Xantia

MARS 1993

REF. BRE 0008 S

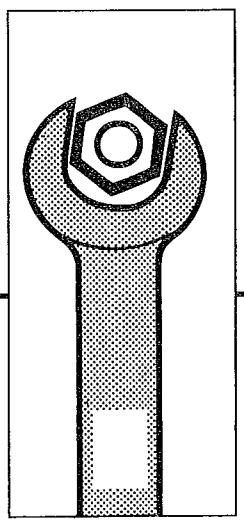
MOTOR XU

RFX (XU10J2C/Z)

- **MATNING**

  multipoint insprutning
  MAGNETI-MARELLI 8P

  funktionsprincip
  diagnostik



AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS VENTE

Sid

MATNING

1 – PRÉSENTATION DU SYSTÈME 3

2 – FUNKTIONSPRINCIP 4

3 – BRÄNSLESYSTEM 6

3.1 – Rekommenderat bränsle 7
3.2 – Bränsletank 7
3.3 – Bränslepåfyllning och luftintag 7
3.4 – Tankventilation 7
3.5 – Bränslepump 7
3.6 – Bränslefilter 8
3.7 – Bränseltryckregulator 8
3.8 – Insprutare 8

4 - LUFTKRETS 9

4.1 – Luftfilter 10
4.2 – Spjällhus 10
4.3 – Stegmotor tomgångsreglering 10
4.4 – Tryckgivare insugningsgrenrör 10

5 – ELSYSTEM 11

5.1 – Dator 11
5.2 – Dubbelrelä insprutning 12
5.3 – Spjällpotentiometer 12
5.4 – Syresond 12
5.5 – Kylvattentemperaturgivare 12
5.6 – Svänghjulsavkännare 13
5.7 – Diagnosuttag 13
5.8 – Lufttemperaturgivare 13
5.9 – Knackningsgivare 13
5.10 – Värmemotstånd spjällhus 13
5.11 – Hastighetsgivare 14

6 – TÄNDSYSTEM 14

6.1 – Tändspole 14
6.2 – Tändstift 14

7 – DIAGNOSTIK 15

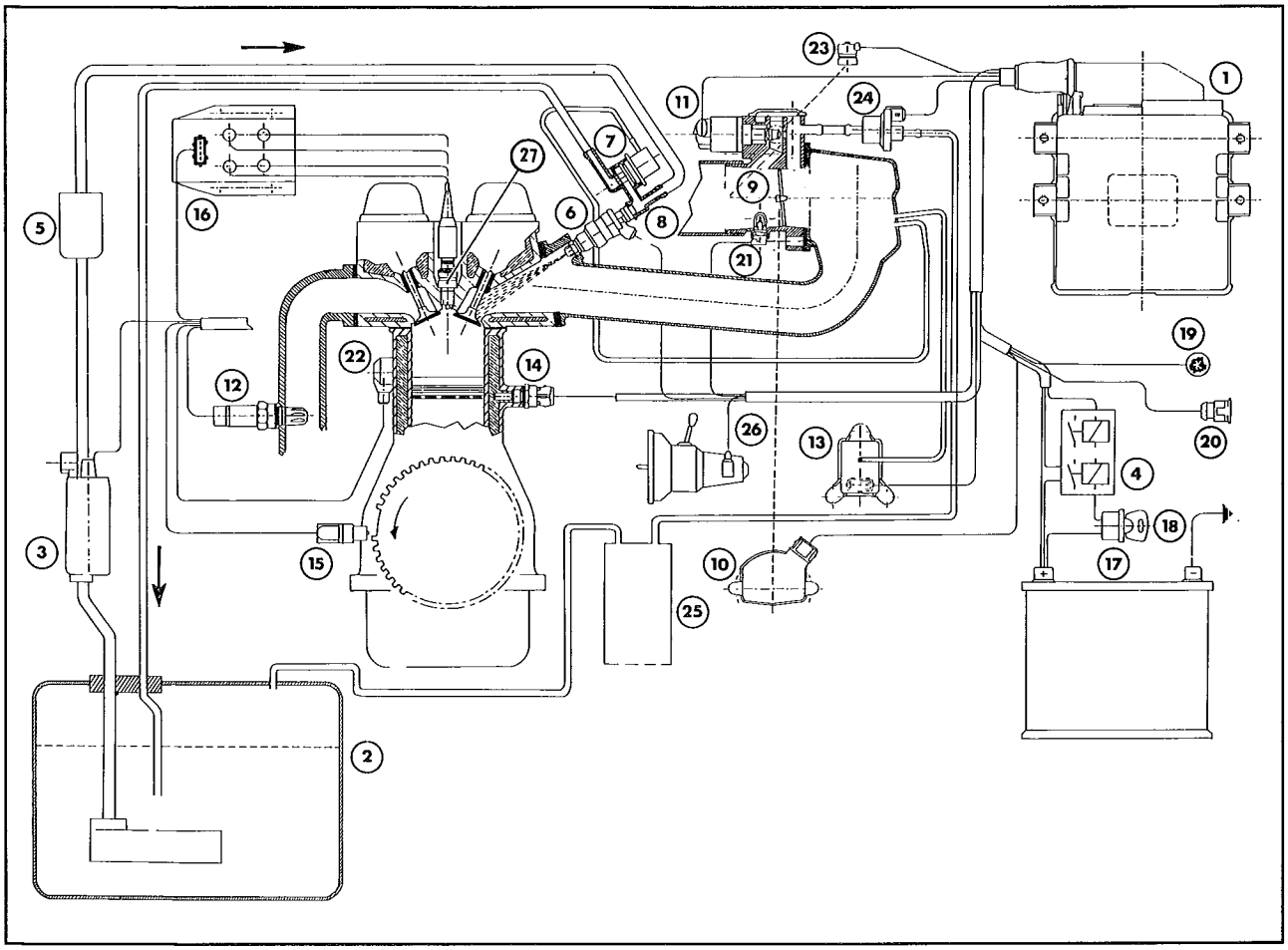
7.1 – Metodik 15
7.2 – Diagnosvärden 15
7.3 – Instrument för diagnostik 16
7.4 – Lista över skadekoder 17
7.5 – Tabell felsökning 18

Bilar med insprutningsmotor 1 998 cm^3 med 16 ventiler
(XU10J2C/Z, motortyp RFX), med knackningsgivare har multipoint insprutningssystem :

MAGNETI-MARELLI 8 P 20

Detta insprutningssystem
styr motorns tändning och insprutning.

1 – PRESENTATION AV SYSTEMET

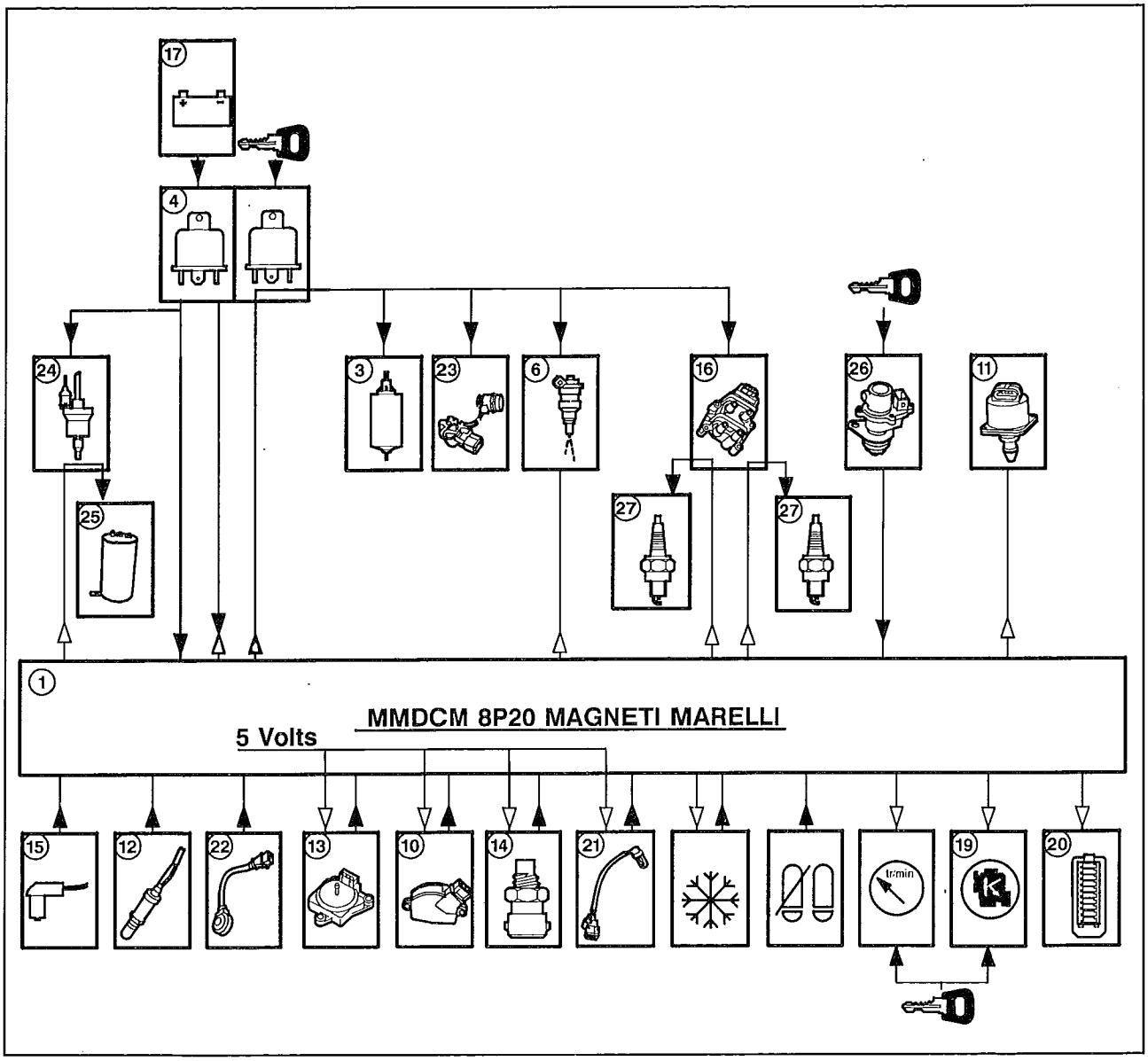


B1HP00WD

Märkn.	Beteckning	Nr i el-schema
1	Dator insprutning/tändning	1320
2	Bränsletank	
3	Bränslepump (i tanken)	
4	Dubbelrelä insprutning	1304
5	Bränslefilter	
6	Insprutare	1330
7	Tryckregulator	
8	Insprutningsramp	
9	Spjällhus	
10	Spjällpotentiometer	1317
11	Stegmotor tomgångsreglering	1225
12	Syresond	1350
13	Tryckgivare insugningsgrenrör	1312
14	Kylvattentempaturgivare	1220

Märkn.	Beteckning	Nr i el-schema
15	Svänghjulsavkännare	1313
16	Tändspole	1135
17	Batteri	BB0
18	Tändsningslås	CA
19	Kontrollampa inspr./tänd	V1300
20	Diagnosuttag	C0001
21	Yttertemperaturgivare	1240
22	Knackningsgivare	1120
23	Värmemotstånd spjällhus	1270
24	Elektroventil tankventilat	1215
25	Kanisterbehållare	
26	Hastighetsgivare	1620
27	Tändstift	

2 – FUNKTIONSPRINCIP



B1HP005D

Datorn styr tändningen och insprutningen med hänsyn till de olika värden som den mottar :
- motorns hastighet och vevaxelns läge : svänghjulsavkännare (15),
- inloppsluftens tryck : tryckgivare (13),
- gasspjällets läge : spjällpotentiometern (10),
- motorns temperatur : kylvattentemperaturgivare (14),
- temperaturen på luften som tas in i cylindrarna : yttertemperatur-givare (21),
- bilens hastighet : hastighetsgivare (26),
- halten syre i avgaserna : syresond (12),
- knackning : knackningsgivare (22),
- behovet av luftkonditionering,
- information automatlåda
- batterispänning.

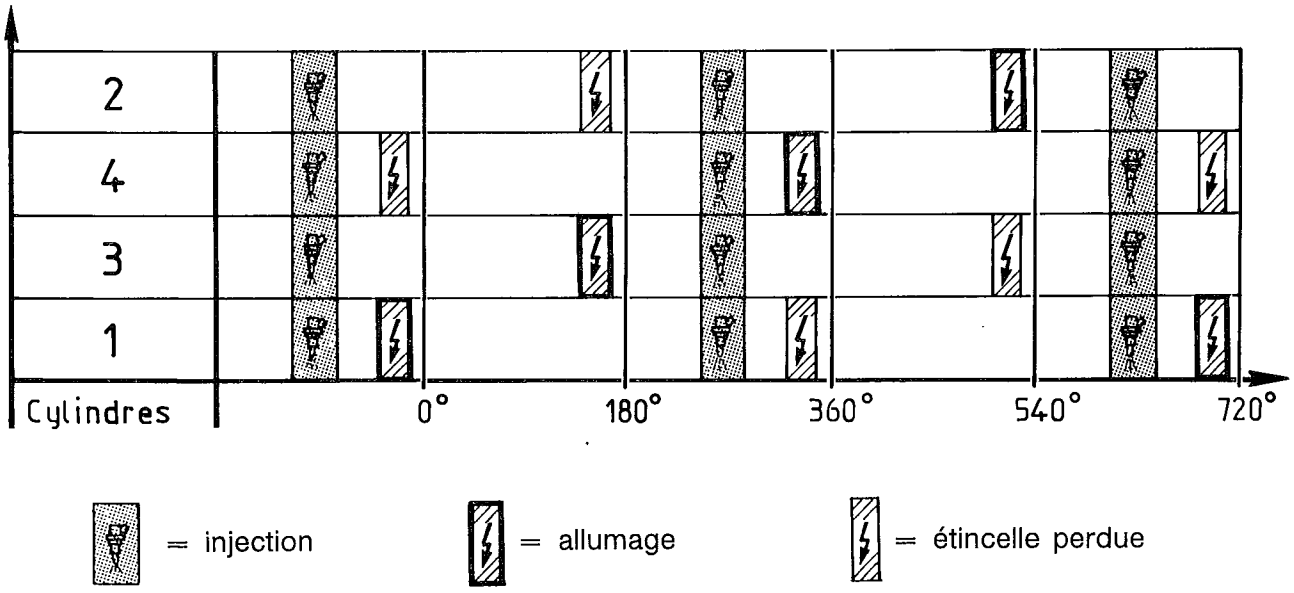
Genom att använda dessa informationer styr datorn :

– bränslepumpen (3),
– den kvantitet bränsle som sprutas in och står i proportion till insprutarnas (6) öppningstid. De 4 insprutarna styrs samtidigt varje motorvarv,
– punkten för tändförställningen och laddningstiden för tändspolen (16). Tändspolen tänder samtidigt tändstiften för cylindrarna 1 och 4, liksom tändstiften för cylindrarna 2 och 3. Vid varje igångsättning av tändspolen avges två gnistor, en i slutet av kompressionsfasen och en annan i avgasfasen (oanvänd gnista).

Tändföljd : 1 - 3 - 4 - 2

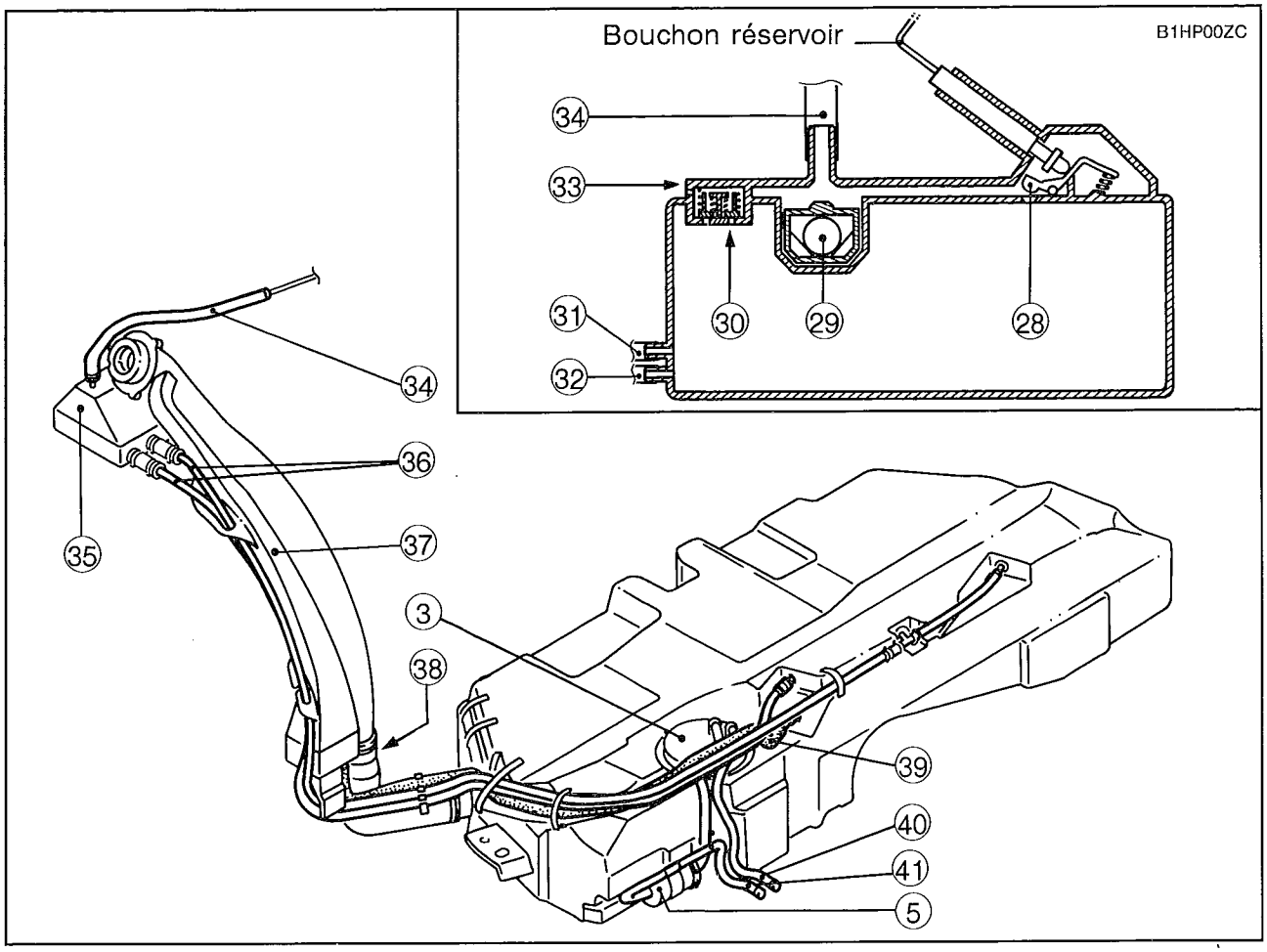
– reglering av tomgångsvarvtalet : stegmotor för tomgångsreglering (11),
– återcirkulation av bensinångorna : elektroventil för tankventilation (24),
– avstängning av insprutningen vid övervarvning och hastighetsminskning,
– avstängning av luftkonditioneringen,
– varvräknaren,
– kontrollampan för test (19),
– avläsning av felkoder : diagnosuttag (20),
– test av manöverdon,
– funktion med reducerad drift.

Schema för start av insprutning och tändning :

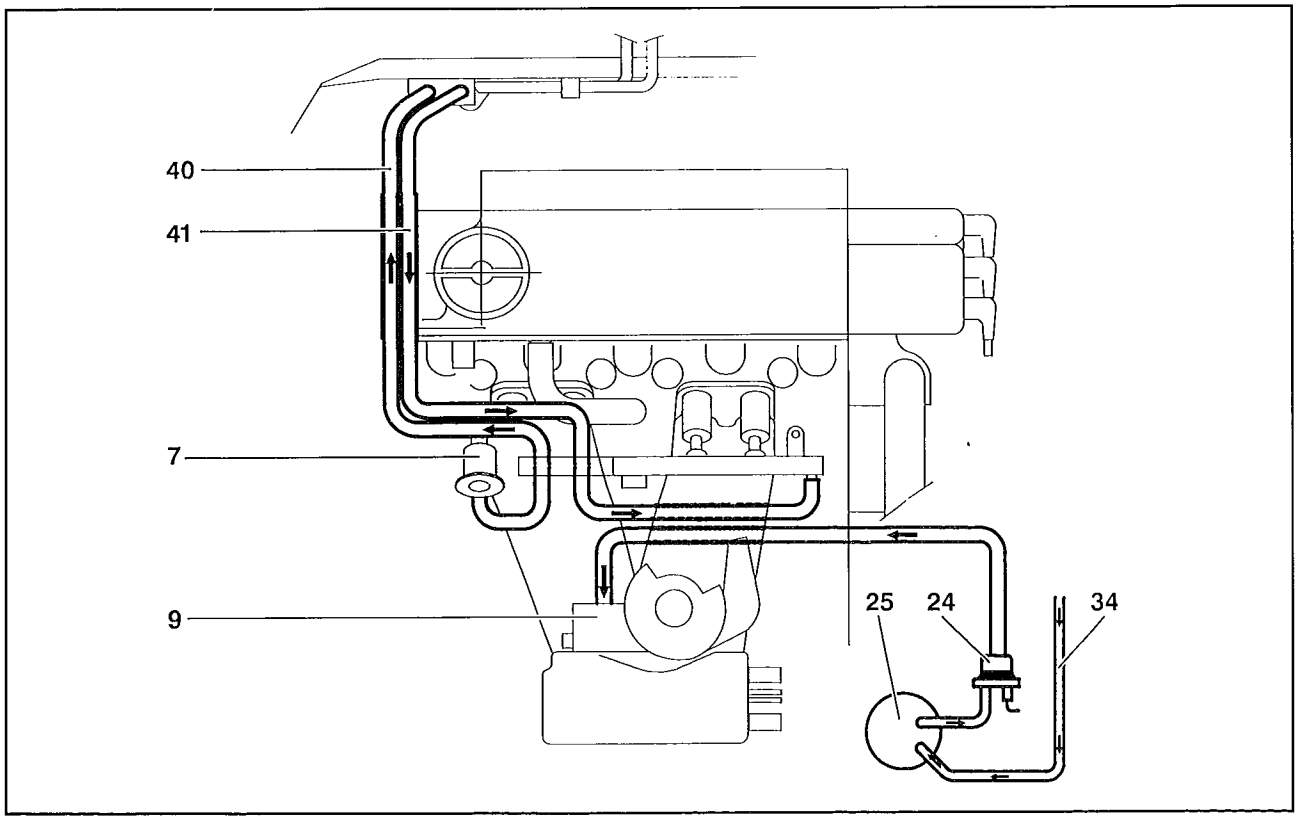


F14.9

3 – BRÄNSLEKRETS



B1HP00YD



B1HP00MD

3.1 – Rekommenderat bränsle

Blyfri bensin RON 95 eller RON 98.

3.2 – Bränsletank

Volym 65 liter.
Bränsletanken är av fluor- och svavelbehandlad plast.

3.3 – Krets för påfyllning och luftintag

3.3.1 – Tanklock med stängd tank :

Ventilen (28) är öppen, luftintaget till tanken görs med slangarna (36), expansionsvolym (35), ledningen (34) och kanistern (25).
Anmärkning : ledningen (34) är ansluten till kanistern (25) och är dragen under takklädseln. Om tanken sätts under tryck eller vakuum, öppnas ventilen (30), varvid luft strömmar in via de 2 öppningarna (35).
Om bilen skulle rulla runt förhindrar ventilen (29) att bränslet rinner ut i ledningarna (34).

3.3.2 – Tanklock med öppen tank :

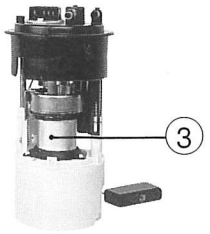
Ventilen (28) är stängd, vilket medför att en luftkudde finns kvar i tankens övre del.
Avluftningen vid bränslepåfyllning erhålls vid kanalen (39) och ledningen (37).
Påfyllningsröret har en backventil (38).
Påfyllningsröret har mindre diameter, 21 mm, för att endast munstycke avsett för blyfri bensin skall kunna användas.

3.4 – Återvinning av bränsleångor

Bränsleångorna i bränsletanken försvinner ut till ledningen (34) och absorberas av filtret med aktivt kol i kanistern (25).
Funktion :
– *tändningen är frånslagen :* elektroventilen (24) är öppen ;
– *tändningen är tillslagen :* elektroventilen är stängd ;
– *motorn är igång :* elektroventilen öppnar sig i cykler, beroende på datorns strategi. Kanistern töms i spjällhuset (9) ;
– *när tändningen slås ifrån :* elektroventilen (24) är stängd under några sekunder, för att undvika självtändning.

3.5 – Bränslepump (3)

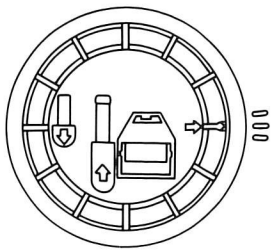
Bränslepumpen (3) skickar bensinen via slangen (42), filtret (5), slangen (41) för att utmynna längst till vänster på insprutningsrampen.



92794

umpen är av typ EKP10, högtryckspump som är nedsänkt i bränsletanken tillsammans med bränslenivåmätaren.
Matarspänning : 12 volt.
Maxförbrukning : 10,5 ampere.
Flöde : 115-120 liter/timme.
Tryck : 3-4 bar.

Pumpen fungerar :
– under en sekund när tändningen slås till,
– under en sekund när tändningen slås till,
– när startmotorn går,
– hela tiden när motorn är igång.



B1HP00LC

Vid demontering-montering av enheten bränslepump + bränslenivåmätare skall verktyget 9013T användas.
Vid montering är det **ABSOLUT NÖDVÄNDIGT** att tankarmaturen monteras i rätt riktning (se vidstående bild). Om man monterar fel kan det medföra att informationen « minibränslenivå » går förlorad.

3.6 – Bränslefilter (5)

Bränslefiltret sitter fast på bränsletanken.
Pilen anger bränsleflödets riktning.

3.7 – Bränsletryckregulator (7)



92575

Bensinen anländer till bränslepumpen. Regulatorn håller ett konstant tryck i förhållande till inloppstrycket. Den överflödiga bensinen rinner tillbaka till bränsletanken.
Reglertryck : 2 bar
2,5 bar vid full belastning.

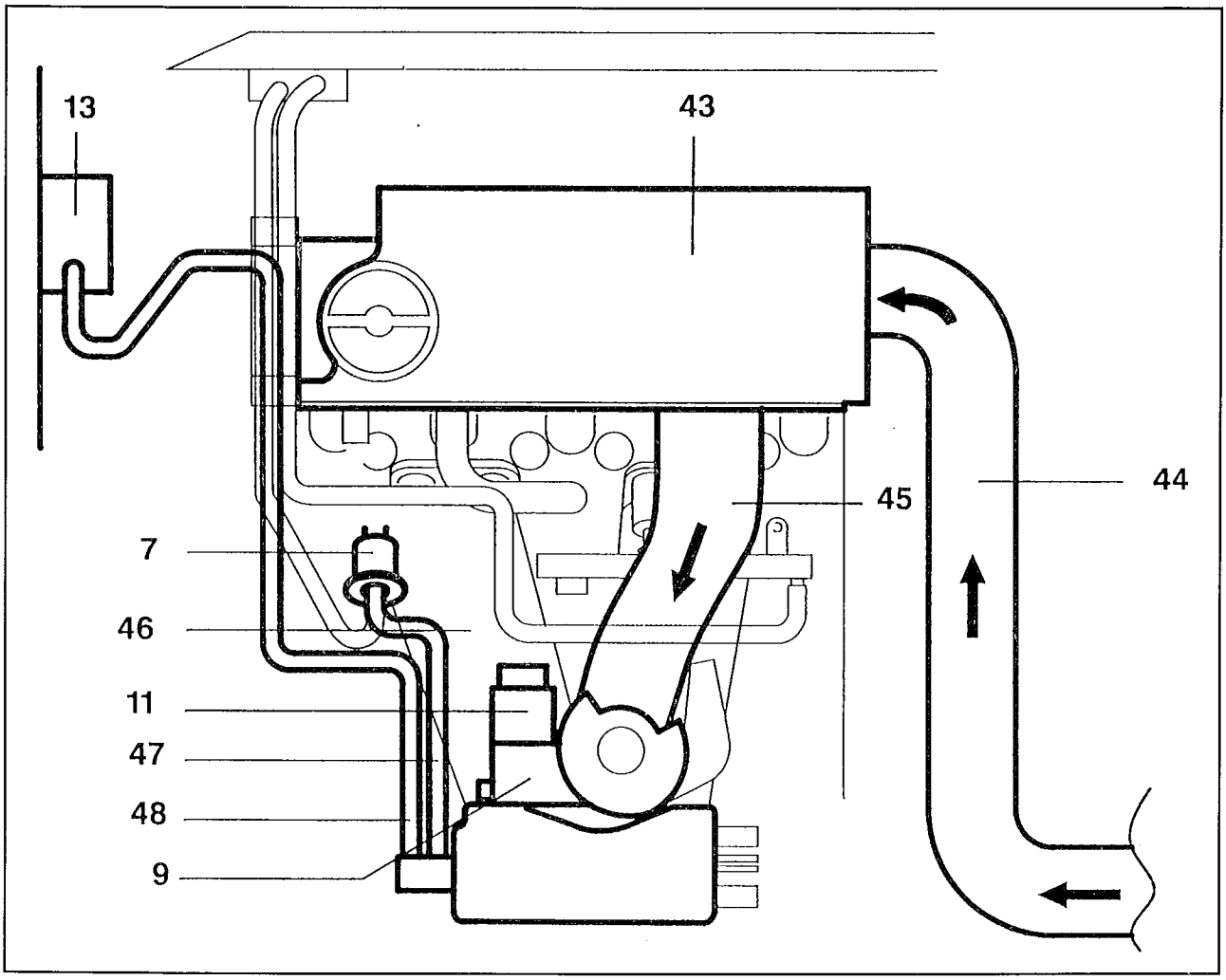
3.8 – Insprutare (6)



92575

MAGNETI MARELLI IW 054
Insprutarna är försänkta i insprutningsrampen.
De styrs samtidigt, en gång varje motorvarv.
Insprutningstiden varierar.

4 – LUFTKRETS



B1HP00ND

– Luften som sugs in via ledningen (44) passerar luftfiltret (43), ledningen (45), spjällhuset (9) och insugningsgrenröret (46), där luft-/bensinblandningen görs.

– För att reglera tomgångsvarvtalen leds luften som behövs via en krets parallellt med spjällhuset, inbyggd i spjällhuset (9). Luftmängden anpassas med stegmotorn (11) som är monterad på denna parallellkrets.

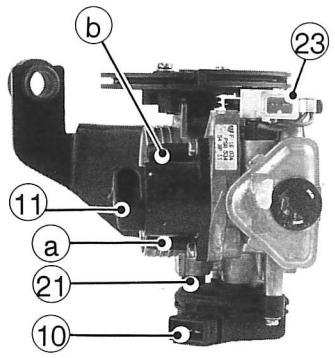
– Slangen (48) gör det möjligt för tryckgivaren (13) att justera luftflödet med hänsyn till det atmosfäriska trycket och trycket i grenröret.

– Slangen (47) möjliggör för tryckregulatorn (7) att hålla ett konstant bränsletryck, med hänsyn till det tryck som finns i insugningsgrenröret (46).

4.1 – Luftfilter (5)

Luftfiltret finns i motorns kompaktenhet som omfattar :
- luftfiltret,
- ventilkåpan,
- påfyllningen av motorolja,
- infästning av högspänningskablarna.

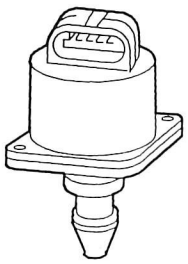
4.2 – Spjällhus (9)



92567

Märkning 534 och omfattar :
- spjällpotentiometern (10),
- lufttemperaturgivare insprutning (21),
- värmemotstånd (23),
- stegmotor för regleringen av tomgångsvarvtalet (11),
- hål (a) för tankventilationen,
- hål (b) för vevhusventilationen.

4.3 – Stegmotor för tomgångsreglering (11)



JY3HA

Typ BO4
Tomgångsreglering görs med stegmotorn som är integrerad i spjällhuset. Den kontrollerar luftflödet som avleds från gasspjället för att :
- ge ett lufttillskott när motorn är kall (accelererad tomgång),
- reglera tomgångsvarvtalet med hänsyn till motorbelastning och kylvattentemperatur.

Stegmotorns rotor rör sig 1/10 varv för varje impuls som den tar emot.
Tomgångsvarvarvtal (går ej att reglera) :
Manuell växellåda : 850 ± 50 varv/min.
Automatlåda : 750 ± 50 varv/min.

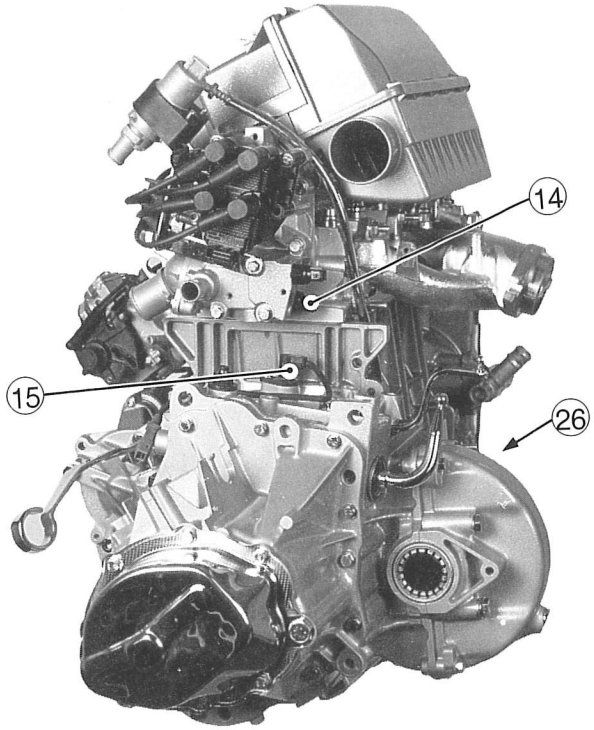
4.4 – Tryckgivare



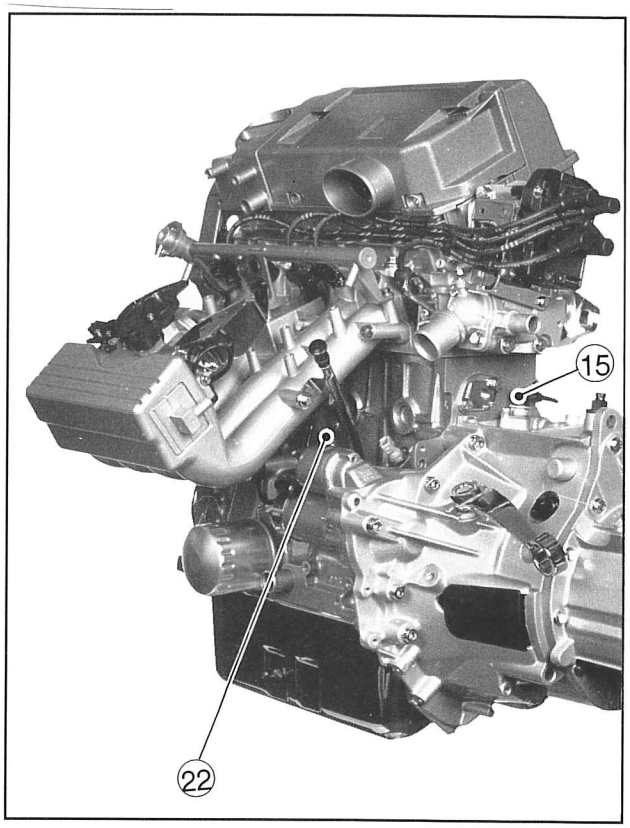
92571

Typ PRT O3E/02
Den är av piezoelektrisk typ, tryckgivaren gör det möjligt att reglera luftflödet med hänsyn till det atmosfäriska trycket och trycket i grenröret.
Stegmotorn matas med 5 volt av datorn och överför till denna en spänning som varierar från 0-5 volt, med beroende på uppmätt tryck.

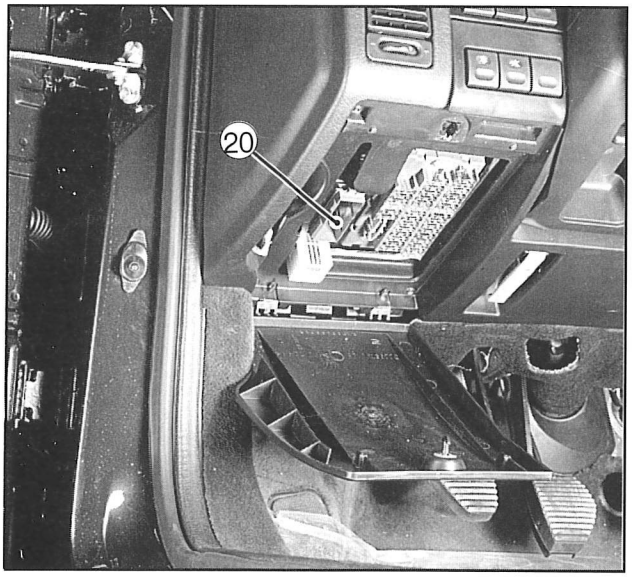
5 – ELSYSTEM



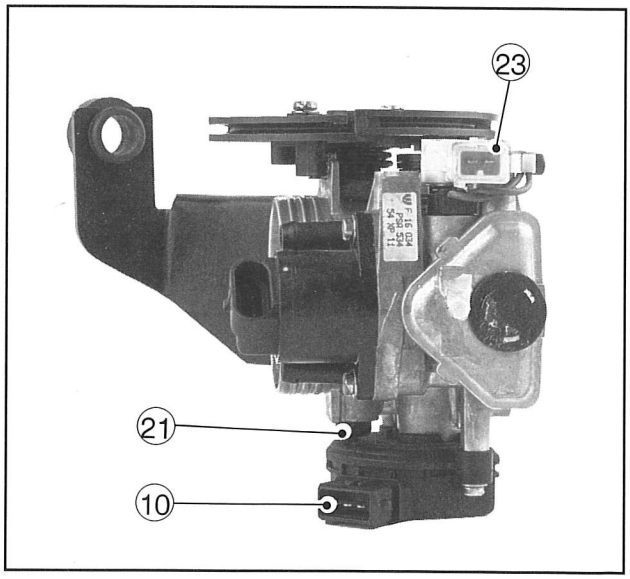
92782



92832

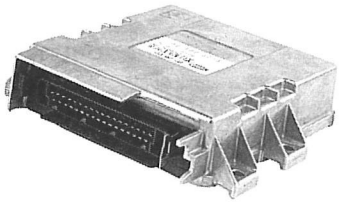


92806



92567

5.1 – Dator (1)

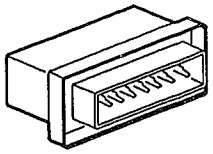


92570

MAGNETTI-MARELLI MMDCM 8P20
Referens 16139.024

Datorn sitter i datorboxen på höger främre hjulhus.
In- och utsignaler görs med hjälp av ett 55-poligt kopplingsstycke.
Bränsleavstängning vid övervarvning : 6 500 varv/min.
Bränsleavstängning vid hastighetsminskning och återinkoppling vid 1 400 varv/min.

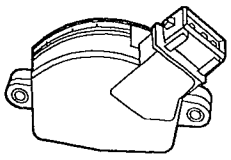
5.2 – Dubbelrelä insprutning (4)



SY31G

Dubbelrelät sitter i datorboxen på höger främre hjulhus.
Via ett 15-poligt kopplingsstycke matar det :
- bränslepumpen,
- motståndet gasspjället,
- elektroventilen för tomgångsreglering,
- insprutarna,
- datorn,
- tändspolen,
- syresondens värmemotstånd.

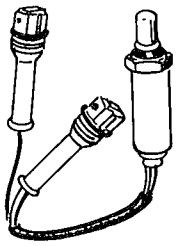
5.3 – Spjällpotentiometer (10)



SY32A

Typ CP 090/018
Potentiometern informerar datorn om gasspjällets läge.
Denna information används som referens vid lägena «med uppsläppt gaspedal» och «gasen i botten» och för accelerations- och hastighetsminskningslägen och vid avstängning av insprutningen.
Den matas vid 5 volt av datorn och överför till datorn en spänning som varierar från 0 – 5 volt beroende på spjällets läge.

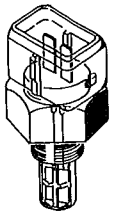
5.4 – Syresond (12)



F14.3

Syresonden sitter på avgassystemet, vid ingången till katalysatorn och informerar datorn om syrehalten i avgaserna.
Informationen som avges av sonden är en spänning som återger resultatet av förbränningen :
0,1 V = mager blandning
0,8 V = fet blandning
Ett förvärmningsmotstånd inne i sonden gör att den snabbt uppnår sin arbetstemperatur.

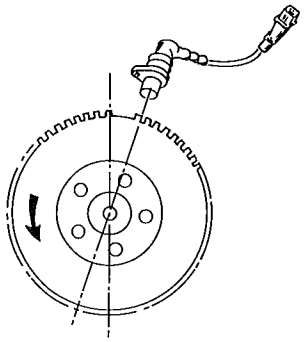
5.5 – Kylvattentemperaturgivare (14)



F14.3

Givare av typ NTC-motstånd
Den sitter på kylvattenkretsen och informerar datorn om motorns temperatur.
Den matas vid 5 volt av datorn och överför till datorn en spänning som varierar med hänsyn till givarens motstånd.

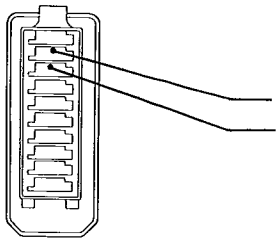
5.6 – Svänghjulsavkännare (15)



F14.3

Svänghjulsavkännaren består av en tändspole och en magnetkärna och informerar datorn om :
– motorns rotationshastighet,
– vevaxelns läge.
Informationen som avges av avkännaren utgörs av en växelspänning som varierar med hänsyn till motorns rotationshastighet.
Kuggkransen omfattar 60 kuggar – 2 kuggar.

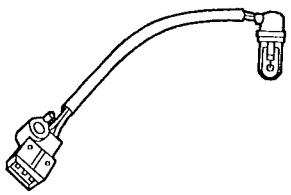
5.7 – Diagnosuttag (20)



SY33C

Alla diagnostikfunktioner är samlade i diagnosuttaget :
Information « varvräknare » : B-modulen.
Diagnostik « insprutning-tändning » : C-modulen.

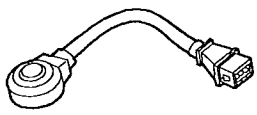
5.8 – Lufttemperaturgivare (21)



SY32B

Givare av typ NTC-motstånd
Lufttemperaturgivaren sitter på spjällhuset och ger datorn information om temperaturen på luften som tas in i cylindrarna.
Den matas vid 5 volt av datorn och överför till datorn en spänning som varierar med hänsyn till givarens motstånd.

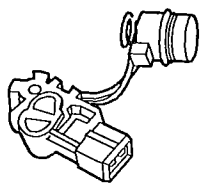
5.9 – Knackningsgivare (22)



SY32D

Knackningsgivaren sitter fastsatt på motorblocket under insugningsgrenröret.
Den är av piezoelektrisk typ och upptäcker knackningar i motorn, vilket gör att datorn kan justera tändförställningen.

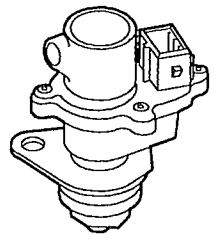
5.10 – Värmemotstånd gasspjäll (23)



SY31A

Värmemotstånd av PTC-typ
Det sitter på spjällhuset och värmer upp ledningen till tomgången.

5.11 – Hastighetsgivare (26)



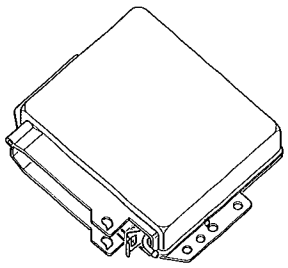
SY32C

Hastighetsgivaren är av typ Hall-effekt (8 pulser per varv)
Givaren informerar datorn om bilens hastighet.
Den matas vid 12 volt och avger en periodisk fyrkantsignal, vars amplitud varierar med fordonshastigheten.

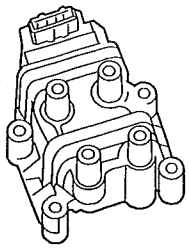
6 – TÄNDSYSTEM

Tändsystemet följer en värdetabell för **statisk** tändfördelning.
Datorn styr både insprutningen och tändningen.

6.1 – Tändspole (16)



F14.12



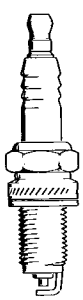
SY33G



SY18G

Typ BAE 4
Tändspolen styrs av datorn och omvandlar låg-spänningseffekten till högspänningseffekt, och alstrar på så sätt gnistan till tändstiften.
Två gnistor alstras samtidigt, den ena i slutet av kompressionsfasen och den andra i avgasfa-sen (oanvänd gnista). Cylindrarna 1 och 4 är den ena gruppen och cylindrarna 2 och 3 den andra.
Tändföljd : 1 - 3 - 4 - 2.

6.2 – Tändstift (27)



SY18G

EYQUEM, RFC 52 LS
CHAMPION, RC 9YCC
Platt säte – Resistorstift.
Elektrodavstånd : 0,8 mm.
Åtdragningsmoment : 2,5 daNm.

7 – DIAGNOSTIK

7.1 – Metodik

● **Mål :**
Felet måste fastställas så tydligt att man inte ändrar datorns betingelser genom urkopplingar, dragningar på kabelhärvorna, etc.., vilket kan dölja felets ursprung.

Därför skall följande göras :

FAS 1 :
Datorminnet utfrågas via det 30-poliga diagnosuttaget, för att ta reda på om några fel upptäckts eller registrerats av datorn, med hjälp av **INSTRUMENT 26A eller TESTINSTRUMENT ELIT.**

Två fall finns :
1) Om ett fel upptäcks skall man följa reparationsanvisning som finns beskriven i tabellen på sid 18-20.

2) Om inget fel registrerats av datorn, skall men testa de informationer som inte datorn övervakar (→ fas 2).

FAS 2 : Kompletterande test (tändsystem...)
Med hjälp av testinstrument **26A** görs alla kompletterande test, för att utröna felorsaken.

Två fall finns :
1) Om ett fel upptäcks, skall reparationsanvisningen som finns beskriven i tabellen sid 18-20 följas.

2) Om allt tycks normalt, kan det röra sig om ett flyktigt fel (→ fas 3), eller ett fel som inte datorn övervakar (bensinstopp, transmissionsfel...).

FAS 3 : Användning av testinstrument **ELIT** :

A) Välj « **Test av parametrar** », för att se om alla värden är rätt.

B) Välj « **Körtest** ».
ELIT raderar datorns minne, åskådliggör ett fel som uppstår och bekräftas av datorn.

Märk :Körtest med motorn igång på verkstaden kan ge felindikationer.

7.2 – Diagnosvärden

Datorn överför till användaren två typer av information :
1) **Långsam** information : diagnosvärden (självdiagnoskoder).

2) **Snabb** information : diagnosunderlag. Denna information är permanent och mycket fullständig. **ELIT** och **26A** gör det möjligt att avläsa och tolka detta diagnosunderlag.

Märk :I medeltal överförs diagnostiskt underlag med en hastighet av 9 600 informationer per sekund.

7.3 – Instrument för diagnostik

4125-T
4126-T

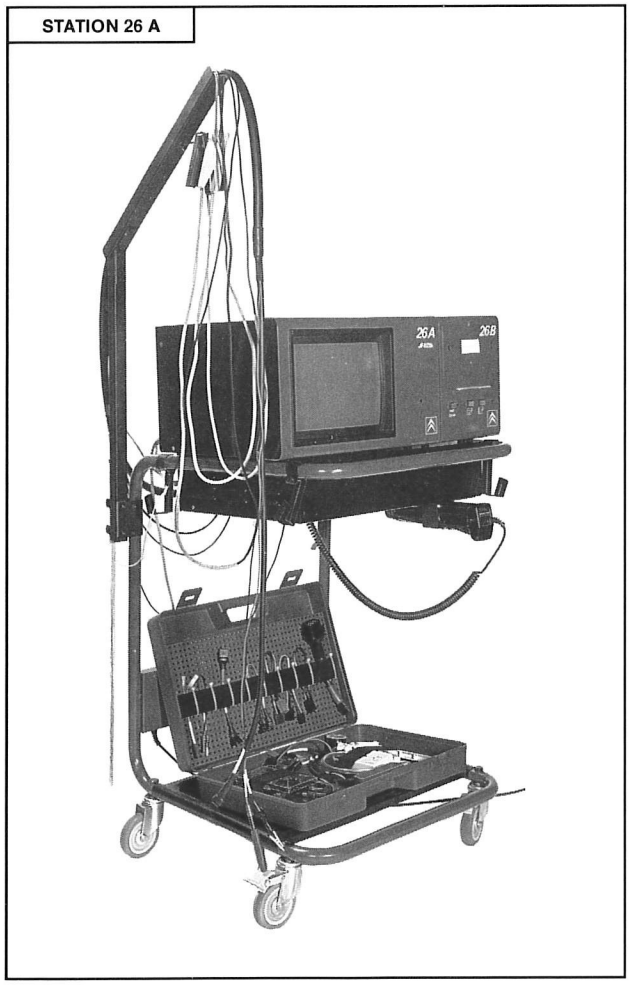
ELIT



92-1086

- Avläsning av felkoder
- Körtest på väg
- Aktivering av manöverdon
- Angivelse av parametrar

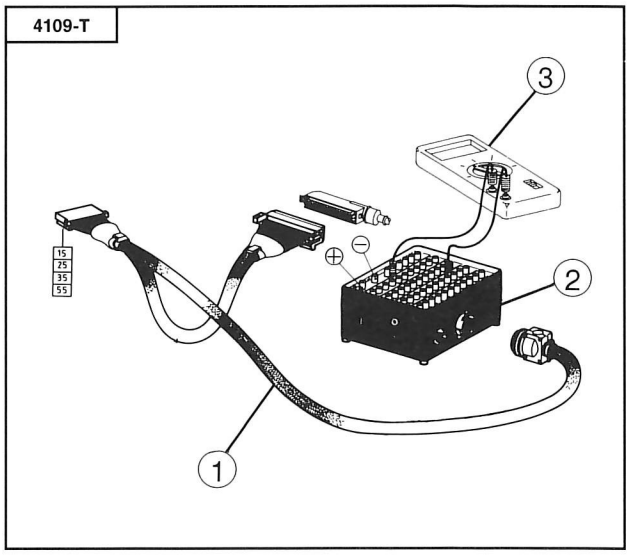
STATION 26 A



88-302

- Avläsning av felkoder
- Aktivering av manöverdon
- Starttest/simulering
- Kontroll av tändsystem
- Kontroll av insprutningssyst.
- Kontroll av parametrar
- Kontroll av RCO

4109-T



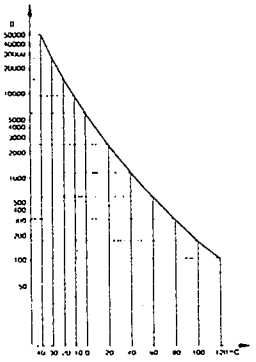
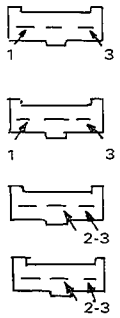
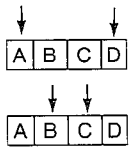
L 52-11

- Avläsning av spänningar och motstånd
  (1) : 35- och 55-polig kabelhärva
  (2) : polbox
  (3) : multimeter

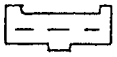
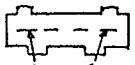
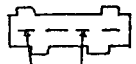
7.4 – Lista över felkoder

VIKTIGT : Efter radering av en felkod är det nödvändigt att « bota om » datorn, genom att slå ifrån tändningen och sedan slå till den igen efter 3 sekunders väntan innan motorn startas igen.

KOMPONENT	FEL-KOD	FELETS GRAD		REDUCER-AD DRIFT
		KONTROLLAMPA TÄND	KOMTROLLAMPA SLÄCKT	
LUFTTEMPERATURGIVARE	13		X	X
KYLVATTENTEMPERATURGIVARE	14		X	X
STYRNING PUMPRELÄ	15		X	
SPJÄLLPOTENTIOMETER	21		X	X
STYRNING TOMGÅNGSREGLERING	22		X	
HASTIGHETSGIVARE	27		X	X
SJÄLVREGLERING AV FETHET	31		X	
TRYCKGIVARE	33		X	X
ELEKTROVENTIL KANISTER	34		X	
SVÄNGHJULSAVKÄNNARE	41		X	
STYRNING INSPRUTARE	42	X		
KNACKNINGSAVKÄNNARE	44		X	X
STYRNING TÄNDSPOLE 1	45	X		
FETHETSREGLERING	52	X		
BATTERISPÄNNING	53		X	X
DATOR	54	X		
STYRNING TÄNDSPOLE 2	57	X		

FEL-KOD	KOMPONENT PLACERING	KONTROLL MED	KOPPLINGS-STYCKE PÅ DATOR	POLBOX-NUMMER	ANSLUTNING KOMPONENT	KONTROLLVÄRDEN	KONTROLL-LAMPA	REDUCERAD DRIFT
13	Lufttemperatur-givare (1240)	Voltmeter Ohmmeter	Ansluten Urkopplad	16-31 16-31	Grå 1-2	Koppla ur givaren : U ≃ 5 volt Tändningen är tillslagen Med ansluten dator : Mät motståndet i givaren med hänsyn till temperaturen Koppla ur givaren U ≃ 5 volt med tändningen tillslagen 	⊗	Ja
14	Kylvattentempera-turgivare (1220) *på vattenkammaren*	Ohmmeter Voltmeter	Urkopplad Ansluten	13-17 13-17	Grön 1-2		⊗	Ja
15	Styrning bränslepumprelä	Voltmeter	Ansluten	23-17	Dubbelrelä anslutet	Koppla ur F7 och F9 under motorhuven Tändningen är tillslagen U ≃ U batteri Aktivering → kod 81	⊗	Nej
21	Spjällpotentio-meter (1317) *på spjällhuset*	Voltmeter Ohmmeter	Ansluten Urkopplad	14-16 14-16 30-16 30-16		**U = 5 volt ± 5 volt** Potentiometern går inte att reglera Koppla ur 1312 3,32 kΩ ⩽ R ⩽ 4,98 kΩ på tomgång : R ⩾ 1360 Ω gaspedalen i botten : R ⩽ 7 kΩ om potentiometern byts skall datorminnet raderas för att bota om systemets självanpassning Anslut åter 1312	⊗	Ja
22	Styrning av stegmotor (1225)	Ohmmeter Ohmmeter	Urkopplad Urkopplad	3-21 2-20		Aktivering → kod 83 Motstånd i lindningen ≃ 53 Ω Motstånd i lindningen ≃ 53 Ω	⊗	Nej

FEL-KOD	KOMPONENT PLACERING	KONTROLL MED	KOPPLINGS-STYCKE PÅ DATOR	POLBOX-NUMMER	ANSLUTNING KOMPONENT	KONTROLLVÄRDEN	KONTROLL-LAMPA	REDUCERAD DRIFT
27	Hastighets-givare (1620) *på automatlåda*	Fordonstest Voltmeter Voltmeter	Ansluten Ansluten Ansluten	 27-17	1 2 Vit 1 3	Kontrollera att kilometerräknaren fungerar Tändningen är tillslagen U ≃ U batteri När bilen rullar bör ca 6 volt uppmätas	⊗	Ja
31	Självjusterande fethet					Finns andra felkoder ? Reparera felen Kontrollera : – bränslekvaleteten – förvärmning syresond – elektroventil tankventilation (blockerad öppen) – bränsletryck – läckage avgassystem före syresond Test av manöverdon för att kontrollera att ingen insprutare står blockerad i öppet läge	⊗	Ja
33	Tryckgivare (1312)	Voltmeter	Ansluten	14-16 14-32	3 2 Svart 3 1	U = 5 volt Variera trycket med hjälp av en handpump Undertryck 600 m.bar → 2,1 V Undertryck 400 m.bar → 3,45 V Undertryck 220 m.bar → 4,75 V	⊗	Ja
34	Styrning av kanisterventil (1215)	Aktivering Voltmeter Ohmmeter	 Ansluten Urkopplad	 22-17 22-35	1 2 Svart	Aktivering → kod 84 Styrningen av kanisterventilen är magnetiserad 2 gånger per sekund under 15 sekunder Voltmetern oscillerar varje gång spänningen ansluts Kontrollera magnetventilens motstånd 30 Ω < R < 50 Ω	⊗	Nej
41	Varvtalsgivare på växellåds-huset (1313)	Ohmmeter	Urkopplad	28-11	1-2 Svart	Motstånd mellan 300-400 Ω Ej justerbart avstånd 0,5 - 1,5 mm Ej reglerbart axialslag 0,5 - 1,5 mm Kontroller isoleringen till jord	⊗	Nej
42	Insprutare 1331-1332 1333-1334	Ohmmeter	Ansluten Urkopplad		På varje insprutare	Aktivering → kod 82 En insprutares motstånd ≃ 16 Ω	⊗	Nej

FEL-KOD	KOMPONENT PLACERING	KONTROLL MED	KOPPLINGS-STYCKE PÅ DATOR	POLBOX-NUMMER	ANSLUTNING KOMPONENT	KONTROLLVÄRDEN	KONTROLL-LAMPA	REDUCERAD DRIFT
44	Knackningsgivare (1120)	Voltmeter	Ansluten	33-34-16 33-16	 Grön	– Kontrollera givarens anslutning – Kontrollera ledningen i kretsen mellan det gröna kopplingsstycket och datorn – Accelerera kraftigt : 0,1 V < U < 0,7 V	⊗	Ja
45	Tändspole cylindrar 1 och 4 (1135) *på topplock*	Ohmmeter	Urkopplad		 4 1 Svart	Motstånd i primärkrets R ≃ 0,8 Ω Motstånd i sekundärkrets R ≃ 14 kΩ BOSCH R ≃ 7,1 kΩ SAGEM R ≃ 8,6 kΩ VALEO	⊗	Nej
52	Justering av fethet syresond	Voltmeter	Ansluten med motor igång	12-29	 Vit	Kontrollera lufttätheten på insugs- och avgaskretsar – Kontroll av funktionen på datorn : vänta 2 minuter (förvärmning av sonden) Läs av spänningen på polerna 12 och 29 : 0↗1V↘0↗1V – Kontrollera högspänningskablarna, tätheten i avgassystemets täthet (före sonden)	⊗	Ja
53	Matarspänning	Voltmeter	Ansluten	17-35	Batteri	Tändningen är tillslagen **10 - 15,5 volt** Kontrollera laddningskretsen	⊗	Ja
54	Dator (1320)					Finns någon annan felkod ? Reparera felen Om motorn går, kontrollera matningen och datorns jordning Dator ur funktion	⊗	Ja
57	Tändspole cylindrar 2 och 3 (1135) *på topplock*	Ohmmeter	Urkopplad		 4 2 Svart	Motstånd i primärkrets R ≃ 0,8 Ω Motstånd i sekundärkrets R ≃ 14 kΩ BOSCH R ≃ 7,1 kΩ SAGEM R ≃ 8,6 kΩ VALEO	⊗	Nej

Automobiles CITROËN

Société Anonyme au capital de 1 400 000 000 F
R.C.S. Nanterre B 642050.199 - SIRET 64205019900644

Siège Social : 62, boulevard Victor-Hugo

92208 Neuilly-sur-Seine Cedex

Tél. : (1) 47.48.41.41 - Télex : CITR 614 830 F

DCE/APV
Méthodes Réparation
Route de Gizy - 78140 VÉLIZY
Édition Mars 1993

Impression-Reliure Mame Imprimeurs - Tours

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