

18 Elektrická instalace

18.1 Úvod

Vozidla Citroen BX mají palubní elektrickou síť s napájecím napětím 12 V. Stejným napětím je napájena i zapalovací soustava, která je rozdělená na nízko- a vysokonapěťový okruh. Běžící motor pohání alternátor. Od určitých otáček produkuje alternátor větší napětí než baterie a napájí všechny momentálně zapnuté elektrické spotřebiče. Velikost napětí je udržována na konstantní hodnotě napěťovým regulátorem, který je součástí alternátoru. Napěťový regulátor zabraňuje vzniku podpětí a přepětových narázů.

Vozidla mohou být vybavena alternátory od různých výrobců - např. Bosch, Ducellier, Paris-Rhône nebo Mitsubishi (Melco).

Startér je vysouvacího typu (tzn., že po zapnutí zapalování se ze startéru vysune pastorek, který zabere do ozubeného věnce setrvačnicku motoru) a opět se montují různé typy od firem Bosch, Ducellier a Paris Rhône.

18.2 Alternátory

Jak již bylo řečeno, montují se alternátory různých typů a tomu také odpovídá způsob jejich montáže. V této knize se také nemůžeme z prostorových důvodů věnovat popisu rozebrání a montáže všech typů alternátorů.

18.2.1 Bezpečnostní zásady při práci s alternátorem

- Motor (a tím pádem i alternátor) nesmí běžet s odpojenou baterií.
- Nesmíme přepólovat kabely na baterii a nesmíme přepólovat napěťový regulátor.
- Při kontrole nesmíme nechat alternátor běžet bez zatížení.

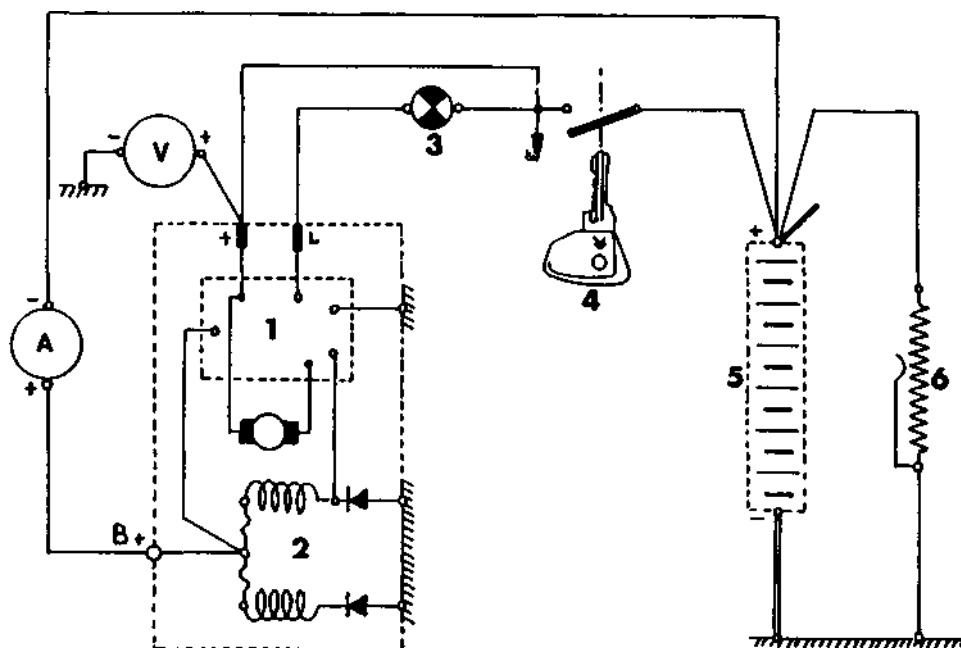
- Kontrolu výkonu provádíme jen s plně nabitou baterií.
- Při sváření elektrickým obloukem nebo při dobíjení vždy odpojíme baterii od palubní sítě.

18.2.2 Kontrola výkonu alternátoru

Kontrolu alternátoru provádíme jen s dobře připojenou a plně nabitou baterií.

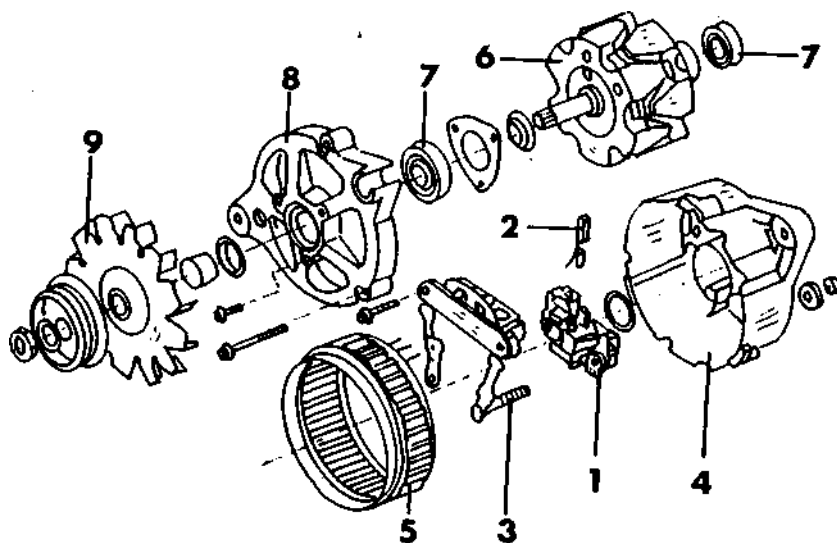
Ke kontrole budeme potřebovat různé přístroje, viz text. Na obrázku 266 je znázorněn okruh dobíjení s kontrolními body.

- Mezi kladnou svorku baterie a kostru připojíme rezistor s proměnným odporem.
- Mezi kladnou svorku napěťového regulátoru a kostru připojíme voltmetr.
- Mezi svorku B+ na alternátoru a kladnou svorku baterie připojíme ampérmetr.
- Podle návodu k použití připojíme k motoru otáčkoměr.
- Nastartujeme motor a necháme ho běžet na volnoběh.
- Zvýšíme otáčky motoru na **900 1/min** a posuneme jezdec rezistoru tak, aby voltmetr ukazoval 14 V. Odečteme výchylku na ampérmetru. U normálního alternátoru musí ampérmetr ukazovat 32 A, u alternátoru s větším výkonem (např. u vozidel s klimatizací) pak 54 A.
- Zvýšíme otáčky motoru na **1 800 1/min**. Ampérmetr nyní musí ukazovat 47 A, případně 75 A.
- Zastavíme motor a odpojíme ukostřovací kabel (-) od baterie.
- Odpojíme měřicí přístroje a znovu připojíme baterii.
- Pokud nesouhlasí některá z výše uvedených hodnot, pak alternátor vymontujeme a vyměníme.



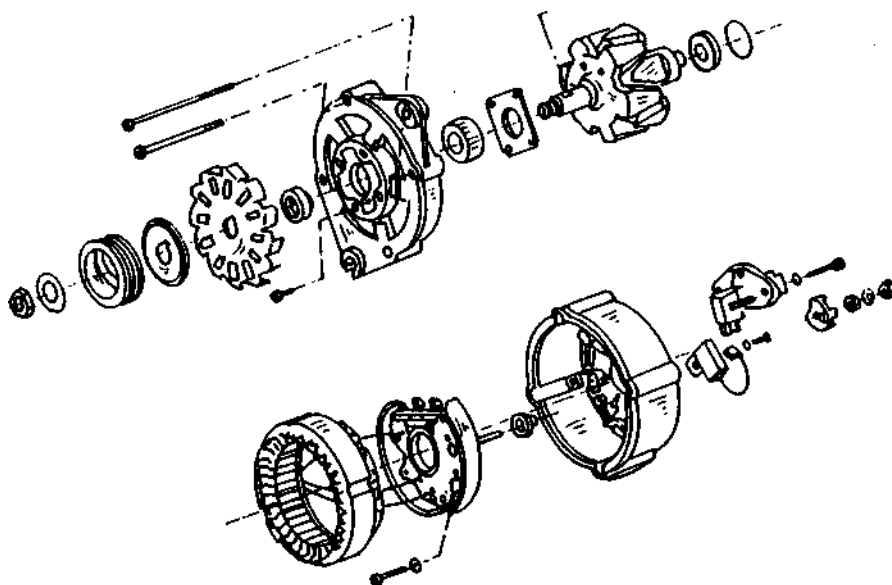
Obr. 266 Schéma zapojení při kontrole alternátoru

- | | |
|------------------------|----------------------|
| 1 - napěťový regulátor | 4 - zámek zapalování |
| 2 - alternátor | 5 - baterie |
| 3 - kontrolka dobíjení | 6 - rezistor |



Obr. 267 Alternátor Mitsubishi

- | | |
|--|---------------------------|
| 1 - napěťový regulátor | 6 - rotor |
| 2 - sběrný uhlík | 7 - ložisko |
| 3 - diodový usměrňovač | 8 - přední pouzdro |
| 4 - pouzdro s vybráním pro zadní ložisko | 9 - řemenice a ventilátor |
| 5 - stator | |



Obr. 268 Alternátor Bosch

18.2.3 Alternátor - demontáž a montáž

- Nejprve odpojíme ukostřovací kabel (-) od baterie.
- Odpojíme kabely ze zadní strany alternátoru.
- Povolíme upevňovací šrouby a třmen alternátoru. Potom vykloníme alternátor směrem dovnitř a povolíme tak klínový řemen. Sejmeme klínový řemen.
- Přidržíme alternátor zespodu, vyšroubujeme všechny šrouby a vyjmeme alternátor ven.
- Montáž pak provedeme v opačném pořadí než de montáž. Nakonec seřídíme napnutí klínového řemenu, viz kapitola 18.2.5.

18.2.4 Rozebrání a sestavení

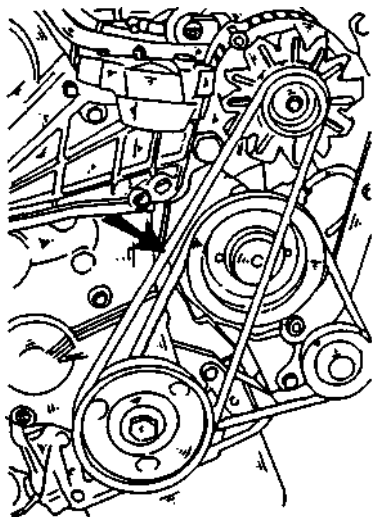
Rozebrání a sestavení alternátoru není zapotřebí vysvětlovat a nejsou k tomu zapotřebí žádné speciální nástroje. Pokud se nechceme opravou alternátoru zatěžovat, zaneseme ho do servisu nebo ho rovnou vyměníme. K orientaci při rozebírání nám poslouží obrázky 267 a 268. Kromě toho se musíme řídit podle následujících pokynů:

- Ložiska alternátoru nemusíme mazat, protože jsou již z výroby opatřena trvalou mazací náplní.
- Baterii udržujeme zvenku čistou, alternátor udržuje me v suchu.
- Usměrňovači diody v alternátoru jsou choulostivé na teplo. Při pájení musíme použít kleště k odvádění tepla.

- K pájení používáme pouze pájku s přímým připojením do sítě. Při poškození izolace by mohlo dojít ke zničení diod. Pájení se snažíme provést vždy co nejrychleji.
- Při kontrole alternátoru nesmí jeho výstupní napětí překročit 14 V. ke zkoušení diod nepoužíváme na pět větší než 24 V.
- Díly alternátoru čistíme pouze lihem, a pak je vždy vyfoukáme stlačeným vzduchem (zejména vinutí).
- Sběrné uhlíky doléhají nejednoduché sběrné kroužky a za normálních provozních podmínek se nemusí me starat o jejich životnost. Sběrné uhlíky lze při padně vyměnit.

18.2.5 Seřízení napnutí klínového řemenu

Klínový řemen pro pohon alternátoru musí být správně napnutý. Správné napnutí je důležité kvůli správnému dobíjení baterie. Známkou prokluzování řemenu jsou pískavé zvuky při prudším rozjíždění.



Obr. 269 K seřízení klínového řemenu; napnutí řemenu kontrolujeme na místě označeném šipkou.

Napnutí klínového řemenu seřídíme tak, že povolíme upevňovací šrouby alternátoru a jeho třmenu a zatlačíme alternátor směrem ven. Na místě označeném šipkou na obrázku 269 nakreslíme (např. fixem nebo tužkou) úsečku o délce **200 mm**. Potom vykloněním alternátoru napneme řemen tak, aby se úsečka prodloužila na **202 mm**. V této pozici utáhneme upevňovací šrouby alternátoru i jeho třmenu.

18.3 Startér

Startér má za úkol roztočit motor, aby tento mohl nastartovat. Do vozidel BX se montují startéry Ducellier nebo Paris Rhône, případně Bosch. Součástí startéru je magnetický spínač, který po zapnutí startéru vysune přes páku ozubený pastorek. Ten zabere do ozubeného věnce setrvačníku a roztočí motor. Po uvolnění klíčku zapalování zatáhne vratná pružina pastorek zpět.

18.3.1 Startér - demontáž a montáž

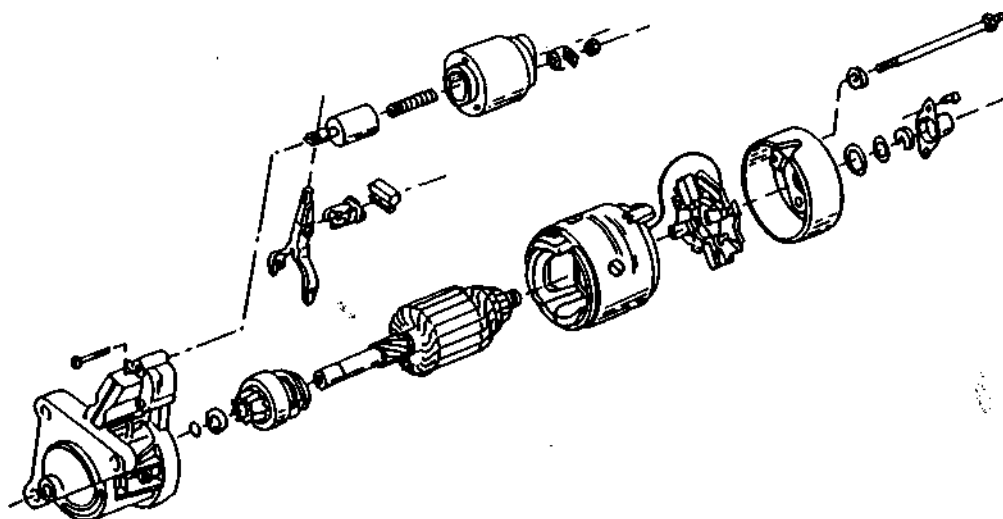
- Od baterie odpojíme ukostřovací kabel (-).
- Odpojíme kabely od startéru a od magnetického spínače.
- Povolíme na motoru oba upevňovací šrouby startéru. Z prostorových důvodů doporučujeme ještě před tím vymontovat vzduchovou hadici vedoucí od vzduchového filtru.
- Na straně převodovky vyšroubujeme ze startéru tři inbusové šrouby a vyjmeme startér i s držákem ven.

Montáž provedeme v opačném pořadí než demontáž.

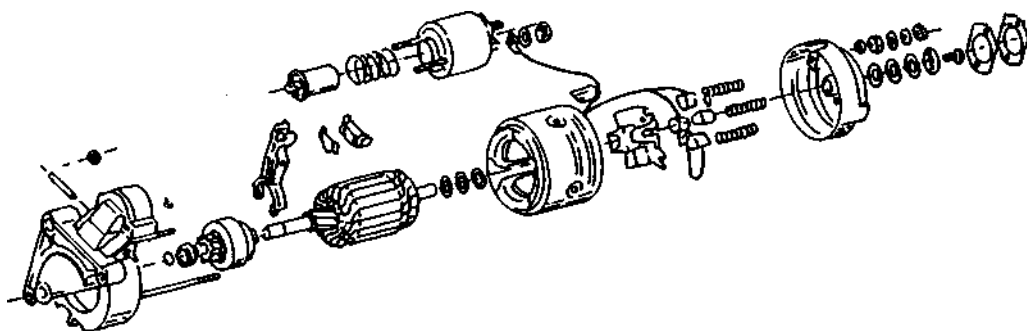
18.3.2 Rozebrání startéru

Konstrukce různých typů startérů je v podstatě stejná, takže podle následujících pokynů můžeme postupovat u všech startérů. Uspořádání součástí startéru je vždy patrné z obrázku.

- Odšroubujeme opěrný třmen startéru.
- Odšroubujeme od startéru magnetický spínač.



Obr. 270 Startér Bosch



Obr. 271 Startér Paris-Rhône

- Odšroubujeme pouzdro s držákem kolektoru a sejmem ho z tělesa startéru.
- Odšroubujeme matice obou průchozích šroubů.
- Uvolníme a vytáhneme čep vysouvací páky.
- Uvolníme vysouvací páku z pastorku a současně stáhneme pouzdro z hřídele rotoru startéru.
- Vytáhneme ze startéru rotor.
- Označíme si v tělese startéru polohy jader cívek a vyšroubujeme ze strany pouzdra šrouby pro upevnění pólových nástavců. Vytáhneme jádra cívek i s budičím vinutím a izolací.
- Odletujeme od cívek všechny přívody.
- Při demontáži pastorku sejmem speciálními klešti rozpěrný kroužek a sejmem podložku a pružnou podložku. Pokud má pastorek poškozenou volnoběžku nebo zuby, pak ho musíme vyměnit.

Všechny díly pečlivě očistíme a prohlédneme. Pokud jsme nevymontovali budičcí cívky, nesmíme je při čištění okolních dílů potřísnit čisticím prostředkem.

18.3.3 Kontrola součástí startéru

Mechanismus sběrných uhlíků

Sběrné uhlíky musí mít délku minimálně 7,5 mm. Zkontrolujeme, zda se uhlíky lehce pohybují ve svých držácích. Zataháme proto za přiletované přívody. Případně boky uhlíků otřeme hadříkem namočeným v benzínu nebo je lehce obrousíme pilníkem. Případně uhlíky odletujeme a vyměníme.

Kolektor

Kolektor musí mít hladký povrch a nesmí být nikde odřený nebo opálený. Otřeme kolektor hadříkem namočeným v benzínu. Případně ho můžeme velmi lehce přebrousit brusným papírem.

Silně opotřeбенý kolektor pak můžeme i přesoustružit. Přitom neubíráme více materiálu, než je nezbytně nutné. Potom prohloubíme asi na 0,4 až 0,8 mm drážky mezi segmenty kolektoru. Nakonec kolektor vyleštíme jemným brusným papírem. K poruchám kolektoru dochází nejčastěji kvůli zkratům v kotvě. Tuto závadu poznáme nejlépe podle spálených vinutí.

Vinutí

Vinutí lze nejlépe zkontrolovat ohmmetrem, který připojíme mezi oba sběrné uhlíky. Pokud naměříme nekonečný odpor, musíme vyměnit pouzdro startéru.

Izolaci vinutí zkontrolujeme tak, že připojíme ohmmetr mezi sběrné uhlíky a pouzdro startéru. Pokud ohmmetr ukáže průchodnost, musíme vyměnit pouzdro startéru.

Kotva

Ke kontrole vinutí kotvy potřebujeme speciální přístroj. Pokud nemáme tento přístroj k dispozici, zkontrolujeme kotvu tak, že místo ní namontujeme novou kotvu a vyzkoušíme ji. Nesmíme se pokoušet rovnat ohnutý hřídel nebo opracovávat jádro kotvy. Pokud máme k dispozici ohmmetr, můžeme ho připojit mezi jádro kotvy a kolektor. Pokud ohmmetr ukáže průchodnost, musíme kotvu vyměnit. Kotvu vyměníme také tehdy, když najdeme vodivé spojení mezi hřídelem kotvy a kolektorem. Potom zkontrolujeme ohmmetrem samotné segmenty kolektoru. Mezi dvěma segmenty musí být vždy vodivé spojení. Jinak kotvu vyměníme.

Pastorek

Zkontrolujeme stav zubů pastorku. Pastorek se musí nechat lehce posouvat po závitu na hřídeli kotvy. Volnoběžka pastorku musí fungovat tak, že jí lze otáčet jen jedním směrem. Případně celý pastorek vyměníme.

Pokud měníme pastorek startéru kvůli poškozeným zubům, musíme zkontrolovat také ozubený věnec setrvačnicku nebo hnacího kotouče automatické převodovky.

Magnetický spínač

Magnetický spínač nelze opravovat. Cívku ve spínači nejlépe zkontrolujeme pomocí 12 V baterie a voltmetru, který připojíme na svorku spínače a kostru startéru. Spínač můžeme také zkontrolovat ampérmetrem.

18.3.4 Sestavení startéru

Sestavení startéru provedeme v opačném pořadí než rozebrání. Řídíme se přitom ještě následujícími pokyny:

- K montáži jader cívek a budících cívek použijeme speciální klíč, kterým pevně přitáhneme díly do vnitřku pouzdra startéru. Potom utáhneme šrouby pólových nástavců. Při letování kabelů pak nesmíme natavit izolaci.
- K seřízení pastorku spouštěče budeme potřebovat baterii a páčkový přepínač. Upneme startér do svěráku a kladný pól baterie (+) spojíme s napájecí svorkou magnetického spínače. Záporný pól baterie pak propojíme se zápornou svorkou na spínači. Zapneme přepínačem obvod. Pastorek se musí vysunout ze startéru ven. Mezera mezi čelní plochou pastorku a dorazovým kroužkem musí být 0,5 - 1,0 mm. U startéru typu Paris Rhône můžeme povolit pojistnou matici excentrického čepu vysouvací páky a pomocí čepu vůli upravit.
- Při dalších kontrolách startéru se řídíme podle údajů v tabulkách na konci knihy.

18.4 Baterie

Do vozidel se montují podle výbavy dvanáctivoltové šestičláňkové baterie s kapacitou 33 až 60 Ah. V každém článku je kladná a záporná deska, která je ponořena v kyselinovém elektrolytu. Baterie má za úkol napájet při startování startér a zapalování a při zastaveném motoru světla a jiné spotřebiče. Abychom udrželi baterii v dobrém stavu, musíme občas provádět následující práce:

- Baterii a okolní díly udržujeme v čistotě. Horní deska baterie musí být vždy čistá a suchá, aby nedošlo k vodivému spojení mezi jednotlivými články. Baterie by se pak mohla samovolně vybíjet.
- Hladina elektrolytu v baterii musí sahát asi 7 mm nad olověné desky. K doplňování elektrolytu používáme pouze destilovanou vodu.

Vybitou baterii nesmíme nechat v mrazu, jinak zamrzne. Vybitá baterie vždy *zamrzá* dříve než nabíjí.

Největší výrobce akumulátorů v České republice, firma Autobaterie s.r.o. Česká Lípa, doporučuje používat tyto akumulátory VARTA: 544 59, 555 59

Všechny výše uvedené akumulátory jsou k dispozici u autorizovaných dealerů firmy Autobaterie Česká Lípa.

Případné dotazy na telefonním čísle 0425/807 275.

18.5 Stírač

18.5.1 Stírací lišta - výměna

- Odklopíme stírač od skla.
- Malým šroubovákem uvolníme plastickou sponu a stáhneme z raménka stírače stírací lištu.
- Nasadíme novou lištu a zajistíme ji.

18.5.2 Raménko stírače - výměna

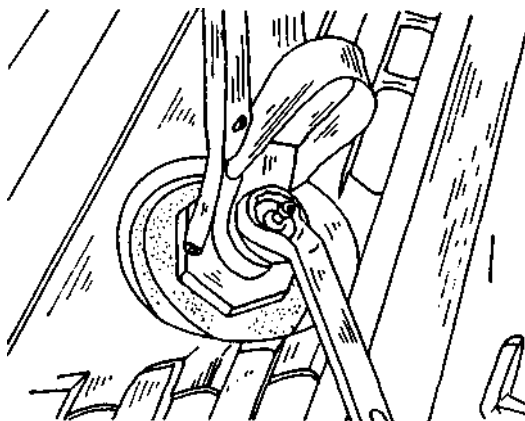
- Zapneme stírač a po chvíli ho vypneme. Necháme stírač doběhnout do koncové polohy a označíme si fixem nebo lepicí páskou polohu jeho raménka.
- Stáhneme z přípojky na raménku ostřikovací hadičku.
- Odklopíme plastickou krytku a odšroubujeme matici z hřídele stírače.
- Potom vypáčíme raménko stírače z hřídele šroubovákem. Přitom nesmíme poškodit lak.
- Nasadíme na hřídel nové raménko podle značky na kreslené nebo nalepené při demontáži.

18.5.3 Motor stírače - výměna

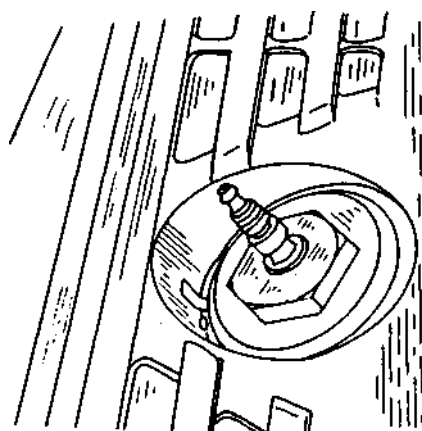
- Odpojíme ukostřovací kabel (-) od baterie.
- Odmontujeme raménko stírače, viz výše.
- Otevřeme kapotu motoru. Motor stírače je umístěn pod plastickým krytem ve vybrání v příčce motorového prostoru, přímo před přením sklem. Uvolníme těsnění skla, odpáčíme malým šroubovákem svorku a odstraníme kryt.
- Odšroubujeme z hřídele motoru matici pro upevnění hnací kliky a stáhneme kliku z hřídele.
- Vyšroubujeme tři upevňovací šrouby motoru a upevňovací matici hnacího soutyčí stírače. Případně můžeme povolit sponu a soutyčí rozebrat.
- Vytáhneme z motoru konektor a vyjmeme motor ven. Montáž pak provedeme v opačném pořadí než de montáž. Po namontování zkontrolujeme funkci stírače.

18.6. Pojistky

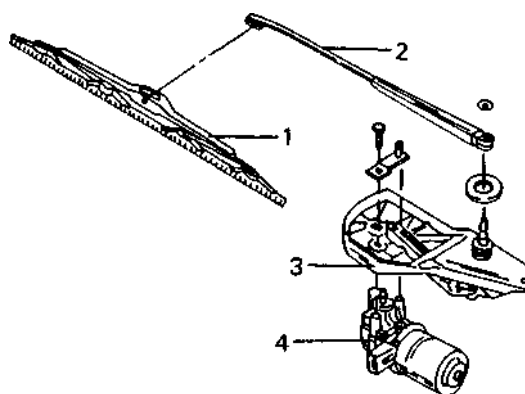
Pojistky jsou umístěny v rozvodné skříňce pod přístrojovou deskou. Na obrázku 275 jsou označeny od F1 do F14. V tabulce na str. 173 je seznam pojistek s příslušnými jistěnými spotřebiči. Při výměně musíme použít vždy novou pojistku se stejnou proudovou hodnotou, jakou měla ta původní. Pojistku nikdy neměníme dvakrát za sebou; pokud hned po výměně pojistka znovu shoří, musíme najít a odstranit závadu v elektrické instalaci.



Obr. 272 Odšroubujeme z hřídele upevňovací matici raménka stírače



Obr. 273 Upevnění hřídele stírače (velká matice)



1 - stírací lišta

Obr. 274 Stírač

- 2 - raménko stírače
- 3 - nosník
- 4 - motor

18.7 Rozvodná proudová skříňka

Rozvodná skříňka je vlevo pod přístrojovou deskou. Přes rozvodnou skříňku jsou napájeny různé spotřebiče, viz obrázek 275. Dále jsou v rozvodné skříňce tyto díly:

- dvanáct pojistek nebo čtrnáct (viz tabulky)
- relé ventilátoru u chladiče (R1)
- relé stahování zadních oken (R2)
- relé stahování předních oken (R3)
- relé vyhřívání zadního okna (R4)
- taktovací relé směrových světel (C)
- taktovací relé stírače (I)

Konektory

Dohromady je v instalaci asi 25 konektorů, z nichž pouze dva jsou stejné (na zámku zapalování).

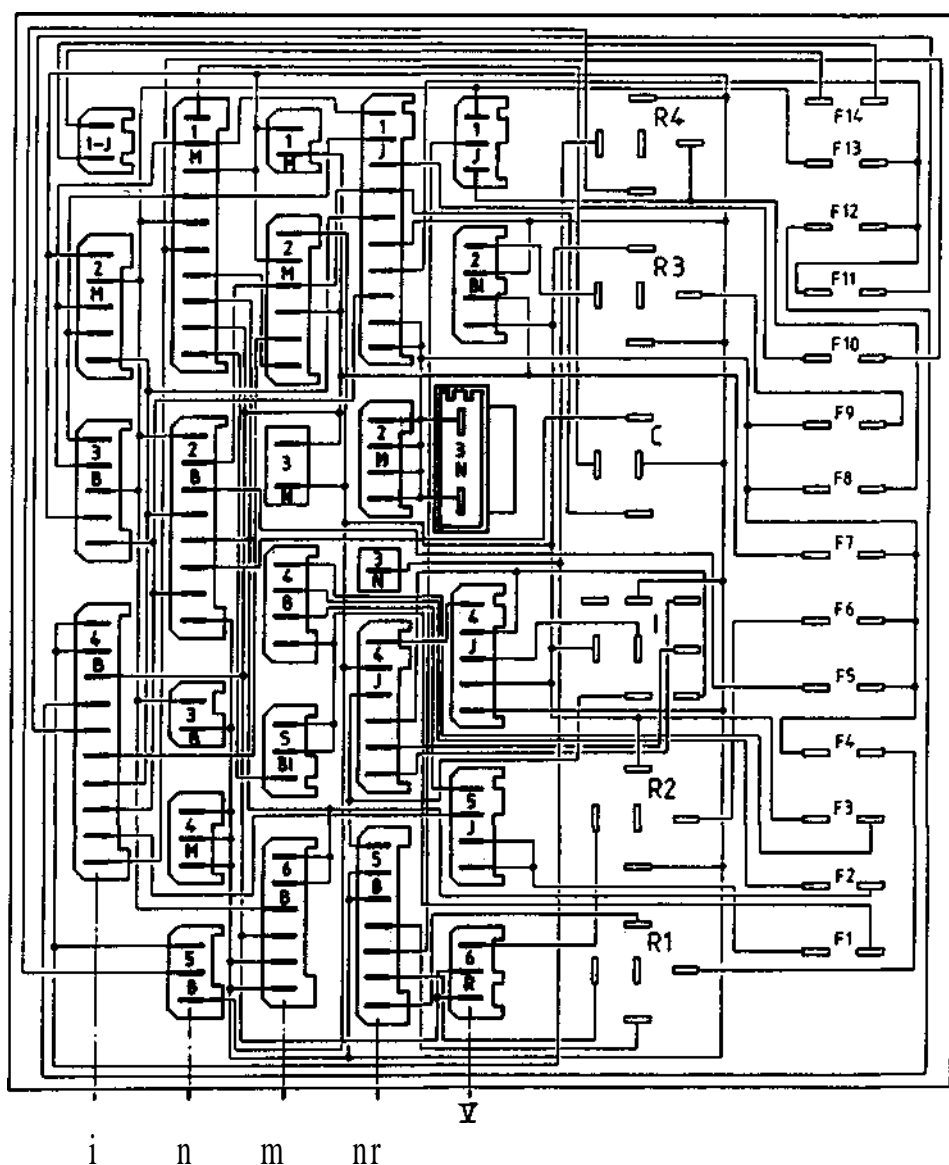
Konektory se navzájem liší počtem kontaktů (1 až 10) a kromě toho mají různé barvy. **Uspořádání**

konektorů:

- vodorovně ----- 1 až IV
SVISIG ----- "I 07 ff

Pomocí těchto čísel jsou značeny konektory ve schématech zapojení. Např. „II 1 O Mr 9“ znamená:

- Konektor je ve druhé řadě zleva (II) a v první zeďla (1).
- Jedná se o desetipólový konektor (0) hnědé barvy (Mr). Kabel je na přípojnici č. 9 V tomto případě se jedná o napájecí konektor palubních hodin; kladná svorka je napájena zeleným kabelem s černou značkou přes pojistku č. 8.



Obr. 275 Rozvodná proudová skříňka

Tabulka pojistek (14 pojistek)

Níže uvedená tabulka pojistek platí pro modely BX GTI a GTI 16V. Pro vozidla s dvanácti pojistkami (F1 až F12) platí tabulka na následující stránce.

Kromě toho je rozložení pojistek vyznačeno na vnitřní straně víčka rozvodné skříňky. Podle výbavy vozidla může být rozložení pojistek různé. Podle toho je pak jiný i obrázek na víčku rozvodné skříňky.

Pojistka Č. Jištěné okruhy		Amp.	Barva	Napájení
F1	10A	Červená	-i- od spínače zapalování	Relé ventilátoru u chladiče, spínač stavu oleje a chladicí kapaliny, otáčkoměr, zpětné světlomety
F2	25 A	Bílá	+ od spínače zapalování - příslušenství	Ventilátor topení, kontrolka dobíjení, varovných světel, teploty chladicí kapaliny, tlaku motorového oleje, stavu chladicí kapaliny, brzd, rezervy paliva, palivového čerpadla, snímače tlaku a teploty oleje, teploty chladicí kapaliny, směrových světel
F3	25 A	Bílá	+ od spínače zapalování - příslušenství	Osvětlení ovládacího panelu topení, přístrojová deska, zapalovač cigaret, relé stahování oken, vyhřívání zadního skla, oba stírače a ostřikovače (přední i zadní), palubní počítač, zpětná zrcátka, střešní okno, vnitřní osvětlení, zpoždování vnitřního osvětlení, brzdová světla, signalizace zavřených dveří
F4	30 A	Zelená	+ od baterie	Motor ventilátoru u chladiče
F5	10A	Červená	+ od baterie	Varovná světla
F6	30 A	Zelená	+ od baterie	Servomotory stahování zadních oken
F7	30 A	Zelená	+ od baterie	Osvětlení příruční skříňky a zavazadlového prostoru, přední vnitřní světlo, zpoždbvač vnitřního osvětlení, zamykání dveří, palubní počítač, rádio, zásuvka a napájení zapalovače cigaret
F8	25 A	Bílá	+ od baterie	Vyhřívání zadního okna, houkačka
F9	30 A	Zelená	+ od baterie	Servomotory stahování předních oken
F10	5A	Hnědá	Spínač koncových mlhových světel	Koncová mlhová světla a jejich kontrolka
F11	5A	Hnědá	Parkovací a koncová světla	Pravé koncové světlo
F12	5A	Hnědá	Parkovací a koncová světla	Levé koncové světlo, osvětlení SPZ
F13	5A	Hnědá	Parkovací a koncová světla	Přední parkovací světla a jejich kontrolka, palubní počítač a digitální hodiny, relé předních mlhových světel, kontrolka předních mlhových světel
F14	25 A	Bílá	+ od baterie	ABS

Tabulka pojistek (12 pojistek)

Pojistka Č. Jištěné okruhy		Amp.	Barva	Napájení
F1	10A	Červená	+ od spínače zapalování (zapalovací cívky), svorka č. 4	Relé kontrolky teploty chladicí kapaliny, buzení alternátoru, zpětné světlomety, vypínací ventil volnoběhu, relé ventilátoru u chladiče, řídicí jednotka ukazatele stavu oleje
F2	25 A	Bílá	+ od spínače zapalování přes svorku č. 1	Směrová světla, vzduchový ventilátor, palivoměr, otáčkoměr, kontrolka rezervy paliva, tlaku motorového oleje, tlaku a stavu hydraulické kapaliny, teploty a stavu chladicí kapaliny, varovných světel, zavření dveří, dobíjení, opotřebení brzdových destiček a kontrolka ruční brzdy, osvětlení hodin
F3	25 A	Bílá	+ od spínače zapalování přes svorku č. 2	Motor stíračů (předního i zadního), čerpadlo ostřikovačů (předního i zadního), relé a kontrolka vyhřívání zadního okna, brzdová světla, regulátor osvětlení přístrojů, osvětlení přístrojů, osvětlení popelníku a zapalovače cigaret, osvětlení ovládacího panelu topení, relé stahování předních a zadních oken, houkačka
F4	25 A	Bílá	+ od baterie	Centrální zamykání (elektronická řídicí jednotka a servomotory)
F5	25 A	^Bílá	+ od baterie	Ventilátor u chladiče
F6	10A	Červená	+ od baterie	Varovná světla
F7	25 A	Bílá	+ od baterie	Servomotory stahování zadních oken
F8	20 A	Žlutá	+ od baterie	Postranní stropní světla, osvětlení zavazadlového prostoru a příruční skříňky, zapalovač cigaret, hodiny, rádio
F9	25 A	Bílá	+ od baterie	Servomotory stahování předních oken
F10	20 A	Žlutá	+ od baterie	Vyhřívání zadního okna
F11	5A	Hnědá	Spínač	Koncová mlhová světla
F12	5A	Hnědá	Spínač světel	Koncová obrysová světla, osvětlení SPZ, kontrolka obrysových a koncových světel, spínač osvětlení palubních hodin

18.8 Schémata zapojení

Na konci knihy jsou zařazeny dva druhy schémat zapojení. V jednom druhu schémat je znázorněno umístění elektrických spotřebičů a průběh kabelových svazků a jednotlivých kabelů ve vozidle. V dalších schématech jsou pak znázorněny funkční vztahy elektrických součástí bez ohledu na prostorové uspořádání. Proto se proudové okruhy v jednotlivých schématech dělí do jednotlivých proudových větví. Kontakty a mechanické spínače jsou vždy kresleny v klidovém stavu.

Ve schématech zapojení najdeme různé značky:

- Velké číslice se vztahují k jednotlivým součástím.
- Velká písmena označují kabelové svazky; neodpojitelné kabelové svazky jsou bez označení.
- Římské a arabské číslice u konektorů udávají polo hu konektorů v rozvodné skříňce.
- Vícepólové konektorové spoje jsou označeny barvou a číslem, které udává počet kontaktů. Další číslo pak udává osazení kontaktů; místo číslice „10“ se přitom píše číslice „O“.
- Malá písmena u konektorů označují barvu konektoru nebo kabelu; F znamená kabel „F“, BC = bílý kabel, R = kabel s červenou hlavní barvou, F.J.Ve = žlutý kabel se zelenými proužky, F (R at Bc) = černobílý proužkovaný kabel.

18.9 Světlomety

18.9.1 Žárovka světlometu - výměna

Žárovky světlometů demontujeme ze zadní strany.

- Stáhneme konektor z kontaktů žárovky. Sklopíme pružný upevňovací třmen a vytáhneme žárovku ven.
- Halogenových žárovek se nedotýkáme holými prsty. Případně otisky prstů setřeme ze žárovky hadříkem namočeným v lihu. Horkou žárovku necháme před demontáží vždy vychladnout.

Montáž žárovky provedeme v opačném pořadí než demontáž. Přitom musí vodící výstupky na žárovce řádně zapadnout do drážek v objímce. Po namontování si necháme zkontrolovat a případně i seřídít světlomety. K tomu je zapotřebí speciální optický přístroj.

18.9.2 Světlomet - výměna

- Otevřeme kapotu motoru. Vytáhneme ze zadní strany světlometu napájecí konektor žárovky a vytáhneme ven objímku i se žárovkou.
 - Opatrně vypáčíme světlomet z kulové objímky.
- Montáž provedeme v opačném pořadí než demontáž. Potom necháme světlomety seřídít.

18.9.3 Světlomety - seřízení

Seřízení světlometů necháme provést v odborném servisu, kde k tomu mají potřebné optické přístroje. V nouzi můžeme světlomety seřídít následujícím způsobem:

- Nastavíme karosérii do nejnižší polohy. Zkontrolujeme, zda jsou správně nahuštěné pneumatiky.
- Postavíme vozidlo těsně před vrata garáže a vyznačíme si na vratech středy světlometů. Potom couvneme tak, aby mezi předkem vozidla a vraty byla vzdálenost 10 m.
- Zapneme dálková světla a zkontrolujeme, zda světelné svazky míří do vyznačených bodů na vratech.
- Případně světlomety seřídíme pomocí plastických knoflíků na jejich zadní straně.

Bezolovnatý benzin

Některé modely Citroen BX mohou jezdit na olovnatý i bezolovnatý benzin. U ostatních modelů je možné změnit předstih a potom také používat bezolovnatý benzin. V následujícím přehledu jsou uvedeny nerozšířenější modely. V přehledu nejsou uvedeny všechny modely, u kterých je používání bezolovnatého benzinu přímo předepsáno.

BX 16 RE od 1987, série XB EE, motory B1A/A BX 16 RS, TRS 1984, série XB XB, motory 171B	Pouze olovnatý benzin. Při použití bezolovnatého benzinu změnit původní předstih 10° před horní úvratí (HÚ) při otáčkách 850 1/min na 8° před HÚ při 850 1/min.
BX 16 RS, TRS 1985 - 1988, série XB XB, motory 171C	Stejně jako u BX 16 RS a TRS 1984.
BX 16 RS kombi 1986 -1988, série XB XE, motory 171C	Stejně jako u BX 16 RS a TRS 1984.
BX 16 RS, TRS od 1989, série XB XB, motory B2C	Lze používat olovnatý i bezolovnatý benzin. Výrobce doporučuje bezolovnatý.
BX 16 RS kombi od 1989, série XB XE, motory B2C BX 19 GT 1985 - 1986, série XB XG, motory 159A BX 19 TRS od 1987, série XB XG, motory D2A	Stejně jako limuzína od 1989. Stejně jako BX 16 RS a TRS 1984. Při použití bezolovnatého benzinu změnit původní předstih 10° před horní úvratí (HÚ) při otáčkách 850 1/min na 7° před HÚ při 850 1/min.
BX 19 TRS kombi od 1987, série XB XH, motory D2A BX 19 GTI od 1987, série XB EG, motory D6A	Stejně jako BX 19 TRS od 1987. Při použití bezolovnatého benzinu změnit původní předstih 5° před horní úvratí (HÚ) při otáčkách 900 1/min na 2° před HÚ při 900 1/min.
BX 19 TRI kombi od 1988, série XB EH, motory D6A BX 19 GTI 16V, BX 19 16V od 1987, série XB EJ	Stejně jako BX 19 GTI. Pouze bezolovnatý benzin.