Anleitung für das Auswechseln von

ZYLINDERLAUFBÜCHSEN

und KOLBEN

beim Motor

DIESEL INDENOR

PEUGEOT

Anleitung für das Auswechseln von

ZYLINDERLAUFBÜCHSEN

und KOLBEN

beim Motor

DIESEL INDENOR

PEUGEOT

INHALTSVERZEICHNIS

	Seiten
NOTWENDIGE TEILE	5
ARBEITSMETHODE FÜR DAS AUSWECHSELN VON ZYLINDERLAUFBÜCHSEN UND KOLBEN	
Ausbau des Motors	7
Zerlegung	8
Vorbereitung der Teile	11
Zusammenbau	12
Wiedereinbau des Motors	16
ALLGEMEINE ANGABEN	
Einfahren	19
Ölverbrauch	20
Austauschmotor-Verkauf	20
Werkzeug	21
Anzugsmomente	23

N.B. - Das Interesse an einer einwandfreien Arbeit führt zur ausschliesslichen Verwendung von Original-PEUGEOT-Ersatzteilen

Diese Teile sind denen bei der Serienproduktion verwendten völlig gleich und mit ihnen allein ist es möglich dem überholten Motor die Qualität eines neuwertigen zu bewahren.

NOTWENDIGE TEILE

Für die Auswechselung eines Satzes Zylinderlaufbüchsen und Kolben sind folgende Teile notwendig :

- **0111.07** - 1 Satz Laufbüchsen und Kolben bestehend aus :
  4 Laufbüchsen
  4 komplett montierten Kolben
  4 Gummidichtringen für Zylinderlaufbüchsen

- **0199.21** - 1 Motordichtungssatz (Fahrzeug mit Rechtslenkung)
  oder
- **0199.22** - 1 Motordichtungssatz (Fahrzeug mit Linkslenkung)

- **0607.09** - 8 Pleuelschrauben

- **1906.01** - 1 Brennstoffiltereinsatz GAYOA für Pumpe CAC 4
  oder
- **1906.02** - 1 Brennstoffiltereinsatz für Pumpe SILTO

- **1109.05** - 1 Filtereinsatz L. 126

1109.05 ist die neue Bezeichnung für **1109.04**

ARBEITSMETHODE FÜR DAS AUSWECHSELN VON ZYLINDERLAUFBÜCHSEN UND KOLBEN

Die in dieser Anleitung erwähnten Werkzeuge sind auf der Seite 21 und 22 beschrieben.

AUSBAU DES MOTORS

Der Ausbau des Motors hat mit angebautem Getriebe zu erfolgen.

1 - Die Kotflügel mit Schonbezügen versehen, anschliessend die Batterie abklemmen und ausbauen, die Kühlflüssigkeit ablassen und den Kühler ausbauen. Die Luft- und Brennstoffilter abnehmen sowie die Motorhaube und die Antidröhnpappe. Die Betätigungen, die Brennstoff- und Heizungskanäle sowie die elektrischen Anschlüsse lösen.

2 - Folgende Arbeiten sind unterhalb des auf einer Arbeitsgrube stehenden Fahrzeuges durchzuführen :

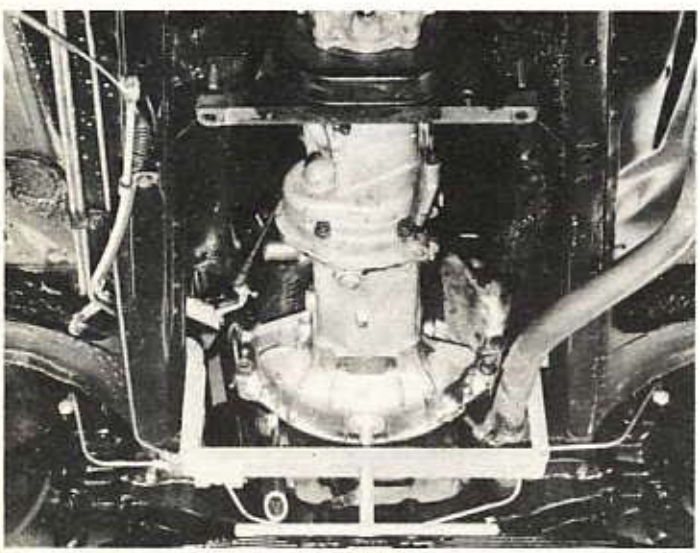


Abb. 1

- Den Bremsaugsleichhebel der Handbremse und die Kupplungsquerwelle ausbauen.
- Das Motorenöl ablassen.
- Die Muttern der vorderen Motorgummilager abschrauben.
- Die Auspuffleitung abbauen und das Schaltgestänge am Getriebe aushängen.
- Den Motor mit dem Gerät **8.0103 Z** abstützen.
- Die hintere Motoraufhängung (ausser den Schlagdämpfern) und das Schubrohrgelenk losschrauben.
- Die Olwanne ausbauen.

3ª - Oberhalb des Fahrzeuges durchzuführende Arbeiten :

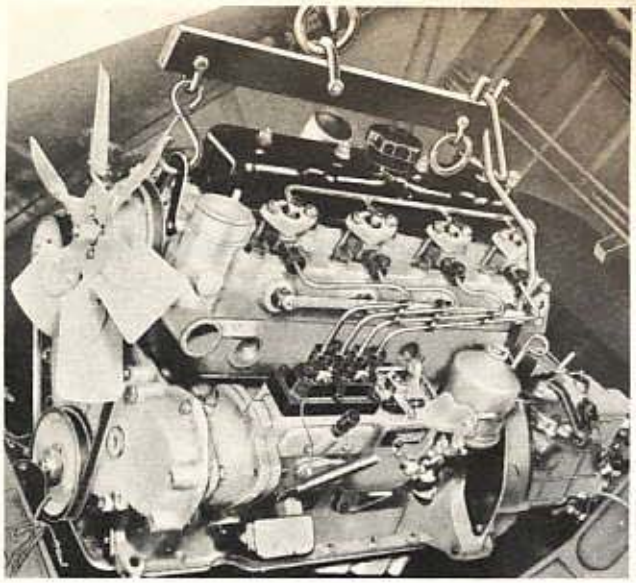


Abb. 2

Die Spezialhebevorrichtung **8.0102 Y** anbringen, nachdem die Befestigungen der Hebepunkte vorher überprüft worden sind, d. h. der vordere Haken und das Verschlussblech der Wasserablassvorrichtung.

Das Stützgerät **8.0103 Z** abnehmen, den Motor anheben und ihn von der Kraftübertragung freimachen. Die hintere Motoraufhängung entfernen und den Motor vorsichtig hochheben, wobei darauf zu achten ist, dass das Ansaugrohr der Ölpumpe beim Herausheben nicht beschädigt wird.

ZERLEGUNG

1. - Das Getriebe vom Motor trennen.

Den Motor festkeilen. Die Einspritzrohre ausbauen. Vermeiden, dass beim Ausbau der Einspritzrohre die Ventile am hydraulischen Kopf gelöst werden.

WICHTIGE ANMERKUNG - Die oberen Rohranschlüsse der Einspritzpumpe sowie die Anschlussstutzen der Düsenhalter und die Rohrenenden mit Schutzkappen versehen. In der Regel soll das Einspritzmaterial unter Aufwendung der grössten Sauberkeit und Sorgfalt gehandhabt werden. Die geringste Unreinheit kann eine Panne verursachen.

2. - Die Zylinderkopfhaube sowie die Kipphebelwelle ausbauen, indem die Dichtung unter dem mittleren Ölzuführungslager aufgefangen wird.

- Die 22 Zylinderkopfschrauben und die Ventilstösselstangen herausnehmen.

- Den Zylinderkopf ausbauen.

Den Motor umdrehen und befestigen.

3. - Das Kurbelwellengehäuse abbauen. Bevor die Pleuellagerdeckel ausgebaut und die Pleuel mit Kolben nach oben aus dem Motor herausgenommen werden sind die Pleuel am Schaft und am Lagerdeckel in zunehmender Reihenfolge 1-2-3-4 in Richtung Schwungrad-Steuerung zu kennzeichnen.

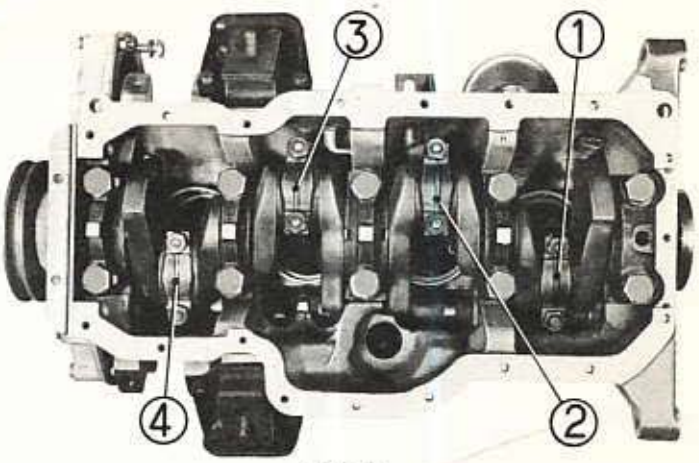


Abb. 3

4. - Die Kurbelwellenzapfen mit Ölpapier abschützen. Die Laufbüchsen entfernen; sollte das Ausziehen Schwierigkeiten bereiten, so ist das Werkzeug Nr. **0.0101** zu benutzen.

Das Ausbohren der abgenutzten Zylinderlaufbüchsen ist zu unterlassen. Die spezielle Oberflächenvergütung, der diese Laufbüchsen im Werk unterzogen wurden, wäre dadurch zerstört und die ursprüngliche Lebensdauer könnte unmöglich wieder erreicht werden.

5. - Die Kolbenbolzensicherungen entfernen; die Kolbenbolzen mit der Hand herausnehmen und die Pleuel von den Kolben trennen.

6. - Den Zustand der Pleuel prüfen. Wenn notwendig defekte Teile ersetzen.

a) - Pleuel

Beim Ersatz eines Pleuels ist es notwendig, ein solches zu montieren, dessen Gewichtsdifferenz zu den drei anderen Pleueln nicht mehr als 50g beträgt.

Die in der nachstehenden Tabelle angegebenen Gewichte beziehen sich auf die Pleuel mit deren Schrauben, Scheiben und Muttern; um das Gewicht jedes einzelnen zerlegten Pleuels feststellen zu können, muss daher das komplett montierte Pleuel gewogen werden, falls dessen aufgestempelte Bezeichnung nicht mehr ersichtlich ist.

0,950 - 0,960 kg	A	1,031 - 1,040 kg	I
0,961 - 0,970 kg	B	1,041 - 1,050 kg	J
0,971 - 0,980 kg	C	1,051 - 1,060 kg	K
0,981 - 0,990 kg	D	1,061 - 1,070 kg	L
0,991 - 1,000 kg	E	1,071 - 1,080 kg	M
1,001 - 1,010 kg	F	1,081 - 1,090 kg	N
1,011 - 1,020 kg	G	1,091 - 1,100 kg	O
1,021 - 1,030 kg	H		

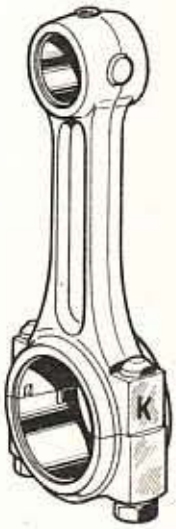


Abb. 4

Die "D.P.D." liefert :

- 0601.51 - Pleuel mit Büchse und Pleuellagerdeckel ohne Lagerschale für Pleuel der Gewichtsklasse G - K (1,011 g - 1,060 g).

- 0601.53 - Pleuel mit Büchse und Pleuellagerdeckel ohne Lagerschale für Pleuel der Gewichtsklasse L - O (1.061 g - 1.100 g).

- 0603.02 - Satz von 4 gleichwiegenden Pleueln mit Büchsen und Pleuellagerdeckeln.

b) - Lagerschalen

Der äussere Lagerdurchmesser ist bei allen Lagerschalen gleich. Der innere Durchmesser ist durch die Dicke der Lagerschalen bestimmt. In folgender Tabelle sind die verschiedenen Teile angeführt, die geliefert werden :

0606.05	Normalmass	für Kurbelzapfen mit Ø von 49,984 bis 50,000
0606.06	1. Übergrösse	für Kurbelzapfen mit Ø von 49,684 bis 49,700
0606.07	2. Übergrösse	für Kurbelzapfen mit Ø von 49,484 bis 49,500
0606.08	3. Übergrösse	für Kurbelzapfen mit Ø von 49,184 bis 49,200

Die Lagerschalenübergrössen dürfen nur nach Abschleifung der Kurbelwelle verwendet werden; auf diesen Arbeitsgang kann an dieser Stelle nicht weiter eingegangen werden, da er über das eigentliche hier behandelte Thema hinausgeht.

Die Lagerschalen von diesem Typ dürfen auf keinen Fall vor dem Einbau nachgearbeitet werden; sie lediglich mit Trichloräthylen entfetten und beachten, dass deren Lagerung sauber ist.

c) - Pleuelbüchsen

- 0604.07 - Büchse für den Pleuelkopf, Normalmass, aussen Ø 31,00
- 0604.08 - Büchse für den Pleuelkopf,1. Übergrösse aussen Ø 31,30

Diese Büchsen sind nach Montage auf den entsprechenden Durchmesser des Kolbenbolzens auszubohren.

Bei der Montage soll das Spiel zwischen 0,013 mm und 0,026 mm liegen.

VORBEREITUNG DER TEILE

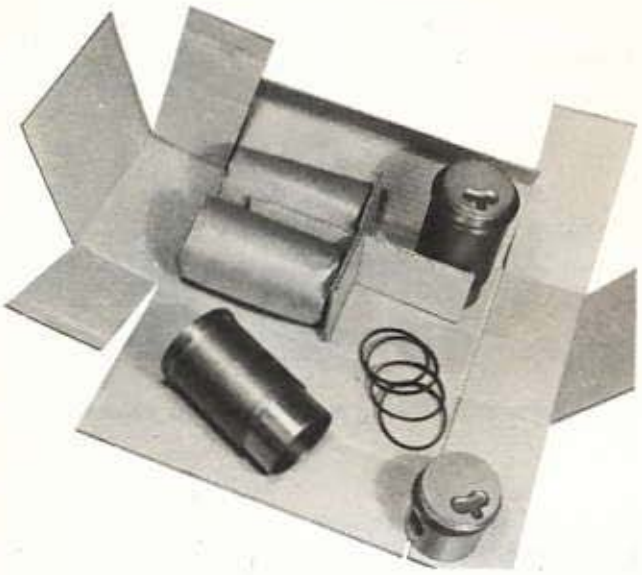


Abb. 5

Um Beschädigungen zu vermeiden sollten Kolben und Laufbüchsen erst unmittelbar vor der Verwendung ausgepackt werden.

Da die Zusammenstellung von Laufbüchsen und Kolben mit ihren Bolzen und Ringen bereits werkseitig vorgenommen und kontrolliert wurde, ist darauf zu achten, dass sie nicht untereinander ausgetauscht werden.

BEZEICHNUNGEN	LAUFBÜCHSEN	KOLBEN
1 Kerbe oder A	Ø 85 - 85,02	Ø 84,90
2 Kerben oder B	Ø 85,02 - 85,04	Ø 84,92

REINIGUNG

Die Kolbenringe dürfen nie zwecks Reinigung demontiert werden. Im Falle eines Bruches muss der neue Kolbenring mit zum Kolbenboden hin liegender Beschriftung aufgezogen werden.

Die Kolben mittels eines Holzstückes aus den Laufbüchsen treiben und jede einzelne Laufbüchse mit dem dazugehörigen Kolben in Benzin auswaschen, um das Konservierungsmittel aufzulösen. Die Laufbüchse wird dabei vollständig in das Benzingefäss eingetaucht, und der Kolben wird im Benzin geschwenkt unter gleichzeitigem Drehen der Kolbenringe, damit die Ringnuten gereinigt werden.

Prüfen, dass die Ringnuten frei von Konservierungsmittel sind; jede einzelne Nute mit Pressluft ausblasen. Nach dem Ausblasen ist es notwendig, das freie Spiel der Kolbenringe in den Nuten zu kontrollieren, sie müssen sich durch ihr eigenes Gewicht bewegen können.

ZUSAMMENBAU

1. - *Nicht vergessen, die Pleuel auf Verbiegung oder sonstige Deformierung zu prüfen (Auswinkeln). Beim Wiedereinbau der Pleuel unbedingt neue Pleuelschrauben, Fächerscheiben und Muttern verwenden.*

Nach einem ersten Anzug und einer Fahrzeit von mehreren tausend Kilometern dehnt sich die Pleuelschraube, die genau wie ein Achsschenkel ein "lebenswichtiges Teil" ist, zwangsläufig aus.

Im Falle einer Wiederverwendung würde erneut eine Dehnung entstehen, was nach kurzer Zeit zu einem Totalbruch führen könnte.

Aus diesem Grunde ist es gefährlich, dieselben Pleuelschrauben wieder zu verwenden. Ein derartiges Verfahren wird daher streng untersagt. Die Einsparung an Reparaturteilen steht in keinem Verhältnis zu den schwerwiegenden Folgeschäden, die eine nicht nach Vorschrift durchgeführte Arbeit verursachen könnte.

2. - Die Kolbenbolzen sind mit den Kolben gepaart. Sie ausziehen, leicht ölen und in kaltem Zustand mit der Hand in die entsprechenden Kolben und kleinen Pleuelstangenaugen eindrücken. Ein übermässiges Anziehen kann zu einer für die Kolben schädlichen Deformierung führen.

- Das "Kleeblatt" des Kolbens und die Pleuelkennzeichnungen auf die gleiche Seite bringen.

- Die Sicherungsringe mit Sorgfalt einlegen.

- Die neuen Schrauben an den somit zusammengebauten Pleueln anbringen.

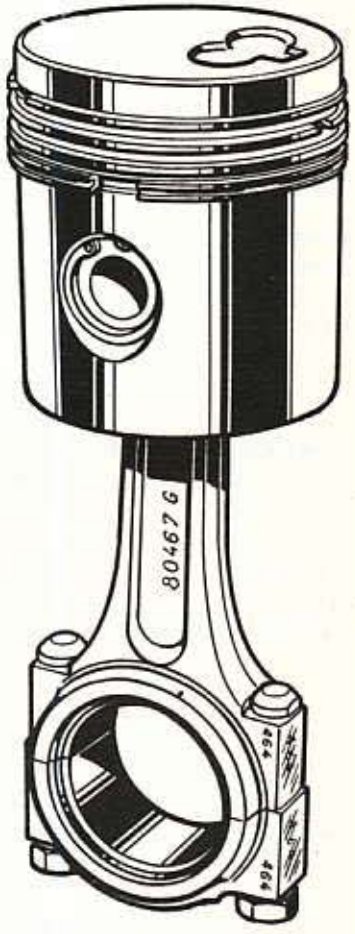


Abb. 6

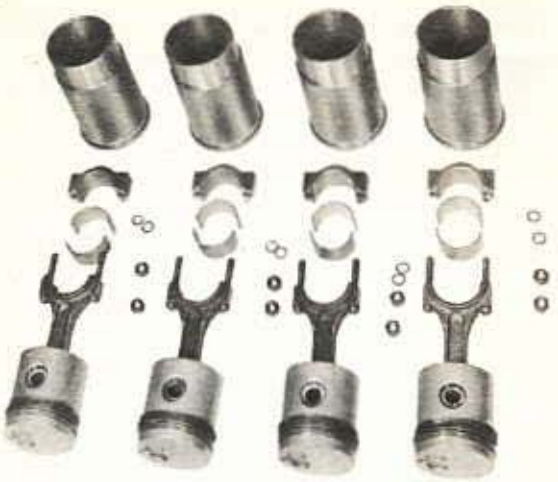


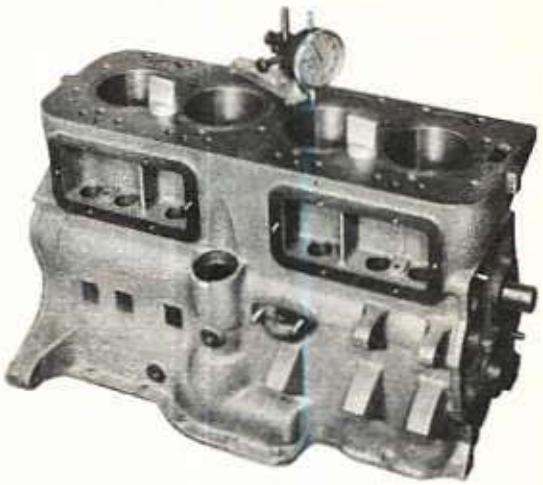
Abb. 7

- Die Laufbüchsen, Pleuel und Kolben auf eine Platte in der Demontagen-Reihenfolge der Pleuel legen.

3. - Den Motor umdrehen (in Normalstellung). Kalkrückstände aus der Wasserkammer des Motorblocks entfernen. Dessen Dichtungsauflagefläche und die Bohrungen der Laufbüchsen mit grosser Sorgfalt reinigen. Das Ölpapier, mit dem die Kurbelwellenzapfen abgedeckt waren, wegnehmen.

4. - Die neuen Laufbüchsen ohne Dichtung einlegen und die Halteschrauben **8.0110 F** anbringen.

Das Vorstehen der Laufbüchsen gegenüber der Planfläche des Zylinderblocks mittels einer Messuhr kontrollieren. Dieses soll 0,03 - 0,07 mm betragen.



Die Laufbüchsen ausziehen; auf jede einzelne einen neuen Gummidichtring, der im Kolbensatz enthalten ist, montieren.

Abb. 8

5. - Die Kolben mit Motorenöl einschmieren und die Kolbenringstösse um 120° zueinander versetzen.

Den Kolben mit Hilfe der auf Seite 22 unter der Nr. **0.0102** schematisierten Buchse in die Zylinderlaufbüchse einsetzen, wobei darauf zu achten ist, dass das *"Kleeblatt"* des Kolbens und die Kennzeichnung der Pleuelstange zur Kennmarke der Laufbüchse hinzeigen.

6. - Die zusammengebauten Teile, Pleuelstangen Kolben und Laufbüchsen von oben her in den Zylinderblock einführen, die Einbau-Reihenfolge beachten.

Abb. 9

- Das "Kleeblatt" des Kolbens zur Einspritzungsseite hin montieren.

- Die Halteschrauben **8.0110 F** der Laufbüchsen anbringen.

7. - Den Motor umdrehen.

Die Pleuelstangen mit den entsprechenden Pleuellagerdeckeln auf die Pleuellagerzapfen setzen. Die Pleuelstangen und Pleuellagerdeckel sind mit einer Fabrikationsnummer gekennzeichnet; die Bezeichnungen müssen zur Einspritzungsseite hin liegen.

8. - Die **neuen** Fächerscheiben "Blocfor" und die **neuen** Muttern montieren. Mit dem auf **5,5 - 6,5 mkg** eingestellten Drehmomentschlüssel anziehen.

9. - Das Ölfiltersieb der Ölwanne ausbauen; es sorgfältig in Benzin reinigen und wieder einbauen. Die Befestigungsschrauben absichern.

10. - Das Ölansaugrohr bei gleichzeitiger Anbringung der Ölwanne zentrieren.

11. - Die 2 Halteschrauben der Laufbüchsen **8.0110 F** entfernen.

Eine **neue** mit Motorenöl versehene Zylinderkopfdichtung auflegen; die Einbaurichtung beachten.

Das Vorhandensein der Stössel prüfen und den Zylinderkopf auflegen. Die 2 Befestigungsschrauben diagonal einsetzen, um die Zylinderkopfdichtung einwandrei zu zentrieren.

12. - Die weiteren Schrauben nach Eintalgung der Gewinde mit ihren Unterlegscheiben einschrauben, wobei die auf den Schraubenköpfen markierten Kennzeichnungen gemäss Schema auf Seite 15 zu berücksichtigen sind. Sollten die Schrauben mit Unterlegscheiben von 11,5 × 20 × 3 versehen sein, so sind diese gegen Scheiben von 11,5 × 22 × 3 auszutauschen.

Die Unterlegscheiben von 11,5 × 24 × 3, die die Fahrzeugmodelle ausrüsten ab den Seriennummern :

- 403 D	3.037.311	- 403 U 8D	3.089.349
- 403 LD	3.056.348	- D 4B D	3.023.144
- 403 U 5D	3.073.338		

dürfen nicht montiert werden, da diese Scheiben das Anbringen der Zylinderkopfhaube erschweren.

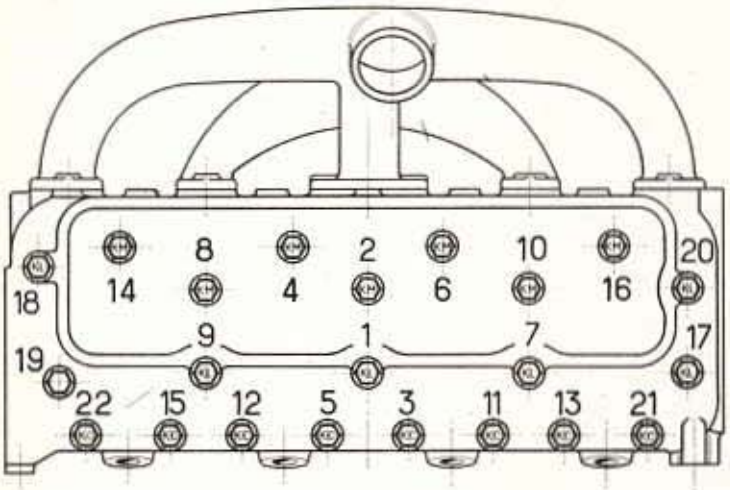


Abb. 10

- Die für den Zylinderkopf vorgeschriebenen Anzugsdrehmomente müssen unbedingt eingehalten werden.

- Vorerst sämtliche Schrauben mit **3 mkg** anziehen und sie dann beim zweiten Mal endgültig mit **6,5 - 7,5 mkg** festziehen. Sich des Schlüssels **8.0108** bedienen.

- Da die Zylinderkopfdichtung sehr dünn ist, sind die beiden Anzugsvorgange unbedingt in der Reihenfolge vorzunehmen wie in nebenstehender Skizze gezeigt wird.

13 - Die Ventilstösselstangen an Ort bringen und die Kipphebelwelle aufsetzen; die Gummidichtung **1** unter dem mittleren Schmieranschlussstück nicht vergessen.

Die 4 Befestigungsmuttern der Kipphebelwellen mit **4 - 5,5 mkg** anziehen.

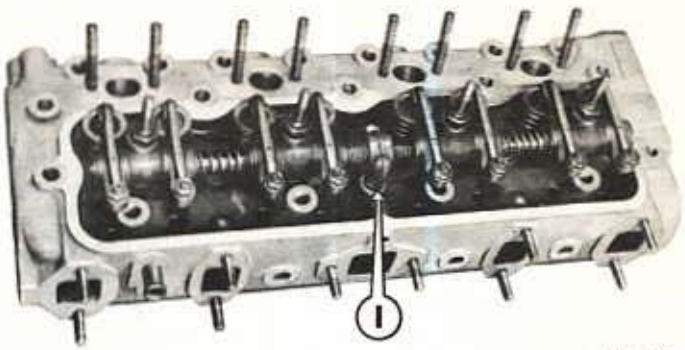


Abb. 11

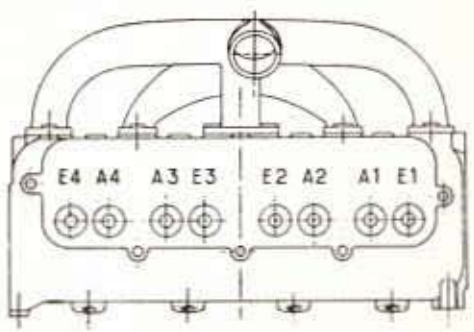
14 - Die Ventile mit einem anormal grossen Spiel wie unten angegeben einstellen :

Zur Einstellung des Ventilspiels	das Ventil ganz öffnen
E3 A4	A1
E4 A2	A3
E2 A1	A4
E1 A3	A2

EINLASS - 0,30 mm

AUSLASS - 0,40 mm

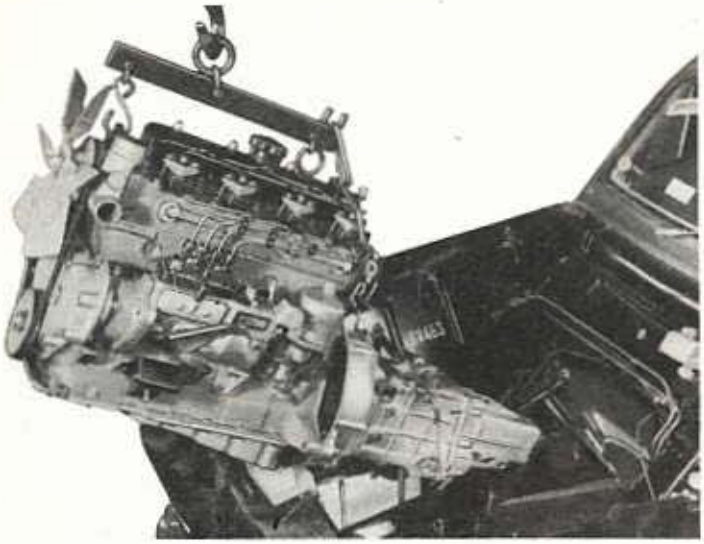
Abb. 12



15 - Die Einspritzleitungen anbringen; die Anschlüsse mit dem auf ca. **2 - 3 mkg** eingestellten Schlüssel **6.0164** anziehen.

Die Zylinderkopfhaube montieren.

WIEDEREINBAU DES MOTORS



1. - Den Motor mit dem Getriebe zusammenbauen. Vorerst die Kupplung sowie deren Drucklager prüfen.

2. - Den Motor mit der Hebevorrichtung **8.0102 Y** anheben.

Den so zusammengestellten Triebwerkblock geneigt herablassen.

Abb. 13

3. - Das Kreuzgelenk mit der Gelenkwelle verbinden unter Zwischenlegung der hinteren Motoraufhängung; die Befestigungsschrauben des Schubrohrgelenks festziehen.

Die Ölwanne mit einer **neuen** Dichtung montieren.

4. - Den maximal angehobenen und auf seinen vorderen Gummilagern ruhenden Motor mit dem Bügel **8.0103 Z** abstützen. Das Hebegerät **8.0102 Y** entfernen.

5. - Die hintere Motoraufhängung festmachen, den Bremsausgleichhebel der Handbremse sowie die Kupplungsquerwelle einbauen.

6. - Den Motor zentrieren, um zwischen dem Block und der Hardy-Scheibe der Lenkung ein Spiel von 5 mm zu erhalten. Die vorderen Gummilager blockieren und den Stützbügel **8.0103 Z** abbauen.

7. - Die Auspuffleitung befestigen (die Dichtung am Flansch des Sammelrohrs ersetzen). Das Schaltgestänge am Getriebe einhängen.

8. - Den Luftfilter anbringen; seinen Filtereinsatz vorher entweder reinigen oder auswechseln.

Den Brennstoffilter mit einem **neuen** Filtereinsatz anbauen.

Den Filtereinsatz des Ölfilters ersetzen.

Den Motor mit dem Motorenöl ESSO ESTOR HDX auffüllen :
- zu allen Jahreszeiten : die Viskosität : SAE 30
- bei lange anhaltendem Frost : die Viskosität : SAE 20

Das Öl in der Einspritzpumpe vom Typ CAC 4 ablassen und neu mit 0,250 l ESSO MOTOR OIL SAE 40 auffüllen. Es darf **kein Reinigungsöl** verwendet werden.

9. - An Ort bringen : die Antidröhnpappe, den Kühler, die Batterie. Die Rohrleitungen, Betätigungen, Kabelzüge sowie die elektrischen Leitungen anschliessen. Gegebenenfalls die elektrische Uhr stellen, um sie in Betrieb zu setzen. Wasser nachfüllen, wenn nötig mit Frostschutzmittel.

10. - Brennstoffleitungen entlüften. Zu diesem Zweck wird auf die dem Fahrzeug beigelegte Betriebsanleitung verwiesen.

11. - Sämtliche Brennstoffspuren entfernen, den Motor in Betrieb setzen. Sowohl den Motor (an den Einspritzdüsen) wie auch die Einspritzpumpe (Hydraulikkopf) auf Leckage prüfen. Falls an den ERMETO-Anschlüssen auf den Düsenhaltern oder am "hydraulischen Kopf" der Einspritzpumpe Brennstoff ausfliesst, dürfen die Anschlüsse nicht energisch angezogen, sondern müssen zuerst gelöst und dann auf das vorgeschriebene Anzugsmoment festgezogen werden.

12. - Die Motorhaube aufsetzen und genau einpassen. Das Fahrzeug probefahren.

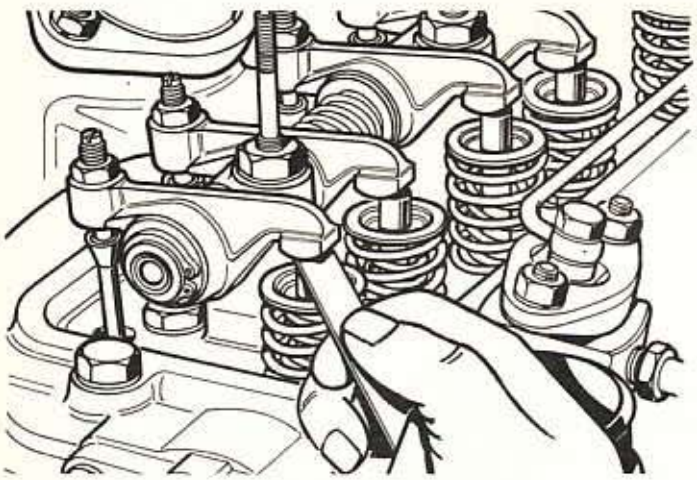


Abb. 14

13. - Nach der Probefahrt, den Leerlauf bei warmem Motor, 70 - 80°, einstellen. Hierzu die Anschlagschraube betätigen (siehe Betriebsanleitung), um den Motor auf ca. 650 U/min. zu bringen (Ausfall der Vibrationen).

Nach heftigem Gasgeben soll der Motor im Leerlauf ruckfrei funktionieren.

14. - Nach dem Versuch den Zylinderkopf in kaltem Zustand nachziehen (d.h. der Motor darf mindestens 6 Stunden nicht gelaufen sein). Die Ventile auf 0,30 und 0,40 mm einstellen.

15. - **Unbedingt einzuhaltene Anweisung**

Nach den ersten 1000 km das Öl im Motor ablassen, den Zylinderkopf in kaltem Zustand nachziehen und die Ventile auf das vorgeschriebene Spiel einstellen.

- Einlass : 0,25 mm
- Auslass : 0,35 mm

Zwischen 4.000 und 6.000 km den Zylinderkopf erneut nachziehen und die Ventile nachstellen.

Die Nachstellung der Ventile hat alle 15.000 km zu erfolgen.

ALLGEMEINE ANGABEN

Nach Ausführung der vorstehenden Arbeiten ist folgendes zu überprüfen.

1. - Das einwandfreie Funktionieren des Kühlsystems : Thermostat, Wasserpumpe; den äusseren und inneren Zustand des Kühlers, der vollkommen sauber sein muss.

2. - Die Geräuschlosigkeit des Auspufftopfes.

3. - Ebenfalls den guten Zustand der elektrischen Anlage und vor allem des Anlassers und Anlasserantriebsritzels.

Wird eine Anomalie festgestellt, so ist zur Aufrechterhaltung der guten Fahreigenschaften und der optimalen Leistung des Fahrzeuges für Abhilfe des Mangels zu sorgen.

EINFAHREN

Ein Motor, bei dem die Kolben und Zylinderlaufbüchsen ausgewechselt worden sind, muss wie ein neuer Motor wieder eingefahren werden.

Die verhältnismässig hohen Motordrehzahlen - sofern sie nicht andauernd gefahren werden sind nicht so schädlich wie z. B. die volle Belastung bei niederen Drehzahlen. Um anormal hohe Beanspruchung des Motors während der ersten 1 000 km zu vermeiden, nicht zögern, frühzeitig zu schalten.

Auf keinen Fall folgende Geschwindigkeiten in den einzelnen Gängen überschreiten.

	403 D		D4AD / D4BD
	Personenfahrzeuge	Nutzfahrzeuge	1.400 kg
1. Gang	20	15	15
2. Gang	45	40	25
3. Gang	70	65	40
4. Gang	90	80	65

ÖLVERBRAUCH

Jeder Motor MUSS eine bestimmte Menge Öl verbrauchen. Kein Ölverbrauch ist ein Grund zur Beunruhigung bei einem derzeitigen Dieselmotor der bis zu 4.400 U/min läuft und bei dem ein Ölverbrauch von eineinhalb Liter pro 1.000 km ausserhalb der Einlaufzeit als normal zu betrachten ist.

AUSTAUSCHMOTOR-VERKAUF

Wenn die allgemeine Abnutzung des Motors so weit fortgeschritten ist, dass allein der Austausch von Zylinderlaufbüchsen und Kolben nicht ausreichend wäre, um eine weitere Benutzung zu ermöglichen, so empfiehlt sich der Einbau eines von Peugeot im Werk überholten Motors, für den die gleiche Garantie wie für einen neuwertigen Motor gegeben wird.

Unter Umständen kann auch ein neuer Motor eingebaut werden. Der alte Motor wird von Peugeot in dem einen wie auch in dem anderen Fall zurückgenommen.

Reklamationen über Schäden, die auf die Nichtbeachtung oben angeführter Vorschriften zurückzuführen sind, können nicht berücksichtigt werden.

SPEZIALWERKZEUGE PEUGEOT

Diese Werkzeuge sind zu beziehen durch :

T.U.P.A.C. 18, Boulevard National - La Garenne - Seine

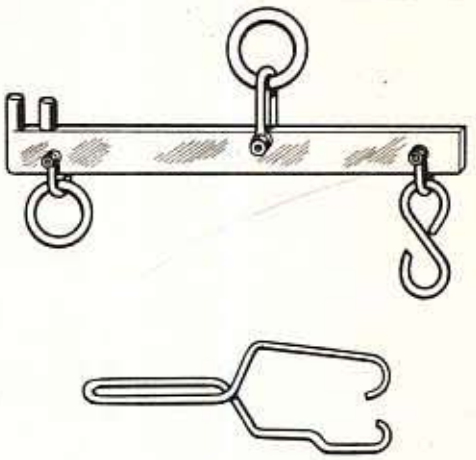
FENWICK - 8, Rue de Rocroy - PARIS Xème

8.0102 Y

Hebevorrichtung für den Motor TMD

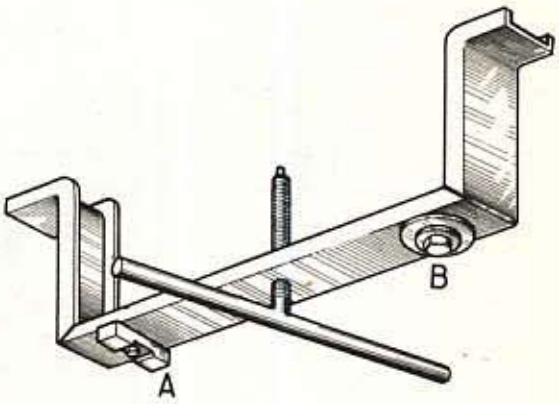
bestehend aus den Teilen **8.0102** für 203 - 403 und aus den Teilen **8.0102 A** extra für den Diesel-Motor.

- 1 Stahlschlinge
- 1 verstärkter Schäkel
- 1 S-förmiger Haken



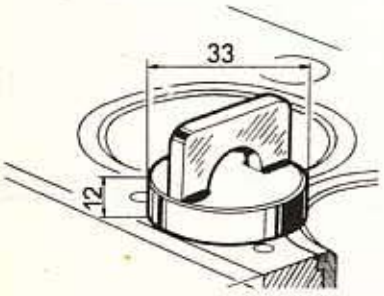
8.0103 Z

Abstützbügel für Motor und Getriebe mit Ansatz.



8.0108

Zylinderkopfschlüssel (Mit dem Anzugsdrehmomentschlüssel SUNNEN zu verwenden).

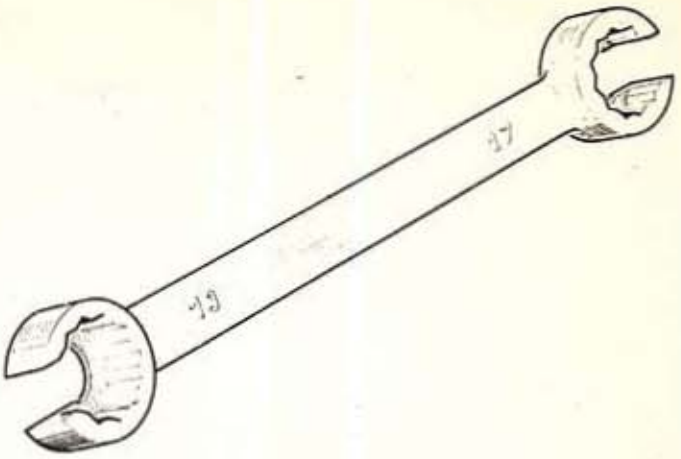


8.0110 F

Halteschrauben für Diesel-Zylinderlaufbüchsen (gehört zum Werkzeugkasten **8.0110 Z** für das hintere Hauptlager 404 und Diesel).

6.0164

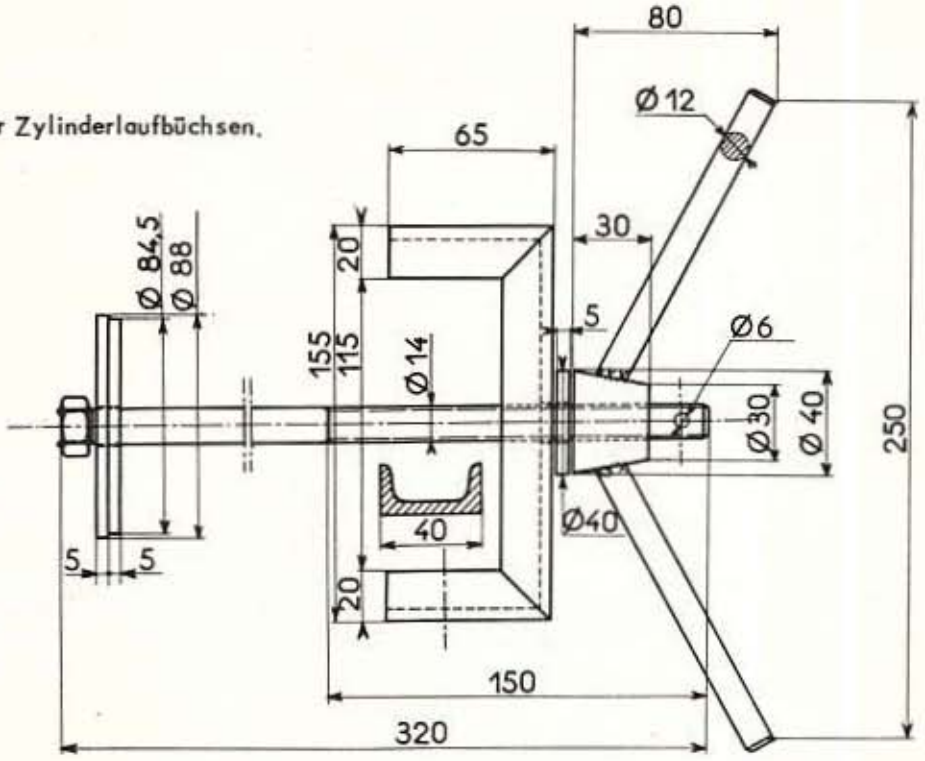
Schlüssel für Anschlussstücke der Einspritzleitung.

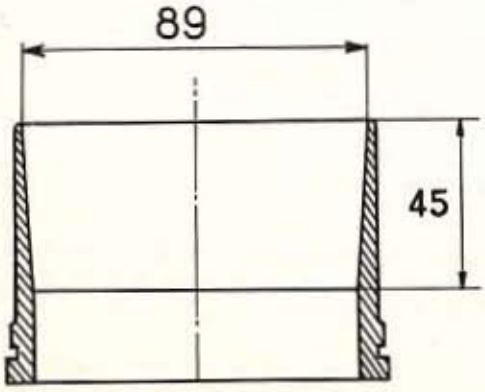


ANZUFERTIGENDES WERKZEUG

0.0101

Auszieher für Zylinderlaufbüchsen.





0.0102

Büchse zum Einsetzen der Kolben (aus einer gebrauchten Zylinderlaufbüchse anzufertigen)

ANZUGSDREHMOMENTE

	Anzugsmomente in mkg
Schrauben zur Befestigung des Zylinderkopfes (eingetalgt)	6,5 - 7,5
Kipphebelwelle auf Zylinderkopf	4 - 5,5
Pleuelschraube	5,5 - 6,5
Befestigungsschraube der Ölfiterglocke	1 - 1,5
Vordere Motoraufhängung	3 - 4
Einlass- Auslassrohre	1,5 - 2,5
Zylinderkopfhaube	0,7 - 0,9
Einstellschrauben der Kipphebel	1,25 - 1,75
Bride der Einspritzdüsen	1,5
Mutter der Einspritzdüsenrohre	2 - 3

Printed in France

3.000 - 5-62 - Nº 498 D