GZ76	(6)			X								X			
Aura					(6)											X			

2.2.4 – ZX 1,9 D (1 905 cm3) dépollution +

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses	Pays de distribution														
Niveau	Type mines	Puissance en Kw (Ch)	Plaque type (c)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	GR	S	CH
Reflex	N2–H9	50 (68)	DJY XUD9AY /L3	BE3–5* 20CM48		X	X												
Avantage						X	X						X						
Aura						X													

* = lire 20CM47 si roues de 13 pouces.

2.2.5 – ZX 1,9 D (1 905 cm3) Turbo

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses	Pays de distribution														
Niveau	Type mines	Puissance en Kw (Ch)	Plaque type (c)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	GR	S	CH
Avantage	N2–F5	67,5 (92)	D8A XUD9TE /L	BE3–5 20CM70	(6)					X						X	X		
Aura					(6)			X				X	X	X		X			
Volcane					(6)			X		X						X			

2.2.6 – ZX 1,9 D (1 905 cm3) Turbo, dépollution +

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses	Pays de distribution														
Niveau	Type mines	Puissance en Kw (Ch)	Plaque type (c)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	GR	S	CH
Avantage	N2–C7	66 (90)	DJZ XUD9TEY /L3	BE3–5 20CM70		X	X								X			X	
Aura						X	X												X
Volcane						X													

2.3 – Versions Dérivées

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses	Pays de distribution														
Niveau	Type mines	Puissance en Kw (Ch)	Plaque type (c)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	GR	S	CH
1,4i Police banalisée	N2–A7	55 (75)	KDX TU3MC /LZ	MA–5 2CB60	(7)														
1,4i Police sérigraphiée					(7)														
1,9D Police banalisée	N2–C3	51 (71)	D9B XUD9A /L	BE3–5* 20CM48	(6)														
1,9D Police sérigraphiée					(6)														
1,9D Gendarmerie					(6)														
1,9D Administration					(6)														
1,9D Auto–école					(6)														

* = lire 20CM47 si roues de 13 pouces.

3 – GAMME CITROËN ZX – BREAK (EUROPE)

3.1 – Version ESSENCE

3.1.1 – ZX 1,4i (1 360 cm3)

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses	Pays de distribution														
Niveau	Type mines	Puissance en Kw (Ch)	Plaque type (c)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	GR	S	CH
Reflex	N2–D7	55 (75)	KDX TU3MC /LZ	MA–5 2CB60		X		X	X		X		X		X	X			X
Flash					(6)														
Avantage						X	X			X		X		X		X	X		
Fugue					(6)														
Aura												X		X					

3.1.2 – ZX 1,6i (1 580 cm3)

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses	Pays de distribution														
Niveau	Type mines	Puissance en Kw (Ch)	Plaque type (c)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	GR	S	CH
Avantage	N2–G2	65 (90)	BFZ XU5JP	BE3–5 20CL78		X													
Fugue					(7)														
Aura						X	X										X		

3.1.3 – ZX 1,8i (1 761 cm3) BVM

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses	Pays de distribution														
Niveau	Type mines	Puissance en Kw (Ch)	Plaque type (c)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	GR	S	CH
Avantage	N2–F2	74 (103)	LFZ XU7JP	BE3–5 20CL34					X		X		X		X			X	X
Aura								X		X		X							X

3.1.4 – ZX 1,8i (1 761 cm3) BVA

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses	Pays de distribution														
Niveau	Type mines	Puissance en Kw (Ch)	Plaque type (c)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	GR	S	CH
Aura	N2–H4	74 (103)	LFZ XU7JP /LZ	4HP14 2GZ74		X													X

3.2 – Versions DIESEL

3.2.1 – ZX 1,9D (1 905 cm3) BVM

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses	Pays de distribution														
Niveau	Type mines	Puissance en Kw (Ch)	Plaque type (c)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	GR	S	CH
Reflex	N2–D5	51 (71)	D9B XUD9A /L	BE3–5 20CM48				X					X			X			
Flash					(6)														
Avantage								X		X		X				X			
Fugue					(6)														

3.2.2 – ZX 1,9D (1 905 cm3) BVA

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses	Pays de distribution														
Niveau	Type mines	Puissance en Kw (Ch)	Plaque type (c)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	GR	S	CH
Avantage	N2–H5	51 (71)	D9B XUD9A /L	4HP14 2GZ76												X			
Fugue					(6)														

3.2.3 – ZX 1,9D (1 905 cm3) dépollution +

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses	Pays de distribution														
Niveau	Type mines	Puissance en Kw (Ch)	Plaque type (c)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	GR	S	CH
Reflex	N2–J1	50 (68)	DJY XUD9AY /L3	BE3–5 20CM48			X		X										
Avantage						X	X												

3.2.4 – ZX 1,9D (1 905 cm3) Turbo

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses	Pays de distribution														
Niveau	Type mines	Puissance en Kw (Ch)	Plaque type (c)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	GR	S	CH
Avantage	N2–G5	67,5 (92)	D8A XUD9TE /L	BE3–5 20CM70						X			X						
Fugue					(6)			X											
Aura								X				X				X			

3.2.5 – ZX 1,8i (1 761 cm3) BVA

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses	Pays de distribution														
Niveau	Type mines	Puissance en Kw (Ch)	Plaque type (c)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	GR	S	CH
Avantage	N2–D9	66 (90)	DJZ XUD9TEY /L	BE3–5 20CM70		X	X								X			X	
Aura							X												X

3.3 – Versions DÉRIVÉES

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses	Pays de distribution														
Niveau	Type mines	Puissance en Kw (Ch)	Plaque type (c)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	GR	S	CH
1,9D Police banalisée	N2–D5	51 (71)	D9B XUD9A /L	BE3–5 20CM48	(6)														
1,9D Police sérigraphiée					(6)														

PRESENTATION : GAMME ANNEE MODELE 1995 (GRANDE EXPORTATION)

Pays de distribution :

Base de conception	Pays de distribution
14	Maroc – Tunisie – Amérique centrale et du Sud – TOM – Chili – Europe centrale et orientale
16	Côte d'Ivoire
19	Pays du Golf – Moyen Orient
39	Japon D à G
79	Japon D à D
42	Taïwan – Israël – DOM – Europe centrale et orientale – Amérique du Sud
72	Malte –Chypre – Nouvelle Zélande – Île Maurice
50	Chine
73	Malte –Chypre – Nouvelle Zélande – Île Maurice – Hong Kong – Malaisie – Thaïlande – Singapour

(c) : les derniers caractères du type moteur définissent la dépollution :
- K = 15 04
- L = CEE 93
- Z = US 83

* : si les roues sont de 14 pouces, lire boîte de vitesses 20 CM 48 (au lieu de 20 CM 47).

1 – GAMME CITROËN ZX – 3 PORTES

1.1 – Versions ESSENCE

VÉHICULES		MOTEUR		Boîte de vitesses	BASE DE CONCEPTION								
Niveau	Type mines	Puissance en Kw (Ch)	Plaque type (c)		14	19	39	79	42	72	16	50	73
REFLEX	N2–D2	1 360 cm3 55 (75)	K2D TU3 2 K	MA–5 20 CB 61	X								
AVANTAGE					X								
REFLEX	N2–B1	1 360 cm3 55 (75)	KD X TU3MC LZ	MA–5 20 CB 60					X				
AVANTAGE									X				
FURIO	N2–G8	1 761 cm3 74 (103)	L6A XU7JP K	BE3–5 20 CL 34	X	X							
FURIO	N2–G8	1 761 cm3 74 (103)	L6A XU7JP K	4 HP 14 2 GZ 74		X							

FURIO	N2–E3	1 761 cm3 74 (103)	LFZ XU7JP L Z	BE3–5 20 CL 34				X					
FURIO	N2–E3/ A	1 761 cm3 74 (103)	LFZ XU7JP L Z	4 HP 14 2 GZ 74				X					
VOLCANE	N2–G3	1 998 cm3 89 (123)	R6D XU10J2C K	BE3–5 20 CM 71	X								
VOLCANE	N2–E6	1 998 cm3 89 (123)	RFX XU10J2C LZ	BE3–5 20 CM 71					X				
16 V	N2–J9	1 998 cm3 110 (150)	RFT XU10J4 D LZ	BE3–5 20 CM 43				X					

1.2 – Versions DIESEL

VÉHICULES		MOTEUR		Boîte de vitesses	BASE DE CONCEPTION								
Niveau	Type mines	Puissance en Kw (Ch)	Plaque type (c)		14	19	39	79	42	72	16	50	73
REFLEX	N2–C4	1 905 cm3 51 (71)	D9B XUD9A / L	BE3–5 20 CM 47*	X								
AURA	N2–F4	1 905 cm3 67,5 (92)	D8A XUD9TE / L	BE3–5 20 CL 70	X								

2 – GAMME CITROËN ZX – 5 PORTES

2.1 – Versions ESSENCE

VÉHICULES		MOTEUR		Boîte de vitesses	BASE DE CONCEPTION								
Niveau	Type mines	Puissance en Kw (Ch)	Plaque type (c)		14	19	39	79	42	72	16	50	73
REFLEX	N2–A7	1 360 cm3 55 (75)	K2D TU3 2 K	MA–5 20 CB 61	X								
AVANTAGE					X								
REFLEX	N2–??	1 360 cm3 55 (75)	K5A TU3F 2 K	MA–5 20 CC 06								X	
REFLEX	N2–A9	1 360 cm3 55 (75)	KD X TU3MC LZ	MA–5 20 CB 60				X					
AVANTAGE								X					X
AVANTAGE	N2–G1	1 761 cm3 65 (90)	BFZ XU5JP LZ	BE3–5 20 CM 41					X				
AVANTAGE	N2–G9	1 761 cm3 74 (103)	LA6 XU7JP K	BE3–5 20 CL 34	X								
AURA					X					X			
AVANTAGE	N2–E4	1 761 cm3 74 (103)	LFZ XU7JP LZ	BE3–5 20 CL 34				X					
AURA								X					X

AVANTAGE	N2–E4/A	1 761 cm3	LFZ	4 HP 14			X	X					
AURA		74 (103)	XU7JP LZ	2 GZ 74			X						
VOLCANE	N2–G4	1 998 cm3 89 (123)	R6D XU10J2C K	BE3–5 20 CM 71	X					X			
VOLCANE	N2–E7	1 998 cm3 89 (123)	RFX XU10J2C LZ	BE3–5 20 CM 71					X	X			
VOLCANE	N2–J3	1 998 cm3 89 (123)	RFX XU10J2C LZ	4 HP 14 2 GZ 76					X	X			X

2.2 – Versions DIESEL

VÉHICULES		MOTEUR		Boîte de vitesses	BASE DE CONCEPTION								
Niveau	Type mines	Puissance en Kw (Ch)	Plaque type (c)		14	19	39	79	42	72	16	50	73
REFLEX	N2–C3	1 905 cm3 51 (71)	D9B XUD9A / L	BE3–5 20 CM 47*							X		
AVANTAGE													X
AURA	N2–F5	1 905 cm3 67,5 (92)	D8A XUD9TE / L	BE3–5 20 CM 70	X								X
VOLCANE										X			X

3 – GAMME CITROËN ZX – BREAK

3.1 – Versions ESSENCE

VÉHICULES		MOTEUR		Boîte de vitesses	BASE DE CONCEPTION								
Niveau	Type mines	Puissance en Kw (Ch)	Plaque type (c)		14	19	39	79	42	72	16	50	73
REFLEX	N2–D7	1 360 cm3 55 (75)	KD X TU3MC LZ	MA–5 20 CB 60					X				
AVANTAGE									X				
AURA	N2–F2	1 761 cm3 74 (103)	LFZ XU7JP LZ	BE3–5 20 CL 34				X	X				

3.2 – Versions DIESEL

VÉHICULES		MOTEUR		Boîte de vitesses	BASE DE CONCEPTION								
Niveau	Type mines	Puissance en Kw (Ch)	Plaque type (c)		14	19	39	79	42	72	16	50	73
REFLEX	N2–D5	1 905 cm3 51 (71)	D9B XUD9A / L	BE3–5 20 CM 47*					X				
AVANTAGE									X				
AURA	N2–G5	1 905 cm3 67,5 (92)	D8A XUD9TE / L	BE3–5 20 CM 70					X				
VOLCANE										X			

TABLEAU DES OPTIONS : GAMME ANNEE MODELE 1995

Légende :
- 0 : option
- S : série
- / : avec ABS
- (F) : France
- (1) : série en France si option ADC–alarme
- (a) implique la direction assistée jusqu'à novembre 1994
- (é) entraîne pack électrique
- D à G : direction à gauche uniquement

1 – CITROEN ZX 3 ET 5 PORTES

		Niveaux de finition							Motorisations										
		Reflex	Avan-tage	Aura	Furio	Vol-cane	16V	Entre-prise	1,1i	1,4	1,4i	1,6i	1,8i	2,0i	16V	1,4D	1,8D	1,9D	Turbo (D)
Direction assistée		–	–	–	–	–	–	–	X	X									
		O	O	S	–	–	–	O	–	–	X	–	–	–	–		–	–	–
		–	O	S	–	–	–	–	–	–	–	X	–	–	–		–	–	–
		–	O	S	O	–	–	–	–	–	–	–	X	–	–		–	–	–
		–	–	–	–	S	–	–	–	–	–	–	–	X	–		–	–	–
		–	–	–	–	–	S	–	–	–	–	–	–	–	X		–	–	–
		–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	X	–	–	–
		O	O	S	–	–	–	O	–	–	–	–	–	–	–	–	X	X	–
		–	–	S	S	S	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	X
Boîte de vitesses automatique		–	O	O	O	O	–	–	–	–	–	–	X	X	–	–	–	X	–
ABS (Bosch) 4 capteurs disques arrière		–	O	O	O	O	S	–	–	–	–	X	X	X	X	–	–	X	X
Jantes alliage léger	13"	–	O	O	–	–	–	–	X	X	–	–	–	–	–	X	X	X	–
	14"	–	O	O	–	S	–	–	–	–	X	X	X	X	X	–	–	X	X
	15"	–	–	–	–	–	S	–	–	–	–	–	–	–	X	–	–	–	–
Réfrigération		O	O	O	O	O	O	–	–	X	X	X	X	X	X	–	–	X	X
Antidémarrage codé – (ADC)		–	O	O	O	O	–	–	–	–	X	X	X	X	X	–	–	–	–
Alarme (hors France)		–	O	O	O	O	–	–	–	–	X	X	X	X	X	–	–	X	X
Antidémarrage codé, alarme		–	O(F)	O(F)	O(F)	O(F)	S	–	–	–	X	X	X	X	X	–	–	–	–

		Niveaux de finition						
		Reflex	Avantage	Aura	Furio	Volcane	16V	Entreprise
Banquette arrière non coulissante (assise relevable)		S	–	–	–	–	–	–
Banquette arrière coulissante		O	S	–	–	–	–	–
Banquette AR coulissante 2/3–1/3 (sans accoudoir)		O	S	–	–	–	–	–
Banquette AR coulissante 2/3–1/3 (avec accoudoir)		–	–	S	–	O	–	–
Banquette arrière fractionnée (non coulissante)		O	O	O	O	S	S	–
Toit ouvrant électrique		O	O	O	O	O	O	O
Vitres teintées sans rideau arrière		O	S	S	S	S	S	O
Essuie–glace AR intermittent		S/O	S	S	S	S	S	S
Peinture métalisée		O	O	O	O	O	O	O
Auto radio codé Blaupunkt	Auto radio codé 1021–2HP	O	O	–	–	–	–	O
	Auto radio codé 2021–4HP	–	–	O	O	O	O	–
Condamnation centralisée sans plip		S/O	–	–	–	–	–	S/O
Pack électrique		–	O (1)	S	S	O (1)	S	–
Pack froid		O	O	O	O	O	O	–
Pack cuir	5 portes	–	–	O	–	O	–	–
Intérieur cuir	3 portes	–	–	O	O	O	O	–
Volant avec sac gonflable (a)		O	O	O	O	O	O	O

2 – CITROEN ZX BREAK

		Niveau de finition					Motorisations				
	Reflex	Flash	Avantage	Fugue	Aura	1,4i	1,6i	1,8i	1,9D	Tur. D
Direction assistée	O	O	O	O	O	X	–	–	–	–
	–	–	O	O	O	–	X	–	–	–
	–	–	O	O	O	–	–	X	–	–
	O	O	O	O	S	–	–	–	X	–
	–	–	S	S	S	–	–	–		X
				O					X	
BVA	–	–	O		O	–	–	X	X	–
ABS (Bosch) 4 capteurs avec tambours AR	O	O	O	O	O	X	X	X	X	X
Jantes alliage léger 14"	O	O	O	O	O	X	X	X	X	X
Réfrigération	O	O	O	O	O	X	X	X	X	X (D a G)
Anti–démarragecodé (ADC)	–	O	O	O	O	X	X	X		
Alarme	–		O (é)		O	X	X	X	X	X
Pack ADC + alarme	–			O	O		X	X		
Banquette AR	S	S								
Banquette AR 2/3–1/3	O	O	S	S	S					
Toit ouvrant électrique	O	O	O	O	O					
Barres de toit longitudinales	O	S	S	S	S					
Vitres teintées vertes sans rideau pare–soleil	O	S	O	S	S					
Peinture métallisée	O	O	O	O	O					

	Niveau de finition				
	Reflex	Flash	Avantage	Fugue	Aura
Auto radio codé (Blaupunkt)					
Système audio 1021 ; 2HP	O	O	O	–	–
Système audio 2021 ; 4HP	–	–	–	O	O
Condamnationcentralisée					
– sans plip	O				
– avec plip	O	O	O	O	O
Pack "électrique"		O	O	S	S
Garnissage		O			
Pack "froid"	O (D à G)		O		O
Tablette AR	–	–	–	S	S
Volant avec sac gonflable (a)	O	O	O	O	O

EVOLUTIONS MECANIQUE : GAMME ANNEE MODELE 1995

1 – MOTEUR

1.1 – Caractéristiques moteurs essence (TU) 1 124 cm3

	Motorisations maintenues		Motorisation supprimée
Type moteur	H1A (TU1 K)	HDZ (TU1M LZ)	HDZ (TU1M LZ)
Cylindrée	1 124 cm3		
Alésage / course	72/69 mm		
Rapport volumétrique	9,4/1		
Puissance CEE (DIN)	44,1 KW (60 ch)		
	à 5 800 tr/mn	à 6 200 tr/mn	
Couple maxi CEE (DIN)	8,75 m.daN (9,1 mkg)		
	à 3 200 tr/mn	à 3 800 tr/mn	
Norme de dépollution	15–04	CEE 93 – US 83	
Carburant	Essence		
Sans plomb RON 95	Oui		
Sans plomb RON 98	Oui		
Super carburant RON 97	Oui	Non	
Pot catalytique	Sans	PSA K048	
Allumage	Avance 8°	Statique	Avance 8°
Système d'alimentation	Carburateur	Injection monopoint	
Fournisseur	SOLEX	BOSCH	
Type	32 PBISA 16 rep. 411	MA3.0	A 2.2

L'injection monopoint BOSCH MA3.0 remplace totalement l'injection BOSCH A2.2.

1.2 – Caractéristiques moteurs essence (TU) 1 360 cm3

	Motorisation nouvelle	Motorisations maintenues		
Type moteur	KDX (TU3MC LZ)	K5A (TU3F 2 K)	K2D (TU3 2K)	KDX (TU3MC LZ)
Cylindrée	1 360 cm3			
Alésage / course	75/77 mm			
Rapport volumétrique	9,3/1	8,8/1	9,3/1	
Puissance CEE (DIN)	55 KW (75 ch) à 5 800 tr/mn	51,5 KW (70 ch) à 5 400 tr/mn	55 KW (75 ch) à 5 800 tr/mn	
Couple maxi CEE (DIN)	11,1 m.daN (11,5 mkg) à 3 400 tr/mn	10,8 m.daN (11,2 mkg) à 3 800 tr/mn	11,4 m.daN (11,5 mkg) à 3 800 tr/mn	11,1 m.daN (11,5 mkg) à 3 400 tr/mn
Norme de dépollution	CEE 93 US 83–CEE 96	15–04		CEE 93 US 83–CEE 96
Carburant	Essence			
Sans plomb RON 95	Oui			
Sans plomb RON 98	Oui			
Super carburant RON 97	Non	Oui		Non
Pot catalytique L	PSA K026	Sans		PSA K026
Pot catalytique L3	PSA K048			PSA K048
Allumage	Statique	Avance		Statique
Système d'alimentation	Injection monopoint	Carburateur		Injection monopoint
Fournisseur	MAGNETI MARELLI	SOLEX		BOSCH
Type	G6–14	32–34 Z2 Rep. 528/5	32–34 Z2 Rep. 528	MA3.0

Nouvelle injection MAGNETI MARELLI en parallèle avec l'injection BOSCH MA3.0, pour accepter l'option anti–démarrage codé.

1.3 – Caractéristiques moteurs essence (XU) 1 580 cm3

	Motorisation nouvelle	Motorisations supprimées	
Type moteur	BFZ (XU5JP LZ)	BDY (XU5M3 LZ)	BFZ (XU5JP LZ)
Cylindrée	1 580 cm3		
Alésage / course	83/73 mm		
Rapport volumétrique	9,25/1	8,95/1	9,25/1
Puissance CEE (DIN)	65 KW (90 ch) à 6 000 tr/mn	65 KW (89 ch) à 6 400 tr/mn	65 KW (90 ch) à 6 000 tr/mn
Couple maxi CEE (DIN)	13 m.daN (13,5 mkg) à 2 600 tr/mn	12,8 m.daN (13,5 mkg) à 3 000 tr/mn	13 m.daN (13,5 mkg) à 2 600 tr/mn
Norme de dépollution	CEE 93 US 83 – CEE 96	CEE 93 – US 83	CEE 93 US 83 – CEE 96
Carburant	Essence		
Sans plomb RON 95	Oui		
Sans plomb RON 98	Oui		
Super carburant RON 97	Non		
Pot catalytique L	PSA K033	PSA K033	PSA K033
Pot catalytique L3	PSA K053	/	PSA K053
Système d'alimentation	Injection multipoints	Injection monopoint	Injection multipoints
Fournisseur	SAGEM/LUCAS	MAGNETI MARELLI	
Type	4 GJ	G6–10	8P 13

Nouvelle injection multipoints, avec le fournisseur SAGEM/LUCAS. Conception pratiquement identique au système MAGNETI MARELLI avec des caractéristiques et des calibrations différentes.

Arrêt de l'Injection monopoint qui était conservée pour la boîte automatique JAPON.

1.4 – Caractéristiques moteurs essence (XU) 1 761 cm3

	Motorisations maintenues	
Type moteur	L6A (XU7JP K)	LFZ (XU7JP LZ)
Cylindrée	1 761 cm3	
Alésage / course	83/81,4 mm	
Rapport volumétrique	9,25/1	
Puissance CEE (DIN)	74 KW (103 ch) à 6 000 tr/mn	
Couple maxi CEE (DIN)	15,3 m.daN (15,6 mkg) à 3 000 tr/mn	
Norme de dépollution	15–04	CEE 93 – US 83 – CEE 96
Carburant	Essence	
Sans plomb RON 95	Oui	
Sans plomb RON 98	Oui	
Super carburant RON 97	Oui	Non
Pot catalytique L	Non	PSA K033
Pot catalytique L3		PSA K053
Système d'alimentation	Injection multipoints	
Fournisseur	MAGNETI MARELLI	BOSCH
Type	8P 10	MP5.1

1.5 – Caractéristiques moteurs essence (XU) 1 905 cm3 et 1 998 cm3

	Motorisation nouvelle	Motorisations maintenues		Motorisations supprimées	
Type moteur	RFT (XU10J4D LZ)	R6D (XU10J2C K)	RFX (XU10J2C LZ)	DKZ (XU9JA LZ)	RFY (XU10J4D LZ)
Cylindrée	1 998 cm3	1 998 cm3		1 998 cm3	1 998 cm3
Alésage / course	86/86 mm	86/86 mm		83/88 mm	86/86 mm
Rapport volumétrique	10,4/1	9,5/1		9,2/1	10,4/1
Puissance CEE (DIN)	110 KW (150 ch) à 6 500 tr/mn	89 KW (123 ch) à 5 750 tr/mn		88 KW (122 ch) à 6 000 tr/mn	111,6 KW (155 ch) à 6 500 tr/mn
Couple maxi CEE (DIN)	18,25 m.daN (19 mkg) à 3 500 tr/mn	17,6 m.daN (18,3 mkg) à 2 750 tr/mn		15 m.daN (15,6 mkg) à 3 000 tr/mn	18,25 m.daN (19 mkg) à 3 500 tr/mn
Norme de dépollution	CEE 93 US83–CEE 96	15–04	CEE 93 US83–CEE 96	CEE 93–US83	CEE 93–US83
Carburant	Essence				
Sans plomb RON 95	Oui	Oui		Oui	
Sans plomb RON 98	Oui	Oui		Oui	
Super carburant RON 97	Non	Oui	Non	Non	
Pot catalytique L	PSA K028	Sans	PSA K034	PSA K028	PSA K028
Pot catalytique L3	PSA K054		PSA K054		PSA K054
Système d'alimentation	Injection multipoints	Injection multipoints		Injection multipoints	
Fournisseur	BOSCH	MAGNETI MARELLI		BOSCH	
Type	MP3.2	8P.20		M1.3	MP3.2

Nouvelle plaque moteur RFT au lieu de RFY sur l'XU10J4 ACAV suite à la nouvelle officialisation de la puissance moteur (110 KW au lieu de 111,6). Il n'y a pas d'évolution mécanique.

Arrêt de l'XU9JA Z équipé de la boîte de vitesses automatique. Celle–ci est associée à l'XU10J2 Z.

1.6 – Caractéristiques moteurs diesel (TUD–XUD) 1 360 cm3 et 1 769 cm3

	Motorisation nouvelle	Motorisation maintenue
Type moteur	K9Y (TUD3 Y)	(XUD7 L)
Cylindrée	1 360 cm3	1 769 cm3
Alésage / course	75/77 mm	80/88 mm
Rapport volumétrique	22,5/1	23/1
Puissance CEE (DIN)	37 KW (50 ch) à 5 000 tr/mn	43,5 KW (60 ch) à 4 600 tr/mn
Couple maxi CEE (DIN)	8,2 m.daN (8,4 mkg) à 2 500 tr/mn	11 m.daN (11,4 mkg) à 2 000 tr/mn
Norme de dépollution	CEE 93	CEE 93
Carburant	Gazole	Gazole
EGR	Oui	Non
Pot catalytique	PSA K079	Non
Système d'alimentation	Injection indirecte	Injection indirecte
Pompe LUCAS	TUD100 DPC 8443	052 – DPC
Pompe BOSCH	TUD 200 VER 311	VER 171–2
Turbocompresseur	Non	Non
Echangeur type	Non	Non

Ce moteur TUD3Y équipe les CITROËN ZX 1,4 D commercialisées au PORTUGAL.

Ce moteur est équipé d'un EGR et d'un pot catalytique avec une définition semblable à celui de l'AX ALLEMAGNE.

1.7 – Caractéristiques moteurs diesel (XUD) 1 905 cm3

	Motorisation nouvelle	Motorisations maintenues			Motorisation supprimée
Type moteur	DJY (XUD9A Y)	D9B (XUD9A L)	D8A (XUD9TE L)	DHY (XUD9TE Y)	DJZ (XUD9 Y)
Cylindrée	1 905 cm3				
Alésage / course	83/88 mm				
Rapport volumétrique	23/1	23/1	21,8/1		23,5/1
Puissance CEE (DIN)	50 KW (68 ch) à 4 600 tr/mn	51 KW (71 ch) à 4 600 tr/mn	67,5 KW (92 ch) à 4 000 tr/mn	66 KW (90 ch)	47 KW (65 ch) à 4 600 tr/mn
Couple maxi CEE (DIN)	12 m.daN (12,5 mkg) à 2 000 tr/mn	12 m.daN (12,5 mkg)	19,6 m.daN (20,5 mkg) à 2 250 tr/mn	19,6 m.daN (20,5 mkg)	11,8 m.daN (12,2 mkg) à 2 000 tr/mn
Norme de dépollution	US 87	CEE 93	CEE 93	US 87	US 87
Carburant	Gazole				
EGR	Oui	Non	Non		Oui
Pot catalytique	PSA K070	Non	Non	PSA K062	Option PSA K042
Système d'alimentation	Injection indirecte				
Pompe LUCAS		3B980 A			
		XUD101			XUD103
Pompe BOSCH	VER 425/6	VER 425/1	VER 445		VER 426–518
	XUD211	XUD201	XUD203	XUD210	
Turbocompresseur	Non		KKK K14		Non
Echangeur type	Non		Air–Air		Non

Nouveau moteur DJY en remplacement du DJZ pour les pays AUTRICHE, ALLEMAGNE, NORVÈGE.

2 – ALIMENTATION

2.1 – Moteur essence 1 360 cm3 KDX (TU3MC)

Nouvelle injection MAGNETI MARELLI en parallèle avec l'injection BOSCH A2.2 pour accepter l'option anti–démarrage codé (pas d'évolution de plaque moteur).

Système MAGNETI MARELLI G6 14 :
- injection monopoint : type P/N
- capteur de pression
- capteur de régime
- allumage jumo–statique
- sonde à oxygène pour la régulation de richesse
- moteur pas à pas pour régulation du ralenti
- capteur de vitesse pour la stratégie d'agrément de conduite

2.2 – Moteur essence 1 580 cm3 BFZ (XU5JP)

Nouvelle injection avec le fournisseur SAGEM/ LUCAS.

Conception semblable au MAGNETI MARELLI avec des références de pièces différentes.

Pour des raisons de répartition, l'injection MAGNETI MARELLI est arrêtée sur ce moteur.

Système SAGEM/LUCAS 4 GJ :
- injection multipoints : type P/N
- capteur de pression
- capteur de régime
- allumage jumo–statique
- sonde à oxygène pour la régulation de richesse
- moteur pas à pas pour régulation du ralenti

- capteur de vitesse pour la stratégie d'agrément de conduite

2.3 – Moteur diesel 1 360 cm3 K9Y (TUD3 Y)

Ce véhicule est équipé d'un EGR et d'un pot catalytique avec une définition du moteur identique à celui de l'AX (voir NT AX 1 n° 53).

2.4 – Moteur diesel 1 905 cm3 DJY (XUD9A Y/L3)

Ce moteur est équipé d'un pot catalytique et d'un système d'injection "BOSCH" type XUD 211.

Type de pompe	VE4/8F 2300 R 425–6 XUD 211
Calage statique au Point Mort Haut	0,90 mm
Régime au ralenti avec réfrigération	800 tr/mn (+0; –50)
Régime au ralenti sans réfrigération	800 tr/mn (+0; +50)
Régime maxi à vide	5 150 tr/mn (–125; +125)
Ralenti accéléré	950 tr/mn (–50; +50)
Anti–calage cale	1 mm
Régime moteur d'anti calage	1 500 tr/mn (–100; +100)

Le préchauffage des bougies est complété par un post chauffage court (15 secondes).

3 – BOITE DE VITESSES

3.1 – Boîte de vitesses mécanique

Evolution des boîtes de vitesses BE3 :
- sur fortes motorisations, monte d'un frein de marche arrière
- optimisation progressive des dentures 2e, 4e et 5e (nouveaux rapports et nouveaux angles de dépouille)

Moteur		Repère boîte de vitesses	Désignation des rapports optimisés	Rapport de vitesses			Frein de M AR	Date de démarrage
				2e	4e	5e		
1 580 cm3	XU5M	20 CL 84		20/37	29/31	37/32		Début
		20 CL 81	2e	23/43	29/31	37/32		06/93
1 580 cm3	XU5JP	20 CL 78	2e	23/43	32/31	37/28		Début
		20 CM 41	2, 4, 5e	23/43	41/39	47/35		06/94
1 761 cm3	XU7JP	20 CL 34		20/37	29/31	37/32		Début
1 905 cm3	XU9JA	20 CJ 85		20/37	29/31	37/32		Début
		20 CL 82	2e	23/43	29/31	37/32		06/93
1 998 cm3	XU10J2	20 CL 35		20/37	29/31	37/32		Début
		20 CM 71		20/37	29/31	37/32	Oui	06/94
1 998 cm3	XU10J4	20 CL 46		20/37	32/31	37/28		Début
		20 CL 80	2e	23/43	32/31	37/28		06/93
		20 CM 69	2e	23/43	32/31	37/28	Oui	01/94
		20 CM 43	2, 4, 5e	23/43	41/39	47/35	Oui	06/94

1 769 cm3	XUD7	20 CM 18	2e	23/43	32/31	37/28		Début
		20 CM 49	2, 4, 5e	23/43	41/39	47/35		06/94
1 905 cm3	XUD9 Roues 13	20 CL 29		20/37	32/31	37/28		Début
		20 CL 85	2e	23/43	32/31	37/28		06/93
		20 CM 47	2, 4, 5e	23/43	41/39	47/35		06/94
1 905 cm3	XUD9 Roues 14	20 CL 45		20/37	32/31	37/28		Début
		20 CL 86	2e	23/43	32/31	37/28		06/93
		20 CM 48	2, 4, 5e	23/43	41/39	47/35		06/94
1 905 cm3	XUD9TE	20 CL 32		20/37	35/29	38/25		Début
		20 CL 79	2e	23/43	35/29	38/25		06/93
		20 CM 70	2e	23/43	35/29	38/25	Oui	06/94

3.2 – Boîte de vitesses automatique

Boîte de vitesses automatique associée au moteur XU10J2/C au lieu de l'XU9JA.

Moteur		Boîte de vitesses		Convertisseur repère
		Repère	Médaille	
1 580 cm3	XU5M	20 GZ 56	1036000116	F 10
1 761 cm3	XU7JP	20 GZ 74	1036000165	D 12
1 905 cm3	XU9JA	20 GZ 55	1036000153	E 12
1 998 cm3	XU10J2	20 GZ 75	1036000180	D 12
1 905 cm3	XUD9A	20 GZ 57	1036000117	F 10
		20 GZ 75	1036000191	F 10

4 – TRANSMISSIONS

Montage d'un ressort avec coupelle sur l'entraîneur droit, des transmissions équipant les motorisations TU.

5 – ROUES ET PNEUMATIQUES

Sur les versions AVANTAGE et AURA équipées des motorisations 1,4i et 1,9 D, monte de pneumatiques de 175/65–14 en remplacement des 165/70–13.

6 – FREINS

Option ABS sur les ZX BREAK. Les freins AR demeurent à tambours. Nouvelle logique du calculateur de l'ABS par rapport à celle de la berline.

7 – DIRECTION

Nouvelle colonne et nouveau support colonne de direction (sur tous types) pour accepter l'option AIR-BAG.

Refroidissement du liquide de direction assistée par un radiateur du type faisceau tubulaire implanté au niveau de la traverse avant.

EVOLUTION ELECTRIQUE : GAMME ANNEE MODELE 1995

1 – FAISCEAUX ELECTRIQUES

1.1 – Faisceau habitacle

Evolution du faisceau habitacle suite à :
- montage des prétendeurs pyrotechniques sur tous types
- nouvelle implantation du boîtier de verrouillage (au–dessous de boîte à fusible)

1.2 – Faisceau planche bord

Evolution du faisceau planche bord suite à :
- nouvelle affectation des voies dans le 62 voies
- nouvelle implantation du boîtier verraut (au dessous de boîte à fusible)
- alimentation du boîtier pyrotechnique
- implantation de la prise diagnostic des ceintures pyrotechniques
- déplacement du boîtier BITRON dans le passage de roue avant droit
- répartition des masses par épissures (au lieu du boîtier dans goulotte)
- alimentation du boîtier ADC par le fusible F8 (au lieu de F6)
- alimentation de l'airbag sur tous types (connecteur 3 voies rouge LP5)

1.3 – Faisceau arrière gauche

Evolution du faisceau arrière gauche suite à :
- alimentation de la lunette arrière avec deux fils (au lieu d'un) d'ou connecteur 10 voies (au lieu de 9)
- nouvelle affectation des voies dans la nappe

1.4 – Faisceau feux arrière

Evolution du faisceau feux arrière suite à :
- alimentation de la lunette arrière avec deux fils (au lieu d'un) d'ou connecteur 10 voies (au lieu de 9)
- nouvelle affectation des voies dans la nappe

1.5 – Faisceau avant

Evolution du faisceau avant suite à :
- nouvelle affectation de voies dans le 62 voies
- implantation du boîtier BITRON dans le passage de roue avant droit (au lieu de planche de bord niveau boîte à gants)
- regroupement de l'information témoin d'usure de freins avant le 62 voies

1.6 – Faisceau moteur

Evolution des faisceaux moteurs suite à :
- prés–post chauffage sur les moteurs diesel XUD9AY
- nouvelle injection MAGNETTI MARELLI G6 sur TU3MC acceptant l'anti démarrage codé
- au réchauffage du décanteur d'huile moteur sur tous moteurs XU pays froids

2 – LEVE–VITRES ELECTRIQUES

Suppression du relais réalimentation afin que les vitres et le toit ouvrant, fonctionnent uniquement contact mis.

Cette fonction est déjà appliquée en D à G depuis l'AM94 et en D à D depuis janvier 93 (voir NT ZX 12 n° 16) en isolant le fil de la voie 2 du relais cité ci–dessus.

3 – PRISE DIAGNOSTIC CEINTURE PYROTECHNIQUE

Implantation d'une prise diagnostic (3 voies rouge) près de la boîte à fusibles intérieure.

Voie 1 = non affectée.

Voie 2 = 12 volts si le système est en état de fonctionnement.

Voie 2 = 0 si le système est défectueux ou mal connecté.

Voie 3 = masse.

4 – RADIO

Antenne avec ressort intégré en partie basse.

Système RDS sur Furio, Aura, Volcane, 16V (janvier 1995).

5 – AUTO–ECOLE (FRANCE)

Ajout de la fonction éclairage sur la commande moniteur (note technique en cours pour la modernisation des véhicules antérieurs).

6 – REGLAGE DES PROJECTEURS

Extension de la commande électrique aux pays Suède, Norvège et Finlande.

7 – ANTI–DEMARRAGE CODE

Extension de l'option sur les modèles 1,4i.

Neutralisation des touches "0" et "D/N" sur les versions Allemagne, Autriche, Suisse, Grèce, Danemark, Pays–Bas.

L'ADC devient non débrayable et il y a un nouveau code transparent "1111".

Le clavier se distingue par la disparition des marquages des touches "0" et "D/N" (remplacés par un tiret).

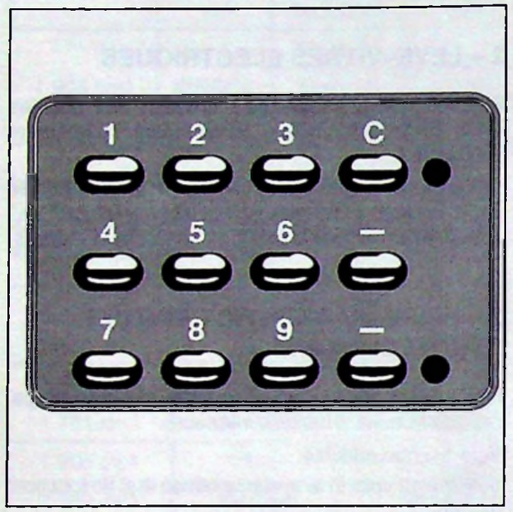


Fig. : E1–R00KC

7.1 – Evolutions liées au nouveau boîtier

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

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

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

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

7.2 – Réparation

7.2.1 – Echange du calculateur d'injection

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

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

	Nouveau calculateur injection	Ancien calculateur injection
1	La Led rouge clignote	
2	Mettre le contact	
3	La Led rouge s'allume	
4	Introduire le code "1111"	
5	La Led verte clignote 4 fois avec 4 bips sonores	La Led rouge este allumée
6		Se procurer et connecter un clavier avec les touches "0" et "D/N"
7		Introduire le code "0001"
8		La Led rouge clignote 4 fois avec 4 bips sonores
9		Appuyer sur la touche "C"
10		Introduire le code "1111"
11		Appuyer sur la touche "C"
12		La Led verte clignote 4 fois avec 4 bips sonores
13		Remonter le clavier d'origine
14	Poursuivre le procédure d'initialisation	

7.2.2 – Echange du clavier antidémarrage codé

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

Remonter un clavier correspondant à la définition d'origine.

EVOLUTIONS CARROSSERIE : GAMME ANNEE MODELE 1995

1 – FAÇADE AVANT

Nouvelle calandre avec chevron intégré, évolution du capot (cette nouvelle disposition peut se monter sur un modèle antérieur).

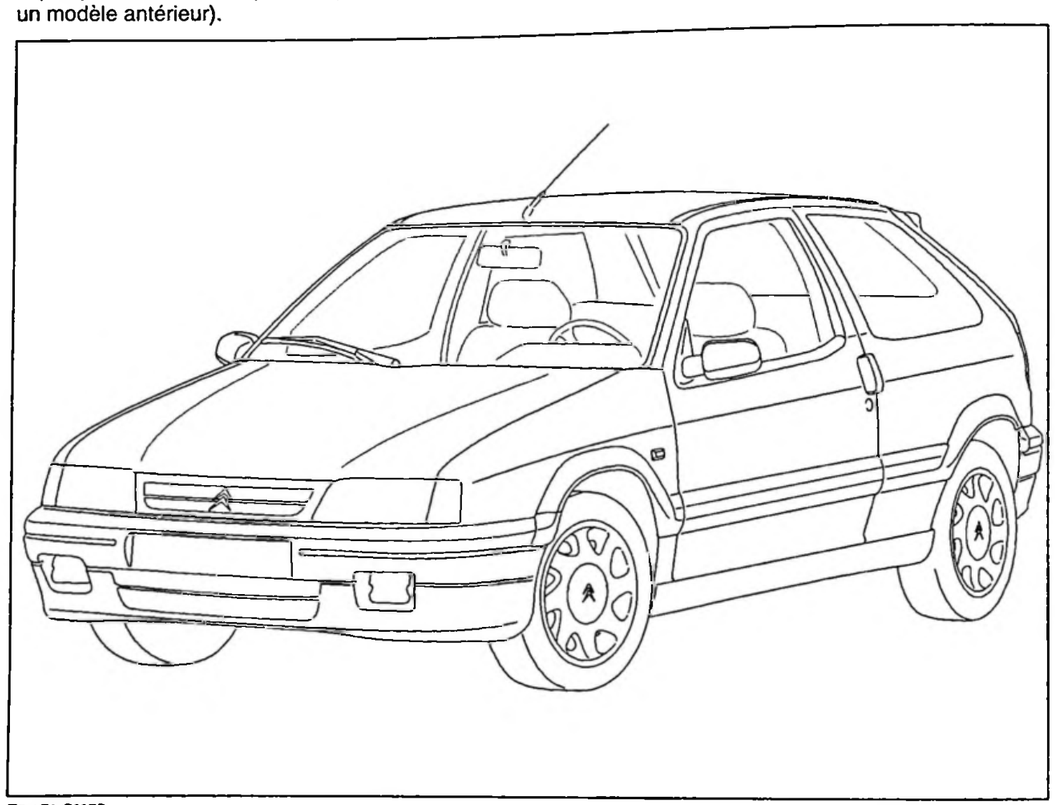


Fig. : E1–R00RD

2 – STRUCTURE

Augmentation de l'épaisseur des passages de roue arrière : 0,8 mm au lieu de 0,6 mm.

3 – EQUIPEMENT

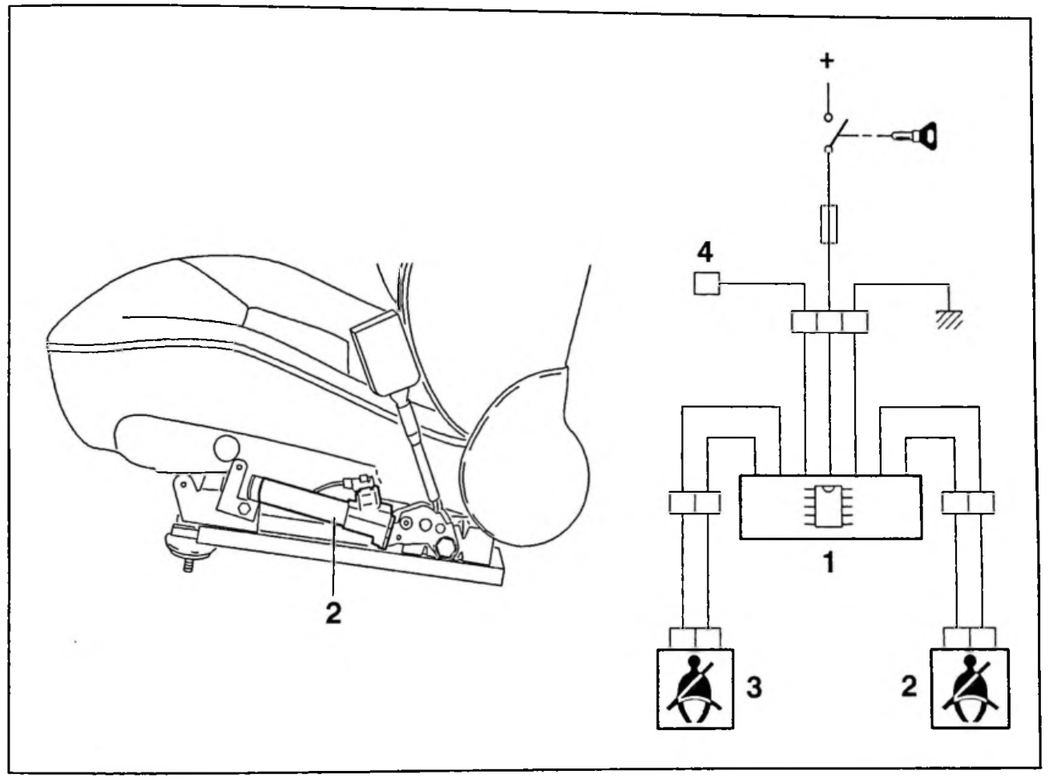
3.1 – Protection et sécurité

3.1.1 – Prétentionneurs pyrotechniques

Depuis l'année modèle 1995, les véhicules ZX sont équipés de ceintures de sécurité avant avec prétentionneurs pyrotechniques.

Le prétentionneur pyrotechnique est un dispositif de traction de la ceinture de sécurité qui s'active en cas de choc.

La traction des ceintures de sécurité est réalisée par la mise à feu d'une cartouche explosive.



Flg. : E1–R00JD

Le dispositif est composé de :
- 1 : boîtier électronique de commande des deux prétentionneurs pyrotechniques (fixé sur le tunnel)
- 2 : élément de mise à feu du prétentionneur pyrotechnique droit
- 3 : élément de mise à feu du prétentionneur pyrotechnique gauche
- 4 : prise diagnostic (située à côté de la boîte fusibles)

Les éléments de mise à feu, activés pyrotechniquement, sont liés au boîtier électronique qui assure les fonctions suivantes :
- détection du choc
- stockage de l'énergie nécessaire ; afin d'être en mesure de commandes les mises à feu, même s'il y a rupture de l'alimentation électrique au moment du choc
- commande de la mise à feu des éléments
- diagnostic

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

Réparation :
- le diagnostic de la fonction est réalisé par l'intermédiaire du boîtier "ELIT", de la station "SOURIAU" ou voltmètre
- le prétentionneur pyrotechnique comporte un explosif, prendre les dispositions nécessaires en cas d'intervention (débrancher la batterie, débrancher les éléments de mise à feu, éviter les chocs et l'élévation de température...)

- ne jamais jeter un élément de mise à feu actif ; pour le détruire volontairement, réaliser l'opération sur véhicule en utilisant l'outil CITROEN
- afin de maintenir le système en état de fonctionnement, il est nécessaire de respecter la date de péremption (10 ans après la première mise en circulation du véhicule)

3.1.2 – Airbag

Depuis l'année modèle 1995, les véhicules ZX peuvent être équipés d'origine d'un système "AIRBAG" conducteur.

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

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

Le sac se dégonfle après l'impact.

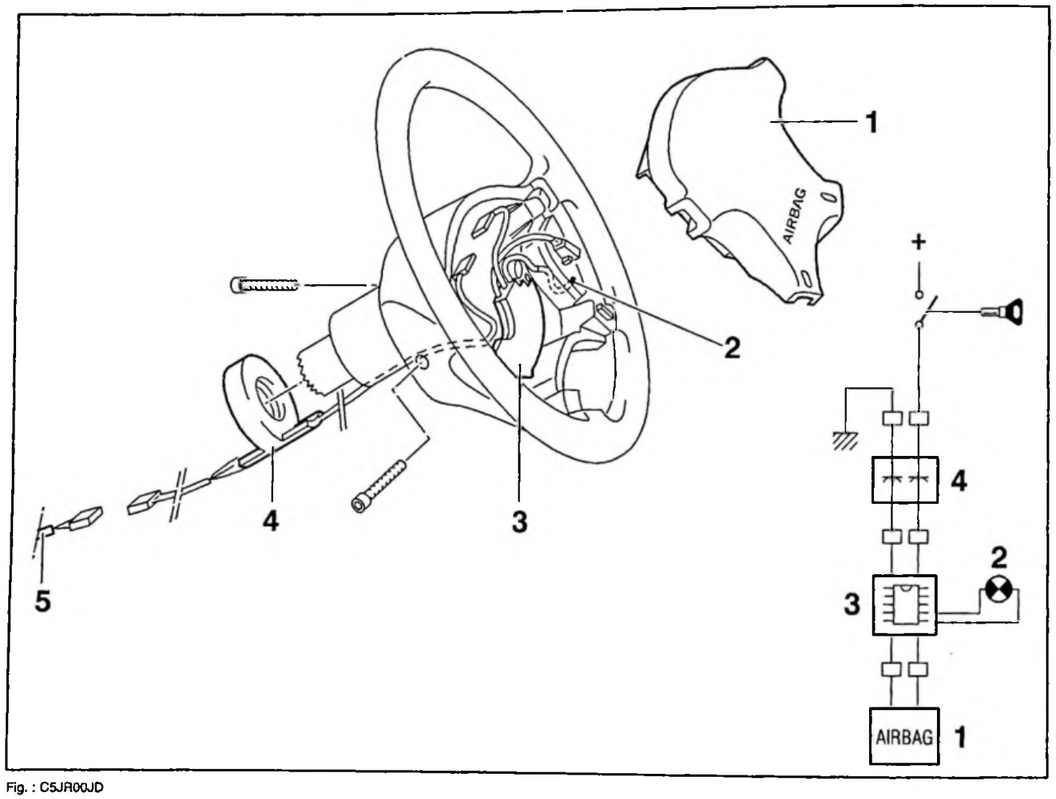


Fig. : C5JR00JD

Le dispositif est composé de :
- 1 : coussin, comprenant le sac gonflable et l'élément de mise à feu
- 2 : voyant diagnostic
- 3 : boîtier électronique de commande de l'élément de mise à feu
- 4 : contacteur tournant
- 5 : faisceau véhicule

L'élément de mise à feu, activité pyrotechniquement, est lié au boîtier électronique qui assure les fonctions suivantes :
- détection du choc
- stockage de l'énergie nécessaire ; afin d'être en mesure de commander la mise à feu, même s'il y a rupture de l'alimentation électrique au moment du choc
- commande de la mise à feu de l'élément
- diagnostic par l'intermédiaire du voyant situé sur le coussin

Réparation :
- le diagnostic de la fonction est réalisé par l'intermédiaire du voyant
- le système "AIRBAG" comporte un explosif, prendre les dispositions nécessaires en cas d'intervention (débrancher la batterie, éviter les chocs et l'élévation de température...)
- ne jamais jeter un coussin de volant actif ; pour le détruire volontairement, réaliser l'opération sur véhicule en utilisant l'outil CITROEN
- le calculateur est indissociable du volant
- afin de maintenir les systèmes en état de fonctionnement, il est nécessaire de respecter la date de

péremption (10 ans après la première mise en circulation de véhicule)

3.2 – Evolution par modèle

3.2.1 – Modèle REFLEX (3, 5 portes et break)

Planche de bord, en matière thermogainée au lieu de thermoformée (sauf entreprise et GE).

Pare–chocs de couleur gris OURAGAN au lieu de camaïeu.

Protections latérales couleur gris OURAGAN au lieu de décor adhésif.

Panneaux de portes avec insert tissu.

Essuie–glace AR de série + éclairage de coffre.

Ajout d'un bandeau inférieur de volet AR sur break.

Option pack électrique.

3.2.2 – Modèle AVANTAGE (3, 5 portes et break)

Suppression du rideau pare–soleil de lunette AR.

Vitres teintées de série.

Pneumatique 175/65–14 en remplacement des 165/70–13 sur les motorisations 1,4i et 1,9D avec enjoliveurs >IONNAX.

Ajout d'un bandeau inférieur de volet AR sur break.

Ajout d'un jonc chromé sur les pare–chocs.

3.2.3 – Modèle AURA (3, 5 portes et break)

Suppression du rideau pare–soleil de lunette AR.

Pneumatique 175/65–14 en remplacement des 165/70–13 sur les motorisations 1,4i et 1,9D avec enjoliveurs AURA.

Ajout de coquille de rétroviseurs extérieurs.

Siège conducteur réglable en hauteur.

3.2.4 – Modèle FURIO (3 portes)

Vitres teintées de série.

Pack électrique, éclairage de coffre de série.

Planche de bord, en matière thermogainée au lieu de thermoformée.

3.2.5 – Modèle VOLCANE (3 et 5 portes)

Suppression du rideau pare–soleil de lunette AR.

Suppression du jonc planche de bord.

Jonc de volant gris OURAGAN.

3.2.6 – Modèle 16V (3 portes)

Suppression du rideau pare–soleil.

Suppression du jonc planche de bord.

3.2.7 – Modèle FLASH (break)

Planche de bord, en matière thermogainée au lieu de thermoformée.

Ajout d'un bandeau inférieur de volet AR.

3.2.8 – Modèle FUGUE (break)

Ajout d'un bandeau inférieur de volet AR.

ENTRETIEN : GAMME ANNEE MODELE 1995

1 – PREMIERE VISITE 1 500/2 500 KM

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

Véhicules essence TT	Première visite technique (plus de vidange d'huile moteur) La première visite technique 1 500/2 500 km est entièrement gratuite (main–d'œuvre, fournitures et lubrifiants)

Véhicules diesel TT	Première visite d'entretien (vidange d'huile moteur maintenue) La main–d'œuvre de la première visite technique 1 500/2 500 km est gratuite Seuls les fournitures et lubrifiants restent à la charge du client

2 – PLAN DE MAINTENANCE

Type véhicule	Conditions d'utilisation	Plan de maintenance	
		Service	Entretien
Véhicule particulier essence	Normale	15 000	60 000
	Sévère	10 000	40 000
Véhicule particulier diesel	Normale	10 000	60 000
	Sévère	7 500	30 000

Suivant motorisation, évolution du rodage des fûts, du traitement d'arbre à came, du tamis de pompe à huile etc...

3 – CONDITIONS D'UTILISATION SEVERE

Essentiellement urbaine (porte à porte).
Pays très chauds de grande exportation.
Atmosphère très poussièreuse (chantiers).
Petits parcours permanents (moteur froid).

4 – LUBRIFICATION

4.1 – Capacité d'huile

Evolution des capacités d'huile sur toutes les motorisations diesel (avec effet rétroactif).

	Non réfri	Réfri
Sans échange cartouche	4,1 litres	3,8 litres
Avec échange cartouche	4,3 litres	4,1 litres

4.2 – Cartouche d'huile

Evolution des cartouches d'huile pour les motorisations essence suite à l'adoption du nouveau plan d'entretien (la cartouche diesel reste inchangée).

Caractéristiques cartouches :

Affectation	Avant année modèle 1995	Après année modèle 1995
Moteurs TU–XU	PURFLUX LS 468A	PURFLUX LS 867A
Essence	Ø 86mm	Ø 76 mm

La cartouche 1ère monte est identifiable par des inscriptions en rouge.

La cartouche 2ème monte est identifiable par des inscriptions en couleur or.

CITROËN ZX

LE 28 JUILLET 1995

ABONNEMENT GME

RÉF. 0 N° ZX 000-00/10

PRESENTATION

● ANNEE - MODELE 1996

MAN 008941

AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS VENTE

1

TABLE DES MATIERES

CARACTERISTIQUES GENERALES

PRESENTATION : GAMME ANNEE MODELE 1996 EUROPE 3

EVOLUTIONS MECANIQUES : GAMME ANNEE MODELE 1996 10

EVOLUTIONS CARROSSERIE : GAMME ANNEE MODELE 1996 21

EVOLUTIONS ELECTRICITE : GAMME ANNEE MODELE 1996 22

PEINTURE

TEINTES CARROSSERIE : GAMME ANNEE MODELE 1996 24

ENTRETIEN

EVOLUTIONS DU PLAN D'ENTRETIEN : GAMME ANNEE MODELE 1996 25

PRESENTATION : GAMME ANNEE MODELE 1996 EUROPE

1 – LEGENDE

Pays de distribution :

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

Repères utilisés dans les tableaux "gamme commerciale" :

(a) = boîte de vitesses automatique	(d) = norme de dépollution : L = CEE 93
(m) = boîte de vitesses mécanique	L3 = CEE96
(f) = puissance fiscale en "CV"	Y = US 87
	Z = US 83

2 – GAMME COMMERCIALE CITROEN ZX (3 PORTES)

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

2.1 – Véhicules essence

ZX 1.1i (1124 cm3) :

N2-A4	REFLEX	HDZ(L/Z) TU1M	44,1 (60)	20CC28 MA-5(m)	X (5)														

ZX 1.4i (1360 cm3) :

N2-B1	REFLEX	KDX(L/Z) TU3M	55 (75)	20CC26 MA-5(m)	X (10)			X		X			X			X			
	AVANTAGE							X				X	X			X	X		
	REFLEX					X	X				X				X			X	X
	AVANTAGE					X	X												X

ZX 1.6i (1580 cm3) :

N2-F9	AURA	BFZ(L/Z) XU5JP	65 (90)	20CH62 BE3-5 (m)													X		
	AVANTAGE	BFZ(L3) XU5JP				X													
	AURA					X													

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

ZX 1.8i (1761 cm3) :

N2-E3	FURIO	LFZ(L/Z) XU7JP	74 (103)	20CH82 BE3-5 (m)	X (7)			X		X		X	X			X	X		
	AVANTAGE												X						
	AURA				X (7)			X					X						
	EXCLUSIVE				X (7)														
	FURIO	LFZ(L3) XU7JP				X			X										X
	AVANTAGE								X						X				
	AURA								X										
N2-E3/A	AURA	LFZ(L/Z) XU7JP		20GZ74 4HP14 (a)	X (8)			X											
	EXCLUSIVE				X (8)														
	AURA	LFZ(L3) XU7JP				X	X		X										

ZX 2.0i (1998 cm3) :

N2-E6	VOLCANE	RFX(L/Z) XU10J2C	89 (123)	20CH83 BE3-5 (m)	X (9)			X		X									

ZX 16V (1998 cm3) :

N2-J9	16V	RFT(L/Z) XU10J4D	110 (150)	20CM43 BE3-5 (m)	X (11)			X				X	X	X		X	X		
		RFT(L3) XU10J4D				X	X		X										X

2.2 – Véhicules diesel

ZX 1.9 D (1905 cm3) :

N2-C4	REFLEX	D9B(L) XUD9A	51 (71)	20CH86(*) BE3-5 (m)	X (6)			X					X			X			
	AVANTAGE			20CH85 BE3-5 (m)				X		X			X			X			
N2-H8	REFLEX	DJY(L3) XUD9A	50 (68)			X	X												
	AVANTAGE						X												

(*) 20CH85 (avec roue de 14 pouces).

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

ZX 1.9 Turbo D (1905 cm3) :

N2-F4	AVANTAGE	D8A(L) XUD9TE	67,5 (92)	20CH61 BE3 (m)				X		X									
	EXCLUSIVE				X (6)														
	AURA				X (6)														
	VOLCANE				X (6)							X				X			
N2-C8	AVANTAGE	DHY(L3) XUD9TE	66 (90)			X	X												
	AURA					X													

2.3 – CITROEN ZX Entreprise

N2-A4/T	1.1i	HDZ(L) TU1M	44,1 (60)	20CC28 MA-5(m)	X (6)														
N2-C2/T	1.8 D	A9A(L) XUD7	43,5 (60)	20CH86(*) BE3-5 (m)	X (7)									X					
N2-C4/T	1.9 D	D9B(L) XUD9A	51 (71)		X (8)														
N2-E9	1.9 D								X		X								
	FURIO 1.9 D													X					
N2-J5	1.9 D	DJY(L3) XUD9A	50 (68)				X												

(*) 20CH85 (avec roue de 14 pouces).

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

3 – GAMME COMMERCIALE CITROEN ZX (5 PORTES)

3.1 – Véhicules essence

ZX 1.1i (1124 cm3) :

N2-A3	AVANTAGE	HDZ(L) TU1M	44,1 (60)	20CC28 MA-5(m)										X					

ZX 1.4i (1360 cm3) :

N2-A9	REFLEX	KDX(L/Z) TU3M	55 (75)	20CC26 MA-5(m)	X (7)			X		X			X			X	X		
	AVANTAGE				X (7)			X		X		X	X	X		X	X		
	AURA				X (7)							X		X		X			
	REFLEX	KDX(L3) TU3M				X			X		X				X			X	X
	AVANTAGE					X	X		X										X

ZX 1.6i (1580 cm3) :

N2-G1	AVANTAGE	BFZ(L/Z) XU5JP	65 (90)	20CH62 BE3-5 (m)	X (7)					X									
	AURA				X (7)							X				X			
	AVANTAGE	BFZ(L3) XU5JP				X													X
	AURA					X													

ZX 1.8i (1761 cm3) :

N2-E4	AVANTAGE	LFZ(L/Z) XU7JP	74 (103)	20CH82 BE3-5 (m)				X					X						
	EXCLUSIVE				X (7)														
	AURA				X (7)			X		X			X			X			
	AVANTAGE	LFZ(L3) XU7JP							X		X				X				
	EXCLUSIVE					X													X
	AURA								X		X				X			X	X
N2-E4/A	EXCLUSIVE	LFZ(L/Z) XU7JP		20GZ74 4HP14 (a)	X (7)														
	AURA				X (8)			X		X		X	X			X			
	EXCLUSIVE	LFZ(L3) XU7JP																	X
	AURA					X	X		X						X			X	X

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

ZX 2.0i (1998 cm3) :

N2-E7	VOLCANE	RFX(L/Z) XU10J2C	89 (123)	20CH83 B33-5 (m)	X (9)			X								X			X
N2-J3				20GZ75 4HP14 (a)	X (10)											X			X

3.2 – Véhicules diesel

ZX 1.4 D (1360 cm3) :

N2-H6	AVANTAGE	K9Y(L) TUD3Y	37 (50)	20CC28 MA-5 (m)										X					

ZX 1.9 D (1905 cm3) :

N2-C3	REFLEX	D9B(L/Z) XUD9A	51 (71)	20CH86(*) BE3-5 (m)	X (6)			X		X			X			X			
	AVANTAGE			20CH85 BE3-5 (m)	X (6)			X		X		X	X	X		X			
	AURA				X (6)											X			
	AVANTAGE			20GZ76 4HP14 (a)	X (6)			X								X			
	AURA				X (6)											X			
N2-H9	REFLEX	DJY(L3) XUD9AY	50 (68)	20CH86(*) BE3-5 (m)		X	X												
	AVANTAGE			20CH85 BE3-5 (m)		X	X												
	AURA					X													

(*) 20CH85 (avec roue de 14 pouces).

ZX 1.9 Turbo D (1905 cm3) :

N2-F5	AVANTAGE	D8A(L/Z) XUD9TE	67,5 (92)	20CH61 BE3-5 (m)	X (6)			X		X						X			
	AURA				X (6)			X				X	X			X			
	VOLCANE				X (6)			X		X						X			
N2-C7	AVANTAGE	DHY(L3) XUD9TE	66 (90)			X	X							X			X		
	AURA					X	X												X
	VOLCANE						X												

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

3.3 – Versions dérivées

N2-A9	Police banalisée 1.4i	KDX(L) TU3MC	55 (75)	20CC26 MA-5(m)	X (7)														
	Police sérigraphiée 1.4i				X (7)														
N2-C3	Administration	D9B(L) XUD9A	51 (71)	20CH85 BE3-5(m)	X (6)														
	Auto école				X (6)														
	Gendarmerie				X (6)														
	Police banalisée 1.9D				X (6)														
	Police sérigraphiée 1.9D				X (6)														

4 – GAMME COMMERCIALE CITROEN ZX (BREAK)

4.1 – Véhicules essence

ZX 1.4i (1360 cm3) :

N2-D7	REFLEX	KDX(L/Z) TU3M	55 (75)	20CC26 MA-5(m)				X				X	X			X			
	FLASH				X (6)														
	AVANTAGE									X		X		X		X	X		
	AURA													X					
	REFLEX	KDX(L3) TU3M				X			X		X				X			X	X
	AVANTAGE					X	X												X

ZX 1.6i (1580 cm3) :

N2-G2	AVANTAGE	BFZ(L/Z) XU5JP	65 (90)	20CH62 BE3-5 (m)								X					X		
	FUGUE				X (7)														
	AURA																X		
	AVANTAGE	BFZ(L3) XU5JP				X													
	AURA					X	X												

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

ZX 1.8i (1761 cm3) :

N2-F2	AVANTAGE	LFZ(L/Z) XU7JP	74 (103)	20CH82 BE3-5 (m)									X						
	FUGUE				X (7)														
	AURA							X		X		X							
	AVANTAGE	LFZ(L3) XU7JP							X		X				X			X	X
	AURA								X										X
N2-H14	AVANTAGE			20GZ74 4HP14 (a)		X													X

4.2 – Véhicules diesel

ZX 1.9 D (1905 cm3) :

N2-D5	REFLEX	D9B(L/Z) XUD9A	51 (71)	20CH85 BE3-5 (m)				X					X			X			
	AVANTAGE							X		X		X				X			
	FLASH				X (6)														
	FUGUE				X (6)														
N2-H5	AVANTAGE			20GZ76 4HP14 (a)												X			
	FUGUE				X (6)														
N2-J1	REFLEX	DJY(L3) XUD9AY	50 (68)	20CH85 BE3-5 (m)			X		X										
	AVANTAGE					X	X												

ZX 1.9 Turbo D (1905 cm3) :

N2-F5	AVANTAGE	D8A(L) XUD9TE	67,5 (92)	20CH61 BE3-5 (m)						X			X						
	AURA								X		X				X				
	FUGUE				X (6)														
N2-D9	AVANTAGE	DJT(L3) XUD9TE	66 (90)			X	X							X			X		
	AURA						X												X

4.3 – Versions dérivées

N2-D5	Police banalisée 1.9D	D9B(L) XUD9A	51 (71)	20CH85 BE3-5(m)	X (6)														
	Police sérigraphiée 1.9D				X (6)														

EVOLUTIONS MECANIQUES : GAMME ANNEE MODELE 1996

1 – MOTEUR

1.1 – Caractéristiques moteurs essence (TU 1124 cm3)

Caractéristiques :

	Motorisations maintenues	
Type moteur	H1A (TU1 K)	HDZ (TU1M L/Z)
Cylindrée (cm3)	1124	
Alésage x course (mm)	72 x 69	
Rapport volumétrique	9,4/1	
Puissance maxi (C.E.E.)	44,1 kW ; 60 ch.DIN	
Régime correspondant	5800 tr/mn	6200 tr/mn
Couple maxi (C.E.E.)	8,75 m.daN ; 9,1 m.kg	
Régime correspondant	3200 tr/mn	3800 tr/mn
Norme de dépollution	15-04	CEE 93- US 83
Carburant	Essence	
Sans plomb RON 95	Oui	Oui
Sans plomb RON 98	Oui	Oui
Super carburant RON 97	Oui	Non
Pot catalytique : K	-----	-----
L	-----	PSA K026
Allumage	Avance allumage : 8°	Calage statique
Système d'alimentation	Carburateur	Injection monopoint
Référence fournisseur	SOLEX 32 PBISA 16, repère 411	BOSCH MA3.0
Antidémarrage codé (ADC) (en option)	Non	

Les caractéristiques moteur n'ont pas évolué.

1.2 – Caractéristiques moteurs essence (TU 1360 cm3)

Caractéristiques :

	Motorisations maintenues			
Type moteur	K5A (TU3F 2K)	K2D (TU3 2K)	KDX (TU3MC L/Z)	
Cylindrée (cm3)	1360			
Alésage x course (mm)	75 x 77			
Rapport volumétrique	8,8/1	9,3/1		
Puissance maxi (C.E.E.)	51,5 kW ; 70 ch.DIN	55 kW ; 75 ch.DIN		
Régime correspondant	5400 tr/mn	5800 tr/mn	5800 tr/mn	5800 tr/mn
Couple maxi (C.E.E.)	10,8 m.daN ; 11,2 m.kg	11,4 m.daN ; 11,5 m.kg	11,1 m.daN ; 11,5 m.kg	
Régime correspondant	3800 tr/mn	3800 tr/mn	3400 tr/mn	3400 tr/mn
Norme de dépollution	15-04		CEE 93- US 83 – CEE 96	
Carburant	Essence			
Sans plomb RON 95	Oui	Oui	Oui	Oui
Sans plomb RON 98	Oui	Oui	Oui	Oui
Super carburant RON 97	Oui	Oui	Non	Non
Pot catalytique : K	-----	-----	-----	-----
L	-----	-----	PSA K026	PSA K026
L3	-----	-----	PSA K048	PSA K048
Allumage	Avance allumage		Calage statique	
Système d'alimentation	Carburateur		Injection monopoint	
Référence fournisseur	SOLEX 32-34 Z2, repère 528/5	SOLEX 32-34 Z2, repère 528	BOSCH MA3.0	MAGNETI MARELLI G6 14
Antidémarrage codé (ADC) (en option)	Non		Oui	

La dépollution "L3" est obtenue par l'évolution du pot catalytique. Tous les calculateurs d'injection sont compatibles avec un système antidémarrage codé.

1.3 – Caractéristiques moteurs essence (XU 1580 – 1761 cm3)

Caractéristiques :

	Motorisations maintenues			Motorisations supprimées
Type moteur	BFZ (XU5 JP L/Z)	L6A (XU7 JP K)	LFZ (XU7 JP L/Z)	L6A (XU7 JP K)
Cylindrée (cm3)	1580	1761		
Alésage x course (mm)	83 x 73	83 x 81,4		
Rapport volumétrique	9,25/1			
Puissance maxi (C.E.E.)	65 kW ; 90 ch.DIN	74 kW ; 103 ch.DIN		
Régime correspondant	6000 tr/mn	6000 tr/mn	6000 tr/mn	6000 tr/mn
Couple maxi (C.E.E.)	13 m.daN ; 13,5 m.kg	15,3 m.daN ; 15,6 m.kg		
Régime correspondant	2600 tr/mn	3000 tr/mn	3000 tr/mn	3000 tr/mn
Norme de dépollution	L – L3 – Z	K	L – L3 – Z	K
Carburant	Essence			
Sans plomb RON 95	Oui	Oui	Oui	Oui
Sans plomb RON 98	Oui	Oui	Oui	Oui
Super carburant RON 97	Non	Oui	Non	Oui
Pot catalytique : K	-----	-----	-----	-----
L	PSA K033	-----	PSA K033	-----
L3	PSA K053	-----	PSA K053	-----
Système d'alimentation	Injection multipoints			
Référence fournisseur	SAGEM/LUCAS 4 GJ	MAGNETI MARELLI 8P 12	MAGNETI MARELLI 8P 10	BOSCH MP5.1
Antidémarrage codé (ADC) (en option)	Oui			

La dépollution "L3" est obtenue par l'évolution du pot catalytique. Tous les calculateurs d'injection sont compatibles avec un système antidémarrage codé.

1.4 – Caractéristiques moteurs essence (XU 1998 cm3)

Caractéristiques :

	Motorisations maintenues		
Type moteur	R6D (XU10J2C K)	RFX (XU10J2C L)	RFT (XU10J4D L/Z)
Cylindrée (cm3)	1998		
Alésage x course (mm)	86 x 86		
Rapport volumétrique	9,5/1		10,4/1
Puissance maxi (C.E.E.)	89 kW ; 123 ch.DIN		110 kW ; 150 ch.DIN
Régime correspondant	5750 tr/mn	5750 tr/mn	6500 tr/mn
Couple maxi (C.E.E.)	17,6 m.daN ; 18,3 m.kg	18,25 m.daN ; 19 m.kg	
Régime correspondant	2750 tr/mn	2750 tr/mn	3500 tr/mn
Norme de dépollution	15 – 04	CEE 93– US 83 – CEE 96	
Carburant	Essence		
Sans plomb RON 95	Oui	Oui	Oui
Sans plomb RON 98	Oui	Oui	Oui
Super carburant RON 97	Oui	Non	Non
Pot catalytique : K	Sans	-----	-----
L	-----	PSA K034	PSA K028
L3	-----	PSA K054	PSA K054
Système d'alimentation	Injection multipoints		
Référence fournisseur	MAGNETI MARELLI 8P 20	MAGNETI MARELLI 8P 20	BOSCH MP3.2
Antidémarrage codé (ADC) (en option)	Oui		

La dépollution "L3" est obtenue par l'évolution du pot catalytique. Tous les calculateurs d'injection sont compatibles avec un système antidémarrage codé.

1.5 – Caractéristiques moteurs diesel (TUD – XUD 1360 – 1761 cm3)

Caractéristiques :

	Motorisations maintenues	
Type moteur	K9Y (TUD3 Y)	A9A (XUD7 L)
Cylindrée (cm3)	1360	1761
Alésage x course (mm)	75 x 77	80 x 88
Rapport volumétrique	22.5/1	23/1
Puissance maxi (C.E.E.) Régime correspondant	37 kW ; 50 ch.DIN 5000 tr/mn	43,5 kW ; 60 ch.DIN 4600 tr/mn
Couple maxi (C.E.E.) Régime correspondant	8,2 m.daN ; 8,4 m.kg 2500 tr/mn	11 m.daN ; 11,4 m.kg 2000 tr/mn
Norme de dépollution	CEE 93	CEE 93
Carburant	Gazole	Gazole
Electrovanne EGR	Avec EGR	Sans EGR
Pot catalytique	PSA K079	Non
Système d'alimentation Pompe à injection (équipement LUCAS) Pompe à injection (équipement BOSCH)	Injection indirecte TUD100 – DPC 8443 TUD200 – VER 311	Injection indirecte 052 – DPC VER 171–2
Antidémarrage codé (ADC) (en option)	Non	

EGR : dispositif de recyclage des gaz d'échappement.

Evolutions du plan d'entretien (voir paragraphe "ENTRETIEN").

1.6 – Caractéristiques moteurs diesel (XUD 1905 cm3)

Caractéristiques :

	Motorisations maintenues			
Type moteur	D9B (XUD9A L)	DJY (XUD9A Y/L)	D8A (XUD9TE L)	DHY (XUD9TE Y)
Cylindrée (cm3)	1905			
Alésage x course (mm)	83 x 88			
Rapport volumétrique	23/1		21,8/1	
Puissance maxi (C.E.E.) Régime correspondant	51 kW ; 71 ch.DIN 4600 tr/mn	50 kW ; 68 ch.DIN 4600 tr/mn	67,5 kW ; 66 ch.DIN 4000 tr/mn	66 kW ; 90 ch.DIN 4000 tr/mn
Couple maxi (C.E.E.) Régime correspondant	12 m.daN ; 12,5 m.kg 2000 tr/mn	12 m.daN ; 12,5 m.kg 2000 tr/mn	19,6 m.daN ; 20,5 m.kg 2250 tr/mn	19,6 m.daN ; 20,5 m.kg 2250 tr/mn
Norme de dépollution	CEE 93	US 87 – CEE96	CEE 93	US 87 – CEE96
Carburant	Gazole			
Electrovanne EGR	Sans EGR	Avec EGR	Sans EGR	Avec EGR
Pot catalytique : L Y L3	------ ------ ------	------ PSA K070 PSA K070	------ ------ ------	------ PSA K062 PSA K068
Système d'alimentation	Injection indirecte			
Pompe à injection (équipement LUCAS)	XUD101	------	XUD103	XUD110 (1)
Pompe à injection (équipement BOSCH)	VER 425/1 XUD201	VER 425–6 XUD211	VER 445 XUD203	VER 445 XUD210
Turbocompresseur	Non		KKK K14–GARRETT T2	
Echangeur thermique	Non		Echangeur thermique air/air	
Antidémarrage codé (ADC) (en option)	Oui			

(1). Pompe d'injection spécifique pour dépollution L3.

Extension du postchauffage au moteur D9B.

EGR : dispositif de recyclage des gaz d'échappement.

Evolutions du plan d'entretien (voir paragraphe "ENTRETIEN").

Tous les moteurs peuvent être équipés d'une pompe d'injection avec antidémarrage codé.

1.7 – Huile moteur

Capacité d'huile :

Véhicule			Capacité d'huile – avec échange cartouche	Quantité d'huile – entre mini et maxi	Vidange par aspiration
Appellation commerciale		Réfrigération			
Essence	1.1i	Sans	3,5 litres	1,4 litre	Non
	1.4i	Avec ou sans			
	1.6i – 1.8i	Avec ou sans	4,75 litres	1,3 litre	
	2.0i	Sans	4,75 litres	1,4 litre	
		Avec	4,5 litres	1,2 litre	
	16V	Avec ou sans	4,25 litres	1 litre	
Diesel	1.4D"	Sans	3,75 litres	1,4 litre	
	1.8D – 1.9D 1.9 Turbo D	Sans	4,25 litres	1,5 litre	
	1.9D 1.9 Turbo D	Avec	4 litres	1,5 litre	

Après remplissage, contrôler systématiquement le niveau d'huile à l'aide de la jauge de niveau manuelle.

2 – CIRCUIT D'ALIMENTATION CARBURANT

2.1 – Clapet anti–retour

Implantation : sur le tuyau de retour carburant.

Fonction : ce dispositif permet d'empêcher l'écoulement du carburant ; lors d'une rupture du tuyau de retour carburant ; à la suite d'un choc et du retournement du véhicule.

2.2 – Réservoir carburant

Les réservoirs sont équipés de tuyaux siphon qui permettent d'améliorer et d'optimiser le transfert du carburant de la poche gauche du réservoir vers la poche droite.

Ces nouveaux réservoir sont équipés d'une nouvelle jauge à carburant.

NOTA : Les anciennes pièces sont toujours fournies par les pièces de rechange.

2.3 – Injection diesel

2.3.1 – Pré–post chauffage

Les moteurs XUD9 atmosphériques sont équipés d'un postchauffage court (15 secondes).

Evolutions :

- boîtier de pré–postchauffage court
- bougies de préchauffage

2.3.2 – Pompe d'injection diesel

Evolutions.

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

L'électrovanne et le boîtier d'injection sont rendus inaccessibles (vis à têtes autocassables) :

- versions LUCAS DIESEL ; un carter recouvre le stop électrique et le module électronique
- versions BOSCH ; un module électronique chapeaute le stop électrique de pompe à injection

Pour toutes interventions, il est nécessaire d'effectuer les opérations suivantes :

- déposer la pompe d'injection
- retirer les vis à tête ronde

2.4 – Moteur à injection d'essence

Tableau d'affectation : calculateurs d'injection :

Véhicule	Type moteur	Système d'injection	Calculateurs d'injection			
		Fournisseur. Type	Référence PSA. Référence fournisseur	Equipements	Logiciel calculateur version et indice	Possibilité d'intervention
1.1i	HDZ TU1M/Z,L,L3	BOSCH MA3.0	96 226 774 80 – 0261 204 016	Sans "ADC" – sans climatisation	222 735 58 83 – 26 FM 0000	Echange "EPROM"
1.4i	KDX TU3M/Z,L,L3	BOSCH MA3.0	96 249 360 80 – 0261 204 049	3 + 4	222 735 59 01 – 26 FM 0000	Echange "EPROM"
		MMDCM G6–14	96 249 999 80 – 16 223 134	3 + 4	3F5F6213 0003 – 0D 03	Echange "EPROM"
1.6i	BFZ XU5JP/Z,L,L3	SAGEM/LU CAS 4GJ	96 245 378 80 – 216 154 20–7	3 + 4	012 701 01	Non
1.8i	L6A XU7JP/K	MMDCM 8P10	96 245 380 80 – 16 162 124	1/2 + 3 + 4	3F 22 08 29 00 – OD 02	Echange "EPROM"
	LFZ XU7JP/Z,L,L3	MMDCM 8P10	96 245 381 80 – 16 239 124	1 + 3 + 4	3F 6G 09 15 06 – OD 02	Echange "EPROM"
			96 245 382 80 – 16 238 134	2 + 3 + 4	3F 6E 09 15 02 – OD 03	Echange "EPROM"
2.0i	R6D XU10J2C/K	MMDCM 8P20	96 245 383 80 – 16 221 154	1/2 + 3 + 4	3F 5D 08 29 01 – OD 05	Echange "EPROM"
	RFX XU10J2C/Z, L,L3	MMDCM 8P20	96 256 941 80 – 16 291 104	1/2 + 3 + 4	3F A3 09 15 03 – OD 00	Echange "EPROM"
16V	RFT XU10J4D/Z, L,L3	BOSCH MP3.2	96 245 383 80 – 16 221 154	1 + 3 + 4	222 735 59 82 – 26 FM 0000	Echange "EPROM"

Evolution de tous les calculateurs d'injection ; il n'est plus possible de neutraliser la fonction antidémarrage codé, sur le calculateur d'injection (mode neutre supprimé).

Légende :

- 1 : boîte de vitesses mécanique
- 2 : boîtes de vitesses automatiques
- 3 : avec ou sans, climatisation
- 4 : avec ou sans, antidémarrage codé (ADC)

3 – SYSTEME DE FREINAGE

3.1 – Système antibloqueur de freinage

Concerne : version "berline".

Nouvelle génération "ABS" (en option).

Version BOSCH 5.0 (au lieu de BOSCH 2.E).

Caractéristiques :

- amélioration du seuil de détection de vitesse 2,75 km/h
- diminution du poids
- diminution de l'encombrement
- diminution du prix

3.2 – Capteurs de roues

Amélioration du seuil de détection de vitesse 2,75 km/h (au lieu de 5,5 km/h).

3.3 – Bloc hydraulique "ABS"

Bloc hydraulique "ABS" (nouveau).

Evolutions :

- 2 électrovannes de régulation pour chaque roue (suppression du plongeur)
- diminution du poids
- diminution de l'encombrement

3.4 – Boîtier électronique de commande

Améliorations :

- performances de logique
- de l'électronique
- de la puissance du boîtier électronique

Le boîtier électronique est alimenté par un maxi fusible (calibre 50 ampères).

3.5 – Caractéristiques générales

3.5.1 – Véhicule sans ABS (rappel)

Système de freinage :

Version "berline"					Version "break"	
Type moteur	TU1/3 TUD3 XUD7 XUD9	XU5 XU7 XUD9TE toutes versions sauf version VOLCANE	XU10J2 XUD9TE version VOLCANE	XU10J4D	TU3	XU5 XU7 XUD9
Freins avant						
Disque plein : 247x10 mm Etrier avant : Ø 48 mm	X				X	
Disque ventilé : 247x20 mm Etrier avant : Ø 48 mm		X	X			X
Disque ventilé : 266x20 mm Etrier avant : Ø 54 mm				X		
Freins arrière						
Tambour de frein : 7 pouces. Cylindre de roue : Ø 20,6 mm Compensateurs de freinage : intégré au cylindre de roue – 25 bars	X	X				
Disque plein : 247x8 mm Etrier de frein arrière : Ø 30 mm. 2 compensateurs fixes – 25 bars			X			
Disque plein : 247x8 mm Etrier avant : Ø 32 mm. 2 compensateurs fixes – 32 bars				X		
Tambour de frein : 9 pouces Cylindre de roue : Ø 20,6 mm. Compensateur de freinage arrière asservi à la charge du véhicule					X	X

3.5.2 – Véhicule avec ABS

Système de freinage :

Version "berline"				Version "break"
Type moteur	TU3M XU5/7 XUD9 XUD9TE toutes versions sauf version VOLCANE	XU10J2 XUD9TE version VOLCANE	XU10J4D	TU3M XU5 XU7 XUD9
Bloc hydraulique "ABS". Référence fournisseur	BOSCH ABS 5.0			BOSCH ABS 2.E
Calculateur ABS : repère	0273004165	0273004110		0273004126
Logiciel calculateur	26064	27374		24014
Repère : bloc hydraulique + calculateur ABS	0265216052	0265216040		0265208053
Bloc hydraulique "ABS" (spécifique PR)	0265216340			0265208321
Freins avant				
Disque ventilé : 247x20 mm Etrier avant : Ø 48 mm	X	X		X
Disque ventilé : 266x20 mm Etrier avant : Ø 54 mm			X	
Freins arrière				
Tambour de frein : 8 pouces Cylindre de roue : Ø 20,6 mm. Compensateur de freinage arrière asservi à la charge du véhicule	X			
Disque plein : 247x8 mm Etrier avant : Ø 30 mm 2 compensateurs fixes – 25 bars		X		
Disque plein : 247x8 mm Etrier avant : Ø 32 mm 2 compensateurs fixes – 32 bars			X	
Tambour de frein : 9 pouces Cylindre de roue : Ø 20,6 mm. Compensateur de freinage arrière asservi à la charge du véhicule				X

3.5.3 – Particularités berlines

Equipement des véhicules "basse motorisation" : freins arrière à tambours.

3.5.4 – Particularités break

Véhicule équipé d'un ABS BOSCH 2.E.

EVOLUTIONS CARROSSERIE : GAMME ANNEE MODELE 1996

1 – EQUIPEMENT INTERIEUR

1.1 – Volant de direction

Véhicules concernés : toutes versions.

Style unique avec ou sans airbag.

Le boîtier électronique de l'airbag reste implanté dans le volant.

1.2 – Tapis de coffre

Nouveau tapis de coffre, suite à l'évolution du plancher.

Ce tapis comprend l'insonorisant.

2 – EQUIPEMENT ELECTRIQUE

2.1 – Antidémarrage codé (ADC)

Véhicules concernés : version VOLCANE.

Montage série.

2.2 – Verrouillage centralisé avec PLIP

Nouvelle présentation du PLIP.

Les 2 piles sont inchangées type (CR 2016 3V).

3 – CARROSSERIE

3.1 – Plaques chassis

Suite à l'unification de la conception des véhicules pour les pays suivants :

- Belgique
- Espagne
- Italie

Création de 2 nouvelles plaques de chassis.

Plaque chassis 1 :

- type mines
- pays de distribution – numéro d'homologation

Plaque chassis 2 :

- numéro du chassis
- poids

Rappel : avant année modèle 1996 ; chaque pays avait sa propre plaque chassis (véhicules différents).

3.2 – Plancher de coffre

Nouveau profil de rainurage.

NOTA : Les nouvelles pièces se montent en lieu et place des anciennes.

EVOLUTIONS ELECTRICITE : GAMME ANNEE MODELE 1996

1 – EVOLUTION DES FAISCEAUX ELECTRIQUES

1.1 – Faisceau moteur

Cette évolution résulte de l'adoption des éléments suivants :

- capteur tachymétrique électrique (tous types)
- sonde à oxygène : connecteur 4 voies ; moteurs à injection d'essence
- antidémarrage codé (extension à tous types)
- pompe à injection (équipement LUCAS) – extension sur véhicules Turbo D
- afin de satisfaire à la norme de dépollution L3, les moteurs Turbo Diesel sont équipés d'un dispositif de recyclage des gaz d'échappement "EGR"
- postchauffage (extension à tous types)
- interrupteur à inertie (tous types, sauf moteur à carburateur)
- les pompes d'injection "LUCAS" des véhicules ZX sont équipées d'un surcaleur mécanique au lieu d'un surcaleur électromagnétique
- relais double (connectique à étrier)

1.2 – Faisceau façade

Boîtier commande climatisation (connectique à étrier).

1.3 – Faisceau porte avant

Agrafes de fixation pour standardiser les faisceaux gauche et droit (tous types).

1.4 – Faisceau planche de bord

Cette évolution résulte de l'adoption des éléments suivants :

- capteur tachymétrique électrique
- suppression du voyant feux de position sur le bloc compteur
- antidémarrage codé ; non protégé par fusible

1.5 – Faisceau contrôle ABS (*)

Nouvelle génération "ABS".

(*) : tous types (sauf break).

1.6 – Câble de batterie

Ajonction d'un fusible 50 ampères (alimentation "ABS").

2 – EQUIPEMENTS ELECTRIQUES

2.1 – Montre

Amélioration de la lisibilité.

2.2 – Moteur de lève–vitre ; avant droit

Inversion de la polarité (standardisation des faisceaux de portes).

2.3 – Combiné

Cette évolution résulte de l'adoption des éléments suivants :

- compteur de vitesses électrique
- suppression du voyant feux de position sur le bloc compteur. Eclairage du combiné du tableau de bord commun avec l'allumage des veilleuses
- évolution de la sérigraphie des fonctions suivantes : frein de parking ; niveau liquide de frein

Ancienne sérigraphie : (P) (!).

Nouvelle sérigraphie : (!).

Voyant témoin usure de freins : plaquettes de frein avant (sans modification).

2.4 – Interrupteur à inertie

Implantation : sur le passage de roue avant droit.

Fonction : l'interrupteur à inertie interrompt l'alimentation électrique du carburant, lors d'une décélération supérieure à 8g (équivalent à un choc au mur de 25 km/h environ).

Le réarmement de l'interrupteur à inertie s'effectue en agissant sur le bouton poussoir situé à sa partie supérieure.

3 – ANTIDEMARRAGE CODE

3.1 – Version essence

Nouvel antidémarrage codé.

3.1.1 – Nouveau mode

Mode service.

Fonction :

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

3.1.2 – Modes supprimés

Mode verrouillage différé (*).

Mode neutre (*) (code "0000" permettant de s'affranchir de composer un code à chaque démarrage).

Le clavier se distingue par l'apparition de la touche S.

Le clavier se distingue par la disparition de la touche D/N.

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

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

3.2 – Version diesel

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

Véhicules concernés : 1.9D ; 1.9 Turbo D.

Le système se compose des éléments suivants :

- nouveau clavier "ADC" (clavier identique aux versions essence)
- module électronique, sur la pompe d'injection
- électrovanne de stop, sur la pompe d'injection

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

3.3 – Procédure d'utilisation

3.3.1 – Démarrage du véhicule

Composer le code utilisateur ou le code service.

3.3.2 – Procédure de changement de code

Pas d'évolution.

3.3.3 – Mode verrouillage différé

Mode supprimé.

3.3.4 – Mode neutre

Mode supprimé.

3.3.5 – Mode service

Procédure d'utilisation :

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

NOTA : (1).

Pas de bip sonore :

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

NOTA : (2).

Bip sonore long :

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

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

TEINTES CARROSSERIE : GAMME ANNEE MODELE 1996

1 – LEGENDE

O : peinture opaque.
OV : peinture opaque vernie.
MV : peinture métallisée vernie.
NV : peinture nacrée vernie.
b,e,r : repère site fabrication.
R : système bi-couche base mate + verni.
S : système monocouche à brillant direct.

2 – TEINTES NOUVELLES

Teinte	Qualité	Code couleur
Rouge Griotte	NV	KKSbR
Bleu Amiral	OV	KNCbR
Bleu Buckingham	MV	KMVbR

3 – TEINTES RECONDUITES

Teinte	Qualité	Code couleur
Blanc Banquise	O	EWPbS
Gris Quartz	MV	EYCbR
Gris Gabion	MV	ERZbR
Gris Crépuscule	MV	ETKbR
Noir Verni	OV	EXYbR
Rouge Furio	O	EJXeS
Rouge Furio	OV	EJXbR
Bleu Birman	MV	KLGbR
Vert Véga	NV	ERYeR
Vert Poséidon	MV	ESYbR

4 – TEINTES SUPPRIMEES

Teinte	Qualité	Code couleur
Bleu Mondial	MV	KLSbR
Rouge Cerise	NV	EKLbR
Vert Mer	OV	ESAbR

EVOLUTIONS DU PLAN D'ENTRETIEN : GAMME ANNEE MODELE 1996

1 – VEHICULES ESSENCE (SAUF 16v)

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

2 – VEHICULES DIESEL

Compte tenu des améliorations suivantes :
- qualité des moteurs
- nouvelle génération de filtre à huile
- huile spécifique en première monte

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

CITROËN ZX

JUILLET 1996

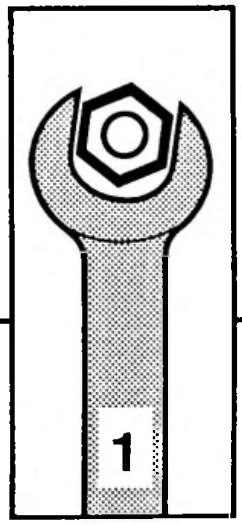
OPR: 7147 ⟼

RÉF. 0 N° ZX 000-00/11

PRESENTATION

● ANNEE - MODELE 1997

MAN 008941



AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS VENTE

CARACTERISTIQUES GENERALES

PRESENTATION : GAMME ANNEE MODELE 1997 EUROPE 1

1 – Légende 1
2 – Gamme commerciale CITROEN ZX (3 portes) –
3 – Gamme commerciale CITROEN ZX (5 portes) 3
4 – Gamme commerciale CITROEN ZX (break) 6

EVOLUTIONS MECANIQUES : GAMME ANNEE MODELE 1997 8

1 – Généralités 8
2 – Moteur –
3 – Alimentation 14
4 – Freins 18
5 – Particularités motorisations 16V –

EVOLUTIONS CARROSSERIE : GAMME ANNEE MODELE 1997 22

1 – Equipement intérieur 22
2 – Carrosserie –
3 – Particularités motorisations 16V –

EVOLUTIONS ELECTRICITE : GAMME ANNEE MODELE 1997 23

1 – Faisceaux électriques 23
2 – Pièces électriques –
3 – Particularité motorisation 16V –

PEINTURE

TEINTES CARROSSERIE : GAMME ANNEE MODELE 1997 24

1 – Légende 24
2 – Teintes nouvelles –
3 – Teintes reconduites –
4 – Teintes supprimées –

PRESENTATION : GAMME ANNEE MODELE 1997 EUROPE

1 – LEGENDE

Pays de distribution :

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

Repères utilisés dans les tableaux "gamme commerciale" :

(a) = boîte de vitesses automatique	(d) = norme de dépollution : L = CEE 93
(m) = boîte de vitesses mécanique	L3 = CEE96
(f) = puissance fiscale en "CV"	Y = US 87
	Z = US 83

2 – GAMME COMMERCIALE CITROEN ZX (3 PORTES)

2.1 – Véhicules essence

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses	Pays de distribution														
Type Mines	Niveau de finition	Plaque (d) Type	Puissance en kW (en ch)	Séquence Type	F (f)	D	A	B	DK	SP	FIN	I	NL	P	N	GB	GR	S	CH
ZX 1.1i (1124 cm3) :																			
N2-A4	REFLEX	HDZ(L/Z) TU1M	44,1 (60)	20CC28 MA-5(m)	X (5)														
ZX 1.4i (1360 cm3) :																			
N2-B1	REFLEX	KDX(L/Z) TU3M	55 (75)	20CC26 MA-5(m)	X (7)			X		X			X			X			
	AVANTAGE							X				X	X				X		
N2-L7	REFLEX	KDX(L3) TU3JP				X	X		X										X
	AVANTAGE					X	X		X										X

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

ZX 1.8i (1761 cm^3) :

N2-E3	FURIO	LFZ(L/Z) XU7JP	74 (103)	20CH82 BE3-5 (m)	X (7)			X		X		X	X			X	X		
	AURA				X (7)														
	EXCLUSIVE				X (7)														
	FURIO	LFZ(L3) XU7JP							X										
N2-E3/A	AURA	LFZ(L/Z) XU7JP		20GZ74 4HP14 (a)	X (8)														
	EXCLUSIVE				X (8)														

ZX 2.0i (1998 cm^3) :

N2-E6	VOLCANE	RFX(L/Z) XU10J2C	89 (123)	20CH83 BE3-5 (m)	X (9)			X		X									

ZX 16V (1998 cm^3) :

N2-L1	16V	RFS(L3) XU10J4RS	120 (167)	20CH52 BE3-5 (m)	X (11)	X	X	X	X	X		X	X	X		X	X		X

2.2 – Véhicules diesel

ZX 1.9 D (1905 cm^3) :

N2-C4	REFLEX	D9B(L) XUD9A	51 (71)	20CH84(*) BE3-5 (m)	X (6)			X					X			X			
	AVANTAGE			20CH85 BE3-5 (m)				X		X			X						
N2-H8	REFLEX	DJY(L3) XUD9A	50 (68)			X	X												

(*) 20CH85 (avec roue de 14 pouces).

ZX 1.9 Turbo D (1905 cm^3) :

N2-F4	AVANTAGE	D8A(L) XUD9TE	67,5 (92)	20CH61 BE3-5 (m)				X		X									
	EXCLUSIVE				X (6)														
	AURA				X (6)														
	VOLCANE				X (6)							X				X			
N2-C8	AVANTAGE	DHY(L3) XUD9TE	66 (90)			X	X												
	AURA					X													

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

2.3 – CITROEN ZX Entreprise

N2-A4/T	1.1i	HDZ(L) TU1M	44,1 (60)	20CC28 MA-5(m)	X (6)														
N2-C2/T	1.8 D	A9A(L) XUD7	43,5 (60)	20CH86 BE3-5 (m)	X (7)									X					
N2-C4/T	1.9 D	D9B(L) XUD9A	51 (71)	20CH84(*) BE3-5 (m)	X (8)														
N2-E9	1.9 D									X		X							
	FURIO 1.9 D													X					

(*) 20CH85 (avec roue de 14 pouces).

3 – GAMME COMMERCIALE CITROEN ZX (5 PORTES)

3.1 – Véhicules essence

ZX 1.1i (1124 cm^3) :

N2-A3	AVANTAGE	HDZ(L) TU1M	44,1 (60)	20CC28 MA-5(m)										X					

ZX 1.4i (1360 cm^3) :

N2-A9	REFLEX	KDX(L/Z) TU3MC	55 (75)	20CC26 MA-5(m)	X (7)			X		X			X			X	X		
	AVANTAGE				X (7)			X		X		X	X	X		X	X		
	AURA				X (7)							X		X					
	REFLEX	KDX(L3) TU3MC									X				X			X	
N2-L9	REFLEX	(L3) TU3JP				X	X		X										X
	AVANTAGE					X	X		X										X

ZX 1.6i (1580 cm^3) :

N2-G1	AVANTAGE	BFZ(L/Z) XU5JP	65 (90)	20CH62 BE3-5 (m)	X (7)					X									
	AURA				X (7)							X			X				
	AVANTAGE	BFZ(L3) XU5JP				X													X

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

ZX 1.8i (1761 cm^3) :

N2-E4	EXCLUSIVE	LFZ(L/Z) XU7JP	74 (103)	20CH82 BE3-5 (m)	X														
	AURA				X			X		X			X						
	AVANTAGE	LFZ(L3) XU7JP									X				X				
	EXCLUSIVE																		X
	AURA								X		X				X			X	X
N2-E4/A	EXCLUSIVE	LFZ(L/Z) XU7JP		20GZ74 4HP14 (a)	X (8)														
	AURA				X (8)			X		X		X	X			X			
	EXCLUSIVE	LFZ(L3) XU7JP																	X
	AURA					X	X		X										X

ZX 2.0i (1998 cm^3) :

N2-E7	VOLCANE	RFX(L/Z) XU10J2C	89 (123)	20CH83 BE3-5 (m)	X (9)			X								X			X
N2-J3				20GZ75 4HP14 (a)	X (10)														X

3.2 – Véhicules diesel

ZX 1.4 D (1360 cm^3) :

N2-H6	AVANTAGE	K9Y(L) TUD3Y	37 (50)	20CC28 MA-5 (m)										X					

ZX 1.9 D (1905 cm^3) :

N2-C3	REFLEX	D9B(L/Z) XUD9A	51 (71)	20CH84(*) BE3-5 (m)	X (6)			X		X			X			X			
	AVANTAGE			20CH85 BE3-5 (m)	X (6)			X		X		X	X	X		X			
	AURA				X (6)											X			
	AVANTAGE			20GZ76 4HP14 (a)	X (6)			X								X			
	AURA				X (6)														
N2-H9	REFLEX	DJY(L3) XUD9AY	50 (70)	20CH84(*) BE3-5 (m)		X	X												
	AVANTAGE			20CH85 BE3-5 (m)		X	X												

(*) 20CH85 (avec roue de 14 pouces).

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

ZX 1.9 Turbo D (1905 cm^3) :

N2-F5	AVANTAGE	D8A(L/Z) XUD9TE	67,5 (92)	20CH61 BE3-5 (m)	X (6)			X		X						X			
	EXCLUSIVE				X (6)														
	AURA				X (6)			X				X	X	X		X			
	VOLCANE				X (6)			X		X						X			
N2-C7	AVANTAGE	DHY(L3) XUD9TE	66 (90)			X	X								X			X	
	AURA					X													X
	VOLCANE						X												

3.3 – Versions dérivées

N2-A9	Police banalisée 1.4i	KDX(L) TU3MC	55 (75)	20CC26 MA-5(m)	X (7)														
	Police sérigraphiée 1.4i				X (7)														
N2-C3	Administration	D9B(L) XUD9A	51 (71)	20CH85 BE3-5(m)	X (6)														
	Auto école				X (6)														
	Gendarmerie				X (6)														
	Police banalisée 1.9D				X (6)														
	Police sérigraphiée 1.9D				X (6)														

2.3 – Caractéristiques moteurs essence (XU 1580 – 1769 cm³)

Caractéristiques :

	Motorisations maintenues		
Type moteur	BFZ (XU5 JP L/Z)	L6A (XU7 JP K)	LFZ (XU7 JP L/Z)
Cylindrée (cm³)	1580	1769	
Alésage x course (mm)	83 x 73	83 x 81,4	
Rapport volumétrique	9,25/1		
Puissance maxi (C.E.E.)	65 kW ; 90 ch.DIN	74 kW ; 103 ch.DIN	
Régime correspondant	6000 tr/mn	6000 tr/mn	6000 tr/mn
Couple maxi (C.E.E.)	13 m.daN ; 13,5 m.kg	15,3 m.daN ; 15,6 m.kg	
Régime correspondant	2600 tr/mn	3000 tr/mn	3000 tr/mn
Norme de dépollution	L – L3 – Z	K	L – L3 – Z
Carburant	Essence		
Sans plomb RON 95	Oui	Oui	Oui
Sans plomb RON 98	Oui	Oui	Oui
Super carburant RON 97	Non	Oui	Non
Pot catalytique : K	-----	Non	-----
L	PSA K033	-----	PSA K033
L3	PSA K053	-----	PSA K053
Système d'alimentation	Injection multipoint		
Référence fournisseur	SAGEM/LUCAS 4 GJ	MAGNETI MARELLI 8P 10	MAGNETI MARELLI 8P 10
Antidémarrage codé (ADC) (en option)	Oui		

Les caractéristiques moteur n'ont pas évolué.

2.4 – Caractéristiques moteurs essence (XU 1998 cm³)

Caractéristiques :

	Motorisations nouvelles	Motorisations maintenues		Motorisations supprimées
Type moteur	RFS (XU10J4RS)	R6D (XU10J2C K)	RFX (XU10J2C L)	RFT (XU10J4D)
Cylindrée (cm³)	1998			
Alésage x course (mm)	86 x 86			
Rapport volumétrique	10,4/1	9,5/1		10,4/1
Puissance maxi (C.E.E.)	120 kW ; 167 ch.DIN	89 kW ; 123 ch.DIN		110 kW ; 150 ch.DIN
Régime correspondant	6500 tr/mn	5750 tr/mn	5750 tr/mn	6500 tr/mn
Couple maxi (C.E.E.)	19,3 m.daN ; 20 m.kg	17,6 m.daN ; 18,3 m.kg	18,25 m.daN ; 19 m.kg	
Régime correspondant	5500 tr/mn	2750 tr/mn	2750 tr/mn	3500 tr/mn
Norme de dépollution	CEE 96	15 – 04	CEE 93– US 83 – CEE 96	
Carburant	Essence			
Sans plomb RON 95	Oui	Oui	Oui	Oui
Sans plomb RON 98	Oui	Oui	Oui	Oui
Super carburant RON 97	Non	Oui	Non	Non
Pot catalytique : K	-----	Sans	-----	-----
L	-----	-----	PSA K034	PSA K028
L3	PSA K107	-----	PSA K054	PSA K054
Système d'alimentation	Injection multipoint			
Référence fournisseur	MAGNETI MARELLI 1 AP 10	MAGNETI MARELLI 8P 20	MAGNETI MARELLI 8P 20	BOSCH MP3.2
Antidémarrage codé (ADC) (en option)	Oui			

Nouvelle motorisation XU10J4RS (voir pages suivantes).

2.5 – Caractéristiques moteurs diesel (TUD – XUD 1360 – 1769 cm³)

Caractéristiques :

	Motorisations maintenues	
Type moteur	K9Y (TUD3 Y)	K9Y (XUD7 L)
Cylindrée (cm³)	1360	1769
Alésage x course (mm)	75 x 77	80 x 88
Rapport volumétrique	22.5/1	23/1
Puissance maxi (C.E.E.)	37 kW ; 50 ch.DIN	43,5 kW ; 60 ch.DIN
Régime correspondant	5000 tr/mn	4600 tr/mn
Couple maxi (C.E.E.)	8,2 m.daN ; 8,4 m.kg	11 m.daN ; 11,4 m.kg
Régime correspondant	2500 tr/mn	2000 tr/mn
Norme de dépollution	CEE 93	CEE 93
Carburant	Gazole	Gazole
Electrovanne EGR	Avec EGR	Sans EGR
Pot catalytique	PSA K079	Non
Système d'alimentation	Injection indirecte	Injection indirecte
Pompe à injection (équipement LUCAS)	TUD100 – DPC 8443	052 – DPC
Pompe à injection (équipement BOSCH)	TUD200 – VER 311	VER 171-2
Antidémarrage codé (ADC) (en option)	Non	

Les caractéristiques moteur n'ont pas évolué.

2.6 – Caractéristiques moteurs diesel (XUD 1905 cm³)

Caractéristiques :

	Motorisations maintenues			
Type moteur	D9B (XUD9A L)	DJY (XUD9A Y/L3)	D8A (XUD9TE L)	DHY (XUD9TE Y)
Cylindrée (cm³)	1905			
Alésage x course (mm)	83 x 88			
Rapport volumétrique	23/1		21,8/1	
Puissance maxi (C.E.E.)	51 kW ; 71 ch.DIN	50 kW ; 68 ch.DIN	67,5 kW ; 92 ch.DIN	66 kW ; 90 ch.DIN
Régime correspondant	4600 tr/mn	4600 tr/mn	4000 tr/mn	4000 tr/mn
Couple maxi (C.E.E.)	12 m.daN ; 12,5 m.kg		19,6 m.daN ; 20,5 m.kg	
Régime correspondant	2000 tr/mn	2000 tr/mn	2250 tr/mn	2250 tr/mn
Norme de dépollution	CEE 93	US 87 – CEE96	CEE 93	US 87 – CEE96
Carburant	Gazole			
Electrovanne EGR	Sans EGR	Avec EGR	Sans EGR	Avec EGR
Pot catalytique : L	Non	-----	Non	-----
Y	-----	PSA K070	-----	PSA K062
L3	-----	PSA K070	-----	PSA K068
Système d'alimentation	Injection indirecte			
Pompe à injection (équipement LUCAS)	XUD101	-----	XUD103	XUD110 (1)
Pompe à injection (équipement BOSCH)	VER 425/1 XUD201	VER 425-6 XUD211	VER 445 XUD203	VER 445 XUD210
Turbocompresseur	Non		KKK K14-GARRETT T2	
Echangeur thermique	Non		Echangeur thermique air/air	
Antidémarrage codé (ADC) (en option)	Oui			

Les caractéristiques moteur n'ont pas évolué.

(1). Pompe d'injection spécifique pour dépollution L3.

Adjonction du logo CITROEN sur tous les moteurs.

3 – ALIMENTATION

3.1 – Réservoir à carburant

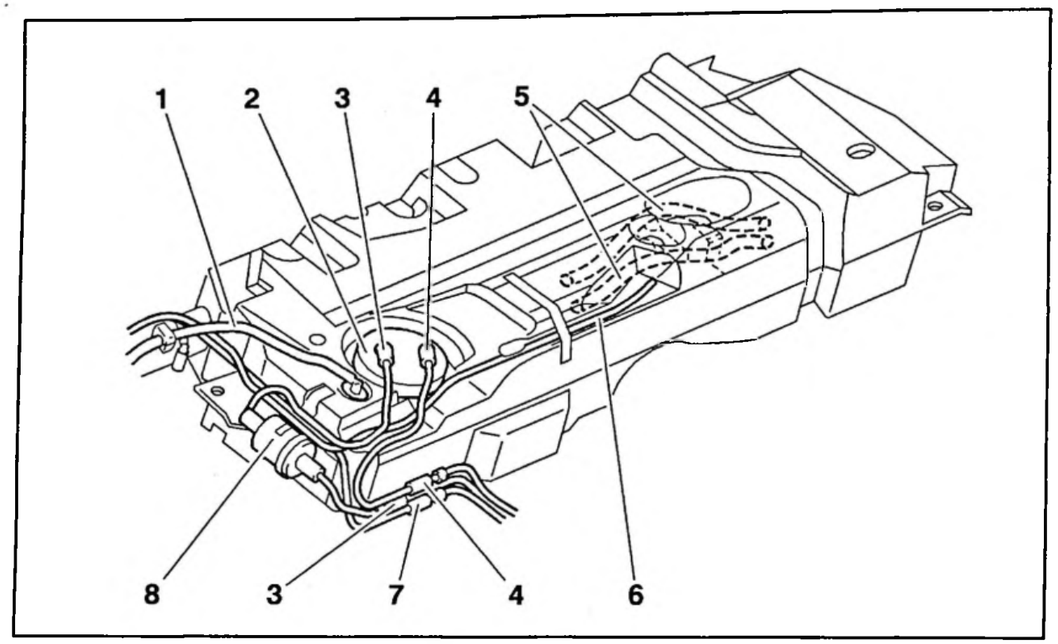


Fig : E1–P037D

Nouveau réservoir à carburant mono–trou.

Légende :

- (1) tube vers canister et clapet de sécurité
- (2) ensemble puisage–jaugeage
- (3) tube alimentation carburant (raccord encliquetable)
- (4) tube de retour carburant (raccord encliquetable)
- (5) tubes siphons
- (6) tube d'arrêt automatique de remplissage
- (7) tube de mise atmosphère vers canister (raccord encliquetable)
- (8) filtre à essence (raccord encliquetable)

3.2 – Ensemble puisage–jaugeage

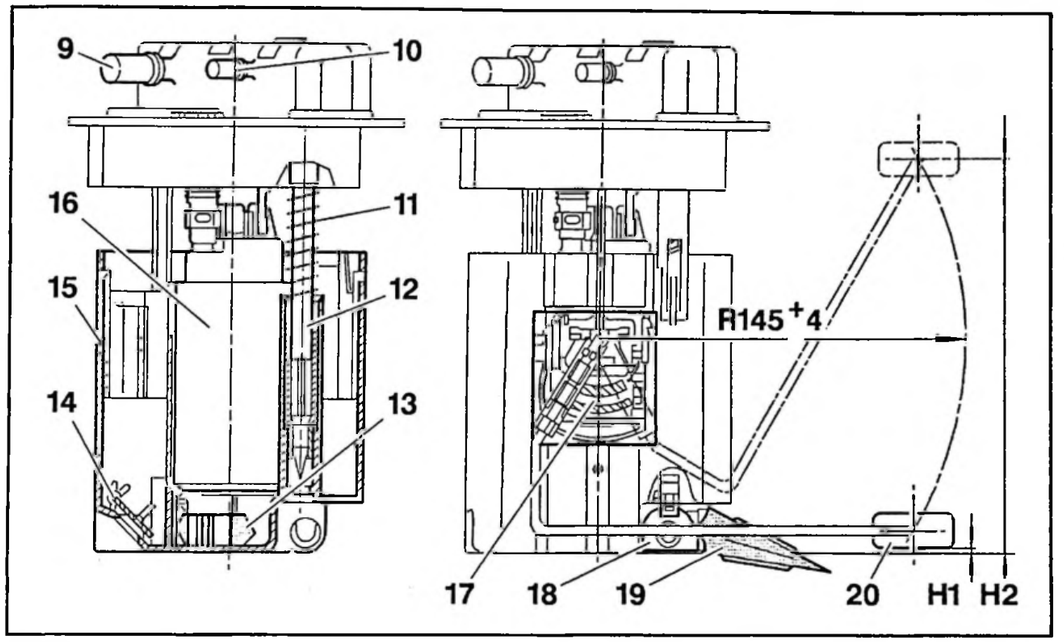


Fig : E1–P038D

Légende :

- (9) alimentation carburant (raccord encliquetable)
- (10) retour carburant (raccord encliquetable)
- (11) ressort (appui permanent de la cuve au fond du réservoir)
- (12) tube de retour carburant
- (13) filtre de pompe
- (14) clapet de remplissage moteur arrêté
- (15) bac à réserve positive
- (16) pompe à essence
- (17) résistance
- (18) venturi
- (19) filtre d'entrée venturi
- (20) flotteur
- (H1) hauteur du flotteur au repos = 3 mm
- (H2) hauteur de l'axe du flotteur par rapport au plan de base

3.2.1 – Evolutions techniques

Amélioration du puisage :
- grâce au bac à réserve positive, diminution du volume de carburant non puisable
- le bac est en appui permanent avec le fond du réservoir
- grâce au venturi, la pression de retour carburant accroit l'entrée du carburant dans le bac (15)

Amélioration du jaugeage :
- la jauge est dans la zone de puisage
- diminution de l'évaporation (étanchéité par joint torique)
- diminution du bruit de pompe (pompe à turbine au lieu de rouleaux à palettes)
- rapidité d'intervention (raccord encliquetable)

3.2.2 – Calibration du flotteur

Hauteur de l'axe du flotteur ± 2 mm	Résistance	Etat du réservoir
11	R = 280 ± 10 ohms	Vide
32	R = 223 ± 6 ohms	Alerte
60	R = 259 ± 5 ohms	1/4
90	R = 98 ± 5 ohms	1/2
125	R = 52 ± 5 ohms	3/4
156	R = 8 ± 3 ohms	Plein

Les pompes d'injection diesel, fourniture BOSCH équipant les moteurs XUD9TE L3 et XUD9A L3 sont pourvues d'un capotage de tôle au lieu de plastique (gamme de remise en état spécifique).

3.2.3 – Moteur à injection d'essence AM97

Tableau d'affectation : calculateurs d'injection :

Véhicule	Type moteur	Système d'injection	Calculateurs d'injection			
		Fournisseur. Type	Référence PSA. Référence fournisseur	Equipements	Logiciel calculateur version et indice	Possibilité d'interven-tion
1.1i	HDZ TU1M/Z,L,L3	BOSCH MA3.0	96 226 774 80 – 0261 204 016	Sans "ADC" – sans climatisation	222 735 58 83 – 26 FM 0000	Echange "EPROM"
1.4i	KDX TU3M/Z,L,L3	BOSCH MA3.0	96 249 360 80 – 0261 204 049	3 + 4	222 735 59 01 – 26 FM 0000	Echange "EPROM"
		MMDCM G6–14	96 249 999 80 – 16 223 134	3 + 4	3F5F6213 00036 – OD 03	Echange "EPROM"
	KFX TU3JP/L3	MMDCM 1 AP 40	96 264 933 80 – 16 313 004	3 + 4	OD 00	Téléchar-gement
1.6i	BFZ XU5JP/Z,L,L3	SAGEM/ LUCAS 4GJ	96 245 378 80	3 + 4	012 701 01	Non
1.8i	L6A XU7JP/K	MMDCM 8P10	96 267 584 80 – 16 162 134	1 + 2 + 3 + 4	OD 03	Echange "EPROM"
	LFZ XU7JP/Z,L,L3		96 217 563 80 – 16 239 114			
			96 245 381 80 – 16 239 124	1 + 3 + 4	3F 6G 09 15 06 – OD 02	Echange "EPROM"
			96 245 382 80 – 16 238 134	2 + 3 + 4	3F 6E 09 15 02 – OD 03	Echange "EPROM"
			96 675 209 80 – 16 303			
			96 277 881 80			
2.0i	R6D XU10J2C/K	MMDCM 8P20	96 245 383 80 – 16 221 154	1 + 2 + 3 + 4	3F 5D 08 29 01 – OD 05	Echange "EPROM"
			96 277 885 80	1 + 2 + 3 + 4		
	RFX XU10J2C/ Z,L,L3	MMDCM 8P20	96 256 941 80 – 16 291 104	1 + 2 + 3 + 4	3F A3 09 15 03 – OD 00	Echange "EPROM"
16V	RFS XU10J4RS/L3	MMDCM 1 AP 10	96 281 631 80 – 16 264 024	1 + 3 + 4	3F 88 00 1864 80 OB 00 – 02 OB	Téléchar-gement

Légende :
- 1 : boîte de vitesses mécanique
- 2 : boîtes de vitesses automatiques
- 3 : avec ou sans climatisation
- 4 : avec ou sans antidémarrage codé (ADC)

4 – FREINS

4.1 – Maître–cylindre

Remplacement progressif du maître–cylindre en fonte par un maître–cylindre en aluminium.

4.2 – Frein à main

Les véhicules ZX sont progressivement équipés du nouveau câble de freins à mains (double spirales) permettant de diminuer le nombre de crans lors du réglage. Ces nouveaux câbles implique un nouveau plafonnier.

5 – PARTICULARITES MOTORISATIONS 16V

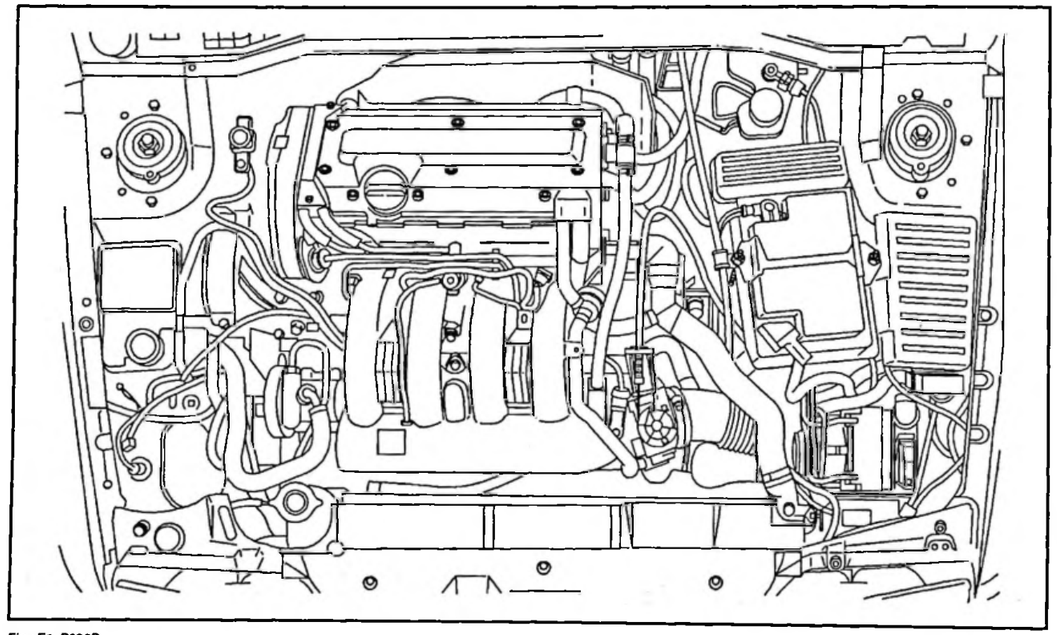


Fig : E1–P039D

Le moteur XU10J4RS (RFS) remplace le moteur XU10J4ACAV (RFT).

Le moteur XU10J4RS (RFS) se distingue particulièrement par une augmentation de la puissance et une courbe de couple plus progressive.

L'adaptation au véhicule est décrite ci dessous.

5.1 – Moteur

Base moteur XU10J4R équipant les XANTIA et les XM.

5.2 – Alimentation

Système d'injection MM 1 AP 10.

Collecteurs d'admission et d'échappement spécifiques.

5.3 – Allumage

Bougies :

EYQUEM	RFC 58LZ2E
BOSCH	FR6LDC

5.4 – Refroidissement

Adaptation du refroidissement :

	Sans réfrigération	Avec réfrigération
Motoventilateur	1 X 120W	2 X 250W
Déclenchement motoventilateur	Thermocontact : 97 °C	Boîtier : 90 °C – 101 °C
Thermostat	83 °C – 89 °C	

5.5 – Echappement

Tube avant catalyseur	TR PSA K107
Tube intermédiaire	PSA 4064
Silencieux arrière	PSA 4078 (idem XU10J2)

5.6 – Boîte de vitesses

Type	BE3–5
Repère médaille	20 CH 52
Rapport boîte de vitesses (vitesse à 1000 tr/mm)	
1ère	13/38 (08,41)
2ème	23/43 (13,15)
3ème	25/32 (19,21)
4ème	41/39 (25,85)
5ème	47/35 (33,02)
Marche arrière	12/40 (07,38)
Couple de pont	14/62
Couple tachymétrique	22/19

5.7 – Roues

Roue principale	Pneumatiques	XGTV 195/55 R15 84V
	Roue	LE MANS
Roue de secours	Pneumatiques	125/80 R15 TEX
Pression	Roues avant	2,4 bars
	Roues arrière	2,3 bars
	Roue de secours	4,2 bars

5.8 – Suspension

Ressort avant :

	Sans réfrigération	Avec réfrigération
Hauteur libre (mm)	280	292,1
Diamètre du fil (mm)	13,2	13,2
Flexibilité	45 mm /100 daN	
Repère couleur		
2ème spire	1 rouge	1 rouge
3ème spire	3 rouge	2 rouge + 1 jaune

Rotule de pivot avec queue trempée.

5.9 – Direction

Adjonction d'un manocontact sur le circuit hydraulique (ouverture à 35 bars).

Lors d'un braquage, si la pression augmente en fin de course, le manocontact informe le calculateur afin de compenser la perte de régime moteur.

5.10 – Freins

Commande de freins :

Amplificateur	Diamètre	9 pouces
	Rapport	5/1
Maître-cylindre	Diamètre	Aluminium : 23,8 mm

Option ABS :

ABS	Fournisseur	BOSCH
	Type	ABS 5.0
Calculateur	Repère	0 273 004 110
Bloc hydraulique + calculateur	Repère	0 265 216 040
Capteur de roue	Type	DF6

Freins avant :

Disque de frein	Epaisseur	22 mm
	Diamètre	283 mm
	Fixation	4 vis / 108 mm
Etriers de frein	Fournisseur	LUCAS / GIRLING
	Type	C57.22.13N
	Diamètre piston	57 mm
Plaquettes de frein	Surface totale	49 cm^2 X 4
	Matière	ASFM 380

Freins arrière :

Disque de frein	Epaisseur	8 mm
	Diamètre	247 mm
	Fixation	4 vis / 108 mm
Etriers de frein	Fournisseur	DBA / BENDIX
	Type	Série IV
	Diamètre piston	32 mm
Plaquettes de frein	Surface totale	140 cm^2
	Matière	JURID 519
Compensateurs	Type	Compensateur double asservi à la charge
	Coupure	32 bars

EVOLUTIONS CARROSSERIE : GAMME ANNEE MODELE 1997

1 – EQUIPEMENT INTERIEUR

1.1 – Banquette arrière 2/3–1/3

Prédisposition des banquettes arrière afin d'accepter des appuis–tête réglable en hauteur :
- nouvel armature de dossier
- nouvelle matelassure de dossier

Pour la pose d'appuis–tête, percer la coiffe et poser des guides plastique.

1.2 – Levier de vitesses

Nouveau pommeau et soufflet de levier de vitesses (type XANTIA).

1.3 – Volet arrière

Fixation du 3ème feu de stop par des inserts.

2 – CARROSSERIE

Evolution du plancher sous assise arrière suite au nouvel ensemble puisage–jaugeage :
- suppression de l'orifice de jaugeage
- augmentation du diamètre de puisage 156 mm au lieu de 142 mm (évolution appliquée de puis octobre 1995)

Lors du remplacement d'une caisse, tracer et réaliser un trou de diamètre 120 mm au regard de la jauge à carburant (centre du trou matérialisé par un poinçonnage).

3 – PARTICULARITES MOTORISATIONS 16V

3.1 – Banquette arrière

Banquette équipée d'appuis–tête, garnissage ANAÏS.

3.2 – Becquet arrière

Becquet couleur caisse au lieu de gris ouragan.

3.3 – Monogramme

Monogramme 16V sur la custode au lieu du volet arrière et aile avant.

EVOLUTIONS ELECTRICITE : GAMME ANNEE MODELE 1997

1 – FAISCEAUX ELECTRIQUES

1.1 – Faisceau moteur

Evolution :
- nouvelle motorisation : TU3JP
- nouvelle motorisation : XU10J4RS

1.2 – Faisceau avant

Evolution :
- possibilité d'avoir des antibrouillards avec des projecteurs simple optique
- suppression des avertisseurs à trompe
- déplacement de la sirène d'alarme

1.3 – Faisceau planche de bord

Nouvelle répartition des voies sur le combiné.

1.4 – Faisceau arrière

Suite à nouvel ensemble puisage jaugeage à carburant.

2 – PIECES ELECTRIQUES

2.1 – Combiné

Evolution :
- nouvelle jauge de carburant avec amortisseur intégré
- nouvelle connexion
- inversion de la température d'eau et de la jauge à carburant (sur REFLEX, AVANTAGE et FURIO)
- rhéostat d'éclairage sur tous types

2.2 – 3ème feu stop

Implantation d'un 3ème feu de stop en partie supérieure du volet (suivant pays).

2.3 – Clavier antidémarrage codé

Nouvelle référence (soft 6) suite à unification avec les autres modèles.

Il n'y a pas d'évolution des fonctions.

2.4 – Alarme

Application de l'option alarme uniquement en version direction à droite.

Implantation de la sirène sous l'aile avant gauche.

Nouveau type d'alarme (PSA 3) sans clé déportée.

2.5 – Avertisseur

Suppression des avertisseurs à compresseur (unification).

2.6 – Batterie, alternateur et démarreur

Adaptation des classes.

3 – PARTICULARITE MOTORISATION 16V

Combiné avec fond de compteur de couleur grise.

TEINTES CARROSSERIE : GAMME ANNEE MODELE 1997

1 – LEGENDE

O : peinture opaque.
OV : peinture opaque vernie.
MV : peinture métallisée vernie.
NV : peinture nacrée vernie.
b,e,c : repère site fabrication.
R : système bi-couche base mate + verni.
S : système monocouche à brillant direct.

2 – TEINTES NOUVELLES

Teinte	Qualité	Code couleur
Gris Graphite	MV	ETWbR
Rouge Blason	MV	KJLbR
Bleu Buckingham	OV	KJWbR
Vert Anatra	MV	EGKbR

3 – TEINTES RECONDUITES

Teinte	Qualité	Code couleur
Blanc Banquise	O	EWPbS
Gris Quartz	MV	EYCbR
Noir Verni	OV	EXYbR
Rouge Furio	OV	EJXbR
Rouge Furio	O	EJXeS
Rouge Griotte	NV	KKSbR
Bleu Birman	MV	KLGbR
Bleu Amiral	OV	KNCbR
Bleu Buckingham	MV	KMVbR
Vert Véga	MV	EQHbR
Vert Véga	NV	ERYeR

4 – TEINTES SUPPRIMEES

Teinte	Qualité	Code couleur
Gris Crépuscule	MV	ETKbR
Gris Gabion	MV	ERZbR
Vert Poséidon	MV	ESYbR

© Reproduction ou traduction même partielle interdite
sans l'autorisation écrite des Automobiles CITROËN

CITROËN ZX

NOVEMBRE 1996

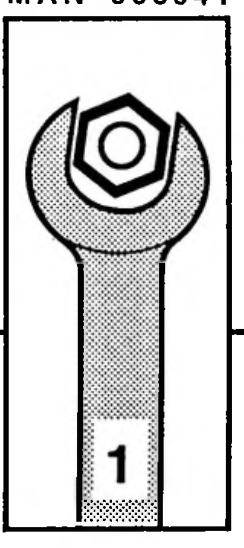
OPR: 7245 ⟼

RÉF. 0 N° ZX 000-00/11a

PRESENTATION

- ANNEE - MODELE 1997 1/2
  - CITROËN ZX PHASE II

MAN 008941



AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS-VENTE

CARACTERISTIQUES GENERALES

PRESENTATION : GAMME ANNEE MODELE 1997 1/2 EUROPE 1

1 – Nouvelles appellations commerciales 1
2 – Légende 2
3 – Gamme commerciale CITROEN ZX (3 portes) –
4 – Gamme commerciale CITROEN ZX (5 portes) 4
5 – Gamme commerciale CITROEN ZX (break) 6

EVOLUTIONS MECANIQUES : GAMME ANNEE MODELE 1997 1/2 8

1 – Généralités 8
2 – Moteur –
3 – Particularités motorisations 1.8i 16V 14

EVOLUTIONS CARROSSERIE : GAMME ANNEE MODELE 1997 1/2 17

1 – Equipements intérieurs 17
2 – Equipements extérieurs –

PEINTURE

TEINTES CARROSSERIE : GAMME ANNEE MODELE 1997 1/2 18

1 – Légende 18
2 – Teintes nouvelles –
3 – Teintes reconduites –
4 – Teintes supprimées –

PRESENTATION : GAMME ANNEE MODELE 1997 1/2 EUROPE

1 – NOUVELLES APPELLATIONS COMMERCIALES

Cette gamme année modèle s'articule autour des deux versions principales "X" et "SX" qui remplacent les versions REFLEX, AVANTAGE,AURA et FURIO.

Nouvelle appellation	Evolutions		Ancienne appellation
	Nouveau	Equipement supprimé	
X	Garnissage intérieur. Mousses de sièges. Baguettes de protection latérales. Boucliers bi–ton	------	REFLEX
SX	Boucliers "Sport" peints. Baguettes latérales peintes. Poignées de portes peintes. Rétroviseurs extérieurs peints. Enjoliveurs de roues "SAINT MALO". Garnissage velours bi–tissu Mousses de sièges. Réglage hauteur siège conducteur. Appuis–tête réglable en inclinaison. Appuis–tête arrière amovible. Pack électrique (1). Direction assistée (1)	------	AVANTAGE
	Boucliers "Sport" peints. Baguettes latérales peintes. Poignées de portes peintes. Enjoliveurs de roues "SAINT MALO". Garnissage velours bi–tissu. Mousses de sièges. Appuis–tête arrière amovible	Vignette ouverture des portes. Banquette arrière coulissante. Réglage lombaire siège conducteur. Appuis–tête arrière intégrés	AURA
	Baguettes latérales peintes. Poignées de portes peintes. Rétroviseurs extérieurs peints. Enjoliveurs de roues "SAINT MALO". Garnissage velours bi–tissu. Réglage hauteur siège conducteur Appuis–tête réglable en inclinaison. Banquette arrière fractionnée 2/3–1/3. Appuis–tête arrière amovible. Direction assistée (1)	Projecteurs anti–brouillard avant. Sièges "Sport"	FURIO
VOLCANE	Appuis–tête arrière amovible : à partir de l'année modèle 1997	------	VOLCANE
EXCLUSIVE	Sans changement	------	EXCLUSIVE
16V	A partir de l'année modèle 1997 : moteur XU10J4RS. Becquet arrière peint. Roue jante aluminium. Appuis–tête arrière amovible	------	16V

NOTA : (1) suivant les bases de conception.

2 – LEGENDE

Pays de distribution :

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

Repères utilisés dans les tableaux "gamme commerciale" :

(a) = boîte de vitesses automatique	(d) = norme de dépollution : L3 = CEE 96 (VP)
(m) = boîte de vitesses mécanique	W3 = CEE 96 (VU)
(f) = puissance fiscale en "CV"	K' = 15.04 avec sonde à oxygène résistant au plomb, sans pot catalytique

VP : véhicules particuliers.
VU : véhicules utilitaires.

3 – GAMME COMMERCIALE CITROEN ZX (3 PORTES)

3.1 – Véhicules essence

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses	Pays de distribution														
Type Mines	Niveau de finition	Plaque (d) Type	Puissance en kW (en ch)	Séquence Type	F (f)	D	A	B	DK	SP	FIN	I	NL	P	N	GB	GR	S	CH
N2-L2	REFLEX	HDZ(L/Z) TU1M+	44,1 (60)	20CC28 MA-5(m)	x (5)														

ZX 1.4i (1360 cm³) :

N2-L7	X	KFX(L3) TU3JP	55 (75)	20CC26 MA-5(m)	x (7)	x	x	x	x	x	x		x		x	x			x
	SX					x	x	x	x	x		x	x			x	x		

ZX 1.6i (1580 cm³) :

N2-F9	SX	BFZ(L3) XU5JP	65 (90)	20CH62 BE3-5(m)		x	x	x	x				x						

ZX 1.8i (1761 cm³) :

N2-E3/A	SX	LFZ(L3) XU7JP	74 (103)	20GZ74 4HP14 (a)	x (8)	x		x	x	x			x						
	EXCLUSIVE				x (8)														
N2-K5	SX	LFY(L3) XU7JP4	81 (112)	20CH82 BE3-5(m)	x (7)				x	x		x	x		x				x
	EXCLUSIVE				x (7)														

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

ZX 2.0i (1998 cm³) :

N2-E6	VOLCANE	RFX(L3) XU10J2C	89 (123)	20CH83 BE3-5(m)	x (9)					x									

ZX 16V (1998 cm³) :

N2-L1	16V	RFS(L3) XU10J4RS	120 (147)	20CH52 BE3-5(m)	x (11)	x	x	x	x	x		x	x	x			x		x

3.2 – Véhicules diesel

ZX 1.9 D (1905 cm³) :

N2-H8	X	DJY(L3) XUD9A	50 (68)	20CH85 BE3-5(m)	x (6)	x	x	x		x			x			x			
	SX						x	x					x						

ZX 1.9 Turbo D (1905 cm³) :

N2-C8	X	DHY(L3) XUD9TE	66 (90)	20CH61 BE3-5(m)	x (6)														
	EXCLUSIVE				x (6)														
	SX				x (6)	x	x	x		x		x				x			
	VOLCANE				x (6)							x				x			

3.3 – CITROEN ZX Entreprise

N2-L2/T	X 1.1i	HDZ(W3) TU1M+	44,1 (60)	20CC28 MA-5(m)	x (6)														
N2-C2/A/T	X 1.8 D	A9A(W3) XUD7	43,5 (60)	20CH86 BE3-5(m)	x (7)									x					
N2-H8/T	X 1.9 D	DJY(L3) XUD9A	50 (68)	20CH84(*) BE3-5(m)	x (8)														
N2-J5	X 1.9 D									x		x							
	SX 1.9 D													x					

(*) 20CH85 (avec roue de 14 pouces).

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

4 – GAMME COMMERCIALE CITROEN ZX (5 PORTES)

4.1 – Véhicules essence

ZX 1.1i (1124 cm^3) :

N2-M6	X	H1A(K') TU1M+	44,1 (60)	20CC28 MA-5(m)															
N2-L3	X	HDZ(L3) TU1M+												x					

ZX 1.4i (1360 cm^3) :

N2-N1	X	KFX(K') TU3JP	55 (75)	20CC26 MA-5(m)															
	SX																		
N2-L9	X	KFX(L3) TU3JP			x (7)	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x
	SX				x (7)	x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x			x

ZX 1.6i (1580 cm^3) :

N2-G1	SX	BFZ(L/Z) XU5JP	65 (90)	20CH62 BE3-5(m)	x (7)	x	x	x		x		x	x				x		x

ZX 1.8i (1761 cm^3) :

N2-G9	SX	L6A(K) XU7JP	74 (103)	20CH82 BE3-5(m)															
N2-E4/A	EXCLUSIVE	LFZ(L3) XU7JP		20GZ74 4HP14 (a)	x (8)														x
	SX				x (8)	x	x	x	x		x	x	x		x	x		x	x
N2-K7	EXCLUSIVE	LFY(L3) XU7JP4	81 (112)	20CH82 BE3-5(m)	x (7)														x
	SX				x (7)			x	x	x	x	x	x	x		x		x	x

ZX 2.0i (1998 cm^3) :

N2-G4	VOLCANE	R6D(K) XU10J2C	89 (123)	20CH83 BE3-5(m)															
N2-E7		RFX(L3) XU10J2C			x (9)														x
N2-J3				20GZ75 4HP14 (a)	x (10)														x

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

4.2 – Véhicules diesel

ZX 1.4 D (1360 cm^3) :

N2-H6	X	K9Y(L) TUD3Y	37 (50)	20CC28 MA-5(m)										x					
	SX													x					

ZX 1.5 D (1527 cm^3) :

N2-M3	X	VGZ(L3) TUD5	42 (58)	20CC81 MA-5(m)										x					
	SX													x					

ZX 1.9 D (1905 cm^3) :

N2-H9	X	DJY(L3) XUD9	50 (68)	20CH84(*) BE3-5(m)	x (6)	x	x	x	x	x		x	x			x			
	SX				x (6)	x	x	x		x		x	x	x		x			
N2-L5	SX			20GZ76 4HP14 (a)	x (6)			x		x						x			

NOTA : (*) 20CH85 (avec roue de 14 pouces).

ZX 1.9 Turbo D (1905 cm^3) :

N2-C7	AVANTAGE	DHY(L3) XUD9TE	66 (90)	20CH61 BE3-5(m)	x (6)			x		x									
	SX				x (6)	x	x	x	x	x		x		x	x	x		x	x
	EXCLUSIVE				x (6)														
	VOLCANE				x (6)			x		x						x			

4.3 – Versions dérivées

N2-L9	Police banalisée 1.4i	KFX(L3) TU3JP	55 (75)	20CC26 MA-5(m)	x (7)														
	Police sérigraphiée 1.4i				x (7)														
N2-H9	Administration	DJY(L3) XUD9A	50 (68)	20CH85 BE3-5(m)	x (6)														
	Auto école				x (6)														
	Gendarmerie				x (6)														
	Police banalisée 1.9D				x (6)														
	Police sérigraphiée 1.9D				x (6)														

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

5 – GAMME COMMERCIALE CITROEN ZX (BREAK)

5.1 – Véhicules essence

ZX 1.4i (1360 cm³) :

N2-M1	X	KFX(L3) TU3JP	55 (75)	20CC26 MA-5(m)	x (7)	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x			x
	SX					x	x		x		x			x		x	x		

ZX 1.6i (1580 cm³) :

N2-G2	SX	BFZ(L3) XU5JP	65 (90)	20CH62 BE3-5(m)	x (7)	x	x	x				x	x				x		

ZX 1.8i (1761 cm³) :

N2-K9	SX	LFZ(L3) XU7JP4	81 (112)	20CH82 BE3-5(m)					x	x	x	x	x		x			x	x
N2-H4	SX	LFZ(L3) XU7JP	74 (103)	20GZ74 4HP14 (a)		x									x			x	x

5.2 – Véhicules diesel

ZX 1.5 D (1527 cm³) :

N2-M4	SX	VGZ(L3) TUD5	42 (58)	20CC81 MA-5(m)										x					

ZX 1.9 D (1905 cm³) :

N2-J1	X	DJY(L3) XUD9AY	50 (68)	20CH85 BE3-5(m)	x (6)	x	x	x	x	x		x	x			x			
	SX				x (6)	x	x	x		x		x				x			
N2-L6	SX			20GZ74 4HP14 (a)	x (8)											x			

ZX 1.9 Turbo D (1905 cm³) :

N2-D9	X	DJT(L3) XUD9TE	66 (90)	20CH61 BE-5(m)	x (6)					x									
	SX				x (6)	x	x	x	x	x	x	x	x			x		x	x

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

5.3 – Versions dérivées

N2-M1	Police banalisée 1.4i	KFX(L3) TU3JP	55 (75)	20CC26 MA-5(m)	x (7)														
	Police sérigraphiée 1.4i				x (7)														
N2-J1	Police banalisée 1.9D	DJY(L3) XUD9A	50 (68)	20CH85 BE3-5(m)	x (6)														
	Police sérigraphiée 1.9D				x (6)														
N2-J1/T	Entreprise				x (8)														

EVOLUTIONS MECANIQUES : GAMME ANNEE MODELE 1997 1/2

1 – GENERALITES

Motorisations nouvelles TU1M+ XU7JP4.
Généralisation du moteur TU3JP.
Généralisation de la norme de dépollution L3 sur tous les véhicules.
Remplacement des moteurs à carburation par des moteurs à injection.

2 – MOTEUR

2.1 – Caractéristiques moteurs essence (TU 1124 cm³)

Caractéristiques :

	Motorisations nouvelles		Motorisations supprimées	
Type moteur	HDZ (TU1M+ L3)	HDZ (TU1M+ K')	H1A (TU1 K)	HDZ (TU1M L/Z)
Cylindrée (cm³)	1124		1124	
Alésage x course (mm)	72 x 69		72 x 69	
Rapport volumétrique	9,7/1		9,4/1	
Puissance maxi (C.E.E.)	44,1 kW ; 60 ch.DIN		44,1 kW ; 60 ch.DIN	
Régime correspondant	6200 tr/mn	6200 tr/mn	5800 tr/mn	6200 tr/mn
Couple maxi (C.E.E.)	8,75 m.daN ; 9,1 m.kg		8,75 m.daN ; 9,1 m.kg	
Régime correspondant	3800 tr/mn	3800 tr/mn	3200 tr/mn	3800 tr/mn
Norme de dépollution	CEE 96 – US 83	15–04	15–04	CEE 93 – US 83
Carburant				
Sans plomb RON 95	Oui	Oui	Oui	Oui
Sans plomb RON 98	Oui	Oui	Oui	Oui
Super carburant RON 97	Non	Oui	Oui	Non
Pot catalytique : K	-----	Sans	Sans	-----
L	-----	-----	-----	PSA K048
L3	PSA K048	-----	-----	-----
Allumage	Calage statique	Calage statique	Avance allumage : 8°	Calage statique
Système d'alimentation	Injection monopoint	Injection monopoint	Carburateur	Injection monopoint
Référence fournisseur	BOSCH MA3.1	BOSCH MA3.1	SOLEX 32 PBISA 16, repère 411	BOSCH MA3.0
Antidémarrage codé (ADC) (en option)	Non		Non	

Le moteur TU1M+ remplace le moteur TU1M :
- nouveau système d'injection électronique BOSCH
- tube avant d'échappement avec lame d'air

Dépollution K' :
- identique à la version moteur L3
- avec sonde à oxygène résistant au plomb, sans pot catalytique

2.2 – Caractéristiques moteurs essence (TU 1360 cm³)

Caractéristiques :

	Motorisations nouvelles	Motorisations maintenues		Motorisations supprimées	
Type moteur	KFX (TU3JP K')	KFX (TU3JP)	K5A (TU3F 2K)	KDX (TU3MC L/Z)	
Cylindrée (cm³)	1360				
Alésage x course (mm)	75 x 77				
Rapport volumétrique	10,2/1	10,2/1	8,8/1	9,3/1	9,3/1
Puissance maxi (C.E.E.)	55 kW ; 75 ch.DIN	55 kW ; 75 ch.DIN	51,5 kW ; 70 ch.DIN	55 kW ; 75 ch.DIN	55 kW ; 75 ch.DIN
Régime correspondant	5500 tr/mn	5500 tr/mn	5400 tr/mn	5800 tr/mn	5800 tr/mn
Couple maxi (C.E.E.)	11,1 m.daN ; 11,5 m.kg		10,8 m.daN ; 11,2 m.kg	11,4 m.daN ; 11,5 m.kg	
Régime correspondant	3400 tr/mn	3400 tr/mn	3800 tr/mn	3400 tr/mn	3400 tr/mn
Norme de dépollution	15–04	CEE 96	15–04	CEE 93 – US 83 – CEE 96	
Carburant	Essence				
Sans plomb RON 95	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Sans plomb RON 98	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Super carburant RON 97	Oui	Non	Oui	Non	Non
Pot catalytique : K	-----	-----	-----	-----	-----
L	-----	PSA K026	-----	PSA K026	PSA K026
L3	-----	PSA K048	-----	PSA K048	PSA K048
Allumage	Calage statique		Avance allumage 8°	Calage statique	
Système d'alimentation	Injection multipoint		Carburateur	Injection monopoint	
Référence fournisseur	MAGNETI MARELLI 1 AP 40		SOLEX 32–34 Z2, repère 528	BOSCH MA3.0	MAGNETI MARELLI G6 14
Antidémarrage codé (ADC) (en option)	Non				

Dépollution K' :
- identique à la version moteur L3
- avec sonde à oxygène résistant au plomb, sans pot catalytique

2.3 – Caractéristiques moteurs essence (XU 1580 – 1761 cm³)

Caractéristiques :

	Motorisations nouvelles	Motorisations maintenues		
Type moteur	LFY (XU7JP4 L3)	BFZ (XU5JP L3)	L6A (XU7JP K)	LFZ (XU7JP L3)
Cylindrée (cm³)	1761	1580	1761	
Alésage x course (mm)	83 x 81,4	83 x 73	83 x 81,4	
Rapport volumétrique	10,4/1	9,25/1		
Puissance maxi (C.E.E.)	81 kW ; 112 ch.DIN	65 kW ; 90 ch.DIN	74 kW ; 103 ch.DIN	
Régime correspondant	5500 tr/mn	6000 tr/mn	6000 tr/mn	6000 tr/mn
Couple maxi (C.E.E.)	15,5 m.daN ; 16,1 m.kg	13 m.daN ; 13,5 m.kg	15,3 m.daN ; 15,6 m.kg	
Régime correspondant	4250 tr/mn	2600 tr/mn	3000 tr/mn	3000 tr/mn
Norme de dépollution	L3	L – L3 – Z	K	L – L3 – Z
Carburant	Essence			
Sans plomb RON 95	Oui	Oui	Oui	Oui
Sans plomb RON 98	Oui	Oui	Oui	Oui
Super carburant RON 97	Oui	Non	Oui	Non
Pot catalytique : K	-----	-----	Non	-----
L	-----	PSA K033	-----	PSA K033
L3	PSA K093	PSA K053	-----	PSA K053
Système d'alimentation	Injection multipoint			
Référence fournisseur	BOSCH MP5.2	SAGEM/LUCAS 4 GJ	MAGNETI MARELLI 8P 10	MAGNETI MARELLI 8P 10
Antidémarrage codé (ADC) (en option)	Oui			

Moteur XU7JP4 :

- le moteur XU7JP4(LFY) remplace le moteur XU7JP(LFZ) (sauf véhicules boîte de vitesses automatique)
- moteur 16 soupapes à double arbres à cames en tête entraînés par courroie crantée.
  Identique(s) au véhicule : CITROEN XANTIA
- le moteur XU7JP4 se distingue particulièrement par une augmentation de la puissance et une courbe de couple plus progressive
- l'adaptation au véhicule de ce moteur est décrite dans les pages suivantes

2.4 – Caractéristiques moteurs essence (XU 1998 cm³)

Caractéristiques :

	Motorisations maintenues		
Type moteur	RFS (XU10J4RS)	R6D (XU10J2C K)	RFX (XU10J2C L)
Cylindrée (cm³)	1998		
Alésage x course (mm)	86 x 86		
Rapport volumétrique	10,4/1	9,5/1	
Puissance maxi (C.E.E.)	120 kW ; 167 ch.DIN	89 kW ; 123 ch.DIN	
Régime correspondant	6500 tr/mn	5750 tr/mn	5750 tr/mn
Couple maxi (C.E.E.)	19,3 m.daN ; 20 m.kg	17,6 m.daN ; 18,3 m.kg	17,6 m.daN ; 18,3 m.kg
Régime correspondant	5500 tr/mn	2750 tr/mn	2750 tr/mn
Norme de dépollution	CEE 96	15 – 04	US 83 – CEE 96
Carburant	Essence		
Sans plomb RON 95	Oui	Oui	Oui
Sans plomb RON 98	Oui	Oui	Oui
Super carburant RON 97	Non	Oui	Non
Pot catalytique : K	-----	Sans	-----
L	-----	-----	PSA K034
L3	PSA K107	-----	PSA K054
Système d'alimentation	Injection multipoint		
Référence fournisseur	MAGNETI MARELLI 1 AP 10	MAGNETI MARELLI 8P 20	MAGNETI MARELLI 8P 20
Antidémarrage codé (ADC) (en option)	Oui		

Démarrage série du moteur XU10J4RS le 09/96 au lieu du 07/96.

2.5 – Caractéristiques moteurs diesel (TUD – XUD 1360 – 1769 cm³)

Caractéristiques :

	Motorisations nouvelles		Motorisations maintenues	
Type moteur	VJZ (TUD5 L3)	A9A (XUD7 W3)	K9Y (TUD3 Y)	A9A (XUD7 L)
Cylindrée (cm³)	1527	1769	1360	1769
Alésage x course (mm)	77 x 82	80 x 88	75 x 77	80 x 88
Rapport volumétrique	23/1	23/1	22.5/1	23/1
Puissance maxi (C.E.E.)	42 kW ; 58 ch.DIN	43,5 kW ; 60 ch.DIN	37 kW ; 50 ch.DIN	43,5 kW ; 60 ch.DIN
Régime correspondant	5000 tr/mn	4600 tr/mn	5000 tr/mn	4600 tr/mn
Couple maxi (C.E.E.)	9,5 m.daN ; 9,7 m.kg	11 m.daN ; 11,4 m.kg	8,2 m.daN ; 8,4 m.kg	11 m.daN ; 11,4 m.kg
Régime correspondant	2250 tr/mn	2000 tr/mn	2500 tr/mn	2000 tr/mn
Norme de dépollution	CEE 96	CEE 96	CEE 93	CEE 93
Carburant	Gazole	Gazole	Gazole	Gazole
Electrovanne EGR	Avec EGR	Avec EGR	Avec EGR	Sans EGR
Pot catalytique	PSA K079	PSA K085	PSA K079	Non
Système d'alimentation	Injection indirecte	Injection indirecte	Injection indirecte	Injection indirecte
Pompe à injection (équipement LUCAS)	070	XUDLP04	TUD100 – DPC 8443	052 – DPC
Pompe à injection (équipement BOSCH)			TUD200 – VER 311	VER 171–2
Antidémarrage codé (ADC) (en option)	Non	Oui	Non	Non

Nouveau moteur "TUD5" dérivé de la CITROËN SAXO (destiné au Portugal).

Moteur XUD7W3 :

- dépollution W3 (spécifique utilitaire)
- nouvelle pompe d'injection
- moteur équipé d'une vanne EGR et d'un pot catalytique

NOTA : La dépollution W3 est pratiquement similaire à la dépollution L3.

2.6 – Caractéristiques moteurs diesel (XUD 1905 cm³)

Caractéristiques :

	Motorisations maintenues			
Type moteur	D9B (XUD9A L)	DJY (XUD9A Y/L3)	D8A (XUD9TE L)	DHY (XUD9TE Y)
Cylindrée (cm³)	1905			
Alésage x course (mm)	83 x 88			
Rapport volumétrique	23/1		21,8/1	
Puissance maxi (C.E.E.)	51 kW ; 71 ch.DIN	50 kW ; 68 ch.DIN	67,5 kW ; 92 ch.DIN	66 kW ; 90 ch.DIN
Régime correspondant	4600 tr/mn	4600 tr/mn	4000 tr/mn	4000 tr/mn
Couple maxi (C.E.E.)	12 m.daN ; 12,5 m.kg		19,6 m.daN ; 20,5 m.kg	
Régime correspondant	2000 tr/mn	2000 tr/mn	2250 tr/mn	2250 tr/mn
Norme de dépollution	CEE 93	US 87 – CEE96	CEE 93	US 87 – CEE96
Carburant	Gazole			
Electrovanne EGR	Sans EGR	Avec EGR	Sans EGR	Avec EGR
Pot catalytique : L	Non	-----	Non	-----
Y	-----	PSA K070	-----	PSA K062
L3	-----	PSA K070	-----	PSA K068
Système d'alimentation	Injection indirecte			
Pompe à injection (équipement LUCAS)	XUD101	-----	XUD103	XUD110 (1)
Pompe à injection (équipement BOSCH)	VER 425/1 XUD201	VER 425–6 XUD211	VER 445 XUD203	VER 445 XUD210
Turbocompresseur	Non		KKK K14–GARRETT T2	
Echangeur thermique	Non		Echangeur thermique air/air	
Antidémarrage codé (ADC) (en option)	Oui			

Les caractéristiques moteur n'ont pas évolué.

3 – PARTICULARITES MOTORISATIONS 1.8i 16V

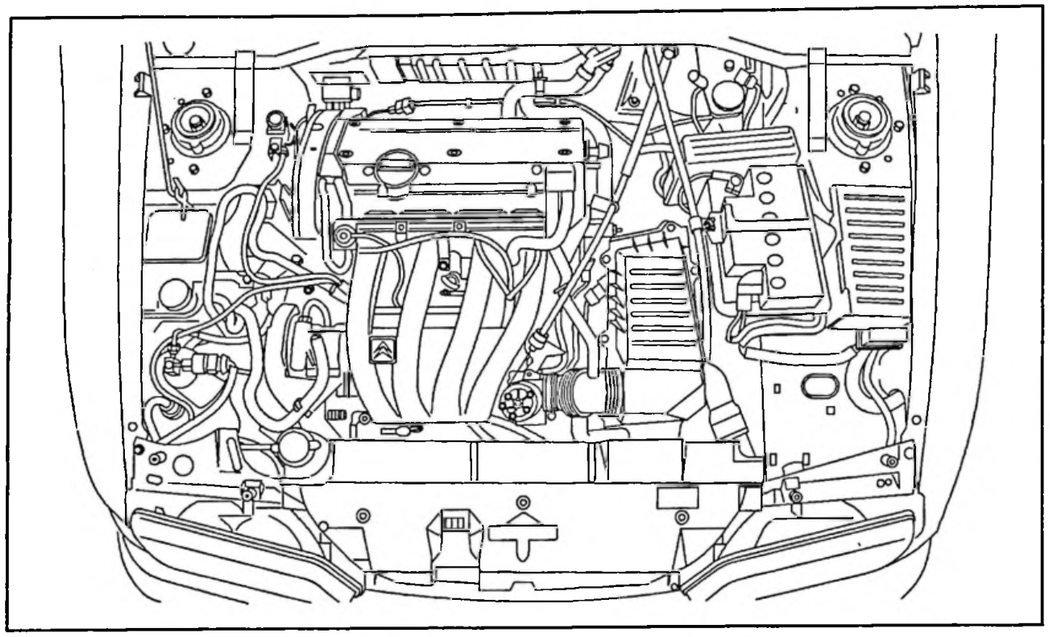


Fig : E1AP02WD

3.1 – Alimentation

Système d'injection BOSCH MP5.2 (possibilité de "téléchargement" du calculateur).
Collecteur d'admission en plastique.

3.2 – Allumage

Bougies d'allumage :

EYQUEM	RFC 42LZ2E
BOSCH	FR8LDC

NOTA : Fréquence de remplacement : tous les 60000 km.

3.3 – Refroidissement

Adaptation du refroidissement :

	Sans réfrigération	Avec réfrigération
Motoventilateur	1 X 120W	2 X 250W
Déclenchement motoventilateur	Thermocontact : 93 °C	Boîtier : 90 °C – 101 °C
Thermostat	83 °C	

3.4 – Echappement

Tube avant catalyseur	TR PSA K093
Tube intermédiaire	PSA 3115
Silencieux arrière	PSA 4078 (idem XU10J2)

3.5 – Boîte de vitesses

Type	Identique à la version moteur XU7JP
Rapport boîte de vitesses	Vitesses à 1000 tr/mn
1ère	8,75
2ème	16,17
3ème	22,23
4ème	28,76
5ème	35,14
Marche arrière	9,07
Couple tachymétrique	19/17

3.6 – Roues

Roue principale	Pneumatiques	185/60 R14(82H) MXV2
	Roue	51/2 JX 14FH 4-24
Pression	Roues avant	2,3 bars
	Roues arrière	2,3 bars
	Roue de secours	2,5 bars

NOTA : Roue de secours : 165/65 R14 MXL (suivant pays).

3.7 – Suspension

Ressort avant :

Désignation	Version "berline" (3/5 portes)		Version "break"	
	Sans réfrigération	Avec réfrigération	Sans réfrigération	Avec réfrigération
Diamètre du fil (mm)	12,7	12,7	12,6	12,7
Hauteur libre (mm)	439	456	450	458
Flexibilité	45 mm /100 daN			
Repère couleur				
1ère possibilité	4 bleu	2 vert – 1 rouge	2 blanc – 1 jaune	3 vert – 1 bleu
2ème possibilité	3 gris – 1 bleu	2 vert – 1 jaune		2 vert – 2 bleu

Barres de torsion arrière :

Diamètre (mm)	18,7 – jaune	19,3

Barre antidévers arrière :

Diamètre (mm)	19	21

Faux amortisseur :

Longueur (mm)	346,3 (3 portes)	348,7 (5 portes)	344

3.8 – Freins arrière

Circuit de freinage avec ou sans ABS :

Tambour de frein	Diamètre	8 pouces
Cylindre de roue	Diamètre	20,6 mm
Compensateurs	Type	Compensateur double asservi à la charge

EVOLUTIONS CARROSSERIE : GAMME ANNEE MODELE 1997 1/2

1 – EQUIPEMENTS INTERIEURS

1.1 – Planche de bord

La version planche de bord injectée de la ZX REFLEX est supprimée.

Optimisation des faisceaux électriques.

1.2 – Sièges avant

L'assise des sièges, sous les genoux, est allongée.

2 – EQUIPEMENTS EXTERIEURS

2.1 – Baguettes de protection latérales

Nouvelles baguettes de protection latérale suite aux modifications suivantes :

- abaissement de la zone de collage (sous l'emboutissage)
- suppression de la baguette sur l'aile arrière

Désignation	Version "berline" (3/5 portes) Niveau de finition X	Version "break" Niveaux de finition X et SX	Version "berline" (3/5 portes) Niveau de finition SX
Baguette gris Ouragan	x	x	----
Baguettes latérales peintes	----	----	x

2.2 – Boucliers

Teintes boucliers	Version "berline" (3/5 portes) Niveau de finition X	Version "break" Niveaux de finition X et SX	Version "berline" (3/5 portes) Niveau de finition SX
Boucliers bi-ton. Jupe de boucliers peint couleur caisse (sans jonc)	x	----	----
Boucliers bi-ton. Jupe de boucliers peint couleur caisse (avec jonc)	----	x	----
Boucliers "Sport" peints couleur caisse avec obturateurs de feux antibrouillard (sans jonc)	----	----	x

TEINTES CARROSSERIE : GAMME ANNEE MODELE 1997 1/2

1 – LEGENDE

O : peinture opaque.
OV : peinture opaque vernie.
MV : peinture métallisée vernie.
NV : peinture nacrée vernie.
b,e,c : repère site fabrication.
R : système bi–couche base mate + verni.
S : système monocouche à brillant direct.

2 – TEINTES NOUVELLES

Teinte	Qualité	Code couleur
Bleu Mauritius	NV	KPKcR
Bleu Grand Pavois	MV	KMHbR
Vert Amazonie	MV	KQAbR
Sable d'Eté	MV	EDQbR
Rouge d'Enfer	NV	KJAcR
Rouge Pivoine	NV	KKScR

3 – TEINTES RECONDUITES

Teinte	Qualité	Code couleur
Blanc Banquise	O	EWPbS
Gris Graphite	MV	ETWbR
Gris Quartz	MV	EYCbR
Noir Verni	OV	EXYbR
Rouge Blason	MV	KJLbR
Rouge Hermes	OV	KJWbR
Bleu Amiral	OV	KNCbR
Bleu Birman	MV	KLGbR
Bleu Buckingham	MV	KMVbR
Vert Anatra	MV	EGKbR
Vert Véga	MV	KQHbR

4 – TEINTES SUPPRIMEES

Teinte	Qualité	Code couleur
Rouge Furio	OV	EJXbR
Rouge Furio	O	EJXeS
Rouge Griotte	NV	KKSbR
Vert Véga	NV	ERYeR

© Reproduction ou traduction même partielle interdite
sans l'autorisation écrite des Automobiles CITROEN

CITROËN ZX

JUILLET 1997

OPR : 7480

RÉF. 0 N° ZX 000-00/12

PRESENTATION

● ANNEE MODELE 1998

MAN 008941

"Les informations techniques contenues dans la présente documentation sont destinées exclusivement aux professionnels de la réparation automobile. Dans certains cas, ces informations peuvent concerner la sécurité des véhicules. Elles seront utilisées par les réparateurs automobiles auxquels elles sont destinées, sous leur entière responsabilité, à l'exclusion de celle du Constructeur".
"Les informations techniques figurant dans cette brochure peuvent faire l'objet de mises à jour en fonction de l'évolution des caractéristiques des modèles de chaque gamme. Nous invitons les réparateurs automobiles à se mettre en rapport périodiquement avec le réseau du Constructeur, pour s'informer et se procurer les mises à jour nécessaires".

AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION EXPORT EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS VENTE

1

CARACTERISTIQUES GENERALES

PRESENTATION : GAMME ANNEE MODELE 1998 EUROPE 1

1 – Légende 1
2 – Généralités –
3 – Gamme commerciale CITROEN ZX (3 portes) 2
4 – Gamme commerciale CITROEN ZX (5 portes) 4
5 – Gamme commerciale CITROEN ZX (break) 6

EVOLUTIONS MECANIQUES : GAMME ANNEE MODELE 1998 8

1 – Moteur 8
2 – Roues et pneumatiques –
3 – Suspension –
4 – Freins avant –

EVOLUTIONS ELECTRIQUES : GAMME ANNEE MODELE 1998 9

1 – Faisceaux électriques 9
2 – Pièces électriques –

EVOLUTIONS CARROSSERIE : GAMME ANNEE MODELE 1998 10

1 – Support arrière d'échappement 10
2 – Banquette arrière coulissante –

PRESENTATION : GAMME ANNEE MODELE 1998 EUROPE

1 – LEGENDE

Repères utilisés dans les tableaux "gamme commerciale" :

(a) = boîte de vitesses automatique	(d) = norme de dépollution
(m) = boîte de vitesses mécanique	K' = 15.04
(f) = puissance fiscale en "CV" (France)	L3 = CEE95 L3
	W3 = CEE 95 L3 (véhicules utilitaires)

2 – GENERALITES

Suivant pays :
- version X remplacée par la version TENTATION
- version SX remplacée par la version ATHENA

Versions non reconduites :
- ZX police sérigraphiée (5 portes)
- ZX police banalisée (5 portes)
- ZX Gendarmerie
- ZX administration
- ZX 1.9D boîte de vitesses automatique (5 portes)
- ZX VOLCANE
- ZX EXCLUSIVE

Pose d'une deuxième plaque d'homologation suite à la réception communautaire sur les véhicules suivant :
- 3 portes
- break

3 – GAMME COMMERCIALE CITROEN ZX (3 PORTES)

3.1 – Véhicules essence

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses
Type Mines	Niveau de finition	Plaque (d) Type	Puissance kW/ch	Séquence Type
ZX 1.1i (1124 cm³) :				
N2–L2	X TENTATION	HDZ(L3) TU1M+	44,1/60	20CE12 MA–5(m)
ZX 1.4i (1360 cm³) :				
N2–L7	X TENTATION SX ATHENA	KFX(L3) TU3JP	55/75	20CC10 MA–5(m)
ZX 1.6i (1580 cm³) :				
N2–F9	TENTATION	BFZ(L3) XU5JP	65/90	20CH62 BE3–5 (m)
ZX 1.8i (1761 cm³) :				
N2–E3/A	SX	LFZ(L3) XU7JP	74/103	20GZ74 4HP14 (a)
ZX 1.8i 16V (1761 cm³) :				
N2–K5	SX ATHENA	LFY(L3) XU7JP4	81/112	20CH82 BE3–5 (m)
ZX 16V (1998 cm³) :				
N2–L1	16V	RFS(L3) XU10J4RS	120/167	20CH52 BE3–5 (m)

3.2 – Véhicules diesel

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses
Type Mines	Niveau de finition	Plaque (d) Type	Puissance kW/ch	Séquence Type
ZX 1.9 D (1905 cm³) :				
N2–H8	X TENTATION	DJY(L3) XUD9A	50/68	20CH84(*) BE3–5 (m)

(*) 20CH85 (avec roue de 14 pouces).

ZX 1.9 Turbo D (1905 cm³) :				
N2–C8	X TENTATION SX ATHENA	DHY(L3) XUD9TE	66/90	20CH61 BE3–5 (m)

3.3 – CITROEN ZX Entreprise

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses
Type Mines	Niveau de finition	Plaque (d) Type	Puissance kW/ch	Séquence Type
N2–L2/T	X 1.1i	HDZ(W3) TU1M+	44,1/60	20CE12 MA–5(m)
N2–C2/T	X 1.8 D	A9A(W3) XUD7	43,5/60	20CH86 BE3–5 (m)
N2–H8/T	X 1.9 D	DJY(W3) XUD9A	50/68	20CH84(*) BE3–5 (m)
N2–J5	X 1.9 D SX 1.9 D			

(*) 20CH85 (avec roue de 14 pouces).

4 – GAMME COMMERCIALE CITROEN ZX (5 PORTES)

4.1 – Véhicules essence

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses
Type Mines	Niveau de finition	Plaque (d) Type	Puissance kW/ch	Séquence Type
ZX 1.1i (1124 cm³) :				
N2–M6	X	H1A(K') TU1M+	44,1/60	20CE12 MA–5(m)
N2–L3	X	HDZ(L3) TU1M+		
	TENTATION			
ZX 1.4i (1360 cm³) :				
N2–N1	X	KFX (K') TU3JP	55/75	20CE10 MA–5(m)
N2–L9	X	KFX(L3) TU3JP		
	TENTATION			
	SX			
	ATHENA			
ZX 1.6i (1580 cm³) :				
N2–G1	TENTATION	BFZ(L3) XU5JP	65/90	20CH62 BE3–5 (m)
	SX			
	ATHENA			
ZX 1.8i (1761 cm³) :				
N2–G9	SX	L6A(K) XU7JP	74/103	20GZ74 4HP14 (a)
N2–E4/A		LFZ(L3) XU7JP		
ZX 1.8i 16V (1761 cm³) :				
N2–K7	TENTATION	LFY(L3) XU7JP4	81/112	20CH82 BE3–5 (m)
	SX			
	ATHENA			

4.2 – Véhicules diesel

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses
Type Mines	Niveau de finition	Plaque (d) Type	Puissance kW/ch	Séquence Type
ZX 1.5 D (1527 cm³) :				
N2–M3	ATHENA	VGZ(L3) TUD5	42/58	20CC38 MA–5 (m)
ZX 1.9 D (1905 cm³) :				
N2–H9	X	DJY(L3) XUD9	50/68	20CH84(*) BE3–5 (m)
	TENTATION			
	SX			
	ATHENA			
ZX 1.9 Turbo D (1905 cm³) :				
N2–C7	X	DHY(L3) XUD9TE	66/90	20CH61 BE3–5 (m)
	TENTATION			
	SX			
	ATHENA			

(*) 20CH85 (avec roue de 14 pouces).

5 – GAMME COMMERCIALE CITROEN ZX (BREAK)

5.1 – Véhicules essence

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses
Type Mines	Niveau de finition	Plaque (d) Type	Puissance kW/ch	Séquence Type
ZX 1.4i (1360 cm³) :				
N2–M1	X	KFX(L3) TU3JP	55/75	20CE10 MA–5(m)
	TENTATION			
	SX			
	ATHENA			
ZX 1.6i (1580 cm³) :				
N2–G2	TENTATION	BFZ(L3) XU5JP	65/90	20CH62 BE3–5 (m)
	SX			
ZX 1.8i (1761 cm³) :				
N2–H4	SX	LFZ(L3) XU7JP	74/103	20GZ74 4HP14 (a)
ZX 1.8i 16V (1761 cm³) :				
N2–K9	TENTATION	LFY(L3) XU7JP4	81/112	20CH82 BE3–5 (m)
	SX			
	ATHENA			

5.2 – Véhicules diesel

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses
Type Mines	Niveau de finition	Plaque (d) Type	Puissance kW/ch	Séquence Type
ZX 1.5 D (1527 cm³) :				
N2–M4	SX	VGZ(L3) TUD5	42/58	20CE38 MA–5 (m)
ZX 1.9 D (1905 cm³) :				
N2–J1	X	DJY(L3) XUD9A	50/68	20CH85 BE3–5 (m)
	TENTATION			
	SX			
	ATHENA			
N2–L6	SX			20GZ76 4HP14 (a)
ZX 1.9 Turbo D (1905 cm³) :				
N2–D9	X	DHY(L3) XUD9TE	60/90	20CH61 BE3–5 (m)
	TENTATION			
	SX			
	ATHENA			

5.3 – Versions dérivées

N2–M1	Police banalisée 1.4i	KFX(L3) TU3JP	55/75	20CE10 MA–5(m)
	Police sérigraphiée 1.4i			
N2–J1	Police banalisée 1.9D	DJY(L3) XUD9A	50/68	20CH85 BE3–5(m)
	Police sérigraphiée 1.9D			
N2–J1/T	Entreprise			

EVOLUTIONS MECANIQUES : GAMME ANNEE MODELE 1998

1 – MOTEUR

1.1 – Alimentation du moteur

La résistance de la jauge à carburant passe à 3 Ω (au lieu de 8 Ω).

Hauteur de l'axe du flotteur ± 2 mm	Résistance (Ω)	Etat du réservoir
11	280 ± 10	Vide
32	223 ± 6	Alerte
60	159 ± 5	1/4
90	98 ± 5	1/2
125	52 ± 5	3/4
11	3 ± 3	Plein

1.2 – Refroidissement moteur

Véhicules concernés : ZX 1.9D (sans climatiseur).

Application depuis le numéro d'OPR : 7364.

Remplacement des 2 motoventilateurs 120 watts par un motoventilateur de 250 watts.

2 – ROUES ET PNEUMATIQUES

Véhicules concernés : ZX (3 et 5 portes).

Montage de 5 roues homogènes (hors France).

NOTA : Sur les versions break la monte de 5 roues homogènes est de série depuis l'origine.

3 – SUSPENSION

3.1 – Bras de suspension avant

Application depuis le numéro d'OPR : 7366.

3.1.1 – Evolution

Renforcement du silenbloc arrière de bras de suspension avant (augmentation du tube de 4 mm).

3.1.2 – Réparation

La nouvelle pièce se monte en lieu et place de l'ancienne.

3.2 – Corps d'amortisseur – ressorts de suspension

3.2.1 – Evolution

Type de moteurs concernés : TU3 et TU1M+.

Application depuis le numéro d'OPR : 7084.

Déplacement de la coupelle d'appui du ressort de suspension sur le corps d'amortisseur (H augmenté de 13 mm).

La hauteur du ressort est adaptée en conséquence pour conserver la même assiette du véhicule.

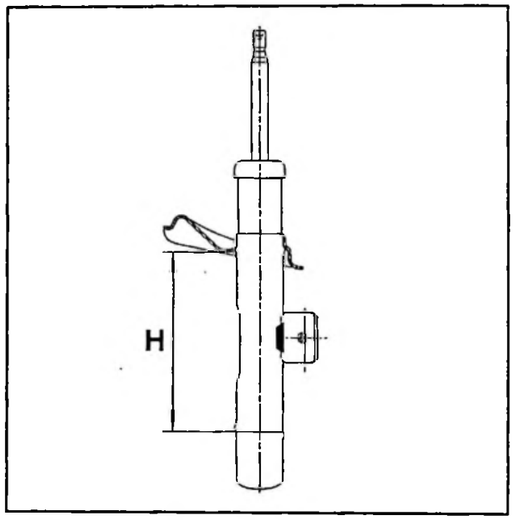


Fig : B3BP11WC

3.2.2 – Réparation

Le panachage des anciennes et nouvelles pièces est prohibé.

4 – FREINS AVANT

Conservation du témoin d'usure des plaquettes de freins avant.

EVOLUTIONS ELECTRIQUES : GAMME ANNEE MODELE 1998

1 – FAISCEAUX ELECTRIQUES

1.1 – Faisceau usure plaquettes de frein

Conservation du témoin d'usure des plaquettes de freins avant.

1.2 – Connecteur de test des prétentionneurs

Fixation sur le support de la boîte à fusibles au lieu du support de pied avant.

2 – PIECES ELECTRIQUES

2.1 – Autoradio

Niveau X : système audio 2022 RDS.

2.2 – Projecteurs

Extension du réglage électrique des projecteurs à toutes les ZX de niveau X, sauf France.

2.3 – Clavier antidémarrage codé

Nouvelle référence (soft 7) suite à une unification avec les autres modèles, il n'y a pas d'évolution des fonctions.

2.4 – Pack électrique

Pack électrique de série sur les versions suivantes :

- SX
- ATHENA

2.5 – Interrupteur à inertie

Suppression de l'interrupteur à inertie sur les versions diesel.

EVOLUTIONS CARROSSERIE : GAMME ANNEE MODELE 1998

1 – SUPPORT ARRIERE D'ECHAPPEMENT

1.1 – Evolution (numéro d'OPR : 7329)

Les supports de silencieux arrière sont vissés sur la caisse au lieu d'être soudés
(3 supports sur berline et 2 supports sur break).

L'échappement est inchangé.

1.2 – Réparation

Lors d'échange d'éléments du soubassement, se procurer les nouveaux supports vissés.

Les supports sont fournis avec les caisses nues.

2 – BANQUETTE ARRIERE COULISSANTE

2.1 – Evolution (numéro d'OPR : 7329)

Suite à la suppression de l'option :
- allongement des vis de fixation
- impossibilité de clipper les enjoliveurs de fixations
- fixations arrière conservées

2.2 – Réparation

Echange d'une caisse : raccourcir les vis de fixation avant pour poser les enjoliveurs.

© "Les droits de propriété intellectuelle relatifs aux informations techniques contenues dans cette brochure appartiennent exclusivement au Constructeur. Toute reproduction, traduction, ou diffusion de tout ou partie de ces informations sont interdites sans autorisation écrite préalable du Constructeur".

IDENTIFICATION MOTEURS

A
FAMILLE DE MOTEUR
TU TUD XU XUD

B
CYLINDREE (cm³)
9 : 900 à 999 (TU)
1 : 1100 à 1199
2 : 1200 à 1299
3 : 1300 à 1399
5 : 1500 à 1599
7 : 1700 à 1799
9 : 1900 à 1999
10 : 2000 à 2099
11 : 2100 à 2199

C
NOMBRE DE CORPS (Carbu)
1 Monocorps
2 Bicorps
4 Quatre corps

D
TYPE ALIMENTATION
Sans : Carburateur
J : Inj. multipoint
CP : Carbu. piloté
M : Inj. monopoint
T : Turbo
E : Echangeur
D : A.C.A.V.

EX :

TU3 2/K

A	B	C-D	E-F	D	G
TU	3	2			* K

XU9 JA/Z

A	B	D	E-F	D	G
XU	9	J	A		* K

G	
REGLEMENTATION ANTIPOLLUTION	
* Stades d'évolutions	Antipollution
2 2ème génération	**K** : 15.04 **W** : 15.05 **Y** : US 87
3 3ème génération	**Z** : US 83 **N** : Davignon - 15 (classe C)
etc...	**S** : Japon (essence) **R** : Japon (diesel) **V** : 15.06 Europe

E
STADES EVOLUTIONS
A : Amélioré
S : Supérieur
C : Compact

F
NOMBRE DE SOUPAPES
2 : 2 Soupapes
3 : 3 Soupapes
4 : 4 Soupapes

D	A	B	DK	E	SF	F
I	N	NL	P	GB	S	CH
DIC 1		DIC 2				

(D) Allemagne
(A) Autriche
(B) Belgique
(DK) Danemark
(E) Espagne
(SF) Finlande
(F) France
(I) Italie
(N) Norvège
(NL) Pays-Bas
(P) Portugal
(GB) Grande-Bretagne
(S) Suède
(CH) Suisse

(DIC1) Grand Export à réglementation de l'antipollution non sévérisée.

(DIC2) Grand Export à réglementation de l'antipollution sévérisée.

Validation des opérations par pays (voir page 1)

NUMERO DE L'OPERATION	DESIGNATION	VALIDATION
ZX 100-000/1	- Liste des opérations : Moteur.	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2
ZX 100-000/2	- Outillage.	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2
ZX 100-00/1	- Caractéristiques et points particuliers des moteurs TU3 2/K - TU3 M/Z.	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2
ZX 100-00/2	- Caractéristiques et points particuliers des moteurs XU5M 2/K - XU5M 3/K - XU5M 3/Z.	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2
ZX 100-00/3	- Caractéristiques et points particuliers du moteur XU9 JA K.	B E F / I P GB / DIC 1
ZX 100-00/4	- Caractéristiques et points particuliers du moteur XU9 JA Z.	D A B DK SF / N NL GB S CH / DIC 2
ZX 100-00/5	- Caractéristiques et points particuliers du moteur TU1K.	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2
ZX 100-00/6	- Caractéristiques et points particuliers du moteur XUD 9...	B E F / I P GB / DIC 1
ZX 100-00/7	- Caractéristiques et points particuliers du moteur TU1 M/Z.	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2
ZX 100-00/8	- Caractéristiques et points particuliers du moteur TU3 MC/Z.	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2
ZX 100-00/9	- Caractéristiques et points particuliers du moteur XU7 JP/Z	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2

Validation des opérations par pays (voir page 1)

NUMERO DE L'OPERATION	DESIGNATION	VALIDATION
ZX 100-00/10	- Caractéristiques et points particuliers du moteur XU10 J2 C.	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2
ZX 100-00/11	- Caractéristiques et points particuliers du moteur XU10 J4 D.	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2
ZX 100-00/12	- Caractéristiques et points particuliers du moteur XUD9 A et L.	B E F / I P GB / DIC 1
ZX 100-00/13	- Caractéristiques et points particuliers du moteur XUD9 TE L et Y.	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2
ZX 100-1/1	- Dépose et pose de l'ensemble moteur boîte de vitesses (Moteur TU).	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2
ZX 100-1/2	- Dépose et pose de l'ensemble moteur boîte de vitesses (Moteur XU5 - XU9).	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2
ZX 100-1/3	- Dépose et pose de l'ensemble moteur boîte de vitesses (Moteur XUD 9...)	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2
ZX 100-1/20	- Dépose et pose des joints de l'arbre à cames et du vilebrequin (Moteur XUD9).	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2
ZX 100-3/1	- Remise en état moteur (voir brochure BRE 098927 TU 100-3/1).	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2
ZX 100-3/2	- Remise en état moteur (voir brochure MAN 008884 XU 100-3/1).	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2

Validation des opérations par pays (voir page 1)

NUMERO DE L'OPERATION	DESIGNATION	VALIDATION
ZX 112-3/1	- Remise en état d'une culasse (voir brochure BRE 098927 TU 112-3/1).	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2
ZX 112-3/2	- Remise en état d'une culasse (voir brochure MAN 08884 XU 112-3/1).	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2
ZX 122-0/1	- Contrôle de la distribution (sur véhicule) moteur TU.	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2
ZX 122-0/2	- Contrôle de la distribution (sur véhicule) moteur XU5 et XU9.	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2
ZX 122-0/3	- Contrôle de la distribution (sur véhicule) Moteur XUD9.	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2
ZX 122-0/4	- Contrôle de la distribution (sur véhicule) Moteur XU10 J4 (16 Soupapes).	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2
ZX 122-1/1	- Dépose et pose de la courroie de distribution (sur véhicule) Moteur TU.	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2
ZX 122-1/2	- Dépose et pose de la courroie de distribution (sur véhicule) Moteur XU5 et XU9.	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2
ZX 122-1/3	- Travaux sur la distribution moteur XUD Dépose et pose : A - De la courroie de distribution. B - Du tendeur de courroie ou du support moteur inférieur. C - Du galet intermédiaire.	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2

Validation des opérations par pays (voir page 1)

NUMERO DE L'OPERATION	DESIGNATION	VALIDATION
ZX 122-1/4	- Dépose et pose de la courroie de distribution (sur véhicule) Moteur XU10 J4 (16 Soupapes).	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2
ZX 124-0/1	- Réglage des culbuteurs (Moteur TU).	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2
ZX 124-0/2	- Réglage du jeu entre came et poussoir de soupapes (Moteur XU-XUD).	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2
ZX 126-1/1	- Dépose et pose de la courroie de poulie d'accessoiries.	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2
ZX 133-00/1	- Caractéristiques et points particuliers des supports moteurs TU.TT.	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2
ZX 133-00/2	- Caractéristiques et points particuliers des supports moteurs XU-XUD.TT.	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2
ZX 180-00/1	- Caractéristiques et points particuliers de l'échappement (Moteur TU.TT).	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2
ZX 180-00/2	- Caractéristiques et points particuliers de l'échappement (Moteur XU.TT).	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2
ZX 180-00/3	- Caractéristiques et points particuliers de l'échappement (Moteur XUD.TT).	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2
ZX 220-0/1	- Contrôle de la pression d'huile (Moteur TU1-TU3).	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2
ZX 220-0/2	- Contrôle de la pression d'huile (Moteur XU5-XU9).	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2

Validation des opérations par pays (voir page 1)

NUMERO DE L'OPERATION	DESIGNATION	VALIDATION
ZX 220-0/3	- Contrôle de la pression d'huile (Moteur XUD.TT).	D A B DK E SF F I N NL P GB S CH DIC 1 DIC 2
ZX 220-1/1	- Dépose et pose d'une pompe à huile (sur véhicule) (Moteur TU).	D A B DK E SF F I N NL P GB S CH DIC 1 DIC 2
ZX 220-1/2	- Dépose et pose d'une pompe à huile (sur véhicule) Moteur XU5-XU9.	D A B DK E SF F I N NL P GB S CH DIC 1 DIC 2
ZX 230-00/1	- Caractéristiques et points particuliers des circuits de refroidissement (Moteur TU.TT).	D A B DK E SF F I N NL P GB S CH DIC 1 DIC 2
ZX 230-00/2	- Caractéristiques et points particuliers des circuits de refroidissement (Moteur XU.TT).	D A B DK E SF F I N NL P GB S CH DIC 1 DIC 2
ZX 230-00/3	- Caractéristiques et points particuliers des circuits de refroidissement (Moteur XUD.TT).	D A B DK E SF F I N NL P GB S CH DIC 1 DIC 2
ZX 230-0/1	- Remplissage et purge du circuit de refroidissement.	D A B DK E SF F I N NL P GB S CH DIC 1 DIC 2
ZX 230-1/1	- Dépose et pose d'une pompe à eau (Moteur TU).	D A B DK E SF F I N NL P GB S CH DIC 1 DIC 2
ZX 230-1/2	- Dépose et pose d'une pompe à eau (Moteur XU).	D A B DK E SF F I N NL P GB S CH DIC 1 DIC 2
ZX 230-1/3	- Dépose et pose des raccords encliquetables (radiateur et aérotherme).	D A B DK E SF F I N NL P GB S CH DIC 1 DIC 2

Validation des opérations par pays (voir page 1)

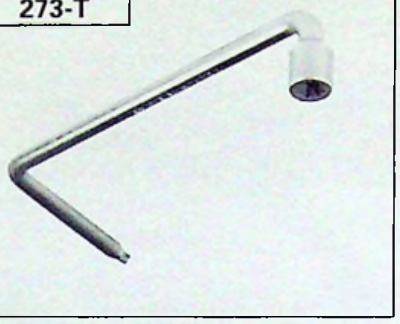
NUMERO DE L'OPERATION	TU3 2/K	XU5 M/K	XU5 M3/Z	XU9 JA/K	XU9 JA/Z
ZX 122-0/1	B E F I P GB DIC 1				
ZX 122-0/2		B E F I P GB DIC 1	D A B DK SF N NL GB S CH DIC 2	B E F I P GB DIC 1	D A B DK SF N NL GB S CH DIC 2
ZX 122-1/1	B E F I P GB DIC 1				
ZX 122-1/2		B E F I P GB DIC 1	D A B DK SF N NL GB S CH DIC 2	B E F I P GB DIC 1	D A B DK SF N NL GB S CH DIC 2
ZX 124-0/1	B E F I P GB DIC 1				
ZX 124-0/2		B E F I P GB DIC 1	D A B DK SF N NL GB S CH DIC 2	B E F I P GB DIC 1	D A B DK SF N NL GB S CH DIC 2
ZX 133-00/1	B E F I P GB DIC 1				
ZX 133-00/2		B E F I P GB DIC 1	D A B DK SF N NL GB S CH DIC 2	B E F I P GB DIC 1	D A B DK SF N NL GB S CH DIC 2
ZX 180-00/1	B E F I P GB DIC 1				
ZX 180-00/2		B E F I P GB DIC 1	D A B DK SF N NL GB S CH DIC 2	B E F I P GB DIC 1	D A B DK SF N NL GB S CH DIC 2
ZX 220-0/1	B E F I P GB DIC 1				
ZX 220-0/2		B E F I P GB DIC 1	D A B DK SF N NL GB S CH DIC 2	B E F I P GB DIC 1	D A B DK SF N NL GB S CH DIC 2

NUMERO DE L'OPERATION	DESIGNATION
ZX 220-1/1	- Dépose et pose d'une pompe à huile (sur véhicule) Moteurs TU
ZX 220-1/2	- Dépose et pose d'une pompe à huile (sur véhicule) Moteurs XU
ZX 230-00/1	- Caractéristiques et points particuliers des circuits de refroidissement (Moteurs TU)
ZX 230-00/2	- Caractéristiques et points particuliers des circuits de refroidissement (Moteurs XU5-XU9)
ZX 230-0/1	- Remplissage et purge du circuit de refroidissement
ZX 230-1/1	- Dépose et pose d'une pompe à eau (Moteurs TU)
ZX 230-1/2	- Dépose et pose d'une pompe à eau (Moteurs XU)

Validation des opérations par pays (voir page 1)

NUMERO DE L'OPERATION	TU3 2/K	XU5 M/K	XU5 M3/Z	XU9 JA/K	XU9 JA/Z
ZX 220-1/1	B E F I P GB DIC 1				
ZX 220-1/2	B E F I P GB DIC 1	B E F I P GB DIC 1	D A B DK SF N NL GB S CH DIC 2	B E F I P GB DIC 1	D A B DK SF N NL GB S CH DIC 2
ZX 230-00/1	B E F I P GB DIC 1				
ZX 230-00/2	B E F I P GB DIC 1	B E F I P GB DIC 1	D A B DK SF N NL GB S CH DIC 2	B E F I P GB DIC 1	D A B DK SF N NL GB S CH DIC 2
ZX 230-0/1	B E F I P GB DIC 1	B E F I P GB DIC 1	D A B DK SF N NL GB S CH DIC 2	B E F I P GB DIC 1	D A B DK SF N NL GB S CH DIC 2
ZX 230-1/1	B E F I P GB DIC 1				
ZX 230-1/2	B E F I P GB DIC 1	B E F I P GB DIC 1	D A B DK SF N NL GB S CH DIC 2	B E F I P GB DIC 1	D A B DK SF N NL GB S CH DIC 2

273-T



79-257

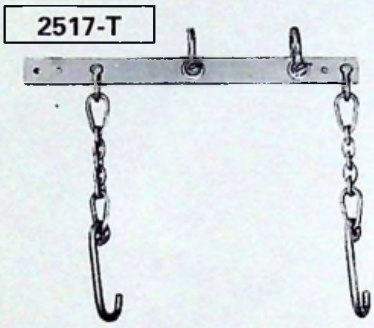
8 1403-T

78-325

1684-T bis

76-924

2517-T



13-555

9007-T

89-880

4121-T

90-808

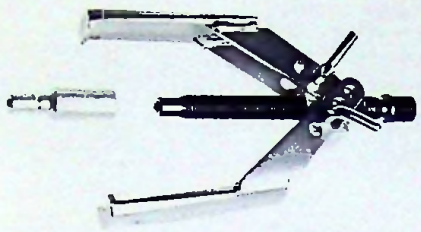
7504-T

89-228

4520-T

90-245

6339-T

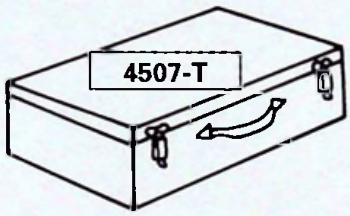


87-334

6016-T

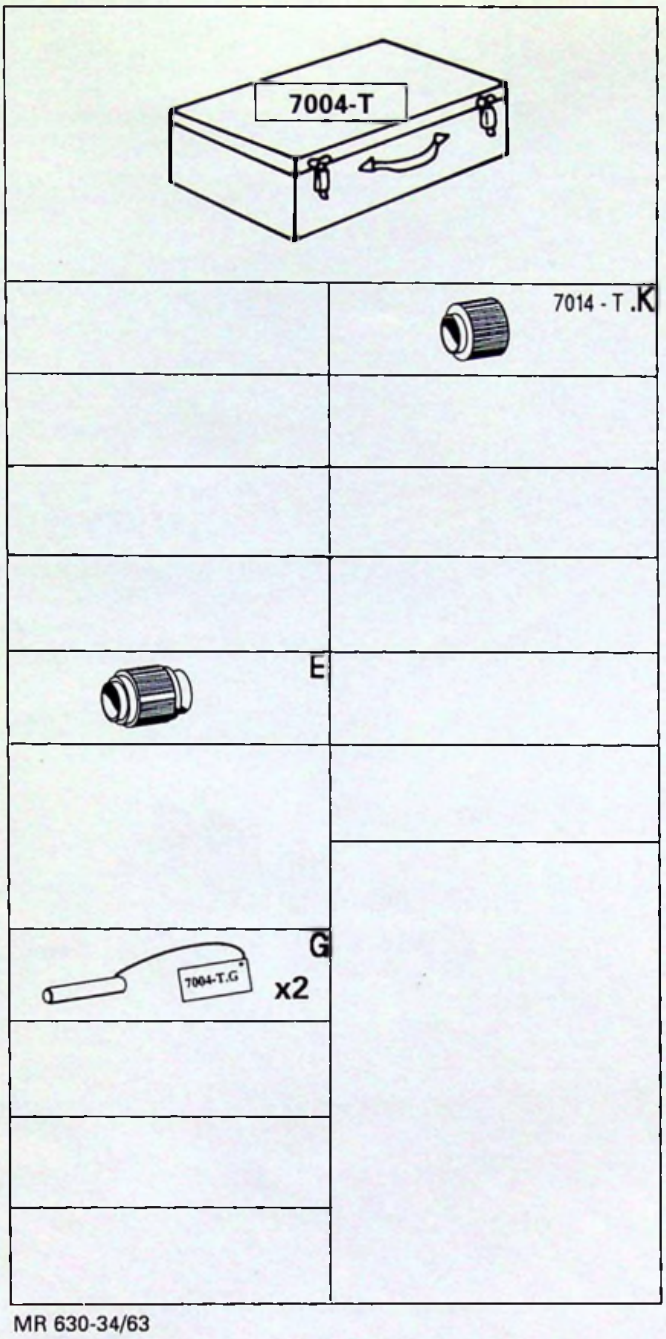
79-256

4507-T

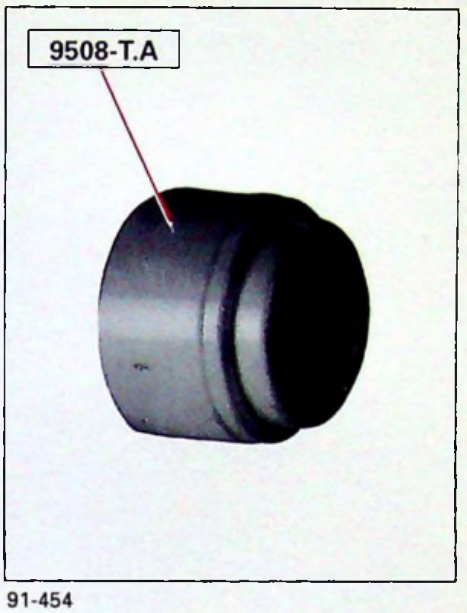


A	
B	
	J
	K

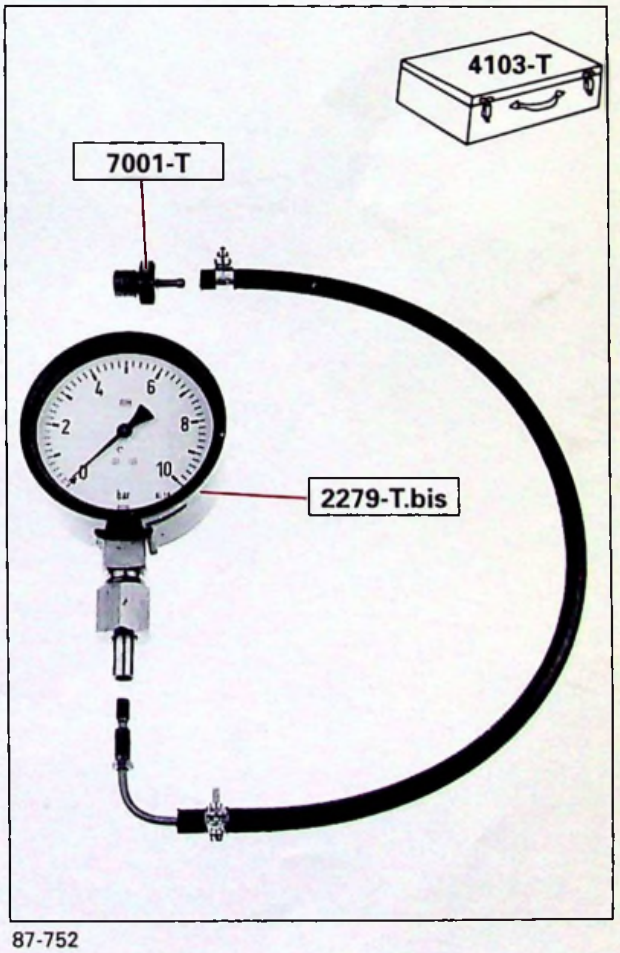
MR. 630-69/24



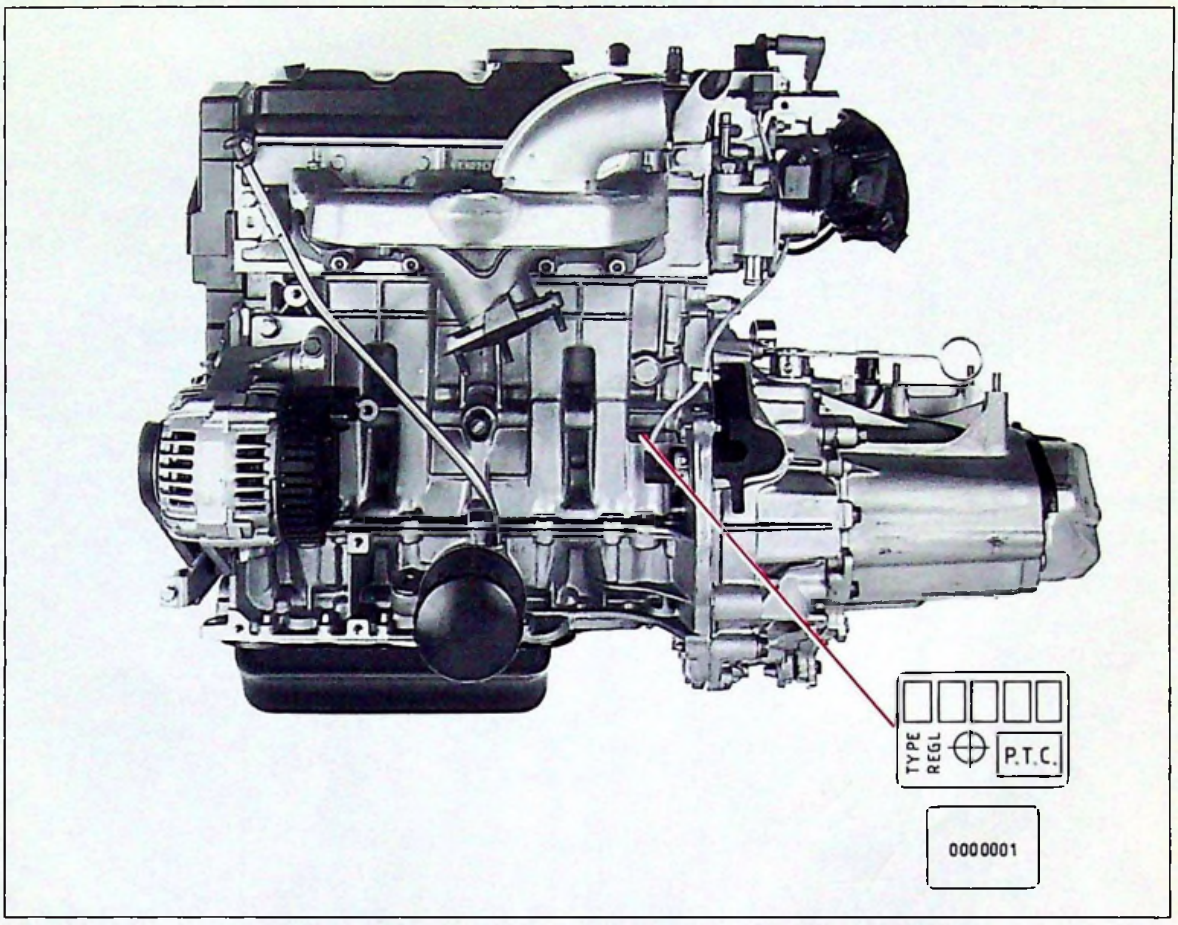
MR 630-34/63



91-454

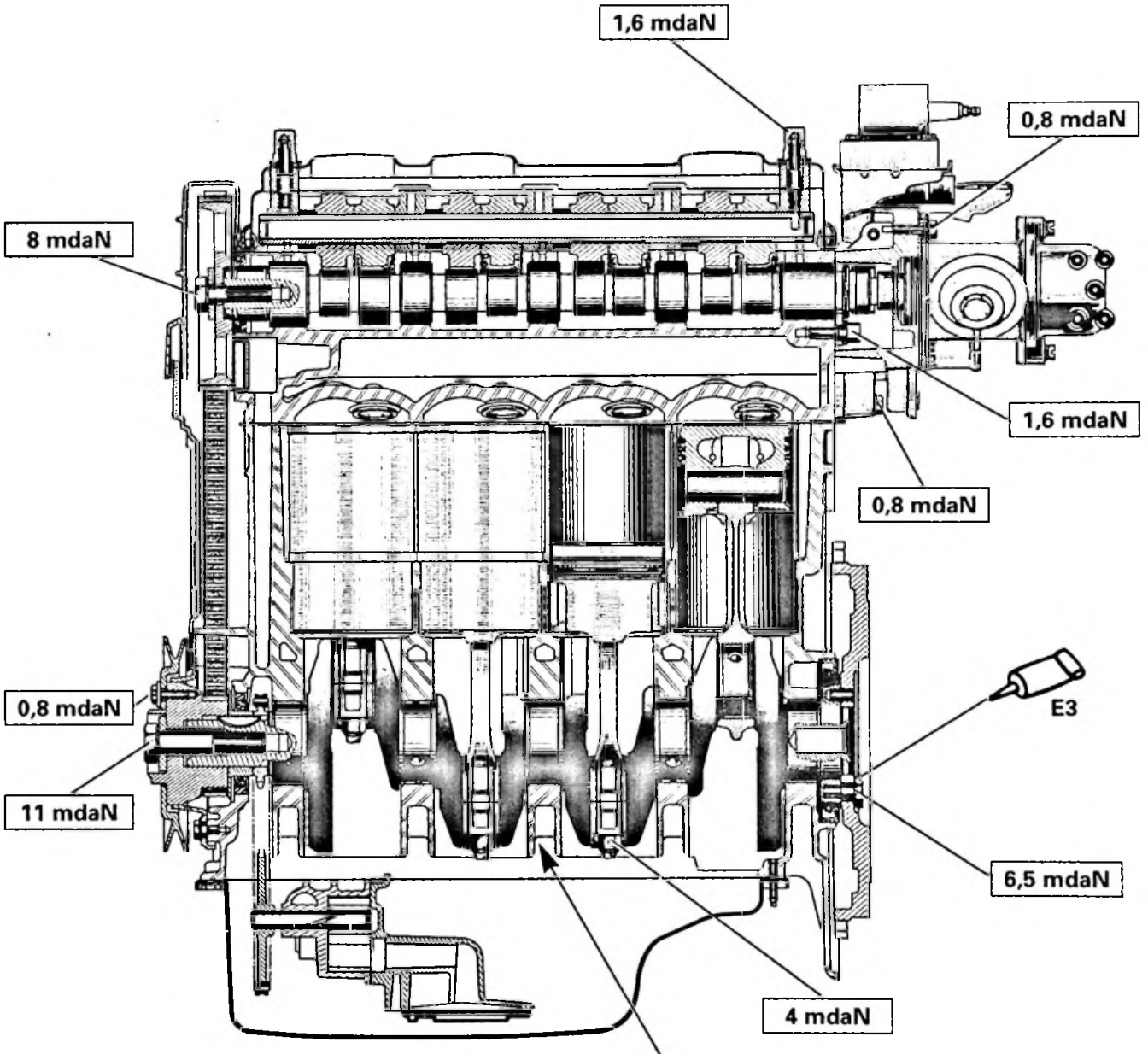


87-752

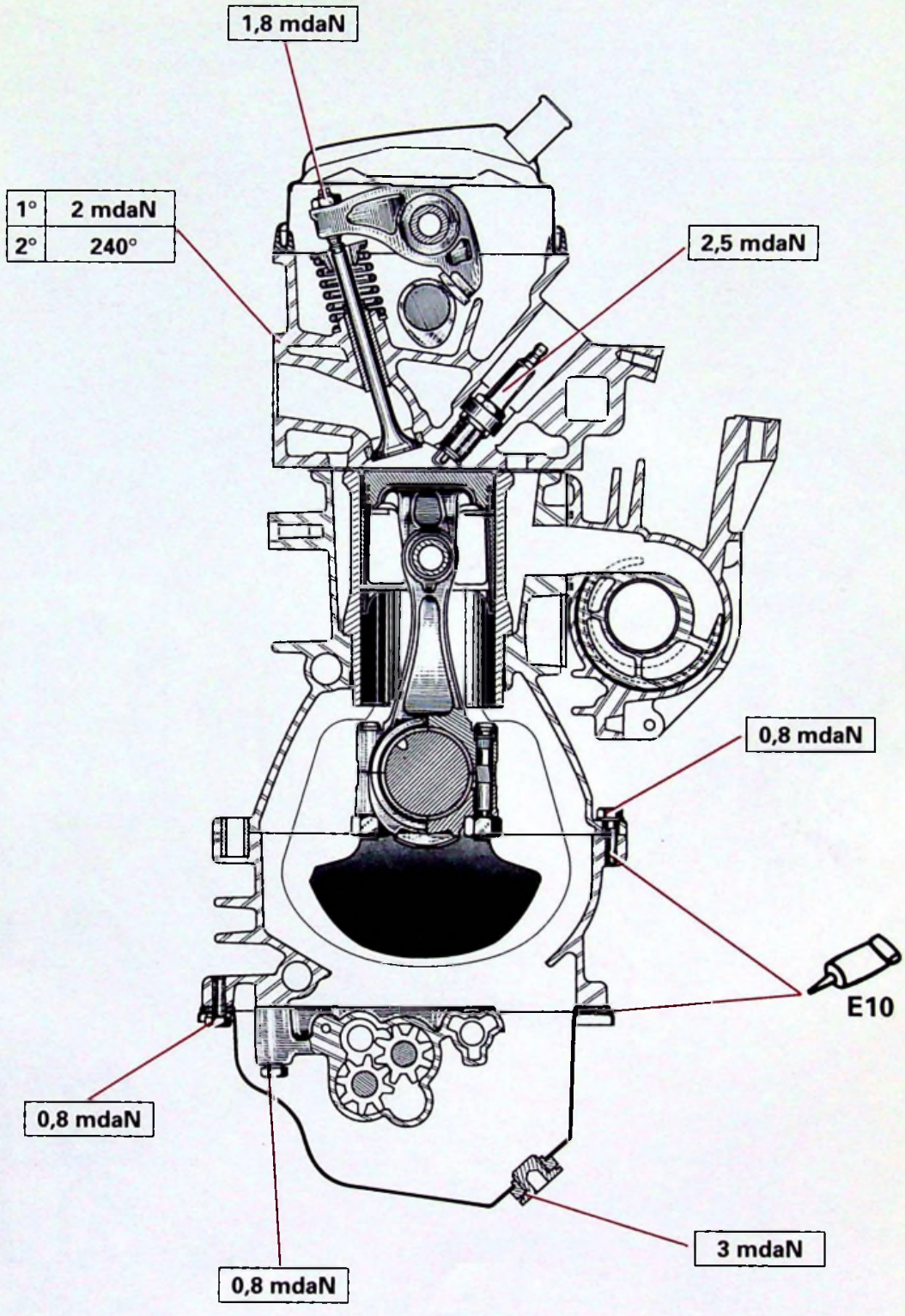


90-1058

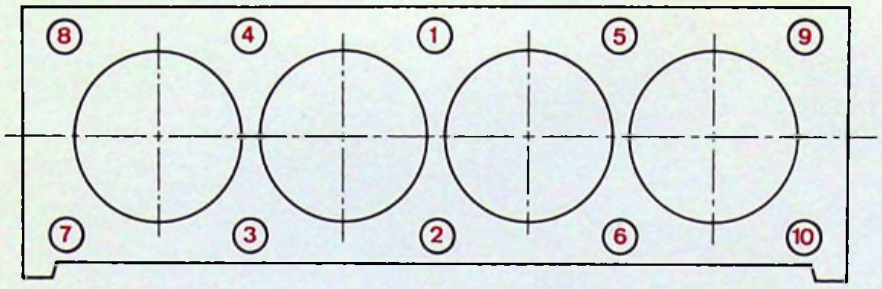
TU3 ....

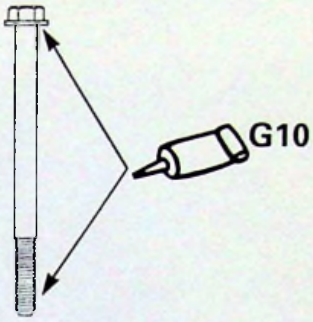

1,6 mdaN
0,8 mdaN
8 mdaN
1,6 mdaN
0,8 mdaN
0,8 mdaN
E3
11 mdaN
6,5 mdaN
4 mdaN

1°	2 mdaN
2°	45°



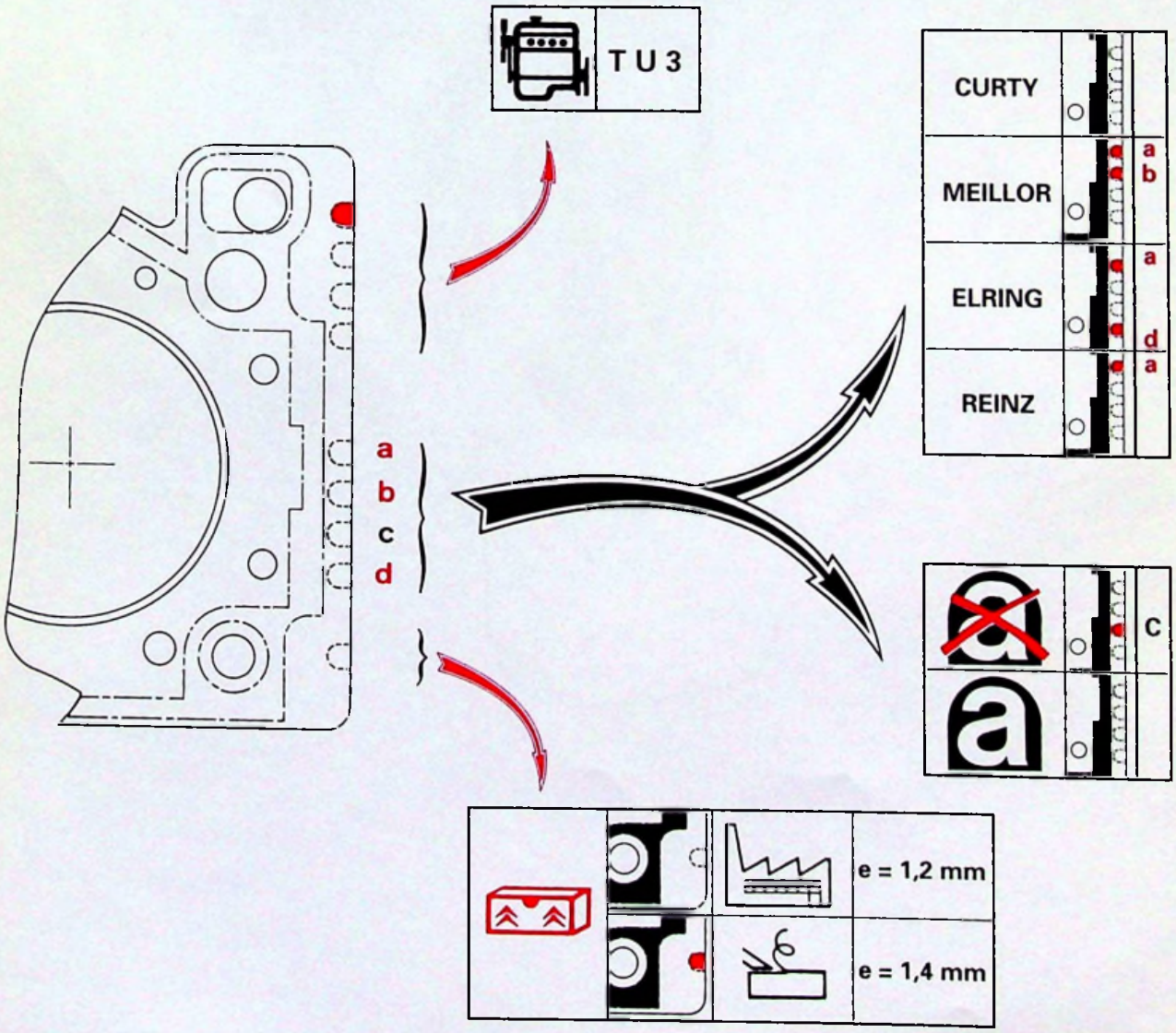
Z.10-3





1º 1.2.3... 2 mdaN

2º 1.2.3... 240°

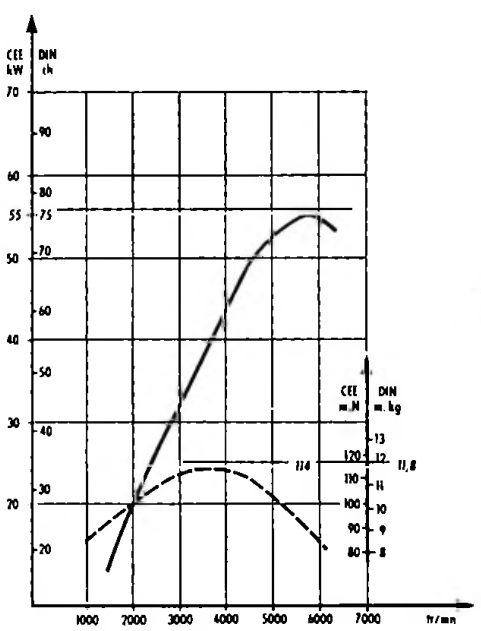


BX.11-13 BX.11-22 F.11-1

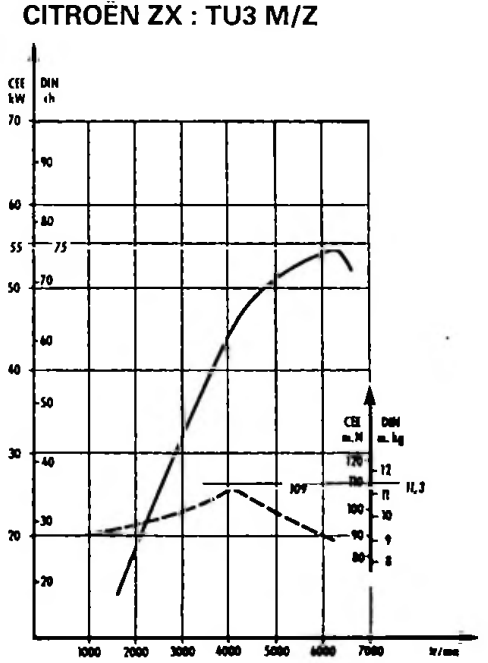
K 2 D = TU3 2/K K D Y = TU3 M/Z	
1360 cm³ × 4 × 8	Ø = 75 mm c = 77 mm
V :	SP 98 SP 95 SUPER
9,3/1	

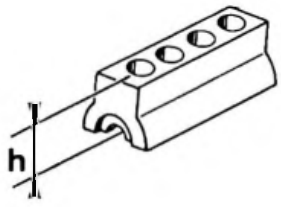
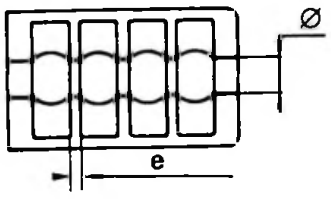
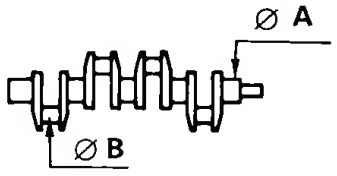
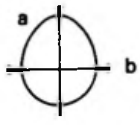
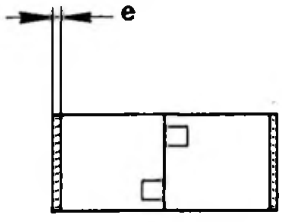
1. 3. 4. 2

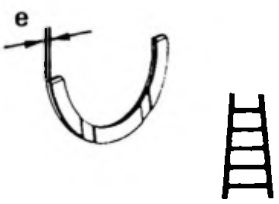
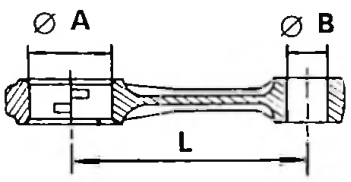
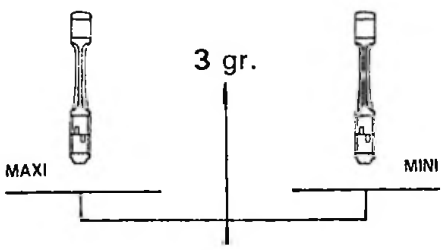
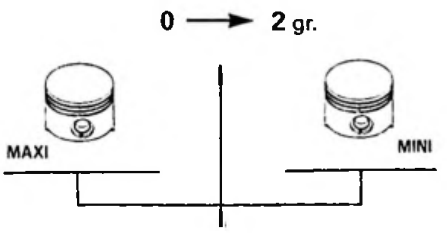
CITROËN ZX : TU3 2/K

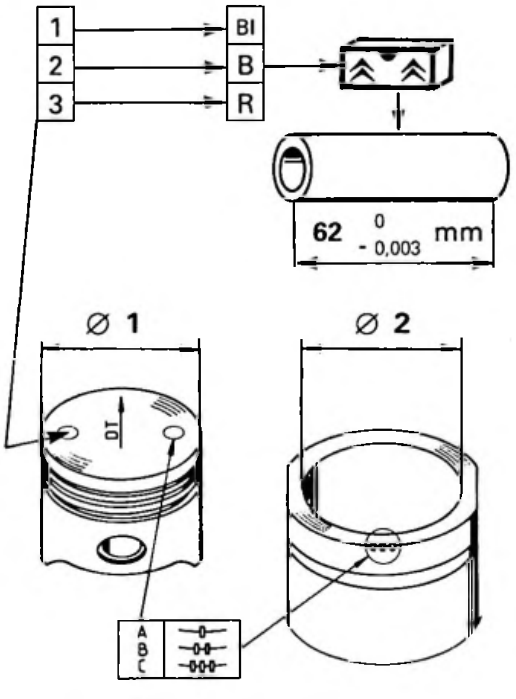


CITROËN ZX : TU3 M/Z

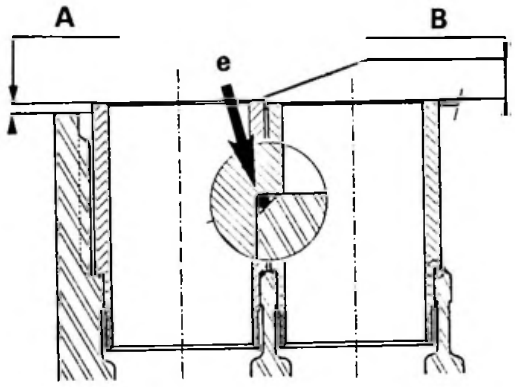


	**h = 206,98** ± 0,05 mm		
	**Ø = 53,655** $^{+0,019}_{0}$ mm **e = 18,58** $^{+0,05}_{0}$ mm		
		**A**	**B**
		49,981 $^{0}_{-0,019}$ mm	**45** $^{-0,009}_{-0,025}$ mm
		49,681 $^{0}_{-0,019}$ mm	**44,7** $^{-0,009}_{-0,025}$ mm
	a – b	**0,007** mm	**0,007** mm
		**1,829** ± 0,003 mm	**1,817** ± 0,003 mm
		1,979 ± 0,003 mm	**1,967** ± 0,003 mm

0,07 → 0,272 mm	L	23,6 $^{+0,052}_{0}$ mm
	1	23,6 $^{+0,252}_{+0,20}$ mm
	2	23,6 $^{+0,352}_{+0,30}$ mm
	3	23,6 $^{+0,452}_{+0,40}$ mm
	e	2,40 mm
	1	2,50 mm
	2	2,55 mm
	3	2,60 mm
		A = 48,655 $^{+0,013}_{0}$ mm B = 19,463 $^{+0,013}_{0}$ mm L = 126,8 ± 0,07 mm
		



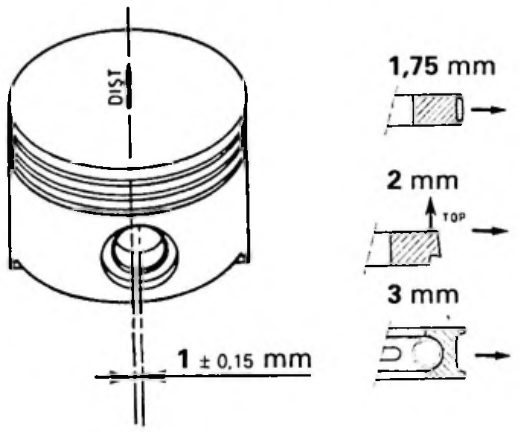
Ø 1 (+ 0,010 0 mm)	Ø 2 (+ 0,010 0 mm)
A – 74,950 mm	– 75 mm
B – 74,960 mm	– 75,01 mm
C – 74,970 mm	– 75,02 mm

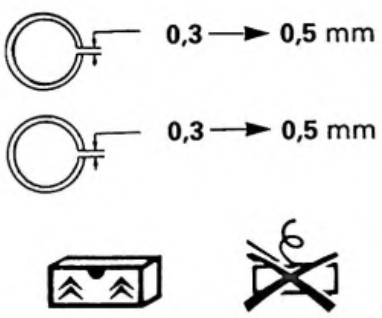


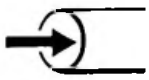
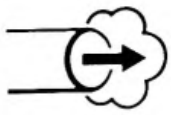
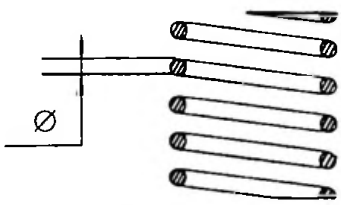
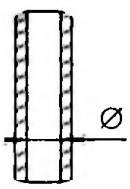
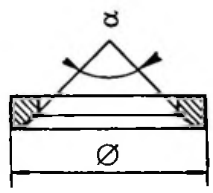
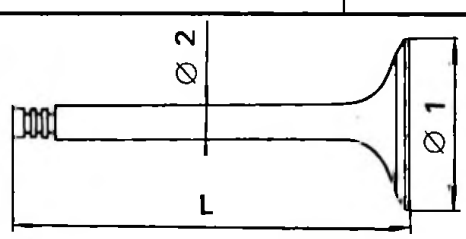
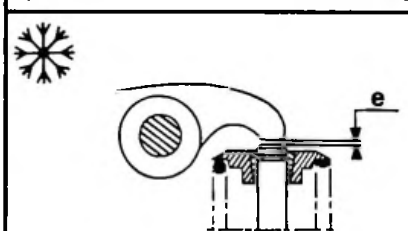
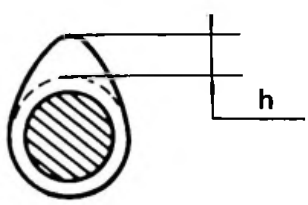
A = 0,03 ◄► 0,1 mm

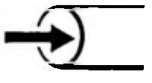
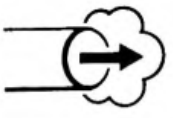
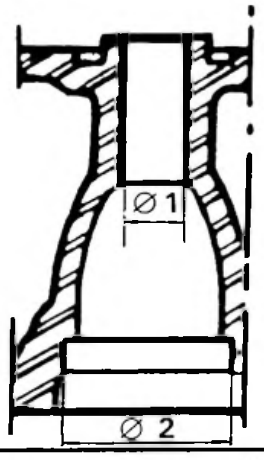
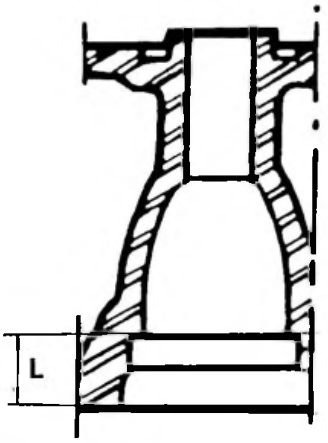
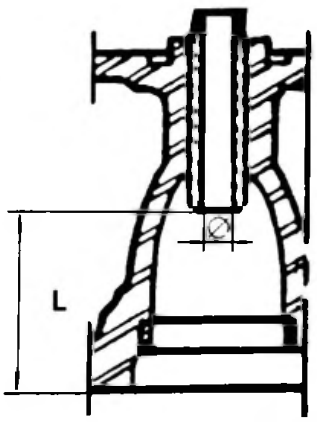
B = 0,05 mm MAXI

e = 1,25 ± 0,1 mm

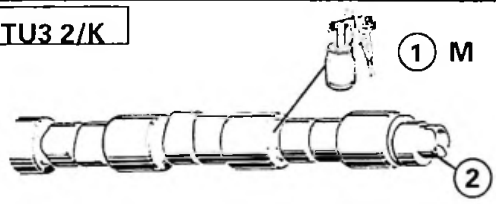




			
 x 8		Ø 3,6 mm	Ø 3,6 mm
	Ø	13,02 $^{+0,039}_{+0,028}$ mm	13,02 $^{+0,039}_{+0,028}$ mm
	1	13,29 $^{0}_{-0,011}$ mm	13,29 $^{0}_{-0,011}$ mm
	2	13,59 $^{0}_{-0,011}$ mm	13,59 $^{0}_{-0,011}$ mm
	α	120°	90°
	Ø	38,01 $^{+0,137}_{+0,112}$ mm	31,01 $^{+0,137}_{+0,112}$ mm
	1	38,31 $^{+0,137}_{+0,122}$ mm	31,31 $^{+0,137}_{+0,122}$ mm
	2	38,51 $^{+0,137}_{+0,122}$ mm	31,51 $^{+0,137}_{+0,122}$ mm
	Ø 1	36,8 mm	29,4 mm
	Ø 2	6,99 $^{+0}_{-0,01}$ mm	6,98 $^{+0}_{-0,01}$ mm
	L	112,76 ± 0,25 mm	112,56 ± 0,25 mm
	e	0,20 mm	0,40 mm
		9,40 mm	9,40 mm

				
	Ø 1		12,965 $^{+0,032}_{0}$ mm	12,965 $^{+0,032}_{0}$ mm
		1	13,195 $^{+0,032}_{0}$ mm	13,195 $^{+0,032}_{0}$ mm
		2	13,495 $^{+0,032}_{0}$ mm	13,495 $^{+0,032}_{0}$ mm
	Ø 2		38 ± 0,025 mm	31 ± 0,025 mm
		1	38,30 ± 0,025 mm	31,30 ± 0,025 mm
		2	38,50 ± 0,025 mm	31,50 ± 0,025 mm
		L	15,193 $^{+0,3}_{+0}$ mm	15,465 $^{+0,3}_{0}$ mm
		1	15,545 $^{+0,3}_{0}$ mm	15,817 $^{+0,3}_{0}$ mm
		2		
			Ø = 7 $^{+0,022}_{0}$ mm	Ø = 7 $^{+0,022}_{0}$ mm
			L = 43,5 mm	L = 43 mm

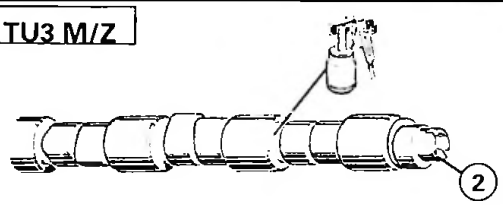
TU3 2/K



1 = M

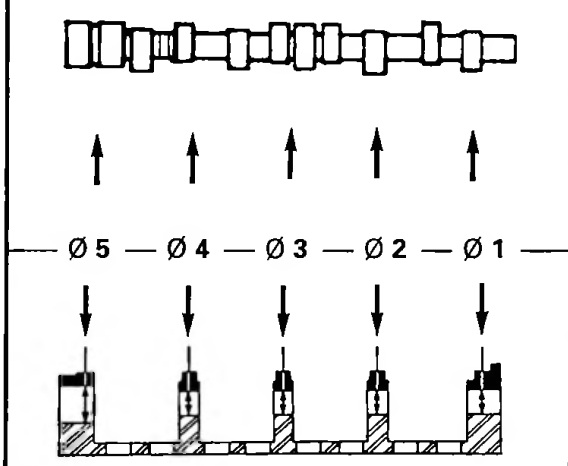
2 = B

TU3 M/Z

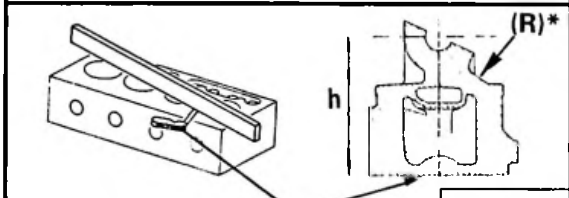


1 = Ro

2 = 3



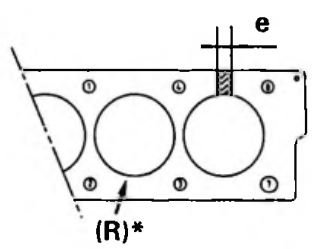
Ø 1	37 $^{-0,050}_{-0,075}$ mm
Ø 2	40,7 $^{-0,050}_{-0,075}$ mm
Ø 3	41,3 $^{-0,050}_{-0,075}$ mm
Ø 4	41,9 $^{-0,050}_{-0,075}$ mm
Ø 5	42,5 $^{+0,050}_{0,075}$ mm
Ø 1	37 $^{+0,039}_{0}$ mm
Ø 2	40,7 $^{+0,039}_{0}$ mm
Ø 3	41,3 $^{+0,039}_{0}$ mm
Ø 4	41,9 $^{+0,039}_{0}$ mm
Ø 5	42,5 $^{+0,039}_{0}$ mm



h = 111,20 ± 0,08 mm

h - 0,2 mm

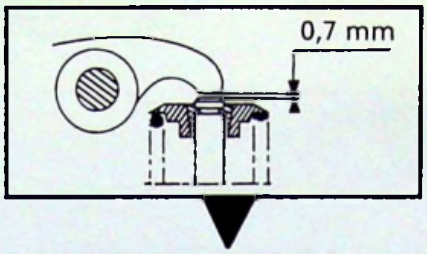
h (R)* = 111 mm

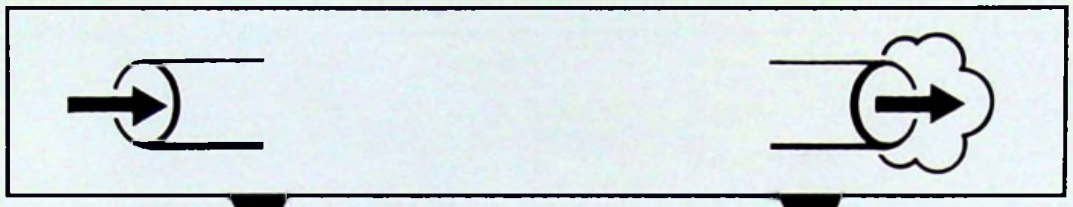


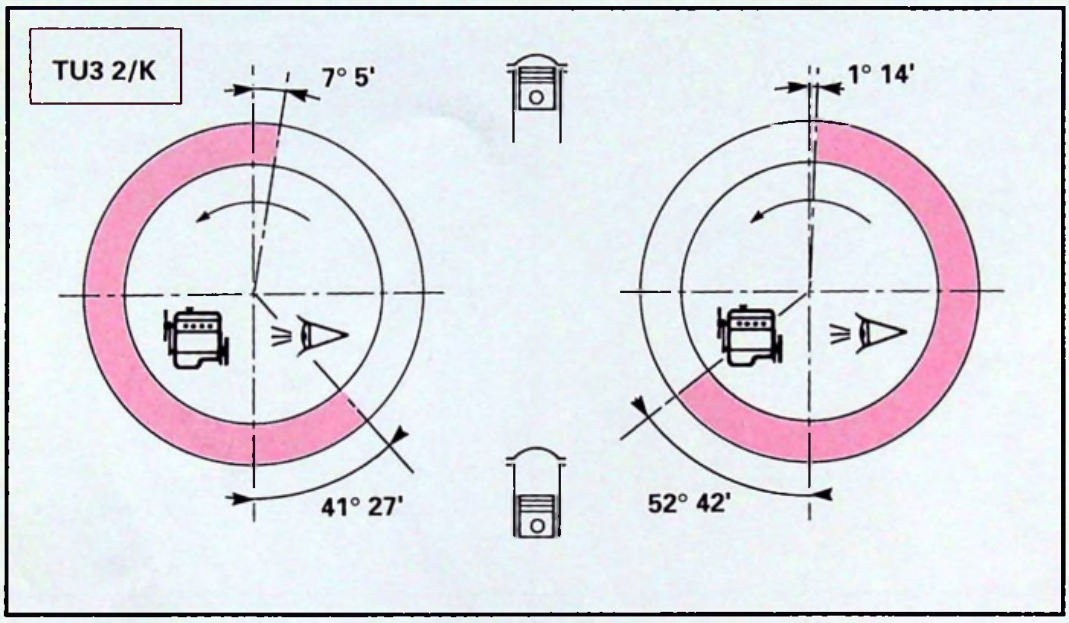
e = 1,20 ± 0,07 mm

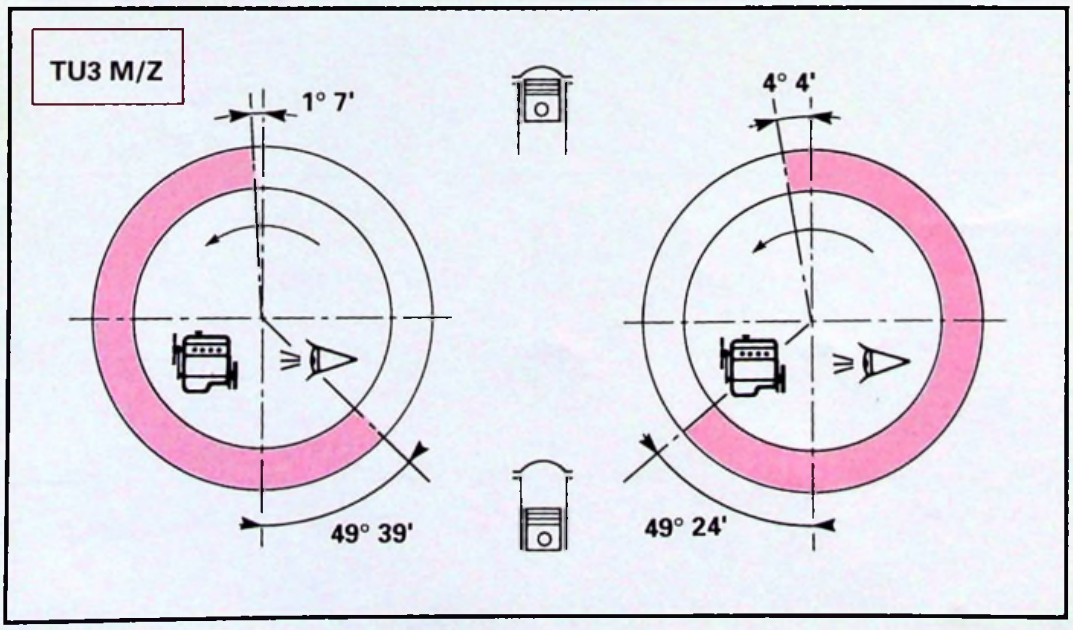
e + 0,2 mm

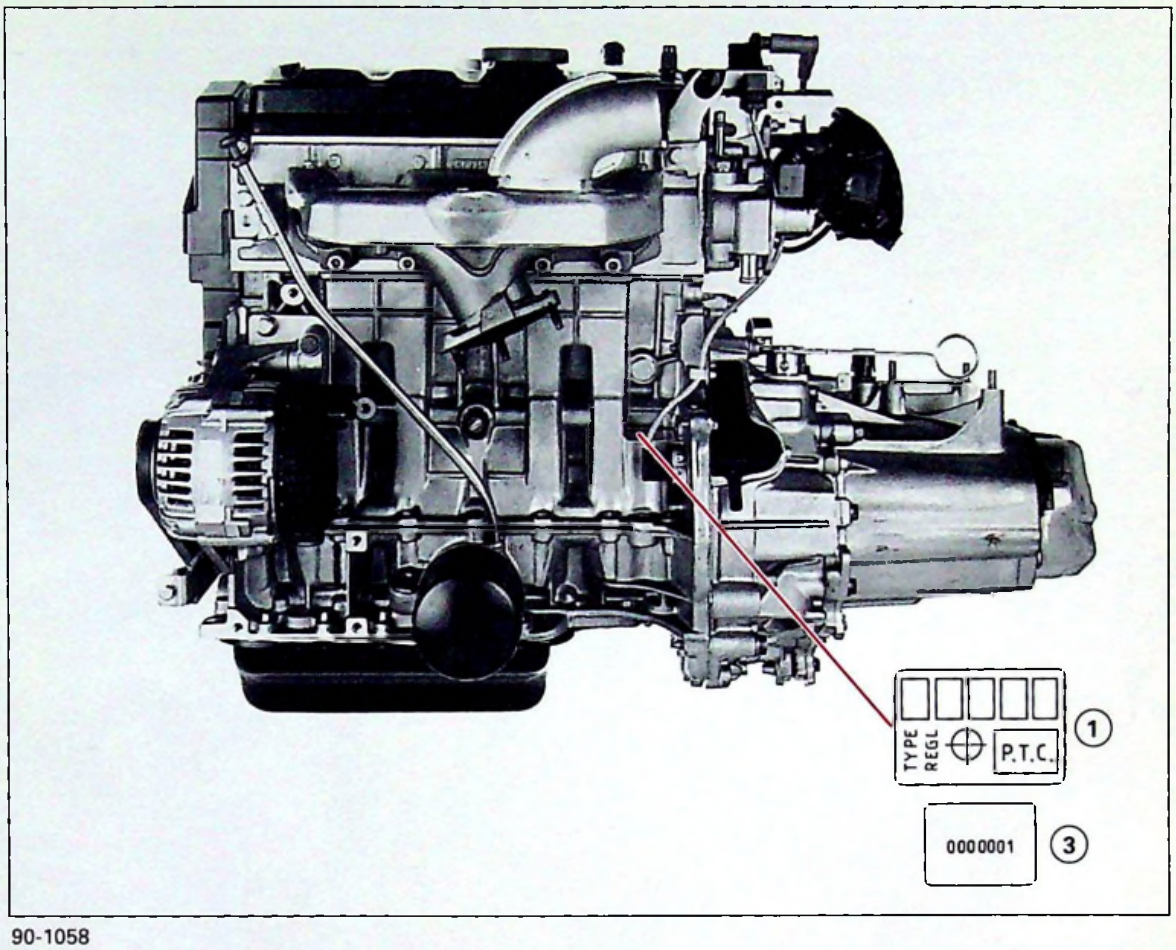
e (R) = 1,4 mm


0,7 mm



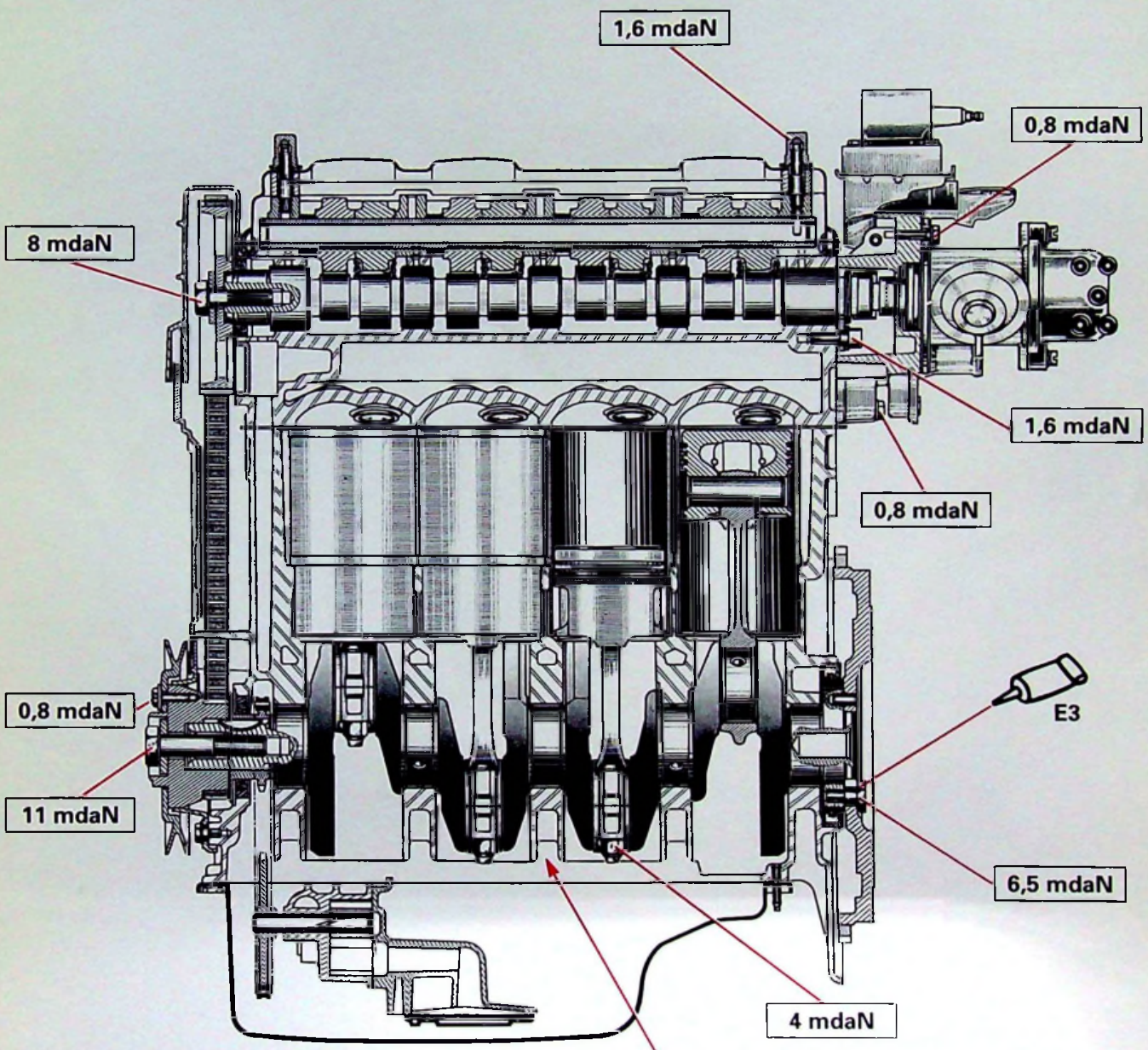

TU3 2/K
7° 5'
41° 27'
1° 14'
52° 42'


TU3 M/Z
1° 7'
49° 39'
4° 4'
49° 24'

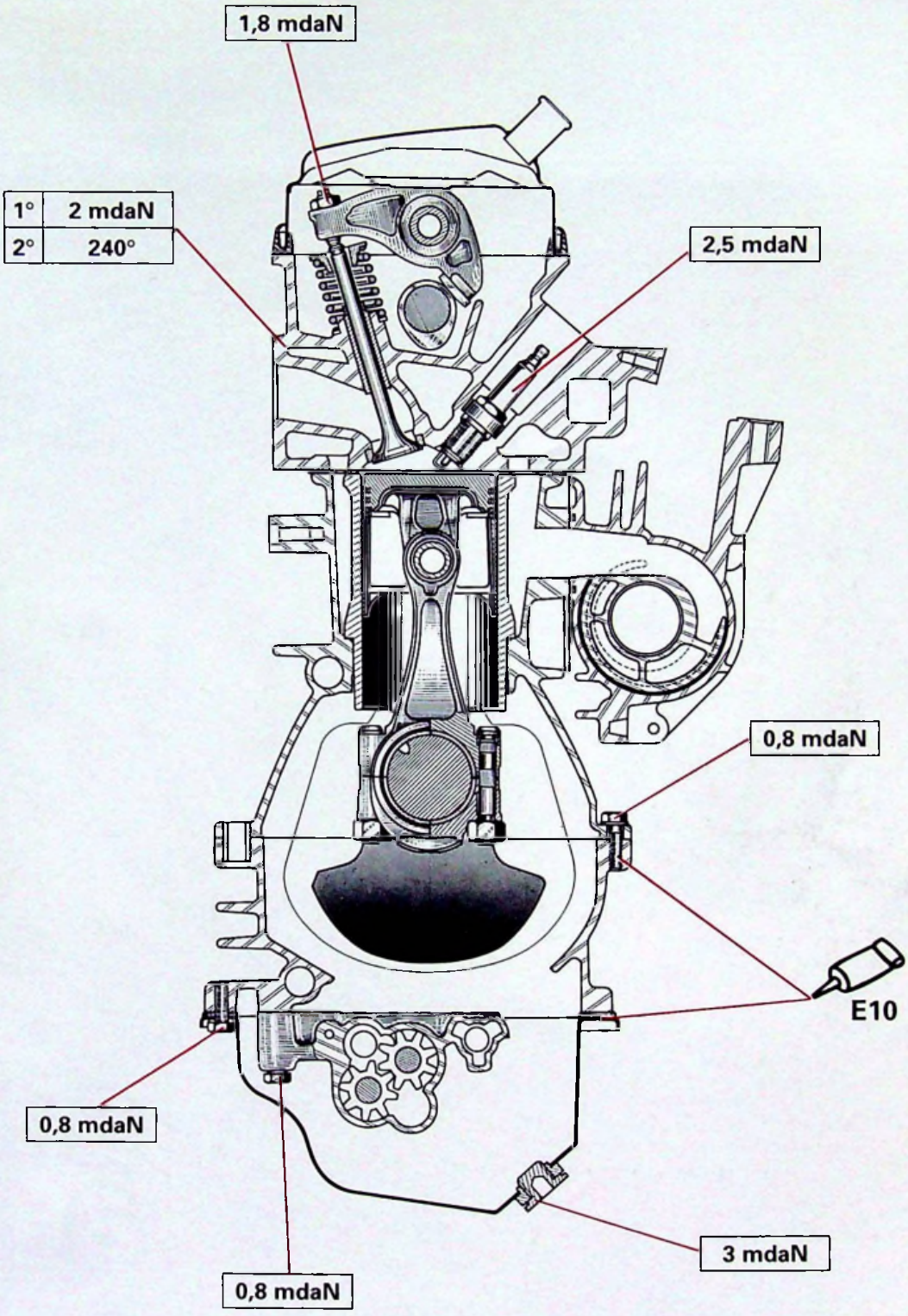


90-1058

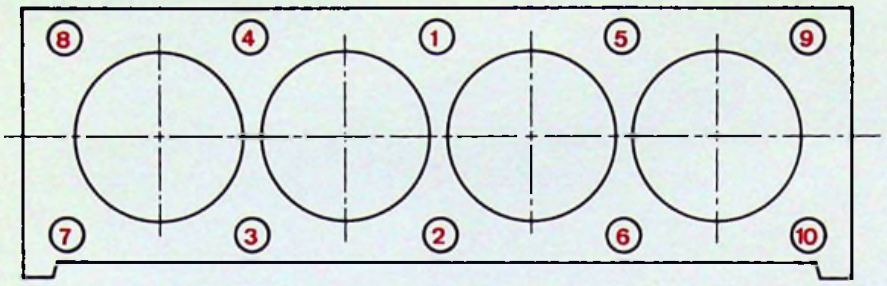
TU3 2/K

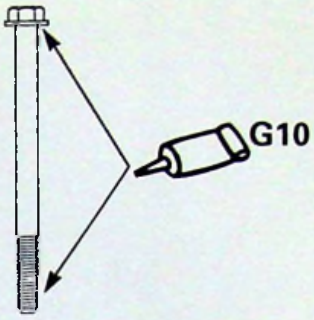

1,6 mdaN
0,8 mdaN
8 mdaN
1,6 mdaN
0,8 mdaN
0,8 mdaN
E3
11 mdaN
6,5 mdaN
4 mdaN

1°	2 mdaN
2°	45°



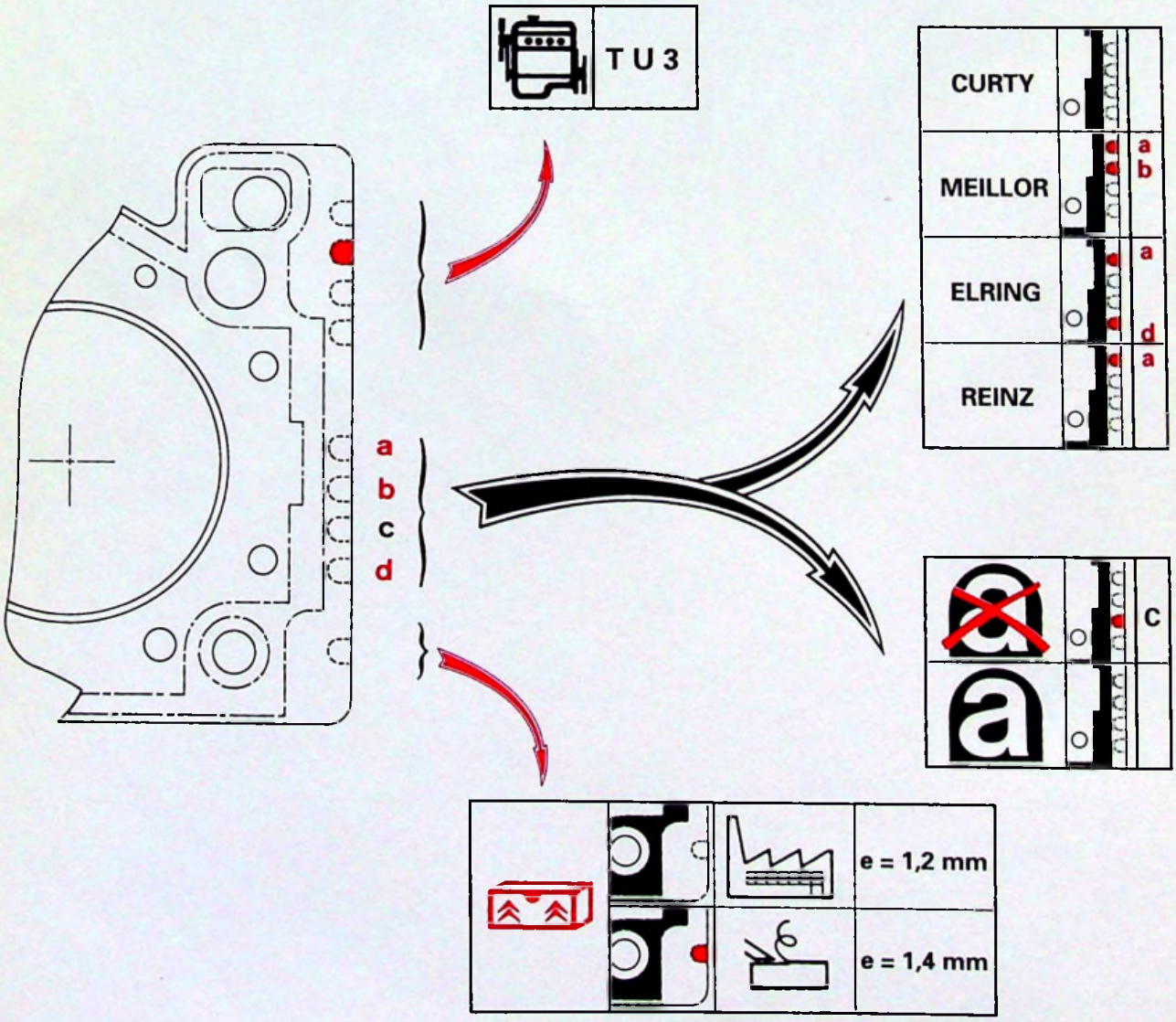
Z.10-3





1º 1.2.3... 2 mdaN

2º 1.2.3... 240°



K2D = TU3 2/K

1360 cm³ × 4 × 8

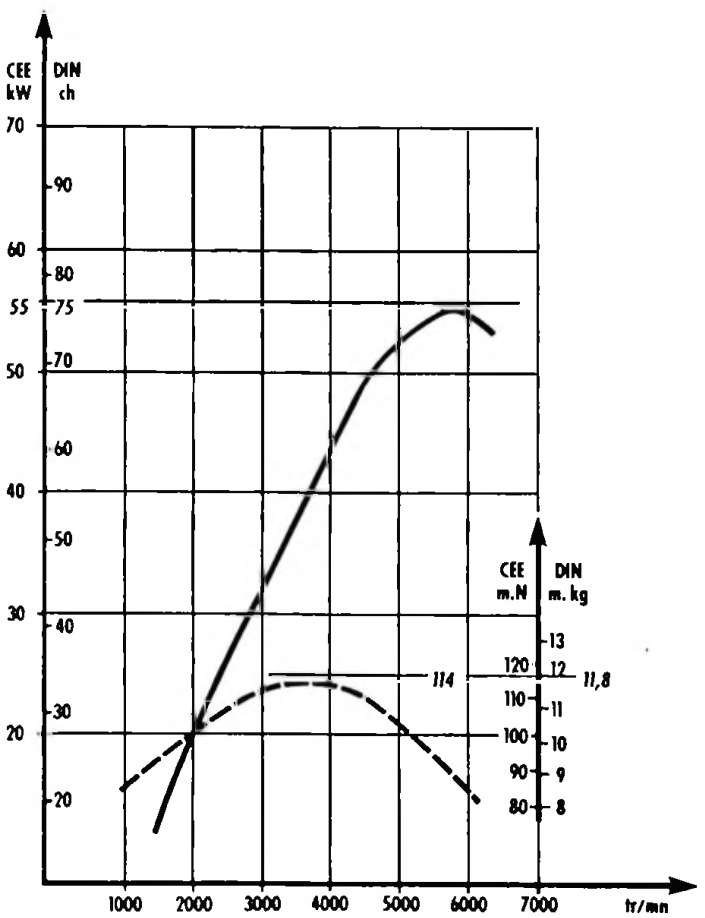
Ø = 75 mm c = 77 mm

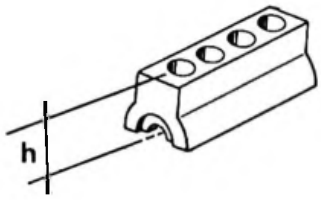
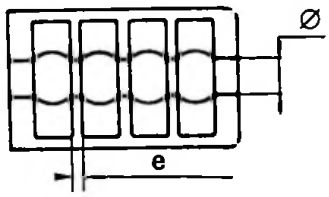
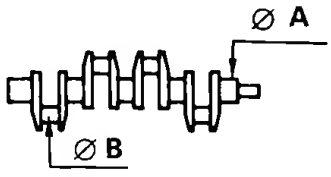
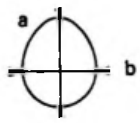
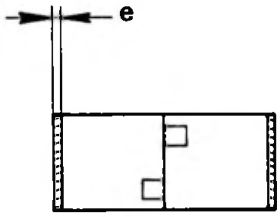
9,3/1

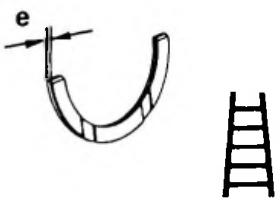
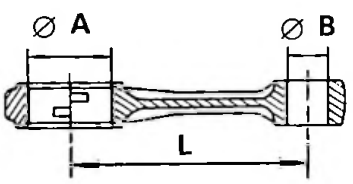
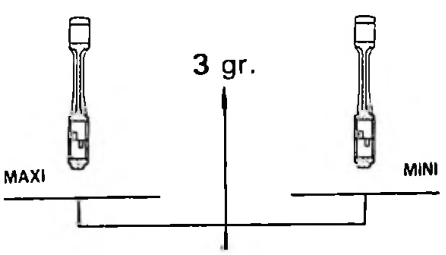
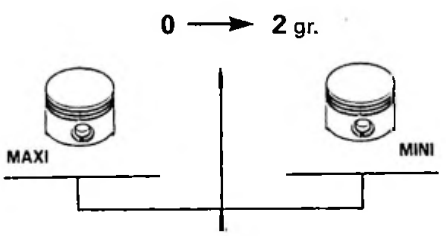
SP 98 | SP 95 | SUPER

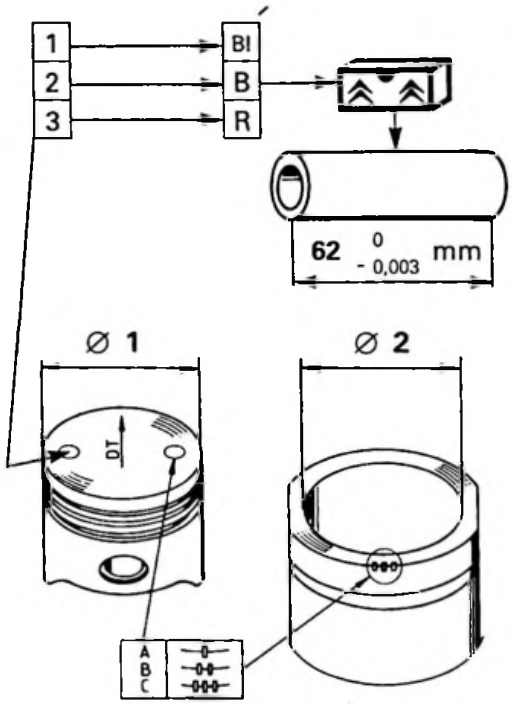
1. 3. 4. 2

CITROËN ZX : TU3 2/K

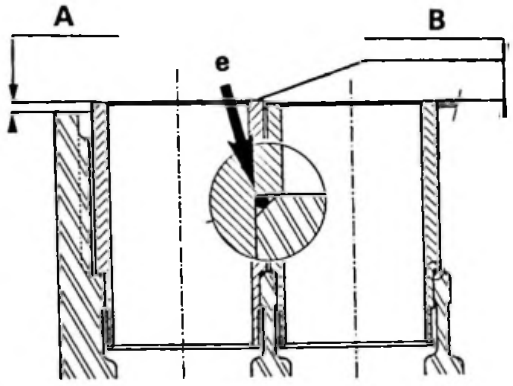


	**h = 206,98** ± 0,05 mm	
	Ø = **53,655** $^{+0,019}_{0}$ mm e = **18,58** $^{+0,05}_{0}$ mm	
	**A**	**B**
	49,981 $^{0}_{-0,019}$ mm	**45** $^{-0,009}_{-0,025}$ mm
	49,681 $^{0}_{-0,019}$ mm	**44,7** $^{-0,009}_{-0,025}$ mm
 a – b	**0,007 mm**	**0,007 mm**
	**1,829** ± 0,003 mm	**1,817** ± 0,003 mm
	1,973 ± 0,003 mm	**1,867** ± 0,003 mm

0,07 → 0,272 mm	L	23,6 $^{+0,052}_{0}$ mm
	1	23,6 $^{+0,252}_{+0,20}$ mm
	2	23,6 $^{+0,352}_{+0,30}$ mm
	3	23,6 $^{+0,452}_{+0,40}$ mm
	e	2,40 mm
	1	2,50 mm
	2	2,55 mm
	3	2,60 mm
		A = 48,655 $^{+0,013}_{0}$ mm B = 19,463 $^{+0,013}_{0}$ mm L = 126,8 ± 0,07 mm
		



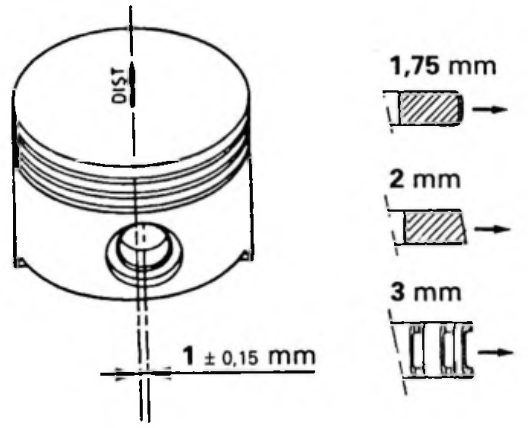
	Ø 1 ($^{+\ 0,010}_{0}$ mm)	Ø 2 ($^{+\ 0,010}_{0}$ mm)
	A – 74,950 mm	– 75 mm
	B – 74,960 mm	– 75,01 mm
	C – 74,970 mm	– 75,02 mm



A = 0,03 ⟷ 0,1 mm

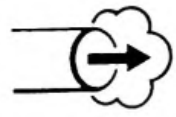
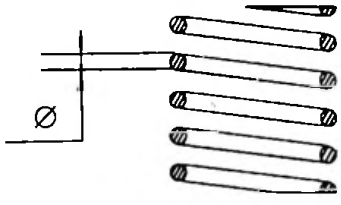
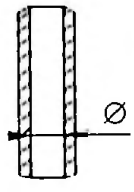
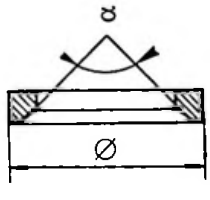
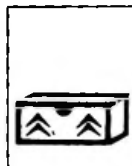
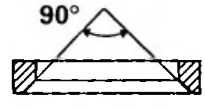
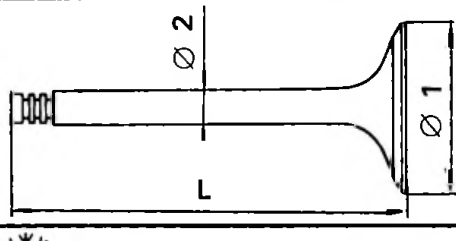
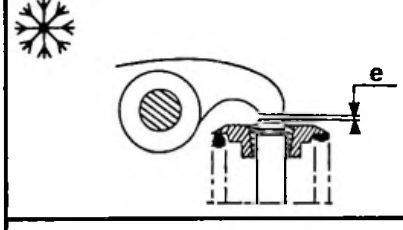
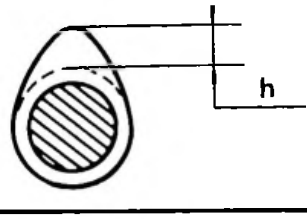
B = 0,05 mm MAXI

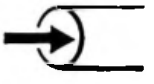
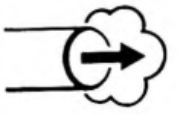
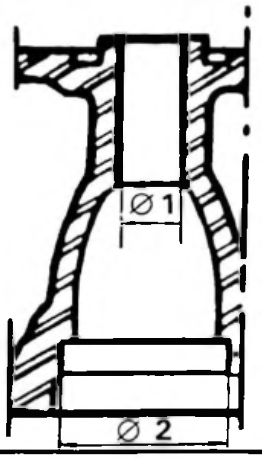
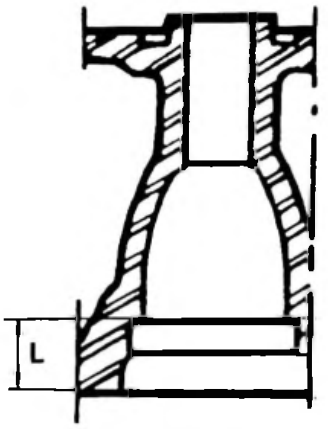
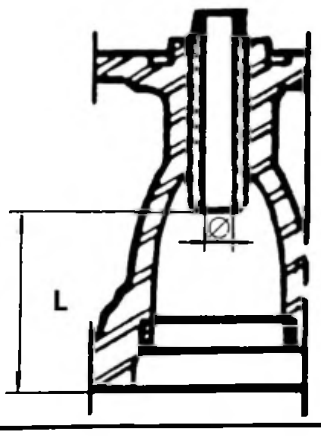
e = 1,25 ± 0,1 mm

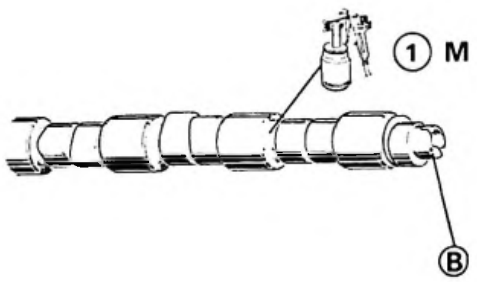


0,3 ⟶ 0,5 mm

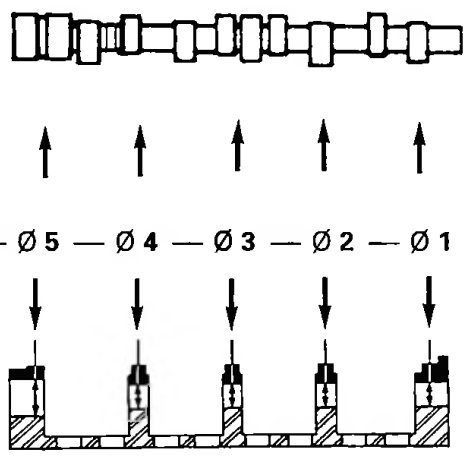
0,3 ⟶ 0,5 mm

			
 x 8		Ø 3,6 mm	Ø 3,6 mm
	Ø	13,02 $^{+0,039}_{+0,028}$ mm	13,02 $^{+0,039}_{+0,028}$ mm
	1	13,29 $^{0}_{-0,011}$ mm	13,29 $^{0}_{-0,011}$ mm
	2	13,59 $^{0}_{-0,011}$ mm	13,59 $^{0}_{-0,011}$ mm
 	α	120°	 90°
	Ø	38,01 $^{+0,137}_{+0,112}$ mm	31,01 $^{+0,137}_{+0,112}$ mm
	1	38,31 $^{+0,137}_{+0,122}$ mm	31,31 $^{+0,137}_{+0,122}$ mm
	2	38,51 $^{+0,137}_{+0,122}$ mm	31,51 $^{+0,137}_{+0,122}$ mm
	Ø 1	36,8 mm	29,4 mm
	Ø 2	6,99 $^{+0}_{-0,01}$ mm	69,8 $^{+0}_{-0,01}$ mm
	L	112,76 ± 0,25 mm	112,56 ± 0,25 mm
	e	0,20 mm	0,40 mm
		9,40 mm	9,40 mm

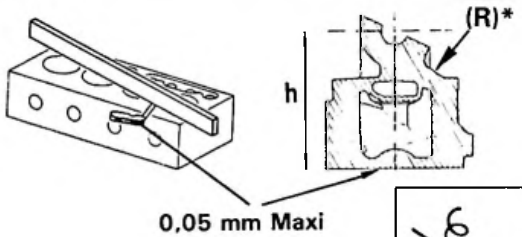
				
	Ø 1		12,965 $^{+0,032}_{0}$ mm	12,965 $^{+0,032}_{0}$ mm
		1	13,195 $^{+0,032}_{0}$ mm	13,195 $^{+0,032}_{0}$ mm
		2	13,495 $^{+0,032}_{0}$ mm	13,495 $^{+0,032}_{0}$ mm
	Ø 2		38 ± 0,025 mm	31 ± 0,025 mm
		1	38,30 ± 0,025 mm	31,30 ± 0,025 mm
		2	38,50 ± 0,025 mm	31,50 ± 0,025 mm
		L	15,193 $^{+0,3}_{+0}$ mm	15,465 $^{+0,3}_{0}$ mm
		1	15,545 $^{+0,3}_{0}$ mm	15,817 $^{+0,3}_{0}$ mm
		2		
			Ø = 7 $^{+0,022}_{0}$ mm	Ø = 7 $^{+0,022}_{0}$ mm
			L = 43,5 mm	L = 43 mm



① = M



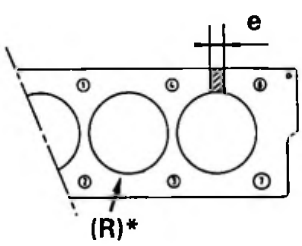
Ø 1	37 $^{-0,050}_{-0,075}$ mm
Ø 2	40,7 $^{-0,050}_{-0,075}$ mm
Ø 3	41,3 $^{-0,050}_{-0,075}$ mm
Ø 4	41,9 $^{-0,050}_{-0,075}$ mm
Ø 5	42,5 $^{+0,050}_{0,075}$ mm
Ø 1	37 $^{+0,039}_{0}$ mm
Ø 2	40,7 $^{+0,039}_{0}$ mm
Ø 3	41,3 $^{+0,039}_{0}$ mm
Ø 4	41,9 $^{+0,039}_{0}$ mm
Ø 5	42,5 $^{+0,039}_{0}$ mm



h = 111,20 ± 0,08 mm

h - 0,2 mm

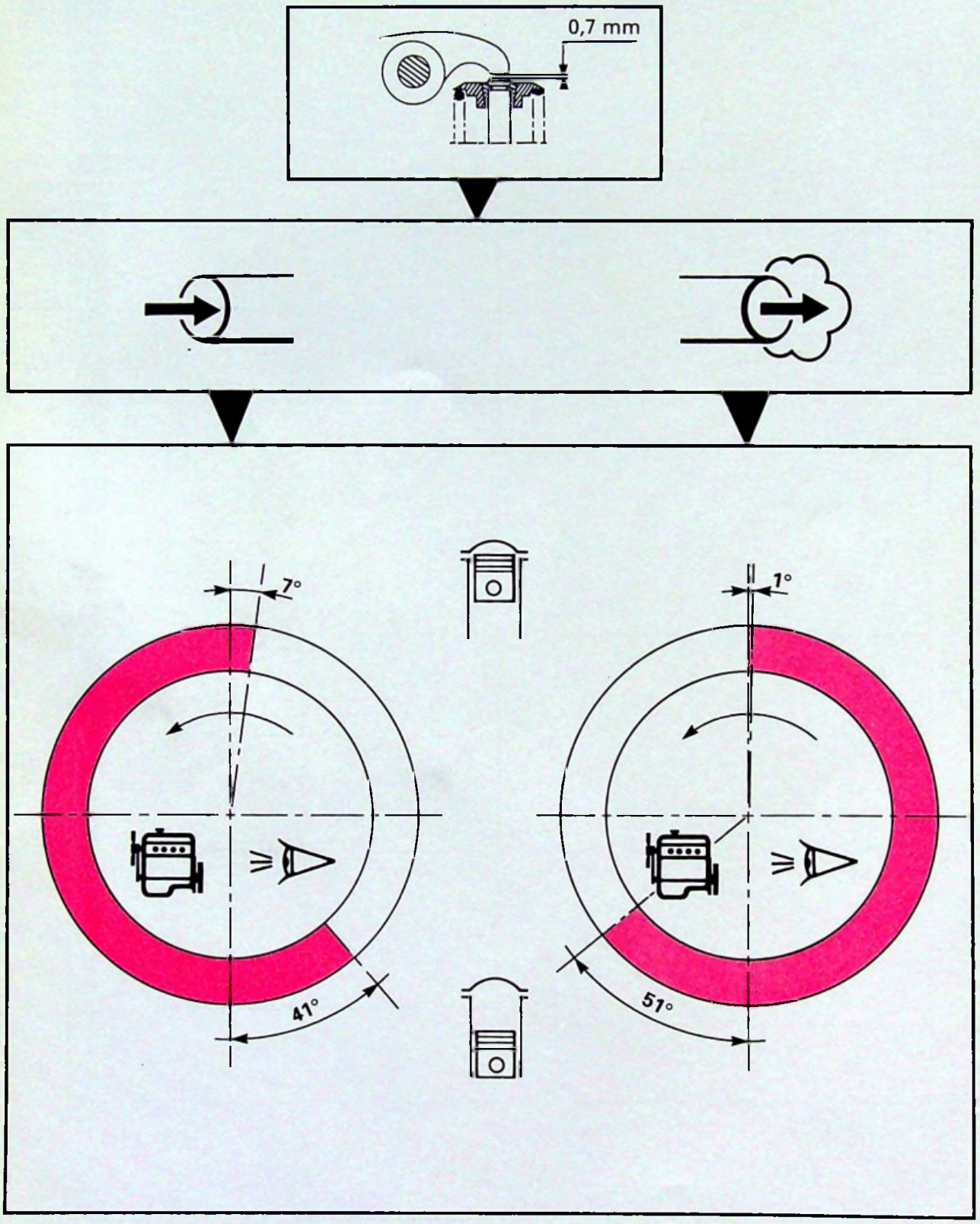
h (R)* = 111 mm

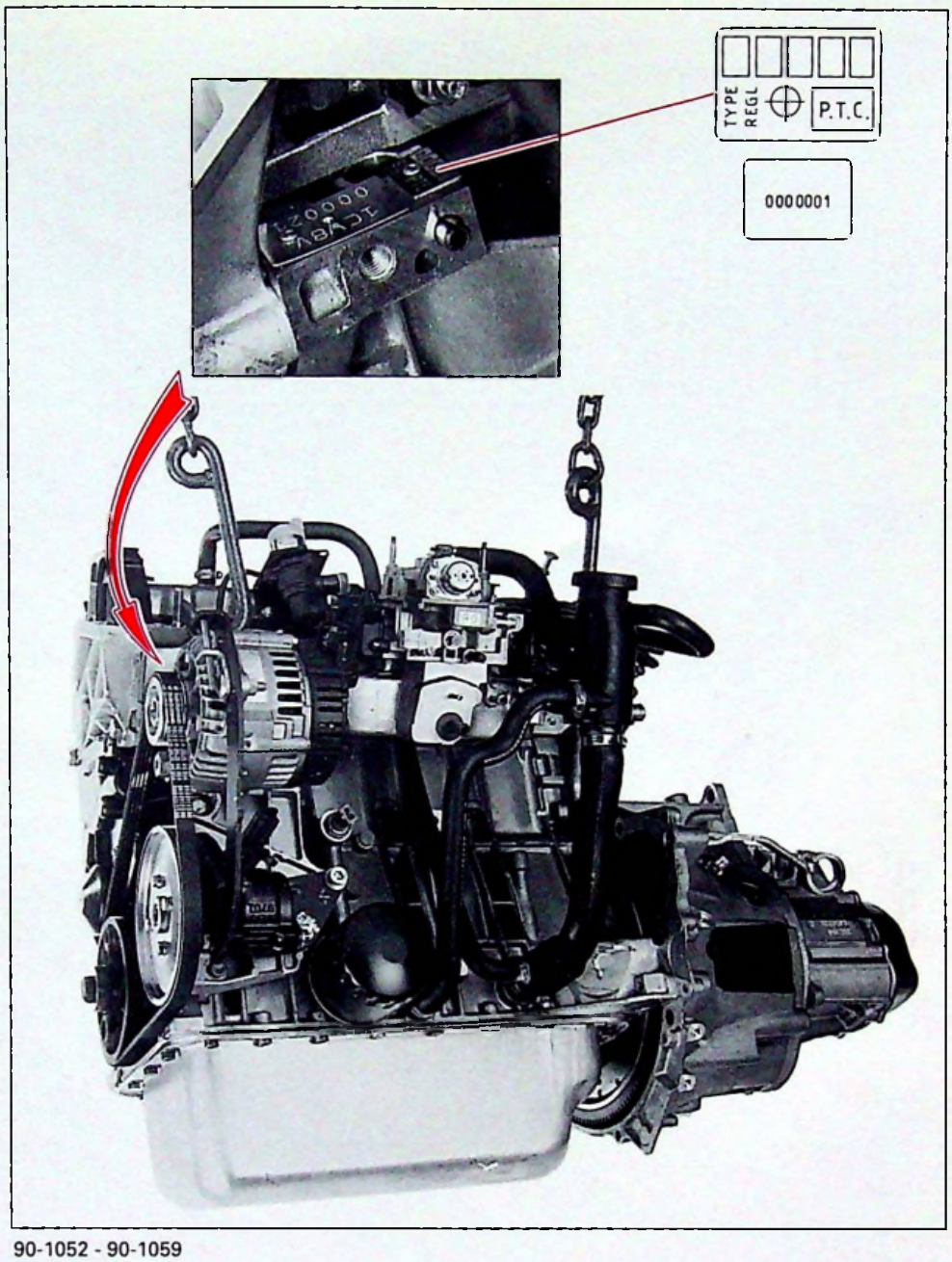


e = 1,20 ± 0,07 mm

e + 0,2 mm

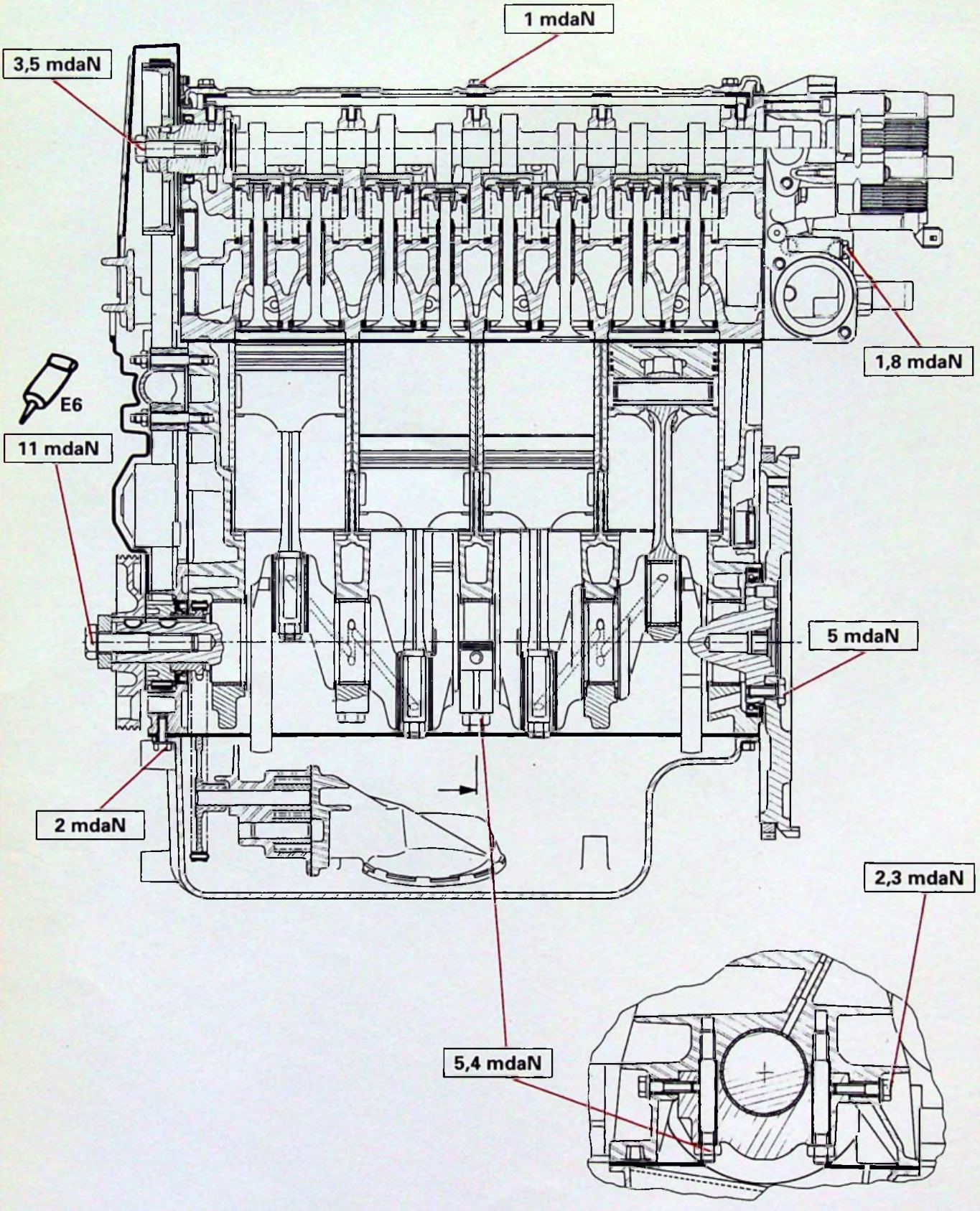
e (R)* = 1,4 mm

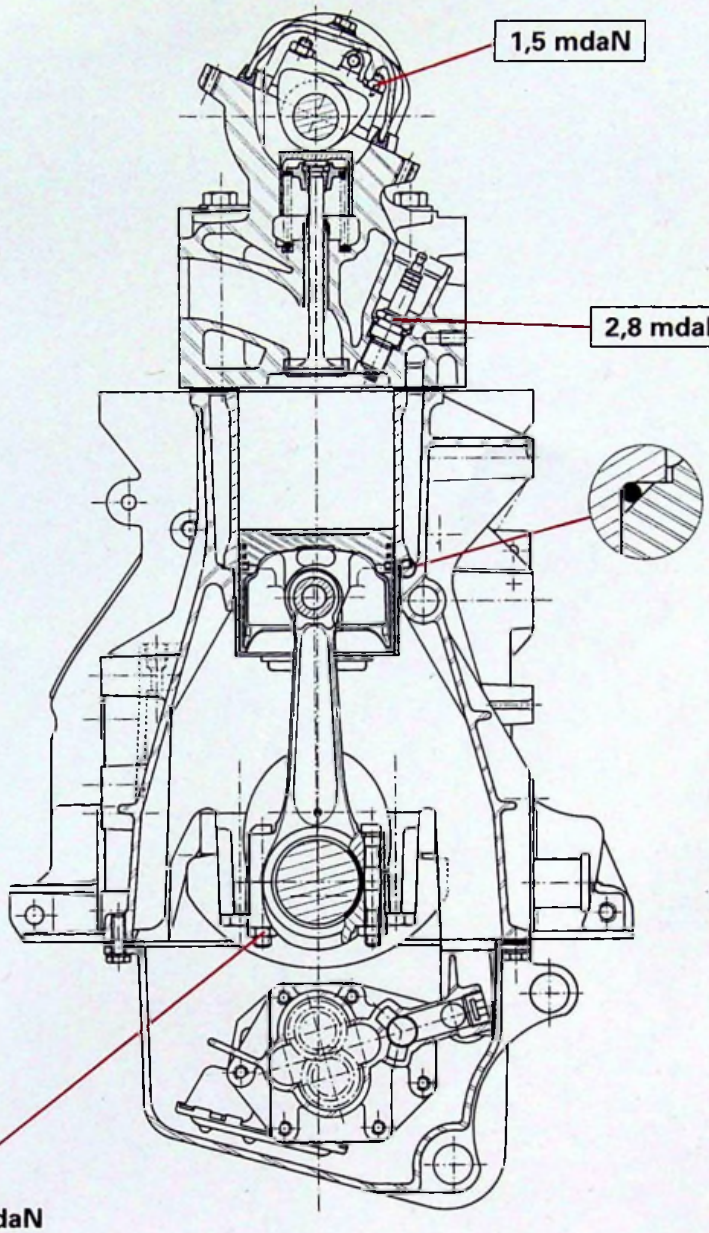

0,7 mm
7°
1°
41°
51°



90-1052 - 90-1059

XU5 M

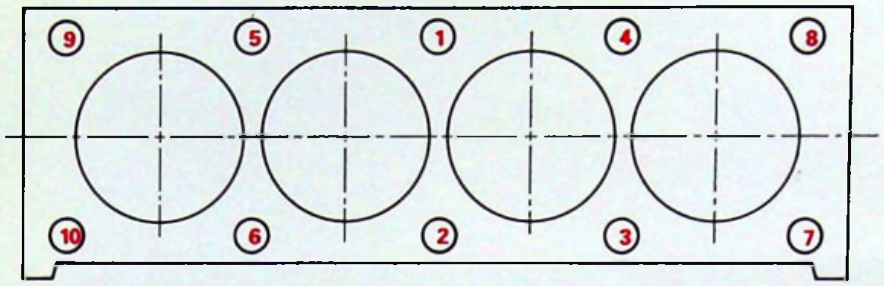

1 mdaN
3,5 mdaN
1,8 mdaN
E6
11 mdaN
5 mdaN
2 mdaN
2,3 mdaN
5,4 mdaN

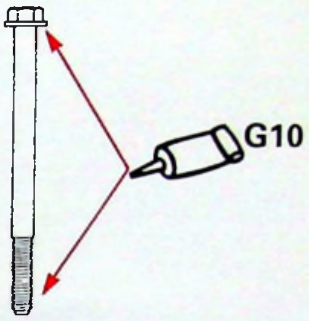


1º 4 mdaN

2º 2 mdaN

3º 70°

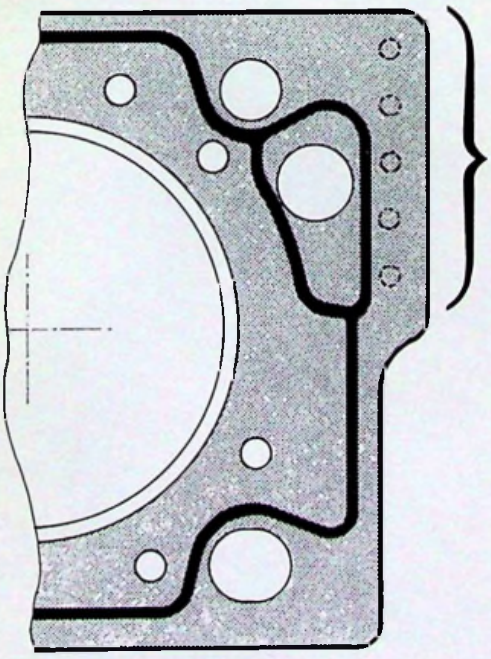


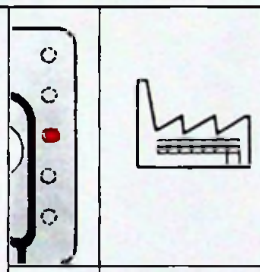
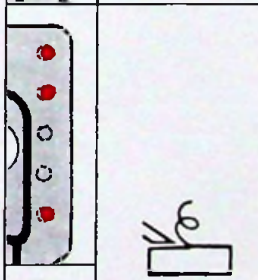
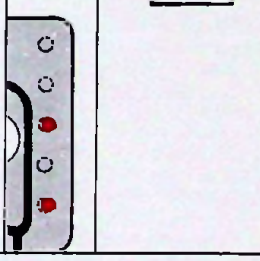


1º 1.2.3.. 6 mdaN

2º 1.2.3.. 2 mdaN

3º 1.2.3.. 300°



	e = 1,2 mm	MEILLOR
	e =1,4 mm	CURTY
		MEILLOR

B 4 A	XU5M2/.K XU5 M3/.K
B D Y	XU5M3/.Z

1580 cm³ × 4 × 8

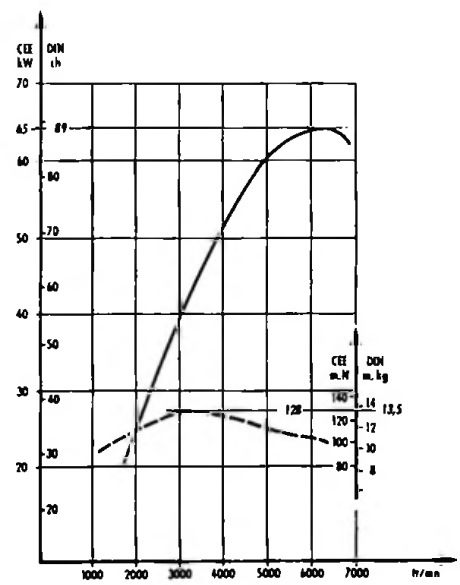
Ø = 83 mm c = 73 mm

8,95

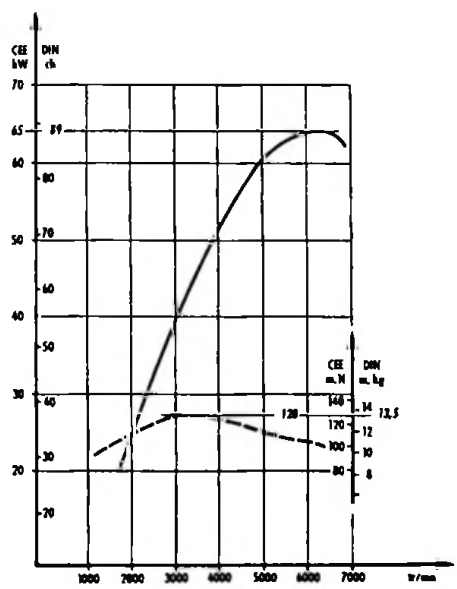
	SP 98	SP 95	SUPER

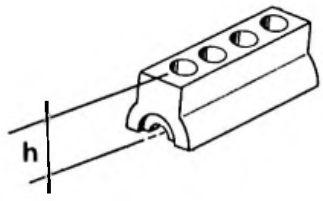
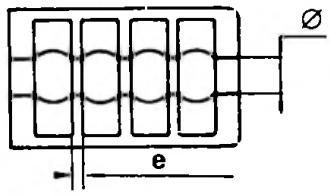
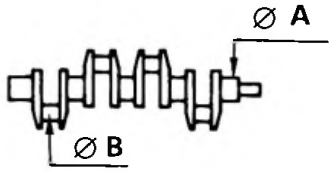
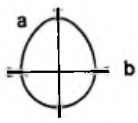
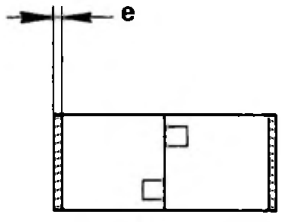
1. 3. 4. 2

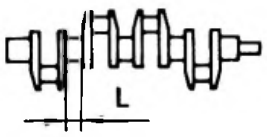
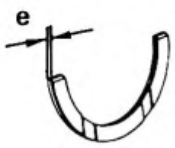
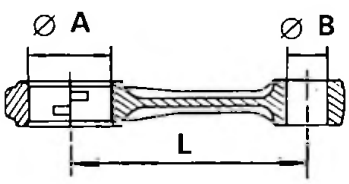
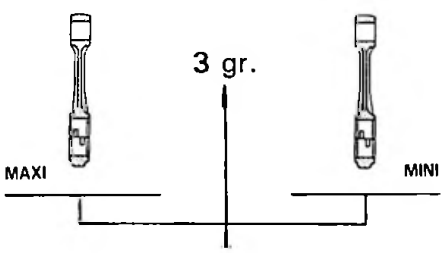
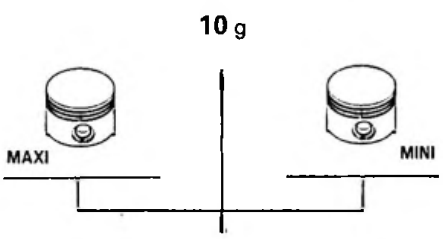
CITROËN ZX : XU5 M/.K

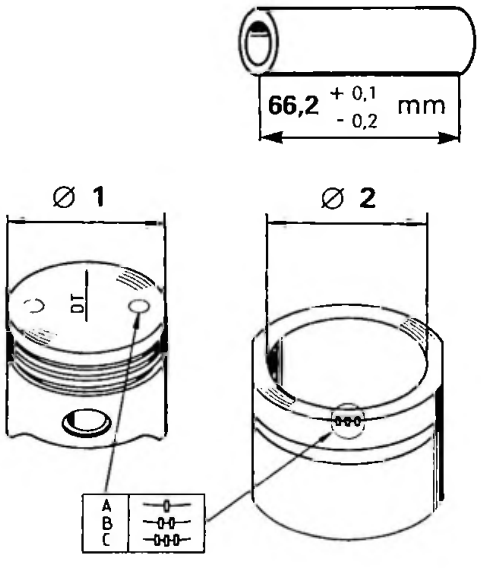


CITROËN ZX : XU5 M/.Z

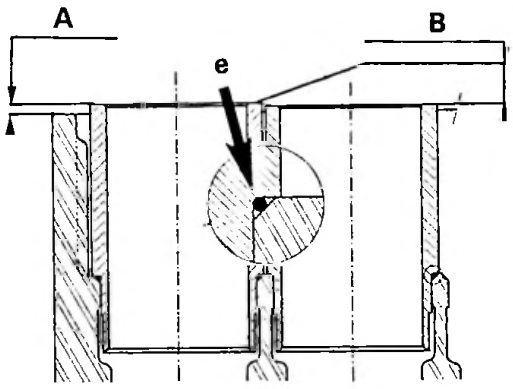


	**h = 224,5** ± 0,05 mm	
	**Ø = 63,7** $^{+\ 0,027}_{+\ 0,008}$ mm **e = 21,82** $^{+\ 0,05}_{0}$ mm	
	**A**	**B**
	60 $^{0}_{-\ 0,019}$ mm	**45** $^{-\ 0,009}_{-\ 0,025}$ mm
	59,7 $^{0}_{-\ 0,019}$ mm	**44,7** $^{-\ 0,009}_{-\ 0,025}$ mm
 a – b	**0,007** mm	**0,007** mm
	**1,842** ± 0,003 mm	**1,817** ± 0,003 mm
	1,992 ± 0,003 mm	**1,967** ± 0,003 mm

0,07 → 0,27 mm 	L	26,6 $^{+0,05}_{0}$ mm
	1	27 $^{+0,05}_{0}$ mm
	2	
	3	
	e	2,30 $^{+0,03}_{-0,02}$ mm
	1	2,40 ± 0,02 mm
	2	
	3	
		A = 48,655 $^{+0,016}_{0}$ mm B = 22 $^{-0,029}_{-0,041}$ mm L = 150,50 mm
		



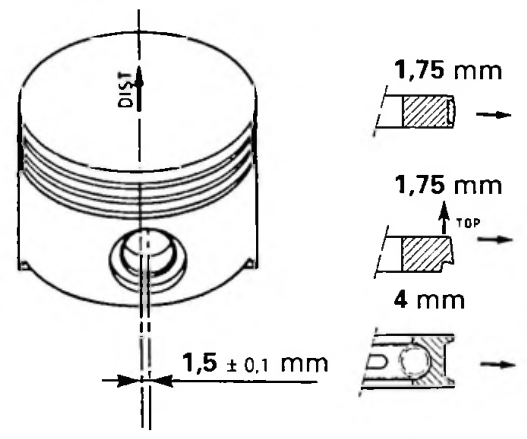
	Ø 1 (± 0,007 mm)	Ø 2 (+ 0,010 mm 0)
	A – 82,96 mm	– 83 mm
	B – 82,97 mm	– 83,010 mm
	C – 82,98 mm	– 83,020 mm

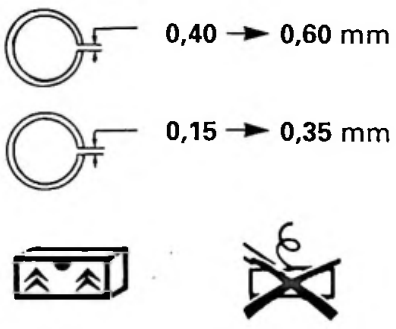


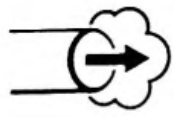
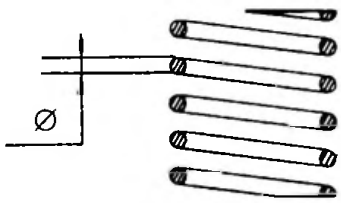
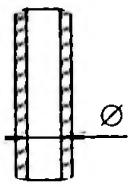
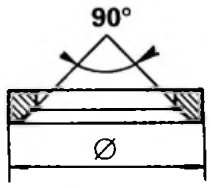
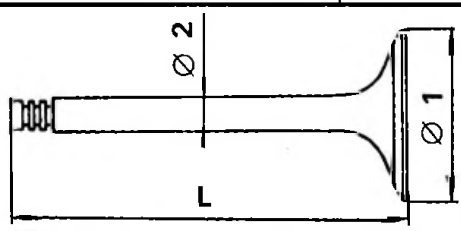
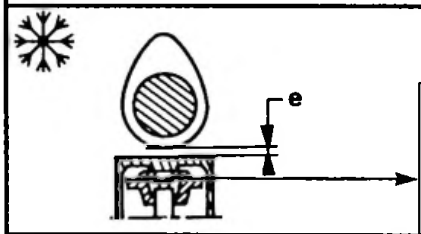
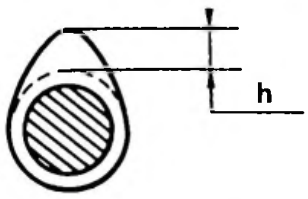
A = 0,03 ⟶ 0,10 mm

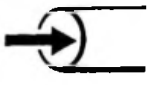
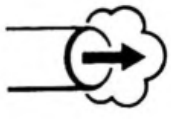
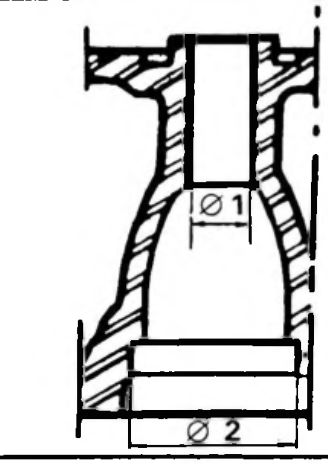
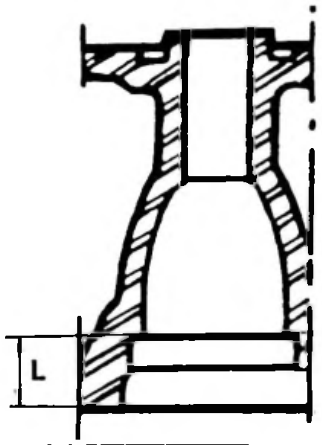
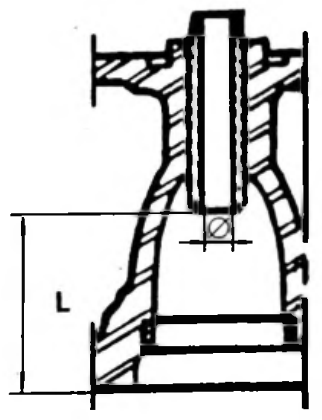
B = 0,05 mm MAXI

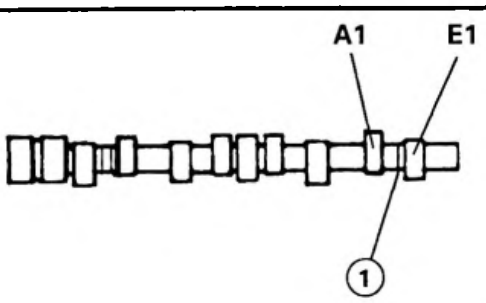
e = 1,25 ± 0,1 mm



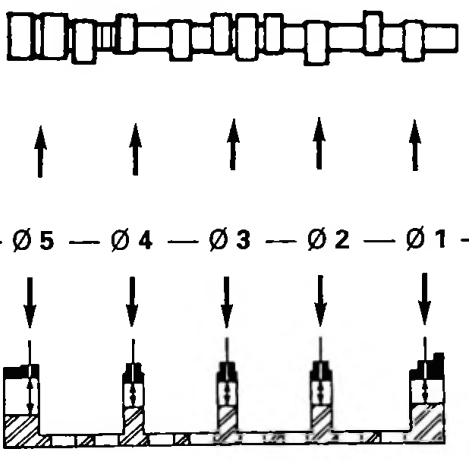


			
 x 8		Ø 4,5 mm V	Ø 4,5 mm V
	Ø	13 $^{+0,068}_{+0,050}$ mm	13 $^{+0,068}_{+0,050}$ mm
	1	13,29 $^{0}_{-0,011}$ mm	13,29 $^{0}_{-0,011}$ mm
	2	13,59 $^{0}_{-0,011}$ mm	13,59 $^{0}_{-0,011}$ mm
	Ø	42,07 $^{+0,122}_{+0,097}$ mm	36,07 $^{+0,015}_{+0,080}$ mm
	1	42,37 $^{+0,122}_{+0,097}$ mm	36,37 $^{+0,015}_{+0,080}$ mm
	2	42,57 $^{+0,122}_{+0,097}$ mm	36,57 $^{+0,015}_{+0,080}$ mm
	Ø 1	41,6 $^{+0}_{-0,2}$ mm	34,7 $^{+0}_{-0,4}$ mm
	Ø 2	7,98 $^{0}_{-0,015}$ mm	7,98 $^{0}_{-0,015}$ mm
	L	108,79 ± 0,1 mm	108,37 ± 0,1 mm
	e	0,20 mm	0,40 mm
		2,225 mm (0,025 ⟷ 0,025 mm) 3,550 mm	
		9,7 mm	9,7 mm

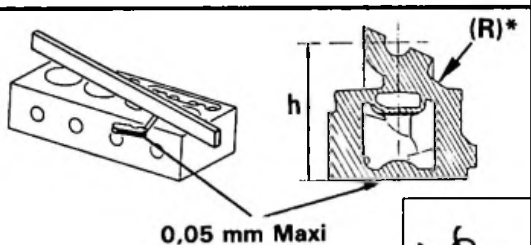
				
	Ø 1		13 - 0,003 - 0,030 mm	13 - 0,003 - 0,030 mm
		1	13,195 + 0,032 0 mm	13,195 + 0,032 0 mm
		2	13,495 + 0,032 0 mm	13,495 + 0,032 0 mm
	Ø 2		42,30 + 0,039 0 mm	36 + 0,039 0 mm
		1	42,30 + 0,039 0 mm	36,30 + 0,039 0 mm
		2	42,5 + 0,039 0 mm	36,50 + 0,039 0 mm
		L	15,78 ± 0,2 mm	15,05 ± 0,2 mm
		1	15,98 ± 0,2 mm	15,25 ± 0,2 mm
		2	16,08 ± 0,2 mm	15,35 ± 0,2 mm
			Ø = 8 + 0,022 0 mm	Ø = 8 + 0,022 0 mm
			L = 44 ± 0,35 mm	L = 38,4 ± 0,35 mm



(1) = B



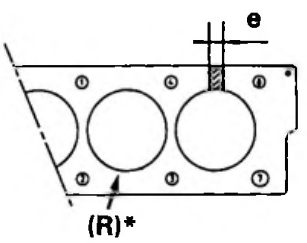
Ø 1	27 $^{-0,020}_{-0,041}$ mm
Ø 2	27,5 $^{-0,020}_{-0,041}$ mm
Ø 3	28 $^{-0,020}_{-0,041}$ mm
Ø 4	28,5 $^{-0,020}_{-0,041}$ mm
Ø 5	36 $^{+0,025}_{0,050}$ mm
Ø 1	27 $^{+0,033}_{0}$ mm
Ø 2	27,5 $^{+0,033}_{0}$ mm
Ø 3	28 $^{+0,033}_{0}$ mm
Ø 4	28,5 $^{+0,033}_{0}$ mm
Ø 5	36 $^{+0,039}_{0}$ mm



h = 141 ± 0,05 mm

h - 0,2 mm

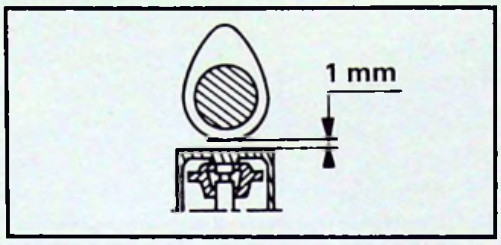
h (R)* = 140,8 mm

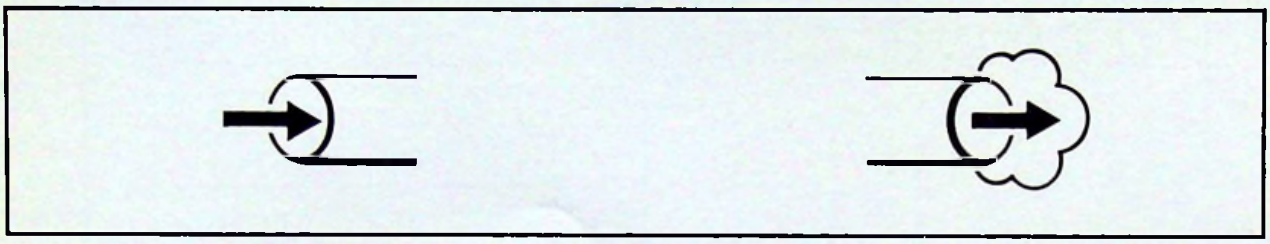


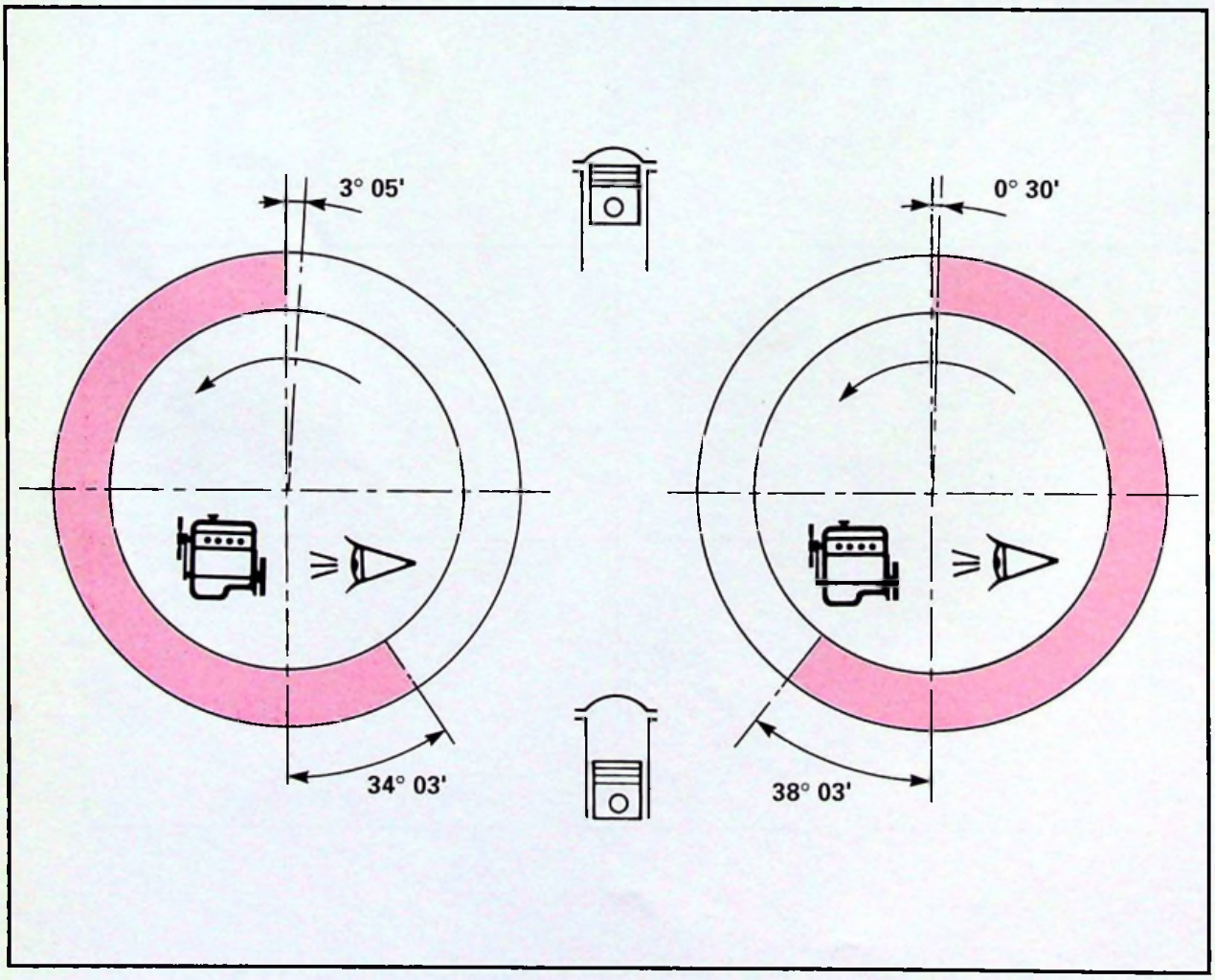
e = 1,20 ± 0,07 mm

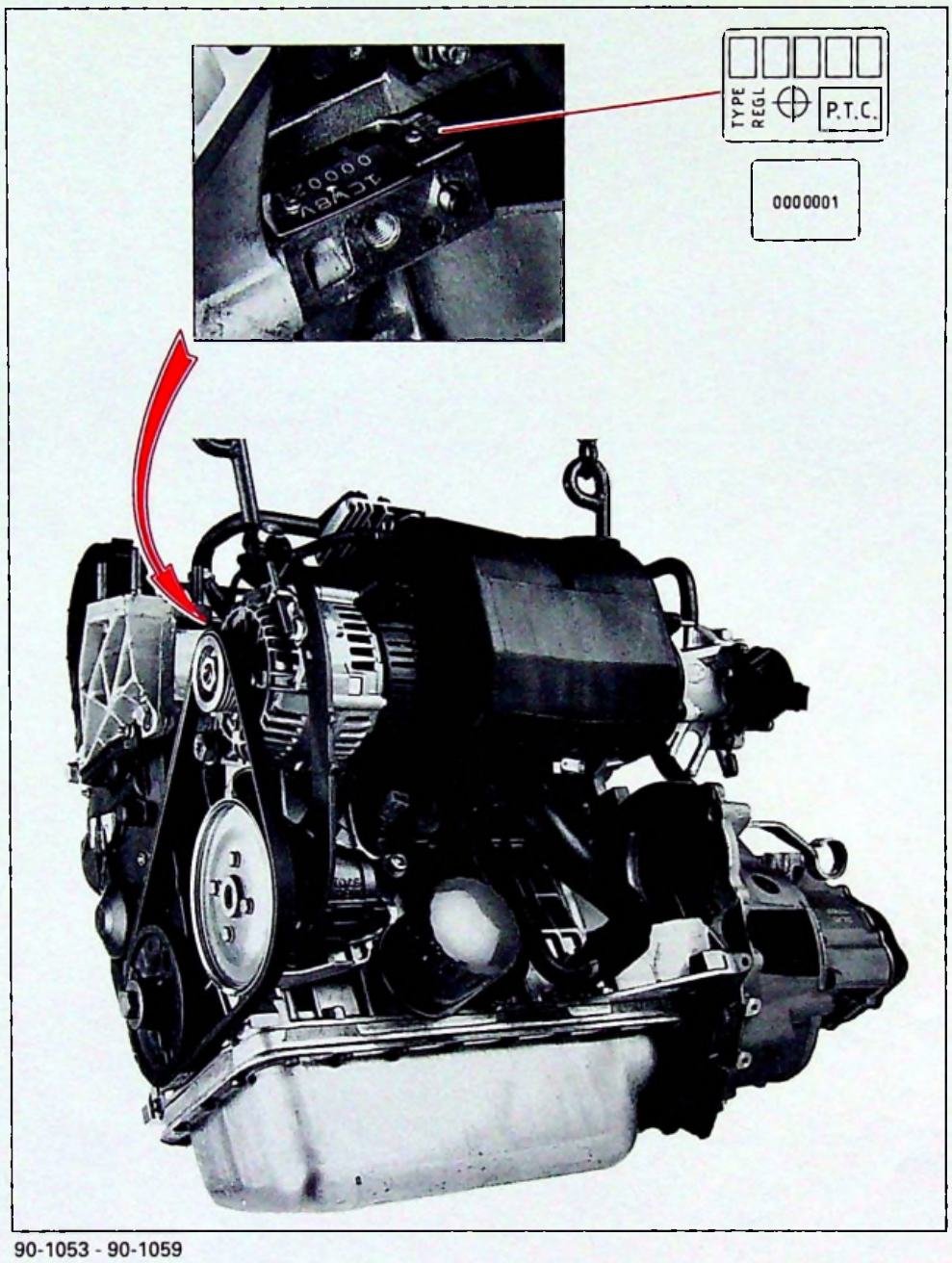
e + 0,2 mm

e (R)* = 1,4 mm


1 mm

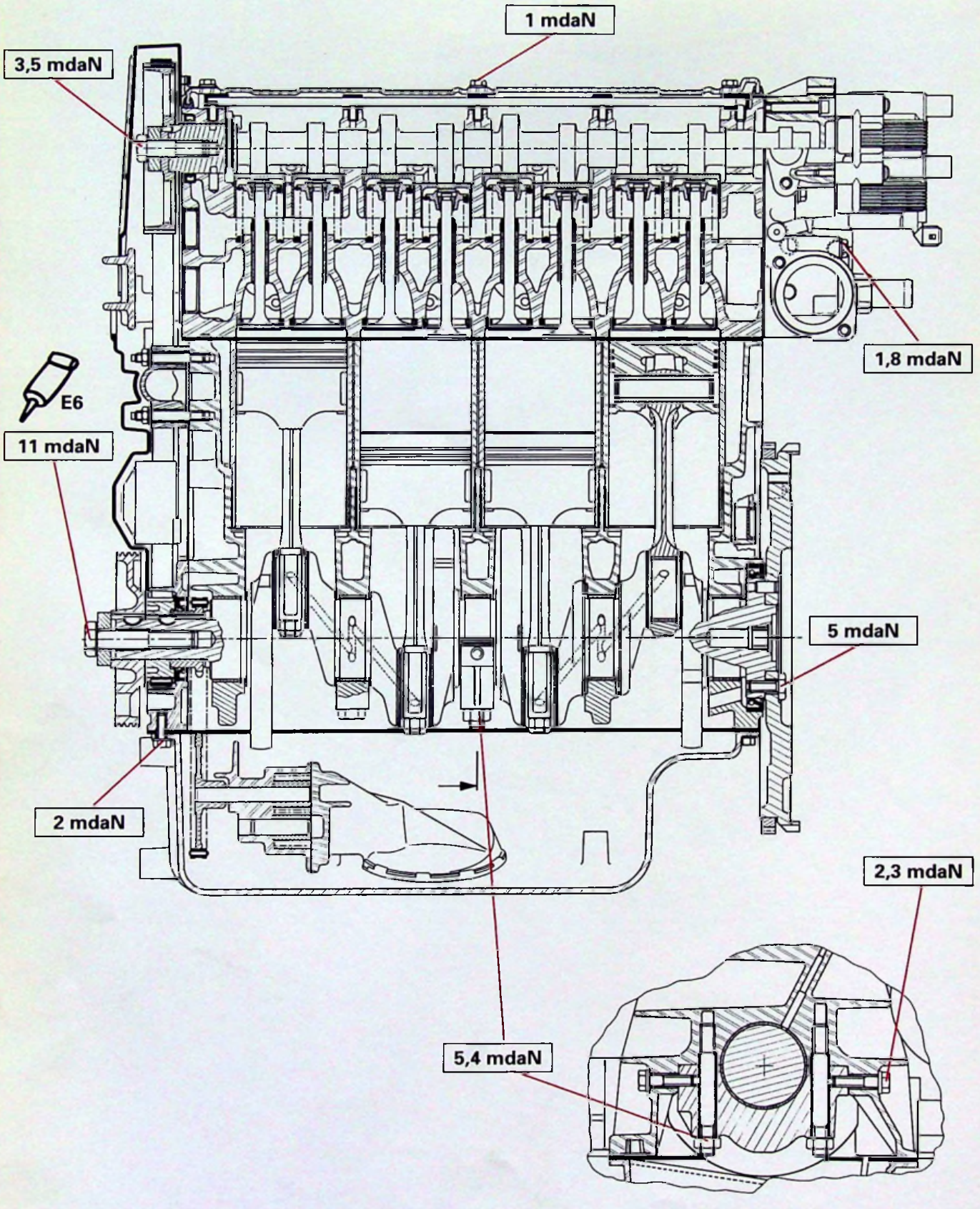


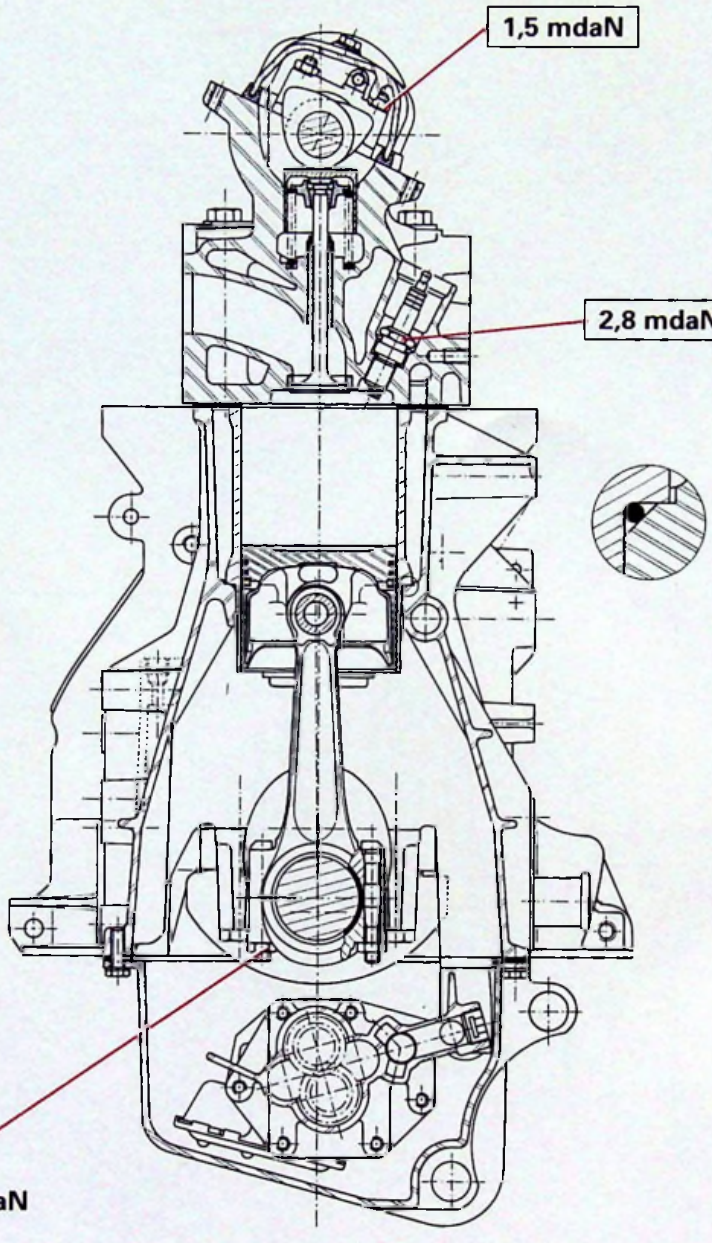

3° 05'
34° 03'
0° 30'
38° 03'



90-1053 - 90-1059

XU9 JA/.K

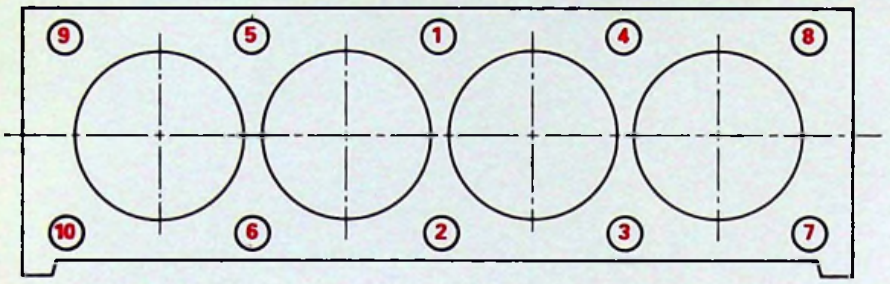

1 mdaN
3,5 mdaN
1,8 mdaN
E6
11 mdaN
5 mdaN
2 mdaN
2,3 mdaN
5,4 mdaN

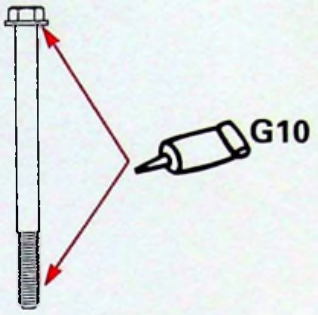


1º 4 mdaN

2º 2 mdaN

3º 70°

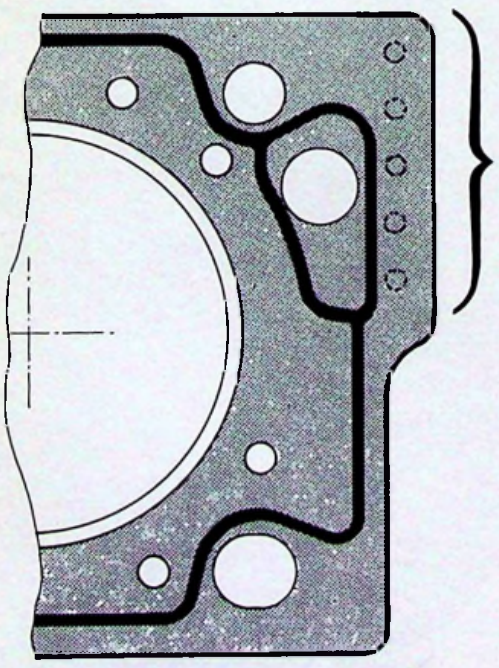


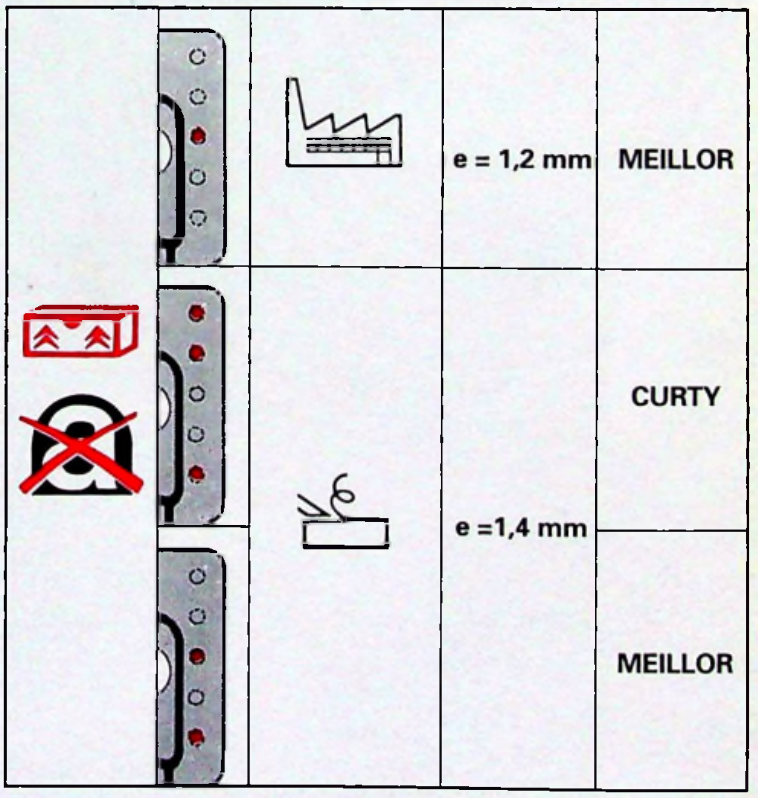


1º 1.2.3... 6 mdaN

2º 1.2.3... 2 mdaN

3º 1.2.3... 300°





D 6 E = XU9 JA/.K

1905 cm³ x 4 x 8

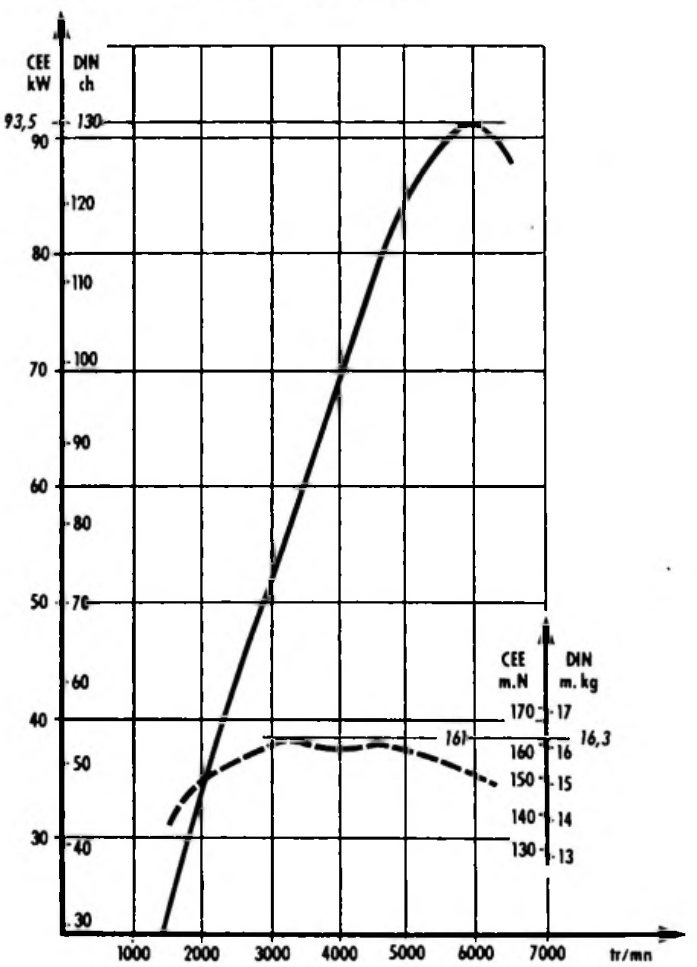
Ø = 83 mm c = 88 mm

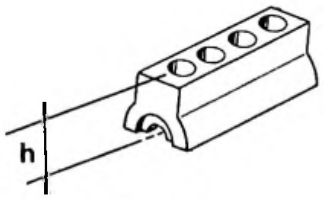
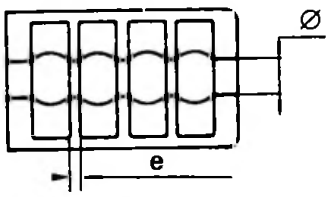
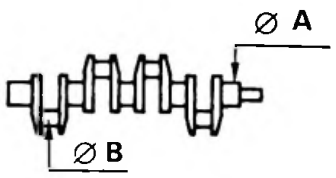
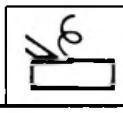
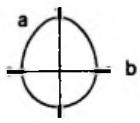
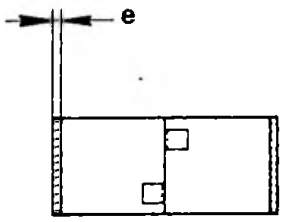
9,2/1

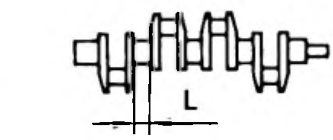
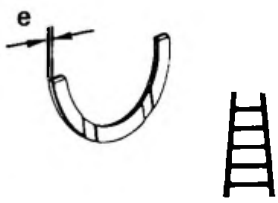
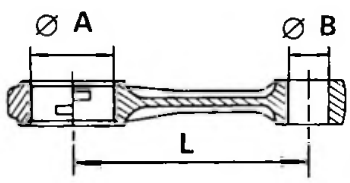
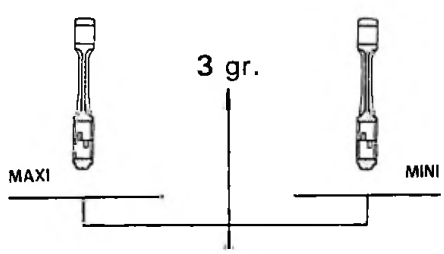
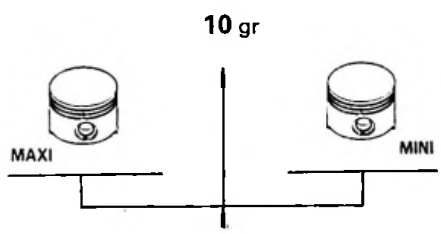
SP 98	SP 95	SUPER

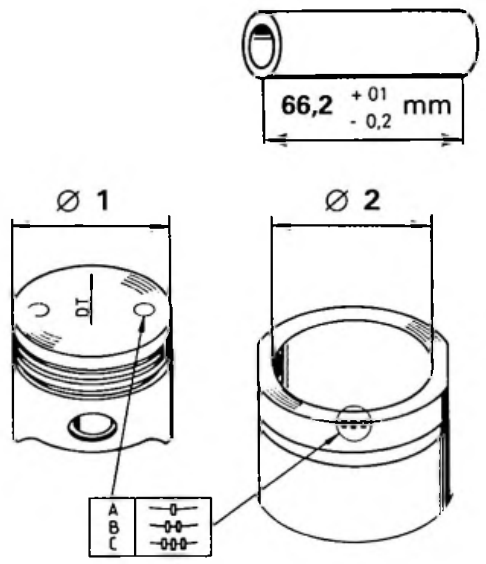
1. 3. 4. 2

CITROËN ZX : XU9 JA/.K

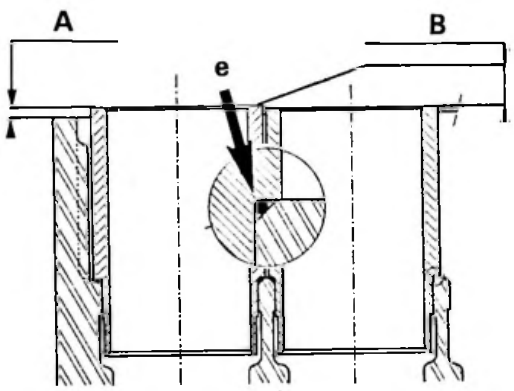


	**h = 224,5** ± 0,05 mm	
	**Ø = 63,7** $^{+\ 0,027}_{+\ 0,008}$ mm **e = 21,82** $^{+\ 0,05}_{+\ 0}$ mm	
	**A**	**B**
	60 $^{0}_{-\ 0,019}$ mm	**50** $^{-\ 0}_{-\ 0,016}$ mm
	**59,7** $^{0}_{-\ 0,019}$ mm	**49,7** $^{-\ 0}_{-\ 0,016}$ mm
 a – b	**0,007 mm**	**0,007 mm**
	**1,842** ± 0,003 mm	**1,833** ± 0,003 mm
	1,992 ± 0,003 mm	**1983** ± 0,003 mm

0,07 → 0,27 mm  		**26,6** $^{+0,05}_{0}$ mm
	1	**27** $^{+0,05}_{0}$ mm MAXI
	2	
	3	
 	e	**2,30** $^{+0,03}_{-0,02}$ mm
	1	**2,40** ± 0,02 mm
	2	
	3	
 		**A = 53,695** $^{+0,013}_{0}$ mm **B = 22** $^{-0,029}_{-0,041}$ mm **L = 143** mm
 		



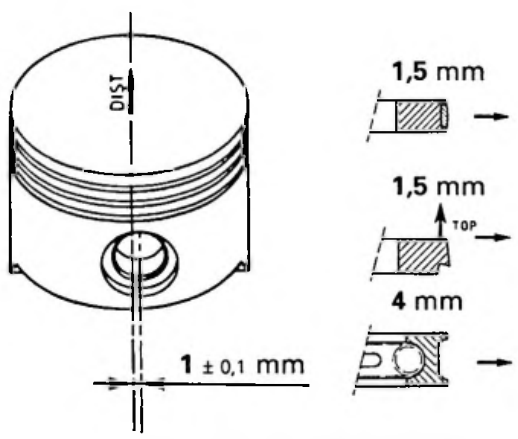
Ø 1 (± 0,007 mm)	Ø 2 (+0,010 mm 0)
A – 82,960 mm	– 83 mm
B – 82,970 mm	– 83,010 mm
C – 82,980 mm	– 83,020 mm

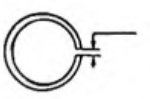


A = 0,03 → 0,10 mm

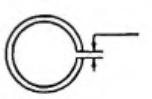
B = 0,05 mm MAXI

e = 1,25 ± 0,1 mm

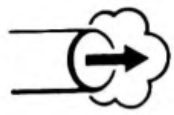
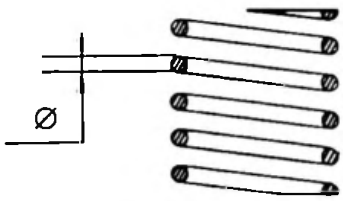
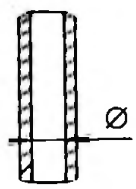
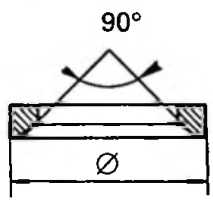
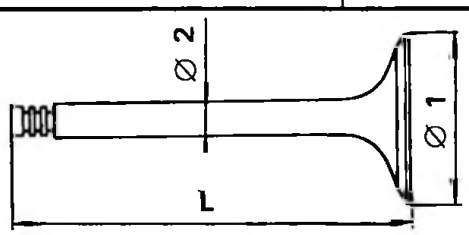
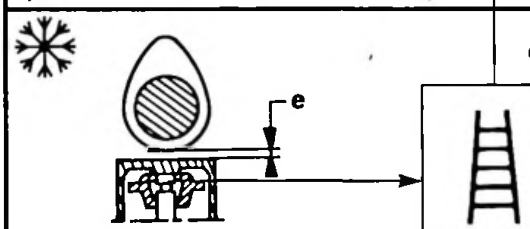
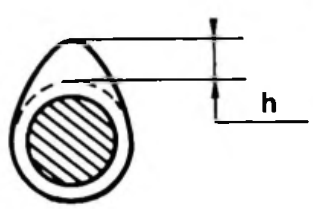


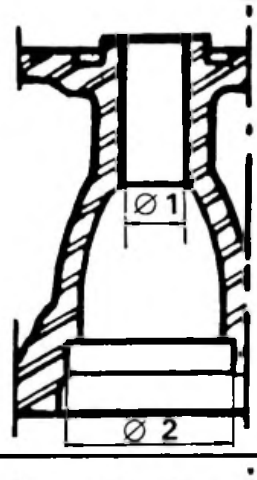
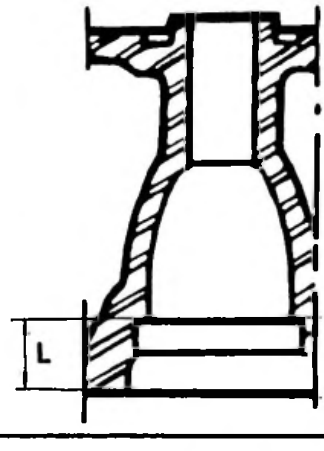
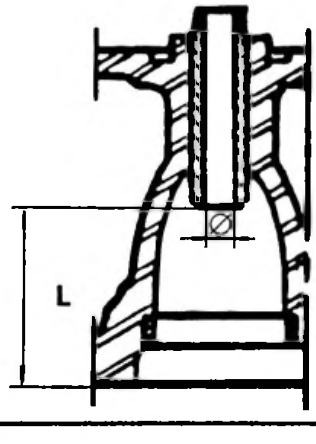


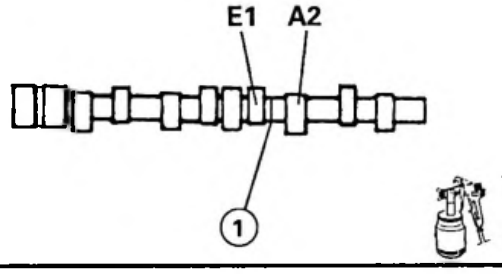
0,2 → 0,4 mm



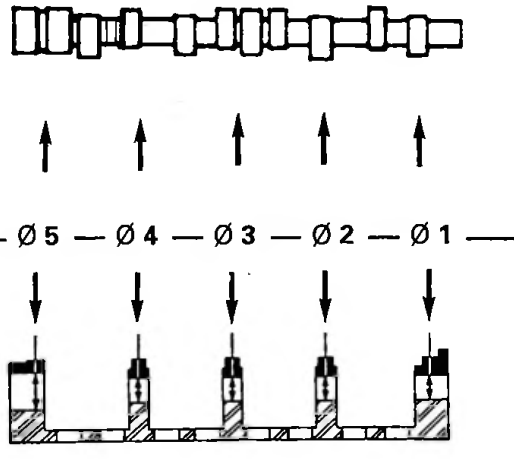
0,15 → 0,35 mm

			
 x 8		Ø 4,5 mm V	Ø 4,5 mm V
	Ø	13 $^{+0,068}_{+0,050}$ mm	13 $^{+0,068}_{+0,050}$ mm
	1	13,29 $^{0}_{-0,011}$ mm	13,29 $^{0}_{-0,011}$ mm
	2	13,59 $^{0}_{-0,011}$ mm	13,59 $^{0}_{-0,011}$ mm
	Ø	42,07 $^{+0,122}_{+0,097}$ mm	36,07 $^{+0,105}_{+0,080}$ mm
	1	42,37 $^{+0,122}_{+0,097}$ mm	36,37 $^{+0,105}_{+0,080}$ mm
	2	42,57 $^{+0,122}_{+0,097}$ mm	36,57 $^{+0,105}_{+0,080}$ mm
	Ø 1	41,8 $^{+0}_{-0,2}$ mm	34,7 $^{+0}_{-0,4}$ mm
	Ø 2	7,98 $^{0}_{-0,015}$ mm	7,98 $^{0}_{-0,015}$ mm
	L	108,79 ± 0,1 mm	108,37 ± 0,1 mm
	e	0,15 mm	0,25 mm
		2,225 mm (0,025 ⟷ 0,025 mm) 3,550 mm	
		11,30 mm	11,30 mm

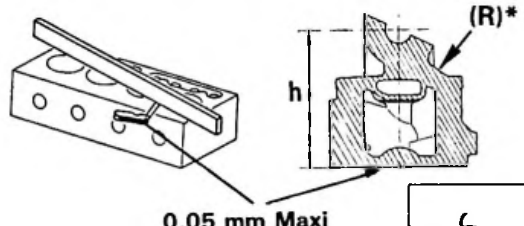
	Ø 1		13 - 0,003 - 0,030 mm	13 - 0,003 - 0,030 mm
		1	13,195 + 0,032 0 mm	13 + 0,032 0 mm
		2	13,495 + 0,032 0 mm	13,495 + 0,032 0 mm
	Ø 2		42 + 0,039 0 mm	36 + 0,039 0 mm
		1	42,30 + 0,039 0 mm	36,30 + 0,039 0 mm
		2	42,50 + 0,039 0 mm	36,50 + 0,039 0 mm
	L		15,78 ± 0,2 mm	15,05 ± 0,2 mm
		1	15,98 ± 0,2 mm	15,25 ± 0,2 mm
		2	16,08 ± 0,2 mm	15,35 ± 0,2 mm
			Ø = 8 + 0,022 0 mm	Ø = 8 + 0,022 0 mm
			L = 44 ± 0,35 mm	L = 38,4 ± 0,35 mm



① = B



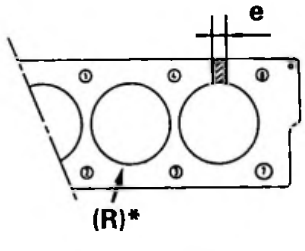
Ø 1	27 $^{-0,020}_{-0,041}$ mm
Ø 2	27,5 $^{-0,020}_{-0,041}$ mm
Ø 3	28 $^{-0,020}_{-0,041}$ mm
Ø 4	28,5 $^{-0,020}_{-0,041}$ mm
Ø 5	36 $^{-0,025}_{-0,050}$ mm
Ø 1	27 $^{+0,033}_{0}$ mm
Ø 2	27,5 $^{+0,033}_{0}$ mm
Ø 3	28 $^{+0,033}_{0}$ mm
Ø 4	28,5 $^{+0,033}_{0}$ mm
Ø 5	36 $^{+0,039}_{0}$ mm



h = 141 ± 0,05 mm

h - 0,2 mm

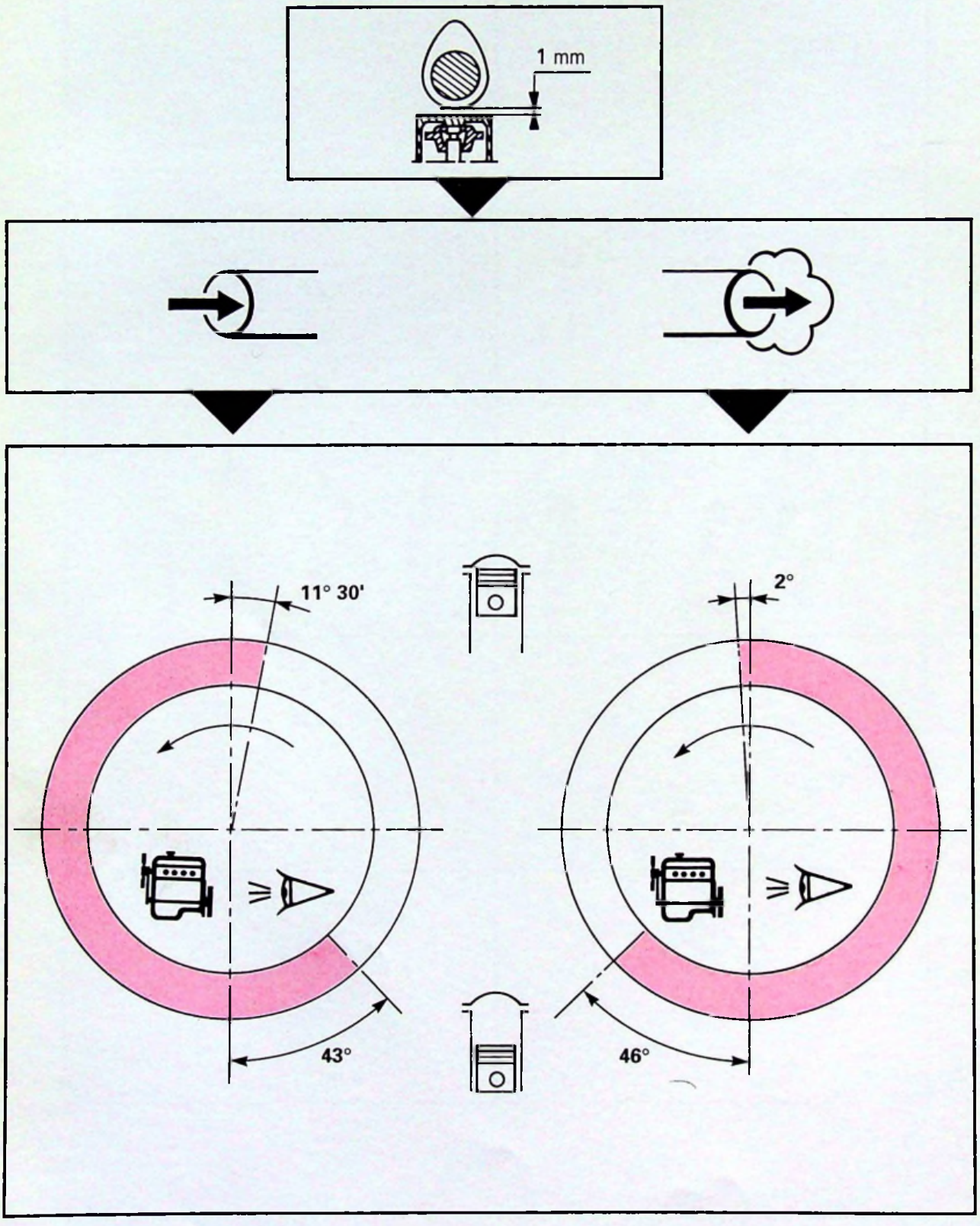
h (R)* = 140,8 mm

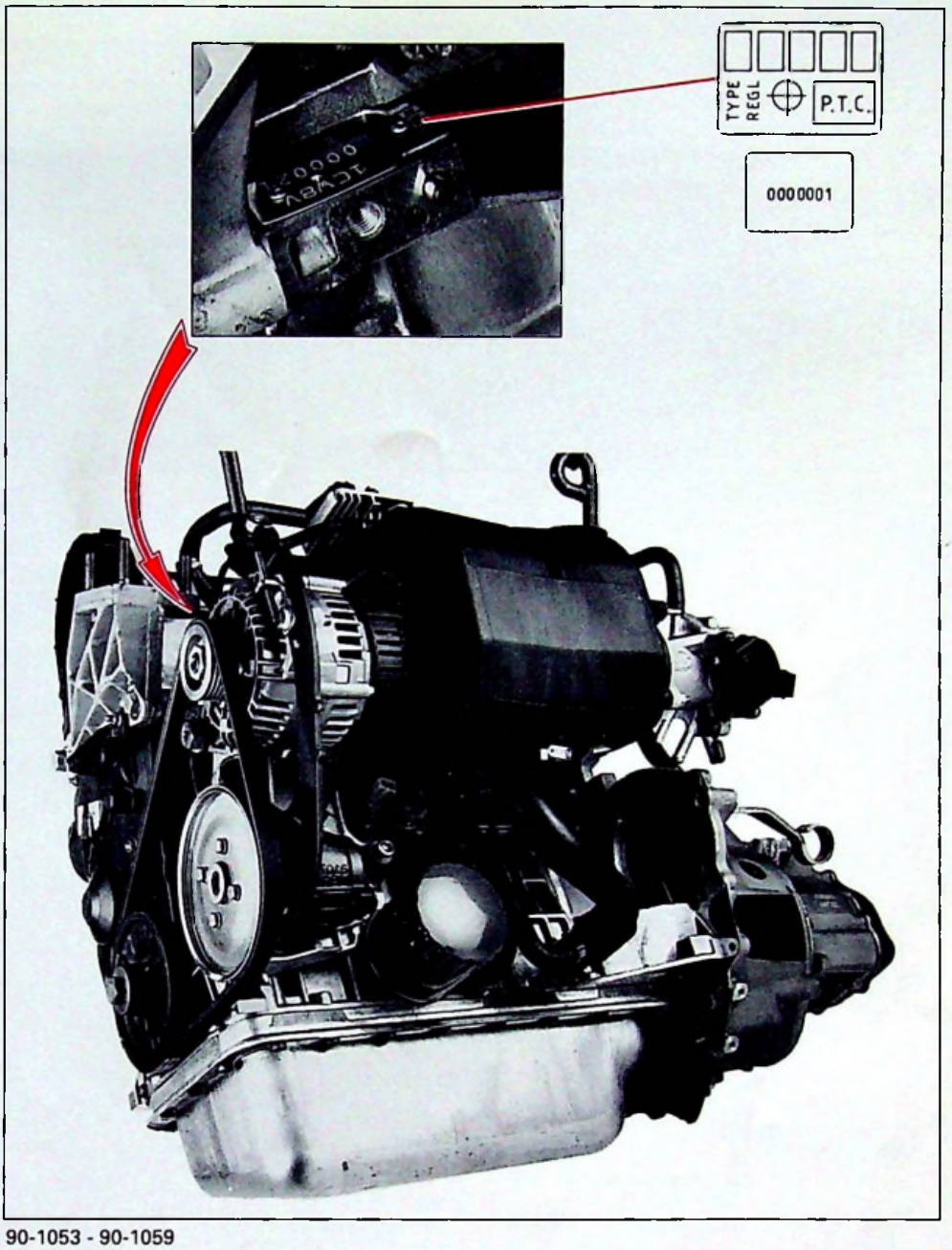


e = 1,20 ± 0,07 mm

e + 0,2 mm

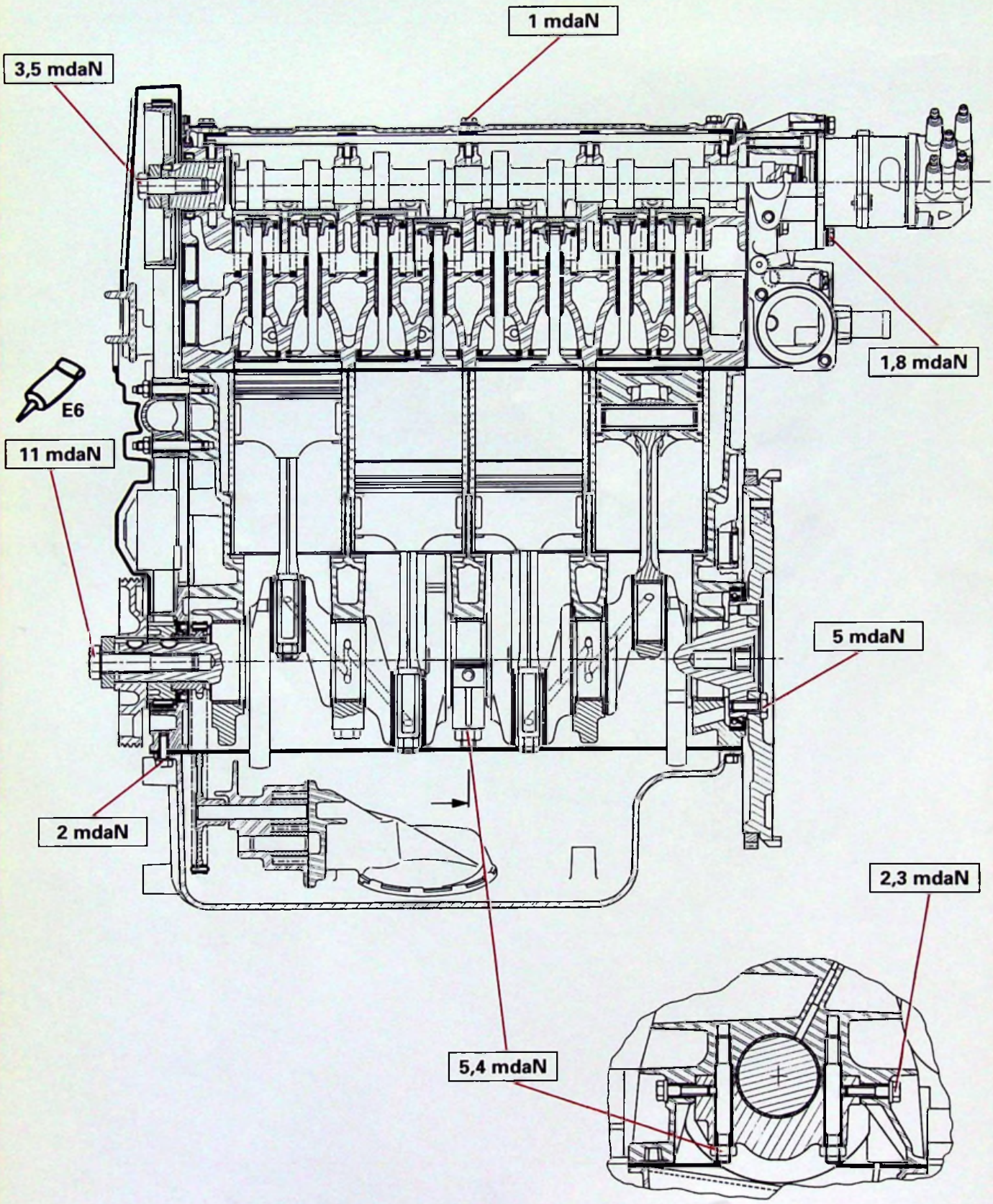
e (R)* = 1,4 mm

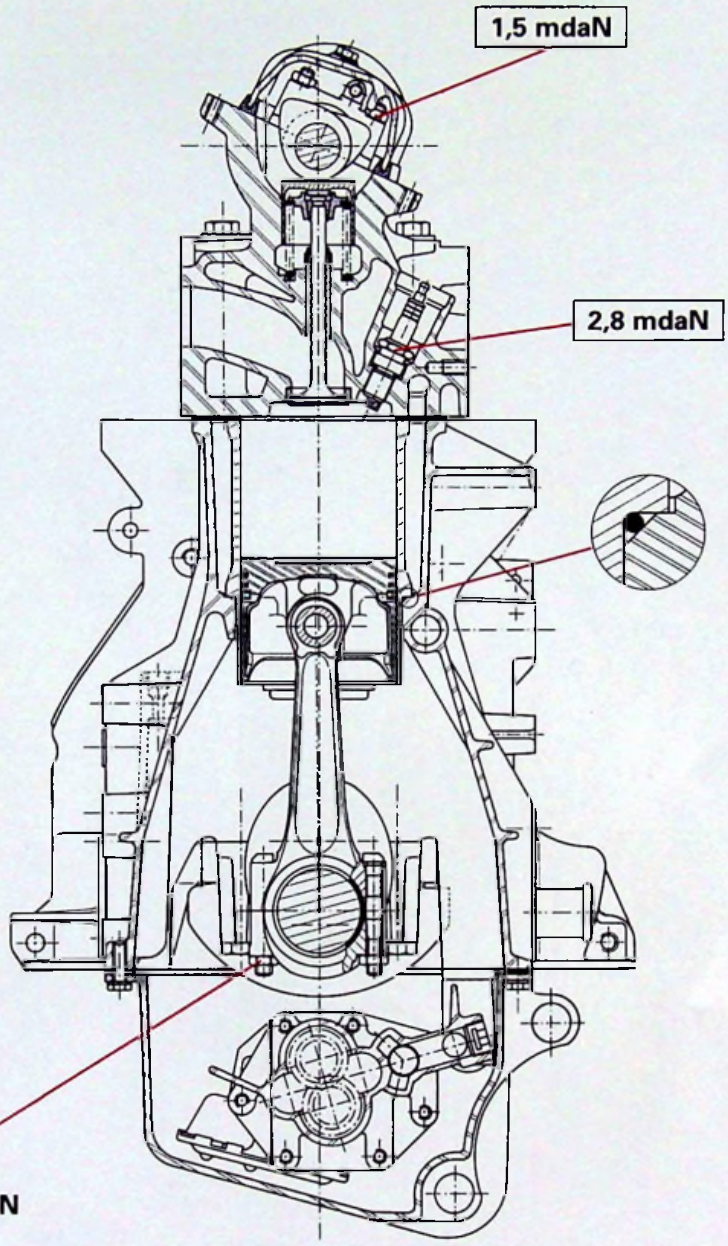

1 mm
11° 30'
2°
43°
46°



90-1053 - 90-1059

XU9 JA/.Z


1 mdaN
3,5 mdaN
1,8 mdaN
E6
11 mdaN
5 mdaN
2 mdaN
2,3 mdaN
5,4 mdaN

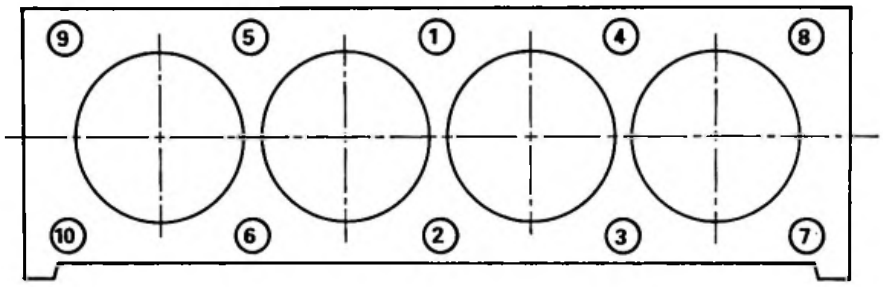


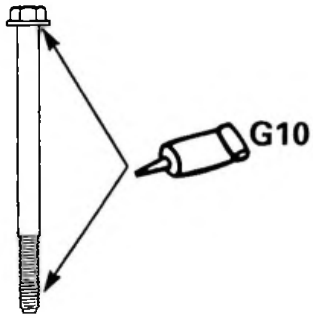
1º 4 mdaN

2º 2 mdaN

3º 70°

BX.10-2

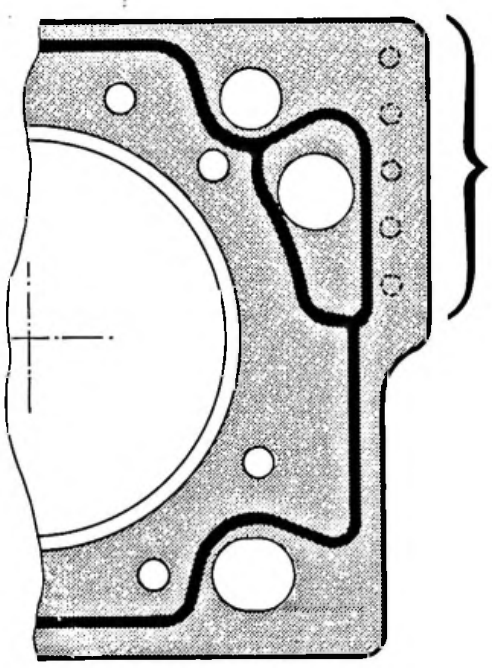




1° 1.2.3... 6 mdaN

2° 1.2.3... 2 mdaN

3° 1.2.3... 300°



		e = 1,2 mm	MEILLOR
		e =1,4 mm	CURTY
			MEILLOR

D K Z = XU9 JA/.Z

1905 cm³ × 4 × 8

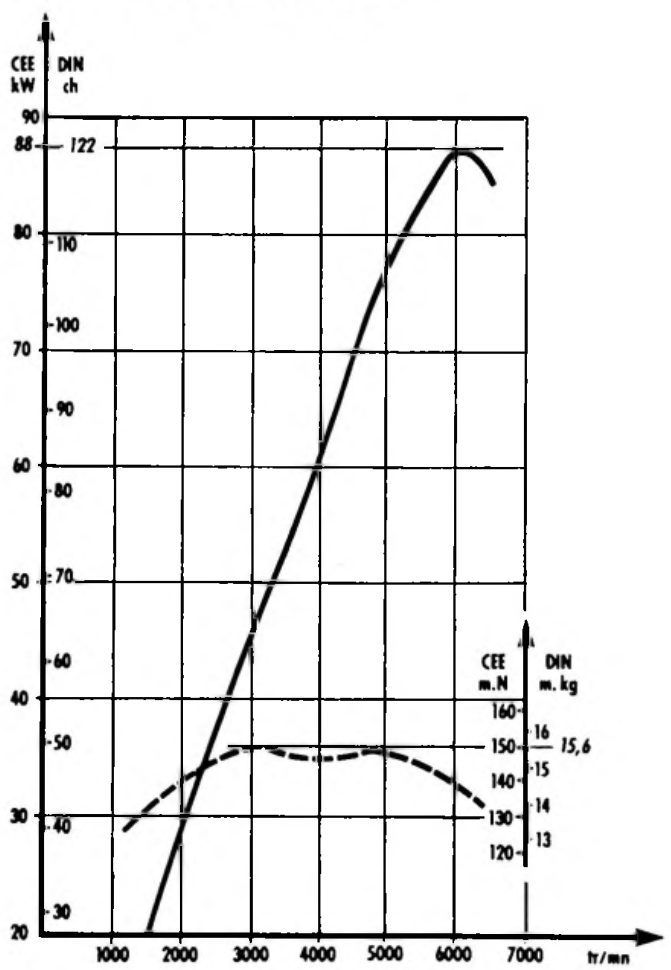
Ø = 83 mm c = 88 mm

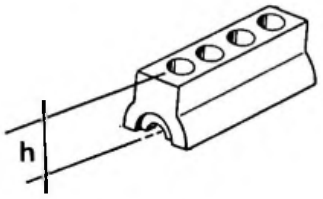
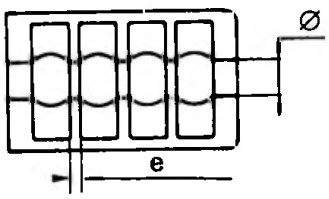
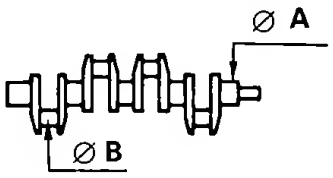
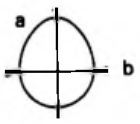
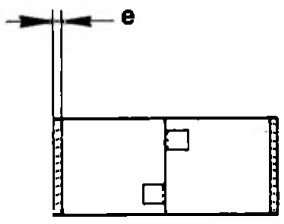
9,2/1

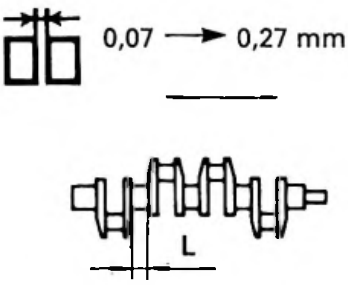
SP 98 | SP 95 | SP~~95~~R

1. 3. 4. 2

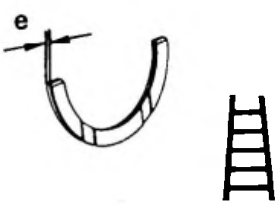
CITROËN ZX : XU9 JA/.Z



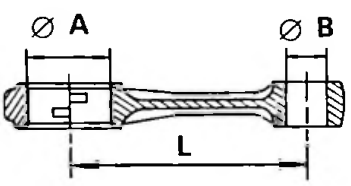
	h = **224,5** ± 0,05 mm	
	Ø = **63,7** $^{+0,027}_{+0,008}$ mm **e = 21,82** $^{+0,05}_{0}$ mm	
	**A**	**B**
	60 $^{0}_{-0,019}$ mm	**50** $^{0}_{-0,016}$ mm
	59,7 $^{0}_{-0,019}$ mm	**49,7** $^{0}_{-0,016}$ mm
 a – b	**0,007** mm	**0,007** mm
	**1,842** ± 0,003 mm	**1,833** ± 0,003 mm
	1,992 ± 0,003 mm	**1,983** ± 0,003 mm



L	26,6 $^{+0,05}_{0}$ mm
1	27 $^{+0,05}_{0}$ mm MAXI
2	
3	



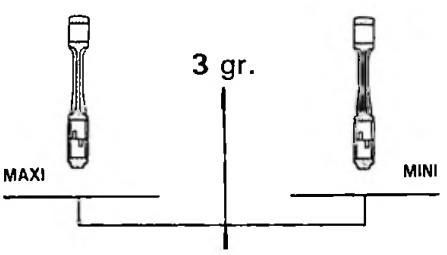
e	2,30 $^{+0,03}_{-0,02}$ mm
1	2,40 ± 0,02 mm
2	
3	

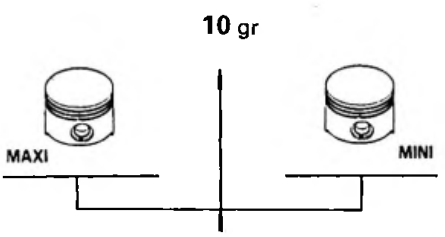


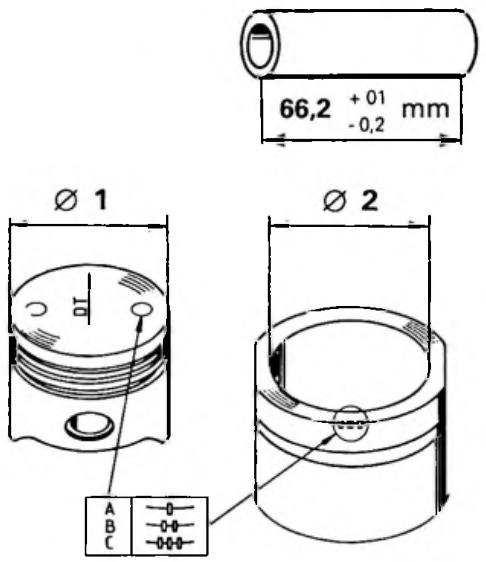
A = 53,695 $^{+0,013}_{0}$ mm

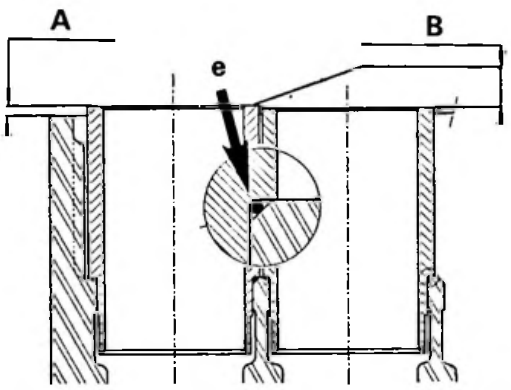
B = 22 $^{-0,029}_{-0,041}$ mm

L = 143 mm





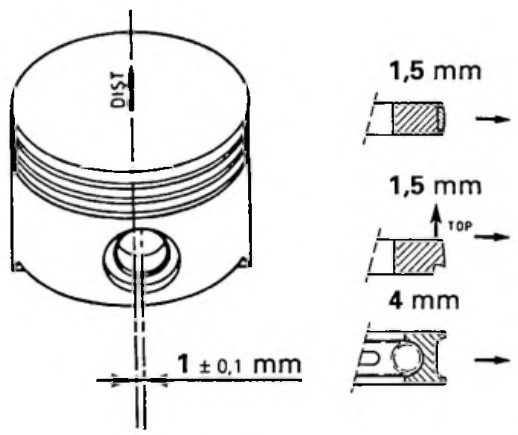
	Ø 1 (± 0,007 mm)	Ø 2 (+ 0,010 mm / 0)
		
A = 82,960 mm		– 83 mm
B = 82,970 mm		– 83,010 mm
C = 82,980 mm		– 83,020 mm

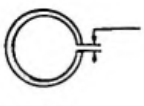


A = 0,03 → 0,10 mm

B = 0,05 mm MAXI

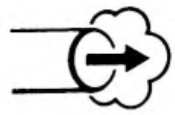
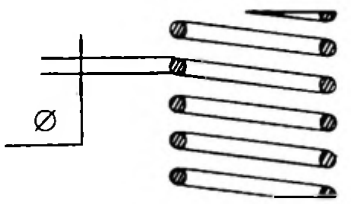
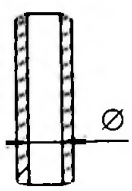
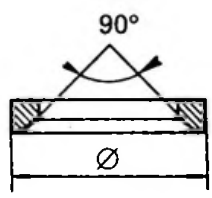
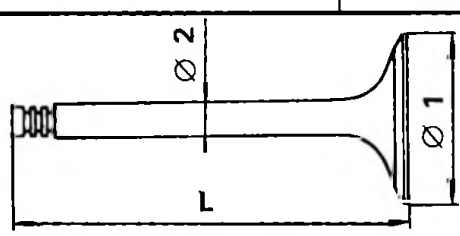
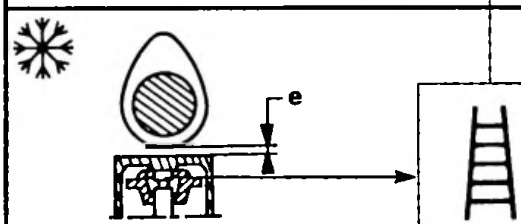
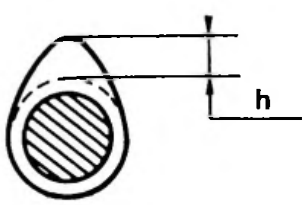
e = 1,25 ± 0,1 mm

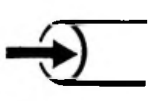
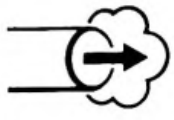
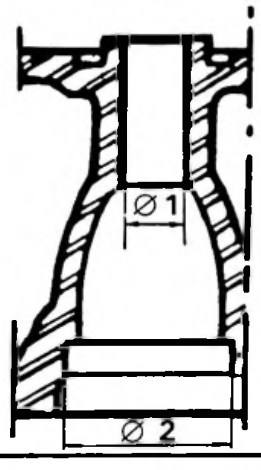
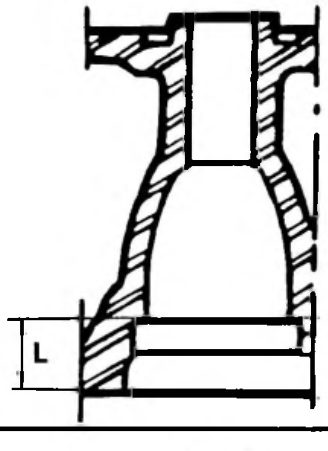
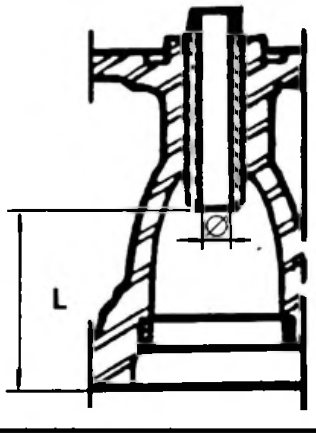


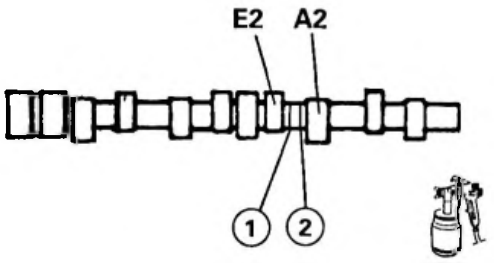


0,2 → 0,4 mm

0,15 → 0,35 mm

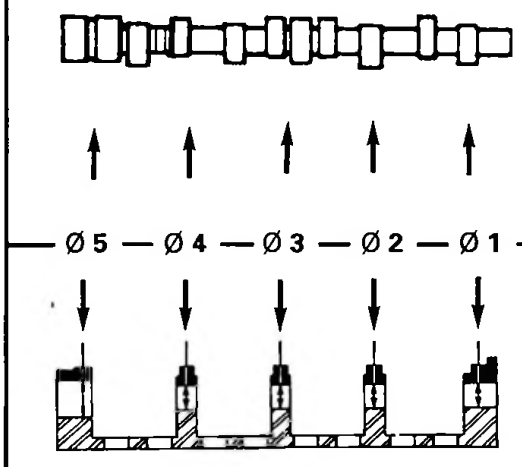
			
 x 8		Ø 4,5 mm V	Ø 4,5 mm V
	Ø	13 $^{+0,068}_{+0,050}$ mm	13 $^{+0,068}_{+0,050}$ mm
	1	13,29 $^{0}_{-0,011}$ mm	13,29 $^{0}_{-0,011}$ mm
	2	13,59 $^{0}_{-0,011}$ mm	13,59 $^{0}_{-0,011}$ mm
	Ø	42,07 $^{+0,122}_{+0,097}$ mm	36,07 $^{+0,105}_{+0,080}$ mm
	1	42,37 $^{+0,122}_{+0,097}$ mm	36,37 $^{+0,105}_{+0,080}$ mm
	2	42,57 $^{+0,122}_{+0,097}$ mm	36,57 $^{+0,105}_{+0,080}$ mm
	Ø 1	41,8 $^{+0}_{-0,2}$ mm	34,7 $^{+0}_{-0,4}$ mm
	Ø 2	7,98 $^{0}_{-0,015}$ mm	7,98 $^{0}_{-0,015}$ mm
	L	108,79 ± 0,1 mm	108,37 ± 0,1 mm
	e	0,20 mm	0,40 mm
		2,225 mm (0,025 ⟷ 0,025 mm) 3,550 mm	
		11,50 mm	11,50 mm

				
	Ø 1		13 - 0,003 - 0,030 mm	13 - 0,003 - 0,030 mm
		1	13,195 + 0,032 0 mm	13,195 + 0,037 0 mm
		2	13,495 + 0,032 0 mm	13,495 + 0,039 0 mm
	Ø 2		42 + 0,039 0 mm	36 + 0,039 0 mm
		1	42,30 + 0,039 0 mm	36,30 + 0,039 0 mm
		2	42,50 + 0,039 0 mm	36,50 + 0,039 0 mm
		L	15,78 ± 0,2 mm	15,05 ± 0,2 mm
		1	15,98 ± 0,2 mm	15,25 ± 0,2 mm
		2	16,08 ± 0,2 mm	15,35 ± 0,2 mm
			Ø = 8 + 0,022 0 mm	Ø = 8 + 0,022 0 mm
			L = 44 ± 0,35 mm	L = 38,4 ± 0,35 mm

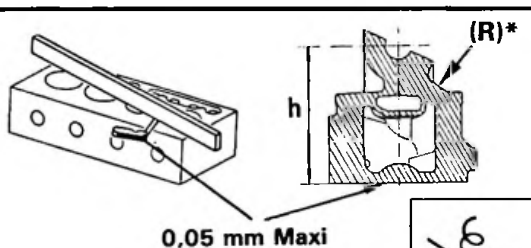


① = B

② = B



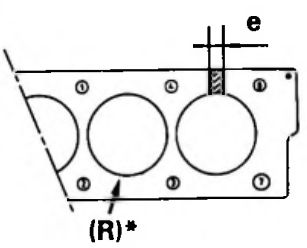
Ø 1	27 $^{-0,020}_{-0,041}$ mm
Ø 2	27,5 $^{-0,020}_{-0,041}$ mm
Ø 3	28 $^{-0,020}_{-0,041}$ mm
Ø 4	28,5 $^{-0,020}_{-0,041}$ mm
Ø 5	36 $^{-0,025}_{-0,050}$ mm
Ø 1	27 $^{+0,033}_{0}$ mm
Ø 2	27,5 $^{+0,033}_{0}$ mm
Ø 3	28 $^{+0,033}_{0}$ mm
Ø 4	28,5 $^{+0,033}_{0}$ mm
Ø 5	36 $^{+0,039}_{0}$ mm



h = 141 ± 0,05 mm

h - 0,2 mm

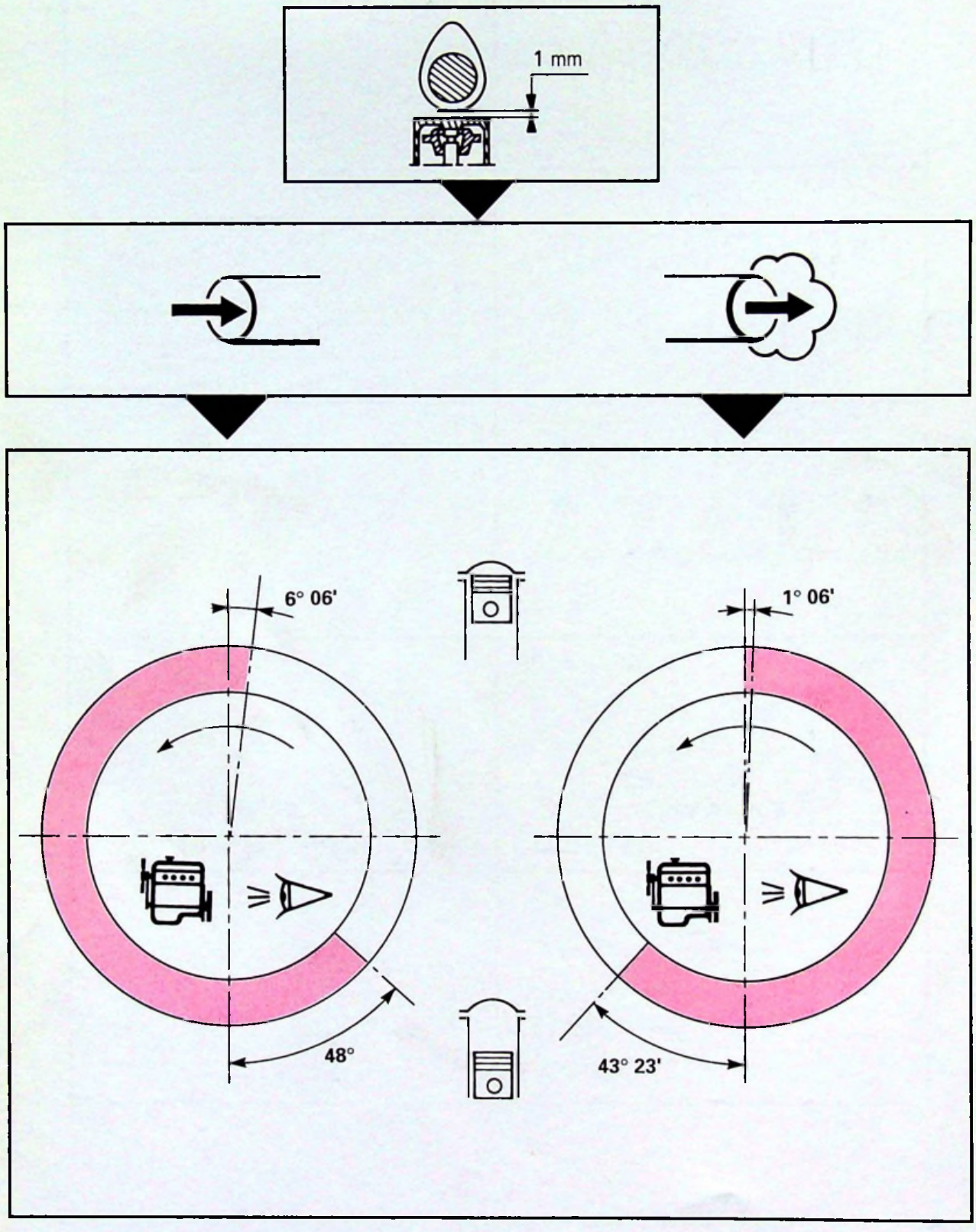
h (R)* = 140,8 mm

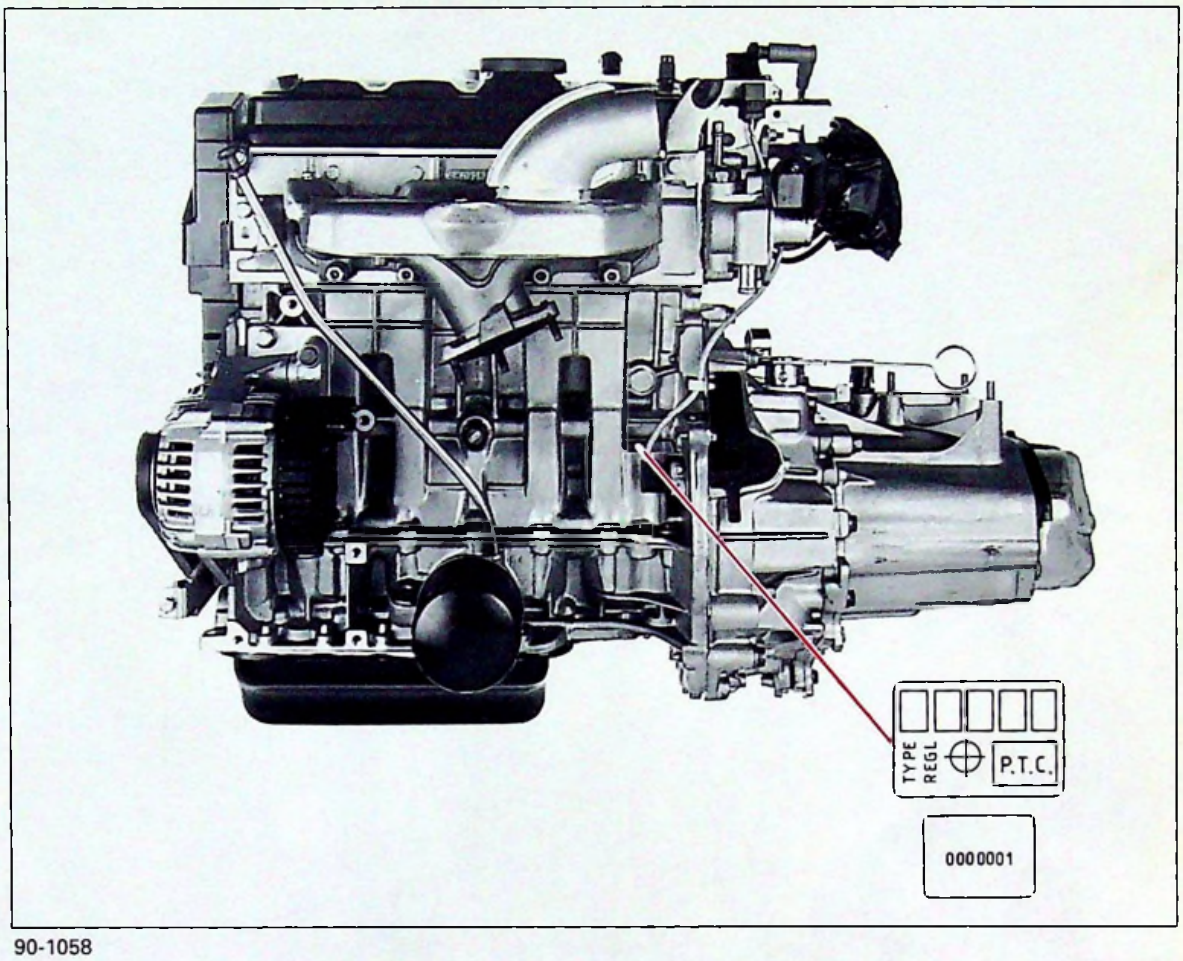


e = 1,20 ± 0,07 mm

e + 0,2 mm

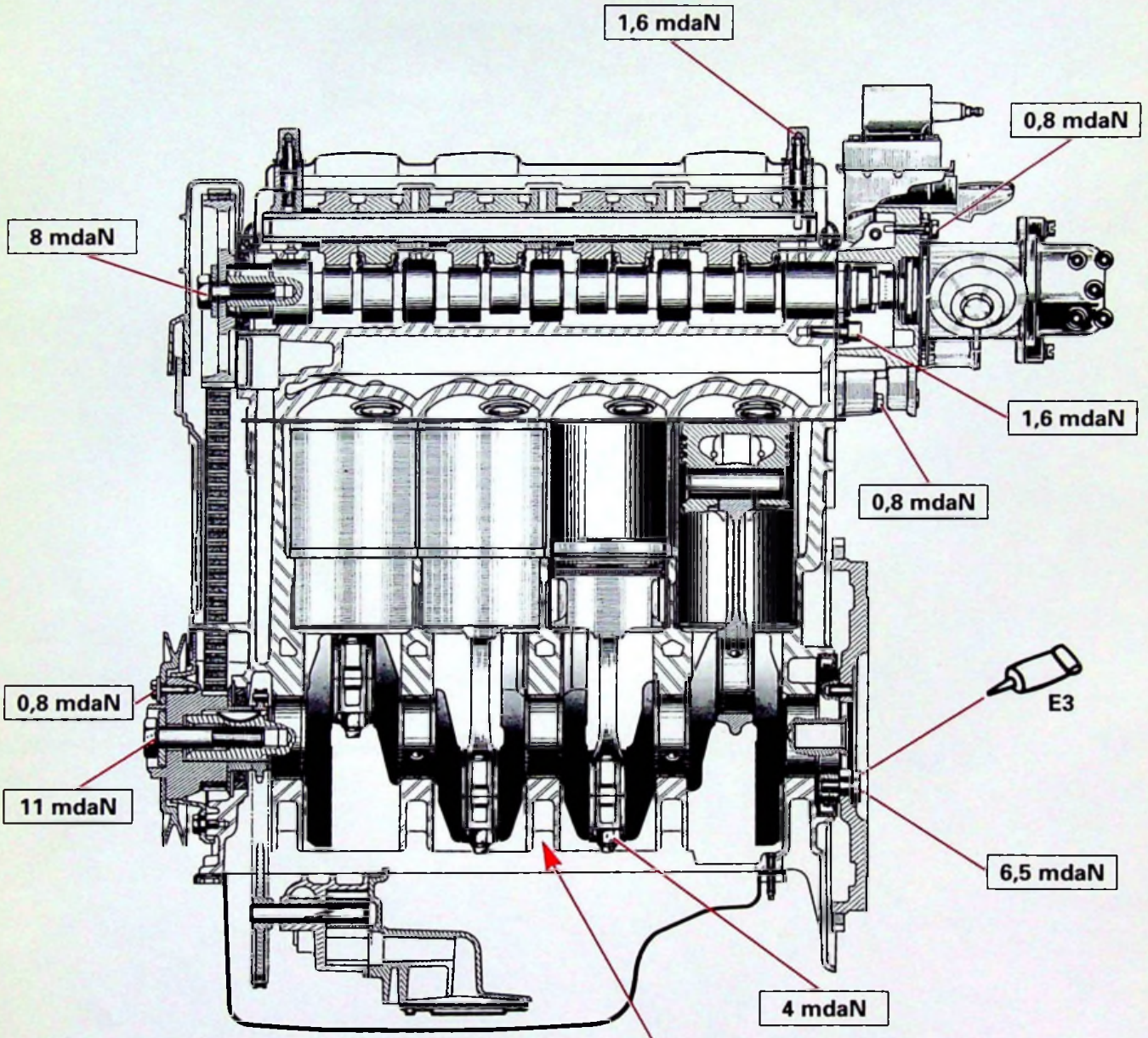
e (R)* = 1,4 mm


1 mm
6° 06'
1° 06'
48°
43° 23'

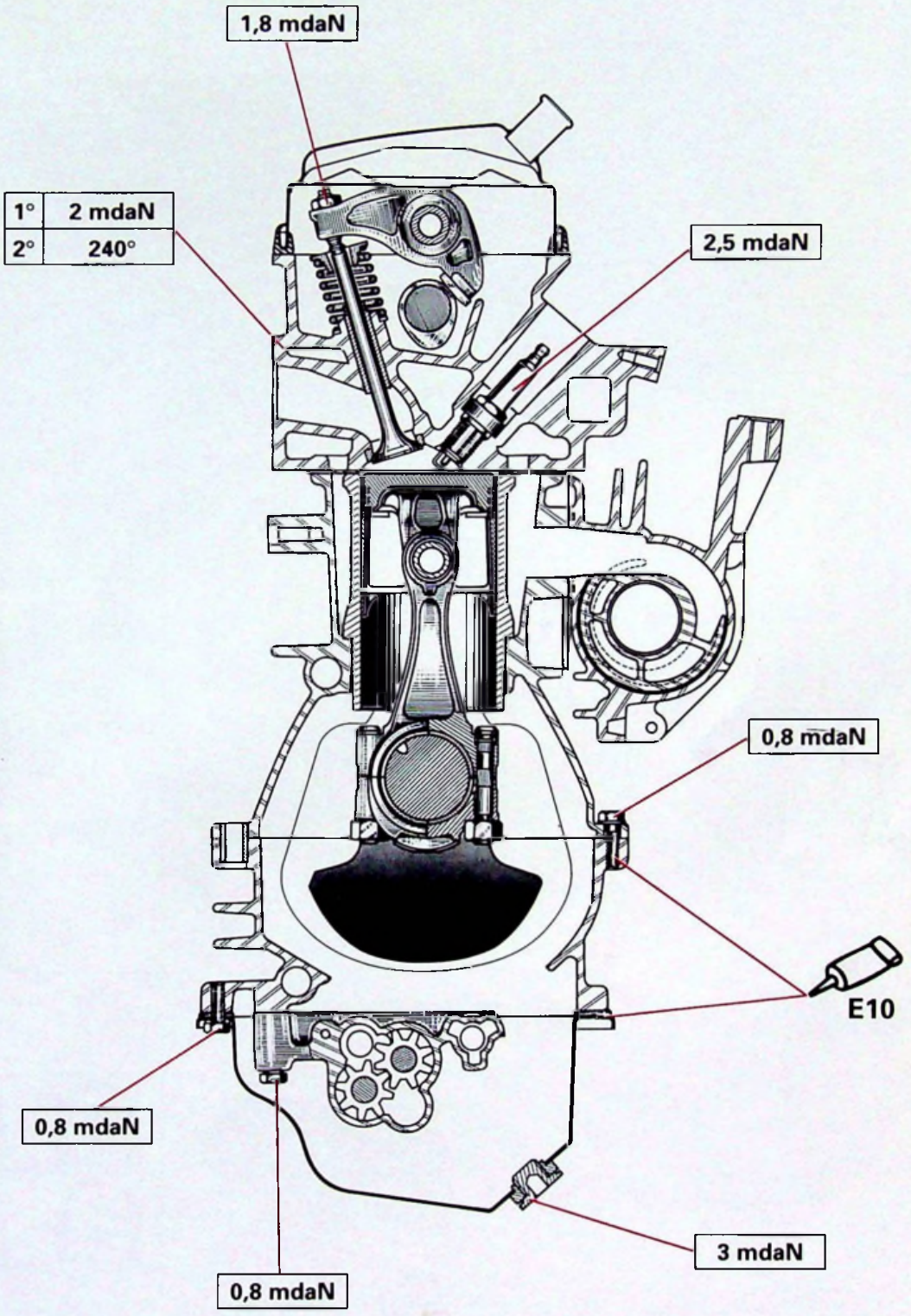


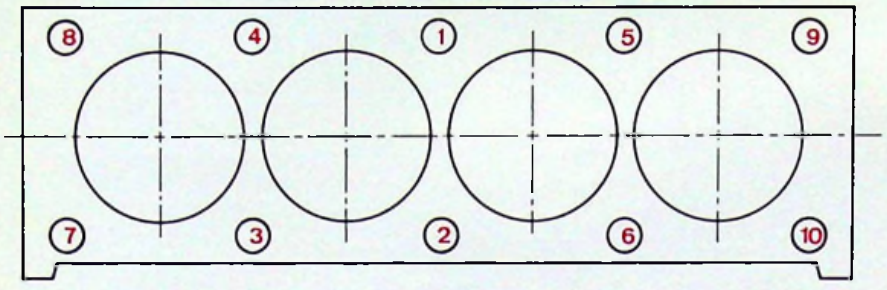
90-1058

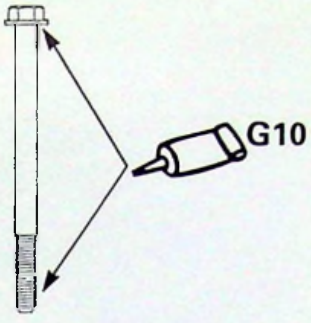
TU1 - K


1,6 mdaN
0,8 mdaN
8 mdaN
1,6 mdaN
0,8 mdaN
0,8 mdaN
E3
11 mdaN
6,5 mdaN
4 mdaN

1°	2 mdaN
2°	45°

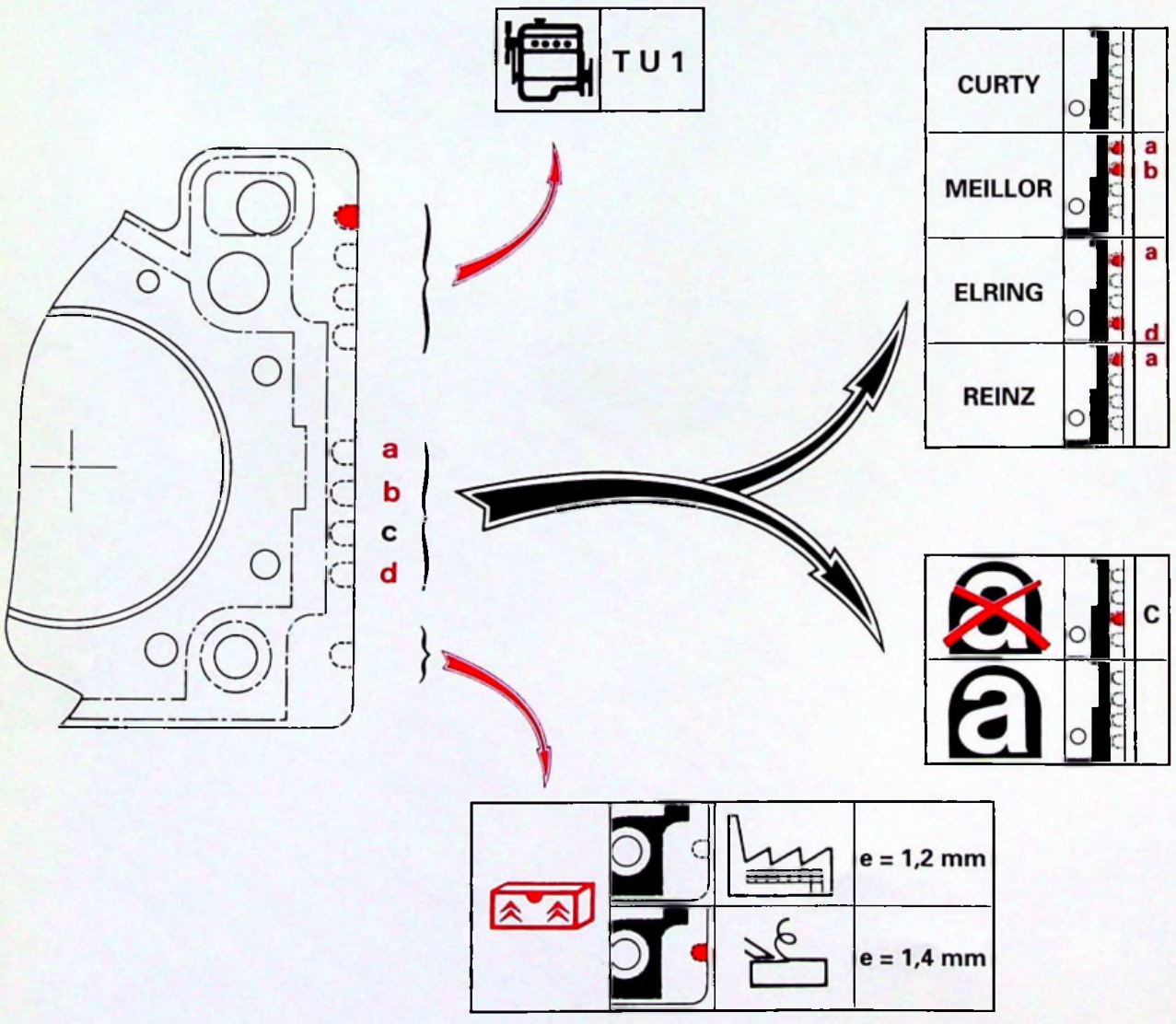

1,8 mdaN
1° 2 mdaN
2° 240°
2,5 mdaN
0,8 mdaN
E10
0,8 mdaN
0,8 mdaN
3 mdaN





1º 1.2.3... 2 mdaN

2º 1.2.3... 240°



BX.11-13 BX.11-22 F.11-1

H 1 A = TU1 - K

1124 cm³ × 4 × 8

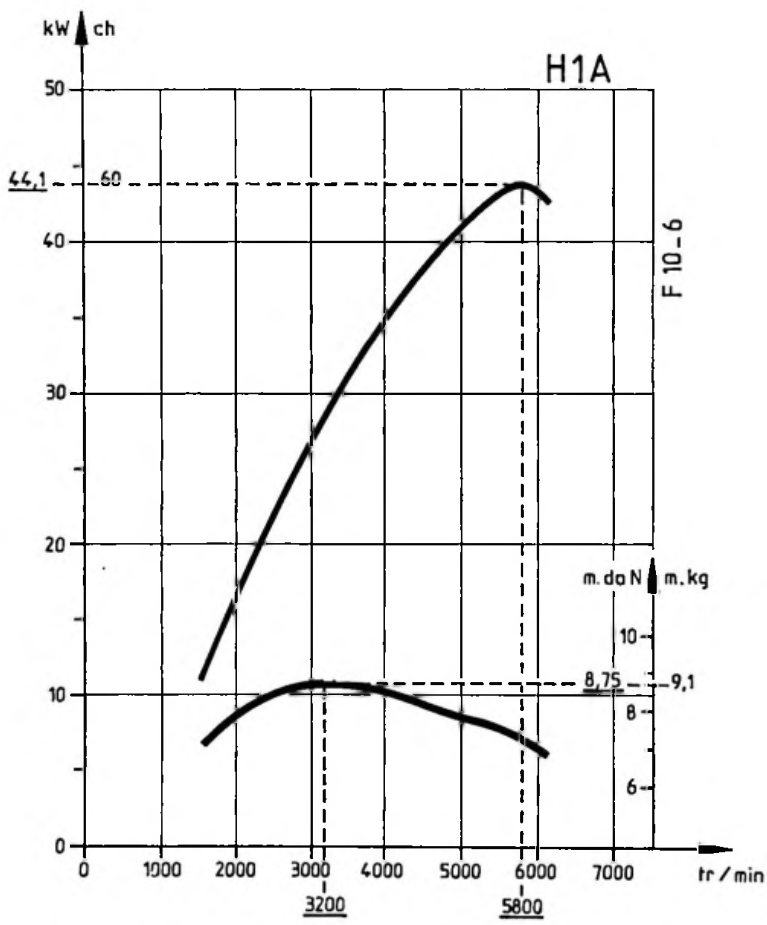
Ø = 72 mm c = 69 mm

9,4/1

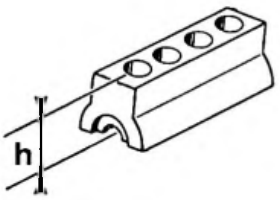
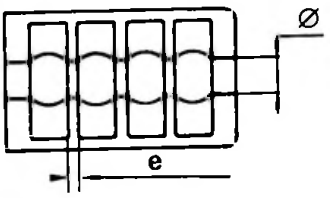
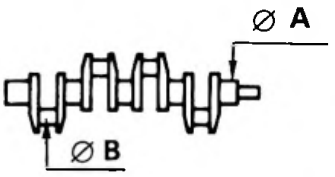
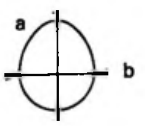
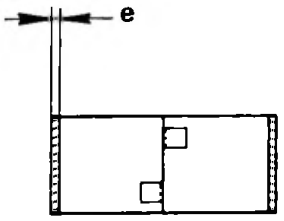
SP 95 SUPER

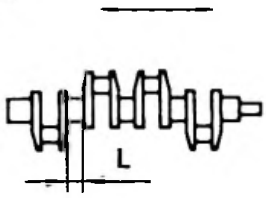
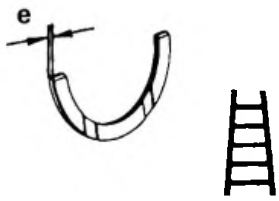
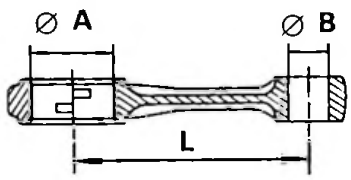
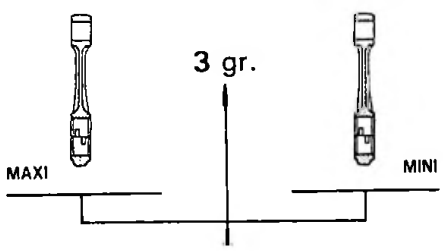
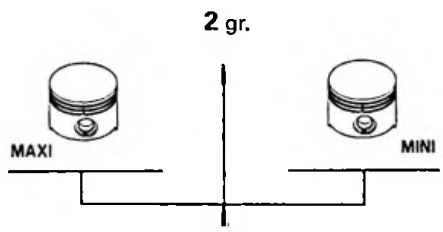
1. 3. 4. 2

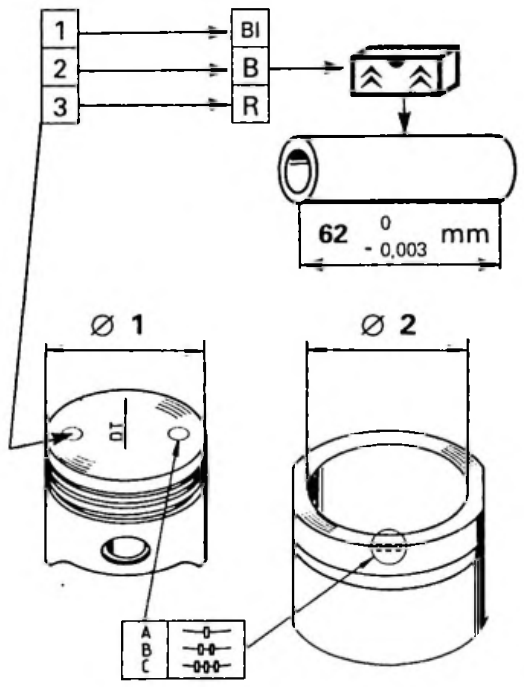
CITROËN ZX : TU1 - K



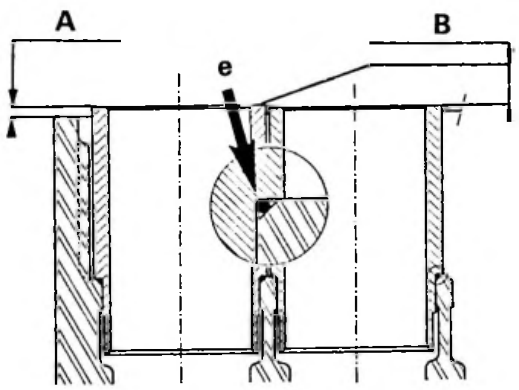
TT. 61-2 F. 10-6

	**h = 187,48** ± 0,05 mm	
	Ø = **53,655** $^{+0,019}_{0}$ mm **e = 18,58** $^{+0,05}_{0}$ mm	
	**A**	**B**
	49,981 $^{0}_{-0,016}$ mm	**45** $^{-0,009}_{-0,025}$ mm
	49,681 $^{0}_{-0,016}$ mm	**44,7** $^{-0,009}_{-0,025}$ mm
 a – b	**0,007** mm	**0,007** mm
	**1,829** ± 0,003 mm	**1,817** ± 0,003 mm
	1,979 ± 0,003 mm	**1,967** ± 0,003 mm

0,07 → 0,272 mm 	L	23,6 $^{+0,052}_{0}$ mm
	1	23,6 $^{+0,252}_{0,200}$ mm
	2	23,6 $^{+0,352}_{+0,300}$ mm
	3	23,6 $^{+0,452}_{+0,400}$ mm
	e	2,40 mm
	1	2,50 mm
	2	2,55 mm
	3	2,60 mm
		A = 48,655 $^{+0,016}_{0}$ mm B = 19,463 $^{+0,016}_{0}$ mm L = 112,3 ± 0,07 mm
		



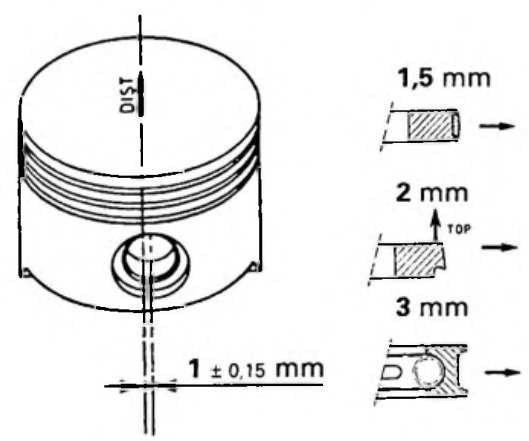
Ø 1 (+ 0,010 0 mm)	Ø 2 (+ 0,010 0 mm)
A – 71,940 mm	– 72 mm
B – 71,950 mm	– 72,01 mm
C – 71,960 mm	– 72,02 mm



A = 0,03 ⟷ 0,1 mm

B = 0,05 mm MAXI

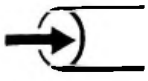
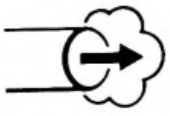
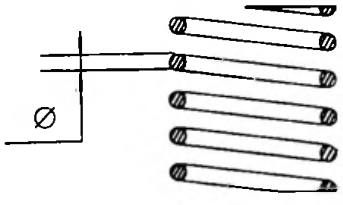
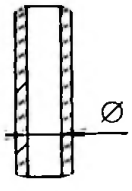
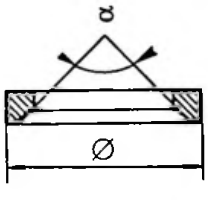
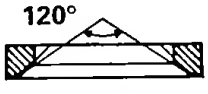
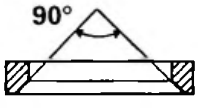
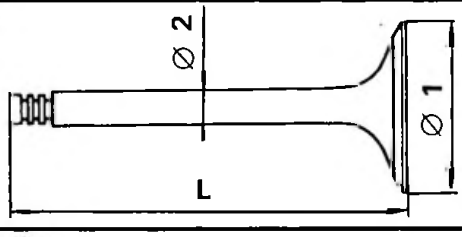
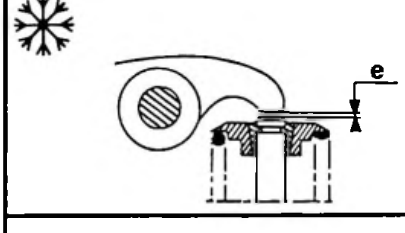
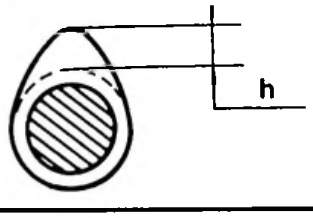
e = 1,25 ± 0,1 mm

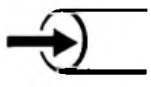
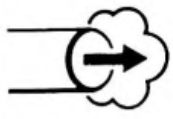
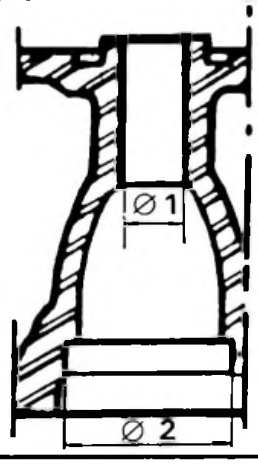
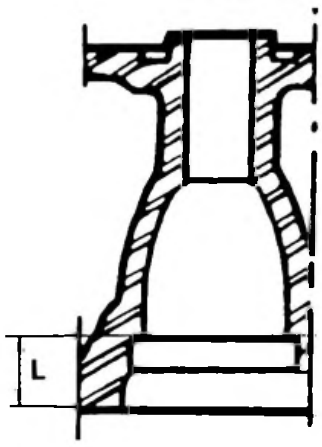
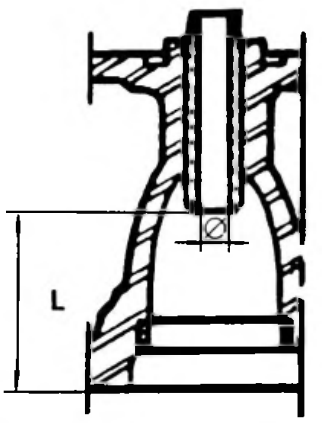


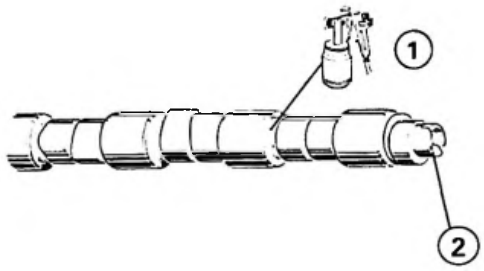
0,25 → 0,45 mm

0,25 → 0,45 mm

0,20 → 0,45 mm

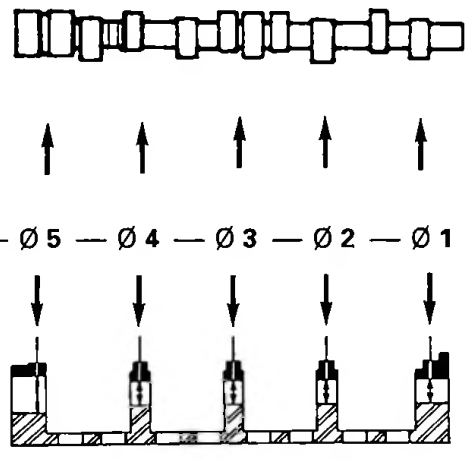
			
 x 7,75		Ø 3,6 mm	Ø 3,6 mm
	Ø	13,02 $^{+0,039}_{+0,028}$ mm	13,02 $^{+0,039}_{+0,028}$ mm
	1	13,29 $^{0}_{-0,011}$ mm	13,29 $^{0}_{-0,011}$ mm
	2	13,59 $^{0}_{-0,011}$ mm	13,59 $^{0}_{-0,011}$ mm
	α	 120°	 90°
	Ø	38,01 $^{+0,137}_{+0,112}$ mm	31,01 $^{+0,137}_{+0,112}$ mm
	1	38,31 $^{+0,137}_{+0,112}$ mm	31,31 $^{+0,137}_{+0,112}$ mm
	2	38,51 $^{+0,137}_{+0,112}$ mm	31,51 $^{+0,137}_{+0,112}$ mm
	Ø 1	36,8 mm	29,4 mm
	Ø 2	6,99 $^{+0}_{-0,015}$ mm	6,98 $^{+0}_{-0,015}$ mm
	L	112,76 ± 0,25 mm	112,56 ± 0,25 mm
	e	0,20 mm	0,40 mm
		8,20 mm	8,20 mm

				
		Ø 1	12,965 $^{+0,032}_{0}$ mm	12,965 $^{+0,032}_{0}$ mm
		1	13,195 $^{+0,032}_{0}$ mm	13,195 $^{+0,032}_{0}$ mm
		2	13,495 $^{+0,032}_{0}$ mm	13,495 $^{+0,032}_{0}$ mm
		Ø 2	38 ±0,025 mm	31 ± 0,025 mm
		1	38,30 ±0,025 mm	31,30 ±0,025 mm
		2	38,50 ±0,025 mm	31,50 ±0,025 mm
		L	15,193 $^{+0,3}_{0}$ mm	15,465 $^{+0,3}_{0}$ mm
		1	15,545 $^{+0,3}_{0}$ mm	15,817 $^{+0,3}_{0}$ mm
		2		
			Ø = 7 $^{+0,022}_{0}$ mm	Ø = 7 $^{+0,022}_{0}$ mm
			L = 43,5 mm	L = 43 mm

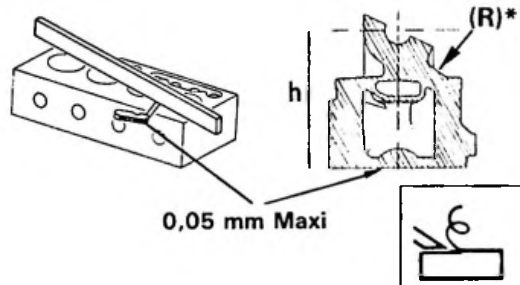


① = V

② = 1



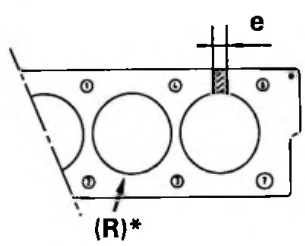
Ø 1	37 $^{-0,050}_{-0,075}$ mm
Ø 2	40,7 $^{-0,050}_{-0,075}$ mm
Ø 3	41,3 $^{-0,050}_{-0,075}$ mm
Ø 4	41,9 $^{-0,050}_{-0,075}$ mm
Ø 5	42,5 $^{-0,050}_{-0,075}$ mm
Ø 1	37 $^{+0,039}_{0}$ mm
Ø 2	40,7 $^{+0,039}_{0}$ mm
Ø 3	41,3 $^{+0,039}_{0}$ mm
Ø 4	41,9 $^{+0,039}_{0}$ mm
Ø 5	42,5 $^{+0,039}_{0}$ mm



h = 111,20 ± 0,08 mm

h - **0,2** mm

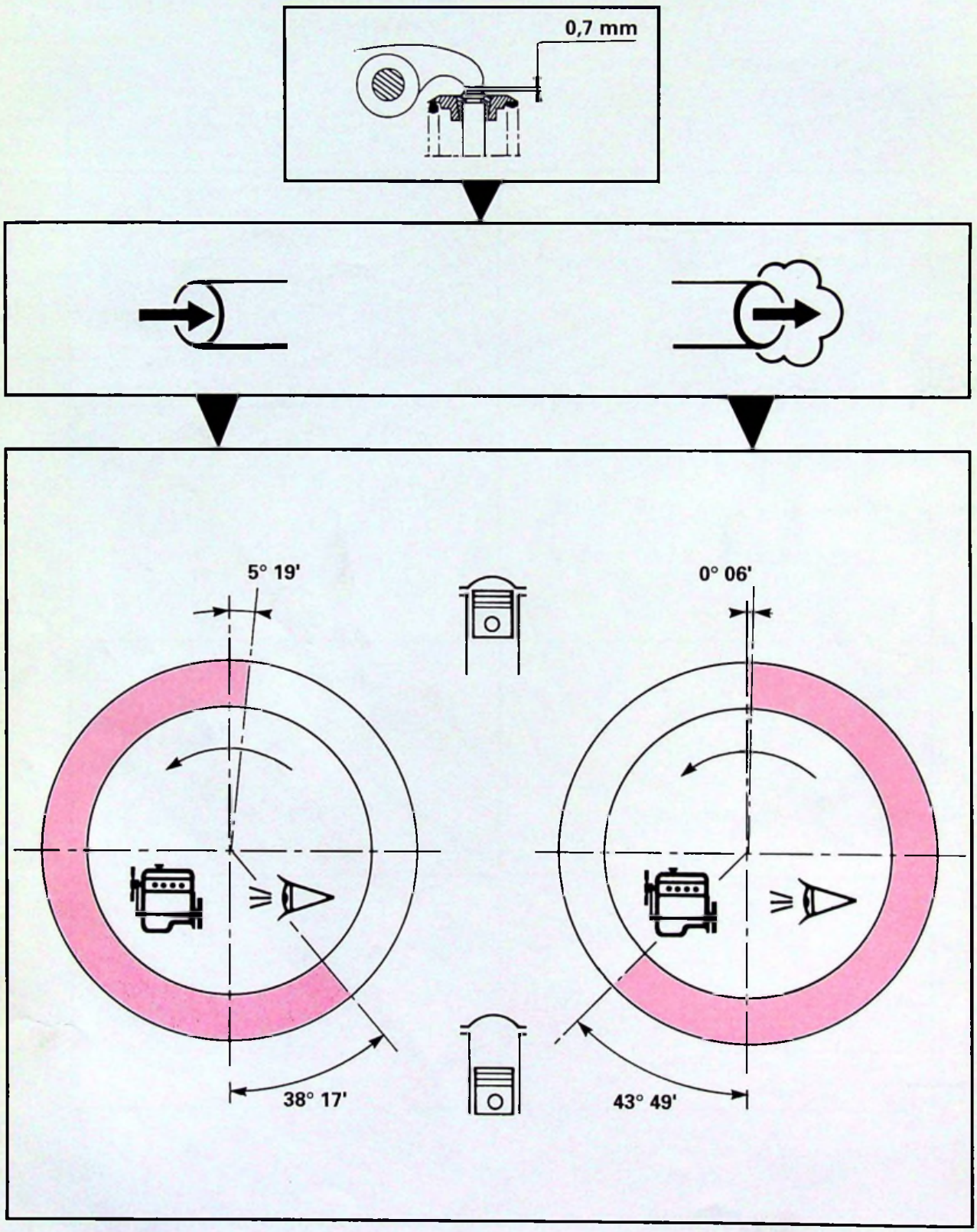
h (R) = 111 mm

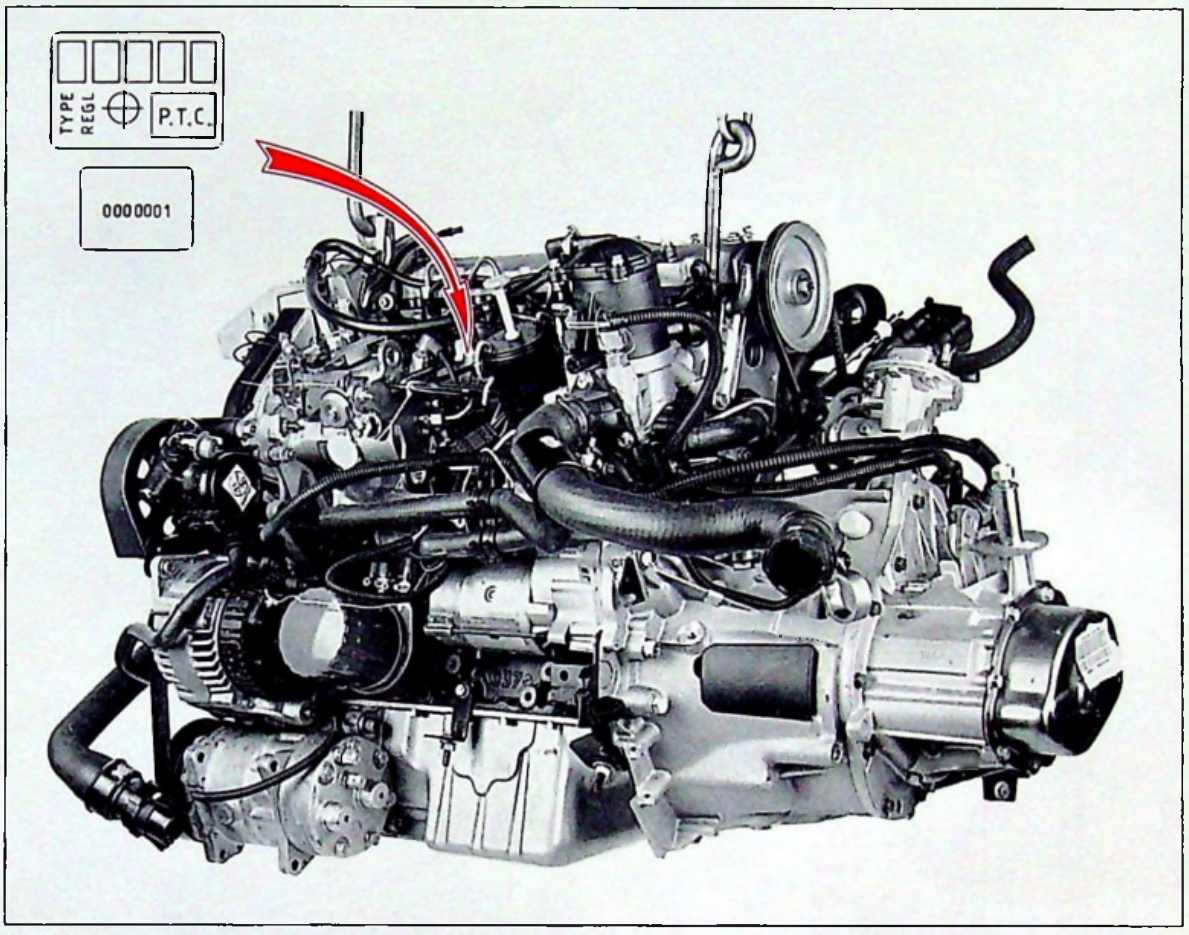


e = 1,20 ± 0,07 mm

e + 0,2 mm

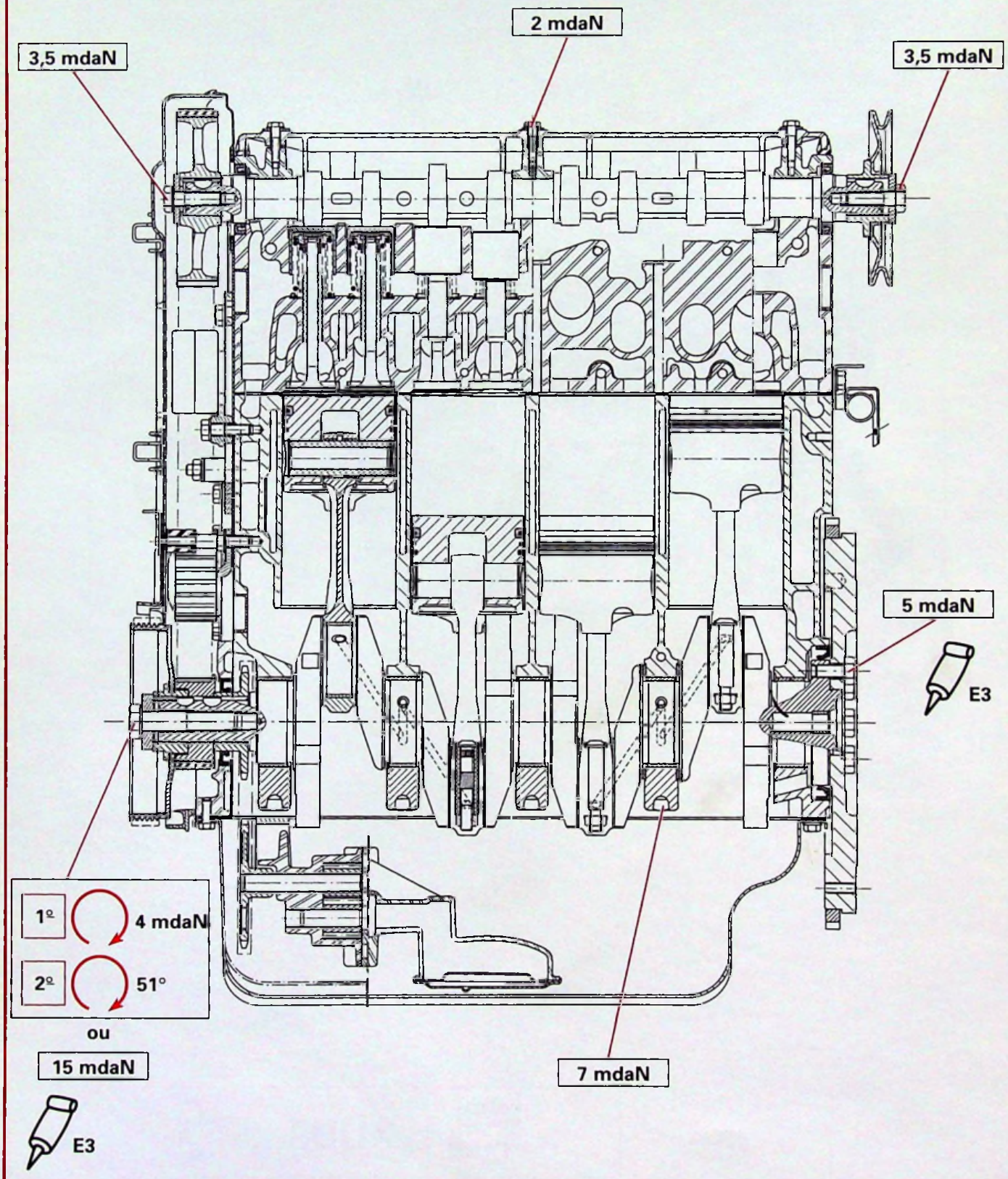
e (R) = 1,4 mm


0,7 mm
5° 19'
0° 06'
38° 17'
43° 49'

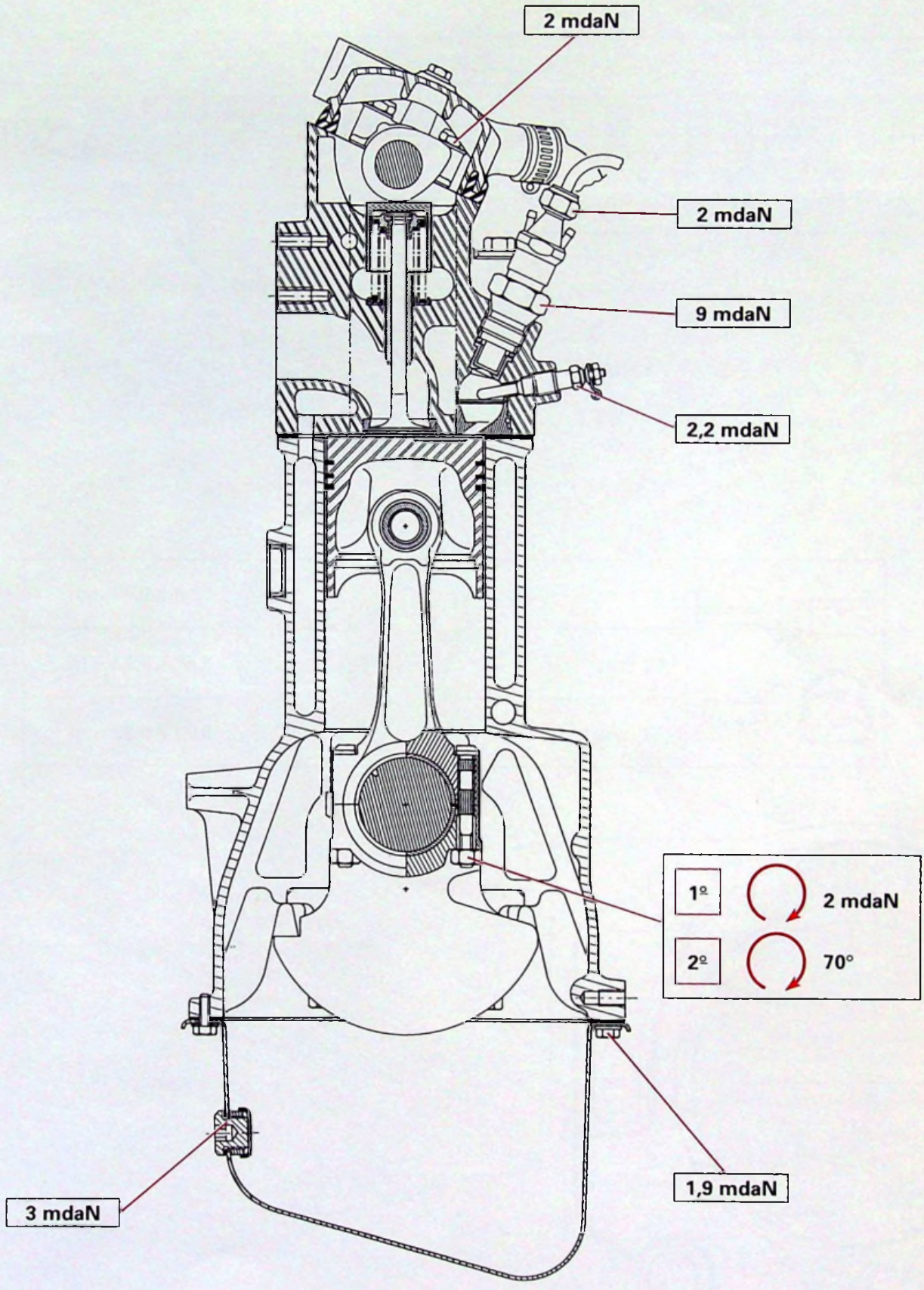


91-603

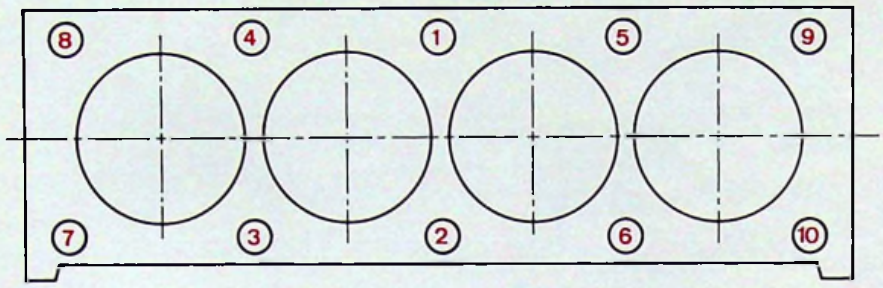
XUD9...

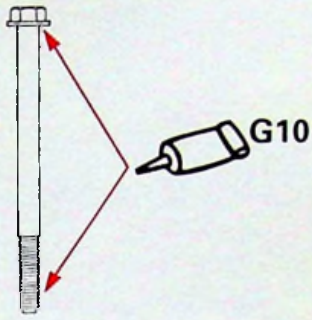

2 mdaN
3,5 mdaN
3,5 mdaN
5 mdaN
E3
1º
4 mdaN
2º
51°
ou
15 mdaN
E3
7 mdaN

BX-10-19



F-10-8

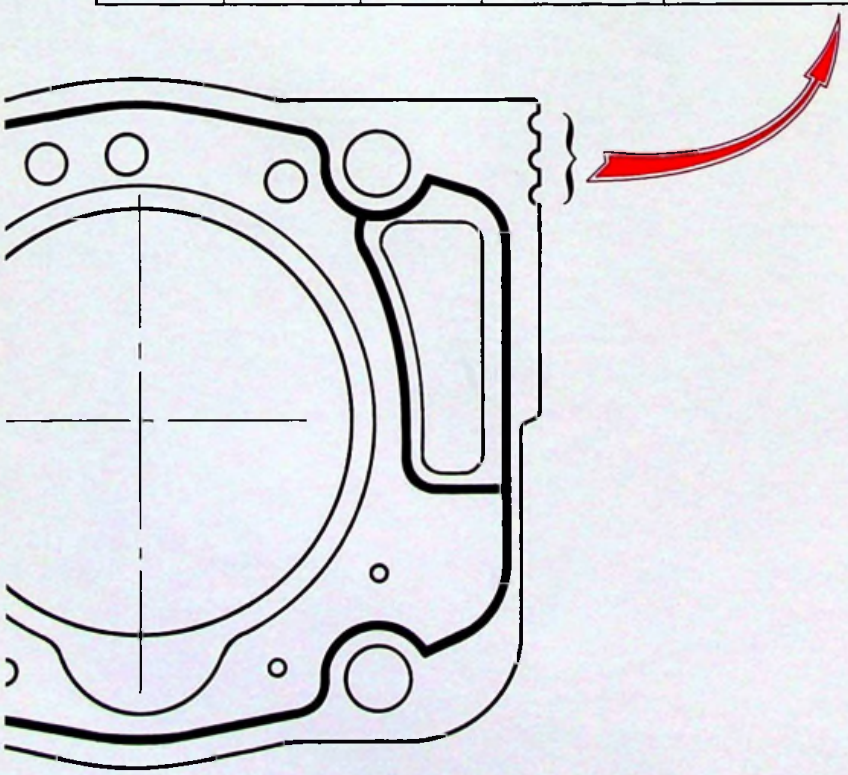




1º 1.2.3... 7 mdaN

2º 1.2.3... 140°

		1,49 mm			0,54 à 0,65 mm
		1,61 mm			0,65 à 0,77 mm
		1,73 mm			0,77 à 0,82 mm



BX.11-13 BX.11-22 F. 11-3 F. 11-4

D9 B	XUD 9 A
D J Z	XUD 9 Y

1905 cm³ x 4 x 8

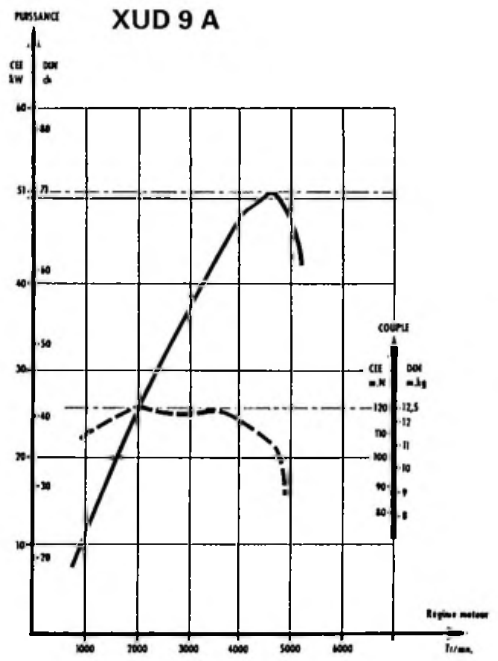
Ø = 83 mm c = 88 mm

XUD 9 A 23/1
XUD 9 Y 23,5/1

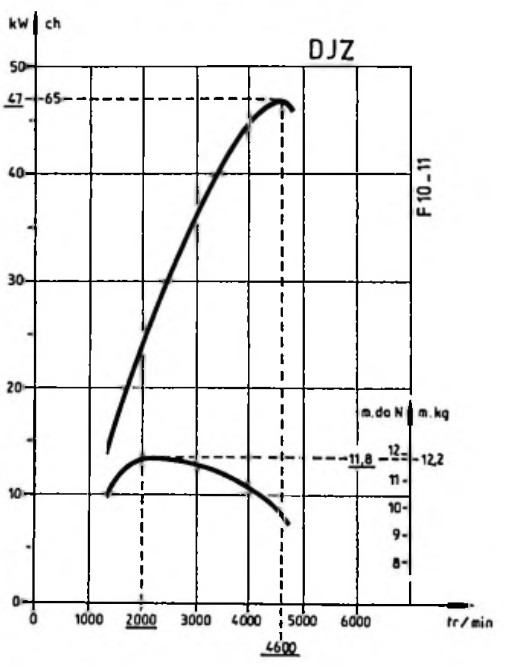
48

1. 3. 4. 2

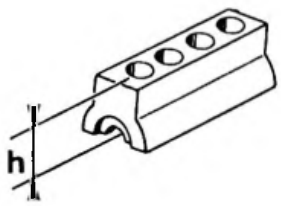
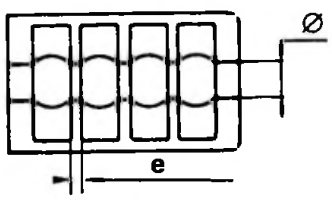
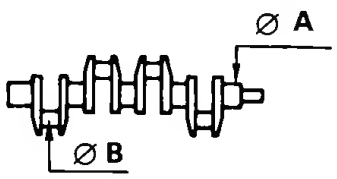
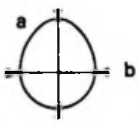
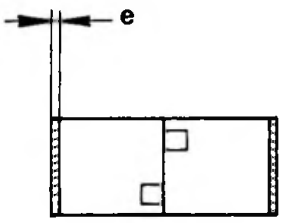
XUD 9 A

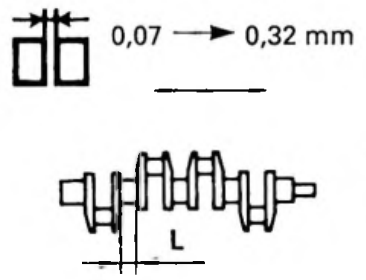
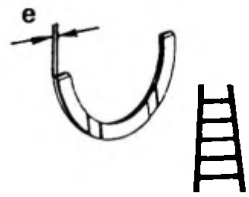
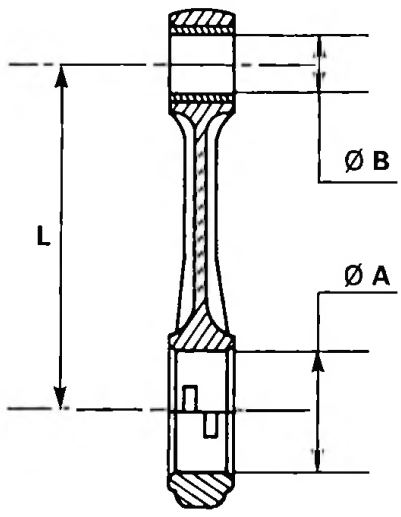
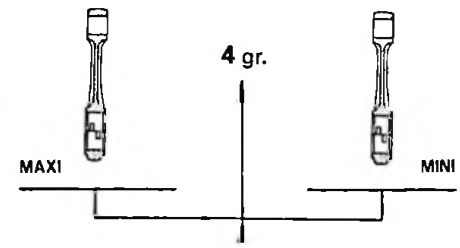
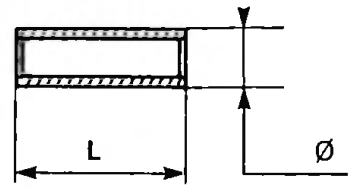


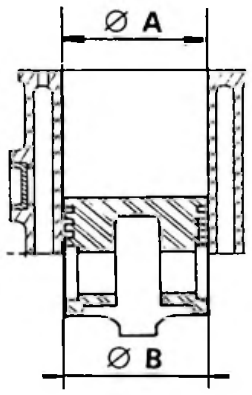
XUD 9 A Y



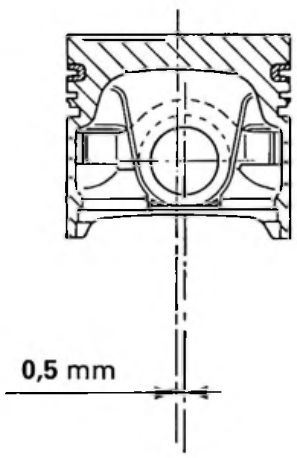
F.10-10 F. 10-11

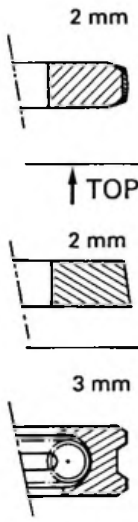
	h = 235 ± 0,05 mm	
	Ø = 63,750 $^{0}_{-0,019}$ mm e = 21,82 ± 0,05 mm	
	A	B
	60 $^{0}_{-0,019}$ mm	50 $^{0}_{-0,016}$ mm
	59,7 $^{0}_{-0,019}$ mm	49,7 $^{0}_{-0,016}$ mm
 a – b	0,007 mm	0,007 mm
	1,842 ± 0,003 mm	1,827 ± 0,005 mm
	1,992 ± 0,003 mm	1,977 ± 0,005 mm

	L	26,6 $^{+0,05}_{0}$ mm
	1	26,8 $^{+0,05}_{0}$ mm
	2	26,9 $^{+0,05}_{0}$ mm
	3	27 $^{+0,05}_{0}$ mm
	e	2,30 mm
	1	2,40 mm
	2	2,45 mm
	3	2,50 mm
		Ø A = 53,695 $^{+0,013}_{0}$ mm Ø B = 25 $^{+0,020}_{+0,007}$ mm L = 145 ± 0,025 mm
		
		L = 72 $^{0}_{-0,3}$ mm Ø = 25 $^{0}_{-0,006}$ mm

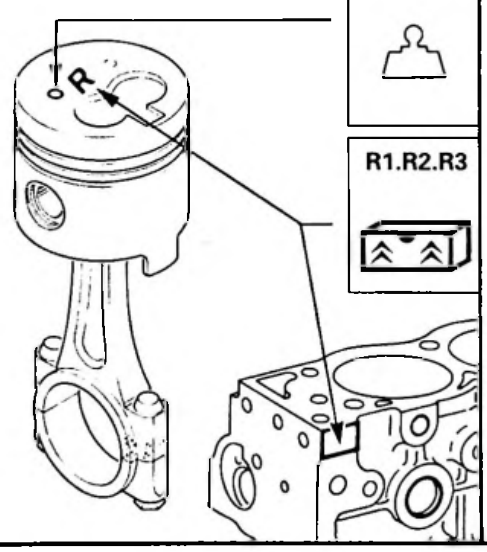


Ø A		83 $^{+0,018}_{0}$ mm
R1		83,20 $^{+0,018}_{0}$ mm
R2		83,50 $^{+0,018}_{0}$ mm
R3		83,80 $^{+0,018}_{0}$ mm
Ø B		82,930 ± 0,009 mm
R1		83,130 ± 0,009 mm
R2		83,430 ± 0,009 mm
R3		83,730 ± 0,009 mm

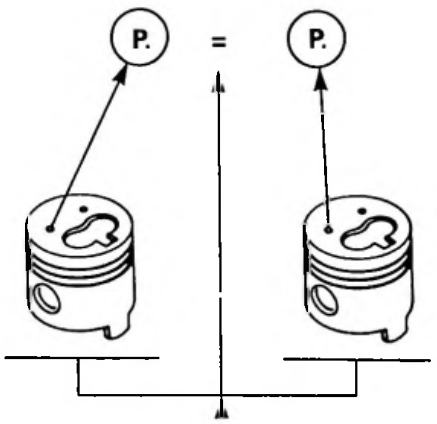


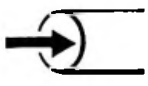
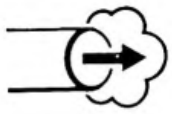
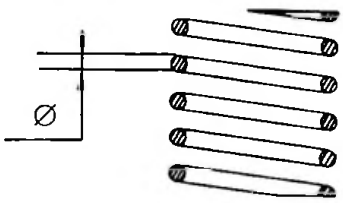
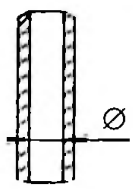
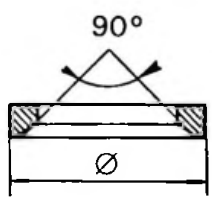
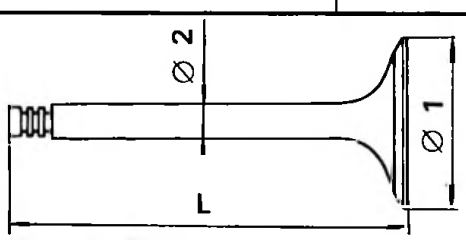
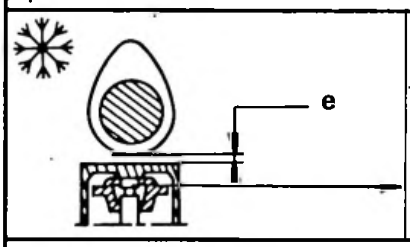
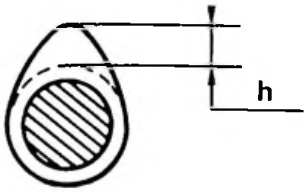


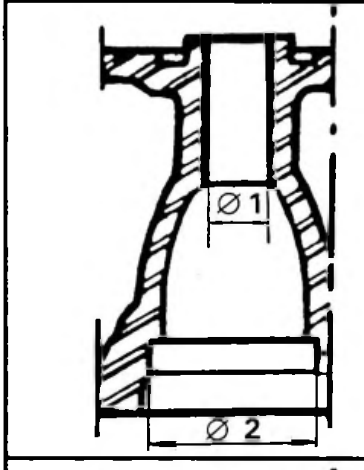
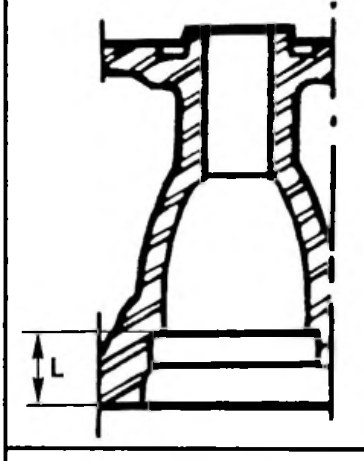
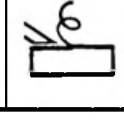
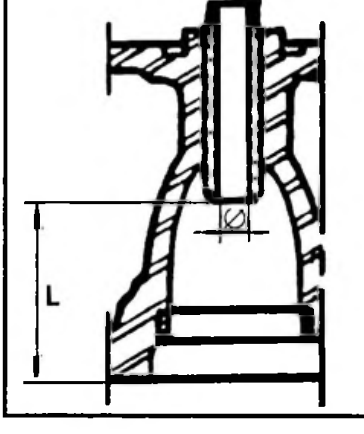
R1	I	0,20 → 0,40 mm
R2	II	
R3	III	
R1	I	0,20 → 0,40 mm
R2	II	
R3	III	
R1	I	0,25 → 0,50 mm
R2	II	
R3	III	

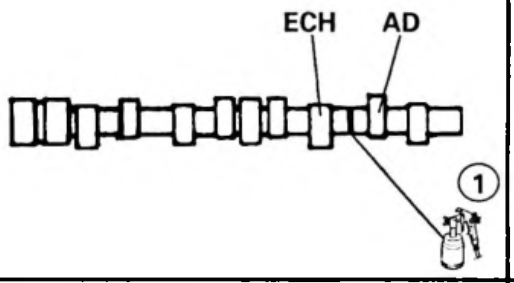


P1 - P2 - P3 - P4

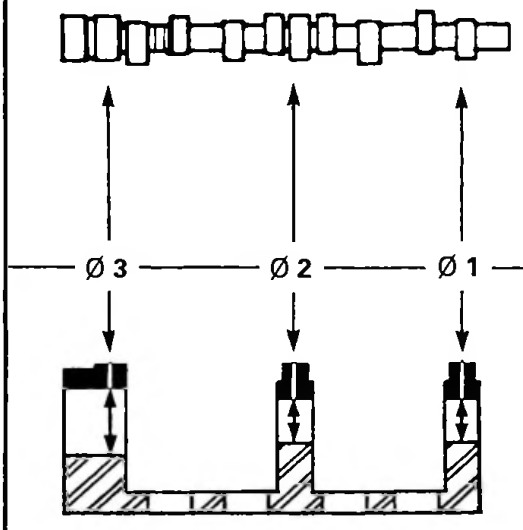


			
 × 8		Ø 3,8 mm BL	Ø 3,8 mm BL
	Ø	14,02 $^{+0,039}_{+0,028}$ mm	14,02 $^{+0,039}_{+0,028}$ mm
	1	14,29 $^{0}_{-0,011}$ mm	14,29 $^{0}_{-0,011}$ mm
	2	14,59 $^{0}_{-0,011}$ mm	14,59 $^{0}_{-0,011}$ mm
	Ø	40,161 $^{0}_{+0,025}$ mm	31,137 $^{0}_{+0,025}$ mm
	1	40,461 $^{0}_{+0,025}$ mm	34,437 $^{0}_{+0,025}$ mm
	2	40,661 $^{0}_{+0,025}$ mm	34,637 $^{0}_{+0,025}$ mm
	Ø 1	38,6 ± 0,2 mm	33 ± 0,2 mm
	Ø 2	7,99 ± 0,03 mm	7,97 ± 0,1 mm
	L	112,40 ± 0,03 mm	111,85 ± 0,3 mm
	e	0,15 mm	0,30 mm
		2,95 mm (0,025 → 0,025 mm) 3,50 mm	
		9,05 mm	9,10 mm

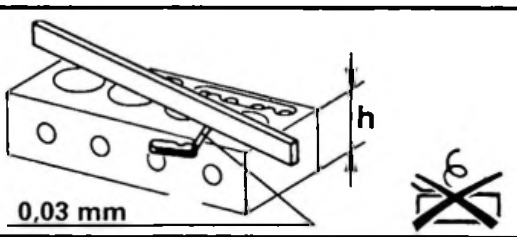
		Ø 1	13,981 $^{+0,032}_{0}$ mm	13,981 $^{+0,032}_{0}$ mm
		1	14,195 $^{+0,032}_{0}$ mm	14,195 $^{+0,032}_{0}$ mm
		2	14,495 $^{+0,032}_{0}$ mm	14,495 $^{+0,032}_{0}$ mm
		Ø 2	40 ± 0,025 mm	34 ± 0,025 mm
		1	40,3 ± 0,025 mm	34,3 ± 0,025 mm
		2	40,5 ± 0,025 mm	34,5 ± 0,025 mm
		L	8,267 ± 0,15 mm	8,15 ± 0,15 mm
		1	8,467 ± 0,15 mm	8,35 ± 0,15 mm
		2		
		Ø	8,02 $^{+0,022}_{0}$ mm	8,02 $^{+0,022}_{0}$ mm
		L	36,5 ± 0,5 mm	36,5 ± 0,5 mm



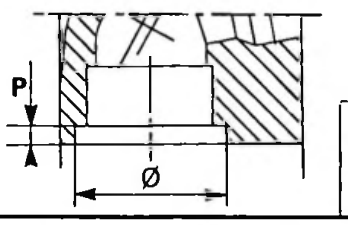
1 = BL



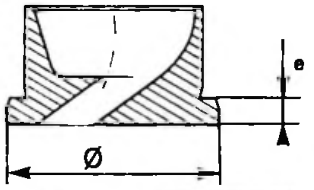
Ø 1	27,5 $^{-0,020}_{-0,041}$ mm
Ø 2	28 $^{-0,020}_{-0,041}$ mm
Ø 3	28,5 $^{-0,020}_{-0,041}$ mm
Ø 1	27,5 $^{+0,033}_{0}$ mm
Ø 2	28 $^{+0,033}_{0}$ mm
Ø 3	28,5 $^{+0,033}_{0}$ mm



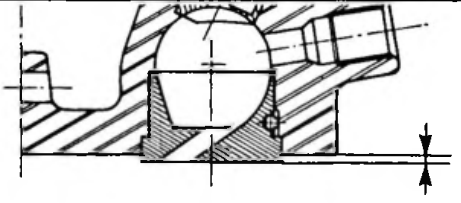
h = 140 $^{+0,25}_{-0,05}$ mm



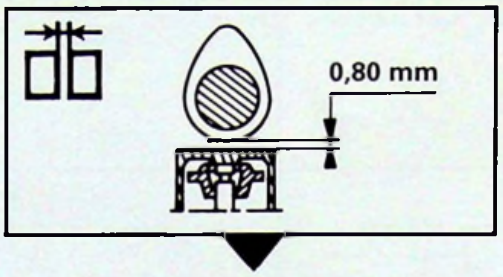
	Ø	P
	32 $^{+0,039}_{0}$ mm	3,9 $^{+0,02}_{-0,04}$ mm
1	32,4 $^{+0,039}_{0}$ mm	4,1 $^{+0,02}_{-0,04}$ mm
2	32,6 $^{+0,039}_{0}$ mm	4,2 $^{+0,02}_{-0,04}$ mm

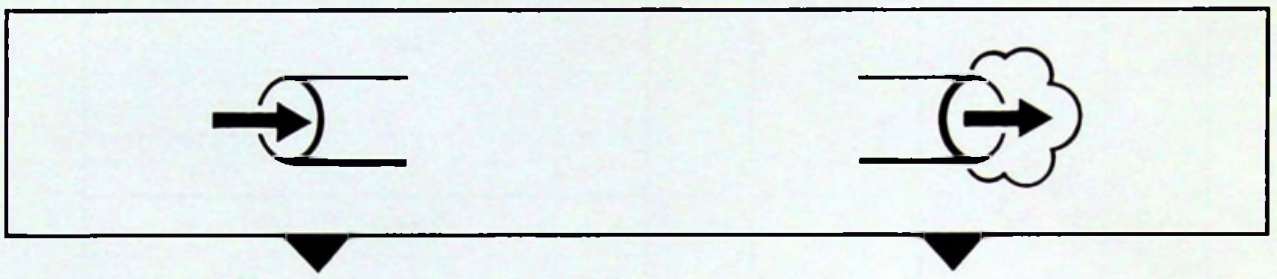


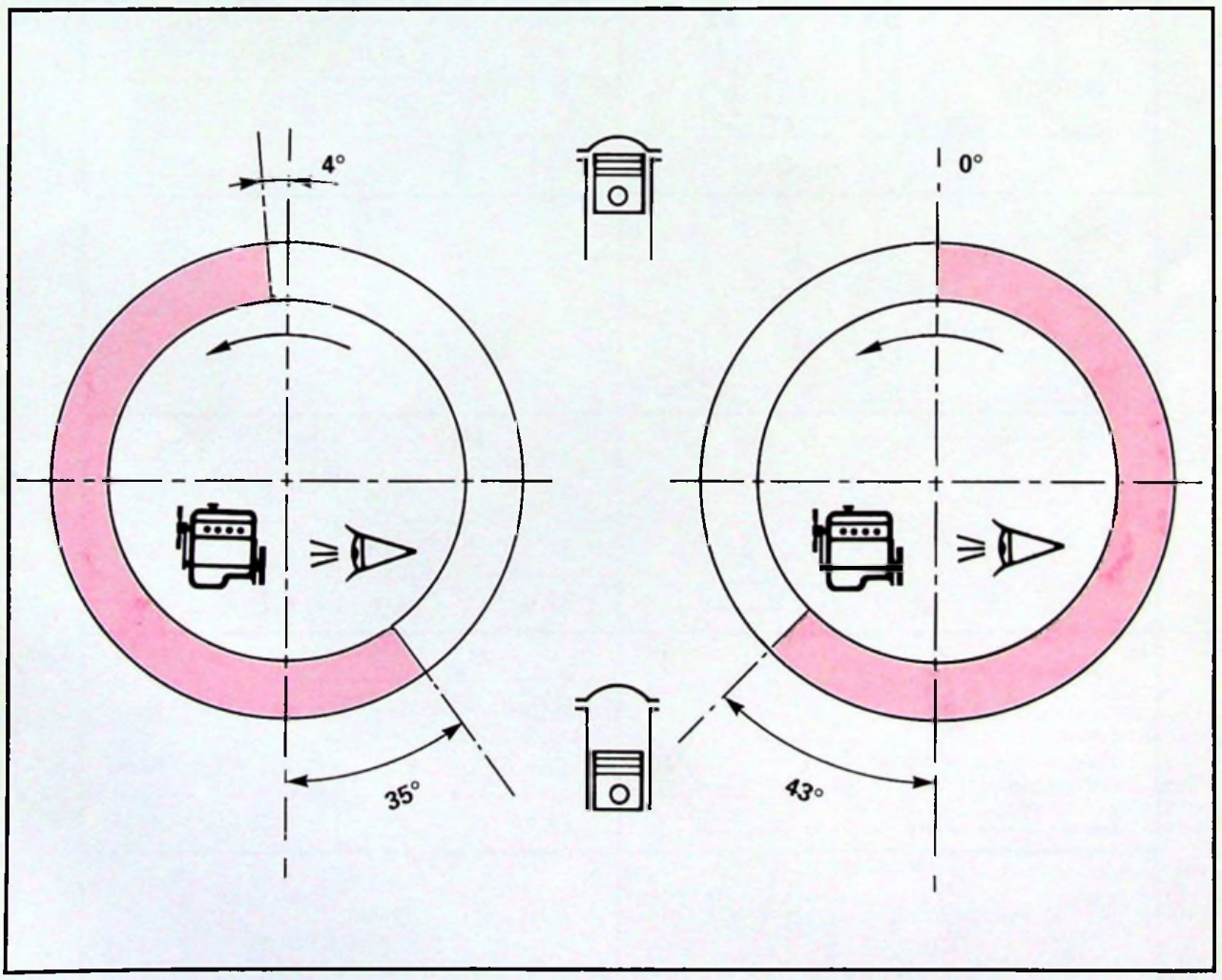
	Ø	e
	32,05 $^{+0,039}_{0}$ mm	4 $^{+0,020}_{-0,025}$ mm
1	32,45 $^{+0,039}_{0}$ mm	4,2 $^{+0,020}_{-0,025}$ mm
2	32,65 $^{+0,039}_{0}$ mm	4,3 $^{+0,020}_{-0,025}$ mm

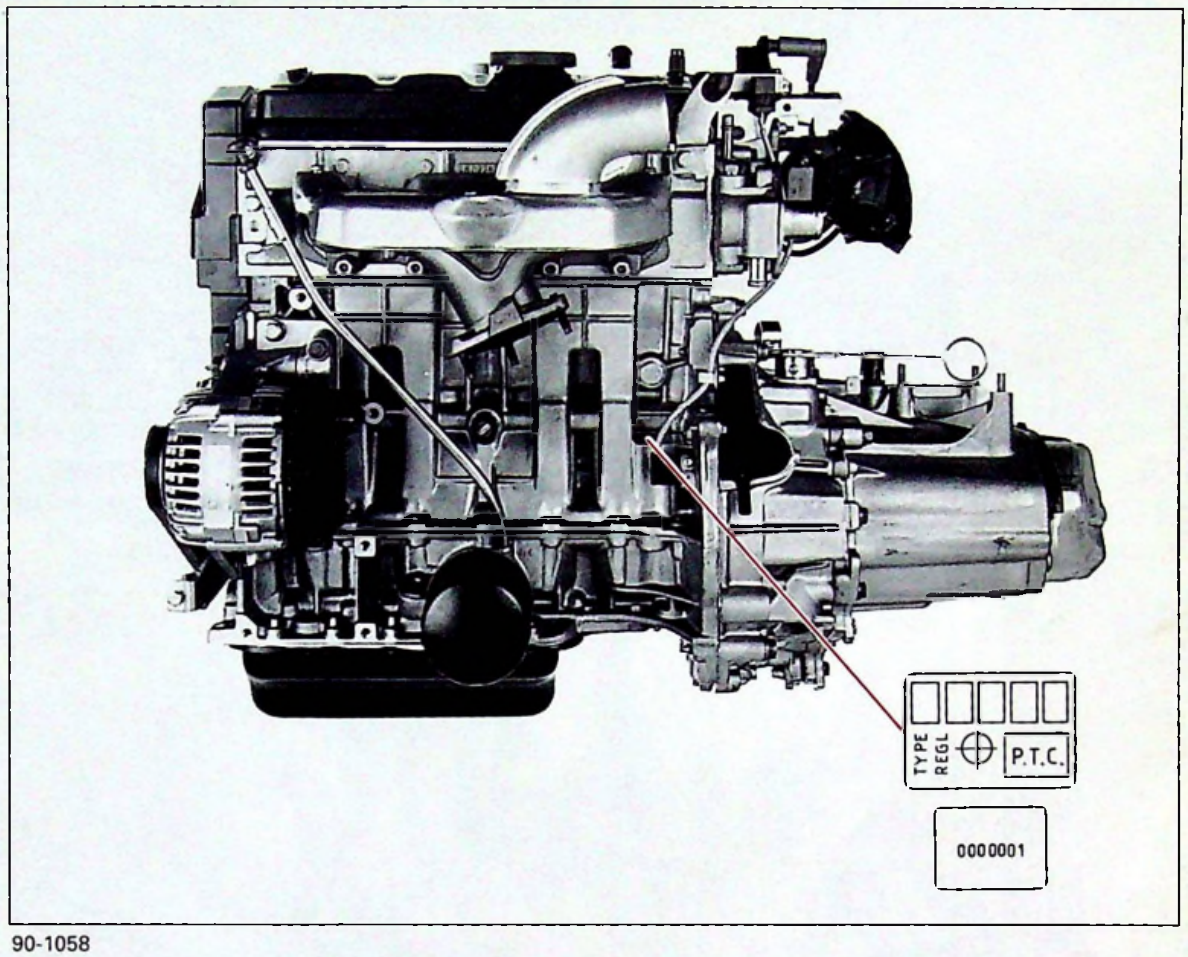


0 → 0,03 mm


0,80 mm

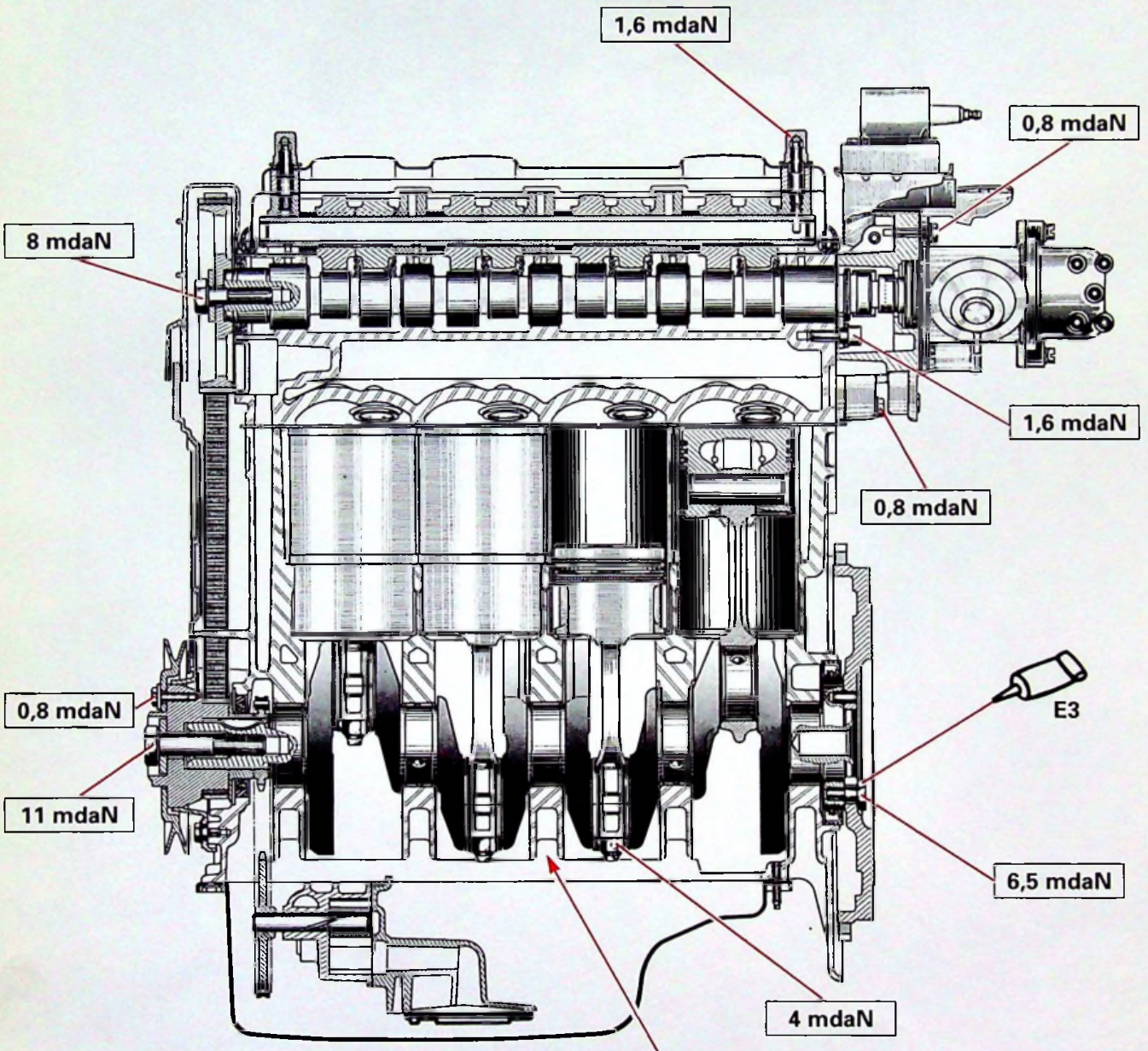



4°
0°
35°
43°

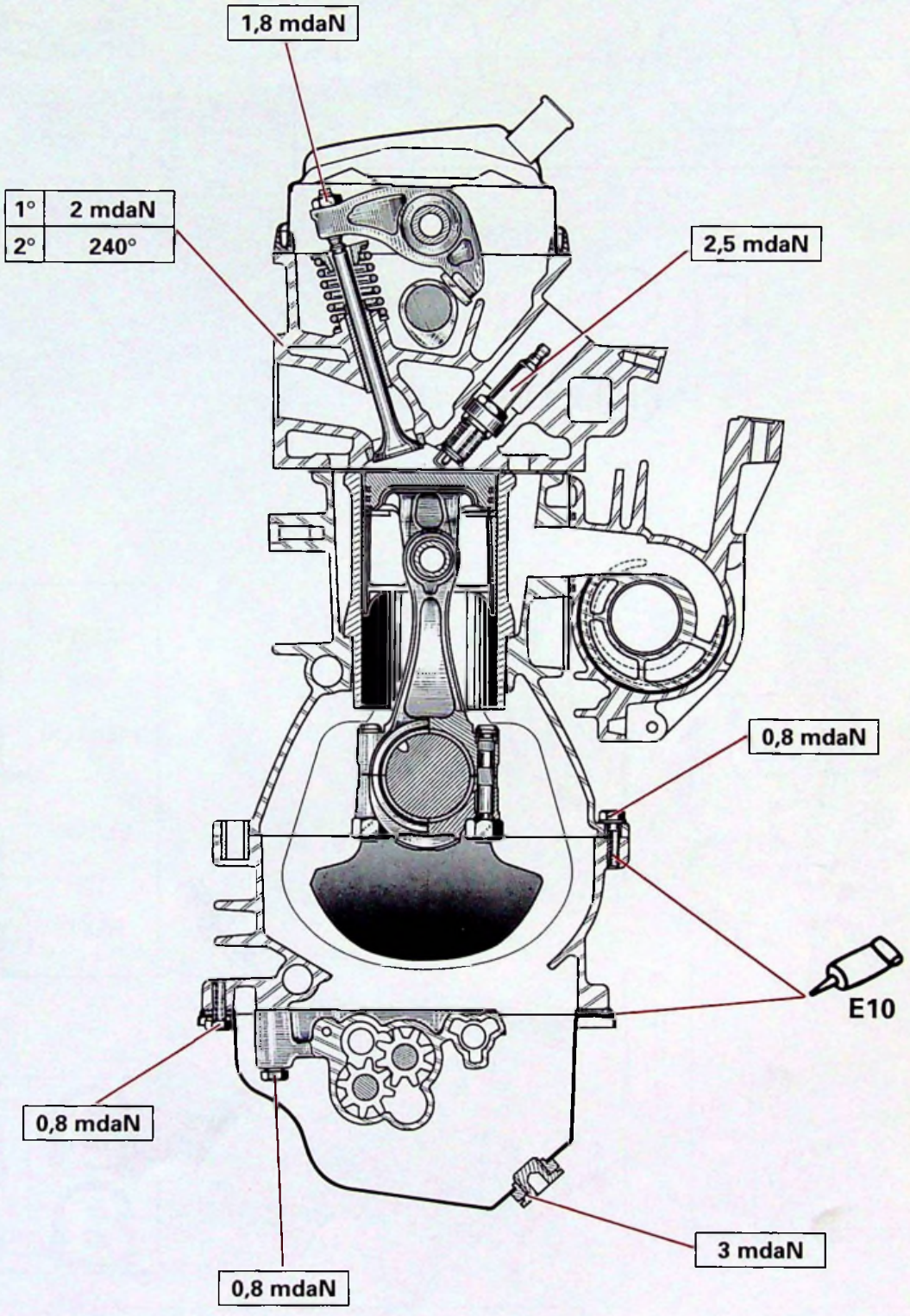


90-1058

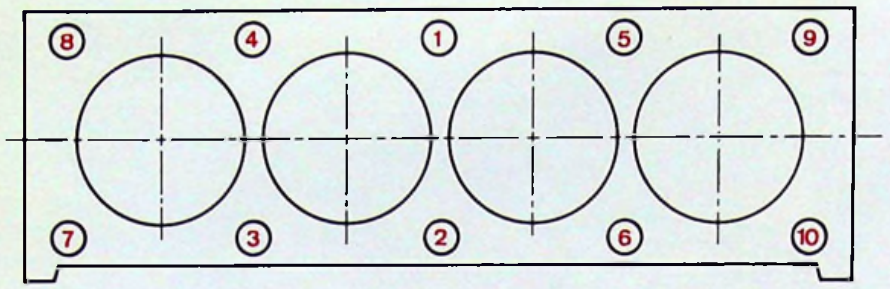
TU1 M/Z

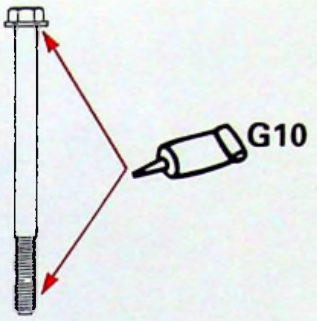

1,6 mdaN
0,8 mdaN
8 mdaN
1,6 mdaN
0,8 mdaN
0,8 mdaN
E3
11 mdaN
6,5 mdaN
4 mdaN

1°	2 mdaN
2°	45°



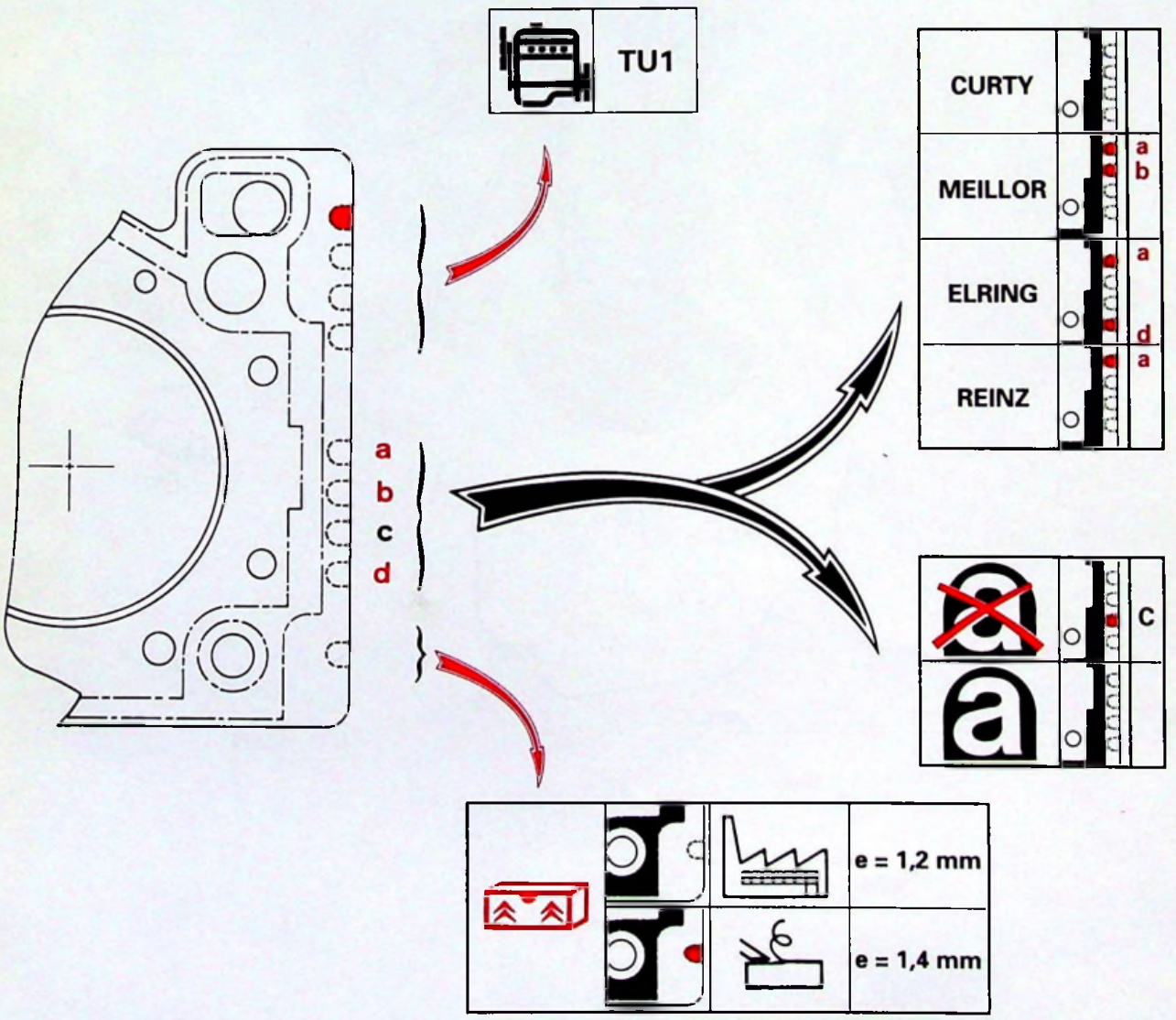
Z. 10-3





1º 1.2.3... 2 mdaN

2º 1.2.3... 240°



TU1 M/Z

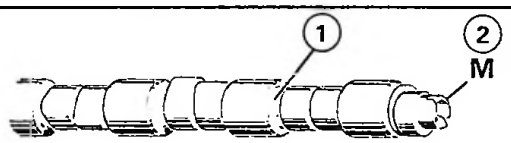
H D Z

1124 cm³ x 4 x 8

Ø = 72 c = 69

9,4/1

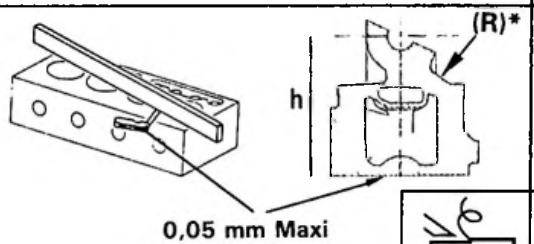
SP 95 SUPER



Z.12-5

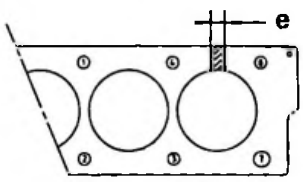
① = Bleu

② = M



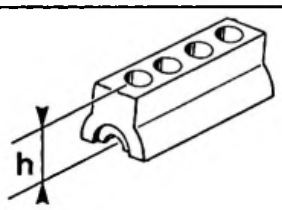
h = 111,20 ± 0,08 mm

h - 0,2 mm
h - 0,2 = 111 mm (R*)

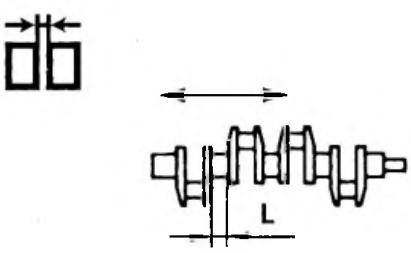


e = 1,20 ± 0,07 mm

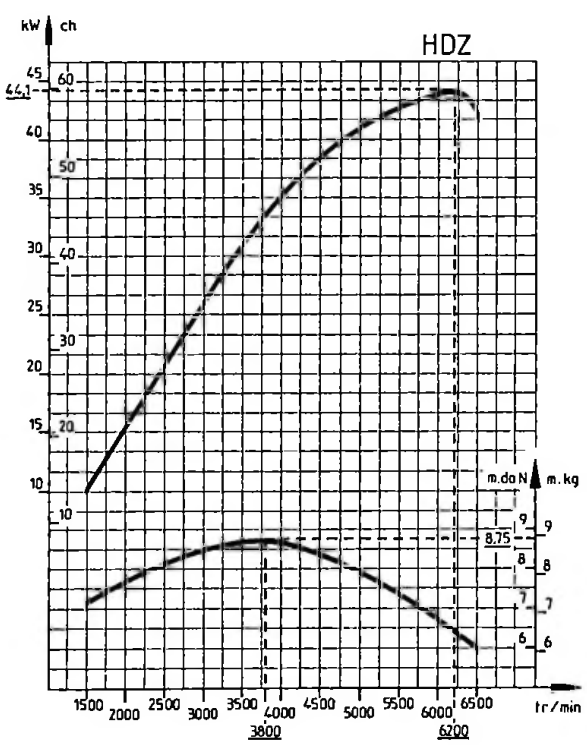
e + 0,2 mm
e = 1,4 mm



h = 187,48 ± 0,05 mm

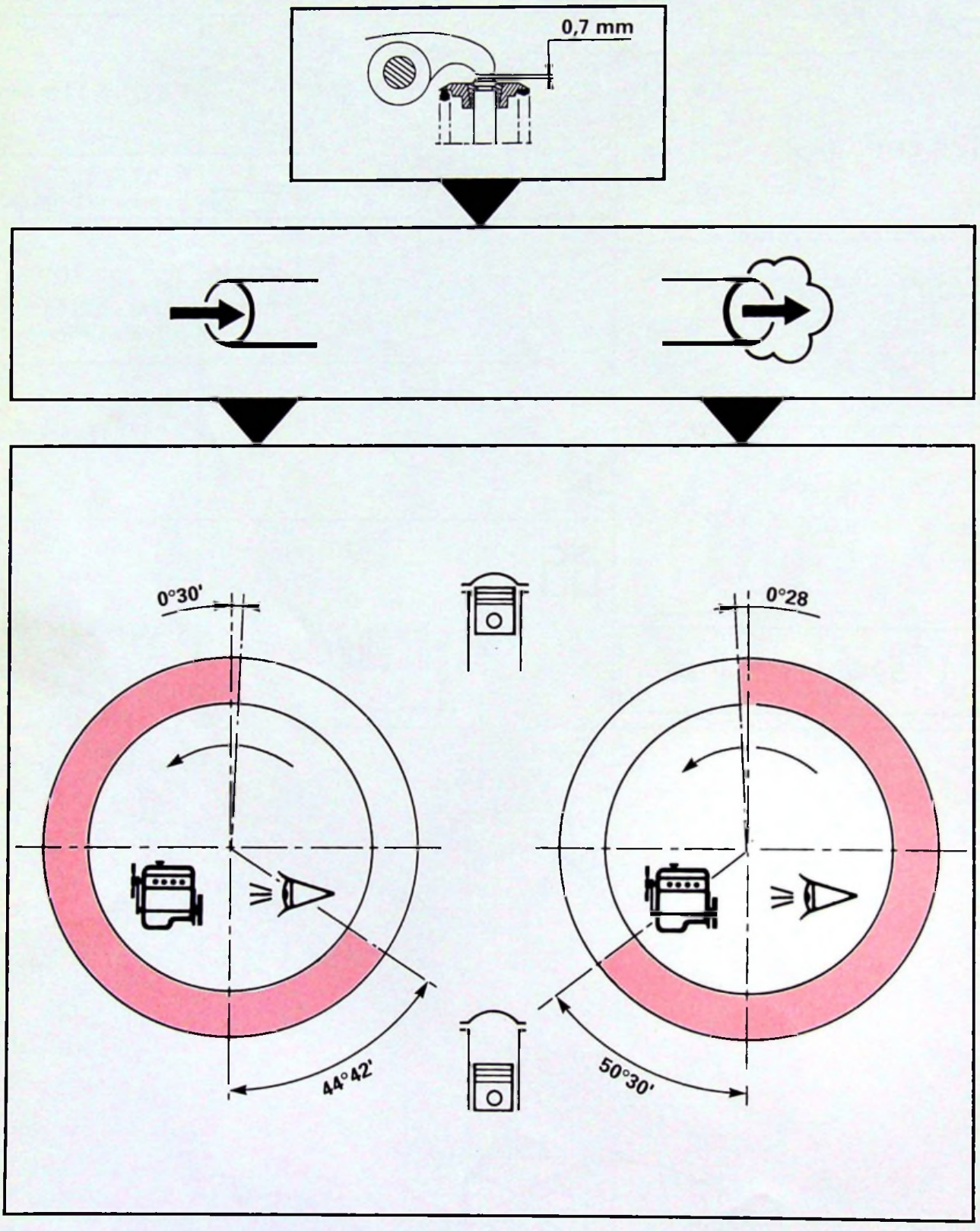


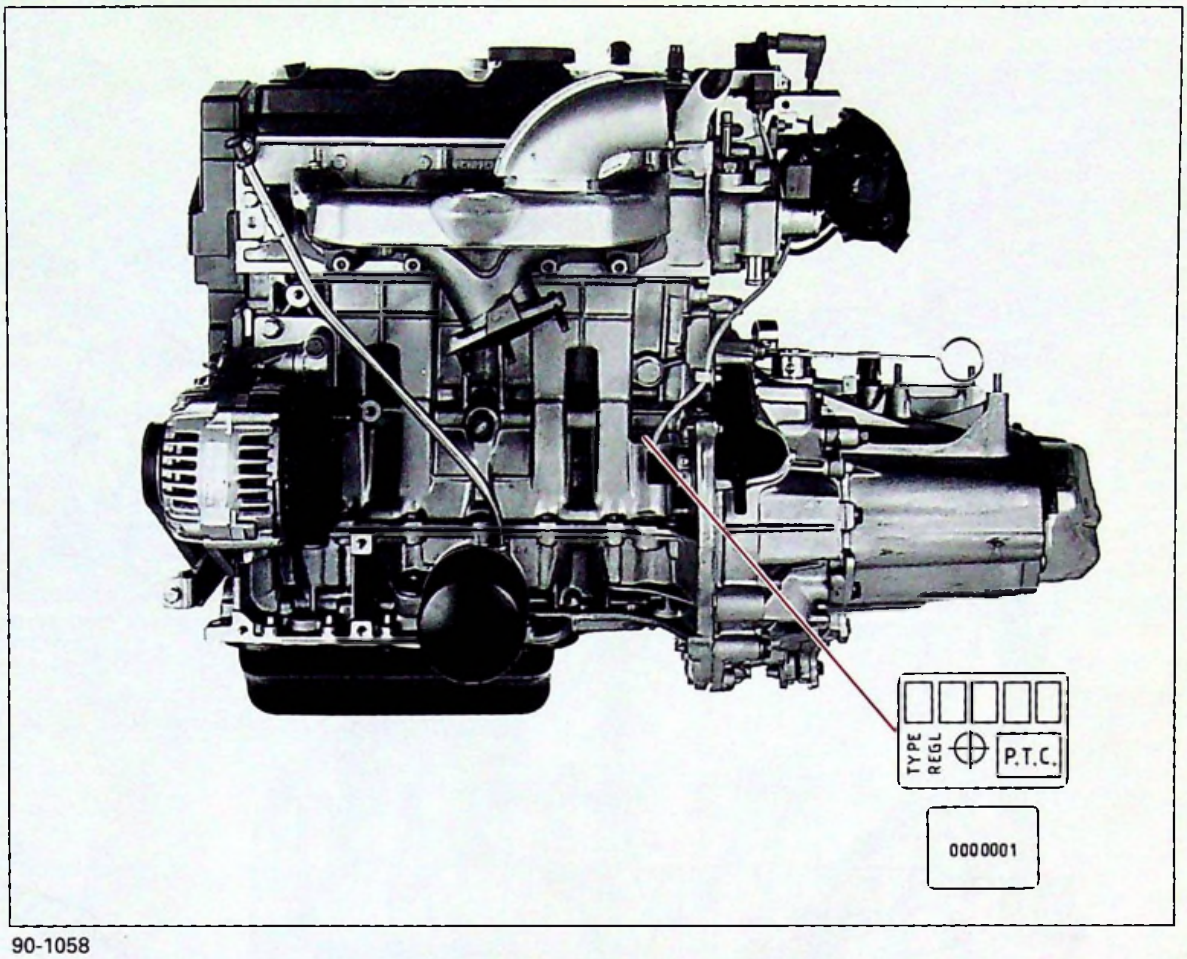
0,07 → 0,272 mm



Z.10-16

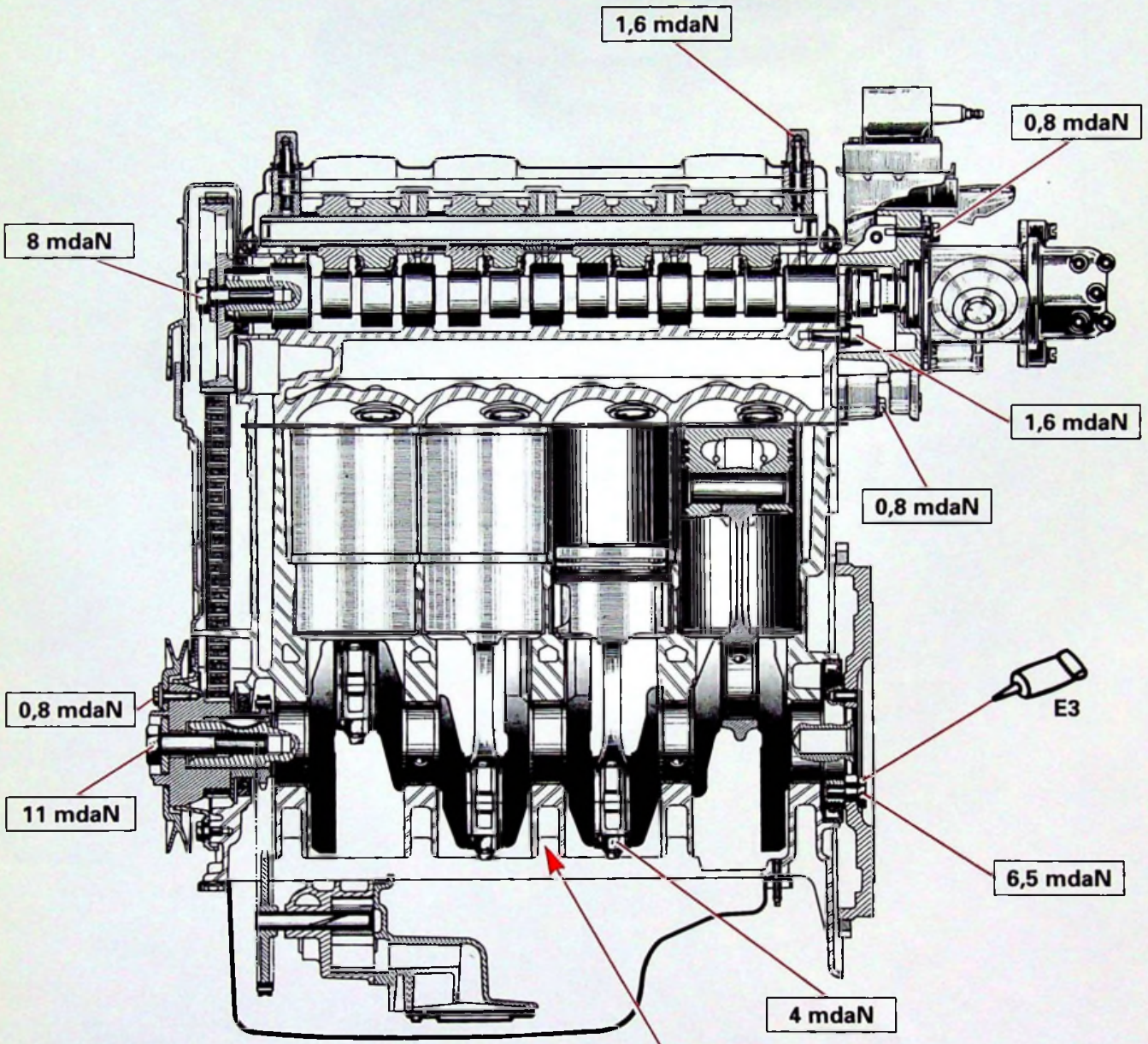
1. 3. 4. 2.


0,7 mm
0°30'
0°28
44°42'
50°30'

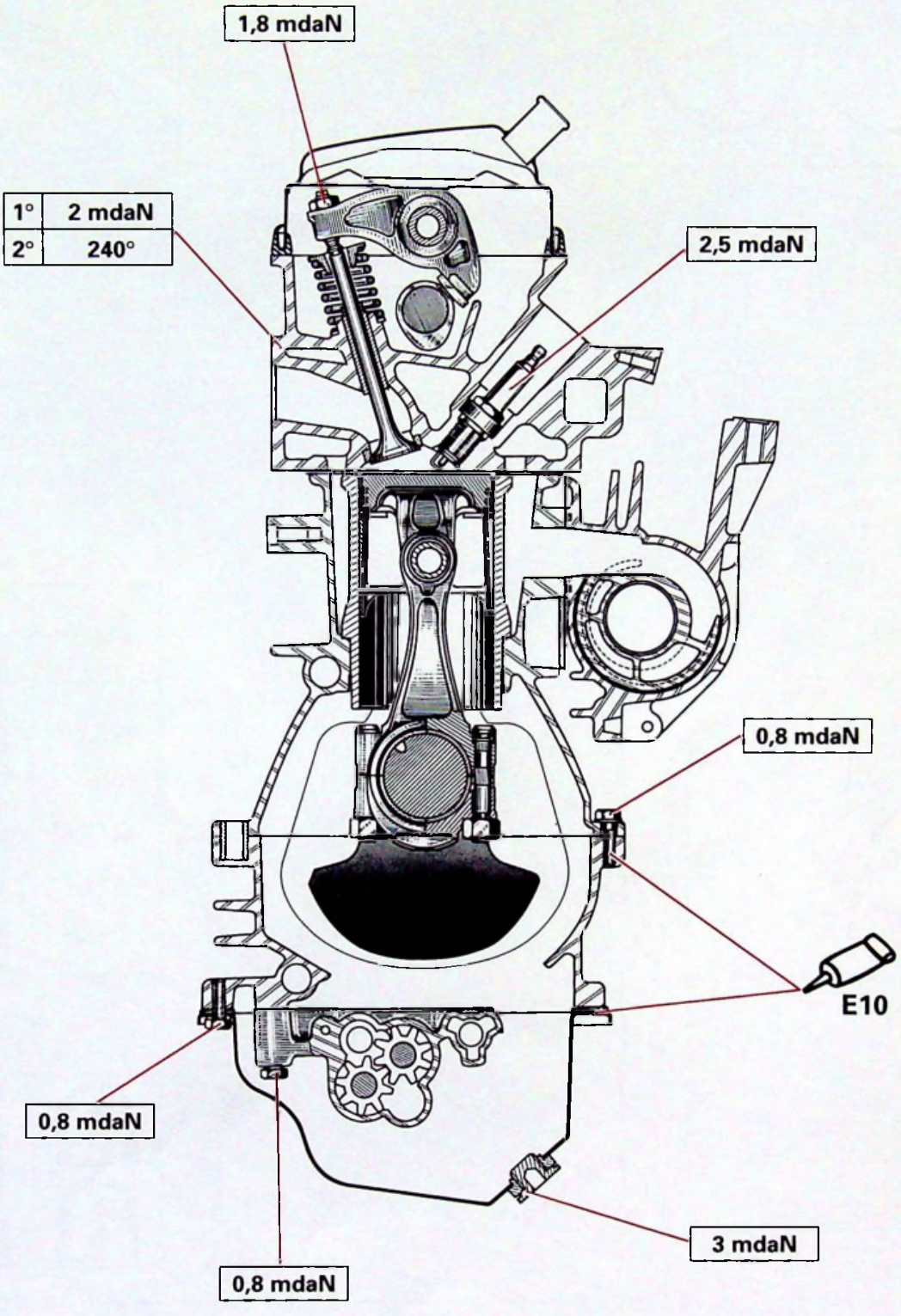


90-1058

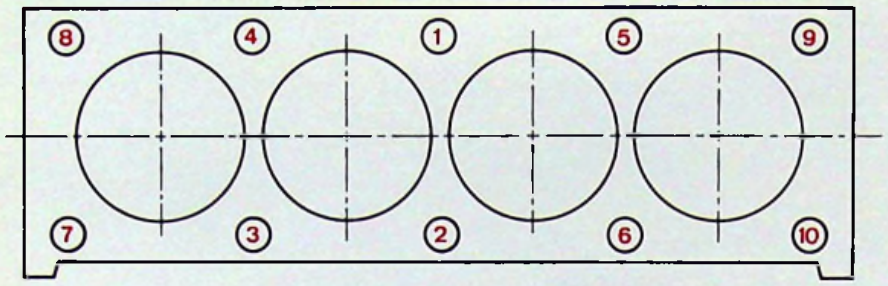
TU3 MC/Z

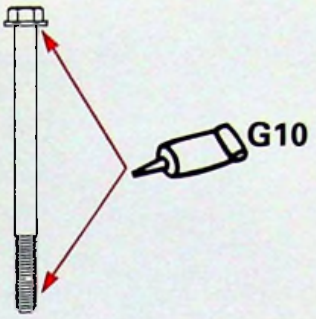

1,6 mdaN
0,8 mdaN
8 mdaN
1,6 mdaN
0,8 mdaN
0,8 mdaN
E3
11 mdaN
6,5 mdaN
4 mdaN

1°	2 mdaN
2°	45°



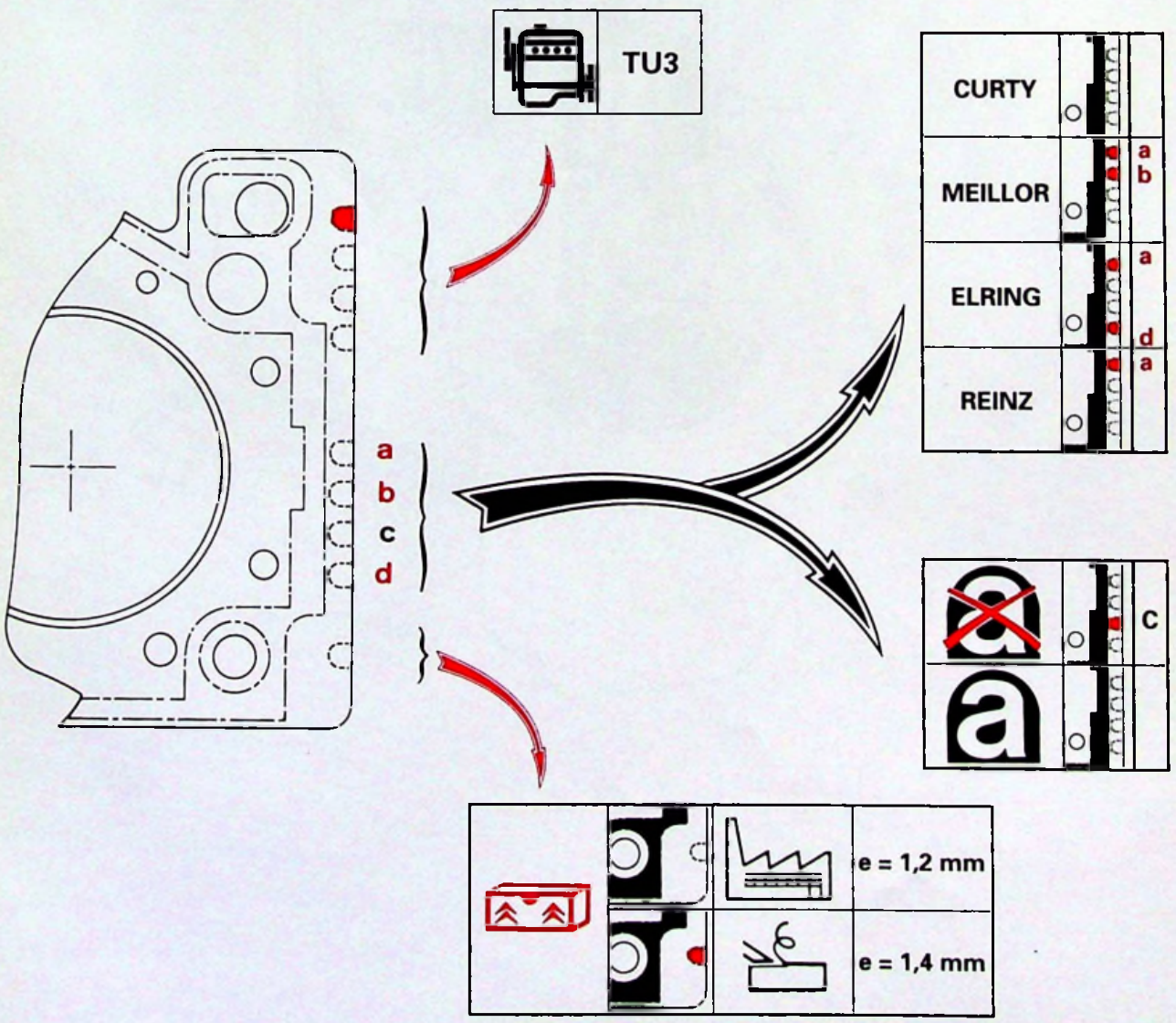
Z.10-3





1º 1.2.3... 2 mdaN

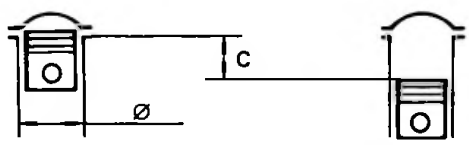
2º 1.2.3... 240°



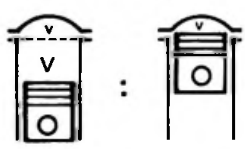
TU3 MC/Z

KDX

1360 cm³ x 4 x 8

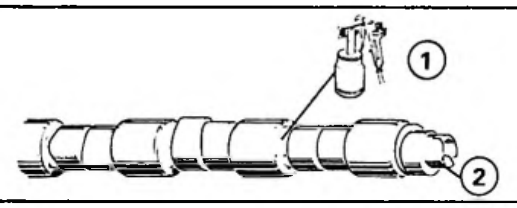


Ø = 75 c = 77



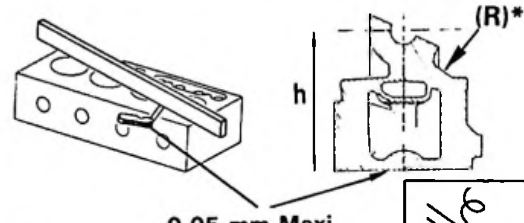
9,3/1

SP 98	SP 95	SUPER



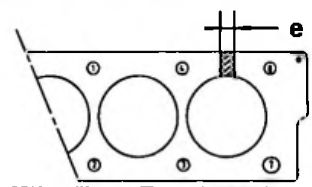
① = Rose

② = C



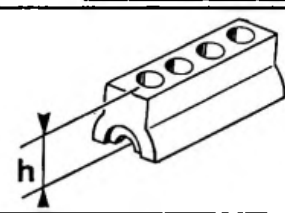
h = 111,20 ± 0,08 mm

h - 0,2 mm
h - 0,2 = 111 mm (R*)

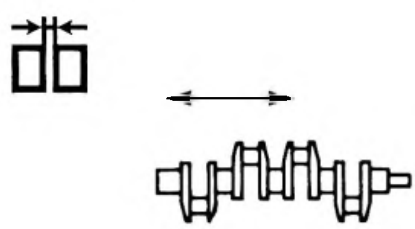


e = 1,20 ± 0,07 mm

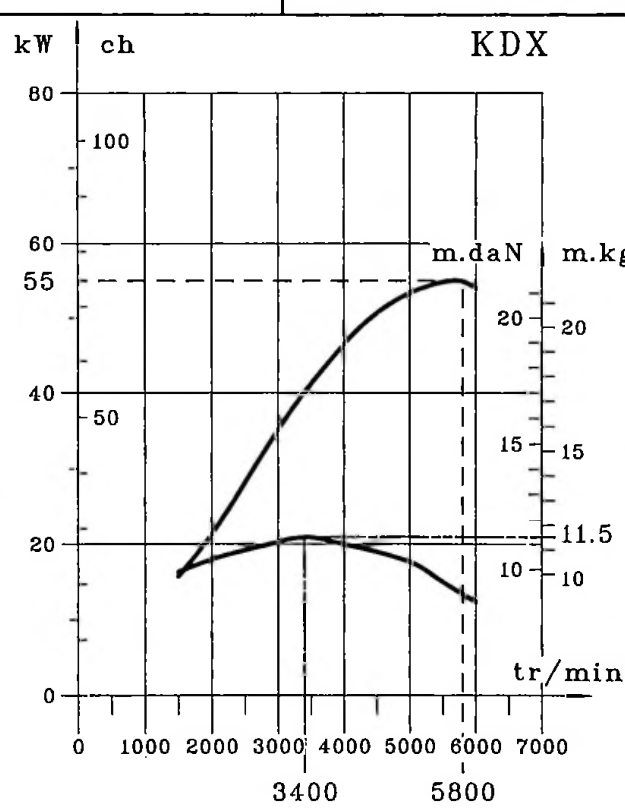
e + 0,2 mm
e = 1,4 mm



h = 206,98 ± 0,05 mm

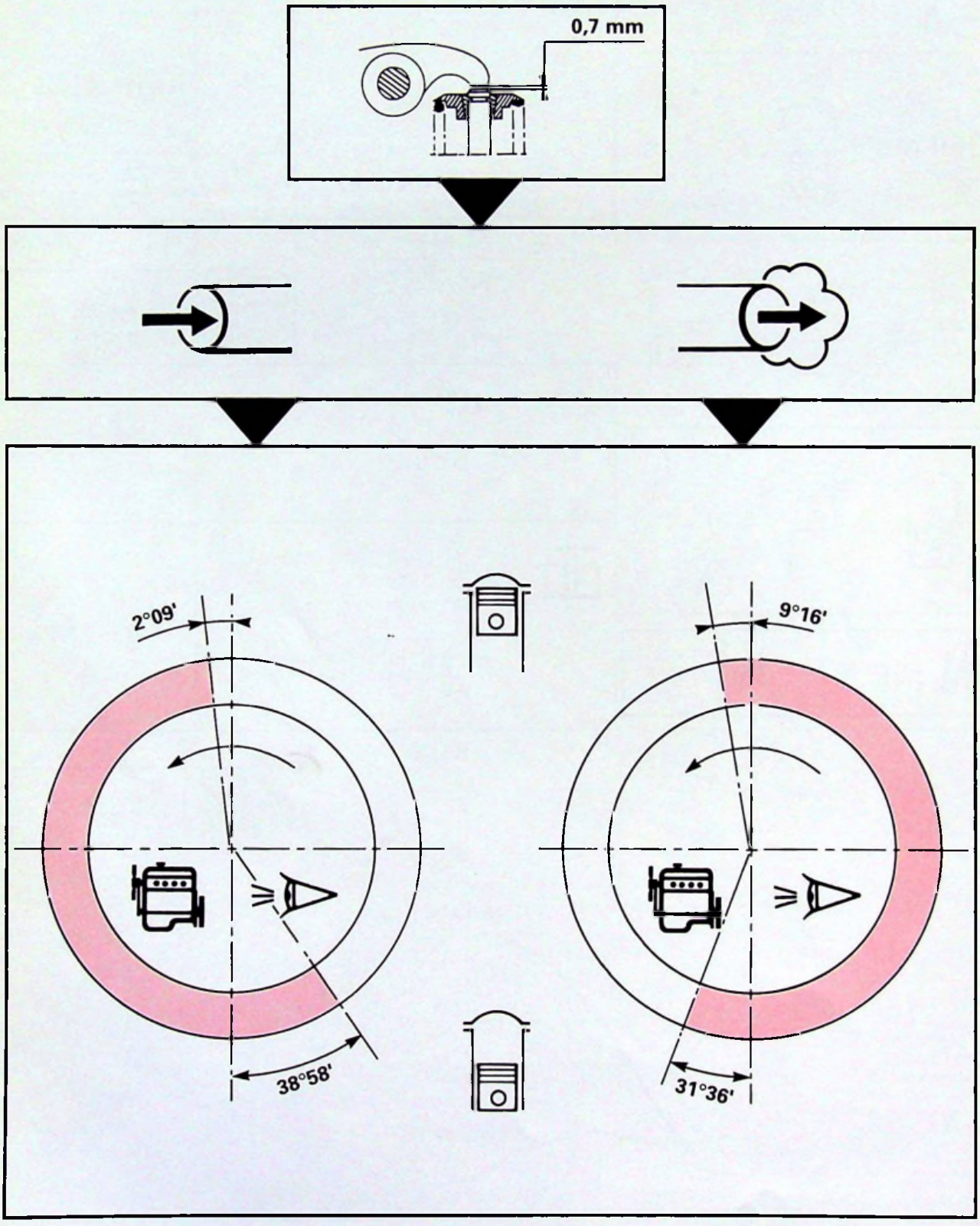


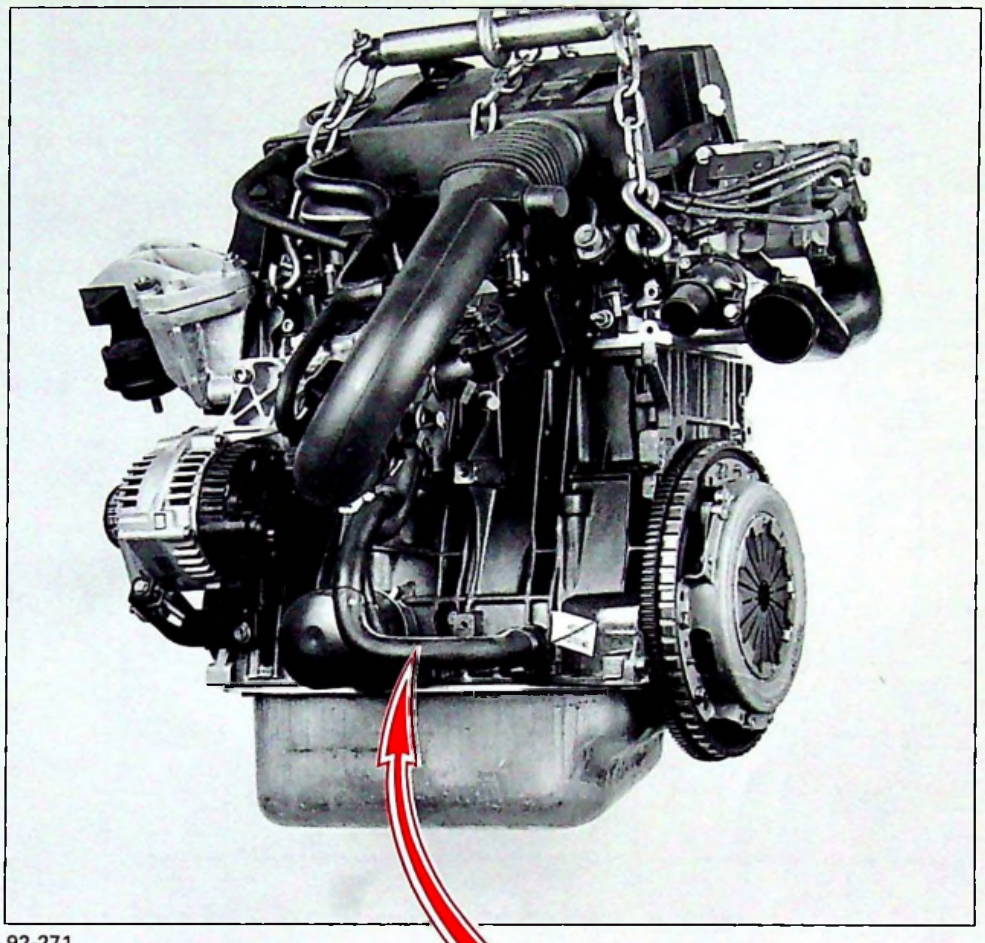
0,07 → 0,272 mm



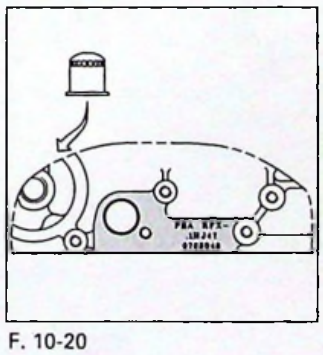
1. 3. 4. 2.

F.10-17


0,7 mm
2°09'
38°58'
9°16'
31°36'

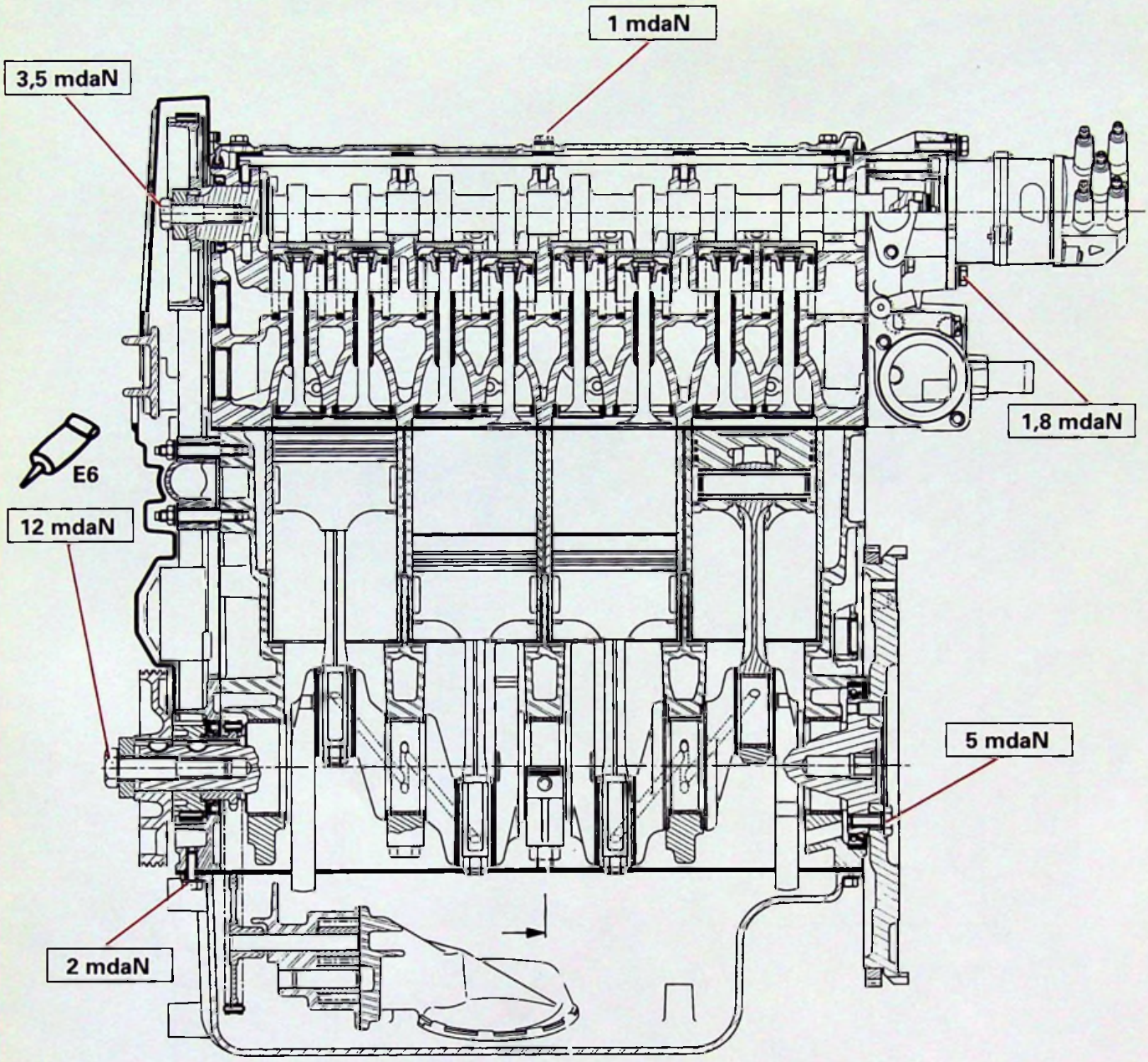


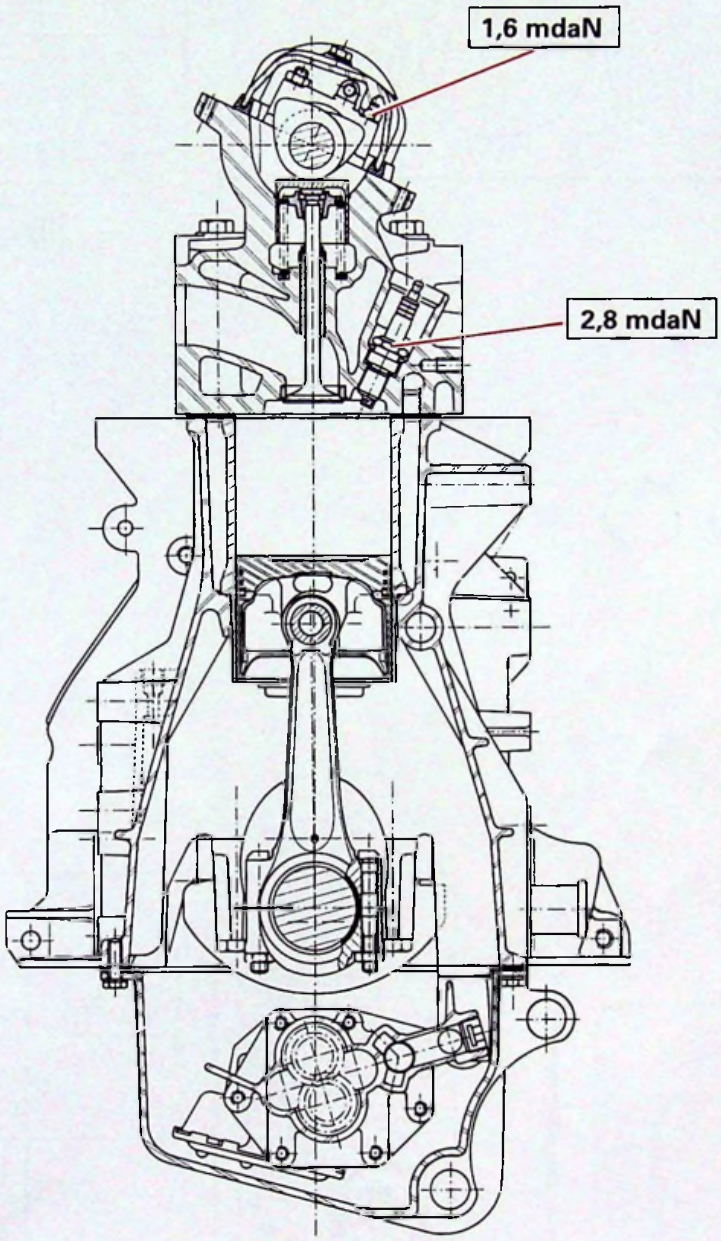
92-271

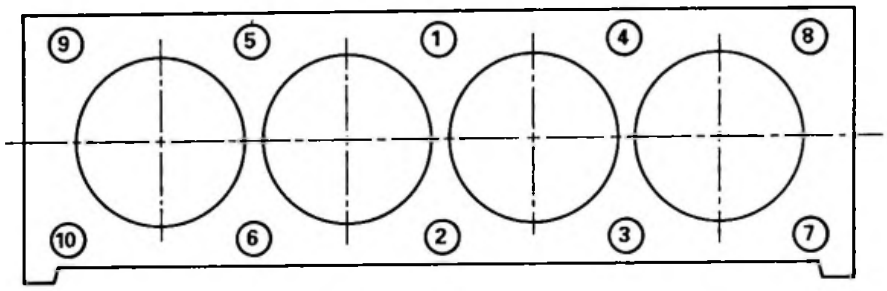


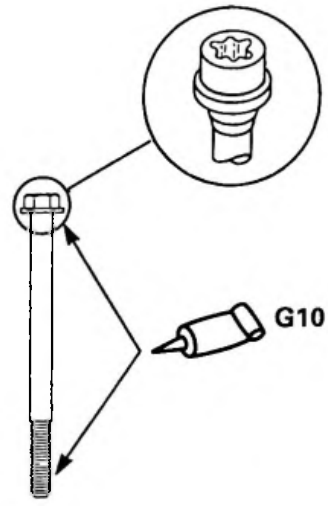
F. 10-20

XU7 JP


1 mdaN
3,5 mdaN
1,8 mdaN
E6
12 mdaN
5 mdaN
2 mdaN


1,6 mdaN
2,8 mdaN

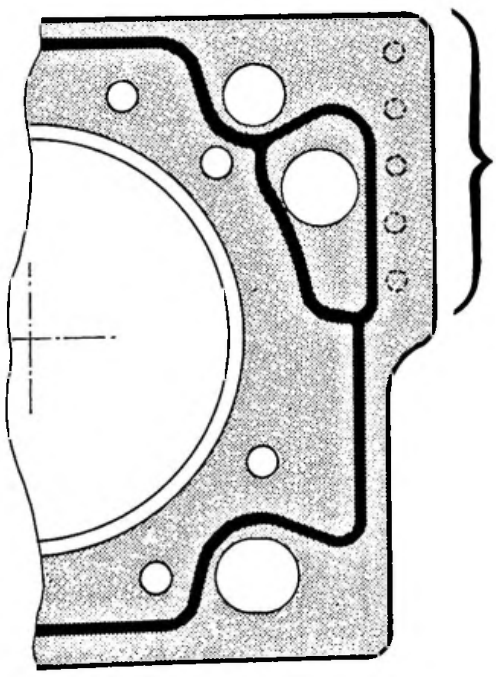




1º 1.2.3... 6 mdaN

2º 1.2.3... 2 mdaN

3º 1.2.3... 300°

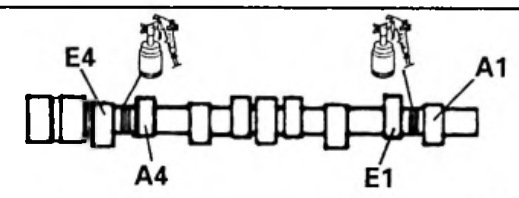


			e = 1,2 mm	MEILLOR
			e = 1,4 mm	

BX. 11-13 BX. 11-22 F. 11-2

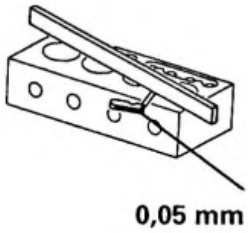
XU7 JP

LFZ



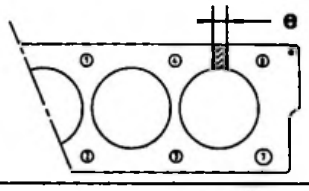
= B

1761 cm³ x 4 x 8



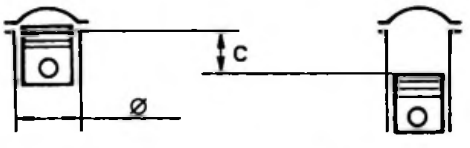
h = 141 ± 0,05 mm

h - 0,2 mm
h - 0,2 = 140,8 mm

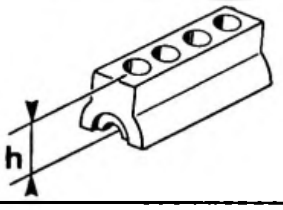


e = 1,2 ± 0,07 mm

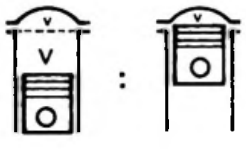
e + 0,2 mm
e = 1,4 mm



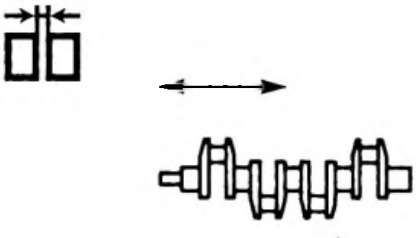
Ø = 83 c = 81



h = 224,5 ± 0,05 mm

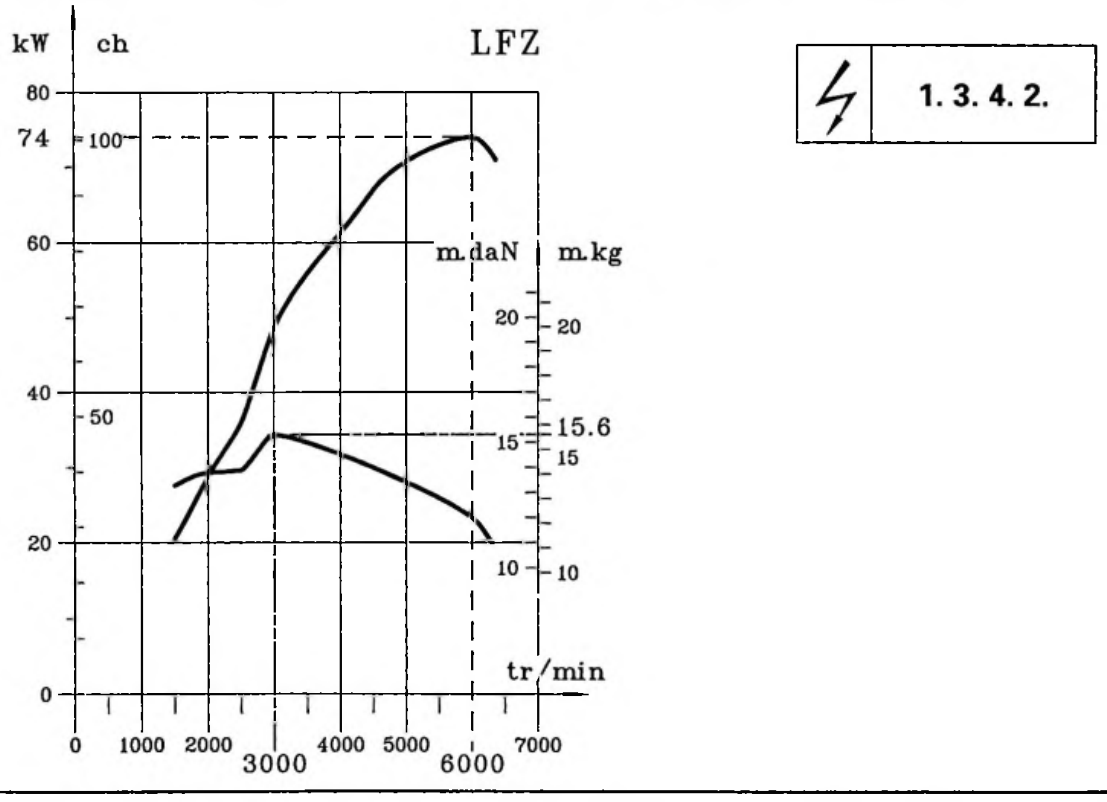


9,25/1



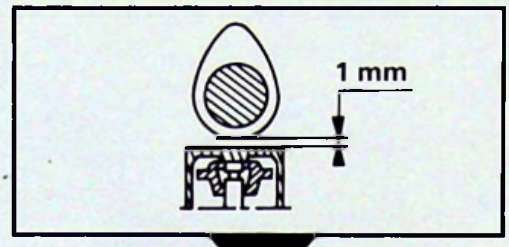
0,07 → 0,27 mm

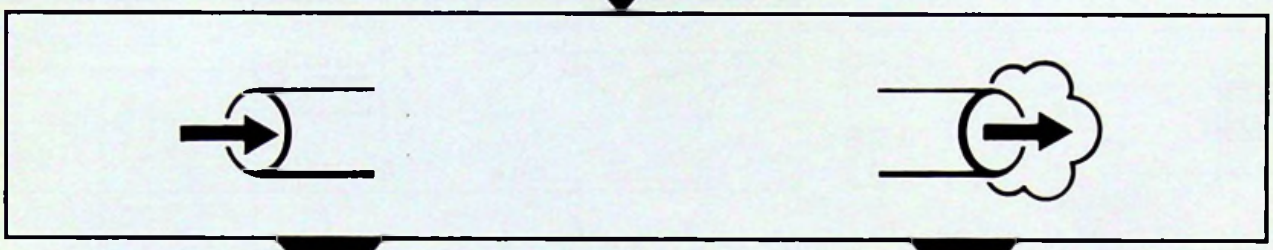
SP 98 SP 95 SUPER

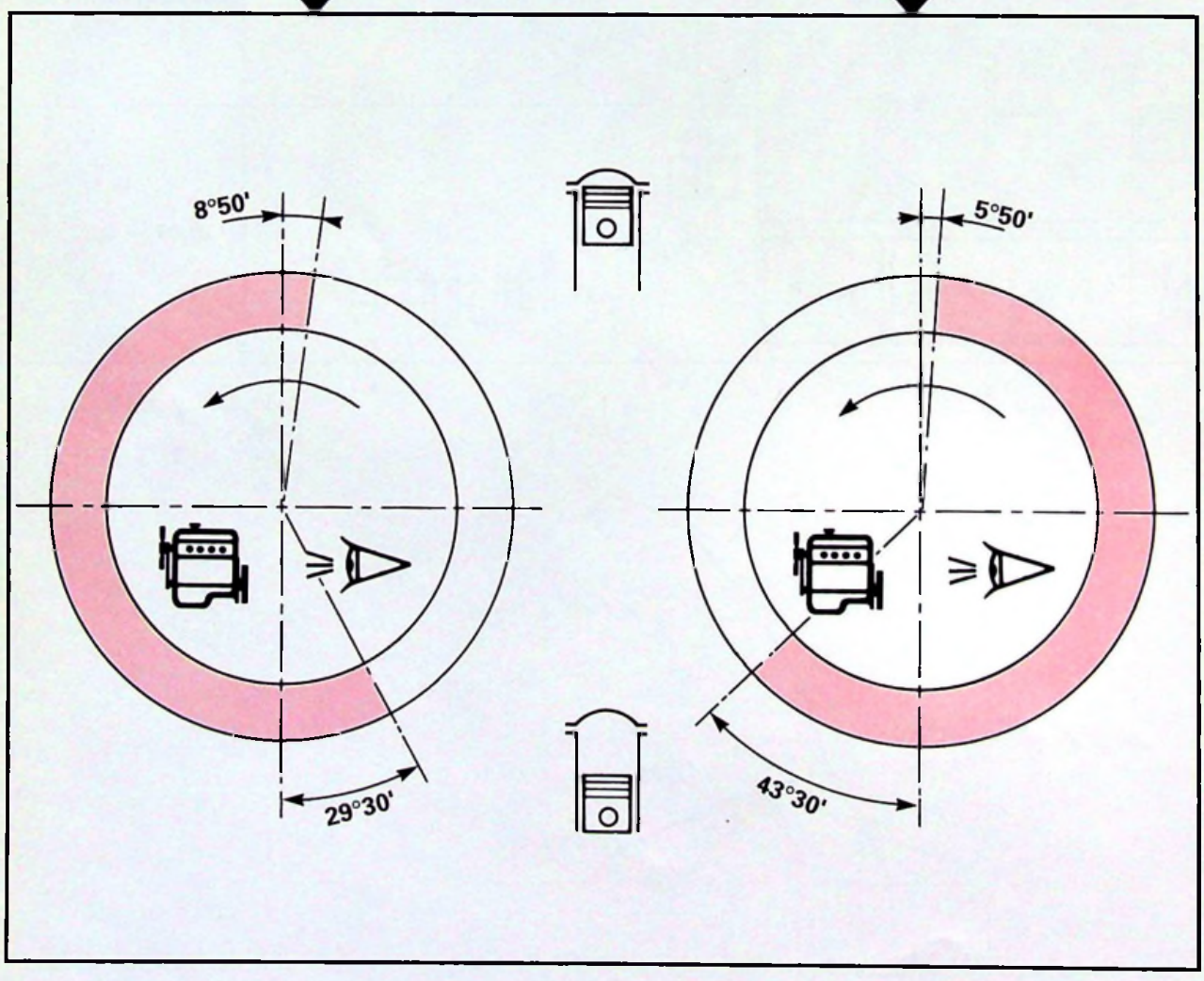


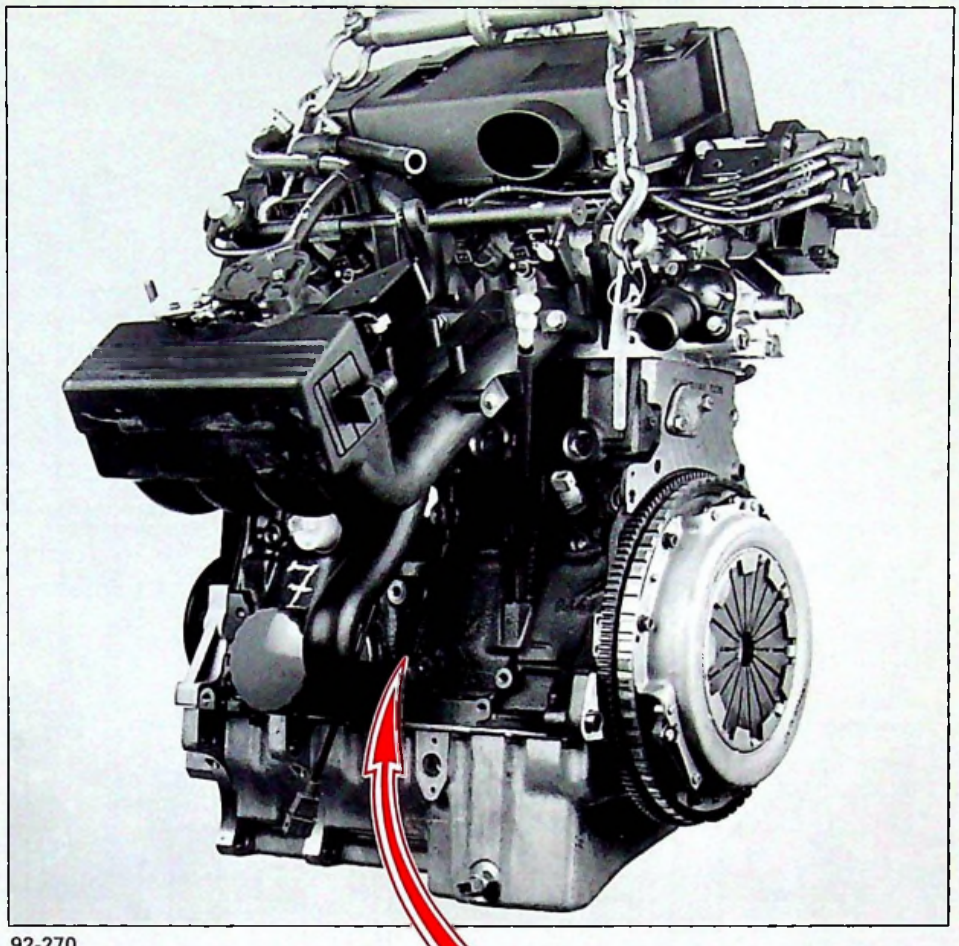
F. 10-18

1. 3. 4. 2.

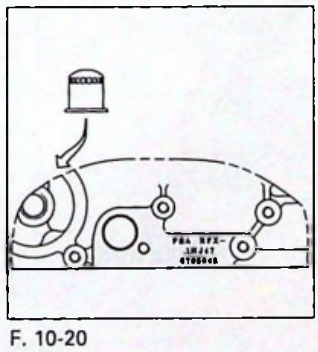

1 mm




8°50'
29°30'
5°50'
43°30'

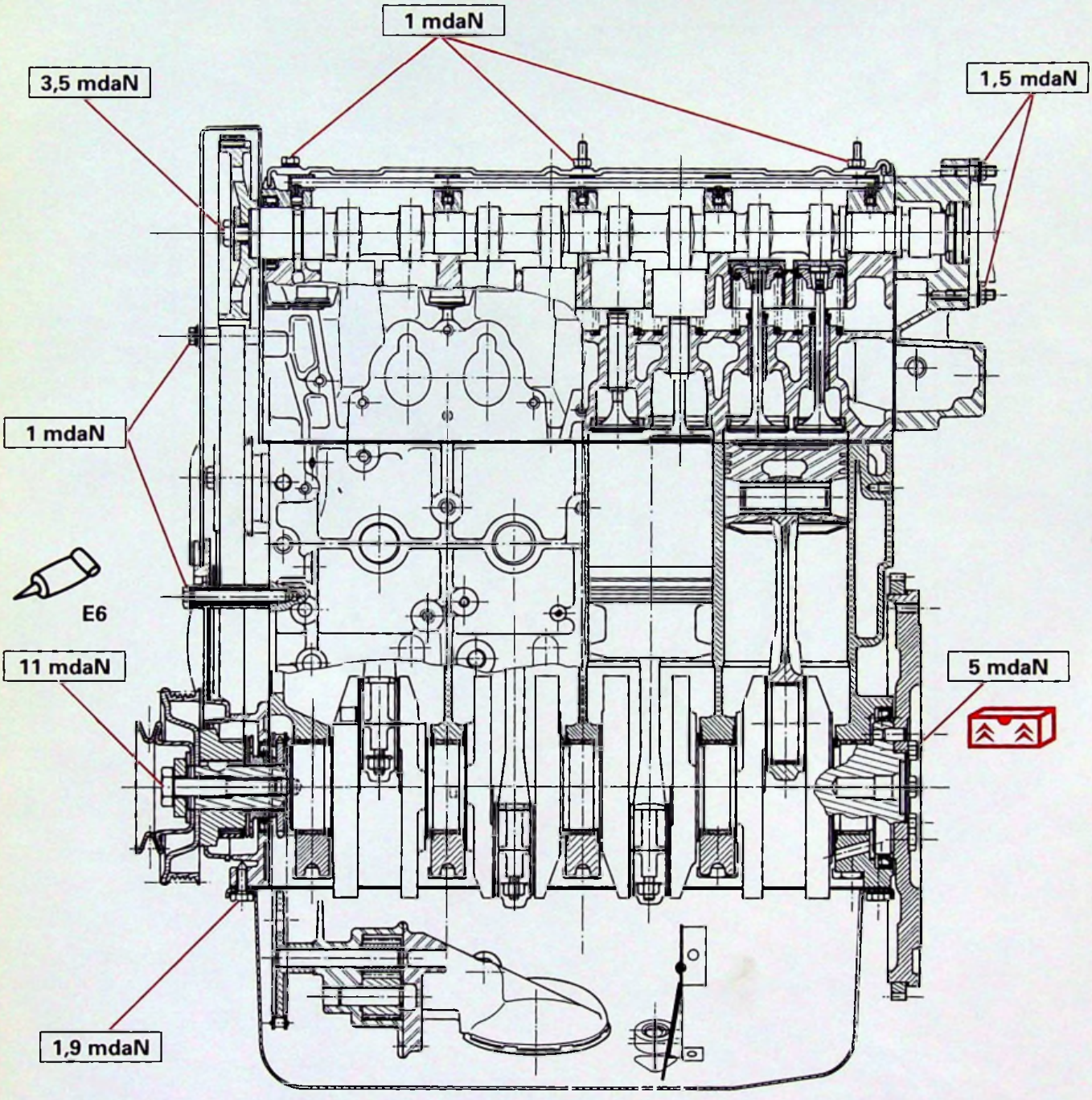


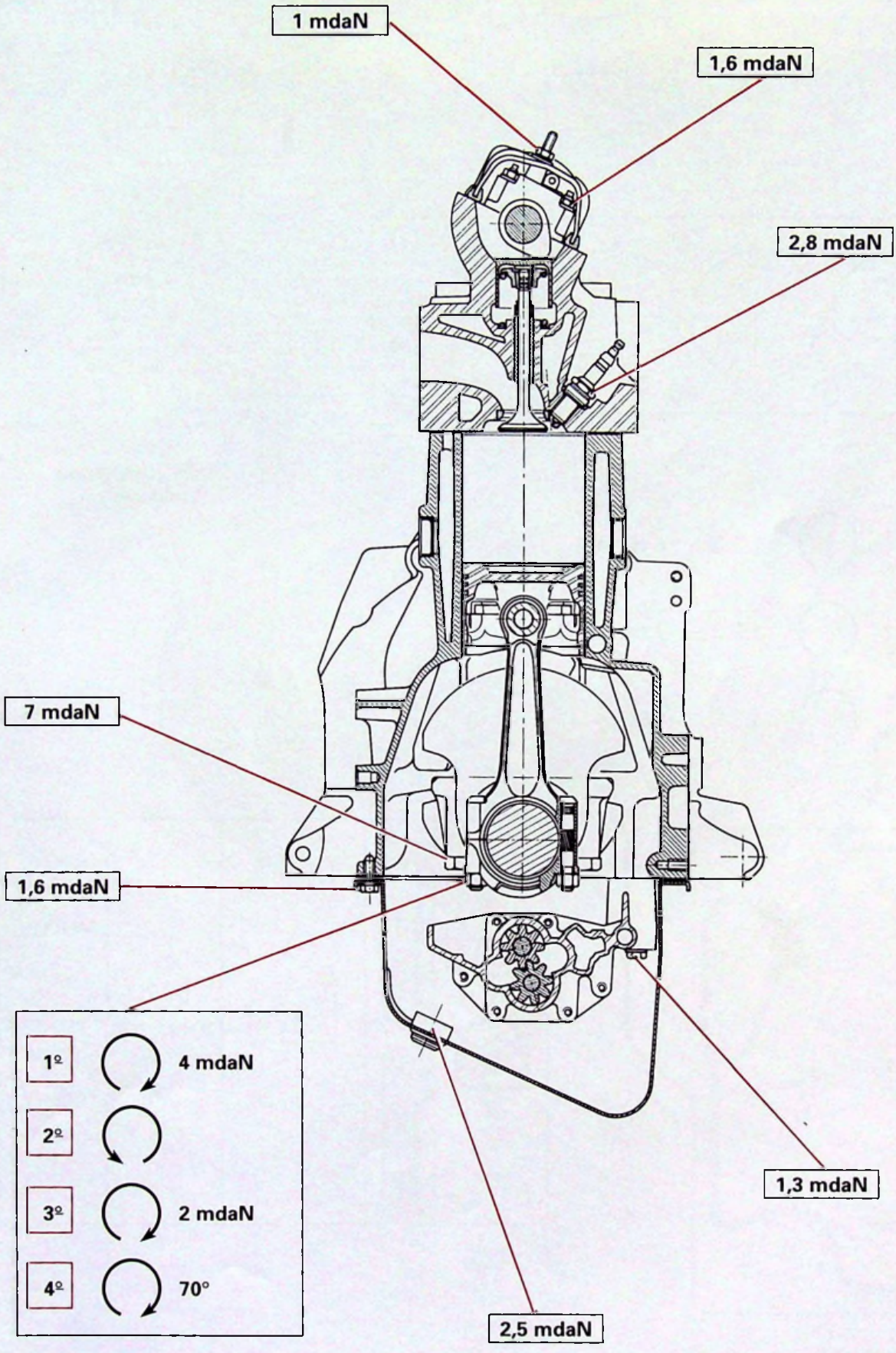
92-270



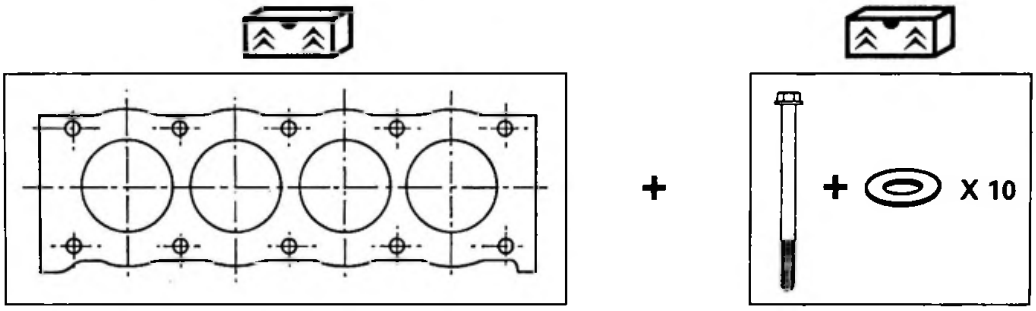
F. 10-20

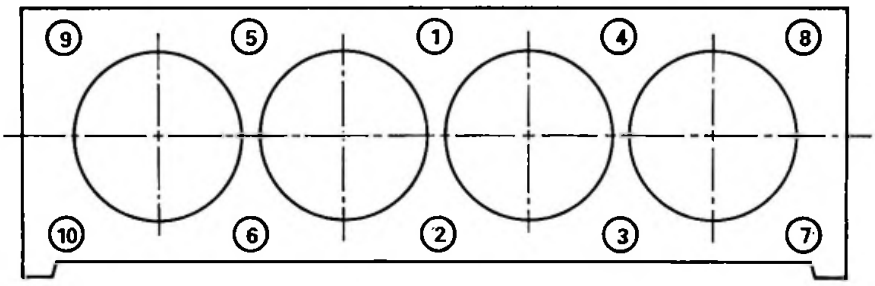
XU10 J 2 C

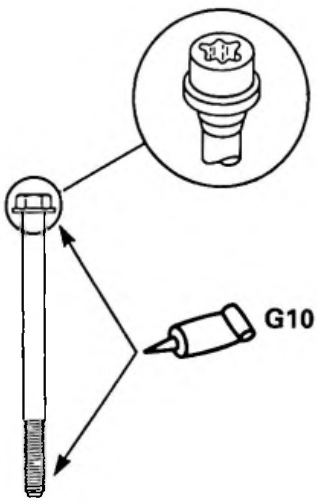

1 mdaN
3,5 mdaN
1,5 mdaN
1 mdaN
E6
11 mdaN
5 mdaN
1,9 mdaN


1 mdaN
1,6 mdaN
2,8 mdaN
7 mdaN
1,6 mdaN
1,3 mdaN
2,5 mdaN
1º
4 mdaN
2º
3º
2 mdaN
4º
70°

Y. 10-2



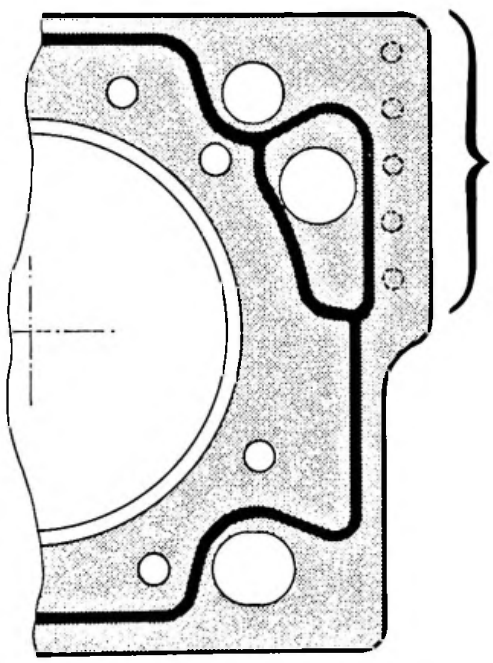


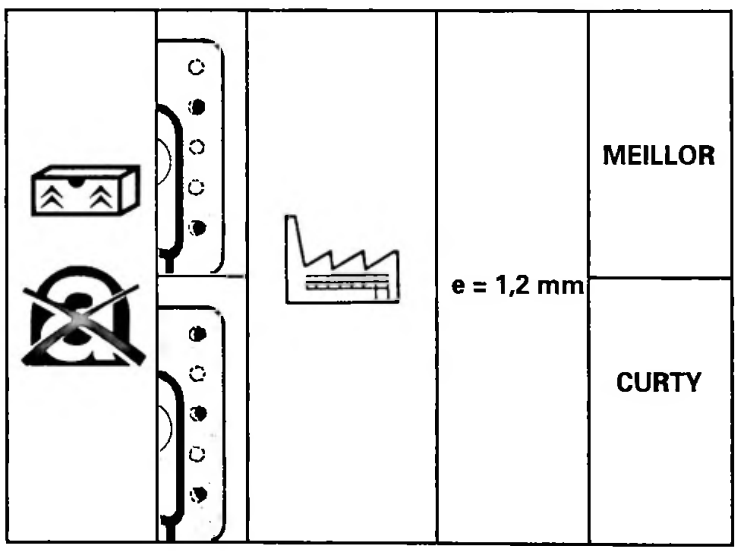


1º 1.2.3... 4 mdaN

2º 1.2.3... 7,5 mdaN

3° 1.2.3... 165°



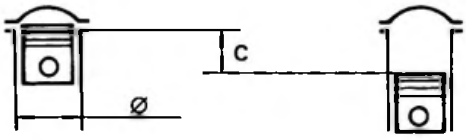


BX. 11-13 BX. 11-22 BX. 11-23a F. 11-2

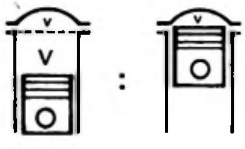
XU 10 J 2 C

RFX

1998 cm³ x 4 x 8

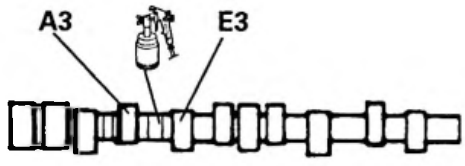


Ø = 86 c = 86

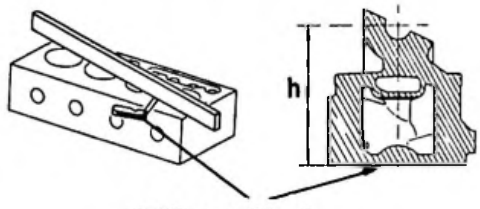


9,5/1

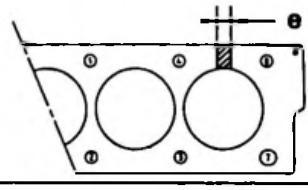
SP 98 | SP 95 | SUPER



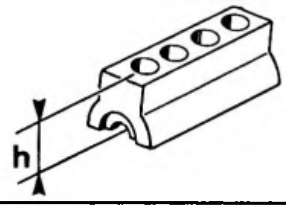
= 2 B



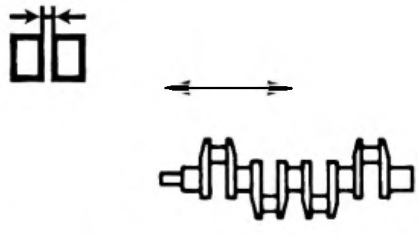
h = 141 ± 0,05mm



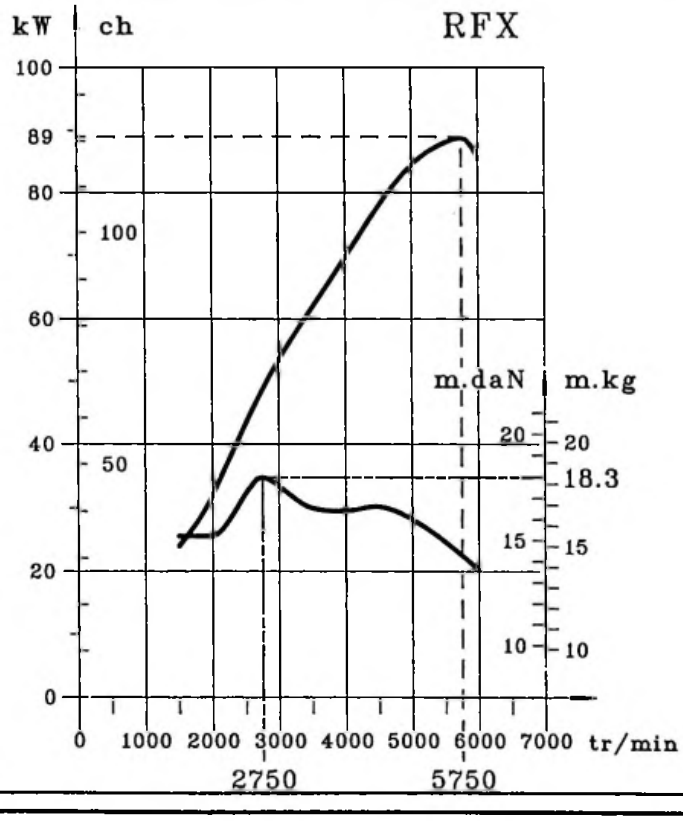
e = 1,2 ± 0,07 mm



h = 235 ± 0,05 mm

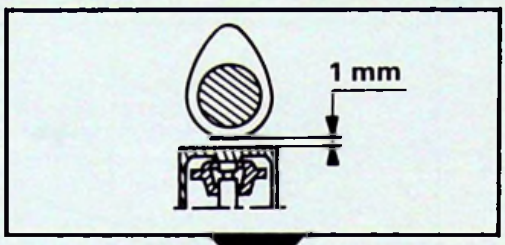


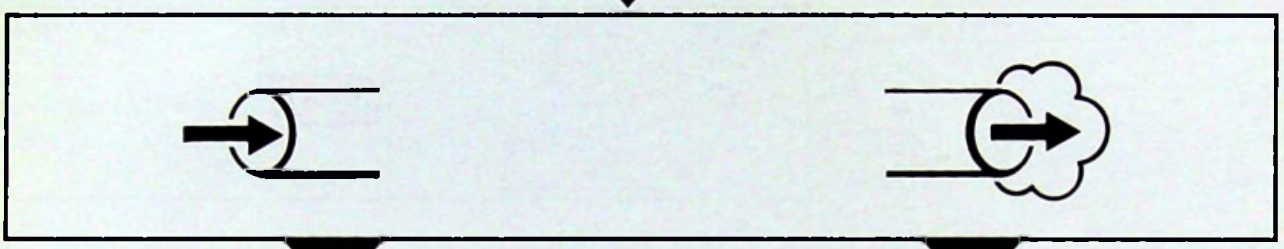
0,07 → 0,32 mm

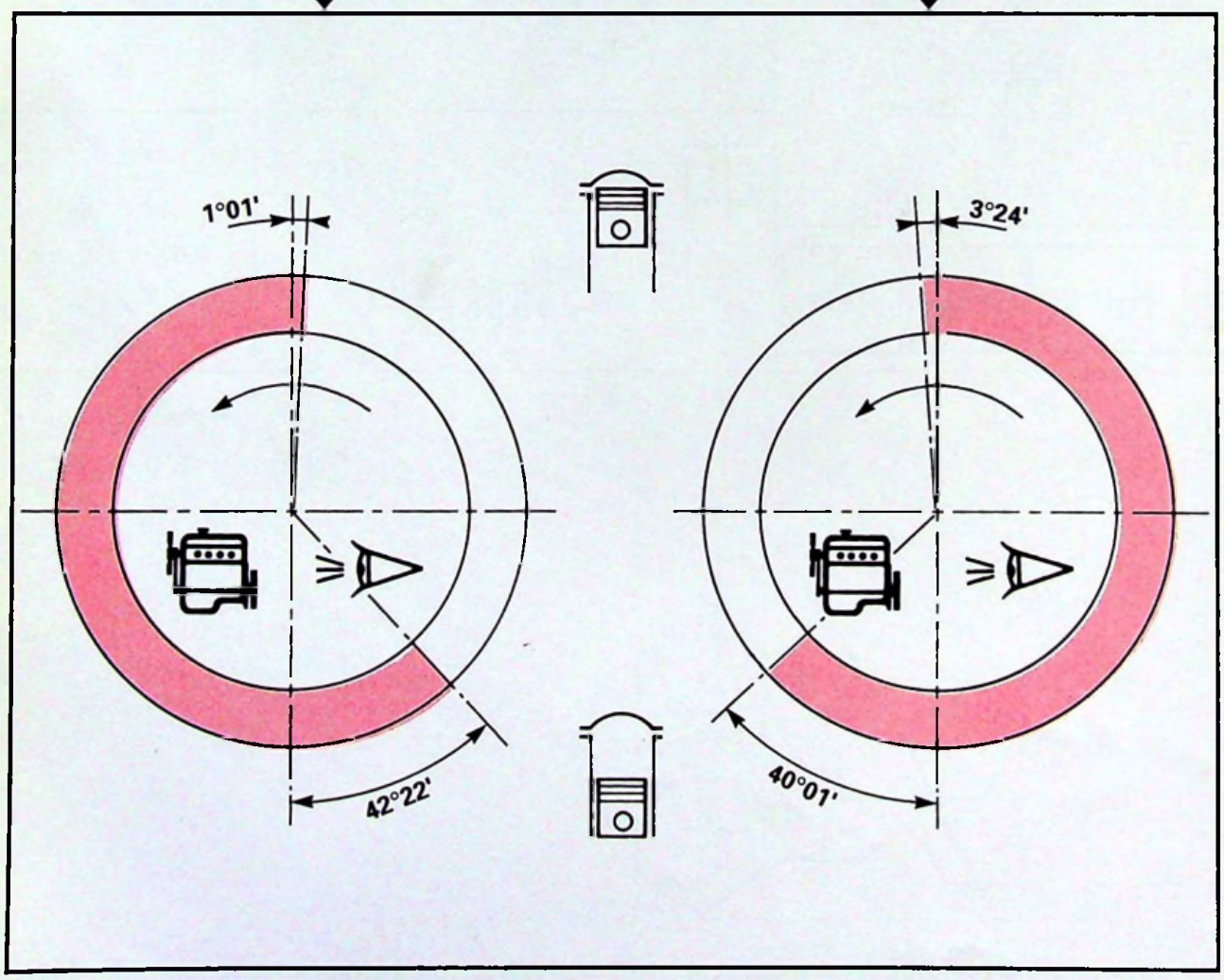


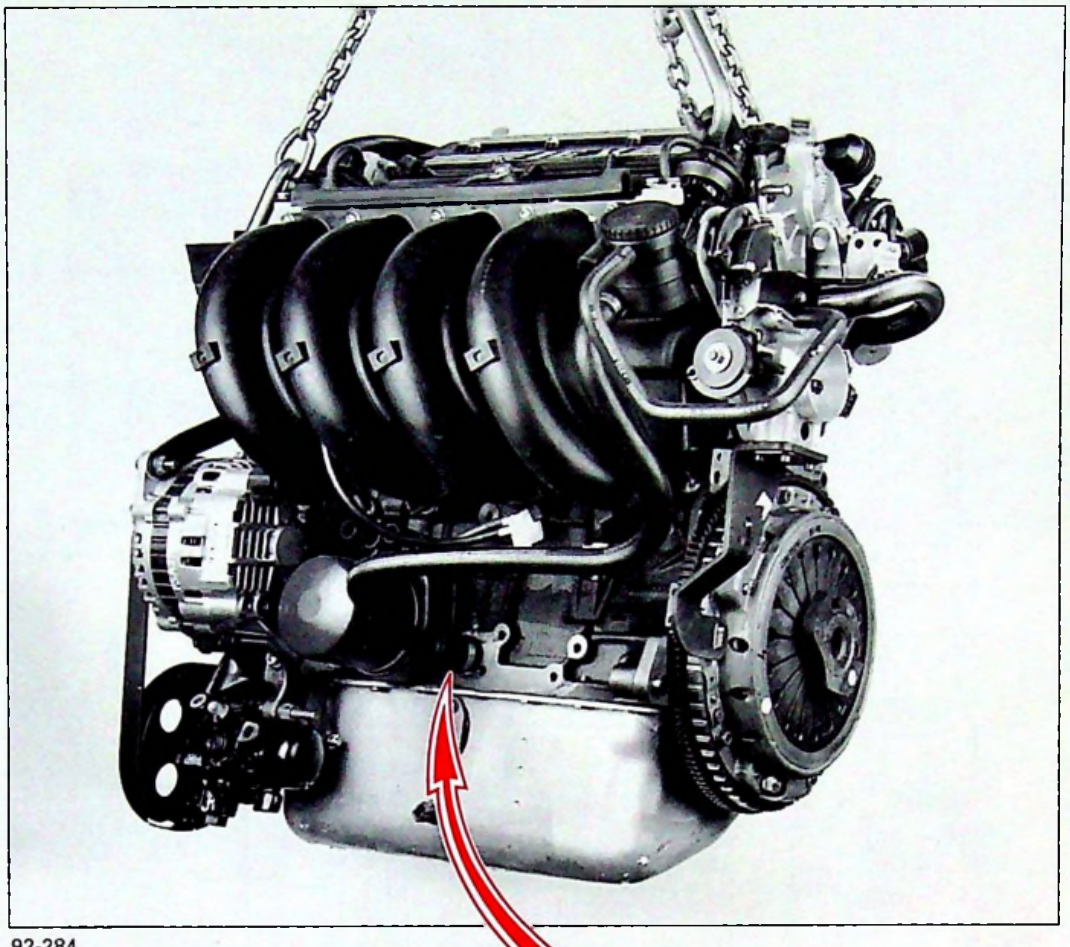
F. 10-14

1. 3. 4. 2.

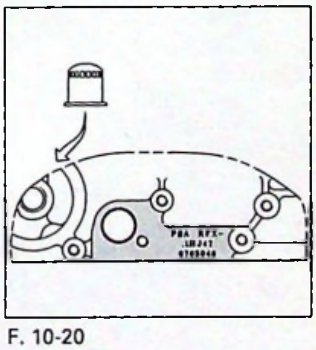

1 mm




1°01'
3°24'
42°22'
40°01'

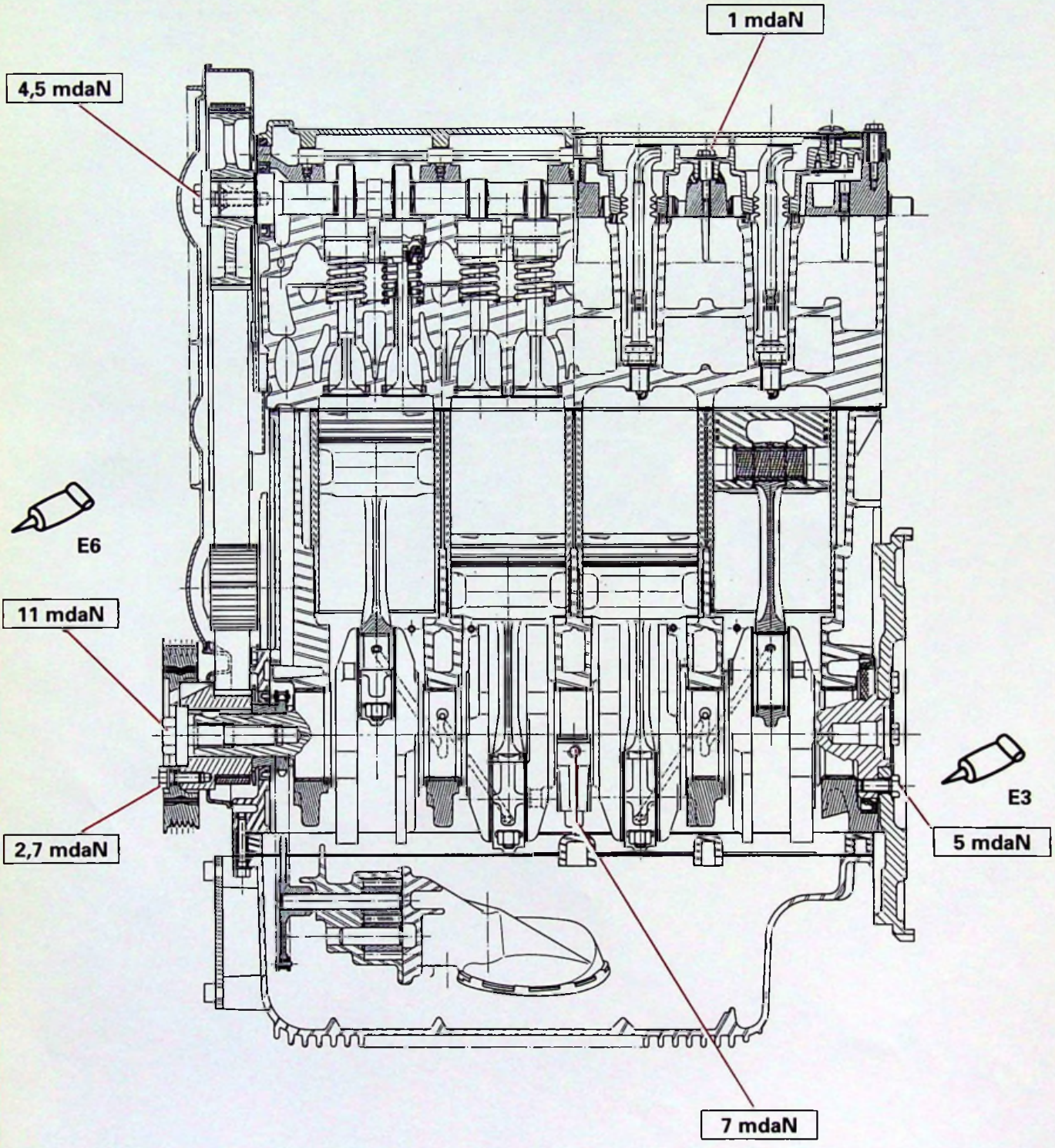


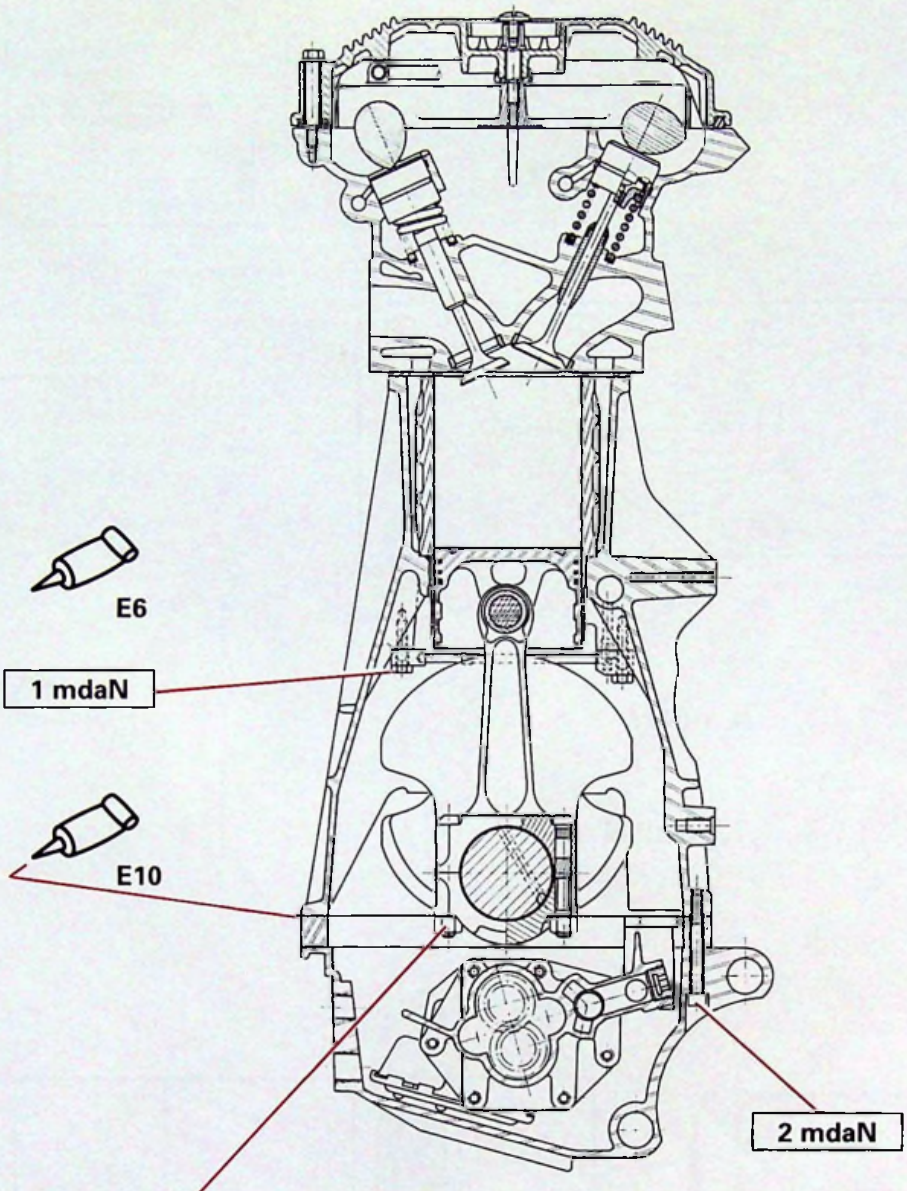
92-284



F. 10-20

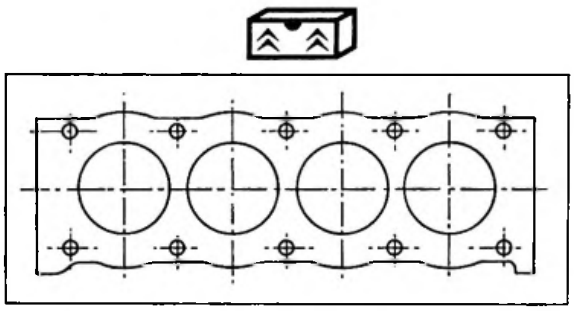
XU10 J 4 D


1 mdaN
4,5 mdaN
E6
11 mdaN
2,7 mdaN
E3
5 mdaN
7 mdaN

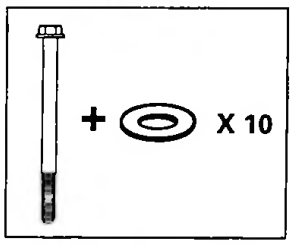


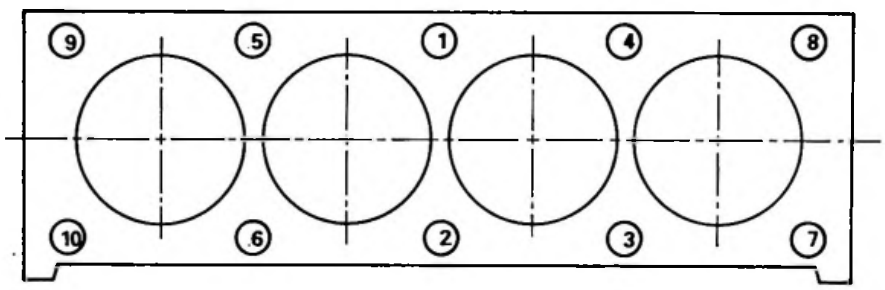
1º	4 mdaN
2º	
3º	2 mdaN
4º	70°

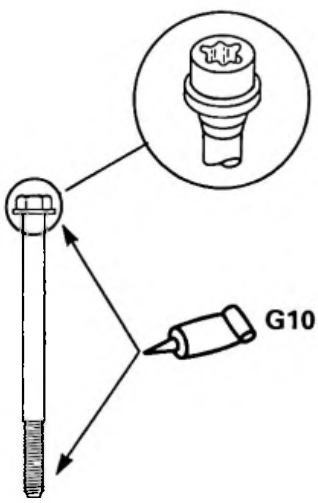
BX. 10-18



+



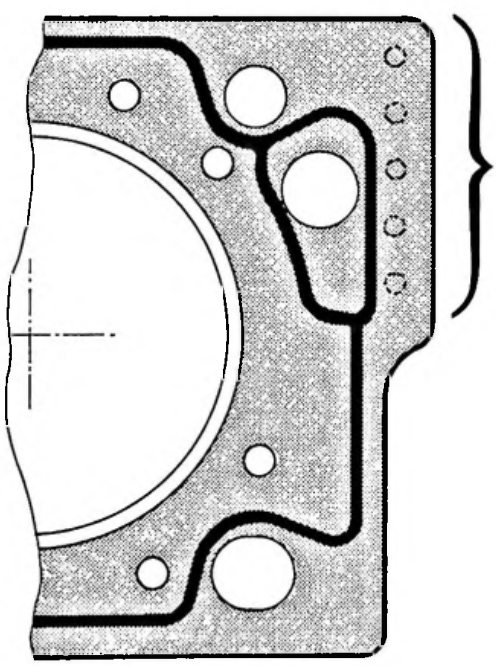




1º 1.2.3... 4 mdaN

2º 1.2.3... 7,5 mdaN

3° 1.2.3... 165°



	ep = 1,2 mm	MEILLOR	

XU 10 J 4/ Z

RFY

1998 cm³ x 4 x 16

Ø = 86 c = 86

10,4/1

SP 98 SP 95 SUPER

Adm. A3 ① A3 A1 ① A1 ① = B

Ech. E3 ② E3 ② = B

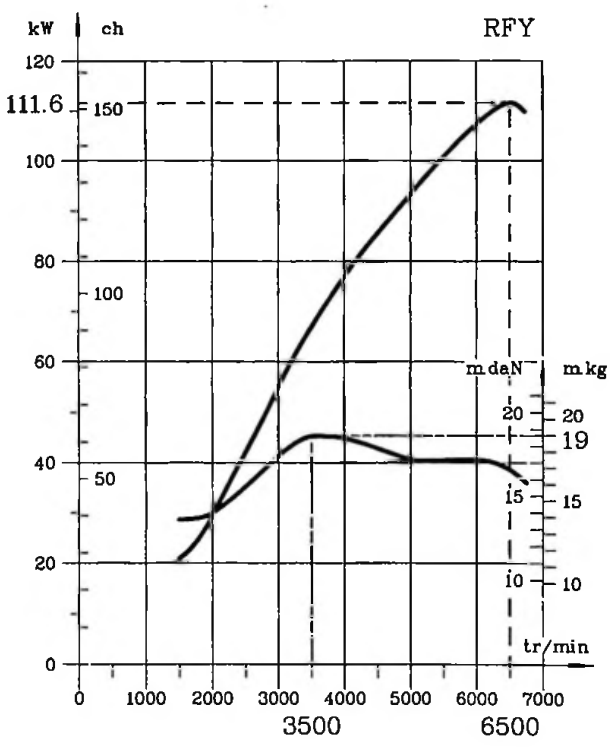
h = 132 ± 0,15mm

0,05 mm Maxi

e = 1,2 mm

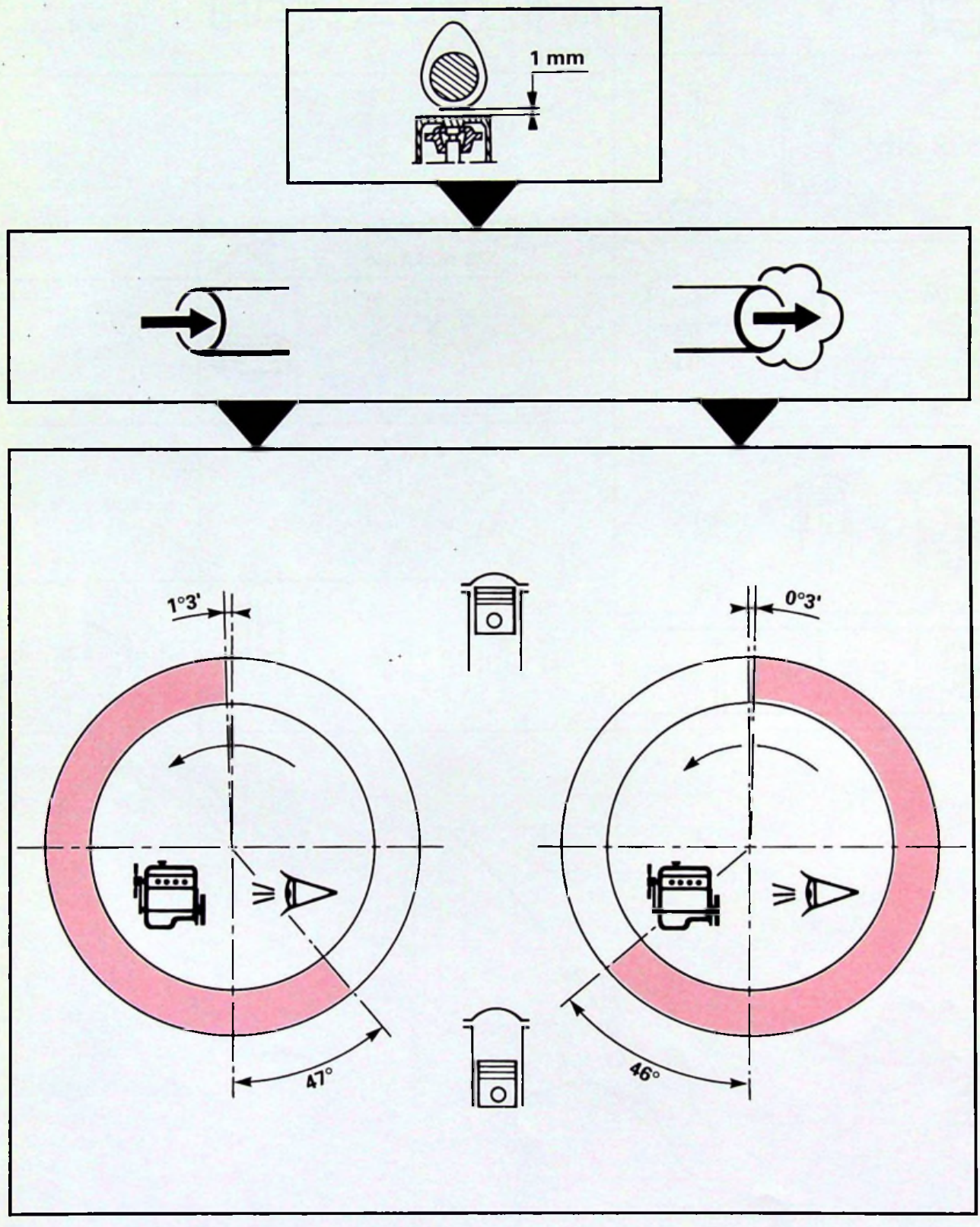
h = 235 ± 0,05 mm

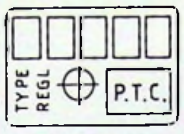
0,07 → 0,32 mm

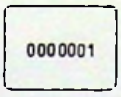


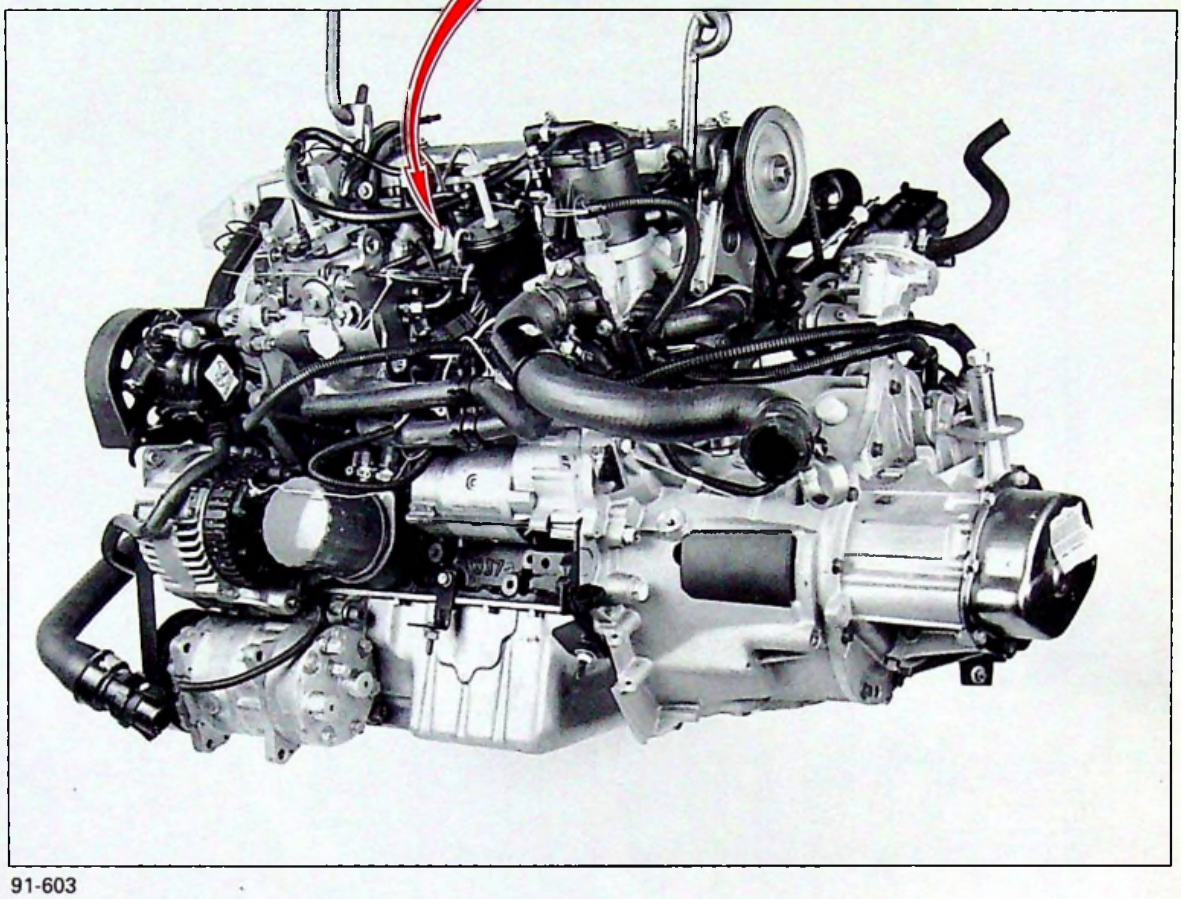
F. 10-13

1. 3. 4. 2.


1 mm
1°3'
0°3'
47°
46°

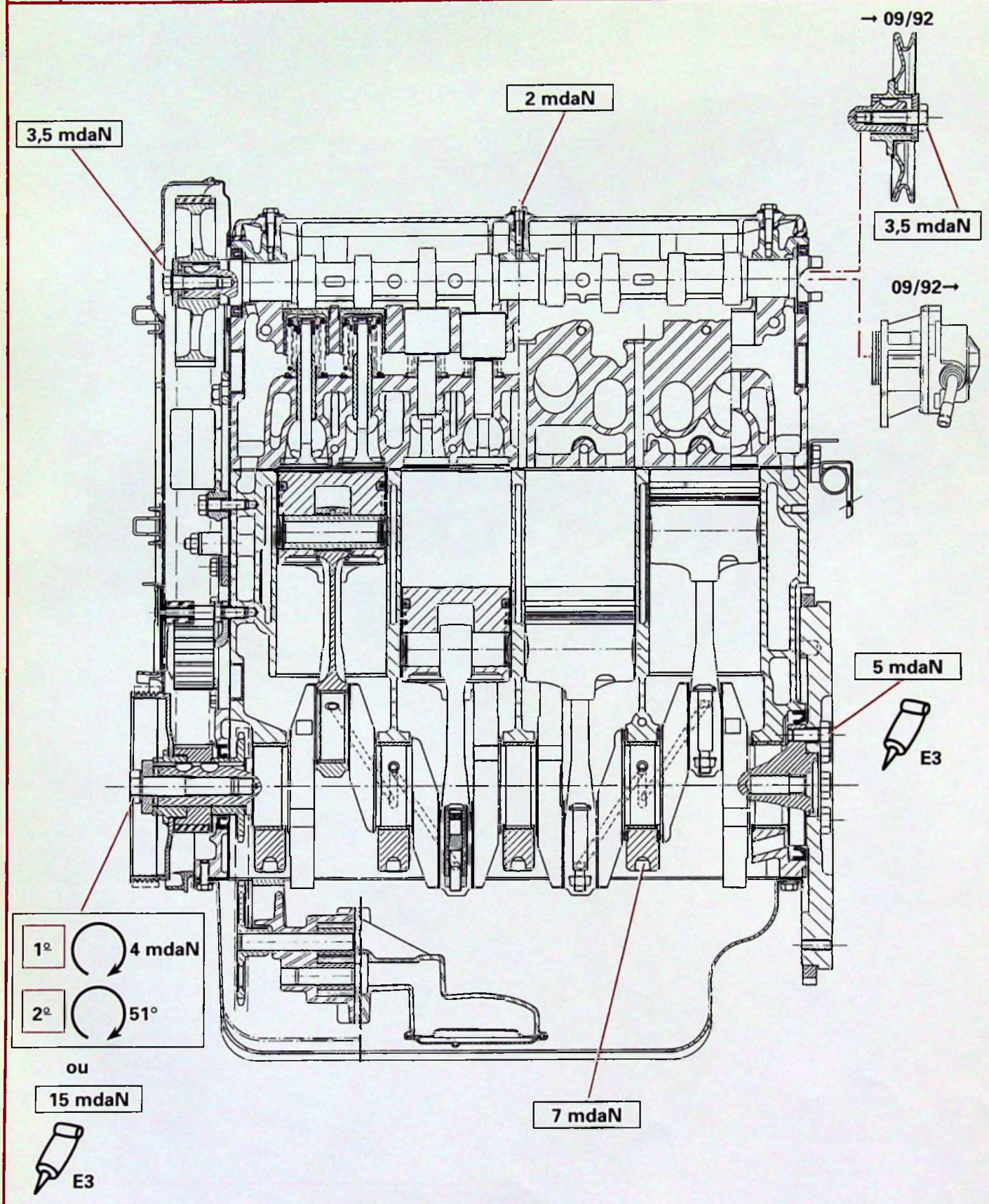




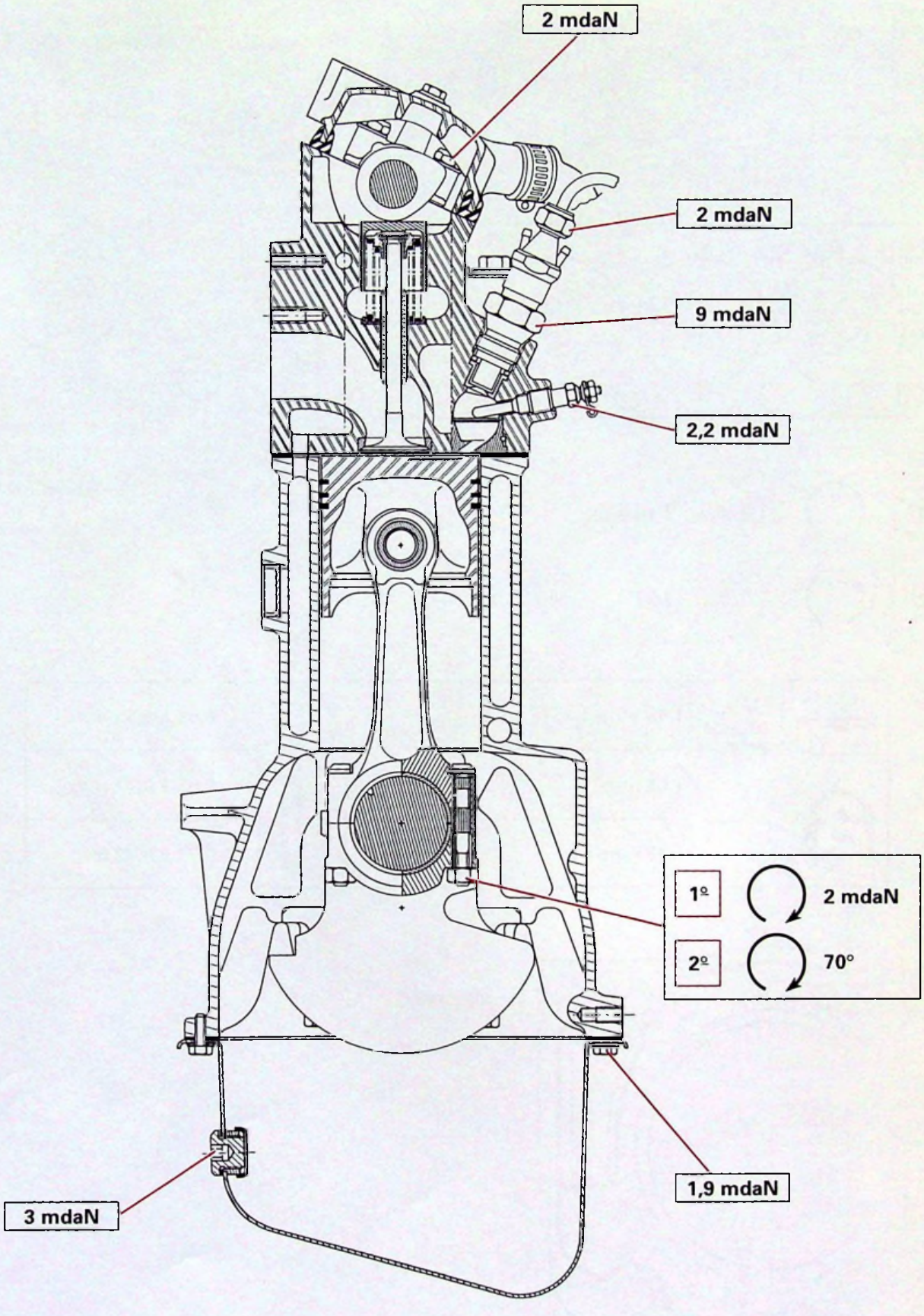


91-603

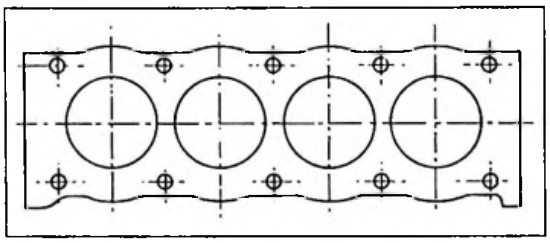
XUD 9 A/L

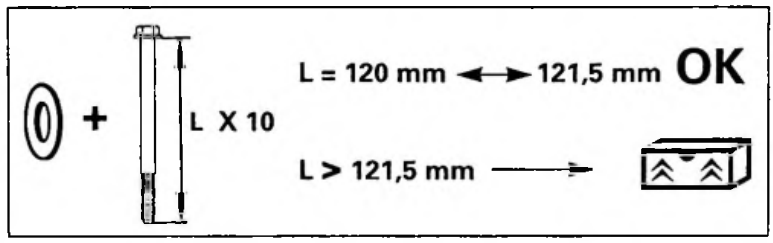


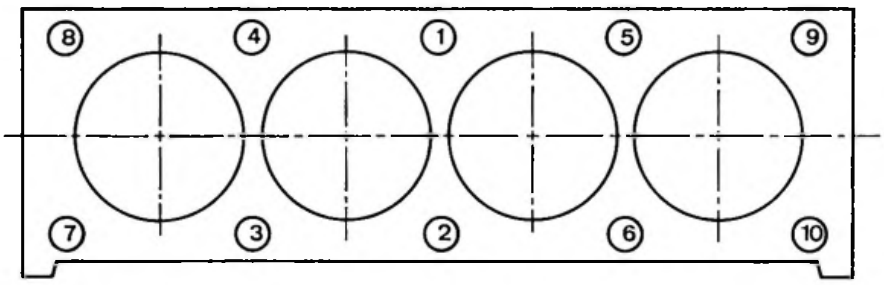
BX.10-19 - F.45-24

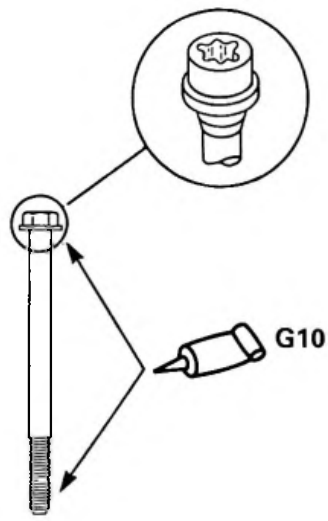


F-10-8





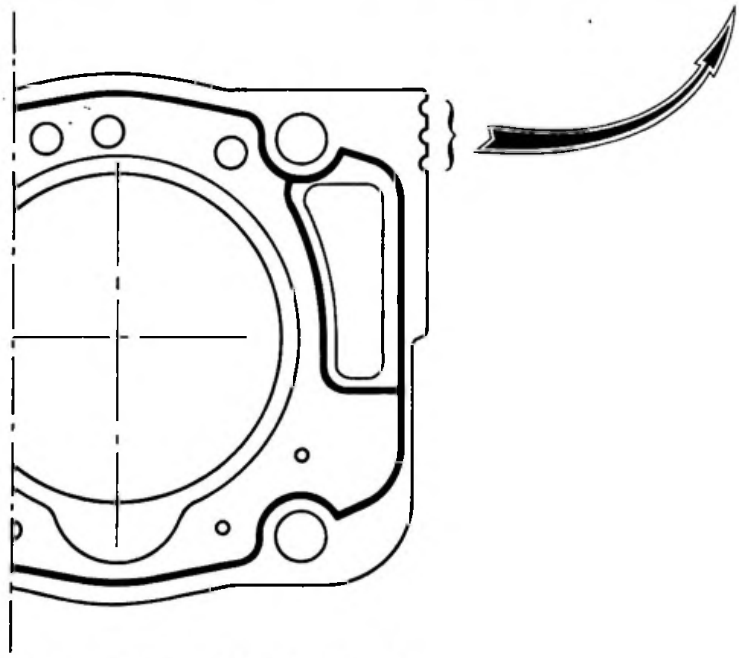




1º 1.2.3... 7 mdaN

2º 1.2.3... 140°

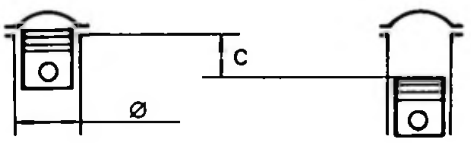
a		1,49 mm			0,54 à 0,65 mm
		1,61 mm			0,65 à 0,77 mm
		1,73 mm			0,77 à 0,82 mm



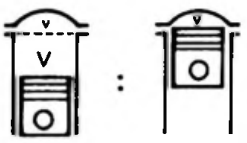
XUD 9/L

D 9 B

1905 cm³ x 4 x 8

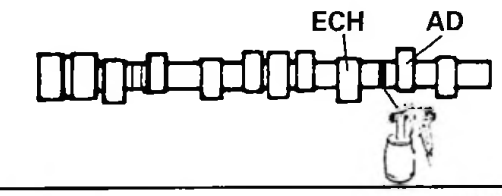


Ø = 83 c = 88

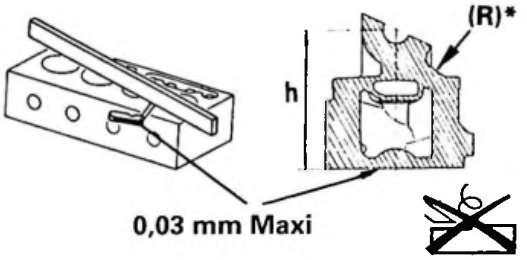


23/1

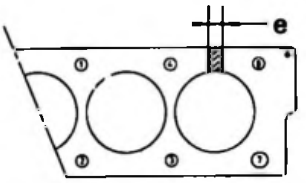
48



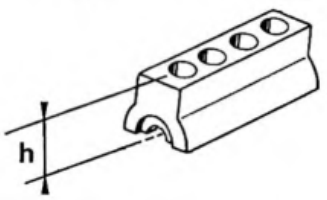
① = B ou Rien



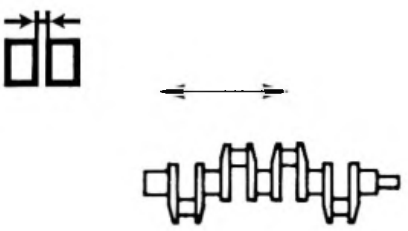
h = 140 $^{+0,025}_{-0,05}$ mm



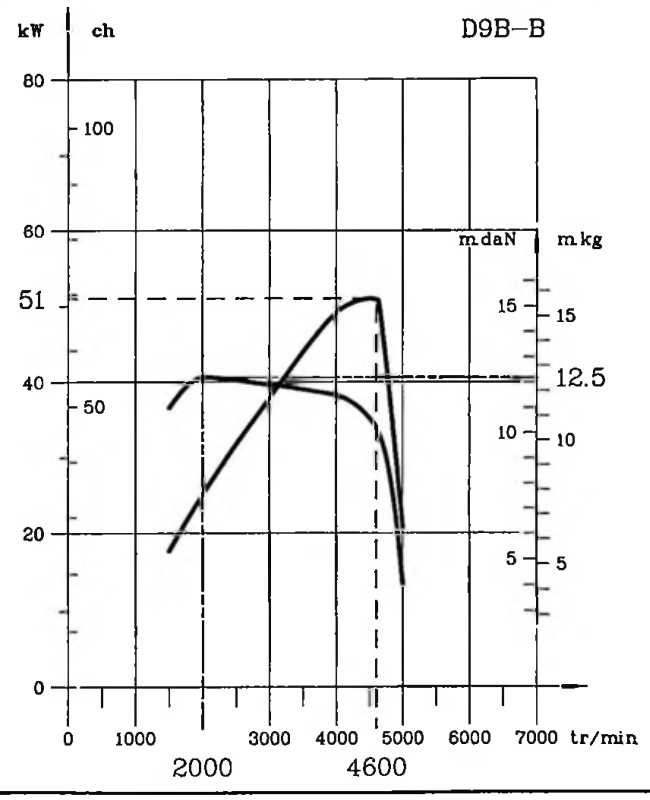
e = 1,49 mm / 1,61 mm / 1,73 mm



h = 235 ± 0,05 mm

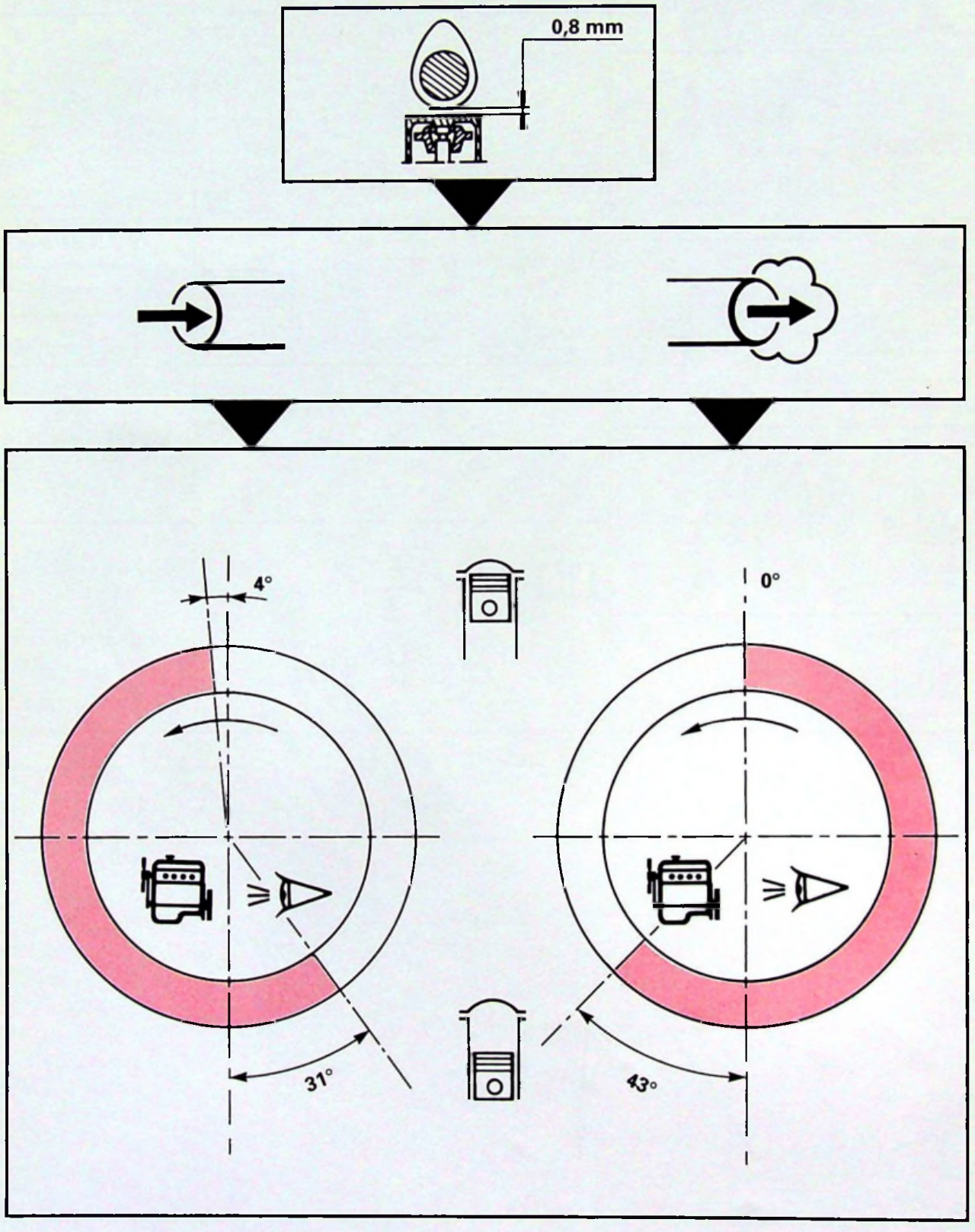


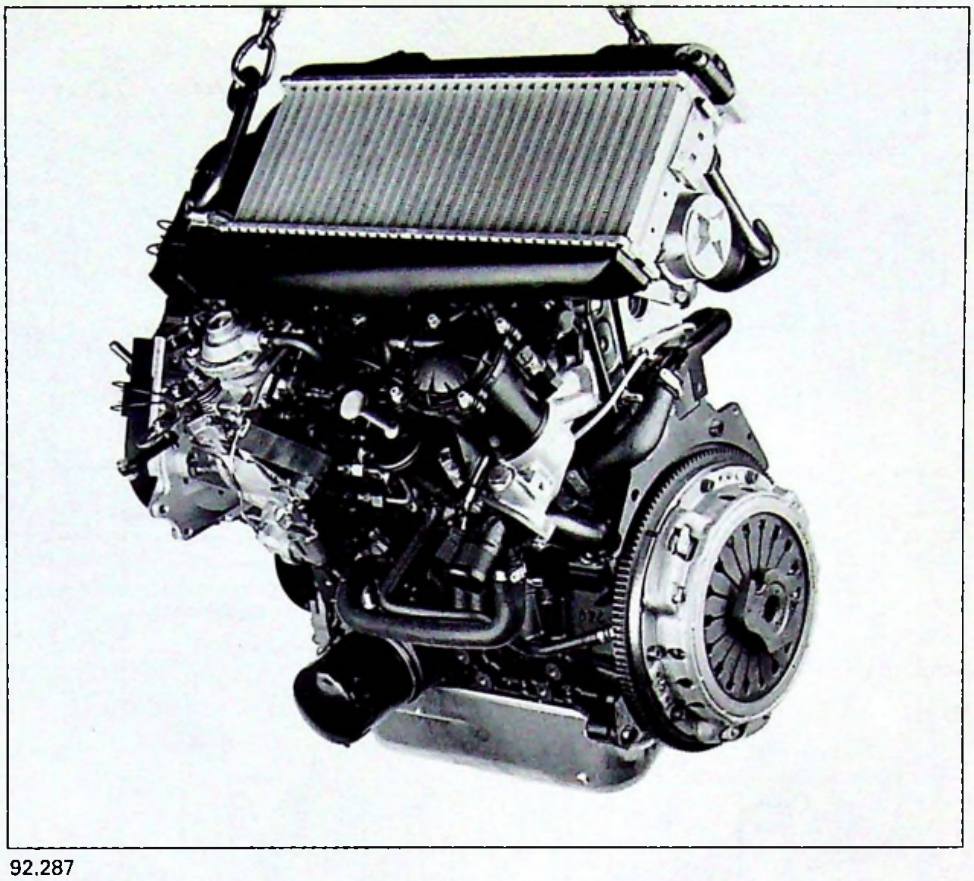
0,07 → 0,32 mm



1. 3. 4. 2.

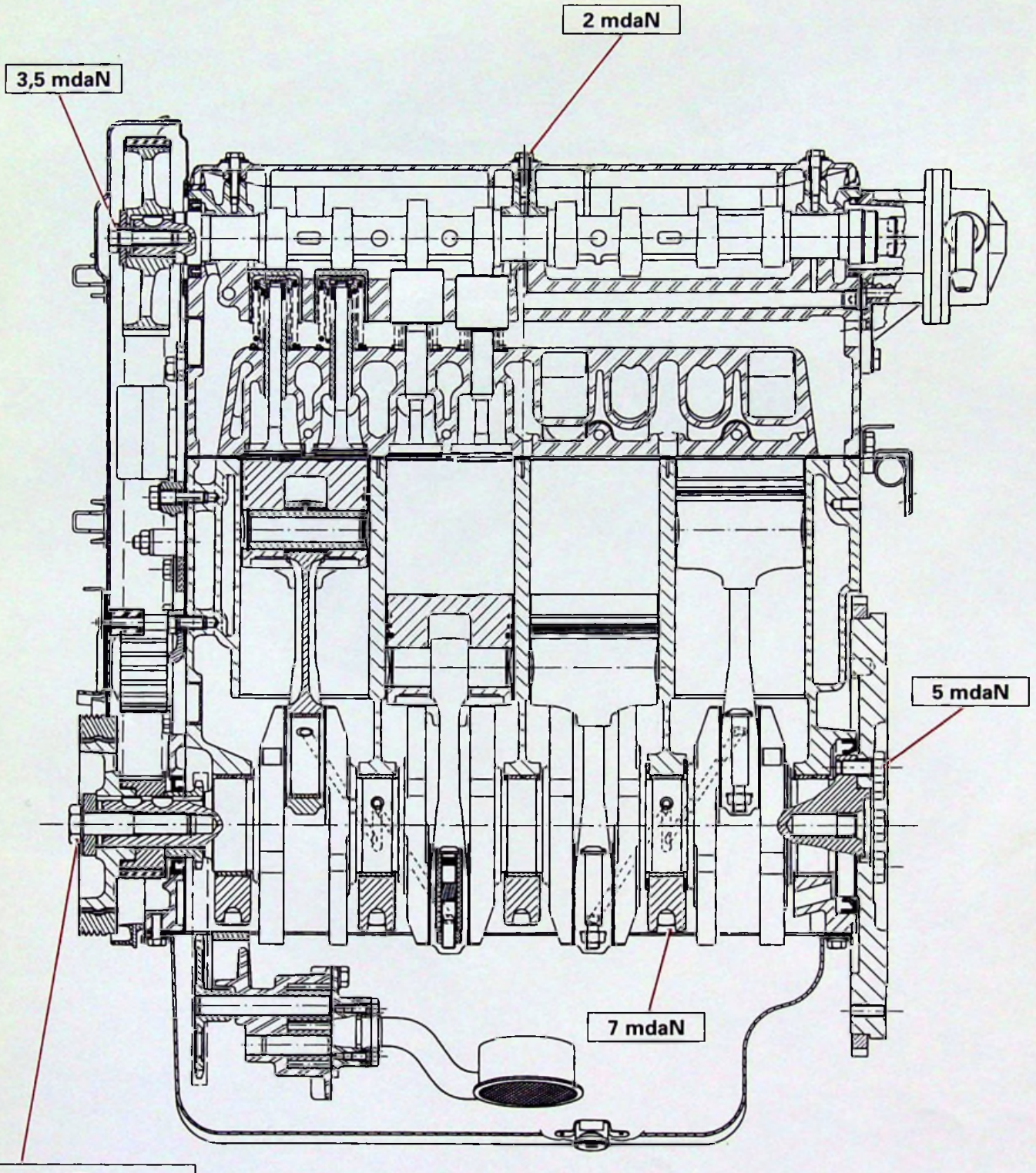
F.10-19


0,8 mm
4°
0°
31°
43°

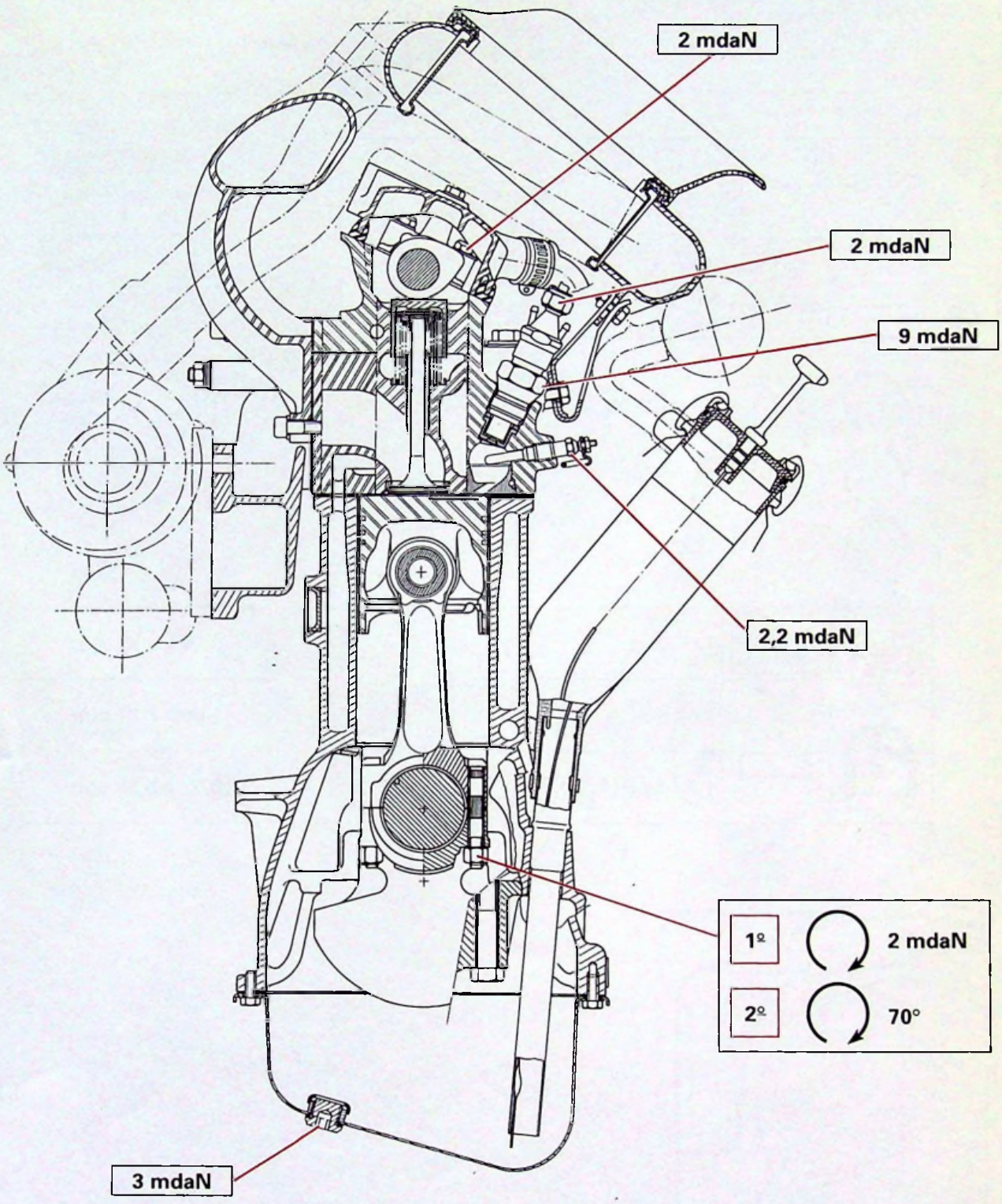


92.287

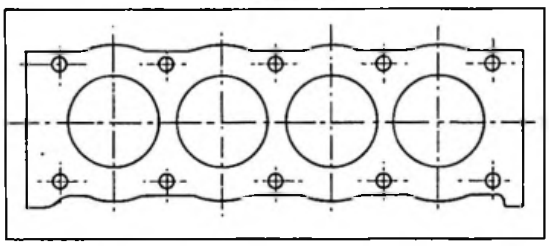
XUD 9 TE/L.Y

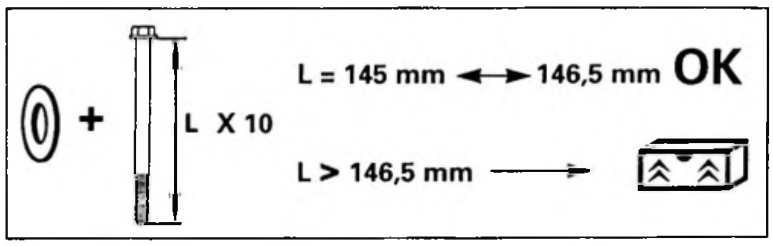


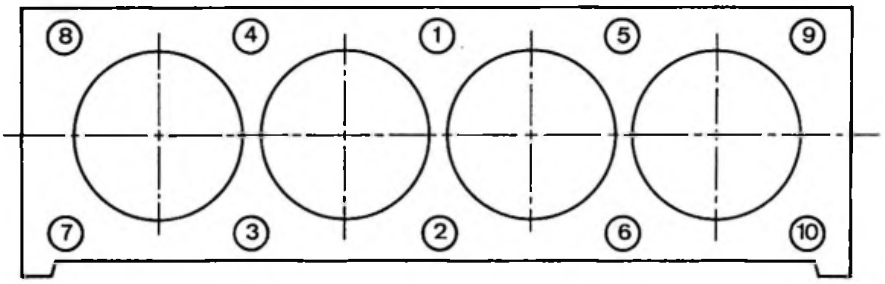
UT.10-4a

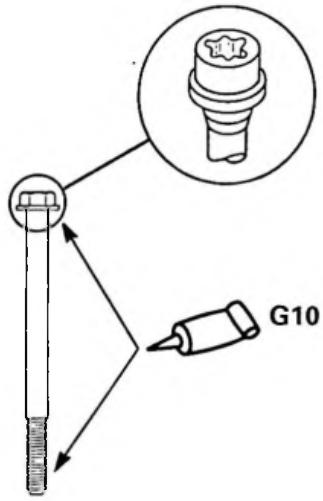


BX.10-20







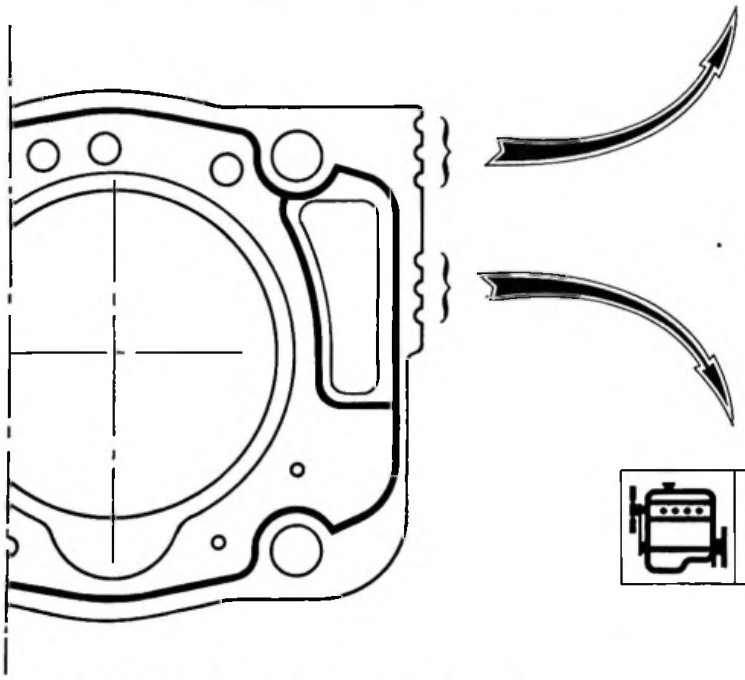


1º 1.2.3... 2 mdaN

2º 1.2.3... 6 mdaN

3º 1.2.3... 220°

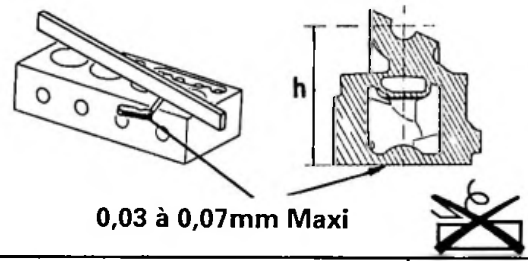
a		1,50 mm			0,54 à 0,65 mm
		1,60 mm			0,65 à 0,77 mm
		1,70 mm			0,77 à 0,82 mm



	XUD 9 TE

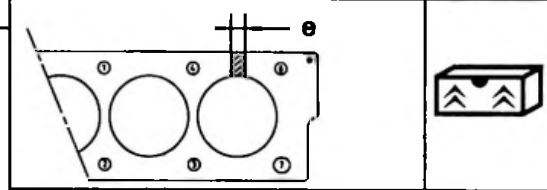
BX.11-13 BX.11-22 V. 11-5 V. 11-6 F-11-5

XUD 9 TE/L	XUD 9 TE/L
D9B	DHY

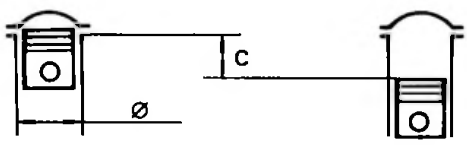


h = 140 $^{+0,25}_{-0,05}$ mm

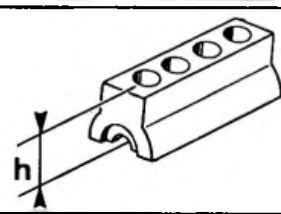
1905 cm³ x 4 x 8



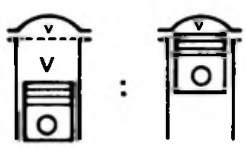
e =	
	1,50 mm
	1,60 mm
	1,70 mm



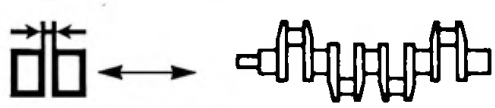
Ø = 83 c = 88



h = 235 ± 0,05 mm



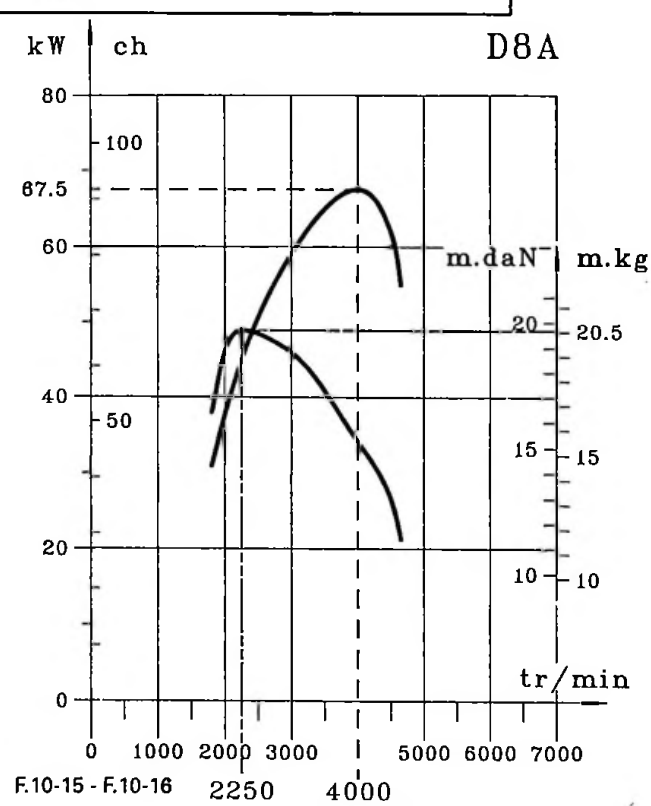
21,8/1



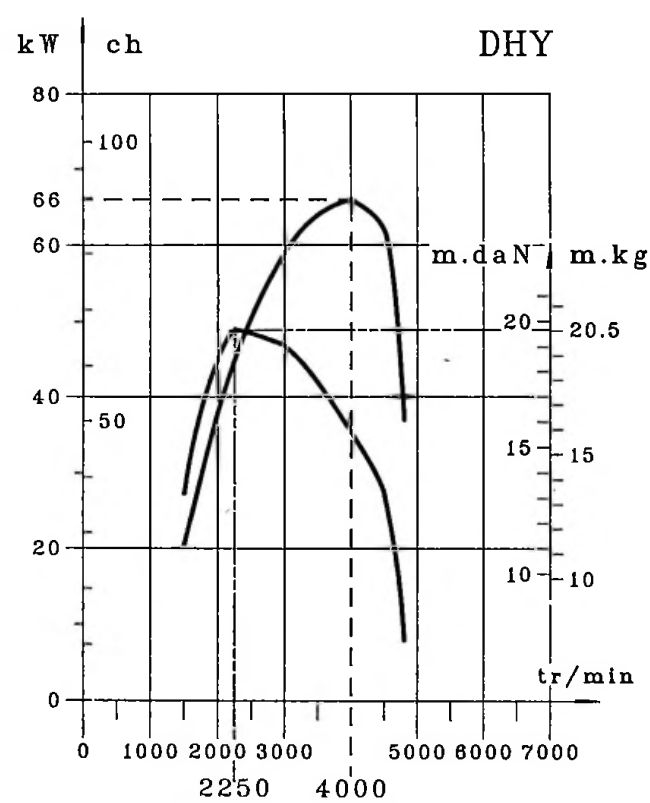
0,07 → 0,32 mm

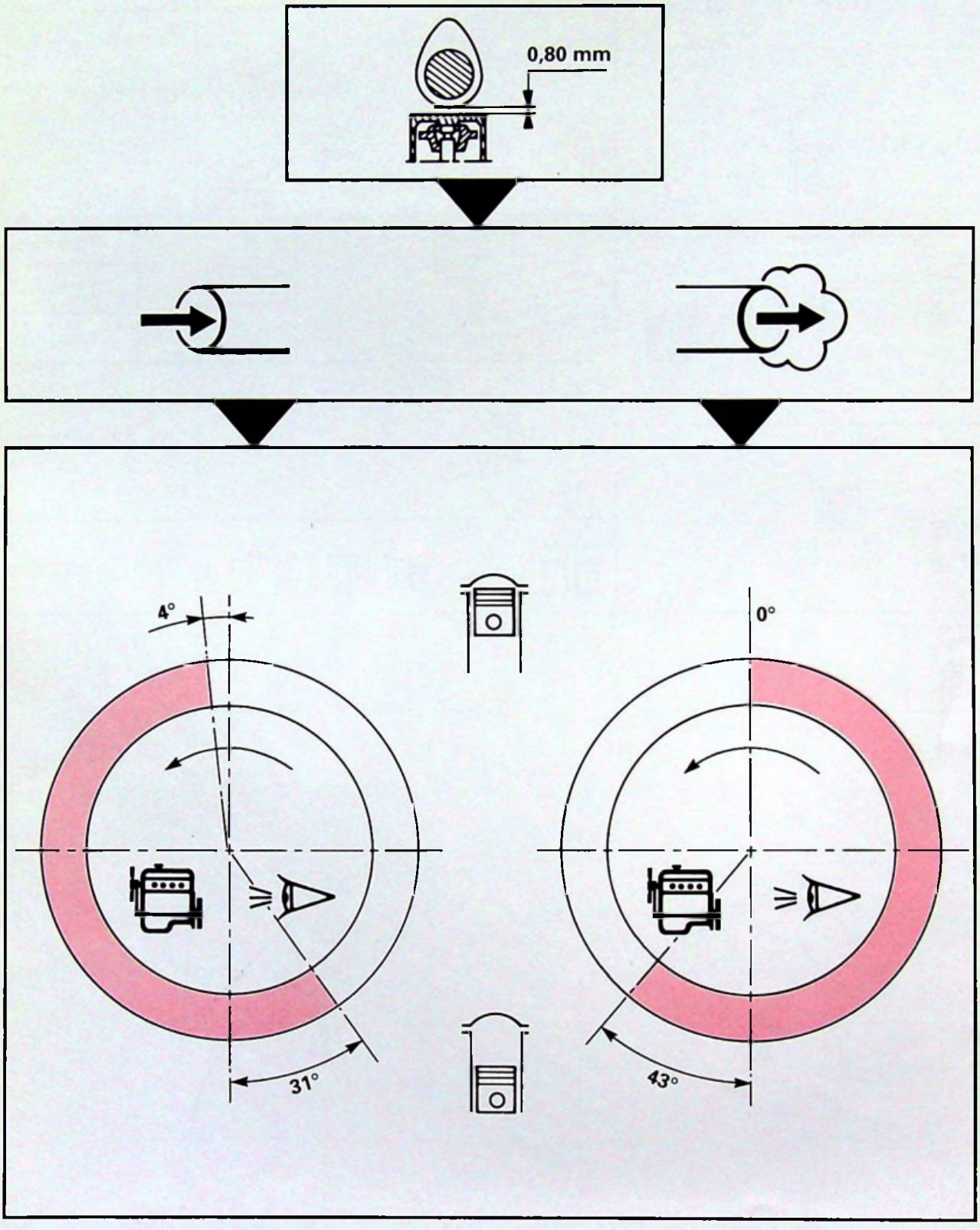
48

1. 3. 4. 2.



F.10-15 - F.10-16




0,80 mm
4°
0°
31°
43°

CITROËN ZX

Le 31 JANVIER 1994

REF. 1 N° ZX 100-00/14

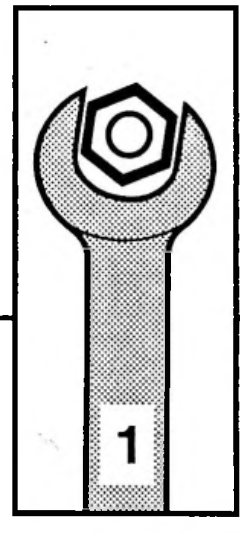
ABONNEMENT GME

MOTEUR XU

● CARACTERISTIQUES - IDENTIFICATIONS :

Moteur BFZ (XU5JP/Z)

MAN 008941



AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS-VENTE

CARACTERISTIQUES – IDENTIFICATION : MOTEUR BFZ

1 – CARACTERISTIQUES

Moteur à injection d'essence :

Code moteur	XU5JP/Z
Type réglementaire	BFZ
Cylindrée (cm3)	1580
Alésage x course (mm)	83 x 73
Rapport volumétrique	9,25/1
Puissance maxi (C.E.E.)	65 kW
Régime correspondant	6000 tr/mn
Couple maxi (C.E.E.)	13 m.daN
Régime correspondant	2600 tr/mn
Norme de dépollution	US 83 – CEE 96
Carburant	Super sans plomb 95 et 98 RON
Pot catalytique	Oui
Système d'injection	Multipoint
Fournisseur	MMDCM
Type	8P.13

2 – COURBES DE PUISSANCE ET DE COUPLE

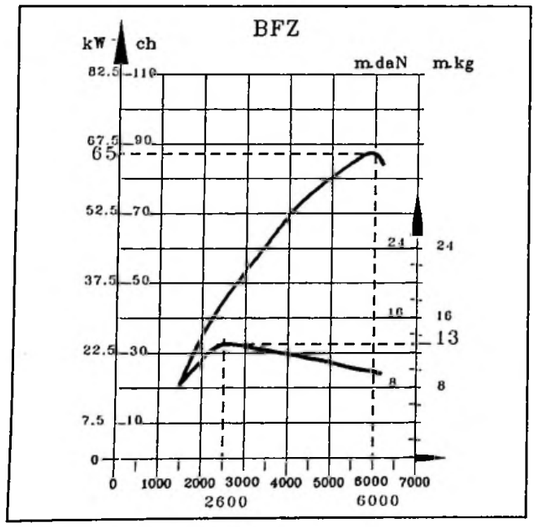


Fig : B1BP00WC

3 – IDENTIFICATION

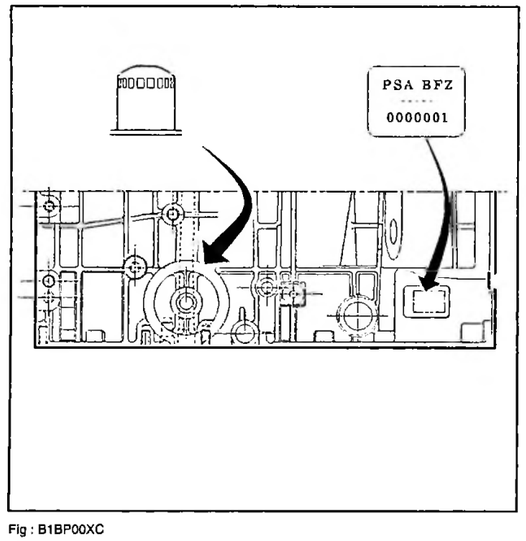


Fig : B1BP00XC

4 – CARTER CYLINDRES

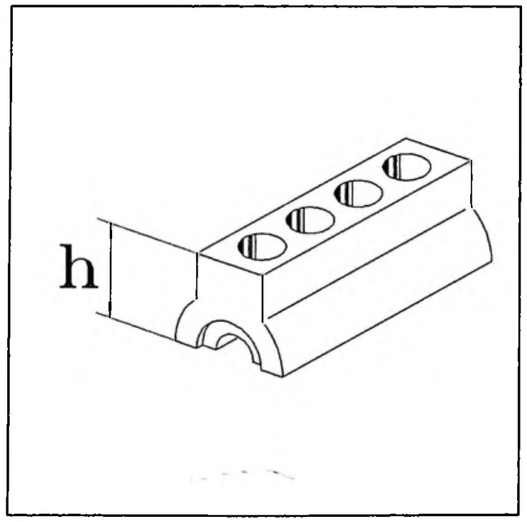


Fig : B1BP003C

h = 224,5 mm ± 0,05 mm.

Jeu latéral de vilebrequin : 0,07 mm à 0,27 mm.

5 – CULASSE

Planéité : 0,05 mm.

Hauteur de la culasse neuve : 141 mm ± 0,05 mm.

6 – JOINT DE CULASSE

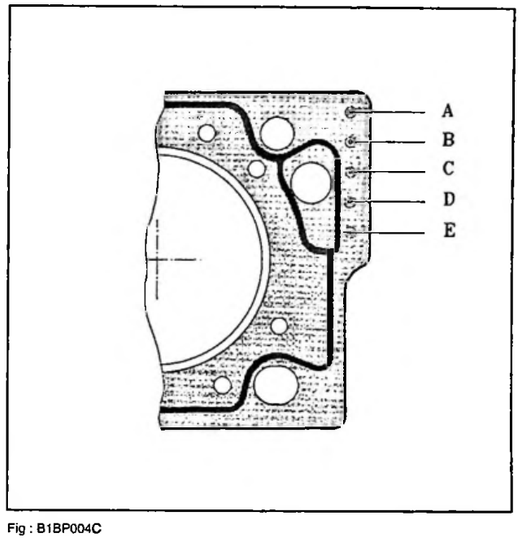


Fig : B1BP004C

Epaisseur	Repère	Fournisseur	Amiante	Réparation
1,2 mm	B	MEILLOR	Sans	Non
1,4 mm	B–D		Sans	Oui

Repère D : réparation.

7 – SERRAGE DE LA CULASSE

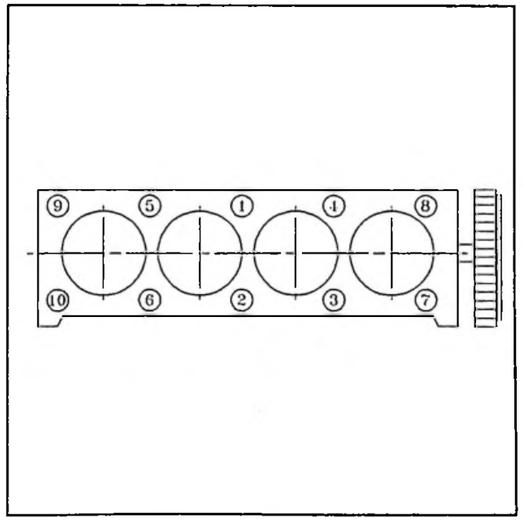


Fig : B1BP005C

Serrer les vis à 6 m.daN.

Desserrer et serrer les vis à 2 m.daN.

Serrage angulaire à 300°.

8 – DISTRIBUTION

8.1 – Arbre à cames

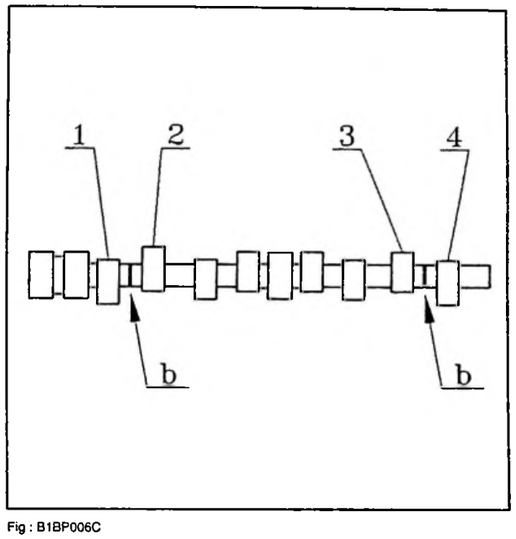


Fig : B1BP006C

1 : came échappement – cylindre N°4.

2 : came admission – cylindre N°4.

3 : came échappement – cylindre N°1.

4 : came admission – cylindre N°1.

Repère peinture : 2 anneaux blancs en "b".

8.2 – Epure de distribution

Admission	AOA	8°50'
	RFA	29°30'
Echappement	AOE	43°30'
	RFE	5°50'

Mesures avec un jeu théorique aux soupapes de 1 mm.

8.3 – Jeu aux soupapes à froid

Admission : 0,20 ± 0,05 mm.

Echappement : 0,40 ± 0,05 mm.

CITROËN ZX

LE 31 MARS 1994

RÉF. 1 N° ZX 100-00/15

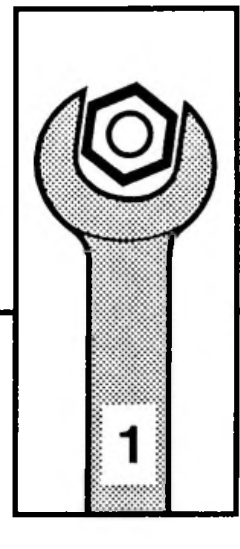
ABONNEMENT GME

MOTEUR TU

- **CARACTERISTIQUES : IDENTIFICATIONS**

Moteur HDY (TU1M/L.Z)
Moteur HDZ (TU1M/L.Z)
Moteur KDY (TU3M/L.Z)
Moteur KDX (TU3MC/L.Z)

MAN 008941



AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS VENTE

ENSEMBLE MOTEUR

CARACTERISTIQUES – IDENTIFICATION : MOTEUR HDY 3
CARACTERISTIQUES – IDENTIFICATION : MOTEUR HDZ 4
CARACTERISTIQUES – IDENTIFICATION : MOTEUR KDY 5
CARACTERISTIQUES – IDENTIFICATION : MOTEUR KDX 6

CARACTERISTIQUES – IDENTIFICATION : MOTEUR HDY

1 – CARACTERISTIQUES

Moteur à injection d'essence :

Code moteur	TU1–M/LZ
Type réglementaire	HDY
Cylindrée (cm^3)	1124
Alésage x course (mm)	72 x 69
Nombre de cylindres	4
Rapport volumétrique	9,4/1
Puissance maxi (C.E.E.)	40 kW
Régime correspondant	6200 tr/mn
Couple maxi (C.E.E.)	8,5 m.daN
Régime correspondant	3800 tr/mn
Norme de dépollution	US 83 (Z) – CEE 93 (L)
Carburant	Super sans plomb 95 et 98 RON
Pot catalytique	Oui
Nombre de voies	3
Sonde à oxygène	Oui
Système d'injection	Monopoint
Fournisseur	BOSCH
Type	A 2.2 ou MA 3.0

2 – COURBES DE PUISSANCE ET DE COUPLE

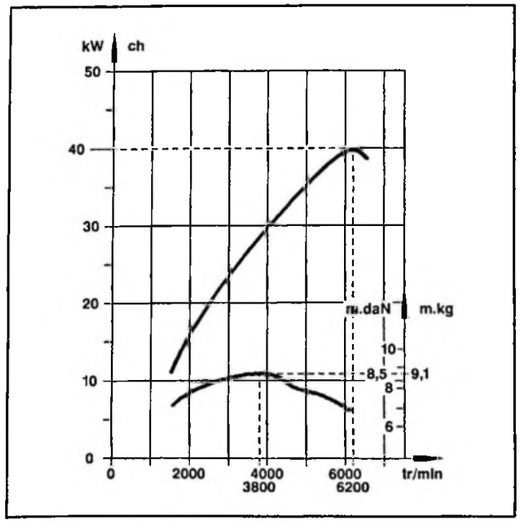


Fig : B1BP03TC

3 – ARBRE A CAMES

L'arbre à cames en tête est entraîné par courroie crantée.

Deux soupapes en "V" par cylindre sont commandées par culbuteurs en alliage léger, patins en acier rapporté.

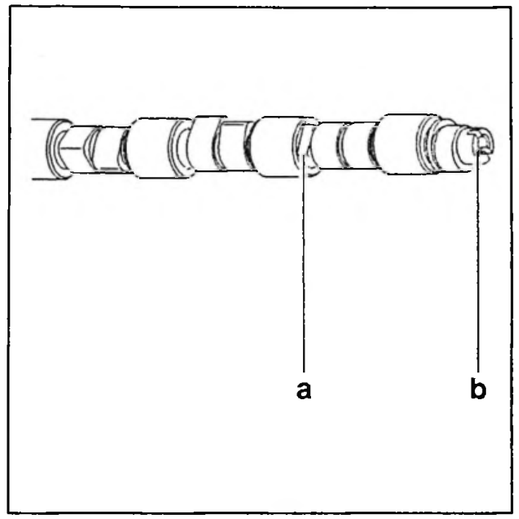


Fig : B1EP012C

Repère "a" : bleu.

Repère "b" : M.

La position latérale de l'arbre à cames est donnée par le palier n°1 (côté volant).

4 – JEU AUX SOUPAPES A FROID

Admission : 0,15 à 0,25 mm.

Echappement : 0,35 à 0,45 mm.

5 – IDENTIFICATION

Soupapes et ressorts de soupapes :

- admission : diamètre extérieur = 36,8 mm
- échappement : diamètre extérieur = 29,4 mm

Les ressorts de soupapes sont identiques , admission et échappement.

Les soupapes sont arrêtées par des demi–cônes monogorge.

Courroie de distribution : PIRELLI 104 RPP 170 ou GATES 104.

CARACTERISTIQUES – IDENTIFICATION : MOTEUR HDZ

1 – CARACTERISTIQUES

Moteur à injection d'essence :

Code moteur	TU1–M/LZ
Type réglementaire	HDZ
Cylindrée (cm^3)	1124
Alésage x course (mm)	72 x 69
Nombre de cylindres	4
Rapport volumétrique	9,4/1
Puissance maxi (C.E.E.)	44,1 kW
Régime correspondant	6200 tr/mn
Couple maxi (C.E.E.)	8,5 m.daN
Régime correspondant	3800 tr/mn
Norme de dépollution	US 83 (Z) – CEE 93 (L)
Carburant	Super sans plomb 95 et 98 RON
Pot catalytique	Oui
Nombre de voies	3
Sonde à oxygène	Oui
Système d'injection	Monopoint
Fournisseur	BOSCH
Type	A 2.2 ou MA 3.0

2 – COURBES DE PUISSANCE ET DE COUPLE

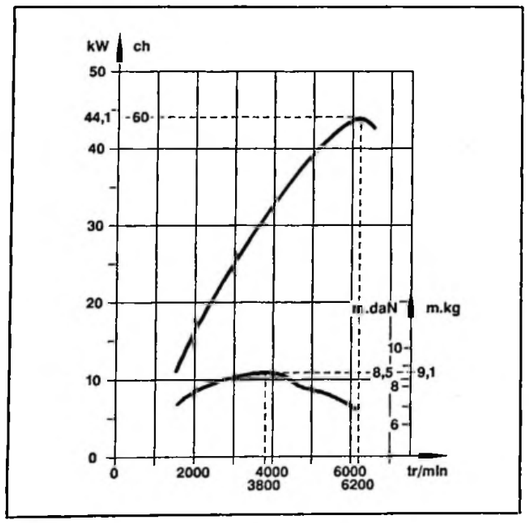


Fig : B1BP014C

3 – ARBRE A CAMES

L'arbre à cames en tête est entraîné par courroie crantée.

Deux soupapes en "V" par cylindre sont commandées par culbuteurs en alliage léger, patins en acier rapporté.

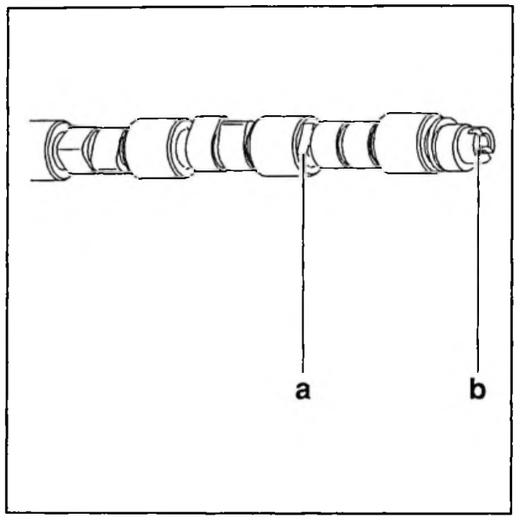


Fig : B1EP012C

Repère "a" : bleu.

Repère "b" : M.

La position latérale de l'arbre à cames est donnée par le palier n°1 (côté volant).

4 – JEU AUX SOUPAPES A FROID

Admission : 0,15 à 0,25 mm.

Echappement : 0,35 à 0,45 mm.

5 – IDENTIFICATION

Soupapes :

- admission : diamètre extérieur = 36,8 mm
- échappement : diamètre extérieur = 29,4 mm

Les ressorts de soupapes sont identiques , admission et échappement.

Les soupapes sont arrêtées par des demi–cônes monogorge.

Courroie de distribution : PIRELLI 104 RPP 170 ou GATES 104.

CARACTERISTIQUES – IDENTIFICATION : MOTEUR KDY

1 – CARACTERISTIQUES

Moteur à injection d'essence :

Code moteur	TU3–M/LZ
Type réglementaire	KDY
Cylindrée (cm^3)	1360
Alésage x course (mm)	75 x 77
Nombre de cylindres	4
Rapport volumétrique	9,3/1
Puissance maxi (C.E.E.)	55 kW
Régime correspondant	6200 tr/mn
Couple maxi (C.E.E.)	10,9 m.daN
Régime correspondant	4000 tr/mn
Norme de dépollution	US 83 (Z) – CEE 93 (L)
Carburant	Super sans plomb 95 et 98 RON
Pot catalytique	Oui
Nombre de voies	3
Sonde à oxygène	Oui
Système d'injection	Monopoint
Fournisseur	BOSCH
Type	A 2.2

2 – COURBES DE PUISSANCE ET DE COUPLE

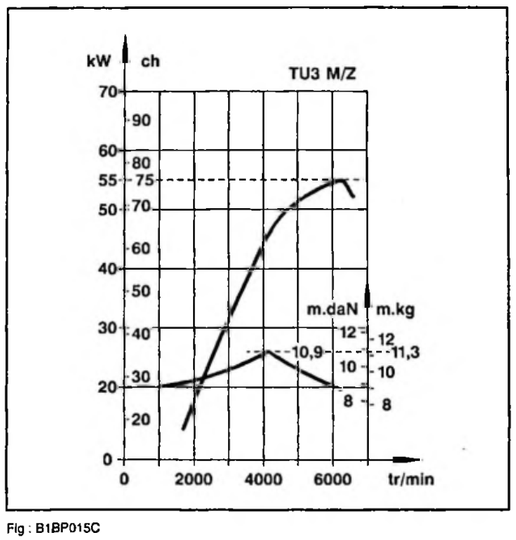


Fig : B1BP015C

3 – ARBRE A CAMES

L'arbre à cames en tête est entraîné par courroie crantée.

Deux soupapes en "V" par cylindre sont commandées par culbuteurs en alliage léger, patins en acier rapporté.

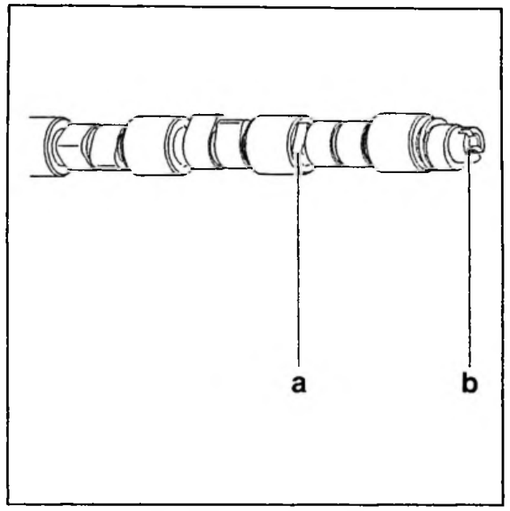


Fig : B1EP012C

Repère "a" : rose.

Repère "b" : 3.

La position latérale de l'arbre à cames est donnée par le palier n°1 (côté volant).

4 – JEU AUX SOUPAPES A FROID

Admission : 0,15 à 0,25 mm.

Echappement : 0,35 à 0,45 mm.

5 – IDENTIFICATION

Soupapes :

- admission : diamètre extérieur = 36,8 mm
- échappement : diamètre extérieur = 29,4 mm

Les ressorts de soupapes sont identiques , admission et échappement.

Les soupapes sont arrêtées par des demi–cônes monogorge.

Courroie de distribution : PIRELLI 108 RPP 170.

CARACTERISTIQUES – IDENTIFICATION : MOTEUR KDX

1 – CARACTERISTIQUES

Moteur à injection d'essence :

Code moteur	TU3–MC/LZ
Type réglementaire	KDX
Cylindrée (cm^3)	1360
Alésage x course (mm)	75 x 77
Nombre de cylindres	4
Rapport volumétrique	9,3/1
Puissance maxi (C.E.E.)	55 kW
Régime correspondant	5800 tr/mn
Couple maxi (C.E.E.)	11,1 m.daN
Régime correspondant	3400 tr/mn
Norme de dépollution	US 83 (Z) – CEE 93 (L)
Carburant	Super sans plomb 95 et 98 RON
Pot catalytique	Oui
Nombre de voies	3
Sonde à oxygène	Oui
Système d'injection	Monopoint
Fournisseur	BOSCH
Type	MA 3.0

2 – COURBES DE PUISSANCE ET DE COUPLE

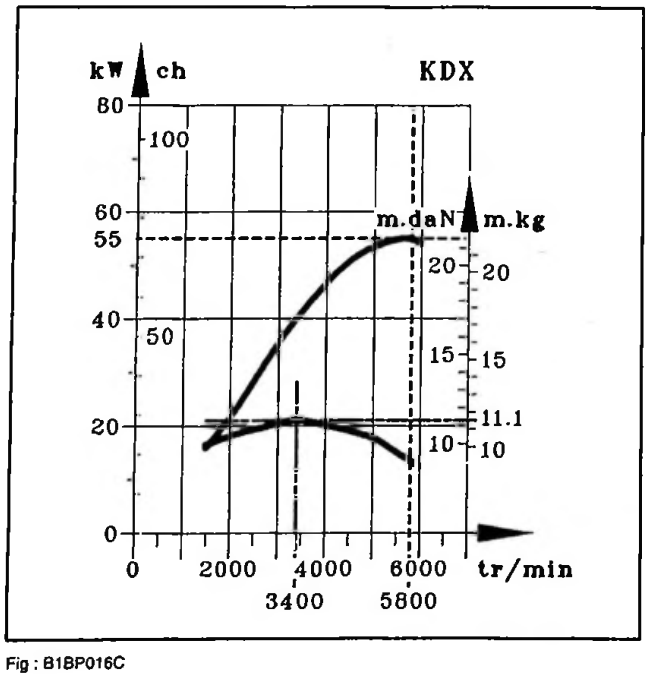


Fig : B1BP016C

3 – ARBRE A CAMES

L'arbre à cames en tête est entraîné par courroie crantée.

Deux soupapes en "V" par cylindre sont commandées par culbuteurs en alliage léger, patins en acier rapporté.

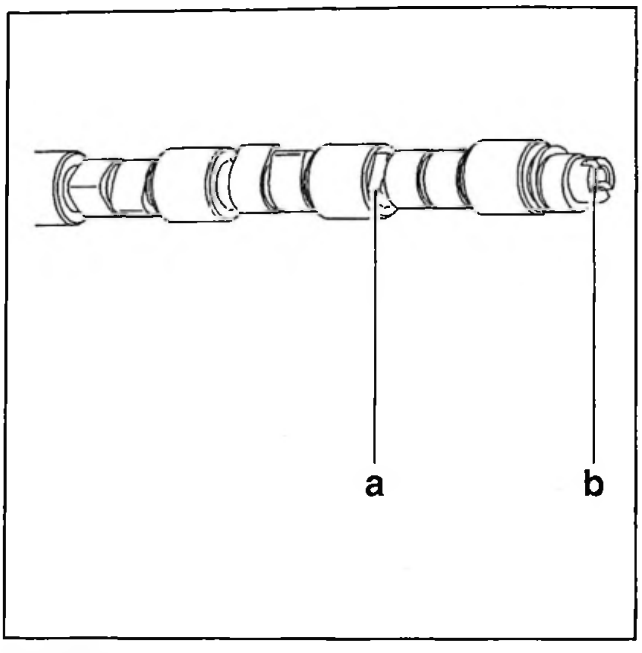


Fig : B1EP012C

Repère "a" : rose.

Repère "b" : C.

La position latérale de l'arbre à cames est donnée par le palier n°1 (côté volant).

4 – JEU AUX SOUPAPES A FROID

Admission : 0,15 à 0,25 mm.

Echappement : 0,35 à 0,45 mm.

5 – IDENTIFICATION

Soupapes :

- admission : diamètre extérieur = 36,8 mm
- échappement : diamètre extérieur = 29,4 mm

Les soupapes sont arrêtées par des demi–cônes monogorge.

Courroie de distribution : PIRELLI 108 RPP 170.

CITROËN ZX

LE 29 JUILLET 1994

ABONNEMENT GME

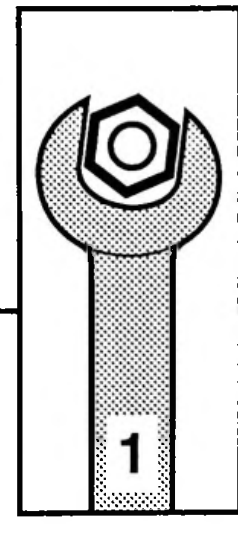
RÉF. 1 N° ZX 100-00/16

MOTEUR XUD

CARACTERISTIQUES - IDENTIFICATIONS :

Moteur A9A (XUD7/L)

MAN 008941



AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS VENTE

CARACTERISTIQUES – IDENTIFICATION : MOTEUR A9A

1 – CARACTERISTIQUES

Moteur à injection gazole :

Code moteur	XUD7
Type réglementaire	A9A
Cylindrée (cm^3)	1769
Alésage x course (mm)	80 x 88
Rapport volumétrique	23/1
Puissance maxi (C.E.E.)	43,5 kW
Régime correspondant	4600 tr/mn
Couple maxi (C.E.E.)	11 m.daN
Régime correspondant	2000 tr/mn
Norme de dépollution	L
Carburant	Gazole
Pot catalytique	Non

2 – COURBES DE PUISSANCE ET DE COUPLE

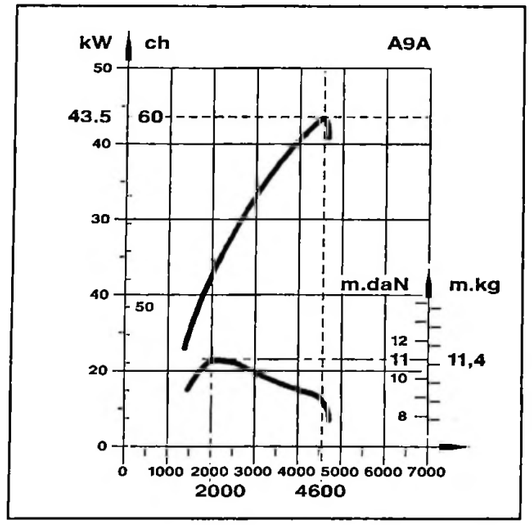


Fig : B1BP04MC

3 – IDENTIFICATION

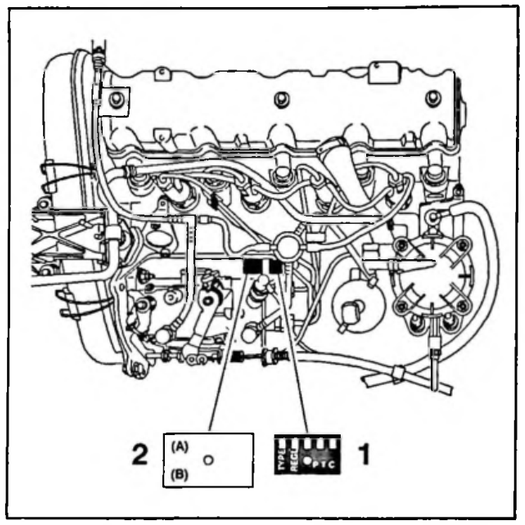


Fig : B1BP00RC

(1) plaquette de marquage du type réglementaire.

(2) plaque d'identification.

(A) numéro d'organe.

(B) numéro d'ordre de fabrication.

4 – CARTER CYLINDRES

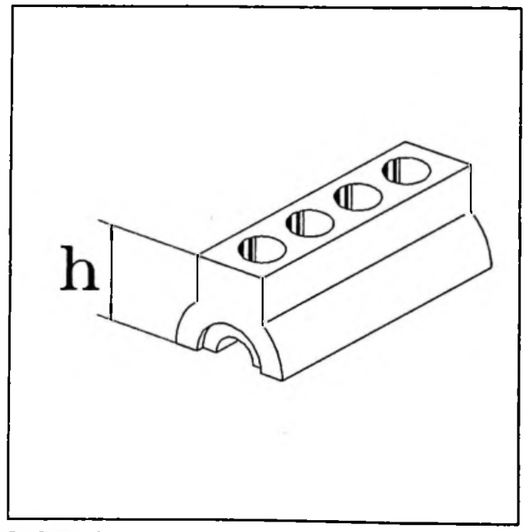


Fig : B1BP003C

h = 235 mm ± 0,05 mm.

Jeu latéral de vilebrequin : 0,07 mm à 0,32 mm.

5 – CULASSE

Planéité : 0,07 mm.

Hauteur de la culasse neuve : 140 mm ± 0,05 mm.

6 – JOINT DE CULASSE

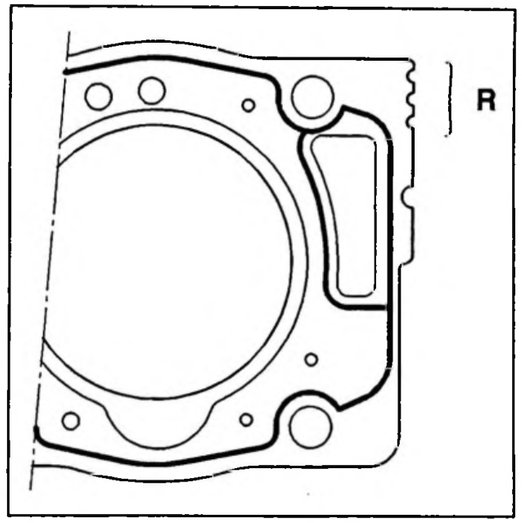


Fig : B1BP04PC

Dépassement des pistons	Epaisseur (série)	Epaisseur (réparation)	Nombre d'encoches en R	Fournisseur
0,54 à 0,65 mm	1,5 mm	1,6 mm	1	REINZ
0,66 à 0,77 mm	1,6 mm		2	
0,78 à 0,82 mm	1,7 mm	1,7 mm	3	

Joint de culasse sans amiante.

7 – SERRAGE DE LA CULASSE

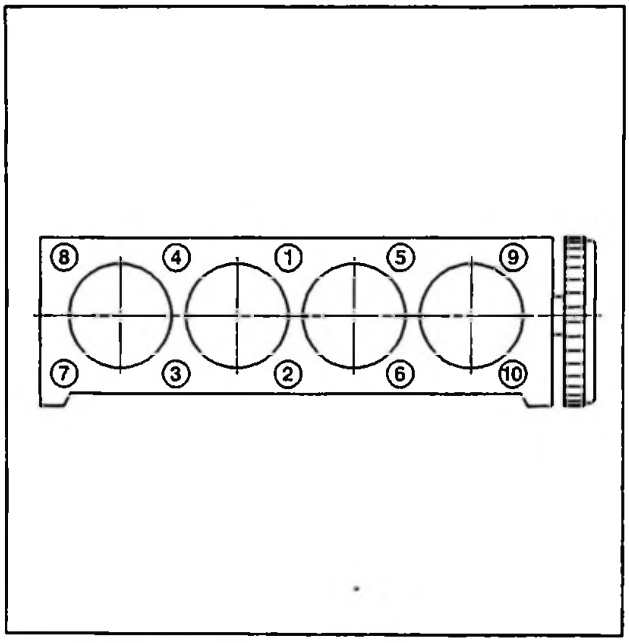


Fig : B1BP00TC

Longueur maxi sous tête des vis = 121,5 mm.
Huiler les vis sous tête et sur filet.
Presserrer les vis à 2 m.daN.
Serrer les vis à 6 m.daN.
Serrage angulaire à 180°.

8 – DISTRIBUTION

8.1 – Arbre à cames

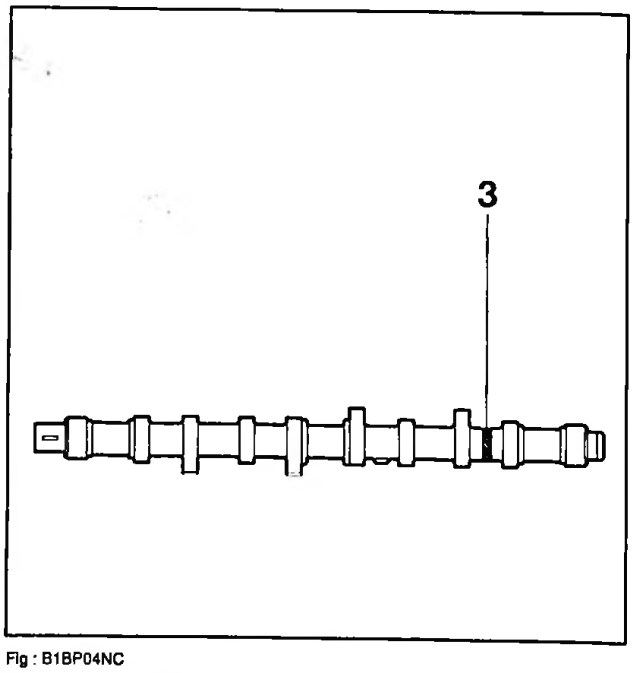


Fig : B1BP04NC

Avec ou sans repère circulaire de peinture (3).

8.2 – Epure de distribution

Admission	AOA	–4°
	RFA	35°
Echappement	AOE	43°
	RFE	0°

Mesures avec un jeu théorique aux soupapes de 0,8 mm.

8.3 – Jeu aux soupapes à froid

Admission : 0,15 ± 0,08 mm.
Echappement : 0,30 ± 0,08 mm.

CITROËN ZX

SEPTEMBRE 1996

ABONNEMENT GME

OPR: 7147 ⟼

RÉF. **1** N° ZX 100-00/17

MOTEUR ESSENCE

Type TU3JP (1360 cm^3)

● ENSEMBLE MOTEUR

MAN 008941

AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS-VENTE

1

ENSEMBLE MOTEUR

CARACTERISTIQUES : MOTEUR 1

1 – Identification 1
2 – Caractéristiques –
3 – Joint de culasse –
4 – Serrage de la culasse 2
5 – Distribution –

CARACTERISTIQUES : SUSPENSION MOTEUR – COUPLES DE SERRAGE 3

DEPOSE – REPOSE : MOTEUR – BOITE DE VITESSES 4

1 – Outillage préconisé 4
2 – Dépose 5
3 – Repose 6

DEPOSE – REPOSE : COURROIE D'ACCESSOIRES 7

1 – Outillage préconisé 7
2 – Dépose –
3 – Repose 8

CARACTERISTIQUES : MOTEUR

1 – IDENTIFICATION

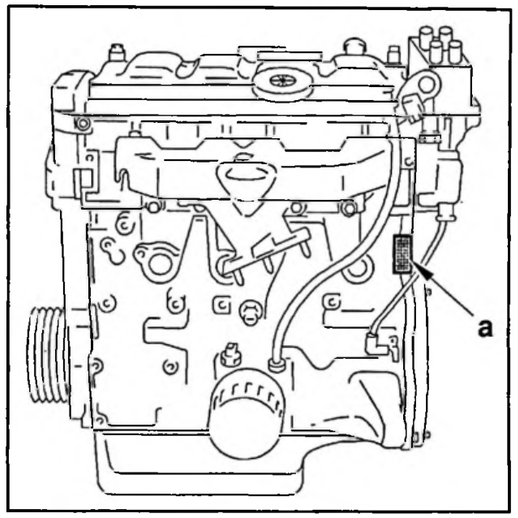


Fig : B1BP1B4C
(a) plaque d'identification.

2 – CARACTERISTIQUES

Code moteur	TU3JP /L3
Type réglementaire	KFX
Cylindrée (cm^3)	1360
Alésage x course (mm)	75 x 77
Rapport volumétrique	10,2/1
Puissance maxi (C.E.E.)	55 kW à 5500 tr/mn
Puissance maxi (ch DIN)	75
Couple maxi (C.E.E.)	11,1 m.daN à 3400 tr/mn
Couple maxi (DIN)	11,5 m.kg
Norme de dépollution	L3
Carburant	Super sans plomb 95 et 98 RON
Pot catalytique	Oui
Vanne EGR	Non
Système d'injection	Injection multipoint
Fournisseur	MAGNETI MARELLI 1AP

3 – JOINT DE CULASSE

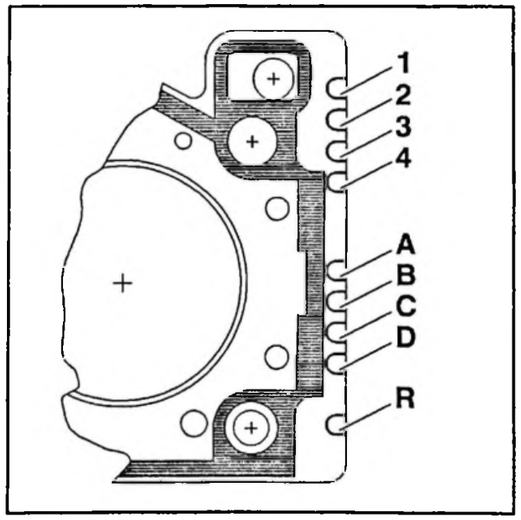


Fig : B1BP10KC

Epaisseur (série)	Epaisseur (réparation)	Repère épaisseur	Fournisseur
1,24 ± 0,04 mm	Non	1	CURTY

Joint de culasse sans amiante : repère "C".

4 – SERRAGE DE LA CULASSE

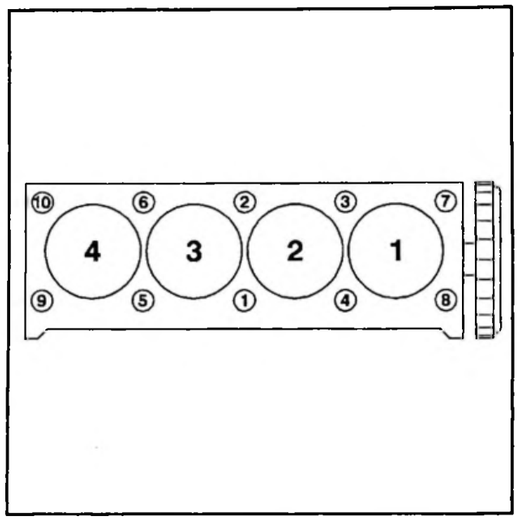


Fig : B1BP10LC

Serrer les vis de culasse dans l'ordre indiqué.

Longueur maxi sous tête des vis = 175,5 ± 0,5 mm.

Huiler les vis sous tête et sur filet.

Méthode de serrage :
- serrer les vis à 2 m.daN
- serrage angulaire à 240 ± 5°

5 – DISTRIBUTION

5.1 – Arbre à cames

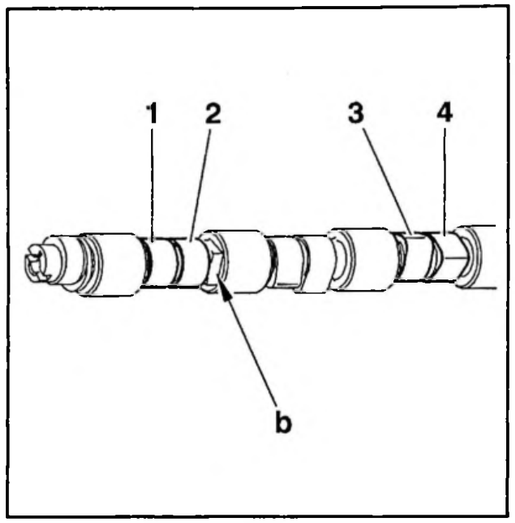


Fig : B1BP10MC

1 : came échappement = cylindre N°1.

2 : came admission = cylindre N°1.

3 : came échappement = cylindre N°3.

4 : came admission = cylindre N°3.

b : repère de peinture = orange.

5.2 – Epure de distribution

Mesures avec un jeu théorique aux soupapes de 0,7 mm :

Admission	AOA	1°36'
	RFA	40°34'
Echappement	AOE	41°20'
	RFE	3°40'

5.3 – Jeu aux soupapes à froid

Soupape d'admission : 0,20 mm.

Soupape d'échappement : 0,40 mm.

CARACTERISTIQUES : SUSPENSION MOTEUR – COUPLES DE SERRAGE

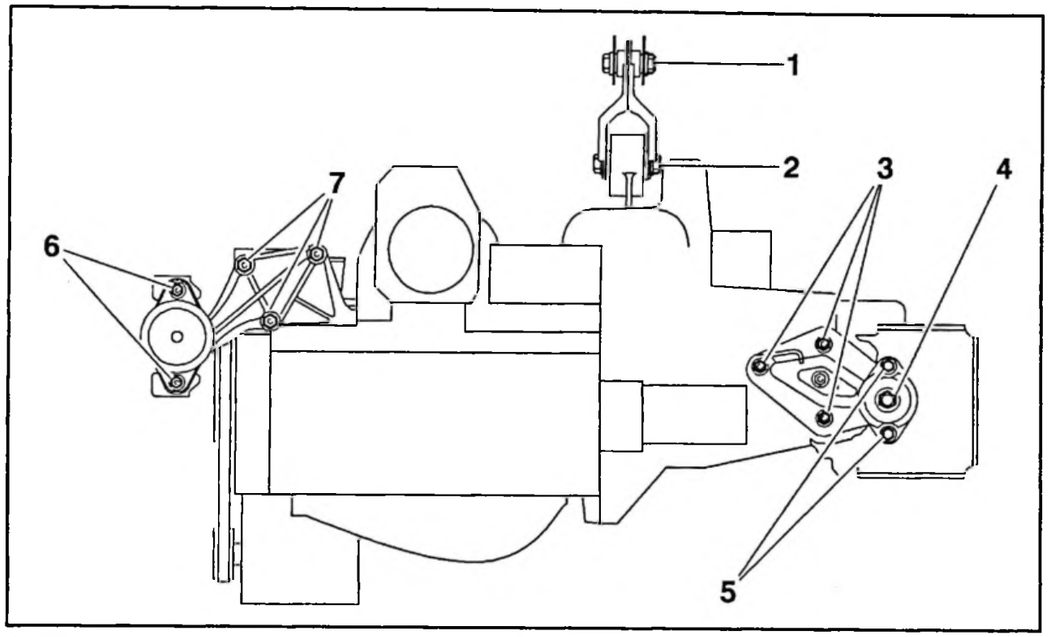


Fig : B1BP1AZD

Repère	Couples de serrage
(1)	7 m.daN
(2)	5 m.daN
(3)	2,5 m.daN
(4)	6,5 m.daN (voir nota)
(5)	3 m.daN
(6)	3 m.daN
(7)	4,5 m.daN

NOTA : Utiliser 3 grammes de graisse "G7".

DEPOSE – REPOSE : MOTEUR – BOITE DE VITESSES

1 – OUTILLAGE PRECONISE

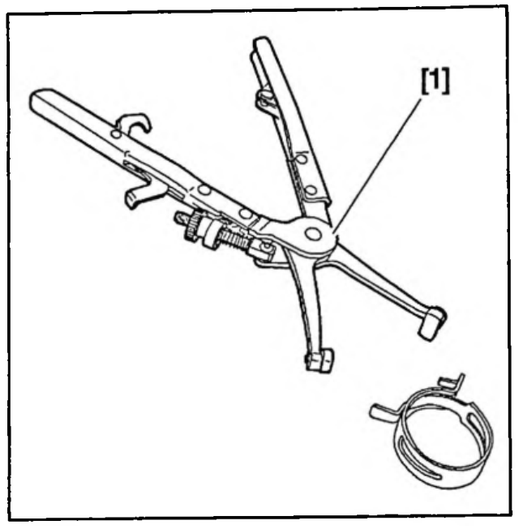


Fig : E5-P059C

[1] pince pour dépose et repose des colliers élastiques 9029–T.

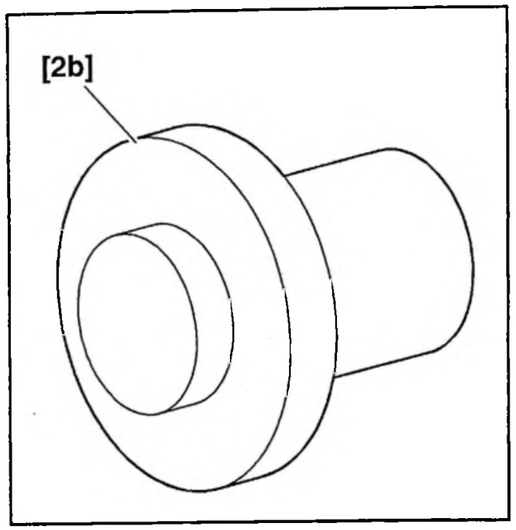


Fig : E5AP01MC

[2b] tampon de montage joint de sortie de pont droit 7101–T.G (*).

NOTA : (*) complément au coffret 7116–T.

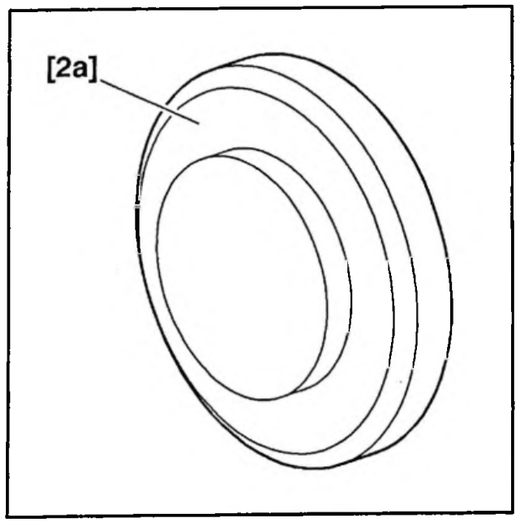


Fig : E5AP01LC

[2a] tampon de montage joint de sortie de pont gauche 7101–T.0 (*).

2 – DEPOSE

NOTA : Cette opération s'effectue par le dessus du véhicule.

Débrancher la borne négative de la batterie.

Lever et caler le véhicule.

Vidanger :
- la boîte de vitesses
- le circuit de refroidissement (voir opération correspondante)

Déposer :
- l'ensemble filtre à air
- la batterie
- le support de batterie
- les roues avant
- les transmissions (voir opération correspondante)

Débrancher le calculateur d'injection.

Désaccoupler :
- le câble d'embrayage
- le câble d'accélérateur
- les biellettes de commande de boîte de vitesses
- le compresseur de climatisation (suspendre le compresseur de climatisation à la caisse du véhicule)

Déposer les courroies "accessoires" (voir opération correspondante).

Désaccoupler :
- la durit de canister (sous l'aile avant droite)
- le tuyau d'alimentation carburant
- les durits d'eau d'alimentation du chauffage (fixation sur tablier)
- les durits du circuit de refroidissement ; à l'aide de l'outil [1]

Déconnecter :
- le faisceau électrique moteur
- les relais et faisceaux de boîtier fusibles

Désaccoupler :
- la liaison d'assistance de freinage du collecteur d'admission (appuyer de chaque côté du raccord encliquetable)
- la rotule d'échappement
- la biellette anti–couple

Maintenir l'ensemble moteur–boîte de vitesses à l'aide d'une grue d'atelier.

Déposer :
- les supports moteur (côté gauche et côté droit)
- le support de boîte de vitesses
- l'ensemble moteur–boîte de vitesses

3 – REPOSE

NOTA : Remplacer systématiquement les écrous Nylstop.

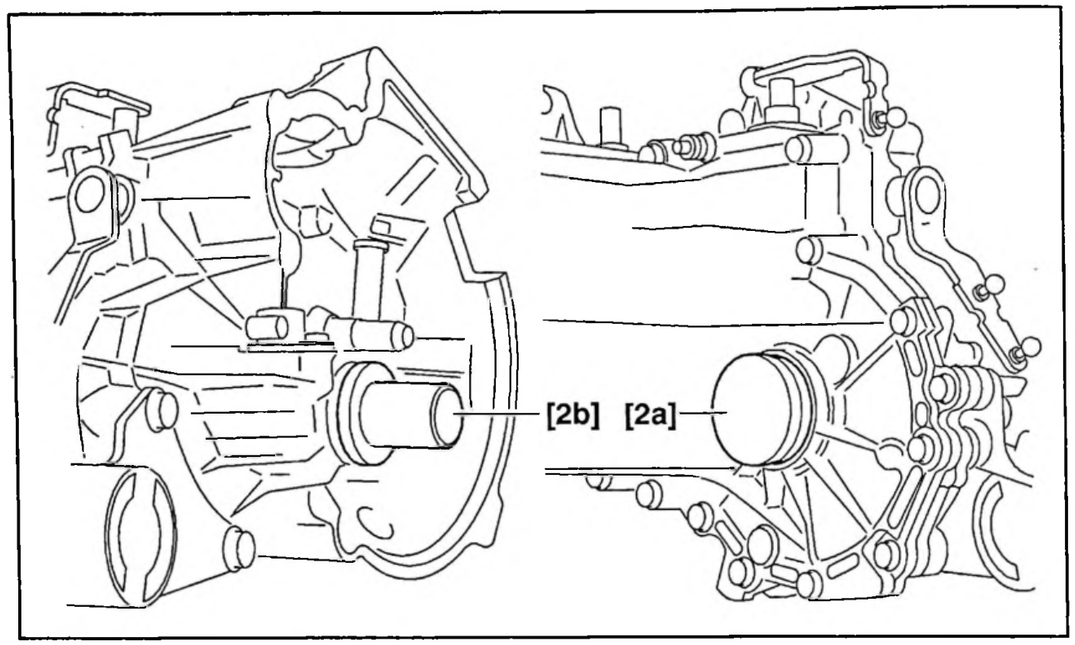


Fig : B1BP1B1D

Remplacer les joints à lèvres de sortie de pont à l'aide des tampons [2a]; [2b], après avoir garni de graisse l'intervalle entre les lèvres.

Enduire l'intérieur du support élastique de boîte de vitesses de graisse type "G7".

Présenter l'ensemble moteur–boîte de vitesses ; à l'aide d'une grue d'atelier.

Reposer :
- l'ensemble moteur–boîte de vitesses
- les supports moteur (côté gauche et côté droit)
- le support de boîte de vitesses

Effectuer le serrage des supports moteur (voir opération correspondante).

Accoupler :
- la biellette anti–couple
- la rotule d'échappement
- la liaison d'assistance de freinage du collecteur d'admission
- les durits d'eau d'alimentation du chauffage (fixation sur tablier)
- les durits du circuit de refroidissement
- la durit de canister (sous l'aile avant droite)
- le tuyau d'alimentation carburant

Connecter :
- le faisceau électrique moteur
- les relais et faisceaux de boîtier fusibles
- les fils de masse (fixation sur boîtier fusibles)
- les fils de masse (sur la boîte de vitesses)
- les fils du boîtier fusibles (fils vert et fils jaune)

Accoupler :
- le compresseur de climatisation
- le câble d'embrayage
- le câble d'accélérateur
- les biellettes de commande de boîte de vitesses

Poser les courroies "accessoires".

Reposer :
- l'ensemble filtre à air
- le radiateur de refroidissement
- le calculateur d'injection et son support
- les transmissions (voir opération correspondante)
- les roues avant

Remplir et parfaire le niveau des éléments suivants :
- boîte de vitesses
- réservoir de direction assistée (suivant équipement)
- circuit de refroidissement

Purger le circuit de refroidissement (voir opération correspondante).

Brancher la borne négative de la batterie.

Replacer le véhicule sur le sol.

IMPERATIF : Effectuer la procédure d'initialisation (apprentissage) du calculateur (voir opération correspondante).

DEPOSE – REPOSE : COURROIE D'ACCESSOIRES

1 – OUTILLAGE PRECONISE

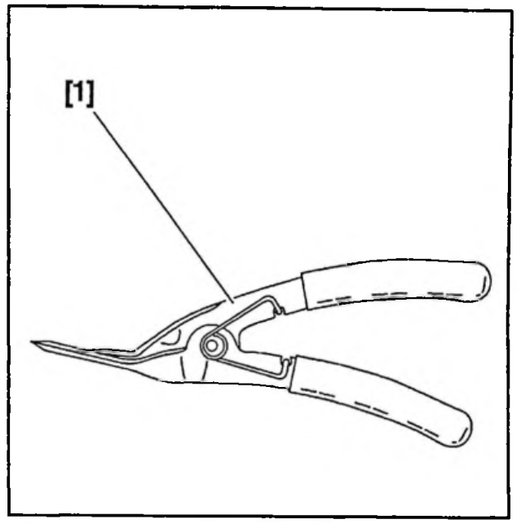


Fig : B1BP00DC

[1] pince pour dépose des pions plastique 7504–T.

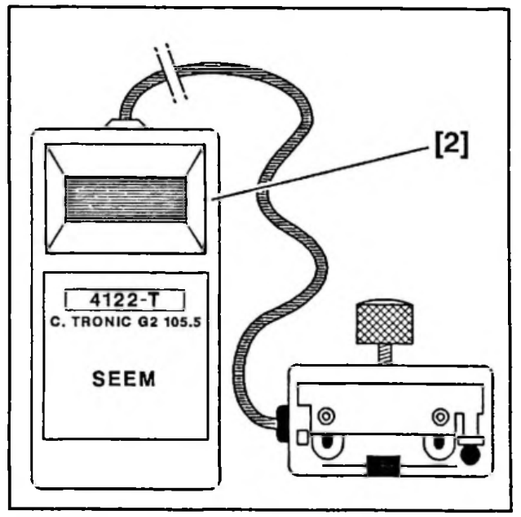


Fig : E5–P031C

[2] appareil de mesure des tensions de courroies, à affichage digital (SEEM) 4122–T.

2 – DEPOSE

Déposer :
- la roue avant droite
- le pare–boue avant droit

2.1 – Courroie d'alternateur

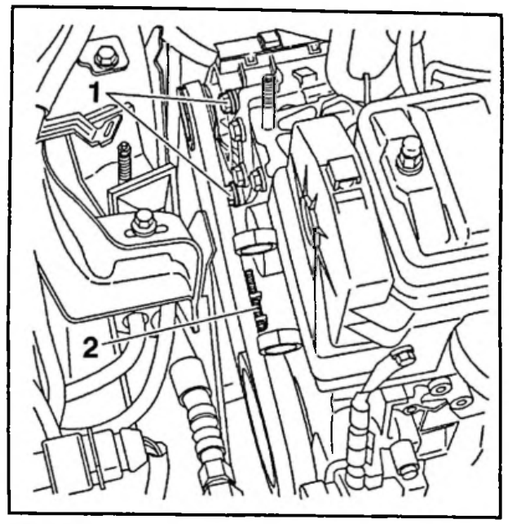


Fig : B1BP1B2C

Desserrer :
- les vis (1)
- la vis de tension (2)

Déposer la courroie d'alternateur.

2.2 – Courroie de compresseur de climatisation

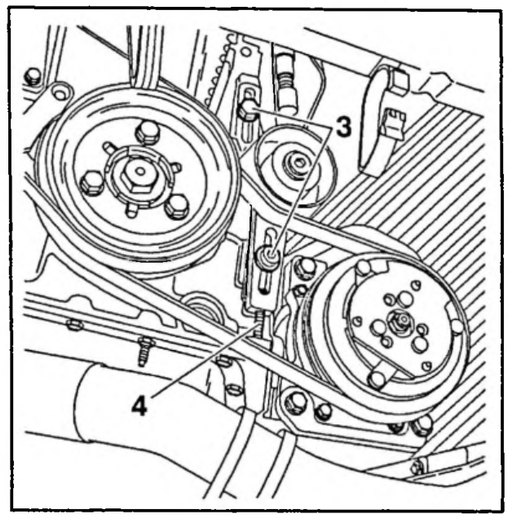


Fig : B1BP1B3C

Desserrer :
- les vis (3)
- la vis de tension (4)

Déposer la courroie de compresseur de climatisation.

3 – REPOSE

Poser les courroies "accessoires" en commençant par les placer sur la poulie de vilebrequin.

Mettre en place l'outil [2].

3.1 – Courroie d'alternateur

Tendre la courroie en agissant sur la vis (2).

La tension doit être de 102 ± 7 unités SEEM.

Serrer les vis (1).

3.2 – Courroie de compresseur de climatisation

Tendre la courroie en agissant sur la vis (4).

La tension doit être de 120 ± 7 unités SEEM.

Serrer les vis (3).

Déposer l'outil [2].

Reposer :
- le pare-boue avant droit
- la roue avant droite

© Reproduction ou traduction même partielle interdite sans l'autorisation écrite des Automobiles CITROËN

CITROËN ZX

NOVEMBRE 1996

ABONNEMENT GME

OPR : 7245 ⟼

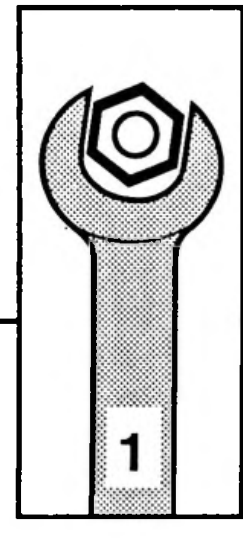
RÉF. 1 N° ZX 100-00/18

MOTEUR ESSENCE

Type XU10J4RS (1998 cm³)

● ENSEMBLE MOTEUR

MAN 008941



AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS-VENTE

ENSEMBLE MOTEUR

PRESENTATION : NOUVELLE MOTORISATION XU10J4RS (RFS) 1

1 – Courbes de puissance et de couple 2
2 – Carter cylindres –
3 – Attelage mobile –
4 – Ensemble culasse 6
5 – Distribution 8
6 – Lubrification 9

CARACTERISTIQUES : MOTEUR 11

1 – Identification 11
2 – Caractéristiques –
3 – Joint de culasse –
4 – Distribution 12

CARACTERISTIQUES : SUSPENSION MOTEUR 13

DEPOSE – REPOSE : MOTEUR – BOITE DE VITESSES 14

1 – Outillage préconisé 14
2 – Dépose 16
3 – Repose 21

DEPOSE – REPOSE : COURROIE D'ENTRAINEMENT DES ACCESSOIRES, VEHICULE SANS REFRIGERATION 23

1 – Outillage préconisé 23
2 – Dépose –
3 – Repose 24

DEPOSE – REPOSE : COURROIE D'ENTRAINEMENT DES ACCESSOIRES – VEHICULE AVEC REFRIGERATION 25

1 – Outillage préconisé 25
2 – Dépose –
3 – Repose 26

PRESENTATION : NOUVELLE MOTORISATION XU10J4RS (RFS)

Liste des spécificités du moteur XU10J4RS par rapport au moteur XU10J4R :
- courbe de puissance plus progressive
- puissance maximale accrue
- attelage mobile
- ensemble culasse
- collecteur d'admission d'air
- collecteur d'échappement
- boîtier papillon
- système d'injection multipoint MAGNETI MARELLI 1AP10

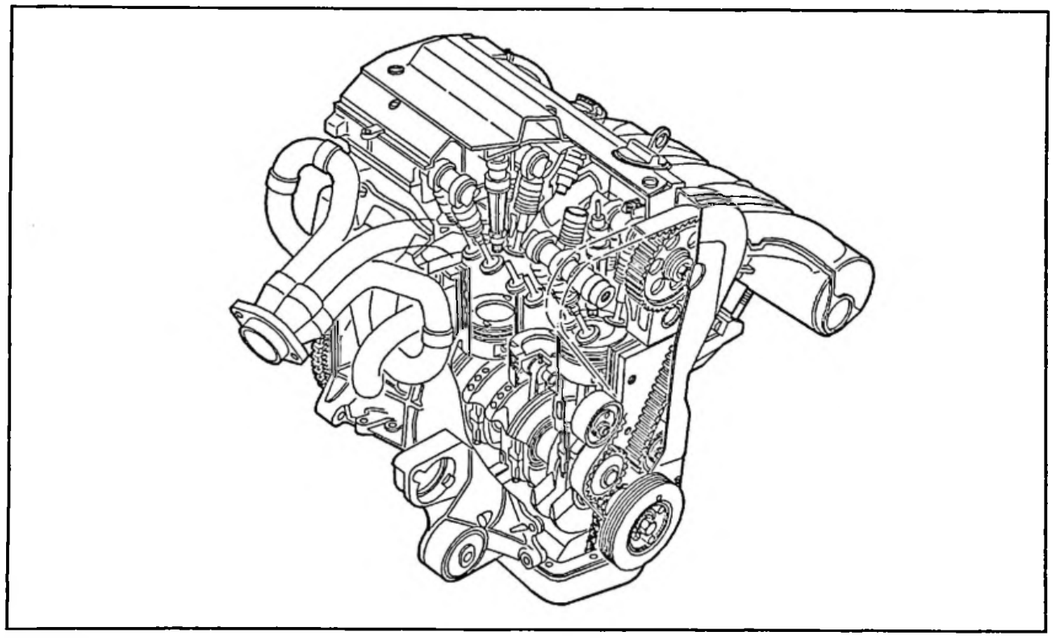


Fig : B1BP1AQD

1 – COURBES DE PUISSANCE ET DE COUPLE

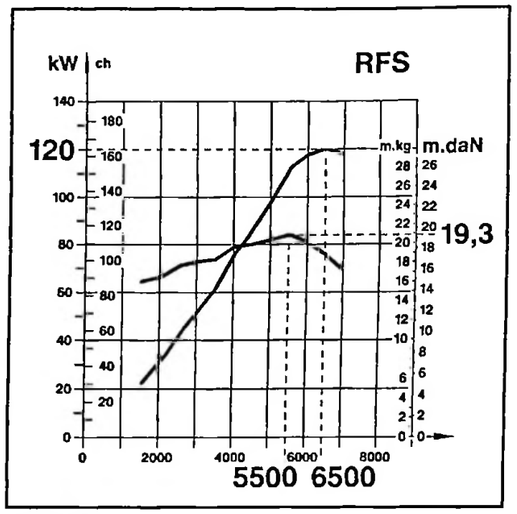


Fig : B1BP1ASC

2 – CARTER CYLINDRES

Le carter cylindres est équipé de gicleurs de fond de piston (identique au moteur XU10J4R).

NOTA : Le Service des Pièces de Rechange commercialise le carter cylindres avec ses pistons.

3 – ATTELAGE MOBILE

Eléments spécifiques :
- demi–coussinets de vilebrequin
- vis de chapeaux de paliers de vilebrequin
- demi–coussinets de tête de bielle
- pistons

3.1 – Demi–coussinets de vilebrequin

Il n'y a qu'une seule classe pour les demi–coussinets supérieurs rainurés (côté carter cylindres).

Le jeu de fonctionnement des paliers du vilebrequin, compris entre 0,038 et 0,069 mm, est obtenu par la création de quatre classes de demi–coussinets lisses inférieurs "m" (côté chapeaux).

Les classes de coussinets sont déterminées par la mesure de chaque palier.

Le résultat est inscrit sur le carter, côté volant moteur, et sur le vilebrequin, côté distribution, sous forme de code alphanumérique.

Code à barres : utilisé en usine.

Caractères alphanumériques : utilisé en "après–vente".

Le premier caractère correspond au palier n° 1, le deuxième au palier n° 2, ainsi de suite.

Les paliers de vilebrequin sont repérés de 1 à 5, n°1 côté volant moteur.

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

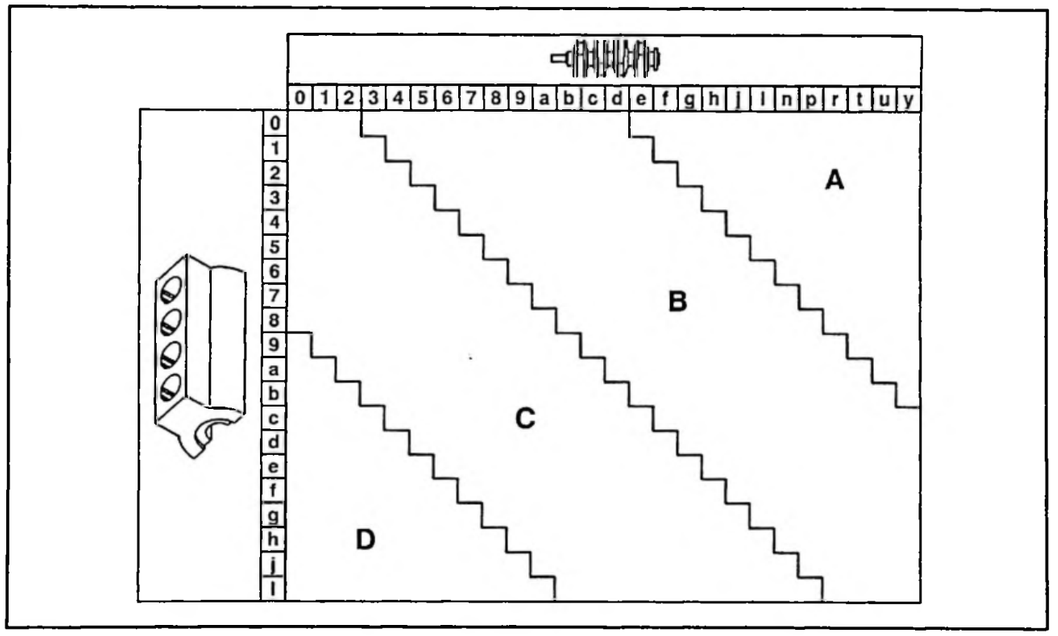


Fig : B1BP01WD

	Type – repère couleur	Classe des demi–coussinets
Demi–coussinets supérieurs	Demi–coussinets rainurés – jaune	
Demi–coussinets inférieurs	Demi–coussinets lisses – jaune	A
	Demi–coussinets lisses – orange	B
	Demi–coussinets lisses – blanc	C
	Demi–coussinets lisses – marron	D

3.2 – Vis de chapeaux de paliers de vilebrequin

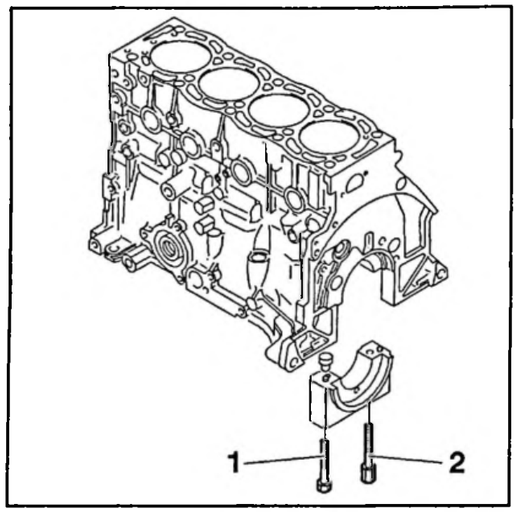


Fig : B1BP1ATC

6 vis (1) TH12 x 150–81.

4 vis de chapeau (2) de type "colonnette".

Les vis (2) permettent la fixation de la tôle anti-barbotage pour les autres moteurs.

Couple de serrage des vis = (1); (2) à 8,5 m.daN.

3.3 – Bielles

Bielles non percées (identique au moteur XU10J4D).

3.4 – Demi–coussinets de tête de bielle

Pièces spécifiques.

Identification : touche de peinture bleu sur tranche.

3.5 – Pistons

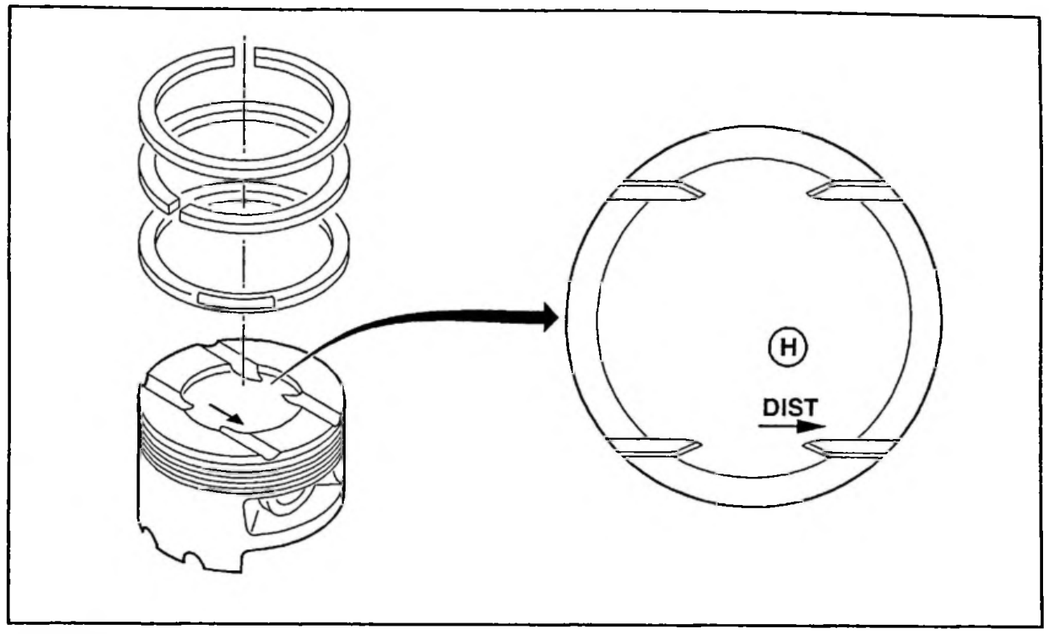


Fig : B1BP1AUD

Pistons allégés, en alliage léger, avec empreintes des soupapes.

Identification : lettre H gravée.

3.6 – Segmentation

Chaque piston comporte les 3 segments suivants :

- segment supérieur d'étanchéité (épaisseur 1,5 mm)
- segment inférieur d'étanchéité (épaisseur 1,5 mm)
- segment racleur (épaisseur 2,99 mm)

4 – ENSEMBLE CULASSE

4.1 – Description des organes

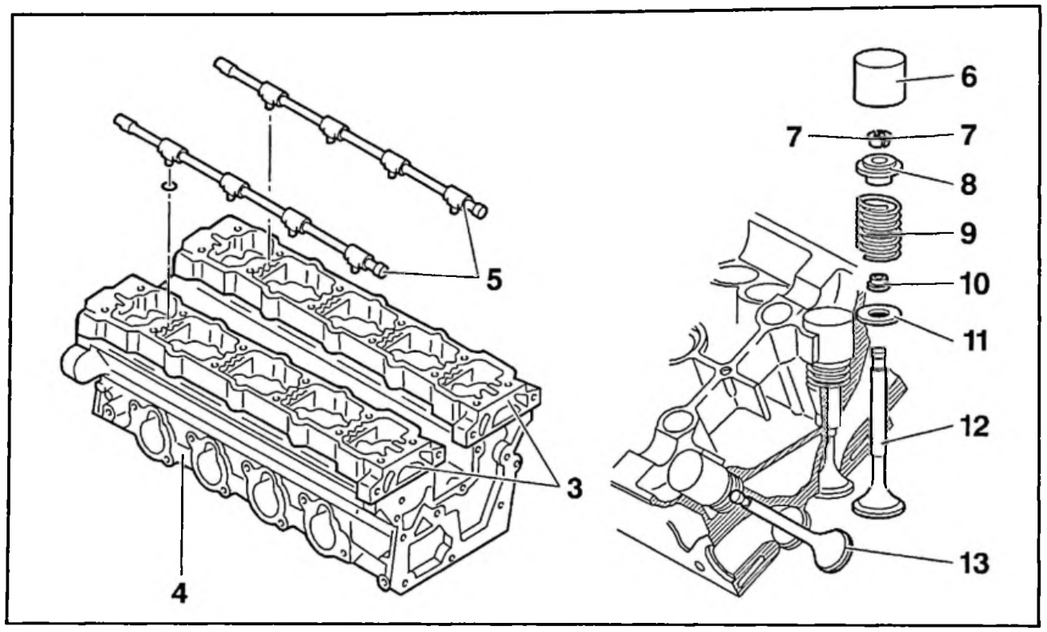


Fig : B1BP1AVD

(3) carters de chapeaux de paliers d'arbres à cames.
(4) culasse.
(5) rampe de graissage des cames..
(6) poussoirs hydrauliques à rattrapage de jeu automatique.
(7) demi-cône.
(8) coupelle de ressort supérieure.
(9) ressorts de soupapes "double".
(10) joint de queue de soupape.
(11) coupelle de ressort inférieure.
(12) soupape d'admission.
(13) soupape d'échappement.

4.2 – Carters de chapeaux de paliers d'arbres à cames – culasse

Le Service des Pièces de Rechange commercialise la culasse avec les carters de chapeaux de paliers d'arbres à cames.

Les carters de chapeaux de paliers d'arbres à cames comportent une rampe de graissage des cames.

Spécificités de la culasse :
- matière : AS7
- logement pour capteur de position cames

NOTA : Méthode de serrage : serrage en forme de "U" (identique au moteur XU10J4R).

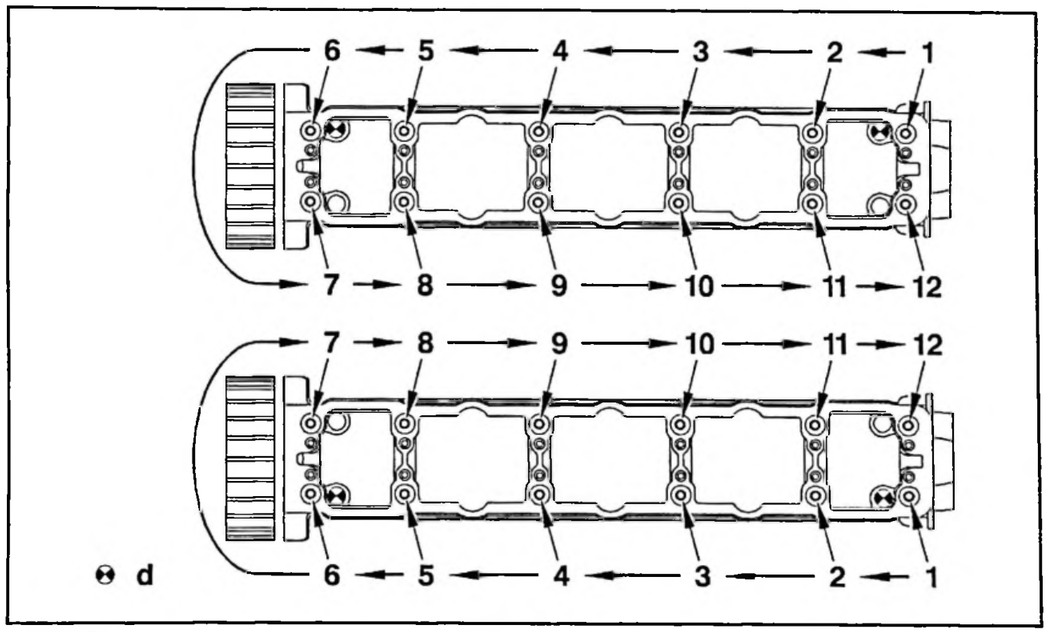


Fig : B1BP10ZD

"d" pion de centrage sur la culasse.

Serrer les vis de culasse dans l'ordre indiqué.

Méthode de serrage :
- préserrer les vis à 0,5 m.daN
- resserrer à 1 m.daN

IMPERATIF : Seule cette nouvelle méthode doit être appliquée.

4.3 – Eléments spécifiques

Poussoirs à rattrapage de jeu hydraulique allégés.
Soupapes avec diamètre de queues de 6 mm.
Guide de soupape.
Joints de queue de soupapes (diamètre 6 mm).
Ressorts de soupapes "double".
Coupelles de ressort inférieure et supérieure.

5 – DISTRIBUTION

5.1 – Arbres à cames

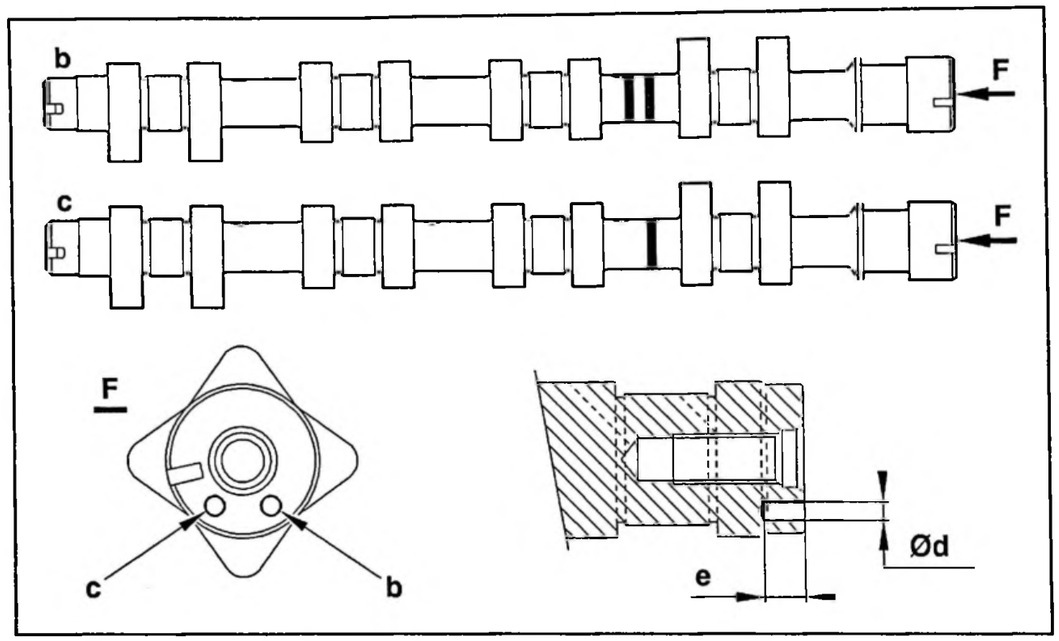


Fig : B1BP1AWD

Repérage des arbres à cames :

1er cas	Anneaux de peinture blanche
2ème cas	Trou Ø d = 4 mm, profondeur e = 10 mm
Repère "c"	Arbre à cames d'échappement
Repère "b"	Arbre à cames d'admission

NOTA : L'arbre à cames d'admission est différent de l'arbre à cames d'échappement.

5.2 – Poulies d'arbres à cames

Les poulies d'arbres à cames sont identiques (identique au moteur XU10J4R).

5.3 – Moyeux d'arbres à cames

Les moyeux d'arbres à cames sont identiques.

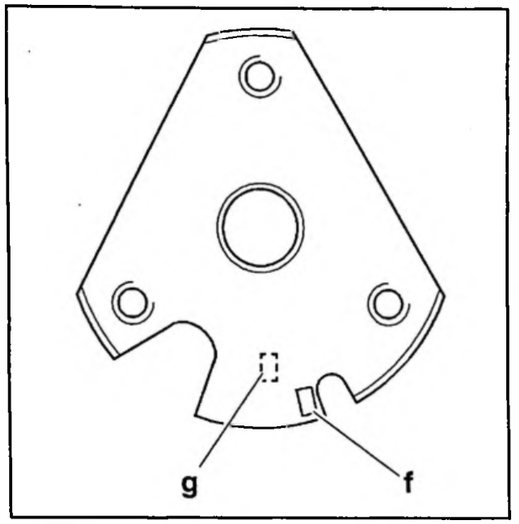


Fig : B1BP1AXC

Identification :
- empreinte repère : "f"
- numéro dans empreinte : 4 (en "g")

NOTA : Les empreintes repère sont visibles à côté de la fente de pigeage. Le repère "g", comportant le numéro, est inscrit sur la face arrière du moyeu.

5.4 – Courroie de distribution

5.4.1 – Caractéristiques (identique au moteur XU10J4R)

Nombre de dents = 136.

Profil = RPP+.

5.4.2 – Dépose – repose (identique au moteur XU10J4R)

Périodicité de remplacement : 120 000 km.

6 – LUBRIFICATION

6.1 – Capacité d'huile

Avec échange cartouche d'huile = 4,25 litres.

Capacité entre mini et maxi de la jauge = 1 litre.

NOTA : Contrôler systématiquement le niveau d'huile à l'aide de la jauge de niveau manuelle.

6.2 – Cartouche filtrante

Type cartouches filtrantes (PURFLUX LS 867B) (identique au moteur XU10J4R).

6.3 – Circuit de graissage

Spécificités :
- les carters de chapeaux de paliers d'arbres à cames comportent une rampe de graissage des cames
- le refroidissement des fonds de pistons est assuré par des gicleurs (identique au moteur XU10J4ACAV)
- la pompe à huile à des engrenages spécifiques (l'étanchéité corps de pompe/crépine est assurée par un joint)

NOTA : Tarage du piston de décharge de la pompe à huile : 6 bars (identique au moteur XU10J4R).

6.4 – Guide jauge à huile

Jauge à huile spécifique de couleur noire, avec joint torique.

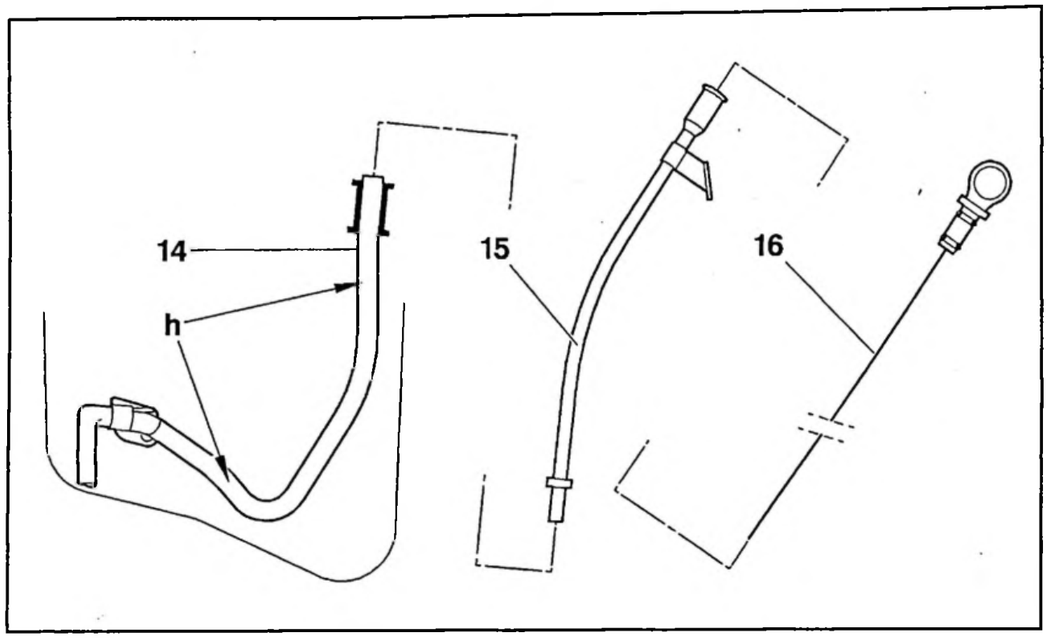


Fig : B1BP1AYD

(14) guide jauge à huile inférieur.

(15) guide jauge à huile supérieur.

(16) jauge à huile.

"h" mise à l'air libre.

Le profil du guide jauge à huile inférieur est spécifique et comporte un trou de mise à l'air libre à sa partie inférieure.

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

CARACTERISTIQUES : MOTEUR

1 – IDENTIFICATION

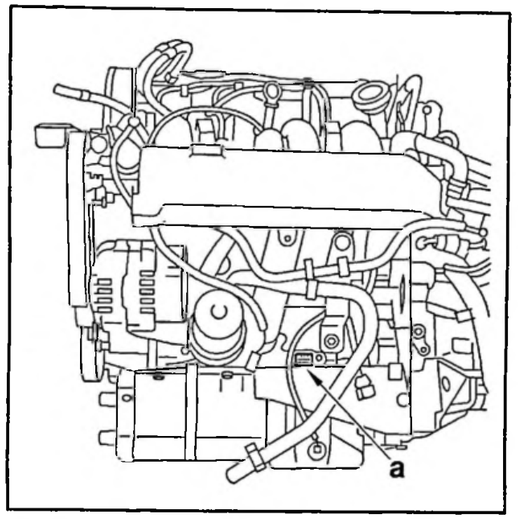


Fig : B1BP1DWC

(a) plaque d'identification.

2 – CARACTERISTIQUES

Code moteur	XU10J4RS
Type réglementaire	RFS
Cylindrée (cm^3)	1998
Alésage x course (mm)	86 x 86
Rapport volumétrique	10,4/1
Puissance maxi (C.E.E.)	120 kW à 6500 tr/mn
Puissance maxi (ch DIN)	167
Couple maxi (C.E.E.)	19,3 m.daN à 5500 tr/mn
Couple maxi (DIN)	20 m.kg
Norme de dépollution	L3
Carburant	Super sans plomb 95 et 98 RON
Pot catalytique	Oui
Système d'injection	Injection multipoint
Fournisseur	MAGNETI MARELLI 1AP10

3 – JOINT DE CULASSE

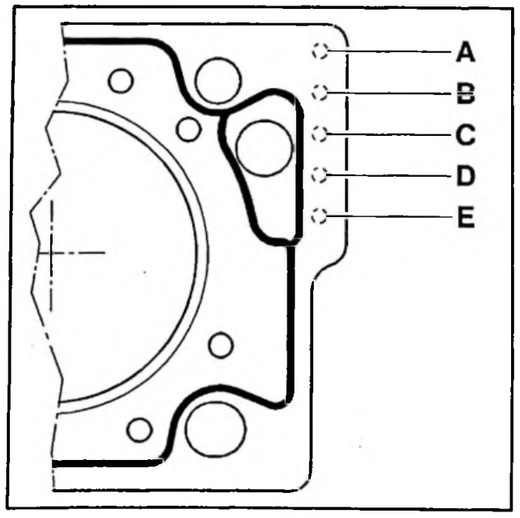


Fig : B1BP004C

Joint de culasse sans amiante.

Fournisseur	Epaisseur (série)	Epaisseur (réparation)	Repère épaisseur
MEILLOR	1,2 mm	Non	A.C

4 – DISTRIBUTION

4.1 – Arbre à cames

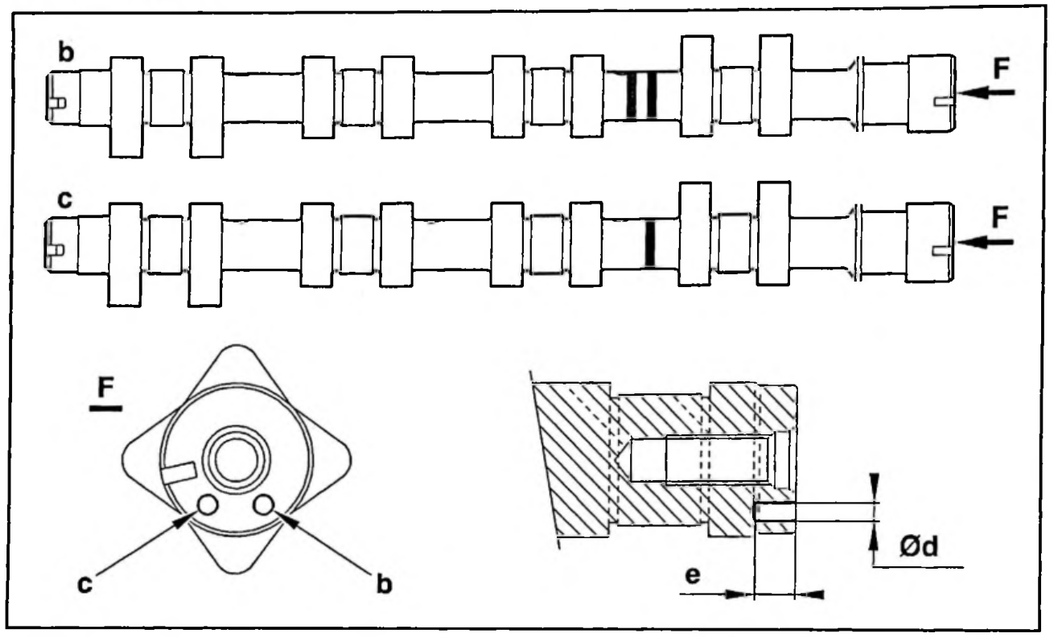


Fig : B1BP1AWD

Repérage des arbres à cames :

1er cas	Anneaux de peinture blanche
2ème cas	Trou Ø d = 4 mm, profondeur e = 10 mm
Repère "c"	Arbre à cames d'échappement
Repère "b"	Arbre à cames d'admission

4.2 – Epure de distribution

Mesures avec un jeu théorique aux soupapes de 1 mm :

Admission	ROA	9°5'
	RFA	43°5'
Echappement	AOE	39°
	AFE	3°5'

4.3 – Jeu aux soupapes à froid

Poussoirs hydrauliques à rattrapage de jeu automatique.

CARACTERISTIQUES : SUSPENSION MOTEUR

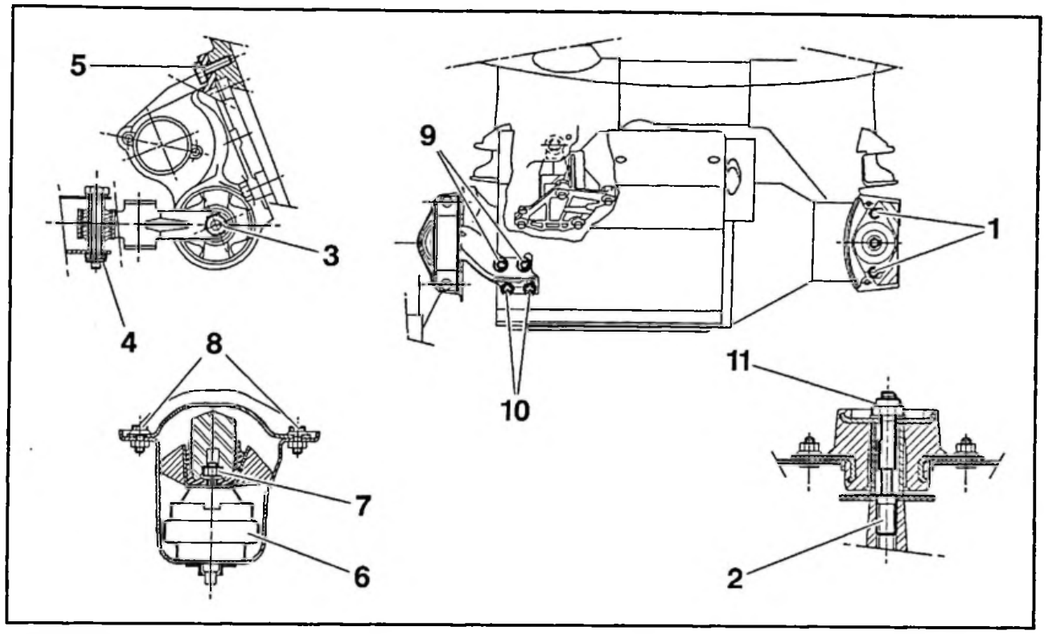


Fig : B1BP1B8D

Repère	Couple de serrage
1	2,2 m.daN
2	5 m.daN
3	5 m.daN
4	5 m.daN
5	4,5 m.daN
6	4 m.daN
7	4,5 m.daN
8	2 m.daN
9	4,5 m.daN
10	4,5 m.daN
11	6,5 m.daN

DEPOSE – REPOSE : MOTEUR – BOITE DE VITESSES

1 – OUTILLAGE PRECONISE

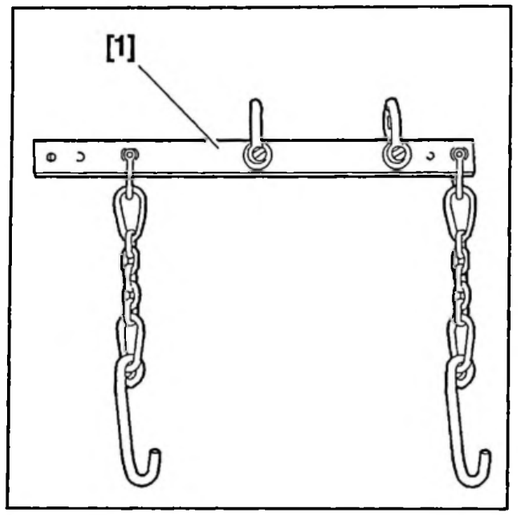


Fig : E5–P05EC
[1] élingue 2517–Tbis.

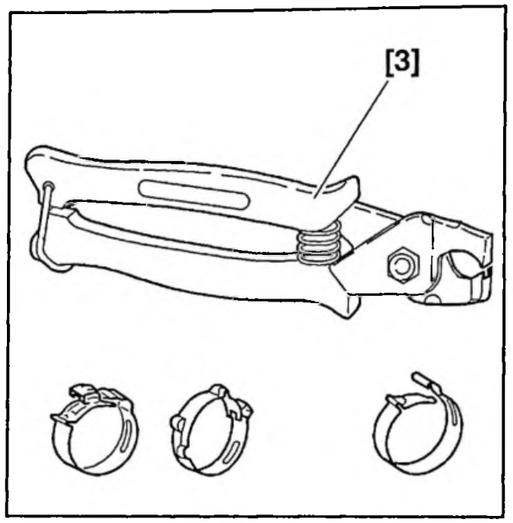


Fig : E5–P12HC
[3] pince pour collier CLIC 4145–T.

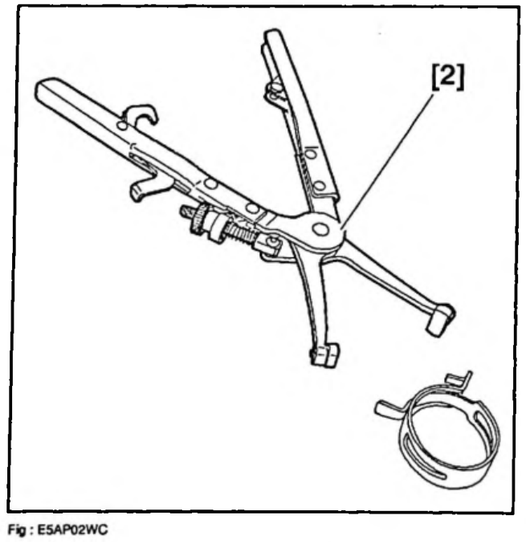


Fig : E5AP02WC
[2] pince pour dépose et repose des colliers élastiques 9029–T.

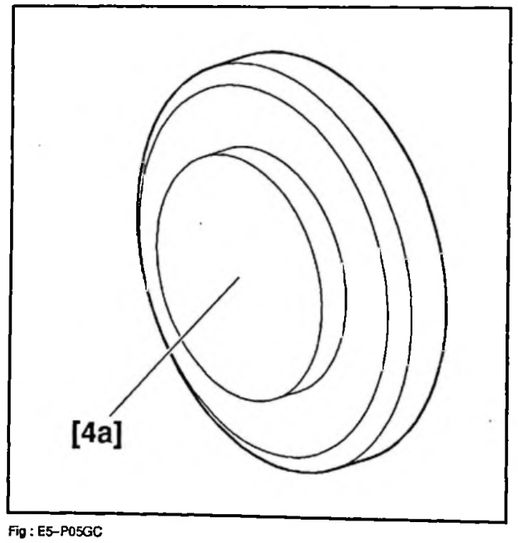


Fig : E5–P05GC
[4a] tampon de montage joint de sortie de pont gauche 7101–T.G (coffret 7116–T).

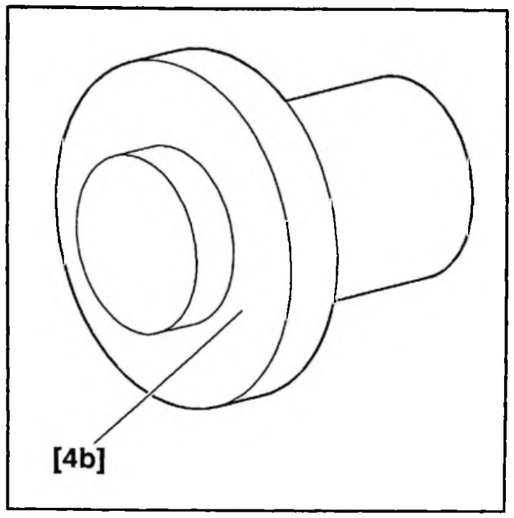


Fig : E5–P061C
[4b] tampon de montage joint de sortie de pont droit 7101–T.O (coffret 7116–T).

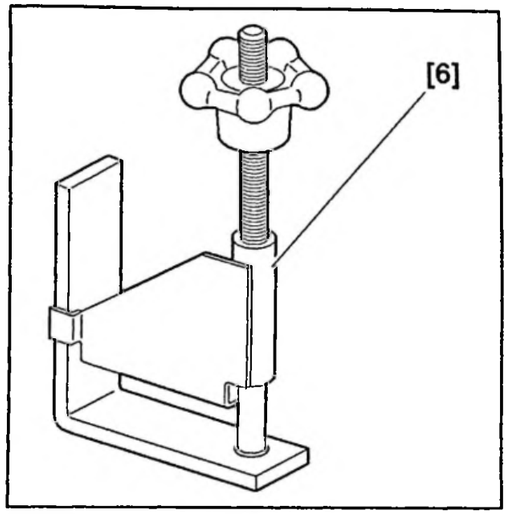


Fig : E5AP02XC
[6] pince durit 4154–T.

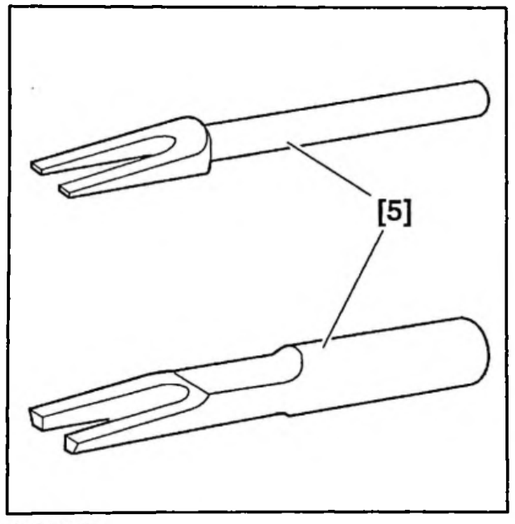


Fig : E5–P105C
[5] extracteur de rotule 9040–TG1 + 9040–TG2 (coffret 9040–T).

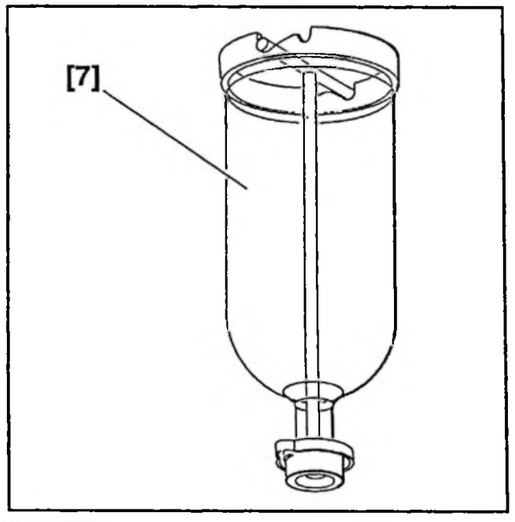


Fig : E5–P077C
[7] cylindre de charge 4520–T.

2 – DEPOSE

Cette opération s'effectue par le dessus du véhicule.

Débrancher la borne négative de la batterie.

Lever et caler le véhicule, roues pendantes.

Vidanger :
- la boîte de vitesses
- le circuit de refroidissement (voir opération correspondante)

Déposer :
- les roues avant
- les rotules supérieures des biellettes de barre antidévers
- les transmissions (voir opération correspondante)

Désaccoupler :
- la rotule d'échappement
- les biellettes de commande de boîte de vitesses : à l'aide de l'outil [5]

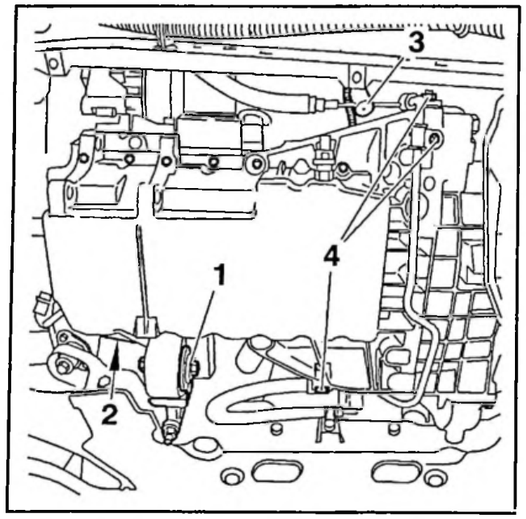


Fig : B1BP1DZC

Déposer :
- la biellette anticouple (1)
- les 3 vis (4)

Désaccoupler :
- le capteur de pression de direction assistée (3)
- la durit de pompe à eau (2)

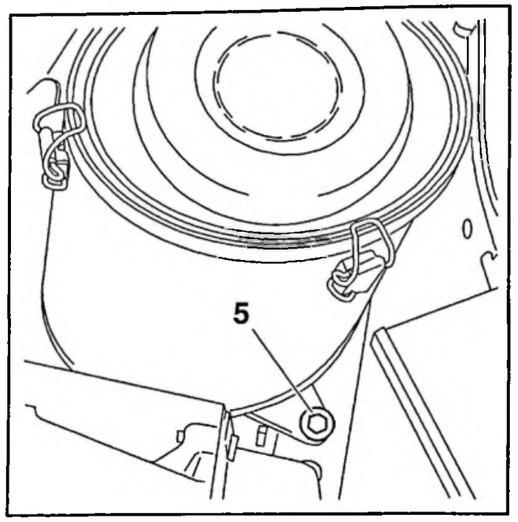


Fig : B1BP1E0C

Déposer la vis (5).

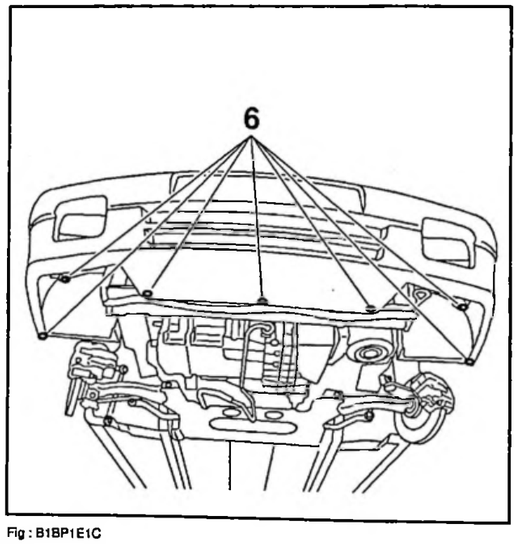


Fig : B1BP1E1C

Déposer les vis (6).

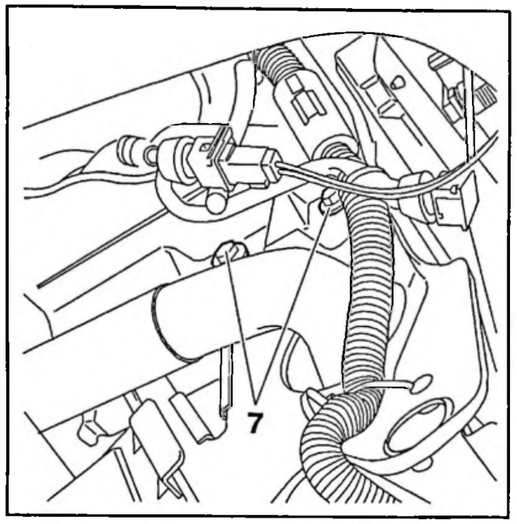


Fig : B1BP1E2C

Déposer les vis (7).

Débrancher les feux antibrouillard.

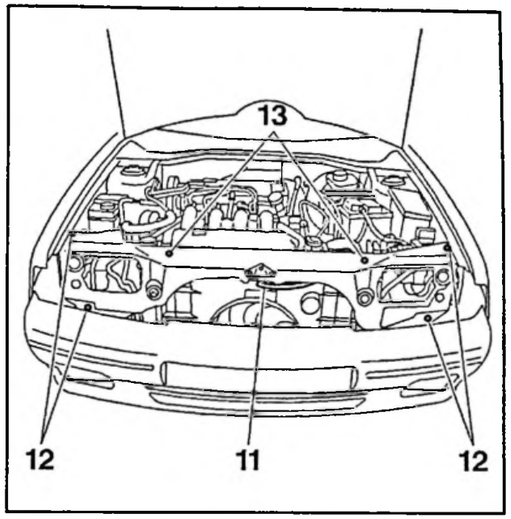


Fig : B1BP1E4C

Déposer :
- le câble d'ouverture de capot (11)
- les vis (12)
- les crochets (13)
- l'ensemble face avant et pare-chocs

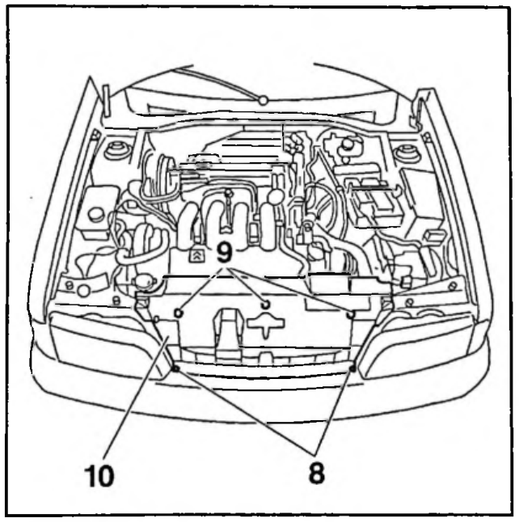


Fig : B1BP1E3C

Déposer :
- les feux clignotants
- les projecteurs
- les pions plastique (8)
- les vis (9)
- la buse d'air (10)

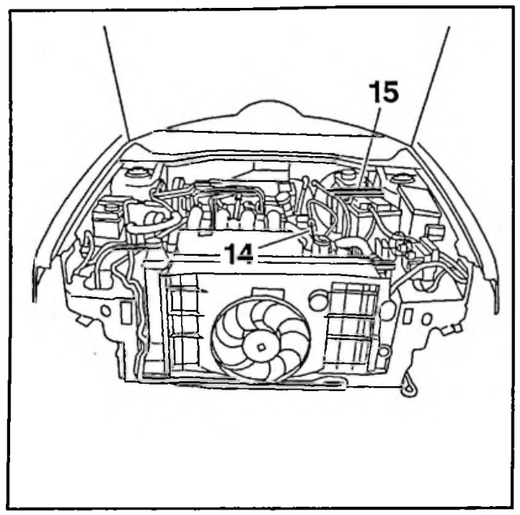


Fig : B1BP1E5C

Désaccoupler :
- le raccord encliquetable de sortie du radiateur
- la durit d'entrée de radiateur
- la durit d'eau de l'échangeur thermique

Débrancher le thermocontact.

Déposer :
- le radiateur de refroidissement
- le groupe motoventilateur

Débrancher le groupe motoventilateur.

Désaccoupler le câble d'accélérateur (14).

Déposer :
- la batterie
- le calculateur d'injection (15)
- le bac à batterie

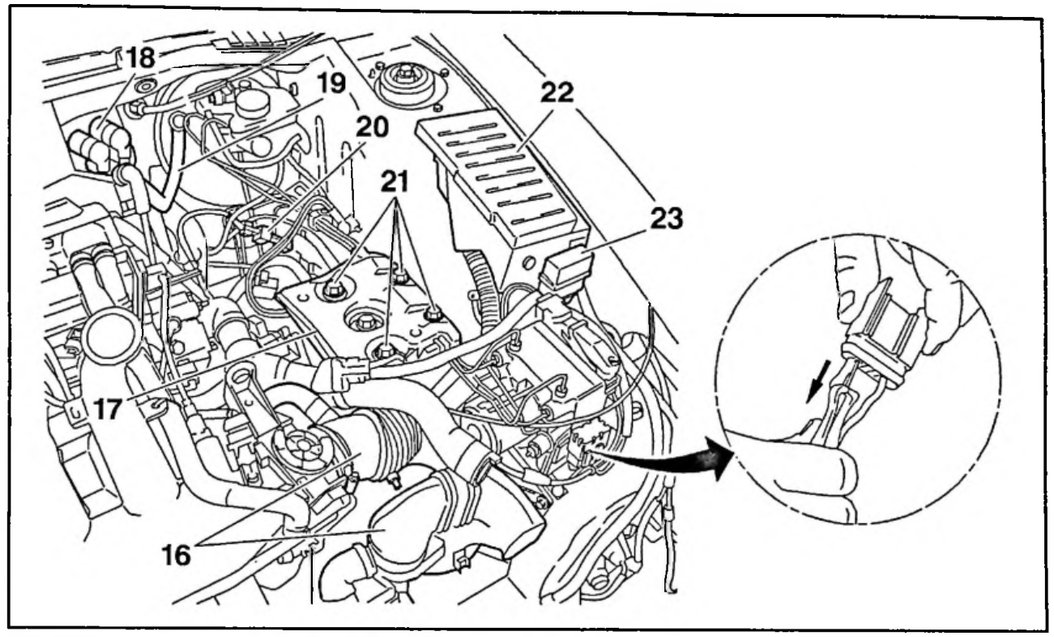


Fig : B1BP1E6D

Déposer :
- l'ensemble filtre à air (16)
- les vis (21)
- le support bac à batterie (17)

Désaccoupler :
- les durits encliquetables d'aérotherme (18)
- la durit de dépression (19)

Déposer :
- le boîtier de température d'eau "BITRON" (23)
- le fils de masse de pompe hydraulique ABR (antiblocage de roues)

Déposer le fusible 50A (ABR).

Déconnecter :
- la sonde lambda (20)
- les divers éléments du boîtier fusibles (22) attenant à l'ensemble moteur–boîte de vitesses

Déclipper la cosse du porte fusible ABR en procédant aux opérations suivantes :
- écarter la languette de verrouillage ; à l'aide d'un petit tournevis
- dégager la cosse tout en maintenant la languette écartée

Désaccoupler le câble d'embrayage.

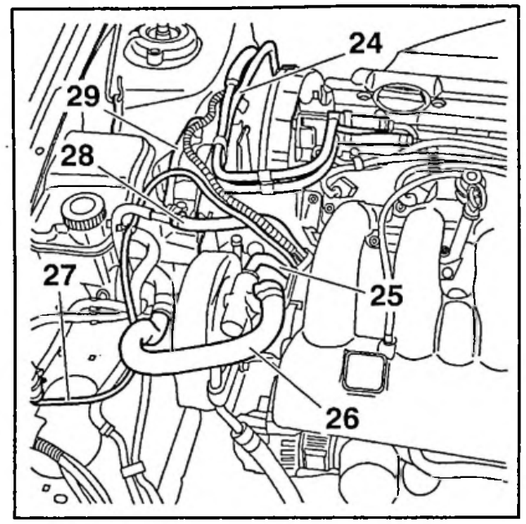


Fig : B1BP1E7C

Désaccoupler :
- les durits d'arrivée et de retour carburant (24)
- la durit de canister (28)

Déconnecter :
- l'interrupteur à inertie
- l'électrovanne de purge canister (27)

Placer l'outil [6] sur la durit d'alimentation (26).

Désaccoupler (sur la pompe de direction assistée) :
- la durit d'alimentation (26)
- le tube haute pression (25) (obturer cette canalisation)

Déposer l'ensemble de la butée supérieure du silentbloc du support moteur droit (29).

Déposer le câble de masse de la boîte de vitesses.

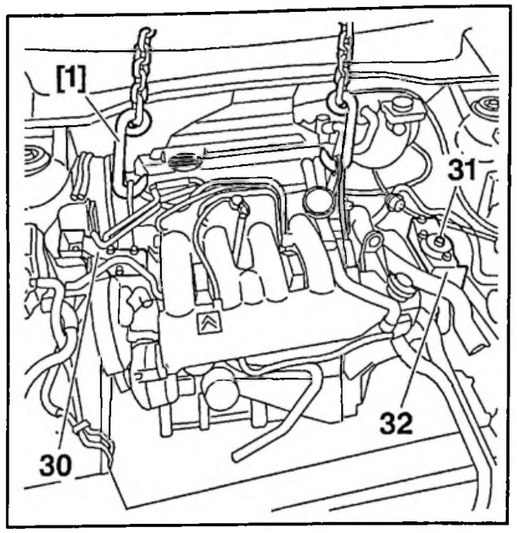


Fig : B1BP1E8C

Mettre en place une grue d'atelier.

Elinguer le moteur ; à l'aide de l'outil [1].

Mettre en tension l'outil [1].

Déposer :
- le support moteur droit (30)
- le silentbloc gauche (31)

Faire descendre légèrement, l'ensemble moteur–boîte de vitesses.

Déposer :
- le support de silentbloc gauche (32)
- l'ensemble moteur–boîte de vitesses

3 – REPOSE

IMPERATIF : Remplacer systématiquement les écrous Nylstop.

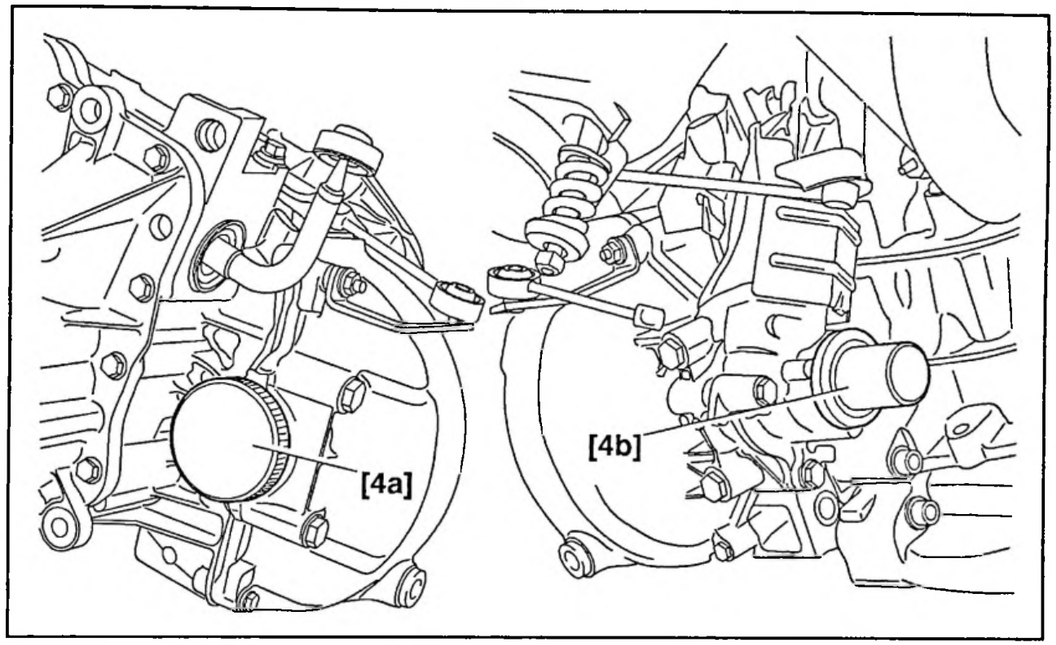


Fig : B1BP1E9D

Remplacer les joints à lèvres de sortie de pont à l'aide des tampons [4], après avoir garni de graisse l'intervalle entre les lèvres.

Enduire l'intérieur du support élastique de boîte de vitesses de graisse type "G7".

Présenter l'ensemble moteur–boîte de vitesses ; à l'aide d'une grue d'atelier.

Faire descendre légèrement, l'ensemble moteur–boîte de vitesses.

Poser le support de silentbloc gauche (32) ; serrer à 3 m.daN.

Positionner l'ensemble moteur–boîte de vitesses.

Reposer :
- le silentbloc gauche (31)
- le support moteur droit (30)

Déposer l'outil [1].

Enlever la grue d'atelier.

Poser le câble de masse sur la boîte de vitesses.

Poser l'ensemble de la butée supérieure du silentbloc du support moteur droit (29).

Accoupler (sur la pompe de direction assistée) :
- le tube haute pression (25)
- la durit d'alimentation (26)

Déposer l'outil [6].

Rebrancher :
- l'interrupteur à inertie
- l'électrovanne de purge canister

Accoupler :
- la durit de canister (28)
- les durits d'arrivée et de retour carburant (24)

Accoupler le câble d'embrayage.

Clipper la cosse du porte fusible ABR.

Vérifier le verrouillage de la cosse.

Connecter :
- la sonde lambda (20)
- les divers éléments du boîtier fusibles (22) attenant à l'ensemble moteur–boîte de vitesses

Reposer le fusible 50A (ABR).

Reposer :
- le fils de masse de pompe hydraulique ABR (antiblocage de roues)
- le boîtier de température d'eau "BITRON" (23)

Accoupler :
- la durit de dépression (19)
- les durits encliquetables d'aérotherme (18)

Reposer :
- le support bac à batterie (17)
- les vis (21) ; serrer à 3 m.daN
- l'ensemble filtre à air (16)
- le bac à batterie
- le calculateur d'injection (15)
- la batterie

Accoupler le câble d'accélérateur (14).

Brancher le groupe motoventilateur.

Reposer :
- le groupe motoventilateur
- le radiateur de refroidissement

Accoupler :
- la durit d'eau de l'échangeur thermique
- la durit d'entrée de radiateur
- le raccord encliquetable de sortie du radiateur

Brancher le thermocontact.

Reposer :
- l'ensemble face avant et pare–chocs
- les crochets (13)
- les vis (12)
- le câble d'ouverture de capot (11)
- la buse d'air (10)
- les vis (9)
- les pions plastique (8)
- les projecteurs
- les feux clignotants

Brancher les feux antibrouillard.

Reposer :
- les vis (7)
- les vis (6)

Accoupler :
- la durit de pompe à eau (2)
- le capteur de pression de direction assistée (3)

Reposer :
- les vis (5)
- les 3 vis (4)
- la biellette anticouple (1)

Accoupler :
- les biellettes de commande de boîte de vitesses
- la rotule d'échappement

Reposer :
- les transmissions (voir opération correspondante)
- les rotules supérieures des biellettes de barre antidévers
- les roues avant

Remplir (et parfaire le niveau) :
- la boîte de vitesses
- le réservoir de direction assistée
- le circuit de refroidissement

Purger et faire le niveau du circuit de refroidissement ; à l'aide de l'outil [7] (voir opération correspondante).

Déposer l'outil [7].

Brancher le câble négatif de la batterie.

Manoeuvrer lentement la direction de butée à butée pour purger le vérin.

Parfaire le niveau du réservoir de direction assistée (si nécessaire).

Vérifier le fonctionnement du système ABR.

Réinitialiser le calculateur d'injection (voir opération correspondante).

Replacer le véhicule sur le sol.

DEPOSE – REPOSE : COURROIE D'ENTRAINEMENT DES ACCESSOIRES, VEHICULE SANS REFRIGERATION

1 – OUTILLAGE PRECONISE

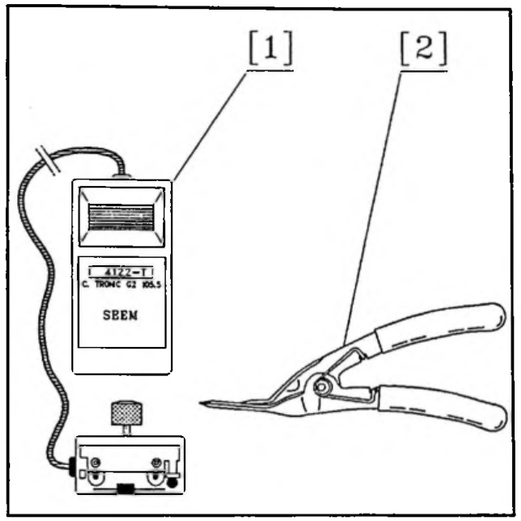


Fig : B1BP00FC

[1] appareil de mesure des tensions de courroies, à affichage digital (SEEM) 4122–T.

[2] pince pour dépose des pions plastique 7504–T.

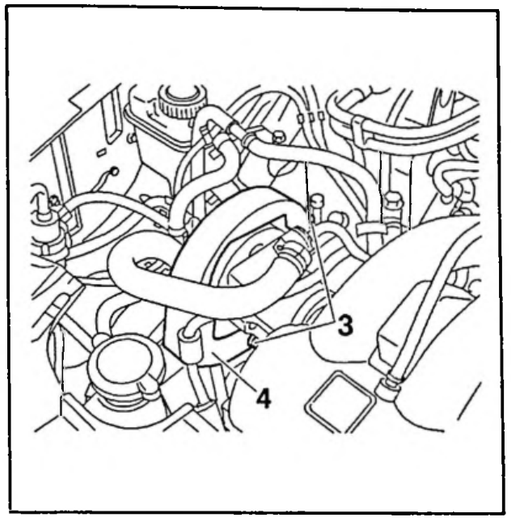


Fig : B1BP1B5C

Déposer :
- les vis (3)
- le carter de protection (4)

2 – DEPOSE

Lever et caler le véhicule, roues avant pendantes.

Déposer la roue avant droite.

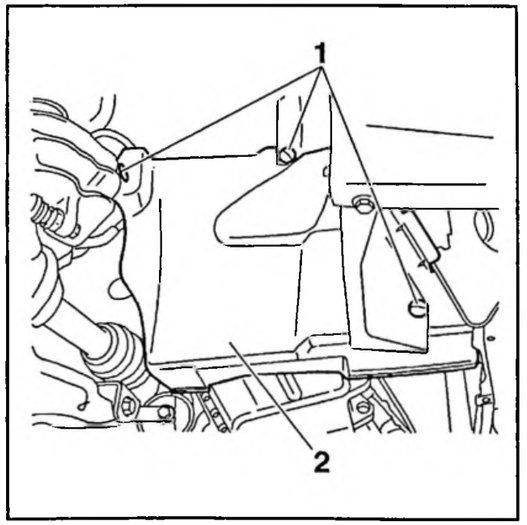


Fig : B1EP07HC

Déposer :
- les pions plastique (1), à l'aide de l'outil [2]
- le pare–boue (2)

3 – REPOSE

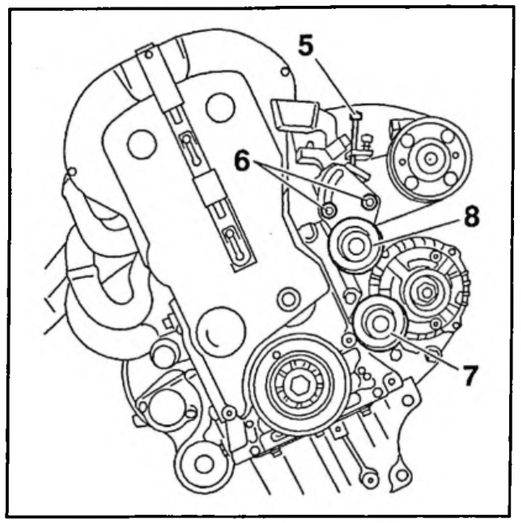


Fig : B1BP1B6C

Desserrer :
- les 2 vis (6) du galet tendeur, utiliser une clé à oeil coudée de 13 mm
- la vis (5)

Déposer la courroie.

IMPERATIF : Vérifier que les galets (7) et (8) tournent librement (absence de point dur).

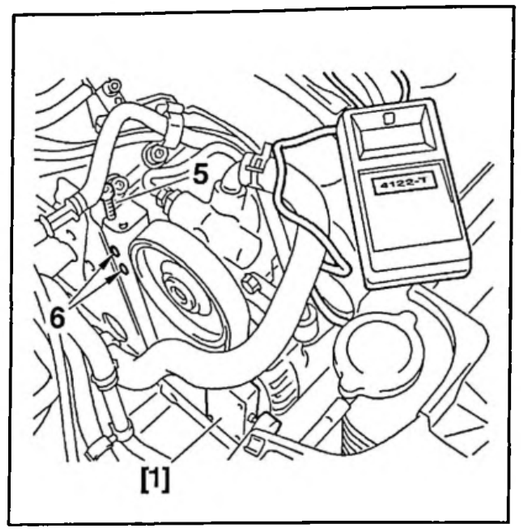


Fig : B1BP1B7C

Reposer la courroie.

IMPERATIF : Veiller à ce que la courroie soit correctement positionnée dans les gorges des différentes poulies.

Approcher les vis (6).

Placer l'outil [1] sur la courroie, en évitant les contraintes avec l'environnement.

Tendre la courroie en agissant sur la vis (5) :
- courroie réutilisée à 50 daN (90 unités SEEM)
- courroie neuve à 75 daN (120 unités SEEM)

Serrer les vis (6) à 2 m.daN.

Déposer l'outil [1].

Effectuer 3 tours de vilebrequin dans le sens normal de rotation.

Contrôler la tension de la courroie à l'aide de l'outil [1] et ajuster (si nécessaire).

Reposer :
- le carter de protection (4)
- les vis (3)
- le pare-boue (2)
- les pions plastique (1)
- la roue avant droite

Replacer le véhicule sur le sol.

DEPOSE – REPOSE : COURROIE D'ENTRAINEMENT DES ACCESSOIRES – VEHICULE AVEC REFRIGERATION

1 – OUTILLAGE PRECONISE

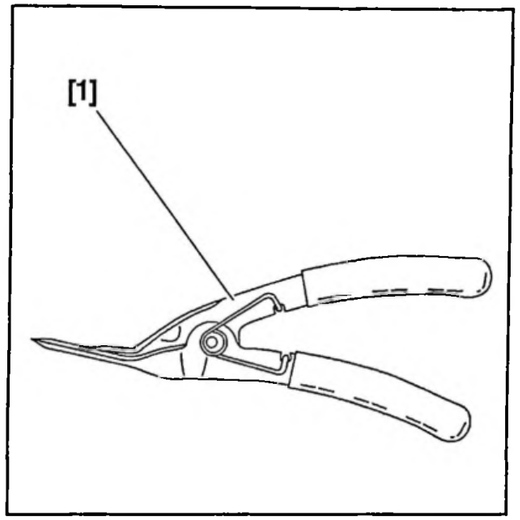


Fig : B1BP00DC

[1] pince pour dépose des pions plastique 7504-T.

2 – DEPOSE

Lever et caler le véhicule, roues avant pendantes.

Déposer la roue avant droite.

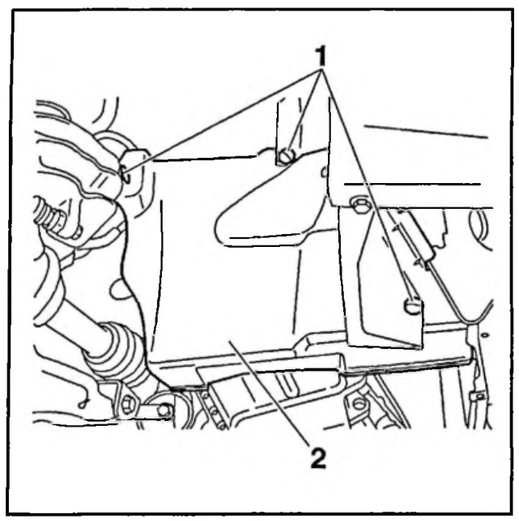


Fig : B1EP07HC

Déposer :
- les pions plastique (1), à l'aide de l'outil [1]
- le pare-boue (2)
- le carter de protection de pompe de direction assistée

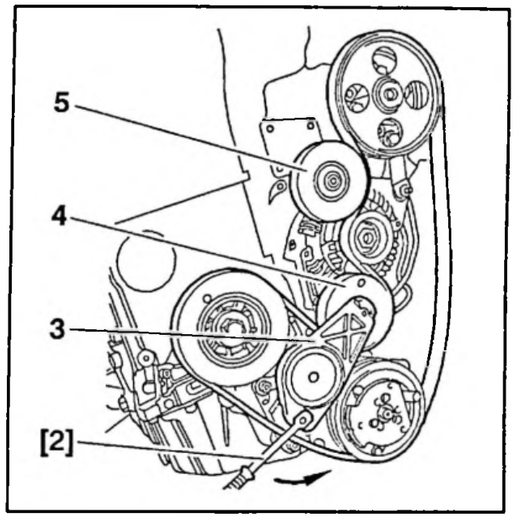


Fig : B1BP09UC

Détendre la courroie en manoeuvrant le tendeur (3).

Piger le tendeur (3) avec une clé pour vis à six pans creux de 4 mm sur plats [2].

Déposer :
- les 2 vis de fixation du tendeur (3)
- le tendeur (3)
- la courroie d'entraînement

IMPERATIF : Vérifier que les galets (4) et (5) tournent librement (absence de point dur).

3 – REPOSE

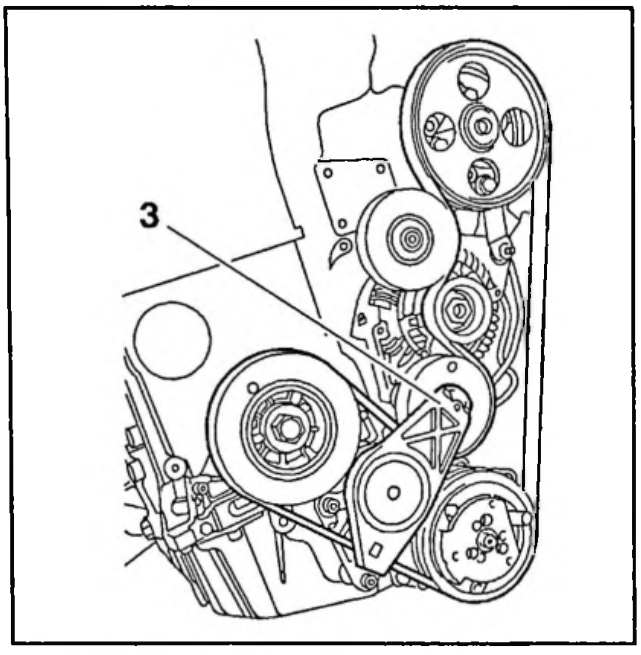


Fig : B1BP09VC

Reposer :
- la courroie d'entraînement
- le tendeur (3)
- les vis du tendeur (3) :
  enduire les vis de LOCTITE FRENETANCH.
  Serrer les vis à 2 m.daN

IMPERATIF : Veiller à ce que la courroie soit correctement positionnée dans les gorges des différentes poulies.

Manoeuvrer le tendeur (3) pour dégager la pige.

Déposer la pige [2].

Relâcher doucement le tendeur (3) jusqu'à ce que la courroie soit en tension.

Reposer :
- le carter de protection de pompe de direction assistée
- le pare-boue (2)
- les pions plastique (1)
- la roue avant droite

Replacer le véhicule sur le sol.

Serrer les vis de roue.

© Reproduction ou traduction même partielle interdite sans l'autorisation écrite des Automobiles CITROËN

CITROËN ZX

DECEMBRE 1996

ABONNEMENT GME

OPR: 7245

RÉF. 1 N° ZX 100-00/19

MOTEUR ESSENCE

Type TU1M+ (1124 cm³)

● ENSEMBLE MOTEUR

MAN 008941

AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS VENTE

1

ENSEMBLE MOTEUR

CARACTERISTIQUES : MOTEUR 1

1 – Identification 1
2 – Caractéristiques –
3 – Joint de culasse –
4 – Serrage de la culasse 2
5 – Distribution –

CARACTERISTIQUES : SUSPENSION ENSEMBLE MOTEUR–BOITE DE VITESSES 3

DEPOSE – REPOSE : ENSEMBLE MOTEUR–BOITE DE VITESSES 4

1 – Outillage préconisé 4
2 – Dépose 5
3 – Repose 8

DEPOSE – REPOSE : COURROIE D'ACCESSOIRES 9

1 – Outillage préconisé 9
2 – Dépose –
3 – Repose 10

CARACTERISTIQUES : MOTEUR

1 – IDENTIFICATION

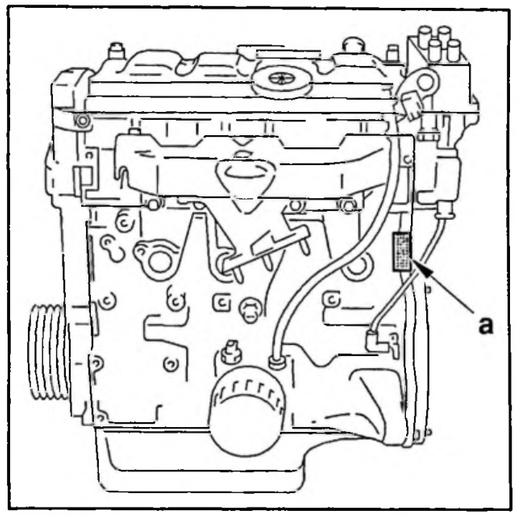


Fig : B1BP1B4C

(a) plaque d'identification.

2 – CARACTERISTIQUES

Code moteur	TU1M+ /L3
Type réglementaire	HDZ
Cylindrée (cm^3)	1124
Alésage x course (mm)	72 x 69
Rapport volumétrique	9,7/1
Puissance maxi (C.E.E.)	44,1 kW à 6200 tr/mn
Puissance maxi (ch DIN)	60
Couple maxi (C.E.E.)	8,75 m.daN à 3800 tr/mn
Couple maxi (DIN)	9,1 m.kg
Norme de dépollution	L3
Carburant	Super sans plomb 95 et 98 RON
Pot catalytique	Oui
Vanne EGR	Non
Système d'injection	Injection monopoint
Fournisseur	BOSCH MA3.1

3 – JOINT DE CULASSE

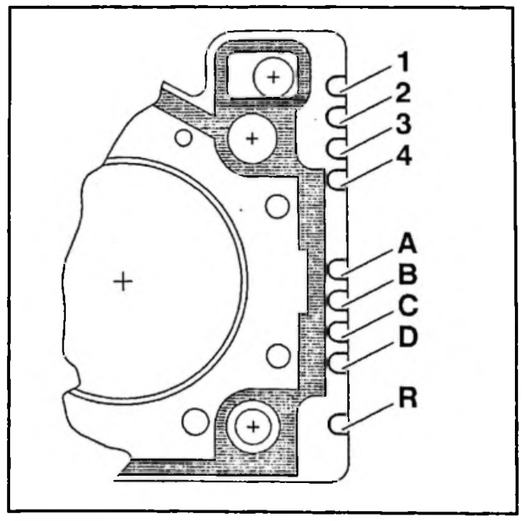


Fig : B1BP10KC

Epaisseur (série)	Epaisseur (réparation)	Repère épaisseur	Fournisseur
1,24 ± 0,04 mm	Non	1	CURTY

Joint de culasse sans amiante : repère "C".

4 – SERRAGE DE LA CULASSE

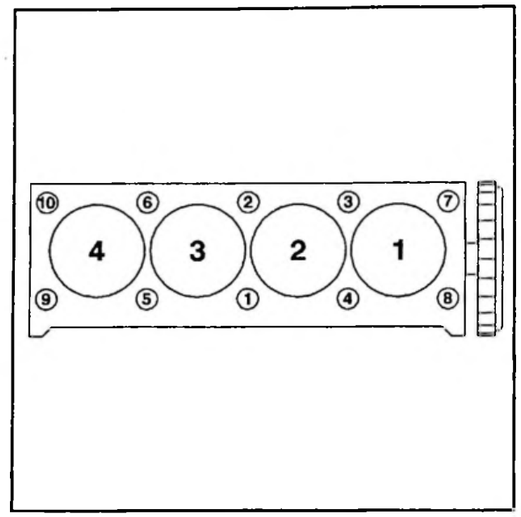


Fig : B1BP10LC

Serrer les vis de culasse dans l'ordre indiqué.

Longueur maxi sous tête des vis = 175,5 ± 0,5 mm.

Huiler les vis sous tête et sur filet.

Méthode de serrage :

- serrer les vis à 2 m.daN
- serrage angulaire à 240 ± 5°

5 – DISTRIBUTION

5.1 – Arbre à cames

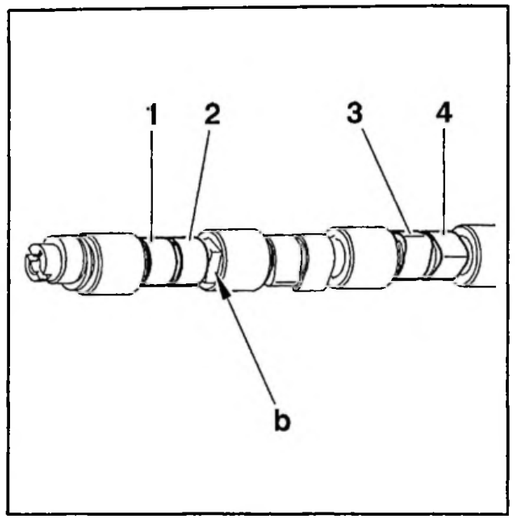


Fig : B1BP10MC

1 : came échappement = cylindre N°1.

2 : came admission = cylindre N°1.

3 : came échappement = cylindre N°3.

4 : came admission = cylindre N°3.

b : repère de peinture = orange.

5.2 – Epure de distribution

Mesures avec un jeu théorique aux soupapes de 0,7 mm :

Admission	AOA	1°36'
	RFA	40°20'
Echappement	AOE	41°12'
	RFE	3°24'

5.3 – Jeu aux soupapes à froid

Soupape d'admission : 0,20 mm.

Soupape d'échappement : 0,40 mm.

CARACTERISTIQUES : SUSPENSION ENSEMBLE MOTEUR–BOITE DE VITESSES

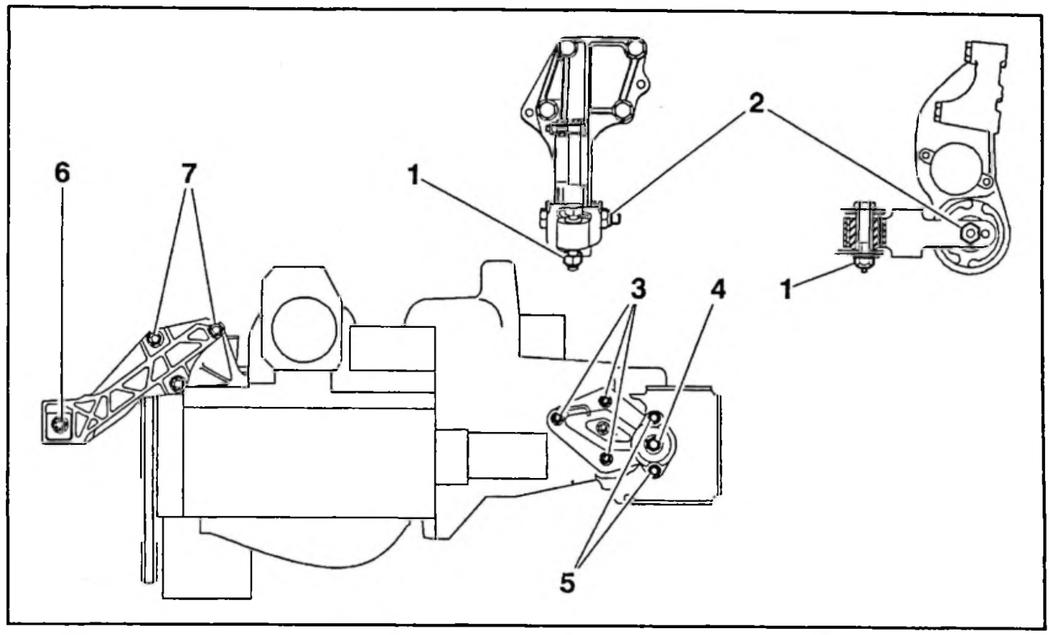


Fig : B1BP1EYD

Repère	Couples de serrage
(1)	7 m.daN
(2)	5 m.daN
(3)	2,5 m.daN
(4)	6,5 m.daN
(5)	2,5 m.daN
(6)	4,5 m.daN
(7)	4,5 m.daN

Utiliser 3 grammes de graisse G7 en (4).

DEPOSE – REPOSE : ENSEMBLE MOTEUR–BOITE DE VITESSES

1 – OUTILLAGE PRECONISE

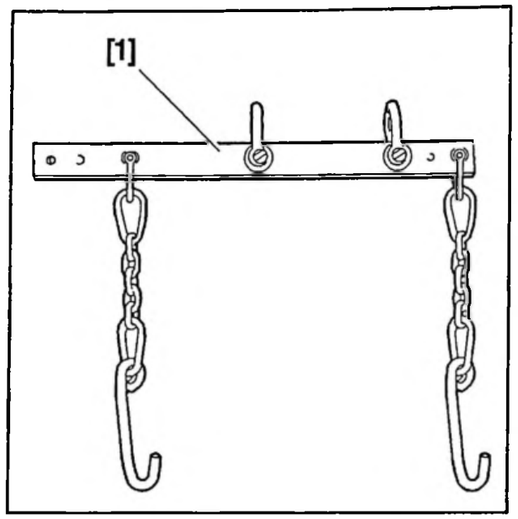


Fig : E5–P05EC

[1] barre de levage 2517–Tbis.

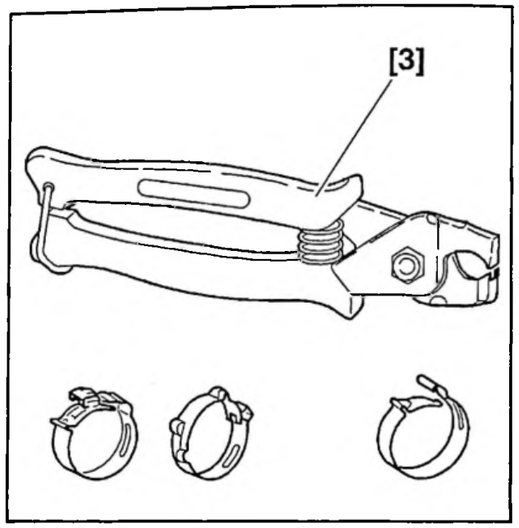


Fig : E5–P12HC

[3] pince pour dépose de colliers "clic" 4145–T.

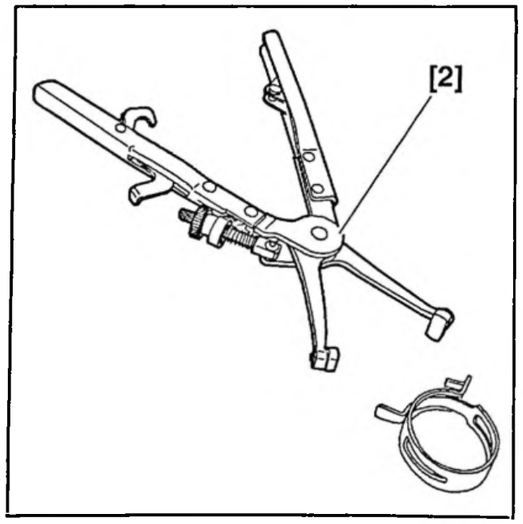


Fig : E5AP02WC

[2] pince pour dépose et repose des colliers élastiques 9029–T.

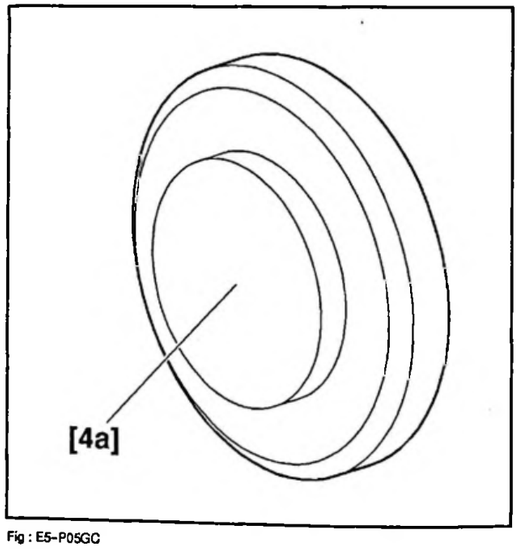


Fig : E5–P05GC

[4a] tampon de montage joint de sortie de pont gauche 7101–T.0.

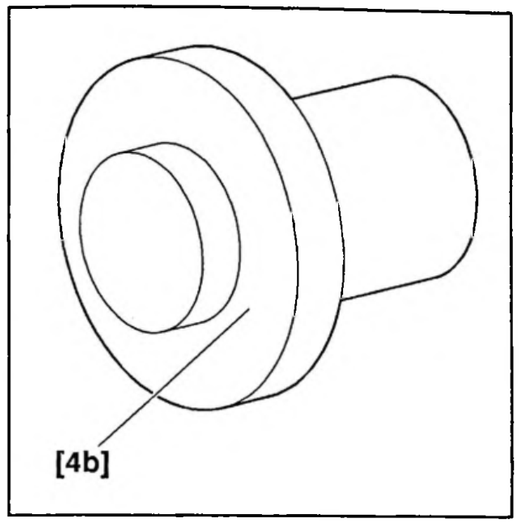


Fig : E5–P061C

[4b] tampon de montage joint de sortie de pont droit 7101–T.G.

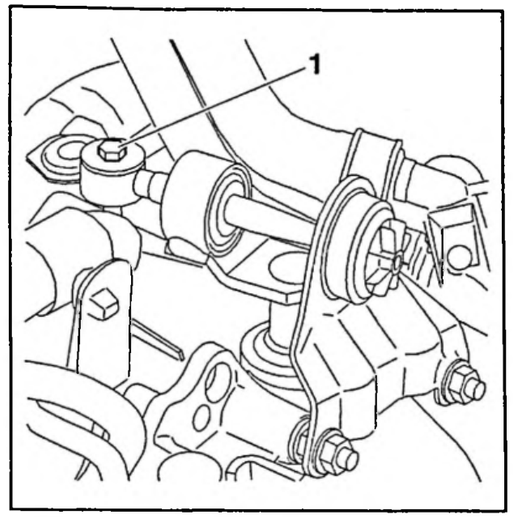


Fig : B1BP1F7C

Déposer la vis (1).

Déposer l'agrafe.

Désaccoupler l'arrivée et le retour de l'alimentation du chauffage.

2 – DEPOSE

NOTA : Cette opération s'effectue par le dessus du véhicule.

Débrancher la borne négative de la batterie.

Lever et caler le véhicule roues pendantes.

Vidanger :
- la boîte de vitesses
- le circuit de refroidissement (voir opération correspondante)

Déposer :
- les roues avant
- les pare–boue avant
- les transmissions
- la batterie et son support
- le calculateur d'injection
- le radiateur de refroidissement ; utiliser l'outil [2]
- l'ensemble filtre à air ; utiliser l'outil [3]

Désaccoupler le câble d'embrayage.

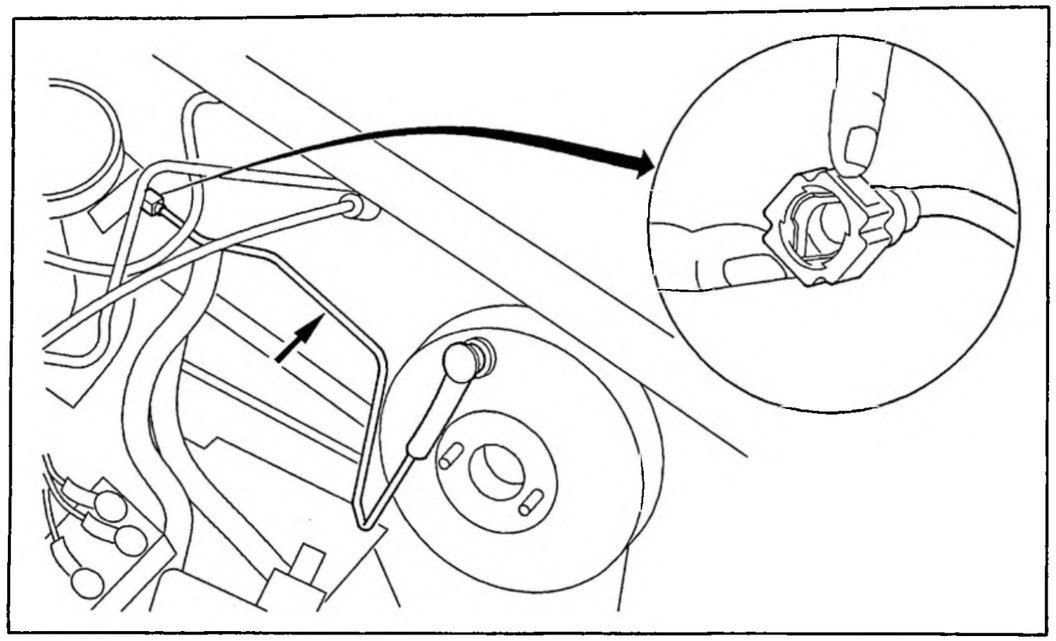


Fig : B1BP10RD

Déclipper l'embout du raccord encliquetable de la tubulure du collecteur d'admission.

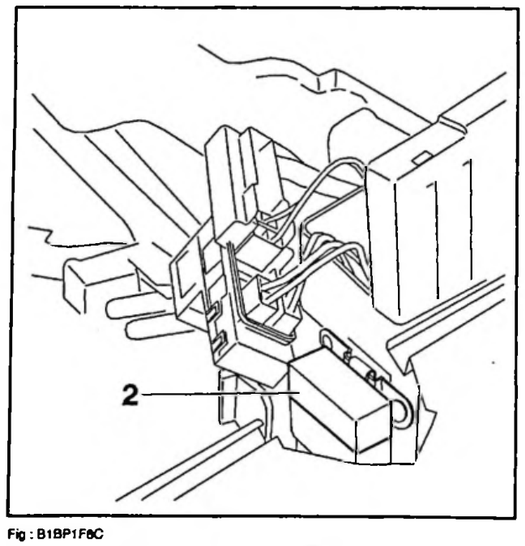


Fig : B1BP1F8C

Déconnecter :
- le connecteur (2)
- les connecteurs dans le boîtier fusibles (connecteurs marron, bleu et noir)
- l'interrupteur à inertie
- l'électrovanne de purge canister

Déposer l'écrou du fil d'alimentation dans le boîtier fusibles.

NOTA : L'accès aux connexions s'effectue en agissant sur le tiroir comme indiqué sur le dessin.

Déposer le fil de masse fixé sur la boîte de vitesses.

Dévisser et déposer la prise multiconnexion placée dans le boîtier fusibles sur la carrosserie.

Désaccoupler :
- les tubes d'arrivée et de retour de carburant
- le câble d'accélérateur
- la rotule d'échappement
- la biellette anticouple

Mettre en place une grue d'atelier.

Elinguer le moteur ; à l'aide de l'outil [1].

Mettre en tension l'outil [1].

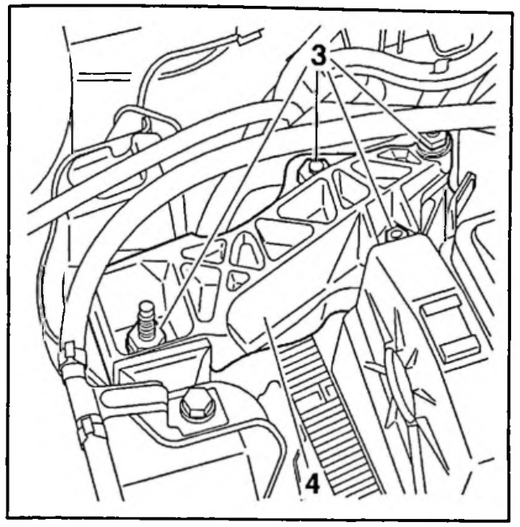


Fig : B1BP1F9C

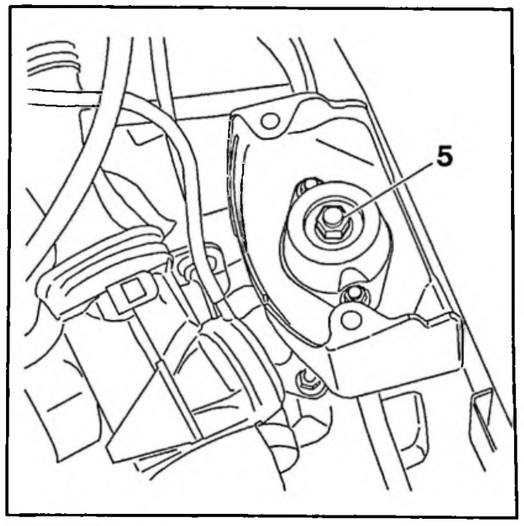


Fig : B1BP1FAC

Déposer :
- les écrous (3)
- le support moteur droit (4)
- l'écrou (5)
- l'ensemble moteur-boîte de vitesses

3 – REPOSE

NOTA : Remplacer systématiquement les écrous Nylstop.

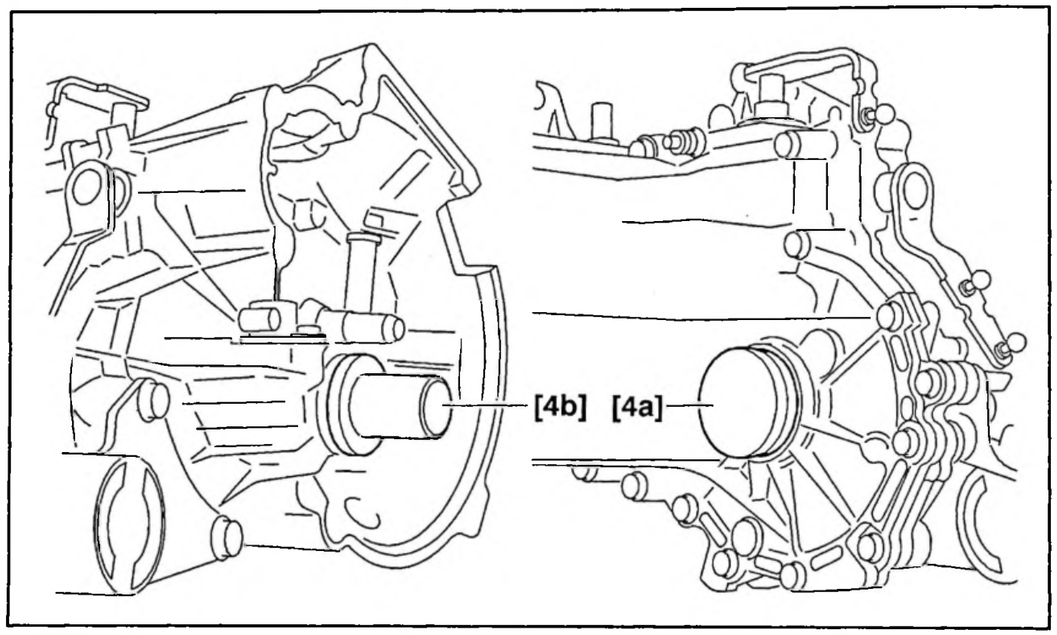


Fig : B2CP16ED

Remplacer les joints à lèvres de sortie de pont à l'aide des tampons [4a], [4b], après avoir garni de graisse l'intervalle entre les lèvres.

Enduire l'intérieur du support élastique de boîte de vitesses de graisse type "G7".

Présenter l'ensemble moteur–boîte de vitesses ; à l'aide d'une grue d'atelier et de l'outil [1].

Reposer :
- l'ensemble moteur–boîte de vitesses
- le support moteur droit (4)
- les écrous (3)
- l'écrou (5)

Effectuer le serrage des supports moteur (voir opération correspondante).

Accoupler :
- la biellette anticouple
- la rotule d'échappement
- les tuyaux d'alimentation de carburant

Connecter :
- la prise multiconnexions
- le fil de masse boîte de vitesses
- l'écrou du fil d'alimentation sur boîtier fusibles
- l'électrovanne de purge canister
- l'interrupteur à inertie
- la prise du relais double d'injection

Clipper l'embout du raccord encliquetable sur la tubulure du collecteur d'admission.

Poser :
- les alimentations du bloc de chauffage
- la vis (1)
- le câble d'embrayage
- l'ensemble filtre à air
- le câble d'accélérateur
- le radiateur de refroidissement
- le calculateur d'injection
- la batterie et son support
- les transmissions
- les pare–boue avant
- les roues avant

Remplir et parfaire le niveau des éléments suivants :
- la boîte de vitesses
- le circuit de refroidissement

Purger le circuit de refroidissement.

Brancher la borne négative de la batterie.

Replacer le véhicule sur le sol.

Réinitialiser le calculateur d'injection.

DEPOSE – REPOSE : COURROIE D'ACCESSOIRES

1 – OUTILLAGE PRECONISE

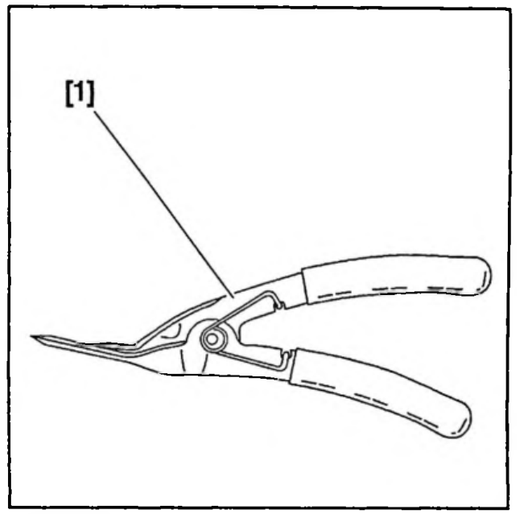


Fig : B1BP00DC

[1] pince pour dépose des pions plastique 7504–T.

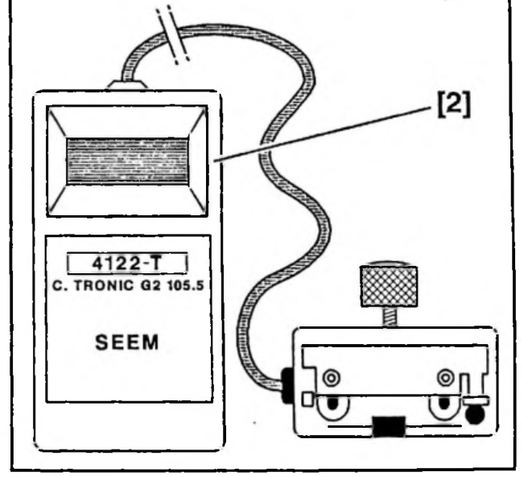


Fig : E5–P031C

[2] appareil de mesure des tensions de courroies, à affichage digital (SEEM) 4122–T.

2 – DEPOSE

Lever et caler le véhicule, roues avant pendantes.

Déposer :
- la roue avant droite
- le pare–boue avant droit ; à l'aide de l'outil [1]

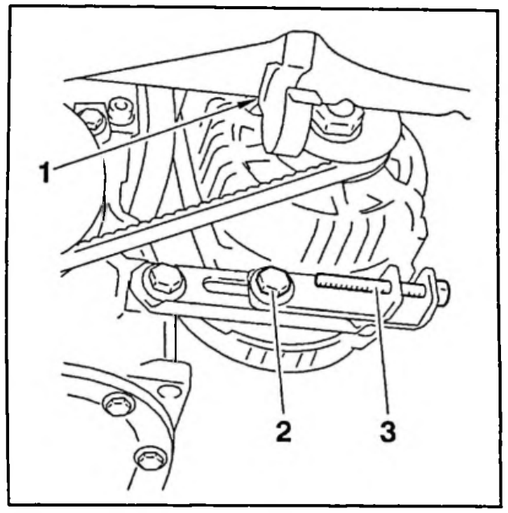


Fig : B1BP10UC

Desserrer :
- la vis (1)
- la vis (2)
- la vis de tension (3)

Repousser l'alternateur vers le moteur.

Déposer la courroie d'entraînement des accessoires.

3 – REPOSE

Reposer la courroie d'entraînement des accessoires.

Respecter l'ordre suivant :
- poulie de vilebrequin
- poulie d'alternateur

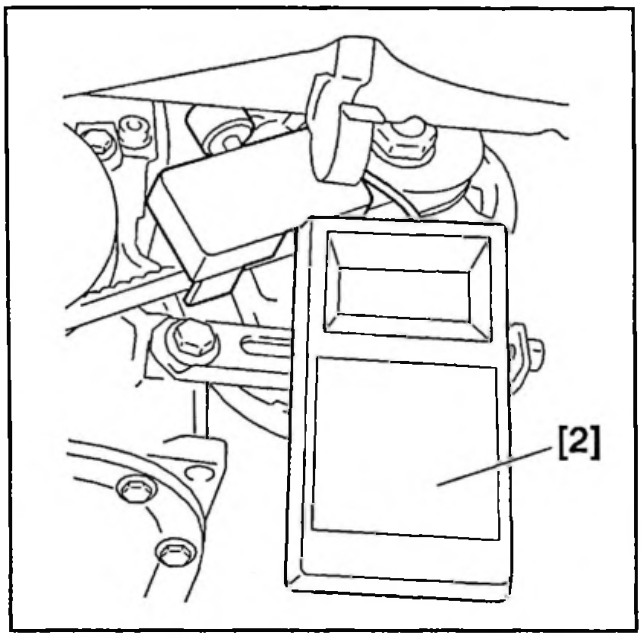


Fig : B1BP10WC

Placer l'outil [2] sur la courroie.

Serrer la vis (3) pour effectuer une tension de la courroie à 55 ± 3 unités SEEM.

Serrer :
- la vis (2)
- la vis (1)

Déposer l'outil [2].

Reposer :
- le pare-boue avant droit
- la roue avant droite

Replacer le véhicule sur le sol.

© Reproduction ou traduction même partielle interdite
sans l'autorisation écrite des Automobiles CITROËN

CITROËN ZX

FEVRIER 1997

ABONNEMENT GME

OPR:7245 ⟶

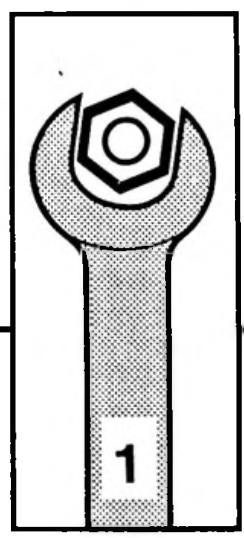
RÉF. 1 N° ZX 100-00/20

MOTEUR ESSENCE

Type XU 7 JP4 (1761 cm^3)

● ENSEMBLE MOTEUR

MAN 008941



AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS VENTE

TABLE DES MATIERES

ENSEMBLE MOTEUR

CARACTERISTIQUES : MOTEUR LFY 1

1 – Identification 1
2 – Caractéristiques –
3 – Joint de culasse –
4 – Serrage de la culasse 2
5 – Distribution 3

CARACTERISTIQUES : SUSPENSION MOTEUR 4

DEPOSE – REPOSE : MOTEUR – BOITE DE VITESSES 5

1 – Outillage préconisé 5
2 – Outillage complémentaire 6
3 – Dépose –
4 – Repose 11

DEPOSE – REPOSE : COURROIE D'ENTRAINEMENT DES ACCESSOIRES 13

1 – Outillage préconisé 13
2 – Dépose –
3 – Repose 15

CARACTERISTIQUES : MOTEUR LFY

1 – IDENTIFICATION

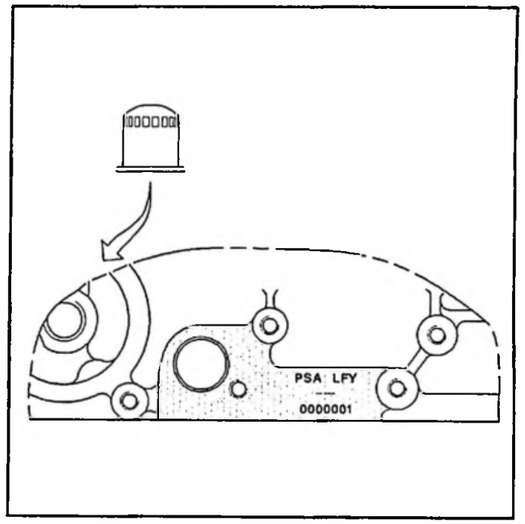


Fig : B1BP1GGC
Moteur à injection d'essence.

2 – CARACTERISTIQUES

Code moteur	XU7JP4
Type réglementaire	LFY
Cylindrée (cm^3)	1761
Alésage x course (mm)	83 x 81,4
Rapport volumétrique	10,4/1
Puissance maxi (C.E.E.)	81 kW à 5500 tr/mn
Puissance maxi (ch DIN)	112 ch.DIN
Couple maxi (C.E.E.)	15,5 m.daN à 4250 tr/mn
Couple maxi (DIN)	16,1 m.kg
Norme de dépollution	Z/L/L3
Carburant	Super sans plomb 95 et 98 RON
Pot catalytique	Oui
Système d'injection	Injection multipoint
Fournisseur	BOSCH MP5.2

3 – JOINT DE CULASSE

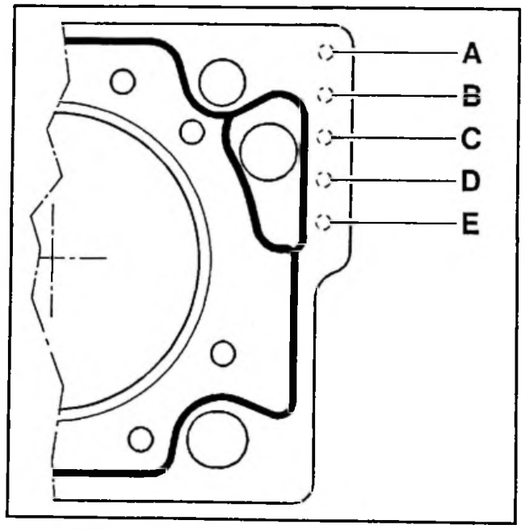


Fig : B1BP004C
D : repère réparation.
Joint de culasse sans amiante :

Fournisseur	Epaisseur (série)	Epaisseur (réparation)	Repère épaisseur
MEILLOR	1,2 mm	Non	A.B.C.E

4 – SERRAGE DE LA CULASSE

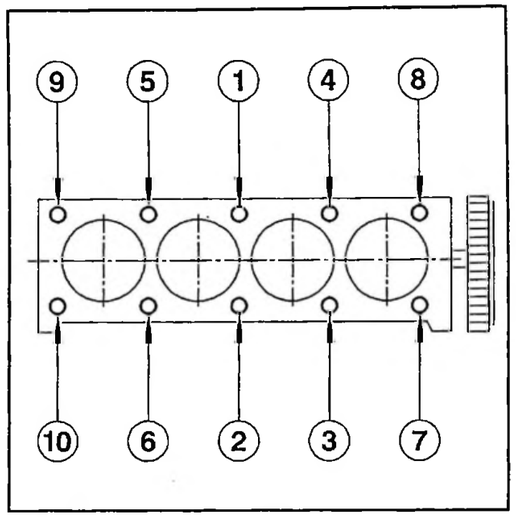


Fig : B1BP005C

Serrer les vis en respectant l'ordre et le couple de serrage :

- serrer les vis à 6 m.daN
- desserrer et serrer les vis à 2 m.daN
- terminer par un serrage angulaire de 300° ± 3 ° ; à l'aide de l'outil [3]

5 – DISTRIBUTION

5.1 – Arbres à cames

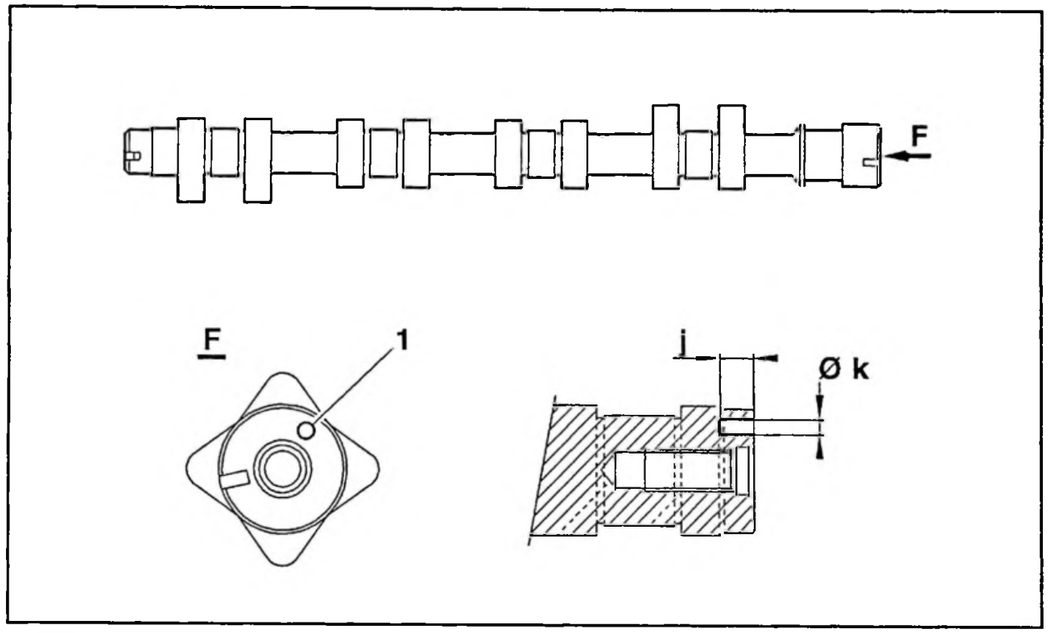


Fig : B1BP099D

Les arbres à cames, admission et échappement, sont identiques.

Identification :
(1). Trou Ø k = 4 mm, profondeur j = 10 mm.

5.2 – Epure de distribution

Mesures avec un jeu théorique aux soupapes de 1 mm :

Admission	AOA	8°50'
	RFA	29°30'
Echappement	AOE	43°30'
	RFE	5°50'

5.3 – Jeu aux soupapes à froid

Poussoirs à rattrapage de jeu hydraulique.

CARACTERISTIQUES : SUSPENSION MOTEUR

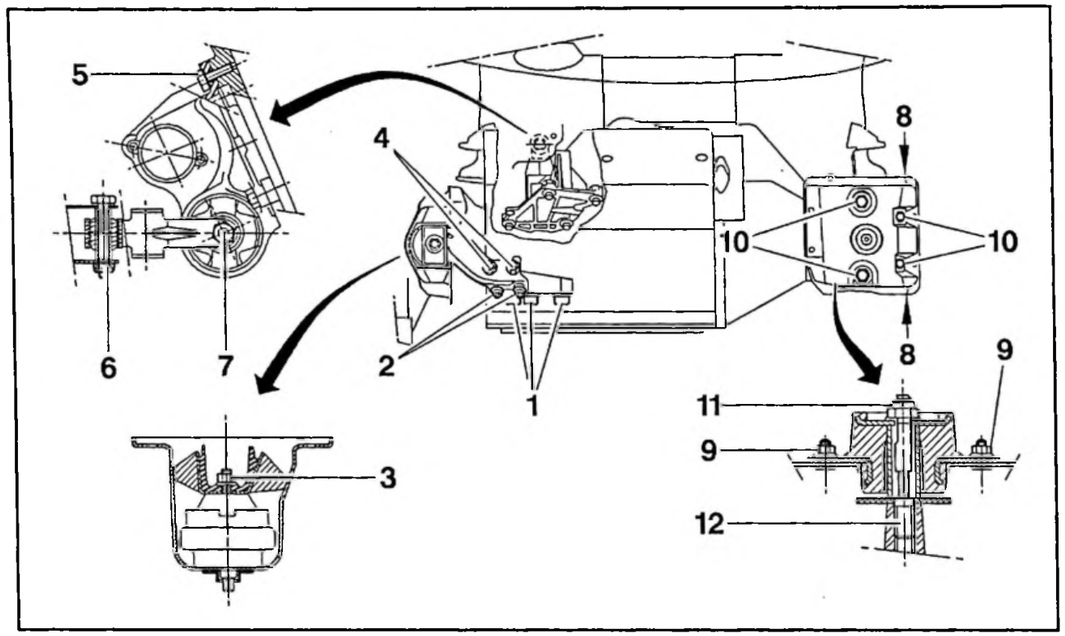


Fig : B1BP1GHD

Repère	Couple de serrage
1	6 m.daN (*)
2	6 m.daN (*)
3	4,5 m.daN
4	4,5 m.daN (*)
5	4,5 m.daN (*)
6	5 m.daN
7	5 m.daN
8	3 m.daN
9	2,2 m.daN
10	3 m.daN
11	7 m.daN
12	5 m.daN (*)

NOTA : (*). Enduire le filetage de LOCTITE FRENETANCH (E3).

DEPOSE – REPOSE : MOTEUR – BOITE DE VITESSES

1 – OUTILLAGE PRECONISE

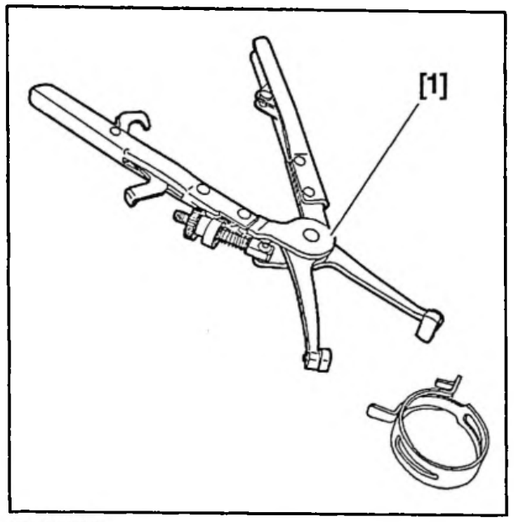


Fig : E5-P059C

[1] pince pour dépose et repose des colliers élastiques 9029-T.

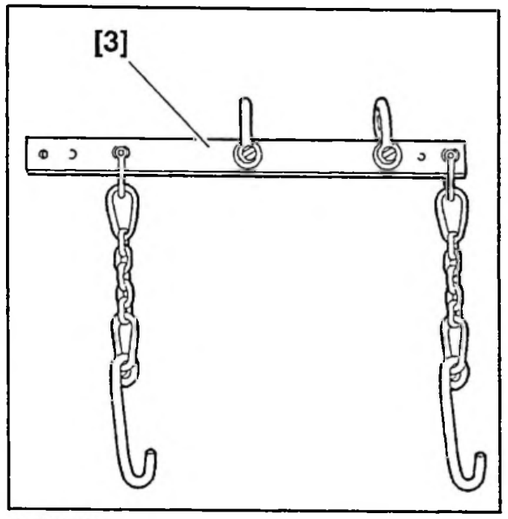


Fig : E5AP03SC

[3] élingue 2517-Tbis.

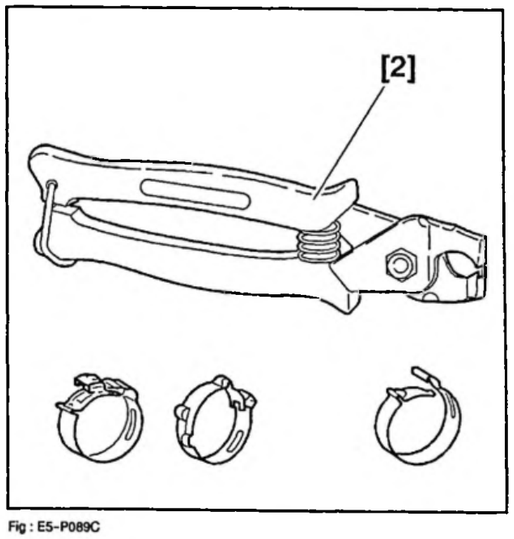


Fig : E5-P089C

[2] pince pour collier CLIC 4145-T.

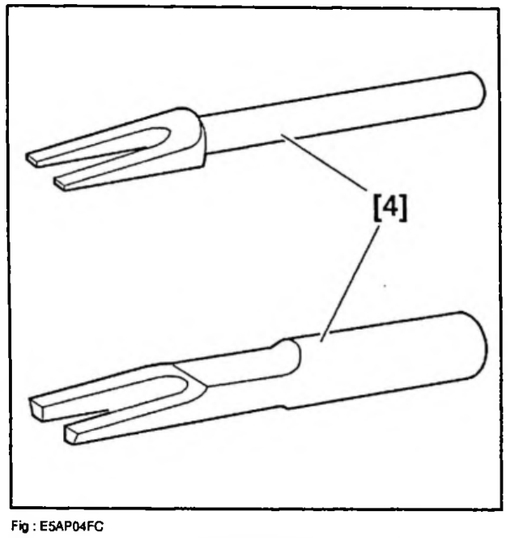


Fig : E5AP04FC

[4] extracteur de rotule 9040-TG1 + 9040-TG2 (coffret 9040-T).

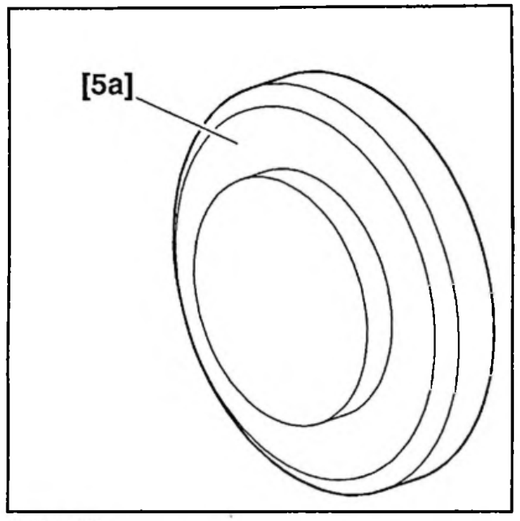


Fig : E5AP04GC

[5a] tampon de montage joint de sortie de pont gauche 7101-T.G (coffret 7116-T).

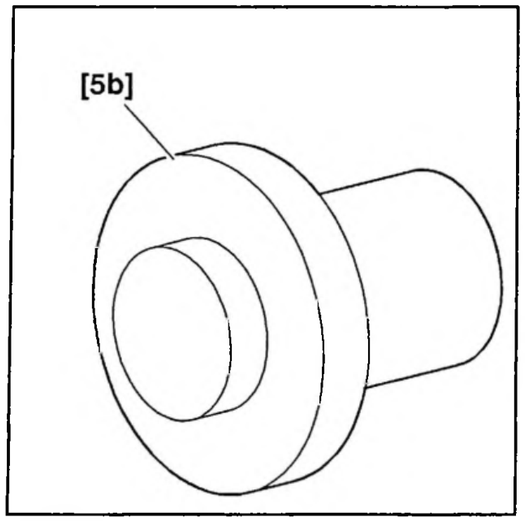


Fig : E5AP04HC

[5b] tampon de montage joint de sortie de pont droit 7101-T.O (coffret 7116-T).

2 – OUTILLAGE COMPLEMENTAIRE

Cylindre de charge 4520-T.

Outil d'immobilisation de moyeu 6310-T.

Douille de 35 mm sur plats.

3 – DEPOSE

Cette opération s'effectue par le dessus du véhicule.

Débrancher la borne négative de la batterie.

Lever et caler le véhicule, roues avant pendantes.

Vidanger :
- la boîte de vitesses
- le circuit de refroidissement (voir opération correspondante)

Déposer :
- les roues avant
- les rotules supérieures des biellettes de barre antidévers
- les transmissions (voir opération correspondante)
- la courroie d'entraînement d'accessoires (voir opération correspondante)

Désaccoupler :
- la rotule d'échappement
- les biellettes de commande de boîte de vitesses ; à l'aide de l'outil [4]

Déclipper les durits d'arrivée et de retour carburant attenantes au moteur.

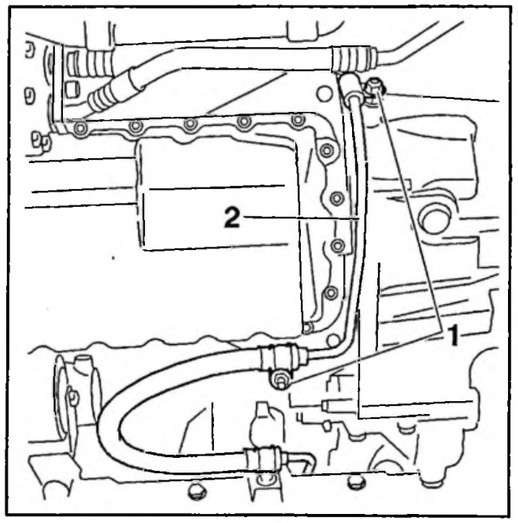


Fig : B1BP1G4C

Déposer les vis (1).

Ecarter le conduit haute pression (2) de direction assistée.

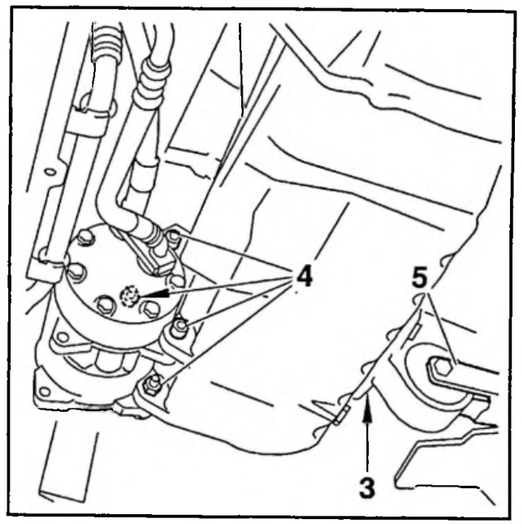


Fig : B1BP1G5C

Déconnecter le connecteur du compresseur de climatisation.

Désaccoupler la durit (3) de la pompe ; à l'aide de l'outil [1].

ATTENTION : Repérer l'emplacement des rondelles lors de la dépose du compresseur de climatisation.

Déposer :
- les 4 vis (4)
- le compresseur de climatisation (suspendre le compresseur de climatisation à la caisse du véhicule)
- la biellette anticouple (5)

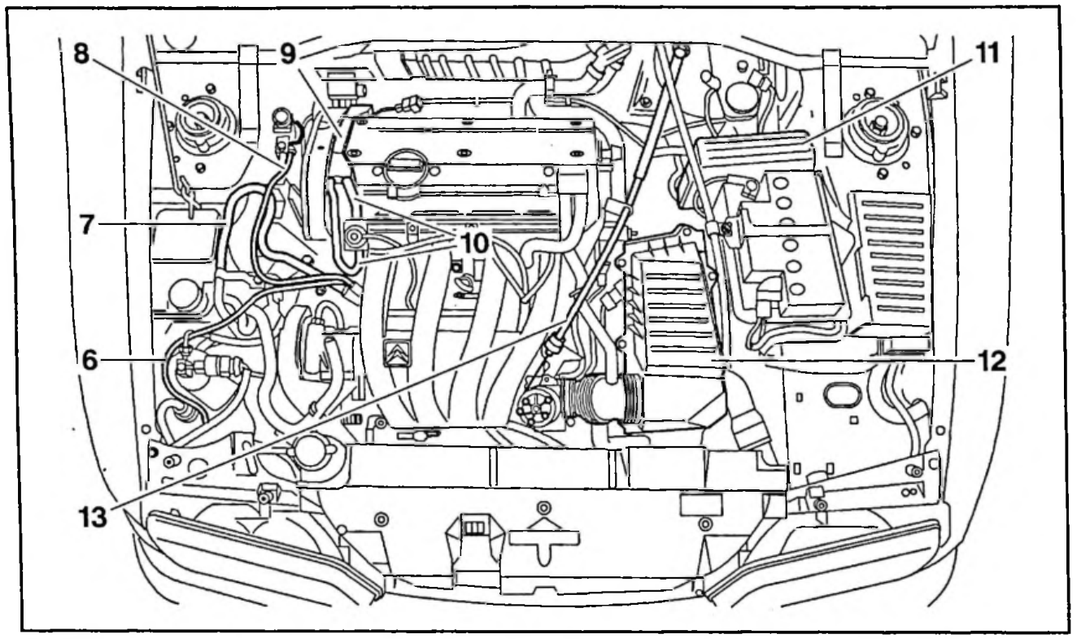


Fig : B1BP1G6D

Déposer :
- la batterie
- le calculateur d'injection (11)
- le bac à batterie
- l'ensemble filtre à air (12)
- le cache-style (9)
- la pompe de direction assistée (suspendre l'ensemble à la caisse du véhicule)

Désaccoupler :
- les durits d'arrivée et de retour carburant (10) ; à l'aide de l'outil [2]
- la durit de canister (7)

Déconnecter :
- l'interrupteur à inertie (8) (couper le collier plastique de maintien)
- l'électrovanne de purge canister (6)

Désaccoupler le câble d'accélérateur (13).

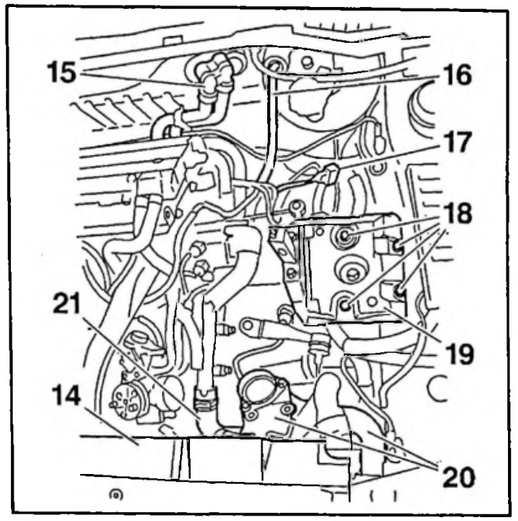


Fig : B1BP1G7C

Déposer :
- les vis (18)
- le support bac à batterie (19)
- la buse d'air (14)
- le conduit d'air (20)

Déconnecter le connecteur de la sonde lambda (17).

Désaccoupler la durit (21).

Désaccoupler la durit (16).

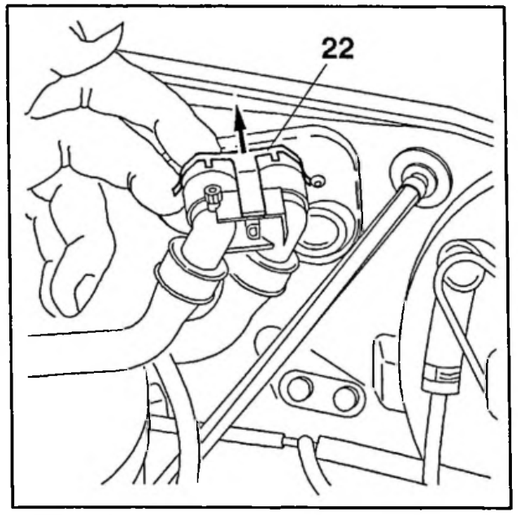


Fig : B1BP1G8C

Déposer le clip de verrouillage (22).

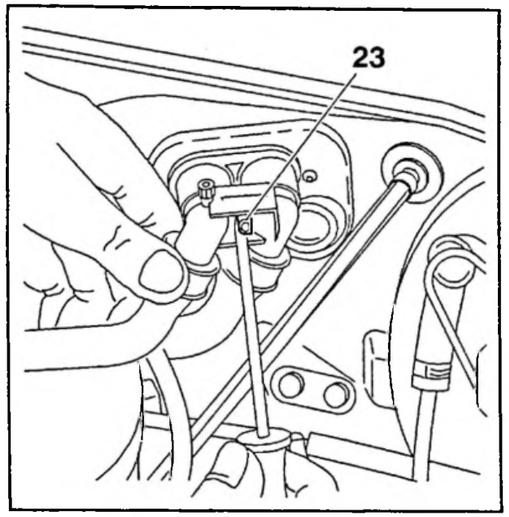


Fig : B1BP1G9C

Déplacer vers la droite la patte (23) de maintien des tuyauteries de l'aérotherme.

Désaccoupler les durits d'aérotherme (15).

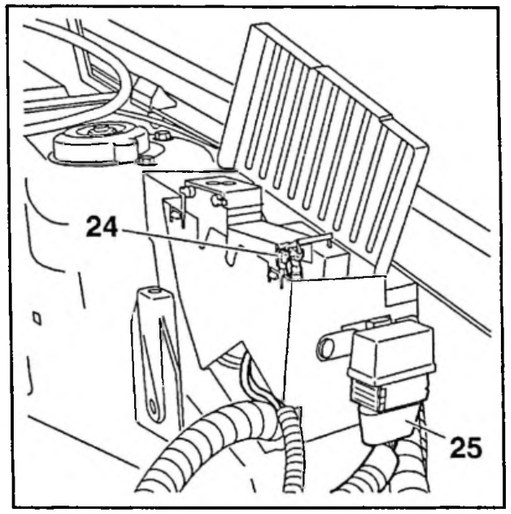


Fig : B1BP1GAC

Déposer les câbles (24).

Déconnecter :
- le boîtier de température d'eau "BITRON" (25)
- les divers éléments du boîtier fusibles attenant à l'ensemble moteur-boîte de vitesses

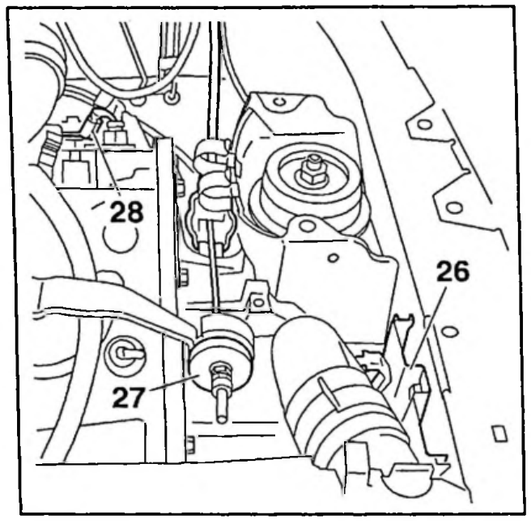


Fig : B1BP1GBC

Déposer :
- le support (26)
- le câble de masse (28)

Désaccoupler le câble d'embrayage (27).

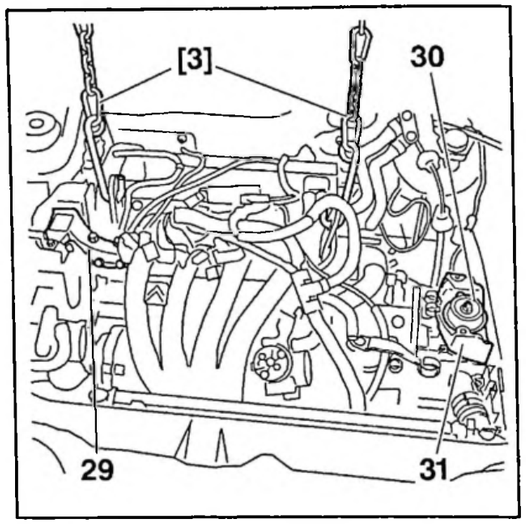


Fig : B1BP1GCC

Mettre en place une grue d'atelier.

Elinguer le moteur ; à l'aide de l'outil [3]:

Mettre en tension l'outil [3].

Déposer :
- le support moteur droit (29)
- le silentbloc gauche (30)

Faire descendre légèrement, l'ensemble moteur–boîte de vitesses.

Déposer :
- le support de silentbloc gauche (31)
- l'ensemble moteur–boîte de vitesses (incliner l'ensemble côté boîte de vitesses)

4 – REPOSE

IMPERATIF : Remplacer systématiquement les écrous Nyistop.

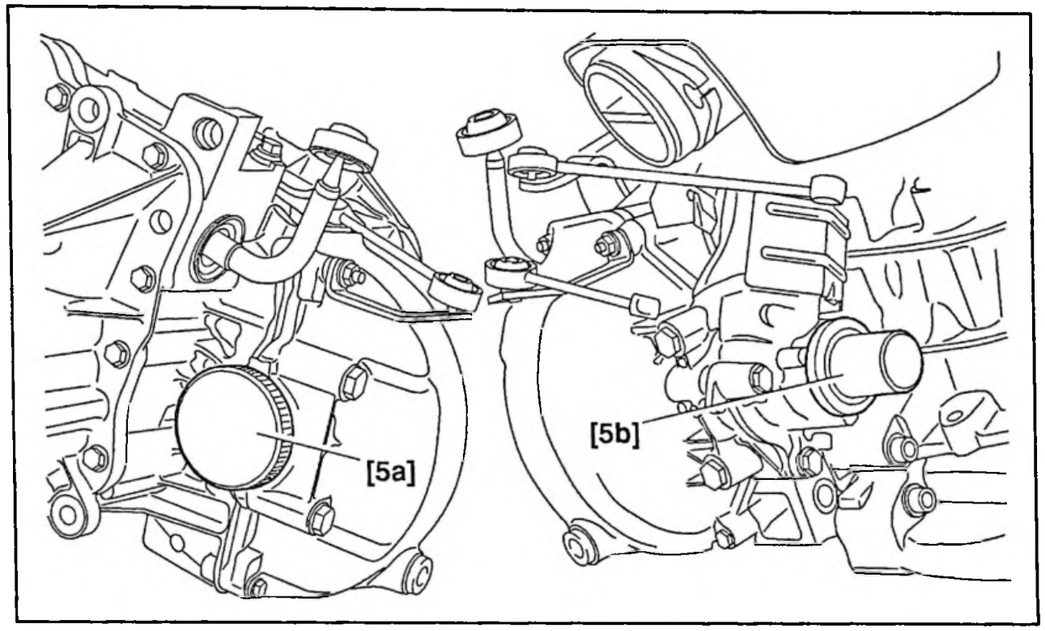


Fig : B1BP1GDD

Remplacer les joints à lèvres de sortie de pont à l'aide des tampons [5], après avoir garni de graisse l'intervalle entre les lèvres.

Enduire l'intérieur du support élastique de boîte de vitesses de graisse type "G7".

Présenter l'ensemble moteur–boîte de vitesses ; à l'aide d'une grue d'atelier.

Faire descendre légèrement, l'ensemble moteur–boîte de vitesses.

Poser le support de silentbloc gauche (31).

Positionner l'ensemble moteur–boîte de vitesses.

Reposer :
- le silentbloc gauche (30)
- le support moteur droit (29)

Déposer l'outil [3].

Enlever la grue d'atelier.

Accoupler le câble d'embrayage (27).

Reposer :
- le câble de masse (28)
- le support (26)

Connecter :
- les divers éléments du boîtier fusibles attenant à l'ensemble moteur–boîte de vitesses
- le boîtier de température d'eau "BITRON" (25)

Poser les câbles (24).

Accoupler les durits d'aérotherme (15).

Poser le clip de verrouillage (22).

Accoupler la durit (16).

Accoupler la durit (21) à l'aide de l'outil [1].

Connecter le connecteur de la sonde lambda (17).

Reposer :
- le conduit d'air (20)
- la buse d'air (14)
- le support bac à batterie (19)
- les vis (18)

Accoupler le câble d'accélérateur (13).

Connecter :
- l'électrovanne de purge canister (6)
- l'interrupteur à inertie (8)

NOTA : Maintenir le connecteur de l'interrupteur à inertie avec un collier plastique.

Accoupler :
- la durit de canister (7)
- les durits d'arrivée et de retour carburant (10) ; à l'aide de l'outil [2]

Reposer :
- la pompe de direction assistée
- le cache-style (9)
- l'ensemble filtre à air (12)
- le bac à batterie
- le calculateur d'injection (11)
- la batterie
- la biellette anticouple (5)
- le compresseur de climatisation
- les 4 vis (4) (couple de serrage 4,2 m.daN)

Accoupler la durit (3) ; à l'aide de l'outil [1].

Connecter le connecteur du compresseur de climatisation.

Replacer le conduit haute pression (2) de direction assistée.

Reposer les vis (1).

Clipper les durits d'arrivée et de retour carburant.

Accoupler :
- les biellettes de commande de boîte de vitesses ; à l'aide de l'outil [4]
- la rotule d'échappement

Reposer :
- la courroie d'entraînement d'accessoires (voir opération correspondante)
- les transmissions (voir opération correspondante)
- les rotules supérieures des biellettes de barre antidévers
- les roues avant

Remplir et parfaire le niveau des éléments suivants :
- boîte de vitesses
- circuit de refroidissement

Purger et faire le niveau du circuit de refroidissement (voir opération correspondante).

Brancher le câble négatif de la batterie.

Réinitialiser le calculateur d'injection.

Replacer le véhicule sur le sol.

DEPOSE – REPOSE : COURROIE D'ENTRAINEMENT DES ACCESSOIRES

1 – OUTILLAGE PRECONISE

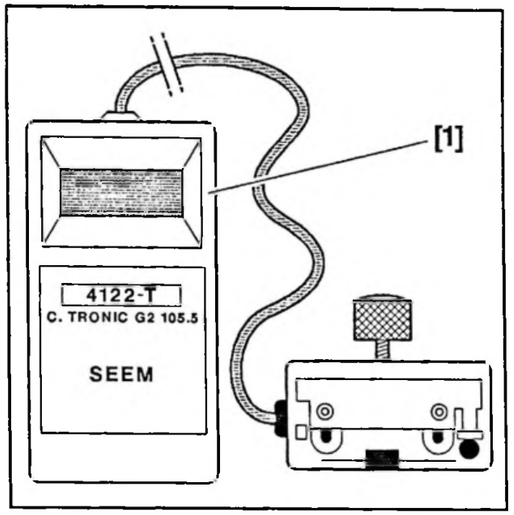


Fig : E5AP04JC

[1] appareil de mesure des tensions de courroies, à affichage digital (SEEM) 4122-T.

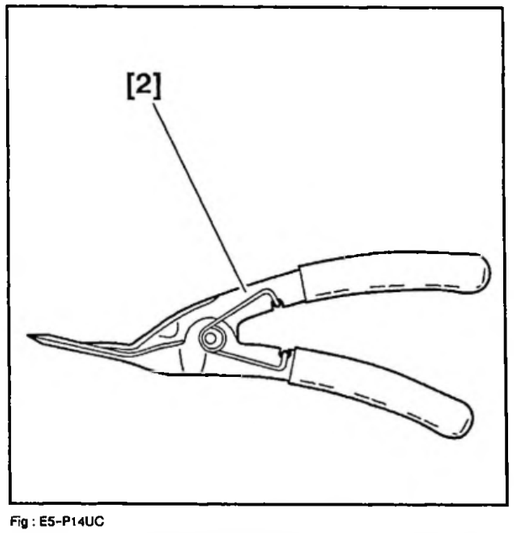


Fig : E5-P14UC

[2] pince pour dépose des pions plastique 7504-T.

2 – DEPOSE

Lever et caler le véhicule, roues avant pendantes.

Déposer la roue avant droite.

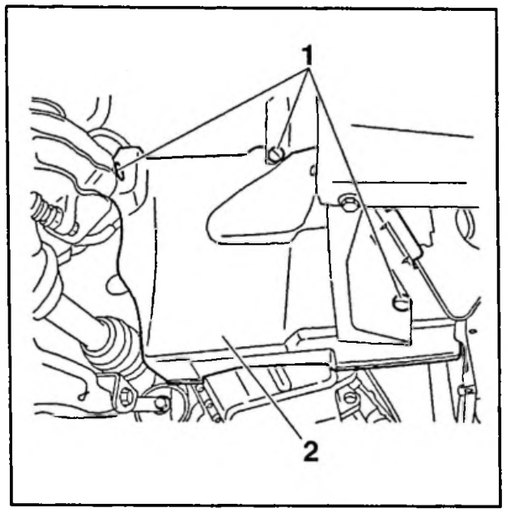


Fig : B1EP07HC

Déposer :
- les pions plastique (1), à l'aide de l'outil [2]
- le pare-boue (2)

Poser les câbles (24).

Accoupler les durits d'aérotherme (15).

Poser le clip de verrouillage (22).

Accoupler la durit (16).

Accoupler la durit (21) à l'aide de l'outil [1].

Connecter le connecteur de la sonde lambda (17).

Reposer :
- le conduit d'air (20)
- la buse d'air (14)
- le support bac à batterie (19)
- les vis (18)

Accoupler le câble d'accélérateur (13).

Connecter :
- l'électrovanne de purge canister (6)
- l'interrupteur à inertie (8)

NOTA : Maintenir le connecteur de l'interrupteur à inertie avec un collier plastique.

Accoupler :
- la durit de canister (7)
- les durits d'arrivée et de retour carburant (10) ; à l'aide de l'outil [2]

Reposer :
- la pompe de direction assistée
- le cache-style (9)
- l'ensemble filtre à air (12)
- le bac à batterie
- le calculateur d'injection (11)
- la batterie
- la biellette anticouple (5)
- le compresseur de climatisation
- les 4 vis (4) (couple de serrage 4,2 m.daN)

Accoupler la durit (3) ; à l'aide de l'outil [1].

Connecter le connecteur du compresseur de climatisation.

Replacer le conduit haute pression (2) de direction assistée.

Reposer les vis (1).

Clipper les durits d'arrivée et de retour carburant.

Accoupler :
- les biellettes de commande de boîte de vitesses ; à l'aide de l'outil [4]
- la rotule d'échappement

Reposer :
- la courroie d'entraînement d'accessoires (voir opération correspondante)
- les transmissions (voir opération correspondante)
- les rotules supérieures des biellettes de barre antidévers
- les roues avant

Remplir et parfaire le niveau des éléments suivants :
- boîte de vitesses
- circuit de refroidissement

Purger et faire le niveau du circuit de refroidissement (voir opération correspondante).

Brancher le câble négatif de la batterie.

Réinitialiser le calculateur d'injection.

Replacer le véhicule sur le sol.

DEPOSE – REPOSE : COURROIE D'ENTRAINEMENT DES ACCESSOIRES

1 – OUTILLAGE PRECONISE

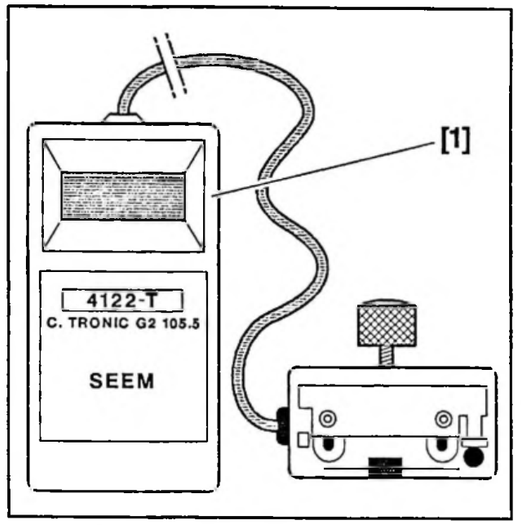


Fig : E5AP04JC

[1] appareil de mesure des tensions de courroies, à affichage digital (SEEM) 4122-T.

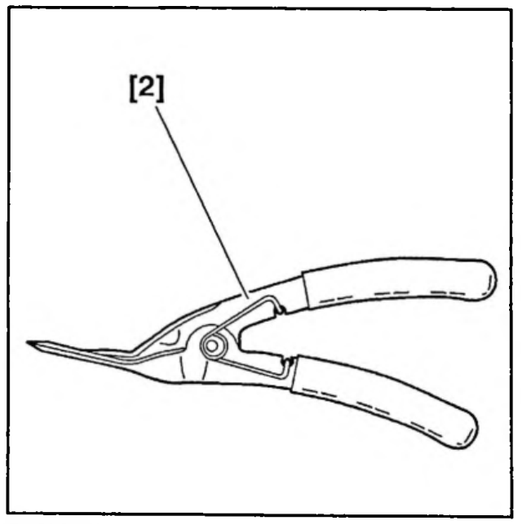


Fig : E5-P14UC

[2] pince pour dépose des pions plastique 7504-T.

2 – DEPOSE

Lever et caler le véhicule, roues avant pendantes.

Déposer la roue avant droite.

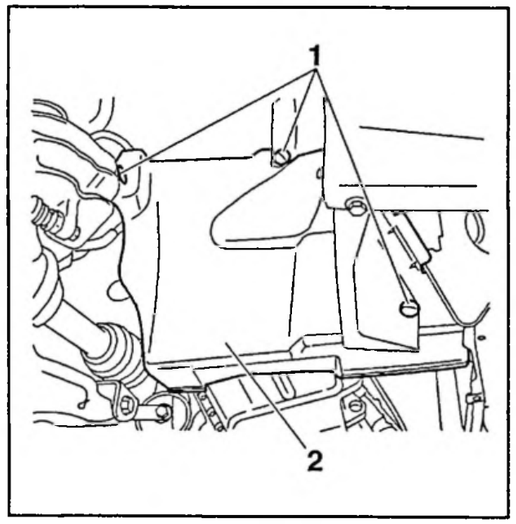


Fig : B1EP07HC

Déposer :
- les pions plastique (1), à l'aide de l'outil [2]
- le pare-boue (2)

2.1 – Véhicule sans réfrigération

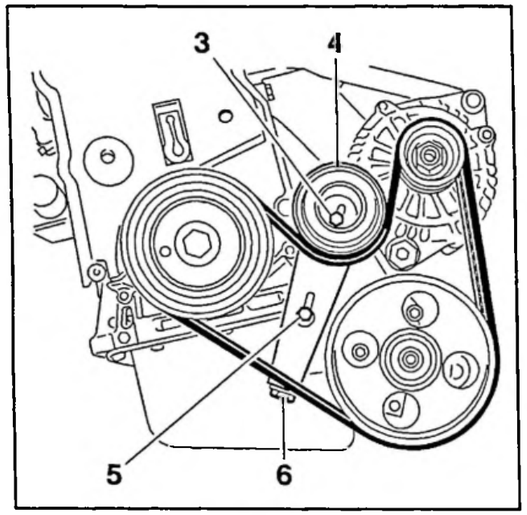


Fig : B1BP0SUC

Desserrer les vis (3) et (5).

Serrer la vis (6) jusqu'en butée.

Déposer la courroie d'accessoires.

2.2 – Véhicule avec réfrigération

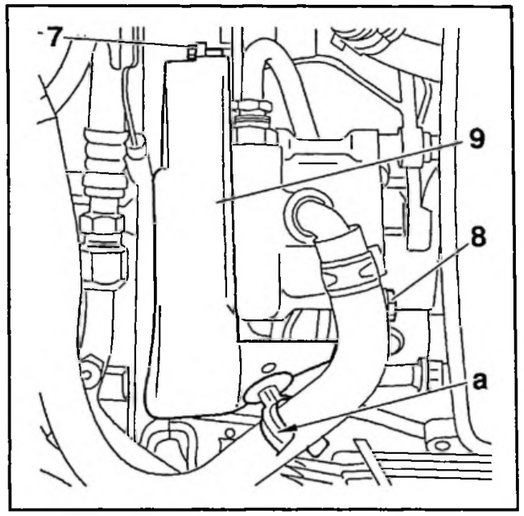


Fig : B1BP1GEC

Déclipper (en "a") la durit d'alimentation de pompe de direction assistée.

Desserrer la vis (7).

Déposer :
- la vis (8)
- le carter de protection (9)

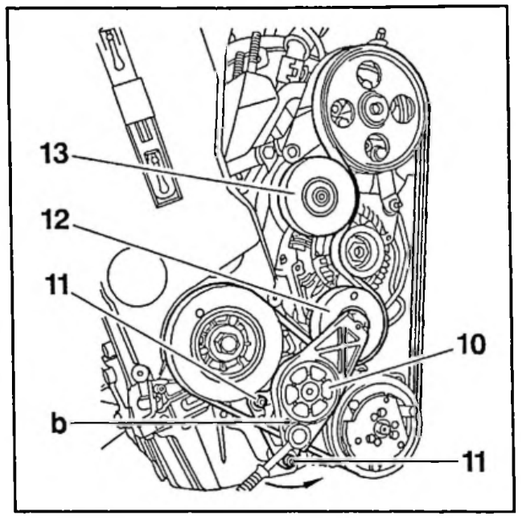


Fig : B1BP1GFC

Détendre la courroie en manoeuvrant le tendeur (10) ; à l'aide d'un outil à carré de 9,52 mm (3/8").

Piger le tendeur (10) en "b" avec une clé pour vis à six pans creux de 4 mm sur plats.

Déposer :
- les vis (11)
- le tendeur (10)
- la courroie d'accessoires

3 – REPOSE

IMPERATIF : Vérifier que les galets (4, 12) et (13) tournent librement (absence de point dur).

Reposer la courroie.

IMPERATIF : Veiller à ce que la courroie soit correctement positionnée dans les gorges des différentes poulies.

3.1 – Véhicule sans réfrigération

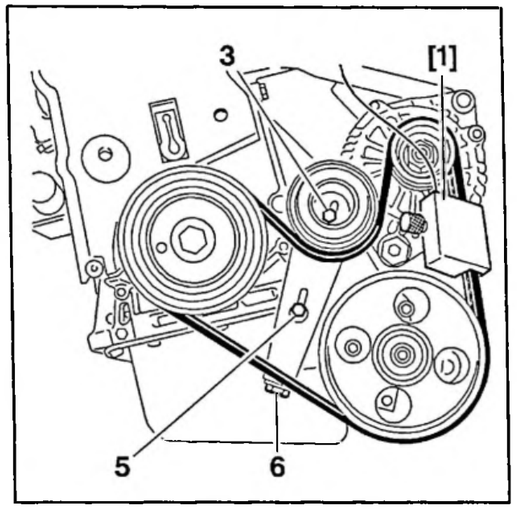


Fig : B1BP05VC

Desserrer la vis (6) pour tendre la courroie.

Placer l'outil [1] sur la courroie, en évitant les contraintes avec l'environnement.

Effectuer une pré-tension de la courroie à 94 ±3 unités SEEM.

Serrer les vis (3) et (5) à 0,5 m.daN.

Déposer l'outil [1].

Effectuer 3 tours de vilebrequin dans le sens normal de rotation.

Poser l'outil [1].

Desserrer les vis (3) et (5).

Serrer la vis (6) pour effectuer une tension de la courroie à 112 ± 3 unités SEEM.

Serrer les vis (3) et (5) à 2 m.daN.

Déposer l'outil [1].

3.2 – Véhicule avec réfrigération

Reposer :
- le tendeur (10)
- les vis (11) : enduire le filetage de LOCTITE FRENETANCH (E3)

Serrer les vis (11) à 2 m.daN.

Manoeuvrer le tendeur (10) pour dégager la pige.

Relâcher doucement le tendeur (10) jusqu'à ce que la courroie soit en tension.

Reposer :
- le carter de protection (9)
- la vis (8)

Serrer la vis (7).

Clipper (en "a") la durit d'alimentation de pompe de direction assistée.

3.3 – Repose (suite)

Reposer :
- le pare-boue (2)
- les pions plastique (1)
- la roue avant droite

Replacer le véhicule sur le sol.

Serrer les vis de roue.

OUTILLAGE PRECONISE

DEPOSE ET POSE DE L'ENSEMBLE MOTEUR-BOITE DE VITESSES

2517-T-bis : Elingue de levage.

7504-T : Pince pour dépose des agrafes plastique.

4121-T : Pince collier "clic"

DEPOSE ET POSE DES TRANSMISSIONS

6310-T : Appareil d'immobilisation moyeu.

7116-T : Coffret boîte de vitesses

7101-T.O : Tampons de montage des joints.
7101-T.G : Tampons de montage des joints.
80-902.K : Outil de freinage.

REMPLISSAGE ET PURGE DU CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT

4520-T : Cylindre de charge

DEPOSE ET POSE DE L'ENSEMBLE MOTEUR-BOITE DE VITESSES
Moteur TU

DEPOSE

Lever et caler le véhicule à l'horizontale roues pendantes.

(Voir ⓪ ZX 000-00/2)

Déposer les roues avant.

Positionner le capot verticalement.

Déposer la batterie.

Vidanger :

- La boîte de vitesses.
- Le circuit de refroidissement

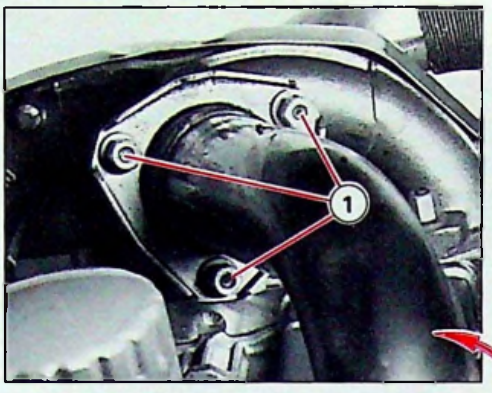
(Voir ① ZX 230-00/1)

Déposer Fig. I à Fig VI

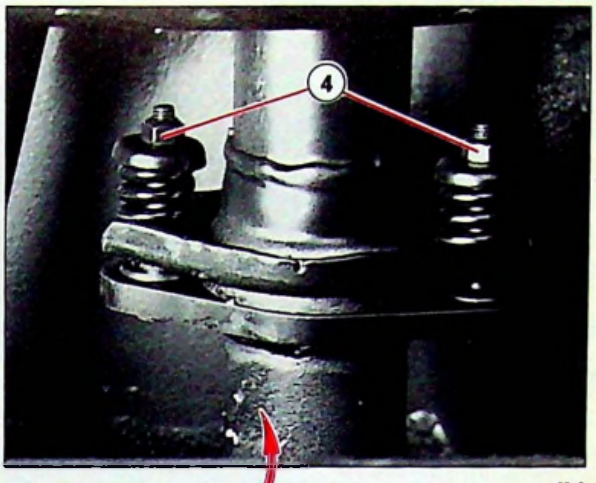
- Les transmissions

(Voir ⑤ ZX 372-1/1).

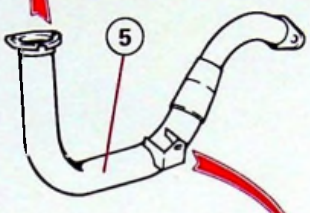
- Les deux vis **(4)** de la rotule d'échappement.
- Les trois vis **(1)** de fixation sur collecteur.
- La vis **(6)** de fixation échappement.
- L'échappement **(5)**.
- Les deux vis **(2)** de la biellette anti-couple.
- La durit **(3)** de pompe à eau.
- Les quatre vis ⇨ de la tôle support **(7)** batterie.

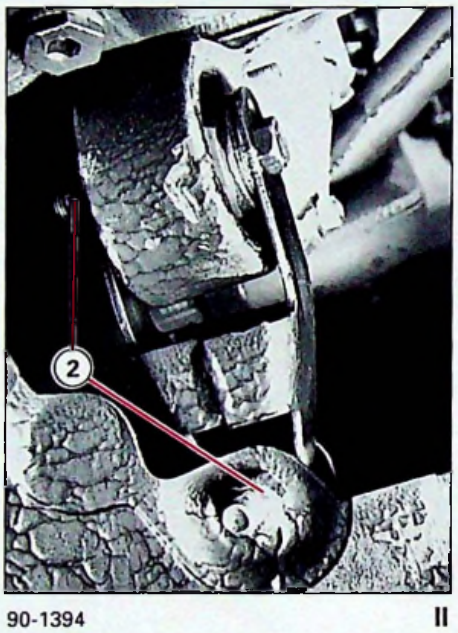


90-1389 I

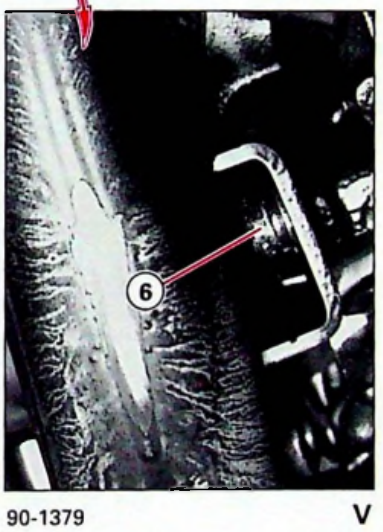


90-1395 IV

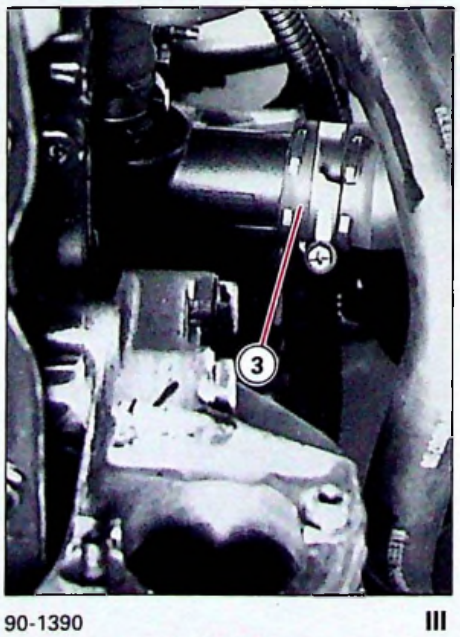




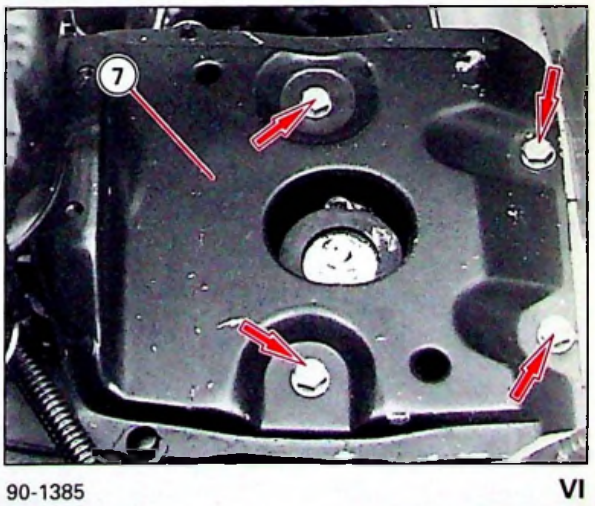
90-1394 II



90-1379 V

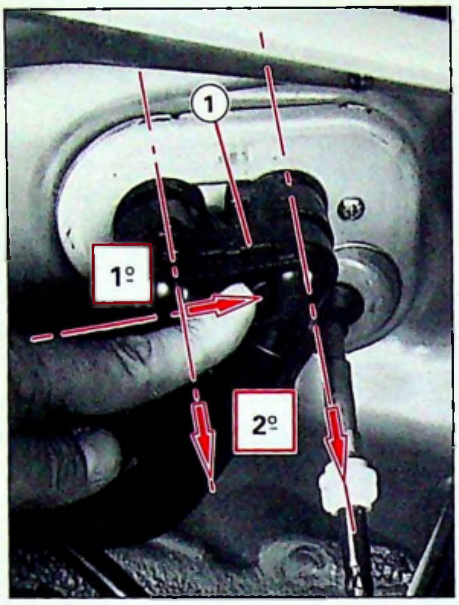


90-1390 III

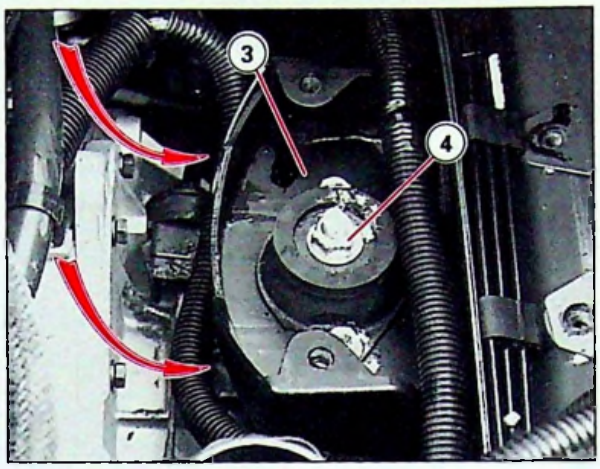


90-1385 VI

F.18-6

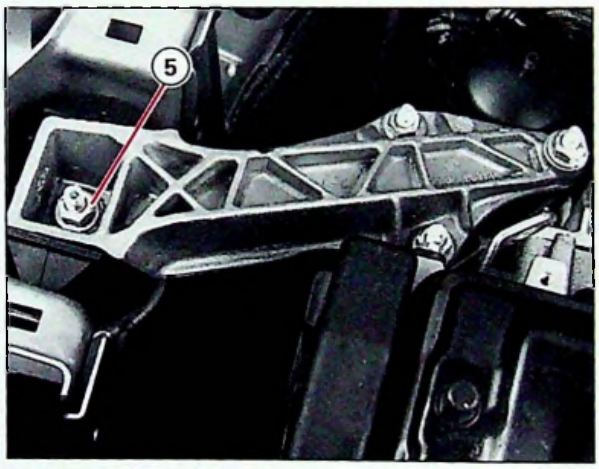


90-1383 I

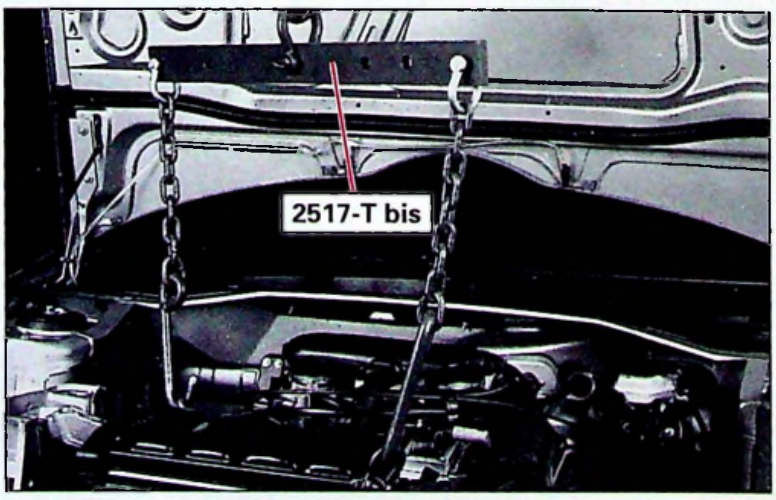


90-1311 IV

90-1384 II



90-1398 V



90-1521 III

Désaccoupler Fig. I et Fig. II

- Les durits **(1)** de chauffage.

1º Déverrouiller le clip.

2º Dégager la durit.

- La durit supérieure du radiateur.
- Le câble compteur.
- Le tube de dépression de l'ISOVAC.
- L'écrou **(2)** de la commande de vitesses *(écarter celle-ci).*

Déconnecter l'ensemble de la boîte à relais.

Désaccoupler

- Le câble d'embrayage.
- Le câble d'accélérateur.
- L'arrivée et le retour essence.
  *(Déposer les colliers à l'aide de la pince **4121-T**).*
- Le câble de départ à froid.

Mettre Fig. III en place sur le moteur l'élingue **2517-T bis.**

Déposer Fig. IV et Fig. V.

- Les deux vis ⇨ du support **(3)** B.V.
- L'écrou **(4)** du support B.V.
- Le support **(3)**.
- L'écrou **(5)** du support moteur.
- Le moteur.

POSE

Présenter le moteur.

Positionner Fig. II le support **(2)** moteur.
*(Visser l'écrou **(1)** sans le bloquer)*

Poser Fig. III les deux vis ⇒ et le support **(3)** sur la caisse.
Serrage : 2,5 mdaN

Présenter Fig. III l'axe **"a"** dans le support **(3)** serrer l'écrou **(4)**
Serrage : 3,8 mdaN

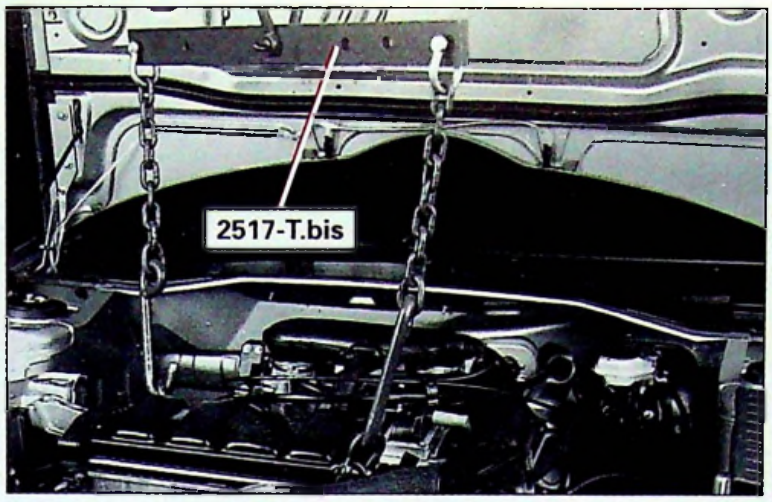
Serrer Fig. II l'écrou **(1)** du support moteur.
Serrage : 4,5 mdaN

Déposer Fig. I l'élingue **2517-T. bis.**

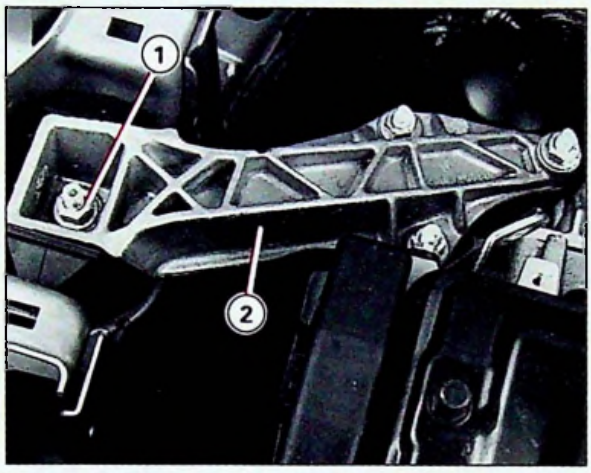
Poser Fig. IV la biellette anti-couple et serrer :

- La vis **(5)**
  Serrage : 7 mdaN
- La vis **(6)**
  Serrage : 9,5 mdaN

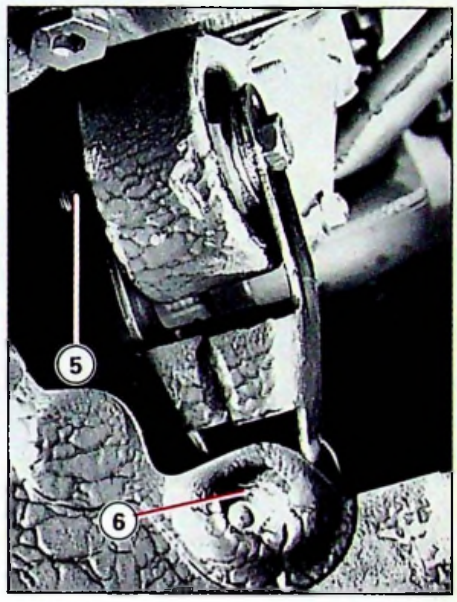
Accoupler Fig. V la durit de pompe à eau **(7).**



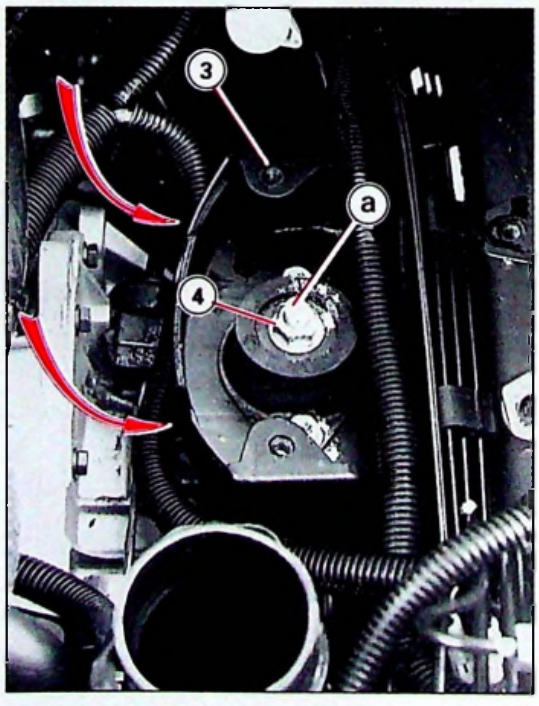
90-1521 I



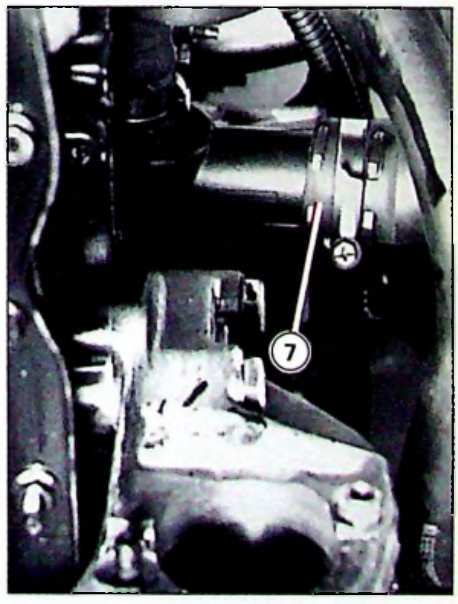
90-1398 II



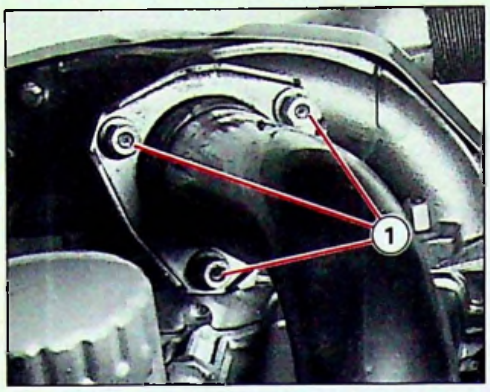
90-1394 IV



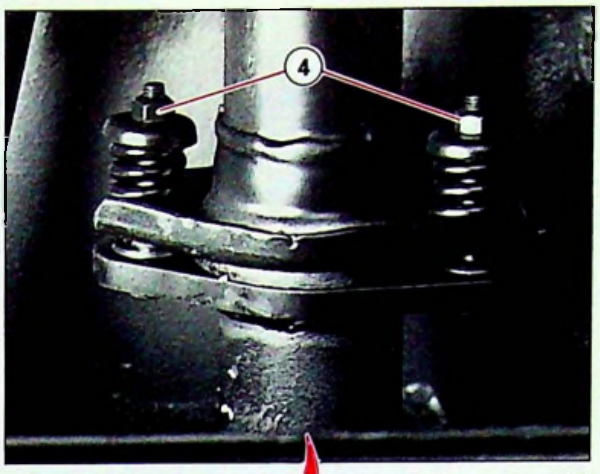
90-1311 III



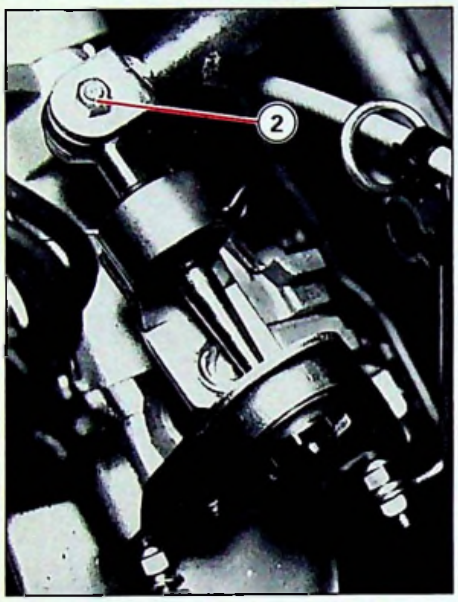
90-1390 V



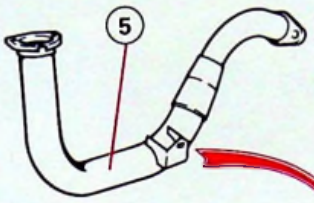
90-1389 I

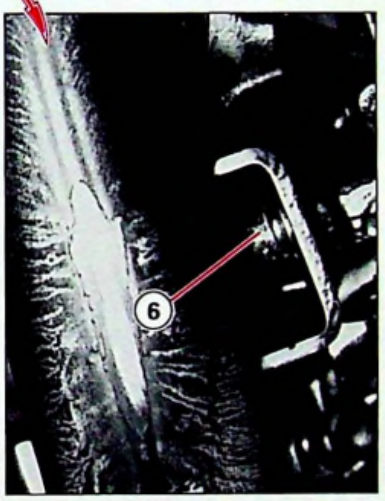


90-1395 IV

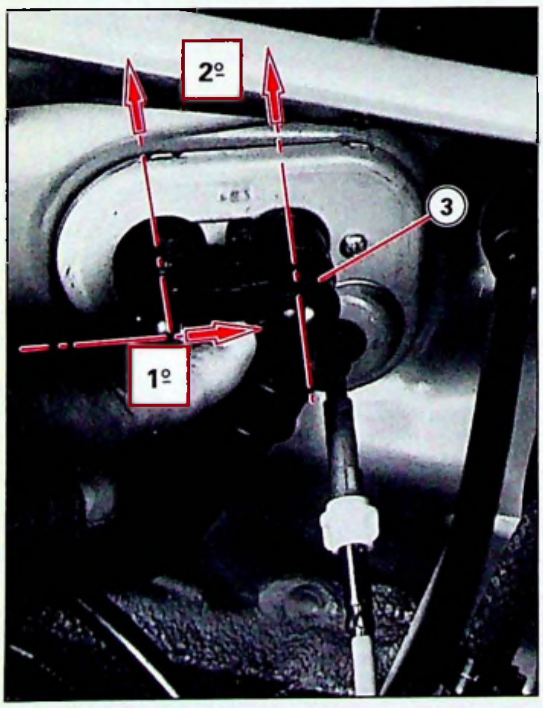


90-1384 II

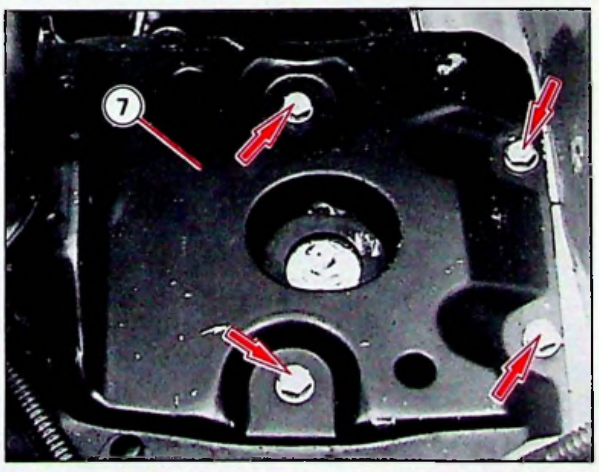




90-1379 V



90-1384 III



90-1385 VI

Accoupler Fig. I, Fig. IV et Fig. V le tuyau **(5)** d'échappement.

- Les trois vis **(1)** *(Joint NEUF)*

Serrage : 3 mdaN

- Les deux vis **(4)**
*(graisser la rotule d'échappement GRICOTT AF **G2**)*

Serrage : 1 mdaN

- La vis **(6)**

Serrage : 3,5 mdaN

- Les transmissions
(Voir ⑤ ZX 372-1/1)

- Le câble de départ à froid.
- L'arrivée et le retour essence.
- Le câble d'accélérateur.
- Le câble d'embrayage.
- Le câble négatif de la batterie sur caisse.

Connecter l'ensemble de la boîte à relais.

Accoupler Fig. II et Fig. III

- L'écrou **(2)** de commande de passage de vitesses.

Serrage : 1,7 mdaN

- Le tube de dépression de l'ISOVAC.
- La durit supérieure du radiateur.
- Les durits **(3)** de chauffage *(Joints NEUFS)*

1º Engager la durit.

2º Verrouiller le clip.

Poser Fig. VI les quatre vis ⇒ de la tôle support **(7)** de batterie.

Serrage : 2,5 mdaN

Effectuer le remplissage :

- de la boîte de vitesses
- du circuit de refroidissement

(Voir ① ZX 230-0/1)

Poser

- La batterie.
- Les roues avant.

Mettre le véhicule au sol.

OUTILLAGE PRECONISE

DEPOSE ET POSE DE L'ENSEMBLE MOTEUR BOITE DE VITESSES

2517-T-bis : Elingue de levage.

7504-T : Pince pour dépose des agrafes plastique.

4121-T : Pince collier "clic"

DEPOSE ET POSE DES TRANSMISSIONS

6310-T : Appareil d'immobilisation moyeu.

7116-T : Coffret boîte de vitesses

7114-T.W : Tampon de montage des joints.
7114-T.X : Tampon de montage des joints.

REMPLISSAGE ET PURGE DU CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT

4520-T : Cylindre de charge

DEPOSE ET POSE DE L'ENSEMBLE MOTEUR-BOITE DE VITESSES
Moteur XU5 - XU9

DEPOSE

Lever et caler le véhicule à l'horizontal roues pendantes.
(Voir ⓪ ZX 000-00/2)

Déposer les roues avant.

Positionner le capot verticalement.

Déposer la batterie.

Vidanger :

- La boîte de vitesses.
- Le circuit de refroidissement
(Voir ① ZX 230-00/2)

Déposer Fig. I, II et III

- Les transmissions
(Voir ⑤ZX372-1/2).
- Les deux vis **(1)** de la biellette anti-couple.
- Les biellettes **(2)** de commande de vitesses.
- Les deux vis **(3)** de la rotule d'échappement.
- Les agrafes plastique **(4)** et ⇒ avec la pince **7504-T**.
- Le pare-boue côté gauche.

Désaccoupler Fig. IV et V

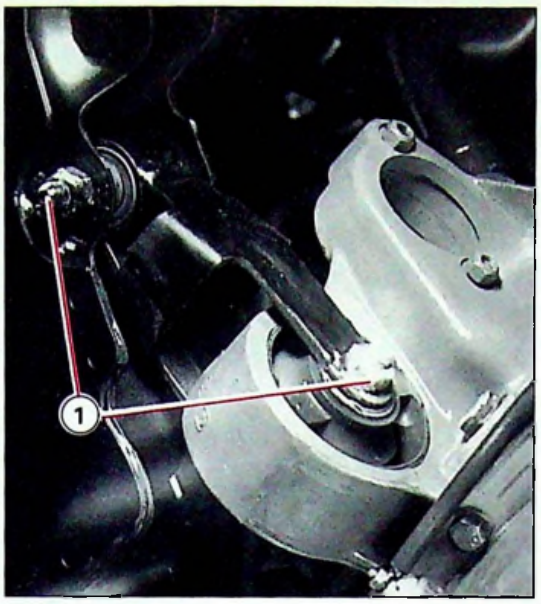
- La durit **(5)** inférieure du radiateur.

1º Effectuer 1/4 de tour à droite

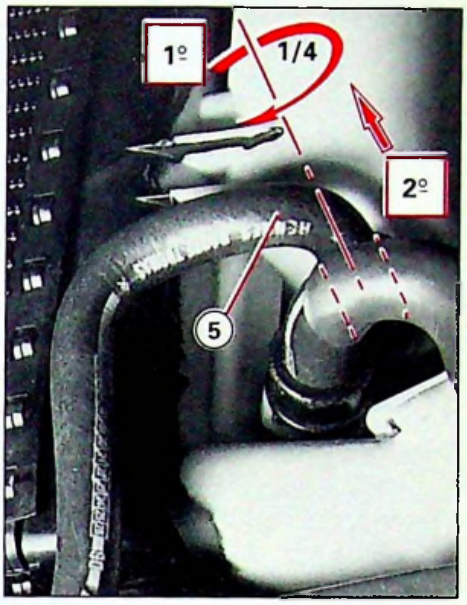
2º Dégager la durit.

- Les durits **(6)** de pompe à eau

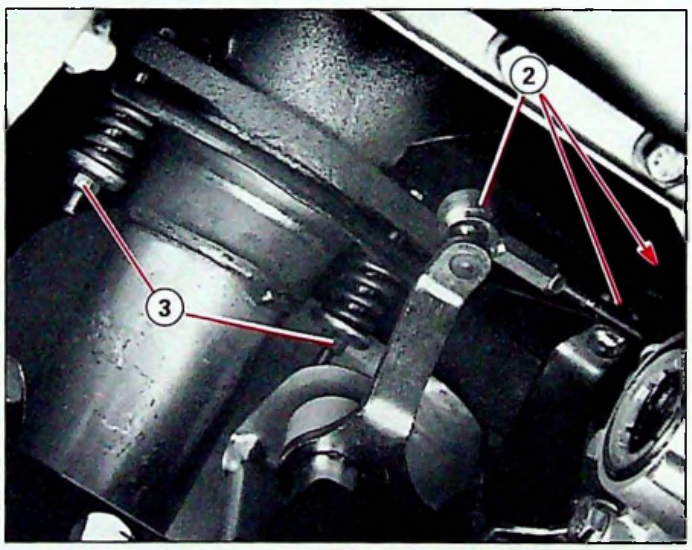
Dégager Fig. VI le tube **(7)** hydraulique d'alimentation d'assistance de direction.



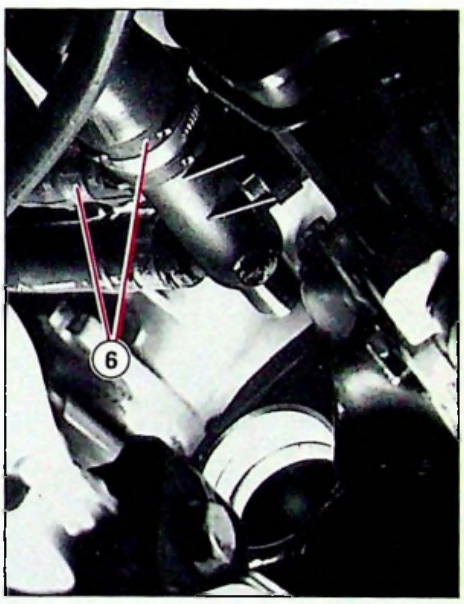
90-1340 I



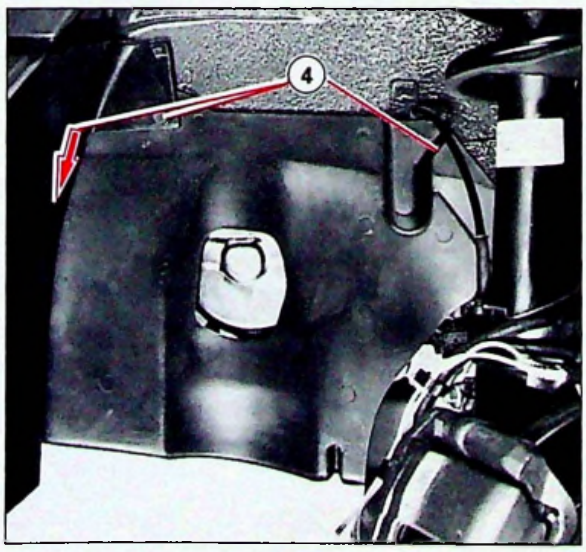
90-1342 IV



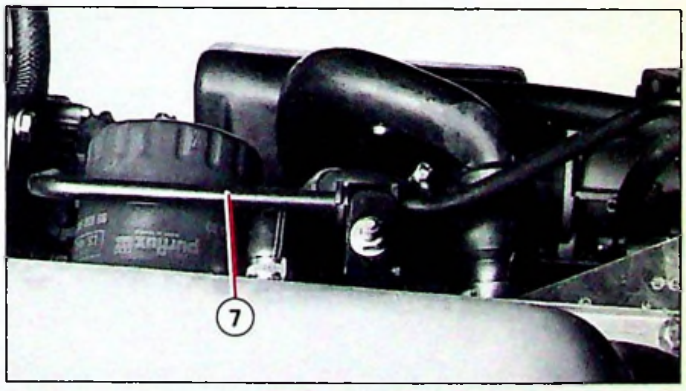
90-1314 II



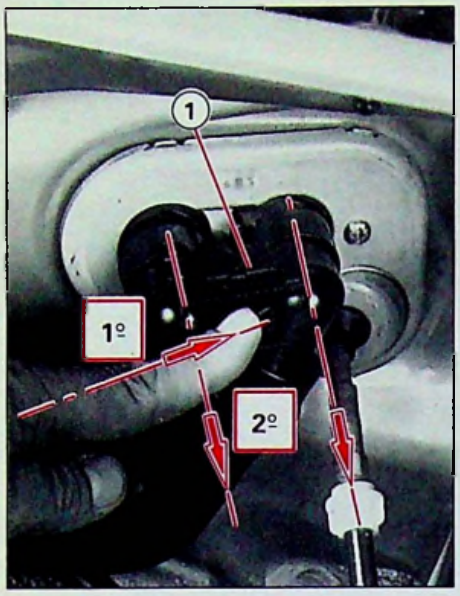
90-1341 V



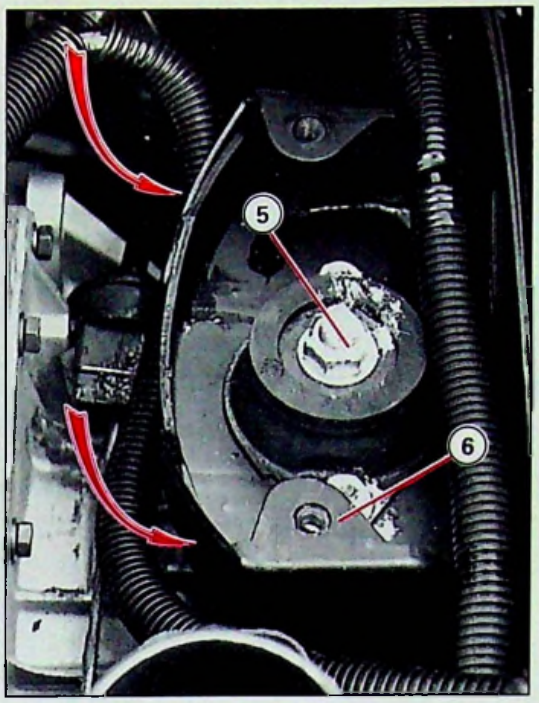
90-1305 III



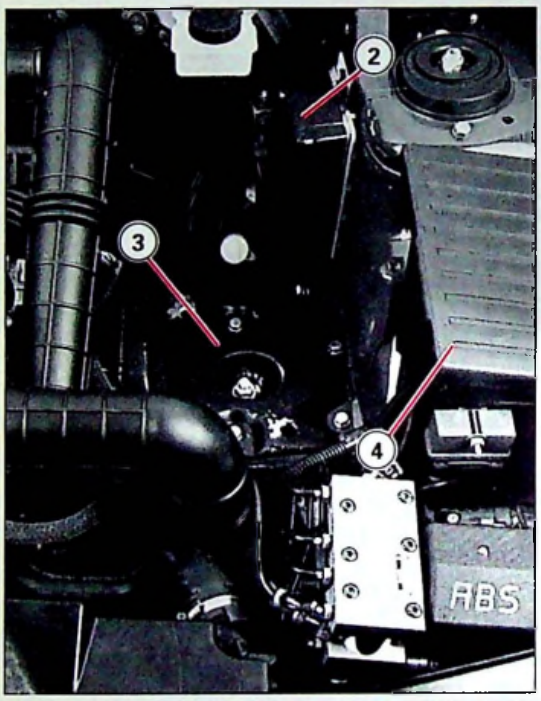
90-1321 VI



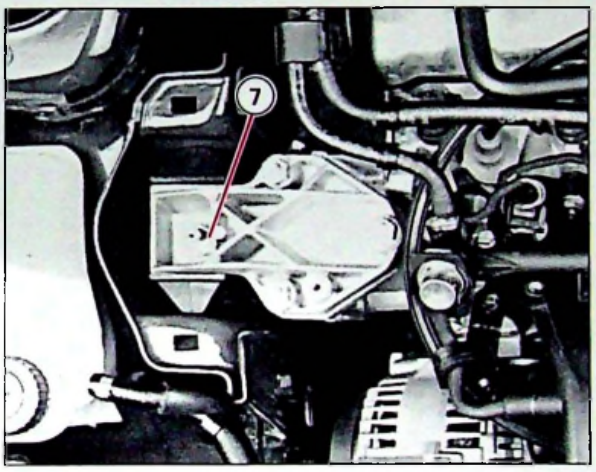
90-1383 I



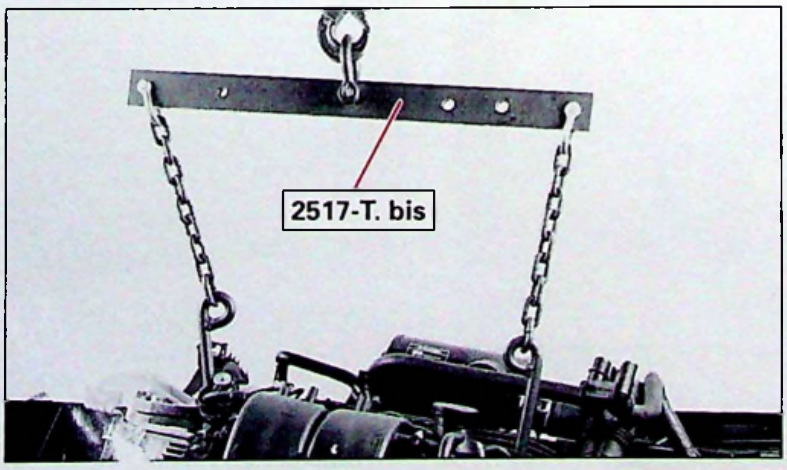
90-1311 III



90-1312 II



90-1253 IV



90-1320 V

Déposer

- Le bac batterie.
- Le conduit d'admission d'air.

Désaccoupler Fig. I

- Les durits **(1)** de chauffage

1º Déverrouiller le clip

2º Dégager la durit.

- La durit supérieure du radiateur.
- La durit d'alimentation de la pompe de direction assistée.
- Le câble compteur.
- Le tube de dépression de l'ISOVAC.

Déconnecter et déposer Fig. II le calculateur **(2)**.

Déposer Fig. II la tôle **(3)** support du bac batterie.

Déconnecter Fig. II l'ensemble de la boîte à relais **(4)** et la déposer.

Désaccoupler

- Le câble négatif de la batterie.
- Le câble d'embrayage.
- Le câble d'accélérateur.
- L'arrivée et le retour essence.
  *(Déposer les colliers à l'aide de la pince **4121-T**).*

Mettre en place sur le moteur l'élingue **2517-T. bis.**

Déposer Fig. III et IV.

- Les deux vis ⇒ du support B.V.
- L'écrou **(5)** du support B.V.
- Le support **(6)**.
- L'écrou **(7)** du support moteur.
- Le moteur.

POSE

Présenter Fig. I le moteur incliné.

Positionner Fig. II le support **(1)** moteur
*(Visser l'écrou **(2)** sans le bloquer)*

Poser Fig. III les deux vis ⇒ et le support **(3)** sur la caisse.
Serrage : 2,5 mdaN

Présenter Fig. III l'axe **"a"** dans le support **(3)** serrer l'écrou **(4)**
Serrage : 8 mdaN

Serrer Fig. II l'écrou **(2)** du support moteur.
Serrage : 4 mdaN

Déposer Fig. I l'élingue **2517-T**.

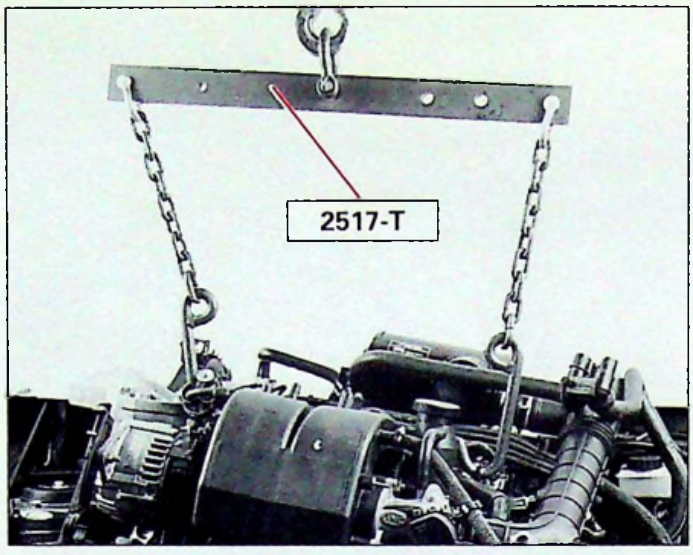
Poser Fig. IV

- La biellette anti-couple et serrer :
- La vis **(5)**
  Serrage : 5 mdaN
- La vis **(6)**
  Serrage : 5 mdaN

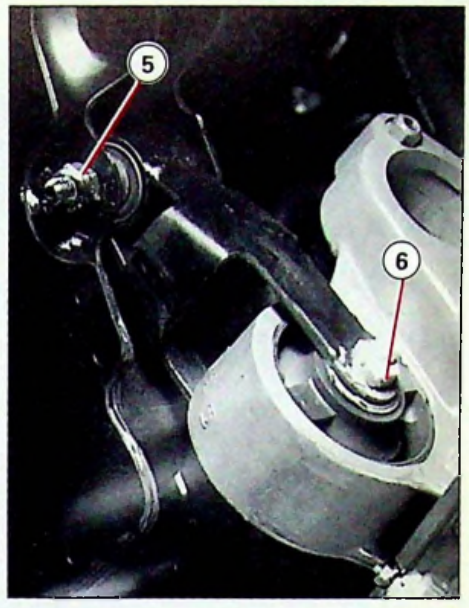
Accoupler Fig. IV et VI

- Les durits **(7)** de la pompe à eau.
- Les biellettes **(8)** et ⇒ de passage de vitesses.
- Les deux vis **(9)** de la rotule d'échappement.

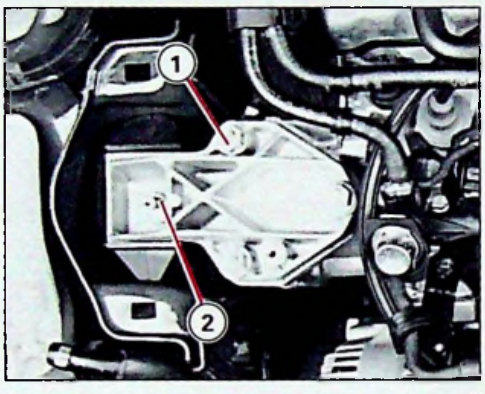
*(graisser la rotule d'échappement GRIPCOTT AF **G2**)*
Serrage : 1 mdaN



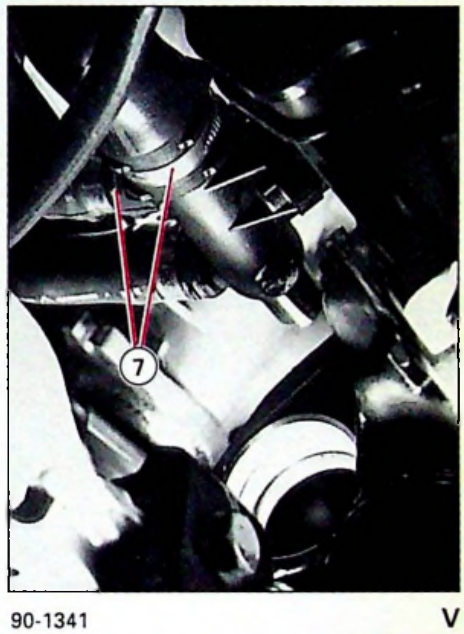
90-1320 I



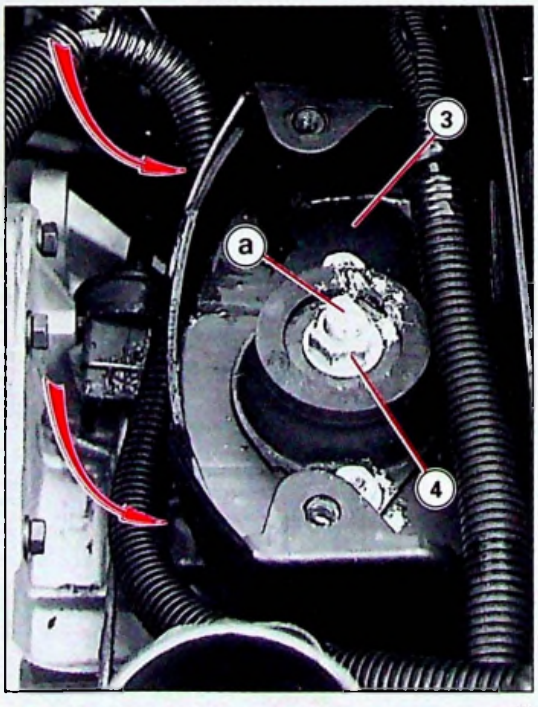
90-1340 IV



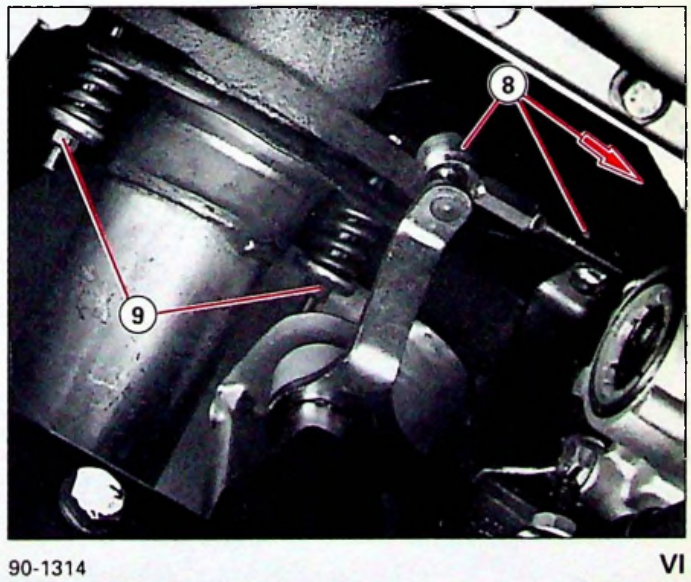
90-1253 II



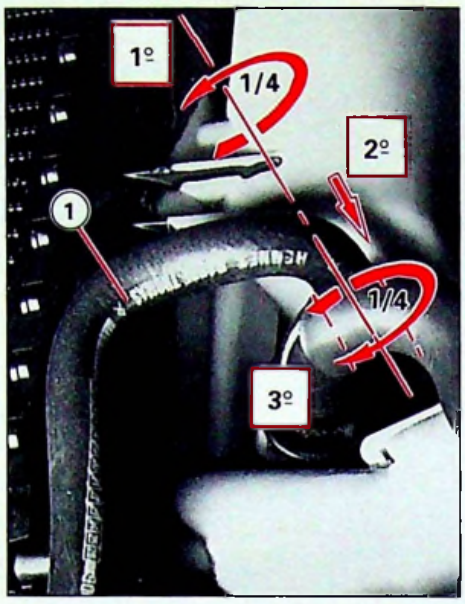
90-1341 V



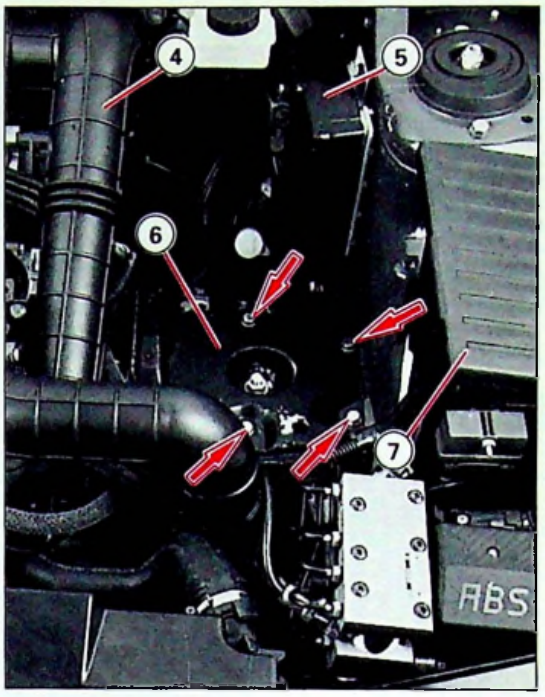
90-1311 III



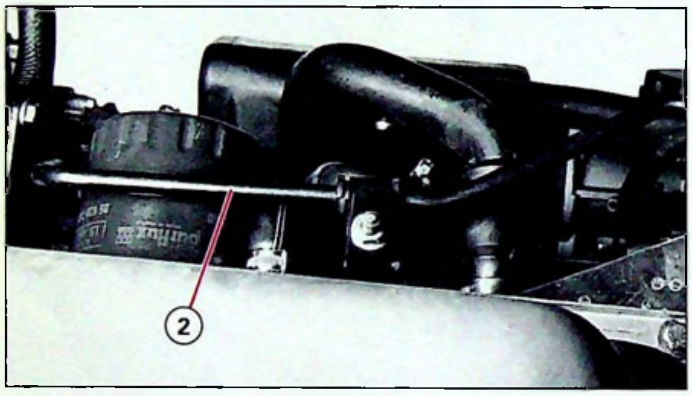
90-1314 VI



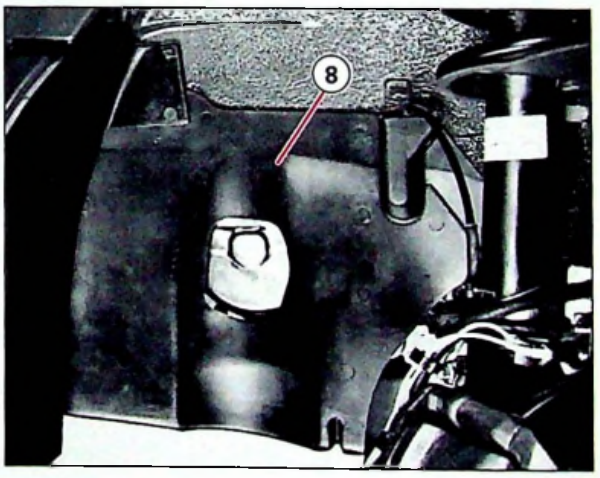
90-1342 I



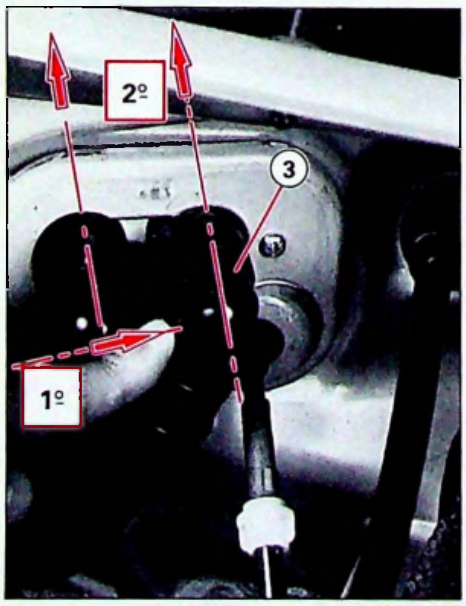
90-1311 IV



90-1321 II



90-1305 V



90-1312 III

Accoupler Fig. I et II

- La durit **(1)** inférieure du radiateur *(Joint NEUF)*

1º Effectuer 1/4 de tour à gauche.

2º Engager la durit.

3º Verrouiller 1/4 de tour à droite.

- Le tube hydraulique **(2)** d'alimentation d'assistance de direction.

Poser

- Les transmissions

(Voir ⑤ ZX372-1/2)

Accoupler Fig. III

- Les durits **(3)** de chauffage *(Joint NEUFS)*

1º Engager la durit.

2º Verrouiller le clip.

- L'arrivée et le retour essence.
- Le câble d'accélérateur.
- Le câble d'embrayage.
- Le câble négatif de la batterie.

Connecter Fig. IV l'ensemble de la boîte **(7)** à relais et la poser.

Poser Fig. IV les quatre vis ⇒ de la tôle support **(6)** du bac batterie.

Serrage : 2,5 mdaN

Connecter Fig. IV le calculateur **(5)** et le poser.

Accoupler

- Le tube de dépression de l'ISOVAC
- Le câble compteur.
- La durit supérieure du radiateur.
- La durit d'alimentation de la pompe de direction assistée.

Poser Fig. IV

- Le conduit d'admission d'air **(4)**
- Le bac batterie.
- La batterie.

Effectuer le remplissage

- Du circuit de refroidissement

(Voir ① ZX 230-0/1)

- De la boîte de vitesses.

Poser Fig. V le pare-boue **(8)** gauche.

Vérifier le niveau du liquide de direction après avoir manœuvré celle-ci.

(Voir ⑩ ZX 442-1/2)

Poser les roues avant.

Mettre le véhicule au sol.

OUTILLAGE PRECONISE

DEPOSE ET POSE DE L'ENSEMBLE MOTEUR BOITE DE VITESSES

2517-T-bis : Elingue de levage.

7504-T : Pince pour dépose des agrafes plastique.

4121-T : Pince collier "clic".

DEPOSE ET POSE DES TRANSMISSIONS

6310-T : Appareil d'immobilisation moyeu.

7116-T : Coffret boîte de vitesses.

7101-T.G : Tampon de montage des joints.

7101-T.O : Tampon de montage des joints.

REMPLISSAGE ET PURGE DU CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT

4520-T : Cylindre de charge.

DEPOSE ET POSE DE L'ENSEMBLE MOTEUR-BOITE DE VITESSES Moteur XUD 9

DEPOSE

Lever et caler le véhicule à l'horizontale roues pendantes.

(Voir (0) ZX 000-00/2)

Positionner le capot verticalement.

Déposer Fig. I :

- les roues avant,
- la batterie et son bac,
- le boîtier d'air **(2)** *(XUD 9)*,
- le filtre à air **(6)**.

Vidanger :

- la boîte de vitesses,
- le circuit de refroidissement

(Voir (1) ZX 230-00/3)

Déposer Fig. II, III et IV :

- les agrafes plastique **(11)** du pare-boue à l'aide de la pince **7504-T,**
- les transmissions,

(Voir (5) ZX 372-1/2)

- les vis **(12)** de la biellette anti-couple,
- les vis **(13)** de la rotule d'échappement.

Désaccoupler Fig. I, IV et V :

- la durit **(5)** supérieure,
- les durits **(15)** et **(16)** inférieures.

1º Effectuer 1/4 de tour à droite.

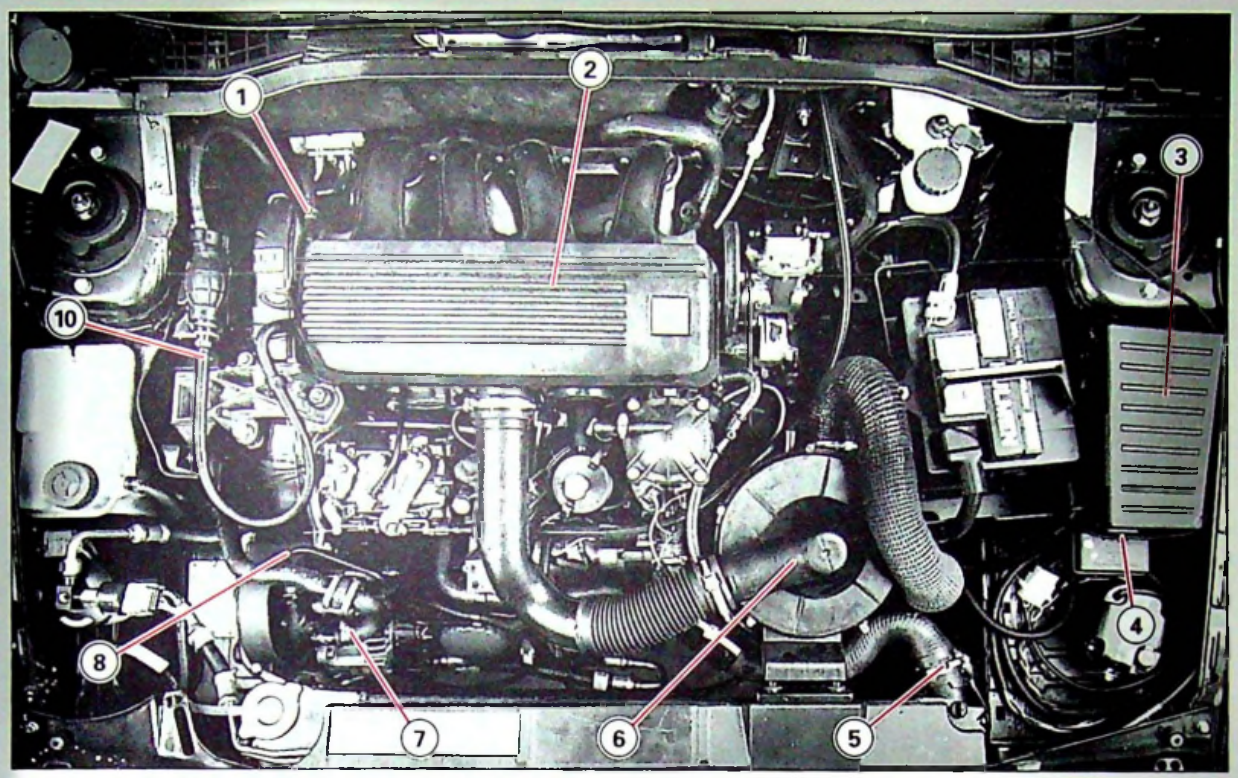
2º Dégager la durit.

- les durits **(1)** et **(10)** de gazole,
- la durit **(7)** et le tuyau **(8)** de la pompe de direction assistée,
- la durit de la pompe à vide,
- les biellettes **(14)** de commande des vitesses.

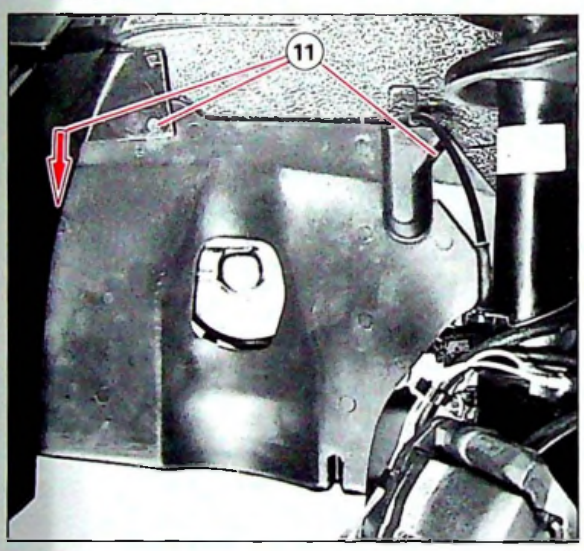
Déposer Fig. I, la vis **(4)** du boîtier de préchauffage.

Déconnecter Fig. I :

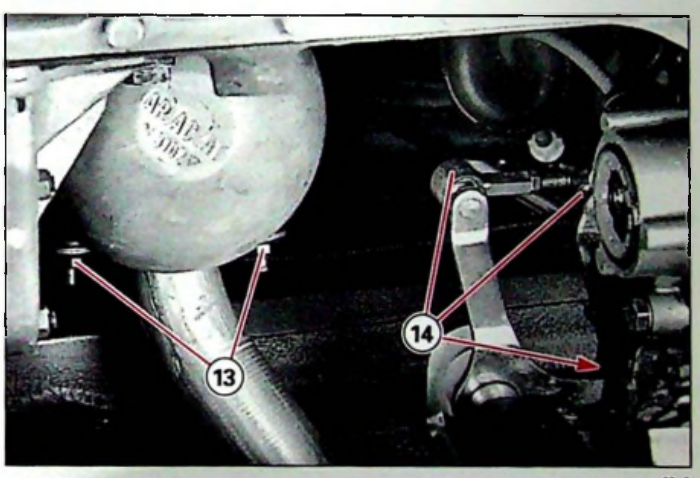
- Dans la boîte à relais **(3)** le faisceau moteur.



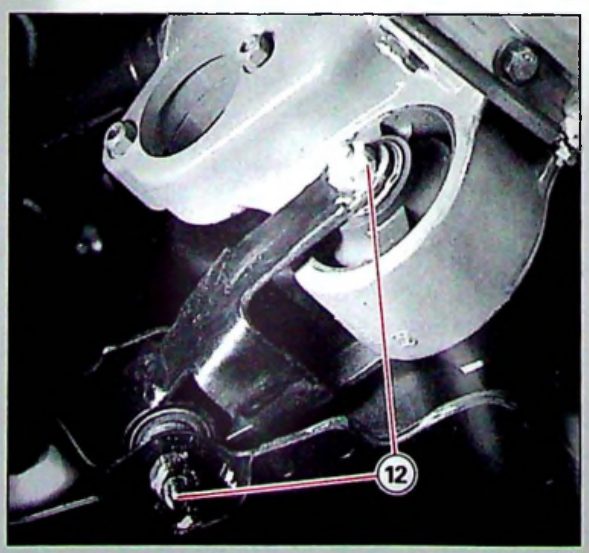
91-701 I



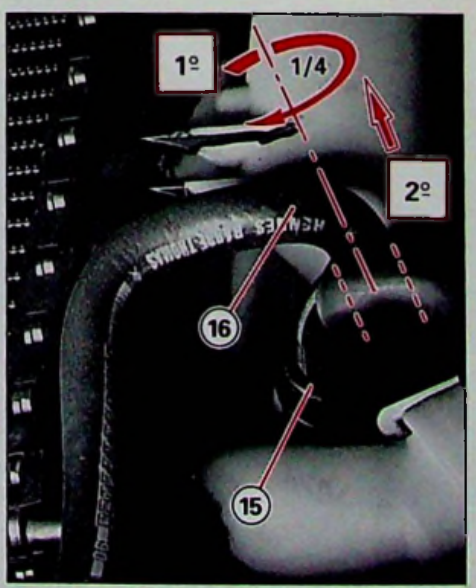
90-1305 II



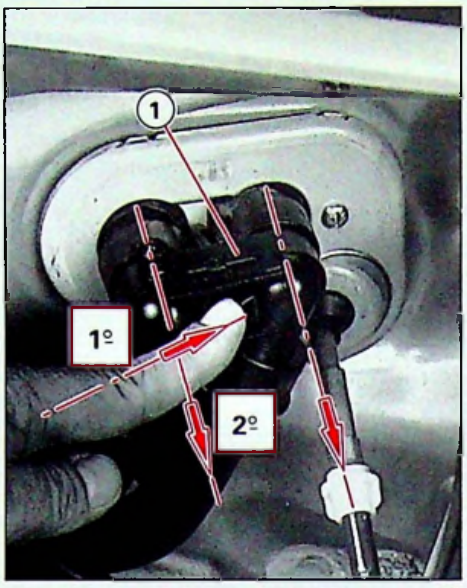
91-672 IV



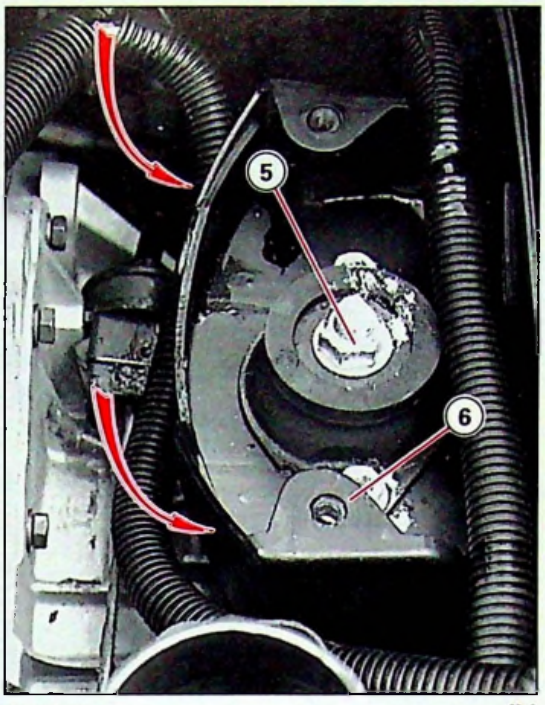
90-1340 III



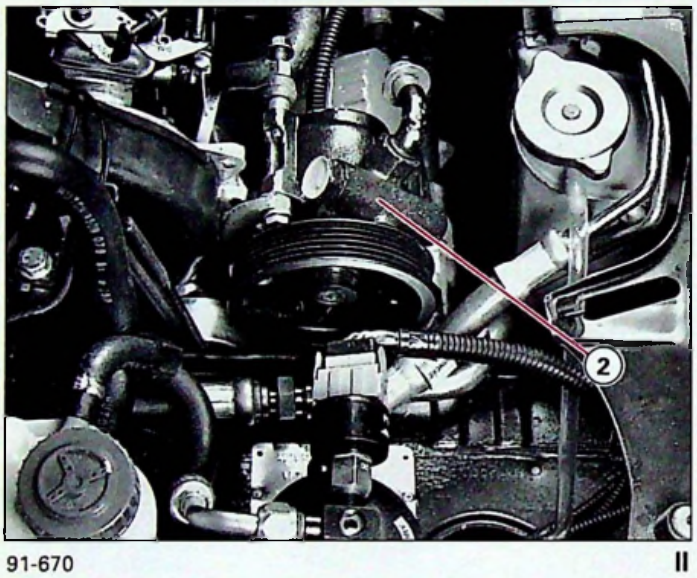
90-1342 V



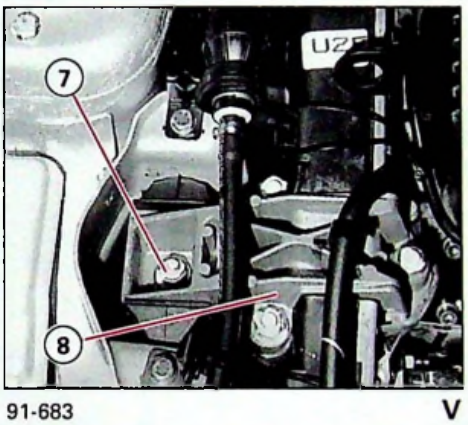
90-1383 I



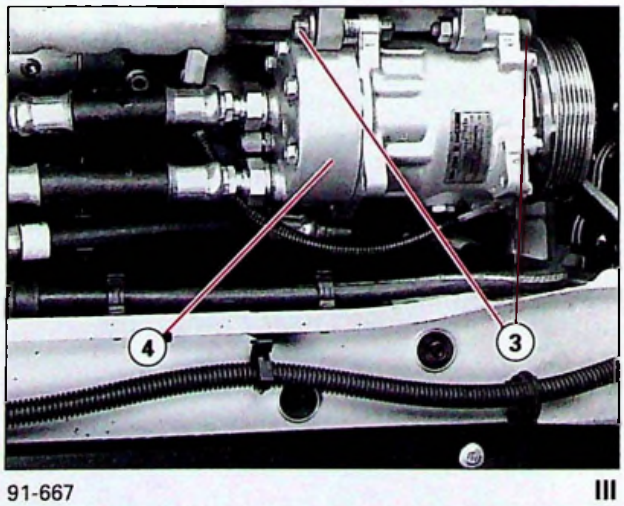
91-1311 IV



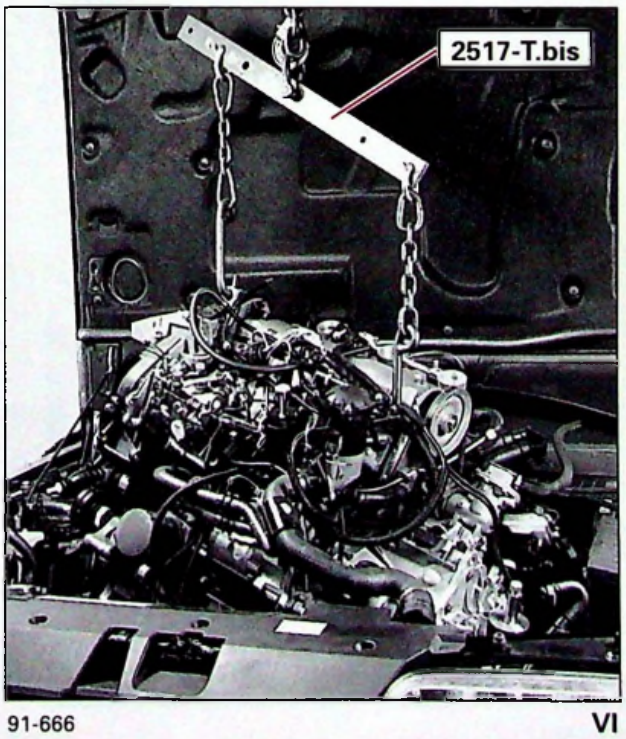
91-670 II



91-683 V



91-667 III



91-666 VI

DEPOSE

Désaccoupler Fig. I :
- les durits **(1)** de chauffage,

  1º Déverrouiller le clip.

  2º Dégager les durits.

- la transmission flexible compteur.

Déposer la tôle support du bac batterie.

Désaccoupler :
- le câble négatif de la batterie,
- le câble d'embrayage,
- le câble d'accélérateur.

Déposer Fig. II :
- la courroie d'entraînement de l'ensemble pompe de direction assistée, alternateur et compresseur de climatisation.

  (Voir (1) ZX 126-1/1)

- la pompe **(2)** de direction assistée.

Déconnecter :
- l'alternateur,
- le compresseur de climatisation.

Déposer Fig. III :
- l'alternateur,
- les vis **(3)** et écarter le compresseur **(4)** pour le suspendre à la traverse avant.

Mettre en place **Fig. VI** l'élingue **2517-T.bis.**

Déposer Fig. IV et V :
- l'écrou **(5)** du support B-V
- les deux vis du support B-V,
- le support **(6),**
- l'écrou **(7)** du support moteur,
- le moteur

POSE

Présenter Fig. VI l'ensemble moteur-boîte de vitesses.

Positionner Fig. V le support **(8)** moteur (visser l'écrou **(7)** à la main).

Poser Fig. IV :
- le support B-V **(6),**
- les vis **Serrage : 2,5 mdaN**
- l'écrou **(5)** **Serrage : 8 mdaN**

Serrer Fig. V l'écrou **(7)** **Serrage : 4 mdaN**

Déposer Fig. VI l'élingue **2517-T.bis.**

Poser Fig. III :
- le compresseur **(4),**
- les vis **(3)** **Serrage : 3 mdaN**
- l'alternateur.

Connecter :
- l'alternateur,
- le compresseur de climatisation.

Poser Fig. II :
- la pompe **(2)** de direction assistée,
- la courroie

  (Voir (1) ZX 126-1/1)

Accoupler :
- le câble d'accélérateur,
- le câble d'embrayage et régler

  (Voir (4) ZX 312-0/1)

- le câble négatif de la batterie

Poser la tôle support du bac batterie.

Accoupler Fig. I :
- les durits **(1)** de chauffage *(Joints NEUFS)*

  1º Engager la durit.

  2º Verrouiller le clip.

- la transmission flexible compteur,
- la durit de la pompe à vide

Accoupler Fig. I et II :

- les durits **(1)** et **(2)** *(Joints NEUFS)*

1º	Effectuer 1/4 de tour à gauche.
2º	Engager la durit.
3º	Verrouiller 1/4 de tour à droite.

- les biellettes **(3)** de commande de vitesses,
- la rotule d'échappement *(graisser la rotule GRIPCOTT AF **G2**)*
- serrer les vis **(4)**

Serrage : 1 mdaN

Poser Fig. III :

- la biellette anti-couple,
- les vis **(5)** et **(6)**

Serrage : 5 mdaN

- les transmissions

(Voir (5) ZX 372-1/2)

Effectuer le remplissage de la boîte de vitesses.

Poser Fig. IV le pare-boue **(7).**

Connecter Fig. V, dans la boîte à relais **(10)** le faisceau moteur.

Poser Fig. V, la vis **(11)** du boîtier de préchauffage.

Accoupler Fig. V :

- la durit **(12),**
- les durits **(8)** et **(16)** de gazole,
- le tuyau **(15)** et la durit **(14)** de la pompe de direction assistée.

Poser Fig. V :

- le filtre à air **(13),**
- le boîtier d'air **(9)** *(XUD 9)*
- la batterie et son bac,
- les roues avant.

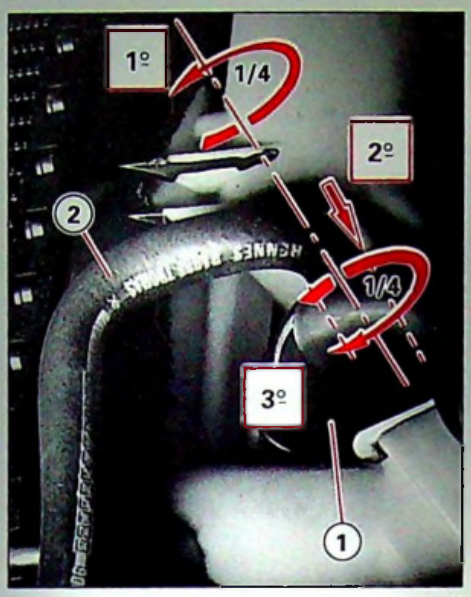
Effectuer le remplissage du circuit de refroidissement

(Voir (1) ZX 230-0/1)

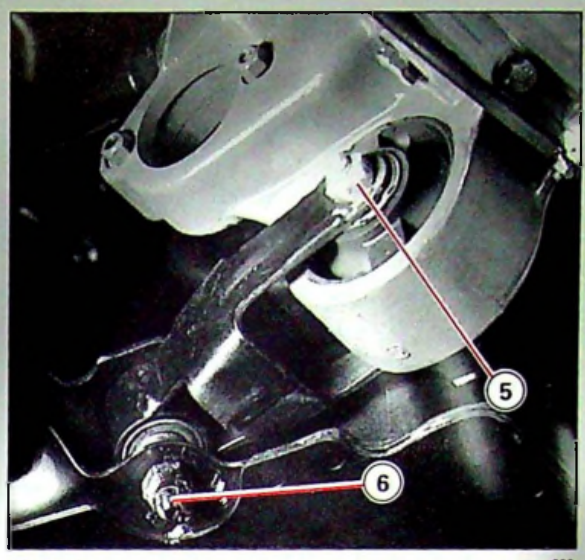
Vérifier le niveau du liquide de direction après avoir manœuvré celle-ci.

(Voir (10) ZX 442-1/2)

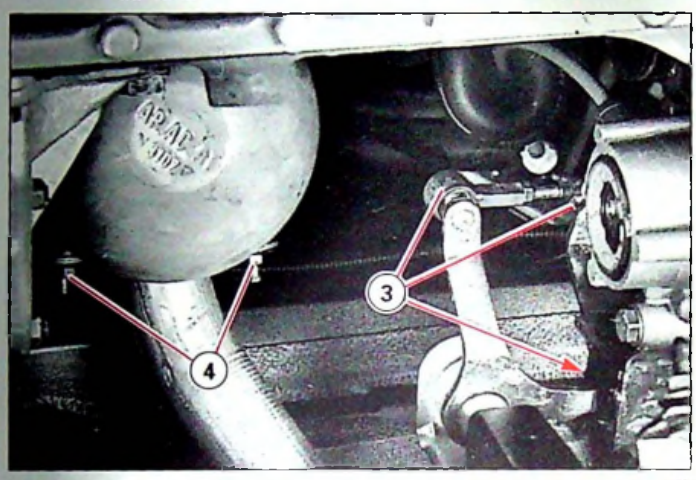
Mettre le véhicule au sol.



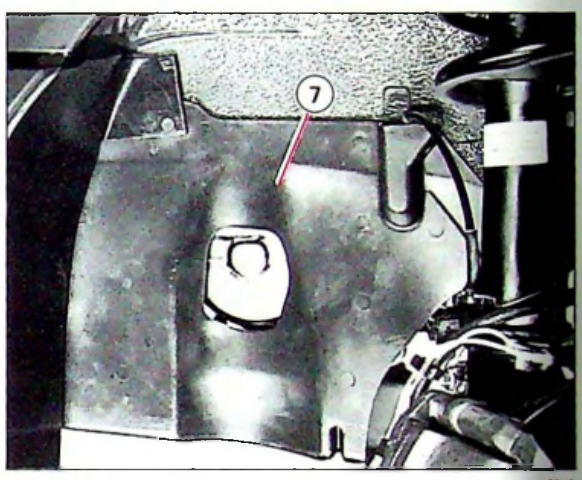
90-1342 I



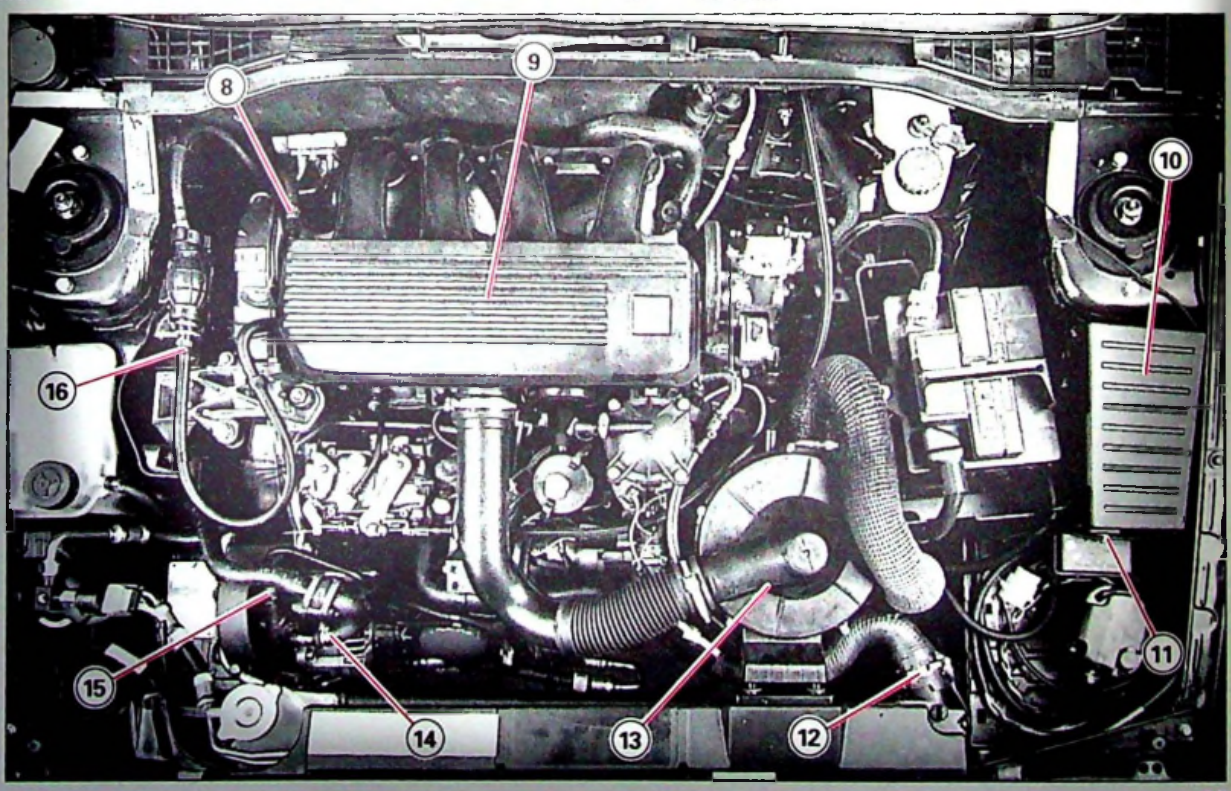
90-1340 III



91-672 II



90-1305 IV



91-701 V

OUTILLAGE PRECONISE

DEPOSE ET POSE DES JOINTS D'ARBRE A CAMES

6016-T : Outil pour immobiliser le pignon de courroie crantée.

4507-T : Coffret de remise en état moteur **'TU".**

- **4707-T** : Extracteur de joints.
- **4521-T** : Foret spécial.

7004-T : Coffret de remise en état moteur **'XU".**

- **7004-T.A** : Extracteur de joints.
- **7004-T.B** : Mandrin de montage joint SPI coté vilebrequin.
- **7004-T.E** : Mandrin de montage joint SPI coté arbre à cames.
- **7004-T.Q** : Mandrin de montage joint SPI coté vilebrequin.

DEPOSE ET POSE DE LA COURROIE DE DISTRIBUTION

6012-T : Secteur d'arrêt pour blocage du volant moteur.

7004-T : Coffret de remise en état moteur **"XU".**

- **7015-T** : Extracteur de poulie vilebrequin.
- **7014-T.J** : Pige de P.M.H. pour moteur diesel.
- **7009-T.I** : Jeux d'outils.

DEPOSE ET POSE DES JOINTS D'ARBRE A CAMES ET DU VILEBREQUIN Moteur XUD

DEPOSE ET POSE DU JOINT D'ARBRE A CAMES

COTE DISTRIBUTION

DEPOSE

Déposer Fig. I :

- La courroie de distribution.

(Voir (1) ZX 122-1/3).

- La pige **(2)** du pignon **(3).**

Desserrer Fig. II, la vis **(1)** à l'aide de l'outil **6016-T.**

Déposer Fig. II, le pignon **(3)** d'arbre à cames.

Déposer Fig. III, le joint **(4).**

POSE

Huiler Fig. IV, puis poser un joint NEUF à l'aide de l'outil **7004-T.E.**

*(Positionner le joint à l'aide de la vis **(1)** du pignon **(3)**).*

Déposer l'outil **7004-T.E.**

Poser Fig. II, le pignon d'arbre à cames.

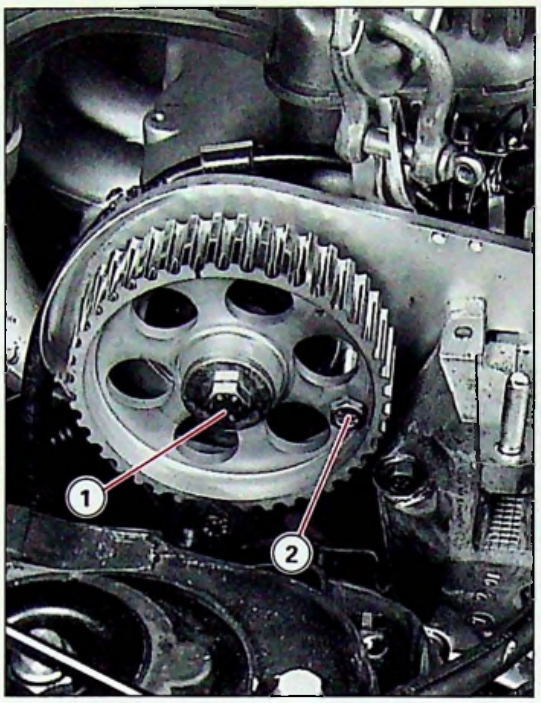
Serrage 3,5 mdaN

*(maintenir le pignon à l'aide de l'outil **6016-T**).*

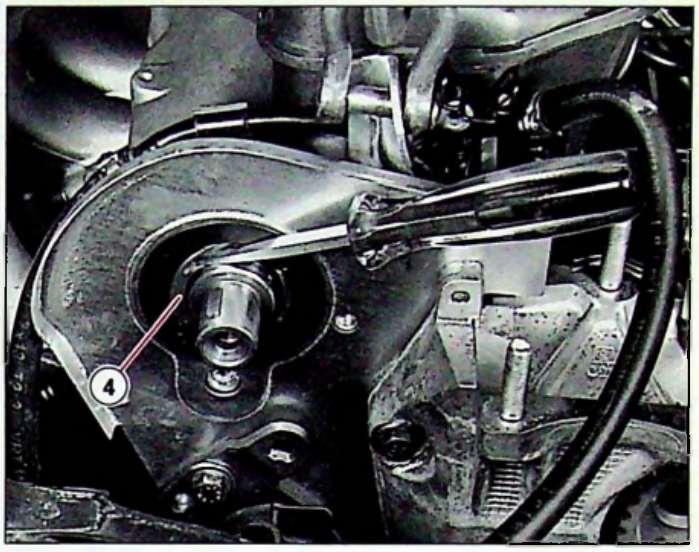
Placer Fig. I, une pige **(2)** (Vis **Ø M8 x 1,25**) sur le pignon.

Poser la courroie de distribution.

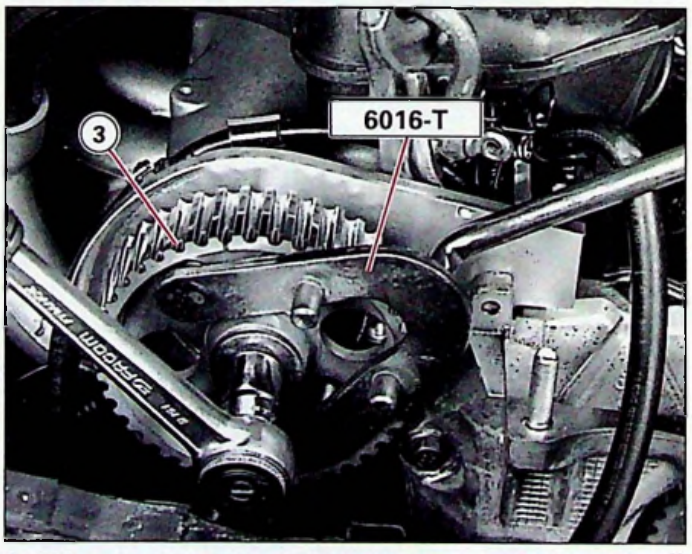
(Voir (1) ZX 122-1/3)



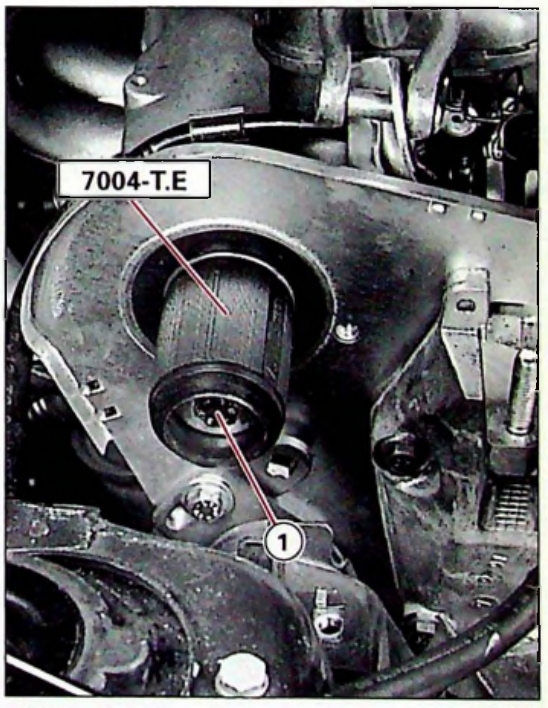
91-724 I



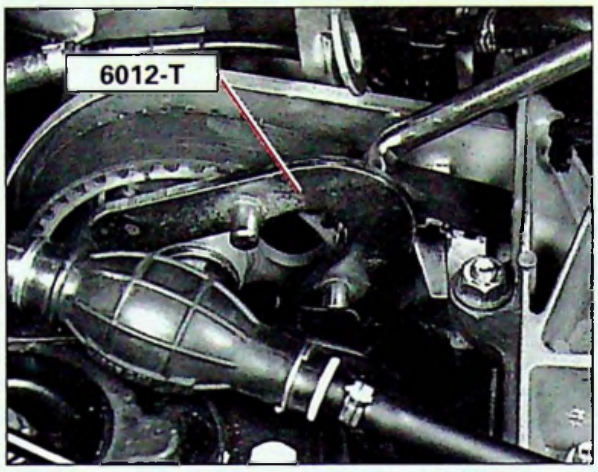
91-727 III



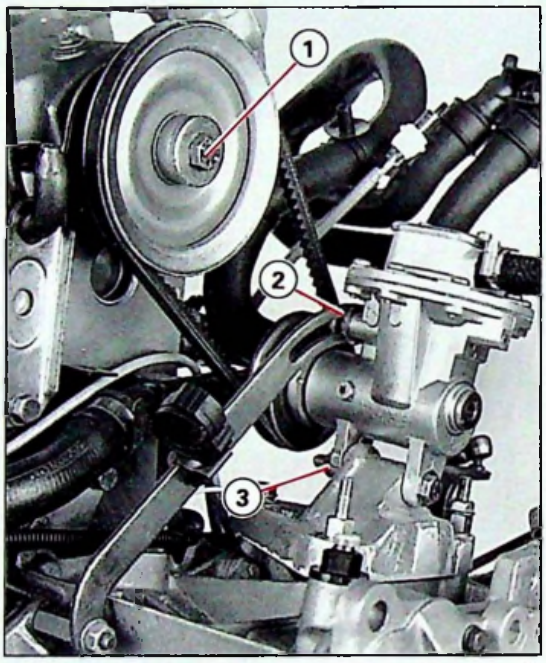
91-725 II



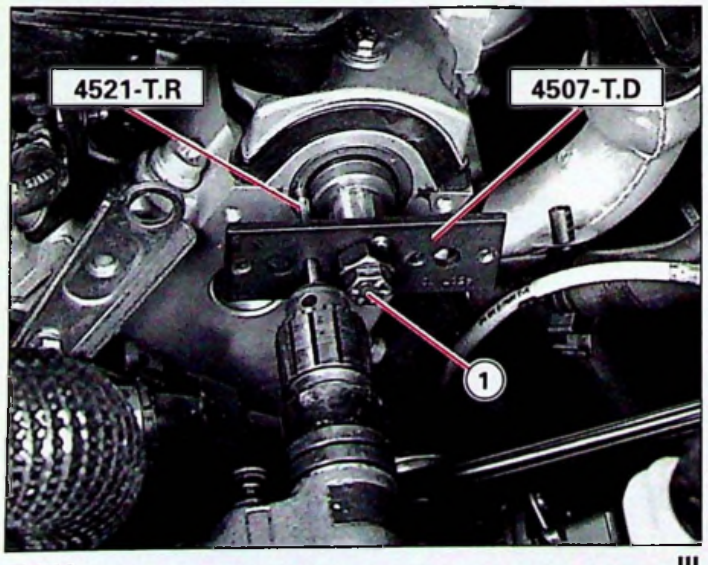
91-728 IV



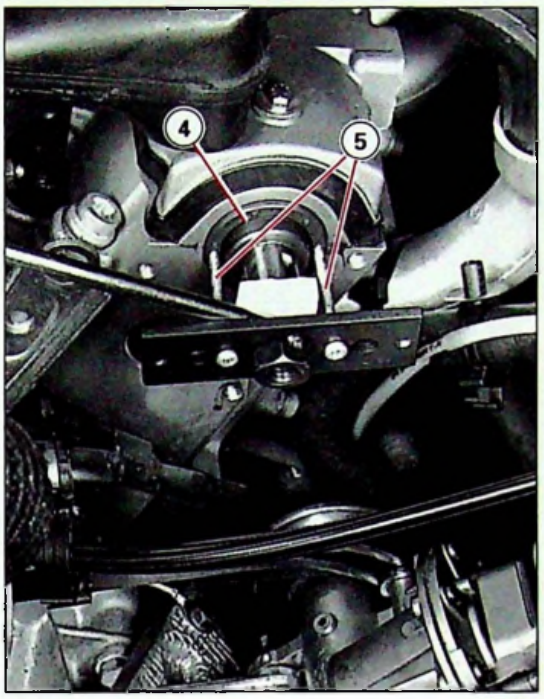
91-729 I



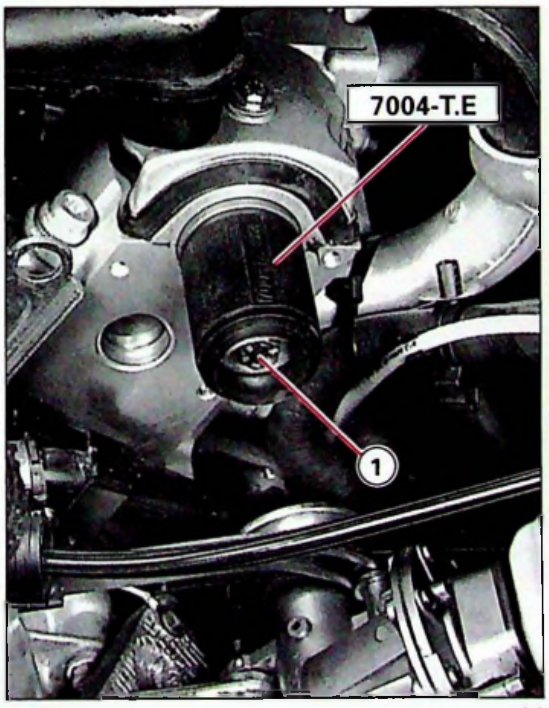
91-608 II



91-732 III



91-734 IV



91-735 V

DEPOSE ET POSE DU JOINT D'ARBRE A CAMES

COTE BOITE DE VITESSES

DEPOSE

Déposer les deux carters supérieurs *(Coté distribution).*

Déposer :

- la batterie,
- le bac batterie.

Positionner Fig. I, *(Côté distribution)* l'outil **6012-T** sur le pignon.

Desserrer Fig. II :

- la vis **(1)** de poulie en maintenant l'outil **6012-T,**
- l'écrou **(2)** et **(3).**

Détendre la courroie de pompe à vide *(écarter celle-ci).*

Déposer :

- la poulie,
- la clavette.

Positionner Fig. III, l'extracteur **4507-T.D** à l'aide de la vis de poulie **(1).**

Percer Fig. III, le joint avec le foret spécial **4521-T.R.** *(Souffler les copeaux).*

Déposer l'outil **4507-T.D.**

Décoller légèrement le joint à l'aide d'un chasse goupille.

Poser l'outil **4507-T.D.**

Visser Fig. IV, les deux vis autotaraudeuse **(5) Ø 4,8 x 60 mm** dans le joint.

Déposer Fig. IV, le joint **(4).**

POSE

Huiler Fig. V, puis poser un joint NEUF à l'aide de l'outil **7004-T.E.**

*(Positionner le joint à l'aide de la vis **(1)** de poulie).*

Déposer l'outil **7004-T.E.**

Poser :

- la clavette,
- la poulie.

Positionner la courroie et la tendre.

Serrer Fig. I et Fig. II :

- les écrous **(2)** et **(3),**
- la vis **(1)** de poulie en maintenant l'outil **6012-T.**

Serrage : 3,5 mdaN

Poser :

- le bac batterie,
- la batterie,
- les carter.

DEPOSE ET POSE DU JOINT DE VILEBREQUIN

COTE DISTRIBUTION

DEPOSE

Déposer la courroie de distribution.

(Voir (1) ZX 122-1/3)

Ecarter les durits du circuit de refroidissement.

Déposer Fig. I, le pignon **(2)** et la clavette **(1).**
*(En cas de dureté, utiliser l'extracteur **FACOM U 75.L**).*

Poser Fig. II, l'extracteur **7004-T.A** à l'aide de la vis de poulie de vilebrequin.

Percer Fig. II, le joint avec le foret spécial **4521-T.R** *(souffler les copeaux).*

Déposer l'outil **7004-T.A.**

Décoller Fig. III, légèrement le joint à l'aide d'un chasse goupille.

Poser l'outil **7004-T.A.**

Visser Fig. IV, les deux vis autotaraudeuses **(4)** **Ø 4,8 x 60 mm** dans le joint.

Déposer Fig. V, le joint **(5).**

POSE

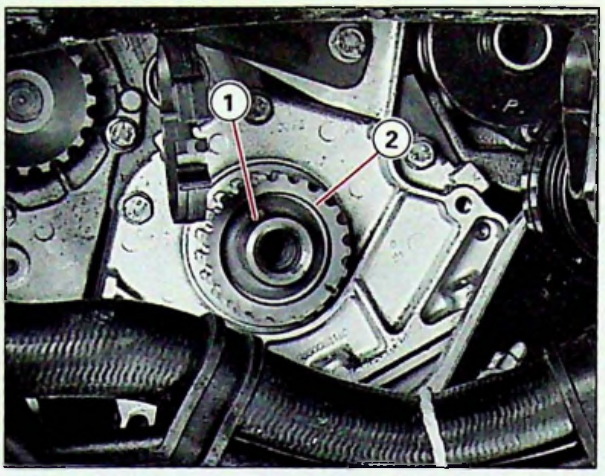
Huiler Fig. VI, puis poser un joint NEUF à l'aide de l'outil **7004-T.B.**

Déposer l'outil **7004-T.B.**

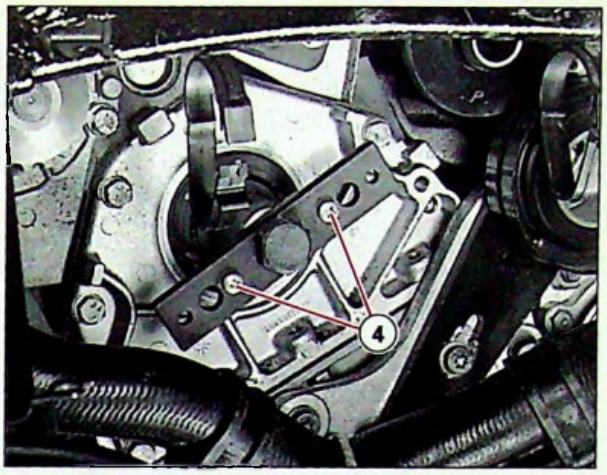
Poser Fig. 1 :

- le pignon **(2)** avec sa clavette.
- la courroie de distribution.

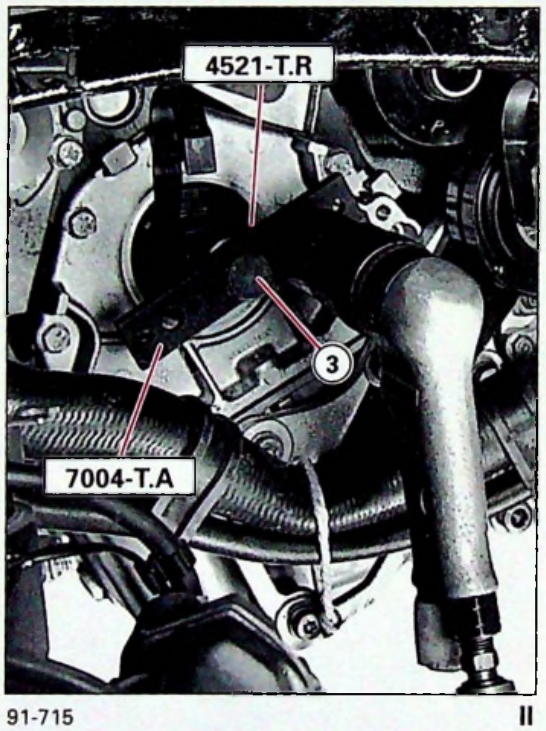
(Voir (1) ZX 122-1/3)



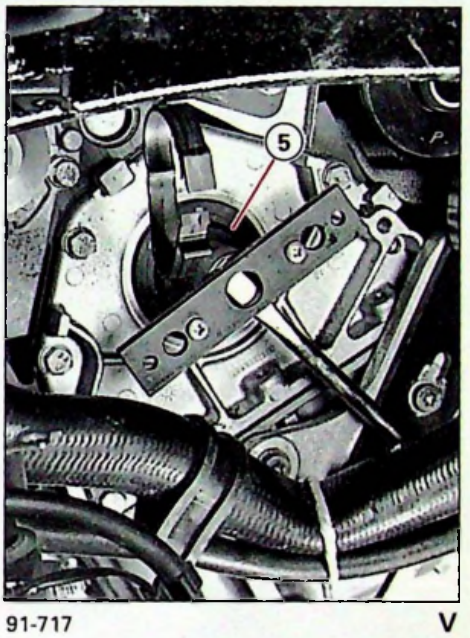
91-713 I



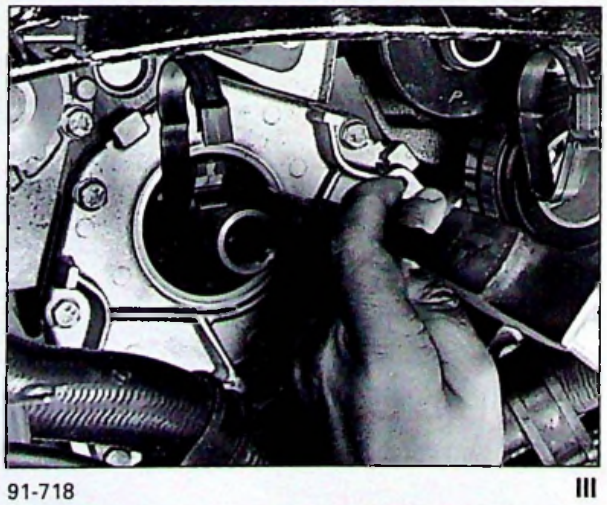
91-716 IV



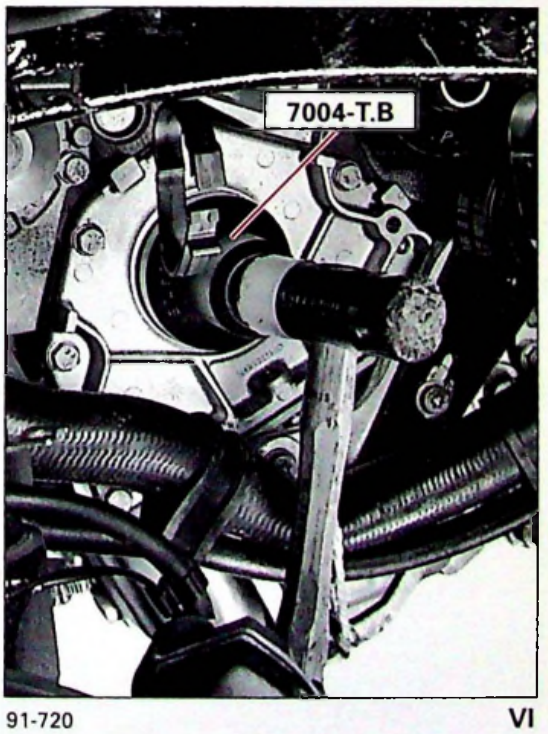
91-715 II



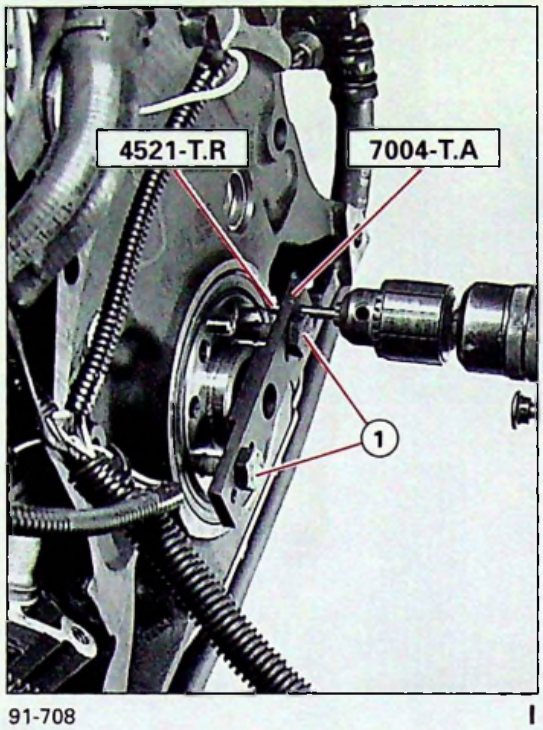
91-717 V



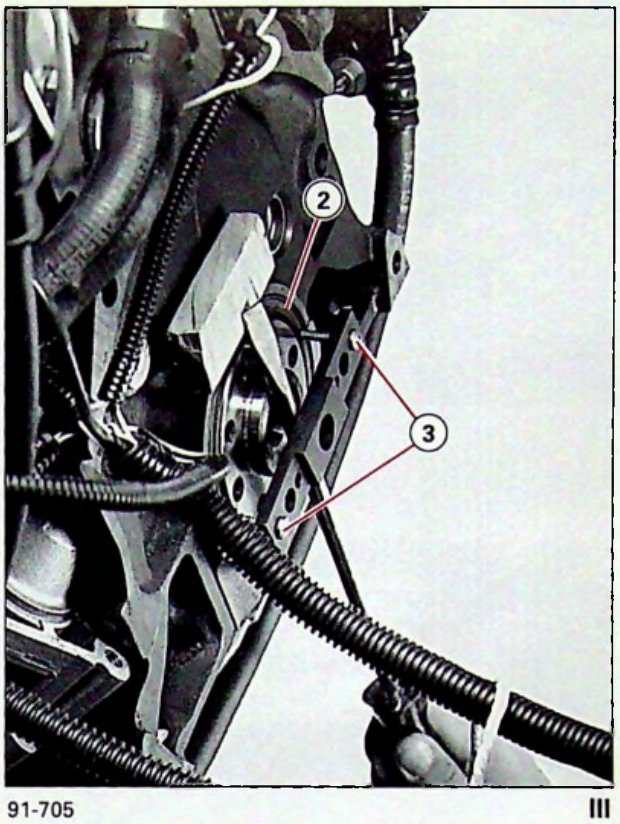
91-718 III



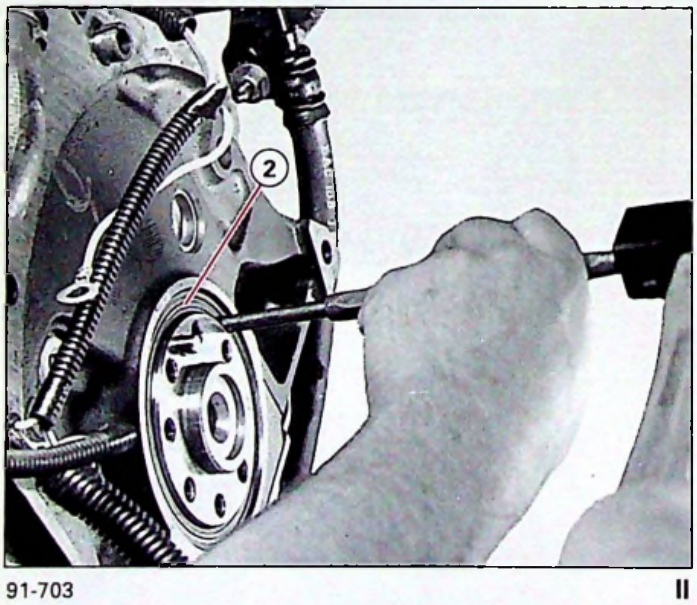
91-720 VI



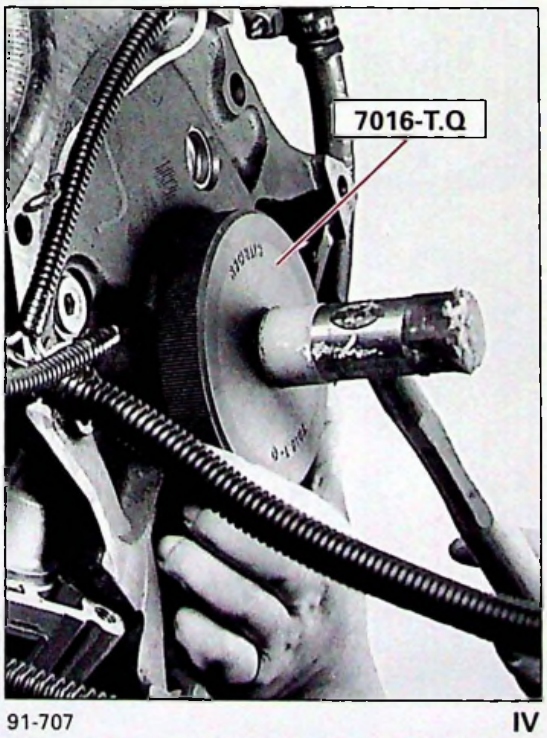
91-708 I



91-705 III



91-703 II



91-707 IV

DEPOSE ET POSE DU JOINT DE VILEBREQUIN

COTE VOLANT MOTEUR

DEPOSE

Déposer

- La boîte de vitesses.

(Voir (4) ZX 312-1/2 p. 5)

- L'embrayage.

(Voir (4) ZX 312-1/2)

- Le volant moteur.

Positionner Fig. I, l'extracteur **7004-T.A** à l'aide de deux vis **(1)** du volant moteur.

Percer Fig. I, le joint avec le foret spécial **4521-T.R.** *(Souffler les copeaux).*

Déposer l'outil **7004-T.A.**

Décoller Fig. II, légèrement le joint **(2)** à l'aide d'un chasse goupille.

Poser l'outil **7004-T.A.**

Visser Fig. 3, les deux vis autotaraudeuses **(3) Ø 4,8 x 60 mm** dans le joint **(2).**

Déposer Fig. 3, le joint **(2).**

POSE

Huiler Fig. IV, puis poser un joint NEUF à l'aide de l'outil **7016-T.Q.**

Poser :

- Le volant moteur.

Serrage : 5 mdaN

LOCTITE FRENETANCH. **E3.**

- L'embrayage.

(Voir (4) ZX 312-1/2).

- La boîte de vitesses.

(Voir (4) ZX 312-1/2 p. 5)

CITROËN ZX

SEPTEMBRE 1996

ABONNEMENT GME

OPR: 7147 ⟼

RÉF. 1 N° ZX 112-00/1

MOTEUR ESSENCE

Type TU3JP (1360 cm³)

● CULASSE

MAN 008941

AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS-VENTE

1

CULASSE

DEPOSE – REPOSE : CULASSE SUR VEHICULE 1

1 – Outillage préconisé 1
2 – Dépose 3
3 – Repose 4

DEPOSE – REPOSE : JOINT D'ARBRE A CAMES 5

1 – Outillage préconisé 5
2 – Dépose 6
3 – Repose 7

DEPOSE – REPOSE : CULASSE SUR VEHICULE

1 – OUTILLAGE PRECONISE

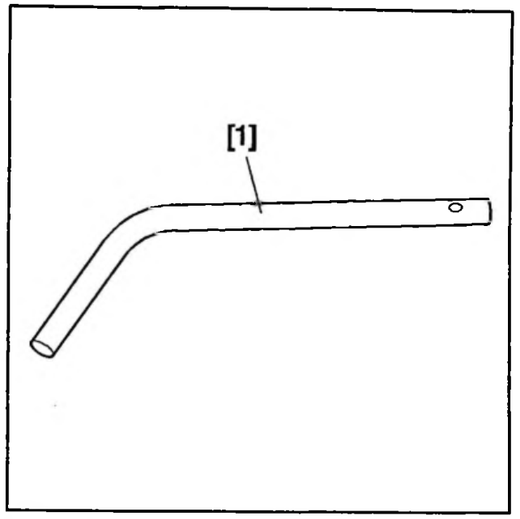


Fig : E5-P03NC

[1] pige de calage volant moteur 4507-TA.

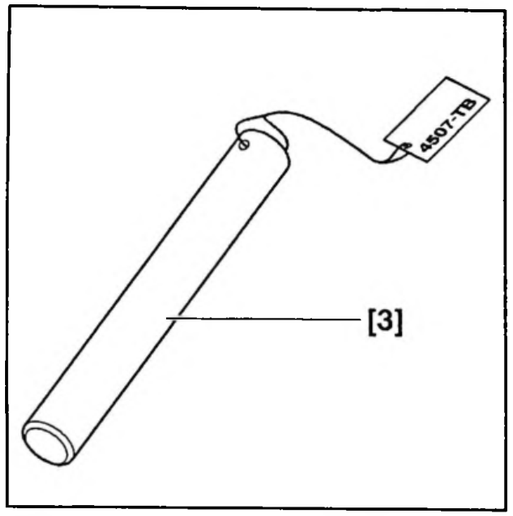


Fig : E5-P12PC

[3] pige de calage arbre à cames 4507-TB.

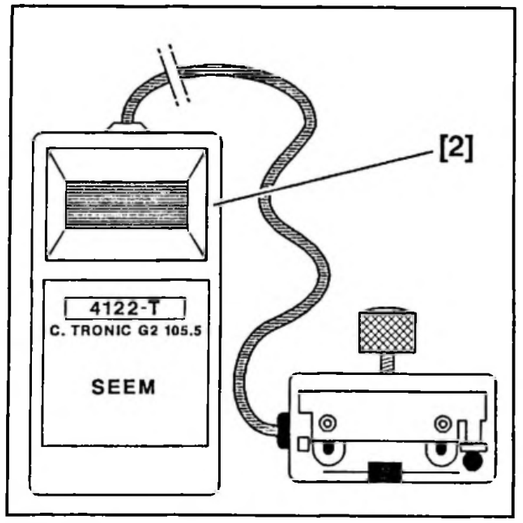


Fig : E5-P031C

[2] outils de tension de courroie de distribution SEEM 4122-T.

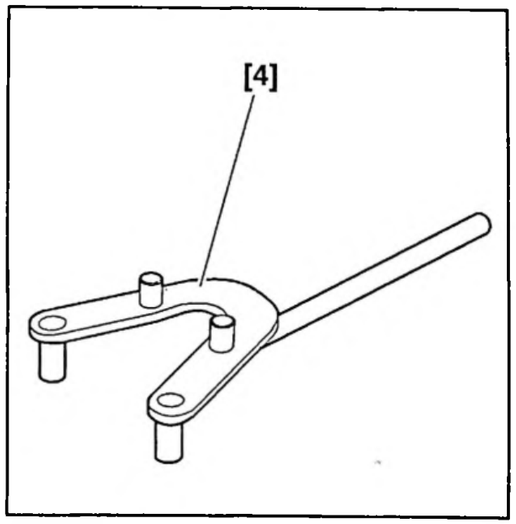


Fig : E5-P01FC

[4] outil pour immobilisation de pignon de courroie crantée 6016-T.

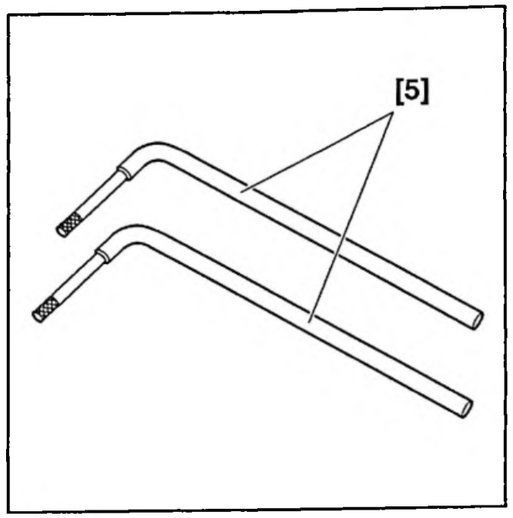


Fig : E5-P04PC

[5] jeu de leviers pour décoller la culasse 0149-T.

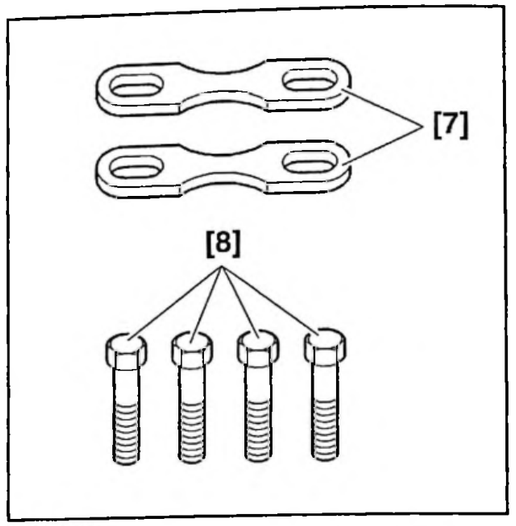


Fig : E5-P12TC

[7] bride de maintien des chemises 81132-TA1.

[8] vis M10x150 L 40 mm 81132-TA1.

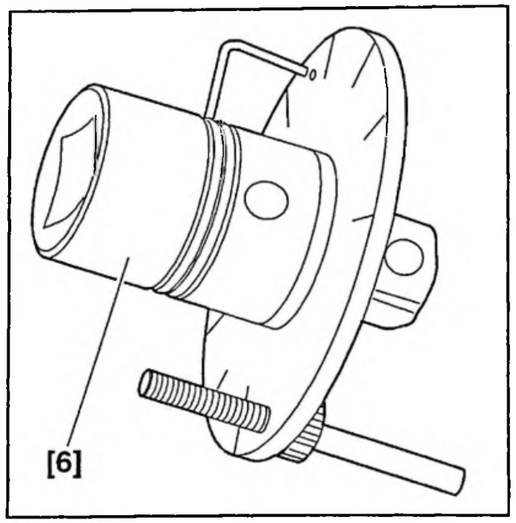


Fig : E5-P04QC

[6] secteur à angle pour serrage de la culasse 4069-T.

2 - DEPOSE

Débrancher la borne négative de la batterie.

Vidanger le circuit de refroidissement (voir opération correspondante).

Déposer :
- l'ensemble filtre à air
- la fixation du tube de jauge à huile

Débrancher, débrider et écarter les faisceaux, raccords et câbles attenants à la culasse.

Désaccoupler le tuyau d'échappement du collecteur.

Déposer la courroie de distribution après avoir calé le volant moteur à l'aide de l'outil [1].

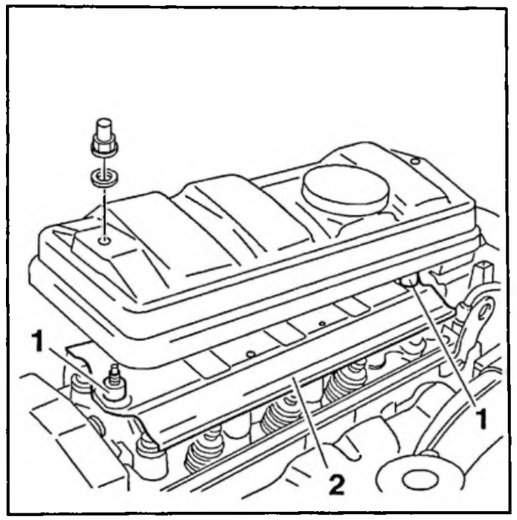


Fig : B1DP04YC

Déposer :
- le couvre-culasse
- les deux entretoises (1)
- la tôle déflectrice (2)

Desserrer progressivement et en spirale les vis de culasse en commençant par l'extérieur.

Déposer :
- les vis de culasse
- la rampe de culbuteurs

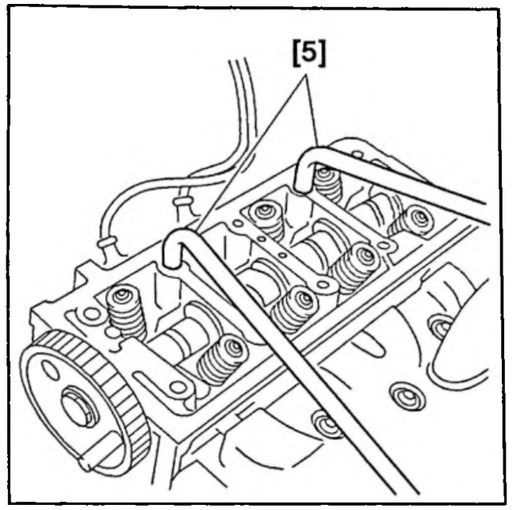


Fig : B1DP042C

Basculer et décoller la culasse à l'aide des leviers [5].

Déposer la culasse et son joint.

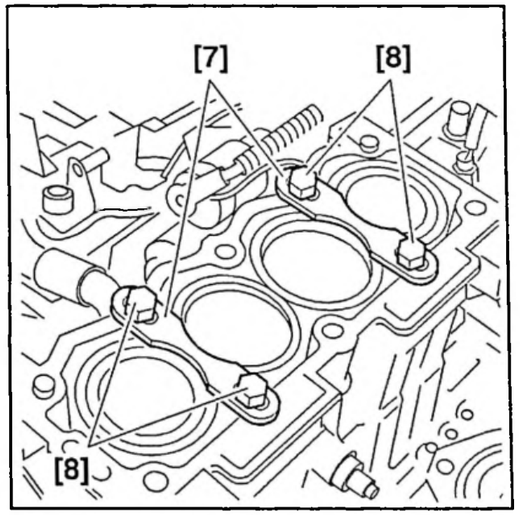


Fig : B1DP051C

Mettre en place les brides [7] de maintien des chemises avec les vis [8].

ATTENTION : Nettoyer les plans de joint avec le produit décapant homologué. Exclure les outils abrasifs ou tranchants. Les plans de joint ne doivent comporter ni trace de choc ni rayure.

3 – REPOSE

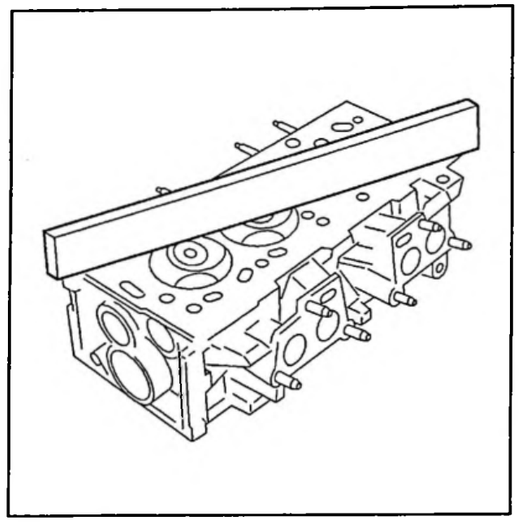


Fig : B1DP052C

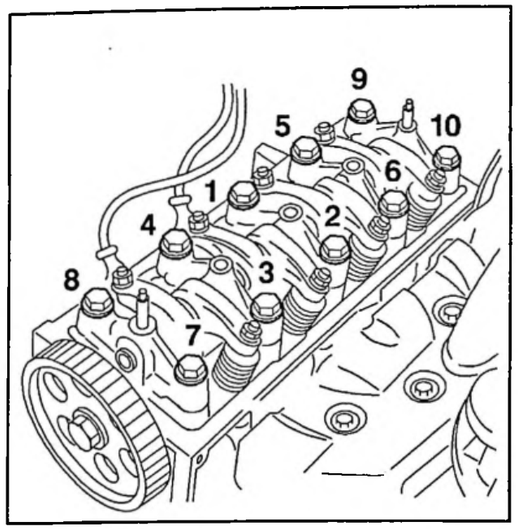


Fig : B1DP053C

ATTENTION : La déformation maximum doit permettre la libre rotation de l'arbre à cames. Contrôler la planéité (0,05 mm maxi). Si nécessaire, rectifier le plan de joint.

Déposer :
- les brides de maintien [7]
- les vis [8] du carter cylindres

Nettoyer le filetage des vis de culasse dans le carter cylindres en utilisant un taraud M10x150.

Vérifier la présence des deux goupilles de centrage.

Mettre en place un joint de culasse neuf, inscription fournisseur vers le haut.

IMPERATIF : Piger le pignon d'arbre à cames et le volant moteur avant de reposer la culasse.

Reposer :
- la rampe de culbuteurs
- les vis de culasse, préalablement enduites de graisse MOLYKOTE G RAPID PLUS (G10)

3.1 – Carter cylindres aluminium

Serrer les vis de culasse dans l'ordre indiqué :
- préserrage 2 m.daN
- serrage angulaire à 240 ° avec l'outil [6]

Reposer la courroie de distribution (voir opération correspondante).

Régler les culbuteurs.

Fixer le tube de jauge à huile.

Accoupler et brider les faisceaux, raccords et câbles attenants à la culasse.

Poser l'ensemble filtre à air.

Remplir et purger le circuit de refroidissement.

Brancher la borne négative de la batterie.

3.2 – Carter cylindres fonte

Serrer les vis de culasse dans l'ordre indiqué :
- préserrage 2 m.daN
- 1er serrage angulaire à 120° à l'aide d'un outil [6]
- 2ème serrage angulaire à 120°

Reposer la courroie de distribution (voir opération correspondante).

Régler les culbuteurs.

Fixer le tube de jauge à huile.

Accoupler et brider les faisceaux, raccords et câbles attenants à la culasse.

Poser l'ensemble filtre à air.

Remplir et purger le circuit de refroidissement.

Brancher la borne négative de la batterie.

DEPOSE – REPOSE : JOINT D'ARBRE A CAMES

1 – OUTILLAGE PRECONISE

Coffret moteur 4507–T.

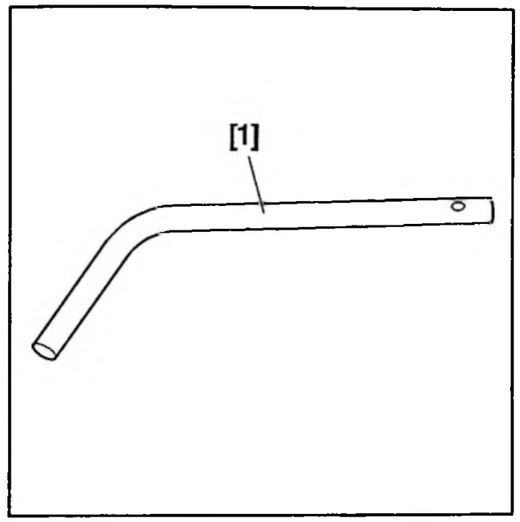


Fig : E5–P03NC

[1] pige de volant moteur 4507–TA.

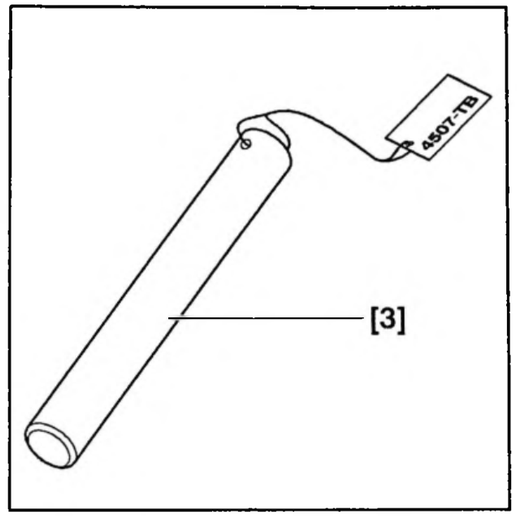


Fig : E5–P12PC

[3] pige de calage du pignon d'arbre à cames 4507–TB.

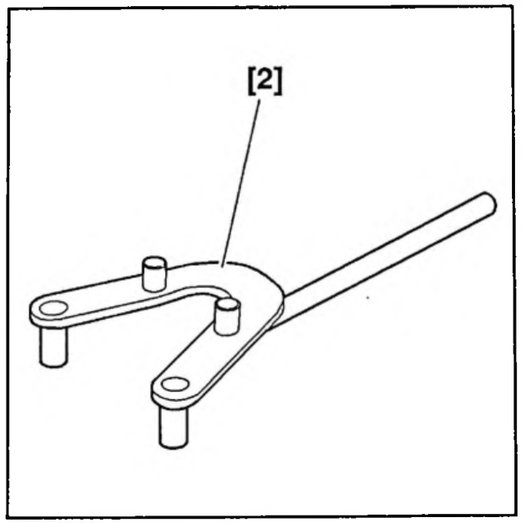


Fig : E5–P02QC

[2] outil pour immobilisation de pignon de courroie crantée 6016–T.

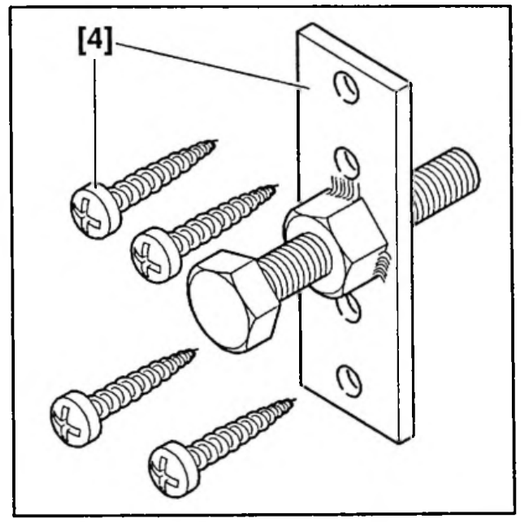


Fig : E5–P12QC

[4] plaque pour extraire les joints d'arbre à cames 4507–TD avec ses vis.

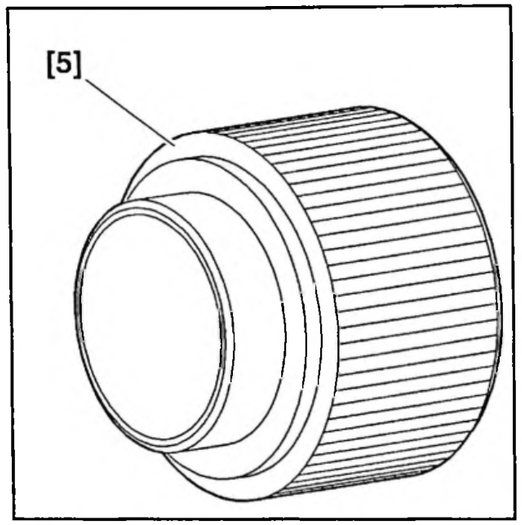


Fig : E5-P12RC

[5] tampons de montage des joints 4507-TE (couleur noir).

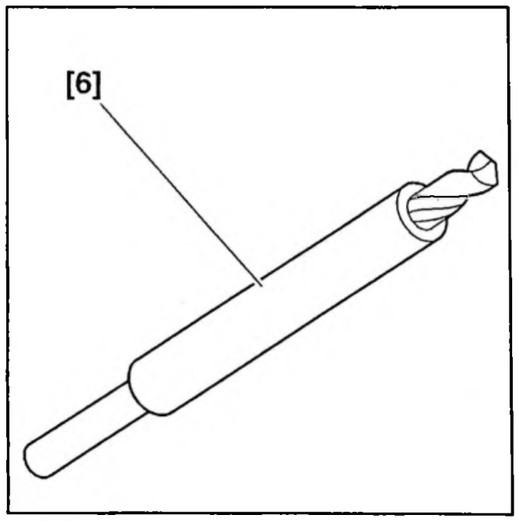


Fig : E5-P12SC

[6] foret spécial 4521-TR.

2 – DEPOSE

Déposer les carters de distribution.

Piger le moteur au PMH, à l'aide de l'outil [1].

Déposer la poulie d'arbre à cames.

Déposer la courroie de distribution (voir opération correspondante).

Desserrer la poulie de l'arbre à cames, à l'aide de l'outil [2].

2.1 – 1er cas : face du joint dans le plan de la culasse

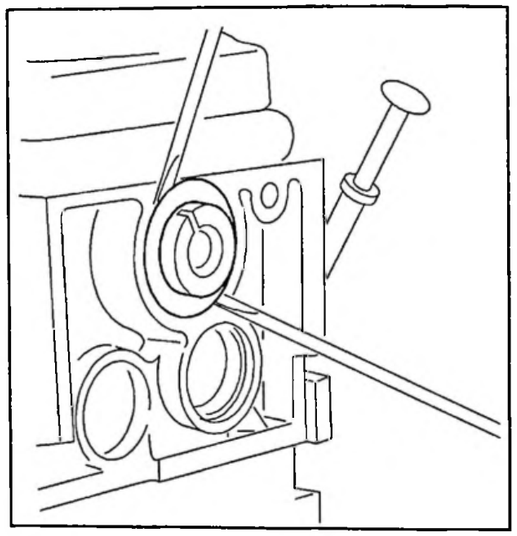


Fig : B1DP04UC

Déposer le joint d'étanchéité ; utiliser 2 tournevis.

2.2 – 2ème cas : face du joint en retrait du plan de la culasse

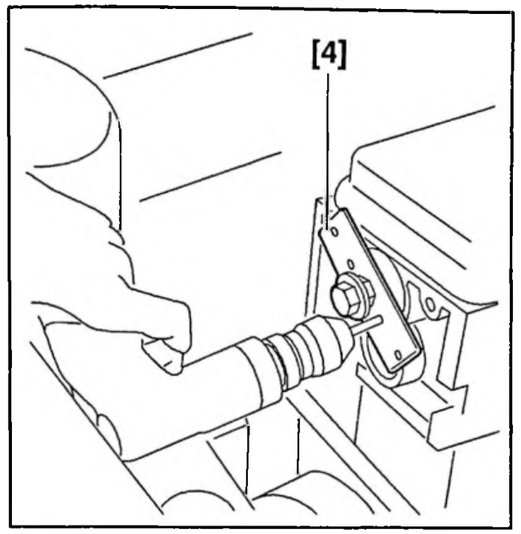


Fig : B1DP04VC

Placer l'extracteur [4] en utilisant la vis de la poulie.

Déposer le support moteur droit de la caisse.

Soulever le moteur au maximum, sans dépasser la limite élastiques des supports.

Percer le joint avec le foret [6].

Souffler les copeaux.

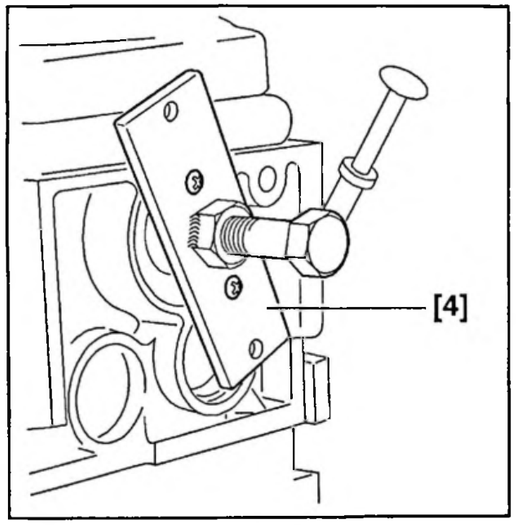


Fig : B1DP04WC

Replacer la vis d'origine sur l'extracteur [4].

Visser les 2 vis auto taraudeuses dans le joint.

Déposer le joint.

3 – REPOSE

Reposer le moteur sur son support.

Reposer le support moteur droit sur la caisse.

Huiler et monter le joint, à l'aide de l'outil [5].

Poser :

- la poulie d'arbre à cames, serrer la vis de fixation à 8 m.daN
- la courroie de distribution (voir opération correspondante)

Retirer les piges de calage [1] et [3].

Poser les carters de la courroie de distribution.

CITROËN ZX

DECEMBRE 1996

ABONNEMENT GME

OPR: 7245

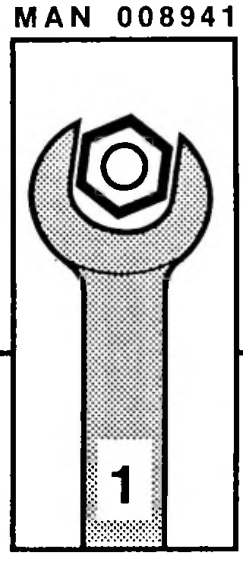
RÉF. 1 N° ZX 112-00/2

MOTEUR ESSENCE

Type TU1M+ (1124 cm³)

● CULASSE

MAN 008941



AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS VENTE

CULASSE

DEPOSE – REPOSE : CULASSE SUR VEHICULE 1

1 – Outillage préconisé 1
2 – Dépose 2
3 – Repose 4

DEPOSE – REPOSE : JOINT D'ARBRE A CAMES 5

1 – Outillage préconisé 5
2 – Dépose 6
3 – Repose 7

DEPOSE – REPOSE : CULASSE SUR VEHICULE

1 – OUTILLAGE PRECONISE

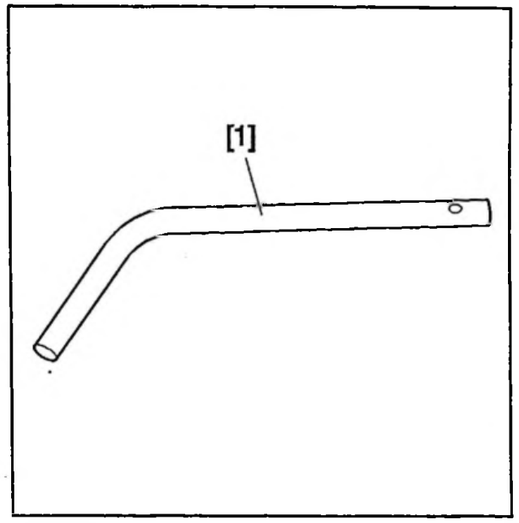


Fig : E5-P03NC
[1] pige de calage volant moteur 4507-T-A.

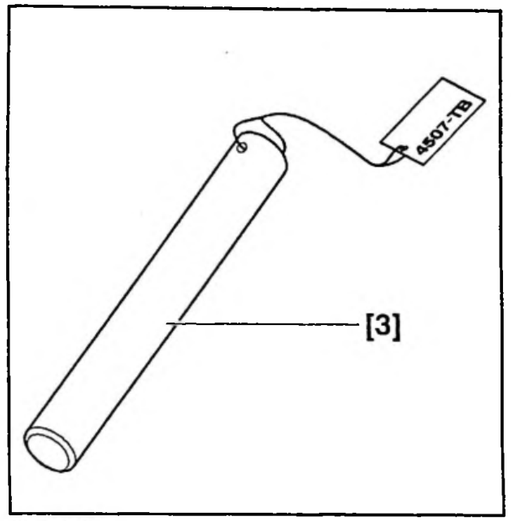


Fig : E5-P12PC
[3] pige de calage arbre à cames 4507-TB.

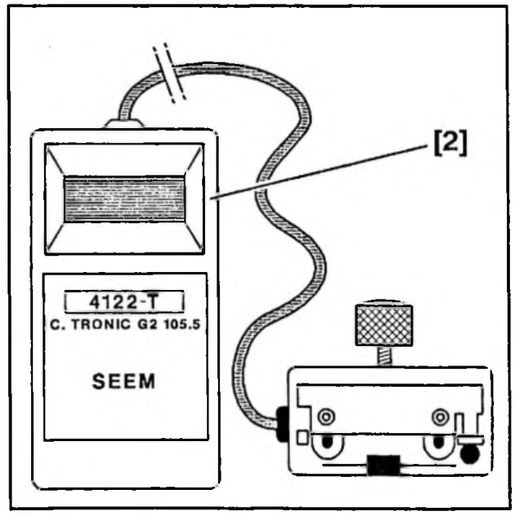


Fig : E5-P031C
[2] outils de tension de courroie de distribution SEEM 4122-T.

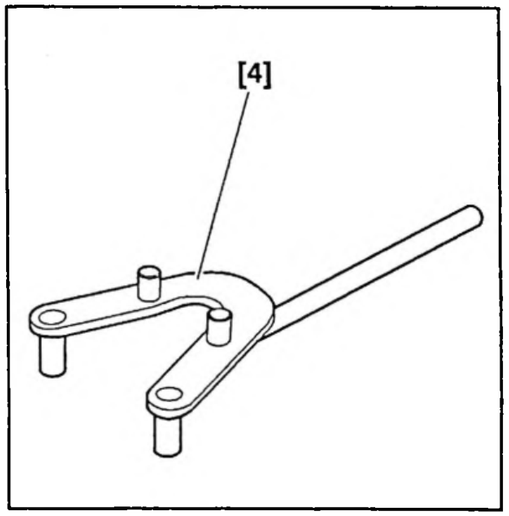


Fig : E5-P01FC
[4] outil pour immobilisation de pignon de courroie crantée 6016-T.

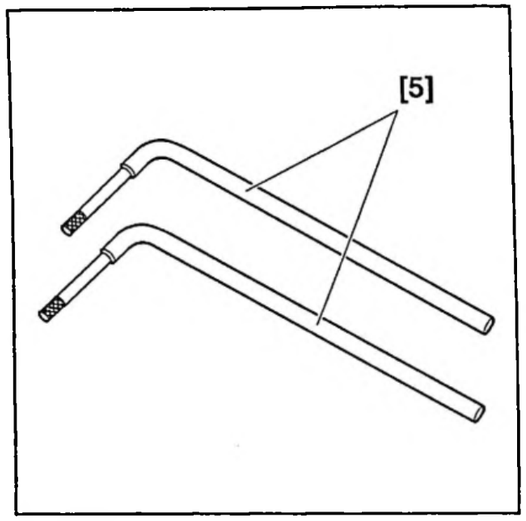


Fig : E5-P04PC

[5] jeu de leviers pour décoller la culasse 0149-T.

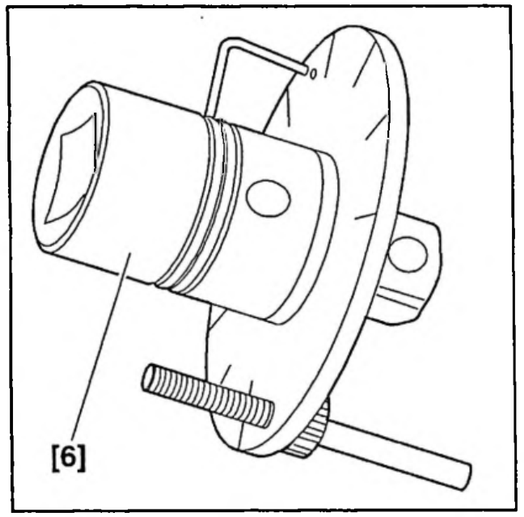


Fig : E5-P04QC

[6] secteur à angle pour serrage de la culasse 4069-T.

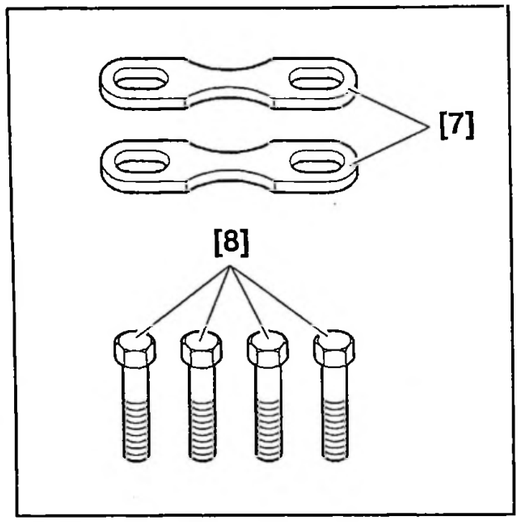


Fig : E5-P12TC

[7] bride de maintien des chemises 81132-T.A1.

[8] vis M10x150 L 40 mm 81132-T.A1.

2 - DEPOSE

Débrancher la borne négative de la batterie.

Vidanger le circuit de refroidissement.

Déposer :

- l'ensemble filtre à air
- la fixation du tube de jauge à huile

Débrancher, débrider et écarter les faisceaux, raccords et câbles attenants à la culasse.

Désaccoupler le tuyau d'échappement du collecteur.

Piger le volant moteur à l'aide de l'outil [1].

Déposer la courroie de distribution.

Déposer la poulie de distribution à l'aide de l'outil [4].

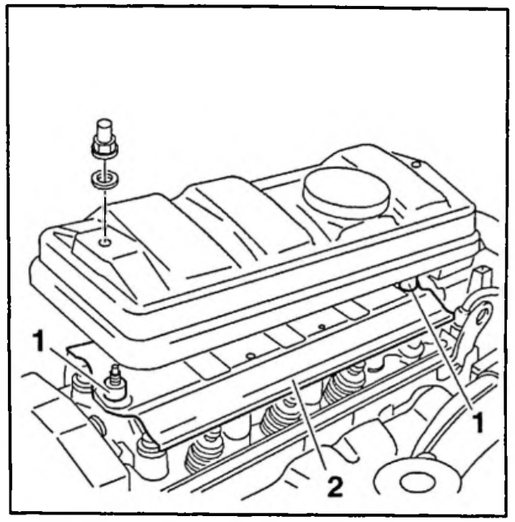


Fig : B1DP04YC

Déposer :

- le couvre-culasse
- les deux entretoises (1)
- la tôle déflectrice (2)

Desserrer progressivement et en spirale les vis de culasse en commençant par l'extérieur.

Déposer :

- les vis de culasse
- la rampe de culbuteurs

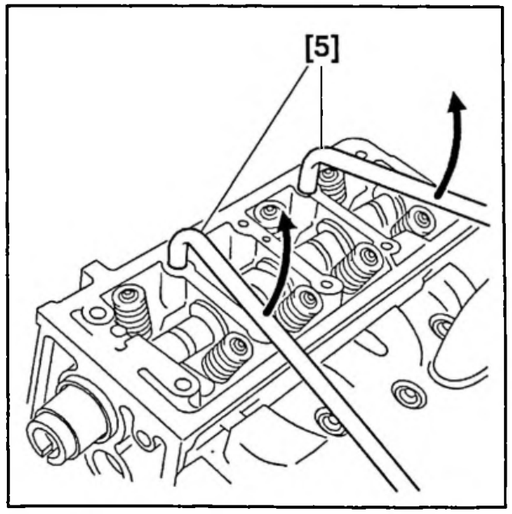


Fig : B1DP04ZC

Basculer et décoller la culasse à l'aide des leviers [5].

Déposer la culasse et son joint.

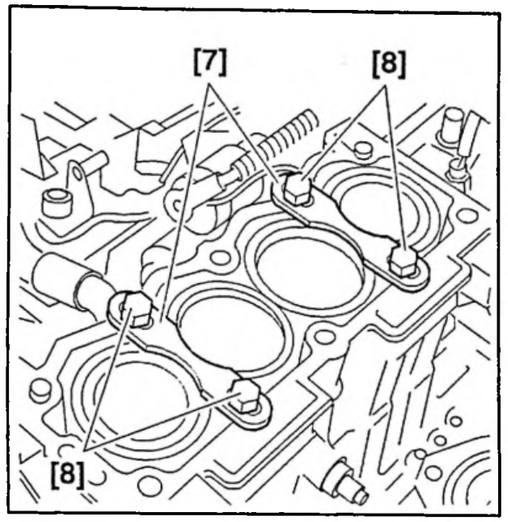


Fig : B1DP051C

Mettre en place les brides [7] de maintien des chemises avec les vis [8].

ATTENTION : Nettoyer les plans de joint avec le produit décapant homologué. Exclure les outils abrasifs ou tranchants. Les plans de joint ne doivent comporter ni trace de choc ni rayure.

3 – REPOSE

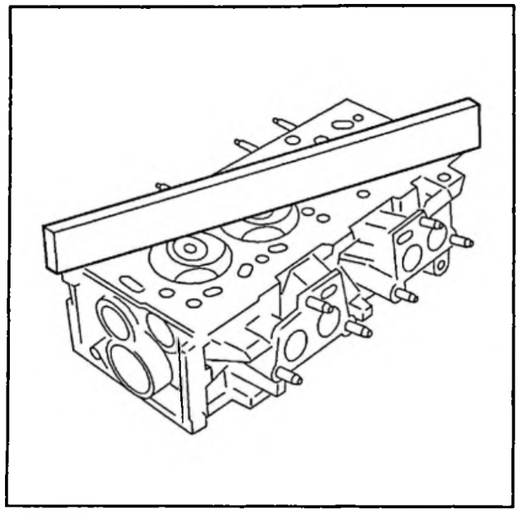


Fig : B1DP052C

ATTENTION : La déformation maximum doit permettre la libre rotation de l'arbre à cames. Contrôler la planéité (0,05 mm maxi). Si nécessaire, rectifier le plan de joint.

Déposer :
- les brides de maintien [7]
- les vis [8] du carter cylindres

Nettoyer le filetage des vis de culasse dans le carter cylindres en utilisant un taraud M10x150.

Vérifier la présence des deux goupilles de centrage.

Mettre en place un joint de culasse neuf, inscription fournisseur vers le haut.

Pour la culasse, pignon d'arbre à cames pigé.

Reposer :
- la rampe de culbuteurs
- les vis de culasse, préalablement enduites de graisse MOLYKOTE G RAPID PLUS

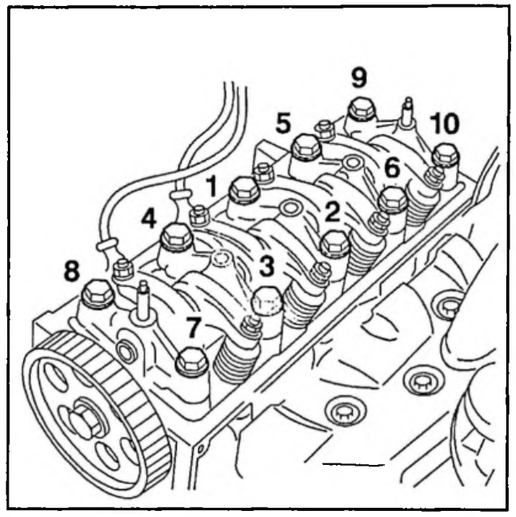


Fig : B1DP053C

Serrer les vis de culasse dans l'ordre indiqué :
- préserrage 2 m.daN
- serrage angulaire à 240 ° avec l'outil [6]

Reposer la courroie de distribution (voir opération correspondante).

Régler les culbuteurs.

Fixer le tube de jauge à huile.

Accoupler et brider les faisceaux, raccords et câbles attenants à la culasse.

Poser l'ensemble filtre à air.

Remplir et purger le circuit de refroidissement.

Brancher la borne négative de la batterie.

DEPOSE – REPOSE : JOINT D'ARBRE A CAMES

1 – OUTILLAGE PRECONISE

Coffret moteur 4507–T.

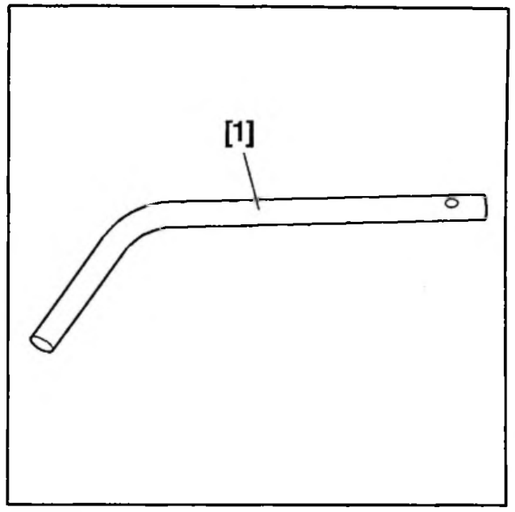


Fig : E5–P03NC

[1] pige de volant moteur 4507–T.A.

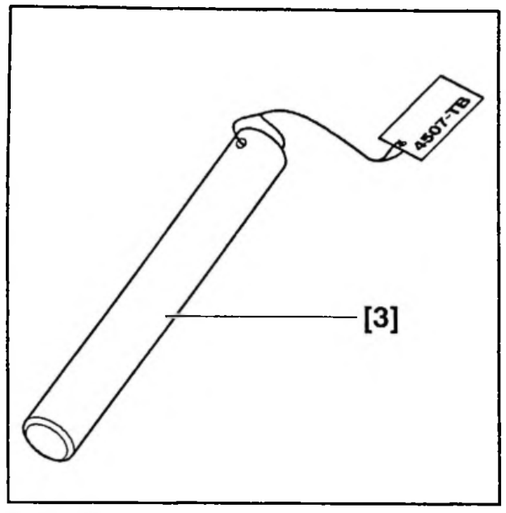


Fig : E5–P12PC

[3] pige de calage du pignon d'arbre à cames 4507–T.B.

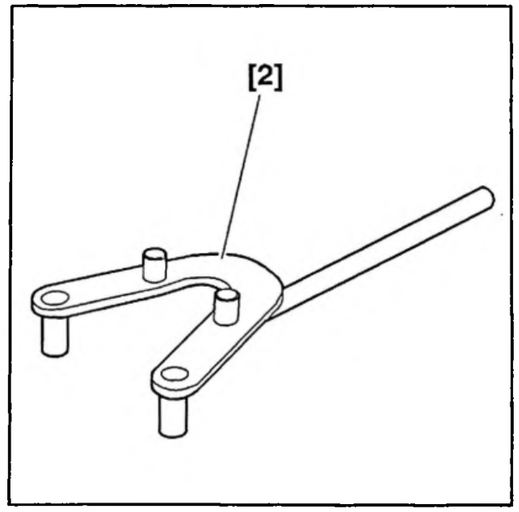


Fig : E5–P02QC

[2] outil pour immobilisation de pignon de courroie crantée 6016–T.

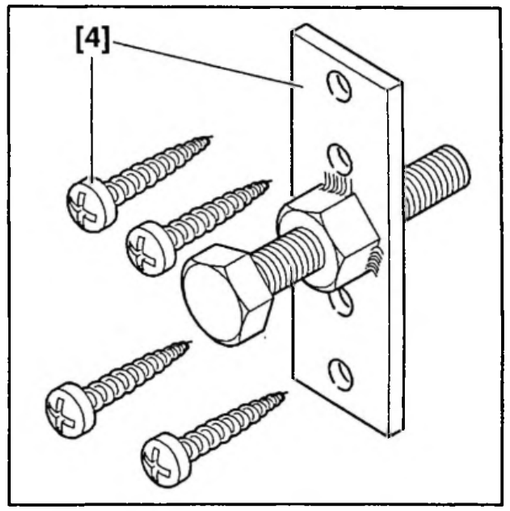


Fig : E5–P12QC

[4] plaque pour extraire les joints d'arbre à cames 4507–T.D avec ses vis.

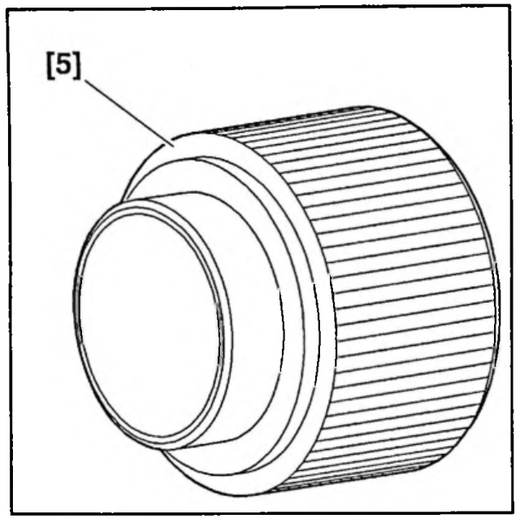


Fig : E5-P12RC

[5] tampons de montage des joints 4507-T.E (couleur noir).

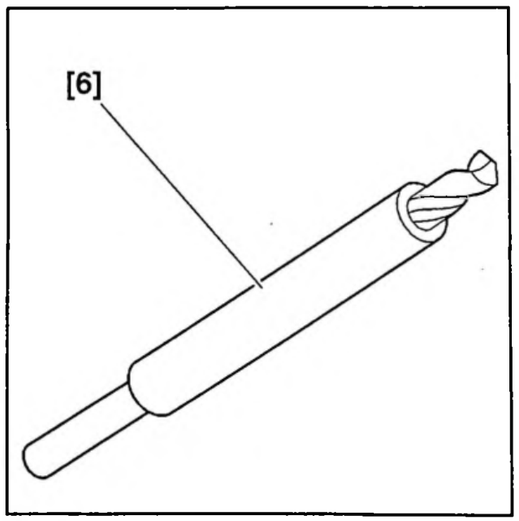


Fig : E5-P12SC

[6] foret spécial 4521-T.R.

2 – DEPOSE

Déplacer le calculateur.

Déposer les carters de distribution.

Piger le moteur au PMH, à l'aide de l'outil [1].

Desserrer la poulie de l'arbre à cames, à l'aide de l'outil [2].

Déposer la poulie d'arbre à cames.

2.1 – 1er cas : face du joint dans le plan de la culasse

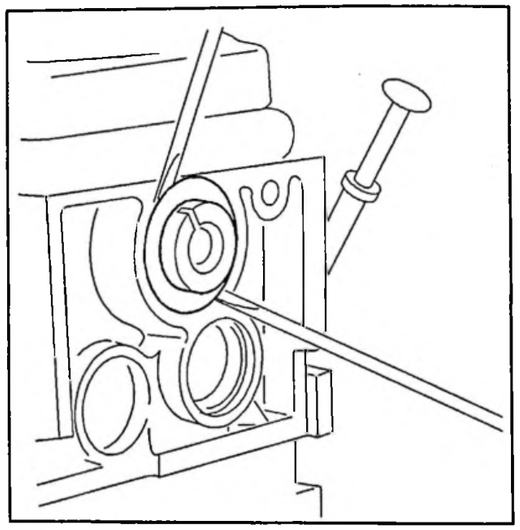


Fig : B1DP04UC

Déposer le joint d'étanchéité ; utiliser 2 tournevis.

2.2 – 2ème cas : face du joint en retrait du plan de la culasse

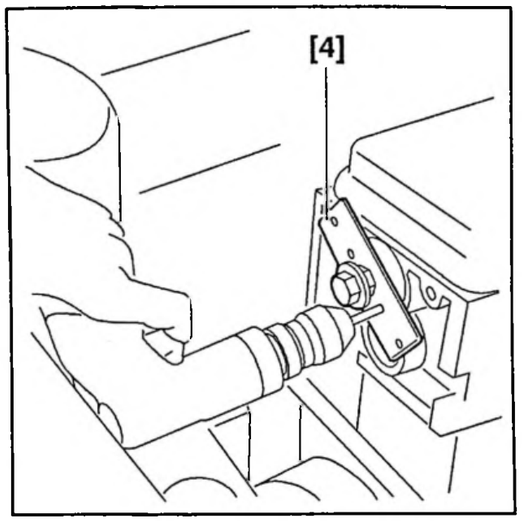


Fig : B1DP04VC

Placer l'extracteur [4] en utilisant la vis de la poulie.

Déposer le support moteur droit de la caisse.

Soulever le moteur au maximum, sans dépasser la limite élastiques des supports.

Percer le joint avec le foret [6].

Souffler les copeaux.

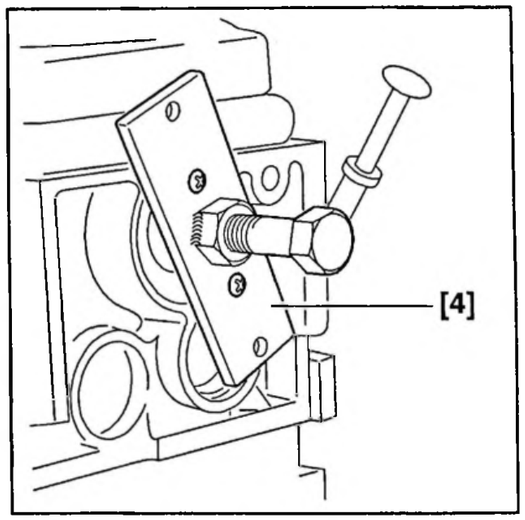


Fig : B1DP04WC

Replacer la vis d'origine sur l'extracteur [4].

Visser les 2 vis auto taraudeuses dans le joint.

Déposer le joint.

3 – REPOSE

Reposer le moteur sur son support.

Reposer le support moteur droit sur la caisse.

Huiler et monter le joint, à l'aide de l'outil [5].

Poser :

- la poulie d'arbre à cames, serrer la vis de fixation à 8 m.daN
- la courroie de distribution (voir opération correspondante)

Retirer les piges de calage [1] et [3].

Poser les carters de la courroie de distribution.

Replacer le calculateur.

CITROËN ZX

DECEMBRE 1996

ABONNEMENT GME

OPR: 7245

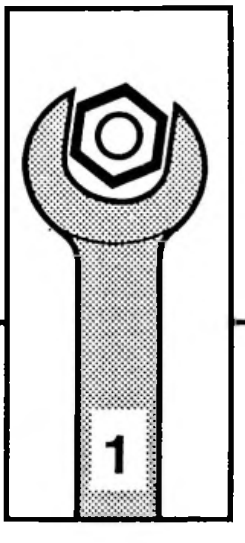
RÉF. 1 N° ZX 112-00/3

MOTEUR ESSENCE

Type XU10J4RS (1998 cm³)

● CULASSE

MAN 008941



AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS VENTE

CULASSE

SERRAGE : CULASSE 1

1 – Outillage préconisé 1
2 – Contrôle des vis de culasse avant réutilisation –
3 – Conditions préalables 2
4 – Serrage de la culasse –

DEPOSE – REPOSE : CULASSE SUR VEHICULE 3

1 – Outillage préconisé 3
2 – Outillage complémentaire 4
3 – Dépose –
4 – Repose 7

DEPOSE – REPOSE : ARBRES A CAMES 11

1 – Outillage préconisé 11
2 – Dépose 12
3 – Repose 15

SERRAGE : CULASSE

1 – OUTILLAGE PRECONISE

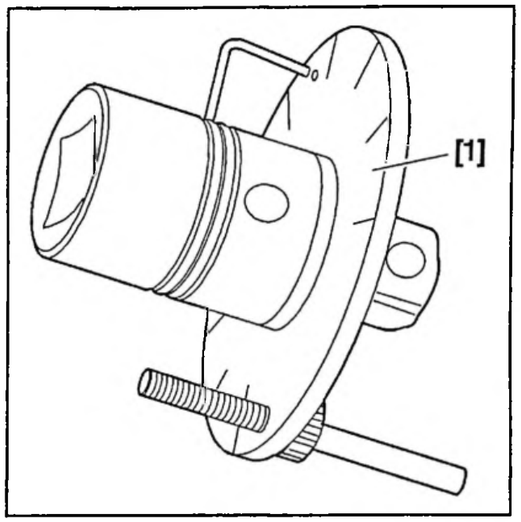


Fig : B1DP001C

[1] adaptateur pour serrage angulaire 4069–T.

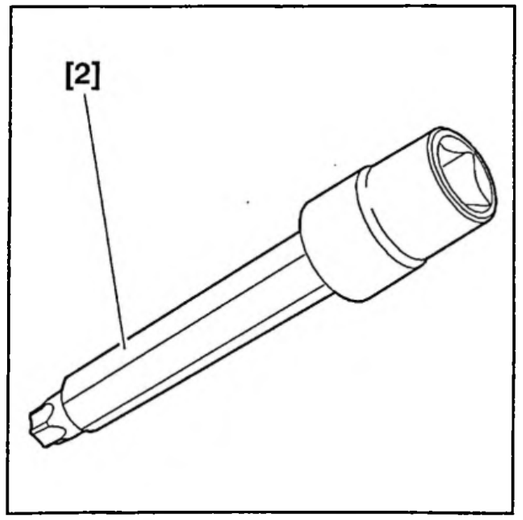


Fig : E5–P09YC

[2] embout TORX FACOM SX55. Longueur 90 mm.

2 – CONTROLE DES VIS DE CULASSE AVANT REUTILISATION

IMPERATIF : Avant réutilisation des vis de culasse il faut contrôler leur longueur.

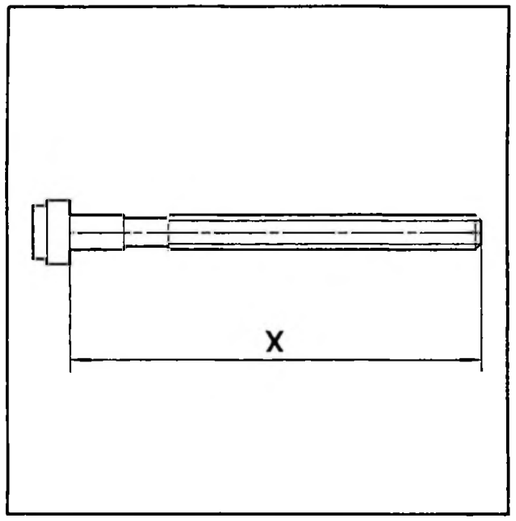


Fig : B1DP039C

X = longueur maximum sous tête.

Longueur X comprise entre 110 et 112 mm.

Prendre des vis neuves si leur longueur est supérieure à : 112 mm.

3 – CONDITIONS PREALABLES

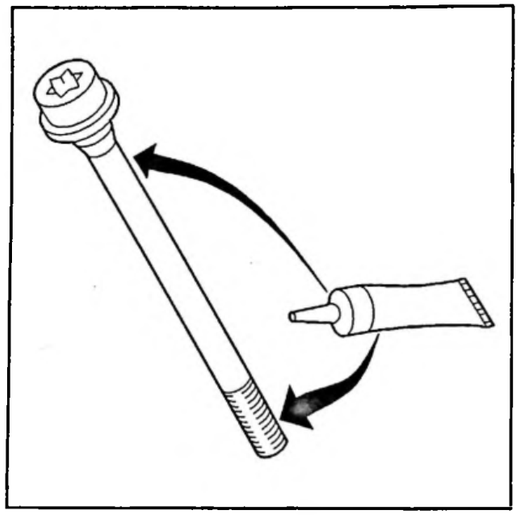


Fig : B1DP03EC

Reposer les vis de culasse préalablement enduites de graisse MOLYKOTE G RAPID PLUS sur les filets et sous la tête.

Utiliser des rondelles d'appui épaisseur 4 mm sous chaque vis.

Nettoyer le filetage des vis de culasse dans le carter cylindres en utilisant un taraud M12x150.

Nettoyer les plans de joints (ne pas utiliser d'outil tranchant ou abrasif).

Dégraisser les puits des vis de culasse.

Contrôler la planéité de la culasse : déformation maximale admise = 0,050 mm.

Le joint de culasse est monté à sec. La languette repère, doit être placée du côté volant moteur.

4 – SERRAGE DE LA CULASSE

Cette méthode ne nécessite pas de mise en température du moteur avant le serrage définitif de la culasse.

Utiliser l'outil [2].

Ne pas resserrer la culasse lors de la première révision.

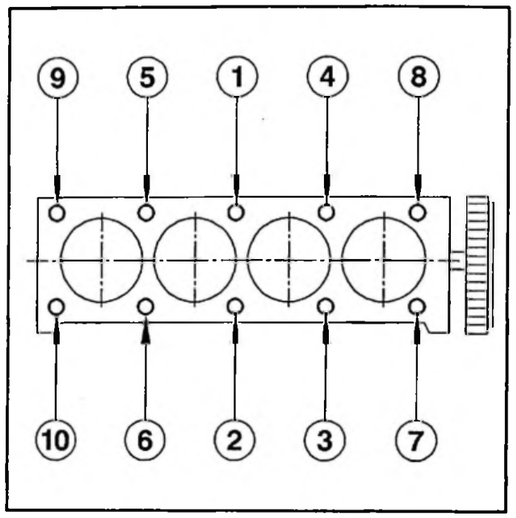


Fig : B1BP005C

IMPERATIF : Serrer les vis de culasse dans l'ordre indiqué.

En suivant l'ordre indiqué :
- préserrer les vis à 3,5 m.daN
- serrer les vis à 7 m.daN

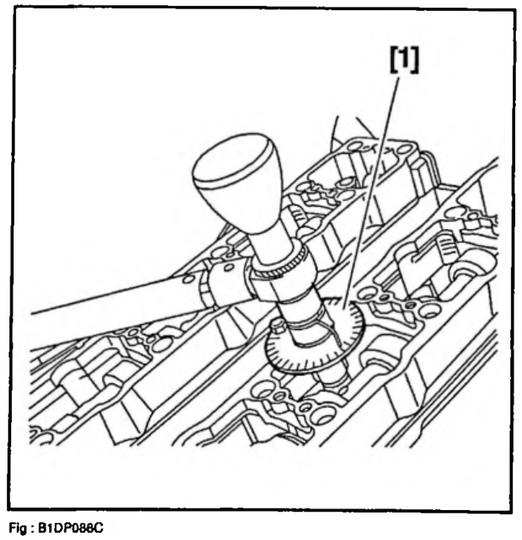


Fig : B1DP088C

Compléter le serrage par une rotation de 160° : utiliser l'outil [1].

DEPOSE – REPOSE : CULASSE SUR VEHICULE

1 – OUTILLAGE PRECONISE

Coffret moteur XU : 7004–T.

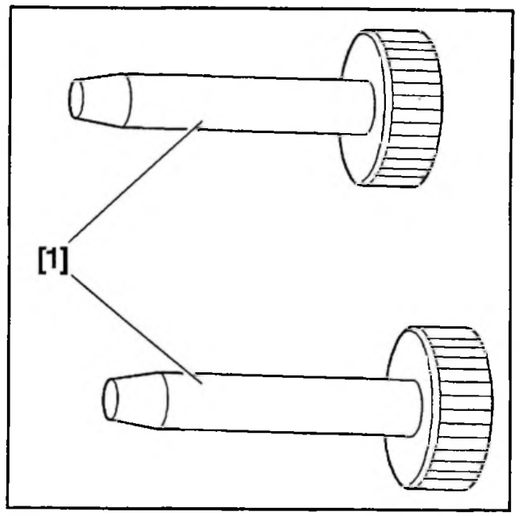


Fig : E5–P04HC

[1] pige d'arbre à cames 9041–T.Z.

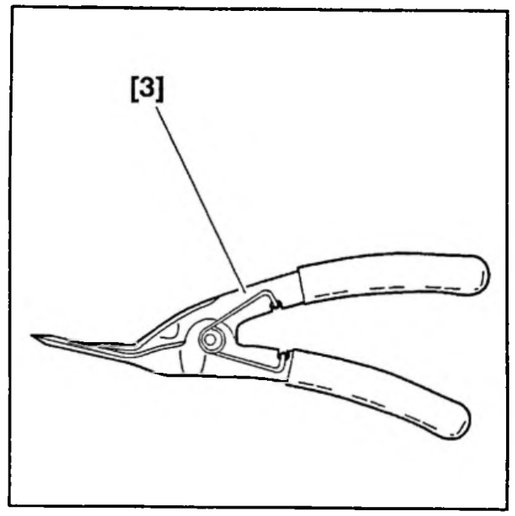


Fig : E5–P07JC

[3] pince pour dépose des pions plastique 7504–T.

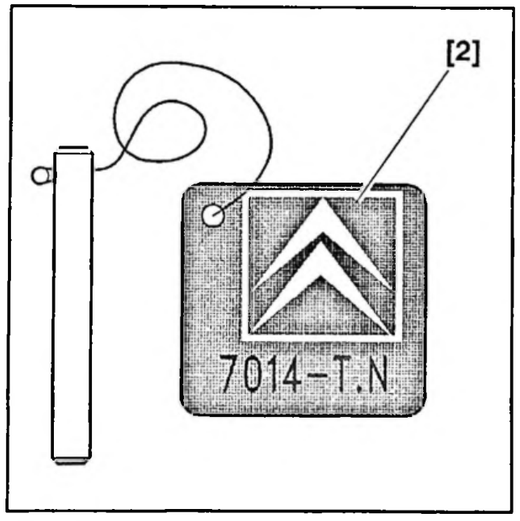


Fig : E5–P07GC

[2] pige de calage du vilebrequin 7014–T.N.

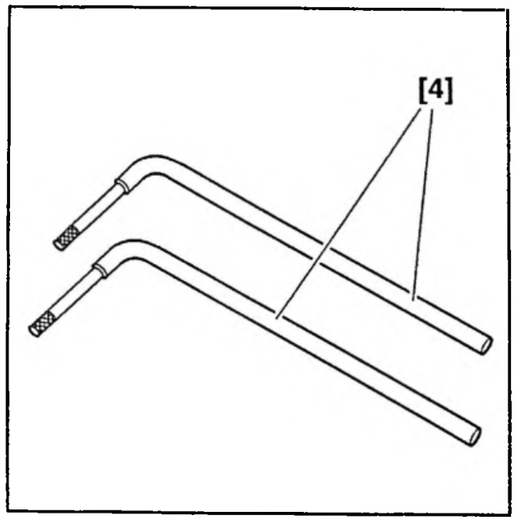


Fig : E5–P07HC

[4] jeu de leviers pour décoller la culasse 149–T.

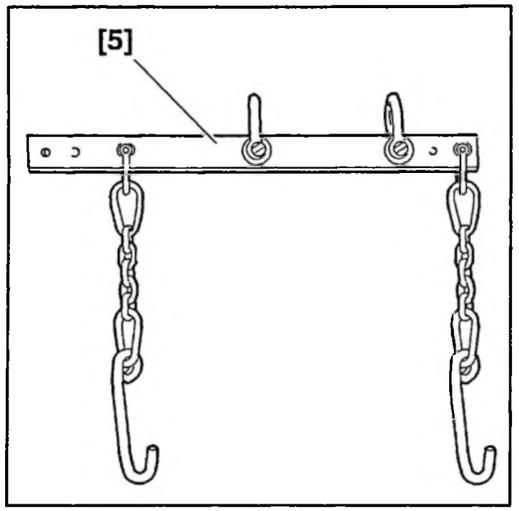


Fig : E5AP02YC

[5] barre de levage 2517–T.B.

2 – OUTILLAGE COMPLEMENTAIRE

Clé de tension 7017–T.W (coffret 7004–T).

Appareil de mesure des tensions de courroie à affichage digital (SEEM) 4122–T.

Adaptateur pour serrage angulaire 4069–T.

Pince pour dépose de colliers "CLIC" 4145–T.

Pince pour dépose et repose des colliers élastiques 9029–T.

3 – DEPOSE

Lever et caler le véhicule, roues avant pendantes.

Débrancher la borne négative de la batterie.

Vidanger le circuit de refroidissement (voir opération correspondante).

Déposer :
- la roue avant droite
- le pare–boue ; utiliser l'outil [3]

Déclipper et écarter les durits d'arrivée et de retour carburant.

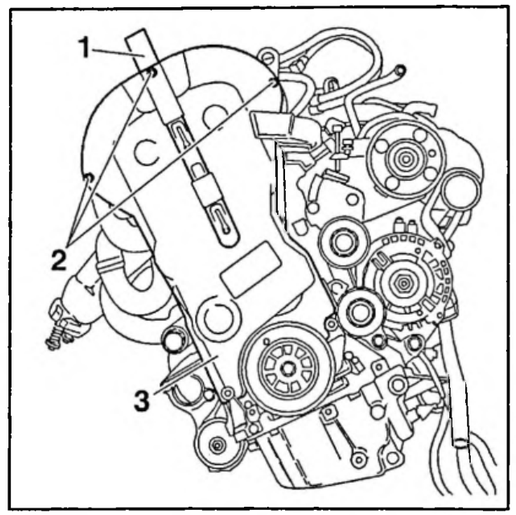


Fig : B1DP087C

Tirer vers le haut la languette (1) pour libérer les axes.

Dévisser les 3 vis (2).

Déposer le carter de distribution (3).

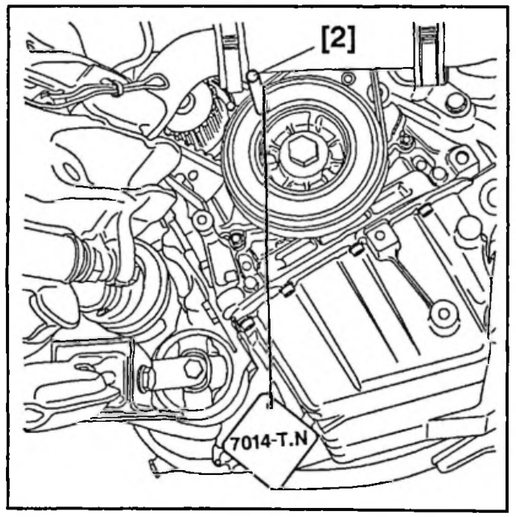


Fig : B1DP088C

Piger le vilebrequin à l'aide de la pige [2].

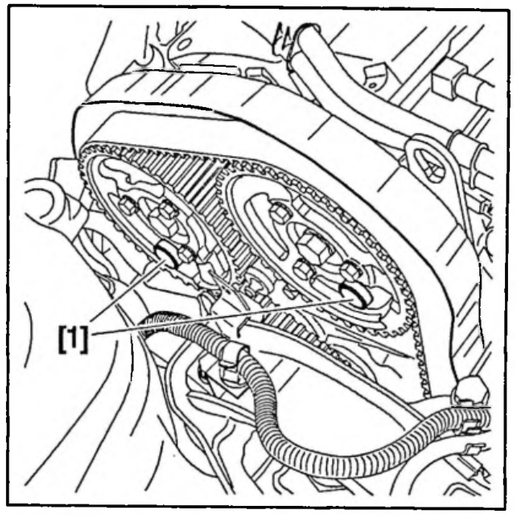


Fig : B1DP089C

Piger les arbres à cames ; avec les outils [1].

Déposer le galet tendeur de courroie de distribution.

Déposer la courroie de distribution des poulies d'arbres à cames.

Contrôler visuellement l'état de la courroie de distribution.

NOTA : Si la courroie présente des craquelures ou des traces d'huile, il est nécessaire de la changer (voir opération correspondante).

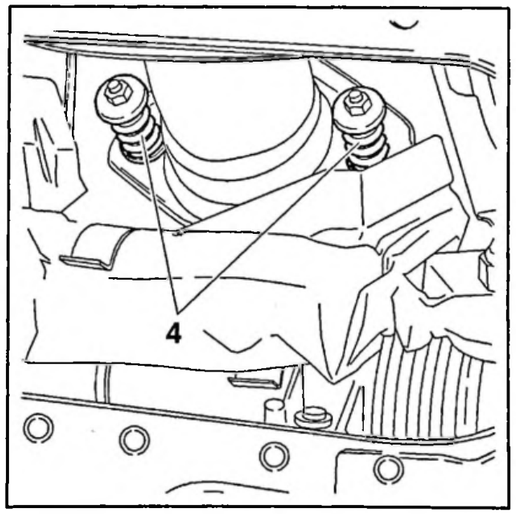


Fig : B1DP08AC

Désaccoupler la rotule d'échappement (4).

Déposer la biellette anticouple.

Débrider de la culasse, le tube métallique (liaison collecteur d'entrée d'eau/aérotherme).

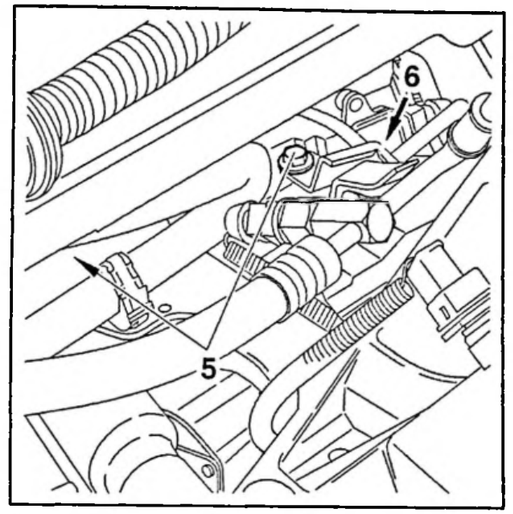


Fig : B1DP08BC

Déposer les vis (5).

Desserrer la vis (6).

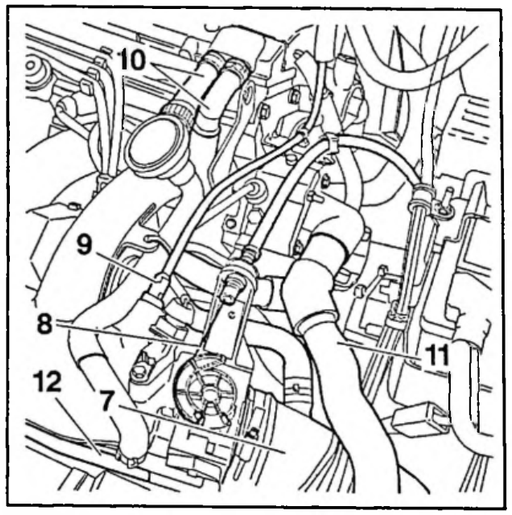


Fig : B1DP08CC

Désaccoupler :
- les tubes de recyclage des vapeurs d'huile (10)
- le raccord encliquetable (9) de pompe à vide
- le raccord encliquetable (11) de sortie d'eau
- les durits du boîtier de sortie d'eau
- la durit de canister (12)
- le câble d'accélérateur (8)
- le conduit de filtre à air (7)

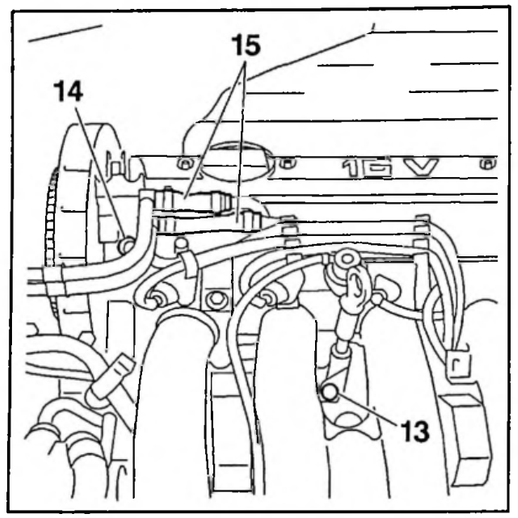


Fig : B1DP08DC

Désaccoupler les durits (15) de la rampe d'injection de carburant.

NOTA : Repérer la position de chaque connecteur d'injecteur.

Déconnecter puis déclipper les éléments suivants :
- capteur position d'arbre à cames (14)
- les injecteurs

Déposer la vis (13).

Ecarter l'ensemble guide jauge à huile.

Déposer les fixations du répartiteur d'air (6 vis et 2 écrous).

Déconnecter tous les capteurs du répartiteur d'air.

Déposer le répartiteur d'air.

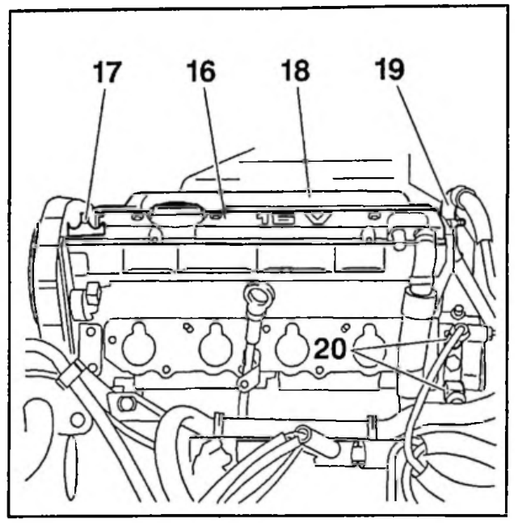


Fig : B1DP08EC

Déconnecter les sondes de température (20).

Désaccoupler la durit (19).

Déposer :
- les 2 fils de masses de la culasse
- le carter des bobines d'allumage (18)
- les 4 bobines d'allumage et leur faisceau
- le cache-style (17)
- les couvercles (16) des paliers porte arbre à cames

Soutenir le moteur avec un cric (interposer une cale en bois).

Déposer le support moteur droit de la caisse.

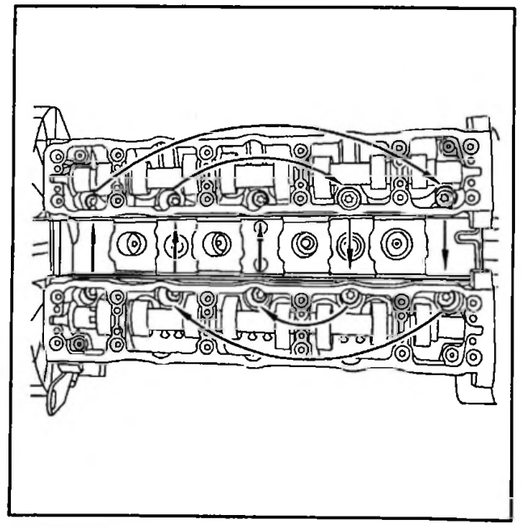


Fig : B1DP08LC

Desserrer progressivement et en spirale les vis de culasse en commençant par l'extérieur.

Déposer les vis de culasse.

Faire descendre légèrement, l'ensemble moteur-boîte de vitesses.

4 - REPOSE

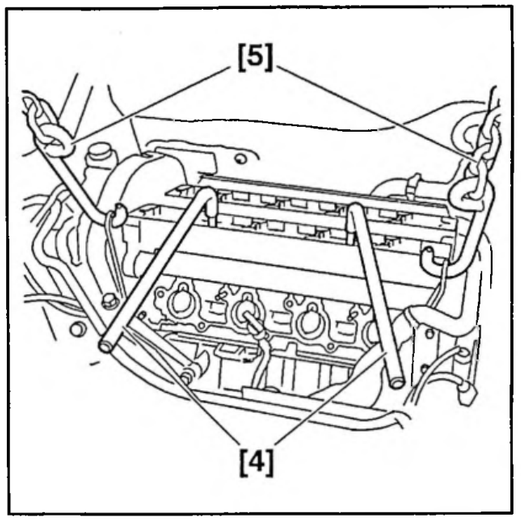


Fig : B1DP08FC

Mettre en place une grue d'atelier.

Poser les outils [4] et [5].

Maintenir l'ensemble culasse et collecteur, à l'aide d'une grue d'atelier.

Basculer et décoller la culasse à l'aide des leviers [4] (si nécessaire).

Soulever l'ensemble culasse et collecteur, à l'aide de la grue d'atelier.

Déposer la culasse et son joint.

Nettoyer les plans de joints (ne pas utiliser d'outil tranchant ou abrasif).

ATTENTION : Les plans de joint ne doivent comporter ni trace de choc ni rayure.

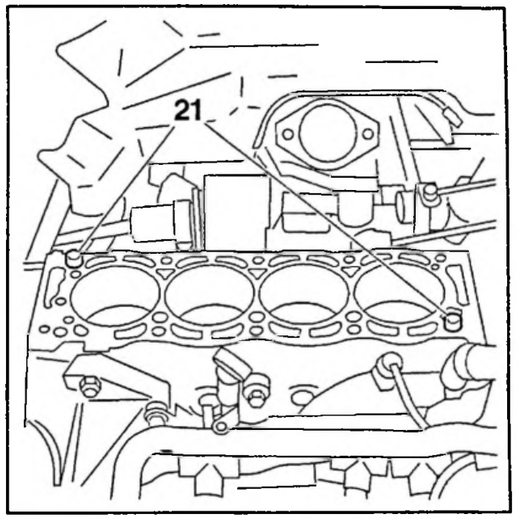


Fig : B1DP08GC

Contrôler la présence des bagues de centrage (21).

Préparer la culasse :
- contrôler la planéité de la culasse
- piger les moyeux d'arbres à cames

ATTENTION : Les moyeux d'arbres à cames sont identiques.

NOTA : La languette repère de joint de culasse doit être placée du côté volant moteur.

Poser :
- le joint de culasse
- l'ensemble culasse et collecteur, à l'aide de la grue d'atelier

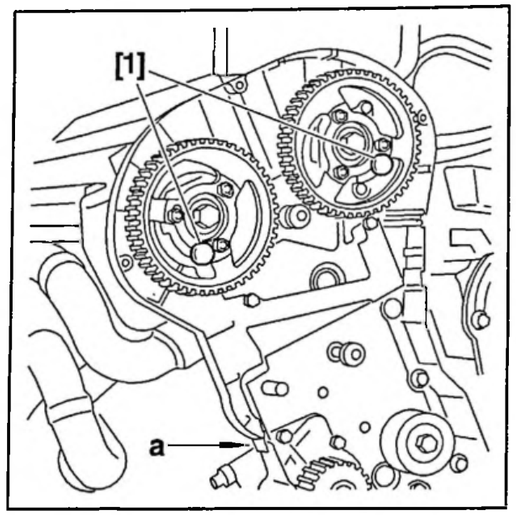


Fig : B1DP08HC

Engager correctement l'extrémité "a" du carter de distribution sur le corps de la pompe à eau.

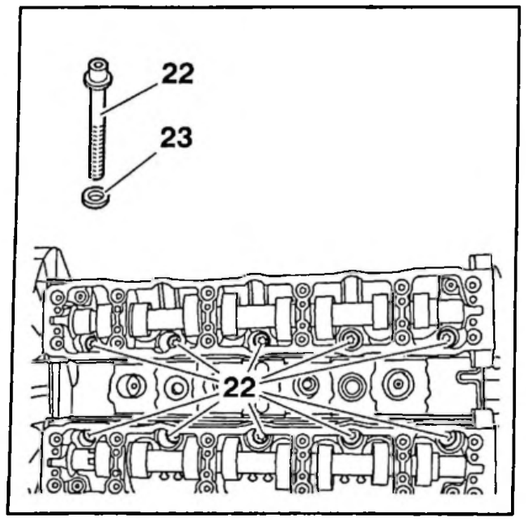


Fig : B1DP08JC

NOTA : Equiper les vis de culasse (22) de leurs rondelles d'appui (23).

Poser les vis de culasse (22).

Soulever le moteur, à l'aide du cric.

Reposer le support moteur droit.

4.1 – Serrage de la culasse

Voir opération correspondante.

NOTA : Remplir d'huile les cuvettes situées sous les cames.

4.2 – Repose de la courroie de distribution

Voir opération correspondante.

4.3 – Remontage (suite)

Reposer les couvercles des paliers porte arbre à cames (16).

NOTA : Les couvercles des paliers porte arbre à cames possèdent un joint composite supportant plusieurs démontages. Si le joint est blessé, il peut être réparé partiellement avec du produit d'étanchéité E10 (AUTO–JOINT OR).

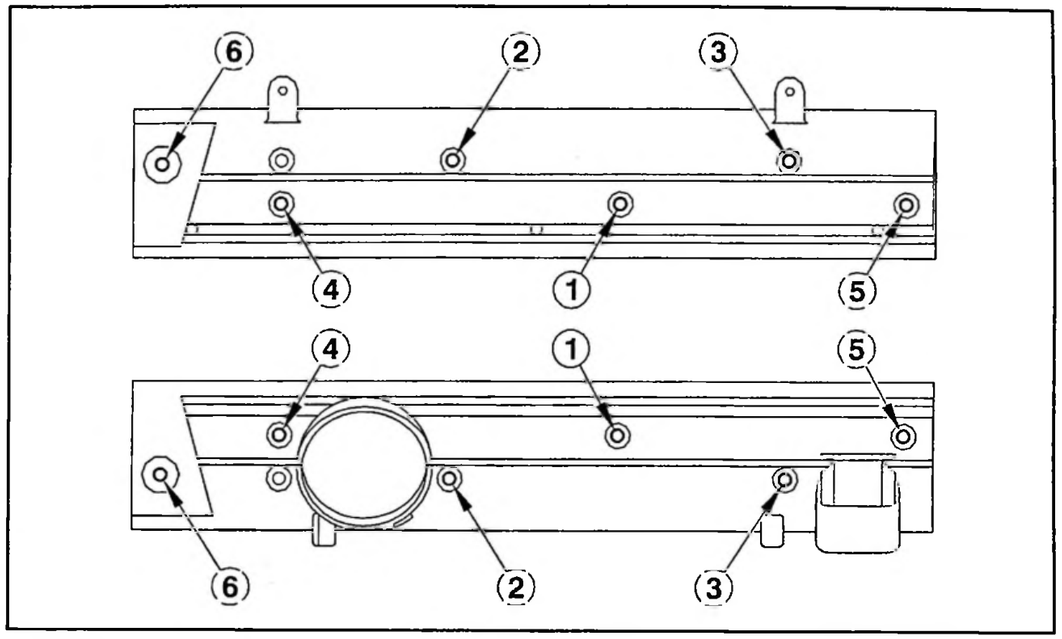


Fig : B1DP01YD

ATTENTION : Le serrage du couvercle se fait sur les colonnes d'appui des vis, et non sur l'extérieur.

En suivant l'ordre indiqué : serrer les vis à 1 m.daN.

Reposer :
- le cache–style (17)
- les 4 bobines d'allumage et leur faisceau
- le carter des bobines d'allumage (18)
- les 2 fils de masses de la culasse

Accoupler la durit (19) (pompe à vide).

Connecter les sondes de température (20).

Poser le répartiteur d'air.

Connecter tous les capteurs sur le répartiteur d'air.

Poser les fixations du répartiteur d'air (6 vis et 2 écrous) (couple de serrage 2 m.daN).

Replacer l'ensemble guide jauge à huile.

Reposer les vis (13) (couple de serrage 1 m.daN).

Clipper puis connecter les éléments suivants :
- les injecteurs
- capteur position d'arbre à cames (14)

Accoupler :
- les durits (15) sur la rampe d'injection de carburant
- le câble d'accélérateur (8)
- le conduit de filtre à air (7)
- la durit de canister (12)
- les durits du boîtier de sortie d'eau
- le raccord encliquetable (11) de sortie d'eau
- le raccord encliquetable (9) de pompe à vide
- les tubes de recyclage des vapeurs d'huile (10)

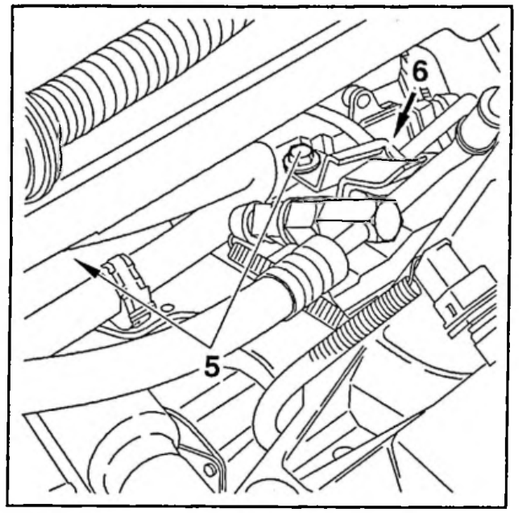


Fig : B1DP08BC

Reposer les vis (5).

Serrer la vis (6).

Brider sur la culasse, le tube métallique (liaison collecteur d'entrée d'eau/aérotherme).

Accoupler la rotule d'échappement (4).

Déposer les piges [1] et [2].

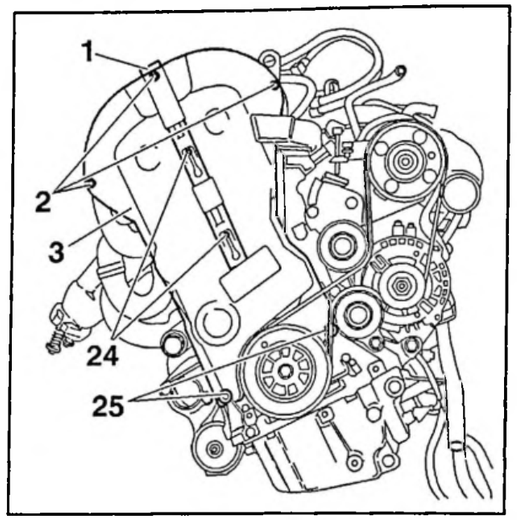


Fig : B1DP08KC

S'assurer de la présence des tampons caoutchouc sur les axes (24).

Poser le carter de distribution (3).

Verrouiller la languette (1) sur les axes (24, 25).

Serrer les vis (2).

Brancher la borne négative de la batterie.

Remplir et purger le circuit de refroidissement.

Reposer :
- le pare-boue
- la roue avant droite

Replacer le véhicule sur le sol.

DEPOSE – REPOSE : ARBRES A CAMES

1 – OUTILLAGE PRECONISE

Coffret moteur XU : 7004–T.

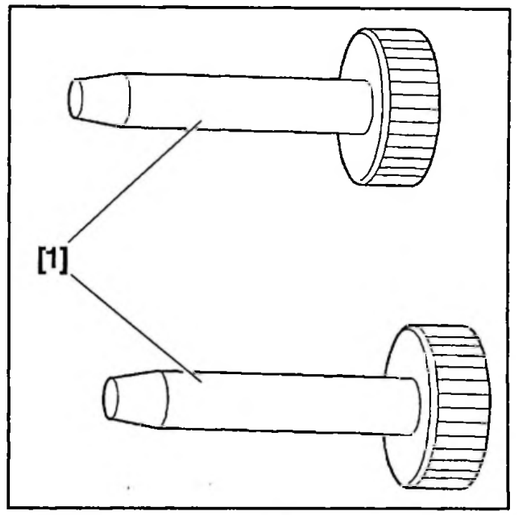


Fig : E5–P04HC

[1] pige arbre à cames 9041–T.Z.

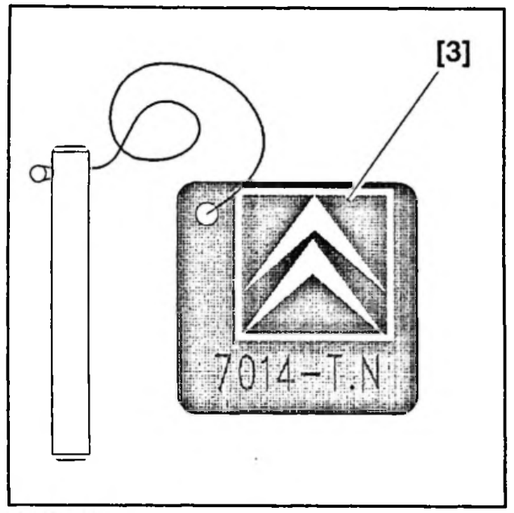


Fig : E5–P04JC

[3] pige de calage du vilebrequin 7014–T.N.

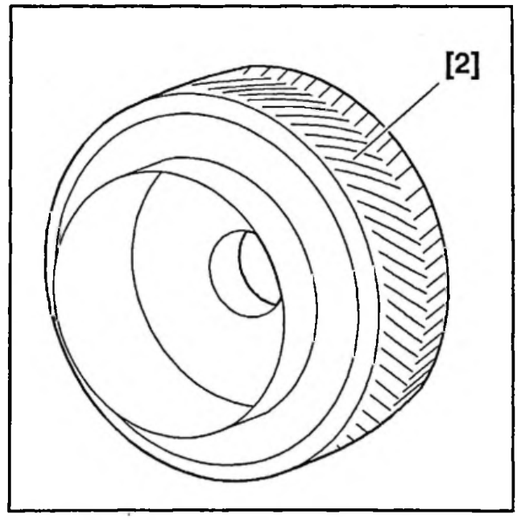


Fig : E5–P04IC

[2] outil de montage du joint d'arbre à cames 9041–T.AA.

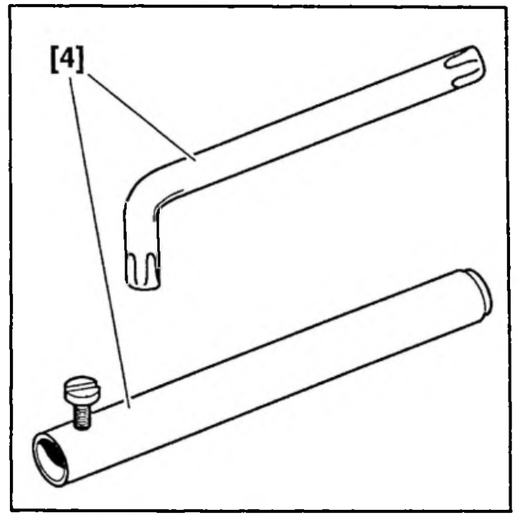


Fig : E5–P04KC

[4] clé de tension 7017–T.W.

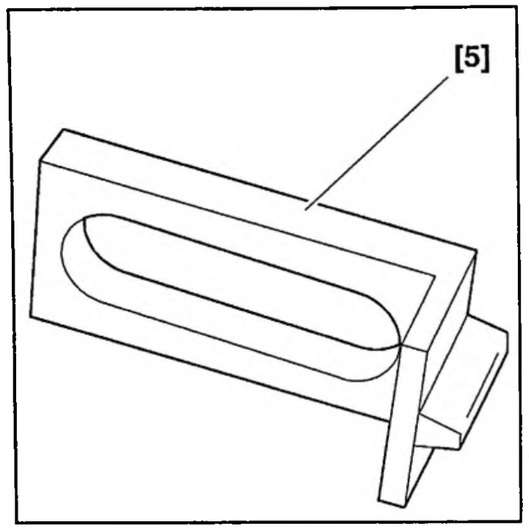


Fig : E5-P10WC

[5] arrêtoir de volant moteur 9044-T.

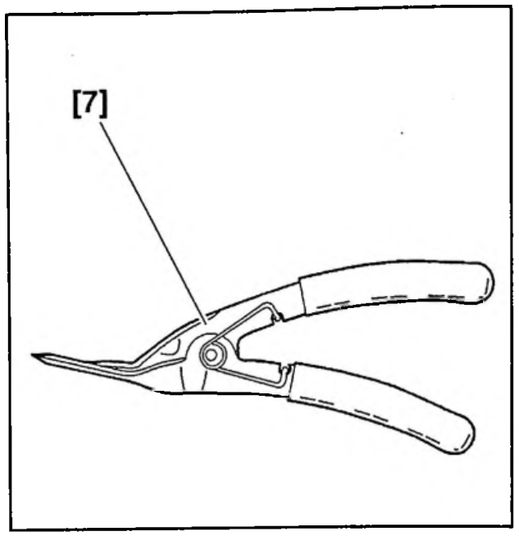


Fig : E5-P09NC

[7] pince pour dépose des pions plastique 7504-T.

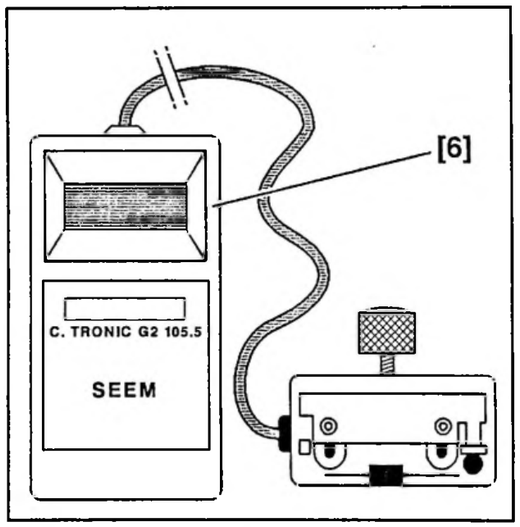


Fig : E5-P03SC

[6] appareil de mesure des tensions de courroies, à affichage digital 4122-T.

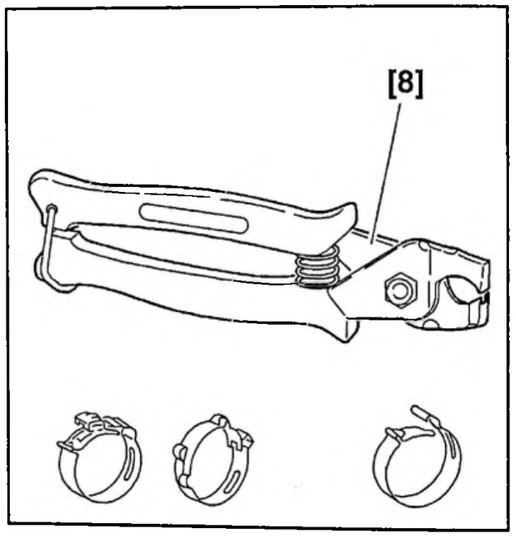


Fig : E5-P09PC

[8] pince pour dépose de colliers "clic" 4145-T.

2 - DEPOSE

Débrancher la borne négative de la batterie.

Déposer la courroie de distribution (voir opération correspondante).

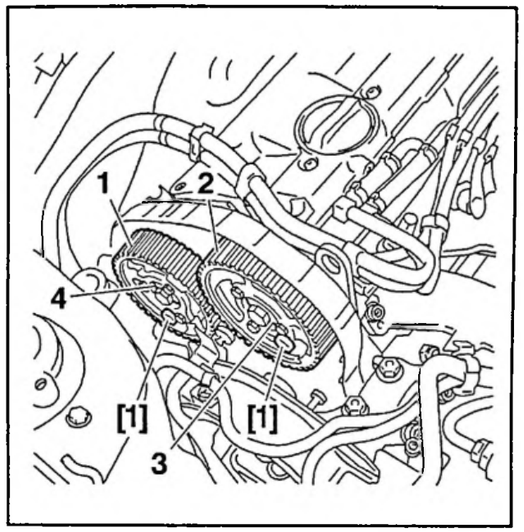


Fig : B1DP07VC

Poser les piges [1].

Desserrer :

- les vis de fixation des poulies d'arbres à cames (1, 2)
- les vis de fixation des moyeux d'arbres à cames (3, 4) (pige [1] en place)

Déposer :

- les outils [1]
- les moyeux d'arbres à cames (3, 4) avec leur poulie (1, 2)

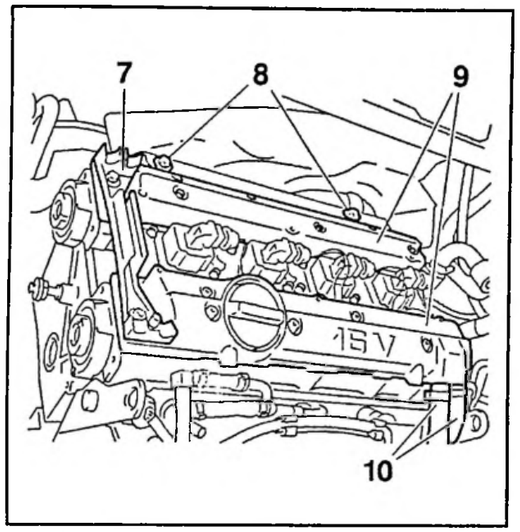


Fig : B1DP07XC

Déposer :

- le support (7)
- les vis (8)
- les couvercles (9)

Désaccoupler les durits (10) à l'aide de l'outil [8].

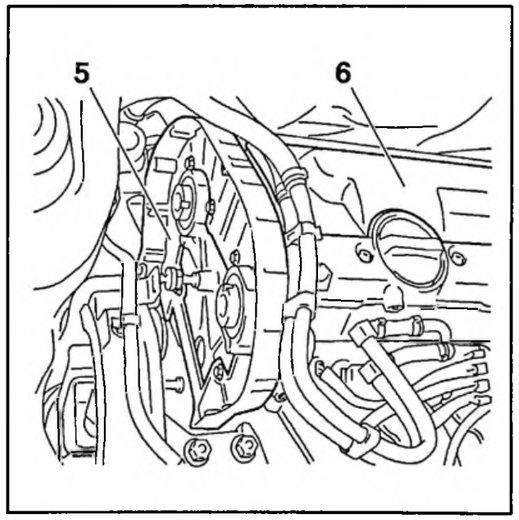


Fig : B1DP07WC

Déposer :

- le carter intérieur de distribution (5)
- le carter des bobines d'allumage (6)

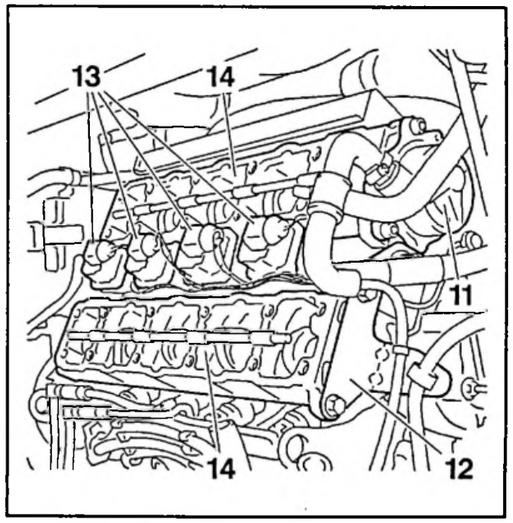


Fig : B1DP07YC

Déposer :

- la pompe à vide (11)
- le support (12)
- les 4 bobines d'allumage et leur faisceau (13)

Desserrer progressivement de quelques tours les vis des 2 paliers porte arbre à cames.

Décoller les paliers porte arbre à cames.

Déposer :

- les vis des 2 paliers porte arbre à cames
- les paliers porte arbre à cames (14)

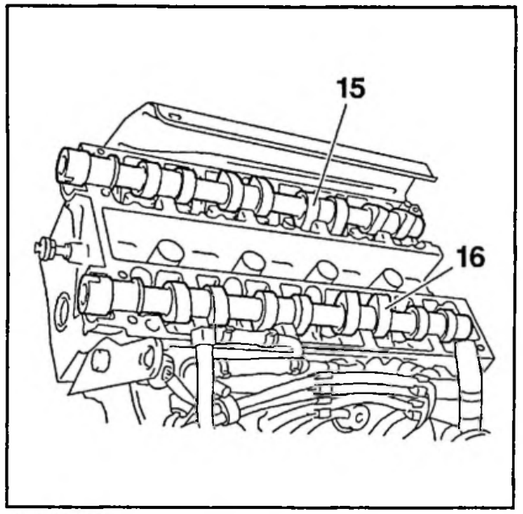


Fig : B1DP07ZC

ATTENTION : Les arbres à cames sont différent, repérer leur position.

Arbre à cames d'échappement (15).
Arbre à cames d'admission (16).

IMPERATIF : Décoller l'arbre à cames de son palier centreur (côté distribution) en appuyant sur le bout opposé.

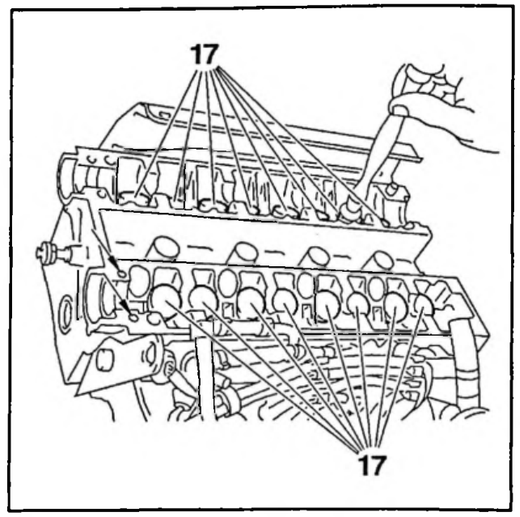


Fig : B1DP080C

Déposer :
- les arbres à cames
- les poussoirs (17) ; respecter leur emplacement d'origine

Utiliser une ventouse (exemple : rodoir à soupapes).

NOTA : Contrôler l'état des poussoirs hydrauliques. Contrôler le bon état des paliers d'arbres à cames.

Nettoyer les plans de joints.

IMPERATIF : Chasser l'huile dans les taraudages des vis de fixation des paliers porte arbres à cames (suivant flèches).

3 – REPOSE

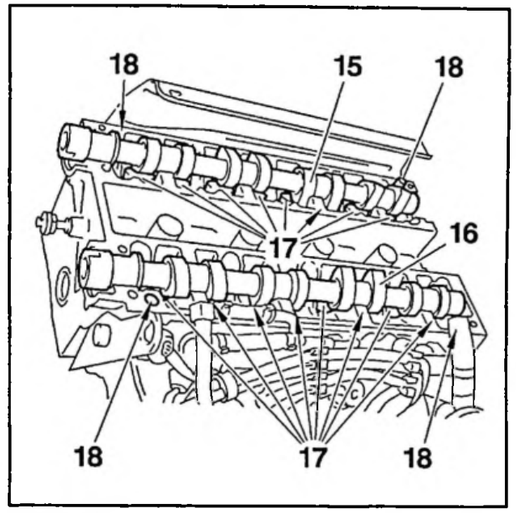


Fig : B1DP081C

S'assurer de la présence des 4 centreurs (18).

Huiler le corps des poussoirs.

Graisser les paliers et les cames (graisse G1).

Reposer les poussoirs (17) en respectant leur emplacement d'origine.

S'assurer de la libre rotation des poussoirs dans la culasse.

3.1 – Repérage des arbres à cames

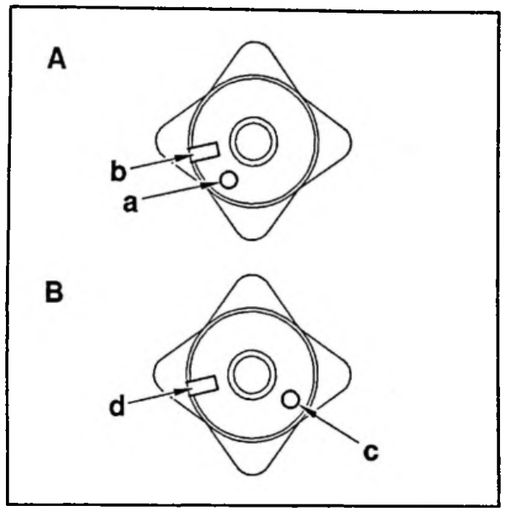


Fig : B1DP082C

A : positionnement du trou de repérage "a" (profondeur : 10 mm) de l'arbre à cames d'échappement par rapport à la rainure "b".

B : positionnement du trou de repérage "c" (profondeur : 10 mm) de l'arbre à cames d'admission par rapport à la rainure "d".

3.2 – Repose

Poser les arbres à cames :
- arbre à cames d'échappement (15) : came du cylindre 1 vers le haut
- arbre à cames d'admission (16) : came du cylindre 2 vers le haut

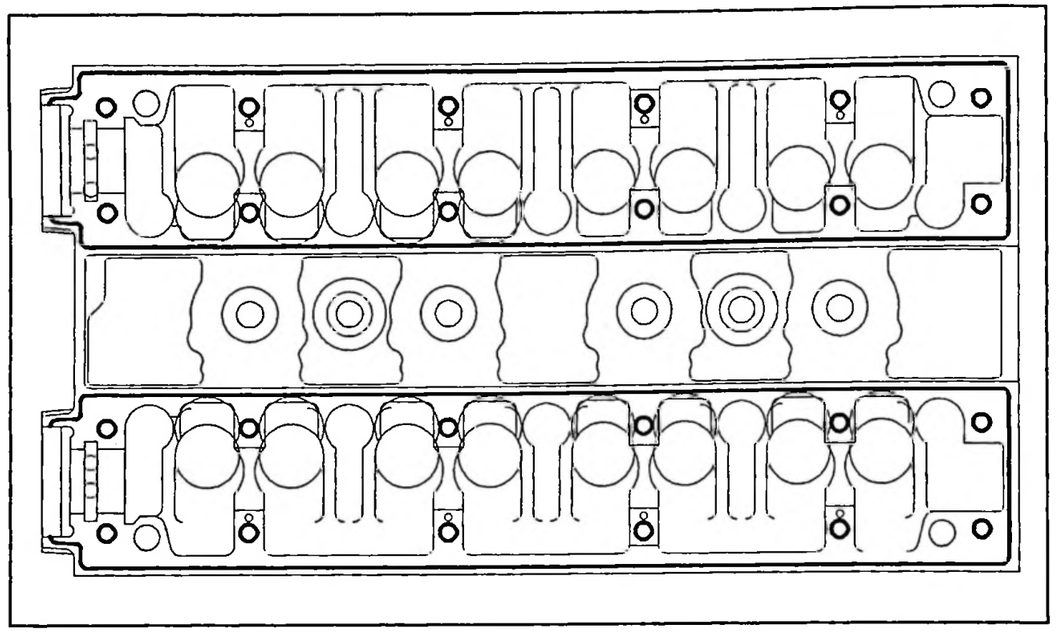


Fig : B1DP01WD

Déposer un cordon de produit d'étanchéité (E10) sur le pourtour des plans de joint et des vis.

Reposer :
- les paliers porte arbre à cames
- les vis avec bagues d'étanchéité sous tête

IMPERATIF : Approcher progressivement les vis.

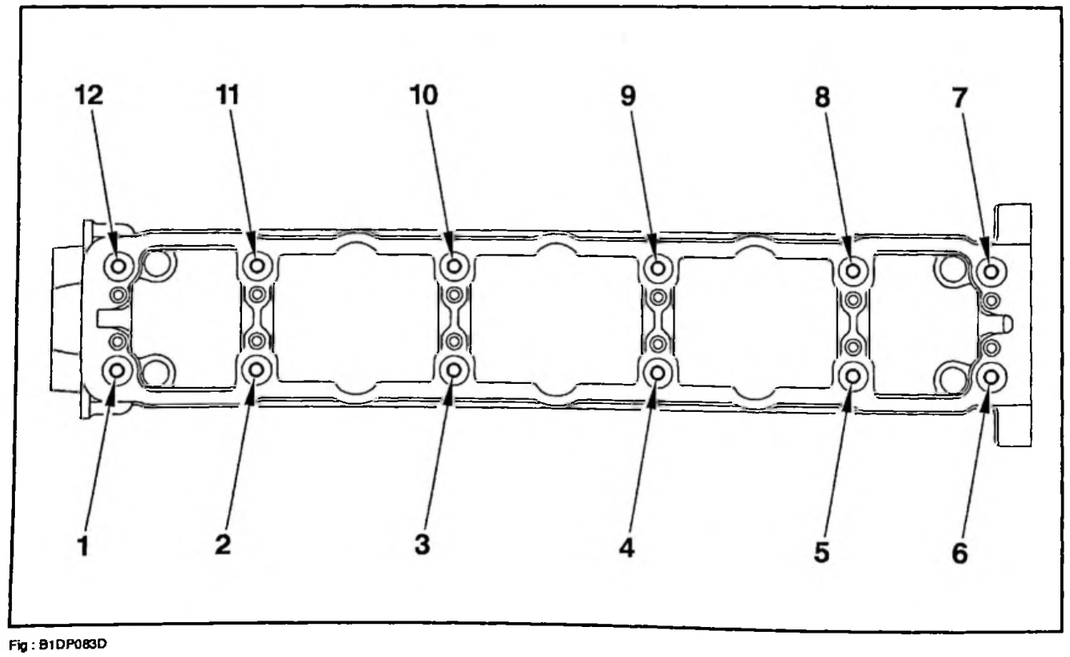


Fig : B1DP083D

Serrer les vis, en suivant l'ordre indiqué.

Presserrer à 0,5 m.daN.

Serrer à 1 m.daN.

Reposer les couvercles des paliers porte arbre à cames.

NOTA : Les couvercles des paliers porte arbre à cames possèdent un joint composite supportant plusieurs démontages. Si le joint est blessé, il peut être réparé partiellement avec du produit d'étanchéité E10 (AUTO–JOINT OR).

ATTENTION : Le serrage du couvercle se fait sur les colonnes d'appui des vis, et non sur l'extérieur.

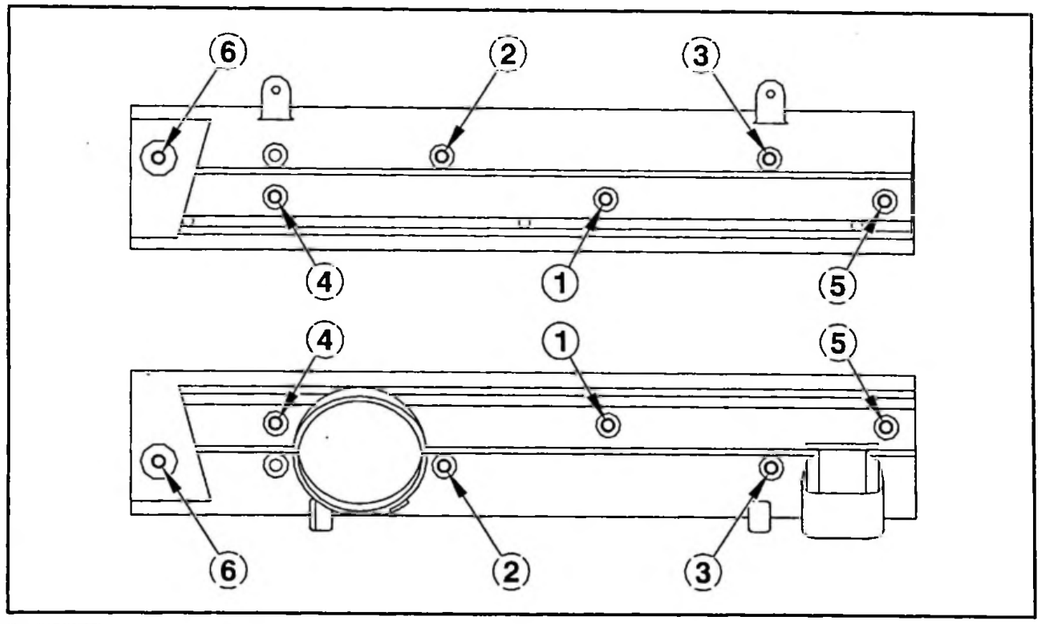


Fig : B1DP01YD

Serrer les vis à 1 m.daN, en suivant l'ordre indiqué.

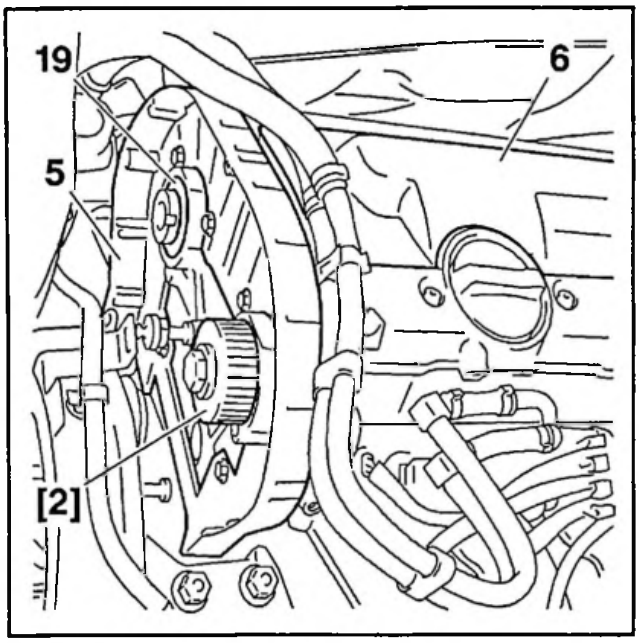


Fig : B1DP084C

Reposer :
- les 4 bobines d'allumage et leur faisceau (13)
- le support (12)
- la pompe à vide (11)
- les vis (8)
- le support (7)
- le carter des bobines d'allumage (6)
- le carter intérieur de distribution (5)

Accoupler les durits (10) à l'aide de l'outil [8].

Huiler les lèvres des joints (19).

Poser les joints (19) sur les arbres à cames, à l'aide de l'outil [2].

Utiliser la vis de l'arbre à cames pour la mise en place.

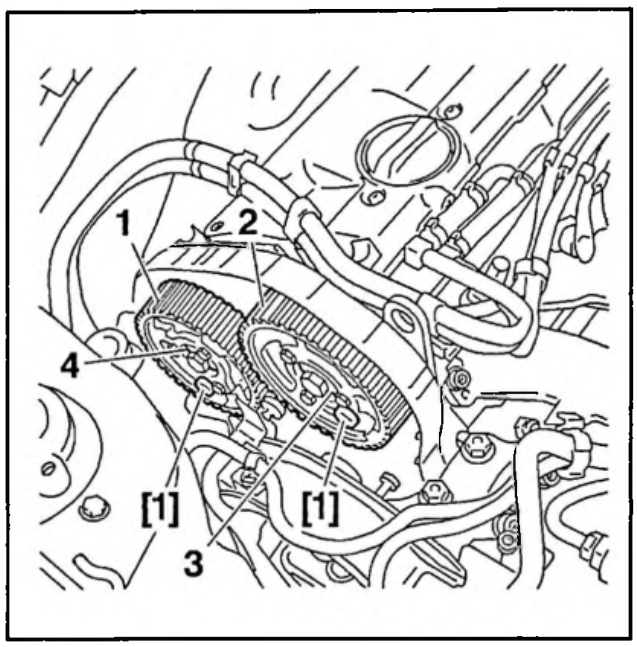


Fig : B1DP07VC

Reposer :
- les moyeux d'arbres à cames (3, 4) avec leur poulie (1, 2)
- les vis de fixation des moyeux d'arbres à cames (3, 4) équipées de leurs rondelles d'appui

NOTA : Les moyeux d'arbres à cames sont identiques.

Poser les piges [1].

Serrer les vis de fixation des moyeux d'arbres à cames (3, 4) à 7,5 m.daN.

S'assurer du libre débattement des poulies d'arbres à cames sur les moyeux.

Reposer la courroie de distribution (voir opération correspondante).

Brancher la borne négative de la batterie.

© Reproduction ou traduction même partielle interdite sans l'autorisation écrite des Automobiles CITROËN

CITROËN ZX

FEVRIER 1997

ABONNEMENT GME

OPR:7245 ⟶

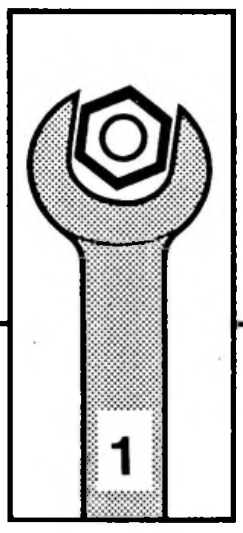
RÉF. **1** N° ZX 112-00/4

MOTEUR ESSENCE

Type XU 7 JP4 (1761 cm³)

● CULASSE

MAN 008941



AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS VENTE

CULASSE

DEPOSE – REPOSE : CULASSE SUR VEHICULE 1

1 – Outillage préconisé 1
2 – Dépose 2
3 – Repose 6

DEPOSE – REPOSE : ARBRES A CAMES 9

1 – Outillage préconisé 9
2 – Dépose 10
3 – Repose 12

DEPOSE – REPOSE : CULASSE SUR VEHICULE

1 – OUTILLAGE PRECONISE

Coffret moteur XU : 7004–T.

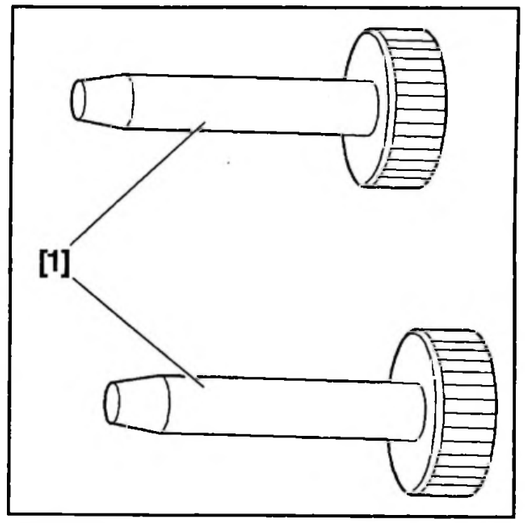


Fig : E5–P04HC

[1] pige d'arbre à cames 9041–T.Z.

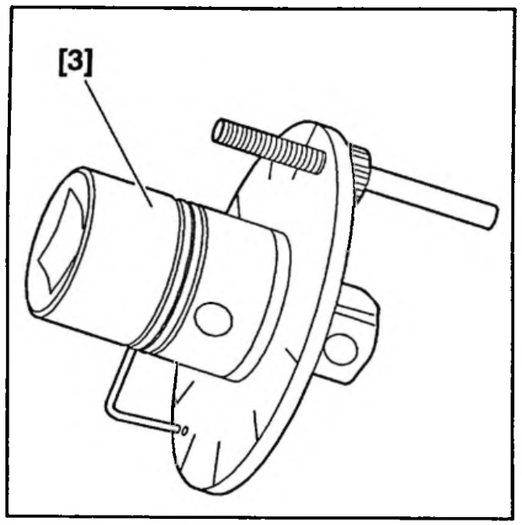


Fig : E5AP03QC

[3] adaptateur pour serrage angulaire 4069–T.

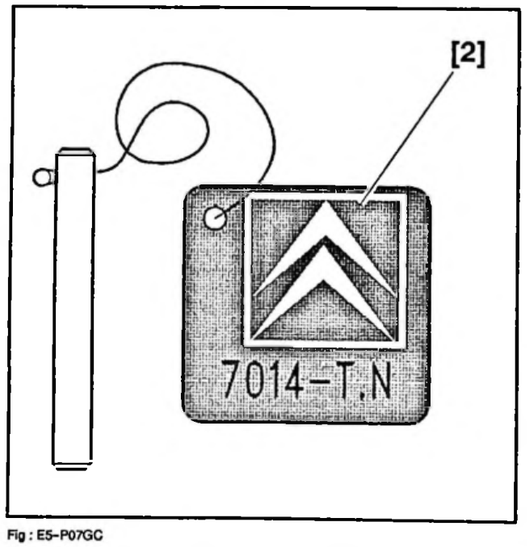


Fig : E5–P07GC

[2] pige de calage du vilebrequin 7014–T.N.

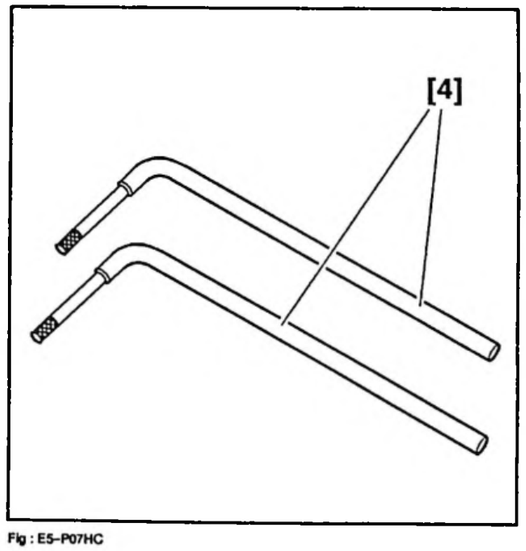


Fig : E5–P07HC

[4] leviers de décollement de la culasse 149–T.

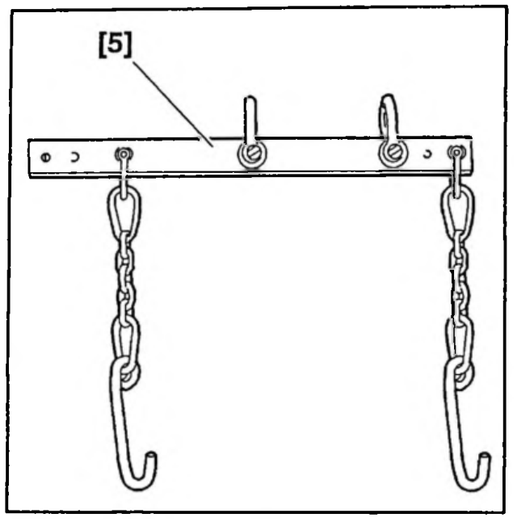


Fig : E5AP02YC

[5] barre de levage 2517–T.B.

Outillage complémentaire :

- clé de tension 7017–T.W (coffret 7004–T)
- appareil de mesure des tensions de courroie à affichage digital (SEEM) 4122–T
- pince pour dépose de colliers "CLIC" 4145–T
- pince pour dépose et repose des colliers élastiques 9029–T

2 – DEPOSE

Lever et caler le véhicule, roues avant pendantes.

Débrancher la borne négative de la batterie.

Vidanger le circuit de refroidissement (voir opération correspondante).

Déposer :

- la roue avant droite
- le pare–boue

Désaccoupler la rotule d'échappement.

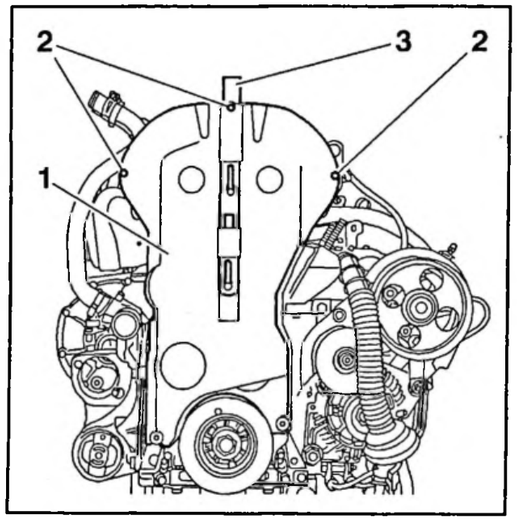


Fig : B1DP099C

Tirer vers le haut la languette (3) pour libérer les axes.

Dévisser les 3 vis (2).

Déposer le carter de distribution (1).

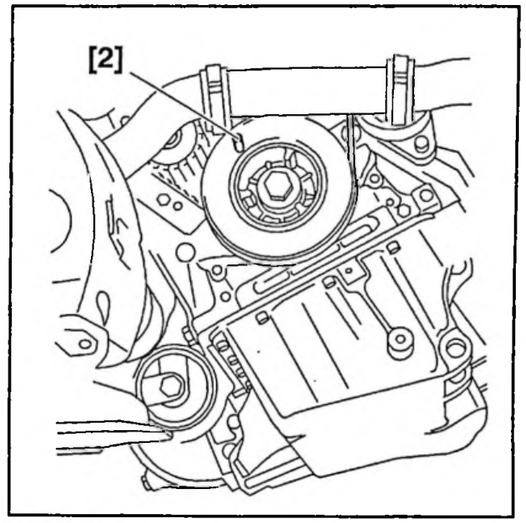


Fig : B1EP07LC

Piger le vilebrequin à l'aide de la pige [2].

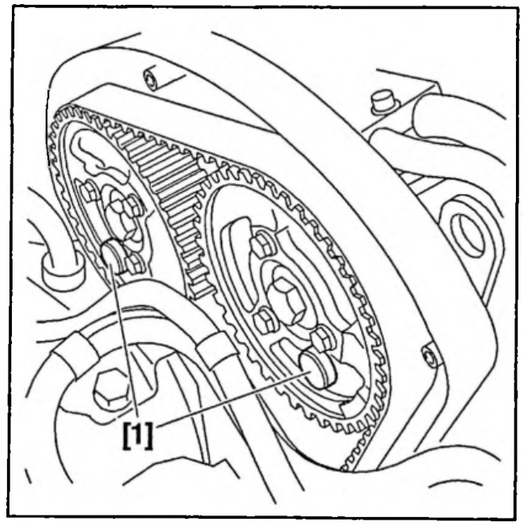


Fig : B1DP09AC

Piger les arbres à cames ; avec les outils [1].

Détendre la courroie en manoeuvrant le tendeur.

Déposer la courroie de distribution des poulies d'arbres à cames.

Contrôler visuellement l'état de la courroie de distribution.

NOTA : Si la courroie présente des craquelures ou des traces d'huile, il est nécessaire de la changer (voir opération correspondante).

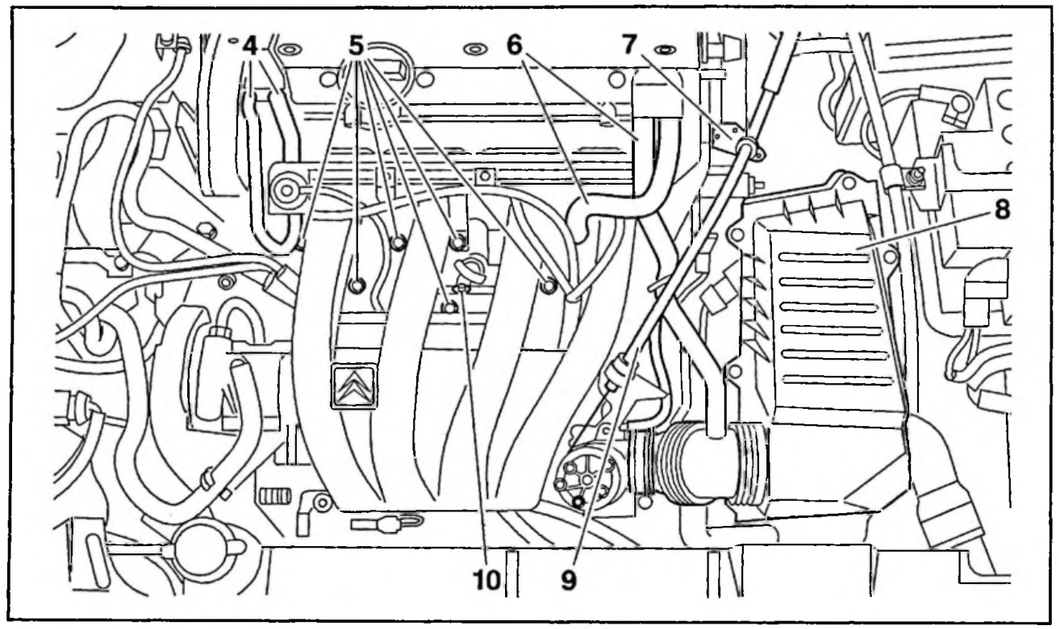


Fig : B1DP09BD

Désaccoupler :
- le filtre à air (8)
- le câble d'accélérateur (9)
- les tubes de recyclage des vapeurs d'huile (6)
- la durit de canister
- les durits (4) sur la rampe d'injection de carburant

NOTA : Repérer la position de chaque connecteur d'injecteur.

Déconnecter puis déclipper tous les injecteurs.

Déposer la vis (10).

Ecarter l'ensemble guide jauge à huile.

Déposer :
- les fixations (5) du répartiteur d'air (6 vis et 2 écrous)
- le répartiteur d'air du bloc moteur

Déconnecter tous les capteurs du répartiteur d'air.

Désaccoupler le raccord encliquetable de pompe à vide.

Déclipper les éléments du support (7).

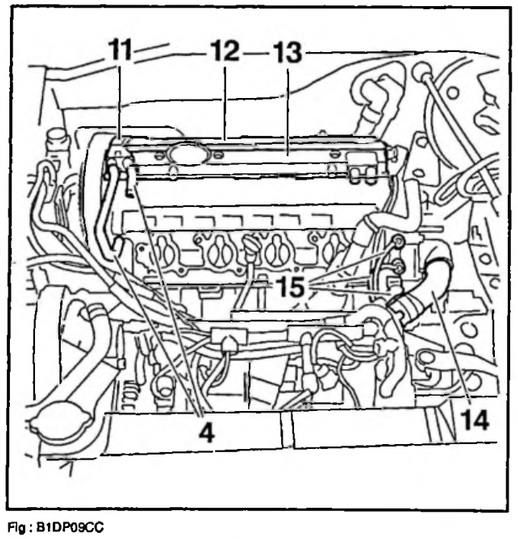


Fig : B1DP09CC

Déposer le cache-style (11).

Ecarter les durits de carburant (4).

Déposer le support durits de carburant.

Déconnecter le boîtier des bobines d'allumage (12).

Déposer :
- le boîtier des bobines d'allumage (12)
- les couvercles (13) des paliers porte arbre à cames
- la durit (14)

Déconnecter les sondes de température (15).

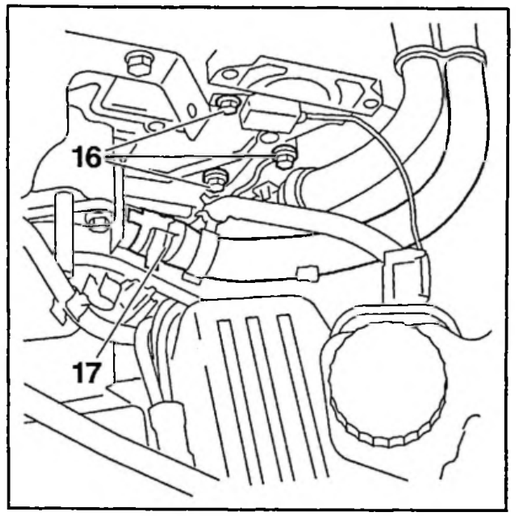


Fig : B1DP09DC

Déposer les 3 vis (16) (fils de masse).

Désaccoupler la durit d'aérotherme (17).

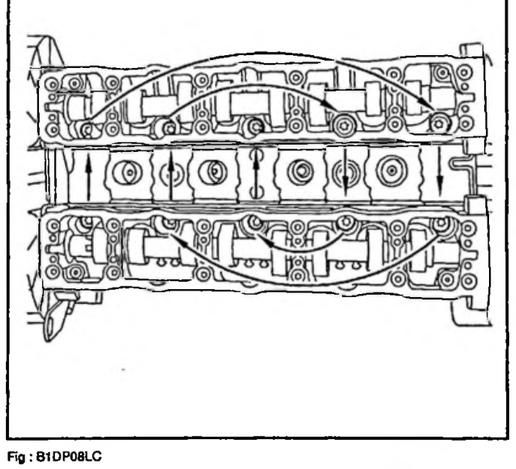


Fig : B1DP08LC

Desserrer progressivement et en spirale les vis de culasse en commençant par l'extérieur.

Déposer les vis de culasse.

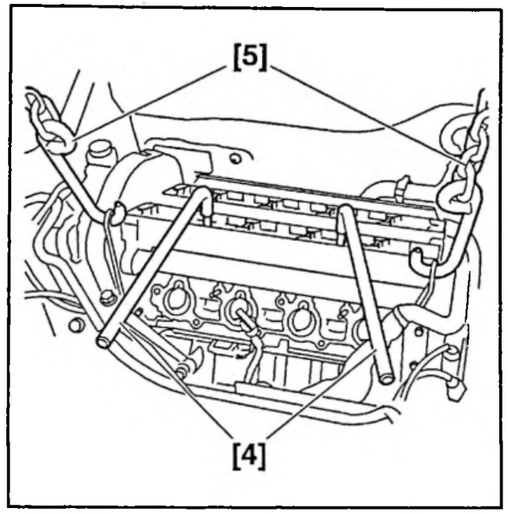


Fig : B1DP08FC

Mettre en place une grue d'atelier.

Poser les outils [4] et [5].

Maintenir l'ensemble culasse et collecteur, à l'aide d'une grue d'atelier.

Basculer et décoller la culasse à l'aide des leviers [4] (si nécessaire).

Soulever l'ensemble culasse et collecteur, à l'aide de la grue d'atelier.

Déposer la culasse et son joint.

Nettoyer les plans de joints (ne pas utiliser d'outil tranchant ou abrasif).

ATTENTION : Les plans de joint ne doivent comporter ni trace de choc ni rayures.

3 – REPOSE

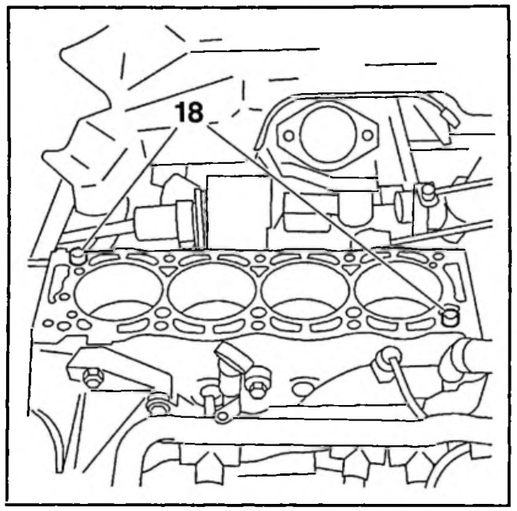


Fig : B1DP09EC

Contrôler la présence des bagues de centrage (18).

Préparer la culasse :
- contrôler la planéité de la culasse
- piger les moyeux d'arbres à cames

ATTENTION : Les moyeux d'arbres à cames sont identiques.

NOTA : La languette repère de joint de culasse doit être placée du côté volant moteur.

Poser :
- le joint de culasse
- l'ensemble culasse et collecteur, à l'aide de la grue d'atelier

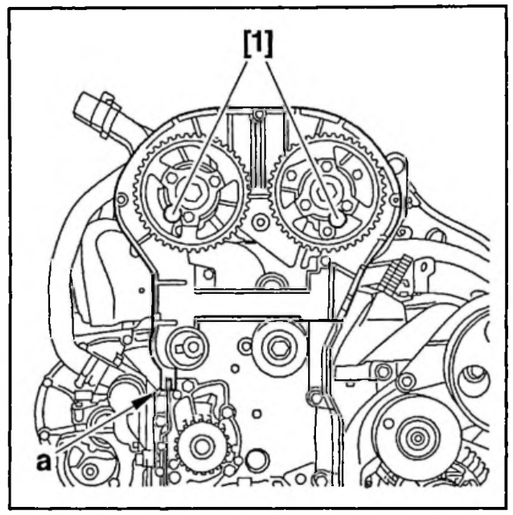


Fig : B1DP09FC

Engager correctement l'extrémité "a" du carter de distribution sur le corps de la pompe à eau.

IMPERATIF : Avant réutilisation des vis de culasse il faut contrôler leur longueur.

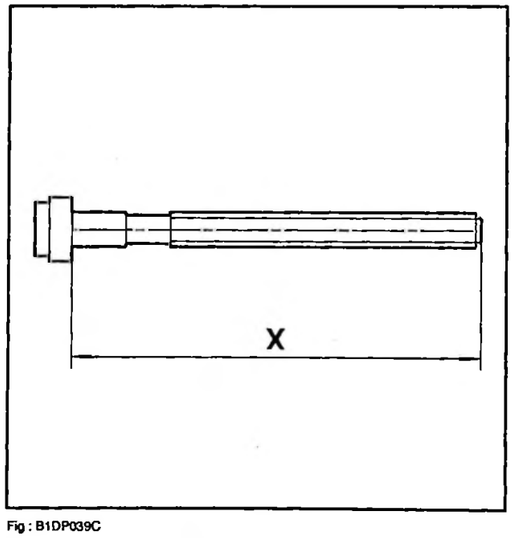


Fig : B1DP039C

X = longueur maximum sous tête.

Longueur des vis réutilisables : 159 < X < 160,5 mm.

Ne pas réutiliser les vis de culasse dont la longueur est supérieure à 160,5 mm.

3.1 – Serrage de la culasse

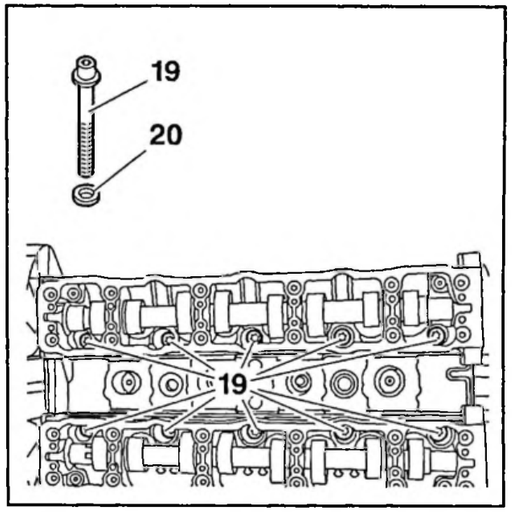


Fig : B1DP09GC

NOTA : Equiper les vis de culasse (19) de leurs rondelles d'appui (20).

ATTENTION : Reposer les vis de culasse préalablement enduites de graisse MOLYKOTE G RAPID PLUS sur les filets et sous la tête.

Poser les vis de culasse (19).

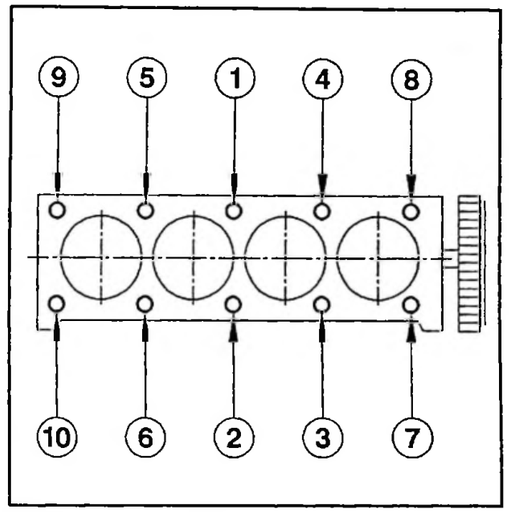


Fig : B1BP005C

Serrer les vis en respectant l'ordre et le couple de serrage :
- serrer les vis à 6 m.daN
- desserrer et serrer les vis à 2 m.daN
- terminer par un serrage angulaire de 300° ± 3 ° ; à l'aide de l'outil [3]

NOTA : Remplir d'huile les cuvettes situées sous les cames.

3.2 – Repose de la courroie de distribution

Voir opération correspondante.

3.3 – Remontage (suite)

Reposer les couvercles des paliers porte arbre à cames (13).

NOTA : Les couvercles des paliers porte arbre à cames possèdent un joint composite supportant plusieurs démontages. Si le joint est blessé, il peut être réparé partiellement avec du produit d'étanchéité E10 (AUTO-JOINT OR).

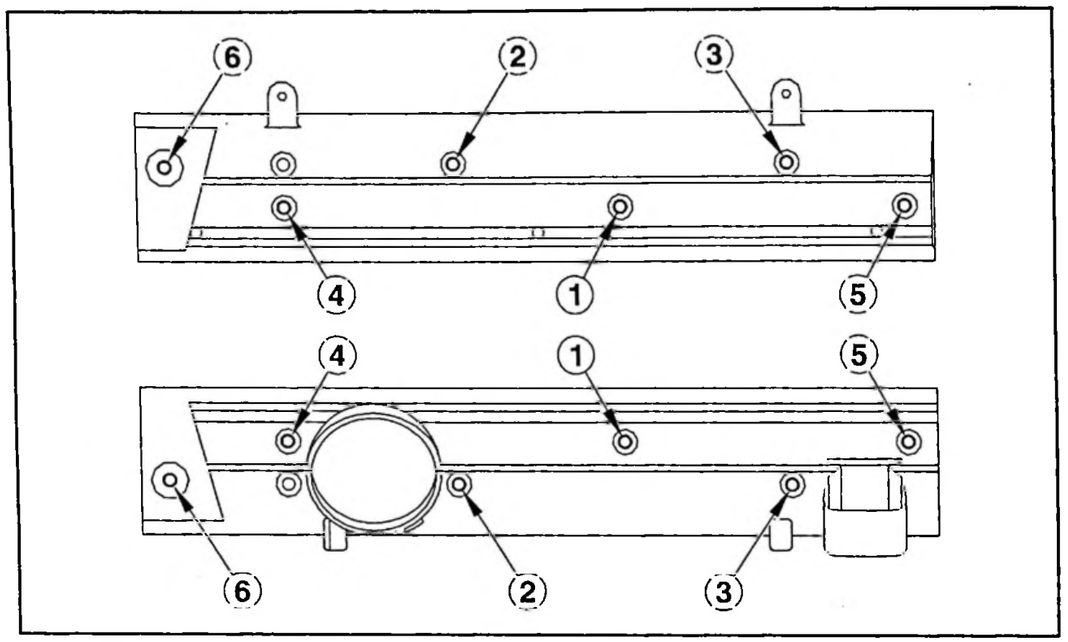


Fig : B1DP01YD

ATTENTION : Le serrage du couvercle se fait sur les colonnes d'appui des vis, et non sur l'extérieur.

Serrer les vis à 1 m.daN ; suivant l'ordre indiqué.

Accoupler la durit d'aérotherme (17).

Reposer les 3 vis (16).

Connecter les sondes de température (15).

Reposer :
- la durit encliquetable (14)
- le boîtier des bobines d'allumage (12)

Connecter le boîtier des bobines d'allumage (12).

Poser le support durits de carburant.

Mettre en place les durits de carburant (4).

Poser le cache-style (11).

Clipper les éléments sur le support (7).

Poser le répartiteur d'air.

Accoupler le raccord encliquetable de pompe à vide.

Connecter tous les capteurs sur le répartiteur d'air.

Reposer :
- les fixations (5) du répartiteur d'air (couple de serrage 2 m.daN)
- la vis (10)

Connecter puis clipper tous les injecteurs.

Accoupler :
- les durits (4) sur la rampe d'injection de carburant
- la durit de canister
- les tubes de recyclage des vapeurs d'huile (6)
- le câble d'accélérateur (9)
- le filtre à air (8)
- la rotule d'échappement

Brancher la borne négative de la batterie.

Remplir et purger le circuit de refroidissement (voir opération correspondante).

Replacer le véhicule sur le sol.

DEPOSE – REPOSE : ARBRES A CAMES

1 – OUTILLAGE PRECONISE

Coffret moteur XU : 7004-T.

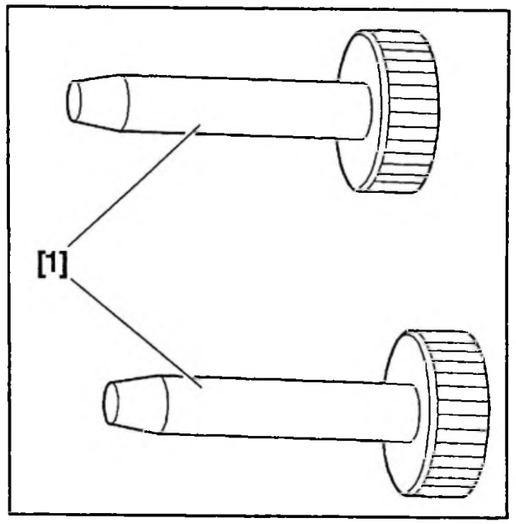


Fig : E5-P04HC

[1] pige arbre à cames 9041-T.Z.

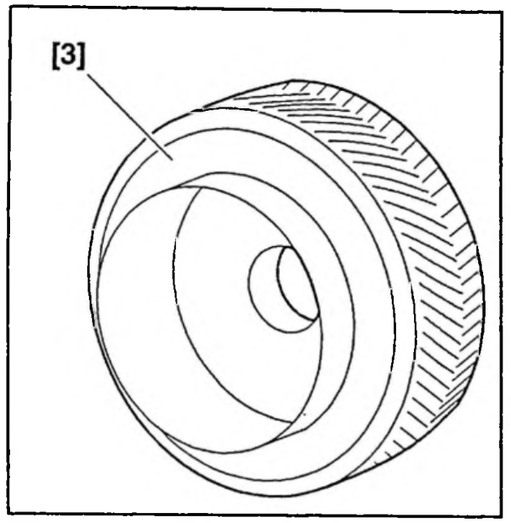


Fig : E5AP053C

[3] outil de montage du joint d'arbre à cames 9041-T.AA.

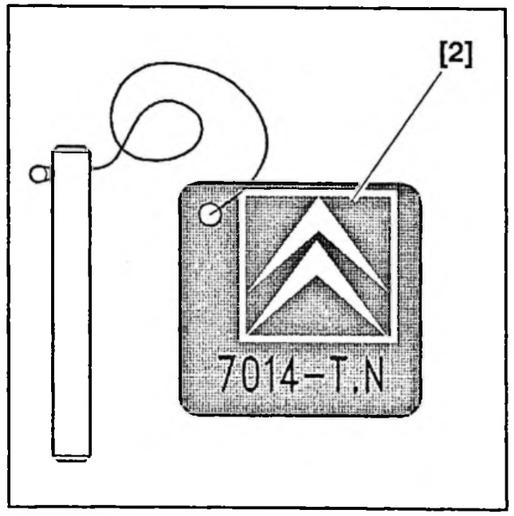


Fig : E5-P07GC

[2] pige de calage du vilebrequin 7014-T.N.

Outillage complémentaire :
- clé de tension 7017-T.W (coffret 7004-T)
- appareil de mesure des tensions de courroie à affichage digital (SEEM) 4122-T
- pince pour dépose des pions plastique 7504-T
- pince pour dépose de colliers "CLIC" 4145-T

2 – DEPOSE

Débrancher la borne négative de la batterie.

Déposer :
- la roue avant droite
- le pare–boue

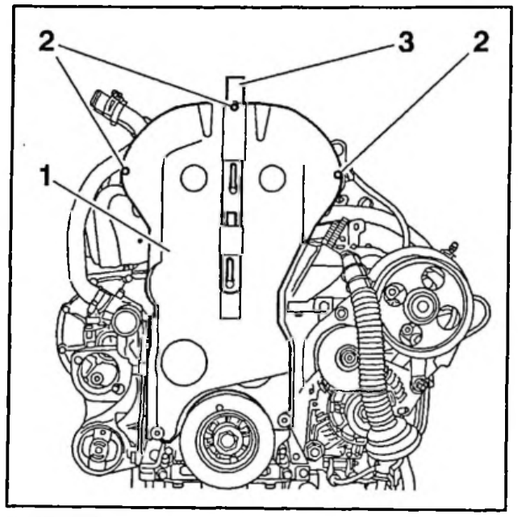


Fig : B1DP099C

Tirer vers le haut la languette (3) pour libérer les axes.

Dévisser les 3 vis (2).

Déposer le carter de distribution (1).

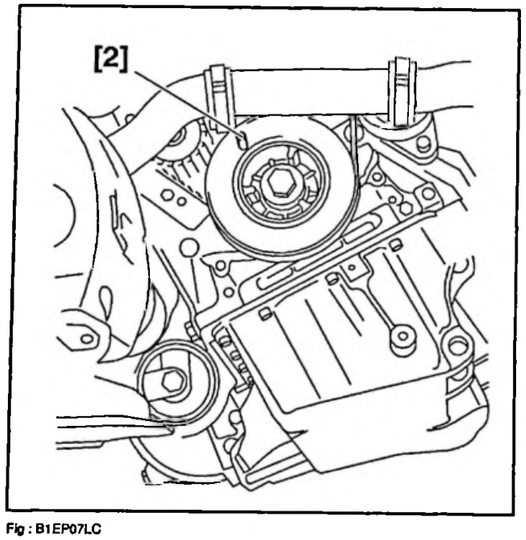


Fig : B1EP07LC

Piger le vilebrequin à l'aide de la pige [2].

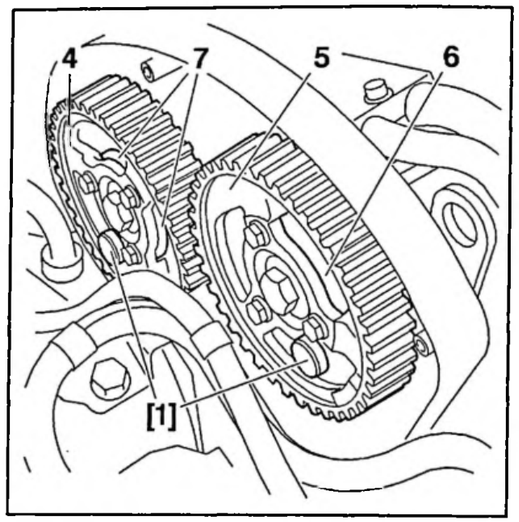


Fig : B1DP09HC

Piger les arbres à cames ; avec les outils [1].

Détendre la courroie en manoeuvrant le tendeur.

Déposer la courroie de distribution des poulies d'arbres à cames.

Contrôler visuellement l'état de la courroie de distribution.

NOTA : Si la courroie présente des craquelures ou des traces d'huile, il est nécessaire de la changer (voir opération correspondante).

Desserrer :
- les vis de fixation des poulies d'arbres à cames (4), (5)
- les vis de fixation des moyeux d'arbres à cames (7), (6) (pige [1] en place)

Déposer :
- les outils [1]
- les moyeux d'arbres à cames (7), (6) avec leur poulie (4), (5)

NOTA : Les moyeux d'arbres à cames sont différents.

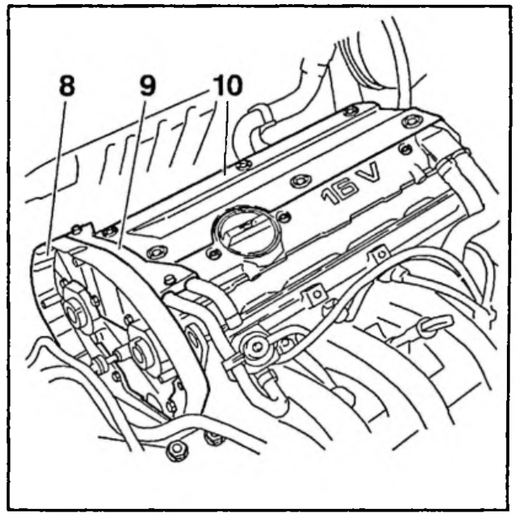


Fig : B1DP09JC

Déconnecter le boîtier des bobines d'allumage (10).

Déposer :
- le carter intérieur de distribution (8)
- le boîtier des bobines d'allumage (10)
- le cache–style (9)
- le support tuyaux de carburant

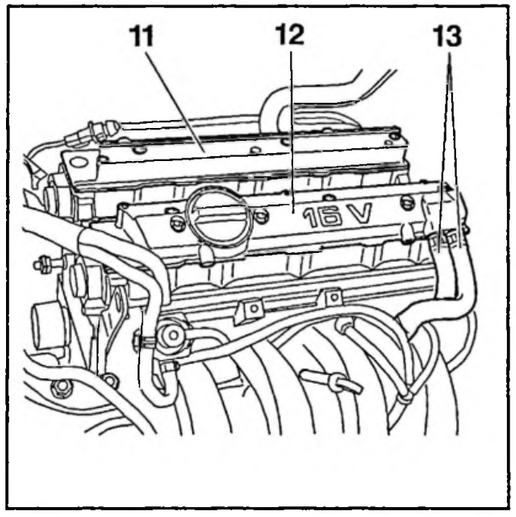


Fig : B1DP09KC

Désaccoupler les durits (13).

Déposer les couvercles des chapeaux de paliers d'arbre à cames (11), (12).

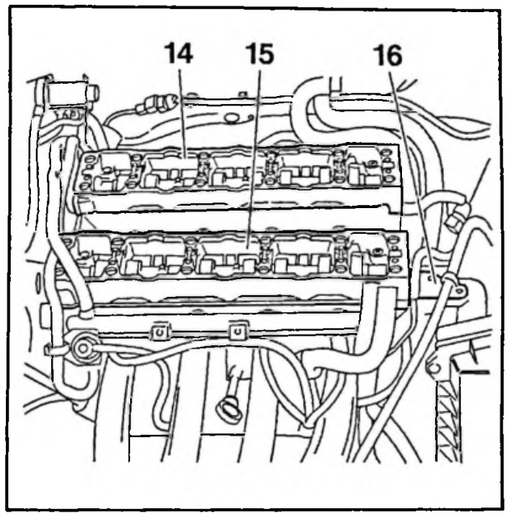


Fig : B1DP09LC

Déposer le support (16).

Desserrer progressivement de quelques tours les vis des 2 chapeaux de paliers d'arbre à cames (14) et (15).

Décoller les chapeaux de paliers d'arbre à cames.

Déposer :
- les vis de fixation des 2 chapeaux de paliers d'arbre à cames
- les chapeaux de paliers d'arbre à cames (14), (15)

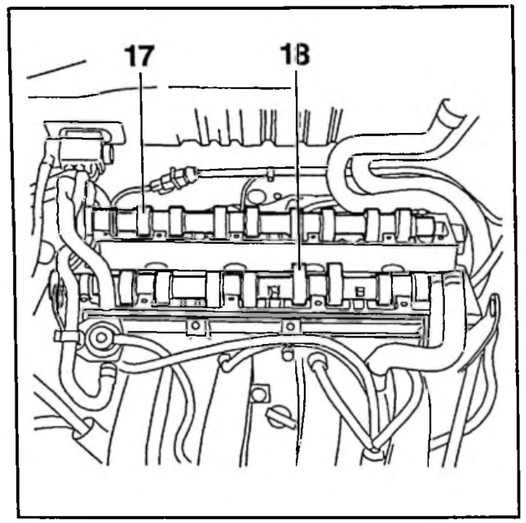


Fig : B1DP09MC

ATTENTION : Les arbres à cames sont identiques, repérer leur position.

Arbre à cames d'échappement (17).
Arbre à cames d'admission (18).

IMPERATIF : Décoller l'arbre à cames de son palier centreur (côté distribution) en appuyant sur le bout opposé.

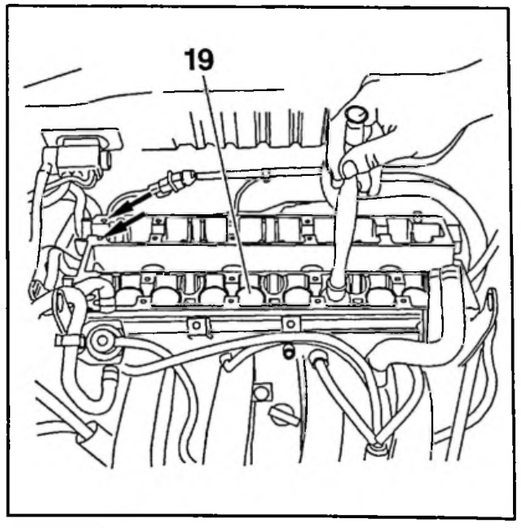


Fig : B1DP09NC

Déposer :
- les arbres à cames
- les poussoirs de soupapes (19) (repérer leur position) : utiliser une ventouse (exemple : rodoir à soupapes)

NOTA : Contrôler l'état des poussoirs hydrauliques.
Contrôler le bon état des paliers d'arbres à cames.

Nettoyer les plans de joints.

IMPERATIF : Chasser l'huile dans les taraudages des vis de fixation des paliers porte arbres à cames (suivant flèches).

3 - REPOSE

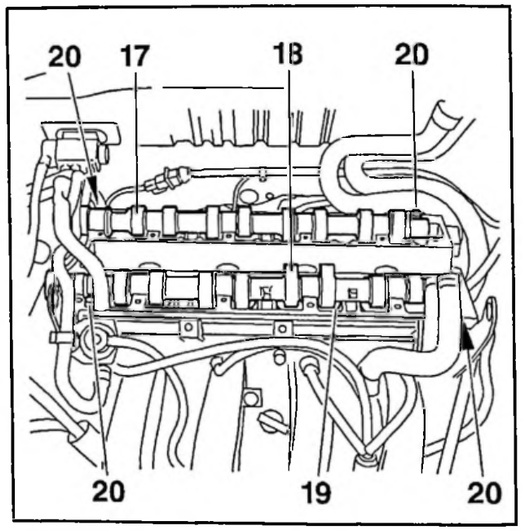


Fig : B1DP09PC

Contrôler la présence des bagues de centrage (20).

Huiler le corps des poussoirs.

Graisser les paliers et les cames (graisse G1).

Reposer les poussoirs (19) en respectant leur emplacement d'origine.

S'assurer de la libre rotation des poussoirs dans la culasse.

Reposer les arbres à cames dans la culasse en respectant l'orientation suivante :
- arbre à cames d'échappement (17) : came du cylindre N°1 vers le haut
- arbre à cames d'admission (18) : came du cylindre N°2 vers le haut

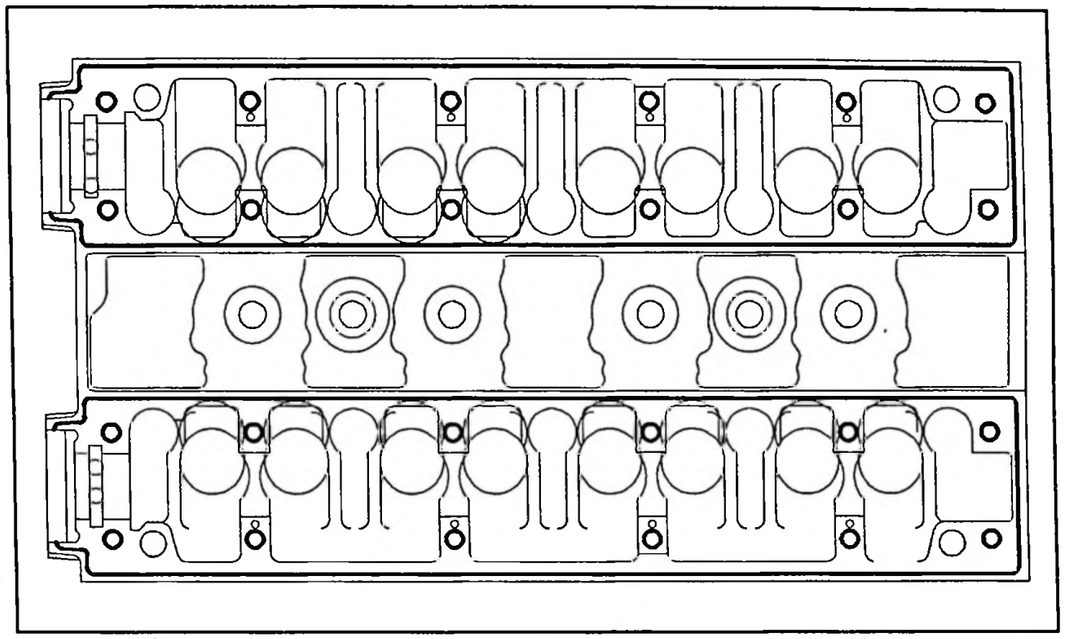


Fig : B1DP01WD

Déposer un cordon de produit d'étanchéité (E10) sur le pourtour des plans de joint et des vis.

Reposer :
- les chapeaux de paliers d'arbre à cames (14), (15)
- les vis avec bagues d'étanchéité sous tête

IMPERATIF : Approcher progressivement les vis.

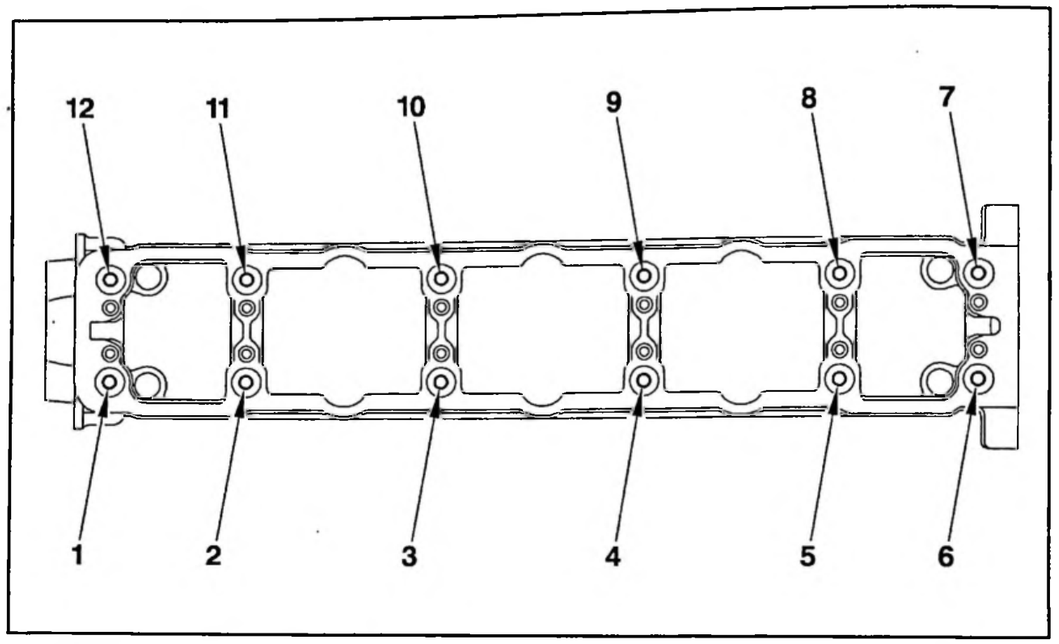


Fig : B1DP083D

Serrer les vis, en suivant l'ordre indiqué :
- presserrer à 0,5 m.daN
- serrer à 1 m.daN

Reposer les couvercles des chapeaux de paliers d'arbre à cames (11), (12).

NOTA : Les couvercles des paliers porte arbre à cames possèdent un joint composite supportant plusieurs démontages. Si le joint est blessé, il peut être réparé partiellement avec du produit d'étanchéité E10 (AUTO-JOINT OR).

ATTENTION : Le serrage du couvercle se fait sur les colonnes d'appui des vis, et non sur l'extérieur.

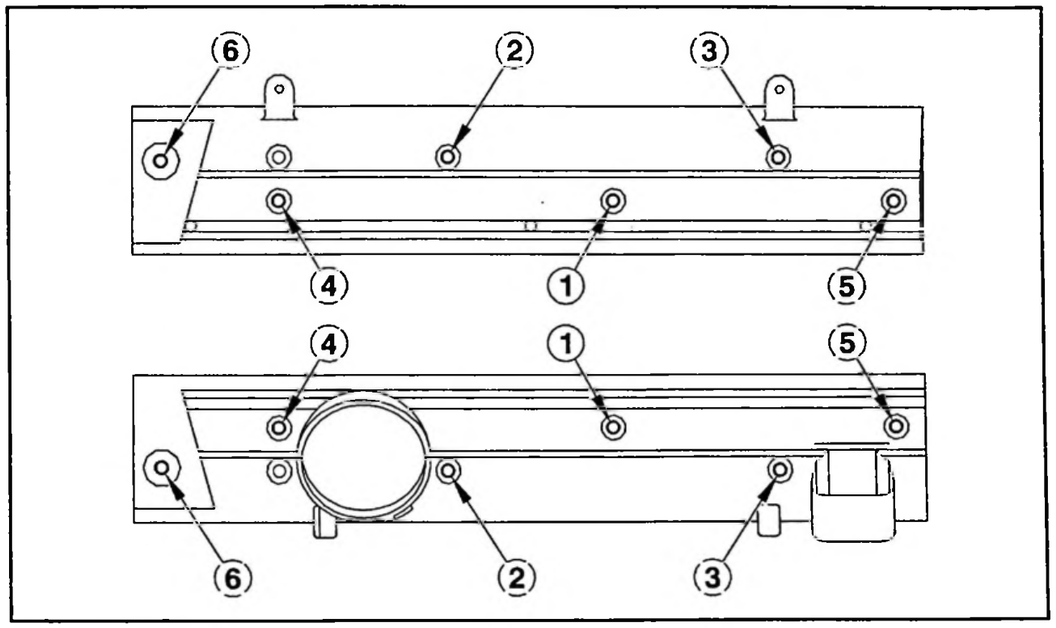


Fig : B1DP01YD

Serrer les vis à 1 m.daN, en suivant l'ordre indiqué.

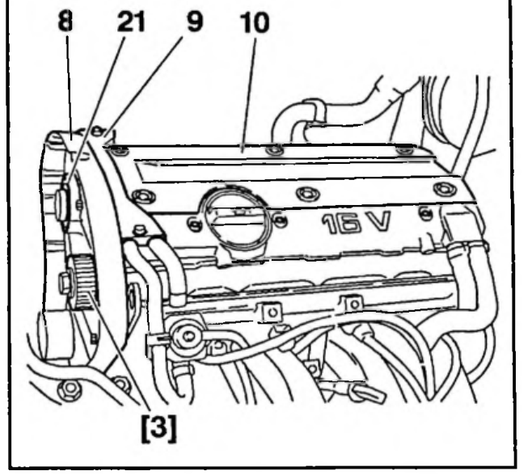


Fig : B1DP09QC

Reposer :
- le carter intérieur de distribution (8)
- le support tuyaux de carburant
- le cache-style (9)
- le boîtier des bobines d'allumage (10)

Connecter le boîtier des bobines d'allumage (10).

Accoupler les durits (13).

Huiler les lèvres des joints (21).

Poser les joints (21) sur les arbres à cames, à l'aide de l'outil [3].

Utiliser la vis de l'arbre à cames pour la mise en place.

3.1 – Repérage des moyeux d'arbres à cames

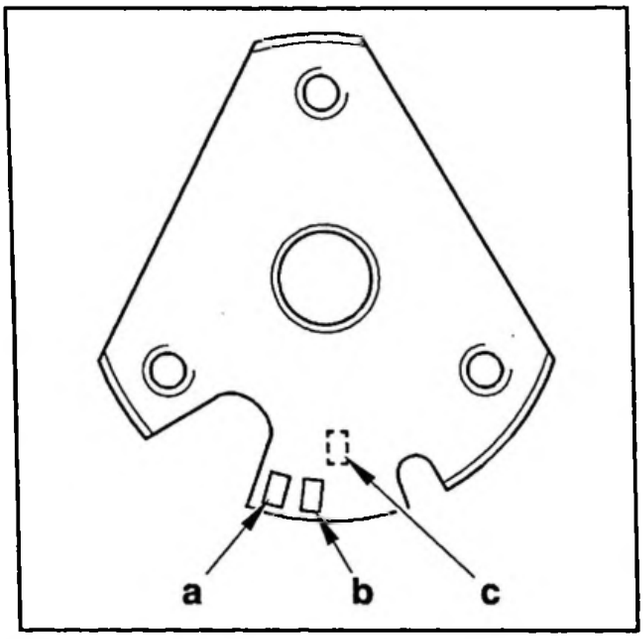


Fig : B1DP03ZC

Empreinte repère :
- arbre à cames d'admission : repère "a"
- arbre à cames d'échappement : repère "b"

Numéro dans empreinte "c" :
- arbre à cames d'admission : numéro 1
- arbre à cames d'échappement : numéro 2

NOTA : Les empreintes repère sont visibles à côté de la fente de pigeage. Le repère "c", comportant le numéro, est inscrit sur la face arrière du moyeu.

3.2 – Repose (suite)

Reposer :
- les moyeux d'arbres à cames (7), (6) avec leur poulie (4), (5)
- les vis de fixation des moyeux d'arbres à cames (7), (6) ; équipées de leurs rondelles d'appui
- les piges [1]

Serrer les vis de fixation des moyeux d'arbres à cames (7), (6) ; à 7,5 m.daN.

S'assurer du libre débattement des poulies d'arbres à cames sur les moyeux.

Reposer la courroie de distribution (voir opération correspondante).

Brancher la borne négative de la batterie.

© Reproduction ou traduction même partielle interdite sans l'autorisation écrite des Automobiles CITROËN

CITROËN ZX

SEPTEMBRE 1996

ABONNEMENT GME

OPR : 7147 ⟼

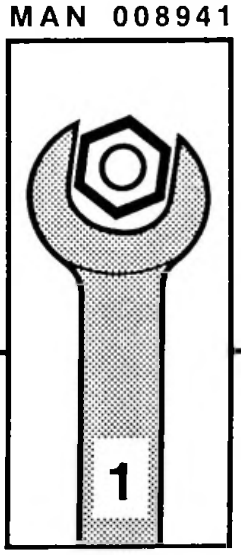
RÉF. 1 N° ZX 122-00/1

MOTEUR ESSENCE

Type TU3JP (1360 cm³)

● DISTRIBUTION

MAN 008941



AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS-VENTE

TABLE DES MATIERES

DISTRIBUTION

CONTROLE : CALAGE DE LA DISTRIBUTION 1

1 – Outillage préconisé 1
2 – Contrôle –

DEPOSE – REPOSE : COURROIE DE DISTRIBUTION 3

1 – Outillage préconisé 3
2 – Opérations préliminaires 4
3 – Dépose –
4 – Repose 5
5 – Contrôle de la tension de courroie 6
6 – Opérations complémentaires –

DEPOSE – REPOSE : ARBRE A CAMES 7

1 – Outillage préconisé 7
2 – Dépose 8
3 – Repose 9

CONTROLE : CALAGE DE LA DISTRIBUTION

1 – OUTILLAGE PRECONISE

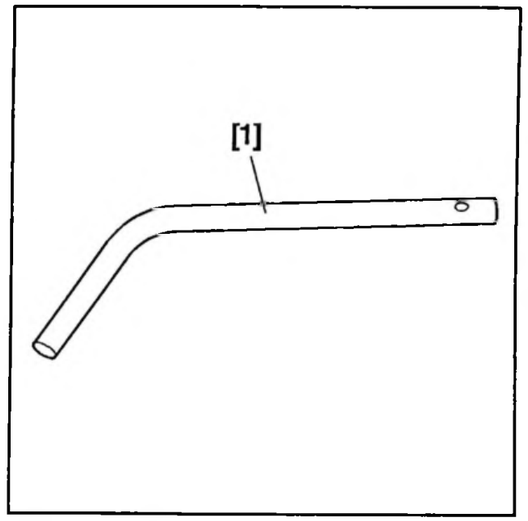


Fig : E5-P03NC

[1] pige de volant moteur 4507–T.A.

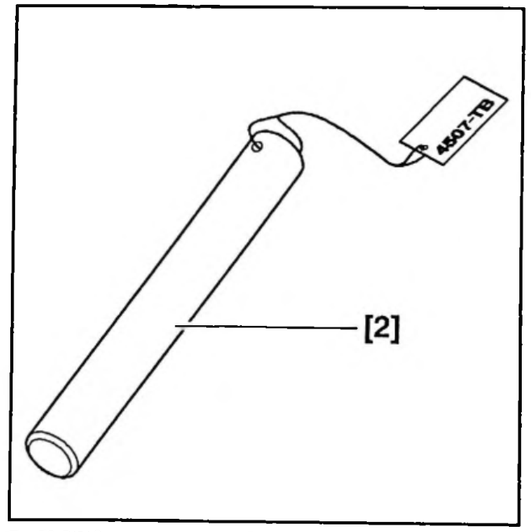


Fig : E5-P131C

[2] pige de poulie d'arbre à cames 4507–T.B.

2 – CONTROLE

Lever et caler l'avant droit du véhicule.

Engager la 5ème vitesse pour permettre la rotation du moteur.

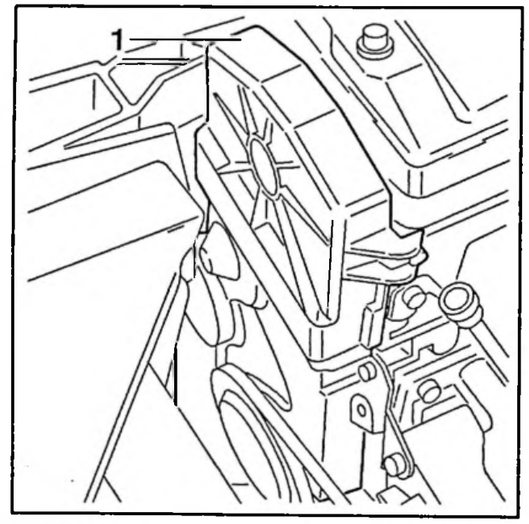


Fig : B1EP064C

Déposer le carter de distribution (1).

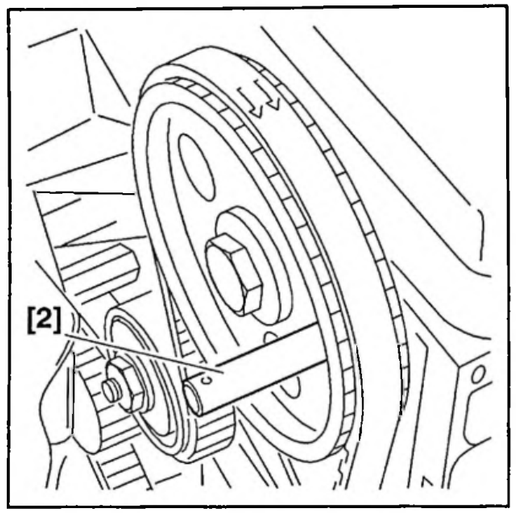


Fig : B1EP065C

Tourner la roue pour entraîner le moteur dans son sens normal de rotation.

Piger la poulie d'arbre à cames à l'aide de l'outil [2].

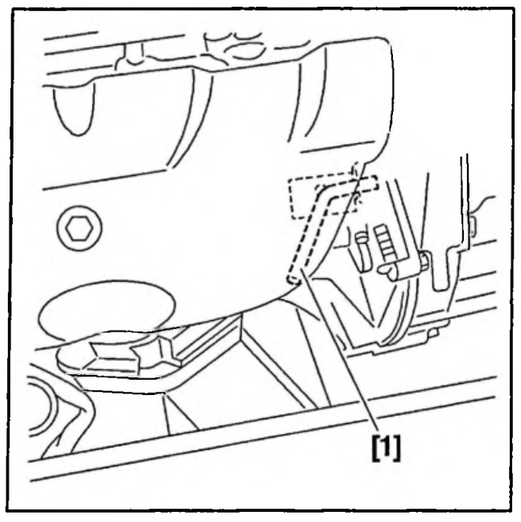


Fig : B1EP07GC

Piger le volant moteur à l'aide de la pige [1].

NOTA : Si le calage n'est pas correct, recommencer l'opération.

Déposer les piges [1] et [2].

Reposer le carter de distribution (1).

Positionner le levier de sélection de vitesse au point mort.

Remettre le véhicule sur ses roues.

DEPOSE – REPOSE : COURROIE DE DISTRIBUTION

1 – OUTILLAGE PRECONISE

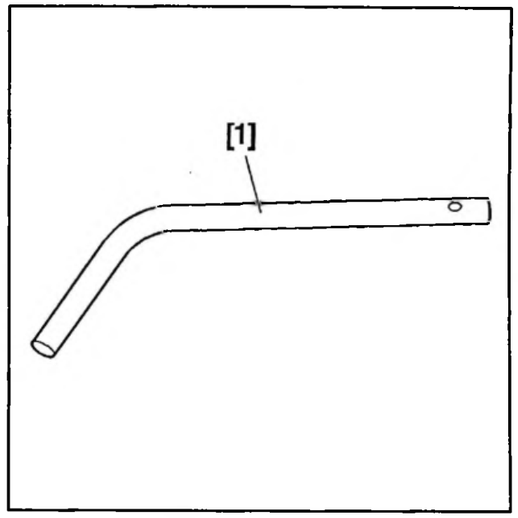


Fig : E5-P03NC

[1] pige de volant moteur 4507–T.A.

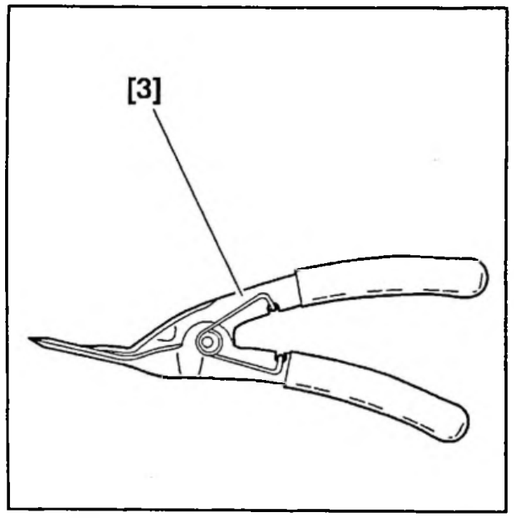


Fig : E5-P07JC

[3] pince pour dépose des pions plastique 7504–T.

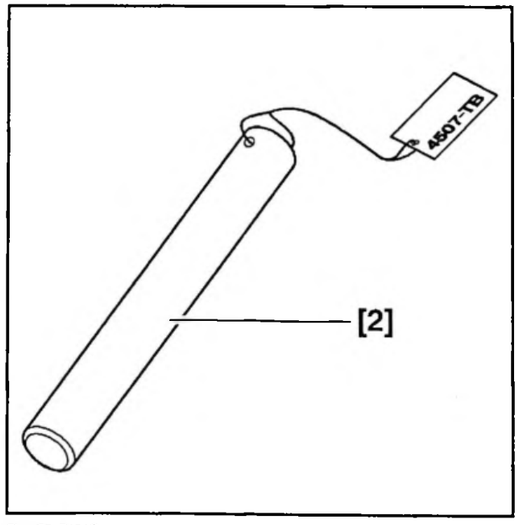


Fig : E5-P131C

[2] pige de poulie d'arbre à cames 4507–T.B.

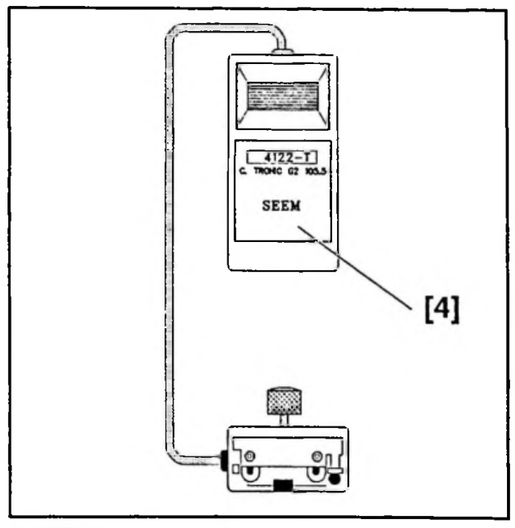


Fig : E5-P01XC

[4] appareil de mesure des tensions de courroies, à affichage digital (SEEM) 4122–T.

2 – OPERATIONS PRELIMINAIRES

Lever et caler le véhicule, roues avant pendantes.

Déposer :
- la roue avant droite
- le pare-boue avant droit, à l'aide de l'outil [3]
- la courroie d'accessoires (voir opération correspondante)
- la poulie de vilebrequin
- les carters de distribution

3 – DEPOSE

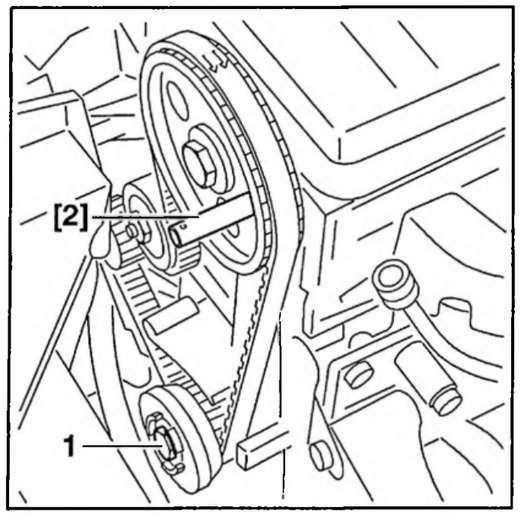


Fig : B1EP067C

NOTA : Déposer les bougies d'allumage, pour faciliter la rotation du vilebrequin.

Tourner le moteur par la vis de vilebrequin (vis (1)).

Piger la poulie d'arbre à cames à l'aide de l'outil [2].

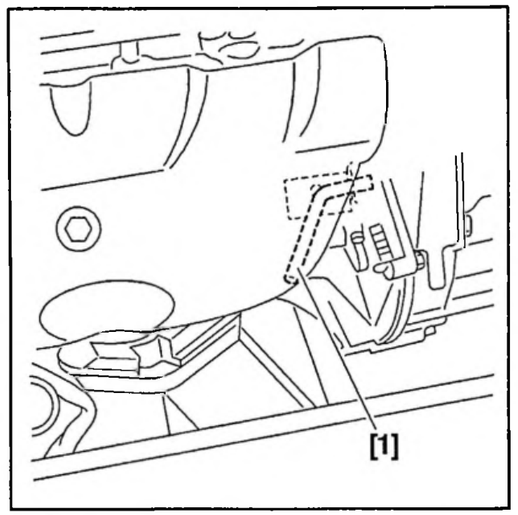


Fig : B1EP07GC

Piger le volant moteur à l'aide de la pige [1].

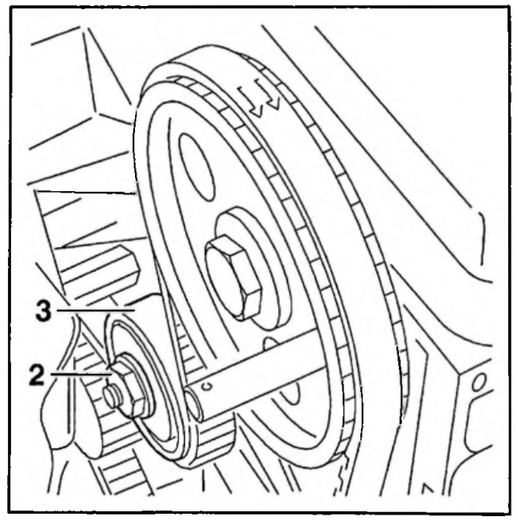


Fig : B1EP068C

Desserrer l'écrou (2).

Détendre complètement la courroie en agissant sur le galet tendeur (3).

Déposer la courroie de distribution.

IMPERATIF : Vérifier que le galet tendeur tourne librement (absence de points durs).

4 – REPOSE

NOTA : Vérifier que les piges [1] [2] sont en place.

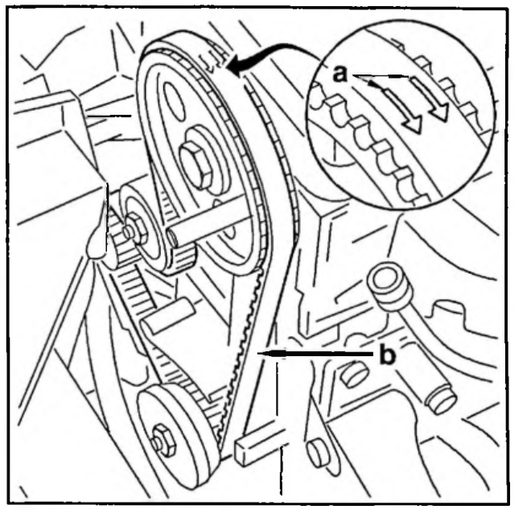


Fig : B1EP069C

ATTENTION : Respecter le sens de montage de la courroie : les flèches "a" indiquent le sens de rotation du vilebrequin.

Reposer la courroie de distribution.

Mettre en place la courroie de distribution, brin "b" bien tendu, dans l'ordre suivant :
- pignon de vilebrequin
- poulie d'arbre à cames
- poulie de pompe à eau
- galet tendeur

Mettre le galet tendeur au contact de la courroie.

Approcher l'écrou (2).

Déposer les piges [1] et [2].

4.1 – Prétension de la courroie de distribution

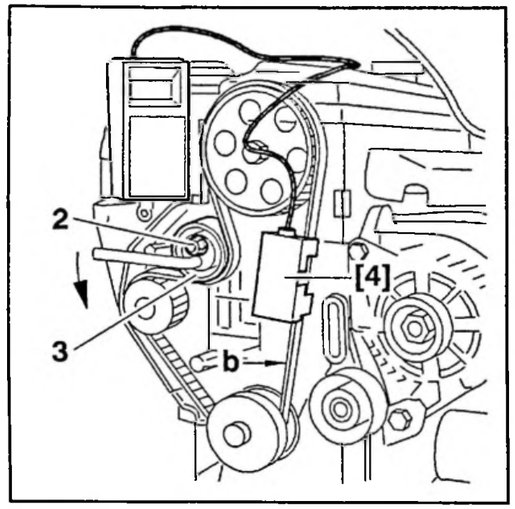


Fig : B1EP06AC

Placer l'outil [4] sur le brin tendu de la courroie.

Tourner le galet (3) dans le sens inverse des aiguilles d'une montre à l'aide du carré d'entraînement jusqu'à afficher 45 ± 3 unités SEEM.

Serrer l'écrou (2).

Déposer l'outil [4].

Effectuer 4 tours de vilebrequin dans le sens normal de rotation.

IMPERATIF : Ne jamais faire tourner le vilebrequin en arrière.

S'assurer du calage correct de la distribution en reposant les piges [1] et [2].

Déposer les piges [1] et [2].

Desserrer l'écrou (2).

Détendre sans excès la courroie.

4.2 – Réglage de la tension de pose de la courroie

Placer l'outil [4] sur le brin tendu de la courroie.

Tendre la courroie de distribution :
- courroie neuve = 41 ± 3 unités SEEM
- courroie réutilisée = 35 ± 3 unités SEEM

Serrer l'écrou (2).

IMPERATIF : Si la valeur relevée est en dehors de la tolérance, recommencer l'opération de tension.

Déposer l'outil [4].

5 – CONTROLE DE LA TENSION DE COURROIE

Effectuer 2 tours de vilebrequin dans le sens normal de rotation.

Piger le volant moteur à l'aide de la pige [1].

Déposer la pige [1].

Placer l'outil [4] sur le brin tendu de la courroie.

Valeurs de contrôle :
- courroie neuve = 51 ± 3 unités SEEM
- courroie réutilisée = 45 ± 3 unités SEEM

6 – OPERATIONS COMPLEMENTAIRES

Reposer les bougies d'allumage.

Reposer :
- les carters de distribution
- la courroie d'accessoires (voir opération correspondante)
- le pare-boue avant droit
- la roue avant droite
- la poulie de vilebrequin

Replacer le véhicule sur le sol.

DEPOSE – REPOSE : ARBRE A CAMES

1 – OUTILLAGE PRECONISE

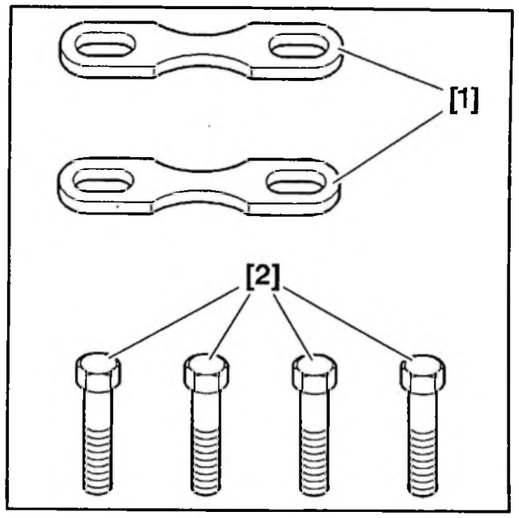


Fig : E5-P12WC

[1] brides de maintien des chemises du coffret 81132-TA1.

[2] vis M10x150 L 40 mm 81132-TA1.

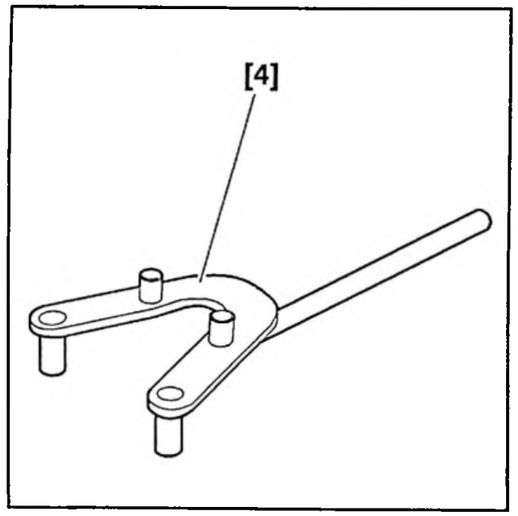


Fig : E5-P01FC

[4] outil pour immobilisation de pignon de courroie crantée 6016-T.

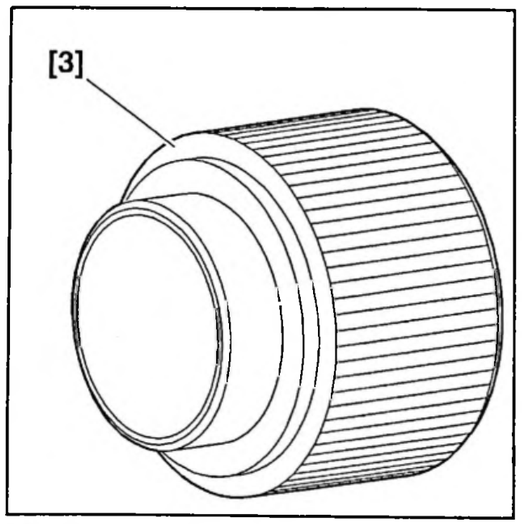


Fig : E5-P12XC

[3] tampon de montage du joint à lèvres d'arbre à cames 4507-TE (couleur noir).

2 – DEPOSE

ATTENTION : Cette opération nécessite la dépose de la culasse.

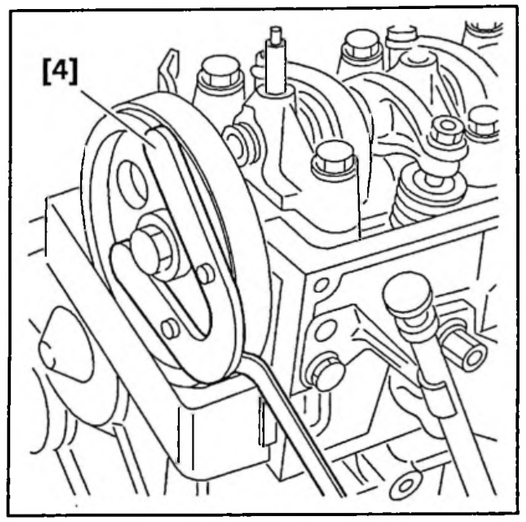


Fig : B1DP054C

Déposer la poulie d'arbre à cames à l'aide de l'outil [4].

Desserrer les vis de culasse.

Déposer la culasse et son joint.

A l'établi.

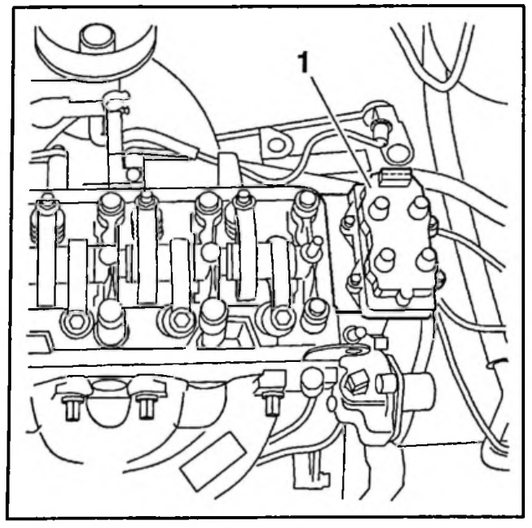


Fig : B1DP055C

Déposer le boîtier bobines (1).

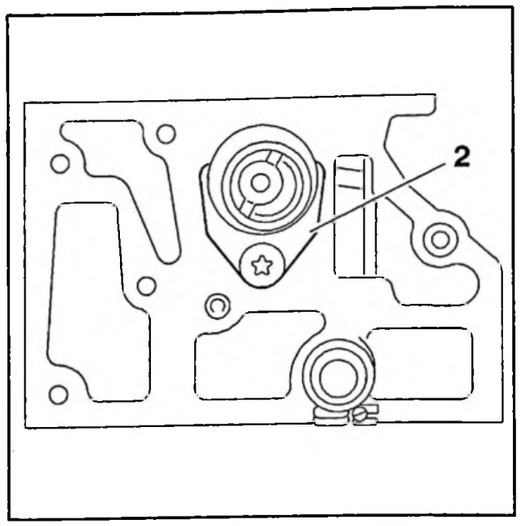


Fig : B1DP056C

Déposer la fourchette (2).

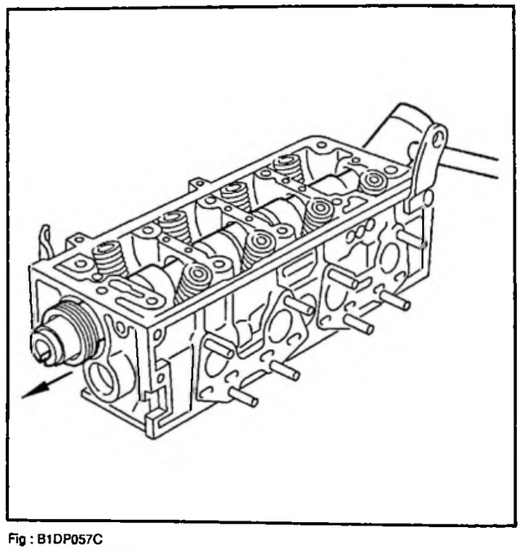


Fig : B1DP057C

Frapper avec un maillet pour dégager le joint à lèvres.

Déposer :

- l'arbre à cames
- le joint d'arbre à cames

3 – REPOSE

Huiler les paliers d'arbres à cames.

Reposer :

- l'arbre à cames
- le joint d'arbre à cames
- la fourchette d'arrêt (2)

Serrer la vis de fixation à 1,5 m.daN.

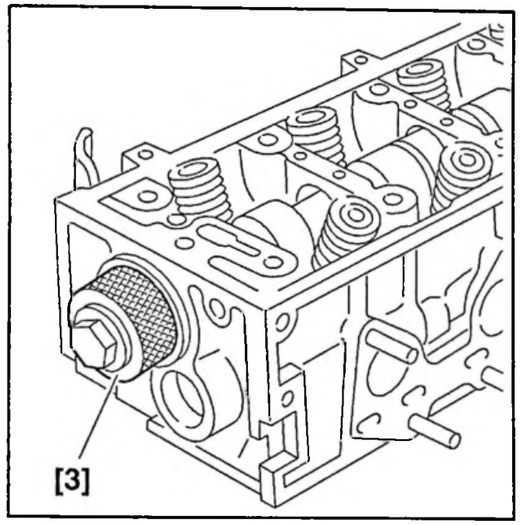


Fig : B1DP058C

Monter un joint à lèvre neuf à l'aide de l'outil [3] et de la vis.

Reposer et serrer la culasse (voir opération correspondante).

Enduire de pâte auto joint bleu E10 le plan de joint du boîtier bobines.

Reposer le boîtier bobines (1).

Serrer les vis à 0,5 m.daN.

Reposer la poulie d'arbre à cames, à l'aide de l'outil [4].

Serrer la vis de fixation à 8 m.daN.

Poursuivre l'opération de repose de la culasse (voir opération correspondante).

CITROËN ZX

OCTOBRE 1996

ABONNEMENT GME

OPR: 7245

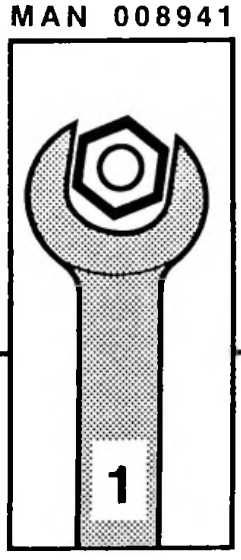
RÉF. 1 N° ZX 122-00/2

MOTEUR ESSENCE

Type XU10J4RS (1998 cm³)

● DISTRIBUTION

MAN 008941



AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS VENTE

DISTRIBUTION

CONTROLE : CALAGE DE LA DISTRIBUTION 1

1 – Outillage préconisé 1
2 – Dépose 2
3 – Contrôle –
4 – Repose 3

DEPOSE – REPOSE : COURROIE DE DISTRIBUTION 4

1 – Outillage préconisé 4
2 – Dépose 5
3 – Repose 6

CONTROLE : CALAGE DE LA DISTRIBUTION

1 – OUTILLAGE PRECONISE

Coffret moteur : 7004–T.

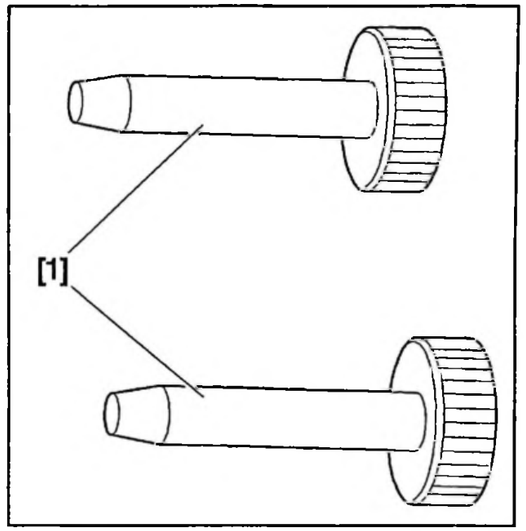


Fig : E5–P04HC

[1] pige arbre à cames 9041–T.Z.

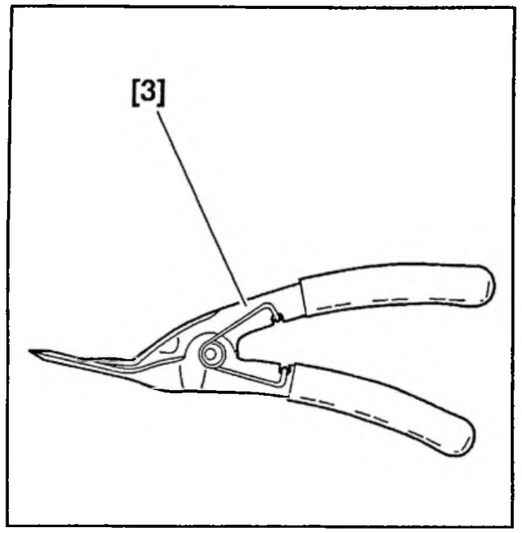


Fig : E5–P07JC

[3] pince pour dépose des pions plastique 7504–T.

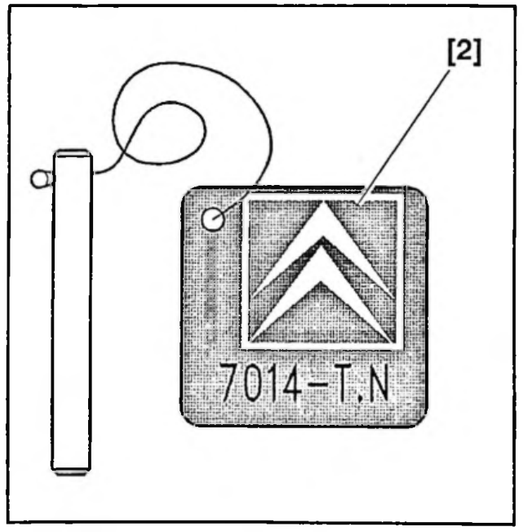


Fig : E5–P07GC

[2] pige de calage du vilebrequin 7014–T.N.

2 – DEPOSE

Lever et caler le véhicule, roues avant pendantes.

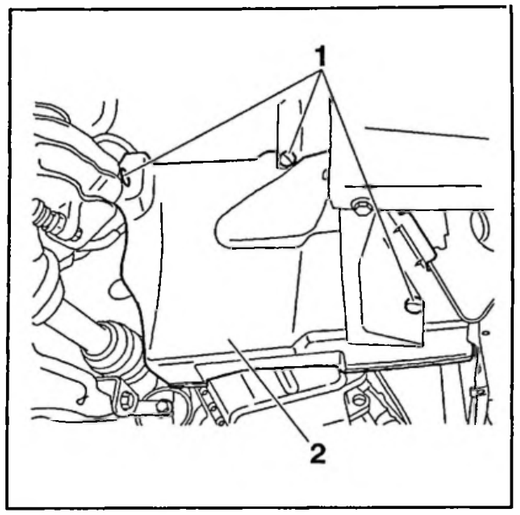


Fig : B1EP07HC

Déposer :
- la roue avant droite
- les pions plastique (1) à l'aide de l'outil [3]
- le pare-boue (2)

Déclipper et écarter les durits d'arrivée et de retour carburant (à proximité du carter de distribution).

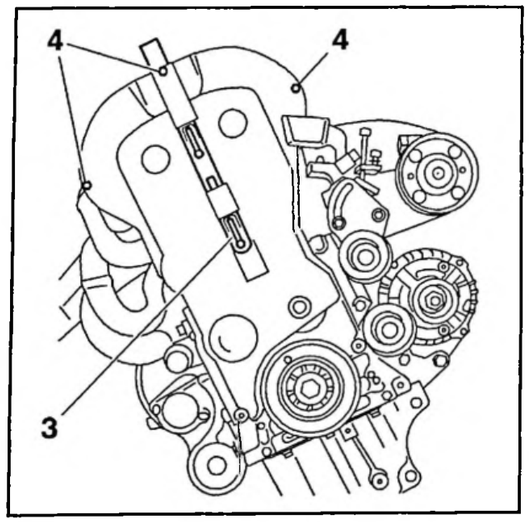


Fig : B1EP07JC

Tirer vers le haut la languette (3) pour libérer les axes.

Dévisser les 3 vis (4).

Déposer le carter de distribution.

3 – CONTROLE

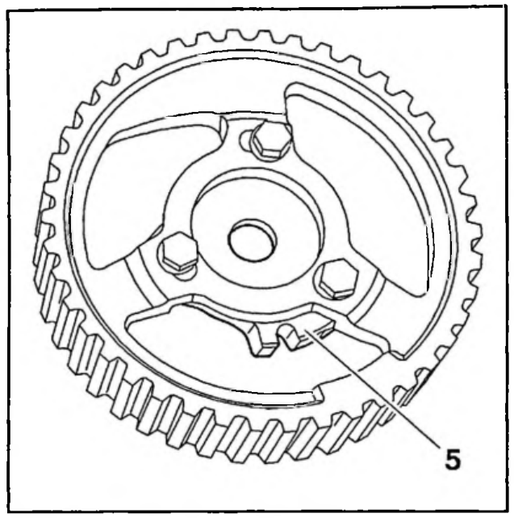


Fig : B1EP07KC

Tourner le moteur par la vis de vilebrequin.

Placer la fente de pigeage des moyeux d'arbres à cames (5) dans une zone visible.

Contrôler la conformité des moyeux d'arbres à cames (5) admission et échappement (voir caractéristiques : identification moteur).

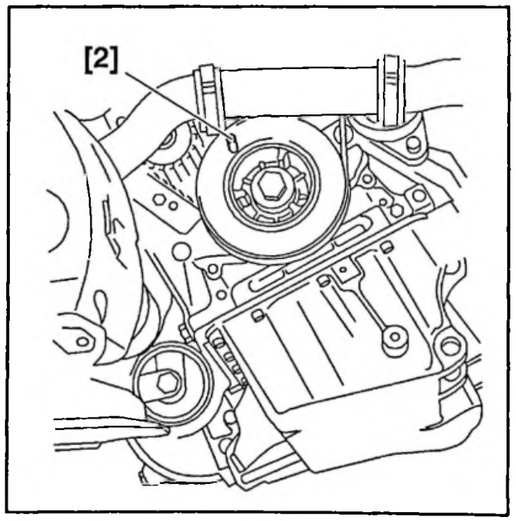


Fig : B1EP07LC

Tourner le moteur par la vis de poulie de vilebrequin jusqu'à l'amener en position de pigeage.

Piger le vilebrequin à l'aide de la pige [2].

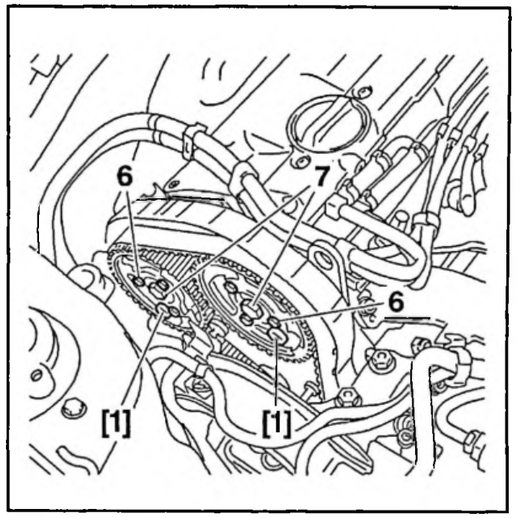


Fig : B1EP07MC

Piger les arbres à cames, avec les outils [1].

Les piges [1] doivent s'engager sans effort.

Dans le cas contraire :
- vérifier le pigeage du vilebrequin
- desserrer les 3 vis (6) des poulies d'arbres à cames
- piger les moyeux d'arbres à cames

NOTA : Si nécessaire, tourner l'arbre à cames à l'aide de la vis (7).

Déposer les piges [1] et [2].

4 – REPOSE

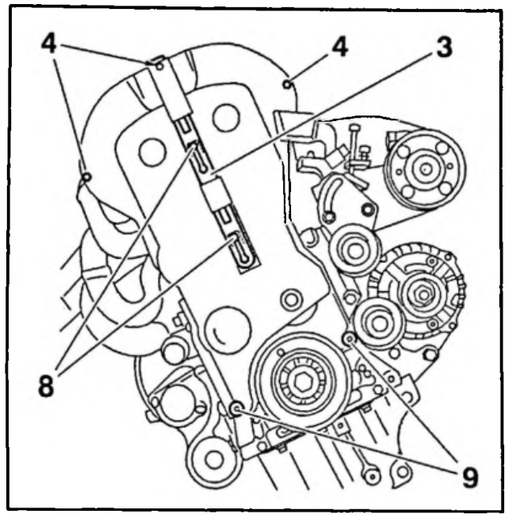


Fig : B1EP07NC

S'assurer de la présence des tampons caoutchouc sur les axes (8).

Poser le carter de distribution sur ses vis support (9).

Serrer les 3 vis (4).

Appuyer sur le centre du carter de distribution.

Verrouiller la languette (3) sur les axes (8).

Clipper les durits d'arrivée et de retour carburant.

Reposer :
- le pare-boue (2)
- les pions plastique (1)
- la roue avant droite

Replacer le véhicule sur le sol.

Serrer les vis de roue.

DEPOSE – REPOSE : COURROIE DE DISTRIBUTION

1 – OUTILLAGE PRECONISE

Coffret moteur : 7004–T.

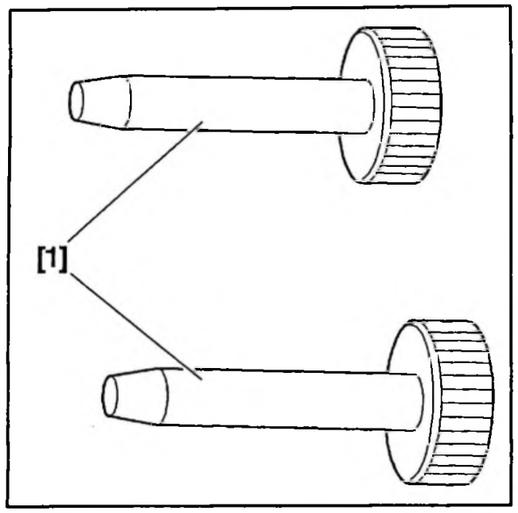


Fig : E5–P04HC

[1] pige d'arbre à cames 9041–T.Z.

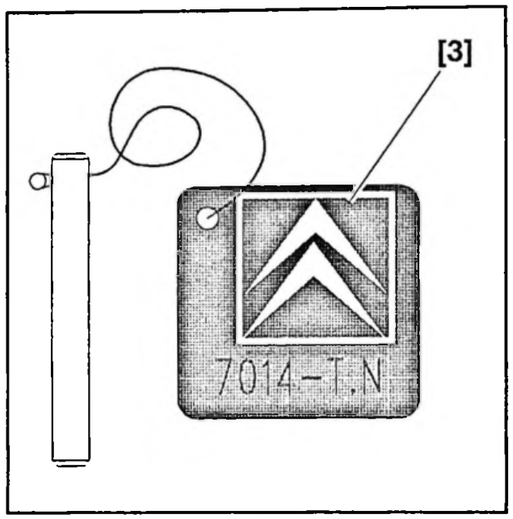


Fig : E5–P04JC

[3] pige de calage du vilebrequin 7014–T.N.

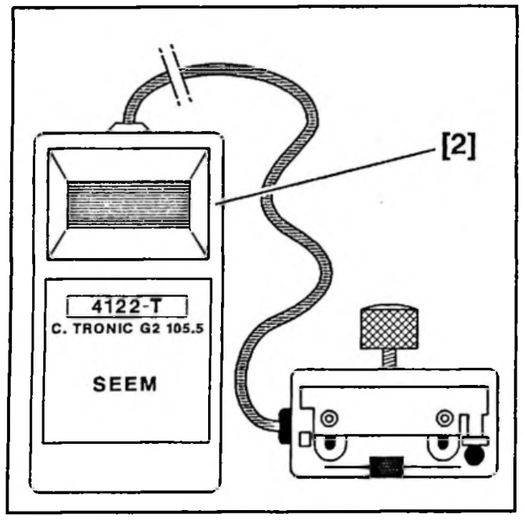


Fig : E5–P031C

[2] outils de tension de courroie de distribution SEEM 4122–T.

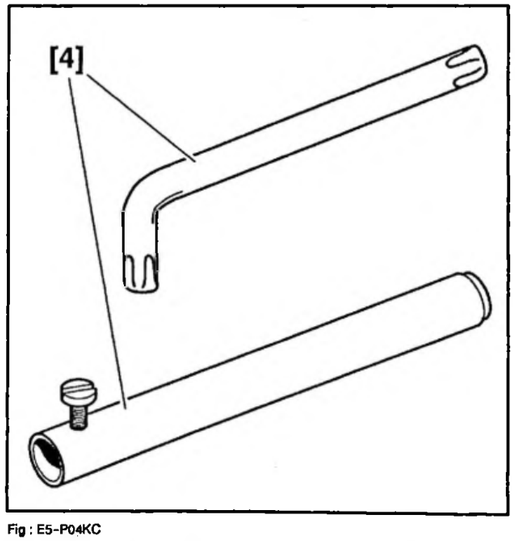


Fig : E5–P04KC

[4] clé de tension de la courroie de distribution 7017–T.W.

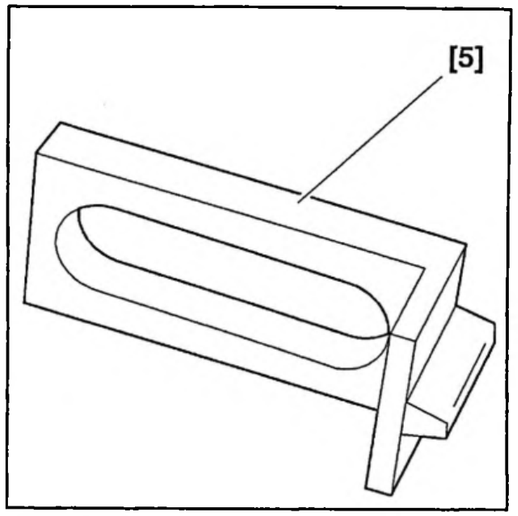


Fig : E5–P10WC

[5] arrêtoir de volant moteur 9044–T.

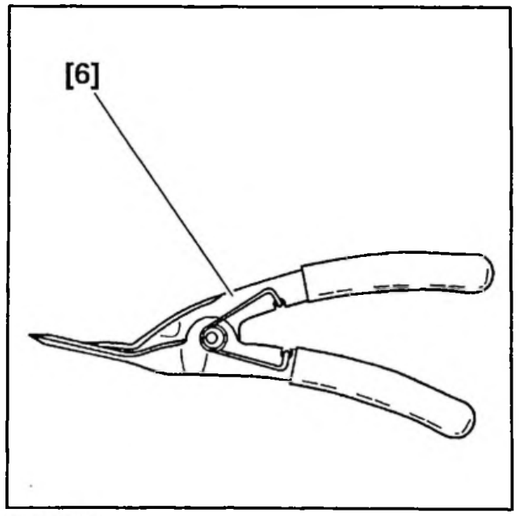


Fig : E5–P04LC

[6] pince pour dépose des pions plastique 7504–T.

2 – DEPOSE

Lever et caler le véhicule, roues avant pendantes.

Déposer la courroie d'entraînement des accessoires (voir opération correspondante).

Déclipper et écarter les durits d'arrivée et de retour carburant (à proximité du carter de distribution).

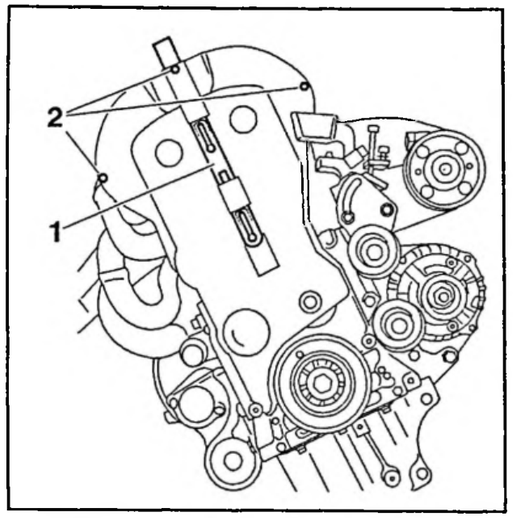


Fig : B1EP083C

Tirer vers le haut la languette (1) pour libérer les axes.

Dévisser les 3 vis (2).

Déposer le carter de distribution.

3 – REPOSE

3.1 – Préparation

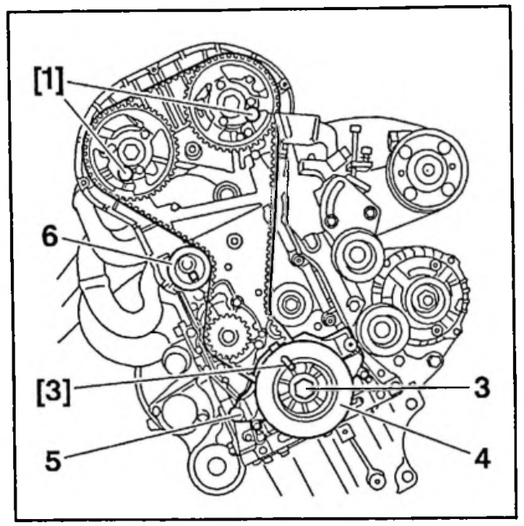


Fig : B1EP084C

Tourner le moteur par la vis de poulie de vilebrequin jusqu'à l'amener en position de pigeage.

Piger le vilebrequin à l'aide de la pige [3].

Piger les poulies d'arbre à cames à l'aide des outils [1].

Bloquer le volant moteur à l'aide de l'outil [5].

Déposer :
- la pige [3]
- la vis (3) de la poulie de vilebrequin

Brosser le filet de la vis (3).

Déposer :
- la poulie (4)
- le carter inférieur de distribution (5)

Desserrer le galet tendeur (6).

Déposer la courroie de distribution.

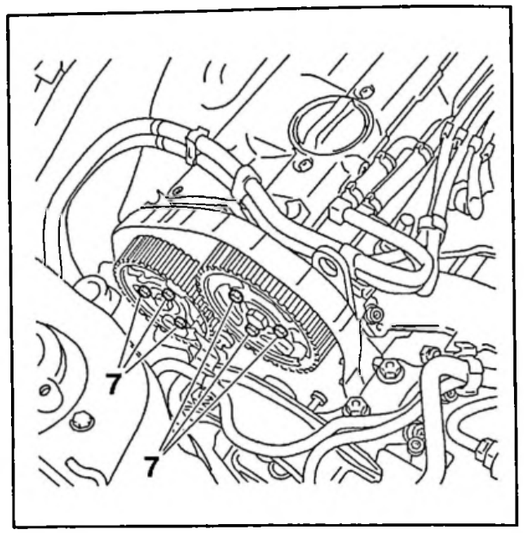


Fig : B1EP085C

Desserrer les 3 vis de fixation (7) de chaque poulie d'arbre à cames.

S'assurer du libre débattement des poulies d'arbres à cames sur les moyeux.

Dans le cas contraire :
- déposer les poulies d'arbres à cames
- nettoyer les portées des poulies et des moyeux d'arbres à cames

Poser sans les serrer les poulies d'arbres à cames sur les moyeux.

NOTA : Les poulies d'arbres à cames sont identiques. Les moyeux d'arbres à cames sont identiques (angles de pigeage).

3.2 – Repose de la courroie de distribution

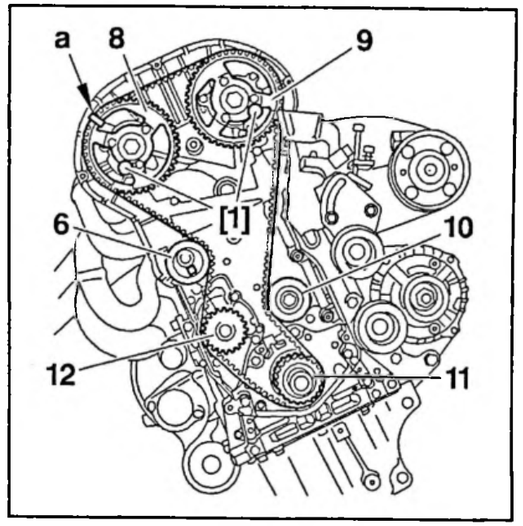


Fig : B1EP086C

Placer la courroie sur la poulie (8) de l'arbre à cames d'échappement.

Poser un collier plastique en "a" pour maintenir la courroie en place.

Enrouler la courroie sur :
- la poulie (9) de l'arbre à cames d'admission
- le galet enrouleur (10)
- le pignon de vilebrequin (11)
- la pompe à eau (12)
- le galet tendeur (6)

3.3 – Prétension de la courroie de distribution

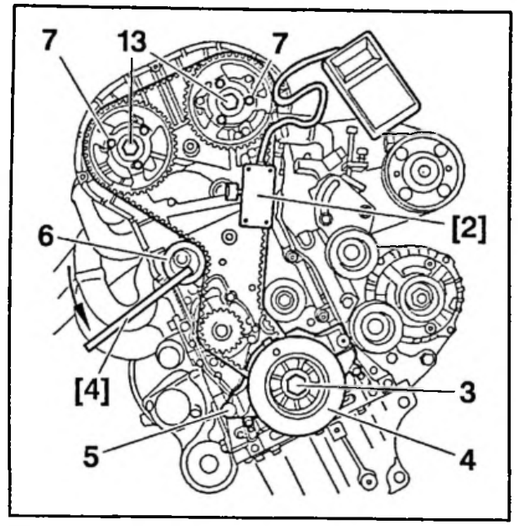


Fig : B1EP087C

Placer l'outil [2] sur la courroie ; en évitant les contraintes avec l'environnement.

Tourner le galet tendeur dans le sens anti-horaire avec l'outil [4], pour atteindre la tension suivante :
- courroie neuve = 65 unités SEEM
- courroie réutilisée = 35 unités SEEM

Serrer :
- le galet tendeur (6)
- les 6 vis (7) à 1 m.daN

Déposer :
- l'outil [2]
- les piges [1]
- le collier plastique

Poser :
- le carter inférieur (5)
- la poulie de vilebrequin (4)
- la vis (3) (loctite E6 sur filetage)

Couple de serrage : 12 m.daN.

Déposer l'outil [5].

3.4 – Tension de la courroie de distribution

Effectuer 6 tours de vilebrequin dans le sens normal de rotation.

Piger le vilebrequin.

Desserrer les 6 vis (7) des poulies d'arbres à cames.

Piger les moyeux d'arbres à cames ; si nécessaire, tourner l'arbre à cames par la vis (14).

Détendre la courroie en manoeuvrant le tendeur (6).

Placer l'outil [2] sur la courroie.

Tourner le galet tendeur dans le sens anti-horaire avec l'outil [4], pour atteindre la tension suivante :
- courroie neuve = 55 unités SEEM
- courroie réutilisée = 45 unités SEEM

Serrer :
- le galet tendeur (6) ; serrer à 2 m.daN
- les 6 vis (7)

Déposer :
- l'outil [2]
- les piges [3],[1]

3.5 – Calage de la distribution

Effectuer 2 tours de vilebrequin dans le sens normal de rotation.

Piger le vilebrequin.

Desserrer les 6 vis (7) des poulies d'arbres à cames.

Piger les moyeux d'arbres à cames ; si nécessaire, tourner l'arbre à cames par la vis (14).

Serrer les 6 vis (7) ; couple de serrage : 1 m.daN.

Déposer les piges [3] et [1].

3.6 – Contrôle de la tension de courroie

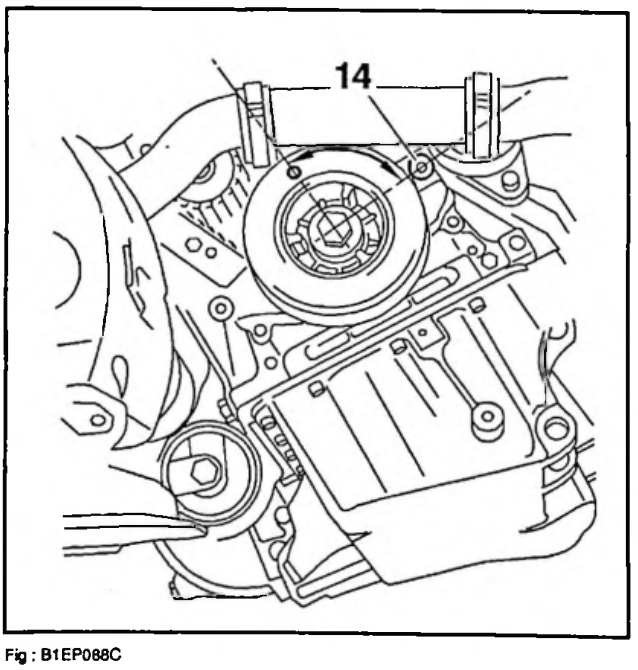


Fig : B1EP088C

Effectuer un 1/4 tour de vilebrequin : amener le trou de pigeage de la poulie face à la vis support (14) des carters de distribution ; sans revenir en arrière.

Placer l'outil [2] sur la courroie, en évitant les contraintes avec l'environnement.

Courroie neuve :
la tension doit être de 45 ± 2 unités SEEM.

Courroie réutilisée :
la tension doit être de 29 ± 2 unités SEEM.

ATTENTION : Si la valeur relevée est en dehors de la tolérance, recommencer l'opération de tension.

3.7 – Repose (suite)

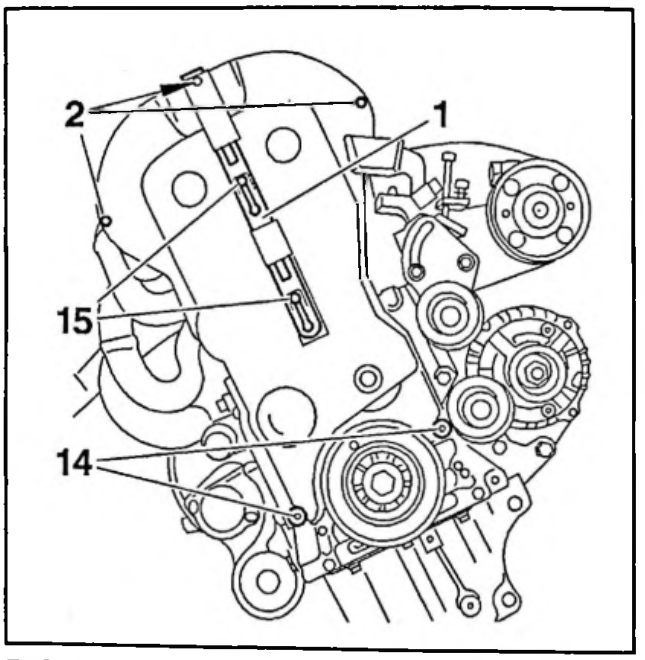


Fig : B1EP089C

Poser le carter de distribution sur ses vis support (14).

Serrer les 3 vis (2).

Appuyer sur le centre du carter de distribution.

Verrouiller la languette (1) sur les axes (15).

Clipper les durits d'arrivée et de retour carburant.

Reposer la courroie d'entraînement des accessoires (voir opération correspondante).

Replacer le véhicule sur le sol.

© Reproduction ou traduction même partielle interdite sans l'autorisation écrite des Automobiles CITROEN

CITROËN ZX

NOVEMBRE 1996

ABONNEMENT GME

OPR: 7245 ⟼

RÉF. 1 N° ZX 122-00/3

MOTEUR ESSENCE

Type TU1M+ (1124 cm³)

● DISTRIBUTION

MAN 008941

AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS-VENTE

1

DISTRIBUTION

CONTROLE : CALAGE DE LA DISTRIBUTION 1

1 – Outillage préconisé 1
2 – Contrôle –

DEPOSE – REPOSE : COURROIE DE DISTRIBUTION 3

1 – Outillage préconisé 3
2 – Opérations préliminaires 4
3 – Dépose –
4 – Repose 5
5 – Contrôle de la tension de courroie 6
6 – Opérations complémentaires –

DEPOSE – REPOSE : ARBRE A CAMES 7

1 – Outillage préconisé 7
2 – Dépose 8
3 – Repose 9

CONTROLE : CALAGE DE LA DISTRIBUTION

1 – OUTILLAGE PRECONISE

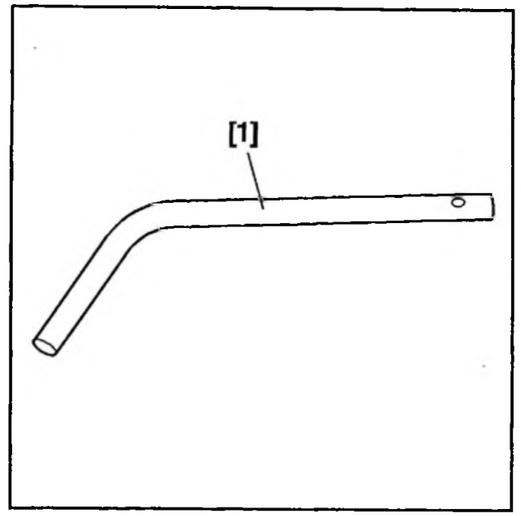


Fig : E5-P03NC

[1] pige de volant moteur 4507–T.A.

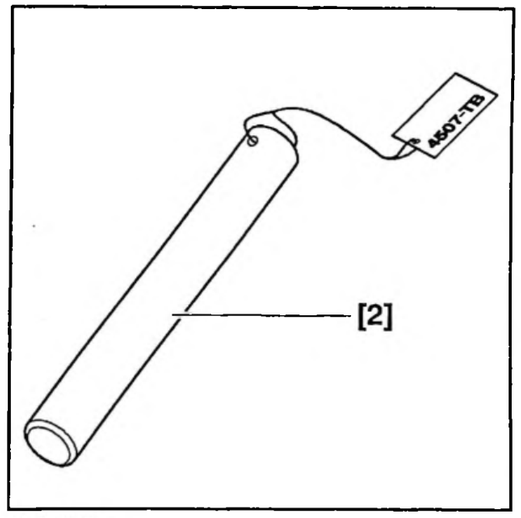


Fig : E5-P131C

[2] pige de poulie d'arbre à cames 4507–T.B.

2 – CONTROLE

Lever et caler l'avant droit du véhicule.

Engager la 5ème vitesse pour permettre la rotation du moteur.

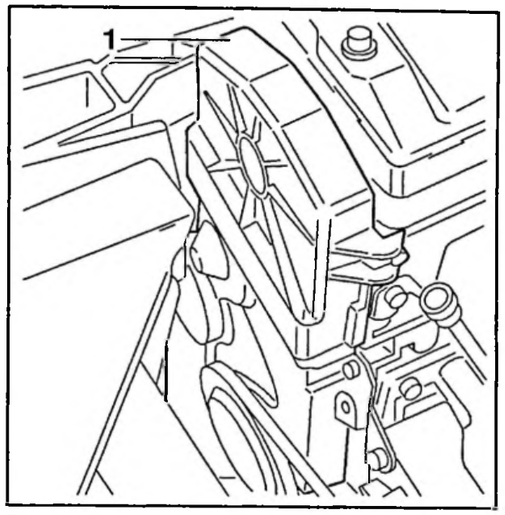


Fig : B1EP064C

Déposer le carter de distribution (1).

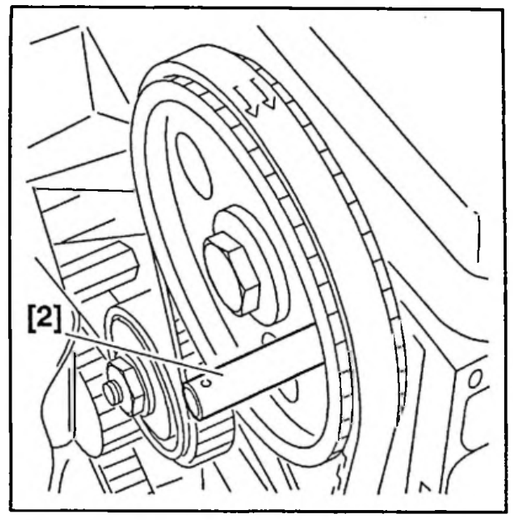


Fig : B1EP065C

Tourner la roue pour entraîner le moteur dans son sens normal de rotation.

Piger la poulie d'arbre à cames à l'aide de l'outil [2].

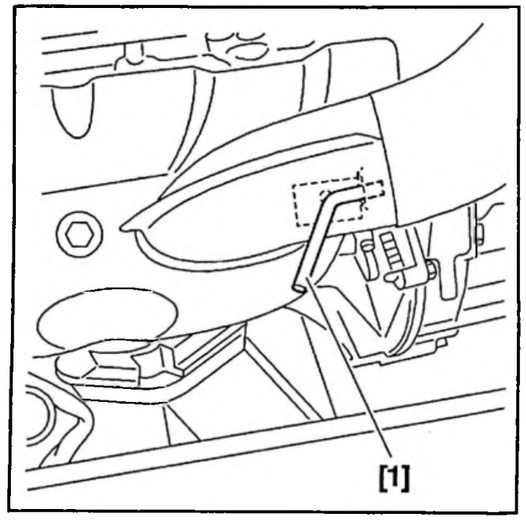


Fig : B1EP066C

Piger le volant moteur à l'aide de la pige [1].

NOTA : Si le calage n'est pas correct, recommencer l'opération.

Déposer les piges [1] et [2].

Reposer le carter de distribution (1).

Positionner le levier de sélection de vitesse au point mort.

Remettre le véhicule sur ses roues.

DEPOSE – REPOSE : COURROIE DE DISTRIBUTION

1 – OUTILLAGE PRECONISE

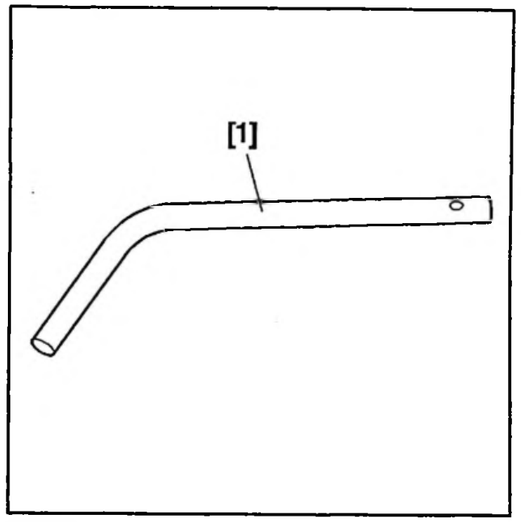


Fig : E5-P03NC

[1] pige de volant moteur 4507–T.A.

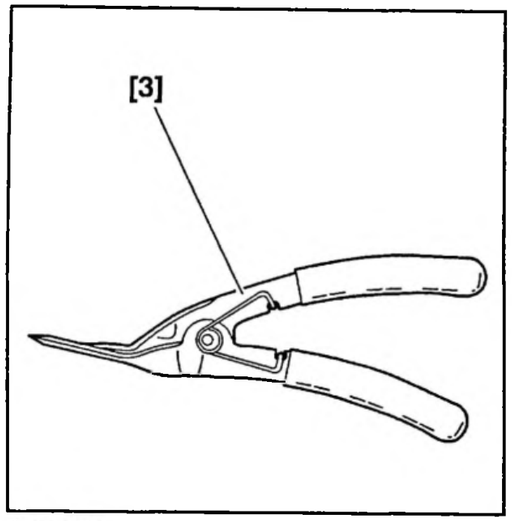


Fig : E5-P07JC

[3] pince pour dépose des pions plastique 7504–T.

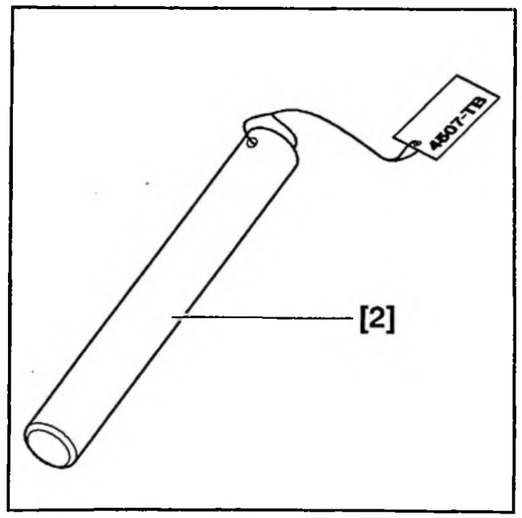


Fig : E5-P131C

[2] pige de poulie d'arbre à cames 4507–T.B.

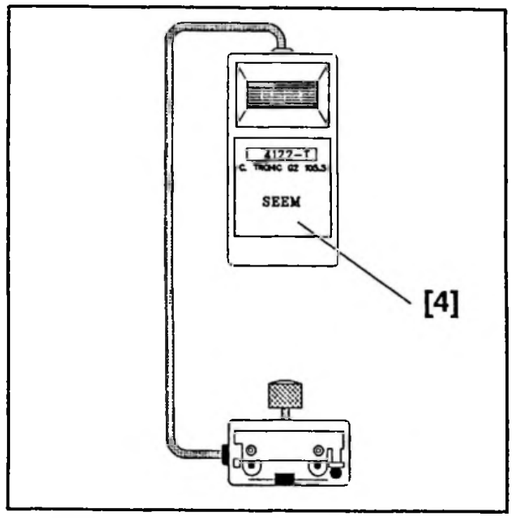


Fig : E5-P01XC

[4] appareil de mesure des tensions de courroies, à affichage digital (SEEM) 4122–T.

2 – OPERATIONS PRELIMINAIRES

Lever et caler le véhicule, roues avant pendantes.

Déposer :
- la roue avant droite
- le pare-boue avant droit, à l'aide de l'outil [3]
- la courroie d'accessoires (voir opération correspondante)
- la poulie de vilebrequin
- les carters de distribution

3 – DEPOSE

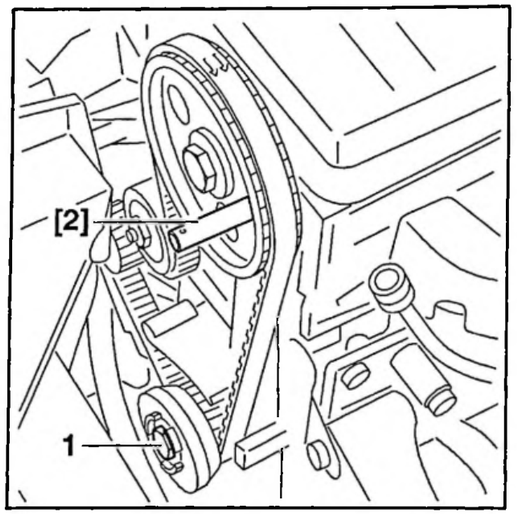


Fig : B1EP067C

NOTA : Déposer les bougies d'allumage, pour faciliter la rotation du vilebrequin.

Tourner le moteur par la vis de vilebrequin (vis (1)).

Piger la poulie d'arbre à cames à l'aide de l'outil [2].

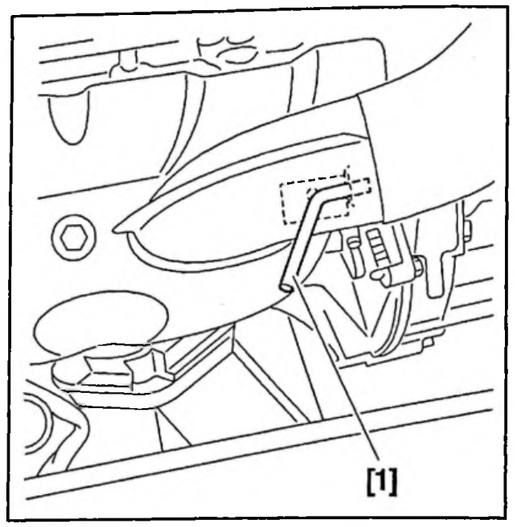


Fig : B1EP066C

Piger le volant moteur à l'aide de la pige [1].

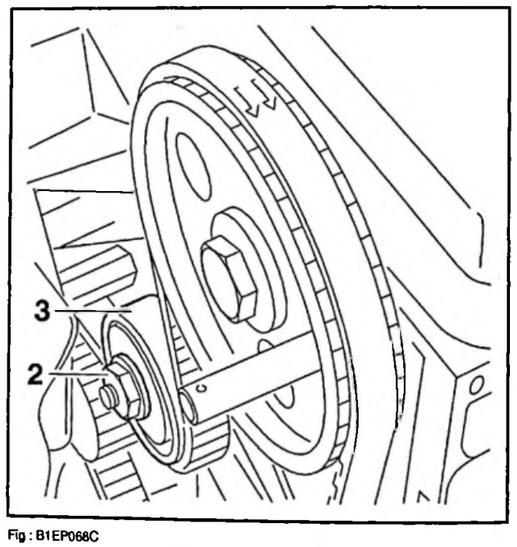


Fig : B1EP068C

Desserrer l'écrou (2).

Détendre complètement la courroie en agissant sur le galet tendeur (3).

Déposer la courroie de distribution.

IMPERATIF : Vérifier que le galet tendeur tourne librement (absence de points durs).

4 – REPOSE

NOTA : Vérifier que les piges [1] [2] sont en place.

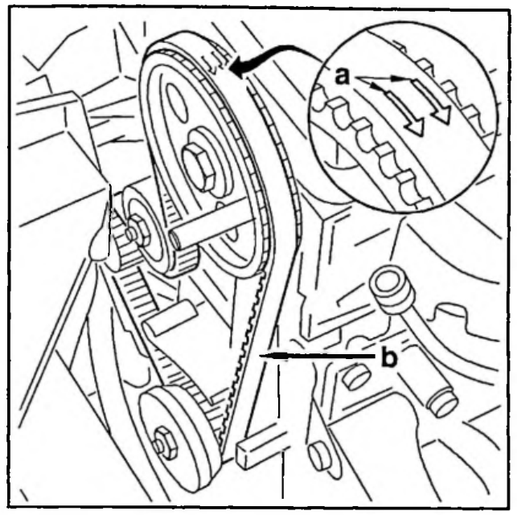


Fig : B1EP069C

ATTENTION : Respecter le sens de montage de la courroie : les flèches "a" indiquent le sens de rotation du vilebrequin.

Reposer la courroie de distribution.

Mettre en place la courroie de distribution, brin "b" bien tendu, dans l'ordre suivant :
- pignon de vilebrequin
- poulie d'arbre à cames
- poulie de pompe à eau
- galet tendeur

Mettre le galet tendeur au contact de la courroie.

Serrer l'écrou (2).

Déposer les piges [1] et [2].

4.1 – Prétension de la courroie de distribution

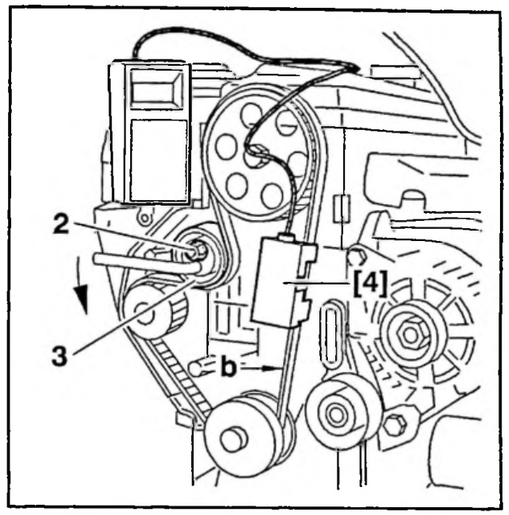


Fig : B1EP06AC

Placer l'outil [4] sur le brin tendu de la courroie.

Desserrer l'écrou (2).

Tourner le galet (3) dans le sens inverse des aiguilles d'une montre à l'aide du carré d'entraînement jusqu'à afficher 45 ± 3 unités SEEM.

Serrer l'écrou (2).

Déposer l'outil [4].

Effectuer 4 tours de vilebrequin dans le sens normal de rotation.

IMPERATIF : Ne jamais faire tourner le vilebrequin en arrière.

S'assurer du calage correct de la distribution en reposant les piges [1] et [2].

Déposer les piges [1] et [2].

Desserrer l'écrou (2).

Détendre sans excès la courroie.

4.2 – Réglage de la tension de pose de la courroie

Placer l'outil [4] sur le brin tendu de la courroie.

Tendre la courroie de distribution :
- courroie neuve = 41 ± 3 unités SEEM
- courroie réutilisée = 35 ± 3 unités SEEM

Serrer l'écrou (2).

IMPERATIF : Si la valeur relevée est en dehors de la tolérance, recommencer l'opération de tension.

Déposer l'outil [4].

5 – CONTROLE DE LA TENSION DE COURROIE

Effectuer 2 tours de vilebrequin dans le sens normal de rotation.

Piger le volant moteur à l'aide de la pige [1].

Déposer la pige [1].

Placer l'outil [4] sur le brin tendu de la courroie.

Valeurs de contrôle :
- courroie neuve = 51 ± 3 unités SEEM
- courroie réutilisée = 45 ± 3 unités SEEM

6 – OPERATIONS COMPLEMENTAIRES

Reposer les bougies d'allumage.

Reposer :
- les carters de distribution
- la roue avant droite
- le pare–boue avant droit
- la poulie de vilebrequin
- la courroie d'accessoires (voir opération correspondante)

Replacer le véhicule sur le sol.

DEPOSE – REPOSE : ARBRE A CAMES

1 – OUTILLAGE PRECONISE

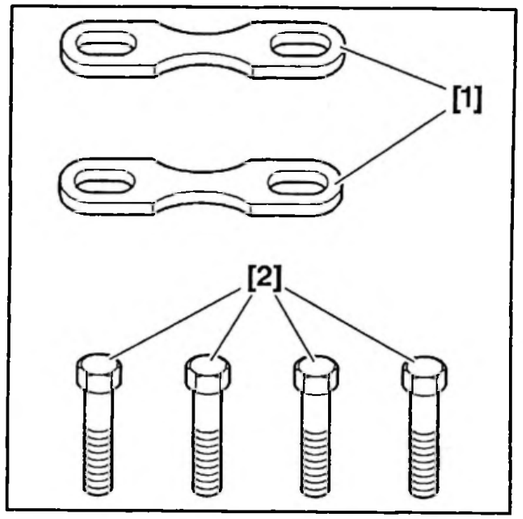


Fig : E5–P12WC

[1] brides de maintien des chemises du coffret 81132–T.A.1.

[2] vis M10x150 L 40 mm 81132–T.A.1.

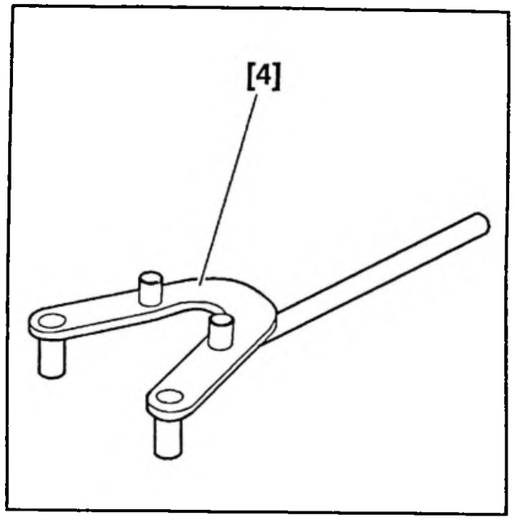


Fig : E5–P01FC

[4] outil pour immobilisation de pignon de courroie crantée 6016–T.

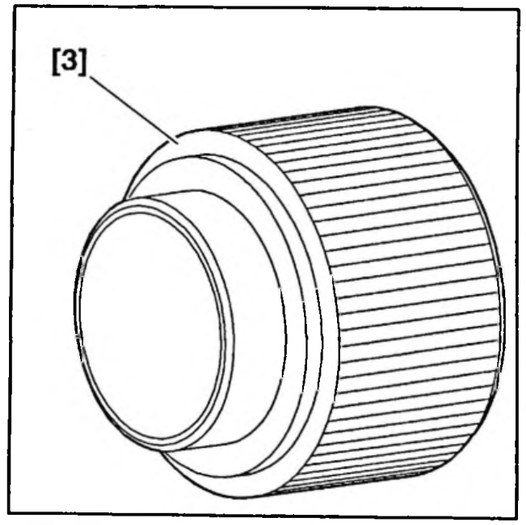


Fig : E5–P12XC

[3] tampon de montage du joint à lèvres d'arbre à cames 4507–T.E (couleur noir).

2 – DEPOSE

2.1 – Sur le véhicule

ATTENTION : Cette opération nécessite la dépose de la culasse.

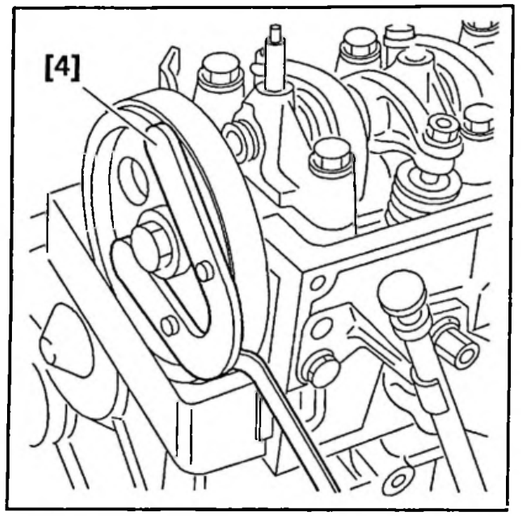


Fig : B1DP054C

Déposer la poulie d'arbre à cames à l'aide de l'outil [4].

Desserrer les vis de culasse.

Déposer la culasse et son joint.

2.2 – A l'établi

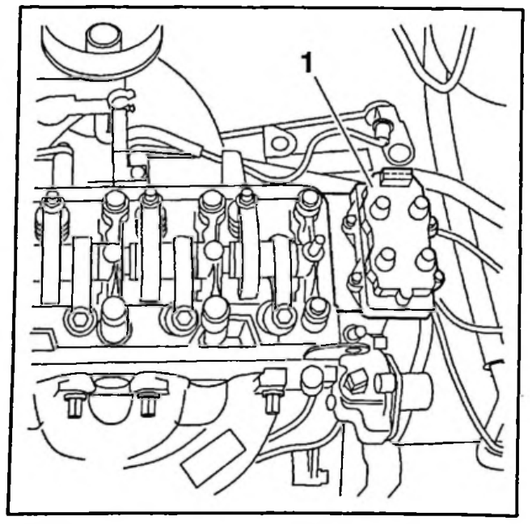


Fig : B1DP055C

Déposer le boîtier bobines (1).

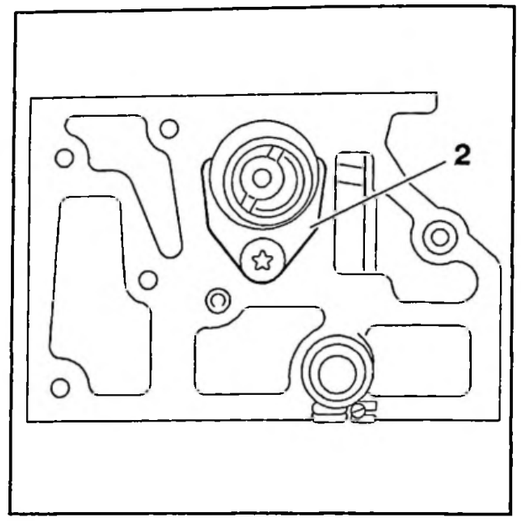


Fig : B1DP056C

Déposer la fourchette (2).

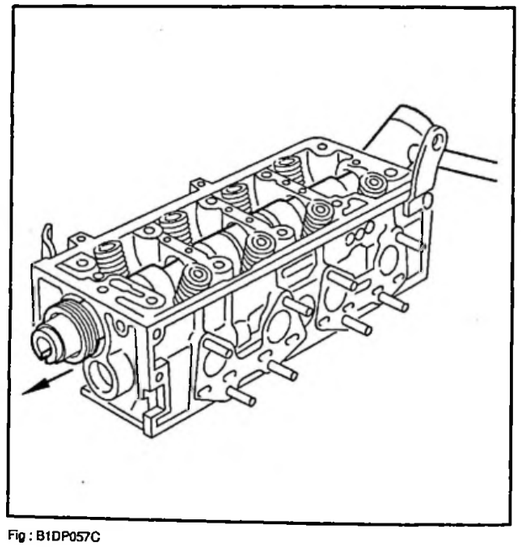


Fig : B1DP057C

Frapper avec un maillet pour dégager le joint à lèvres.

Déposer :

- l'arbre à cames
- le joint d'arbre à cames

3 – REPOSE

Huiler les paliers d'arbres à cames.

Reposer :

- l'arbre à cames
- le joint d'arbre à cames
- la fourchette d'arrêt (2)

Serrer la vis de fixation à 1,5 m.daN.

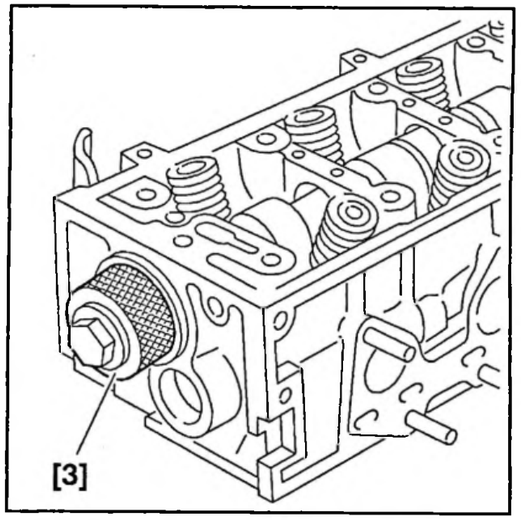


Fig : B1DP058C

Monter un joint à lèvre neuf à l'aide de l'outil [3] et de la vis.

Reposer et serrer la culasse (voir opération correspondante).

Enduire de pâte auto joint bleu le plan de joint du boîtier bobines.

Reposer le boîtier bobines (1).

Serrer les vis.

Reposer la poulie d'arbre à cames, à l'aide de l'outil [4].

Serrer la vis de fixation à 8 m.daN.

Poursuivre l'opération de repose de la culasse (voir opération correspondante).

CITROËN ZX

FEVRIER 1997

ABONNEMENT GME

OPR:7245

RÉF. 1 N° ZX 122-00/4

MOTEUR ESSENCE

Type XU 7 JP4 (1761 cm³)

● DISTRIBUTION

MAN 008941

AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS VENTE

1

DISTRIBUTION

CONTROLE : CALAGE DE LA DISTRIBUTION 1

1 – Outillage préconisé 1
2 – Dépose 2
3 – Contrôle –
4 – Repose 3

DEPOSE – REPOSE : COURROIE DE DISTRIBUTION 4

1 – Outillage préconisé 4
2 – Dépose 5
3 – Repose 6

CONTROLE : CALAGE DE LA DISTRIBUTION

1 – OUTILLAGE PRECONISE

Coffret moteur : 7004–T.

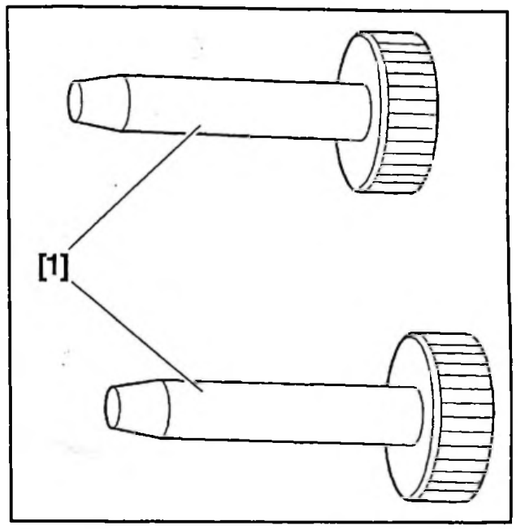


Fig : E5–P04HC

[1] piges de calage arbres à cames 9041–T.Z..

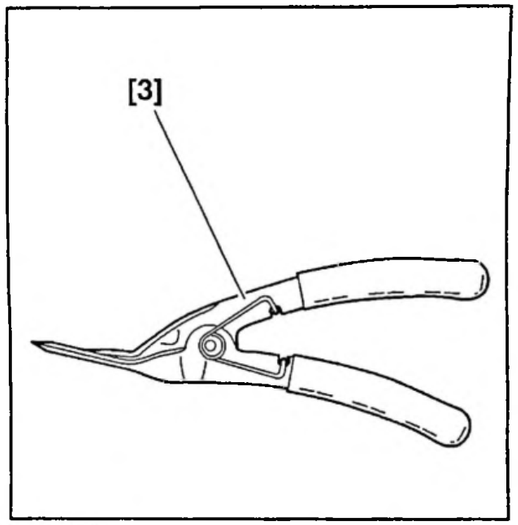


Fig : E5–P07JC

[3] pince pour dépose des pions plastique 7504–T.

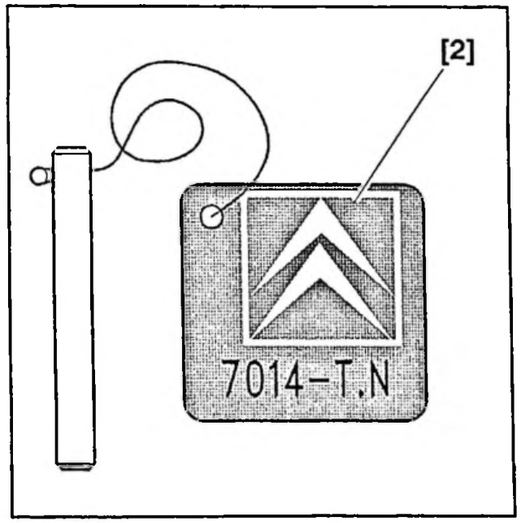


Fig : E5–P07GC

[2] pige de calage du vilebrequin 7014–T.N.

2 – DEPOSE

Lever et caler le véhicule, roues avant pendantes.

Débrancher la borne négative de la batterie.

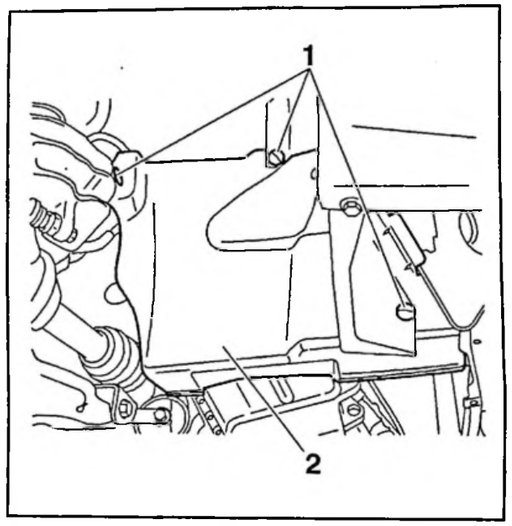


Fig : B1EP07HC

Déposer :
- la roue avant droite
- les pions plastique (1), à l'aide de l'outil [3]
- le pare–boue (2)

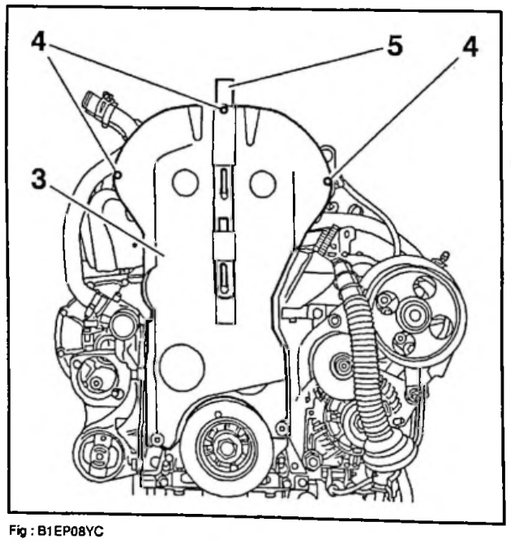


Fig : B1EP08YC

Tirer vers le haut la languette (5) pour libérer les axes.

Dévisser les 3 vis (4).

Déposer le carter de distribution (3).

3 – CONTROLE

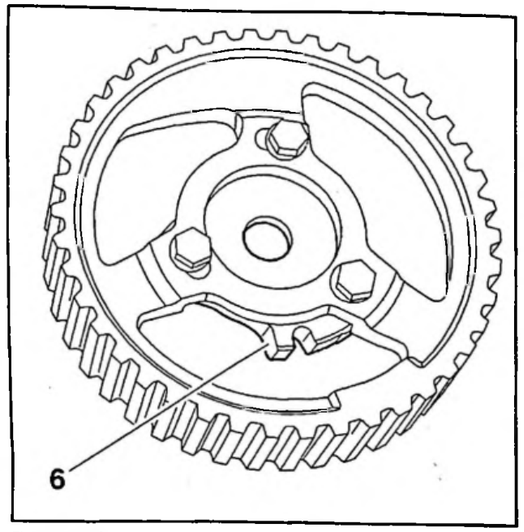


Fig : B1EP08ZC

Tourner le moteur par la vis de vilebrequin.

Placer la fente de pigeage des moyeux d'arbres à cames (6) dans une zone visible.

Contrôler la conformité des moyeux d'arbres à cames admission et échappement.

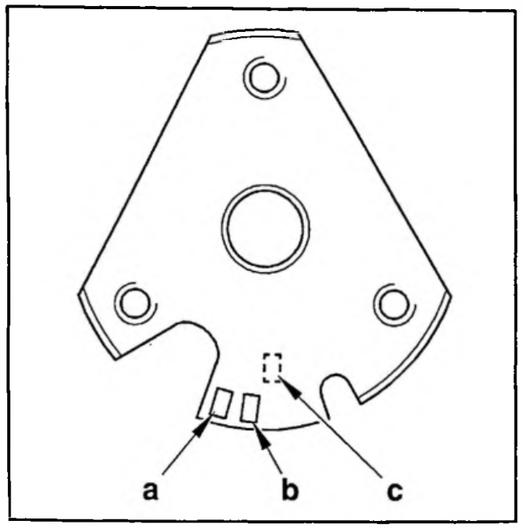


Fig : B1DP03ZC

Arbre à cames d'admission :
- repère "a"
- numéro dans empreinte "c" : "1"

Arbre à cames d'échappement :
- repère "b"
- numéro dans empreinte "c" : "2"

NOTA : Les empreintes repère sont visibles à côté de la fente de pigeage. Le repère "c", comportant le numéro, est inscrit sur la face arrière du moyeu.

4 – REPOSE

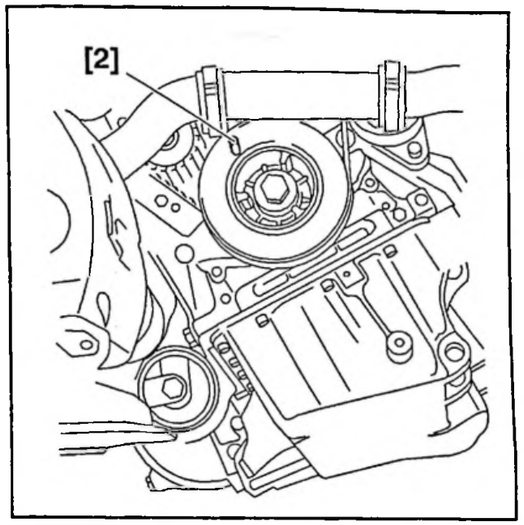


Fig : B1EP07LC

Tourner le moteur par la vis de poulie de vilebrequin jusqu'à l'amener en position de pigeage.

Piger le vilebrequin à l'aide de la pige [2].

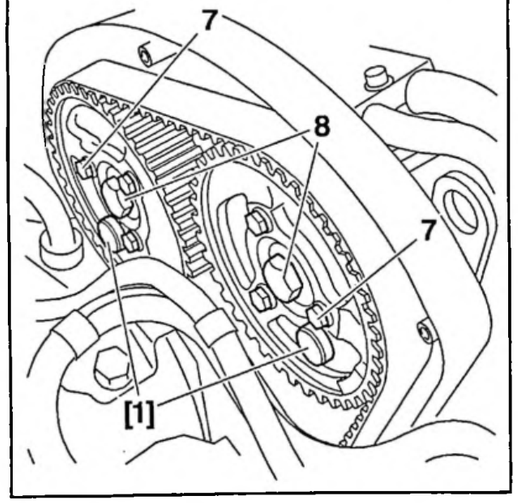


Fig : B1EP090C

Piger les arbres à cames, avec les outils [1].

Les piges [1] doivent s'engager sans effort.

Dans le cas contraire :
- vérifier le pigeage du vilebrequin
- desserrer les vis (7) des poulies d'arbres à cames
- piger les moyeux d'arbres à cames

NOTA : Si nécessaire, tourner l'arbre à cames à l'aide de la vis (8).

Serrer les vis (7) à 1 m.daN.

Déposer les piges [1] et [2].

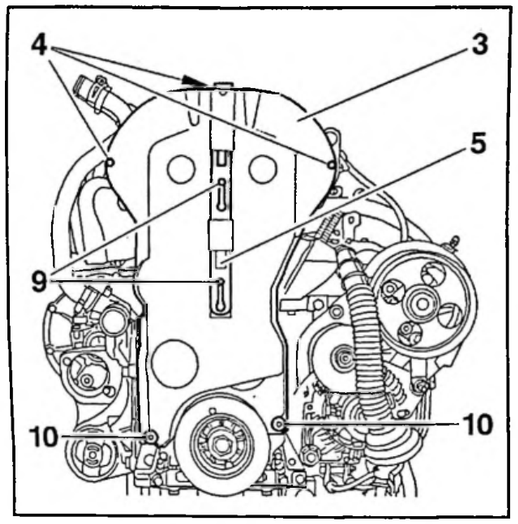


Fig : B1EP091C

S'assurer de la présence des tampons caoutchouc sur les axes (9).

Poser le carter de distribution (3) sur ses vis support (10).

Serrer les 3 vis (4).

Appuyer sur le centre du carter de distribution.

Verrouiller la languette (5) sur les axes (9).

Poser :
- le pare–boue (2)
- les pions plastique (1)
- la roue avant droite
- replacer le véhicule sur le sol

Serrer les vis de roue.

Brancher la borne négative de la batterie.

3 – REPOSE

3.1 – Opérations préliminaires

Desserrer les 3 vis de fixation de chaque poulie d'arbre à cames.

S'assurer du libre débattement des poulies d'arbres à cames sur les moyeux.

Dans le cas contraire :
- déposer les poulies d'arbres à cames
- nettoyer les portées des poulies et des moyeux d'arbres à cames

NOTA : Les poulies d'arbres à cames sont identiques ; poser sans les serrer les poulies d'arbres à cames sur les moyeux.

ATTENTION : Les moyeux d'arbres à cames sont différents – voir opération :
contrôle du calage ; courroie de distribution.

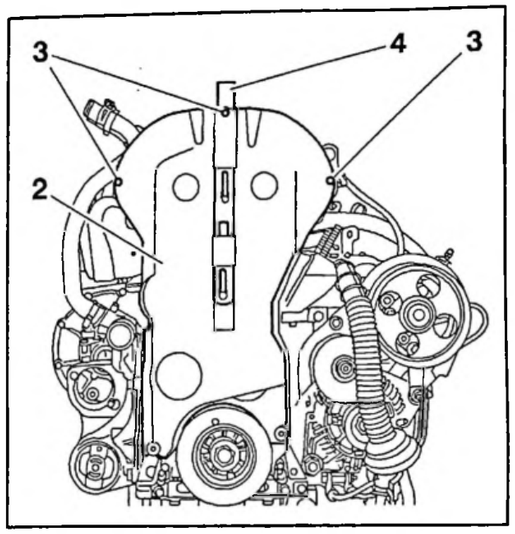


Fig : B1EP094C

Tirer vers le haut la languette (4) pour libérer les axes.

Dévisser les 3 vis (3).

Déposer le carter de distribution (2).

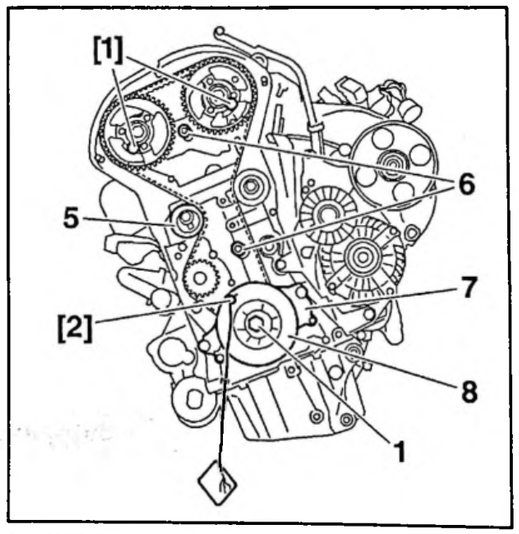


Fig : B1EP095C

Piger le vilebrequin à l'aide de la pige [2].

Déposer :
- la vis (1)
- la poulie (8)
- le carter inférieur de distribution (7)

Piger les arbres à cames ; avec l'outil [1].

Déposer les axes (6).

Desserrer le galet tendeur (5).

Déposer la courroie de distribution.

3.2 – Repose de la courroie de distribution

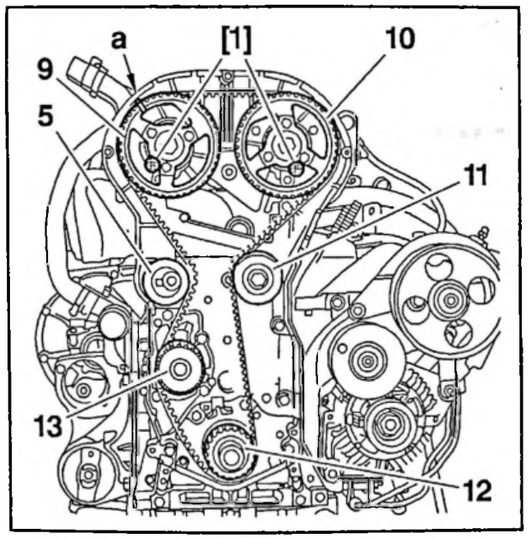


Fig : B1EP096C

Placer la courroie sur la poulie (9) de l'arbre à cames d'échappement.

Poser un collier plastique en "a" pour maintenir la courroie en place.

Faire tourner les poulies d'arbres à cames, dans le sens horaire, pour les amener en butée de boutonnière.

Enrouler la courroie sur :
- la poulie (10) de l'arbre à cames d'admission
- le galet enrouleur (11)
- le pignon de vilebrequin (12)
- la pompe à eau (13)
- le galet tendeur (5)

3.3 – Prétension de la courroie de distribution

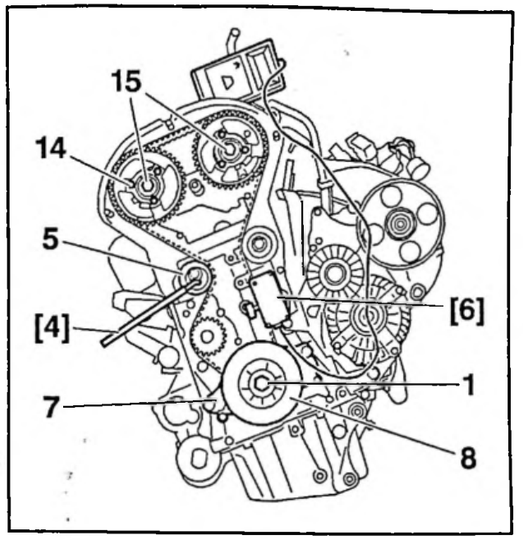


Fig : B1EP097C

Placer l'outil [6] sur la courroie ; en évitant les contraintes avec l'environnement.

Tourner le galet tendeur avec l'outil [4], pour atteindre une tension de 45 unités SEEM (25 daN).

Serrer :
- le galet tendeur (5)
- les 6 vis (14) à 1 m.daN

Déposer :
- l'outil [6]
- les piges [1] ; [2]
- le collier plastique ; en "a"

Poser :
- le carter inférieur (7)
- la poulie (8)
- la vis (1) (loctite E6 sur filetage)
- l'outil [5]

Serrer la vis (1) à 12 m.daN.

Déposer l'outil [5].

3.4 – Tension de la courroie de distribution

Effectuer 2 tours de vilebrequin dans le sens normal de rotation.

Piger le vilebrequin à l'aide de la pige [2].

Desserrer les 6 vis (14) des poulies d'arbres à cames.

Piger les moyeux d'arbres à cames ; si nécessaire ; tourner l'arbre à cames par la vis (15).

Détendre la courroie en manoeuvrant le tendeur (5).

Placer l'outil [6] sur la courroie.

Effectuer une tension de 26 unités SEEM (9 daN).

Serrer :
- le galet tendeur (5) ; à 2 m.daN
- les 6 vis (14) à 1 m.daN

Déposer :
- l'outil [6]
- les piges [1] ; [2]

3.5 – Calage de la distribution

Effectuer 2 tours de vilebrequin dans le sens normal de rotation.

Piger le vilebrequin à l'aide de la pige [2].

Desserrer les 6 vis (14) des poulies d'arbres à cames.

Piger les moyeux d'arbres à cames ; si nécessaire ; tourner l'arbre à cames par la vis (15).

Serrer la vis (14) à 1 m.daN.

Déposer les piges [1] et [2].

3.6 – Contrôle de la tension de courroie

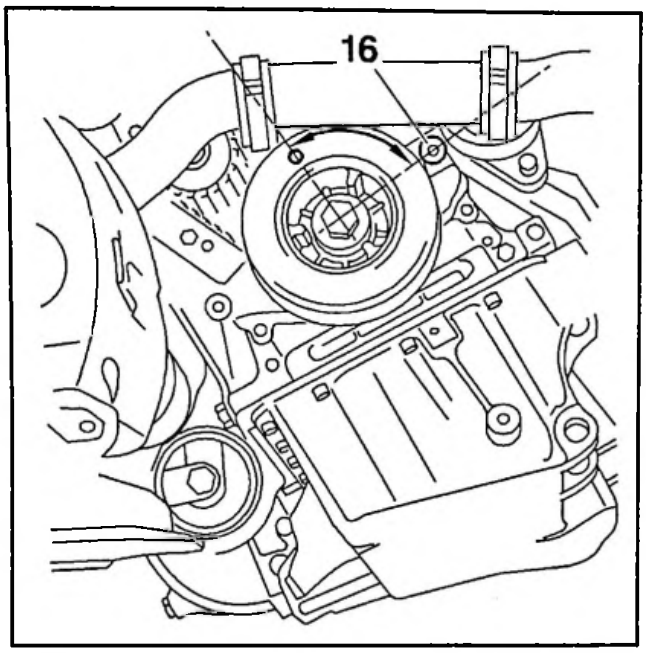


Fig : B1EP098C

Effectuer un quart tour de vilebrequin : amener le trou de pigeage de la poulie face à la vis support (16) des carters de distribution ; sans revenir en arrière.

Placer l'outil [6] sur la courroie ; en évitant les contraintes avec l'environnement.

La valeur de tension doit être comprise entre 32 et 40 unités SEEM (14 à 18 daN) –
sinon : recommencer l'opération depuis le début.

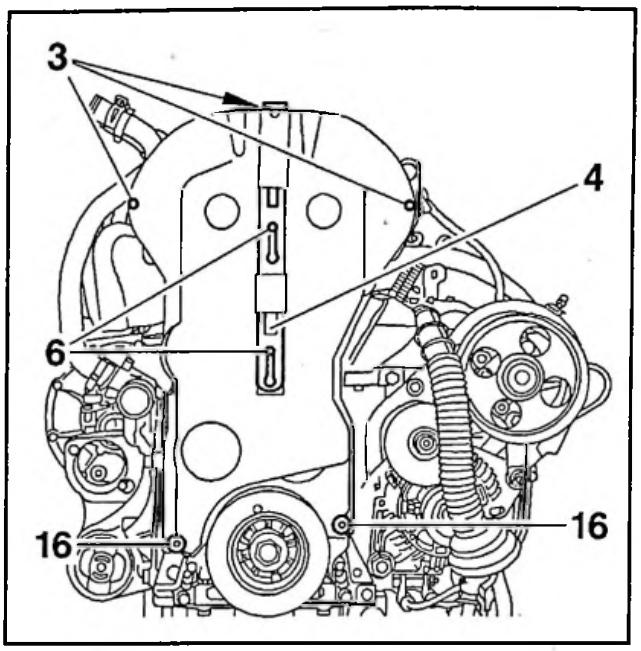


Fig : B1EP099C

S'assurer de la présence des tampons caoutchouc sur les axes (6).

Poser le carter de distribution sur ses vis support (16).

Serrer les 3 vis (3).

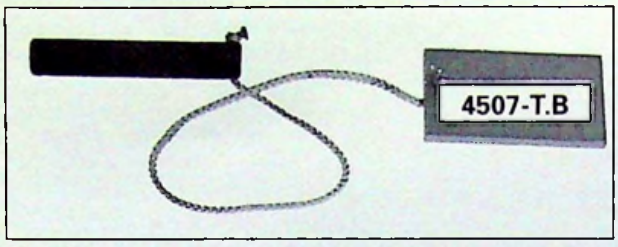
Appuyer sur le centre du carter de distribution ; verrouiller la languette (4) sur les axes (6).

Poser :
- la tôle de fermeture du carter d'embrayage
- la courroie d'entraînement des accessoires (voir opération correspondante)

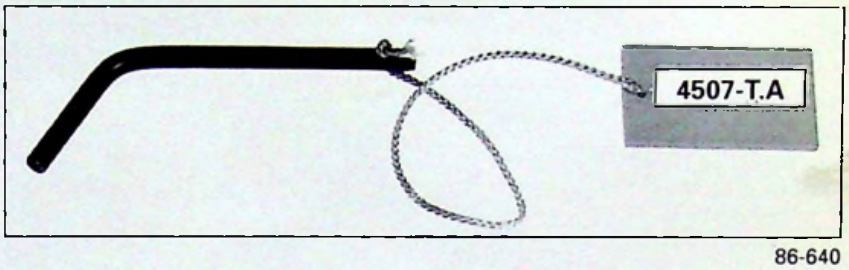
Replacer le véhicule sur le sol.

Brancher la borne négative de la batterie.

© Reproduction ou traduction même partielle interdite
sans l'autorisation écrite des Automobiles CITROEN

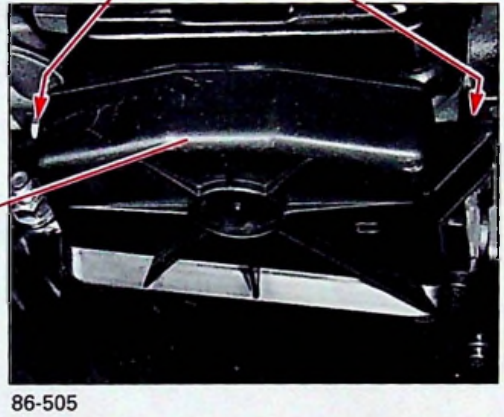


86-640



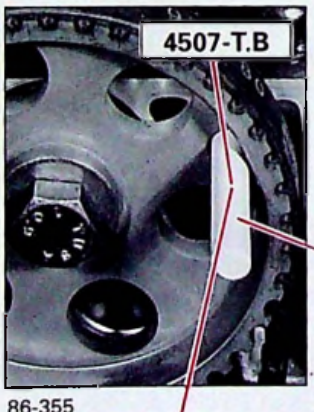
86-640

1º



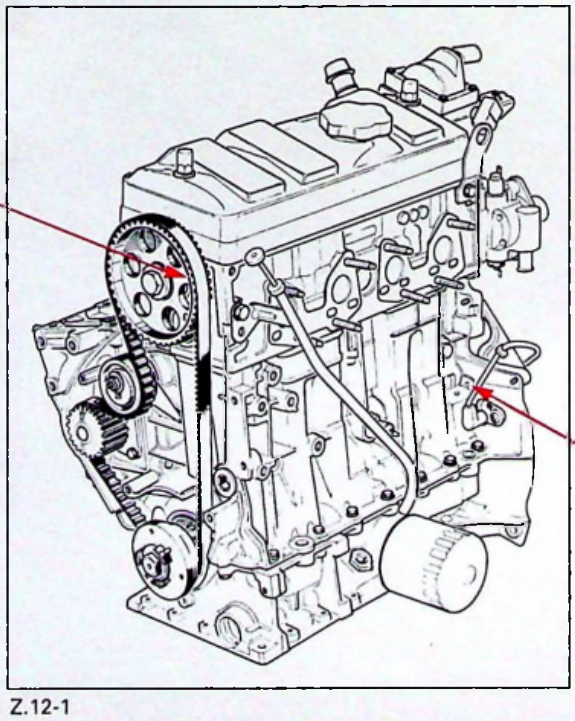
2º

86-505



86-355

3º



Z.12-1

4º

90-1465

OUTILLAGE PRECONISE

7504-T : Pince pour dépose des pions plastique.

7004-T : Coffret moteur XU

- **7004-T.G (x2)** piges arbres à cames et vilebrequin.

4507-T : Coffret moteur TU.

4507-T.K : Clé à bougie *(siège plat)* 16.

9007-T : Clé à bougie *(siège plat)* 16.

CONTROLE DU CALAGE DE LA DISTRIBUTION (sur véhicule) Moteur XU5 et XU9

DEPOSE

Lever, caler l'avant droit du véhicule.
(Voir ⓪ ZX 000-00/2)

Déconnecter le câble négatif de la batterie.

Engager le rapport de boîte de vitesses le plus élevé.

Déposer, Fig. I et II

- La roue.
- Les pions plastique **(1)** et ⇒ avec la pince **7504-T**.
- Le pare-boue **(a)**
- Les quatre bougies
  (pour faciliter la rotation du moteur).
- Les deux vis **(3)** de fixation du carter supérieur **(2)** de distribution.
- Le carter **(2)**.

CONTROLE DU CALAGE

Piger Fig. III, IV et V

Le vilebrequin avec la pige **7004-T.G**.
L'arbre à cames avec la pige **7004-T.G**
(pistons à mi-course).

Si le calage n'est pas correct, le refaire.
(Voir ① ZX 22-1/2)

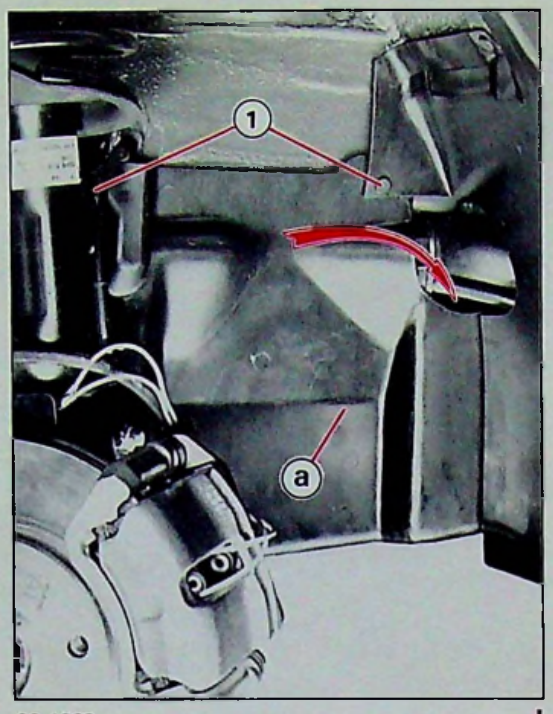
POSE

Poser Fig. I et II.

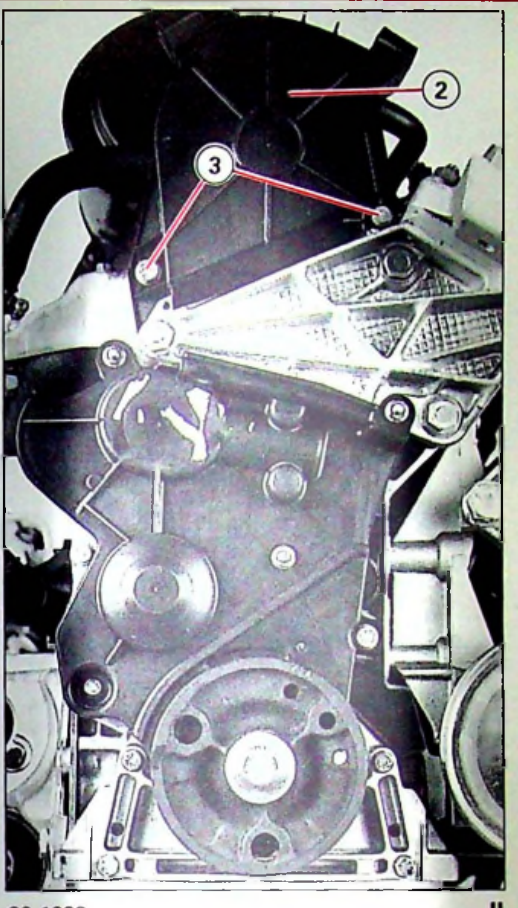
- Le carter supérieur **(2)**.
- Les deux vis **(3)**.
  Serrage : 0,8 mdaN
- Les quatre bougies.
  Serrage : 2,5 mdaN
- Le pare-boue **(a)**
- La roue

Connecter le câble négatif de la batterie.

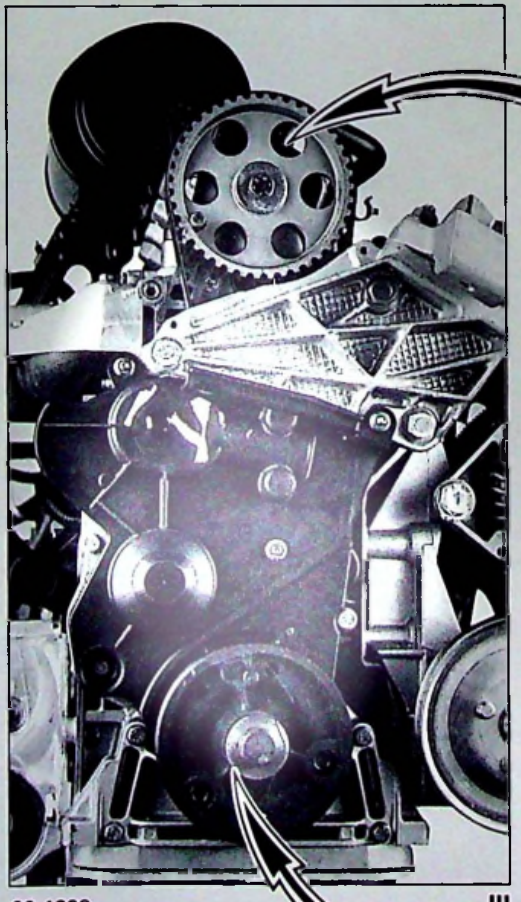
Mettre le véhicule au sol.



90-1369 I

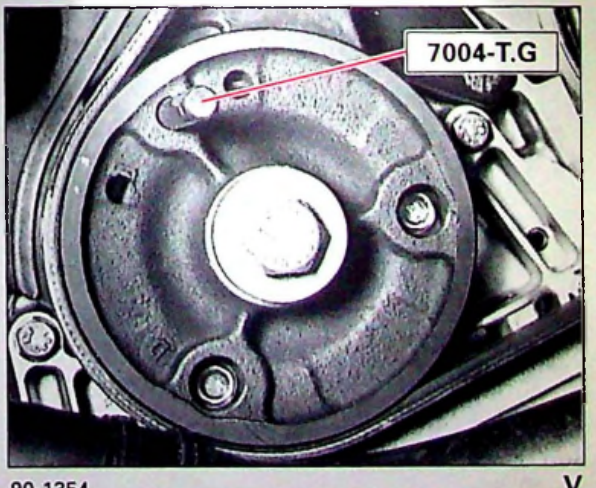


90-1333 II



90-1328 III

90-1370 IV



90-1354 V

OUTILLAGE PRECONISE

7504-T : Pince pour dépose des pions plastique.

7004-T : Coffret de remise en état du moteur **'XU".**

7014-T.J : Pige volant moteur.

CONTROLE DE LA DISTRIBUTION
(Sur véhicule)
Moteur XUD 9

DEPOSE

Lever et caler l'avant du véhicule.

Déconnecter le câble négatif de la batterie.

Engager la cinquième pour permettre la rotation du moteur.

Déposer Fig. I, les carters **(1)** et **(2).**

CONTROLE DU CALAGE

Tourner le moteur par la roue.

Piger Fig. II et Fig. III :

- le volant moteur, pige **7014-T.J,**
- l'arbre à cames **(3),**
  (Vis **Ø M8 X 1,25**).
- la pompe injection **(4),**
  (Vis **Ø M8 X 1,25**).

Si le calage n'est pas correct, le refaire.

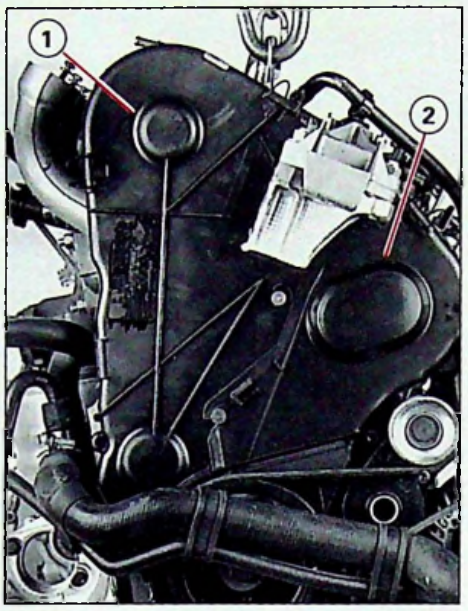
(Voir (1) ZX 122-1-3)

POSE

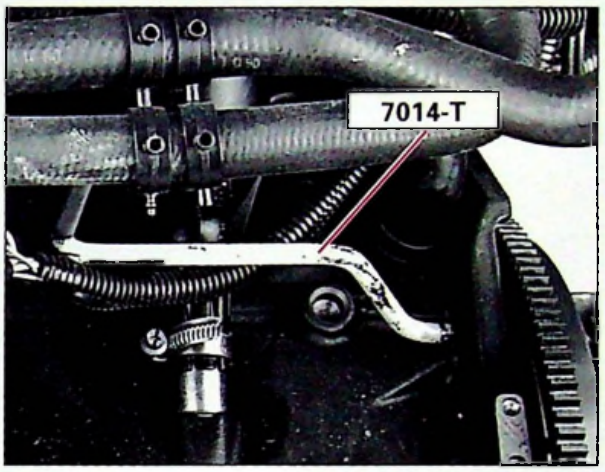
Poser Fig. I, les carters **(1)** et **(2)** supérieurs.

Connecter le câble négatif de la batterie.

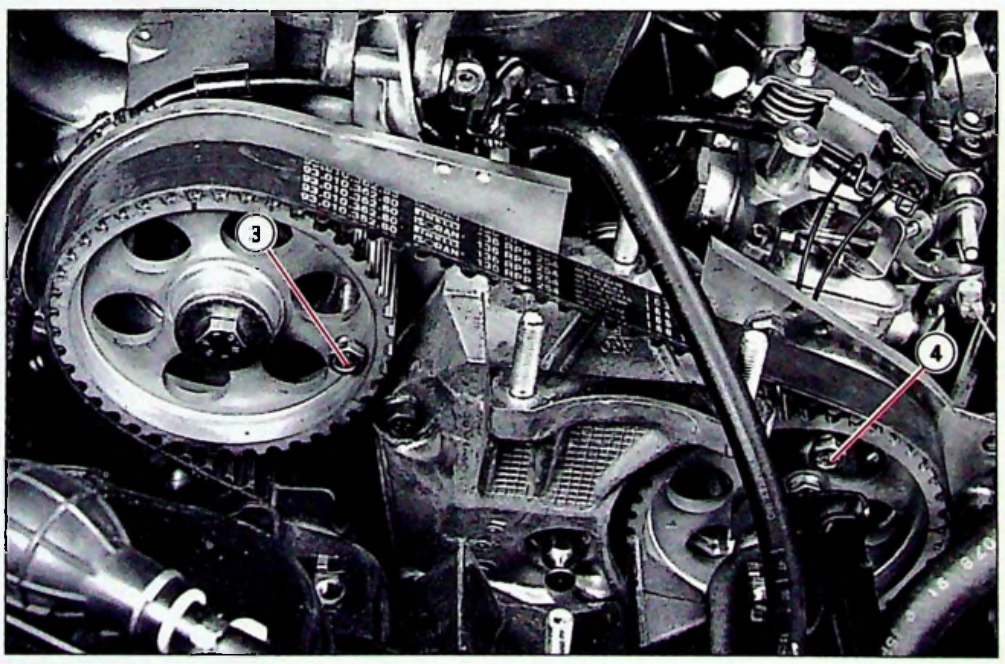
Mettre le véhicule au sol.



91-606 I



91-641 II



91-723 III

OUTILLAGE PRECONISE

7504-T : Pince pour dépose des pions plastique.

7004-T : Coffret moteur XU.

7014-T.M. : Piges pour arbres à cames.

7014-T.N. : Pige pour vilebrequin.

7017-T.W. : Clé pour galets tendeurs.

4122-T : Appareil de mesure des tensions de courroies à affichage digital (SEEM)

CONTROLE DU CALAGE DE LA DISTRIBUTION (sur véhicule) Moteur XU 10-J4 (16 Soupapes)

DEPOSE

Lever, caler l'avant droit du véhicule.

(Voir (0) ZX 000-00/2)

Déconnecter le câble négatif de la batterie.

Déposer, Fig. I :

- La roue.
- Les pions plastiques **(1)** et ⇒ avec la pince **7504-T.**
- Le pare-boue **(2).**

Déposer, Fig. II :

- Les vis **(3).**
- Tirer la languette **(4)** vers le haut, écarter le carter des colonnes **(5).**
- Le carter de distribution.

Contrôle du calage

Tourner le moteur par la vis **(7)** du vilebrequin. *Ex. : avec une croix pour les roues.*

Amener le moteur vers le point de pigeage des arbres à cames. Ne pas revenir en arrière.

Piger Fig. III et IV :

- Le vilebrequin avec la pige **7014-T.N.** *(pistons à mi-course).*
- Les arbres à cames avec les piges **7014-T.M.** Les piges doivent s'engager librement.

Si le calage n'est pas correct, le refaire.

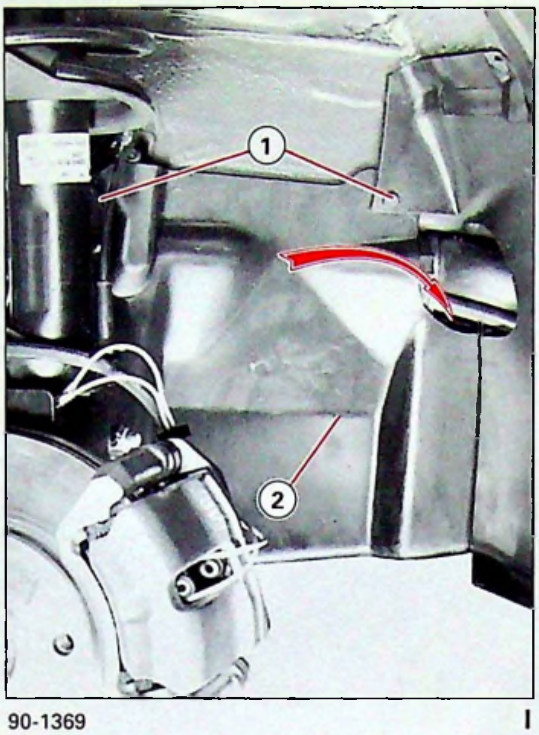
(Voir (1) ZX 122-1/4)

POSE

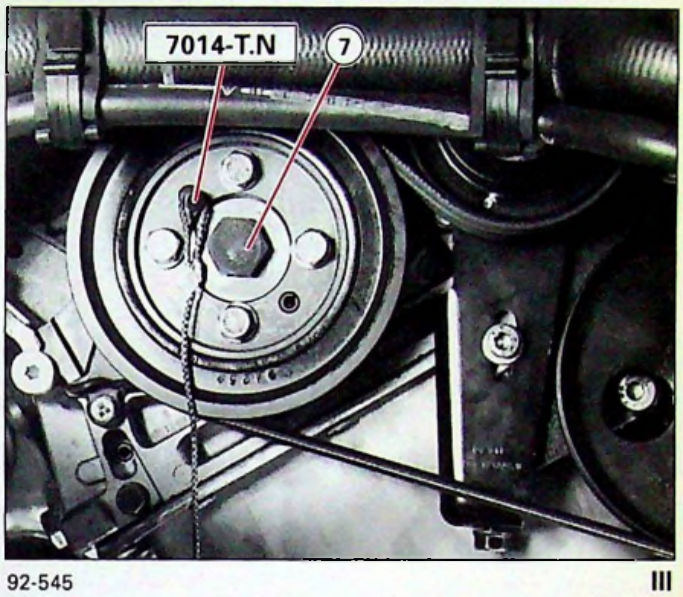
Poser le carter de distribution dans les vis de guidage **(6).**

Engager la languette dans les colonnes **(5)** en appuyant sur le carter, poser les vis **(3).**

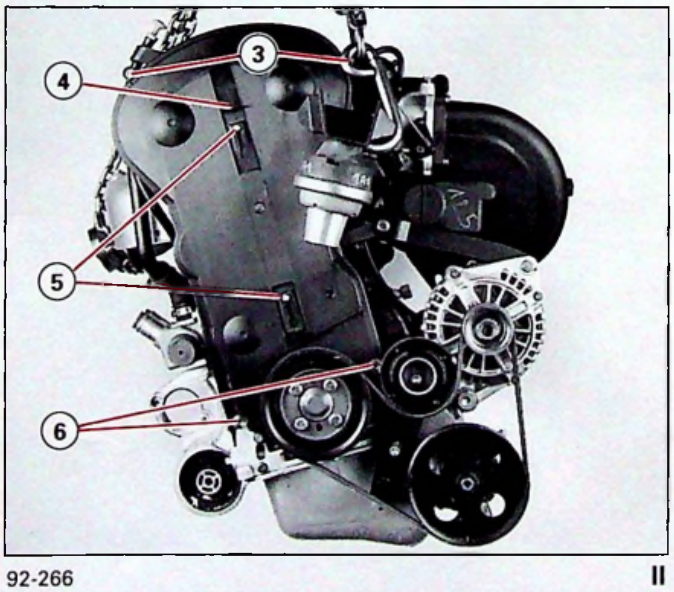
Poser, le pare boue et la roue.



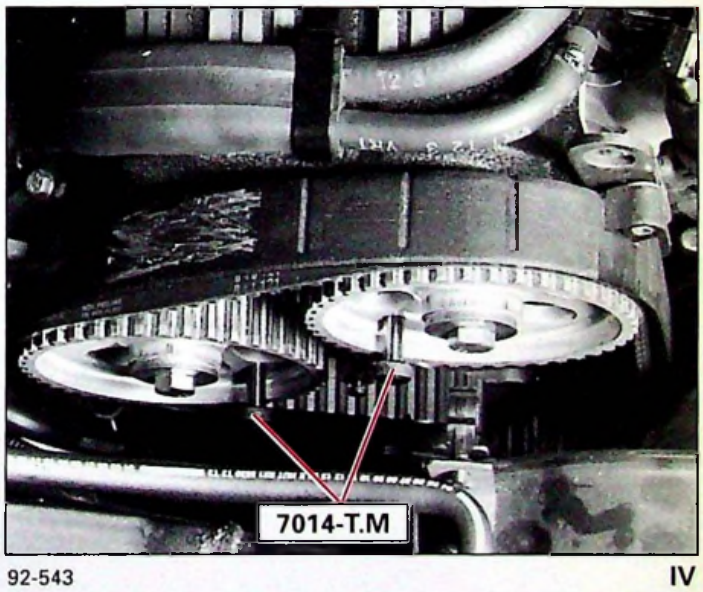
90-1369 I



92-545 III



92-266 II



92-543 IV

OUTILLAGE PRECONISE

7504-T : Pince pour dépose des agrafes plastique.

4507-T : Coffret remise en état moteur TU.

- **4507-T.A** : Pige de calage volant moteur.
- **4507-T.B** : Pige de calage arbres à cames.
- **4507-T.J** : Outil de tension de courroie de distribution.
- **4507-T.K** : Clé à bougie (siège plat) 16

9007-T : Clé à bougie (siègle plat) 16.

DEPOSE ET POSE DE LA COURROIE DE DISTRIBUTION (sur véhicule) Moteur TU

DEPOSE

Lever et caler l'avant droit du véhicule.
(Voir ⓪ ZX 000-00/2)

Déconnecter le câble négatif de la batterie.

Engager le rapport le plus élevé.

Déposer, Fig. I, Fig. II :

- La roue.
- Les agrafes **(1)** et ⇒ avec la pince **7504-T.**
- Le pare-boue **(2).**
- Les quatre bougies
  (pour faciliter la rotation du moteur).
- Les carters de protection **(3)** et **(4)**.

Placer et piger Fig. III et Fig. IV, par rotation du vilebrequin.

- La poulie d'arbre à cames, à l'aide de la pige **4507-T.B**.
- Le volant moteur, à l'aide de la pige **4507-T.A.**

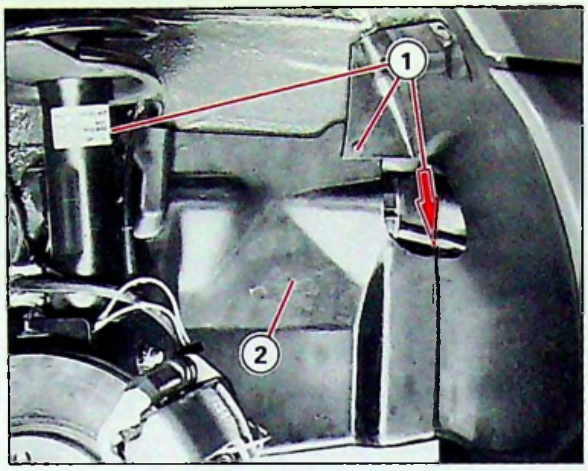
Détendre, Fig. II la courroie d'alternateur, à l'aide des vis **(6), (7)** et **(5).**

Déposer Fig. V et Fig. VI.

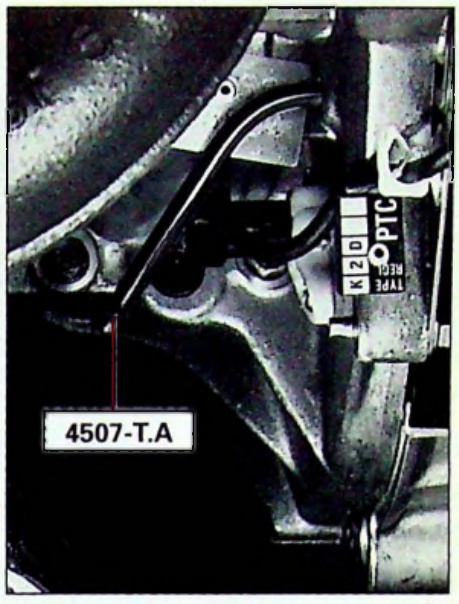
- La courroie d'alternateur.
- Les trois vis ⇒
- La poulie **(8)** de vilebrequin.
- Le carter **(9)** inférieur.

Détendre le galet-tendeur.

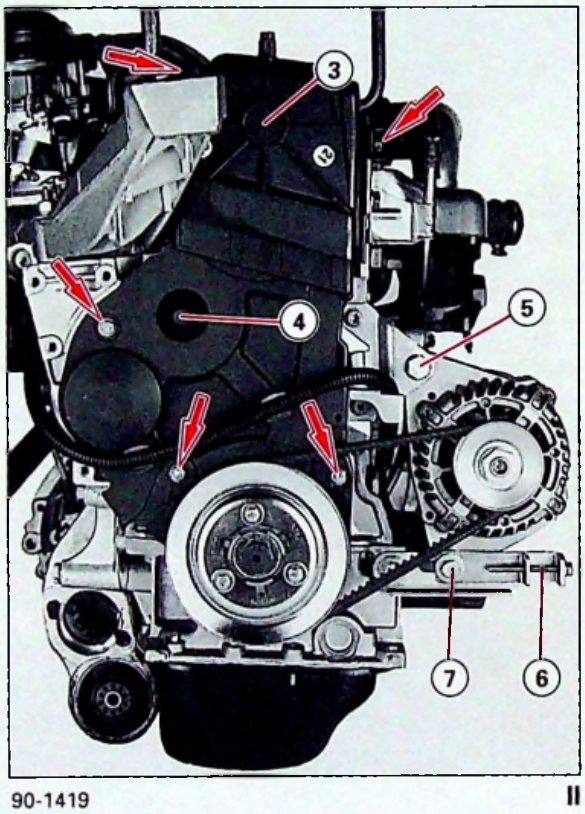
Déposer la courroie de distribution.



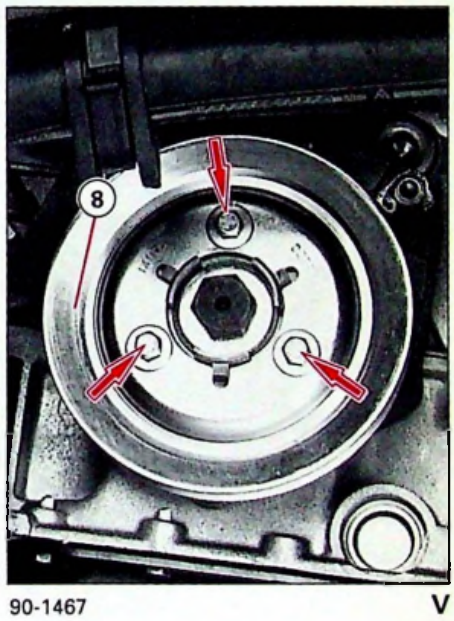
90-1369 I



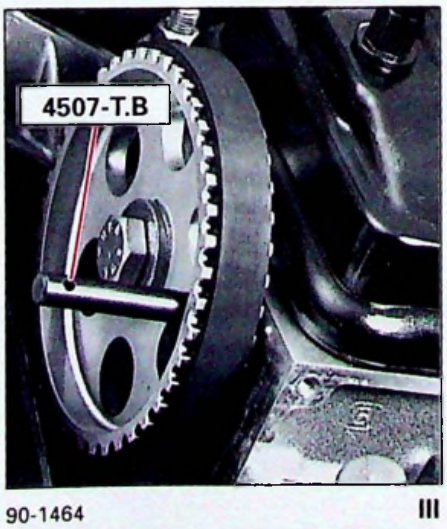
90-1465 IV



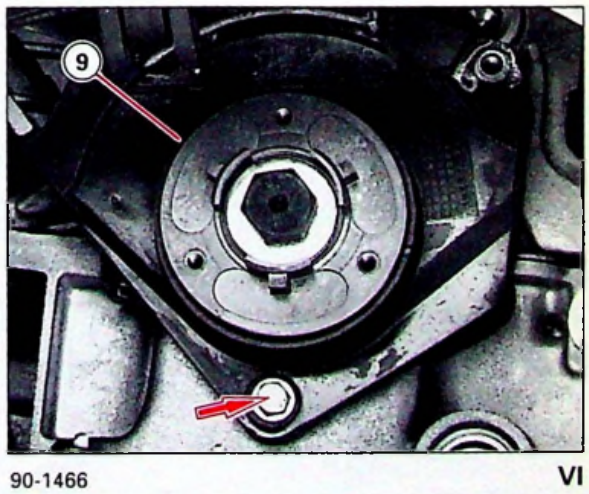
90-1419 II



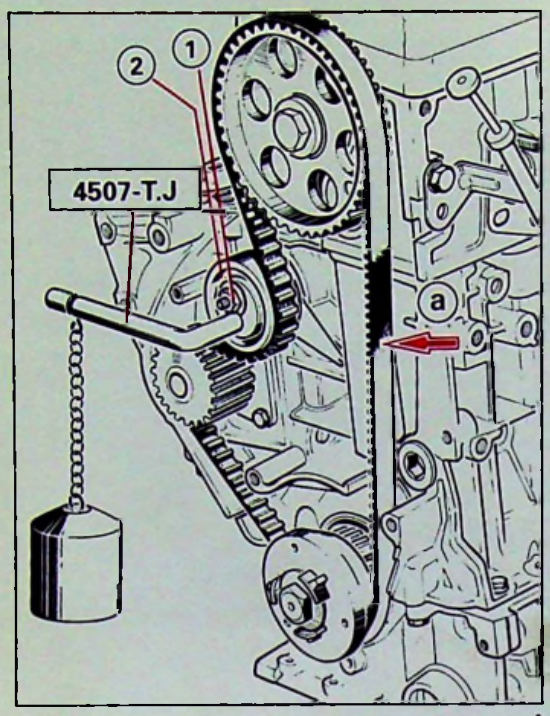
90-1467 V



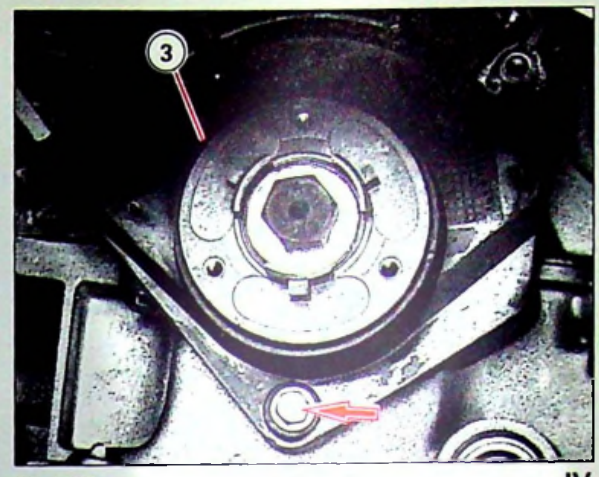
90-1464 III



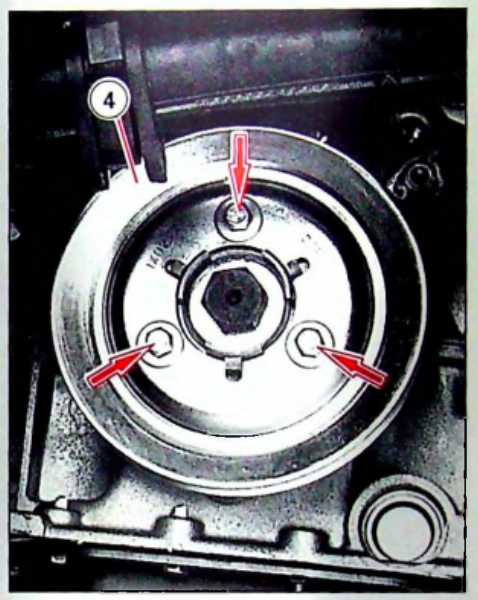
90-1466 VI



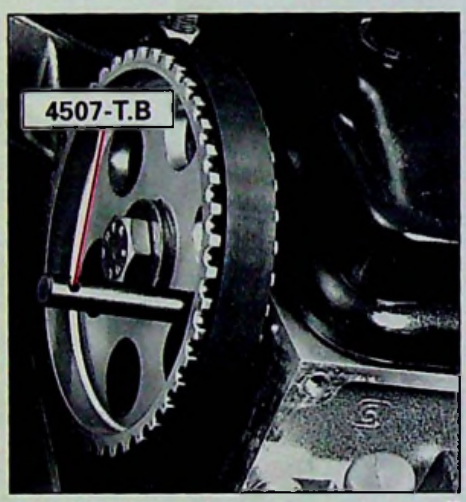
Z.12-3 I



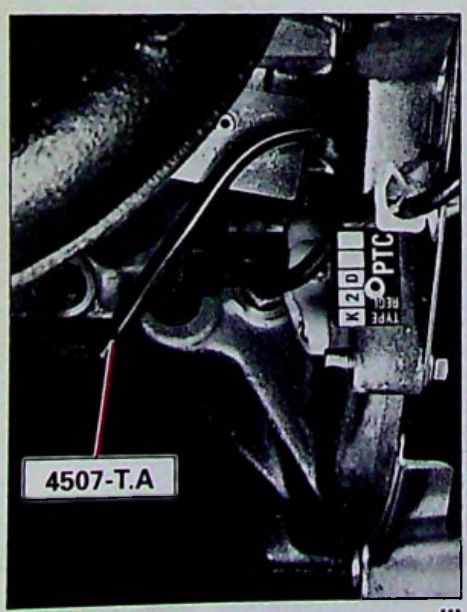
90-1466 IV



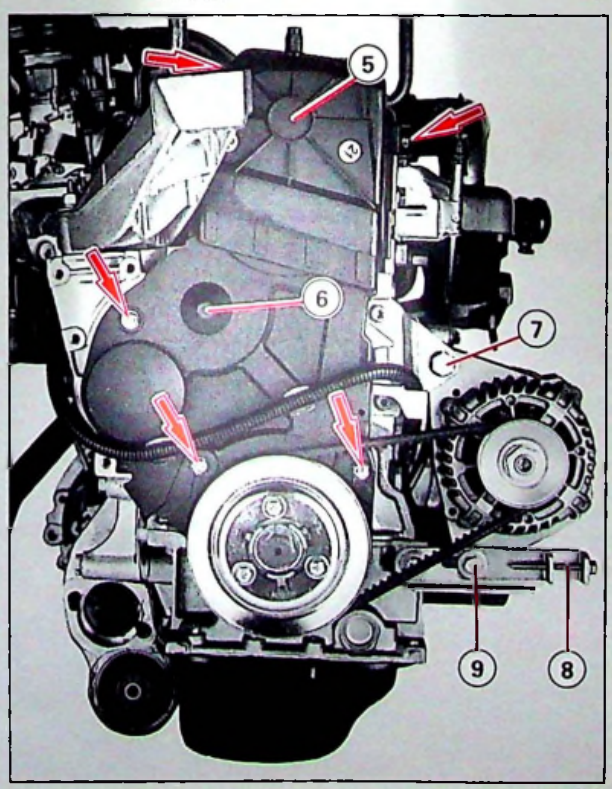
90-1467 V



90-1464 II



90-1465 III



90-1419 VI

POSE

Poser, Fig. I la courroie de distribution brin **"a"** tendu, en respectant le sens de montage suivant :

- arbre à cames.
- vilebrequin.
- pompe à eau.
- galet-tendeur.

Placer, Fig. I l'outil **4507-T.J** dans le carré du galet-tendeur, ainsi que le poids ; resserrer le galet - tendeur **(2)**.

Déposer, Fig. II et Fig. III la pige du volant moteur, et de la poulie d'arbre à cames.

Effectuer quatre tours de vilebrequin *(sens de rotation du moteur),* ne pas revenir en arrière.

Desserrer Fig. I

- L'écrou **(1)** lentement
  (pour éviter la chute du poids).
- Laisser agir.
- Serrer l'écrou **(1)**.
  Serrage : 2,3 mdaN

Déposer, Fig. I l'outil **4507-T.J.**

CONTROLE DU CALAGE DE LA DISTRIBUTION
(Voir ① ZX 122-0/1)

Déposer, Fig. II et Fig. III les piges **4507-T.A** et **4507-T.B.**

Poser, Fig. IV et Fig. V :

- Le carter **(3)** inférieur
  Serrage : 0,8 mdaN
- La poulie **(4)**
- Les trois vis ⇒
  Serrage : 0,8 mdaN
- La courroie d'alternateur.

Effectuer, Fig. VI la tension de la courroie d'alternateur en agissant sur la vis **(8)**.

Serrer, Fig. VI :

- La vis **(9)**
  Serrage : 1,6 mdaN
- La vis **(7)**
  Serrage : 3,7 mdaN

Poser Fig. VI :

- Les carters **(5)** et **(6)** de protection
  Serrage : 0,8 mdaN
- Le pare-boue
- Les quatre bougies
  Serrage : 2,5 mdaN

Connecter le câble négatif de la batterie.

Mettre le véhicule au sol.

OUTILLAGE PRECONISE

7504-T : Pince pour dépose des pions plastique.

7004-T : Coffret moteur XU

7004-T.G (x2) piges arbres à cames et vilebrequin.

6016-T : Outil pour immobiliser le pignon de vilebrequin.

6339-T : Extracteur pour dépose du pignon vilebrequin.

4507-T : Coffret moteur TU.

4507-T.K : Clé à bougie *(siège plat)* 16.

9007-T : Clé à bougie *(siège plat)* 16.

DEPOSE ET POSE DE LA COURROIE DE DISTRIBUTION (sur véhicule) Moteur XU5 - XU9

DEPOSE

Lever et caler l'avant droit du véhicule.
(Voir ⓪ ZX 000-00/2)

Déconnecter le câble négatif de la batterie.

Engager le rapport le plus élevé.

Déposer, Fig. I.

- La roue.
- Les pions plastique **(1)** et ⇒ avec la pince **7504-T**.
- Le pare-boue **(a)**
- Les quatre bougies
(pour faciliter la rotation du moteur).

Desserrer Fig. II.

- les vis **(2)** et **(3)**.

Détendre et déposer Fig. II

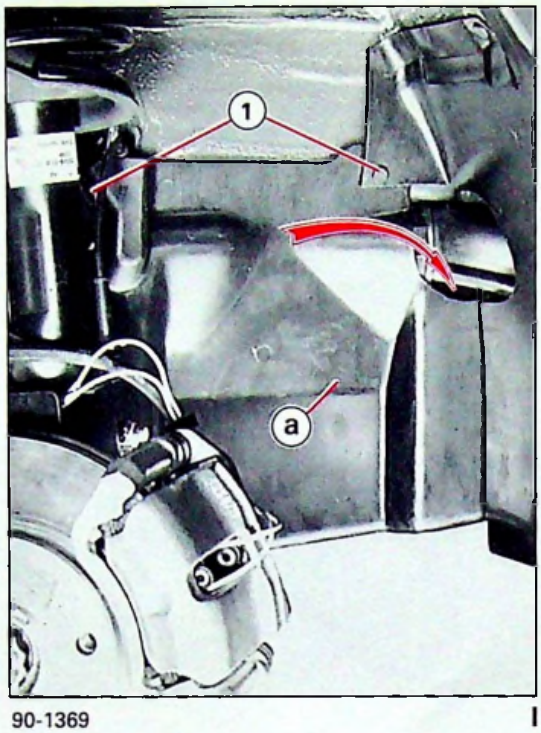
- La courroie **(b)** de pompe et d'alternateur.

Déposer Fig. III et IV

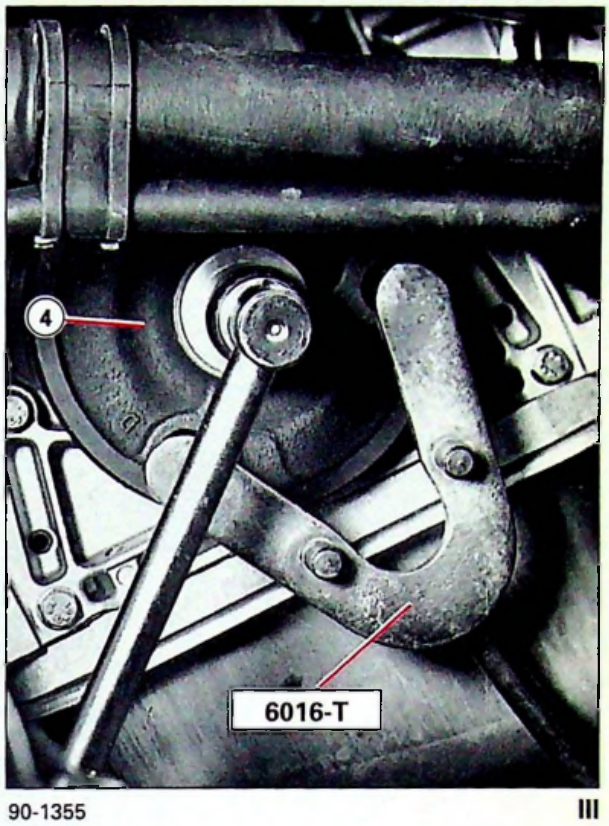
- La vis de fixation de la poulie **(4)** de vilebrequin à l'aide de l'outil **6016-T**
- La poulie **(4)** à l'aide de l'outil **6339-T**
(si nécessaire)

NOTA

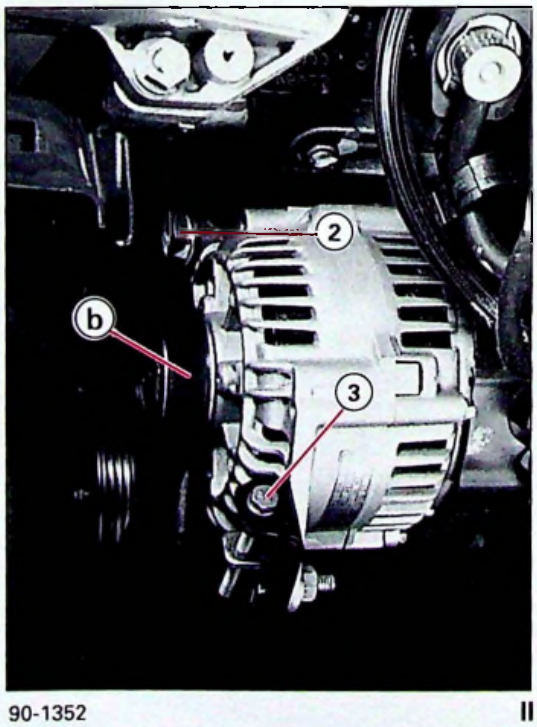
En aucun cas, on ne doit utiliser la pige de contrôle pour immobiliser la poulie, il y aurait dans ce cas un risque certain de rupture des ailettes de pigeage.



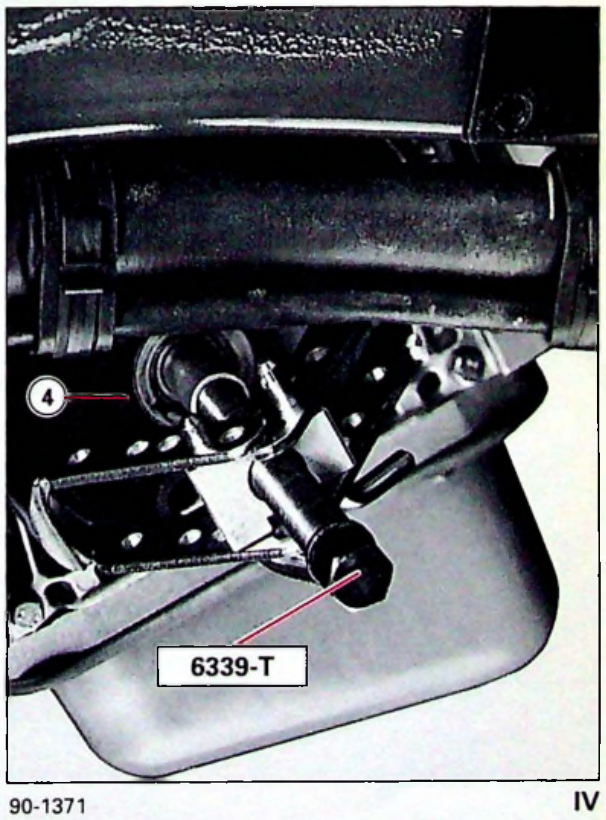
90-1369 I



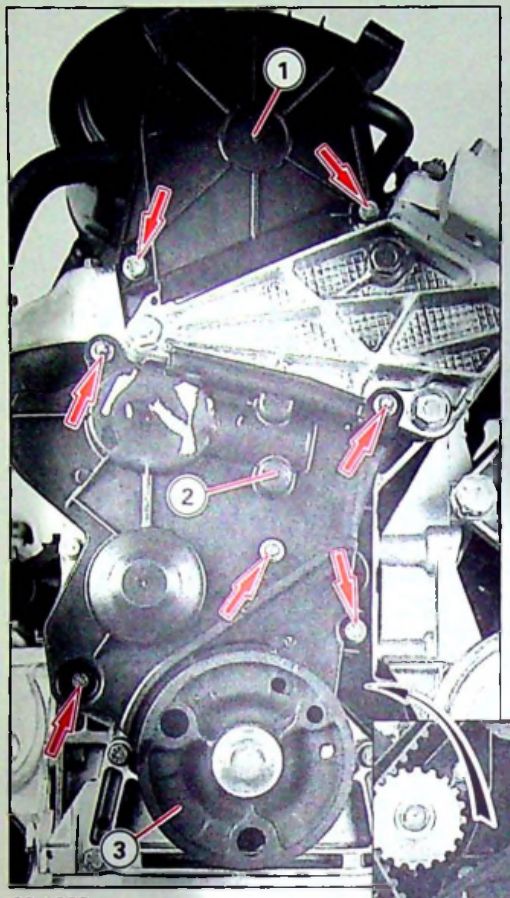
90-1355 III



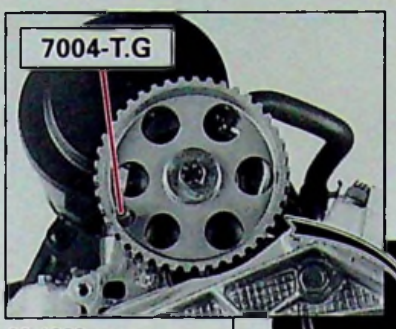
90-1352 II



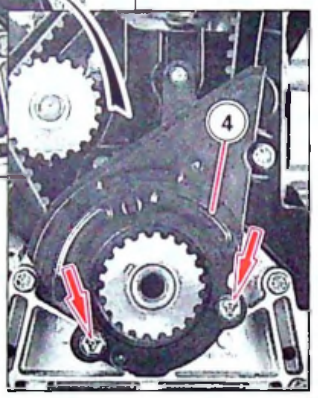
90-1371 IV



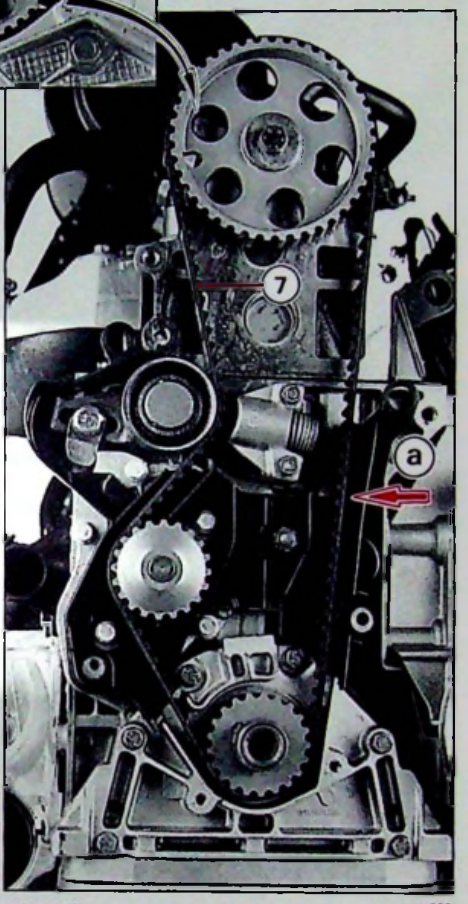
90-1333



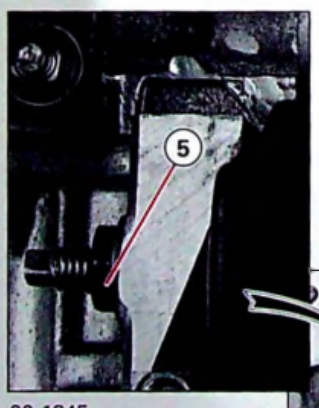
90-1329



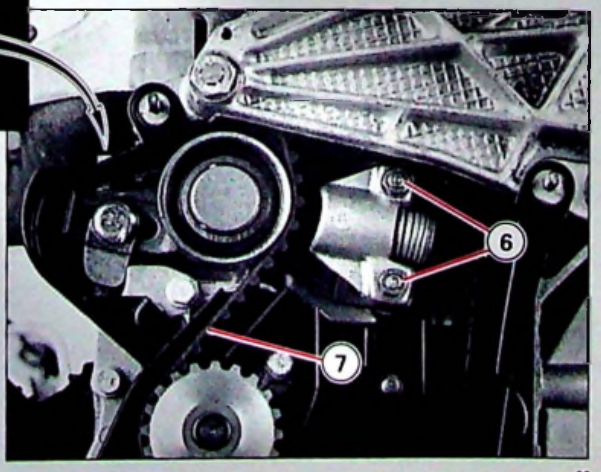
90-1331 I



90-1327 III



90-1345



90-1331 II

Déposer Fig. I

- Les vis ⇨
- Les carters de distribution **(1)**, **(2)** et **(4)**

Desserrer Fig. II

- Les deux écrous **(6)** et le contre écrou **(5)** *(Faire reculer le galet tendeur au moyen du doigt de verrouillage)*

Déposer Fig. II

- La courroie crantée **(7)**.

POSE

Positionner Fig. III la poulie d'arbre à cames à l'aide de la pige **7004-T.G**.

(s'assurer que le vilebrequin est bien dans la position de pigeage).

Poser Fig. III. la courroie de distribution **(7) brin "a" tendu**, en respectant le sens de montage suivant :

- arbre à cames.
- Vilebrequin.
- Pompe à eau.
- Galet-tendeur.

Déposer

- La pige **7004-T.G** *(arbre à cames)*

Poser

- La poulie **(4)** de vilebrequin provisoirement sans la serrer.

Libérer le galet-tendeur, et serrer provisoirement ses écrous **(3)** de fixation.

Effectuer deux tours minimum de vilebrequin pour assurer la mise en ligne de la courroie **(5)**. respecter le sens ⇒ de rotation.

Piger la poulie **(4)** de vilebrequin (pige **7004-T.G**).

Desserrer

Les écrous **(3)** du galet-tendeur puis les resserrer.

Serrage : 1,6 mdaN

Serrer

Le contre-écrou **(1)** du doigt de verrouillage.

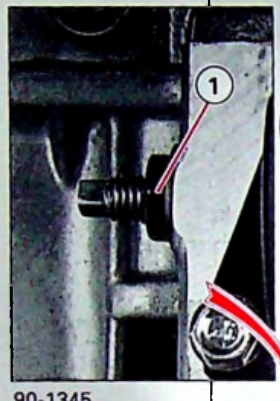
Serrage : 1,3 mdaN

CONTROLE DU CALAGE DE LA DISTRIBUTION

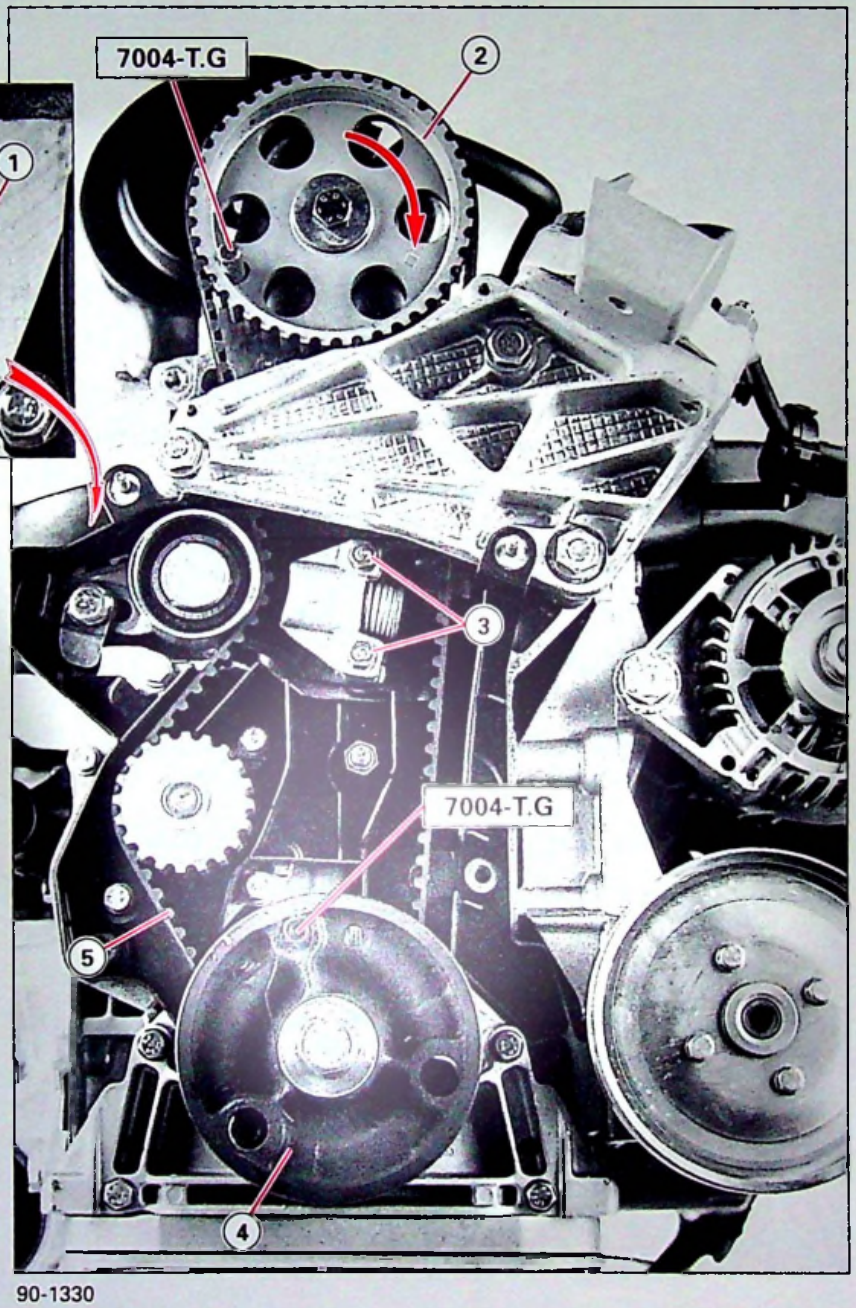
(Voir ① ZX 122-0/2)

Déposer

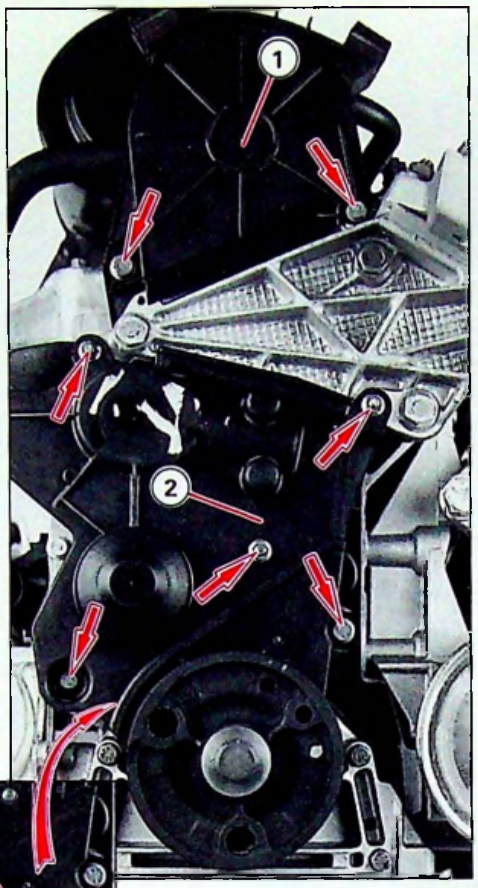
- La pige **7004-T.G**
- La poulie **(4)** de vilebrequin.



90-1345

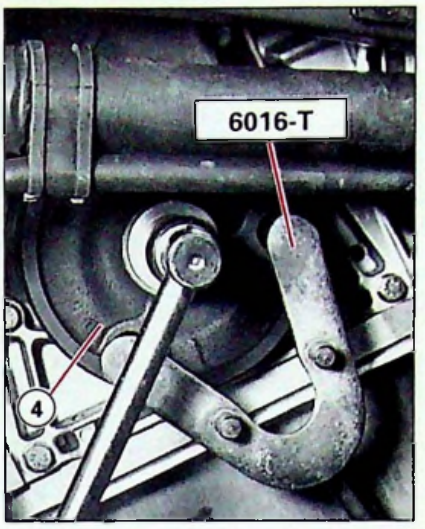


90-1330

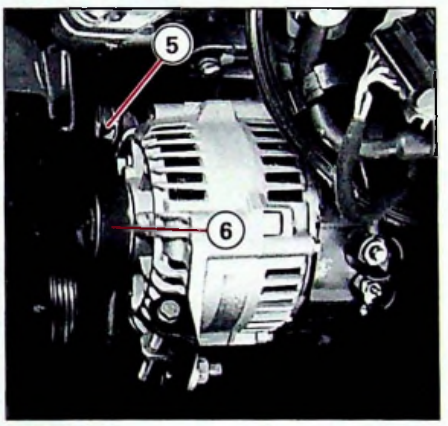


90-1333 I

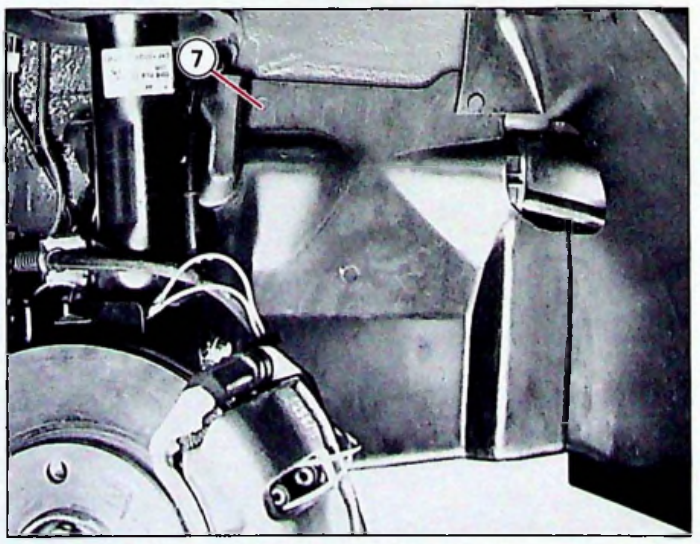
90-1331



90-1355 II



90-1352 III



90-1369 IV

Poser Fig. I

- Les carters **(1), (2)** et **(3)** de distribution.

- Les vis ⇨

  Serrage : 0,8 mdaN

- La poulie **(4)** de vilebrequin à l'aide de l'outil **6016-T Fig. II**

  Serrage : 11 mdaN

  préalablement enduite de LOCTITE FRENBLOC **E6**

Poser et tendre Fig. III. La courroie **(6)** d'alternateur et de pompe.

Serrer la vis **(5) Fig. III**

Serrage : 4 mdaN

Poser

- Les quatre bougies.

  Serrage : 2,5 mdaN

- Le pare-boue **(7) Fig. IV**

- La roue

Connecter le câble négatif de la batterie.

Mettre le véhicule au sol.

OUTILLAGE PRECONISE

6012-T : Secteur d'arrêt pour blocage du volant moteur.

7004-T : Coffret de remise en état du moteur **"XU".**

7015-T : Extracteur de poulie de vilebrequin.

7014-T.J : Pige de P.M.H pour moteur diesel.

7009-T.I : Jeux d'outils.

TRAVAUX SUR LA DISTRIBUTION
Moteur XUD

A - DEPOSE ET POSE DE LA COURROIE DE DISTRIBUTION

DEPOSE

Lever et caler l'avant du véhicule.

Engager la cinquième pour permettre la rotation du moteur.

Déconnecter le câble négatif de la batterie.

Déposer Fig. I :

- la roue,
- le pare-boue du passage de roue,
- la courroie de poulie d'accessoiries,

(Voir (1) ZX 126-1/1)

- la vis **(1)** de poulie de vilebrequin, *(maintenir le volant moteur avec le secteur d'arrêt **6012-T**).*

Reposer Fig. I, la vis **(1)** sans sa rondelle d'appui.

Déposer Fig. II et Fig. III :

- la poulie de vilebrequin à l'aide de l'extracteur **7015-T,**
- le secteur d'arrêt **6012-T,**
- la vis **(2)** du support moteur inférieur.

Maintenir le moteur par sa patte de levage.

Déposer Fig. IV, le support moteur supérieur **(5)**.

Lever légèrement le moteur.

Déposer Fig. IV et Fig. V :

- les carters **(3)** et **(4),**
- le carter **(6).**

Entraîner le moteur par la roue.

Placer Fig. VI, les piges (vis **Ø M8 x 1,25**) :

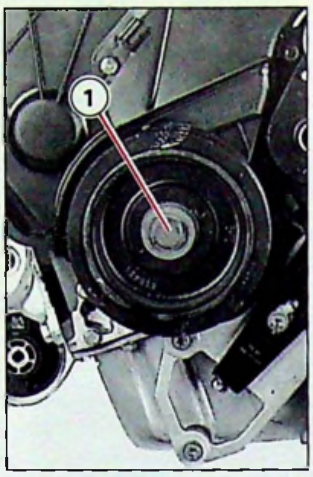
- une pige **(7)** sur le pignon d'arbre à cames.
- une pige **(8)** sur le pignon de pompe injection.

Desserrer Fig. VII, l'écrou **(10)** et la vis **(9)** du galet automatique.

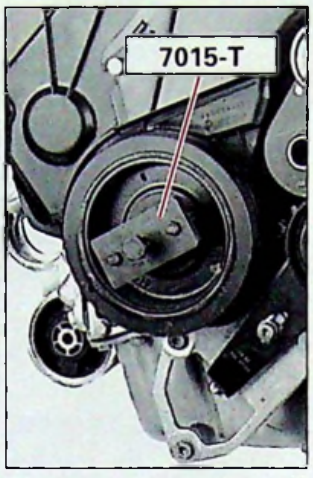
Comprimer Fig. VIII, le ressort à l'aide d'un embout **(11)** carré de **9,52 mm.**
(Faire manœuvrer plusieurs fois).

Serrer Fig. VII, la vis **(9).**

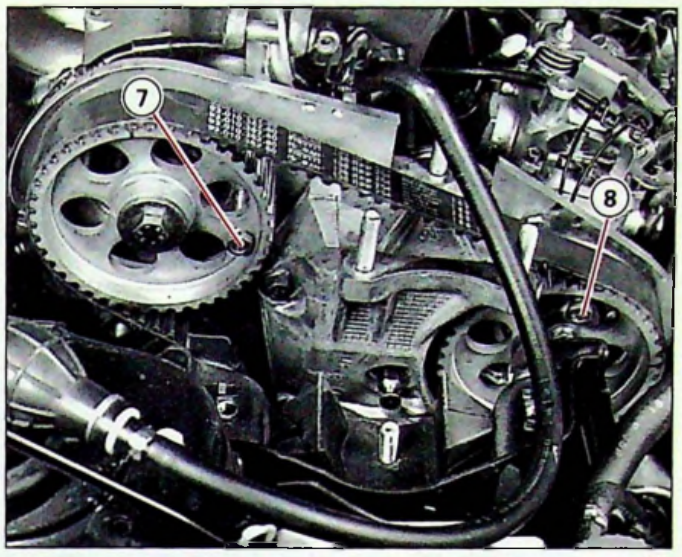
Déposer la courroie.



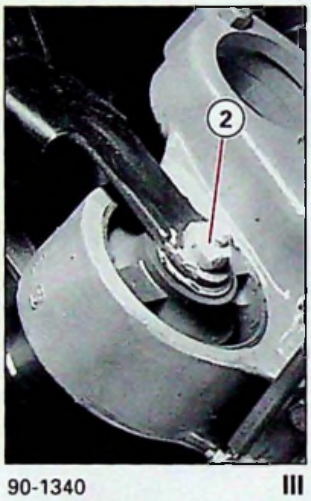
91-642 I



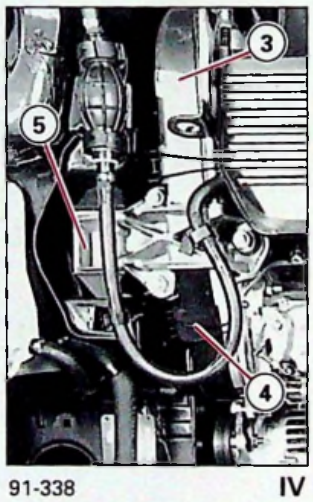
91-643 II



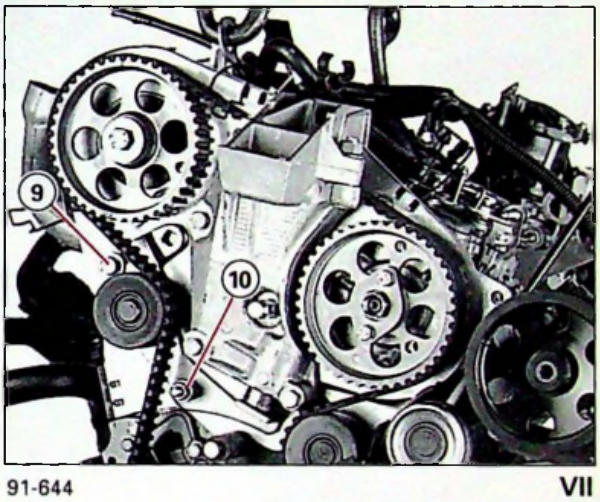
91-723 VI



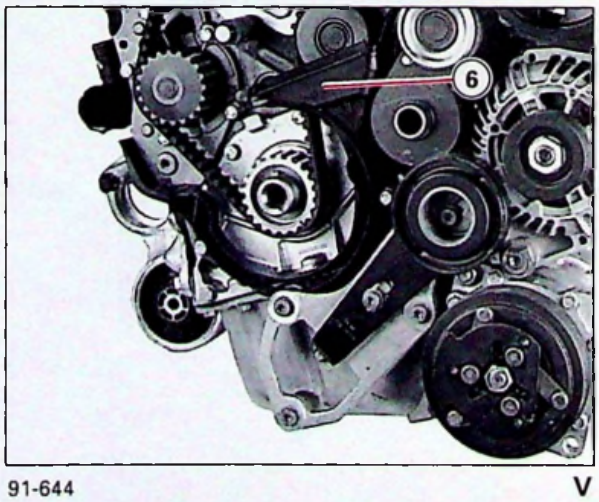
90-1340 III



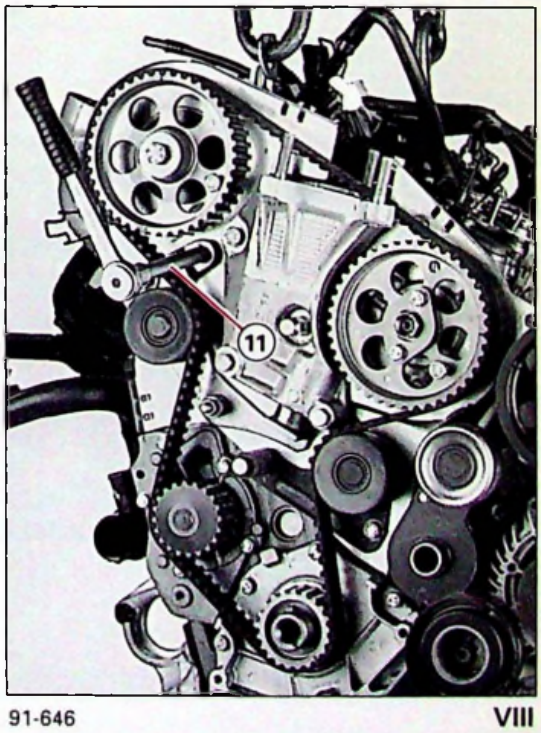
91-338 IV



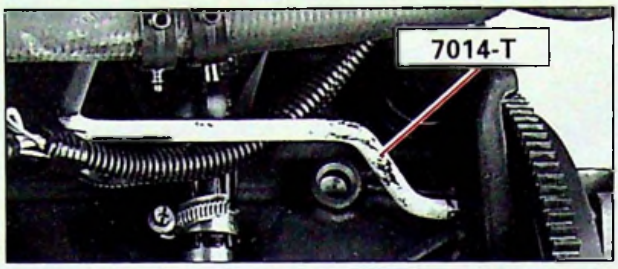
91-644 VII



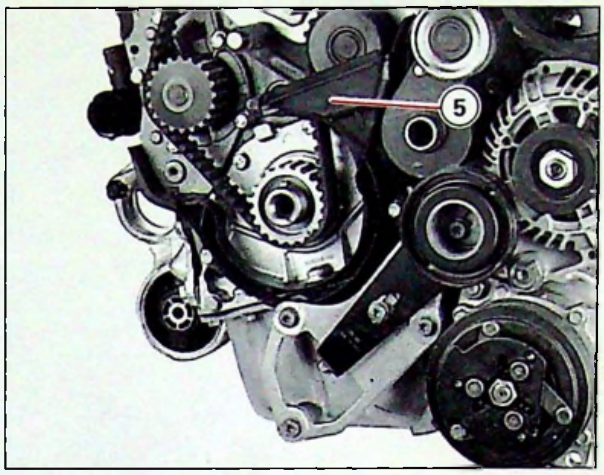
91-644 V



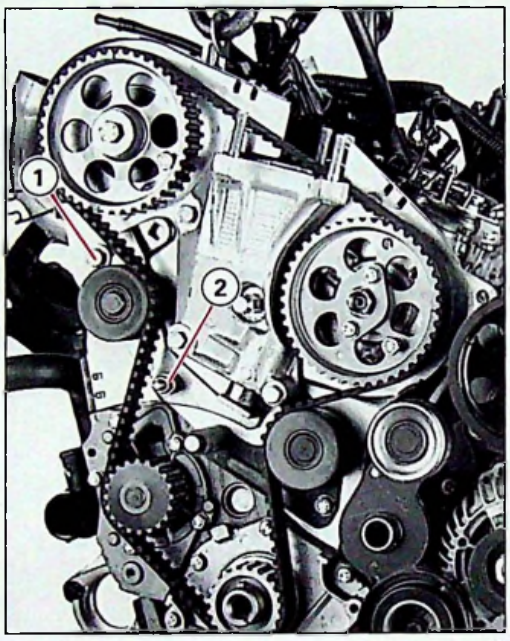
91-646 VIII



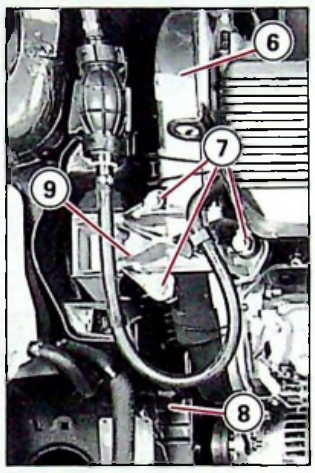
91-641 I



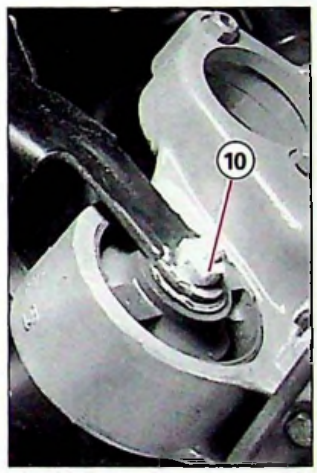
91-644 IV



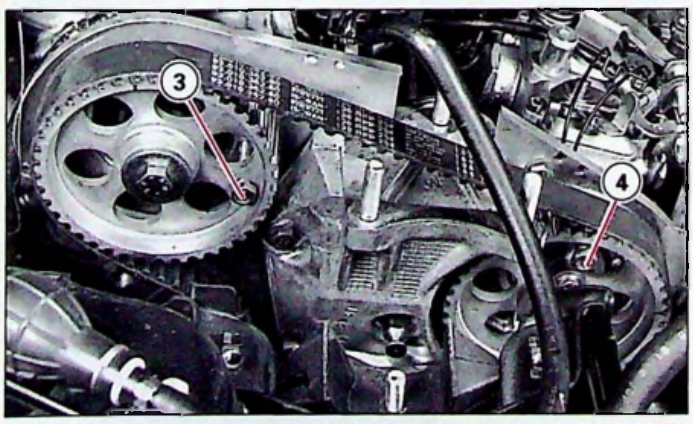
91-645 II



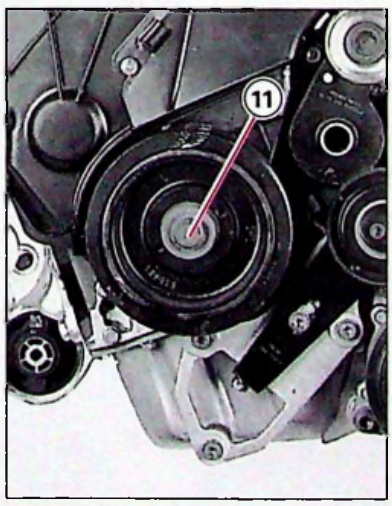
91-338 V



90-1340 VI



91-723 III



91-642 VII

POSE

Contrôler Fig. I, la position du **P.M.H.** sur le volant moteur à l'aide de la pige **7014-T.J.**

Placer Fig. II, la courroie de distribution sur le pignon du vilebrequin, maintenir **le brin menant tendu** et l'engager à demi-largeur sur :

- le galet intermédiaire,
- le pignon de pompe injection,
- le pignon d'arbre à cames,
- le galet tendeur,
- le pignon de pompe à eau.

Mettre la courroie en ligne.

Déposer Fig. I et Fig. II, les trois piges **(3), (4)** et **7014-T.J.**

Effectuer la tension de la courroie de distribution.

Libérer Fig. II, le tendeur et resserrer la vis **(1)** et l'écrou **(2).**

Effectuer deux tours vilebrequin, ne pas revenir en arrières, jusqu'au point de pigeage *(sans poser les piges).*

Desserrer Fig. 2, la vis **(1)** et **(2),** laisser agir le tendeur, serrer la vis **(1)** et l'écrou **(2).**

Serrage : 1,8 mdaN

Contrôle du calage Fig. I et Fig. II.
Les piges (1), (2) et **7014-T.J** doivent pouvoir être mises en place.

Poser Fig. IV, V, VI, VII et Fig. VIII :

- les carters **(6)** et **(8),**
- le carter **(5),**
- le support moteur
  - Ecrous **(7),**

    Serrage : 4,5 mdaN
  - Ecrous **(9),**

    Serrage : 4 mdaN
- la vis **(10)** du support moteur inférieur,

  Serrage : 5 mdaN
- la poulie de vilebrequin,

  Serrage : 15 mdaN

  LOCTITE FRENBLOC
- la courroie de poulie d'accessoiries.

  (Voir (1) ZX 126-1/1)
- le pare boue dans le passage de roue,
- la roue.

Connecter le câble négatif de la batterie.

Mettre le véhicule au sol.

DEPOSE ET POSE

B - DU TENDEUR DE COURROIE DE DISTRIBUTION

C - DU GALET INTERMEDIARE

DEPOSE

Déposer la courroie de distribution.

(Voir (1) ZX 122-1/3 p. 2).

B - DEPOSE DU TENDEUR OU DU SUPPORT MOTEUR INFERIEUR.

Déposer Fig. I, les vis **(2)** et **(3)** inférieures du support moteur.

Positionner Fig. II et Fig. III, l'outil **7009-T.I.** *(graisser l'outil sur la portée du poussoir pour faciliter la pose).*

Déposer Fig. III, le support moteur inférieur **(5).**

OU

Déposer Fig. III, le tendeur **(7)** de la courroie de distribution.

C - DEPOSE DU GALET INTERMEDIARE

Déposer Fig. I et Fig. III :

- la vis **(2)** et desserrer les vis **(3)** et **(1)** du support inférieur,
- les deux vis **(6)** du galet intermédiare.

Déposer le galet intermédiare.

POSE

B - POSE DU TENDEUR OU DU SUPPORT MOTEUR INFERIEUR.

Placer Fig. II et Fig. III, le ressort et le poussoir **(4)** dans le support moteur **(5),** comprimer l'ensemble et placer l'outil **7009-T.I.**

Poser Fig. I, le support moteur et serrer les vis **(2), (3)** et **(1).**

Serrage : 1,8 mdaN

OU

Poser Fig. III, le tendeur de la courroie de distribution.

Déposer Fig. II, l'outil **7009-T.I.**

C - POSE DU GALET INTERMEDIARE

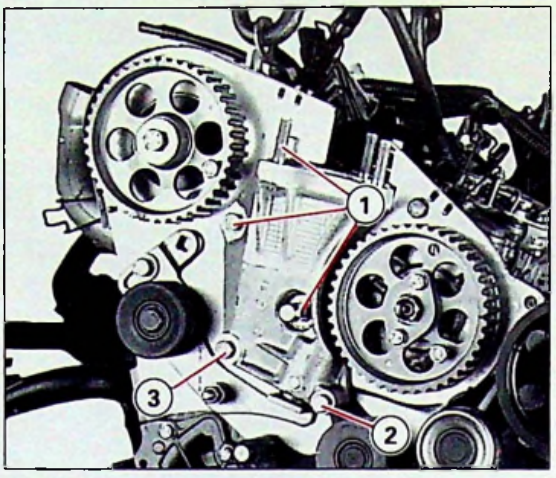
Poser Fig. I et Fig. III :

- Le galet intermédiare et les deux vis **(6),**
- la vis **(2)** et resserrer les vis **(3)** et **(1)** du support moteur inférieur.

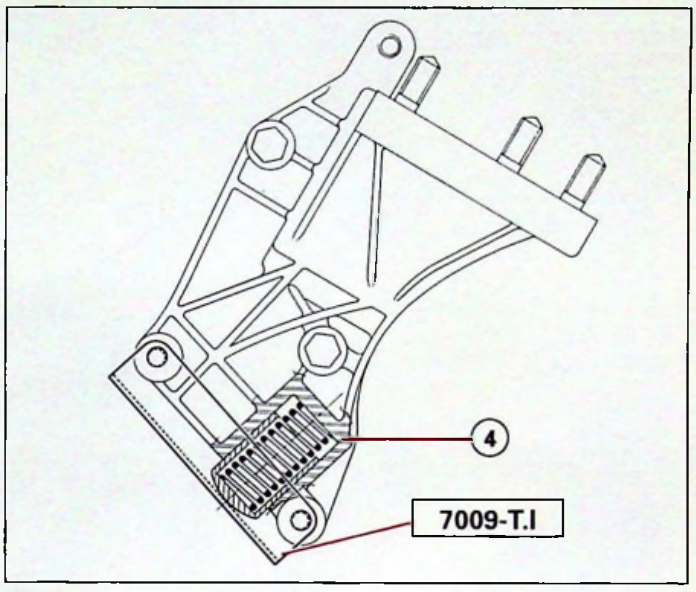
Serrage : 1,8 mdaN

Poser la courroie de distribution.

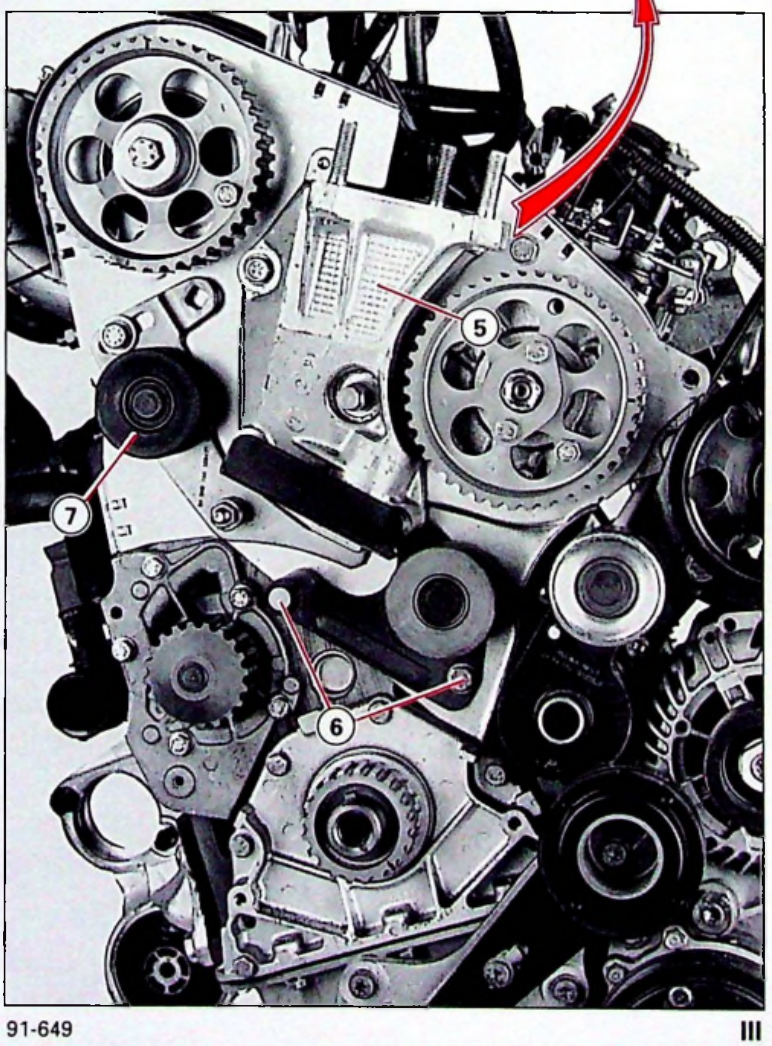
(Voir (1) ZX 122-1/3 p. 5)



91-647 I



BX.12-10 II



91-649 III

OUTILLAGE PRECONISE

7504-T : Pince pour dépose des pions plastique.

7004-T : Coffret moteur XU.

7014-T.M. : Piges pour arbres à cames.

7014-T.N. : Pige pour vilebrequin.

7017-T.W. : Clé pour galets tendeurs.

4122-T : Appareil de mesure des tensions de courroies à affichage digital (SEEM)

DEPOSE ET POSE DE LA COURROIE DE DISTRIBUTION (sur véhicule) Moteur XU 10-J4 (16 Soupapes)

DEPOSE

Lever, caler l'avant droit du véhicule.

(Voir (0) ZX 000-00/2)

Déconnecter le câble négatif de la batterie.

Déposer, Fig. I :

- La roue.
- Les pions plastiques **(1)** et ⇒ avec la pince **7504-T.**
- Le pare-boue **(2).**

Déposer, Fig. II :

- Les vis **(3).**
- Tirer, la languette **(4)** vers le haut, écarter le carter de distribution des colonnes **(5).**
- Le carter de distribution.

Déposer, Fig. III, la poulie d'entraînement des accessoires.

- Désserrer les vis **(8)** du tendeur.
- Détendre la courroie par la vis **(9).**
- Débloquer les vis **(7)** de la poulie accessoires et la déposer.

NOTA :

En aucun cas, on ne doit utiliser la pige de contrôle pour immobiliser la poulie, il y aurait dans ce cas un risque certain de rupture des ailettes de pigeage.

Déposer, Fig. II et Fig. IV :

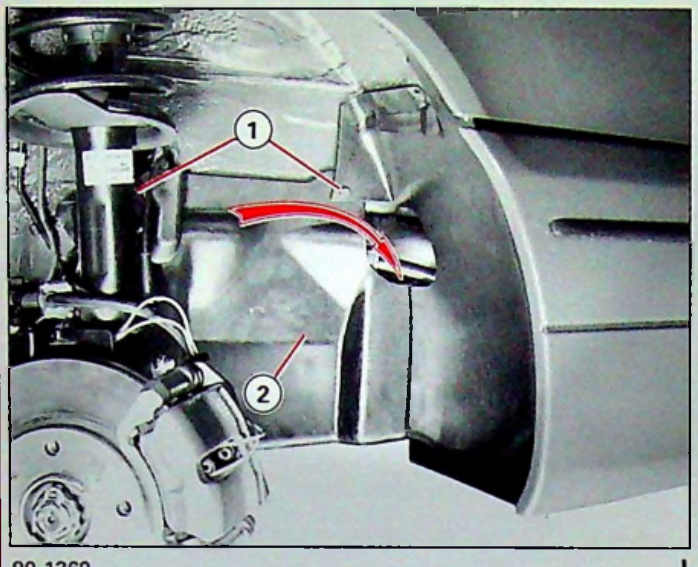
- Les vis guide **(6).**
- Les vis **(10).**
- Le carter inférieur **(11)** de distribution.

Tourner le moteur par la vis **(12)** du vilebrequin. *Ex. : avec une clé pour serrage de roues.*

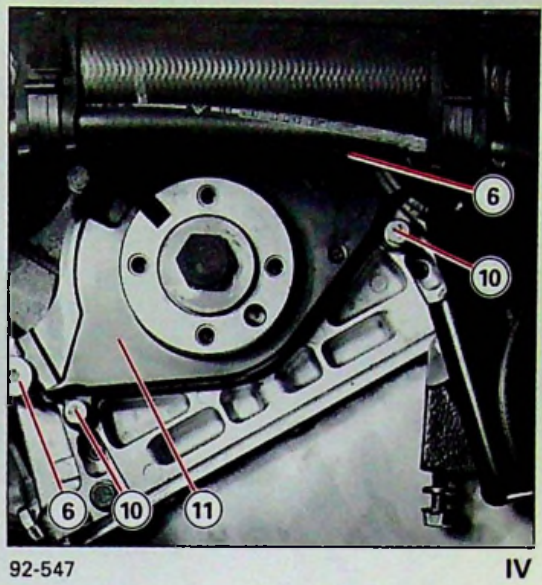
Amener le moteur vers le point de pigeage des arbres à cames. Ne pas revenir en arrière.

Piger, Fig. V et VI :

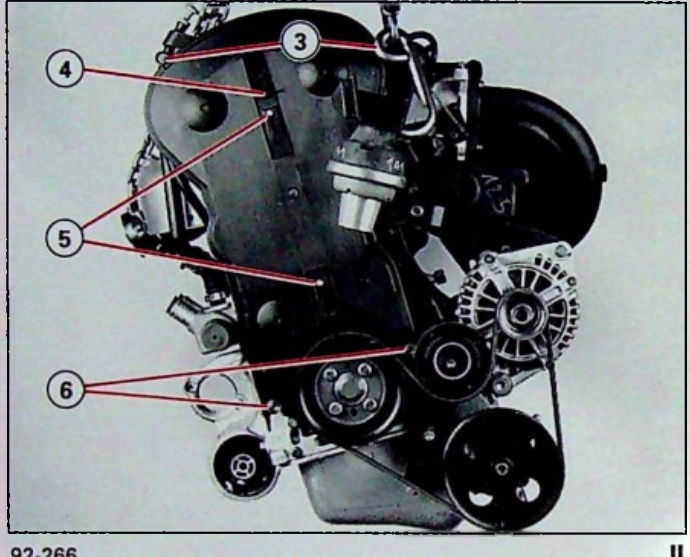
- Le vilebrequin avec la pige **7014-T.N.** *(pistons à mi-course)*
- Les arbres à cames avec les piges **7014-T.M.**



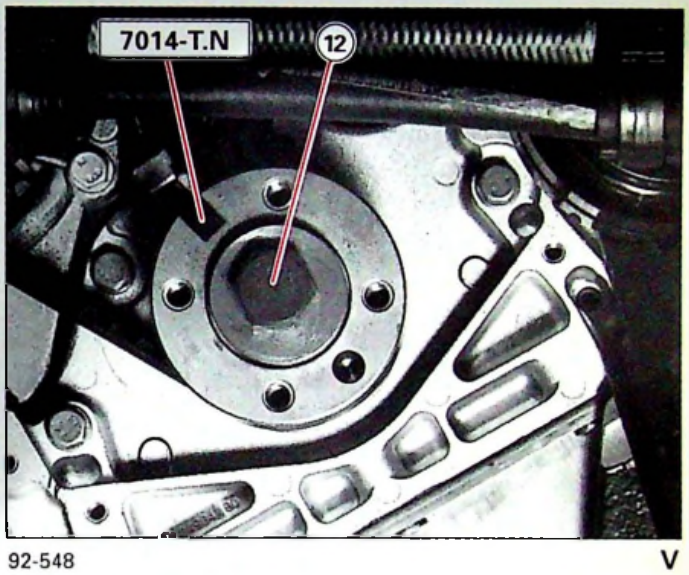
90-1369 I



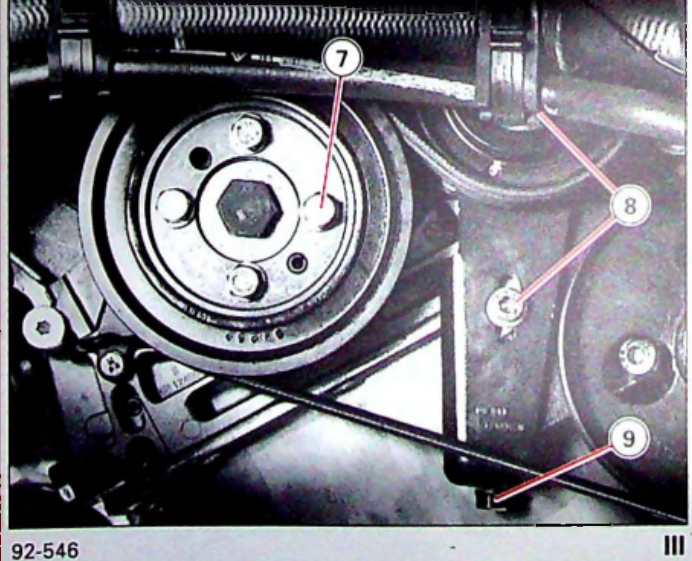
92-547 IV



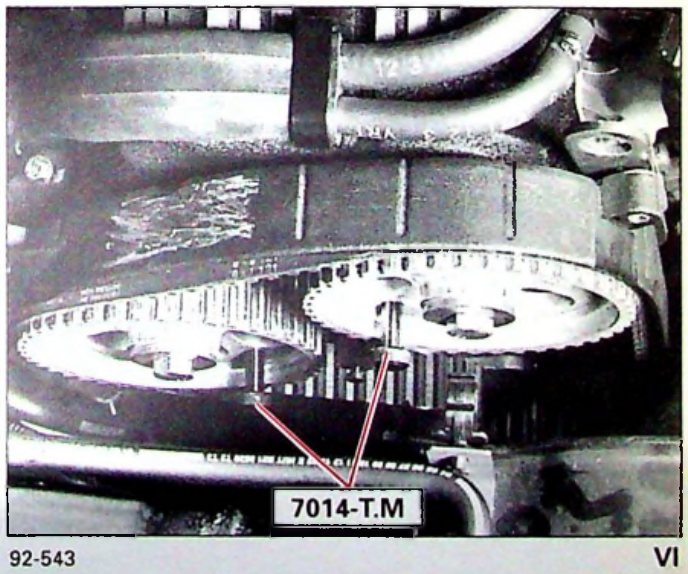
92-266 II



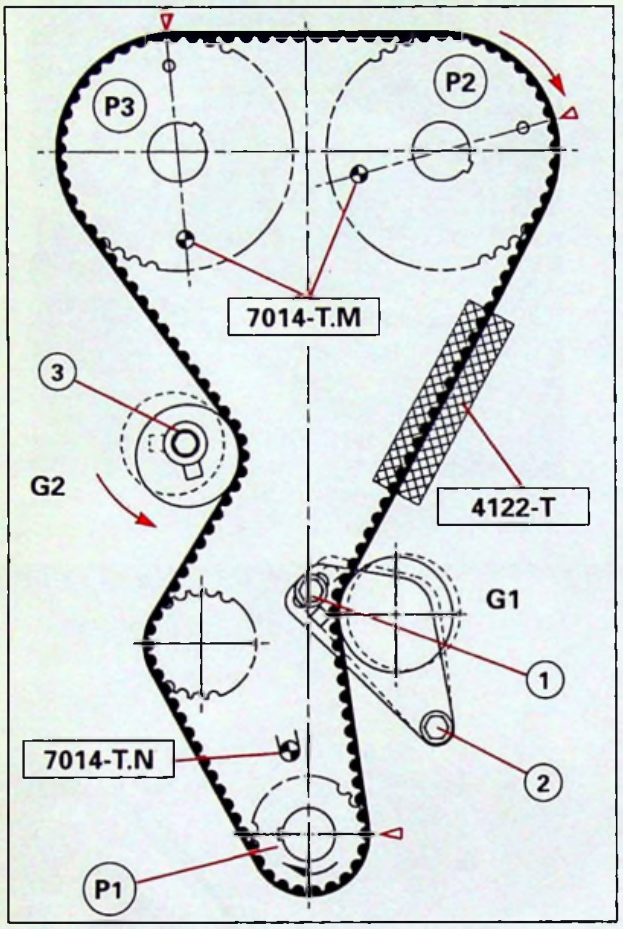
92-548 V



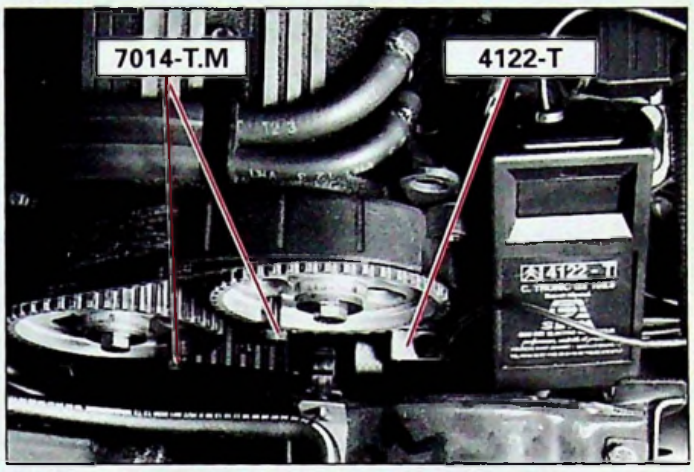
92-546 III



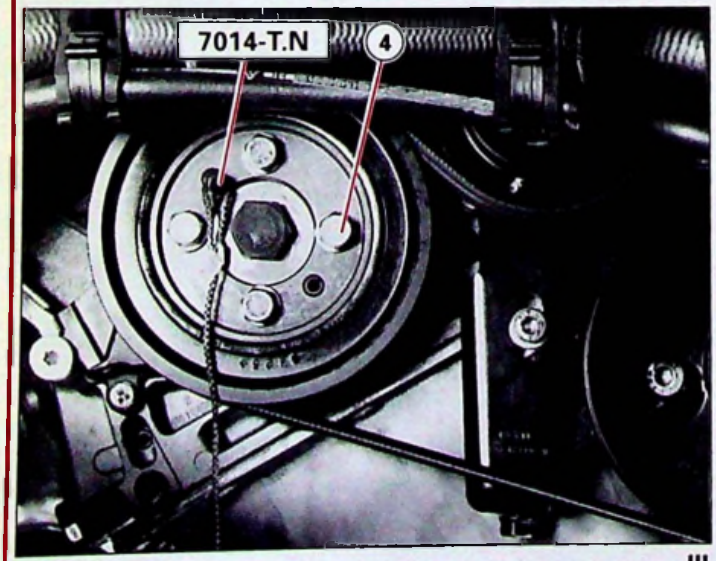
92-543 VI



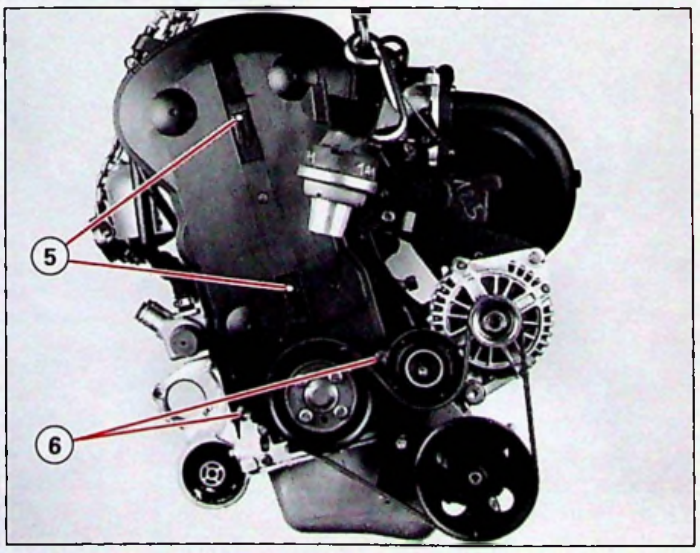
F. 12-007 I



92-544 II



92-545 III



92-266 IV

Désserrer, Fig. I, les galets-tendeurs **G1** et **G2.**

Déposer la courroie.

POSE

Vérifier que les galents-tendeurs **G1** et **G2** tournent librement (absence de points durs).

- Piger le vilebrequin et les arbres à cames.

- Poser la courroie en respectant le sens de montage ⇒ dans l'ordre suivant :

- Pignon de vilebrequin **P1.**
- Pompe à eau.
- Galet **G1.**
- Galet **G2.**
- Pignon d'arbre à cames **P2** (brin tendu).
- Pignon d'arbre à cames **P3.**

Nota : l'utilisation des repères de courroie est facultatif.

- Libérer les galets-tendeurs. La vis **(2)** est préalablement enduite de LOCTITE FRENETANCH.

- Placer l'appareil **4122-T** sur la courroie, dans la zone de contrôle.

- A l'aide de la clé carrée **7017-T.W.,** effectuer une surtension sur le galet-tendeur **G1** à **45 unités** SEEM (20 à 25 daN).

- Relâcher le galet-tendeur **G1.**

- Mettre le galet-tendeur **G1** en tension à **22 ± 2 unités** SEEM (7 ± 1 daN).

- Serrer les vis **(1)** et **(2)** à **2 mdaN.**

- Tourner le galet-tendeur **G2** dans le sens anti-horaire pour atteindre une tension de **32 ± 2 unités** SEEM (11 ± 1 daN). Serrer la vis **(3)** à **2 mdaN.**

- Déposer les piges et l'appareil.

- Effectuer 2 tours de vilebrequin, sans revenir en arrière. Si le point de pigeage est dépassé, refaire 2 tours.

- Piger le vilebrequin.

- Placer l'appareil **4122-T** sur la courroie. La tension doit être de **53 ± 5 unités** SEEM (25 ± 5 daN).

- Contrôler le pigeage des arbres à cames. Les piges **7014-T.M.** doivent s'engager librement, sinon reprendre le réglage.

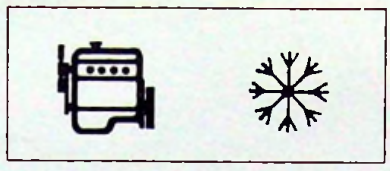
Poser : le carter inférieur de distribution.

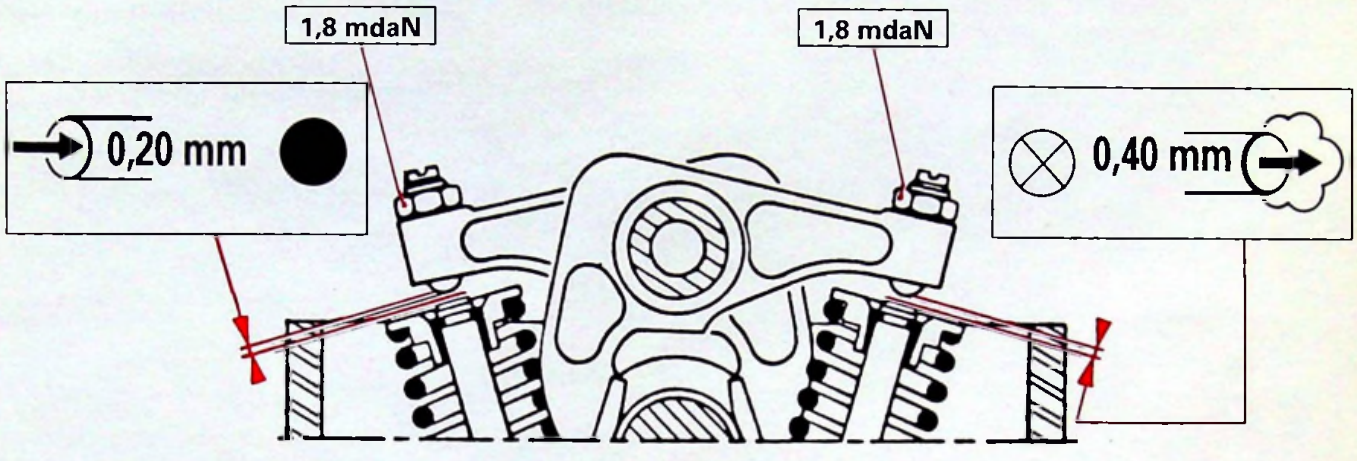
Poser la poulie d'entraînement des accessoires avec la courroie et effectuer le serrage à : **2,7 mdaN.**

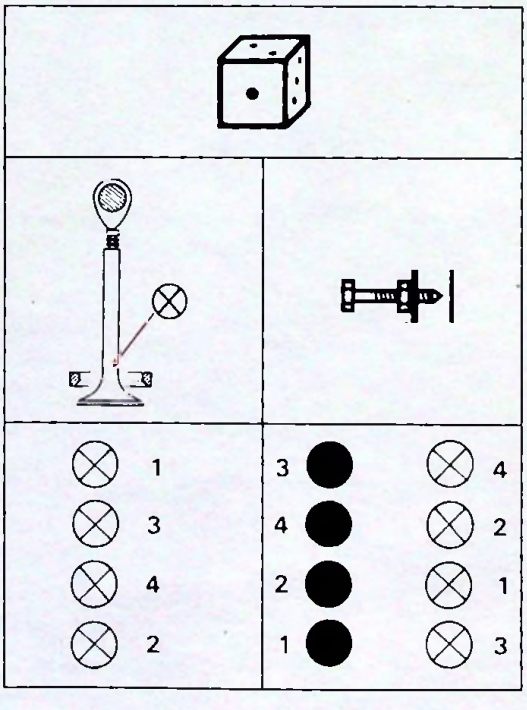
Tendre la courroie des accessoires.

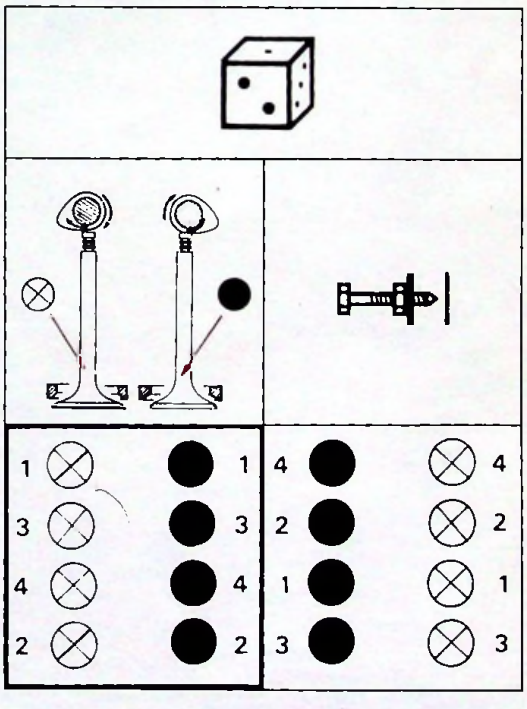
Poser le carter de distribution dans les vis de guidage **(6),** engager la languette dans les colonnes **(5)** en appuyant sur le carter.

Poser, le pare-boue et la roue.




1,8 mdaN
1,8 mdaN
0,20 mm
0,40 mm


1
3
4
2
3
4
2
1
4
2
1
3


1
3
4
2
1
3
4
2
4
2
1
3
4
2
1
3

TT.12-2 TT.12-3

OUTILLAGE PRECONISE

4507-T : Coffret moteur "TU".

4507-T.K : Clé à bougie.
ou

9007-T : Clé à bougie.

6016-T : Outil pour immobiliser le pignon de courroie crantée.

7004-T : Coffret moteur "XU".

7004-T.E : Outil de mise en place du joint d'arbre à cames.
ou
7014-T.K : Outil de mise en place du joint d'arbre à cames.

7004-T.G (X2) : Pige arbre à cames et vilebrequin.

7504-T : Pince pour déclipser les pions plastique.

CONTROLE ET REGLAGE DU JEU ENTRE CAME ET POUSSOIR DE SOUPAPE (Moteurs XU5 et XU9)

I CONTROLE DU JEU ENTRE CAME ET POUSSOIR DE SOUPAPE

Moteur froid

Lever et caler l'avant droit du véhicule.

Déconnecter le câble négatif de la batterie.

Engager le rapport de boîte de vitesses le plus élevé pour tourner le moteur.

Déposer :
- les gaines d'air
- le support des fils de bougie
- le couvre-culasse
- les bougies à l'aide de la clé **4507-T.K** ou **9007-T**.

Dessiner, Fig. I : un tableau de la position des soupapes.

Mesurer, Fig. II : le jeu entre le dos de came et le poussoir (pointe de la came vers le haut)

	JEU DE FONCTIONNEMENT		
	XU5	XU9	XUD
Admission	0,20 ± 0,05 mm	0,20 ± 0,05 mm	0,15 ± 0,05 mm
Echappement	0,40 ± 0,05 mm	0,40 ± 0,05 mm	0,30 ± 0,05 mm

Noter, Fig. I : la valeur mesurée dans le tableau pour chaque soupape.

Effectuer, Fig. I : la différence entre le jeu de fonctionnement et le jeu mesuré.

Exemple :

1 : jeu de fonctionnement	0,25 mm
2 : jeu mesuré	- 0,14 mm
3 : différence	0,11 mm

le jeu mesuré est **trop faible** de 0,11 mm, il faut **diminuer** l'épaisseur de la cale de réglage de 0,11 mm.

Si la différence entre le jeu de fonctionnement et le jeu mesuré est supérieur à la tolérance, effectuer le réglage.

II REGLAGE DU JEU ENTRE CAME ET POUSSOIR DE SOUPAPE

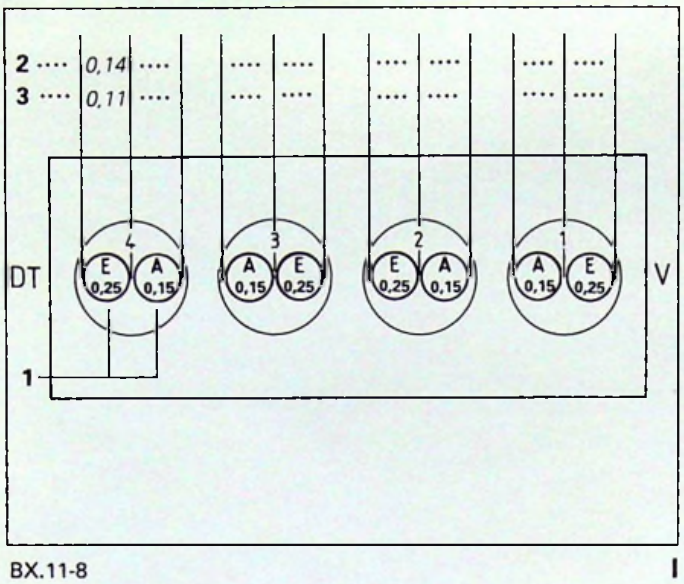
Déposer, Fig. III et Fig. IV :
- le carter supérieur de distribution **(1)**
- la roue
- le pare-boue **(2)** avec la pince **7504-T**.

Déposer le carter inférieur de distribution.

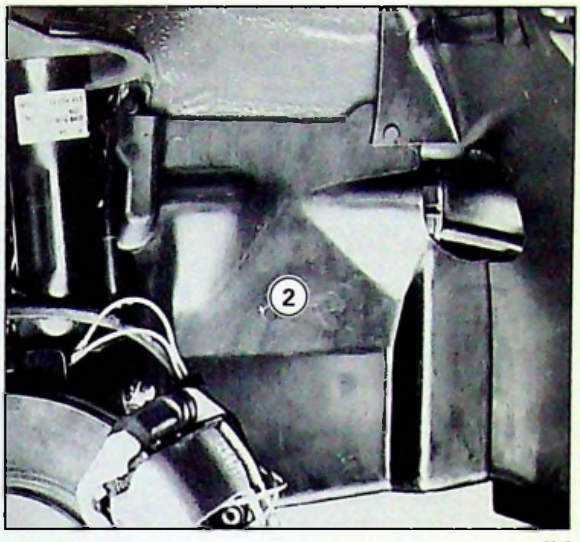
Piger, Fig. V : le vilebrequin avec la pige **7004-T.G**.

Desserrer, Fig. V et Fig. VI :
- les écrous **(3)** du galet-tendeur
- l'écrou **(4)** et tourner la vis **(5)** pour dégager le galet-tendeur.

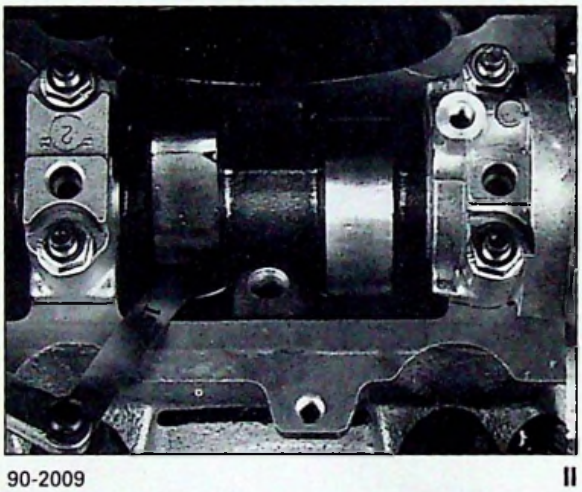
Dégager la courroie de distribution de la poulie d'arbre à cames (protéger la distribution des chutes possibles de pièces).



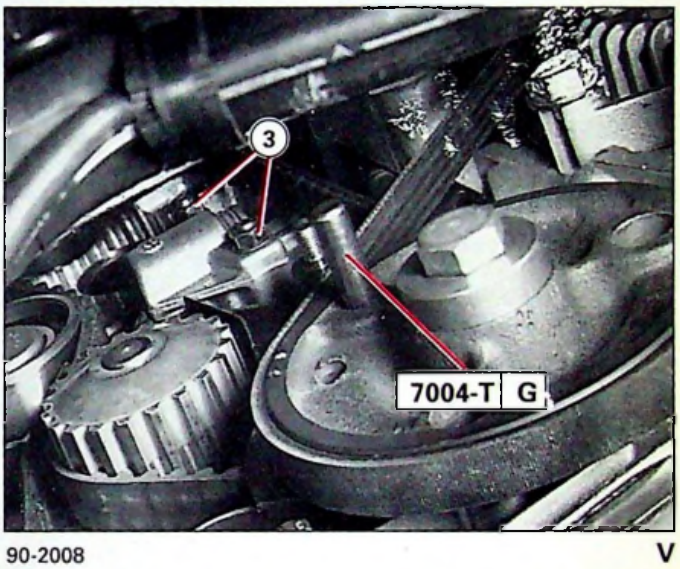
BX.11-8 I



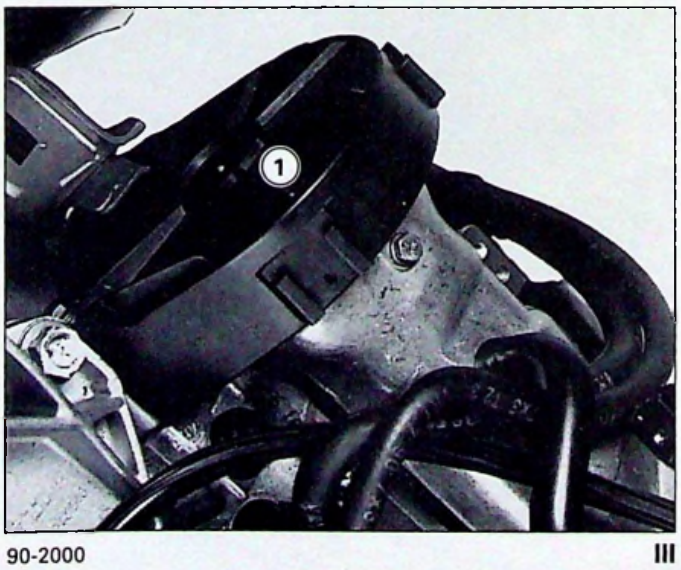
90-1369 IV



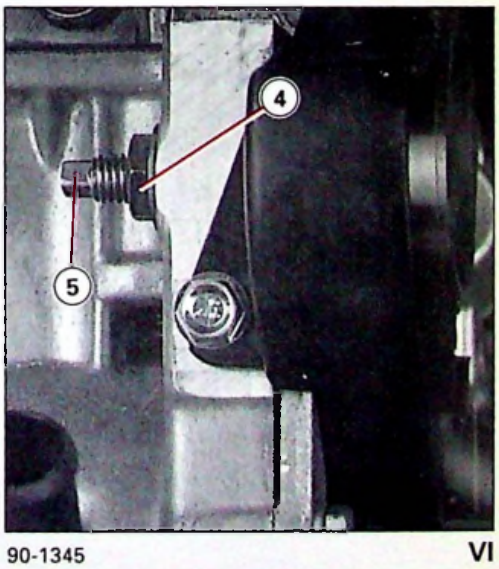
90-2009 II



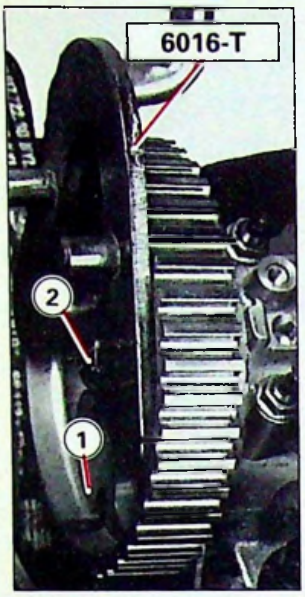
90-2008 V



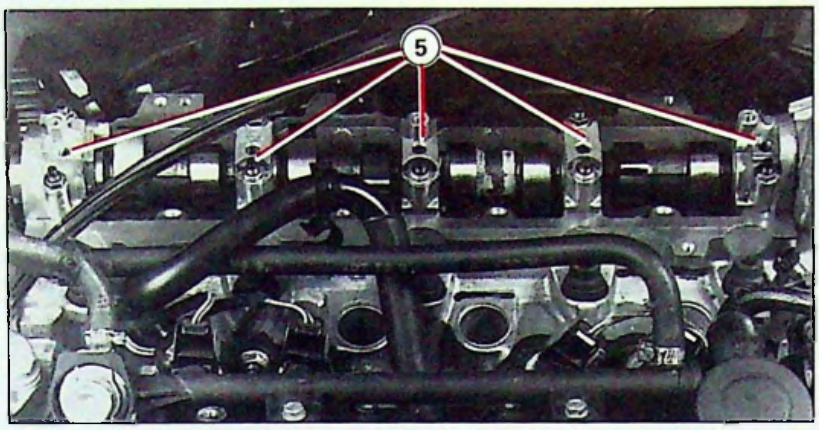
90-2000 III



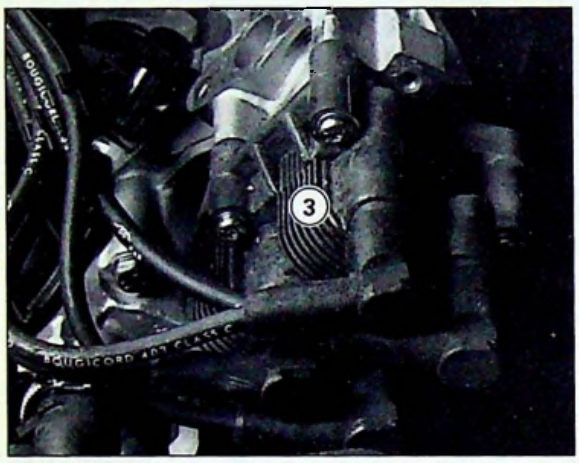
90-1345 VI



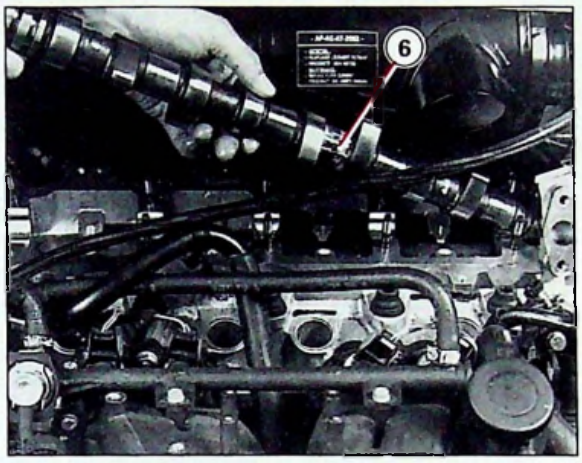
90-2002 I



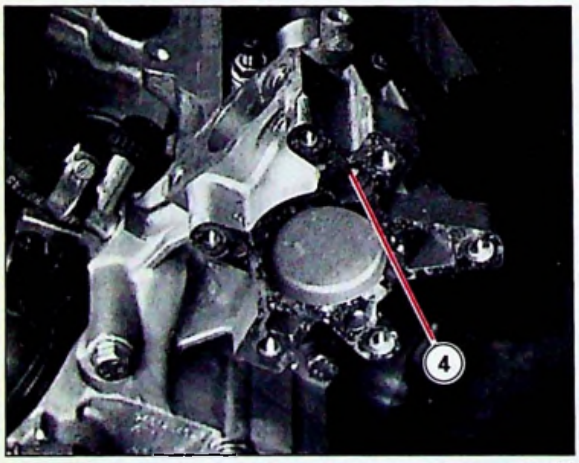
90-2007 IV



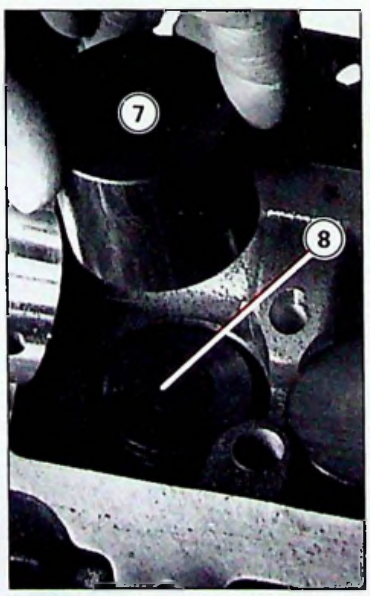
90-2004 II



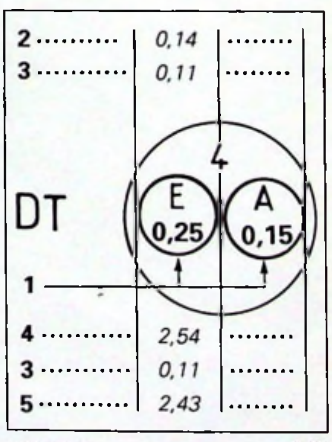
90-2006 V



90-2003 III



90-1999 VI



BX.11-8 VII

Déposer la rampe de graissage.

Immobiliser, Fig. I :
La poulie **(1)** à l'aide de l'outil **6016-T**.

Déposer, Fig. I :
- la vis **(2)**
- la poulie **(1)**

Déposer, Fig. II, Fig. III et Fig. IV :
- la bobine quatre sorties **(3)**
- la vis **(4)** (clé ALLEN de 6)
- les cinq paliers **((5)** en commençant par le palier N° 1 (côté volant).

Dégager, Fig. V :
- l'arbre à cames **(6)**.

Déposer, Fig. VI :
- le poussoir **(7)**
- la cale **(8)** de réglage.

Nettoyer et mesurer l'épaisseur de la cale de réglage **(8)**.

Noter Fig. VII :
- la valeur dans le tableau face à la soupape concernée.

- Si la valeur du jeu mesuré est trop faible, diminuer l'épaisseur de la cale de réglage. - Si la valeur du jeu mesuré est trop forte, augmenter l'épaisseur de la cale de réglage.

Exemple :

4 : épaisseur de la cale déposée		2,54
3 : différence entre le jeu théorique et le jeu mesuré		- 0,11
5 : épaisseur de la cale à monter	=	2,43

Monter une cale d'épaisseur la plus proche de la valeur **5**. Les cales vont de 2,225 mm à 3,550 mm (de 0,025 mm en 0,025 mm).

NOTA : Dégraisser la cale de réglage NEUVE avant sa mesure ou sa mise en place.

Huiler et placer, en priorité, la cale de réglage **(2)** dans son logement sur la queue de soupape, ensuite huiler et placer le poussoir **(1)** **Fig. I**.

Si l'on doit lever le poussoir, même légèrement, il y a risque de glissement de la cale de réglage ; déposer le poussoir et replacer la cale de réglage dans son logement avant de le reposer.

Huiler les paliers d'arbre à cames.

Poser, Fig. II :

- l'arbre à cames : en le plaçant dans la position où l'extrémité, côté distribution, est la plus basse.

Enduire, Fig. III :

- la face d'appui, côté bobine quatre sorties, du palier **(3)** de pâte AUTO-JOINT **(E10)**.

Poser, Fig. III :

- le palier côté distribution **(4)** qui positionne l'arbre à cames en latéral.
- le palier central (visser les écrous afin de pouvoir monter les autres paliers)
- approcher les paliers au contact de la culase
- serrer les paliers.

Serrage : 1,5 mdaN

Poser, Fig. IV :

- la vis **(5)** (joint cuivre)

Serrage : 1,3 mdaN

Poser, Fig. V :

- après l'avoir huilé, le joint d'étanchéité NEUF à l'aide de l'outil :

  7014-T.K et une vis (Ø 10 x 125 L = 50 mm)

ou

7004-T.E et la vis de poulie d'arbre à cames.

Poser, Fig. VI :

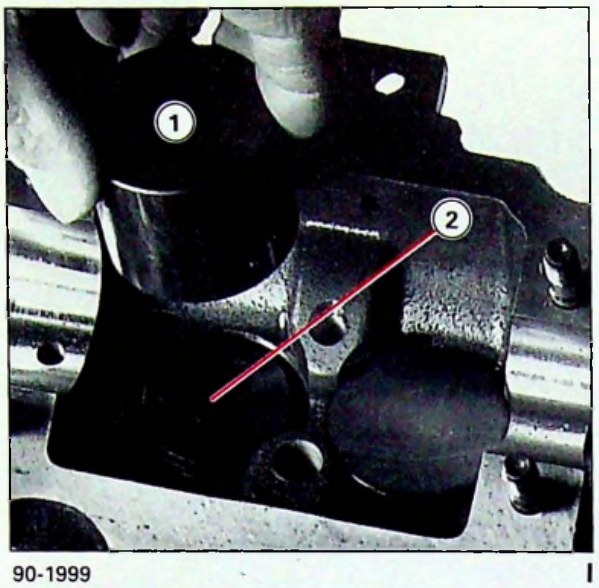
- la poulie **(6)** d'arbre à cames, l'immobiliser à l'aide de l'outil **6016-T**
- Serrer la vis **(7)**.

Serrage : 3,5 mdaN

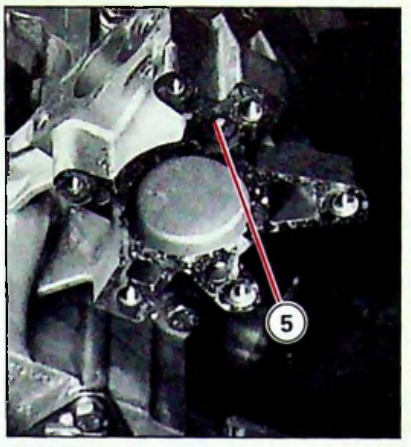
Contrôler les jeux entre cames et poussoirs.

Poser :

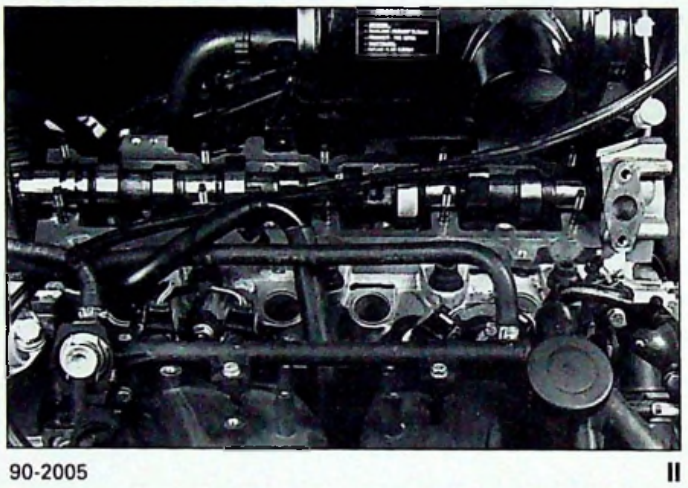
- la rampe de graissage
- le couvre-culasse
- la bobine quatre sorties
- le support de fils de bougies.



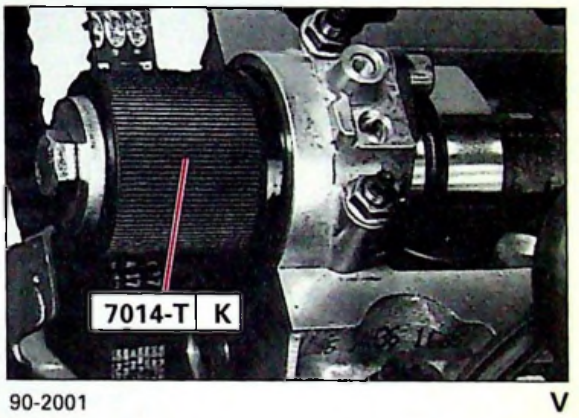
90-1999 I



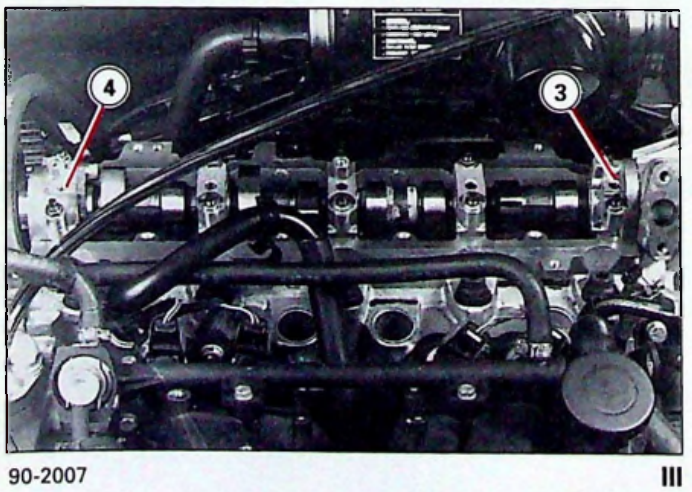
90-2003 IV



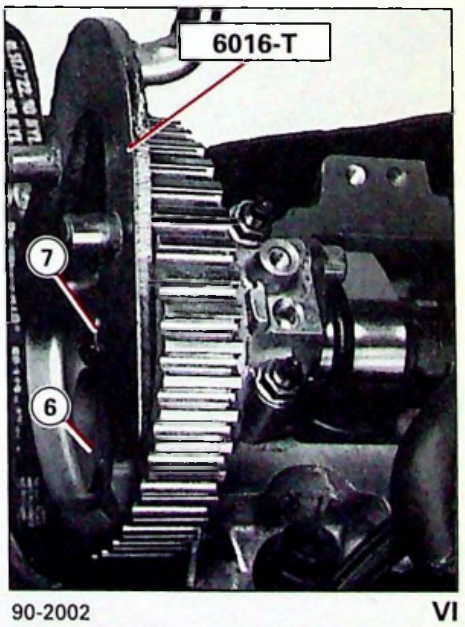
90-2005 II



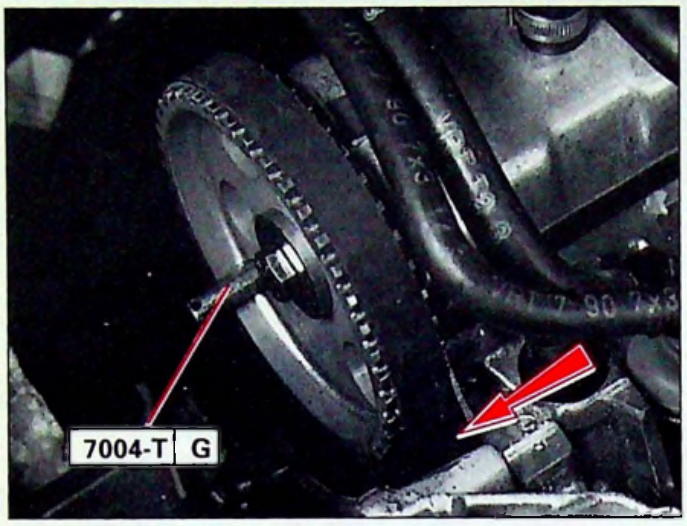
90-2001 V



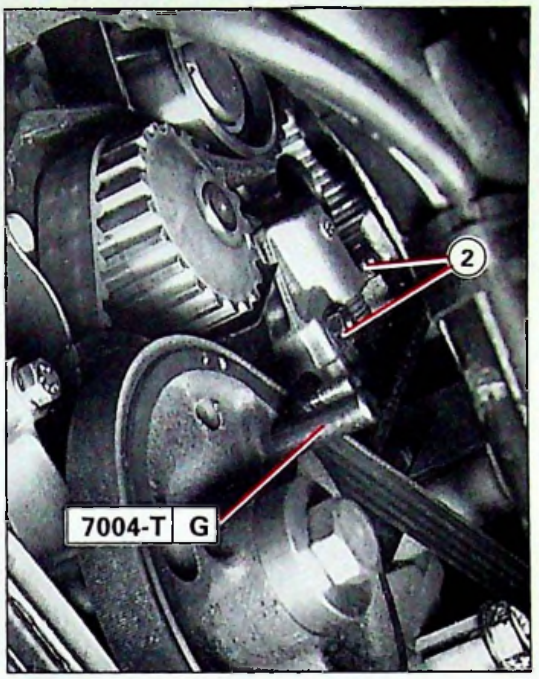
90-2007 III



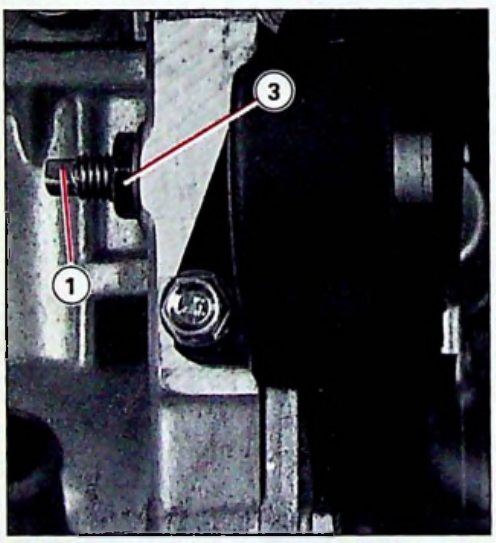
90-2002 VI



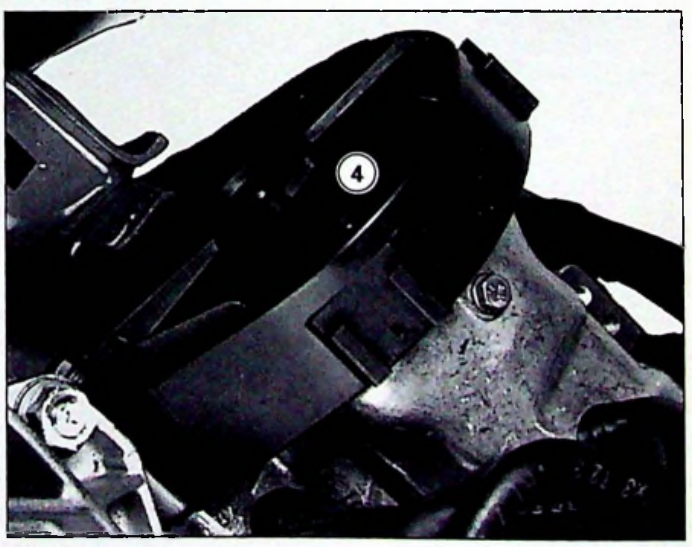
90-1370 I



90-2008 III



90-1345 II



90-2000 IV

Piger, Fig. I :

- l'arbre à cames avec la pige **7004-T.G**.

Monter, Fig. I :

- la courroie de distribution sur la poulie d'arbre à cames, le **BRIN MENANT** ➡ **TENDU**.

Déposer la pige d'arbre à cames.

Tourner, Fig. II :

- la vis **(1)** du galet-tendeur afin de libérer celui-ci.

Serrer, Fig. III :

- les deux écrous **(2)** du galet-tendeur.

Déposer la pige du vilebrequin.

Effectuer deux tours de vilebrequin (sans revenir en arrière).

Piger, Fig. III :

- le vilebrequin avec la pige **7004-T.G**.

Desserrer puis serrer, Fig. III :

- les deux écrous **(2)** du galet tendeur.

Serrage : 1,6 mdaN

Serrer, Fig. II :

- l'écrou **(3)** de la came du galet-tendeur

Serrage : 1,3 mdaN

Vérifier le calage de la distribution en pigeant l'arbre à cames avec la pige **7004-T.G.**

Déposer la pige d'arbre à cames et la pige du vilebrequin.

Poser le carter inférieur de distribution.

Poser, Fig. IV :

- le carter **(4)** de distribution

Serrage : 0,8 mdaN

Poser :

- les quatre bougies

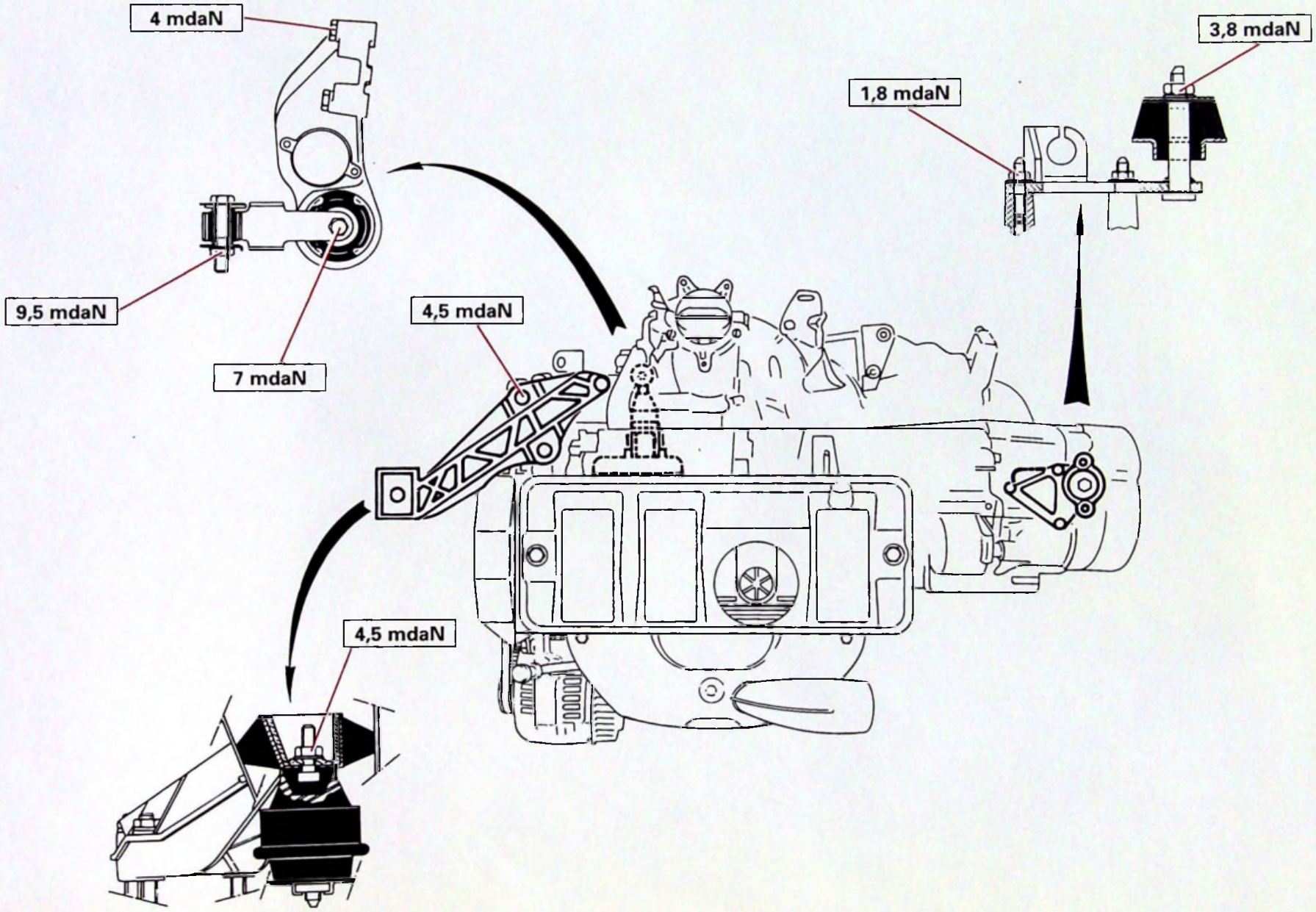
Serrage : 2,8 mdaN

- le pare-boue dans le passage de roue
- la roue.

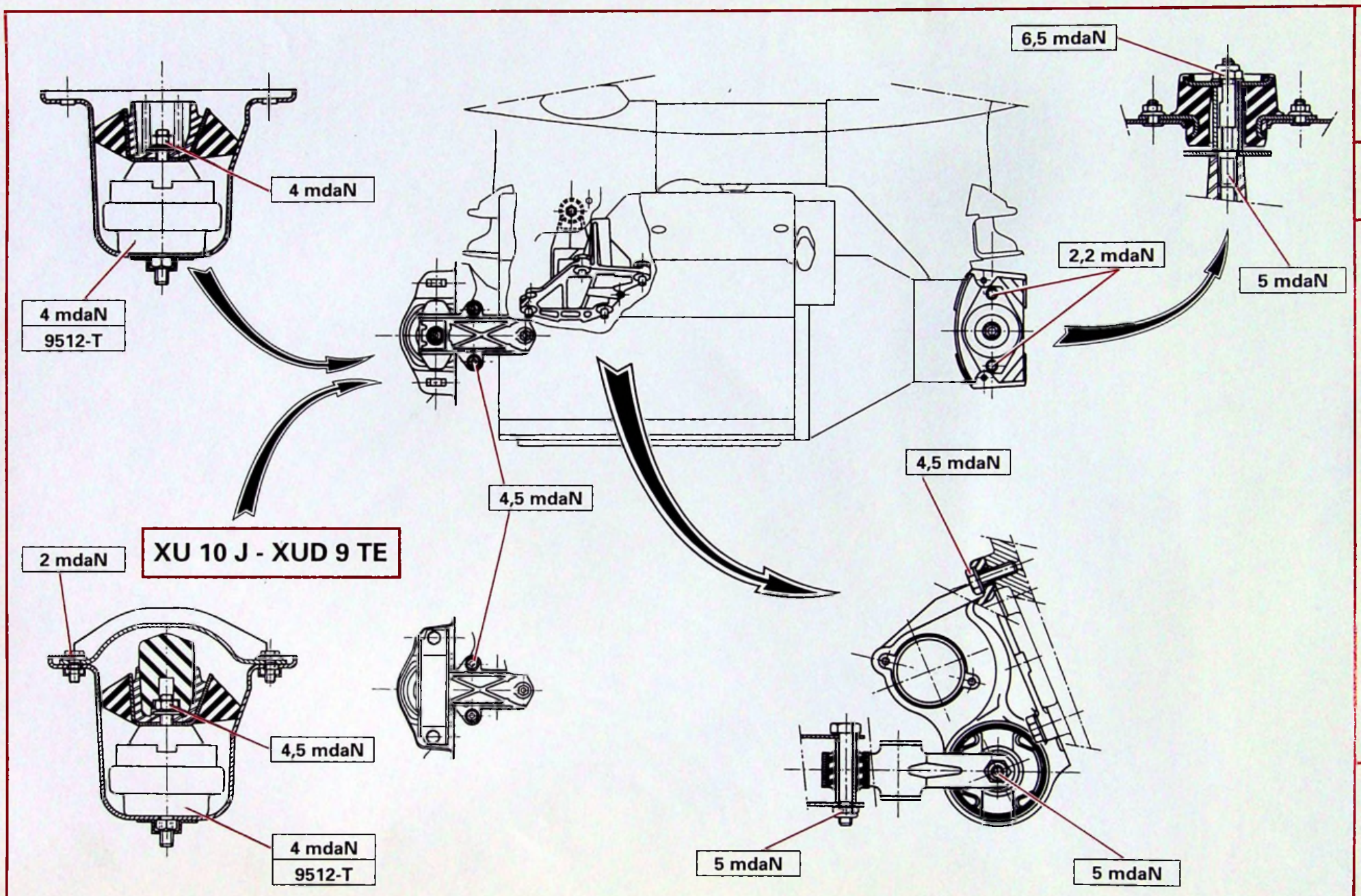
Connecter le câble négatif de la batterie.

Mettre le véhicule au sol.

Serrer la roue.

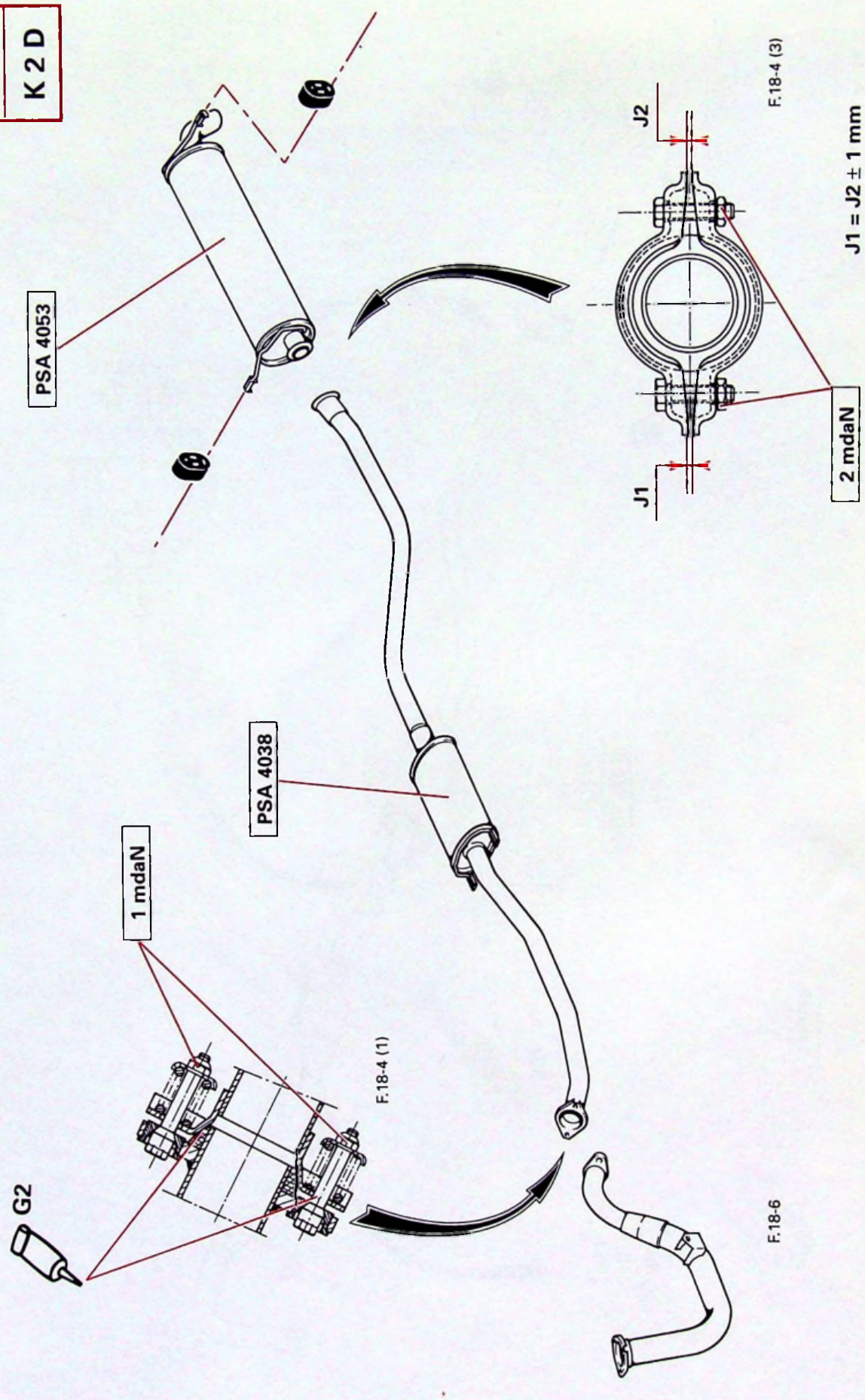


F.13-1.a

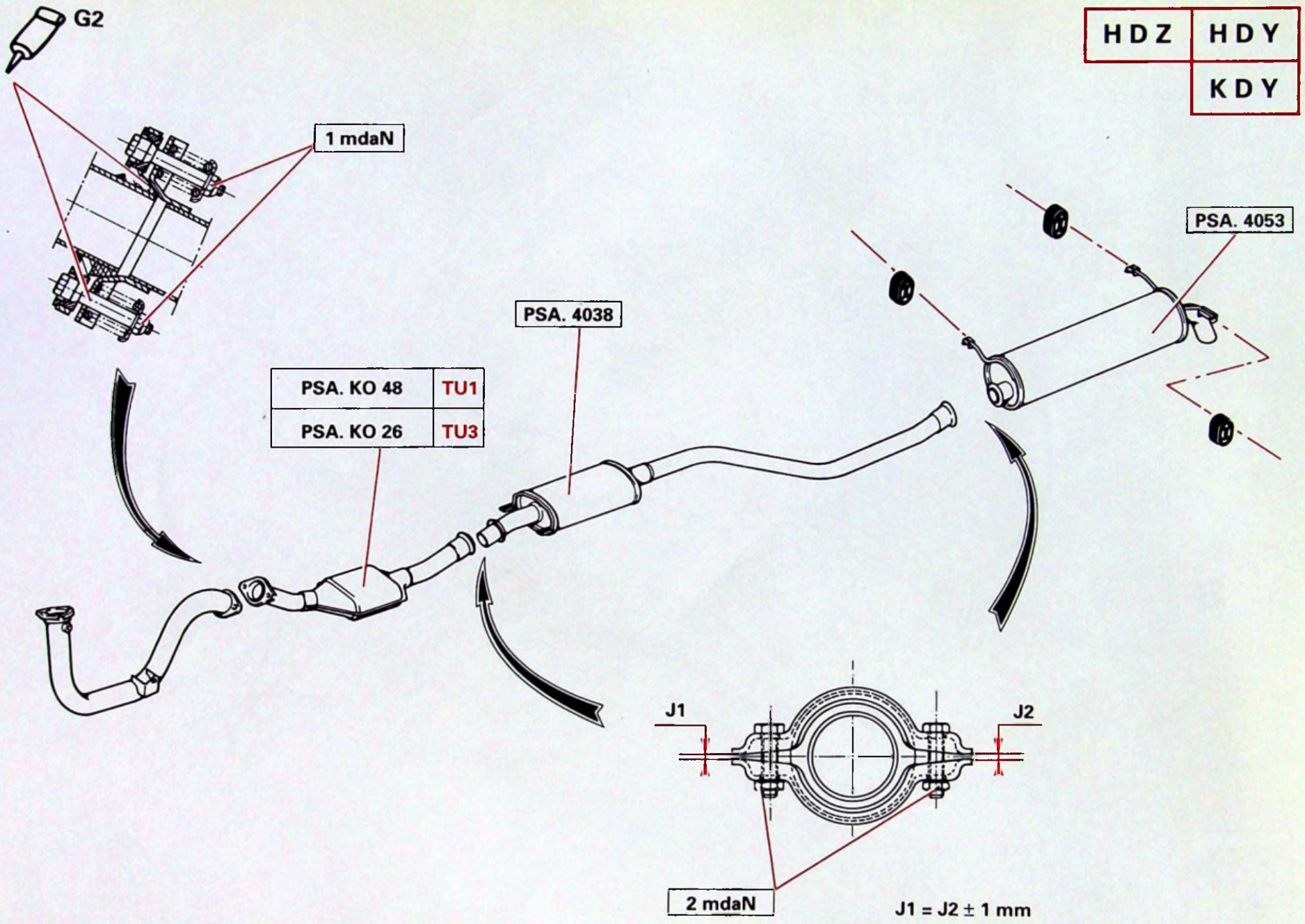

6,5 mdaN
4 mdaN
4 mdaN
9512-T
2,2 mdaN
5 mdaN
4,5 mdaN
4,5 mdaN
XU 10 J - XUD 9 TE
2 mdaN
4,5 mdaN
4 mdaN
9512-T
5 mdaN
5 mdaN

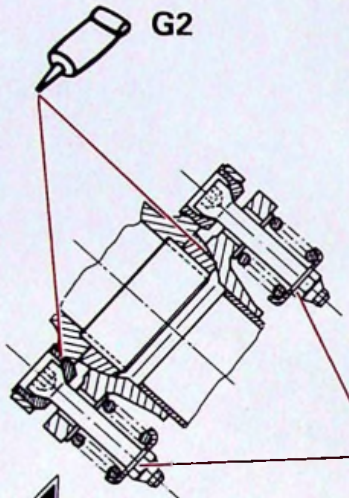
F. 13-2 - F. 13-2-a

H1A | K2D

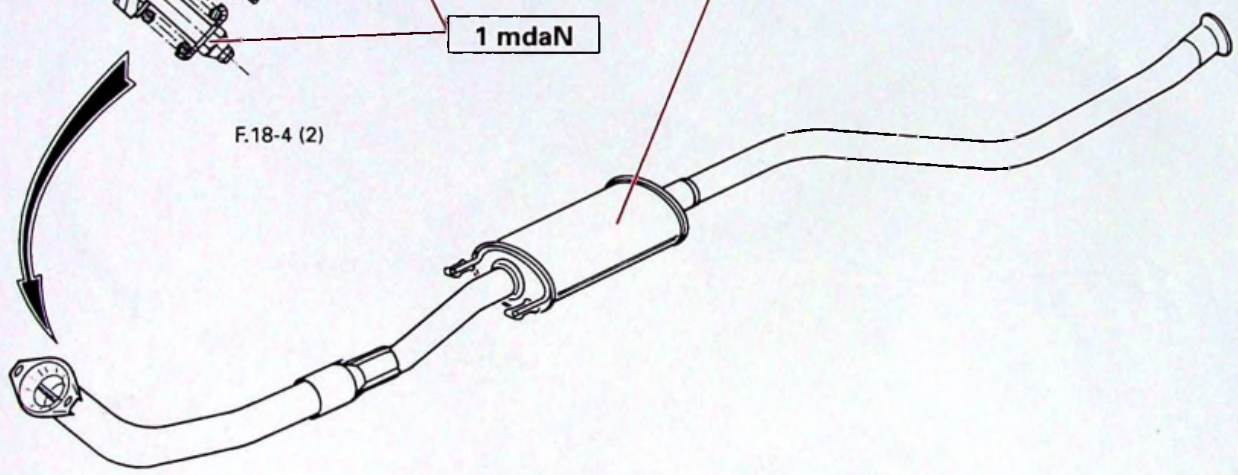

PSA 4053
PSA 4038
1 mdaN
G2
F.18-4 (1)
F.18-6
F.18-4 (3)
J2
J1
J1 = J2 ± 1 mm
2 mdaN

HDZ	HDY
	KDY

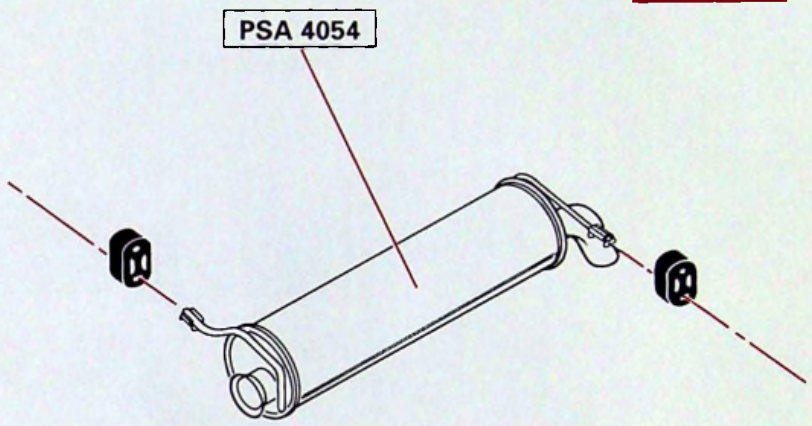

G2
1 mdaN
PSA. 4053
PSA. 4038
PSA. KO 48 TU1
PSA. KO 26 TU3
J1
J2
2 mdaN
J1 = J2 ± 1 mm

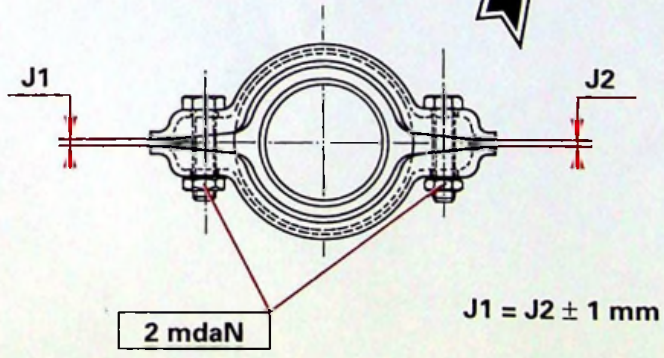


F.18-4 (2)



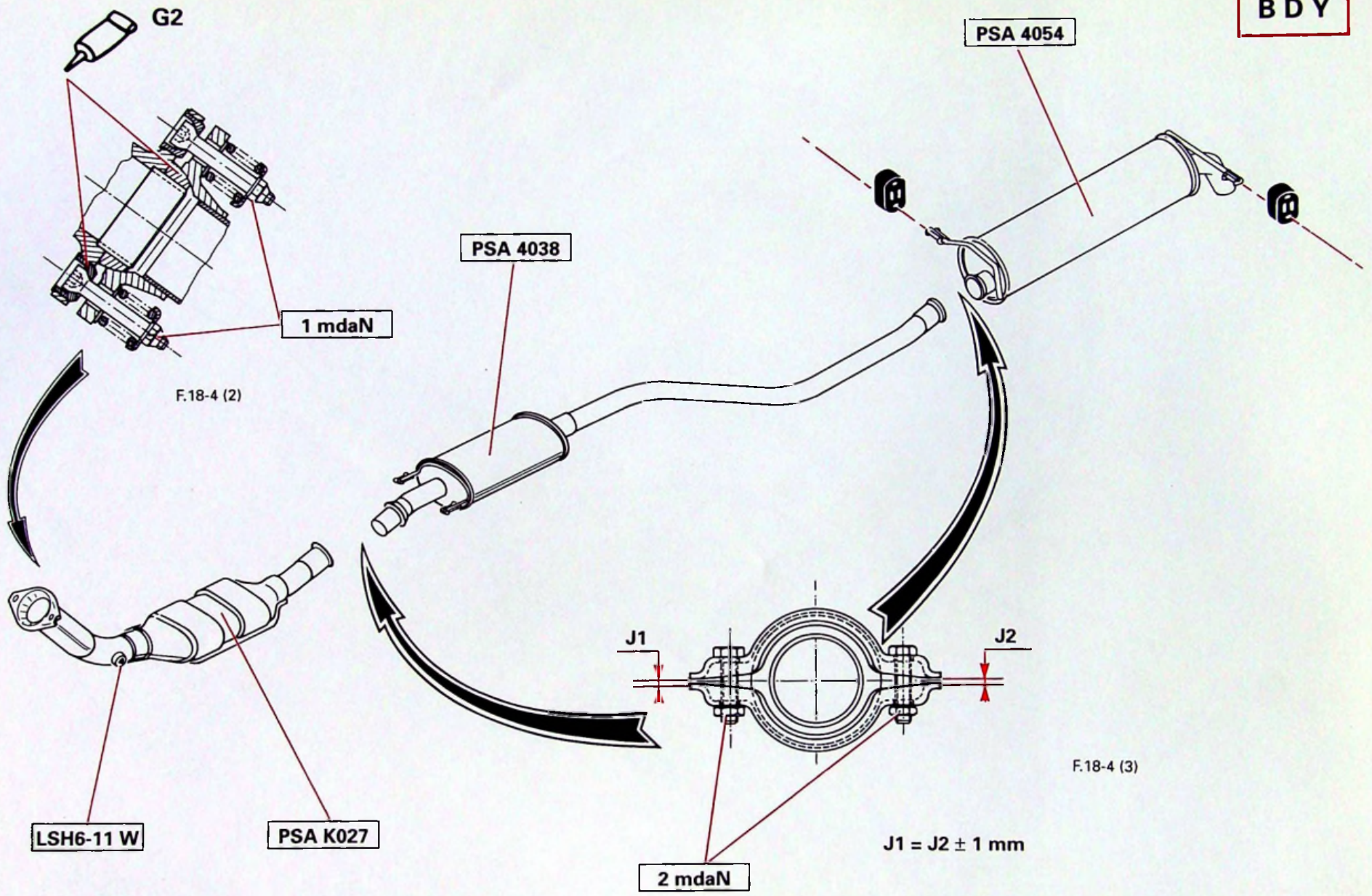
F.18-3

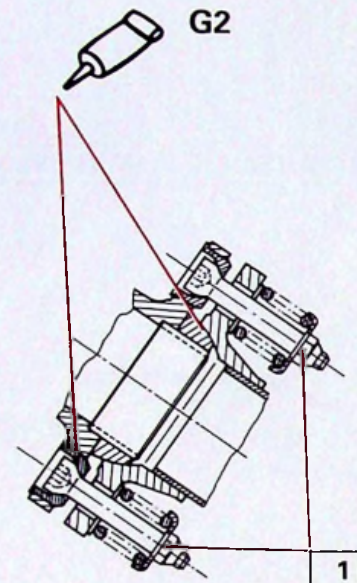




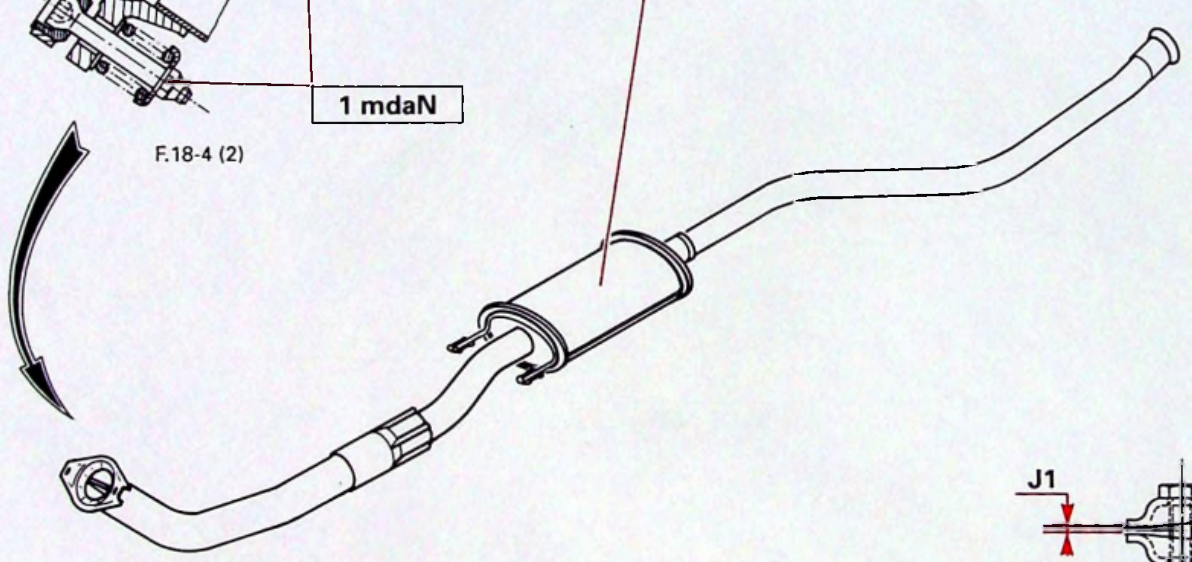
F.18-4 (3)

J1 = J2 ± 1 mm

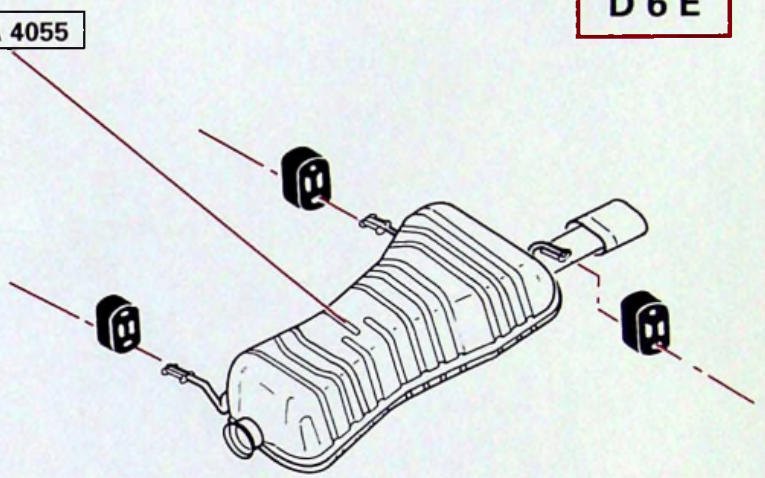

G2
1 mdaN
F.18-4 (2)
PSA 4038
PSA 4054
J1
J2
F.18-4 (3)
LSH6-11 W
PSA K027
2 mdaN
J1 = J2 ± 1 mm

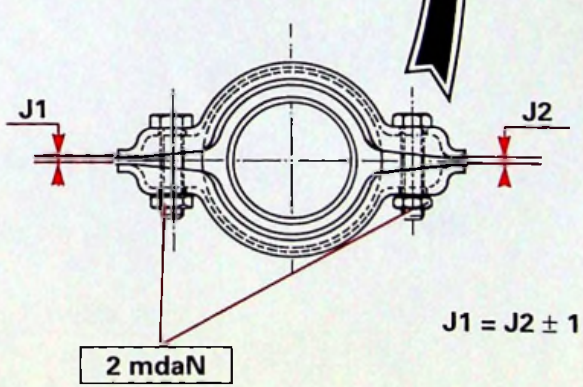


F.18-4 (2)



F.18-9

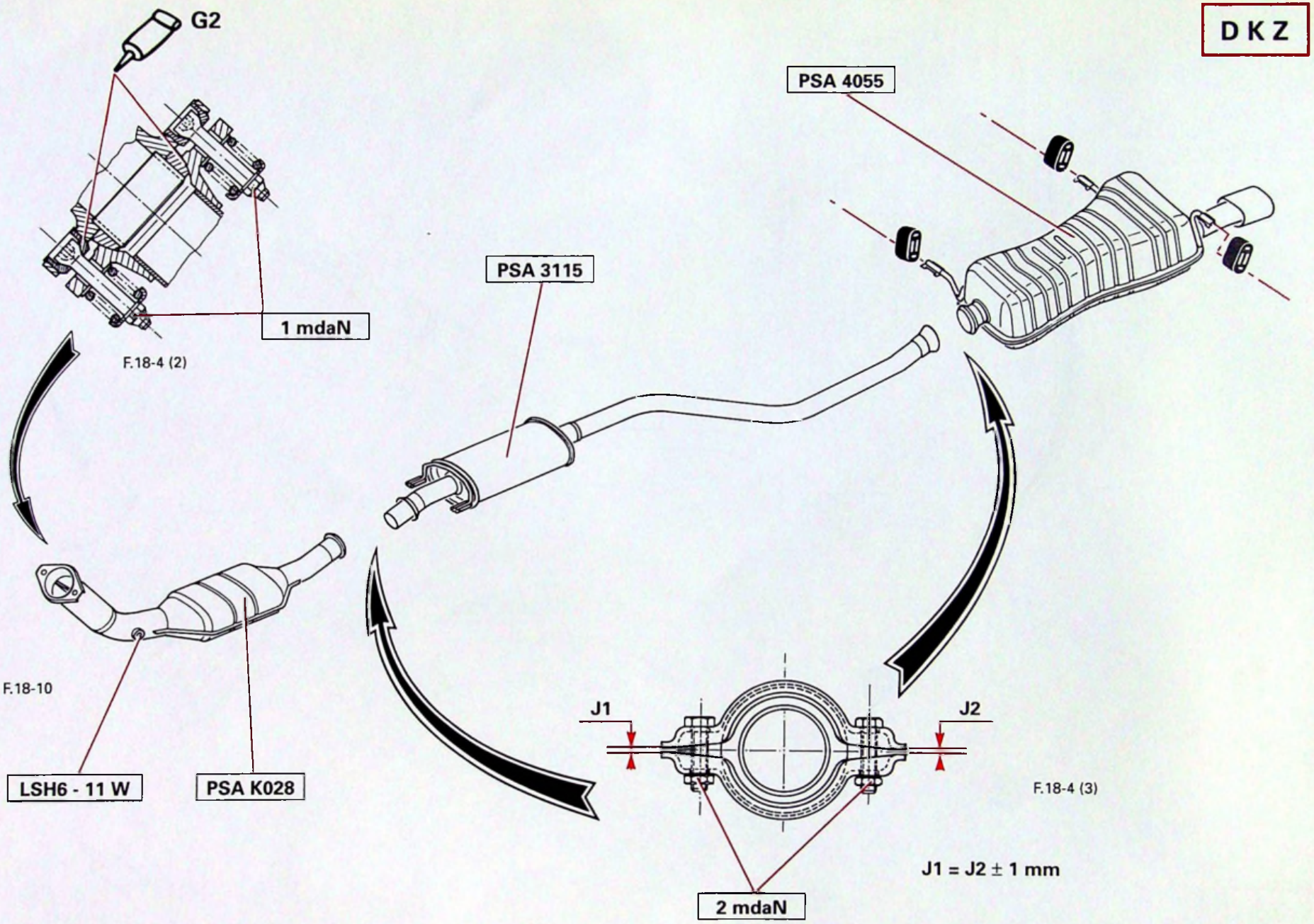


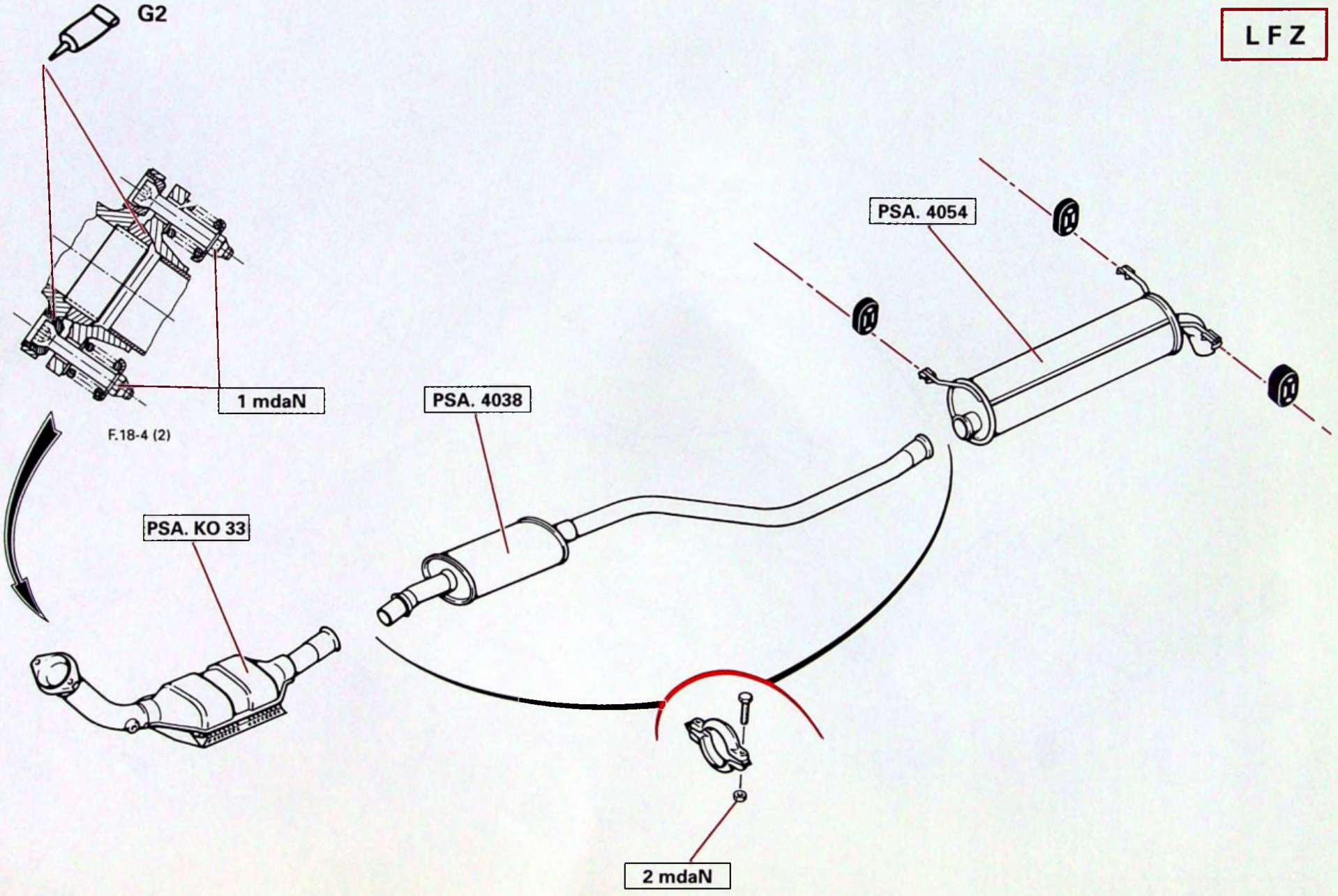


F.18-4 (3)

J1 = J2 ± 1 mm

DKZ


G2
1 mdaN
F.18-4 (2)
PSA 4055
PSA 3115
F.18-10
LSH6 - 11 W
PSA K028
J1
J2
F.18-4 (3)
J1 = J2 ± 1 mm
2 mdaN



LFZ

1

XU

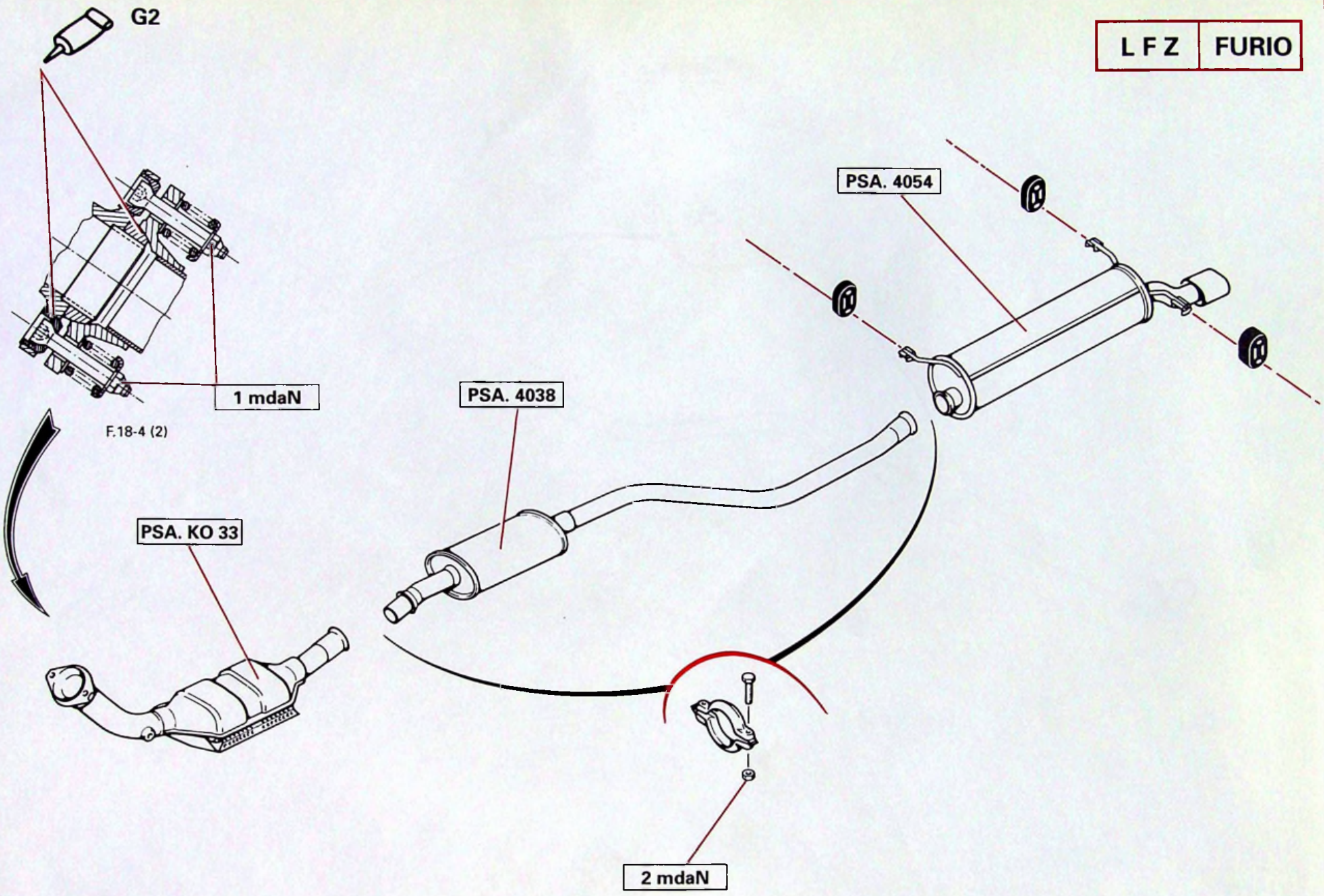
ZX
180-00/2

5

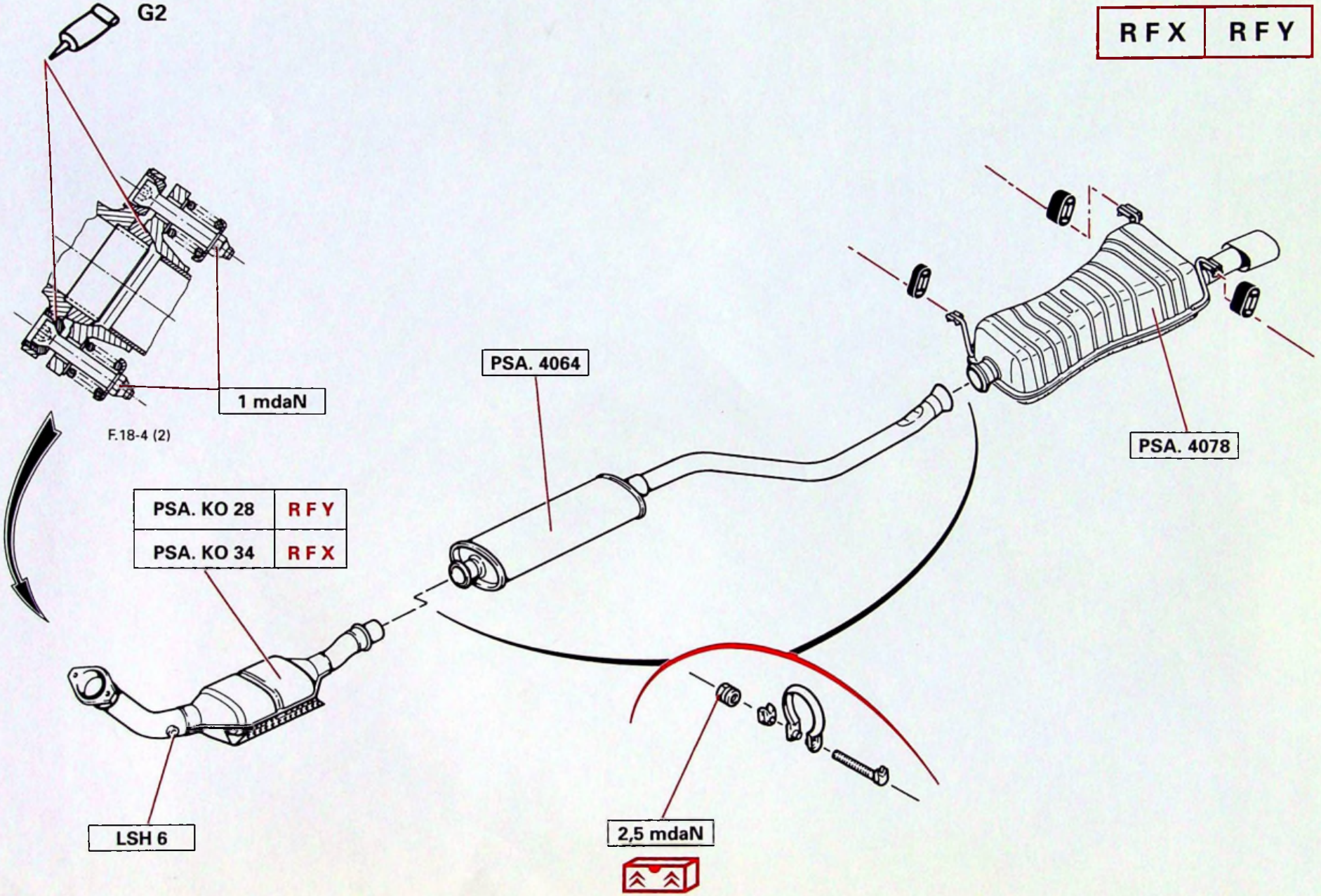
F. 18-19

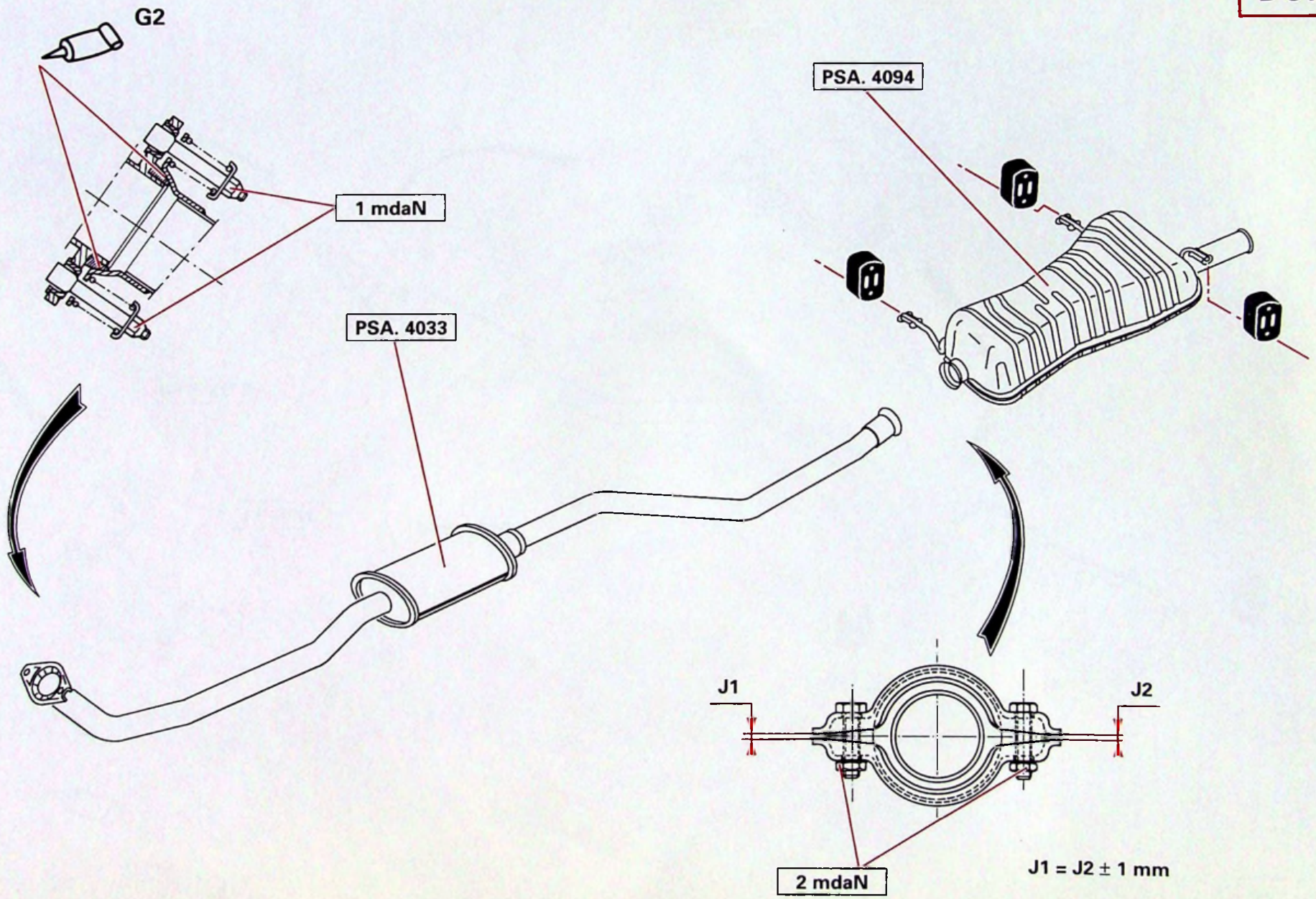
A •••• 8941

L F Z | FURIO



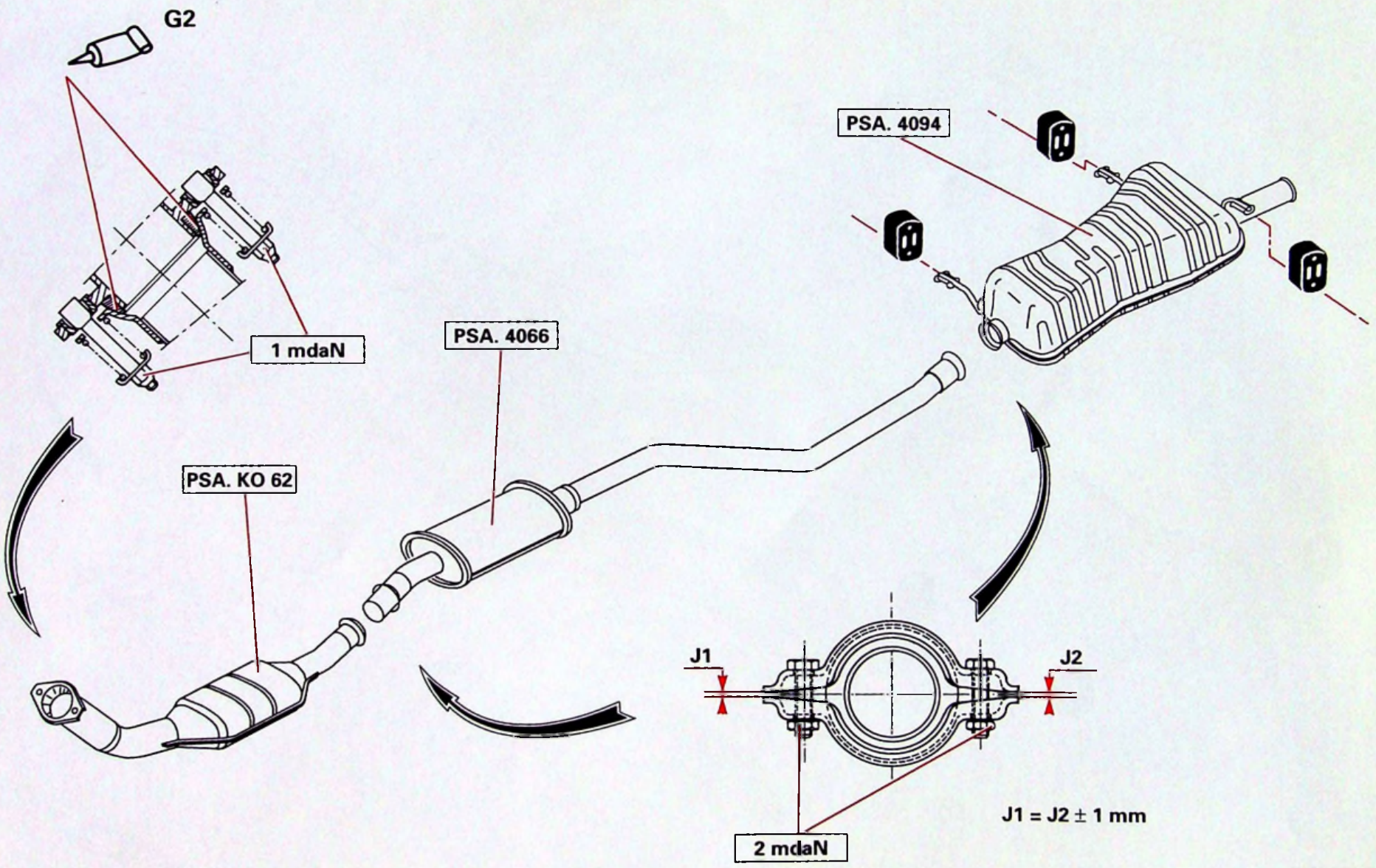
F. 18-20


G2
RFX
RFY
1 mdaN
F.18-4 (2)
PSA. 4064
PSA. 4078
PSA. KO 28
RFY
PSA. KO 34
RFX
LSH 6
2,5 mdaN



A •••• 8941

DHY



F. 18-17 - F. 18-4 (3) - F. 18-13

CITROËN ZX

OCTOBRE 1996

ABONNEMENT GME

OPR : 7245 ⟼

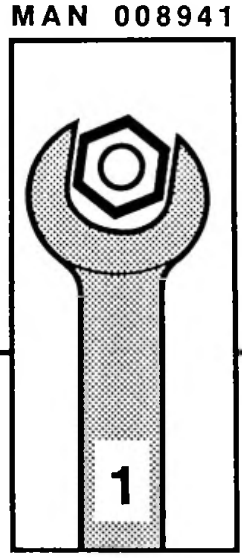
RÉF. 1 N° ZX 180-00/4

MOTEUR ESSENCE

Type XU10J4RS (1998 cm³)

● ECHAPPEMENT

MAN 008941



AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS VENTE

ECHAPPEMENT

CARACTERISTIQUES : ECHAPPEMENT 1

DEPOSE – REPOSE : COLLECTEUR D'ECHAPPEMENT 2

1 – Dépose 2
2 – Repose 3

CARACTERISTIQUES : ECHAPPEMENT

Motorisation : XU10J4RS.

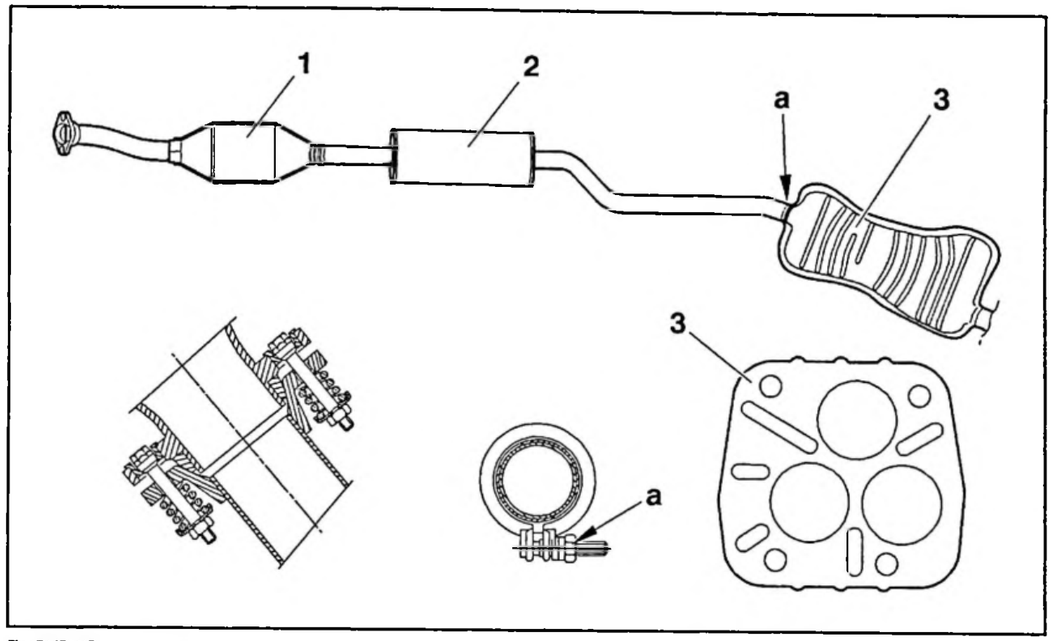


Fig : B1JP011D

(1) catalyseur : PSA K107.
(2) tube intermédiaire : PSA 4064.
(3) silencieux : PSA 4078.

DEPOSE – REPOSE : COLLECTEUR D'ECHAPPEMENT

1 – DEPOSE

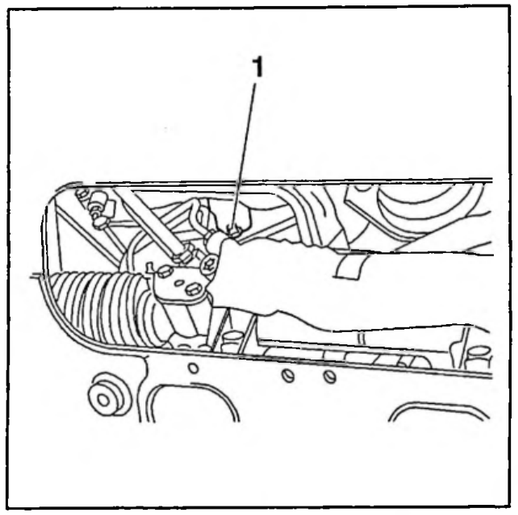


Fig : B1JP012C

Déposer la vis (1).

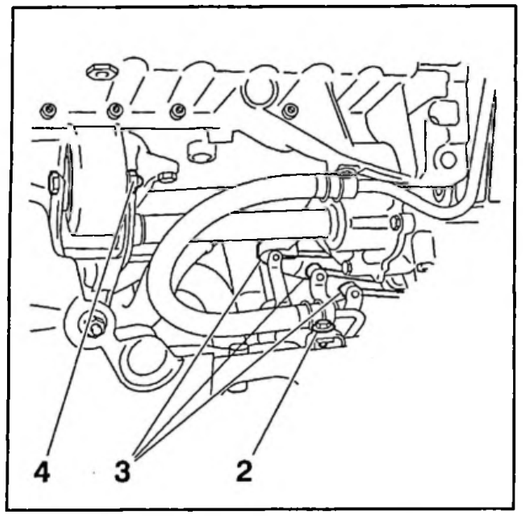


Fig : B1JP013C

Déposer les roues :
- la vis (2)
- la vis (4) : biellette anticouple

Ecarter les biellettes de commande de boîte de vitesses (3).

Placer un élévateur d'organes sous le berceau.

NOTA : Placer une cale de bois entre le berceau et l'outil.

Soutenir le berceau.

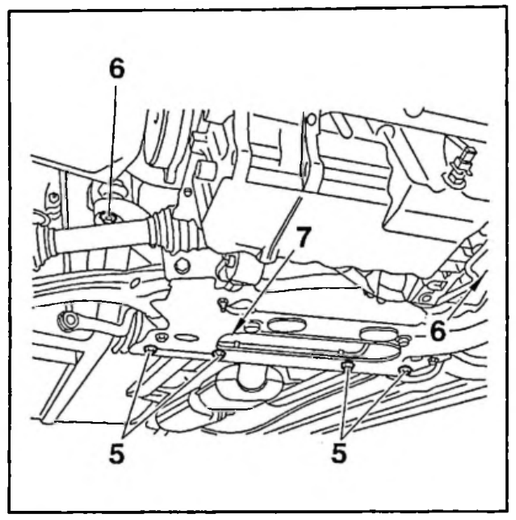


Fig : B1JP014C

Déposer les vis (5) et (6).

Déclipper la durit (7) (retour réservoir de direction assistée).

Faire descendre le berceau dans la limite des brins mous des conduits de direction assistée.

Récupérer les pions de centrage du berceau.

Déconnecter le connecteur de la sonde lambda.

Déposer le catalyseur.

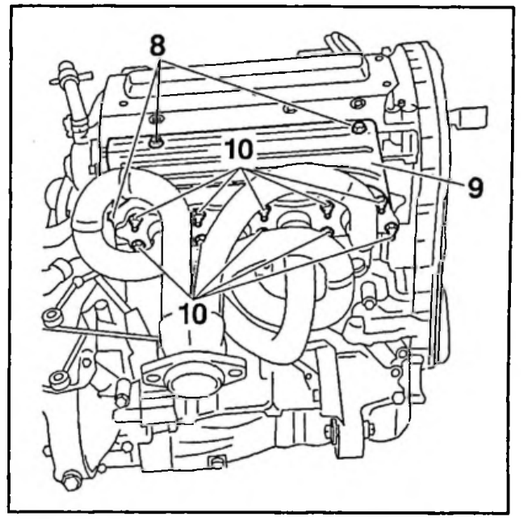


Fig : B1JP015C

Déposer :
- les 3 vis (8)
- l'écran thermique (9)
- l'écran thermique de la crémaillère de direction
- les écrous (10)
- le collecteur d'échappement (voir nota)

NOTA : Faire pivoter le collecteur d'échappement tout en basculant le groupe motopropulseur vers l'avant.

Déposer le joint de collecteur d'échappement.

2 – REPOSE

NOTA : Les plans de joint ne doivent comporter ni trace de choc ni rayure. Exclure les outils abrasifs ou tranchants.

Remplacer systématiquement les éléments suivants :
- le joint de collecteur d'échappement
- les écrous (10)
- la rotule d'échappement

Reposer :
- le joint de collecteur d'échappement
- le collecteur d'échappement (voir nota)
- les écrous (10) (couple de serrage : 3,5 m.daN)
- l'écran thermique de la crémaillère de direction
- l'écran thermique (9)
- les 3 vis (8)
- le catalyseur

NOTA : Faire pivoter le collecteur d'échappement tout en basculant le groupe motopropulseur vers l'avant.

Connecter le connecteur de la sonde lambda.

Poser les pions de centrage sur le berceau.

Présenter le berceau dans sa position normale.

Clipper la durit (7) (retour réservoir de direction assistée).

Reposer les vis (5) et (6).

Serrer les vis (5) et (6) à 8,5 m.daN.

Replacer les biellettes de commande de boîte de vitesses (3).

Reposer :
- la vis (4) (couple de serrage : 5 m.daN)
- la vis (2)
- la vis (1)

Contrôler le réglage du train avant.

CITROËN ZX

NOVEMBRE 1996

ABONNEMENT GME

OPR : 7245 ⟼

RÉF. 1 N° ZX 180-00/5

MOTEUR ESSENCE

Type TU1M+ (1124 cm³)

● ECHAPPEMENT

MAN 008941

AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS-VENTE

1

CARACTERISTIQUES : LIGNE D'ECHAPPEMENT

Motorisation : HDZ TU1M+ /L3.

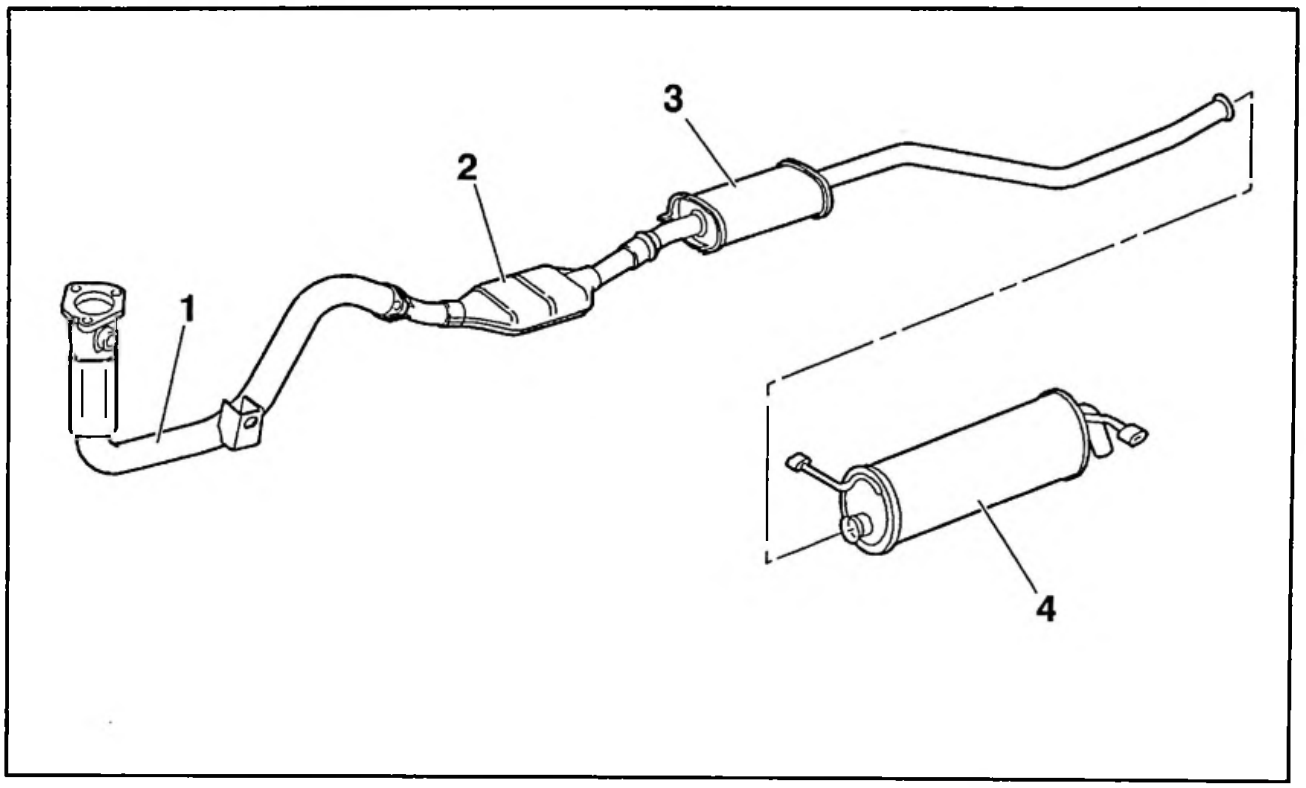


Fig : B1JP017D

(1) tube avant d'échappement avec lame d'air.
(2) catalyseur : repère "TR PSA K123".
(3) tube intermédiaire : repère "PSA 4038".
(4) silencieux arrière : repère "PSA 4053".

© Reproduction ou traduction même partielle interdite
sans l'autorisation écrite des Automobiles CITROËN

CITROËN ZX

NOVEMBRE 1996

ABONNEMENT GME

OPR: 7147 ⟼

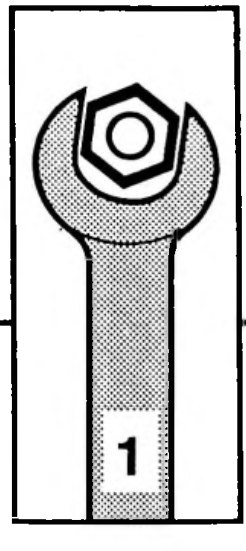
RÉF. 1 N° ZX 180-00/6

MOTEUR ESSENCE

Type TU3JP (1360 cm³)

● ECHAPPEMENT

MAN 008941



AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS-VENTE

CARACTERISTIQUES : ECHAPPEMENT

Motorisation : TU3JP.

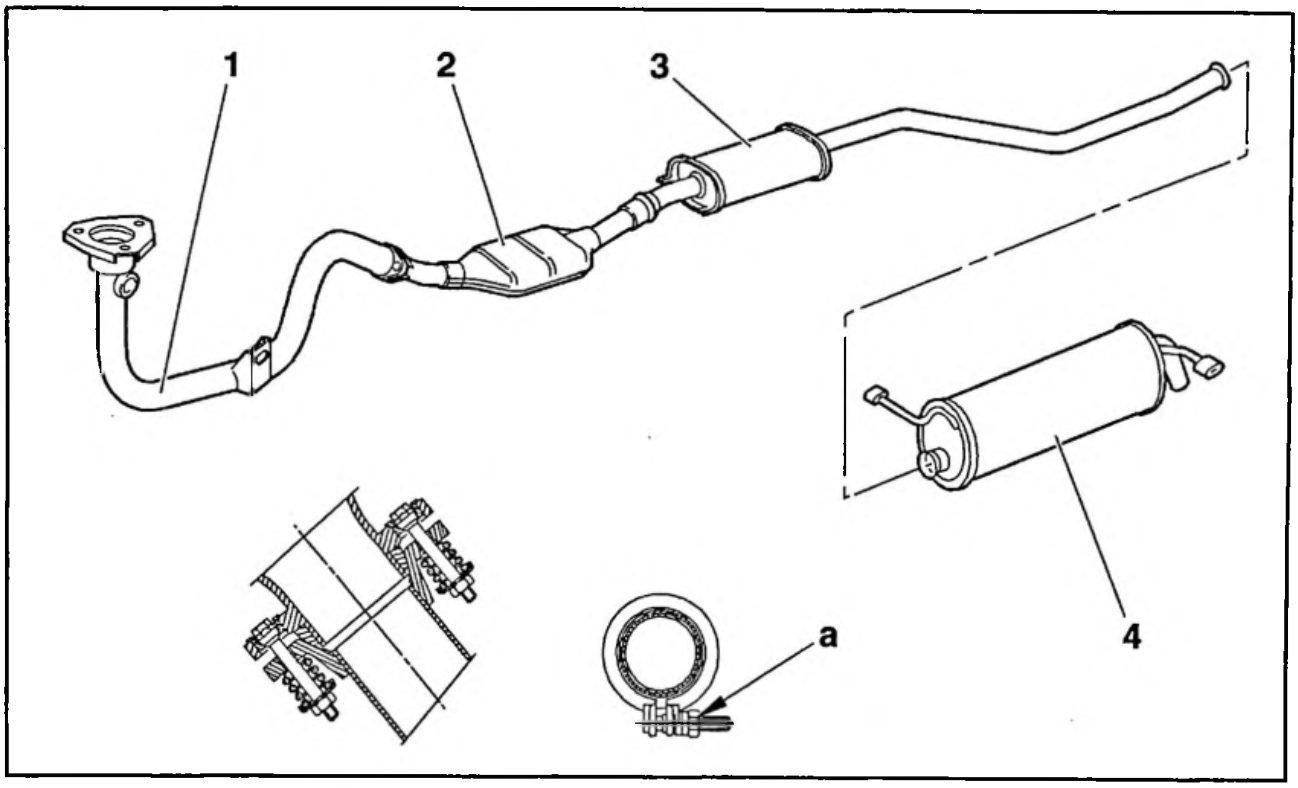


Fig : B1JP018D

(1) tube avant.

(2) catalyseur : PSA K026.

(3) tube intermédiaire : PSA 4038.

(4) silencieux : PSA 4053.

© Reproduction ou traduction même partielle interdite
sans l'autorisation écrite des Automobiles CITROËN

CITROËN ZX

FEVRIER 1997

ABONNEMENT GME

OPR:7245

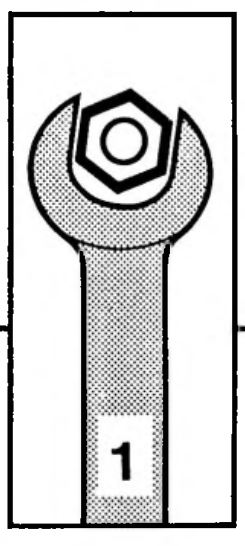
RÉF. 1 N° ZX 180-00/7

MOTEUR ESSENCE

Type XU 7 JP4 (1761 cm³)

● ECHAPPEMENT

MAN 008941



AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS VENTE

ECHAPPEMENT

CARACTERISTIQUES : ECHAPPEMENT 1

DEPOSE – REPOSE : COLLECTEUR D'ECHAPPEMENT 2

1 – Dépose 2
2 – Repose 3

CARACTERISTIQUES : ECHAPPEMENT

Motorisation : XU7JP4.

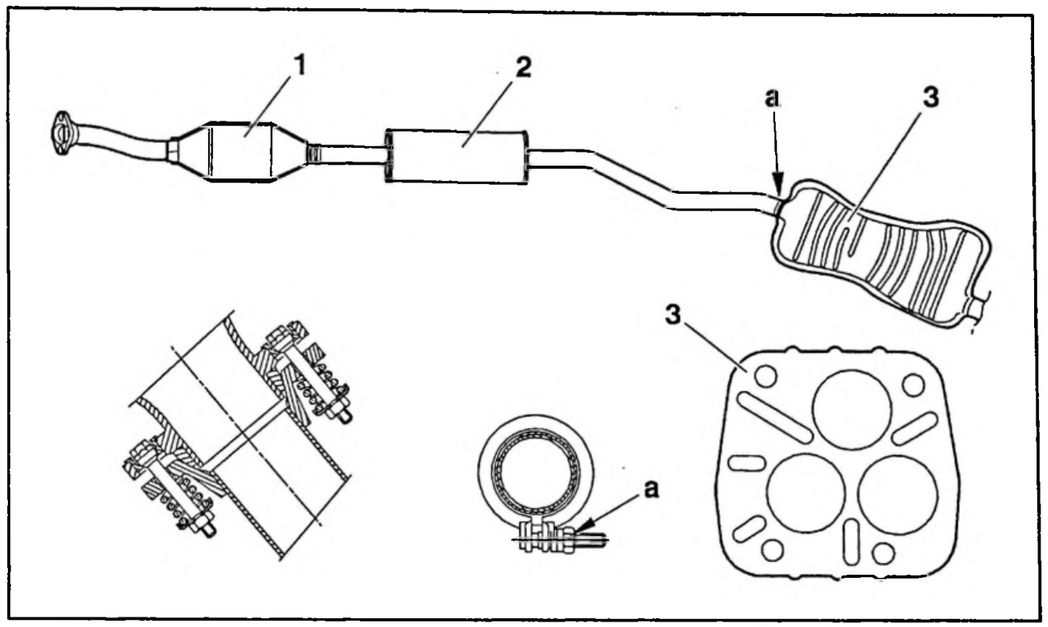


Fig : B1JP019D

(1) catalyseur : PSA K093.
(2) tube intermédiaire : PSA 3115.
(3) silencieux : PSA 4078.

DEPOSE – REPOSE : COLLECTEUR D'ECHAPPEMENT

1 – DEPOSE

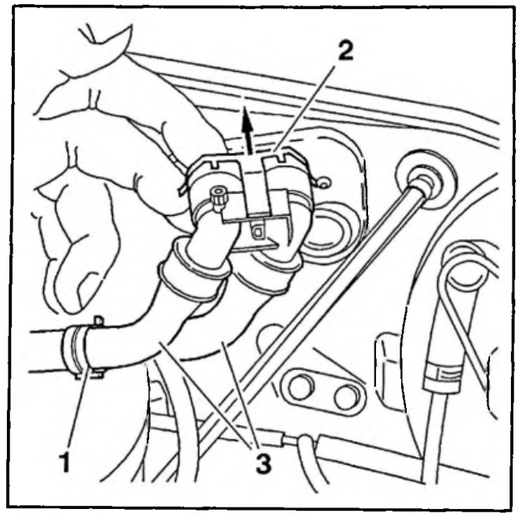


Fig : B1JP01AC

Déposer l'écran thermique sur le collecteur d'échappement.

Dégrafer les durits d'aérotherme (3).

Déposer :
- l'agrafe (1)
- le clip de verrouillage (2)

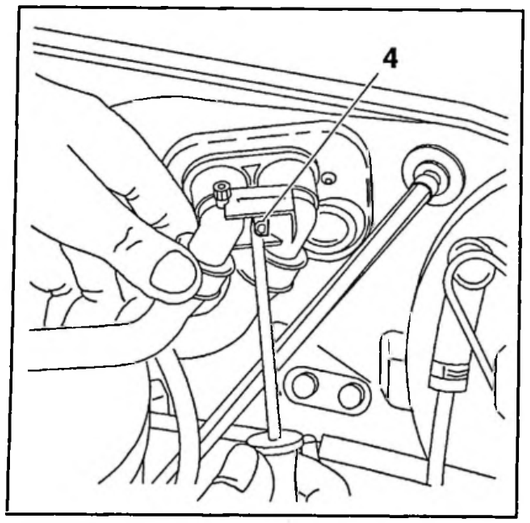


Fig : B1JP01BC

Déplacer vers la droite la patte (4) de maintien des tuyauteries de l'aérotherme.

Désaccoupler et écarter les durits d'aérotherme (3).

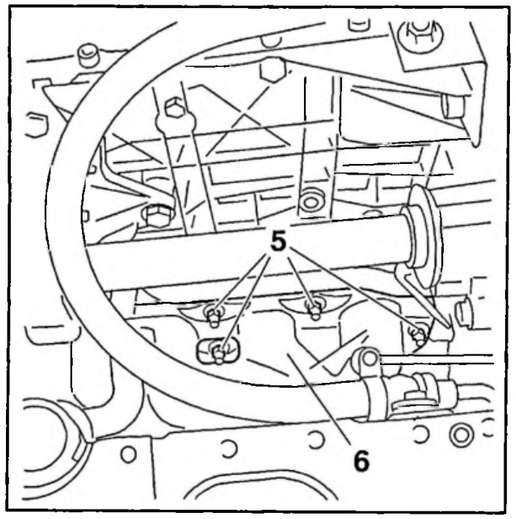


Fig : B1JP01CC

Désaccoupler la rotule d'échappement.

Déposer :
- les écrous (5)
- le collecteur d'échappement (6)

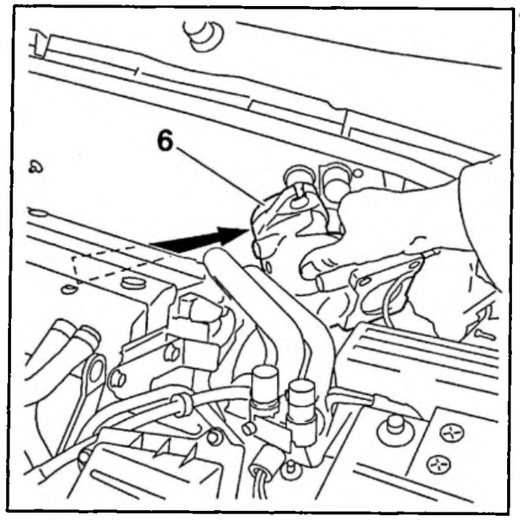


Fig : B1JP01DC

Déposer le collecteur d'échappement (6) par le coté gauche.

Déposer le joint de collecteur d'échappement.

2 – REPOSE

NOTA : Les plans de joint ne doivent comporter ni trace de choc ni rayures ; exclure les outils abrasifs ou tranchants.

Remplacer systématiquement le joint de collecteur d'échappement.

Contrôler l'état des écrous (5) et de la rotule d'échappement (échanger si nécessaire).

Reposer :
- le joint de collecteur d'échappement
- le collecteur d'échappement (6)
- les écrous (5) à 3.5 m.daN
- l'écran thermique
- l'agrafe (1)

Agrafer les durits d'aérotherme (3).

Accoupler les durits d'aérotherme (3).

Reposer le clip de verrouillage (2).

Remplir et purger le circuit de refroidissement (voir opération correspondante).

CITROËN ZX

LE 31 MARS 1994

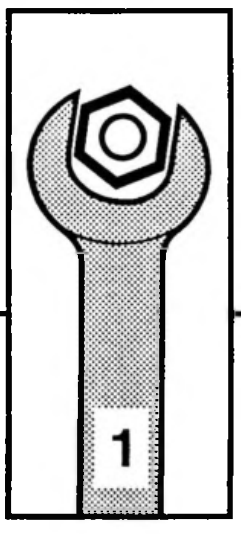
RÉF. 1 N° ZX 220-00/1

ABONNEMENT GME

MOTEUR TU

● CARACTERISTIQUES : CIRCUIT DE GRAISSAGE

MAN 008941



AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS VENTE

CARACTERISTIQUES : CIRCUIT DE GRAISSAGE, MOTEUR TU

1 – CIRCUIT DE GRAISSAGE

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

La pompe à huile est entraînée par chaîne.

Filtre à huile à by–pass incorporé.

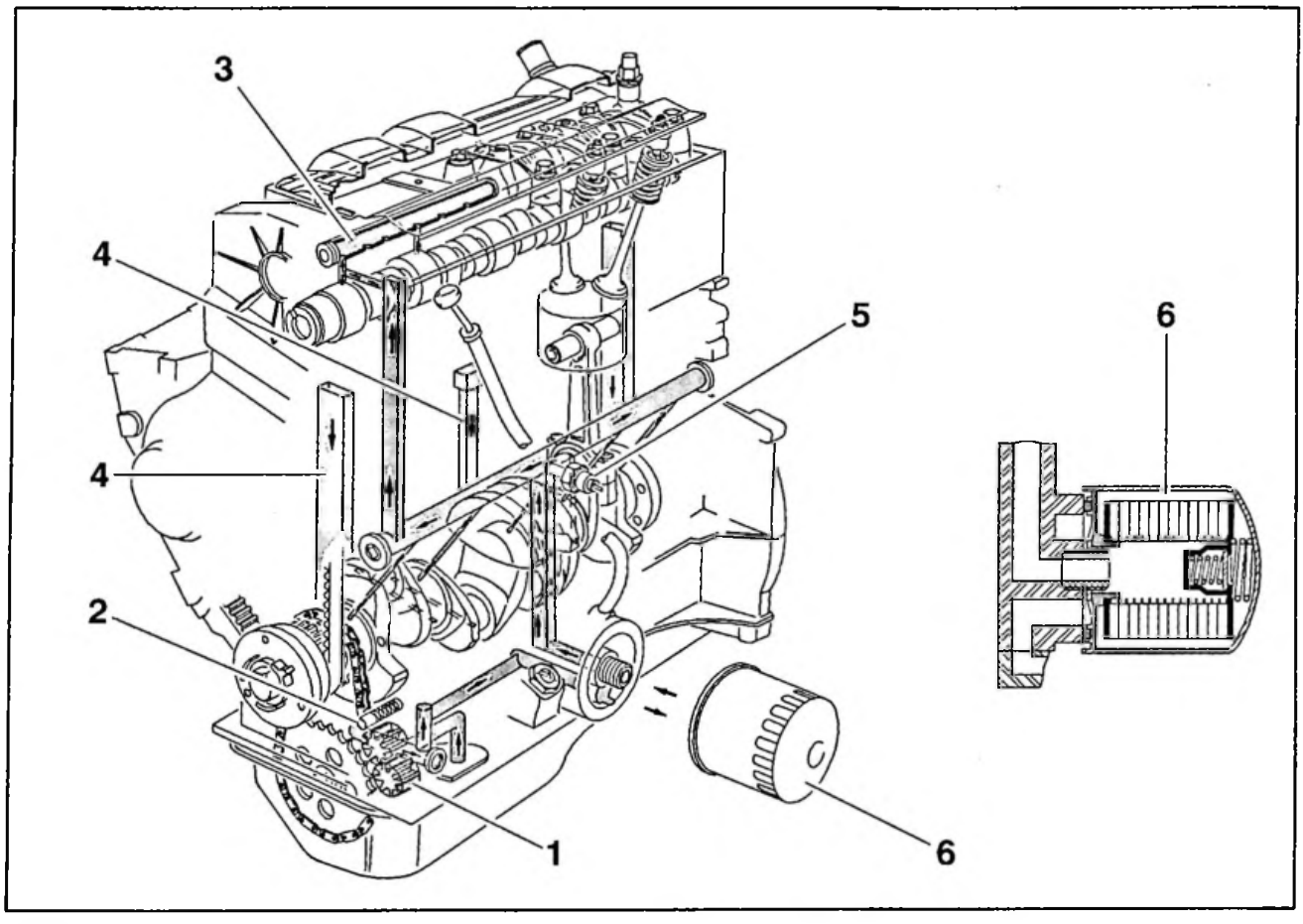


Fig : B1FP00KD

(1) pompe à huile.

(2) clapet de décharge.

(3) rampe de graissage de culasse.

(4) retour d'huile.

(5) manocontact d'huile.

(6) cartouche d'huile.

2 – CARACTERISTIQUES

Capacité :

- après vidange : 3,2 litres
- après vidange et échange de cartouche : 3,5 litres
- entre mini et maxi : 1,4 litre

Pression d'huile à 90°C : 4 bars minimum à 4000 tr/mn.

Tarage du manocontact : 0,8 bar.

Référence cartouche : PURFLUX LS468A ou MANN 95.638.747.

CITROËN ZX

LE 31 MAI 1994

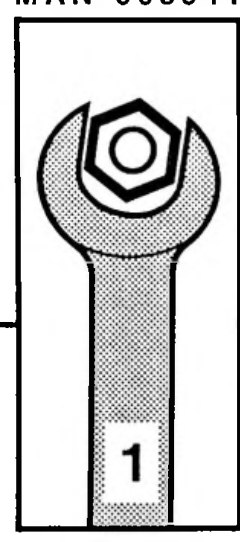
ABONNEMENT GME

RÉF. 1 N° ZX 220-00/2

MOTEURS

• CARACTERISTIQUES : CIRCUIT DE GRAISSAGE CITROËN ZX BREAK

MAN 008941



AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS VENTE

CARACTERISTIQUES : CIRCUITS DE GRAISSAGE, ZX BREAK

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

La pompe à huile est entraînée par chaîne : elle a une cloison anti–émulsion.

Le carter d'huile est en tôle sur les versions de base et en alliage léger (aluminium) avec l'option "réfrigération".

Les paliers d'arbres à cames sont lubrifiés sous pression et les cames par bain d'huile.

1 – CAPACITE

	CARTER TÔLE		CARTER ALUMINIUM	
	AVEC échange cartouche d'huile	SANS échange cartouche d'huile	AVEC échange cartouche d'huile	SANS échange cartouche d'huile
TU3	3,5	3,2		
XU5JP XU7JP	4,8	4,5	4,8	4,5
XUD9 XUD9TE	5,1	4,8	5,1	4,8

Consommation maxi d'huile aux 1 000 km, après rodage.

Moteur essence = 0,5 l.

Moteur diesel = 1 l.

2 – QUALITE D'HUILE

NORME	ESSENCE	DIESEL
API	SG–SH	CD
CCMC	G4–G5	PD2

3 – PERIODICITE

AM94 :

	ÉCHANGE HUILE	ÉCHANGE CARTOUCHE
ESSENCE 1,4	15 000 km	15 000 km
ESSENCE 1,6–1,8	10 000 km	20 000 km
DIESEL 1,9	10 000 km	10 000 km

AM95 :

	ÉCHANGE HUILE + ÉCHANGE CARTOUCHE
ESSENCE	15 000 km
DIESEL	10 000 km

4 – PRESSION D'HUILE

Les valeurs indiquées sont en bars et correspondent à un moteur rodé pour une température d'huile de 80°.

	Au ralenti	A 4 000 tr/mn
TU3	2,5	4
XU5JP XU7JP	2,5	5,3
XUD9	2,5	3,5
XUD9TE	2,5	4,9

CITROËN ZX

SEPTEMBRE 1996

ABONNEMENT GME

OPR: 7147 ⟼

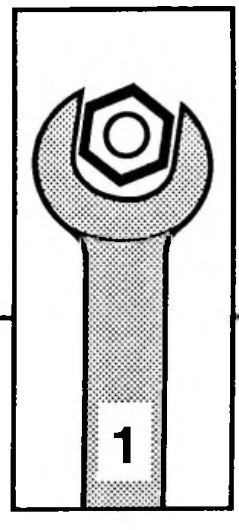
RÉF. 1 N° ZX 220-00/3

MOTEUR ESSENCE

Type TU3JP (1360 cm³)

● CONTROLE : PRESSION D'HUILE

MAN 008941



AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS-VENTE

CONTROLE : PRESSION D'HUILE

1 – OUTILLAGE PRECONISE

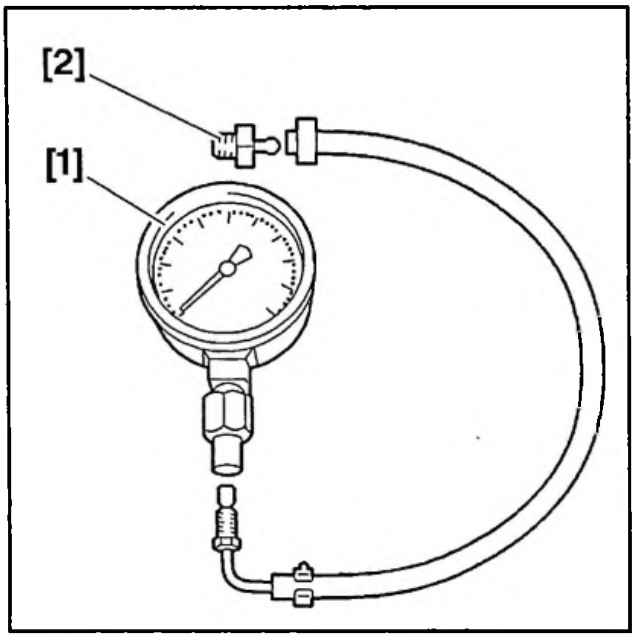


Fig : E5-P09VC

[1] manomètre 2279–T bis du coffret 4103–T.

[2] raccord 7001–T prise de pression d'huile moteur du coffret 4103–T.

2 – CONTROLE DE LA PRESSION

Le contrôle de la pression d'huile s'effectue moteur chaud, après vérification du niveau d'huile.

Température huile moteur : 90 °C.

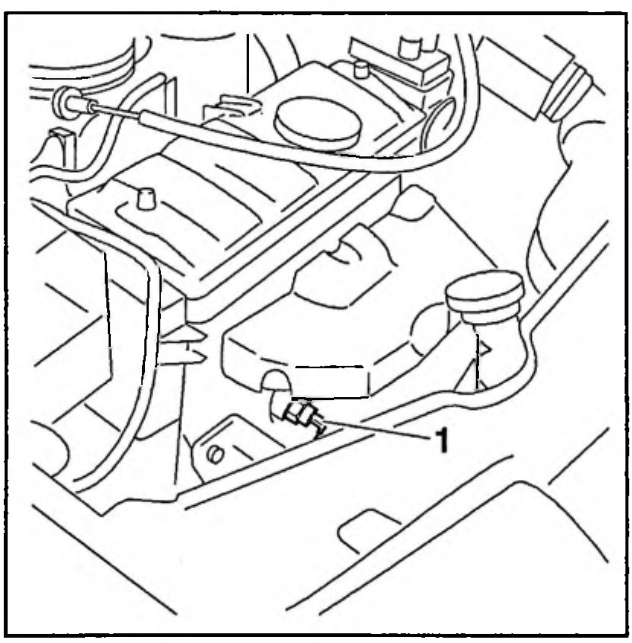


Fig : B1FP01SC

Déconnecter le manocontact (1).

Déposer le manocontact de pression d'huile.

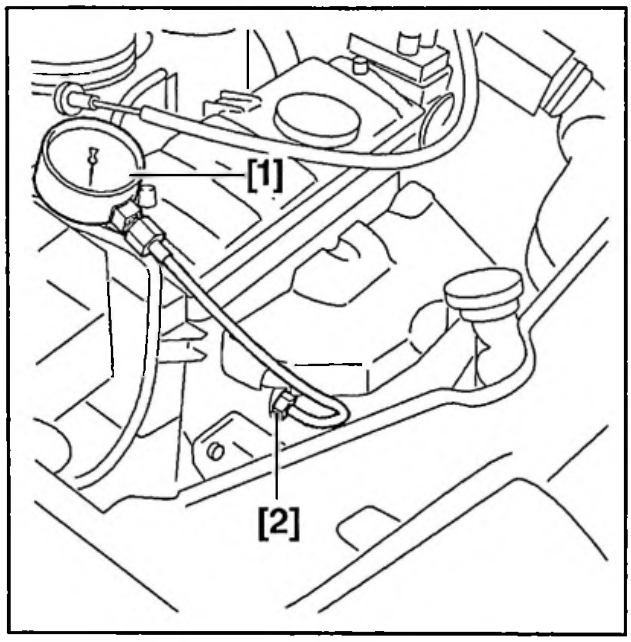


Fig : B1FP01TC

Monter le raccord [2].

Brancher le manomètre [1] et son flexible sur le raccord [2].

Relever les pressions d'huile.

Régime moteur (tr/mn)	Pression (bars)
2000	3
4000	4

Déposer le manomètre [1] et son raccord [2].

Reposer le manocontact de pression d'huile muni d'un joint neuf.

Serrer à 2 m.daN.

Reconnecter le manocontact.

© Reproduction ou traduction même partielle interdite sans l'autorisation écrite des Automobiles CITROËN

CITROËN ZX

OCTOBRE 1996

ABONNEMENT GME

OPR: 7245 ⟶

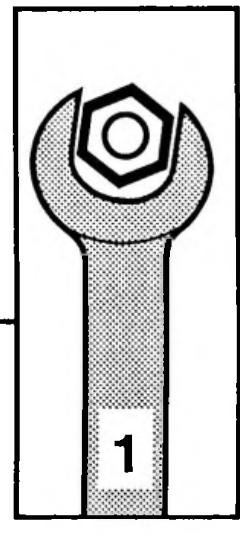
RÉF. 1 N° ZX 220-00/4

MOTEUR ESSENCE

Type XU10J4RS (1998 cm³)

● CONTROLE PRESSION D'HUILE

MAN 008941



AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS VENTE

CONTROLE : PRESSION D'HUILE

1 – OUTILLAGE PRECONISE

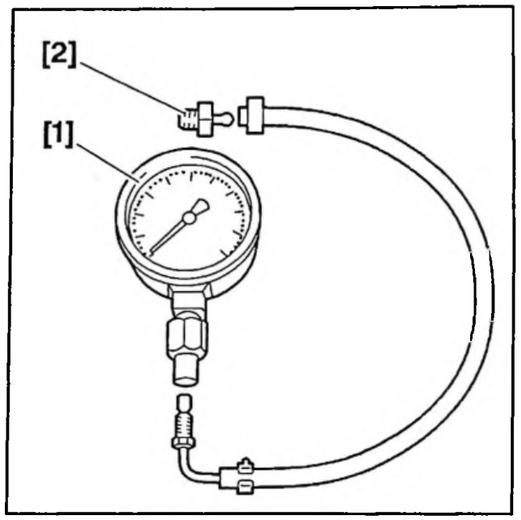


Fig : E5-P09VC

[1] manomètre 2279-T bis du coffret 4103-T.

[2] raccord 7001-T prise de pression d'huile moteur du coffret 4103-T.

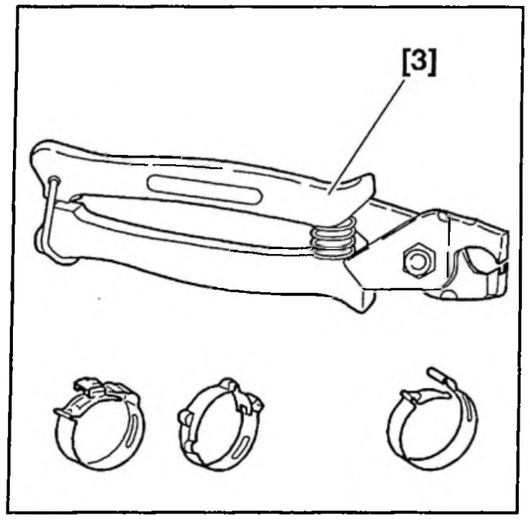


Fig : E5-P12HC

[3] pince pour collier CLIC 4145-T.

2 – CONTROLE DE LA PRESSION

NOTA : Température huile moteur : 80 °C.

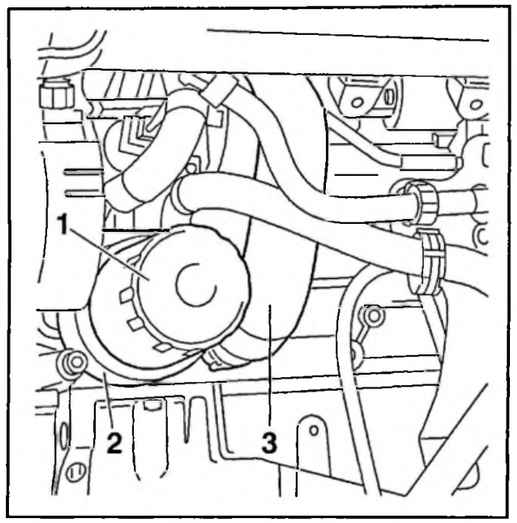


Fig : B1FP01UC

Déposer :
- la cartouche de filtre à huile (1)
- l'échangeur thermique (2)

Désaccoupler la durit (3) : utiliser l'outil [3].

Déconnecter le manocontact de pression d'huile.

Casser le cache plastique du manocontact de pression d'huile pour accéder au raccord six pans.

Déposer le manocontact de pression d'huile.

Monter le raccord [2].

Brancher le manomètre [1] et son flexible sur le raccord [2].

Reposer :
- l'échangeur thermique (2)
- la cartouche de filtre à huile (1)

Accoupler la durit (3).

Démarrer le moteur et le laisser fonctionner pendant quelques instants.

Parfaire le niveau d'huile.

Brancher un compte-tours.

Relever les pressions d'huile.

Régime moteur (tr/mn)	Pression (bars)
1000	2
2000	3,5
4000	5,5

Déposer :
- la cartouche de filtre à huile (1)
- l'échangeur thermique (2)

Désaccoupler la durit (3) : utiliser l'outil [3].

Débrancher le compte-tours.

Déposer le manomètre [1] et son raccord [2].

Reposer le manocontact de pression d'huile muni d'un joint neuf.

Serrer à 3 m.daN.

Reconnecter le manocontact.

Reposer :
- l'échangeur thermique (2)
- la cartouche de filtre à huile (1)

Accoupler la durit (3).

Contrôler le niveau d'huile.

CITROËN ZX

NOVEMBRE 1996

ABONNEMENT GME

OPR : 7245 ⟼

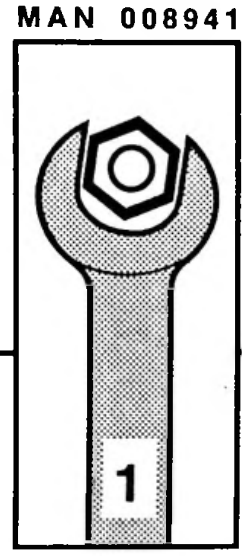
RÉF. 1 N° ZX 220-00/5

MOTEUR ESSENCE

Type TU1M+ (1124 cm³)

● CONTROLE PRESSION D'HUILE

MAN 008941



AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS-VENTE

CONTROLE : PRESSION D'HUILE

1 – OUTILLAGE PRECONISE

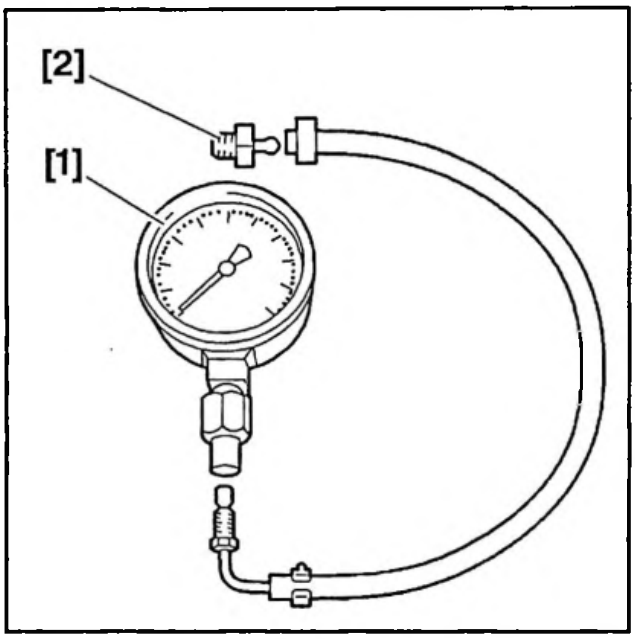


Fig : E5-P09VC

[1] manomètre 2279-T bis du coffret 4103-T.

[2] raccord 7001-T prise de pression d'huile moteur du coffret 4103-T.

2 – CONTROLE DE LA PRESSION

Le contrôle de la pression d'huile s'effectue moteur chaud, après vérification du niveau d'huile.

Température huile moteur : 90 °C.

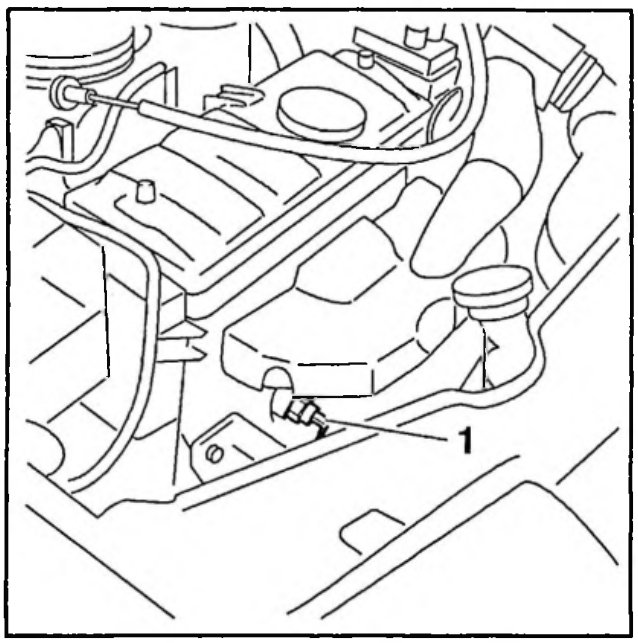


Fig : B1FP01LC

Déconnecter le manocontact (1).

Déposer le manocontact de pression d'huile.

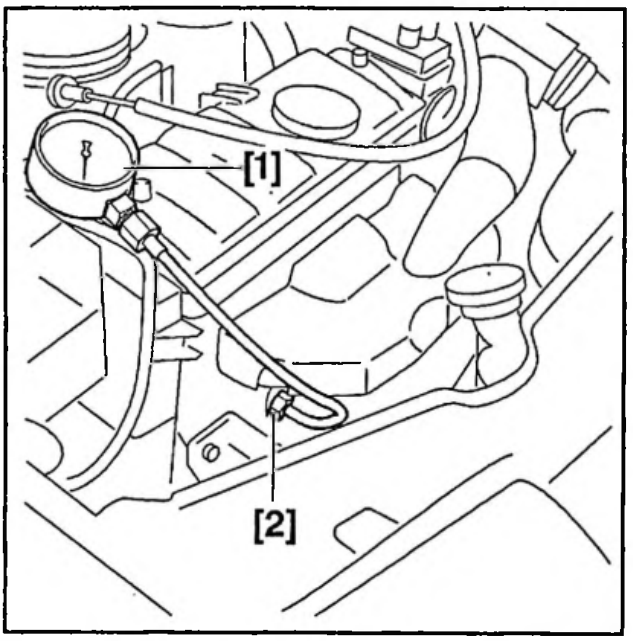


Fig : B1FP01MC

Monter le raccord [2].

Brancher le manomètre [1] et son flexible sur le raccord [2].

Relever les pressions d'huile.

Régime moteur (tr/mn)	Pression (bars)
2000	3
4000	4

Déposer le manomètre [1] et son raccord [2].

Reposer le manocontact de pression d'huile muni d'un joint neuf.

Serrer à 2 m.daN.

Reconnecter le manocontact.

© Reproduction ou traduction même partielle interdite sans l'autorisation écrite des Automobiles CITROËN

CITROËN ZX

FEVRIER 1997

ABONNEMENT GME

OPR:7245

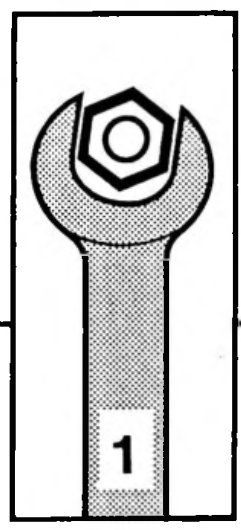
RÉF. 1 N° ZX 220-00/6

MOTEUR ESSENCE

Type XU 7 JP4 (1761 cm^3)

● CONTROLE PRESSION D'HUILE

MAN 008941



AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS VENTE

CONTROLE : PRESSION D'HUILE

1 – OUTILLAGE PRECONISE

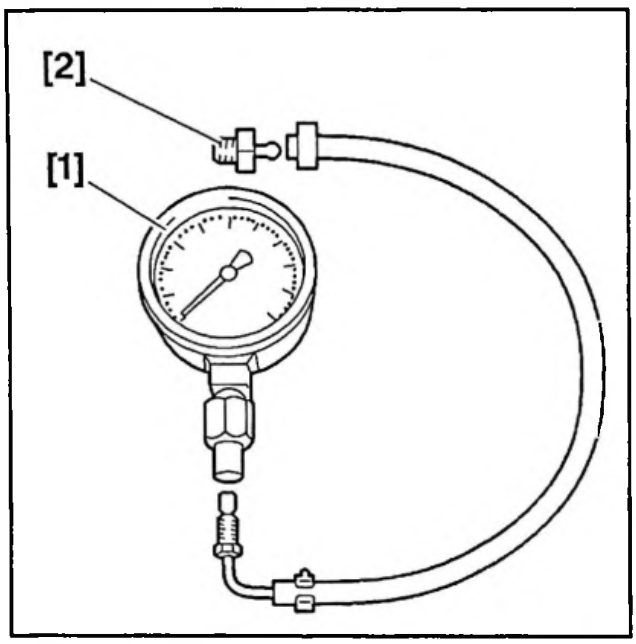


Fig : E5-P09VC

[1] manomètre 2279-T bis du coffret 4103-T.

[2] raccord 7001-T prise de pression d'huile moteur du coffret 4103-T.

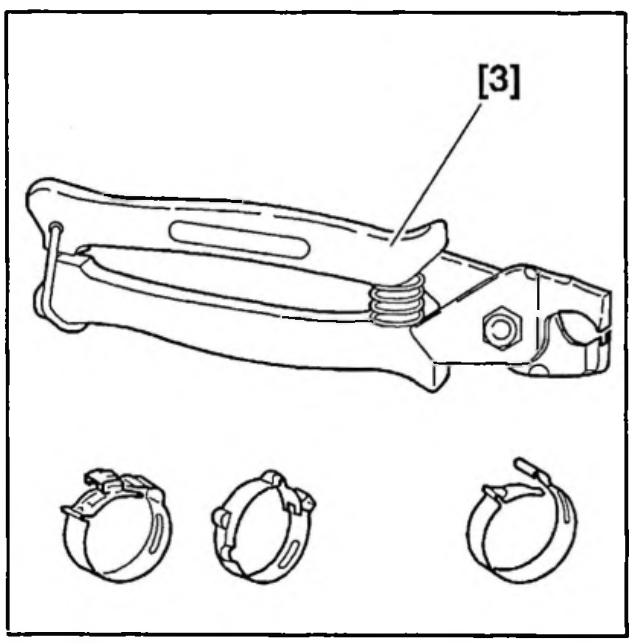


Fig : E5-P12HC

[3] pince pour collier CLIC 4145-T.

2 – CONTROLE DE LA PRESSION

Le contrôle de la pression d'huile s'effectue moteur chaud, après vérification du niveau d'huile :

- température huile moteur : 80 °C
- régime moteur (tr/mn) : 3000 tr/mn
- pression d'huile : 5 bars

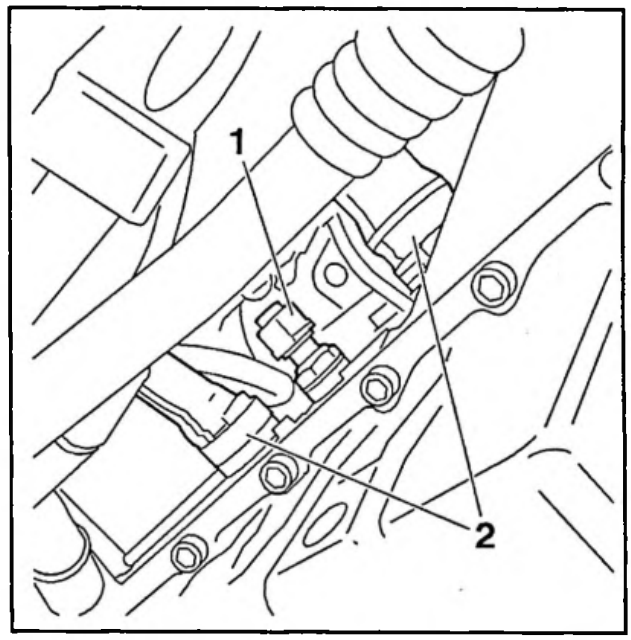


Fig : B1FP01XC

Désaccoupler les durits (2) ; à l'aide de l'outil [3].

Déconnecter le manocontact (1).

Déposer le manocontact de pression d'huile (1).

Monter le raccord [2].

Brancher le manomètre [1] et son flexible sur le raccord [2].

Brancher un compte-tours.

Relever les pressions d'huile.

Désaccoupler les durits (2).

Débrancher le compte-tours.

Déposer le manomètre [1] et son raccord [2].

Reposer le manocontact de pression d'huile muni d'un joint neuf.

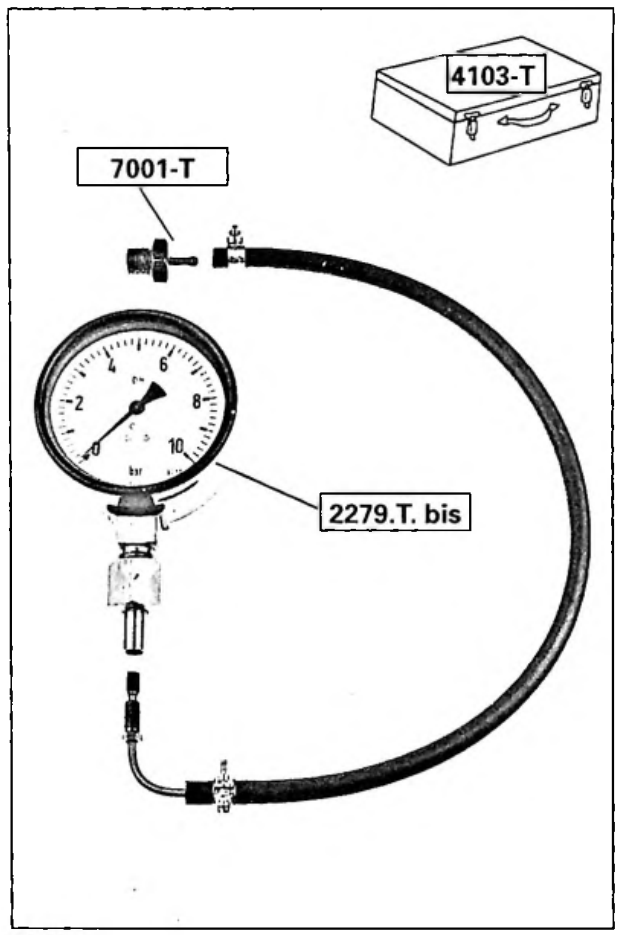
Serrer à 3 m.daN.

Reconnecter le manocontact.

Accoupler les durits (2) ; à l'aide de l'outil [3].

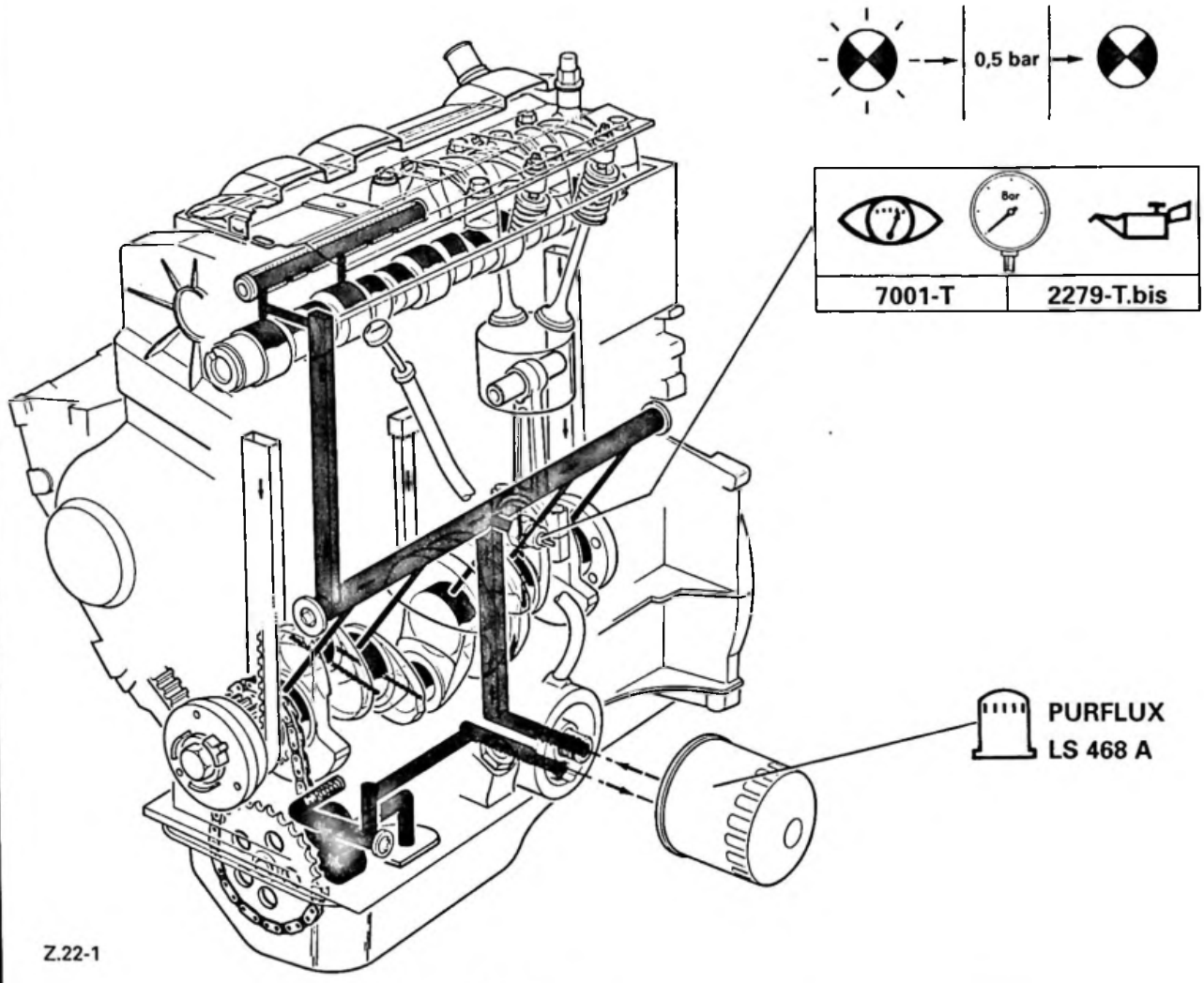
Contrôler le niveau d'huile.

© Reproduction ou traduction même partielle interdite sans l'autorisation écrite des Automobiles CITROEN



87-752

TU1 - TU3

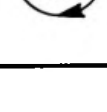


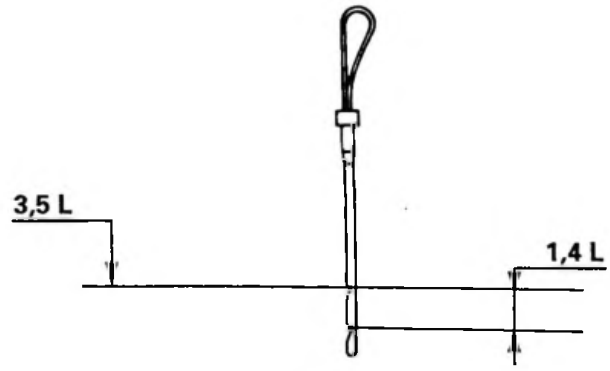
Z.22-1

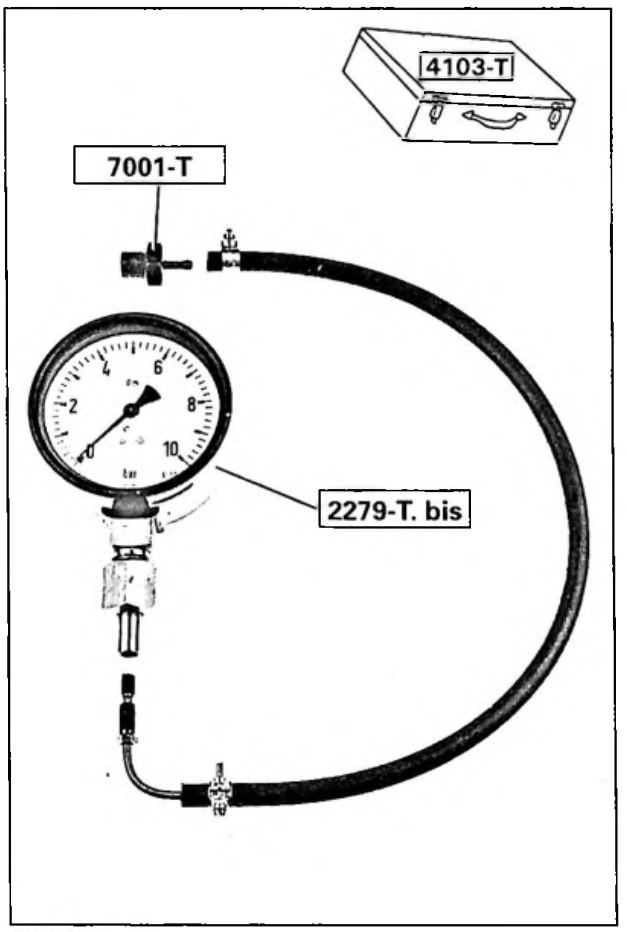
		– 10° C	**TOTAL** GTI.3 10 W 40		3,2 L
			GTS PLUS 15 W 40		3,5 L

4 bars **Mini**

90° C

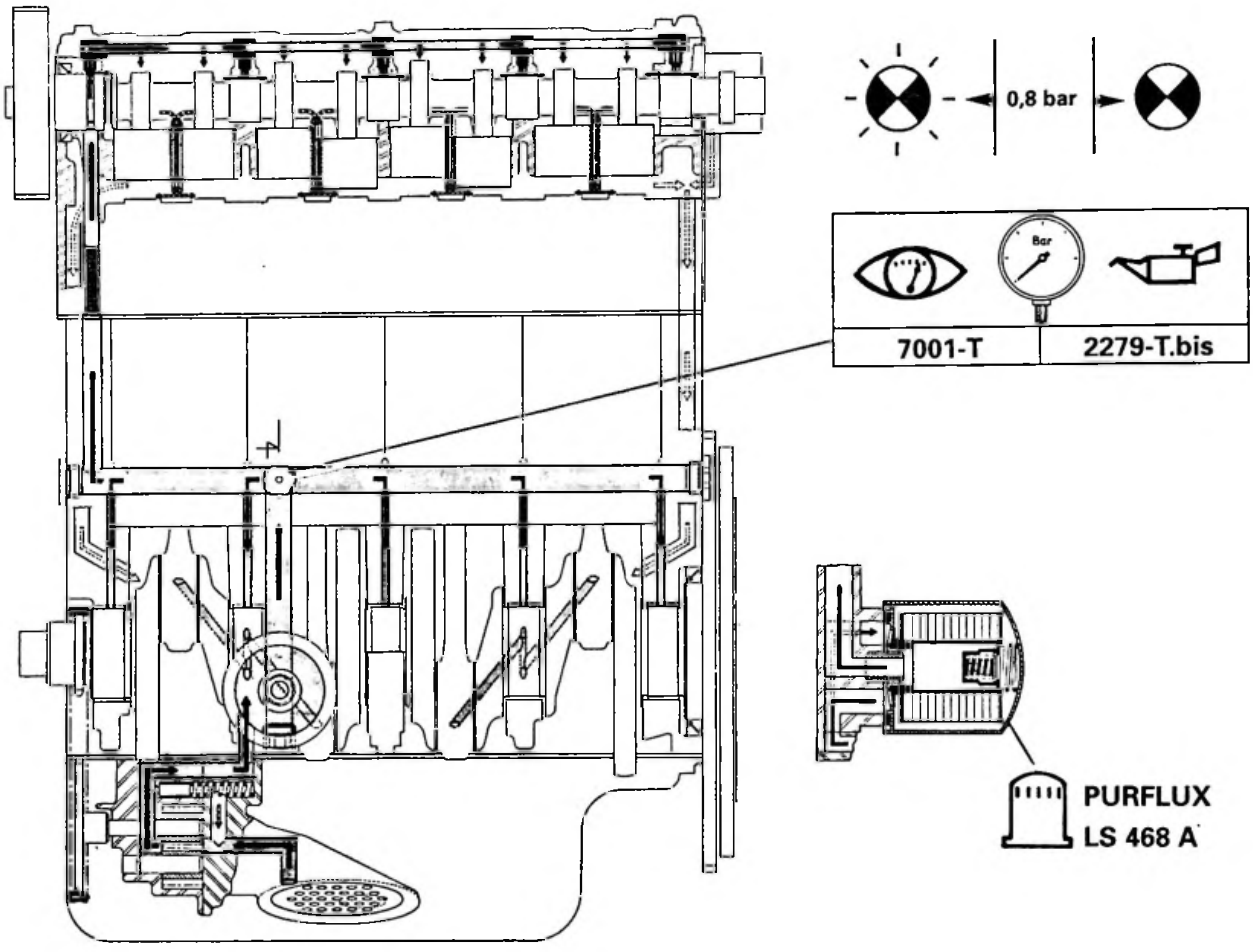






87-752

XU5 - XU9



F.22-1

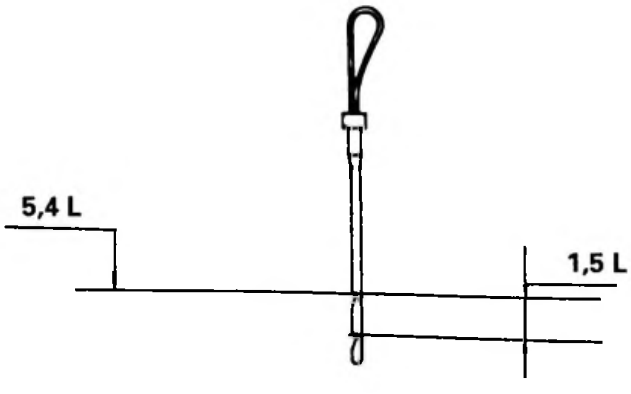
		– 10° C	**TOTAL** GTI.3 10 W 40		4,7 L
			GTS PLUS 15 W 40	+	5,4 L

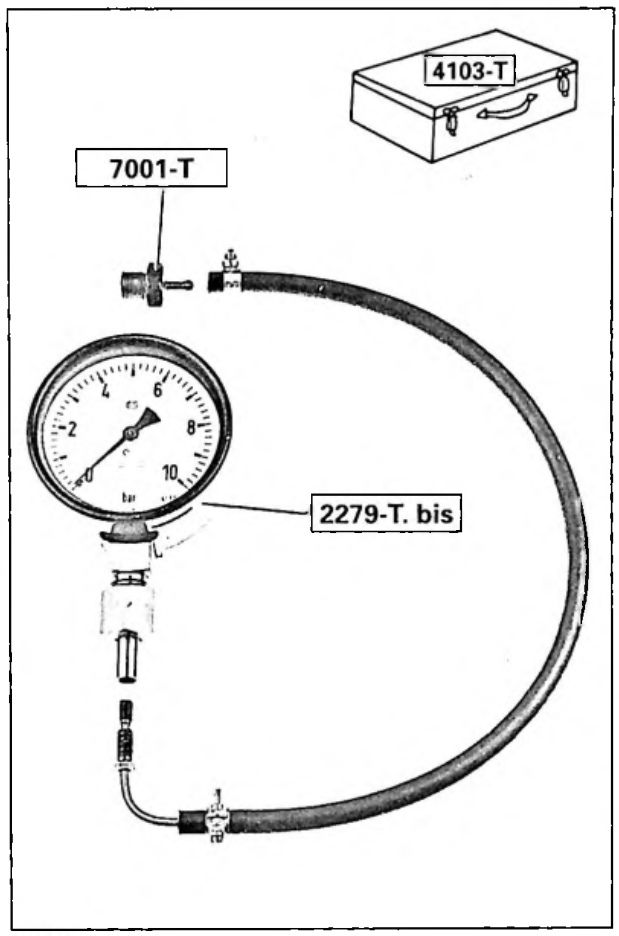
80°C

Bar

4,5 bars **Mini**

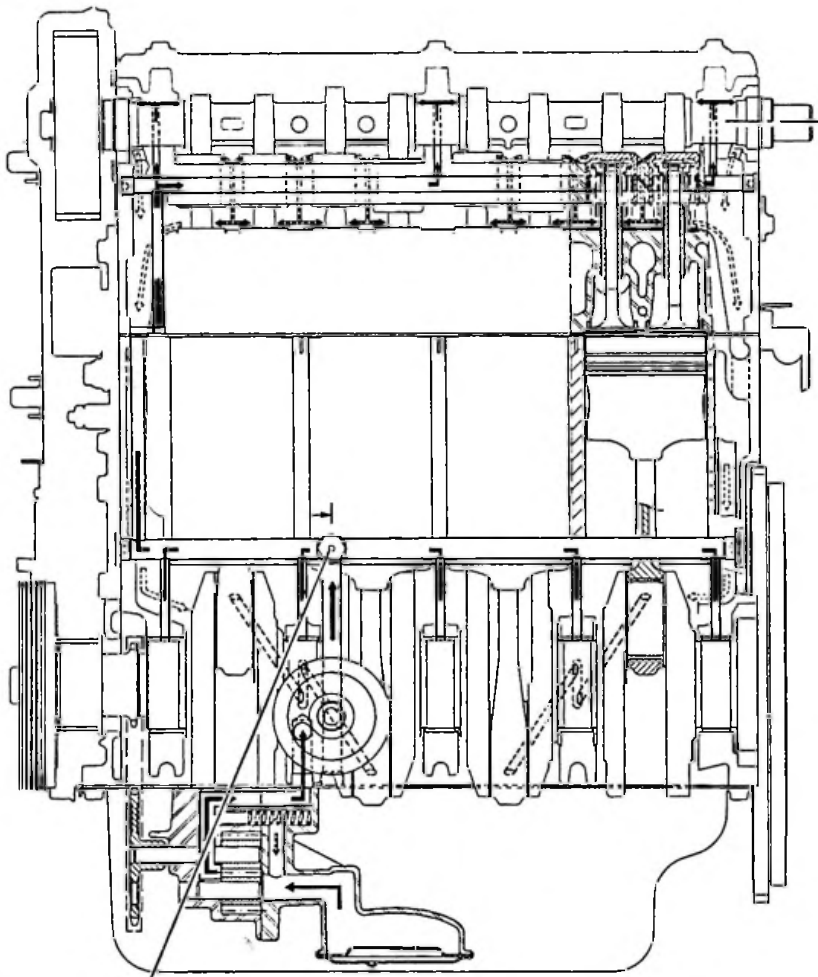
4000 / min



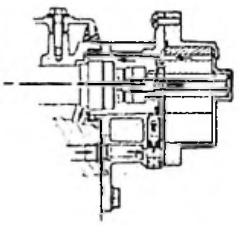


87-752

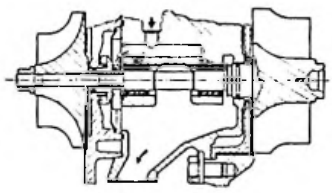
XUD

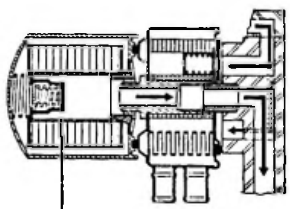


F. 22-2



F. 45-25





PURFLUX LS 468

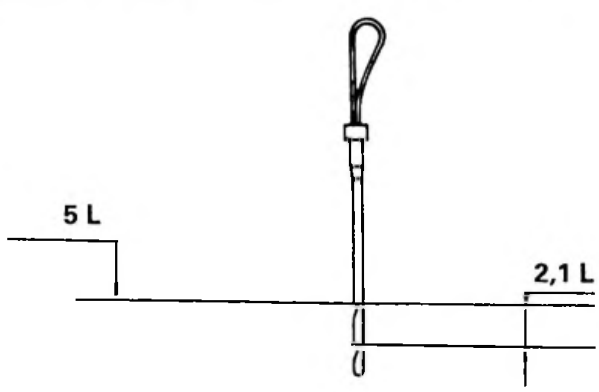
MANN 95 638 747

7001-T	2279-T.bis

0,8 bar

		- 10° C	TOTAL DIESEL MAX 15 W 40		4,8 L
			SUPER DIESEL PLUS 15 W 40		5 L

		MINI	
XUD 9	90°	3,5 bars	4000
XUD 9 TE		4,9 bars	



*DEPOSE ET POSE D'UNE POMPE A HUILE (sur véhicule) Moteurs **TU***

DEPOSE

Placer le véhicule sur un élévateur.

Vidanger le moteur.

Déposer, Fig. I et Fig. II :
- les trois écrous **(1)**
- la vis **(2)**.

Désaccoupler le tube d'échappement du moteur.

Déposer, Fig. III :
- le carter inférieur **(3)**.

Déposer, Fig. IV :
- les trois vis **(6)** de fixation de la pompe à huile.

Dégager la chaîne du pignon de pompe à huile.

Déposer la pompe à huile.

POSE

S'assurer, Fig. IV :
- de la présence de la bague de centrage **(5)**.

Poser, Fig. IV :
- la pompe à huile en engageant le pignon dans la chaîne.
- les trois vis **(6)** de fixation de la pompe à huile.
  Serrage : 0,8 mdaN

Nettoyer les plans de joints.
Carter moteur : ne pas utiliser d'outils tranchants ou abrasifs.
Carter d'huile : déposer la majeure partie du produit avec une lame.

Poser le produit d'étanchéité **E10** (AUTO-JOINT) sur le carter d'huile.

Poser, Fig. III :
- le carter inférieur **(3)**.

Serrer les fixations **(4)** du carter inférieur
Serrage : 0,8 mdaN

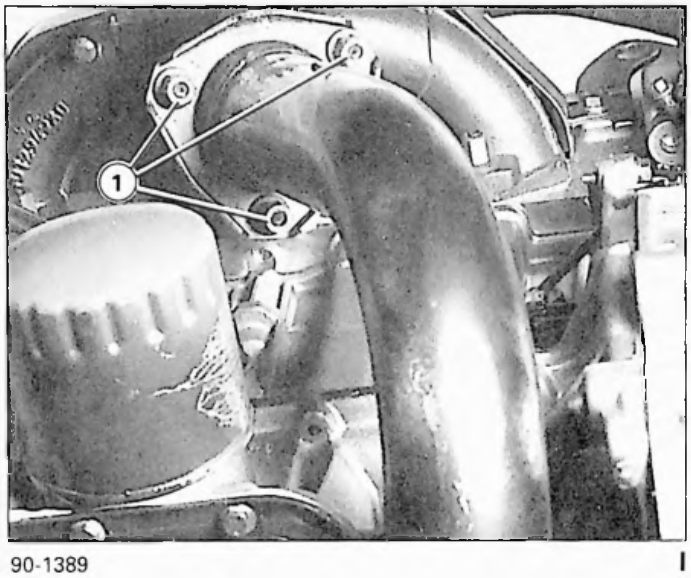
Accoupler le tube d'échappement au moteur avec son joint métallique.

Poser, Fig. I et Fig. II :
- les trois rondelles et écrous **(1)**
  Serrage : 3 mdaN
- la vis **(2)**
  Serrage : 3,5 mdaN

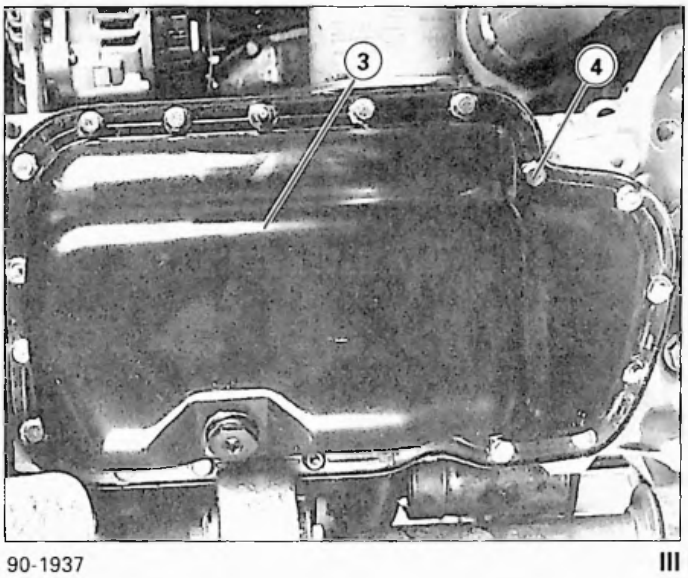
Mettre le véhicule au sol.

Effectuer le remplissage et niveau d'huile moteur.

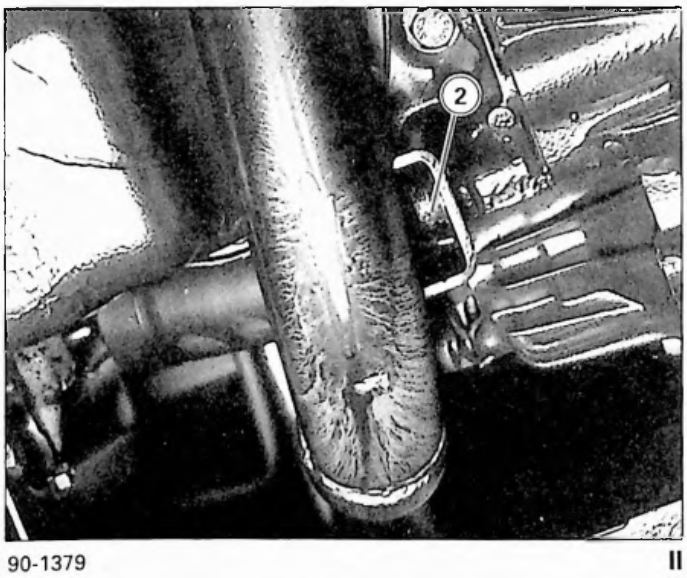
Déconnecter le faisceau de l'allumeur, faire tourner le moteur au démarreur jusqu'à extinction du témoin, pour s'assurer de la mise en pression du circuit d'huile.



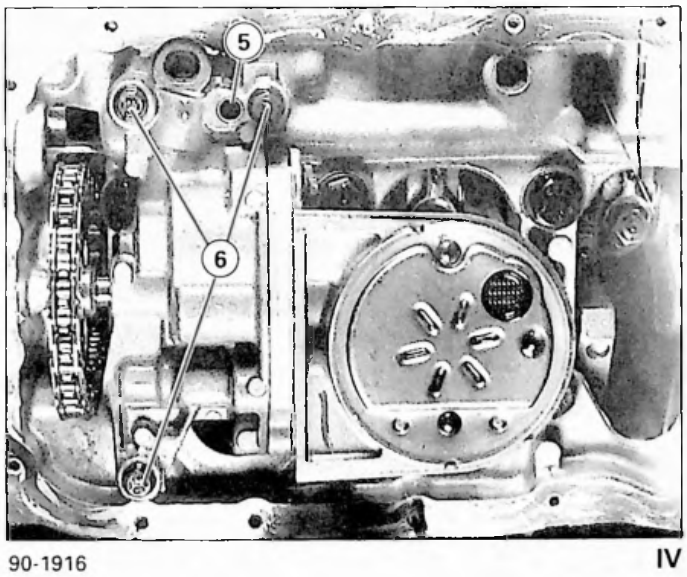
90-1389 I



90-1937 III



90-1379 II



90-1916 IV

DEPOSE ET POSE D'UNE POMPE A HUILE
(sur véhicule) Moteurs **XU**

DEPOSE

Placer le véhicule sur un élévateur.

Vidanger le moteur.

Désaccoupler, Fig. I :
- la sonde **(3)** de température d'huile (suivant équipement).

Déposer, Fig. I :
- le carter inférieur. Repérer la position des quatre vis CHC **(1)**.

NOTA : les deux vis **(2)** placées sur le palier avant du vilebrequin sont plus courtes.

Déposer, Fig. II :
- les vis **(4)**, **(6)** et **(7)** de fixation de la pompe à huile.
- la plaque entretoise **(5)**.
- la pompe à huile.

POSE

Poser, Fig. II :
- la pompe à huile en engageant le pignon dans la chaîne.
- la plaque entretoise **(5)** sous la pompe.
- les vis de fixation de la pompe à huile.

la vis **(4)** Lg **65 mm**
la vis **(6)** Lg **70 mm**
la vis **(7)** Lg **80 mm**

Serrer les trois vis
Serrage : 1,3 mdaN

Poser
- le carter inférieur (joint *NEUF*).

Positionner, Fig. I :
- les deux vis courtes **(2)**.
- les quatre vis CHC **(1)**.

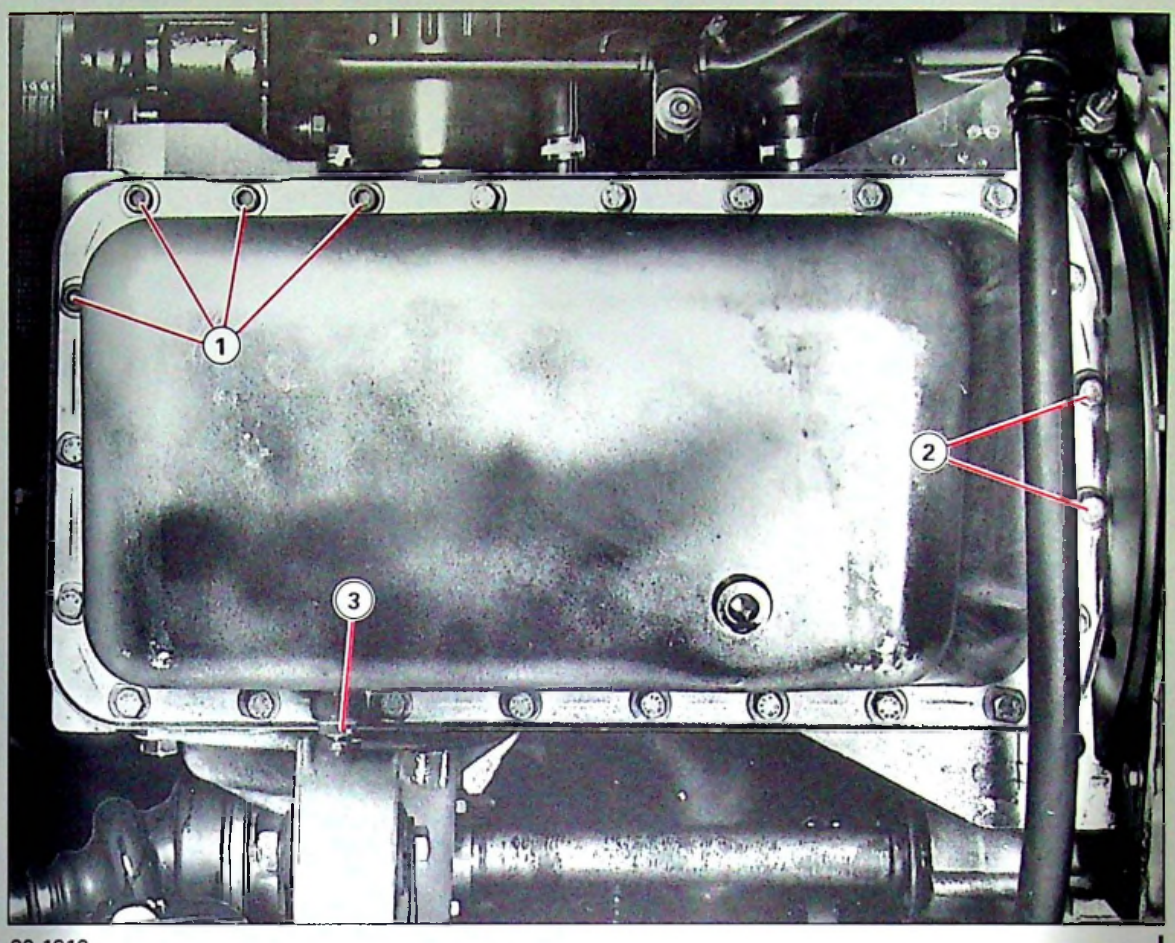
Serrer toutes les vis.
Serrage : 1,9 mdaN

Accoupler, Fig. I :
- la sonde **(3)** de température d'huile. (suivant équipement).

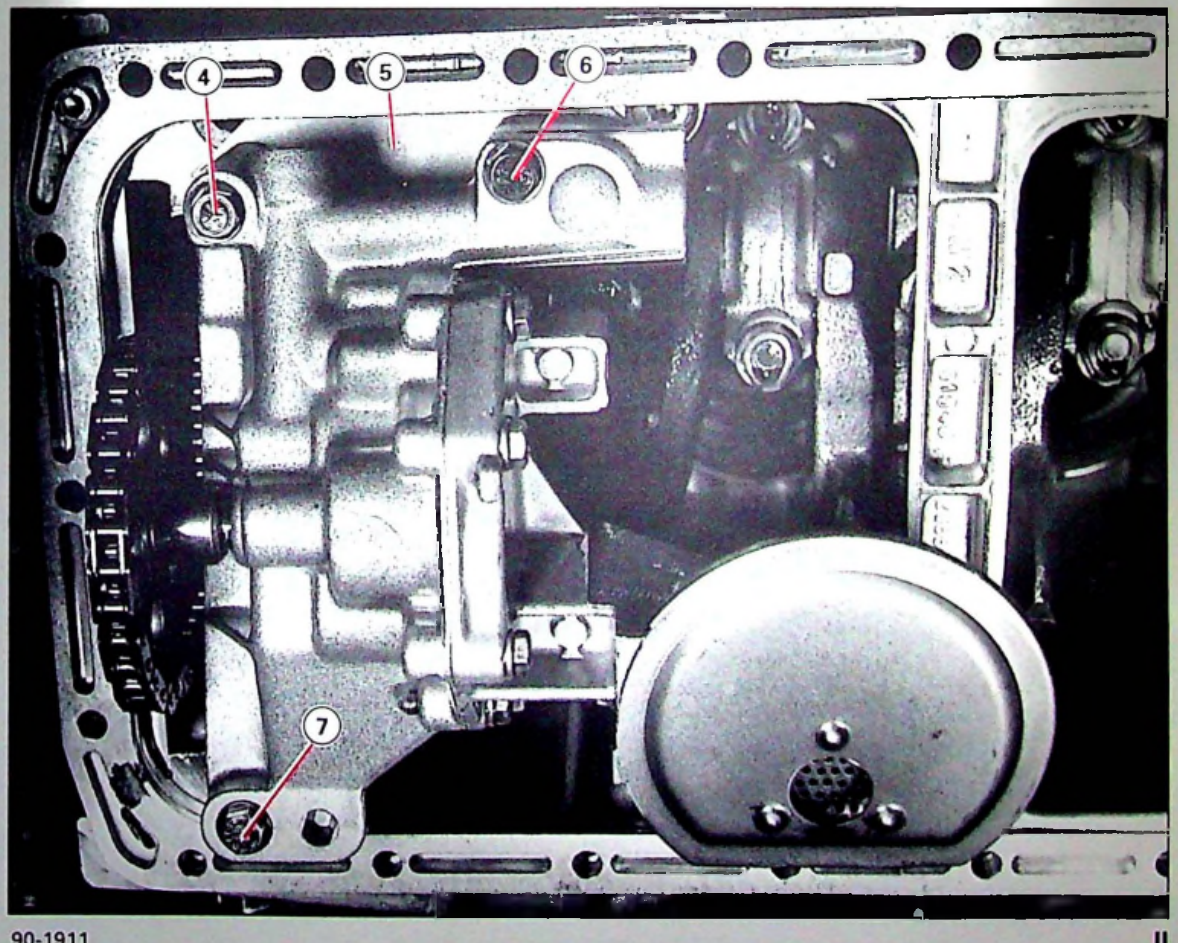
Mettre le véhicule au sol.

Effectuer le remplissage et niveau d'huile moteur.

NOTA : Déconnecter le ou les injecteurs, faire tourner le moteur au démarreur jusqu'à extinction du témoin, pour s'assurer de la mise en pression du circuit d'huile.



90-1912 I



90-1911 II

CITROËN ZX

LE 31 MARS 1994

RÉF. 1 N° ZX 230-00/1

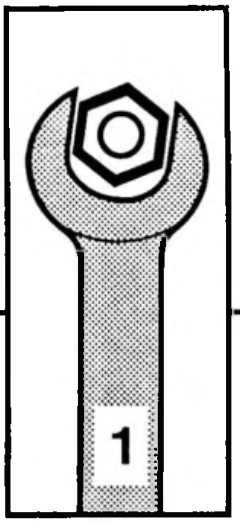
ANNULE ET REMPLACE

ABONNEMENT GME

MOTEUR TU

- CARACTERISTIQUES :
  IDENTIFICATIONS
  CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT

MAN 008941



AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS VENTE

CARACTERISTIQUES – IDENTIFICATIONS : CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT, MOTEUR TU

1 – AVANT ANNEE MODELE 93, SANS REFRIGERATION

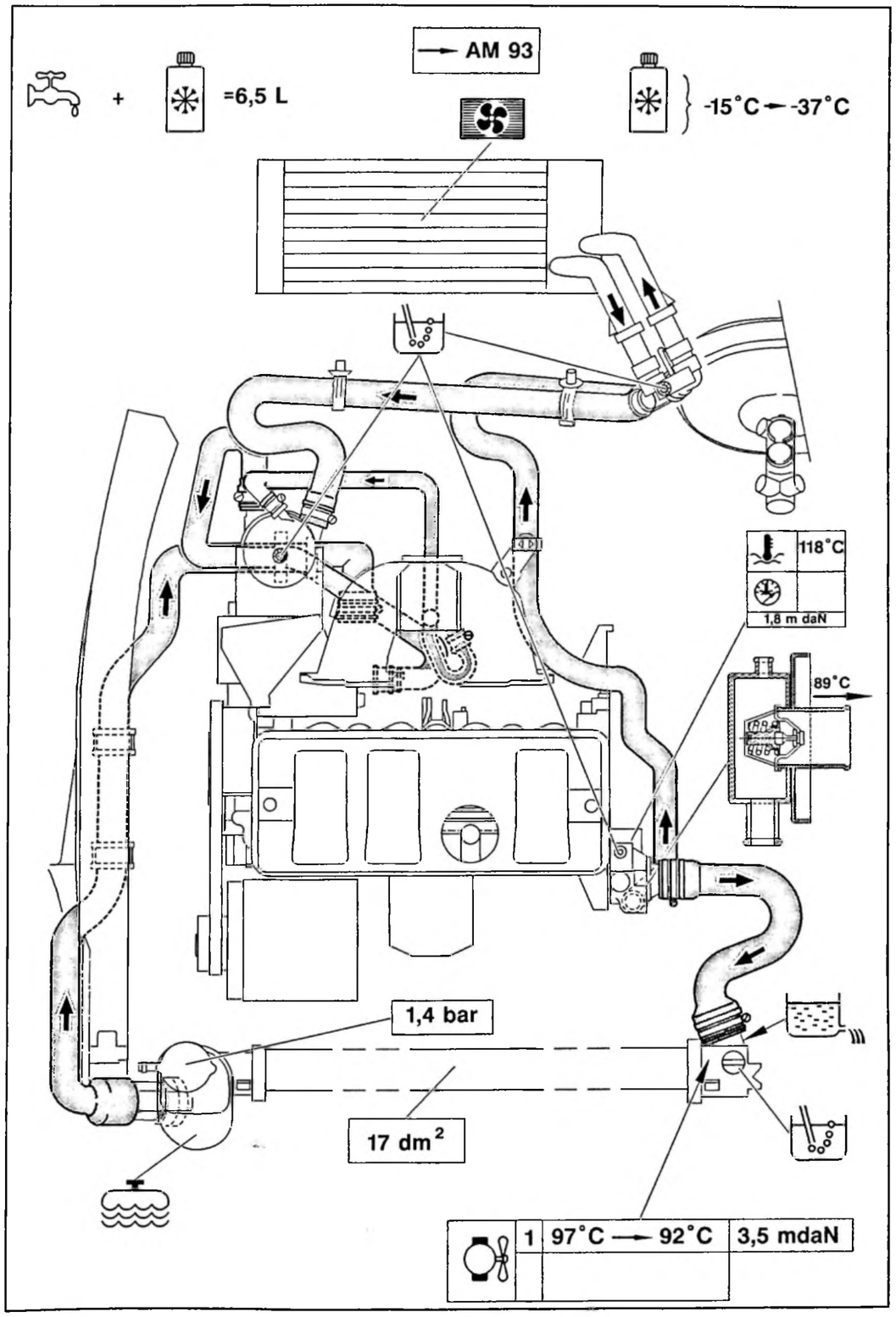


Fig : B1GP00FP

2 – APRES ANNEE MODELE 93, SANS REFRIGERATION

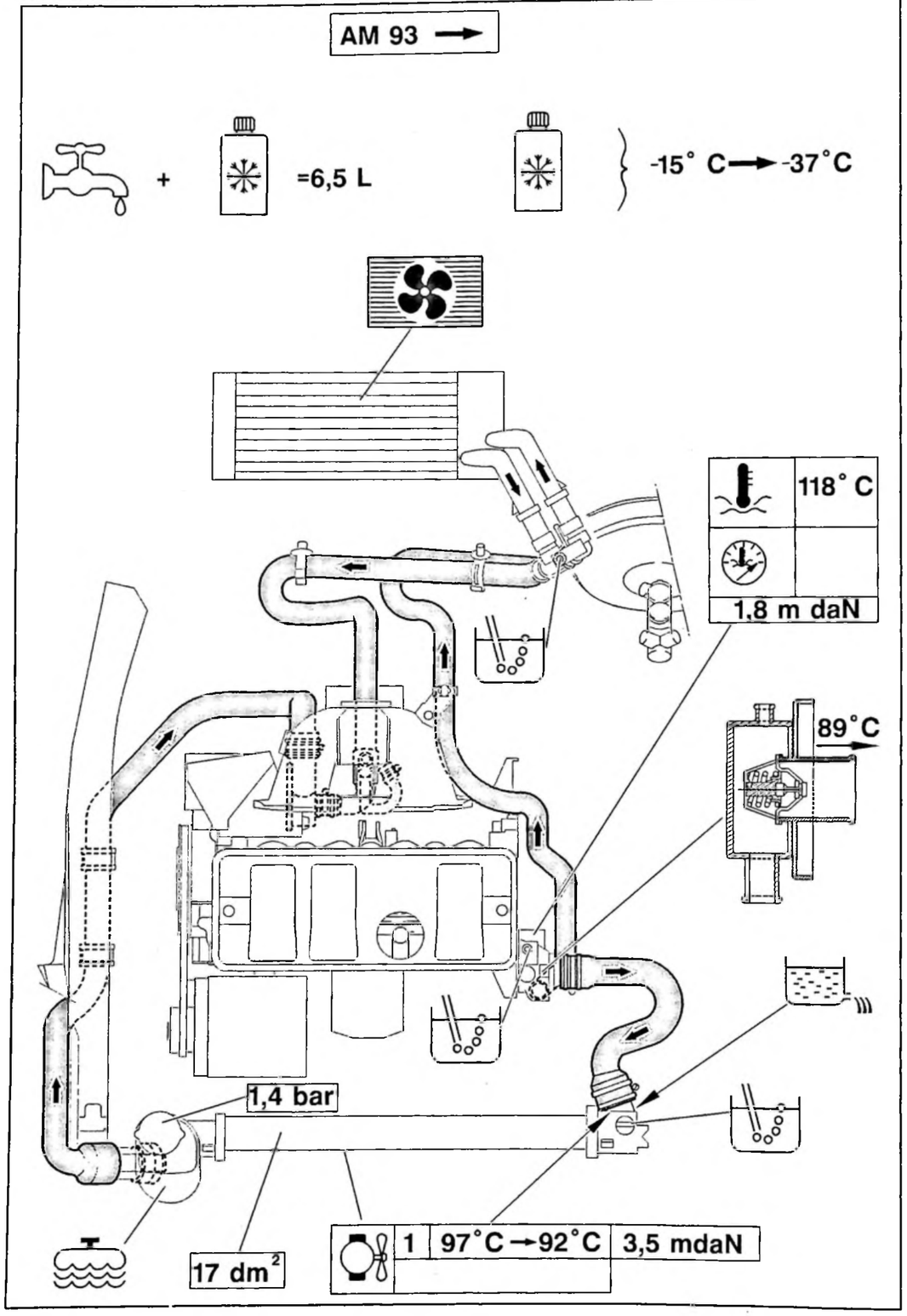


Fig : B1GP00HP

3 – AVANT ANNEE MODELE 93, DIRECTION A DROITE

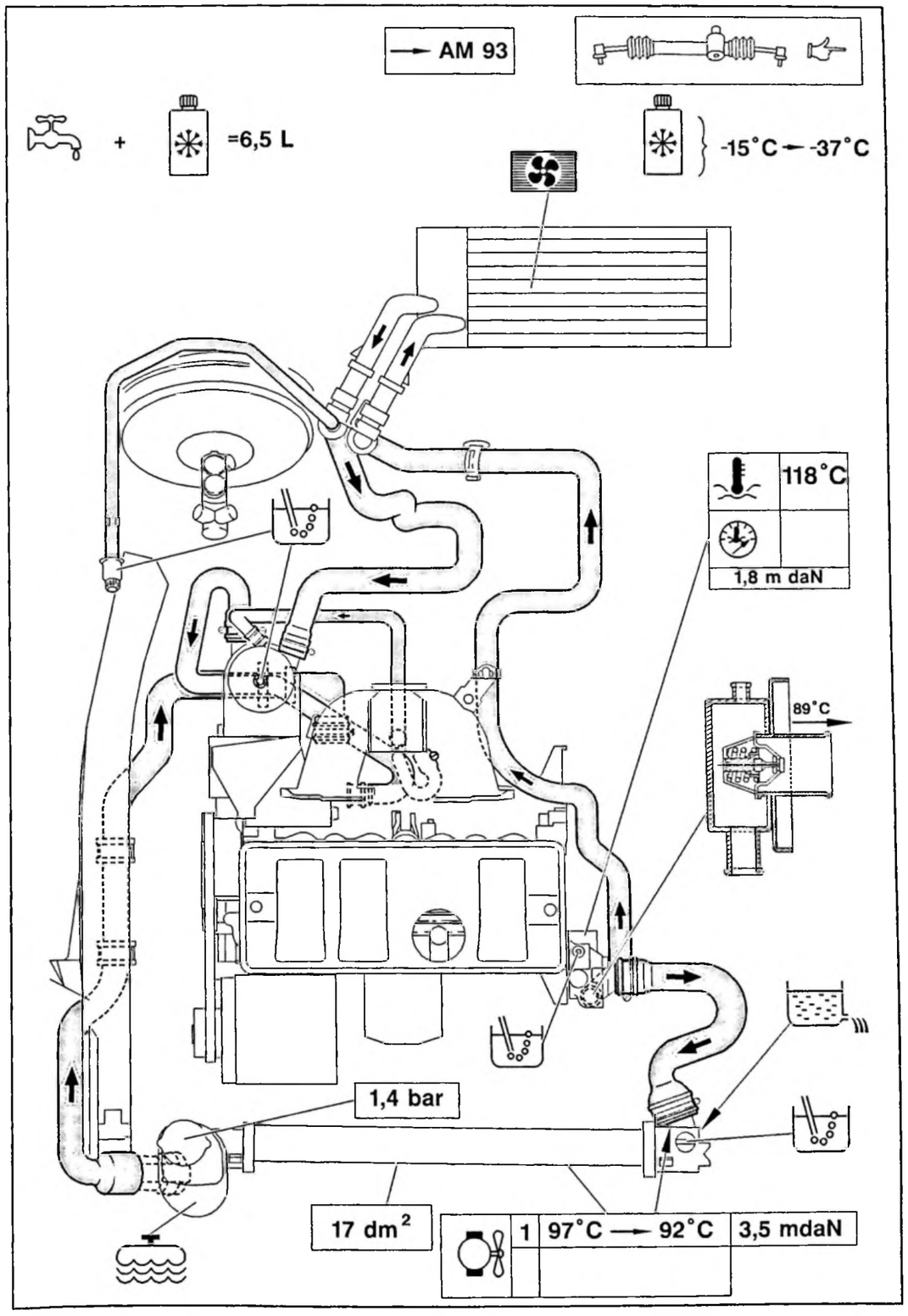


Fig : B1GP00KP

4 – APRES ANNEE MODELE 93, DIRECTION A DROITE

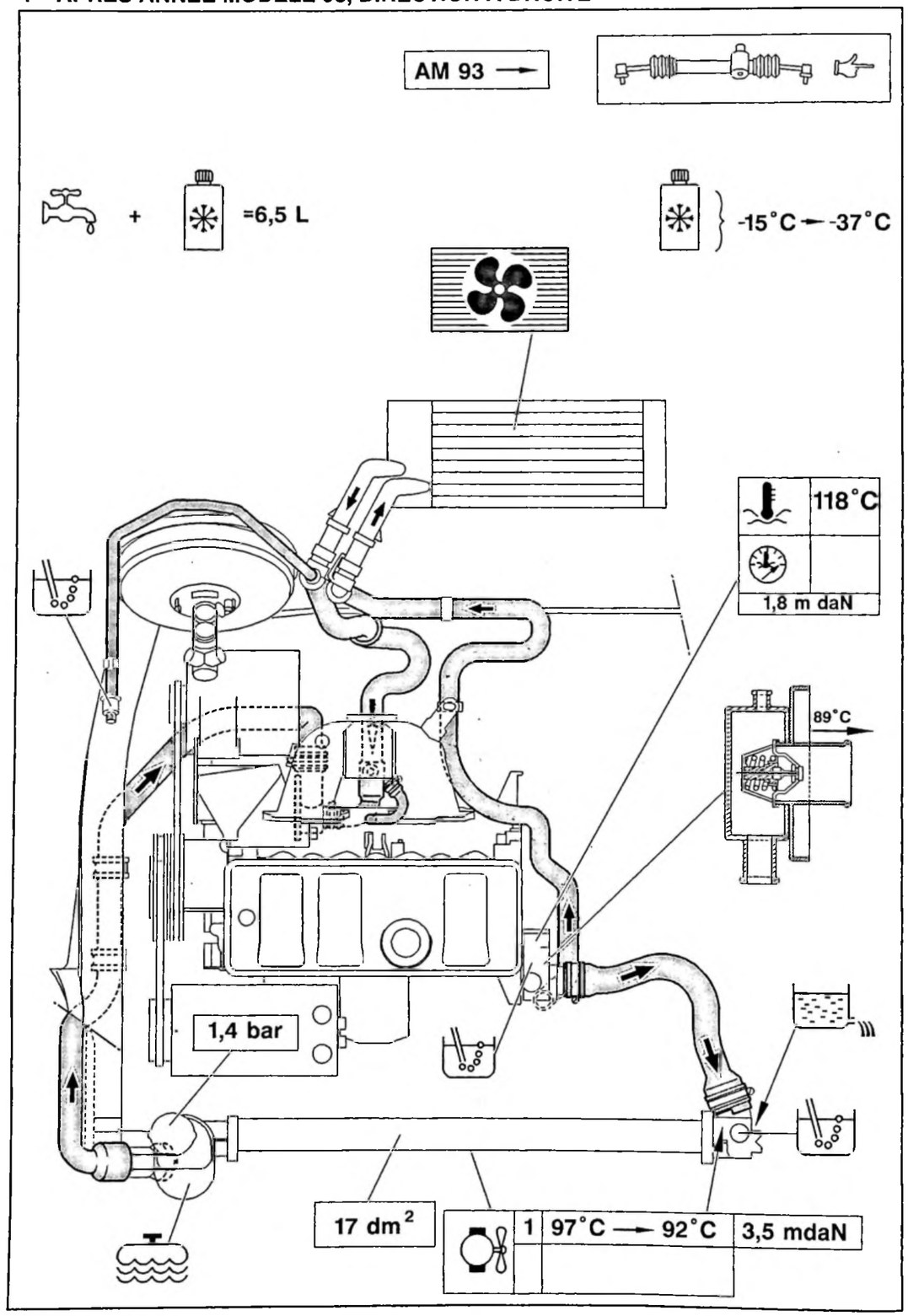


Fig : B1GP00LP

5 – AVANT ANNEE MODELE 93, AVEC REFRIGERATION

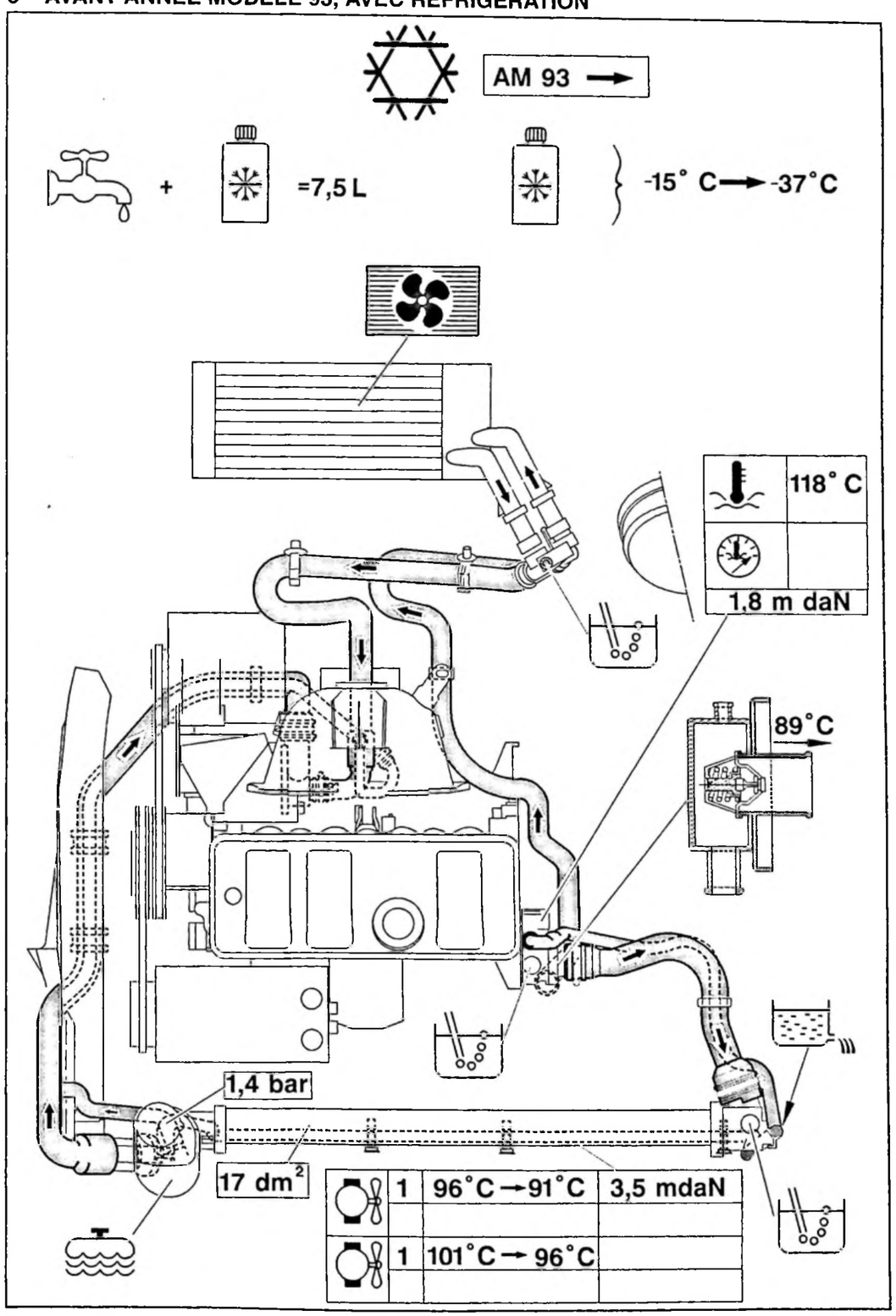


Fig : B1GP00GP

6 – APRES ANNEE MODELE 93, AVEC REFRIGERATION

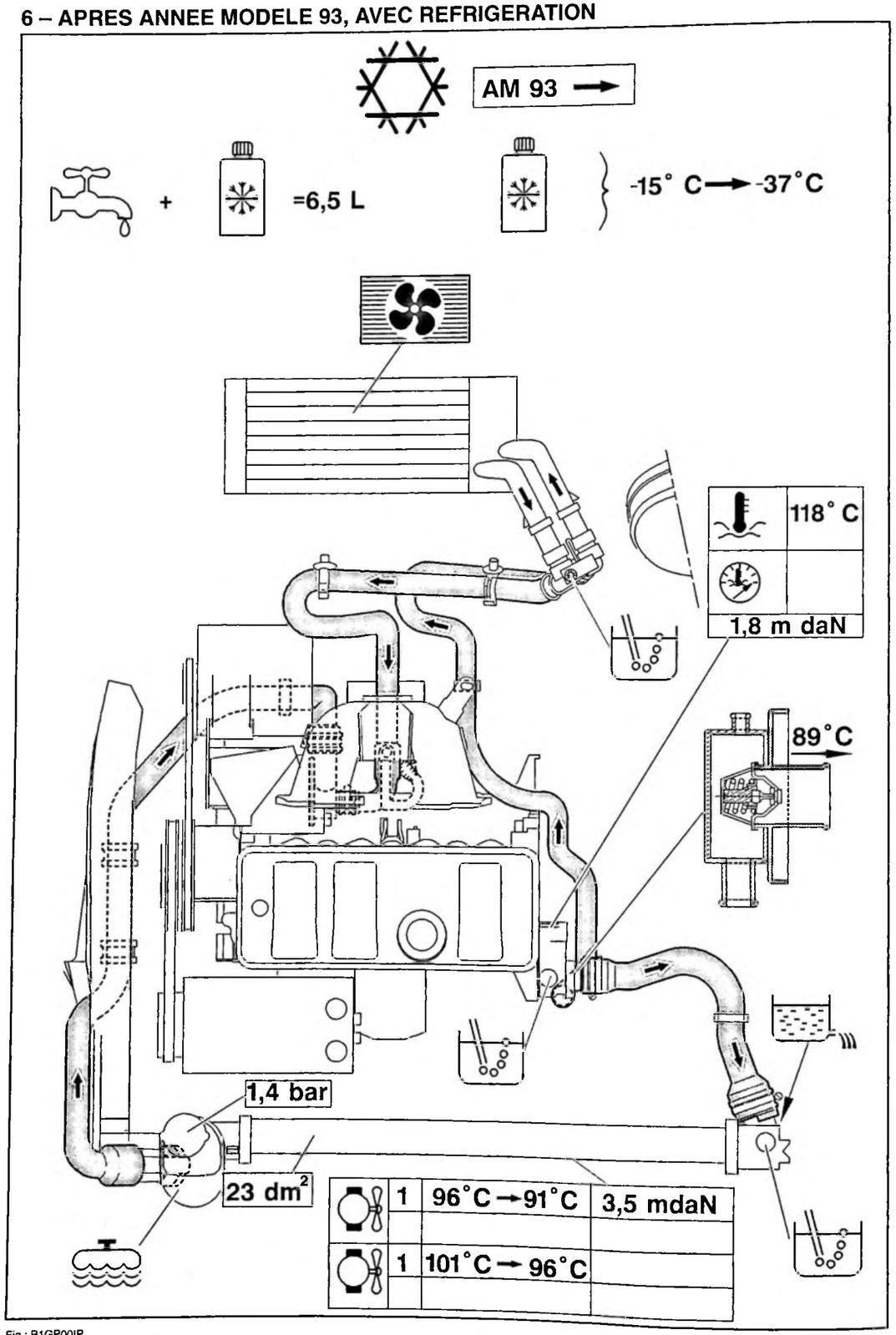


Fig : B1GP00IP

7 – BOITIER BITRON

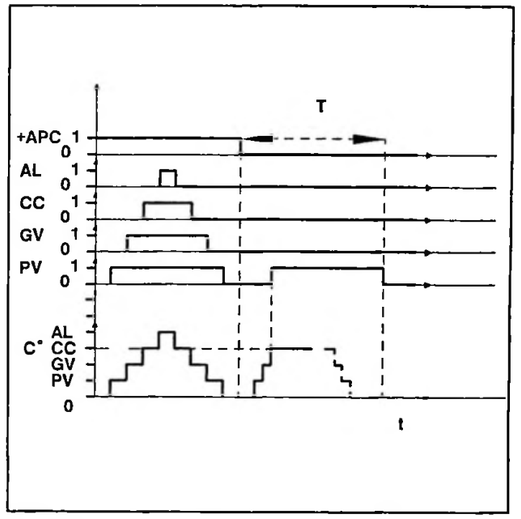


Fig : B1GP00JC

Repère couleur	Températures					Post–ventilation			
	MC	PV	GV	CC	AL	T	Pr	Th	Log
Orange		96 °C	101 °C	112 °C	118 °C	6min	112 °C	Non	2

Repère couleur : orange.

MC : moteur chaud (non utilisé).

PV : petite vitesse groupe motoventilateur.

GV : grande vitesse groupe motoventilateur.

CC : coupure compresseur.

AL : alerte fixe.

T : temporisation maxi.

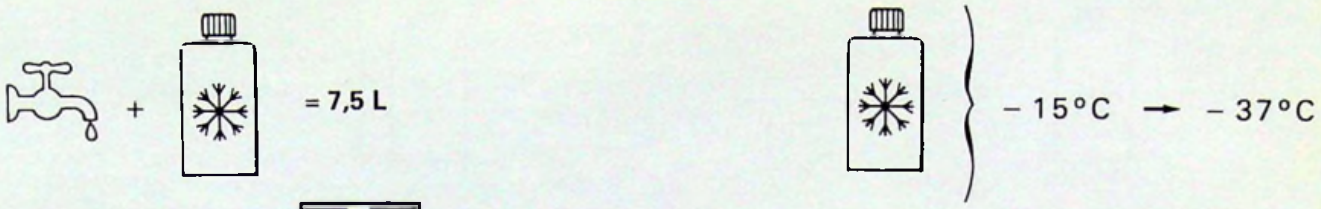
Pr : seuil d'enclenchement de petite vitesse.

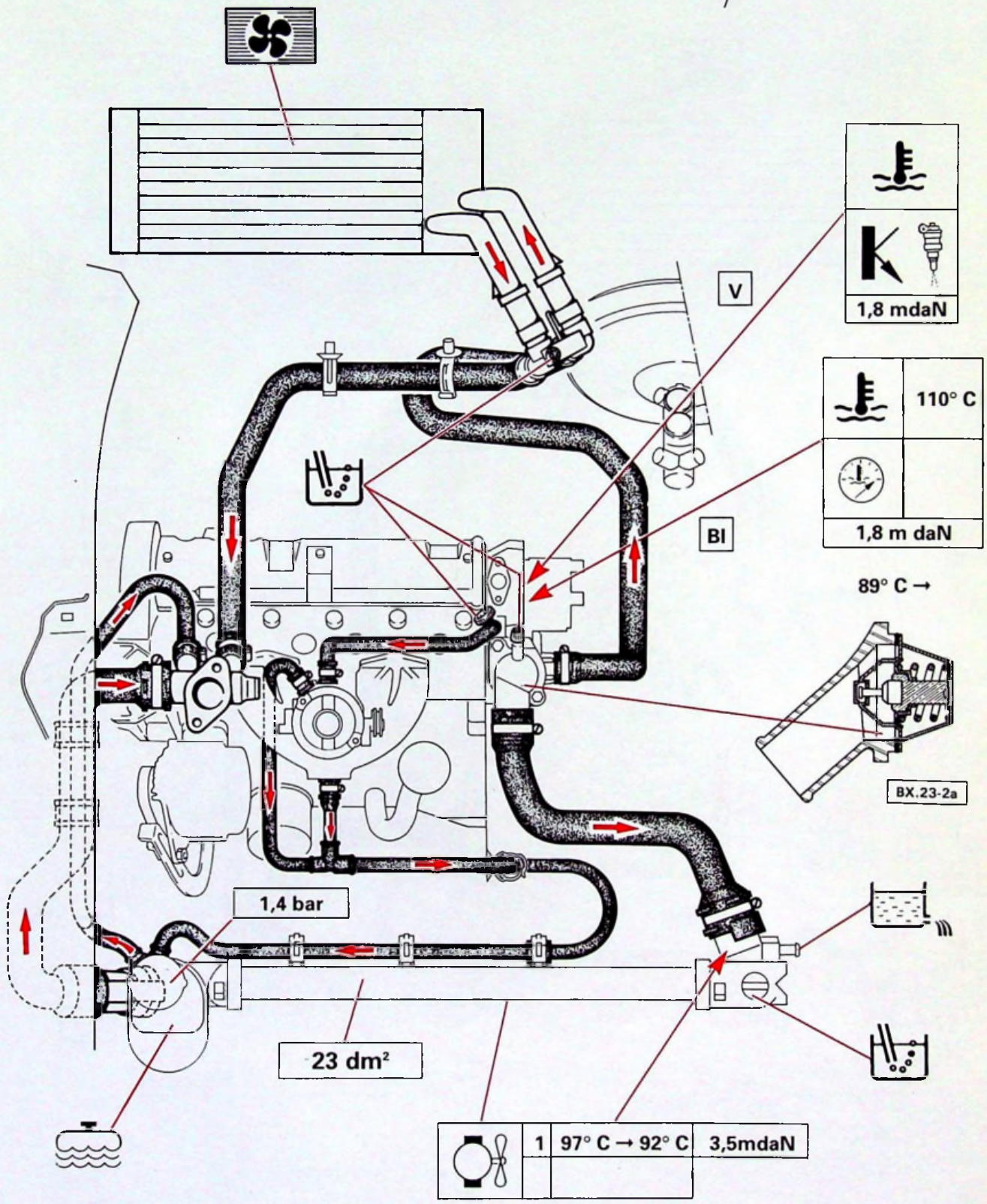
Th : commande par thermostat extérieur (non utilisé).

Log : logique de fonctionnement de la post–ventilation.

Les motoventilateurs sont alimentés jusqu'à la fin des 6 minutes lorsque la température d'eau dépasse 112°C.

XU 5


= 7,5 L
– 15°C → – 37°C

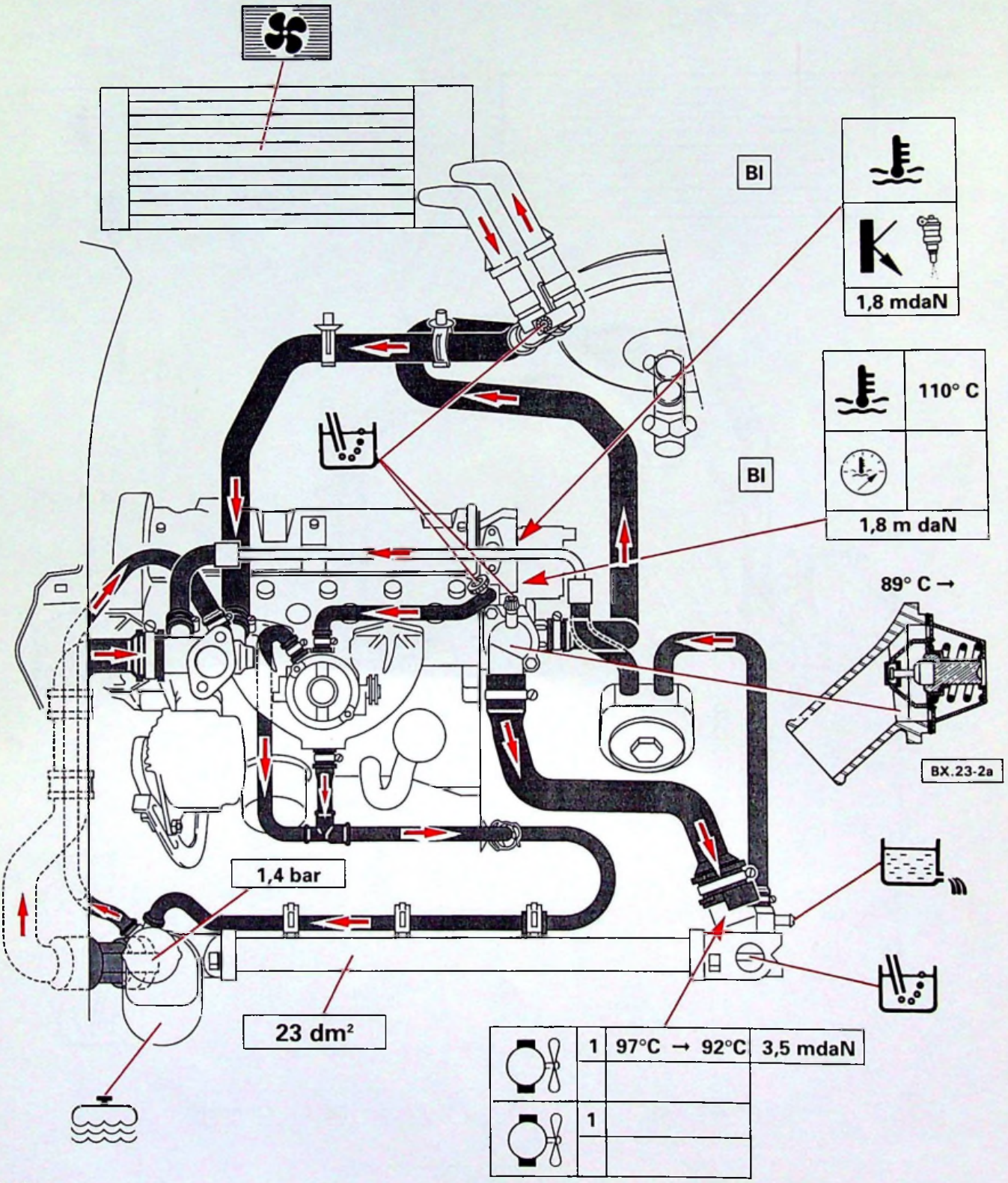

V
1,8 mdaN
110° C
1,8 m daN
89° C →
BI
BX.23-2a
1,4 bar
23 dm²
1
97° C → 92° C
3,5mdaN

F. 23-3

XU 5 - B V A

+ = 8 L

– 15°C → – 37°C

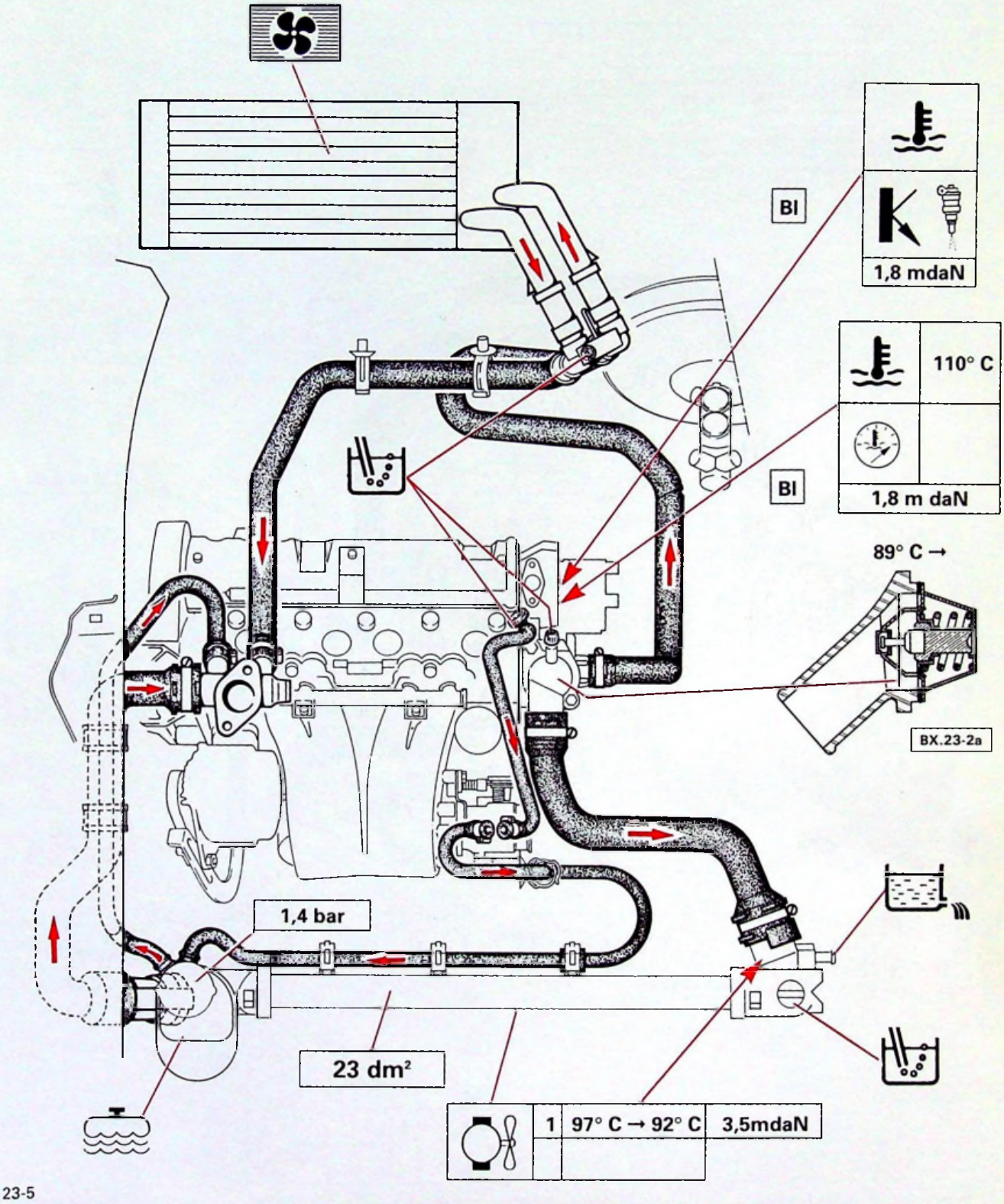


F. 23-16

XU 9

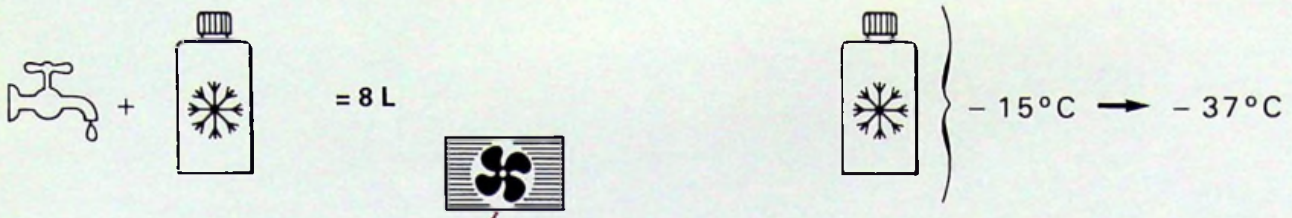
+ = 7,5 L

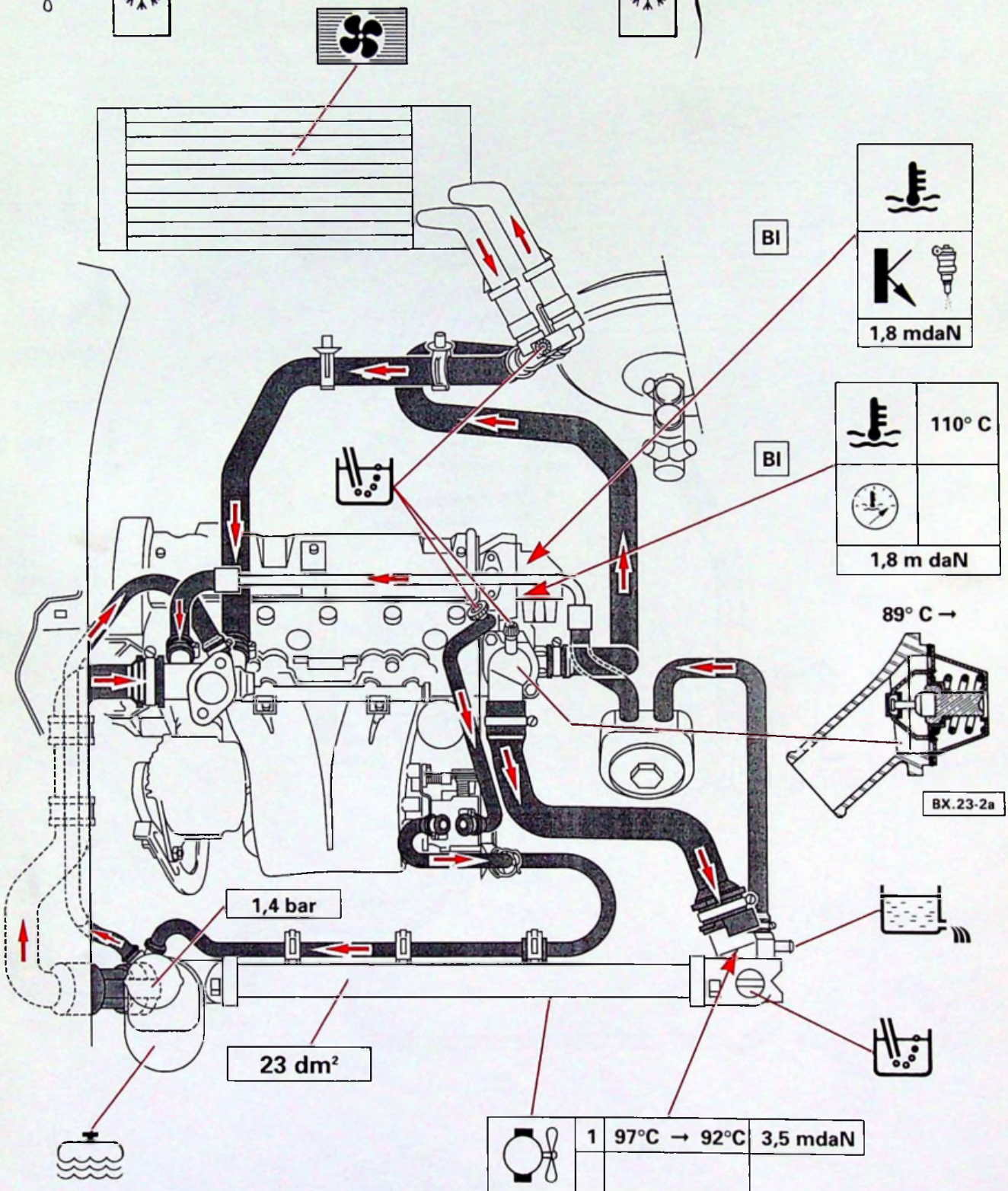
– 15°C → – 37°C



F. 23-5

XU 9 - B V A



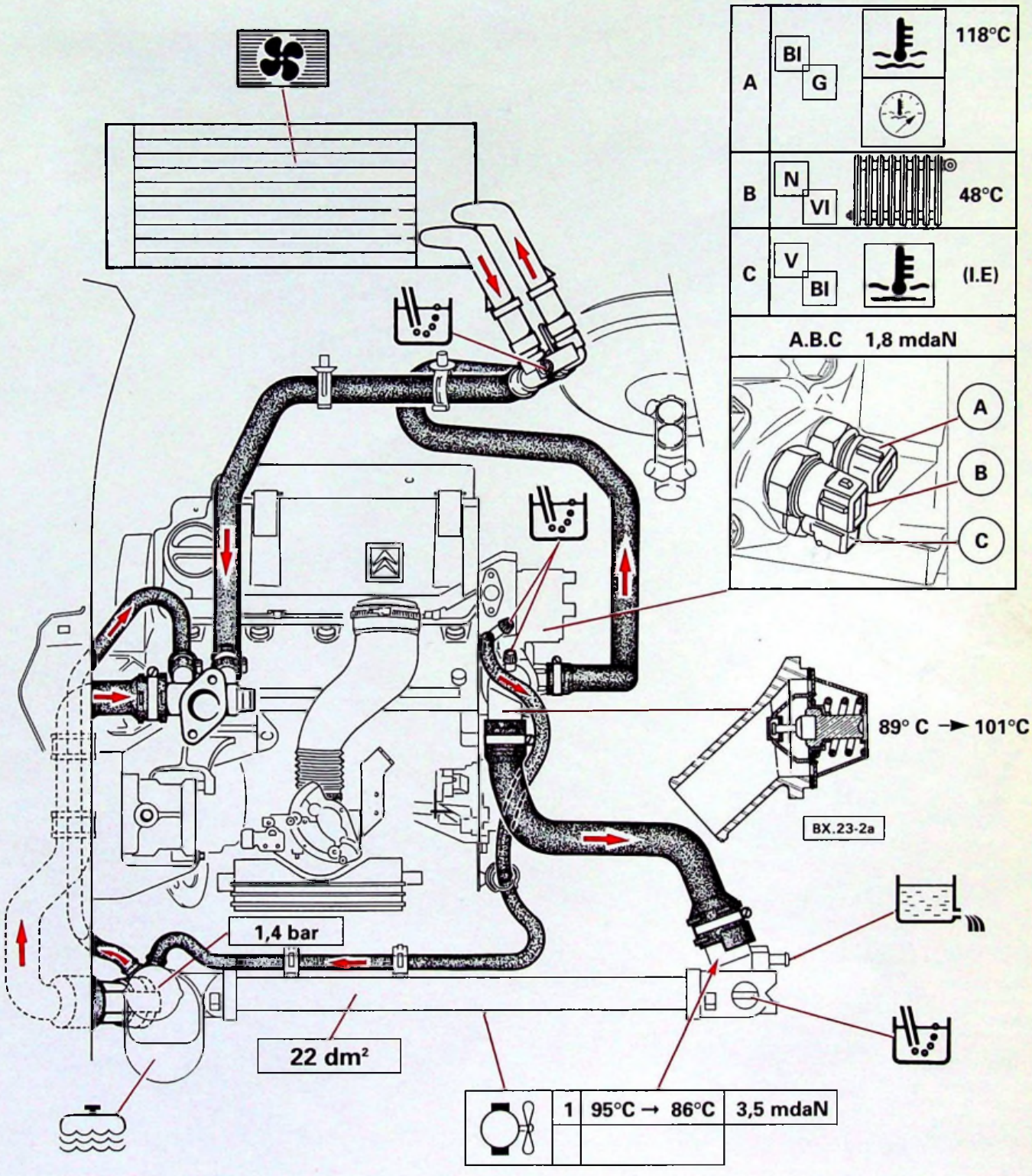


F. 23-17

XU10 J 2 C

+ = 8,5 L

– 15°C → – 37°C



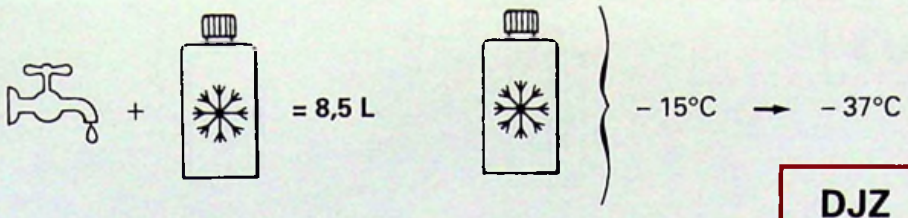
F. 23-22 - F. 23-21

CARACTERISTIQUES ET POINTS PARTICULIERS DES CIRCUITS DE REFROIDISSEMENT (Moteur XUD)

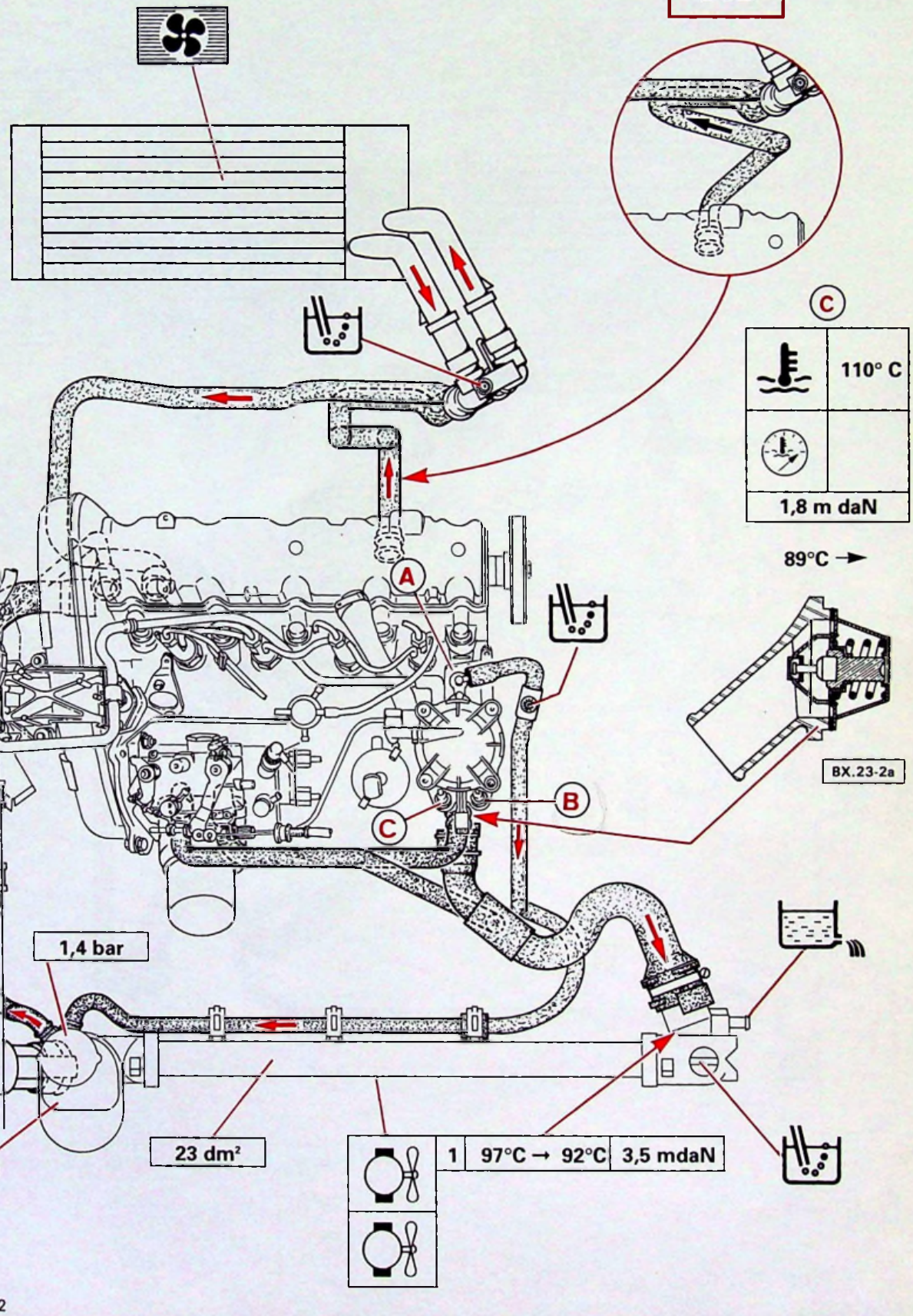
EMPLACEMENT DES THERMOCONTACTS ET THERMISTANCES

		Thermocontact Info moteur chaud 48° 2 voies NOIR	Thermistance logomètre 2 voies BLEU	Thermo-Thermistance alerte 118°C + logomètre 2 voies BLEU	Thermistance sonde Bitron 2 voies MARRON	Bouchon remplace Thermistance
MOTEUR						
XUD 9 A	Base TT			C		B + A
	Réfri TT		B		C	A
XUD 9 Y	Base TT	A		C		B
	Réfri TT	A	B		C	
XUD 9 TE et TE/Y	Base TT			C		B + A
	Réfri TT		B		C	A

XUD 9



DJZ



F. 23-11 - F. 23-12

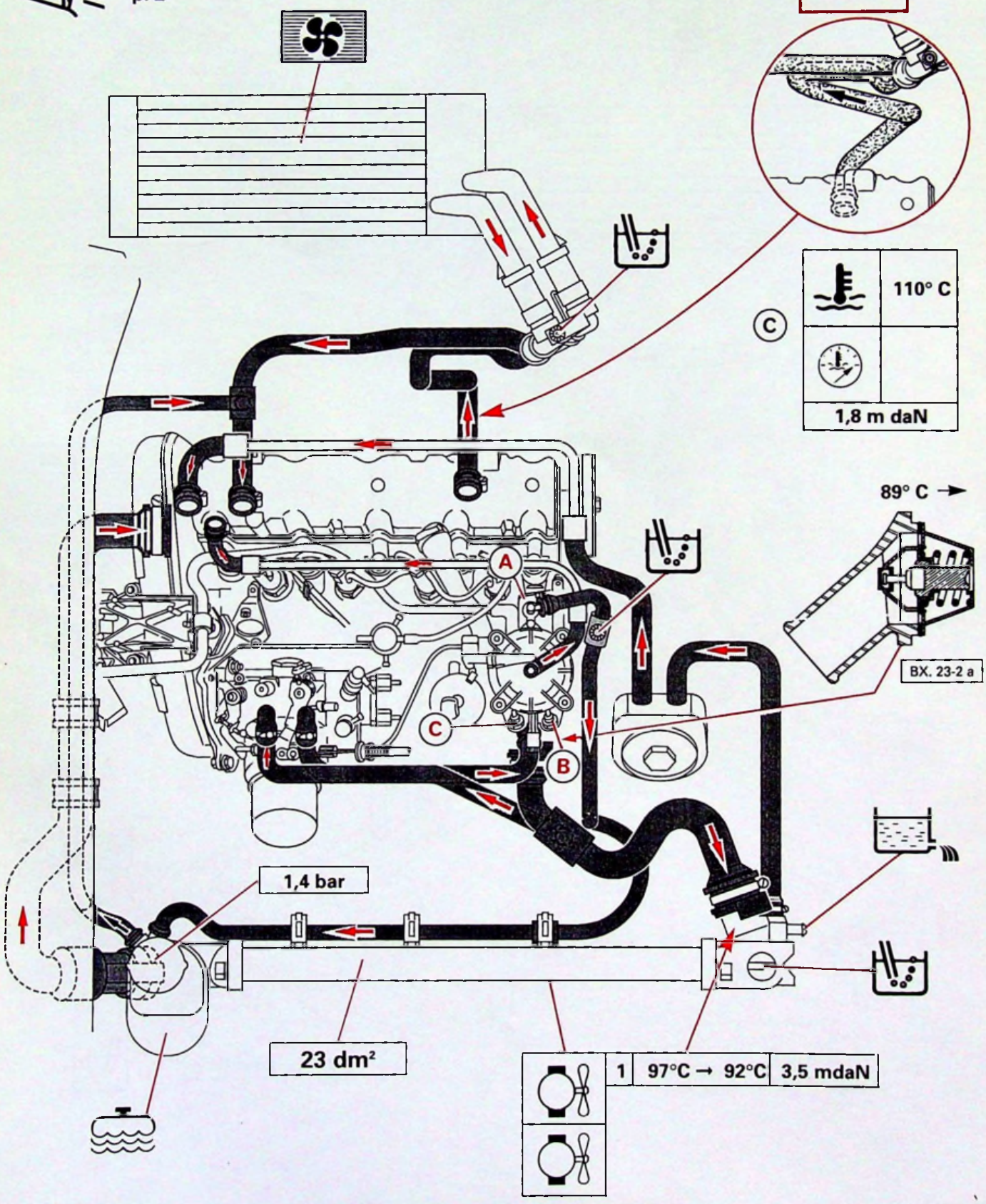
XU 9 - B V A

A B C

p. 2

+ = 9 L – 15°C → – 37°C

D J Z

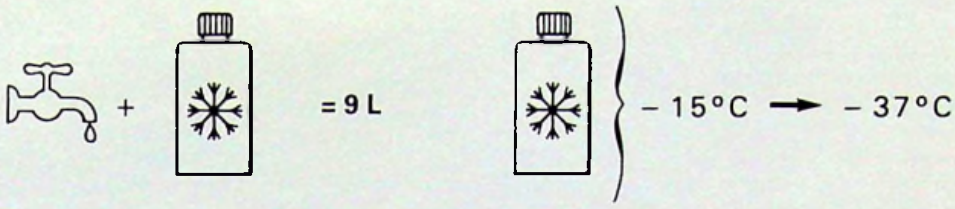


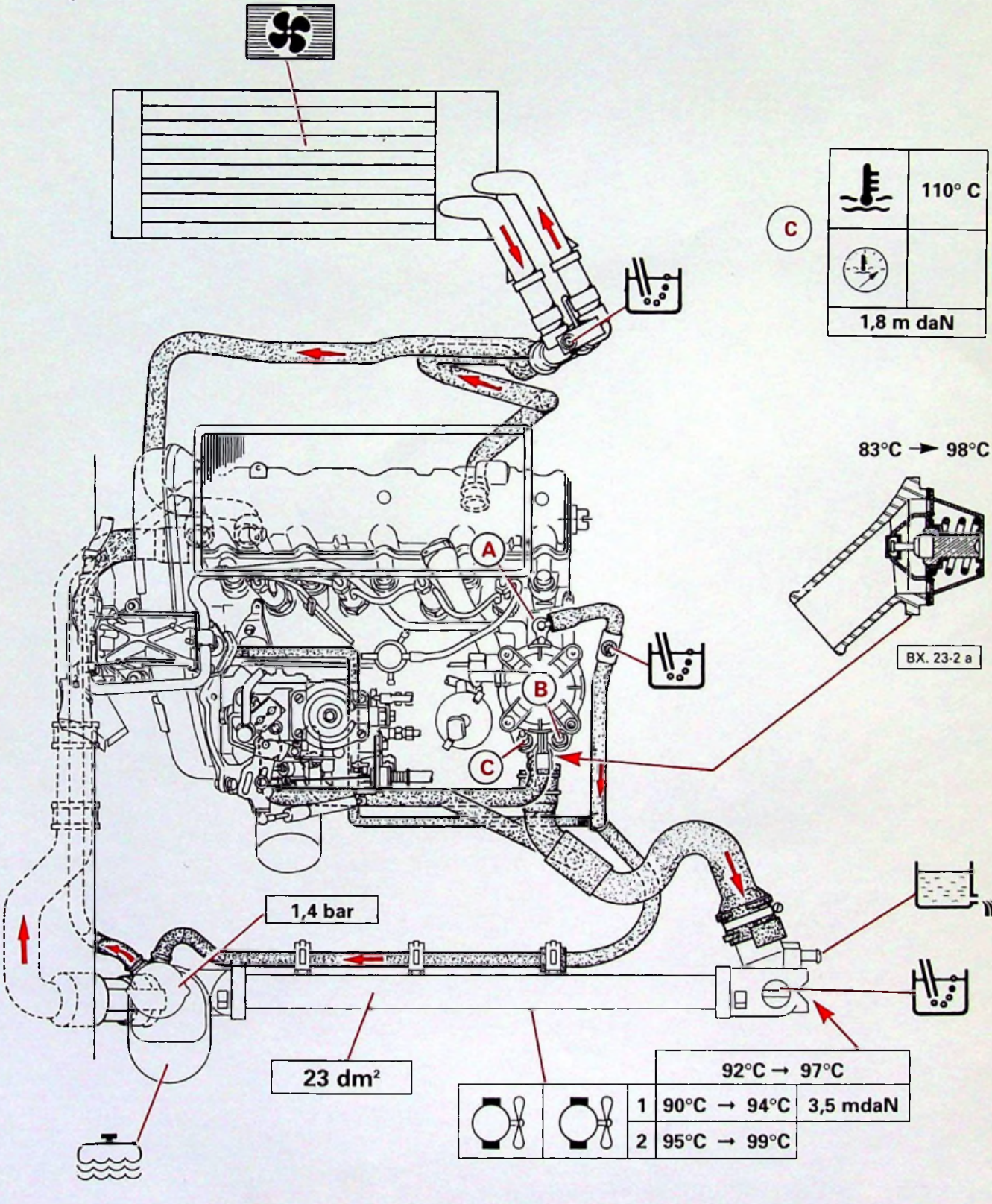
F. 23-18 - F. 23-12

XUD 9 TE

A B C

p. 2





F. 23-20

CITROËN ZX

LE 31 MAI 1994

RÉF. 1 N° ZX 230-00/4

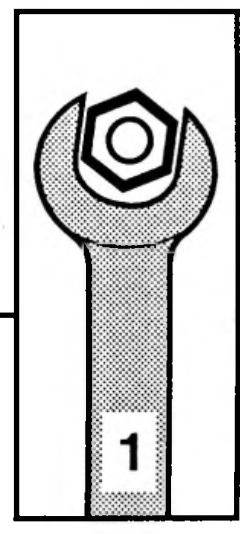
ABONNEMENT GME

MOTEUR XU

• CARACTERISTIQUES-IDENTIFICATIONS : CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT

Moteurs XU5 - XU7JP

MAN 008941



AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS VENTE

CARACTERISTIQUES IDENTIFICATIONS : CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT, MOTEURS XU5–XU7

1 – BOITE DE VITESSES MECANIQUE, SANS REFRIGERATION

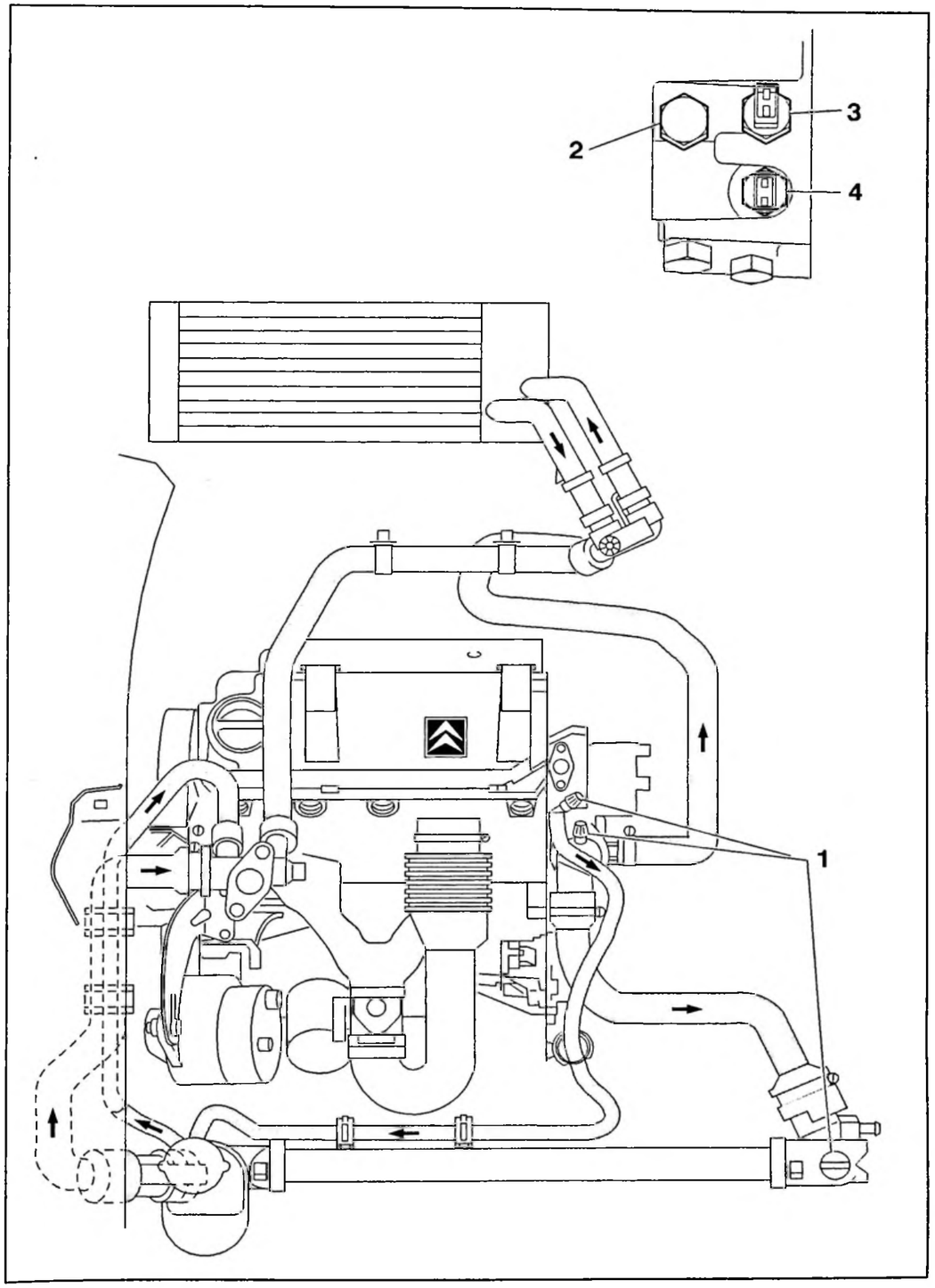


Fig. : B1GR001P
(1) : vis de purge.

	(2)	(3)	(4)
Sonde	Bouchon	Thermocontact–thermistance	Thermistance
Information		Logo et alerte (118 °C)	Injection
Connecteur		Bleu	Vert
Bague		Grise	Jaune
Serrage		1,8 m.daN	1,8 m.daN

Caractéristiques.

Capacité du circuit	7,5 l
Protection du circuit	–35°
Liquide utilisé	ZC 9 866 233 U (5 l)
Périodicité	Tous les deux ans
Pression maximum du circuit	1,4 bar

	Non chaud	Pays chaud
Groupe motoventilateurs	1 X 120W	1 X 200W
Thermocontact		
Enclenchement 1re vitesse	97°	97°
Enclenchement 2e vitesse	–	101°

Température de sonde d'alerte		118°
Température Thermostat	Début d'ouverture Pleine ouverture	89° 101°

2 – BOITE DE VITESSES MECANIQUE, AVEC REFRIGERATION

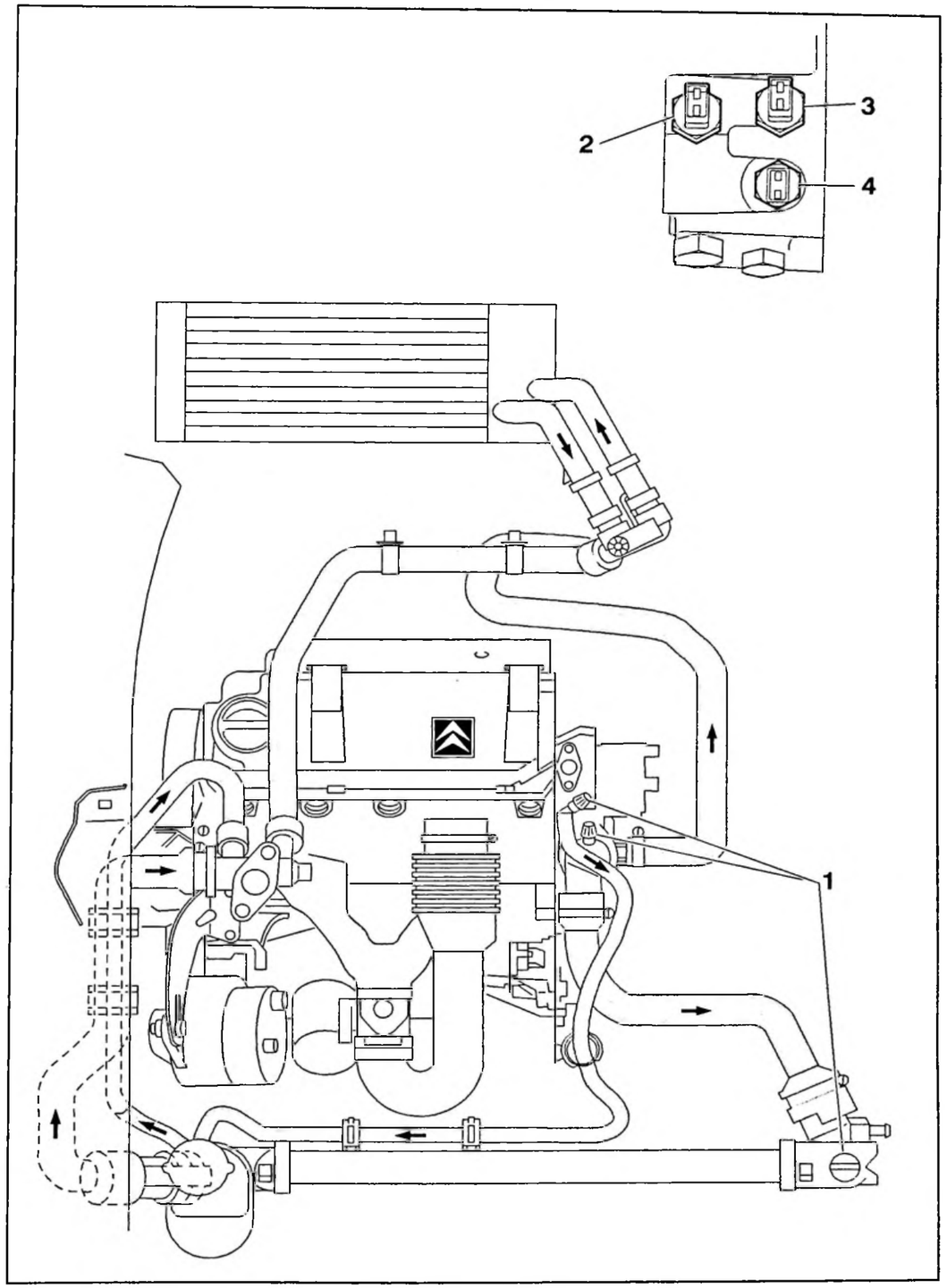


Fig. : B1GR002P
(1) : vis de purge.

	(2)	(3)	(4)
Sonde	Thermistance	Thermistance	Thermistance
Information	Boîtier de température d'eau bitron	Logo	Injection
Connecteur	Marron	Bleu	Vert
Bague			Jaune
Serrage	1,8 m.daN	1,8 m.daN	1,8 m.daN

2.1 – Caractéristiques

Capacité du circuit	7,5 l
Protection du circuit	–35°
Liquide utilisé	ZC 9 866 233 U (5 l)
Périodicité	Tous les deux ans
Pression maximum du circuit	1,4 bar

Groupe motoventilateurs	2 X 250W
Thermocontact	
Enclenchement 1re vitesse	96°
Enclenchement 2e vitesse	101°

Température de sonde d'alerte		118°
Température thermostat	Début d'ouverture	89°
Température thermostat	Pleine ouverture	101°

2.2 – Boîtier température d'eau bitron

						Post refroidissement		
Couleur	MC	PV	GV	CC	AL	T	Pr	Affectation
Orange		96°	101°	112°	118°	6 mm	112°	Njection BVM
Blanc		90°	101°	112°	118°	6 mm	112°	Injection BVA

MC : moteur chaud.

PV : petite vitesse GMV.

GV : grande vitesse GMV.

CC : coupure compresseur.

AL : alerte fixe.

T : remporisation maxi.

Pr : seuil d'enclenchement de PV.

NOTA : logique de fonctionnement de la poste ventilation.

Dès la coupure du contact, déclenchement de la temporisation de 6 mm. Lorsque la température d'eau atteint 112°, déclenchement des GMV en petite vitesse jusqu'à la fin de la tempo.

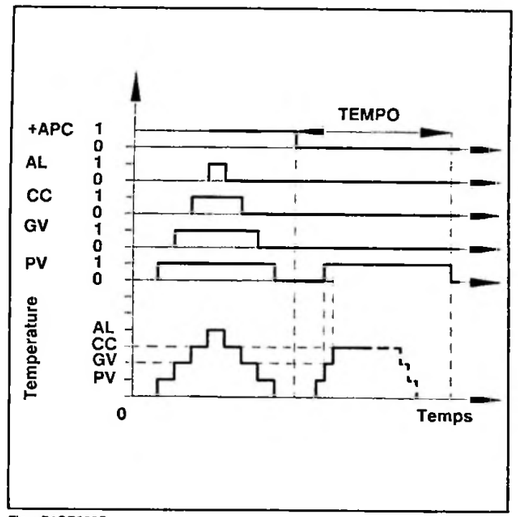


Fig. : B1GR003C

CITROËN ZX

SEPTEMBRE 1996

ABONNEMENT GME

OPR: 7147

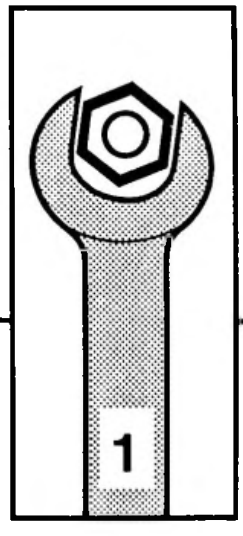
RÉF. 1 N° ZX 230-00/5

MOTEUR ESSENCE

Type TU3JP (1360 cm³)

- **CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT**
  - Caractéristiques
  - Vidange - Remplissage - Purge

MAN 008941



AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS VENTE

REFROIDISSEMENT

CARACTERISTIQUES : CIRCUITS DE REFROIDISSEMENT 1

VIDANGE – REMPLISSAGE – PURGE : CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT 3

1 – Outillage préconisé 3
2 – Vidange –
3 – Remplissage 4

CARACTERISTIQUES : CIRCUITS DE REFROIDISSEMENT

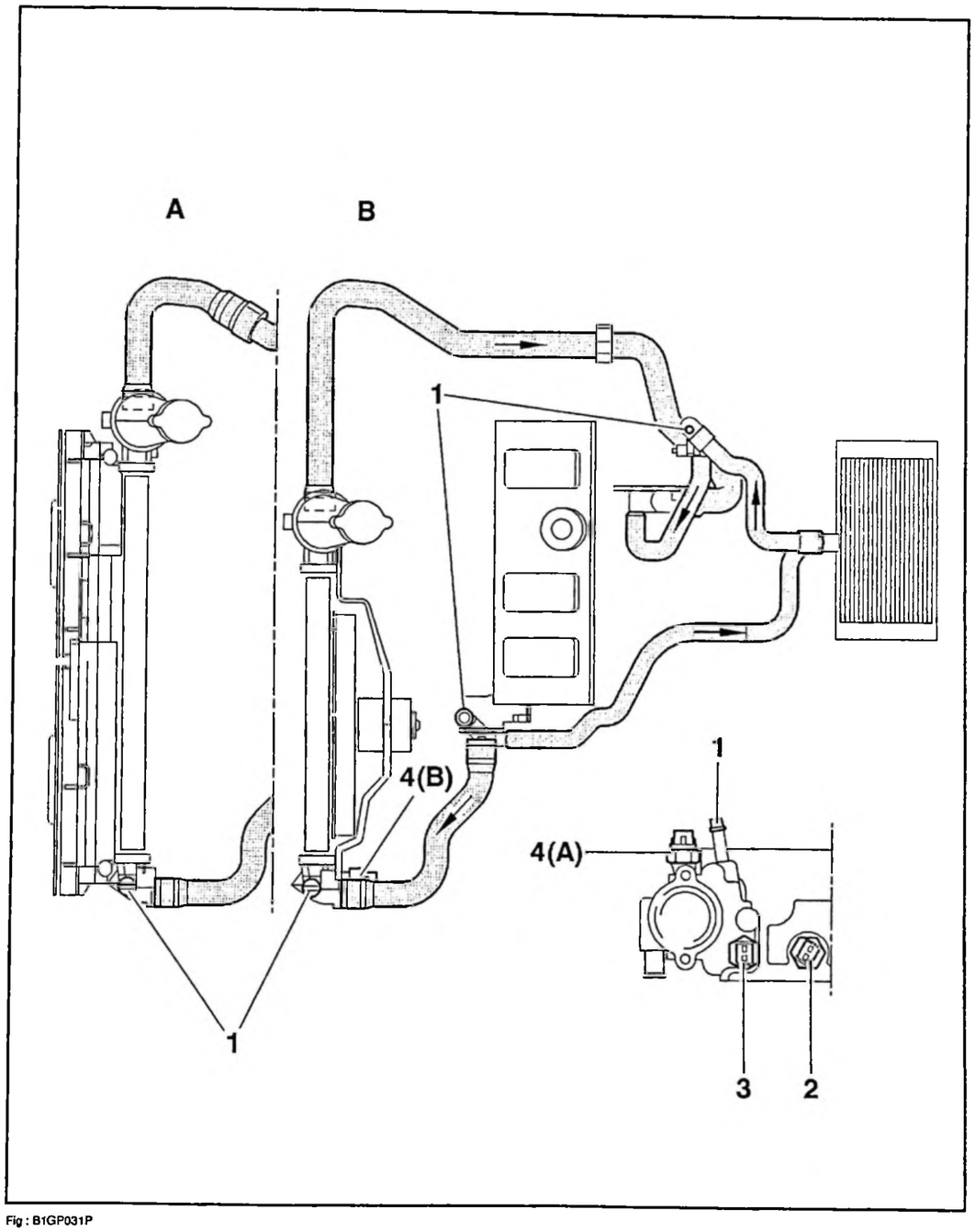


Fig : B1GP031P

(1) vis de purge.

A : avec climatisation.

B : sans climatisation.

	2	3	4(A)	4(B)
Sonde	Thermocontact	Thermistance	Thermistance	Thermistance
Information	Capteur température	Injection	Température d'eau	Température d'eau
Couleur du connecteur	Bleu bague grise	Vert bague jaune	Marron	Bleu bague jaune
Couple de serrage	1,8 m.daN	1,8 m.daN	1,8 m.daN	3,8 m.daN

Caractéristiques :

	A	B
Capacité	5,5 litres	
Surface radiateur	17 dm2	12 dm2
Pressurisation	1,4 bars	
Ouverture du régulateur thermostatique	88 °C	
Motoventilateur		
Nombre x puissance électrique	2 x 160 W	1 x 90 W
1ère vitesse	96 °C	97 °C
2ème vitesse	101 °C	
Coupure réfrigération	112 °C	
Alerte	118 °C	
Post-refroidissement	105 °C 6' maxi	

VIDANGE – REMPLISSAGE – PURGE : CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT

1 – OUTILLAGE PRECONISE

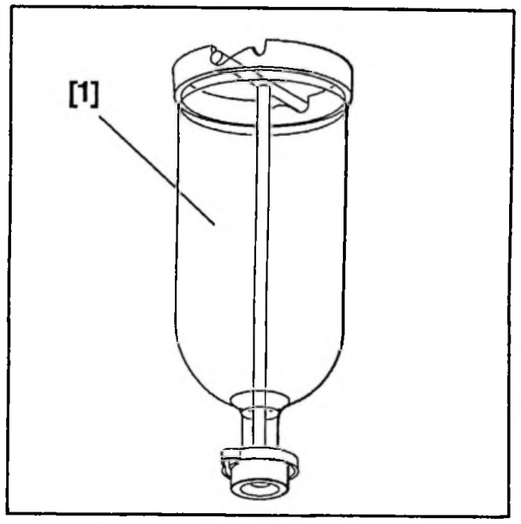


Fig : B1GP00AC

[1] cylindre de charge 4520–T.

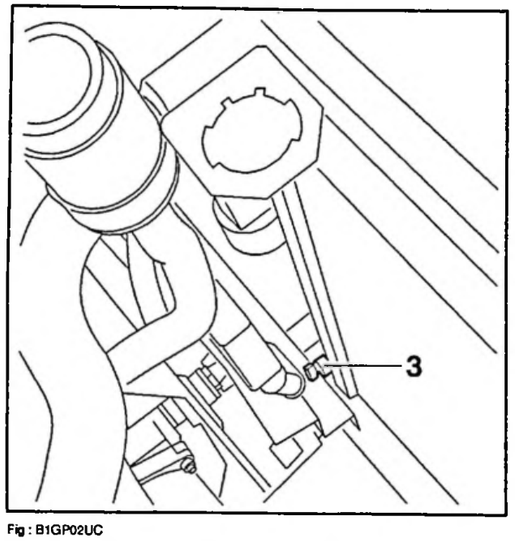


Fig : B1GP02UC

Dévisser le bouchon de vidange (3) du radiateur.

2 – VIDANGE

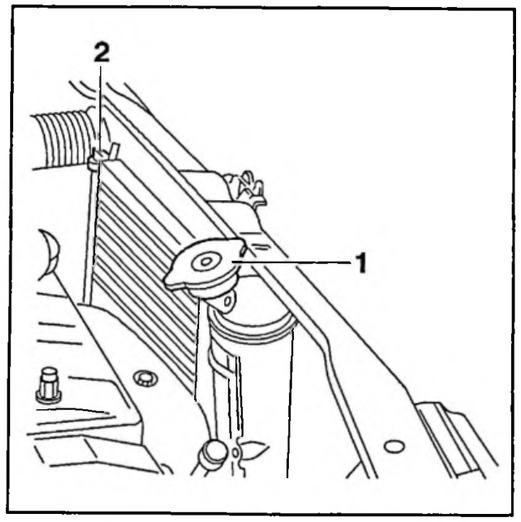


Fig : B1GP03MC

Déposer le bouchon (1) de la boîte de dégazage avec précautions.

Ouvrir le bouchon de purge du radiateur (2) d'un quart de tour.

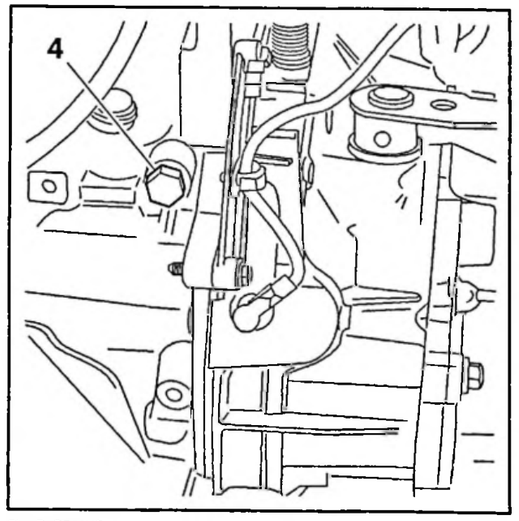


Fig : B1GP02VC

Déposer la vis de vidange (4) du carter cylindres.

Laisser s'écouler le liquide de refroidissement.

Fermer les bouchons.

3 – REMPLISSAGE

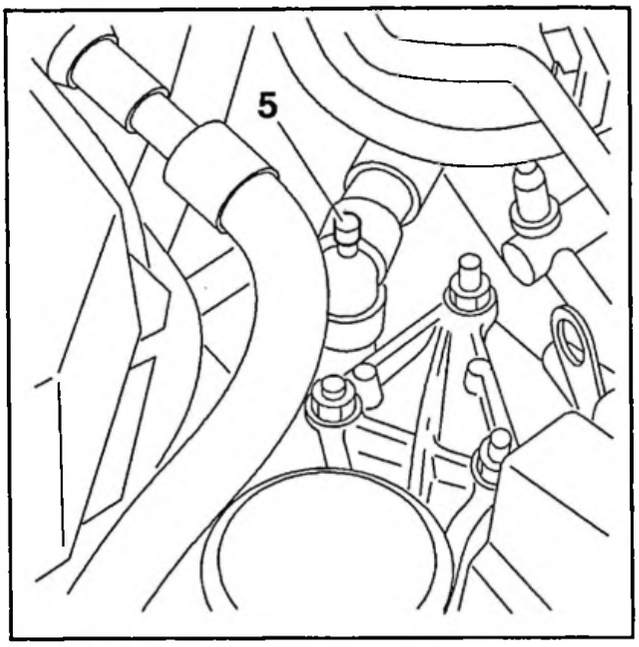


Fig : B1GP02WC

Ouvrir le bouchon de purge (5).

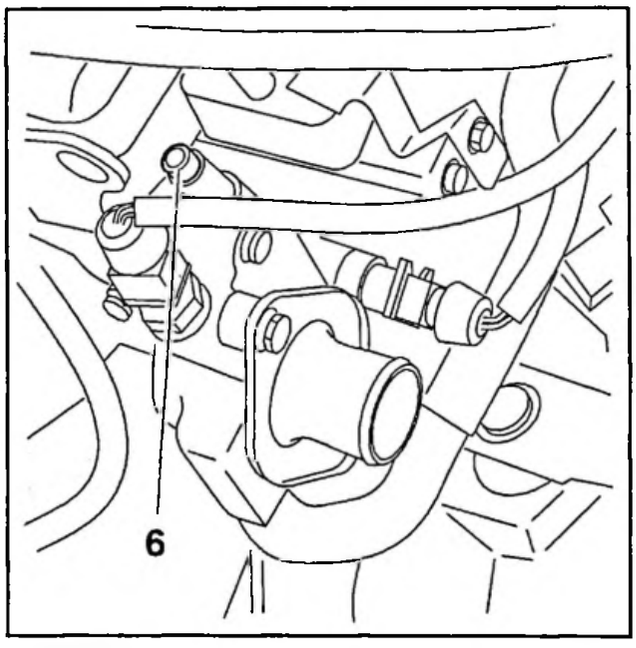


Fig : B1GP02XC

Ouvrir la vis de purge (6) d'un demi tour.

Ouvrir le bouchon de purge (2) sur le radiateur.

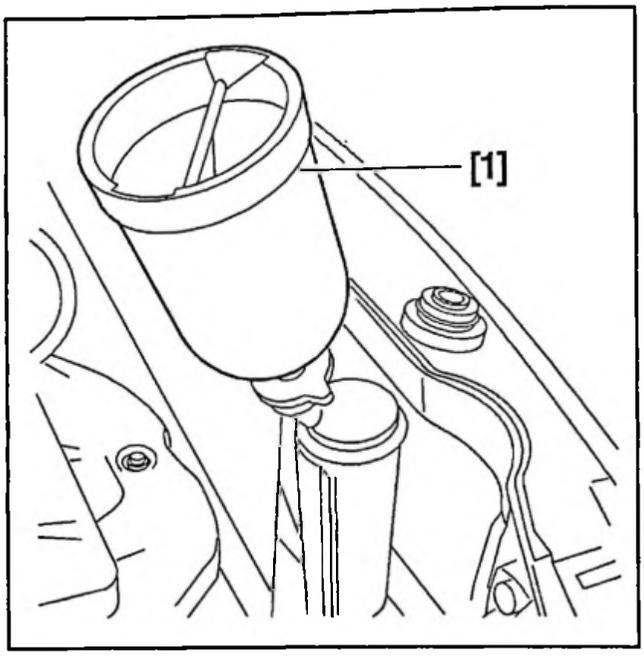


Fig : B1GP03TC

Placer le cylindre de charge [1] sur le boîtier de dégazage.

Remplir lentement le cylindre de charge [1] de liquide de refroidissement, jusqu'au repère "1 litre", pour mettre le circuit sous pression.

Fermer chaque vis de purge dès que le liquide coule sans bulle d'air.

Respecter l'ordre suivant :
- vis de purge (6) du boîtier d'eau
- vis de purge (2) du radiateur
- vis de purge (5) de l'aérotherme

Mettre en marche le moteur puis accélérer jusqu'à environ 2000 tr/mn.

Maintenir ce régime jusqu'au 1er cycle de refroidissement (enclenchement et arrêt du ou des motoventilateurs).

Arrêter le moteur et attendre son refroidissement.

Déposer le cylindre de charge [1].

Contrôler le niveau et compléter si nécessaire.

© Reproduction ou traduction même partielle interdite sans l'autorisation écrite des Automobiles CITROËN

CITROËN ZX

OCTOBRE 1996

ABONNEMENT GME

OPR:7245

RÉF. 1 N° ZX 230-00/6

MOTEUR ESSENCE

Type XU10J4RS (1998 cm³)

- **CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT**
  - Caractéristiques
  - Vidange - Remplissage - Purge

MAN 008941

AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS VENTE

1

REFROIDISSEMENT

CARACTERISTIQUES : CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT 1

VIDANGE – REMPLISSAGE – PURGE : CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT 3

1 – Outillage préconisé 3
2 – Vidange –
3 – Remplissage – purge 4

CARACTERISTIQUES : CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT

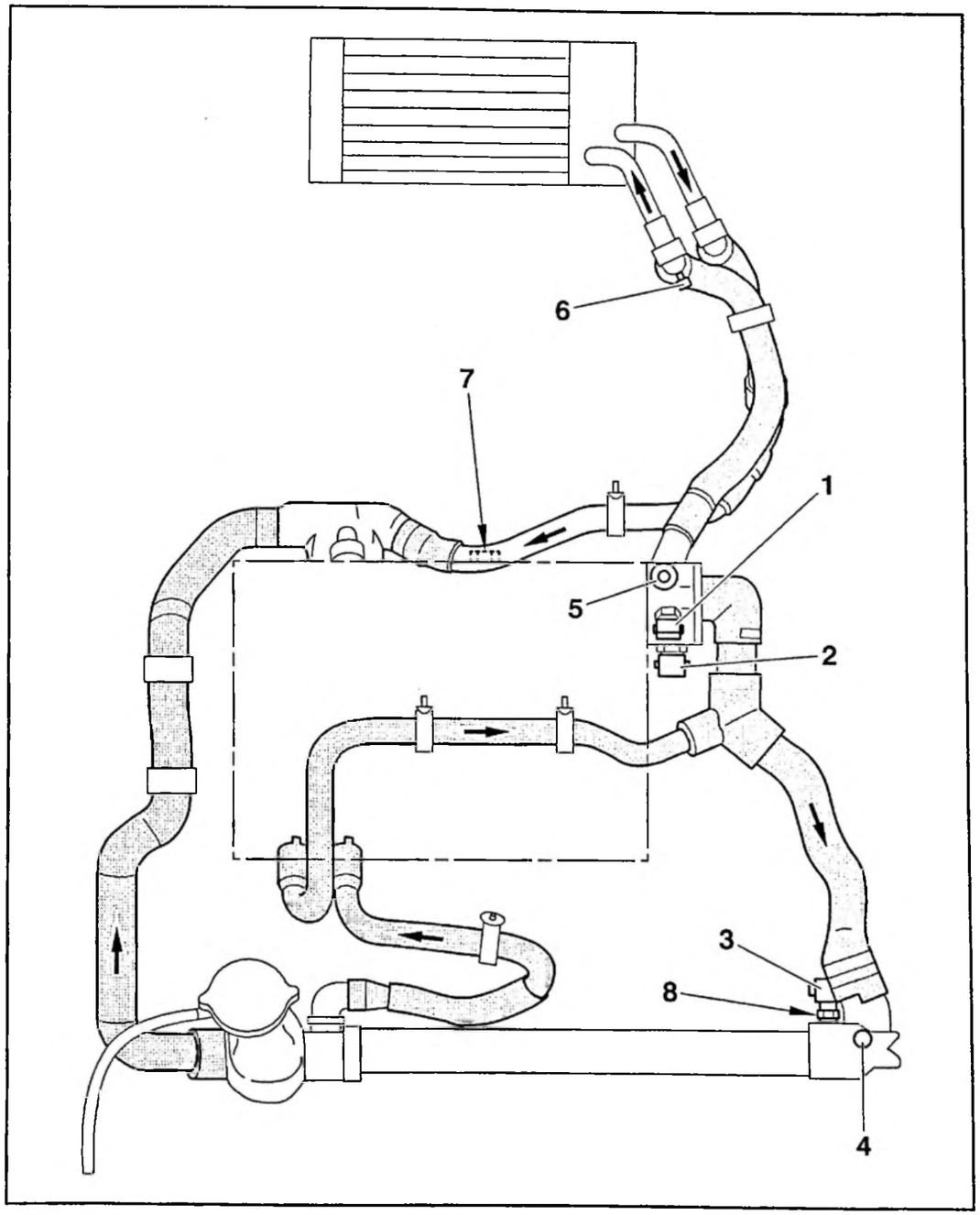


Fig : B1GP03UP

(1) thermistance.
(2) thermistance.
(3) thermocontact.
(4) vis de purge : radiateur de refroidissement.
(5) vis de purge : boîtier de sortie d'eau.
(6) vis de purge : boîtier aérotherme.
(7) bouchon de vidange : carter cylindres.
(8) bouchon de vidange : radiateur de refroidissement.

	1	2	3
Sonde	Thermistance	Thermistance	Thermocontact
Information	Température d'eau : injection	Température d'eau : logomètre	Température d'eau : alerte
Couleur du connecteur	Vert	Bleu	Bleu
Couple de serrage	1,8 m.daN	1,8 m.daN	3,8 m.daN

Caractéristiques :

	Avec climatisation	Sans climatisation
Capacité totale du circuit	9 litres	
Surface radiateur	23 dm2	
Pressurisation	1,4 bar	
Ouverture du régulateur thermostatique	83 °C	
Motoventilateur		
Nombre x puissance électrique	2 x 250 W	1 x 120 W
1ère vitesse	90 °C	97 °C
2ème vitesse	101 °C	
Coupure réfrigération	112 °C	
Alerte	118 °C	
Post-refroidissement	105 °C 6' maxi	

VIDANGE – REMPLISSAGE – PURGE : CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT

1 – OUTILLAGE PRECONISE

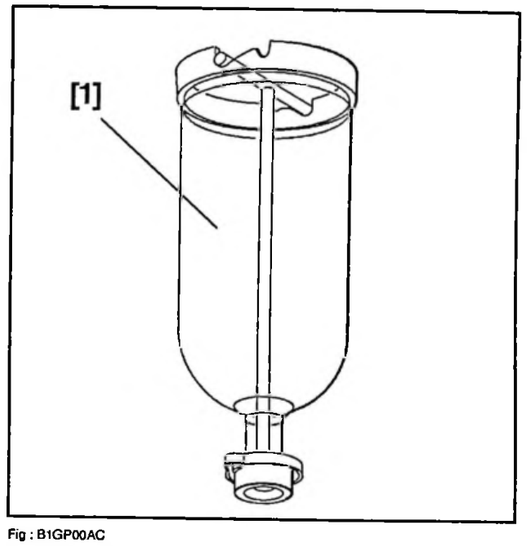


Fig : B1GP00AC
[1] cylindre de charge 4520-T.

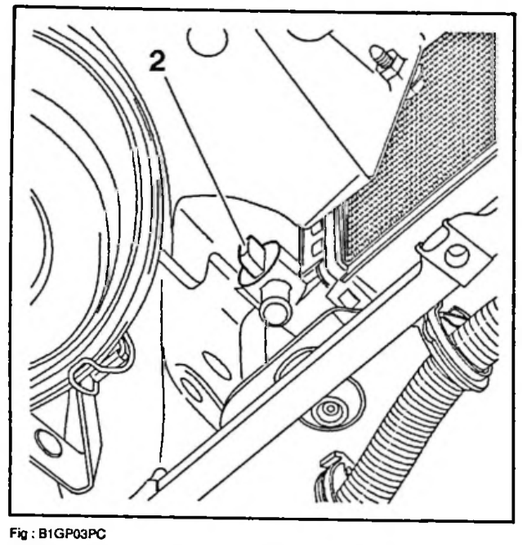


Fig : B1GP03PC
Vidanger le radiateur en ouvrant la vis de vidange (2).

2 – VIDANGE

Déposer le bouchon de remplissage du radiateur avec précaution (moteur froid).

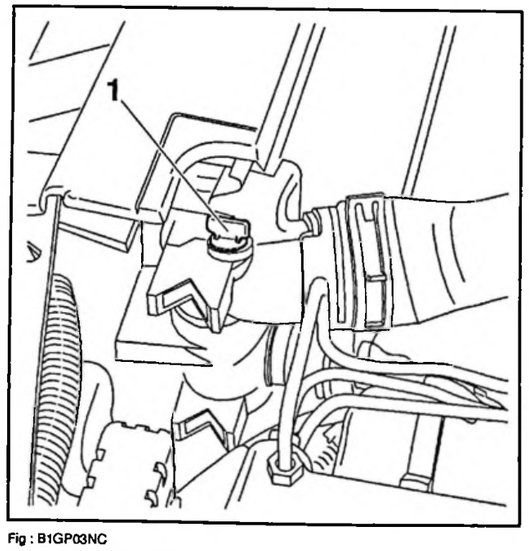


Fig : B1GP03NC
Ouvrir la vis (1) d'un quart de tour.

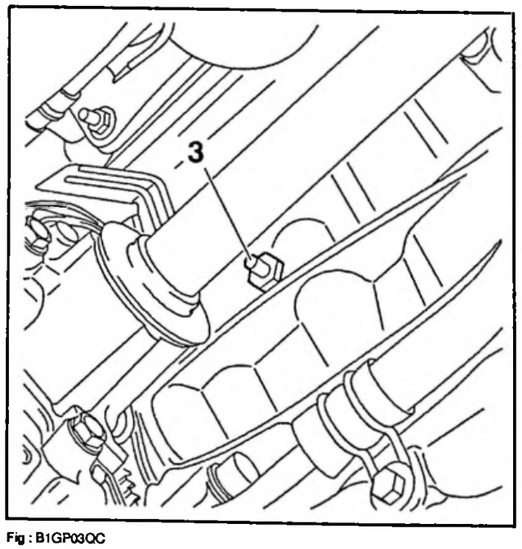


Fig : B1GP03QC
Vidanger le bloc moteur en déposant la vis de vidange (3).

Reposer la vis de vidange (3), serrer à 2,5 m.daN.

Fermer la vis de vidange du radiateur.

CITROËN ZX

NOVEMBRE 1996

ABONNEMENT GME

OPR: 7245 ⟼

RÉF. 1 N° ZX 230-00/7

MOTEUR ESSENCE

Type TU1M+ (1124 cm^3)

- **CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT**
  - Caractéristiques
  - Vidange - Remplissage - Purge

MAN 008941

AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS-VENTE

1

REFROIDISSEMENT

CARACTERISTIQUES : CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT 1

VIDANGE – REMPLISSAGE – PURGE : CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT 3

1 – Outillage préconisé 3
2 – Vidange –
3 – Remplissage 4

CARACTERISTIQUES : CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT

Motorisation : TU1M+ HDZ .

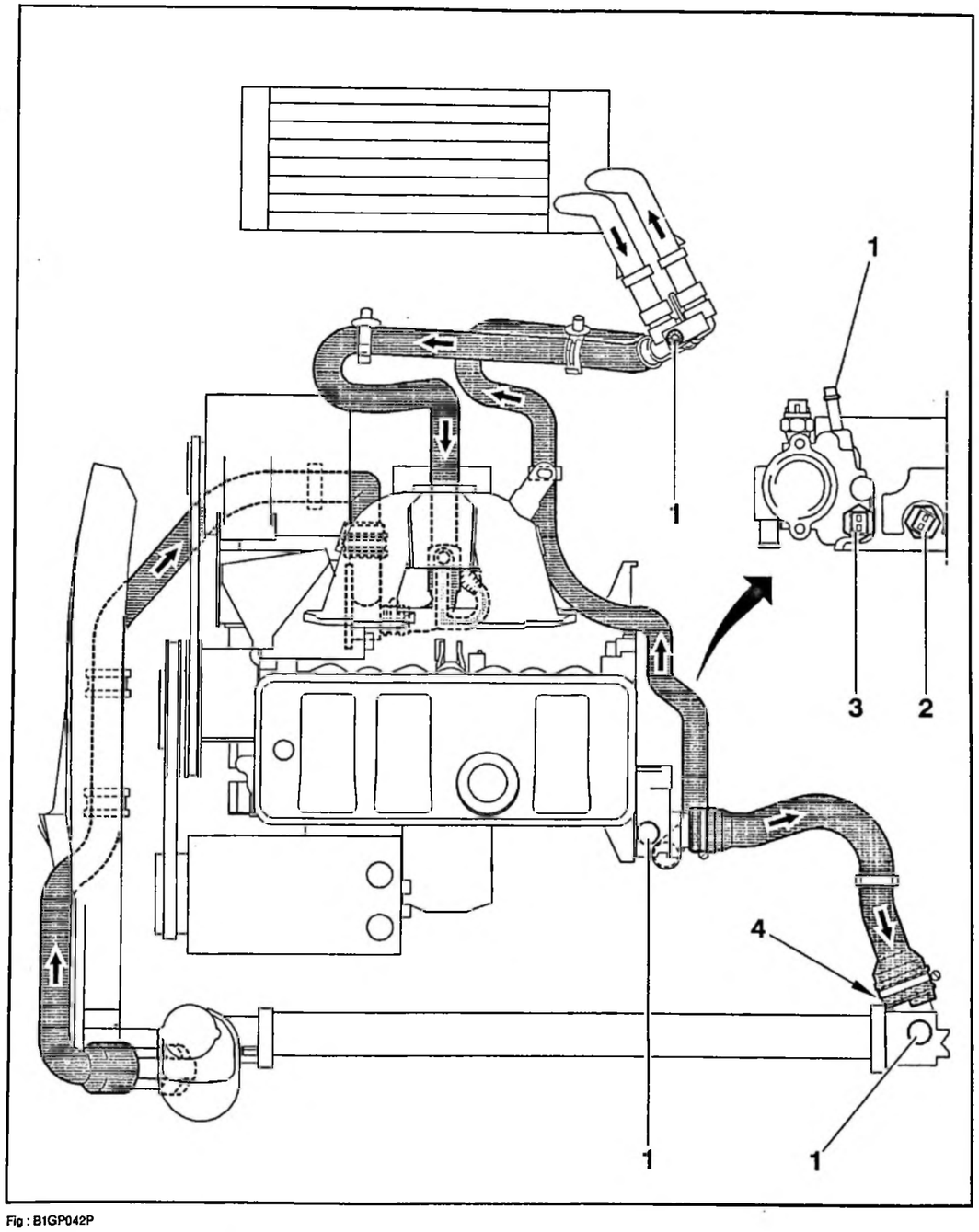


Fig : B1GP042P

(1) vis de purge.

	2	3	4
Sonde	Thermocontact	Thermistance	Thermistance
Information	Logo et alerte	Injection	Température d'eau
Couleur du connecteur	Bleu bague grise	Vert bague jaune	Bleu bague jaune
Couple de serrage	1,8 m.daN	1,8 m.daN	3,8 m.daN

Caractéristiques :

Capacité	6,5 litres
Surface radiateur	17 dm2
Pressurisation	1,4 bar
Ouverture du régulateur thermostatique	88 °C
Motoventilateur	
Nombre x puissance électrique	1 x 120 W
Alerte	118 °C
Post-refroidissement	105 °C 6' maxi

VIDANGE – REMPLISSAGE – PURGE : CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT

1 – OUTILLAGE PRECONISE

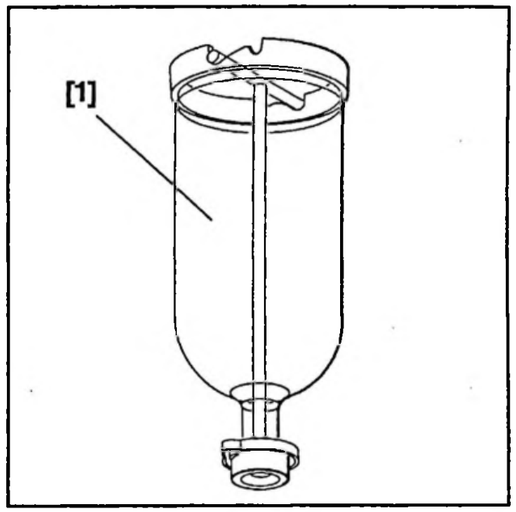


Fig : B1GP00AC

[1] cylindre de charge 4520–T.

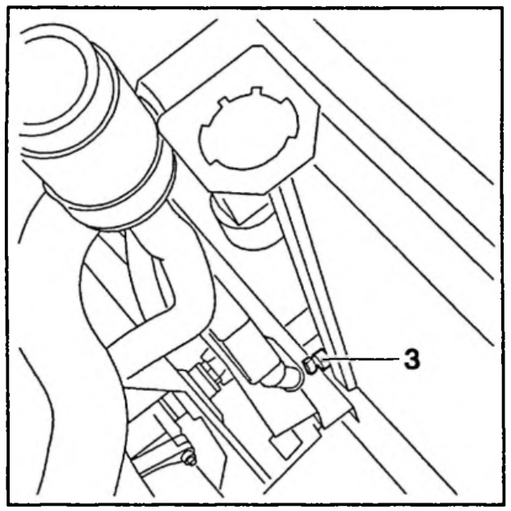


Fig : B1GP02UC

Dévisser le bouchon de vidange (3) du radiateur.

2 – VIDANGE

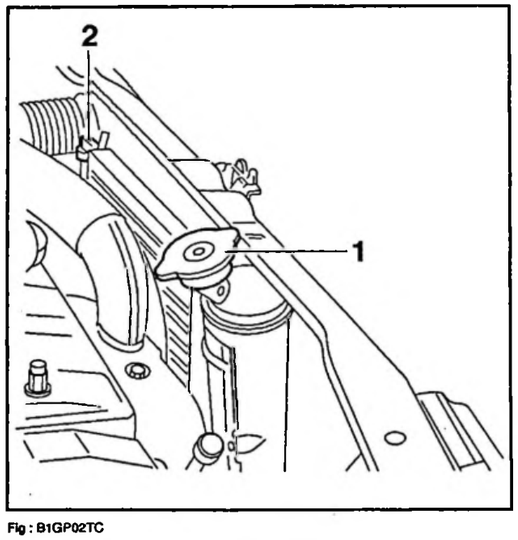


Fig : B1GP02TC

Déposer le bouchon (1) de la boîte de dégazage avec précautions.

Ouvrir le bouchon de purge du radiateur (2) d'un quart de tour.

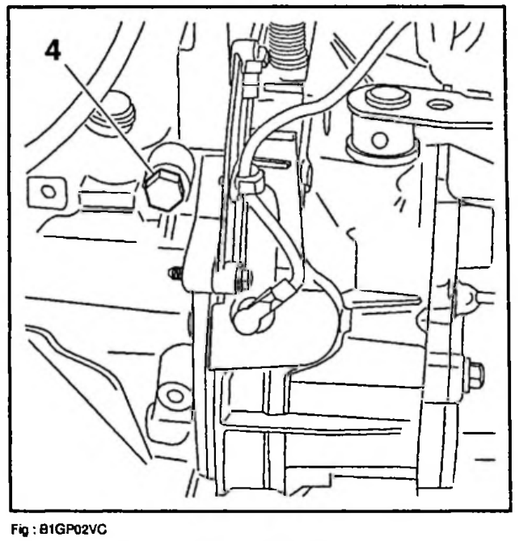


Fig : B1GP02VC

Déposer la vis de vidange (4) du carter cylindres.

Laisser s'écouler le liquide de refroidissement.

Fermer les bouchons.

3 – REMPLISSAGE

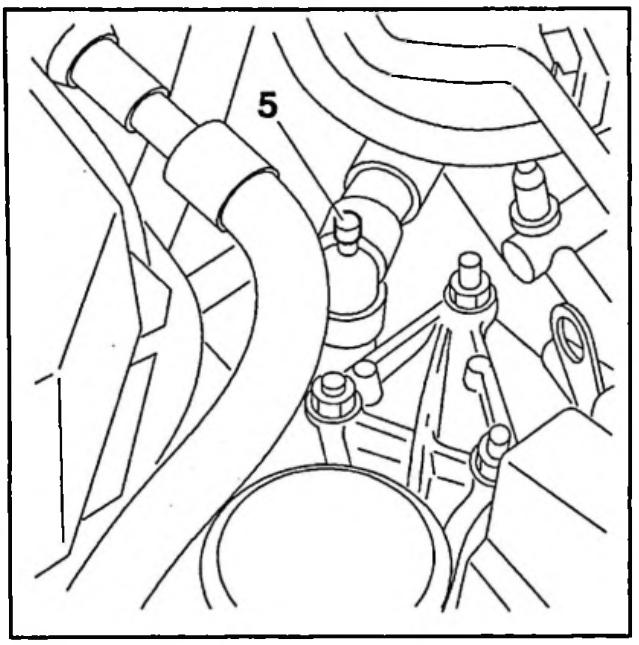


Fig : B1GP02WC

Ouvrir la vis de purge (5).

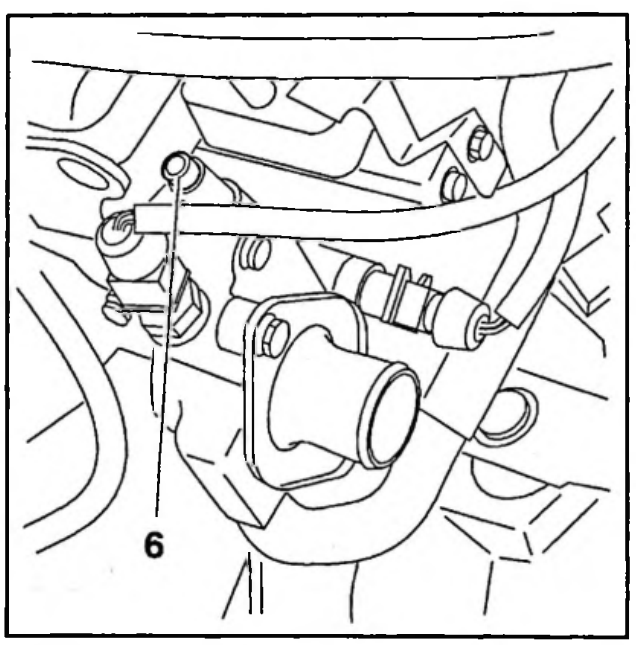


Fig : B1GP02XC

Ouvrir la vis de purge (6) d'un demi tour.

Ouvrir le bouchon de purge (2) sur le radiateur.

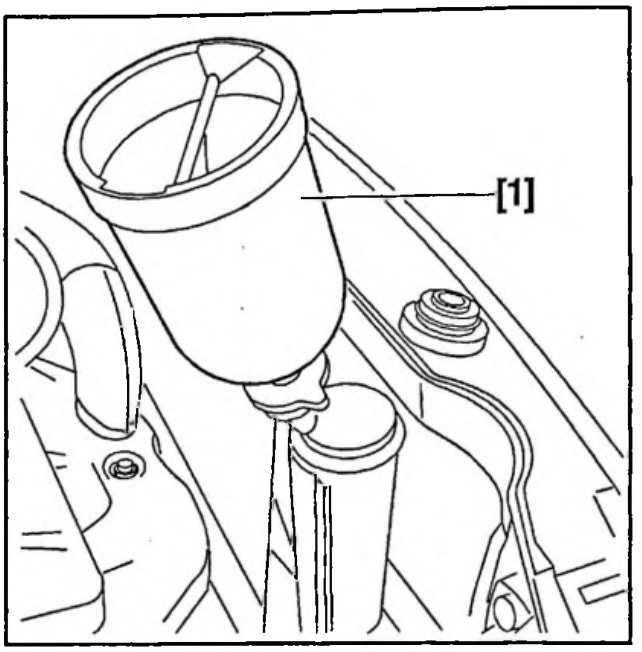


Fig : B1GP02YC

Placer le cylindre de charge [1] sur le boîtier de dégazage.

Remplir lentement le cylindre de charge [1] de liquide de refroidissement, jusqu'au repère "1 litre", pour mettre le circuit sous pression.

Fermer chaque vis de purge dès que le liquide coule sans bulle d'air.

Respecter l'ordre suivant :
- vis de purge (6) du boîtier d'eau
- vis de purge (2) du radiateur
- vis de purge (5) de l'aérotherme

Mettre en marche le moteur puis accélérer jusqu'à environ 2000 tr/mn.

Maintenir le régime moteur jusqu'au premier cycle de refroidissement (enclenchement et arrêt du ou des motoventilateurs).

Arrêter le moteur et attendre son refroidissement.

Déposer le cylindre de charge [1].

Contrôler le niveau et compléter si nécessaire.

© Reproduction ou traduction même partielle interdite sans l'autorisation écrite des Automobiles CITROËN

CITROËN ZX

MARS 1997

ABONNEMENT GME

OPR: 7245 ⟼

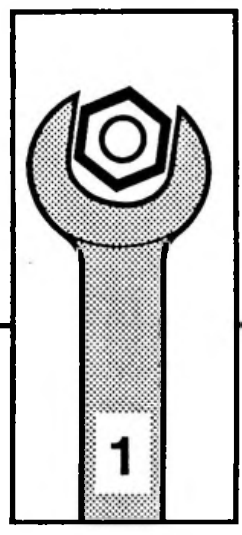
RÉF. 1 N° ZX 230-00/8

MOTEUR ESSENCE

Type XU 7 JP4 (1761 cm³)

● CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT
- Caractéristiques
- Vidange - Remplissage - Purge

MAN 008941



AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS VENTE

REFROIDISSEMENT

CARACTERISTIQUES : CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT 1

VIDANGE – REMPLISSAGE – PURGE : CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT 3

1 – Outillage préconisé 3
2 – Vidange –
3 – Remplissage – purge 4

CARACTERISTIQUES : CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT

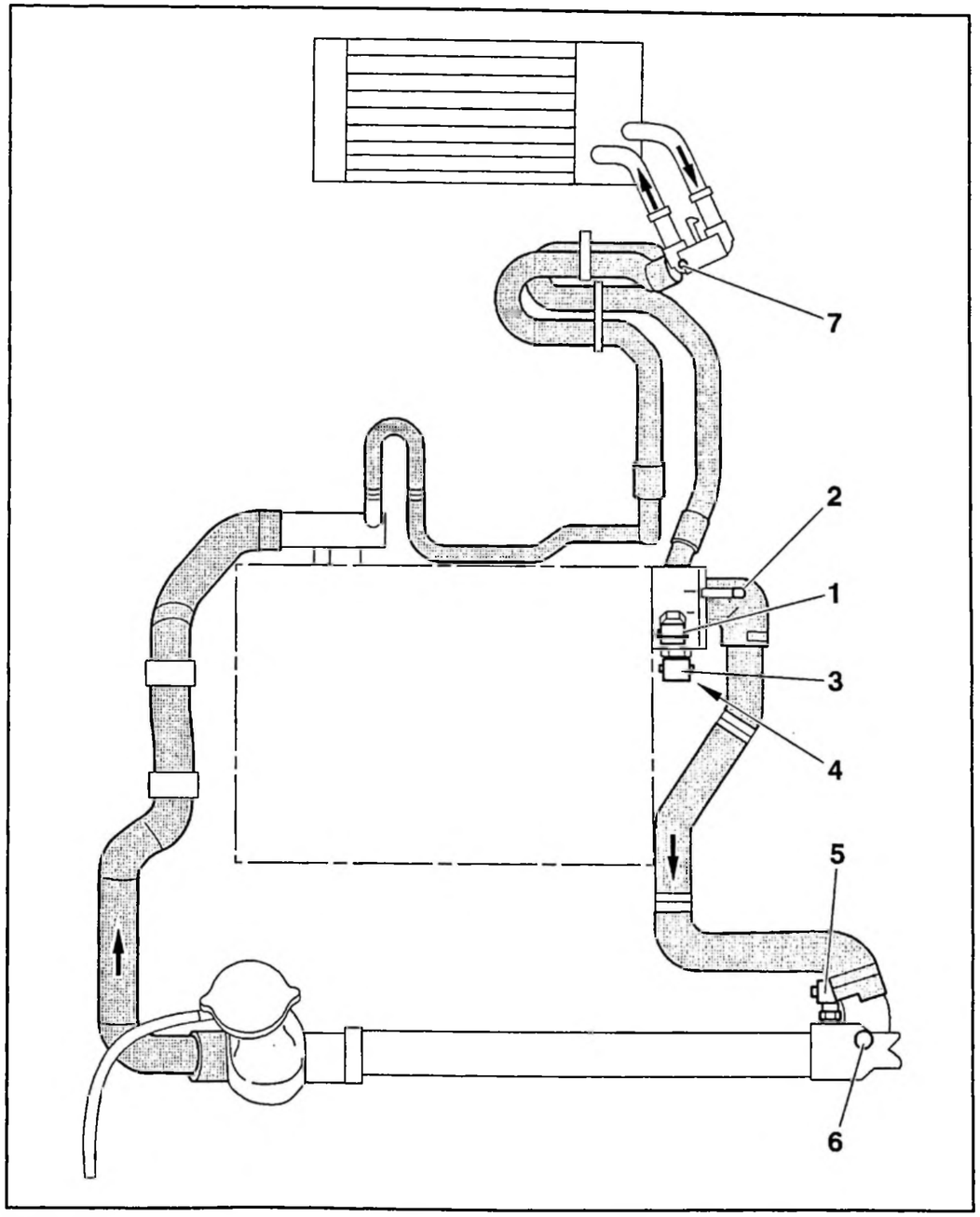


Fig : B1GP04BP

(1) thermocontact.
(2) vis de purge : boîtier de sortie d'eau.
(3) thermistance.
(4) thermistance.
(5) bouchon de vidange : radiateur de refroidissement.
(6) vis de purge : radiateur de refroidissement.
(7) vis de purge : boîtier aérotherme.

	1	3	4
Sonde	Thermocontact	Thermistance	Thermistance
Information	Température d'eau : logo et alerte	Température d'eau : boîtier BITRON	Température d'eau : injection
Couleur du connecteur	Bleu	Marron	Vert
Couple de serrage	1,8 m.daN	1,8 m.daN	1,8 m.daN

Caractéristiques :

	Avec climatisation	Sans climatisation
Capacité totale du circuit	7,5 litres	
Surface radiateur	23 dm2	
Pressurisation	1,4 bar	
Ouverture du régulateur thermostatique	83 °C	
Motoventilateur		
Nombre x puissance électrique	2 x 250 W	1 x 120 W
1ère vitesse	90 °C	95 °C
2ème vitesse	101 °C	
Coupure réfrigération	112 °C	
Alerte	118 °C	118 °C
Post-refroidissement	105 °C 6' maxi	

VIDANGE – REMPLISSAGE – PURGE : CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT

1 – OUTILLAGE PRECONISE

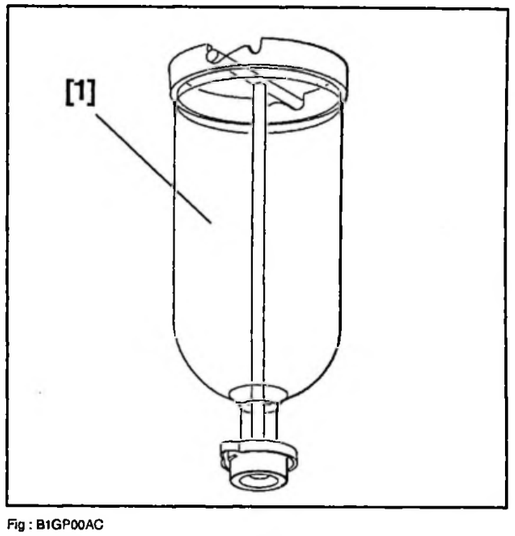


Fig : B1GP00AC
[1] cylindre de charge 4520-T.

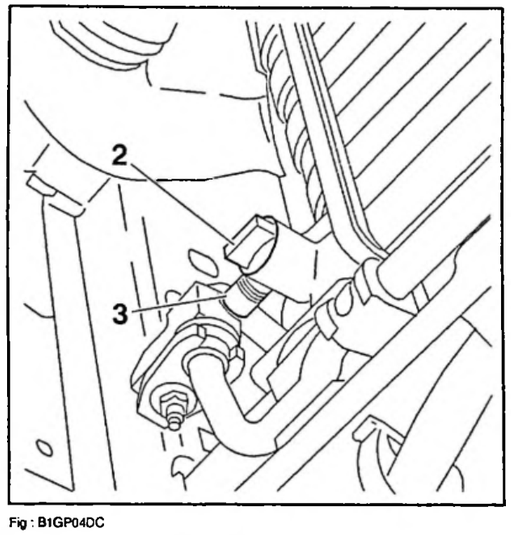


Fig : B1GP04DC
Vidanger le radiateur en ouvrant la vis de vidange (2).

2 – VIDANGE

Déposer le bouchon de remplissage du radiateur avec précaution (moteur froid).

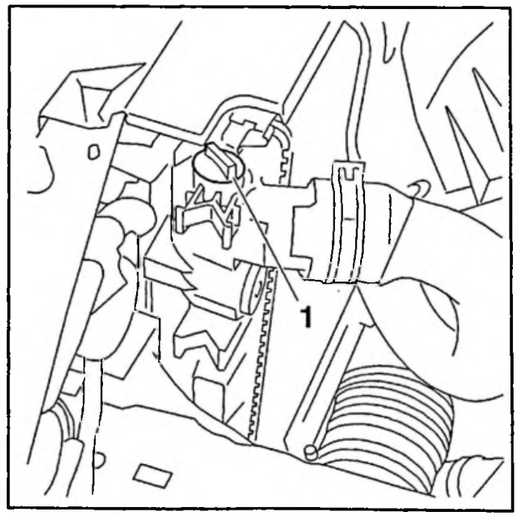


Fig : B1GP04CC
Ouvrir la vis (1) d'un quart de tour.

ATTENTION : Véhicule avec réfrigération : l'accouplement d'une durit sur l'embout de vidange du radiateur est impossible.

Vidanger le bloc moteur en désaccouplant la durit de sortie d'eau radiateur du boîtier d'entrée d'eau.

Fermer la vis de vidange du radiateur.

Accoupler la durit de sortie d'eau radiateur au boîtier d'entrée d'eau.

3 – REMPLISSAGE – PURGE

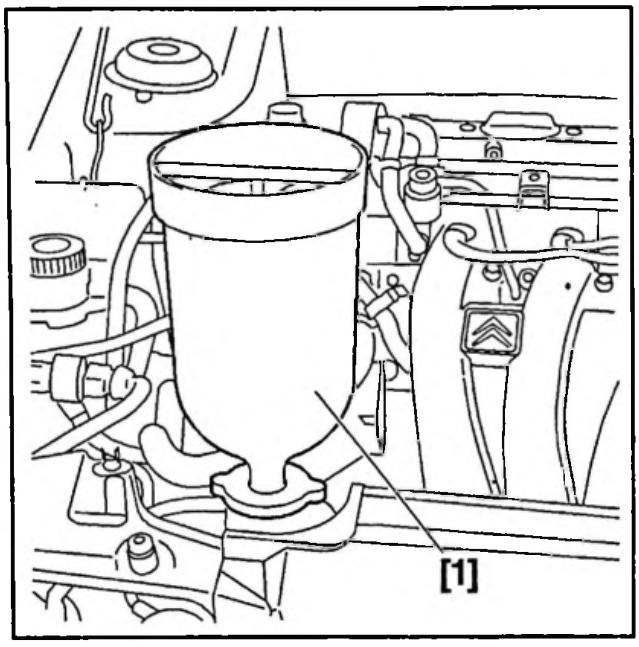


Fig : B1GP04EC

Monter sur l'orifice de remplissage le cylindre de charge [1].

Remplir lentement le cylindre de charge [1] de liquide de refroidissement, jusqu'au repère "1 litre", pour mettre le circuit sous pression.

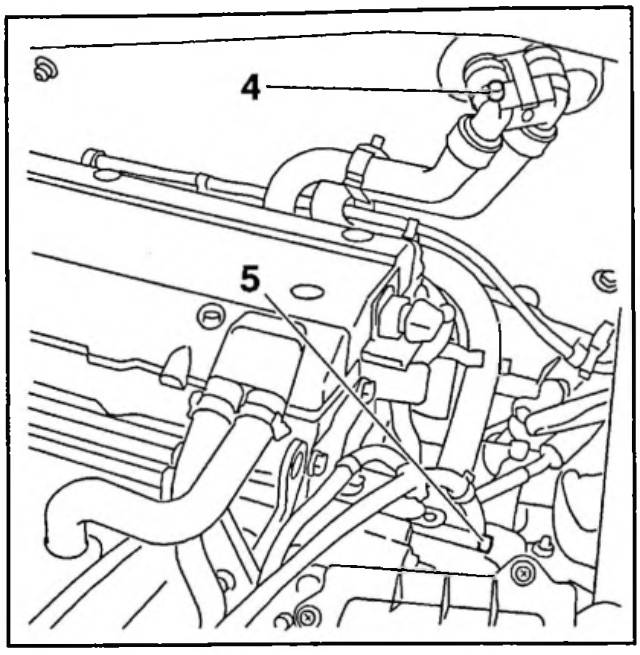


Fig : B1GP04FC

Ouvrir les vis de purge (4) et (5).

Refermer les vis de purge lorsque le liquide s'écoule propre et sans bulles d'air.

Respecter l'ordre suivant :
- vis de purge (5) du boîtier d'eau
- vis de purge (1) du radiateur
- vis de purge (4) de l'aérotherme

Faire tourner le moteur à un régime de 1500 tr/mn.

Maintenir ce régime jusqu'au 3 ème cycle de refroidissement (enclenchement et arrêt du moto-ventilateur).

Arrêter le moteur et attendre son refroidissement.

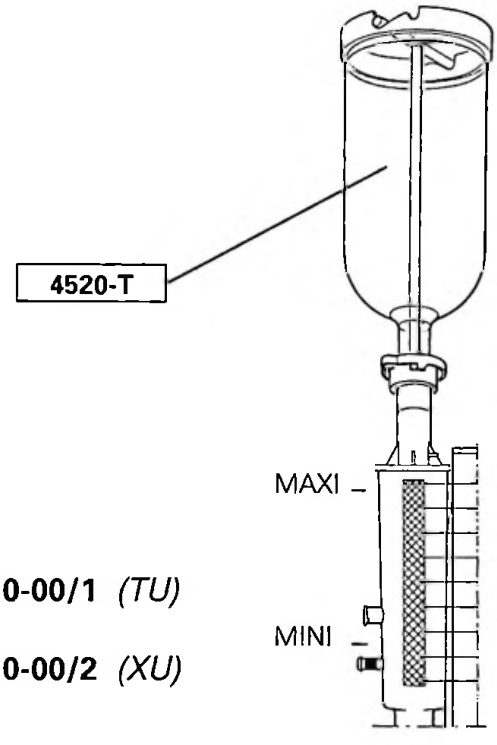
Déposer le cylindre de charge [1].

Reposer le bouchon de remplissage.

© Reproduction ou traduction même partielle interdite sans l'autorisation écrite des Automobiles CITROËN

Lors de la purge du circuit de refroidissement des véhicules ZX Tous types, utiliser le cylindre de charge **4520-T** pour réaliser cette opération.

MODE OPERATOIRE



- **Poser** le cylindre de charge sur l'orifice de remplissage du radiateur.
- **Utiliser** le liquide de refroidissement pour assurer une protection de - 15° C à 37° C suivant le climat.
- **Remplir** lentement.
- **Ouvrir** les vis de purge (voir) dès que le liquide coule sans bulle d'air, fermer les vis dans l'ordre suivant :
  Radiateur - Boîtier d'eau - Circuit de chauffage.

ZX 230-00/1 *(TU)*

ZX 230-00/2 *(XU)*

- **Mettre** le moteur en marche. Ne pas dépasser **1500 à 2000 tr/min** moteur à vide.
- **Attendre** l'enclenchement du moto-ventilateur.
- **Déposer** le cylindre de charge **4520-T**
- **Poser** le bouchon de radiateur.
- **Arrêter** le moteur, attendre son refroidissement.
- **Contrôler** le niveau.
- **Le niveau** du liquide doit se situer entre le **Mini** et le **Maxi**.
- **Compléter,** éventuellement.

OUTILLAGE PRECONISE

Dépose et pose de la courroie de distribution

4507-T : Coffret de remise en état moteur TU.

4507-T.A : Pige de calage volant moteur

4507-T.B : Pige de calage poulie d'arbre à cames

4507-T.J : Outils de tension de courroie de distribution

Remplissage et purge du circuit de refroidissement

4520-T : Cylindre de charge.

*DEPOSE ET POSE D'UNE POMPE A EAU (Moteur **TU**)*

I. POMPE A EAU COMPLETE

DEPOSE

Vidanger, Fig. I et Fig. II :
- le radiateur en **"a"**
- le bloc moteur par le bouchon en **"b"**.

Déposer, Fig. III :
- les carters de distribution **(1)** et **(2)**

Piger, Fig. IV et Fig. V :
- le moteur, engager le rapport de vitesses le plus long, positionner la pige **4507-T.A** dans le volant moteur, et la pige **4507-T.B** dans la poulie d'arbre à cames.

Desserrer, Fig. V :
- l'écrou **(3)** du galet-tendeur.
  Ecarter la courroie du pignon de pompe à eau.

Maintenir, le moteur Fig. VI :
- Soit par la patte de levage **(7)**.
- Soit avec un cric sous le moteur.
  Déposer le support moteur **(8)**.

Désaccoupler, Fig. VI :
- les durits à la pompe à eau
- la boîte de dégazage **(5)** de son support.

Déposer, Fig. VII :
- les vis **(9)** et **(10)** de fixation de la pompe à eau.
- la pompe à eau.

POSE

S'assurer, Fig. VIII :
De la présence des bagues de centrage **(12)**.

Positionner un joint torique **(11)** NEUF sur le carter moteur.

Poser, Fig. VII :
- la pompe à eau
- les vis **(9)**
  Serrage : 3 mdaN
  (vis longue en haut)
- les vis **(10)**
  Serrage : 5 mdaN

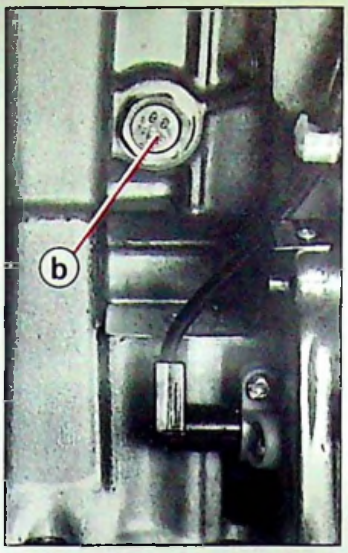
Accoupler, Fig. VI :
- les durits à la pompe à eau
- la boîte de dégazage **(5)** sur son support.

Poser, la courroie de distribution
(voir ① ZX 122-1/1)

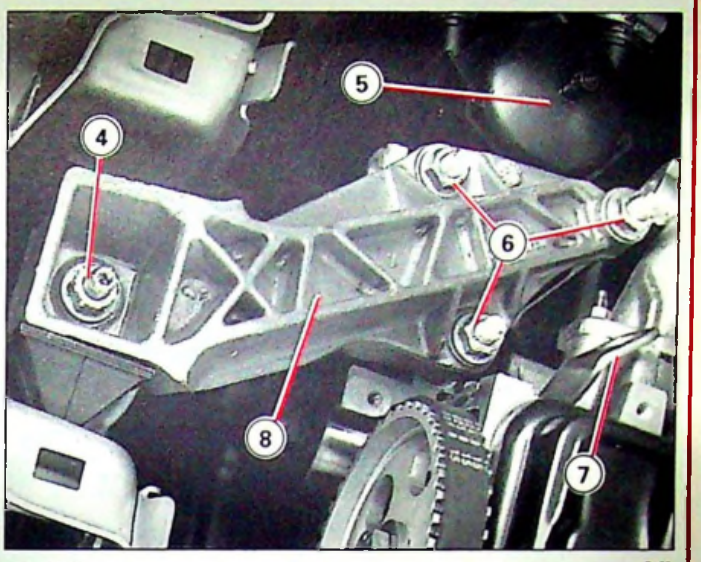
Poser, Fig. VI :
- le support moteur **(8)**.
- les écrous **(6)**
  Serrage : 4,5 mdaN
- l'écrou **(4)**
  Serrage : 4,5 mdaN

Effectuer le remplissage et la purge du circuit de refroidissement
(voir ① ZX 230-0/1).

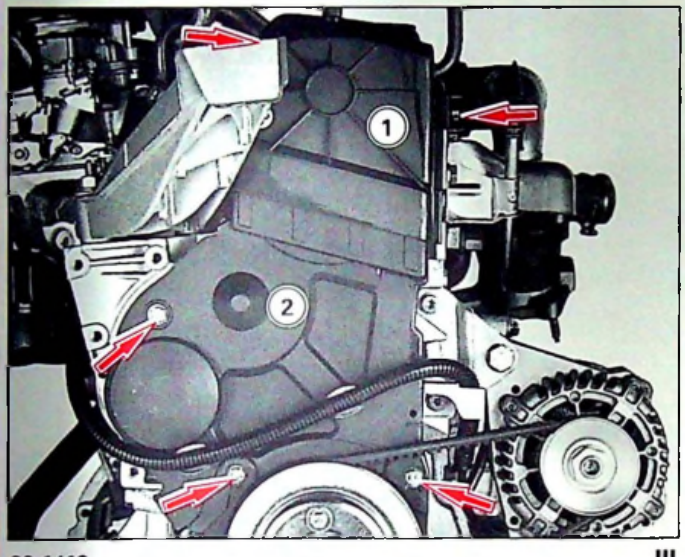
90-1723 I



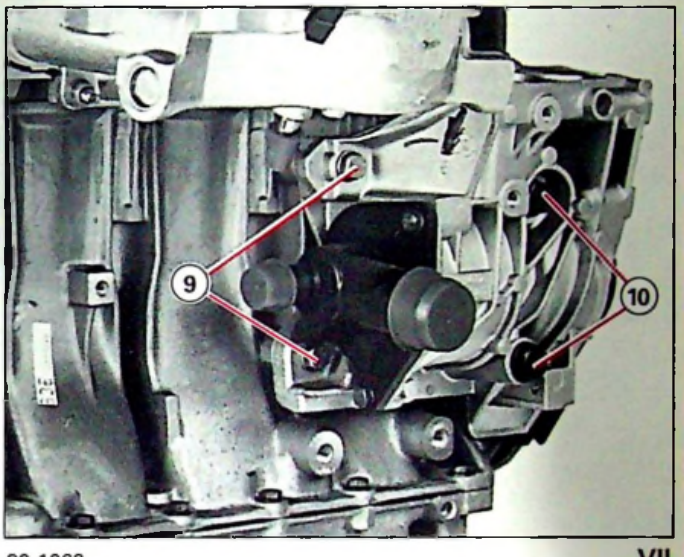
90-1421 II



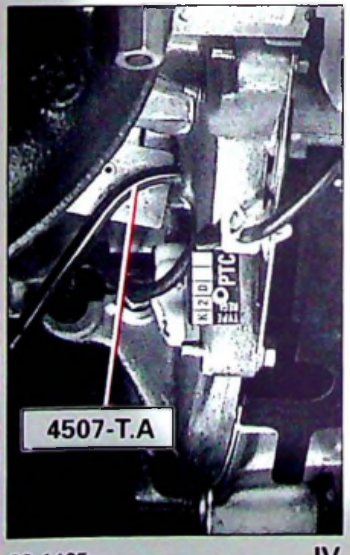
90-1725 VI



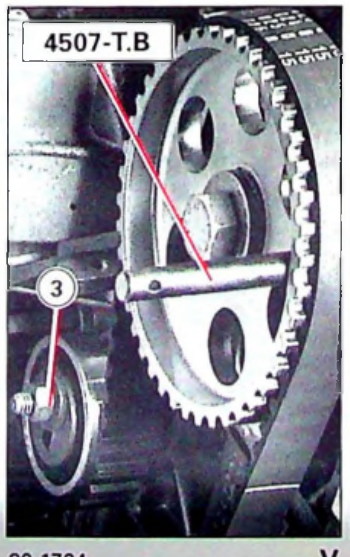
90-1419 III



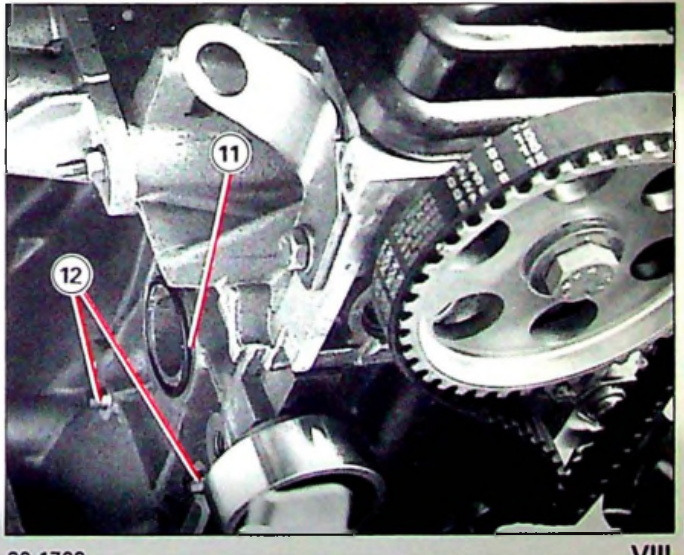
90-1062 VII



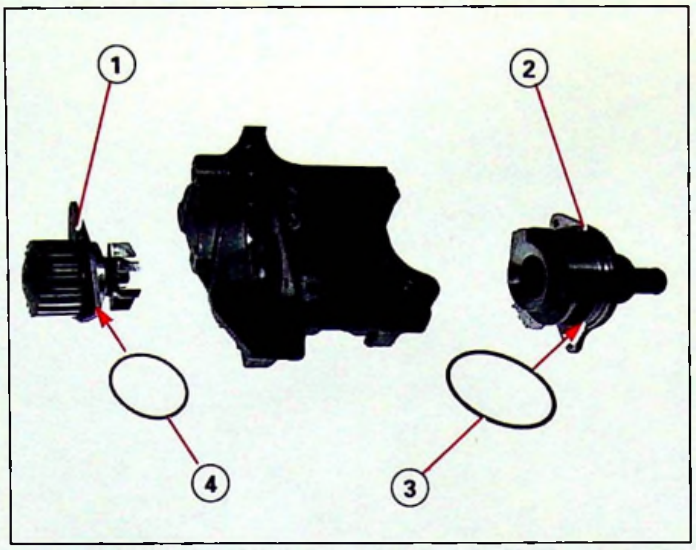
90-1465 IV



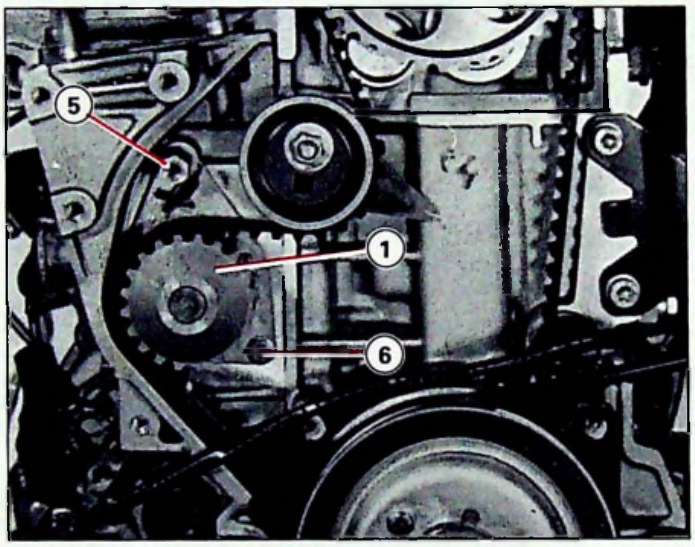
90-1724 V



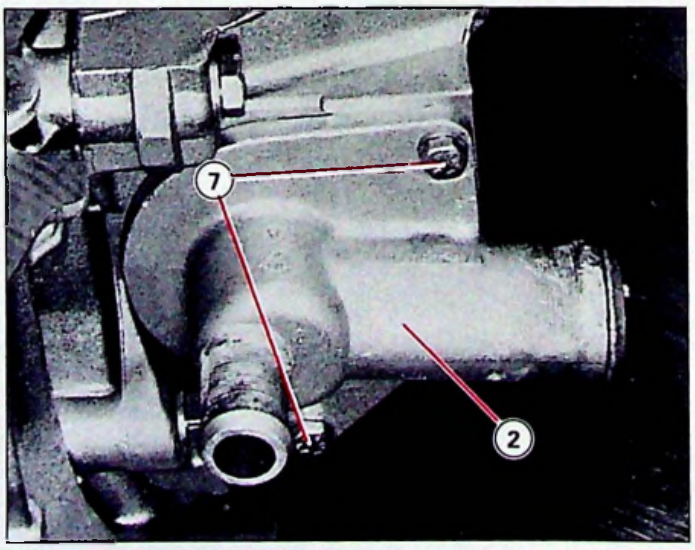
90-1722 VIII



86-568 I



86-70 II



86-550 III

II. POMPE A EAU PARTIELLE

Vidanger le circuit de refroidissement
(voir chapitre précédent,
POMPE A EAU COMPLETE).

Dépose de la turbine (1), Fig. I et Fig. II :

- **Ecarter** la courroie de distribution du pignon de la pompe à eau.
  (voir chapitre précédent)
  POMPE A EAU COMPLETE).

Déposer :

- les vis **(5)** et **(6)**.
- la turbine **(1)**.

Pose de la turbine (1), Fig. I et Fig. II :

- **Placer** le joint torique **(4)** NEUF.
- **Poser** la turbine **(1)**.
- **Serrer**
  - la vis **(5)**
    Serrage : 1,6 mdaN
  - la vis **(6)**.
    Serrage : 0,7 mdaN

Poser la courroie de distribution
(voir ① ZX 122-1/1).

Dépose du couvercle volute (2), Fig. I et Fig. III :

- **Désaccoupler** les durits.
- **Déposer** les vis **(7)** et le couvercle **(2)**.

Pose du couvercle volute (2), Fig. I et Fig. III :

- **Placer** le joint torique **(3)** NEUF dans sa gorge, huiler légèrement sa face extérieure.
- **Poser** le couvercle volute **(2)**.
- **Serrer** les vis **(7)**.
  Serrage : 0,7 mdaN

Effectuer le remplissage et la purge du circuit de refroidissement.
(voir ① ZX 230-0/1).

OUTILLAGE PRECONISE

Remplissage et purge du circuit de refroidissement

4520-T : Cylindre de charge

Dépose et pose de la courroie de distribution

6016-T : Outil pour immobiliser le pignon de vilebrequin.

6339-T : Extracteur pour dépose du pignon de vilebrequin.

7004-T : Coffret de remise en état moteur XU.

7004-T.G : (x2) piges d'arbre à cames et vilebrequin.

7504-T : Pince pour dépose des pions plastique.

*DEPOSE ET POSE D'UNE POMPE A EAU (Moteurs **XU**)*

DEPOSE

Vidanger, Fig. I :
- le radiateur en **"a"**

Déposer la courroie de distribution.
(Voir ① ZX 122-1/2)

Déposer, Fig. II :
- la vis **(3)**.
- le goujon **(1)**.
- le carter plastique **(2)**.

Déposer, Fig. III :
- les cinq vis **(4)** de fixation de la pompe à eau.
- la pompe à eau.

POSE

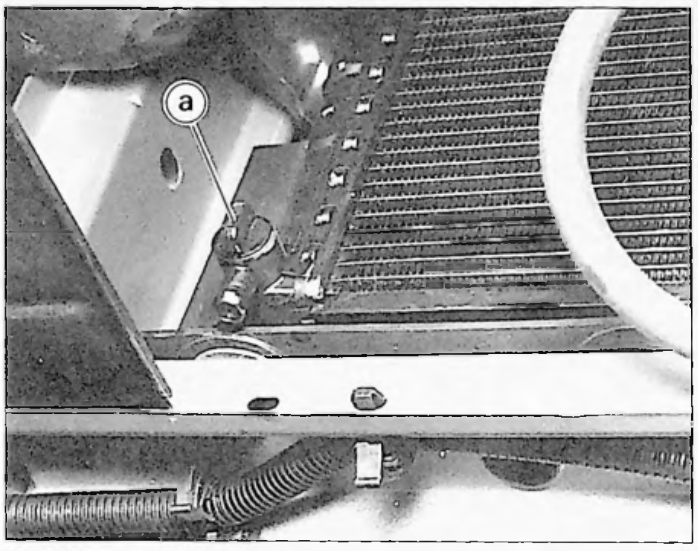
Poser, Fig. IV :
- un joint **(5)** NEUF
- la pompe à eau

Serrer, Fig. III :
- les cinq vis **(4)**
  Serrage : 1,5 mdaN

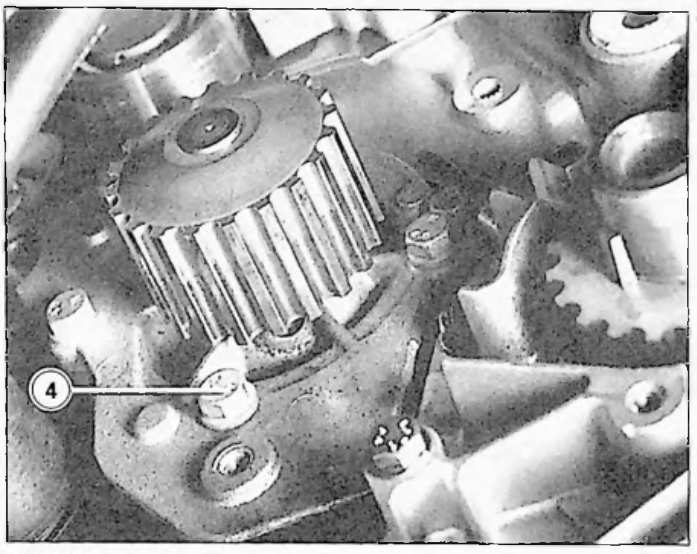
Poser, Fig. II :
- le carter plastique **(2)**.
- le goujon **(1)**
  Serrage : 0,8 mdaN
- la vis **(3)**
  Serrage : 0,8 mdaN

Poser la courroie de distribution
(voir ① ZX 122-1/2).

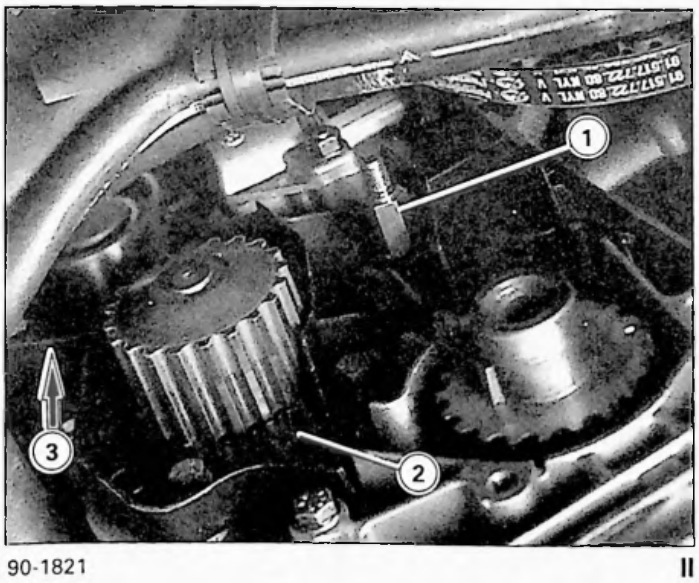
Effectuer le remplissage et la purge du circuit de refroidissement
(Voir ① ZX 230-0/1).



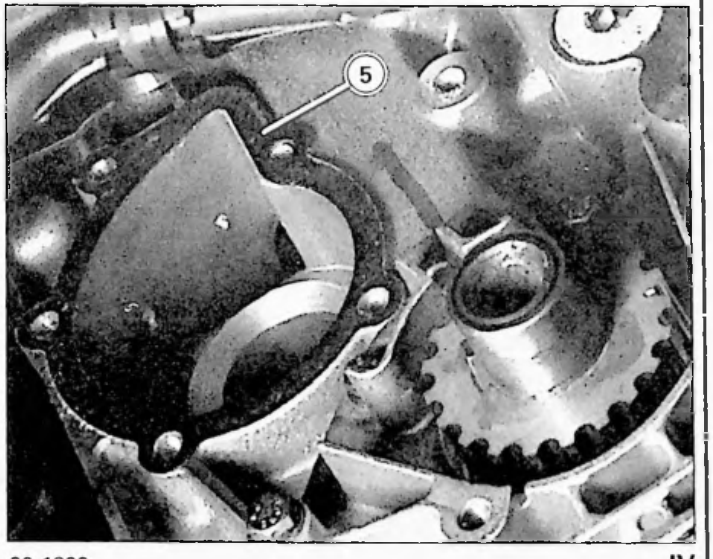
90-1809 I



90-1820 III



90-1821 II



90-1822 IV

OUTILLAGE PRECONISE

9508-T.A : Tampon de mise en place

9508-T.B : Tampon de mise en place

DEPOSE ET POSE DES RACCORDS ENCLIQUETABLES (radiateur et aérothermes)

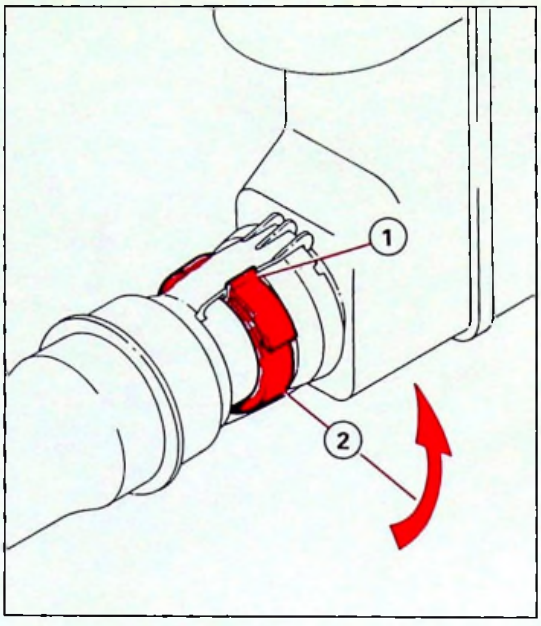
RACCORD RADIATEUR

DEPOSE

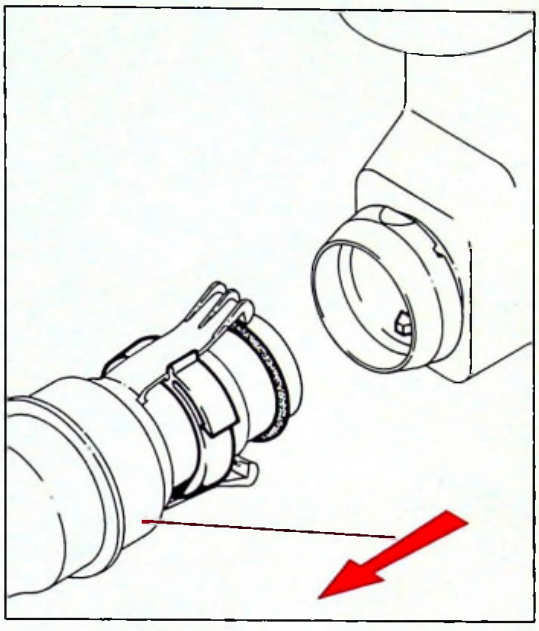
Tourner, Fig. I, la bague **(2)** dans le sens contraire des aiguilles d'une montre, jusqu'à la butée **(1)** sur le cliquet.

Appuyer, Fig. II, sur le raccord ⇒ pour libérer les deux cliquets **(3)**.

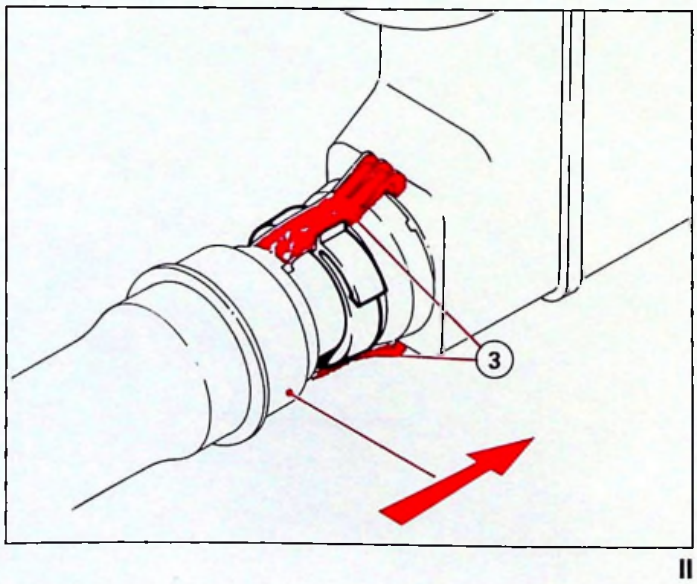
Tirer, Fig. III sur le raccord ⇒ pour le déconnecter.



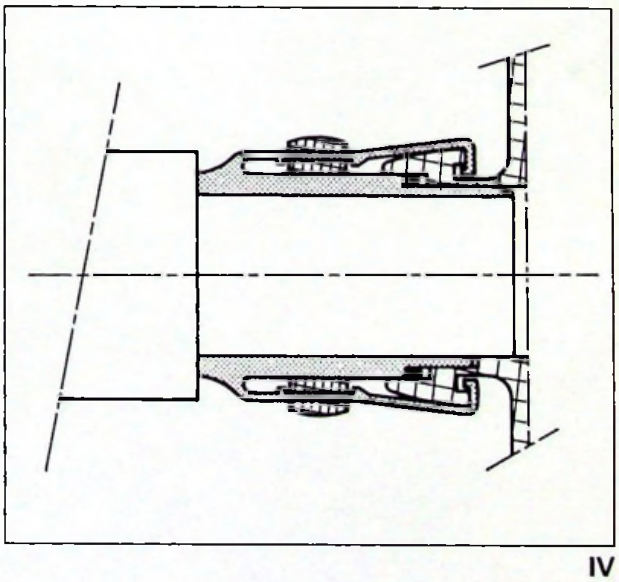
I



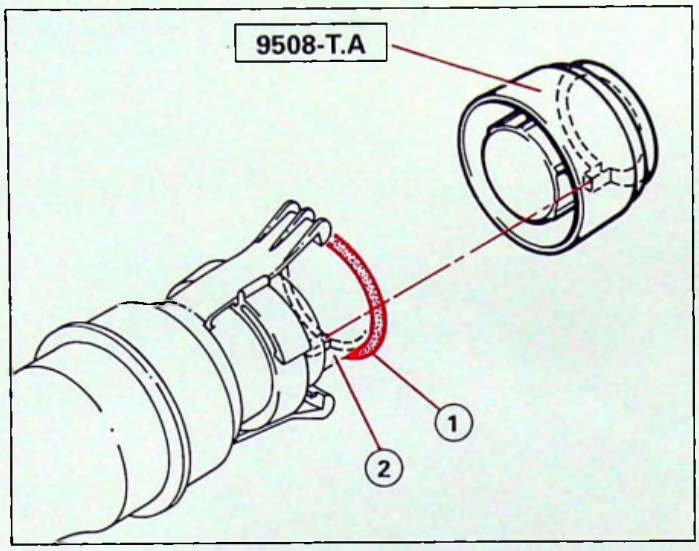
III



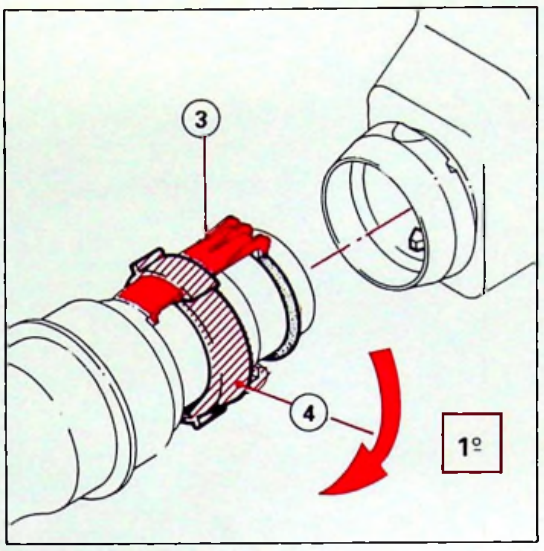
II



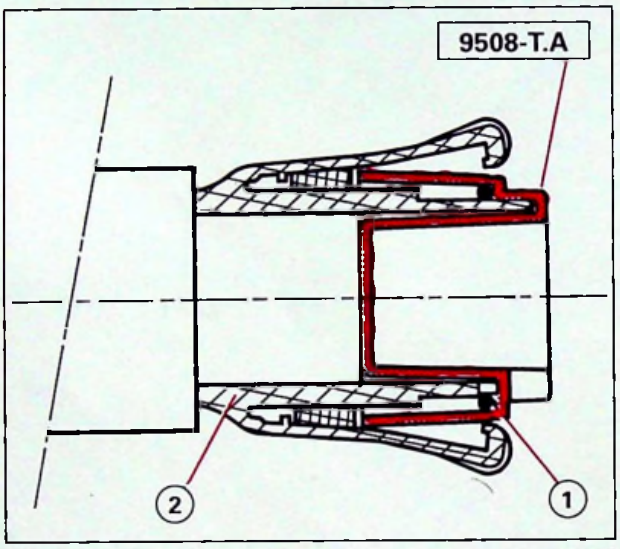
IV



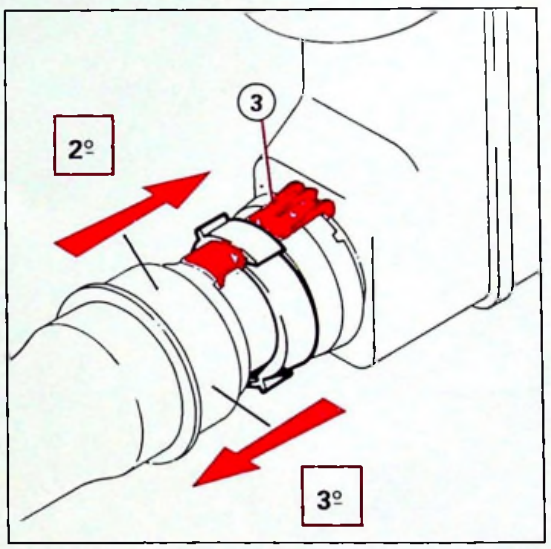
I



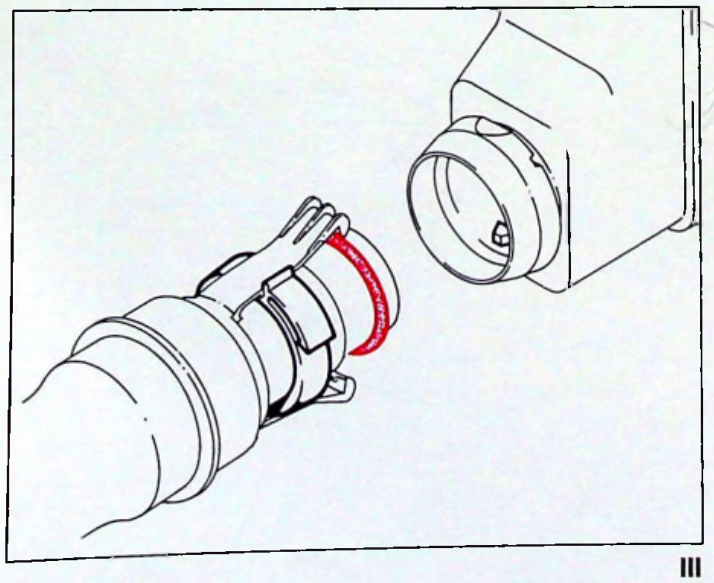
IV



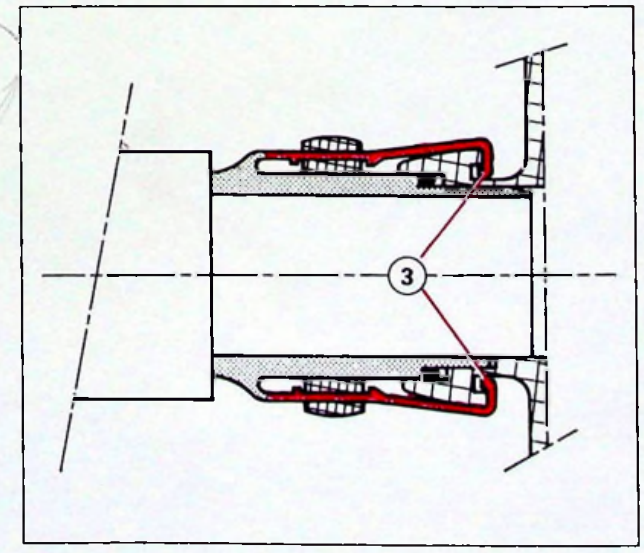
II



V



III



VI

F. 23-4 F.23-9

POSE

NOTA :

Essuyer soigneusement l'embout mâle sur raccord, et femelle sur radiateur.

Poser, Fig. I, un joint NEUF **(1)** au bord de l'embout mâle **(2)**.

IMPORTANT, Fig. I et Fig. II

Effectuer sa mise en position en coiffant l'embout mâle **(2)** avec l'outil **9508-T.A.**
(Les pièces NEUVES sont protégées par ce même outil).

Déposer, Fig. III, l'outil **9508-T.A.**

1° **Verrouiller, Fig. IV,** les cliquets **(3)** par rotation inverse de la bague **(4)**.

Présenter, Fig. IV, le raccord dans l'axe de l'embout du radiateur, la fente de mise en position angulaire étant située vers le bas.

2° **Enfoncer, Fig. V,** le raccord (surveiller que le joint ne se pince pas) jusqu'à enclenchement des deux cliquets **(3)**.

3° **Tirer, Fig. V et Fig. VI,** le raccord en arrière afin de positionner correctement les cliquets **(3)**.

RACCORD RADIATEUR
(baïonnette)

DEPOSE

Tourner, Fig. I, le raccord dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.

Tirer, Fig. II axialement pour déboîter le raccord.

POSE

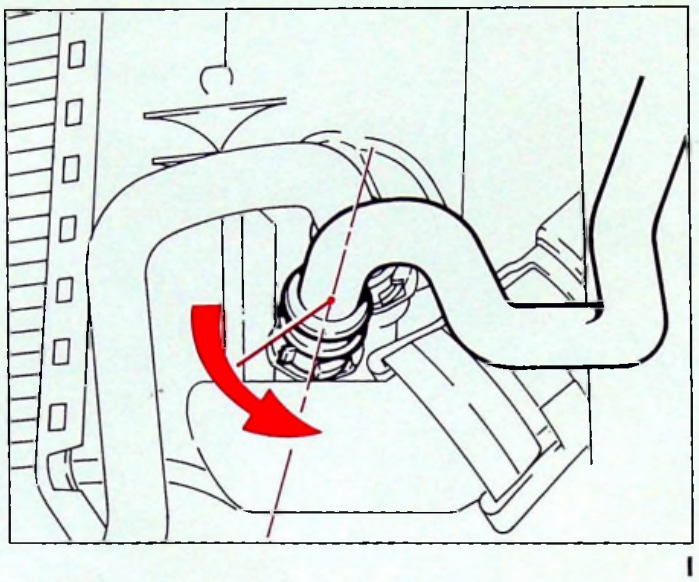
Après nettoyage des pièces, monter un joint NEUF **(1)** en butée sur épaulement.

Présenter, Fig. III le raccord en face de son embase sur le pot du dégazeur.

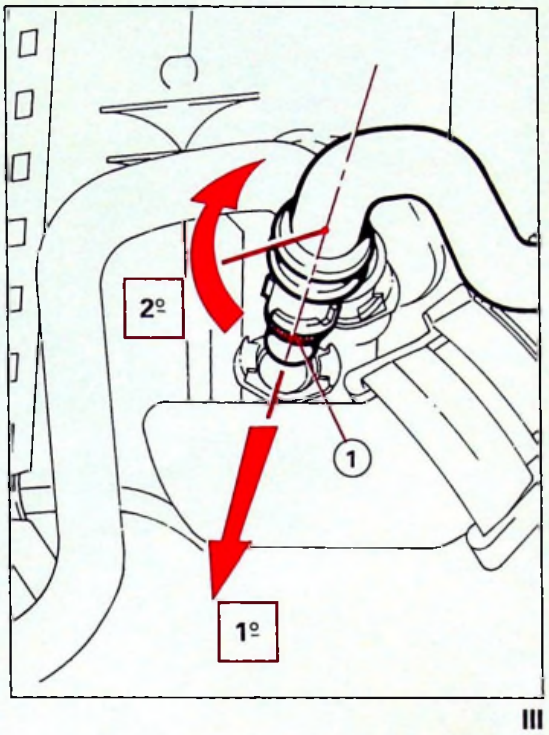
Tordre le raccord souple dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, pour positionner les attaques de rampes sur le pot du dégazeur.

1° **Pousser, Fig. III,** à fond pour comprimer le joint.

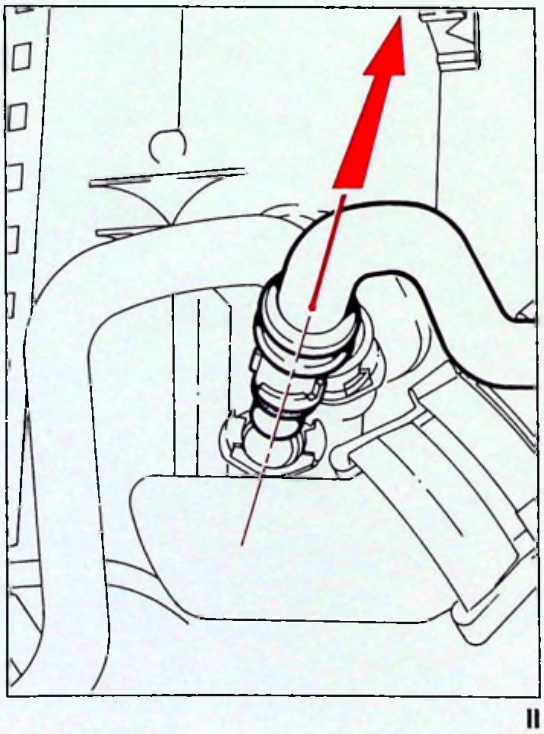
2° **Tourner, Fig. III,** le raccord souple dans le sens des aiguilles d'une montre, jusqu'en butée.



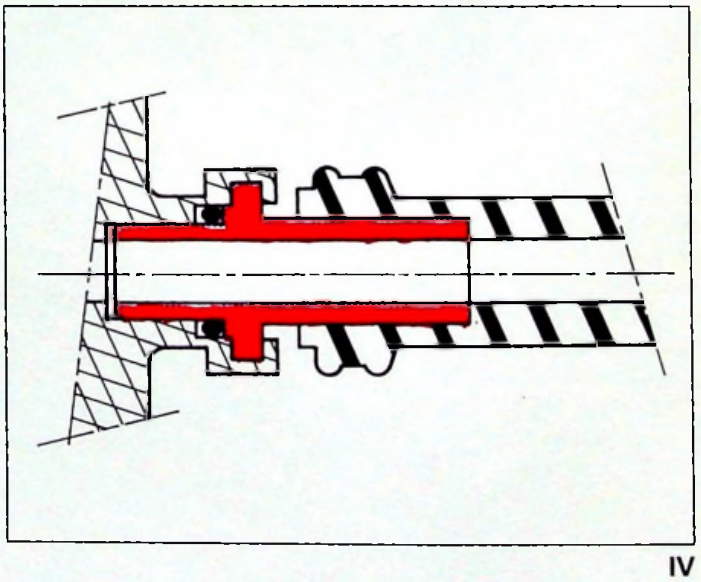
I



III



II



IV

CITROËN ZX

FEVRIER 1997

ABONNEMENT GME
OPR : 7190 ⟼

1 N° ZX - 1

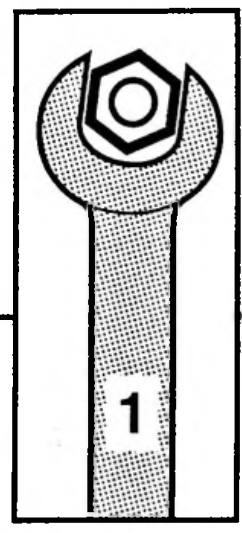
EVOLUTION

MOTEUR XU

EVOLUTION : REGULATEUR THERMOSTATIQUE DU BOITIER DE SORTIE D'EAU

83°C remplace 89°C

MAN 008941



AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS VENTE

EVOLUTION : REGULATEUR THERMOSTATIQUE (THERMOSTAT)

Véhicules concernés : ZX 1.6i , ZX 1.8i et ZX 2.0i (boîte de vitesses mécanique).

Application depuis le numéro d'OPR : 7190.

1 – DESCRIPTION

Le régulateur thermostatique 83°C remplace le régulateur 89°C dans un but d'unification.

NOTA : Les autres motorisations "XU" sont équipées en régulateur thermostatique 83°C depuis l'origine.

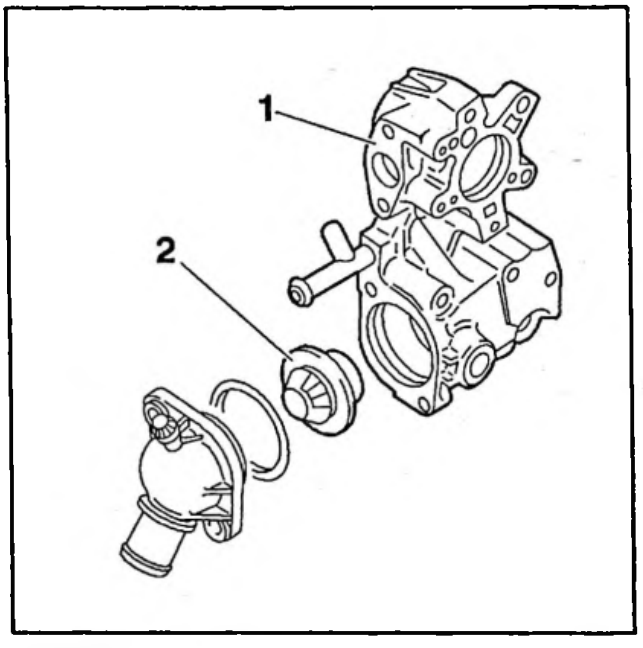


Fig : B1GP046C

(1) boîtier de sortie d'eau.

(2) régulateur thermostatique (thermostat).

2 – IDENTIFICATION

La valeur de début d'ouverture du circuit d'eau est inscrite sur l'élément thermostatique :

- nouvelle pièce : 83 °C
- ancienne pièce : 89 °C

3 – INTERVENTIONS

3.1 – Contrôles du thermostat

	Nouvelle pièce	Ancienne pièce
Inscriptions	83	89
Début d'ouverture	83 °C (0, -3°C)	89 °C (0, -3°C)
Ouverture de contrôle (mini)	7,5 mm à 95 °C	7,5 mm à 101 °C

3.2 – Pièce de rechange

Le service "Pièces de Rechange" commercialise les anciennes et les nouvelles pièces.

Un nouveau thermostat peut être monté sur un ancien moteur.

© Reproduction ou traduction même partielle interdite sans l'autorisation écrite des Automobiles CITROEN

CITROËN ZX

SEPTEMBRE 1997

OPR : 7248

1 N° ZX - 2

MOTEUR XUD 9

(1,9 D et 1,9 Turbo D)

● EVOLUTION : CULASSE

MAN 008941

"Les informations techniques contenues dans la présente documentation sont destinées exclusivement aux professionnels de la réparation automobile. Dans certains cas, ces informations peuvent concerner la sécurité des véhicules. Elles seront utilisées par les réparateurs automobiles auxquels elles sont destinées, sous leur entière responsabilité, à l'exclusion de celle du Constructeur".
"Les informations techniques figurant dans cette brochure peuvent faire l'objet de mises à jour en fonction de l'évolution des caractéristiques des modèles de chaque gamme. Nous invitons les réparateurs automobiles à se mettre en rapport périodiquement avec le réseau du Constructeur, pour s'informer et se procurer les mises à jour nécessaires".

AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION EXPORT EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS VENTE

1

EVOLUTION : CULASSE

Véhicules concernés : CITROEN ZX.
Motorisations diesel : 1.8D, 1.9D et 1.9 Turbo D.
Application depuis le numéro d'OPR : 7248.

1 – DESCRIPTION

Condamnation des conduits de lubrification de culasse inutilisés par billes en remplacement des bouchons vissés.

Diamètre des billes utilisées :
- Ø 7,93 mm
- Ø 9,525 mm

NOTA : Les billes doivent être implantées en fonction de l'équipement du moteur.

1.1 – Implantation des billes Ø 7,93 mm

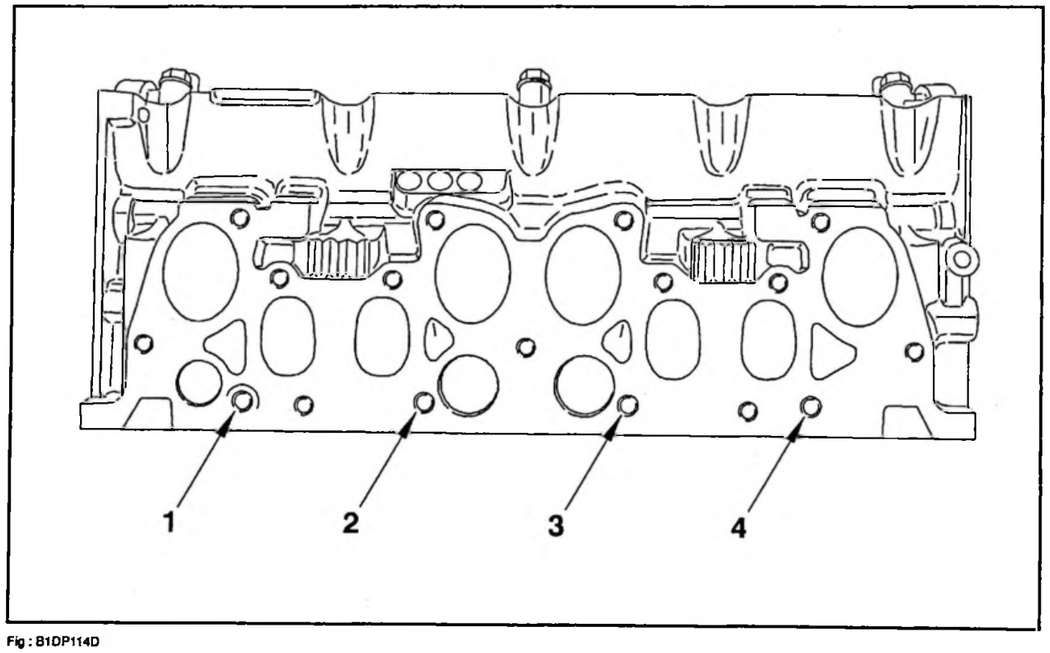


Fig : B1DP114D
Coté collecteur d'échappement : (1), (2), (3) et (4).

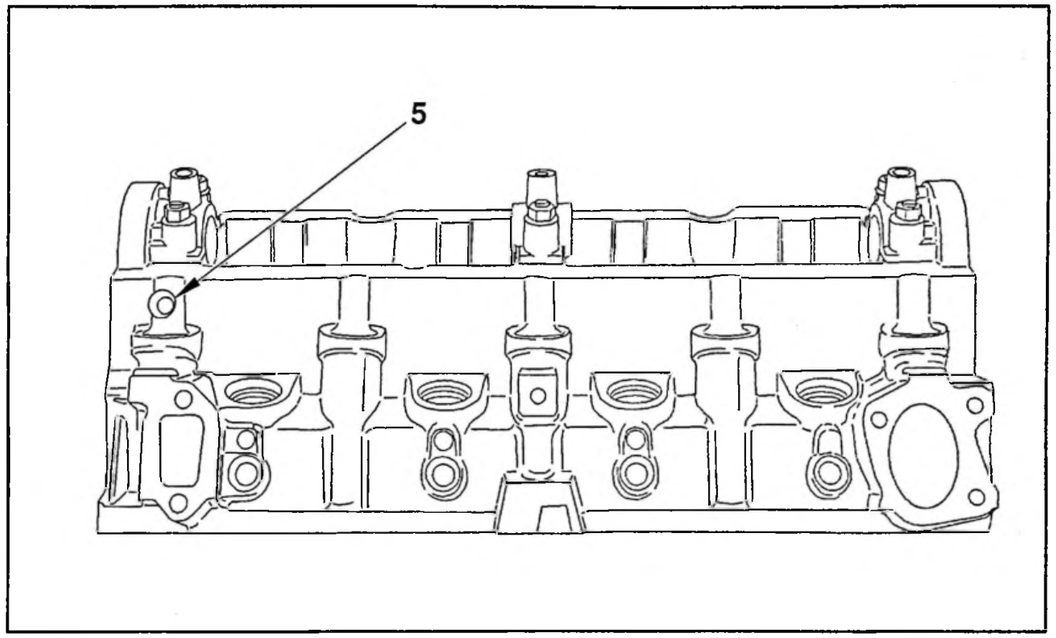


Fig : B1DP115D
Côté injecteurs : (5).

1.2 – Implantation des billes Ø 9,525 mm

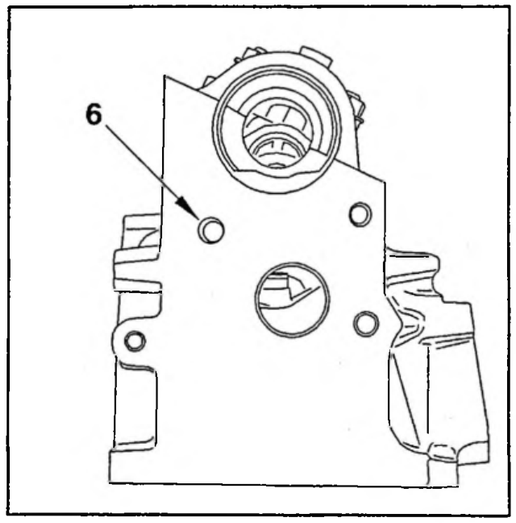


Fig : B1DP116C
Côté distribution : (6).

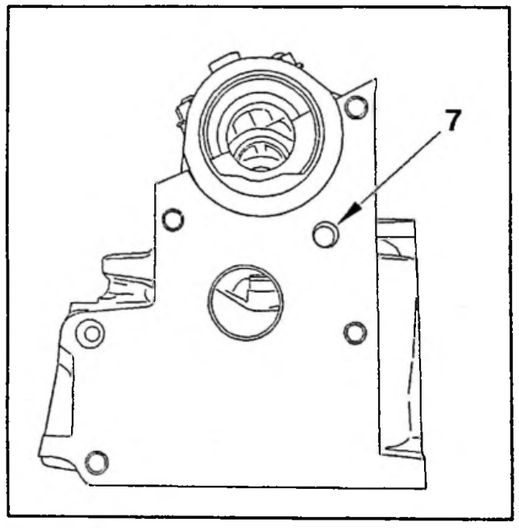


Fig : B1DP117C
Côté volant moteur : (7).

2 – OUTILLAGE PRECONISE

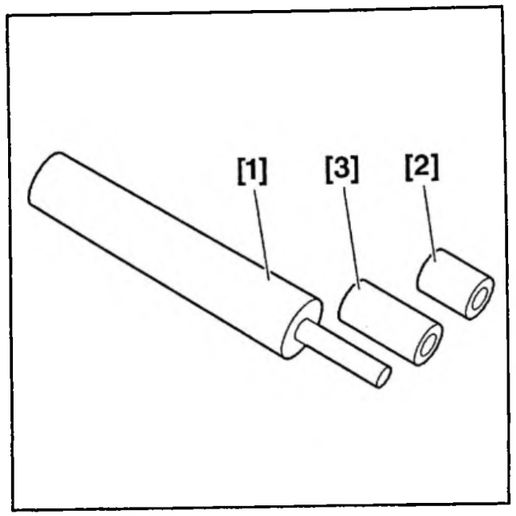


Fig : E5AP07KC

[1] bouterolle 4193–T.F1.
[2] tampon de montage 4193–T.F2 (longueur 19 mm).
[3] tampon de montage 4193–T.F3 (longueur 29 mm).

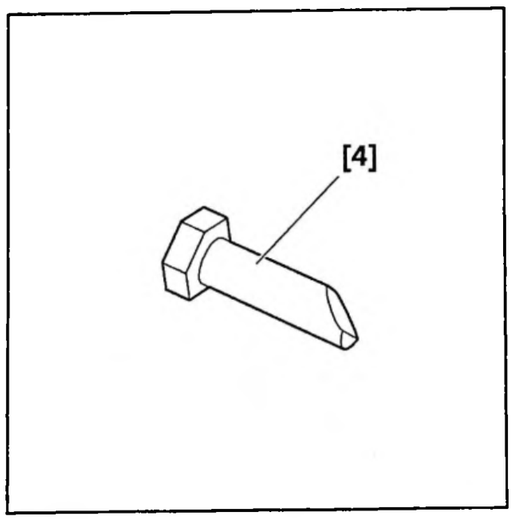


Fig : E5AP07LC

[4] chasse bille (scier une vis acier M8 suivant un angle de 45 ° et à une longueur de 35 mm).

3 – POSE

Déposer une goutte de "LOCTITE FRENETANCH" (E3) sur la bille.

Enfoncer la bille, à l'aide des outils [1] et [3] jusqu'au contact de l'outil [3] sur la culasse.

4 – REPARATION

4.1 – Défaut d'étanchéité d'une bille Ø 9,525 mm

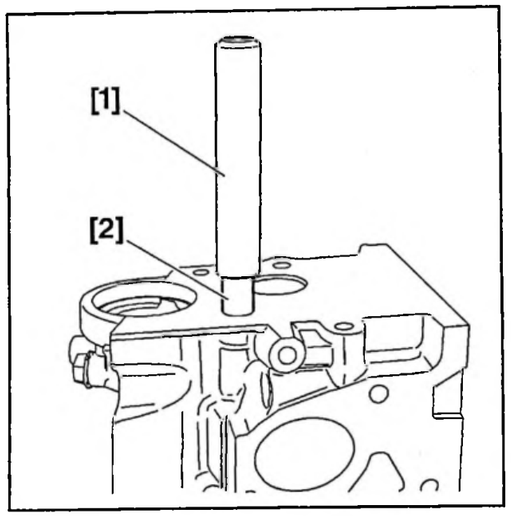


Fig : B1DP119C

4.1.1 – Billes (6) et (7)

Mettre en place une seconde bille.

4.1.2 – Mode opératoire

Enfoncer la bille, à l'aide des outils [1] et [2] jusqu'au contact de l'outil [2] sur la culasse.

Déposer une goutte de "LOCTITE FRENETANCH" (E3) sur la seconde bille.

Enfoncer la bille, à l'aide des outils [1] et [3] jusqu'au contact de l'outil [3] sur la culasse.

4.2 – Défaut d'étanchéité d'une bille Ø 7,93 mm

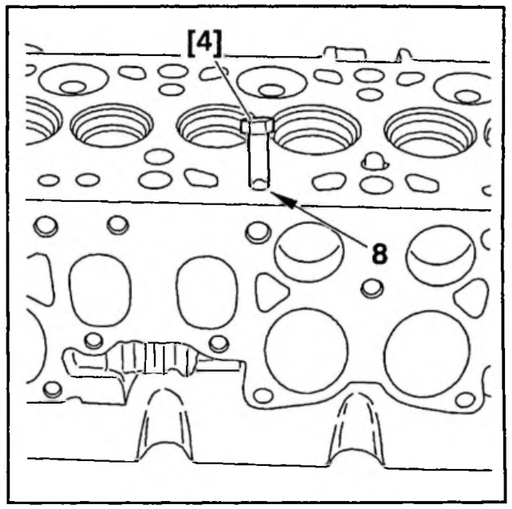


Fig : B1DP11AC

4.2.1 – Bille (5)

Changer la culasse.

4.2.2 – Billes (1), (2), (3) et (4)

Extraire la bille et la remplacer par un bouchon fileté 9 x 100 mm (référence 016325).

4.2.3 – Mode opératoire

Enfoncer une bille Ø 5,55 mm dans l'orifice (8) (référence 232704).

Placer l'outil [4] sur la bille Ø 5,55 mm.

Frapper sur l'outil [4] pour pousser la bille Ø 5,55 mm.

Introduire une seconde bille Ø 5,55 mm dans l'orifice (8).

Frapper sur l'outil [4] pour éjecter la bille Ø 7,93 mm de la culasse.

Tarauder l'extrémité du conduit de lubrification (8) sur 10 mm à l'aide d'un jeu de tarauds 9 x 100 mm.

Visser un bouchon fileté 9 x 100 mm dans le conduit de lubrification (voir nota).

NOTA : Enduire le filetage de LOCTITE FRENETANCH (E3).

CITROËN ZX

MARS 1998

1 N° ZX - 3

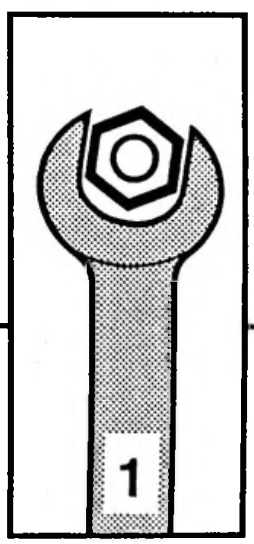
EVOLUTION

MOTEUR ESSENCE

TU Tous Types

- **EVOLUTION : MOTEUR**
  - Culbuteurs
  - Culasses
  - Ressorts de soupapes

MAN 008941



"Les informations techniques contenues dans la présente documentation sont destinées exclusivement aux professionnels de la réparation automobile. Dans certains cas, ces informations peuvent concerner la sécurité des véhicules. Elles seront utilisées par les réparateurs automobiles auxquels elles sont destinées, sous leur entière responsabilité, à l'exclusion de celle du Constructeur".
"Les informations techniques figurant dans cette brochure peuvent faire l'objet de mises à jour en fonction de l'évolution des caractéristiques des modèles de chaque gamme. Nous invitons les réparateurs automobiles à se mettre en rapport périodiquement avec le réseau du Constructeur, pour s'informer et se procurer les mises à jour nécessaires".

AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION EXPORT EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS VENTE

EVOLUTION : MOTEURS TU TOUS TYPES ESSENCE

1 – CULBUTEURS

1.1 – Application

A partir des numéros de série suivants :
- TU1 – 2 581 370
- TU3 – 2 552 655
- TU5 – 289 603

1.2 – Description

Les vis de réglage des culbuteurs sont modifiées :
- les têtes comportent une empreinte six pans plats pour le réglage du jeu aux soupapes
- le diamètre de la vis est réduit (M6 en remplacement de M9)

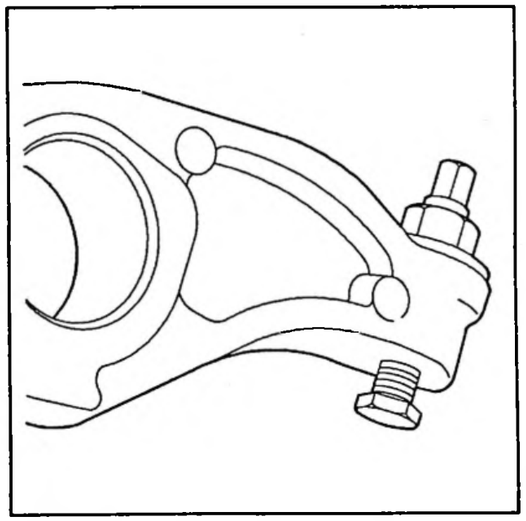


Fig : B1DP13RC

1.3 – Réparation

Les nouvelles pièces se montent en lieu et place des anciennes.

Serrer les écrous à 0,75 m.daN.

Le jeu aux soupapes reste inchangé.

2 – CULASSES – RESSORTS DE SOUPAPES

2.1 – Application

A partir des numéros de série suivants :
- TU1 – 2 581 370
- TU3 – 2 552 655

ATTENTION : Le moteur TU5 JP n'est pas concerné par la modification. Cette motorisation comporte d'origine la modification.

2.2 – Description

Les culasses comportent de nouveaux ressorts de soupapes : les appuis de ressorts usinés dans la culasse sont modifiés.

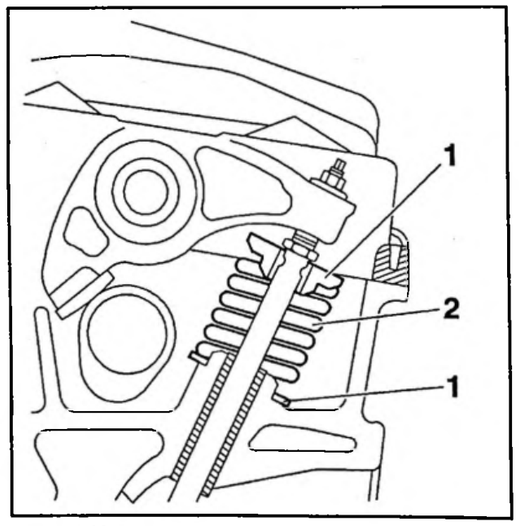


Fig : B1DP13SC

2.2.1 – Ressorts et rondelles d'appui

Les ressorts (2) et les rondelles d'appui inférieures et supérieures (1) sont de diamètres réduits :
- les ressorts (2) : diamètre extérieur = Ø 27 mm
- les rondelles d'appui (1) : diamètre = Ø 28 mm

2.2.2 – Identification des ressorts

Les nouveaux ressorts sont identifiables par leur revêtement de couleur bleu ou par un trait de peinture bleu (en "a").

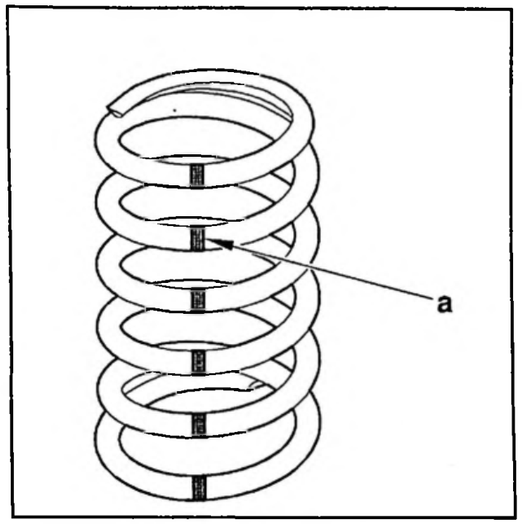


Fig : B1DP13TC

2.2.3 – Culasses

Le diamètre d'usinage des appuis des ressorts de soupapes est réduit.

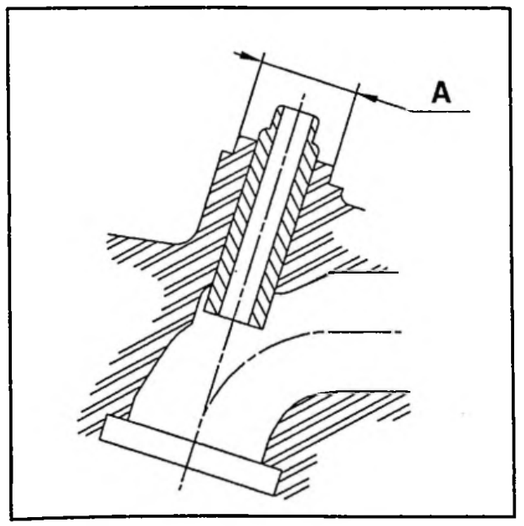


Fig : B1DP13UC

A = Ø 19,65 mm (en remplacement de Ø 21,3 mm).

2.2.4 – Identification

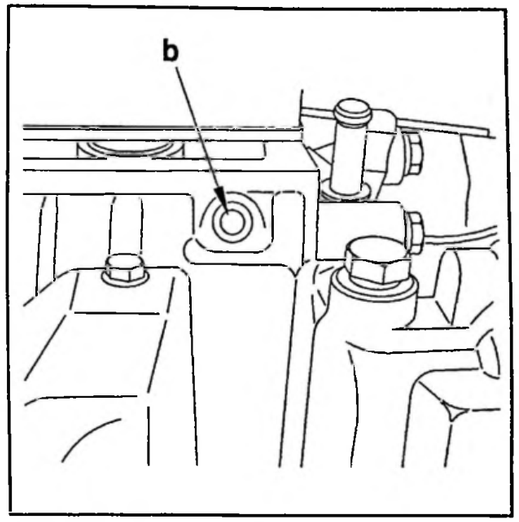


Fig : B1DP13VC

Les culasses usinées aux nouvelles cotes sont repérées par un lamage effectué autour de l'orifice de fixation de la patte d'élingage (en "b") :
- largeur : 10 mm
- profondeur : 1,5 mm

2.3 – Réparation

Les nouvelles pièces se montent en lieu et place des anciennes.

Pour remonter les anciens ressorts : placer des nouvelles rondelles d'appui (3) étudiées spécialement pour la réparation.

Numéro PR : 09 5143.

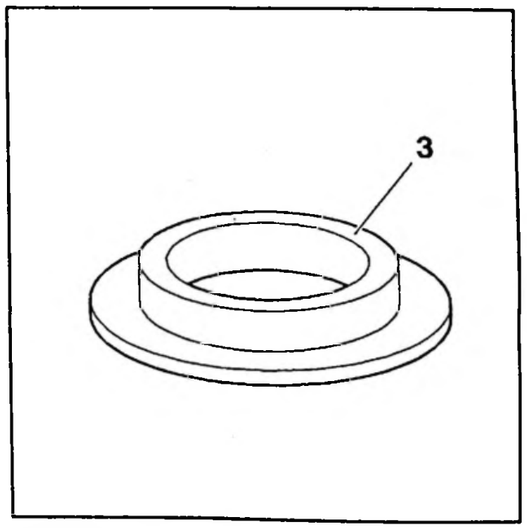


Fig : B1DP13WC

IDENTIFICATION MOTEURS

A
FAMILLE DE MOTEUR
TU TUD XU XUD

B
CYLINDREE (cm³)
9 : 900 à 999 (TU) **1** : 1100 à 1199 **2** : 1200 à 1299 **3** : 1300 à 1399 **5** : 1500 à 1599 **7** : 1700 à 1799 **9** : 1900 à 1999 **10** : 2000 à 2099 **11** : 2100 à 2199

C
NOMBRE DE CORPS (Carbu)
1 Monocorps **2** Bicorps **4** Quatre corps

D
TYPE ALIMENTATION
Sans : Carburateur **J** : Inj. multipoint **CP** : Carbu. piloté **M** : Inj. monopoint **T** : Turbo **E** : Echangeur **D** : A.C.A.V.

EX :

TU3 2/K

A	B	C-D	E-F	D	G
TU	3	2			* K

XU9 JA/Z

A	B	D	E-F	D	G
XU	9	J	A		* K

G	
REGLEMENTATION ANTIPOLLUTION	
* **Stades d'évolutions**	**Antipollution**
2 2ème génération **3** 3ème génération etc...	**K** : 15.04 **W** : 15.05 **Y** : US 87 **Z** : US 83 **N** : Davignon - 15 (classe C) **S** : Japon (essence) **R** : Japon (diesel) **V** : 15.06 Europe

E
STADES EVOLUTIONS
A : Amélioré **S** : Supérieur **C** : Compact

F
NOMBRE DE SOUPAPES
2 : 2 Soupapes **3** : 3 Soupapes **4** : 4 Soupapes

D	A	B	DK	E	SF	F
I	N	NL	P	GB	S	CH
DIC 1		DIC 2				

(D) Allemagne
(A) Autriche
(B) Belgique
(DK) Danemark
(E) Espagne
(SF) Finlande
(F) France
(I) Italie
(N) Norvège
(NL) Pays-Bas
(P) Portugal
(GB) Grande-Bretagne
(S) Suède
(CH) Suisse

(DIC1) Grand Export à réglementation de l'antipollution non sévérisée.
(DIC2) Grand Export à réglementation de l'antipollution sévérisée.

Validation des opérations par pays (voir page 1)

NUMERO DE L'OPERATION	DESIGNATION	VALIDATION
ZX 140-000/1	- Liste des opérations : Alimentation - Carburation.	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2
ZX 140-000/2	- Outillage.	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2
ZX 142-000/1	- Généralités sur la carburation.	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2
ZX 142-00/1	- Caractéristiques du carburateur SOLEX 32-34 Z2 PSA 528.	B E F / I P GB / DIC 1
ZX 142-0/1	- Contrôle et réglage du carburateur SOLEX 32-34 Z2 PSA 528.	B E F / I P GB / DIC 1
ZX 142-1/1	- Dépose et pose d'un câble de starter.	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2
ZX 146-00/1	- Caractéristiques et points particuliers de la pompe LUCAS DIESEL.	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2
ZX 146-00/2	- Caractéristiques et points particuliers de la pompe BOSCH.	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2
ZX 146-00/11	- Caractéristiques et points particuliers des injecteurs, bougies de préchauffage, filtre.	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2
ZX 146-0/1	- Contrôle et calage de la pompe LUCAS DIESEL.	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2
ZX 146-0/2	- Contrôle et réglage des commandes de pompe LUCAS DIESEL.	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2

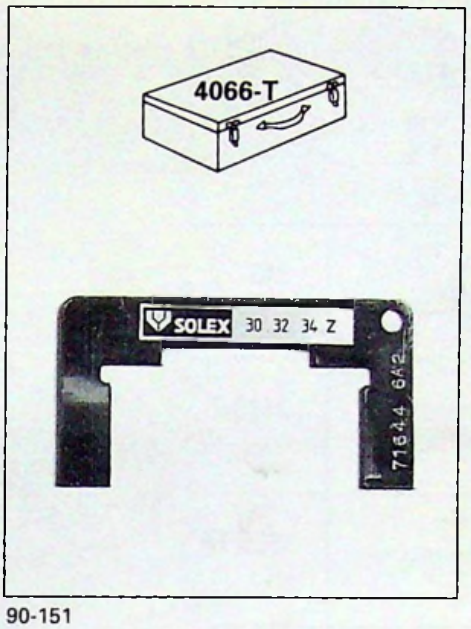
Validation des opérations par pays (voir page 1)

NUMERO DE L'OPERATION	DESIGNATION	VALIDATION
ZX 146-0/10	- Contrôle et calage de la pompe BOSCH.	D A B DK E SF F I N NL P GB S CH DIC 1 DIC 2
ZX 146-0/11	- Contrôle et réglage des commandes de pompe BOSCH.	D A B DK E SF F I N NL P GB S CH DIC 1 DIC 2
ZX 146-0/21	- Contrôle et réglage des injecteurs.	D A B DK E SF F I N NL P GB S CH DIC 1 DIC 2
ZX 146-1/1	- Dépose et pose d'un porte injecteur et d'un filtre.	D A B DK E SF F I N NL P GB S CH DIC 1 DIC 2
ZX 146-1/2	- Dépose et pose d'une pompe d'injection.	D A B DK E SF F I N NL P GB S CH DIC 1 DIC 2
ZX 171-00/1	- Caractéristiques des circuits d'alimentation d'AIR (Moteur TU).	D A B DK E SF F I N NL P GB S CH DIC 1 DIC 2
ZX 171-00/2	- Caractéristiques des circuits d'alimentation d'AIR (Moteur XU5 M).	D A B DK E SF F I N NL P GB S CH DIC 1 DIC 2
ZX 171-00/3	- Caractéristiques des circuits d'alimentation d'AIR (Moteur XU 9).	D A B DK E SF F I N NL P GB S CH DIC 1 DIC 2
ZX 171-00/4	- Caractéristiques des circuits d'alimentation d'AIR (Moteur XUD 9).	D A B DK E SF F I N NL P GB S CH DIC 1 DIC 2
ZX 175-00/1	- Caractéristiques des circuits d'alimentation CARBURANT (carburateur).	D A B DK E SF F I N NL P GB S CH DIC 1 DIC 2
ZX 175-00/2	- Caractéristiques des circuits d'alimentation CARBURANT (injection).	D A B DK E SF F I N NL P GB S CH DIC 1 DIC 2

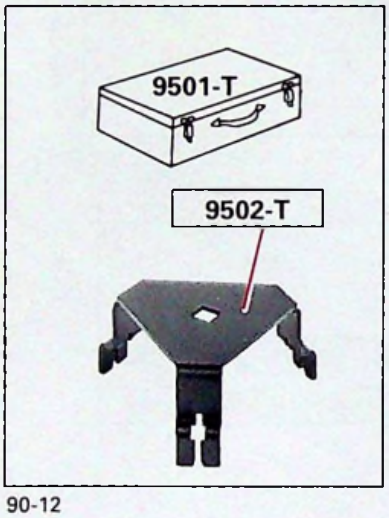
Validation des opérations par pays (voir page 1)

NUMERO DE L'OPERATION	DESIGNATION	VALIDATION
ZX 175-00/3	- Caractéristiques des circuits d'alimentation CARBURANT (diesel).	D A B DK E SF F I N NL P GB S CH DIC 1 DIC 2
ZX 175-1/1	- Dépose et pose du réservoir carburant.	D A B DK E SF F I N NL P GB S CH DIC 1 DIC 2
ZX 176-1/2	- Dépose et pose d'une tubulure de réservoir carburant.	D A B DK E SF F I N NL P GB S CH DIC 1 DIC 2

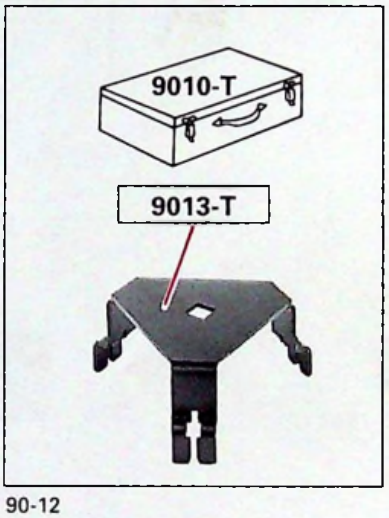
89-731



90-151

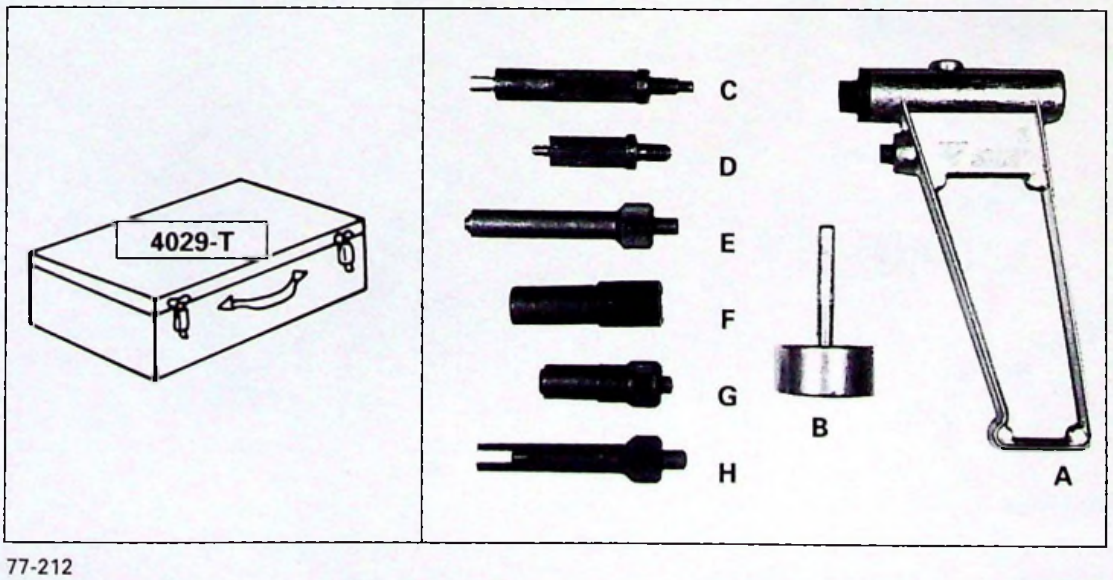


90-12

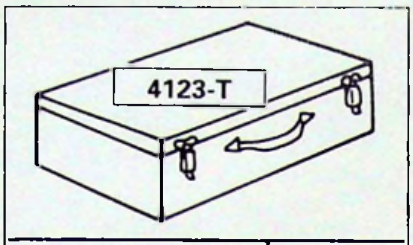


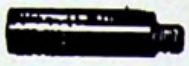
90-12

90-808

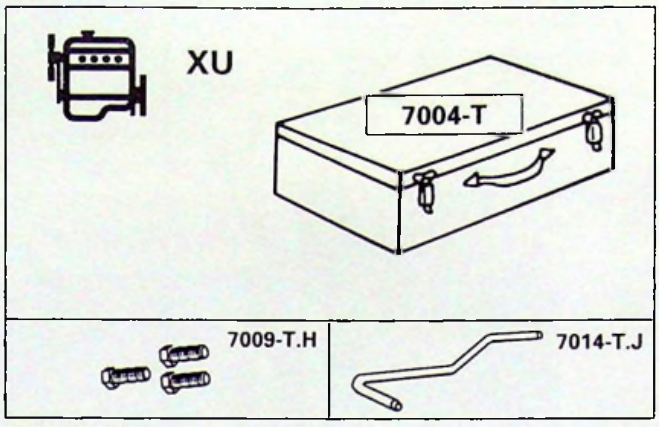


77-212

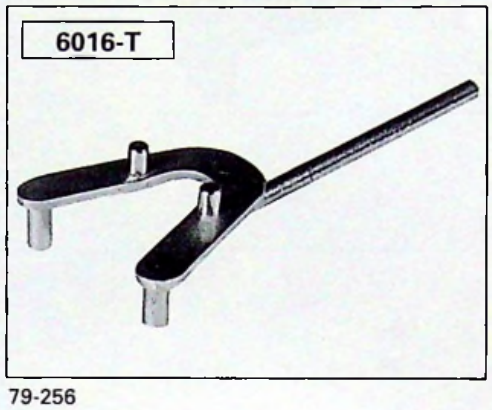


	2437-T
	2438-T
	3089-TF
	4093-T
	7010-T
	7008-TBIS

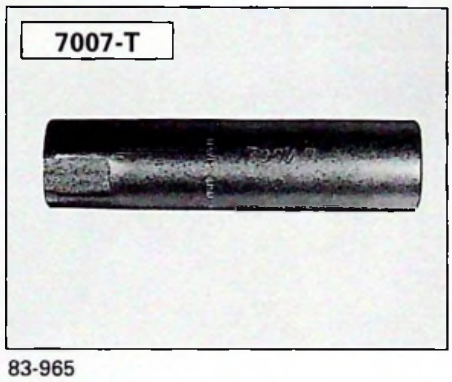
FK. R. 12103



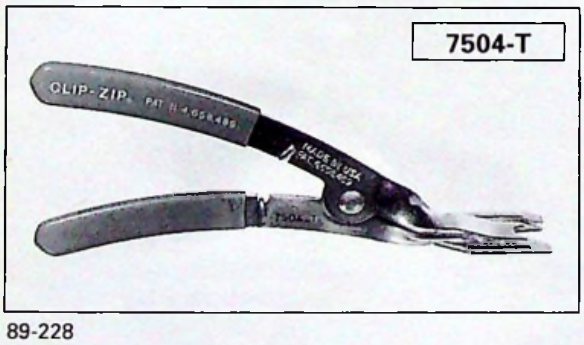
MR 630-34/63



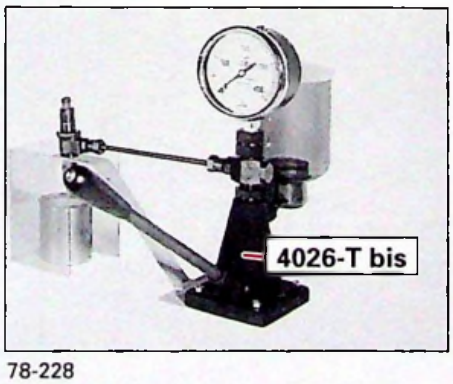
79-256



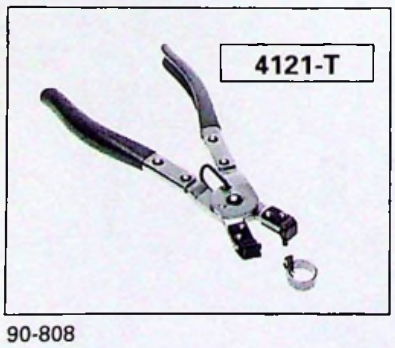
83-965



89-228



78-228



90-808

GENERALITES SUR LA CARBURATION

Les carburateurs SOLEX et WEBER sont équipés de dispositifs d'inviolabilité au niveau des vis de réglage, de la richesse et de l'OVAD.

Si le réglage de la pollution n'est pas conforme, l'obturateur d'origine *(blanc sur carburateur WEBER, noir sur carburateur SOLEX)* sera retiré et, après réglage, remplacé par un obturateur "REPARATION" *(noir sur carburateur WEBER, blanc sur carburateur SOLEX)*.

Le Département des Pièces de Rechange fournit, sous la référence **4029-T**, un coffret permettant la dépose et la pose des témoins d'inviolabilité des carburateurs SOLEX et WEBER.

CONSTITUTION DU COFFRET 4029-T, Fig. I et II :

A. Pistolet.
B. Outil d'armement du pistolet.
C. Outil d'extraction du bouchon **(a)** d'inviolabilité de vis de richesse noyée (SOLEX).
D. Outil d'extraction du bouchon **(a)** d'inviolabilité de vis de richesse noyée (WEBER).
E. Outil de mise en place du bouchon **(a)** et du bouchon **(b)** (SOLEX et WEBER).
F. Outil pour casser la tête du capuchon **(b)** de vis de richesse avec coupelle (SOLEX).
G. Outil de mise en place du bouchon **(a)** et du bouchon **(b)** (SOLEX et WEBER).
H. Outil de mise en place du capuchon **(c)** d'inviolabilité de vis de butée d'axe de papillon (SOLEX).

Ce coffret contient également un lot d'oburateurs pour carburateurs SOLEX :

a) Bouchon d'inviolabilité de vis de richesse.
b) Capuchon d'inviolabilité de vis de richesse avec coupelle.
c) Capuchon d'inviolabilité de vis de butée d'axe de papillon.

Le Département des Pièces de Rechange fournit les capuchons, par sachets de 10 pièces, sous les références suivantes :

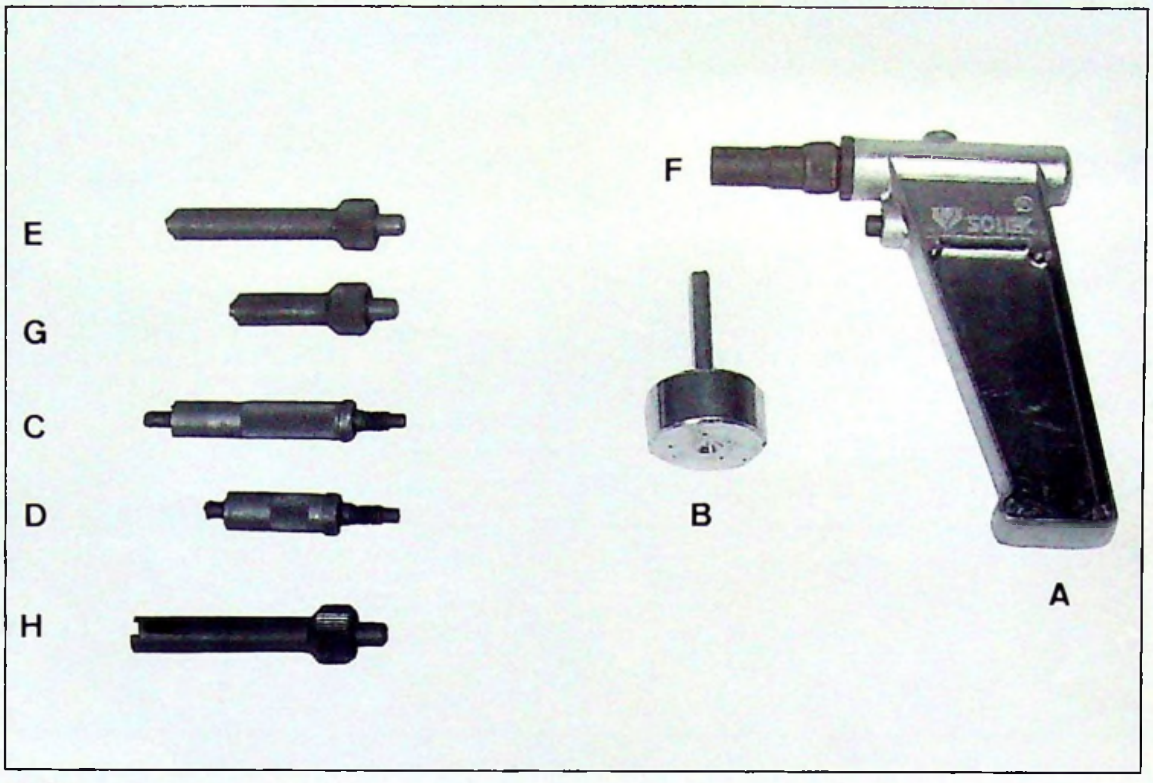
- **Bouchon d'inviolabilité de vis de richesse noyée et de vis de réglage de l'OVAD**
  Carburation SOLEX ..... N° 5 489 718 Y (blanc)
  Carburateur WEBER ..... N° (noir)
- **Capuchon d'inviolabilité de vis de richesse avec coupelle**
  Carburateur SOLEX ..... N° 5 501 075 U (blanc)
- **Capuchon d'inviolabilité de vis de butée d'axe de papillon et vis de réglage d'ouverture de papillon**
  Carburateur SOLEX ..... N° 5 507 643 (blanc)

UTILISATION

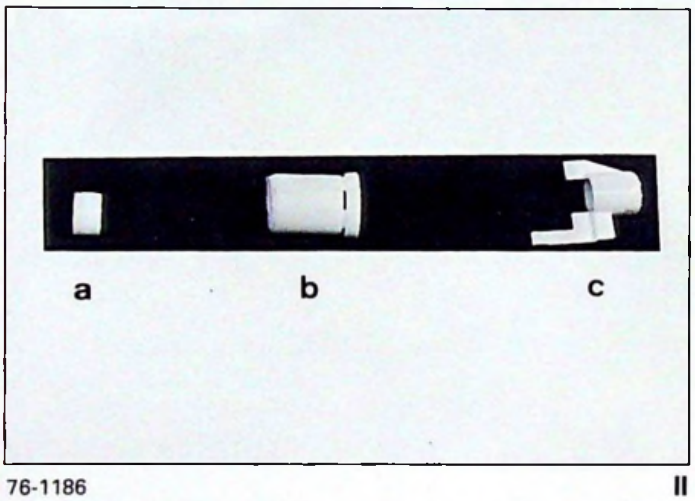
I. DEPOSE ET POSE DU BOUCHON D'INVIOLABILITE DE VIS DE RICHESSE NOYEE SUR CARBURATEUR SOLEX.

DEPOSE, **Fig. III, IV et V :**

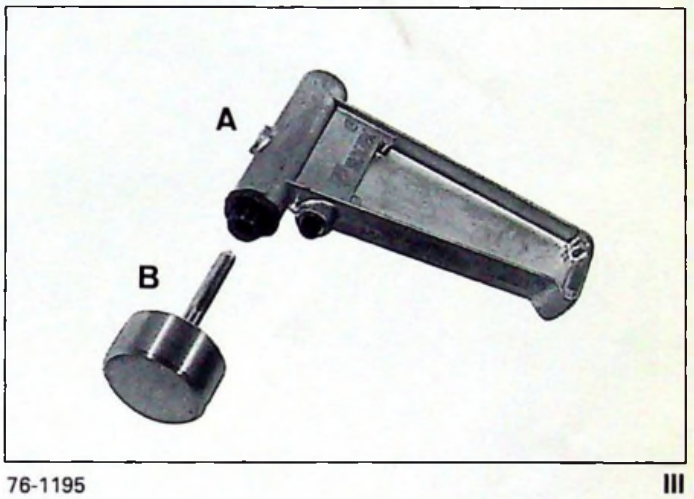
1. Armer le pistolet **A** sur l'outil **B**.
2. Percer le bouchon **(a)** :
   - placer et maintenir l'outil **C** contre le pistolet **A**.
   - présenter l'ensemble outil-pistolet contre le bouchon **(a)**, en s'assurant que l'embout de l'outil soit bien centré dans le bouchon et que l'ensemble soit aligné le mieux possible dans l'axe du bouchon.
   - percuter et retirer le pistolet en laissant l'outil **C** sur le carburateur.
3. Extraire le bouchon **(a)** :
   - armer le pistolet **A.**
   - visser l'outil **C** *au dos* du pistolet **A.**
   - percuter pour extraire le bouchon.
4. Procéder au réglage de la pollution.



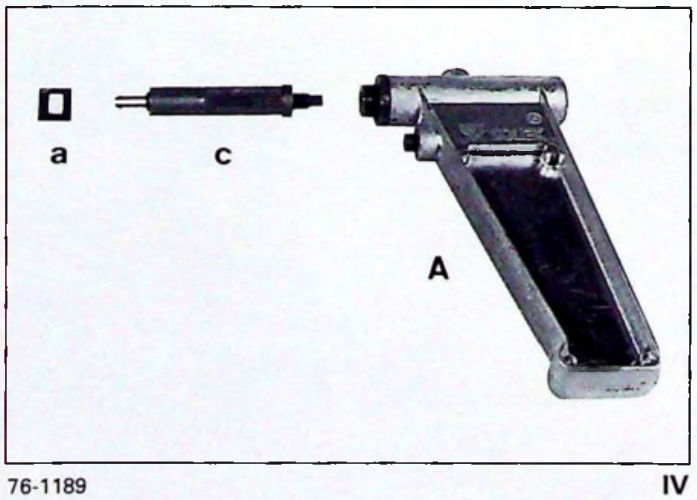
91-252 I



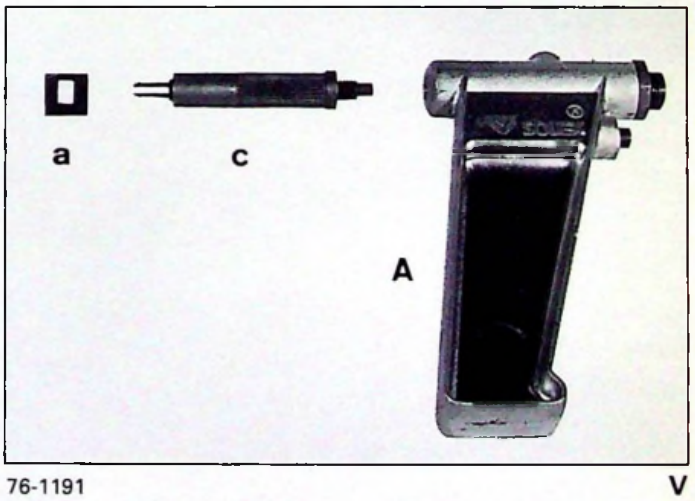
76-1186 II



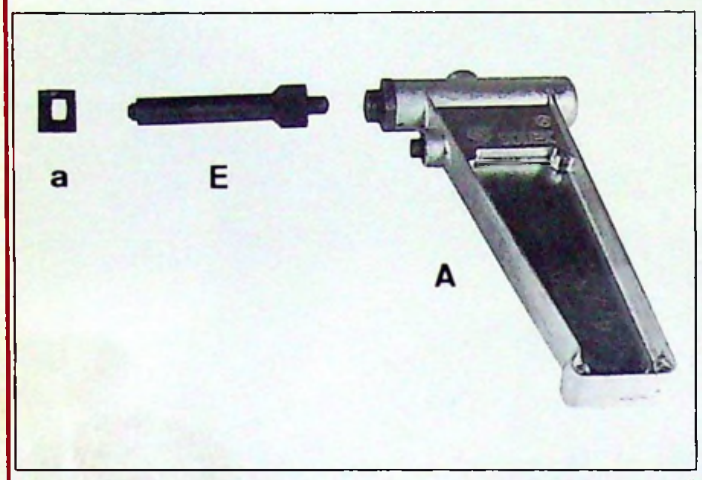
76-1195 III



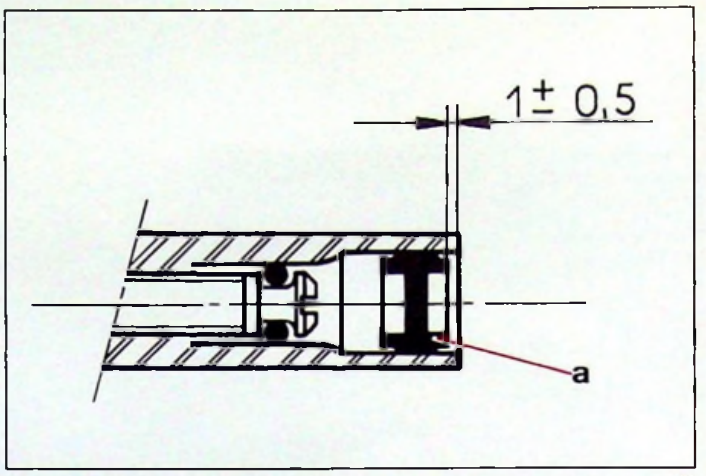
76-1189 IV



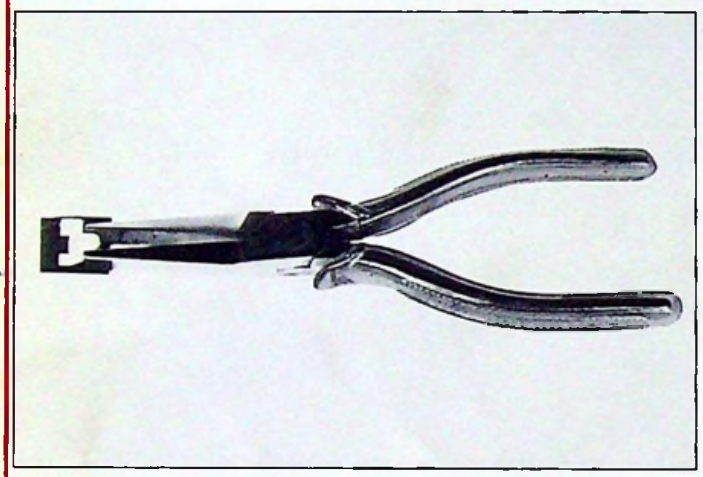
76-1191 V



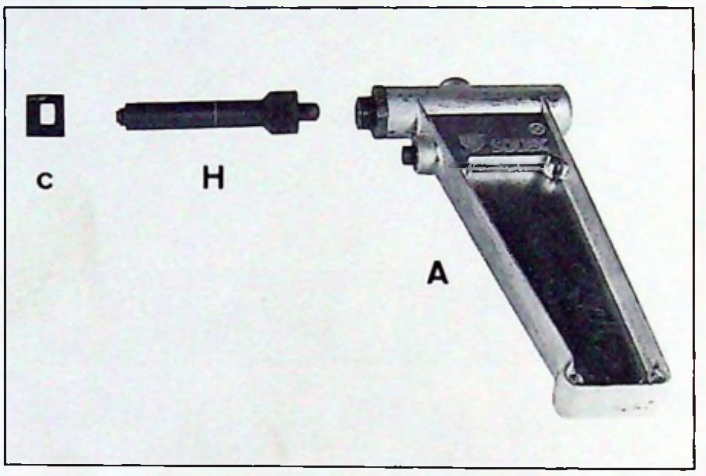
76-1193 I



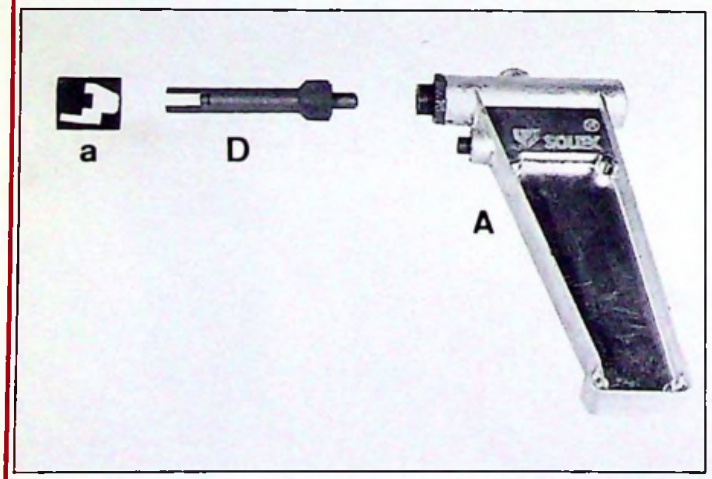
G. 14-27 II



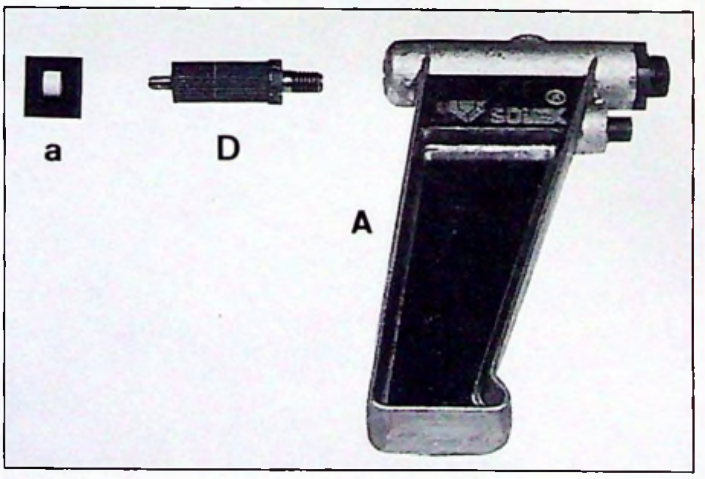
76-1188 III



76-1192 IV



76-1351 V



76-1352 VI

POSE, **Fig. I et II :**

5. Poser le bouchon **(a)** d'inviolabilité :
- armer le pistolet **A**,
- visser l'outil **E** sur le pistolet **A**,
- placer le bouchon **(a)** dans son logement sur le carburateur,
- percuter le bouchon, jusqu'à sa mise en place définitive.

II. DEPOSE ET POSE DU CAPUCHON D'INVIOLABILITE DE VIS DE BUTEE DE PAPILLON (capuchon c) DE SECOND CORPS SUR CARBURATEUR SOLEX

Cette opération n'est à effectuer que dans le cas de contrôle et réglage sur banc de carburateurs (Type L'POLLU 2000).

DEPOSE ET POSE DU CAPUCHON D'INVIOLABILITE DE VIS DE REGLAGE D'OUVERTURE DE PAPILLON SOUS STARTER

DEPOSE, **Fig. III :**

1. Déposer le capuchon **(c)** à l'aide d'une pince à becs plats.

2. Régler l'entrebâillement :
Procéder au réglage de l'entrebâillement de papillon, à l'aide du banc, suivant les normes indiquées dans les notes Etudes Equipement n° 14-1/16 ter et n° 14-1/16 quater *(communiquées sur demande aux possesseurs de bancs de contrôle et réglage de carburateurs).*

POSE, **Fig. IV :**

3. Poser le capuchon **(c)** :
- armer le pistolet **A**,
- visser l'outil **H** sur le pistolet,
- engager le capuchon **(c)** sur la vis de butée d'axe de papillon,
- appliquer l'ensemble outil-pistolet contre le capuchon **(c)** et percuter.

III. DEPOSE ET POSE DU BOUCHON D'INVIOLABILITE DE VIS DE RICHESSE NOYEE SUR CARBURATEUR WEBER

DEPOSE ET POSE DU BOUCHON D'INVIOLABILITE DE VIS DE REGLAGE D'O.V.A.D

DEPOSE, **Fig. V :**

1. Armer le pistolet **A** sur l'outil **B**.

2. Percer le bouchon **(a)** :
- placer et maintenir l'outil **D** contre le pistolet **A**,
- présenter l'ensemble outil-pistolet contre le bouchon **(a)**, en s'assurant que l'embout de l'outil soit bien centré dans le bouchon et que l'ensemble soit aligné le mieux possible dans l'axe du bouchon,
- percuter et visser l'outil dans le bouchon (pas à gauche),
- retirer le pistolet en laissant l'outil **D** sur le carburateur.

3. Extraire le bouchon **(a)**, **Fig. VI :**
- armer le pistolet **A**,
- visser l'outil **D** au dos du pistolet **A**,
- percuter pour extraire le bouchon.

4. Procéder au réglage de la pollution.

POSE, **Fig. I :**

5. Poser le bouchon **(a)** d'inviolabilité :
- armer le pistolet **A**,
- visser l'outil **G** sur le pistolet **A**,
- placer le bouchon **(a)** dans son logement sur le carburateur *(attention au sens du montage)*,
- percuter le bouchon jusqu'à sa mise en place définitive.

CONTROLE ANTIPOLLUTION

Afin de satisfaire à la réglementation en vigueur, le contrôle et le réglage de la pollution des véhicules **"Essence"** doivent obligatoirement être effectués après les travaux suivants :

I. – ECHANGE MOTEUR

II. – ECHANGE CARBURATEUR

III. – TRAVAUX SUR CARBURATION
Remplacement des pièces du carburateur.
Réglages sur carburateur.
Interventions sur commandes de carburateur.

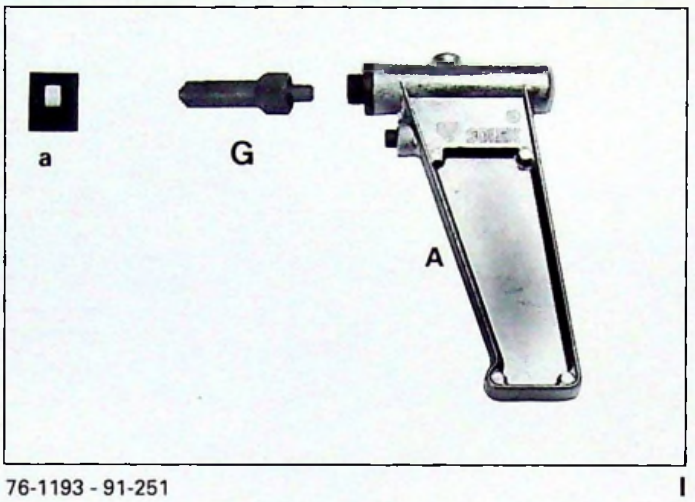
IV. – TRAVAUX SUR ADMISSION
Remplacement ou dépose :
- de la tubulure d'admission,
- du filtre à air,
- du recyclage des gaz du carter.

V. – TRAVAUX SUR MOTEUR
Réglage du jeu aux culbuteurs.
Remplacement ou dépose :
- de la culasse,
- de l'arbre à cames,
- des culbuteurs,
- des soupapes,
- des chemises et pistons.

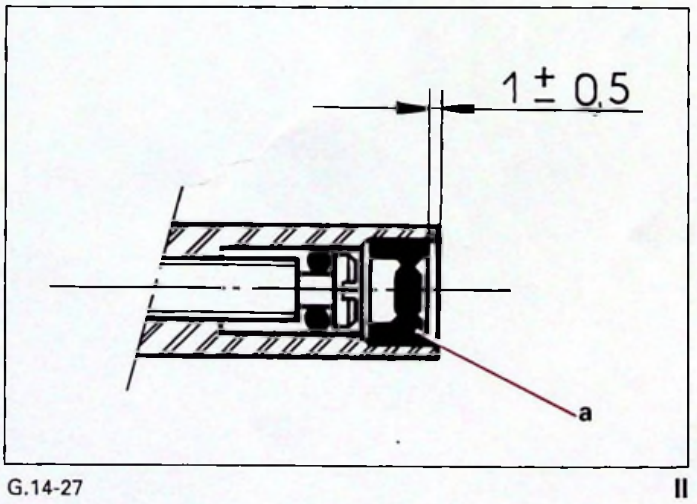
VI. – TRAVAUX SUR ALLUMAGE
Remplacement ou remise en état de l'allumeur (en tout ou partie).
Réglage ou remplacement des bougies.
Réglage du point d'allumage.

VII. – TRAVAUX SUR ECHAPPEMENT
Remplacement ou dépose :
- de la tubulure d'échappement,
- du pot d'échappement ou autre partie de l'échappement.

VIII. – TRAVAUX SUR SYSTEME ANTIPOLLUTION
Lorsque le véhicule possède un équipement particulier *(véhicules types SUEDE, AUSTRALIE et JAPON, par exemple)*.



76-1193 - 91-251 I



G.14-27 II

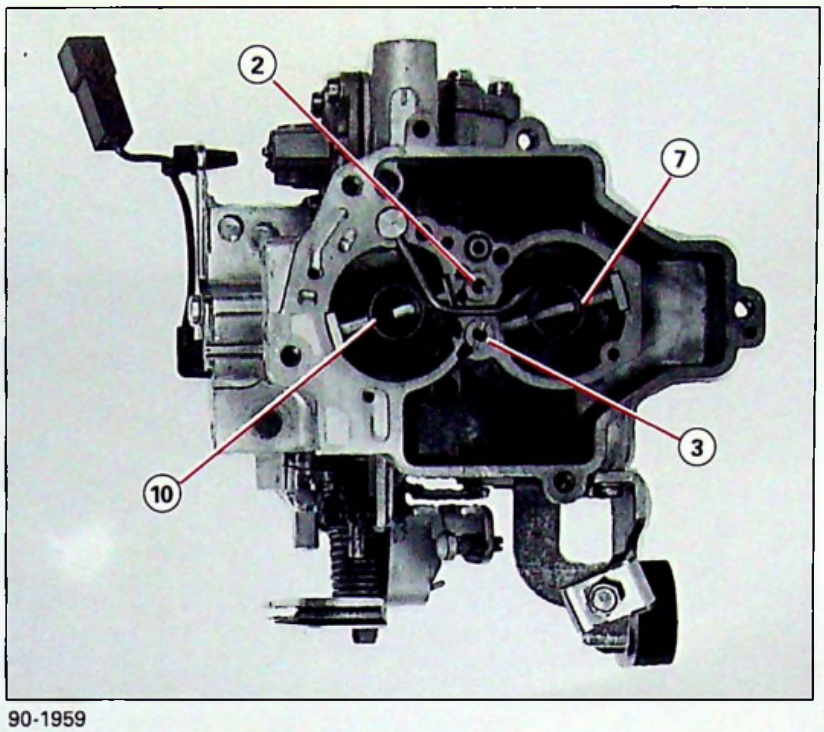
CARACTERISTIQUES DU CARBURATEUR
*SOLEX 32 34 Z2 PSA **528***

MOTEUR K2D

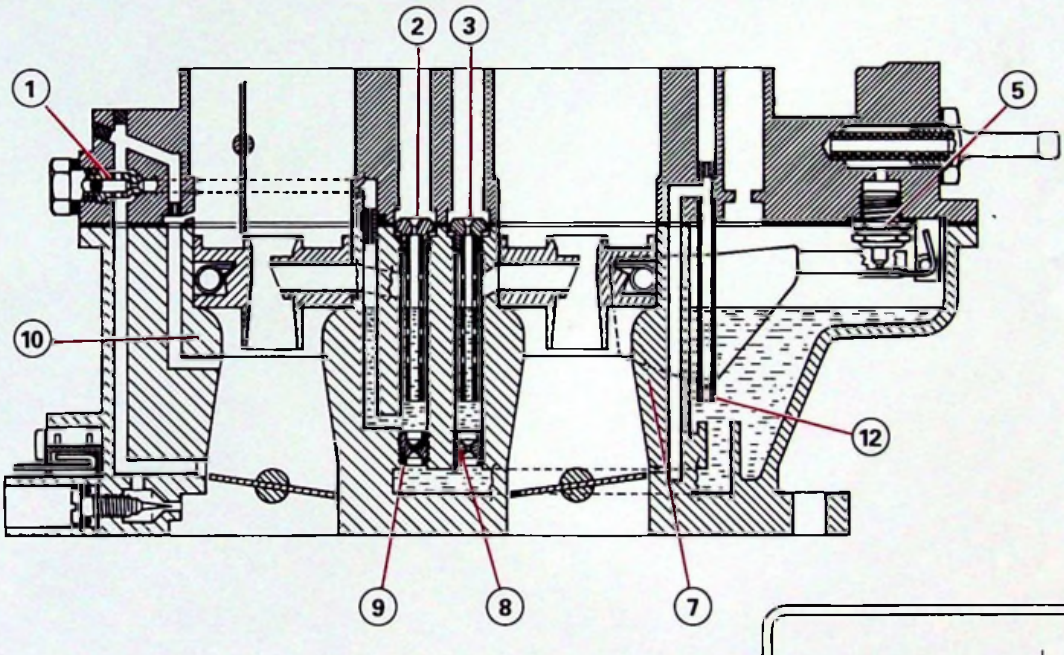
MARQUE : SOLEX

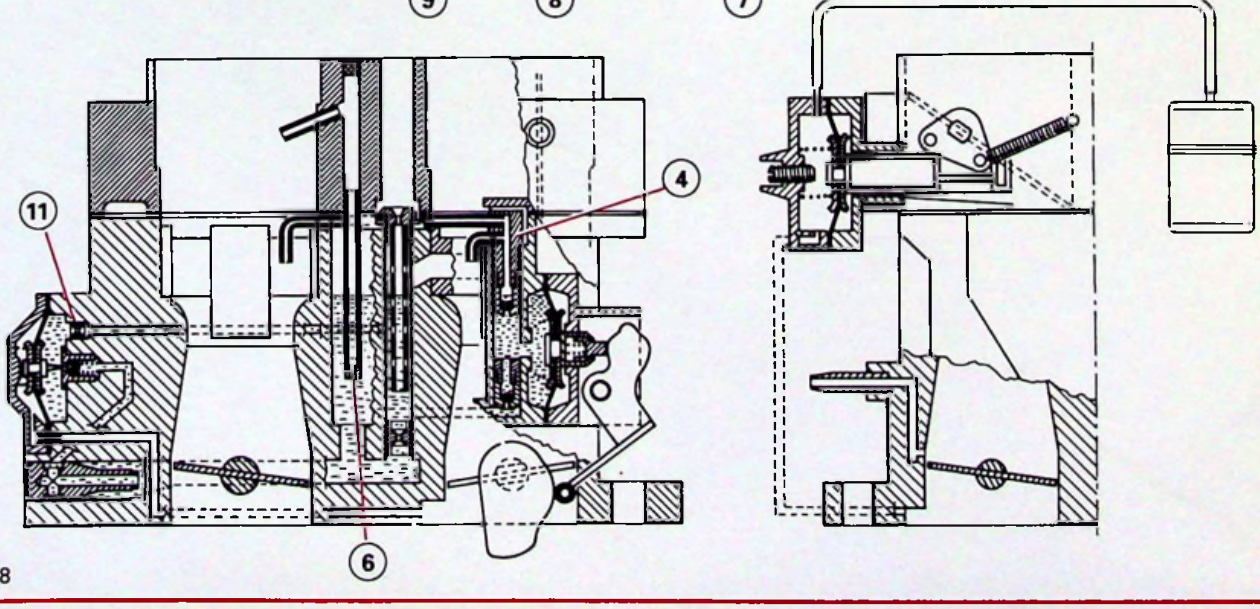
TYPE : 32 - 34 Z2

DESIGNATION Type : Repère :	*	32 - 34 Z2 **528**	
		1er corps	2e corps
Buse	**K**	24 (10)	25 (7)
Gicleur principal	**Gg**	115 (9)	120 (8)
Ajutage d'automaticité et tube d'émulsion	**a**	155 (2)	160 (3)
Gicleur de ralenti	**g**	40 (1)	
Gicleur de by-pass	**Cbp**		50 (12)
Enrichisseur pneumatique	**Ce**	45 (11)	
Injecteur de pompe	**i**	35 (4)	35 (4)
Gicleur d'essence d'économat	**CE**		80 (6)
Pointeau	**P**	1,6 mm (5)	
Ouverture positive du papillon de 1er corps (volet de départ fermé)		0,5 mm	
Entrebâillement du volet de départ		3 ± 0,5 mm	

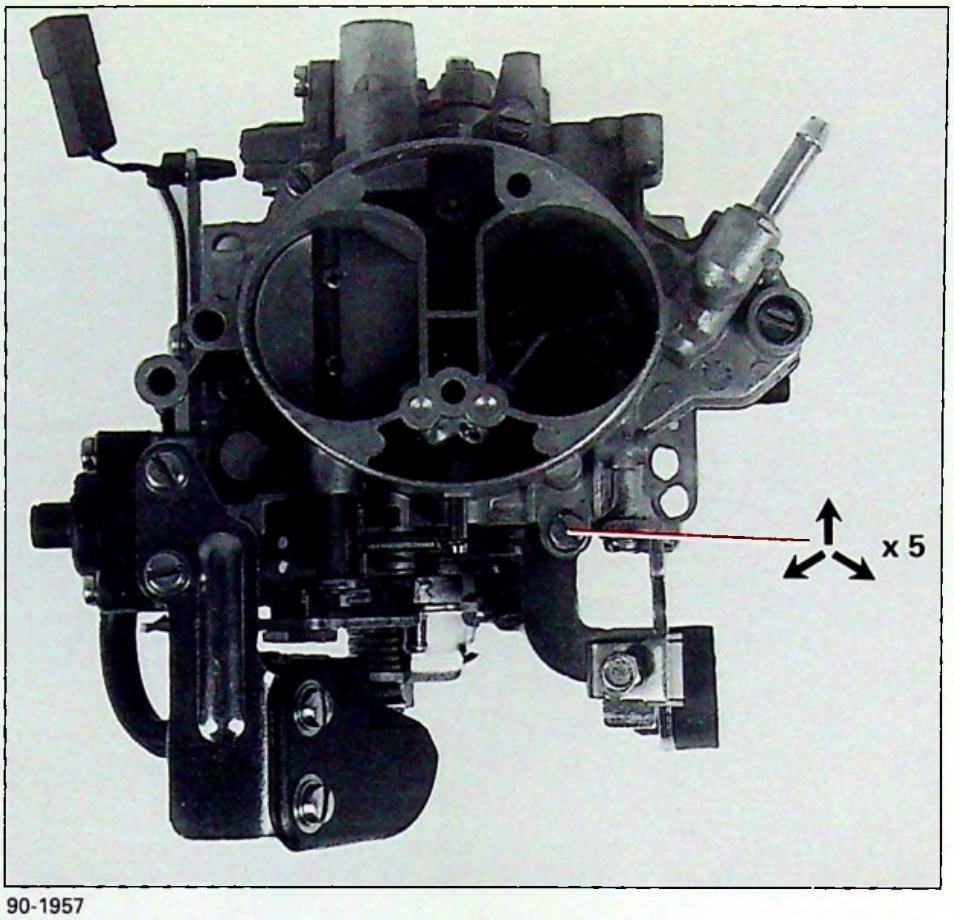


90-1959

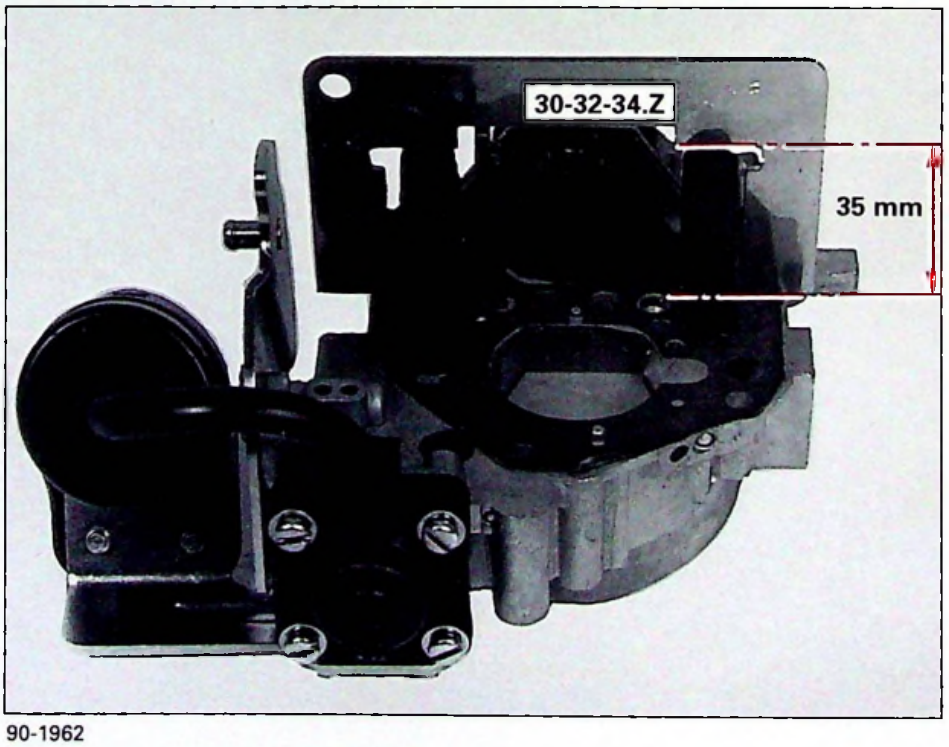




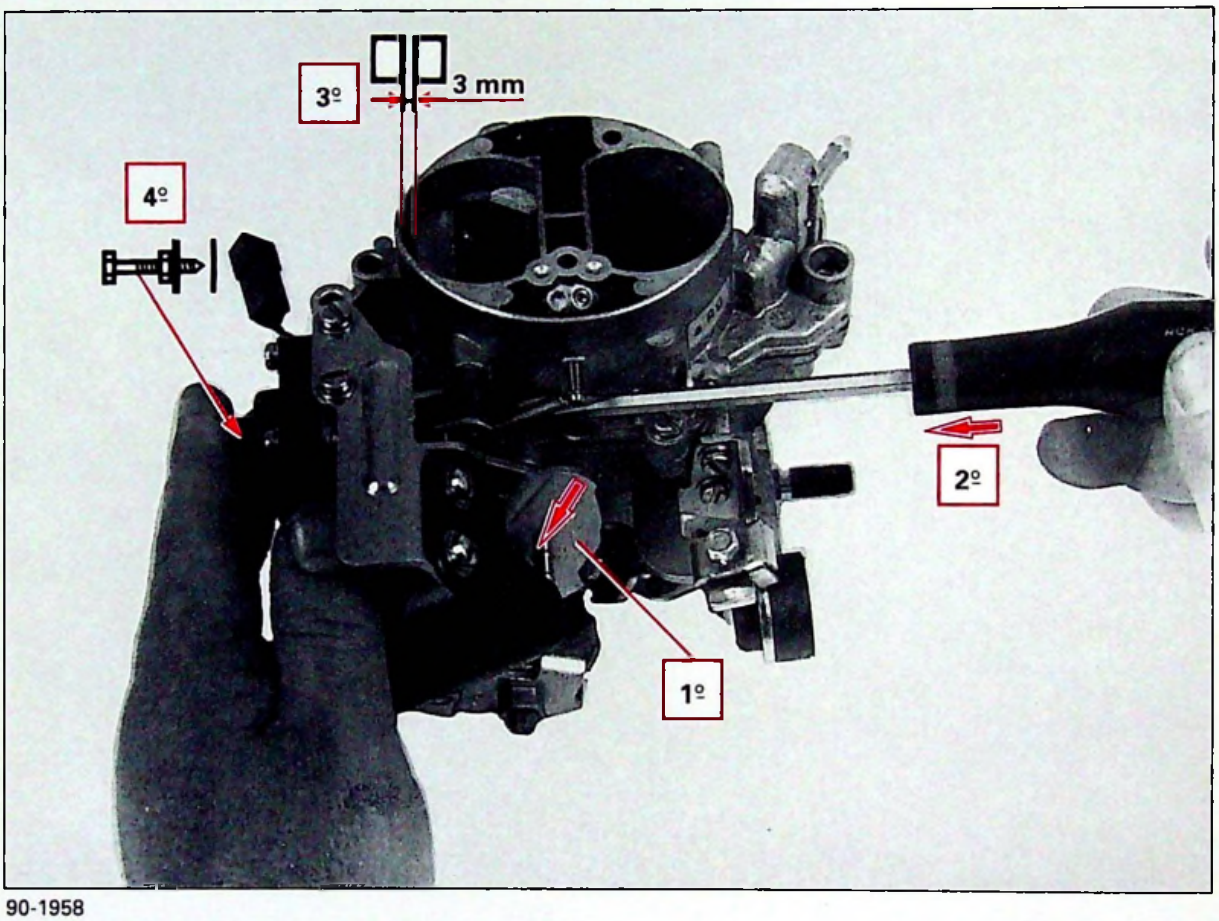
F. 14-8



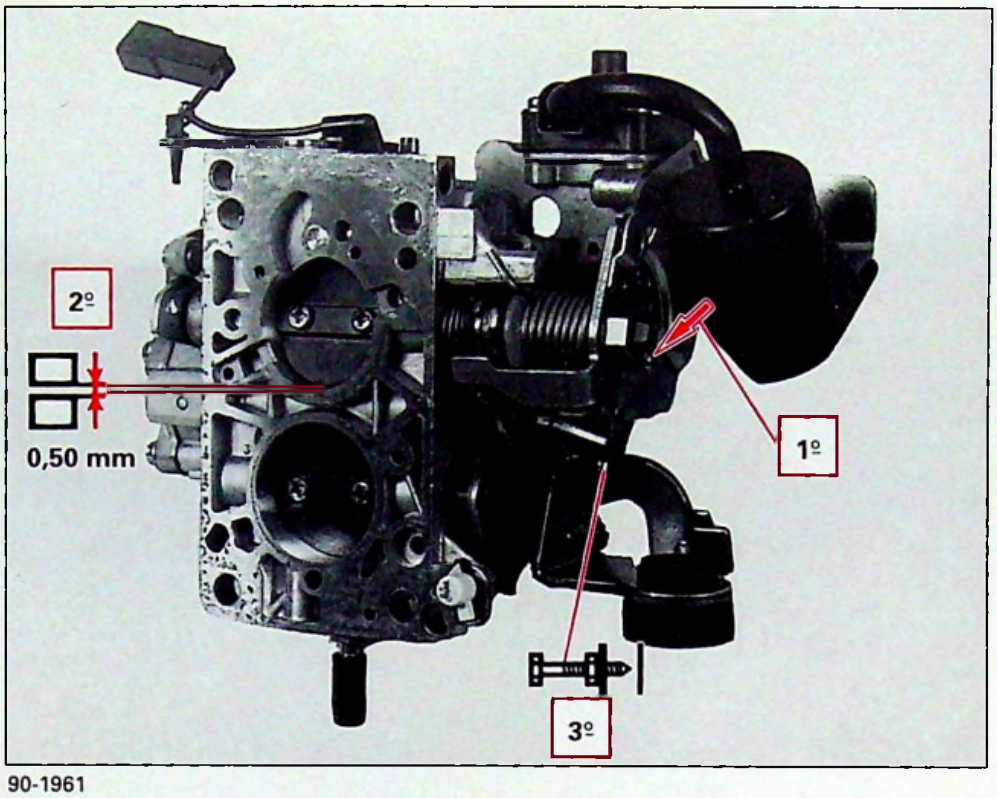
90-1957



90-1962

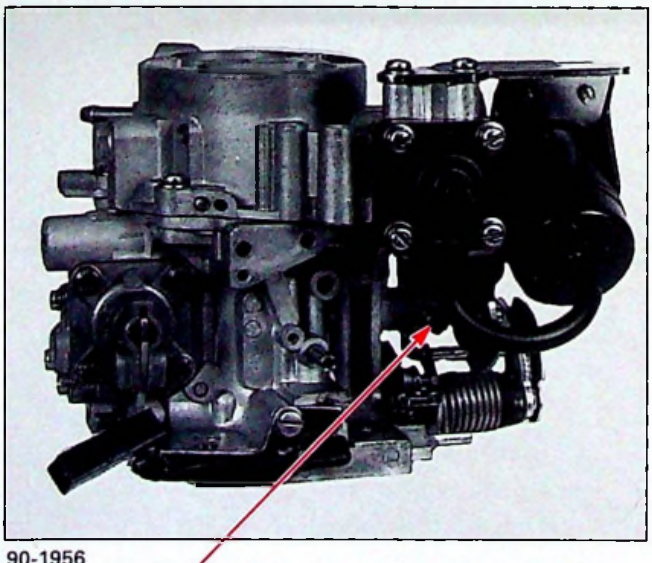


90-1958



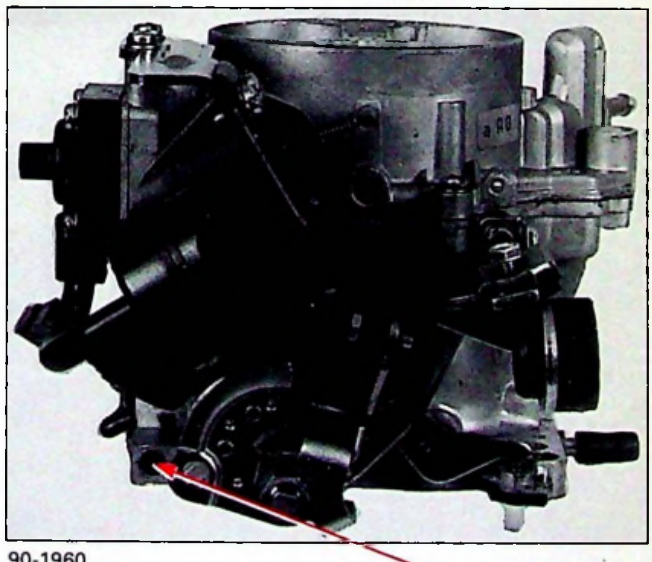
90-1961

80° C



90-1956

850 ± 100 tr/mn



90-1960

0,5 → 1,5 % CO
9 % CO_2

OUTILLAGE PRECONISE

4121-T : Pince colier "clic".

DEPOSE ET POSE D'UN CABLE DE STARTER

DEPOSE

Désaccoupler Fig. I :

- le câble **(1)** du carburateur,
- le collier "clic" **(3)** à l'aide de l'outil **4121-T,**
- le collier **(2)** de fixation caoutchouc **(4).**

Tirer Fig. II, à fond sur la commande de starter.

Déposer Fig. II :

- la vis **(5),**
- le câble de starter.

POSE

Engager le câble de starter.

Serrer Fig. II, la vis **(5).**

Engager Fig. III, le caoutchouc **(4).**

Accoupler Fig. III, le câble **(1)** sur le carburateur.

Poser et serrer Fig. IV, le collier **(2)** de fixation.

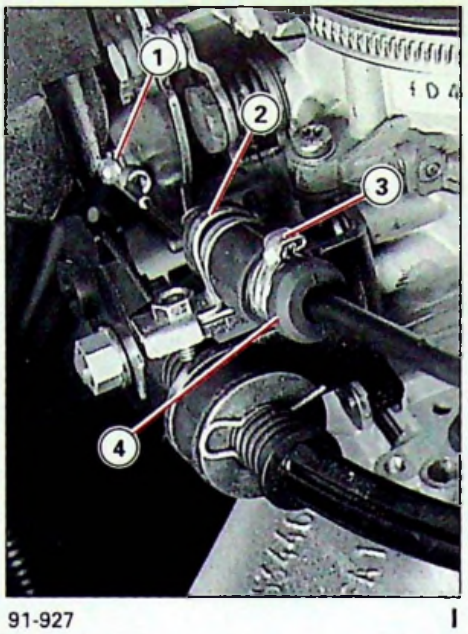
IMPORTANT

Tirer la commande de starter.

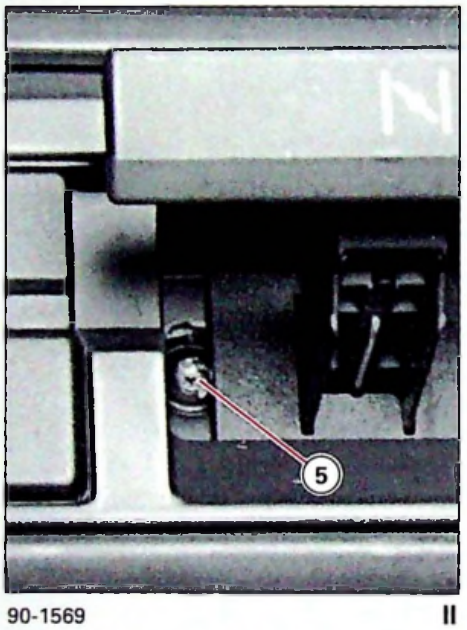
En maintenant Fig.V, Fig. VI et Fig. VII, le levier **(6)** du starter en pleine ouverture, ramener progressivement la gaine vers l'arrière, jusqu'à affleurement de la commande **(7)** de starter au tableau de bord.

Poser Fig. VII, le collier "clic" **(3)** à l'aide de l'outil **4121-T.**

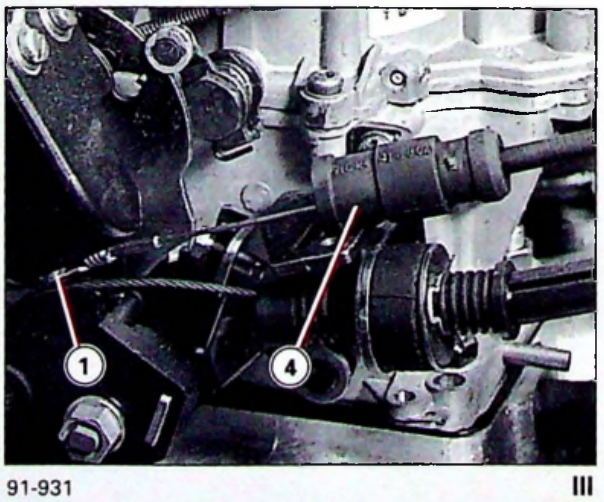
Vérifier le bon fonctionnement du câble et de l'éclairage du témoin.



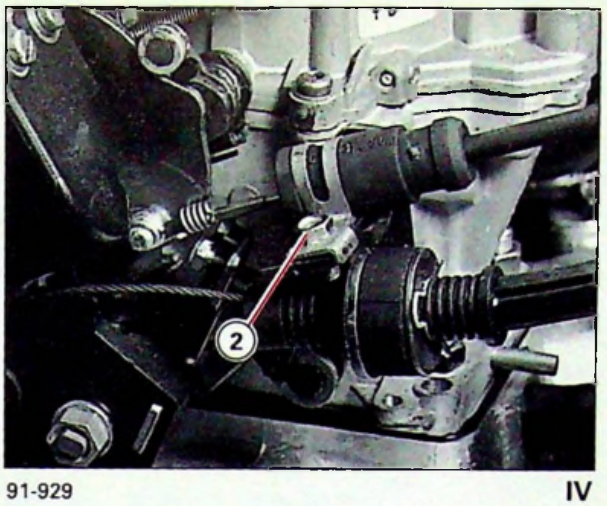
91-927 I



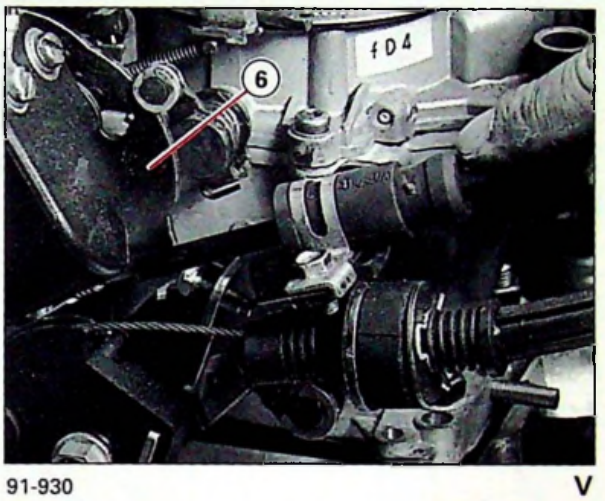
90-1569 II



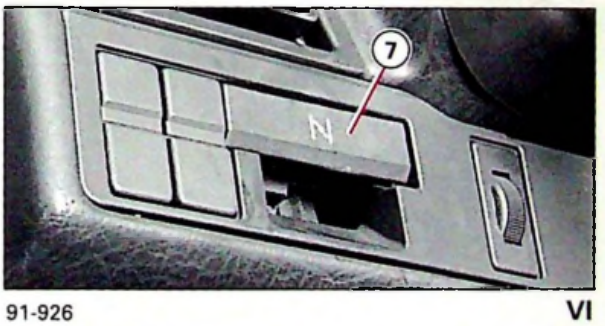
91-931 III



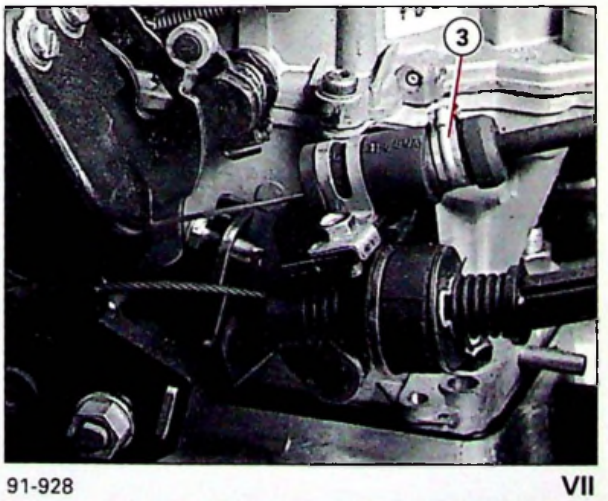
91-929 IV



91-930 V



91-926 VI



91-928 VII

CITROËN ZX

ANNULE ET REMPLACE LES PAGES CORRESPONDANTES
DE LA NOTE DU 31 MARS 1994

LE 30 NOVEMBRE 1994

RÉF. 2 N° ZX 144-00/1

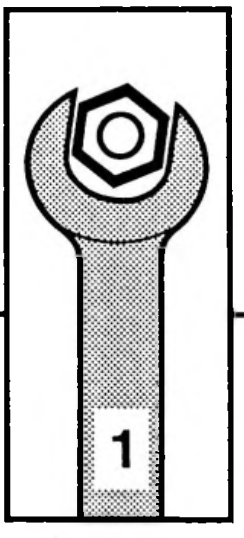
ABONNEMENT GME

ALIMENTATION

• INJECTION BOSCH A2.2 (TU)

Principe de fonctionnement
Diagnostic
Contrôle - Réglage

MAN 008941



AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS VENTE

ALIMENTATION – SURALIMENTATION

PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT : INJECTION BOSCH A 2.2 3

DIAGNOSTIC : INJECTION BOSCH A 2.2 17

CONTROLE – REGLAGE : INJECTION BOSCH A 2.2 26

PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT : INJECTION BOSCH A 2.2

1 – CIRCUIT DE CARBURANT

Le réservoir et la goulotte de remplissage sont identiques aux autres modèles.

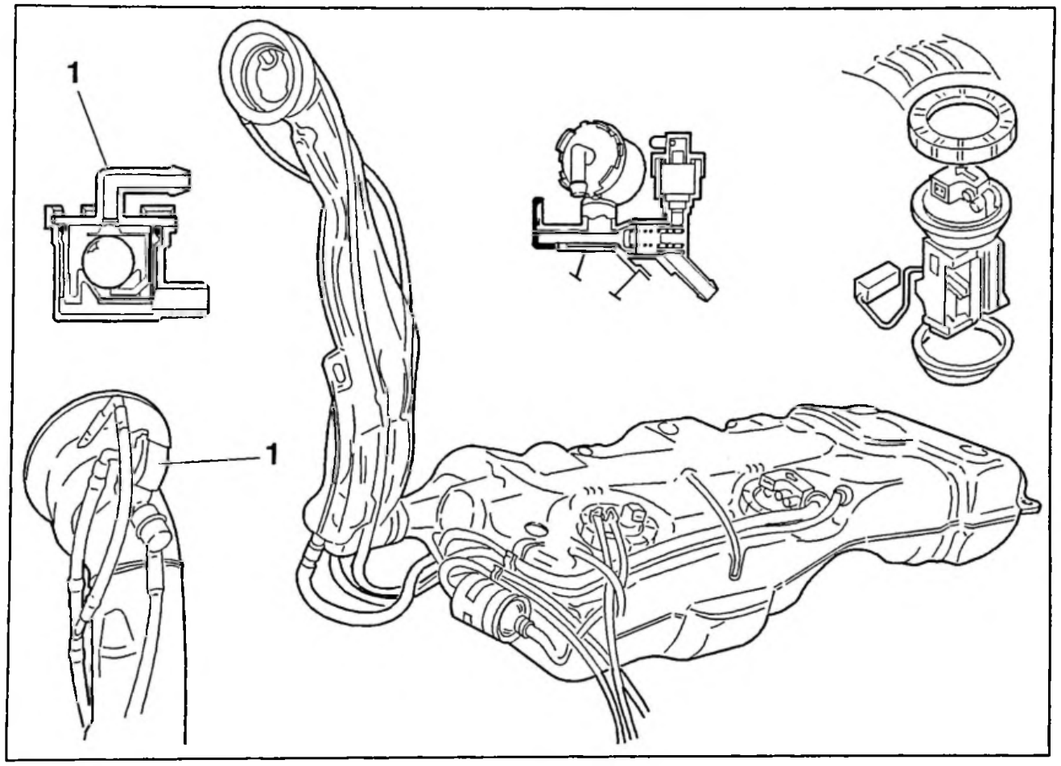


Fig : B1HP02ID

1.1 – Réservoir

Capacité = 54 litres.

Composition = polyéthylène.

1.2 – Goulotte de remplissage du réservoir à carburant

La canalisation a un diamètre de 21 mm afin de n'autoriser le remplissage qu'avec un pistolet "essence sans plomb".

Composition = polyéthylène.

1.3 – Clapet anti–retournement (à bille)

Suivant les pays de destination, le boîtier (1) peut être équipé d'une bille interdisant l'écoulement d'essence par la mise à l'air libre en cas de retournement du véhicule.

1.4 – Pompe à essence

La pompe haute pression à 2 étages est immergée, et placée horizontalement.

Premier étage : gavage par turbine.

Deuxième étage : haute pression constituée par une pompe à engrenages.

L'immersion permet une réduction sonore, un refroidissement optimum, et des fuites internes négligeables.

Caractéristiques :

- type EKP 5
- tension nominale : 12V
- pression d'alimentation carburant : 1,1 bar
- puissance : 60 W
- débit : 80 l/h
- consommation maxi : 6A
- régime de rotation : 3800 tr/mn

1.5 – Filtre à carburant

Le filtre à carburant est fixé sur le réservoir.

Périodicité d'échange : tous les 80.000 km.

Il est important de respecter le sens de montage indiqué par une flèche sur le corps du filtre (flèche vers l'avant du véhicule).

Seuil de filtration : 8 à 10 µm.

2 – RECYCLAGE DES VAPEURS D'ESSENCE (CANISTER)

2.1 – Système à 2 électrovannes : avant année modèle 93 ; moteurs HDZ et HDY – après année modèle 93 ; moteur KDY

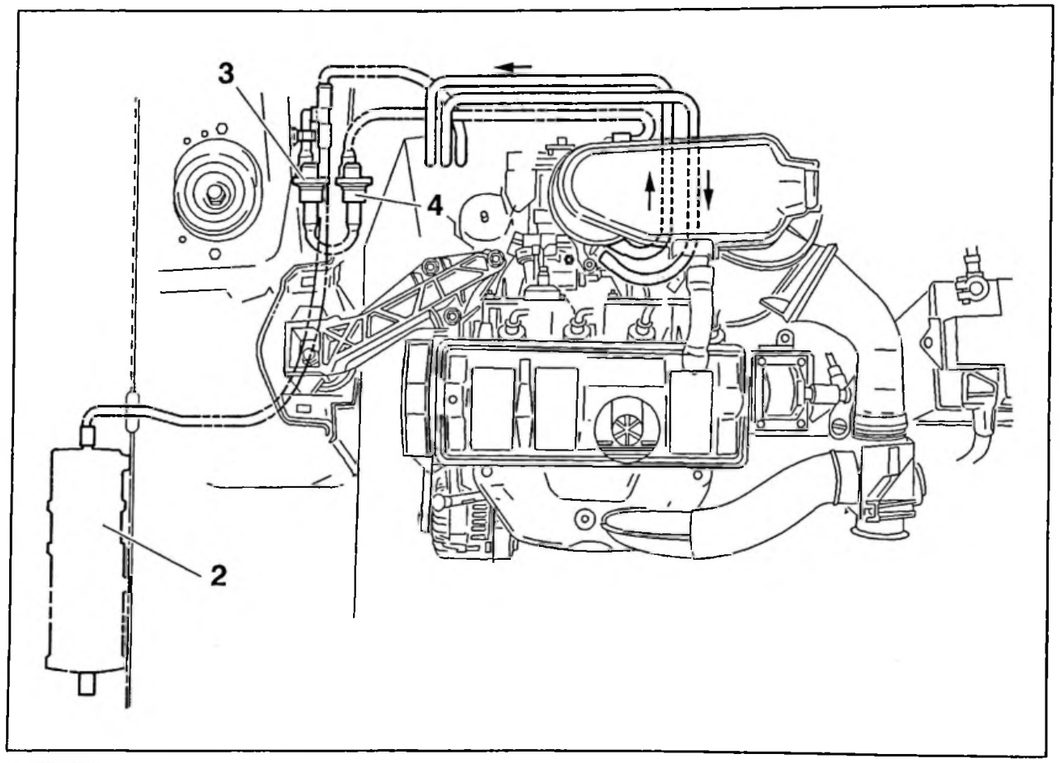


Fig : B1HP02JD

2.1.1 – Moteur arrêté

Les vapeurs d'essence sont absorbées par le filtre (2) à charbon actif.

Au repos, l'électrovanne (3) est ouverte et l'électrovanne (4) est fermée.

A la mise au contact, l'électrovanne (3) se ferme, et l'électrovanne (4) s'ouvre.

2.1.2 – Moteur tournant

L'électrovanne (3) s'ouvre lorsque les valeurs déterminées par la stratégie du calculateur sont atteintes.

Le canister se purge en aval du papillon.

La commande de l'électrovanne est du type RCO, et est alimentée sous une tension nominale de 12 volts.

2.2 – Système à 1 électrovanne : après année modèle 93 ; moteurs HDY, HDZ et KDX

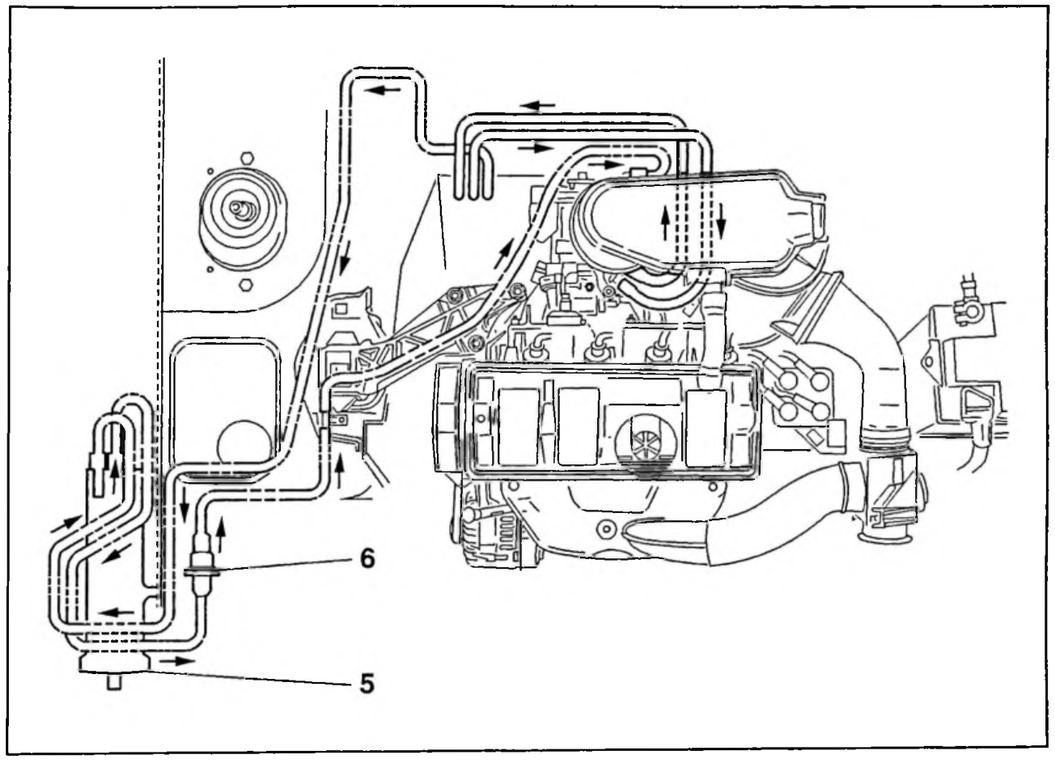


Fig : B1HP02KD

Les vapeurs d'essence sont absorbées par le filtre à charbon actif du canister (5).

L'électrovanne (6) est ouverte au repos.

A la mise au contact, et lorsque les valeurs déterminées par la stratégie du calculateur sont atteintes, l'électrovanne (6) se ferme.

Le canister se purge en aval du papillon.

3 – CIRCUIT D'AIR

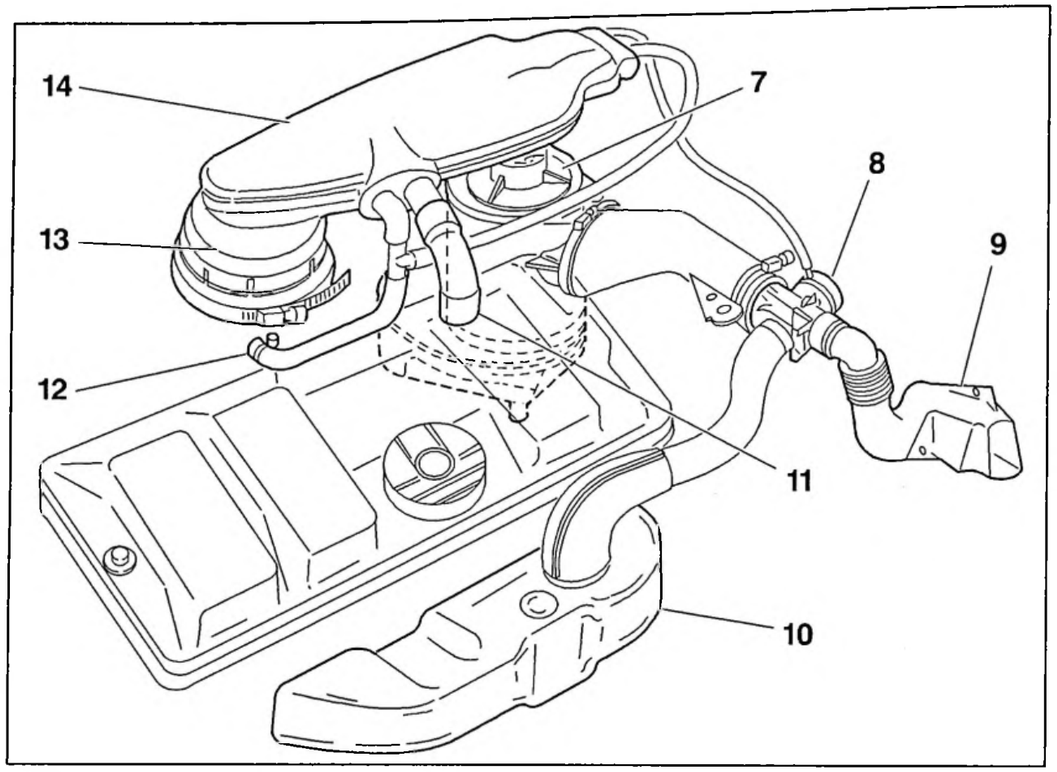


Fig : B1HP02LD

(7) : filtre à air.
(8) : mélangeur.
(9) : entrée d'air.
(10) : arrivée d'air chaud.
(11) : recyclage des gaz de carter.
(12) : prise de dépression.
(13) : chapeau de corps d'injection.
(14) : conduit de liaison.

Le filtre à air est de type "cartouche sèche" avec résonnateur intégré.

Elément filtrant :
- référence PSA 7807 – MANN C 1460
- référence P.R 95.658.433

Périodicité d'échange : tous les 30.000 km.

4 – PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT

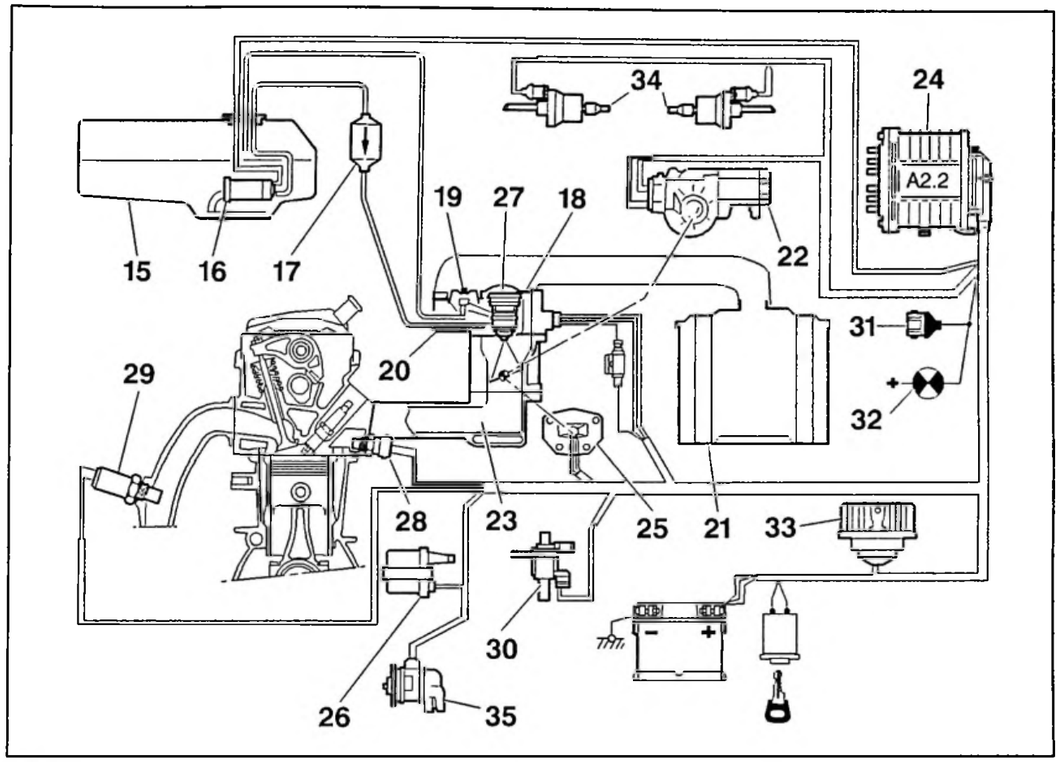


Fig : B1HP02MD

(15) : réservoir.
(16) : pompe à essence immergée.
(17) : filtre à carburant.
(18) : injecteur.
(19) : régulateur de pression.
(20) : corps d'injection monopoint (CIM).
(21) : filtre à air.
(22) : régulateur de ralenti.
(23) : tubulure d'admission d'air.
(24) : calculateur.
(25) : potentiomètre papillon.
(26) : bobine d'allumage.
(27) : sonde de température d'air.
(28) : sonde de température d'eau.
(29) : sonde à oxygène.
(30) : électrovanne d'avance à dépression.
(31) : prise d'autodiagnostic.
(32) : voyant de contrôle.
(33) : relais double injection.
(34) : vanne de purge de canister.
(35) : allumeur.

5 – CYCLE D'ALLUMAGE ET D'INJECTION

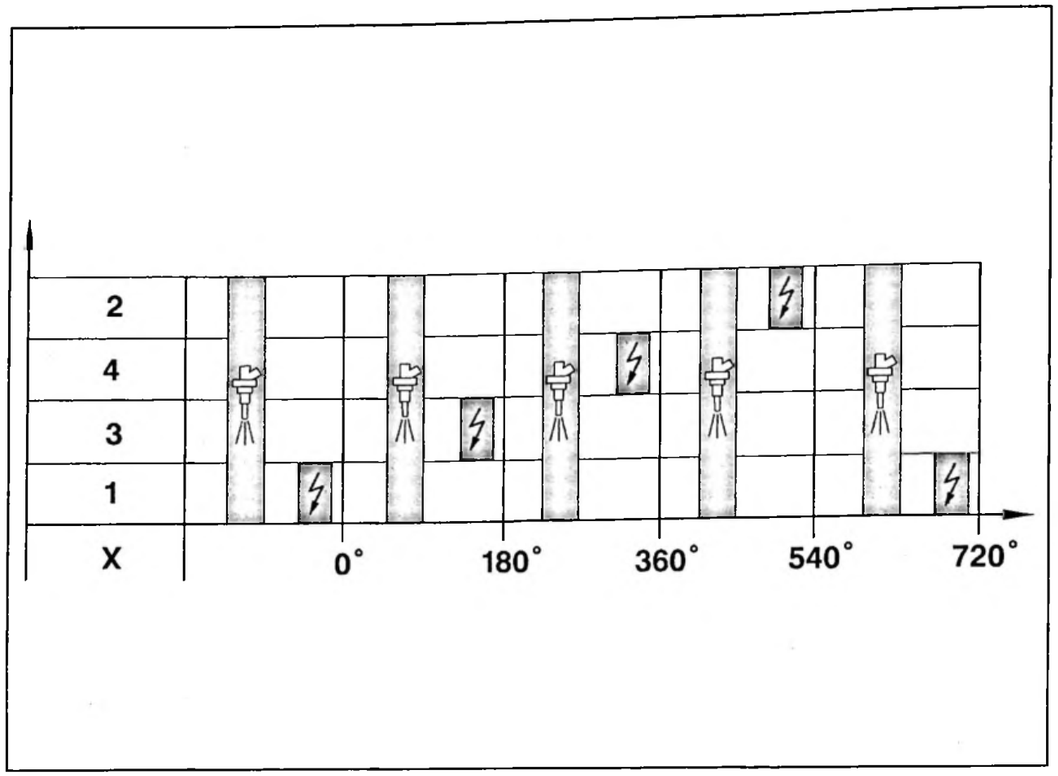


Fig : B1HP02PD

X : cylindre.

6 – DESCRIPTION DES ORGANES

6.1 – Calculateur BOSCH A 2.2

Le calculateur électronique A 2.2 a été développé pour des applications prévues en injection monopoint avec allumage dynamique transistorisé.

L'injecteur est commandé à chaque demi–tour moteur et débite à l'entrée du collecteur d'admission.

La quantité d'essence injectée est proportionnelle au temps d'ouverture de l'injecteur qui est déterminé en fonction de 2 paramètres principaux :

- le niveau de charge moteur (potentiomètre papillon)
- la vitesse de rotation moteur provenant du signal bobine

De multiples autres corrections sont également appliquées lors du fonctionnement, afin de tenir compte des variations :

- de l'état thermique du moteur (sonde de température d'eau)
- de la variation de la masse d'air (sonde de température d'air fixée sur le CIM)
- des conditions de fonctionnement (phase de ralenti, stabilisé, pleine charge, régimes transitoires, coupure d'injection)
- de la tension batterie
- de l'information de la sonde à oxygène

Le calculateur gère également les fonctions suivantes :

- maintien du régime de ralenti par l'intermédiaire d'un régulateur
- gestion de l'information "demande de réfrigération" par l'intervention sur le régulateur de ralenti
- pilotage du recyclage des vapeurs d'essence stockées dans le canister
- gestion du voyant de diagnostic
- limitation du régime moteur par coupure de l'injection à 6800 tr/mn

Moteur	Type	Option	Repère BOSCH
TU1M/LZ	HDY	Version base	0.280.000.751
	HDZ	Version base	0.280.000.751
TU3M/LZ	KDY	Version base	0.280.000.752
	KDY	Version réfrigération	0.280.000.753

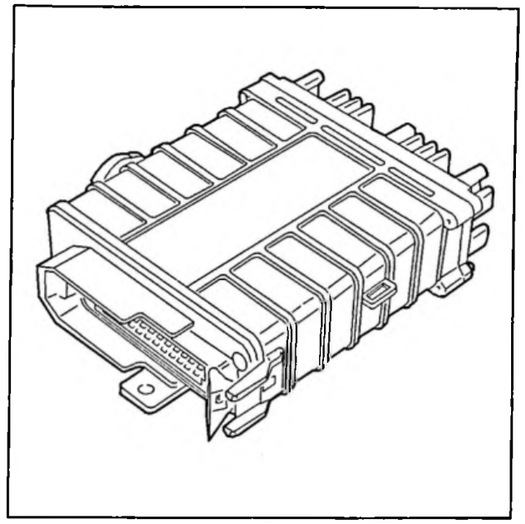


Fig : B1HP02RC

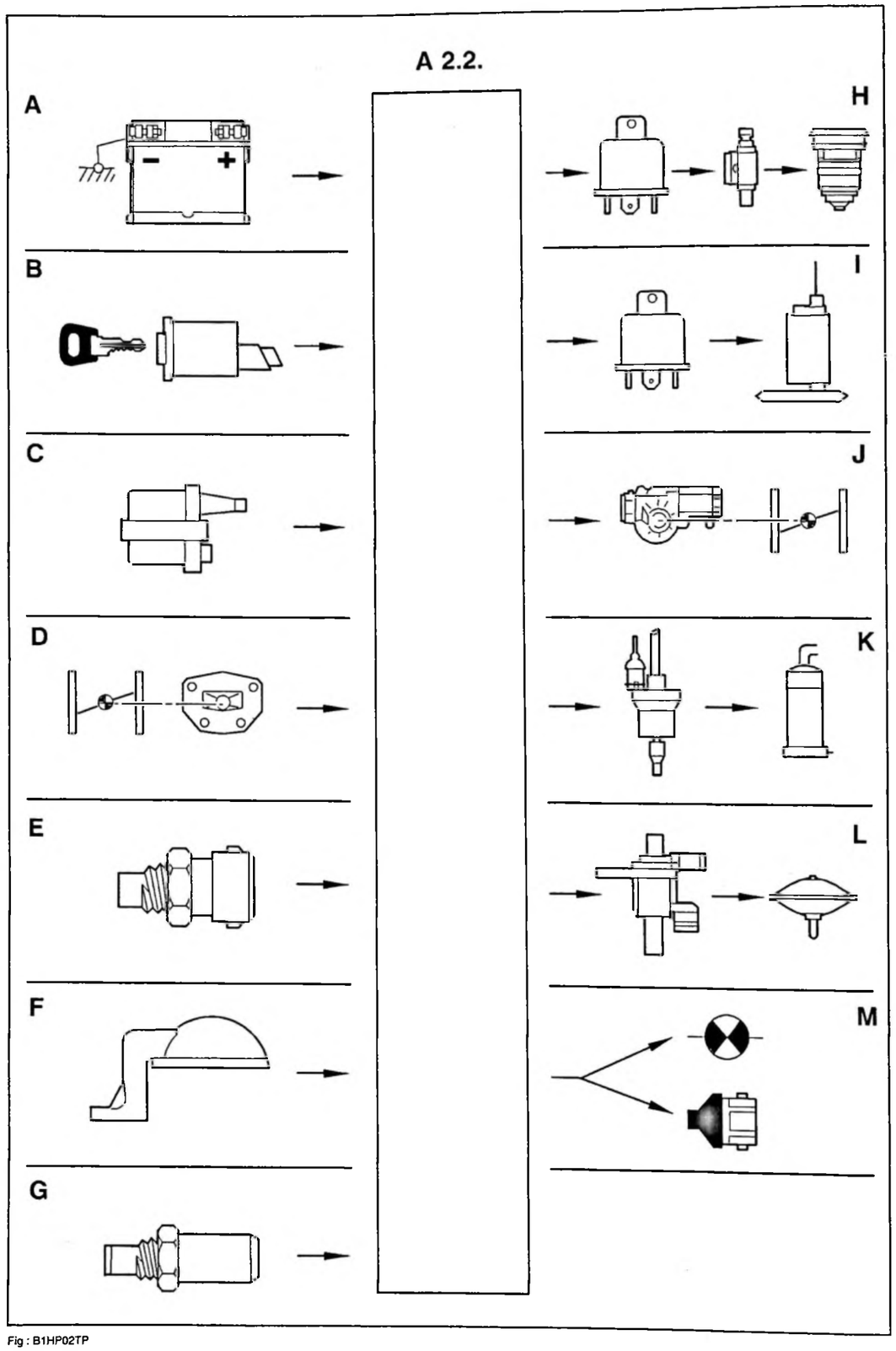


Fig : B1HP02TP

EM : émetteur.
RE : récepteur.
(A) : "+" direct.
(B) : "+" coupé.
(C) : bobine.
(D) : potentiomètre papillon.
(E) : sonde de température d'eau.
(F) : sonde de température d'air.
(G) : sonde à oxygène.
(H) : relais résistance injecteur.
(I) : relais pompe à essence.
(J) : moteur de butée de papillon.
(K) : électrovanne purge canister.
(L) : électrovanne d'avance à dépression.
(M) : lampe témoin – prise diagnostic.

6.2 – Brochage du calculateur BOSCH A 2.2 – 25 voies

1 – information allumage en provenance de la sortie bobine primaire.
2 – information température moteur.
3 – commande électrovanne d'avance à dépression et signal contact de ralenti.
4 – + batterie permanent.
5 – masse.
6 – masse.
7 – information potentiomètre papillon premier curseur.
8 – alimentation +5V potentiomètre papillon.
9 – alimentation + batterie par relais double.
10 –.
11 –.
12 – commande électrovanne de purge canister.
13 – commande injecteur.
14 – information température d'air.
15 – information demande climatisation.
16 – connexion vers pressostat.
17 – commande du relais de pompe à essence.
18 – information potentiomètre papillon deuxième curseur.
19 –.
20 – information richesse (sonde lambda).
21 –.
22 – connexion voyant diagnostic.
23 – commande vanne régulation ralenti.
24 – commande vanne régulation ralenti.
25 – masse.

6.3 – Corps d'injection monopoint (CIM)

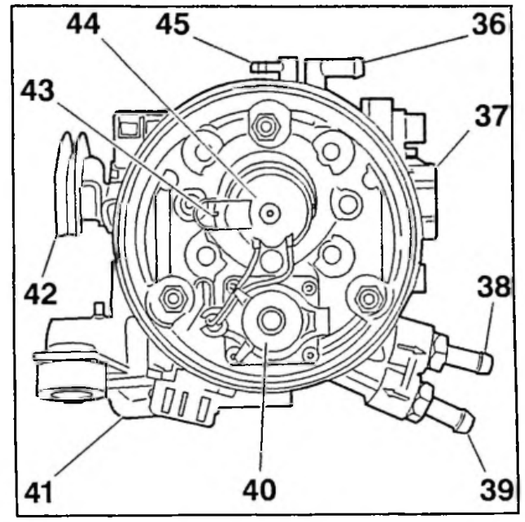


Fig : B1HP02YC

Le corps d'injection monopoint est composé de :
- l'alimentation
- le boîtier porte–papillon

L'alimentation est composée de :
- l'injecteur (44)
- la sonde (43) de température d'air
- le régulateur (40) de pression d'essence
- l'orifice (45) de dépression
- l'orifice (36) de purge de canister
- l'arrivée (39) du carburant
- le retour (38) du carburant

Le boîtier porte–papillon est composé de :
- le papillon avec son levier de commande (42)
- le potentiomètre papillon (37)
- le régulateur de ralenti (41)

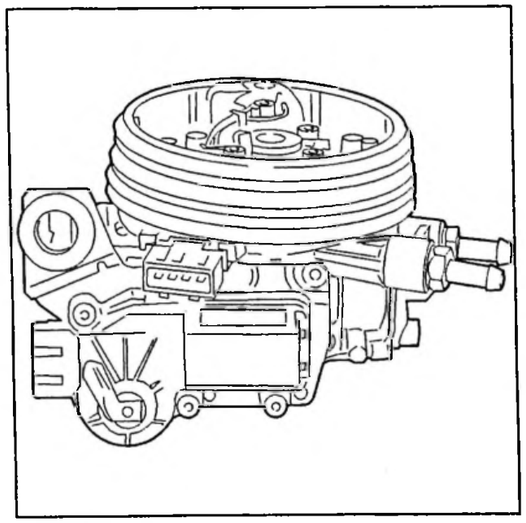


Fig : B1HP030C

ATTENTION : La répartition des voies du connecteur commun d'alimentation de l'injecteur et de la sonde de température sont différents entre A 2.2 et MA 3.0.

Injecteur : entre 4G2 et 4G3.

Sonde de température d'air : entre 4G1 et 4G4.

6.3.1 – Régulateur de pression

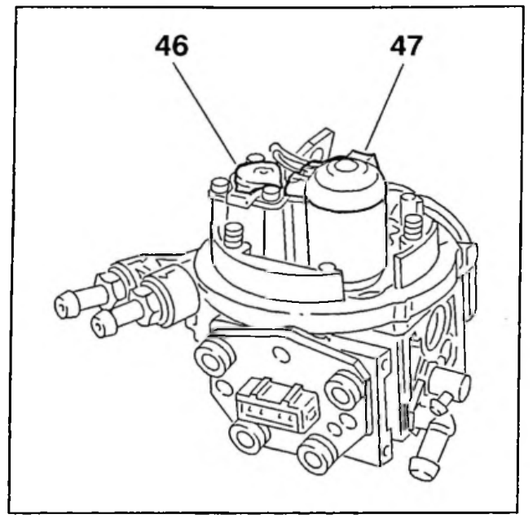


Fig : B1HP02VC

(46) : régulateur de pression.

(47) : injecteur.

Le régulateur est intégré au corps d'injection, et il permet de maintenir la pression d'essence à une valeur constante (1 bar).

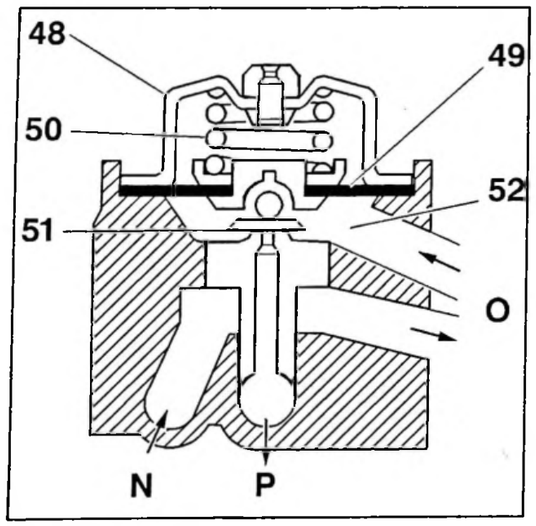


Fig : B1HP02WC

(48) : boîtier métallique.

(49) : membrane.

(50) : ressort de rappel.

(51) : clapet.

(52) : chambre de pression.

N : arrivée carburant.

O : circuit d'alimentation et de retour injecteur.

P : circuit retour réservoir.

Lorsque la pression de la chambre (52) augmente et dépasse la valeur fixée par le tarage du ressort (50), le clapet (51) s'ouvre et le carburant retourne au réservoir.

6.3.2 – Injecteur

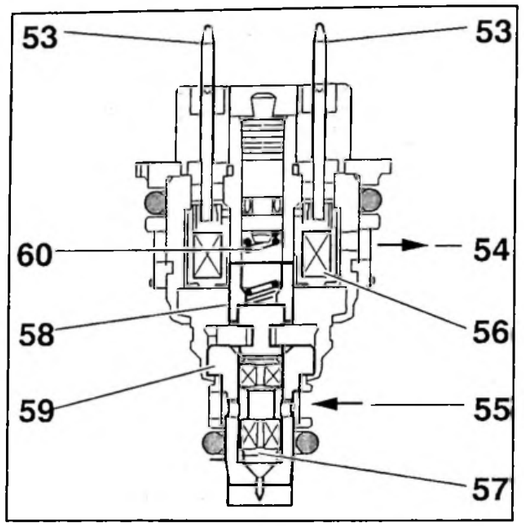


Fig : B1HP02XC

(53) : connexion.

(54) : retour carburant.

(55) : arrivée carburant.

(56) : bobinage en laiton.

(57) : aiguille d'injecteur.

(58) : noyau magnétique.

(59) : corps d'injecteur.

(60) : ressort de rappel.

Caractéristiques :

- type BOSCH EV 10
- résistance : 3Ω
- tension d'alimentation : 8,2V aux bornes de l'injecteur ; 12V aux bornes du circuit injecteur
- levée d'aiguille : 0,06 mm

Le temps d'excitation varie de 1 à 5 ms à chaud, mais peut atteindre 100 ms au démarrage à froid.

6.3.3 – Potentiomètre papillon

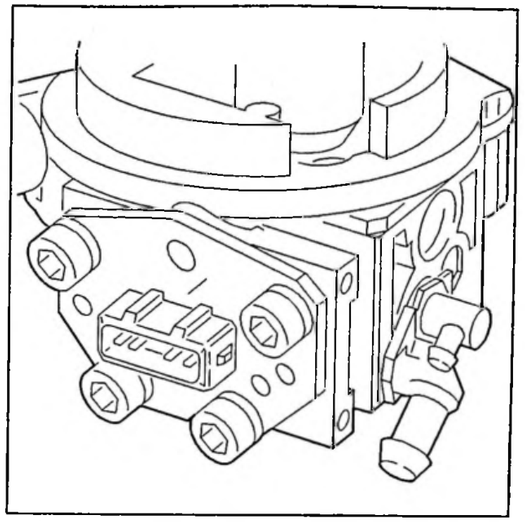


Fig : B1HP031C

Le potentiomètre papillon est intégré au corps d'injection et il détermine avec précision la position du papillon et en informe le calculateur.

La position du papillon associée à un régime moteur déterminera la charge du moteur, ainsi le calculateur déterminera la quantité d'essence à injecter.

Le potentiomètre n'est pas réglable en position, il est réglé en usine d'une façon très précise et définitive.

6.3.4 – Sonde de température d'air

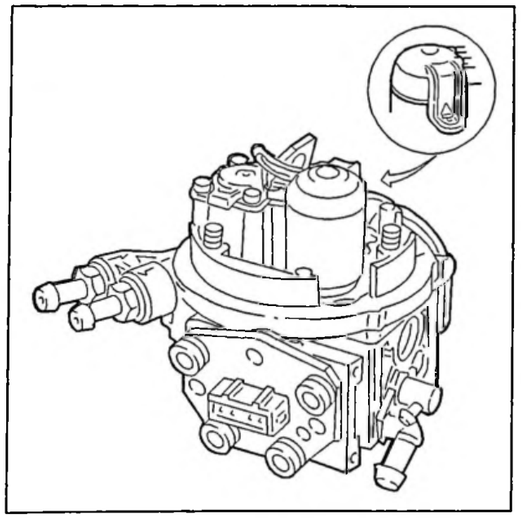


Fig : B1HP032C

Type (CTN) (résistance à coefficient de température négatif).

La sonde de température d'air est implantée dans le corps d'injection, et elle fait partie intégrante du connecteur de l'injecteur.

La sonde de température d'air informe le calculateur de la température de l'air admis afin que celui-ci corrige le temps d'excitation des injecteurs.

Lorsque la température de l'air baisse, sa densité augmente et le calculateur accroît la quantité d'essence injectée pour rétablir le rapport air/essence.

Température d'air	Résistance
–20 °C	R = 20.000Ω
0 °C	R = 9.000Ω
+20 °C	R = 3.000Ω

6.3.5 – Sonde de température d'eau

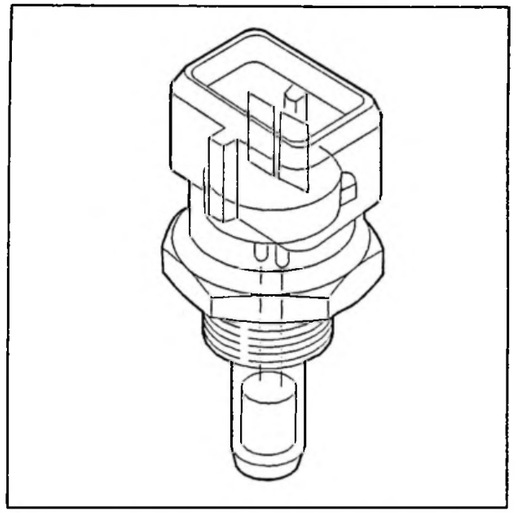


Fig : B1HP033C

Type (CTN) (résistance à coefficient de température négatif).

La sonde de température d'eau est implantée sur le boîtier d'eau.

La sonde de température d'eau informe le calculateur de la température du liquide de refroidissement moteur, et elle permet d'apporter des corrections au niveau du temps d'excitation des injecteurs.

Température d'eau	Résistance
–20 °C	R = 20.000Ω
0 °C	R = 9.000Ω
+20 °C	R = 3.000Ω

6.3.6 – Electrovanne coupure d'avance à l'allumage

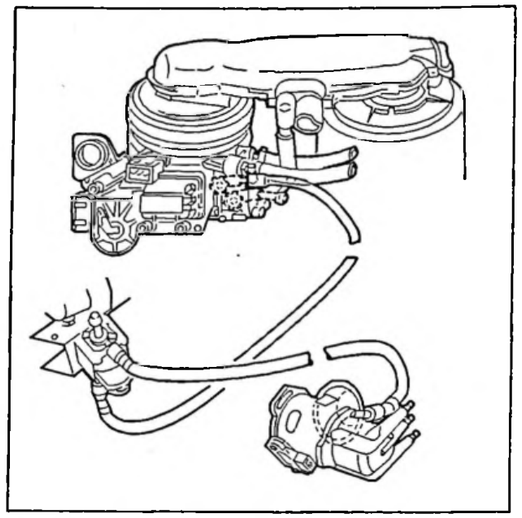


Fig : B1HP034C

Un bilame intégré au régulateur de ralenti met la borne 3 du calculateur à la masse afin de l'informer de l'état "ralenti", l'électrovanne – elle–même reliée à la borne 3 – est excitée et coupe la dépression de la membrane de l'allumeur.

L'électrovanne est mise à la pression atmosphérique.

Le régime de ralenti n'est donc pas troublé par le piquage de dépression en phase de ralenti.

6.3.7 – Sonde à oxygène

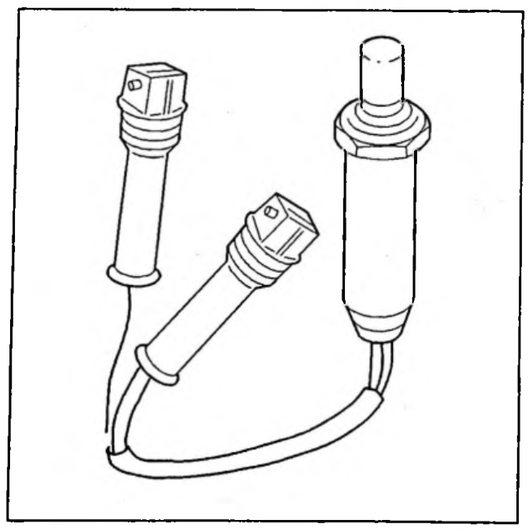


Fig : B1HP035C

La sonde à oxygène est placée sur l'échappement entre le moteur et le pot catalytique.

La sonde à oxygène délivre pratiquement en permanence une information au calculateur sur le dosage air–essence.

Le signal émis est du type "binaire".

L'information dosage "riche" ou "pauvre" se concrétise par des tensions de 0 à 1 V.

Une résistance chauffante est intégrée à la sonde afin de maintenir une température de seuil de 350°C indépendamment de la température des gaz d'échappement.

6.3.8 – Régulateur de ralenti

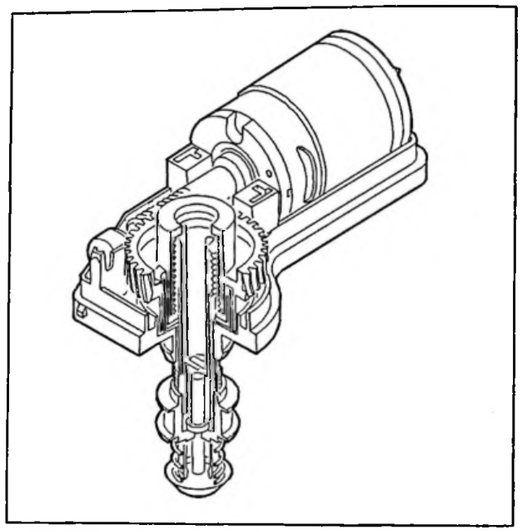


Fig : B1HP036C

Le régulateur de ralenti est fixé sur le corps d'injection.

Le régulateur est composé d'un moteur avec un mécanisme "roue et vis sans fin" ainsi qu'un contact en bout d'arbre.

Une valeur de consigne donne le régime de ralenti.

Le régulateur assure un ralenti dégressif en fonction de la température moteur, et donne le signal de l'état "ralenti" et "décélération".

La tension de commande délivrée par le calculateur est de 5V.

Le régulateur ne doit subir aucun réglage interne.

6.3.9 – Résistance additionnelle

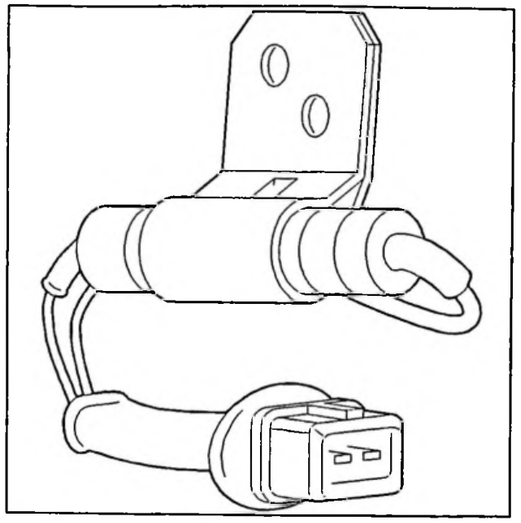


Fig : B1HP039C

La résistance est fixée sur la platine du calculateur, et elle est montée en série avec l'injecteur.

La valeur de la résistance est de 1,4Ω.

La résistance additionnelle permet de faire chuter la tension aux bornes de l'injecteur (3,8V) afin de limiter les effets des courants induits créés par les variations d'excitation de l'aiguille.

7 – ALLUMAGE

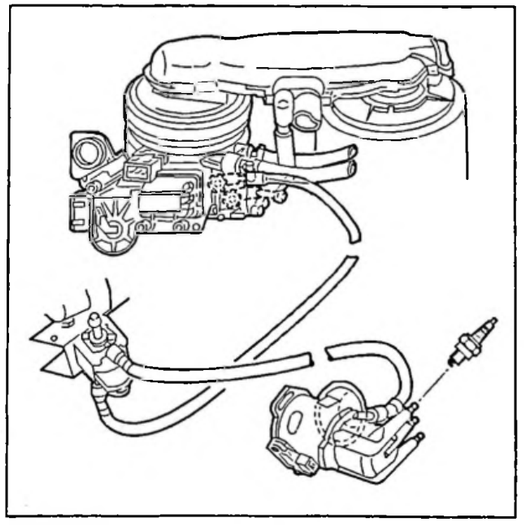


Fig : B1HP03AC

Allumage électronique à déclenchement électromagnétique.

L'allumage est composée d'un module transistorisé, d'une bobine d'allumage et d'un allumeur (BOSCH ou DUCELLIER).

L'allumeur possède une capsule d'avance à dépression commandée une électrovanne qui est actionnée par le contacteur de ralenti.

Cette fonction permet d'assurer une avance constante au ralenti afin d'avoir un régime stable.

7.1 – Calage dynamique 8° au régime ralenti (capsule à dépression débranchée)

Courbe d'avance centrifuge.

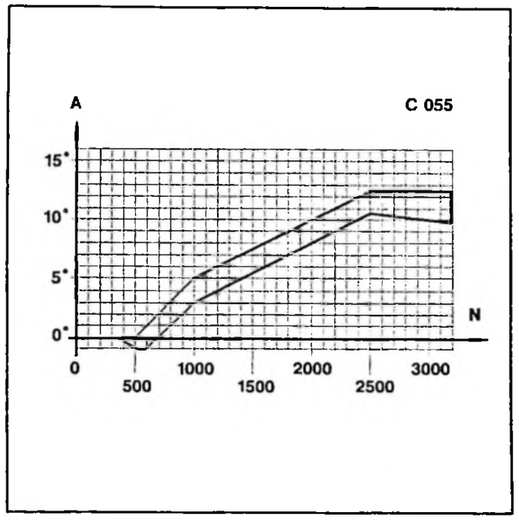


Fig : B1HP03BC

Courbe d'avance à dépression.

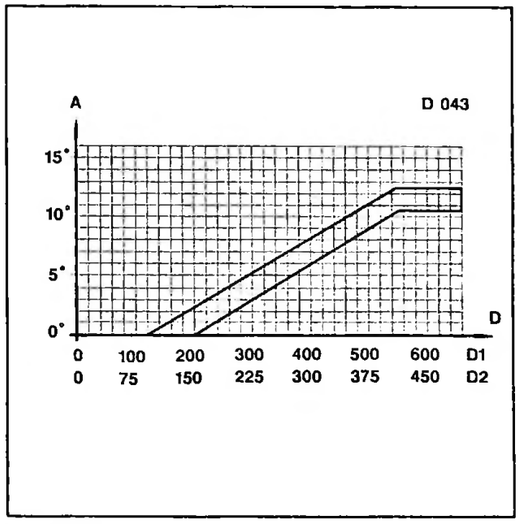


Fig : B1HP03CC

A : avance allumeur en degrés.

N : régime allumeur en tr/min.

D1 : dépression en mbar.

D2 : dépression en mm.Hg.

7.2 – Caractéristiques

Moteur	Type	TU1M/LZ – TU3M/LZ
	Code moteur	HDY – HDZ – KDY
Calculateur	Marque	BOSCH
	Type	A 2.2
Bobine	Type	BTR 02
	Résistance primaire	0,8Ω
	Résistance secondaire	6500Ω
Module transistorisé	Marque	BOSCH
	Type	MTR 02
Bougies	Type résistive	Siège plat "fine line"
	Couple de serrage	2,5 m.daN
	Ecartement des électrodes	0,80 mm
	Fournisseurs	EYQUEM : FC 42 LS CHAMPION : C 10 YCC

DIAGNOSTIC : INJECTION BOSCH A 2.2

1 – OUTILLAGE DE DIAGNOSTIC

1.1 – Boîtier ELIT : 4125–T

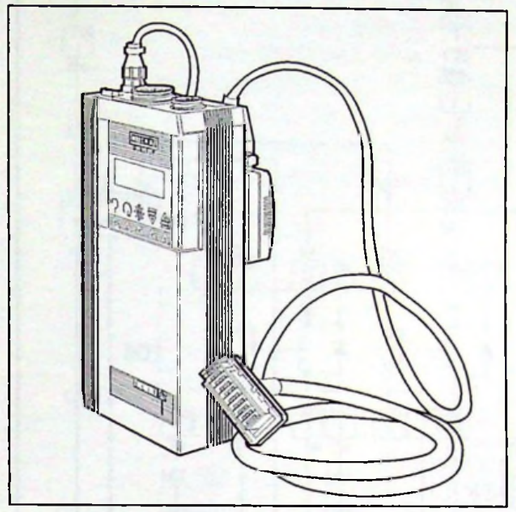


Fig : B3BP039C

L'outil permet :

- la lecture des codes défauts
- le test câblerie
- le test routier
- le test de démarrage
- les mesures des paramètres

1.2 – Faisceaux : 4126–T

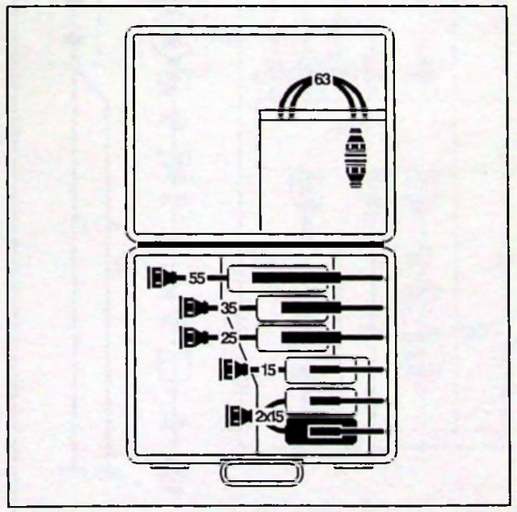


Fig : B1HP03GC

1.3 – Le boîtier testeur : 4120–T

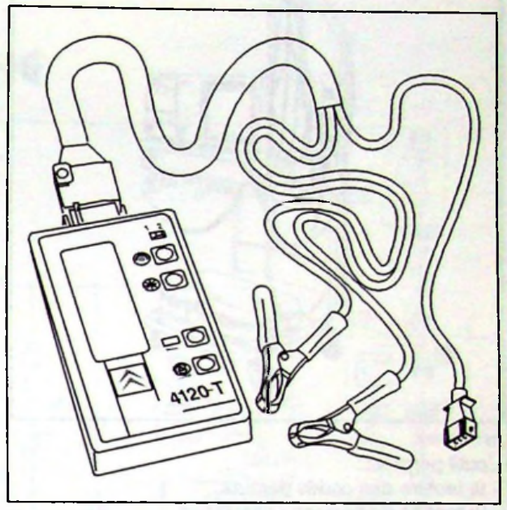


Fig : B1HP03HC

L'outil permet la lecture des codes défauts.

1.4 – Boîte à bornes : 4109–T

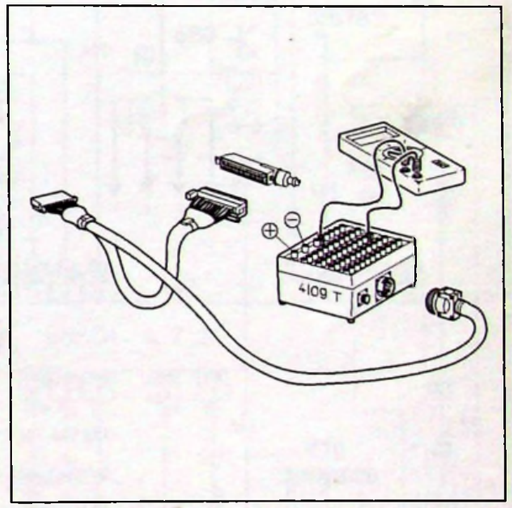


Fig : B1HP03IC

L'outil permet la lecture des tensions et des résistances.

Faisceau 25 voies.

Boîte à bornes.

1.5 – Station 26 A

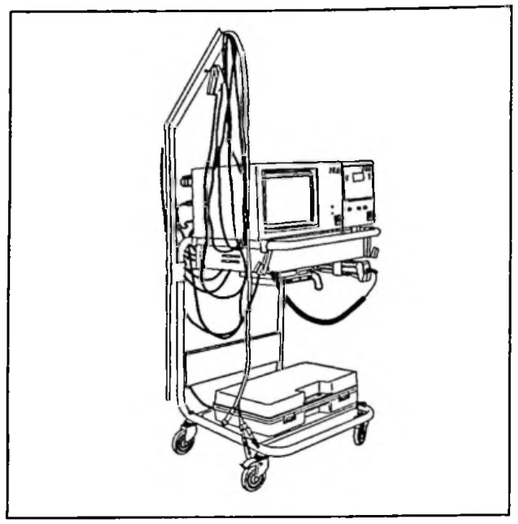


Fig : B3BP031C

L'outil permet :

- la lecture des codes défauts
- le test de démarrage / simulation
- le contrôle du système d'allumage
- le contrôle du système d'injection
- le contrôle des paramètres

2 – SCHEMA ELECTRIQUE

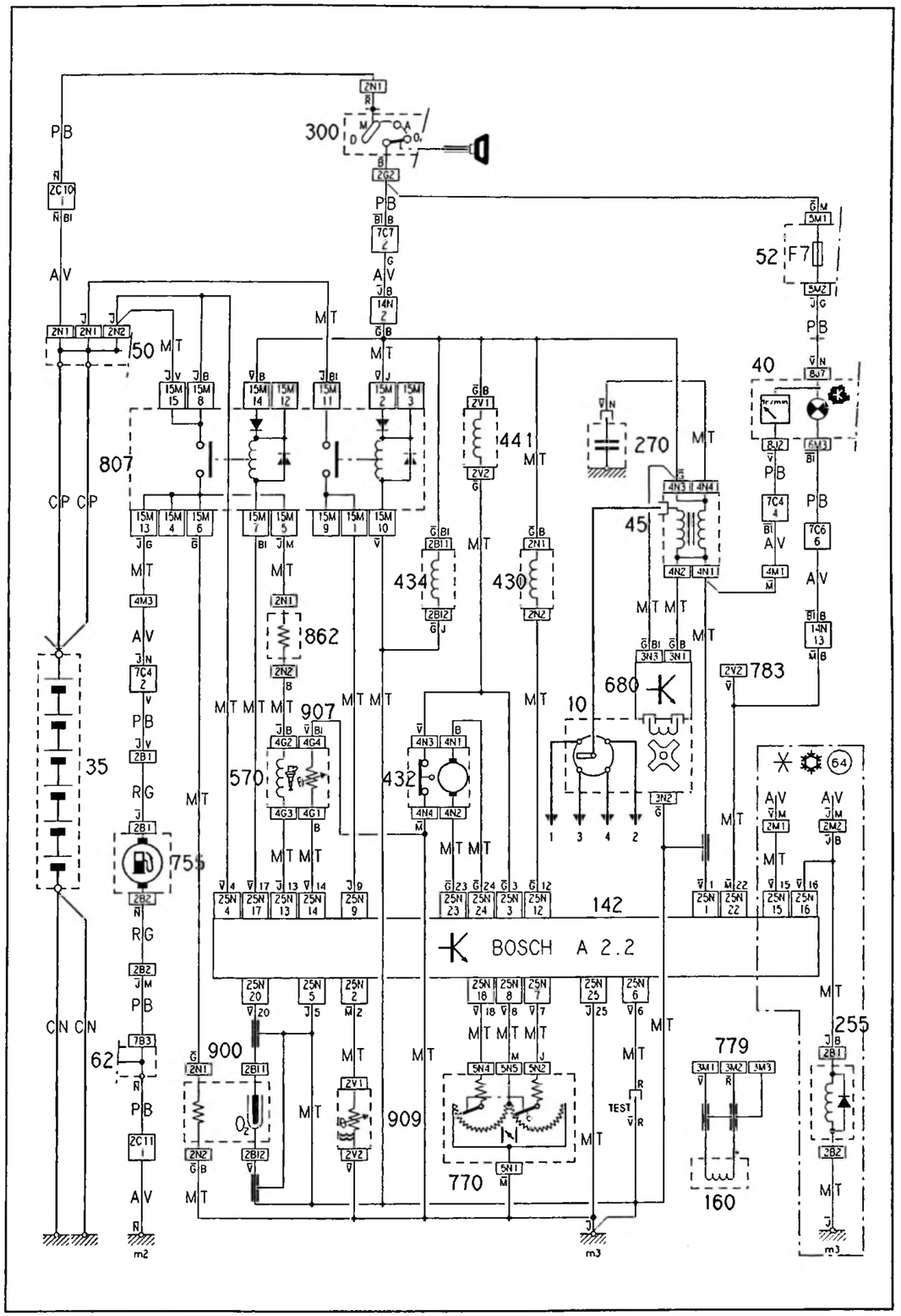


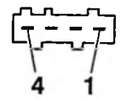
Fig : D3AP009P

(10) : allumeur.
(35) : batterie.
(40) : bloc compteur.
(45) : bobine d'allumage.
(50) : boîtier d'alimentation.
(52) : boîtier fusibles–interconnexions.
(62) : boîtier de masse.
(142) : calculateur injection.
(160) : capteur PMH.
(255) : compresseur réfrigération.
(270) : condensateur sur bobine d'allumage.
(300) : contacteur antivol.
(430) : électrovanne purge canister.
(432) : régulateur de ralenti.
(441) : électrovanne dépression allumeur.
(570) : injecteur.
(680) : module d'allumage.
(755) : pompe à essence.
(770) : potentiomètre papillon.
(779) : prise de capteur PMH.
(783) : prise diagnostic.
(807) : relais double injection.
(862) : résistance additionnelle injecteur.
(900) : sonde à oxygène.
(907) : sonde de température d'air.
(909) : sonde de température d'eau.

3 – TABLEAU DE RECHERCHE DES PANNES

NOTA : Le voyant d'autodiagnostic s'allume dans le cas de codes défauts 14, 21, 33, 52 et 54.

3.1 – Code défaut 13 (mineur)

Organes implantation	Connecteur sur calculateur	Numéro boîte à bornes	Bornes organes	Valeurs de contrôle	Mode secours
Sonde de température d'air (907) sur boîtier papillon	Débranché, branché	27–26	 Gris	Contrôles : ohmmètre – voltmètre Calculateur débranché : mesurer la résistance de la sonde en fonction de la température Contact mis, sonde débranchée, contrôler la tension d'alimentation de la sonde, U ≈ 5 V	Oui

Graphique de contrôle de la résistance de la sonde en fonction de la température.

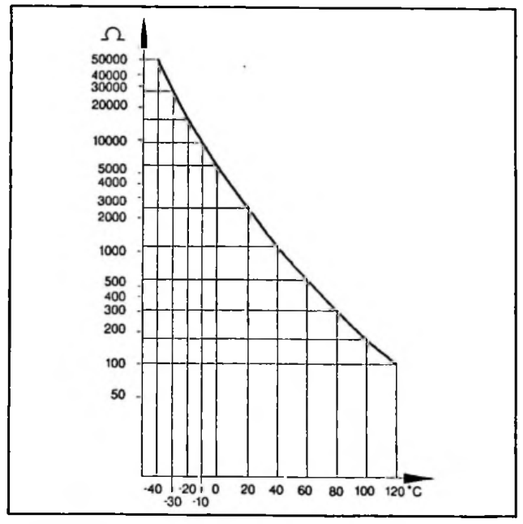


Fig : B1HP043C

3.2 – Code défaut 14 (grave)

Organes implantation	Connecteur sur calculateur	Numéro boîte à bornes	Bornes organes	Valeurs de contrôle	Mode secours
Sonde de température d'eau (909) sur boîtier sortie d'eau	Débranché, branché	25–26	Vert	Contrôles : ohmmètre – voltmètre Calculateur débranché : mesurer la résistance de la sonde en fonction de la température Contact mis, sonde débranchée, contrôler la tension d'alimentation de la sonde, U ≈ 5 V	Oui

Graphique de contrôle de la résistance de la sonde en fonction de la température.

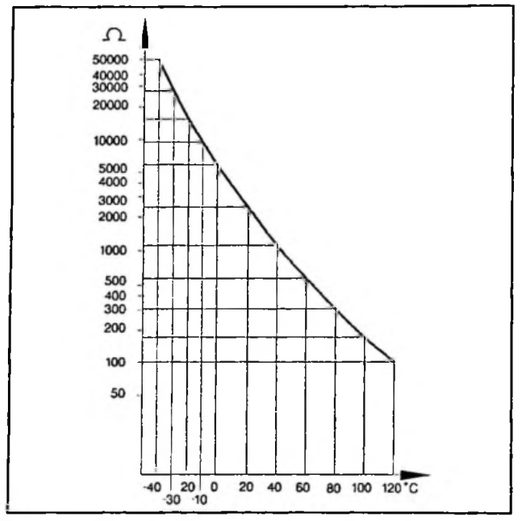


Fig : B1HP043C

3.3 – Code défaut 21 (grave)

Organes implantation	Connecteur sur calculateur	Numéro boîte à bornes	Bornes organes	Valeurs de contrôle	Mode secours
Contact de ralenti (492)	Débranché	3–25 ou 6	4 3 Noir	Contrôles : ohmmètre Papillon fermé : R = 0Ω Papillon ouvert : R = ∞	Oui

3.4 – Code défaut 31 (mineur)

Organes implantation	Connecteur sur calculateur	Numéro boîte à bornes	Bornes organes	Valeurs de contrôle	Mode secours
Auto–adaptation régulation de richesse (900)	Branché, moteur tournant	20–5	Blanc	Contrôles : voltmètre Contrôle de la fonction sur le calculateur, attendre 2 minutes (préchauffage de la sonde) Lire la tension aux bornes 20 et 5 qui doit varier entre 0 et 1 V Vérifier les fils HT, l'étanchéité du circuit d'échappement et la pression d'essence	Non

3.5 – Code défaut 33 (grave)

Organes implantation	Connecteur sur calculateur	Numéro boîte à bornes	Bornes organes	Valeurs de contrôle	Mode secours
Potentiomètre axe papillon (770) sur boîtier papillon	Branché			Contrôles : voltmètre	Oui
		8–25 ou 6 ou 1		U = 4,5 à 5,5 V – alimentation	
		7–25 ou 6		Actionner le papillon : U ≈ de 1 à 4,5 V – piste n°1	
		18–25 ou 6		Actionner le papillon : U ≈ de 0 à 4 V – piste n°2	

3.6 – Code défaut 41 (mineur)

Organes implantation	Connecteur sur calculateur	Numéro boîte à bornes	Bornes organes	Valeurs de contrôle	Mode secours
Signal de régime moteur	Débranché	1–5		Contrôles : voltmètre 1er cas : le véhicule démarre Ne pas tenir compte du code 41 2ème cas : le véhicule ne démarre pas Appeler le code 12 Actionner le démarreur pendant 10 secondes, puis relâcher la clé en conservant le contact véhicule Appeler les codes défauts Si le code 41 apparaît, orienter votre diagnostic vers l'allumage Si le code 41 n'apparaît pas, cela signifie qu'il n'y a pas d'incidents sur la ligne allumage Contact mis : U ≈ 12 V	Oui

3.7 – Code défaut 51 (mineur)

Organes implantation	Connecteur sur calculateur	Numéro boîte à bornes	Bornes organes	Valeurs de contrôle	Mode secours
Sonde à oxygène (900) sur tube avant d'échappement	Branché	20–5	 Blanc	Contrôles : voltmètre Voir tests relatifs au code 31	Oui

3.8 – Code défaut 52 (grave)

Organes implantation	Connecteur sur calculateur	Numéro boîte à bornes	Bornes organes	Valeurs de contrôle	Mode secours
Butée de régulation de richesse sonde à oxygène	Branché, moteur tournant	20–5	 Blanc	Contrôles : voltmètre 1er cas : mélange trop pauvre Prise d'air Pression d'essence trop faible Injecteur encrassé 2ème cas : mélange trop riche Injecteur fuyard Pression d'essence excessive	Oui

3.9 – Code défaut 53 (mineur)

Organes implantation	Connecteur sur calculateur	Numéro boîte à bornes	Bornes organes	Valeurs de contrôle	Mode secours
Tension d'alimentation du calculateur	Branché	20–5		Contrôles : voltmètre Vérifier le circuit de charge	Non

3.10 – Code défaut 54 (grave)

Organes implantation	Connecteur sur calculateur	Numéro boîte à bornes	Bornes organes	Valeurs de contrôle	Mode secours
Calculateur (144) dans le boîtier derrière la batterie				Calculateur hors service	Non

CONTROLE – REGLAGE : INJECTION BOSCH A 2.2

1 – REGLAGE RICHESSE

Pas de réglage de la richesse.

Le système est bouclé par une sonde à oxygène avec auto–adaptivité.

2 – REGLAGE DU REGIME DE RALENTI

Le régime de ralenti n'est pas réglable.

Le système est régulé par un moteur de régulation de ralenti agissant directement sur le papillon.

3 – CONTROLE ET REGLAGE DU MOTEUR DE REGULATION DE RALENTI

3.1 – Contrôle du moteur de régulation de ralenti

ATTENTION : Ne pas oublier de débrancher le connecteur 4 voies du corps d'injection monopoint lors des contrôles.

Déplacer manuellement le papillon pour facilité la sortie de l'axe du régulateur.

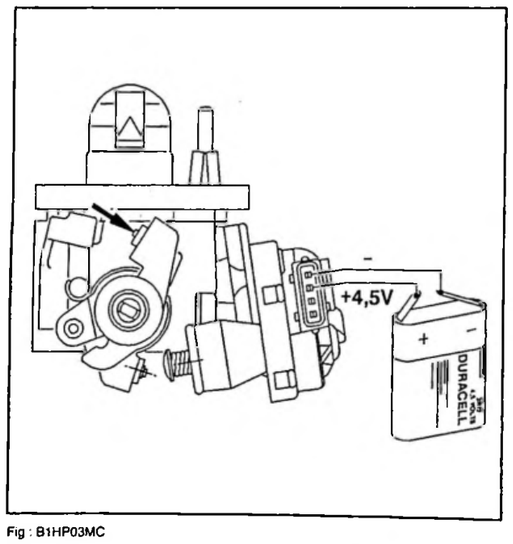


Fig : B1HP03MC

A l'aide d'une pile récente de 4,5V, faire sortir au maximum l'axe du régulateur en appliquant une tension entre les bornes 4 N 1 et 4 N 2.

Retirer la pile et laisser reposer le papillon sur le régulateur.

Brancher la boîte (25 bornes) au niveau du calculateur.

Mettre le contact.

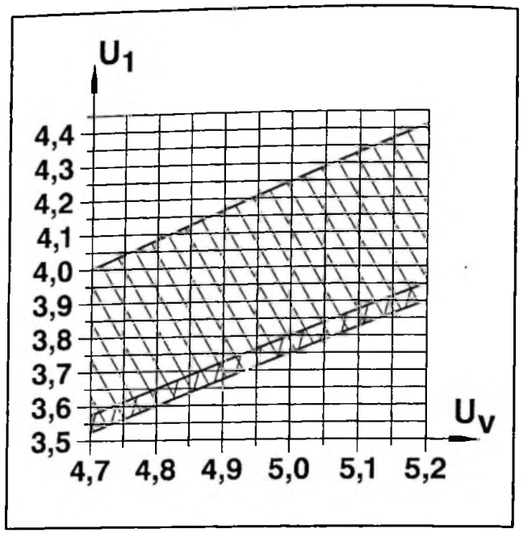


Fig : B1HP03NC

Mesurer la tension UV d'alimentation du potentiomètre papillon entre les bornes 25 N 8 et 25 N 25.

Noter la valeur de la tension au centième.

Mesurer la tension U1 délivrée par le potentiomètre entre les bornes 25 N 7 et 25 N 25.

Noter la valeur de la tension au centième.

Utiliser le diagramme pour vérifier la valeur de U1 en fonction de UV.

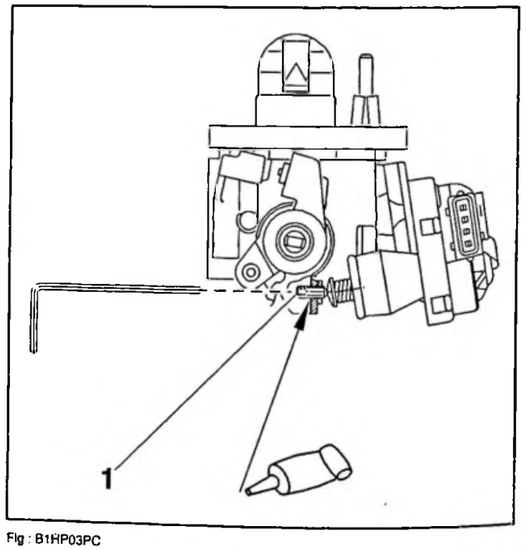


Fig : B1HP03PC

Si la tension U1 est hors tolérance, procéder au réglage de la vis (1).

3.2 – Calage du moteur de ralenti

Lorsque la tension est hors tolérance, régler la vis (1) pour obtenir une tension correcte et de préférence se positionner dans la zone doublement hachurée.

Après toute intervention de réglage, il est nécessaire d'immobiliser la vis avec un vernis de protection.

Faire rentrer l'axe du régulateur au maximum en inversant les polarités. Vérifier que le contact de ralenti ne repose pas sur le papillon.

3.3 – Contrôle du contacteur de ralenti

Brancher un ohmmètre aux bornes du moteur entre 4 N 3 et 4 N 4.

En position ralenti : R = 0 à 0,5 Ω.

En position accélérée : R = ∞.

Rebrancher le connecteur.

4 – REGLAGE AVANCE A L'ALLUMAGE

L'avance à l'allumage est réglable par action de x degrés sur l'allumeur.

5 – REGLAGE DU POTENTIOMETRE PAPILLON

Le potentiomètre papillon n'est pas réglable.

En cas de remplacement du potentiomètre (CIM complet), ne pas oublier de vider le contenu de la mémoire sauvegardée.

CITROËN ZX

ANNULE ET REMPLACE LES PAGES CORRESPONDANTES
DE LA NOTE DU 31 MARS 1994

LE 30 NOVEMBRE 1994

RÉF. 2 N° ZX 144-00/2

ABONNEMENT GME

ALIMENTATION

● INJECTION BOSCH MA 3.0 (TU)

Principe de fonctionnement
Diagnostic
Contrôle - Réglage

MAN 008941

AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS VENTE

1

CITROËN ZX

ANNULE ET REMPLACE LES PAGES CORRESPONDANTES
DE LA NOTE DU 31 MARS 1994

LE 30 NOVEMBRE 1994

RÉF. 2 N° ZX 144-00/2

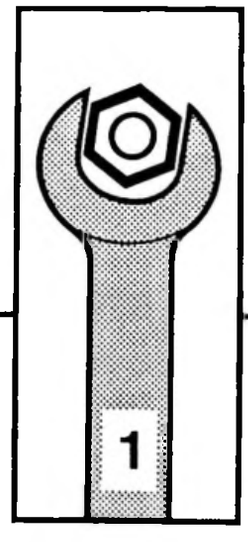
ABONNEMENT GME

ALIMENTATION

● INJECTION BOSCH MA 3.0 (TU)

Principe de fonctionnement
Diagnostic
Contrôle - Réglage

MAN 008941



AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS VENTE

ALIMENTATION – SURALIMENTATION

PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT : INJECTION BOSCH MA 3.0 3

DIAGNOSTIC : INJECTION BOSCH MA 3.0 17

CONTROLE – REGLAGE : INJECTION BOSCH MA 3.0 26

PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT : INJECTION BOSCH MA 3.0

1 – CIRCUIT DE CARBURANT

Le réservoir et la goulotte de remplissage sont identiques aux autres modèles.

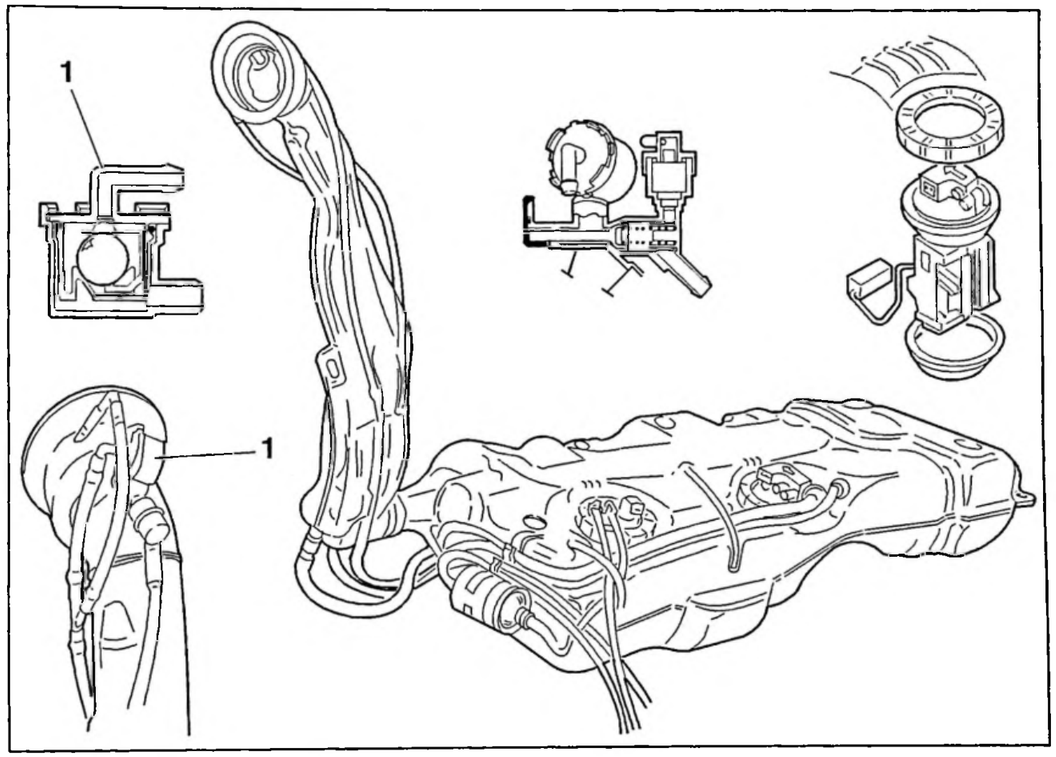


Fig : B1HP02ID

1.1 – Réservoir

Capacité = 54 litres.

Composition = polyéthylène.

1.2 – Goulotte de remplissage du réservoir à carburant

La canalisation a un diamètre de 21 mm afin de n'autoriser le remplissage qu'avec un pistolet "essence sans plomb".

Composition = polyéthylène.

1.3 – Clapet anti–retournement (à bille)

Suivant les pays de destination, le boîtier (1) peut être équipé d'une bille interdisant l'écoulement d'essence par la mise à l'air libre en cas de retournement du véhicule.

1.4 – Pompe à essence

La pompe haute pression à 2 étages est immergée, et placée horizontalement.

Premier étage : gavage par turbine.

Deuxième étage : haute pression constituée par une pompe à engrenages.

L'immersion permet une réduction sonore, un refroidissement optimum, et des fuites internes négligeables.

Caractéristiques :

- type EKP 5
- tension nominale : 12V
- pression d'alimentation carburant : 1,1 bar
- puissance : 60 W
- débit : 80 l/h
- consommation maxi : 6A
- régime de rotation : 3800 tr/mn

1.5 – Filtre à carburant

Le filtre à carburant est fixé sur le réservoir.

Périodicité d'échange : tous les 80.000 km.

Il est important de respecter le sens de montage indiqué par une flèche sur le corps du filtre (flèche vers l'avant du véhicule).

Seuil de filtration : 8 à 10 µm.

2 – RECYCLAGE DES VAPEURS D'ESSENCE (CANISTER)

2.1 – Système à 2 électrovannes : avant année modèle 93 ; moteurs HDZ et HDY – après année modèle 93 ; moteur KDY

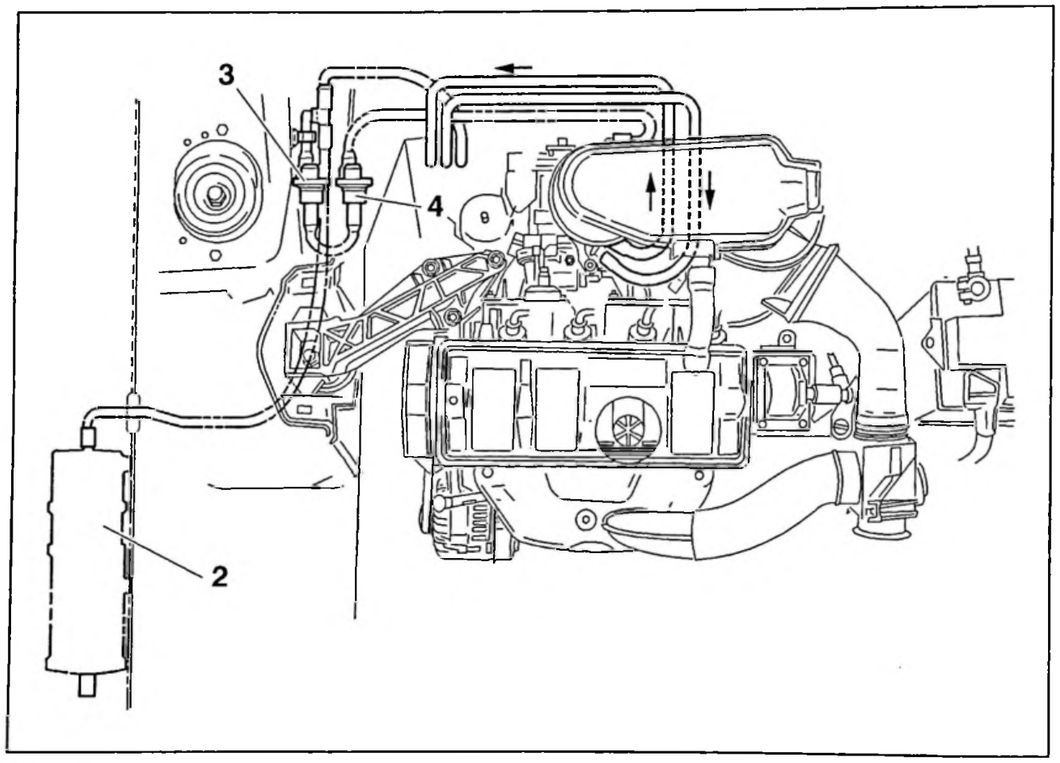


Fig : B1HP02JD

2.1.1 – Moteur arrêté

Les vapeurs d'essence sont absorbées par le filtre (2) à charbon actif.

Au repos, l'électrovanne (3) est ouverte et l'électrovanne (4) est fermée.

A la mise au contact, l'électrovanne (3) se ferme, et l'électrovanne (4) s'ouvre.

2.1.2 – Moteur tournant

L'électrovanne (3) s'ouvre lorsque les valeurs déterminées par la stratégie du calculateur sont atteintes.

Le canister se purge en aval du papillon.

La commande de l'électrovanne est du type RCO, et est alimentée sous une tension nominale de 12 volts.

2.2 – Système à 1 électrovanne : après année modèle 93 ; moteurs HDY, HDZ et KDX

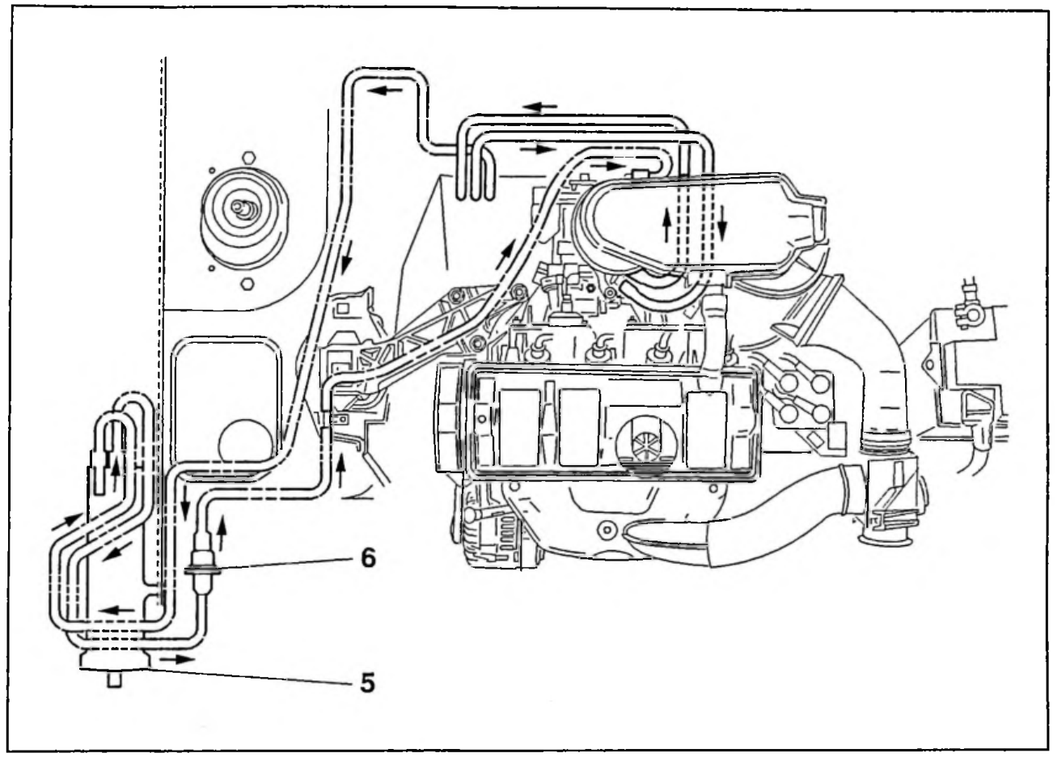


Fig : B1HP02KD

Les vapeurs d'essence sont absorbées par le filtre à charbon actif du canister (5).

L'électrovanne (6) est ouverte au repos.

A la mise au contact, et lorsque les valeurs déterminées par la stratégie du calculateur sont atteintes, l'électrovanne (6) se ferme.

Le canister se purge en aval du papillon.

A l'arrêt du moteur, l'électrovanne est commutée en fermeture pendant quelques secondes afin d'éviter l'auto–allumage.

3 – CIRCUIT D'AIR

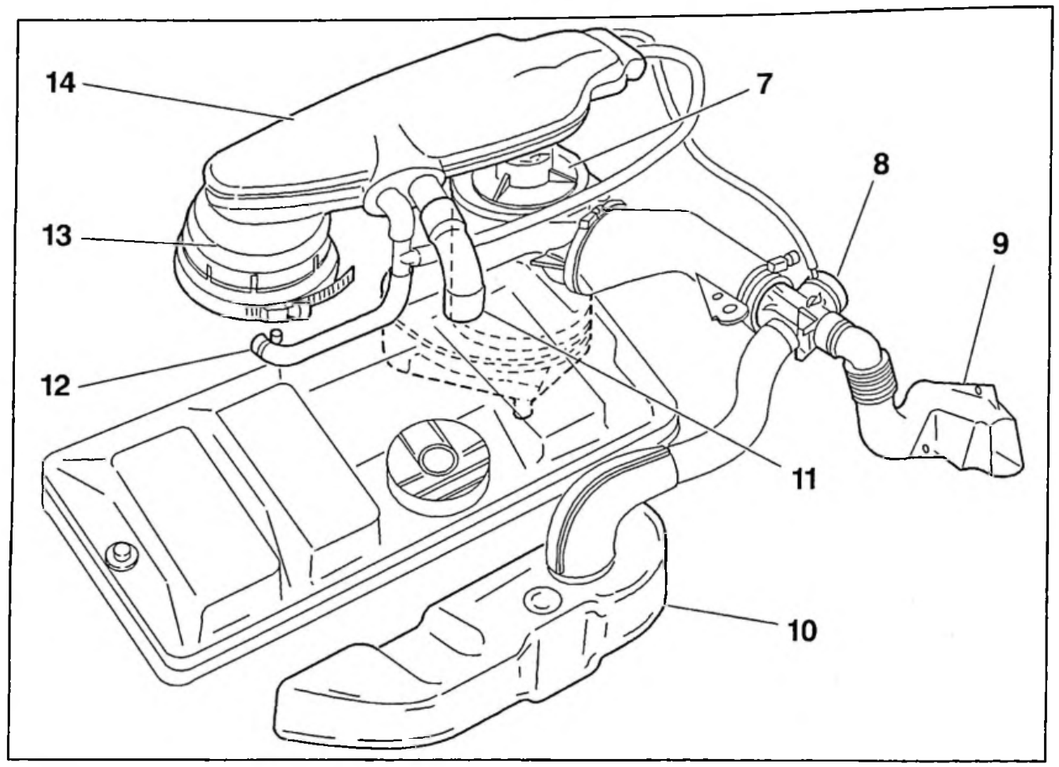


Fig : B1HP02LD

(7) : filtre à air.
(8) : mélangeur.
(9) : entrée d'air.
(10) : arrivée d'air chaud.
(11) : recyclage des gaz de carter.
(12) : prise de dépression.
(13) : chapeau de corps d'injection.
(14) : conduit de liaison.

Le filtre à air est de type "cartouche sèche" avec résonnateur intégré.

Elément filtrant :
- référence PSA 7807 – MANN C 1460
- référence P.R 95.658.433

Périodicité d'échange : tous les 30.000 km.

NOTA : Le conduit de liaison (14) ainsi que la tubulure d'admission ont évolué pour une optimisation du remplissage des cylindres à bas régime afin d'augmenter le couple moteur sans altérer la puissance.

4 – PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT

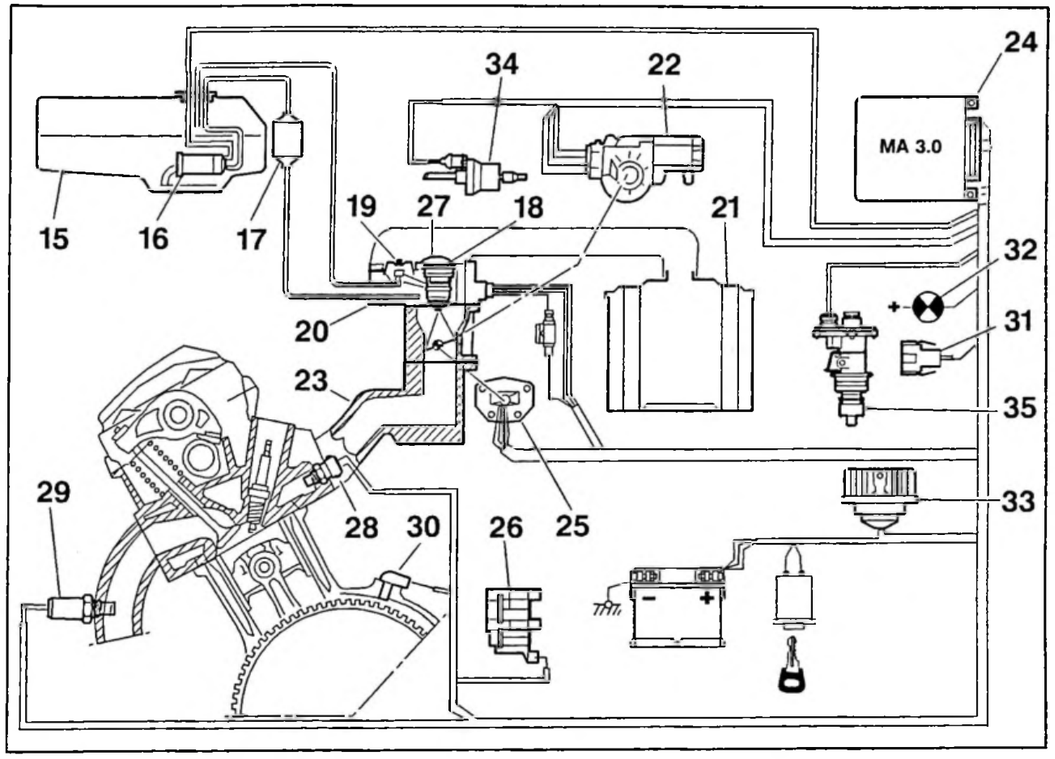


Fig : B1HP02ND

(15) : réservoir.
(16) : pompe à essence immergée.
(17) : filtre à carburant.
(18) : injecteur.
(19) : régulateur de pression.
(20) : corps d'injection monopoint (CIM).
(21) : filtre à air.
(22) : régulateur de ralenti.
(23) : tubulure d'admission d'air.
(24) : calculateur.
(25) : potentiomètre papillon.
(26) : bobine d'allumage "jumostatique".
(27) : sonde de température d'air.
(28) : sonde de température d'eau.
(29) : sonde à oxygène.
(30) : capteur PMH et de régime moteur.
(31) : prise d'autodiagnostic.
(32) : voyant de contrôle.
(33) : relais double injection.
(34) : vanne de purge de canister.
(35) : capteur vitesse véhicule.

5 – CYCLE D'ALLUMAGE ET D'INJECTION

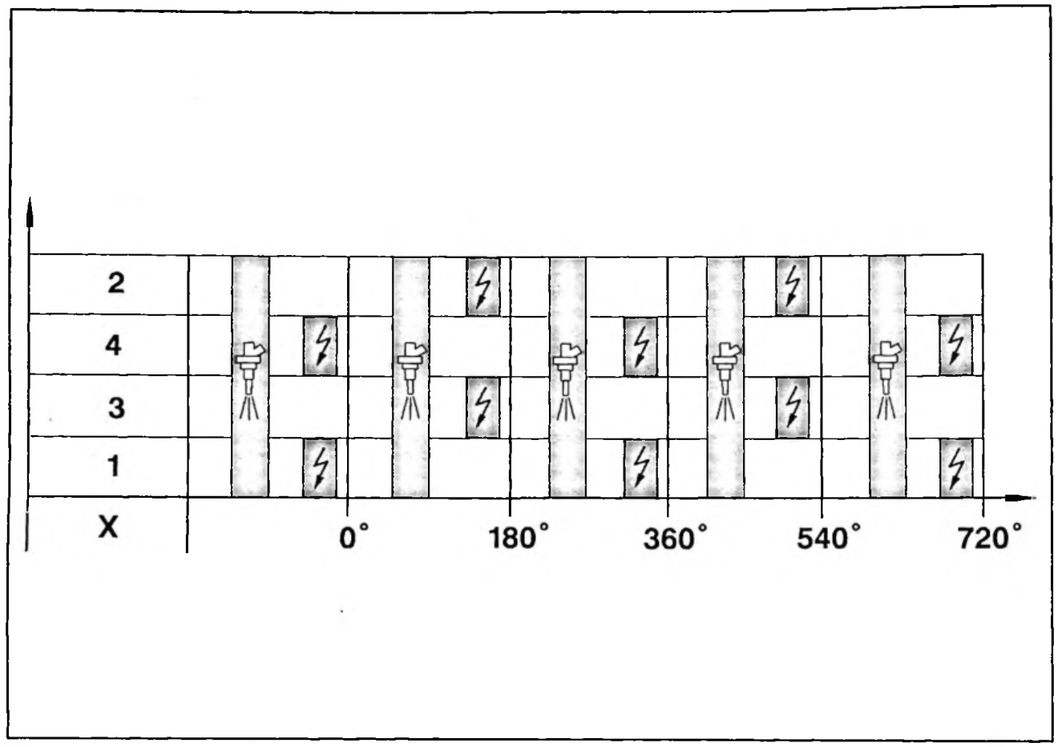


Fig : B1HP02QD

X : cylindre.

6 – DESCRIPTION DES ORGANES

6.1 – Calculateur BOSCH MA 3.0

Le calculateur électronique MA 3.0 a été développé pour des applications prévues en injection monopoint avec allumage "jumostatique".

Le calculateur électronique gère donc le dosage air–essence ainsi que l'avance à l'allumage dans toutes les phases moteur.

La quantité d'essence injectée est proportionnelle au temps d'ouverture de l'injecteur qui est déterminé en fonction de 3 paramètres principaux :

- le niveau de charge moteur (potentiomètre papillon)
- la vitesse de rotation moteur (capteur PMH)
- la vitesse du véhicule (capteur vitesse)

L'injecteur est commandé à chaque demi–tour moteur et débite à l'entrée du collecteur d'admission.

De multiples autres corrections sont également appliquées lors du fonctionnement, afin de tenir compte des variations :

- de l'état thermique du moteur (sonde de température d'eau)
- de la variation de la masse d'air (sonde de température d'air fixée sur le CIM)
- des conditions de fonctionnement (phase de ralenti, stabilisé, pleine charge, régimes transitoires, coupure d'injection)
- de la tension batterie
- de l'information de la sonde à oxygène

Le calculateur gère également les fonctions suivantes :

- correction de l'avance à l'allumage (cartographie)
- pilotage du recyclage des vapeurs d'essence stockées dans le canister
- gestion de l'information "demande de réfrigération" par l'intervention sur le régulateur de ralenti
- gestion du voyant de diagnostic
- limitation du régime moteur par coupure de l'injection à 6200 tr/mn
- information compte–tours

En exploitant les informations reçues par les différents capteurs et sondes, le calculateur assure plusieurs fonctions.

Calcul du temps, du phasage et commande de l'injection :

- correction cartographie
- bouclage de la richesse (sonde à oxygène)
- autoadaptivité
- stratégie de départ
- coupure en décélération
- coupure de l'injection à 6200 tr/mn
- correction de la tension batterie
- correction transitoire

Calcul de l'avance et commande de l'allumage en "jumostatique" :

- correction cartographie
- gestion des temps de charge bobines

Commandes de fonctions auxiliaires :

- pompe à essence par l'intermédiaire d'un relais
- recyclage des vapeurs d'essence (canister)
- compresseur réfrigération
- information compte–tours
- autodiagnostic
- test des actionneurs
- fonctionnement en mode secours

Contrôle du moteur de régulation de ralenti :

- en phase démarrage
- en phase maintien de ralenti

Temporisation après coupure du contact : maintien de l'alimentation du calculateur afin de réaliser des fonctions après coupure du contact (exemple: commande de l'électrovanne de purge canister).

Moteur	Type	Option	Repère BOSCH
TU1M/LZ	HDY	Version base	
TU3MC/LZ	KDX	Version base	0.261.200.732
	KDX	Version réfrigération	0.261.200.733

Pour plus de précision de commande, la mise à la masse du potentiomètre papillon et de la sonde de température d'eau passe par le calculateur.

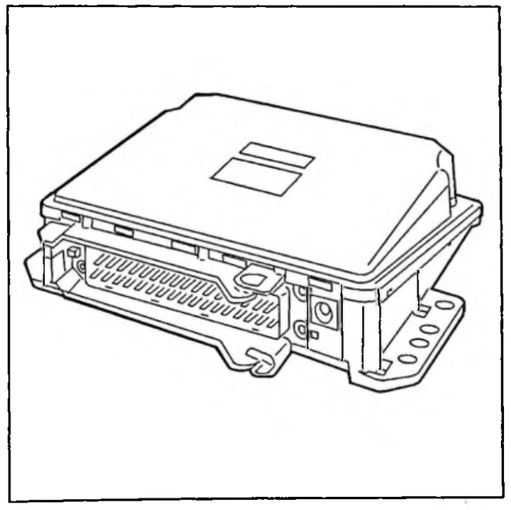


Fig : B1HP02SC

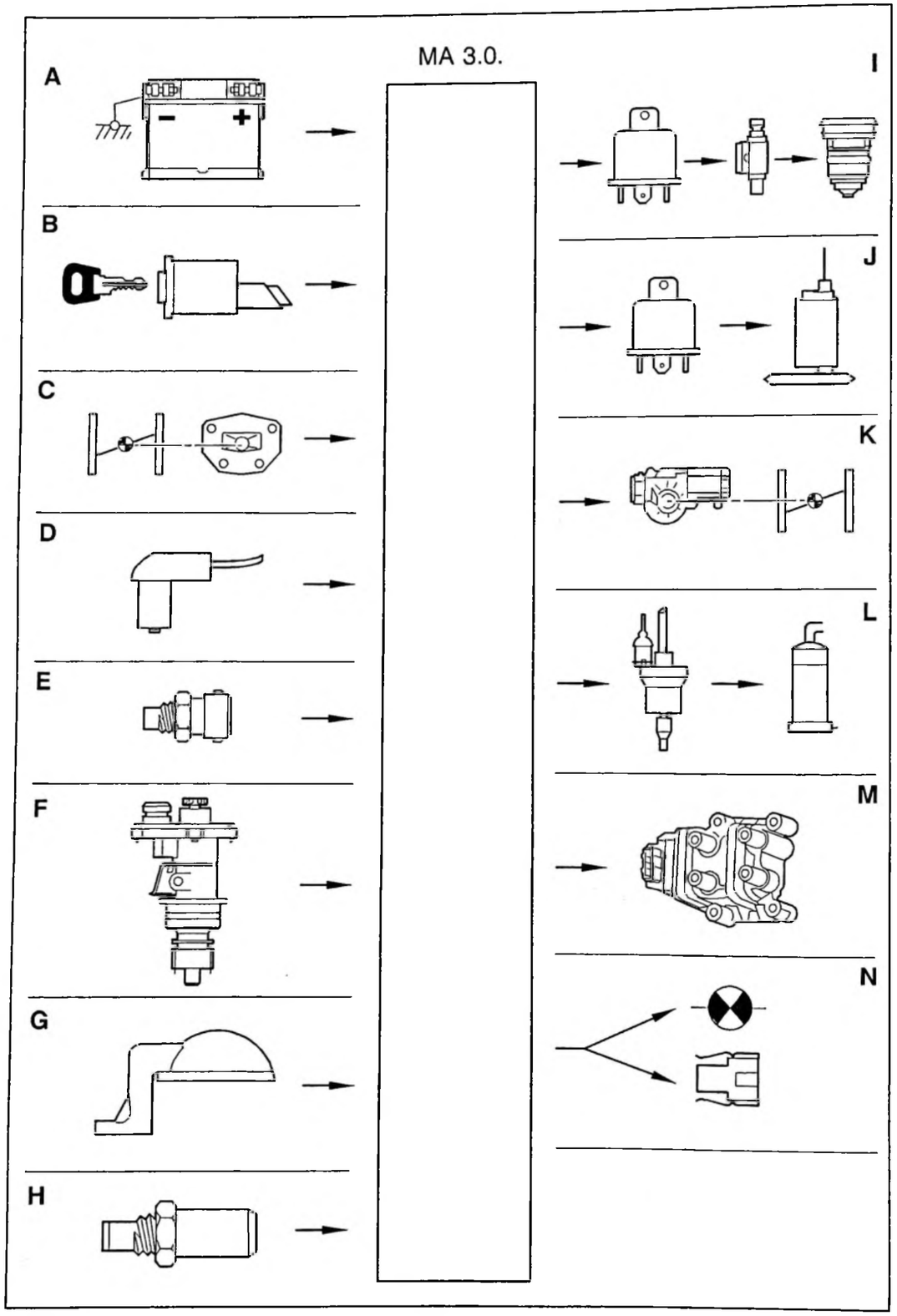


Fig : B1HP02UP

EM : émetteur.
RE : récepteur.
(A) : "+" direct.
(B) : "+" coupé.
(C) : potentiomètre papillon.
(D) : régime moteur PMH.
(E) : sonde de température d'eau.
(F) : capteur de vitesse.
(G) : sonde de température d'air.
(H) : sonde à oxygène.
(I) : relais résistance injecteur.
(J) : relais pompe à essence.
(K) : moteur de butée de papillon.
(L) : électrovanne purge canister.
(M) : bobine d'allumage.
(N) : lampe témoin – prise diagnostic.

6.2 – Brochage du calculateur BOSCH MA 3.0 – 55 voies

1 – commande de la bobine double (cylindres 1 – 4).
2 – masse.
3 – commande du relais de pompe à essence.
4 – signal consommation de carburant.
5 – commande électrovanne de purge canister.
6 – information compte–tours.
7 – information potentiomètre papillon.
8 – .
9 – information capteur distance.
10 – connexion sonde à oxygène.
11 – information capteur régime.
12 – alimentation +5V potentiomètre papillon.
13 – connexion voyant diagnostic.
14 – masse.
15 – commande vanne régulation ralenti.
16 – connexion prise diagnostic.
17 – commande injecteur.
18 – information demande climatisation.
19 – masse.
20 – commande de la bobine double (cylindres 2 – 3).
21 – .
22 – connexion prise diagnostic.
23 – commande relais pilotage compresseur réfrigération.
24 – .
25 – information température moteur.
26 – retour d'information.
27 – information température d'air.
28 – connexion sonde à oxygène.
29 – information potentiomètre papillon.
30 – information capteur régime.
31 – contact de position ralenti.
32 – connexion vers pressostat.
33 – commande vanne régulation ralenti.
34 – .
35 – information demande climatisation.
36 – .
37 – alimentation + batterie par relais de puissance.
38 – .
39 – .
40 – .
41 – .
42 – .
43 – .
44 – .
45 – .
46 – .
47 – .
48 – .
49 – .
50 – .
51 – .
52 – .
53 – .
54 – .
55 – .

6.3 – Corps d'injection monopoint (CIM)

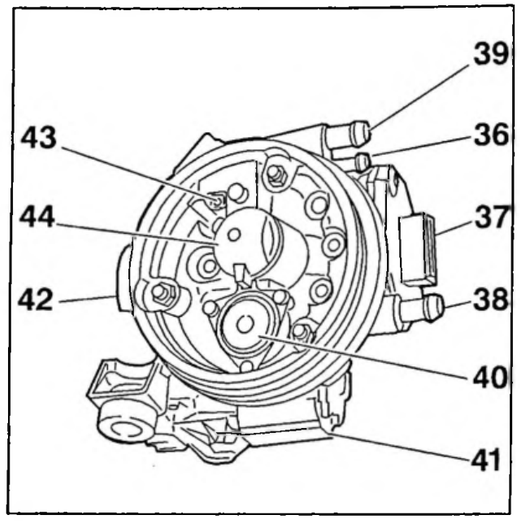


Fig : B1HP02ZC

Le corps d'injection monopoint est composé de :
- l'alimentation
- le boîtier porte–papillon

L'alimentation est composée de :
- l'injecteur (44)
- la sonde (43) de température d'air
- le régulateur (40) de pression d'essence
- l'orifice (36) de purge de canister
- l'arrivée (39) du carburant
- le retour (38) du carburant

Le boîtier porte–papillon est composé de :
- le papillon avec son levier de commande (42)
- le potentiomètre papillon (37)
- le régulateur de ralenti (41)

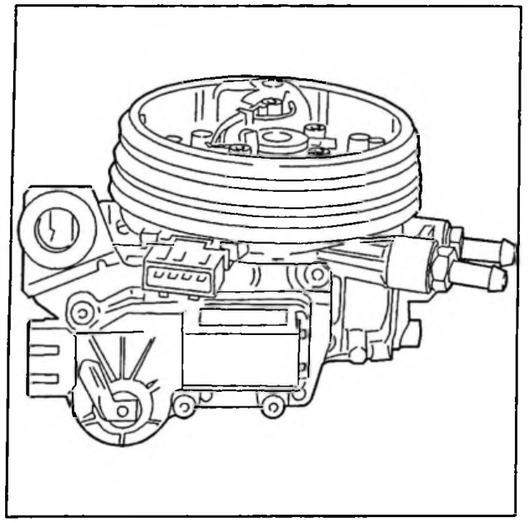


Fig : B1HP030C

ATTENTION : La répartition des voies du connecteur commun d'alimentation de l'injecteur et de la sonde de température sont différents entre A 2.2 et HA 3.0.

Injecteur : entre 4G3 et 4G4.

Sonde de température d'air : entre 4G1 et 4G2.

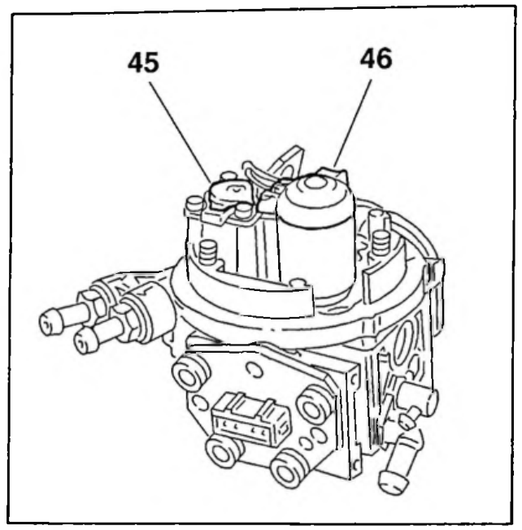


Fig : B1HP03JC

(45) : régulateur de pression.

(46) : injecteur.

6.3.1 – Régulateur de pression

Le régulateur est intégré au corps d'injection, et il permet de maintenir la pression d'essence à une valeur constante (1 bar).

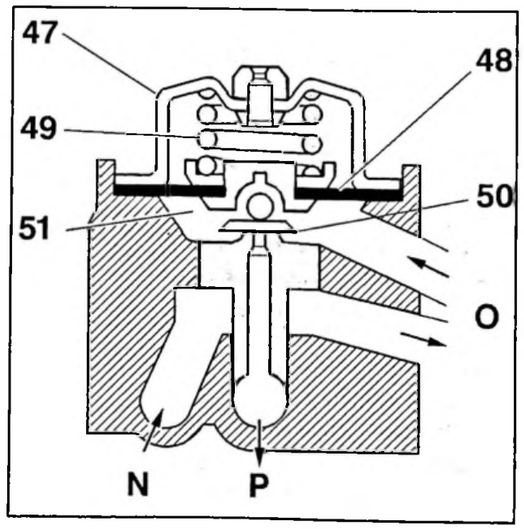


Fig : B1HP03KC

(47) : boîtier métallique.

(48) : membrane.

(49) : ressort de rappel.

(50) : clapet.

(51) : chambre de pression.

N : arrivée carburant.

O : circuit d'alimentation et de retour injecteur.

P : circuit retour réservoir.

Lorsque la pression de la chambre (51) augmente et dépasse la valeur fixée par le tarage du ressort (49), le clapet (50) s'ouvre et le carburant retourne au réservoir.

6.3.2 – Injecteur

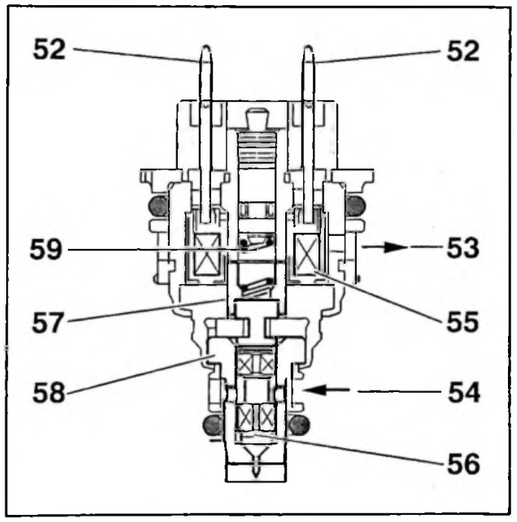


Fig : B1HP03LC

(52) : connexion.

(53) : retour carburant.

(54) : arrivée carburant.

(55) : bobinage en laiton.

(56) : aiguille d'injecteur.

(57) : noyau magnétique.

(58) : corps d'injecteur.

(59) : ressort de rappel.

Caractéristiques :
- type BOSCH EV 10
- résistance : 3Ω
- tension d'alimentation : 8,2V aux bornes de l'injecteur ; 12V aux bornes du circuit injecteur
- levée d'aiguille : 0,06 mm

Le temps d'excitation varie de 1 à 5 ms à chaud, mais peut atteindre 100 ms au démarrage à froid.

Cylindrée (cm^3)	Repère BOSCH
1124 cm^3	
1360 cm^3	0.280.150.692

6.3.3 – Potentiomètre papillon

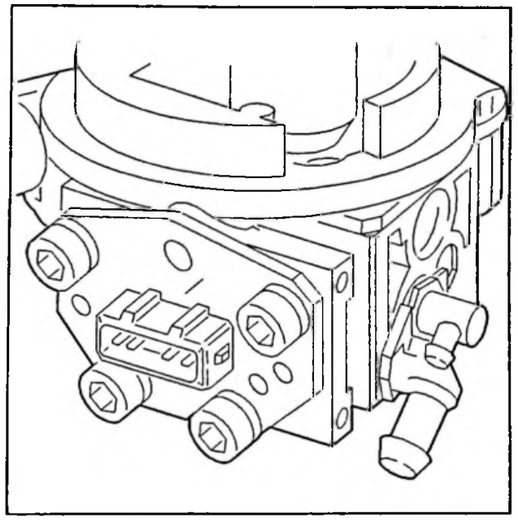


Fig : B1HP031C

Le potentiomètre papillon est intégré au corps d'injection et il détermine avec précision la position du papillon et en informe le calculateur.

La position du papillon associée à un régime moteur déterminera la charge du moteur, ainsi le calculateur déterminera la quantité d'essence à injecter.

Le potentiomètre n'est pas réglable en position, il est réglé en usine d'une façon très précise et définitive.

6.3.4 – Sonde de température d'air

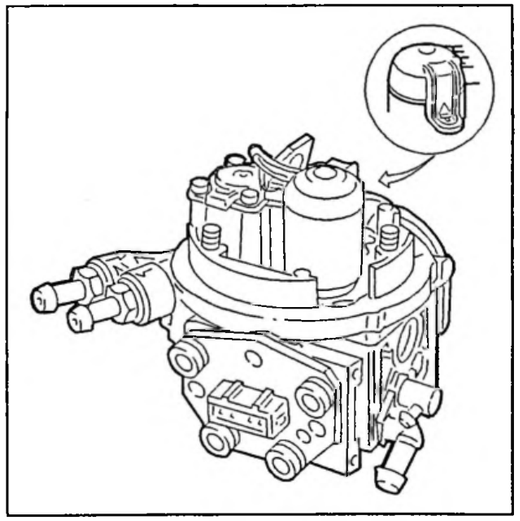


Fig : B1HP032C

Type (CTN) (résistance à coefficient de température négatif).

La sonde de température d'air est implantée dans le corps d'injection, et elle fait partie intégrante du connecteur de l'injecteur.

La sonde de température d'air informe le calculateur de la température de l'air admis afin que celui–ci corrige le temps d'excitation des injecteurs.

Lorsque la température de l'air baisse, sa densité augmente et le calculateur accroît la quantité d'essence injectée pour rétablir le rapport air/essence.

Température d'air	Résistance
–20 °C	R = 20.000Ω
0 °C	R = 9.000Ω
+20 °C	R = 3.000Ω

6.3.5 – Sonde de température d'eau

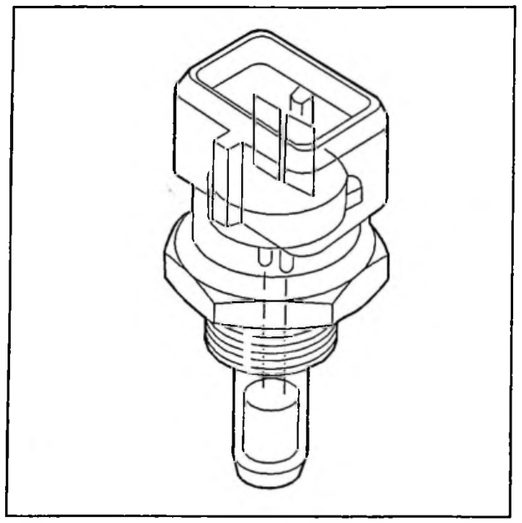


Fig : B1HP033C

Type (CTN) (résistance à coefficient de température négatif).

La sonde de température d'eau est implantée sur le boîtier d'eau.

La sonde de température d'eau informe le calculateur de la température du liquide de refroidissement moteur, et elle permet d'apporter des corrections au niveau du temps d'excitation des injecteurs.

Température d'eau	Résistance
–20 °C	R = 20.000Ω
0 °C	R = 9.000Ω
+20 °C	R = 3.000Ω

6.3.6 – Sonde à oxygène

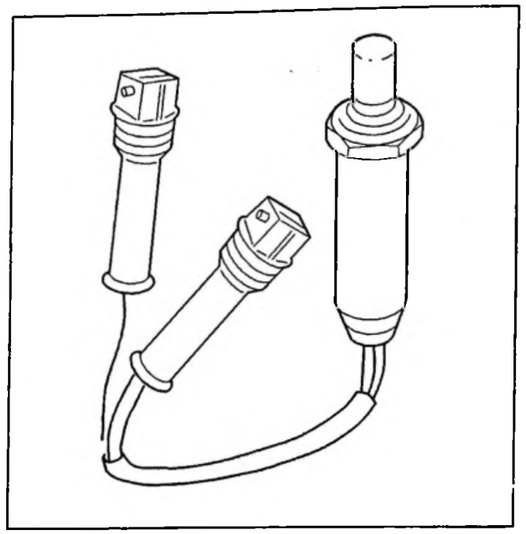


Fig : B1HP035C

La sonde à oxygène est placée sur l'échappement entre le moteur et le pot catalytique.

La sonde à oxygène délivre pratiquement en permanence une information au calculateur sur le dosage air–essence.

Le signal émis est du type "binaire".

L'information dosage "riche" ou "pauvre" se concrétise par des tensions de 0 à 1 V.

Une résistance chauffante est intégrée à la sonde afin de maintenir une température de seuil de 350°C indépendamment de la température des gaz d'échappement.

6.3.7 – Régulateur de ralenti

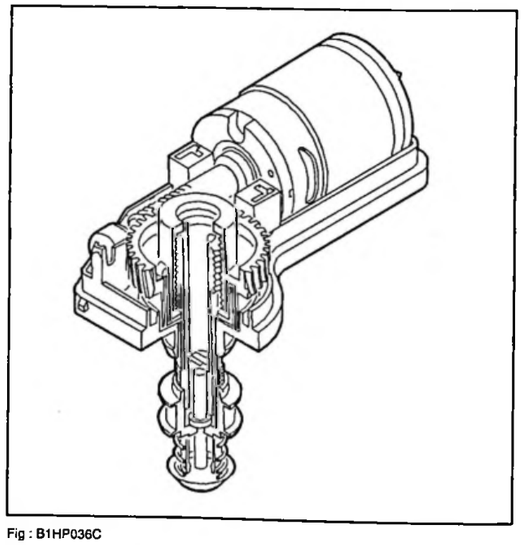


Fig : B1HP036C

Le régulateur de ralenti est fixé sur le corps d'injection.

Le régulateur est composé d'un moteur avec un mécanisme "roue et vis sans fin" ainsi qu'un contact en bout d'arbre.

Une valeur de consigne donne le régime de ralenti.

Le régulateur assure un ralenti dégressif en fonction de la température moteur, et donne le signal de l'état "ralenti" et "décélération".

La tension de commande délivrée par le calculateur est de 5V.

Le régulateur ne doit subir aucun réglage interne.

6.3.8 – Capteur de régime et de position

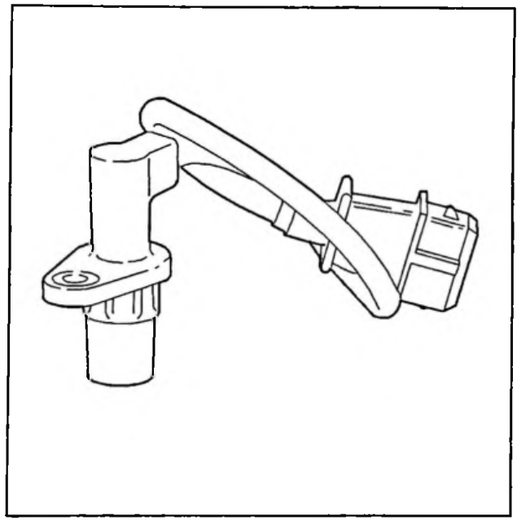


Fig : B1HP037C

Le capteur est constitué d'un noyau magnétique et d'un bobinage.

Au passage de chaque dent, il se crée une variation de champ magnétique.

Cette variation induit dans la bobine une tension alternative (sinusoïdale) dont la fréquence et l'amplitude sont proportionnelles à la vitesse de rotation du moteur.

Le point de référence correspond à l'absence de deux dents sur la couronne du volant moteur (60 – 2).

6.3.9 – Contrôle du moteur de régulation de ralenti : EATON

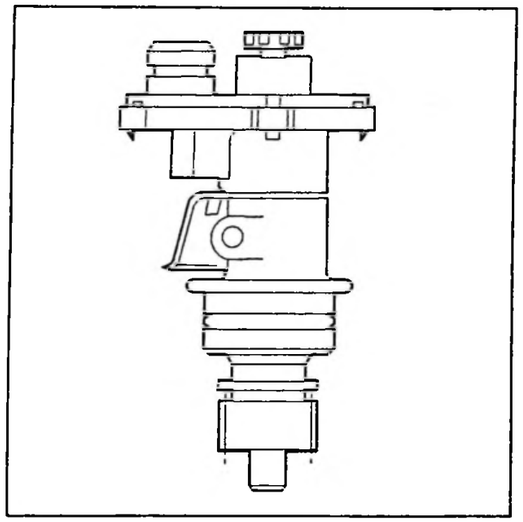


Fig : B1HP038C

Le capteur vitesse est monté sur la prise tachymétrique de la boîte de vitesses, et il fournit un signal électrique proportionnel à la vitesse du véhicule.

C'est un capteur à effet Hall (8 tops par tour).

L'information vitesse du véhicule permet au calculateur d'améliorer l'agrément de conduite.

6.3.10 – Résistance additionnelle

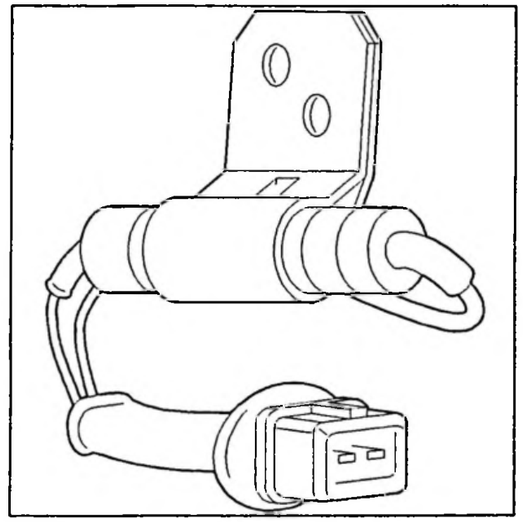


Fig : B1HP039C

La résistance est fixée sur la platine du calculateur, et elle est montée en série avec l'injecteur.

La valeur de la résistance est de 1,4Ω.

La résistance additionnelle permet de faire chuter la tension aux bornes de l'injecteur (3,8V) afin de limiter les effets des courants induits créés par les variations d'excitation de l'aiguille.

7 – ALLUMAGE

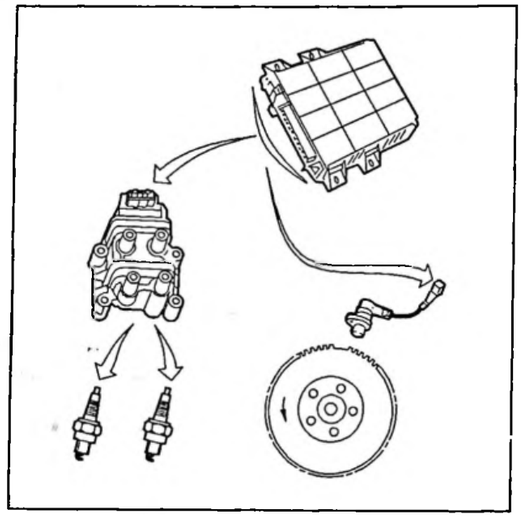


Fig : B1HP03DC

Allumage cartographique à distribution statique.

L'allumage est géré par le même calculateur que l'injection. Le module d'allumage est intégré au calculateur.

7.1 – Calculateur

Paramètres principaux :
- le régime et position angulaire du vilebrequin (capteur volant moteur)
- le niveau de charge moteur (potentiomètre papillon)

Paramètres de correction :
- température d'eau
- température d'air
- position papillon
- tension batterie

A partir de ces paramètres, le calculateur détermine :
- le point d'avance à l'allumage à partir de la cartographie de base et des coefficients correctifs
- le temps de charge de la bobine en fonction de la tension batterie et de la vitesse de rotation moteur

7.2 – Module d'allumage (intégré au calculateur)

Le module d'allumage (amplificateur) déclenche la conduction, la rupture du courant primaire et alimente alternativement chacun des 2 étages de la bobine.

7.3 – Bobine d'allumage

La bobine d'allumage (4 sorties) transforme l'énergie basse tension en énergie haute tension générant ainsi l'étincelle aux bougies.

Il y a création de 2 étincelles, l'une en fin de compression, et l'autre en phase d'échappement (étincelle perdue).

Les cylindres n°1 et n°2 sont groupés ainsi que les les cylindres n°3 et n°4.

7.4 – Caractéristiques

Moteur	Type	TU1MC/LZ – TU3MC/LZ
	Code moteur	HDY – HDZ – KDX
Calculateur	Marque	BOSCH
	Type	MA 3.0
Capteur régime	Type	Cible (60–2) dents
	Fournisseur	L'ELECTRIFIL
Bobine	Type	BAE 04 connectique étanche
	Résistance primaire – BOSCH	0,5Ω
	Résistance primaire – VALEO	0,8Ω
Bougies	Type résistive	Siège plat
	Couple de serrage	2,5 m.daN
	Ecartement des électrodes	0,80 mm
	Fournisseurs	EYQUEM : FC 42 LS CHAMPION : RC 9 YCC BOSCH : F7 DCOR

DIAGNOSTIC : INJECTION BOSCH MA 3.0

1 – OUTILLAGE DE DIAGNOSTIC

1.1 – Boîtier ELIT : 4125–T

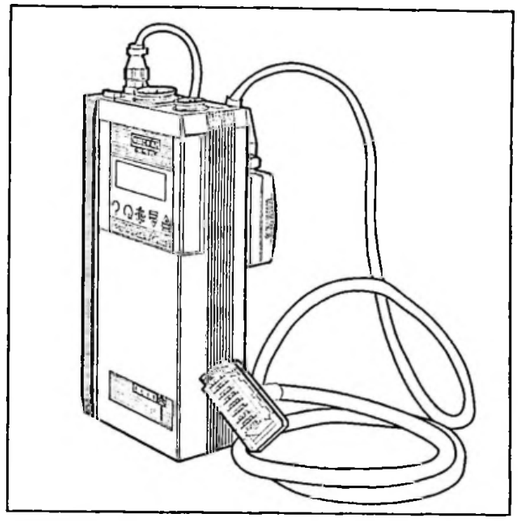


Fig : B3BP039C

L'outil permet :
- la lecture des codes défauts
- le test câblerie
- le test routier
- le test de démarrage
- les mesures paramètres

1.2 – Faisceaux : 4126–T

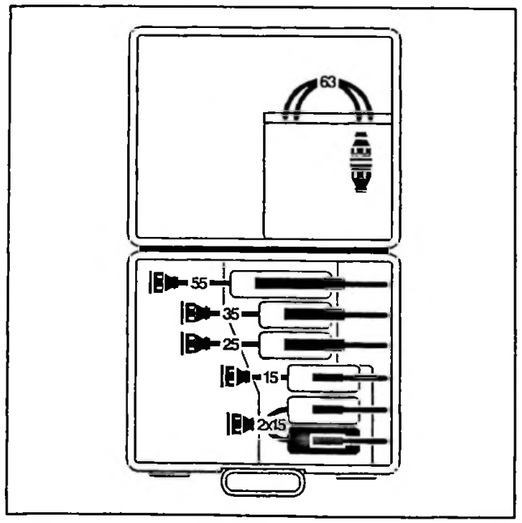


Fig : B1HP03GC

1.3 – Le boîtier testeur : 4120–T

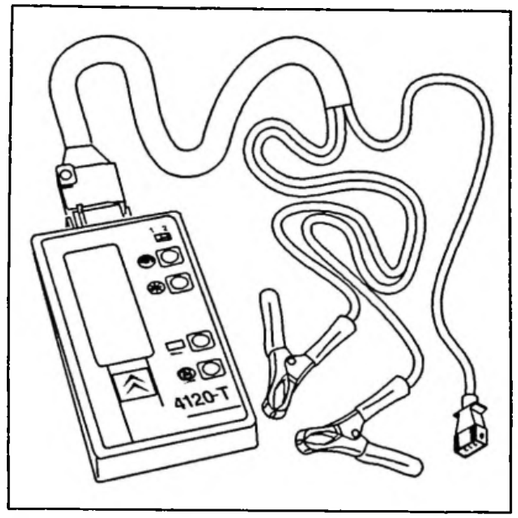


Fig : B1HP03HC

L'outil permet :
- la lecture des codes défauts
- le réglage de la richesse
- le test des actionneurs

1.4 – Boîte à bornes : 4109–T

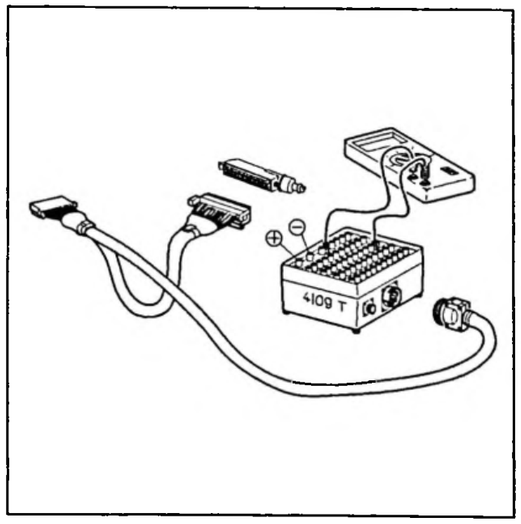


Fig . B1HP03IC

L'outil permet la lecture des tensions et des résistances.

Faisceau 55 voies.

Boîte à bornes.

1.5 – Station 26 A

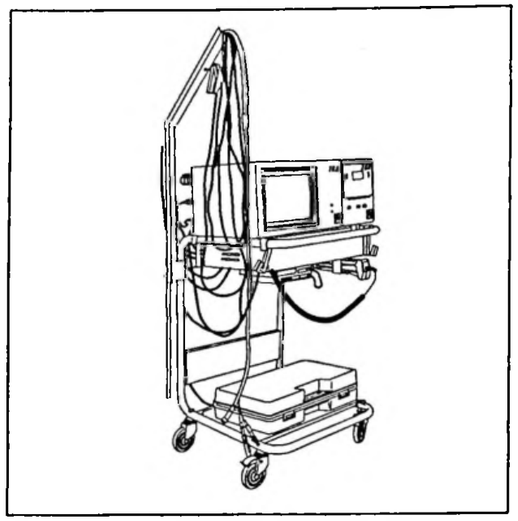
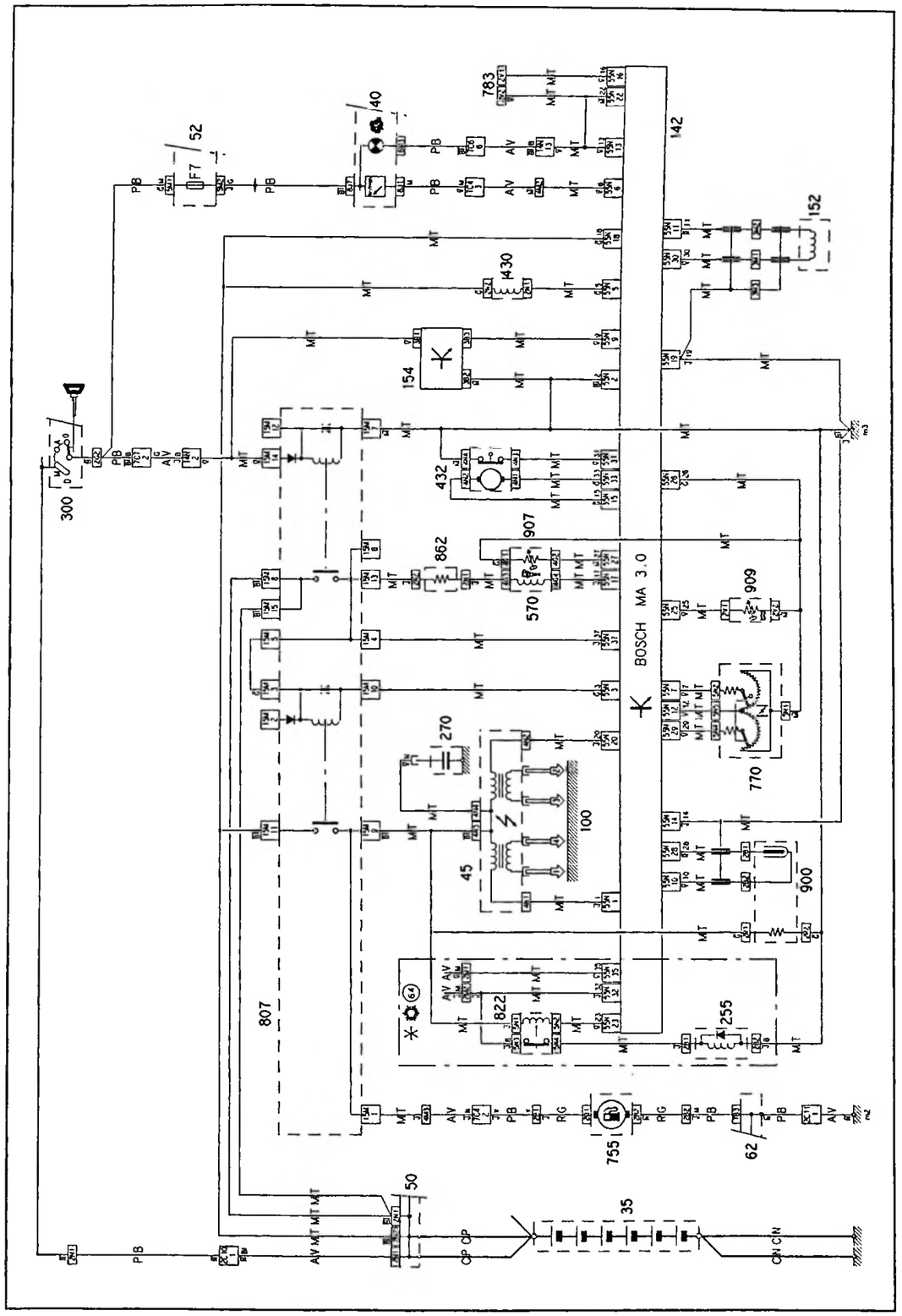


Fig : B3BP031C

L'outil permet :

- la lecture des codes défauts
- le test de démarrage / simulation
- le contrôle du système d'allumage
- le contrôle du système d'injection
- le contrôle des paramètres

2 – SCHEMA ELECTRIQUE



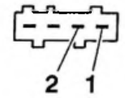
Flg : D3AP00AP

(35) : batterie.
(40) : bloc compteur.
(45) : bobine d'allumage.
(50) : boîtier d'alimentation.
(52) : boîtier fusibles–interconnexions.
(62) : boîtier de masse.
(100) : bougies d'allumage.
(142) : calculateur injection.
(152) : capteur régime moteur.
(154) : capteur distance.
(255) : compresseur réfrigération.
(270) : condensateur sur bobine d'allumage.
(300) : contacteur antivol.
(430) : électrovanne purge canister.
(432) : régulateur de ralenti.
(570) : injecteur.
(755) : pompe à essence.
(770) : potentiomètre papillon.
(783) : prise diagnostic.
(807) : relais double injection.
(822) : relais coupure compresseur réfrigération.
(862) : résistance additionnelle injecteur.
(900) : sonde à oxygène.
(907) : sonde de température d'air.
(909) : sonde de température d'eau.

3 – TABLEAU DE RECHERCHE DES PANNES

NOTA : Le voyant d'autodiagnostic s'allume dans le cas de codes défauts 52 et 54.

3.1 – Code défaut 13 (mineur)

Organes implantation	Connecteur sur calculateur	Numéro boîte à bornes	Bornes organes	Valeurs de contrôle	Mode secours
Sonde de température d'air (907) sur boîtier papillon	Débranché, branché	27–26	 Gris	Contrôles : ohmmètre – voltmètre Calculateur débranché : mesurer la résistance de la sonde en fonction de la température Calculateur branché : contact mis, sonde débranchée, contrôler la tension d'alimentation de la sonde, U ≈ 5 V	Oui

Graphique de contrôle de la résistance de la sonde en fonction de la température.

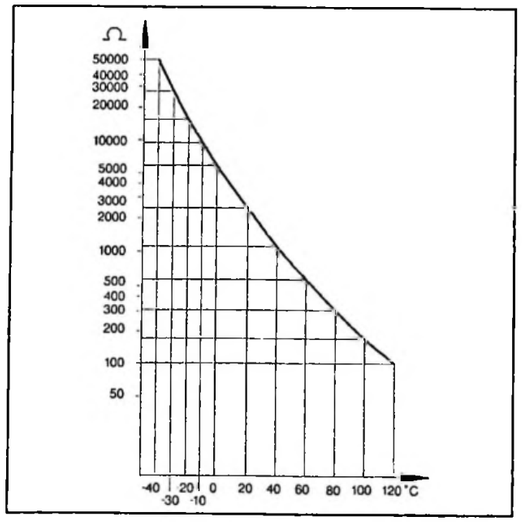


Fig : B1HP043C

3.2 – Code défaut 14 (mineur)

Organes implantation	Connecteur sur calculateur	Numéro boîte à bornes	Bornes organes	Valeurs de contrôle	Mode secours
Sonde de température d'eau (909) sur boîtier sortie d'eau	Débranché, branché	25–26	Vert	Contrôles : ohmmètre – voltmètre Calculateur débranché : mesurer la résistance de la sonde en fonction de la température Calculateur branché : contact mis, sonde débranchée, contrôler la tension d'alimentation de la sonde, U ≈ 5 V	Oui

Graphique de contrôle de la résistance de la sonde en fonction de la température.

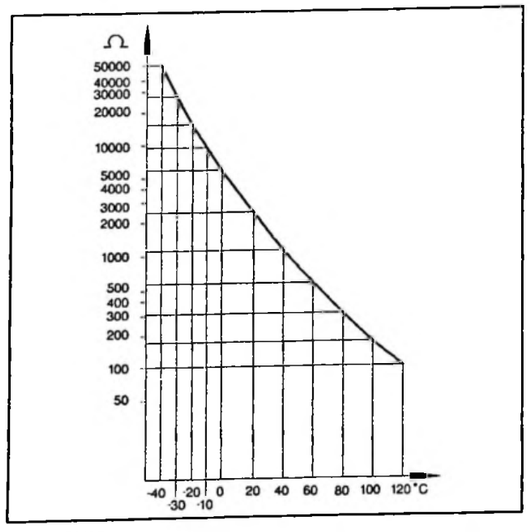
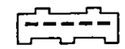
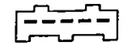
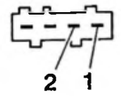
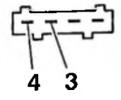


Fig : B1HP043C

3.3 – Code défaut 21 (mineur)

Organes implantation	Connecteur sur calculateur	Numéro boîte à bornes	Bornes organes	Valeurs de contrôle	Mode secours
Potentiomètre axe papillon (770) sur boîtier papillon	Branché			Contrôles : voltmètre	Oui
		12–26		U = 4,5 à 5,5 V – alimentation	
		7–26		Actionner le papillon : U ≈ de 1 à 4,5 V – piste n°1	
		29–26	Noir	Actionner le papillon : U ≈ de 0 à 4 V – piste n°2	

3.4 – Code défaut 22 (mineur)

Organes implantation	Connecteur sur calculateur	Numéro boîte à bornes	Bornes organes	Valeurs de contrôle	Mode secours
Electrovanne régulation de ralenti (432)	Branché			Aide au dépannage, voir code 83 (activation)	Non
Régulation moteur	Débranché	15–33	 2 1 Noir	Contrôles : ohmmètre R = 5Ω	
Régulation contacteur	Débranché	31–2	 4 3 Noir	Contrôles : ohmmètre Au ralenti : R = 0Ω En accélérant 1/4 de course mini : R = ∞	

3.5 – Code défaut 31 (mineur)

Organes implantation	Connecteur sur calculateur	Numéro boîte à bornes	Bornes organes	Valeurs de contrôle	Mode secours
Auto–adaptation régulation de richesse (900)	Branché, moteur tournant	28–10	Blanc	Contrôles : voltmètre Contrôle de la fonction sur le calculateur, attendre 2 minutes (préchauffage de la sonde) Lire la tension aux bornes 10 et 28 qui doit varier entre 0 et 1 V	Non

3.6 – Code défaut 51 (mineur)

Organes implantation	Connecteur sur calculateur	Numéro boîte à bornes	Bornes organes	Valeurs de contrôle	Mode secours
Sonde à oxygène (900) sur tube avant d'échappement	Branché	28–10	Blanc	Contrôles : voltmètre Voir tests relatifs au code 31	Oui

3.7 – Code défaut 52 (grave)

Organes implantation	Connecteur sur calculateur	Numéro boîte à bornes	Bornes organes	Valeurs de contrôle	Mode secours
Butée de régulation de richesse	Branché, moteur tournant	28–10	Blanc	Contrôles : voltmètre 1er cas : mélange trop pauvre Prise d'air Pression d'essence trop faible Injecteur encrassé 2ème cas : mélange trop riche Injecteur fuyard Pression d'essence excessive	Oui

3.8 – Code défaut 53 (mineur)

Organes implantation	Connecteur sur calculateur	Numéro boîte à bornes	Bornes organes	Valeurs de contrôle	Mode secours
Tension d'alimentation du calculateur	Branché	18–2		Contrôles : voltmètre Vérifier le circuit de charge	Non

3.9 – Code défaut 54 (grave)

Organes implantation	Connecteur sur calculateur	Numéro boîte à bornes	Bornes organes	Valeurs de contrôle	Mode secours
Calculateur (144) dans le boîtier derrière la batterie				Calculateur hors service	Non

CONTROLE – REGLAGE : INJECTION BOSCH MA 3.0

1 – REGLAGE RICHESSE

Pas de réglage de la richesse.

Le système est bouclé par une sonde à oxygène avec auto–adaptivité.

2 – REGLAGE DU REGIME DE RALENTI

Le régime de ralenti n'est pas réglable.

Le système est régulé par un moteur de régulation de ralenti agissant directement sur le papillon.

3 – CONTROLE ET REGLAGE DU MOTEUR DE REGULATION DE RALENTI

3.1 – Contrôle du moteur de régulation de ralenti

ATTENTION : Ne pas oublier de débrancher le connecteur 4 voies du corps d'injection monopoint lors des contrôles.

Déplacer manuellement le papillon pour facilité la sortie de l'axe du régulateur.

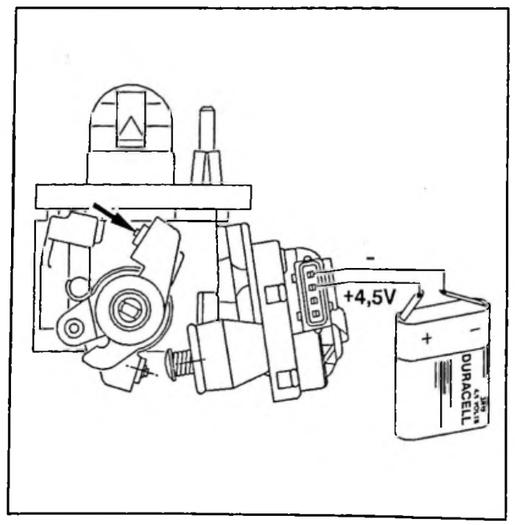


Fig : B1HP03MC

A l'aide d'une pile récente de 4,5V, faire sortir au maximum l'axe du régulateur en appliquant une tension entre les bornes 4 N 1 et 4 N 2.

Retirer la pile et laisser reposer le papillon sur le régulateur.

Brancher la boîte (55 bornes) au niveau du calculateur.

Mettre le contact.

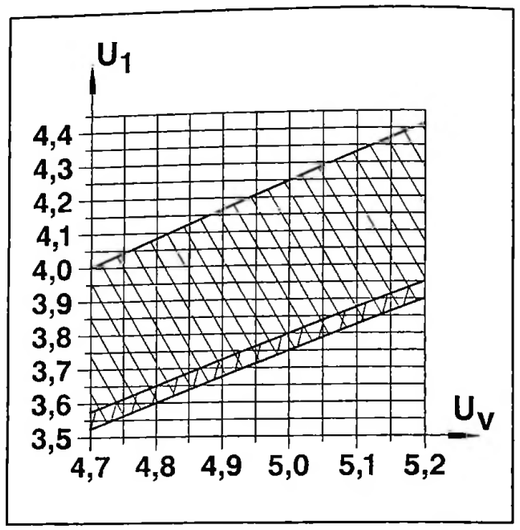


Fig : B1HP03NC

Mesurer la tension UV d'alimentation du potentiomètre papillon entre les bornes 55 N 12 et 55 N 26.

Noter la valeur de la tension au centième.

Mesurer la tension U1 délivrée par le potentiomètre entre les bornes 55 N 7 et 55 N 26.

Noter la valeur de la tension au centième.

Utiliser le diagramme pour vérifier la valeur de U1 en fonction de UV.

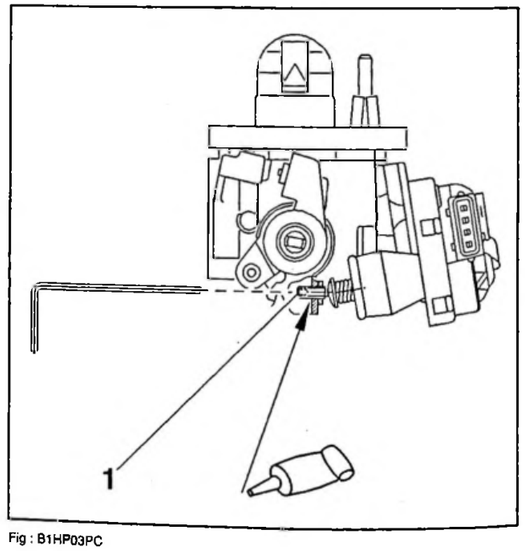


Fig : B1HP03PC

Si la tension U1 est hors tolérance, procéder au réglage de la vis (1).

3.2 – Calage du moteur de ralenti (1)

Lorsque la tension est hors tolérance, régler la vis (*) pour obtenir une tension correcte et de préférence se positionner dans la zone doublement hachurée.

Après toute intervention de réglage, il est nécessaire d'immobiliser la vis avec un vernis de protection.

Faire rentrer l'axe du régulateur au maximum en inversant les polarités. Vérifier que le contact de ralenti ne repose pas sur le papillon.

3.3 – Contrôle du contacteur de ralenti

Brancher un ohmmètre aux bornes du moteur entre 4 N 3 et 4 N 4.

En position ralenti : R = 0 à 0,5 Ω.

En position accélérée : R = ∞.

Rebrancher le connecteur.

4 – REGLAGE AVANCE A L'ALLUMAGE

L'avance à l'allumage n'est pas réglable.

5 – REGLAGE DU POTENTIOMETRE PAPILLON

Le potentiomètre papillon n'est pas réglable.

En cas de remplacement du potentiomètre (CIM complet), ne pas oublier de vider le contenu de la mémoire sauvegardée.

6 – CONTROLE DES ACTIONNEURS

Actionneurs	Code
Injecteur	82
Actuateur de ralenti	83
Electrovanne purge canister	84
Signal consommation de carburant	95
Signal de régime moteur	96

CITROËN ZX

SEPTEMBRE 1996

ABONNEMENT GME

OPR: 7147

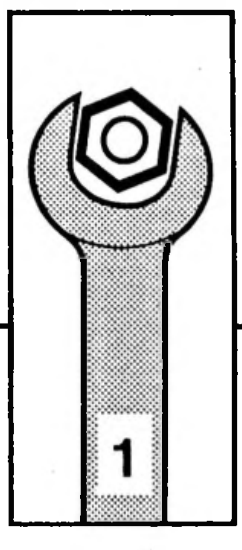
RÉF. 2 N° ZX 144-00/3

ALIMENTATION

Moteur Type TU3JP (1360 cm³)

- **CARACTERISTIQUES :**
  SYSTEME D'INJECTION MULTIPOINT MAGNETI-MARELLI 1 AP 40

MAN 108941



AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS-VENTE

CARACTERISTIQUES : SYSTEME D'INJECTION MULTIPOINT MAGNETI–MARELLI 1 AP

Cette gamme s'applique au moteur : KFX (TU3JP).

1 – SYNOPTIQUE

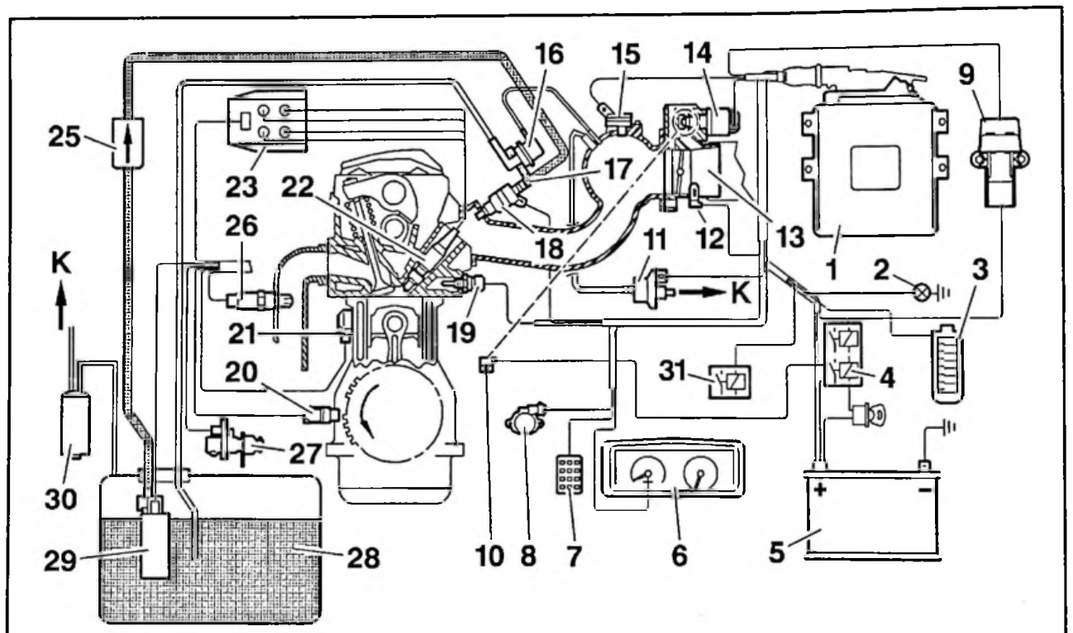


Fig : B1HP0KYD

(1) calculateur injection allumage.
(2) voyant test injection allumage.
(3) connecteur diagnostic.
(4) relais double injection.
(5) batterie.
(6) compte–tours.
(7) clavier antidémarrage codé.
(8) potentiomètre papillon.
(9) contacteur inertiel.
(10) résistance réchauffage boîtier papillon.
(11) électrovanne purge canister.
(12) thermistance air admission.
(13) boîtier papillon.
(14) moteur pas–à–pas régulation ralenti.
(15) capteur pression.
(16) régulateur de pression.
(17) rampe alimentation injecteur.
(18) injecteurs.
(19) thermistance eau moteur.
(20) capteur vitesse moteur.
(21) capteur de cliquetis.
(22) bougies.
(23) bobine d'allumage "jumostatique".
(25) filtre à carburant.
(26) sonde à oxygène.
(27) capteur vitesse véhicule.
(28) réservoir à carburant.
(29) pompe à carburant.
(30) réservoir canister.
(31) relais climatisation.

2 – CARACTERISTIQUES

Plaque moteur	KFX (TU3JP)
Cylindrée (cm^3)	1360
Régime ralenti (tr/mn) non réglable	850 ± 50
	900 ± 50 – (climatisation)
Régime de réattelage (tr/mn)	Rapport boîte de vitesses : 1ère = 2066
	Rapport boîte de vitesses : 2ème = 1842
	Rapports de boîte de vitesses : 3ème ; 4ème ; 5ème = 1650
Coupure en régime maximum (tr/mn)	6500
% CO	< 0,5
% CO2	> 9

3 – CIRCUIT DE CARBURANT

Organe	Repère	Fournisseur	Référence	Observations
Carburant préconisé				Super sans plomb 95 RON ou 98 RON
Electrovanne purge canister	11	BOSCH	B 280 142 317	Connecteur 2 voies marron. Implantation : sur le passage de roue avant droit. Résistance : 24 ohms
Régulateur de pression	16	WEBER	RPM 40	Fixation en extrémité de la rampe d'injection. Pression de régulation : 2,5 à 3 bars
Injecteurs	18	WEBER	IW 155	Connecteur 2 voies noir
Filtre à carburant	25	BOSCH	0 450 905 002	Fixation : sur le réservoir à carburant. La flèche située sur le filtre indique le sens de passage du carburant
Réservoir à carburant	28			Capacité = 56 litres
Pompe à carburant	29	BOSCH	EKP 10	Pompe électrique immergée dans le réservoir. Tension : 12 V. Pression : 3 bars. Débit : 115 à 120 l/h
		MARWAL	WALBRO MSS	
Réservoir canister	30	PURFLUX	PPGF 30	Implantation : sous l'aile avant droite

4 – CIRCUIT D'AIR

Organe	Repère	Fournisseur	Référence	Observations
Boîtier papillon	13	SOLEX	PSA 599	Le boîtier papillon comprend : thermistance air admission. Résistance réchauffage boîtier papillon. Potentiomètre papillon. Moteur pas à pas
Moteur pas-à-pas régulation ralenti	14	MAGNETI-MARELLI	B 16	Connecteur 4 voies noir. Fixation : sur le boîtier papillon
		AIRPAX		
Capteur pression	15	BOSCH	0 261 230 012	Connecteur 3 voies gris. Intégré à la tubulure d'admission
		MAGNETI-MARELLI	IPRT 03	

5 – CIRCUIT ELECTRIQUE

Organe	Repère	Fournisseur	Référence	Observations
Calculateur injection allumage	1	MAGNETI-MARELLI F	1 AP 40. Dépollution L/L3/Z : 16 313 004	Connecteur 55 voies. Eprom de type "flash" (eprom reprogrammable). Situé sur le support de batterie
Relais double injection	4	SOBINT		Connecteur 15 voies noir. Le relais est situé sur le coffret de relais
Potentiomètre papillon	8	MAGNETI-MARELLI	PF 2C	Connecteur 3 voies noir. Fixation : sur le boîtier papillon. Non réglable
		CTS		
Contacteur inertiel	9	FIRST INERTIA SWITCH	Type 505	Implantation : sur le passage de roue avant droit. Réarmement manuel en cas d'activation du système de coupure
Résistance réchauffage boîtier papillon	10	JAEGER	BR 03	Connecteur 2 voies noir. Fixation : sur le boîtier papillon
Thermistance air admission	12	MAGNETI-MARELLI F	IAT SO4	Connecteur 2 voies gris. Fixation : sur le boîtier papillon
		JAEGER		
Thermistance eau moteur	19	ELTH	CTN	Connecteur 2 voies vert. Fixation : sur le boîtier de sortie d'eau
		JAEGER	09 530 019 900	
Capteur vitesse moteur	20	ELECTRIC-FIL	14 43 14	Connecteur 3 voies marron. Fixation : sur le carter d'embrayage à 114 ° du P.M.H
Capteur de cliquetis	21	SAGEM		Connecteur 2 voies noir. Fixation : sur la partie arrière du bloc moteur. Impératif respecter le couple de serrage : 2 ± 0,5 m.daN
Sonde à oxygène	26	BOSCH	RBLSH6	Connecteur 4 voies noir. Implantation : sur le collecteur d'échappement
Capteur vitesse véhicule	27	EATON		Connecteur 3 voies blanc. Fixation : sur le carter différentiel de la boîte de vitesses

6 – CIRCUIT D'ALLUMAGE

Organe	Repère	Fournisseur	Référence	Observations
Bougies	22	BOSCH	FR7 LDC	Ecartement des électrodes : 0,9 mm. Couple de serrage : 2,5 m.daN
		EYQUEM	RFC 52LZ2E	
Bobine d'allumage "jumostatique"	23	BOSCH	BAE 04	Connecteur 4 voies noir
		BENDIX		

© Reproduction ou traduction même partielle interdite sans l'autorisation écrite des Automobiles CITROËN

CITROËN ZX

SEPTEMBRE 1996

ABONNEMENT GME

OPR : 7245

RÉF. 2 N° ZX 144-00/4

ALIMENTATION

Moteur Type XU10J4RS (1998 cm³)

- **CARACTERISTIQUES : SYSTEME D'INJECTION MULTIPOINT MAGNETI-MARELLI 1 AP 10**

MAN 108941

AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS VENTE

1

CARACTERISTIQUES : SYSTEME D'INJECTION MULTIPOINT MAGNETI MARELLI 1 AP 10

1 – SYNOPTIQUE

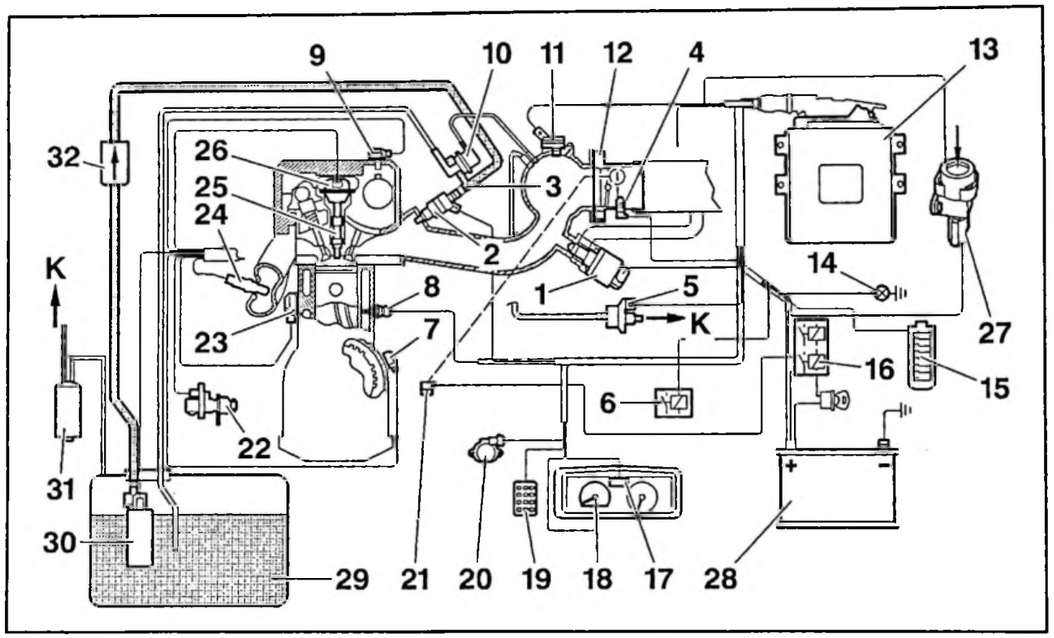


Fig : B1HP0L4D

(1) moteur pas-à-pas régulation ralenti.
(2) injecteurs.
(3) rampe d'alimentation.
(4) thermistance air admission.
(5) électrovanne purge canister.
(6) relais de réfrigération.
(7) capteur vitesse moteur.
(8) thermistance eau moteur.
(9) capteur de position arbre à cames.
(10) régulateur de pression.
(11) capteur de pression intégré.
(12) boîtier papillon.
(13) calculateur injection allumage.
(14) voyant test injection allumage.
(15) connecteur diagnostic.
(16) relais double injection.
(17) information consommation.
(18) compte-tours.
(19) clavier antidémarrage codé.
(20) potentiomètre papillon.
(21) résistance réchauffage boîtier papillon.
(22) capteur vitesse véhicule.
(23) capteur de cliquetis.
(24) sonde à oxygène.
(25) bougies.
(26) bobines individuelles d'allumage.
(27) interrupteur à inertie.
(28) batterie.
(29) réservoir à carburant.
(30) pompe à carburant.
(31) réservoir canister.
(32) filtre à carburant.
K circuit canister.

2 – CARACTERISTIQUES

Plaque moteur	RFS (XU10J4RS)
Cylindrée (cm^3)	1998
Régime ralenti (tr/mn) non réglable	850 ± 50
Régime de réattelage (tr/mn)	1350
Coupure en régime maximum (tr/mn)	7300
% CO	< 0,5
% CO2	> 10

3 – CIRCUIT DE CARBURANT

Organe	Repère	Fournisseur	Référence	Observations
Carburant préconisé				Super sans plomb 98 RON
Injecteurs	2	WEBER	IW 204	Connecteur 2 voies noir. Repère couleur vert. Résistance : 16 ohms
Electrovanne purge canister	5	BOSCH	0 280 142 317	Connecteur 2 voies marron. Implantation : sur le passage de roue avant droit. Résistance : 24 ohms
Régulateur de pression	10	WEBER	RPM 40	Fixation à la rampe d'injection. Pression de régulation : 2,5 à 3 bars
Réservoir à carburant	29			Capacité = 52 litres. Composition : polyéthylène
Pompe à carburant	30	BOSCH	EKP 10	Pompe électrique immergée dans le réservoir. Tension : 12 V
		ACR	6 443 601	Pression : 3 bars. Débit : 115 à 120 l/h
Réservoir canister	31	PURFLUX	PPGF 30	Implantation : sous l'aile avant droite
Filtre à carburant	32	BOSCH	0 450 902 161	Fixation : sur le réservoir à carburant. La flèche située sur le filtre indique le sens de passage du carburant

4 – CIRCUIT ELECTRIQUE

Organe	Repère	Fournisseur	Référence	Observations
Thermistance air admission	4	JAEGER	IAT SO4	Connecteur 2 voies gris. Fixation : sur le boîtier papillon
Capteur vitesse moteur	7	ELECTRIC-FIL	14 43 13	Connecteur 3 voies marron. Fixation : sur le carter d'embrayage de la boîte de vitesses, sous le boîtier de sortie d'eau
		SIEMENS	102 340	
Thermistance eau moteur	8	JAEGER	0 953 001 9900	Connecteur 2 voies vert. Fixation : sur le boîtier de sortie d'eau
Capteur de position arbre à cames	9	ELECTRIC-FIL	14 43 08	Connecteur 3 voies bleu. Fixation sur la culasse, implantation sur le carter supérieur de distribution
Calculateur injection allumage	13	MAGNETI–MARELLI	1 AP 10. Dépollution L/L3/Z. 16 264 004	Connecteur 55 voies. Injection "séquentielle". Eprom de type "flash" (eprom reprogrammable). Situé sur le support de batterie
Relais double injection	16	OMP/ BITRON	240 104	Connecteur 15 voies noir. Fixation sur le boîtier de fusibles
		CARTIER	03 723	
Potentiomètre papillon	20	BOSCH	DKG1	Simple piste. Connecteur 3 voies blanc. Fixation : sur le boîtier papillon. Non réglable
Résistance réchauffage boîtier papillon	21	JAEGER	BR 03	Connecteur 2 voies jaune. Fixation : sur le boîtier papillon
Capteur vitesse véhicule	22	EATON		Connecteur 3 voies blanc. Fixation : sur le carter différentiel de la boîte de vitesses
Capteur de cliquetis	23	SIEMENS	F 202 495 001	Connecteur 3 voies noir. Fixation : sur la partie arrière du bloc moteur. Impératif respecter le couple de serrage : 2 ± 0,5 m.daN

Organe	Repère	Fournisseur	Référence	Observations
Sonde à oxygène	24	BOSCH	RBLSH6	Connecteur 4 voies noir. Fixation : sur le tube d'échappement sous caisse
Interrupteur à inertie	27	FIRST INERTIA SWITCH	Type 505	Connecteur 3 voies noir. Implantation : sur le passage de roue avant droit, fixation : sur le support de suspension. Réarmement manuel en cas d'activation du système de coupure

5 – CIRCUIT D'ALLUMAGE

Organe	Repère	Fournisseur	Référence	Observations
Bougies	25	BOSCH	FR6 LDC	Ecartement des électrodes : 0,9 mm
		EYQUEM	RFC 58LZ2E	Couple de serrage : 2,5 m.daN
Bobines individuelles d'allumage	26	SAGEM	BAE01P	Connecteur 2 voies noir. Allumage "séquentiel"

6 – CIRCUIT D'AIR

Organe	Repère	Fournisseur	Référence	Observations
Moteur pas–à–pas régulation ralenti	1	AIRPAX	B 13	Connecteur 4 voies noir. Fixation sur col d'entrée d'air de la tubulure d'admission
Capteur de pression intégré	11	BOSCH	0 261 260 102 – 126	Connecteur 3 voies gris. Intégré à la tubulure d'admission
Boîtier papillon	12	SOLEX	PSA 621	Le boîtier papillon comprend : thermistance air admission. Résistance réchauffage boîtier papillon. Potentiomètre papillon

CITROËN ZX

DECEMBRE 1996

ABONNEMENT GME

OPR:7245 ⟼

RÉF. 2 N° ZX 144-00/5

ALIMENTATION

Moteur Type TU1M+ (1124 cm^3)

- **CARACTERISTIQUES : SYSTEME D'INJECTION MONOPOINT BOSCH MA 3.1**

MAN 108941

AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS VENTE

1

CARACTERISTIQUES : SYSTEME D'INJECTION MONOPOINT BOSCH MA3.1

Cette gamme s'applique aux moteurs : HDZ et HDY (TU1M+).

1 – SYNOPTIQUE

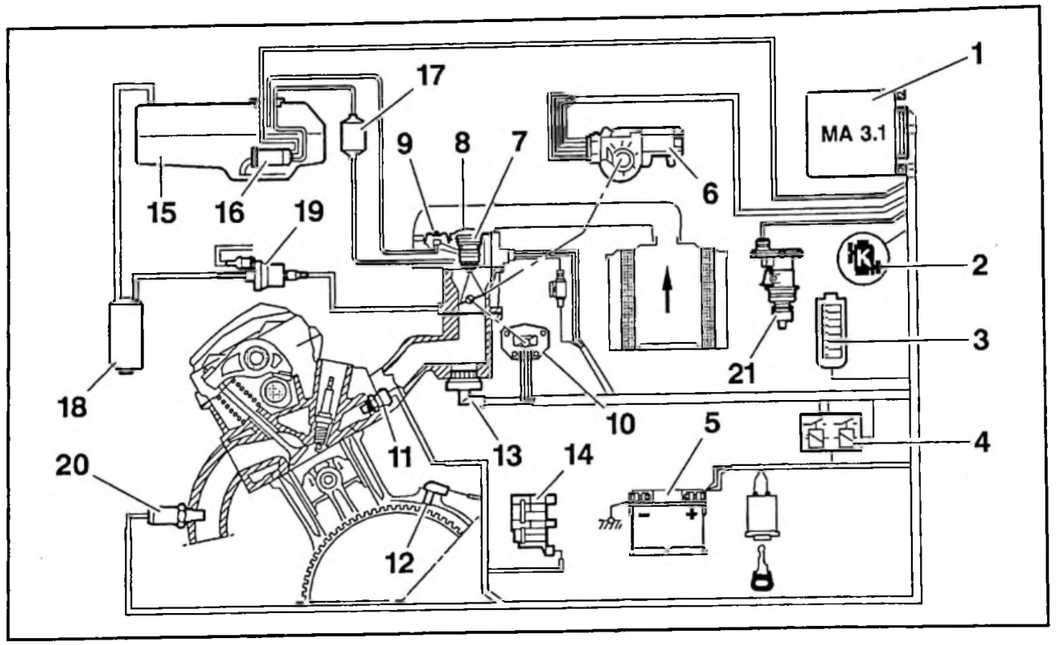


Fig : B1HP0GBD

(1) calculateur injection allumage.
(2) voyant test injection allumage.
(3) connecteur diagnostic.
(4) relais double injection.
(5) batterie.
(6) régulateur contacteur de ralenti.
(7) injecteur.
(8) thermistance air admission.
(9) régulateur de pression.
(10) potentiomètre papillon.
(11) thermistance eau moteur.
(12) capteur vitesse moteur.
(13) réchauffeur de tubulure.
(14) bobine d'allumage "jumostatique".
(15) réservoir à carburant.
(16) pompe à carburant.
(17) filtre à carburant.
(18) réservoir canister.
(19) électrovanne purge canister.
(20) sonde à oxygène.
(21) capteur vitesse véhicule.

2 – CARACTERISTIQUES

Plaque moteur	HDZ et HDY (TU1M+)
Cylindrée (cm^3)	1124
Régime ralenti (tr/mn) non réglable	850 ± 50
Régime de réattelage (tr/mn)	1500 (sauf en 1ère vitesse)
Coupure en régime maximum (tr/mn)	6510
% CO	< 0,5
% CO2	> 9

3 – CIRCUIT DE CARBURANT

Organe	Repère	Fournisseur	Référence	Observations
Carburant préconisé				Super sans plomb 95 RON ou 98 RON
Injecteur + thermistance air admission	7 – 8	BOSCH	HDZ ; HDY : 0 280 150 060	Connecteur 4 voies gris. Implantation : sur le corps injection monopoint
Régulateur de pression	9	BOSCH		Implantation : sur le corps injection monopoint. Pression de régulation : 0,7 < P < 0,9 bar
Réservoir à carburant	15	S.T.M.P.		Réservoir de type monotrou. Capacité = 52 litres. Polyéthylène extrudé
Pompe à carburant	16	V.D.O.	228.222/8/2	Pompe électrique immergée dans le réservoir. Plaque d'identification. Orange. Tension : 12 V. Connecteur 5 voies marron. Pression : 1 bar
Filtre à carburant	17	FILTRAUTO		Fixation : sur le réservoir à carburant. La flèche située sur le filtre indique le sens de passage du carburant
Réservoir canister	18	PURFLUX	PPGF 30	Implantation : sous l'aile avant droite
Electrovanne purge canister	19	BOSCH	0 280 142 317	Connecteur 2 voies marron. Implantation : sur le passage de roue avant droit. Résistance ≈ 24 ohm
Corps d'injection monopoint (C.I.M.)		BOSCH	0 438 201 530	Le C.I.M. comprend : régulateur de pression. injecteur + thermistance air admission. Régulateur de ralenti. Potentiomètre papillon

4 – CIRCUIT D'AIR

Organe	Repère	Fournisseur	Référence	Observations
Régulateur contacteur de ralenti	6	BOSCH	0 132 008 601	HDZ : connecteur 6 voies noir

5 – CIRCUIT ELECTRIQUE

Organe	Repère	Fournisseur	Référence	Observations
Calculateur injection allumage	1	BOSCH	ECU MA3.1 0 261 204 074 Dépollution L/L3	Connecteur 55 voies noir Eprom de type "flash" (eprom reprogrammable) Implantation : situé sur le support de batterie
Relais double injection	4	SOBINT BITRON	Types 240 014	Connecteur 15 voies noir. Fixation sur le boîtier de fusibles
Potentiomètre papillon	10	BOSCH	34 37 022	Connecteur 5 voies noir : non réglable. Fixation : sur le corps injection monopoint
Thermistance eau moteur	11	BOSCH	CTN 0 280 130 084	Connecteur 2 voies vert Implantation : sur le boîtier de sortie d'eau
		JAEGER	0 953 001 9900	
Capteur vitesse moteur	12	ELECTRIC-FIL	14 43 07	Connecteur 3 voies marron. Implantation : sur le carter d'embrayage
Réchauffeur de tubulure	13	TEXAS INS-TRUMENTS		Connecteur 1 voie noir. Implantation : sous la base du corps injection monopoint (CIM), dans la tubulure d'admission
Capteur vitesse véhicule	21	EATON	PA 66 GF 30	Connecteur 3 voies blanc. Implantation : sur le carter différentiel de la boîte de vitesses
Contacteur inertiel		FIRST INERTIA SWITCH	TYPE 505	Connecteur 3 voies noir. Implantation : sur le passage de roue avant droit ; sur le support de suspension. Réarmement manuel en cas d'activation du système de coupure

6 – CIRCUIT D'ALLUMAGE

Organe	Repère	Fournisseur	Référence	Observations
Bobine d'allumage "jumostatique"		BOSCH BENDIX	BAE 04	Connecteur 4 voies. Allumage de type jumostatique
Bougies d'allumage		BOSCH	FR8 LDC	Ecartement des électrodes : 0,9 mm
		EYQUEM	RFC 42LZ2E	Couple de serrage : 2,5 m.daN

CITROËN ZX

MARS 1997

ABONNEMENT GME

OPR : 7245 ⟼

RÉF. 2 N° ZX 144-00/6

ALIMENTATION

Moteur Type XU 7 JP4 (1761 cm^3)

- **CARACTERISTIQUES : SYSTEME D'INJECTION MULTIPOINT BOSCH MP 5.2**

MAN 108941

AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS VENTE

1

CARACTERISTIQUES : SYSTEME D'INJECTION MULTIPOINT BOSCH M.P.5.2

Cette gamme s'applique au moteur : LFY (XU7JP4).

1 – SYNOPTIQUE

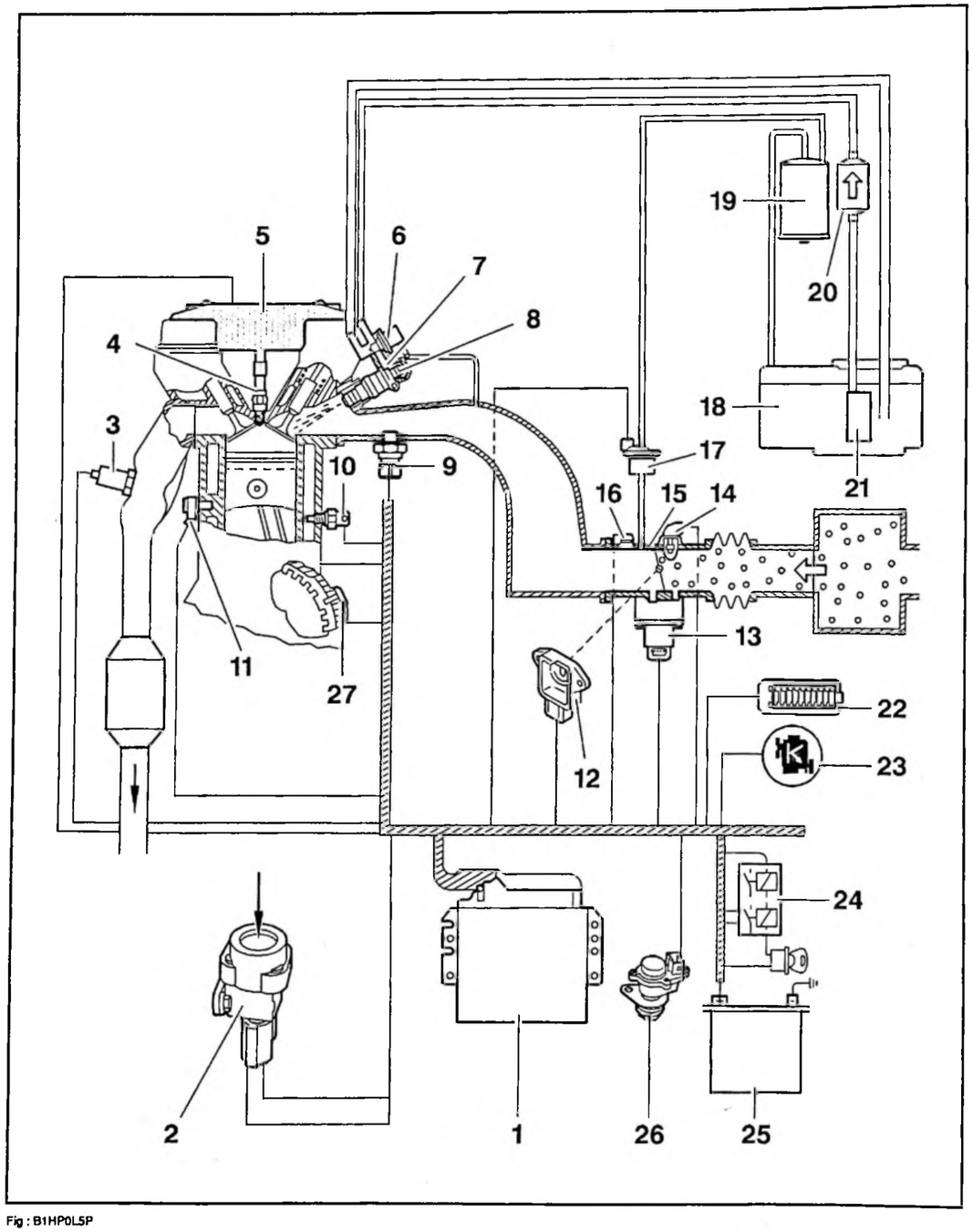


Fig : B1HP0L5P

(1) calculateur injection allumage.
(2) interrupteur à inertie.
(3) sonde à oxygène.
(4) bougies.
(5) bobine d'allumage.
(6) régulateur de pression essence.
(7) rampe d'alimentation.
(8) injecteurs.
(9) capteur de pression intégré.
(10) thermistance eau moteur.
(11) capteur de cliquetis.
(12) potentiomètre papillon.
(13) moteur pas–à–pas régulation ralenti.
(14) thermistance air admission.
(15) boîtier papillon.
(16) résistance réchauffage boîtier papillon.
(17) électrovanne purge canister.
(18) réservoir à carburant.
(19) réservoir canister.
(20) filtre à carburant.
(21) pompe à carburant.
(22) connecteur diagnostic.
(23) voyant test injection allumage.
(24) relais double injection.
(25) batterie.
(26) capteur vitesse véhicule.
(27) capteur vitesse moteur.

2 – CARACTERISTIQUES

Plaque moteur	LFY (XU7JP4)
Cylindrée (cm^3)	1761
Régime ralenti (tr/mn). (non réglable)	850 ± 50
Régime de réattelage (tr/mn)	1200
Coupure en régime maximum (tr/mn)	6580
% CO	< 0,5
% CO2	> 10

3 – CIRCUIT DE CARBURANT

Organe	Repère	Fournisseur	Référence	Observations
Carburant préconisé				Super sans plomb 95 RON ou 98 RON
Réservoir à carburant	18	STMP		Capacité = 52 litres. Composition : polyéthylène
Pompe à carburant	21	VDO	228.222/008/002	Pompe électrique immergée dans le réservoir. Tension : 12 V. Débit : 115 à 120 l/h. Pression : 3 bars. Connecteur 5 voies marron. Plaque d'identification : grise
Filtre à carburant	20	BOSCH	0 450 905 161	Fixation : sur le réservoir à carburant. La flèche située sur le filtre indique le sens de passage du carburant
		FILTRAUTO	EP 145	
Régulateur de pression	6	BOSCH	0 280 160 560	Fixation en extrémité de la rampe d'injection. Pression de régulation : 3 bars
Injecteurs	8	BOSCH	0 280 150 446	Connecteur 2 voies noir. Injecteur bi–jet. Repère bleu. Résistance d'un injecteur : 16 ohms
Réservoir canister	19	PURFLUX	AVE 20	Implantation : sous l'aile avant droite
Electrovanne purge canister	17	BOSCH	0 280 520 276	Connecteur 2 voies marron. Situé sur le passage de roue avant droit. Résistance 24 ohms

4 – CIRCUIT D'AIR

Organe	Repère	Fournisseur	Référence	Observations
Moteur pas–à–pas régulation ralenti	13	AIRPAX	B 13	Connecteur 4 voies noir. Fixation sur col d'entrée d'air de la tubulure d'admission
Boîtier papillon	15	SOLEX	PSA 596	Le boîtier papillon comprend : thermistance air admission. Résistance réchauffage boîtier papillon. Potentiomètre papillon. Moteur pas à pas
Capteur de pression intégré	9	BOSCH	DSS 0 261 230 012	Connecteur 3 voies gris. Intégré à la tubulure d'admission

5 – CIRCUIT ELECTRIQUE

Organe	Repère	Fournisseur	Référence	Observations
Calculateur injection allumage	1	BOSCH	MOTRONIC M.P. 5.2. Dépollution L3 0 261 204 196 avec ou sans A.D.C.	Connecteur 55 voies. Injection "semi–séquentielle". Eprom de type "flash" (eprom reprogrammable). Fixée sur le support batterie
Relais double injection	24	OMP/ BITRON	240 104	Connecteur 15 voies noir. Fixation sur le boîtier de fusibles
		CARTIER	03 723	
Potentiomètre papillon	12	BOSCH	DKG1 0 280 122 003	Simple piste. Connecteur 3 voies blanc. Fixation : sur le boîtier papillon. Non réglable
Sonde à oxygène	3	BOSCH	RBLSH6	Connecteur 4 voies noir. Fixation : sur le tube d'échappement sous caisse
Thermistance eau moteur	10	JAEGER	0 953 001 9900	Connecteur 2 voies vert. Fixation : sur le boîtier de sortie d'eau
		ELTH	269 03 10	
		BOSCH	0 280 130 084	
Thermistance air admission	14	MMDCM	IAT SO1 CTN	Connecteur 2 voies gris. Fixation : sur le boîtier papillon
Capteur vitesse moteur	27	ELECTRIC-FIL	14 43 13	Connecteur 3 voies marron. Fixation : sur le carter d'embrayage de la boîte de vitesses ; sous le boîtier de sortie d'eau
		SIEMENS	102 340	
Capteur vitesse véhicule	26	EATON		Connecteur 3 voies blanc. Fixation : sur le carter différentiel de la boîte de vitesses
Résistance réchauffage boîtier papillon	16	JAEGER	BR 03	Connecteur 2 voies jaune. Fixation : sur le boîtier papillon. Alimentation 13,5 Volts (+ 2,5 V / – 5,5 V). Consommation : 8 ampères

CITROËN ZX

LE 28 AVRIL 1995

ABONNEMENT GME

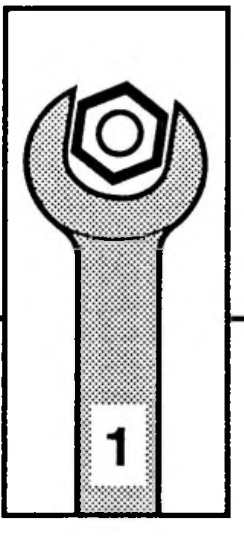
2 N° ZX - 1

EVOLUTION

ALIMENTATION

EVOLUTION : POMPE D'INJECTION DIESEL (MOTEUR D9B)

MAN 008941



AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS VENTE

EVOLUTION : POMPE D'INJECTION DIESEL (MOTEUR D9B)

Depuis le 01/95 : en avant série, les pompes d'injection "LUCAS DIESEL" des véhicules 1,9 D sont équipées d'un surcaleur mécanique au lieu d'un surcaleur électromagnétique.

Références :
- ancienne pompe d'injection : XUD 101–8443B952B
- nouvelle pompe d'injection : XUD 101–8443B953C

1 – FONCTION

Pour réduire l'émission de fumées au ralenti à froid, le "surcaleur" permet d'augmenter l'avance d'injection de 3° environ, pendant la phase de montée en température du moteur.

2 – DESCRIPTION

2.1 – Surcaleur électromagnétique

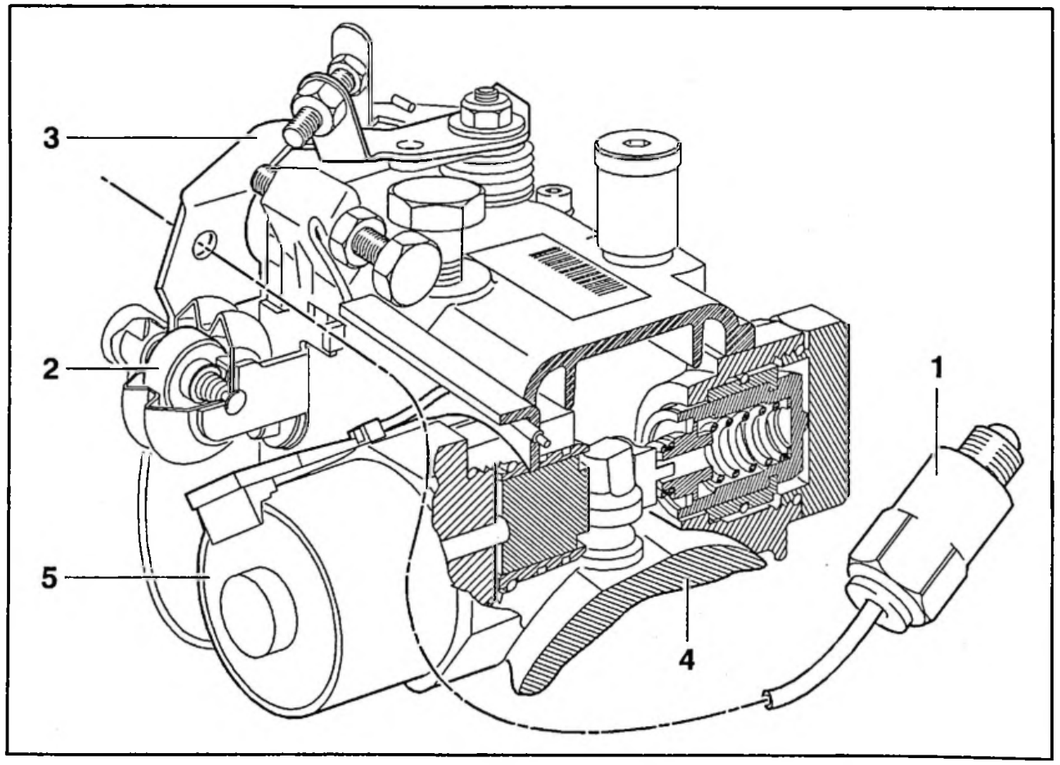


Fig : B1HP0AJD

Ancienne pompe d'injection.

En phase "ralenti moteur froid" (ralenti accéléré) :
- l'élément thermostatique (1) actionne le contacteur (2) par l'intermédiaire du levier de ralenti (3)
- l'électro-aimant du surcaleur (5) est alimenté par la mise à la masse du contacteur (2)
- l'anneau à cames (4) est alors entraîné dans la position "surcalage"

2.2 – Surcaleur mécanique

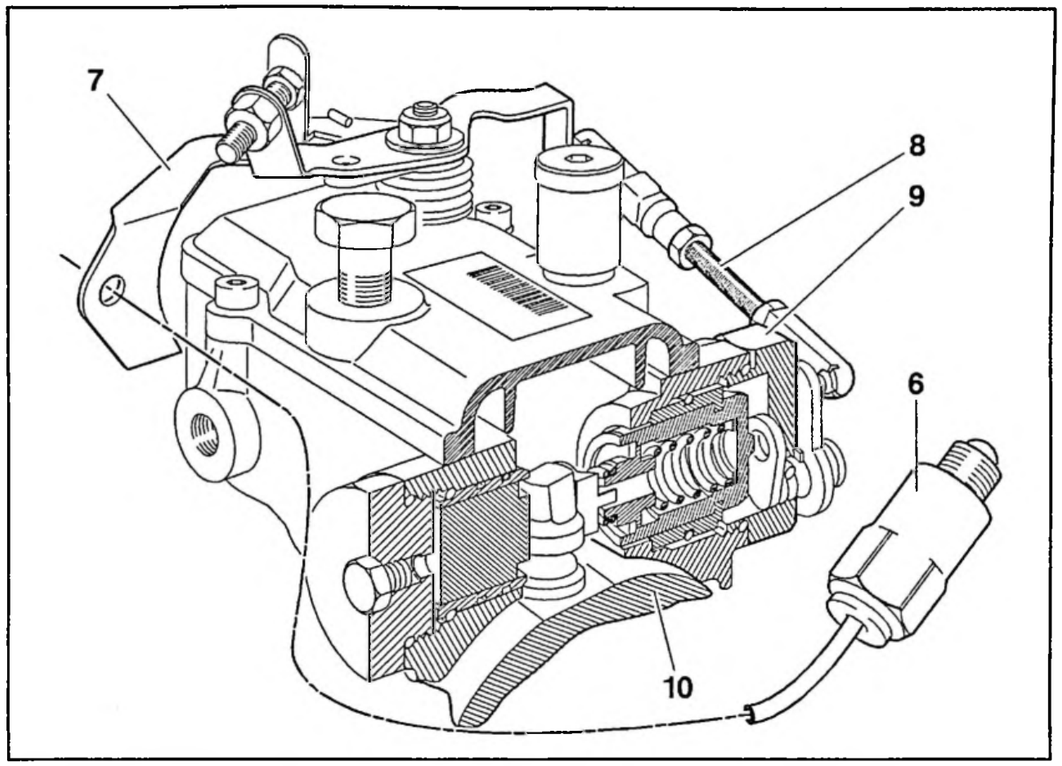


Fig : B1HP0AKD

Nouvelle pompe d'injection.

En phase "ralenti moteur froid" (ralenti accéléré) :
- l'élément thermostatique (6) actionne mécaniquement le surcaleur (9) par l'intermédiaire du levier de ralenti (7) et de la tige de manoeuvre (8)
- l'anneau à cames (10) est alors entraîné dans la position "surcalage"

3 – INTERVENTION

La nouvelle pompe d'injection peut remplacer l'ancienne.

Les réglages de pompe d'injection n'ont pas évolué (voir opération correspondante).

CARACTERISTIQUES ET POINTS PARTICULIERS DE LA POMPE LUCAS DIESEL

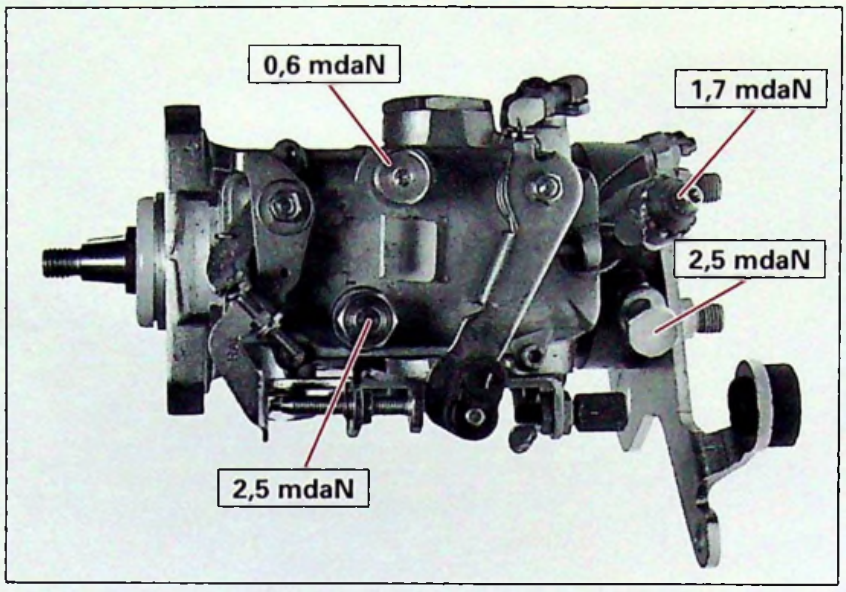
POMPE LUCAS DIESEL (ROTO ou CONDIESEL)

		→ AM 93	→ AM 93
		XUD9 A	XUD9 A/L
		D9B 1905 cm³	
POMPE	Marque	LUCAS (ROTO ou CONDIESEL)	
	Référence	057 - DPC R ou (C) 844 3B830A rep : Violet	XUD - 101 R ou (C) 844 3B980A
CALAGE STATIQUE (cyl. N° 4)	Moteur	trou de pige P.M.H.	
	Pompe	Valeur "X" gravée sur chaque pompe	
CONTROLE DYNAMIQUE (au ralenti)		14,5° ± 1°	12,5° ± 1°
REGIME	de ralenti*	800 tr/mn $^{0}_{+50}$	
	de ralenti Accéléré	950 tr/mn ± 50	
	Anti-calage	1500 tr/mn ± 100	900 tr/mn ± 100
	de régulation à vide	5150 tr/mn ± 125	
	de régulation en charge	4600 tr/mn ± 80	
Porte injecteurs		LCR 6730 702 E	LCR 6735 201 D
Injecteurs		RDN O SDC 6751 E	RDN O SDC 6887 D
Repère couleur sur porte injecteur + Tarage (NEUF)		Rose 123 à 128 bars	
		Rose + Vert 127 à 132 bars	

* Equipement
- Climatisation + 50 tr/mn.
- Boîte automatique + 50 tr/mn.

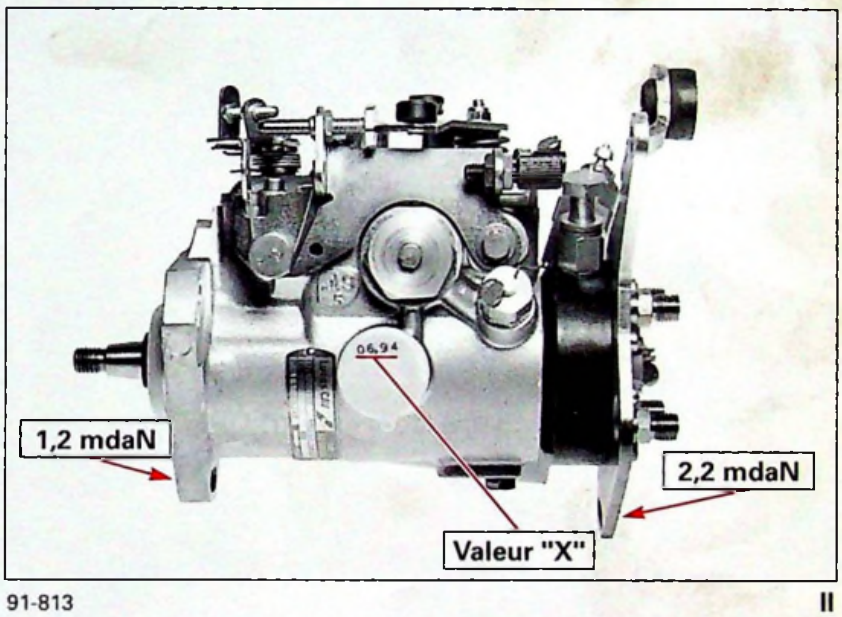
NOTA : **Le panache** entre ancienne et nouvelle définition de pompes et des injecteurs est prohibé.

Le surcaleur électro-magnétique (a) Fig. III permet d'augmenter l'avance d'environ 3° en tout ou rien pendant la montée en température du moteur. Il est commandé par le contacteur **(b)** lié au levier de ralenti accéléré.



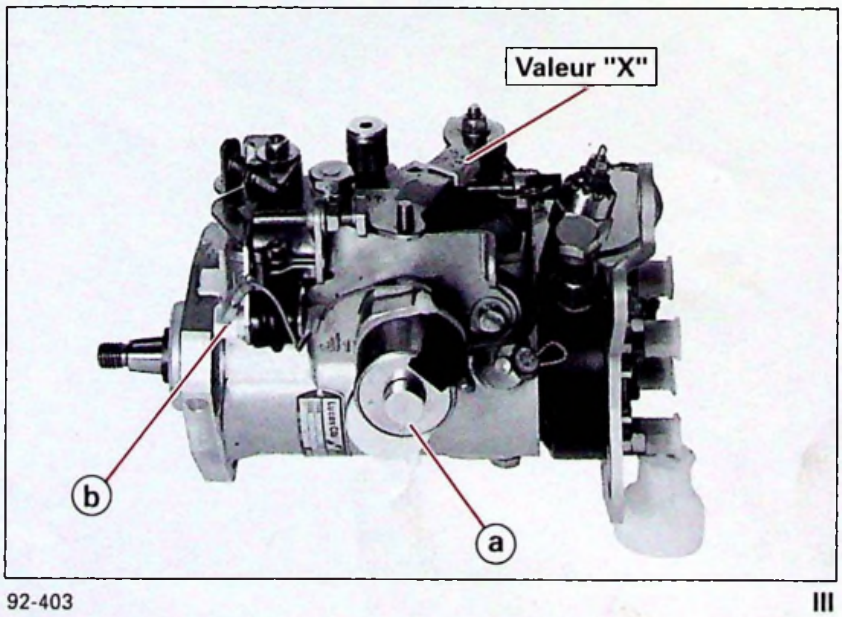
91-814 I

XUD 9 A



91-813 II

XUD 9 A/L



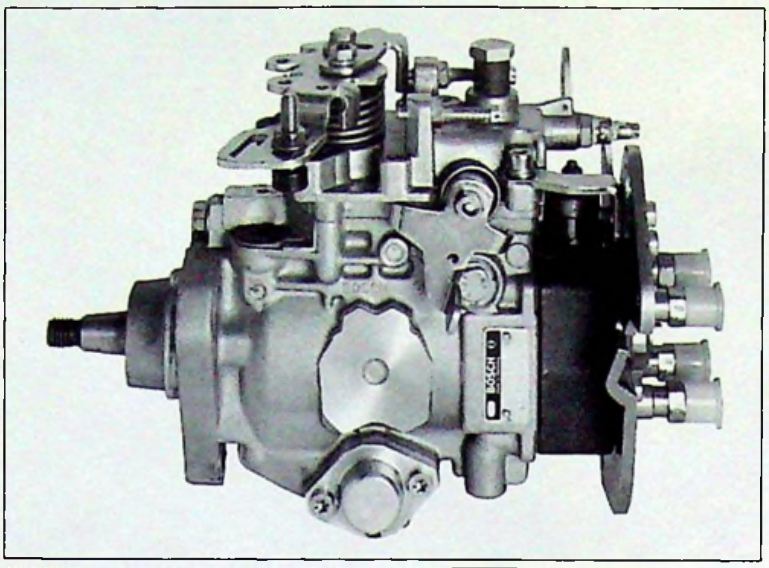
92-403 III

CARACTERISTIQUES ET POINTS PARTICULIERS DE LA POMPE BOSCH

POMPE BOSCH

		→ AM 93	AM 93 →		TURBO	
		XUD9 A	XUD9 A/L	XUD 9 Y	XUD9 TE/L	XUD9 TE/Y
		D9B		DJZ	D8A	DHZ
		1905 cm³				
POMPE	Marque	BOSCH				
	Référence	VE R 425	VE R 425/1	VE R 426	VE R 445	VE R 472
		XUD 201		518	XUD 203	XUD 210
CALAGE STATIQUE (cyl. N° 4)	Moteur	Trou de pige P.M.H.				
	Pompe	1,07 mm		0,77 mm	0,66 mm	
		après son P.M.B.				
CONTROLE DYNAMIQUE (au ralenti)		17,5° ± 1°		14° ± 1°	12,5° ± 1°	
REGIME	de ralenti*	800 tr/mn ± 50				
	de ralenti Accéléré	950 tr mn ± 50				
	Anti-calage	800 tr/mn + 20 à 50 tr/mn	1250 tr/mn ± 100	800 tr/mn + 20 à 50 tr/mn		
	de régulation à vide	5150 tr/mn ± 125			5050 tr/mn ± 125	
	de régulation en charge	4600 tr/mn ± 80			4500 tr/mn ± 80	
Porte injecteurs		KCA 17 S 42				
Injecteurs		DNOSD 299 A		DNOSD 256	DNOSD 299	
Repère couleur sur porte injecteur + Tarage (NEUF)		Argent 130 bars		Mauve 130 bars	Bleu 175 bars	

* Equipement
- Climatisation + 50 tr/mn.
- Boîte automatique + 50 tr/mn

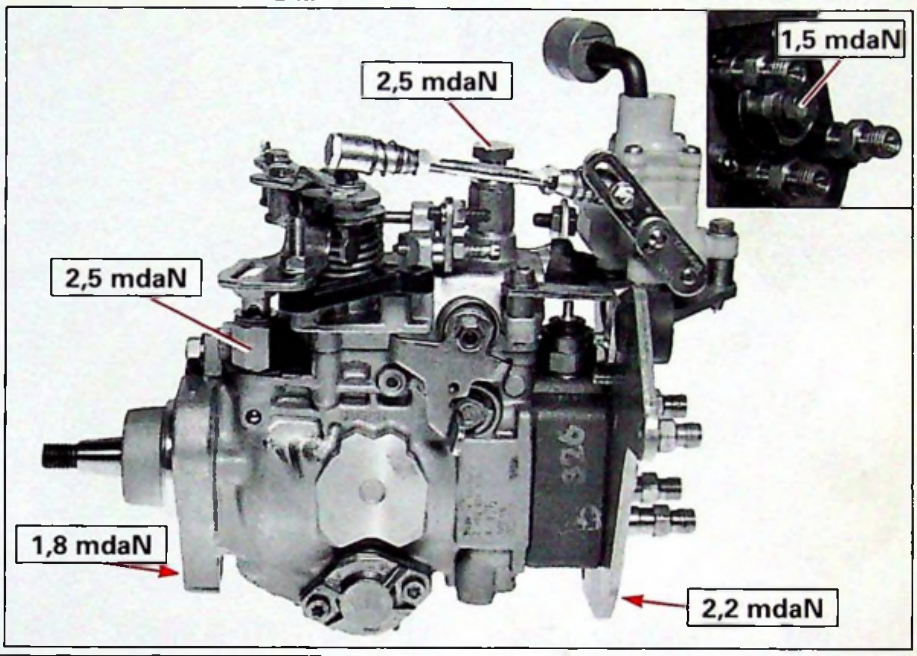


92-400

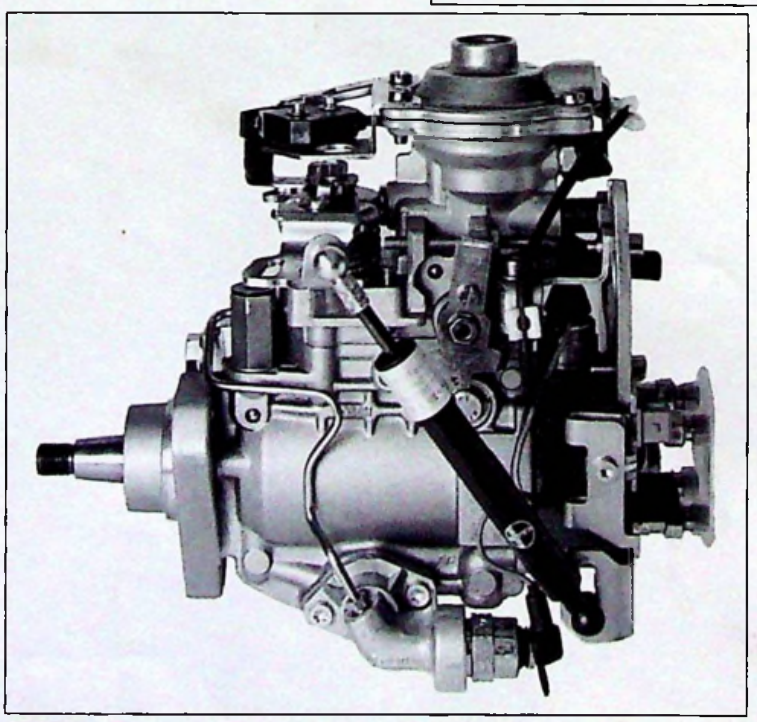
XUD 9 A

XUD 9 A/L

XUD 9 Y



91-810 - 84-194



92-393

XUD 9 TE

CARACTERISTIQUES ET POINTS PARTICULIERS DES INJECTEURS - BOUGIES DE PRECHAUFFAGE - FILTRE

INJECTEUR - PORTE-INJECTEUR Fig. I, II, III :

Le panachage entre marque est **INTERDIT.**
Le panachage d'une même marque est toléré à condition d'être de même référence.

LUCAS DIESEL : Référence et tarage *(Voir ZX (2) 146-00/1).*

BOSCH : Référence et tarage *(Voir ZX (2) 146-00/2).*

1 : Corps du porte-injecteur
2 : Ecrou du porte-injecteur
3 : Injecteur
4 : Entretoise
5 : Tige poussoir
6 : Ressort de tarage
7 : Cale de réglage
8 : Retour de fuite

Cales de réglage :

LUCAS DIESEL	0,80 mm	1,00 mm	1,24 mm	1,50
	0,84 mm	1,04 mm	1,30 mm	1,54
BOSCH	0,88 mm	1,10 mm	1,34 mm	
	0,94 mm	1,14 mm	1,40 mm	
	0,98 mm	1,20 mm	1,44 mm	

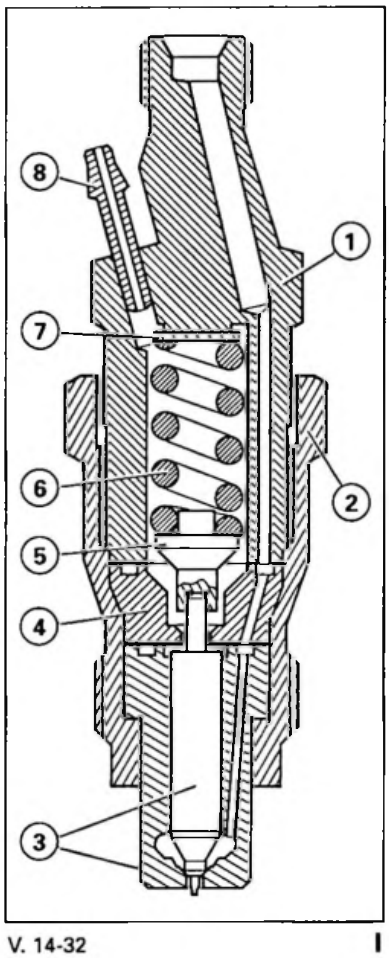
BOUGIES DE PRECHAUFFAGE Fig. II :

BERU.

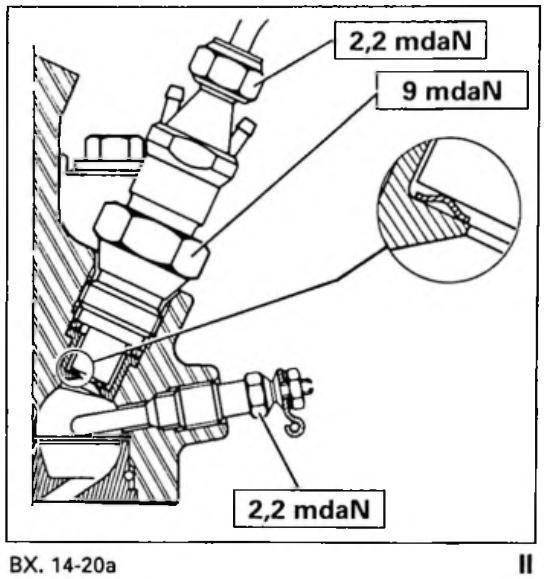
FILTRE A GAZOLE Fig. IV :

1 : Elément filtrant - Réf. : **LUCAS DIESEL 9001-910**
2 : Elément thermostatique
3 : Vis de purge

BOSCH

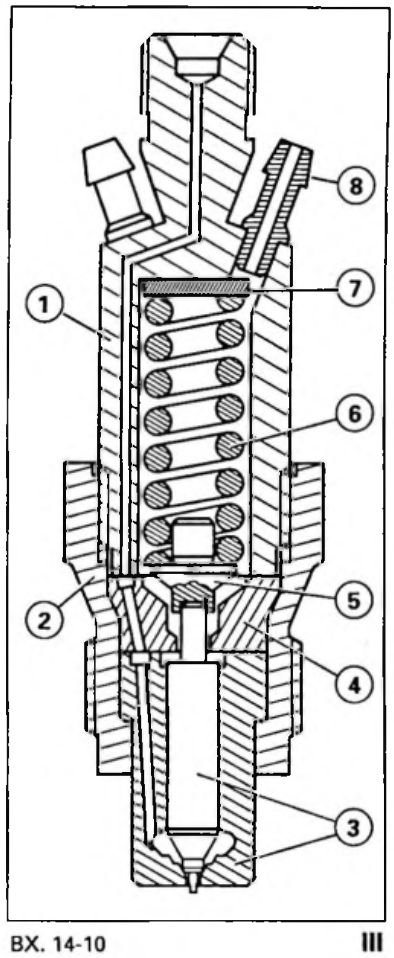


V. 14-32 I

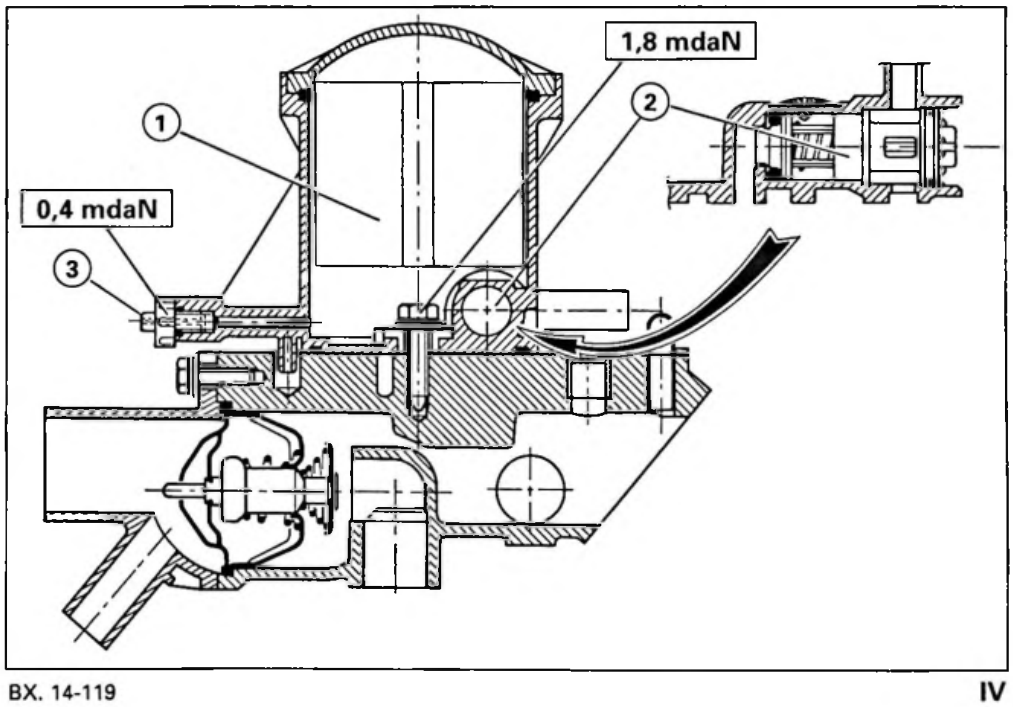


BX. 14-20a II

LUCAS DIESEL



BX. 14-10 III



BX. 14-119 IV

OUTILLAGE PRECONISE

7004-T : Coffret de remise en état du moteur **"XU".**

7014-T.J : Pige volant moteur.

4123-T : Coffret pour calage des pompes d'injection diesel.

2437-T : Comparateur.

4093-T : Support et piges comparateur pour calage pompe LUCAS ROTO (D.P.C.) à la partie supérieure.

CONTROLE ET CALAGE DE LA POMPE D'INJECTION LUCAS DIESEL

PREPARATION VEHICULE.

Lever et caler la roue avant droite.

Engager le rapport le plus élevé pour permettre la rotation du moteur.

Déconnecter le câble négatif de la batterie.

Déposer Fig. III, le bouchon **(4) P.M.H** du cylindre **N° 4** sur culasse, *(pour faciliter la rotation du moteur).*

CONTROLE DU CALAGE.

Déposer Fig. III, le bouchon **(5)** de l'orifice de calage.

Engager Fig. I et Fig. IV, la pige **"a"** de l'outil **4093-T** dans l'orifice de calage.

La pige Fig. IV, "a" doit être en appui sur le puit **"b",** *(sinon tourner le moteur dans le sens de rotation).*

Fixer Fig. I, sur l'orifice de calage, le support **(3)** et le comparateur **2437-T** muni de la touche plate **(1).**

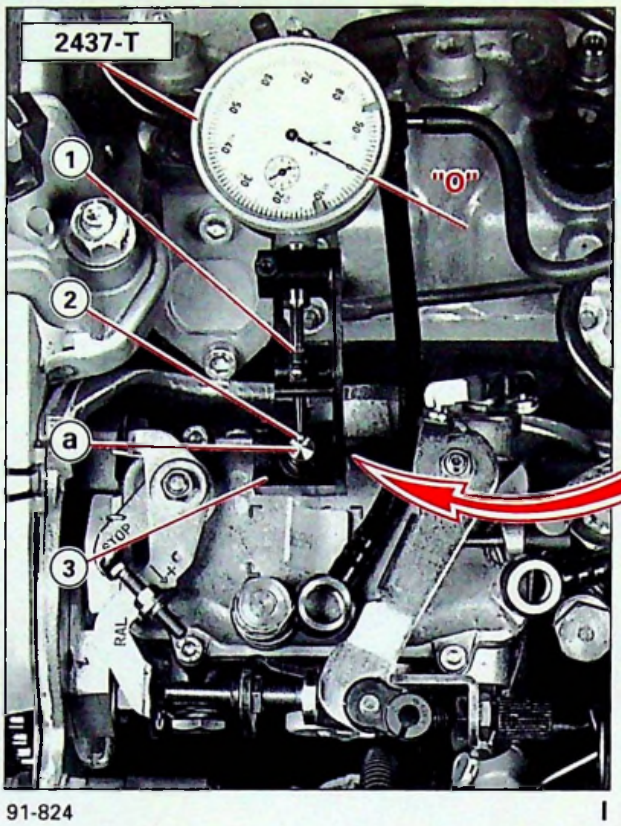
Mettre Fig. I, la touche de renvoi **(2)** en appui sur la pige **"a".**

Etalonner Fig. I, le comparateur à **"0".**

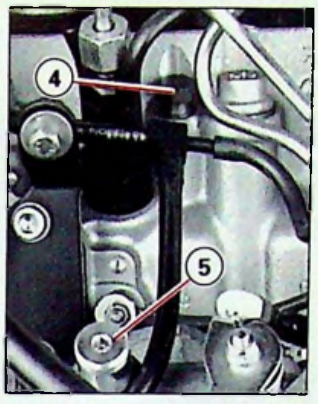
Tourner Fig. V, lentement le moteur dans le sens de rotation et piger le volant moteur au **P.M.H** avec la pige **7014-T.J.**

Le comparateur Fig. II et Fig. VI, doit indiquer la valeur **"X".**
("X" Valeur gravée sur chaque pompe).

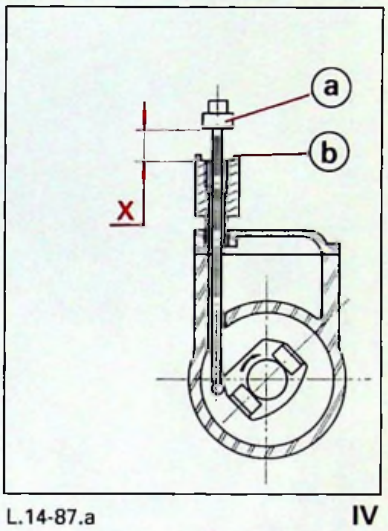
Si la valeur Fig. II, "X" sur comparateur n'est pas correcte, effectuer le calage.



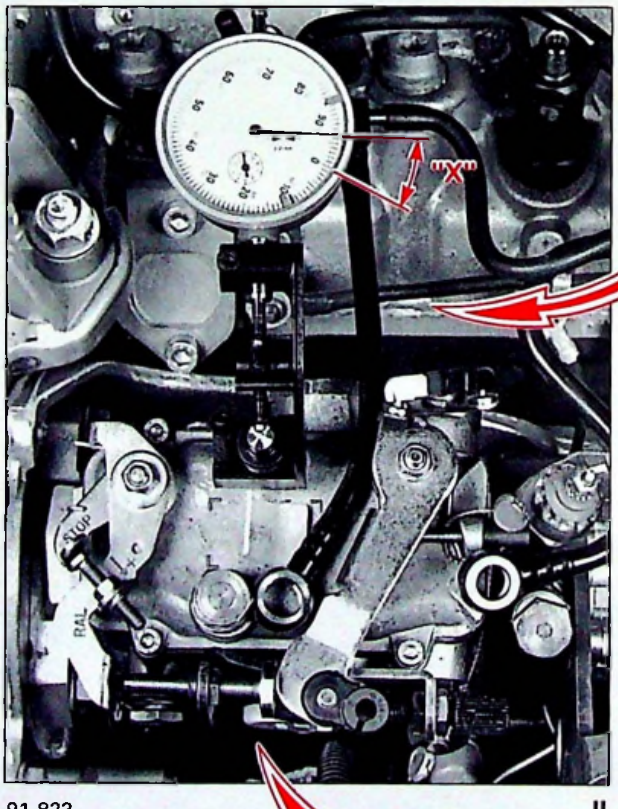
91-824 I



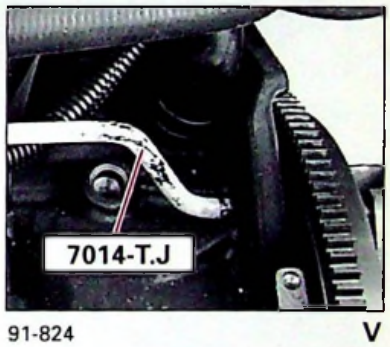
91-610 III



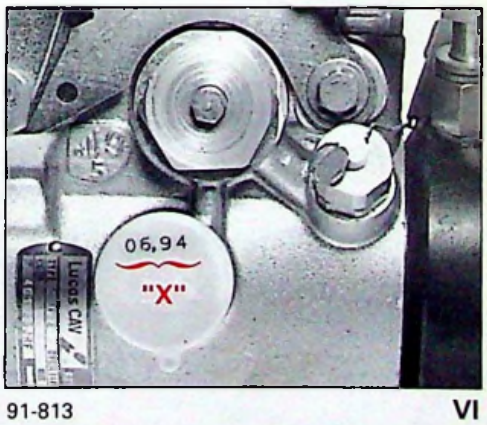
L.14-87.a IV



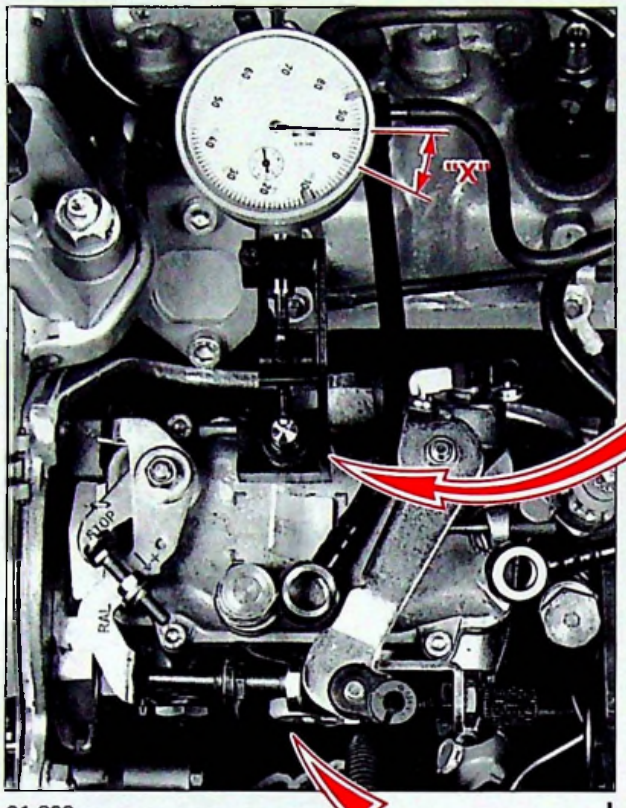
91-823 II



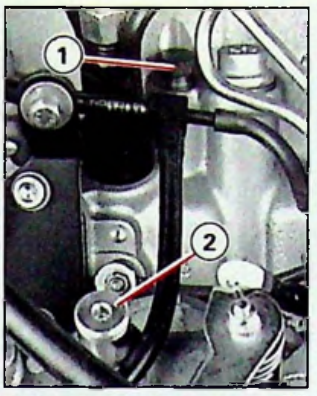
91-824 V



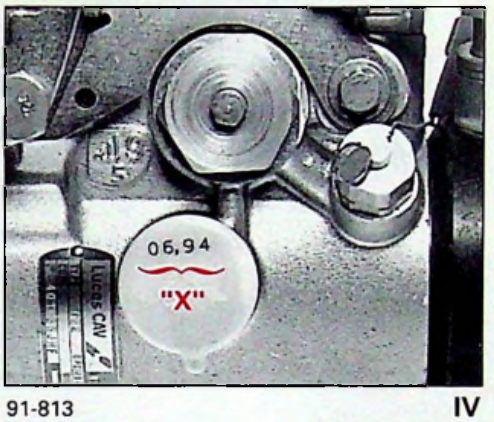
91-813 VI



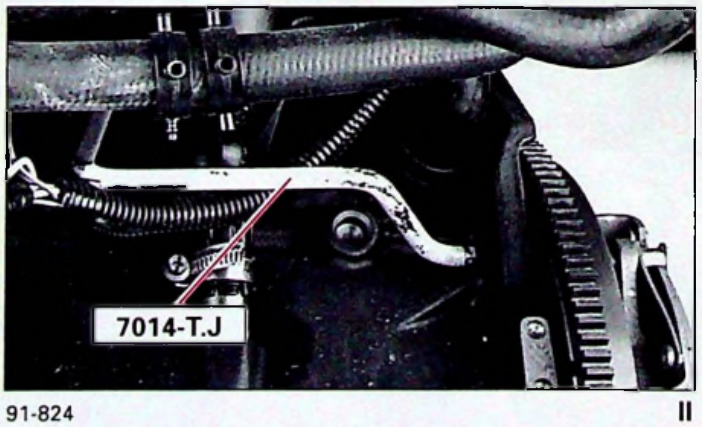
91-823 I



91-610 III



91-813 IV



91-824 II

CALAGE.

Déposer les tuyauteries d'injection, *(protéger l'alternateur de l'écoulement du gazole).*

Desserrer les trois écrous avant et la fixation arrière de la pompe.

Basculer la pompe dans le sens plein retard, *(vers l'extérieur moteur).*

Tourner Fig. I et Fig.IV, la pompe lentement dans le sens avance, *(vers le moteur)* pour obtenir la valeur **"X"** gravée sur la capsule.

Serrer :

- les trois écrous de la fixation avant de la pompe,

Serrage : 1,8 mdaN

- la fixation arrière.

Serrage : 2,2 mdaN

NOTA : Fig. I :

Au cours du serrage l'aiguille du comparateur ne doit pas bouger.

Déposer Fig. II, la pige **7014-T.J** du volant moteur.

Effectuer deux tours volant moteur.

Vérifier le calage.

Déposer l'outillage.

Poser Fig. III :

- le bouchon **(1) P.M.H.** du cylindre **N° 4** sur culasse,

Serrage : 3 mdaN

- les tuyauteries d'injection,

Serrage : 2 mdaN

- le bouchon **(2)** de l'orifice de calage de la pompe.

Serrage : 0,6 mdaN

Connecter le câble négatif de la batterie.

Purger le circuit d'alimentation.

Effectuer le réglage des commandes de pompe.

LUCAS DIESEL

(Voir (2) ZX 146-0/2)

Mettre le véhicule au sol.

CONTROLE ET REGLAGE DES COMMANDES DE POMPE D'INJECTION LUCAS DIESEL

MOTEUR FROID

RALENTI ACCELERE.

Contrôle.
Vérifier que le levier **(7)** est en butée, en poussant suivant ⇒

Contrôle.
Sinon approcher la tension du câble **(5)** par le serre câble **(6)** achever la tension par le tendeur de gaine **(2).**

MOTEUR CHAUD

RALENTI ACCELERE

Contrôle.
Vérifier que le câble **(5)** est sans tension.

Réglage.
Contrôler le fonctionnement de la sonde thermostatique sur le boîtier de sortie d'eau.

*(Entre "moteur froid" et "moteur chaud" il doit exister un déplacement du câble supérieur à **6 mm**).*

COMMANDE D'ACCELERATEUR

Contrôle. (Moteur à l'arrêt).
Appuyer à fond sur l'accélérateur, vérifier que le levier **(3)** est en appui sur la butée **(1)**.

Réglage.
Sinon modifier la position de l'épingle **(B)** du câble d'accélérateur, s'assurer qu'en position ralenti, le levier **(3)** est en appui sur la butée **(4).**

ANTI-CALAGE OU DEBIT RESIDUEL.
(Moteur tournant)

Contrôle.
Placer en **(A)** une cale de **4 mm** entre le levier **(3)** et la butée **(4).**
*(Il n'est plus nécessaire d'engager une pige dans le levier **(7)**).*

Réglage.
Régler le régime moteur à **1500 tr/mn + 100** en agissant sur la vis **(4).**

RALENTI

Réglage.
Régler le ralenti en agissant sur la vis butée **(8).**

800 tr/mn ± 50

équipement climat **(+ 50 tr/mn).**
équipement boîte automatique **(+ 50 tr/mn).**

DECELERATION DU MOTEUR

Contrôle.
Accélérer à **3000 tr/mn,** puis relâcher l'accélérateur.
*(La décélération doit être comprise en **2,5 et 3,5** secondes et la plongée de **50 tr/mn** par rapport au ralenti).*

Réglage.
La décélération est trop lente, *(manque de frein moteur).*

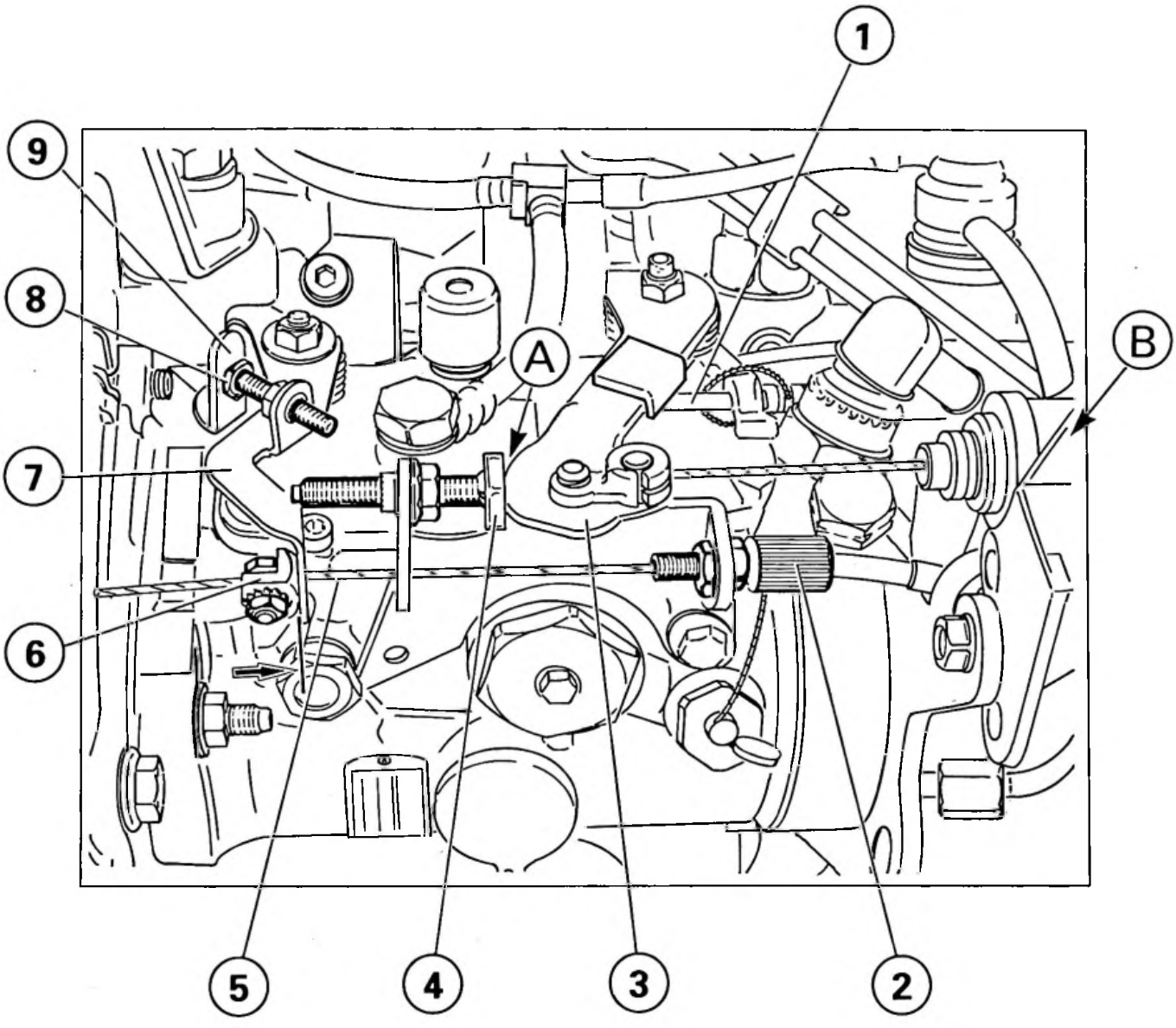
Desserrer la vis butée **(4)** de **1/4** de tour.

La décélération est trop rapide, *(tendance à caler).*

Serrer la vis butée **(4)** de **1/4** de tour.

Dans chacun des cas, vérifier le régime de ralenti pour retouche éventuelle.

Si l'incident persiste, refaire les réglages.



F. 14-18

OUTILLAGE PRECONISE

7004-T : Coffret de remise en état du moteur **"XU".**

7014-T.J : Pige volant moteur.

4123-T : Coffret pour calage des pompes d'injection diesel.

3089-T .F : Comparateur.

2438-T : Pige.

7010-T : Support comparateur.

CONTROLE ET CALAGE DE LA POMPE D'INJECTION BOSCH

PREPARATION VEHICULE

Lever et caler la roue avant droite.

Engager le rapport le plus élevé pour permettre la rotation du moteur.

Déconnecter le câble négatif de la batterie.

Déposer Fig. I :

- le bouchon **(1) P.M.H** du cylindre **N° 4** sur culasse, *(pour faciliter la rotation du moteur).*

Approcher le moteur sur le cylindre **N° 4,** *(sans compression).*

PREPARATION DE LA POMPE.

MOTEUR XUD9/Y.

Désaccoupler Fig. II, les tuyaux **(2)** du convertisseur à dépression.

TOUS TYPES.

Déposer :

- les tuyauteries d'injection du cylindre **N° 1** et **N° 2,** *(protéger l'alternateur de l'écoulement du gazole),*
- le bouchon de l'orifice de calage de la pompe.

Equiper Fig. IV, le comparateur **3089-T** de la touche **2438-T.**

Positionner Fig. IV, dans l'orifice de calage de pompe, le comparateur sur le support **7010-T.**

RECHERCHE DU P.M.B DE LA POMPE.

Tourner le moteur et chercher le **P.M.B,**
*(période pendant laquelle l'aiguille du comparateur **3089-T** ne se déplace plus).*

Etalonner Fig. III, le comparateur à **"O"**
(en s'assurant une réserve de course).

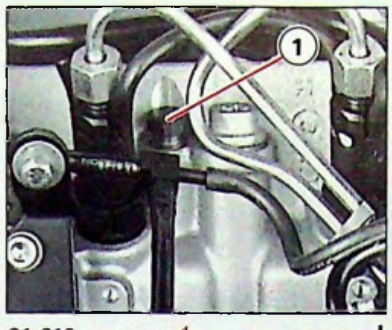
CONTROLE DU CALAGE.

Tourner le moteur dans le sens de rotation jusqu'à ce que la pige **7014-T** s'engage dans le volant moteur.

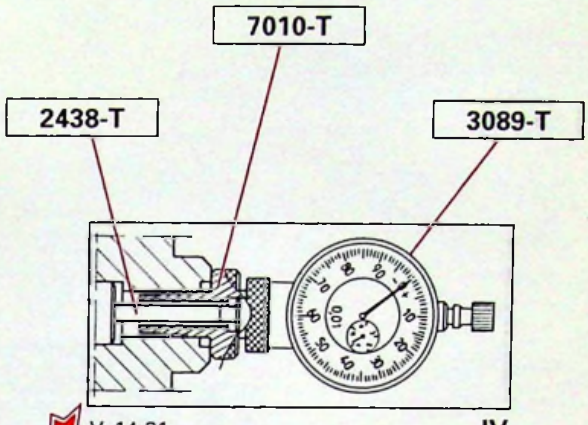
Le comparateur Fig. VI, doit indiquer.
(Voir tableau ci-dessous).

MOTEUR *(Trou de pige)* **P.M.H**	**POMPE** *(Après son)* **P.M.B**
XUD9 A	**1,03 ± 0,03 mm**
XUD9 Y	**0,77 ± 0,03 mm**

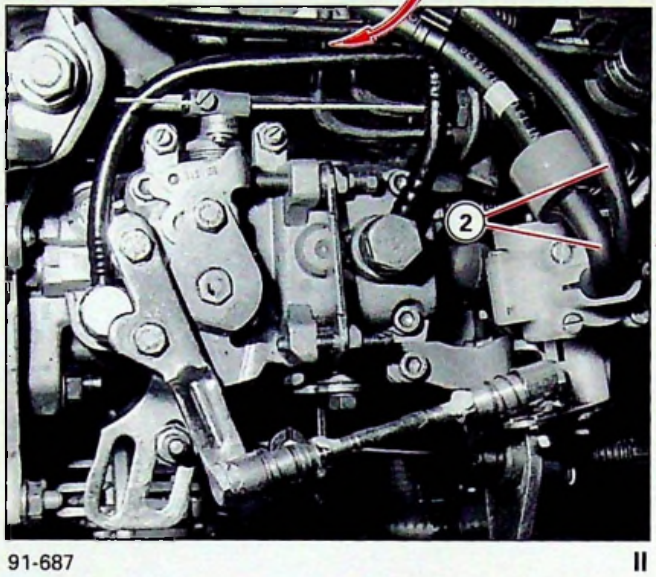
Si la valeur sur comparateur n'est pas correcte **réaliser un nouveau calage.**



91-610 I

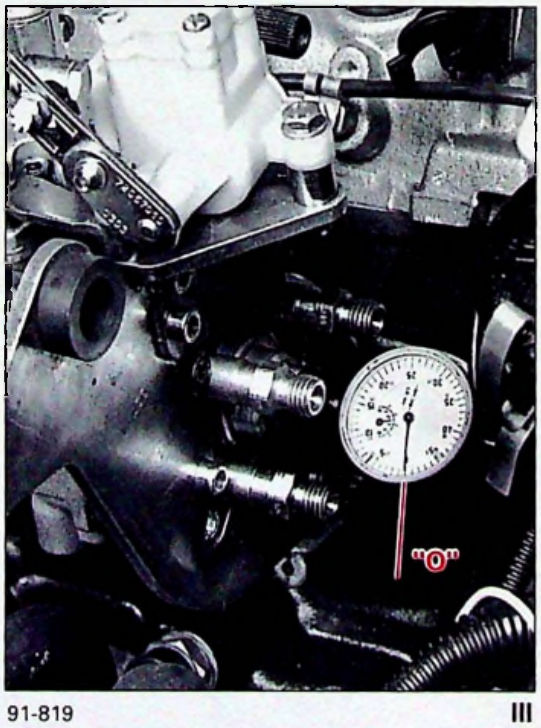


V. 14-31 IV

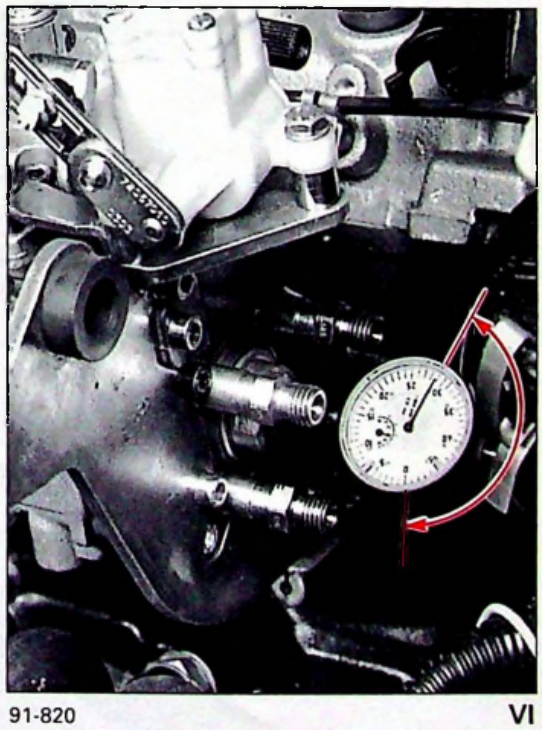


91-687 II

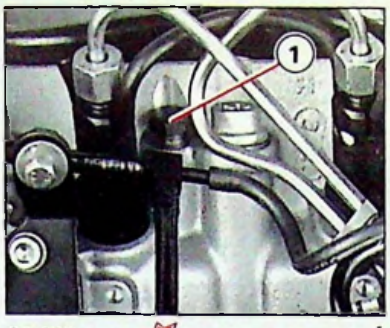
91-641 V



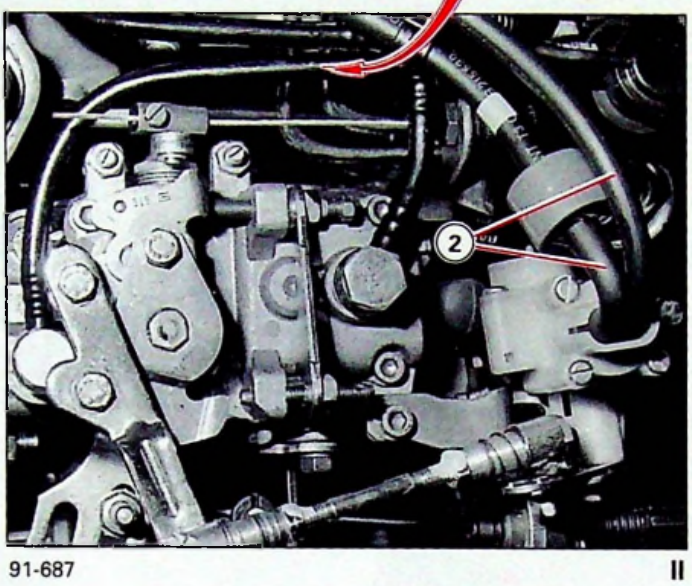
91-819 III



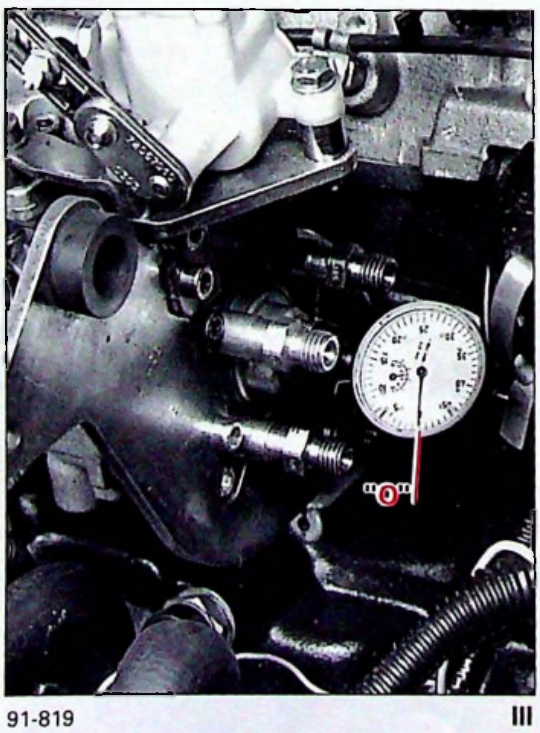
91-820 VI



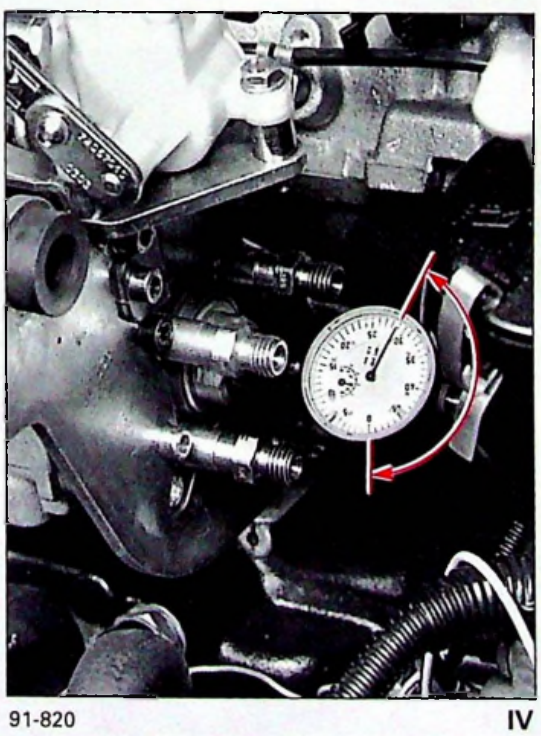
91-620 I



91-687 II



91-819 III



91-820 IV

PREPARATION MOTEUR

Tourner le moteur dans le sens inverse de rotation, puis dans le sens de rotation jusqu'au point de pigeage volant moteur.

PREPARATION DE LA POMPE

Desserrer :

- les faisceaux d'injection,
- les trois fixations avant et la fixation arrière.

CALAGE DE LA POMPE Fig. III et Fig.IV.

Basculer la pompe dans le sens plein retard *(vers l'extérieur moteur).*

Tourner la pompe lentement dans le sens avance *(vers le moteur)* pour obtenir la valeur indiquer. *(Voir tableau).*

MOTEUR *(Trou de pige)* P.M.H	POMPE *(Après son)* P.M.B
XUD9 A	1,03 ± 0,03 mm
XUD9 Y	0,77 ± 0,03 mm

SERRER :

- les trois écrous de fixation avant de la pompe,

Serrage 1,8 mdaN

- la fixation arrière.

Serrage 2,2 mdaN

NOTA :

Au cours du serrage l'aiguille du comparateur ne doit pas bouger.

CONTROLER LE CALAGE

Déposer l'outillage.

MOTEUR XUD9/Y Fig. II.

Accoupler les tuyaux **(2)** du convertisseur à dépression.

TOUS TYPES Fig. I.

Poser :

- le bouchon **(1) P.M.H** du cylindre **N° 4** sur la culasse,

Serrage 3 mdaN

- le bouchon de l'orifice de calage de la pompe,

Serrage 1,5 mdaN

- les tuyauteries d'injection.

Serrage 2 mdaN

Connecter le câble négatif de la batterie.

Purger le circuit d'alimentation.

Effectuer le réglage des commandes de pompe.

BOSCH

(Voir (2) ZX 146-0/11)

Mettre le véhicule au sol.

CONTROLE ET REGLAGE DES COMMANDES DE POMPE D'INJECTION BOSCH

MOTEUR FROID

RALENTI ACCELERE.

Contrôle.
Vérifier que le levier **(3)** est en butée sur la vis **(1)** en le poussant suivant ➧

Réglage.
Sinon approcher la tension du câble **(9)** par le serre câble **(2),** achever la tension par le tendeur de gaine **(6).**

MOTEUR CHAUD

RALENTI ACCELERRE

Contrôle.
Vérifier que le câble **(9)** est sans tension.

Réglage.
Contrôler le fonctionnement de la sonde thermostatique sur le boîter de sortie d'eau.
*(Entre "moteur froid" et "moteur chaud" il doit exister un déplacement du câble supérieur à **6 mm**).*

COMMANDE DE L'ACCELERATEUR.
(Moteur à l'arrêt).

Contrôle.
Appuyer à fond sur l'accélérateur vérifier que le levier **(8)** est en appui sur la vis butée **(7).**

Réglage.
Sinon, modifier la position de l'épingle **(B)** du câble d'accélérateur, s'assurer qu'en position ralenti le levier **(8)** est en appui sur la butée **(5).**

RALENTI.

Réglage.
Dévisser la vis **(5)** jusqu'à suppression du contact du levier **(8)** sur l'extrémité de la vis **(4)** pour obtenir un régime de ralenti de :

800 tr/mn

Equipement climat **+ 50 tr/mn.**
Equipement boîte automatique **+ 50 tr/mn.**

ANTI-CALAGE ou DEBIT RESIDUEL.
(Moteur tournant).

Contrôle.
Engager une câle **"A"** de **1 mm** entre le levier **(8)** et la vis **(5).**

Réglage.
Régler la vis **(5)** pour obtenir un régime supérieur de **20 à 50 tr/mn** au régime de ralenti.

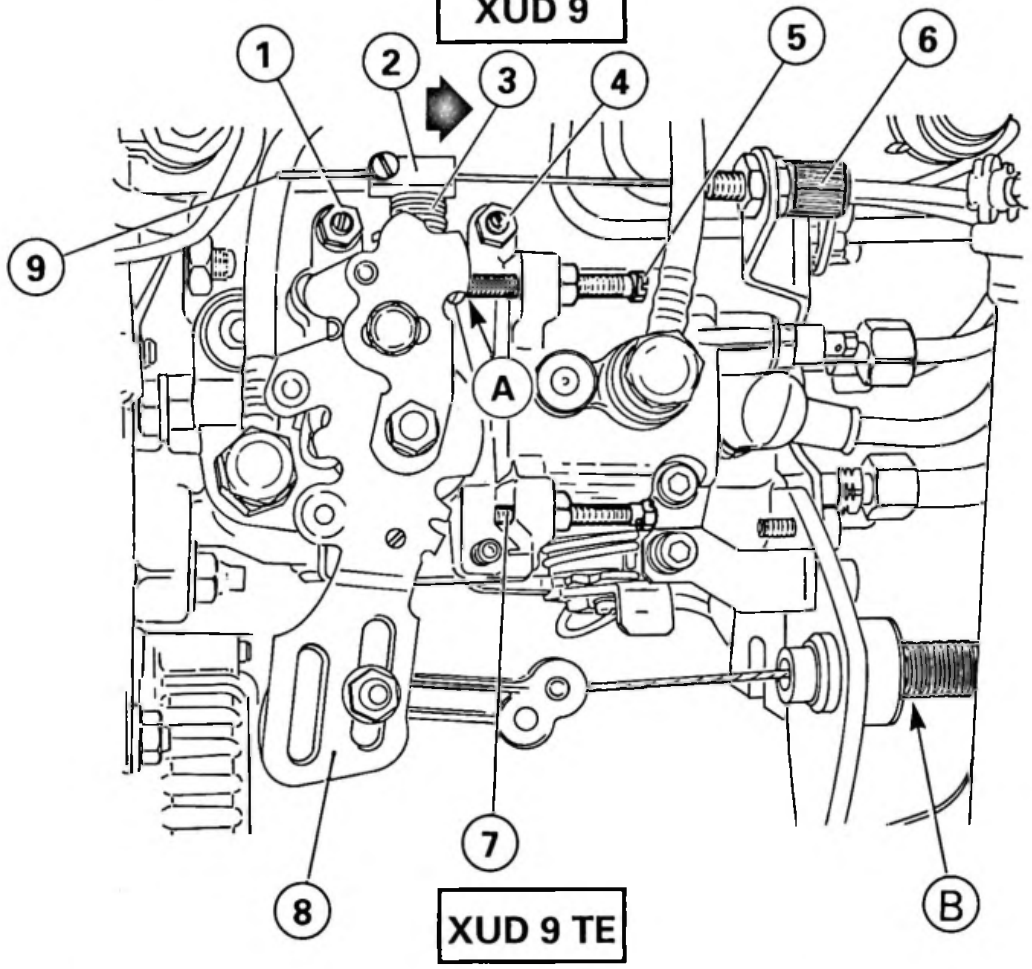
800 tr/mn + 20 à + 50 tr/mn

RALENTI ACCELERE.

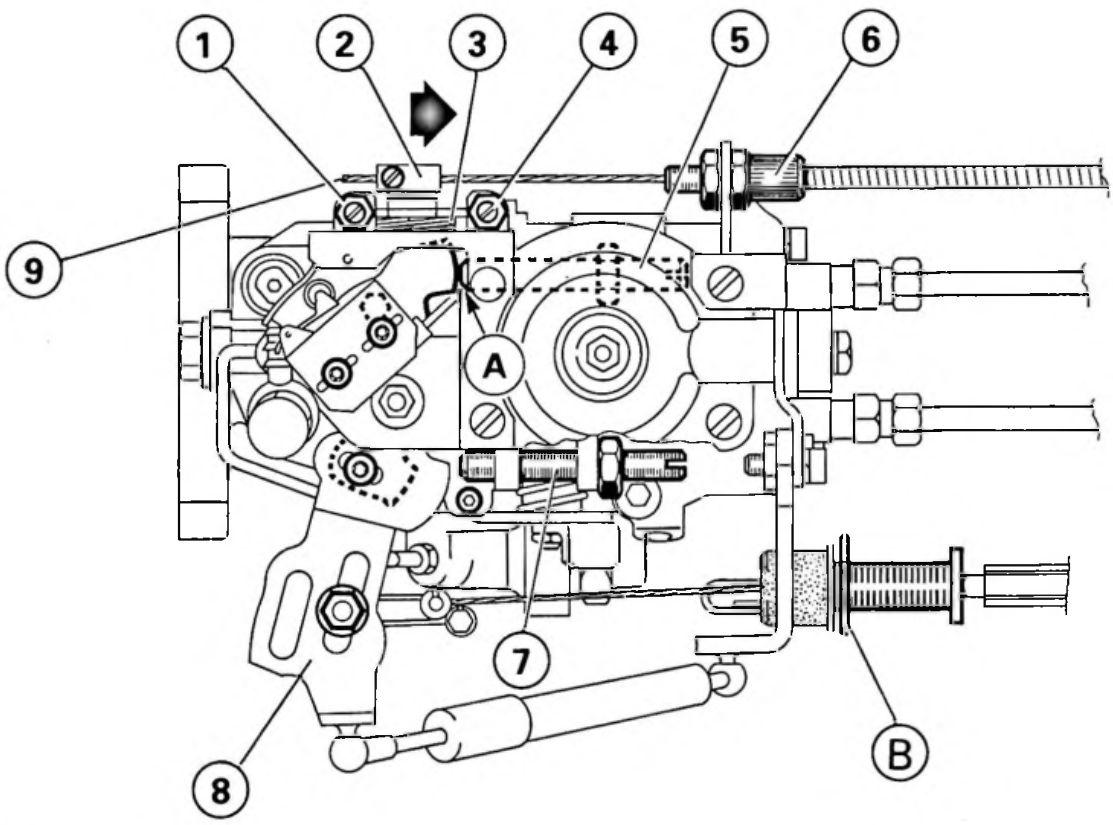
Réglage.
Amener le levier **(3)** en contact sur la butée **(1)** et agir sur cette butée pour obtenir un régime de :

950 tr/mn + 50

XUD 9



XUD 9 TE



F. 14-19 - F. 14-27

CONTROLE ET REGLAGE DES INJECTEURS

Liquide d'essai :

- Pétrole désodorisé ou Kerdanne ou Dilutine.
- Viscosité : 1 à 2,5 centistokes à 20° centigrade.
- Densité : 0,770 à 0,810 à 20° centigrade.

Précautions à prendre :

- le liquide pulvérisé s'enflamme très facilement. Il est indispensable de prendre des précautions et de s'assurer que les consignes de sécurité contre le feu sont prises.
- Ne jamais exposer les mains ou toute autre partie du corps au jet de liquide d'essai pulvérisé. La force de pénétration du jet est telle qu'il peut créer des blessures graves et provoquer un empoisonnement du sang.

Contrôle de la pression de tarage Fig. VI.

Manœuvrer le levier de la pompe lentement, relever la pression indiquée par le manomètre au moment de l'ouverture de l'injecteur *(pression de tarage)*. Noter cette valeur.
Le réglage de la pression de tarage s'effectue par cale **(1) Fig. I et Fig. II.**
Un changement d'épaisseur de cales de **0,10 mm** donne en moyenne une variation de la pression de tarage de **10 bars.**

DEMONTAGE Fig. III, IV et V.

Pour desserrer un porte-injecteur, placer celui-ci dans l'outil **7008-T.A** et pincer les branches concernées dans l'étau.

Ne pas serrer un porte-injecteur seul dans l'étau Fig. III ou avec l'outil suivant Fig. II.

La plus grande propreté doit être observée lors du remontage.
Lubrifier les pièces avant le remontage.
Placer dans le corps **(2) :**
- la cale de réglage **(1),**
- le ressort **(3),**
- la tige poussoir **(4),**
- l'entretoise **(5),**
- l'injecteur **(7),**
- l'écrou d'injecteur **(6).**

Serrage Fig. V :

- LUCAS DIESEL **13 mdaN**
- BOSCH **6,5 mdan**

Valeur de la pression de tarage :

Moteur	Porte-injecteur	Tarage
XUD 9	Lucas Diesel	$125\ ^{+5}_{0}$ bars
XUD 9 Y	Bosch	$130\ ^{+5}_{0}$ bars

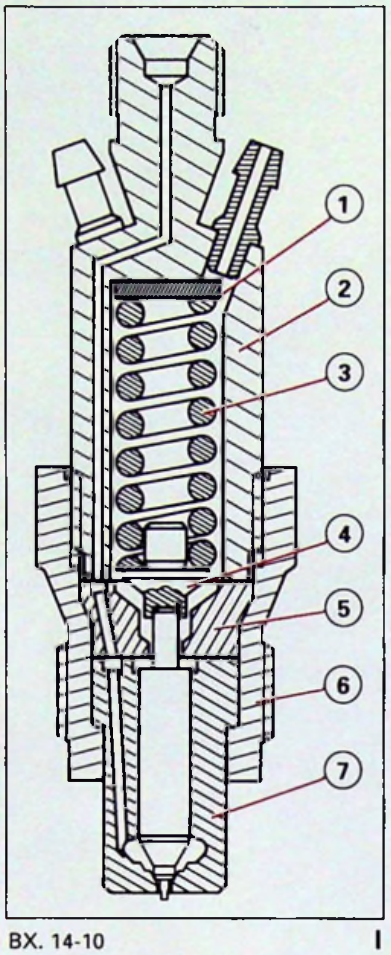
Contrôle du jet :

Donner au levier de la pompe des impulsions brèves et sèches, l'injecteur doit produire une pulvérisation très fine et homogène.

Contrôle de l'étanchéité du siège de l'aiguille :

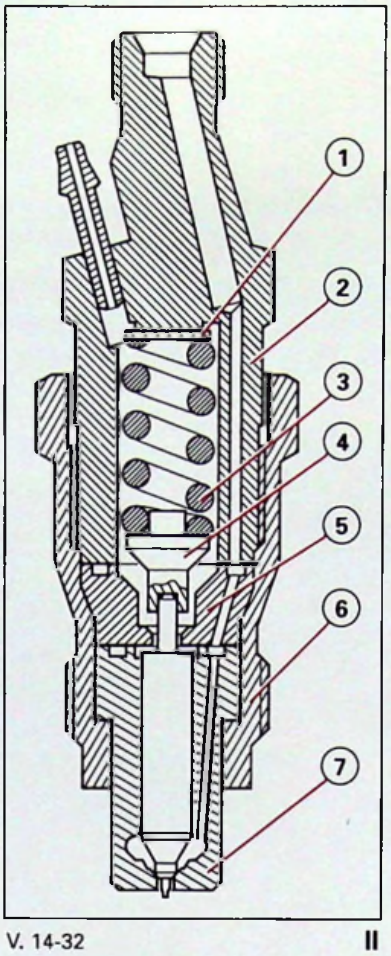
L'observation doit être faite, injecteur vertical.
Essuyer l'extrémité de l'injecteur de façon à la rendre sèche.
Maintenir, par le levier de la pompe, **une pression inférieure de 10 bars** à la pression de tarage.
Aucune goutte ne doit tomber de l'injecteur **en moins de 30 secondes.**
Une humectation ne doit pas être un critère de rebut.

LUCAS DIESEL

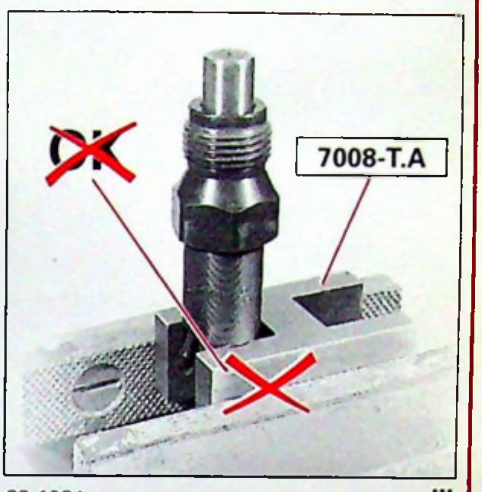


BX. 14-10 I

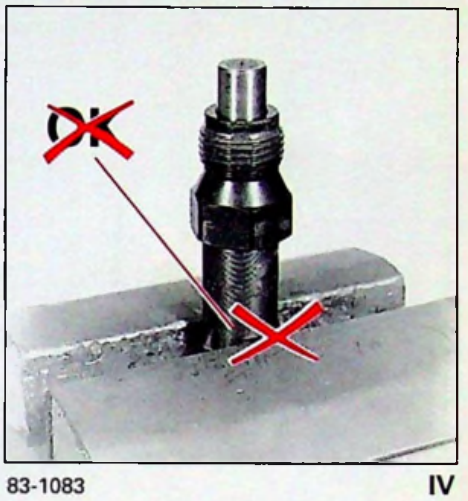
BOSCH



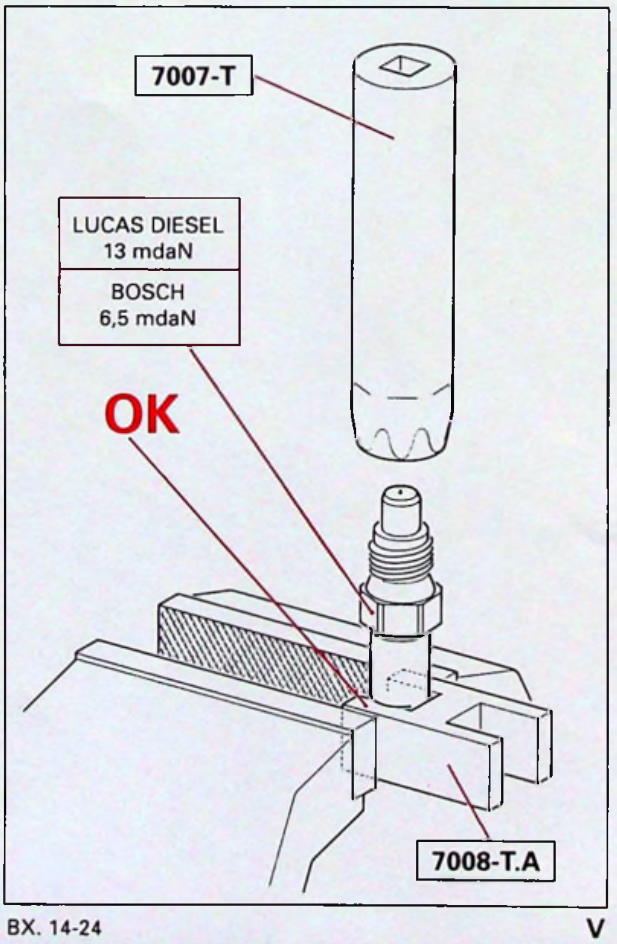
V. 14-32 II



83-1084 III



83-1083 IV



BX. 14-24 V

83-1194 VI

DEPOSE ET POSE D'UN PORTE INJECTEUR ET D'UN FILTRE

DEPOSE ET POSE D'UN INJECTEUR

Remplacer Fig. I et Fig. II à chaque dépose le joint cuivre **(1)** et la rondelle pare-feu **(2)** *(respecter le sens de montage).* Utiliser la clé **7007-T.**

Serrage : 9 mdaN

DEPOSE ET POSE D'UN FILTRE Fig. III

- **Protéger** l'embrayage de l'écoulement du gazole.
- **Ouvrir** la vis de purge **(6).** Attendre jusqu'à écoulement complet.
- **Déposer** les quatre vis **(3)** et déposer le couvercle **(4).**
- **Déposer** l'élément filtrant **(5).**
- **Poser** l'élément filtrant NEUF **Référence LUCAS 9001-910.**
  Périodicité d'échange : **30 000 km.**
- **Poser** le couvercle **(4)** et serrer les quatre vis **(3).**
  (Une goutte de LOCTITE sur chaque filet) **E3.**

Serrage : 0,6 mdaN

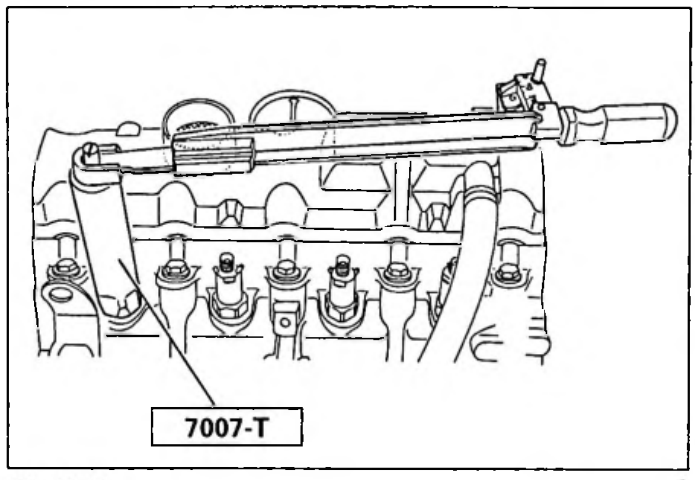
- **Fermer** la vis de purge **(6).**

Amorçage et purge du filtre et de la pompe Fig. IV.

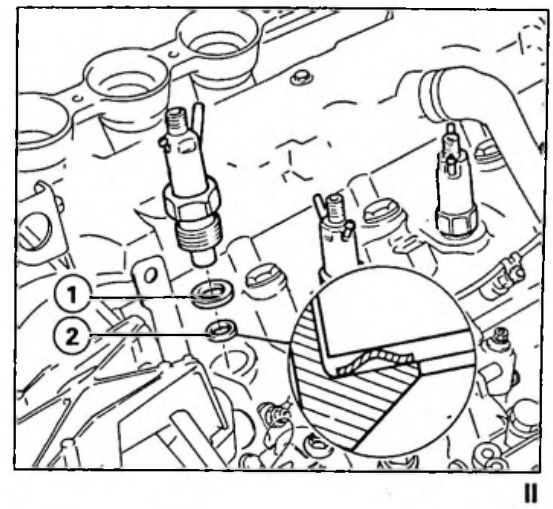
- **Mettre** le contact.
- **Amorcer** le circuit d'alimentation en actionnant la pompe d'amorçage **(9).**
  (Il n'y a plus de vis de purge, elle se fait automatiquement par le clapet (7)).

Décantation d'eau Fig. IV.

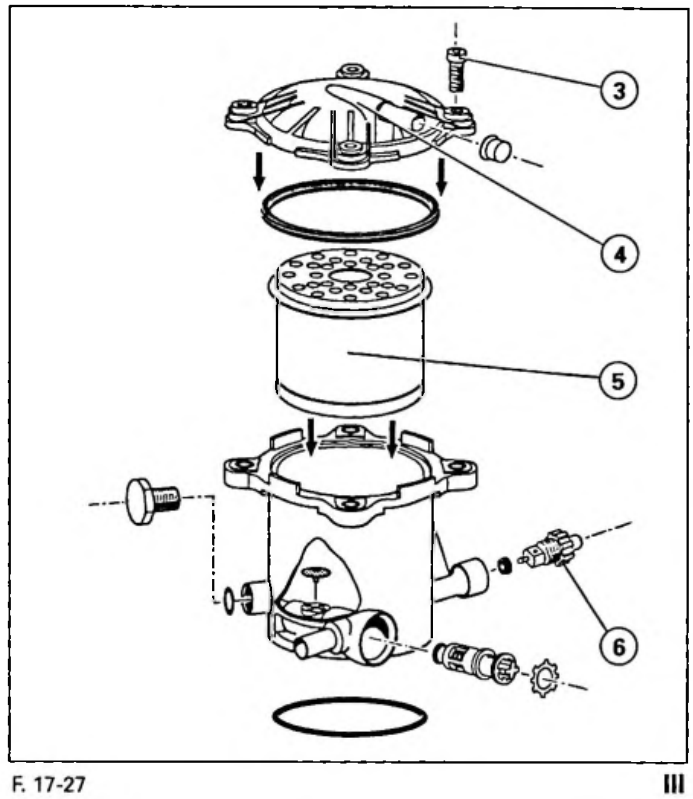
- **Ouvrir** la vis de purge **(8),** laisser couler le liquide jusqu'à l'obtention du gazole "propre".
  (Périodicité : 10 000 km).



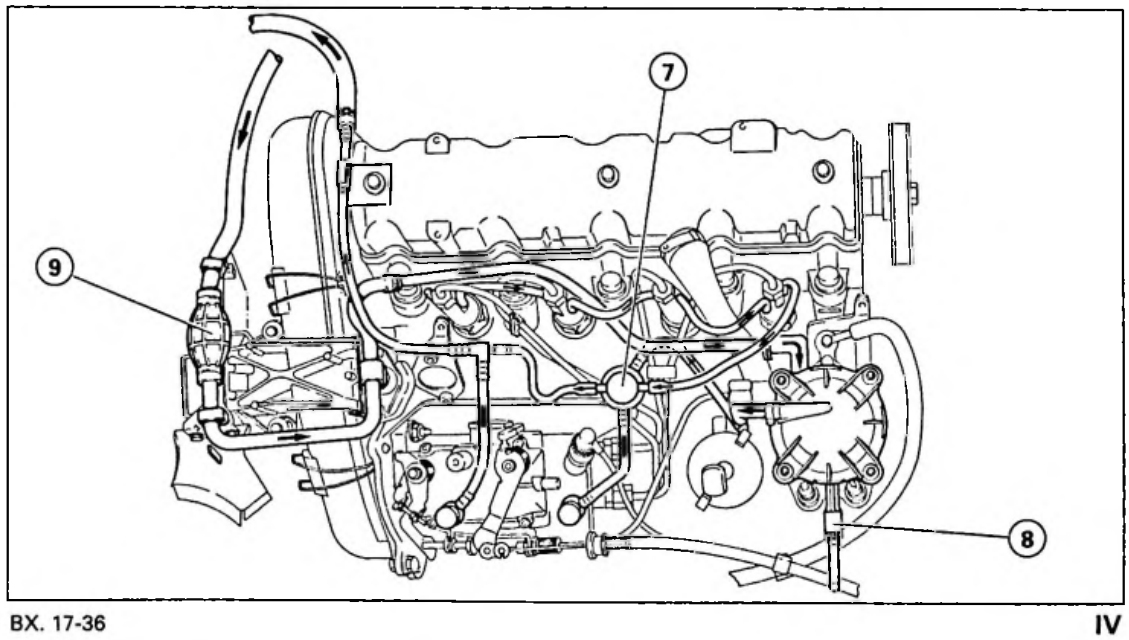
BX. 14-11 I



II



F. 17-27 III



BX. 17-36 IV

OUTILLAGE PRECONISE

6016-T : Outil pour immobiliser le pignon de courroie crantée.

7004-T : Coffret de remise en état du moteur **"XU".**

7004-T.H : Piges *(Vis M8 x 1,25).*

DEPOSE ET POSE D'UNE POMPE D'INJECTION

DEPOSE

Lever et caler la roue avant droite.

Engager le rapport le plus élevé pour permettre la rotation du moteur.

Déconnecter le câble négatif de la batterie.

Protéger l'alternateur de l'écoulement du gazole.

MOTEUR XUD9/Y Fig. III.

Désaccoupler les tuyaux **(5)** du convertisseur à dépression.

TOUS TYPES.

Déposer Fig. I :

- les tuyauteries d'injection,
- les liaisons mécaniques et électriques attenantes à la pompe,
- le bouchon **(1) P.M.H** du cylindre **N° 4** sur culasse *(pour faciliter la rotation du moteur),*
- le carter de distribution **(2),** *(le dégager vers l'avant, puis vers le haut).*

Tourner le moteur à l'aide de la roue droite, jusqu'au point de pigeage du pignon de pompe d'injection.

Piger Fig. IV, le pignon en utilisant deux vis **(7) M8 x 1,25.**

Desserrer Fig. II, l'écrou **(3)** de fixation du pignon de pompe à l'aide de l'outil **6016-T.**

Déboîter Fig. II, le pignon de l'axe de pompe en dévissant complètement l'écrou **(3).**

Desserrer Fig. II et Fig. IV, les deux vis **(4)** de la bride **(6)** à l'aide de l'outil **6016-T.**

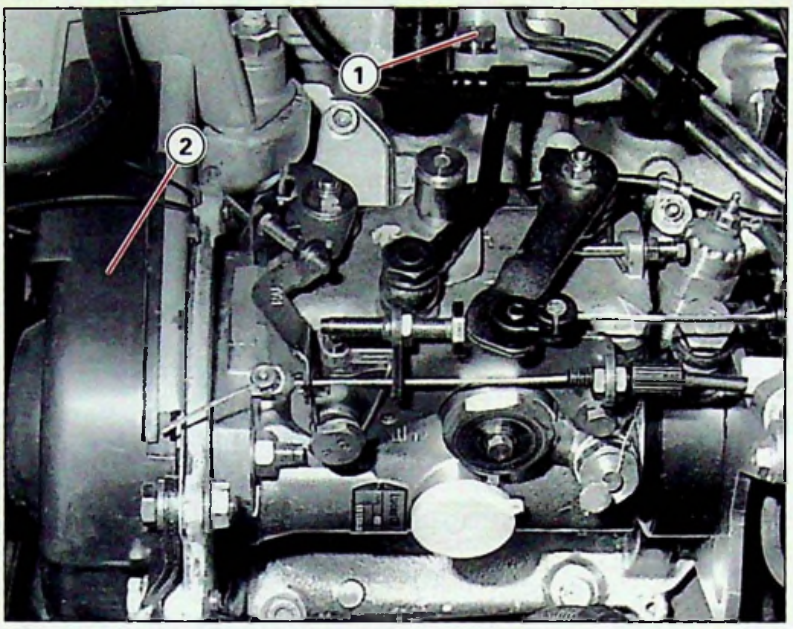
Déposer :

- les trois écrous de fixation de la pompe,
- la fixation arrière.

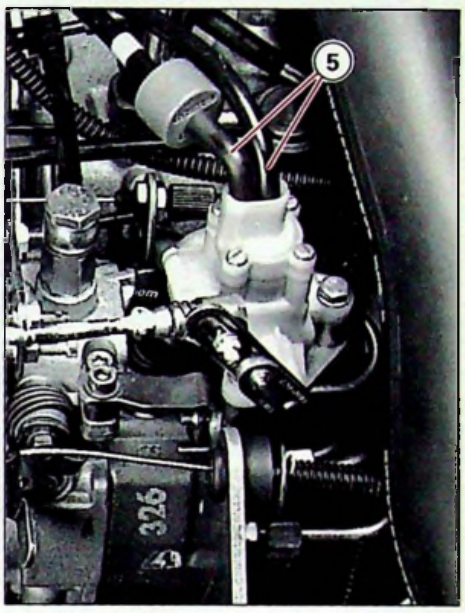
Basculer la pompe plein retard *(vers l'extérieur du moteur).*

Déposer Fig. IV :

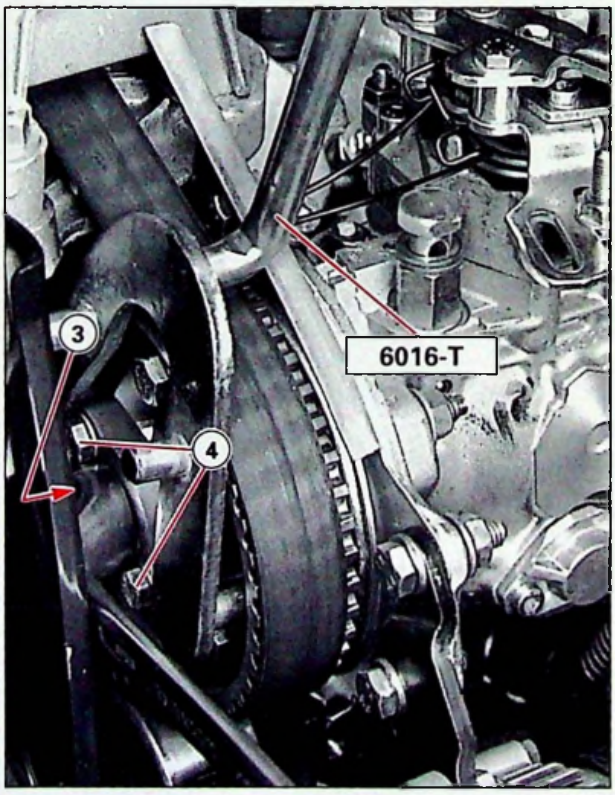
- les deux vis **(4),**
- la bride d'extraction **(6)** du pignon de pompe,
- la pompe.



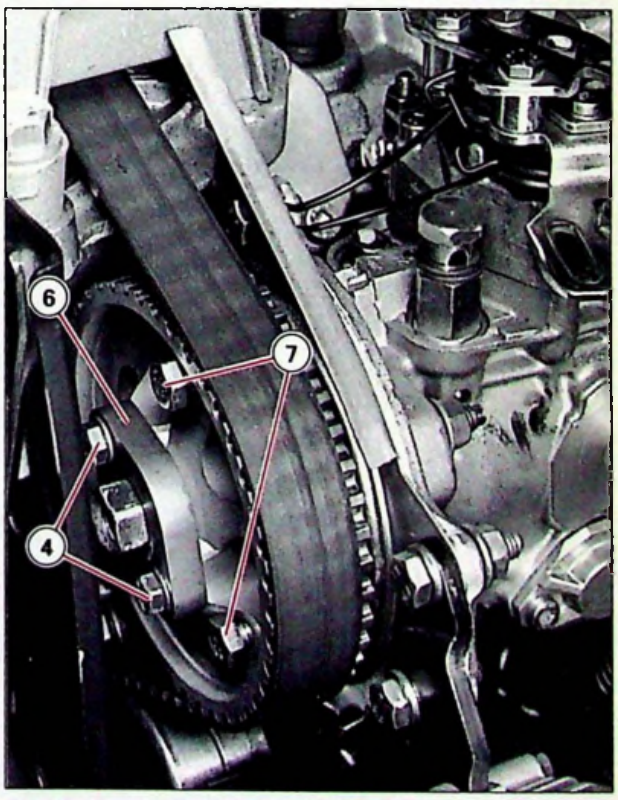
91-680 I



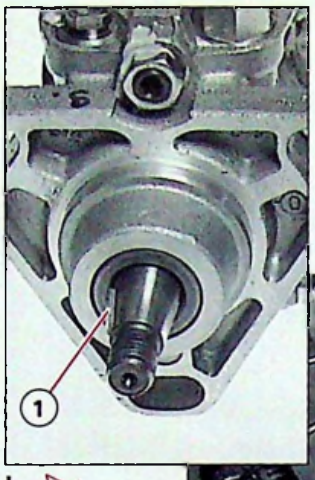
91-821 III



91-818 II

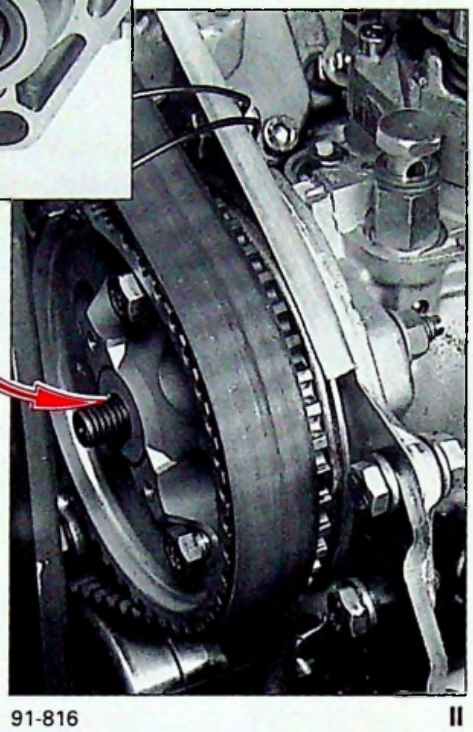


91-817 IV

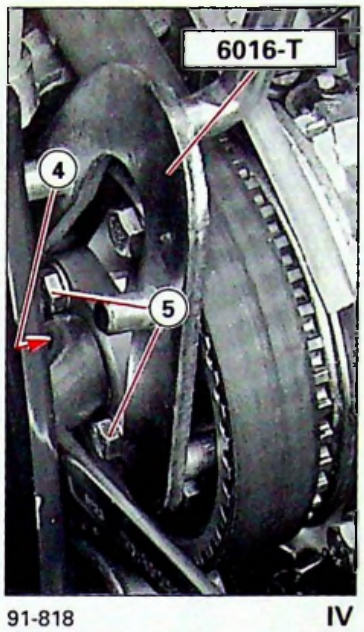


I

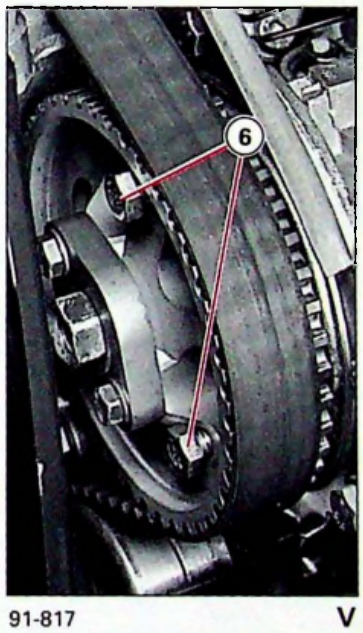
91-812



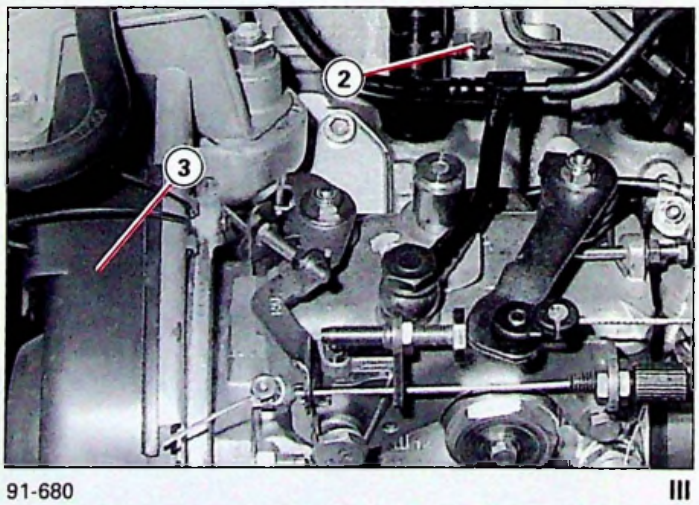
91-816 II



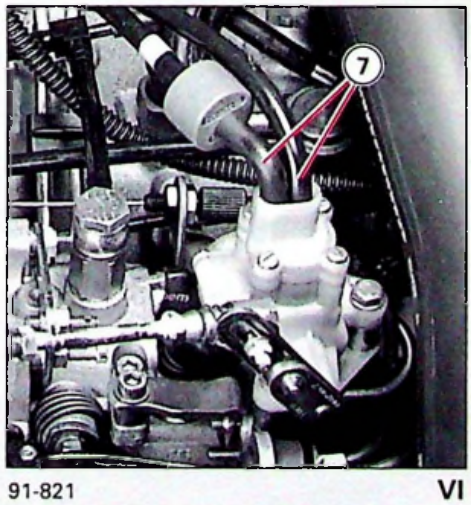
91-818 IV



91-817 V



91-680 III



91-821 VI

POSE

Poser la pompe, basculée en plein retard *(vers l'extérieur moteur)* pour faciliter l'engagement.

ATTENTION Fig. I

S'assurer de la mise en place de la clavette **(1)** dans la rainure du pignon, en s'aidant d'un miroir si nécessaire.

Poser Fig. IV et Fig. V :

- l'écrou **(4),**

Serrage : 5 mdaN

- les vis **(5)** de la bride d'extraction,

Serrage : 1 mdaN

- les fixations de la pompe, *(sans les serrer).*

Déposer Fig. V, les piges **(6).**

Caler et contrôler la pompe.

LUCAS ROTO DIESEL.

(Voir (2) ZX 146/0/1)

BOSCH.

(Voir (2) ZX 146-0/10)

Serrer :

- les trois écrous de fixation de la pompe,

Serrage : 1,8 mdaN

- la fixation arrière.

Serrage : 2,2 mdaN

Poser Fig. III et Fig. VI.

MOTEUR XUD9/Y.

Accoupler les tuyaux **(7)** du convertisseur à dépression.

TOUS TYPES.

- le carter de distribution avant **(3),**
- le bouchon **(2) P.M.H** du cylindre **N° 4** sur culasse,

Serrage : 3 mdaN

- les tuyauteries d'injection,

Serrage : 2 mdaN

- les liaisons mécaniques et électriques attenantes à la pompe,
- connecter le câble négatif de la batterie.

Purger le circuit d'alimentation.

Effectuer le réglage des commandes de pompes.

LUCAS ROTO DIESEL.

(Voir (2) ZX 146-0/2)

BOSCH.

(Voir (2) ZX 146-0/11)

Mettre le véhicule au sol.

DEPOSE ET POSE D'UN TURBO COMPRESSEUR (Moteur XUD9 TE)

DEPOSE

Placer le véhicule sur un pont élévateur.

Déconnecter la batterie.

Déposer Fig. I, II, V et Fig. VI :

- L'échangeur air-air **(1)**.
- Les raccords d'air **(2)** et **(4)**.
- Le collecteur d'admission d'air **(3)**. (déposer les six vis et désserrer la vis **(10)** **Fig. VI)**.

Désserrer Fig. III :

- Le raccord d'arrivé d'huile **(5)** turbo.
- La vis **(4)** de maintien du turbo.

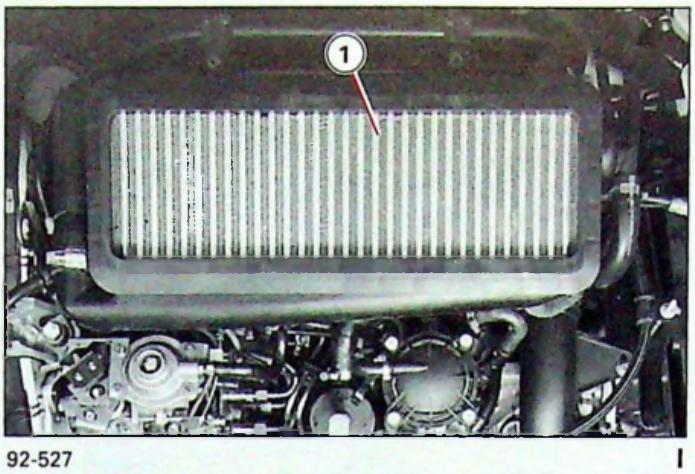
Sous le véhicule.

Désaccoupler Fig. V :

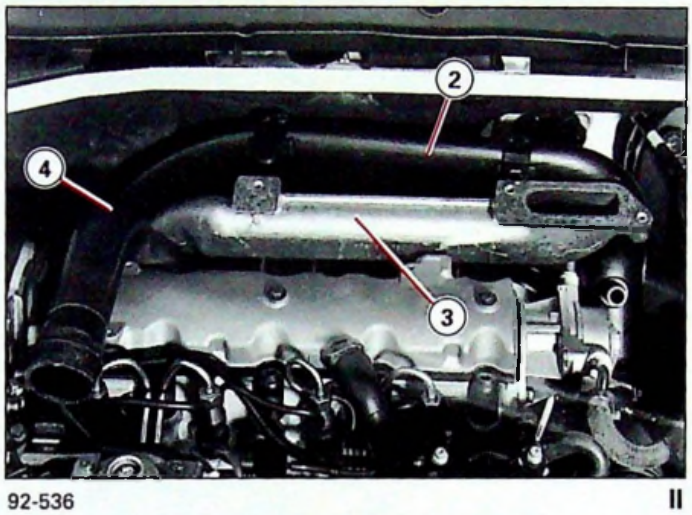
- Les biellettes de passage de vitesses, et dégager l'arbre de rotule centrale.
- La rotule d'échappement.
- La durit de retour d'huile **(9)**.
- Le raccord d'arrivé d'huile **(8)**.

Déposer Fig. IV, V et Fig. VI :

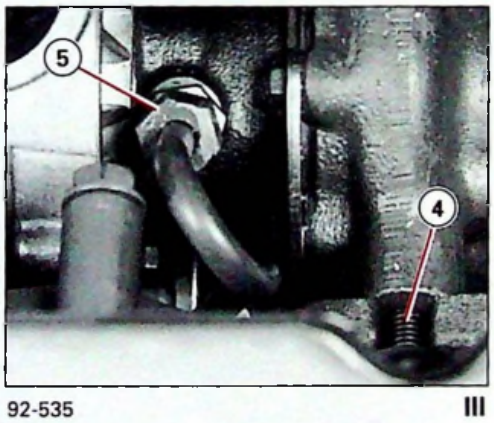
- La vis de fixation du support d'arrivé d'huile **(7)**.
- Les deux vis de fixation **(6)** turbo.
- Le turbo avec la sortie d'échappement par le dessus du véhicule.
- Le tuyau d'arrivé d'huile.



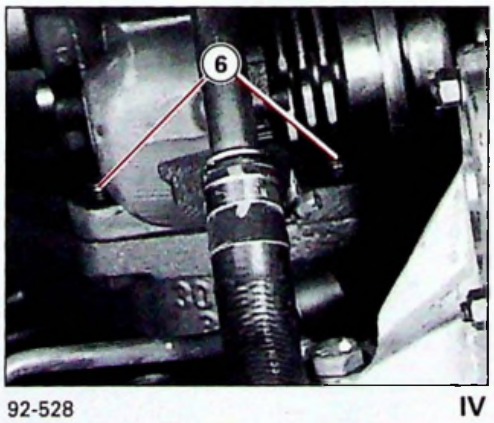
92-527 I



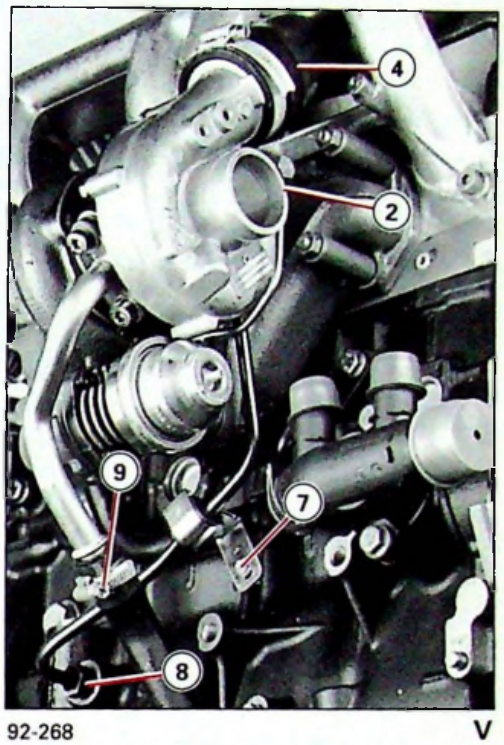
92-536 II



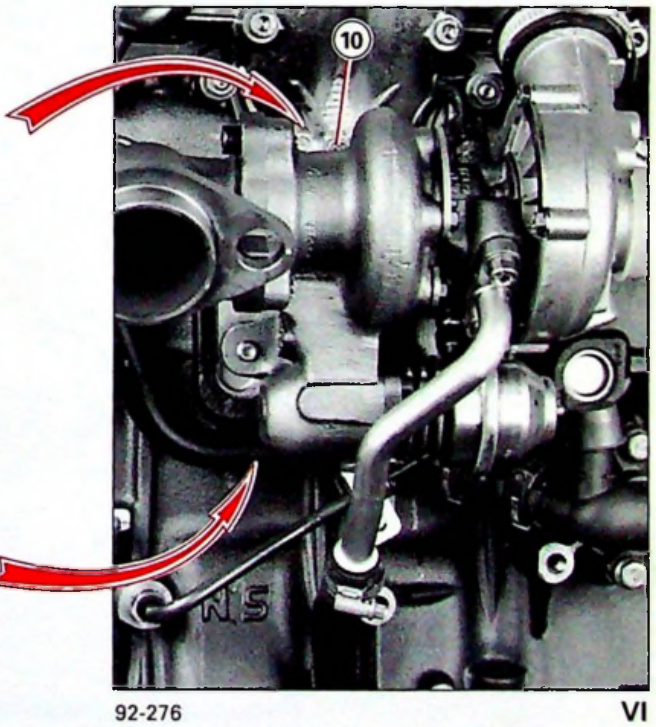
92-535 III



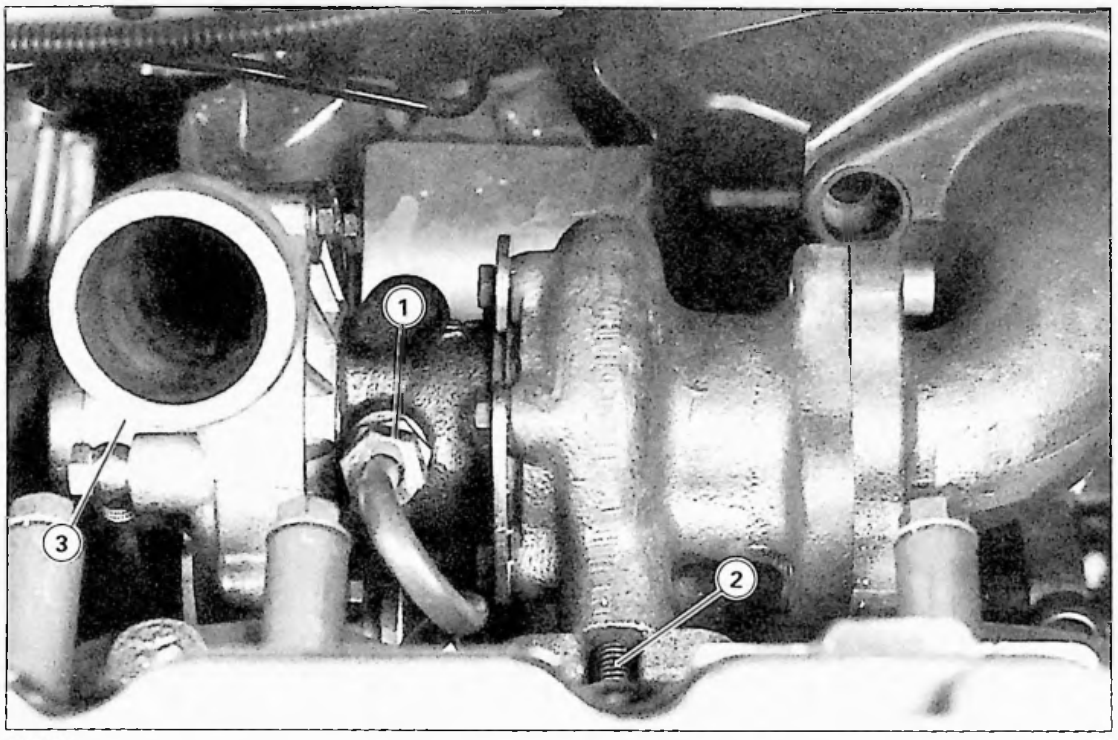
92-528 IV



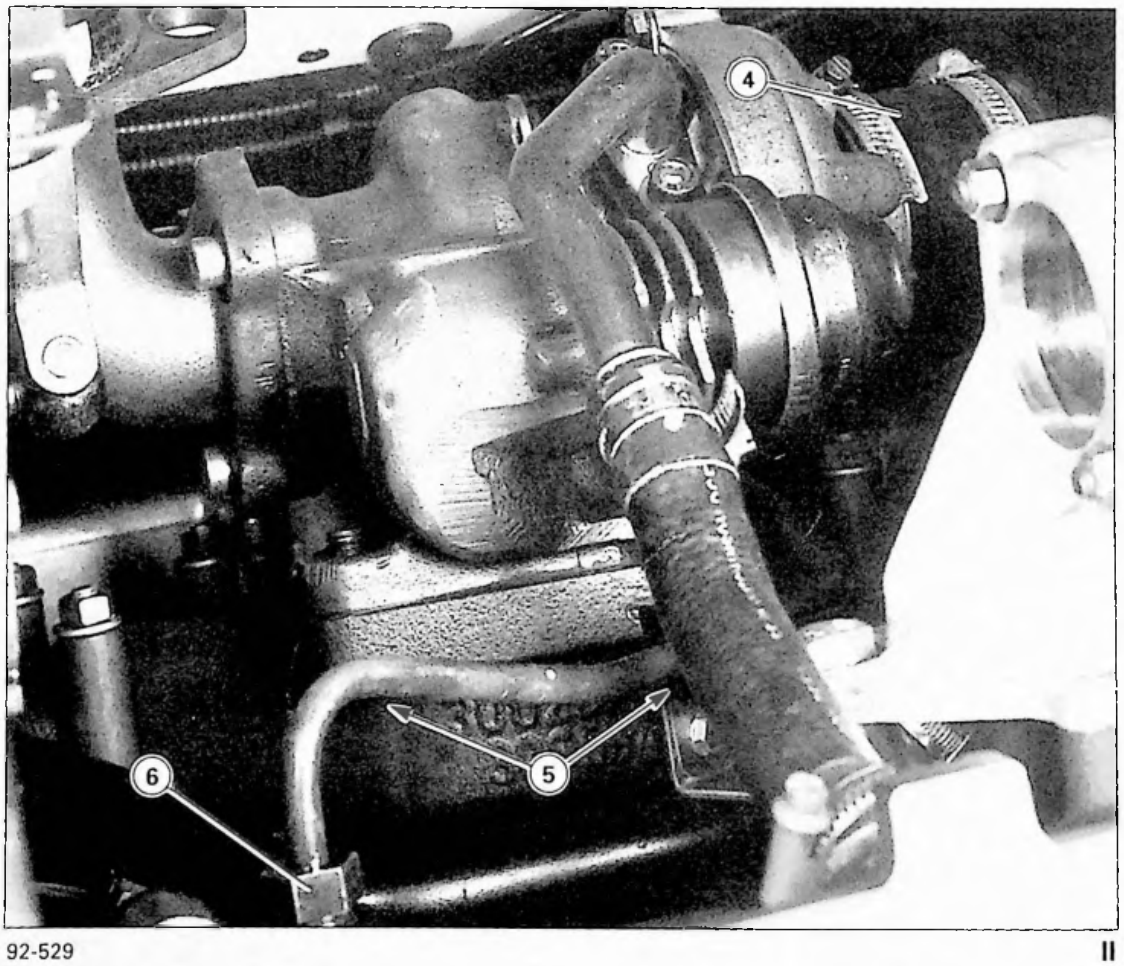
92-268 V



92-276 VI



92-535 I



92-529 II

POSE

Avant la pose du turbo compresseur.

- **Examiner** le système de filtrage d'air du moteur.
- **Effectue**r la vidange d'huile et changer le filtre.
- **S'assurer** de l'absence de corps étrangés dans le circuit d'admission et le collecteur de gaz d'échappement.
  (risque de destruction du turbo compresseur lors de la mise en service).
- **S'assurer** de la propreté des raccords du circuit d'huile et monter des joints NEUFS.
- **Utiliser** les vis de fixation préconisées *(résistance à la chaleur).*

Engager Fig. I :

- Le turbo avec la sortie d'échappement par le dessus du véhicule.
  (maintenir le turbo par la vis **(2)***).*
- Le tuyau d'arriver d'huile.

Poser Fig. II, les deux vis **(5)** de fixation turbo.

NOTA : Fig. I et Fig. II.

Avant serrage des trois vis de fixation **(2)** et **(5)** turbo rapprocher celles-ci à la main.

Serrage : 5,5 mdaN

Positionner et serrer Fig. I, Fig. II, les raccords **(1)** et **(6)** d'alimentation d'huile.

Serrage : 2 mdaN

Positionner Fig. I et Fig. II, les raccords d'air **(3)** et **(4).**

Sous le véhicule

Accoupler Fig. I et Fig. II :

- Les raccords d'air **(1)** et **(2).**
- La rotule d'échappement.

Serrage : 1 mdaN

- Les biellettes de passage de vitesses.
- La durit de retour d'huile **(4).**

Poser Fig. I, la vis **(3)** de fixation du support d'arrivé d'huile.

Poser Fig. II et Fig. III :

- Le collecteur d'admission d'air **(5).**

Serrage : 2,3 mdaN

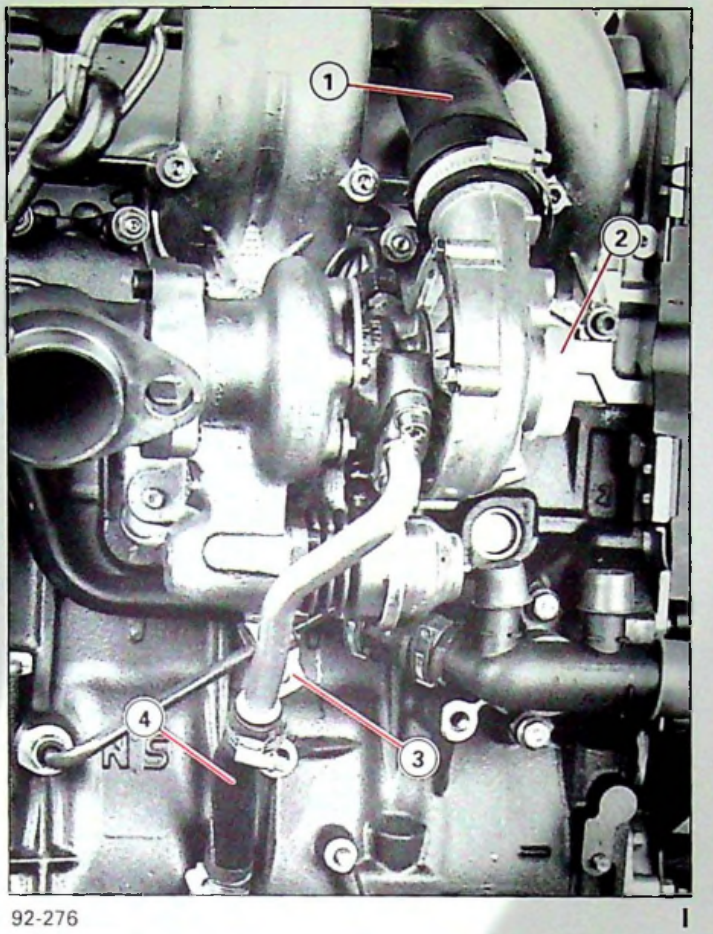
- L'échangeur air-air **(6).**

Connecter la batterie.

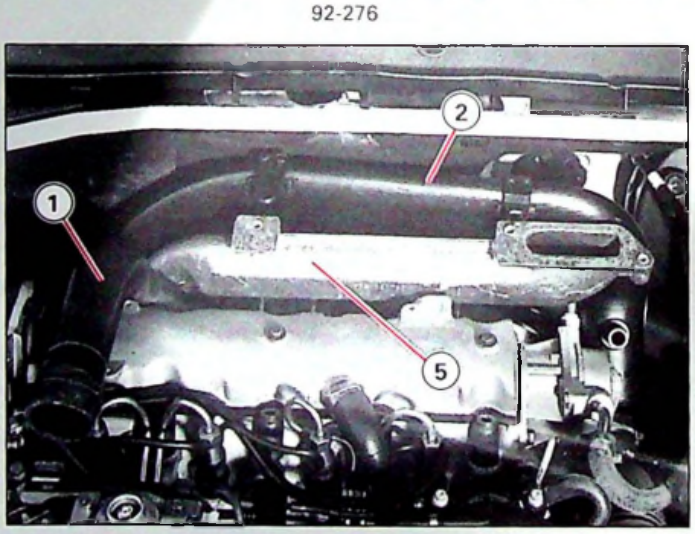
ATTENTION

AVANT LA MISE EN ROUTE DU VEHICULE

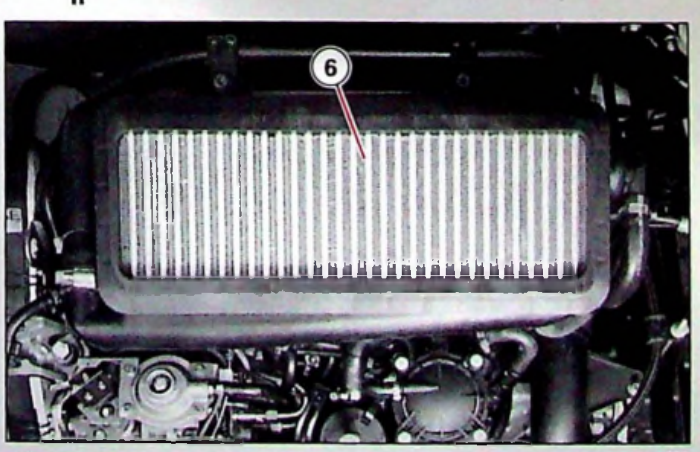
- **Déconnecter** le stop électrique et faire tourner le démarreur jusqu'à extinction du témoin de pression d'huile.
- **Démarrer** le moteur et laisser tourner au ralenti pendant **30 secondes** avant d'augmenter la charge.
- **Contrôler** après la mise en service, l'étanchéité des connections d'air, de gaz et d'huile.



92-276 I

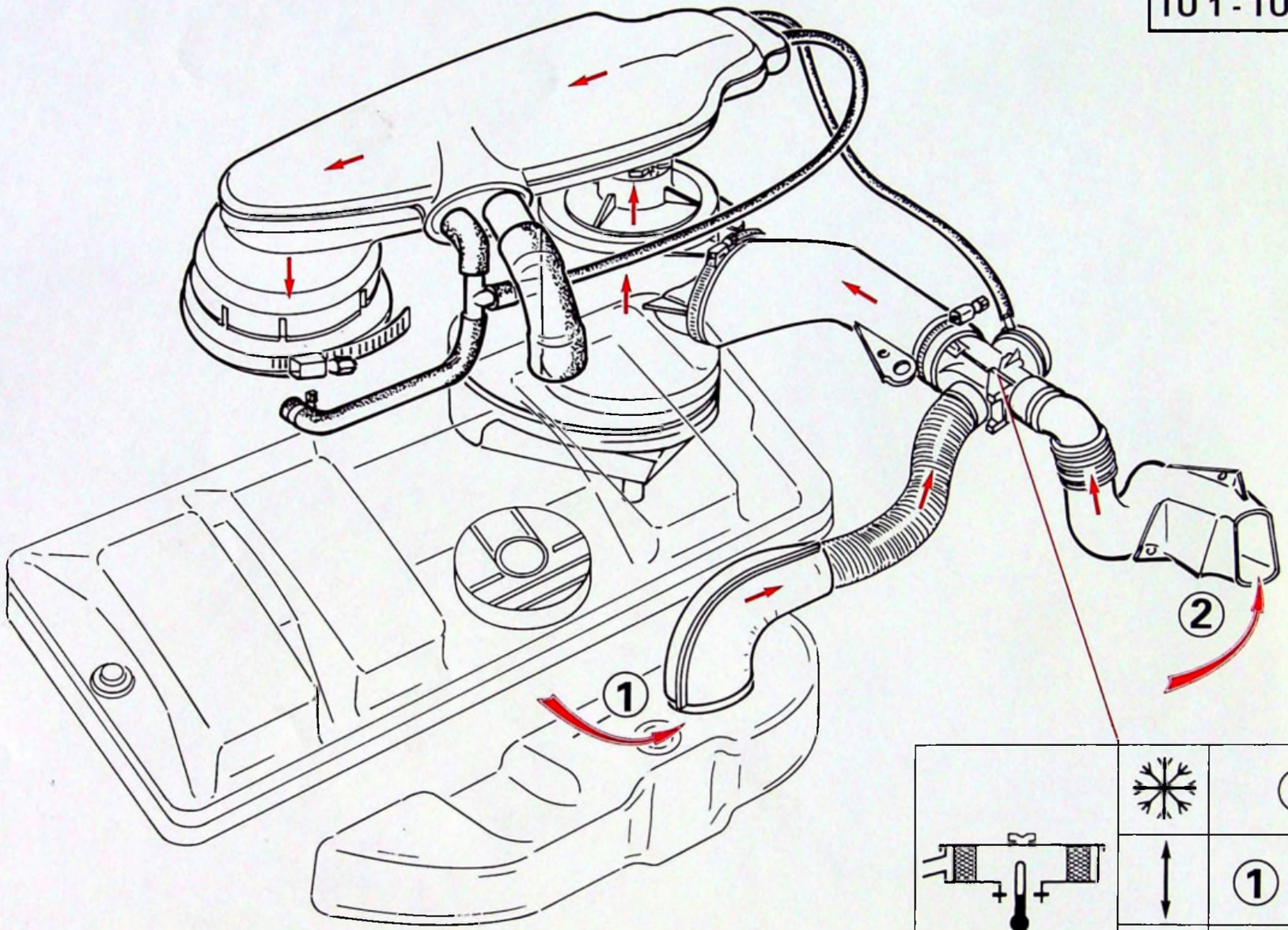


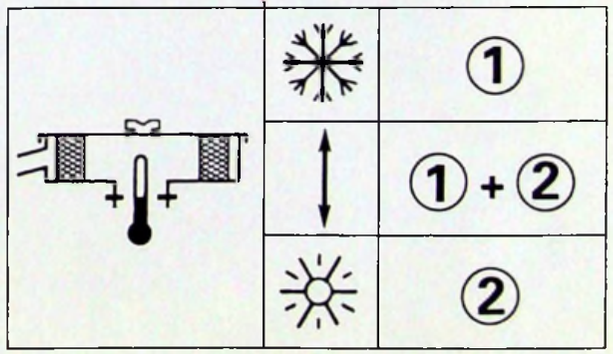
92-536 II



92-527 III

TU 1 - TU 3 - TT



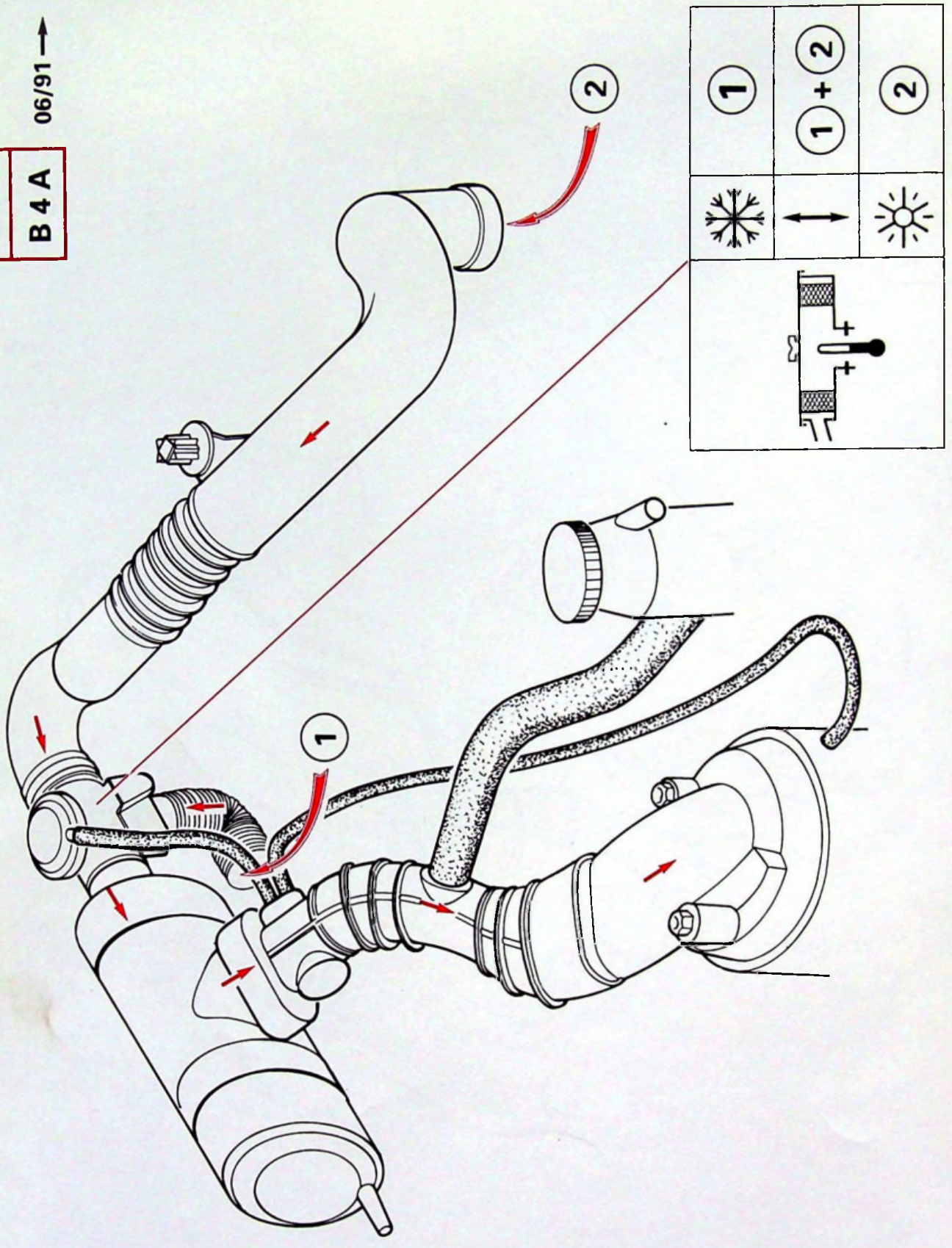


B 4 A → 06/91

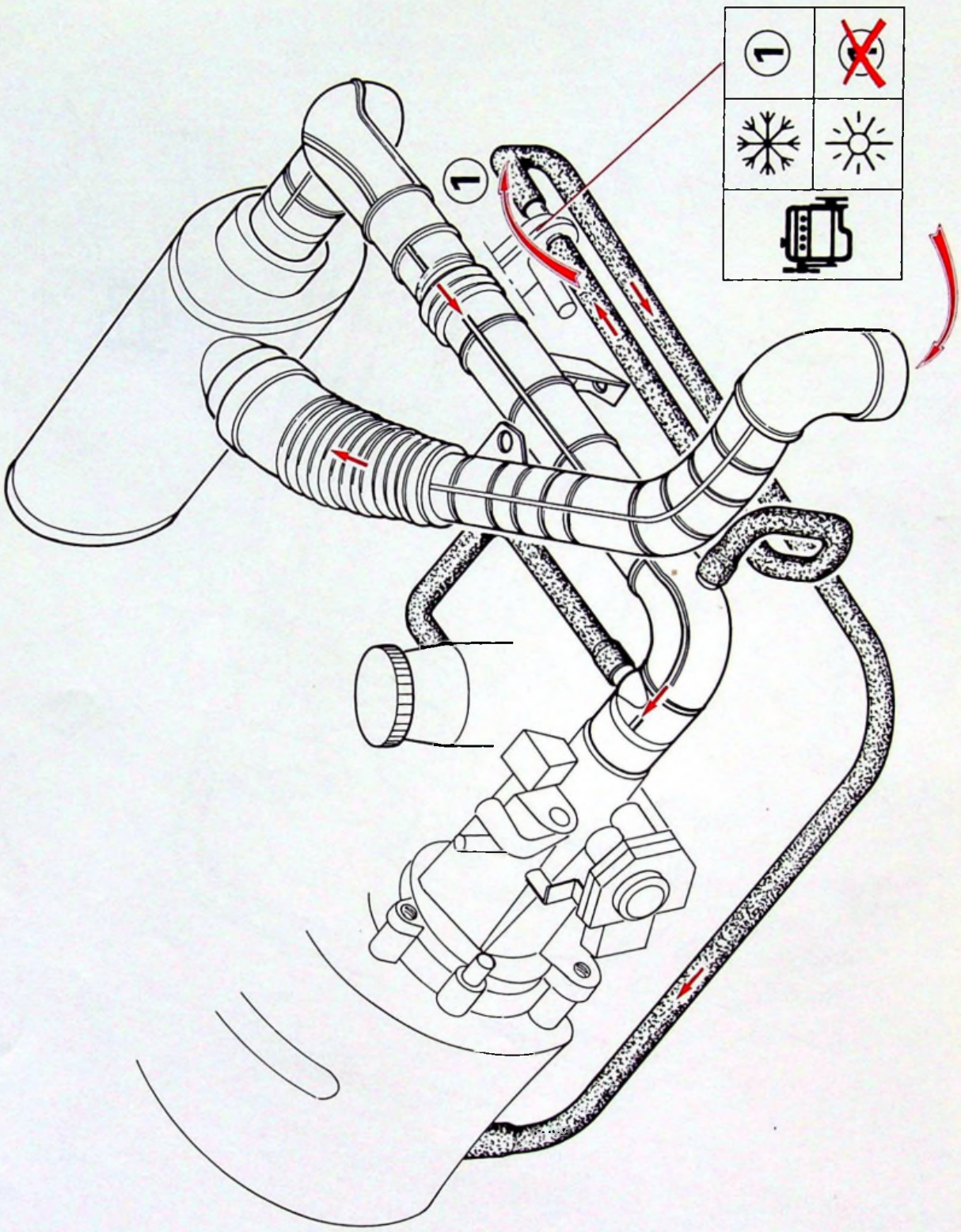
F.17-7

06/91 →

BDY B4A

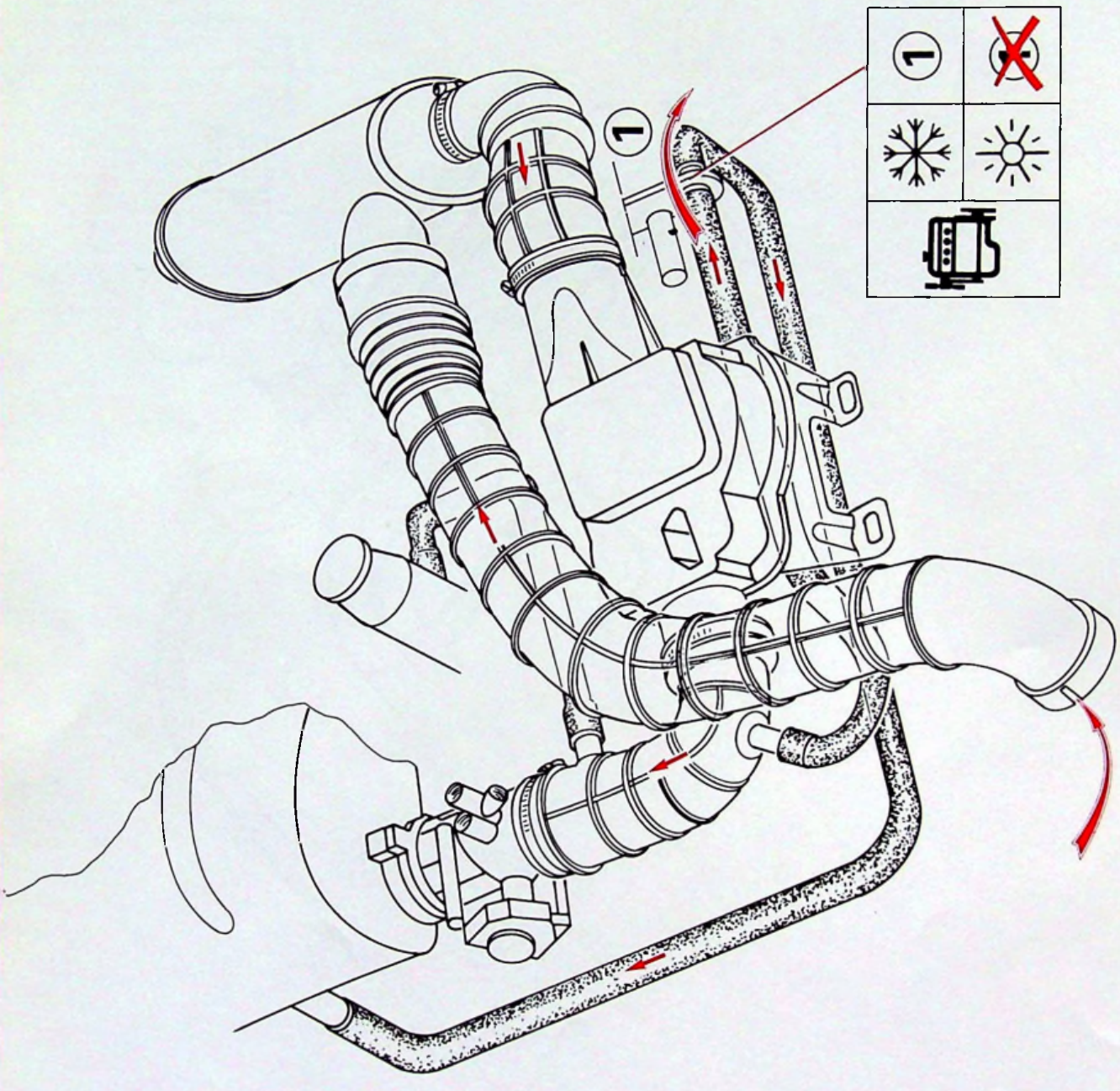


D6E



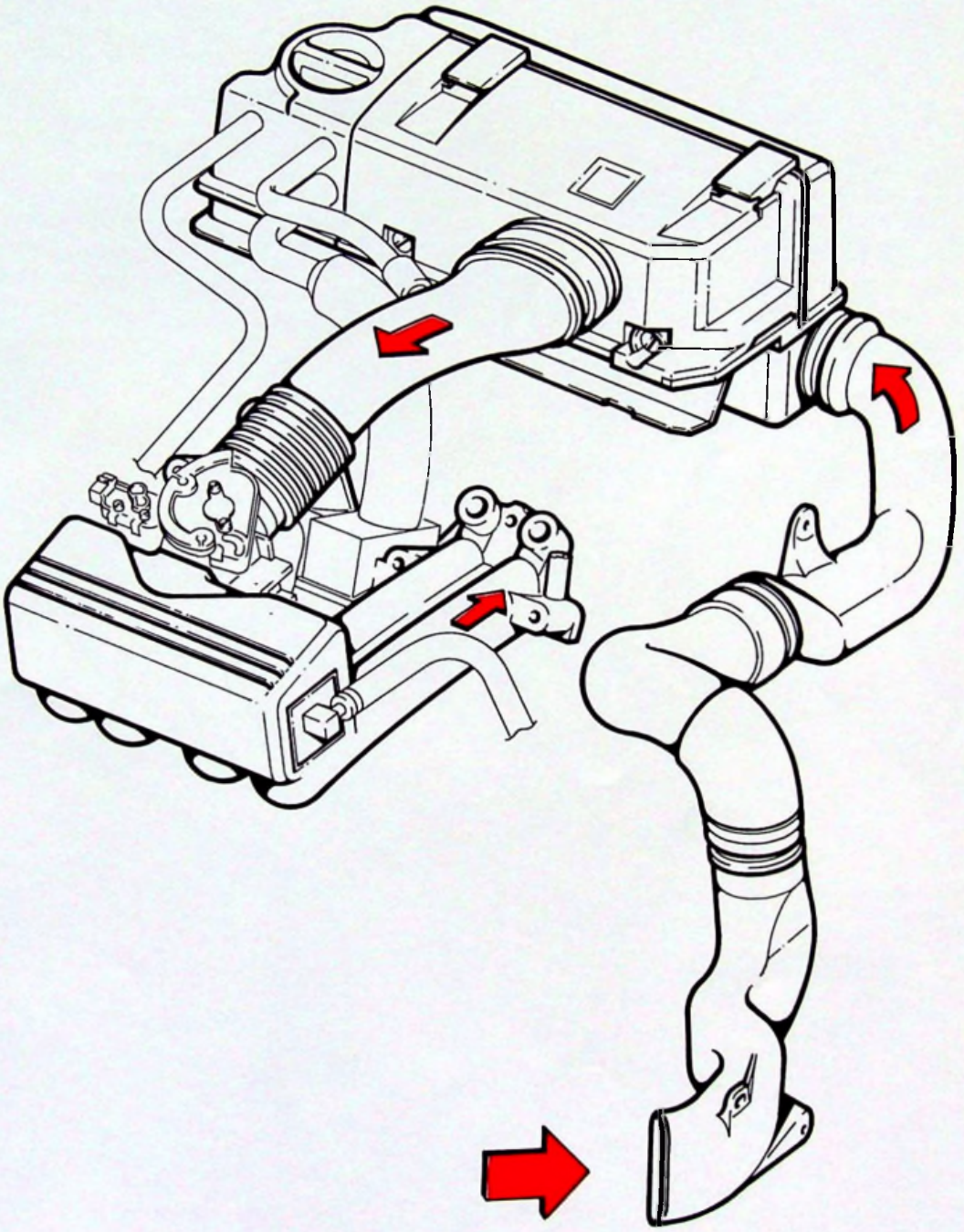
F.17-8

DKZ



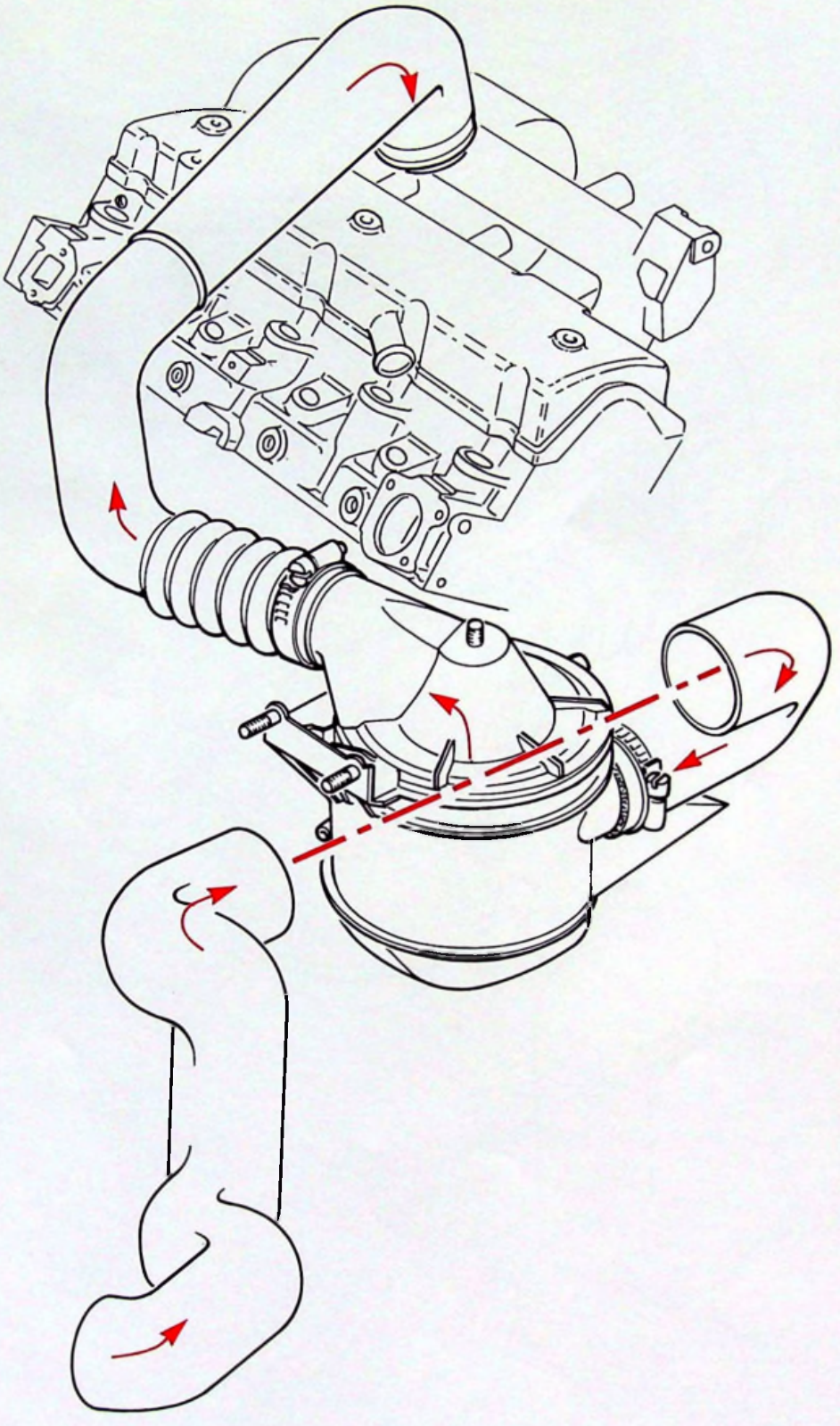
F.17-10

RFX



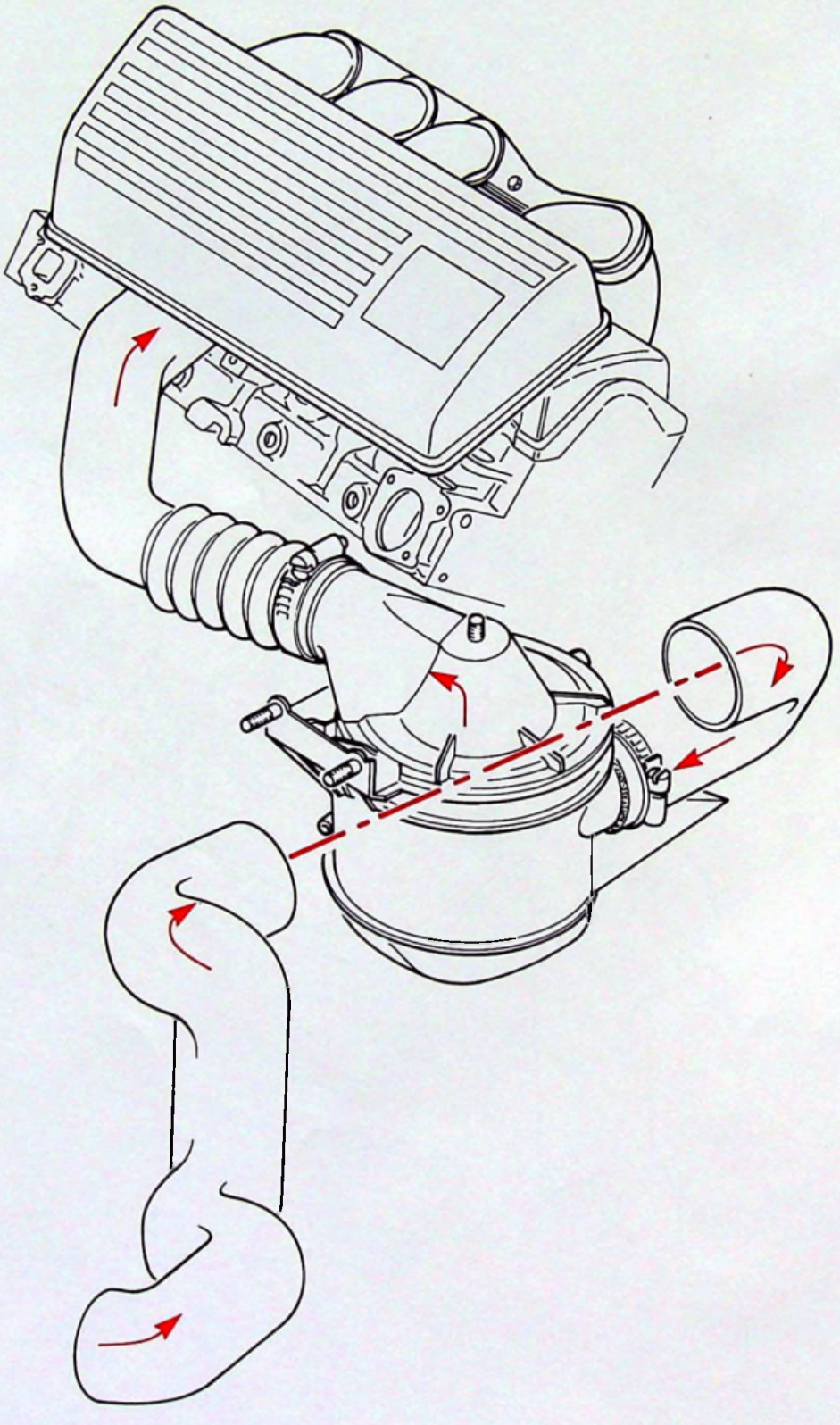
F. 17-34

DJZ



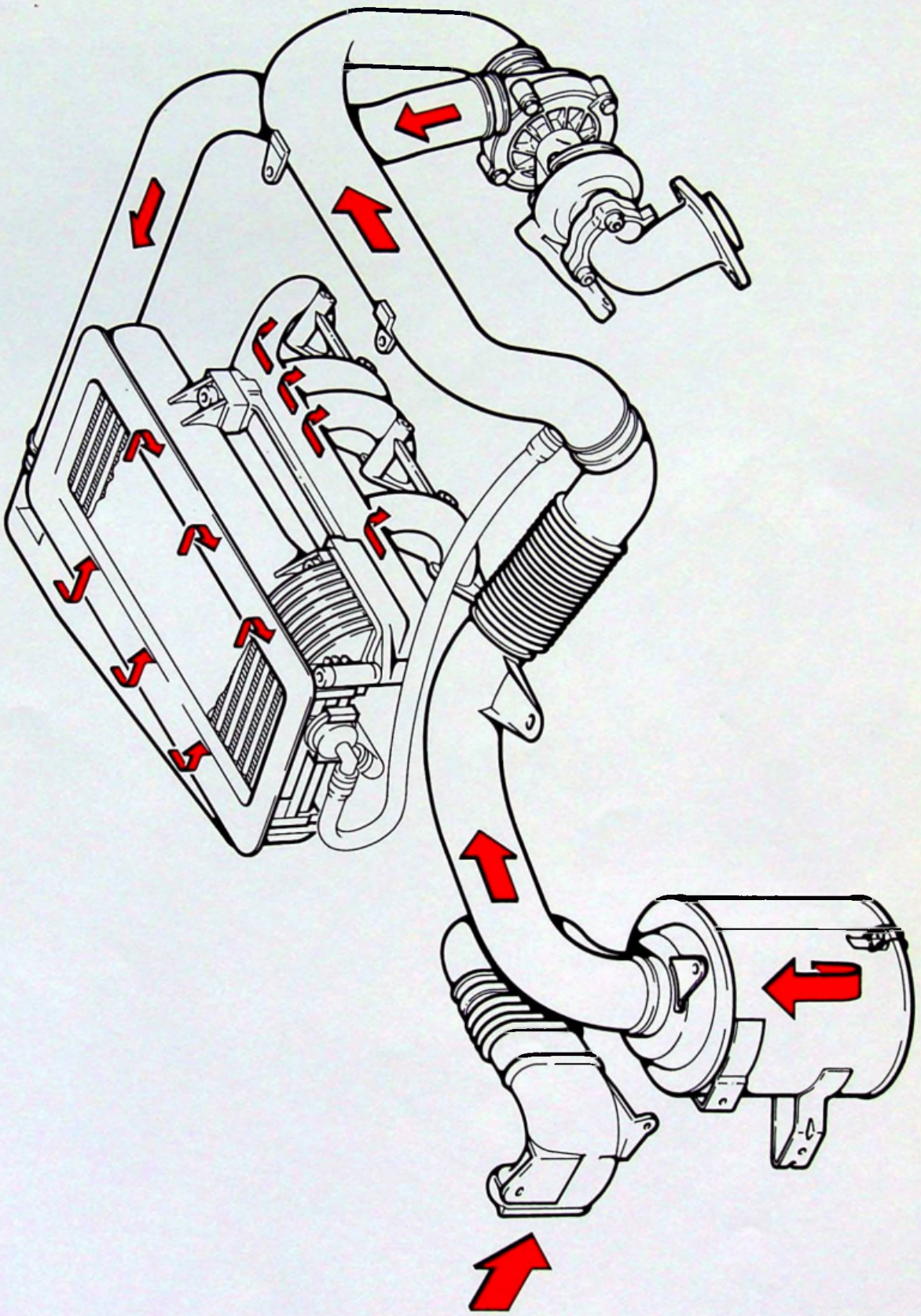
F. 17-19

D 9 B



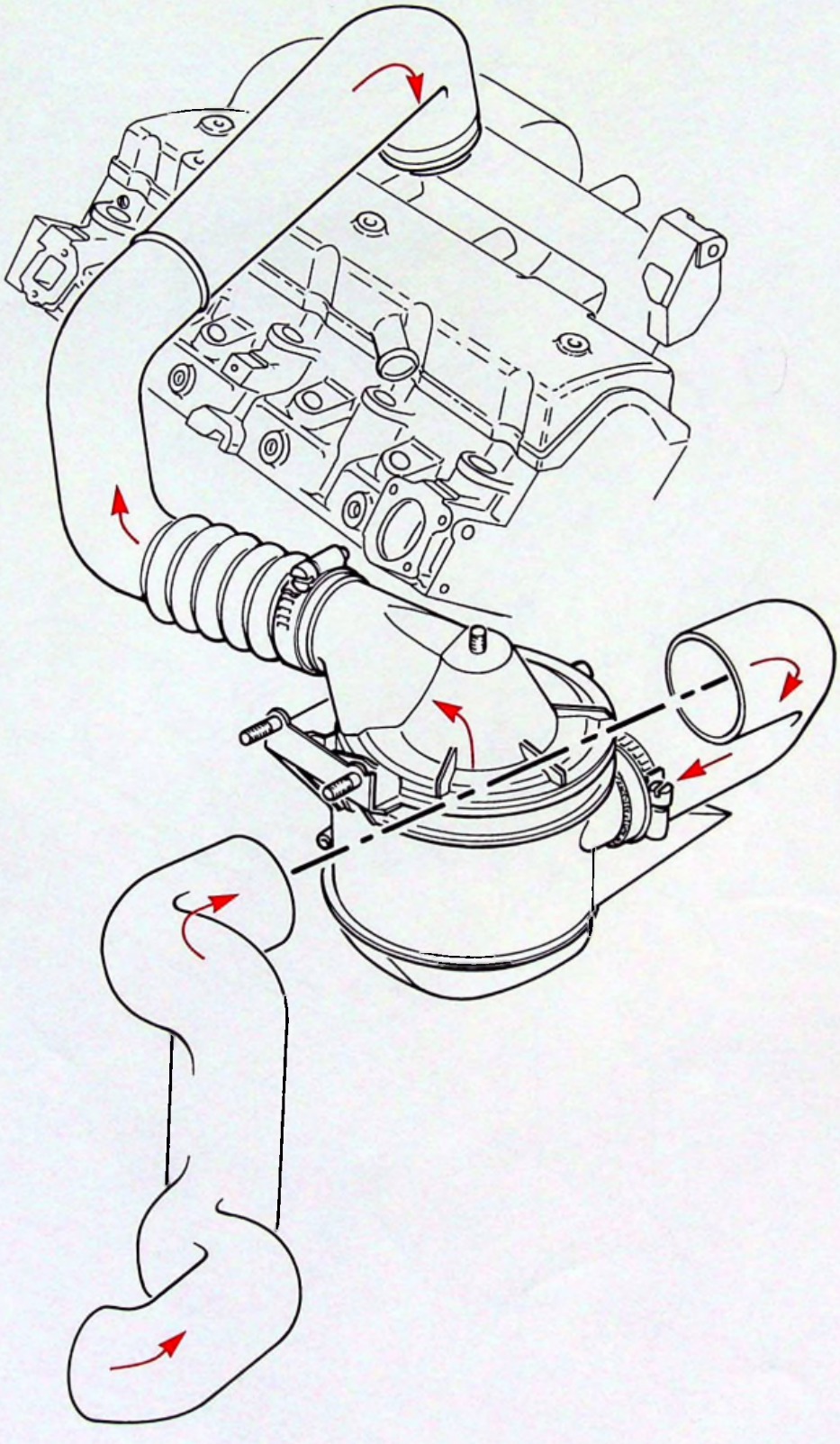
F. 17-20

D 8 A
D H Y



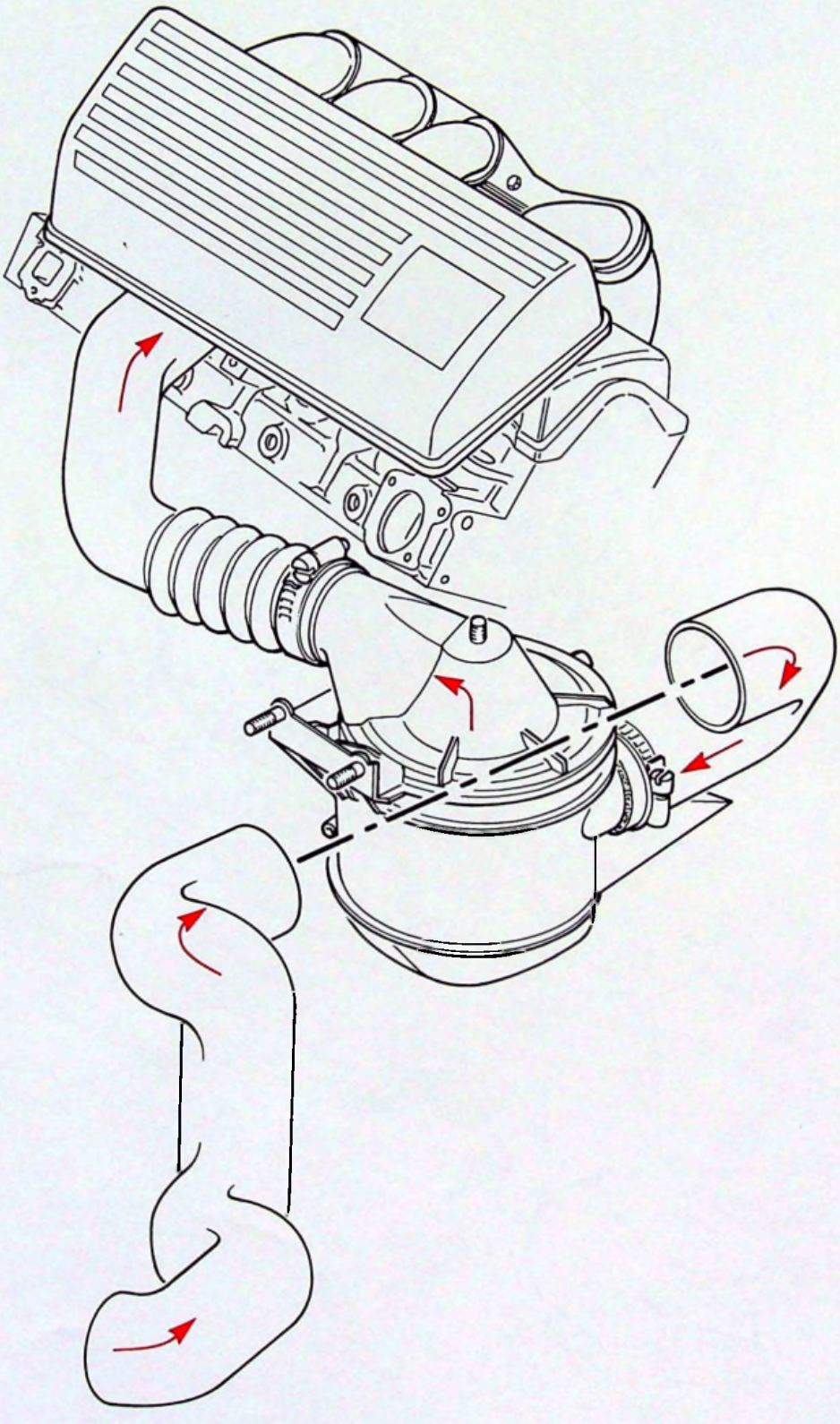
F. 17-33

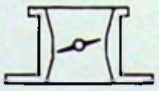
DJZ

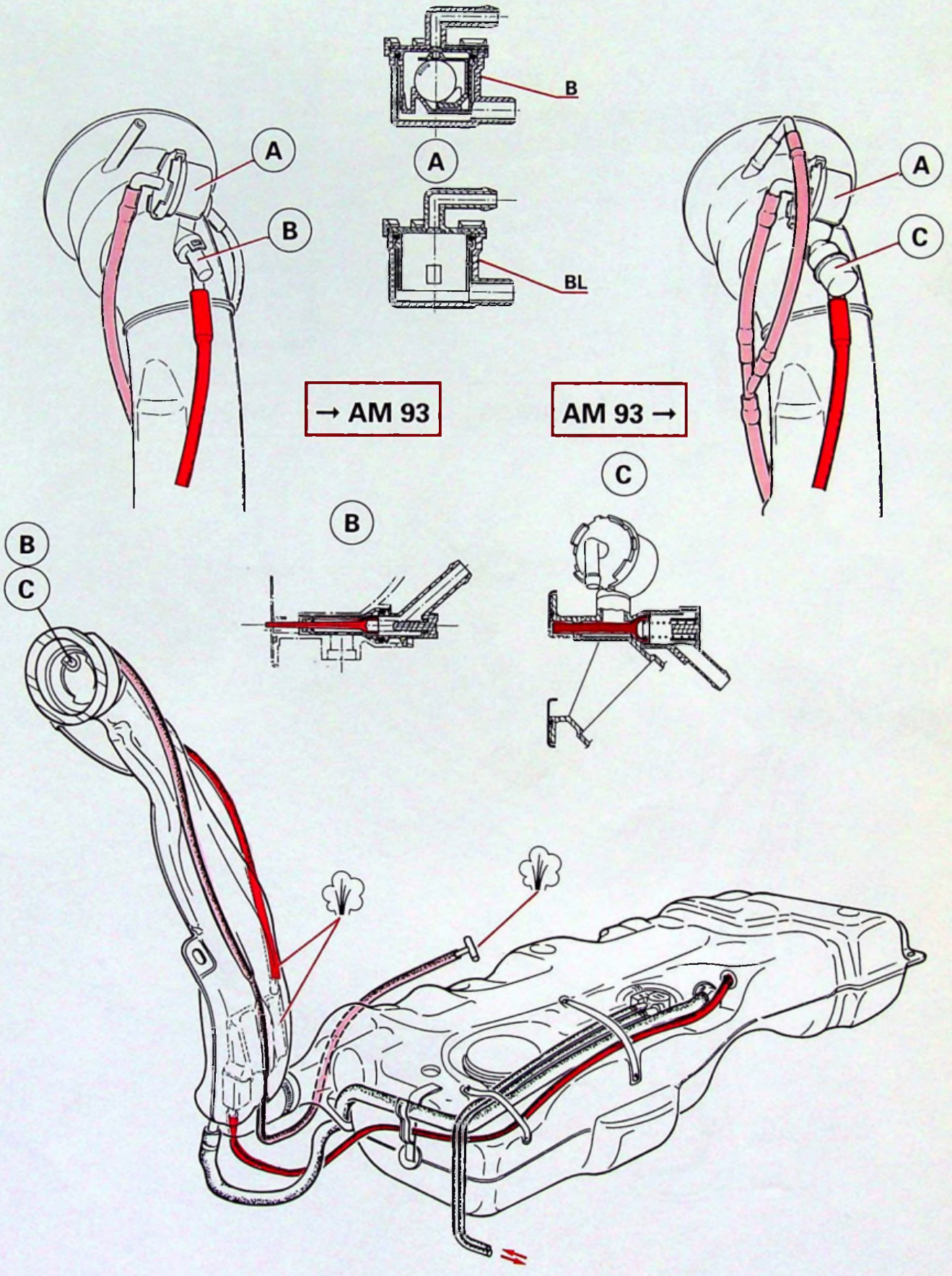


F. 17-19

D 9 B

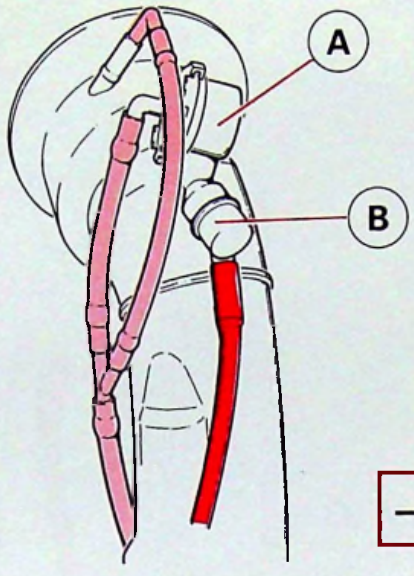


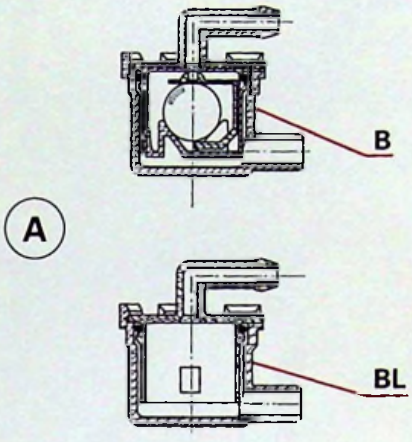




F. 17 -2-a - F. 17-13 - F. 17-22 - F. 17-22-a - F. 17-36

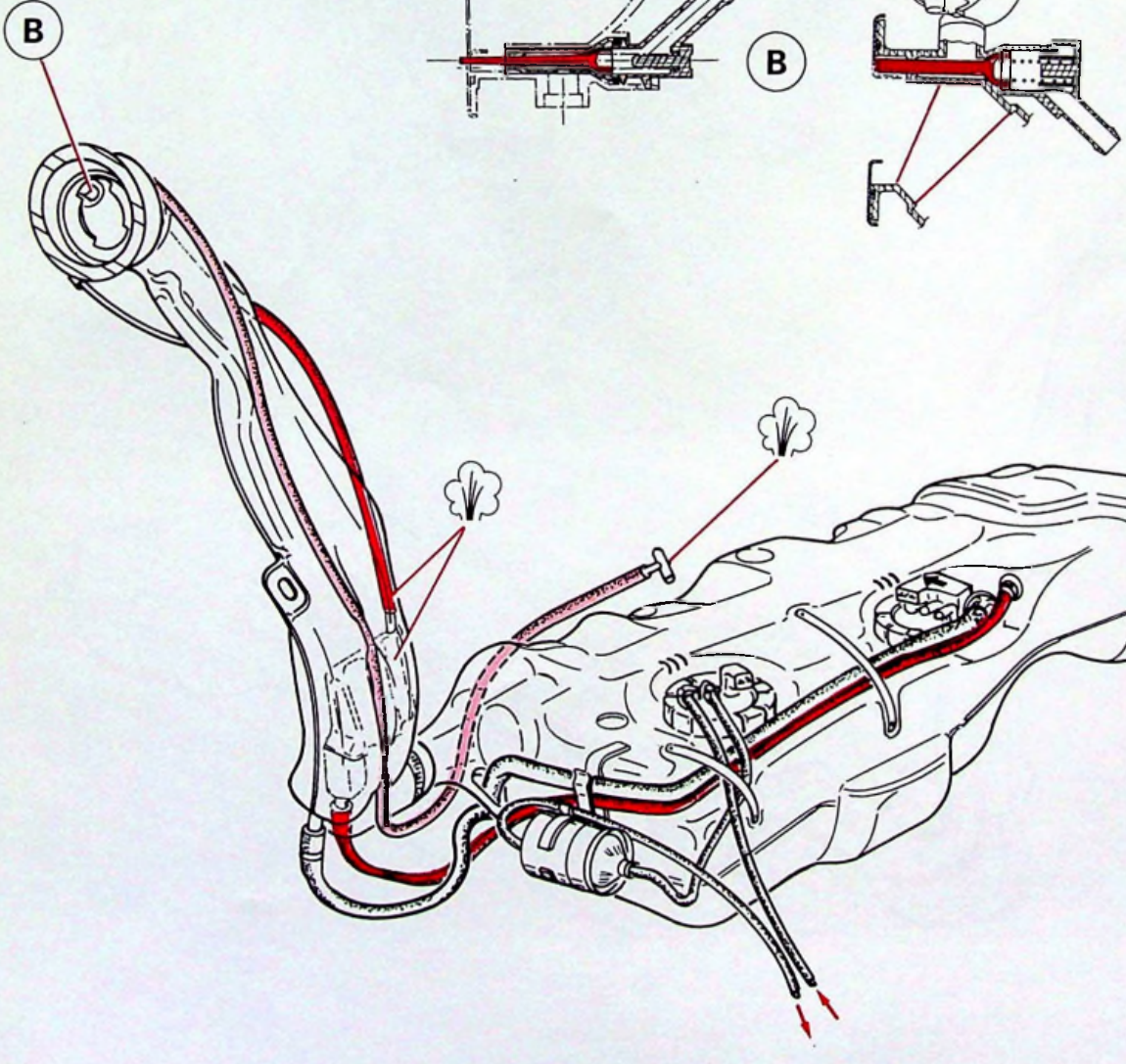
SANS CANISTER





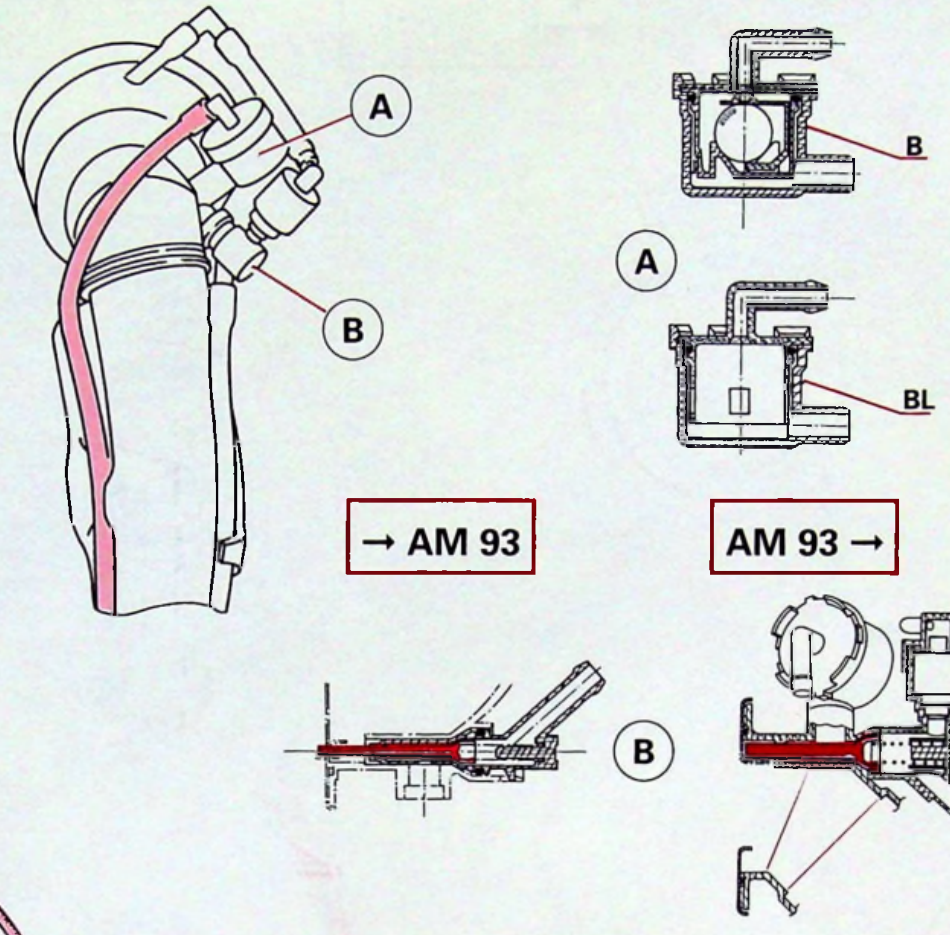
→ AM 93

→ AM 93

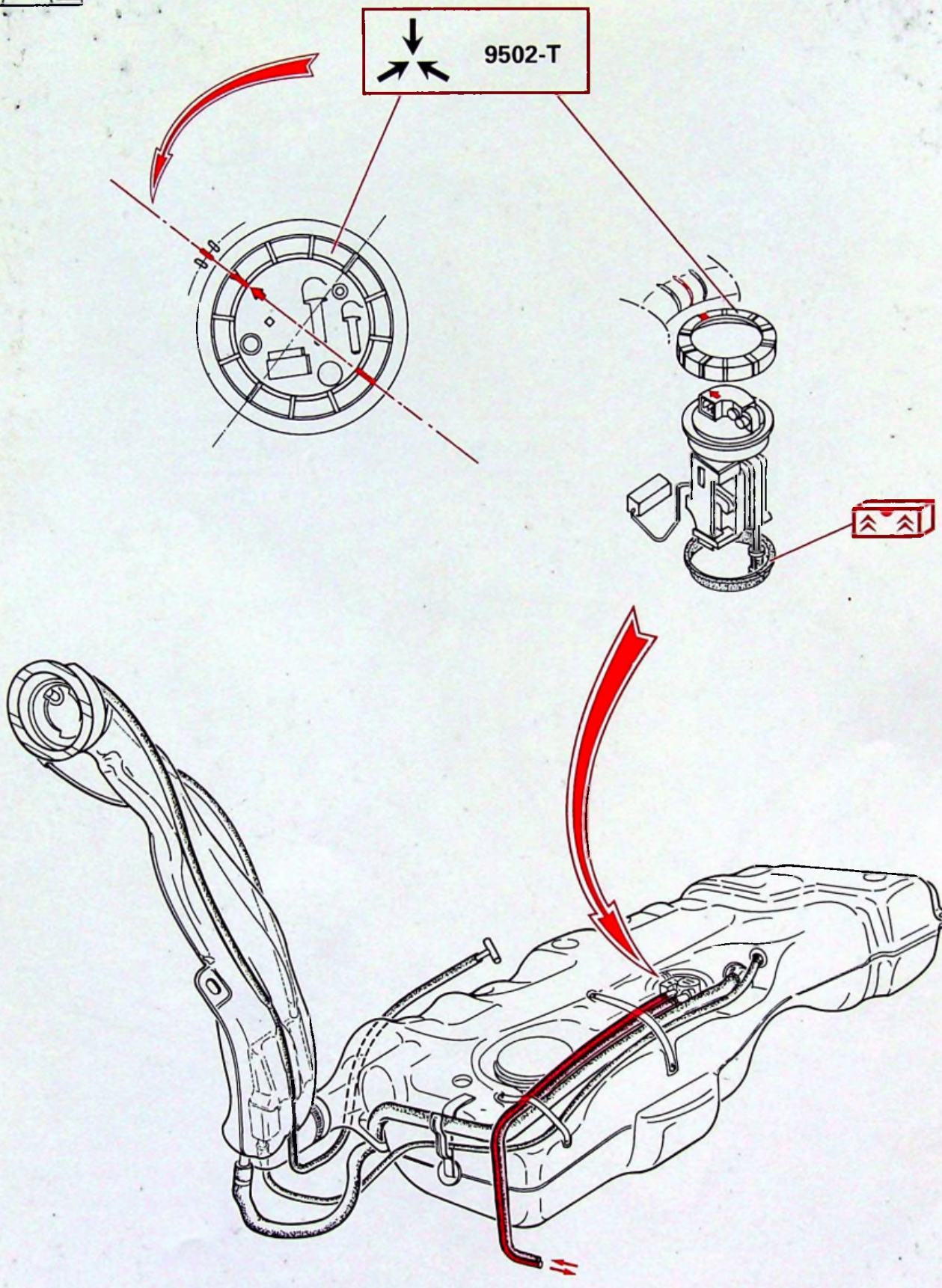


F. 17-2-a - F. 17-13 - F. 17-22-a - F. 17-36

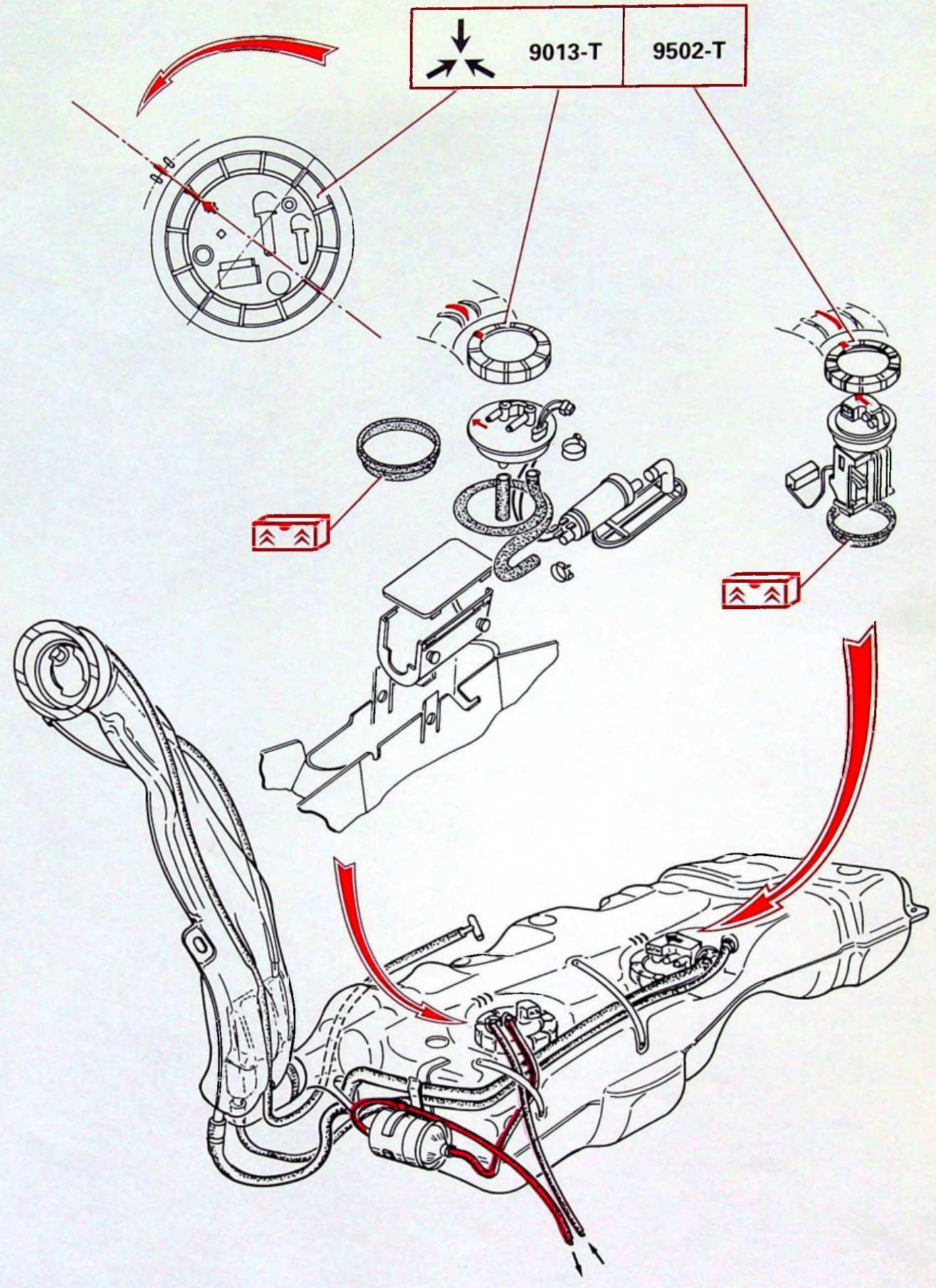
AVEC CANISTER



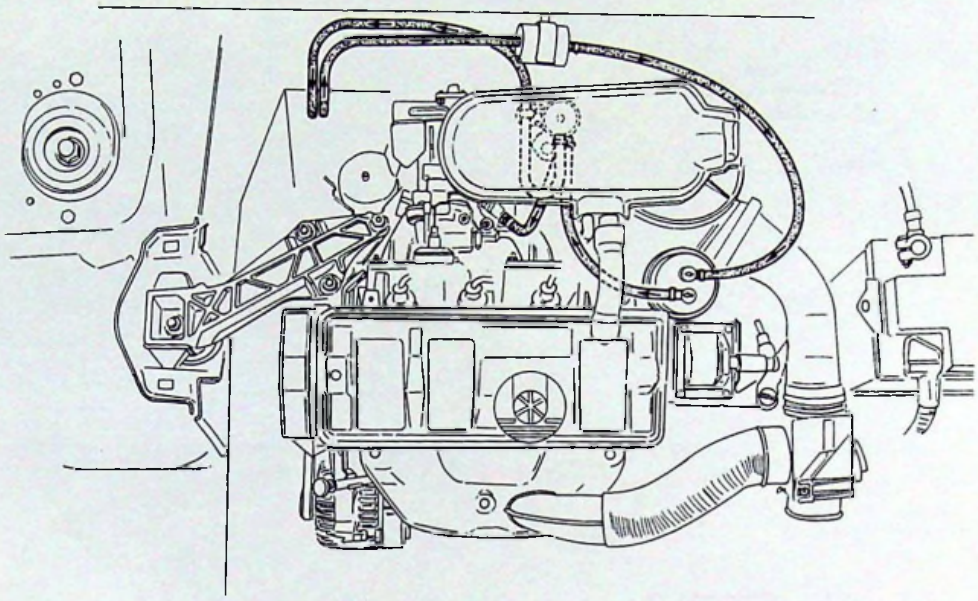
F. 17-35 - F. 17-40 - F. 17-36 - F. 17-13



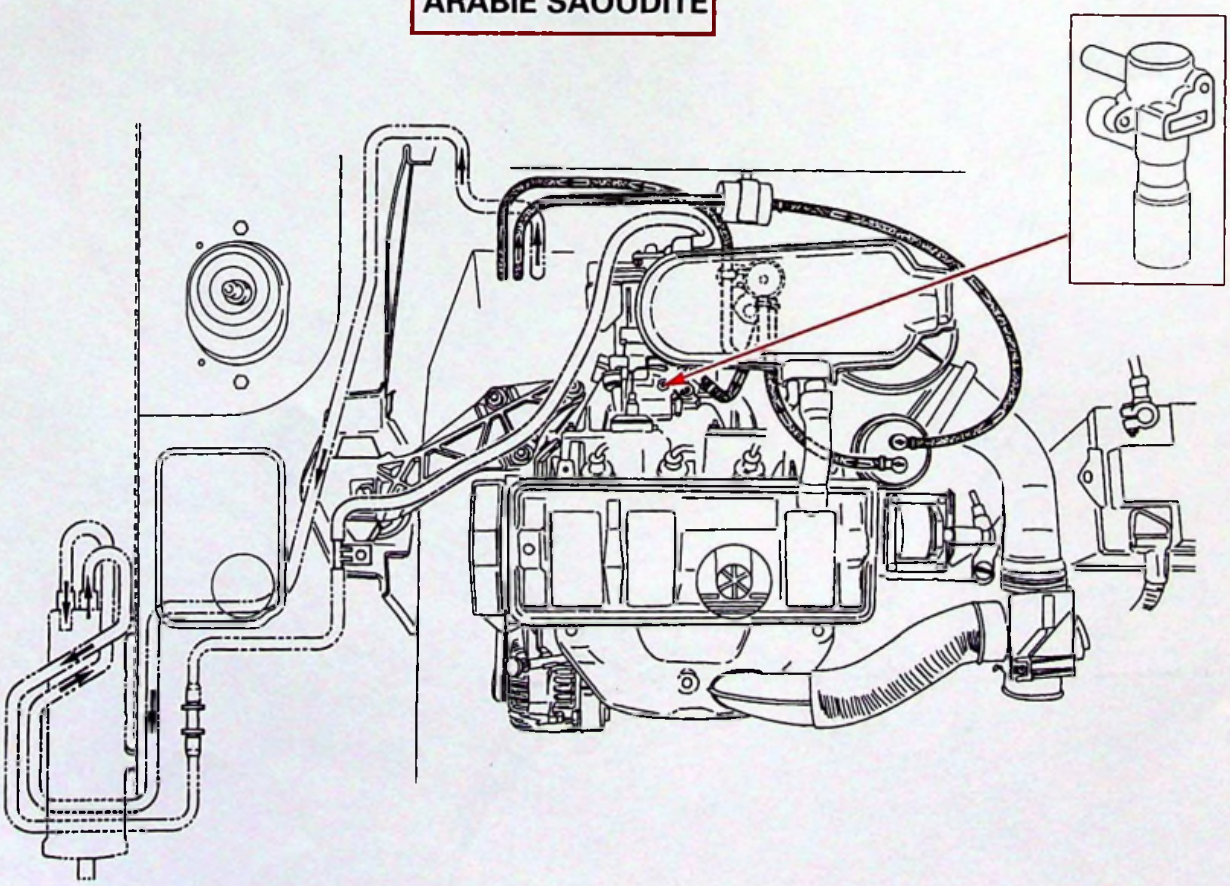
F. 17-2-a - Y. 17-4



Y. 17-4 - F. 17-3-a

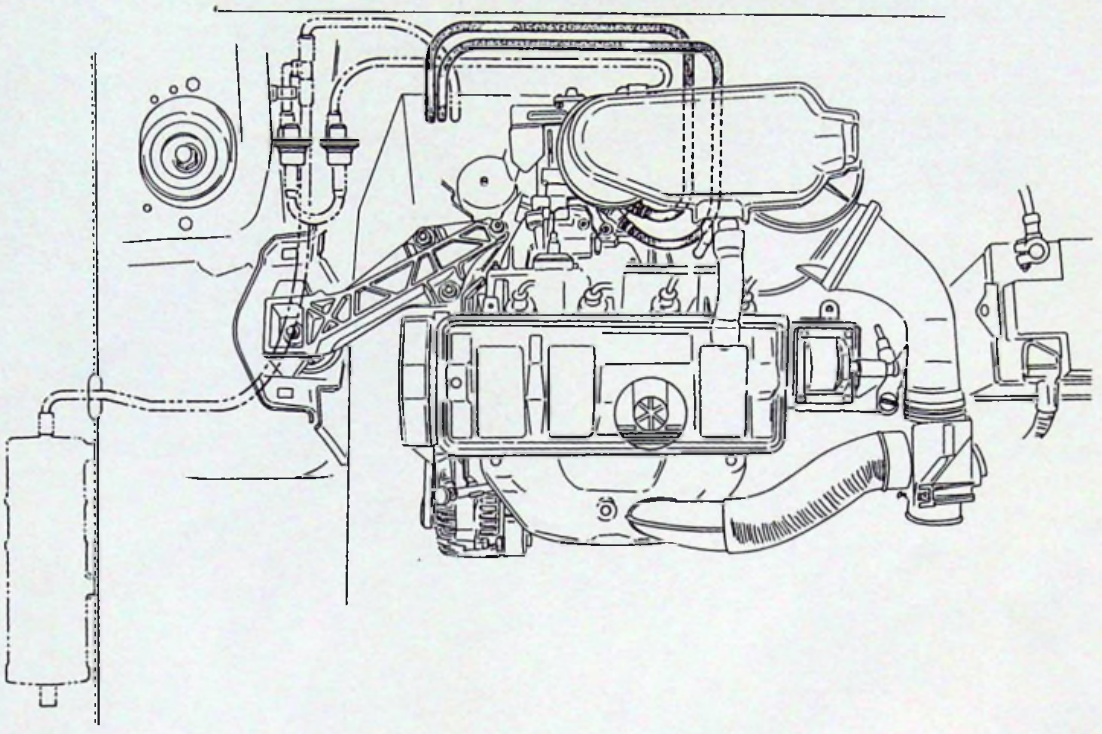


ARABIE SAOUDITE

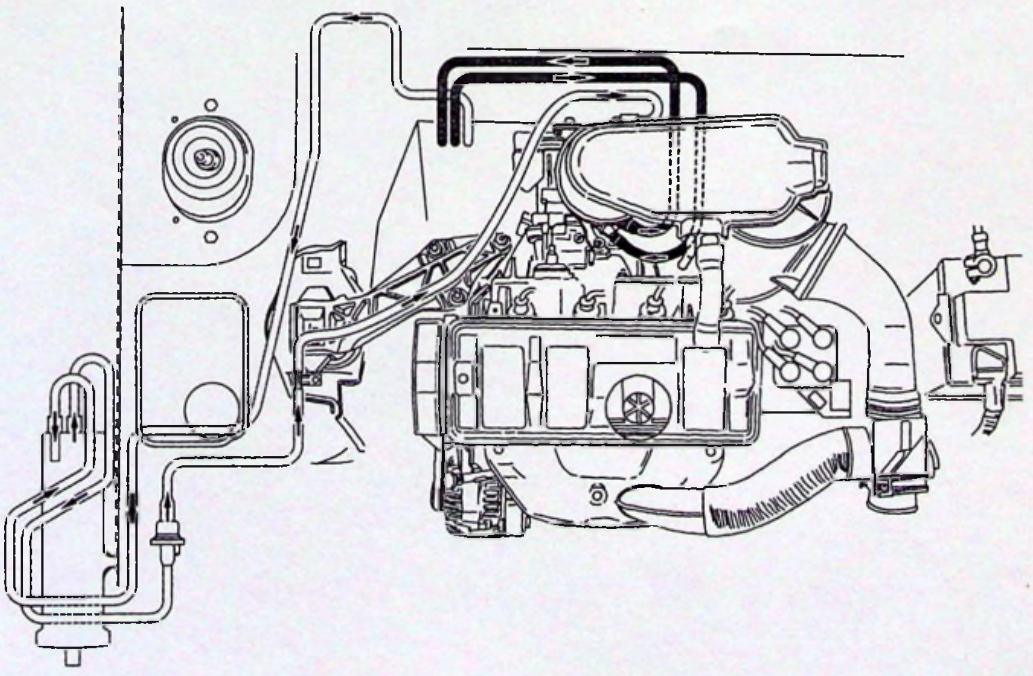


F. 17-4 - F. 17-37

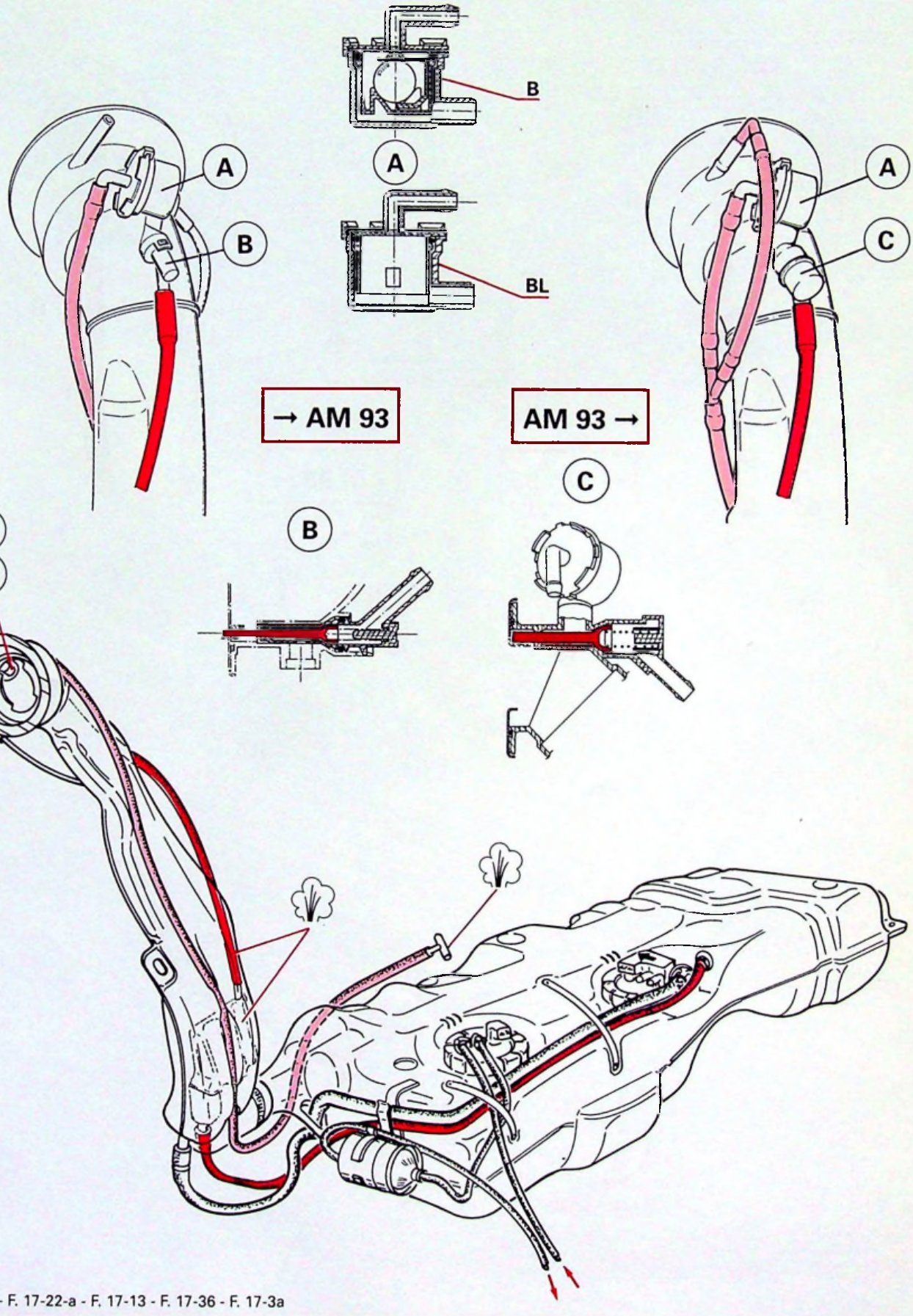
BOSCH A.2.2



BOSCH M.A.1.0

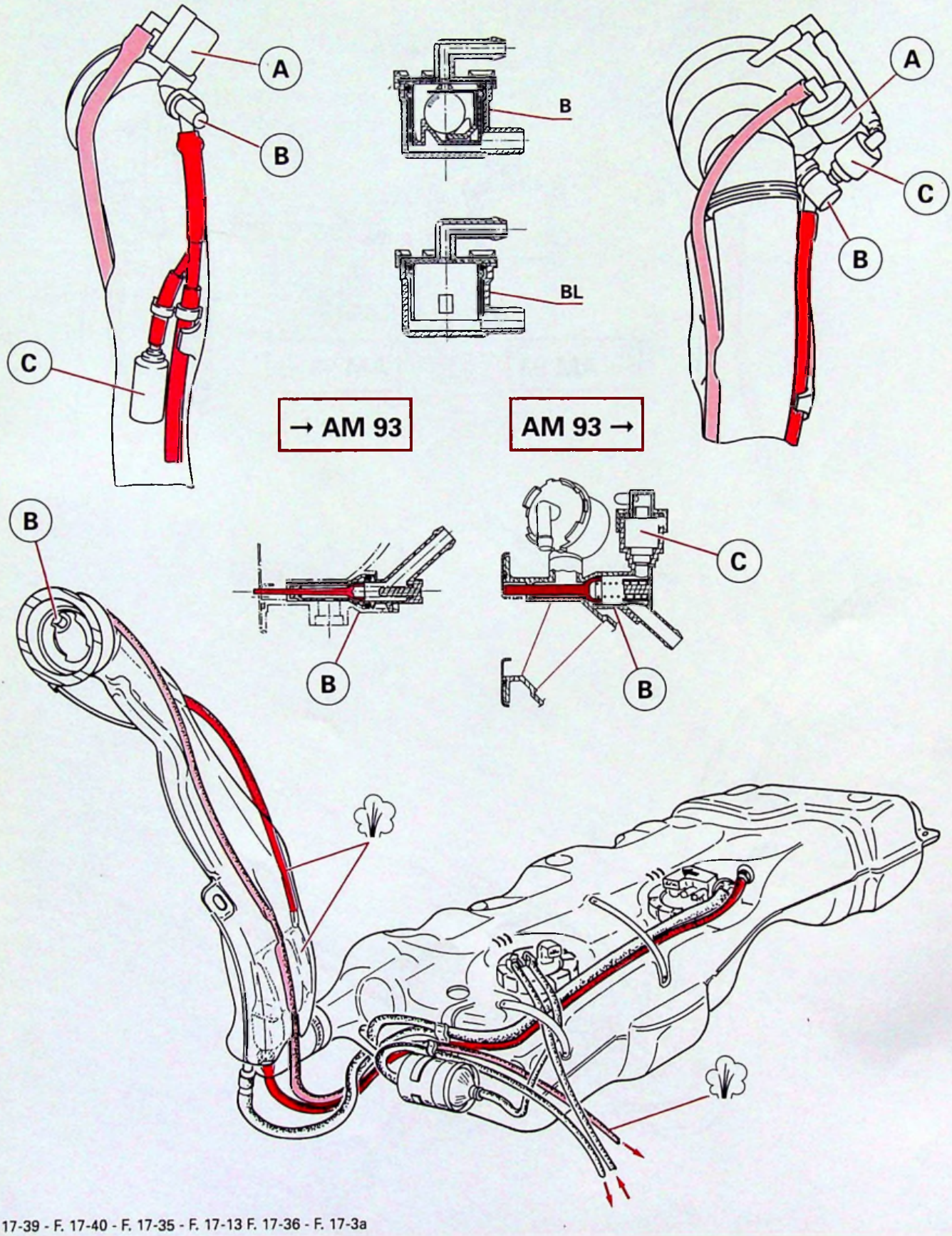


SANS CANISTER

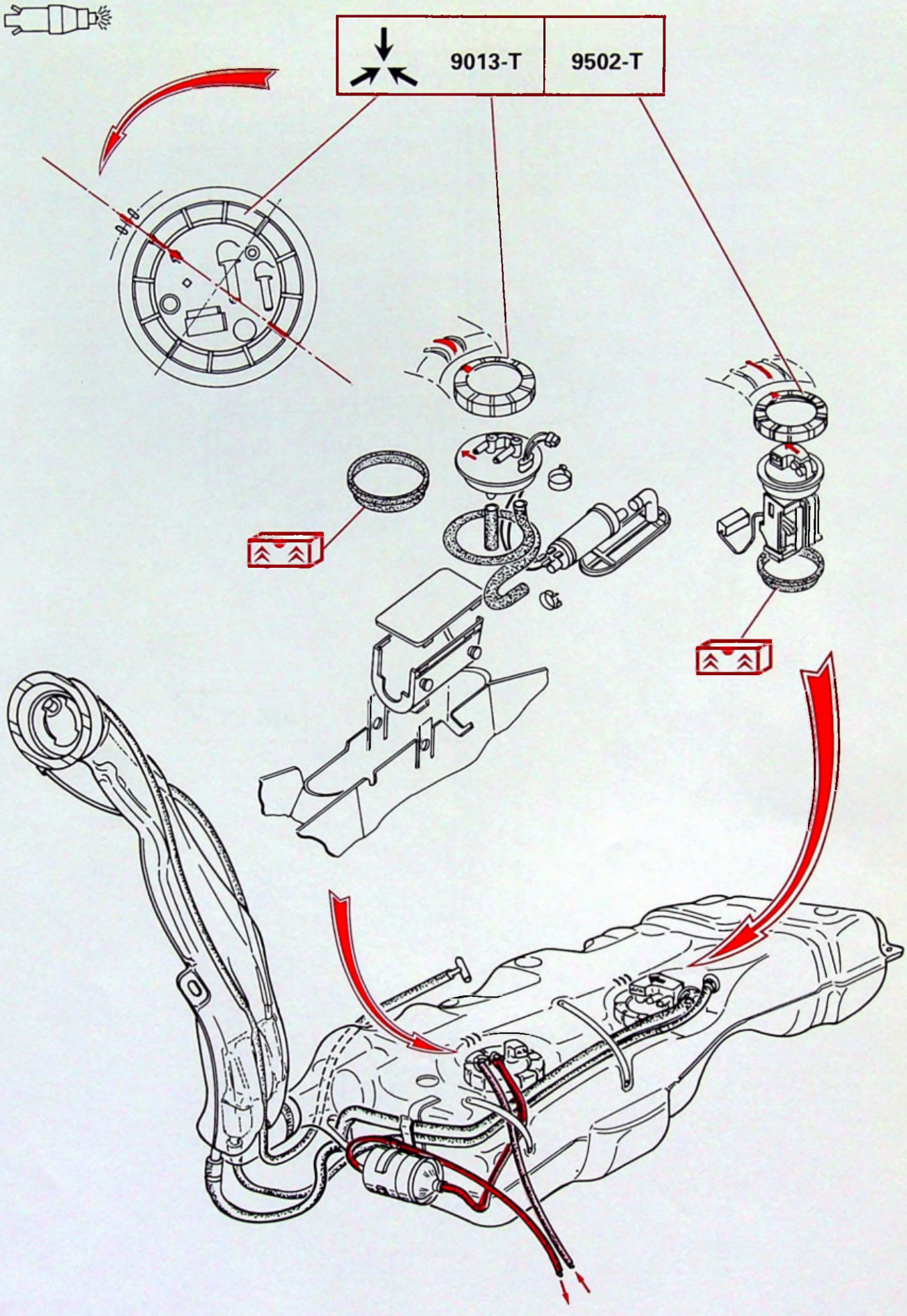


F. 17-22 - F. 17-22-a - F. 17-13 - F. 17-36 - F. 17-3a

AVEC CANISTER



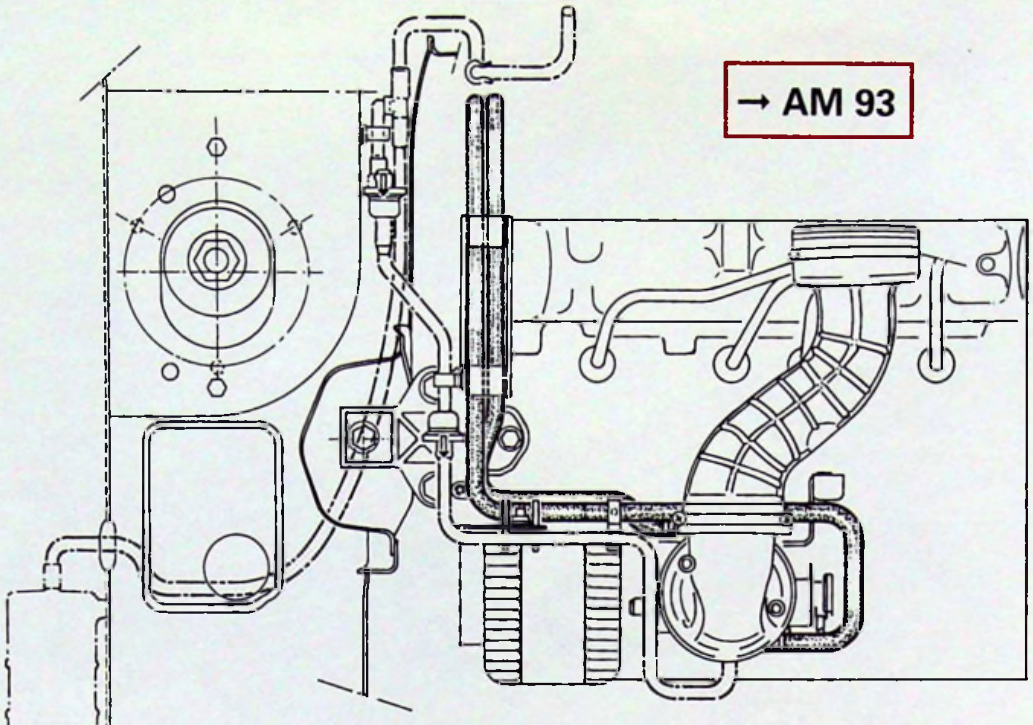
F. 17-39 - F. 17-40 - F. 17-35 - F. 17-13 F. 17-36 - F. 17-3a



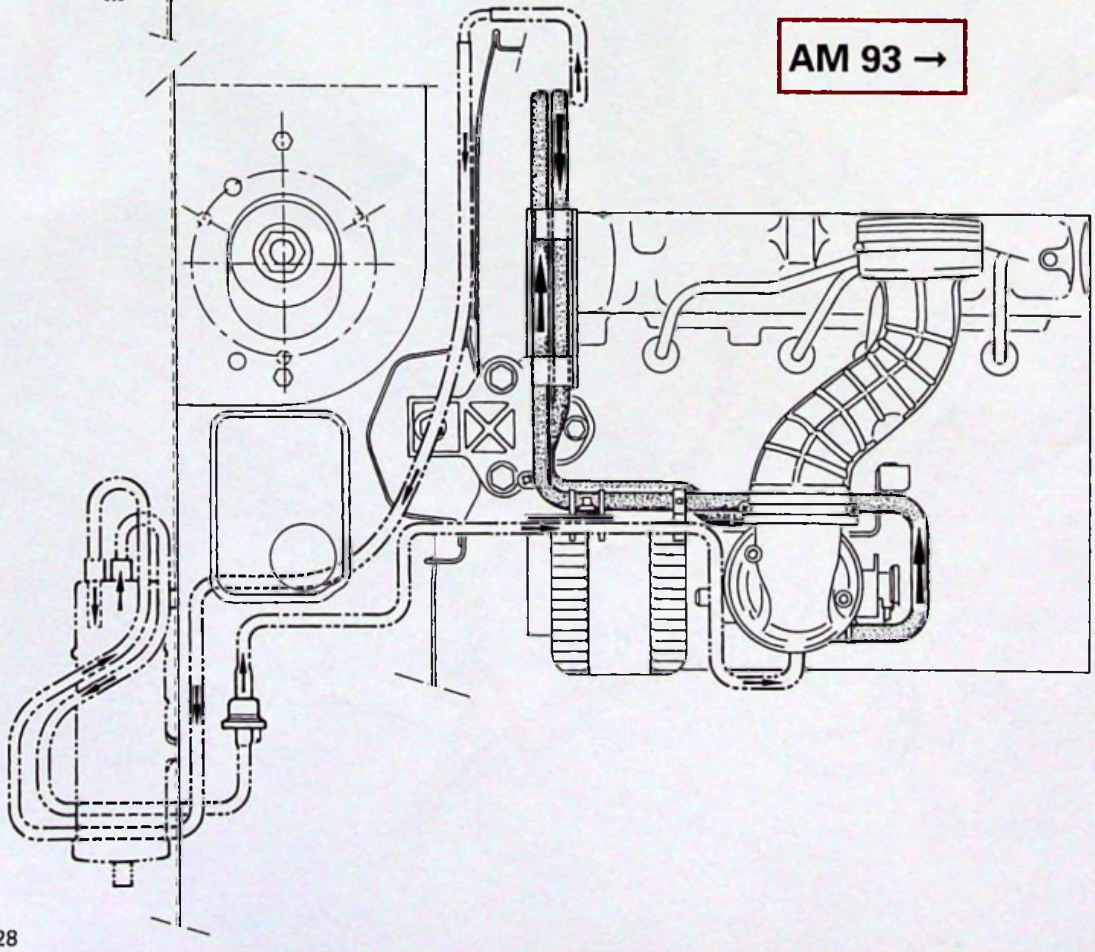
Y. 17-4 - F. 17-3-a

XU 5 M

→ AM 93

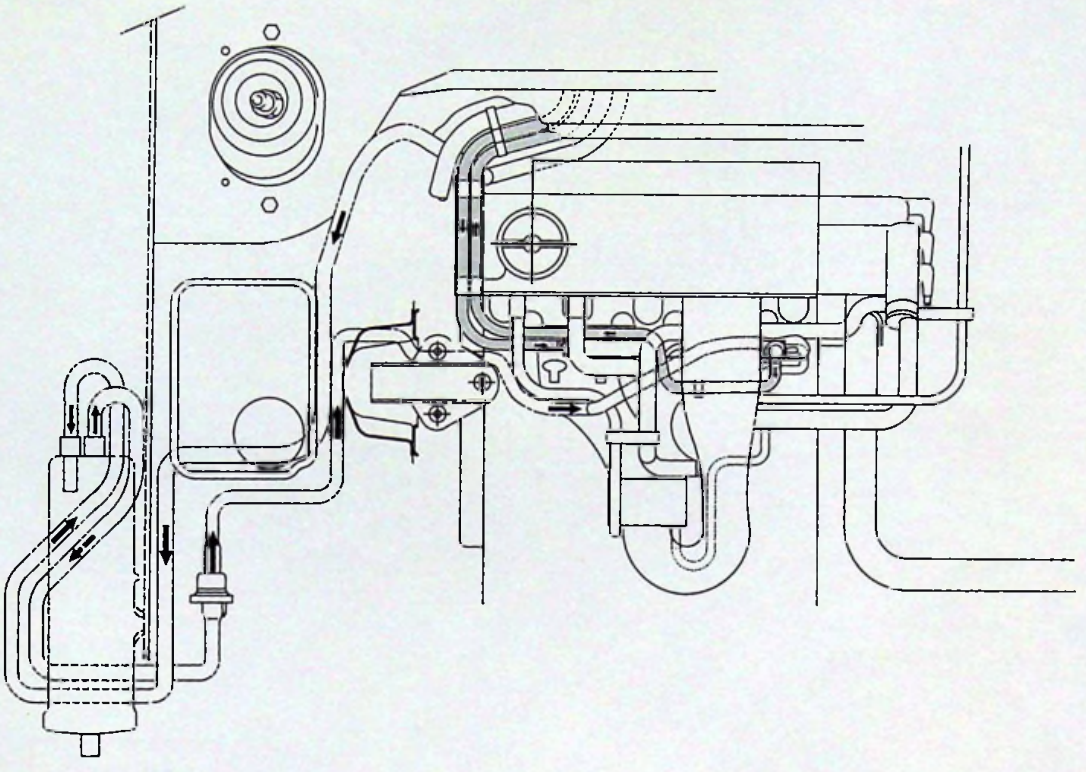


AM 93 →



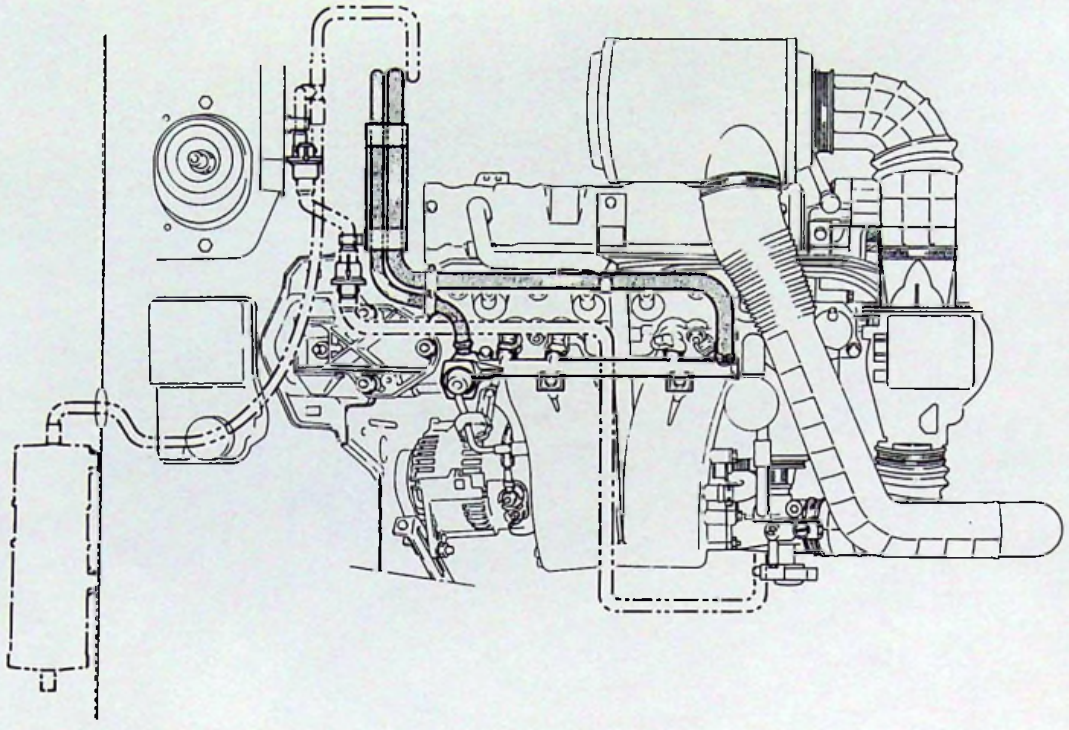
F. 17-1 - F. 17-28

XU 7 JP

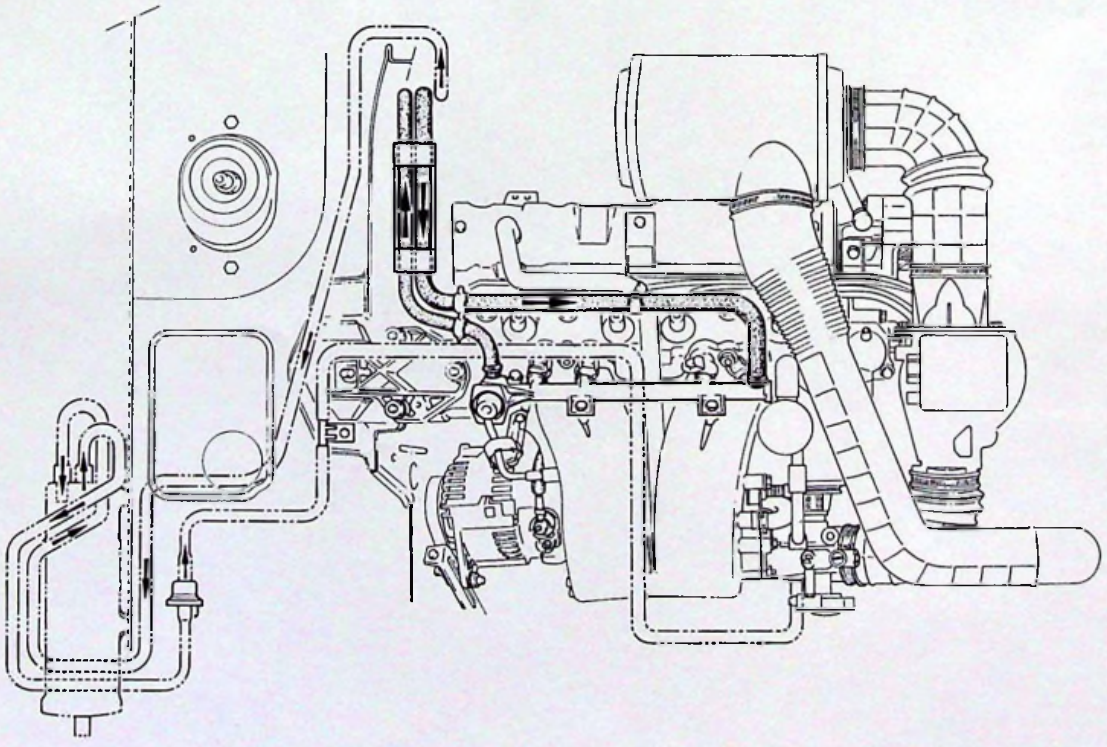


XU 9 J

→ AM 93

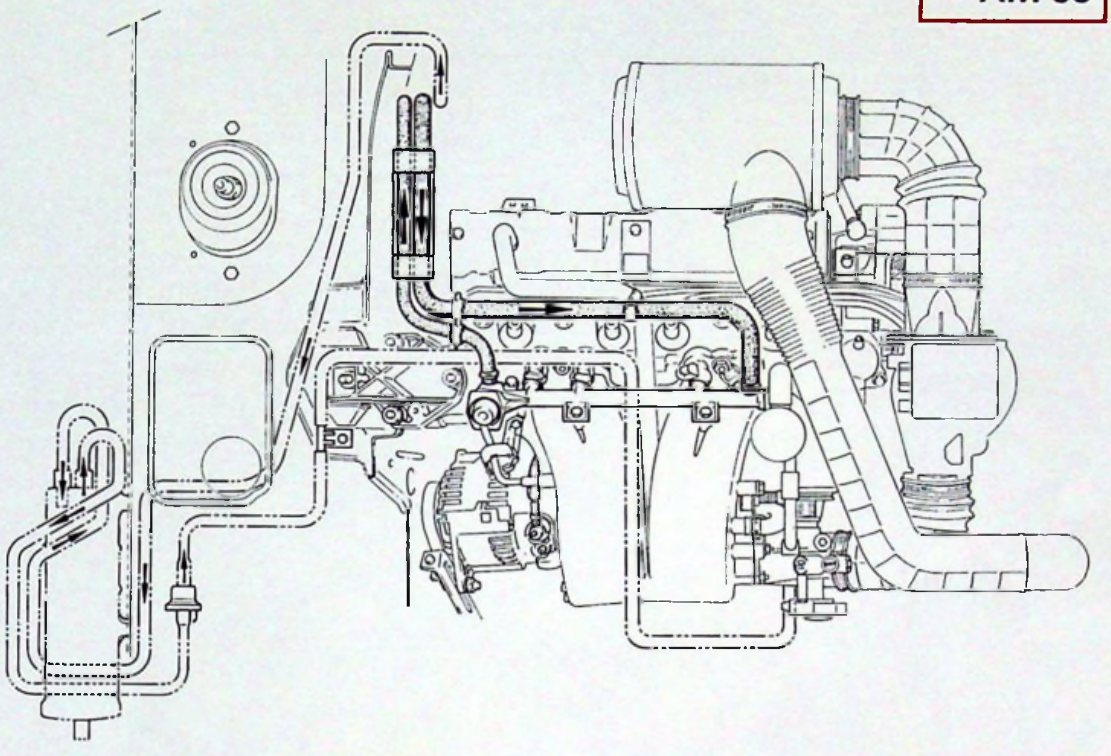


AM 93 →

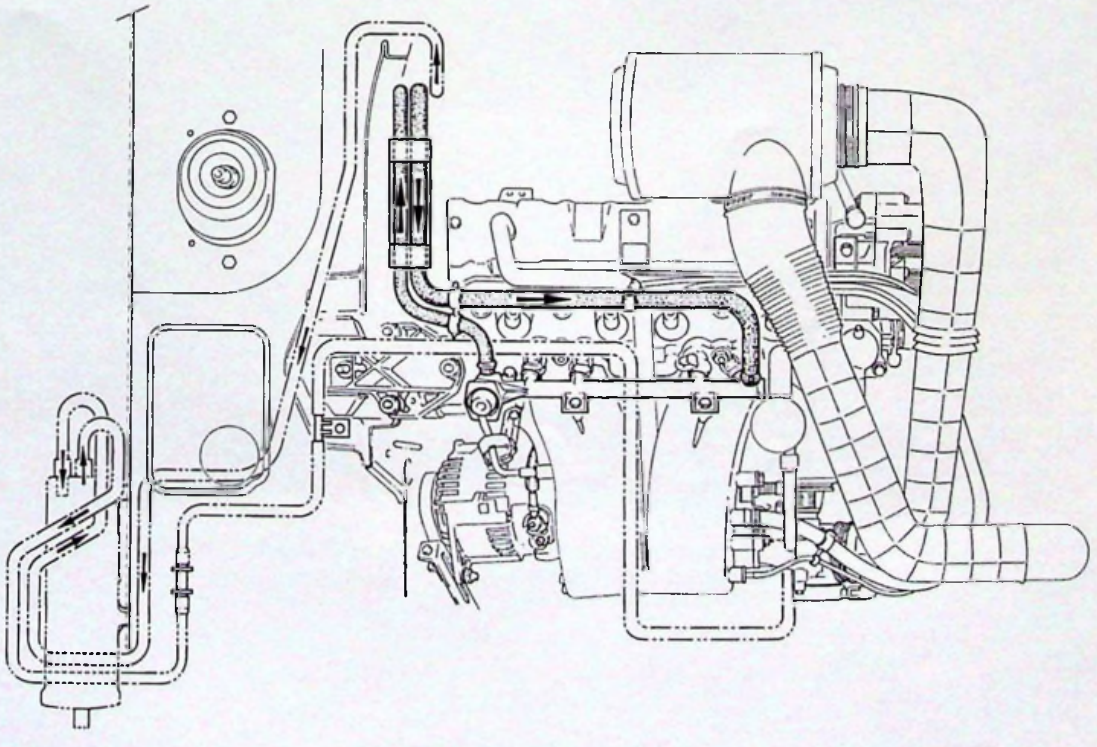


XU 9 J	ARABIE SAOUDITE

→ AM 93

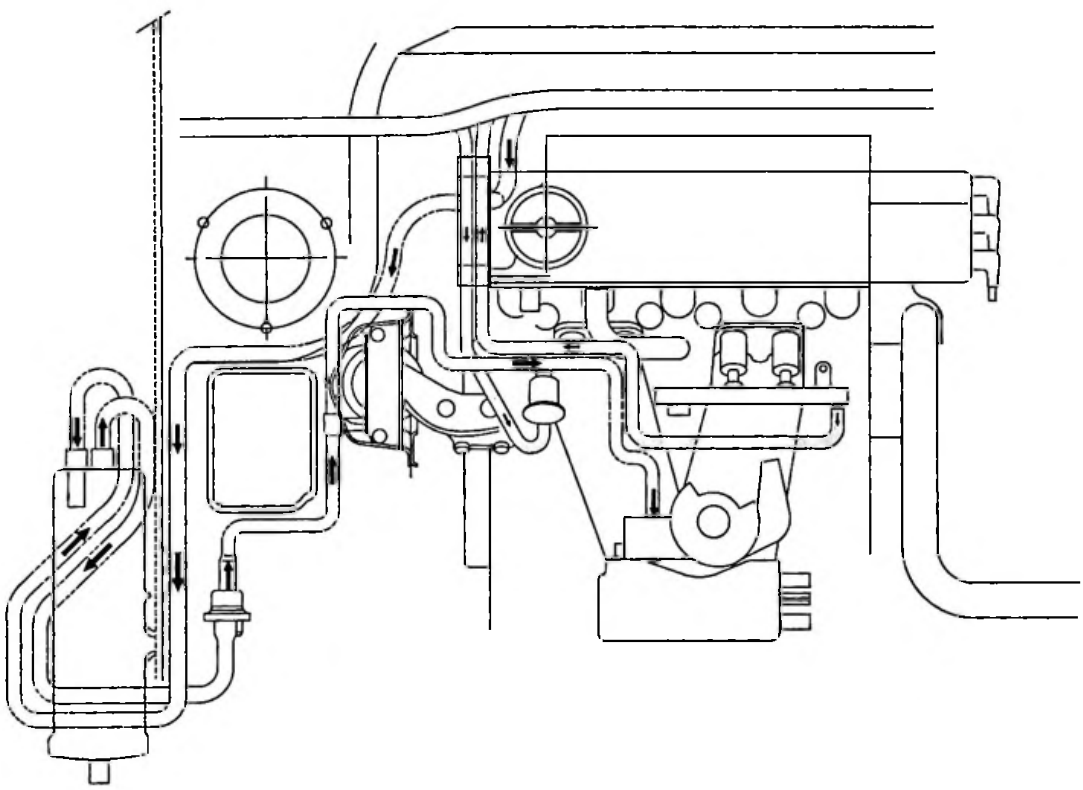


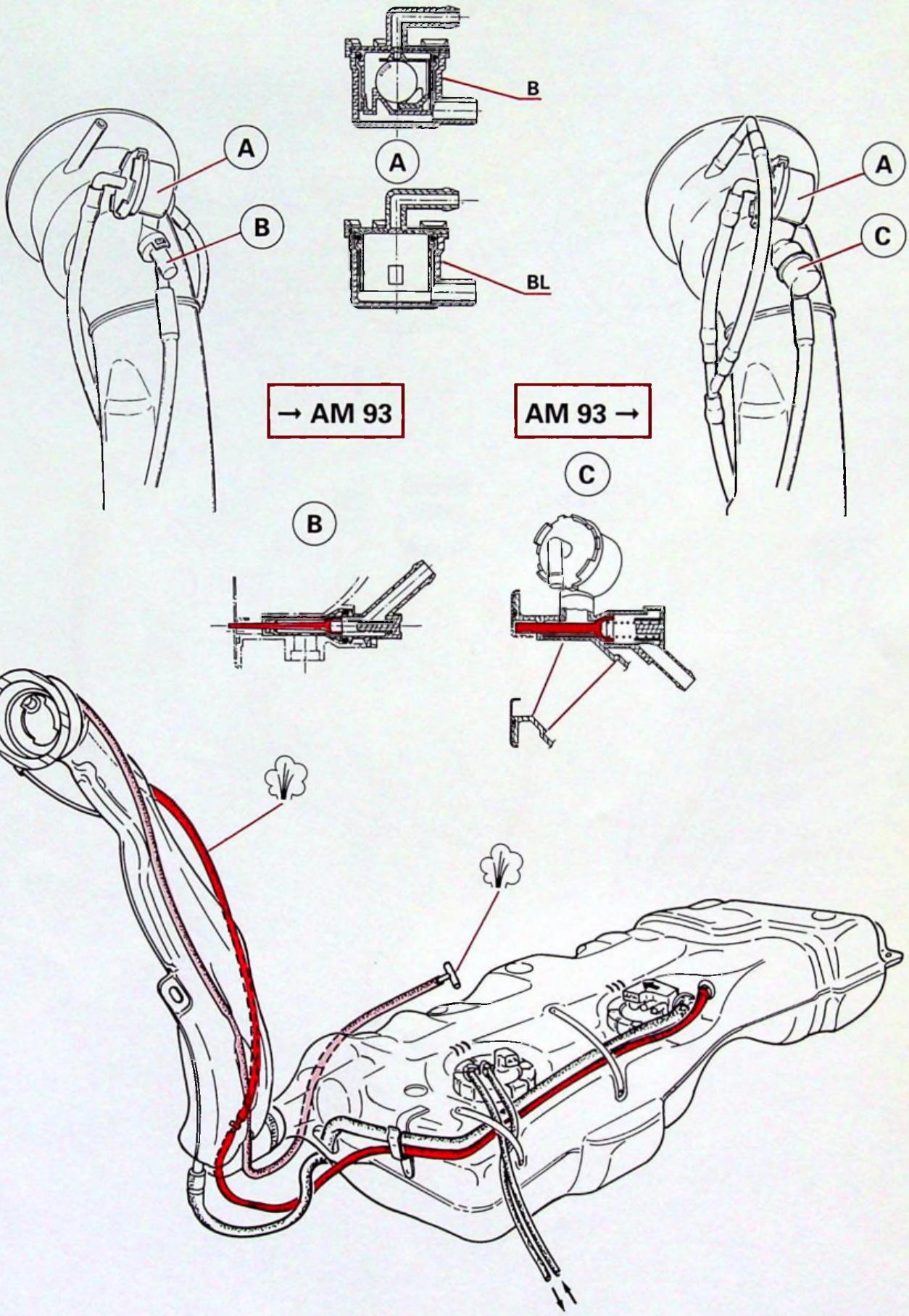
AM 93 →



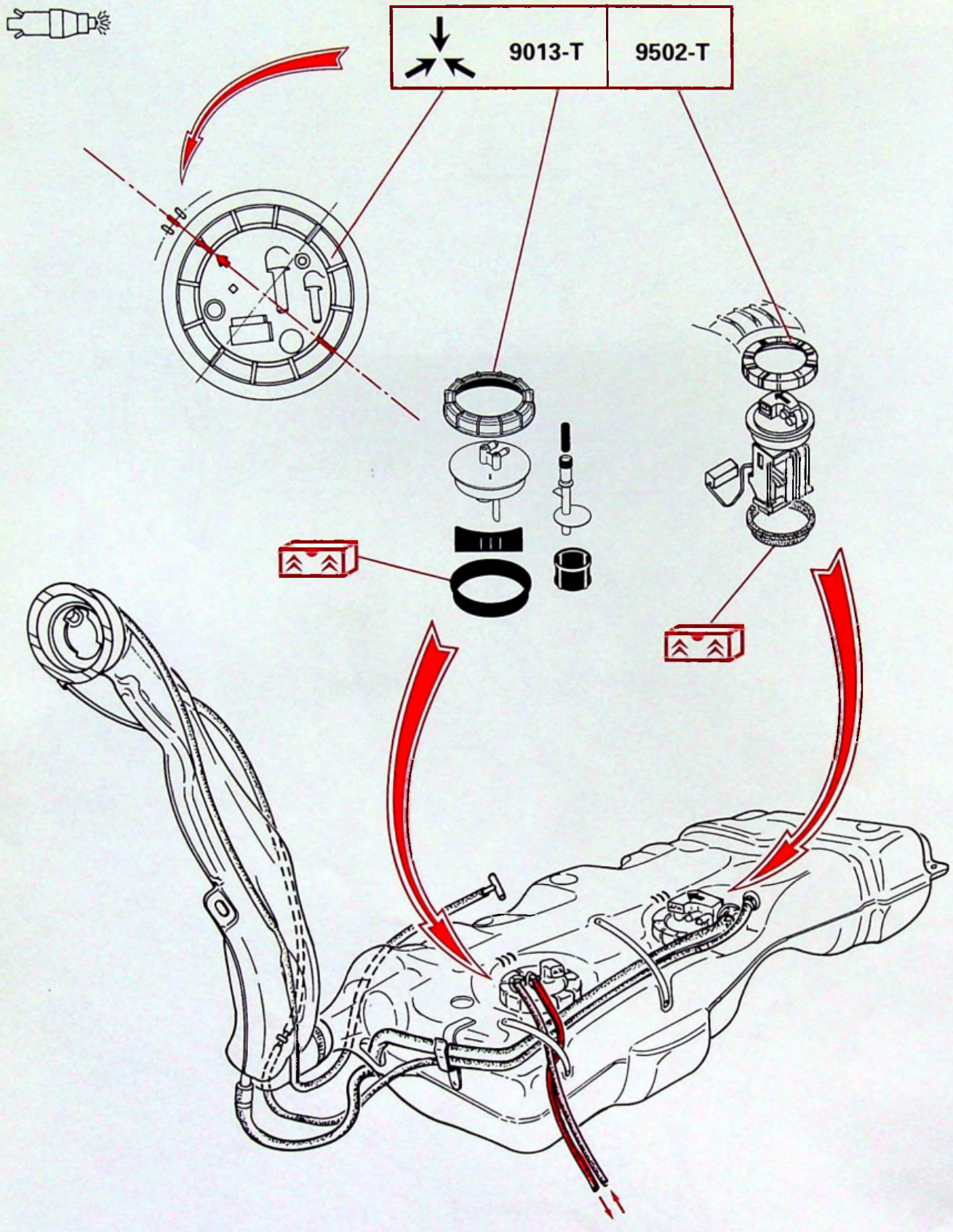
F. 17-29 - F. 17-31

XU 10 J2C



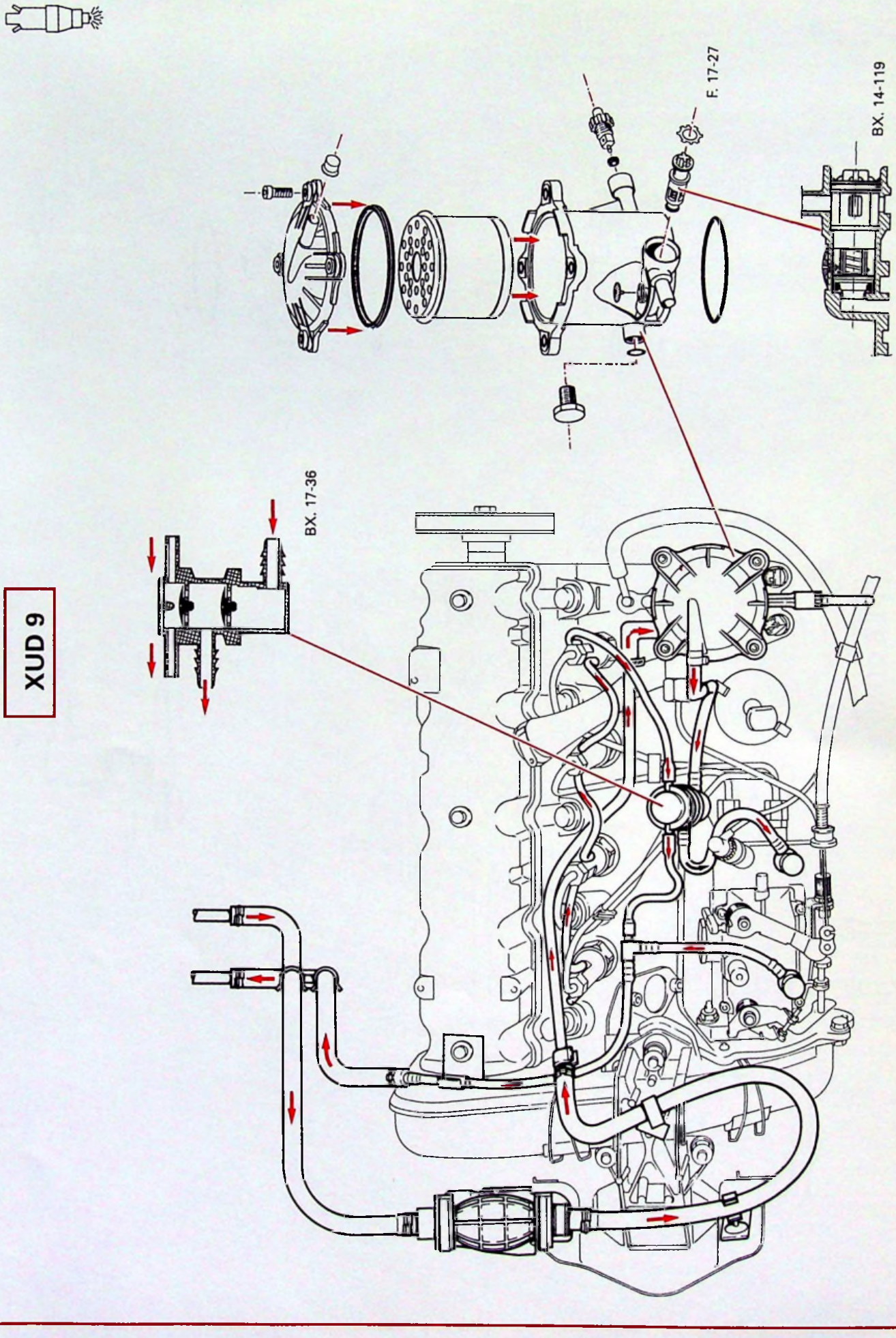


F. 17-22 - F. 17-22-a - F. 17-36 - F. 17-13 - F. 17-21-a

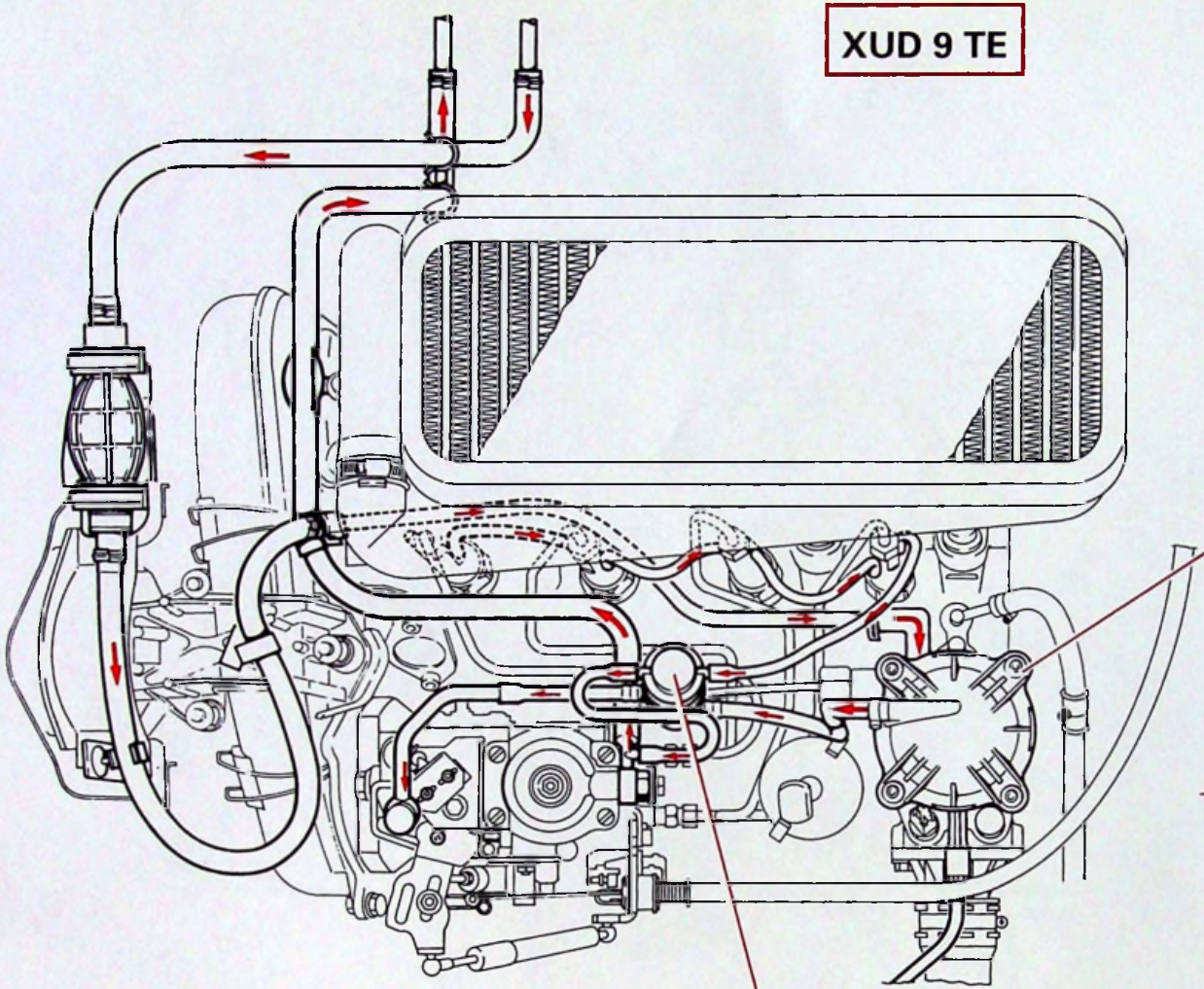


Y. 17-4 - F. 17-18 - F. 17-21-a

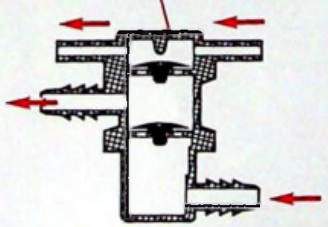
XUD 9



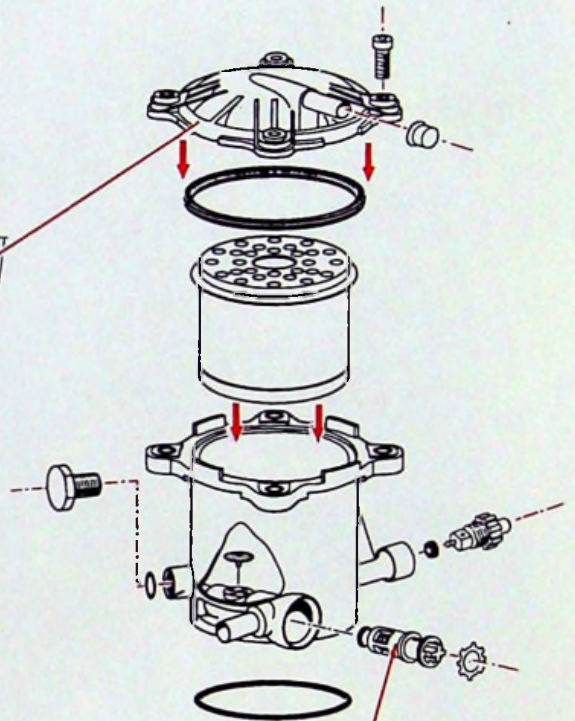
XUD 9 TE



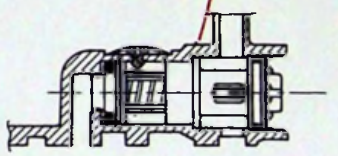
F. 17-32



BX. 17-36



F. 17-27



BX. 17-119

OUTILLAGE PRECONISE

4121-T : Pince collier "clic"

Stations pour vidange des réservoirs carburant *(Voir équipements)*

VAC - 300 ***(Essence - Gazole)***

VAC - 150 ***(Essence - sans plomb)***

DEPOSE ET POSE DU RESERVOIR DE CARBURANT

DEPOSE

Caler le véhicule roues pendantes à l'avant et à l'arrière.

Débrancher le câble négatif de la batterie.

Vidanger le réservoir carburant

station de vidange adéquate

Désaccoupler, Fig. I au levier de frein de sécurité, les deux câbles **(1)**.

Basculer, ou déposer l'assise AR *(selon version).*

Déconnecter, Fig. II la jauge **(2)** et la pompe à essence **(3)**.

Déposer la roue arrière droite.

Dépose de la ligne d'échappement, Fig. III.

Déposer :

- les deux vis **(5)** du collier
- déboîter les trois supports élastiques **(4)**.
- le silencieux.
- les deux vis **(6)** du collecteur.
- l'échappement.

Déposer, Fig. IV les quatre écrous ⇨

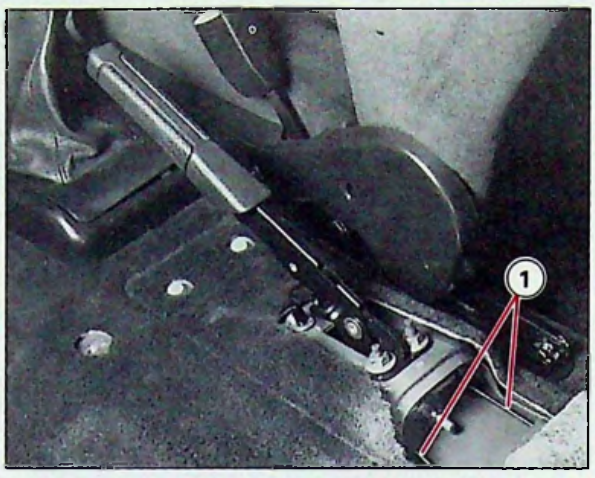
Desserrer, Fig. IV les deux vis **(8)**.

Déposer, Fig. IV l'écran thermique **(7)**.

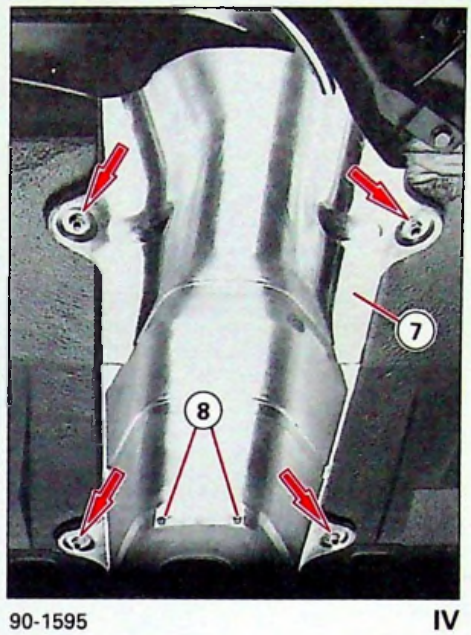
Déboîter, Fig. V :

- les deux câbles **(9)**
- les quatre agrafes ⇨

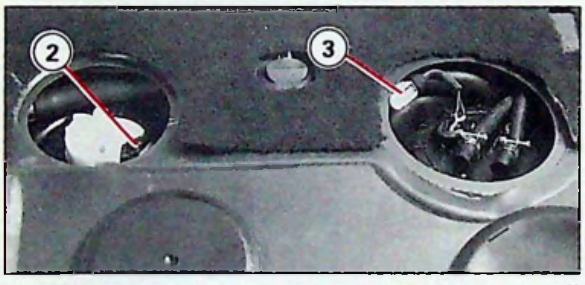
(Ecarter les câbles de frein sécurité).



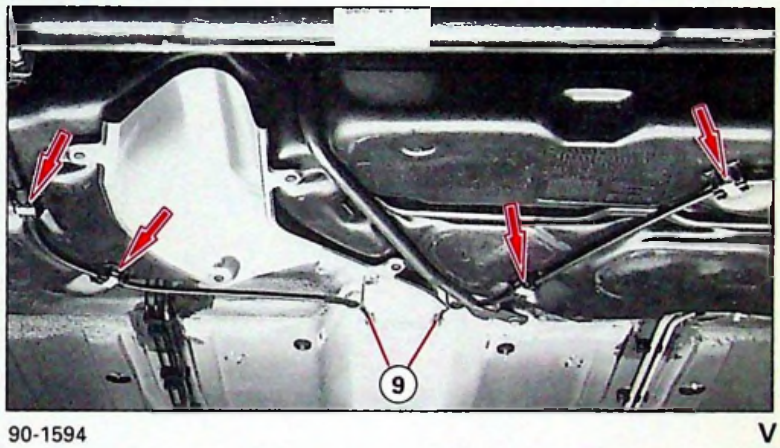
90-1686 I



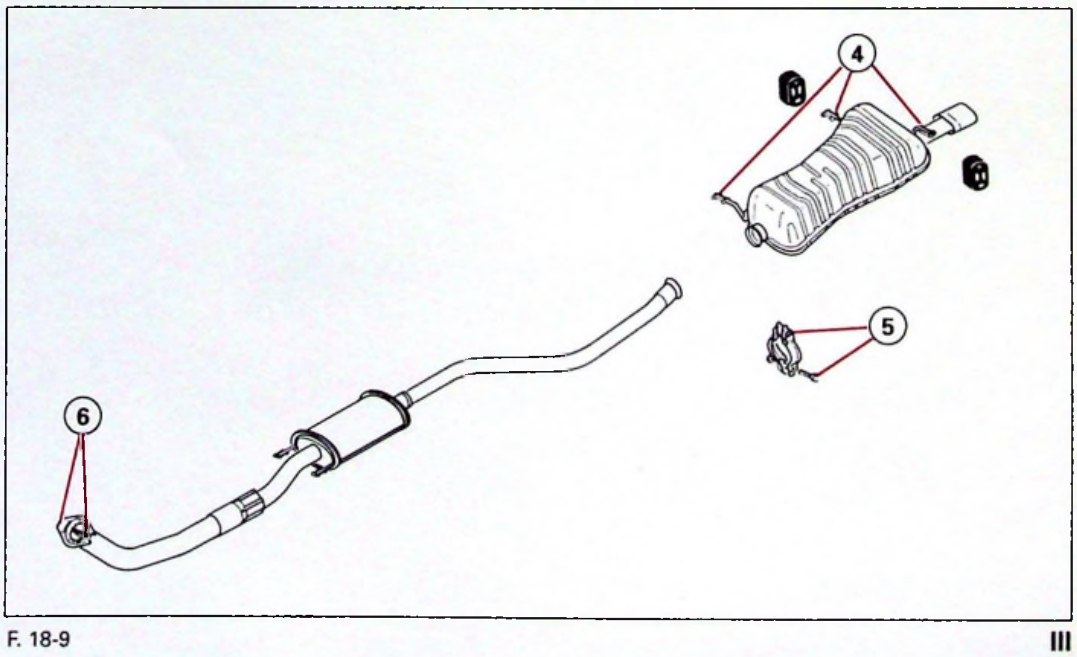
90-1595 IV



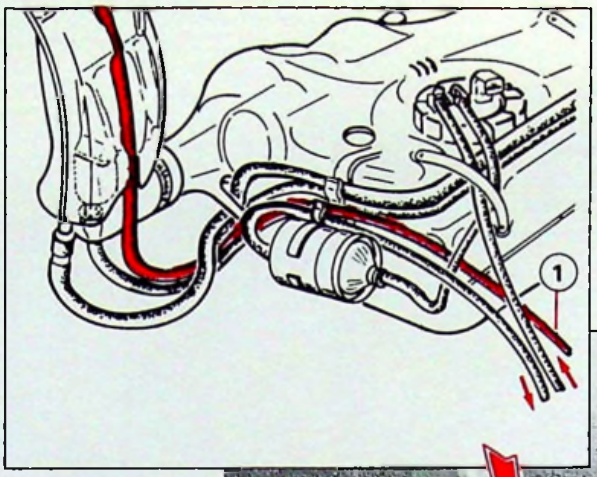
90-1598 II



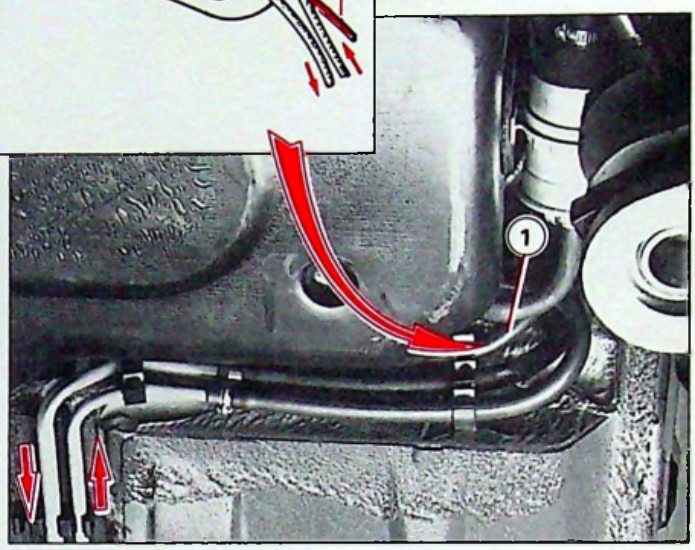
90-1594 V



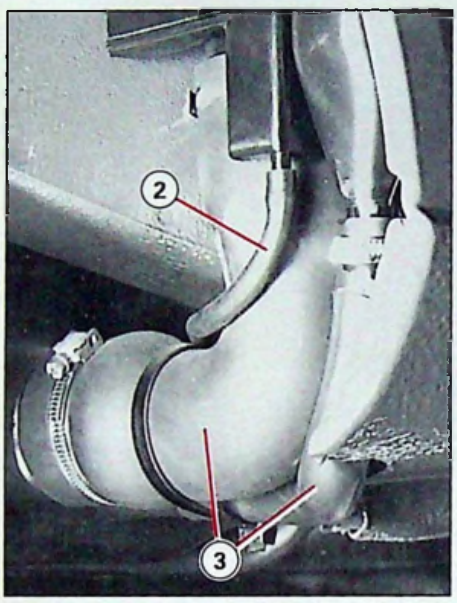
F. 18-9 III



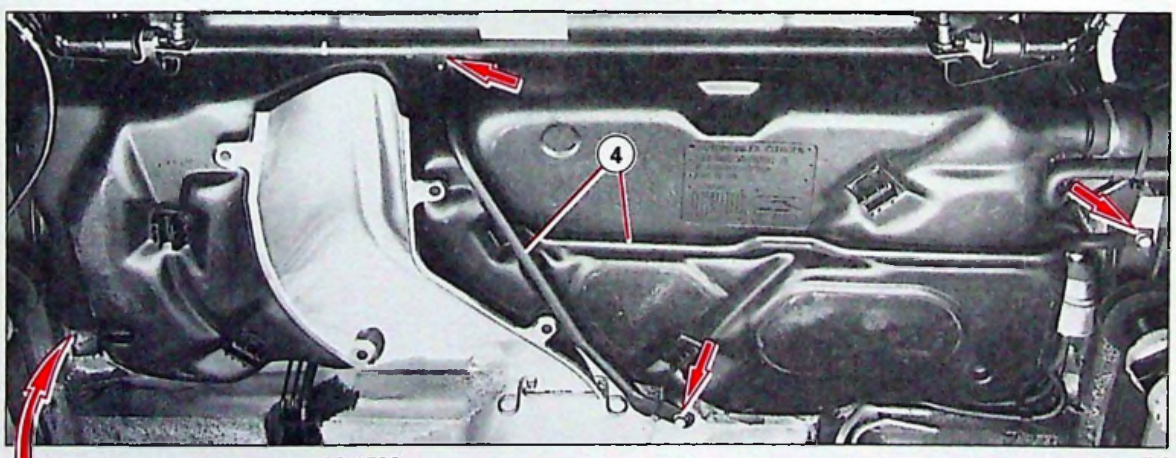
F. 17-3 I



90-1592 II



90-1599 III



90-1596 IV

90-1593 V

Déboîter, Fig. II et Fig. III :

- l'arrivée d'essence ⇨
- le retour d'essence ⇦

*(Déposer les colliers à l'aide de la pince **4121-T**)*

- les deux manchons **(3)**
- la durit **(2)** de la boîte à barbotage.

Déposer, Fig. IV et Fig. V :

- les quatre vis ⇨ de maintien du réservoir.
- les deux barres **(4)**.

Descendre légèrement le réservoir.

Dégager, Fig. I et Fig. II la durit **(1)** de mise à l'air libre.

Déposer le réservoir.

POSE

Approcher le réservoir.

Positionner, Fig. I la durit **(1)** de mise à l'air libre.

Placer le réservoir.

Poser, Fig. IV et Fig. V :

- les barres **(4)**
- les quatre vis ⇨ de maintien du réservoir.

Emboîter, Fig. II et Fig. III :

- les manchons **(3)**
- la durit **(2)** de la boîte à barbotage
- l'arrivée d'essence ⇨
- le retour d'essence ⇦

Emboîter, Fig. I les deux câbles **(1)**.

Poser, Fig. II l'écran thermique **(2)** et les quatre écrous ⇒

Pose de la ligne d'échappement, Fig. III

Poser

- l'échappement
- les deux vis **(6)** du collecteur.
  Serrage : 1 mdaN
  (GRIPCOTT AF) **G2**
- le silencieux avec les trois supports **(4)** élastiques.
- les deux vis **(5)** du collier
  Serrage : 2 mdaN
- la roue arrière.

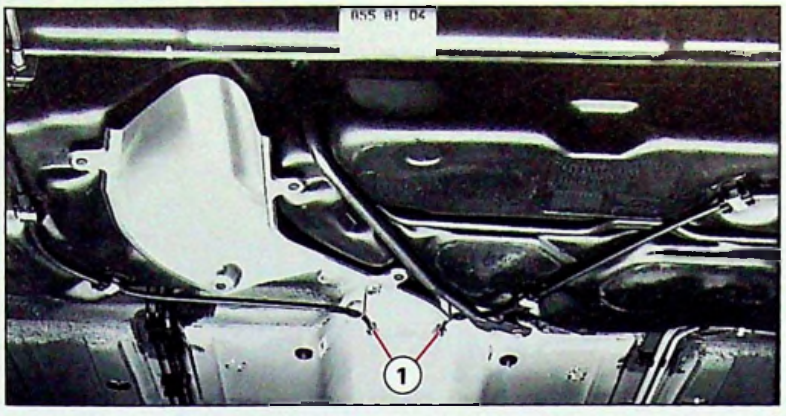
Connecter, Fig. IV la jauge **(7)** et la pompe à essence **(8)**.

Accoupler et régler, Fig. V les câbles de frein de sécurité :
(voir (11) ZX 454-00/1)

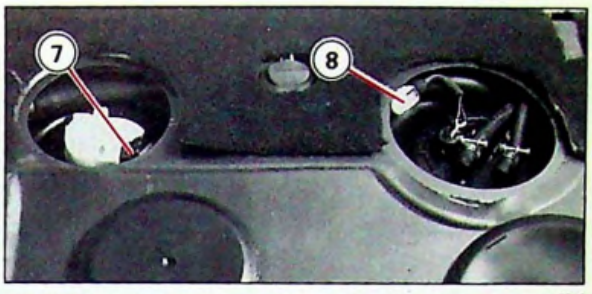
Brancher le câble négatif de la batterie.

Mettre le véhicule au sol.

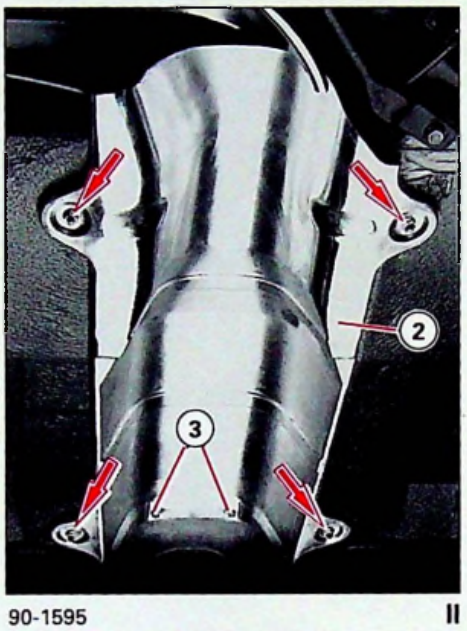
Contrôler l'étanchéité des durits d'essence.



90-1594 I

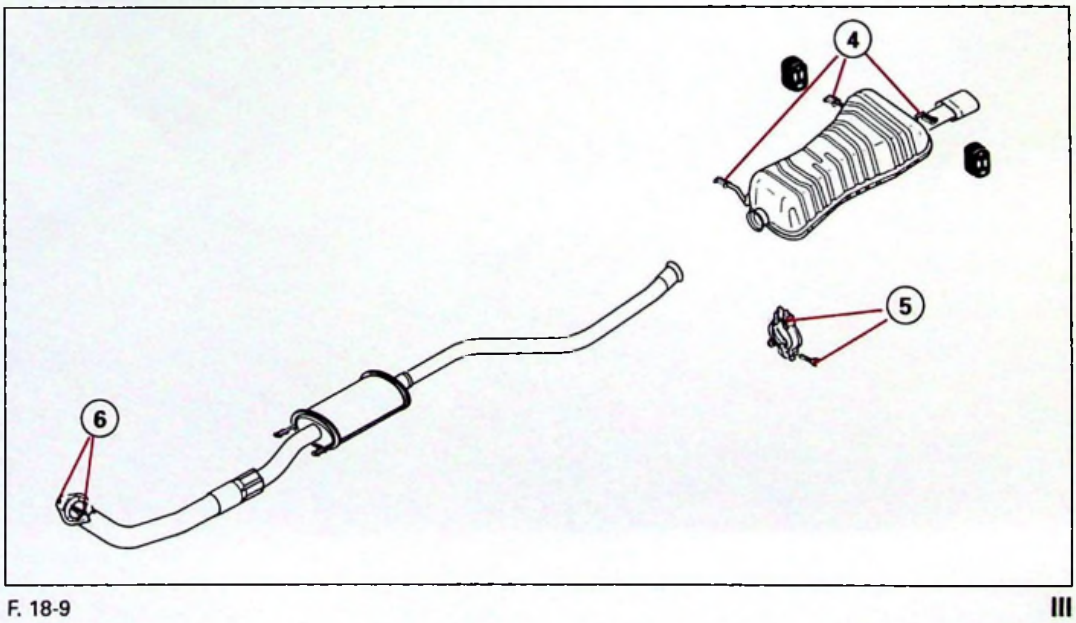


90-1598 IV



90-1595 II

90-1686 V



F. 18-9 III

OUTILLAGE PRECONISE

Stations pour vidange des réservoirs carburant *(voir équipements)*

VAC - 300 ***(Essence - Gazole)***

VAC - 150 ***(Essence sans plomb)***

DEPOSE ET POSE D'UNE TUBULURE DE REMPLISSAGE DU RESERVOIR CARBURANT.

DEPOSE

Caler le véhicule roues pendantes.

Débrancher le câble négatif de la batterie.

Vidanger le réservoir.

Station de vidange adéquate

Déposer la roue arrière droite

Déboîter, Fig. III
- Les deux manchons **(3)**
- La durit **(2)** de la boîte à barbotage.

Dégager, Fig. I et Fig. II la durit **(1)** de mise à l'air libre.

Déposer, Fig. V l'agrafe **(6)**

Désserrer Fig. IV les deux vis **(5)** **sans les déposer**.

Dégager, Fig. IV le caoutchouc **(4)** d'étanchéité.

Déposer la tubulure de remplissage.

POSE

Positionner la tubulure de remplissage.

Engager, Fig. IV le caoutchouc **(4)** d'étanchéité.

Poser, Fig. V l'agraphe **(6)**
(agrafe NEUVE)

Serrer, Fig. IV les deux vis **(5)**

Positionner Fig. I et Fig. II la durit **(1)** de mise à l'air libre.

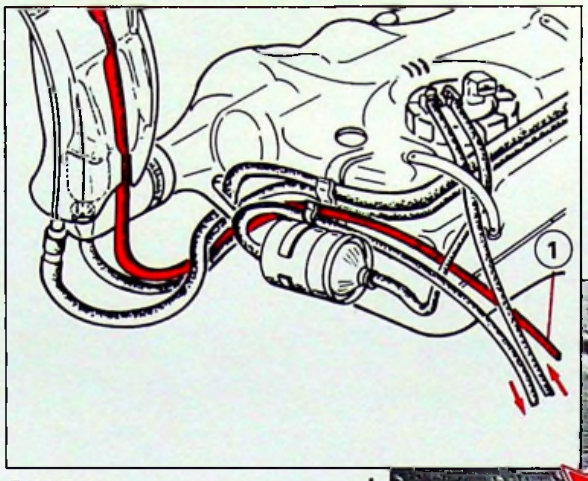
Emboîter Fig. III
- Les deux manchons **(3)**.
- La durit **(2)** de la boîte à barbotage.

Poser la roue arrière droite.

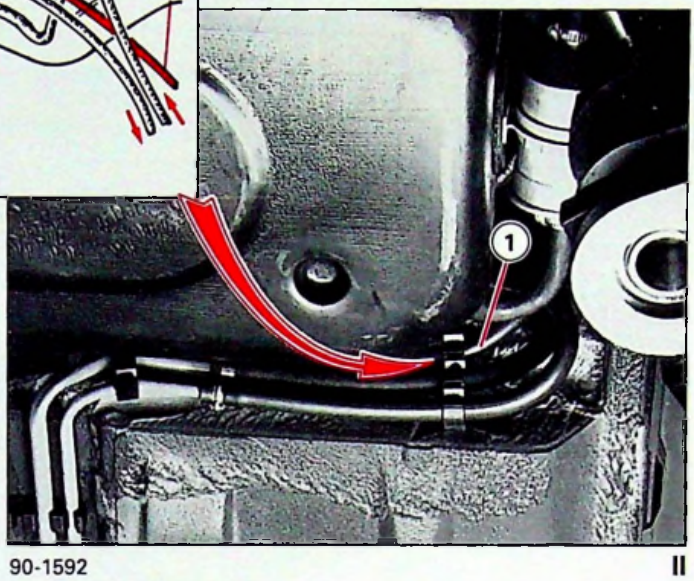
Brancher le câble négatif de la batterie.

Mettre le véhicule au sol.

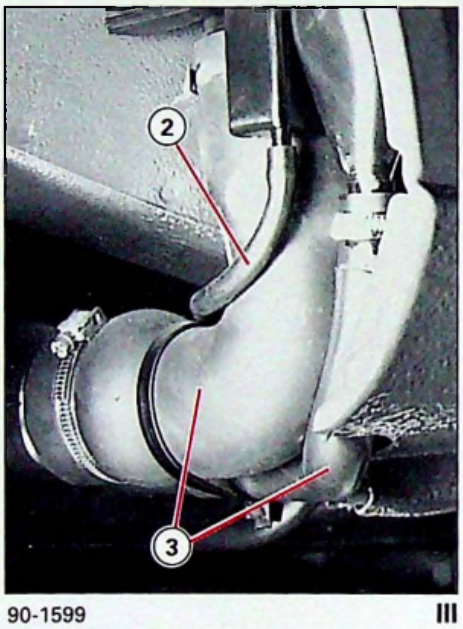
Contrôler l'étanchéité des durits essence.



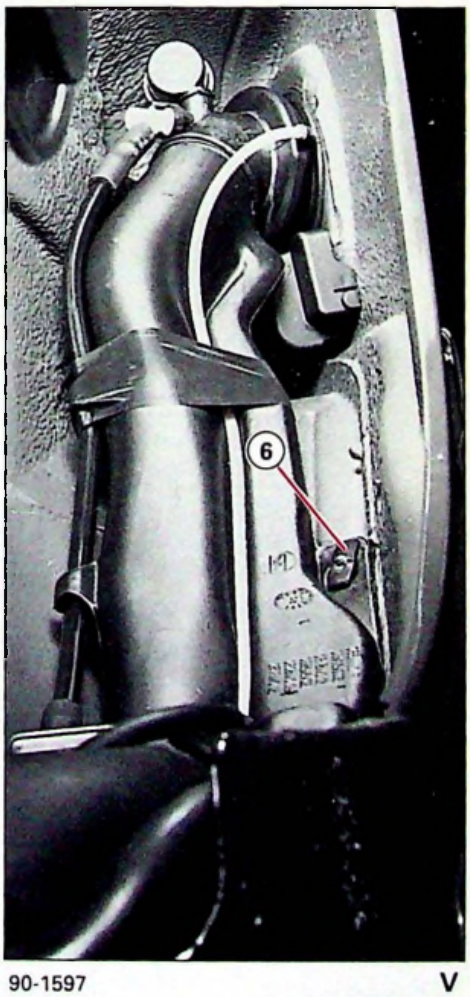
F. 17-3 I



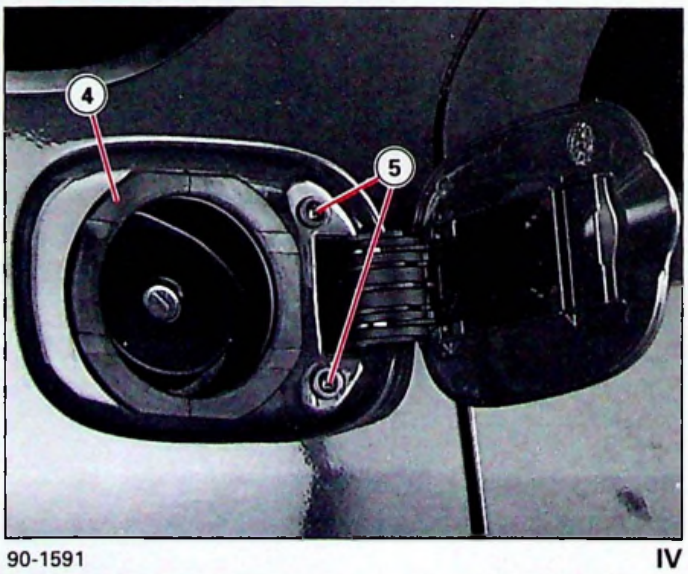
90-1592 II



90-1599 III



90-1597 V



90-1591 IV

OUTILLAGE PRECONISE

9010-T : Coffret de remise en état essieu avant et arrière.

9013-T : Clé pour puits d'aspiration de réservoir.

9501-T : Coffret de remise en état essieu avant et arrière.

9502-T : Clé pour jauge à essence de réservoir.

4121-T : Pince pour déposer les colliers **"CLIC"**.

Stations pour vidange des réservoirs carburant *(voir équipement)*

VAC - 300 : ***(Essence - Gazole)***

VAC - 150 : ***(Essence sans plomb)***

DEPOSE ET POSE D'UNE JAUGE ET D'UNE POMPE A ESSENCE

DEPOSE

Débrancher le câble de la batterie.

Vidanger le réservoir carburant.

station de vidange adéquate

Dépose de la banquette arrière, deux solutions possibles :

- Banquette rabattable
  (Basculer l'assise)
- Banquette coulissante
  (Déposer la banquette)

NOTA : Pendant la dépose, maintenir la glissière centrale.

DEPOSE DE LA POMPE

Déposer l'obturateur.

Débrancher : Fig. I et Fig. II :
- le connecteur **(1)**
- l'arrivée **(2)** et le retour **(3)** essence à l'aide de l'outil **4121-T**.

Déposer : Fig. III, la bague à l'aide de l'outil **9013-T**.

Ecarter : Fig. IV, les deux clips **(6)**

Dégager : Fig. V, la pompe vers le haut.

Tirer : Fig. VI, sur la pompe, de droite vers la gauche.

Déposer : Fig. VIII, la pompe.

POSE DE LA POMPE

Engager : Fig. VIII, la pompe dans le réservoir.

Pousser : Fig. V et Fig. VI :
La pompe, de gauche à droite, de manière à positionner les deux ergots **(7)** dans leur logement.

Appuyer : Fig. IV et Fig. V :
Sur la pompe de manière à l'encliqueter. (Vérifier le positionnement des deux clips **(6)**).

Poser : Fig. VIII, le dessus de la pompe **(8)** joint NEUF **(9)**.

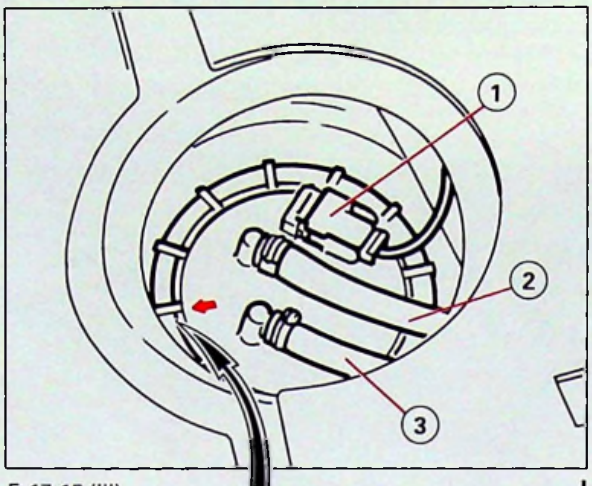
Serrer : Fig. II et Fig. III :
La bague à l'aide de l'outil **9013-T** en positionnant le repère **(5)** en face du repère **(4)** réservoir.

IMPORTANT Fig. II :

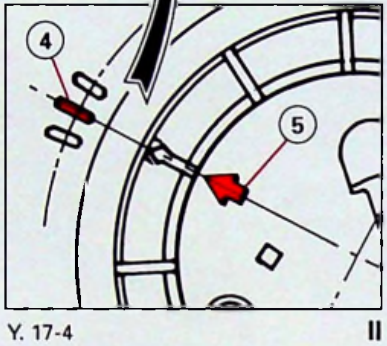
Après serrage de la bague, les repères **(5)** et **(4)** doivent être en alignement.

Brancher : Fig. I :
- l'arrivée **(2)** et le retour **(3)** essence à l'aide de l'outil **4121-T**.
- le connecteur **(1)**.

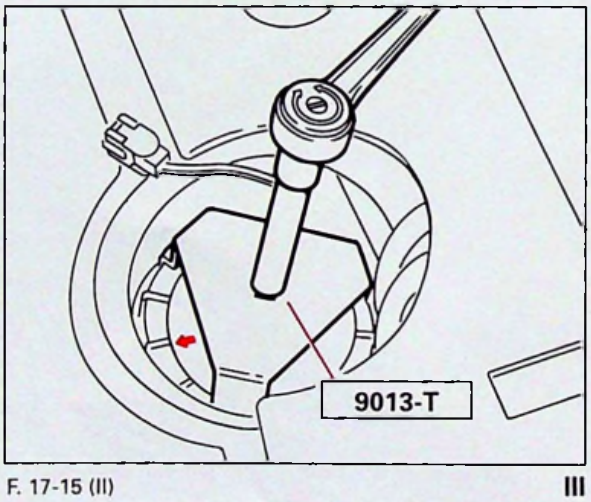
Poser l'obturateur.



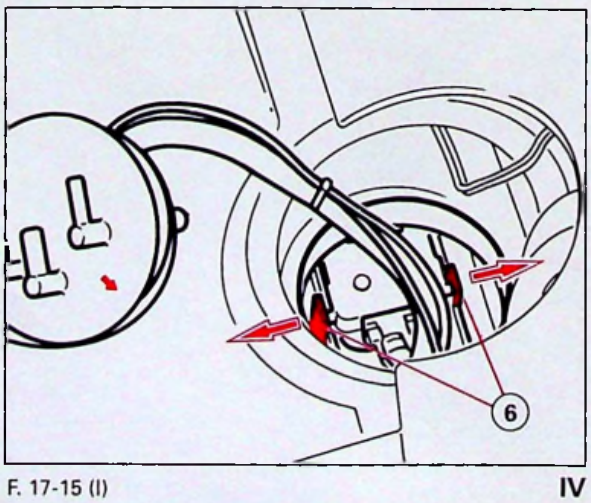
F. 17-15 (III) I



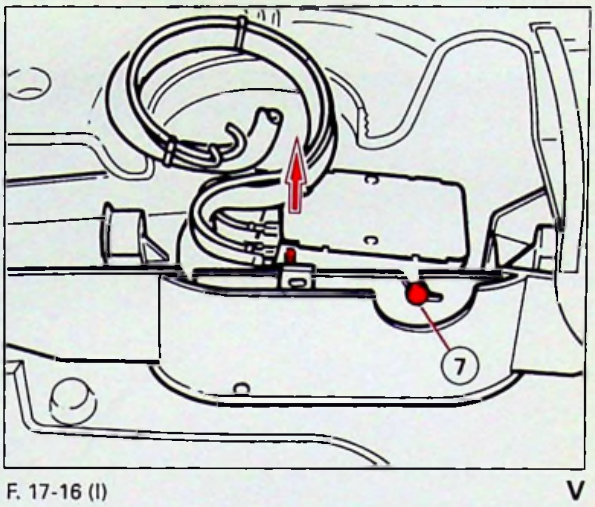
Y. 17-4 II



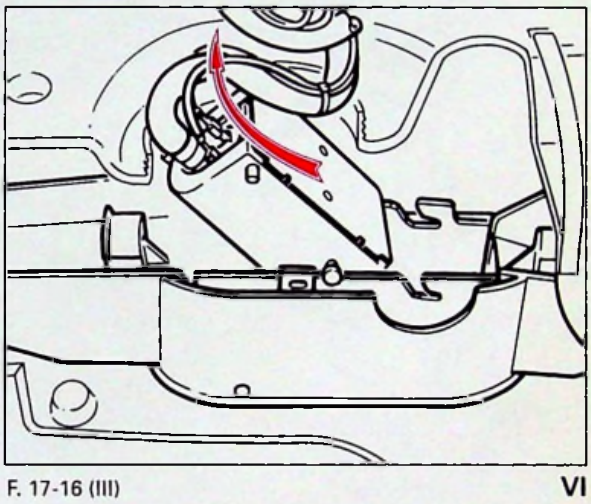
F. 17-15 (II) III



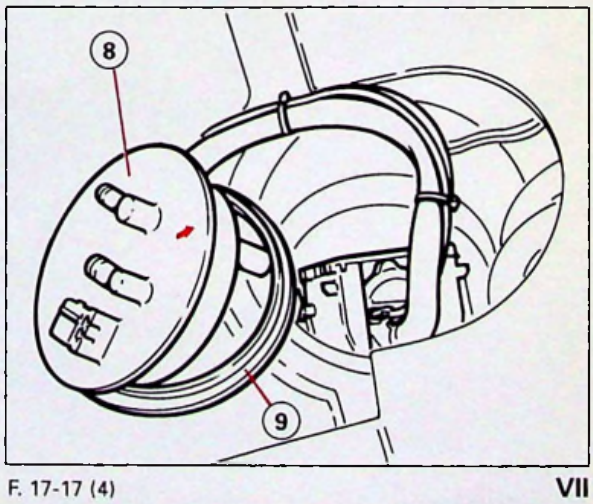
F. 17-15 (I) IV



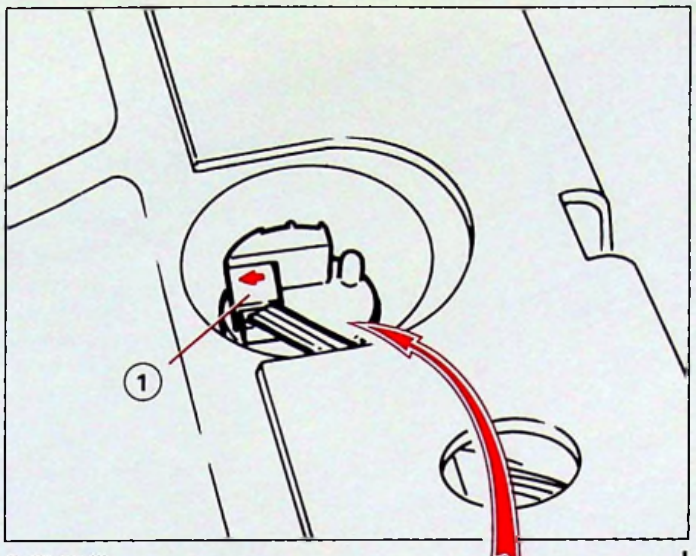
F. 17-16 (I) V



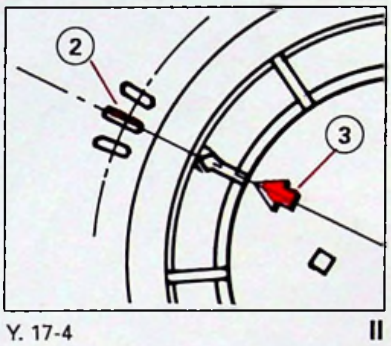
F. 17-16 (III) VI



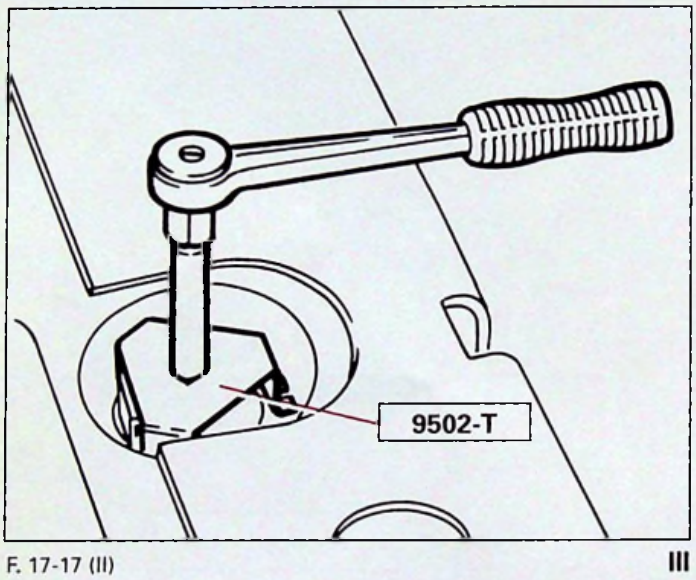
F. 17-17 (4) VII



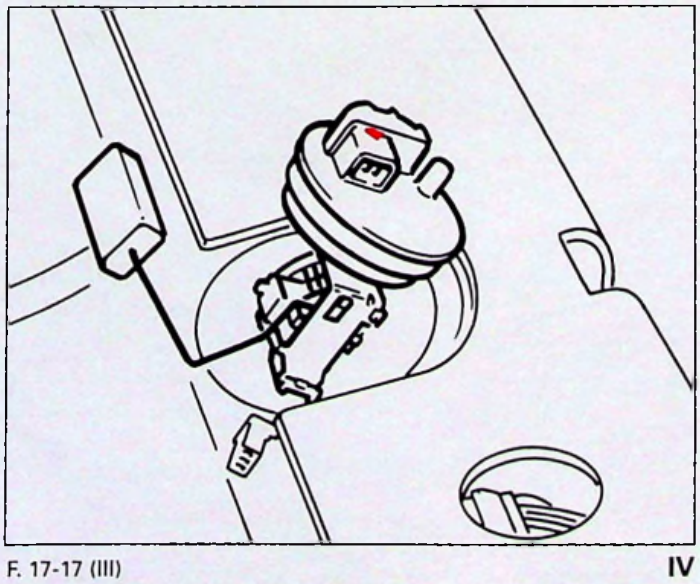
F. 17-17 (I) I



Y. 17-4 II



F. 17-17 (II) III



F. 17-17 (III) IV

DEPOSE DE LA JAUGE

Déposer le capuchon.

Débrancher: Fig. I, le connecteur **(1)**.

Déposer: Fig. III et Fig. IV :
- la bague à l'aide de l'outil **9502-T**.
- la jauge.

POSE DE LA JAUGE

Poser, Fig. IV, la jauge (joint NEUF).

Serrer, Fig. II et Fig. III, la bague à l'aide de l'outil **9502-T**, positionner le repère **(3)** de la bague en face du repère **(2)** réservoir.

IMPORTANT, Fig. II :

Après serrage de la bague les repères **(3)** et **(2)** doivent être en alignement.

Brancher, Fig. I, le connecteur **(1)**.

Poser le capuchon.

Brancher le câble négatif de la batterie.

Effectuer le remplissage du réservoir.

Vérifier le bon fonctionnement de la pompe et de la jauge.

Poser la banquette arrière.

CITROËN ZX

LE 31 OCTOBRE 1995

ABONNEMENT GME

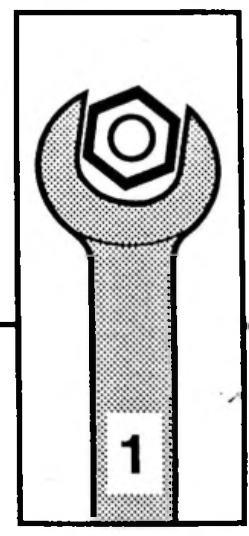
RÉF. 2 N° ZX 175-1/4

ALIMENTATION

● DEPOSE - REPOSE

Tube de mise à l'air libre du réservoir de carburant

MAN 008941



AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS VENTE

DEPOSE – REPOSE : TUBE DE MISE A L'AIR LIBRE DU RESERVOIR DE CARBURANT

1 – OUTILLAGE PRECONISE

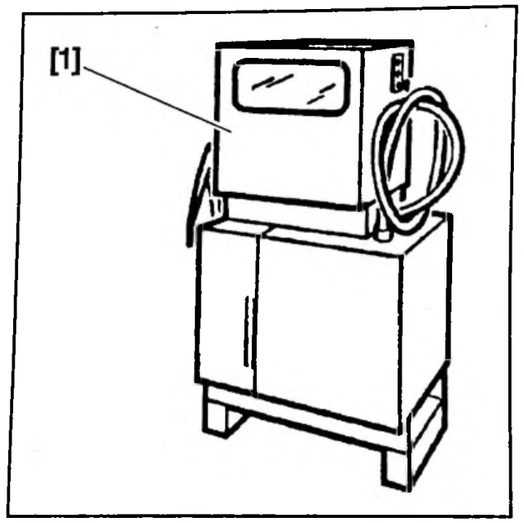


Fig : E5-P11QC

[1] station pour vidange et remplissage des réservoirs à carburant :

- VAC 300 (essence–gazole)
- VAC 150 (essence sans plomb)

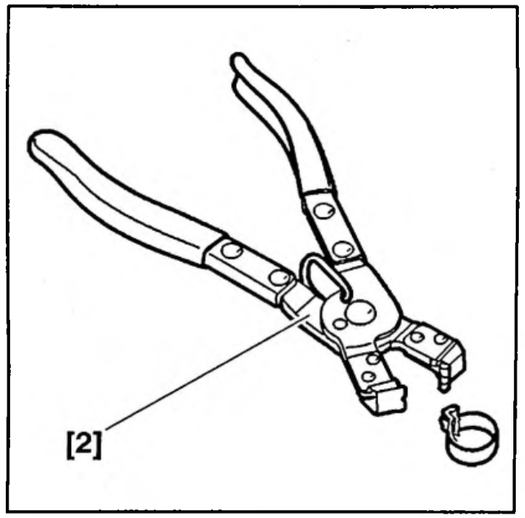


Fig : E5-P072C

[2] pince pour dépose de colliers "clic" 4121–T.

2 – DEPOSE

Mettre le véhicule sur un pont élévateur : utiliser un pont élévateur à deux colonnes.

Déconnecter le câble de la borne négative de la batterie.

Vidanger le réservoir de carburant ; à l'aide de l'outil [1].

Débloquer les vis de la roue arrière droite.

Soulever le véhicule, roues pendantes.

Déposer la roue arrière droite.

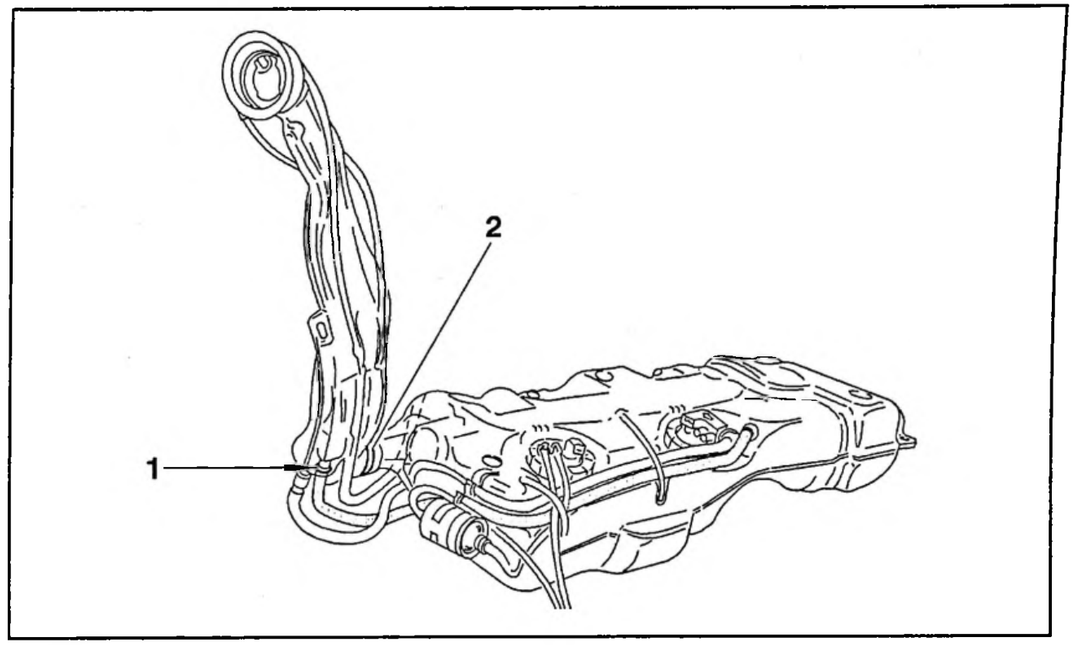


Fig : B1HP0E2D

Déposer le collier (1) ; à l'aide de l'outil [2].

Desserrer le collier (2).

Déposer le collier d'échappement (liaison tube/ silencieux).

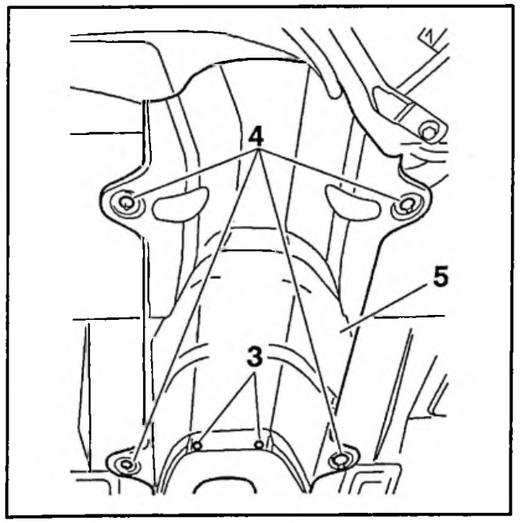


Fig : B1HP0E3C

Desserrer les vis (3) sans les déposer.

Déposer les 4 écrous (4) (fixations de l'écran thermique).

Déposer l'écran thermique (5).

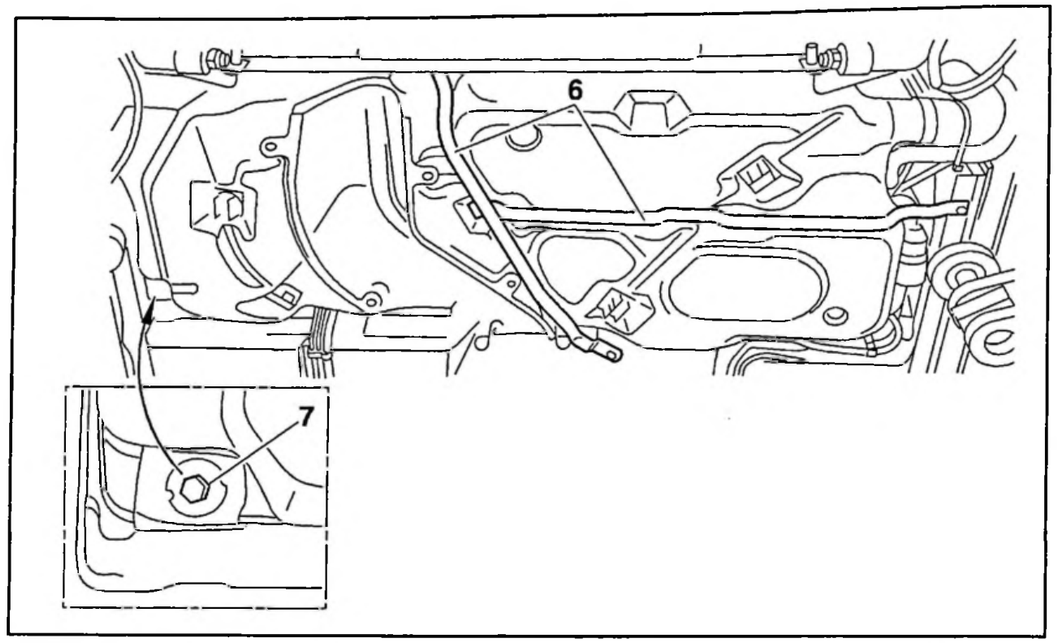


Fig : B1HP0E4D

Déposer les 3 vis de fixation des barres (6) de maintien du réservoir de carburant.

Déposer la vis de fixation (7) du réservoir de carburant.

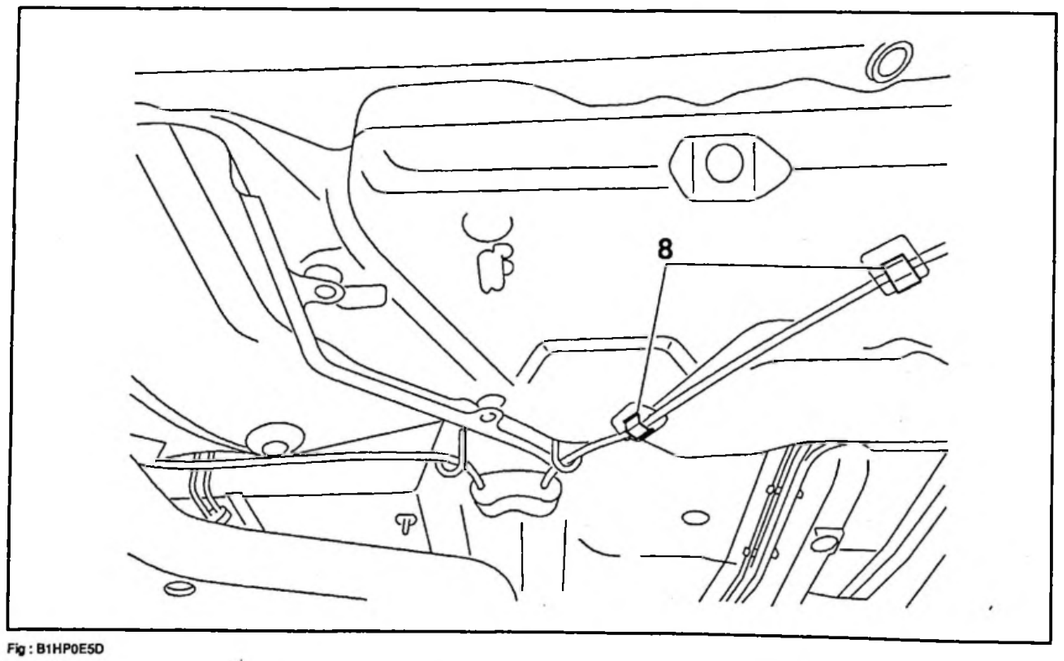


Fig : B1HP0E5D

Déposer les 2 agrafes (8) de maintien du câble de frein de parking (côté droit).

Incliner le réservoir de carburant vers l'avant du véhicule pour atteindre le tube de mise à l'air libre.

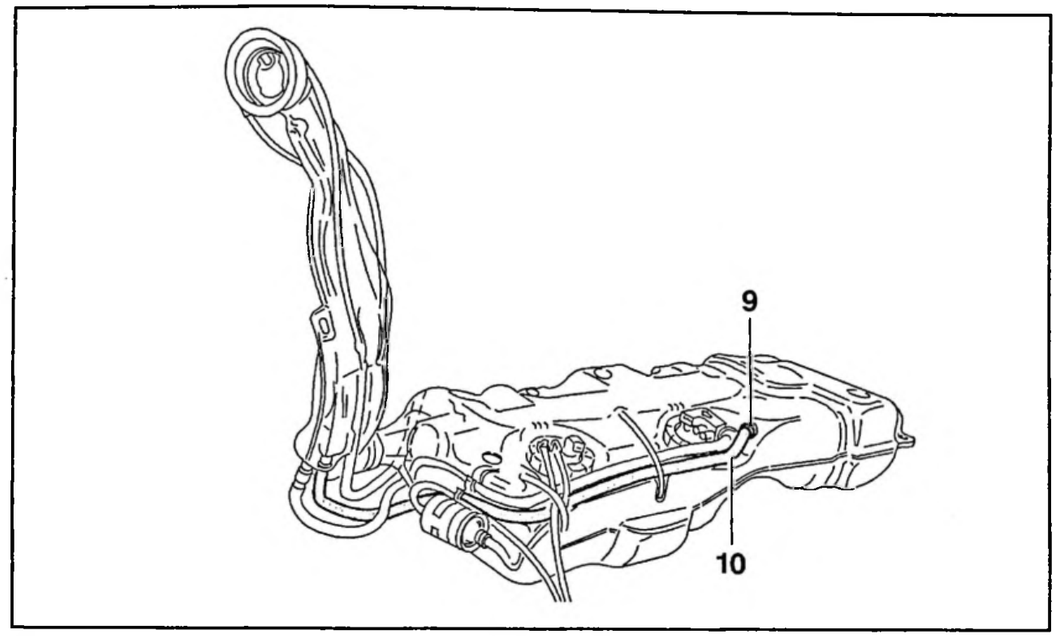


Fig : B1HP0E6D

Déposer le collier (9) ; à l'aide de l'outil [2].

Désaccoupler le tube de mise à l'air libre (10) du réservoir de carburant.

ATTENTION : Risque d'écoulement du carburant restant dans le tube de mise à l'air libre.

3 – REPOSE

Accoupler le tube de mise à l'air libre neuf à l'ancien, à l'aide d'un ruban adhésif.

Dégager l'ancien tube de mise à l'air libre en vérifiant la mise en place correcte du nouveau tube.

Accoupler le tube de mise à l'air libre au réservoir de carburant.

Poser :
- un collier neuf (9)
- les barres (6) de maintien du réservoir de carburant

Serrer les vis de fixation des barres de maintien (6).

Serrer la vis de fixation (7) du réservoir.

Poser :
- l'écran thermique (5)
- les 4 écrous (4) ; les serrer à 0,8 m.daN

Serrer les vis (3) à 0,8 m.daN.

Accoupler le tube d'échappement au silencieux.

Poser :
- le collier d'échappement ; serrer à 2 m.daN
- les 2 agrafes (8)

Accoupler le tube de mise à l'air libre coté passage de roue.

Poser un collier neuf (1).

Serrer le collier (2).

Reposer la roue.

Replacer le véhicule sur le sol.

Serrer les vis de roue ; serrer à 9 m.daN.

Brancher le câble négatif de la batterie.

Vérifier l'absence de fuites après remplissage du réservoir de carburant.

IDENTIFICATION MOTEURS

A
FAMILLE DE MOTEUR
TU TUD XU XUD

B
CYLINDREE (cm³)
9 : 900 à 999 (TU)
1 : 1100 à 1199
2 : 1200 à 1299
3 : 1300 à 1399
5 : 1500 à 1599
7 : 1700 à 1799
9 : 1900 à 1999
10 : 2000 à 2099
11 : 2100 à 2199

C
NOMBRE DE CORPS (Carbu)
1 Monocorps
2 Bicorps
4 Quatre corps

D
TYPE ALIMENTATION
Sans : Carburateur
J : Inj. multipoint
CP : Carbu. piloté
M : Inj. monopoint
T : Turbo
E : Echangeur
D : A.C.A.V.

EX :

TU3 2/K

A	B	C-D	E-F	D	G
TU	3	2			* K

XU9 JA/Z

A	B	D	E-F	D	G
XU	9	J	A		* K

E
STADES EVOLUTIONS
A : Amélioré
S : Supérieur
C : Compact

F
NOMBRE DE SOUPAPES
2 : 2 Soupapes
3 : 3 Soupapes
4 : 4 Soupapes

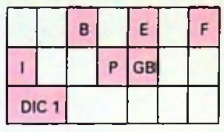
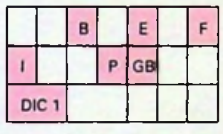
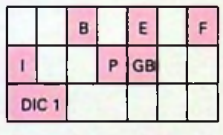
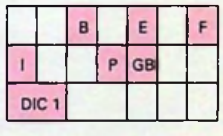
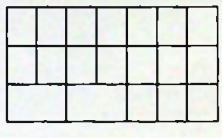
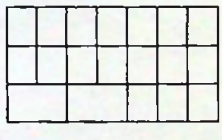
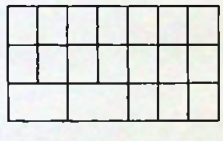
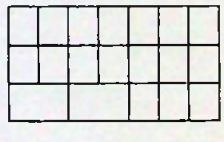
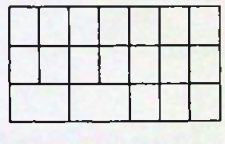
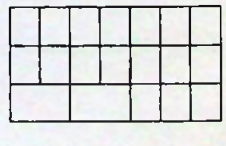
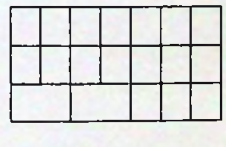
G	
REGLEMENTATION ANTIPOLLUTION	
* **Stades d'évolutions**	**Antipollution**
2 2ème génération	**K** : 15.04 **W** : 15.05 **Y** : US 87
3 3ème génération	**Z** : US 83 **N** : Davignon - 15 (classe C)
etc...	**S** : Japon (essence) **R** : Japon (diesel) **V** : 15.06 Europe

D	A	B	DK	E	SF	F
I	N	NL	P	GB	S	CH
DIC 1		DIC 2				

(D) Allemagne
(A) Autriche
(B) Belgique
(DK) Danemark
(E) Espagne
(SF) Finlande
(F) France
(I) Italie
(N) Norvège
(NL) Pays-Bas
(P) Portugal
(GB) Grande-Bretagne
(S) Suède
(CH) Suisse

(DIC1) Grand Export à règlementation de l'antipollution non sévérisée.

(DIC2) Grand Export à règlementation de l'antipollution sévérisée.

NUMERO DE L'OPERATION	DESIGNATION	Validation TU3 2/K
ZX 210-000/1	- Liste des opérations figurant au chapitre 3 : Allumage	
ZX 210-000/2	- Outillage	
ZX 210-00/1	- Généralités sur l'allumage	
ZX 210-00/2	- Caractéristiques de l'allumage	
ZX 210-0/1	- Contrôle de l'allumage	
		
		
		
		
		
		
		

ALLUMAGE TRANSISTORISE

PRINCIPE (voir schémas ③ ZX 210-0/1, *page 4*):

L'étincelle aux bougies est provoquée par **l'allumeur 10**. Il comporte une bobine placée dans le champ d'un aimant permanent d'un circuit magnétique comportant quatre griffes mobiles entraînées par l'axe de l'allumeur.
Le passage en vis-à-vis des griffes, fait varier le flux et induit un courant dans la bobine *(capteur)*.
Ce courant sert à déclencher le **module électronique 680**. Celui-ci établit, puis coupe le courant dans le primaire de la **bobine d'allumage 45,** créant une haute tension au secondaire et provoquant une étincelle à la bougie choisie par le doigt de distribution (rotor) de l'allumeur.

ALLUMEUR

Courbes d'avance spécifiques suivant moteur. (voir ③ ZX 210-0/1, *page 5*) :

N : Vitesse allumeur en tr/mn
A : Avance allumeur en degrés
D : Dépression { D 1 en millibars / D 2 en mm. Hg

Le calage statique de l'allumeur sur moteur n'est pas possible, par conception.
Il faut une rotation de l'allumeur pour créer une variation de flux pour le signal au module. En conséquence, lors de la pose d'un allumeur, placer celui-ci en milieu de boutonnières ; démarrer le moteur et régler l'allumeur avec une lampe stroboscopique ou un pupitre diagnostic.
La durée et l'amplitude du signal sont variables avec la vitesse ; en conséquence le **rapport DWELL** est non significatif.
L'entrefer entre les griffes n'est pas réglable et non mesurable.

MODULE ELECTRONIQUE

Conçu pour fonctionner avec l'allumeur à déclenchement magnétique.
Ne pas effectuer de contrôle à l'ohmmètre : résultats non significatifs.
Ne pas faire fonctionner le module sans refroidissement : radiateur à plaque en aluminium avec graisse conductrice calorifique.
Ne pas faire fonctionner le module et la bobine sans bougie et fil H.T. (risque de destruction du module).

BOBINE D'ALLUMAGE

Ne pas laisser la bobine sous tension 12 volts, sans son module (échauffement).
Le module établit le courant de remplissage de la bobine puis le limite avant de le couper au point d'allumage.

Utiliser uniquement un compte-tours à pince d'induction haute-tension.

		H1A (TU1. K)	HDZ (TU1. M)	K2D (TU3. K)	KDY (TU3. M)
	BOSH	0 237 009 601			
	DUCELLIER	2 525 551		2 525 275	
		C0 41 D0 29	C0 61 D0 46	C0 68 D0 47	C0 60 D0 49
	CHAMPION BOSCH EYQUEM	C9 YCX F7 DCOR FC 52LS	RC10 YCC RFC 42 LS	C9 YCX F7 DCOR FC 52 LS	RC 9 YCC RFC 52 LS
MTR 02	BOSCH	0 227 100 140			
BTR 05	DUCELLIER	2 526 026			
	MAGNETTI-MARELLI				

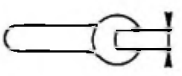
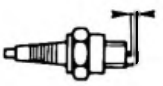
1 - 3 - 4 - 2

	M 14 x 1,25	16 mm	0,8 → 0,9 mm	2,5 mdaN

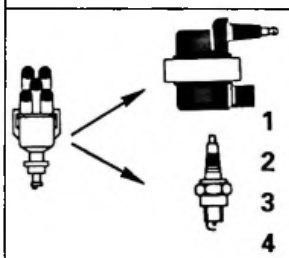
mm & Ω

	275 mm	1 650 Ω
1	450 mm	2 700 Ω
2	550 mm	3 300 Ω
3	600 mm	3 600 Ω
4	700 mm	4 200 Ω

		B 4 A (XU5M. K)	B D Y (XU5M. 3Z)	D 6 E (XU9. JAK)	D K Z (XU9 JAZ)
	BOSH				
	DUCELLIER				2 525 709
	BOSCH			MTR 04 0 227 100 200	MTR 01 0 227 100 123
	DUCELLIER	BAE 04	2 526 037		BTR 05 2 526 026
	BOSH		0 221 503 422		
	BOSCH			F6 DCOR	
	CHAMPION	C9 YCX		C7 YCX	C9 YCX
	EYQUEM	FC 52 LS		FC 58 LS	FC 52 LS

			
	M 14 x 1,25	16 mm	0,8 → 0,9 mm	2,5 mdaN

B4A BDY D6E	mm & Ω	
1	360 mm	1750 Ω
2	540 mm	2760 Ω
3	550 mm	2820 Ω
4	670 mm	3490 Ω

DKZ	mm & Ω	
	850 mm	4446 Ω
1	525 mm	2654 Ω
2	650 mm	3354 Ω
3	750 mm	3914 Ω
4	875 mm	4614 Ω

ALLUMAGE TRANSISTORISE A COMMANDE ELECTROMAGNETIQUE

(shémas d'installation et de principe page 4)

CONTROLE PRELIMINAIRE

Vérifier :
- le branchement des différents faisceaux : une fiche n'assurant pas un bon contact provoque une chute de tension trop importante pour laisser passer le courant dans le primaire de la bobine, (15 A environ),
- le bon état des conducteurs (coupures, court-circuit, etc...),
- le bon état des bougies (encrassement, félures par serrage trop important),
- le bon état de la tête d'allumeur (frotteur, félures) et du doigt de distribution (fou),
- le bon état du condensateur antiparasitage.

Effectuer les « tests d'étincelles » au démarreur avec une bougie à la masse.

ATTENTION : Risque de destruction du module, si un fil du secondaire (H.T.) est trop éloigné de la masse

CONTROLE DE LA BOBINE *(bobine débranchée)*

MESURE	Ohmmètre entre voies n°	Valeur en Ω
Résistance primaire	3 ou 4 et 2 ou 1	≃ 0,8
Résistance secondaire	1 ou 2 et plot HT bobine	≃ 6 500
Isolement	1, 2, 3, 4 ou HT et masse véhicule	∞

Contrôle de l'alimentation de la bobine (avec lampe témoin ou voltmètre) :
- Mettre le contact, une tension de 12 V doit exister entre la voie n° 3 du connecteur de la bobine et la masse.
- Couper le contact.

CONTROLE DU MODULE

Il est prévu pour fonctionner avec l'allumeur et la bobine.
- Ne pas faire fonctionner le module sans son radiateur de refroidissement (plaque alu.) ou sans ventilation.
- Ne pas effectuer de contrôle du module à l'ohmmètre : résultats non significatifs.

Contrôle de l'alimentation du module (avec lampe témoin ou voltmètre) :
- Débrancher le connecteur du module,
- Mettre le contact, une tension de 12 V doit exister entre les voies 2 et 3 du connecteur du module,
- Couper le contact.

CONTROLE DE L'ALLUMEUR

Contrôle du générateur d'impulsions - (module déposé) :

MESURE	Ohmmètre	Valeur en Ω
Résistance	entre les 2 voies sur l'allumeur	≃ 300
Isolement	entre chaque voie de l'allumeur et la masse du véhicule	∞

COMPOSITION DU SYSTEME D'ALLUMAGE :

- Nomenclature des pièces :
  - **10** : Allumeur
  - **45** : Bobine d'allumage
  - **680** : Boîtier d'allumage (module accolé à l'allumeur)
  - **270** : Condensateur d'allumage
- Nomenclature des faisceaux :
  - **MT** : Moteur
  - **PB** : Planche de bord
  - **AV** : Avant

CONTROLE AU BANC DE L'ALLUMEUR

Monter l'allumeur, équipé de son module, sur le banc d'allumeur **(Fig. I)**.

Branchement du module :
- voie n° 1 à la borne « RUP » du banc,
- voie n° 3 à la masse,
- voie n° 2 au « + » batterie.

• CONTROLE DE L'AVANCE CENTRIFUGE **(Fig. II et III)** :

Comparer la courbe d'avance centrifuge de l'allumeur avec la courbe théorique *(page 5)*.
Si la courbe relevée ne correspond pas à la courbe théorique, modifier la tension des ressorts :
- déposer le bouchon **(1)**,
- agir sur la patte d'accrochage du ressort **(2)** ou **(3)**.

Courbe relevée **(Fig. III)**	Ressort à considérer	Sens de pliage
A	2	T
B	2	D
C	3	T
D	3	D

T = *Tendre le ressort*
D = *Détendre le ressort*

• CONTROLE DE L'AVANCE A DEPRESSION :
Comparer la courbe d'avance à dépression avec la courbe théorique *(page 5)*.

Nota : le dispositif d'avance à dépression ne possède pas de réglage : si la courbe relevée est hors tolérance, changer la capsule.

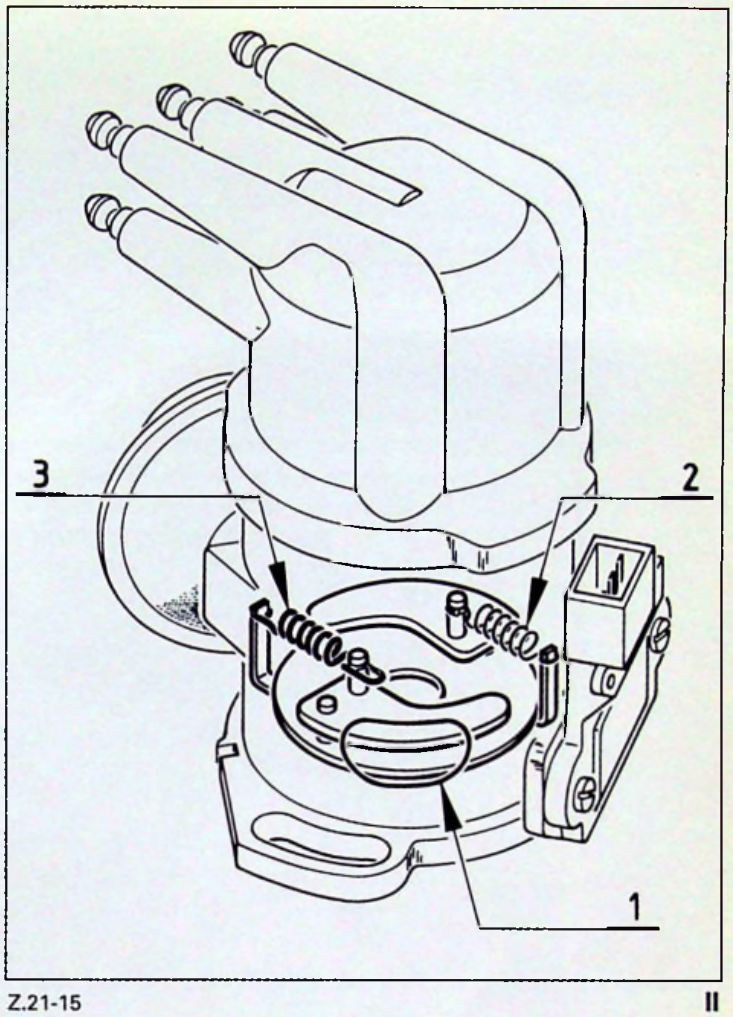
CALAGE SUR VEHICULE DE L'ALLUMEUR

• Monter l'allumeur en le positionnant approximativement au milieu des boutonnières.
• Démarrer le moteur.
• Caler l'allumeur à l'aide d'une lampe stroboscopique (capsule à dépression débranchée) à :

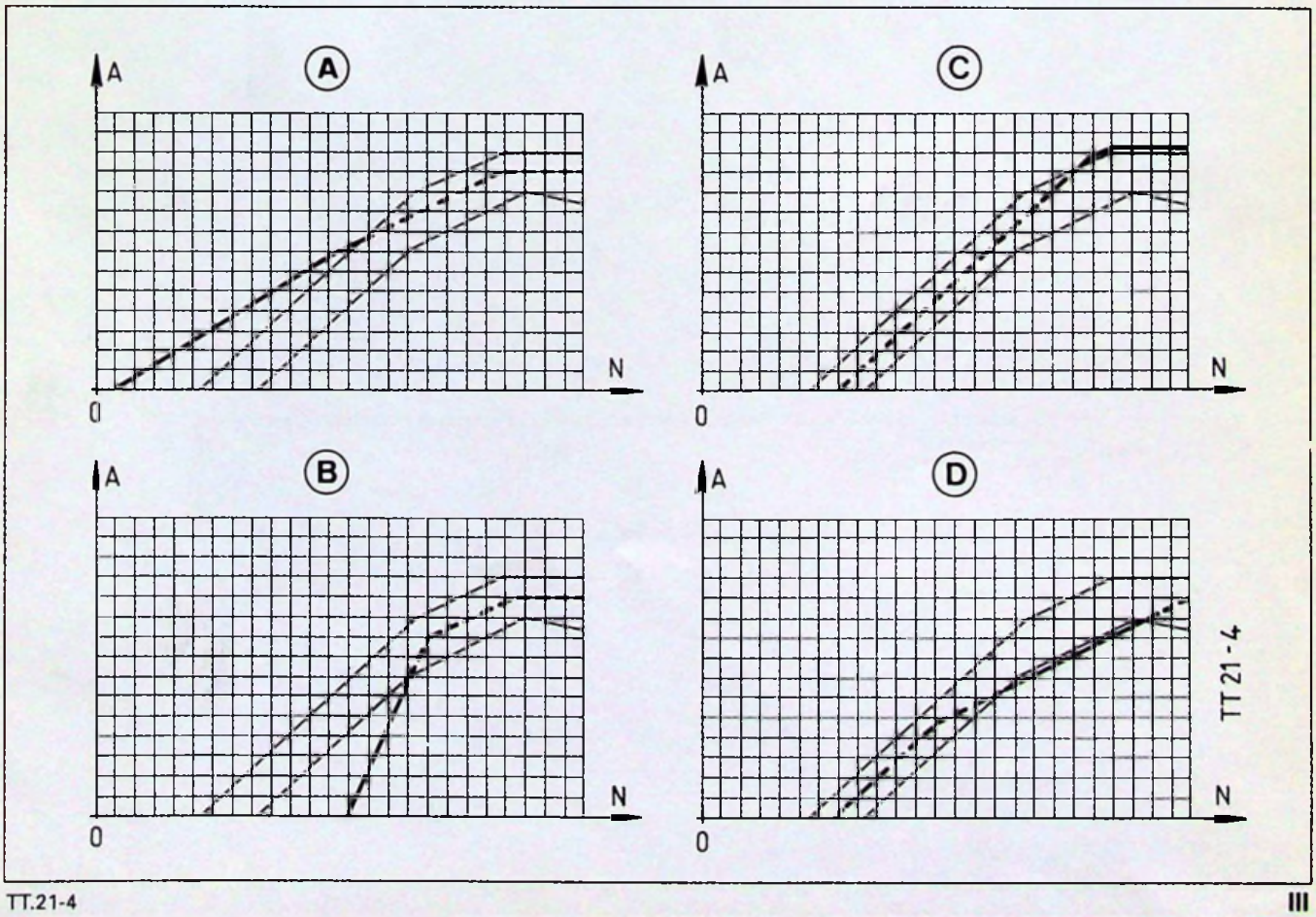
8° avant le PMH à **750 tr/mn** moteur

• Brancher la capsule à dépression.

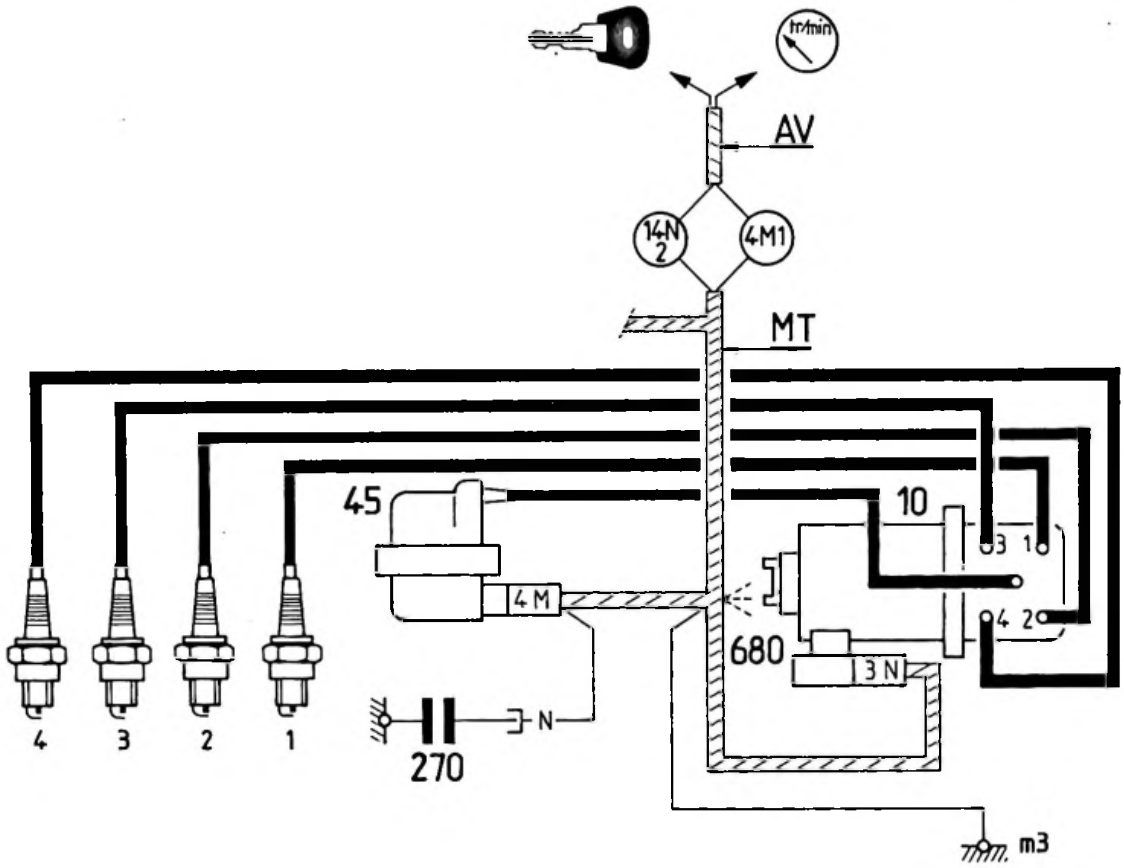
86-743 I



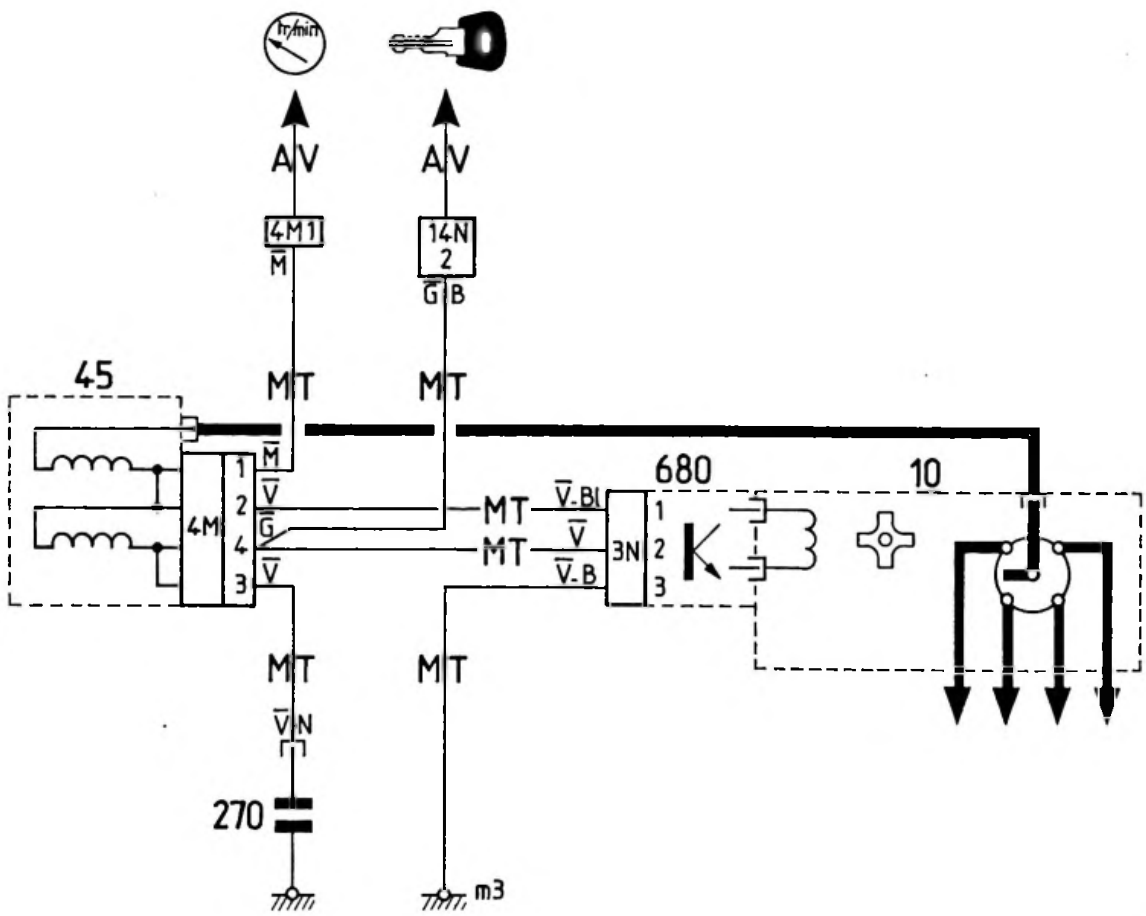
Z.21-15 II



TT.21-4 III

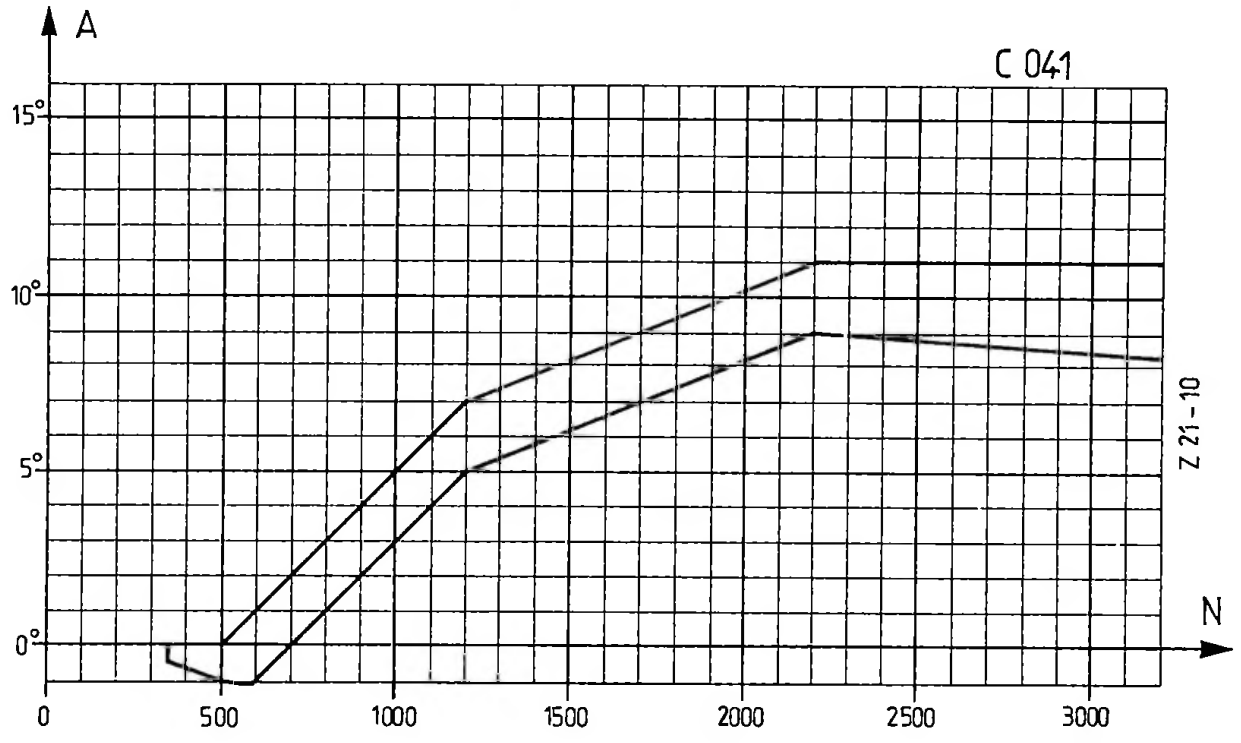

AV
14N 2
4M1
MT
45
10
4M
680
3N
N
270
4
3
2
1
m3

F.21-1

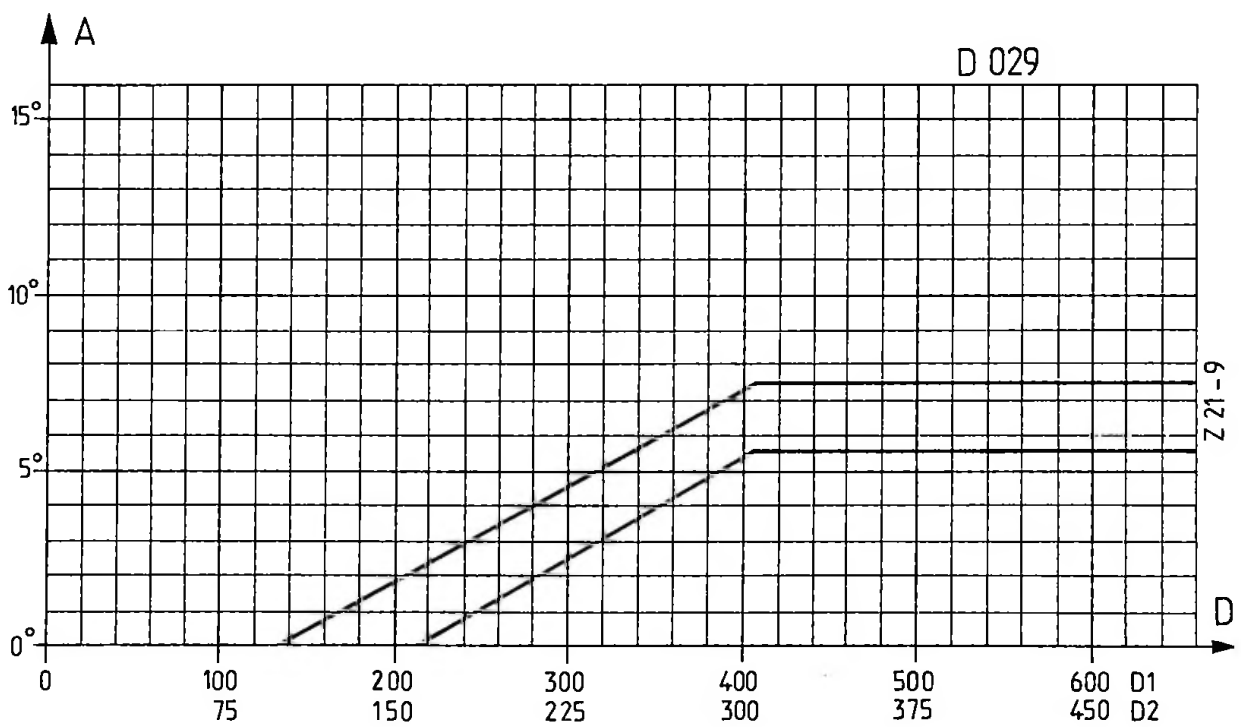

AV
AV
4M1
M
14N 2
G B
45
MT
MT
680
10
4M
1
2
4
3
V
G
V
MT
MT
V.B
V
V.B
3N
MT
MT
V N
270
m3

F.21-2

H 1 A
(TU1. K)

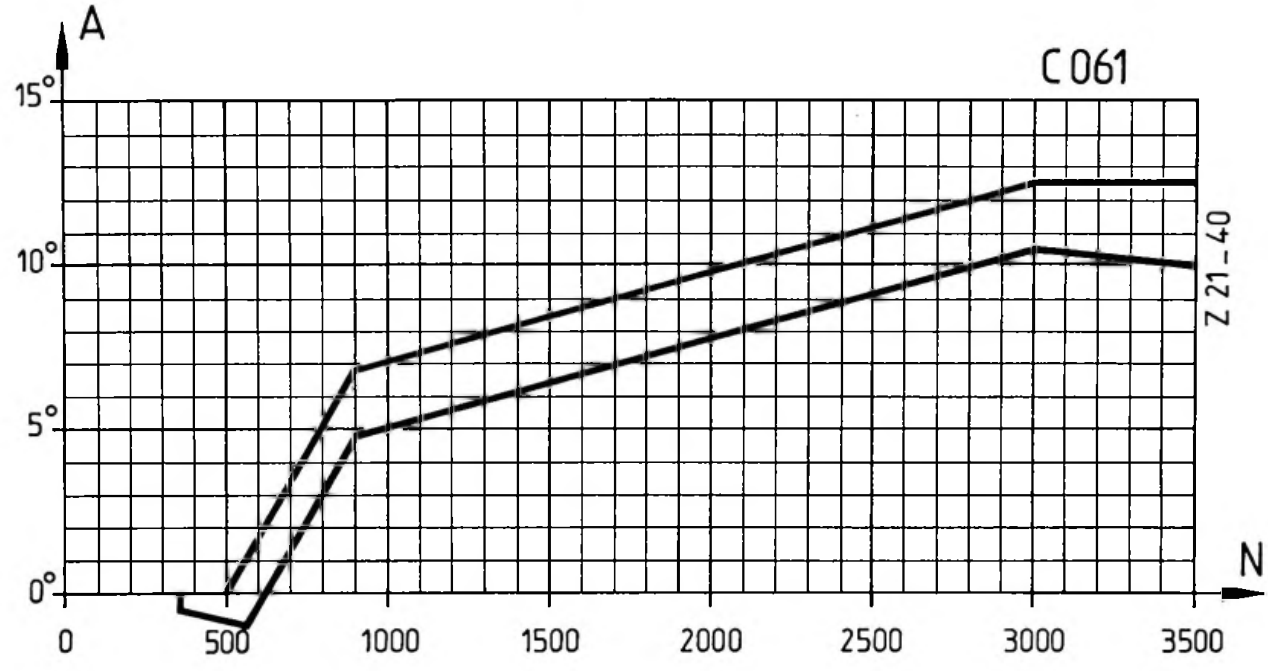


Z. 21-10

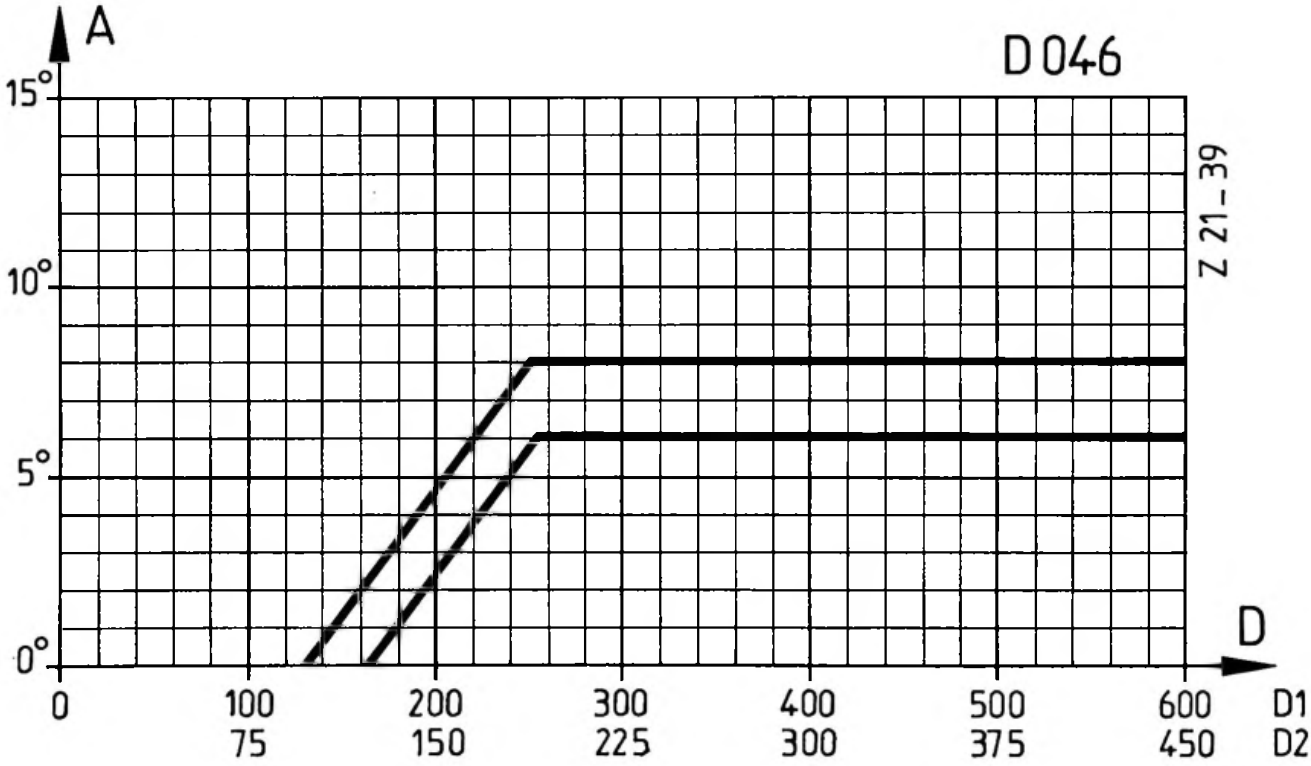


Z. 21-9

HDZ
(TU1. M)

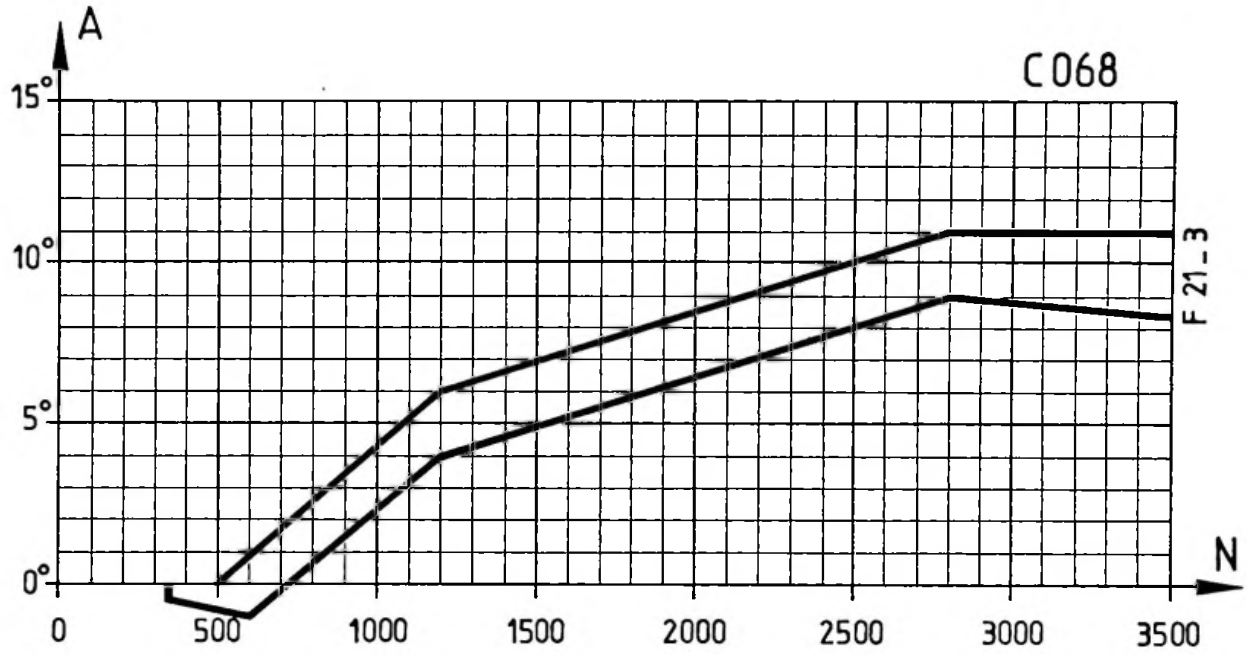


Z. 21-40

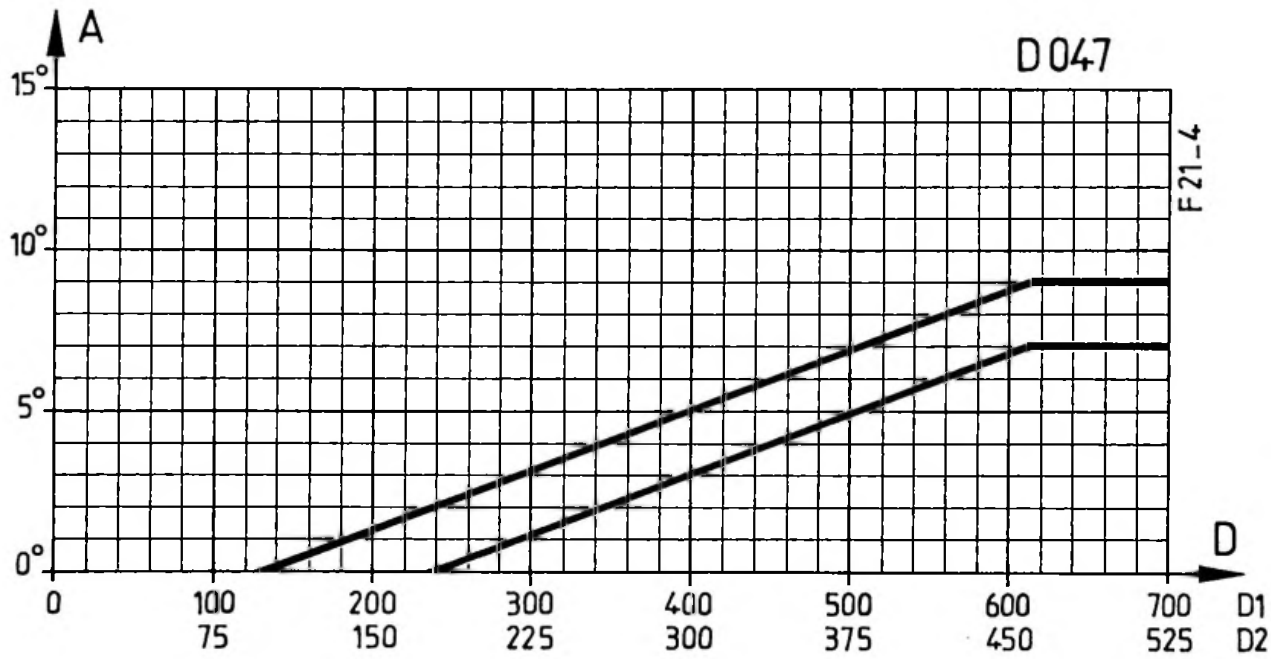


Z. 21-39

K 2 D
(TU3. K)

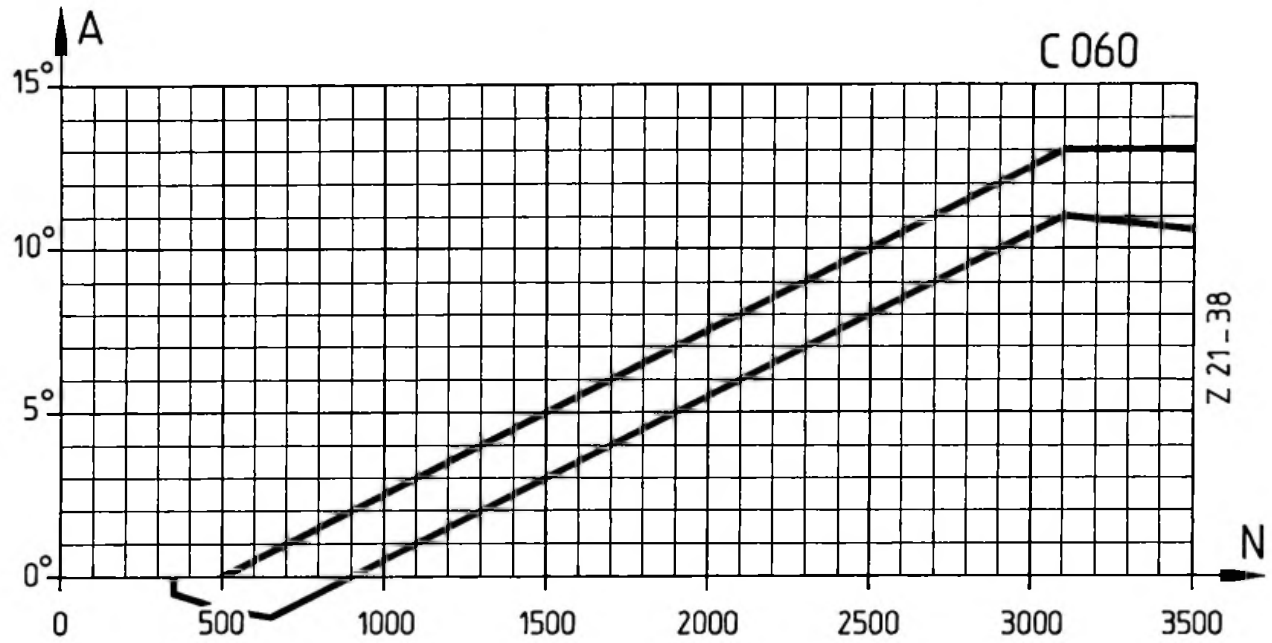


F. 21-3

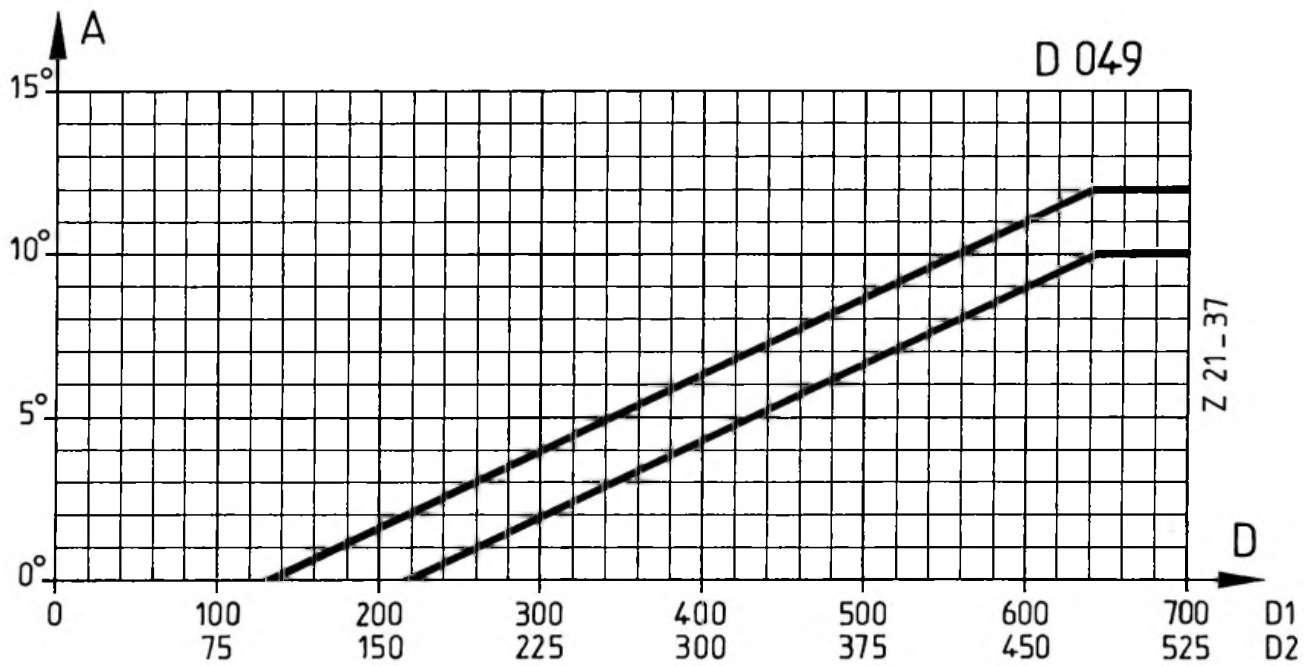


F. 21-4

KDY
(TU3. M)



Z. 21-38



Z. 21-37

IDENTIFICATION MOTEURS

A
FAMILLE DE MOTEUR
TU TUD XU XUD

B
CYLINDREE (cm³)
9 : 900 à 999 (TU) **1** : 1100 à 1199 **2** : 1200 à 1299 **3** : 1300 à 1399 **5** : 1500 à 1599 **7** : 1700 à 1799 **9** : 1900 à 1999 **10** : 2000 à 2099 **11** : 2100 à 2199

C
NOMBRE DE CORPS (Carbu)
1 Monocorps **2** Bicorps **4** Quatre corps

D
TYPE ALIMENTATION
Sans : Carburateur **J** : Inj. multipoint **CP** : Carbu. piloté **M** : Inj. monopoint **T** : Turbo **E** : Echangeur **D** : A.C.A.V.

EX :

	A	B	C-D	E-F	D	G
TU3 2/K	TU	3	2			* K
XU9 JA/Z	XU	9	J	A		* K

G	
REGLEMENTATION ANTIPOLLUTION	
* Stades d'évolutions	Antipollution
2 2ème génération **3** 3ème génération etc...	**K** : 15.04 **W** : 15.05 **Y** : US 87 **Z** : US 83 **N** : Davignon - 15 (classe C) **S** : Japon (essence) **R** : Japon (diesel) **V** : 15.06 Europe

E
STADES EVOLUTIONS
A : Amélioré **S** : Supérieur **C** : Compact

F
NOMBRE DE SOUPAPES
2 : 2 Soupapes **3** : 3 Soupapes **4** : 4 Soupapes

D	A	B	DK	E	SF	F
I	N	NL	P	GB	S	CH
DIC 1		DIC 2				

(D)	Allemagne	(I)	Italie
(A)	Autriche	(N)	Norvège
(B)	Belgique	(NL)	Pays-Bas
(DK)	Danemark	(P)	Portugal
(E)	Espagne	(GB)	Grande-Bretagne
(SF)	Finlande	(S)	Suède
(F)	France	(CH)	Suisse

(DIC1) Grand Export à réglementation de l'antipollution non sévérisée.

(DIC2) Grand Export à réglementation de l'antipollution sévérisée.

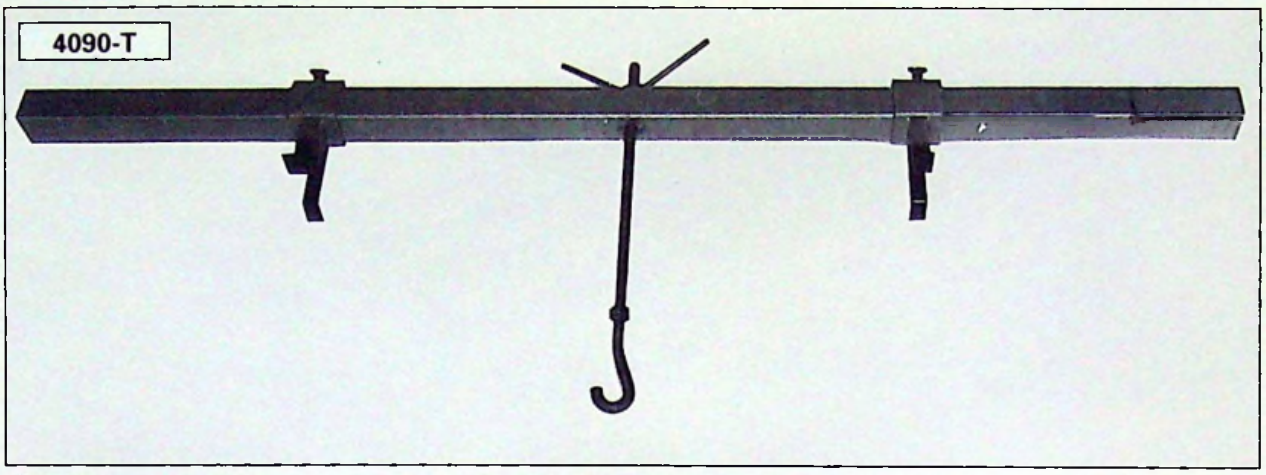
Validation des opérations par pays (voir page 1)

NUMERO DE L'OPERATION	DESIGNATION	VALIDATION
ZX 312-000/1	- Liste des opérations : Embrayage.	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2
ZX 312-000/2	- Outillage.	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2
ZX 312-00/1	- Caractéristiques et points particuliers des embrayages.	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2
ZX 312-0/1	- Contrôle et réglage de la commande d'embrayage (Moteur TU-XU TT) D.A.G.	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2
ZX 312-0/2	- Contrôle et réglage de la commande d'embrayage (Moteur TU-XU TT) D.A.D.	GB / DIC 1 DIC 2
ZX 312-0/3	- Contrôle et réglage de la commande d'embrayage tiré (Moteur XU10 J4 D-XUD9 TE) D.A.G.	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2
ZX 312-0/4	- Contrôle et réglage de la commande d'embrayage tiré (Moteur XU10 J4 D-XUD9 TE) D.A.D.	GB / DIC 1 DIC 2
ZX 312-1/1	- Dépose et pose de l'embrayage (sur véhicule) Boîte de vitesse MA.	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2
ZX 312-1/2	- Dépose et pose de l'embrayage (sur véhicule) Boîte de vitesses BE3.	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2
ZX 312-1/3	- Dépose et pose de l'embrayage tiré (sur véhicule) Boîte de vitesses BE3.	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2

Validation des opérations par pays (voir page 1)

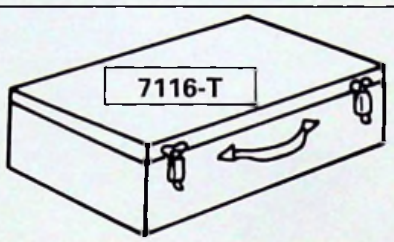
NUMERO DE L'OPERATION	TU3 2/K	XU5 M/K	XU5 M3/Z	XU9 JA/K	XU9 JA/Z
ZX 312-000/1	B E F I P GB DIC 1	B E F I P GB DIC 1	D A B DK SF N NL GB S CH DIC 2	B E F I P GB DIC 1	D A B DK SF N NL GB S CH DIC 2
ZX 312-000/2	B E F I P GB DIC 1	B E F I P GB DIC 1	D A B DK SF N NL GB S CH DIC 2	B E F I P GB DIC 1	D A B DK SF N NL GB S CH DIC 2
ZX 312-00/1	B E F I P GB DIC 1	B E F I P GB DIC 1	D A B DK SF N NL GB S CH DIC 2	B E F I P GB DIC 1	D A B DK SF N NL GB S CH DIC 2
ZX 312-0/1	B E F I P DIC 1	B E F I P DIC 1	D A B DK SF N NL S CH DIC 2	B E F I P DIC 1	D A B DK SF N NL S CH DIC 2
ZX 312-0/2	GB	GB	GB	GB	GB
ZX 312-1/1	B E F I P GB DIC 1				
ZX 312-1/2	B E F I P GB DIC 1	D A B DK SF N NL GB S CH DIC 2		B E F I P GB DIC 1	D A B DK SF N NL GB S CH DIC 2

4090-T



86-850

7116-T



7101_T.A	7101_T.O	7114_T.W
7101_T.B	7101_T.P	7114_T.X
7101_T.C	7107_T.Q	7115_T
7101_T.D	7107_T.R	A
7101_T.E	7107_T.S	B
7101_T.F	4508_T.T	C
7101_T.G	4508_T.U	D
7101_T.H	4508_T.V	E
4508_T.J	7109_T.S	F ø 4,8 Lg.13
7101_T.K	7113_T.S	8.0902 K
7101_T.L	7113_T.W	8.0313_T.M
7101_T.M		
7101_T.N	7113_T.X	

MR 630-69/32

6310-T

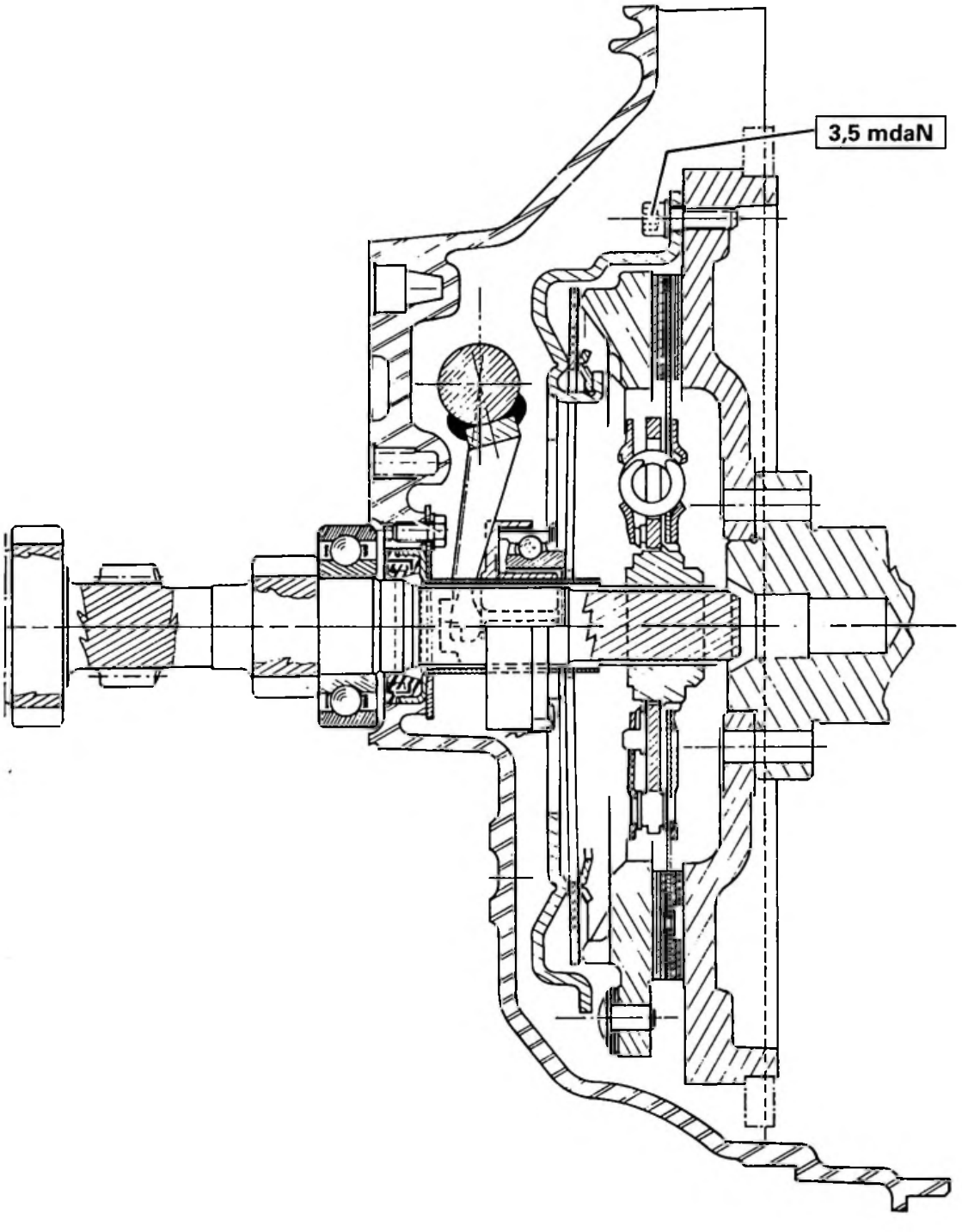
13-723

7011-T

84-354

7504-T

89-228

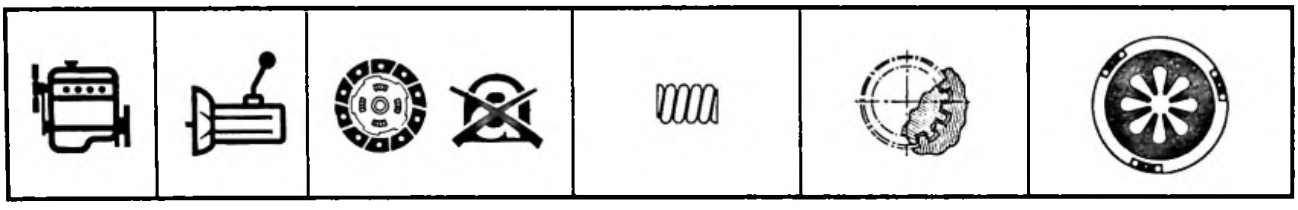

3,5 mdaN

TU - VALEO

TU **T.T.**	MA	Ø 181,5 mm K 33 AX F 202	- 2 Brun Olive - 2 Gris Bleu	18	→ 11/91 180 CP 3300 11/91→ 180 CP 3400

TU - LUK

TU **T.T.**	MA	Ø 180 mm	4	18	T 180 - 3450

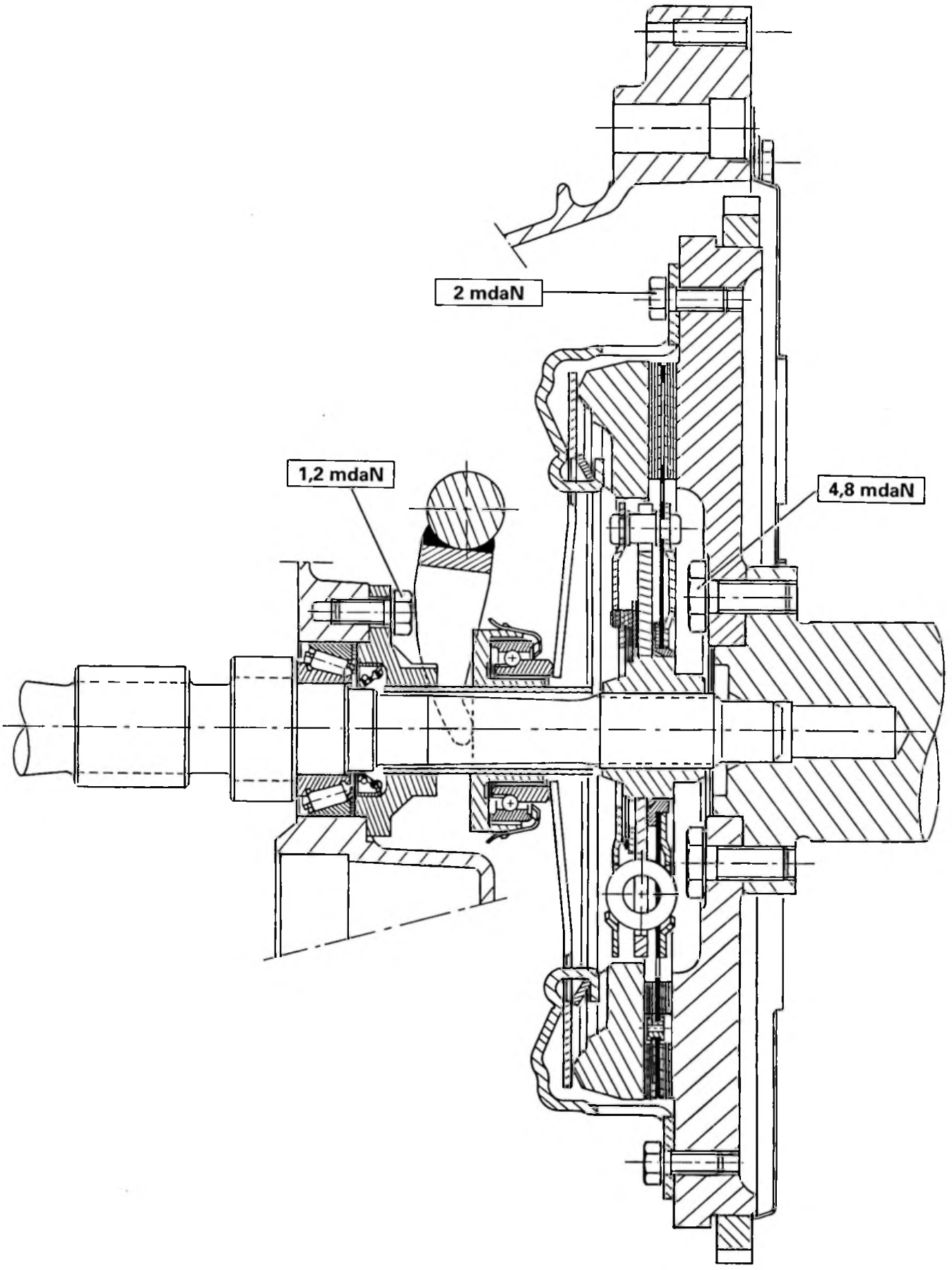


TU - VALEO

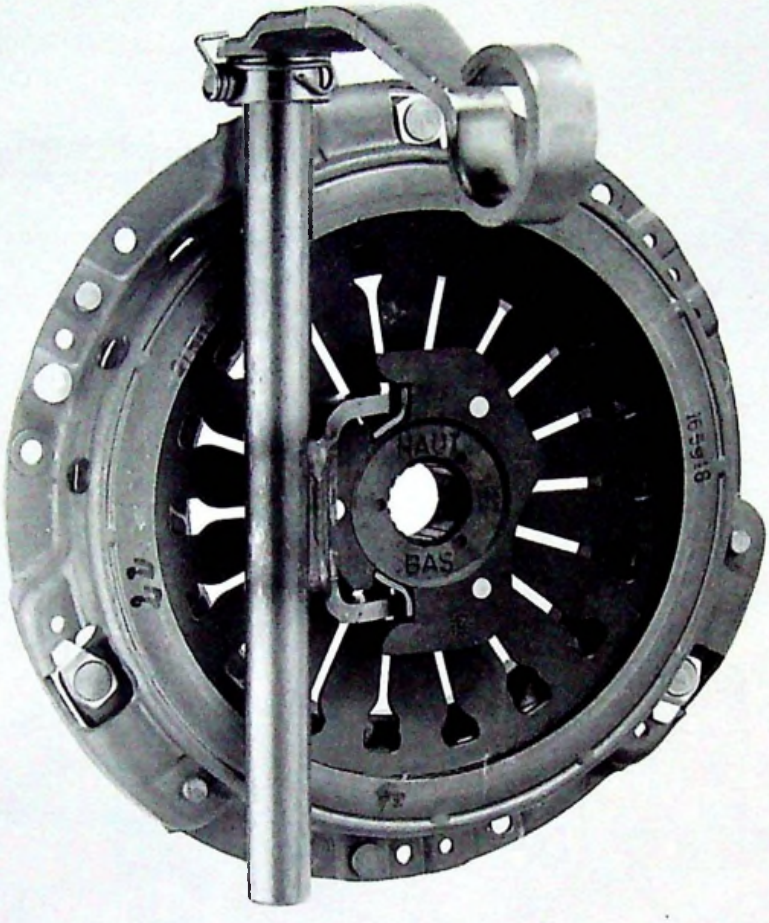
XU 5	BE3	Ø 200 R 33 AX F 202	- 6 Rose	18	Ø 200 CP 4250 N
XU 9			- 2 Jaune Sable - 2 Vert Mousse - 2 Lilas Bleu		
XU 7					
XUD 9					
XU 10 J2		Ø 215 F (D93) 22 BX 202	- 2 Brun Beige - 2 Jaune Sable - 2 Rouge Vif		Ø 215 CP 4400

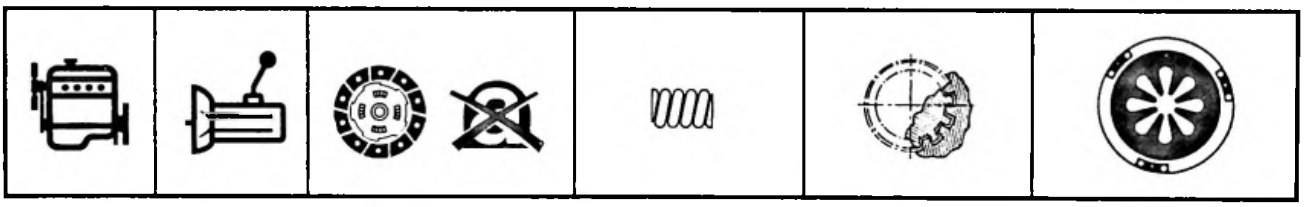
XU - LUK

XU 5	BE3	Ø 200 T 361	4	18	T 200 4400 N
XU 9					
XU 7					
XUD 9			6		



F. 31-3


HAUT
BAS



XU - VALEO

XU 10 J4	BE3	Ø 215 F (D93) 22 BX 202	- 2 Orange Pur - 2 Brun Beige - 2 Jaune Sable - 2 Rouge Vif	18	Ø 215 DT 5250 N
XUD 9 TE		Ø 215 FM (D 95) 11 AX 202	- 2 Rouge Noir - 2 Rose Clair - 2 Jaune Sable - 2 Brun Beige		

CITROËN ZX

LE 31 MAI 1994

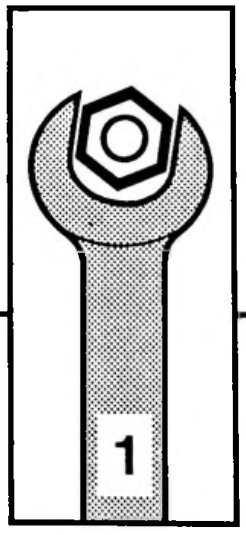
ABONNEMENT GME

RÉF. 4 N° ZX 312-00/2

EMBRAYAGE

• CARACTERISTIQUES : EMBRAYAGE CITROËN ZX BREAK

MAN 008941



AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS VENTE

CARACTERISTIQUES : EMBRAYAGE, ZX BREAK

1 – CARACTERISTIQUES

MOTEUR		MECANISME	DISQUE					
Type	Repère		Diamètre		Type de mouvement	Ressorts	Nb de cannelures	Garniture
			Ext	Int		Nb de couleurs		
TU3MC	KDX	VALEO 180 CP3400	181,5	127	R(E95) 22 AX	(2 bleu 4 vert)	18	F202
XU5JP	BFZ	LUK T200 4250	200	137		4	18	T361
XU7JP	LFZ	VALEO 200 CP 4250	200	137	B33 AX	(2 jaune 2 vert 2 violet)	18	F202
XUD9	D9B DJY	VALEO 200 CP 4250	200	137	B (93Y) 33 AX	(2 jaune 2 vert 2 violet)	18	F202
		LUK T200 4400	200	134	XUD	(2 petits 2 gros)	18	T361
XUD9TE	D8A DHY	VALEO 215 DT5250	215	147	FM (D95) 11AX	(2 rouge 2 rose) (2 jaune 2 beige)	18	F202

Il existe deux types d'embrayages suivant la motorisation du véhicule :

- embrayage type "poussé" : moteurs type TU3, XU5JP, XU7JP, XUD9
- embrayage type "tiré" : moteur type XD9TE

2 – EMBRAYAGE "POUSSE"

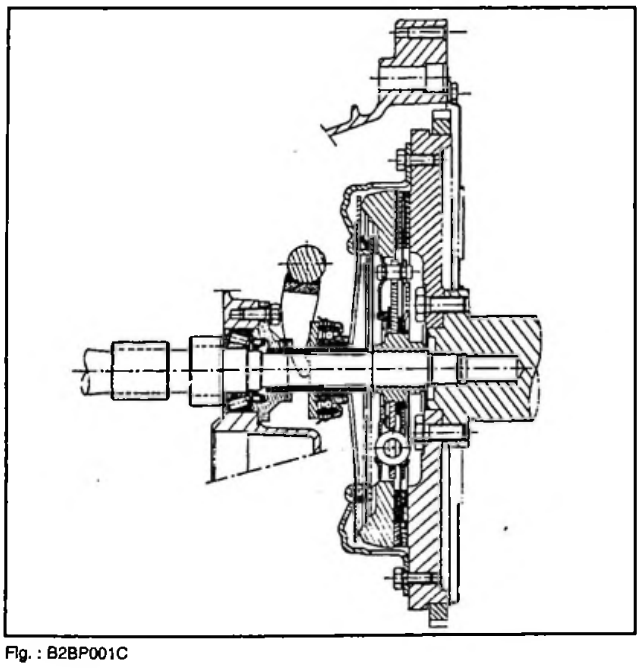


Fig. : B2BP001C

3 – EMBRAYAGE "TIRE"

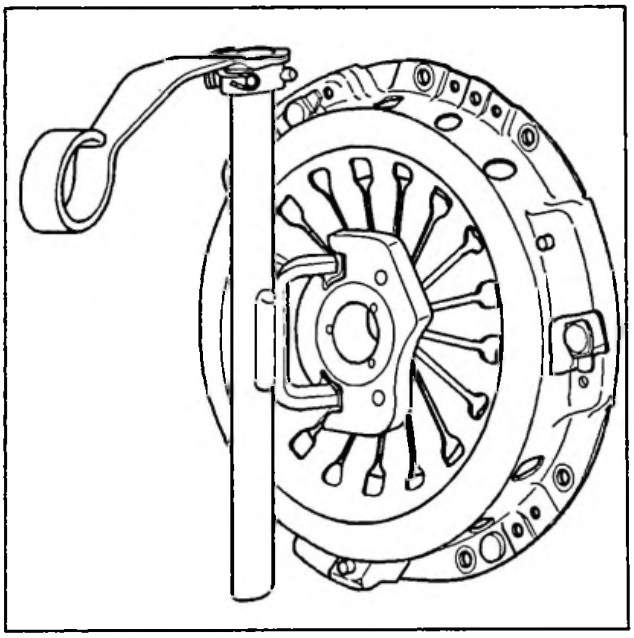


Fig. : B2BP002C

CITROËN ZX

LE 31 JANVIER 1995

ABONNEMENT GME

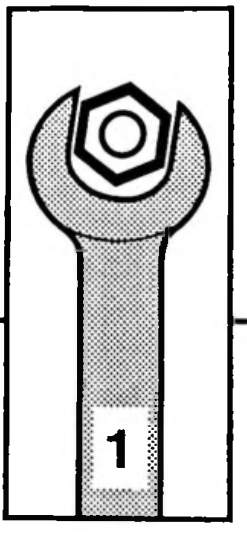
RÉF. 4 N° ZX 312-0/1

ANNULE ET REMPLACE
- ZX 312-0/1
- ZX 312-0/2
- ZX 312-0/3
- ZX 312-0/4

EMBRAYAGE

● CONTROLE ET REGLAGE DE LA COMMANDE D'EMBRAYAGE (Tiré ou Poussé)

MAN 008941



AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS VENTE

CONTROLE ET REGLAGE : COURSE DE LA PEDALE D'EMBRAYAGE

IMPERATIF : Si la commande d'embrayage est neuve, avant réglage, tasser préalablement la gaine du câble en effectuant des débrayages successifs (30 minimum).

NOTA : Ce dispositif d'embrayage ne comporte ni système d'assistance, ni de rattrapage automatique d'usure.

1 – CONTROLE

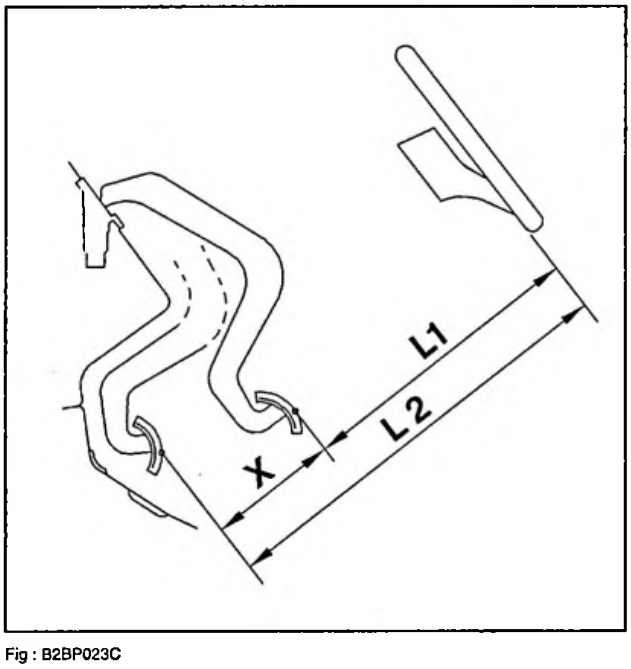


Fig : B2BP023C

ATTENTION : Le point de mesure sur la pédale doit correspondre au point d'appui du pied du conducteur.

Mesurer la distance "L1" entre :
- pédale au repos
- volant de direction

Mesurer la distance "L2" entre :
- pédale à fond de course
- volant de direction

Calcul de la course " X " de la pédale d'embrayage :
X = L2–L1.

IMPERATIF : La course de la pédale d'embrayage ne doit pas être inférieure à 150 mm (150 –0/+10).

2 – REGLAGE

Régler la course X de la pédale d'embrayage :
- si la valeur est incorrecte
- si la pédale d'embrayage est trop haute

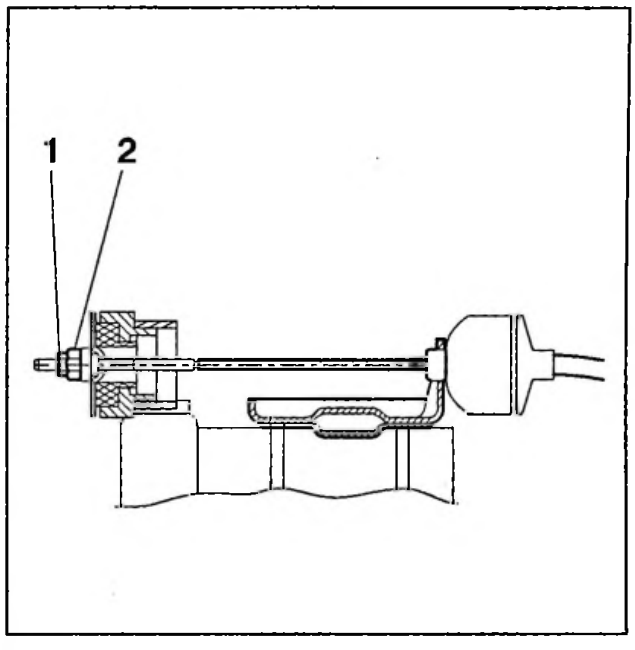


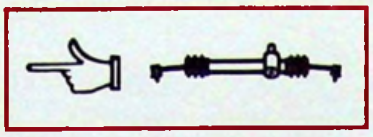
Fig : B2BP024C

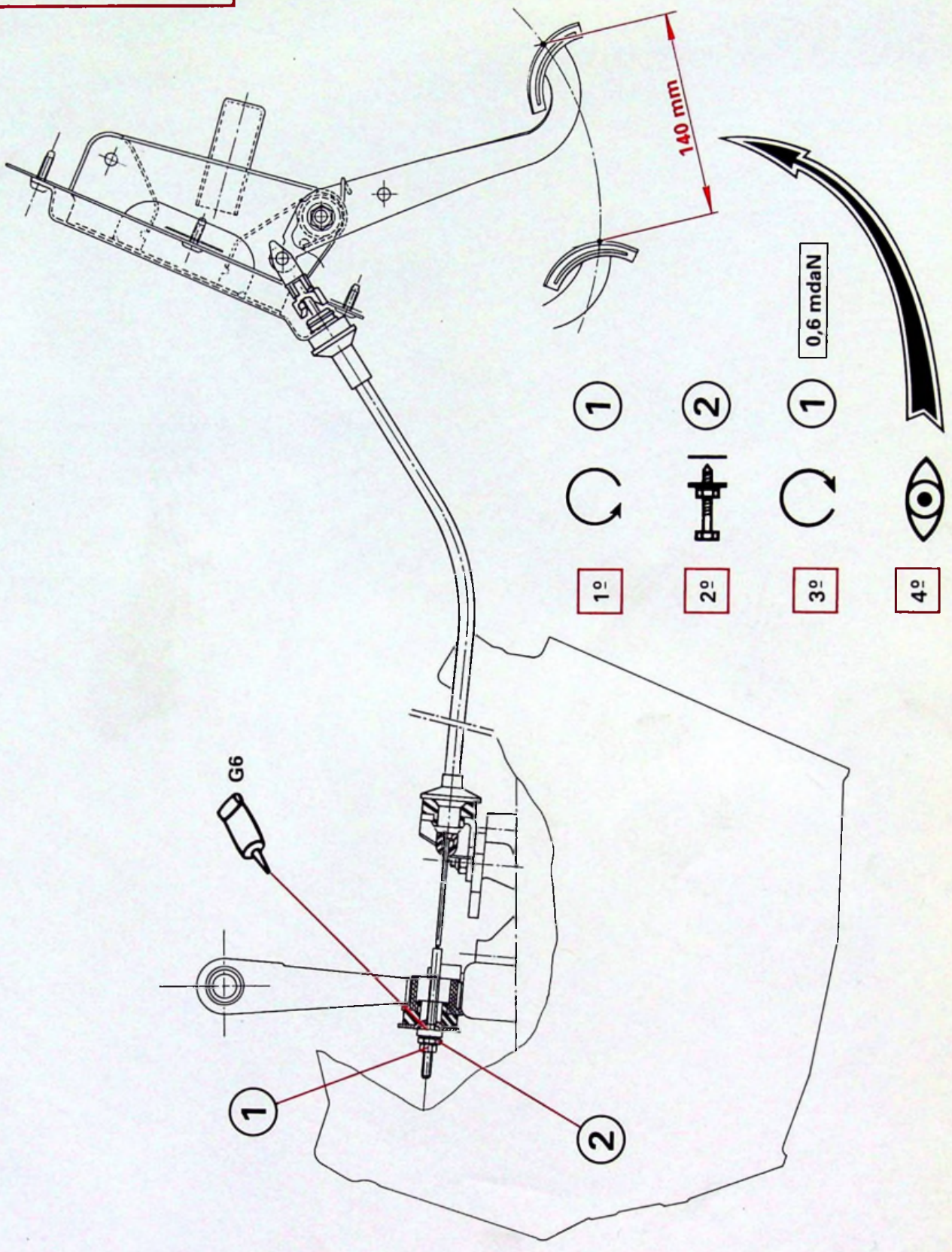
Desserrer le contre–écrou (1).

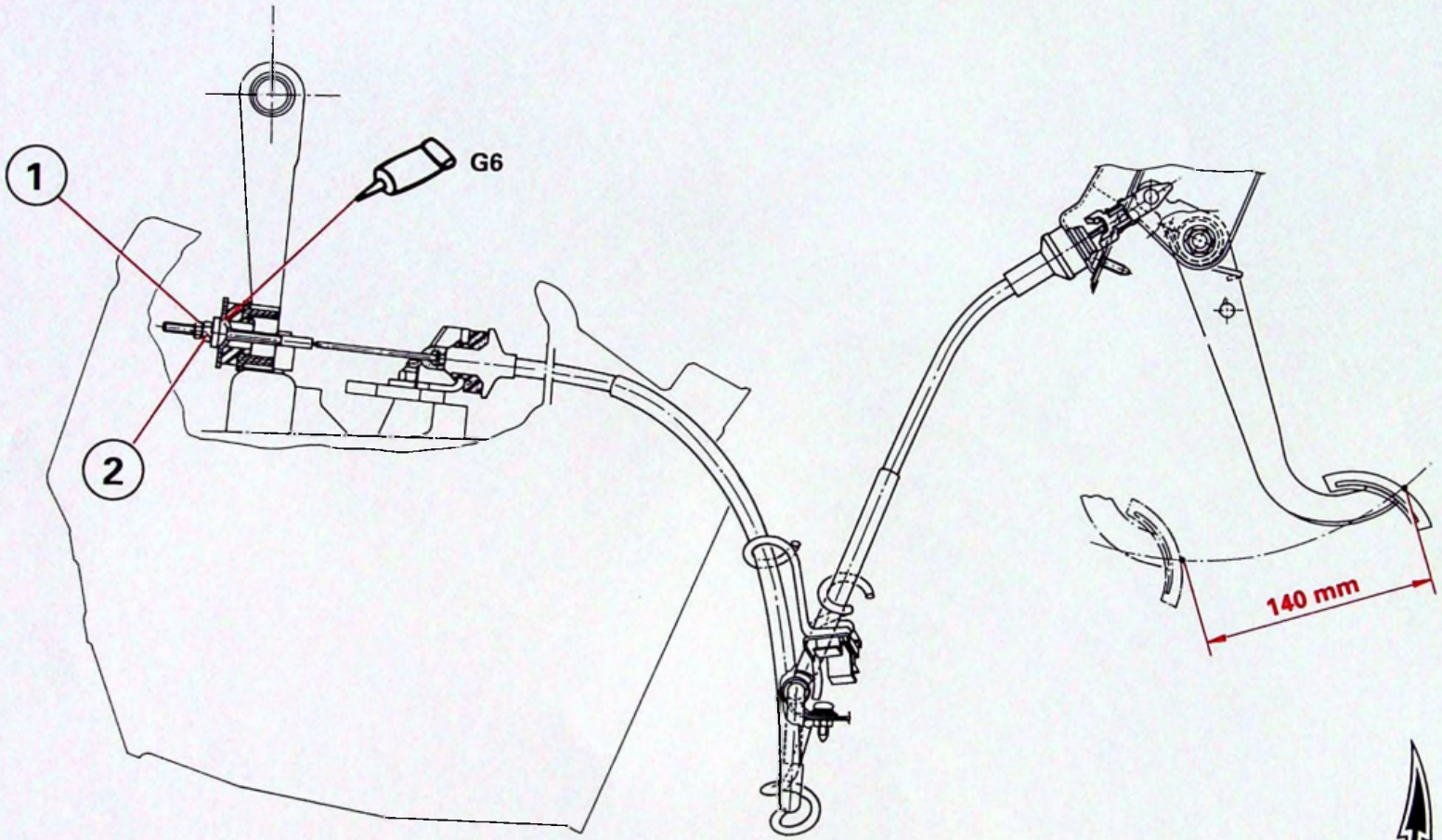
Pour obtenir une course conforme à la valeur indiquée, desserrer ou serrer l'écrou (2).

(serrer l'écrou pour augmenter la course et inversement).

Serrer le contre–écrou (1).




140 mm
0,6 mdaN
1º
2º
3º
4º
G6
1
2
F.31-1



1º 1

2º 2

3º 1 0,6 mdaN

4º

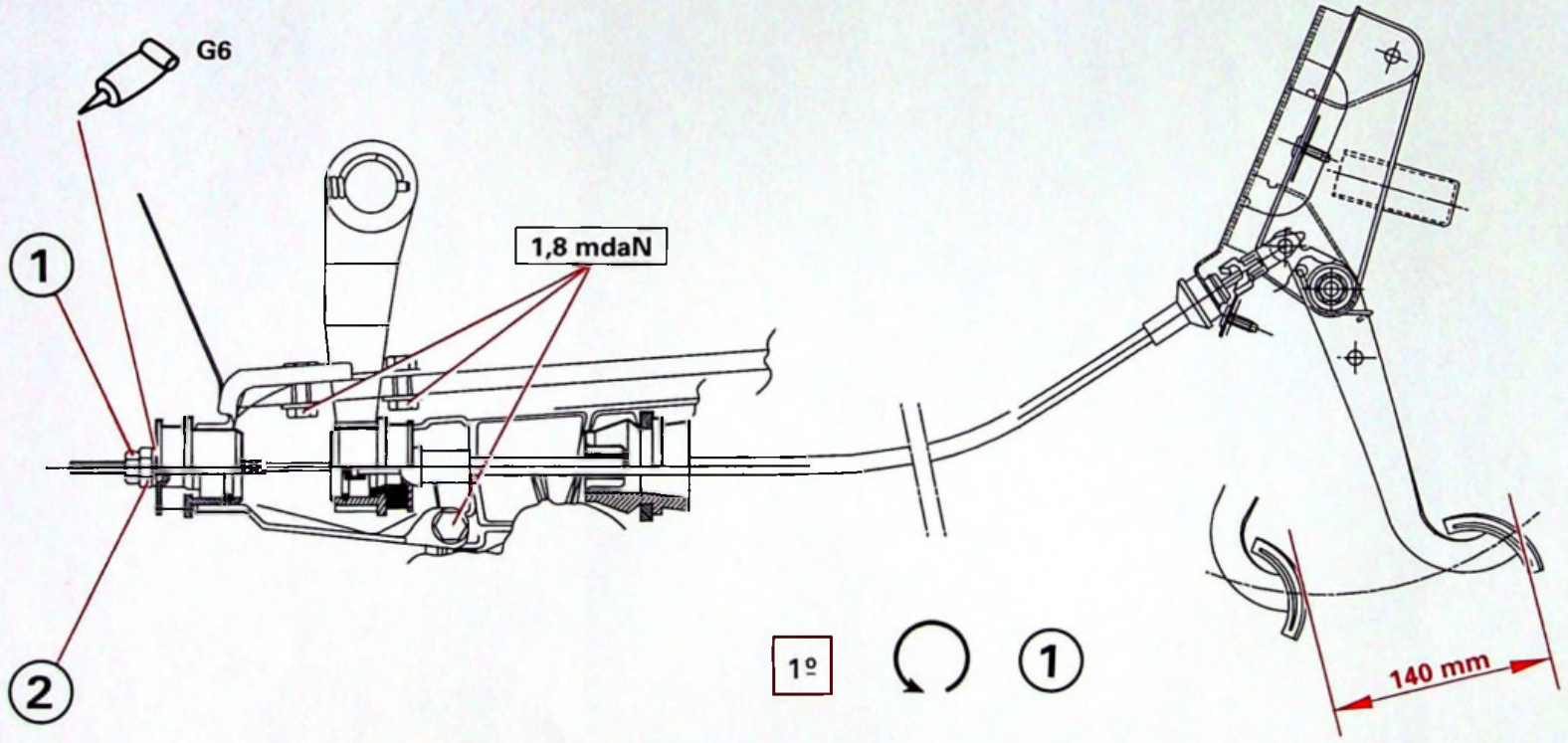
4

ZX
312-0/2

1

F.31-2

8941

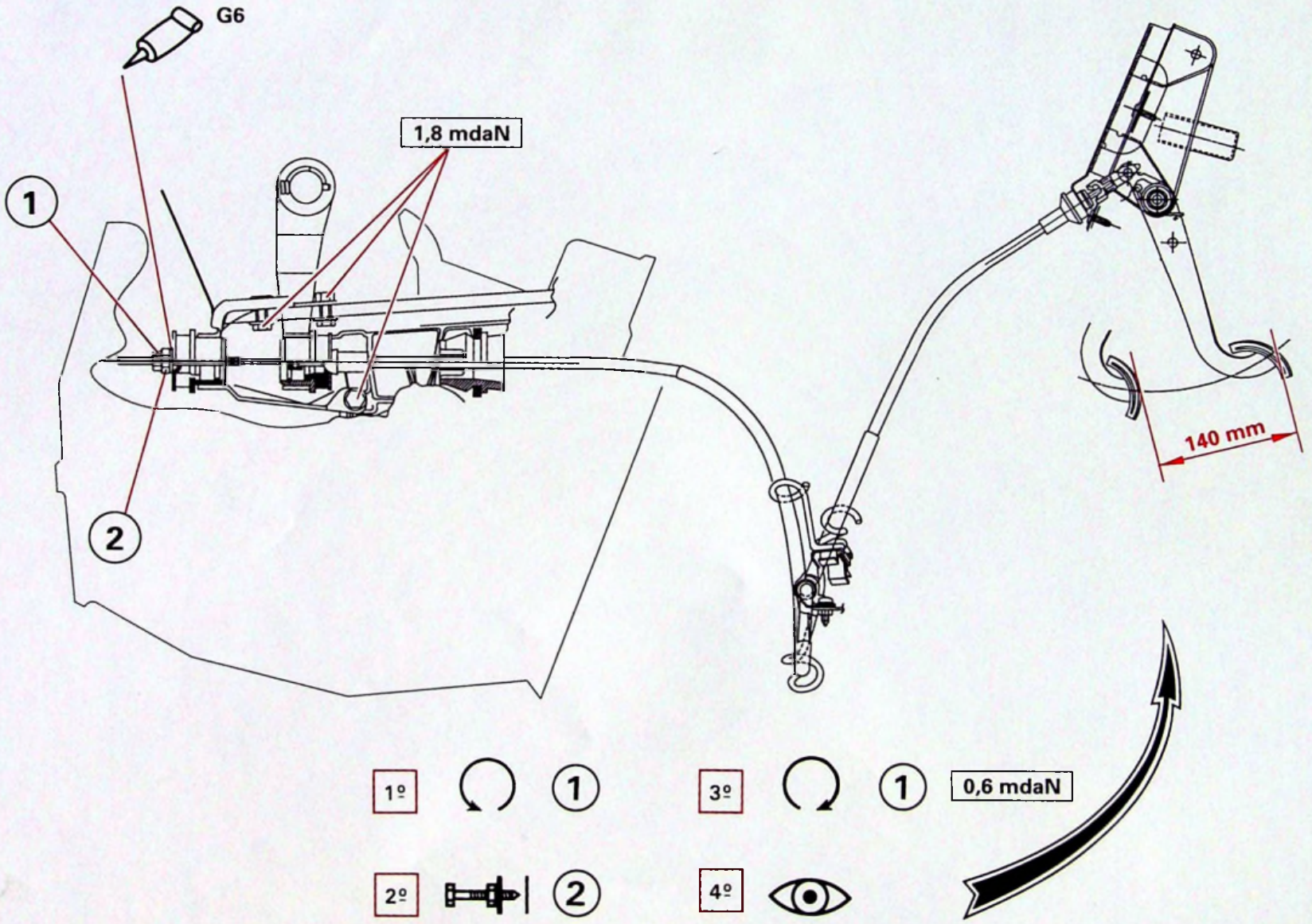


1º 1

2º 2

3º 1 0,6 mdaN

4º


G6
1,8 mdaN
1
2
140 mm
1º
1
3º
1
0,6 mdaN
2º
2
4º

OUTILLAGE PRECONISE

4090-T : Support de maintien moteur.

7011-T : Mandrin de centrage.

7504-T : Pince pour dépose des agrafes plastique.

DEPOSE ET POSE DES TRANSMISSIONS

7116-T : Coffret boîte de vitesses.

7101-T.O : Tampons de montage des joints.

7101-T.G : Tampons de montage des joints.

80.902-K : Outil de freinage.

6310-T : Appareil d'immobilisation moyeu.

DEPOSE ET POSE DE L'EMBRAYAGE (sur véhicule) Boîte de vitesses MA

DEPOSE

Lever et caler le véhicule roues pendantes à l'avant et à l'arrière (pour faciliter la remise en place de la boîte de vitesses).

(Voir ⓪ ZX 000-00/2)

Vidanger la boîte de vitesses.

Fixer le capot verticalement.

Déposer, Fig. I et Fig. II :

- la batterie
- le filtre à air **(1)** et son conduit **(2)**, en désaccouplant le collier **(6)** de la coiffe du carburateur, les durits **(4)** et **(5)** et le pion **(3)**.
- les quatre vis de fixation **(7)** de la plaque support **(8)**.
- la plaque **(8)**.

Déconnecter le contacteur de feu de recul.

Désaccoupler, Fig. III :

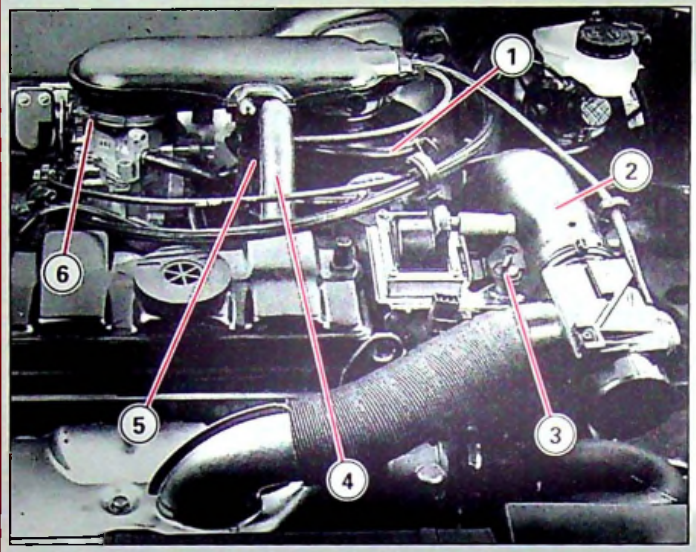
- le câble négatif de la batterie et le fil de masse.
- le câble compteur.
- le câble d'embrayage.
- la commande de vitesses **(9)**.

Déposer, Fig. IV :

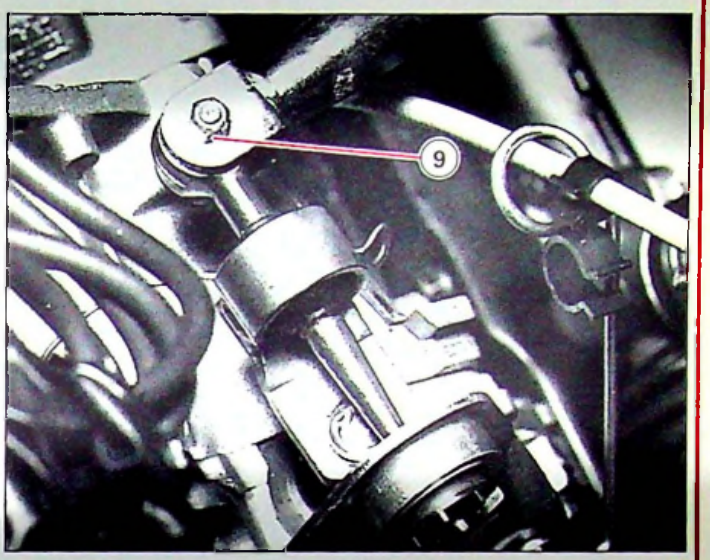
- les vis de fixation du démarreur.
- les agrafes plastique **(10)** avec la pince **7504-T.**
- le pare-boue **(11)**.

Déposer les transmissions

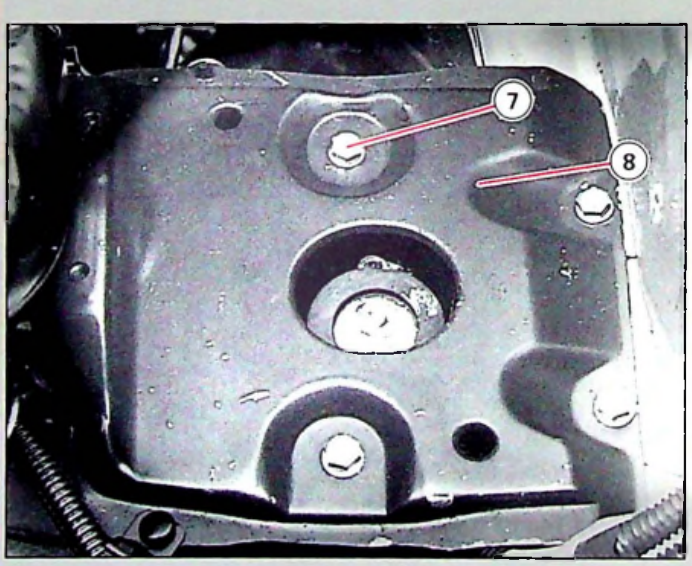
(Voir ⑤ ZX 372-1/1)



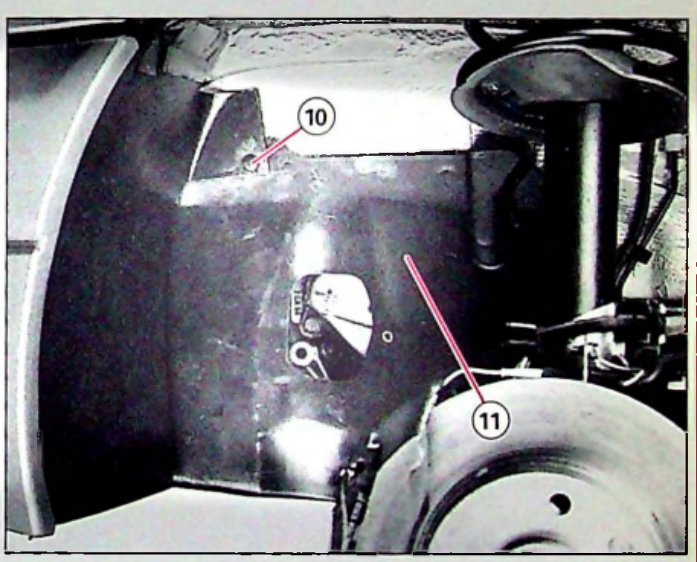
90-1364 I



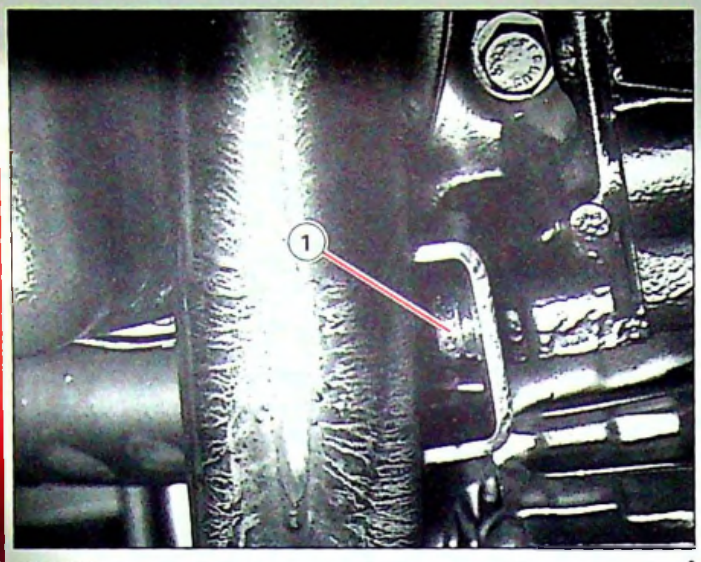
90-1384 III



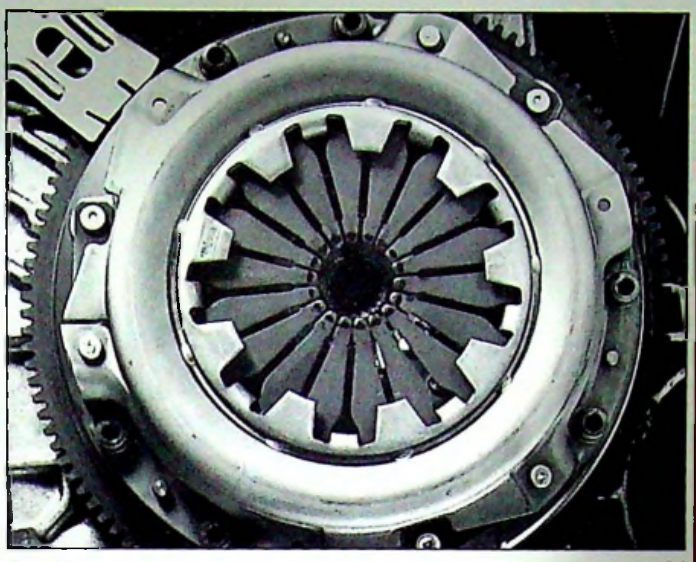
90-1385 II



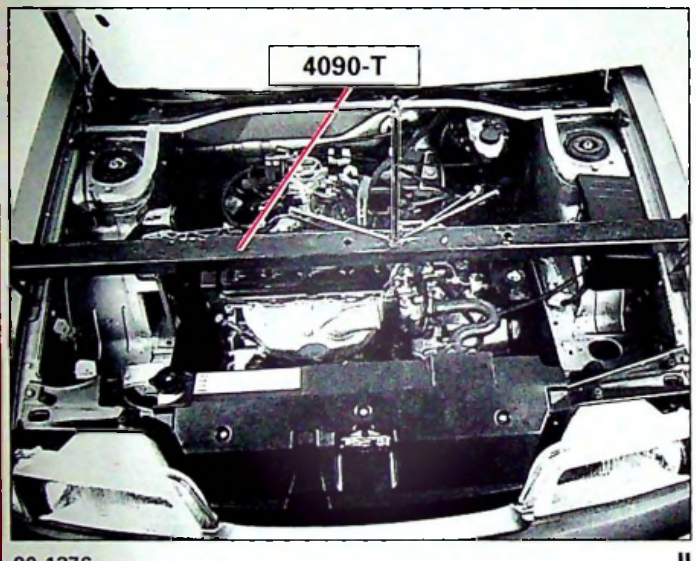
90-1377 IV



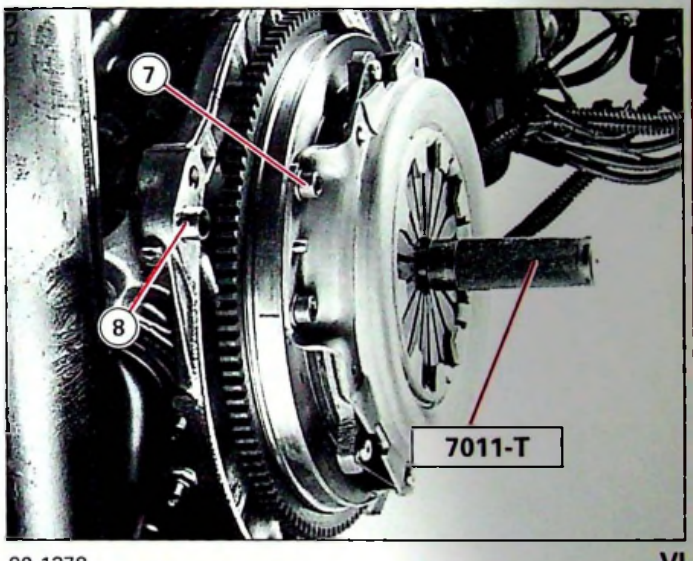
90-1379 I



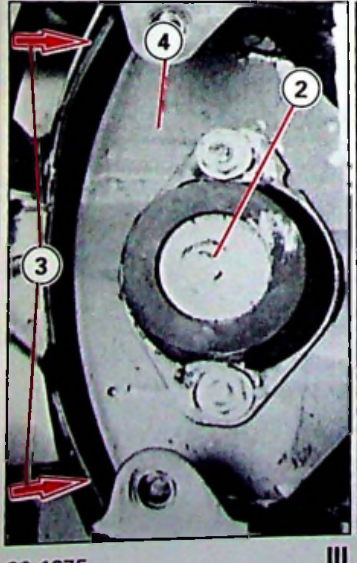
90-1388 V



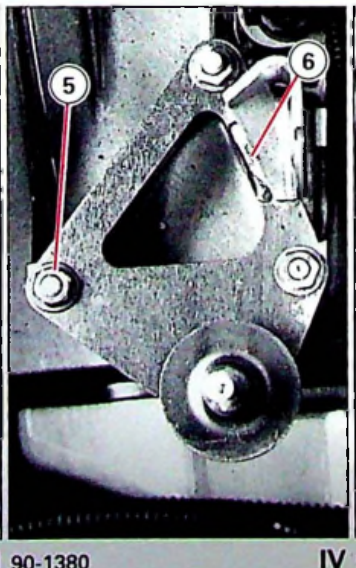
90-1376 II



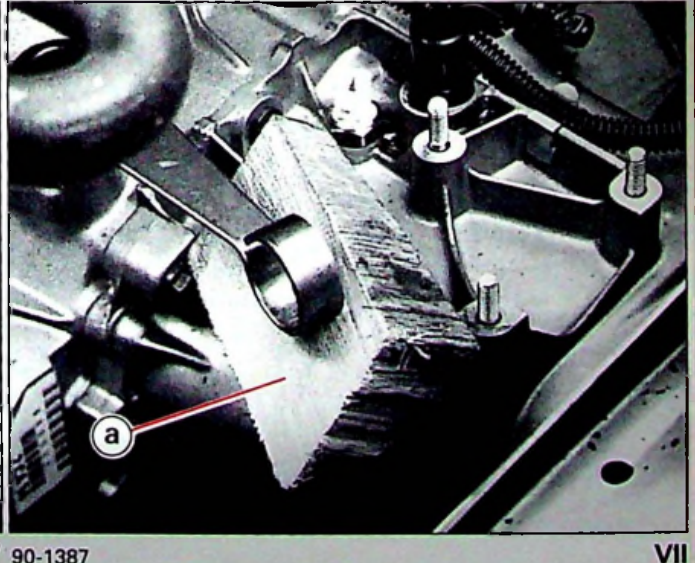
90-1378 VI



90-1375 III



90-1380 IV



90-1387 VII

Déposer, Fig. I :
- la vis **(1)** d'accouplement de l'échappement sous le moteur.

Maintenir, Fig. II. le moteur avec la traverse **4090-T**.

Elinguer la boîte de vitesses.

Déposer, Fig. III et Fig. IV :
- l'écrou **(2)** du goujon.
- les deux vis **(3)** de fixation du support sur caisse ➡
- le support **(4)**.
- les trois écrous **(5)** de fixation du support sur la boîte de vitesses.
- le support **(6).**
- les vis d'accouplement moteur-boîte de vitesses.

Ecarter la boîte de vitesses du moteur.

Nota :
DEPOSE ET POSE DE LA BOITE DE VITESSES
Protéger le radiateur .
Basculer le différentiel vers le haut.
Sortir la boîte de vitesses par le dessous du véhicule.

Déposer, Fig. V le mécanisme et le disque.

POSE

Poser, Fig. VI :
- le disque d'embrayage et le mécanisme avec le centreur **7011-T**.

Serrer les six vis **(7)**
Serrage : 1,5 mdaN

Poser la butée d'embrayage.

Graisser le guide de butée et l'axe de commande.

Vérifier la présence des deux bagues de centrage **(8)**.

Pendant la manutention de la boîte de vitesses, maintenir la butée d'embrayage en appui sur son guide en plaçant une cale **a** derrière la commande **Fig. VII.**

Présenter la boîte de vitesses face au moteur, tourner le moteur si nécessaire pour engager les cannelures du disque.

Poser, Fig. I, Fig. III et Fig. IV :

- les vis d'accouplement moteur-boîte de vitesses
  Serrage : 3,5 mdaN

- la vis **(1)** d'accouplement de l'échappement sous le moteur.
  Serrage : 3,5 mdaN

- les vis de fixation du démarreur
  Serrage : 1,6 mdaN

- le support **(6)**

- les trois écrous **(5)** de fixation du support **(6).**
  Serrage : 1,8 mdaN

- le support tôle **(4)** et les deux vis de fixation **(3)** ➡
  Serrage : 2,5 mdaN

- l'écrou **(2)**
  Serrage : 3,8 mdaN

Déposer l'élingue de la boîte de vitesses et la traverse **4090-T**

Poser les transmissions
(Voir ⑤ ZX 372-1/1)

Accoupler, Fig. I :

- la commande **(1)** de passage de vitesses.
  Serrage : 1,7 mdaN
- le câble négatif de la batterie.
- le fil de masse.
- le câble de compteur.
- le câble d'embrayage.
- Régler la commande d'embrayage (course à la pédale 140 mm)
  (Voir ④ ZX 312-0/1)

Connecter le contacteur de feu de recul.

Poser, Fig. II, Fig. III et Fig. IV :

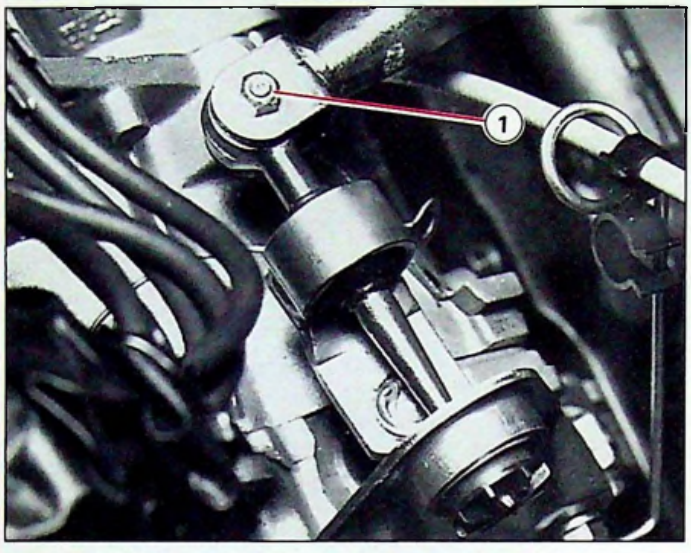
- le pare-boue **(2)** et les agrafes plastique.
- la plaque **(3)** support batterie.
- les quatre vis **(4)** de fixation.
  Serrage : 2,5 mdaN
- le filtre à air **(5)** et son conduit **(6)**.
- verrouiller le pion **(7)**.
- accoupler les deux durits **(8)** et **(9)**, la coiffe **(10)** du carburateur.
- la batterie.

Effectuer le remplissage de la boîte de vitesses.

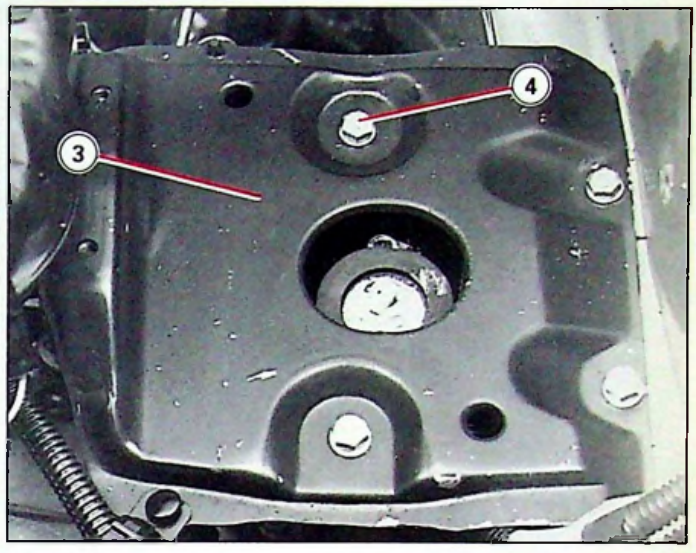
Contrôler le passage correct de tous les rapports.

Poser les roues.

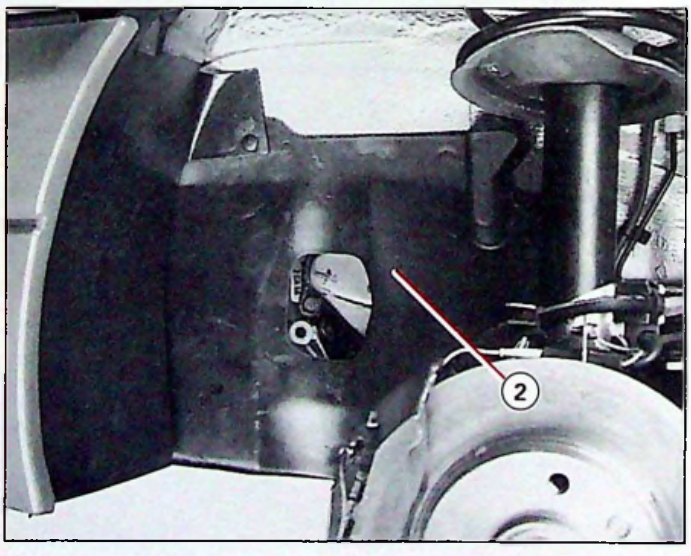
Mettre le véhicule au sol.



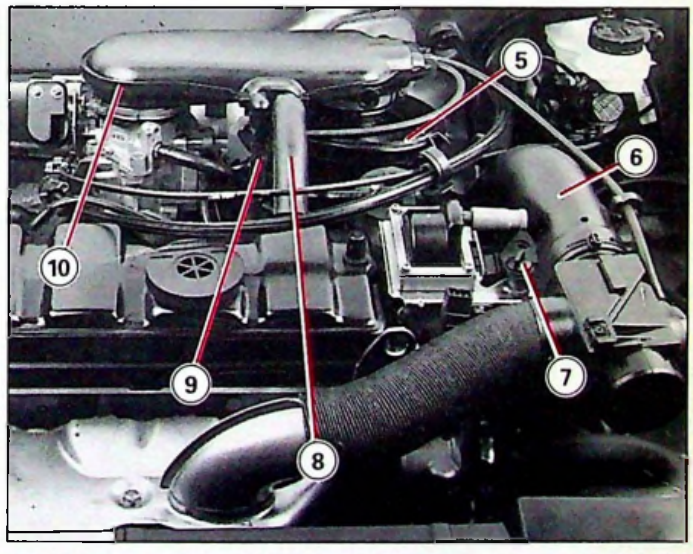
90-1384 I



90-1385 III



90-1377 II



90-1364 IV

OUTILLAGE PRECONISE

4090-T : Support de maintien moteur.

7011-T : Mandrin de centrage.

7116-T : Coffret Boîte de vitesses.

7115-T : Douille pour dépose axe support BV.

7504-T : Pince pour dépose des agrafes plastiques.

DEPOSE ET POSE DES TRANSMISSIONS

7116-T : Coffret boîte de vitesses..

7101-T.G : Tampon de montage des joints.

7101-T.O : Tampon de montage des joints.

DEPOSE ET POSE DE L'EMBRAYAGE (sur véhicule) Boîte de vitesses BE3

DEPOSE

Lever et caler le véhicule roues pendantes à l'avant et à l'arrière (pour faciliter la remise en place de la boîte de vitesses).

(Voir (0) ZX 000-00/2)

Vidanger la boîte de vitesses.

Fixer le capot verticalement.

Déposer, Fig. I, II et III :

- la batterie,
- le bac à batterie,
- le filtre à air et le boîtier d'air **(1)** *(Diesel)*,
- le conduit d'air **(4)**,
- les quatre vis de fixation **(2)** de la plaque support **(3)**,
- la plaque support **(3)**,
- la pompe à vide **(5)** avec son support et sa courroie *(Diesel)*.

Déconnecter, le contacteur de feu de recul.

Désaccoupler :

- le câble négatif de la batterie,
- le câble d'embrayage,
- le câble de compteur,
- le fil de masse sur le carter d'embrayage.

Déposer, Fig. IV :

- les deux vis de fixation **(6)** et **(7)** ainsi que la tôle de protection **(8)** *(Essence)*,
- les vis de fixation du démarreur.

Désaccoupler, Fig. V :

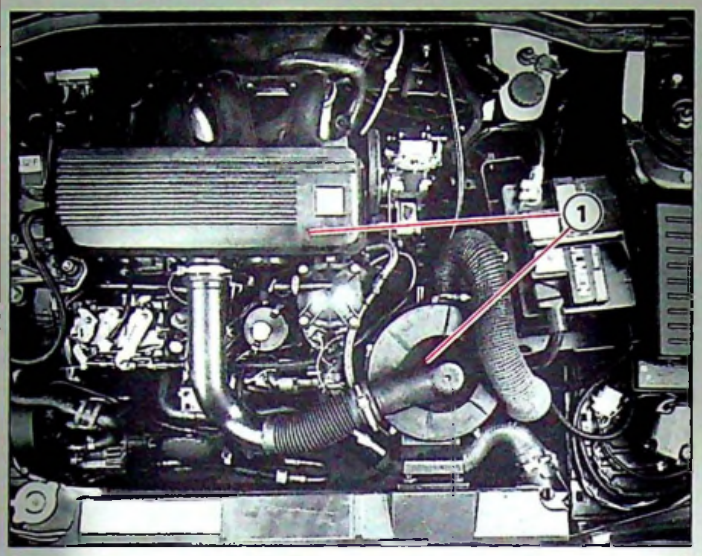
- le capteur PMH,
- les trois biellettes **(9)** de commande de la boîte de vitesses.

Déposer, Fig. VI :

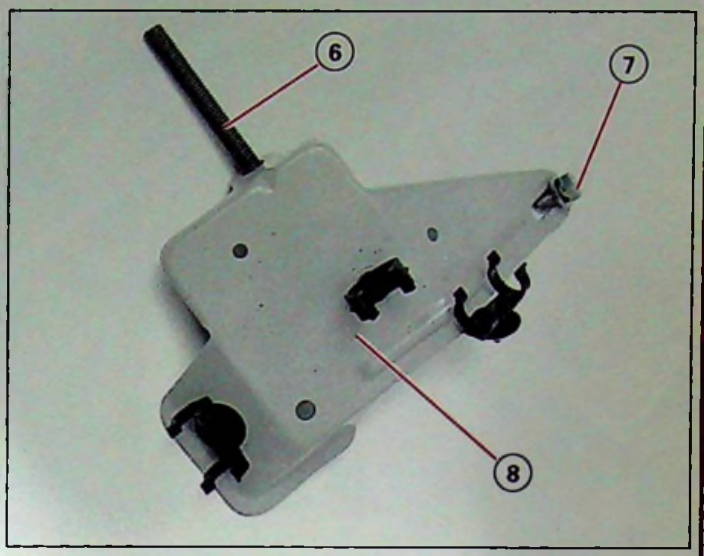
- les agrafes plastique avec la pince **7504-T,**
- le pare-boue **(10).**

Déposer, les transmissions.

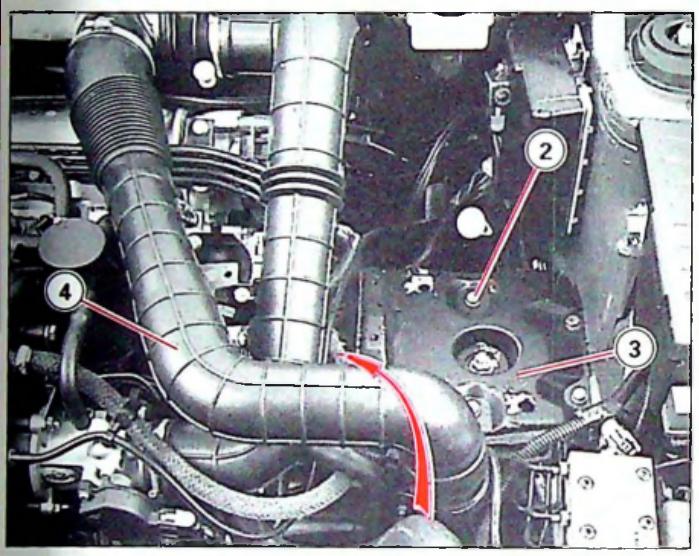
(Voir (5) ZX 372-1/2).



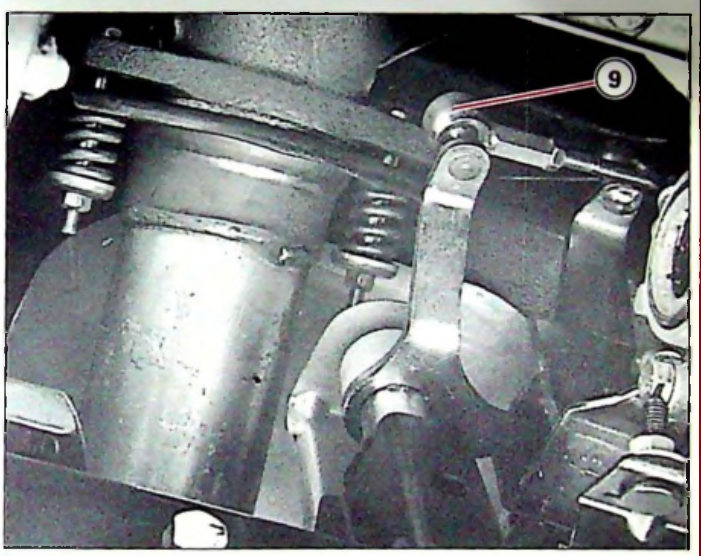
91-701 I



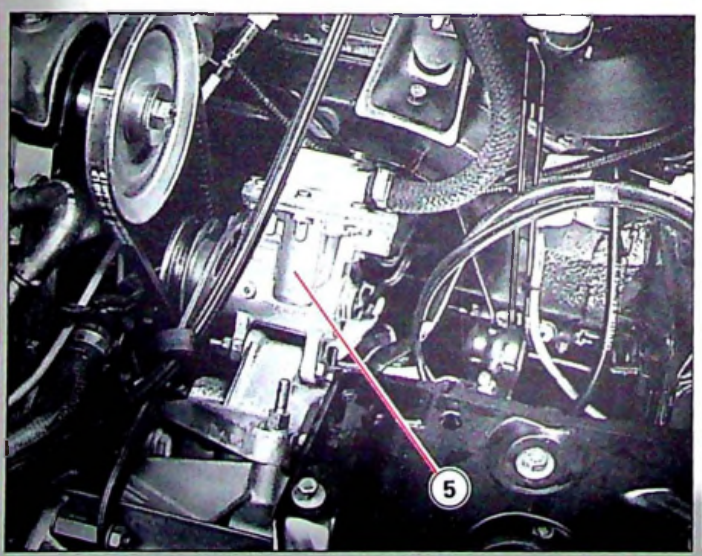
90-1316 IV



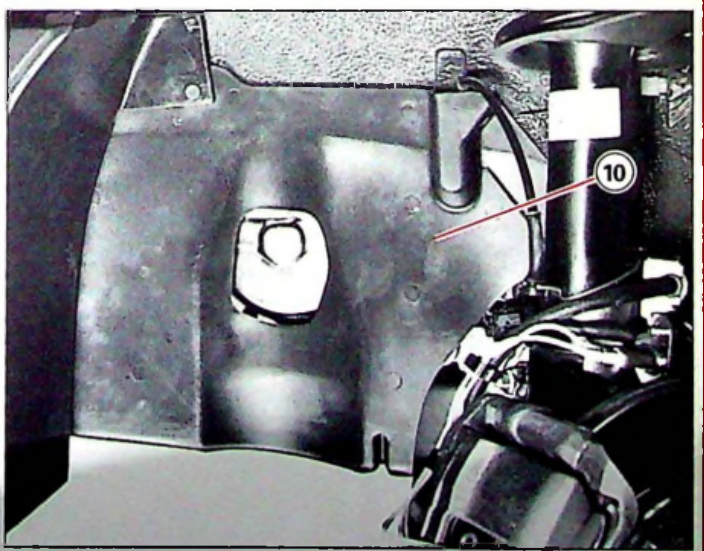
90-1312 II



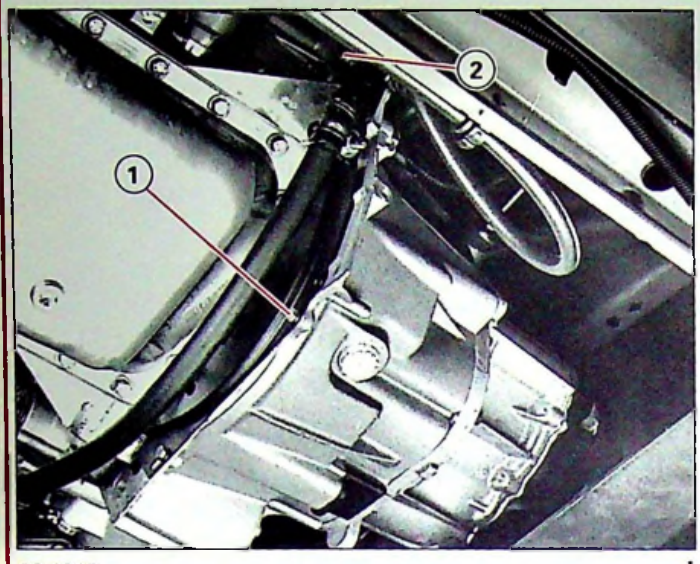
90-1314 V



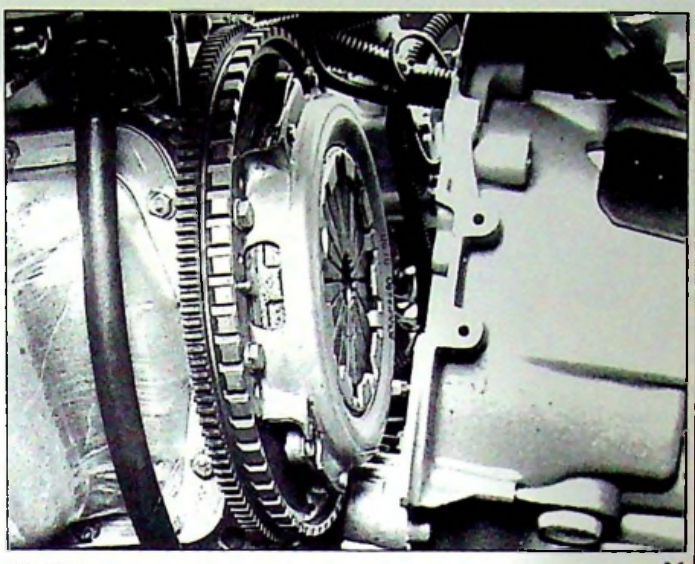
91-673 III



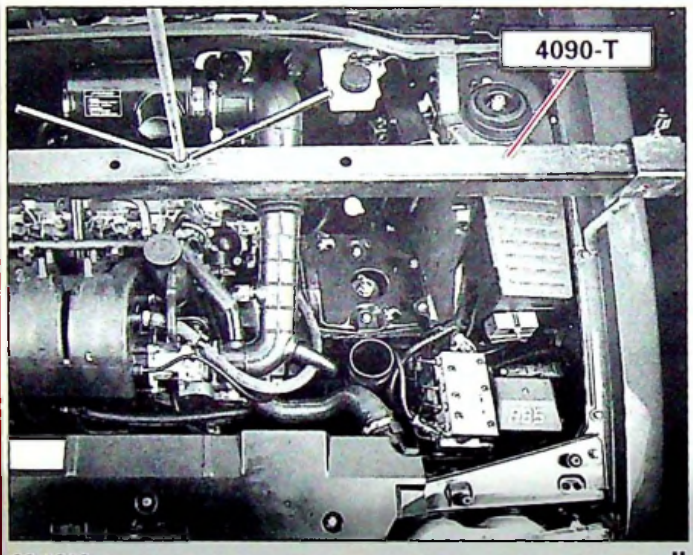
90-1305 VI



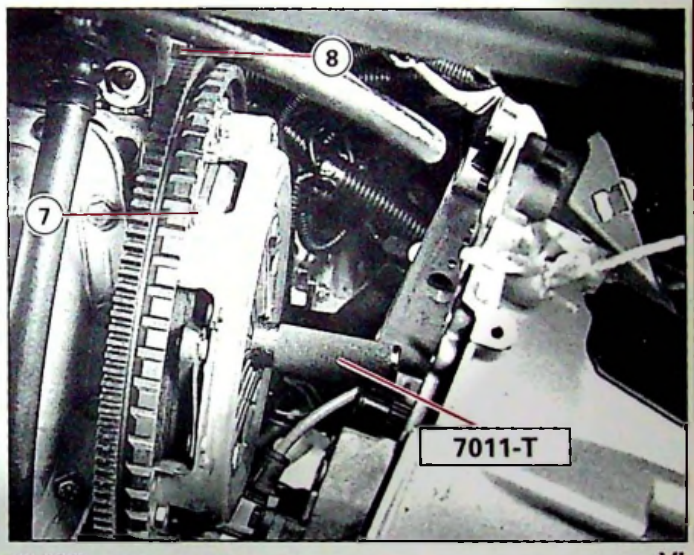
90-1315 I



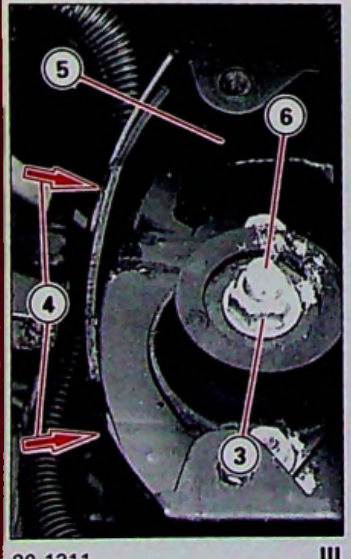
90-1310 V



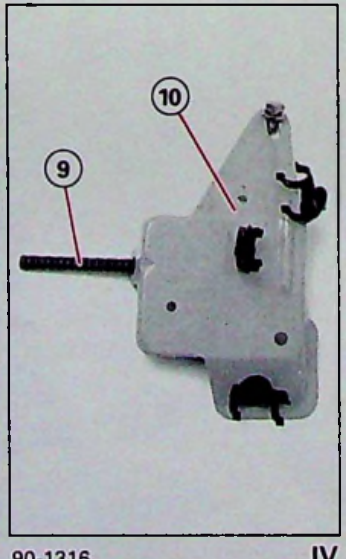
90-1313 II



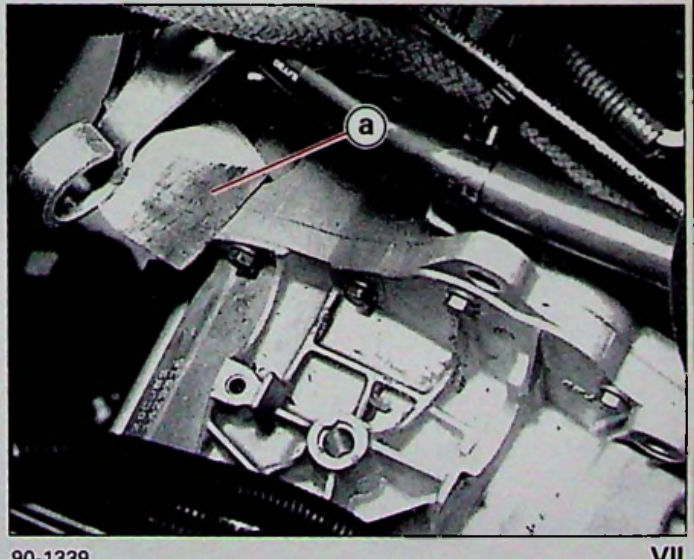
90-1309 VI



90-1311 III



90-1316 IV



90-1339 VII

DEPOSE

Déposer, Fig. I :
- la tôle de protection **(1)** du volant moteur,
- la fixation **(2)** des tubes sur carter d'embrayage, *(direction assistée).*

Maintenir Fig. II, le moteur avec la traverse **4090-T.**

Elinguer la boîte de vitesses.

Déposer, Fig. III :
- l'écrou **(3)** du goujon,
- les deux vis **(4)** de fixation du support sur caisse ⇨
- le support **(5),**
- le goujon **(6)** du support avec l'outil **7115-T,**
- les vis d'accouplement moteur-boîte de vitesses.

Ecarter Fig. V, la boîte de vitesses du moteur.

Nota :

DEPOSE ET POSE DE LA BOITE DE VITESSES
Protéger le radiateur.
Basculer le différentiel vers le haut.
Sortir la boîte de vitesses par le dessous du véhicule.

Déposer le mécanisme et le disque.

POSE

Poser, Fig. VI :
- le disque d'embrayage et le mécanisme avec le centreur **7011-T.**

Serrer les six vis **(7)**

Serrage : 2 mdaN

Poser la butée d'embrayage.

Graisser le guide de butée et l'axe de commande.

Vérifier la présence des deux bagues de centrage **(8).**

Pendant la manutention de la boîte de vitesses, maintenir la butée d'embrayage en appui sur son guide en plaçant une cale **a** derrière la commande **Fig. VII.**

Présenter la boîte de vitesses face au moteur, tourner le moteur si nécessaire pour engager les cannelures du disque.

Poser, Fig. III et Fig. IV :
- les vis **(9)** d'accouplement moteur-boîte de vitesses

Serrage : 5 mdaN

en posant la tôle de protection **(10).***(Essence),*
- les vis du démarreur

Serrage : 3,5 mdaN

avec la patte-support *(Diesel),*
- le goujon **(6)** du support de boîte de vitesses avec l'outil **7115-T,**

(LOCTITE FRENBLOC **E6** sur le filet)

Serrage : 5 mdaN
- le support **(5),**
- les deux vis **(4),**

Serrage : 2,5 mdaN
- l'écrou **(3).**

Serrage : 8 mdaN

Déposer l'élingue de la boîte de vitesses et la traverse **4090-T.**

Poser les transmissions

(Voir (5) ZX 372-1/2)

Poser, Fig. I :
- la tôle de protection **(1)** du volant moteur,
- la fixation **(2)** des tubes sur carter d'embrayage.

Poser Fig. I *(Diesel) :*

- la pompe à vide et son support **(1),**
- la courroie et effectuer la tension.

Accoupler, Fig. II :

- les trois biellettes **(2)** de commande de boîte de vitesses,
- le capteur PMH,
- le fil de masse sur le carter d'embrayage,
- le câble négatif de la batterie,
- le câble compteur,
- le câble d'embrayage,
- Régler la commande d'embrayage (course à la pédale **140 mm)**.

(Voir (4) ZX 312-0/1)

Connecter le contacteur de feu de recul.

Poser, Fig. III et IV :

- le pare-boue **(3),**
- la plaque **(4)** support batterie,
- les vis **(5)** de fixation de la plaque,

Serrage : 2,5 mdaN

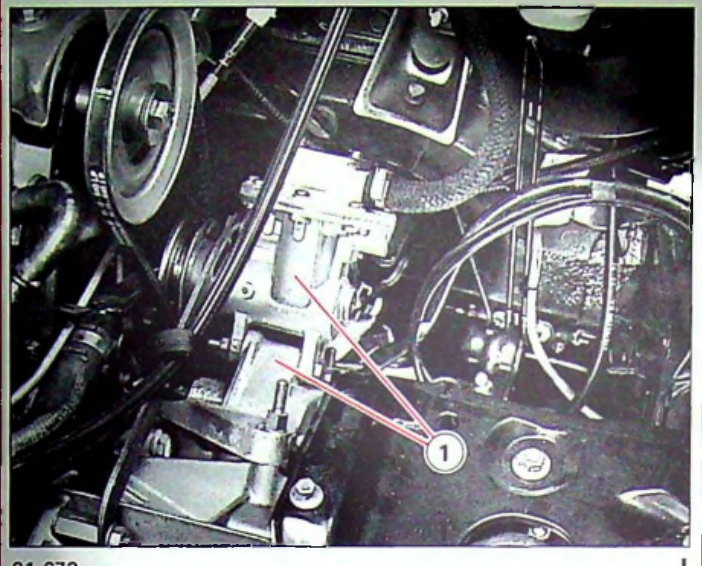
- le bac à batterie,
- le conduit d'air **(6)** *(Essence),*
- le filtre à air et le boîtier d'air **(7)** *(Diesel),*
- la batterie.

Effectuer le remplissage de la boîte de vitesses.

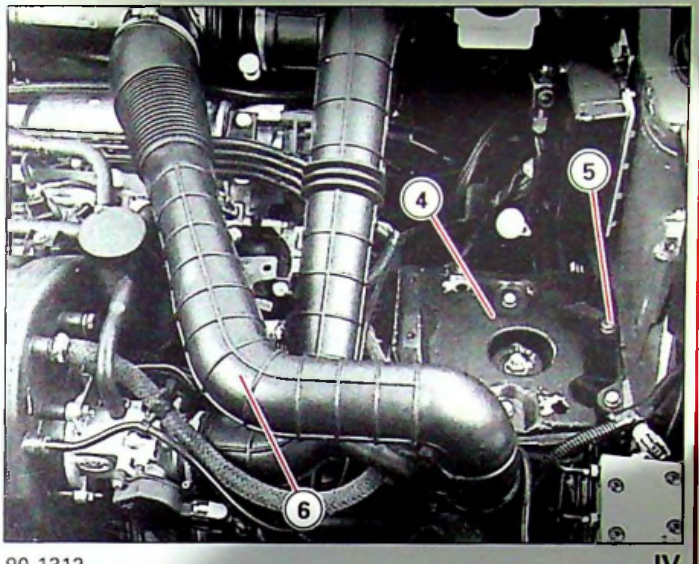
Contrôler le passage correct de tous les rapports.

Poser les roues.

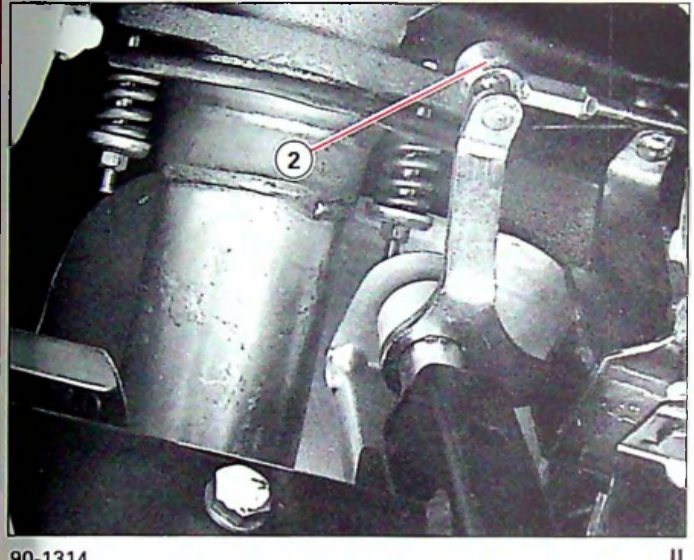
Mettre le véhicule au sol.



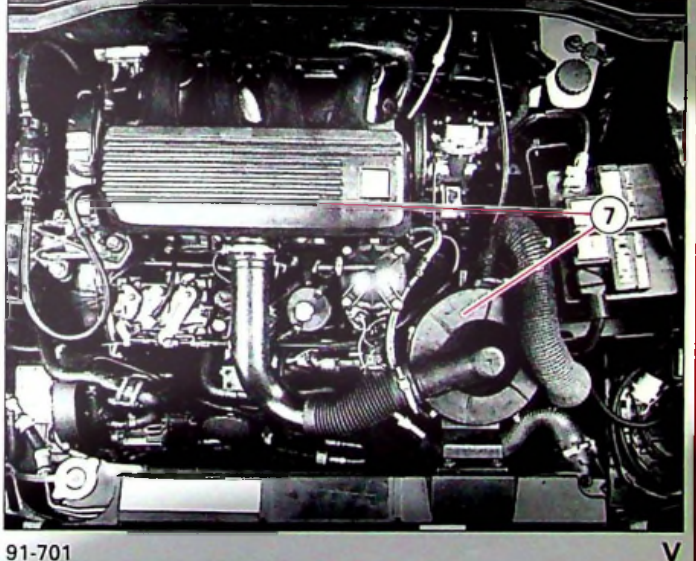
91-673 I



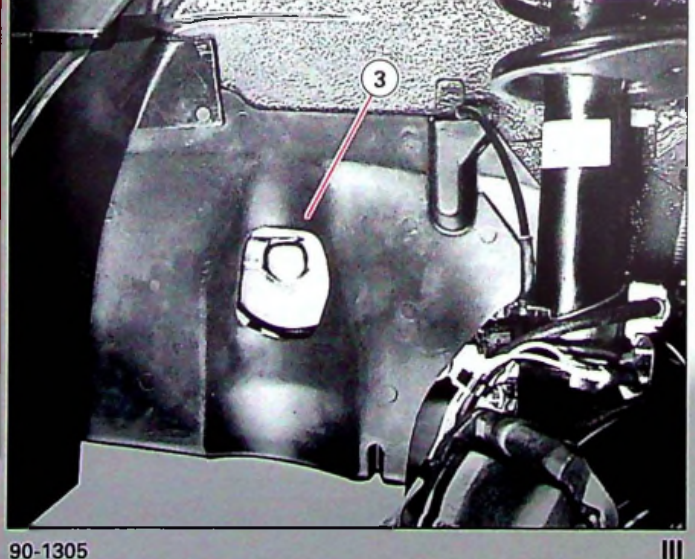
90-1312 IV



90-1314 II



91-701 V



90-1305 III

OUTILLAGE PRECONISE

4090-T : Support de maintien moteur.

9513-T : Centreur d'embrayage.

7116-T : Coffret boîte de vitesses.

7115-T : Douille pour dépose axe support B.V.

7113-T : Support et guide pour dépose et pose B.V.

7504-T : Pince pour dépose des agrafes plastiques.

DEPOSE ET POSE DES TRANSMISSIONS.

7116-T : Coffret boîte de vitesses.

7101-T.G. : Tampon de montage des joints.

7101-T.O. : Tampon de montage des joints.

DEPOSE ET POSE DE L'EMBRAYAGE TIRE (Sur véhicule) Boîte de vitesses BE3

DEPOSE

Lever et caler le véhicule roues pendantes.

Vidanger la boîte de vitesses.

Déposer Fig. I :

- Le pare-boue gauche.
- Les transmissions.

Voir (5) ZX 372-1/2)

- La tôle de protection du volant moteur.
- Les vis de maintien du tube **(1)** d'alimentation de direction.
- La vis **(3)** d'accouplement moteur/boîte.

Désaccoupler Fig. I :

- La rotule d'échappement.
- Les trois biellettes de commande de vitesses.
- Le capteur P.M.H. **(4).**
- La prise tachymétrique. *(écarter celle-ci).*

Déconnecter Fig. I, la sonde de niveau d'huile **(2).**

Déposer Fig. II et Fig. IV :

- La batterie et son bac.
- La plaque support batterie.
- L'échangeur air-air **(5).**
- Le filtre et le conduit d'air **(6).**
- Le guide câble compteur **(7).**

Déconnecter les faisceaux et masses environnant la boîte de vitesses.

Déposer Fig. IV, les trois vis **(13)** du démarreur. *(écarter celui-ci).*

NOTA :

Protéger le radiateur.

Détendre Fig. IV, le câble d'embrayage par les deux écrous **(11).**

Dégager le câble d'embrayage.

Déposer Fig. IV, le support **(10)** du câble d'embrayage.

Maintenir le moteur avec la traverse **4090-T.**

Déposer Fig. IV :

- Le support boîte/caisse **(8).**
- Le goujon **(9)** du support à l'aide de l'outil **7115-T.**

Elinguer Fig. III, la boîte de vitesses à l'aide de l'outil **7113-T.**

IMPORTANT Fig. IV.

Avant de désaccoupler la boîte du moteur, repérer **IMPERATIVEMENT** la position de la goupille **(15)** de maintien levier axe de fourchette d'embrayage **(14)** sur le carter.

Déposer Fig. IV :

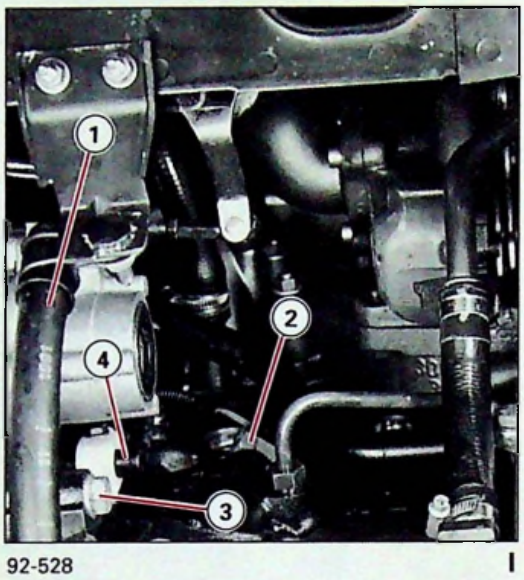
- La goupille **(15).**
- Le levier de fourchette **(14).**
- Les trois vis **(12)** de fixation boîte/moteur.

Ecarter la boîte de vitesses.

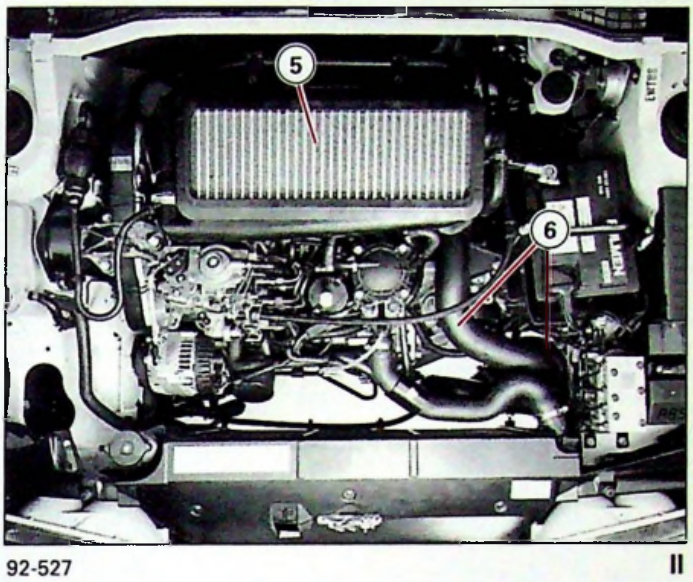
Déposer le mécanisme et le disque.

DEPOSE ET POSE DE LA BOITE DE VITESSES.

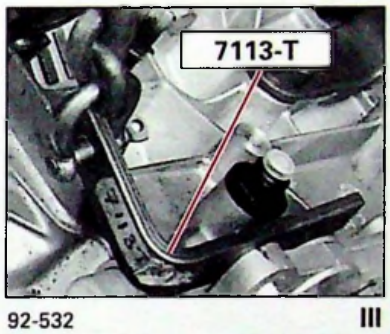
- Protéger le radiateur.
- Déposer la prolonge du différentiel.
- Basculer le différentiel vers le haut.
- Sortir la boîte de vitesses par le dessous du véhicule.



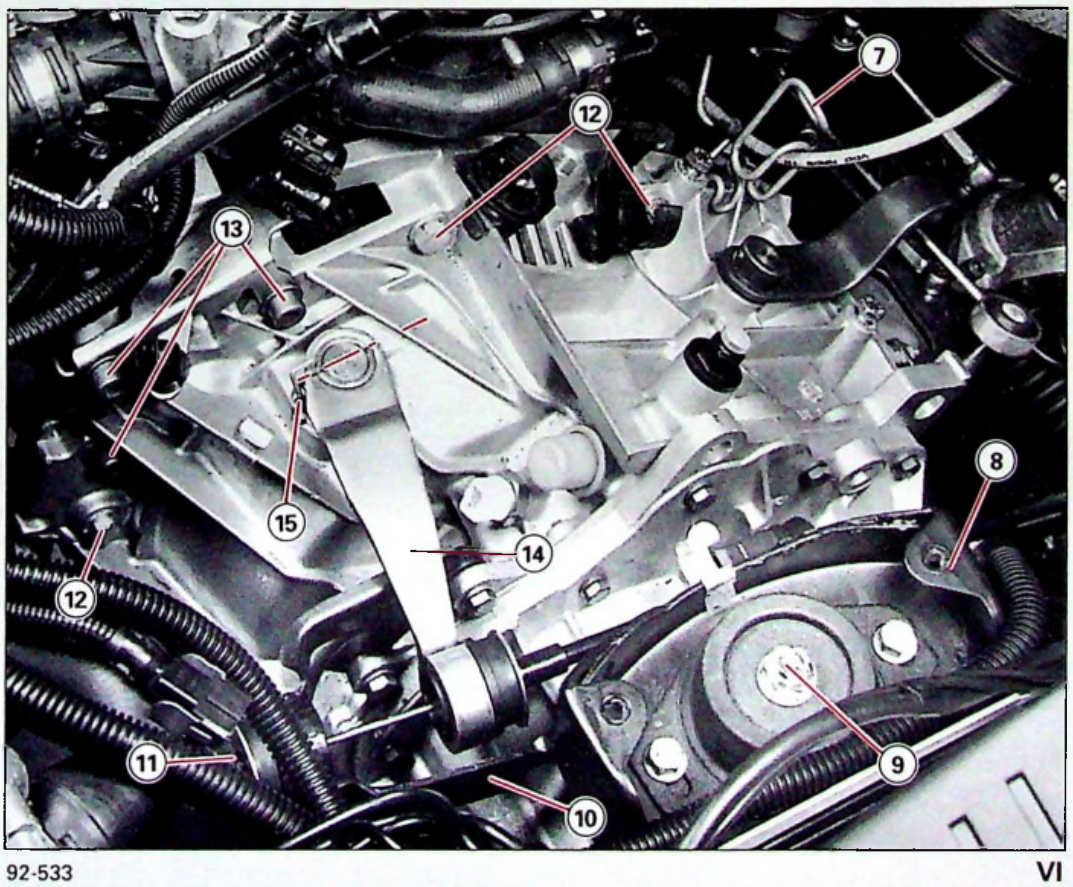
92-528 I



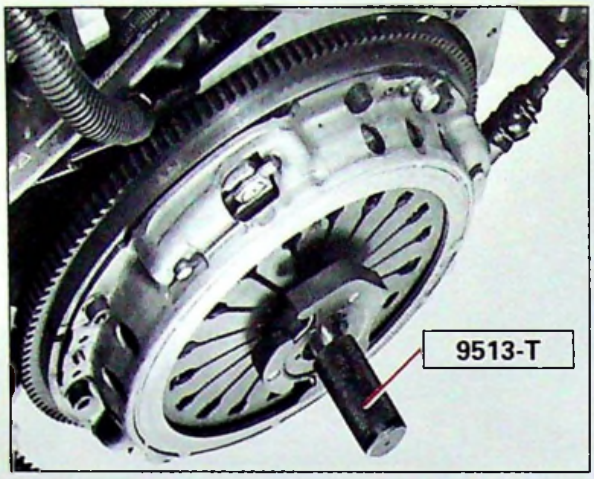
92-527 II



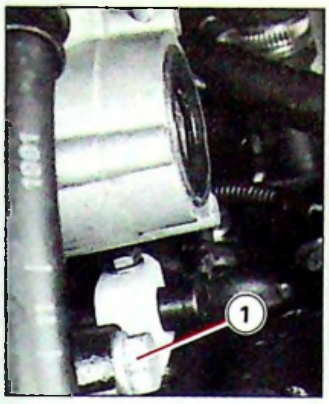
92-532 III



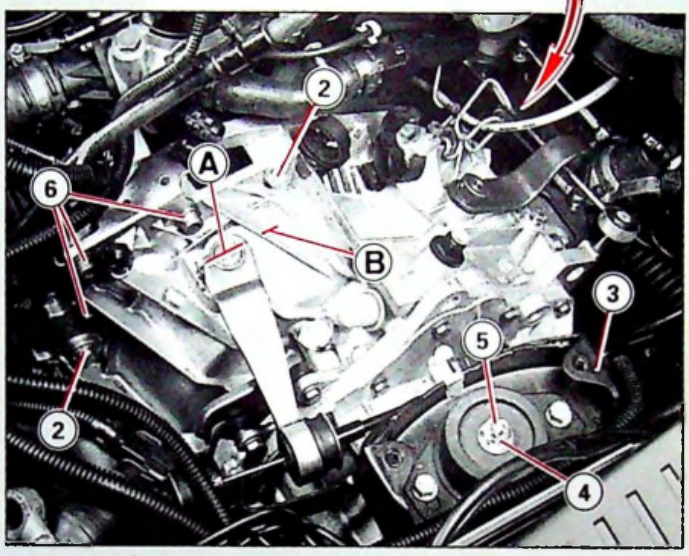
92-533 VI



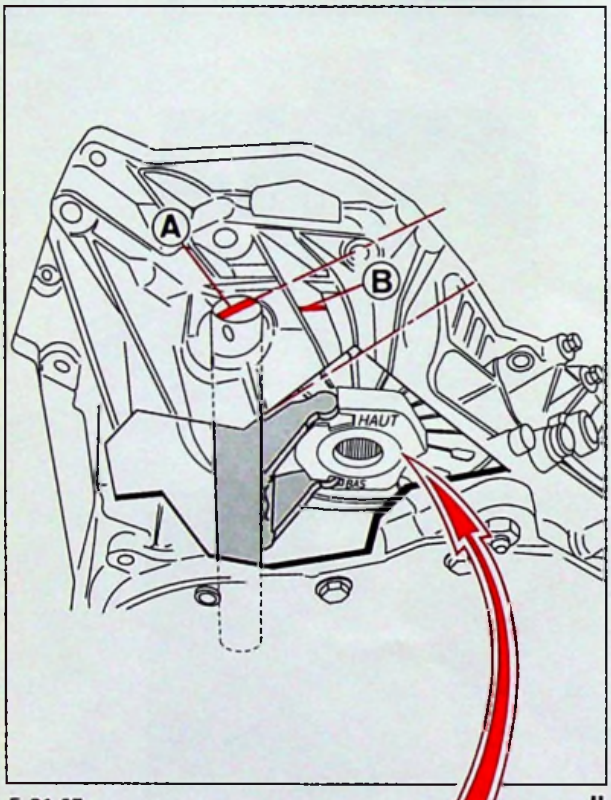
92-531 I



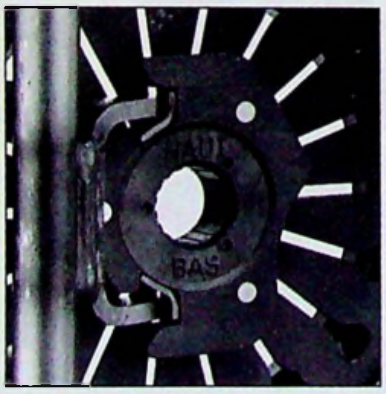
92-528 IV



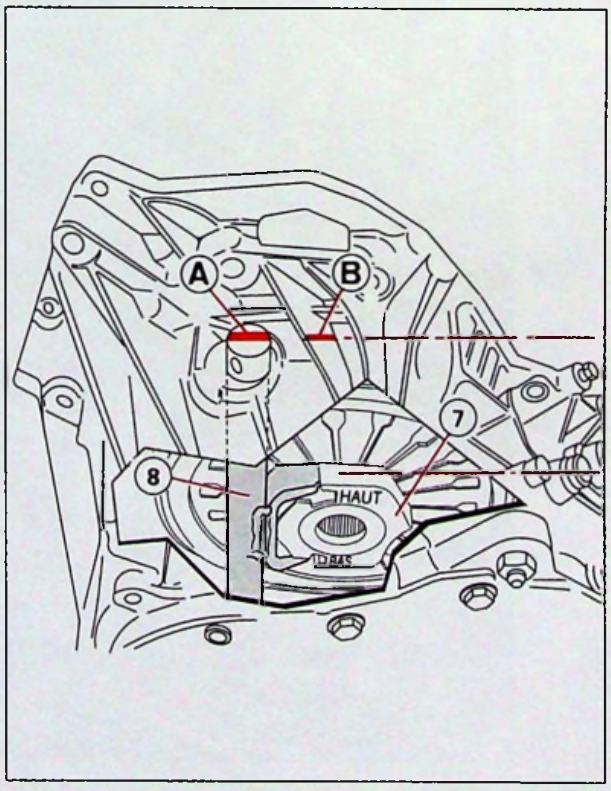
92-533 V



F. 31-07 II



92-425 III



F. 31-06 VI

POSE

Poser Fig. I, le disque d'embrayage et le mécanisme avec le centreur **9513-T.**

Serrer Fig. I, les six vis du mécanisme d'embrayage.

Serrage : 2 mdaN

ATTENTION

- **Positionner Fig. III,** la butée d'embrayage **HAUT/BAS.**
- **Pendant** l'approche boîte/moteur orienter le repère **(A),** axe de fourchette en appui sur le mécanisme d'embrayage **(Voir Fig. II).**
- **Engager** la boîte de vitesses.
- **L'alignement Fig. V et Fig. VI,** des repères **(A)** axe, et **(B)** carter vous assure l'engagement de la fourchette **(8)** dans la butée d'embrayage **(7).**
- **Sinon** répéter l'opération.

Poser Fig. IV et V :

- Les vis **(1)** et **(2)** d'accouplement boîte moteur.

Serrage : 5 mdaN

- Les vis **(6)** du démarreur.

Serrage : 3,5 mdaN

- Le goujon **(5)** à l'aide de l'outil **7115-T.**

LOCTITE FRENBLOC E6.
(sur filet)

Serrage : 5 mdaN

- Le support **(3).**

Serrage : 2,5 mdaN

- L'écrou **(4).**

Serrage : 8 mdaN

Déposer :

- L'élingue et l'outil **7113-T.**
- Le support moteur **4090-T.**

Poser Fig. I et Fig. II :

- Le levier de fourchette **(2).**
- La goupille **(4).**
- Le support **(3)** du câble d'embrayage.

Serrage : 1,8 mdaN

- Le câble d'embrayage;
  *(course à la pédale **140 mm**).*

(Voir (4) ZX 312-0/3)

- L'échangeur air-air **(5).**

Connecter les faisceaux et masses environnant la boîte de vitesses.

Poser Fig. I et Fig. II :

- Le guide câble compteur **(1).**
- La plaque support batterie.

Serrage : 2,5 mdaN

- Le filtre et le conduit d'air **(6).**
- La batterie et son bac.

Sous le véhicule.

Connecter Fig. III, la sonde **(8)** de niveau d'huile.

Accoupler Fig. III :

- Le capteur P.M.H. **(9).**
- La rotule d'échappement.

Serrage : 1 mdaN

- Les trois biellettes de commande de vitesses.

Poser Fig. III :

- Les vis de maintien du tube d'alimentation **(7)** de direction.
- La tôle de protection volant moteur.
- La prise tachymétrique.
- Les transmissions.

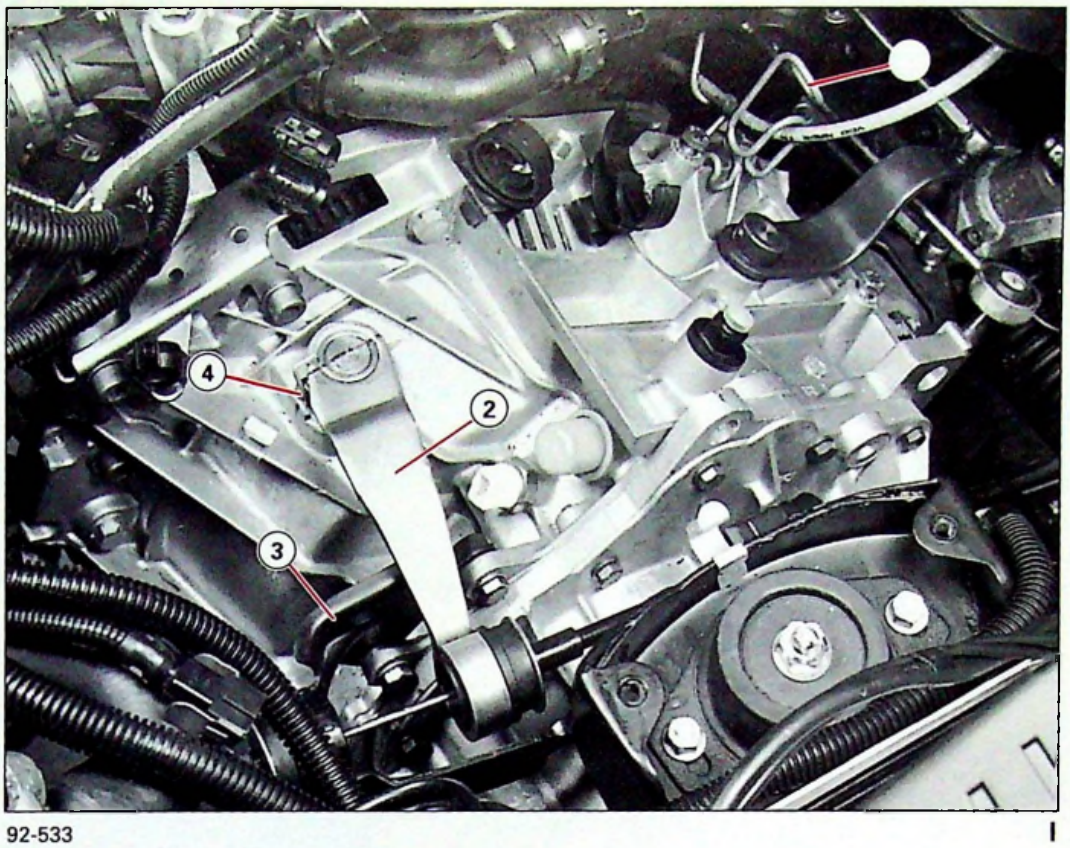
(Voir (5) ZX 372-1/2)

- Le pare-boue gauche.

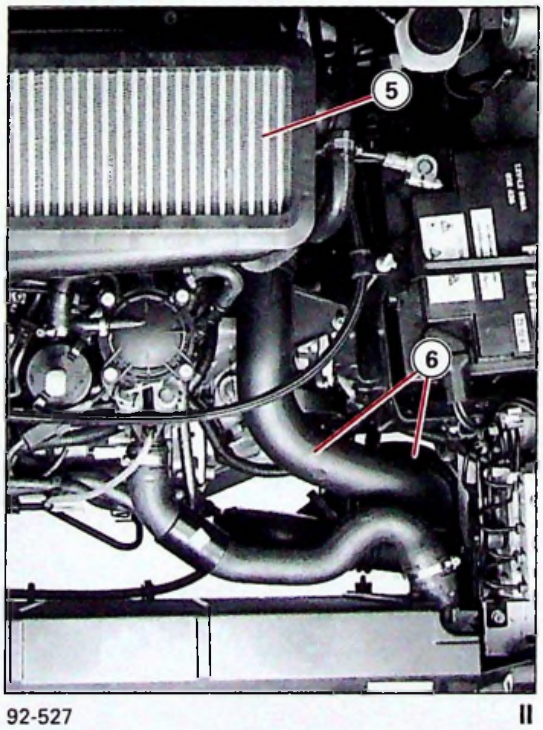
Effectuer le remplissage de la boîte de vitesses **(1,8 litres).**

Contrôler le passage correct de tous les rapports.

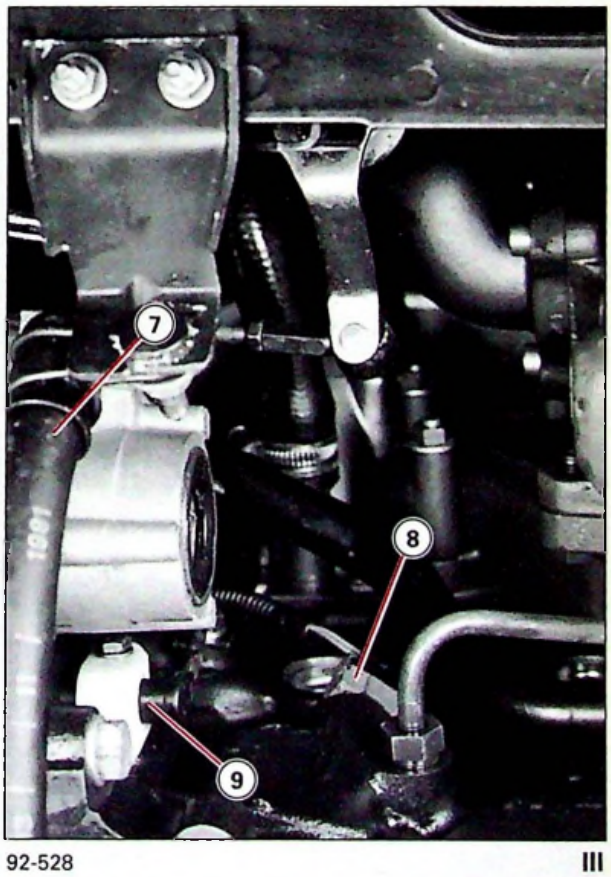
Mettre le véhicule au sol.



92-533 I



92-527 II



92-528 III

CITROËN ZX

LE 31 OCTOBRE 1995

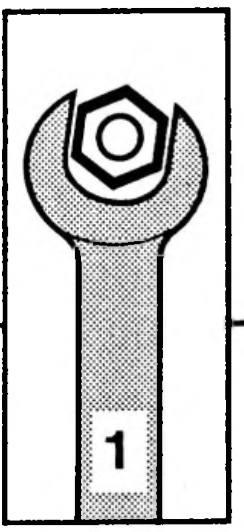
ABONNEMENT GME

RÉF. 4 N° ZX - 1

EVOLUTION

EVOLUTION CABLE D'EMBRAYAGE

MAN 008941



AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS VENTE

EVOLUTION : CABLE D'EMBRAYAGE

Date d'application : 11/94.
Véhicules concernés : ZX tous types.

1 – ANCIEN MONTAGE

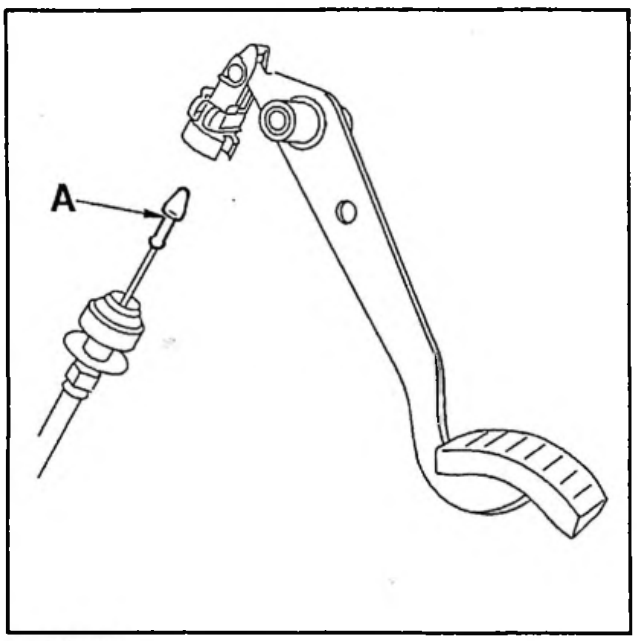


Fig : B2BP02DC

2 – NOUVEAU MONTAGE

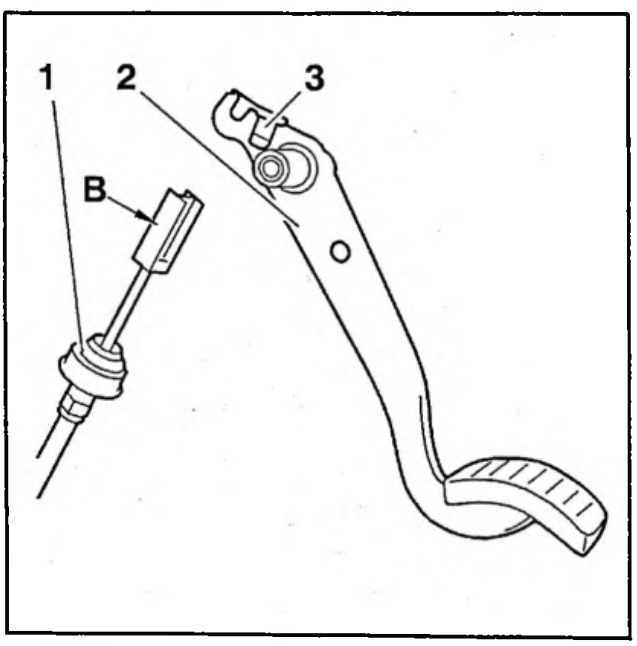


Fig : B2BP02EC

3 – DESCRIPTION

Le système d'accrochage du câble d'embrayage type "harpon" "A" est remplacé par un système type "à chape" "B".

Nouvelles pièces :
- (1) câble d'embrayage
- (2) pédale d'embrayage
- (3) agrafe sur pédale (ressort)

4 – REPARATION

Les anciennes pièces sont toujours fournies par les pièces de rechange.

Les nouvelles pièces (1) ; (2) se montent en lieu et place des anciennes.

IMPERATIF : Il est nécessaire de changer l'agrafe (3), à chaque pose du câble d'embrayage.

Course de la pédale d'embrayage : 150 mm.

CITROËN ZX

FEVRIER 1998

OPR : 7633
OPR : 7666

RÉF. 4 N° ZX - 2

EVOLUTION

EVOLUTION : EMBRAYAGE

MAN 008941

"Les informations techniques contenues dans la présente documentation sont destinées exclusivement aux professionnels de la réparation automobile. Dans certains cas, ces informations peuvent concerner la sécurité des véhicules. Elles seront utilisées par les réparateurs automobiles auxquels elles sont destinées, sous leur entière responsabilité, à l'exclusion de celle du Constructeur".
"Les informations techniques figurant dans cette brochure peuvent faire l'objet de mises à jour en fonction de l'évolution des caractéristiques des modèles de chaque gamme. Nous invitons les réparateurs automobiles à se mettre en rapport périodiquement avec le réseau du Constructeur, pour s'informer et se procurer les mises à jour nécessaires".

AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION EXPORT EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS VENTE

1

EVOLUTION : EMBRAYAGE

Véhicule concerné : CITROEN ZX.

Motorisations : types TU – TUD.

Boîte de vitesses : type MA.

Application depuis les numéros d'OPR :
- 7633 (moteur essence)
- 7666 (moteur diesel)

1 – DESCRIPTION

Diminution de l'épaisseur de la butée d'embrayage.

Mécanisme d'embrayage adapté à la nouvelle dimension de la butée.

1.1 – Nouvelle disposition

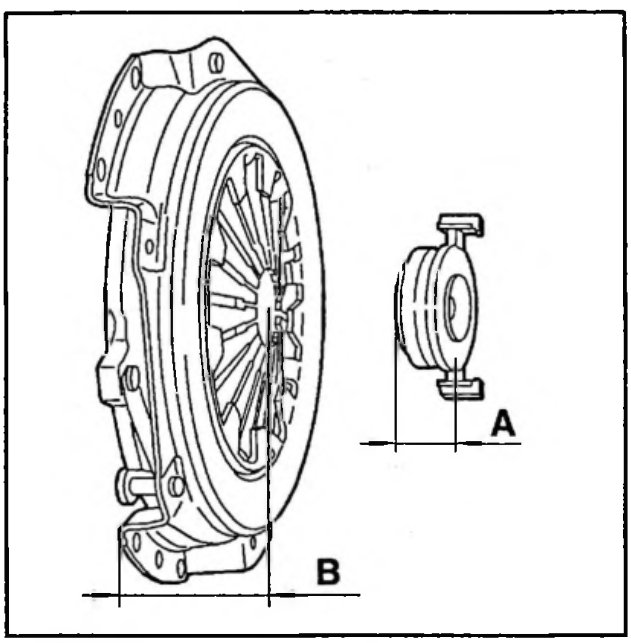


Fig : B2BP03MC

A = 18,5 mm.

B = 42 mm.

1.2 – Ancienne disposition

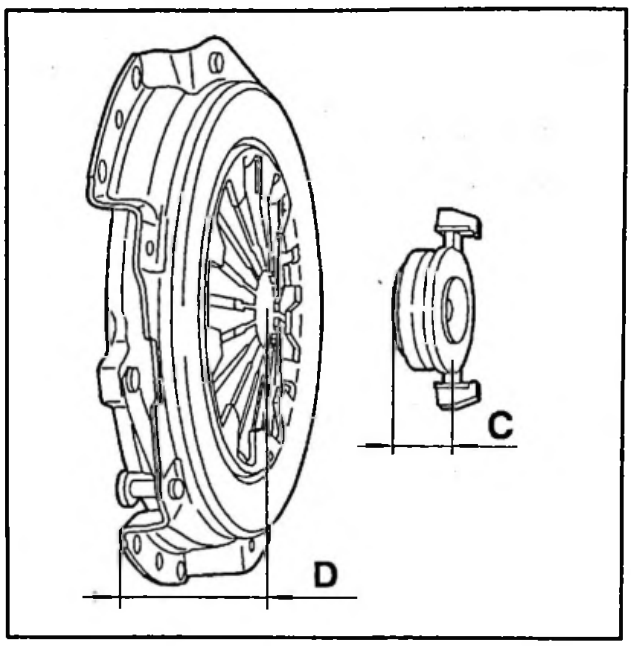


Fig : B2BP03NC

C = 20,5 mm.

D = 40 mm.

2 – REPARATION

Sur véhicule neuf, il est possible d'identifier le type de montage de la butée en se référant aux deux lettres composantes du numéro de séquence de la boîte de vitesses.

Nouvelle disposition	Ancienne disposition
CD ou CE	CB ou CC

Exemple : séquence 20CE05 = nouvelle disposition.

ATTENTION : La nouvelle butée se monte sur un ancien véhicule à la condition de la monter avec son nouveau mécanisme.

IMPERATIF : Le panachage est interdit.

© "Les droits de propriété intellectuelle relatifs aux informations techniques contenues dans cette brochure appartiennent exclusivement au Constructeur. Toute reproduction, traduction, ou diffusion de tout ou partie de ces informations sont interdites sans autorisation écrite préalable du Constructeur".

IDENTIFICATION MOTEURS

A
FAMILLE DE MOTEUR
TU TUD XU XUD

B
CYLINDREE (cm³)
9 : 900 à 999 (TU) **1** : 1100 à 1199 **2** : 1200 à 1299 **3** : 1300 à 1399 **5** : 1500 à 1599 **7** : 1700 à 1799 **9** : 1900 à 1999 **10** : 2000 à 2099 **11** : 2100 à 2199

C
NOMBRE DE CORPS (Carbu)
1 Monocorps **2** Bicorps **4** Quatre corps

D
TYPE ALIMENTATION
Sans : Carburateur **J** : Inj. multipoint **CP** : Carbu. piloté **M** : Inj. monopoint **T** : Turbo **E** : Echangeur **D** : A.C.A.V.

EX :

TU3 2/K

A	B	C-D	E-F	D	G
TU	3	2			* K

XU9 JA/Z

A	B	D	E-F	D	G
XU	9	J	A		* K

G	
REGLEMENTATION ANTIPOLLUTION	
* Stades d'évolutions	Antipollution
2 2ème génération **3** 3ème génération etc.	**K** : 15.04 **W** : 15.05 **Y** : US 87 **Z** : US 83 **N** : Davignon - 15 (classe C) **S** : Japon (essence) **R** : Japon (diesel) **V** : 15.06 Europe

E
STADES EVOLUTIONS
A : Amélioré **S** : Supérieur **C** : Compact

F
NOMBRE DE SOUPAPES
2 : 2 Soupapes **3** : 3 Soupapes **4** : 4 Soupapes

D	A	B	DK	E	SF	F
I	N	NL	P	GB	S	CH
DIC 1		DIC 2				

(D)	Allemagne	(I)	Italie
(A)	Autriche	(N)	Norvège
(B)	Belgique	(NL)	Pays-Bas
(DK)	Danemark	(P)	Portugal
(E)	Espagne	(GB)	Grande-Bretagne
(SF)	Finlande	(S)	Suède
(F)	France	(CH)	Suisse

(DIC1) Grand Export à réglementation de l'antipollution non sévérisée.

(DIC2) Grand Export à réglementation de l'antipollution sévérisée.

Validation des opérations par pays (voir page 1)

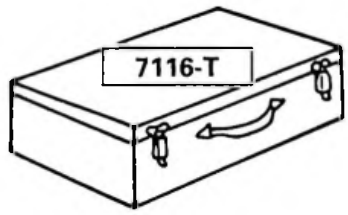
NUMERO DE L'OPERATION	DESIGNATION	VALIDATION
ZX 330-000/1	- Liste des opérations : Boîte de vitesses - Transmissions.	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2
ZX 330-000/2	- Outillage.	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2
ZX 330-00/1	- Caractéristiques et points particuliers des boîtes de vitesses MA.	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2
ZX 330-00/2	- Caractéristiques et points particuliers des boîtes de vitesses BE3.	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2
ZX 330-1/1	- Dépose et pose de la boîte de vitesses MA *(voir (4) ZX 312-1/1).*	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2
ZX 330-1/2	- Dépose et pose de la boîte de vitesses BE3 *(voir (4) ZX 312-1/2).*	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2
ZX 334-00/1	- Caractéristiques et points particuliers des commandes de vitesses.	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2
ZX 350-00	- Caractéristiques et points particuliers de la B.V.A. 4 HP 14. - Description - Identification. - Vidange - Remplissage. - Caractéristiques de la B.V.A. - Caractéristiques de la commande de vitesses.	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2
ZX 350-0	- Diagnostic.	D A B DK E SF F / I N NL P GB S CH / DIC 1 DIC 2

Validation des opérations par pays (voir page 1)

NUMERO DE L'OPERATION	DESIGNATION	VALIDATION
ZX 350-0/1	- Contrôle et réglage. - Réglage de la commande de sélection. - Réglage de la bande de frein. - Réglage du commutateur. - Réglage de la commande de correction de charge.	D A B DK E SF F I N NL P GB S CH DIC 1 DIC 2
ZX 350-1/1	- Travaux sur organe intérieur B.V.A. (sur véhicule). - Dépose et pose du carter d'huile. - Dépose et pose de la crépine. - Dépose et pose du bloc hydraulique. - Dépose et pose du câble de correction de charge.	D A B DK E SF F I N NL P GB S CH DIC 1 DIC 2
ZX 350-1/2	- Travaux sur organe extérieur B.V.A. (sur véhicule). - Dépose et pose du joint à lèvre d'axe de sélection. - Dépose et pose de la vis tachymétrique et du pignon.	D A B DK E SF F I N NL P GB S CH DIC 1 DIC 2
ZX 350-1/3	- Dépose et pose de la boîte de vitesses automatique.	D A B DK E SF F I N NL P GB S CH DIC 1 DIC 2
ZX 350-1/4	- Travaux sur la boîte de vitesses automatique (déposée). - Dépose et pose du convertisseur. - Dépose et pose du joint de carter convertisseur.	D A B DK E SF F I N NL P GB S CH DIC 1 DIC 2
ZX 350-1/5	- Dépose et pose de la commande et du câble de sélection.	D A B DK E SF F I N NL P GB S CH DIC 1 DIC 2
ZX 372-00/1	- Caractéristiques des transmissions MA.	D A B DK E SF F I N NL P GB S CH DIC 1 DIC 2

Validation des opérations par pays (voir page 1)

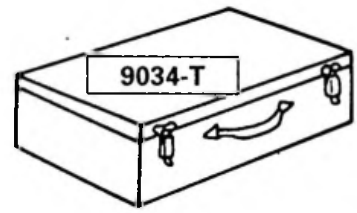
NUMERO DE L'OPERATION	DESIGNATION	VALIDATION
ZX 372-00/2	- Caractéristiques des transmissions BE3.	D A B DK E SF F I N NL P GB S CH DIC 1 DIC 2
ZX 372-1/1	- Dépose et pose des transmissions (boîte de vitesses MA).	D A B DK E SF F I N NL P GB S CH DIC 1 DIC 2
ZX 372-1/2	- Dépose et pose des transmissions (boîte de vitesses BE3).	D A B DK E SF F I N NL P GB S CH DIC 1 DIC 2



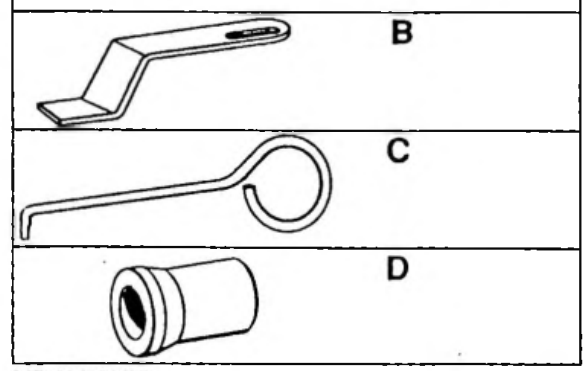
B.V.

7101_T.A	7101_T.O	7114_T.W
7101_T.B	7101_T.P	7114_T.X
7101_T.C	7107_T.Q	7115_T
7101_T.D	7107_T.R	A
7101_T.E	7107_T.S	B
7101_T.F	4508_T.T	C
7101_T.G	4508_T.U	D
7101_T.H	4508_T.V	E
4508_T.J'	7109_T.S	F ø 4,8 Lg.13
7101_T.K	7113_T.S	8.0902 K
7101_T.L	7113_T.W	8.0313_T.M
7101_T.M		
7101_T.N	7113_T.X	

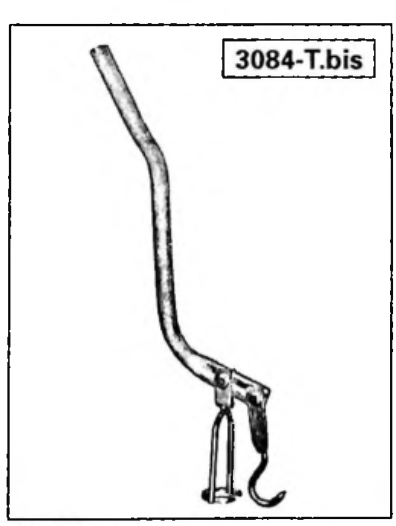
MR 630-69/32



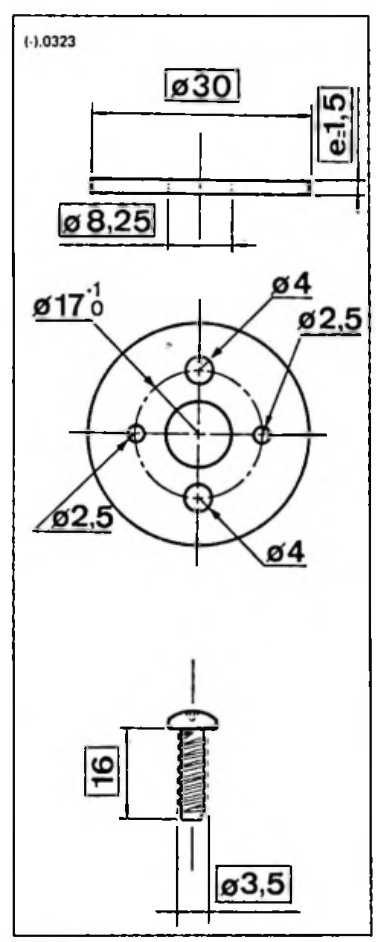
B.V.A.



MR 630-69/35

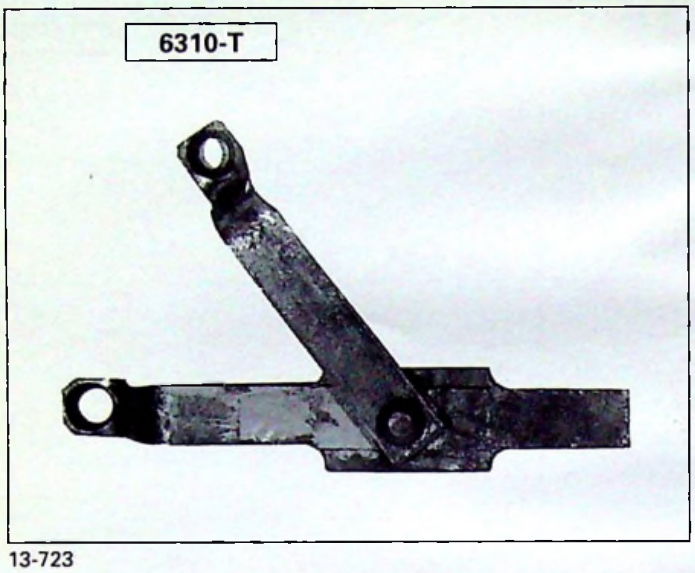


80-1853



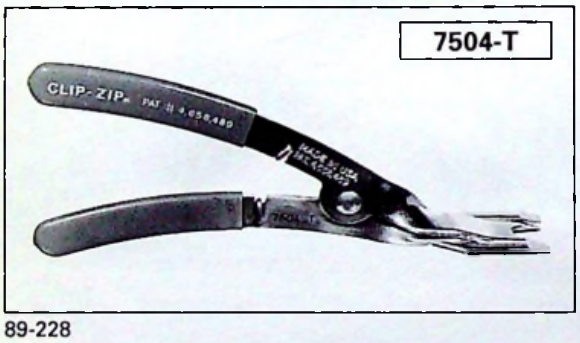
0323

6310-T



13-723

7504-T

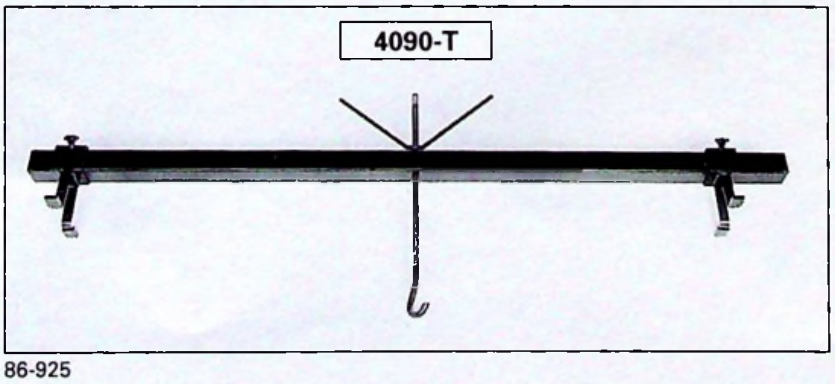


89-228

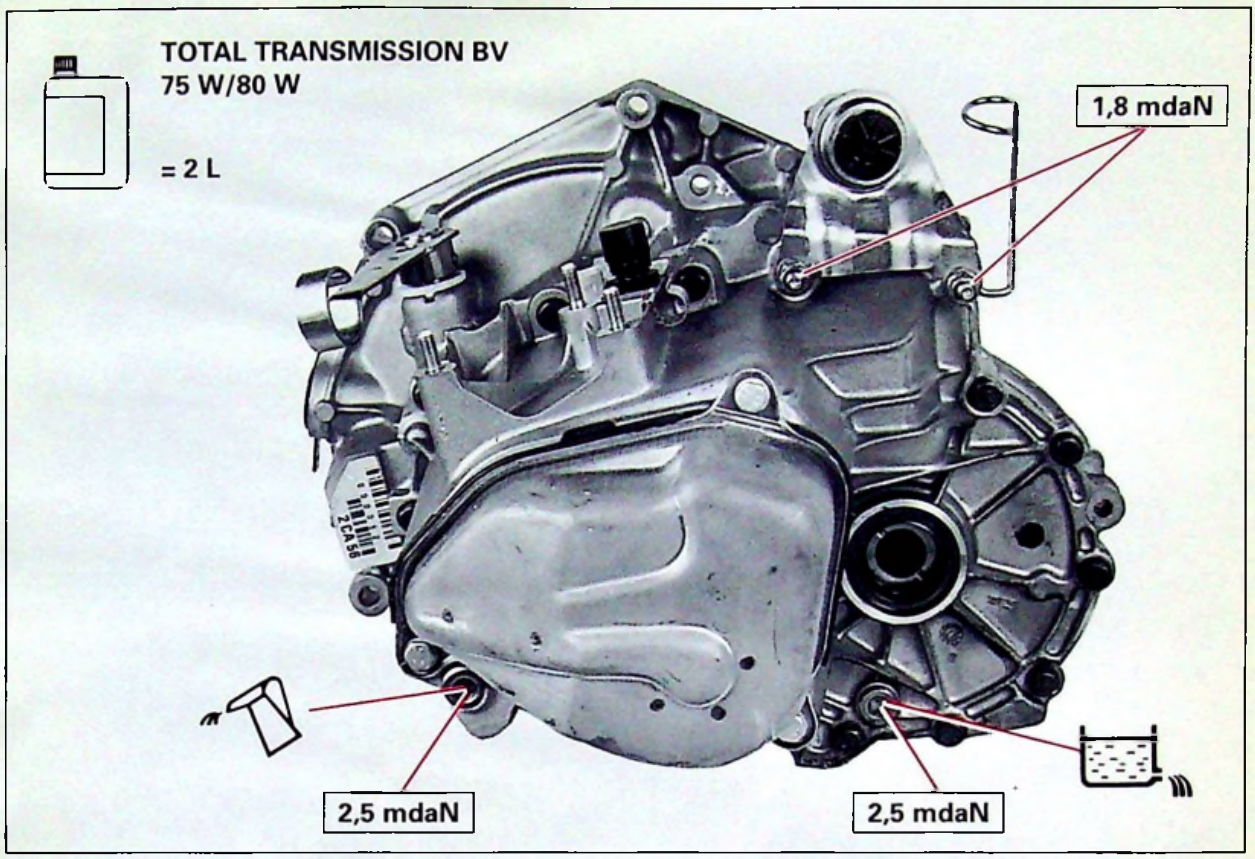
4121-T

90-808

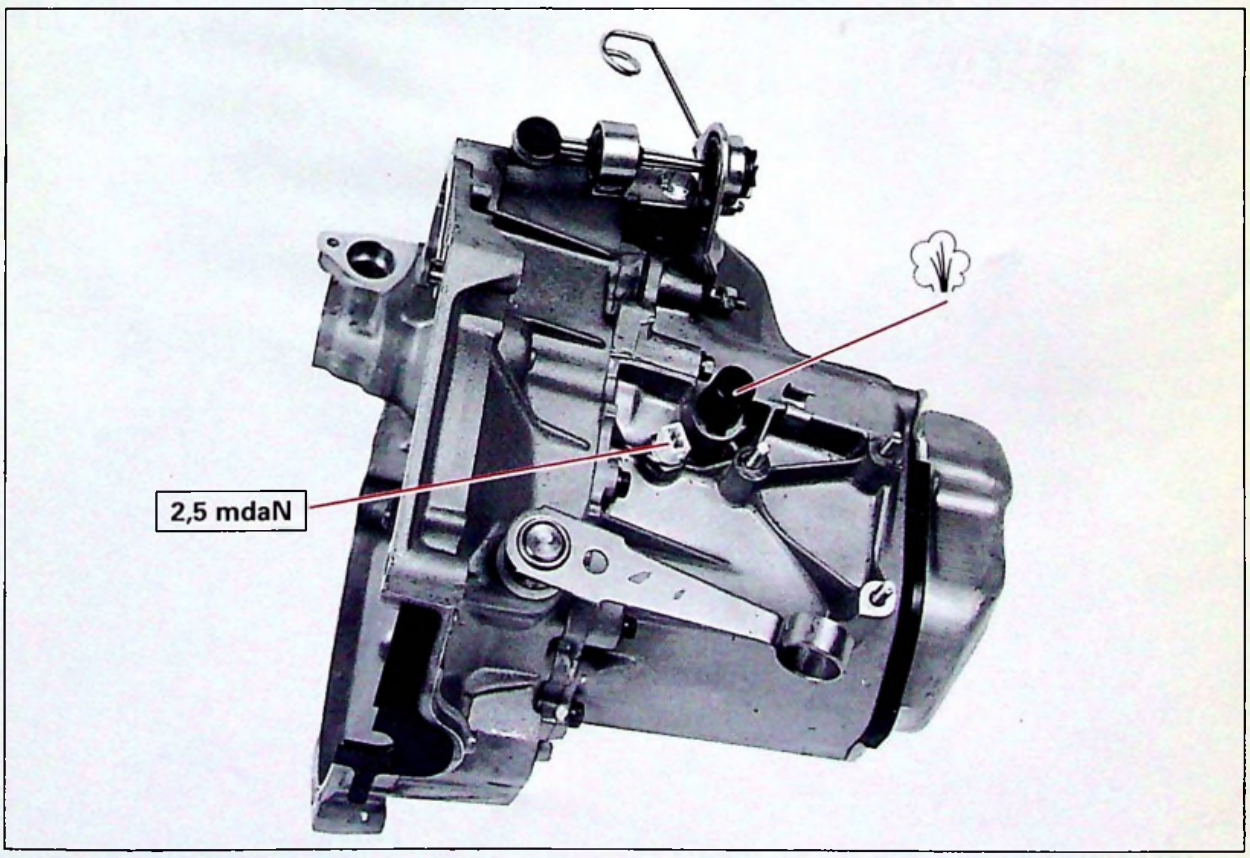
4090-T



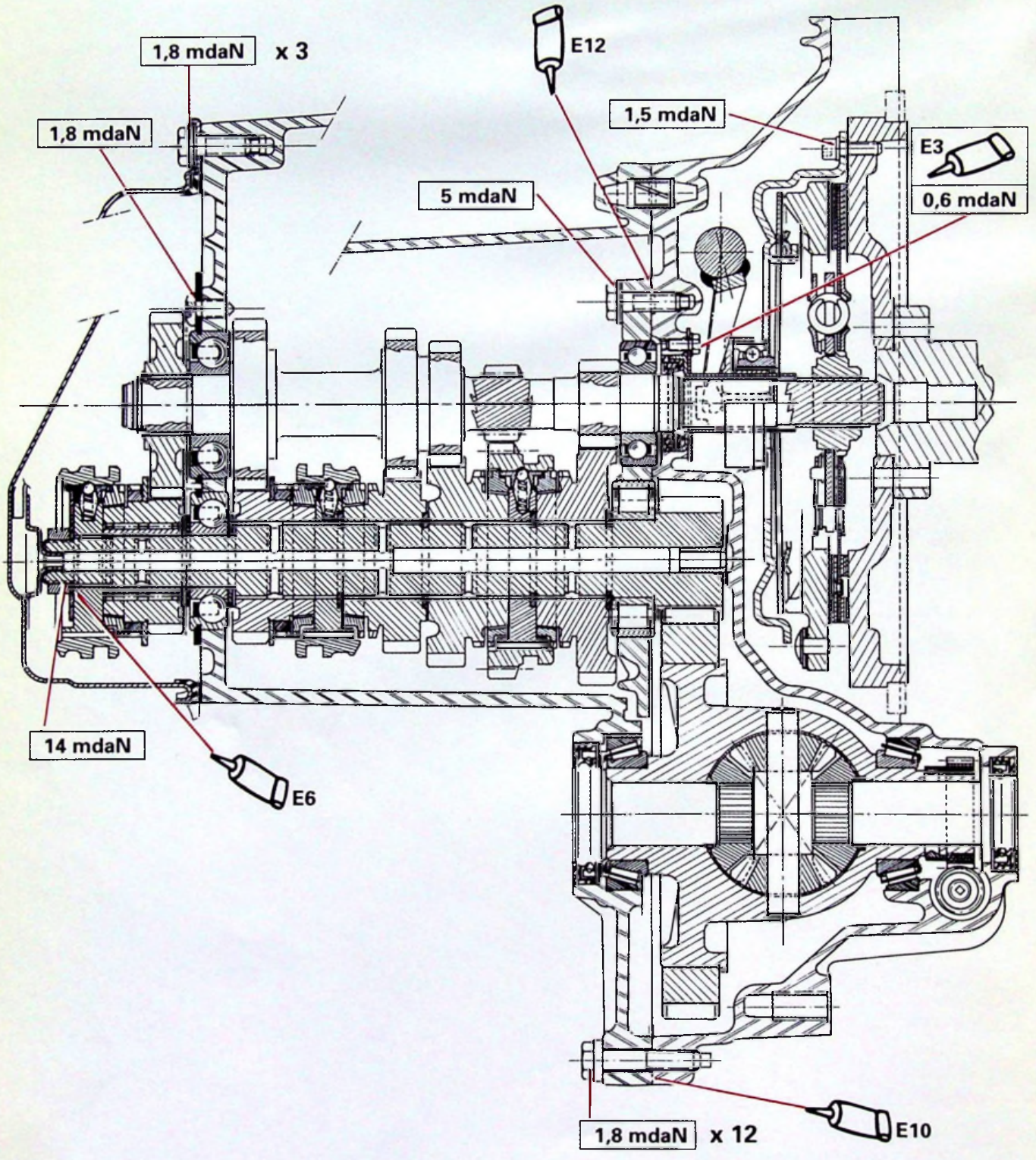
86-925



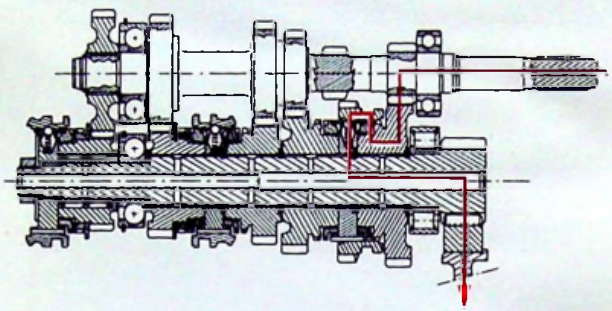
90-1400



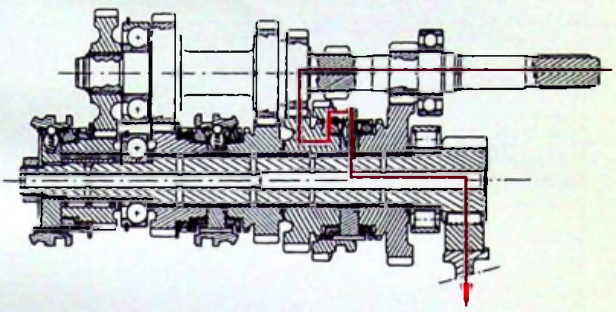
90-1399


1,8 mdaN x 3
1,8 mdaN
E12
1,5 mdaN
E3
0,6 mdaN
5 mdaN
14 mdaN
E6
1,8 mdaN x 12
E10

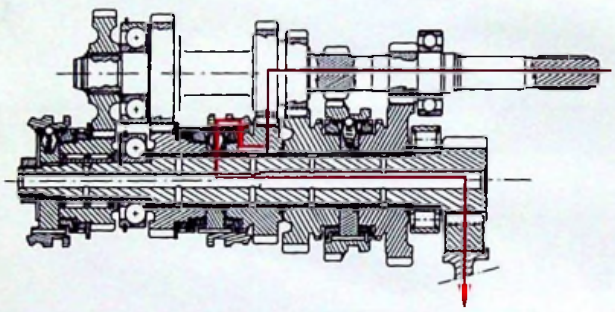
①



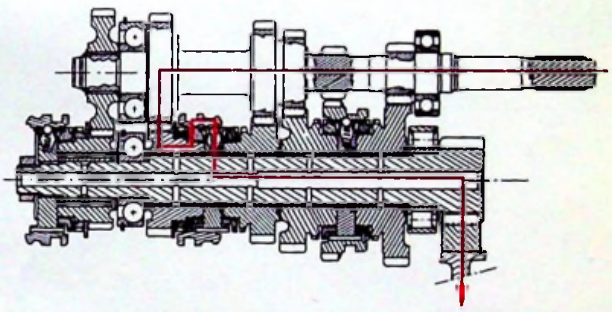
②



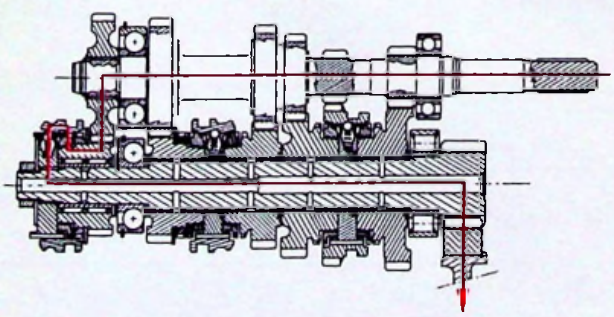
③



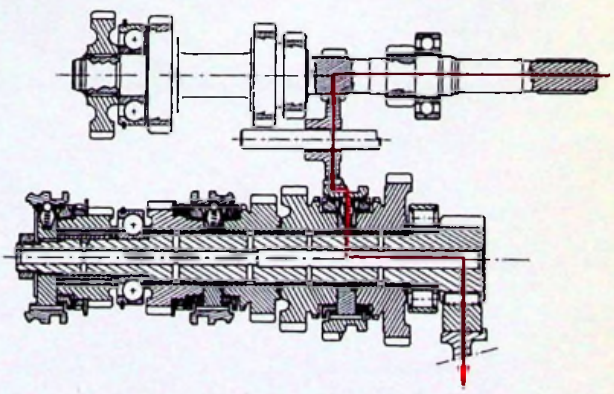
④



⑤



Ⓡ



cm³ x 4		TYPE	→ 9/91	9/91 →	
1124	H 1 A	N2 - A1	2 CB 04	2 CB 60	
1360	K D Y	N2 - A9			
	K 2 D	N2 - A7	2 CB 05	2 CB 61	

				H 1 A - K DY			
2 CB 60	**1**	12/41	14/60	0,0682	7,06	19/17	MICHELIN 165/70 R 13 MXT 1,725 m
	2	21/38		0,1289	13,34		
	3	29/37		0,1828	18,92		
	4	40/39		0,2383	24,76		
	5	43/33		0,3040	31,46		
	R	12/43		0,0651	6,73		

				K 2 D			
2 CB 61	**1**	12/41	16/65	0,0720	7,45	19/17	MICHELIN 165/70 R 13 MXT 1,725 m
	2	21/38		0,1360	14,07		
	3	29/37		0,1929	19,96		
	4	40/39		0,2525	26,12		
	5	43/33		0,3207	33,18		
	R	12/43		0,0687	7,10		

	cm³ x 4			1 3 5 2 4 R	....		
			→ 9/91	9/91 →			
H 1 A	1124	Michelin 165/70 R 13 MXT 1,725 m	2 CB 04	**2 CB 60**			
H D Z H D Y	1124	Michelin 165/70 R 13 MXT 1,725 m	2 CB 06	**2 CB 62**			
K 2 D	1360	Michelin 165/70 R 13 MXT 1,725 m	2 CB 05	**2 CB 61**			
K D Y K D X	1360	Michelin 165/70 R 13 MXT 1,725 m	2 CB 04	**2 CB 60**			

H1A KDY KDX	2 CB 60	1	12/41	14/60	0,0682	7,06	19/17	Michelin 165/70 R 13 MXT 1,725 m
		2	21/38		0,1289	13,34		
		3	29/37		0,1828	18,92		
		4	40/39		0,2383	24,76		
		5	43/33		0,3040	31,46		
		R	12/43		0,0651	6,73		
HDY HDZ	2 CB 62	1	12/41	13/59	0,0644	6,67	19/17	Michelin 165/70 R 13 MXT 1,725 m
		2	21/38		0,1217	12,59		
		3	29/37		0,1729	17,86		
		4	40/39		0,2259	23,38		
		5	43/33		0,2871	29,70		
		R	12/43		0,7378	6,36		
K2D	2 CB 61	1	12/41	16/65	0,0720	7,45	19/17	Michelin 165/70 R 13 MXT 1,725 m
		2	21/38		0,1360	14,07		
		3	29/37		0,1929	19,96		
		4	40/39		0,2525	26,12		
		5	43/33		0,3207	33,18		
		R	12/43		0,0687	7,10		

CITROËN ZX

LE 31 MAI 1994

RÉF. 5 N° ZX 330-00/1a

BOITE DE VITESSES

● EVOLUTION : BOITE DE VITESSES

Synchroniseur 1ère / 2ème

MAN 008941

AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS VENTE

1

EVOLUTION : BOITE DE VITESSES, TYPE MA

1 – SYNCHRONISEUR 1/2

Depuis février 93, les boîtes de vitesses MA sont équipées d'un nouveau synchroniseur de 1ère / 2ème.

1.1 – Identification de démarrage

Repère médaille	N° de séquence
2 CB 60	155.636 ou 068.0323
2 CB 61	158.131 ou 066.8847
2 CB 62	150.241 ou 060.4837
2 CB 94	150.001 ou 060.0000
2 CB 97	150.001 ou 060.0003

1.2 – Evolution

1.2.1 – Nouveau montage

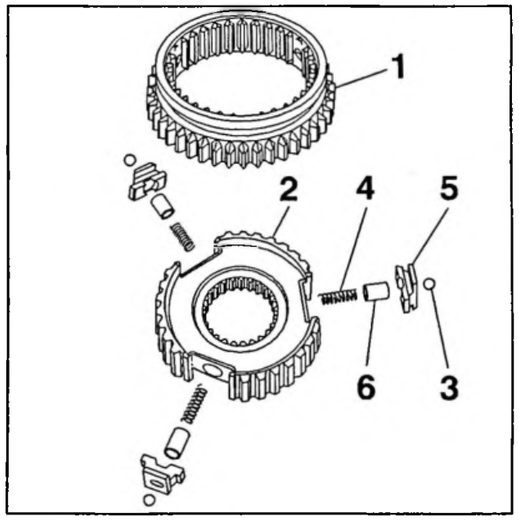


Fig. : B2CR003C

(1) manchon (x1).
(2) moyeu (x1).
(3) bille (x3).
(4) ressort (x3).
(5) doigt (x3).
(6) guide ressort (x3).

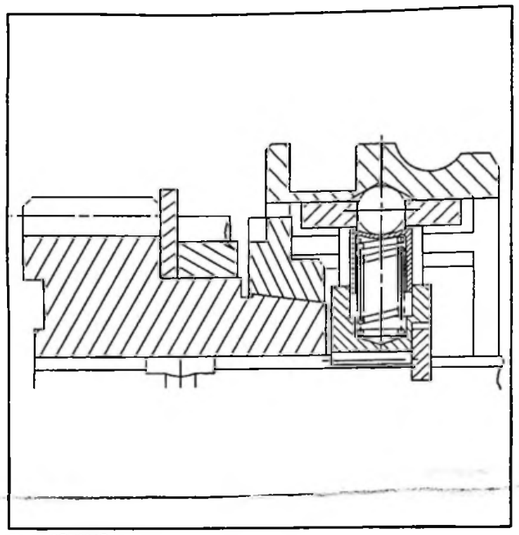


Fig. : B2CR004C

Position point mort.

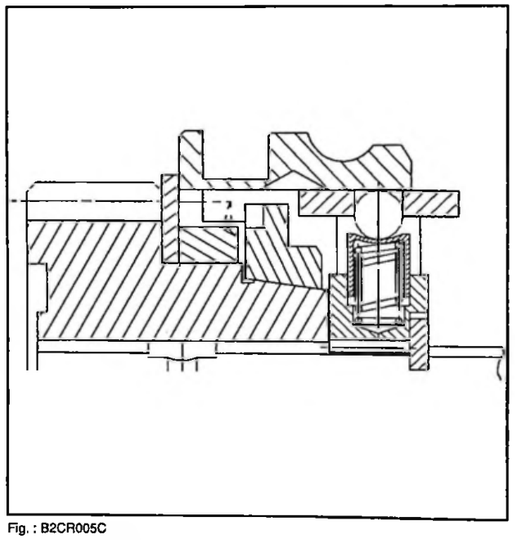


Fig. : B2CR005C

Position crabotée.

1.2.2 – Ancien montage

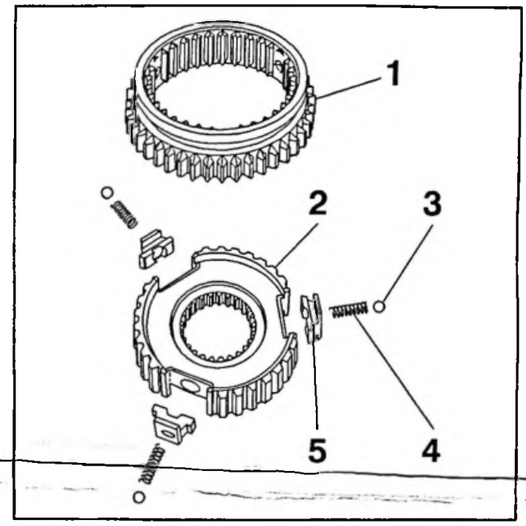


Fig. : B2CR006C

(1) manchon (x1).
(2) moyeu (x1).
(3) bille (x3).
(4) ressort (x3).
(5) doigt (x3).

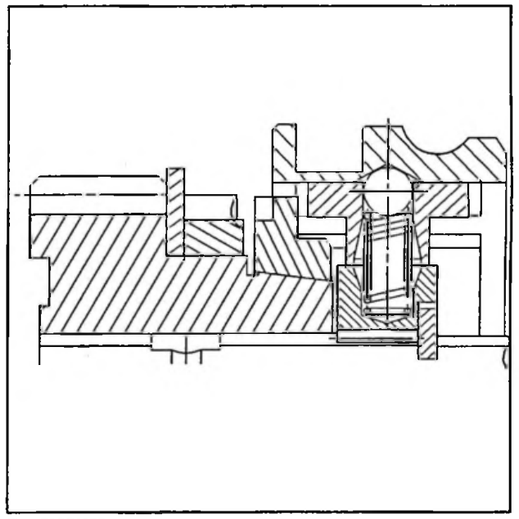


Fig. : B2CR007C

Position point mort.

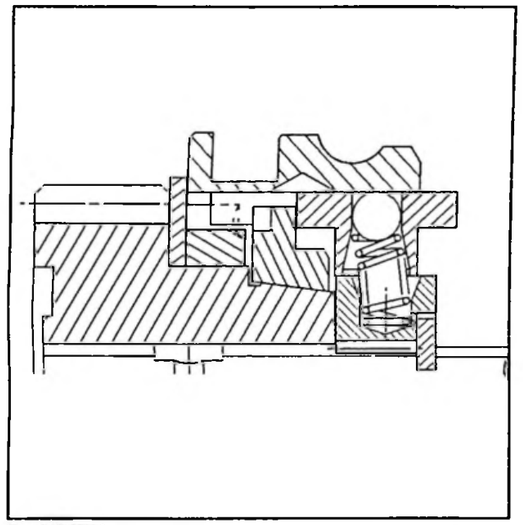


Fig. : B2CR008C

Position crabotée.

1.2.3 – Modification

Les trois ressorts du synchroniseur comportent un guide afin d'éviter un point dur lors du passage des vitesses. Ceux–ci maintiennent les ressorts droits lors de la translation du synchroniseur sur le moyeu.

1.3 – Réparation

Le montage d'un nouvel ensemble synchroniseur 1/2 est possible sur les boîtes de vitesses fabriquées antérieurement à février 93.

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

2 – RESSORTS DE SYNCHRONISEUR

Depuis octobre 93, les ressorts du nouveau synchroniseur 1/2 sont généralisés aux synchroniseurs 3/4 et 5. Cette évolution implique une profondeur de perçage supplémentaire dans le moyeu de 6/10 mm.

2.1 – Identification

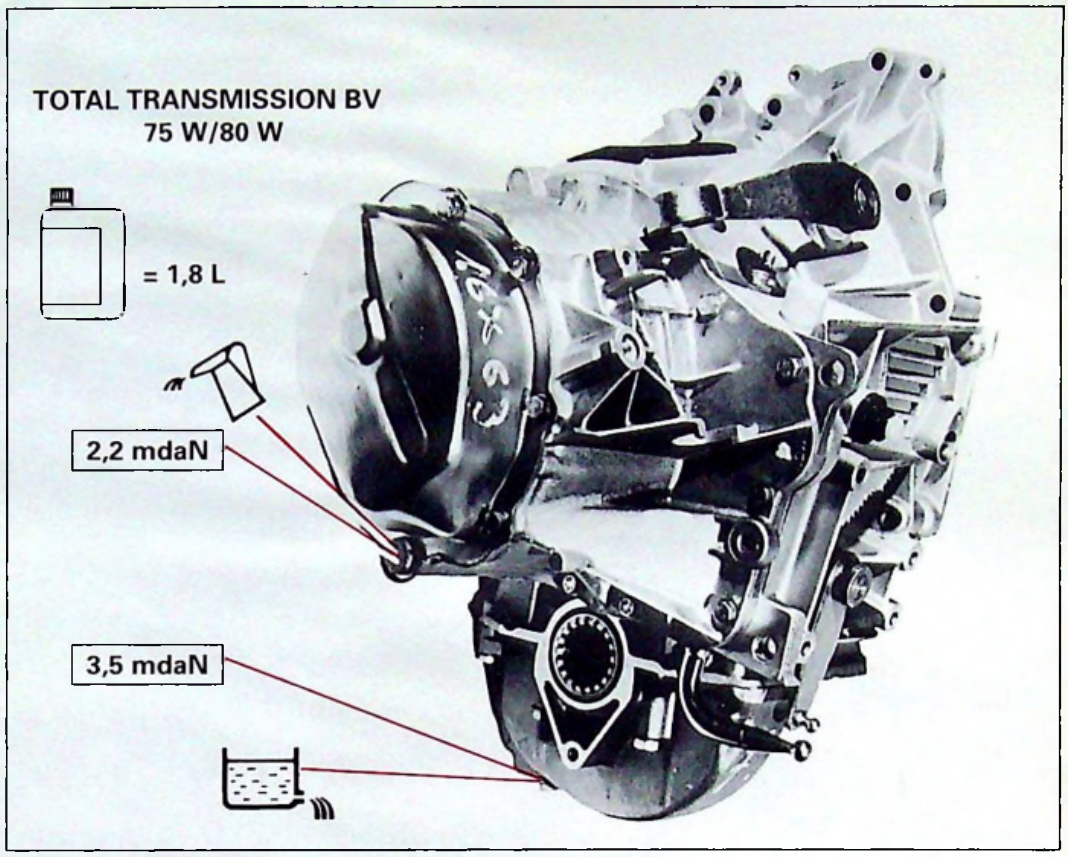
	Nouveau ressort	Ancien ressort
Ø du fil (mm)	0,65	0,7
Ø extérieur (mm)	4,8	4,8
Nombre de spires utiles	12	8

2.2 – Réparation

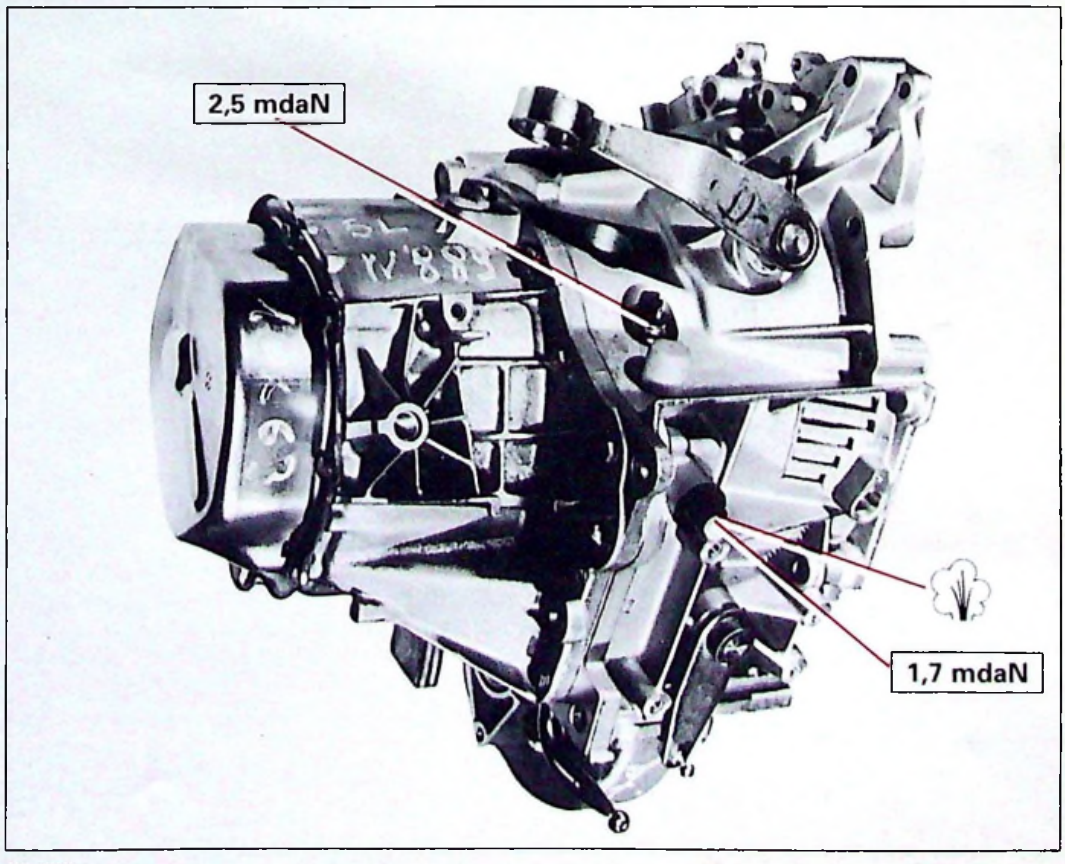
Il est possible de trouver dans une même boîte de vitesses, des synchroniseurs 3/4 et 5 avec les anciens et nouveaux ressorts.

Le panachage des ressorts et des moyeux est interdit (incompatibilité).

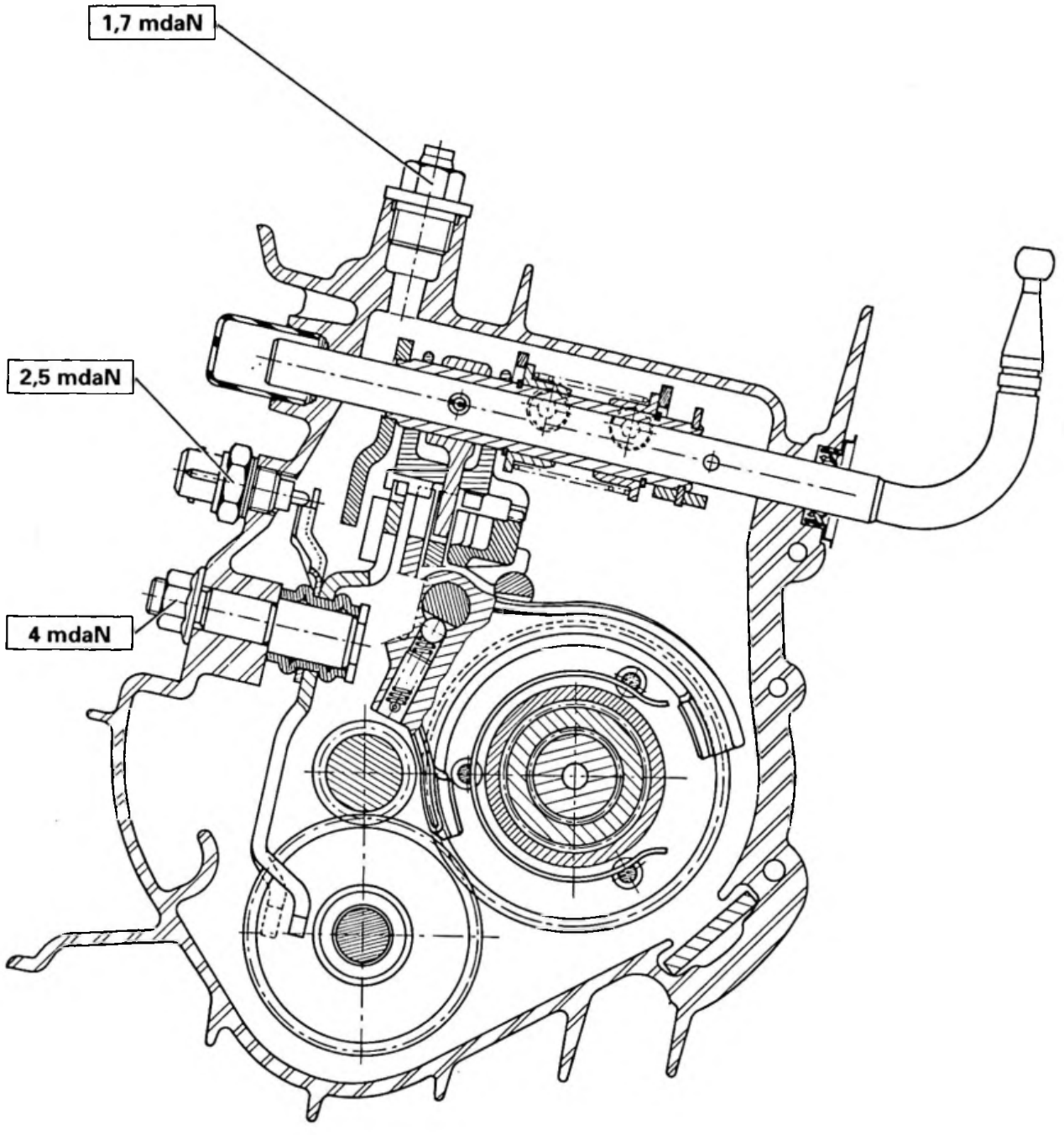
Lors d'une intervention sur un ancien synchroniseur, procéder au remplacement systématique par un synchroniseur avec le nouveau moyeu accompagné des nouveaux ressorts.


TOTAL TRANSMISSION BV
75 W/80 W
= 1,8 L
2,2 mdaN
3,5 mdaN

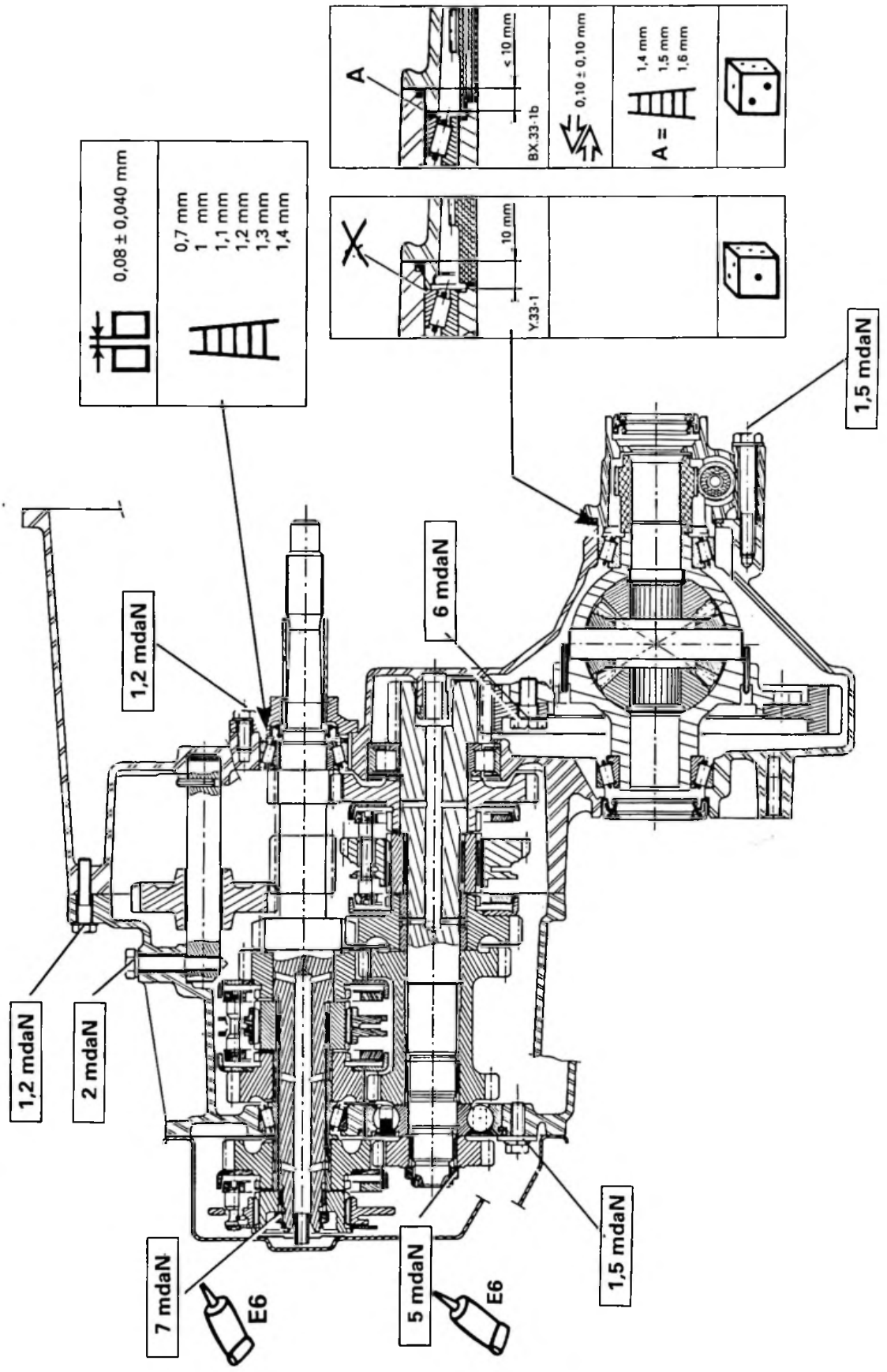
89-280


2,5 mdaN
1,7 mdaN

89-288

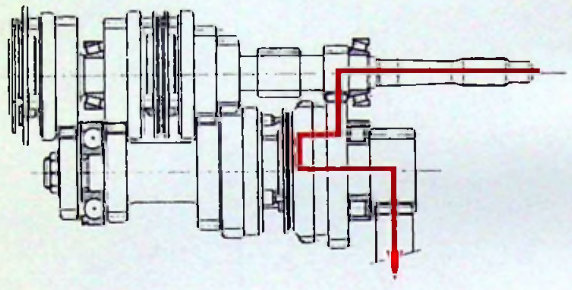


BX.33-42 a

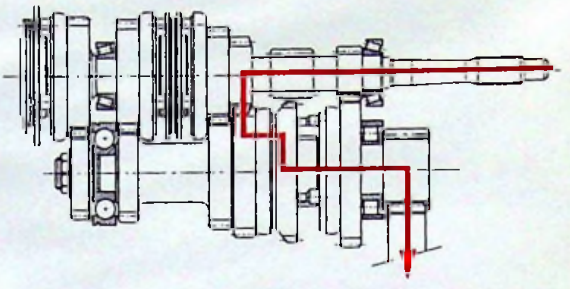

A
< 10 mm
BX.33-1b
0,10 ± 0,10 mm
A =
1,4 mm
1,5 mm
1,6 mm
10 mm
Y.33-1
0,08 ± 0,040 mm
0,7 mm
1 mm
1,1 mm
1,2 mm
1,3 mm
1,4 mm
1,5 mdaN
6 mdaN
1,2 mdaN
1,2 mdaN
2 mdaN
7 mdaN
E6
5 mdaN
E6
1,5 mdaN

BX.33-41

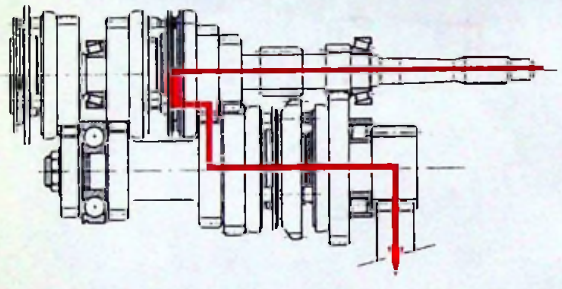
①



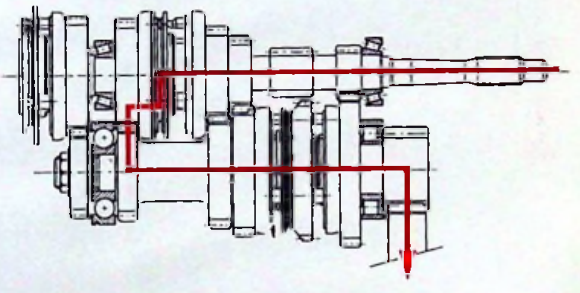
②



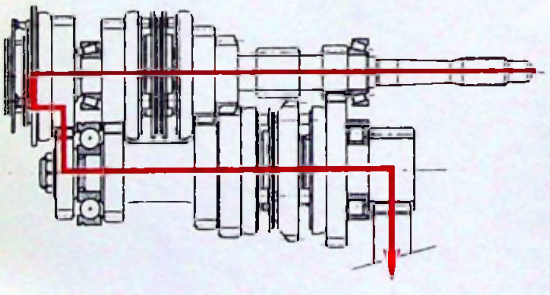
③



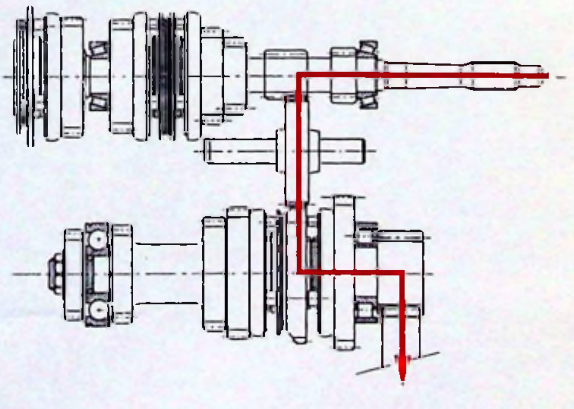
④



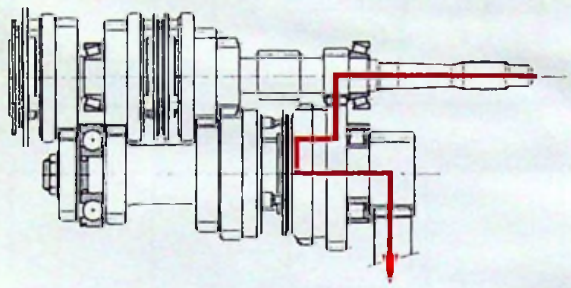
⑤



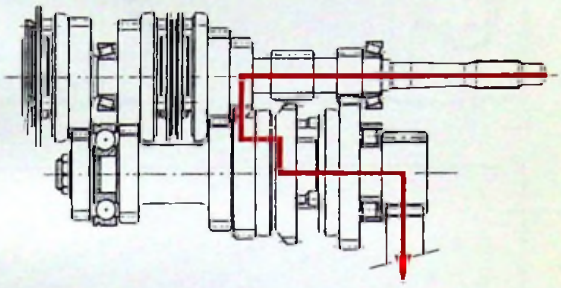
Ⓡ



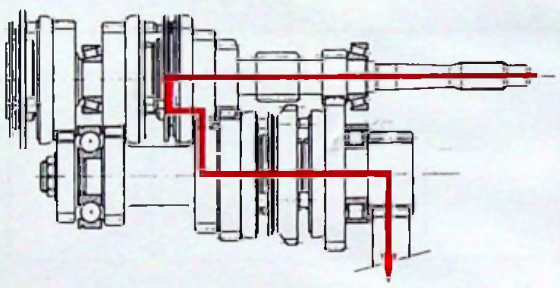
①



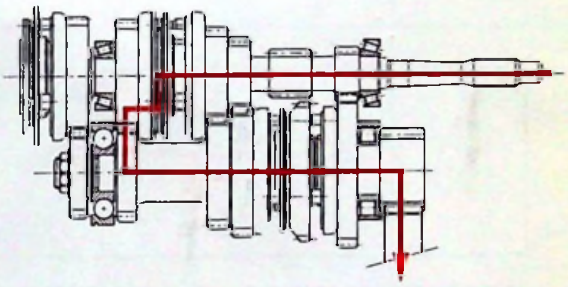
②



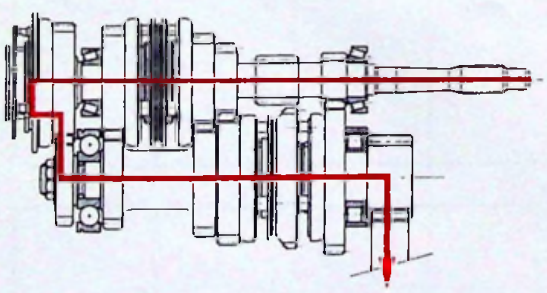
③



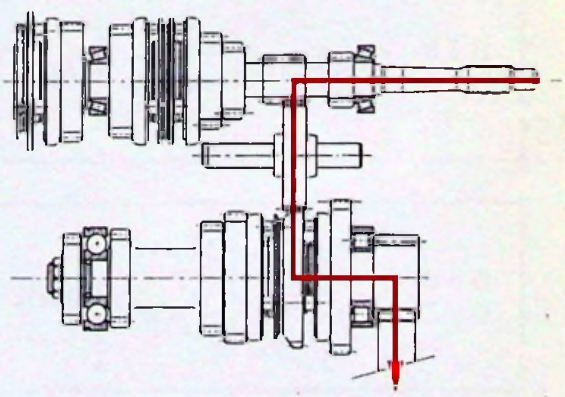
④



⑤

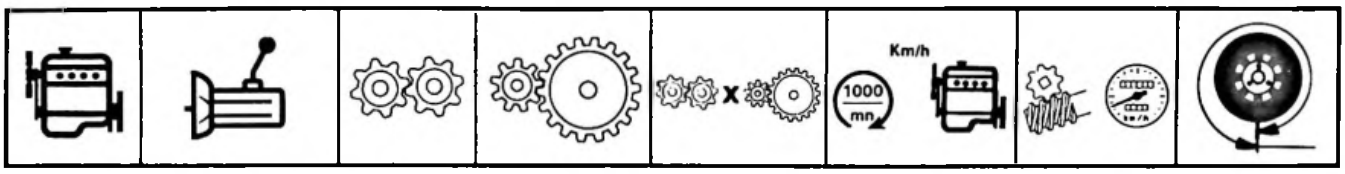


Ⓡ



F.33-1

	cm³ x 4		1 3 5 / 2 4 R	....				
			départ →					
B 4 A B D Y	1580	Michelin 175/65 R 14 MXT = 1,760 m	**20 CJ 84**					
L F Z	1761	Michelin 175/65 R 14 MXT = 1,760 m	**20 CL 34**					
D 6 E D K Z	1905	Michelin 175/65 R 14 MXV2 = 1,760 m	**20 CJ 85**					
R F X	1998	Michelin 175/65 R 14 MXV2 = 1,760 m	**20 CL 35 (K)**					
D 9 B D J Z	1905	Michelin 165/70 R 13 MXT = 1,725 m	**20 CL 29**					
D 9 B D J Z	1905 (A.B.S.)	Michelin 175/65 R 14 MXT = 1,760 m	**20 CL 45**					
D 8 A D H Y	1905	Michelin 175/65 R 14 MXT = 1,760 m	**20 CL 32 (K) (G)**					



B 4 A B D Y	20 CJ 84	1	11/38	16/61	0,0759	8,01	19/17	Michelin 175/70 R 14 MXT 1,760 m
		2	20/37		0,1418	14,96		
		3	25/34		0,1929	20,35		
		4	29/31		0,2454	25,89		
		5	37/32		0,3033	32,01		
		R	12/40		0,0787	8,30		
L F Z	20 CL 34	1	11/38	17/69	0,0834	8,80	19/17	Michelin 175/65 R 14 MXT 1,760 m
		2	20/37		0,1557	16,44		
		3	25/34		0,2119	22,36		
		4	29/31		0,2695	28,45		
		5	37/32		0,3332	35,17		
		R	12/40		0,0864	9,12		
D 6 E D K Z	20 CJ 85	1	13/38	16/61	0,0897	9,47	19/17	Michelin 185/60 R 14 MXV2 1,760 m
		2	20/37		0,1418	14,96		
		3	25/34		0,1929	20,35		
		4	29/31		0,2454	25,89		
		5	37/32		0,3033	32,01		
		R	12/40		0,0787	8,30		
R F X	20 CL 35 (K)	1	11/38	17/61	0,0807	8,51	19/17	Michelin 185/60 R 14 MXV2 1,760 m
		2	20/37		0,1506	15,90		
		3	25/34		0,2049	21,62		
		4	29/31		0,3506	27,51		
		5	37/32		0,3222	34,01		
		R	12/40		0,0836	8,82		

D 9 B BJ Z	20 CL 29	1	11/38	16/59	0,0785	8,12	22/20	Michelin 165/70 R 13 MXT 1,725 m
		2	20/37		0,1466	15,16		
		3	25/32		0,2119	21,91		
		4	32/31		0,2799	28,96		
		5	37/28		0,3584	37,07		
		R	12/40		0,0814	8,41		

D 9 B D J Z (A.B.S.)	20 CL 45	1	11/38	16/61	0,0759	8,01	19/17	Michelin 175/65 R 14 MXT 1,760 m
		2	20/37		0,1418	14,96		
		3	25/32		0,2049	21,63		
		4	32/31		0,2708	28,57		
		5	37/28		0,3466	36,58		
		R	12/40		0,0787	8,30		

D 8 A D H Y	20 CL 32 (K) (G)	1	13/38	16/63	0,0735	7,75	19/17	Michelin 175/65 R 14 MXT 1,760 m
		2	20/37		0,1373	14,49		
		3	27/31		0,2212	23,35		
		4	35/29		0,3065	32,35		
		5	38/25		0,2860	40,75		
		R	12/40		0,0762	8,04		

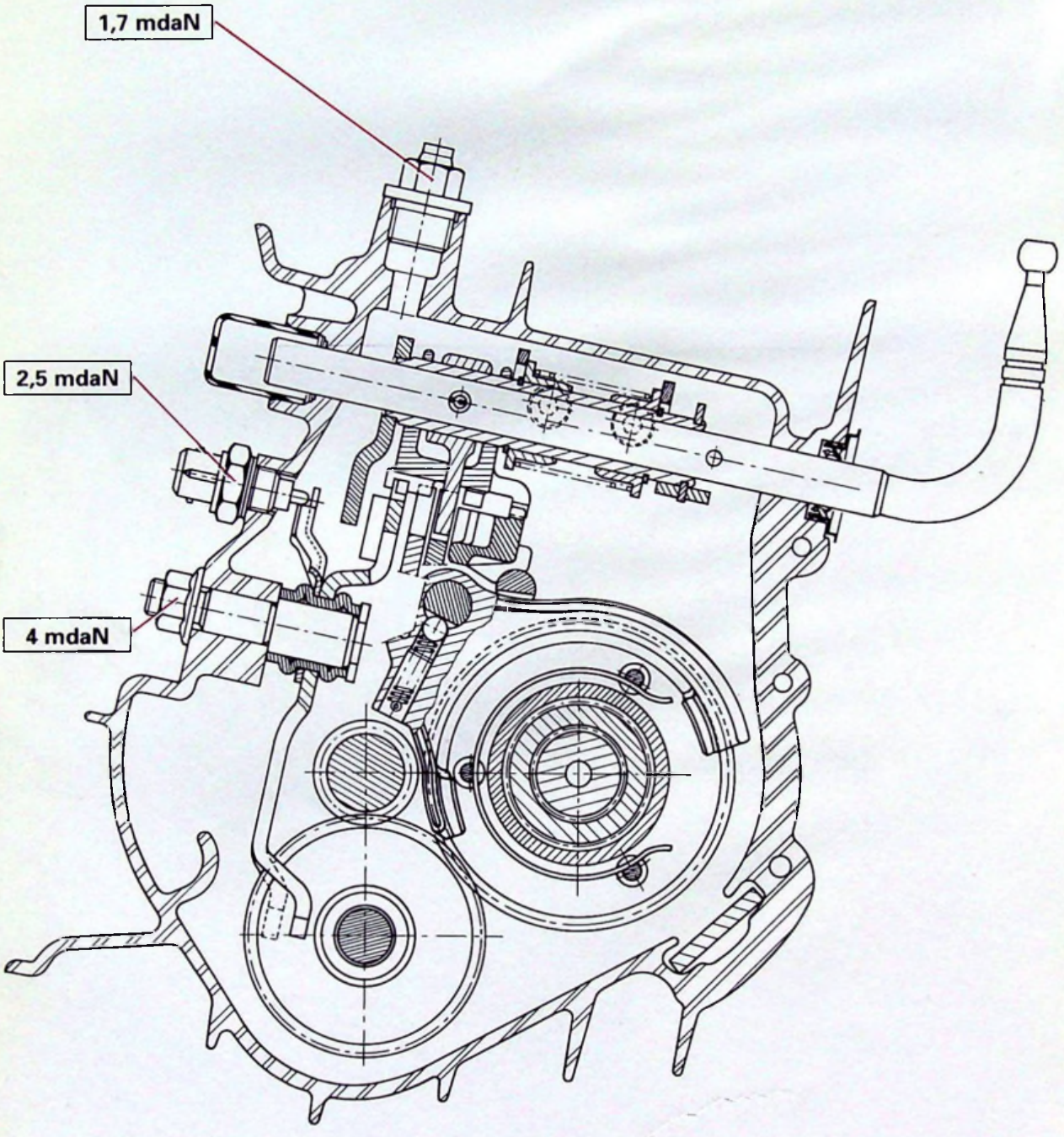
BDY	20 CJ 84
B4A	

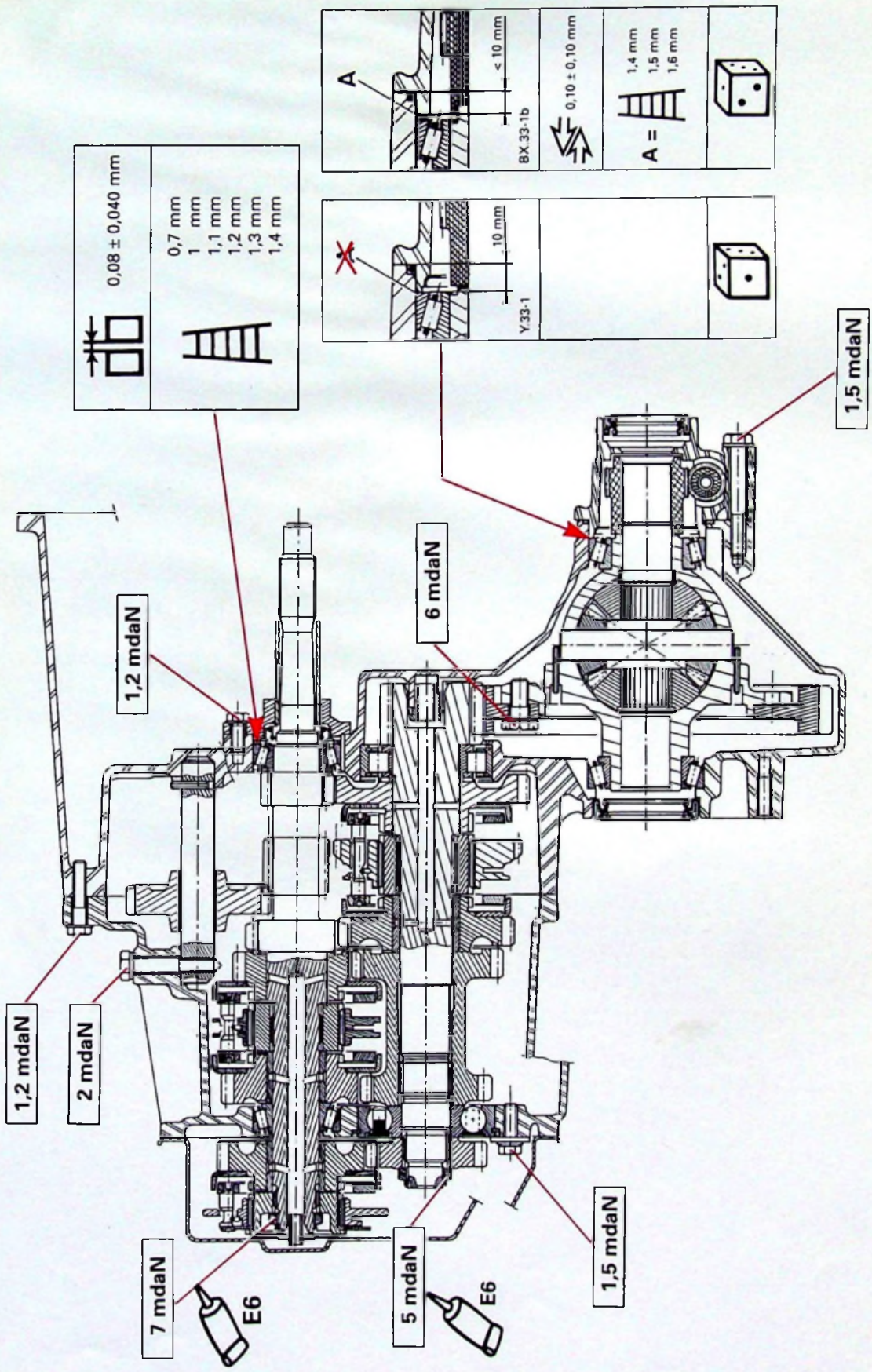
MICHELIN

175/65 R14 MXT
= 1,760 m

1 3 5 / 2 4 R				Km/h 1000/mn
1	11/38	16/61	0,0759	8,01
2	20/37		0,1418	14,96
3	25/34		0,1928	20,35
4	29/31		0,2454	25,39
5	37/32		0,3033	32,01
R	12/40		0,0787	8,30

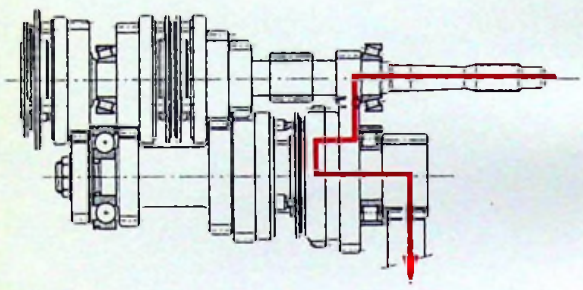
19/17


1,7 mdaN
2,5 mdaN
4 mdaN

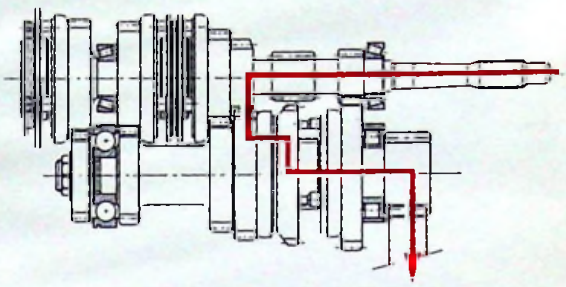

A
≤ 10 mm
BX 33-1b
0,10 ± 0,10 mm
A =
1,4 mm
1,5 mm
1,6 mm
10 mm
Y.33-1
0,08 ± 0,040 mm
0,7 mm
1 mm
1,1 mm
1,2 mm
1,3 mm
1,4 mm
1,5 mdaN
1,2 mdaN
6 mdaN
1,2 mdaN
2 mdaN
7 mdaN
E6
5 mdaN
E6
1,5 mdaN

BX.33-41

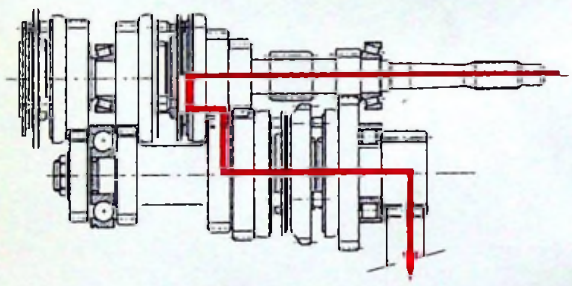
①



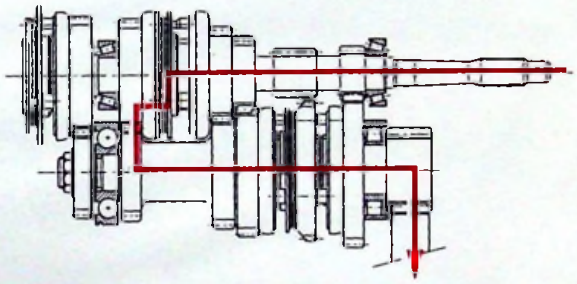
②



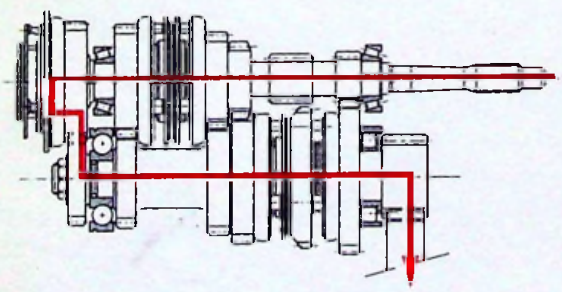
③



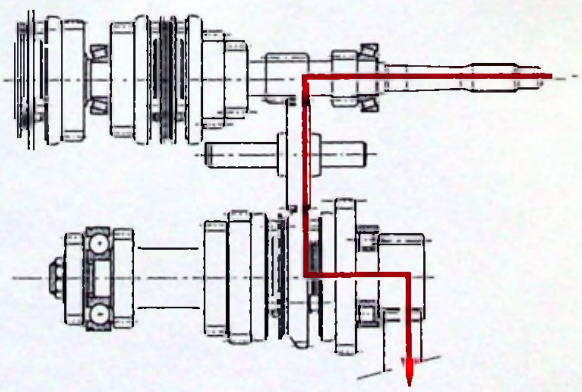
④



⑤



Ⓡ



CITROËN ZX

LE 31 MAI 1994

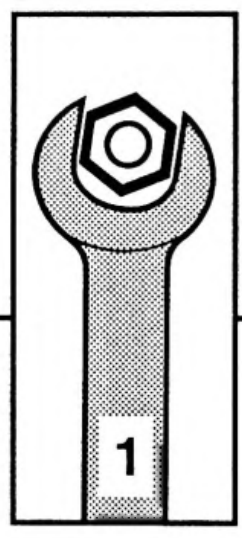
ABONNEMENT GME

RÉF. 5 N° ZX 330-00/3

BOITE DE VITESSES

• CARACTERISTIQUES : BOITE DE VITESSES CITROËN ZX BREAK

MAN 008941



AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS C VENTE

CARACTERISTIQUES–IDENTIFICATION : BOITE DE VITESSES MECANIQUE, ZX BREAK

1 – AFFECTATIONS

MOTEUR		PNEUS		BV	
Type	Repère	Dimension	Développement	Type	Médaille
TU3MC	KDX	175/65 R14MXT	L = 1,76 m	MA 5	2CB60
XU5JP	BFZ	175/65 R14MXT	1,76 m	BE3/5	20CL78
XU7JP	LFZ	175/65 R14MXT	1,76 m	BE3/5	20CL34
XUD9A XUD9Y	D9B DJZ	175/65 R14MXT	1,76 m	BE3/5	20CL86
XUD9TE/L XUD9TE/Y	D8A DHY	175/65 R14MXT	1,76 m	BE3/5	20CL79

2 – CARACTERISTIQUES

MÉDAILLE	1	2	3	4	5	MARCHE ARRIÈRE	COUPLE PONT	DIFFÉRE NTIEL	COUPLE TACHYMÉT RIQUE
2CB60	12x41	21x38	29x37	40x39	43x33	12x43	14x60	68 mm	19x17
20CB34	11x38	20x37	25x34	29x31	37x32	12x40	17x59	77 mm	19x17
20CL78	11x38	23x43	25x32	32x31	37x28	12x40	16x65	77 mm	19x17
20CL79	11x38	23x43	27x31	35x29	38x25	12x40	16x63	84 mm	19x17
20CL86	11x38	23x43	25x32	32x31	37x28	12x40	16x61	77 mm	19x17

BE3/5.

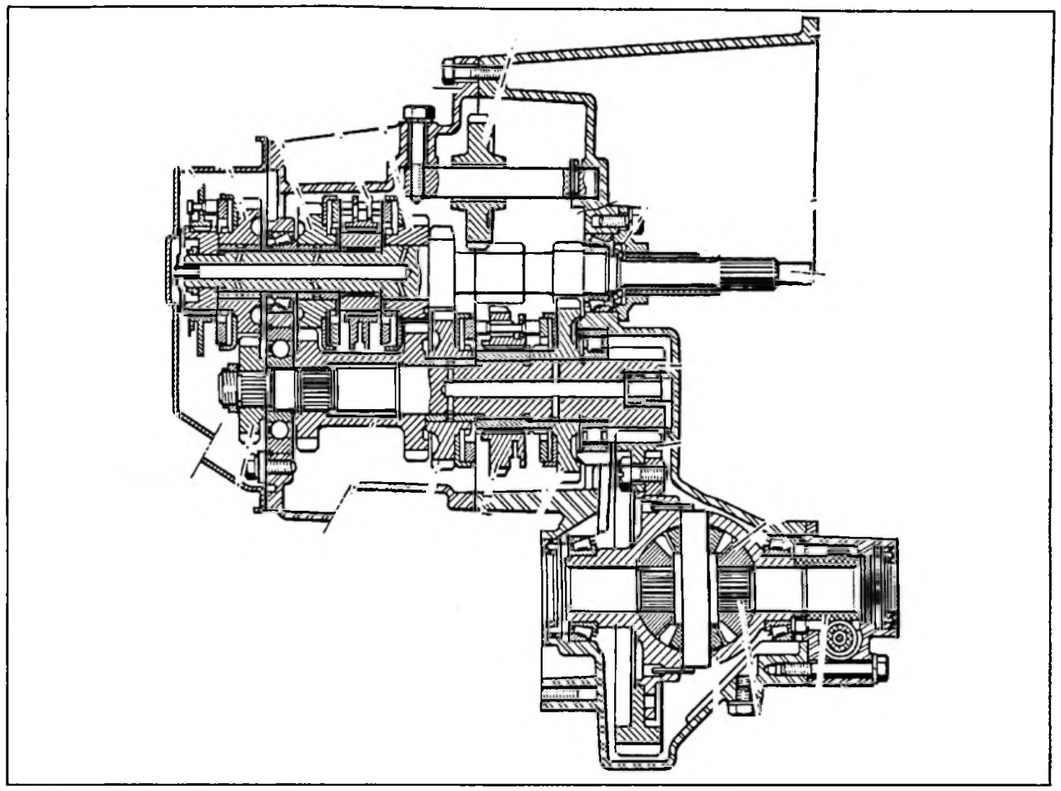


Fig. : B2CR002D

Fig. : B2CR002D

MA5.

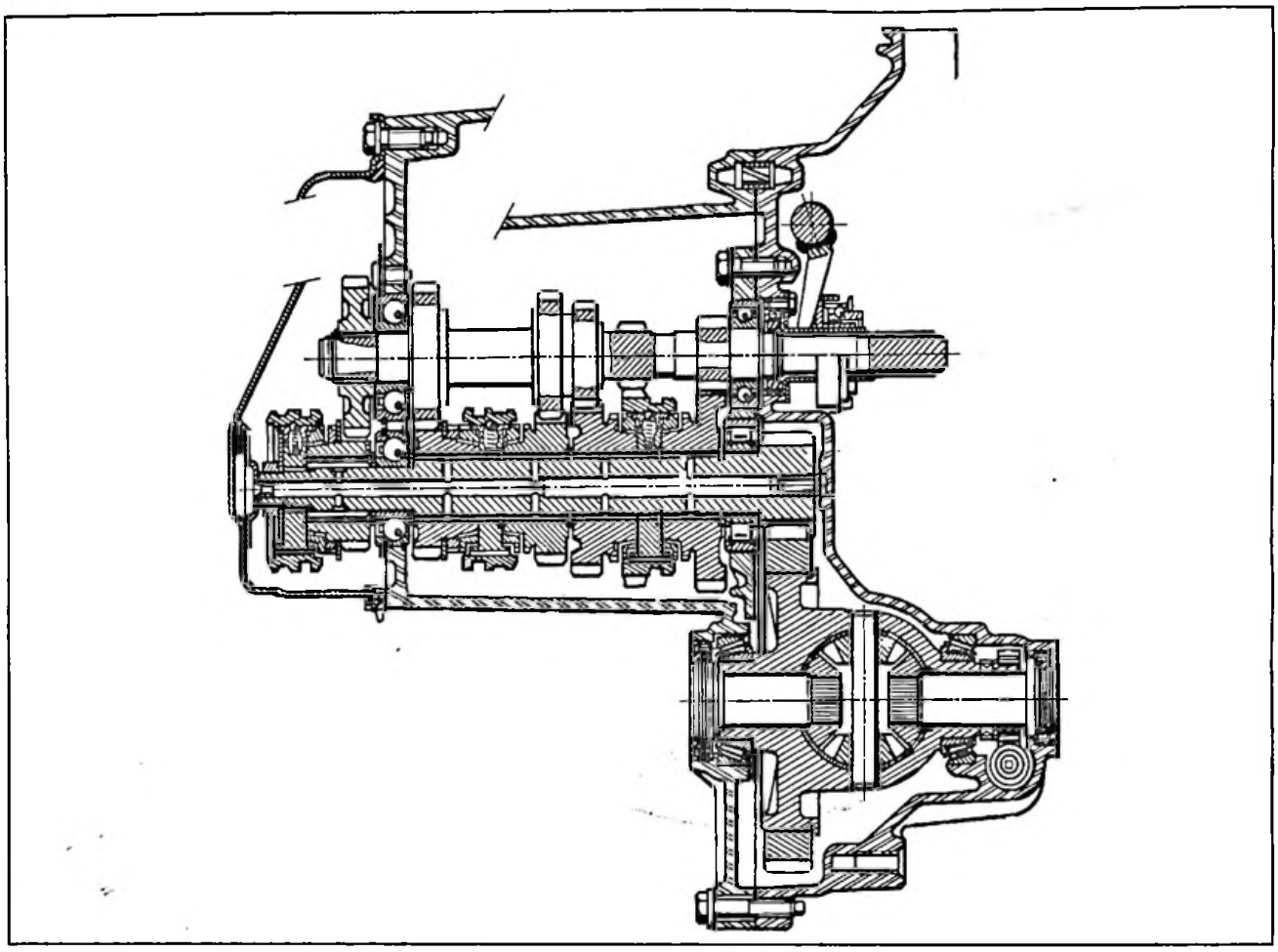
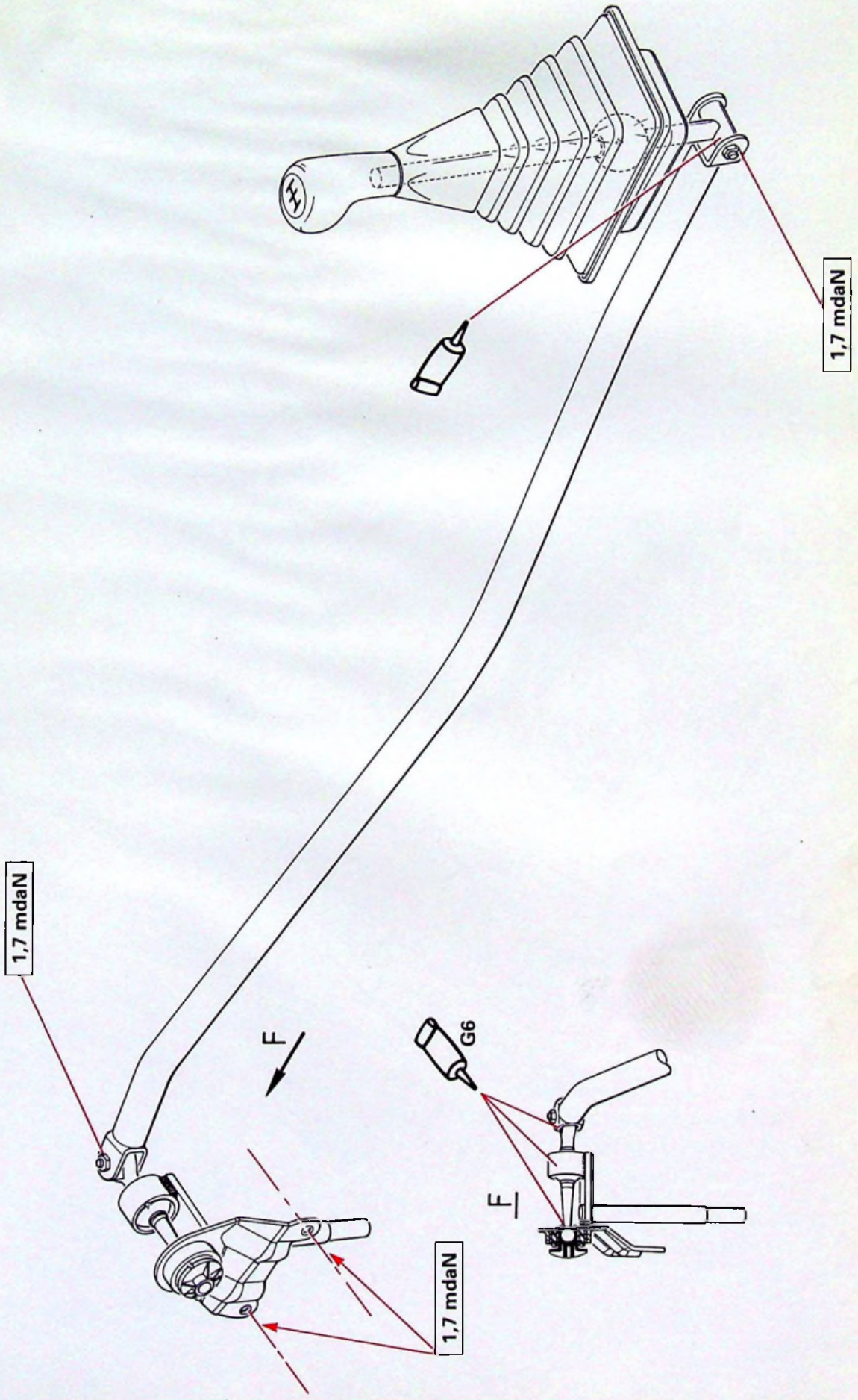
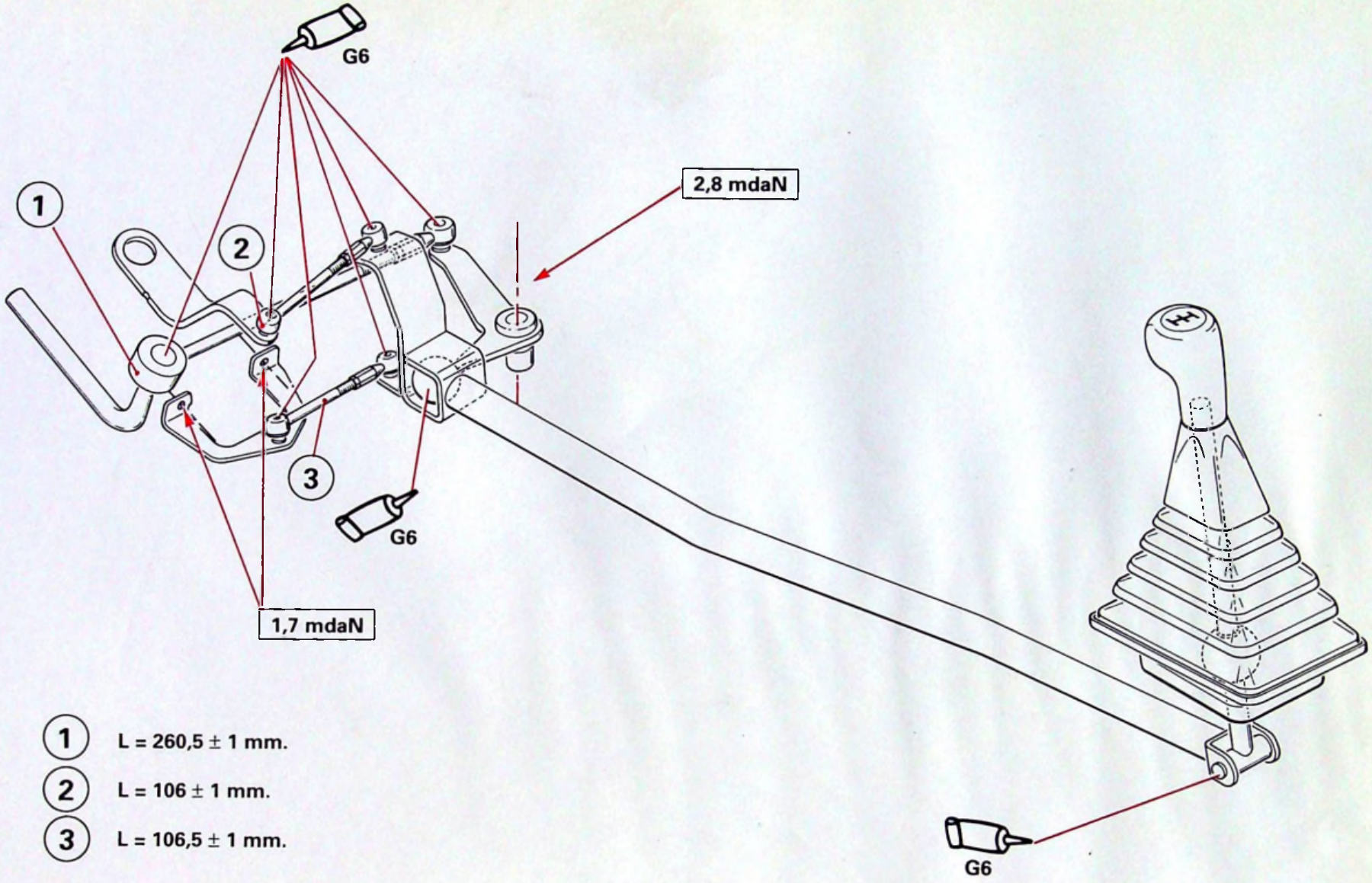


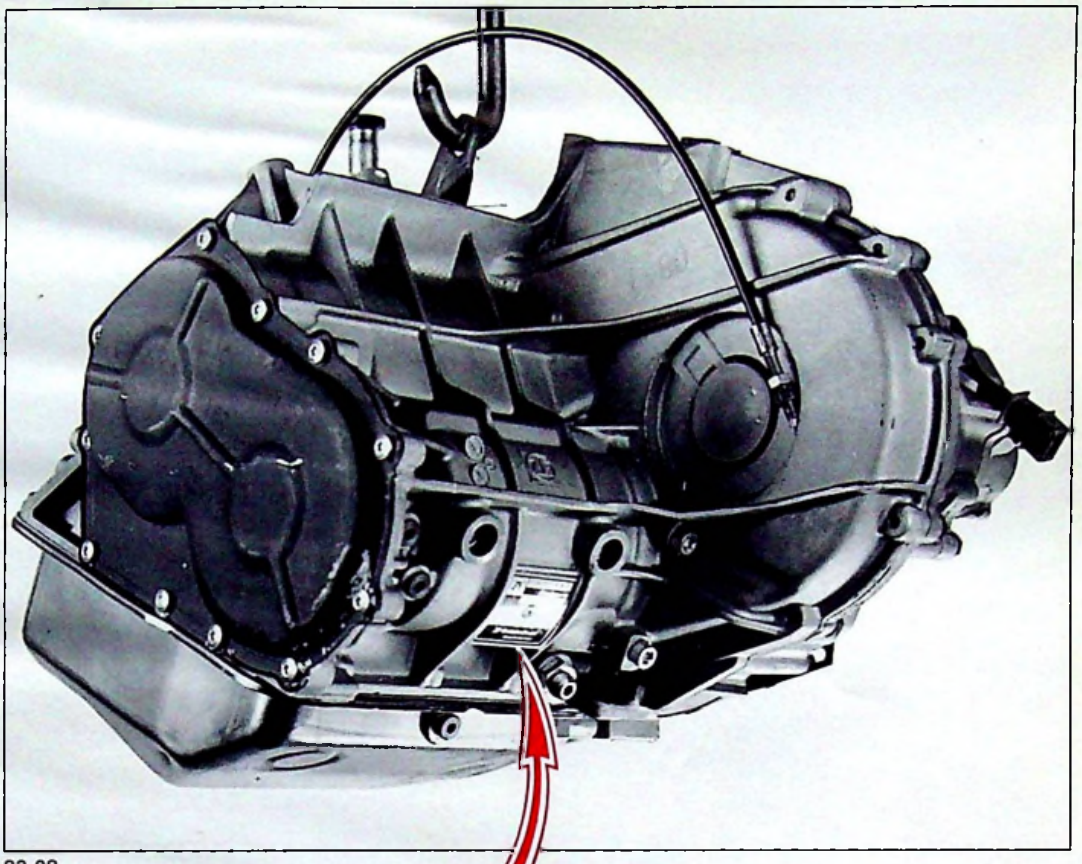
Fig. : B2CR001D

	BE3/5	MA5
Capacité d'huile	1,9	2
Qualité	Total TRANSMISSION BV 75W–80W	
Périodicité	Niveau tous les 60 000 km	

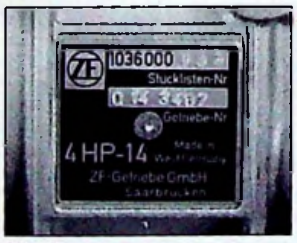

1,7 mdaN
1,7 mdaN
F
G6
F
1,7 mdaN
F.33-2



1. L = 260,5 ± 1 mm.
2. L = 106 ± 1 mm.
3. L = 106,5 ± 1 mm.

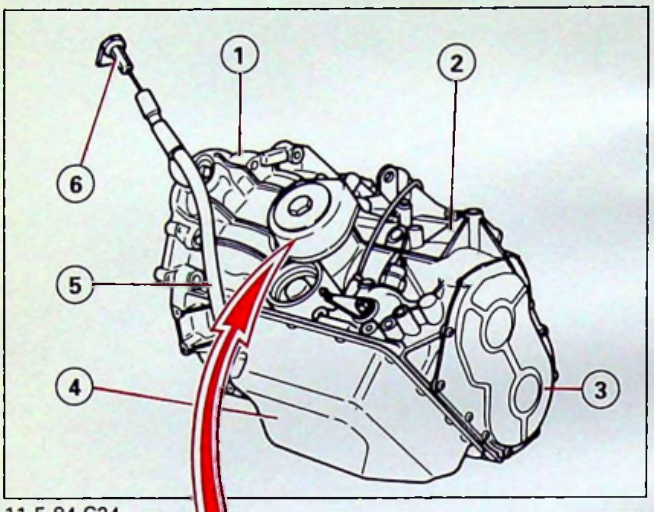


92-08

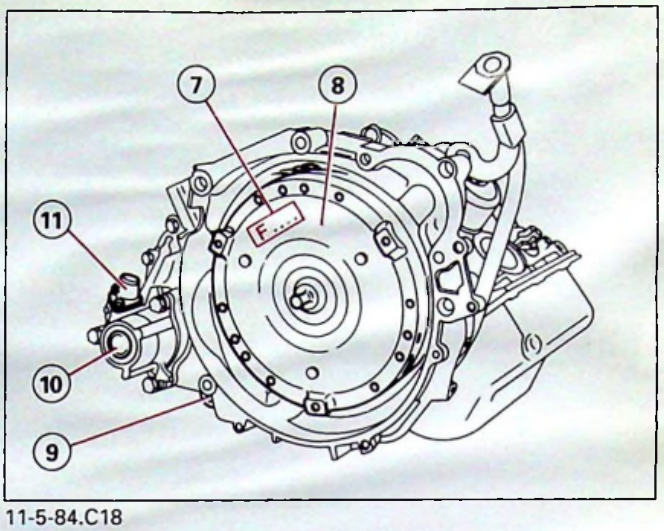


92-10

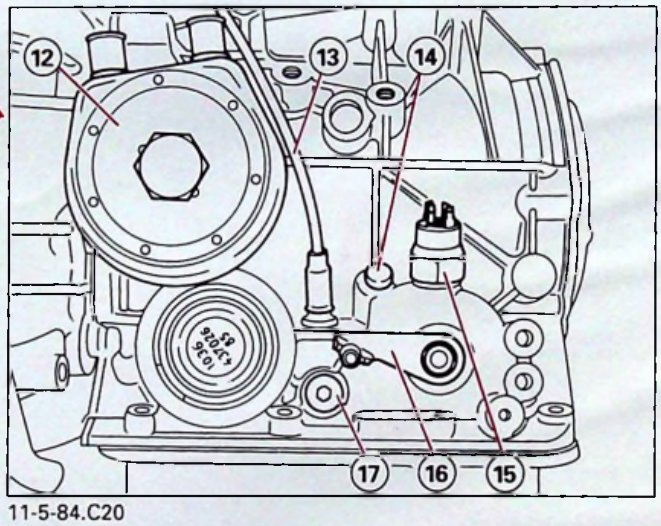
CARACTERISTIQUES ET POINTS PARTICULIERS DE LA B.V.A. 4 HP 14



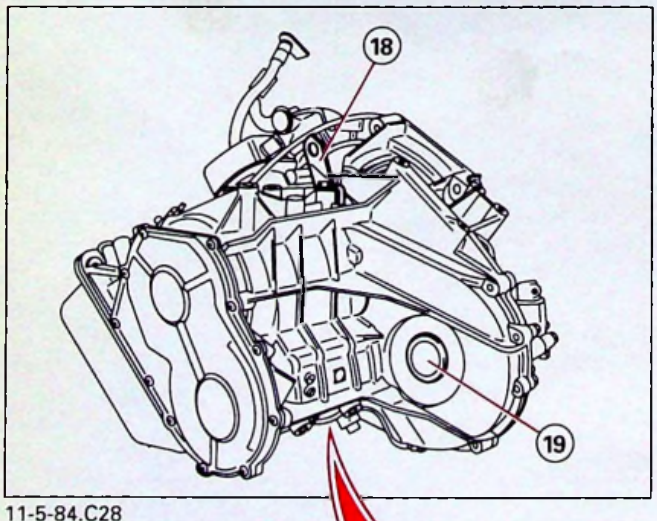
11-5-84.C24



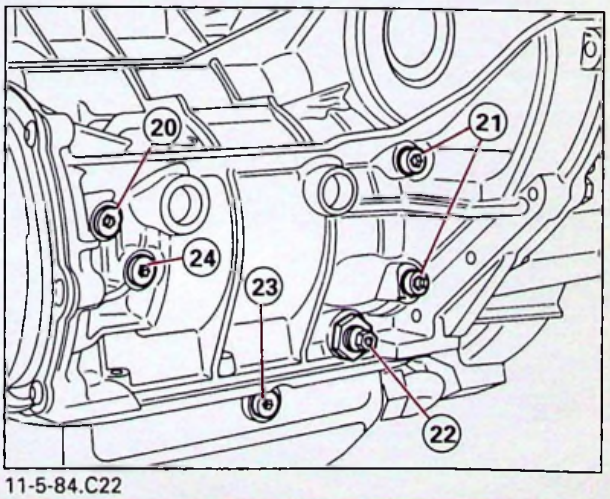
11-5-84.C18



11-5-84.C20



11-5-84.C28



11-5-84.C22

DESCRIPTION - IDENTIFICATION

1 - Carter de convertisseur.

2 - Carter principal.

3 - Couvercle latéral.

4 - Carter d'huile.

5 - Tube de jauge d'huile.

6 - Jauge d'huile.

7 - Repère convertisseur (Marque peinture).

8 - Convertisseur.

9 - Bouchon de vidange du pont.

10 - Sortie de pont droit.

11 - Prise tachymètre.

12 - Echangeur thermique.

13 - Câble de correction de charge.

14 - Mise à l'air libre.

15 - Contacteur double.

16 - Levier de sélection.

17 - Prise de pression convertisseur (6 Bars MAXI).

18 - Patte de levage.

19 - Sortie de pont gauche.

20 - Prise de pression de régulation.

21 - Vis de fixation du roulement de l'arbre de renvoi.

22 - Dispositif de réglage du frein de renvoi.

23 - Bouchon de vidange de la boîte de vitesses.

24 - Prise de pression générale.

VIDANGE - REMPLISSAGE

VIDANGE

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

PERIODICITE

Tous les 40.000 km ou tous les deux ans.

Retirer :

- Le bouchon sur le carter d'huile ⇨
- Le bouchon sur le carter de pont ⇨

REMPLISSAGE

Verser l'huile par l'orifice du tube de jauge **(1).**

LUBRIFIANTS HOMOLOGUES ET RECOMMANDES

A.T.F. DEXRON II

QUANTITE A INCORPORER

- Capacité totale de la boîte de vitesses : environ **6,20 dm³**
- Lors d'une vidange (boîte de vitesses + pont) : environ **2,40 dm³**

CONTROLE DU NIVEAU (Tous les 20.000 km).

- En position parking, après plusieurs manœuvres du levier de sélection.
- Véhicule sur sol horizontal.

IMPERATIF

Le contrôle du niveau d'huile s'effectue à chaud.
(Température d'huile de boîte de vitesses = **80°C**).

b) Niveau **MAXI.**

c) Niveau **MINI.**

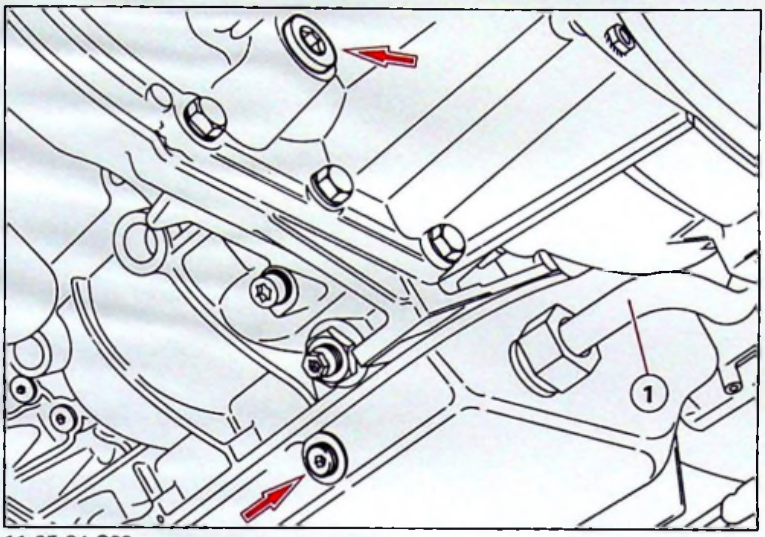
ATTENTION

Ne pas dépasser le niveau **MAXI** (risque de fuites d'huile).

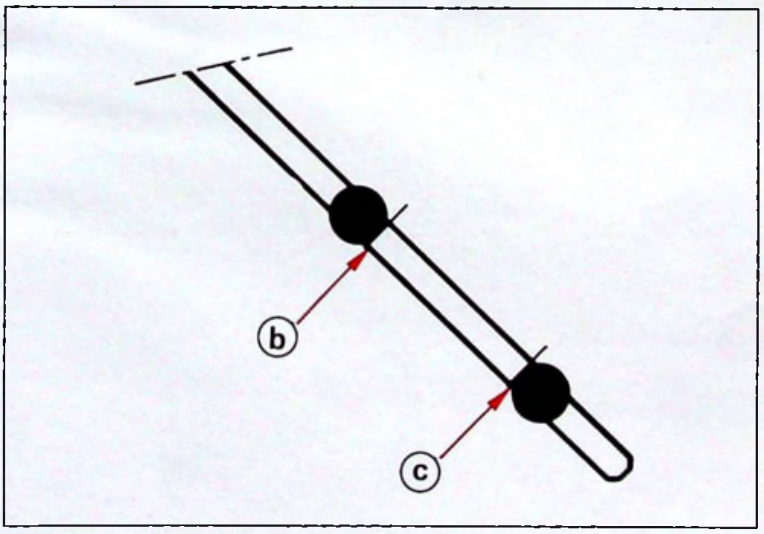
REMORQUAGE :

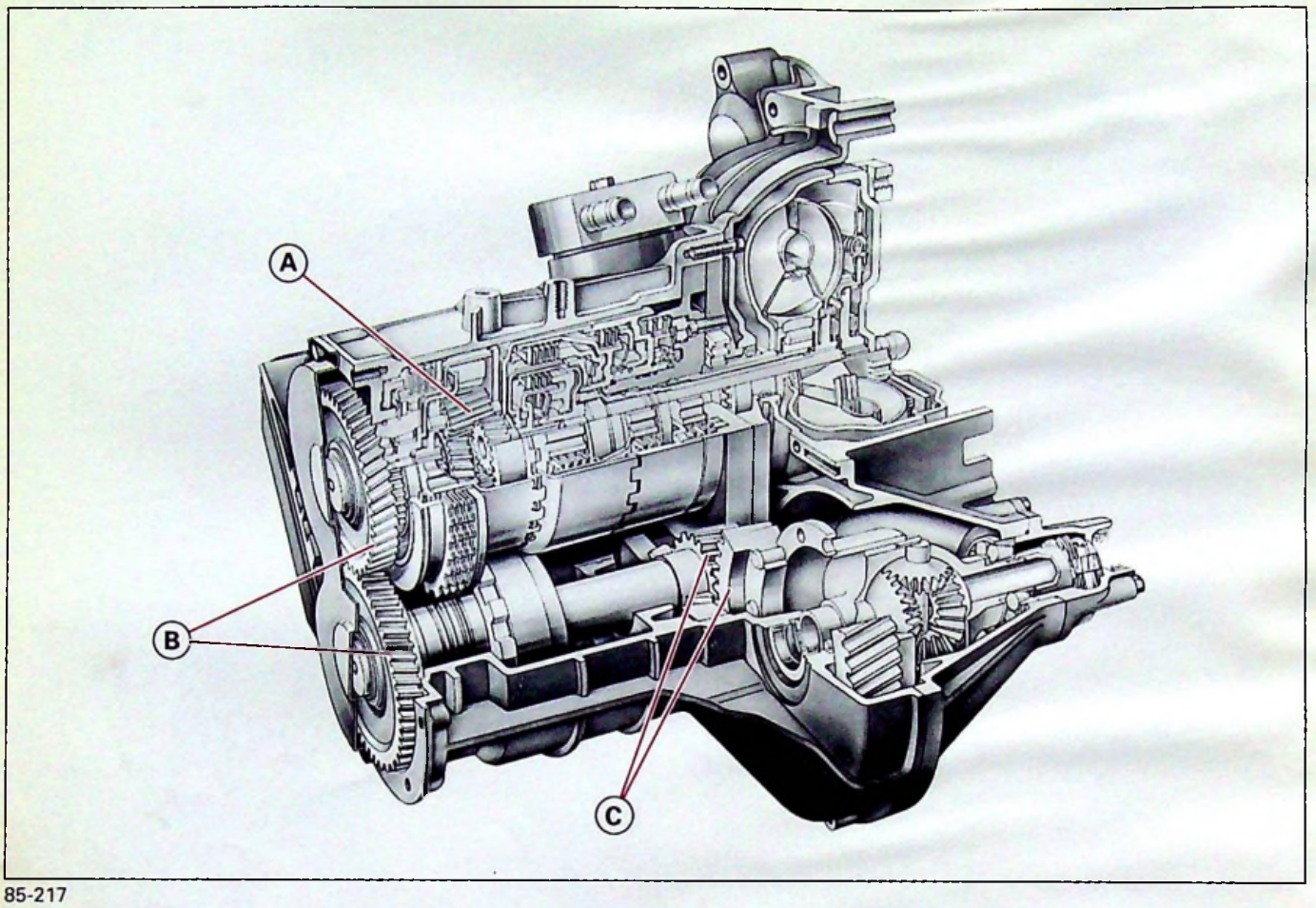
Levier sélecteur en position **NEUTRE.**

- Ajouter **1,5** d'huile en plus du niveau MAXI.
- Ne pas dépasser une distance de **50 km** à une vitesses de **50 km/h MAXI.**
- Rétablir le niveau d'huile après la remise en état du véhicule.

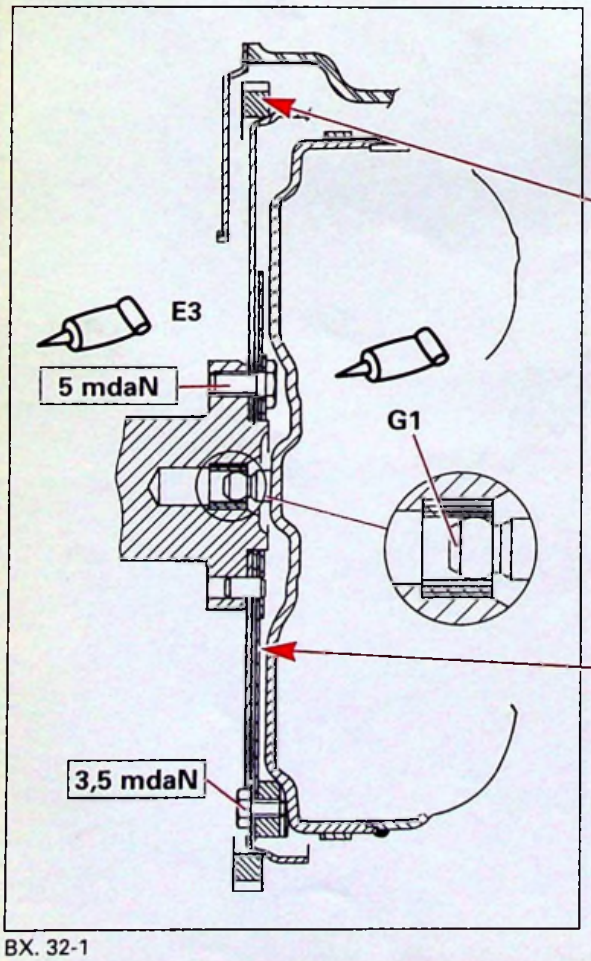


11-05-84.C69

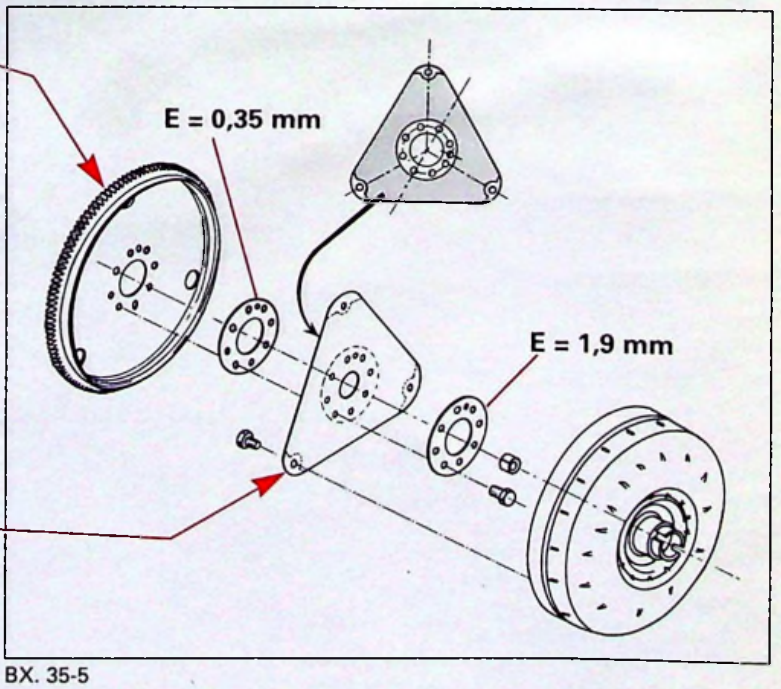




85-217

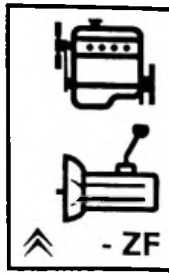
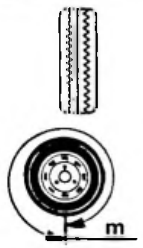
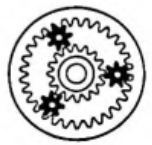
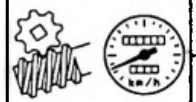
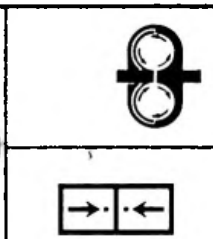


BX. 32-1



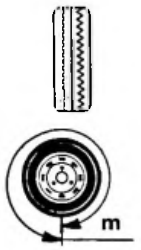
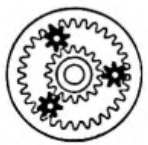
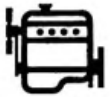
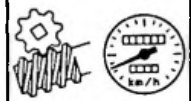
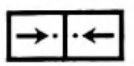
BX. 35-5

CARACTERISTIQUES DE LA B.V.A.

 - ZF	 m		 A	B	C	A + B + C	km/h 1000/min		 C	tr/min

XU5 M											
2 GZ 56 **1036000116**	175/65 R 14 MXT (82T) (1,760 m)	**1**	0,414	46/53	18/66	0,0980	10,36	19/17	F 10	2,13	2140
		2	0,730			0,1728	18,25				
		3	1			0,2367	24,99				
		4	1,353			0,3202	33,83				
		AR	0,353			0,0962	8,83				
XU7 JP											
2 GZ 58 **1036000165**	175/65 R 14 MXT (82T) (1,760 m)	**1**	0,414	49/51	17/65	0,1040	11	19/17	F 10	2,13	2400
		2	0,730			0,1834	19,38				
		3	1			0,2518	26,53				
		4	1,353			0,34	35,91				
		AR	0,353			0,0887	9,38				
XU9 JA Z											
2 GZ 55 **1036000153**	185/60 R 14 MXV 2 (82H) (1,760 m)	**1**	0,414	46/53	18/66	0,0980	10,36	19/17	E 12	2,13	2400
		2	0,730			0,1728	18,25				
		3	1			0,2367	24,99				
		4	1,353			0,3202	33,83				
		AR	0,353			0,0836	8,83				

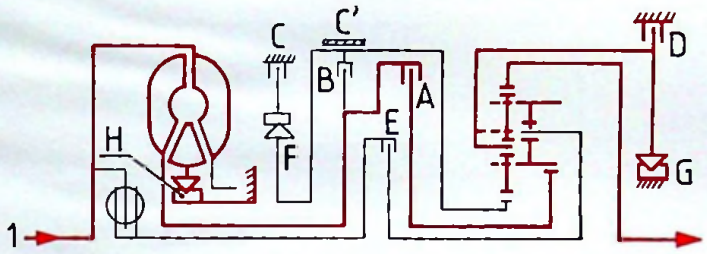
CARACTERISTIQUES DE LA B.V.A.

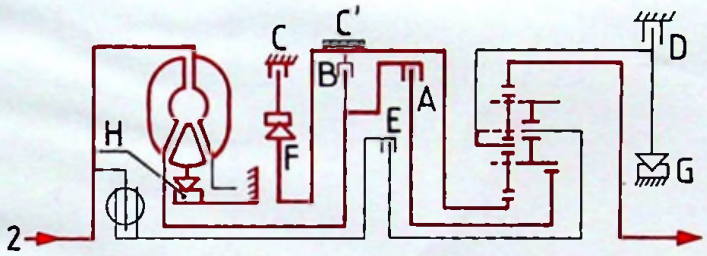
- ZF			 A	B	C	A + B + C	 km/h 1000/min			C	

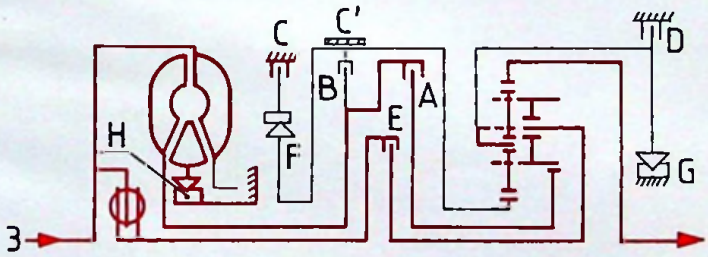
XUD 9 A											
2 GZ 57 1036000117	165/70 R 13 MXT (79T) (1,725 m)	1	0,414	49/51	18/66	0,1085	11,24	19/17	F 10	2,13	2200
		2	0,730			0,1913	19,80				
		3	1			0,2620	27,11				
		4	1,353			0,3545	36,70				
		AR	0,353			0,0925	9,58				

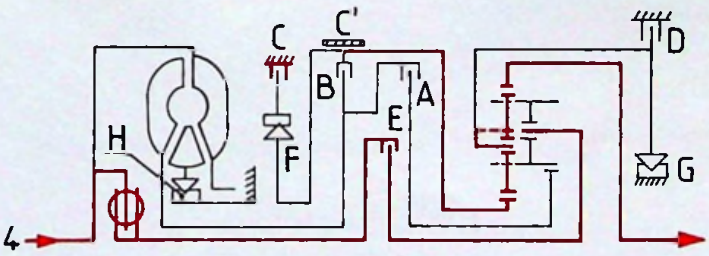
XUD 9 A/L	(A.B.S.)										
2 GZ 57 1036000117	175/65 R 14 MXT (82T) (1,760 m)	1	0,414	49/51	18/66	0,1085	11,46	19/17	F 10	2,13	2200
		2	0,730			0,1913	20,20				
		3	1			0,2620	27,66				
		4	1,353			0,3545	37,45				
		AR	0,353			0,0925	9,75				

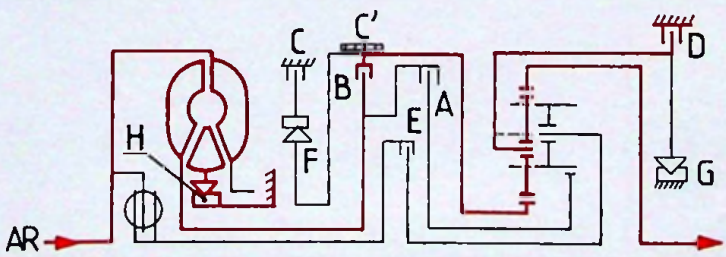
RAPPORT	EMBRAYAGES			FREINS			ROUES LIBRES		
	A	B	E	C'	D	C	F	G	H
1	•				•			•	•
2	•			•		•	•		•
3	•		•						•
4			•	•					
AR		•		•	•				•

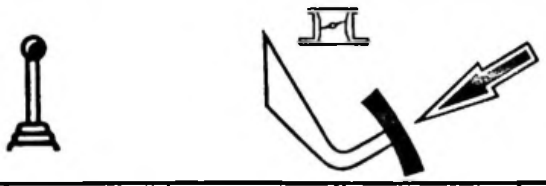




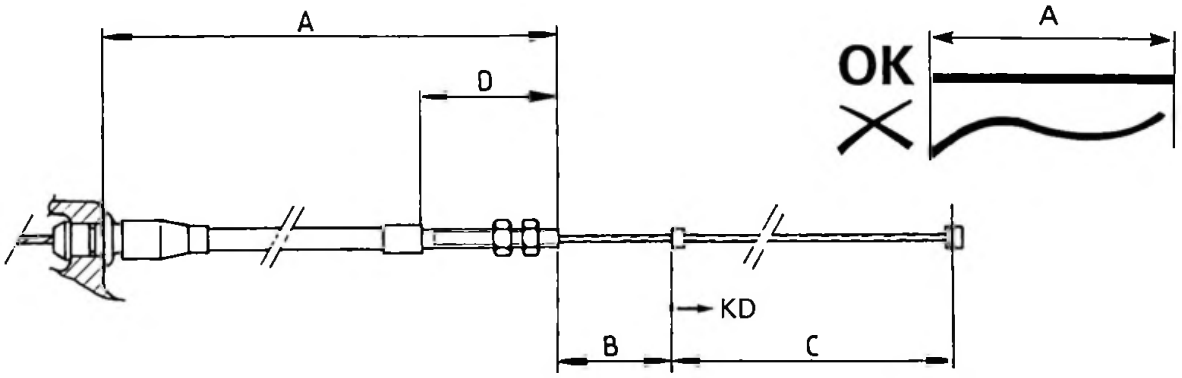








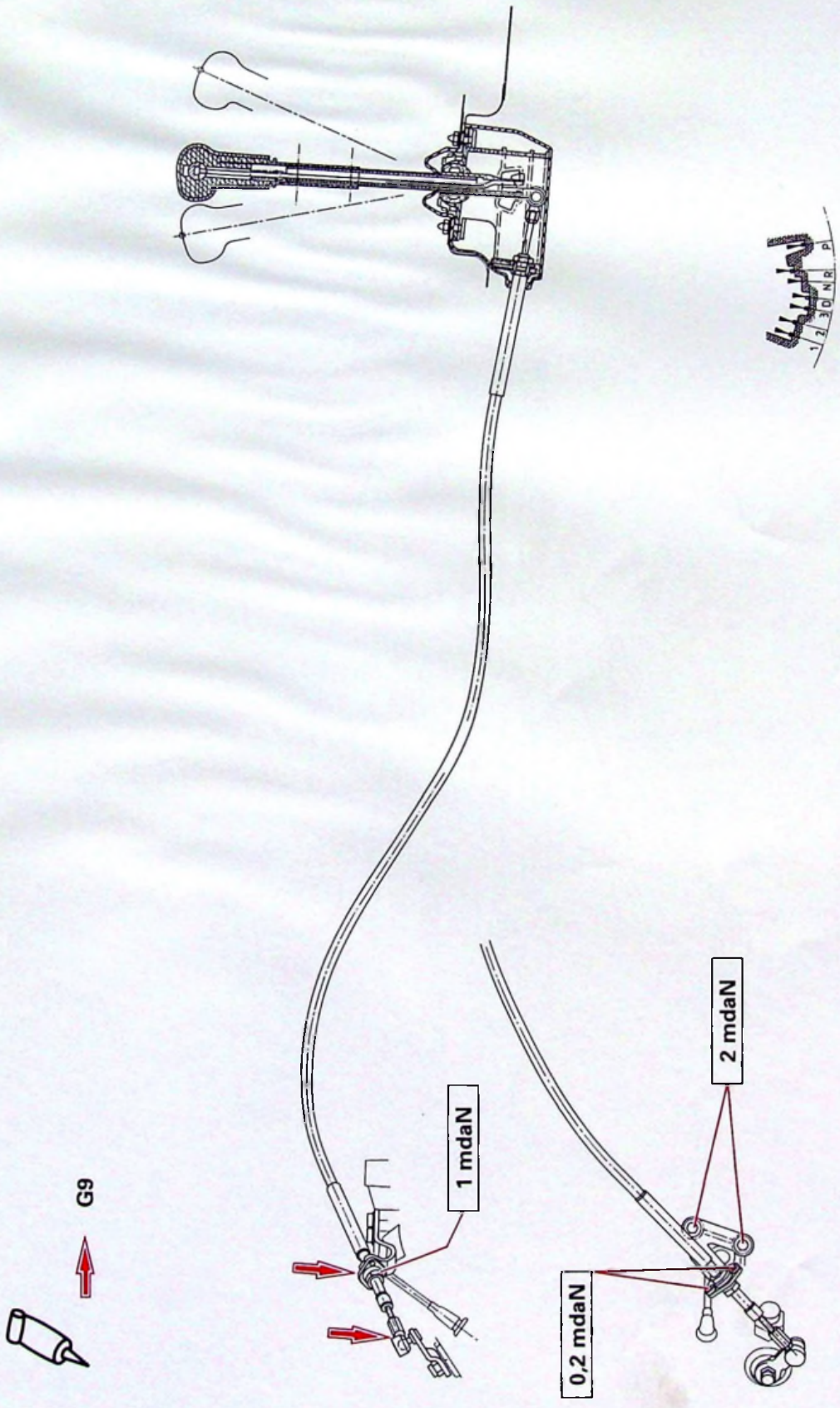
	1 → 2	2 → 3	3 → 4	4 → 3	3 → 2	2 → 1
XU5 M						
2 GZ 56	54-58	99-106	132-152	116-139	94-103	50-55
XU7 JP						
2 GZ 58	57-62	106-114	140-161	125-149	101-110	52-59
XU9 JA Z						
2 GZ 55	53-58	99-106	136-152	117-144	94-102	49-54
XUD 9A et L						
2 GZ 57	45-50	82-88	109-130	97-119	78-85	41-47



	A ± 2 mm	B $^{+1}_{0}$ mm	C ± 1,5 mm	D $^{+0,5}_{0}$ mm
XU5 M	776	47	98	35
XU7 JP	525	42	92	35
XU9 JA Z	310	40	91	35
XUD 9 A	720	41	36	35

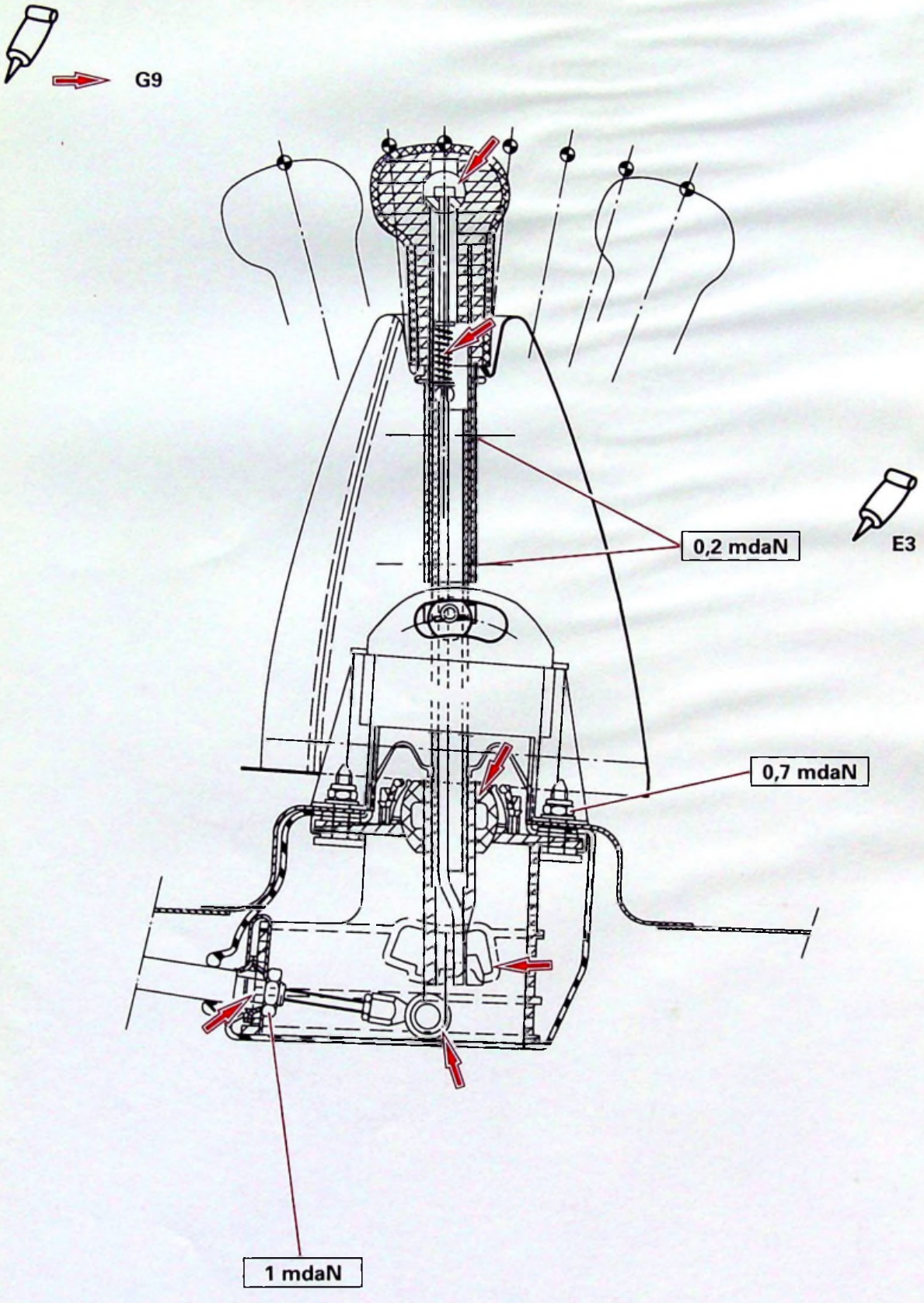
Y. 33-18

CARACTERISTIQUES DE LA COMMANDE DE VITESSES



F.33-4

CARACTERISTIQUES DE LA COMMANDE DE VITESSES



BOITE DE VITESSES AUTOMATIQUE

DIAGNOSTIC

Pour chaque anomalie de fonctionnement, en fonction de la position du levier de sélection des vitesses, procéder par élimination et contrôler dans l'ordre indiqué : 1 puis 2, puis 3.

ANOMALIES DE FONCTIONNEMENT CONSTATEES

Position du levier de sélection

Anomalie de fonctionnement	Position du levier de sélection
Pas d'entraînement	1
Pas de frein moteur	2
Pas d'entraînement	2
Choc à l'engagement N-4, N-3, N-2	2
Patinage ou broutement au démarrage	2
Pas de passage en 2e, 3e ou 4e	2
Passage des vitesses intempestif	3
Points de passage trop élevés ou trop bas	3
Montée en régime aux passages 2-3 et 3-2	3
Montée en régime aux passages 3-4 et 4-3	3
Chute de régime aux passages 3-4 et 4-3	3
Patinage en 2e, 3e et 4e	A
Pas de passage 1-2, 2-3 et 3-4 en rétro-commande	A
Régime de passage trop bas en rétro-commande	A
Régime de passage trop élevé en rétro-commande	A
Passage des rapports trop long en rétro-commande	A
Démarreur ne fonctionne pas	N
Véhicule avance	R
Pas d'entraînement	R
Choc important à l'engagement P-R ou N-R	R
Patinage ou broutement au démarrage	R
Feux de recul ne fonctionnent pas	R
Verrouillage ne s'enclenche pas	P
Verrouillage ne se déclenche pas	P
Verrouillage ne reste pas enclenché	P
Démarreur ne fonctionne pas	P

CONTROLE

Contrôles et interventions à réaliser	1																						
Contrôler le niveau d'huile.	1		1		1	1					1				1			1		1			
Régler le ralenti.				1															1				
Régler le câble de correction de charge.				2		2	1	1		1	1		1	1	1				2				
Régler la commande de sélection.	2	1	2													2	1	2		2	2	1		1	2
Régler la bande de frein.									2	2															
Contrôler l'alimentation électrique du contacteur.																1					1				1
Contrôler le fonctionnement du contacteur.																3					3				3
Remplacer la B.V.A. (*)	3	2	3	3*	2	3*	2*	2*	1	3	3	2	2*	2*	2*	2*		2	3	3*	3		2	1	

(*) Avant l'échange de la B.V.A., procéder à l'échange du bloc hydraulique.

- Le niveau d'huile, sur ce type de boîte de vitesses, est d'une grande importance.

- Après toute intervention, il est impératif de procéder au contrôle du niveau d'huile (voir chapitre "Lubrification", Op. XB Auto 350-00).

ORIGINE DES FUITES	REMEDES
Mise à l'air libre	- Niveau trop haut - Huile inappropriée (émulsion)
Contacteur double	- Vérifier le serrage - Remplacer le joint
Echangeur thermique	- Remplacer les joints - Remplacer l'échangeur
Vis de fixation du roulement d'arbre de renvoi	- Remplacer les joints sous les têtes de vis
Joint de carter d'huile	- Vérifier le serrage des vis - Remplacer le joint
Joint de couvercle latéral	- Vérifier le serrage des vis - Remplacer le joint
Joint d'axe de sélection	- Remplacer le joint (voir chapitre)
Embase de câble de correction de charge	- Remplacer le joint torique après dépose du câble
Vis de réglage du frein à bande	- Desserrer la vis et déposer de la pâte à joint silicone sur le filetage et re-régler.
Bouchons de prise de pression	- Remplacer les joints
Joint à lèvre du convertisseur	- Déposer la BV et changer le joint
Joint du carter de convertisseur	- Déposer la BV et changer le joint
Convertisseur	- Déposer la BV et changer le convertisseur

BOITE DE VITESSES AUTOMATIQUE

CONTROLE ET REGLAGE

REGLAGE DE LA COMMANDE DE SELECTION

Conditions préalables, Fig. I, Fig. II et Fig. III :

- L'ensemble commande fixé sur la caisse par les quatre vis **(1)**.
  Serrage : 0,7 mdaN

- La poignée en position NEUTRE **"a"** *(Le verrouillage en appui sur la butée* ⇒ *)*.

- Le câble fixé sur la patte d'arrêt de gaine par la vis **(5)**.
  Serrage : 1 mdaN

- La patte d'arrêt de gaine fixée sur la B.V.A. par les vis **(2)**.
  Serrage : 2 mdaN

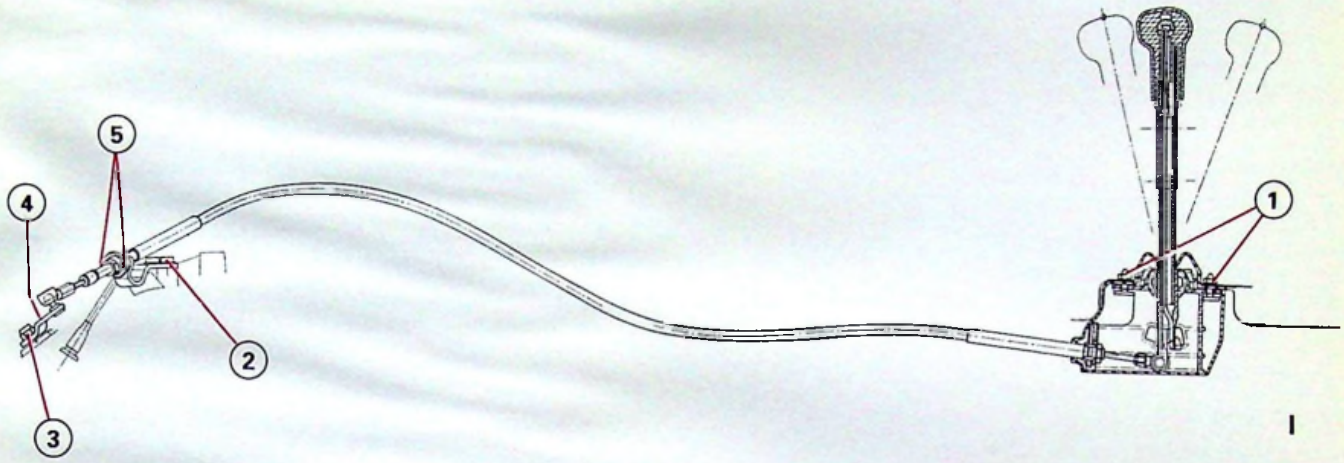
- Le levier de sélection **(4)** bloqué sur son axe par l'écrou **(3)**.
  (*Immobiliser en position* NEUTRE)
  Serrage : 3 mdaN

- Le câble passe dans deux guides câble.

GRAISSAGE :

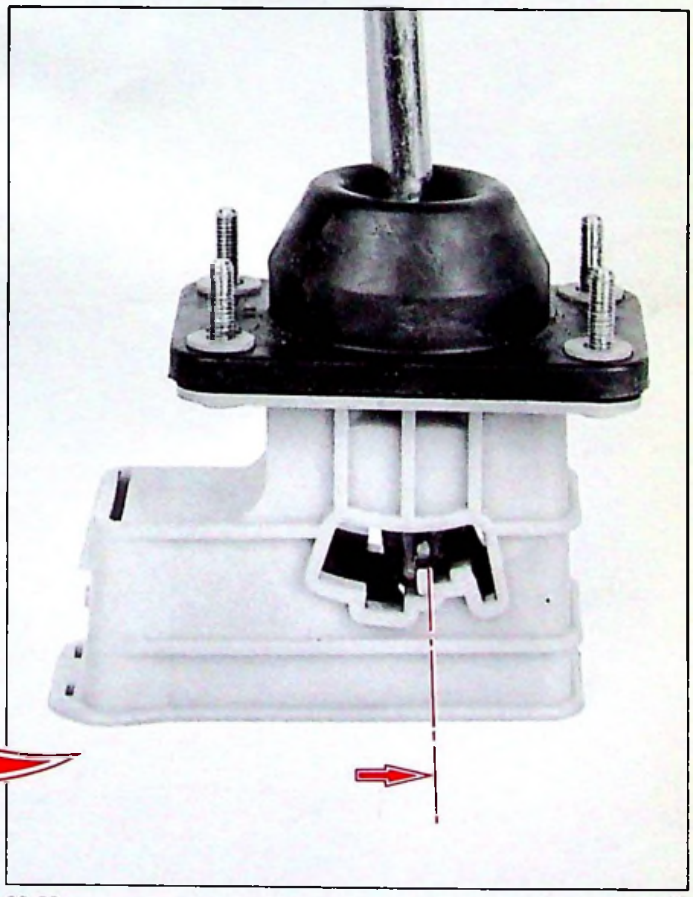
- Les pièces étant propres et exemptes de coups, enduire l'articulation rotule du levier et du boîtier.

MOBIL-TEMP **G9**



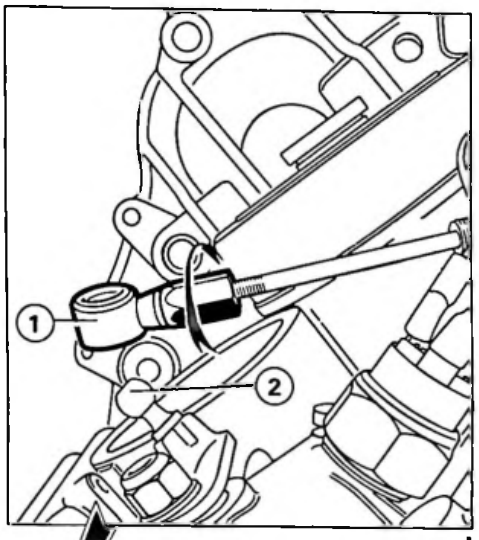
I

92-115 II

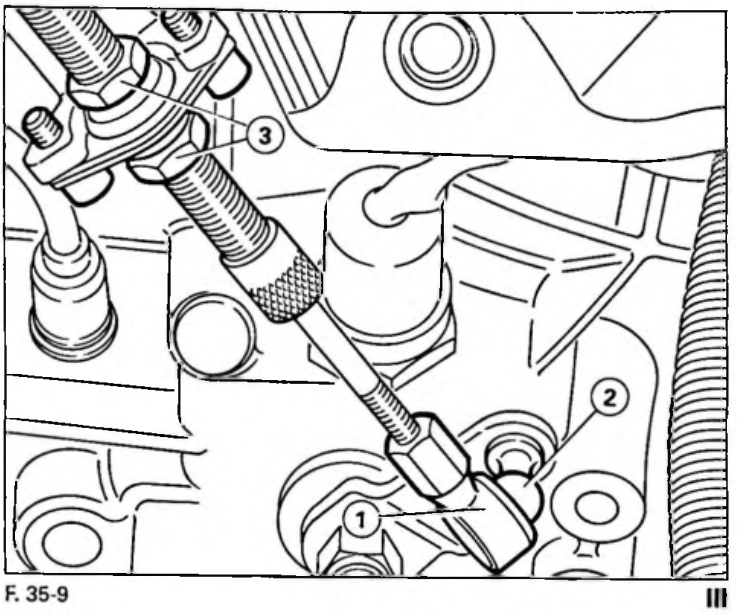


92-82 III

F. 33-4

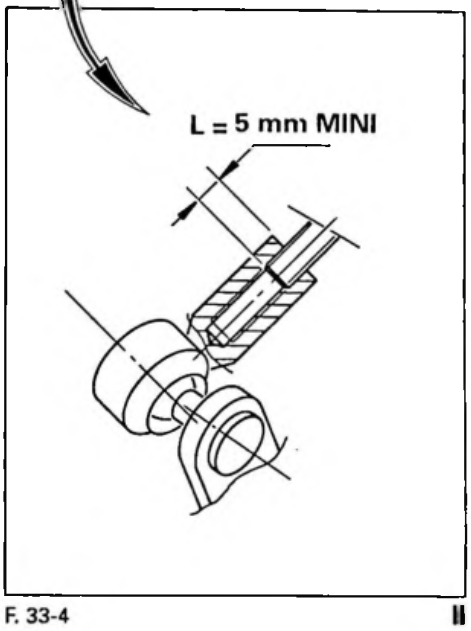


I



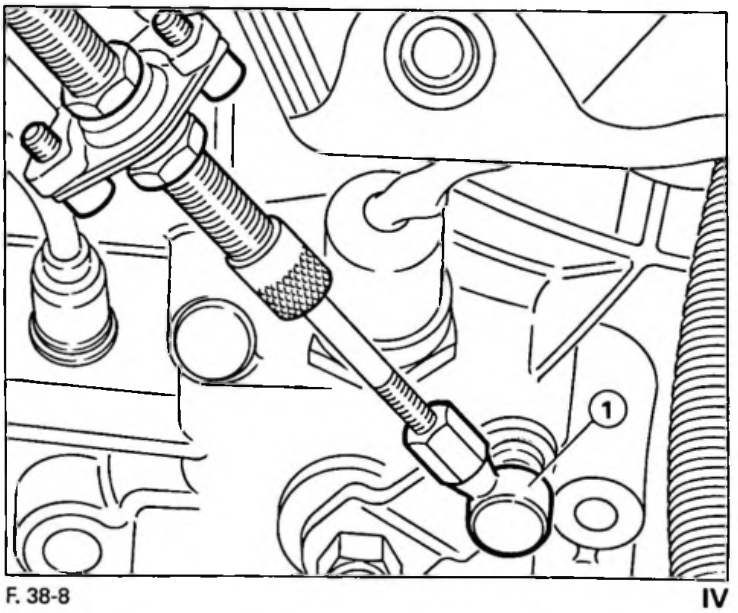
F. 35-9

III



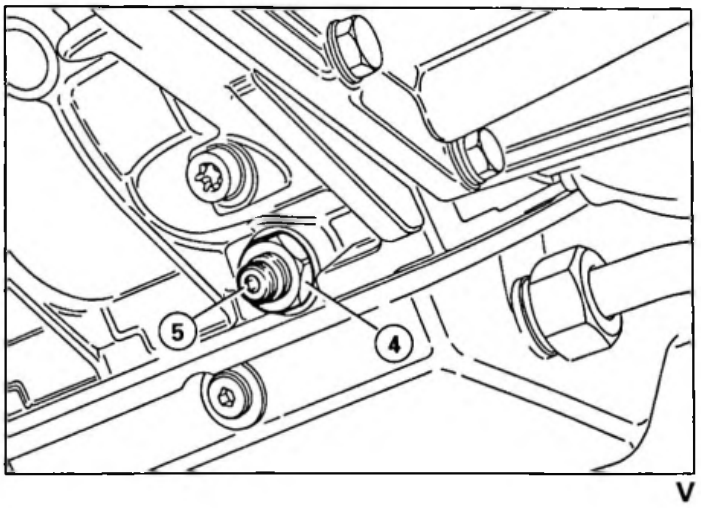
F. 33-4

II



F. 38-8

IV



V

A •••

REGLAGE :

Commande en position NEUTRE.

Visser ou dévisser, Fig.I et Fig. II, la rotule **(1)** de manière à emboîter celle-ci sur l'embout du levier **(2)** en respectant la cote : **L = 5 mm MINI.**

Lors de l'emboîtement de la rotule **(1),** le levier **(2)** devra rester immobile.

NOTA : Fig. III et Fig. IV :

Dans le cas d'impossibilité de visser la rotule **(1)** pour l'emboîter sur le levier **(2) :**

Dévisser, Fig. II et Fig.III :

- Les deux écrous **(3).**
- La rotule en respectant la cote **L = 5 mm MINI.**

Ajuster, Fig. IV, la rotule **(1)** sur l'embout du levier.

Serrer les deux écrous **(3).**
Serrage : 1 mdaN

CONTROLE :

S'assurer de la sélection des sept positions.

Régler le commutateur.
(Voir (5) ZX 350-0/1 p. 6)

REGLAGE DE LA BANDE DE FREIN

Cette opération, Fig. V, doit être réalisée **exclusivement en cas de doute** sur le réglage ou en cas de fuite d'huile.

Desserrer l'écrou **(4)** et la vis **(5).**

Serrer la vis **(5)** à **1 mdaN** puis la **dévisser de deux tours.**

Resserrer l'écrou **(4).**

MONTAGE ET REGLAGE DU COMMUTATEUR

Montage *(Voir (5) ZX 350-1/5).*

Réglage, Fig. I et Fig. II.

Positionner la commande en NEUTRE.

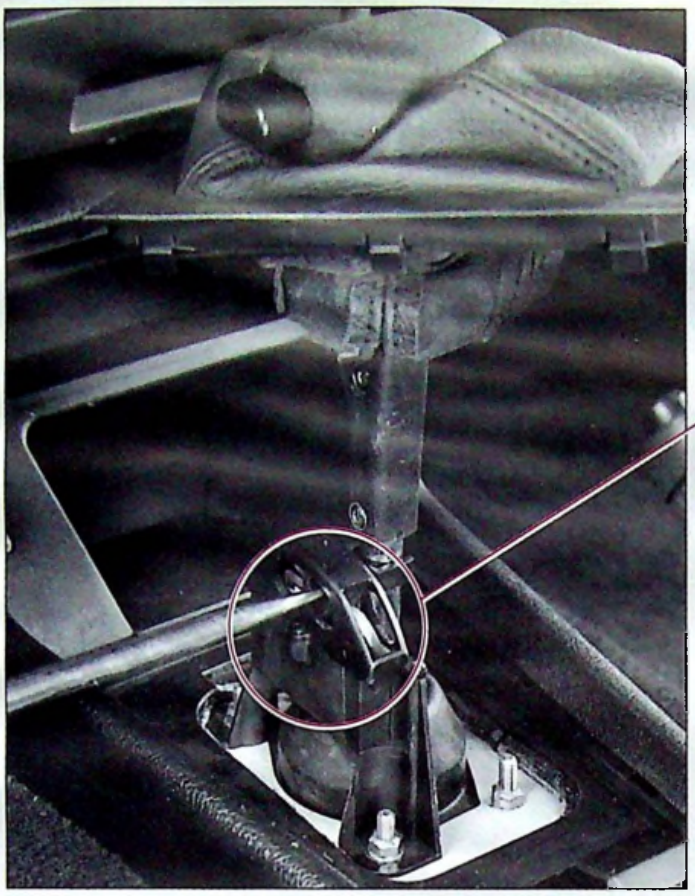
A l'aide de la fente de tournevis **(1)** faire pivoter l'excentrique **(2)** jusqu'à allumer la lampe témoin correspondante.

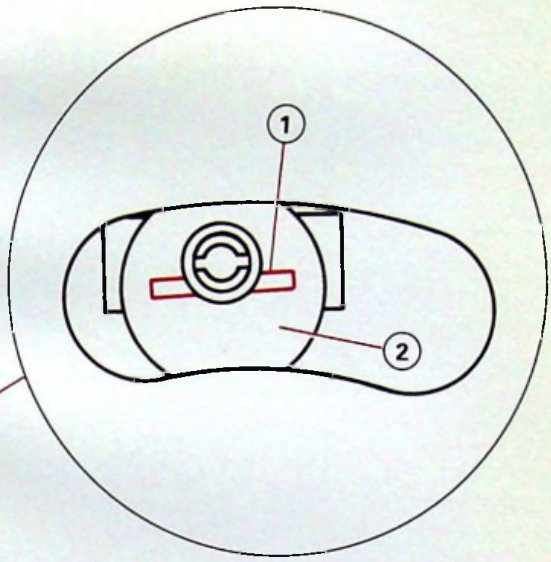
Après réglage, balayer à l'aide de la poignée toute la plage de fonctionnement pour s'assurer que tous les témoins fonctionnent les uns après les autres.

NOTA :

Un temps d'arrêt est nécessaire sur chaque position, **commande de vitesses libre de toute contrainte.**

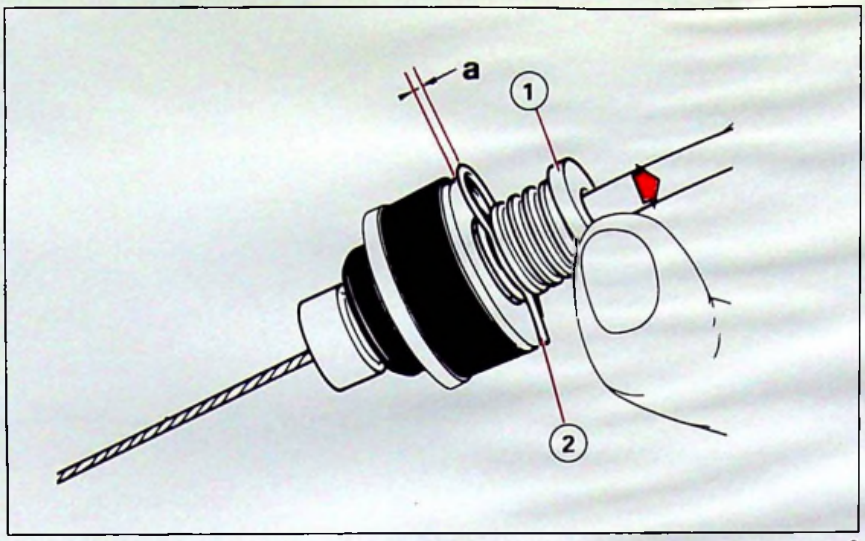
Régler sur la position considérée jusqu'à obtention du résultat désiré.



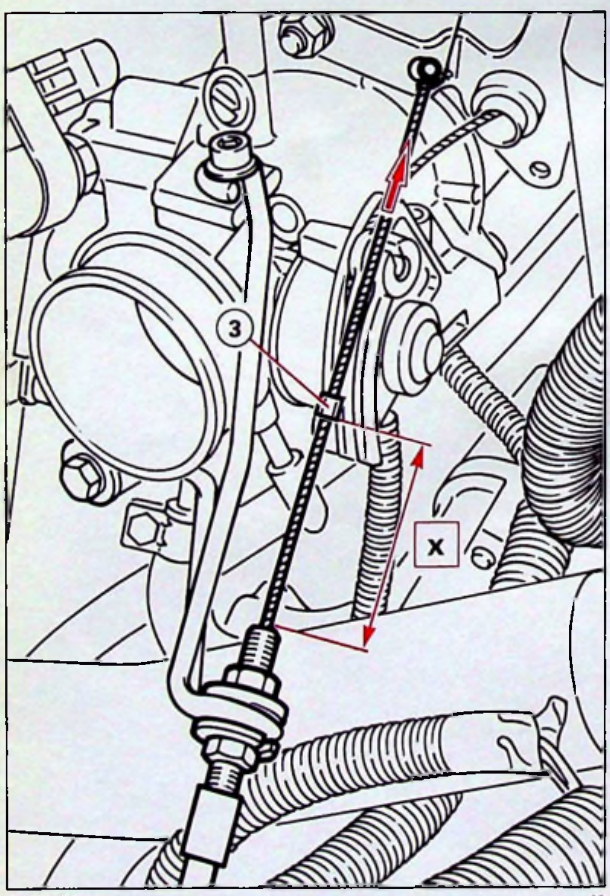


91-112 I

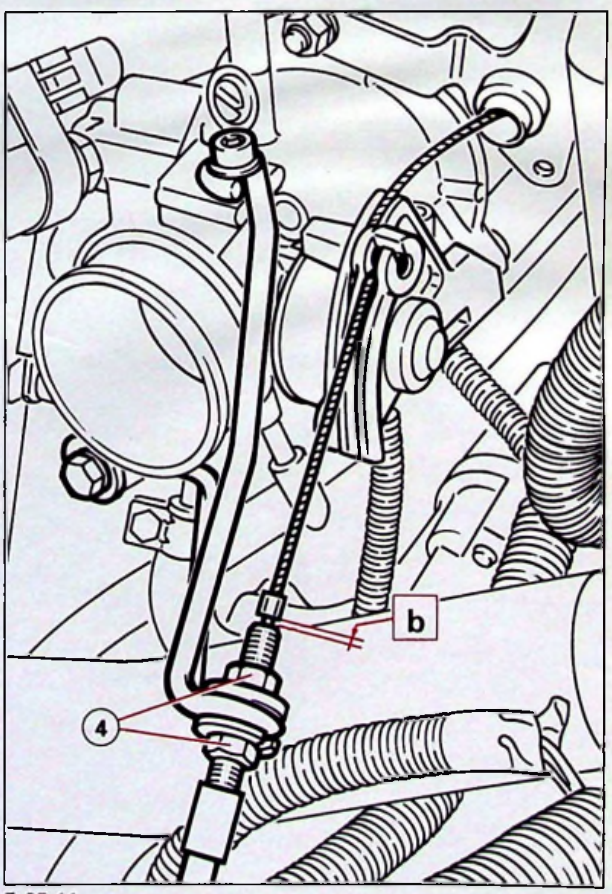
92-113 II



I



F. 35-10 II



F. 35-11 III

REGLAGE DE LA COMMANDE DE CORRECTION DE CHARGE

Conditions préalables :

- Moteur chaud.
- Régime de ralenti correct.
- Dispositif de départ à froid automatique hors d'action.
  (Suivant équipement).

Réglage du câble d'accélérateur.

Déposer le câble de correction de charge du tambour.

Exercer une traction sur l'arrêt de gaine **(1)** et placer l'épingle **(2)** de façon à obtenir un léger jeu en **"a".**

Appuyer à fond sur la pédale d'accélérateur et s'assurer de la pleine ouverture du papillon.

Réglage du câble de correction de charge, Fig. II et Fig. III.

Le cavalier (3) doit être correctement positionné et serti sur le câble.

Exercer une traction sur le câble jusqu'au point du début retro commande, le cavalier doit se situer à :

X = 39 mm

de l'extrémité de l'embout de gaine.

Replacer le câble de correction de charge sur le tambour.

Assurer un jeu **(b)** de l'ordre de **0,5 mm MAXI** en agissant sur les écrous **(4).**

CITROËN ZX

LE 31 OCTOBRE 1994

ABONNEMENT GME

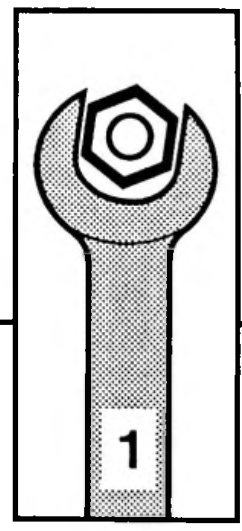
RÉF. 5 N° ZX 350-0/2

BOITE DE VITESSES

● BOITE DE VITESSES AUTOMATIQUE type 4HP14

réglage : contacteur d'interdiction de démarrage et feux de recul

MAN 008941



AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS VENTE

REGLAGE : CONTACTEUR D'INTERDICTION DE DEMARRAGE ET DE FEUX DE RECUL

1 – OPERATION PRELIMINAIRE

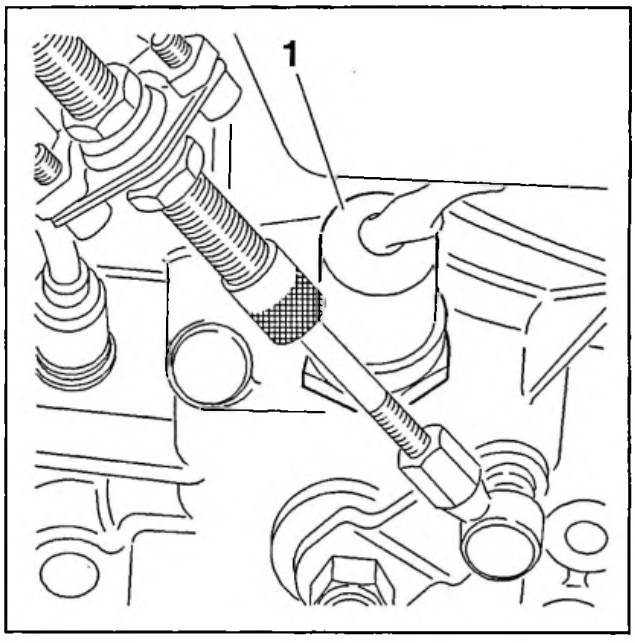


Fig : B2CP10PC

Déconnecter le câble négatif de la batterie.

Déposer le contacteur (1) équipé de sa rondelle.

Poser un nouveau contacteur équipé d'une rondelle (épaisseur minimale 1,4 mm).

Serrer l'ensemble (1) à 4 m.daN.

Brancher le câble négatif de la batterie.

2 – VERIFICATION DU REGLAGE

Conditions des vérifications :

- appuyer sur la pédale de frein et maintenir la pression
- levier de commande de frein de parking en position serrée

Possibilité de démarrage :

- levier de sélection en position N
- levier de sélection en position P

Impossibilité de démarrage :

- levier de sélection dans toutes les autres positions
- déplacement du levier de sélection de la position N vers la position D (voir nota)
- déplacement du levier de sélection de la position N vers la position R (voir nota)
- déplacement du levier de sélection de la position P vers la position R (voir nota)

NOTA : A aucun moment de cette manoeuvre, le véhicule ne doit pas pouvoir démarrer.

Feux de recul :

- alimentation des feux de recul : levier de sélection en position R
- extinction des feux de recul : levier de sélection dans toutes les autres positions

Si une seule de ces vérifications n'est pas satisfaisante :

- remplacer la rondelle du contacteur par une rondelle d'une épaisseur supérieur de 0,2 mm
- reprendre la procédure de réglage

OUTILLAGE PRECONISE

B.E.M. : Pousse-pédale.

TRAVAUX SUR ORGANE INTERIEUR B.V.A. (sur véhicule)

DEPOSE ET POSE DU CARTER D'HUILE

DEPOSE

Vidanger, Fig. I, la boîte de vitesses par le bouchon **(b).**

Désaccoupler, Fig. I, l'écrou **(a)** du tube de jauge.

Déposer, Fig. I, le carter **(1)** et son joint.

Récupérer, Fig. II, l'aimant **(2)** placé dans le fond du carter.

POSE

Positionner, Fig. II, l'aimant **(2).**

Poser le carter muni d'un joint NEUF.
Serrage : 1 mdaN

Serrer, Fig. I :

- L'écrou **(a).**
  Serrage : 4,5 mdaN
- Le bouchon **(b).**
  Serrage : mdaN

Remplissage de la boîte de vitesses.
(Voir (5) ZX 350-00)

DEPOSE ET POSE DE LA CREPINE

DEPOSE

Déposer, Fig. I, Fig. IV et Fig. V :

- Le carter d'huile **(1).**
- Les neuf vis ➡
- Le carter **(3)** et sa crépine.

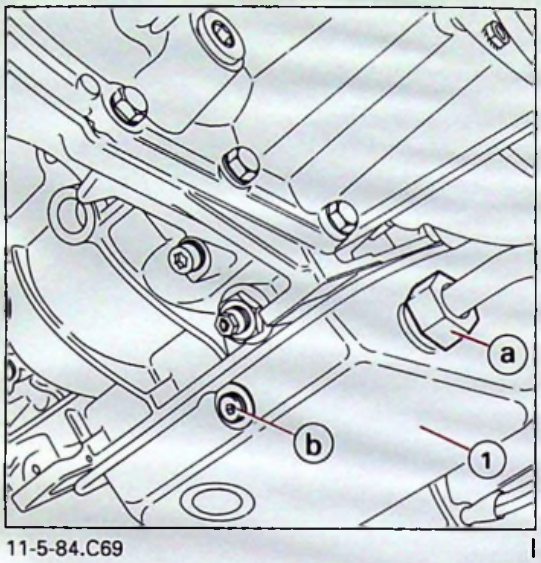
POSE

Poser, Fig. IV, Fig. V et Fig.VI :

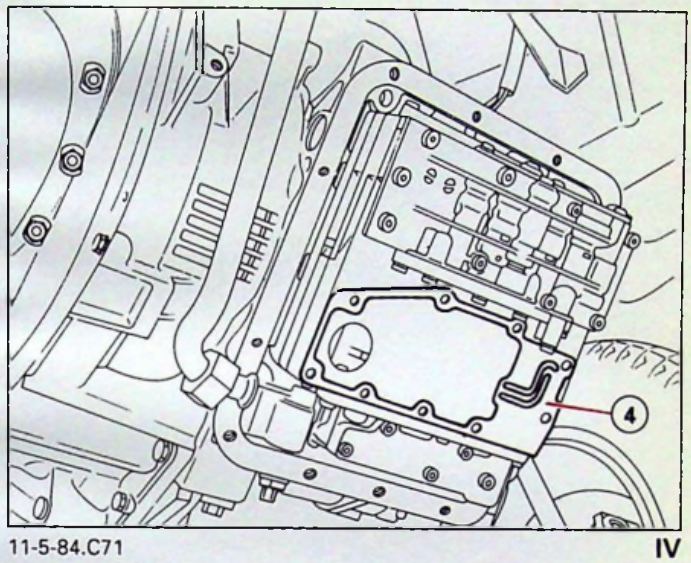
- Un joint **(4)** NEUF sur le bloc hydraulique.
  (Joint préalablement enduit d'huile de boîte).
- Un joint **(5)** NEUF sur la crépine.
- Le carter **(3)** dans le bloc hydraulique.
- Les neuf vis *(Voir tableau).*

Repère	X mm	Y mm	mdaN
6	80	12	0,8
7	80	10	0,6
9	75	12	0,8
8	65	10	0,6
10	60	10	0,6

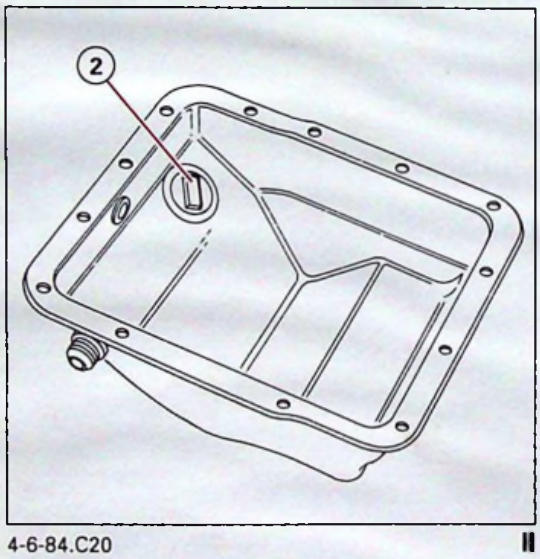
- Le carter d'huile **(1).**



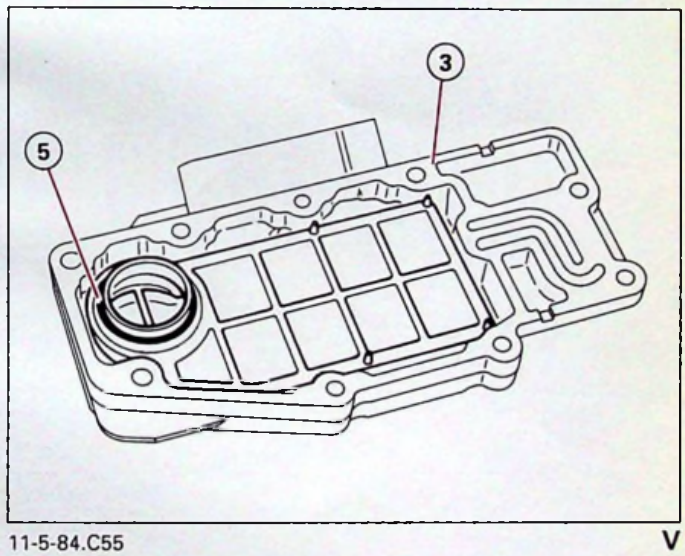
11-5-84.C69 I



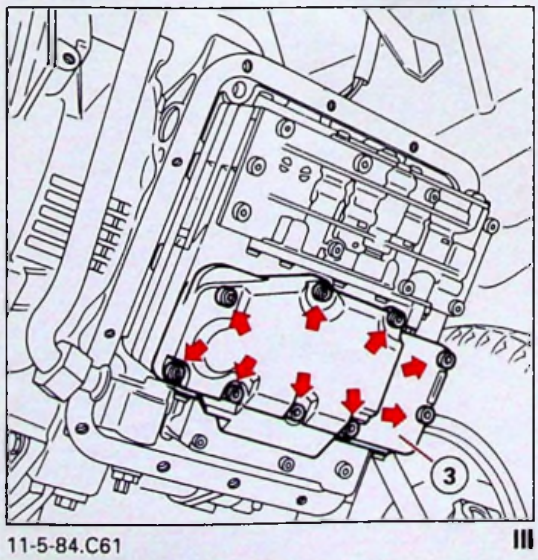
11-5-84.C71 IV



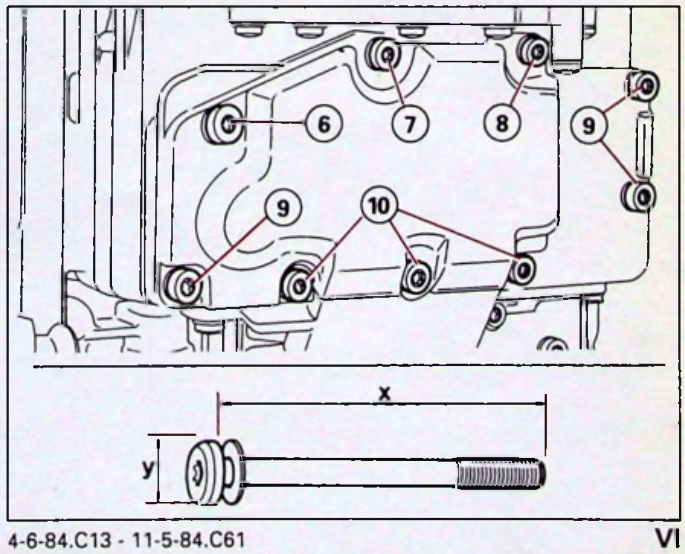
4-6-84.C20 II



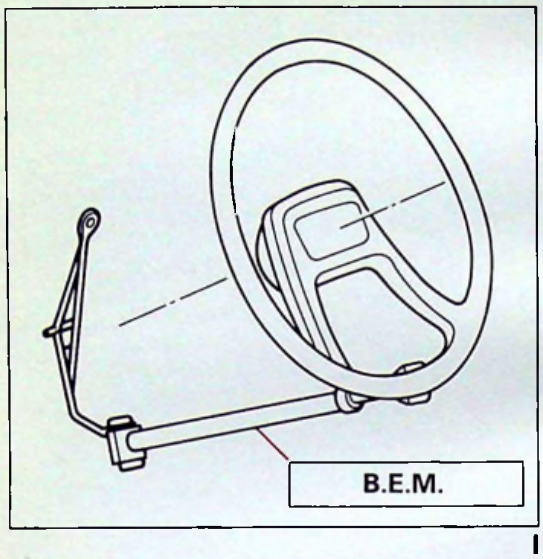
11-5-84.C55 V



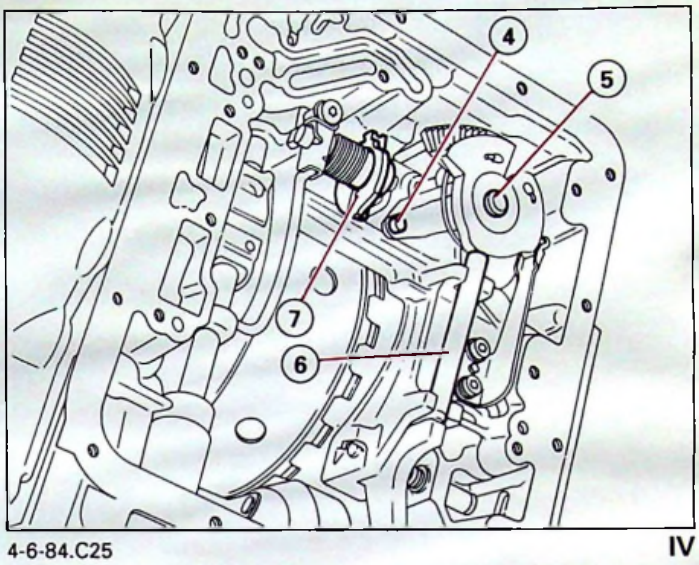
11-5-84.C61 III



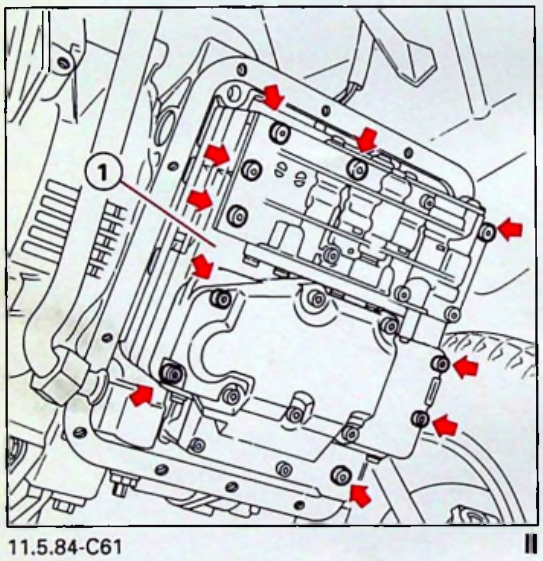
4-6-84.C13 - 11-5-84.C61 VI



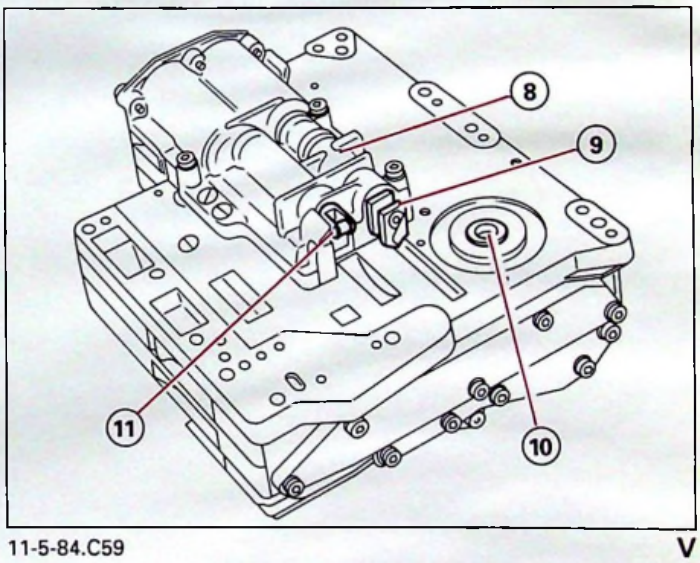
I



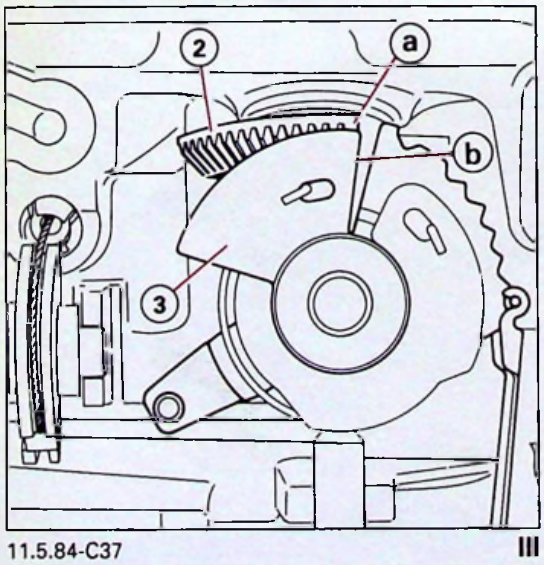
4-6-84.C25 IV



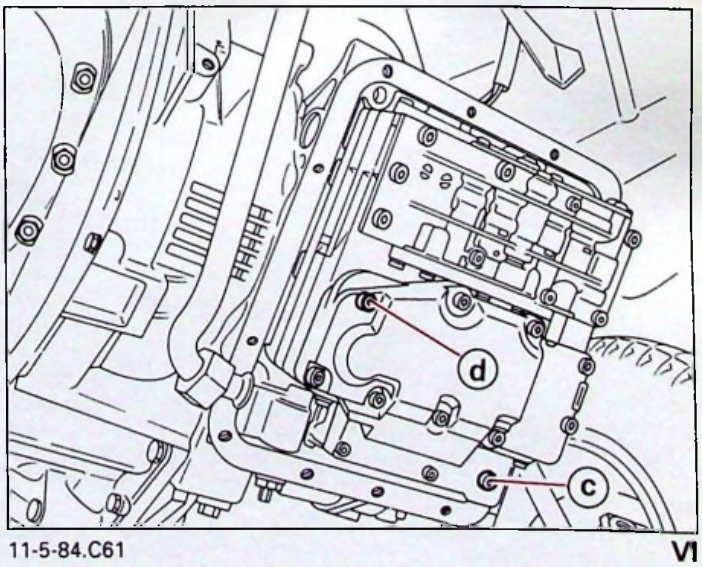
11.5.84-C61 II



11-5-84.C59 V



11.5.84-C37 III



11-5-84.C61 VI

DEPOSE ET POSE DU BLOC HYDRAULIQUE

DEPOSE

Maintenir, Fig. I, la pédale d'accélérateur à mi-course à l'aide de l'outil.

Déposer, Fig. II :

- Le carter d'huile.
  (Voir (5) ZX 350-1/1).
- Les dix vis ➡
- Le bloc hydraulique **(1).**

POSE

Positionner le levier de sélection en **"1".**

Vérifier, Fig. III et Fig. IV, la position relative des secteurs **(2)** et **(3).**
*(Faces **(a)** et **(b)** alignées).*

SINON : Fig. III et Fig. IV :

- Déposer la tige **(6).**
- Soulever le secteur **(3).**
- Aligner le secteur **(2)** et **(3).**
  *(Face **(a)** et **(b)** alignées).*
- Emboîter le secteur **(3).**
- Pousser à fond le secteur **(3)** pour assurer l'engrénement correct.
- Ramener le secteur **(3)** dans sa position initiale.
- Poser la tige **(6).**

S'assurer, Fig. IV, de la présence de la tige **(6)** et de la position de la came **(7).**
(Position assurée par le pousse-pédale).

Sur bloc hydraulique.

Repousser, Fig. V , le tiroir **(8)** et le piston **(11)** dans leur logement.

Positionner, Fig. IV et Fig. V, le bloc hydraulique.

- Ergot **(4)** engagé dans l'étrier **(9)** du tiroir **(8).**
- Extrémité de l'axe **(5)** dans l'alésage **(10).**

Monter, Fig. II et Fig.VI, sans les serrer, les dix vis de fixation ➡ la plus courte en **"c",** la plus longue en **"d".**

Serrer, Fig. II, les dix vis ➡
Serrage : 0,8 mdaN

Déposer le pousse-pédale.

Poser le carter d'huile.
(Voir (5) ZX 350-1/1 p. 2)

DEPOSE ET POSE DU CABLE DE CORRECTION DE CHARGE

DEPOSE

Déposer :

- L'ensemble tubulure d'arrivée d'air.
- Le bloc hydraulique.

(Voir (5) ZX 350-1/1 p. 5)

Désaccoupler, Fig. I, le câble **(3)** de la came **(2).**

Resserrer, Fig. I, les extrémités **(1)** de l'arrêt de gaine, et l'extraire du carter.

Désaccoupler, Fig. II, le câble de correction de charge en **(4)** et **(5).**

POSE

S'assurer, Fig. III, de la présence du joint torique **(6).**

Emboîter, Fig. III, l'extrémité de l'arrêt de gaine dans le carter.

Accoupler, Fig. I, le câble **(3)** à la came **(2).**

Poser le bloc hydraulique.

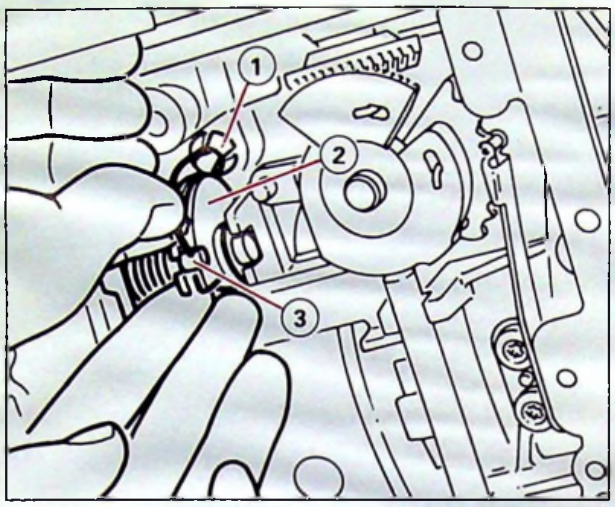
(Voir (5) ZX 350-1/1 p. 5)

Accoupler, Fig. II, le câble de correction de charge en **(4)** et **(5).**

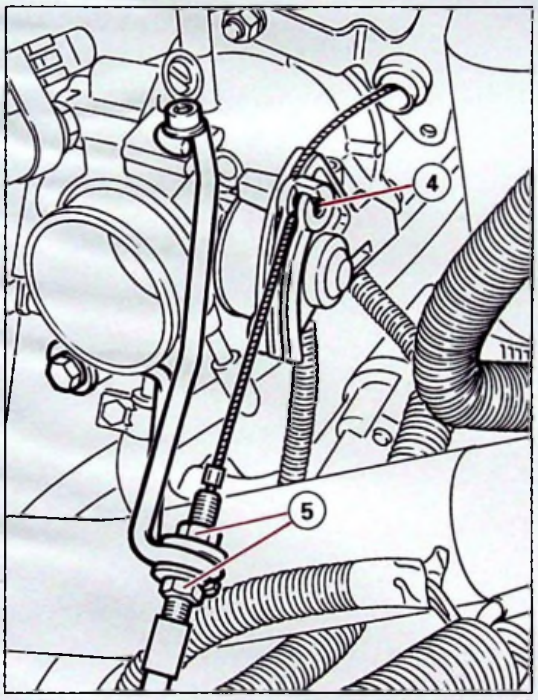
Régler le câble de correction de charge.

(Voir (5) ZX 350-0/1 p. 9).

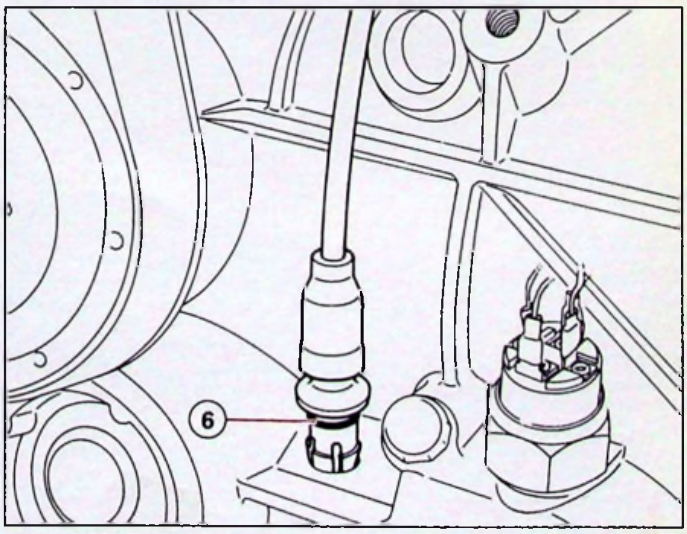
Poser l'ensemble tubulure d'arrivée d'air.



F. 35-5 I



F. 35-11 II



4-6-84.C58 III

OUTILLAGE PRECONISE

7116-T : Coffret pour boîte de vitesses.

7101-T.G. : Tampon de positionnement joint.

3084-T : Compresseur de ressorts de soupapes.

TRAVAUX SUR ORGANE EXTERIEUR B.V.A.
(sur véhicule)

DEPOSE ET POSE DU JOINT A LEVRE D'AXE DE SELECTION

DEPOSE

Déposer, Fig. I :

- L'ensemble tubulure d'arrivée d'air.
- La batterie et son support.
- Les deux vis **(1)** de la patte d'arrêt gaine.

Déboîter, Fig. I, la rotule **(2)** du levier de sélection **(3).**

Déposer, Fig. I, le levier de sélection **(3).**

Préparer, Fig. II et Fig. III, une rondelle standard modifiée *(Voir plan)*, en utilisant l'écrou **(4)** précédemment déposé pour la fixer.

Percer, Fig. III, le joint **(5)** à l'aide d'un foret **Ø 2,5 mm (6).**

Déposer, Fig. III, l'écrou **(4).**

Monter, Fig. IV, deux vis en **(7) Ø 3,5 mm** longueur **16 mm.**

Positionner, Fig. V :

- Une cale de bois en **"a".**
- L'outil **3084-T** sous la rondelle.

Déposer le joint.

POSE

Huiler et monter un joint **NEUF** à l'aide d'une douille de **17.** *(Série longue).*

Poser, Fig. I :

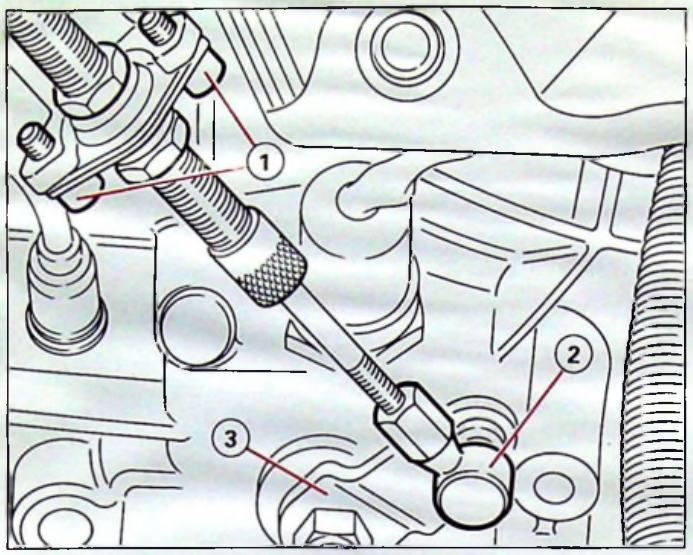
- Le levier de sélection **(3).**
  Serrage : 3 mdaN
- Les deux vis **(1)** de la patte d'arrêt gaine.
  Serrage : 0,2 mdaN
- Emboîter la rotule **(2)** du levier de sélection **(3).**

Réglage de la commande de sélection. *(Si nécessaire).*

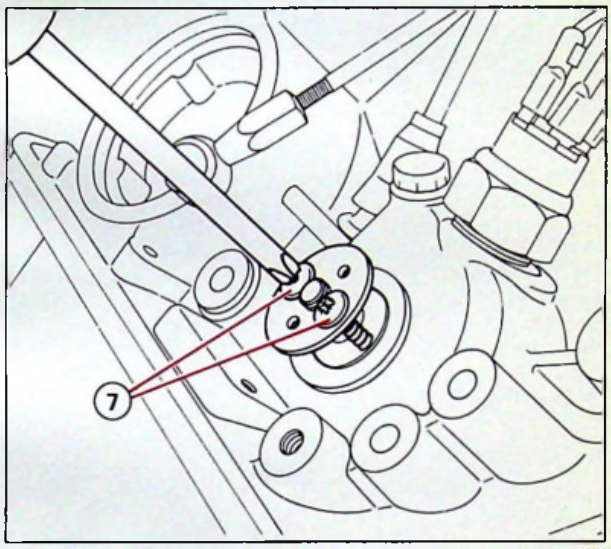
(Voir (5) ZX 350-0)

Poser :

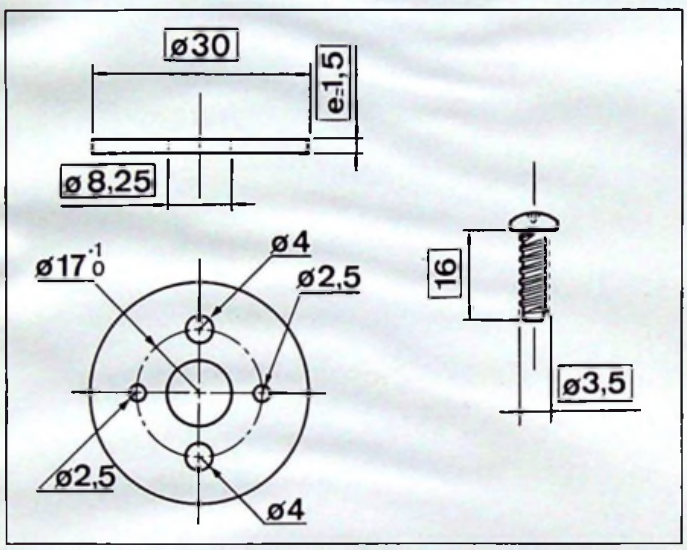
- La batterie et son support.
- L'ensemble tubulure d'arrivée d'air.



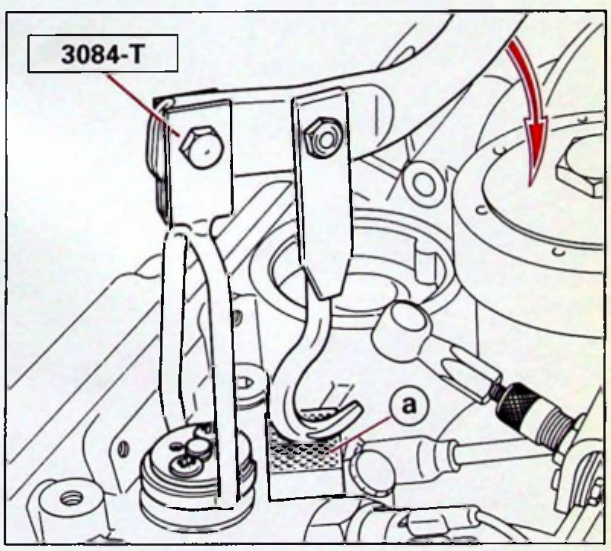
F. 35-8 I



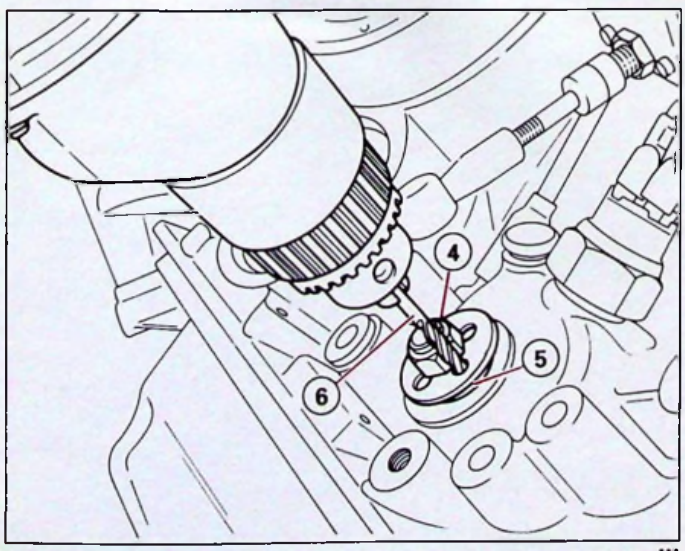
4-6-84.C32 IV



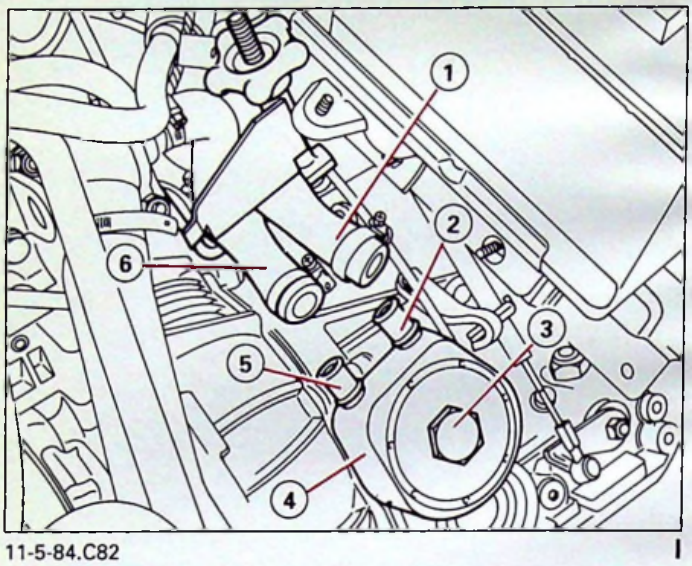
(-).0323 II



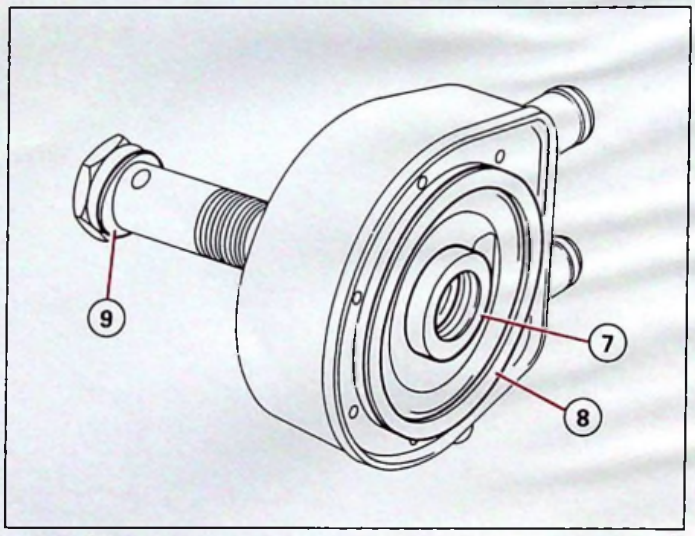
4-6-84.C39 V



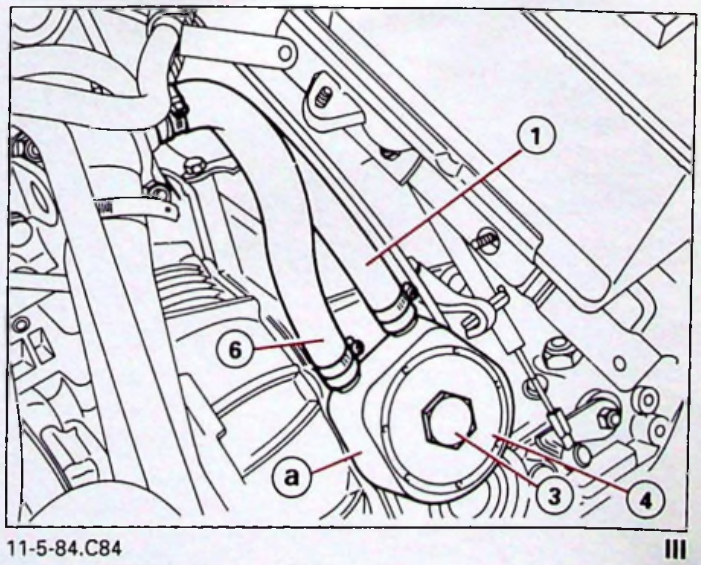
4-6-84.C53 III



11-5-84.C82 I



11-5-84.C94 II



11-5-84.C84 III

DEPOSE ET POSE DE L'ECHANGEUR THERMIQUE

DEPOSE

Déposer, Fig. I :

- L'ensemble tubulure d'air.
- Pincer les durits **(1)** et **(6)** et les débrancher de l'échangeur **(4).**
- La vis **(3).**
- L'échangeur **(4).**

NOTA : Fig. I.

Orienter les durits **(1)** et **(6)** vers le haut, pour éviter toute entrée d'eau dans la B.V.A.

Remplacer, Fig. II :

- Les joints **(7)** et **(8)** *(Préalablement huilés).*
- Le joint **(9).**

POSE

Poser, Fig. III, l'échangeur **(4)** en orientant sa face **"a"** parallèlement au plan de joint carter/boîte.

Serrer, Fig. III, la vis **(3).**
Serrage : 5 mdaN

Rebrancher, Fig. III, les durits **(1)** et **(6).**

Poser l'ensemble tubulure d'arrivée d'air.

Procéder au remplissage et à la purge du circuit de refroidissement.

(Voir (5) ZX 230-0/1)

Contrôler le niveau d'huile de la B.V.A.

(Voir (5) ZX 350-00).

DEPOSE ET POSE DE LA VIS TACHYMETRIQUE ET DU PIGNON

DEPOSE

Lever et caler le véhicule roues pendantes.

Vidanger la B.V.A., la vidange doit être effectuée à chaud.

(Voir (5) ZX 350-00)

Déposer la transmission droite.

(Voir (5) ZX 372-1/2).

Désaccoupler, Fig. I, la prise tachymétrique **(4).**

Déposer, Fig. I, Fig. II et Fig. IV :

- Les trois vis **(7).**
- La prolonge **(1).**
- La vis tachymétrique **(8).**

NOTA : Fig. II.

Récupérer la ou les cales de réglage **(a).**

Déposer, Fig. IV :

- La vis de maintien **(7).**
- La bague de pignon **(4).**

POSE

Poser, Fig. IV, la bague de pignon **(4)** sur la prolonge **(1).**
(Joints **(3), (6)** *et pignon* **(2) NEUFS**).

Positionner, Fig. II, la vis tachymétrique **(8)** et la ou les cales de réglage **(a)** *(Récupérer au démontage)* sur le différentiel.
(Joint **(9)** *et la vis tachymétrique* **(8) NEUFS**).

NOTA : Fig. IV, changer le joint **(10)** *(si-nécessaire)* à l'aide de l'outil **7101-T.O.**

Poser, Fig. I et IV :

- La prolonge **(1).**
- Les trois vis **(7).**

Accoupler, Fig. I et Fig. IV, la prise tachymétrique **(4)** sur la prolonge **(1)** avec la goupille élastique **(5).**

Poser la transmission droite.

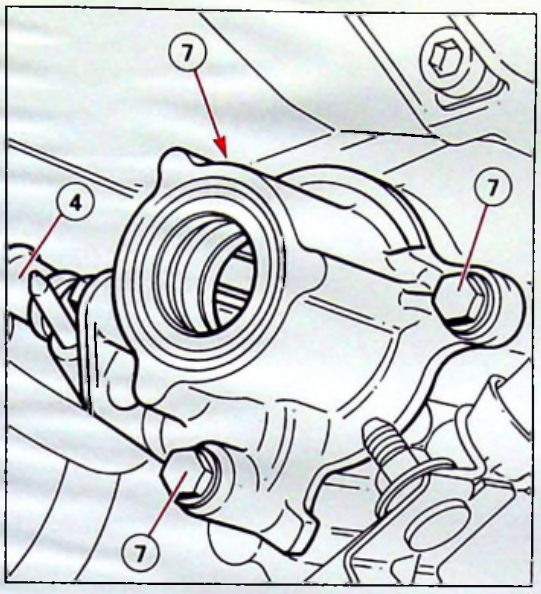
(Voir (5) ZX 372-1/2)

Effectuer le remplissage de la B.V.A.

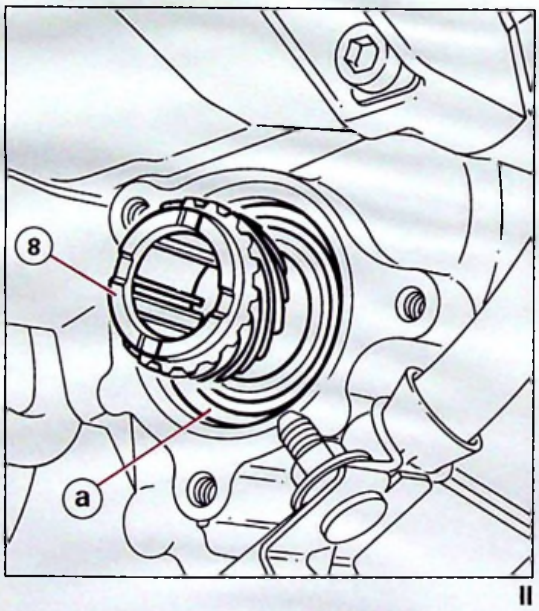
(Voir (5) ZX 350-00)

Mettre le véhicule au sol.

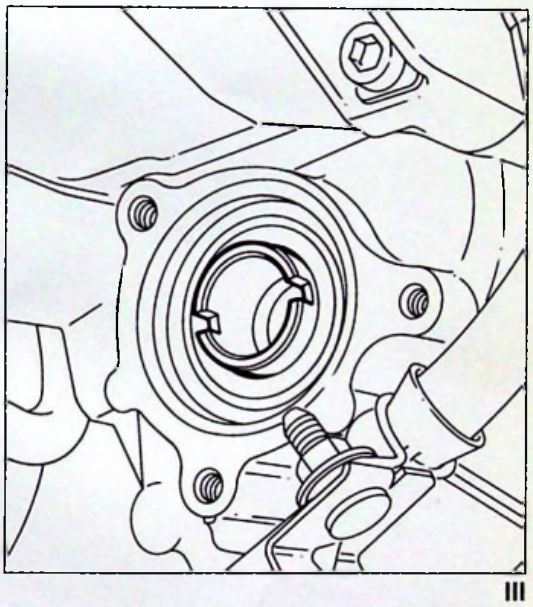
Vérifier le niveau de la B.V.A. à **80°C** environ moteur tournant en position parking.



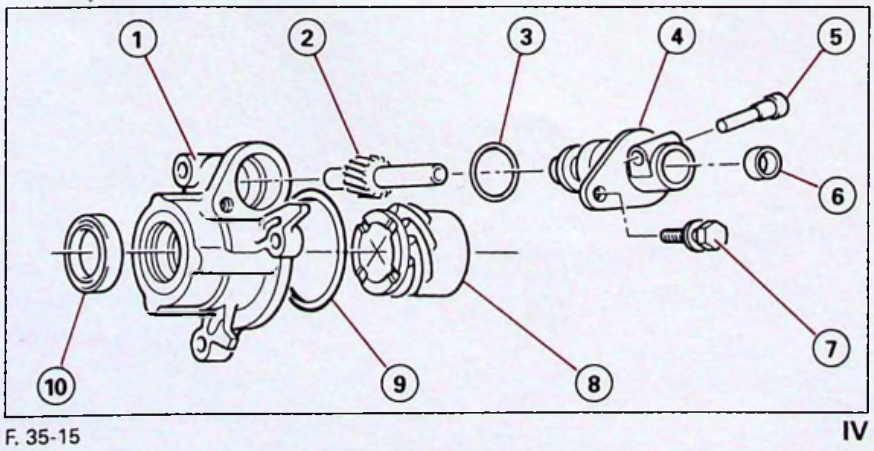
I



II



III



F. 35-15

IV

OUTILLAGE PRECONISE

Dépose et pose de la boîte de vitesses automatique.

9034-T : Coffret boîte de vitesses automatique.

9034-T : Patte de maintien convertisseur.

7116-T : Coffret pour remise en état B.V.

7115-T : Douille.

4090-T : Support de maintien moteur pour dépose B.V.

6310-T : Appareil d'immobilisation de moyeu.

4121-T : Pince pour dépose des colliers "clic".

7504-T : Pince pour pions plastique.

Dépose et pose des transmissions.

7116-T : Coffret pour remise en état B.V.

7101-T.G : Tampon de montage de joint.

7101-T.O : Tampon de montage de joint.

6310-T : Appareil d'immobilisation de moyeu.

DEPOSE ET POSE DE LA BOITE DE VITESSES AUTOMATIQUE

DEPOSE

Lever et caler le véhicule à l'horizontal, roues pendantes.

Vidanger :

- La boîte de vitesses.
  (La vidange doit être effectuée à chaud).
  (Voir (5) ZX 350-00)
- Le circuit de refroidissement.
  (Voir (5) ZX 230-0/1)

Déposer, Fig. I :

- Le pare-boue *(côté gauche).*
- Les transmissions.
  (Voir (5) ZX 372-1/2)
- La prise tachymétrique.
- Les écrous de fixation d'alimentation pompe de direction **(1).**
- Les trois vis ⇒ du carter.
- Les trois vis ⇒ du diaphragme **Fig. II.**

Désaccoupler, Fig. I, l'écrou **(2)** du tube de jauge d'huile.

Déposer, Fig. III :

- La tubulure d'arrivée d'air.
- La batterie.
- Le bac batterie.
- Le débimètre.
- La tôle support ⇒ batterie.

Désaccoupler le tube de dépression de l'ISOVAC.

Ecarter ou déposer les durits empêchant l'accès aux vis de maintien boîte/moteur.

Déposer, Fig. IV, les deux vis **(5)** de la patte d'arrêt gaine.

Déboîter, Fig.IV, la rotule **(6)** du levier de sélection.

Déposer, Fig. IV, le câble de correction de charge **(8)** et la patte de maintien **(7).**

Déconnecter, les faisceaux et masses sur la boîte de vitesses.

Poser, Fig. V, l'outillage **4090-T** de maintien moteur, et de la B.V.A. *(bras hydraulique).*

Déposer, Fig. IV :

- Le support **(3).**
- L'axe **(4)** du carter B.V.A. outil **7115-T.**

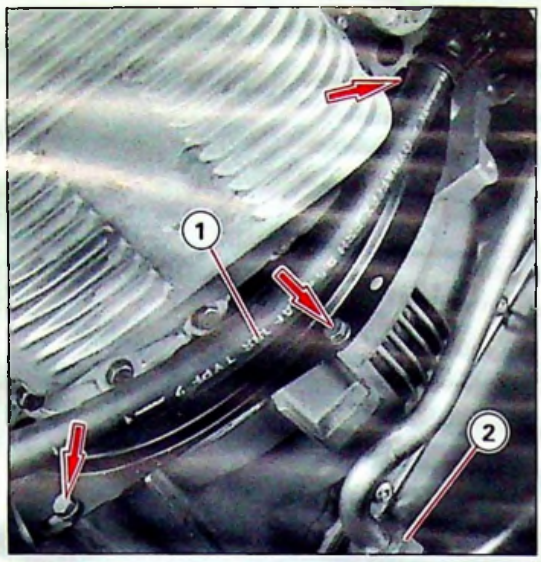
Ecarter le démarreur.

Poser, Fig. VI, l'outil **9034-T.B** de maintien du convertisseur.

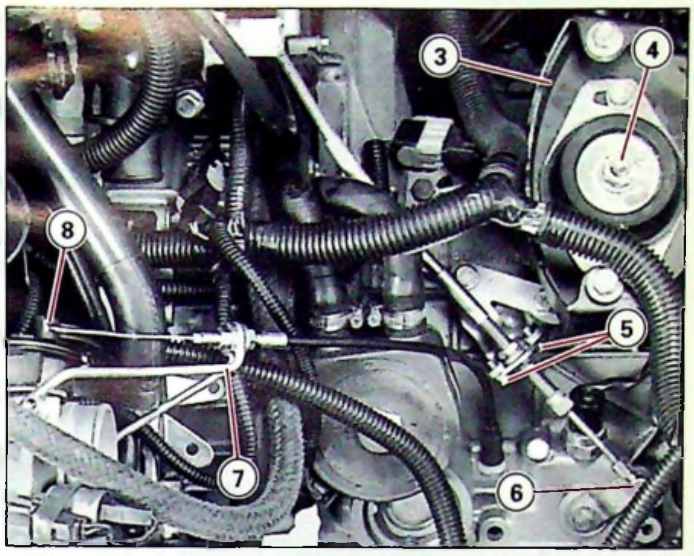
Déposer, Fig.V, les vis ⇒ d'accouplement moteur/boîte.

Dégager la boîte de vitesses du bloc moteur.
(Protéger le radiateur).

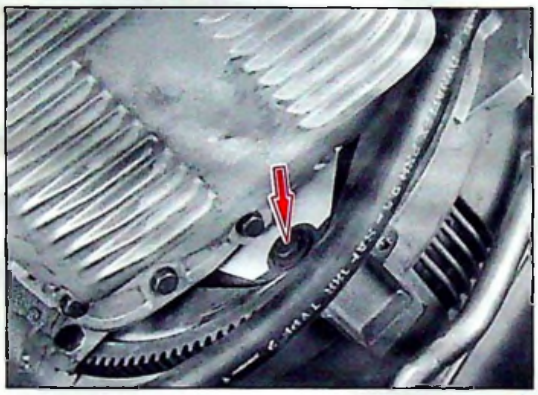
Déposer la B.V.A. par le dessous du véhicule.



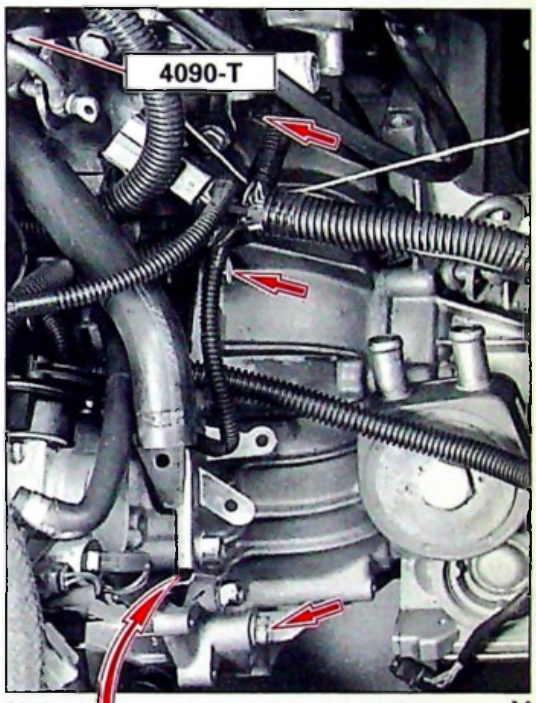
9280 I



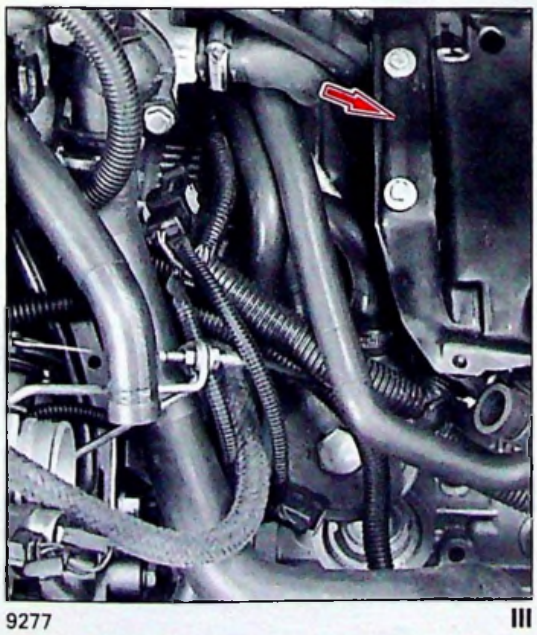
9275 IV



9279 II

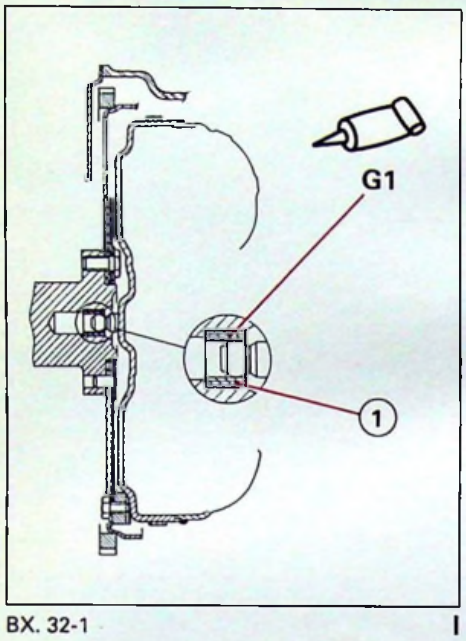


9276 V

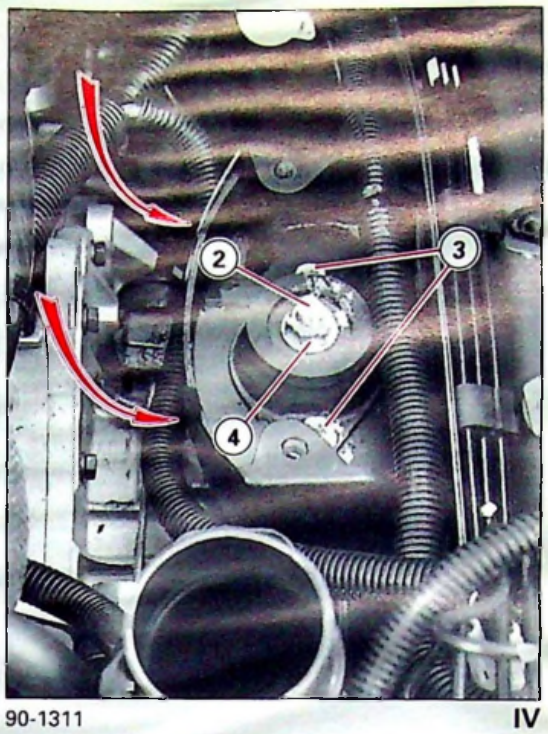


9277 III

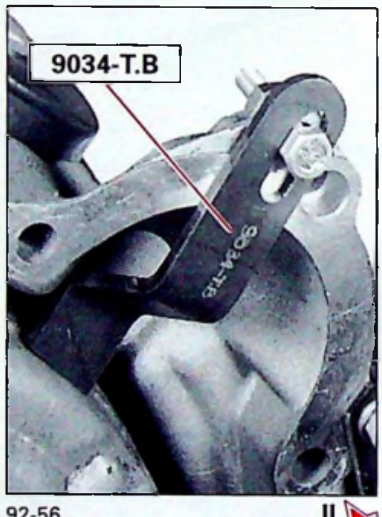
9256 VI



BX. 32-1 I

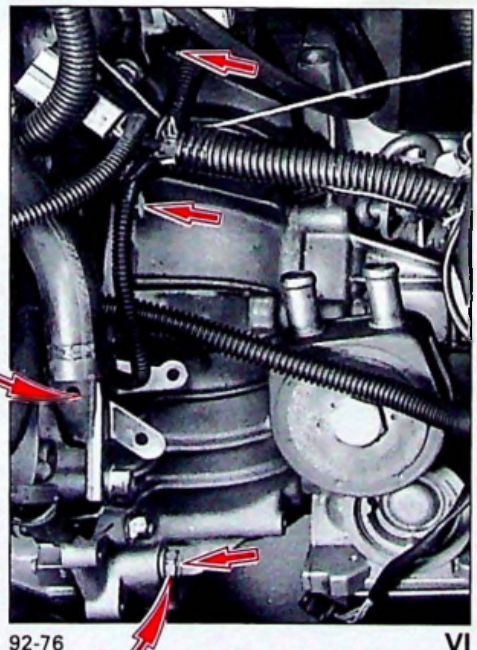


90-1311 IV

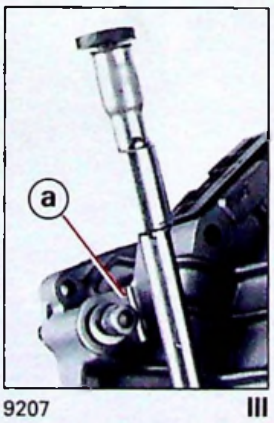


92-56 II

92-98 V



92-76 VI



9207 III

DEPOSE

Avant d'effectuer l'accouplement de la B.V.A.; s'assurer de la présence de :

- La bague de centrage **(1)** dans le vilebrequin et de son bon état.

  Graisse MOLYKOTE **G1.**

- Des bagues de centrage moteur/boîte.

NOTA : Fig. II.

Le convertisseur doit être engagé correctement dans ses entraînements et maintenu avec l'outil **9034-T.B** tout en restant libre en rotation.

Si intervention sur le diaphragme, voir le sens de montage des éléments.

(Voir (5) 350-00 p. 6)

Présenter la boîte de vitesses face au moteur. *(Protéger le radiateur).*

Positionner le boîte de vitesses.

Déposer, Fig. II et Fig. VI, l'outil **9034-T.B.**

Serrer, Fig. V et Fig. VI, les vis ⇒ d'accouplement et de fixation du démarreur.

NOTA : Fig. III et Fig. VI :

Positionner le tube de jauge et sa patte de maintien en **"a".**

Serrage : 4 mdaN

Poser, Fig. IV :

- L'axe **(2).**
  FRENBLOC **E6.**
  Serrage : 5 mdaN

- Les deux vis ⇒
  Serrage : 2,5 mdaN

- Les deux vis **(3).**
  Serrage : 2,5 mdaN

- L'écrou **(4).**
  Serrage : 8 mdaN

Déposer l'outillage de maintien moteur/boîte.

Connecter les faisceaux et masses sur la boîte de vitesses.

Poser, Fig. I, les vis **(1)** de la patte d'arrêt gaine.

Accoupler, Fig. I, la rotule **(2)** du levier de sélection.

Poser, Fig. II, la patte de maintien **(3).**

Positionner, Fig. II, le câble de correction **(4)** de charge sur le tambour.

REGLER la commande de sélection.

(Voir (5) ZX 350-0/1 p. 4)

Accoupler le tube de dépression de l'ISOVAC.

Poser, Fig. IV, Fig. V et Fig. VI :

- Les durits et leurs supports.
- Les quatre vis ⇒
  Serrage : 2,5 mdaN
- Le débimètre.
- Le bac batterie.
- La batterie.
- La tubulure d'arrivée d'air.
- Les trois vis du diaphragme du convertisseur.
- Les trois vis du carter ⇒
- Les écrous de fixation d'alimentation pompe de direction **(5).**
- La prise tachymétrique.

Serrer, Fig. VI, l'écrou du tube de jauge d'huile.
Serrage : 4,5 mdaN

Poser :

- Les transmissions.

  (Voir (5) ZX 372-1/2)
- Le pare-boue.

Effectuer le remplissage :

- De la boîte de vitesses.

  (Voir (5) ZX 350-00)
- Du circuit de refroidissement.

  (Voir (5) ZX 230-0/1)

REGLAGE :

- Du câble de correction de charge.

  (Voir (5) ZX 350-0/1 p. 9)
- De la commande de sélection de vitesses.

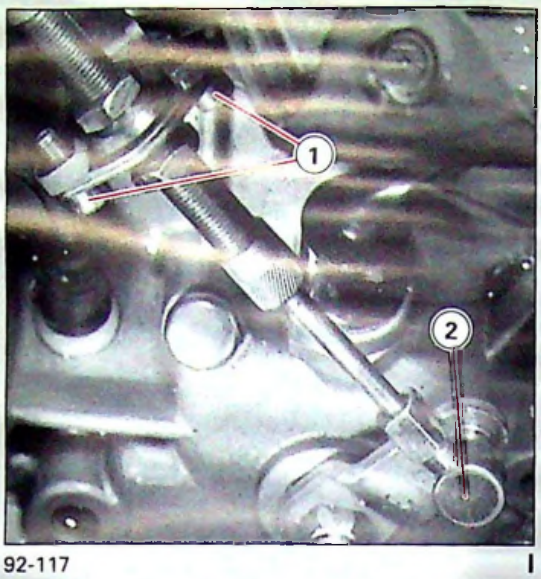
  (Voir (5) ZX 350-0/1 p. 4)
- Du commutateur *(si nécessaire).*

  (Voir (5) ZX 350-0/1 p. 6)

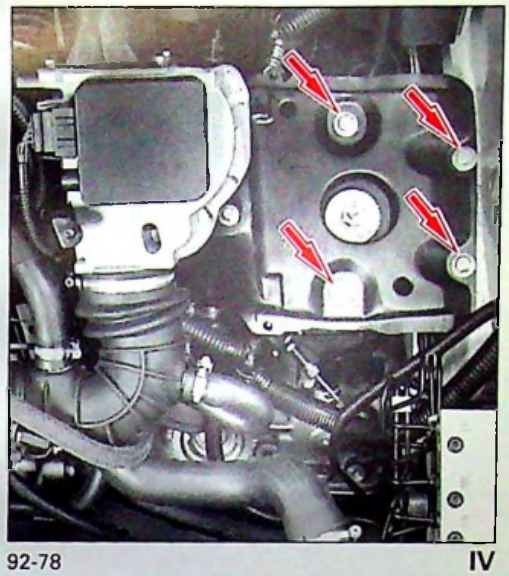
CONTROLER :

- Le niveau de la boîte de vitesses.

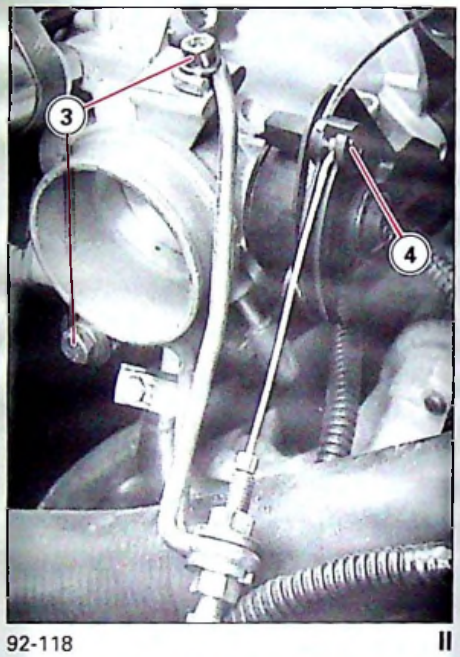
  (Voir (5) ZX 350-00)
- Le niveau du circuit de refroidissement. *(Moteur froid).*



92-117 I

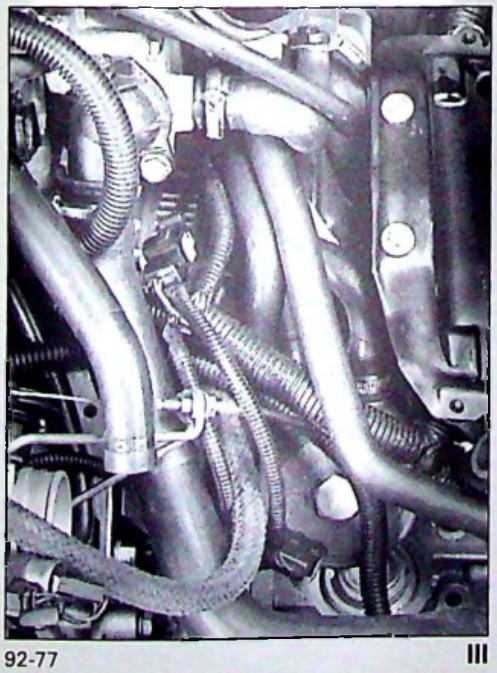


92-78 IV

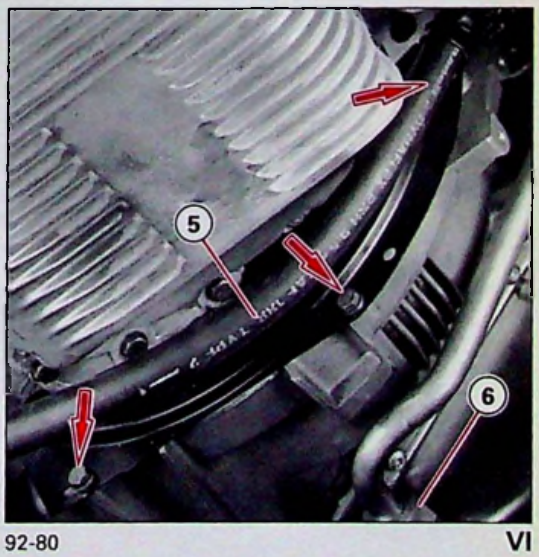


92-118 II

92-79 V



92-77 III



92-80 VI

OUTILLAGE PRECONISE

9034-T : Coffret pour convertisseur et boîte de vitesses automatique.

9034-T.B : Patte de maintien convertisseur.

9034-T.C : Crochet d'extraction joint.

9034-T.D : Tampon de positionnement joint.

TRAVAUX SUR LA BOITE DE VITESSES AUTOMATIQUE (Déposée)

Dépose et pose du convertisseur

DEPOSE

Déposer, Fig. I :

- La boîte de vitesses.

  (Voir (5) ZX 350-1/3).

- Le convertisseur à l'aide de deux vis **(1)** **M8 x 125** suffisamment longues.

NOTA :

Bien que la boîte de vitesses soit vidangée, le convertisseur contient une quantité d'huile importante.

Déposer, Fig. II, un peu d'huile sur la portée **(2)** du joint à lèvre **(3).**

Décoller le joint à l'aide d'un chasse goupille.

Déposer, Fig. II, le joint **(3)** à l'aide de l'outil **9034-T.C.**

POSE

Huiler le joint à lèvre (NEUF).

Positionner, Fig. III, le joint **(3)** à l'aide de l'outil **9034-T.D.**

Engager, Fig. IV, le convertisseur dans la boîte de vitesses.

ATTENTION :

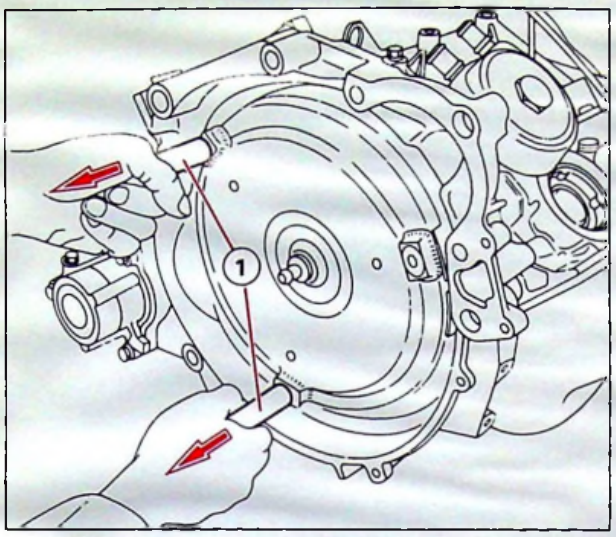
Ne pas blesser le joint à lèvre.

Faire tourner, Fig. IV, le convertisseur jusqu'à ce que les encoches **(4)** soient engagées dans les crans de la pompe à huile.

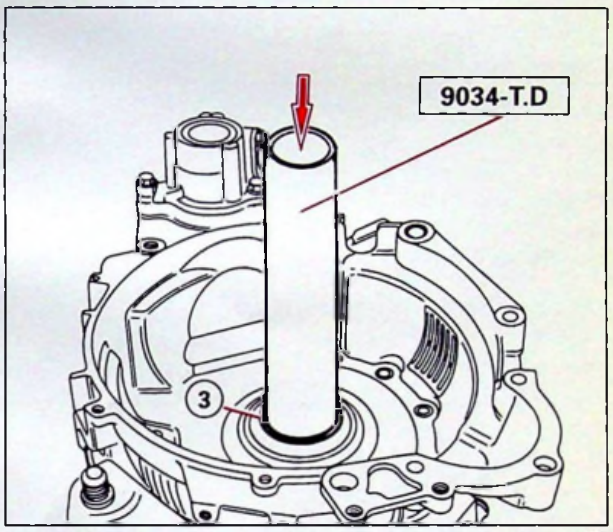
Avant la pose de la B.V.A. sur le bloc moteur, maintenir le convertisseur à l'aide de l'outil **9034-T.B.**

Poser la boîte de vitesses.

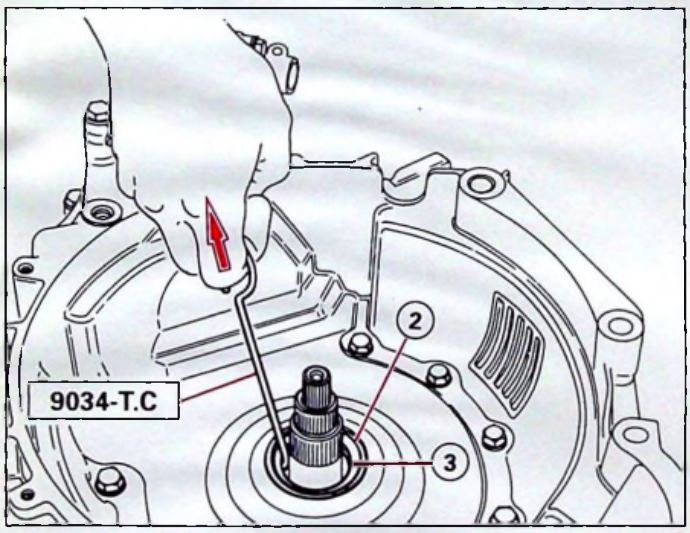
(Voir (5) ZX 350-1/3)



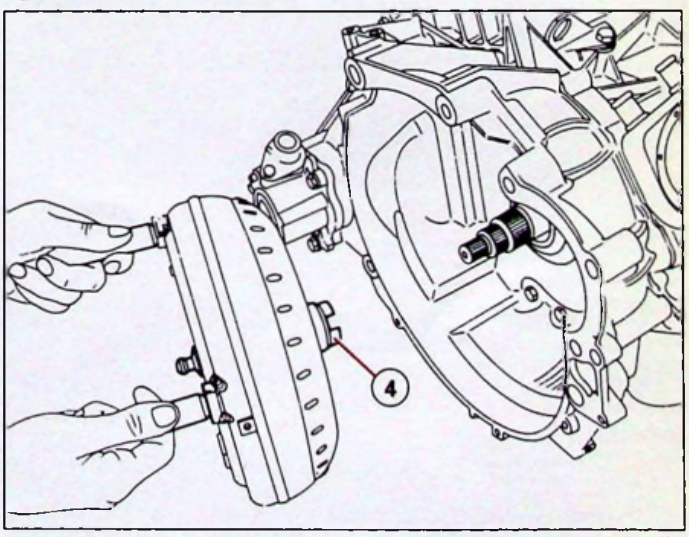
4-6-84.C29 I



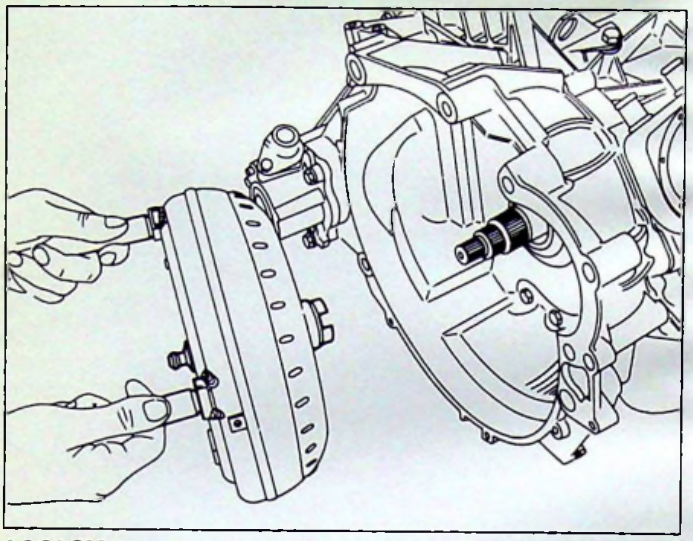
4-6-84.C55 III



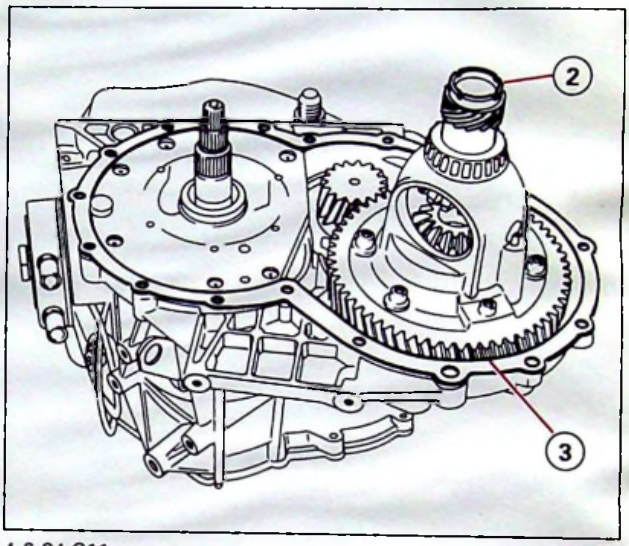
4-6-84.C23 II



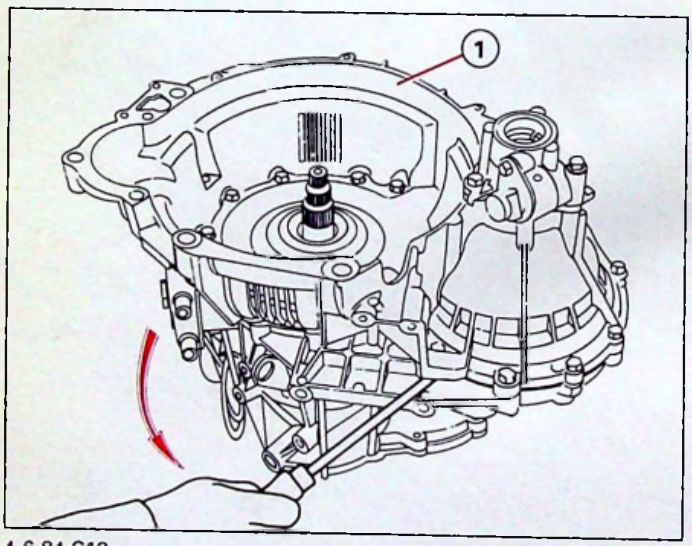
4-6-84.C28 IV



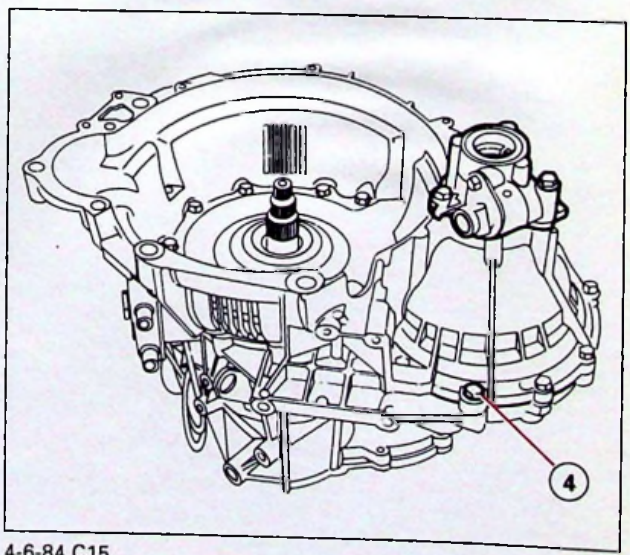
4-6-84.C28 I



4-6-84.C11 III



4-6-84.C18 II



4-6-84.C15 IV

Dépose et pose du joint de carter convertisseur

DEPOSE

Déposer, Fig. I, Fig. II et Fig. III :

- La boîte de vitesses.
  (Voir (5) ZX 350-1/3)
- Le convertisseur.
  (Voir (5) ZX 350-1/4 p. 1)
- Les dix-sept vis du carter **(1).**
- Le carter **(1)** à l'aide d'un tournevis.
- Le joint **(3).**

Récupérer la vis tachymétrique **(2).**

POSE

Poser, Fig. III, le joint **(3)** NEUF.
(Préalablement huilé).

Positionner, Fig. III, la vis tachymétrique **(2)** sur le boîtier différentiel.

Vérifier la présence de la goupille de centrage sur le carter de convertisseur.

Poser le carter convertisseur.

Vérifier le bon positionnement de la vis tachymétrique.

Poser Fig. II et Fig.IV, les dix-sept vis du carter **(1).**
(La plus longue en **(4)**).
Serrage : 2,5 mdaN

Poser :

- Le convertisseur.
  (Voir (5) ZX 350-1/4 p. 4)
- La boîte de vitesses.
  (Voir (5) ZX 350-1/3)

BOITE DE VITESSES AUTOMATIQUE

DEPOSE ET POSE DE LA COMMANDE ET DU CABLE DE SELECTION

Dépose du levier et du câble de sélection

DEPOSE

Lever et caler le véhicule roues pendantes.

Positionner le levier de sélection en NEUTRE.

Déconnecter, Fig. I, la sonde à oxygène ⇒

Déposer, Fig. I et Fig. II :

- La batterie.
- Le bac batterie.
- La tôle **(1).**
- Les deux vis **(2)** de la patte d'arrêt gaine.

Déboîter, Fig. II, la rotule **(3)** du levier de sélection.

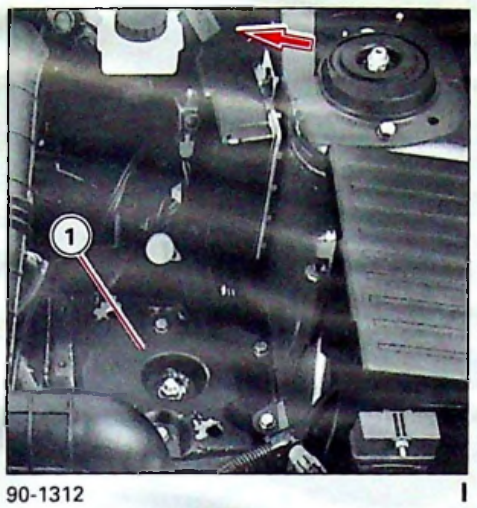
Déposer, Fig. III :

- La sonde à oxygène. *(Selon version).*
- La ligne d'échappement.
- L'écran thermique **(5).**

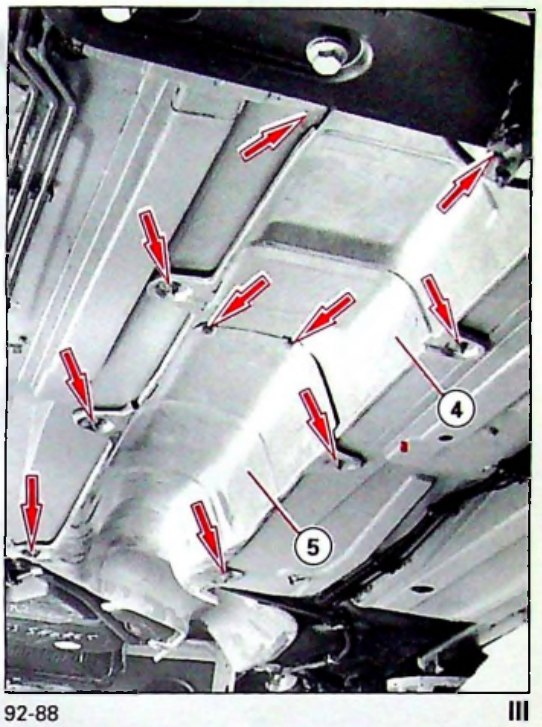
Ecarter, Fig. III, l'écran thermique **(4).**

Dégrafer, Fig. IV, la bride du soufflet du levier.

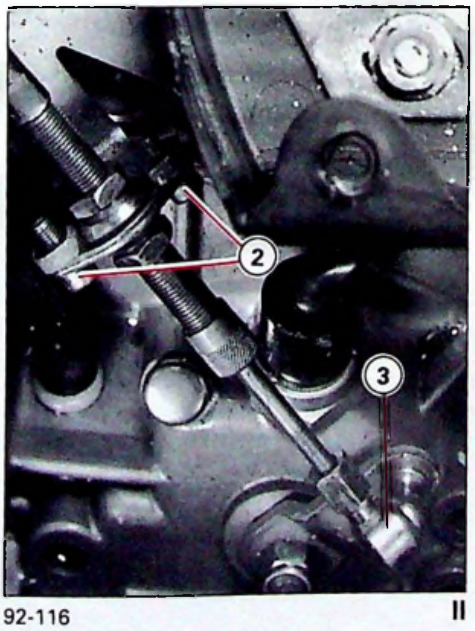
Dégager le soufflet vers le haut du levier.



90-1312 I

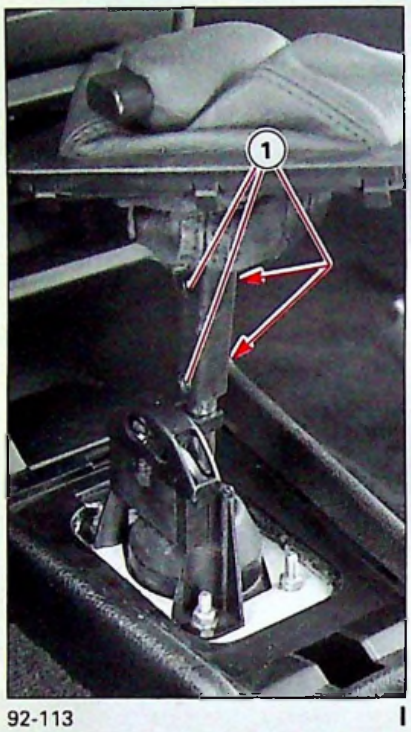


92-88 III

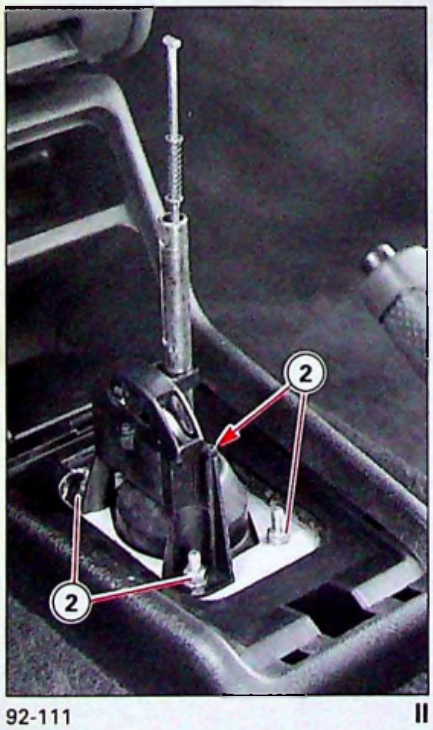


92-116 II

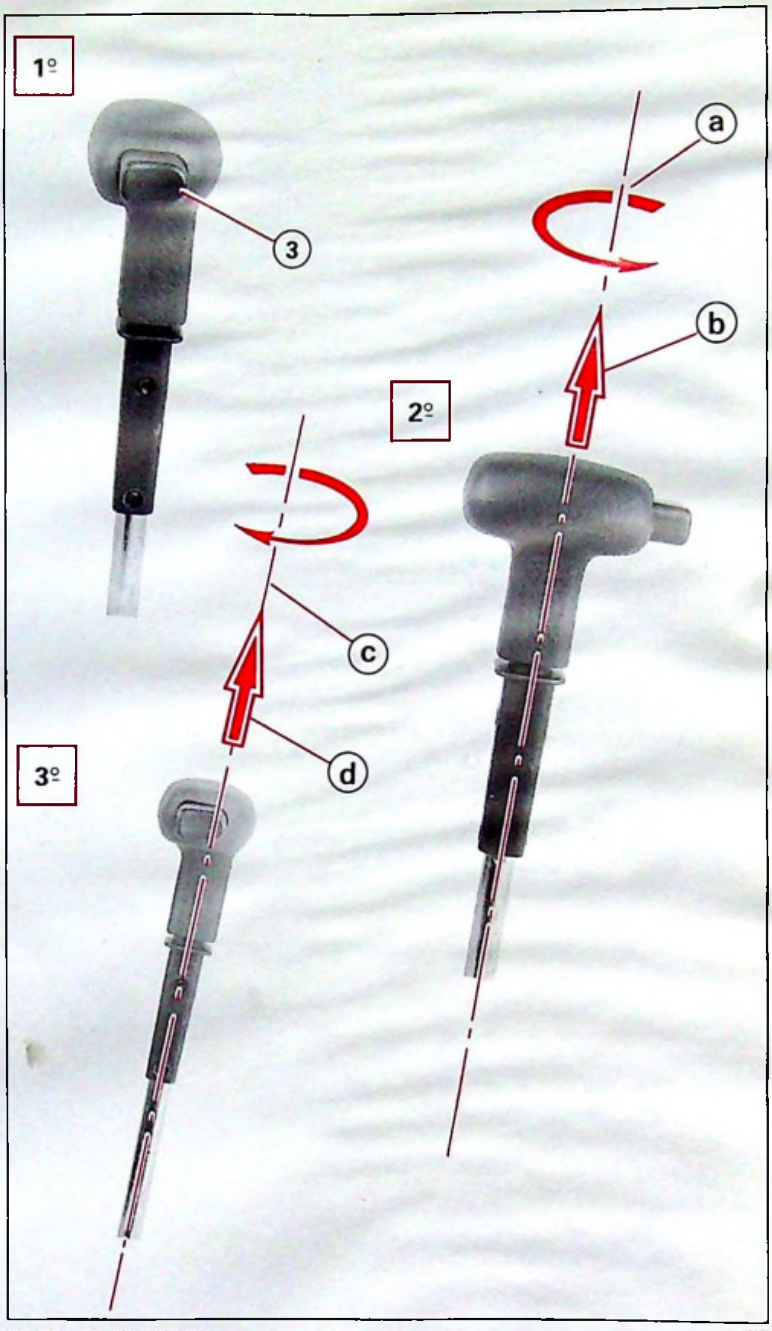
92-115 IV



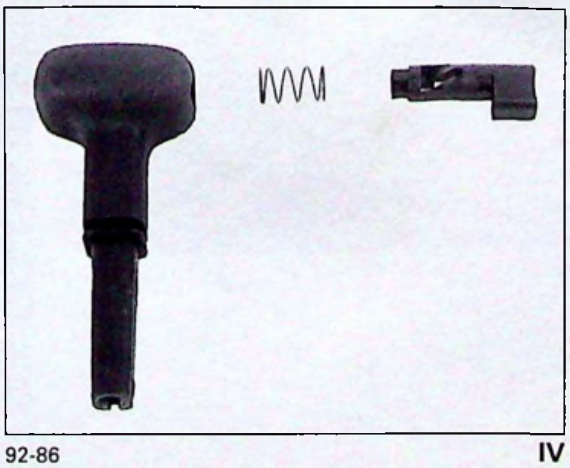
92-113 I



92-111 II



92-91 - 92-90 - 92-93 III



92-86 IV

Dépose de la poignée du levier de sélection

Déposer, Fig. I, les quatre vis **(1).**

Simultanément, Fig. III :

1º - Appuyer sur le bouton **(3).**

2º

a) - Tourner 1/4 de tour dans le S.I.H.

b) - Soulever l'ensemble.

3º

c) - Tourner 1/4 de tour dans le S.H.

d) - Déposer la poignée.

Récupérer, Fig. IV, le bouton-poussoir et son ressort.

Déposer, Fig. II :

- Le soufflet.
- Les quatre vis **(2).**

Dépose du câble de sélection du boîtier

Ecarter, Fig. I, le commutateur **(1)** du levier.

Déposer, Fig. II, le levier et le câble par le dessous du véhicule.

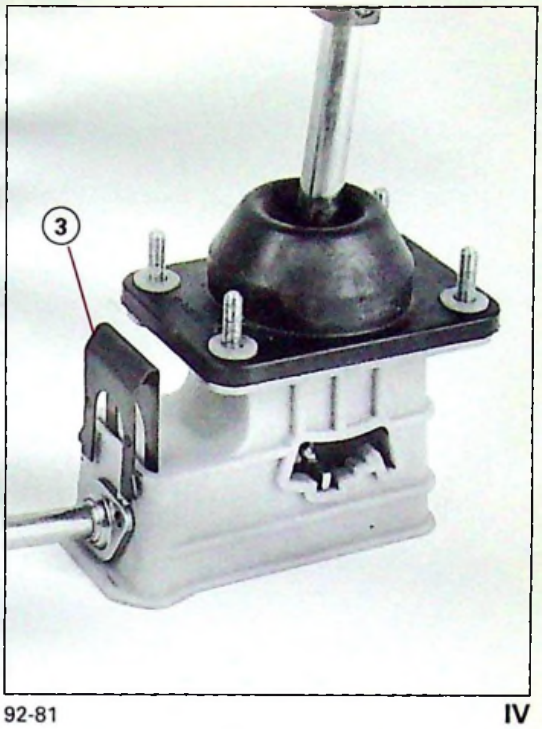
Ecarter, Fig. III, l'enveloppe caoutchouc **(2)** du boîtier.

Déposer, Fig. IV, l'agrafe **(3).**

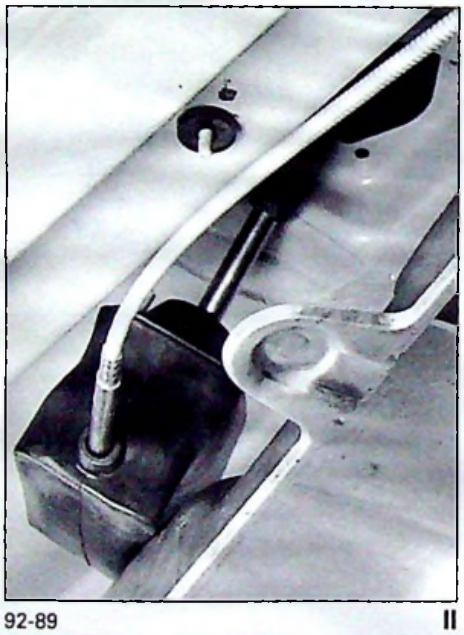
Déboîter, Fig. V, la rotule **(4).**

Déposer le câble ⇨

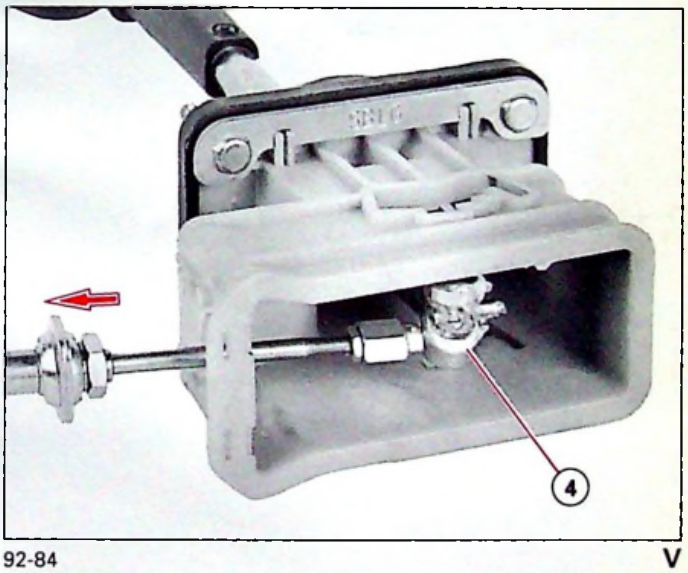
92-109 I



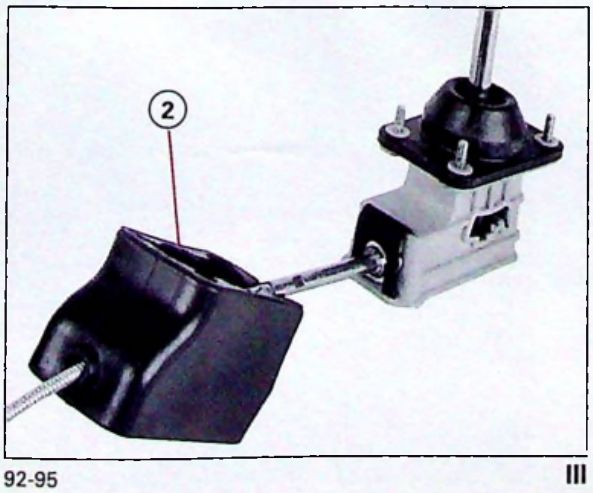
92-81 IV



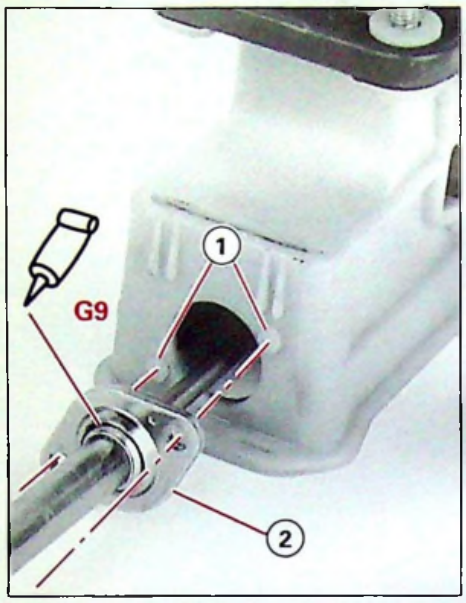
92-89 II



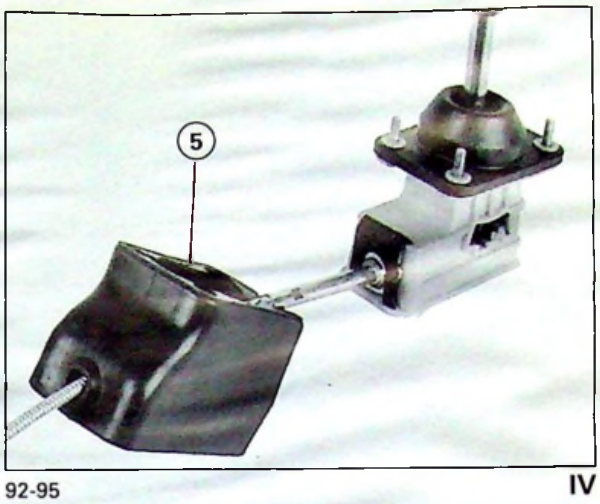
92-84 V



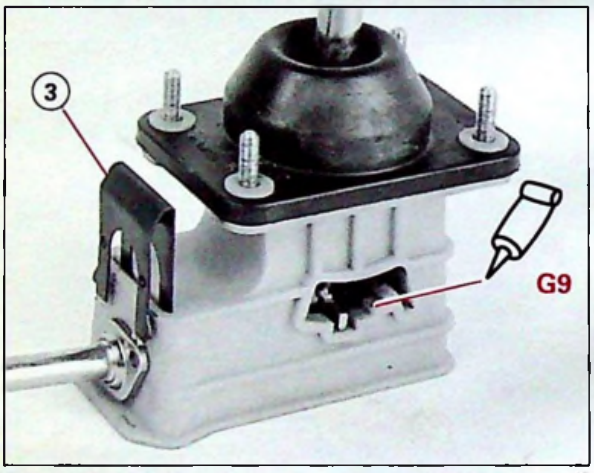
92-95 III



92-85 I

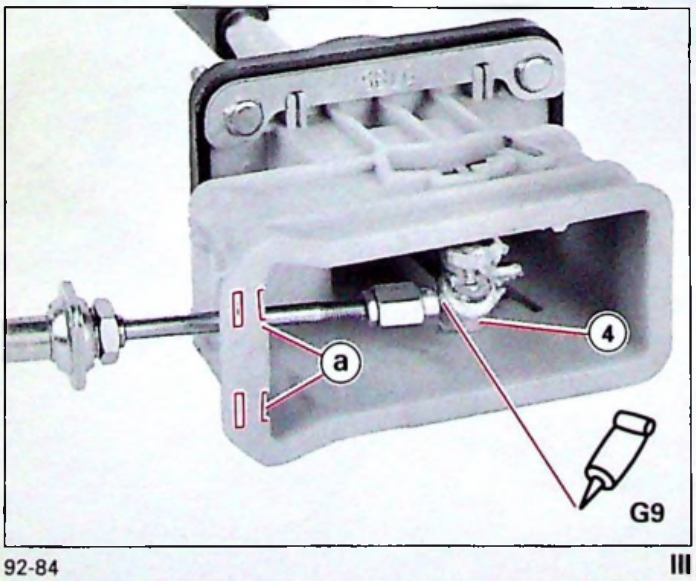


92-95 IV

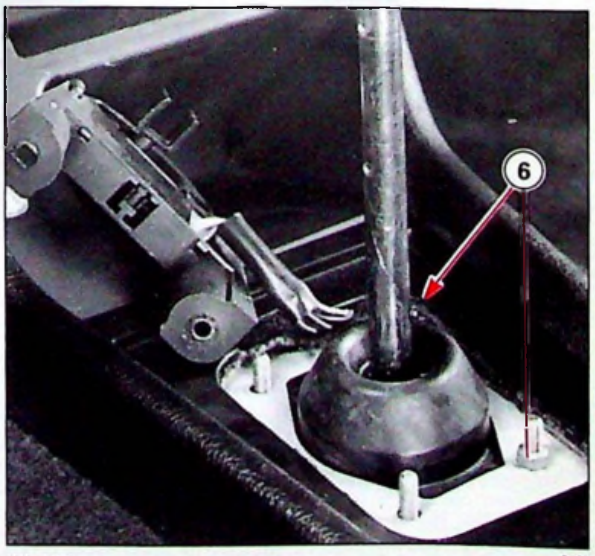


92-81 II

92-89 V



92-84 III



92-109 VI

Pose du câble de sélection

POSE

Engager le câble NEUF dans le boîtier.

Positionner, Fig. I, la patte d'arrêt **(2)** dans les deux ergots **(1).**

Poser, Fig. II et Fig. III, l'agrafe **(3).**
(Vérifier le bon positionnement de l'agrafe en **"a"**).

Emboîter Fig. III, la rotule **(4)** sur le levier.

Positionner, Fig. IV, l'enveloppe caoutchouc **(5)** sur le boîtier.

Pose du levier et du câble de sélection

Engager, Fig. V, le câble et le levier par le dessous du véhicule.

ATTENTION :

Vérifier le bon cheminement du câble, ainsi que sa position dans les guides câble.

Maintenir, Fig. VI, le levier par les deux écrous **(6)** de droite.

IMPORTANT :

Le commutateur se place toujours du côté gauche, de la commande de vitesses (D.A.G. et D.A.D.).
S'assurer qu'il n'y ait aucun obstacle entre la base du commutateur et le plancher.

Poser, Fig. I, le commutateur **(1)** côté gauche et aligner la fourchette **(2)** avec le levier **(3).**

Engager, Fig. I, la fourchette **(2)** sur le levier **(3).**

Poser, Fig. I, les deux rondelles et écrous en **(4).**

Serrer, Fig. II, les quatre écrous **(5).**

Serrage : 0,6 mdaN

Engager le soufflet dans le levier.

Pose de la poignée du levier de sélection

Positionner Fig. III, le ressort **(6)** et le bouton-poussoir **(7),** *(maintenir celui-ci enfoncé).*

Engager l'ensemble sur l'axe du levier.

Simultanément :

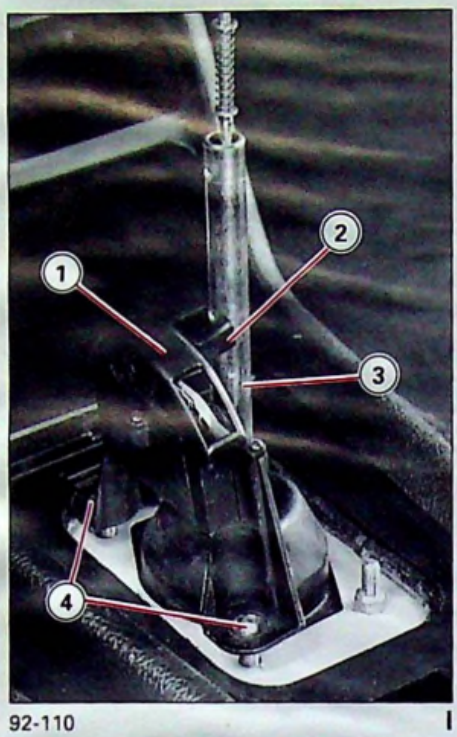
1º - Appuyer sur le bouton **(7).**

2º

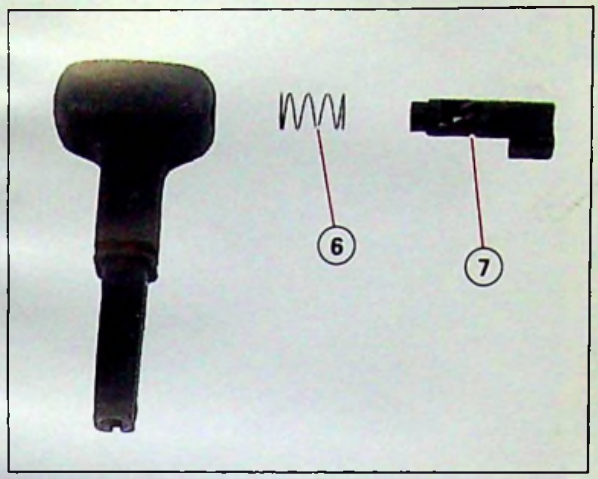
a) - Effectuer 1/4 de tour dans le S.I.H.

b) - Appuyer sur l'ensemble de la commande vers le bas.

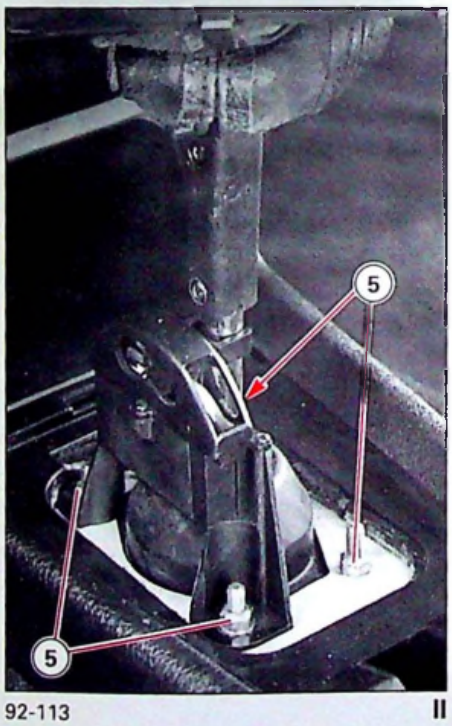
3º - Effectuer 1/4 de tour dans le S.H.



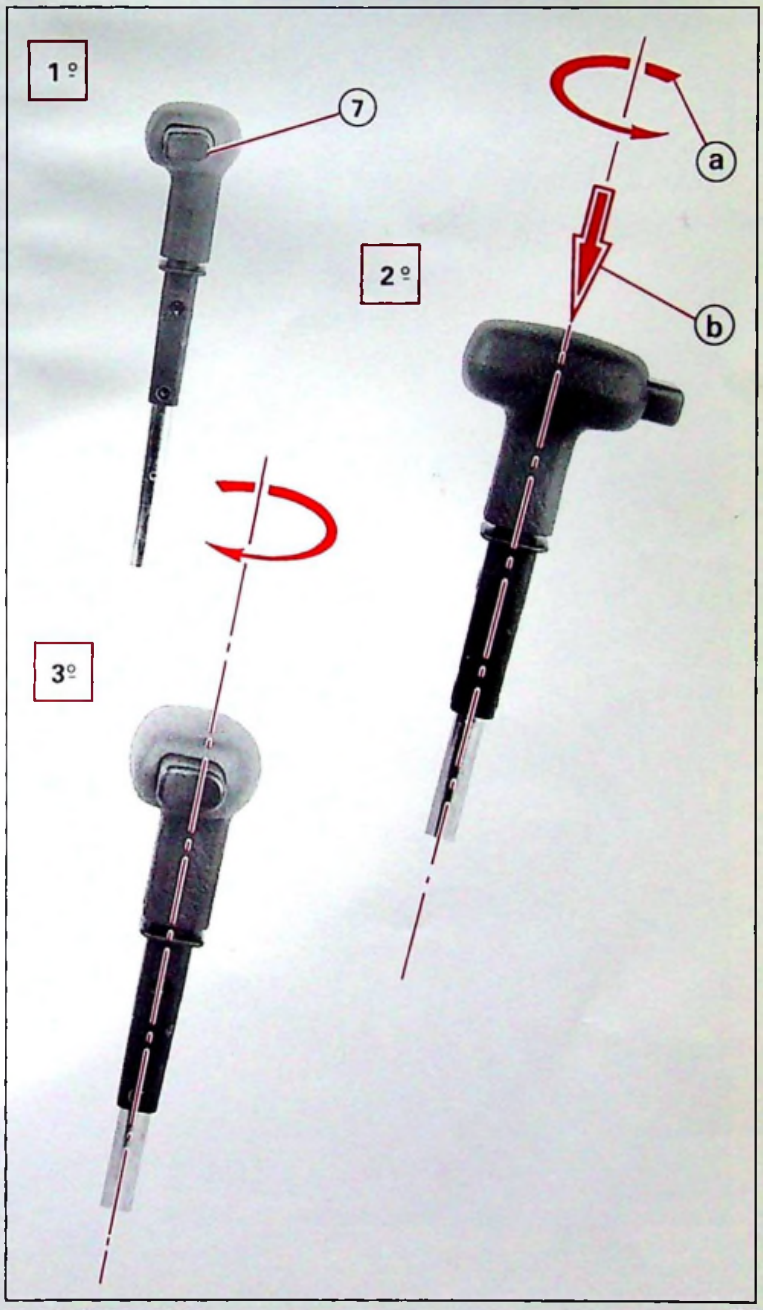
92-110 I



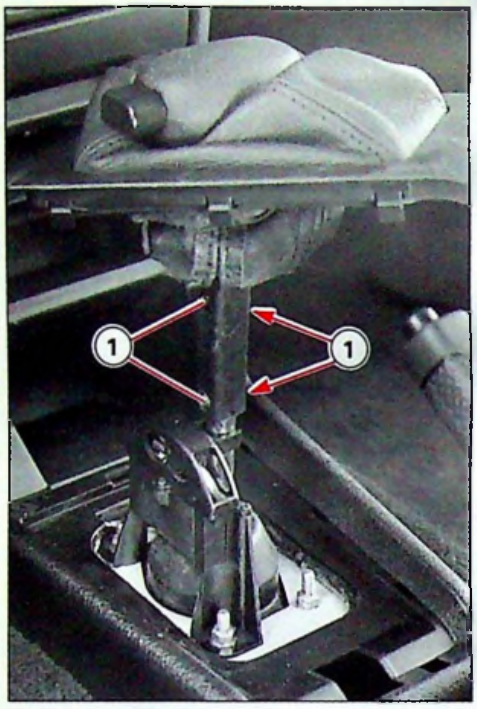
92-86 III



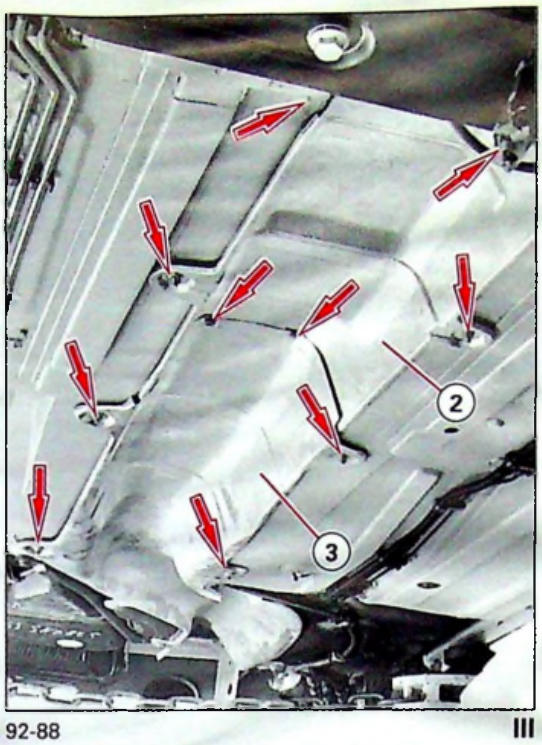
92-113 II



92-91 - 92-90 - 92-93 IV

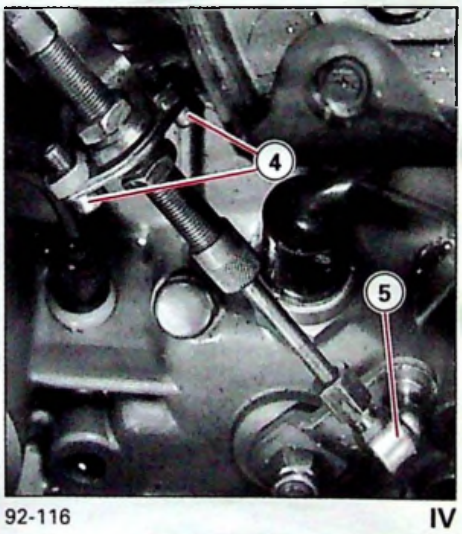


92-113 I

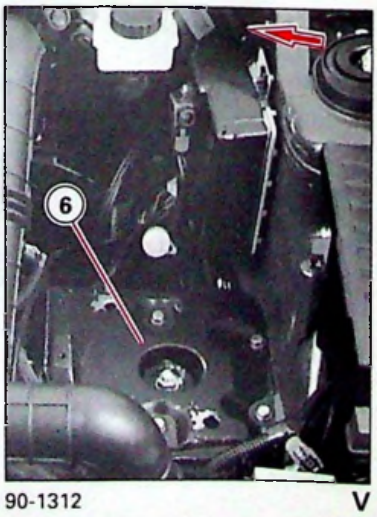


92-88 III

92-115 II



92-116 IV



90-1312 V

Poser, Fig. I, les quatre vis **(1).**
Serrage : 0,2 mdaN

Agrafer, Fig.II, la bride du soufflet du levier.

Poser, Fig. III et Fig. IV :

- Les deux écrans thermiques **(2)** et **(3)** ⇨
- La ligne d'échappement.
- La sonde à oxygène.
  (Selon version).
- Les deux vis **(4)** de la patte d'arrêt gaine.

REGLAGE :

De la commande de sélection.

(Voir (5) ZX 350-0/1 p. 4)

Emboîter Fig. IV, la rotule **(5)** dans le levier.
(Le levier de sélection devra rester immobile).

Poser, Fig. V :

- Les vis de la tôle **(6).**
  Serrage : 2,5 mdaN
- Le bac batterie.
- La batterie.

Connecter, Fig. V, la sonde à oxygène.
(Selon version) ⇨

Mettre le contact.
(Position accessoire).

REGLER :

Le commutateur. (Si-nécessaire).

(Voir (5) ZX 350-0/1 p. 6)

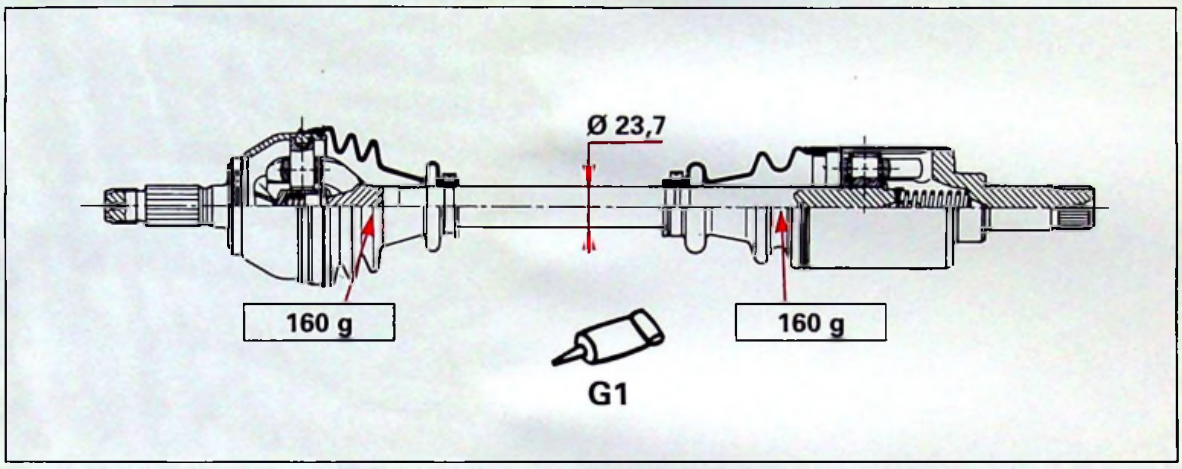
CONTROLE :

S'assurer de la sélection des sept positions.
(Sinon répéter l'opération de réglage).

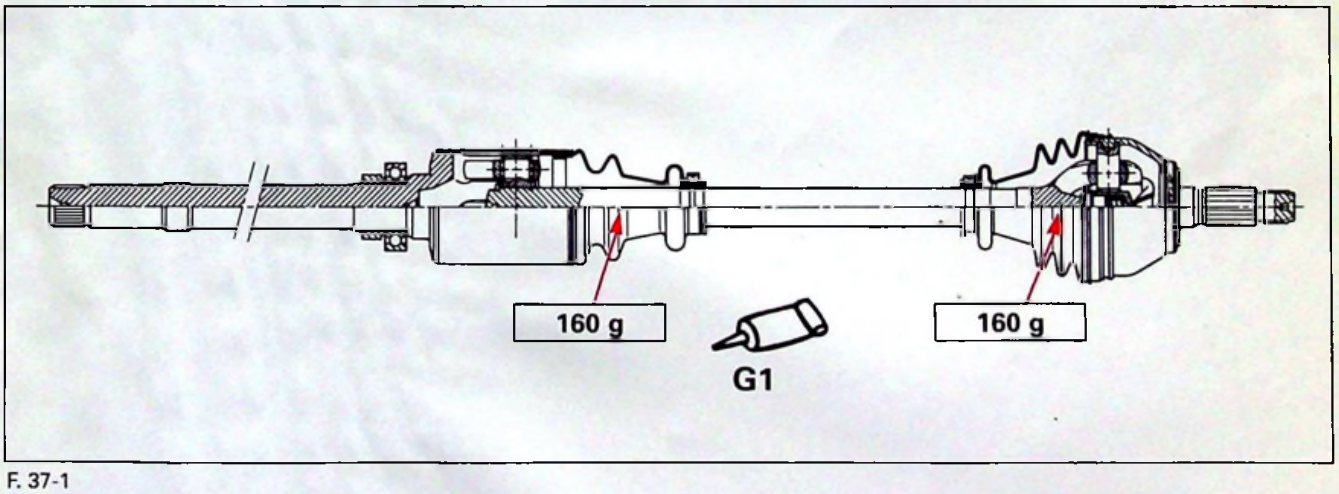
(Voir (5) ZX 350-0/1 p. 4)

Mettre le véhicule au sol.

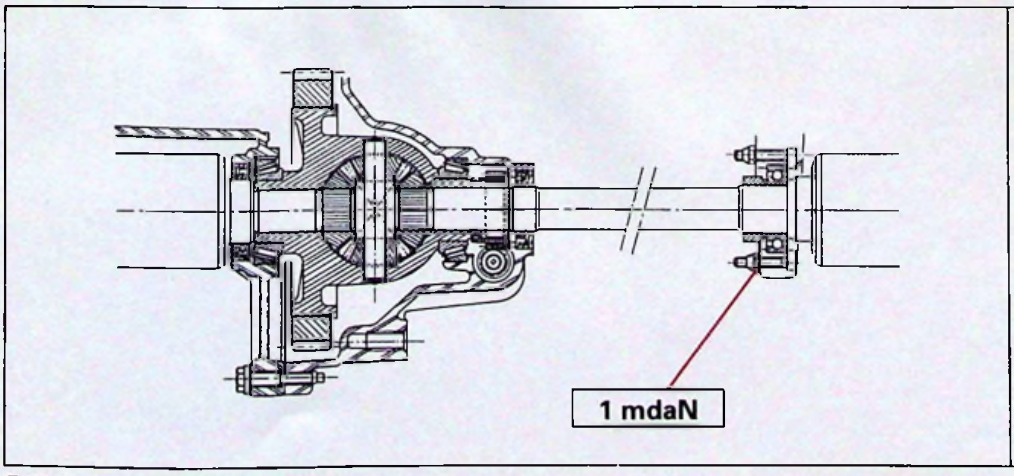
K 2 D



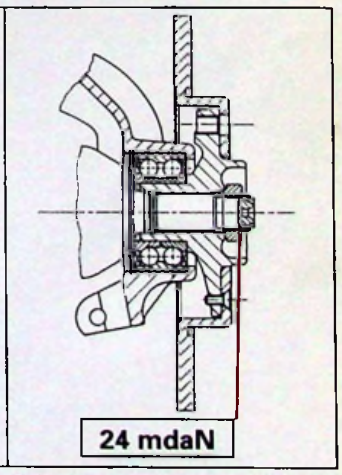
F. 37-1



F. 37-1

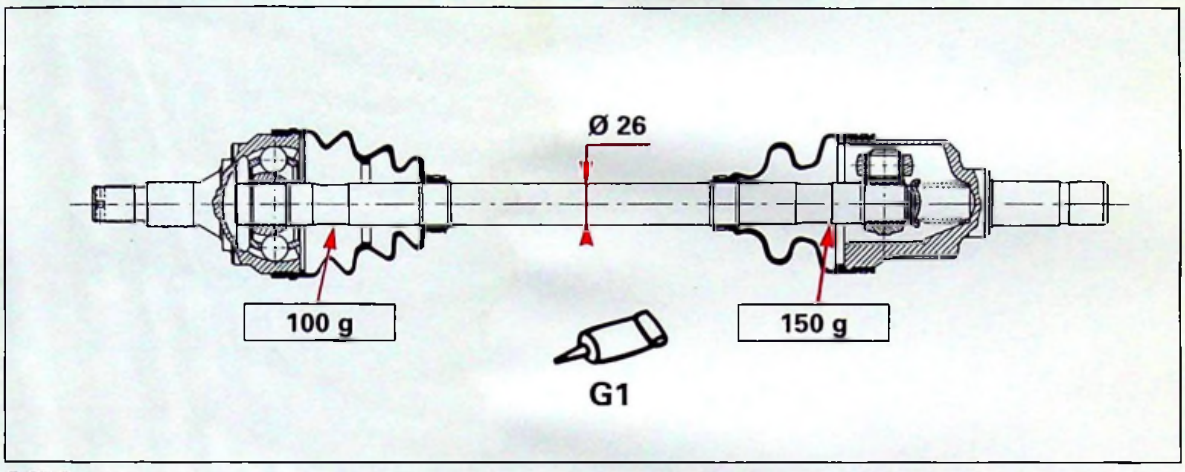


F. 37-5

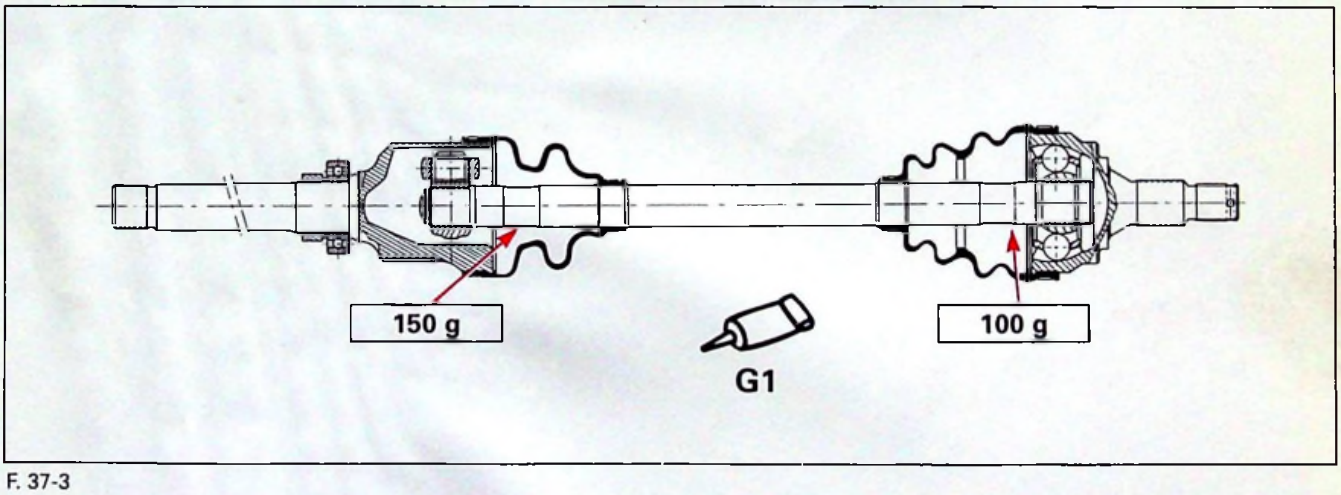


F. 41-4

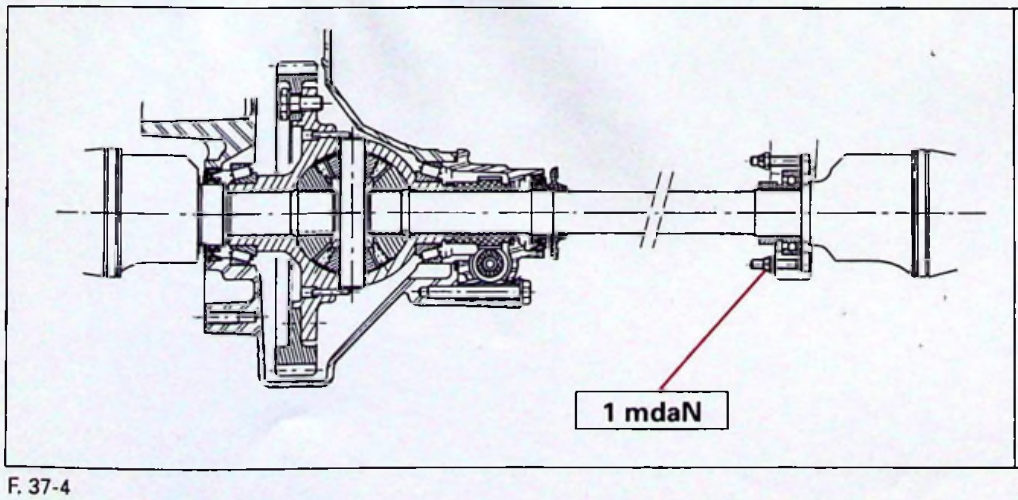
B 4 A
B D Y



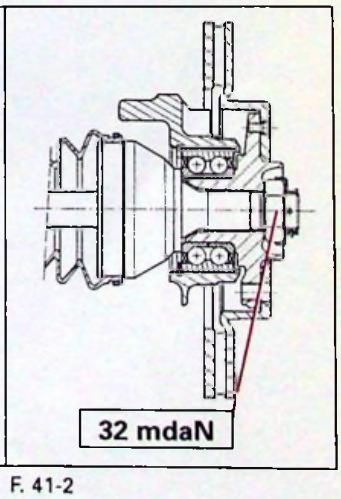
F. 37-3



F. 37-3

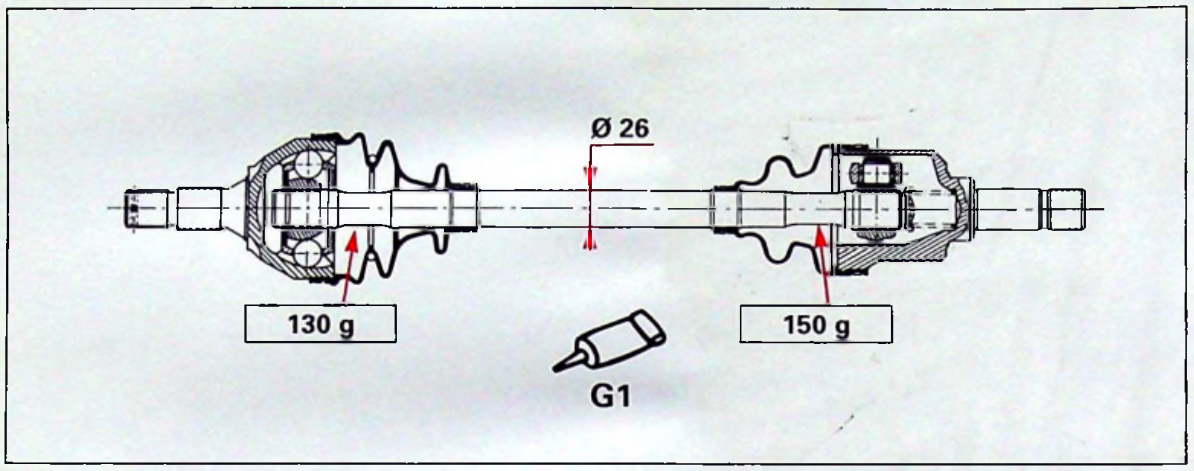


F. 37-4

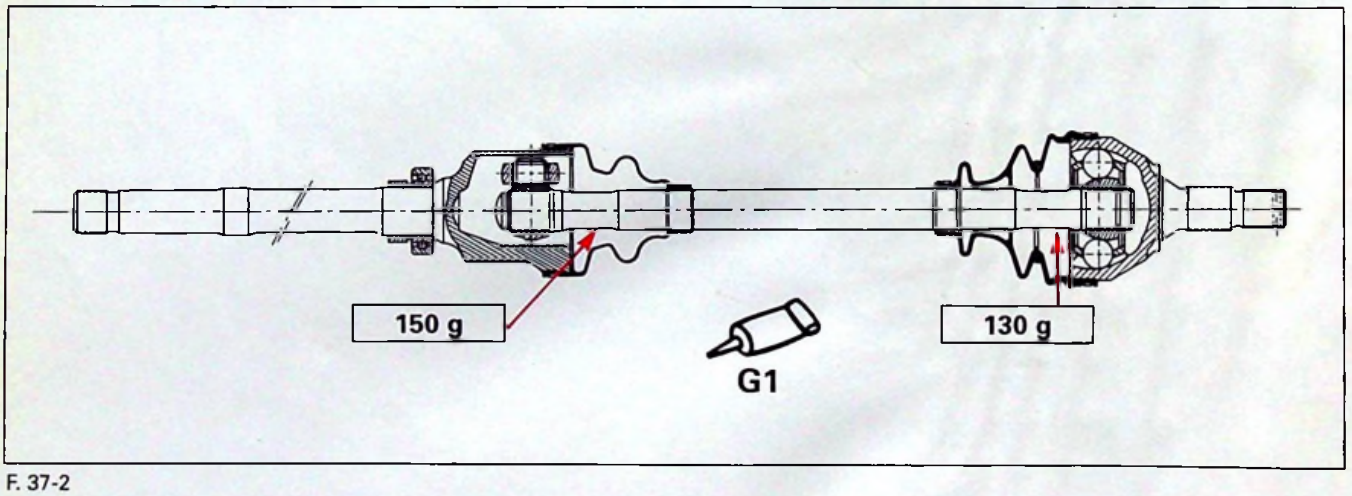


F. 41-2

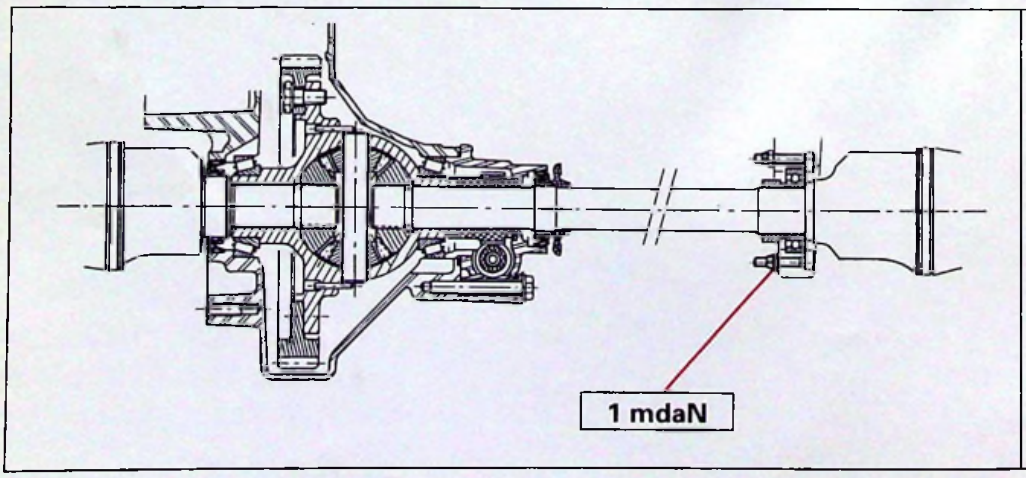
	D 6 E
	D K Z



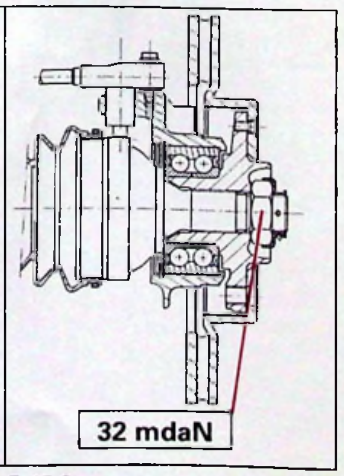
F. 37-2



F. 37-2



F. 37-4



F. 45-2

OUTILLAGE PRÉCONISÉ

6310-T : Appareil d'immobilisation moyeu.

7116-T : Coffret boîte de vitesses

7101-T.O : Tampon de montage du joint

7101-T.G : Tampon de montage du joint

80-902-K : Outil de freinage.

DÉPOSE ET POSE DES TRANSMISSIONS
Boîte de vitesses MA.

DEPOSE

Desserrer les roues.

Lever et caler l'avant du véhicule, roues pendantes.
(voir ⓪ ZX 000-00/2)

Vidanger la boîte de vitesses.

Déposer, Fig. I :
- la roue,
- ABS : déposer la tôle de protection du capteur et le capteur.
- la goupille et le frein d'écrou.
- l'écrou (immobiliser le moyeu avec l'outil **6310-T**).

Désaccoupler, Fig. II :
- la rotule de bras inférieur en déposant les trois vis **(1)**.

Dégager
- la transmission gauche du moyeu.

Déposer la transmission gauche.

TRANSMISSION DROITE

Desserrer, Fig. III :
- les deux écrous **(3)** du palier intermédiaire.

Dégager, Fig. IV :
- les têtes excentrées **(4)** (par rotation d'un quart de tour).

Déposer, Fig. III :
- la transmission et récupérer le joint pare-poussière **(4)**.

POSE

NOTA : Fig. V et VI :
- Avant de poser les transmissions, changer les joints de sortie de boîte de vitesses, utiliser les outils :
  7114-T.X et **7114-T.W**.

TRANSMISSION GAUCHE

Engager la transmission dans le différentiel et dans le moyeu, en évitant de blesser les lèvres du joint. (Huiler les joints).

TRANSMISSION DROITE

Engager, Fig. III :
- la transmission dans le palier intermédiaire,
- le joint pare-poussière **(4)**,
- les cannelures dans le planétaire.

Graisser legèrement la cage extérieure du roulement du palier intermédiaire et l'engager dans son logement.

Engager la transmission dans le moyeu.

Positionner les têtes excentrées en appui sur la cage extérieure du roulement.

Serrage des écrous (3) : 1 mdaN.

TRANSMISSIONS DROITE ET GAUCHE

Accoupler, Fig. II :
- la rotule de bras inférieur,
  serrer les trois vis **(1)**.
  Serrage : 4,5 mdaN (écrous NEUFS **(2)**).

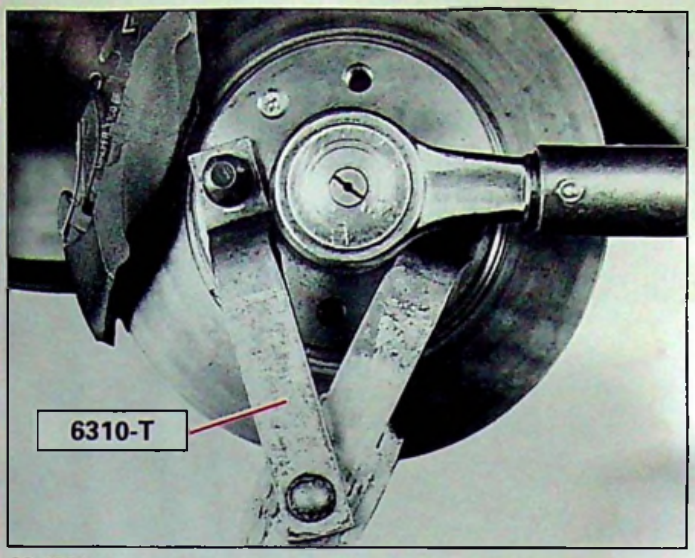
Poser,
- l'écrou de transmission (face et filet graissés).

Immobiliser, Fig. I :
- le moyeu à l'aide de l'outil **6310-T,**
  serrer l'écrou
  serrage : 32 mdaN.

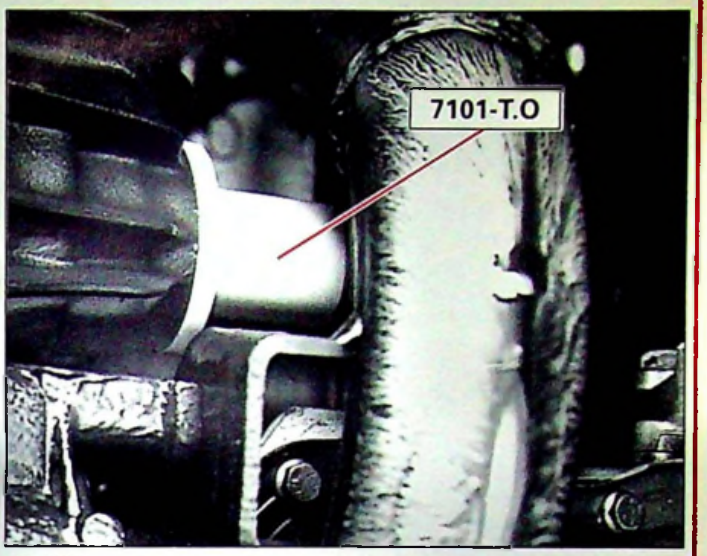
Poser :
- le frein d'écrou de transmission,
- la goupille,
- ABS : poser le capteur et sa tôle de protection,
- les roues,
- le véhicule au sol.

Serrer les vis de fixation des roues

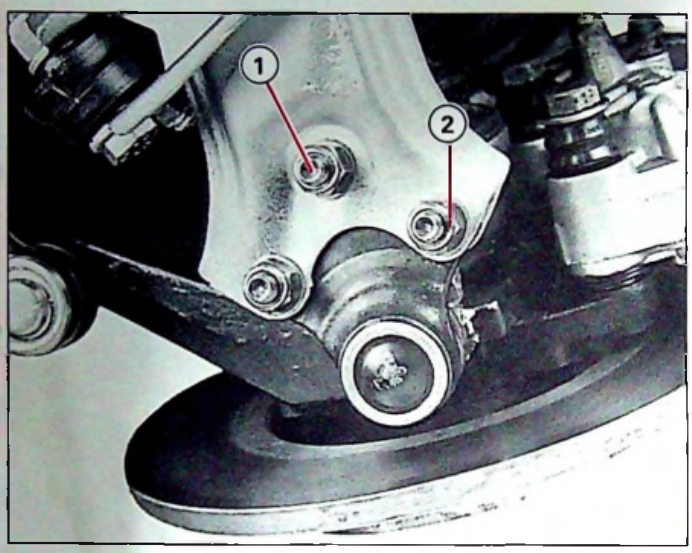
Effectuer le remplissage et le niveau de la boîte de vitesses.



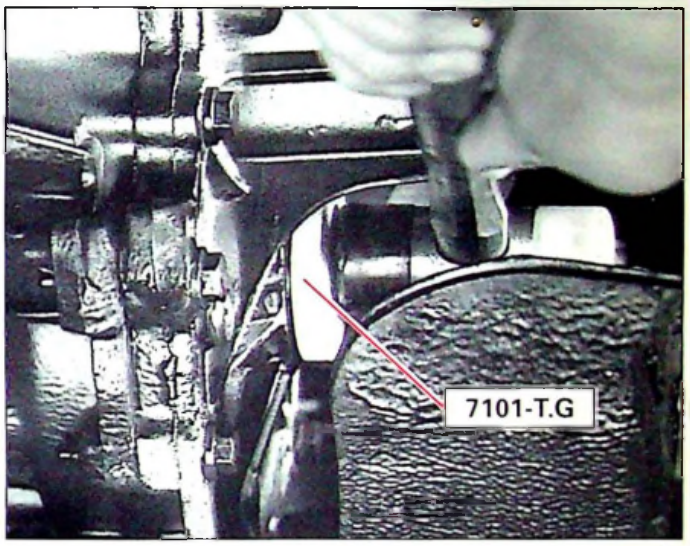
90-1351 I



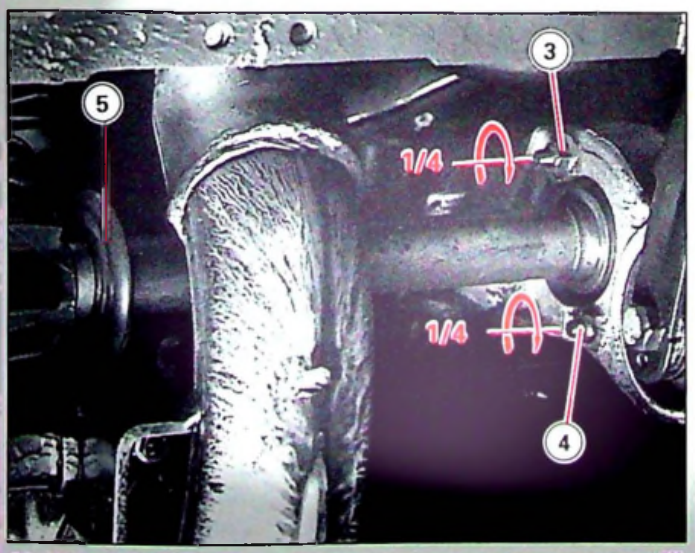
90-1365 IV



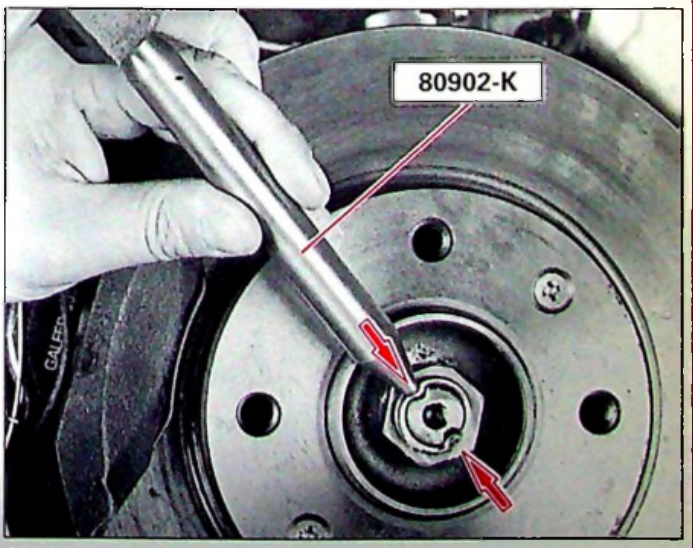
90-1350 II



90-1366 V



90-1353 III



90-1361 VI

OUTILLAGE PRÉCONISÉ

6310-T : Appareil d'immobilisation moyeu.

7116-T : Coffret boîte de vitesses

7114-T.W : Tampon de montage du joint

7114-T.X : Tampon de montage du joint

DÉPOSE ET POSE DES TRANSMISSIONS
Boîte de vitesses BE3.

DEPOSE

Desserrer les roues.

Lever et caler l'avant du véhicule, roues pendantes.
(voir ⓪ ZX 000-00/2)

Vidanger la boîte de vitesses.

Déposer, Fig. I :
- la roue,
- l'écrou (immobiliser le moyeu avec l'outil **6310-T**).

Désaccoupler, Fig. II :
- la rotule de bras inférieur en déposant les trois vis **(1)**.

Dégager
- la transmission gauche du moyeu.

Déposer la transmission gauche.

TRANSMISSION DROITE

Desserrer, Fig. III :
- les deux écrous **(3)** du palier intermédiaire.

Dégager, Fig. III :
- les têtes excentrées **(4)** (par rotation d'un quart de tour).

Déposer, Fig. III :
- la transmission et récupérer le joint pare-poussière **(5)**.

POSE

NOTA : Fig. IV et V :
- Avant de poser les transmissions, changer les joints de sortie de boîte de vitesses, utiliser les outils :
  7101-T.O et **7101-T.G**.

TRANSMISSION GAUCHE

Engager la transmission dans le différentiel et dans le moyeu en évitant de blesser les lèvres du joint. (Huiler les joints).

TRANSMISSION DROITE

Engager, Fig. III :
- la transmission dans le palier intermédiaire,
- le joint pare-poussière **(5)**,
- les cannelures dans le planétaire.

Graisser legèrement la cage extérieure du roulement du palier intermédiaire et l'engager dans son logement.

Engager la transmission dans le moyeu.

Positionner les têtes excentrées **(4)** en appui sur la cage extérieure du roulement.

Serrage des écrous (3) : 1 mdaN.

TRANSMISSIONS DROITE ET GAUCHE

Accoupler, Fig. II :
- la rotule de bras inférieur,
  serrer les trois vis **(1)**.
  Serrage : 4,5 mdaN (écrous **(2)** NEUFS).

Poser
- un écrou NEUF de transmission

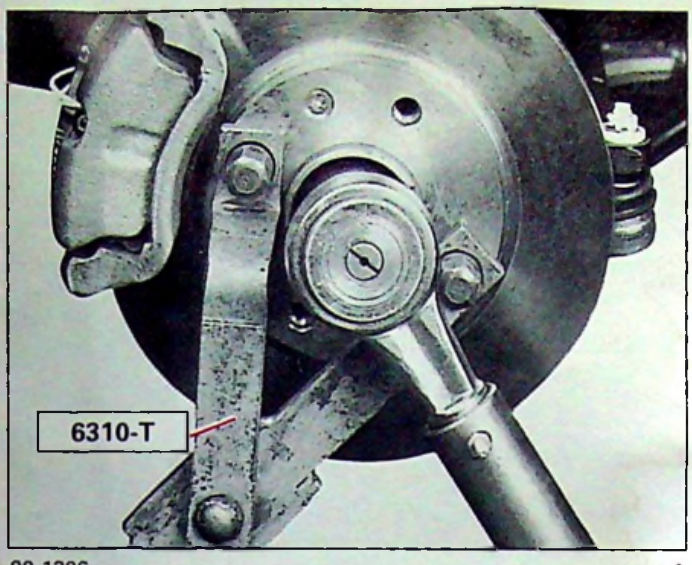
Immobiliser, Fig. I :
- le moyeu à l'aide de l'outil **6310-T**
  serrer l'écrou
  Serrage : 24 mdaN.

Freiner, Fig. VI :
- l'écrou avec l'outil **80902-K**.

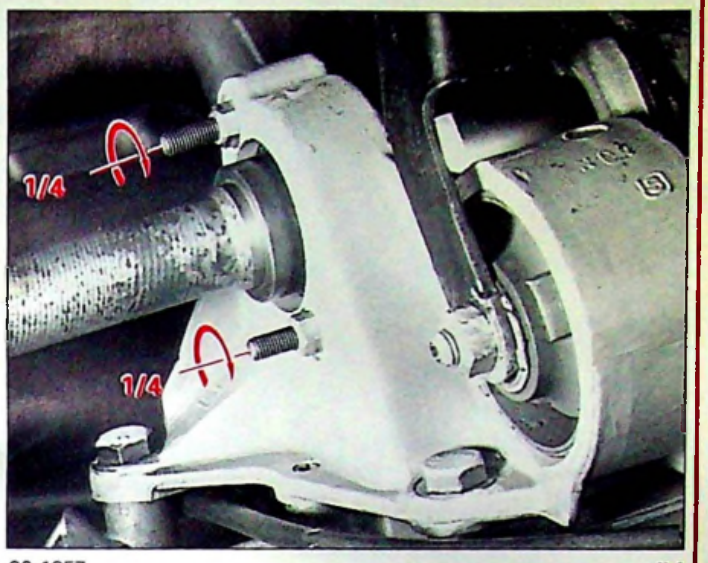
Poser :
- les roues
- le véhicule au sol

Serrer les vis de fixation des roues

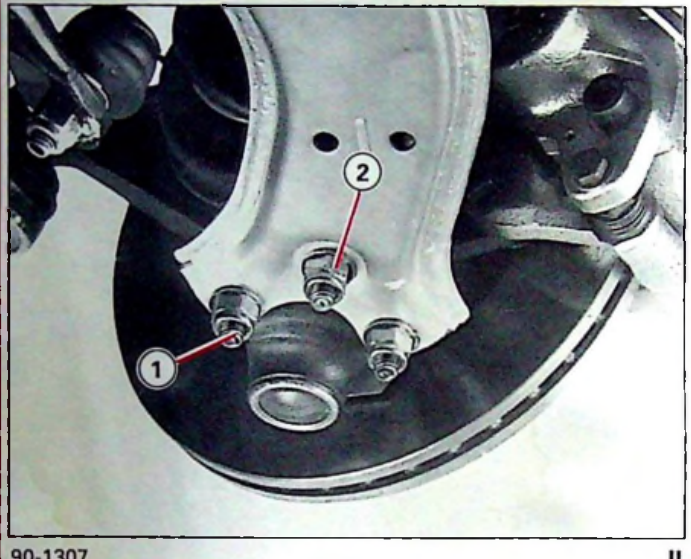
Effectuer le remplissage et le niveau de la boîte de vitesses.



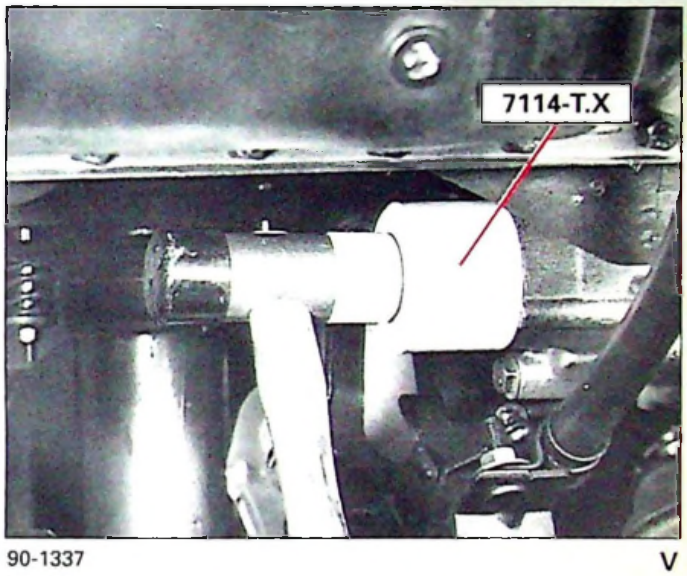
90-1306 I



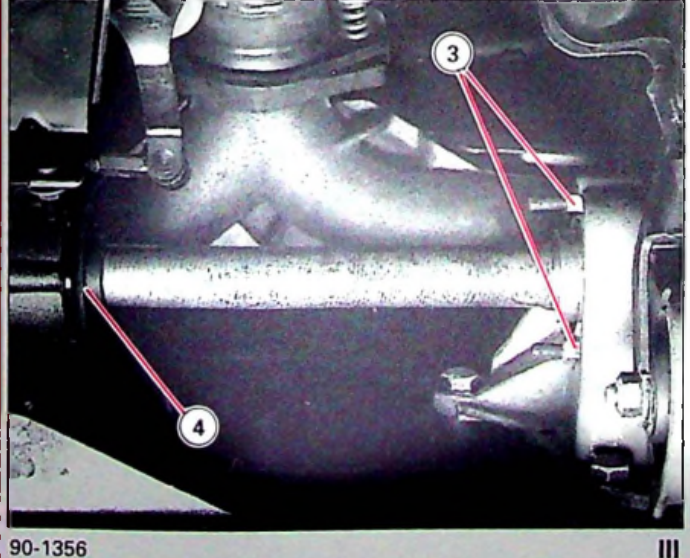
90-1357 IV



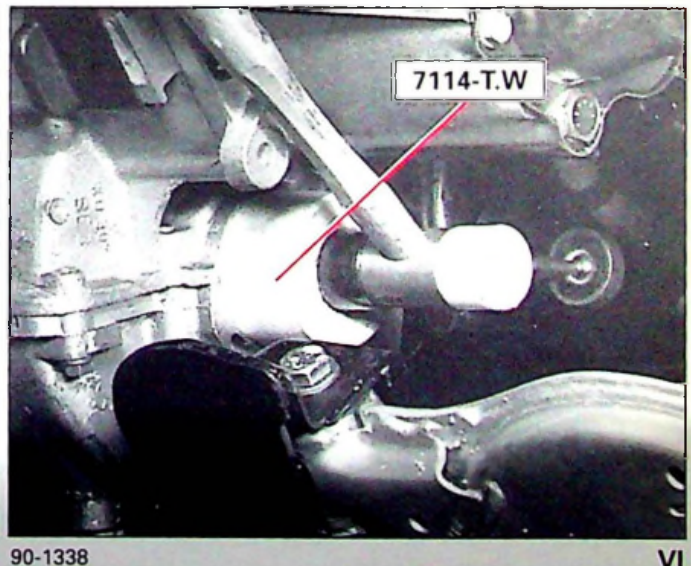
90-1307 II



90-1337 V



90-1356 III



90-1338 VI

CITROËN ZX

LE 28 AVRIL 1995

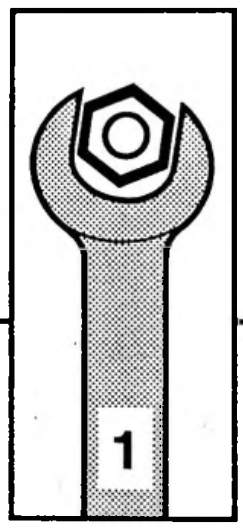
ABONNEMENT GME

5 N° ZX - 1

EVOLUTION

EVOLUTION : JAUGE DE NIVEAU D'HUILE

MAN 008941



AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS VENTE

EVOLUTION : JAUGE DE NIVEAU D'HUILE

Date d'application : 05/95.

Concerne : boîtes de vitesses automatiques type (4HP 14).

1 – DESCRIPTION

La jauge de niveau d'huile comporte 3 repères pour satisfaire aux contrôles à froid en fabrication (au lieu de 2).

ATTENTION : Le repère (3) ne doit pas être utilisé pour contrôler le niveau d'huile lors d'opérations d'entretien.

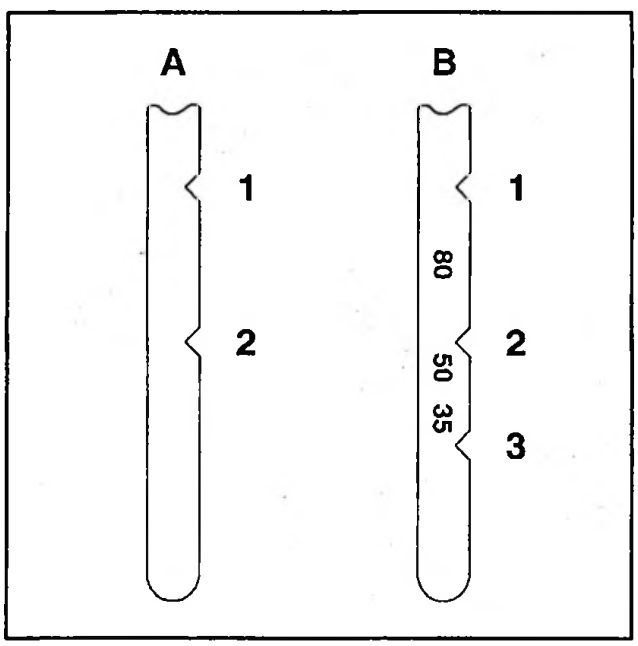


Fig : B2CP12GC

A : ancien montage.

B : nouveau montage.

1.1 – Ancien montage ; repères (1 ; 2)

A chaud ; 80 °C :
- 1 niveau d'huile maximum
- 2 niveau d'huile minimum

1.2 – Nouveau montage ; repères (1 ; 2 ; 3)

A chaud, 80 °C :
- 1 niveau d'huile maximum
- 2 niveau d'huile minimum

A froid ; température comprise entre 35°C et 50°C :
- 2 niveau d'huile maximum (en fabrication)
- 3 niveau d'huile minimum (en fabrication)

2 – CONTROLE

2.1 – Conditions de contrôle

NOTA : Le contrôle du niveau d'huile de la boîte de vitesses doit s'effectuer à chaud.

Faire chauffer le moteur (enclenchement puis arrêt des motoventilateurs).

Moteur tournant :
- manoeuvrer le sélecteur de vitesses dans toutes les positions
- placer le sélecteur de vitesses en position parking "P"

2.2 – Contrôle niveau d'huile

Le niveau doit se situer entre les repères (1) et (2) de la zone de remplissage mais ne doit pas être inférieur au repère mini.

3 – INTERCHANGEABILITE

La nouvelle pièce se monte en lieu et place de l'ancienne.

4 – ENTRETIEN (RAPPEL)

Quantité d'huile à remettre après vidange : environ 2 litres.

Capacité d'huile : environ 6,5 litres dans l'ensemble boîte de vitesses–convertisseur de couple.