

Xantia



Voitures particulières

[Q](#)UITTER

Carnet de poche 99

[|](#) MPRIMER

Xantia

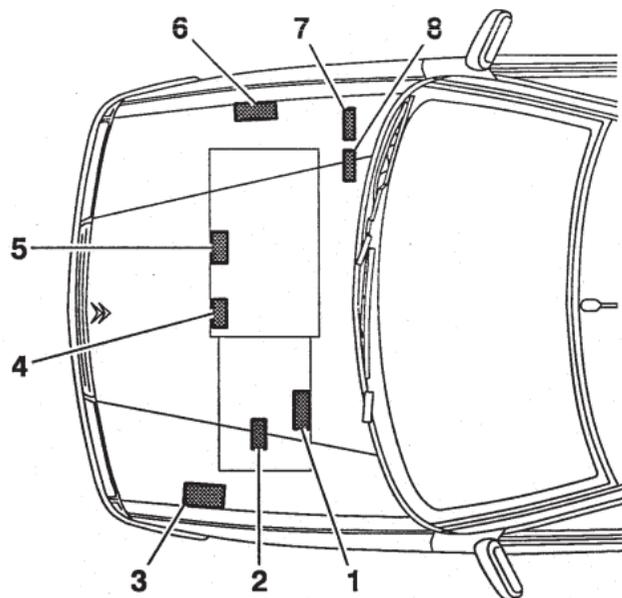


Voitures particulières

QUITTER

GENERALITE

| MPRIMER



- ① Repère boîte de vitesses automatique
- ② Repère boîte de vitesses mécanique
- ③ Plaque constructeur
- ④ Plaque moteur XU5 - XU7 - ES9J4
- ⑤ Plaque moteur XU10 - XUD
- ⑥ Report N° constructeur
- ⑦ N° Organisation P.R.
- ⑧ Code peinture

XANTIA Essence	IDENTIFICATION DES VEHICULES					
	BERLINES ESSENCE					
	1.8 i SX	1.8 i 16 V Bicarbururation SX - Exclusive			2.0 i 16 V BVA SX Exclusive	
Norme de dépollution	L3					
Désignation mines	X1 LFXF	X1 LFYC	X1 LFYC/GPL	X1 LFYF	X1 LFYM	X1 RFVF
Plaque moteur	LFX	LFY				RFV
Cylindrée (cm ³)	1761					1998
Puissance fiscale (CV)	7	7		8		9
Type BV	BE3/5				AL 4	BE3/5
Plaque BV	20 TB 23	20 TB 23 (*)		20 TB 25	20 TP 17	20 TA 58

(*) = Boîte de vitesses longue.

GPL = Gaz de Pétrole Liquéfié.

IDENTIFICATION DES VEHICULES		XANTIA Essence	
	BERLINES ESSENCE		
	2.0 i 16 V	V6	
	BVA	BVA	
	SX Exclusive	Activa	Exclusive
Norme de dépollution	L3		
Désignation mines	X1 RFVM	X7 XFZF	X1 XFZM
Plaque moteur	RFV	XFZ	
Cylindrée (cm ³)	1998	2946	
Puissance fiscale (CV)	9	13	14
Type BV	AL 4	ML/5	4 HP 20
Plaque BV	20 TP 19	20 LE 47	20 HG 05

XANTIA Diesel	IDENTIFICATION DES VEHICULES				
	BERLINES DIESEL				
	1.9 SD (*)	1.9 TD		2.1 TD	
	SX	SX		SX Exclusive	Activa
Norme de dépollution	L3				
Désignation mines	X1 DHWF	X1 DHXF	X1 DHXM	X1 P8CF	X7 P8CF
Plaque moteur	DHW	DHX		P8C	
Cylindrée (cm ³)	1905			2088	
Puissance fiscale (CV)	6	6	7	7	
Type BV	BE3/5		AL4	ML/5	
Plaque BV	20 TB 27	20 TA 59	20 TP 15	20 LE 48	
<p>(*) SD = Suralimentation douce.</p>					

IDENTIFICATION DES VEHICULES						XANTIA Break Essence		
	BREAKS ESSENCE							
	1.8 i	1.8 i 16 V			2.0 i 16 V		3.0 i	
	SX	SX			SX Exclusive		Exclusive	
Norme de dépollution	L3							
Désignation mines	X2 LFXF	X2 LFYF	X2 LFYC	X2 LFYC/GPL	X2 RFVF	X2 RFVM	X2 XFZF	X2 XFZM
Plaque moteur	LFX	LFY			RFV		XFZ	
Cylindrée (cm ³)	1761			1998		2946		
Puissance fiscale (CV)	7	8	7		9		13	14
Type BV	BE3/5				BE3/5	AL 4	ML/5	4 H P 20
Plaque BV	20 TB 23	20 TB 25	20 TB 23 (*)		20 TA 58	20 TP 19	20 LE 47	20 HG 05
<p>(*) = Boîte de vitesses longue.</p> <p>GPL = Gaz de Pétrole Liquéfié.</p>								

XANTIA Break Diesel	IDENTIFICATION DES VEHICULES			
	BREAKS DIESEL			
	1.9 SD (*)	1.9 TD		2.1 TD
	SX	SX - Exclusive		SX Exclusive
Norme de dépollution	L3			
Désignation mines	X2 DHWF	X2 DHXF	X2 DHXM	X2 P8CF
Plaque moteur	DHW	DHX		P8C
Cylindrée (cm ³)	1905			2088
Puissance fiscale (CV)	6	6	7	7
Type BV	BE3/5		AL 4	ML/5
Plaque BV	20 TB 27	20 TA 59	20 TP 15	20 LE 48
<p>(*) SD = Suralimentation douce.</p>				

Méthode de vidange

Les capacités d'huile sont définies selon la méthode suivante :

- 1) - Véhicule sur sol horizontal (en position haute, si suspension hydropneumatique).
- 2) - Moteur chaud (température d'huile **80°C**).
- 3) - Vidange du carte d'huile + dépose cartouche (durée de vidange + égouttage = **15 mm**).
- 4) - Repose bouchon + cartouche.
- 5) - Remplissage du moteur.
- 6) - Démarrage du moteur (permettant le remplissage cartouche).
- 7) - Arrêt moteur (stabilisation pendant 5 mm).

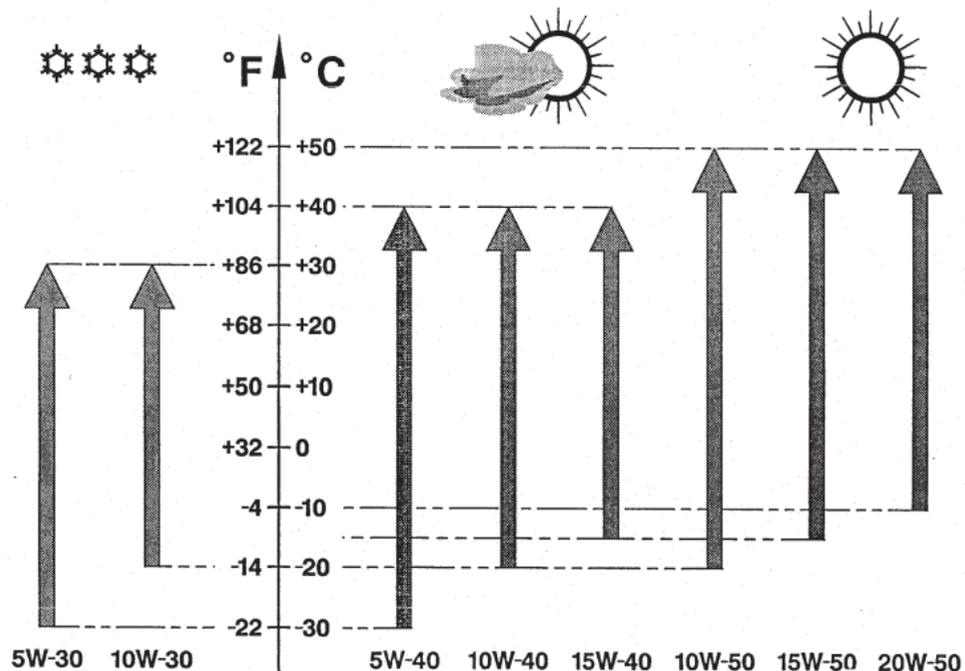
IMPERATIF : Contrôler systématiquement le niveau d'huile à l'aide de la jauge de niveau manuelle.

CAPACITES (en litres)							XANTIA - TT				
	XANTIA										
	Essence					Diesel					
	1.8 i	1.8 i 16 V		2.0 i 16 V		3.0 i		1.9 SD	1.9 BTF		2.1 TD
		BVA		BVA		BVA			BVA		
Plaque moteur	LFX	LFY		RFV		XFZ		DHW	DHX		P8C
Moteur avec cartouche	4,75	4,75 - 4,25 (1)		4,25		5,25		4,25 - 4 (1)			4,25 - 4,75 (1)
Entre mini et maxi	1,3	1		1		2		1,5			1,45 - 1,25 (1)
Boîte 5 vitesses		1,8		1,9			1,8	1,8			
Boîte de vitesses automatique	6,2	6		6		8,3			6		
après vidange	2,4	3		3		5,3			3		
Circuit hydraulique ou freins	5,8					5,8					
Circuit de refroidissement	7 - 8,3 (2)	7,5		7,5 - 8,5 (2)		10		9			
Réservoir carburant	65					65					

(1) Réfrigération (2) Suivant équipement - **NOTA** : Moteur, contrôler systématiquement le niveau d'huile à l'aide de la jauge manuelle.

CHOIX DU GRADE DES HUILES MOTEUR

HUILES MOTEUR



Les véhicules **CITROËN** sont conçus selon des techniques les plus modernes. Pour conserver leurs performances, il est **IMPERATIF** d'utiliser des huiles moteur de haute qualité (Huiles semi-synthétiques ou synthétiques) dont le classement est établi par les organismes suivants :

- **SAE** : Society of Automotive Engineers.
- **API** : American Petroleum Institute.
- **ACEA** : Association des Constructeurs Européens d'Automobiles.

LUBRIFIANTS - Préconisations de la gamme TOTAL					TOUS TYPES	
MOTEUR				Normes API	Normes ACEA	
Moteur	Essence	TOTAL ACTIVRAC	10 W - 40	SJ	A3.96	
		TOTAL ACTIVA 7000	10 W - 40			
		TOTAL ACTIVA 9000	5 W - 40			
	Diesel	TOTAL ACTIVRAC	10 W - 40	CF	B3.96	
		TOTAL ACTIVA DIESEL 7000	10 W - 40			
		TOTAL ACTIVA DIESEL 9000	5 W - 40			
BOITE DE VITESSES						
Mécanique		TOTAL TRANSMISSION BV <i>(Nouvelle formule)</i>	75 W - 80 W			
Boîte de transfert pont arrière		TOTAL TRANSMISSION X4				

TOUS TYPES		LUBRIFIANTS - Préconisations de la gamme TOTAL			
BOITE DE VITESSES					
Automatique	4 HP 14 4 HP 18	TOTAL FLUIDE AT 42 Huile spécifique CITROËN		Réf. : 9730.94	
	MB3	TOTAL FLUIDE ATX Huile spécifique CITROËN		Réf. : 9730.94	
	4 HP 20 AL 4	Huile spécifique CITROËN		Réf. : 9736.22	
DIRECTION					
Assistée		TOTAL FLUIDE ATX			
FREINS					
Liquide de frein synthétique		Liquide spécifique CITROËN	0,5 L	Réf. : 9979.05	
			1 L	Réf. : 9979.06	
			5 L	Réf. : 9979.07	
Liquide de frein minéral (couleur vert)		TOTAL LHM PLUS Normes ISO 7308 - 7309	1 L	ZCP 830 095	

LUBRIFIANTS - Préconisations de la gamme TOTAL					TOUS TYPES		
FREINS							
Liquide de rinçage circuit hydraulique (couleur vert)	TOTAL HYDRAURINÇAGE						
LIQUIDE							
Refroidissement moteur	Spécifique CITROËN (protection -35°C)	PROCOR 3000		REVKOGEL 107			
		2 L	Réf. 9979.16	Réf. 9979.46			
		5 L	Réf. 9979.17	Réf. 9979.47			
		20 L	Réf. 9979.18	Réf. 9979.48			
		210 L	Réf. 9979.19	Réf. 9979.49			
Nettoyage vitres		Référence CITROËN					
	Concentré	250 ml	9980.33	ZC 9 875 953 U	9980.56		
	Liquide prêt à l'emploi	1 L	9980.06	ZC 9 875 784 U			
		5 L	9980.05	ZC 9 875 077 U	ZC 9 875 279 U		
GRAISSE					Normes NLGI		
Graisse	TOTAL MULTIS 2					2	
	TOTAL (petites mécaniques)						

- I - Les consommations d'huile sont variables en fonction :
- Des types de moteurs.
 - De leur état de rodage ou d'usure.
 - Du type d'huile utilisée.
 - Des conditions d'utilisation.
- II - Un moteur peut être **RODE** à :
- 5 000 km pour un moteur ESSENCE.
 - 10 000 km pour un moteur DIESEL.
- III - Moteur **RODE**, consommation d'huile **MAXI ADMISE** :
- 0,5 litre aux 1 000 km pour un moteur ESSENCE.
 - 1 litre aux 1 000 km pour un moteur DIESEL.
- NE PAS INTERVENIR EN DESSOUS DE CES VALEURS.**
- IV - **NIVEAU D'HUILE** : Après vidange ou lors d'un complément **NE JAMAIS DEPASSER** le repère **MAXI** de la jauge.
- Ce surplus d'huile sera consommé rapidement.
 - Il est préjudiciable au rendement du moteur et à l'état fonctionnel des circuits d'air et de recyclage des gaz du carter.

Xantia



Voitures particulières

[Q](#)UITTER

[MOTEURS](#)

[|](#) MPRIMER

TABLEAU CORRESPONDANCE TENSION DE COURROIE/UNITES SEEM

TOUS TYPES

↓ 4099-T (C.TRONIC.105)



Outillages



4122-T (C.TRONIC.105.5) ↓

1 daN = 1 Kg		daN																		1 daN = 1 Kg													
TYPE DE COURROIES		5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	TYPE DE COURROIES											
S		18	28	36	44	51	58	64	70	76	82	88	94	100	106	112																	
		18	28	36	44	51	58	64	70	76	82	88	94	100	106	112																	
P		E5	18	23	27	31	34	37	40	43	46	49	52	54	56	58	60	62	64	66	68												
		E6	25	32	39	45	50	54	58	62	66	70	74	78	81	84	86	88	89	90	91												
			32	41	48	55	62	69	76	83	90	96	102	108	114	120	126	132	138	144	150												
P		E6	27	36	43	49	55	61	66	71	76	80	84																				
			32	41	49	57	63	69	75	81	87	93	99																				
P		E6	26	35	42	48	53	58	63	68	73	78	82																				
			30	40	47	54	61	68	75	81	87	93	99																				
P		E7	45	55	65	74	83	89	95	101	107	113	119																				
			36	49	52	64	73	80	86	92	98	104	110																				
T		E7	28	34	39	44	48	52	56	60	64	68	71																				
			34	41	48	55	62	69	76	83	89	96	102																				
T		E8	32	39	45	51	56	61	66	71	76	79	81																				
			37	43	51	59	66	73	80	86	92	98	104																				
T		E9	52	60	67	74	81	88	94	100	106	110	114																				
			49	57	63	69	75	81	87	93	99	105	111																				

B1EP135D

MOTEUR

TOUS TYPES

COURROIE D'ENTRAÎNEMENT DES ACCESSOIRES

Moteurs : Tous types Essence et Diesel

OUTILLAGE

- Appareil de mesure des tensions de courroies : **4122-T.** (C.TRONIC 105.5)
- **ATTENTION si utilisation de l'appareil 4099-T** (C.TRONIC 105) Voir tableau correspondance page 45.

IMPERATIF

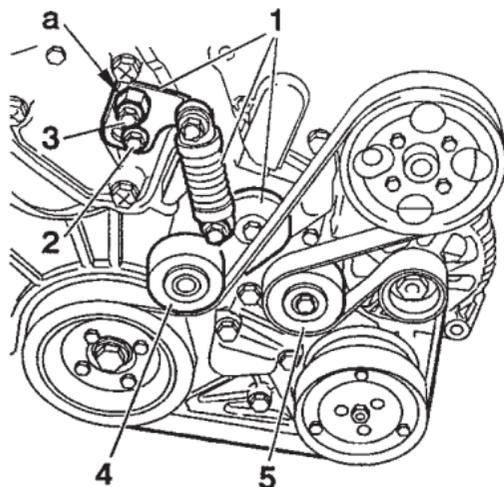
- **Avant la repose des courroies d'accessoires vérifier :**
 - 1) Que le (ou les) galet tourne librement (absence de jeu et point dur).
 - 2) Que la courroie soit correctement positionnée dans les gorges des différentes poulies.

XANTIA - XM

COURROIE D'ENTRAÎNEMENT DES ACCESSOIRES

Moteur : XFZ

Avec réfrigération

**Dépose :**

- Débloquer la vis (3).
- Maintenir le tendeur dynamique (1) en tension à l'aide du six pans "a".
- Dégager l'épaulement de la vis (2) du trou oblong du tendeur dynamique.
- Relâcher le tendeur dynamique (1) à l'aide du six pans "a".
- Déposer la courroie.

Repose :

- Amener le tendeur dynamique (1) en position de fonctionnement à l'aide du six pans "a".
(La tension s'effectue automatiquement par le tendeur (1)).
- Serrer les vis (2) et (3) à 2,5 m.daN.

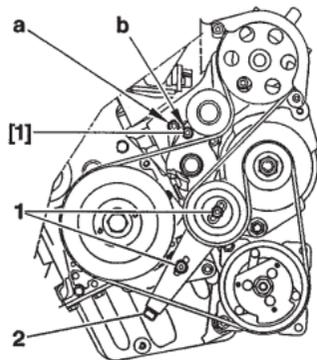
B1BP1EXC

XANTIA - EVASION

COURROIE D'ENTRAÎNEMENT DES ACCESSOIRES

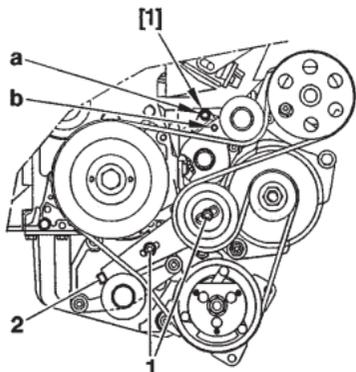
Moteurs : D8B - DHX

Avec réfrigération



D8B

- Desserrer les vis (1).
 - Serrer ou desserrer la vis (2) jusqu'à superposition des trous "a" et "b".
 - Placer la pige [1] : (dans le trou "a").
- D8B** pige 7017-T.S.



DHX

- DHX** pige 7019-T.
- Serrer la vis (2) jusqu'en butée.
 - Desserrer la vis (2), afin de déposer la pige [1].
 - Serrer les vis (1) à 2 m.daN.

B1BP1HGC

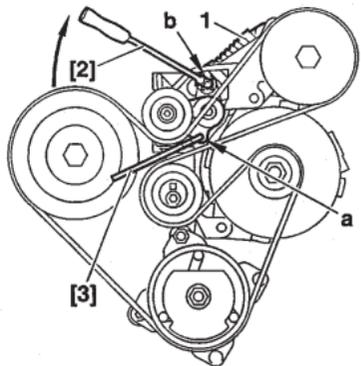
B1BP1HHC

COURROIE D'ENTRAÎNEMENT DES ACCESSOIRES

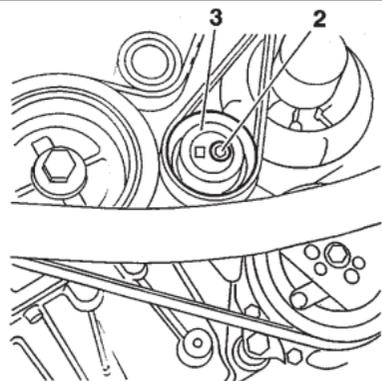
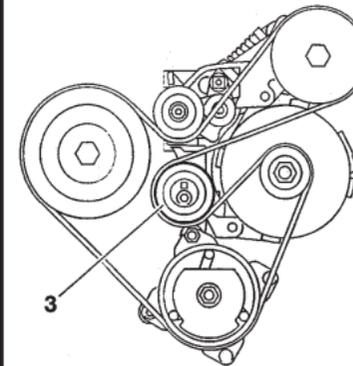
XANTIA - XM - EVASION

Moteurs : D8B (Evasion) - P8C

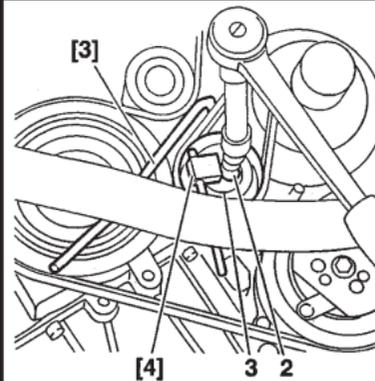
Avec réfrigération



- Engager le carré de l'outil [2] (9,52 mm - 3/8), dans le carré du bras tendeur (b).
- Comprimer l'amortisseur (1) à l'aide de l'outil [2].
- Piger l'amortisseur (1) en "a" à l'aide de l'outil [3] 7019-T. (Tendeur en position verrouillage).
- Déposer [2] et desserrer la vis (2) du galet (3).



- Positionner la courroie sur :
Le vilebrequin, le galet tendeur, la pompe haute pression, le galet excentrique, le compresseur de climatisation.
- Tendre la courroie, galet (3) outil [4] 5711-T.E.



- NOTA :** Serrer la vis (2) du galet (3) au moment où l'outil [3] coulisse librement dans son point de pigeage.
- Serrer la vis (2) à 5 m.daN.

B1BP1HFC

B1BP1HEC

B1BP1HDC

B1BP1HCC

MOTEUR

JEU AUX SOUPAPES

TOUS TYPES

MOTEUR

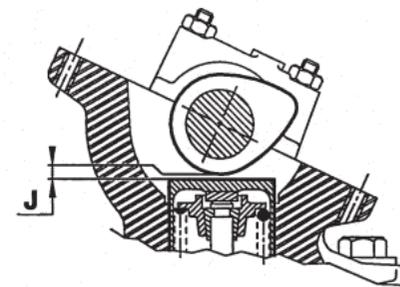
Les jeux aux soupapes doit être contrôlé moteur froid

	● Admission	⊗ Echappement
Essence TT (sauf 2.0 i 16V)	0,20 mm ± 0,05	0,40 mm ± 0,05
Essence 2.0 i 16V 3.0 i	Rattrapage hydraulique	
XM Diesel		
Diesel TT (sauf XM)	0,15 mm ± 0,08	0,30 mm ± 0,08

METHODES POSSIBLES Sur moteurs 4 cylindres en ligne (1-3-4-2)

Bascule		⊗ Echappement ● Admission	Pleine ouverture (Echap.)	
Bascule	Régler		Pleine ouverture soupape	Régler
1 ● ⊗ 1	4 ● ⊗ 4		⊗ 1	3 ● ⊗ 4
3 ● ⊗ 3	2 ● ⊗ 2		⊗ 3	4 ● ⊗ 2
4 ● ⊗ 4	1 ● ⊗ 1		⊗ 4	2 ● ⊗ 1
2 ● ⊗ 2	3 ● ⊗ 3		⊗ 2	1 ● ⊗ 3

Le contrôle du jeu (**J**) s'effectue à l'opposé de la came sur tous les moteurs qui non pas de rattrapage hydraulique.



B1DP13QC

TOUS TYPES	CONTROLE DE LA PRESSION D'HUILE						
Outillage Coffret 4103-T	A lire avec le tableau de correspondances des moteurs Essence et Diesel						
	XU TT					V6	
	1.8 i	1.8 i 16 V	2.0 i	2.0 i Turbo CT	2.0 i 16V	3.0 i	
Plaque moteur	LFW	LFX	LFY	RFU	RGX	RFV	XFZ
Température (°C)	80°					90°	
Pression (bar)	5,3	6	6,4		5,5	5	
Nombre tr/min	4 000					3 000	
	XUD TT				DK5		
	1.9 SD	1.9 TD		2.1 TD		2.5 TD	
Plaque moteur	DHW	DHX	D8B	P8C	THY		
Température (C°)	90°	80°		100°	90°		
Pression (bar)	4	5	4,9	2,5		3	
Nombre tr/min	4 000				2 000		

MANO - CONTACT D'HUILE MOTEUR
TOUS TYPES
MOTEUR

Plaque moteur			Emplacement	Serrage (m.daN)	Extinction du témoin (bars)		
XU TT	1.8 i	LFW	Au dessus du filtre à huile	2,8		0,5	
		LFX					
	1.8 i 16 V	LFY					
	2.0 i	RFU					
	2.0 i Turbo CT	RGX					
	2.0 i 16 V	RFV	Au dessus du démarreur	3,4			
V6 TT	3.0 i	XFZ	Près du filtre à huile	3,5			

TOUS TYPES			MANO - CONTACT D'HUILE MOTEUR				
Plaque moteur			Emplacement	Serrage (m.daN)	Extinction du témoin (bars)		
XUD TT	1.9 SD	DHW	Au dessus du filtre à huile	3,4		0,5	
	1.9 TD	DHX					
		D8B					
2.1 TD	P8C	Près du filtre à huile	2,8				
DK5	2.5 TD	THY	Au dessus du démarreur	2,3			

FILTRES A HUILE						TOUS TYPES		
A lire avec le tableau de correspondances des moteurs Essence et Diesel								
		XU TT					ES9J4	
		1.8 i		1.8 i 16 V	2.0 i	2.0 i Turbo CT	2.0 i 16 V	3.0 i
		LFW	LFX	LFY	RFU	RGX	RFV	XFZ
PURFLUX	LS 867B	●	●	●	●	●	●	
	LS 880						●	
		XUD TT						
		1.9 SD	1.9 TD		2.1 TD	2.5 TD		
		DHW	DHX	D8B	P8C	THY		
PURFLUX	LS 867B	●	●	●	●			
	LS 520 C						●	
				Ø (mm)	Hauteur (mm)			
Caractéristiques				LS 520 C	86	140		
				LS 867 B	76	89		
				LS 880	86	96		

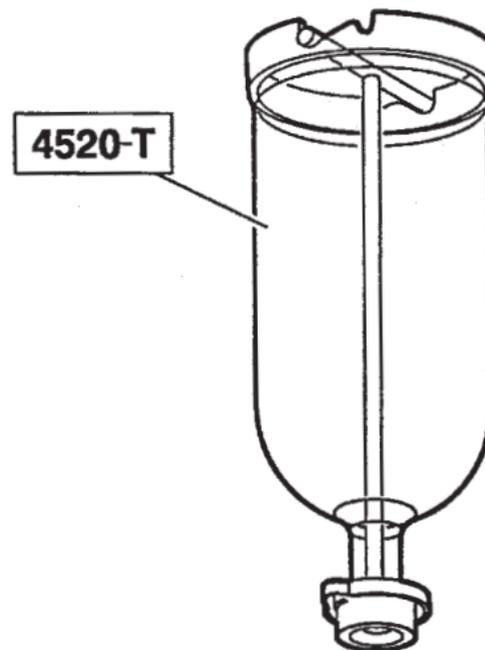
MOTEUR

REPLISSAGE ET PURGE

- Poser le cylindre de charge **4520-T** sur l'orifice de remplissage.
- Utiliser le liquide de refroidissement pour assurer une protection de -15°C à -37°C .
- Remplir lentement.

NOTA : Maintenir le cylindre de charge rempli (niveau visible).

- Fermer chaque vis de purge dès que le liquide coule sans bulle d'air.
- Démarrer le moteur : régime moteur **1500 tr/min**.
- Maintenir ce régime jusqu'au troisième cycle de refroidissement (enclenchement et arrêt des motoventilateurs).
- Arrêter le moteur et attendre son refroidissement.
- Déposer le cylindre de charge **4520-T**.
- Compléter le niveau à froid jusqu'au **maxi**.
- Reposer le bouchon.



Xantia



Voitures particulières

QUITTER

INJECTION

IMPRIMER

RALENTI - ANTIPOLLUTION						TOUS TYPES	
Véhicules		Type réglementaire moteur	Marque - Type injection	Régime ralenti (± 50 tr/min)		% Teneur	
				BVM	BVA : vitesse N enclenchée	CO	CO2
XANTIA	1.8 i	LFX	M. MARELLI 1AP20	800		< 0,5	> 9
	1.8 i (16 s) Essence/GPL	LFY	SAGEM SL96-7 (Essence)/ NECAM KOLTEC (GPL)	850			
	1.8 i (16 s)	LFY	SAGEM SL 96-3	850			
			BOSCH MP 5.2		800		
	2.0 i (16 s)	RFV	BOSCH MP 5.2	800	800		
3.0 i (V6)	XFZ	BOSCH MP 7.0	650*	650			
XM	2.0 i (16 s)	RFV	BOSCH MP 5.2	800	800		
	2.0 i Turbo CT	RGX	BOSCH MP 3.2	800	800		
	3.0 i (V6)	XFZ	BOSCH MP 7.0	650*	650		
EVASION	1.8 i	LFW	M. MARELLI 8P15	850			
	2.0 i	RFU	M. MARELLI 8P22	850			
	2.0 i Turbo CT	RGX	BOSCH MP3.2	800			

*Régime variable en fonction de : tension batterie, manœuvre parking, température.

INJECTION

TOUS TYPES	INJECTION ESSENCE						
	XANTIA						
	1.8 i	1.8 i (16 s) Bicarburateur Essence/GPL		1.8 i (16s) BVA		2.0 i (16 s)	3.0 i (V6)
Type réglementaire moteur	LFX	LFY		LFY		RFV	XFZ
Marque Type injection	M. MARELLI 1AP20	SAGEM SL 96-7 (Essence)	NECAM KOLTEC (GPL)	SAGEM SL 96-3	BOSCH MP5.2	BOSCH MP5.2	BOSCH MP7.0
Pression d'essence (en bars)	3		/	3			
Coupure surrégime (en tr/min)	6400	6500	6300	6500	6500	6530	6520
Régime de réattelage (tr/min)	1400	1500	1300 à 1500	1500	1500	1200	1100
Résistance injecteurs (en ohms)	14,5	16	/	16	14,5		12
Résistance de la sonde de température d'eau (en ohms)	3800 à 10° C		2 500 à 20° C		800 à 50° C		230 à 90° C
Résistance E.V. de ralenti ou moteur pas à pas (en ohms)	Moteur pas à pas : 53						E.V. : 11
Résistance de la sonde de température d'air (en ohms)	3800 à 10° C		2 500 à 20° C		800 à 50° C		230 à 90° C

INJECTION ESSENCE					TOUS TYPES	
	XM			EVASION		
	2.0 i (16 s)	2.0 i Turbo CT	3.0 i (V6)	1.8 i	2.0 i	2.0 i Turbo CT
Type réglementaire moteur	RFV	RGX	XFZ	LFW	RFU	RGX
Marque Type injection	BOSCH MP5.2	BOSCH MP3.2	BOSCH MP7.0	BOSCH 8P15	M. MARELLI 8P22	BOSCH MP 3.2
Pression d'essence (en bars)	3			2,5		3
Coupure surrégime (en tr/min)	6530	6300	6520	6450	6550	6300
Régime de réattelage (tr/min)	1200	1320	1100	1400	1400	1320
Résistance injecteurs (en ohms)	14,5	16	12	14,5	16	
Résistance de la sonde de température d'eau (en ohms)	3800 à 10° C		2 500 à 20° C	800 à 50° C		230 à 90° C
Résistance E.V. de ralenti ou moteur pas à pas (en ohms)	Moteur pas à pas : 53	E.V. : 22	E.V. : 11	Moteur pas à pas : 53		E.V. : 22
Résistance de la sonde de température d'air (en ohms)	3800 à 10° C		2 500 à 20° C	800 à 50° C		230 à 90° C

INJECTION

NORMES DE DEPOLLUTION							TOUS TYPES
APPELLATION NORME			APPLICATIONS		OBSERVATIONS	PARTICULARITES	
CEE	PSA		Moteurs	Véhicules	Validité		
	APV	PR					
EURO 93	W2	CEE W2	Essence Diesel	Véhicules utilitaires : < 3,5 tonnes <ul style="list-style-type: none"> • nouveaux modèles • modèles existants Classe 1 : <ul style="list-style-type: none"> • nouveaux modèles • modèles existants Classe 2/3 : <ul style="list-style-type: none"> • nouveaux modèles • modèles existants 	01/10/93 → 01/10/94 → → 01/97 → 10/97 → 01/98 → 10/98	Directive de Bruxelles 93/59 → 3 classes selon l'inertie des véhicules : Classe 1 < 1250 kg Classe 2 : 1250/1700 kg Classe 3 > 1700 kg	Avec sonde à oxygène et pot catalytique pour essence
EURO 96	L3	CEE 95 L3	Essence Diesel	Véhicules utilitaires : < 6 places et < 2,5 tonnes <ul style="list-style-type: none"> • nouveaux modèles • modèles existants 	01/96 → 01/97 →	Directive de Bruxelles 94/12 → Niveau EURO 93 sévéré	Avec sonde à oxygène et pot catalytique optimisé pour essence Avec pot catalytique et EGR pour diesel

INJECTION

TOUS TYPES			NORMES DE DEPOLLUTION				
APPELLATION NORME			APPLICATIONS		OBSERVATIONS	PARTICULARITES	
CEE	PSA		Moteurs	Véhicules	Validité		
	APV	PR					
EURO 96	W3		Essence Diesel	Véhicules utilitaires : < 3,5 tonnes Classe 1 <ul style="list-style-type: none"> • nouveaux modèles • modèles existants Classe 2/3 : <ul style="list-style-type: none"> • nouveaux modèles • modèles existants 	01/97 → 10/97 → 01/98 → 10/98 →	Directive de Bruxelles 96/69 → 3 classes selon l'inertie des véhicules : Classe 1 < 1250 kg Classe 2 : 1250/1700 kg	Avec sonde à oxygène et pot catalytique renforcé pour essence Avec pot catalytique et AGR pour diesel

NORMES DE DEPOLLUTION							TOUS TYPES
APPELLATION NORME			APPLICATIONS		OBSERVATIONS	PARTICULARITES	
CEE	PSA		Moteurs	Véhicules	Validité		
	APV	PR					
US 87	Y	US 87	Diesel	Véhicules particuliers : • certains pays d'Europe hors CEE • certains pays Export	En vigueur	→ Reprise de la norme U.S.	Avec pot catalytique et EGR
US 93	Y2	US 93	Essence Diesel	Véhicules particuliers : • certains pays Export	En vigueur	→ Reprise de la norme U.S.	
US 84 LDT	X1	US 84	Essence Diesel	Véhicules particuliers : • certains pays d'Europe hors CEE • certains pays Export	En vigueur	→ Reprise de la norme U.S. véhicules utilitaires légers	
US 87 LDT	X2	US 87	Essence Diesel	Véhicules particuliers : • certains pays d'Europe hors CEE • certains pays Export	En vigueur	→ Reprise de la norme U.S. véhicules utilitaires légers	

INJECTION

TOUS TYPES			NORMES DE DEPOLLUTION				
APPELLATION NORME			APPLICATIONS		OBSERVATIONS	PARTICULARITES	
CEE	PSA		Moteurs	Véhicules	Validité		
	APV	PR					
US 90 LDT	X3	US 90	Essence Diesel	Véhicules particuliers : • certains pays d'Europe hors CEE • certains pays Export	En vigueur	→ Reprise de la norme U.S. véhicules utilitaires légers	
EURO 93	L1	CEE 19.5	Essence Diesel	Véhicules particuliers : < 1,4 litres • nouveaux modèles • modèles existants	07/92 → → 01/07/93 → 31/12/94	Directive de Bruxelles 89/458 → Alternative possible au niveau L de 1992 à 1994	
EURO 93	L	CEE 19.5	Essence Diesel	Véhicules particuliers : Tous Types • nouveaux modèles • modèles existants • nouveaux modèles • modèles existants	07/92 → 01/93 → → 01/96 → 01/97	Directive de Bruxelles UE 93/59 (91/441) Avec sonde à oxygène et pot catalytique pour essence	

Xantia



Voitures particulières

QUITTER

ALLUMAGE

| MPRIMER

TOUS TYPES		BOUGIES						
Véhicules - Modèles		Plaque moteur	BOSCH	NGK	EYQUEM	Ecartement électrodes	Couple de serrage	
XANTIA	1.8 i	LFX	FR7KDC		RFC58LZ2	0,9 mm	2,5 m.daN	
	1.8 i 16V	LFY	FR8LDC		RFC42LZ2E			
	2.0 i 16V	RFV						
	V6	XFZ	FR8KDC	PFR 6 E-10	RFC58LZ2	1 mm		
XM	2.0 i Turbo CT	RGX	FR6LDC		RFC58LZ2E	0,9 mm		
	2.0 i 16V	RFV	FR8LDC		RFC42LZ2E			
	V6	XFZ	FR8KDC	PFR 6 E-10	RFC58LZ2	1 mm		
EVASION	1.8 i	LFW	FR8LDC		RFC42LZ2E	0,9 mm		
	2.0 i	RFU						
	2.0 i Turbo CT	RGX	FR6LDC		RFC58LZ2E			

Xantia



Voitures particulières

[Q](#)UITTER

EMBRAYAGE-BV-TRANSMISSION

[|](#) MPRIMER

CARATERISTIQUES BOITE DE VITESSES ET PNEUMATIQUES			XANTIA Essence TT	
(*) = Boîte de vitesses longue	Essence			
	1.8 i	1.8 i 16 V		BVA
Plaque moteur	LFX	LFY		
Pneumatiques - Développement	185/65 R14 - 1,815 m		185/65 R15 - 1,895 m	
Type BV	BE3/5		AL 4	
Plaque BV	20 TB 23	20 TB 23*	20 TB 25	20 TP 17
Couple réducteur	19 x 75		19 x 79	23 x 73
Rapport compteur	22 x 18		24 x 20	
	Essence			
	2.0 i 16 V		3.0 i V6	
		BVA		BVA
Plaque moteur	RFV		XFZ	
Pneumatiques - Développement	205/55 R15 - 1,85 m	185/65 R15 - 1,895 m	205/60 R15 - 1,92 m	
Type BV	BE3/5	AL 4	ML/5	4 HP 20
Plaque BV	20 TA 58	20 TP 19	20 LE 47	20 HZ 05
Couple réducteur	19 x 79	23 x 73	16 x 69	20 x 69
Rapport compteur	22 x 18	24 x 20	25 x 20	20 x 16

EMBRAYAGE
BV
TRANSMISSION

XANTIA Diesel TT	CARATERISTIQUES BOITE DE VITESSES ET PNEUMATIQUES			
	Diesel			
	1.9 SD	1.9 TD		2.1 TD
	DHW	DHX		P8C
Pneumatiques - Développement	185/65 R15 - 1,895 m		205/60 R15 - 1,92 m	
Type BV	BE3/5		AL 4	ML/5
Plaque BV	20 TB 27	20 TA 59	20 TP 15	20 LE 48
Couple réducteur	19 x 79	15 x 64	25 x 71	16 x 69
Rapport compteur	22 x 18		24 x 20	25 x 20 (*)
<p>(*) Pignons plastique.</p>				

Xantia



Voitures particulières

QUITTER

ESSIEUX-SUSPENSION-DIRECTION

IMPRIMER

GEOMETRIE DES ESSIEUX

XANTIA TT

Conditions générales de réglage

- Vérifier la pression des pneumatiques.
- Desserrer le frein parking.
- Commande manuelle de hauteur en position "ROUTE".
- Moteur tournant.

NOTA : Après chaque mouvement de caisse et avant chaque mesure :
 - Effectuer de petits déplacements d'avant en arrière, en agissant à la main sur la roue.

Hauteur avant

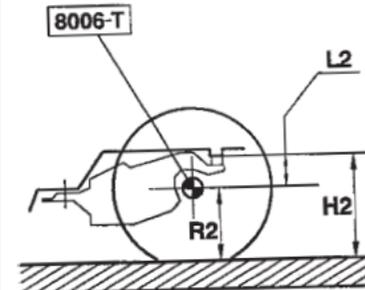
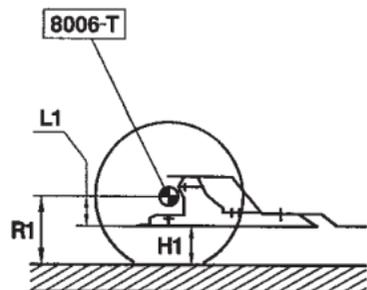
Hauteur arrière

$$H1 = R1 - L1$$

$$H2 = R2 - L2$$

H1 = Hauteur avant :
 Tous types (+7, -10 mm)
 SC CAR (± 3,5 mm)
R1 = Rayon de la roue en (mm).
L1 = Côte théorique entre le plan du berceau avant et l'axe de roue.

H1 = Hauteur arrière :
 Tous types (+7, -10 mm)
 SC CAR (± 3,5 mm)
R2 = Rayon de la roue en (mm).
L2 = Côte théorique entre le plan du berceau avant et l'axe de roue.



Exemple hauteur avant

- Mesurer la cote **R1** (centre de roue) sur véhicule.
- Soustraire de **R1** la cote **L1** (voire tableau page) et calculer la cote **H1**.
- Mesurer la cote **H1** sur le véhicule.
- La cote mesurée **H1** doit être égale à la cote calculée **H1** (+7, -10 mm).
- Si nécessaire procéder au réglage des hauteurs.

B3BP12XC

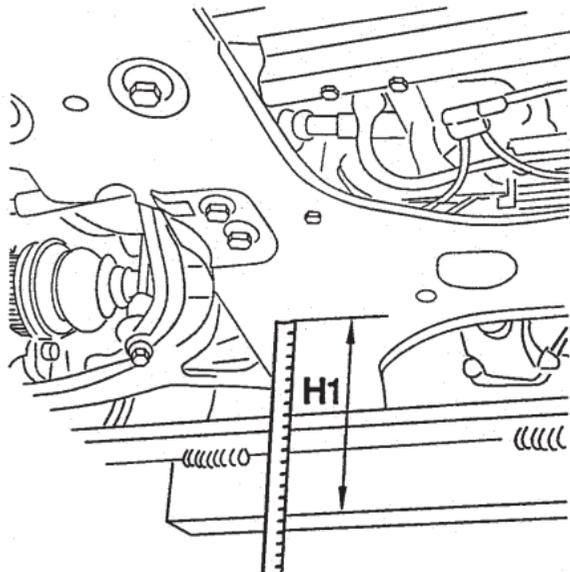
B3BP12YC

ESSIEUX
 SUSPENSION
 DIRECTION

XANTIA TT

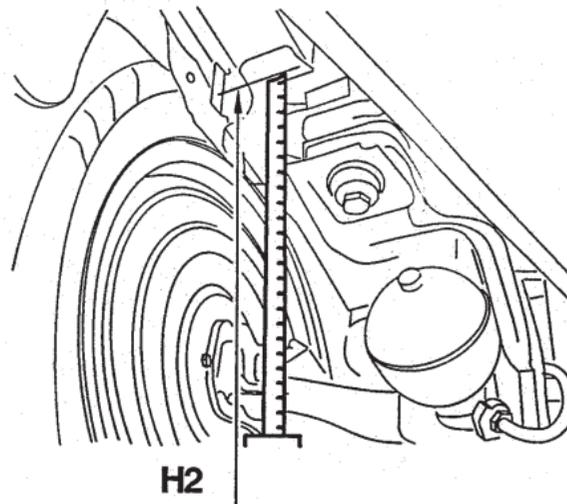
GEOMETRIE DES ESSIEUX (suite)

Mesure hauteur avant



B3BP04EC

Mesure hauteur arrière



B3BP04GC

Véhicules

L1 (mm)

Véhicules

L2 (mm)

Tous types

121

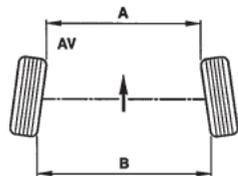
Tous types

136

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

GEOMETRIE DES ESSIEUX (suite)

XANTIA - TT



ATTENTION

$A < B$ = Pincement positif :

+ =

PINCEMENT

$A > B$ = Pincement négatif :

- =

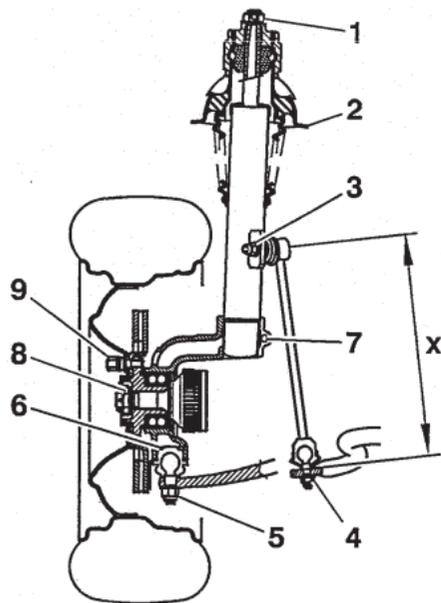
OUVERTURE

Train avant

Train arrière

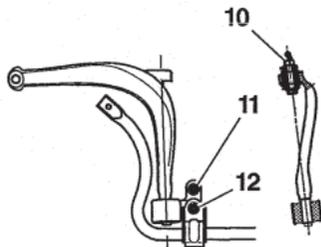
Véhicule	Parallélisme	Chasse	Carrossage	Inclinaison du pivot	Parallélisme	Carrossage
		(Non réglable)			(Non réglable)	
Tous Types	0 à 3 mm 0° à 0° 25'	3° ± 30'	0° ± 30'	13° 15' ± 35'	+ 1 à + 6 mm + 0°10' à + 0°50'	- 1°15' ± 20'
<p>ATTENTION : Le sens de montage du support du bloc pneumatique définit l'angle de chasse.</p> <p>Direction assistée</p> <p>R1 vers l'arrière du véhicule.</p>						
B3CP04LC	B3BP00ZC					

**ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION**



Hauteur de la biellette :
 $X = 323 \pm 1 \text{ mm}$

B3CP00UD

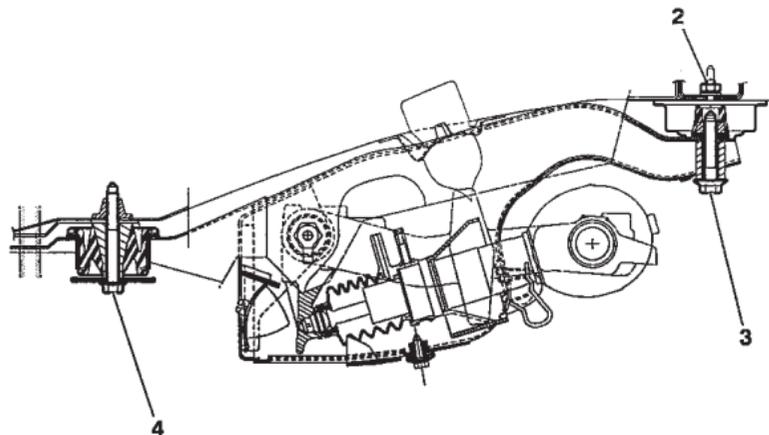


Couples de serrage (m.daN) :

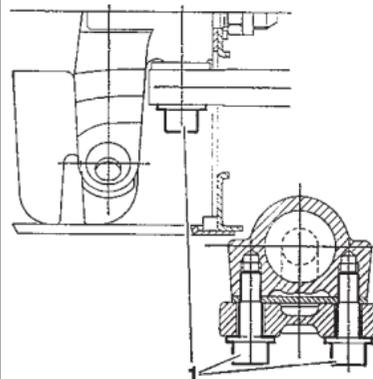
1 - Fixation supérieure élément porteur (enduire de LOCTITE FRENETANCH)	6,5
2 - Fixation élément porteur sur caisse	2,5
3 - Fixation supérieure biellette : jusqu'au N° OPR 6615 ; queue de rotule Ø10mm	4
3 - Fixation supérieure biellette : depuis le N° OPR 6616 ; queue de rotule Ø12mm	7
3 - Fixation supérieure vérin SC.CAR	7
4 - Fixation inférieure biellette : jusqu'au N° OPR 6615 ; queue de rotule Ø10mm	4
4 - Fixation inférieure biellette : depuis le N° OPR 6616 ; queue de rotule Ø12mm	7
4 - Fixation inférieure vérin SC.CAR	7
5 - Fixation rotule	4,5
6 - Fixation rotule/pivot	25
7 - Fixation élément porteur sur pivot	5,5
8 - Fixation transmission sur moyeu	32
9 - Fixation de roue	9
10 - Fixation avant du bras	8,5
11 - Fixation arrière du bras	8,5
12 - Fixation arrière bras/barre anti-dévers	8,5

ESSIEU ARRIERE

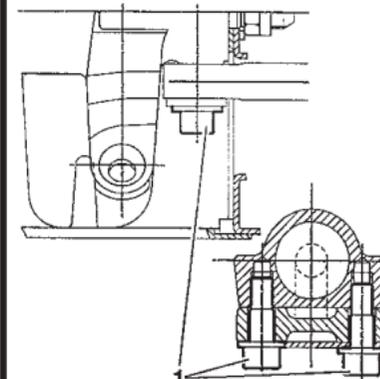
XANTIA - TT



Berline



Break



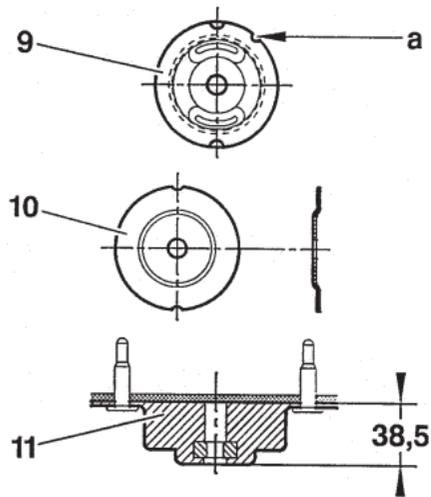
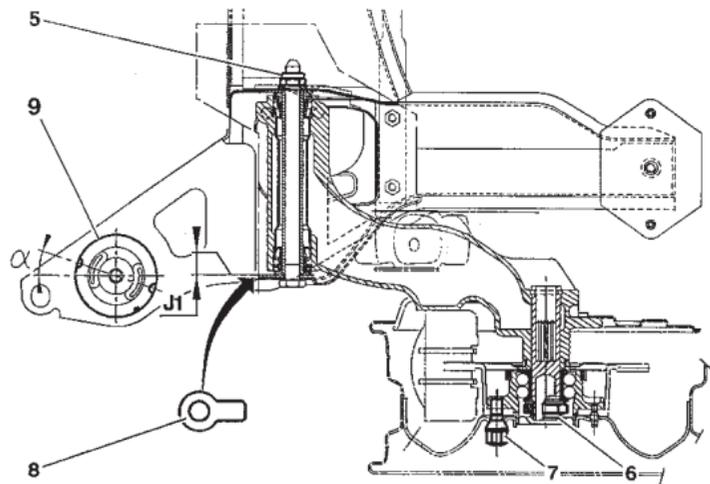
Couples de serrage (m.daN)

1 - Fixation barre anti-dévers	9,5
2 - Fixation du support élastique arrière/caisse	3,4
3 - Fixation arrière berceau	11
4 - Fixation avant du berceau/caisse	8

NOTA : (3) et (4) face et filets non graissés.

B3DP06LD B3DP02DC B3DP02EC

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION



Calage d'un bras de suspension

IMPERATIF :

Le jeu "J1" doit être égal ou inférieur à 0,5 mm.

Le jeu "J1" doit être obtenu avec une seule cale (8)

Epaisseur des cales disponibles :
0,5 - 1 - 1,5 mm.

Choix de l'épaisseur de la cale (8)

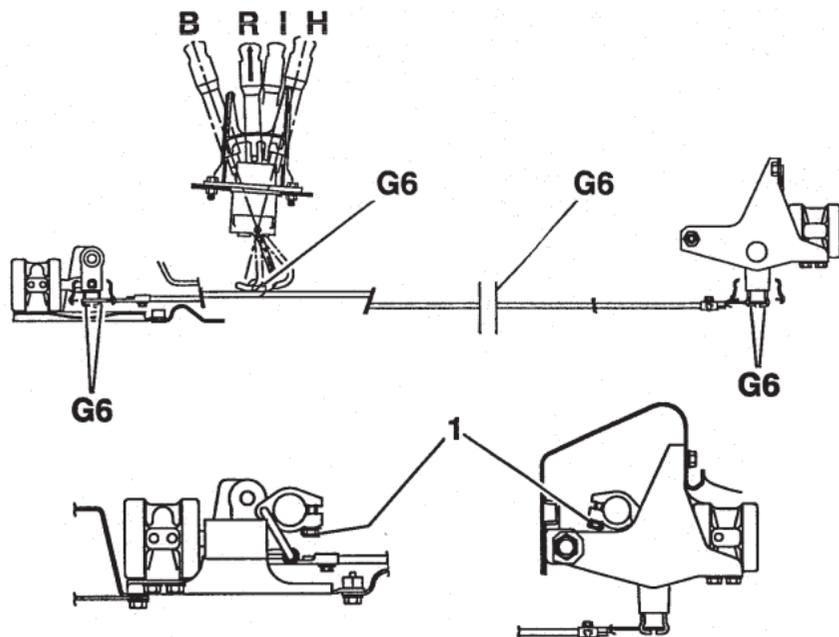
- J1 égal ou inférieur à 0,5 mm
(Ne pas mettre de cale (8)).
- J1 > 0,5 mm ; égal ou inférieur à 1 mm
(Poser une cale de 0,5 mm).
- J1 > 1 mm ; égal ou inférieur à 1,5 mm
(Poser une cale de 1 mm).
- J1 > 1,5 mm, poser une cale de 1,5 mm.

Couples de serrage (m.daN)

5 - Fixation axe/bras	13
6 - Fixation moyeu/fusée	28
7 - Fixation de roue	9

9 - Liaisons élastique avant orientées à 18° (Repère : une encoche en "a").
10 - Rondelle
11 - Liaison élastique

Commande de hauteur Berline et Break

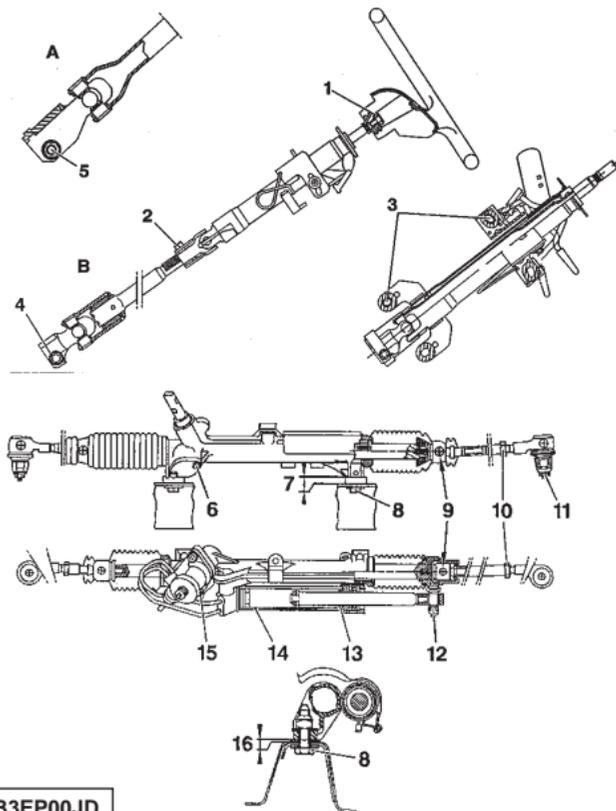


Moteurs	Ø Barres anti-devers (mm)	
	Berlines	
	Avant	Arrière
LFX - LFY - RFV DHW - DHX	22	21
XFZ - P8C	22	22
ACTIVA	28	25
Moteurs	Breaks	
	Avant	Arrière
Tous Types	23	23

- (1) Collier de commande automatique serrage 1,5 m.daN
Graisse **G6** (TOTAL MULTIS)

XANTIA - TT

DIRECTION



Tous Types

Direction		Assistée			
Pignon (Dents)		8			
Crémaillère (Dents)		34			
Course crémaillère		74,3			
Couples de serrage (m.daN)					
1	Fixation volant	3	11	Fixation rotule pivot	3,5
2			12	Fixation vérin/crémaillère	6
4	Fixation Cardan	2	14	Fixation vérin/direction	9
5			15	Fixation valve/carter	1,2
3	Fixation colonne	1,5	13	Butée limitant la course, montée sur la direction assistée :74,3 mm	
6	Fixation bride/poussoir	1			
7	Entretoise de 9 mm (Direction mécanique)		16	Entretoise de 3 mm. (Direction assistée)	
8	Fixation direction/traverse	8			
9	Rotule de crémaillère	6			
10	Contre écrous biellette	4,5			

B3EP001D

B3EP00JD

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

Xantia



Voitures particulières

[Q](#)UITTER

[FREINS](#)

[|](#) MPRIMER

XANTIA Berline Essence - TT			CARACTERISTIQUES FREINS			
			1.8i	1.8 i 16 V	2.0 i 16 V	3.0 i V6
AV	∅	Marque étrier pistons	BENDIX Série 5G 54			BENDIX Série 5G/57
	mm	Du disque	266		283	288
		Epaisseur du disque	20,4		22	28
		Epaisseur mini du disque	18,4		20	26
		Qualité plaquettes	FERF 949			
AR	∅	Marque étrier pistons	CITROËN 33			
	mm	Du disque	224			
		Epaisseur du disque	9			
		Epaisseur mini du disque	7			
		Qualité plaquettes	FERF 949			

FREINS

XANTIA Berline Diesel - TT			CARACTERISTIQUES FREINS (suite)		
			1.9 SD	1.9 TD	2.1 TD
			BVA		
AV	Ø	Marque étrier pistons	BENDIX Série 5G 54		BENDIX Série 5G 57
	mm	Du disque	266	288	283
		Epaisseur du disque	20,4	28	26
		Epaisseur mini du disque	18,4	26	24
		Qualité plaquettes	FERF 949		
AR	Ø	Marque étrier pistons	CITROËN 33		
	mm	Du disque	224		
		Epaisseur du disque	9		
		Epaisseur mini du disque	7		
		Qualité plaquettes	FERF 949		

XANTIA Break Essence - TT		CARACTERISTIQUES FREINS (suite)			
		1.8 i	1.8i 16 V	2.0 i 16 V	3.0 i V6
AV	∅	Marque étrier pistons	BENDIX Série 5G 54		BENDIX 5G 57
	mm	Du disque	266	283	288
		Epaisseur du disque	20,4	22	28
		Epaisseur mini du disque	18,4	20	26
		Qualité plaquettes	FERF 949		
AR	∅	Marque étrier pistons	CITROËN 33		
	mm	Du disque	251		
		Epaisseur du disque	12		
		Epaisseur mini du disque	10		
		Qualité plaquettes	FERF 949		

FREINS

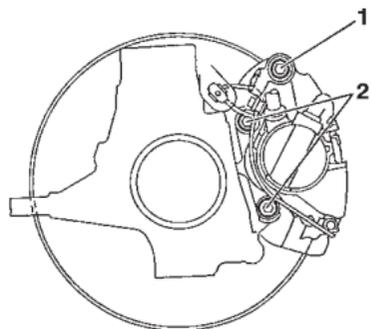
XANTIA Break Diesel - TT			CARACTERISTIQUES FREINS (suite)			
			1.9 SD	1.9 TD		2.1 TD
					BVA	
AV	Ø	Marque étrier pistons	BENDIX Série 5G 54		BENDIX Série 5G 57	
	mm	Du disque	283		288	283
		Epaisseur du disque	22		28	26
		Epaisseur mini du disque	20		26	24
		Qualité plaquettes	FERF 949			
AR	Ø	Marque étrier pistons	CITROËN 33		CITROËN 36	
	mm	Du disque	224		251	
		Epaisseur du disque	9		12	
		Epaisseur mini du disque	7		10	
		Qualité plaquettes	FERF 949			

FREINS

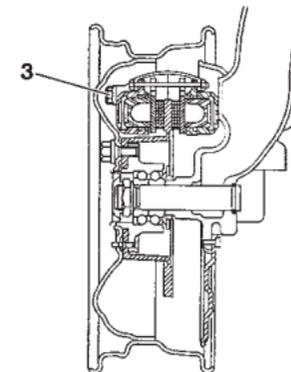
XANTIA - TT

FREINS

Avant



Arrière



Couple de serrage (m.daN)

- Colonnnette (1) = 5
- Fixation étrier (2) = 10,5

- Fixation caisse (4) = 1,5
- Fixation doseur (5) = 2

- Fixation étrier (3) = 4,7

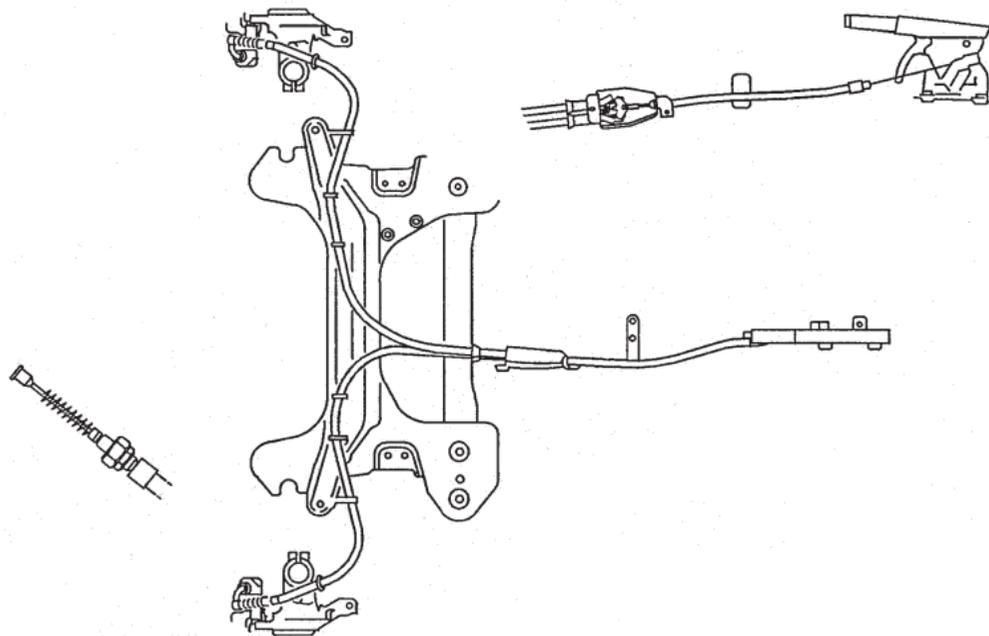
B3FP00QC

B3FP00TC

B3FP00SC

XANTIA - TT

FREINS DE PARKING



- Les étriers avant sont munis d'un mécanisme de rattrapage automatique de course de frein de parking.

NOTA : Le frein de parking agit sur les roues avant

B3FP00WD

Rattrapage automatique

Moteur tournant.

Mettre le levier de parking en position repos.

Appuyer **10 fois** sur la pédale de frein avec un effort de **20 m.daN**.

Relâcher la pédale de frein.

Réglage des gaines de frein de parking.

NOTA : Avant d'effectuer cette opération, s'assurer du bon tassement des gaines de frein de parking

Manoeuvrer **10 fois** le levier de frein de parking avec un effort de **40 daN**.

- Mettre la direction en ligne droite. Mettre le levier de frein de parking en position repos.
- Effectuer les opérations ci-dessous des deux côtés du véhicule :
- Desserrer le contre-écrou (1).
- Mettre le contre-écrou (1) en appui en «a».
- Desserrer l'écrou (2).

Commencer le réglage par le côté droit
Tirer, à la main, sur l'embout (3) du câble de frein de parking.

Approcher, à la main l'écrou (2) au contact de l'étrier de frein (l'embout (3) doit être au contact du levier (4)).

Faire un repère sur un pan de l'écrou (2) (crayon feutre).

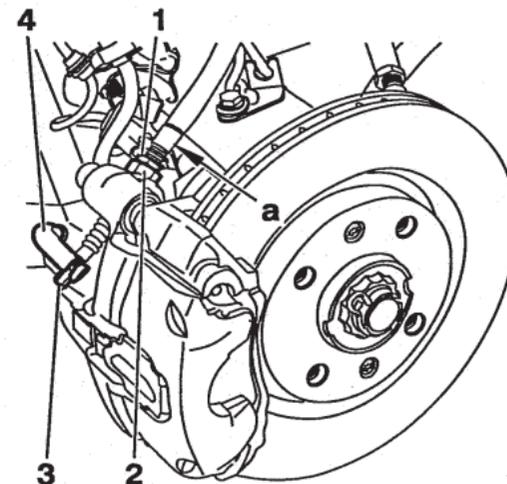
Véhicules direction à droite sorti jusqu'au **N°OPR 6375** : Desserrer l'écrou (2) de **3 tours**.

Véhicules direction à gauche tous types,
Véhicules direction à droite sortis à partir du **N°OPR 6376** : Desserrer l'écrou (2) de **1/2 tour**.

Serrer les contre-écrou à **3 m.daN**.

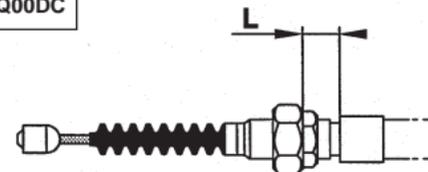
La côte «L» doit être égale des deux côtés, à **1,5 mm** près (bon équilibrage du palonnier de frein de parking).

NOTA : Le levier de frein étant à la position repos, les leviers (4) ne doivent pas être sollicités par les câbles, quelque soit l'angle de braquage et la hauteur du véhicule.



B3FP10RC

B3AQ00DC



XANTIA - TT

PURGE DE FREINS

- Effectuer la purge en position haute après avoir manoeuvrer la suspension.

Position : BASSE → HAUTE → BASSE → HAUTE.

- Câler le véhicule roues pendantes.

- Déposer les roues.

XANTIA équipés ABS

- La purge du circuit est facilitée en activant le bloc hydraulique à l'aide des stations **LEXIA**, **PROXIA** ou du boîtier **ELIT**.

– Purger dans l'ordre : - Arrière droit.

- Arrière gauche.

- Avant droit.

- Avant gauche.

– Moteur tournant.

– Raccorder la vis de purge à un récipient à l'aide d'un tube transparent.

– Appuyer **légèrement** sur la pédale de frein ou poser une masse de **5 à 6 kg** sur la pédale.

– Desserrer la vis de purge, laisser couler jusqu'à disparition totale des bulles d'air.

– Resserrer la vis.

– Effectuer le niveau de LHM.

Xantia



Voitures particulières

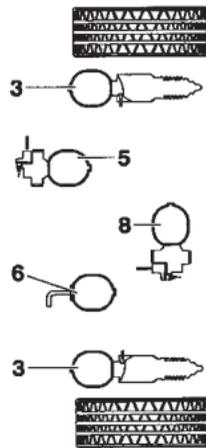
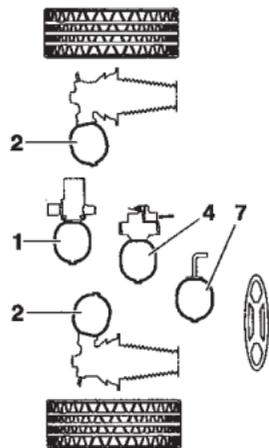
QUITTER

HYDRAULIQUE

| MPRIMER

BLOCS PNEUMATIQUES - AMORTISSEURS

XANTIA - TT



- (1) Accumulateur principal.
- (2) Sphère de suspension (avant)
- (3) Sphère de suspension (arrière)
- (4) Accumulateur du régulateur hydreactive (avant).
- (5) Accumulateur du régulateur hydreactive (arrière).
- (6) Accumulateur SC.MAC.
- (7) Accumulateur SC.CAR.
- (8) Accumulateur du régulateur SC.CAR.

Type de membrane

- **D** = Desmopan
- **U** = Urépan
- **M** = Multicouche

B4BP017D

ATTENTION : Les repérés de blocs pneumatiques marqués dans les tableaux NE SONT PAS DES REFERENCES PR

ACCUMULATEUR PRINCIPAL (1)

Véhicule	Repère de bloc pneumatique		Volume (cm ³)	Pression en (bars)	Amortisseur
Tous types Sauf SC.CAR	96 154 588	D	400	62 (+5 ; - 32)	Sans
	95 451 376	U			
SC.CAR	95 437 354	D			

(* SC.CAR : Système Citroën de Contrôle Actif de Roulis.

HYDRAULIQUE

XANTIA - TT		BLOCS PNEUMATIQUES - AMORTISSEURS				
		SUSPENSION SANS HYDRACTIVE				
Sphère de suspension avant (2)						
Type Véhicule	Repère de bloc pneumatique		Volume (cm ³)	Pression en (bars)	Ø trou amortisseur (mm)	
Tous types	96 178 589	D	400	55 (+5 ; - 20)	1,5	
	96 194 444	U				
	96 199 318	M	450	50		
Sphère de suspension arrière (3)						
Type Véhicule	Repère de bloc pneumatique		Volume (cm ³)	Pression en (bars)	Ø trou amortisseur (mm)	
Berline	96 238 977	D	400	30 (+5 ; - 10)	1,2	
	96 239 023	U				
Break	96 239 029	D		40 (+5 ; - 10)	1,25	
	96 239 028	U				
Accumulateur SC/MAC (6) Nota : Ce bloc pneumatique est implanté à l'arrière du véhicule.						
Type Véhicule	Repère de bloc pneumatique		Volume (cm ³)	Pression en (bars)	Ammortisseur	
Tous types	96 145 672	D	400	50 (+5 ; - 20)	Sans	
	96 198 613	U				
SC/MAC : Système Citroën Maintien Assiette Constante						

BLOCS PNEUMATIQUES - AMORTISSEURS					XANTIA - TT		
SUSPENSION HYDRACTIVE							
Sphère de suspension avant (2)							
Type Véhicule	Repère de bloc pneumatique		Volume (cm ³)	Pression en (bars)	Ø trou amortisseur (mm)		
Tous types	96 238 949	M	450	45	0,7		
Sphère de suspension arrière (3)							
Type Véhicule	Repère de bloc pneumatique		Volume (cm ³)	Pression en (bars)	Ø trou amortisseur (mm)		
Berline	96 238 951	D	400	30 (+5 ; - 10)	0,6		
	96 238 950	U					
Break	96 239 027	D	500	40 (+5 ; - 10)	0,8		
	96 239 026	U	400				
Accumulateur du régulateur hydractive. NOTA: (*) Les amortisseurs sont intégrés au régulateur hydractive.							
Véhicule	Régulateur hydractive (Essieu)		Repère de bloc pneumatique		Volume (cm ³)	Pression en (bars)	* Ø Trou amortisseur (mm)
Tous Types (Sauf V6)	Avant (4)		96 181 131	M	450	75	1,1
V6			96 281 798			70	1,2
Tous Types	Arrière (5)		96 045 530	U	400	50 (+5 ; - 20)	1,3

HYDRAULIQUE

XANTIA - TT		BLOCS PNEUMATIQUES - AMORTISSEURS				
		SUSPENSION HYDRACTIVE (Suite)				
Accumulateur SC/MAC (6)		NOTA : Ce bloc pneumatique est implanté à l'arrière du véhicule.				
Type Véhicule	Repère de bloc pneumatique		Volume (cm ³)	Pression en (bars)	Amortisseur	
Tous Types	96 145 672	D	400	50 (+5 ; - 20)	Sans	
	96 198 613	U				
		SUSPENSION SC.CAR (*)				
Sphère de suspension		NOTA: (*) SC.CAR : Système Citroën de Contrôle Actif de Roulis				
Véhicule ACTIVA	Cylindre	Repère de bloc pneumatique		Volume (cm ³)	Pression en (bars)	* Ø Trou amortisseur (mm)
Tous Types (Sauf V6)	Avant (2)	96 221 189	M	450	45	0,7
V6 BVM		96 289 689			40	
Tous Types (Sauf V6)	Arrière (3)	96 222 870	U	400	30 (+5 ; - 10)	0,7
V6 BVM		96 289 687				0,6

BLOCS PNEUMATIQUES - AMORTISSEURS					XANTIA - TT	
Accumulateur du régulateur hydractive. NOTA: (*) Les amortisseurs sont intégrés au régulateur hydractive.						
Régulateur hydractive	Repère de bloc pneumatique	Vomule (cm ³)		Pression en (bars)	Ø trou amortisseur (mm)	
Véhicule ACTIVA	Régulateur hydractive (Essieu)	Repère de bloc pneumatique		Volume (cm ³)	Pression en (bars)	* Ø Trou amortisseur (mm)
Tous Types (Sauf V6)	Avant (4)	96 181 131	M	450	75	1,1
V6 BVM		96 281 798			70	1,2
Tous Types	Arrière (5)	96 221 207	U	400	55 (+5 ; - 10)	1,1
Accumulateur auxiliaire.						
Type	Repère de bloc pneumatique		Volume (cm ³)	Pression en (bars)		
Accumulateur SC/MAC (6)	96 198 613	D	400	50 (+5 ; - 20)		
Accumulateur SC/CAR (7)	96 212 198	U		62 (+5 ; - 32)		
Accumulateur de régulateur SC/CAR						
Régulateur	Repère de bloc pneumatique		Volume (cm ³)	Pression en (bars)		
SC.CAR (8)	96 208 710	U	400	30 (+5 ; - 10)		

HYDRAULIQUE

Xantia



Voitures particulières

QUITTER

ELECTRICITE

| MPRIMER

TOUS TYPES		DEMARREURS	
Véhicules - Modèles		Types démarreurs	Classe
XANTIA	1.8 i	VALEO D6 RA 661	3
	1.8 i 16 V - 2.0 i 16 V	BOSCH 107019	
	V6	VALEO D7 R17	4
	1.9 SD	VALEO D7 R8	5
	1.9 TD	MELCO M001T80082	
	2.1 TD	BOSCH	
	1.9 TD	VALEO	6
XM	2.0 i 16 V	VALEO D6 RA 661	3
	2.0 i Turbo CT	BOSCH 107019	
	V6	VALEO D7 R17	4
	2.1 TD	VALEO D7 R8	5
	2.5 TD	MELCO M001T80082	6
		MELCO M002T84771	

TOUS TYPES		DEMARREURS			
Véhicules - Modèles		Types démarreurs		Classe	
EVASION	1.8 i - 2.0 i 2.0 i Turbo CT	VALEO D6 RA 661		3	
		BOSCH 107019			
	1.9 TD 2.1 TD	VALEO D7 R8		5	
		MELCO M001T90281			
Tableau des classes de démarreurs					
CLASSE	CLASSE 2	CLASSE 3	CLASSE 4	CLASSE 5	CLASSE 6
Couple C	5.5 Nm	6 Nm	10 Nm	11.5 Nm	11.5 Nm
Intensité max. pour une vitesse de 1200 tr/mn	$I \leq 275 \text{ A}$	$I \leq 300 \text{ A}$	$I \leq 430 \text{ A}$	$I \leq 470 \text{ A}$	$I \leq 500 \text{ A}$

ALTERNATEURS

TOUS TYPES

Véhicules - Modèles	Types Alternateur	Classe	Types régulateur	Vitesse Alt / mot	POULIE	
					Ø Primitif	Gorge
XANTIA	1.8 i	VALEO A13 VI 81	8	YM 6952	59,4 mm	6 V
		MELCO A002TA0291				
	2.0 i 16 V	VALEO A13 VI 102	8	YM 6952		
	1.8 i 16 V	BOSCH A120411523				
		MELCO A002TA1991				
	1.8 i (Clim)	MELCO A004TA0091	12			
	2.0 i 16 V (Clim)	VALEO A13 VI 101+	9	YM 6952		
	1.8 i 16 V (Clim)	MELCO A002TA1991				
	2.0 i (BVA)	MELCO A003TA0591	9			
		VALEO A13 VI 191		YM 6952		
V6	VALEO A14 VI 24	12	YM 6952	54,4 mm		
1.9 TD (BVA)	VALEO A13 VI 94+	9	YM 6952	66 mm		
2.1 TD	MELCO A002TA2094A					

ALTERNATEURS					TOUS TYPES		
Véhicules - Modèles	Types Alternateur	Classe	Types régulateur	Vitesse Alt / mot	POULIE		
					Ø Primitif	Gorge	
XANTIA	1.9 SD - 1.9 TD	VALEO A13 VI 87	8	YM 6952		66 mm	6 V
	1.9 SD (Clim) - 1.9 TD (Clim)	VALEO A14 VI 13	12	YM 6952			
	2.1 TD (Clim)						
	1.9 TD (Clim + BVA)						
XM	2.0 i TCT	VALEO A13 VI 171+	9	YM 6952		59,4 mm	6 V
		MELCO A003TA0591					
	2.0 i 16 V	VALEO A13 VI 101+	9	YM 6952			
		MELCO A002TA2091					
	2.0 i TCT (Clim)	VALEO A14 VI 10	12	YM 6952			
	2.0 i 16 V (Clim)	VALEO A14 VI 14	12	YM 6952			
	2.0 i TCT (Clim + BVA) 2.0 i 16 V (Clim + BVA)	VALEO A14 VI 15+	15	YM 6952			
V6	VALEO A14 VI 25+	15	YM 6952	57,5 mm			

ALTERNATEURS						TOUS TYPES	
Véhicules - Modèles	Types Alternateur	Classe	Types régulateur	Vitesse Alt / mot	POULIE		
					Ø Primitif	Gorge	
XM	2.5 TD	VALEO A14 VI 11	12	YM 6952		66 mm	6 V
	2.1 TD	VALEO A14 VI 13		YM 6952			
	2.1 TD (Clim)	VALEO A14 VI 16+	15	YM 6952			
EVASION	1.8 i	BOSCH A120310104	7	MR 4-1		59,4 mm	6 V
	2.0 i X	VALEO A 11 VI 57		YM 6952			
	1.8 i (Clim) 2.0 i Turbo CT	VALEO A 13 VI 101+	9	YM 6952			
		MELCO A002TA0291					
	2.0 i SX - VSX	VALEO A 13 VI 89	8	MR 4-1			
		MELCO A002TA0291					
	2.0 i (Clim) 2.0 i Turbo CT (Clim)	VALEO A14 VI 10	12	YM 6952			
		MELCO A004TA0091					
	1.9 TD (TF)	BOSCH A120411513	8	MR 4-1			
VALEO A13 VI 95		YM 6952					

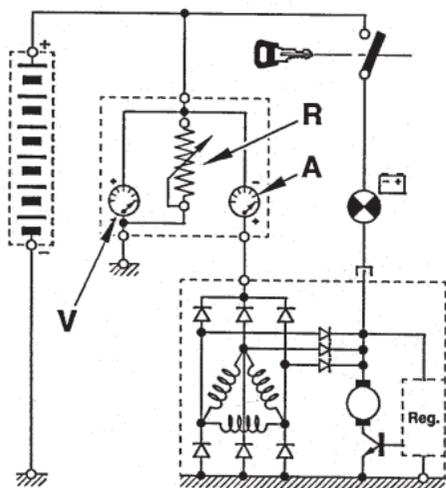
ALTERNATEURS						TOUS TYPES	
Véhicules - Modèles	Types Alternateur	Classe	Types régulateur	Vitesse Alt / mot	POULIE		
					Ø Primitif	Gorge	
EVASION	1.9 TD (TF)	MELCO A002TA1994A			66 mm	6 V	
	2.1 TD	VALEO A13 VI 94+	9	YM 6952			
	1.9 TD (BTF)	MELCO A002TA2094A					
	2.1 TD - 1.9 TD (Clim)	VALEO A14 VI 13	12	YM 6952			

CONTROLE DU DEBIT D'UN ALTERNATEUR

Réaliser le branchement ci-contre, à l'aide d'un ampèremètre (**A**), d'un voltmètre (**V**), et d'un rhéostat (**R**) ou d'un combiné, composé des trois appareils précités.

En vous référant à la classe de l'appareil, régler le régime du moteur (tableau d'équivalence ci-contre) et régler la charge du rhéostat pour obtenir $U = 13,5 \text{ V}$, lire l'intensité.

Rappel : l'alternateur s'amorçant par le courant traversant le voyant, s'assurer qu'il s'allume en mettant le contact. Le voyant doit s'éteindre après démarrage (accélérer légèrement).



CONTROLE DU REGULATEUR DE TENSION

Mettre le rhéostat à zéro et supprimer tous les consommateurs. Afficher 5000 tr/min alternateur si $U > 14,7 \text{ V}$ le régulateur est défectueux.

Nota : Ces essais sont à effectuer moteur chaud et batterie bien chargée.

Débit sous 13,5 V
Intensité (A) / Vitesse Alternateur

Vitesse Classe	2000 tr/min	3000 tr/min	4000 tr/min
5	29 A	39 A	43 A
7	42 A	54 A	59 A
8	49 A	62 A	68 A
9	62 A	76 A	83 A
12	72 A	90 A	100 A
15	99 A	128 A	140 A

CIRCUITS DE PRECHAUFFAGE ET DEMARRAGE			TOUS TYPES	
Véhicules - Modèles	Bougies de préchauffage	Boîtier de préchauffage	Pré / Postchauffage (temps préchauffage à 20°C)	
XANTIA	1.9 SD	BERU 0 100 226 186	6 s / 180 s	
		BOSCH 0 250 201 039		
	1.9 TD	BERU 0 100 226 186	6 s / 180 s	
		BOSCH 0 250 201 039		
	2.1 TD	BERU 0 100 226 186	VALEO 73506802	Piloté par calculateur injection diesel (*)
		BOSCH 0 250 201 039		
2.1 TD	BERU 0 100 226 186	VALEO 73506802		
	BOSCH 0 250 201 039			
2.5 TD	BERU 0 100 226 186	VALEO 73506802		
	BOSCH 0 250 201 039			
EVASION	1.9 TD	BOSCH 0 281 003 005	6 s / 180 s	
	2.1 TD	VALEO 73507212	(*) idem	

Résistance des bougies : $0.4 \Omega \leq R \leq 0.6 \Omega$

Xantia



Voitures particulières

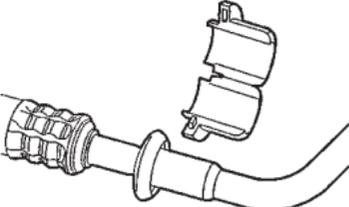
QUITTER

CLIMATISATION

| MPRIMER

TOUS TYPES		CLIMATISATION R 134 a (HFC)				
Véhicule	Motorisation	Date	Charge frigorigène (± 25 gr)	Compresseur		
				Cylindrée	Quantité huile cm ³	Référence Huile
				Variable		
XANTIA	XU TT	10/94 >	825 gr	SD 7 V 16	135	SP 10
	3.0 i V6	01/97 >				
	XUD TT (Sauf 2.1 TD)	02/96 >	DELPHI V5 (1)	265 ± 15	PLANETELF 488	
	2.1 TD	05/97 >				850 gr
XM	XU TT	10/93 >	725 gr	SD 7 V 16	135	SP 10
	3.0 I V6	05/97 >	825 gr			
	XUD TT (Sauf 2.5 TD)	10/93 >	725 gr			
	2.5 TD	07/94 >	825 gr			
EVASION	TT	06/94 >	1000 ± 50 gr			

(1) Division HARRISON

POINTS PARTICULIERS : CIRCUIT DE REFRIGERATION (R.134.a)				TOUS TYPES	
			Outillage pour dépose/pose raccord encliquetable		
	Véhicule		Ø Pouce	Couleur de bague	Coffret 4164.T
	XANTIA EVASION	TT	5/8	Noir	8005-T.A.
	XM	3.0 i V6			
	XM	TT (sauf V6)	1/2	Bleu	8005-T.B.
C5HP073C					
		Couple de serrage m.daN			
		Raccords			
	Ø Tuyaux	Acier/Acier	Alu/Acier		
	M 06	1,7 ± 0,3	1,3 ± 0,3		
	M 08	3,8 ± 0,3	2 ± 0,2		
	M 10	4 ± 0,3	2,5 ± 0,3		
<p>RAPPEL : Le remplissage d'un circuit de réfrigération doit se faire par la valve BASSE PRESSION dans la mesure du possible.</p> <p>NOTA : Les diamètres des valves HP et BP sont différents, pour éviter toute erreur de manipulation.</p>					
<p>NOTA : Pour les opérations de vidange, asséchage Vide, contrôle et recharge d'un circuit. (Voir BRE 0 290 F).</p> <p>ATTENTION : Pour les quantités de R.134.a (voir tableau page 230).</p>					

POINTS PARTICULIERS : CIRCUIT DE REFRIGERATION (R.134.a)	TOUS TYPES
Lubrifiant compresseur	
IMPERATIF : Le lubrifiant pour les compresseurs est extrêmement hygroscopique, utiliser des doses NEUVES lors des interventions.	
Contrôle du niveau d'huile compresseur.	
<p>Trois cas sont distinguer :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Intervention sur le circuit, sans qu'il y ait eu fuite. 2) Fuite lente. 3) Fuite rapide. <p>1) Intervention sans qu'il y ait eu fuite.</p> <p>a) Utilisation d'une station de vidange, récupération non équipée d'un décanteur d'huile.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vidanger le circuit par la valve BASSE PRESSION le plus lentement possible, pour ne pas entraîner l'huile hors du circuit. - Le remplissage du circuit en fluide R.134.a s'effectue sans adjonction d'huile. <p>b) Utilisation d'une station de vidange, remplissage équipée d'un décanteur d'huile.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vidanger le circuit de fluide R.134.a en se conformant aux instructions de la notice de la station. - Mesurer la quantité d'huile récupérée. - Introduire la même quantité d'huile NEUVE lors du remplissage du circuit en fluide R.134.a. <p>c) Echange d'un compresseur</p> <ul style="list-style-type: none"> - Déposer l'ancien compresseur, vidanger celui-ci et mesurer la quantité d'huile. - Vidanger le nouveau compresseur (livré avec le plein d'huile), pour laisser la même quantité d'huile NEUVE que celle contenue dans l'ancien. - Le remplissage du circuit en fluide R.134.a s'effectue sans adjonction d'huile. 	

POINTS PARTICULIERS : CIRCUIT DE REFRIGERATION (R.134.a)**TOUS TYPES****Contrôle du niveau d'huile compresseur (suite)****2) Fuite lente**

- Les fuites lentes n'entraînant pas de perte d'huile, il convient d'adopter la même stratégie que dans le cas des interventions sans qu'il y ait eu fuite.

3) Fuite rapide

- Ce type d'incident engendre une perte d'huile, ainsi que la mise à l'air du circuit.

Il est donc nécessaire de :

- Echanger le déshydrateur.
- Evacuer le plus d'huile possible (lors du remplacement de l'élément en cause).

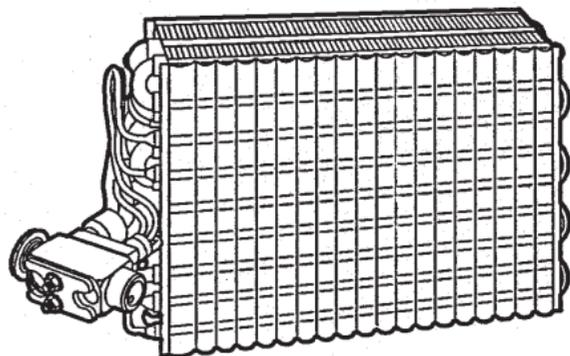
Avant ou pendant le remplissage du circuit de fluide R.134.a, introduire **80 cm³** d'huile NEUVE dans le circuit.

POINTS PARTICULIERS : CIRCUIT DE REFRIGERATION (R 134.a)

XANTIA - TT

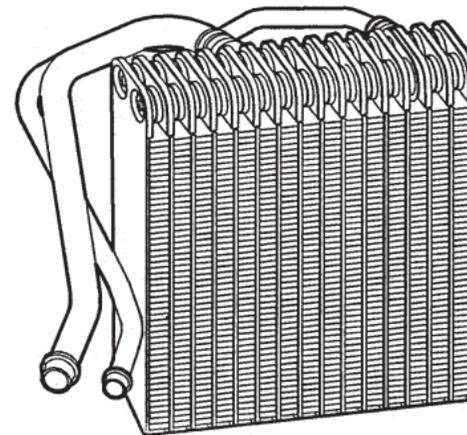
Evaporateur

ANCIEN → 01/97



C5HP063C

NOUVEAU 01/97 →



C5HP062C

L'évaporateur est d'une technologie nouvelle et, est dit "évaporateur à plaques".

Le serpentin dans lequel circulait le fluide **R134.a**, est remplacé par des plaques offrant une plus grande surface de contact avec l'air et augmente ainsi sensiblement le rendement de l'évaporateur.

CONTROLE : EFFICACITE D'UN CIRCUIT DE CLIMATISATION**TOUS TYPES****OUTILLAGES**

Deux thermomètres.

Conditions préalables.

Position des commandes de climatisation.

- Froid maximum.
- Pulseur d'air en vitesse maximale.
- Répartiteur d'air en "aération", avec les aérateurs de la planche de bord ouverts.
- Volet d'entrée d'air en position "air extérieur".

Conditions et équipements du véhicule.

- Capot fermé.
- Portières et vitres fermées.
- Mettre le véhicule dans un local protégé (vent, soleil, etc...)

Contrôle

Lorsque toutes ces conditions sont réunies, procéder dans l'ordre suivant :

- Démarrer le moteur, sans la réfrigération et attendre l'enclenchement de la première vitesse des motoventilateurs.
- Enclencher la réfrigération et régler le régime moteur à **2 500 tr/mn.**

NOTA : A une température extérieure de **40°C** le régime moteur sera ramené à **2 000 tr/mn**, afin d'éviter la coupure du compresseur par la sécurité Haute pression (Pressostat).

Après trois minutes de fonctionnement de la climatisation :

- Mesurer la température ambiante de l'atelier.
- La température d'air soufflé aux aérateurs centraux.

Comparer les valeurs relevées avec le tableau de la page suivante.

TOUS TYPES

CONTROLE : EFFICACITE D'UN CIRCUIT DE CLIMATISATION

CONTROLE DES TEMPERATURES (suite)

Température extérieure en ° C		Véhicules équipés en fluide R 134.a (Compresseur à cylindrée variable)					
		40	35	30	25	20	15
Température en ° C aux aérateurs centraux	Véhicules						
	XANTIA	20 ± 3	16 ± 3	13 ± 3	11 ± 3	9 ± 3 (*)	8 ± 3
	XM	24 ± 3	18 ± 3	15 ± 3	13 ± 3	10 ± 3	8 ± 3
	EVASION				12 ± 3	8 ± 3	

(*) Concernant le point de mesure à **20°C**, le point de fonctionnement est donné en 2^e vitesse GMV.

Si la première vitesse GMV s'enclenche, le point de fonctionnement devient **8,4 ± 3°C**.

D'une manière générale la température d'air soufflée aux aérateurs centraux doit être de l'ordre de 5°C à 8°C.

CONTROLE : EFFICACITE D'UN CIRCUIT DE CLIMATISATION

TOUS TYPES

CONTROLE DES PRESSIONS

OUTILLAGES : 1 station de charge et 2 thermomètres.

Suivant les conditions préalables, équipement du véhicule et contrôle (Voir page 235) mis à part.

Après trois minutes de fonctionnement de la réfrigération, relever les paramètres suivants :

- Température de l'air soufflé aux aérateurs centraux
(Voir tableau page 236).

- La haute pression.

- La basse pression.

Comparer les valeurs relevées avec le tableau ci-dessous ou les courbes.

Température extérieure en ° C		Véhicules équipés en fluide R 134.a (Compresseur à cylindrée variable)					
		40	35	30	25	20	15
	Véhicules						
Haute pression (Bars)	XANTIA (1)	24 ± 3		21 ± 3		18 ± 3	14 ± 3
Basse pression (Bars)		4 ± 3	2,5 ± 3				4 ± 0,3
Haute pression (Bars)	XANTIA (2)	21 ± 3			16 ± 3	14 ± 3	
Basse pression (Bars)		1,9 ± 3			1,4 ± 0,3		
Haute pression (Bars)	XM	24 ± 0;3			19 ± 3	17 ± 3	15 ± 3
Basse pression (Bars)		4 ± 0,3	3 ± 0,3	2,5 ± 0,3			1,8 ± 0,3
Haute pression (Bars)	EVASION				16 ± 3	13 ± 3	
Basse pression (Bars)					2,1 ± 0,3		1,8 ± 0,3

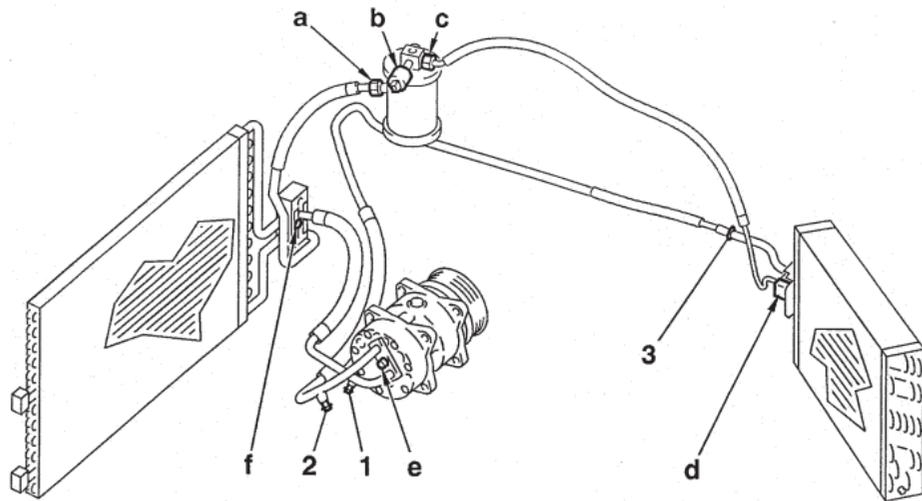
(1) Compresseur SANDEN (Moteurs Essence TT) - (2) Compresseur HARRISON (Moteurs Diesel TT)

Si les valeurs relevées dans le tableau ci-dessus ne correspondent pas, se reporter au tableau (voir page 238).

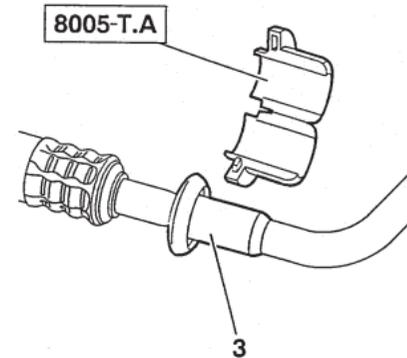
TOUS TYPES	CONTROLE : EFFICACITE D'UN CIRCUIT DE CLIMATISATION		
CONTROLE DES PRESSIONS (suite)			
	Basse pression trop basse	Basse pression normale	Basse pression trop élevée
Haute pression trop basse	<ul style="list-style-type: none"> - Charge de fluide trop faible - Etranglement dans le circuit HP - Détendeur encrassé 	<ul style="list-style-type: none"> - Vitesse groupe GMV non adaptée - Compresseur défectueux 	<ul style="list-style-type: none"> - Détendeur défectueux - Compresseur défectueux
Haute pression normale	<ul style="list-style-type: none"> - Compresseur défectueux - Evaporateur encrassé 	<ul style="list-style-type: none"> - Circuit normal 	<ul style="list-style-type: none"> - Vitesse groupe GMV non adaptée
Haute pression trop élevée	<ul style="list-style-type: none"> - Détendeur défectueux - Bouchon dans le circuit - Présence d'humidité dans le circuit 	<ul style="list-style-type: none"> - Présence d'incondensables - Condenseur encrassé 	<ul style="list-style-type: none"> - Charge de fluide excessive - Condenseur encrassé - Détendeur défectueux - Vitesse groupe GMV non adaptée
<p>Contrôles des pressions à une température de 15°C à 35°C à titre indicatif. D'une manière générale les pressions doivent être de l'ordre de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pour fluide R 134.a inférieures à 2 Bars pour la Basse pression et de 13 à 24 Bars pour la Haute pressions. 			

CIRCUIT DE REFRIGERATION R134.a

XANTIA ESSENCE - TT (Sauf 3.0 i)



C5HP12GD



C5HP12EC

Couple de serrage m.daN

a - 1,8
 b - 1,8
 c - 1,8
 d - 1
 e - 3,5
 f - 0,7

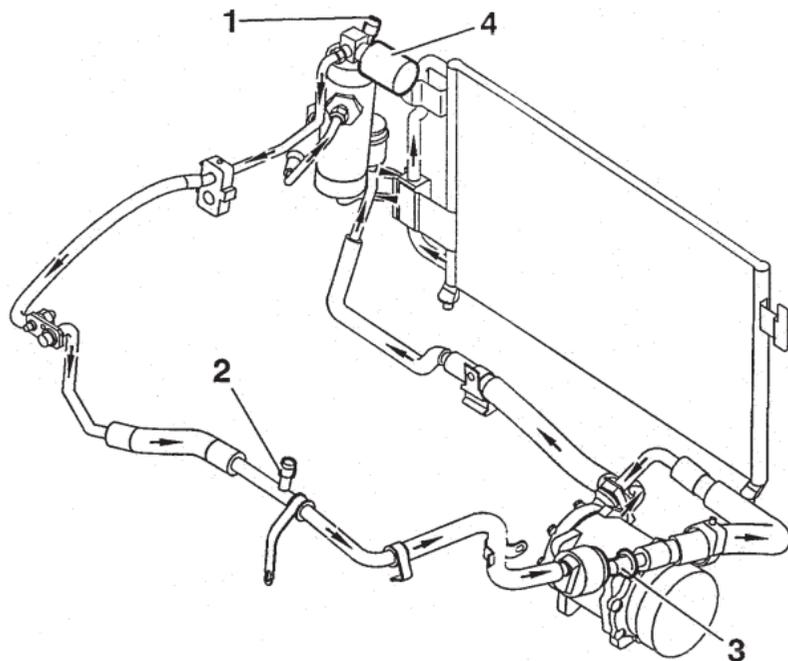
(1) Valve haute pression.

(2) Valve basse pression.

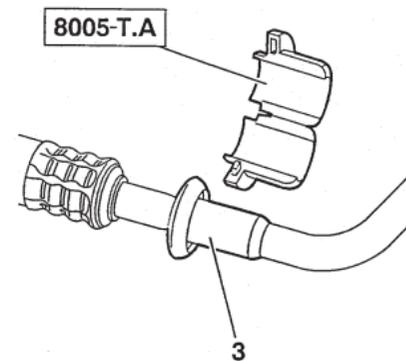
(3) Raccord encliquetable

XANTIA 3.0 i

CIRCUIT DE REFRIGERATION R134.a



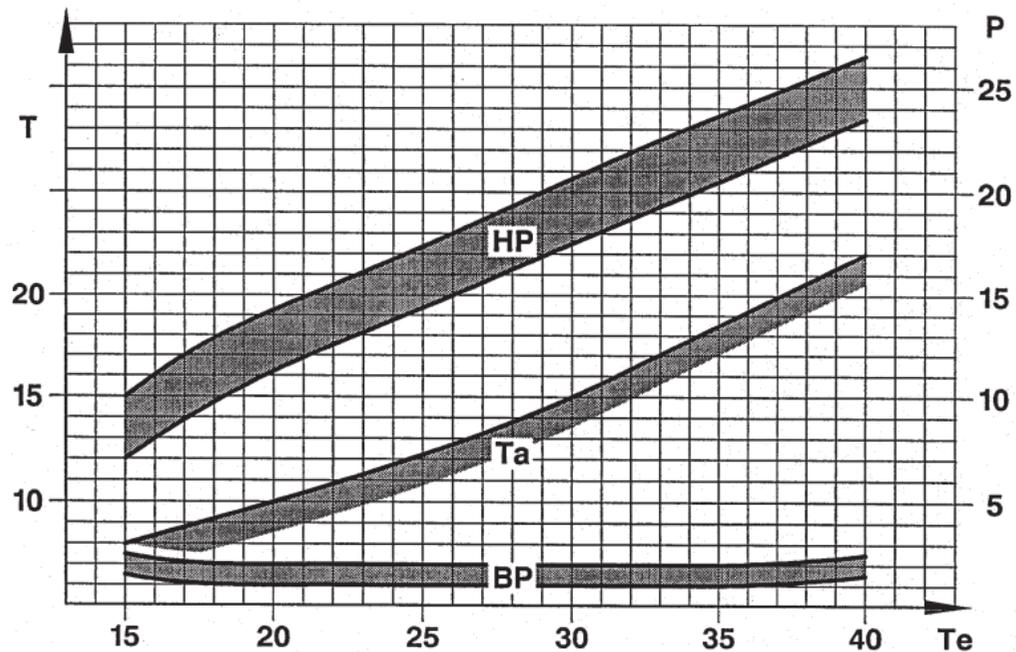
C5HP12HD



C5HP12EC

- (1) Valve haute pression.
- (2) Valve basse pression.
- (3) Raccord encliquetable
- (4) Pressostat

Contrôles : Circuit de climatisation



Légendes

T = Echelle de Température (C°) et de Haute pression (Bars).

P = Echelle de Basse pression (Bars).

Te = Echelle Température extérieure (C°).

HP = Pression en sortie du compresseur (bars).

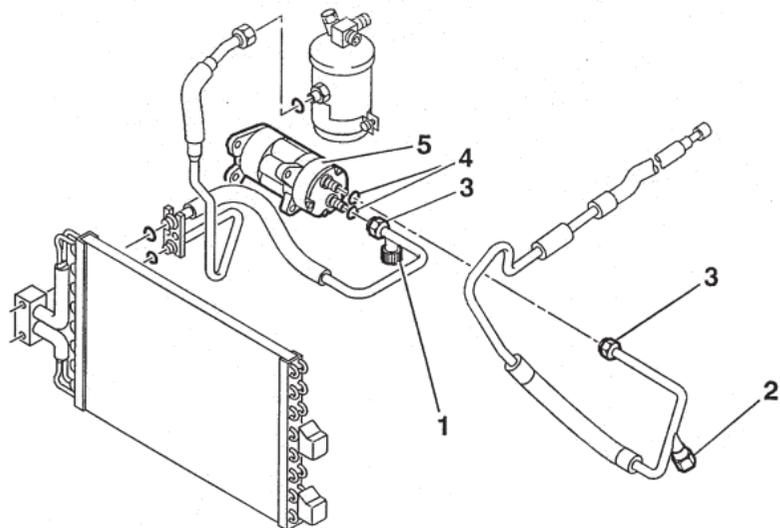
Ta = Température de l'air soufflé en sortie des aérateurs centraux (C°).

BP = Pression à l'entrée du compresseur (bars).

C5HP01ZD

XANTIA DIESEL - TT

CIRCUIT DE REFRIGERATION R.134.a



(1) - Valve haute pression

(2) - Valve basse pression

XANTIA XUD TT sont équipées, en version climatisée, d'un nouveau compresseur de réfrigération à cylindrée variable **"HARRISON"**.

Le reste de la gamme est équipé du compresseur **"SANDEN"**.

Pièces modifiées

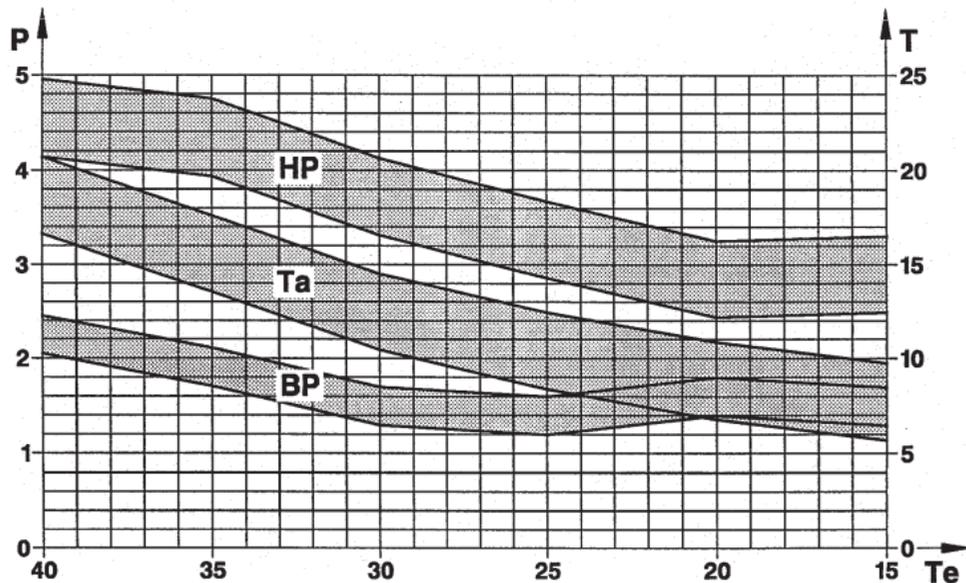
(5) - Compresseur **"HARRISON"** cylindrée variable, marque **"HARRISON"**, repéré **"DELPHI V5"**.

(3) - Tuyaux de réfrigération, fixation sur compresseur par écrous au lieu de bride.

(4) - Joints adaptés aux nouvelles fixations.
Courroie longueur **1710 mm** au lieu de **1700 mm**.

C5HP05XD

Contrôles : Circuit de climatisation



Légendes

T = Echelle de Température (C°) et de Haute pression (Bars).

P = Echelle de Basse pression (Bars).

Te = Echelle Température extérieure (C°).

HP = Pression en sortie du compresseur (bars).

Ta = Température de l'air soufflé en sortie des aérateurs centraux (C°).

BP = Pression à l'entrée du compresseur (bars).

C5HP122D