



## XM 6 Cyl

## ① Compresseur :

- Compresseur : rotatif 7 pistons
- Type : SD. 709
- Volume :  $135 \text{ cm}^3 \pm 15 \text{ cm}^3$
- Huiles spécifiées : TOTAL "LUNARIAS" ou S.O.I. SC N° 5 ou TEXACO "CAPELLA"

## ② Condenseur

## ③ Déshydrateur

- Volume min.  $5 \text{ à } 7 \text{ cm}^3$

## ④ Pressostat

- Contrôle le fonctionnement du compresseur en cas de pression
  - Supérieure à 26 bars (en M)
- Retarde le fonctionnement pour une pression
  - Inférieure à 19 bars (en M)

Sur XM : - En cas de pression inférieure à 19 bars, les pistons ventilent et tournent à vitesse rapide.  
- En cas de pression égale à partir de la pression inférieure à 15 bars  
- En cas de pression supérieure à la pression inférieure à 15 bars, le pressostat commande le fonctionnement du compresseur pour une pression inférieure à 1,5 bars et ventilent pour une pression supérieure à 2,5 bars

## ⑤ Détendeur

## ⑥ Evaporateur

## ⑦ Capacité tampon

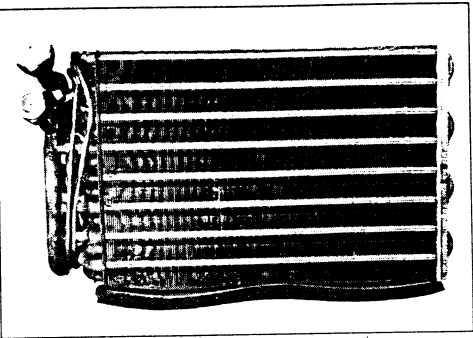
Son rôle : - Atténuer les pulsations du compresseur

V - Ventilateur

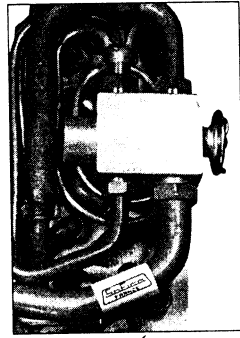
P - Poussoir

—————> Basse Pression

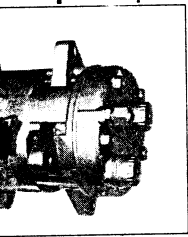
—————> Haute Pression



83-1490



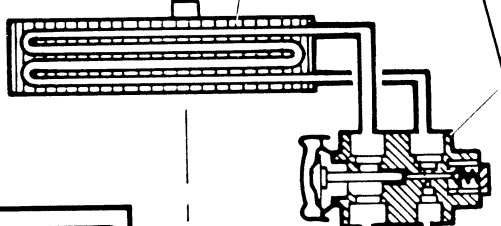
83-1491



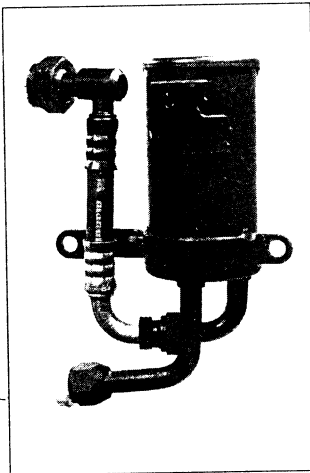
1



P

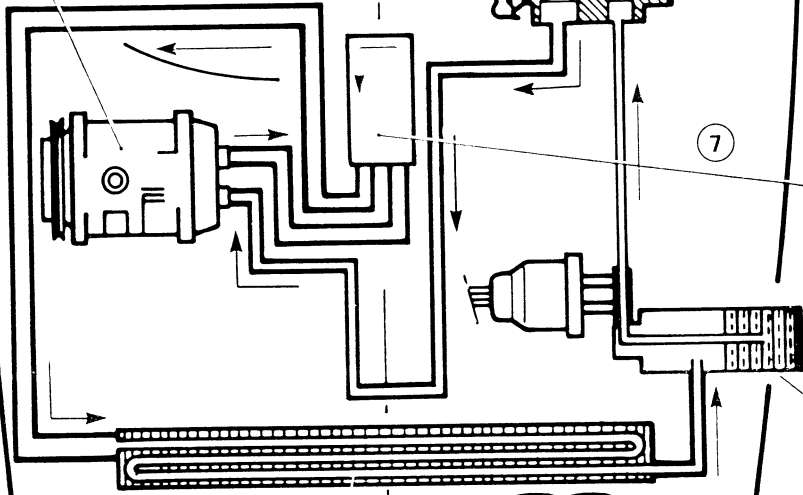


6

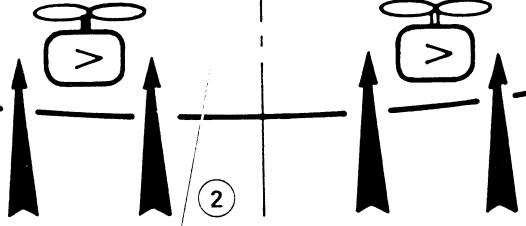


83-1200

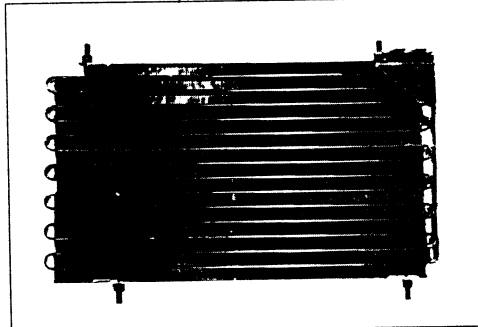
5



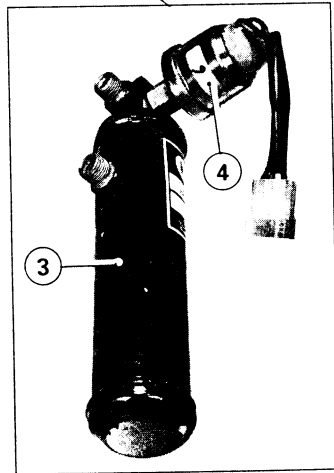
7



2



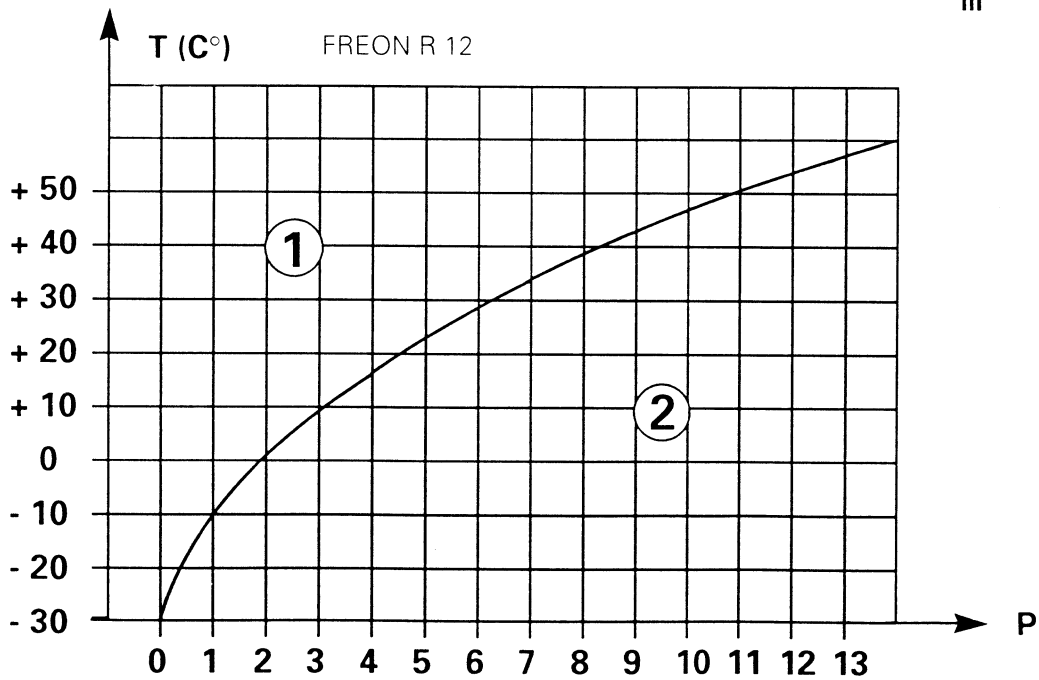
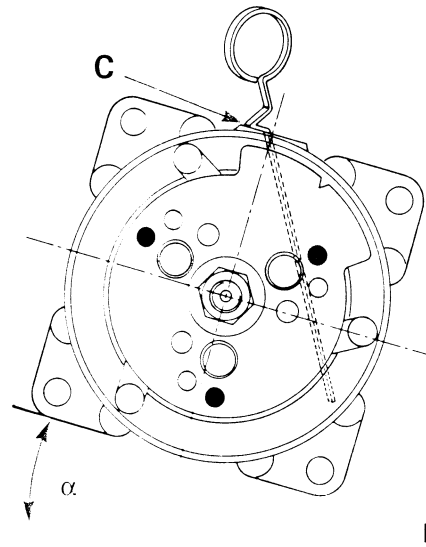
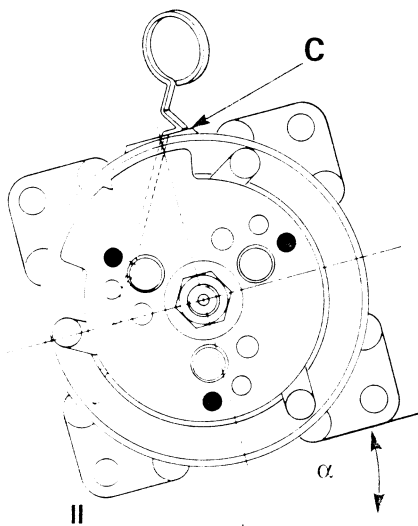
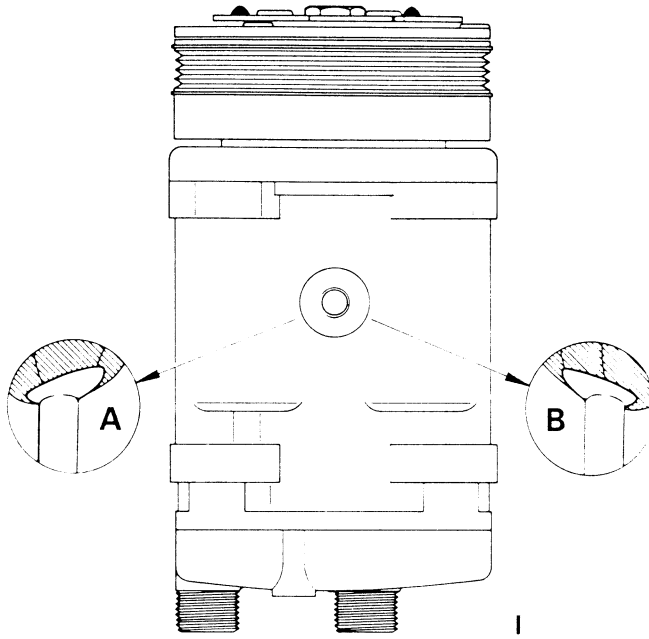
83-961



83-959

4

3



**13****CARACTERISTIQUES ET POINTS PARTICULIERS  
DU CIRCUIT REFRIGERANT****XM  
642-00/1**

9

**CONTROLE DU NIVEAU D'HUILE**

Vidanger l'installation

Déposer le bouchon de remplissage

Déterminer l'angle d'inclinaison de montage du compresseur

- 4 Cyl :  $\alpha = 35^\circ$ - 6 Cyl :  $\alpha = 90^\circ$ Tourner l'embrayage jusqu'à ce que les bielles du compresseur se présentent : **Fig. I.**Lorsque le compresseur **est incliné vers la gauche** **II**, tourner l'embrayage jusqu'à ce que les parties internes soient comme en **position A Fig. I.**Lorsque le compresseur **est incliné vers la droite** **III**, tourner l'embrayage jusqu'à ce que les parties internes soient comme en **position B, Fig. I.****Fig. I :**Les opérations sont nécessaires pour permettre la lecture complète de la jauge, la position d'arrêt déterminée par **la butée C, Fig. II et III**, qui doit être en contact avec le bord de l'orifice de remplissage.

Compter le nombre de graduations et se reporter au tableau ci-dessous.

Angle d'inclinaison $\alpha$	Niveau correct de l'huile (nombre de divisions)
(degrés)	SD-709
0	6 - 8
10	7 - 8
20	8 - 10
30	9 - 10
40	11 - 12
50	12 - 13
60	13 - 14
90	15 - 16

**Contrôle des courroies**

		Neuves	Rodées
<b>XM</b>	4 cyl	600 à 650 N	400 à 450 N
	6 cyl		

**BRANCHEMENT DE LA STATION DE CHARGE AU CIRCUIT DE REFRIGERATION DU VEHICULE**

- Branchement des flexibles valable pour les opérations suivantes :

- Vidange du circuit.
- Tirage au vide.
- Demi-charge gazeuse.
- Recharge du circuit.
- Contrôle des pressions.

**XM V6 uniquement**

→ 24/7/89

- Le flexible **bleu** (*basse pression*) à la vanne d'aspiration du compresseur (**S**).- Le flexible **rouge** (*haute pression*) :

- Déconnecter et déposer le pressostat
- Brancher le flexible rouge (**HP**) à l'emplacement du pressostat.

*(Le déshydrateur étant muni d'une valve)***XM Tous Types et V6**

24/7/89 →

- Le flexible **bleu** (*basse pression*) à la vanne d'aspiration du compresseur (**S**).- Le flexible **rouge** (*haute pression*) à la vanne de refoulement du compresseur (**D**).**Contrôles des pressions : Fig. IV.**a/ **STATIQUE** : (*moteur arrêté depuis 30 min*)Si la pression relevée au manomètre est inférieure de **0,5 bar** par rapport à la courbe ci-contre, contrôler l'étanchéité du circuit et effectuer une charge de FREON R12. ( $1 + \frac{0,1}{0}$  kg)

- T° (C°)** → Température ambiante  
**P** → Pression lue au manomètre  
**①** → Etat gazeux  
**②** → Etat liquide

b/ **DYNAMIQUE**

- Moteur essence 2500 tr/min
- Moteur Diesel 2300 tr/min

**Pressions BP : 1,2 à 1,6 bar****HP : 13 à 16 bars****NOTA :**La pression (**HP**) prise à l'emplacement du pressostat est inférieure  $\approx$  **2 bars** par rapport à la pression donnée ci-dessus.

**13****• CLIMATISATION AVEC REGULATION DE TEMPERATURE Fig. I**

**Ce groupe** est directement dérivé du précédent. Un calculateur assure le confort des occupants du véhicule, en tenant compte des contraintes extérieures.

**La platine** de commande supporte le calculateur électronique.

Celui-ci gère le fonctionnement de la régulation de température ainsi que le débit d'air.

**• Réglage** de la vitesse du pulseur et mode de fonctionnement :

- Auto.
- Normal de 0 à 3.

**• Commande du volet** de régulation à 4 positions :

- Ventilation vers le haut
- Ventilation vers le bas
- Ventilation vers le haut et le bas
- Désembuage

**• Potentiomètre** de réglage de la température.**• Commande manuelle** du volet de recyclage à deux positions de réglage.**NOTA :**

Les positions intermédiaires ne correspondent pas à un état de fonctionnement correct.

**III • AIR CONDITIONNE Fig. II**

Le montage d'un dispositif de climatisation (compresseur - détendeur - déshydrateur) complète le groupe précédent.

**Commande du compresseur :**

- **Un interrupteur (5) Fig. II** pilote le fonctionnement d'un compresseur :

- Voyant éteint → compresseur en marche.
- Voyant allumé → compresseur arrêté.

- **Le calculateur de chauffage** n'autorise pas le fonctionnement du compresseur :

- Si la température extérieure est inférieure à **5° C**.
- Si les deux conditions suivantes sont réunies simultanément :

- température d'eau moteur inférieure à **48° C**
- température habitacle inférieure à **25° C**

- **Le pressostat** est un organe de sécurité :

- Il coupe le fonctionnement du compresseur si la pression est supérieure à **26 bars**, il rétablit son fonctionnement pour une pression inférieure à **22,5 bars**.
- Il n'autorise pas l'enclenchement du compresseur si la pression est inférieure à **1,5 bar**.

- **Le boîtier interface** (Température d'eau moteur) coupe le fonctionnement du compresseur si la température du moteur est supérieure à **112° C**.

- **En XM V6**, le calculateur d'injection et d'allumage diffère l'enclenchement du compresseur durant les phases de démarrage et de pleine charge.