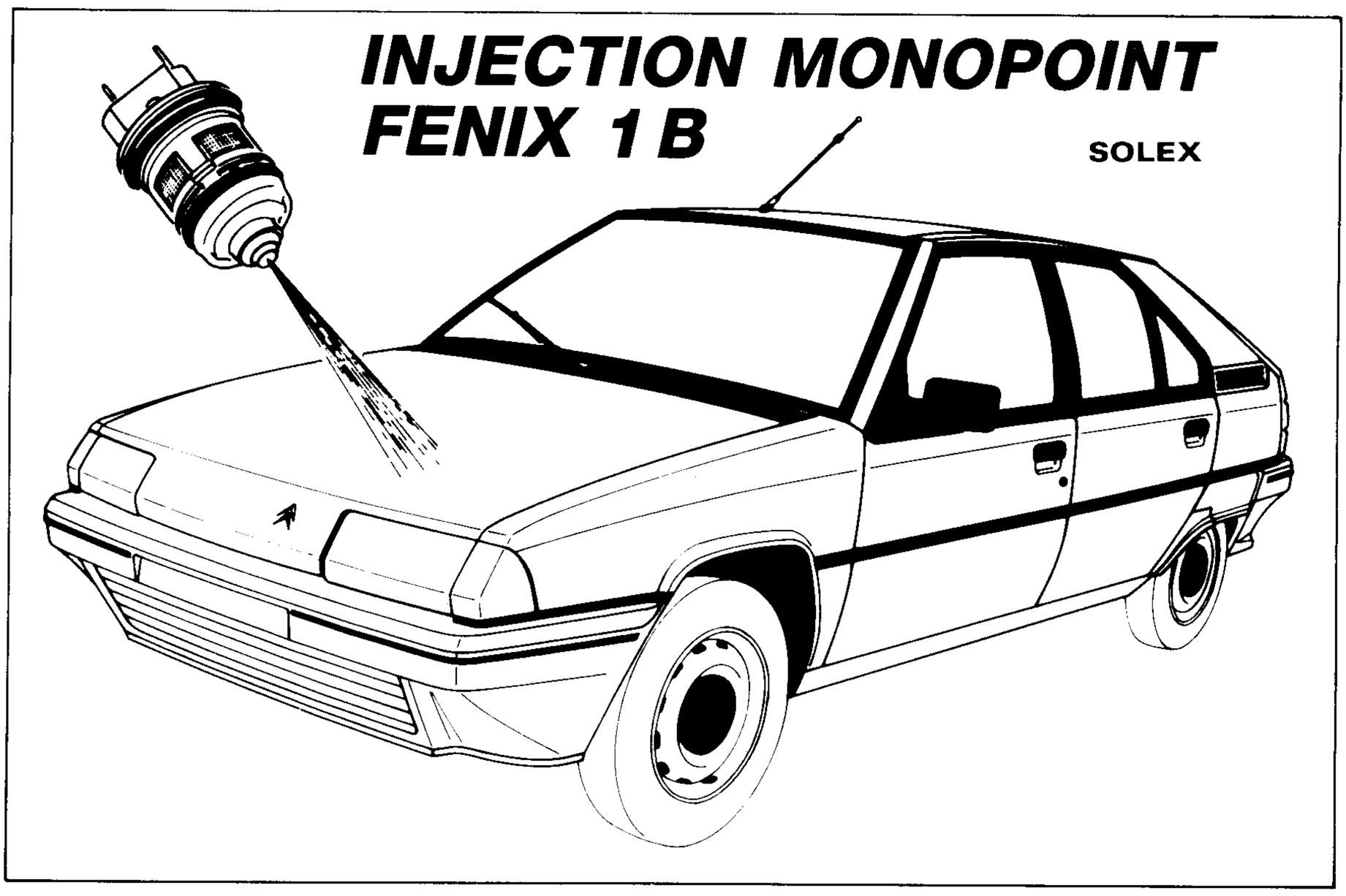
CITROËN SERVICEAVDELNINGEN	**SERVICE-MEDDELANDE**	**BX**
REF. **BX - 0 - 39**	**BX 19 TRI** **Ny motor** **Avgasrening**	*N°* **13/88**
DAT. **88.11.24**		*GRUPP* **0**

Fr.o.m. **juli 1988,** är **BX 19 TRI** som säljs i SCHWEIZ, SVERIGE, ÖSTERRIKE och FINLAND, försedda med ett nytt bränsleinsprutningssystem:



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

INNEHÅLL

Sida

I - **DATA** (utom tändning och insprutningssystem)

- Motor ..... 3 - 4
- Växellåda 5

II - **TÄNDSYSTEM** (FENIX) 15

III - **INSPRUTNINGSSYSTEM MONOPOINT FENIX 1 B**

- Principschema - detaljernas placering 6
- Funktionsprincip 7
- Beskrivning av detaljerna ..... 8 - 9 - 10 -11
- Kontroll ..... 12 - 13 - 14
- Luftkonditionering 16
- Elsystem 17
- Underhåll 18

ALLMÄNNA DATA

Handelsbenämning	BX 19 TRI
Officiell beteckning:	XB serie EW
Motor: Typ:	DDZ (XU9M)
Cylindervolym:	1905 cm^3
Effekt:	110 hk
Växellåda (BE1), skylt:	BP 27

- **Vikter:**

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

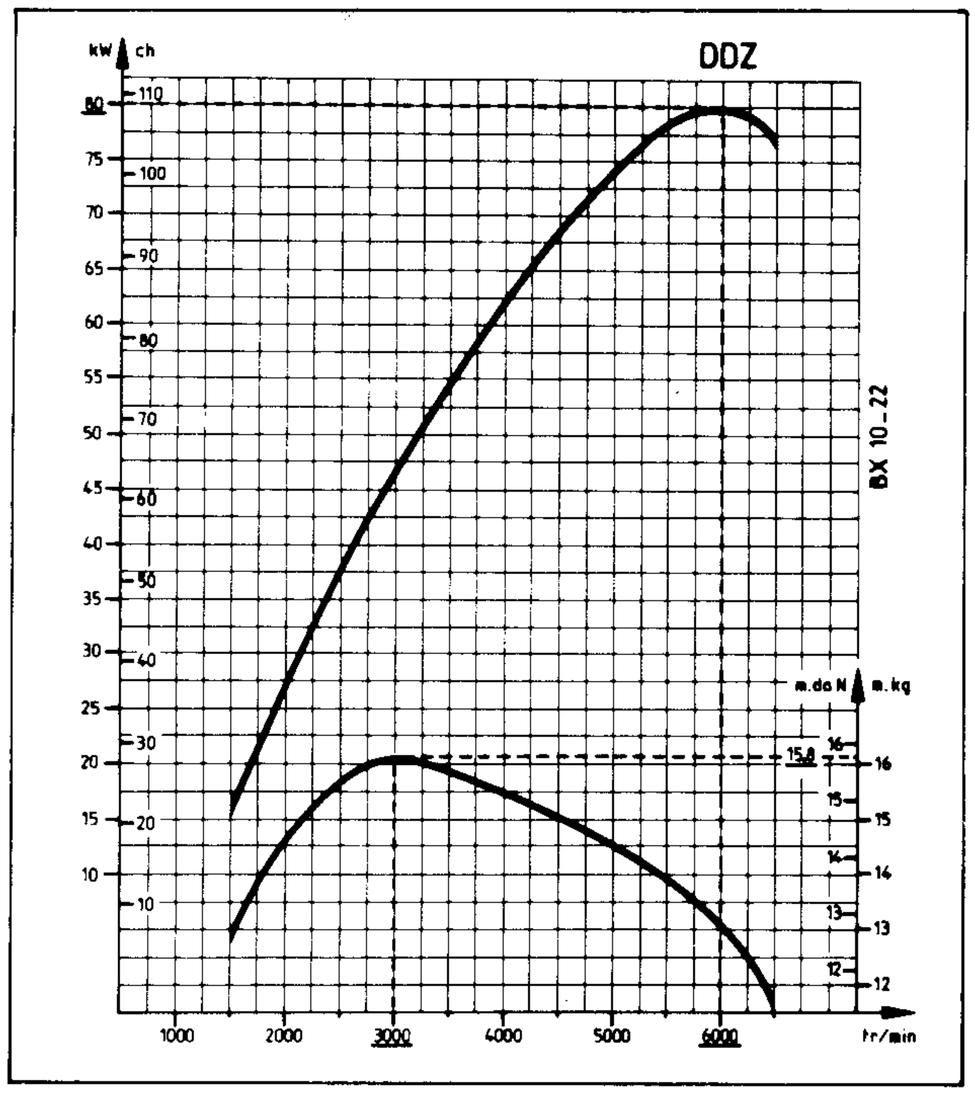
- Tjänstevikt	1100 kg
- Totalvikt	1480 kg
- varav max på framaxeln	790 kg
- varav max på bakaxeln	710 kg
- Max tågvikt	2780 kg
- Max släpvagnsvikt	1300 kg
- Max kultryck	70 kg
- Max last på takräck	75 kg

- **Prestanda** (1/2 lastad vagn):

0 - 400 m	17,6 sek
0 - 1000 m	32,8 sek
0 - 100 km/timme	10,7 sek
Toppfart	189 km/timme

MOTOR

Motortyp		DDZ (XU9M)
Cyl. diameter		83 mm
Slaglängd		88 mm
Cyl. volym		1905 cm^3
Kompressionsförhållande		9,18/1
Bränsle		blyfri bensin
Rek. minimioktantal		RON 95
Max effekt	(EG)	80 kW } vid 6000 v/min
	(DIN)	110 hk }
Max vridmoment	(DIN)	16,5 kpm vid 3000 v/min



BX 10-22

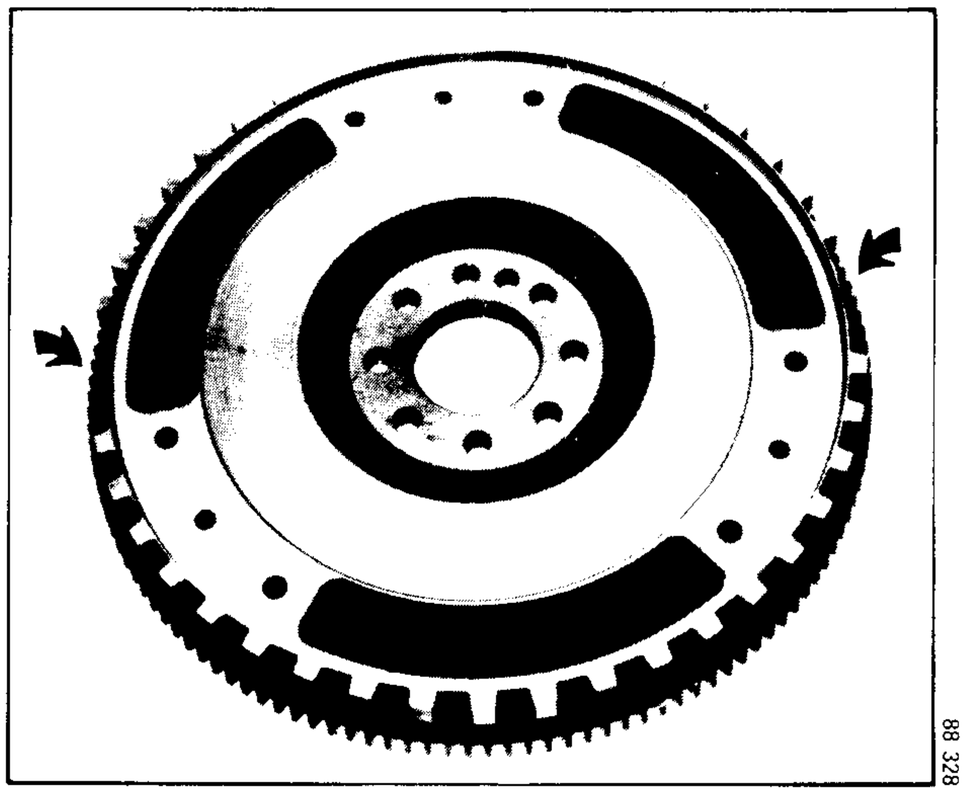
Uppbyggnad:

Denna motor är en vidareutveckling av motorn i BX 19 TRS, fransk version.

- Motorblock
- Vevaxel
- Ramlager
- Vevstakar

} identiska med motsvarande på BX 19 TRS, fransk version.

- Kolvar och kolvringar från motor 171 D (BX 16 med sänkt kompression, för vissa marknader).
- Nytt svänghjul av speciellt utförande, Ø = 200.

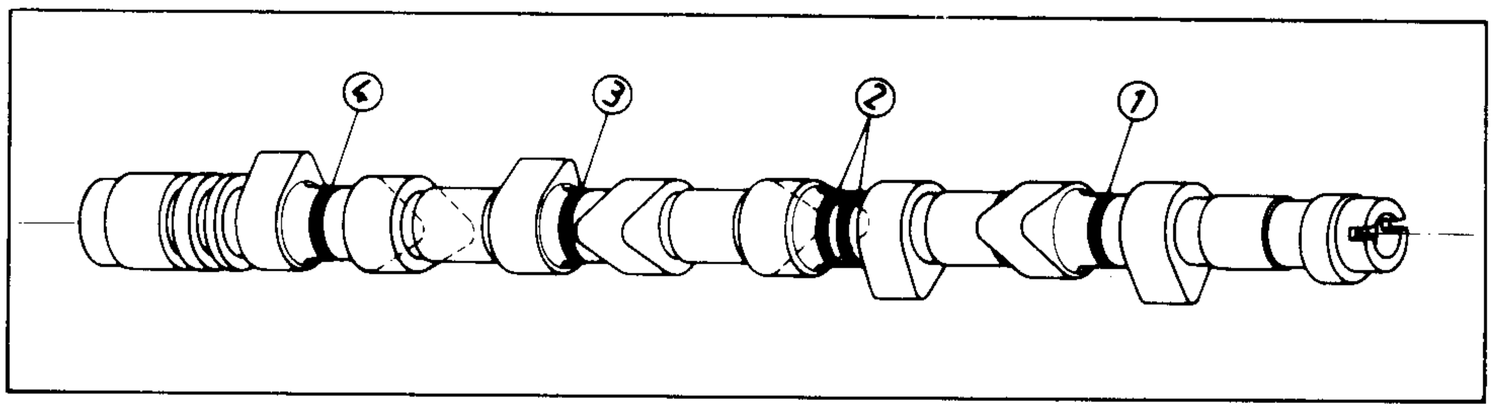


88 328

Svänghjulet är försett med 44 minus 2 x 2 kuggar (för sändning av informationer till datorn, på grundval av vilka denna styr insprutnings- och tändsystem).

- **Topplock:**
  - »Låga» förbränningsrum (34 cm^3).
  - Insugningskanaler av grov diameter.
  - Vertikalt mynnande avgaskanaler.

- **Ventilsystem:**
  - Insugningsventiler: yttre Ø : 34,5 mm
  - Avgasventiler: yttre Ø : 41,5 mm
  - Ventilskaftens längd: 108 mm.
  - Kamaxel: Identisk med den på BX 19 TRS, fransk version.



BX 12-20 K

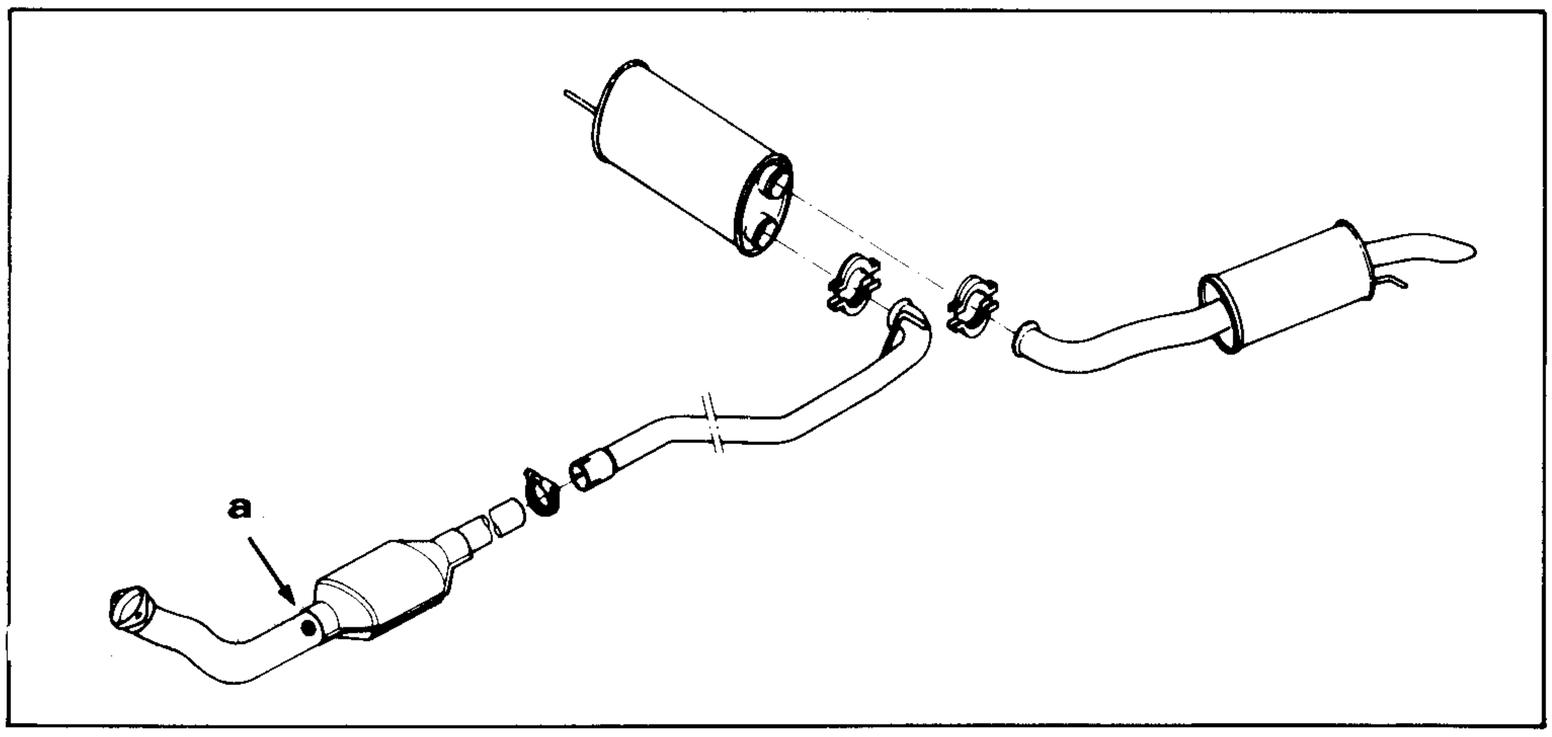
Vit färgring vid **(3)**.

- Ventilspel (kall motor):

Insug	: 0,15 till 0,25 mm
Utblåsning	: 0,35 till 0,45 mm

- **Smörjsystem:**
  - Rekommenderad motorolja: ..... TOTAL GTi 3 10 W 30, TOTAL QUARTZ 10 W 40, TOTAL GTS PLUS 15 W 40, ESSO SUPER OIL 10 W 40, ESSO SUPER OIL 15 W 40, SHELL PUISSANCE 5 10 W 40, SHELL PUISSANCE 5 15 W 40
  - Motorns oljerymd (vid oljebyte): ..... 4,5 liter
    (vid olje- och filterbyte): ..... 5 liter
  - Oljetryckskontaktens tarering: ..... 0,8 bar
  - Oljetryck: ..... 4 bar vid 4000 v/min
  - Oljefilter: ..... PURFLUX LS 468 A

AVGASSYSTEM



BX 18-13

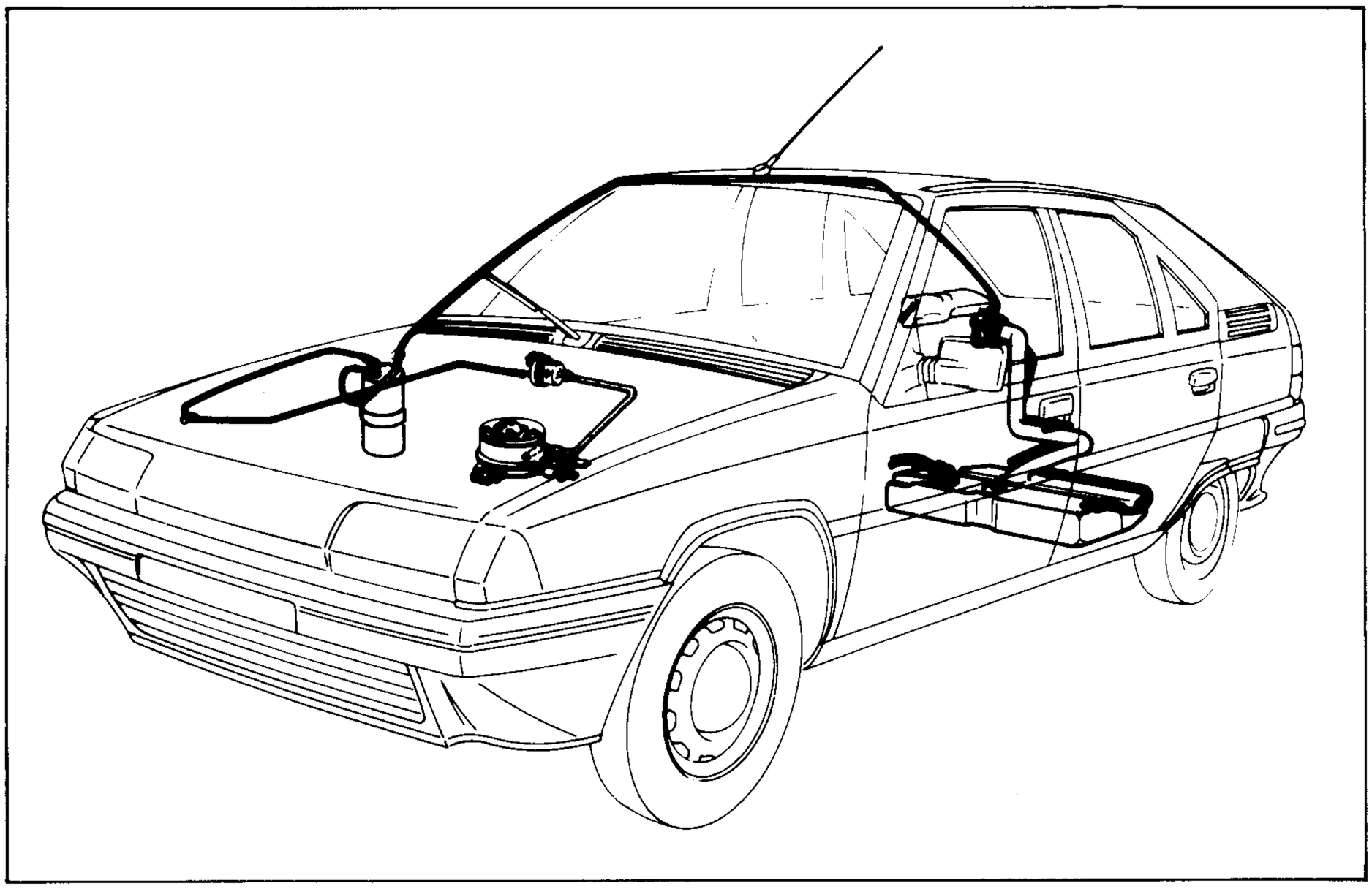
Lambdasonden är placerad vid »a».

- **Katalysator** (på främre röret):
  - Omvandlar så gott som fullständigt de giftiga avgaserna (CO,HC och NO_X) till oskadliga gaser.
  - Katalysatorns märkning: TR PSA K009.
- **Tryckutjämningskammare - ljuddämpare:** Identiska med dem på BX 19 typ Frankrike.

BRÄNSLETANK

- Bränsletank i svartfärgad polyetylen med inre anti-avdunstningsbeläggning.
  Rymd: 52 liter.
- »Strypt» bränslepåfyllingsrör (Ø = 21 mm) för att endast påfyllningspistol för blyfri bensin skall gå att föra in.

SLUTEN BRÄNSLETANKSVENTILATION



BX 17-30

Vagnen är försedd med sluten bränsletanksventilation:

Avstängd motor:

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

Gående motor:

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

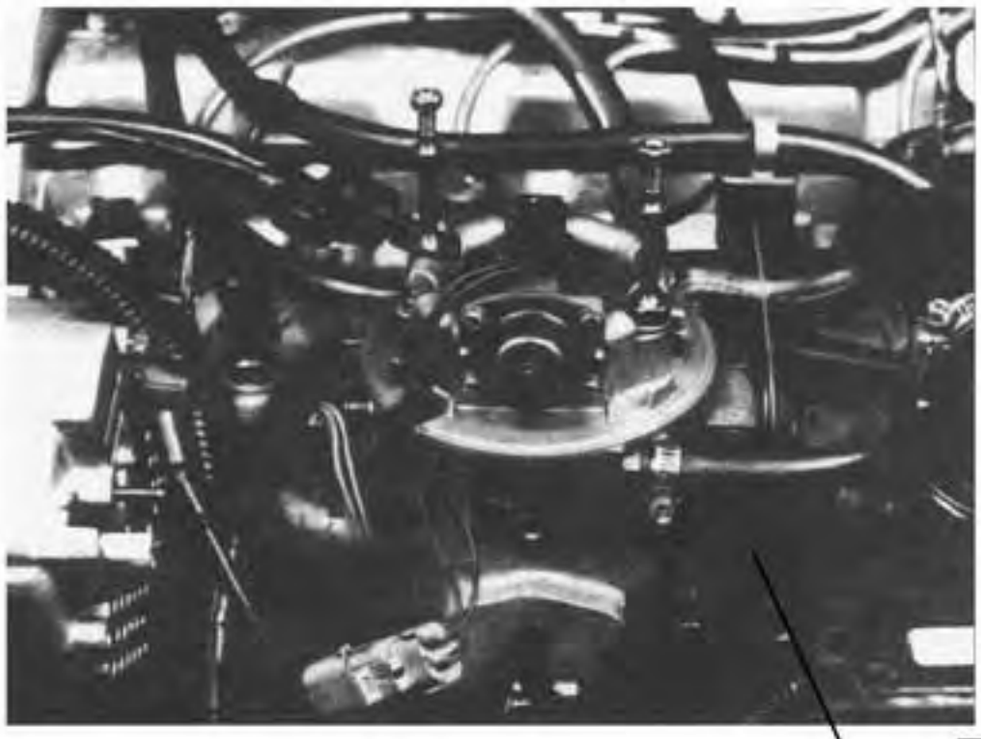
VÄXELLÅDA

- 5 växlad låda, typ BE1.
- Oljerymd: 2 liter.
- Oljekvalitet: TOTAL TRANSMISSION BV 75 W/80 W - ESSO GEAR OIL BV 75 W/80 W - SHELL SF 5288 75 W/80.

Märke på skylt: BP 27

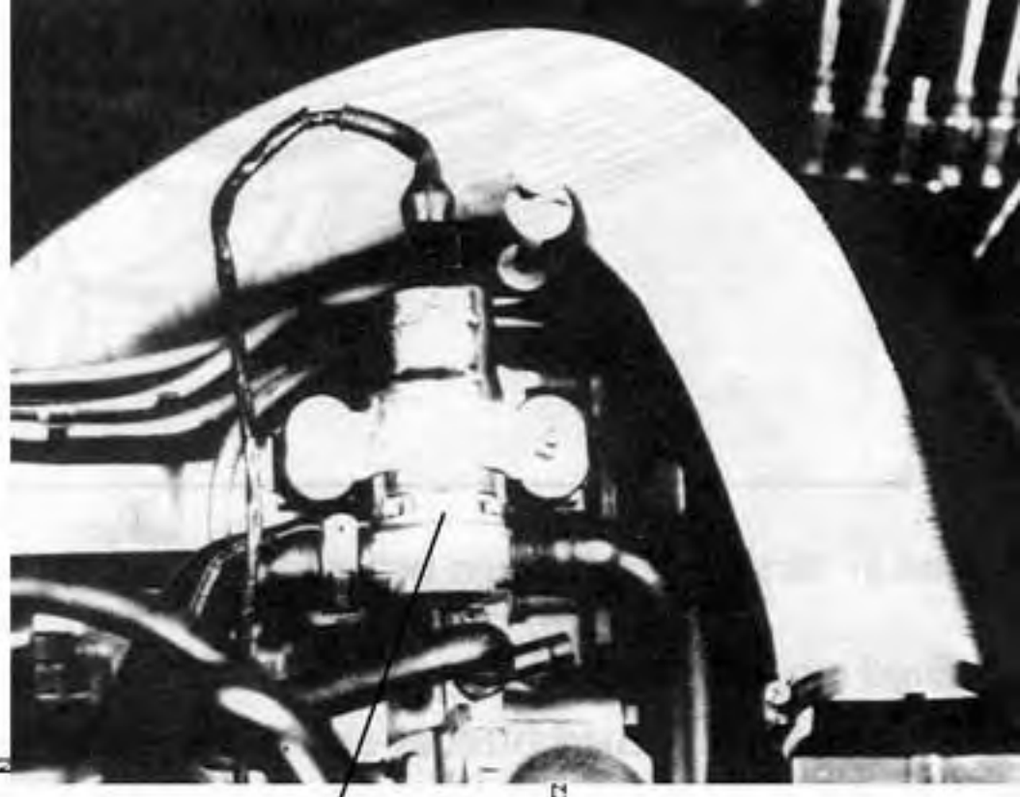
VÄXEL	UTVÄXLING I VÄXELLÅDAN	SLUTVÄXEL	UTVÄXLING VID HJULEN	*HASTIGHET I KM/H VID 1000 M.VARV/MIN
1:an	13/38	14/62	0,0772	8,34
2:an	20/37		0,1220	13,18
3:an	25/32		0,1764	19,05
4:an	32/31		0,2330	25,17
5:an	37/28		0,2983	32,22
Backen	12/40		0,0677	7,31
Hastighetsmätardrivningens utväxling: 22 (svart drev) / 20 (naturfärgat drev)				

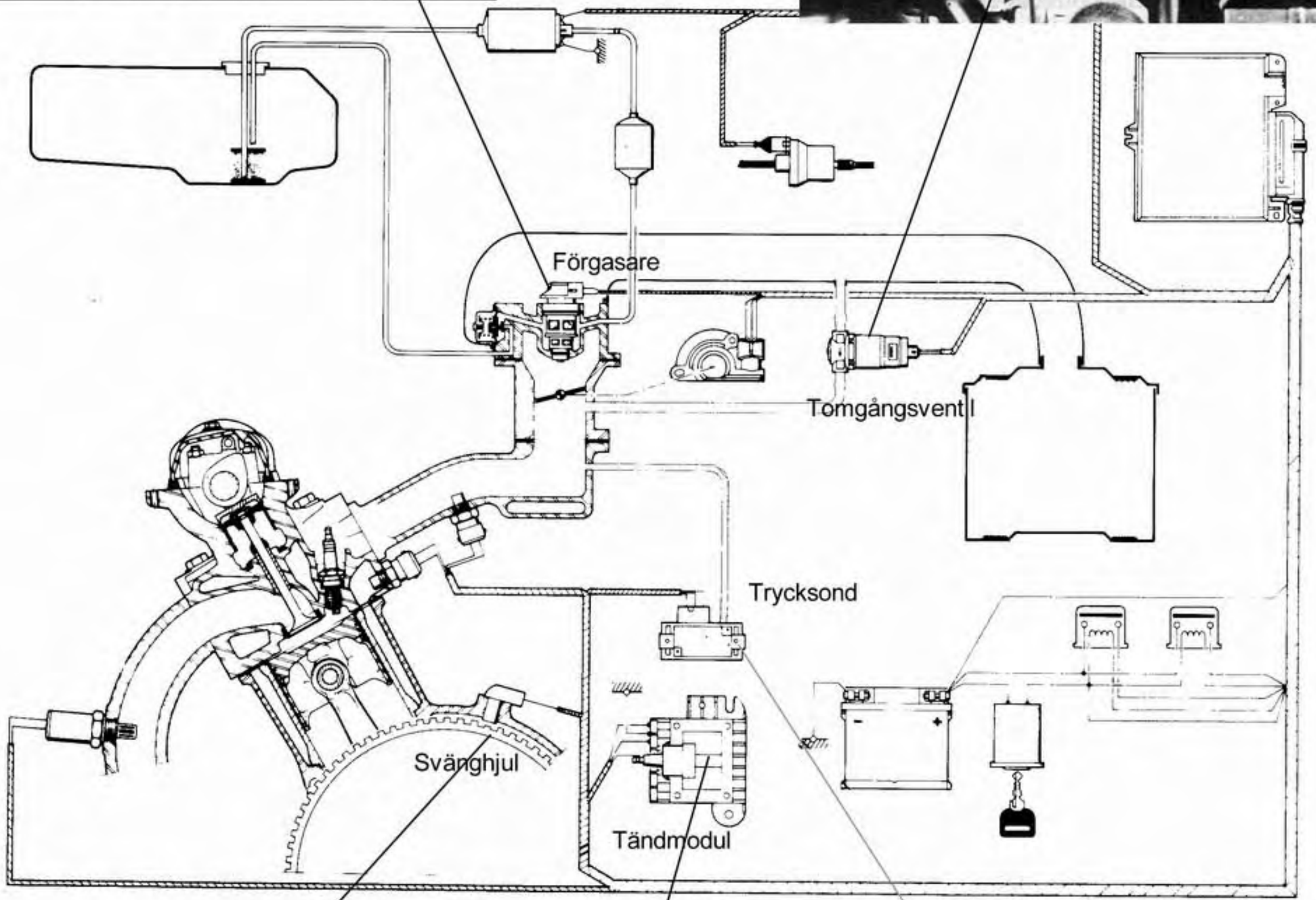
* Med däck 185/60 R14, vars rullningsomkrets under belastning är 1,800 m.

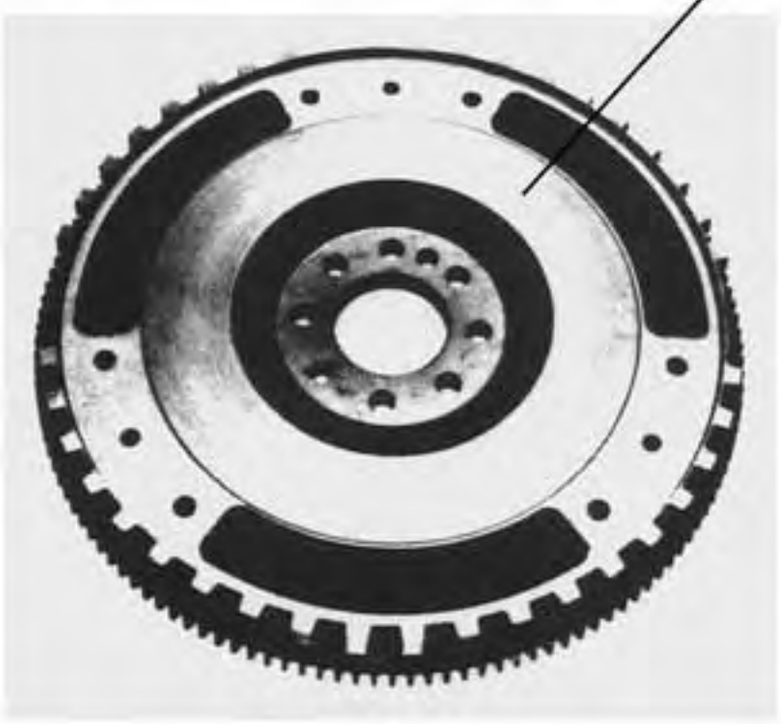


PRINCIPSCHEMA

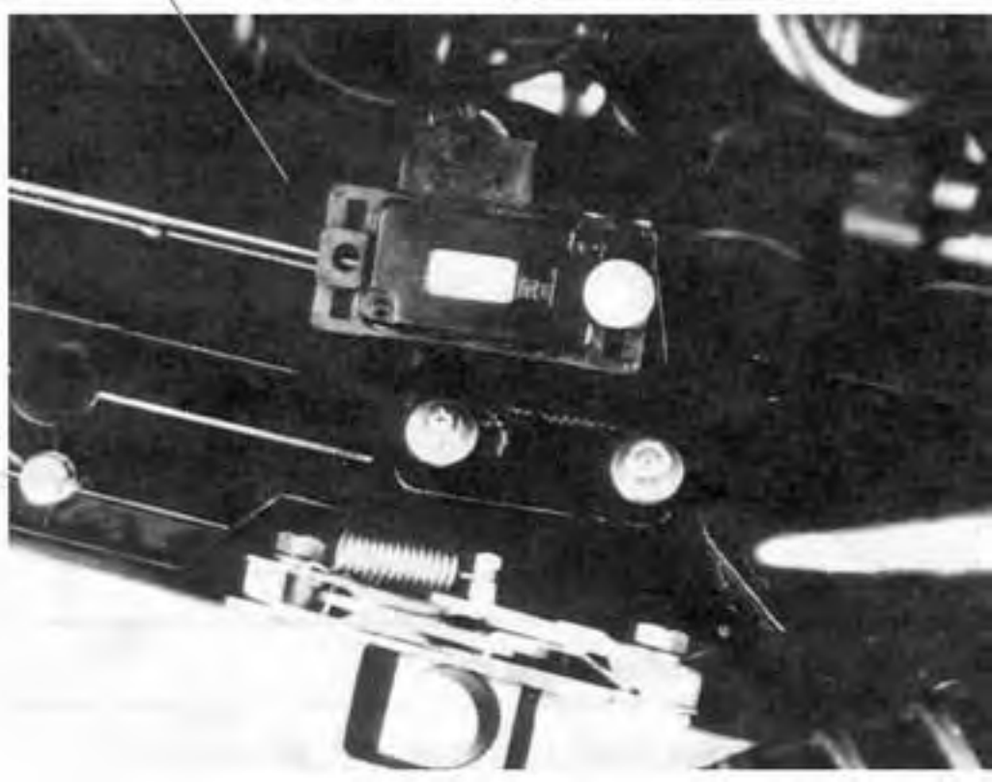
DETALJERNAS PLACERING



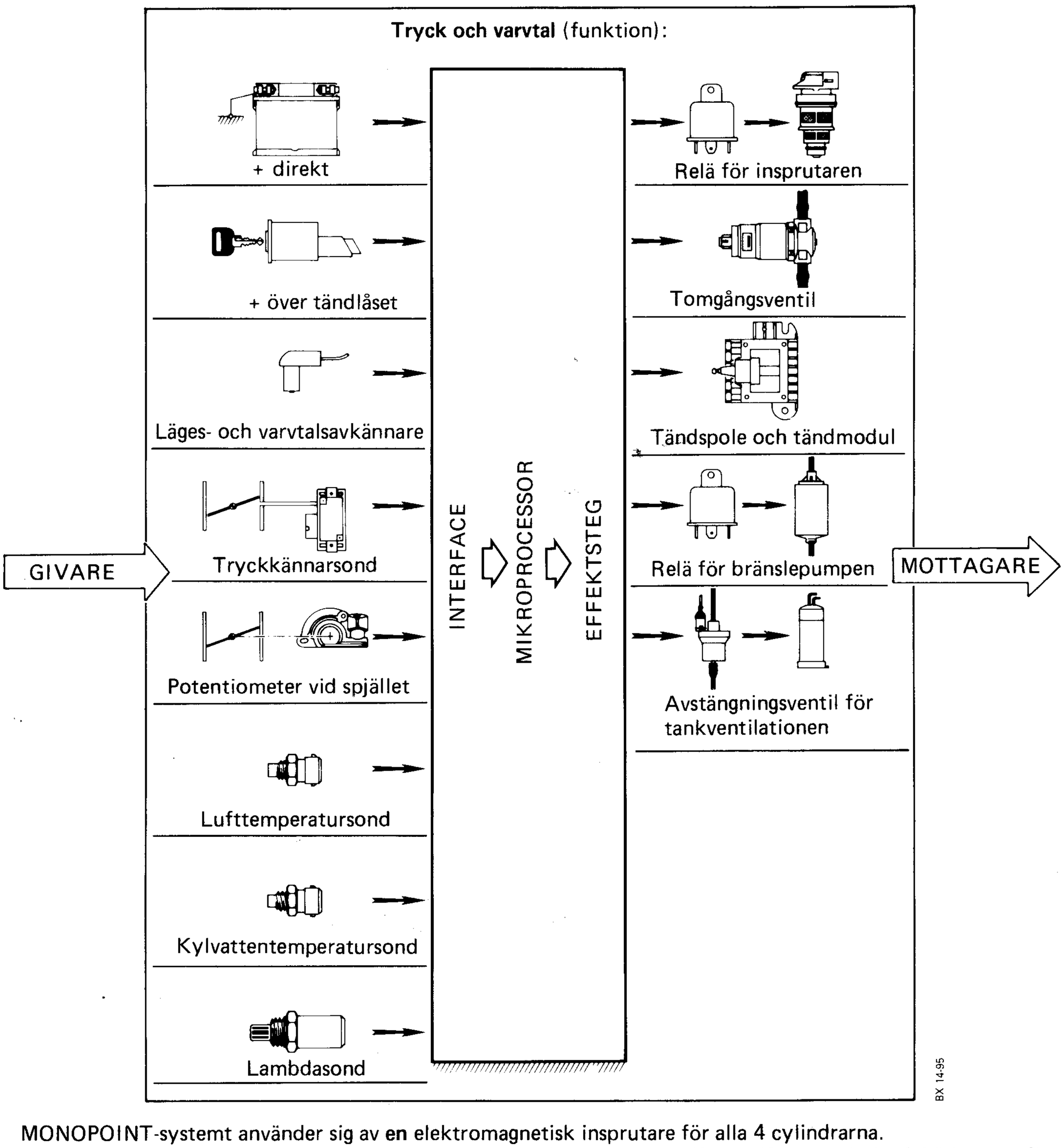








FUNKTIONSPRINCIP



MONOPOINT-systemt använder sig av **en** elektromagnetisk insprutare för alla 4 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 och tändförställningen på basis av följande grundparametrar:

- Motorvarvtal (avkännare vid svänghjulet)
- Fyllnadsgrad (tryck- och temperaturavkännare i insugningsgrenröret).

Andra informationer, som kylvattentemperaturen eller spjällets läge, kan medföra en korrigering av datorns grundsignal till insprutaren.

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

BESKRIVNING AV DETALJERNA – FUNKTION

BRÄNSLEKRETS

Systemet har ett arbetstryck av ≃ 0,8 bar.

- **Bränslepump:**

  Av dubbelturbintyp. Fastsatt på bakvagnsramen. Pumpen kan kännas igen på att den har klenare diameter än pumpar på vagnar med insprutningssystem med flera insprutare.

  - Tryck 0,8 bar
  - Kapacitet 80 till 100 liter/timme
  - Spänning 12 V
  - BOSCH-referens EKP 9

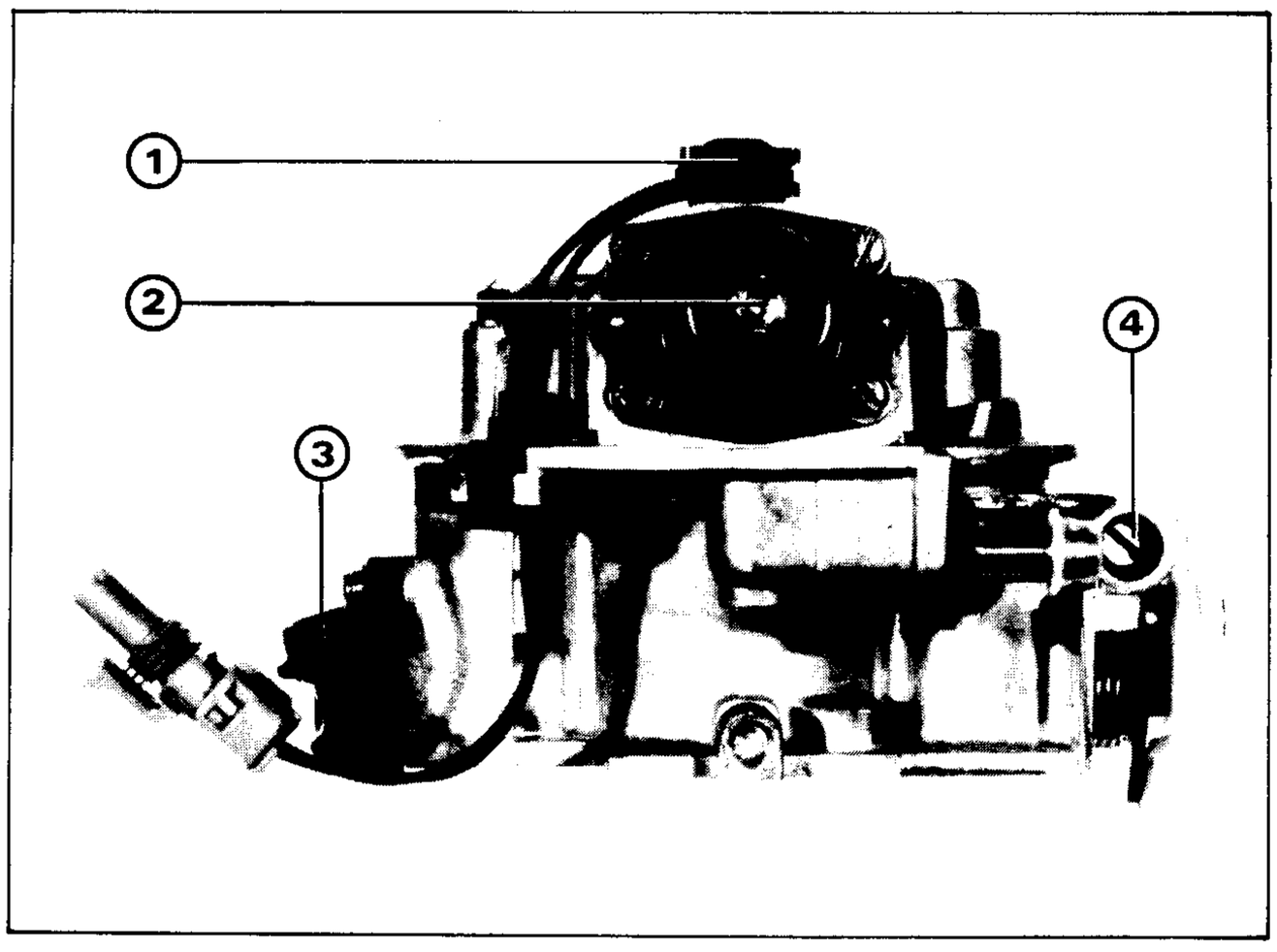
- **Pulsdämpare:** Identisk med den på BX 19 GTi.

- **Bränslefilter:**

  Fastsatt på bakvagnsramen. Identiskt med bränslefiltret på övriga Citroën-vagnar med insprutningssystem (aluminiumkåpa).

  Monteringsriktning (⇨). Detta för att utloppsfiltret skall kunna fånga upp ev. pappersrester.
  Genomsläppstäthet: 8 till 10 mikroner.

- **Monopoint insprutningsenhet:**



(1) Insprutare

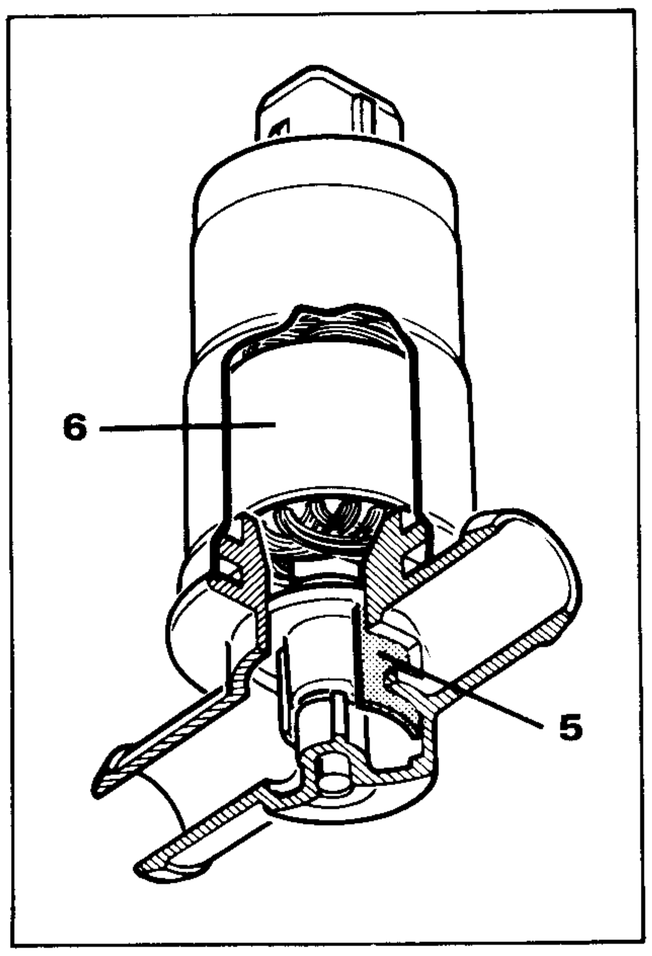
(2) Bränsletrycksregulator

(3) Potentiometer

(4) Skruv för grundinställning av spjället.

Insprutningsenheten har anslutningar för bränsleinlopp och bränsleretur (tag hänsyn till pilarna vid anslutningarna vid montering av ledningarna).

- **Tomgångsventil:**



På tomgång, passerar luften genom tomgångsventilen och förbi spjällvingen (7°20').

Tomgångsventilen styrs av datorn med hänsyn till de informationer denna erhåller om kylvattentemperatur och motorvarvtal, så att tomgången hålles på **850 v/min.**

Den elektromagnetiska tomgångsventilen är försedd med två lindningar:

- 1:a lindningen har till uppgift att tvinga sliden att öppna,
- 2:a lindningen har till uppgift att tvinga sliden att stänga.

Luftpassagens storlek avgöres av det jämviktsförhållande som uppstår mellan de båda krafterna.

(5) - Slid

(6) - Lindningar

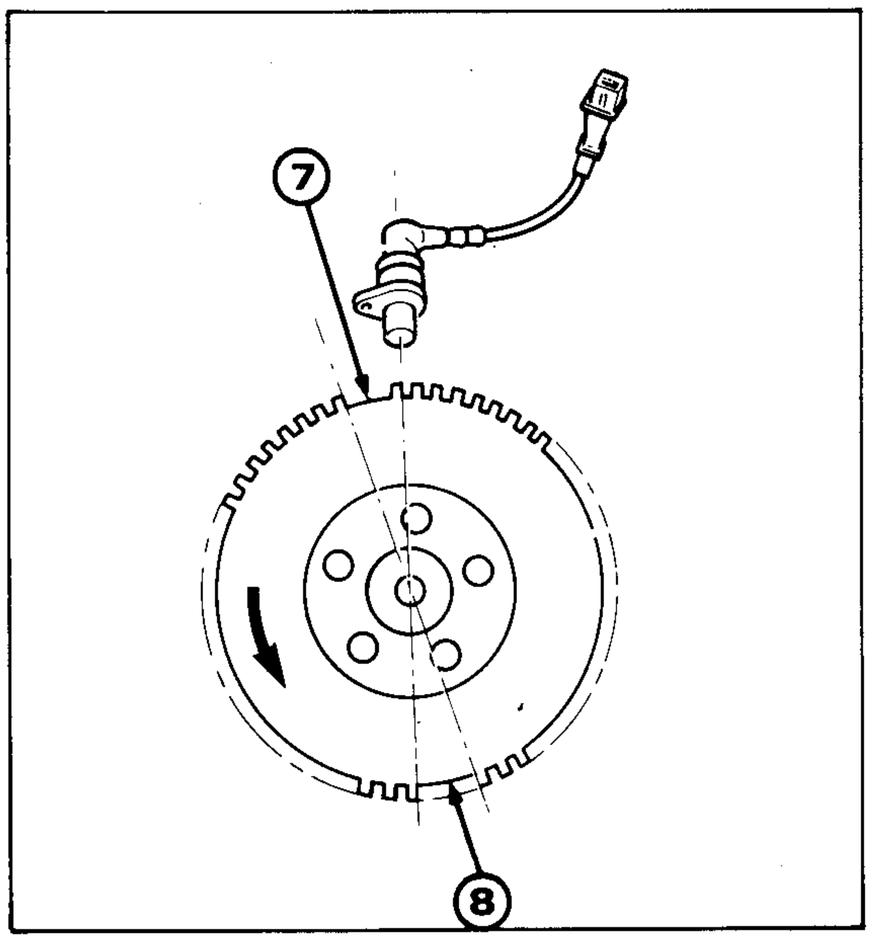
ELEKTRONIKKRETS

- **Dator:**

Datorn är placerad under höger framsäte.
Den har i huvudsak följande funktioner:

- Uträkning av insprutningstiden under alla förekommande arbetsförhållanden:
  - Kallstartskorrigering
  - Fullbelastningskorrigering
  - Korrigering med hänsyn till höjden över havet (altitudkorrigering)
  - Korrigering vid övergång mellan arbetsförhållanden (övergångskorrigering)
- Styrning av bränsleblandningens fethet före katalysatorn.
- Styrning av tomgångsvarvtalet.
- Avbrytande av insprutningen vid varvtalssänkning.
- Styrning av tändningen.
- Styrning av bränslepumpen.
- Reservfunktion vid fel (defekt funktionsmönster).
- Styrning av tankventilationen.

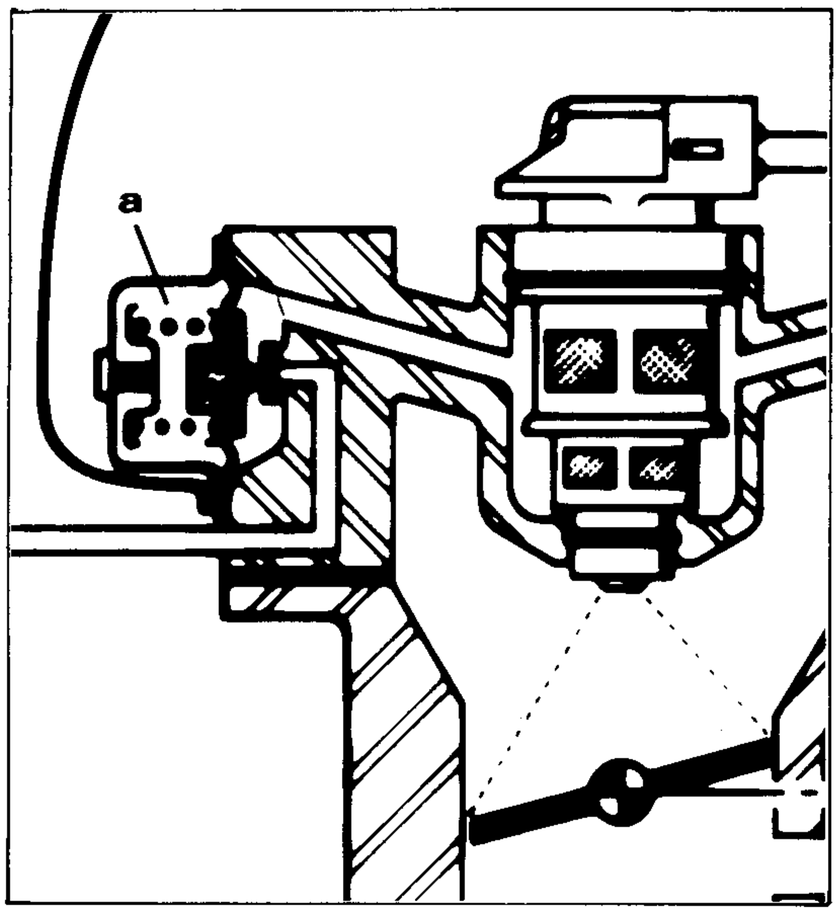
- **Läges- och varvtalsavkännare:**



Svänghjulet är försett medd 44 minus 2 x 2 kuggar.

Då gluggen **(7)** eller **(8)** passerar framför avkännaren (90° före Ö.D.), upphör sinussignalerna. Datorn tar hänsyn till denna information och fastställer tänd- och insprutningsögonblick (genom att räkna kuggarna efter gluggen).

- **Bränsletrycksregulator:**

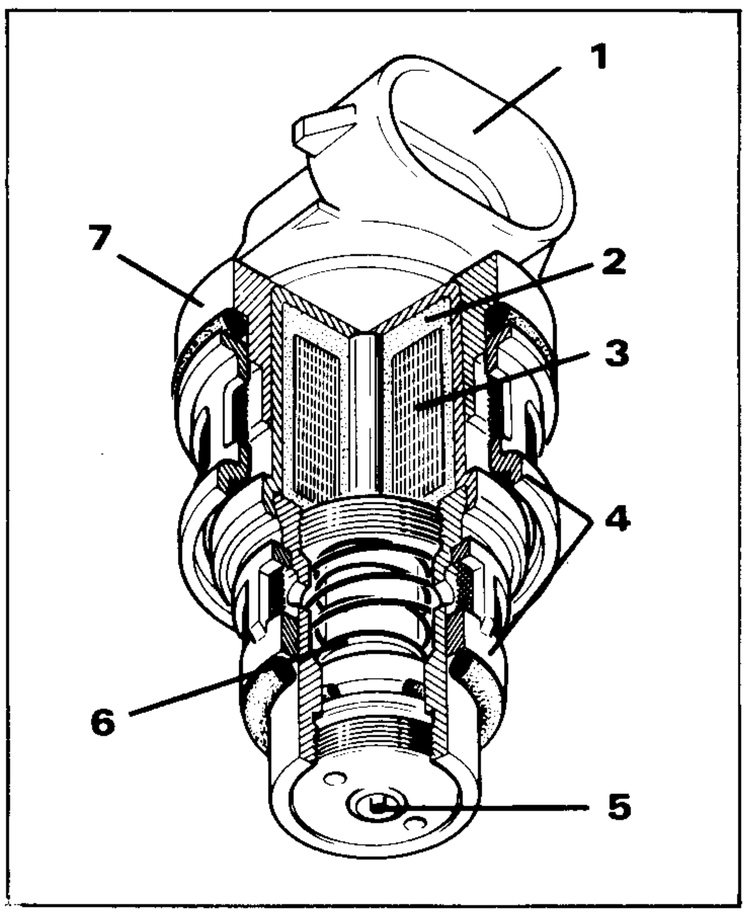


BX 14-89

Bränsletrycksregulatorn (konstant tryck), är placerad på insprutningsenheten. Trycket i regulatorns kammare **(a)** är identiskt med trycket som råder ovanför spjället. Härigenom erhålles ett konstant tryckvärde (som ligger mellan bränsletrycket och trycket vid insprutningsstället)

Tryckdifferential = 0,8 bar.

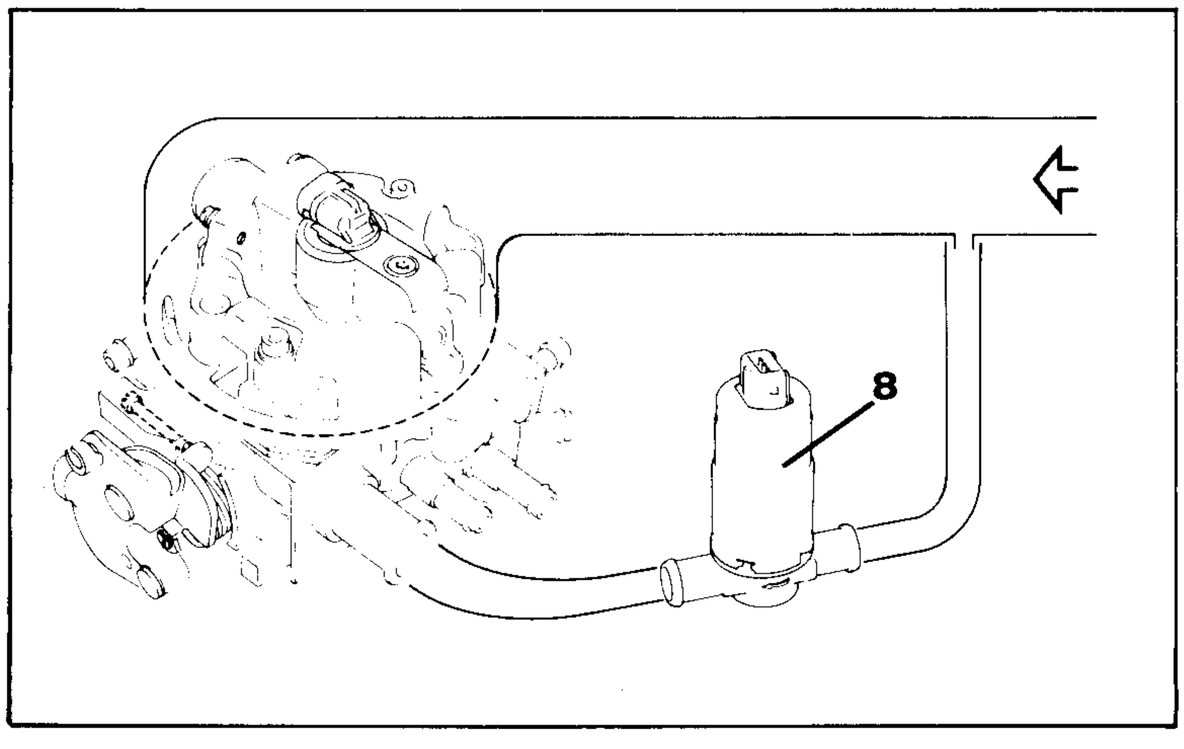
- **Insprutare** (elektromagnetisk):



1 : Elektrisk anslutning
2 : Lindning
3 : Magnetkärna
4 : Filter
5 : Spridarnål
6 : Returfjäder
7 : Spridarhållare

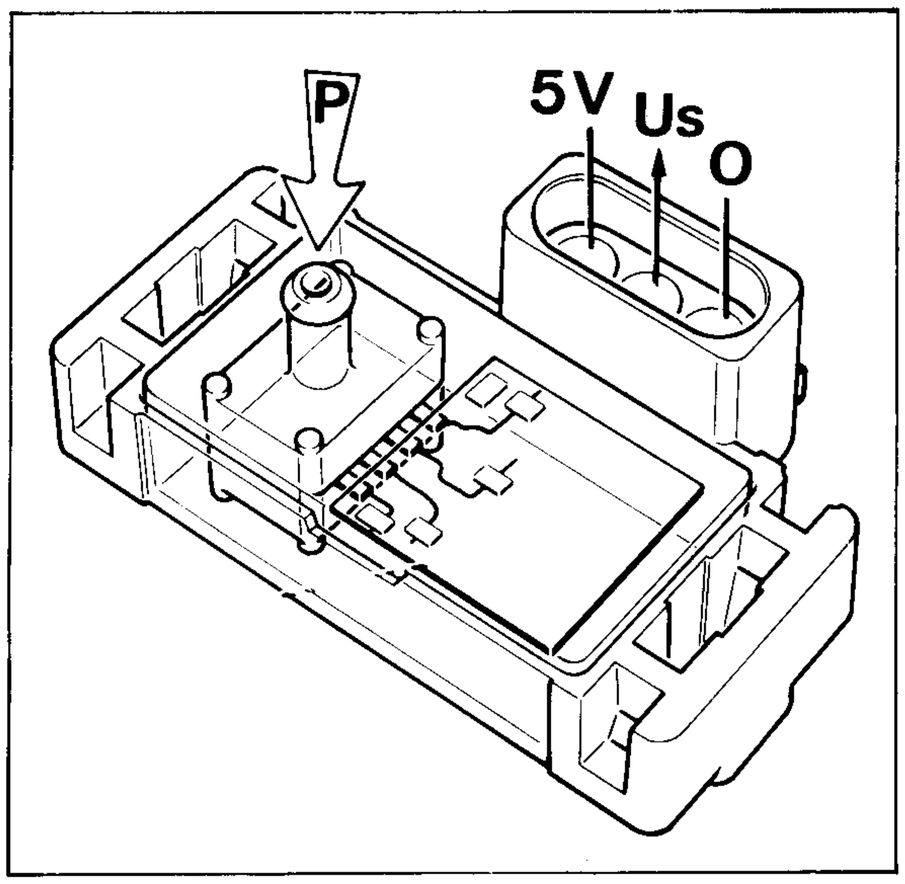
Insprutaren är placerad i luftflödet ovanför spjället.

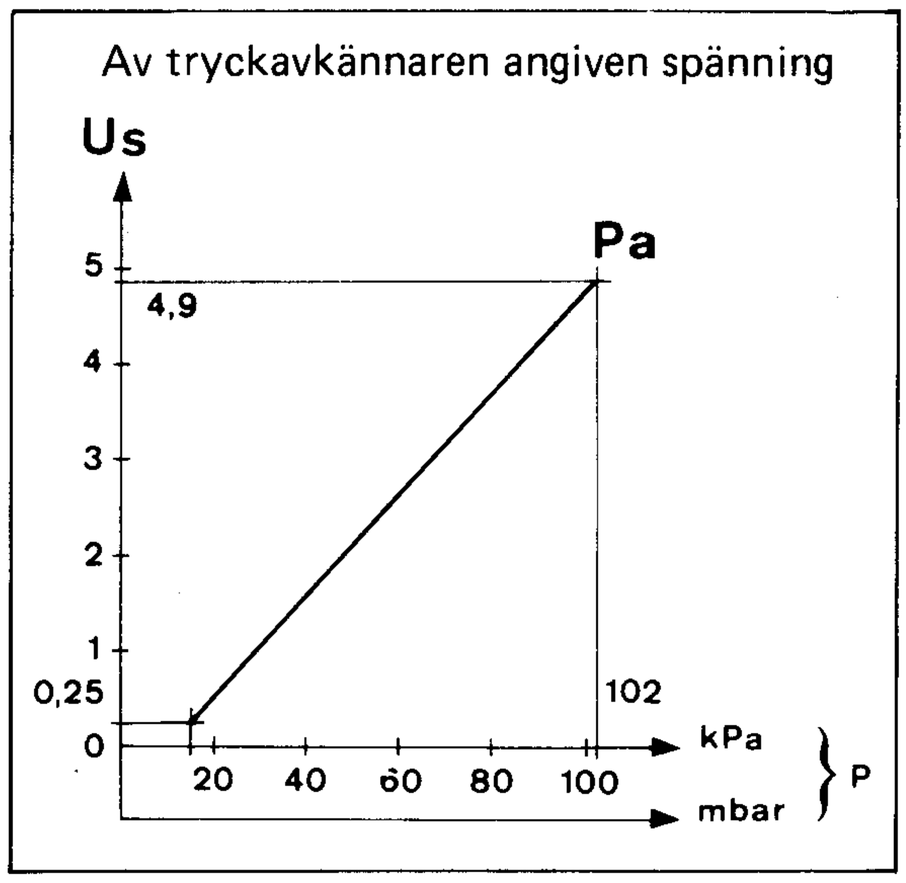
LUFTKRETS



Insugningsluften går förbi gasspjället.
På tomgång passerar den genom tomgångsventilen **(8)**.
Gasspjällets läge »noteras» av potentiometern vid spjällaxeln.
En lufttemperatursond, placerad i insugningsröret, sänder informationer till datorn, så att denna kan räkna ut korrekt insprutningstid i förhållande till en viss luftmassa.
Sondens motstånd vid 20°C = 290 Ω

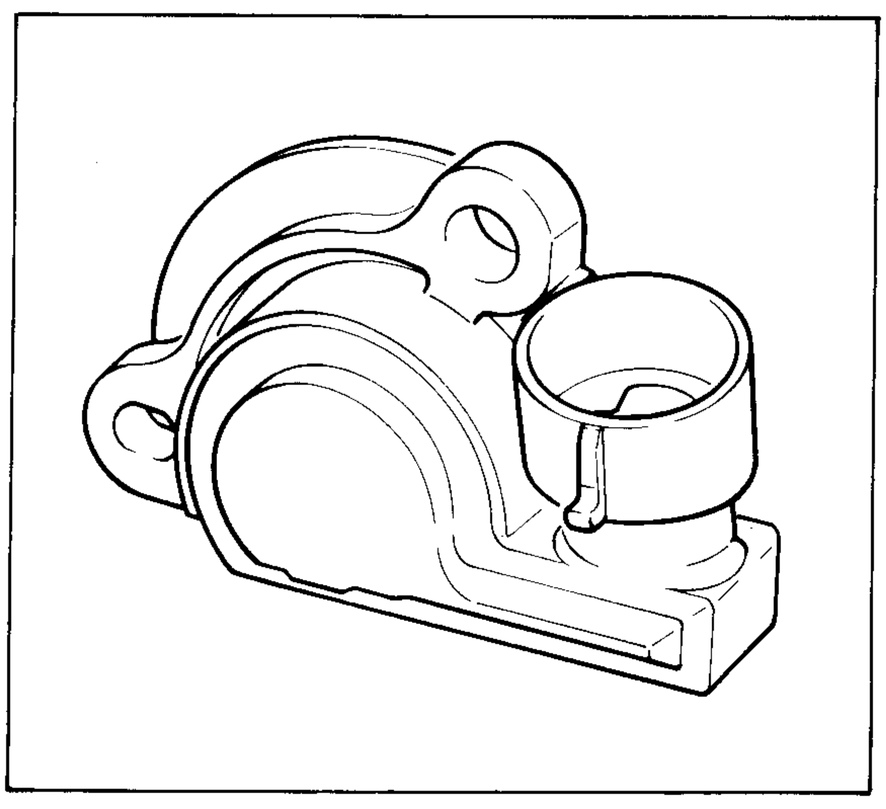
- **Tryckavkännare:**





Tryckavkännaren är placerad på främre tvärbalken.
Den informerar datorn om skillnaden mellan det atmosfäriska lufttrycket och trycket i grenröret. Avkännaren matas med 5 volt och avger en mot undertrycket proportionell spänning.

- **Potentiometer vid spjället:**



Spjällpotentiometern matas med 5 volt och avger en mot spjällvinkeln proportionell spänning.

Med hänsyn till dessa uppgifter, korrigerar datorn grundinsprutningstiden och reglerar tändförställningen.

- **Vattentemperatursond:**

  Placerad i topplocket. Motstånd vid 20° C: 2500 Ω.

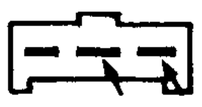
- **Lambdasond (syresond)**

  Med hjälp av signalerna (0,2 till 0,8 V) från Lambdasonden, avgör datorn insprutningstiden för erhållande av optimal verkningsgrad hos katalysatorn (när systemet fungerar i s k sluten cirkel).
  Fyra kablar är anslutna till Lambdasonden:

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

KONTROLL AV DELARNA

- **Kontroll av eldelarna:**

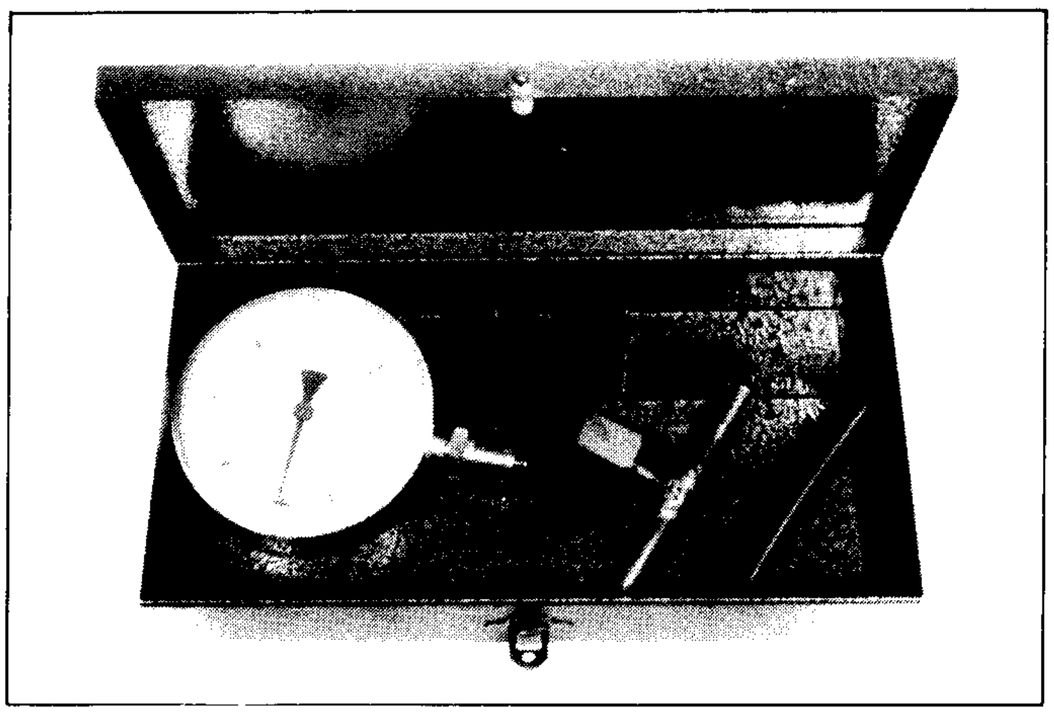
DEL		POLER I DATORNS KONTAKSTYCKE	POLER PÅ DELEN	VÄRDEN
Lufttemperatursond		14 – 32		vid – 10° C : R = 265 à 285 Ω vid 20° C : R = 280 à 300 Ω vid 30° C : R = 295 à 315 Ω
Kylvattentemperatursond		15 – 32		vid – 10° C : R = 8200 à 11000Ω vid 20° C : R = 2280 à 2720 Ω vid 80° C : R = 290 à 370 Ω
Tryck-avkännare	Matning	16 – 17 eller jord	C – A	U ≃ 5 V
	Angiven spänning	33 – 17 eller jord	B – A	vid atmosfärstryck: U ≃ 5 V vid 250 m.bar : U ≃ 3,4 V vid 500 m.bar : U ≃ 2 V
Spjäll-potentiometer	Matning	16 – 17	A – B	U ≃ 5 V
	På tomgång	9 – 17 16 – 17 9 – 17	C – B A – B C – B	U ≃ 0,6 V R = 6000 à 10000 Ω R = 1850 à 3100 Ω
	Full gas	9 – 17 9 – 17	C – B C – B	U ≃ 4,5 V R = 6500 à 11000 Ω
Varvtalsavkännare		11 – 28		med påslagen startmotor U ⩾ 0,2 V~
Tomgångsventil				R = 19 à 25 Ω R = 17 à 22,5 Ω
Insprutare				R = 1,5 Ω
Avstängningsventil för tankventilationen				R = 20 Ω

- **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



4073-T

83-567

KONTROLL AV BRÄNSLETRYCKET

Montera manometern på matarledningen vid Monopoint-systemets insprutningsenhet.

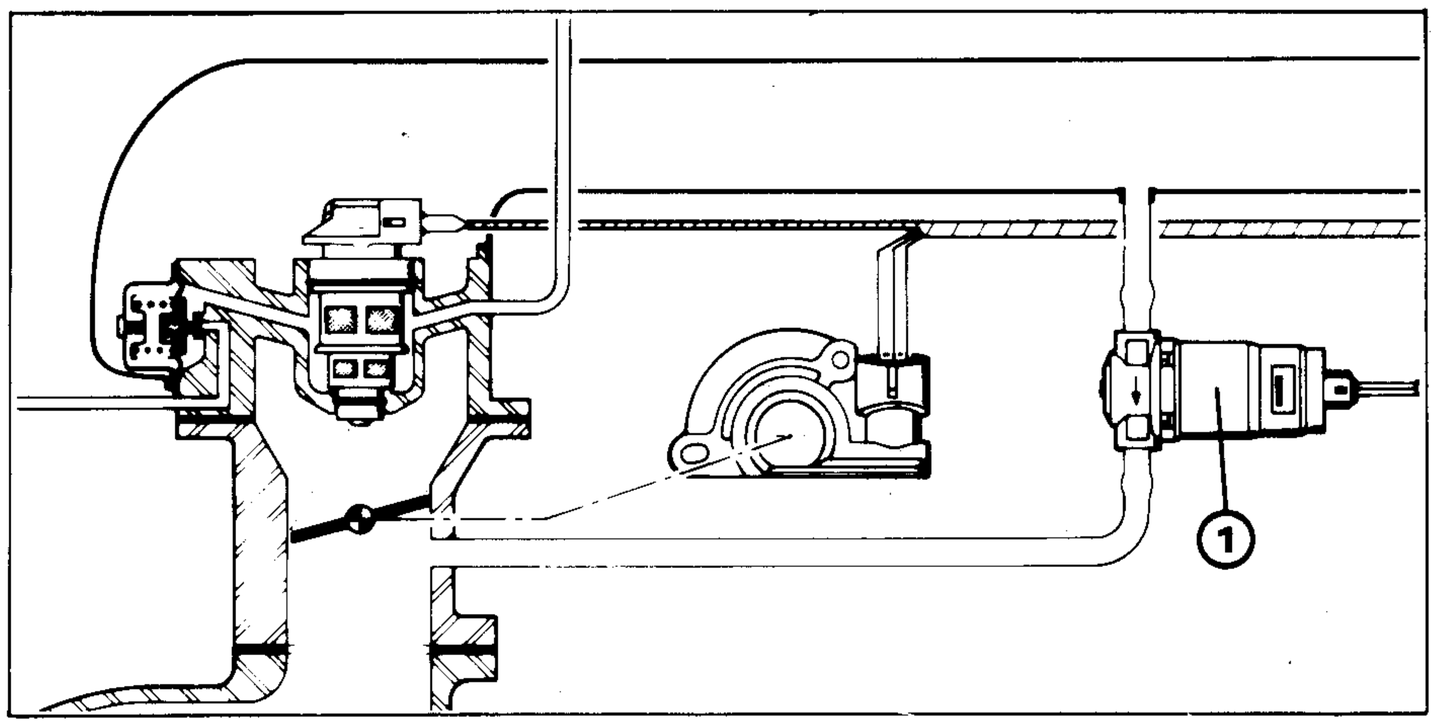
Tryck: 0,7 till 0,9 bar

KONTROLL AV PUMPKAPACITETEN

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

Minimikapacitet = 0,360 lit. under 15 sekunder

- **Kontroll av bränsletrycket:**



BX 14-89

- Tomgångsvarvtalet är ej inställbart. Det regleras av tomgångsventilen **(1)**.

Korrekt värde, varm motor: **850** ± 50 v/min.

Undersök följande, om tomgångsvarvtalet ej är korrekt:

- Motorns skick + ev. luftläckor.
- Tändsystemets skick.
- Bränslesystemets skick.
- De olika delarna som har med tomgångsregleringen att göra.

- **Kontroll av bränsleblandningens fethet (CO) på tomgång:**

  CO-halten är ej inställbar. Den regleras automatiskt av datorn med hänsyn till de signaler denna erhåller från Lambdasonden

  CO < 0,5 %

  Om värdet ej är korrekt, skall man kontrollera:

  - Katalysatorns skick
  - Funktionen hos systemet för reglering av bränsleblandningens fethet.

- **Kontroll och justering av spjällets grundinställning:**

  Detta är ett ingrepp som endast skall göras undantagsvis, då det kunnat konstateras att spjällets grundinställning rubbats:

  - Slå till tändningen
  - Mät spänningen vid potentiometerns poler B och C:

    Korrekt värde: 0,6 volt

  - Om detta värde ej erhålles, skall man justera på spjällstoppskruven.
  - Kontrollera spjällets maxöppning:

    Korrekt värde: 5 volt

  - En spänning på 0,6 volt motsvarar en spjällvinkel på 7°20'.

- **Självanpassning - Defekt funktionsmönster:**

  - I systemet ingår en självanpassningsfunktion. Datorn korrigerar grundfunktionsmönstret och tar med i beräkningen informationerna som inkommer från de olika avkännarna (luft- och kylvattentemperatur, tryckavkännare, potentiometer).
    Efter utbyte av delar, bör datorn kopplas bort under ca 15 minuter för att självanpassningsfunktionen skall bli nollställd. Låt motorn gå till dess att den blir varm, så att en ny »anpassning» erhålles.
  - Systemet har möjlighet att fungera enligt ett defekt funktionsmönster. Då datorn konstaterar ett fel i en avkännare (luft- eller kylvattentemperatur, tryckavkännare, spjällpotentiometer), ersätter den utebliven information från avkännaren med ett på förhand inprogrammerat värde.

- **Synkron och asynkron funktion:**

  Insprutningstiderna är mycket korta, omkring 1,5 till 2 ms vid synkron funktion.
  Datorn omstyr att insprutning sker 60° efter Ö.D. 4 gånger per arbetscykel, utom under vissa arbetsförhållanden (bl a tomgång och varvtalssänkning) då den av datorn uträknade insprutningstiden blir kortare än 1,5 ms och asynkronisering i förhållande till motorns arbetscykel äger rum. Den synkrona funktionen återupprättas då insprutningstiden ånyo överstiger 1,5 ms.

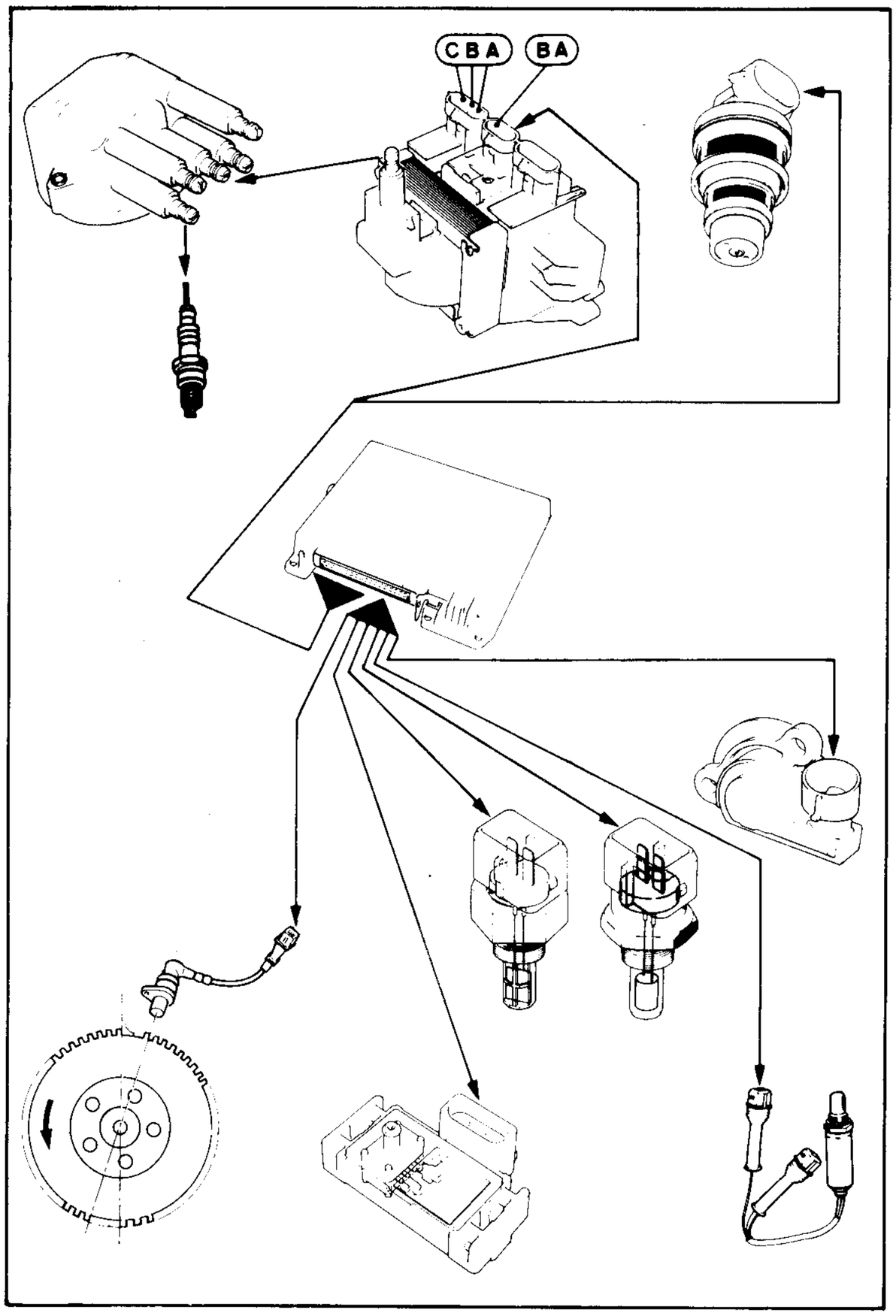
  Asynkronisering äger rum även vid kallstart och acceleration, då bränsleanrikning tillfälligt krävs.

- **Tändförställningskorrigering:**

  Vid tomgång, stabiliseras varvtalet av tomgångsventilen. Denna funktion kompletteras av en tändförställningskorrigering med omedelbar verkan.

TÄNDSYSTEM

- **Elektronisk tändning FENIX 1 B**



Datorn bestämmer tändögonblicket på grundval av en i dess minne inprogrammerad kurva och med hänsyn till ett antal informationer den erhåller (från 0 till 67°).

Huvudinformationer:

- Motorvarvtal
- Vevaxelläge

} avkännare vid svänghjulet

- Belastningsförhållande — tryckavkännare

Korrigeringsinformationer:

- Kylvattentemperatur — vattentemperatursond
- Lufttemperatur — lufttemperatursond
- Start - tomgång
  övergångsfas till full belastning } spjällpotentiometer

Datorn sänder en tändningssignal till transitorenheten i spolen.

- **Tändspole/Transistorenhet:**

  - Typ MPA BENDIX (transistoriserad).
  - Reservdelsavdelningen tillhandahåller även de båda detaljerna i enheten var för sig.

- **Tändstift:**

  Med plant säte.
  - Åtdragningsmoment ..... 2,5 kpm
  - Elektrodavstånd ..... 0,8 mm
  - Fabrikat och typ ..... EYQUEM FC 52 LS, CHAMPION C9 YCX

- **Tändfördelare:**

  Monterad i kamaxeländen.

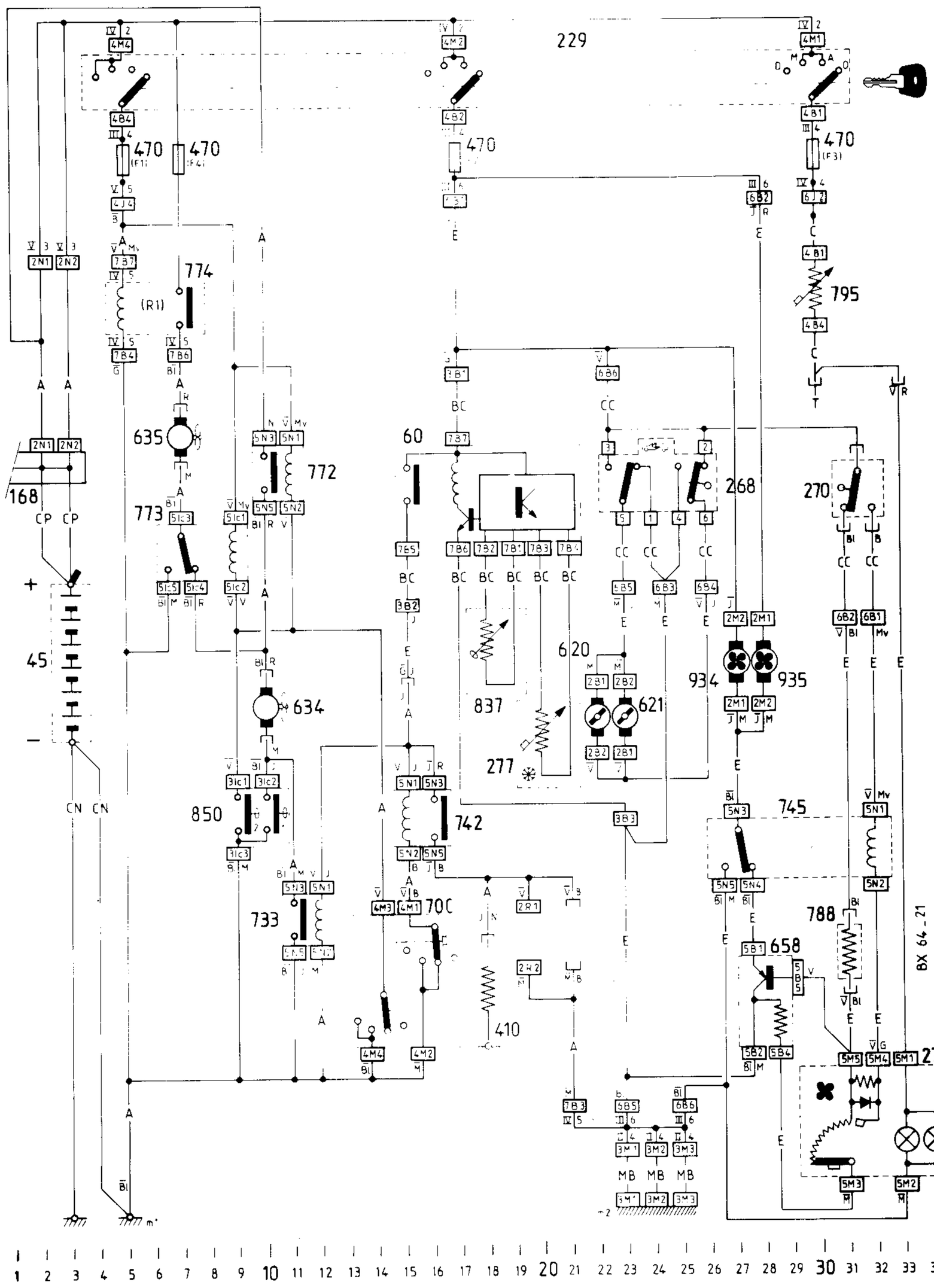
LUFTKONDITIONERING + MOTORNS KYLSYSTEM

Förteckning över eldelar:

45	Batteri	**658**	Styrmodul för kupéfläkt
60	Styrbox för luftkonditioneringen	**700**	Tryckgivare
168	Kopplingsstycke vid batteriet	**733**	Kylfläktsrelä (på vagnar med luftkonditionering)
229	Tändlås	**742**	Luftkonditioneringsrelä
268	Strömställare för återcirkulation av kupéluften	**745**	Relä för kupéfläktens snabba hastighet
270	Strömställare för maximal kylning	**772**	Relä för 2:a kylfläktshastigheten
277	Luftkonditioneringsreglage	**773**	Omkastningsrelä för kylfläktshastigheten
278	Hastighetsreglage för kupéfläkten	**774**	Kylfläktsrelä
410	Kompressorkoppling	**788**	Motstånd för 2:a hastigheten
470	Säkringar	**795**	Belysningsreostat
620	Vänster luftintagsspjällsmotor	**837**	Sond för evaporatortemperaturen
621	Höger luftintagsspjällsmotor	**850**	Termokontakt f. kylfläktarna (i vattenkretsen)
634	Höger kylfläkt	**934**	Vänster luftkonditioneringsfläkt
635	Vänster kylfläkt	**935**	Höger luftkonditioneringsfläkt

Kabelhärvornas märkning:

A : Främre
BC : Styrbox luftkond.
C : Strömställare
CC : Luftkond.-reglage
CN : Minuskabel
CP : Pluskabel
E : Torkare
T : Instrumenttavla



BX 64-21 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34

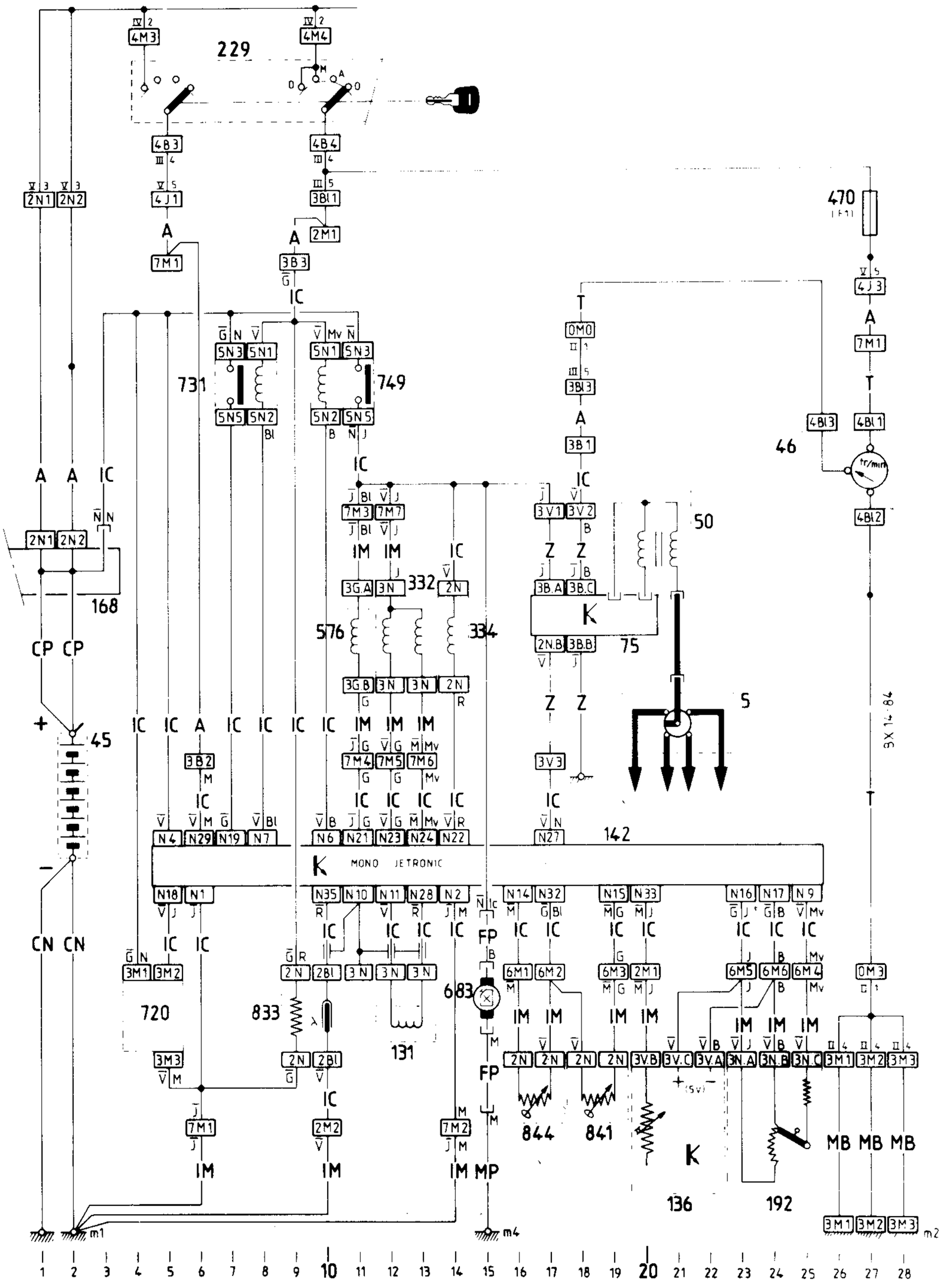
PRINCIPSCHEMA

Förteckning över eldelar:

5	Tändfördelare	**336**	Tomgångsventil
45	Batteri	**334**	Avstängningsventil för tankvent.
46	Instrumenttavla	**470**	Säkringar (F1)
50	Tändspole	**576**	Insprutare
75	Transistorenhet för tändningen	**683**	Bränslepump
131	Avkännare för tändningen	**720**	Diagnosuttag
136	Tryckavkännare (på insugningsröret)	**731**	Insprutningsrelä
142	Dator för insprutningssytem och tändning	**749**	Relä för bränslepumpen
168	Kopplingsstycke för luftkond. vid batteriet	**833**	Lambda-sond
192	Potentiometer vid spjällaxeln	**841**	Kylvattentemperatursond
229	Tändningslås	**844**	Lufttemperatursond

Kabelhärvornas märkning:

A	Främre	**IM**	Insprutningshärva (motordelen)
CN	Minuskabel	**MB**	Jord för säkrings- och kopplingsboxen
CP	Pluskabel	**MP**	Jord för pumpen
FP	Pump	**T**	Instrumenttavla
IC	Insprutningshärva (karosseridelen)	**Z**	Tändsystem



RESERVDELAR

BENÄMNING	UNDERLEVERANTÖRENS REFERENS	RESERVDELSNUMMER
Dator	SOLEX FENIX 1 B	91 541 072
Syresond (Lambdasond)	BOSCH 0258 003 045	96 036 827
Tomgångsventil	BOSCH 0280 140 501	91 541 077
Lufttemperatursond	BENDIX ref. SOLEX 23025.002	91 541 073
Kylvattentemperatursond	BOSCH 0280 013 026	91 514 549
Varvtalsavkännare	ELECTRICFIL ref. SOLEX 23014.002	91 541 075
Avstängningsventil för tankventilationen	BOSCH 0280 142 157	96 003 087
Bränslepump	BOSCH EKP9	96 038 893
Bränslefilter	BOSCH	95 470 530
Tryckavkännare	AC DELCO ref. SOLEX 61695.002	91 541 078
Tändspole + transistorenhet	BENDIX ref. SOLEX 72396.002	96 005 200
Katalysator	TR – PSA K009	96 016 570

UNDERHÅLLSARBETEN PÅ MOTOR OCH AVGASRENING

ARBETEN \ KM	1500 – 2500	10000	20000	30000	40000	50000	60000	70000	80000	90000	100000	110000	120000
OLJEBYTEN, ETC.													
Oljebyte i motorn	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Byte av oljefilter	X	X		X		X		X		X		X	
Byte av luftrenarinsats				X			X			X			X
Byte av bränslefilter									X				
Kontroll av kylvätskenivån	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Byte av tändstift				X			X			X			X
ÖVRIGT UNDERHÅLL													
Kontroll av drivremmarnas skick och spänning			X		X		X		X		X		X
Kontroll av täthet och skick:													
- bränsletanksventilation					X				X				X
- avgassystem					X				X				X
Provkörning	X		X		X		X		X		X		X
Avgasrening	X		X		X		X		X		X		X

AVGASRENINGSSKYLT (Sverige)

INFORMATION OM AVGASKONTROLL AUTOMOBILES CITROËN ※	
FORDONSMODELL: BX 19 FORDONSTYP: 1	TÄNDINSTÄLLNING: BORTKOPPLAD VAKUUMDOSA EJ INSTÄLLBAR
MOTORFAMILJ: G_DDZ_89. MOTEUR TYP: DDZ	TOMGÅNG: AVSTÄNGDA FLAKTAR 850 ± 50 v/min EJ INSTÄLLBAR
CYLINDERVOLYM: 1905 cm^3	
VENTILSPEL. KALL MOTOR: INSUG. 0.2 ± 0,05mm AVGAS. 0.4 ± 0,05mm	CO: VID TOMGÅNG: ≤0,4 % CO_2: VID TOMGÅNG ≥10 % HC: VID TOMGÅNG: ≤100ppm EJ INSTÄLLBAR
AVGASRENANDE SYSTEM: 3CL_CAN_OTR1	FORDONET ÖVERENSSTÄMMER MED KRAVEN I NATURVÅRDSVERKETS BESTÄMMELSER A.12_REGULATION