



CITROËN
SERVICEAVDELNINGEN

SERVICE- MEDDELANDE

BX

REF. BX - 0 - 42

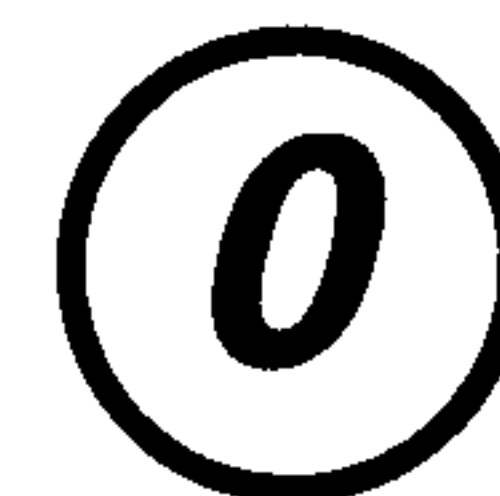
BX 14 RE - TRE

N^o 15/89

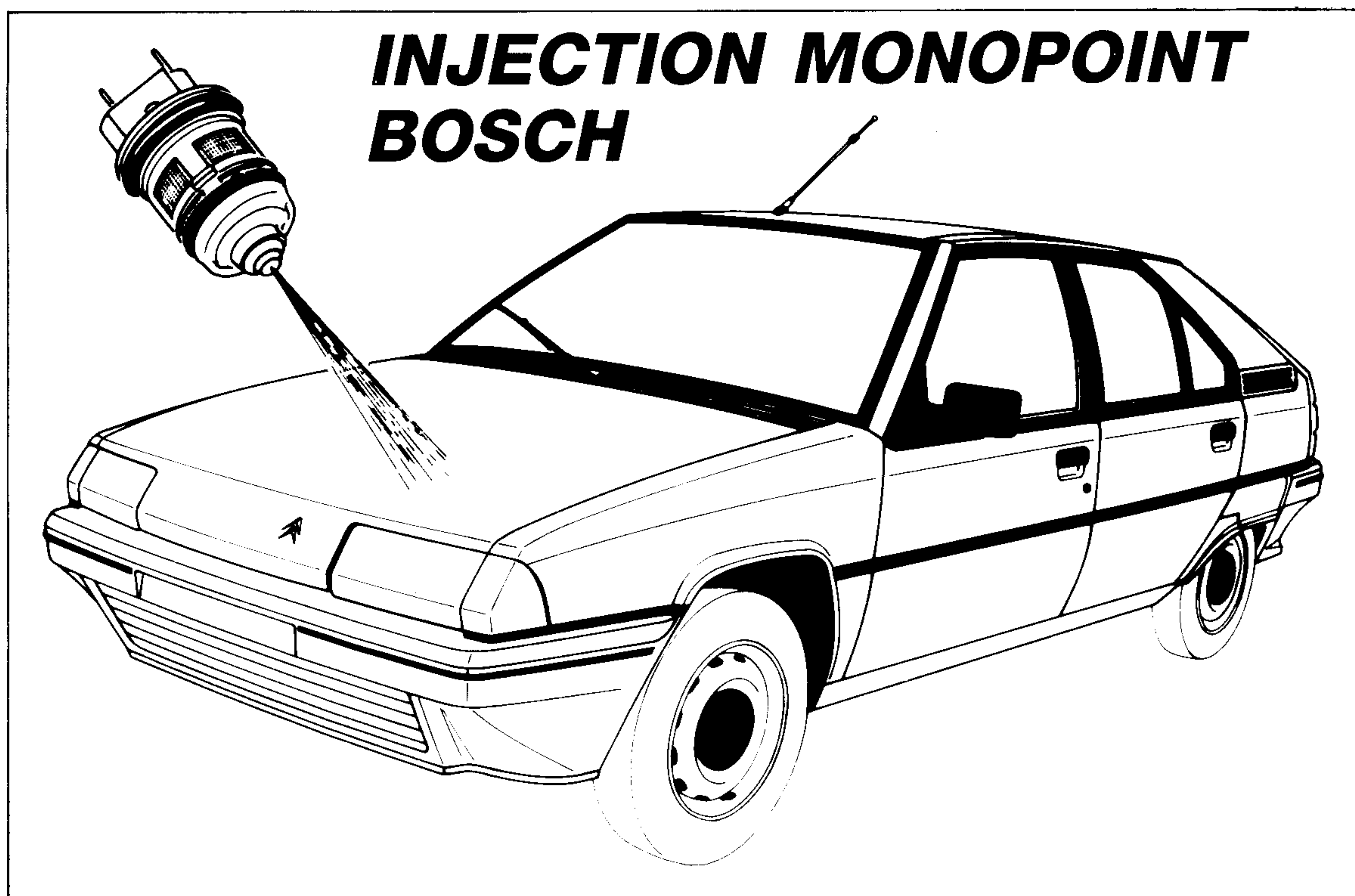
DAT. 89.09.12

Ny motor
Avgasrening

GRUPP



Fr.o.m. juli 1988, är BX 14 som säljs i SCHWEIZ - SVERIGE - TYSKLAND - ÖSTERRIKE och NORGE, försedda med ett nytt bränsleinsprutningsystem:



Då dessa vagnar är försedda med katalysator, får endast blyfri bensin användas.

INNEHÅLL

	DATA	Sida
- Allmänna data		2
- Motor		3, 4, 5, 6, 7
- Kraftöverföring		7
- Fjädring - styrning - hjul		7

INSPRUTNINGSSYSTEM BOSCH MONOPOINT

- Principschema - detaljernas placering		8
- Funktionsprincip		9
- Beskrivning av detaljerna - funktion		10, 11, 12, 13
- Självdiagnos		13, 14
- Kontroll av delarna		15, 16
- Elkrets		17
- Underhåll		18

ALLMÄNNA DATA

Handelsbenämning (i Sverige finns ej alla dessa versioner)	BX - BX14RE - BX14TRE
Motor	KDZ
Cylindervolym	1360 cm ³
Växellåda	5-växlad
Officiell beteckning	XB serie FG

MÅTT

Axelavstånd	2,655 m
Främre spårvidd	1,420 m
Bakre spårvidd	1,364 m
Största längd	4,237 m
Största bredd	1,688 m
Främre överhäng	0,822 m
Bakre överhäng	0,760 m
Höjd körklar	1,361 m
Markfrigång (lastad)	166 mm
Bagagerumsvolym (under hatthyllan)	444 dm ³

VIKTER

Nedanstående vikter är ungefärliga. För exakt uppgifter angående svensk version, se besiktningsinstrumentet.

Tjänste vikt	1040 kg
Totalvikt	1365 kg
Varav max på framaxeln	720 kg
Varav max på bakaxeln	680 kg
Max tågvikt	2365 kg
Max släpvagnsvikt	1000 kg
Max kultryck	70 kg
Max last på takräck	75 kg

PRESTANDA (1/2 lastad vagn)

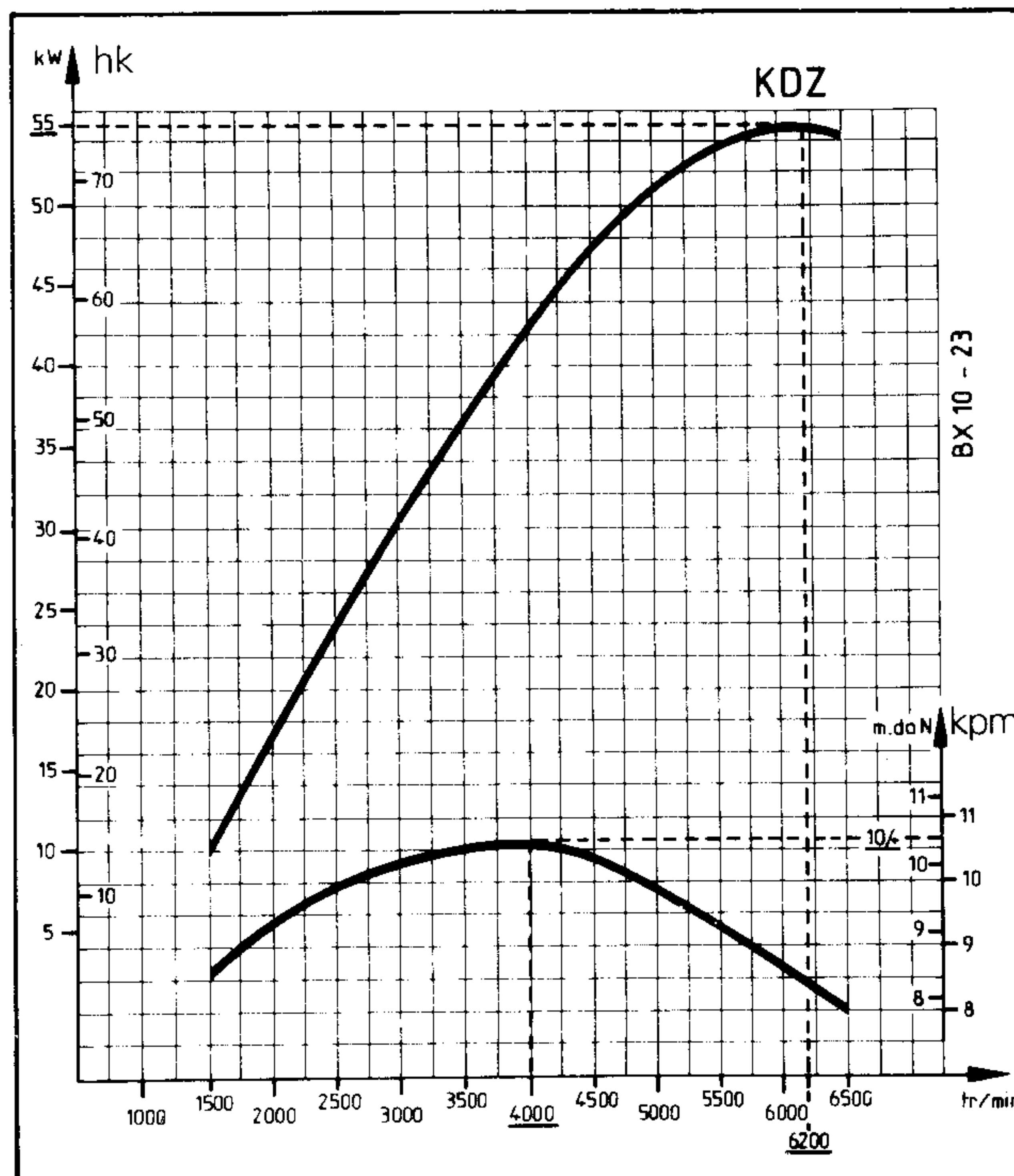
- 0 - 400 m
- 0 - 1000 m
- 0 - 100 km/timme
- Toppfart

Motor för RON 95	Motor för RON 91
18,3 sek	19 sek
38,8 sek	35,2 sek
12,8 sek	14,4 sek
170 km/timme	168 km/timme

MOTOR

● **Data:**

Motortyp Cyl.diameter Slaglängd Cyl. volym Kompressionsförhållande Bränsle Max effekt (EG) (DIN) Max vridmoment (DIN) Max varvtal	KDZ (TU 3 M) 75 mm 77 mm 1 360 cm ³ 8,8/1 blyfri bensin RON 95 (RON 91 tillåten) 55 kW } vid 6200 v/min 75 hk } 10,6 kpm vid 4000 v/min 6800 v/min
--	---

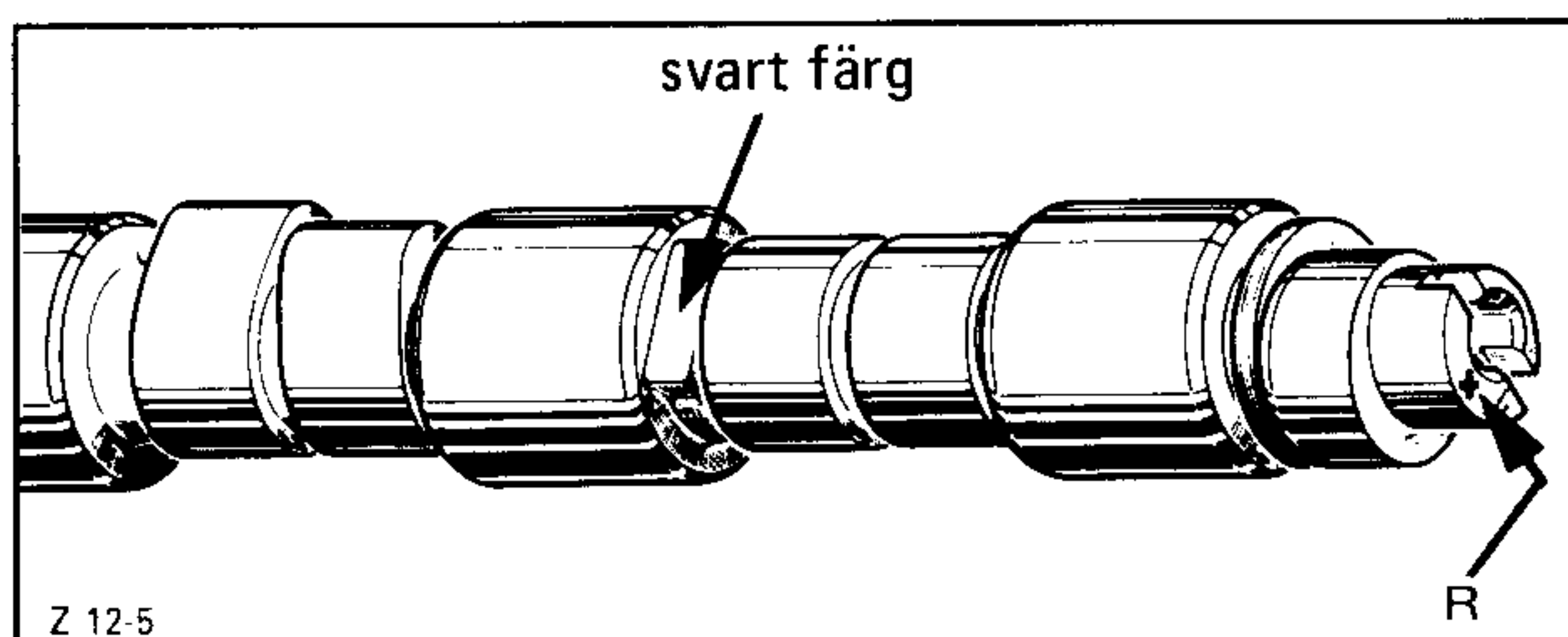


● **Uppbyggnad:**

- Den nya motorn är en vidareutveckling av motor K2A (AX GT, typ Frankrike).
- Kolvar: Identiska med dem på vagnar med pilotförgasare.
- Speciell vattenkammare på topplocket: Ø för vattentemperatursonden.
- Speciellt insugningsgrenrör (med plats för Monopoint-systemets insprutningsenhet).
- Utblåsningsgrenrör: Identiskt med det på vagnar med pilotförgasare.
- Motorupphängning: Hydroelastiskt motorfäste.

● **Ventilsystem:**

- Teoretiska ventiltider med ett provisoriskt ventilspel på 0,7 mm:

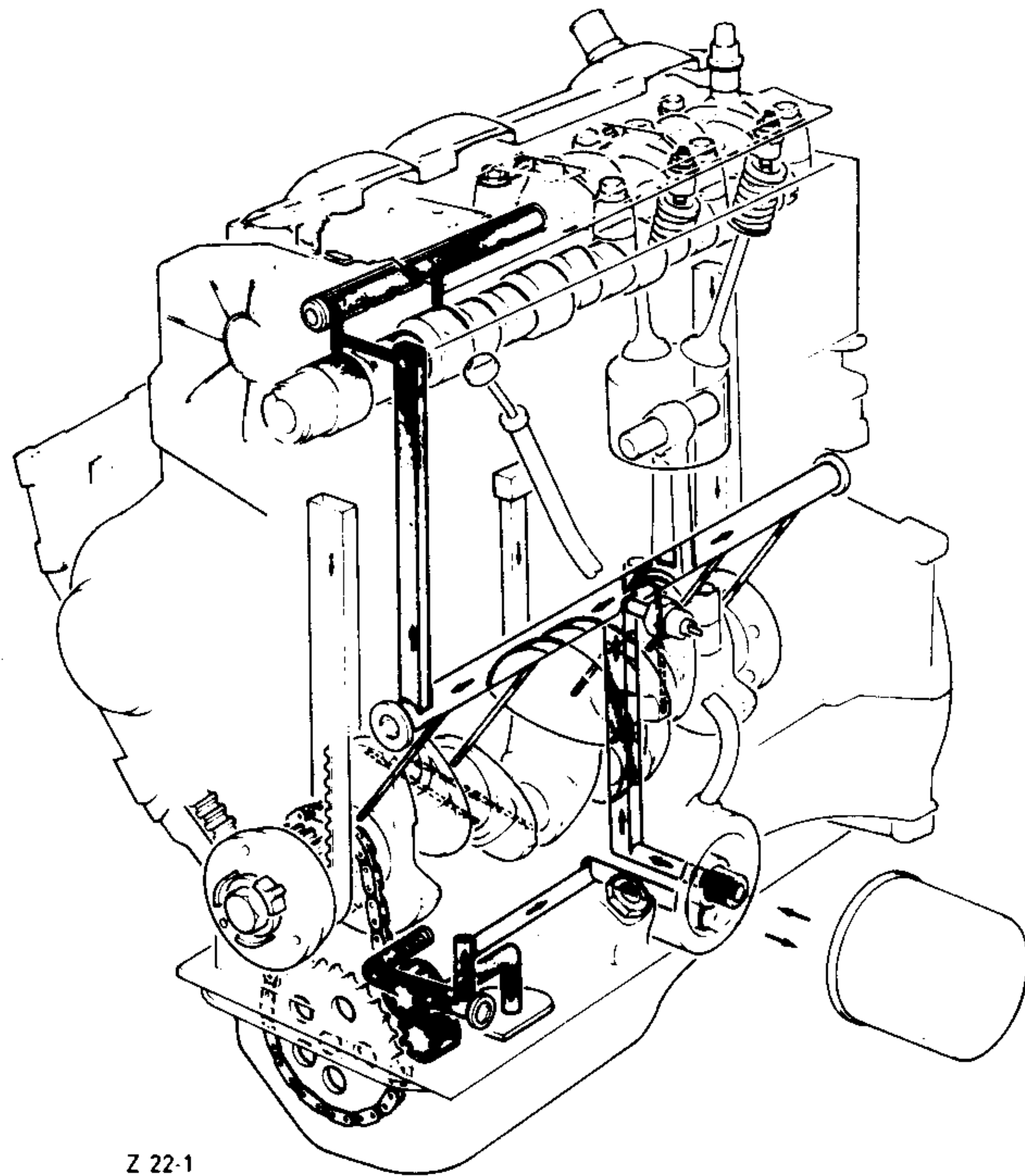


Insug öppnar:	7°28' F.Ö.D.
Insug stänger:	41°02' E.U.D.
Utblåsning öppnar:	56° F.U.D.
Utblåsning stänger:	7°27' E.Ö.D.

- Ventilspel (kall motor):

Insug	0,20 mm
Utblåsning	0,40 mm

● Smörjsystem:



Z 22-1

Trycksmörjning - Kedjedriven oljepump av kugghjulstyp.

Oljefilter med inbyggd by-pass-kanal:

Rymd vid oljebyte	ca 3,2 liter
Rymd vid olje- och filterbyte	ca 3,5 liter
Oljetryck (vid 90°C)	4 bar vid 4000 v/min
Oljetryckskontaktens tarering	0,8 bar
Oljefilter	PURFLUX LS 468 B (eller A)
Rekommenderad olja	TOTAL GTS PLUS 15W40 eller TOTAL GTI 3 10W40

Urtappningsplugg: 24 mm:s sexkant / 8 mm:s invändig fyrkant.

● Kylsystem:

Systemet arbetar med ett övertryck av 1 bar.

Kylvätska: Vatten + glykol (frysskydd ned till - 30°C).

Vattenpumpen drivs av transmissionsremmen.

Kylare med inbyggt expansionskärl (yta: 16 dm²).

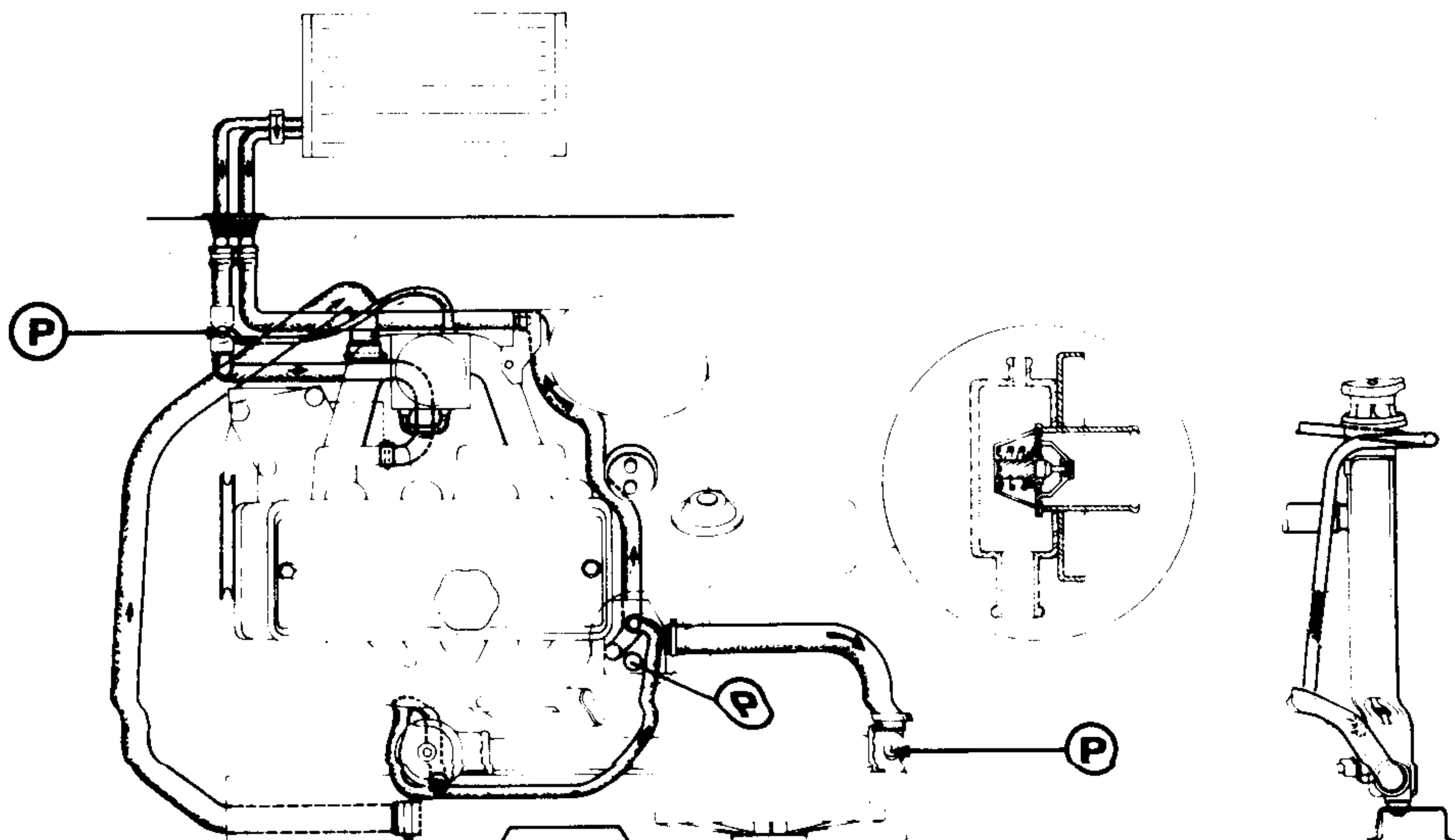
Kylfläkt med 1 hastighet (effekt 200 W).

Avslagstemperatur för kylfläkten: 90°C.

Termostaten börjar öppna vid 88°C.

Varningstemperatur: 110°C.

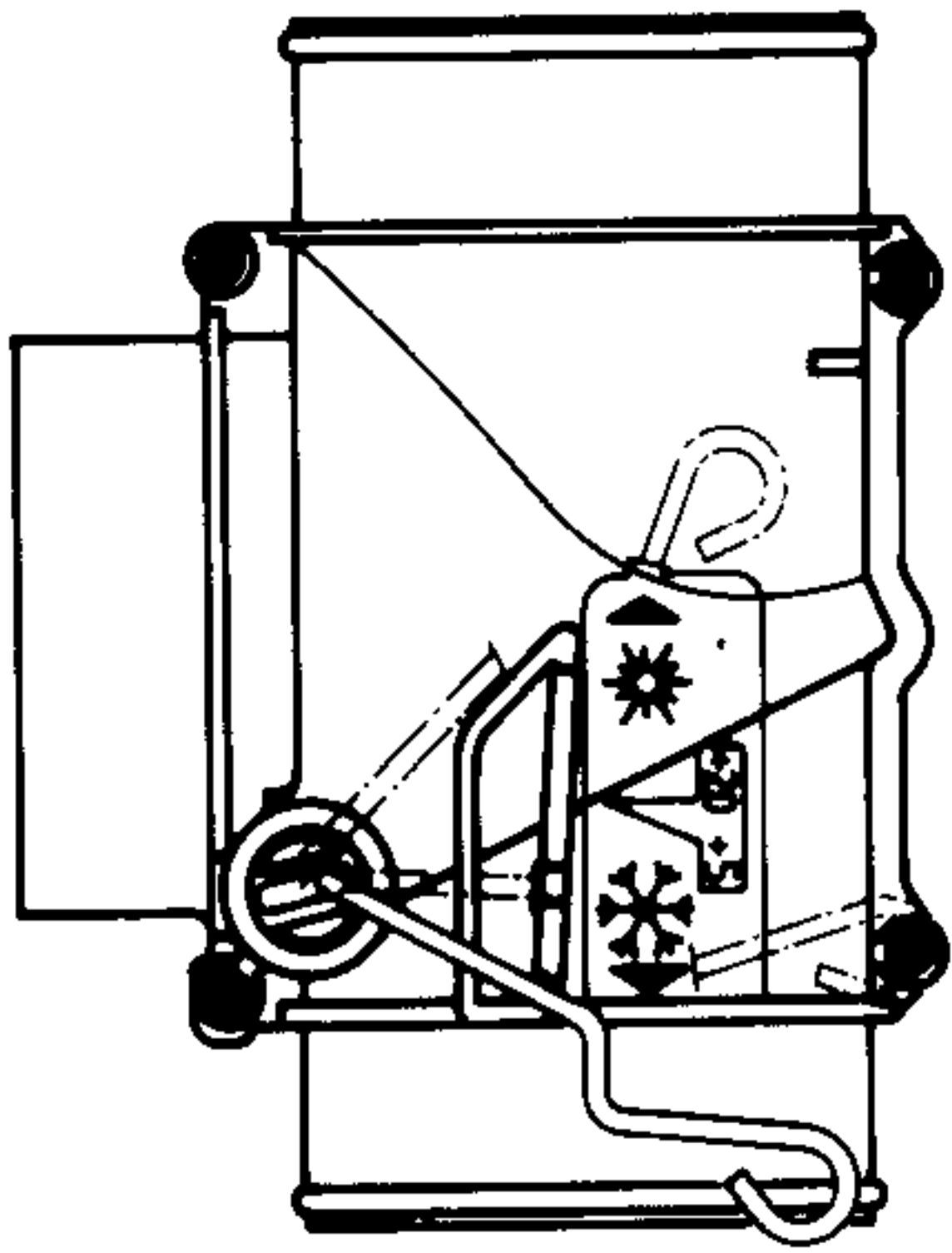
Kylsystemets rymd: 6,5 liter.



- **Påfyllning och luftning av kylsystemet:**

- Blanda till kylvätskan (frysskydd ned till -30°C).
- Demontera luftningsskruvarna (P).
- Fyll långsamt på och återmontera luftningsskruvarna så snart vätskan rinner ut genom hålen för dessa.
- Komplettera vätskenivån (skall stå i jämnhöjd med kylarlocket).
- Låt motorn gå på 2000 till 2500 v/min (utan kylarlock) till dess att kylfläkten slår på och därefter åter slår av.
- Stäng av motorn och låt den kallna.
- Komplettera vätskenivån (skall stå i jämnhöjd med kylarlocket).
- Sätt tillbaka kylarlocket.

- **Luftintag:**



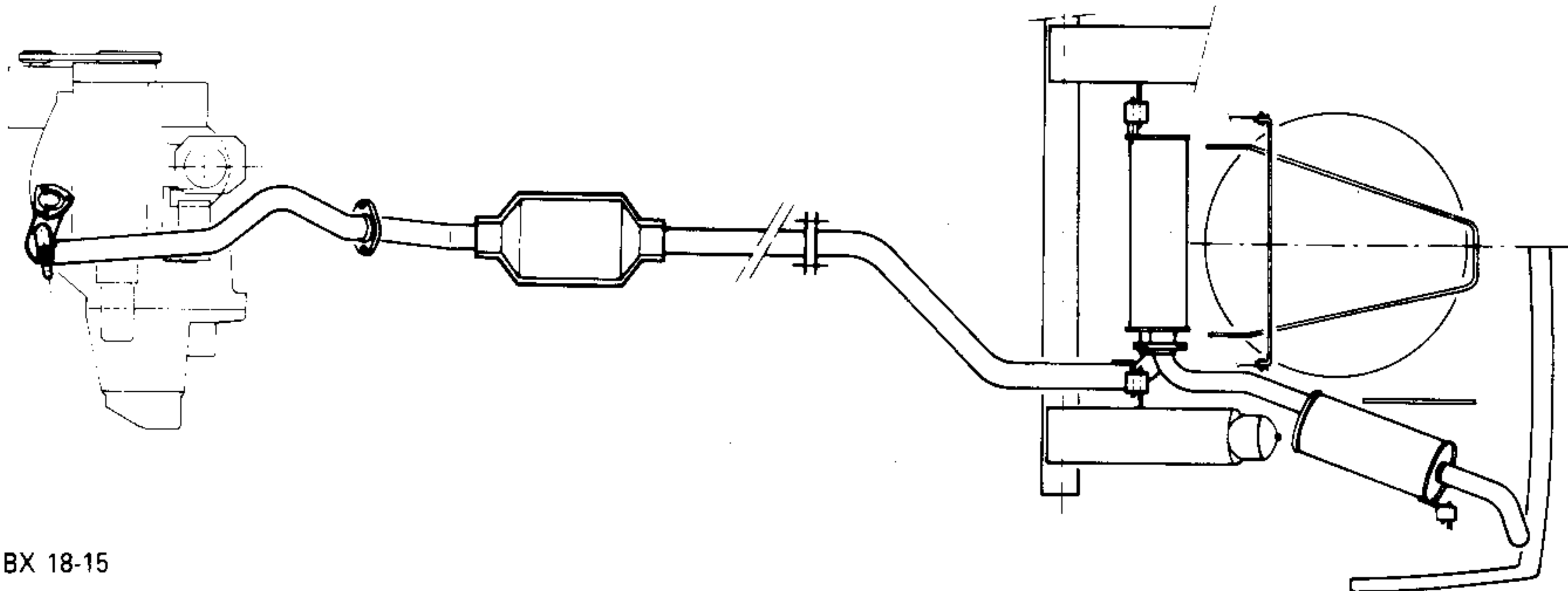
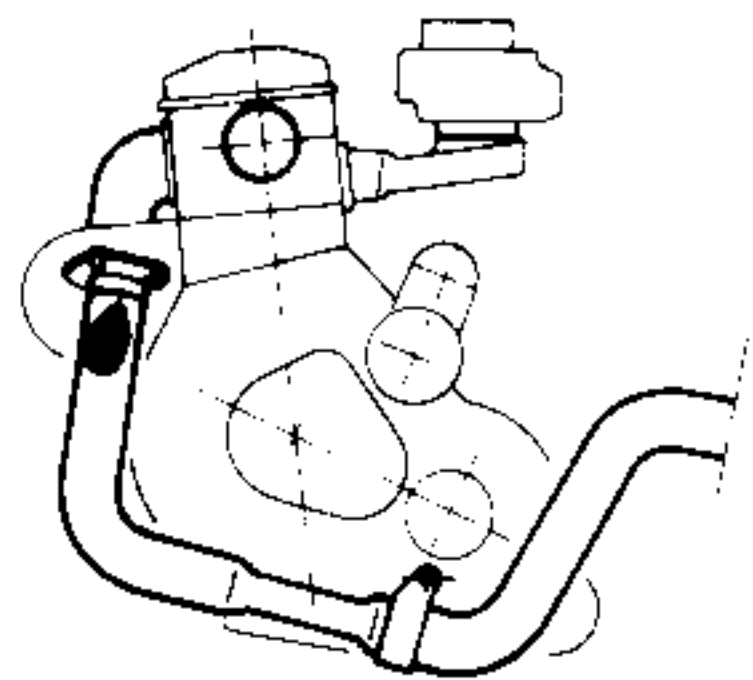
Z 17-2

- Modifierad luftintagskrets.
- Luftrenare med resonanskärl och torrfilter.
Filterreferens: AP. AC. AT 7801
- Fördelningshus med manuell omställning.
- Ny förbindelseslang mellan luftrenare och förgasare.
- Ny förbindelseslang (grövre diameter) mellan blandningshus och luftrenare.
- Blandningshus och insugningsmunstycke i en enhet.

- **Bränslesystem:**

- Sluten bränsletanksventilation (se sid 11).
- Bränsletank av svart polyetylenplast med invändig anti-avdunstningsbeläggning. Rymd: 52 liter. Speciellt utförande för att ge plats åt bränslepump och -filter ($\varnothing = 57$ mm istället för 50 mm).
- »Strypt» bränslepåfyllningsöppning för att endast påfyllningspistol ($\varnothing = 21$ mm) för blyfri bensin skall gå att föra in.

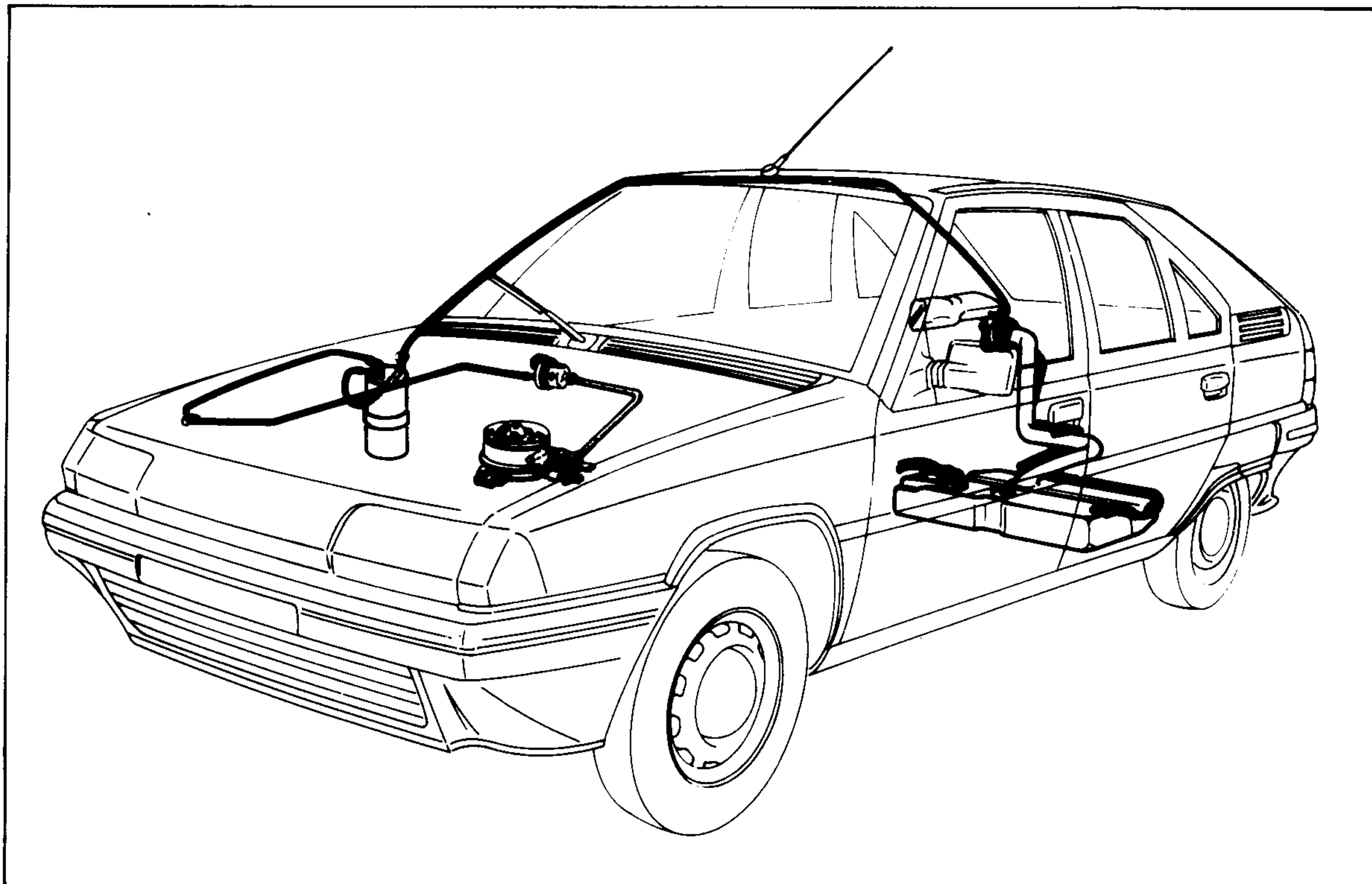
- **Avgassystem:**



BX 18-15

- Specifikt främre rör med plats för syresonden.
- Katalysator typ TR: PSA K 017, identisk med den på AX med monopointinsprutning.
- Specifikt bakre rör.
- Tryckutjämningskärl: Samma som på BX14 och 16 (AP-AC-AT 4017).
- Bakre ljuddämpare: Samma som på BX14 och 16 (AP-AC-AT 4018).

- Tankventilationskrets:



BX 17-30

Med hjälp av denna anordning leds bränsleångorna från tanken till motorns insugningsrör, istället för att släppas ut i den omgivande luften.

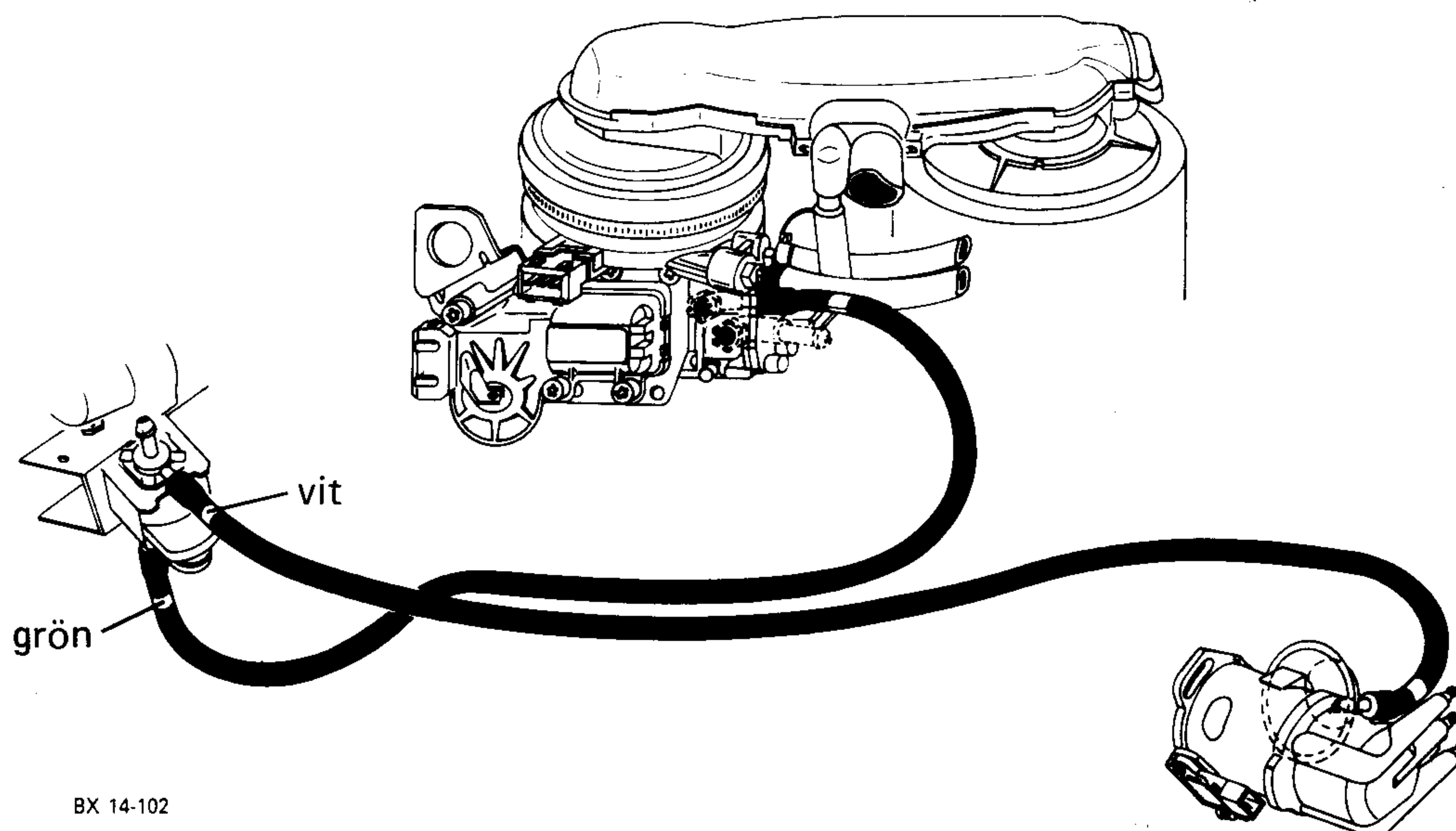
Avstängd motor:

Kanisterbehållaren (med filter av aktivt kol) suger upp bensenångorna från bränsletanken.

Gående motor:

Då vissa i datorn programmerade gränsvärden (motortemperatur, varvtal och belastning) uppnås, magnetiseras (öppnas) avstängningsventilen så att bränsleångorna sugas in i insugningsgrenröret. Härvid kommer samtidigt luft att sugas in genom kanisterns kolfilter och rena detta.

- Brytanordning för vakuomtändförställningen:



BX 14-102

Denna funktion åstadkommer ett stabilt tomgångsvarv, speciellt efter kallstart. Vakuomtändförställningen avbryts endast på tomgång. Elektroventilen styrs av den i tomgångsregulatorn inbyggda kontakten.

● **Drivaxlar:**

Nya drivaxlar:

På växellådssidan = tripodknutar anpassade till den nya växellådan.

På hjulsidan = kulknutar ($\varnothing = 16$ mm).

FJÄDRING - STYRNING - HJUL

● **Hjul och däck:**

	LÄTTMETALL	PLÅT	FÄLGAR	DÄCK (SLANGLÖSA)	TRYCK I BAR		
					FRAM	BAK	RESERV
Standardmontering SEDAN KOMBI		X	4.50 B 14 FH 4.30	145 R 14 MX	1,9 2,2	2 2,5	2,2 2,7
Option-montering SEDAN KOMBI	X	X	5.00 B 14 FH 4.25 5.00 B 14 CH 4.25	165/70 R 14 MXL	1,8	1,8	2
	X	X	5.00 B 14 FH 4.25 5.00 B 14 CH 4.25		2,3	2,5	2,7
Tillåtna monteringar (snödäck)		X	4.50 B 14 FH 4.30	145 R 14 M + S	Angivna tryck avser standardmontering		
		X	5.00 B 14 FH 4.25	165/70 R 14 M + S			

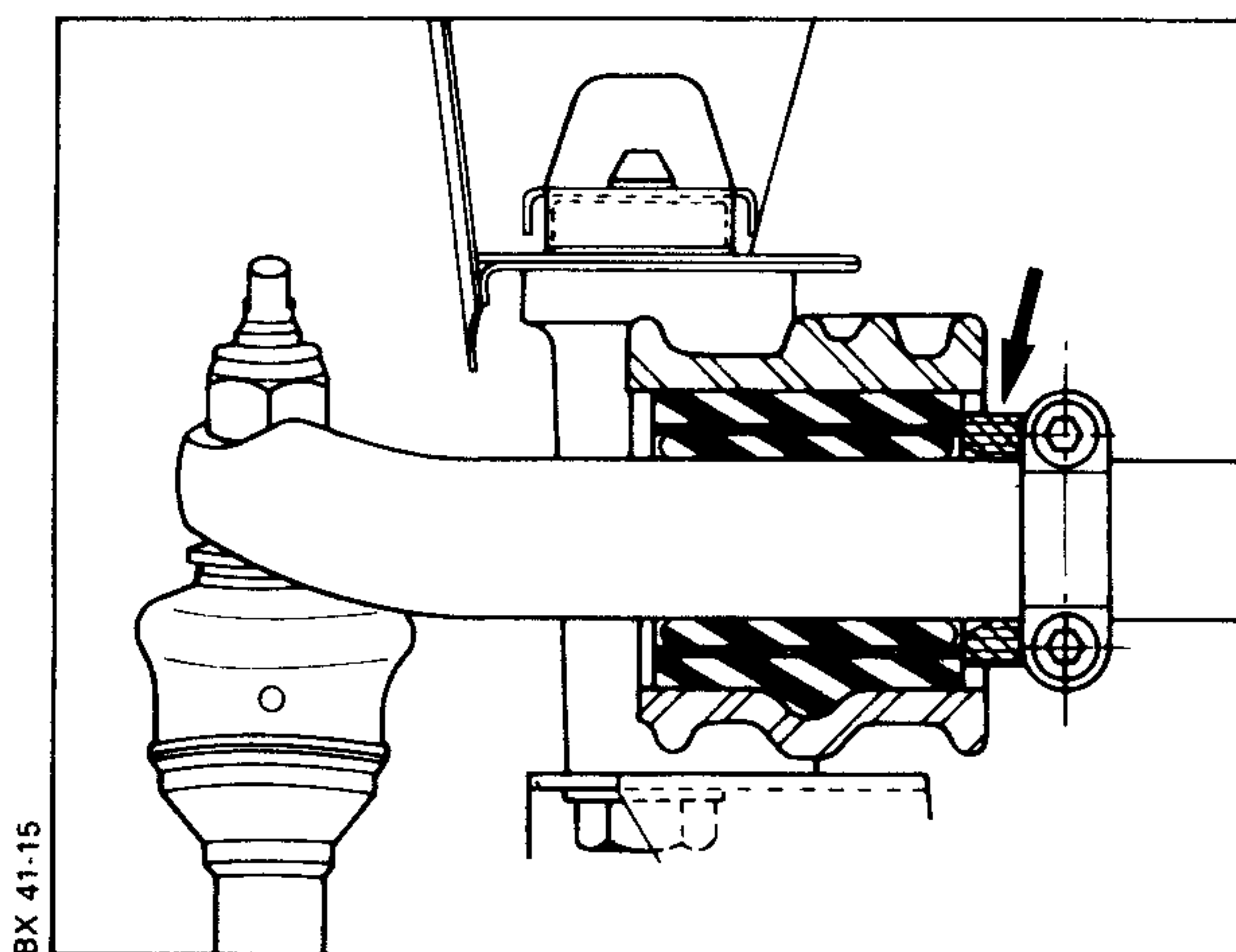
Lättmetallfälgar

DET ÄR FÖRBJUDET ATT MONTERA SLANGAR PÅ DESSA FÄLGAR ENBART AVSEDDA FÖR SLANGLÖSA DÄCK.

● **Speciella uppgifter:**

- Ny framvagnsbrygga (p.g.a. den nya motorn).
- Ny krängningshämmare: oförändrad diameter (22,5 mm) men ändrad form.

- Axiallagring medelst gummiblock med distansringar av plast (→) fasthållna av överfallsbyglar.



- Fram- och bakvagnsvinklar såväl som data för fram- och bakvagn är oförändrade.

● **Styrning:**

Mekanisk styrning (oförändrad jämfört med tidigare).

TÄNDSYSTEM

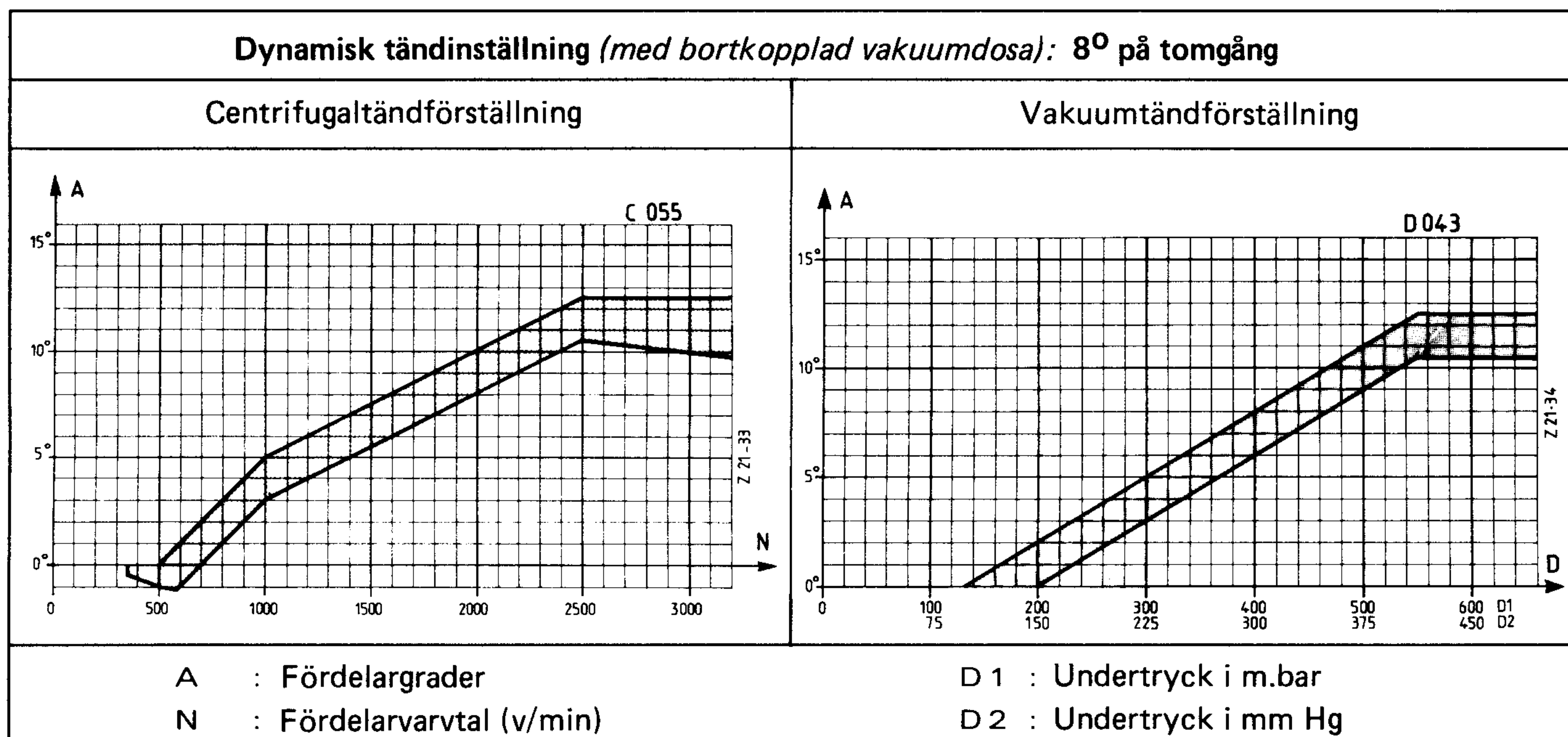
Elektronisk tändning. Fördelare med magnetavkännare.

● Tändfördelare:

Fabrikat: BOSCH eller DUCELLIER

Tändförställningskurvornas beteckning: C 055 - D 043

Pulsgeneratorns motstånd: ca 300 Ω .



● Tändspole:

- Typ BTR 02 (torr typ)
- Fabrikat: BOSCH, DUCELLIER eller MAGNETI MARELLI.
- Lindningens motstånd: Primär/sekundär 0,8 Ω / 6500 Ω (ca).

● Tändstift:

- Med plant säte («Fine Line»)
- Åtdragningsmoment: 2,5 kpm
- Elektrodavstånd: 0,80 mm
- Fabrikat EYQUEM: FC 42 LS
- CHAMPION: C 10 YCC

● Transistorenhet:

- Typ MTR 02 (monterad på tändfördelaren)
- Fabrikat: BOSCH

KRAFTÖVERFÖRING

● Växellåda:

- 5-växlad växellåda (märkning på skylt: 2 CA 14).
- Oljerymd: 2 liter.
- Oljekvalitet: TOTAL TRANSMISSION BV (75W 80 W).

VÄXEL	UTVÄXLING I VÄXELLÅDAN	SLUTVÄXEL	VID HJULEN	* HASTIGHET I KM/TIM VID 1000 MOTORV/MIN
1	12/41	14/60	0,0682	7,37
2	20/36		0,1196	12,92
3	28/38		0,1719	18,56
4	37/39		0,2213	23,90
5	41/35		0,2733	29,51
Backen	12/43		0,0651	7,02
Hastighetsmätardrivningens utväxling: 21/18				

* Med däck 145R 14 MX eller 165/70R MXL, med en rullningsomkrets under belastning av 1,8 m.

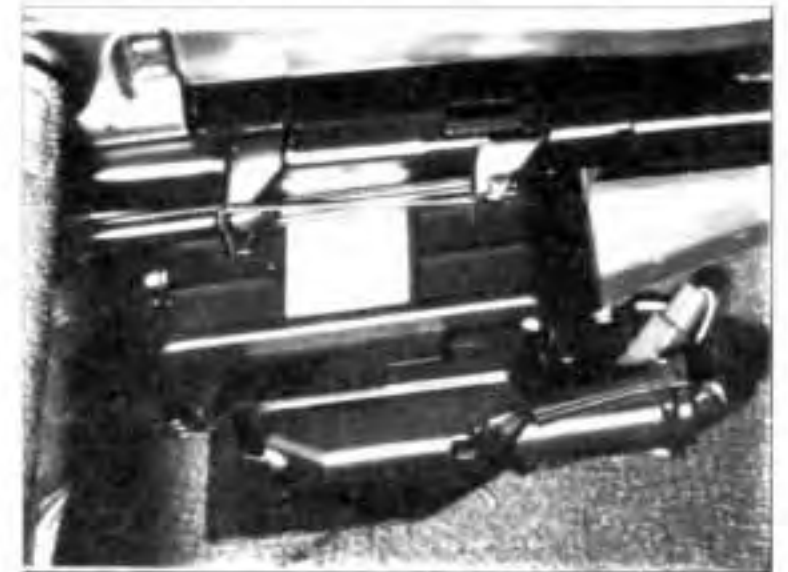
Citroen BX14 Monopoint



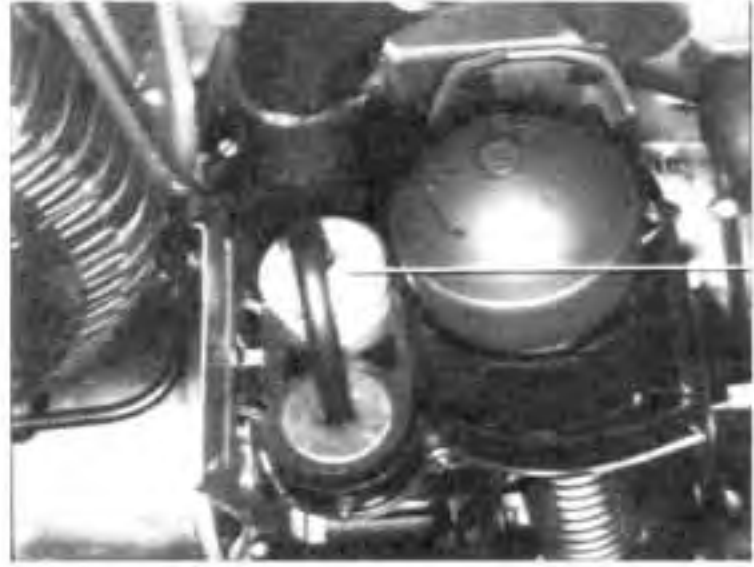
Elektrisk bensinpump



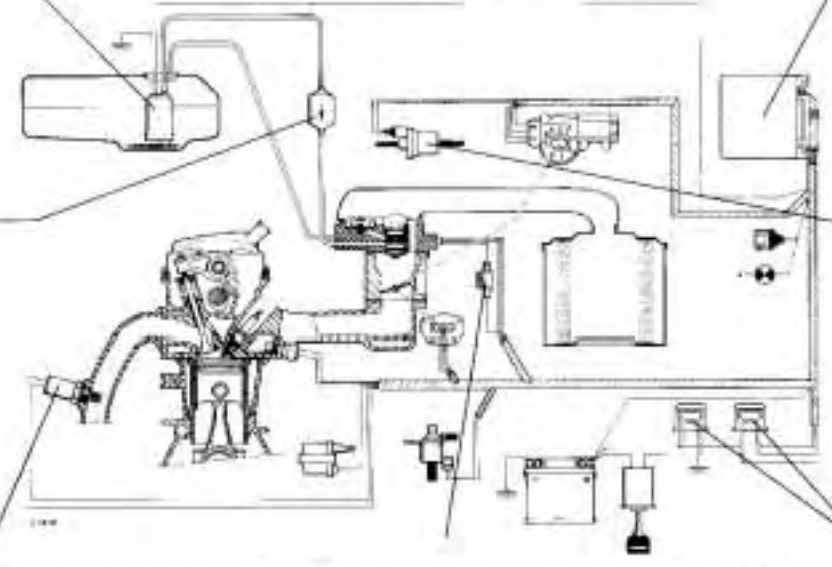
Monopoint förgasare



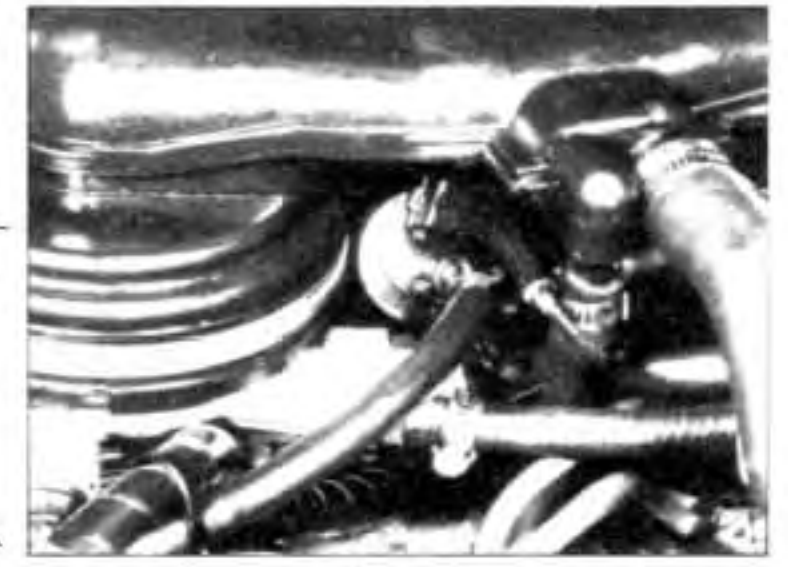
Dator



Bensinfilter (på tanken)



PRINCIPSCHEMA - DETALJPLACERING



Avstängningsventil för tankventilation



Lambdasond

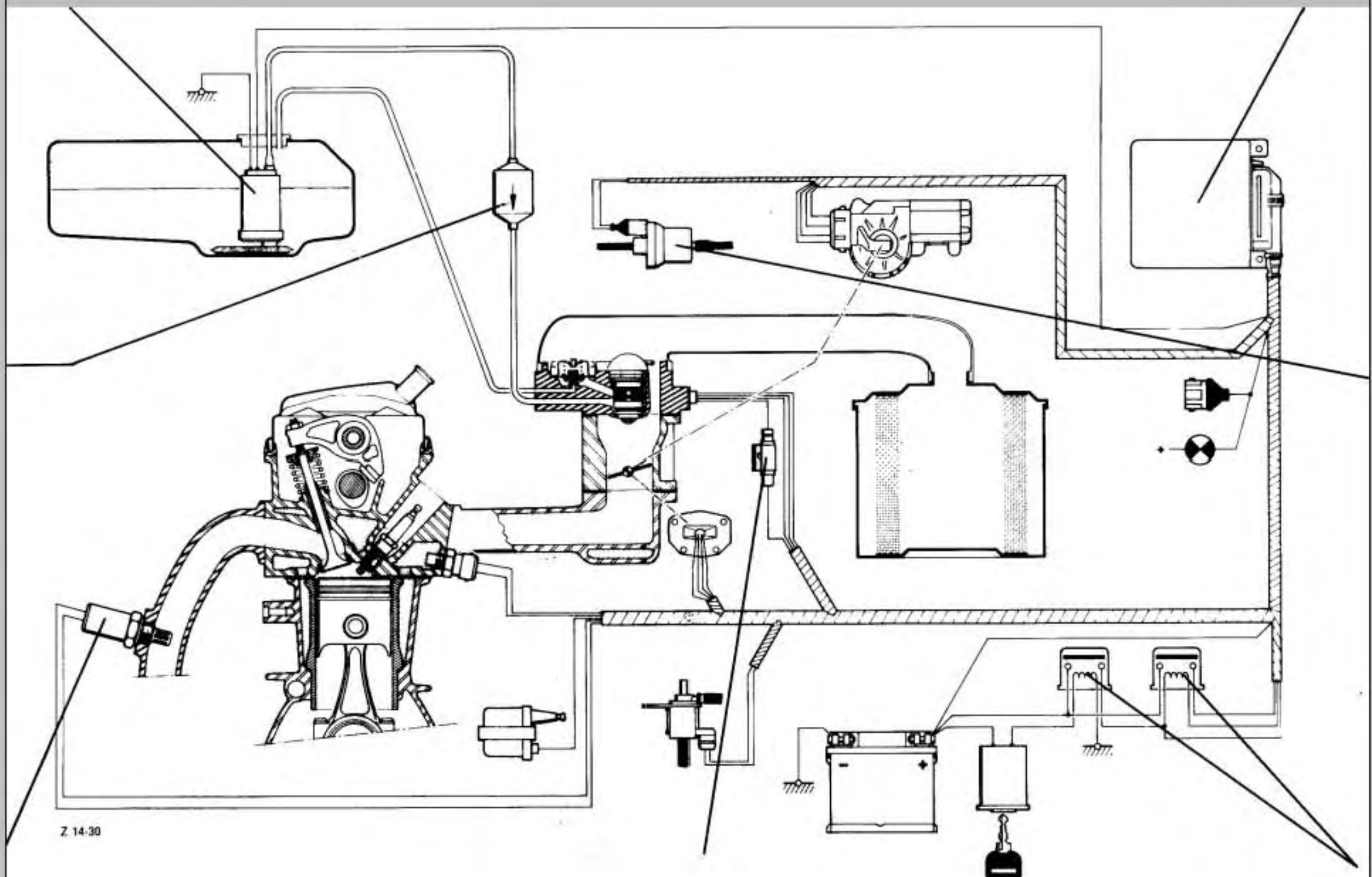


Motstånd (i serie med insprutaren)

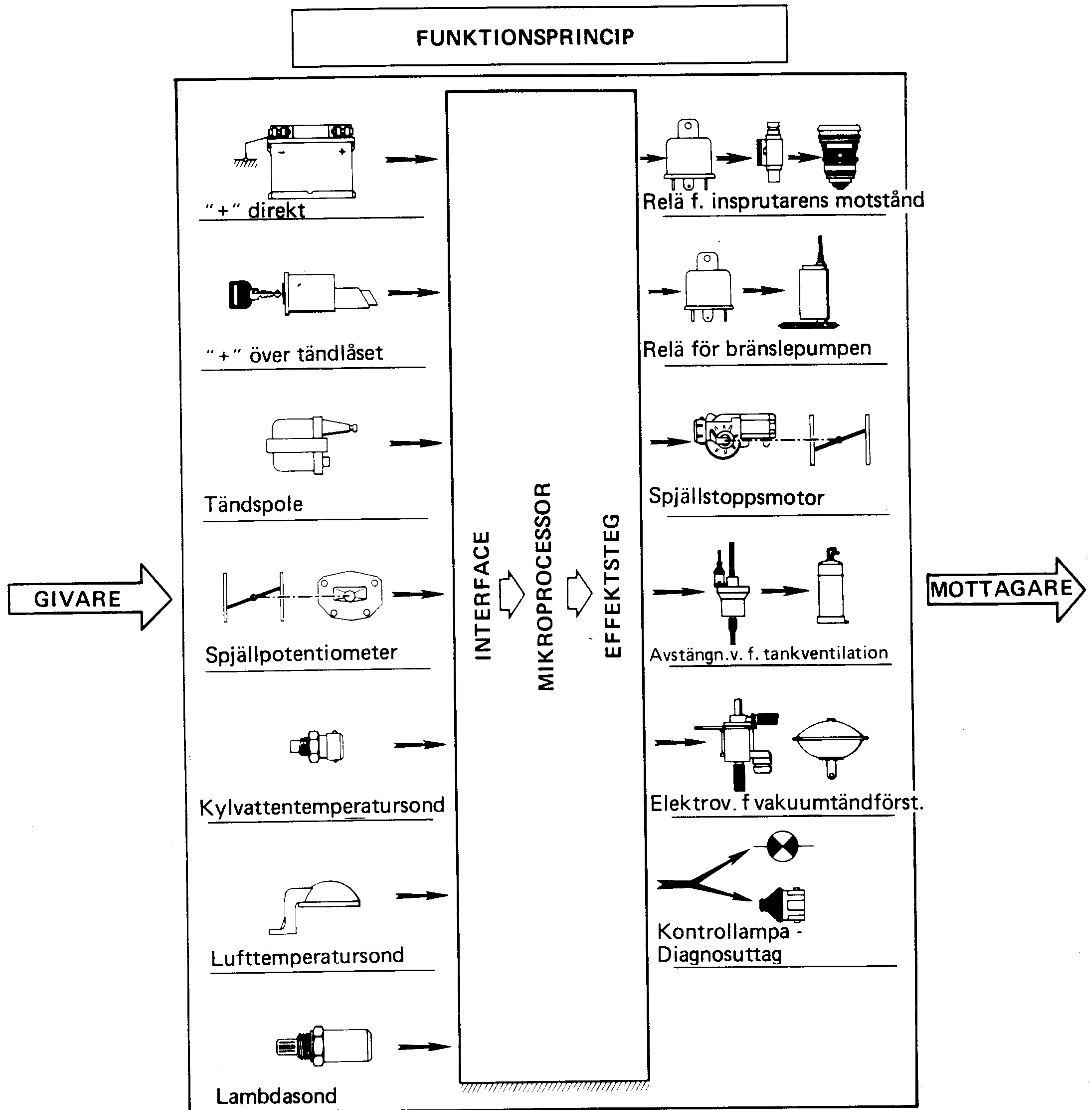


Relä

SM1589-18S08



SM1589-18S08C2
Bild Översikt



Z 14-31

MONO-JETRONIC-systemet använder sig av en elektromagnetisk insprutare för alla fyra cylindrarna. Denna insprutare, placerad i den centrala insprutningsenheten, sprutar då och då in bensin i luftflödet ovanför gasspjället. Fördelningen av bränsleblandningen mellan cylindrarna, sker därefter i insugningsgrenröret, som på en förgasarmotor.

Datorn fastställer insprutningstiden på basis av följande grundparametrar:

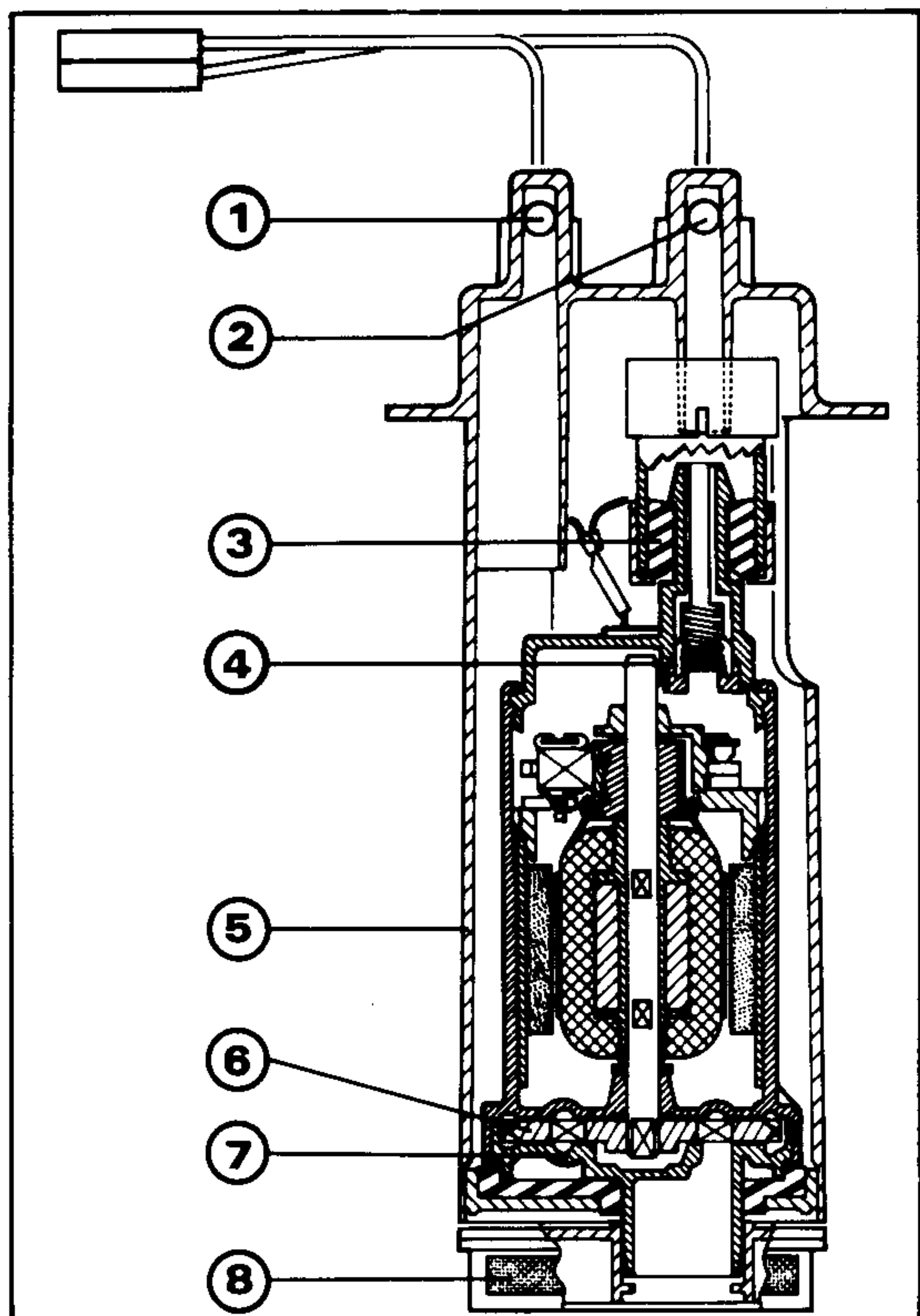
- **Spjällvinkel** (potentiometer på spjällaxeln)
- **Motorvarvtal** (tändningens primärkrets)

Andra informationer, som kylvattentemperatur eller insugningsluftens temperatur, kan medföra en korrigerig av datorns grundsignal till insprutaren.

Då vagnen är försedd med katalysator, krävs slutligen också att bränsleblandningens fetthet »före» denna styres med hjälp av informationer från en syresond (Lambdasond).

BRÄNSLEKRETS

Systemet har ett arbetstryck av ≈ 1 bar.



Bränslepump av turbintyp, nedsänkt i tanken:

- tryck	1,1 bar
- kapacitet	80 till 100 liter/timme
- max effekt	60 W
- spänning	12 V
- BOSCH-ref	EKP 5

(1)	: Retur
(2)	: Utlopp
(3)	: Elastisk ring
(4)	: Backventil
(5)	: Pumphus
(6)	: Turbin
(7)	: Urluftningskanal
(8)	: Filter

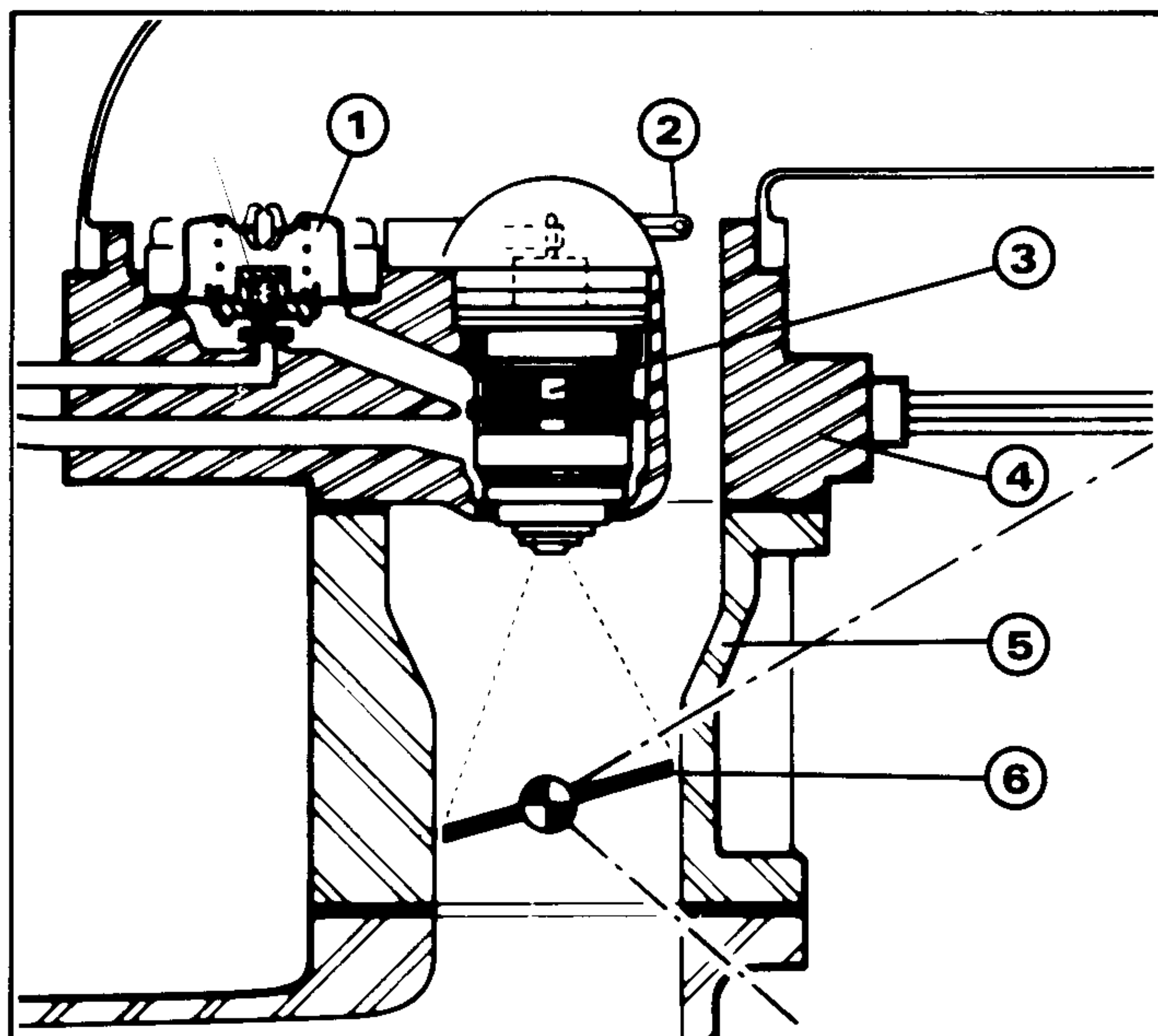
Z 17-9

Bränslefilter:

- Identiskt med det som finns på övriga Citroen-vagnar med insprutningsystem (aluminiumkåpa).
- Placering: Som på övriga BX med insprutningsmotor; genomsläpplighet: 8 till 10 mikroner.

- Monteringsriktning (). Detta för att utloppsfiltret skall kunna fånga upp ev pappersrester.

Central insprutningsenhet:



(1)	: Bränsletrycksregulator
(2)	: Lufttemperatursond
(3)	: Elektromagnetisk insprutare
(4)	: Lock
(5)	: Spjällhus
(6)	: Spjäll

Z 14-30

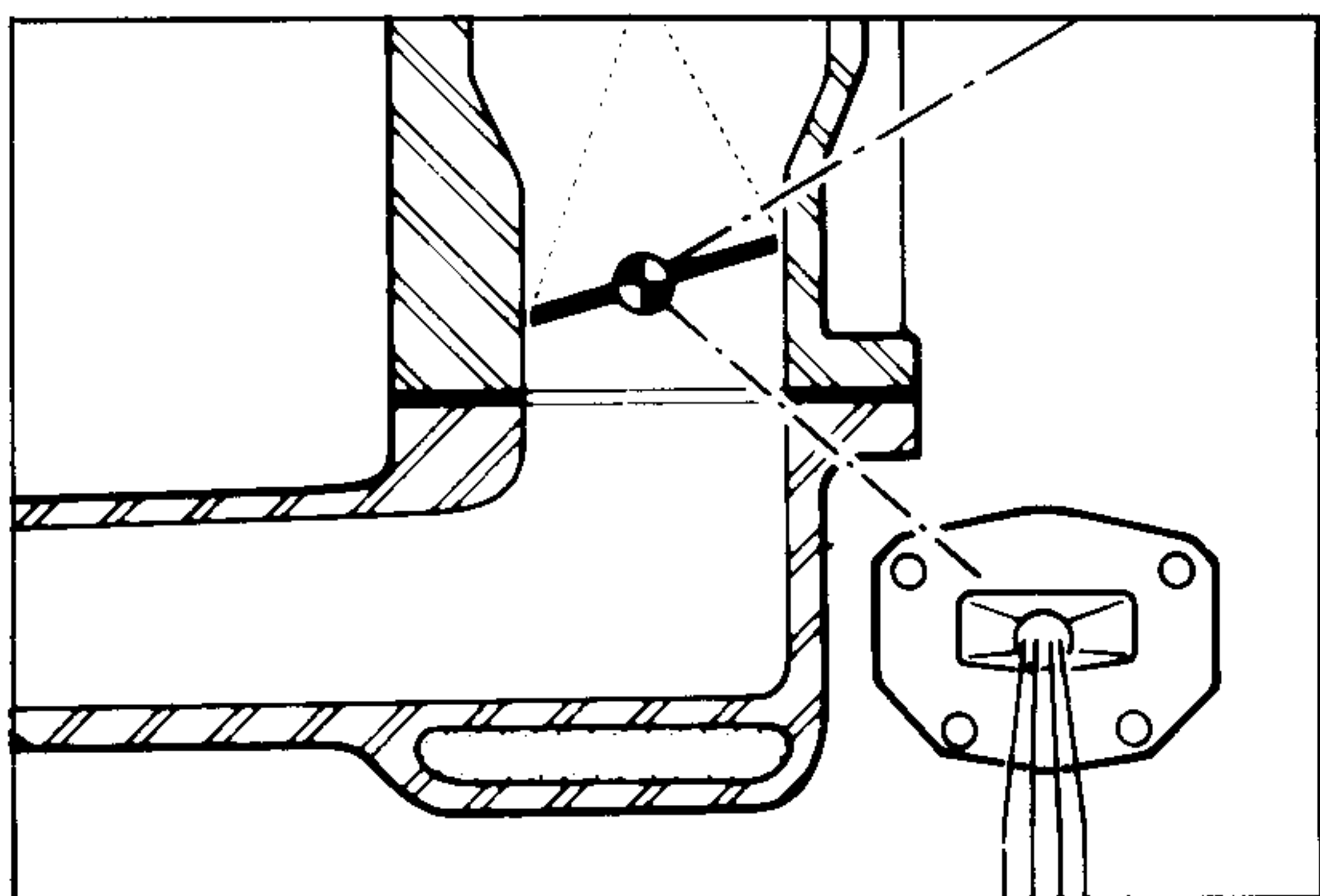
ELEKTRONIKKRETS

Dator:

Placerad under höger framsäte.

- Avgör insprutningstiden med hänsyn till motorns arbetsförhållande.
- Styr: Bränslepumpen
Regleringen av tomgångsvarvtalet
Tankventilationens avstängningsventil
Elektroventilen för avbrytande av vakuamtändförställningen.
- Anpassar sig till förändringar hos motor och bränsle samt till väderleken.
- Skyddar motorn mot övervarvning (7200 v/min).
- Avbryter insprutningen vid varvtalsänkning (vid kylvattentemperatur $> 70^{\circ}$ och motorvarvtal > 2200 v/min).
- Om fel uppstår på vissa givare:
 - Fungerar datorn ändå enligt ett defekt funktionsmönster
 - Informerar datorn föraren genom att tända en lampa på instrumenttavlan
 - Kan man få hjälp av datorn med felsökning (självdiagnosfunktionen).

Potentiometer på spjällaxeln:

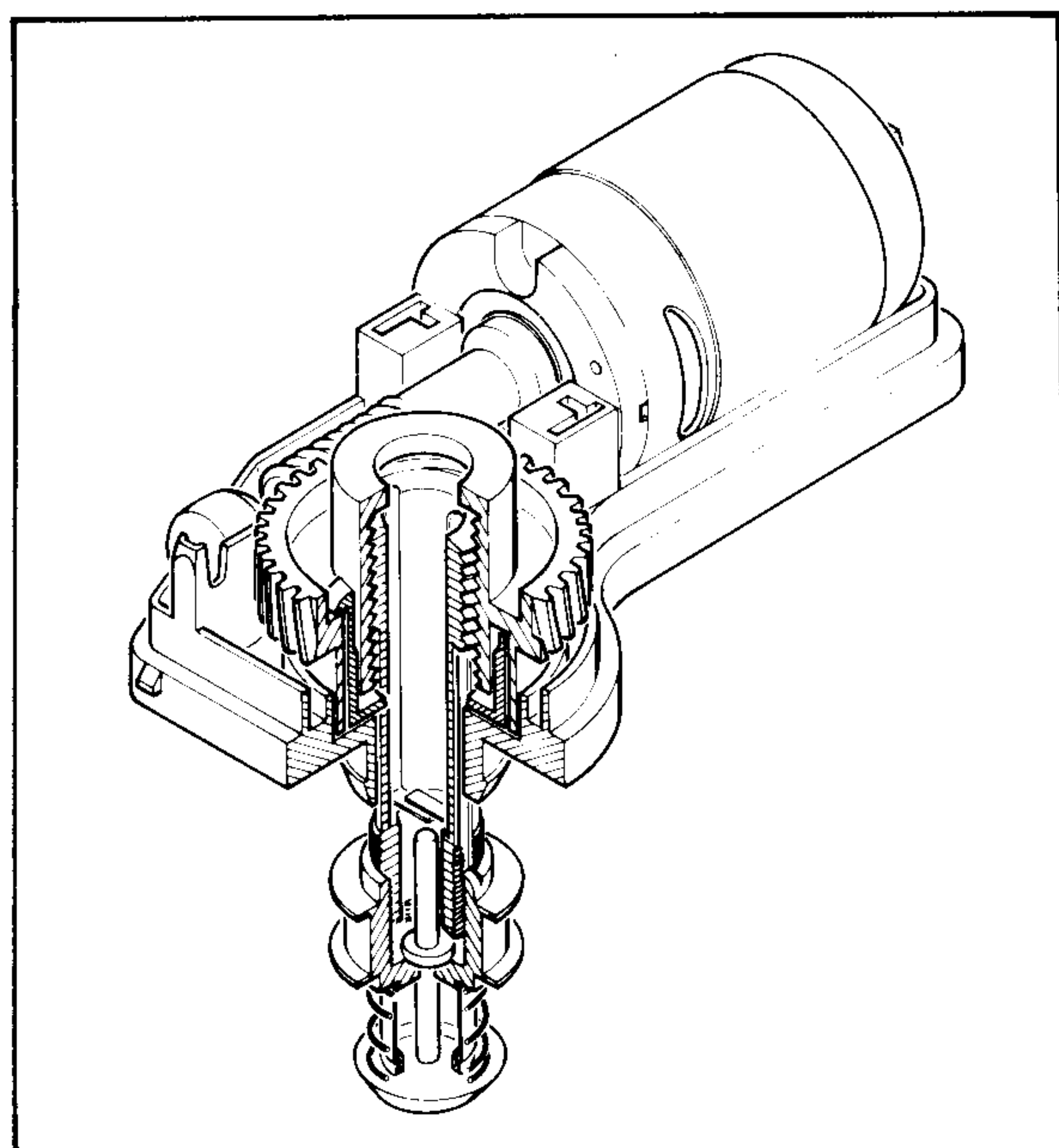


Z 14-30

System med 2 strömförande banor, för erhållande av exakt mätning av spjällvinkeln, speciellt då spjällets öppning är liten.

Potentiometern matas med 5 volt och avger olika spänningar alltefter spjällvinkelns storlek.

Tomgångsregulator:



Z 14-32

Motor med kontinuerlig matning (12 volt), som kan rotera i endera riktningen.

På tomgång, jämför datorn den information den erhåller om motorns varvtal (från tändsystemet) med ett i dess minne lagrat tomgångsvarvtal. Datorn igångsätter därefter tomgångsregulatorn, som i sin tur via en utväxling (1/24) succesivt förflyttar spjällstoppet. Eftersom kontrollen/anpassningen av tomgångsvarvet således är kontinuerlig, krävs ingen tomgångsinställning.

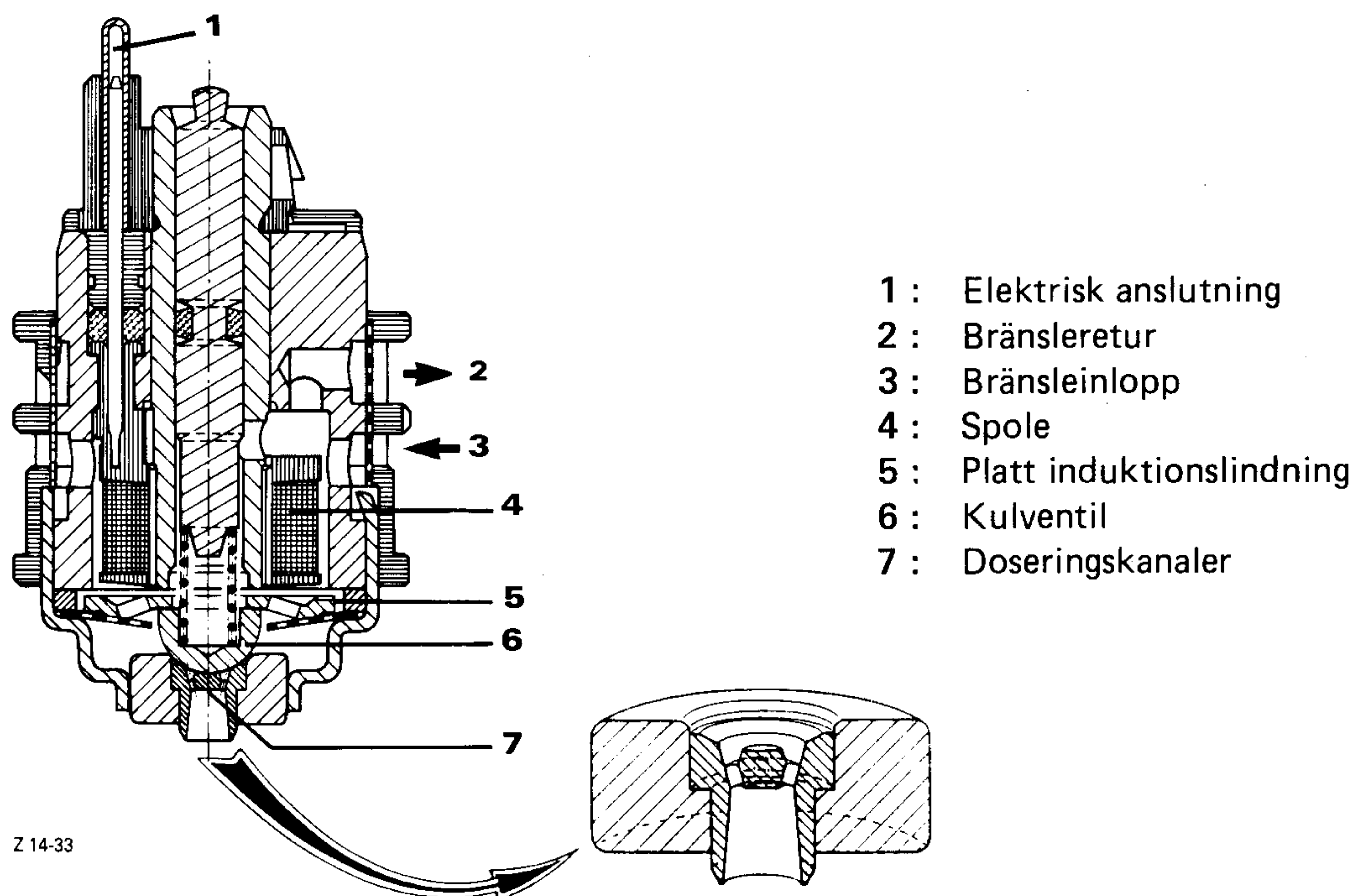
Regulatorn är försedd med en förinställd tomgångskontakt.

Bränsletrycksregulator:

Bränsletrycksregulatorn är placerad i den centrala insprutningsenheten. Det tryck som råder i regulatorns kammare, är detsamma som trycket ovanför gasspjället.

Härigenom erhålles konstant tryck vid insprutaren (ett tryckvärde mellan trycket som råder bakom kulventilen och trycket vid insprutningsstället).

Tryckdifferential = 1 bar.

Insprutare (elektromagnetisk):

- 1 : Elektrisk anslutning
- 2 : Bränsleretur
- 3 : Bränsleinlopp
- 4 : Spole
- 5 : Platt induktionslindning
- 6 : Kulventil
- 7 : Doseringskanaler

Insprutaren är placerad i luftflödet ovanför gasspjället.

Insprutningarna äger rum i samma takt som tändimpulserna (4 insprutningar för 1 arbetscykel hos motorn).

Bränslet finfördelas genom 4 snedställda doseringskanaler.

Härigenom erhålles en konisk formad ($\approx 60^\circ$) bränslestråle.

Insprutad bränslemängd är enbart avhängig av insprutarens öppethållandetid, eftersom man kan bortse från omställningstiden.

- Insprutarens motstånd: $1,4 \Omega$

- Skyddsfilter: 50 mikroner

LUFTINTAGSKRETS

Luftintagskretsen har förenklats så mycket som möjligt. Hela den insugna luftmängden passerar förbi gasspjället.

På tomgång, bestäms spjällstoppets läge av en elektrisk servomotor.

Den ovanför insprutaren placerade lufttemperatursonden, sänder information till datorn, så att denna skall kunna beräkna insprutarens öppethållandetid i förhållande till en viss luftmassa.

Lufttemperatursondens motstånd vid $20^\circ\text{C} = 2500 \pm 250 \Omega$.

Kylvattentemperatursond:

Placerad i utloppsvattenkammaren på topplocket. Informerar datorn om motortemperaturen.

Lufttemperatursond:

Placerad i insugningsluftflödet, i ett plastlock över insprutaren. Informerar datorn om luftens temperatur och därmed också om dess massavolym.

Syresond (Lambdasond)

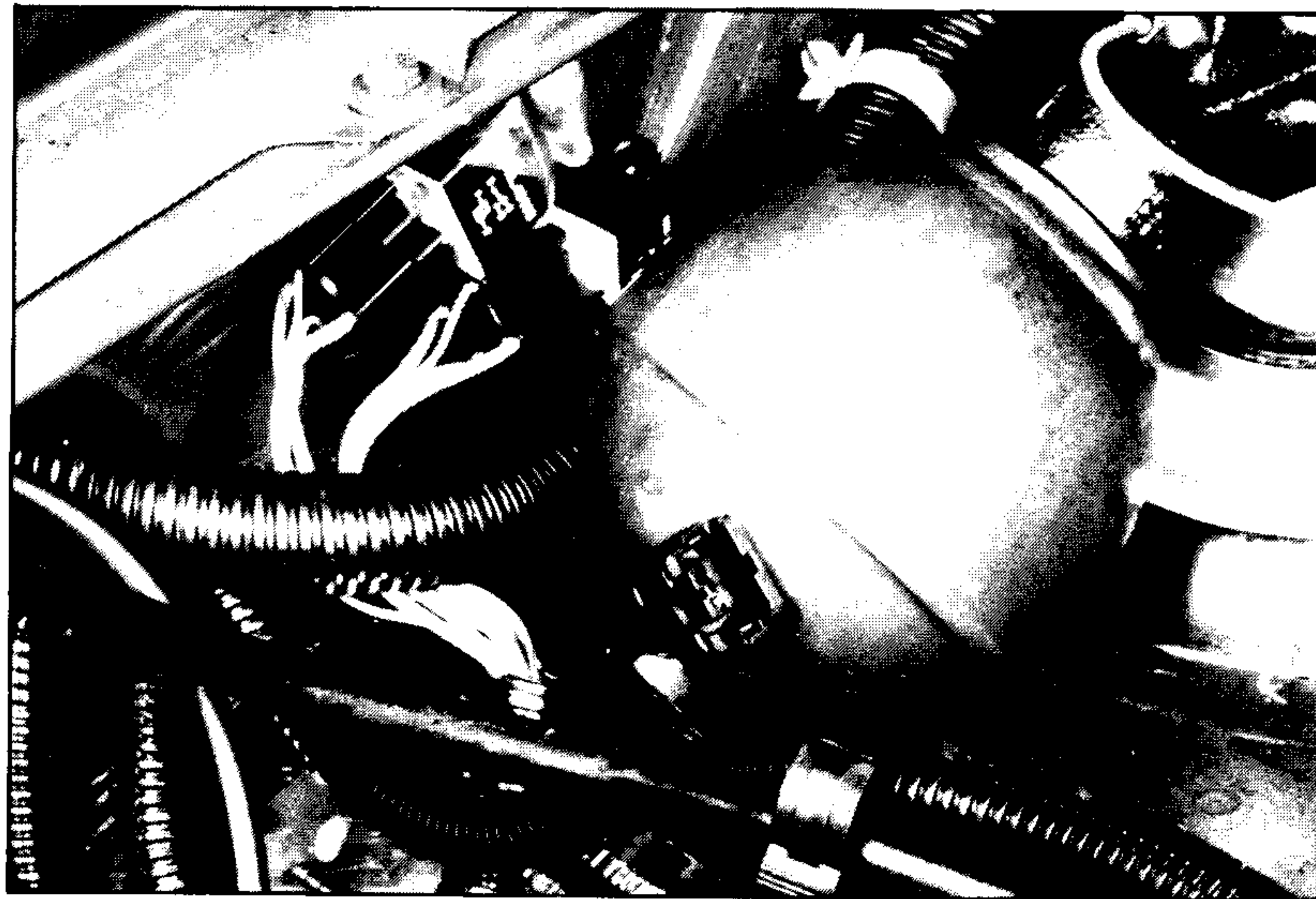
Den i avgasröret (mellan motorn och katalysatorn) placerade Lambda-sonden, sänder oupphörligt information om den insprutade bränslemängdens fethet (i form av elektriska signaler) till datorn.

Fyra kablar är anslutna till sonden:

- 2 för sondens uppvärmning
- 1 för information till datorn
- 1 för sondens jordning (samma jordningspunkt som för datorn).

SJÄLVDIAGNOS

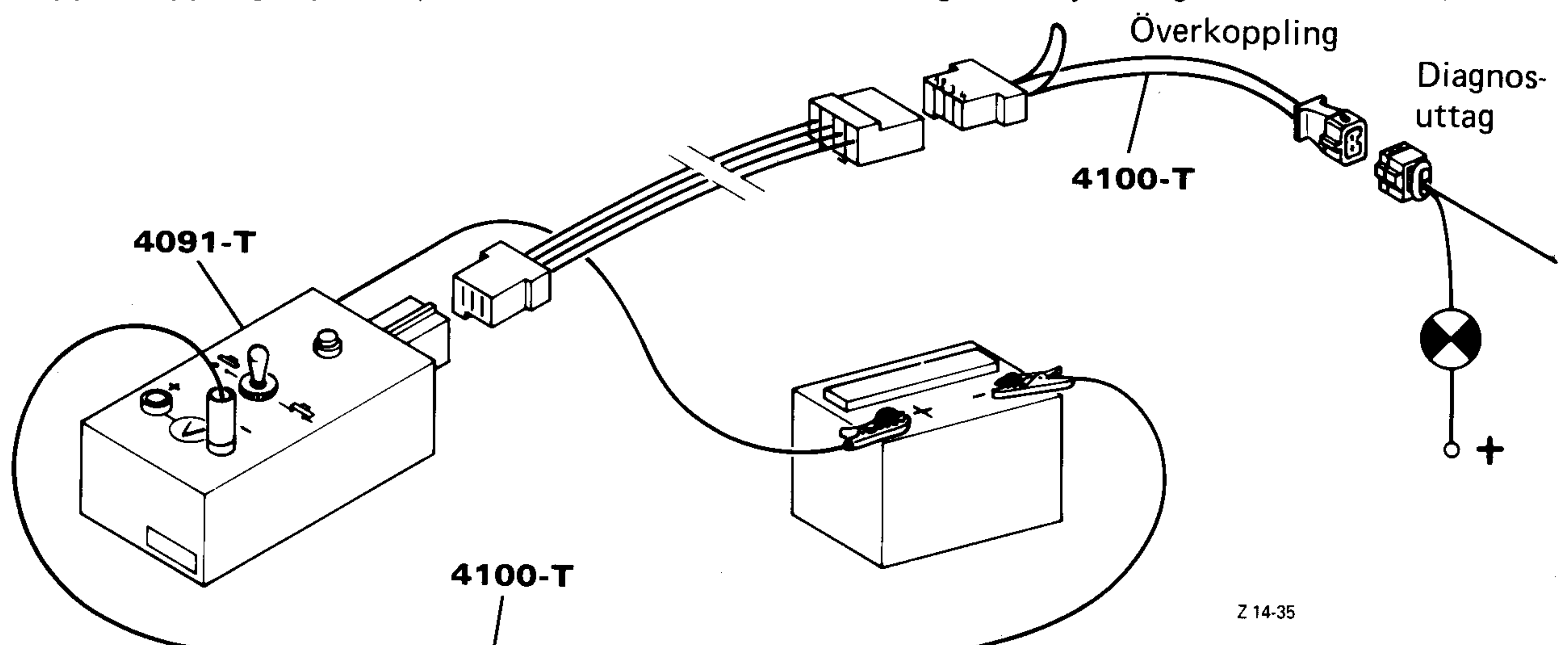
I MONOPOINT-datorn finns en självdiagnosfunktion med minne, som t o m efter att tändningen slagits av »kommer ihåg» såväl enstaka och snabbt övergående som permanenta funktionsstörningar som uppstått under körning.



88-756

Apparaten kopplas in med hjälp av anslutningshärvorna 4100-T.

Sammankoppla kopplingsstyckets poler 2 och 4 (eftersom det är frågan om självdiagnos med 1 kabel).



Z 14-35

Dosans blinkningar återspeglar blinkningarna hos kontrollampan på instrumenttavlan.

LISTA ÖVER FEL SOM REGISTRERAS I DATORNS MINNE OCH MOTSVARANDE KODER

FEL-KOD	BERÖRDA DELAR ELLER KRETSAR	STÖRRE FEL KONTROLLAMPAN TÄND	MINDRE FEL KONTROLLAMPAN SLÄCKT	RESERV- FUNKTION
12	Testen tar sin början			
11	Testen slut			
13	Lufttemperatursond		X	X
14	Kylvattentemperatursond	X		X
21	Tomgångskontakt i elmotor	X		X
33	Potentiometer vid spjället	X		X
31	Självanpassning av bränsleblandningens fethet: Multipliceringskorrigerig		X	
32	Självanpassning av bränsleblandningens fethet: Tilläggs-korrigerig		X	
52	Självanpassning av bränsleblandningens fethet: Spänning vid diagnosuttaget		X	
41 *	Information tändspole			
51	Lambdasond (syresond)	X		X
53	Batterispänning		X	
54	Dator	X		

***Användning av kod 41:**



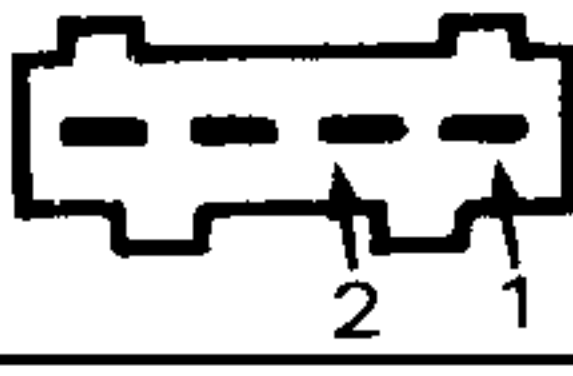
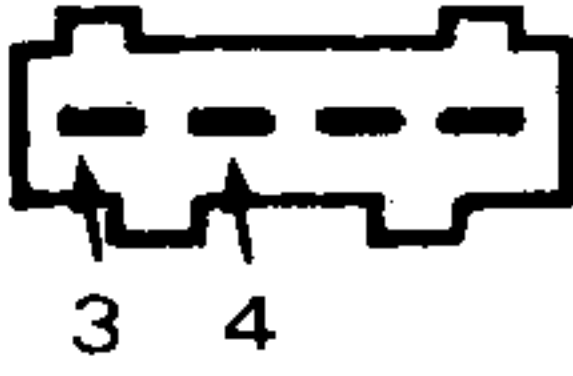
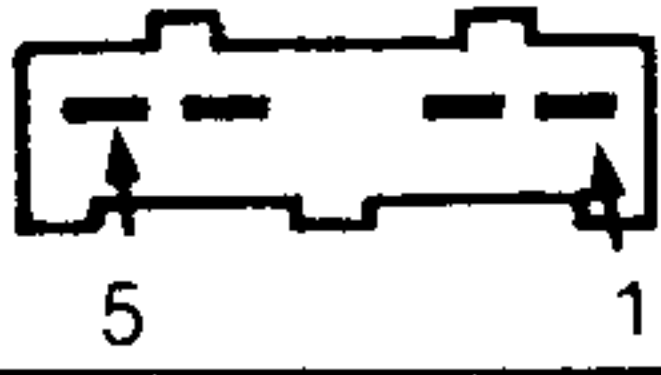
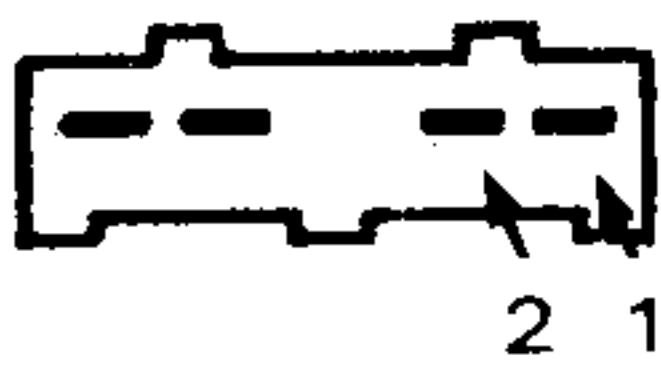
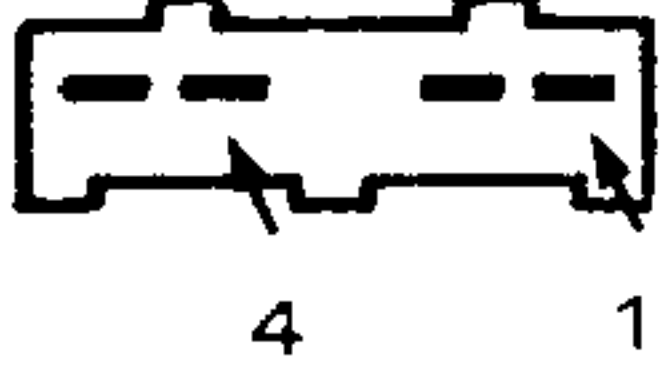
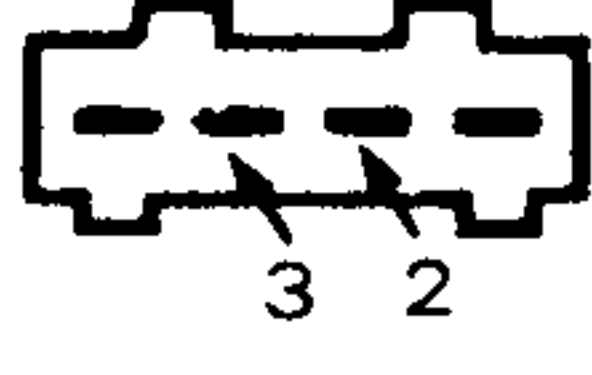



Fall 1: Om vagnen startar: Bortse från denna felkod.

Fall 2: Om vagnen ej startar:

- Framkalla kod 12 (jordning under 3 till 4 sekunder).
- Koppla in startmotorn under 10 sekunder, släpp därefter nyckeln och låt den vara kvar i läge »tändningen tillslagen».
- Framkalla felkoderna (jordning under 3 till 4 sekunder).
- Om kod 41 kommer upp: Undersök tändningen.
- Om kod 41 ej kommer upp, innebär detta att inget fel finnes på tändkretsen.

KONTROLL AV DELARNA

KONTROLL AV ELDELARNA

FEL-KOD	DEL	POLER I DATORNS KONTAKTSTYCKE	POLER PÅ DELEN	VÄRDEN	
13	Lufttemperatursond	14 – 25 eller 6		vid -10°C : $R = 8200 \text{ à } 11000 \Omega$ vid $+20^{\circ}\text{C}$: $R = 2250 \text{ à } 2750 \Omega$ vid $+50^{\circ}\text{C}$: $R = 760 \text{ à } 910 \Omega$	
14	Kylvattentemperatursond	2 – 25 eller 6		vid -10°C : $R = 8200 \text{ à } 11000 \Omega$ vid $+20^{\circ}\text{C}$: $R = 2250 \text{ à } 2750 \Omega$ vid $+80^{\circ}\text{C}$: $R = 290 \text{ à } 370 \Omega$	
21	Tomgångsregulator	Motor	23 – 24		$R = 5,5 \Omega$
		Tomgångskontakt	3 – 25 eller 6		stängt spjäll: $R = 0$ öppet spjäll: $R = \infty$
33	Potentiometer vid spjället	Matning	8 – 25 el. 6 eller 1		$U = 4,5 \text{ à } 5,5 \text{ V}$
		Bana 1	7 – 25 eller 6		rör på spjället: $U \approx$ från 1 till 4,5 V
		Bana 2	18 – 25 eller 6		rör på spjället: $U \approx 0 \text{ à } 4 \text{ V}$
	Insprutare			$R = 1,4 \Omega$	
	Förkopplingsmotstånd			$R = 3 \Omega$	
	Avstängningsventil för tankventilationen	12 – 1 relä 731		$R = 40 \Omega$	
	Elektroventil för avbrytande av tändförställningen	3 – 1 relä 731		$R = 28 \Omega$	

KONTROLL AV BRÄNSLEKRETSEN

Reläet 749 matar samtidigt insprutaren och bränslepumpen (se elschemat).

Bränslepumpen går således:

- Under 1 till 2 sekunder efter att tändningen slagits till.
- Då datorn får information från tändningen.

VERKTYG (Verktygssats 4073-T).

KONTROLL AV BRÄNSLETRYCKET

Montera manometern på matarledningen vid Monopoint-systemets insprutningsenhet.

Tryck: 1 till 1,2 bar

KONTROLL AV PUMPKAPACITETEN

Låt pumpen gå under 15 sekunder (drag runt motorn genom att direktmata polen 5 i kontaktstycket för relä 749).

Minimikapacitet = 0,420 lit under 15 sekunder

KONTROLL AV TOMGÅNG OCH CO

Tomgångsvarvtal:

- Tomgångsvarvtalet är ej inställbart.
- En av datorn styrd, elektrisk spjällmotor (tomgångsregulator) håller tomgångsvarvtalet vid:
varm motor: **850 ± 50 v/min.**

Om varvtalet ej är korrekt, måste orsaken härtill sökas (självdiagnosfunktionen).


CO på tomgång:

CO (bränsleblandningens fetthet) är ej inställbar. Lambdasonden sänder informationer till datorn som automatiskt styr insprutningssystemet:

CO < 0,5 %

AVGASRENINGSSKYLT

Plastskylt placerad på främre övre tvärbalken. Anger de inställningsvärden som **måste** respekteras.

UPPLYSNINGAR OM MOTORINSTÄLLNINGAR AUTOMOBILES CITROËN 		BOF 4 Q
FORDONS MODELL: BX 14	FORDONS TYP: 1	TÄNDINSTÄLLNING BORTKOPPLAD VAKUUMDOSAN EJ INSTÄLLBAR EJ INSTÄLLBAR
MOTORFAMILJ: LG-TU3-89	TYP: KDZ	TOMGÅNG AVSTÄNGDA FLÄKTAR EJ INSTÄLLBAR
CYLINDERVOLYM: 1360 cm ³		CO: SPÄNNING VID BLANDNINGSBIXEN EJ INSTÄLLBAR
VENTILSPEL, KALL MOTOR: INSUG: 0,2 ^{+0,05} / ₀ mm	AVGAS: 0,4 ^{+0,05} / ₀ mm	CO: EJ INSTÄLLBAR HC: EJ INSTÄLLBAR CO ₂ : EJ INSTÄLLBAR

ELKRETS

Matarrelä:

Ger datorn plusmatning över tändlåset.

Relä för bränslepump och insprutning:

Dessa båda funktioner har ett gemensamt relä, vars jordning bryts av datorn.

Förkopplingsmotstånd:

Motstånd 3 Ω . Inkopplat i serie med insprutaren. Härigenom har en insprutare med mycket lågt motstånd kunnat användas, för erhållande av minimala omställningstider.

Förteckning över eldelar:

5	Tändfördelare	229	Tändningslås	720	Diagnosuttag
45	Batteri	281	Kallstartreglage	731	Insprutningsrelä
46	Instrumenttavla	285	Kondensator för tändspolen	749	Relä för bränslepumpen
50	Tändspole	334	Avstängningsventil f tankventilationen	784	Förkopplingsmotstånd f insprutaren
75	Transistorenhet för tändningen	336	Elektroventil f fördelarvakuum	833	Lambdasond
142	Dator för insprutningssystemet	576	Insprutare	841	Kylvattentemperatursond (f. insprutn.)
168	Kopplingsstycke vid batteri	683	Bränslepump	844	Lufttemperatursond (f. insprutningen)
192	Spjällkontakt				

Kabelhärvor:

CN	Minuskabel	FP	Pump	M	Motor
CP	Pluskabel	IM	Insprutning, motorsidan	T	Instrumenttavla

