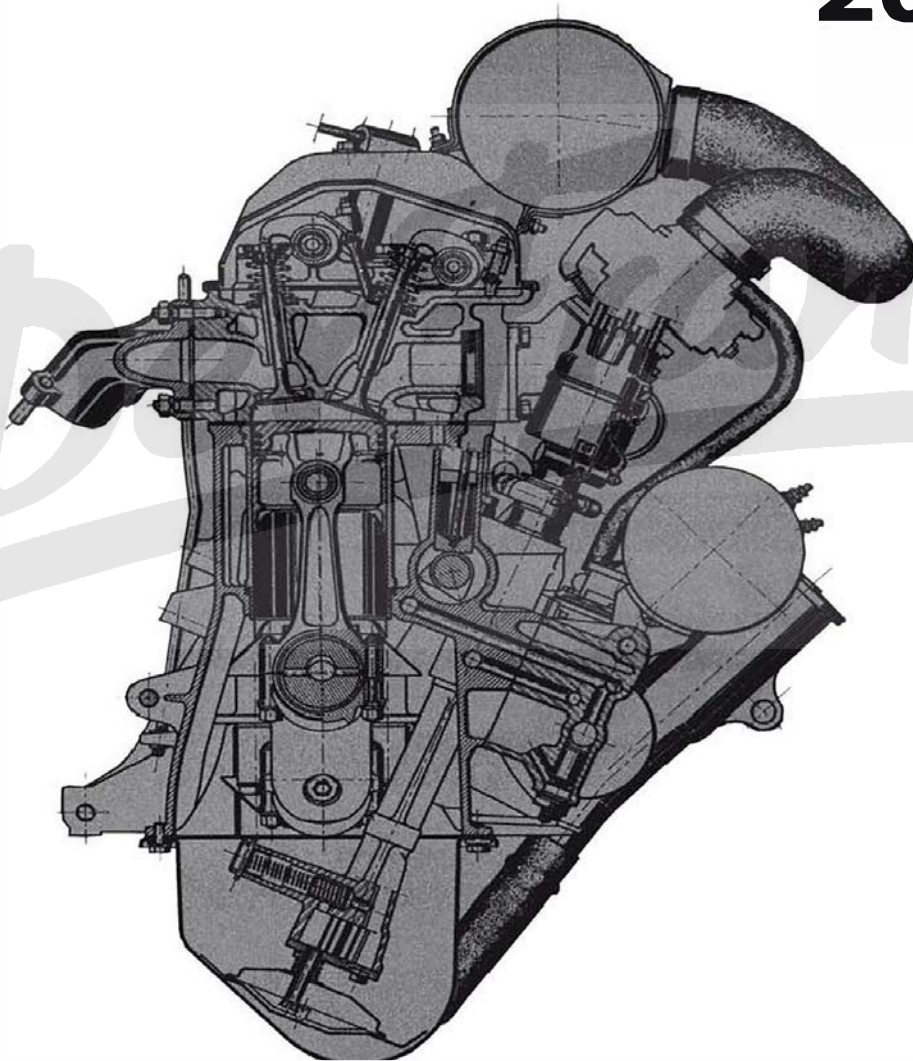


Werkstattunterlagen



Peugeot 204 - 304 Band 1



78140
Ref. 812D

Der Franzose Automobiltechnik GmbH
Osloer Str. 9-11
49377 Vechta
Tel 04441 910145
Fax 04441 910146
www.franzose.de



WERKSTATTUNTERLAGEN

Ref. 812 D

21. NACHTRAG

Dieser Nachtrag ersetzt :

Baugruppe 2 - insgesamt
Baugruppe 3 - insgesamt
Baugruppe 5 - insgesamt
Baugruppe 7 - insgesamt
Baugruppe 8 - insgesamt

NEUE SEITEN

Baugruppe	Seite	Änderungen
2	Inhaltsverzeichnis 05 01 bis 05 15	Hinter dem Einlegeblatt ablegen Auf den neuesten Stand gebracht Ersatz der Antriebsraddichtungen (200 DE.TS 190)
3	Inhaltsverzeichnis 06 11 bis 06 16 06 21 bis 06 25	Hinter dem Einlegeblatt ablegen Auf den neuesten Stand gebracht Aus- und Einbau der Knüppelschaltung Auf den neuesten Stand gebracht Zerlegen, Zusammenbau der Knüppelschaltung
5	Inhaltsverzeichnis 12 01(2) bis 12 05 14 01(3) bis 14 12 15 01(1) bis 15 03(1) 16 01(2) bis 16 06 16 11 16 21 bis 16 23	Hinter dem Einlegeblatt ablegen } Neue Seitenanordnung Auf den neuesten Stand gebracht. Kontrolle eines hinteren Längslenkers Neue Seitenanordnung
7	Inhaltsverzeichnis 02 05(1) bis 02 08(1) 02 11(2) bis 02 15(1) 03 11(1) bis 03 22(1)	Hinter dem Einlegeblatt ablegen } Neue Seitenanordnung
8	Inhaltsverzeichnis 13 01 bis 13 07	Hinter dem Einlegeblatt ablegen Auf den neuesten Stand gebracht Ausbau, Einbau, Einstellungen des Pedallagerbockes 204 - 304.

WERKSTATTUNTERLAGEN 203-304

Ref. 812 D

Anbei Band mit Baugruppenkennblättern 1 bis 4 in Ergänzung zu den in Ihrem Besitz befindlichen Werkstattunterlagen Ref. 812 D.

Dieser neue Band enthält den Nachtrag Nr. 27, Baugruppe 1, bezüglich der Arbeitsanleitung bei Motoren XK5, XL5 und XL5S.

Dieser Nachtrag darf nicht in die bereits bestehende Baugruppe 1 für früher hergestellte Motoren integriert werden.

NACHTRAG Nr. 27

NEUE SEITEN

Baugruppe	Seite	Änderungen
1	Inhaltsverzeichnis	Hinter dem Baugruppenkennblatt ablegen
		A - MOTOR, KPL.
		Identifizierung und technische Daten
	A1.001	Identifizierung und Markierung der Motoren
	A1.051	Technische Daten : Ventile, Ventilführungen und -sitze,
	A1.052	Ventilfedern, Zylinderlaufbüchsen
	A1.053	Kolben
	A1.054	Kolbenbolzen, Pleuel
	A1.055	Kurbelwelle
		Kontrollen und Einstellungen
		Einstellen des Motors
	A2.001	Werkzeug
	A2.021	Montagetabelle Zündverteiler - Zündkerzen - Vergaser und Vergasereinstellungen
	A2.031	Einstellungen Zündkerzen - Zündverteiler
	A2.041	Zündverteilerkurven
	A2.051	Kontrolle Skalenplatte
	A2.055	Einstellung Zündverteiler
	A2.071	Einstellung Leerlauf
	A2.081	Einstellung beschleunigter Leerlauf (XL5 Schweden)
		Überholen
	A5.051 bis 53	Werkzeug
	A5.054 bis 058	Zerlegen
	A5.071 bis 105	Zusammenbau
		F - KRAFTSTOFFVERSORGUNG
		Technische Daten
	F1.031	Vergaser 34 PBISA5
	F1.041	Vergaser 32 35 TCICA
		Überholen
	F5.031	Vergaser 34 PBISA5
4-76	F5.041 und 042	Vergaser 32 35 TCICA

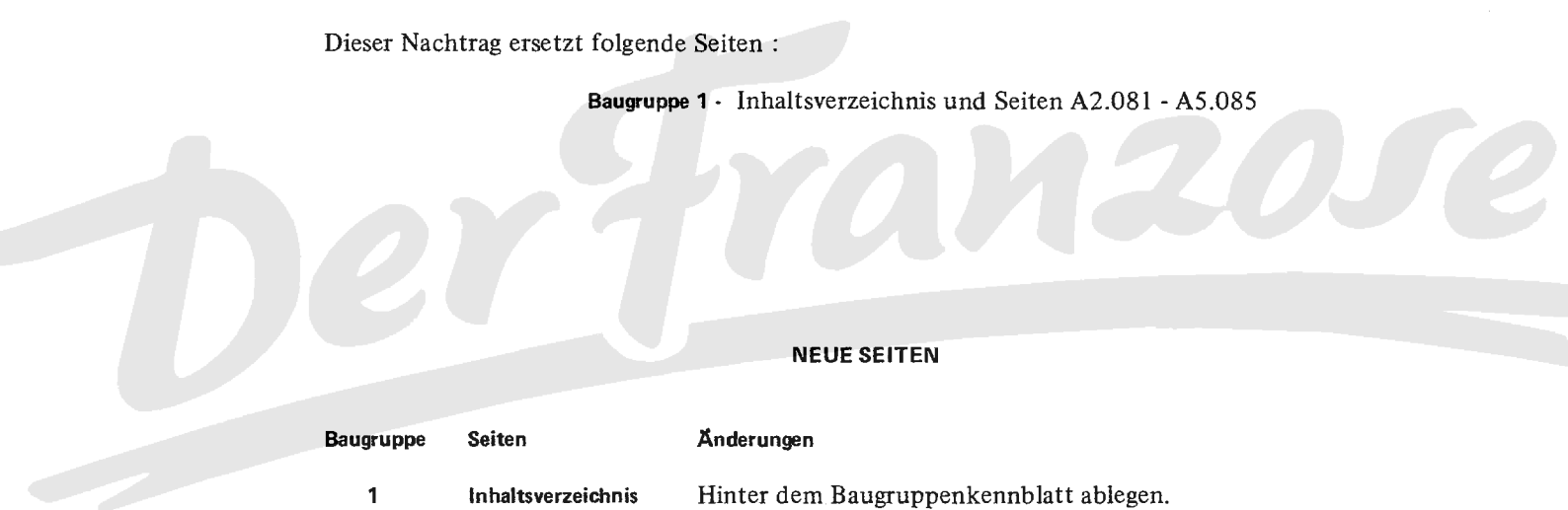
WERKSTATTUNTERLAGEN

Ref. 812 II D

NACHTRAG Nr. 28

Dieser Nachtrag ersetzt folgende Seiten :

Baugruppe 1 - Inhaltsverzeichnis und Seiten A2.081 - A5.085



NEUE SEITEN

Baugruppe	Seiten	Änderungen
1	Inhaltsverzeichnis	Hinter dem Baugruppenkennblatt ablegen.
	E4.001 bis E4.008	Aus-/Einbau Steuergehäuse Motor XK5 (118) XL5 (118) - XK5S (122).

Dieses Blatt hinter dem Baugruppenverzeichnis ablegen.

WERKSTATTUNTERLAGEN

Ref. 812 D.

NACHTRAG NR. 29

Dieser Nachtrag ersetzt folgende Seiten :

Baugruppe 2 - Inhaltsverzeichnis und Seite 01 01⁽¹⁾ - 01 02 - 01 03⁽¹⁾ - 01 04⁽¹⁾

NEUE SEITEN

Baugruppe	Seite	Änderungen
2	Inhaltsverzeichnis	Hinter dem Baugruppenkennblatt einordnen
	01 01 ⁽²⁾	Zusammenfassende Darstellung der verschiedenen Montagen
	01 03 ⁽²⁾	Austauschbarkeit der kompletten Kupplungen
	01 04 ⁽²⁾	Montage der Mitnehmerscheibe in Abhängigkeit von der Druckplatten.

Dieses Blatt hinter dem Baugruppenverzeichnis abheften.

WERKSTATTUNTERLAGEN

Ref. 812 II D

NACHTRAG Nr. 30

- In diesem Nachtrag wird die Einstellmethode für Wechselgetriebe BB8 beschrieben. Diese Methode kann ebenfalls auf Wechselgetriebe BB6 angewandt werden, wenn sie eine Hauptwelle mit Gewindeende an der 4. Gangradseite besitzen ; die anderen BB6-Getriebe mit Hauptwelle, die an den beiden Enden Nuten aufweist, müssen mittels der Lehren 8.0312 E und 8.0312 D eingestellt werden (siehe Baugruppe 3, Werkstattunterlagen 204-304, Ref. 812 D).
- Dieser Nachtrag muss in der Broschüre 812 II D, Baugruppe 3, abgeheftet werden.

Baugruppe	Seite	Änderungen
3	Inhaltsverzeichnis	Hinter dem Baugruppenkennblatt abheften
		Identifizierung und technische Daten
	A1.051 bis A1.057	Identifizierung und technische Daten der Wechselgetriebe BB8 (406).
		Überholung
	A5.051 bis A5.052	Werkzeug
	A5.053 bis A5.066	Zerlegen
	A5.067 bis A5.084	Zusammenbau

Dieses Blatt hinter dem Baugruppenverzeichnis abheften.

WERKSTATTUNTERLAGEN

Ref. 812 II D

NACHTRAG Nr. 31

Dieser Nachtrag beinhaltet **Aus- und Einbau des Zylinderkopfs der Motoren XK5, XL5, XL5S am Fahrzeug ohne Ausbau des Steuergehäuses**. Diese Methode kann auf die anderen Motoren der Typenreihe 204, 304 ausgeweitet werden und wird zu einem späteren Zeitpunkt überarbeitet.

Dieser Nachtrag ist in der Broschüre 812 II D unter der Baugruppe I abzuheften.

Baugruppe	Seite	Änderung
1	Inhaltsverzeichnis	Hinter dem Baugruppenkennblatt abheften
		Einstellung - Kontrolle
	A2 - 041(1)	Zündverteilerkurven
	A5 - 083(1)	Überholung Zusammenbau
	A5 - 085(1)	Überholung Zusammenbau
		Zylinderkopf (Aus-/Einbau am Fahrzeug)
	B4 - 031 bis B4 - 032	Werkzeug
	B4 - 033 bis B4 - 037	Ausbau
	B4 - 038 bis B4 - 048	Einbau
		Kühlung
	J1 - 011	Identifizierung und technische Daten der Kühler

WERKSTATTUNTERLAGEN

Ref. 812 II D.

NACHTRAG Nr. 32

Dieser Nachtrag beinhaltet die Identifizierung der neuen Schmiervorrichtung für das 1. Gangrad der Wechselgetriebe BB8 (406) und ist in der Broschüre 812 II D - Baugruppe 3 abzuheften.

NEUE BLÄTTER

Baugruppe	Seite	Änderungen
3	Inhaltsverzeichnis	Hinter dem Baugruppenkennblatt abheften.
		Identifizierung und technische Daten der Wechselgetriebe BB8 (406)
A1.053 ₍₁₎ bis A1.062		Identifizierung und technische Daten der Wechselgetriebe BB8 (406)

Dieses Blatt zu Beginn der Broschüre abheften.

3-78

WERKSTATTUNTERLAGEN

Referenz 812 II D

NACHTRAG NR. 33

Dieser Nachtrag betrifft die Identifizierung und die technischen Daten der Motoren XK5 (127) XL5 (118) und XL5S (122) und muss in der Broschüre 812 II in der Baugruppe 1 abgeheftet werden. Er ersetzt folgende Blätter :

Baugruppe 1 Inhaltsverzeichnis und Blätter A1.051, A1.053, A1.055.

Baugruppe	Seite	Änderungen
1	Inhaltsverzeichnis	Hinter dem Baugruppen-Kennblatt abheften. Identifizierungen und technische Daten
	B1.001 - 002	Technische Daten Ventile, Ventilführungen und Ventilsitze, Ventildfedern.
	C1.001 - 003	Die Identifizierung der Zylinderblöcke.
	C1.011	Technische Daten der Kurbelwellen
	C1.015 - 017	Technische Daten Kolben, Kolbenbolzen, Pleuel, Laufbüchsen
	C1.019	Technische Daten der Lagerschalen.
	C1.021	Technische Daten der Anlaufscheibenhälften.

WERKSTATTUNTERLAGEN

Ref. 812 D

NACHTRAG Nr. 34

Der Franzose
Dieser Nachtrag bezüglich der neuen Räderbefestigungsvorrichtungen ist in der Broschüre 812 D -
Band 1 abzuheften.

Baugruppe 10

- Inhaltsverzeichnis und Blätter 01 01 bis 01 03.

Dieses Blatt hinter dem Baugruppenverzeichnis abheften.

7-78

MOTOR**INHALTSVERZEICHNIS****1****Seite****IDENTIFIZIERUNG UND TECHNISCHE DATEN**

Identifizierung 01 01(2) und 01 02(2)

AUS-UND EINBAUAusbau des Triebwerkblocks 02 01(2) bis 07
Einbau des Triebwerkblocks 02 08 bis 10**EINSTELLEN**

Kontrolle der Druckwerte am Kompressionsende 02 31(2)
 Kontrolle des Öldrucks 02 32
 Kontrolle des ausk. Ventilators 02 33
 Kontrolle der Spannung des Lichtmaschinen - Keilriemens 02 34
 Thermostate (Identifizierung, Kontrolle, aus-/Einbau) 02 35 bis 02 38
 Nachziehen des Zylinderkopfes und Einstellen der Ventile 02 39
 Montagetablelle für Zündverteiler und Zündkerzen 02 40
 Zündverteiler, Zündspule (Kontrolle, Einstellungen) 02 41(1)
 Zündverteilkurven 02 42 und 02 43
 Einstellen der Zündverteiler 02 44 bis 02 51
 Luftfilter 02 55
 Ansaugluft - Vorwärmanlage 02 61
 Einstellen der Vergaser "Europe Ralenti" und "Europe Cycle" 02 62
 Montage und Einstelltablelle der Vergaser 204 - 304
 "Europe Ralenti" und "Europe Cycle" 02 63 und 02 64
 Montage - und Einstelltablelle der Vergaser 304 U.S.A. 02 65
 Änderung des Vergasers 32 PBISA2 in 32 PBISA 3 2. Einstellung 02 66
 Änderung des Vergasers 32 PBISA3 1. Einstellung in 32 PBISA3 2. Einstellung 02 67
 Überprüfen der Vergaser 204 und 304 02 68
 Vergaser 35 EEISA 02 69 bis 02 72
 Einstellen der Leerlaufs 02 73
 Kontrolle und Einstellung der Vergaser 304 U.S.A. 02 74 und 02 75

ZERLEGEN UND ZUSAMMENBAU

Zu verwendendes Werkzeug 03 01(2)
 Zerlegen 03 02(2) bis 04(1)
 Zusammenbau 03 11 bis 19

ZYLINDERKOPF

Ausbau 04 01 und 02
 Einbau 04 05(2) und 06(2)

**EINSTELLEN DES ZYLINDERLAUFBÜCHSENÜBERSTANDES BEI
EINTEILIGEM ZYLINDERBLOCK**

Zu verwendendes Werkzeug 06 01(1)
 Einstellen des Überstandsmasses 06 02(1) bis 07(1)

STEUERUNG

Ausbau des Gehäuses 10 01(1)
 Einbau des Gehäuses 10 02 und 03
 Zerlegen und Zusammenbau des Steuerräderwerks 10 05(2) und 06(2)

PEUGEOT

PEUGEOT

Dieses Dokument in folgender Broschüre abheften :

Werkstattunterlagen 204 - 304

1

	Betriebsleiter	Lagerleiter	Melster	Auftrags-Annehmer	Monteure
Datum					
Kenntnisnahme					

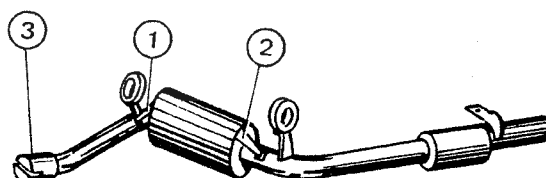
15
April 1977

V. SERVICE BULLETIN

1 - MOTOR

Buch der hinteren Auspuffleitung 304 Limousine Diesel (304 M20)

Bei 304 Limousinen Diesel mit gebrochener hinterer Auspuffleitung ist in Zukunft nur die hintere Leitung der 304 M02 mit den Verstärkungsblechen (1) und (2) anzubauen.



Dieses Teil wird unter der Nr. 1724.49 geliefert (gelbe Markierung von (3)).

Anmerkung - Die wenigen Teile, die unter dieser Nummer ohne gelbe Markierung (3) geliefert werden, sind ausschliesslich für die 304 M02 zu verwenden.

Im Garantiefall den Alarmkode 1724.49 verwenden.

D.

Werkstattunterlagen 204/304

	Betriebsleiter	Lagerleiter	Meister	Auftrags-Annehmer	Monteure		
Datum							
Kenntnis-nahme							

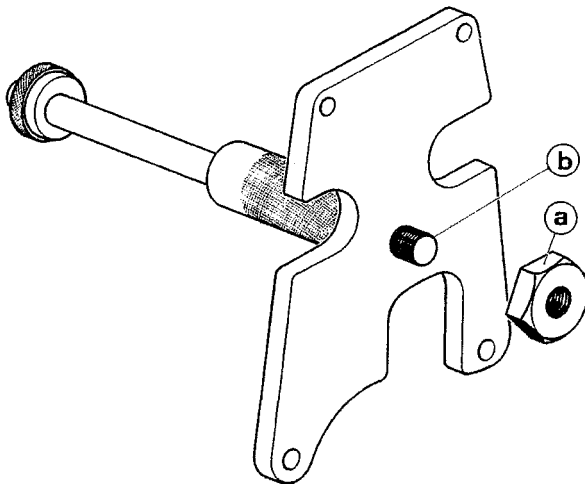
V. SERVICE BULLETIN

1 - MOTOR

Abänderung der DESVIL-Stütze für Triebwerkblöcke 204/304

Grund : Die motoren XK5, XL5, XL5S weisen gegenüber den Motoren XK4, XL3, XL3S eine wasserpumpenseitige Gussänderung auf, die die Verwendung der DESVIL-Stütze Ref. 163 in ihrer bisherigen Form unmöglich macht.

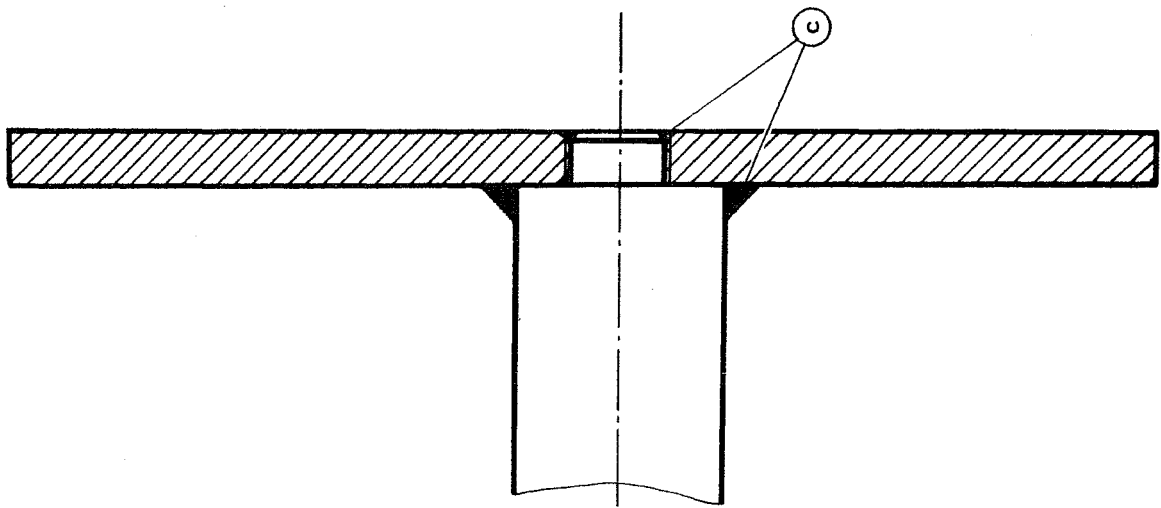
Um die Verwendung für die neuen und alten Motorblöcke zu ermöglichen, muss die Stütze folgendermassen abgeändert werden :



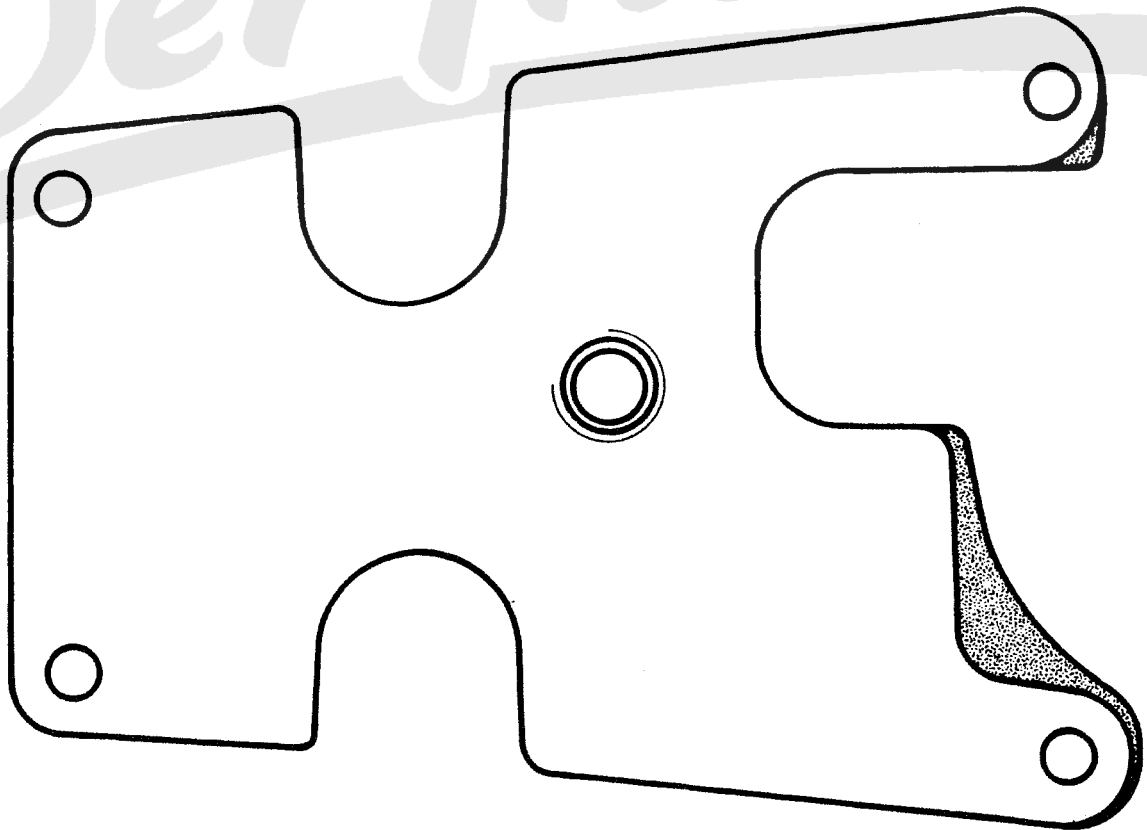
– Die Mutter (a) entfernen ; das Gewinde (b) bündig mit der Platte abschneiden und an beiden Teilen eine Abschrägung vornehmen (Zeichnung auf folgender Seite).

– Die Platte gemäss beiliegender Schablone ausschneiden.

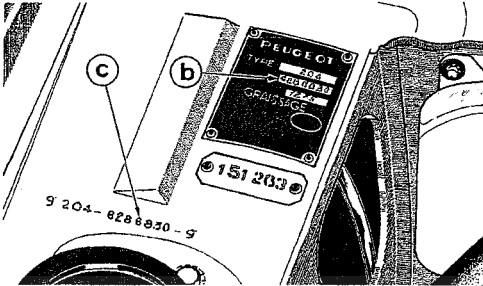
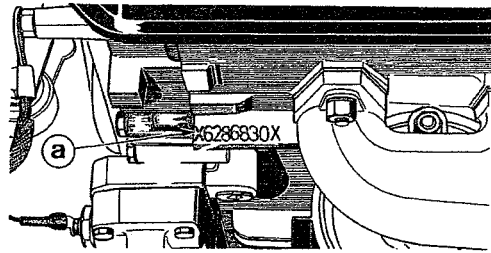
– Platte und Stange zusammenschweissen (c).



Der Franzose



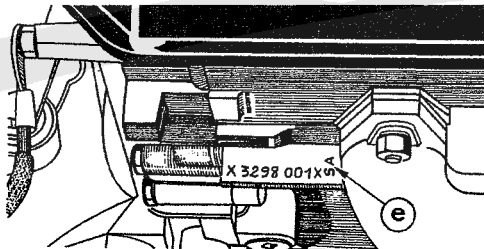
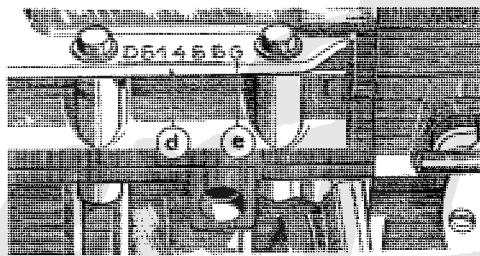
MOTOR
IDENTIFIZIERUNG



SERIENNUMMER - (a)

Der **vorne rechts** auf dem Zylinderkopf eingeprägte Seriennummer muss ein "X" vorausgehen und folgen, und sie muss identisch sein mit der Seriennummer, die auf dem Herstellerschild (b) und dem vorderen rechten Kotflügelinnenblech (c) geprägt ist.

WICHTIG - Bei Austausch des Zylinderblocks oder des Motors die Seriennummer wie obenstehend angegeben in 8 mm grossen Buchstaben und Ziffern an der vorgesehenen Stelle einprägen.



MOTORNUMMER (d)

Die **hinten rechts** auf dem Zylinderblock eingeprägte Herstellungsnummer des Motors setzt sich aus einem Buchstaben und fünf folgenden Zahlen zusammen.

IDENTIFIZIERUNGSBUCHSTABEN (e)

Der oder die Identifizierungsbuchstaben werden eingepägt.

- hinter der Motornummer, wenn die Zündspule auf der Kotflügelinnenwand befestigt ist.
- hinter der Seriennummer, wenn die Zündspule auf dem Zylinderblock befestigt ist.

Identifizierungsbuchstaben	Bedeutung
G	Motor 204 Hubraum 1130 cm ³ Kompressionswert 8,8 } XK oder XK4 Motor 204 Hubraum 1130 cm ³ Kompressionswert 7,6
N	
S	Motor 304 Hubraum 1288 cm ³ Kompressionswert 8,8 } XL3 Motor 304 Hubraum 1288 cm ³ Kompressionswert 7,5
Z (U.S.A.)	
ZA	Motor 304 Hubraum 1288 cm ³ Kompressionswert 7,5 XL3
SA	Motor 304 S Hubraum 1288 cm ³ Kompressionswert 8,8 XL3S

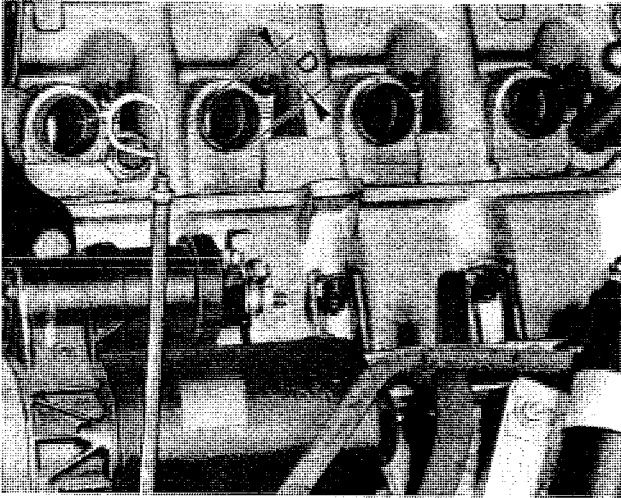
PEUGEOT

WICHTIG - Bei Austausch des Zylinderblocks die Motornummer und den Identifizierungsbuchstaben an den vorgesehenen Stellen einprägen.

0102⁽²⁾

1

MOTOR IDENTIFIZIERUNG

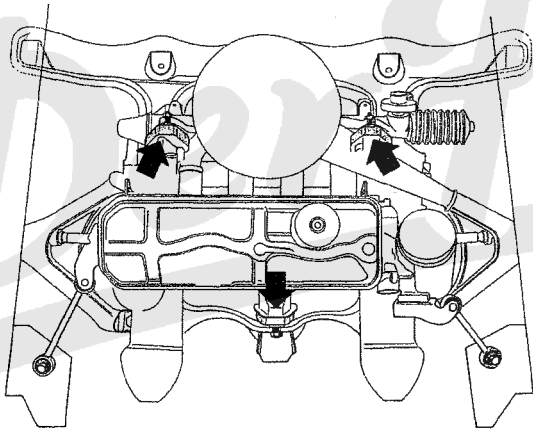


DURCHMESSER DER ANSCHLUSSSTUTZEN AM ZYLINDERKOPF

	XK	XK4	XL3 (1)	XL3S (2)
D	31 mm	33 mm	33 mm	33 mm

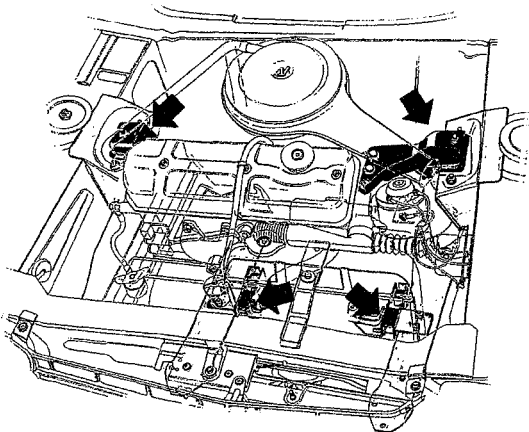
(1) - Die Motoren XL3 können nur durch den Identifizierungsbuchstaben von den anderen Modellen unterschieden werden.

(2) - Die Motoren XL3S können durch die Bunde auf den beiden äusseren Anschlussstutzen von den anderen Motoren unterschieden werden.



BEFESTIGUNG DES TRIEBWERKBLOCKS

3 GUMMILAGER : Nur Motor XK



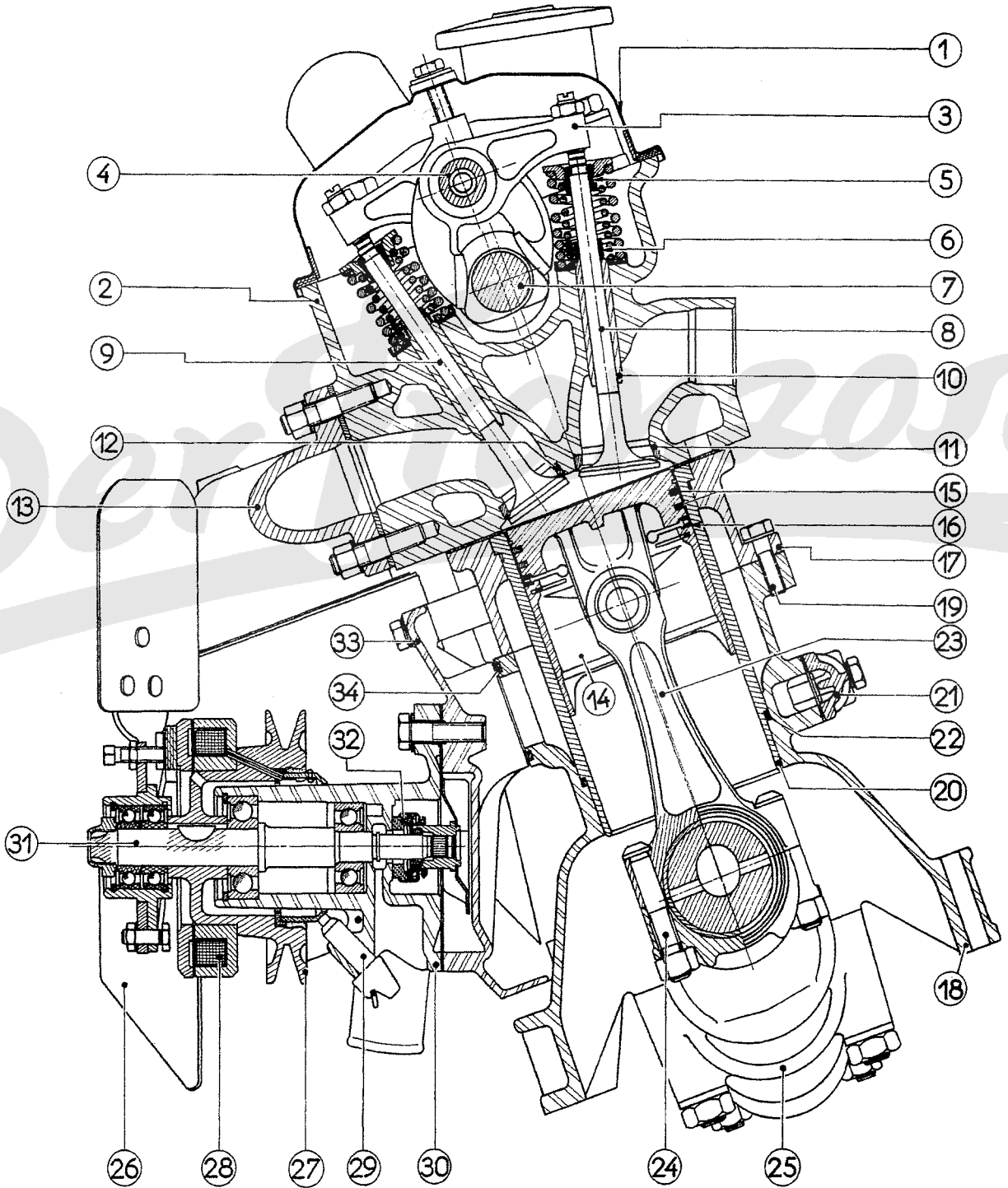
4 GUMMILAGER : Motor XK, XK4, XL3 oder XL3S

MOTOR

IDENTIFIZIERUNG UND TECHNISCHE DATEN

1

6103



PEUGEOT

MOTOR
IDENTIFIZIERUNG UND TECHNISCHE DATEN



0105

WICHTIGSTE BESONDERHEITEN DER MOTOREN XK MIT EINTEILIGEM ZYLINDERBLOCK
IM GEGENSATZ ZU MOTOREN XK MIT ZWEITEILIGEM ZYLINDERBLOCK

- Zylinderkopfdichtung : CURTY
Teile - Nr. 0203-28

- Büchsenüberstand :
von 0,045 bis 0,120 mm

1. Vorserie :

204 «ohne Mastervac»
von 6 000 001 bis 6 000 400
und von 6 002 921 bis 6 003 175

- Zylinderkopf :
Durch einen Stift an der Steuerungs-
seite zentriert

- Zylinderkopfdichtung : REINZ
Teile - Nr. 0203-34

- Büchsenüberstand :
von 0,190 bis 0,260 mm.

2. Vorserie :

204 «Grand Luxe» : von 6 251 501 bis 6 252 400

Serienmässiger Einbau :

ab Seriennummern :

204 «Grand Luxe» : 6 290 301
204 «Luxe» : 6 065 101
204 C (Cabriolet) : 6 405 101
204 C (Coupé) : 6 453 801
204 B (Break) : 6 683 801
204 U4 (Lieferwagen) : 6 500 801

BEMERKUNG

Bei den 204 der ersten Vorserie, ist der einteilige Zylinderblock anders geartet und der Zylinderkopf ist mit zwei Stiften zentriert, wie bei den 204-Motoren mit zweiteiligem Zylinderblock.

WICHTIG :

Die zwei verschiedenen Zylinderkopfdichtungen sind nicht untereinander austauschbar, sie dürfen nicht in 204-Motoren mit zweiteiligem Zylinderblock eingebaut werden.

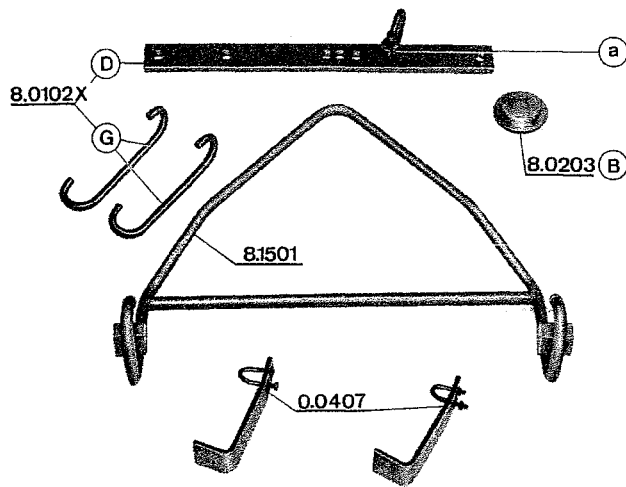
PEUGEOT

MOTOR

AUSBAU DES TRIEBWERKBLOCKS

1

02 01⁽²⁾



SPEZIALWERKZEUG

8.0102 X - Motor-Hebevorrichtung bestehend aus :

D - Traverse (den Schäkel in das Loch (a) einführen).

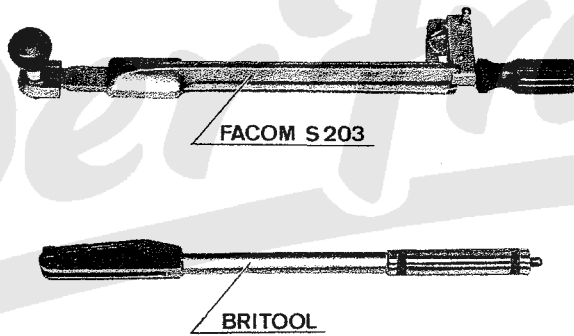
G - Kurzhaken

Werkzeugkasten 8.0203

B - Montagedorn für die Vorderachsgetriebeausgangs-
dichtungen

8.1501 - Vorderer Hehebügel

0.0407 - Gelenkwellenhaltebügel



FREIGEgebenES WERKZEUG

- Drehmomentschlüssel Facom S 203.

- Drehmomentschlüssel Britool.

PEUGEOT

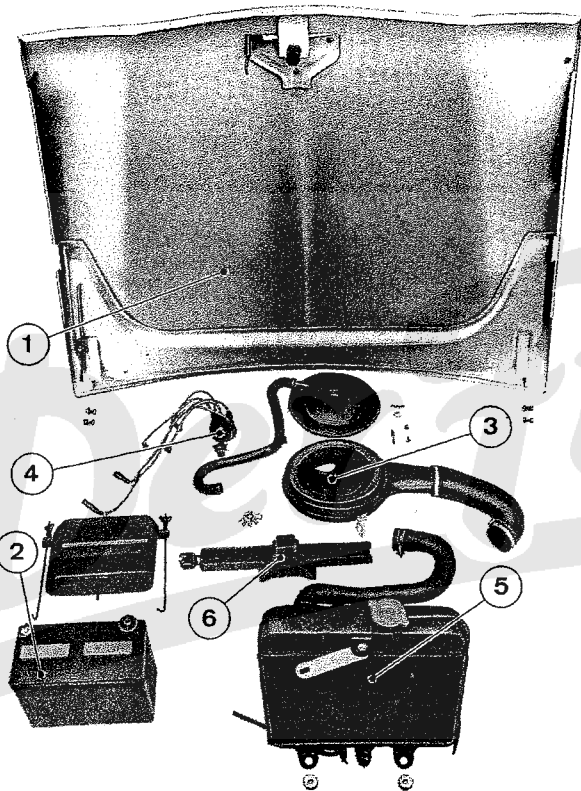
3-74

02 02⁽²⁾

1

MOTOR

AUSBAU DES TRIEBWERKBLOCKS



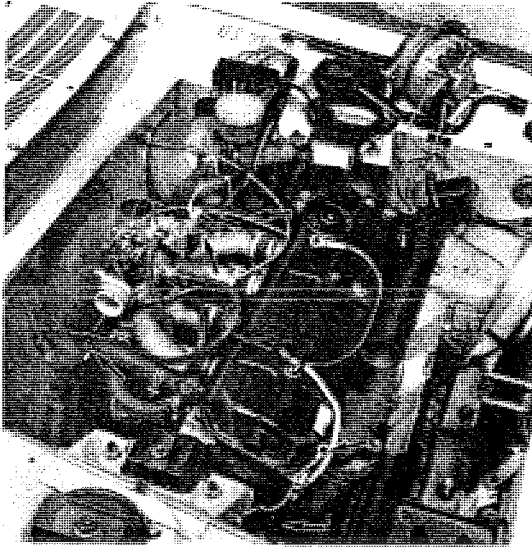
ARBEITSGÄNGE UNTER DER MOTORHAUBE

Die nebenstehend aufgeführten Zubehörteile ausbauen.

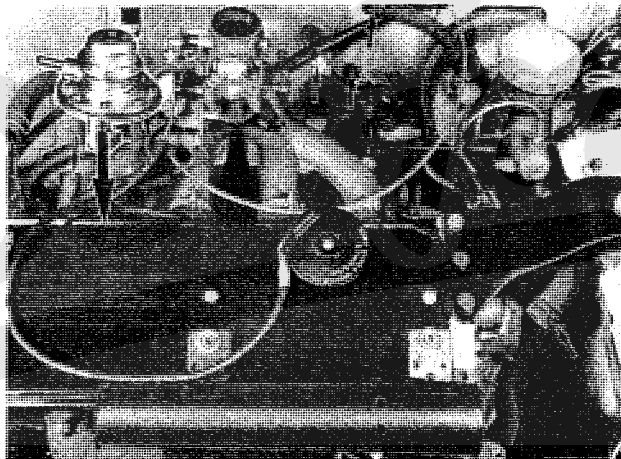
MOTOR

AUSBAU DES TRIEBWERKBLOCKS

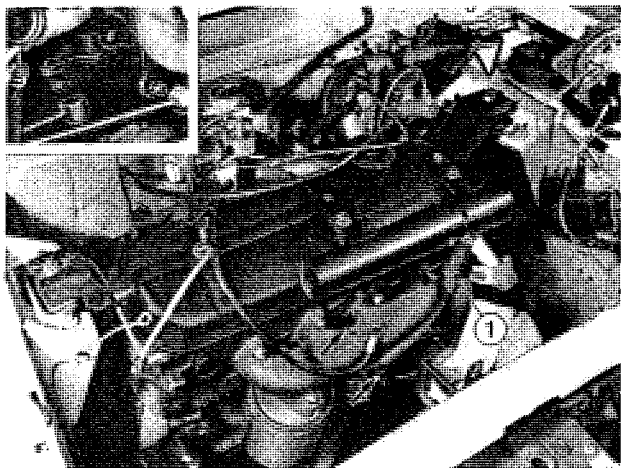
1 02 03



- Die elektrischen Leitungen abklemmen.
- Die Lichtmaschine ausbauen, ohne sie abzuklemmen, und auf die Kotflügelinnenwand legen.

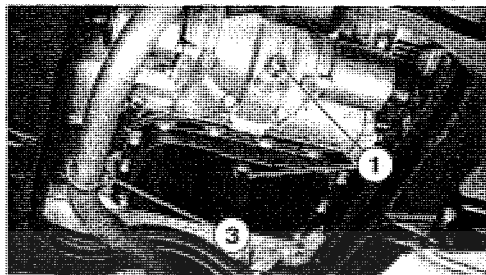
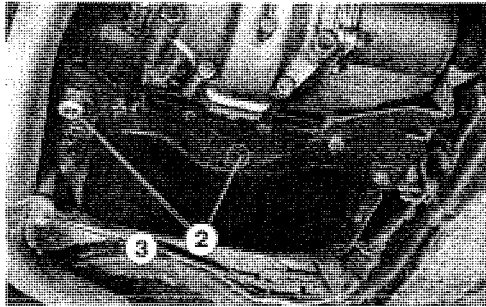


- Die Gummischläuche abklemmen. Gegebenenfalls den Entgasungsbehälter lösen und auf den Motor legen.



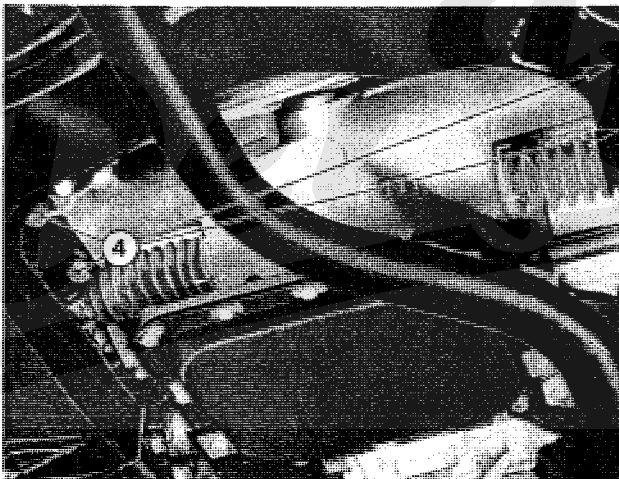
- Je nach Kupplungstyp die Rückholfeder der Gabel und den Nehmerzylinder ausbauen, ohne ihn von der hydraulischen Leitung zu trennen.
- Die Auspuffleitung vom Auspuffkrümmer trennen (bei den Modellen mit Ansaugluftvorwärmanlage den Anschlussstutzen **(1)** ausbauen).
- Die Betätigungszüge und -stangen des Vergasers und die Gangschalt- und Gangwählstangen abklemmen.

PEUGEOT



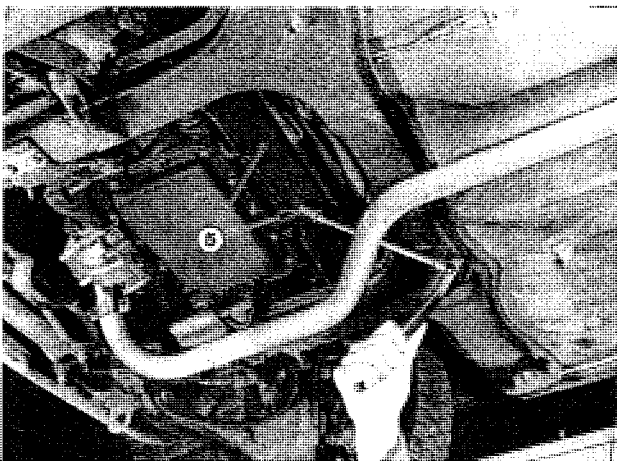
ARBEITSGÄNGE UNTER DEM FAHRZEUG

- Öl ablassen,
- 2 Stopfen (2).
- 3 Stopfen (1).
- Die Schraube (3) und die Befestigungsschelle des Auspuffrohres ausbauen.



NUR BEFESTIGUNG 4 GUMMILAGER

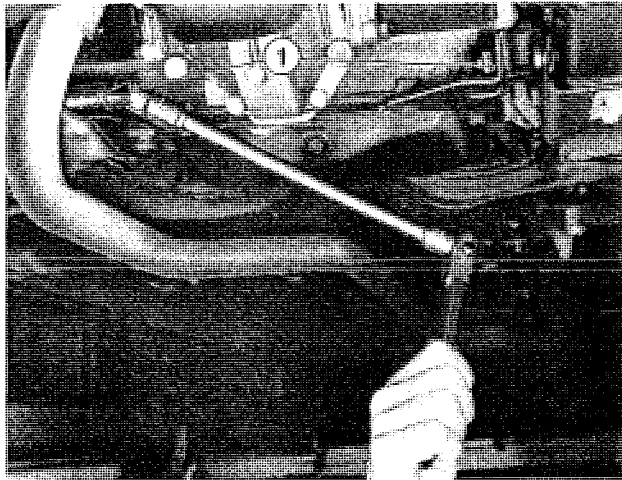
- Die Befestigungsmuttern der Lenkung ausbauen.
- 4 - Lenkung mit Verbindungsstange.
- 5 - Lenkung mit einfacher Stange.



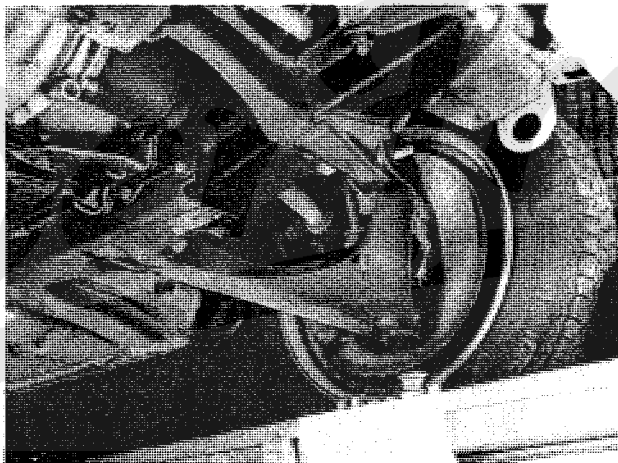
MOTOR

AUSBAU DES TRIEBWERKBLOCKS

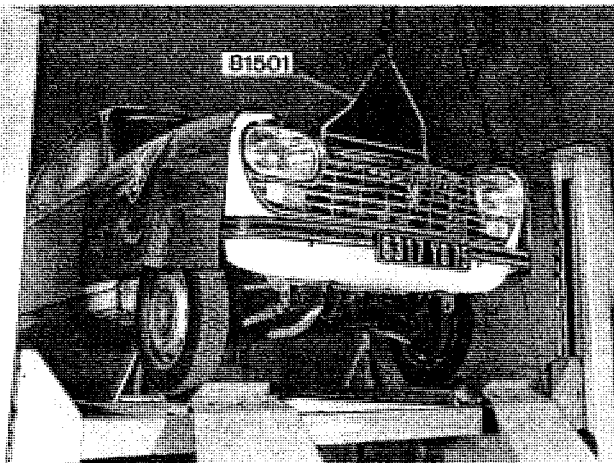
1 02 05⁽²⁾



– Die Muttern der unteren Gummilager(1) ausbauen .



– Auf jeder Seite ausbauen :
- die Muttern der Gelenkbolzen,
- die Stangenmutter (bei Fahrzeugen mit Drehstab).



– Das Fahrzeug mit hängenden Rädern unter dem Triebwerkblocktragrahmen an den für den Wagenheber vorgesehenen Stellen aufbocken.

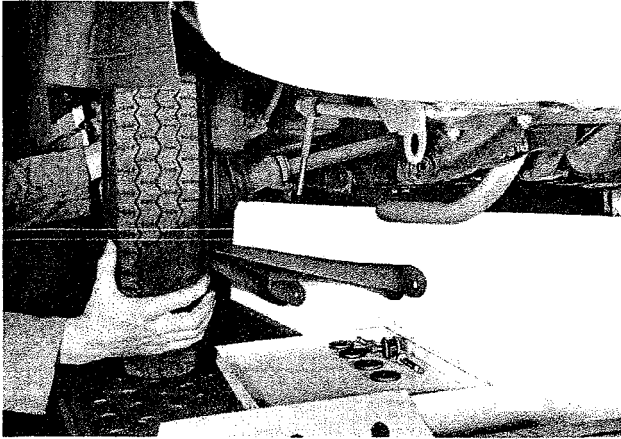
PEUGEOT

02 06⁽²⁾

1

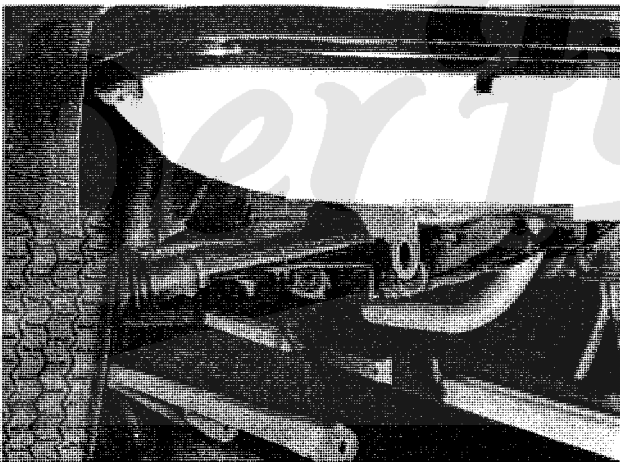
MOTOR

AUSBAU DES TRIEBWERKBLOCKS

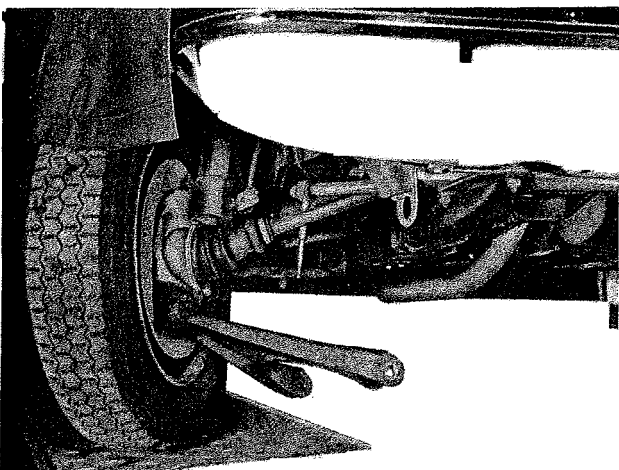


Auf beiden Seiten

- Den Dreiecklenker vom Triebwerkblocktragrahmen lösen.
- Das Aufhängungselement spreizen, bis die Gelenkwelle freiliegt.



- Die Gelenkwelle mittels des Haltebügels **0.0407** festhalten.



- Bei den Modellen mit Drehstab die Gelenkwelle gemäss nebenstehender Abbildung vorne am Triebwerkblocktragrahmen festhalten.

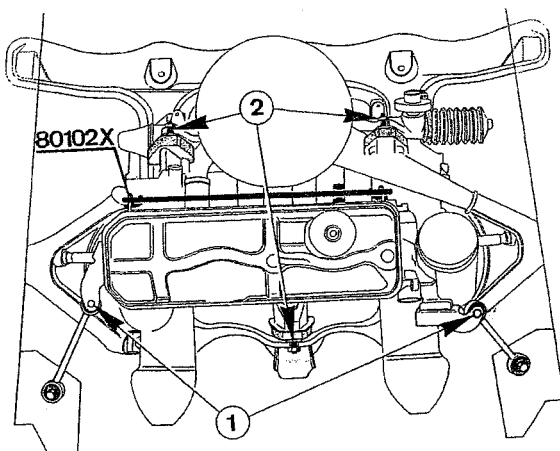
ACHTUNG :

Jegliche Stossbeschädigung der Auflageflächen der Dichtringe der Gelenkwellen vermeiden.

MOTOR

AUSBAU DES TRIEBWERKBLOCKS

1 02 07

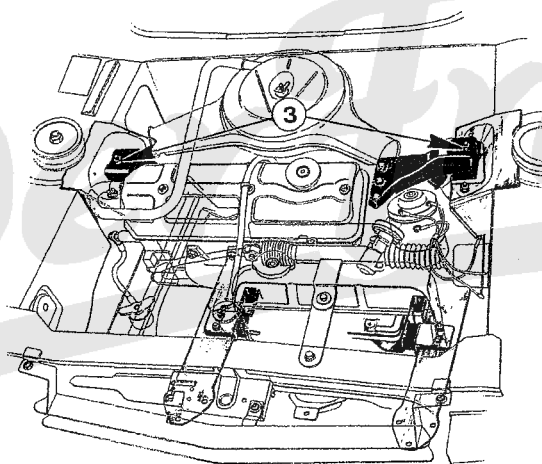


Befestigung durch 3 gummilager

BEFESTIGUNG DURCH 3 GUMMILAGER

(204 bis Salon 1968)

- Die Reaktionsstangen (1) lösen.
- Mit dem Flaschenzug leicht anheben, um die Gummilager zu entlasten.
- Die Befestigungsmuttern der Motorgummilager (2) ausbauen.

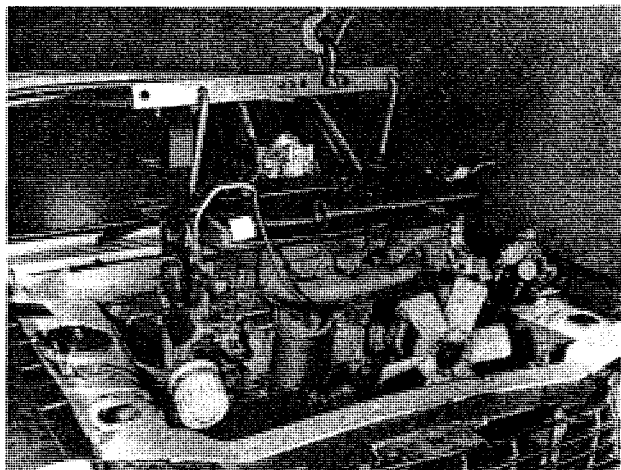


Befestigung durch 4 gummilager

BEFESTIGUNG DURCH 4 GUMMILAGER

(204 ab Salon 1968 und 304 alle Typen)

- Die Befestigungsmuttern an den oberen Gummilagern (3) ausbauen.



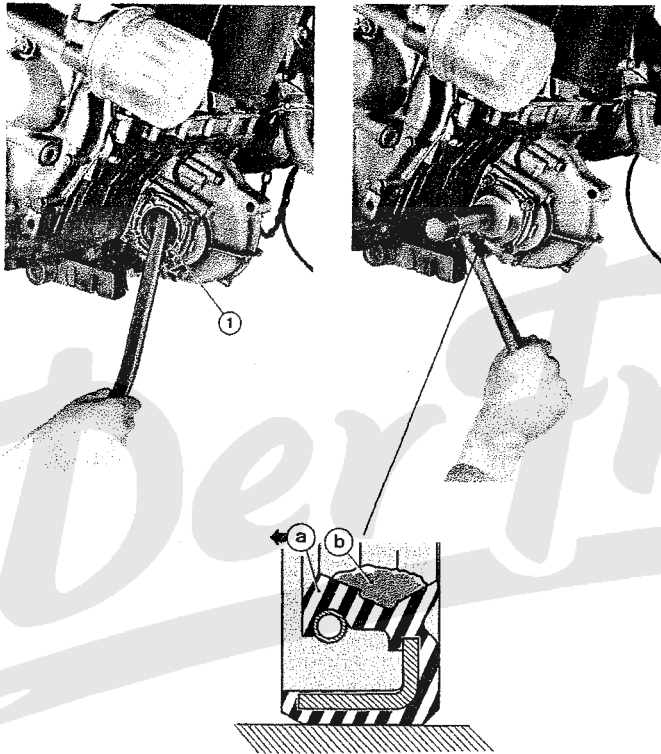
- Den Motor leicht anheben und das Tachometerantriebsritzel ausbauen.

- Den Triebwerkblock beim Herausnehmen leicht kippen, um zu vermeiden, dass er mit dem Lenkgehäuse und der Auspuffanlage in Berührung kommt.

PEUGEOT

– Sich vergewissern, dass auf dem Zylinderblock an den hierfür vorgesehenen Stellen eingeprägt sind (siehe Seite 01 01, Baugruppe 1):

- die Seriennummer des Fahrzeuges,
- die Motornummer,
- der oder die Identifizierungsbuchstaben des Motors.



– Die Dichtungen (1) falls notwendig austauschen (Lippe (a) nach innen).

– Den Zwischenraum zwischen den beiden Lippen (b) mit Talg oder Fett auffüllen.

– Grundsätzlich austauschen :

- Die Dichtung des Auspuffkrümmers.
- Die Unterlegscheiben.
- Die Nylstop-Mutter.

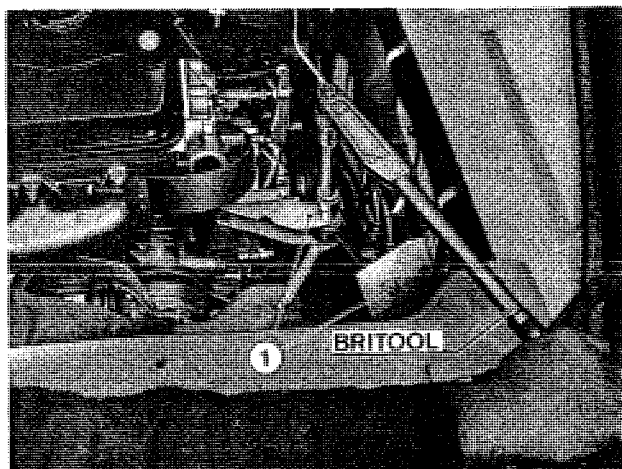
– Saubere und fehlerfreie Teile verwenden.

MOTOR

EINBAU DES TRIEBWERKBLOCKS

1

02 09



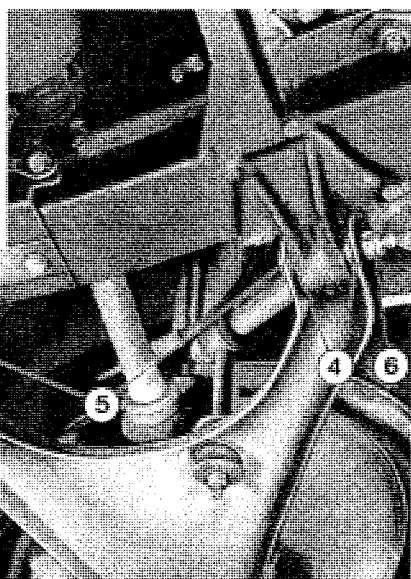
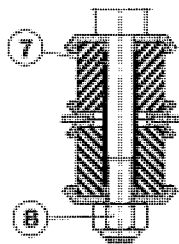
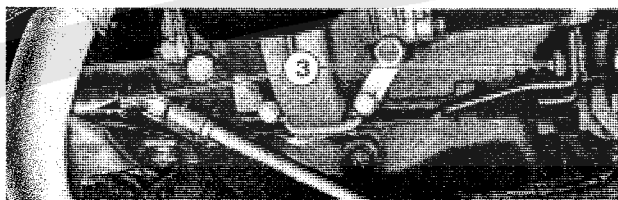
BEFESTIGUNG DURCH 3 GUMMILAGER

- Den Triebwerkblock auf seine Halterungen herablassen.
- Den Flaschenzug leicht gespannt lassen und die Befestigungsmuttern der 3 Gummilager mit **3,5 m.kg** anziehen.
- Die Traverse 8.0102 X aushaken.
- Die Bolzen (1) mit **1,75 m.kg** anziehen.



BEFESTIGUNG DURCH 4 GUMMILAGER

- Den Triebwerkblock auf seine Halterungen herablassen.
- Die Traverse aushängen 8.0102 X.
- Die oberen Muttern (2) und dann die unteren (3) mit **3,5 m.kg** anziehen.
- Die Befestigungsschrauben des Lenkgehäuses mit **3,5 m.kg** anziehen.

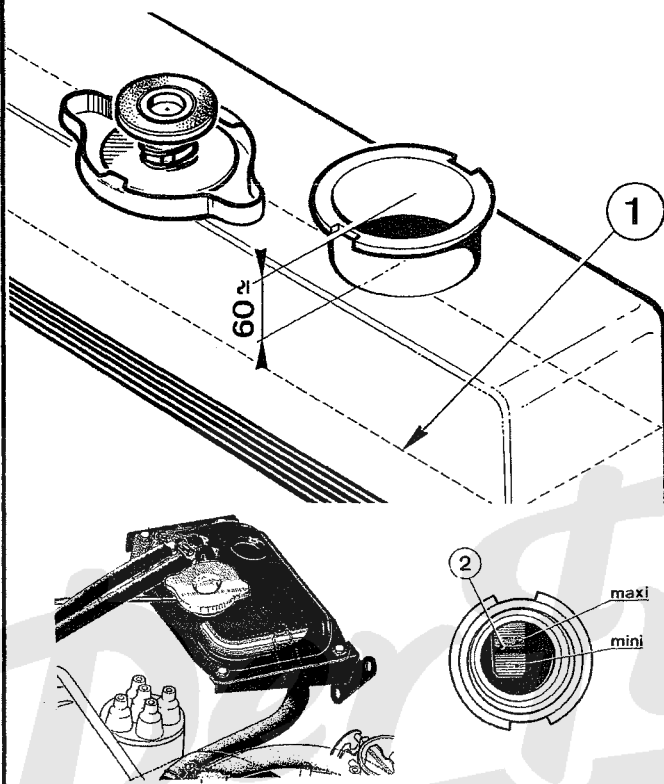


ABSCHLIESSENDE ARBEITSGÄNGE

Verbinden :

- Die Gelenkwellen mit dem Vorderachsgetriebe, ohne die Dichtungen zu beschädigen.
- Die Dreiecklenker mit dem Triebwerkblocktragrahmen :
 - **neue** Antidröhscheiben (4) dazwischenfügen,
 - die Gelenkbolzen (5) eintalgen und mit dem Kopf nach innen einführen,
 - die Nylstop-Muttern (6) **ohne festzuziehen** anschrauben.
- Den Drehstab mit den Dreiecklenkern :
 - ohne das Distanzrohr (7) zu vergessen
 - die Nylstop-Muttern (8) **ohne festzuziehen** anschrauben.

Die Zubehörteile in umgekehrter Reihenfolge zum Ausbau einbauen und anschliessen.



KÜHLSYSTEM :

Ausschliesslich das Frostschutzmittel Esso oder Peugeot verwenden.

Füllmenge :

- ohne Entgasungssystem **5,8 Liter (dm³)**
(der Normalstand nach der Probefahrt liegt ca. 6 cm unter der Kühleröffnung (1)).
- *mit Entgasungssystem (Länder mit extrem niedrigen Aussentemperaturen) **6,7 l (dm³)**.
(die gekrümmte Lasche (2) im Entgasungsbehälter gibt den Flüssigkeitsstand nach der Probefahrt bei kaltem Motor an).

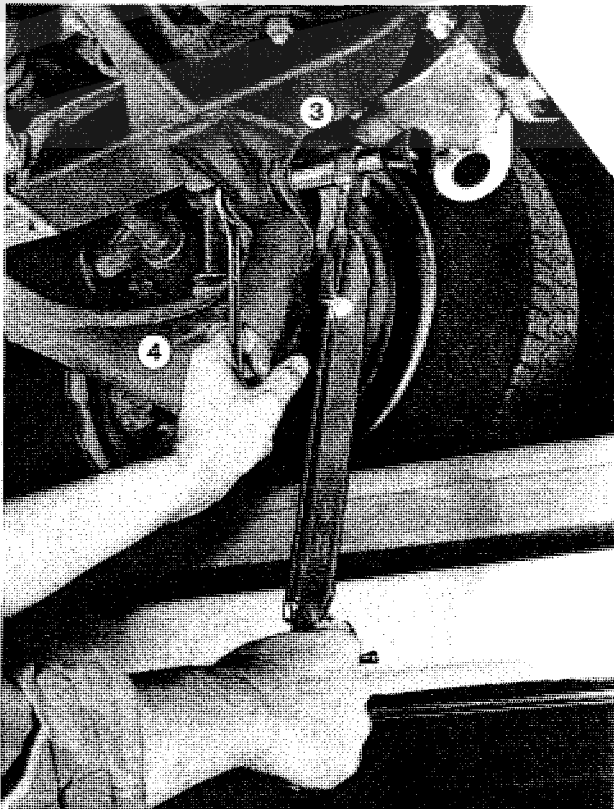
SCHMIERSYSTEM

Zu jeder Jahreszeit die Ölsorten.

ESSO UNIFLO 10 W 50 verwenden.

Füllmenge : **4 Liter (dm³)**.

* Wurde ebenfalls in das Coupé und Cabriolet 304 S bis Salon 1972 eingebaut.



- Das Fahrzeug einige Meter laufen lassen, damit es seine normale Lage einnimmt.

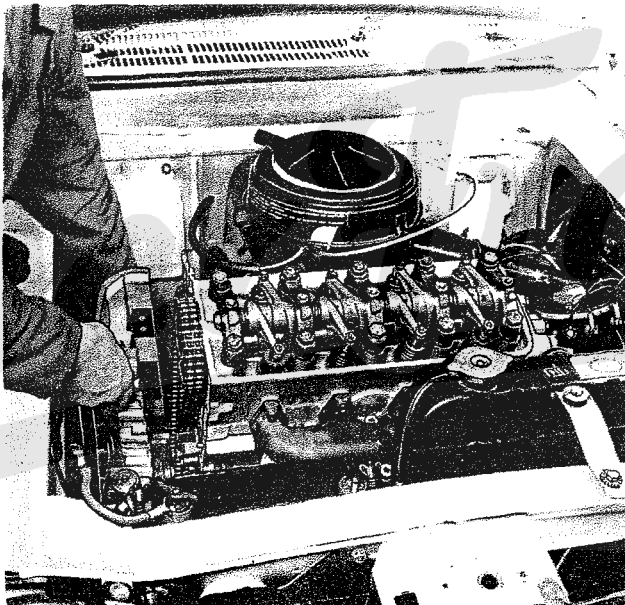
– Anziehen :

- die Nylstop-Muttern (3) mit 3,5 m.kg.
- die Nylstop-Muttern (4) mit 1,75 m.kg.

MOTOR
AUSBAU DES STEUERGEHÄUSES

1

02 11



- Kotflügelschoner anbringen.
- Batteriekabel abklemmen.
- Motoröl ablassen.
- Die zu demontierenden Teile sorgfältig reinigen.
- Die Zylinderkopfhaube ausbauen.
- Den Öldruckschalter abklemmen.
- Kraftstoffleitungen an der Kraftstoffpumpe lösen.
- Die Zündspule abklemmen und ausbauen.
- Die rechte Reaktionsstange der Motoraufhängung ausbauen.
- Zündverteilerkabel lösen. Verteiler ausbauen.
- Die Befestigungsschrauben des Steuergehäuses und Massekabel ausbauen.
- Das rechte Gehäuse ausbauen.

ANMERKUNG - Auf die Dichtungsfläche des Steuergehäuses achten. Den Motor, der elastisch gelagert ist, nötigenfalls -während das Steuergehäuse herausgenommen wird- einseitig leicht zum linken Kotflügel hin schieben.

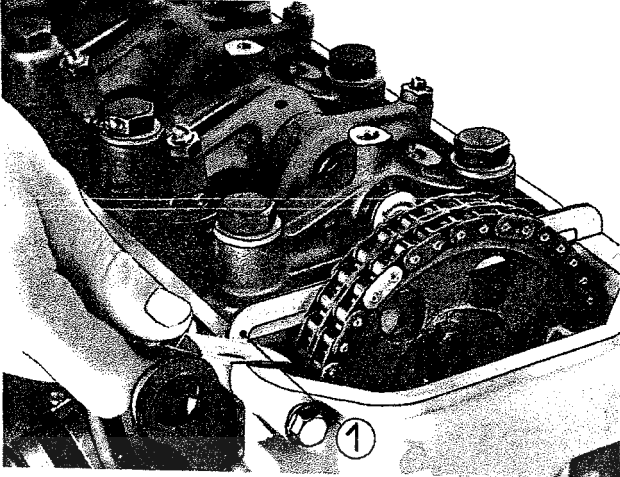
Bei einer Intervention an der Steuerung oder am Kettenspanner sich auf die Anweisungen auf Seite 10 - 11 und 10 - 12 beziehen.

PEUGEOT

02 12

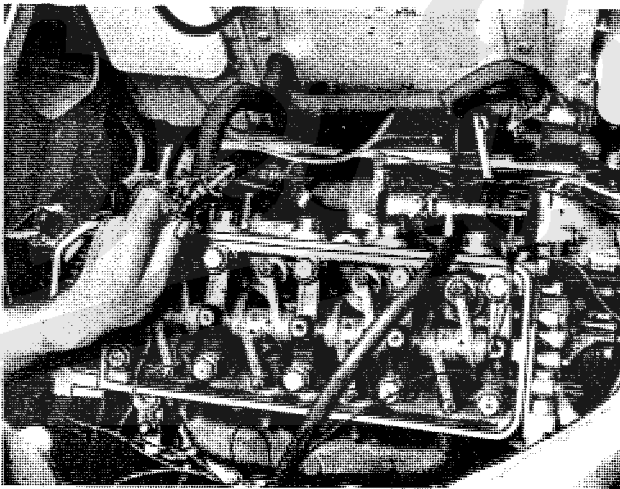
1

MOTOR EINBAU DES STEUERGEHÄUSES



Für den Wiedereinbau siehe Anweisungen auf Seite 10.05 und 10.06.

- Das Massekabel wieder anschliessen.
- Die rechte Reaktionsstange an der Motoraufhängung wieder anbringen, wobei neue «Nyl-stop»-Muttern von 8.125 zu verwenden sind, mit 1,5 - 2 mkg anziehen.
- Die Zündspule anbringen und anschliessen.

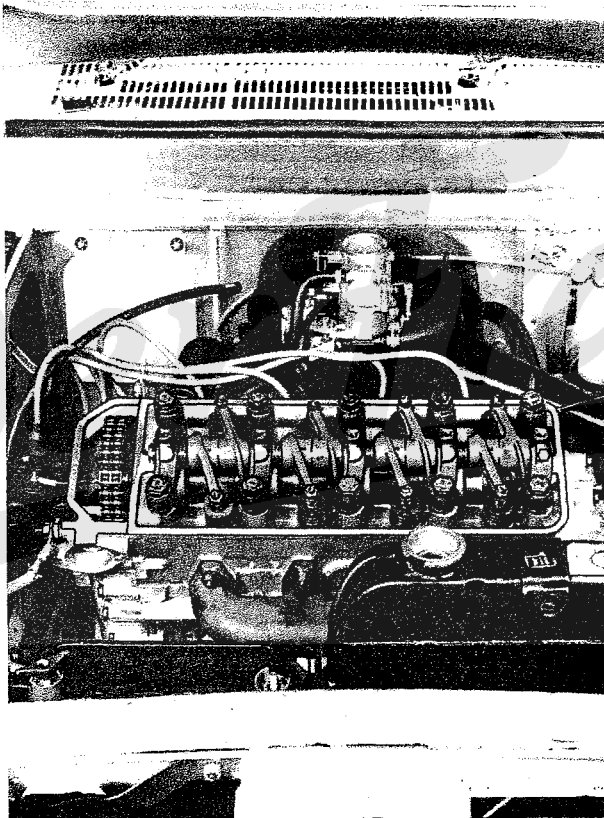


- Kraftstoffleitung der Kraftstoffpumpe anschliessen.
- Den Öldruckschalter anschliessen.
- Den Zündverteiler kontrollieren und gegebenenfalls instand setzen.
- Batterie und Zündverteiler anschliessen.
- Zündverteiler einstellen durch Drehen der Kurbelwelle mit dem Klauenschlüssel 8.0118 A.

- Die Zylinderkopfhaube wieder aufsetzen. Neue Dichtungen verwenden.
- Die 3 Befestigungsschrauben mit 0,50 - 0,75 mkg anziehen.
- Ölfüllung 4,5 l (dm³) mit ESSO EXTRA MOTOR 20 W/30/40 vornehmen.

MOTOR
AUSBAU DES ZYLINDERKOPFES

1 02 21⁽¹⁾



- das Motoröl ablassen,
- die Kühlflüssigkeit ablassen,
- die Batterie abklemmen und das Anlasserkabel an der Zylinderkopfhaube aushängen,
- die Zylinderkopfhaube und den Luftfilter ausbauen.
- Abklemmen, bzw. lösen :
 - das Massekabel am Zylinderkopf,
 - die Zündkabel, Zündkabelsatz mit Verteilerdeckel herausnehmen,
 - den Öldruckschalter,
 - die Zündspule, (diese ausbauen),
 - den Zündverteiler, (diesen ausbauen),
 - die Lichtmaschine und das Fernthermometer,
 - die Kraftstoffleitungen an der Kraftstoffpumpe,
 - die Heizschläuche am Zylinderkopf, Ansaugrohr und Vergaser,
 - die Starter- und Gaszüge.
- Aushängen :
 - die obere Kühlerhalterung und den oberen Kühlerschlauch ausbauen,
 - den Auspuffkrümmer und den Auspufftopf ausbauen,
 - die rechte und linke Reaktionsstange (Motoraufhängung) von ihren Halterungen am Zylinderkopf und Steuergehäuse,
 - die zwei Haltetaschen am Ansaugrohr, die 4 Schlauchbinder der Schläuche am Zylinderkopf lösen.
- Das Ansaugrohr zusammen mit dem Vergaser ausbauen,
- den Riemenspanner lösen und die Lichtmaschine ausbauen.

PEUGEOT

3-68

Annulliert und ersetzt die Seite 02 21 und 02 22 der Baugruppe 1.

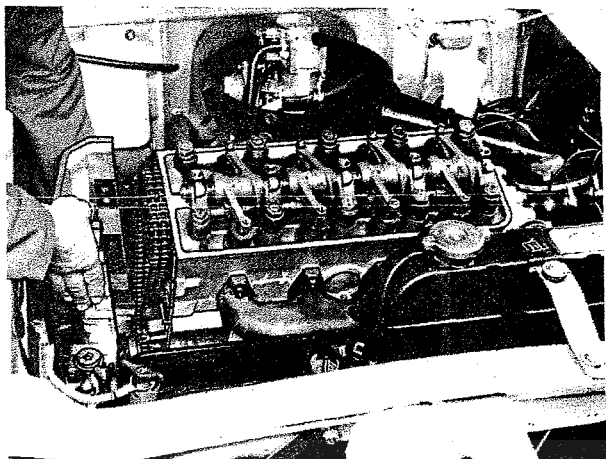
Werkstattunterlagen 204 - Ref. 812 D

02 22⁽¹⁾

1

MOTOR

AUSBAU DES ZYLINDERKOPFES

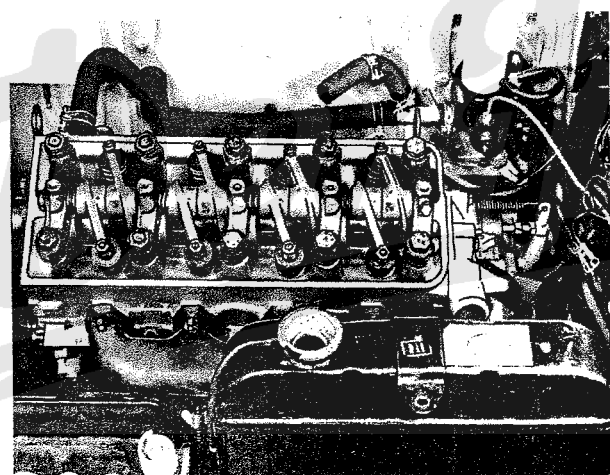


- Die Auflageflächen der Teile, die zusammengebaut werden, sowie deren Umgebung, sorgfältig reinigen.

- Das Steuergehäuse ausbauen.

ANMERKUNG :

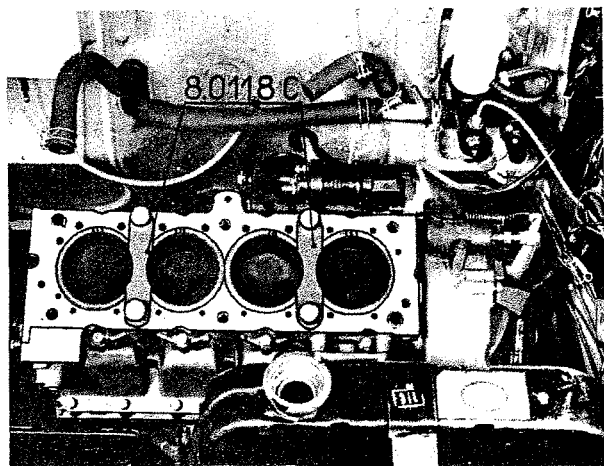
Um den Ausbau des Steuergehäuses zu erleichtern, bzw. die Dichtfläche des Steuergehäuses nicht zu beschädigen, den elastisch gelagerten Motor leicht nach links zurückdrücken.



- Den Stirnrackenspanner entspannen,

- das Nockenwellenzahnrad und die Kette ausbauen,

- die Zylinderkopfschrauben ausbauen und die Muttern sammeln.



- die Kipphebelwelle, den Zylinderkopf mit Dichtung ausbauen.

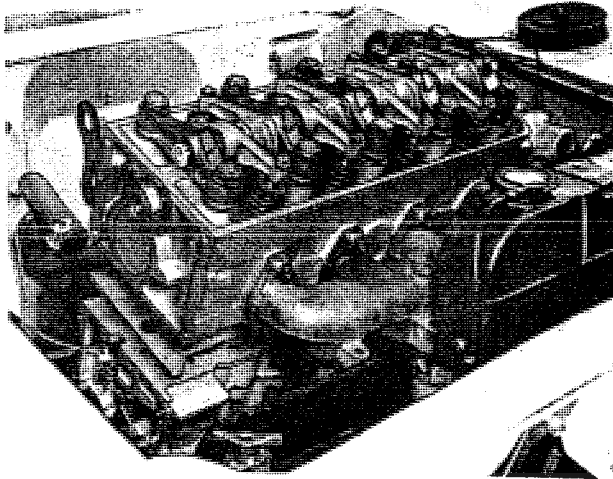
WICHTIG

Bei den Motoren mit einteiligem Zylinderblock ist unbedingt zu beachten, dass der Zylinderkopf um den Zentrierstift an der Steuergehäuseseite geschwenkt wird, um ein Anheben der Zylinderlaufbüchsen zu vermeiden. Die Schwenkung geschieht ohne Anheben an der Kupplungsseite.

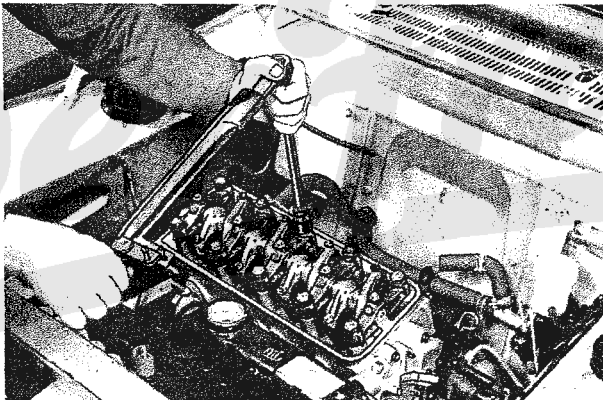
- die Büchsen mit den Spannflanschen Nr. 8.0118 C festsetzen.

MOTOR
EINBAU DES ZYLINDERKOPFES

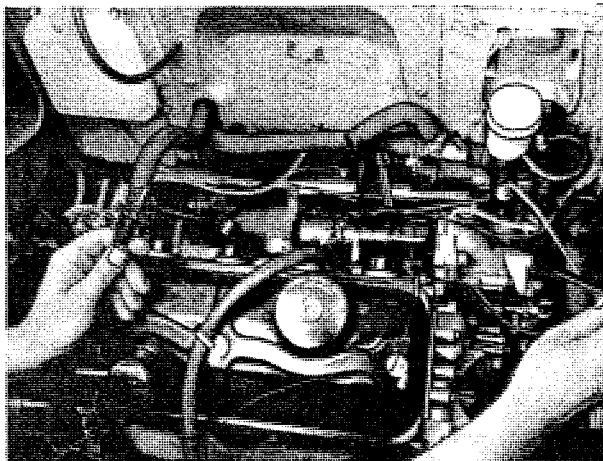
1 0225⁽¹⁾



- die Spannflansche von den Zylinderlaufbüchsen abbauen.
- die Zylinderkopfdichtung auf den Zylinderblock legen :
 - 1 - Zylinderblock «zweiteilig»
 - Dichtung (Teile-Nr. 0203.30) mit gekochtem Leinöl bestreichen.
 - 2 - Zylinderblock «einteilig»
 - CURTY-Dichtung (rote Farbe) (Teile-nr. 0203.28) :
Die Ringflächen der Dichtung mit einem Ölfilm aus gekochtem Leinöl bestreichen.
 - REINZ-Dichtung (Teile-Nr. 0203.34) : trocken einbauen.
- Den Zylinderkopf laut Anweisungen auf den Seiten 04 06 u. 04 07 aufsetzen.



- Die Zylinderkopfschrauben vorerst mit
 - 4 mkg. anziehen
 - dann endgültig :
(beim zweiteiligen Zylinderblock : mit 6 mkg)
(beim einteiligen Zylinderblock : mit 5,5mkg)
- die Ventile einstellen, Einlassventil : 0,10 mm
Auslassventil : 0,25 mm
- das Steuergehäuse laut Anweisungen auf Seite 10 05 und 10 06 einbauen.
- die Zylinderkopfhaube einbauen.



- Den Zündverteiler durch Drehen der Kurbelwelle mit dem Klauenschlüssel 8.0118 A einstellen,
- das Ansaugrohr und den Vergaser einbauen,
- die Gas- und Starterzüge wieder einhängen,
- den Luftfilter anbringen,
- die Lichtmaschine einbauen, alle elektrischen Kabel anschliessen,
- den Antriebsriemen und die Spannrolle einbauen, den Riemen auf 1-2 % spannen,
- sämtliche Wasserleitungen und Zubehörteile in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaues wieder einbauen.

PEUGEOT

3-68

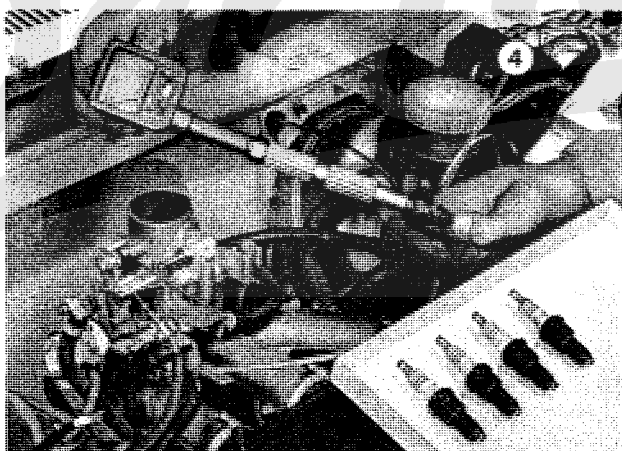
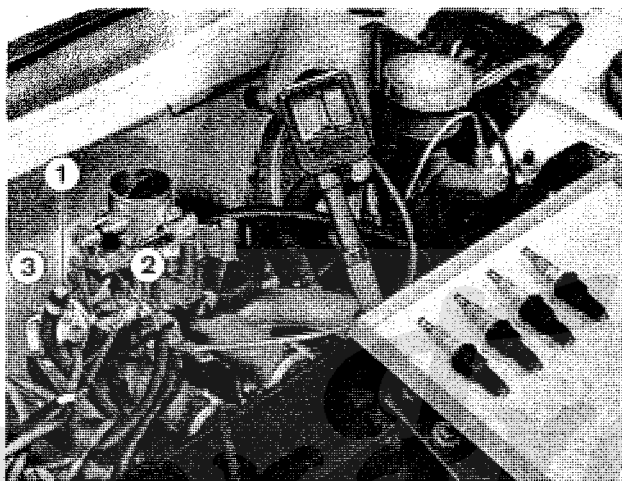
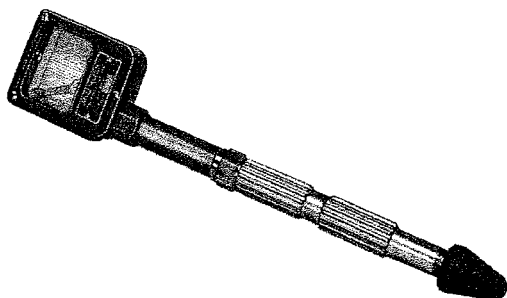
Annulliert und ersetzt die Seite 02 25 der Baugruppe 1.

Werkstattunterlagen 204 • Ref. 812 D

MOTOR

KONTROLLE DER DRUCKWERTE AM VERDICHTUNGSSENDE

1 02 31



EMPFOHLENES WERKZEUG

- Verdichtungsdruckschreiber
Motometer Ref. 623,000 1004.

Diese Kontrolle muss bei warmem Motor vorgenommen werden (ca. 80°C)

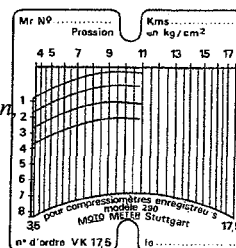
- Das Luftfilter ausbauen.
- Die Benzinzufuhrleitung (1) bei **abgestelltem Motor** vom Vergaser abklemmen und verstopfen.
- Den Motor anlassen und laufen lassen, bis der Vergaser vollständig leer ist.
- Das Stromversorgungskabel des Primärstromkreises von der Zündspule (2) abklemmen.
- **Den Gasbetätigungssektor (3) in der Vollgasstellung festsetzen.**
- Die Kerzen ausbauen.
- Mit dem Zylinder Nr. 1 beginnen, das Gerät fest in den Kerzensitz drücken.
- Den Anlasser 4 Sekunden lang betätigen.
- Das Gerät durch Eindrücken des Stiftes auf der Spitze des Gummikegels (4) entspannen.
- Die Stellung des Diagrammhalters ändern und die oben beschriebenen Arbeitsgänge bei den anderen Zylindern durchführen.

Druckwerte am Verdichtungsende bei einem Motor in einwandfreiem Zustand :

- Verdichtungsdruck 8,8,11 kg/cm²
- Verdichtungsdruck 7,6,10 kg/cm²
- **Höchstunterschied zwischen den Zylindern : 1 kg/cm²**

HINWEIS - Ein Unterschied von mehr als 1 kg/cm² kann insbesondere bedingt sein durch

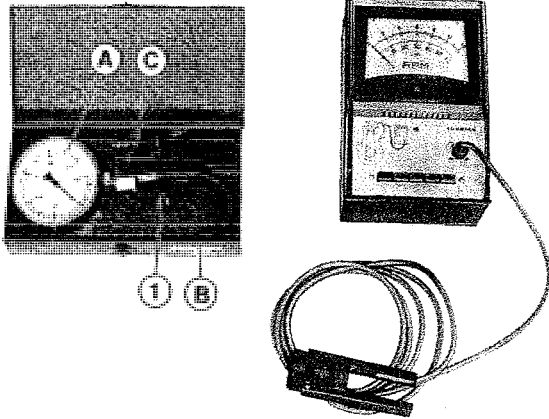
- ungenaue Ventileinstellung,
- zerstörte Zylinderkopfdichtung,
- schlechte Auflage zwischen den Ventilen und den Ventilsitzen
- Kolbenringe usw...



PEUGEOT

MOTOR

ÖLDRUCKKONTROLLE



ZU VERWENDENDEN WERKZEUG

8.1303 – Werkzeugkasten für Druck- und Unterdruckkontrolle.

A - Manometer.

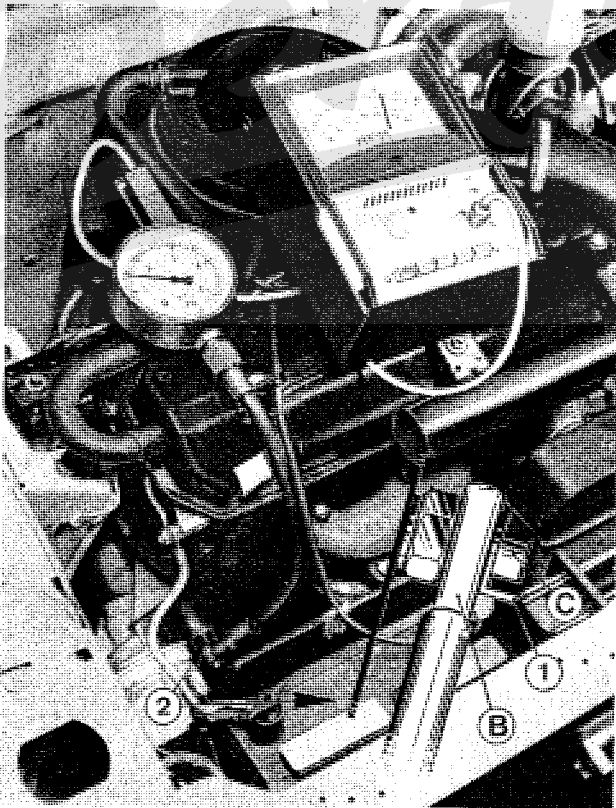
B - Schlauch für Öldruckkontrolle.

C - Anschlussstück für Öldruckkontrolle.

1 - Sicherungsstift.

EMPFOHLENES WERKZEUG

Drehzahlmesser Souriau Ref. 1494



– Das Manometer bei abgestelltem Motor anstelle des Öldruckschalters (2) anschliessen.

- die Kontrolle muss bei einer Temperatur in der Ölwanne von 90° C durchgeführt werden.

– Bei kaltem Motor (Raumtemperatur 20° C).

- ein Ansteigen der Temperatur bei 3500 U/min bewirken und 5 Minuten nach dem 1. Einschalten des auskuppelbaren Ventilators kontrollieren.

Normale Druckwerte bei einem neuen Motor

bei 850 U/min	bei 2000 U/min	bei 4000 U/min
1 bis 2 bar	3,2 bis 4,1 bar	3,4 bis 4,3 bar

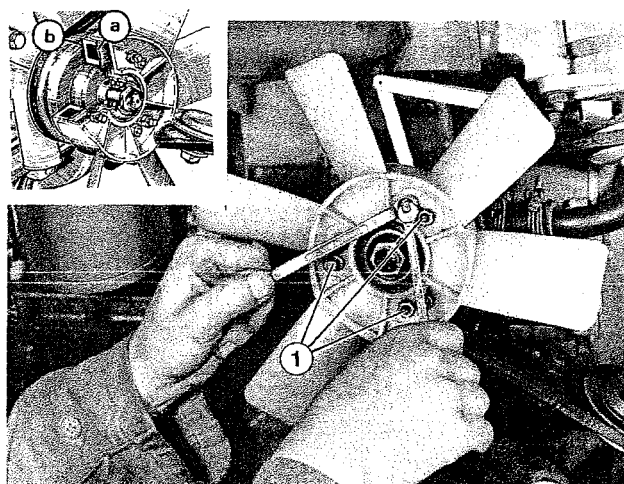
ANMERKUNG - Normale Drucksenkung entsprechend der Kilometerleistung des Motors ca. 0,4 bar.

MOTOR

KONTROLLE AUSK. VENTILATOR

1

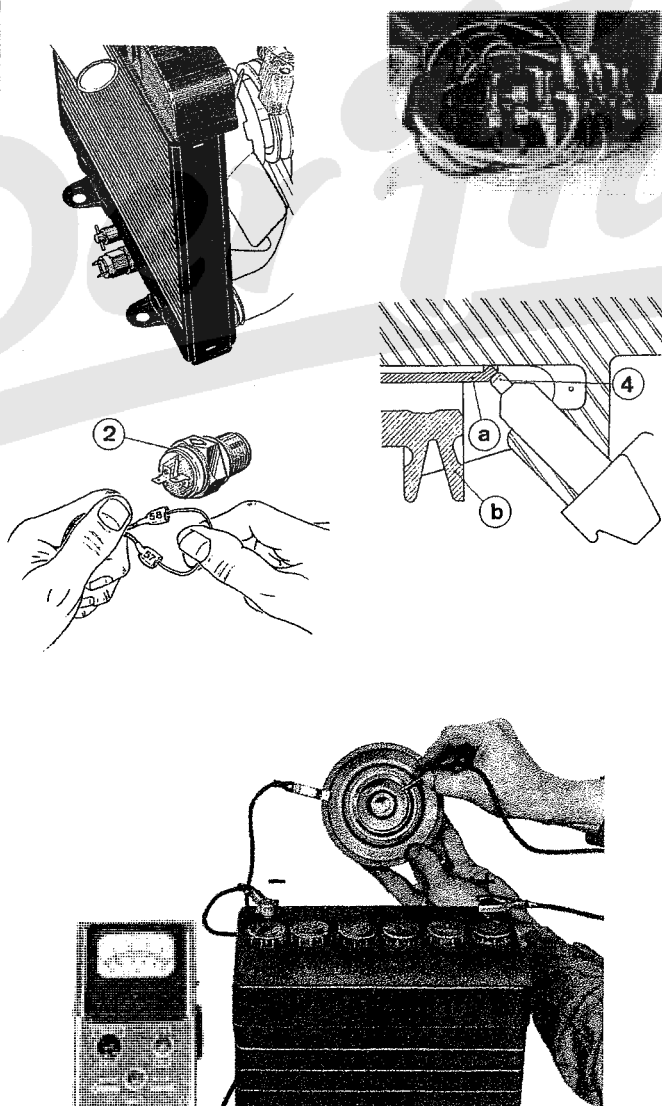
02 33



BETRIEBSKONTROLLE

Das Spiel zwischen Anker (a) und Elektromagnet (b) muss bei ausgeschalteter Zündung, 0,3 mm betragen.

- An drei Punkten messen, die Einstelllehre 0,30 mm auf Höhe der Einstellschrauben (1) einführen.
- Die Kontermuttern anziehen.



- Die Zündung einschalten, ohne den Anlasser zu betätigen.
- Den Stromkreis zwischen den beiden an den Wärmekontaktschalter (2) angeschlossenen Kabeln schließen ; das Auskuppelungsgeräusch des Ventilators muss vernehmbar sein.
- Wenn der Ventilator nicht einkuppelt, nacheinander kontrollieren.

- die Sicherung (3),
- das Kabel 57, das Kabel 58,
- die Kohle (4), die Befestigung des Kohlenhalters,
- den Elektromagneten (Wird dieser Arbeitsgang am Fahrzeug ausgeführt, darauf achten, dass keine Kurzschlüsse und keine Kratzer auf dem Schleifring verursacht werden).

Bei einer Betriebsspannung von 12 V muss ein Strom von 0,7 bis 0,9A zwischen Schleifring (a) und Riemenscheibe (b) fließen.

- Die Einheit Riemenscheibe Elektromagnet austauschen, wenn :
 - die Stromstärke unter 0,7A liegt (Wicklung unterbrochen),
 - die Stromstärke mehr als 0,9A beträgt (Wicklung an Masse angeschlossen),
 - der Schleifring verformt oder verkratzt ist.

Kontrolle des Wärmekontaktschalters

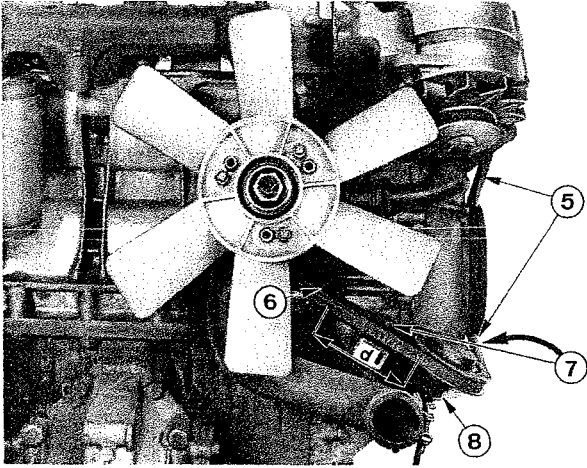
- Den Motor anlassen und mit einem in den Kühler oder den Entgasungsbehälter eingeführten Thermometer kontrollieren.

Einkuppeln: $87^{\circ} \text{C} \pm 3^{\circ} \text{C}$
 Auskuppeln: $79^{\circ} \text{C} \pm 3^{\circ} \text{C}$

PEUGEOT

MOTOR

KONTROLLE DER SPANNUNG DES LICHTMASCHINENKEILRIEMENS



SPANNUNG DES LICHTMASCHINENKEILRIEMENS

- Maximale Verdrehung 90° (5).
- Zwei 100 mm entfernte Markierungen auf dem entspannten Keilriemen anbringen.
- Die Mutter (6) (Schraube (7) und Mutter (8) gelöst) anziehen, bis der Abstand der Markierungen (d)
 - zwischen 101,5 bis 102 mm mit Lichtmaschine (Wechsel-/Drehstrom)
 - zwischen 102 bis 102,5 mit Gleichstromlichtmaschine beträgt.
- Die Schrauben (7) mit 1,75 m.kg anziehen.
- Die Mutter (8) mit 3,5 m.kg anziehen.

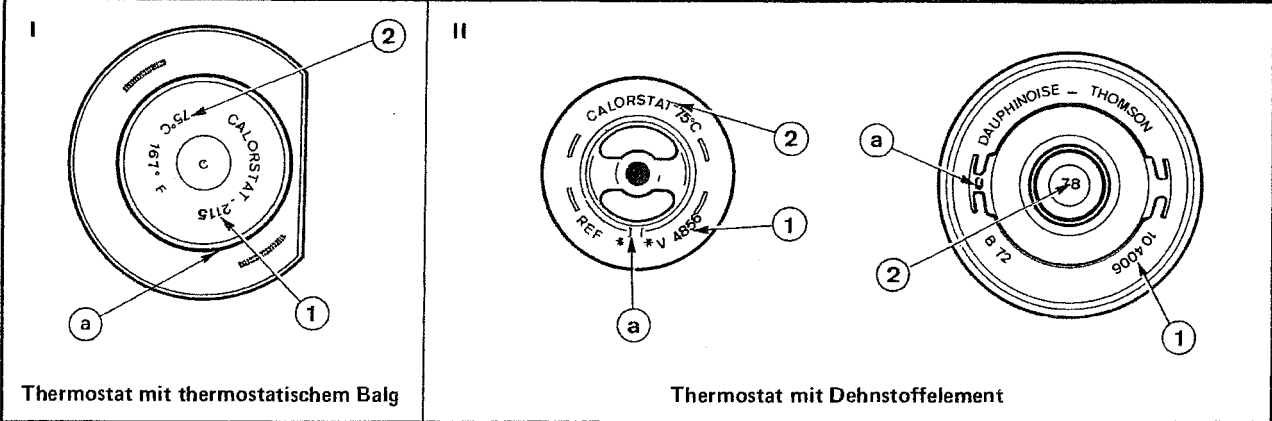
Bei Austausch des Keilriemens ist dieser nach der Probefahrt nachzuspannen.

Der Franzose

MOTOR

IDENTIFIZIERUNG DER THERMOSTATEN

1 02 35



Thermostat mit thermostatischem Balg

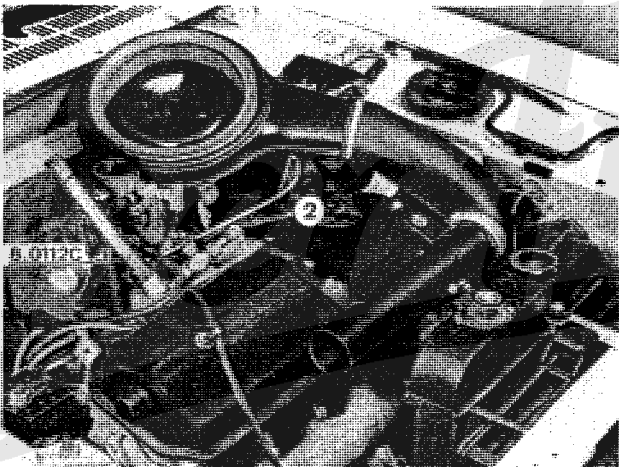
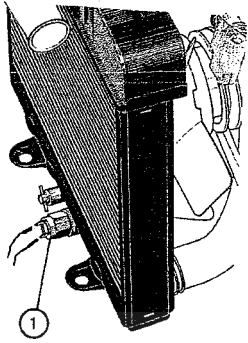
Thermostat mit Dehnstoffelement

(1) Referenz (2) Öffnungstemperatur (a) Wasserdurchlassöffnung

	Referenz	Öffnungs- temperatur	Temperatur für einen Ventilhub von :			Teile-Nr.
			7,5 mm	8 mm	9 mm	
Innenthermostat (Typ I)	Thermostat bei Motor mit ausk. Ventilator ausser im Winter bei 204 - 304 für Länder mit extrem niedrigen Aussentemperaturen (Calorstat)	1717	75°C	87°C		1337.18
	Thermostat bei Motor mit nicht auskuppelbarem Ventilator (Calorstat)	2115	78°C	90°C		1337.14
	Thermostat im Winter bei 204 - 304 für Länder mit extrem niedrigen Aussentemperaturen (Calorstat)	3553	88°C	100°C		1337.19
Zugänglicher Thermostat (Typ II)	Thermostat bei Motor mit ausk. Ventilator ausser im Winter bei 204 - 304 für Länder mit extrem niedrigen Aussentemperaturen Calorstat Dauphinoise - Thomson	V 4856 104006	75°C 75°C	87°C	87°C	1337.20
	Thermostat bei Motor mit nicht auskuppel- barem Ventilator Calorstat Dauphinoise - Thomson	V4868 104006	78°C 78°C	90°C	90°C	1337.21
	Thermostat im Winter bei 204 - 304 ohne Entgasungssystem für Länder mit extrem niedrigen Aussentemperaturen. Calorstat Dauphinoise - Thomson	V 4965 104002	88°C 88°C	100°C	100°C	1337.23
	Thermostat* im Winter bei 204 - 304 mit Entgasungssystem für Länder mit extrem niedrigen Aussentemperaturen Calorstat Dauphinoise - Thomson	V 4863 104002	88°C 88°C	100°C	100°C	1337.27

* Ohne Wasserablassöffnung.

PEUGEOT



KONTROLLE AM FAHRZEUG

- Den Wärmekontaktschalter (1) des auskuppelbaren Ventilators abklemmen.
- Das Thermometer 8.0112 C, bei **geöffnetem Hahn** an die Leitung (2) anschliessen (Wasserzuleitung für Vergaservorwärmung).
- Den Wasserstand im Kühler kontrollieren.
- Den Motor anlassen und warmlaufen lassen.

Der Wassenumlauf im Kühler

- **muss gering sein bis :**
 - 72° bei 204 mit ausk. Ventilator und 304,
 - 75° bei 204 ohne ausk. Ventilator,
 - 86° bei 204 und 304 mit Spezialthermometer im Winter für Länder mit extrem niedrigen Aussentemperaturen,
- **muss stark sein bei 90°**
(100° bei 204 und 304 mit Spezialthermometer für Länder mit extrem niedrigen Aussentemperaturen)

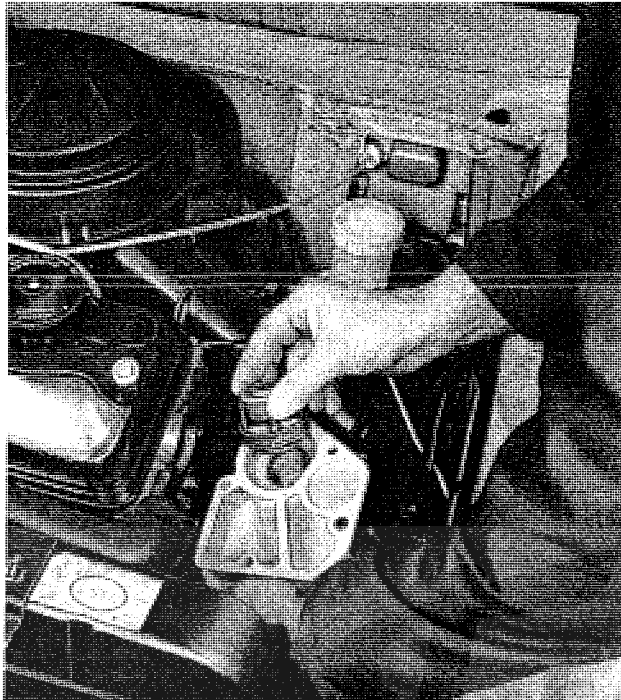
Andernfalls den Thermostaten austauschen.

- Den ausk. Ventilator anschliessen.

MOTOR
THERMOSTAT

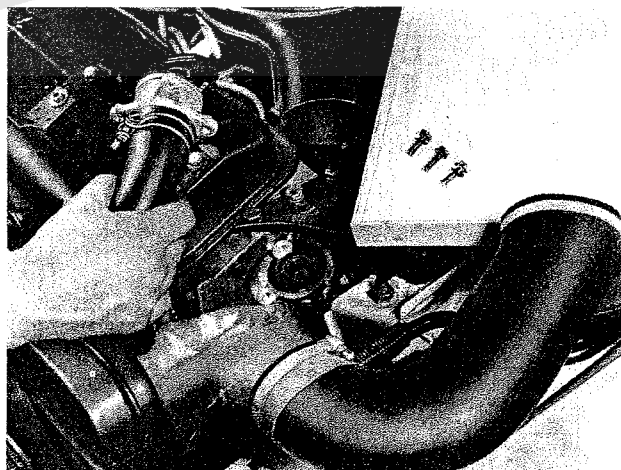
1

02 37



AUSBAU DES INNENTHERMOSTATEN

- Das Kühlsystem entleeren.
- Die Batterie abklemmen.
- Die Lichtmaschine ausbauen, ohne sie abzuklemmen und auf die Kotflügelinnenwand legen.
- **Bei Motorbefestigung durch 3 Gummilager**
 - Die linke Reaktionsstange lösen.
- **Bei Motorbefestigung durch 4 Gummilager**
 - Den Triebwerkblock auf der linken Seite abstützen, ohne ihn anzuheben,
 - Die linke obere Motorhalterung ausbauen.
- Die Lichtmaschinenhalterung und den Thermostaten ausbauen.



AUSBAU DES ZUGÄNLICHEN THERMOSTATEN

- Das Kühlsystem entleeren.
- Die Batterie abklemmen.
- Die Lichtmaschine vor dem ausfließenden Wasser schützen,
- Den Thermostaten ausbauen.

PEUGEOT

3-74

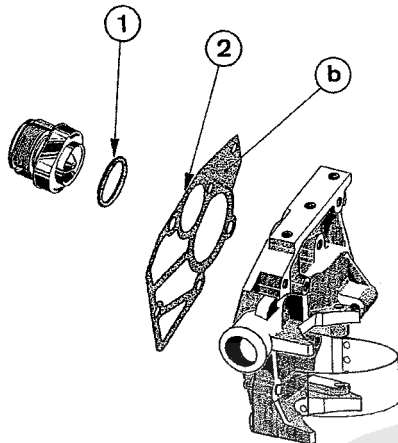
812 D

0238

1

MOTOR

THERMOSTAT



EINBAU

- In umgekehrter Reihenfolge zum Ausbau vorgehen.
- Neue Dichtungen und Unterlegscheiben verwenden .

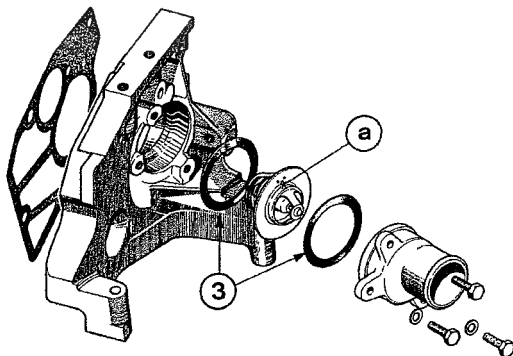
INNENTHERMOSTAT

- Die Dichtung 35 x 41 x 3 (1) mit Talg versehen und den Thermostaten in der Lichtmaschinenhalterung anbringen.

ACHTUNG :

ZWEI NICHT UNTEREINANDER AUSTAUSCHBARE DICHTUNGEN (2).

Das Dichtungsmodell für die Lichtmaschinenhalterung eines durch 3 Gummilager befestigten Triebwerksblocks weist keine Lasche (b) auf.



ZUGÄNGLICHER THERMOSTAT

- Die Wasserdurchlassöffnung (a) vertikal nach oben richten.
- Den Thermostaten zwischen den beiden Gummidichtungen (3) anbringen.

Anzugsdrehmomente :

Lichtmaschinenhalterung auf Zylinderkopf 1,75 m.kg.

Motorhalterung auf :

- Lichtmaschinenhalterung 2 m.kg,
- Zylinderkopf, Zylinderblock und Gummilager 3,25 m.kg.

Lichtmaschine auf Lichtmaschinenhalterung

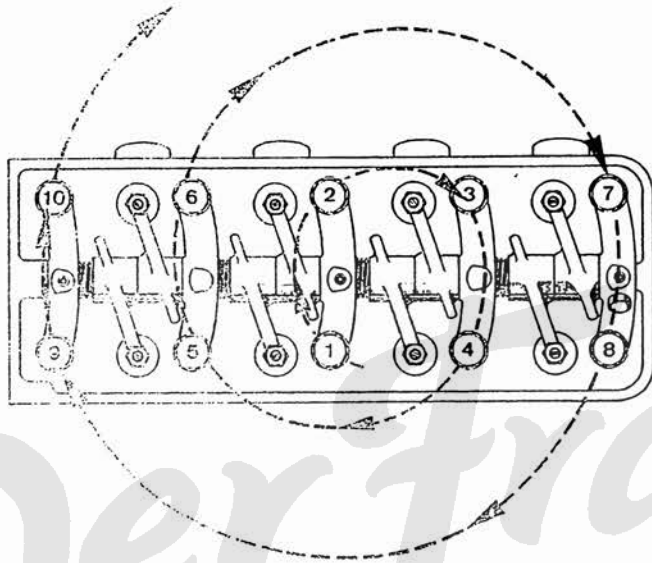
- Bolzen Ø 10 : 4,25 m.kg
- Bolzen Ø 8 : 1,75 m.kg

Gleichstromlichtmaschinen-Befestigungsband 1,25 m.kg

MOTOR

NACHZIEHEN DES ZYLINDERKOPFES UND EINSTELLEN DER VENTILE

1 02 39



ANZIEHEN DES ZYLINDERKOPFES

WICHTIG - Mindestabkühlzeit vor dem Nachziehen :
2 Stunden

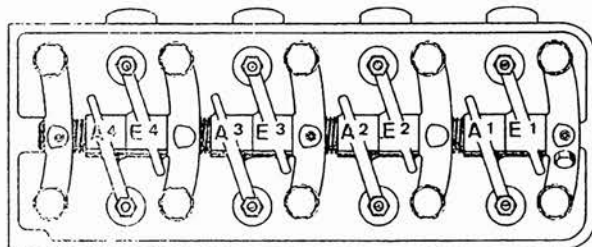
Das Nachziehen des Zylinderkopfes hat ungeachtet des Modells der Zylinderkopfdichtung (Metallasbest, Curty, Reinz) zu erfolgen nachdem das Fahrzeug 1000 km gelaufen ist, nach :

- Verlassen des Werks.
- Ausbau der Zylinderkopfes.
- Austausch des Motors (neu oder Austauschmotor)

Die Schraube (1) um 1/4 Drehung lösen und dann anziehen mit :

- 6 m.kg bei 2-teiligem Zylinderblock,
- 5,5 m.kg bei 1-teiligem Zylinderblock.

Die übrigen neun Zylinderkopfschrauben in der nebenstehend angegebenen Reihenfolge auf die gleiche Weise anziehen.



EINSTELLEN DER VENTILE

Zum Antrieb des Motors den 4. Gang einlegen, ein Rad anheben und in Vorwärtsrichtung drehen.

- Die Ventile in der nebenstehend angegebenen Reihenfolge einstellen.

Spiel in kaltem Zustand

Einlass : 0,10 mm

Auslass : 0,25 mm

Ventil ganz öffnen	Zum Einstellen	
A1	E3	A4
A3	E4	A2
A4	E2	A1
A2	E1	A3

PEUGEOT

0240



MOTOR

MONTAGETABELLE ZÜNDVERTEILER - ZÜNDKERZEN

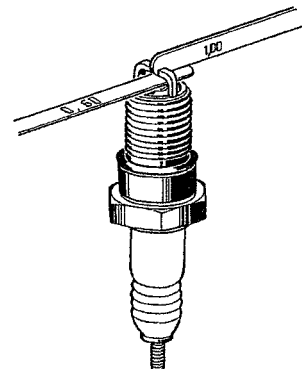
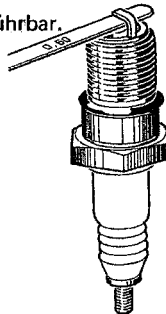
MOTOR	ZÜNDVERTEILER	ZÜNDKERZEN
XK Verdichtung 8,8	M 43	Marchal 35HS od. AC 44 XL
	M 68	Marchal GT34HD od. AC 41/2XLS od. Champion N6Y
XK Verdichtung 7,6	M 59	Marchal 35 HS od. AC 44 XL
XK4 Verdichtung 8,8 und 7,6	M 43 - M 70	Marchal GT34HD od. AC 41/2XLS od. Champion N6Y
XL3 Vergaser 34 PBISA3 (Europe Ralenti)	M 43	Marchal 34/5HS od. AC 41/2XLS od. Champion N7Y
XL3 Vergaser 34 PBISA4 (Europe Cycle)	M 70 ohne Unterdruckversteller	
XL3 (U.S.A. Norm 1971) Vergaser 34 PBISA4 (Markierung PEU 53)	M 70 mit Nachzündungsversteller	
XL3 (U.S.A. Norm 1972) Vergaser 34 PBISA4 (Markierung PEU 82)	M 73 mit Nachzündungsversteller	
XL3S Vergaser 35 EEISA	M 75 ohne Unterdruckversteller	

– Die Zündkerzen müssen alle 10 000 km gereinigt und überprüft, und alle 20 000 km ausgetauscht werden.

Elektrodenabstand 0,60 mm.

AUSTAUSCHBARKEIT - Nur der Zündverteiler M43 kann unter der Bedingung anstelle des Zündverteilers M 68 eingebaut werden, dass die Zündkerzen ebenfalls ausgetauscht werden.

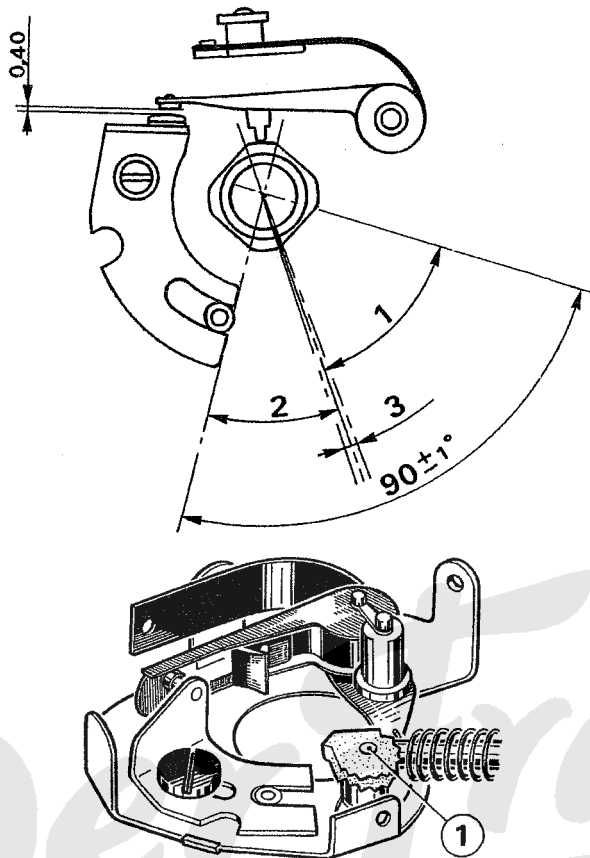
Dahingegen ist der umgekehrte Vorgang nicht durchführbar.



MOTOR

ZÜNDVERTEILER - ZÜNDSPULE

1 02 41⁽¹⁾



ZÜNDVERTEILER

Schliesswinkel : $57^\circ \pm 2^\circ$ (Entspricht einem Kontakt abstand von 0,40 mm).

Verhältnis in Dwell : $63\% \pm 3\%$

Kondensator : 0,2 bis 0,3 μF

1 - Schliesswinkel

2 - Öffnungswinkel

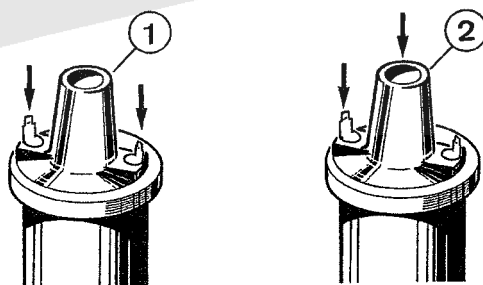
3 - Toleranz

ANMERKUNG - Bei den Zündverteilern mit Unterdruckversteller den Schliesswinkel kontrollieren.

1 - Unterdruckdose bei atmosphärischem Druck.

2 - Unterdruckdose bei einem Unterdruck von 300 mm/Hg

Der Schliesswinkel muss in beiden Fällen identisch sein. Gegebenenfalls durch Drehung des Exzenterbolzens (1) einstellen.



ZÜNDSPULE (Kontrolle)

- Kontrollieren :

- den korrekten Anschluss der Zündspule
 - "BOB" oder + Klemme Kabel 2
 - "RUP" oder - Klemme zum Zündverteiler
- den eventuellen Anschluss eines Kondensators an der "BOB" oder + Klemme.
- das Nichtvorhandensein von Stoss- und Leckstellen.
- den Widerstand des Primärstromkreises = ca. 3Ω (1).
- den Stromfluss am Sekundärstromkreis mit Hilfe des Ohmmeters (2).

- Prüfen :

- gegebenenfalls die Betriebstüchtigkeit auf der Prüfbank mittels eines Funkenentladers.
- Abstand der Elektroden des Funkenentladers. 9 ± 1 mm (Achtung ! Bei Überschreiten dieses Werts besteht die Gefahr der Zerstörung der Zündspule).
- die Funken bei korrekt eingestelltem Funkenentlader beobachten.

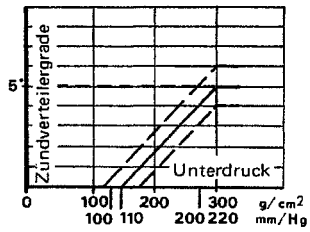
- bei einer defekten Spule treten Funkenaussätze auf.

PEUGEOT

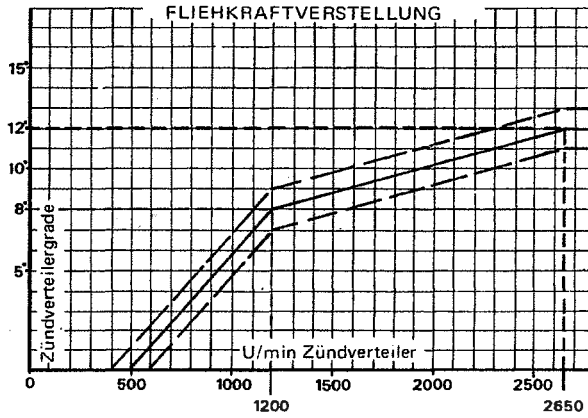
MOTOR

ZÜNDVERTEILERKENNLINIEN

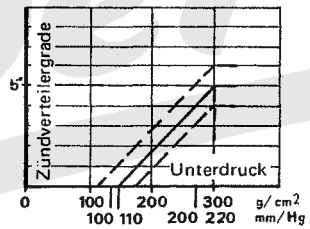
Zündverteiler Ducellier - M 43



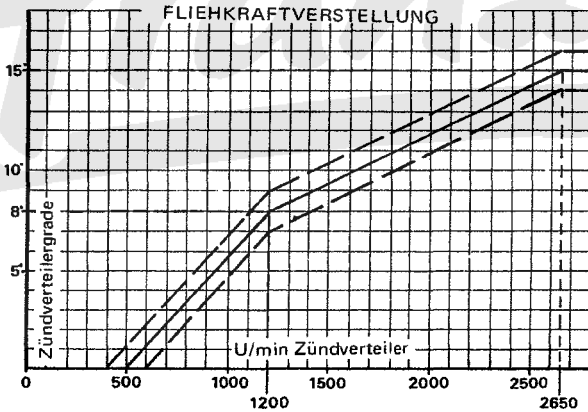
UNTERDRUCKVERSTELLUNG



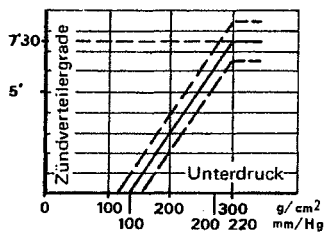
Zündverteiler Ducellier - M 68



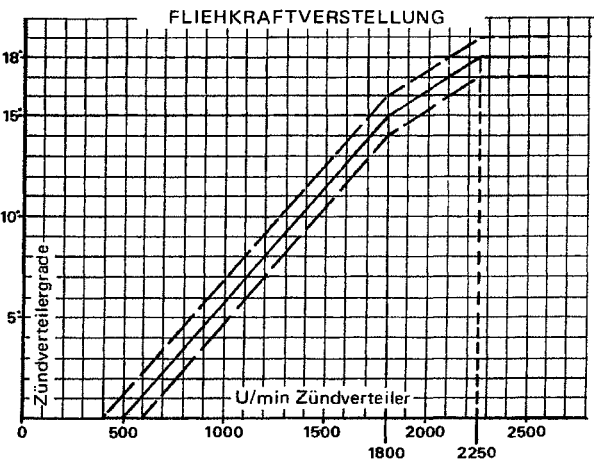
UNTERDRUCKVERSTELLUNG



Zündverteiler Ducellier - M 59



UNTERDRUCKVERSTELLUNG



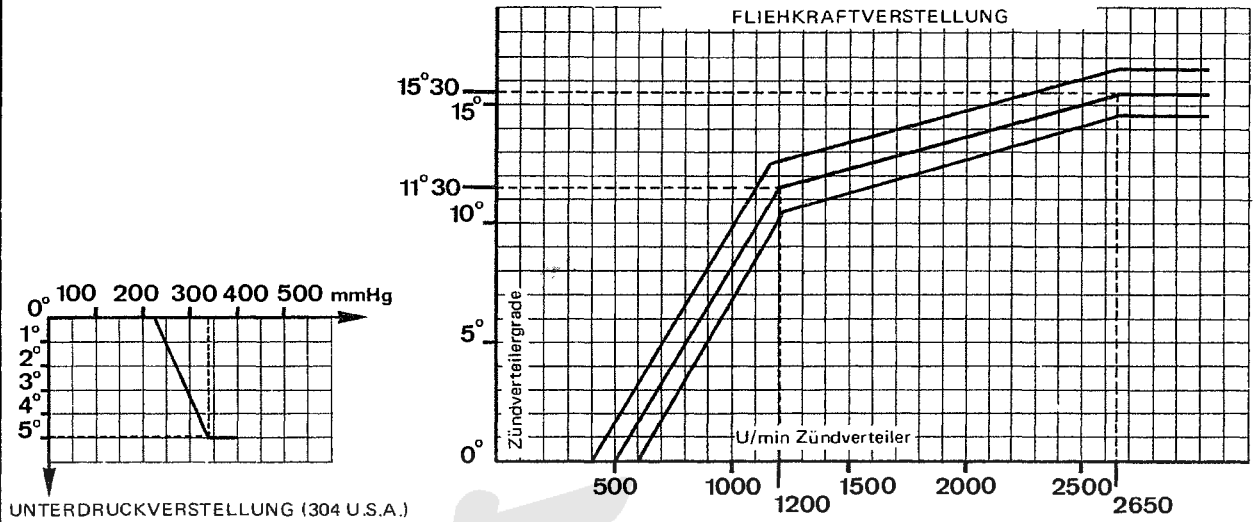
MOTOR

ZÜNDVERTEILERKENNLINIEN

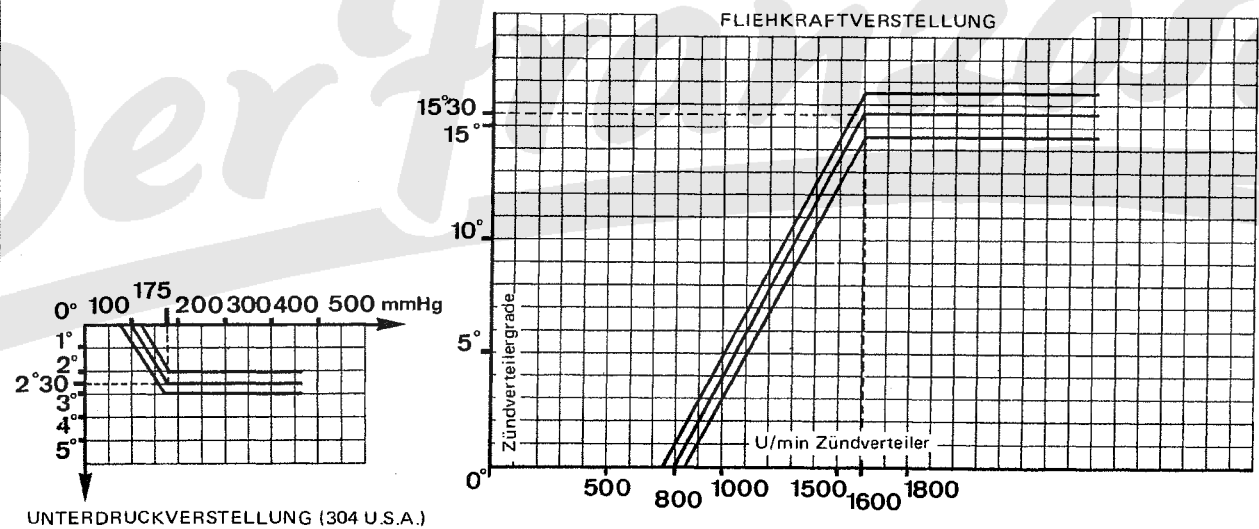
1

02 43

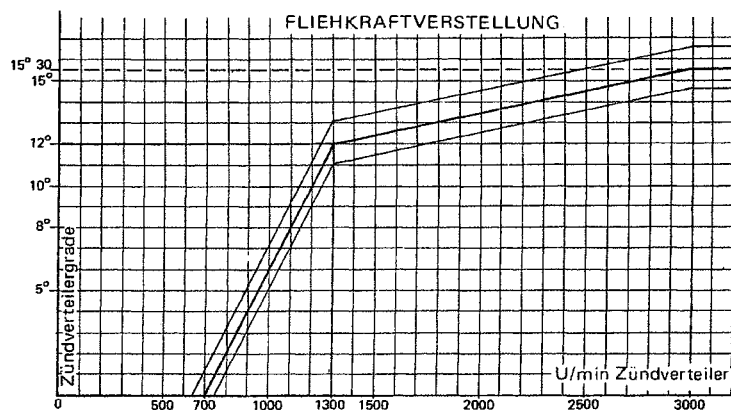
Zündverteiler Ducellier - M 70



Zündverteiler Ducellier - M 73



Zündverteiler Ducellier - M 75



PEUGEOT

02 44

1

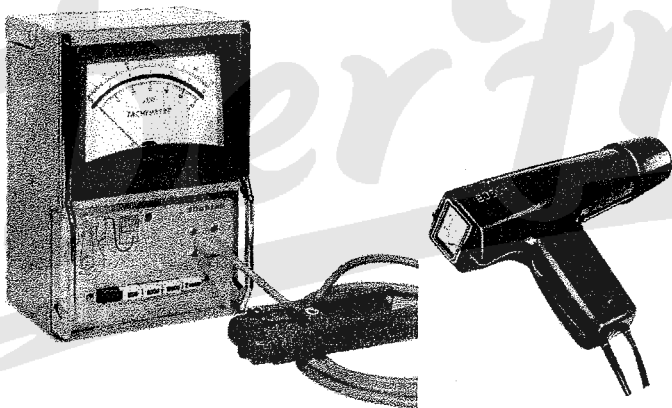
MOTOR

EINSTELLEN DER ZÜNDVERTEILER



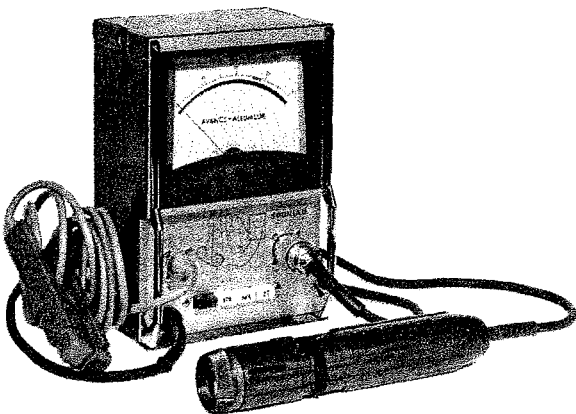
EMPFOHLENES WERKZEUG

Spindel \varnothing 8 - Ref. 00132 (siehe Baugruppe 15, Seite 0132).



Drehzahlmesser H.T. Souriau, Ref. 1494.

Zündlichtpistole Bosch Typ E-faw 169 A

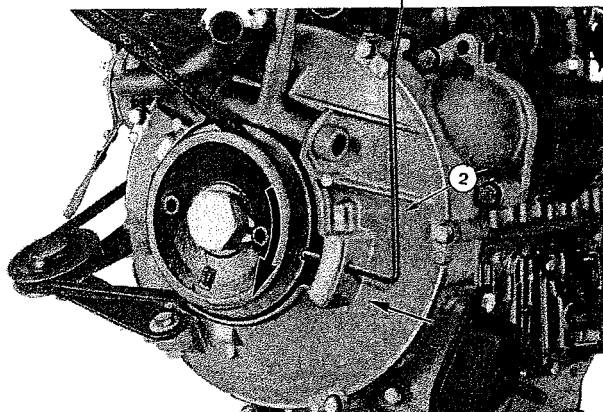
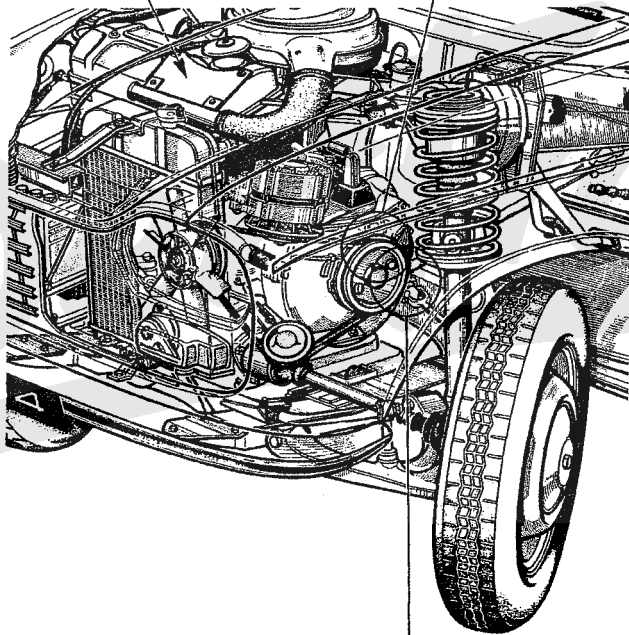
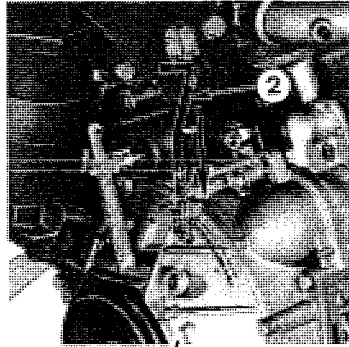
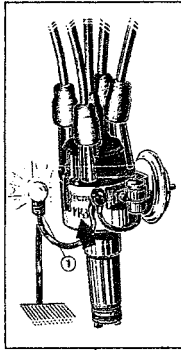


Gerät zur Kontrolle der Vorzündung Souriau, Typ 1429.

MOTOR

EINSTELLEN DER ZÜNDVERTEILER

1 0245



EINSTELLEN DES ZÜNDVERTEILERS

ACHTUNG :

GRUNDSÄTZLICH SIND ZWEI EINSTELLUNGEN ZU BEACHTEN.

12° vor o.T. bei Motor mit einem Zündverteiler M 43 oder M 68 oder M 59.

5° vor o.T. bei Motor mit Zündverteiler M 70 oder M 73 oder M 75.

Einstellung 12° vor o.T.

I - Mittels einer Spindel Ø 8 mm und einer Kontrolllampe

Zum Antrieb des Motors den 4. Gang einlegen, das linke Rad anheben und in Vorwärtsrichtung drehen.

- Die Zündung einschalten, ohne den Anlasser zu betätigen
- Das Hochspannungskabel der Zündspule abklemmen.
- Die Kontrolllampe (1) muss genau dann aufleuchten, wenn die Spindel Ø 8 mm (2) in die Kerbe der Riemenscheibe (Kupplung 180 DP) oder Kerbe der Kupplungsdruckplatte (200 DE oder TS 190) einrastet.
- Nach dem Einstellen kontrollieren - bei zu grossem Unterschied bei zwei aufeinanderfolgenden Motorumdrehungen den mechanischen Zustand des Zündverteilers überprüfen.

ACHTUNG :

NICHT VERGESSEN, DIE SPINDEL NACH EINSTELLEN DES ZÜNDVERTEILERS ZU ENTFERNEN

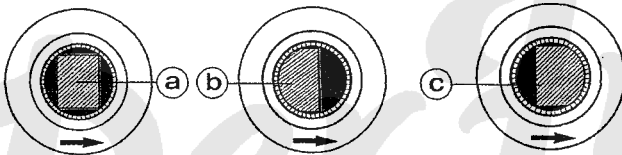
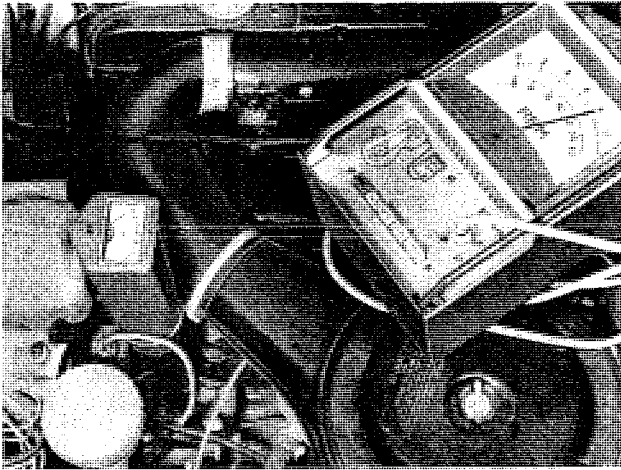
PEUGEOT

0246

1

MOTOR

EINSTELLEN DER ZÜNDVERTEILER

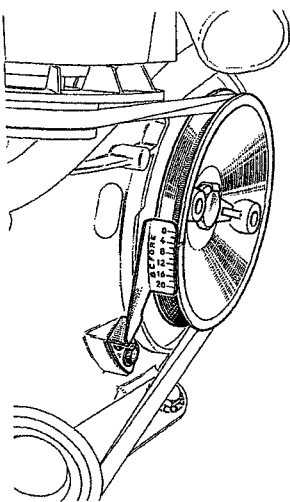

II - Mittels eines Drehzahlmessers und einer Zündlichtpistole (nur 200 DE, T oder TS 190).

- Den Unterdruckanschluss des Zündverteilers abklemmen und verschliessen.
- Die Zündlichtpistole an das Zündspulenhochspannungskabel anschliessen.
- Die **Verstellwinkelanzeige der Zündlichtpistole auf 0° einstellen.**
- Den Motor während des Einstellvorganges mit weniger als 800 U/min drehen lassen.
- Den Zündverteiler so einstellen, dass die Kerbe auf der Kupplungsdruckplatte jeweils genau in der Öffnung \varnothing 8 mm erscheint.

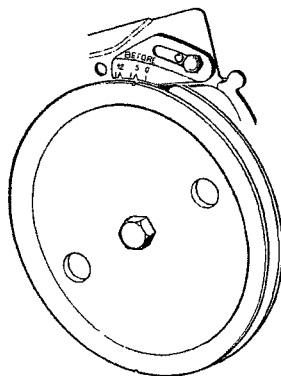
Auf keinen Fall die Öffnung (1) verwenden.

- a - Richtig eingestellt.
- b - Vorzündung zu gross.
- c - Nachzündung zu gross.

I



II



EINSTELLEN 5° VOR O.T.

ACHTUNG :
ZWEI MONTAGEN

I - Skalenplatte von 0 bis 20° vorne am Motor, Kurbelwellenriemenscheibe mit einer Markierung

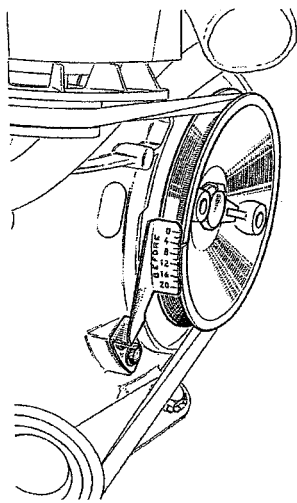
II - Skalenplatte von 0 bis 12° oberhalb der Kurbelwellenriemenscheibe mit zwei diametral entgegengesetzten Markierungen.

MOTOR

EINSTELLEN DER ZÜNDVERTEILER

1

0247

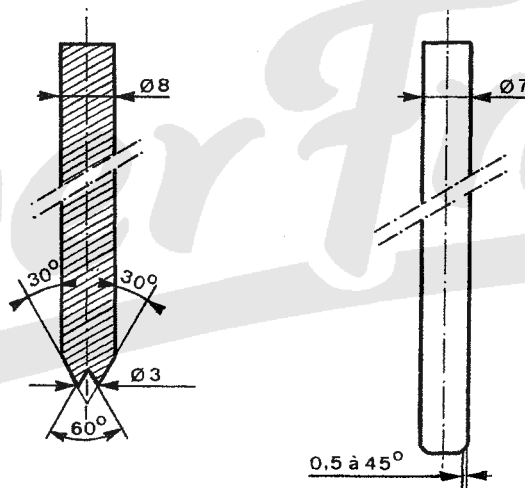


1. Montage

WICHTIG - Aufgrund der Anordnung der Skalenplatte kann die Einstellung des Zündverteilers erst nach Markierung des o.T. auf der Kupplungsplatte durchgeführt werden.

Die Markierung muss bei den vor März 1972 * hergestellten 204 und 304 (Europe - Cycle und U.S.A.) und nach Austausch der Kupplungsdruckplatte wie nachstehend angegeben durchgeführt werden.

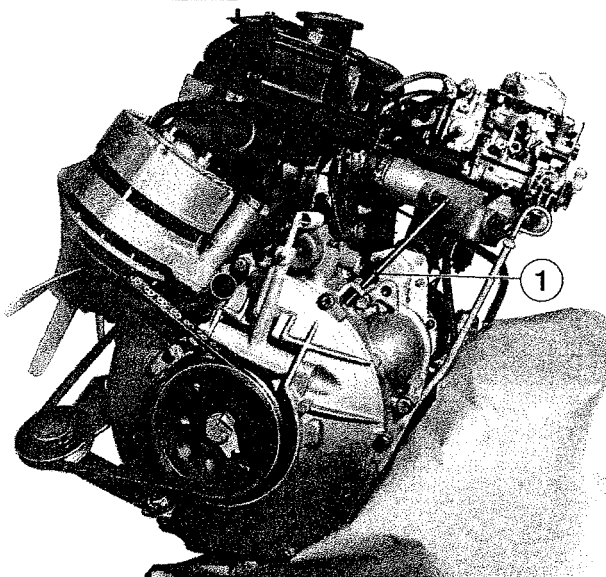
* Serienmäßige Markierung seit März 1972.



HERZUSTELLENDEN WERKZEUG

0.0144 - Körner Ø 8 mm (Stub-Stahl Ø 8 mm mit gehärtetem Endstück).

0.0145 - Spindel Ø 7 mm.



MARKIERUNG DES O.T.

- Die Spindel Ø 7 mm **0.0145** in die Öffnung (1) Ø 7 mm einführen.
- Den 4. Gang einlegen, das linke vordere Rad anheben.
- Den Motor durch Vorwärtsdrehen des angehobenen Rades bis zum Einrasten der Spindel in die auf der Kupplungsdruckplatte befindliche Kerbe antreiben.

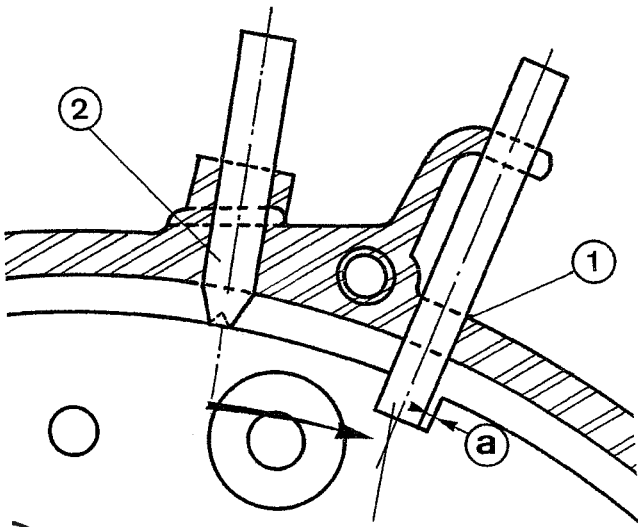
PEUGEOT

3-74

812 D

MOTOR

EINSTELLEN DER ZÜNDVERTEILER

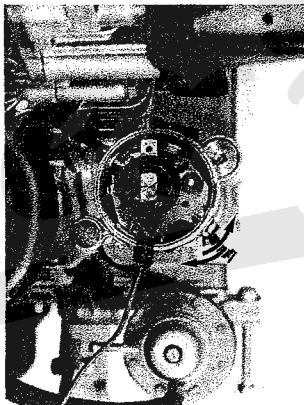


– In der gleichen Drehrichtung weiter drehen, um das Spiel (a) auszuschalten.

– Die runde Markierung mittels des in die Öffnung (2) Ø 8 mm eingeführten Körners auf die Kupplungsdruckplatte prägen.

– Den Körner entfernen.

Diese Kupplungsstellung entspricht dem o.T. des 1. und 4. Zylinders.



WIEDEREINBAU DES ZÜNDVERTEILERS

1. und 4. Zylinder am o.T.

– Den Zündverteiler in etwa wie auf nebenstehender Abbildung ausrichten.

– Den Zündverteiler an die Zündspule anklemmen.

– **Die Zündung einstellen.**

– Den Öffnungspunkt der Unterbrecherkontakte ermitteln (Funke).

– Den Verteilerkopf aufsetzen, die Kerzenkabel anklemmen.

ANMERKUNG - Falls notwendig den Entgasungsbehälter versetzen, ohne die Schläuche abzuklemmen.

EINSTELLEN DES ZÜNDVERTEILERS

– Den Drehzahlmesser anschliessen.

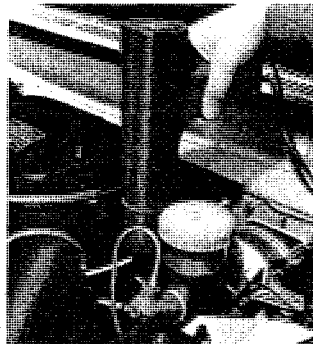
– Die Zündlichtpistole an das Hochspannungskabel des 1. oder 4. Zylinders anschliessen.

– **Die Spindel Ø 7 mm entfernen.**

– Bei 304 U.S.A. den Unterdruckanschluss am Ansaugkrümmer abklemmen und verschliessen.

– Den Motor einschalten und im **Leerlauf bei einer maximalen Drehzahl von 800 U/min laufen lassen** (über diese Drehzahl hinaus wirkt sich die Zentrifugalzündverstellung aus und verfälscht die Einstellung).

Das Verstellwinkelanzeigeradchen betätigen, um auf der Ablesaskala der Zündlichtpistole oder des Geräts zur Kontrolle der Vorzündung einen Verstellwinkel von 5° zu erhalten.

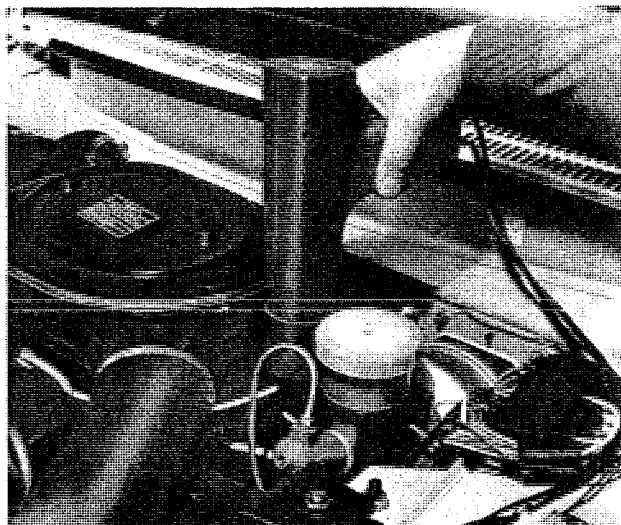


MOTOR

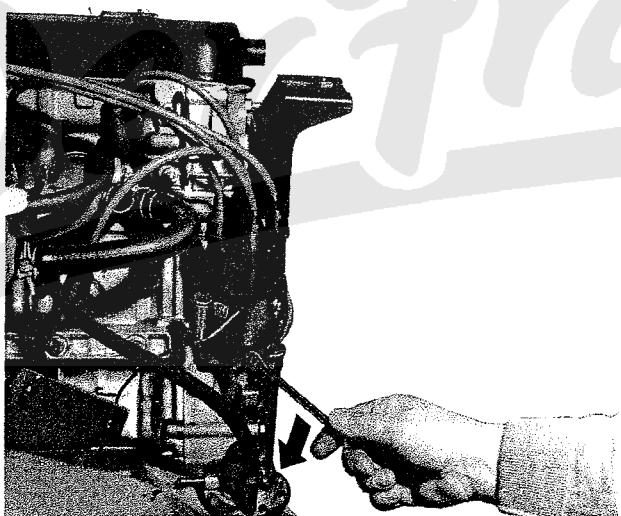
EINSTELLEN DER ZÜNDVERTEILER

1

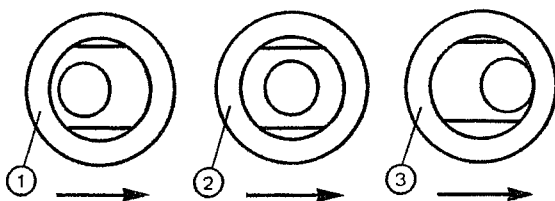
0249



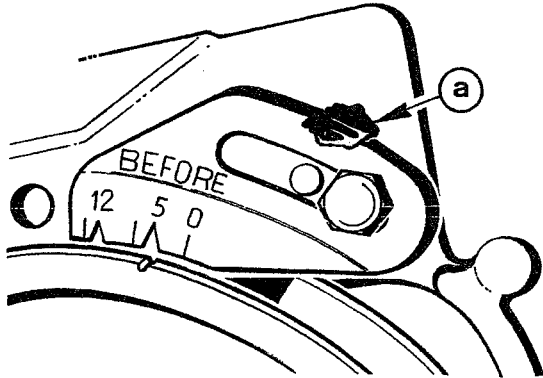
- Die Zündlichtpistole über die Öffnung von \varnothing 8 mm des Kupplungsgehäuses halten.
- Den Zündverteiler langsam drehen, so dass die runde Markierung \varnothing 3 mm unter dem Lichtblitz **genau in der Mitte** der Öffnung mit \varnothing 8 mm des Kupplungsgehäuses erscheint.



- In dieser Stellung den Bolzen der Zündverteilerschelle anziehen.
- Den Verstellwinkelwert auf der Ablese skala kontrollieren : 5°
- Die einwandreie Einstellung des Zündverteilers überprüfen :
 - 1 Vorzündung zu gross
 - 2 Zündverteiler richtig eingestellt.
 - 3 Nachzündung zu gross.
- Die Einstellung gegebenenfalls berichtigen.



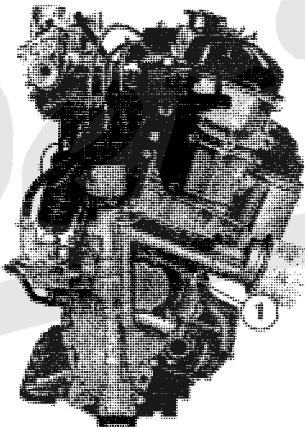
PEUGEOT



2. Montage

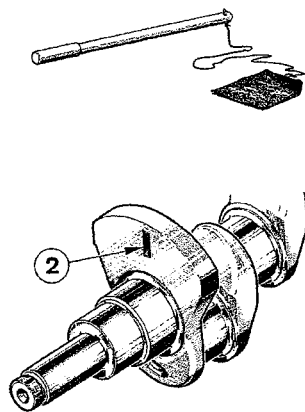
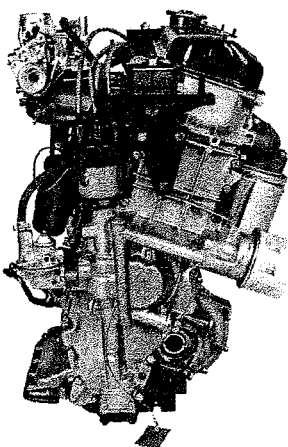
WICHTIG

- Das Einstellen des Zündverteilers erfordert eine ganz genaue Einstellung der Skalenplatte.
- Die Stellung der Skalenplatte wird werkseitig durch einen Farbtupfer (a) markiert.
- Im Zweifelsfall oder bei Arbeiten an der Kuppelung sowie der Kurbelwellenriemenscheibe ist es unbedingt erforderlich, die Stellung der Skalenplatte zu kontrollieren.



KONTROLLE DER EINSTELLUNG DER SKALENPLATTE

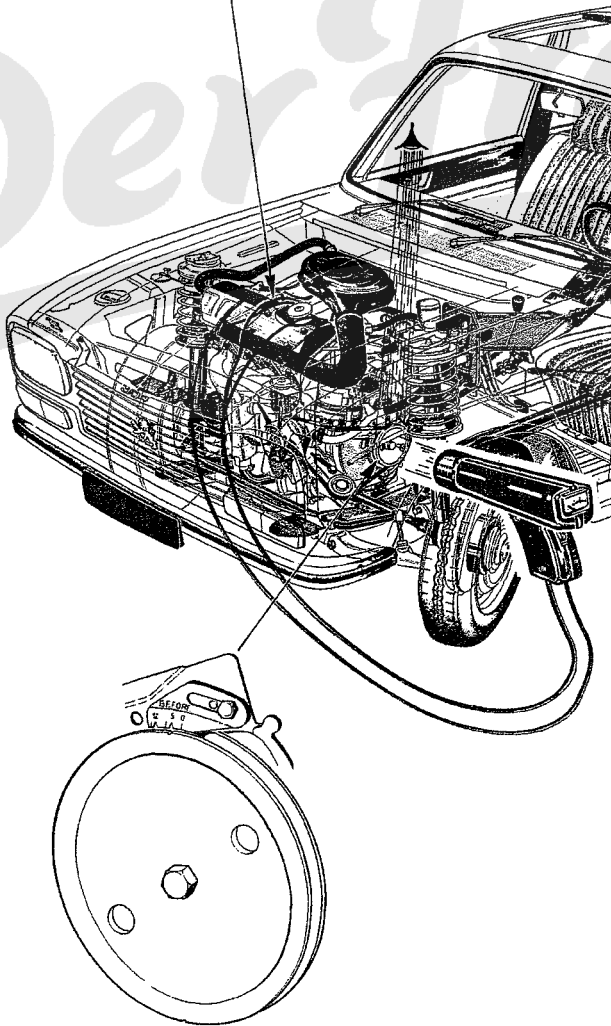
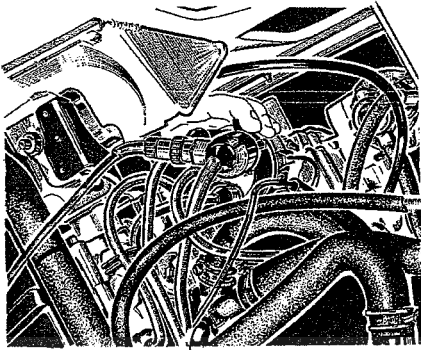
- Die Schraube (1) am Steuergehäuse und den Verschlussstopfen der Spindelöffnung in der rechten vorderen Kotflügelinnenwand ausbauen.
- Den 4. Gang einlegen, das rechte vordere Rad anheben.
- Den Motor mittels des angehobenen Rades im Vorwärtsgang antreiben.
- Die Verteilerelektrode in Zündstellung des 2. oder 3. Zylinders oder die Kipphebel des 2. oder 3. Zylinders in Kippstellung bringen.
- Die Spindel 8.0133 einführen.
- Die Kurbelwelle langsam drehen, bis die Spindel in die Nut (2) des Gegengewichts des Pleuelzapfens Nr. 4 einrastet.
- Die Stellung der Skalenplatte ändern, die 0 muss einer der Markierungen der Riemenscheibe entsprechen.
- Die Spindel entfernen und die Schraube (1) einbauen.



MOTOR

EINSTELLEN DER ZÜNDVERTEILER

1 0251



EINSTELLEN DES ZÜNDVERTEILERS

- Den Unterdruckanschluss abklemmen und verschliessen (gegebenenfalls).
- Die Zündlichtpistole an das Zündspulenhochspannungskabel anschliessen.
- **Die Verstellwinkelanzeige auf 0 stellen.**
- Den Motor drehen lassen.

Während des Einstellvorganges darf seine Drehzahl nicht über 800 U/min liegen.

- Den Zündverteiler so einstellen, dass die Markierungen der Riemenscheibe der Kerbe 5° der Skalenplatte jeweils gegenüberliegen oder auf dieser zentriert erscheinen.

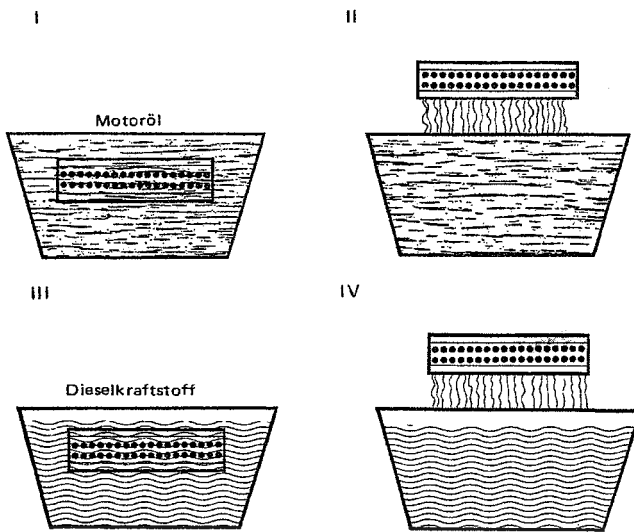
PEUGEOT

3-74

812 - D.

MOTOR
LUFTFILTER

1 0255



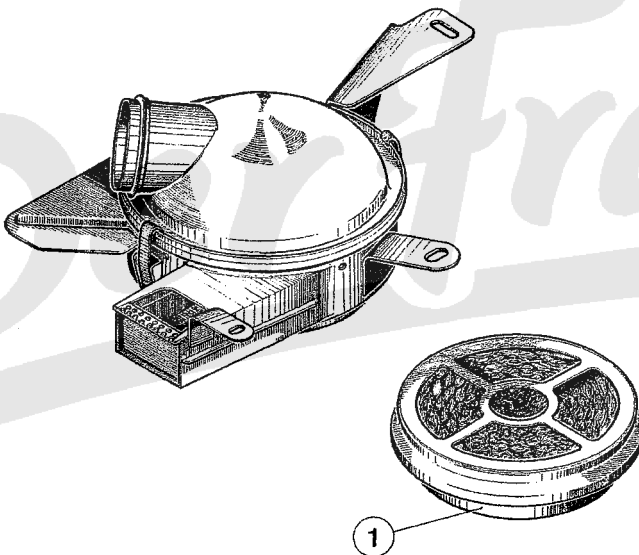
LUFTFILTER

LUFTFILTER MIT GEÖLTEM FILTEREINSATZ

1) Material : Neoprenfaser

- Reinigung alle 5.000 km gemäss der nebenstehenden Methode.
- Austausch alle 20.000 km nach Einölen und Abtropfen des neuen Filtereinsatzes.

ANMERKUNG - Die *Wartungs- und Reinigungsabstände* des Luftfiltereinsatzes können verkürzt werden bei Betrieb des Fahrzeuges in staubhaltiger Luft.



2) – Material : Polyurethan – Schaumstoff

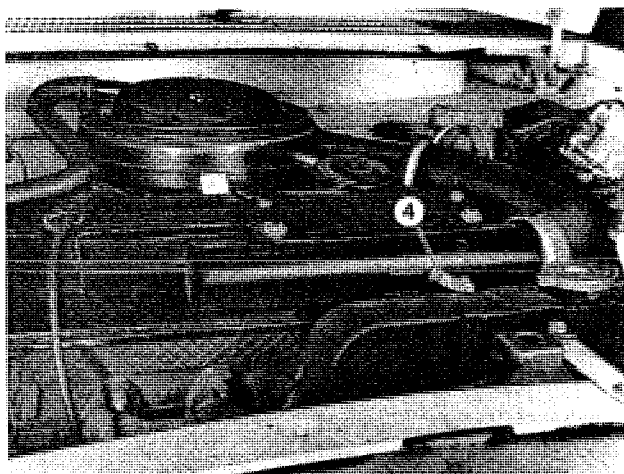
- Austausch alle 20.000 km oder alle 10.000 km bei Betrieb in staubhaltiger Luft.

ÖLBADLUFTFILTER

- Den Behälter alle 5.000 km reinigen und Motoröl bis zur Markierung auffüllen, d.h. 250 cm³.
- Den Filtereinsatz (1) in Dieselkraftstoff reinigen und nach dem Abtropfen einbauen.

MOTOR

ANSAUGLUFTVORWÄRMANLAGE

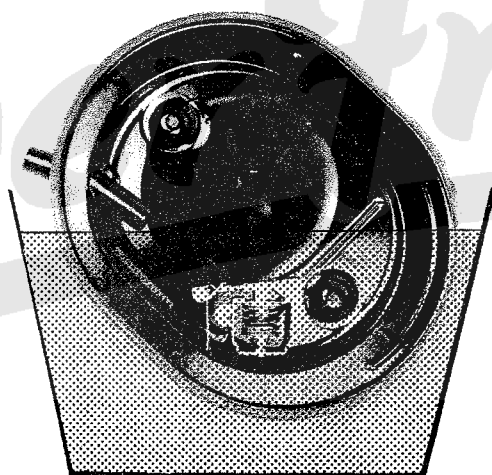
1**0261**

ANSAUGLUFTVORWÄRMANLAGE

I – Anlage mit manueller Betätigung

Die Klappe (4) in Stellung

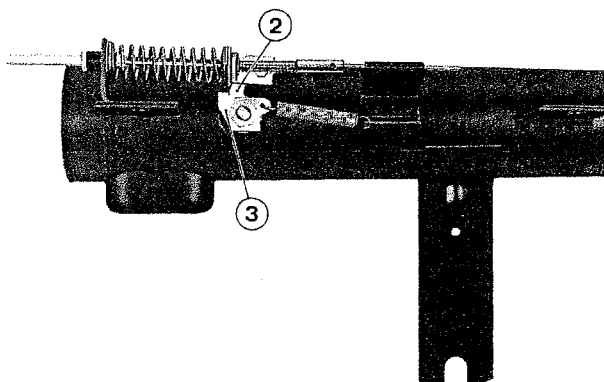
- "HIVER" (Winter) bei Temperaturen unter 10° C.
- "ETE" (Sommer) bei Temperaturen über 10° C.



II – Anlage mit automatischer Betätigung

Einstellung

- Den Deckel des Luftfilters ausbauen.
- Den Teil, auf dem das Dehnstoffelement befestigt ist, in Wasser mit einer Temperatur von 15° C tauchen.
- Nach einer Eintauchzeit von 5 Minuten überprüfen, dass die Verteilerklappe die Warmluftzufuhr verschliesst.
- In dieser Stellung muss der Hebel (2) den Hebel (3) berühren : andernfalls den Kabelzug bei in Anschlag befindlichen Kabelhüllensstücken an einem Ende spannen und die Kabelklemme verschieben, um diese Stellung zu erhalten

**PEUGEOT**

02 62

1

MOTOR

EINSTELLUNGEN DER VERGASER "EUROPE RALENTI" UND "EUROPE CYCLE"

TYPEN	204				304		304 S		
MOTOREN	XK				XK4		XL3		XL3 S
VERGASER	32 PBISA	32 PBISA2	32 PBISA3		34 PBISA3 Europe Ralenti	34 PBISA4 Europe Cycle	34 PBISA3 Europe Ralenti	34 PBISA4 Europe Cycle	35 EEISA Europe Cycle
			1.Einstellung	2.Einstellung					
Originalmarkierung (1)	11		25	26	36	62	27	63	85
Lufttrichter	24	24	24	24	26	26	26	26	24
Hauptdüse	122,5	120	127,5	122,5	137,5	130	140	132,5	122,5
Luftkorrekturdüse	190	220	180	170	180	150	180	150	120
Mischrohr	E 2	E 2	E 2	E 2	E 2	E 2 Ø 4	E 2	E2 Ø 4	ND
Leerlaufdüse	47,5	50	50	50	52	57,5	55	55	50
Leerlaufbohrung					220	180	220	180	80
Leerlaufbohrung (unterhalb des Lufttrichters)	220	220	220	220					200
By-pass	2Bohrungen Ø 90	3 Bohrungen Ø 90	3Bohrungen Ø 90	3 Bohrungen Ø 90	3Bohrungen Ø 110	2Bohrungen Ø 120 1Bohrung Ø 90	3Bohrungen Ø 90	2Bohrungen Ø 120 1Bohrung Ø 90	Schlitz 0,6 X 6
Einspritzrohr	45	45	45	45	45	40	45	40	35
Ende des Pumpenhubs bei einer Öffnung der Drosselklappe von	3,5 mm	3,5 mm (2)	3,5 mm	6,5 mm	6,5 mm	6,5 mm	6,5 mm	6,5 mm	Nocken
Gemischanrei- cherungsdüse		60				E 50		E 40	
Econostatdüse		130							
Econostatluftdüse		150							
Schwimmernadelventil gekoppelt	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,8
Schwimmer	5,7 g	5,7 g	5,7 g	5,7 g	5,7 g	5,7 g	5,7 g	5,7 g	6,2 g

(1) Die Markierung ist auf dem Starterklappenbetätigungshebel oder auf dem auf den Deckel geschraubten Plättchen eingepreßt.

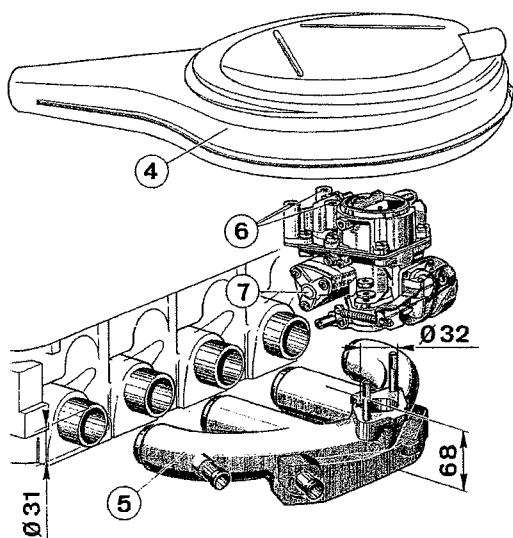
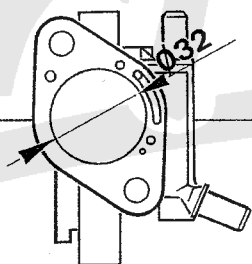
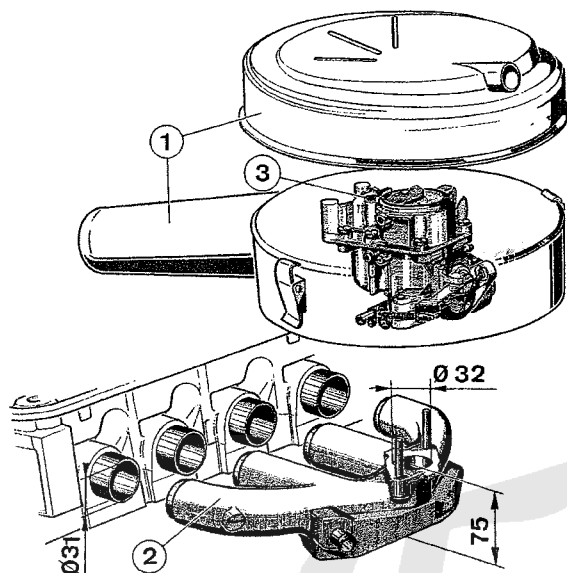
(2) Originaleinstellung - im Reparaturfall auf 6,5 mm einstellen (siehe Baugruppe 1, Seite 02 68).

ANMERKUNG - Bei den Motoren XK, Verdichtungsdruck 7,6, eine Hauptdüse 117,5 einbauen,

Der Vergaser 34 PBISA3 ist bei dem Motor XK4, Verdichtungsdruck 8,8, und bei dem Motor XK4, Verdichtungsdruck 7,6, gleich eingestellt.

MOTOR
MONTAGETABELLE DER VERGASER 204 - 304
"EUROPE RALENTI" UND "EUROPE CYCLE"

1 0263



MONTAGETABELLE DES VERGASERS

– Die 204 und 304 sind mit Solex-Vergasern der Baugruppe PBISA ausgerüstet.

MOTOR XK

(Identifizierung : Stahlschlusssutzen am Zylinderkopf Ø 31 mm).

Die 204 mit Motor XK müssen mit einem Vergaser 32 PBISA (32 = Ø des Drosselklappenteils) ausgerüstet werden.

Bei komplettem Austausch des Vergasers einen Vergaser 32 PBISA 3, 2. Einstellung, einbauen.

– Einstellung - 32 PBISA : siehe Tabelle

- Werkseitig mit einem umhüllenden Luftfilter (1) auf einem Ansaugkrümmer (2) geliefert.

- Weist keine Gewindebohrung zur Befestigung des Luftfilterdeckels (3) auf.

– 32 PBISA2 - Einstellung : siehe Tabelle

- Werkseitig mit einem aufgesetzten Luftfilter (4) auf einem Ansaugkrümmer (5) geliefert.

- Weist 3 Gewindebohrungen (6) zur Befestigung des Luftfilters auf.

- Mit einem Econostat (zusätzliche Einspritzung bei zu hohen Drehzahlen) und einer Betriebsgemisch-Anreicherungsrichtung (7) ausgerüstet,

- Kann unter der Bedingung Bei Reparatur wie ein Vergaser 32 PBISA3, 2. Einstellung, eingestellt werden, dass die Econostatdüse und die Gemischanreicherungsdüse durch Gewindestopfen ersetzt werden. (Siehe Baugruppe 1, Seite 02 66).

PEUGEOT

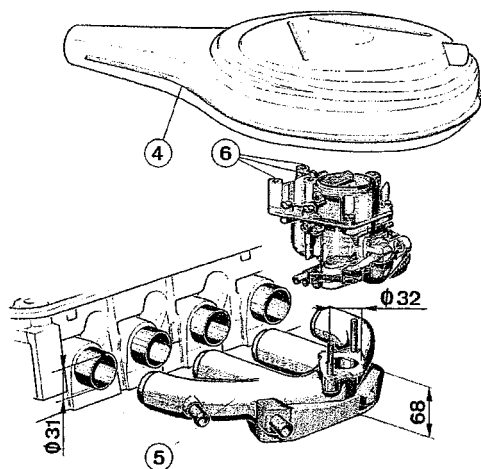
0264

1

MOTOR

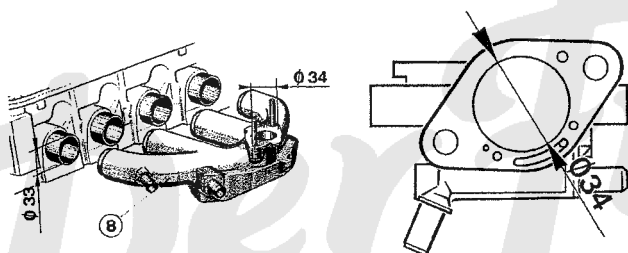
MONTAGETABELLE DER VERGASER 204 - 304

"EUROPE RALENTI" UND "EUROPE CYCLE"



– 32 PBISA 3 : Zwei Einstellungen, Siehe Tabelle

- Werkseitig mit einem aufgesetzten Luftfilter (4) auf einem Ansaugkrümmer (5) geliefert.
- Weist drei Gewindebohrungen (6) zur Befestigung des Luftfilters auf.
- Ohne Econostat und Betriebsgemisch-Anreicherungs-vorrichtung.
- Die 2. Einstellung kann anstelle der 1. durchgeführt werden. (Siehe Baugruppe 1. Seite 0267).



MOTOR XK4 - MOTOR XL3

(Identifizierung : Stahlanschlussstutzen am Zylinderkopf Ø 33 mm).

Die 204 mit Motor XK4 und die 304 müssen mit einem Vergaser 34 PBISA (34 = Ø des Drosselklappenteils) und einem Ansaugkrümmer (8), Ø 34, ausgerüstet werden.

Nur die folgenden Montagen sind zulässig :

34 PBISA 3 für XK4 (204) } Norm
34 PBISA 3 für XL3 (304) } "EUROPE RALENTI"

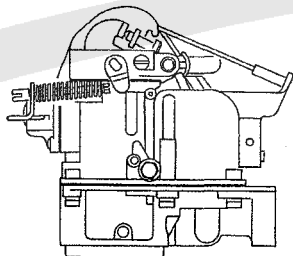
Diese beiden vergaser :

- unterscheiden sich voneinander durch ihre Einstellung und ihr Drosselklappenteil (By-Passbohrungen) siehe Tabelle.
- sind mit einem Schwimmergehäuse mit Unterdruckanschluss für den Unterdruckversteller ausgerüstet (Zündverteiler M43).

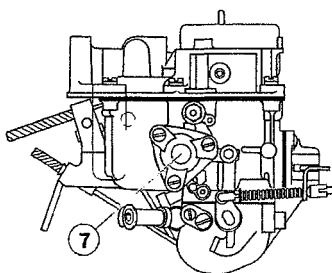
34 PBISA 4 für XK4 (204) } Norm
34 PBISA 4 für XL3 (304) } "EUROPE CYCLE"

Diese beiden Vergaser :

- unterscheiden sich voneinander durch ihre Einstellung (siehe Tabelle) ;
- sind ausgerüstet mit einem Schwimmergehäuse ohne Unterdruckrohr für Unterdruckversteller (Zündverteiler M70 ohne Unterdruckversteller) und einer Gemischanreicherungs-düse. (7),



34 PBISA 3



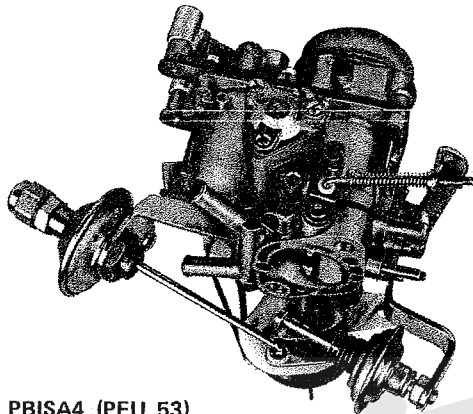
34 PBISA 4

MOTOR

MONTAGE - UND EINSTELLTABELLE DER VERGASER 304 USA



02 65



34 PBISA4 (PEU 53)

ACHTUNG

ZWEI MONTAGEN :

I – 304 NORM 1971

II – 304 NORM 1972

Identifizierung

I – 304 Norm 1971

Vergaser 34 PBISA4 Markierung PEU 53.

II – 304 Norm 1972

Vergaser 34 PBISA4 Markierung PEU 82.

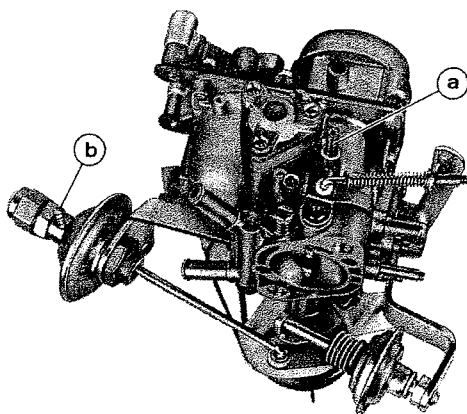
EINSTELLUNG

Luftrichter	26				
Hauptdüse	*				
Luftkorrekturdüse	150				
Mischrohr	E Ø 4				
Leerlaufdüse	55				
Leerlaufbohrung unter Luftrichter	180				
GemisanreicherungsVorrichtung Typ E	40				
Einspritzrohr	40				
Ende des Pumpenhubes bei einer Öffnung der Drosselklappe von 6,5 mm					
By-pass	<table border="0"> <tr> <td>1 Bohrung Ø</td> <td>90</td> </tr> <tr> <td>2 Bohrungen Ø</td> <td>120</td> </tr> </table>	1 Bohrung Ø	90	2 Bohrungen Ø	120
1 Bohrung Ø	90				
2 Bohrungen Ø	120				
Unterdruckdosenbohrung	55				
Schwimmernadelventil gekoppelt	1,5				
Schwimmer	5,7 g				

* Die Einstellung der Hauptdüse beim Vergaser 34 PBISA4 PEU 82 beträgt 130 bis 135 anstatt 132,5 bei 32 PBISA4 PEU 53.

Der Vergaser Solex 34 PBISA4 PEU 82 unterscheidet sich vom Vergaser 34 PBISA4 PEU 53 durch :

- den Unterdruckanschluss (a), der für die Unterdruckverstellung (Nachzündung) des Zündverteilers benutzt wird,
- die Anordnung des Unterdruckrohrs (b),
- den Einstellwert der Hauptdüse.



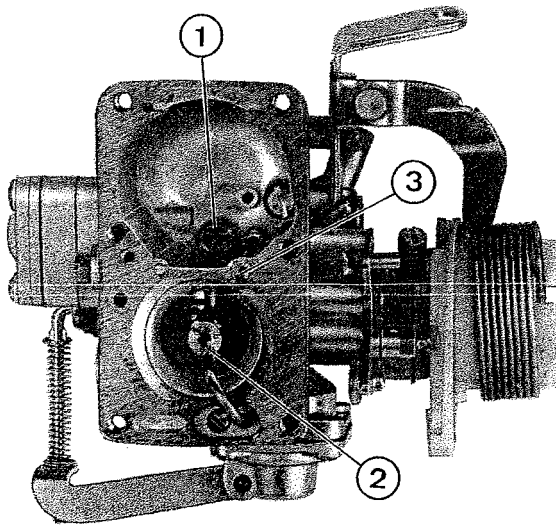
34 PBISA4 (PEU 82)

PEUGEOT

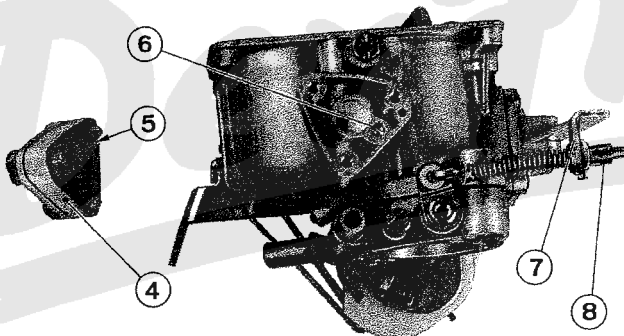
3-74

812 D

ÄNDERUNG DES VERGASERS 32 PBISA2 IN 32 PBISA 3, 2. EINSTELLUNG

ÄNDERUNG DES VERGASERS
32 PBISA2 IN 32 PBISA3, 2. EINSTELLUNG

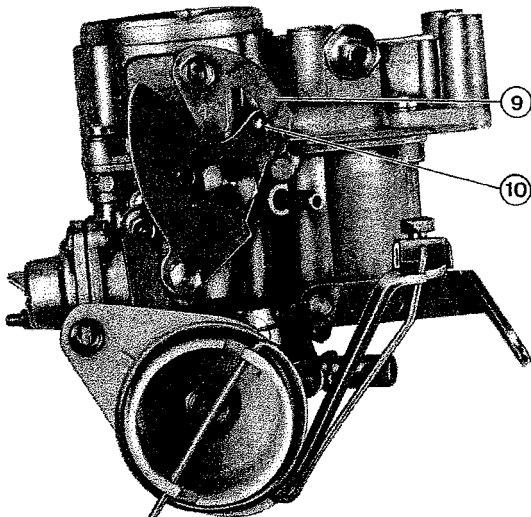
- Das Luftfilter ausbauen.
- Den Vergaserdeckel ausbauen.
- Austauschen.
 - die Hauptdüse (1) (122,5 anstelle von 120),
 - die Luftkorrekturdüse (2) (170E2 anstelle von 220E2),
 - die Econostat düse 130 (3) durch einen Gewindestopfen.



- Das Gemischanreicherungsventilgehäuse (4) ausbauen. Es von seinem Deckel trennen und dabei darauf achten, dass die Dichtung (5) nicht beschädigt wird.
- Die Gemischanreicherungsdüse 60 (6) durch einen Gewindestopfen ersetzen.
- Das Ventilgehäuse (4) einbauen.

WICHTIG

- Bei den Vergasern, deren auf das Schwimmergehäuse geprägte Herstellungsnummer vor 6K6 liegt, einen Splintkopf von 3 mm auf der Betätigungsstange der Membranpumpe zwischen Hebel (7) und Mutter (8) anbringen.
- Diesen Splintkopf nicht an Vergasern 32 PBISA2 mit einer Herstellungsnummer nach 6K6 anbringen.

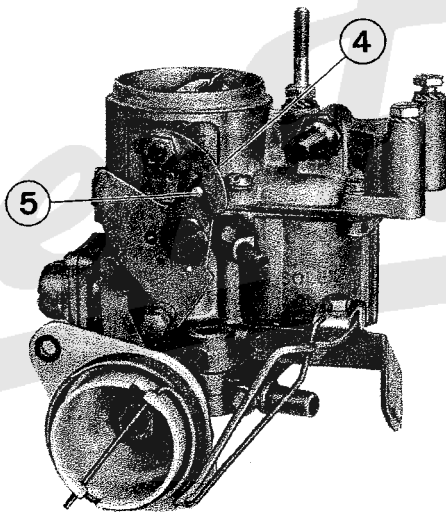
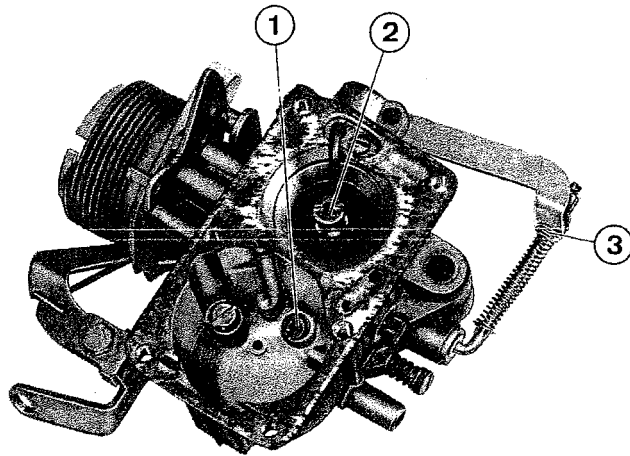


- Den Vergaserdeckel einbauen :
 - Sich von der korrekten Stellung der Klammer des gekoppelten Schwimbernadelventils und der Kipphalterung des Schwimmers überzeugen.
- Die Gabel des Betätigungshebels der Starterklappe (9) auf der Rolle des Zwischenhebels (10) anordnen.
- Das Luftfilter einbauen.
- Den Leerlauf (bei warmem Motor) einstellen, siehe Seite 02 73.

MOTOR
ÄNDERUNG DES VERGASERS 32 PBISA3 1. EINSTELLUNG
IN 32 PBISA3 2. EINSTELLUNG

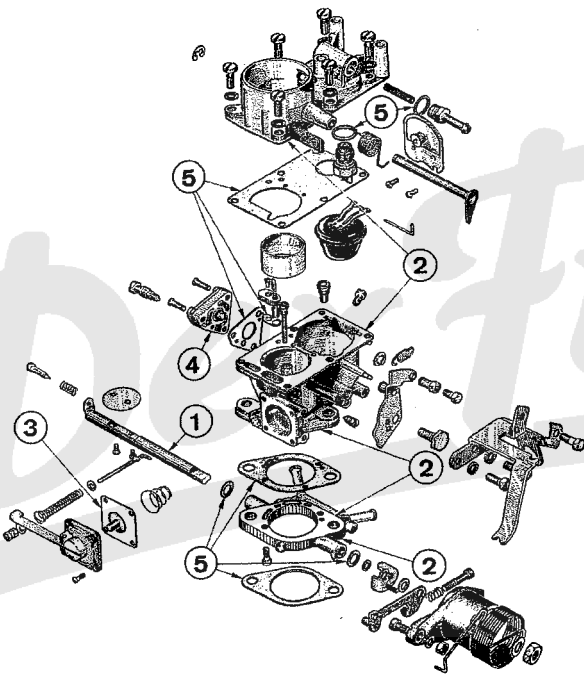
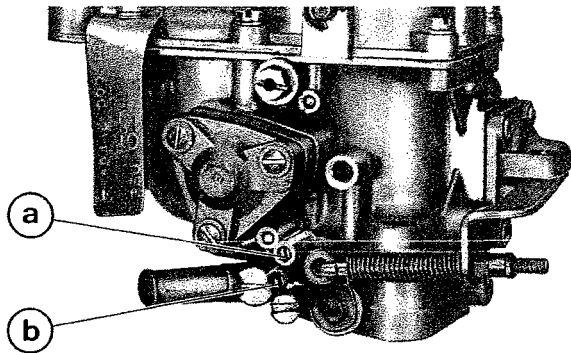
1

02 67



ÄNDERUNG DES VERGASERS 32 PBISA3
1. EINSTELLUNG in 32PBISA3 2. EINSTELLUNG

- Das Luftfilter ausbauen.
- Den Vergaserdeckel ausbauen.
- Austauschen :
 - die Hauptdüse **(1)** (122,5 anstelle 127,5)
 - die Luftkorrekturdüse **(2)** (170 E2 anstelle von 180 E2).
 - Einen Splintkopf von 3 mm auf der Betätigungsstange der Membranpumpe zwischen Hebel und Messingmutter anbringen.
- Den Vergaserdeckel einbauen.
- Sich von der korrekten Stellung der Klammer des gekoppelten Schwimmemelventils und der Kipphalterung des Schwimmers überzeugen.
- Die Gabel des Betätigungshebels der Starterklappe **(4)** auf der Rolle des Zwischenhebels **(5)** anordnen.
- Das Luftfilter einbauen.
- Den Leerlauf (bei warmem Motor) einstellen, siehe Seite 02 73.



ÜBERPRÜFEN DES VERGASERS

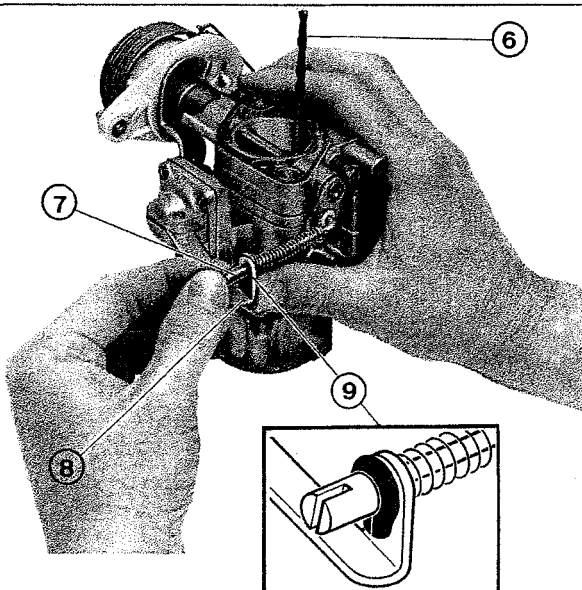
WICHTIG - Bei dem Vergaser 34 PBISA4 ist die Einstellung der Schrauben (a) und (b) auf keinen Fall zu ändern.

– Sich von dem Vorhandensein der Konformität und der absoluten Sauberkeit der Teile überzeugen.

Inbesondere kontrollieren :

- das Spiel der Drosselklappenwelle in ihrer Bohrung (1),
- die Planheit der Dichtflächen (2) (Richtplatte),
- die Membranen der Membranpumpe (3) und gegebenenfalls der Betriebsgemischanreicherungsvorrichtung (4) (Verhärtung, Durchlochung),

– Grundsätzlich alle ausgebauten Dichtungen (5) austauschen.



EINSTELLUNG DER MEMBRANPUMPE

6 - Spindel von \varnothing 3,5 oder 6,5 mm gemäss Einstellung (siehe Tabelle).

– Die Mutter (7) bis zur Berührung mit dem Hebel (8) einschrauben.

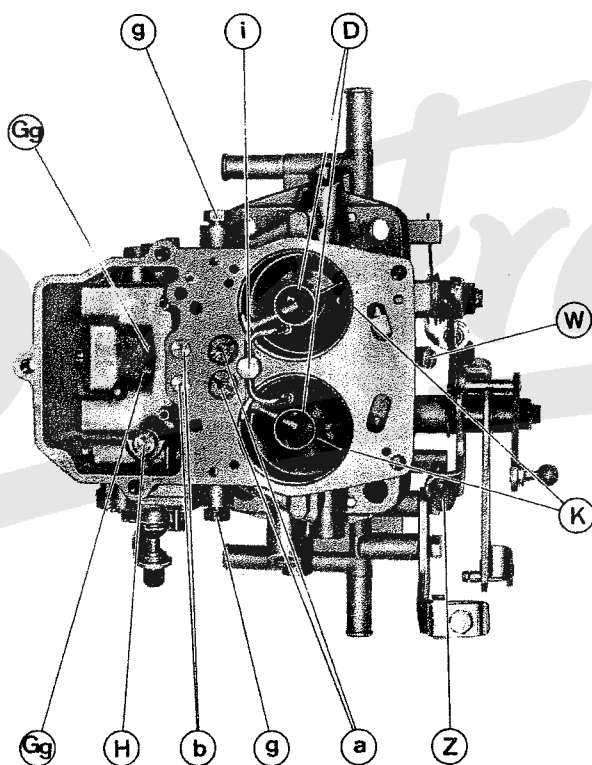
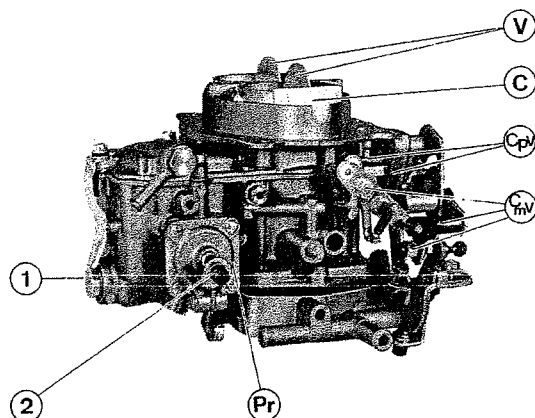
ANMERKUNG - Den Vergaser 32 PBISA2 auf 6,5 mm einstellen. Falls dies nicht möglich ist (zu kurzes Gewinde), einen 3 mm starken Splintkopf (9) dazwischenfügen.

MOTOR

VERGASER 35 E E I S A

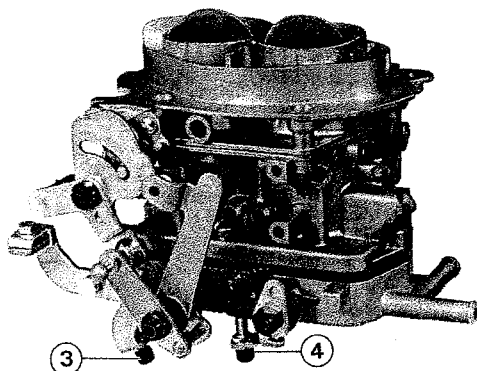
1

02 69



BESCHREIBUNG

- 1 - Schwimmergehäuseverschlussstopfen (Zugang zu den Hauptdüsen).
- 2 - Einstellschraube des Membranpumpenstössels.
- C - Dichtungshaube der Starterklappen.
- CmV - Manuelle Betätigung der Starterklappen.
- CpV - Pneumatische Betätigung der Starterklappen.
- Pr - Membranpumpe.
- V - Starterklappe.
- Z - LeerlaufEinstellschraube.
- W - Leerlaufgemischregulierschraube.
- a - Luftkorrekturdüsen (nicht austauschbar).
- b - Entgasungsbohrung der Mischrohre (nicht austauschbar).
- D - Zerstäuber (austauschbar).
- g - Leerlaufdüsen.
- Gg - Hauptdüsen.
- H - Membranpumpenventil.
- i - Doppelttes Einspritzrohr mit O-Ring (austauschbar)
- K - Lufttrichter (Ø 24 bei beiden Gehäusen) mit Leerlaufdüsen (austauschbar).



WICHTIG - Die Einstellung der untenstehenden Schrauben ist auf keinen Fall zu ändern.

- 3 - Schraube zur teilweisen Öffnung der Drosselklappen bei Betätigung der Starterklappen.
- 4 - Schraube für Ruhestellung der Drosselklappen.

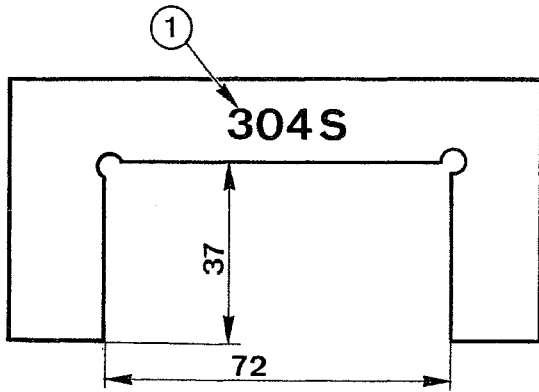
PEUGEOT

0270

1

MOTOR

VERGASER 35 E E I S A


**REINIGUNG UND KONTROLLE
DES VERGASERS**

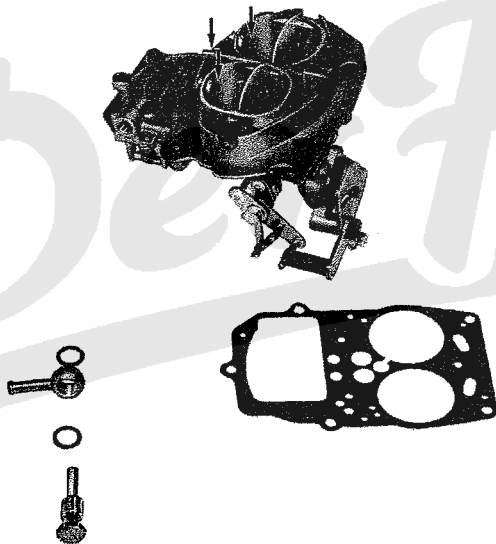
Dieser Arbeitsgang erfordert den Ausbau des Vergasers.

HERZUSTELLENDEN WERKZEUG

0.0147

Gemäss nebenstehender Zeichnung herzustellende Schablone für die Kontrolle des Benzinstandes.

- 1 - Um ein Verwechseln mit der Schablone für den 504 zu vermeiden, diese Schablone mittels eines Elektroschabers markieren.

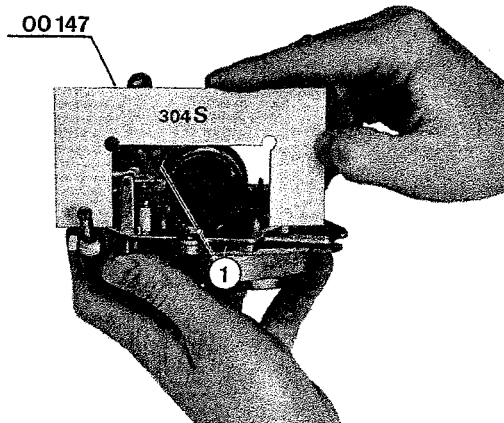

VERGASERDECKEL

– Ausbauen :

- den Vergaserdeckel
- die Dichtung (ihren Zustand überprüfen).

– Reinigen und ausblasen :

- den Vergaserdeckel
- den BenzineingangsfILTER
- die Luftbohrungen



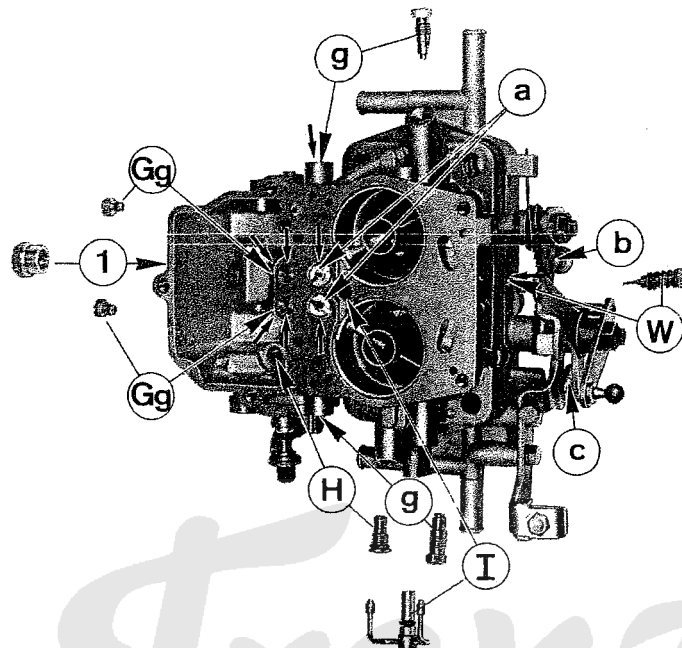
Den Benzinstand kontrollieren.

- Die Schablone auf die Dichtfläche des Deckels stellen (die Schablone ausserhalb der Dichtraupen anbringen).
- Der kleinere Durchmesser des Schwimmers muss bei geschlossenem Schwimmernadelventil mit der Schablone in Berührung sein.
- Gegebenenfalls eine Einstellung durch Drehen des Halterungsplättchens **(1)** des Schwimmers vornehmen.

MOTOR
VERGASER 35 E E I S A

1

0271



WICHTIG

- Die Luftkorrekturdüsen (a) auf keinen Fall ausbauen und ihre Stellung nicht verändern.
- Die Einstellung der Schrauben (b) und (c) nicht verändern.
- Ausbauen :
 - 1 - Schwimmergehäuseverschlussstopfen.
 - W - Leerlaufgemischregulierschraube.
 - g - Die beiden Leerlaufdüsen.
 - H - Membranpumpenventil
 - I - Einspritzrohr
 - Gg - die beiden Hauptdüsen.
- Den Boden des Schwimmergehäuses reinigen.
- Die Bohrungen ausblasen (Markierung →)
- Die ausgebauten Düsen ausblasen.

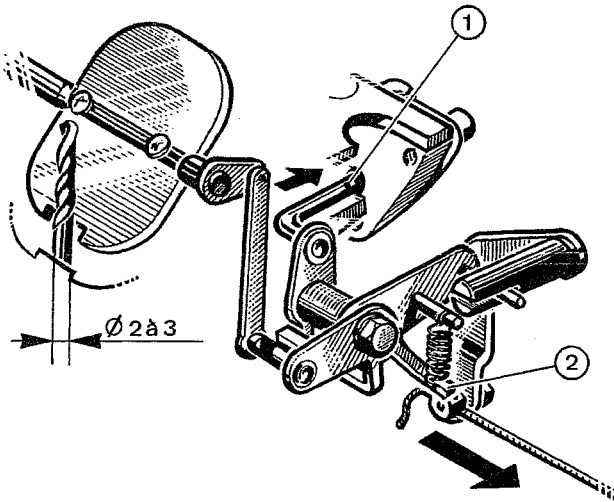
PEUGEOT

0272

1

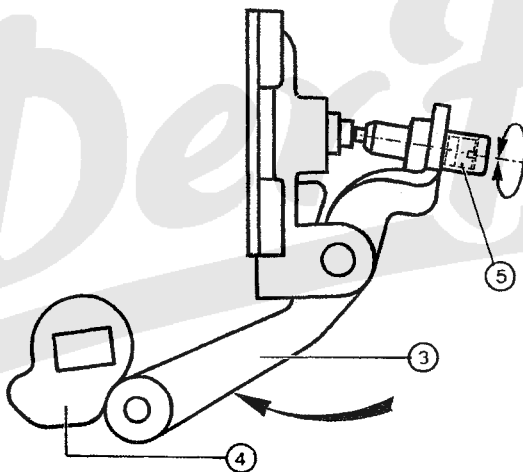
MOTOR

VERGASER 35 E I S A



KONTROLLE DER TEILWEISEN ÖFFNUNG DER STARTERKLAPPEN

- Den Zug der Starterklappen betätigen.
- Die Zugstange der Unterdruckdose (1) in ihren Anschlag zurückdrücken, um die teilweise Öffnung der Starterklappen zu erhalten.
- Die Öffnung der Starterklappe des 1. Gehäuses muss wie bei nebenstehender Skizze 2 - 3 mm betragen.
- Die Einstellung gegebenenfalls mit Hilfe des Hebels (2) vornehmen.



EINSTELLUNG DER MEMBRANPUMPE

Leerlauf eingestellt, Starterklappen geöffnet, Motor abgestellt.

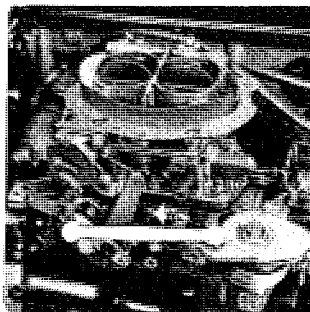
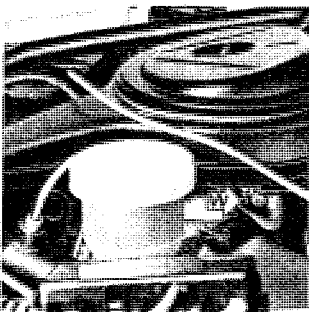
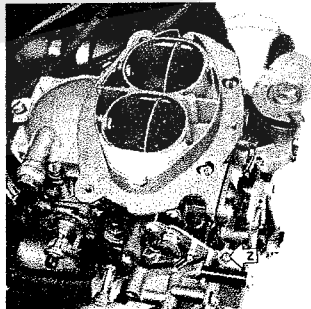
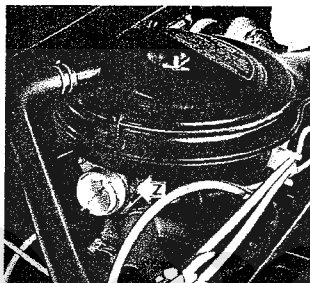
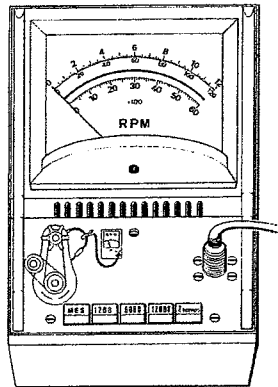
- Den Hebel (3) auf den Nocken (4) drücken :

- Die Schraube (5) lösen, um ein sichtbares Spiel zwischen der Schraube und dem Pumpenstößel zu erhalten.
- Sich von dem korrekten Gleiten und der Rückkehr des Stößels in den Anschlag überzeugen.
- Die Schraube (5) anziehen, bis diese das Stößel leicht berührt.

MOTOR

EINSTELLUNG DES LEERLAUFS

1 02 73



EINSTELLUNG DES LEERLAUFS

EMPFOHLENES WERKZEUG

Drehzahlmesser HT Souriau , Réf. 1494

WICHTIG - Die Einstellung muss unter den folgenden Bedingungen ausgeführt werden :

- Zündanlage richtig eingestellt und in einwandfreiem Zustand.
- Motor warm (ca. 87° C oder Einkuppeln des ausk. Ventilators).
- Luftfilter ausgebaut.
- Den Drehzahlmesser anschliessen.
- Mittels der Leerlaufschraube (Z) eine Drehzahl von ca. :
 - 820 U/min bei 204 und 304
 - 950 U/min bei 304 S einstellen.
- Die Maximaldrehzahl mittels der Leerlaufgemischregulierschraube (W) einstellen.
- Erneut die Leerlaufschraube (Z) betätigen, um obige Drehzahl einzustellen.
- Diesen Arbeitsgang so lange durchführen, bis der Leerlauf dieser Drehzahl entspricht.
- Abschliessend die Leerlaufgemischregulierschraube (W) einschrauben, um die Drehzahl auf
 - 800 U/min 204 und 304
 - 900 U/min 304 S

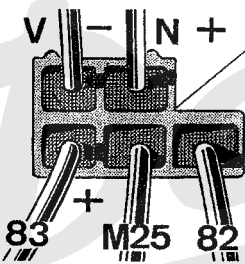
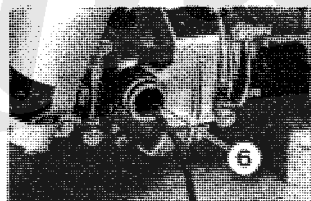
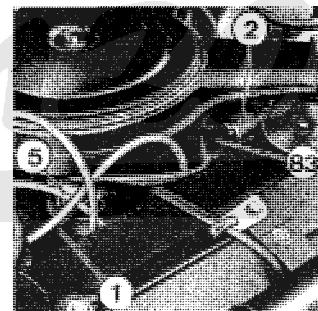
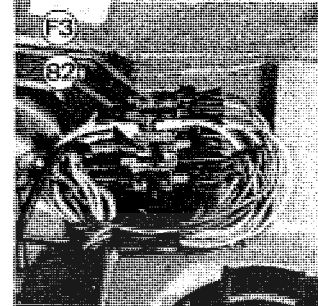
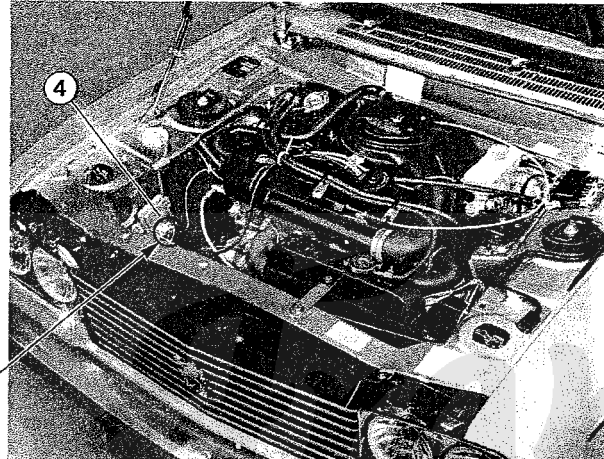
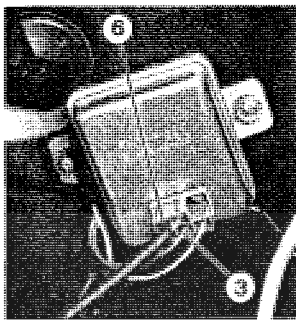
zu senken, ohne die Gleichmässigkeit des Leerlaufs zu beeinträchtigen.

Bei ungleichmässigem Leerlauf überprüfen, dass kein anormaler Lufteintritt und keine mechanische Anomalie besteht.

KONTROLLE DES BESCHLEUNIGTEN LEERLAUFS

Diese Kontrolle hat systematisch bei 3000 - 9000 - 18.000 Meilen und danach alle 18.000 Meilen zu erfolgen :

- Auf der Strasse oder auf dem Rollenprüfstand, das Fahrzeug bei Erreichen von 50 km/h (31 Meilen/h) im Leerlauf ausrollen lassen
- Der Leerlauf muss :
 - bis 35 km/h (22 mph) beschleunigt bleiben ;
 - ab 30 km/h (19 mph) normal werden.



FEHLERSUCHE (bei laufendem Motor)

ANMERKUNG : Zur Kontrolle des elektronischen Schaltsystems ein Voltmeter verwenden. Grundsätzlich keine Kontrolllampe verwenden.

Bleibt der Leerlauf weiterhin beschleunigt :

- Die Unterdruckleitung (1) abklemmen, die Drehzahl muss sinken, sonst die mechanischen Bedienungsvorrichtungen des Vergasers kontrollieren (Pedal, Kabelzüge, Hebel usw.)
Achtung : Das Versorgungskabel (83) des Elektroventils auf keinen Fall an die Masse anschliessen.
- Kontrollieren :
 - die Stromversorgung des Elektroventils (2). Wenn die Stromversorgung korrekt ist, das Elektroventil austauschen.
 - die Sicherung (F3)
 - die Spannung an der + Klemme des 3-poligen Steckers (3) (Kabel 82 mindestens 12 V) : wenn die Stromversorgung korrekt ist, das elektronische Schaltgerät (4) austauschen.

Wenn der Leerlauf bei über 35 km/h (22 mph) nicht beschleunigt:

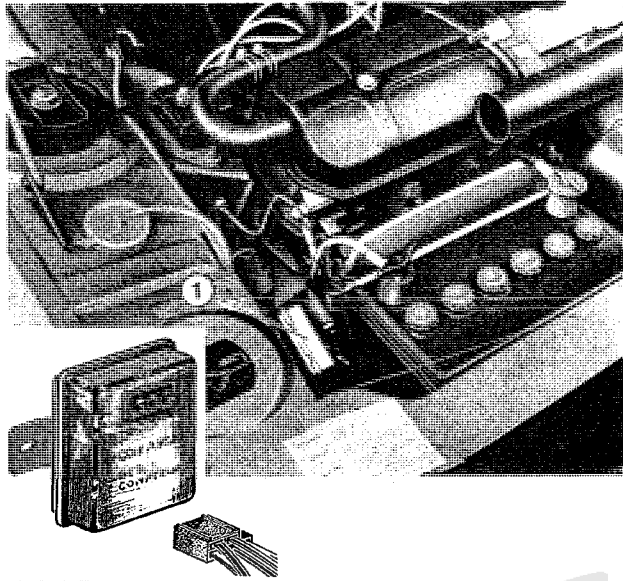
- Die Unterdruckdose (5) direkt an den Unterdruckanschluss des Vergasers anschliessen. Die Drehzahl muss ansteigen, andernfalls die Unterdruckdose austauschen.
- Sich von dem richtigen Anschluss des Impulsfühlers (6) überzeugen.
- Den 3-poligen Stecker (3) vom elektronischen Schaltkasten abklemmen :
 - wenn der Leerlauf nicht beschleunigt, das Elektroventil austauschen.
 - wenn der Leerlauf beschleunigt, ein neues elektronisches Schaltgerät anschliessen.
- Den gleichen Versuch durchführen und dabei das Gas wegnehmen : wenn der Fehler nicht behoben ist, den Impulsfühler austauschen

ANMERKUNG - Vor Ausbau des Impulsfühlers das Motoröl ablassen.

MOTOR

KONTROLLE UND EINSTELLUNG DER VERGASER 304 U.S.A.

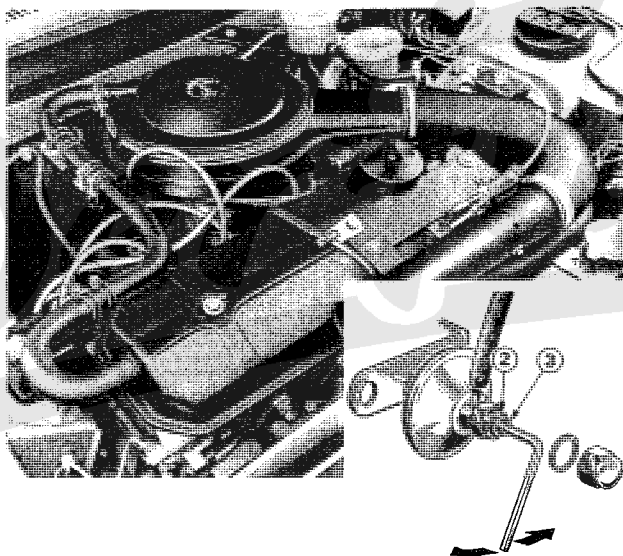
1 0275



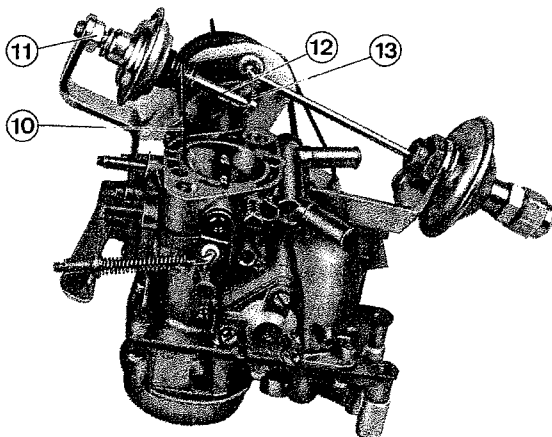
EINSTELLUNG DES BESCHLEUNIGTEN LEERLAUFS BEI 34 PBISA 4 U.S.A. *

- Den 3-poligen Stecker vom elektronischen Schaltkasten (1) abklemmen,
(die Drehzahl des Motors muss ansteigen).

* Die Einstellung des beschleunigten Leerlaufs kann erst nach Einstellung des normalen Leerlaufs erfolgen.



- Die Kontermutter (2) lösen.
- Die Anschlagsschraube (3) einstellen, um eine Drehzahl von 1300 U/min zu erhalten.
- Die Kontermutter anziehen, den 3 poligen Stecker anschliessen.
- Nach einigen Augenblicken der Stabilisierung muss die Drehzahl wieder ihren Normalwert erreichen (800 U/min).



EINSTELLUNG DES DASH-POT (34 PBISA 4 U.S.A.)

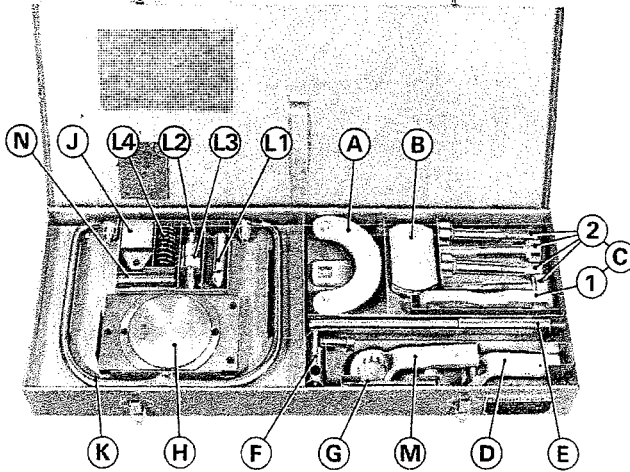
Stange von Ø 1,9 mm (10)

- Die Kontermutter (11) lösen,
- Den Dash-pot so einstellen, dass die Betätigungsstange (12) den Hebel (13) leicht berührt. Die Kontermutter anziehen.
- Die Stange (10) entfernen, die Drosselklappe muss progressiv in die geschlossene Stellung zurückkehren.

PEUGEOT

MOTOR 204 - 304
ZERLEGEN UND ZUSAMMENBAUEN

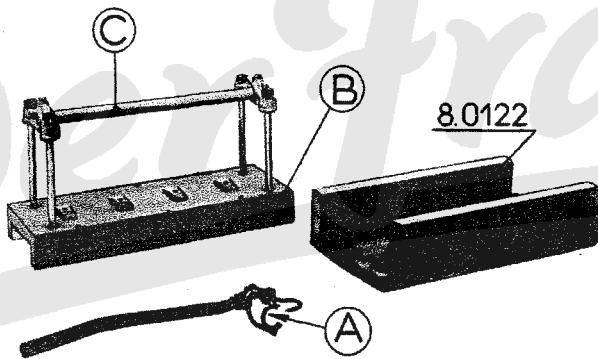
1 0301⁽²⁾



ZU VERWENDENDENES WERKZEUG

8.0118 X : Werkzeugkasten für Motor, bestehend aus :

dem zusätzlichen Werkzeug zum Einstellen des Laufbüchsenüberstandes bei Motoren mit einteiligem Zylinderblock.



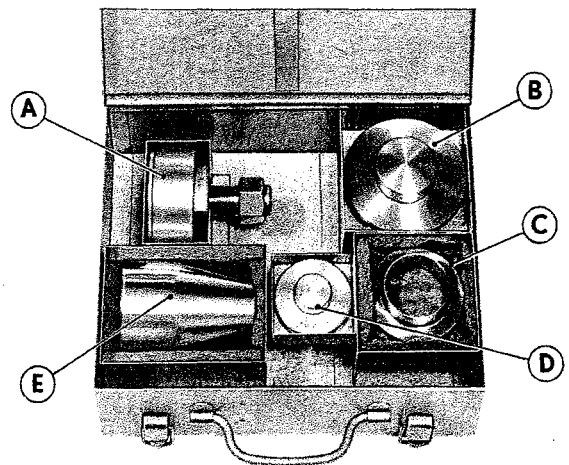
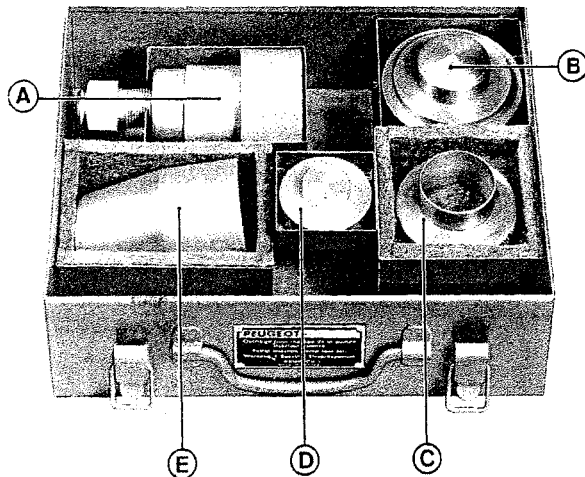
8.0119 Z : Ventildrucksprenger, bestehend aus :

A - Ventildrucksprenger
B - Haltesockel für den Zylinderkopf
C - Montage-Kipphebelwelle.

8.0122 : Haltesockel für den Motor.

8.0203 : Werkzeugkasten für Kupplung 180 DP (204)

oder 8.0206 : Werkzeugkasten für Kupplung : 200 DE und TS 190 (204-304)



PEUGEOT

4-70

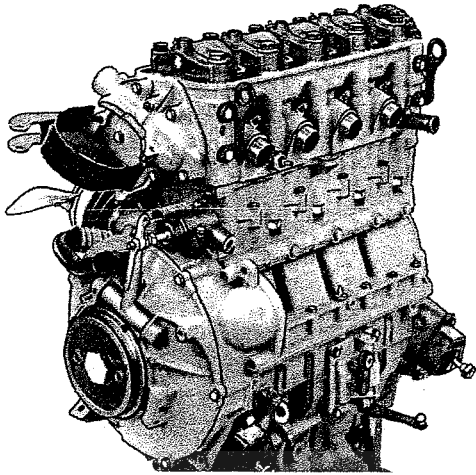
Ersetzt die Seite 03 01 (1) und 03 02 (2) der Baugruppe 1

Werkstattunterlagen 204-304 - Ref. 812D

0302⁽²⁾

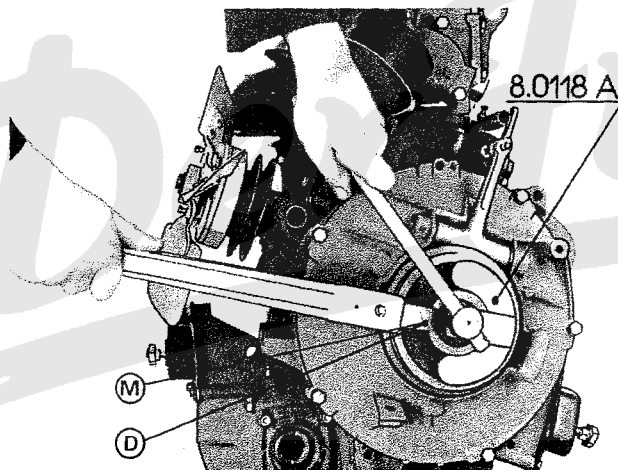
1

MOTOR 204 - 304 ZERLEGEN

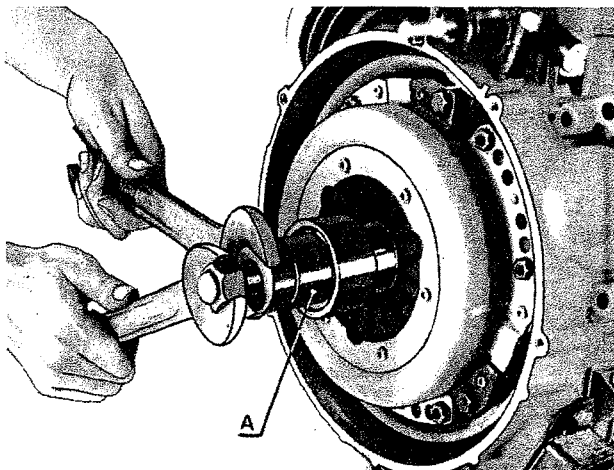


Den Triebwerkblock sorgfältig reinigen :

- Den ganzen Block auf den Sockel 8.0306 Z stellen
- Abbauen :
 - den Vergaser mit dem Ansaugrohr
 - das Steuergehäuse
 - den Ventilatorriemenspanner und den Ventilatorriemen
 - die Lichtmaschine
 - den Anlasser



- Die Befestigungsschraube der Kurbelwellenriemenscheibe entsichern
- Die Riemenscheibe mit dem Klauenschlüssel 8.0118 A gegenhalten und
- die Schraube von 38 mm mit dem Schlüssel 8.0118 D,
- die Schraube von 24 mm mit dem Schlüssel 8.0118 M und der Verlängerung Facom SJ214 abschrauben.

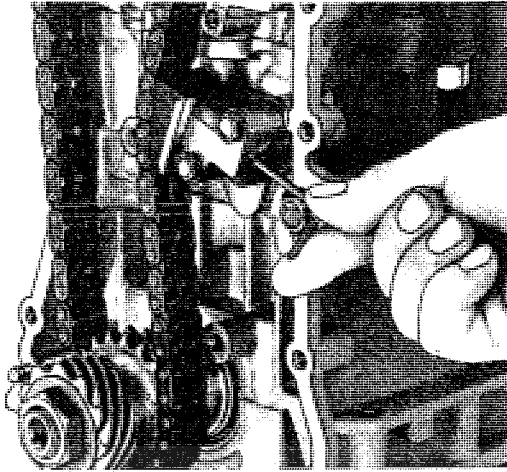


- Ausbauen :
 - die Riemenscheibe
 - die Druckfeder des Kupplungsdrucklagers (gegebenenfalls)
 - den Kupplungsgehäusedeckel
 - das Kupplungsdrucklager
- Die Kupplung 180 DP mit dem Abzieher 8.0203 A,
- Die Kupplung 200 DE oder TS 190 mit dem Abzieher 8.0206 A abziehen
- Das Kupplungsgehäuse abbauen
- Das Motorantriebsrad und die Anlaufscheibe am hinteren Kurbelwellenlager N° 1 abnehmen.

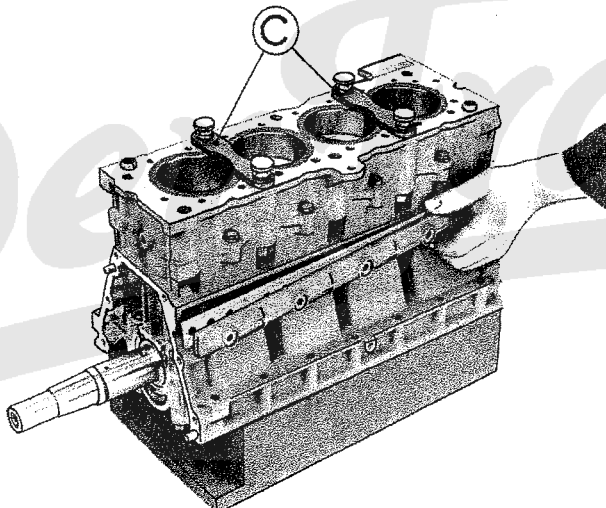
MOTOR 204-304
ZERLEGUNG

1

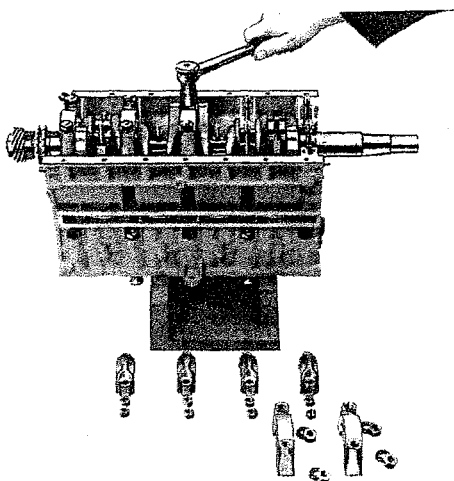
0303⁽¹⁾



- Die Wasserpumpe ausbauen
- Das Wechselgetriebe vom Motor trennen
- Den Motor auf den Sockel 8.0122 stellen
- Den Steuerkettenspanner wie folgt entspannen :
 - die Verschlusschraube am Kettenspannergehäuse abnehmen
 - einen 3 mm Inbusschlüssel in den Innen-sechskant des Kolbens einführen
 - den Schlüssel nach rechts drehen, um den Gleitschuh von der Federbelastung zu befreien
- Die Befestigungsschrauben des Zahnrad auf der Nockenwelle entsichern und abschrauben
- Das Zahnrad und die Steuerkette abbauen
- Den Kettenspanner und seinen Filter abbauen.



- Den Zylinderkopf abbauen
- Die Zylinderlaufbüchsen mit den Spannflanschen 8.0118 C festhalten
- Den Ölkanaldeckel sowie dessen Dichtung abbauen.



- Den Motor umdrehen
- Die Pleuellagerdeckelschrauben sowie die Kurbelwellenlagerschrauben losschrauben
- Die Lagerdeckel und die Lagerschalen ausbauen
- Sie auf einer Platte in Ausbau Reihenfolge anordnen.

PEUGEOT

4-70

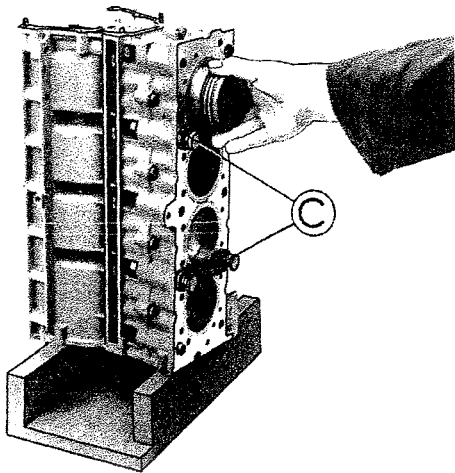
Ersetzt Seite 0303 und 0304, Baugruppe 1

Werkstattunterlagen 204-304 - Ref. 812D

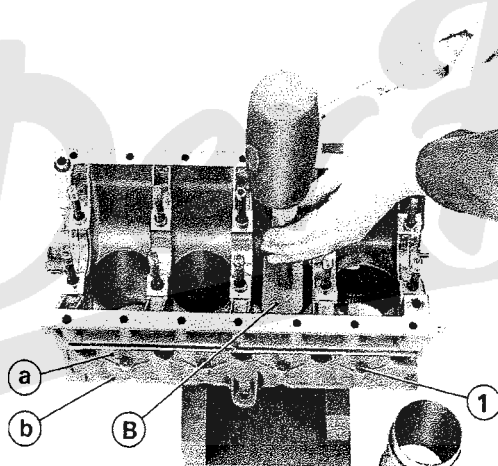
03 04⁽¹⁾

1

MOTOR 204 - 304 ZERLEGUNG



- Die Kurbelwelle herausnehmen
- Die beiden Anlaufscheiben für das Kurbelwellenlängsspiel sowie die Lagerschalen herausnehmen und aufbewahren
- Den Motor wie nebenstehend abgebildet auf seinen Sockel stellen
- Die Pleuel und Kolben abziehen
- Die Pleuellagerdeckel, nach Markierung zusammengestellt, beiseite legen.

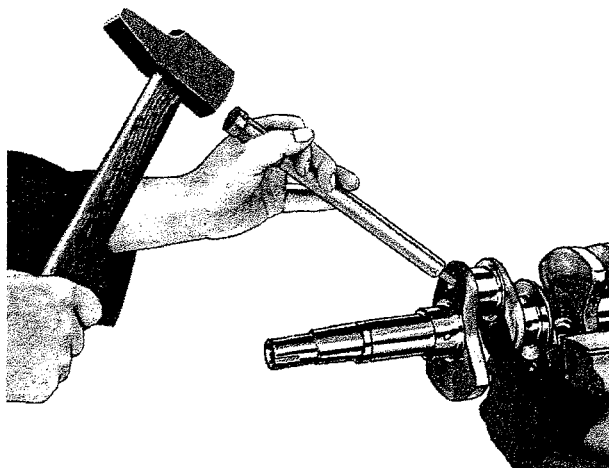


- Die Spannflansche auf den Zylinderlaufbüchsen entfernen
- Den Motor auf seinem Sockel umdrehen
- Die Zylinderlaufbüchsen herausnehmen, nötigenfalls mit der Abziehplatte 8.0118 B
- Den Zylinderblock sowie alle ausgebauten Teile sorgfältig reinigen

WICHTIG :

Bei dem 2-teiligen Zylinderblock 204 erfolgt die Bearbeitung nach dem Zusammenbau der Teile (a) und (b).

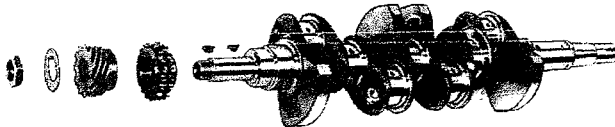
Aus diesem Grund dürfen die 10 Schrauben 1 nicht gelöst werden.



- Die Kurbelwelle in einen mit Bleibacken versehenen Schraubstock spannen
- Die Verschlussstopfen mit dem Spezialschlüssel 0.0131 und einem Hammer durchschlagen
- Die Stopfen ausbauen
- Die Befestigungsmutter lösen und das Ölpumpen-antriebszahnrad und Steuerkettenzahnrad ausbauen.

MOTOR
ZERLEGEN

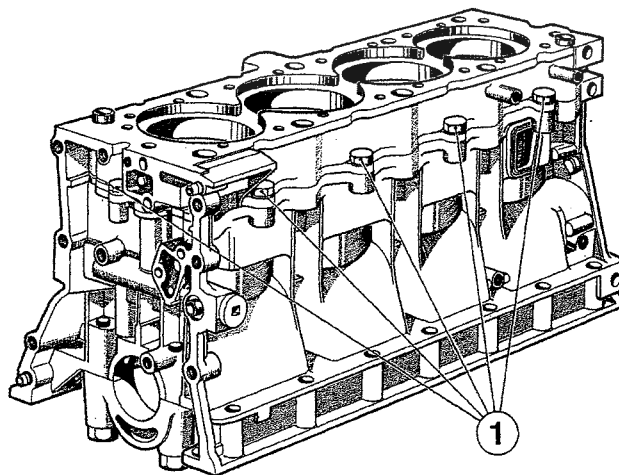
1 03 05⁽¹⁾



- Zum Ausbau des Antriebszahnades für die Ölpumpe sowie des Steuerkettenrades auf der Kurbelwelle, wie folgt vorgehen :
- die Kurbelwelle in einen mit Bleibacken versehenen Schraubstock spannen,
- die Befestigungsmutter lösen,
- die Zahnräder abnehmen und die Keile auffangen.

ANMERKUNG -

Da der Zweiteilige Zylinderblock im Werk erst nach der Verschraubung des oberen Teiles mit dem unteren bearbeitet wird, dürfen die 10 Befestigungsschrauben 1 auf keinen Fall gelöst werden.



PEUGEOT

3-68

Annulliert und ersetzt die Seite 03 05 der Baugruppe 1.

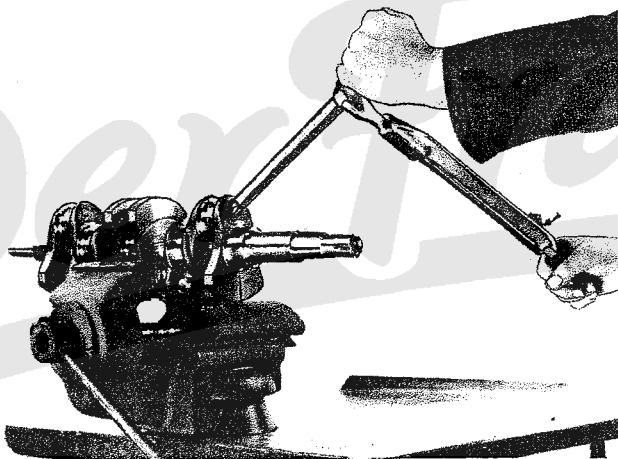
Werkstattunterlagen 204 - Ref. 812 D

MOTOR 204-304
ZUSAMMENBAU

1 0311

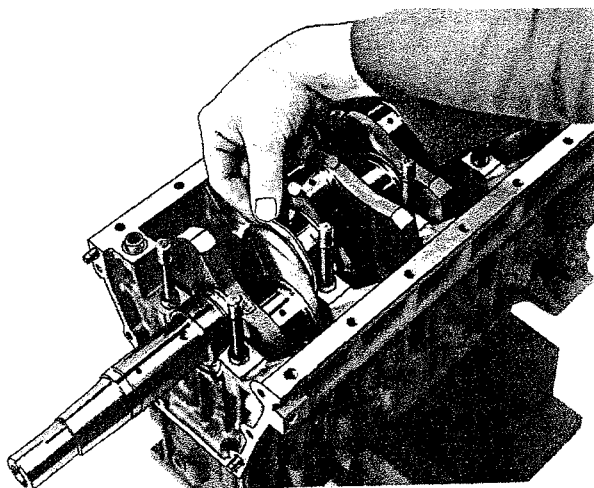
VORBEDINGUNGEN

- Der Zusammenbau des Motors hat in einem staubfreien Raum (Motorreparaturwerkstatt) zu erfolgen.
- Die Einzelteile müssen sauber und trocken sein und greifbar neben den Arbeitstisch gelegt werden.
- Teile prüfen, diejenigen mit Verschleisspuren sind durch neue Originalteile, die vorher entfettet und getrocknet werden müssen, zu ersetzen.
- Beim Zusammenbau sind die verschiedenen Organe zu ölen.



VORBEREITUNGSARBEITEN AN DER KURBELWELLE

- Die Verschlussstopfen der Ölkanäle einschrauben. Mit 4 mkg festziehen,
- durch einen Körnerschlag sichern,
- das Steuerkettenrad sowie das Antriebsrad für die Ölpumpe anbringen,
- eine neue Sicherungsscheibe montieren,
- die Mutter mit 9 mkg anziehen und sichern.



MONTAGE

- Die Kurbelwellenlagerschalen in die entsprechenden Lagerungen im Zylinderblock einlegen,
- die Auflageflächen einölen,
- die Kurbelwelle in den Zylinderblock legen,
- die Anlaufscheiben mit Originalmass an beiden Seiten des Kurbelwellenlagers Nr. 2 (die Bronzeseite zur Kurbelwelle hin) anbringen,
- die Lagerdeckel einlegen, die Aufschrift «DIST» zur Steuerung hin richten,
- die Lagerdeckel sind mit Zahlen 1-5 gekennzeichnet, vom Lager an der Kupplungsseite ausgehend,
- neue flache Scheiben unter die Lagerdeckelmuttern legen,
- die Lagerdeckelmuttern mit 5,25 mkg anziehen
- prüfen, dass sich die Kurbelwelle "weich" drehen lässt.

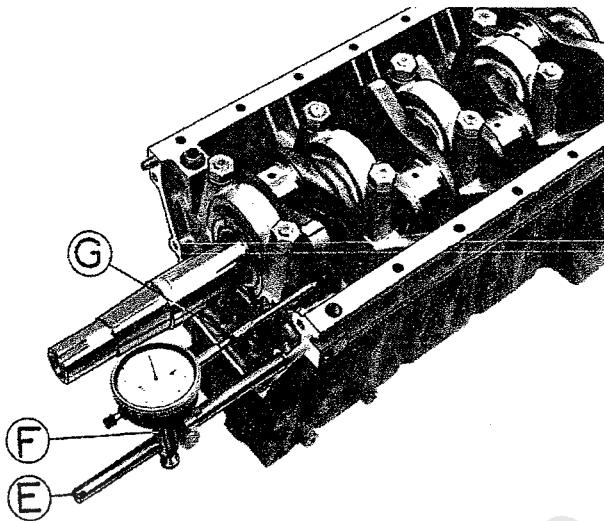
PEUGEOT

4-70

Werkstattunterlagen 204-304 - Ref. 812 D

MOTOR 204 - 304

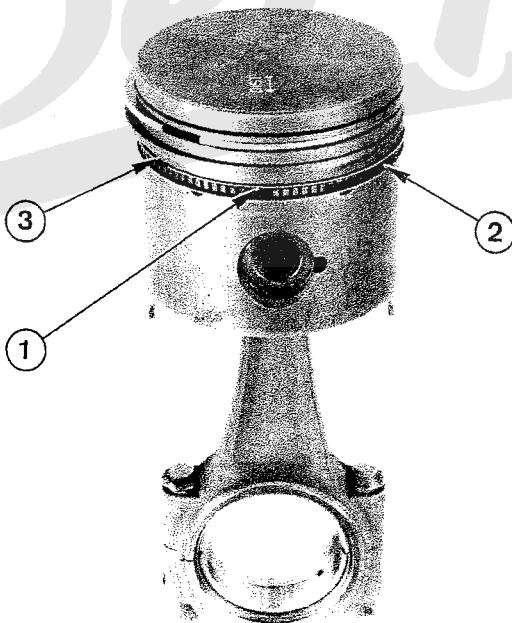
ZUSAMMENBAU



- Das Längsspiel der Pleuellagerung kontrollieren :
- die Messuhr auf dem Sockel 8.0118 F und dem Halter 8.0118 E befestigen, wie es die nebenstehende Abbildung zeigt,
- der Taststift (l = 80 mm) der Messuhr soll dabei am Gegengewicht der Pleuellager anliegen,
- die Messuhr auf 0 stellen,
- durch Verschieben der Pleuellager in Längsrichtung das Mass an der Skala ablesen (es soll zwischen 0,07 und 0,23 mm liegen).
- Den Pleuellagerdeckel Nr. 2 einlegen und die Montage beenden.

ANMERKUNG : Zur Einstellung des Längsspiels sind bei der DPD Anlaufscheiben von verschiedener Stärke erhältlich :

Teile-Nr. 0118.40 : 2,30 mm
 Teile-Nr. 0118.41 : 2,40 mm
 Teile-Nr. 0118.42 : 2,45 mm
 Teile-Nr. 0118.27 : 2,50 mm



Beim Austausch der Pleuellager und Pleuellager bei Motoren 204 mit einteiligem Zylinderblock, und Motoren 304, das Einstellen des Pleuellagerüberstandes nach der auf den Seiten 06 01 bis 06 07 beschriebenen Methode vorgehen.

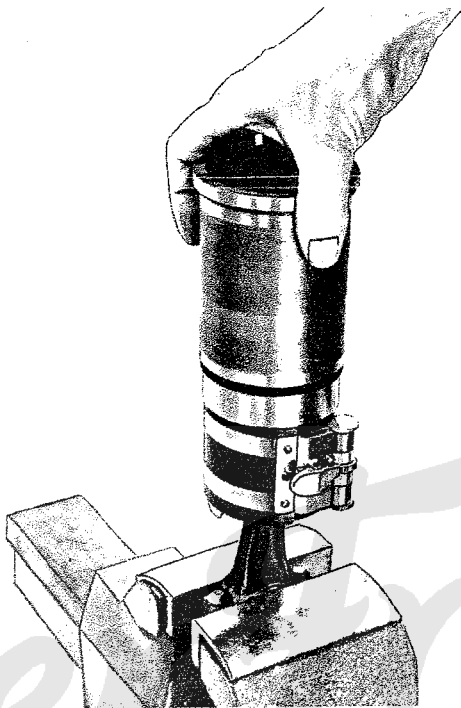
- Die Pleuellagerbolzen der neuen, zu den jeweiligen Pleuellagergehörigen Pleuellager ölen und den Zusammenbau Pleuellager-Pleuellager von Hand durchführen.

Bei Motoren mit "einteiligem" Zylinderblock auf die Stellung der Pleuellager zur Pleuellager (1, 2, 3, 4) sowie auf die bei der Einstellung des Pleuellagerüberstandes festgelegte Stellung der Pleuellager im Zylinderblock achten, um eine Veränderung der Zusammenstellung von Pleuellager und Pleuellager zu vermeiden.

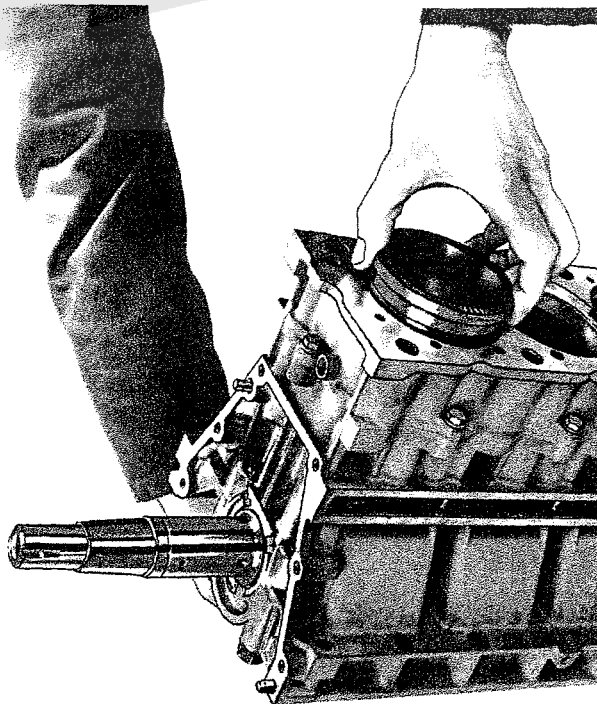
- Auf die korrekte Zusammenstellung von Pleuellager und Pleuellager achten :
 - Wenn das Ölspritzloch in der Pleuellagerbohrung rechts steht, so muss die Aufschrift "DIST" und der Pfeil auf dem Pleuellagerboden zum Monteur hin zeigen.
- Die Zusammenstellung von Pleuellager und Pleuellager, die im Werk mittels Präzisionsgeräten erfolgt, niemals verändern.
- Die Sicherungsringe der Pleuellagerbolzen genau in die entsprechenden Nuten einlegen.
- Die Pleuellagerbolzen zueinander versetzen :
 - den Expanderbolzen 1 in die Pleuellagermitte,
 - die Ringbolzen der beiden "dehnbaren" Bolzen 2 und 3, jeweils 20 bis 50 mm vom Expanderbolzen entfernt.
- Die Pleuellagerbolzen mit Rücksicht auf den Ringbolzen des Pleuellagerbolzen "PERFECT-CIRCLE" zueinander versetzen.
- Die Pleuellager und die Pleuellagerbolzen einölen.

MOTOR 204 - 304
ZUSAMMENBAU

1 03 13



- Pleuel mit Kolben zwischen Bleibacken in den Schraubstock spannen, der Pfeil auf dem Kolbenboden soll dabei zum Monteur hin zeigen.
- Auf den Kolben ein Spannband aufziehen, den Schlüssel nach unten.
- Bei den Motoren mit einteiligem Zylinderblock, die Büchsen vorsichtig herausziehen und dabei darauf achten, nicht die Papierdichtungen zu beschädigen. Die Einbaureihenfolge im Verhältnis zum Motorblock (1, 2, 3, 4) kennzeichnen
- Die Zylinderlaufbüchse innen ölen.
- Die untere Fase der Laufbüchse mit dem Kolben in Ansatz bringen.
- Die Laufbüchsenmarkierungen auf die gegenüberliegende Seite der Ölspritzbohrung im Pleuel stellen (d.h. links von der Pfeilmarkierung).
- Die Laufbüchse ohne zu drehen auf den Kolben schieben.
- Die so zusammengestellten Teile aus dem Schraubstock nehmen, das Spannband abnehmen und den Kolben zwischen O.T. und U.T. bringen.
- Den Pleuellagerdeckel ausbauen.
- Bei den Motoren mit zweiteiligem Zylinderblock eine neue Gummidichtung auf die Laufbüchse bringen.



- Die Laufbüchse mit Pleuel und Kolben in den Zylinderblock einführen, wobei :
 - die Pleuel wie beim Ausbau in der Reihenfolge (1, 2, 3, 4) eingebaut,
 - die Laufbüchsenmarkierungen zur Ölkanal-Seite hin gerichtet,
 - sowie die Kolbenmarkierungen (Pfeil) zur Steuerung hin gerichtet werden müssen.

Die Pleuelstange auf ihren Lagerzapfen bringen.

- Die Zylinderlaufbüchsen mit den Spannriden 8.0118 C festsetzen.
- Jedes Pleuel mit dem dazugehörigen Lagerdeckel auf dem Kurbelzapfen verbinden; dabei darauf achten, dass diese nicht beschädigt werden.
- Die Werkskennzeichnungen (ein Buchstabe und eine Zahl) müssen alle auf der gleichen Seite liegen.
- Neue Schrauben und Muttern verwenden.
- Mit 4 mkg anziehen.

ANMERKUNG :

Zwischen die Pleuellagerdeckel und die Muttern dürfen keine Scheiben gelegt werden.

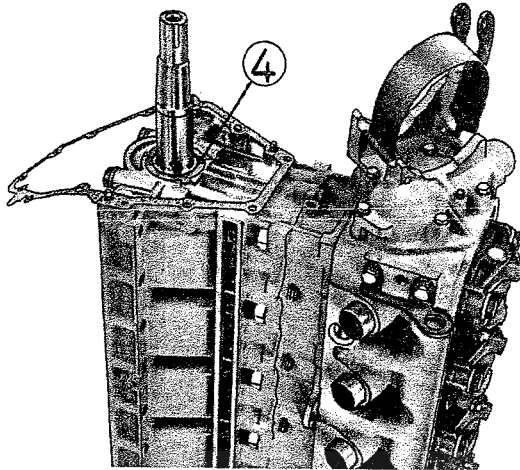
PEUGEOT

4-70

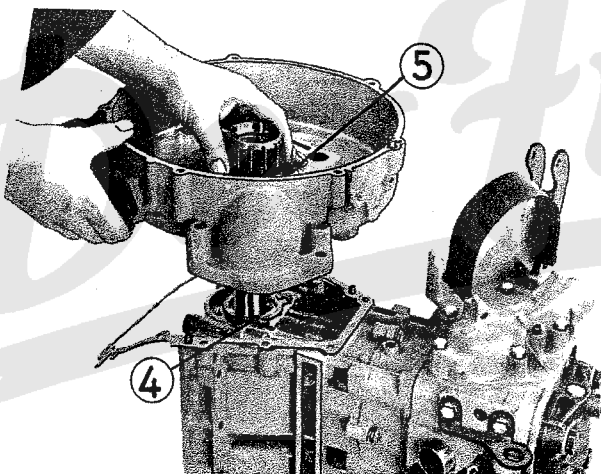
Werkstattunterlagen 204-304 - Ref. 812D

MOTOR 204 - 304

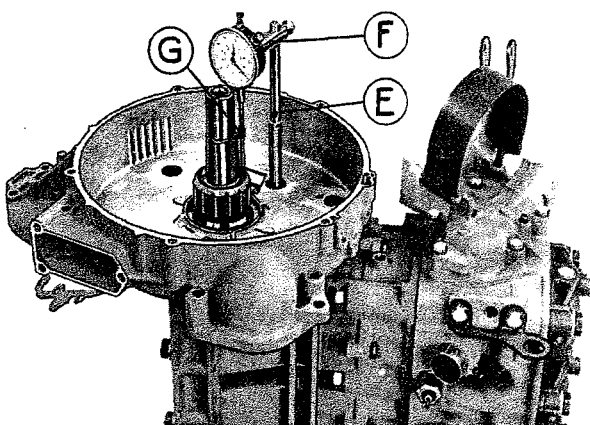
ZUSAMMENBAU



- Den Motor auf den Sockel 8.0122 in Normalstellung stellen,
- den Zylinderkopf aufsetzen (Seite 04 05),
- die Steuerung einstellen (Seite 10 05),
- den Motor aufrecht auf den Sockel setzen, das Kurbelwellenlager Nr. 1 nach oben,
- die innere Anlaufscheibe 4 für das Motorantriebsrad am Motorblock (Lager Nr. 1) einlegen,
- eine neue Kupplungsgehäusedichtung auf den Motorblock legen.



- Die äussere Anlaufscheibe 5 sowie das Motorantriebsrad werden nun in dem waagrecht gehaltenen Kupplungsgehäuse angebracht,
- die Anlaufscheibe mit dem Antriebsrad gegen das Kupplungsgehäuse drücken,
- das Ganze umdrehen und auf den Zylinderblock montieren (siehe Abbildung). Dabei beachten, dass die Anlaufscheibe 5 bei diesem Arbeitsgang nicht aus ihrer Lagerung gedrückt wird,
- die Befestigungsschrauben mit 1,25 mkg anziehen, um einen festen Sitz der Dichtung zu erreichen.

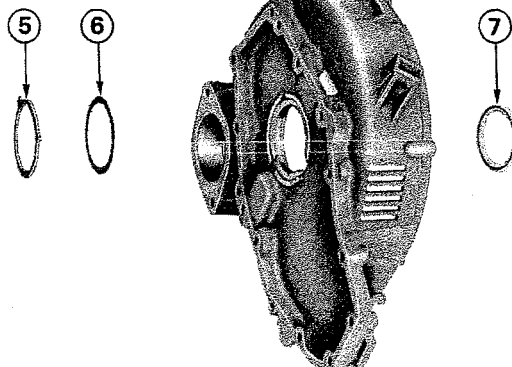


- Die Messuhrspindel 8.0118 E, mit dem Messuhrhalter 8.0118 F, der Messuhr und dem Verlängerungsstück 8.0118 G, anbringen (letztes, um zu vermeiden, dass die Messuhrskala an das Kurbelwellenende anschlägt),
- den Taststift der Messuhr mit dem Motorantriebsrad in Berührung bringen,
- das Motorantriebsrad von oben nach unten bewegen und den Wert des Seitenspiels an der Skala ablesen,
- die Stärke der zwischenzulegenden Ausgleichscheiben 6 ermitteln und zwar so, dass ein annäherndes Spiel von 0,33 mm erreicht wird.
- Höchsttoleranz : 0,25 und 0,40 mm
- Stärke der Ausgleichscheiben 6 : 0,07 - 0,15 - 0,20 - 0,25 - 0,50.

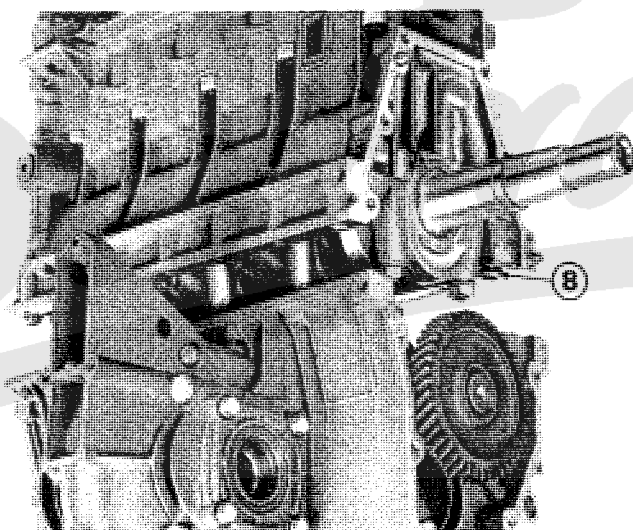
MOTOR 204 - 304
ZUSAMMENBAU

1

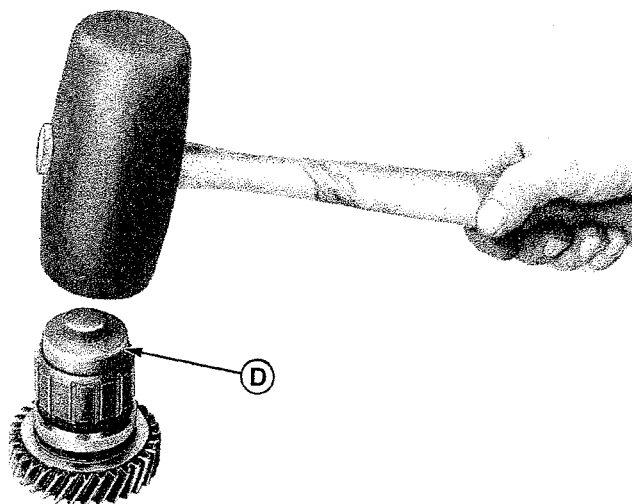
0315



- Abbauen :
- Die Messuhr mit ihrem Halter
- Das Kupplungsgehäuse mit seiner Dichtung
- Die Dichtung 7 mit dem Werkzeug 8.0203 B oder 8.0206 B in das Kupplungsgehäuse einbauen.
- Die Ausgleichscheiben 6 zwischen das Kupplungsgehäuse und die äussere Anlaufscheibe 5 legen.
- Die Anlaufscheibe 5 mit einem Körner an drei Stellen verstemmen, dabei die Scheibe gut andrücken.
- Das Motorantriebsrad sowie die innere Anlaufscheibe vorübergehend von der Kurbelwelle abnehmen.



- Das Wechselgetriebe mit dem Motorblock verbinden, wobei am Ölanschluss an der Kupplungsseite ein neuer Dichtring 8 angebracht und auf die Dichtflächen eine Dichtmasse (Marke «Perfect Seal») aufgetragen werden soll.



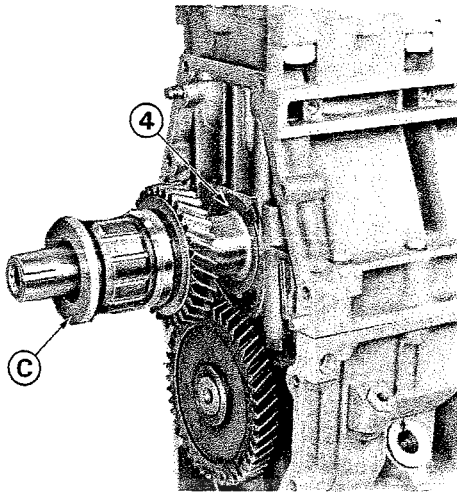
- Mit dem Werkzeug 8.0203 D oder 8.0206 D die Dichtung in das Motorantriebsrad einführen, die Nute wird dabei vom Werkzeug umfasst.

PEUGEOT

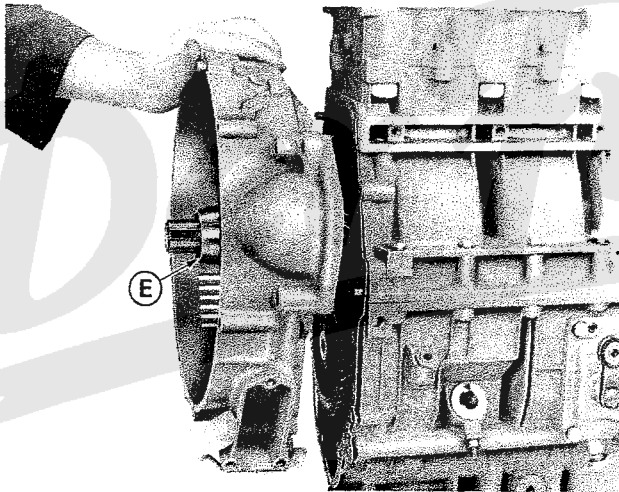
4-70

Werkstattunterlagen 204-304 - Ref. 812 D

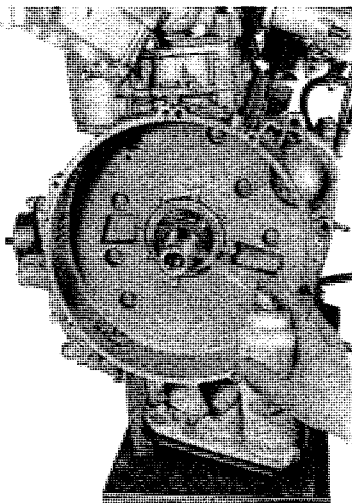
MOTOR 204 - 304 ZUSAMMENBAU



- Die innere Anlaufscheibe 4 (geölt) am Kurbelwellenlager 1 anbringen.
- Die Führungsbüchse 8.0203 C oder 8.0206 C in die Motorantriebsrad-Dichtung einführen.
- Das Zahnrad auf die Kurbelwelle schieben, und in Anschlag gegen die Anlaufscheibe 4 am Zylinderblock bringen.
- Die Führungsbüchse abnehmen.



- Den Schutzkegel 8.0203 E oder 8.0206 E (leicht geölt) auf das Motor-Antriebsrad schieben.
- Anbringen :
 - die Dichtung für das Kupplungsgehäuse.
 - das Kupplungsgehäuse, wobei das Motorantriebsrad auf keinen Fall zurückgehen darf.
- Die Schrauben mit 1,25 mkg anziehen.
- Den Schutzkegel abnehmen.
- Eine endgültige Kontrolle des Motorantriebsrad-Spiels vornehmen. (wie auf Seite 03 14 angegeben).

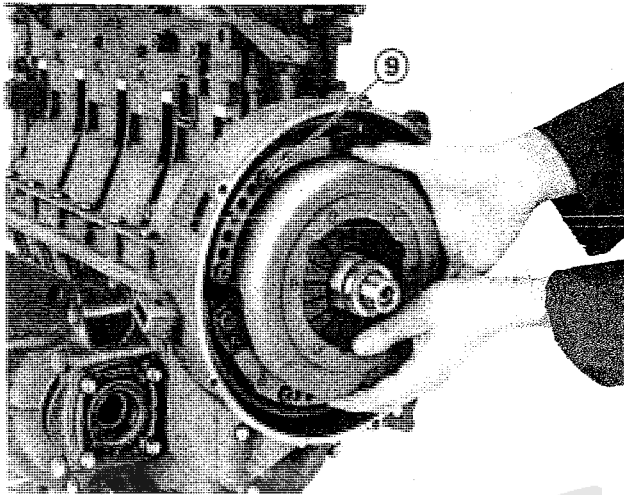


VORBEREITUNG VOR KUPPLUNGSEINBAU

- Den Polygon-Kegelstumpf (Kurbelwelle) sorgfältig reinigen.
- Mittels einer Molykote 321-Sprühdose eine dünne Gleitschicht auf die ganze Oberfläche des Polygon-Kegelstumpfes und die geriffelte Muffe des Motorantriebsrades auftragen und darauf achten, dass kein "Molykote 321" mit der Auflagefläche der Motorantriebsrad-Dichtung in Berührung kommt.

MOTOR 204-304
ZUSAMMENBAU

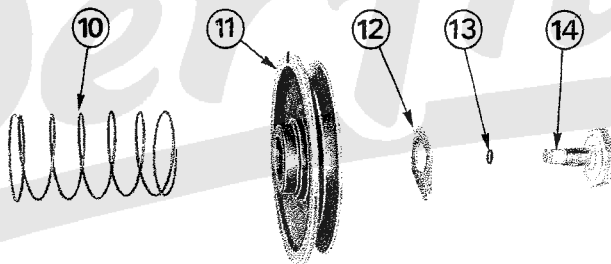
1 03 17



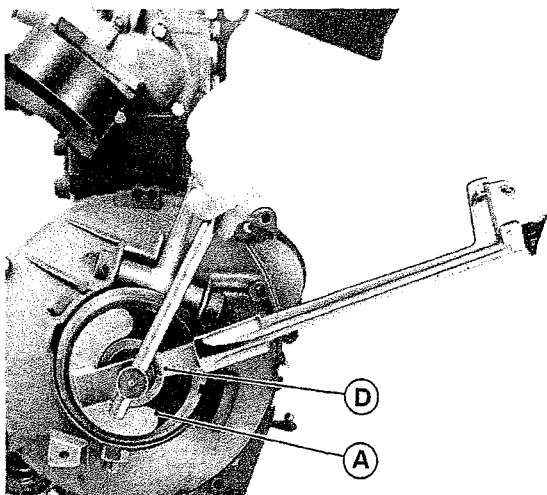
BESONDERHEITEN BEIM EINBAU DER KUPPLUNG 180 DP (204)

- Die Kupplung auf die Kurbelwelle setzen und leicht drehen, um die Kupplungsscheibe auf das Motorantriebsrad zu bringen.
- Die Verbindungsmuttern 9 mit 1 mkg anziehen

ANMERKUNG - Um die Kupplungsscheibe zentrieren zu können, dürfen die sechs Schrauben 9 der Kupplung nicht festgezogen sein.



- Die Abziehnute der Kupplungsnahe mit Esso Multipurpose Fett H versehen.
- Das Kugeldrucklager einbauen.
- Den Kupplungsgehäusedeckel einbauen und darauf achten, dass die plane Fläche des Druckflansches der Kupplungsgabel zum Drucklager hin gerichtet ist.
- Die Befestigungsschrauben des Deckels mit 1 mkg. anziehen.
- Einbauen :
 - die Druckfeder 10
 - die Riemenscheibe 11
 - die Schraube 14 mit der Blechsicherung 12 und eine neue Dichtung 13.



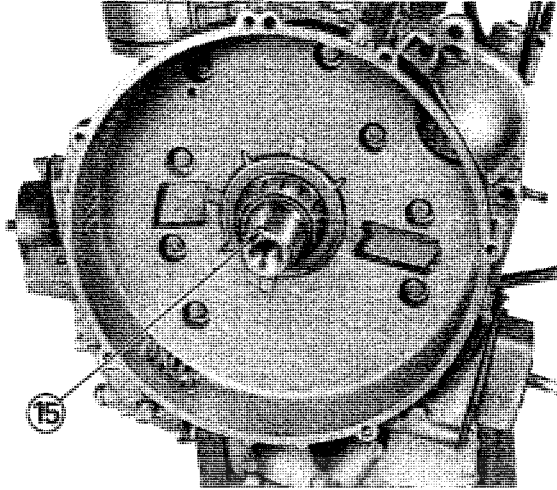
- Die Riemenscheibe der Kurbelwelle mit Hilfe des Klauenschlüssels 8.0118 A festhalten.
- Die Befestigungsschraube der Riemenscheibe mit dem Drehmomentschlüssel und dem Schlüssel 8.0118 D mit 6,5 mkg. anziehen.
- Die Schraube sichern (Blechsicherung).

PEUGEOT

4-70

Werkstattunterlagen 204-304 - Ref. 812D

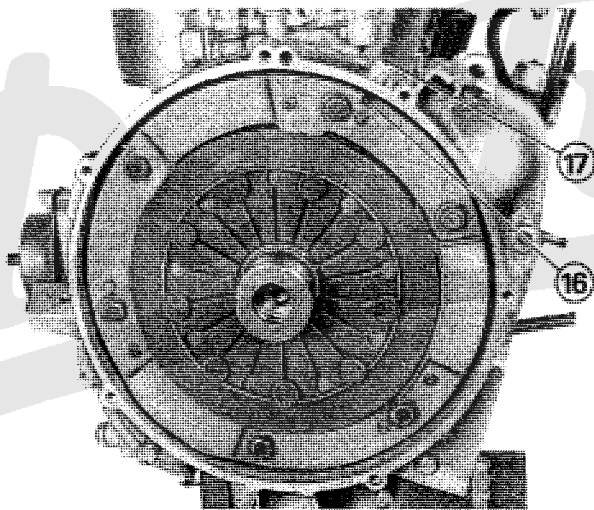
MOTOR 204 - 304 ZUSAMMENBAU



BESONDERHEITEN BEIM EINBAU DER KUPPLUNG 200 DE ODER TS 190 (204 - 304)

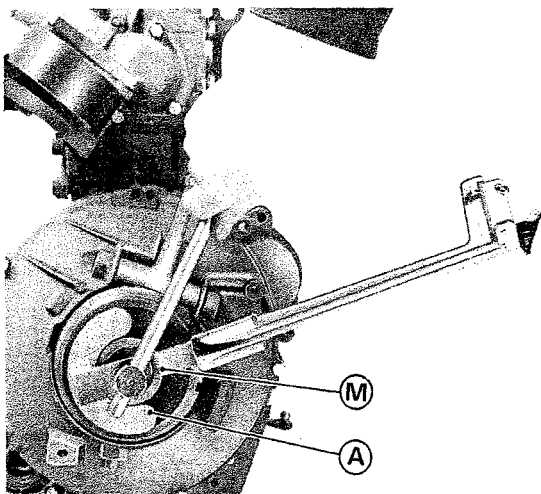
- Prüfen, ob die Kennzeichnung 15 der Kurbelwelle nach oben zum Zylinder hin gerichtet ist.

ANMERKUNG - Das Kennzeichen 15 zeigt den oberen Totpunkt der Kolben 1 und 4 an, wenn es nach oben gerichtet ist.



ANMERKUNG - Um die Kupplungsscheibe zentrieren zu können, dürfen die sechs Schrauben der Kupplung nicht festgezogen sein.

- Die Kupplung so auf die Kurbelwelle setzen, dass der Einschnitt 16 des Deckels der Druckplatte mit dem Einstelloch 17 des Kupplungsgehäuses in einer Linie steht.
- Die Kupplung leicht drehen, um die Kupplungsscheibe auf das Motorantriebsrad zu bringen.
- Die Kurbelwellenriemenscheibe provisorisch anbauen.
- Die Befestigungsschraube leicht mit dem Schlüssel 8.0118 M anziehen, um die Kupplung richtig anzubringen.
- Die sechs Schrauben der Druckplatte mit 2,5 mkg anziehen.



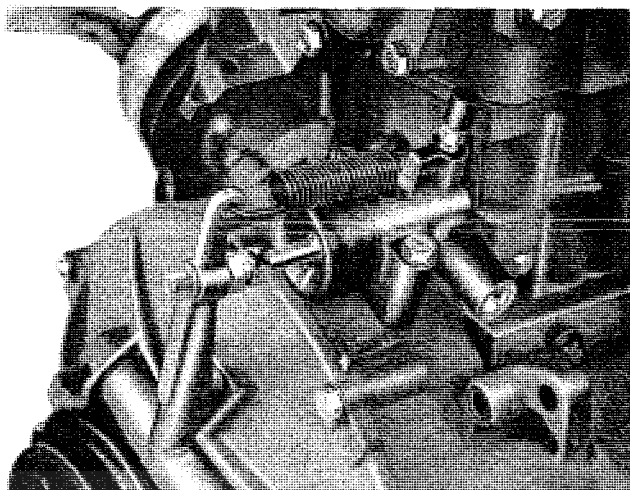
- Die Kurbelwellenriemenscheibe entfernen.
- Die Abziehnute der Kupplungsnahe mit Esso Multipurpose Fett H versehen.
- Das Kugeldrucklager einbauen.
- Den Kupplungsgehäusedeckel einbauen und dabei darauf achten, dass die plane Fläche des Druckflansches der Kupplungsgabel zum Drucklager hin gerichtet ist.
- Die Befestigungsschrauben des Deckels mit 1 mkg anziehen.
- * Die Druckfeder einbauen.
- Die Riemenscheibe einbauen und darauf achten, dass der mit der Kupplungsnahe verbundene Mitnehmerstift einrastet.
- Die Befestigungsschraube mit einer neuen Blechsicherung einbauen und mit dem Drehmomentenschlüssel sowie dem Ansatz 8.0118 M mit 6,5 mkg anziehen, wobei die Riemenscheibe mit dem Klauenschlüssel 8.0118 A festgehalten wird.
- Das Sicherungsblech der Schraube umschlagen.

* Die Druckfeder wird seit November 1968 serienmässig eingebaut. Ihr Einbau in vor diesem Datum hergestellte Fahrzeuge 204 macht den Austausch des Drucklagers und der Kurbelwellen-Riemenscheibe nötig.

MOTOR 204 - 304
ZUSAMMENBAU

1

03 19

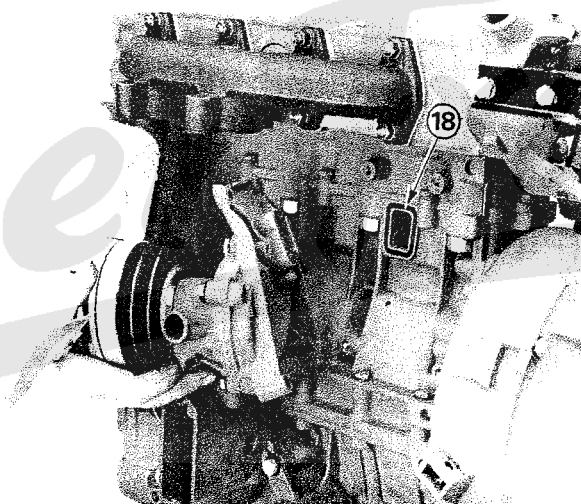


Nach dem Einbau der Kupplung 180 DP, 200 DE oder TS 190,

- montieren :
- den Nehmerzylinder der Kupplungsbetätigung,
- die Rückzugfeder der Gabel,
- Den Kupplungsgabelabstand wie folgt einstellen :
- die Gegenmutter der Einstellschraube lösen und diese aufschrauben bis die Gabel am Anschlag liegt,
- sie um zweieinhalb Drehungen zuschrauben, um einen Abstand von 2 mm vom Drucklager zu erhalten,
- die Gegenmutter der Einstellschraube anziehen.

ANMERKUNG - Ein Abstand von 2,5 Umdrehungen der Schraube zum Drücker (Spiel zwischen der Druckstange und dem Kolben des Nehmerzylinders) muss einem Spiel von 30-35 mm am Kupplungspedal entsprechen.

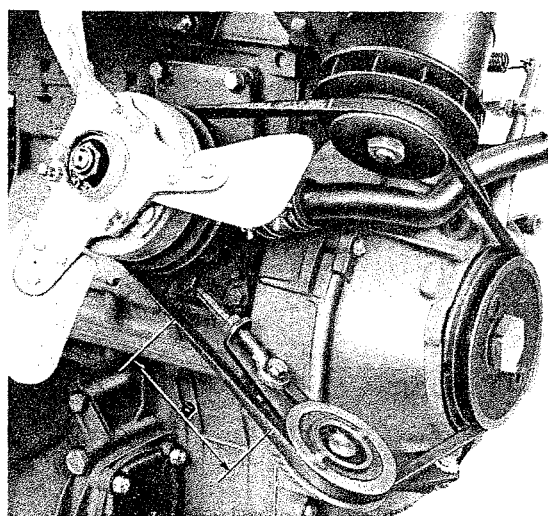
Wenn die beiden Masse nicht übereinstimmen, die hydraulische Anlage entlüften.



- Den Ölkanaldeckel unter Zwischenlegen einer neuen Dichtung anbringen.
- Die Kuppferdichtungen unter den Schrauben erneuern
- Die Schrauben mit 1,25 mkg anziehen.

- Anbringen :
- das Steuergehäuse
- den Zündverteiler
- die Lichtmaschine und den Anlasser
- die Wasserpumpe, eine neue Gummidichtung 18 zwischenlegen
- den Vergaser mit dem Ansaugrohr
- die Zubehörteile

ANMERKUNG - Die Ölfüllung hat erst nach der Montage der Gelenkwellen zu erfolgen.



Der Antriebsriemen darf niemals ohne vorheriges Entspannen mit Kraftanwendung auf die Riemenscheibe gelegt werden.

- Wie folgt vorgehen :
- Den Antriebsriemen um die Riemenscheiben der Kurbelwelle, der Lichtmaschine und der Wasserpumpe legen, wobei darauf zu achten ist, dass der Riemen nicht mehr als 90° gedreht wird.
- Die Spannrolle auf den Riemen legen und die gesamte Spannvorrichtung am Gehäuse befestigen.
- Den Riemen mit Hilfe der Spannschraube spannen, wobei die beiden Markierungen ohne Spannung des Riemens 100 mm voneinander entfernt sind, nach der Spannung aber :
- 1. $a = 102$ bis 102,5 mm bei einem Motor mit Lichtmaschine
- 2. $a = 101,5$ bis 102 mm bei einem Motor mit Wechselstromlichtmaschine voneinander entfernt sein müssen.
- Die Lagerbolzenmutter der Spannrolle mit 4 mkg und die zwei Befestigungsschrauben des Halters mit 1,75 mkg anziehen.
- Die Mutter der Spannschraube festziehen.

PEUGEOT

4-70

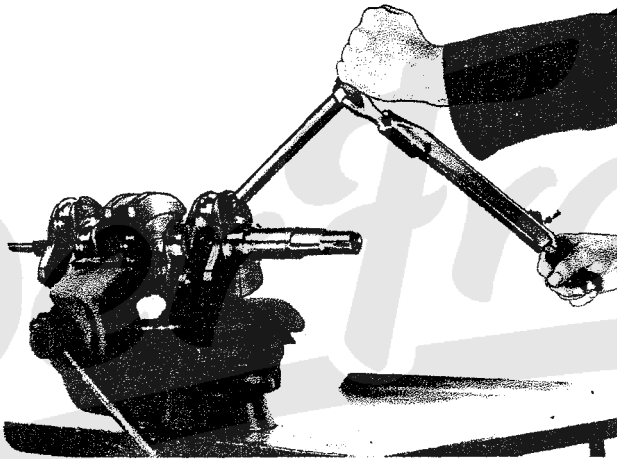
Werkstattunterlagen 204-304 - Ref. 812 D

MOTOR ZUSAMMENBAU

1 03 51 ⁽¹⁾

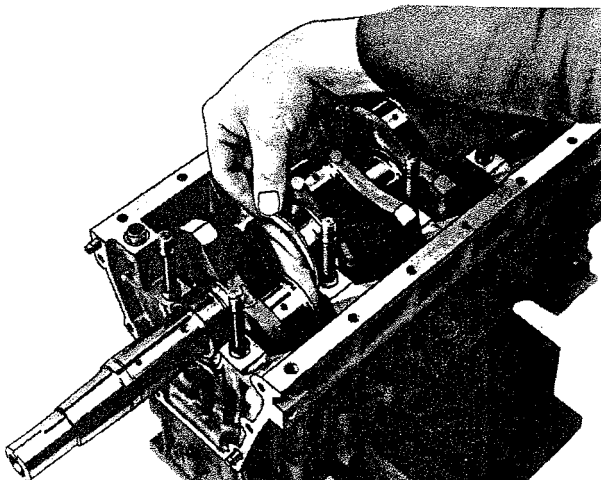
VORBEDINGUNGEN

- Der Zusammenbau des Motors hat in einem staubfreien Raum (Motorreparaturwerkstatt) zu erfolgen.
- Die Einzelteile müssen sauber und trocken sein und greifbar neben den Arbeitstisch gelegt werden.
- Teile prüfen, diejenigen mit Verschleisspuren sind durch neue Originalteile, die vorher entfettet und getrocknet werden müssen, zu ersetzen.
- Beim Zusammenbau sind die verschiedenen Organe zu ölen.



VORBEREITUNGSARBEITEN AN DER KURBELWELLE

- Die Verschlussstopfen der Ölkanäle einschrauben. Mit 4 mkg festziehen,
- durch einen Körnerschlag sichern,
- das Steuerkettenrad sowie das Antriebsrad für die Ölpumpe anbringen,
- eine neue Sicherungsscheibe montieren,
- die Mutter mit 9 mkg anziehen und sichern.



MONTAGE

- Die Kurbelwellenlagerschalen in die entsprechenden Lagerungen im Zylinderblock einlegen,
- die Auflageflächen einölen,
- die Kurbelwelle in den Zylinderblock legen,
- die Anlaufscheiben mit Originalmass an beiden Seiten des Kurbelwellenlagers Nr. 2 (die Bronzeseite zur Kurbelwelle hin) anbringen,
- die Lagerdeckel einlegen, die Aufschrift «DIST» zur Steuerung hin richten,
- die Lagerdeckel sind mit Zahlen 1-5 gekennzeichnet, vom Lager an der Kupplungsseite ausgehend,
- neue flache Scheiben unter die Lagerdeckelmuttern legen,
- die Lagerdeckelmuttern mit 5,25mkg anziehen
- prüfen, dass sich die Kurbelwelle ohne «harte Stellen» drehen lässt.

PEUGEOT

3-68

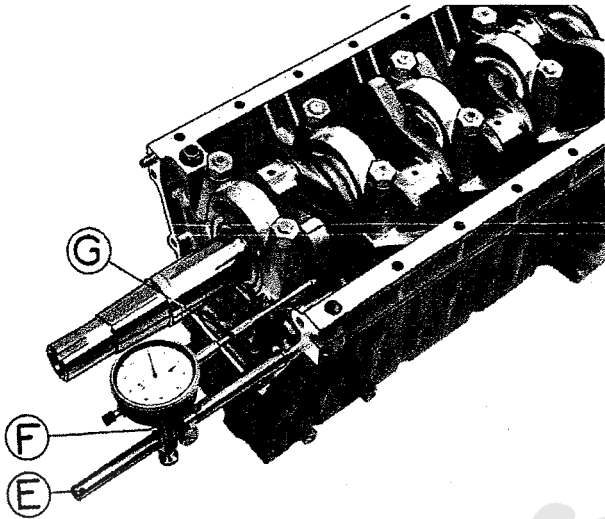
Annulliert und ersetzt die Seite 03 51 und 03 52 der Baugruppe 1.

Werkstattunterlagen 204 - Ref. 812 D

0352⁽¹⁾

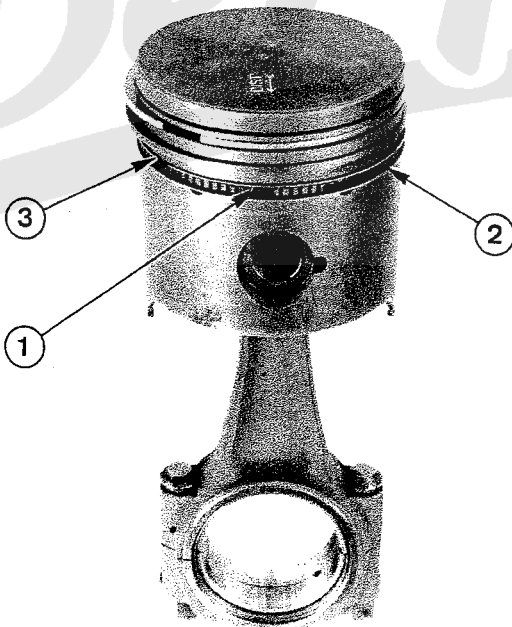
1

MOTOR ZUSAMMENBAU



- Das Längsspiel der Pleuellager kontrollieren :
- die Messuhr auf dem Sockel 8.0118 F und dem Halter 8.0118 E befestigen, wie es die Abbildung zeigt,
- der Taststift (l = 80mm) der Messuhr soll dabei am Gegengewicht der Pleuellager anliegen,
- die Messuhr auf 0 stellen,
- durch Verschieben der Pleuellager in Längsrichtung das Mass an der Skala ablesen (es soll zwischen 0,07 und 0,23mm liegen).

Den Pleuellagerdeckel Nr. 2 einlegen und die Montage beenden.



Beim Austausch der Pleuellager bei Motoren mit einteiligem Zylinderblock, das Einstellen des Pleuellagerüberstandes nach der auf Seite 06 01 beschriebenen Methode vornehmen.

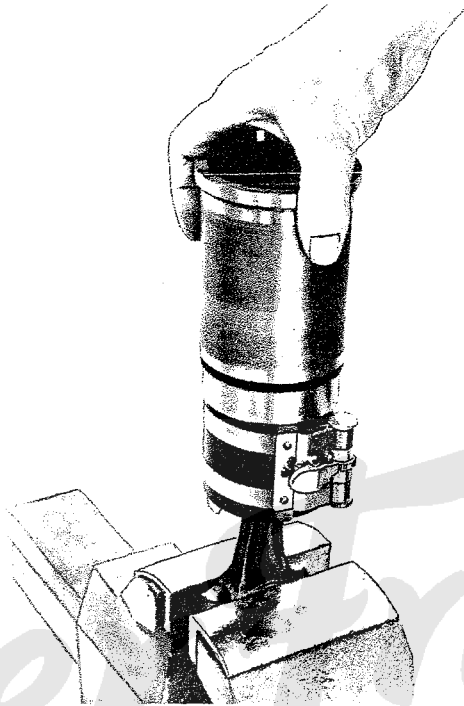
- Die Pleuellagerbolzen der neuen, zu den jeweiligen Pleuellager gehörigen Pleuellager ölen und den Zusammenbau Pleuellager-Pleuellager von Hand durchführen.

Bei Motoren mit «einteiligem» Zylinderblock auf die Stellung der Pleuellager zur Pleuellager (1, 2, 3, 4) sowie auf die bei der Einstellung des Pleuellagerüberstandes festgelegte Stellung der Pleuellager im Zylinderblock achten, um eine Veränderung der Zusammenstellung von Pleuellager und Pleuellager zu vermeiden.

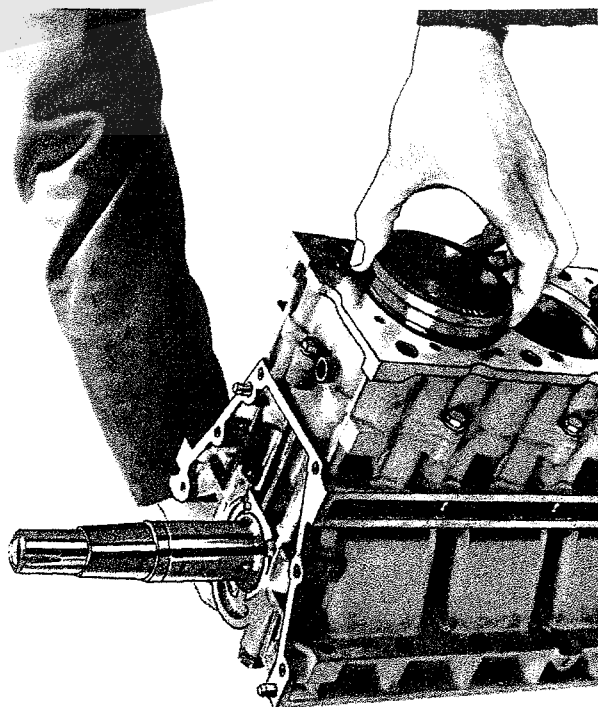
- Auf die korrekte Zusammenstellung von Pleuellager und Pleuellager achten :
- Wenn das Ölspritzloch in der Pleuellagerbohrung rechts steht, so müssen die Aufschrift «DIST» und der Pfeil auf dem Pleuellagerboden zum Monteur hin zeigen.
- Die Zusammenstellung von Pleuellager und Pleuellagerbolzen, die im Werk mittels Präzisionsgeräten erfolgt, niemals verändern.
- Die Sicherungsringe der Pleuellagerbolzen genau in die entsprechenden Nuten einlegen.
- Die Pleuellagerbolzen zueinander versetzen :
 - den Pleuellagerbolzenstoss 1 in die Pleuellagermitte, die Ringstöße der beiden «dehnbaren» Ringe 2 und 3, jeweils 20 bis 50mm vom Pleuellagerbolzenstoss entfernt.
- Die Pleuellagerbolzen mit Rücksicht auf den Ringstoss des Pleuellagerbolzenringes «PERFECT-CIRCLE» zueinander versetzen.
- Die Pleuellager und die Pleuellagerbolzen einölen.

MOTOR
ZUSAMMENBAU

1 0353⁽¹⁾



- Pleuel mit Kolben zwischen Bleibacken in den Schraubstock spannen, der Pfeil auf dem Kolbenboden soll dabei zum Monteur hin zeigen.
- Auf den Kolben ein Spannband aufziehen, den Schlüssel nach unten.
- Bei den Motoren mit einteiligem Zylinderblock, die Büchsen vorsichtig herausziehen und dabei darauf achten, nicht die Papierdichtungen zu beschädigen. Die Einbaureihenfolge im Verhältnis zum Motorblock (1, 2, 3, 4) festlegen.
- Die Zylinderlaufbüchse innen ölen.
- Die untere Fase der Laufbüchse mit dem Kolben in Ansatz bringen.
- Die Laufbüchsenmarkierungen auf die gegenüberliegende Seite der Ölspritzbohrung im Pleuel stellen (d.h. wenn man der Pfeilmarkierung auf dem Kolbenboden gegenübersteht, sollen die Laufbüchsenmarkierungen links liegen).
- Die Laufbüchse ohne zu drehen auf den Kolben schieben.
- Die so zusammengestellten Teile aus dem Schraubstock nehmen, das Spannband abnehmen und den Kolben zwischen O.T. und U.T. bringen.
- Den Pleuellagerdeckel ausbauen.
- Bei den Motoren mit zweiteiligem Zylinderblock eine neue Gummidichtung auf die Laufbüchse bringen.



- Die Laufbüchse mit Pleuel und Kolben in den Zylinderblock einführen, wobei :
 - die Pleuel wie beim Ausbau in der Reihenfolge (1, 2, 3, 4) eingebaut,
 - die Laufbüchsenmarkierungen zur Ölkanal-seite hin gerichtet,
 - sowie die Kolbenmarkierungen (Pfeil) zur Steuerung hin gerichtet werden müssen.

Die Pleuelstange auf ihren Lagerzapfen bringen.

- Die Zylinderlaufbüchsen mit den Spannriden 8.0118 C festsetzen.
- Jedes Pleuel mit dem dazugehörigen Lagerdeckel auf dem Kurbelzapfen verbinden; dabei darauf achten, dass keine Beschädigungen vorkommen.
- Die Werkkennzeichnungen (ein Buchstabe und eine Zahl) müssen alle auf der gleichen Seite liegen.
- Neue Schrauben und Muttern verwenden.
- Mit 3,75 mkg anziehen.

ANMERKUNG:

Zwischen die Pleuellagerdeckel und die Muttern dürfen keine Scheiben gelegt werden.

PEUGEOT

3-68

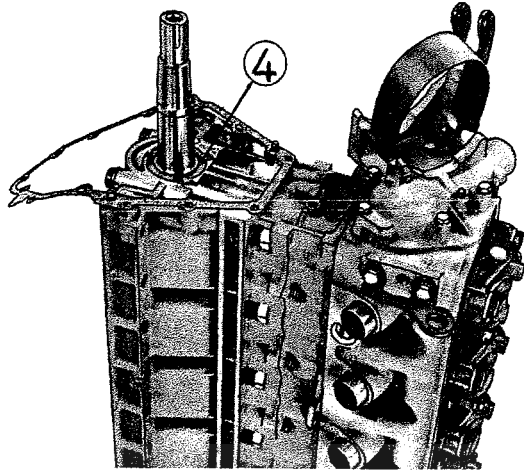
Annulliert und ersetzt die Seite 03 53 und 03 54 der Baugruppe 1.

Werkstattunterlagen 204 - Ref. 812 D

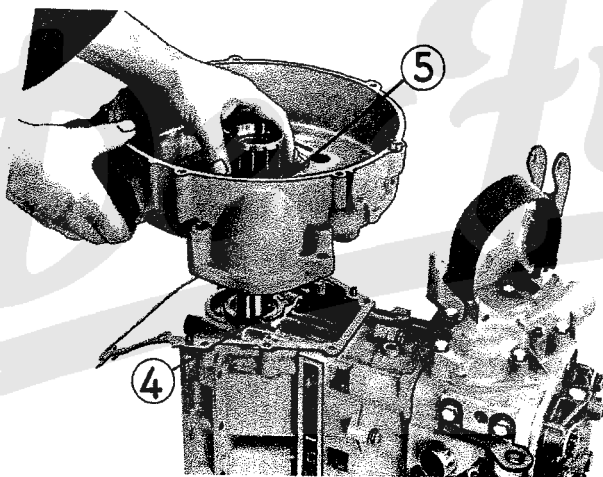
03 54⁽¹⁾

1

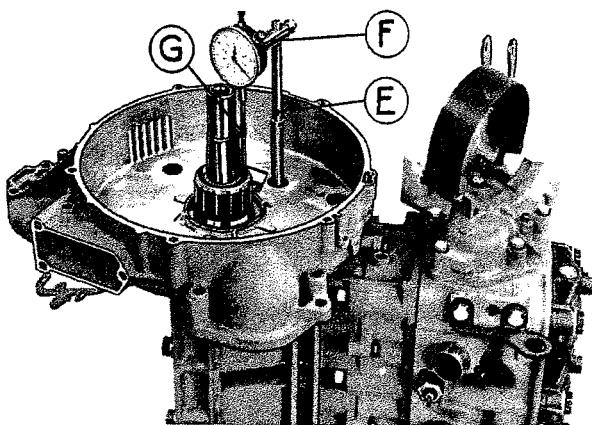
MOTOR ZUSAMMENBAU



- Den Motor auf den Sockel 8.0122 in Normalstellung stellen,
- den Zylinderkopf aufsetzen (Seite 04 06),
- die Steuerung einstellen (Seite 10 11),
- den Motor aufrecht auf den Sockel setzen, das Kurbelwellenlager Nr. 1 nach oben,
- die innere Anlaufscheibe 4 für das Motorantriebsrad am Motorblock (Lager Nr. 1) einlegen,
- eine neue Kupplungsgehäusedichtung auf den Motorblock legen.



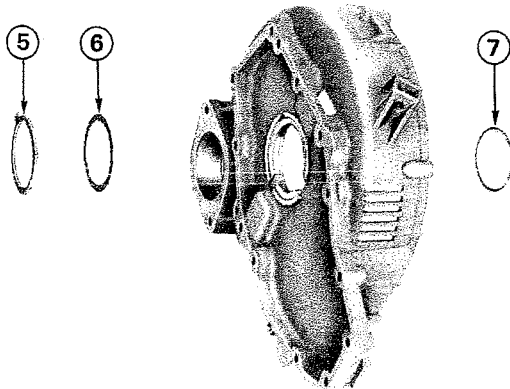
- Die äussere Anlaufscheibe 5 sowie das Motorantriebsrad werden nun in dem waagrecht gehaltenen Kupplungsgehäuse angebracht,
- die Anlaufscheibe mit dem Antriebsrad gegen das Kupplungsgehäuse drücken,
- das Ganze umdrehen und auf den Zylinderblock montieren (siehe Abbildung). Dabei beachten, dass die Anlaufscheibe 5 bei diesem Arbeitsgang nicht aus ihrer Lagerung gedrückt wird,
- die Befestigungsschrauben mit 1,25 mkg anziehen, um einen festen Sitz der Dichtung zu erreichen.



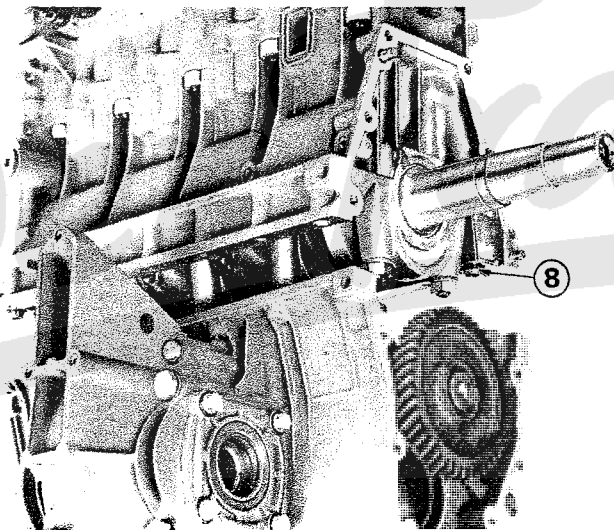
- Die Messuhrspindel 8.0118 E, mit dem Messuhrhalter 8.0118 F, der Messuhr und dem Verlängerungsstück 8.0118 G, anbringen, (letztes, um zu vermeiden, dass die Messuhrskala an das Kurbelwellenende anschlägt),
- den Taststift der Messuhr mit dem Motorantriebsrad in Berührung bringen,
- das Motorantriebsrad von oben nach unten bewegen und den Wert des Seitenspiels an der Skala ablesen,
- die Stärke der zwischenzulegenden Ausgleichscheiben 6 ermitteln und zwar so, dass ein annäherndes Spiel von 0,33 mm erreicht wird.
- Höchsttoleranz : 0,25 und 0,40 mm
- Stärke der Ausgleichscheiben 6 : 0,07 - 0,15 - 0,20 - 0,25 - 0,50.

MOTOR
ZUSAMMENBAU

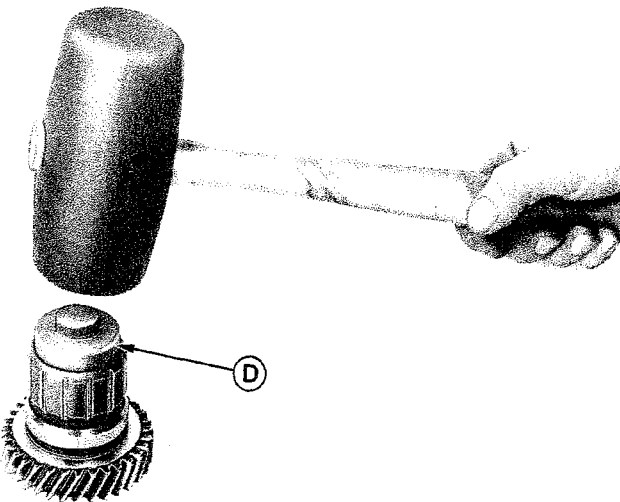
1 0355⁽¹⁾



- Abbauen :
 - Die Messuhr mit ihrem Halter
 - Das Kupplungsgehäuse mit seiner Dichtung
- Die Dichtung 7 mit dem Werkzeug 8.0203 B oder 8.0206 B in das Kupplungsgehäuse einbauen.
- Die Ausgleichscheiben 6 zwischen das Kupplungsgehäuse und die äussere Anlaufscheibe 5 legen.
- Die Anlaufscheibe 5 mit einem Körner an drei Stellen verstemmen, dabei die Scheibe gut andrücken.
- Das Motorantriebsrad sowie die innere Anlaufscheibe vorübergehend von der Kurbelwelle abnehmen.



- Das Wechselgetriebe mit dem Motorblock verbinden, wobei am Ölanschluss an der Kupplungsseite ein neuer Dichtring 8 angebracht und auf die Dichtflächen eine Dichtmasse (Marke «Perfect Seal») aufgetragen werden soll.



- Mit dem Werkzeug (Ringnut) 8.0203 D oder 8.0206 D die Dichtung in das Motorantriebsrad einführen, die Nute wird dabei vom Werkzeug umfasst.

7-68

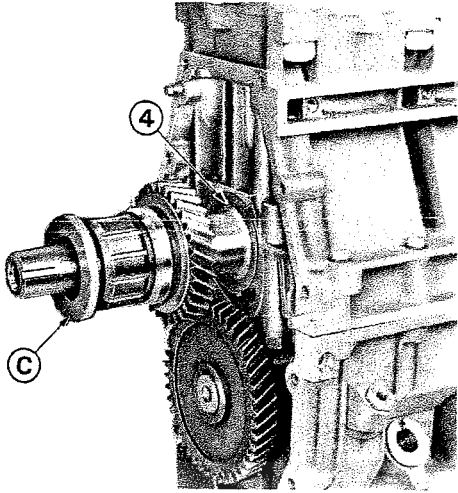
Annulliert und ersetzt die Seite 03 55 u. 03 56 der Baugruppe 1

Werkstattunterlagen 204 - Ref. 812 D

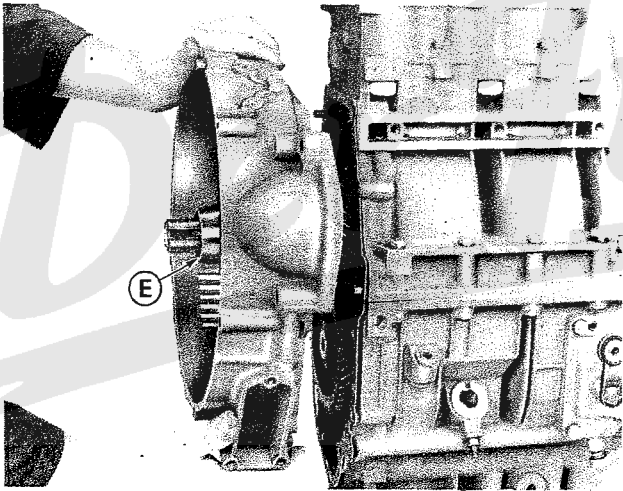
03 56⁽¹⁾

1

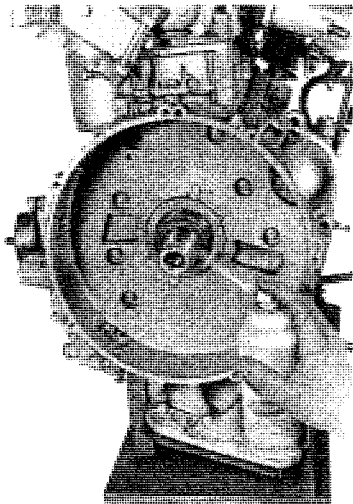
MOTOR ZUSAMMENBAU



- Die innere Anlaufscheibe 4 (geölt) am Kurbellenlager 1 anbringen.
- Die Führungsbüchse 8.0203 C oder 8.0206 C in die Motorantriebsrad-Dichtung einführen.
- Das Zahnrad auf die Kurbelwelle schieben, es in Anschlag gegen die Anlaufscheibe 4 am Zylinderblock bringen.
- Die Führungsbüchse abnehmen.



- Den Schutzkegel 8.0203 E oder 8.0206 E (leicht geölt) auf das Motor-Antriebsrad schieben.
- Anbringen :
 - die Dichtung für das Kupplungsgehäuse.
 - das Kupplungsgehäuse, wobei das Motorantriebsrad auf keinen Fall zurückgehen darf.
- Die Schrauben mit 1,25 mkg anziehen.
- Eine endgültige Kontrolle des Motorantriebsrad-Spiels vornehmen, wie auf Seite 03 54(1) angegeben wird.
- Den Schutzkegel abnehmen.

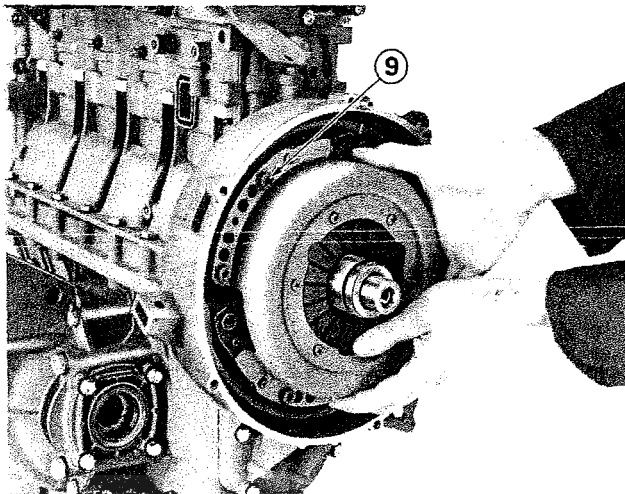


VORBEREITUNG VOR KUPPLUNGSEINBAU

- Den Polygon-Kegelstumpf (Kurbelwelle) sorgfältig reinigen.
- Mittels einer Molykote 321-Sprühdose eine dünne Gleitschicht auf die ganze Oberfläche des Polygon-Kegelstumpfes und die geriffelte Muffe des Motorantriebsrades auftragen.

MOTOR
ZUSAMMENBAU

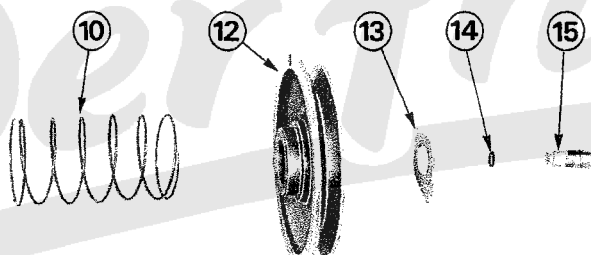
1 0357⁽¹⁾



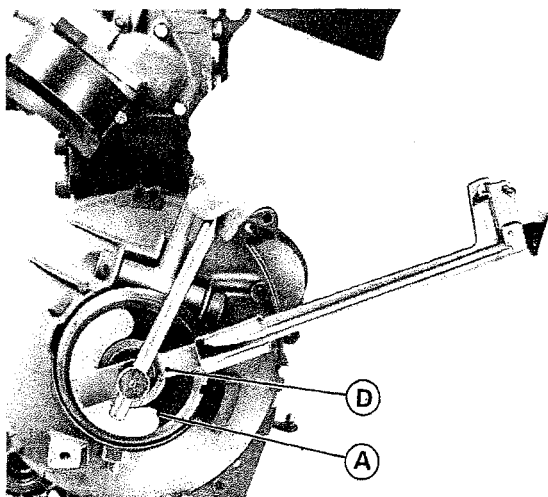
BESONDERHEITEN BEIM EINBAU DER KUPPLUNG 180 DP.

- Die Kupplung auf die Kurbelwelle setzen und leicht drehen, um die Kupplungsscheibe auf das Motorantriebsrad zu bringen.
- Die Verbindungsmuttern 9 mit 1 mkg. anziehen

ANMERKUNG - Um die Kupplungsscheibe zentrieren zu können, dürfen die sechs Schrauben 9 der Kupplung nicht festgezogen sein.



- Die Abziehnute der Kupplungsnahe mit Esso Multipurpose Fett H versehen.
- Das Kugeldrucklager einbauen.
- Den Kupplungsgehäusedeckel einbauen und darauf achten, dass die plane Fläche des Druckflansches der Kupplungsgabel zum Drucklager hin gerichtet ist.
- Die Befestigungsschrauben des Deckels mit 1 mkg. anziehen.
- Einbauen :
 - Die Druckfeder 10
 - die Riemenscheibe 12
 - die Schraube 15 mit der Blechsicherung 13 und eine neue Dichtung 14.



- Die Riemenscheibe der Kurbelwelle mit Hilfe des Klauenschlüssels 8.0118 A festhalten.
- Die Befestigungsschraube der Riemenscheibe mit dem Drehmomentschlüssel und dem Schlüssel 8.0118 D mit 6,5 mkg. anziehen.
- Die Schraube sichern (Blechsicherung).

PEUGEOT

7-68

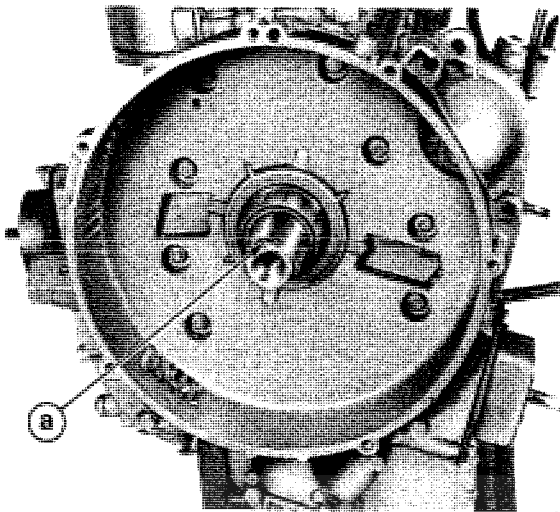
Annulliert und ersetzt die Seite 03 57 und 03 58 der Baugruppe 1

Werkstattunterlagen 204 - Ref. 812 D

03 58⁽¹⁾

1

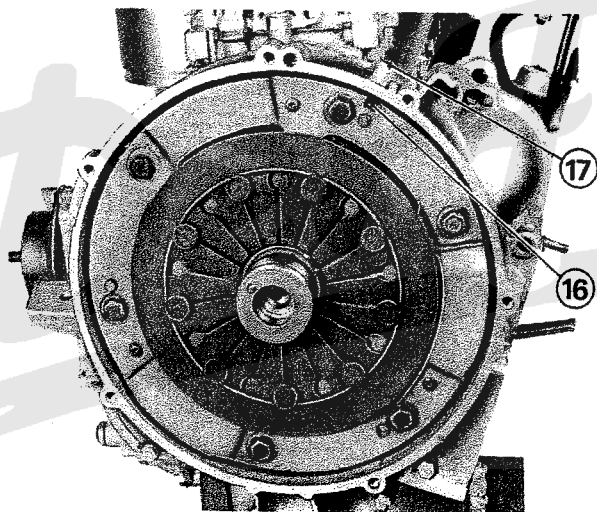
MOTOR ZUSAMMENBAU



BESONDERHEITEN BEIM EINBAU DER KUPPLUNG 200 DE ODER TS 190.

- Prüfen, ob die Kennzeichnung *a* der Kurbelwelle nach oben zum Zylinder hin gerichtet ist.

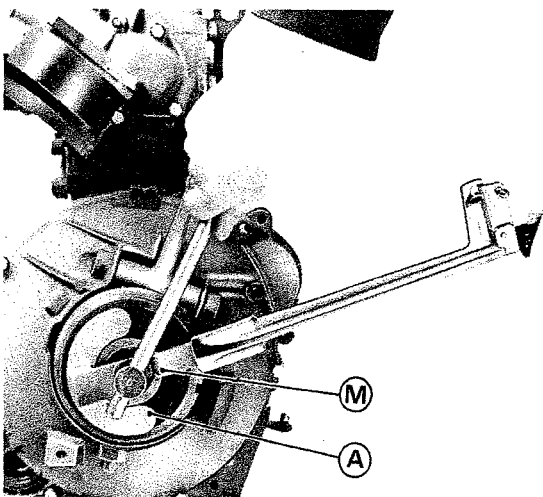
ANMERKUNG - Das Kennzeichen *a* zeigt den oberen Totpunkt der Kolben 1 und 4 an, wenn es nach oben gerichtet ist.



- Die Kupplung so auf die Kurbelwelle setzen, dass der Einschnitt 16 des Deckels der Druckplatte mit dem Einstelloch 17 des Kupplungsgehäuses in einer Linie steht.

- Die Kupplung leicht drehen, um die Kupplungsscheibe auf das Motorantriebsrad zu bringen.

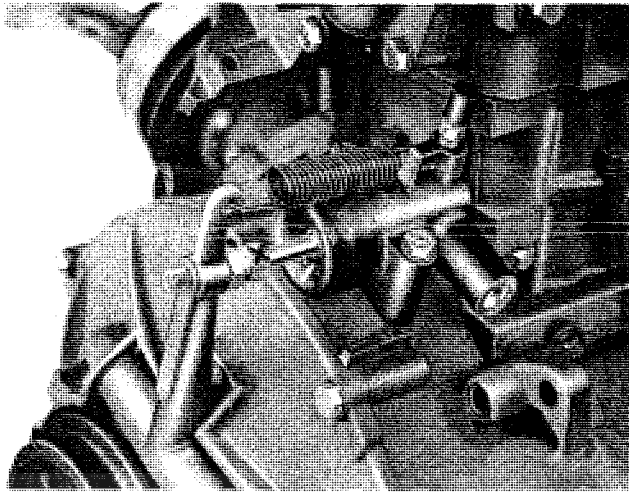
ANMERKUNG - Um die Kupplungsscheibe zentrieren zu können, dürfen die sechs Schrauben der Kupplung nicht festgezogen sein.



- Die Kurbelwellenriemenscheibe provisorisch anbauen.
- Die Befestigungsschraube leicht mit dem Schlüssel 8.0118 M anziehen, um die Kupplung an Ort zu bringen.
- Die sechs Schrauben der Druckplatte mit 2,5 mkg. anziehen.
- Die Kurbelwellenriemenscheibe entfernen.
- Die Abziehnute der Kupplungsnahe mit ESSO Multipurpose Fett H versehen.
- Das Kugeldrucklager einbauen.
- Den Kupplungsgehäusedeckel einbauen und dabei darauf achten, dass die plane Fläche des Druckflansches der Kupplungsgabel zum Drucklager hin gerichtet ist.
- Die Befestigungsschrauben des Deckels mit 1 mkg. anziehen.
- Die Riemenscheibe einbauen und darauf achten, dass der Mitnehmerstift einrastet, der mit der Kupplungsnahe verbunden ist.
- Die Befestigungsschraube mit einer neuen Blechsicherung einbauen und mit dem Drehmomentschlüssel sowie dem Schlüssel 8.0118 M mit 6,5 mkg. anziehen, wobei die Riemenscheibe mit dem Klauenschlüssel 8.0118 A festgehalten wird.
- Das Sicherungsblech der Schraube umschlagen.

MOTOR
ZUSAMMENBAU

1 0359

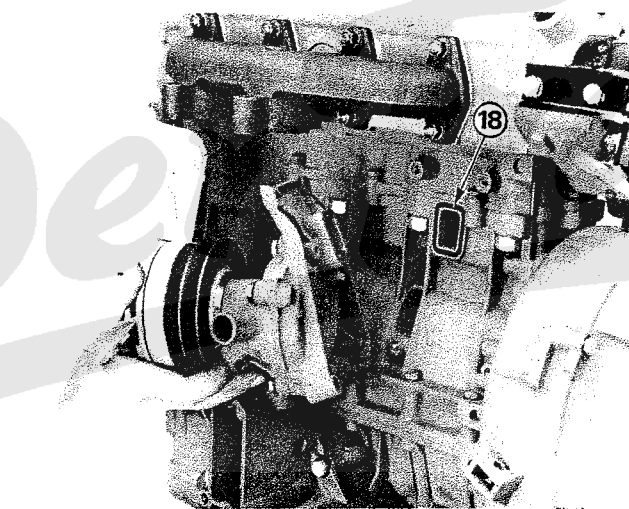


Nach dem Einbau der Kupplung 180 DP oder 200 DE oder TS 190,

- montieren :
 - den Nehmerzylinder der Kupplungsbetätigung,
 - die Rückzugfeder der Gabel,
- Den Kupplungsgabelabstand wie folgt einstellen :
 - die Gegenmutter der Einstellschraube lösen und diese aufschrauben bis die Gabel am Anschlag liegt,
 - sie um zweieinhalb Drehungen zuschrauben, um einen Abstand von 2 mm vom Drucklager zu erhalten,
 - die Gegenmutter der Einstellschraube anziehen.

ANMERKUNG - Ein Abstand von 2,5 Umdrehungen der Schraube zum Drücker (Spiel zwischen der Druckstange und dem Kolben des Nehmerzylinders) muss einem Spiel von 30-35 mm am Kupplungspedal entsprechen.

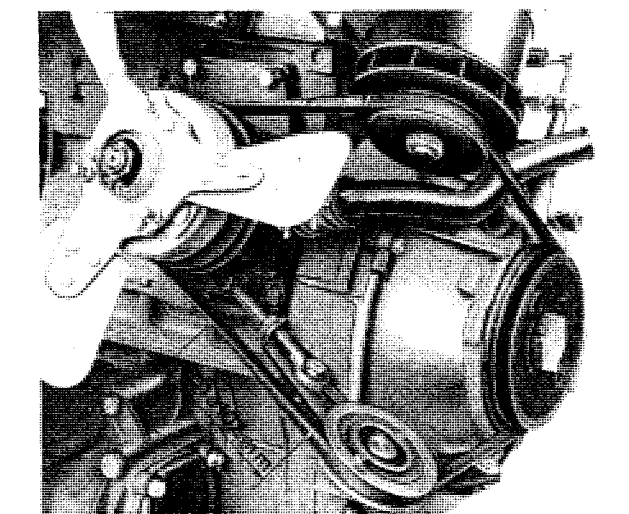
Wenn die beiden Masse nicht übereinstimmen, die hydraulische Anlage entlüften.



- Den Ölkanaldeckel unter Zwischenlegen einer neuen Dichtung anbringen.
- Die Kuppferdichtungen unter den Schrauben erneuern
- Die Schrauben mit 1,25 mkg anziehen.

- Anbringen :
 - das Steuergehäuse
 - den Zündverteiler
 - die Lichtmaschine und den Anlasser
 - die Wasserpumpe, eine neue Gummidichtung 18 zwischenlegen
 - den Vergaser mit dem Ansaugrohr
 - die Zubehörteile

ANMERKUNG - Die Ölfüllung hat erst nach der Montage der Gelenkwellen zu erfolgen.



Der Antriebsriemen darf niemals ohne vorheriges Entspannen mit Kraftanwendung auf die Riemenscheibe gelegt werden.

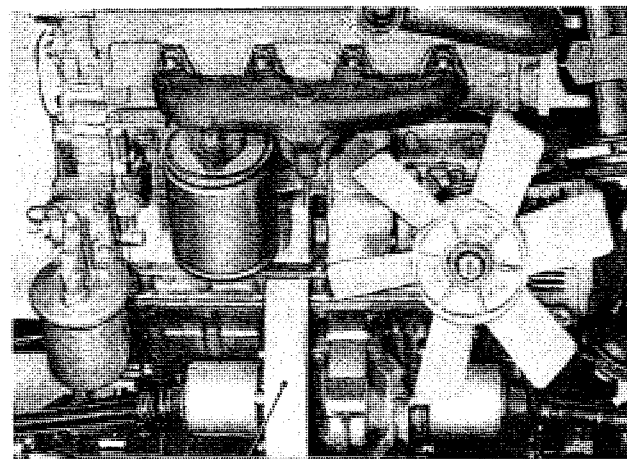
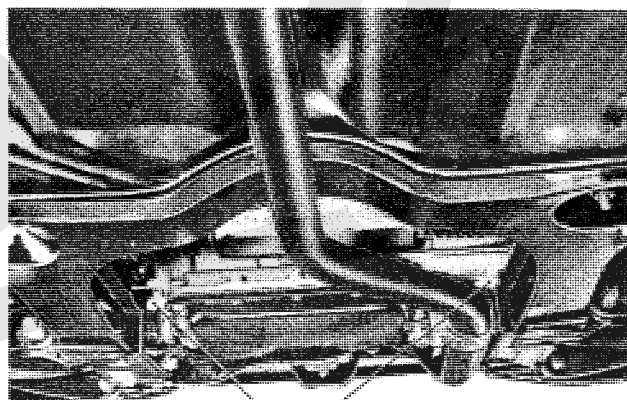
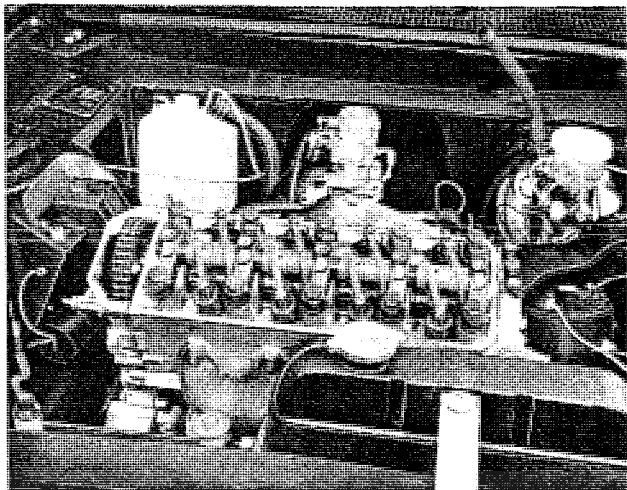
- Wie folgt vorgehen :
 - Den Antriebsriemen um die Riemenscheiben der Kurbelwelle, der Lichtmaschine und der Wasserpumpe legen, wobei darauf zu achten ist, dass der Riemen nicht mehr als 90° gedreht wird.
 - Die Spannrolle auf den Riemen legen und die gesamte Spannvorrichtung am Gehäuse befestigen.
 - Den Riemen mit Hilfe der Spannschraube auf 1-2% spannen (wobei die beiden Markierungen ohne Spannung des Riemens 100 mm voneinander entfernt sind, nach der Spannung aber 101 oder 102 mm voneinander liegen müssen).
 - Die Lagerbolzenmutter der Spannrolle mit 4 mkg und die zwei Befestigungsschrauben des Halters mit 1,75 mkg anziehen.
 - Die Mutter der Spannschraube festziehen.

PEUGEOT

MOTOR 204 - 304
AUSBAU DES ZYLINDERKOPFES

1

04 01



WICHTIG

Um eine Deformation des Zylinderkopfes zu vermeiden, darf der Ausbau nur bei kaltem Motor erfolgen.

Vorarbeiten

- Bei Fahrzeugen 204 mit Halterung des Wagenhebers am Maskenblech und bei Fahrzeugen 304 diesen ausbauen.
- Motoröl und Kühflüssigkeit ablassen.
- Die Batterie ausbauen und das Anlasserkabel abklemmen.
- Die Zylinderkopfhaube und den Luftfilter ausbauen.
- Lösen :
 - das Massekabel am Zylinderkopf
 - die Zündkabel und mit Zündverteilerkopf herausziehen
 - die Zündspule und danach ausbauen
 - den Zündverteiler und ausbauen
 - den Lichtmaschine, den Temperaturschalter und den Öldruckschalter
 - die Kraftstoffleitungen an der Förderpumpe
 - die Vorwärmleitung am Zylinderkopf, das Ansaugrohr und den Vergaser
 - die Starter- und Gaskabelzüge
- Lösen :
 - die obere Befestigung des Kühlers und den oberen Wasserschlauch ausbauen.
 - das Auspuffleitungssystem und den Vortopf ausbauen.

Triebwerkblock mit 3 Gummilagern (204)

- Die rechte und linke Reaktionsstange aus ihren Halterungen am Zylinderkopf und dem Steuergehäuse aushängen.

Triebwerkblock mit 4 Gummilagern (204 - 304)

- 2 Stahlplatten von 10×25×75 zwischen dem vorderen Triebwerkblockrahmen und dem Zylinderblock anbringen.
- Ausbauen
 - die beiden oberen Gummilager
 - das linke Zwischenlager

PEUGEOT

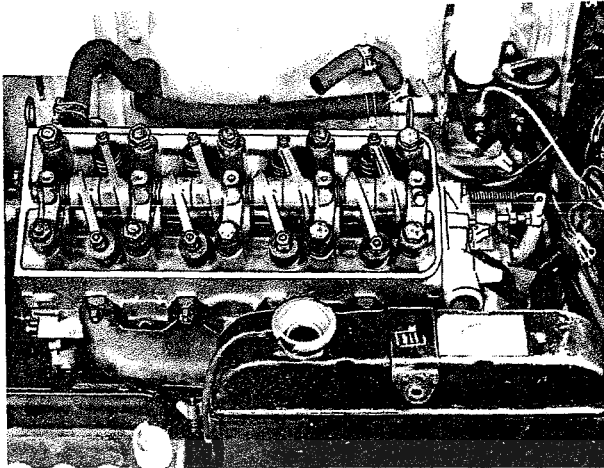
4-70

Werkstattunterlagen 204-304 - Ref. 812D.

04 02

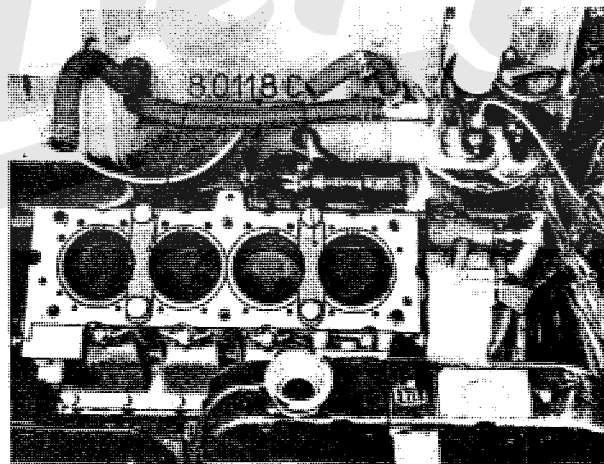
1

MOTOR 204 - 304 AUSBAU DES ZYLINDERKOPFES



Gemeinsame Abschlussarbeiten für Triebwerkblöcke mit 3 und 4 Gummilagern

- Den Vergaser mit dem Ansaugrohr ausbauen
- Die Lichtmaschine herausnehmen
- Alle zusammenzubauenden Teile sorgfältig reinigen
- Das Steuergehäuse abbauen



- Den Kettenspanner entspannen (Seite 1005, Baugruppe 1)
- Das Nockenwellenrad und die Steuerkette ausbauen
- Die Zylinderkopfschrauben mit ihren Muttern ausbauen

ANMERKUNG - Die Muttern der Schrauben 4 und 8 mit der Hand halten, damit sie nicht unter die Wasserpumpe fallen.

- Die Kipphebelwelle und den Zylinderkopf mit seiner Dichtung ausbauen.

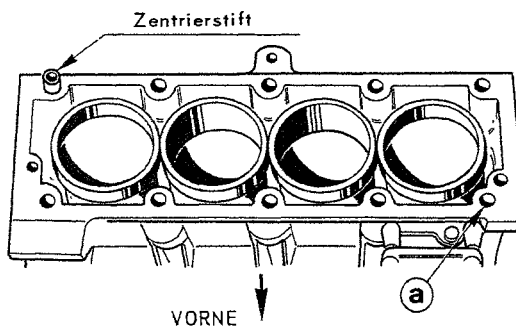
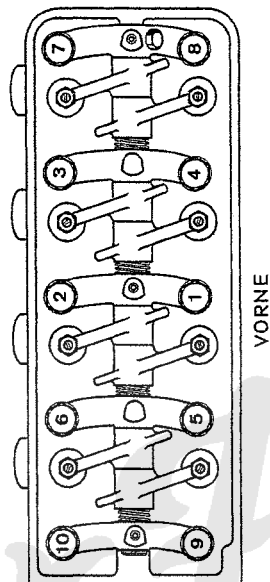
WICHTIG :

Bei Motoren 204 mit einteiligem Zylinderblock der 2. Vorserie und Serie sowie der Motoren 304 ist unbedingt zu beachten, dass der Zylinderkopf um der Zentrierstift an der Steuergehäuseseite geschwenkt wird, um ein Anheben der Zylinderlaufbüchsen zu vermeiden. Diese Schwenkung geschieht, ohne den Motor an der Kupplungsseite anzuheben.

- Die Zylinderlaufbüchsen mit den Flanschen 80118 C halten.

MOTOR 204 - 304
EINBAU DES ZYLINDERKOPFES

1 0405⁽²⁾



WICHTIG

- Die Einstellmarke am Kurbelwellenrad in die Horizontale bringen, um den Kontakt der Ventile mit den Kolben zu vermeiden.
- Auf Sauberkeit der Dichtflächen am Zylinderblock und Zylinderkopf achten
- Die Spannflansche von den Zylinderlaufbüchsen abnehmen.

Einbau des Zylinderkopfes - Fahrzeuge 204 mit zweiteiligem Zylinderblock.

- Die beiden Seiten der Zylinderkopfdichtung (Teile-Nr. 0203.30) mit gekochtem Leinöl einstreichen und diese mit der Dichtungsnase nach vorne rechts ausgerichtet auf den Zylinderblock bringen.
- Den mit den Zündkerzen (mit 2,5 mkg angezogen) versehenen Zylinderkopf auf den Zylinderblock setzen und dabei die Führungsstifte des Blockes in die entsprechenden Bohrungen des Zylinderkopfes einführen.
- Die Befestigungsschrauben des Zylinderkopfes eintalgen und einsetzen.
- Unter Beachtung der nebenstehenden Anzugsreihenfolge mit dem Drehmomentschlüssel anziehen :
 - vorerst mit 4 mkg
 - endgültig mit 6 mkg

Einbau des Zylinderkopfes - Fahrzeuge 204 - 304 mit einteiligem Zylinderblock

- * - Die mit dem Griff 8.0118 N versehene Spindel 8.0118 E in die Bohrung a bringen.
- Die Zylinderkopfdichtung Curty (Teile-Nr. 0203.28) mit einer dünnen Schicht gekochten Leinöls an beiden Seiten der Ringflächen versehen und auf den Zylinderblock 204 der 1. Vorserie auflegen.
- Die Reinz-Dichtung (Teile-Nr. 0203.34) bei Fahrzeugen 204, 2. Vorserie und Serie und 304 trocken anbringen.
- Den Zylinderkopf mit den Zündkerzen (mit 2,5 mkg angezogen) und die Kipphebelwelle anbringen und dabei die Zentrierstifte der Endlagerböcke in die Bohrungen im Zylinderkopf einführen.
- * - Das Steuergehäuse ohne Dichtung vorläufig mit 2 Schrauben am Zylinderblock befestigen, um den Einbau der Zylinderkopfdichtung zu erleichtern.
- Die Befestigungsschrauben des Zylinderkopfes eintalgen und anbringen.
- Vorerst mit 4 mkg in oben angegebener Reihenfolge anziehen.
- * - Das Steuergehäuse abnehmen.
- * - Den Befestigungsdorn entfernen und die entsprechende Zylinderkopfschraube einsetzen.
- * - Die Zylinderkopfschrauben mit 5,5 mkg unter Beachtung der Reihenfolge anziehen.

* Besondere Arbeiten an einteiligen Zylinderblöcken 204, 2. Vorserie und Serie und 304.

PEUGEOT

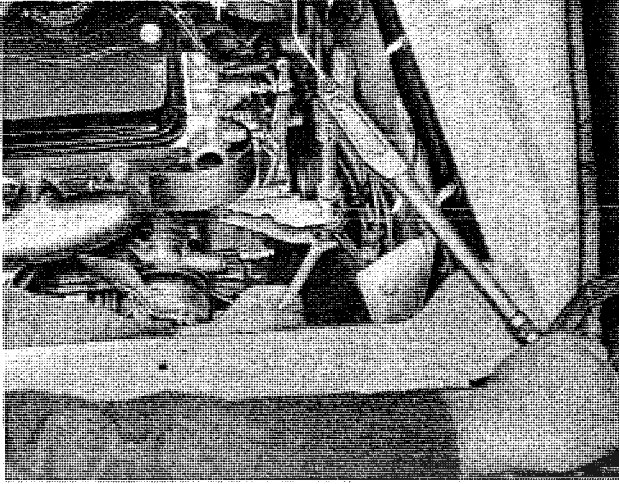
4-70

Ersetzt Seite 0405(1) und 0406(1) Baugruppe 1

Werkstattunterlagen 204-304 - Ref. 812D

MOTOR 204 - 304

EINBAU DES ZYLINDERKOPFES



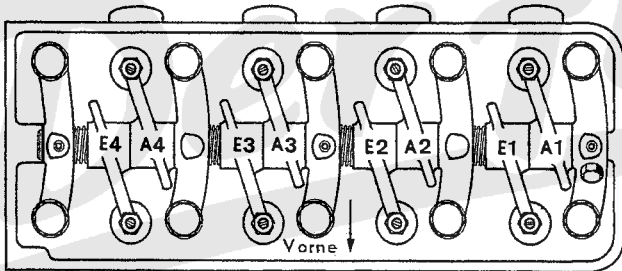
- Die Steuerung einstellen (siehe Seite 1005)
- Das Steuergehäuse wieder einbauen.

Fahrzeuge 204 mit 3 Gummilagern

- Die linke und rechte Reaktionsstange einsetzen und deren Nylstop-Muttern mit 1,75 mkg anziehen.

Fahrzeuge 204 - 304 mit 4 Gummilagern

- Das linke obere Zwischenlager einbauen und mit 2 mkg am Lichtmaschinenhalter und 3,25 mkg am Zylinderkopf und Zylinderblock anziehen.
 - Die 2 oberen Gummilager einbauen und anziehen:
 - das Lager an der Kotflügelwand mit 2 mkg
 - und mit 3,5 mkg die Mutter des Gummilagere.
- Die Stahlkeile und den Holzkeil herausnehmen.



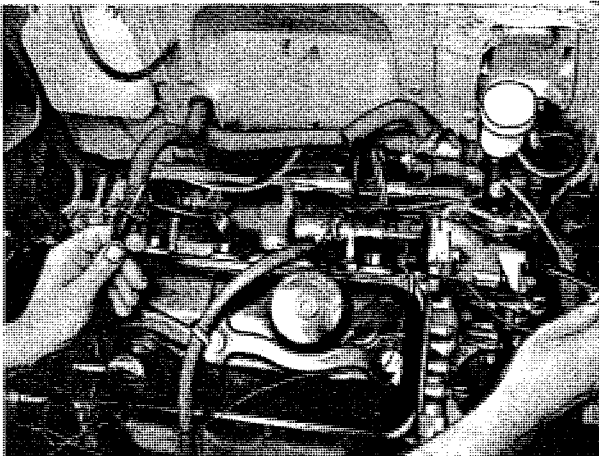
A = Einlass
E = Auslass

Abschliessende Arbeiten für Fahrzeuge mit 3 und 4 Gummilagern

- Die Ventile einstellen:
 - Einlassventilspiel 0,10 mm
 - Auslassventilspiel 0,25 mm (wie nebenstehend angegeben)

Einbauen:

- die Zylinderkopphaube
- die Lichtmaschine
- Alle elektrischen Leitungen wieder anschliessen.
- Den Keilreimen spannen:
 - die beiden sich im entspannten Zustand 100 mm von einander entfernt befindlichen Markierungen des Keilriemens müssen sich im gespannten Zustand:
 - zwischen 102 und 102,5 mm an einem Motor mit Lichtmaschine und
 - zwischen 101,5 und 102 mm an einem Motor mit Wechselstromlichtmaschine befinden.
- Die Lagerbolzenmutter der Spannrolle mit 4 mkg und die Befestigungsmutter des Halters anziehen.



- Die Batterie einbauen und anschliessen
- * Den Zündverteiler einbauen und einstellen, indem der Motor mit Hilfe des Schlüssels 8.0118 A gedreht wird.
- Den Ansaugkrümmer mit Vergaser einbauen.
- Die Starter- und Gaskabelzüge anbringen.
- Alle Heizschläuche in umgekehrter Ausbaurihenfolge wieder anbringen.
- Bei Fahrzeugen 204 mit Halterung des Wagenhebers am Maskenblech und bei Fahrzeugen 304 diesen wieder anbringen.
- Die Zeituhr einstellen.
- Motoröl auffüllen.

* Der Vorzündzeitpunkt von 12° ist gegeben: bei der Kupplung 180 DP durch Übereinstimmung der Bohrung von 8 mm Durchmesser im Kupplungsgehäusedeckel mit der Markierung auf der Kurbelwellenriemenscheibe; bei der Kupplung 200 DE oder TS 190 durch Übereinstimmung der Bohrung von 8 mm auf dem Kupplungsgehäusedeckel mit der Markierung auf der Kurbelwellenriemenscheibe.

MOTOR
ZYLINDERKOPF

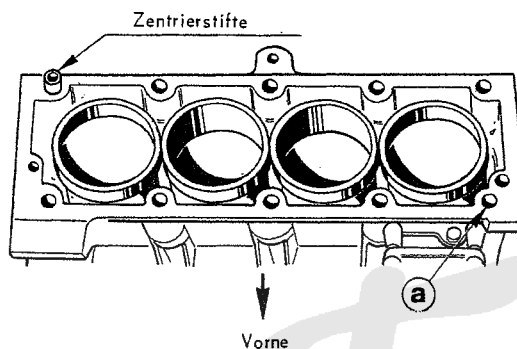
1 04 07⁽¹⁾

ZUSAMMENBAU

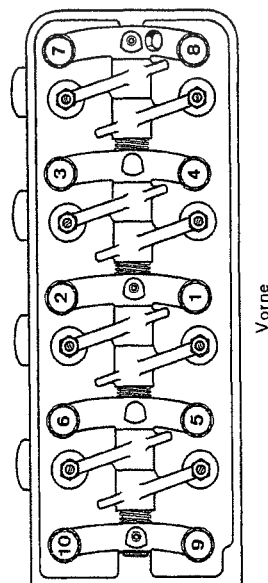
MOTOR MIT EINTEILIGEM ZYLINDERBLOCK

WICHTIG :

Die Einstellmarke am Kurbelwellenrad muss in der Horizontalen liegen, um einen Kontakt der Ventile mit den Kolben zu vermeiden



- Auf Sauberkeit der Dichtflächen am Zylinderkopf und am Zylinderblock achten,
- die Spannflansche von den Zylinderlaufbüchsen abbauen,
- im Loch (a) die mit Führungsgriff 8.0118 N versehene Spindel 8.0118 E der Messuhr befestigen,
- die Zylinderkopfdichtung auf den Zylinderblock legen,
- die CURTY-Dichtung (rote Farbe) (Teile-Nr. 0203.28) : mit einer dünnen Schicht gekochten Leinöles auf beiden Seiten der Ringflächen,
- die REINZ-Dichtung (Teile-Nr. 0203.34) : trocken,
- den Zylinderkopf, dann die Kipphebelwelle aufsetzen,
- provisorisch ohne die Dichtung das Steuergehäuse mit zwei Schrauben am Zylinderblock anbringen, um die richtige Lage der Zylinderkopfdichtung zu begünstigen.



- Die Befestigungsschrauben des Zylinderkopfes mit den Unterlegscheiben anbringen.
- Vorerst mit 4 mkg anziehen,
- das Steuergehäuse abnehmen,
- den Führungsdorn entfernen und die entsprechende Zylinderkopfschraube einsetzen,
- die Zylinderkopfschrauben mit 5,5 mkg in der nebenstehend angeführten Reihenfolge anziehen,
- die Steuerung einstellen (siehe Seite 10 11),
- den Kettenspanner durch Rechtsdrehung spannen,
- die Verschlusschraube des Kettenspanners einschrauben und sichern.

PEUGEOT

3-68

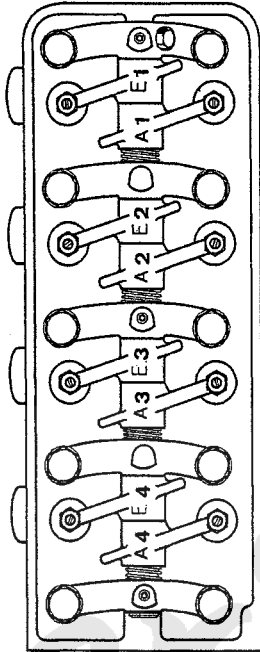
Annulliert und ersetzt die Seite 04 07 der Baugruppe 1.

Werkstattunterlagen 204 - Ref. 812 D

04 08

1

MOTOR ZYLINDERKOPF



- Die Ventile wie nachstehend angegeben einstellen :

Einlassventilspiel : 0,10 mm

Auslassventilspiel : 0,25 mm

Beim Nachziehen der Zylinderkopfschrauben (in kaltem Zustand)* nach 1000 km müssen die Ventilspiele kontrolliert und gegebenenfalls neu eingestellt werden.

- Das Steuergehäuse anbauen. Neue Dichtungen zwischenlegen.

Die Schrauben mit 1,5 mkg anziehen.

- Die Zubehörteile anbringen, sämtliche Leitungen und Anschlüsse in umgekehrter Reihenfolge wie beim Ausbau wieder einhängen.

* Mindestens zwei Stunden nach Abstellen des Motors.

HINWEIS ZUM EINSTELLEN DER VENTILE

Normales Spiel : Einlass : 0,10 mm

Auslass : 0,25 mm

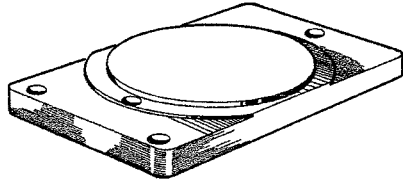
stimmt

Folgendes Ventil ganz öffnen	zum Einstellen der Ventile
A 1	E 3 A 4
A 3	E 4 A 2
A 4	E 2 A 1
A 2	E 1 A 3

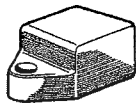
MOTOR MIT EINTEILIGEM ZYLINDERBLOCK 204 - 304
EINSTELLEN DES LAUFBUCHSENÜBERSTANDES

1 0601⁽¹⁾

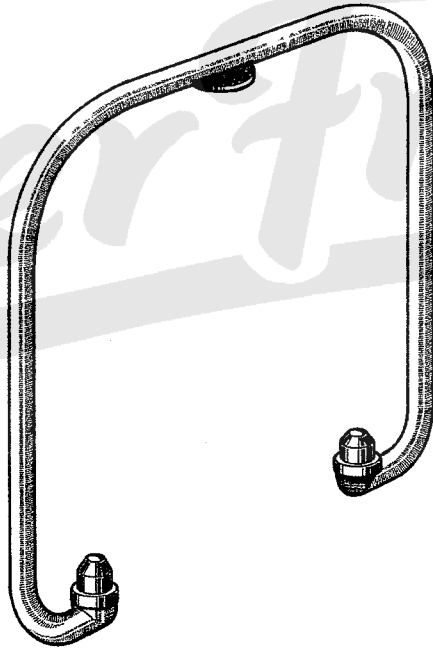
ZU VERWENDENDEN WERKZEUG



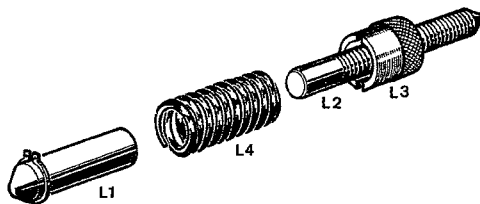
8.0118 H : Einstellplatte



8.0118 J : Messuhrhalter



8.0118 K : Bügel



8.0118 L : Dynamometrische Druckvorrichtung bestehend aus :

- L1 - Drücker
- L2 - Drückerstange
- L3 - Einstellhülse
- L4 - Feder.

PEUGEOT

4-70

Ersetzt Seite 0602, Baugruppe 1

Werkstattunterlagen 204-304 - Ref. 812D

06 02⁽¹⁾

MOTOR MIT EINTEILIGEM ZYLINDERBLOCK 204 - 304 EINSTELLEN DES LAUFBÜCHSENÜBERSTANDES

- Die Zylinderlaufbüchsen müssen eine Überstand bei :

Motoren 204 der 1. Vorserie : zwischen 0,045 und 0,120 mm
 der 2. Vorserie und Serie zwischen 0,190 und 0,260 mm

Motoren 304 ab Serienbeginn : zwischen 0,190 und 0,260 mm haben

Konstruktionsbedingt ist die Laufbüchse :

- immer unter der Dichtfläche des Zylinderblockes der «1. Vorserie»
- immer über der Dichtfläche des Zylinderblockes der «2. Vorserie» und «Serie».

- Der Überstand wird durch Papierdichtungen erreicht, die zwischen den unteren Bund der Büchse und die Auflagefläche in der Zylinderblock-Bohrung gelegt werden.

- Das Einstellen des Überstandes muss erfolgen, um bei den vier Büchsen einen Überstand nahe dem Mittel der erlaubten Toleranz zu erreichen.

204	1. Vorserie : 0,080 mm
	2. Vorserie und Serie : 0,210 mm
304	0,210 mm

- Um ein genaues Einstellen zu ermöglichen, gibt es vier Dichtungen unterschiedlicher Stärke :

Stärke in mm unter Belastung	Kennung	Ersatzteile- Nummer
0,065	blau	0112.07
0,085	weiss	0112.08
0,102	rot	0112.09
0,130	gelb	0112.10

Vorbedingungen :

- Da diese Einstellung ausserordentlich genau sein muss, ist es unerlässlich, sehr sorgfältig zu reinigen :

- die unteren Auflageflächen der Büchsen im Zylinderblock
- den unteren Büchsenbund und die obere Dichtfläche der Büchsen
- die Dichtfläche des Zylinderblockes.

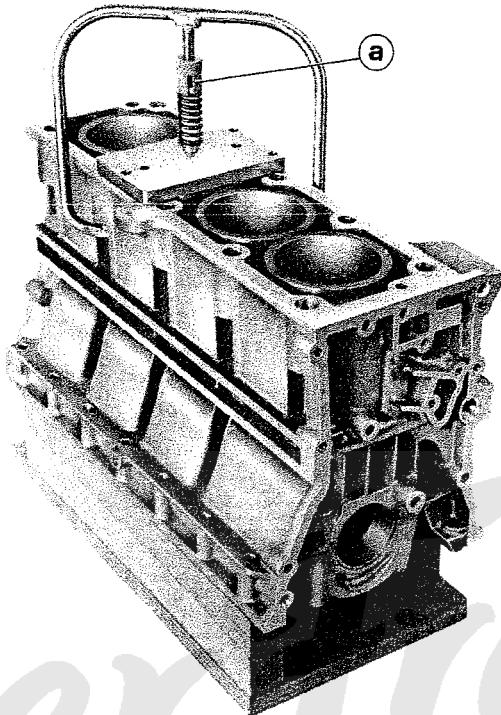
- Sich davon überzeugen, dass keinerlei Grat und Riefen an der Dichtfläche des Zylinderblockes oder der Büchsen und auf den unteren und oberen Auflageflächen der Einstellplatte **8.0118 H** und dem Messuhrhalter **8.0118 J** sind.

FOLGENDE ARBEITSGÄNGE SIND BEI JEDER LAUFBÜCHSE AUSZUFÜHREN :

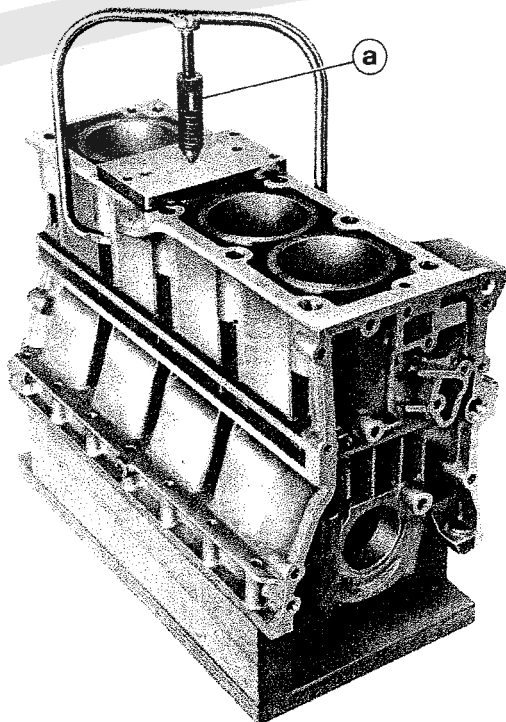
- 1 - Messen der Stellung der Büchse in bezug auf die Dichtfläche des Zylinderblockes.
- 2 - Berechnung der Dichtungsstärke, die einen mittleren Überstand gewährleistet.
- 3 - Einsetzen der Dichtung
- 4 - Prüfen des Laufbüchsenüberstandes.

MOTOR MIT EINTEILIGEM ZYLINDERBLOCK 204 - 304
EINSTELLEN DES LAUFBÜCHSENÜBERSTANDES

1 06 03⁽¹⁾



- Die Büchse in den Zylinderblock einführen und dabei die Zusammenbaukenung «Kolben-Büchse» zum Ölkanal des Zylinderblockes hin richten,
- die Einstellplatte 8.0118 H auf die Büchse legen, die plane Fläche nach oben und die Längsseiten der Platte im rechten Winkel zur Längsachse des Motors,
- den Bügel 8.0118 K in zwei Bohrungen für die Zylinderkopfschrauben im Zylinderblock einführen.
(in den Unterteil der Schraubenaufnahmestege).



- Die Einstellhülse L3 stützt sich in der Mitte der Einstellplatte ab, (dabei ist das eine Ende der Drückerstange in der Bügelmitte eingesetzt); nun die Einstellhülse L3 der dynamometrischen Druckvorrichtung 8.0118 L bis zum Verschluss des Kontrollschlitzes a durch den Drücker L1 drehen, was einer Kraft von 20kg auf die Einstellplatte entspricht, die auch auf die Büchse ausgeübt wird. Dieser Wert ist für jede Messung massgebend.
- Eine Messuhr auf dem Halter 8.0118 J anbringen; sich dessen vergewissern, dass der Haltebund nicht über den unteren Rand des Halters hinausragt.

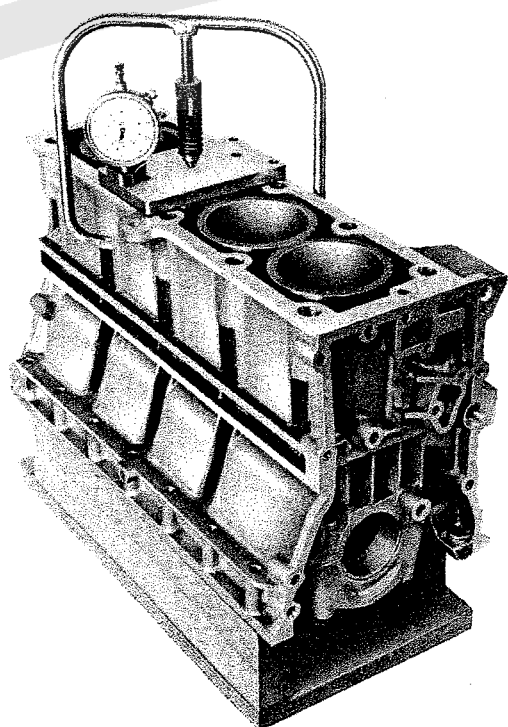
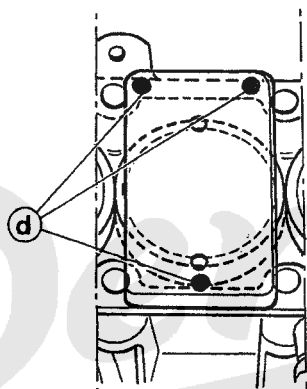
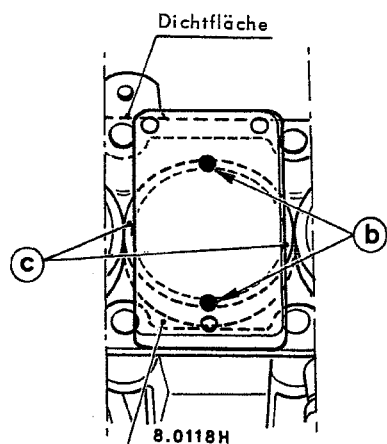
PEUGEOT

4-70

Ersetzt Seite 0603 und 0604, Baugruppe 1

Werkstattunterlagen 204-304 - Ref. 812D

MOTOR MIT EINTEILIGEM ZYLINDERBLOCK 204 - 304 EINSTELLEN DES LAUFBÜCHSENÜBERSTANDES



EINSTELLEN DER MESSUHR AUF DER BÜCHSE.

- Den Fühler der Messuhr in eines der beiden Löcher b der Einstellplatte 8.0118 H einführen und auf dem Büchsenrand aufsetzen,
- die Messuhr auf 0 stellen,
- an den vier gegenüberliegenden Stellen b und c die Stellung des grossen Zeigers der Messuhr überwachen.
Ein grösserer Unterschied als 0,01 mm beiderseits 0 darf nicht auftreten.

ANMERKUNG

Bei Unterschieden die Ursache suchen und sie abstellen :

- Grat oder Fremdkörper zwischen der Büchse und der Einstellplatte, oder der Platte und dem Messuhrhalter.

I - MESSEN DES BÜCHSENÜBERSTANDES IM VERHÄLTNISS ZUR DICHTFLÄCHE DES ZYLINDERBLOCKES.

- Den Fühler der Messuhr in jedes der drei Löcher d der Einstellplatte 8.0118 H bis auf die Dichtfläche des Zylinderblocks einführen.
- Die drei somit festgestellten Masse aufschreiben; die Differenz zwischen diesen jeweiligen Messwerten darf unter keinen Umständen 0,04 mm überschreiten.
Bei Unterschieden die Ursache suchen : Grat oder Fremdkörper zwischen Laufbüchse und Zylinderblock-Bohrung bzw. zwischen Einstellplatte und Messuhrhalter, oder auf der Dichtfläche des Zylinderblocks.
- Die Laufbüchse mit ihrer entsprechenden Bohrung im Zylinderblock kennzeichnen.

ANMERKUNG

Der Mittelwert der ermittelten Masse entspricht der Eindrücktiefe (1. Vorserie) oder dem Überstandswert (2. Vorserie und Serie) der Laufbüchse im Verhältnis zur oberen Dichtfläche des Zylinderblocks.

MOTOR MIT EINTEILIGEM ZYLINDERBLOCK 204 - 304
EINSTELLEN DES LAUFBÜCHSENÜBERSTANDES



0605⁽¹⁾

II - BERECHNEN DER STÄRKE DER BENÖTIGTEN PAPIERDICHTUNG, UM DEN BÜCHSEN ÜBERSTAND ZU ERREICHEN.

Erste Vorserie :

Das Mittel der drei festgestellten Masse errechnen und dem gefundenen Wert 0,080 mm hinzuzählen ; das Mass 0,080 stellt den mittleren Büchsenüberstand dar.

Zweite Vorserie und Serie :

Das Mittel der drei festgestellten Masse errechnen und den gefundenen Wert von 0,210 mm abziehen, das Mass 0,210 mm stellt den mittleren Büchsenüberstand dar.

Das so erhaltene Resultat gibt die Stärke der zu verwendenden Dichtung an.

Mit den vier vorhandenen Dichtungsstärken ist es möglich, für die vier Büchsen einen annähernd gleichen Überstand zu erreichen.

BEISPIEL :

Erste Vorserie :

Nehmen wir an, dass der gefundene Mittelwert der drei durchgeführten Messungen 0,050 mm beträgt. Wir wissen, dass der mittlere Büchsenüberstand 0,080 mm betragen soll. Es genügt also, die beiden Werte **zusammenzuzählen**, um die Stärke der Dichtung zu erhalten :

$$0,050 + 0,080 = 0,130 \text{ mm}$$

(die 0,130 mm starke Dichtung trägt die gelbe Markierung)

Zweite Vorserie und Serie :

Nehmen wir an, dass der gefundene Mittelwert der drei durchgeführten Messungen 0,080 mm beträgt. Es genügt also, diesen Wert von 0,210 mm **abzuziehen**, um die Stärke der Dichtung zu erhalten :

$$0,210 - 0,080 = 0,130 \text{ mm}$$

(die 0,130 mm starke Dichtung trägt die gelbe Markierung)

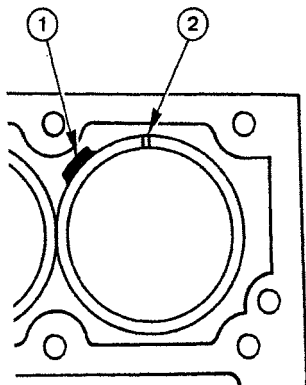
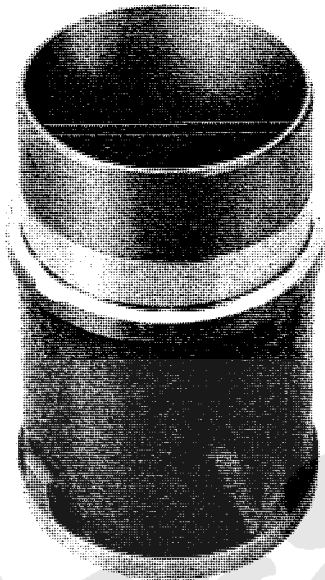
PEUGEOT

4-70

Ersetzt Seite 0605 und 0606, Baugruppe 1

Werkstattunterlagen 204-304 - Ref. 812D

MOTOR MIT EINTEILIGEM ZYLINDERBLOCK 204 - 304 EINSTELLEN DES BÜCHSENÜBERSTANDES



III - AUFSETZEN DER DICHTUNG AUF DIE BÜCHSE -

Der innere Rand der Dichtung ist gewellt, um das Aufsetzen der Dichtung auf die Büchse zu erleichtern.

- Die Büchse auf den oberen Rand stellen,
- nachdem der untere abgesetzte Rand sehr sorgfältig gereinigt wurde, die Dichtung trocken auf die Büchse bringen,
- die Dichtung sehr vorsichtig hinuntergleiten lassen; dabei beide Hände benutzen und die Dichtung bis auf den abgesetzten Rand bringen,
- die durch die Wellenform des inneren Dichtungsrandes beim Herunterstreifen hochgestellten Teile der Dichtung in die Zentriernute der Büchse zurückdrücken; dabei besonders darauf achten, dass der Dichtungsrand nicht einreißt.

ANMERKUNG :

Die farbige Markierungslasche 1 der Dichtung vorsichtig in die auf nebenstehender Zeichnung angegebene Richtung bringen. Dabei dient als Merkpunkt der oder die Klassifizierungsstriche auf dem Büchsenobertrand 2.

Dieses soll ein Abscheren der farbigen Markierungslasche durch die danebenliegende Büchse verhindern.

MOTOR MIT EINTEILIGEM ZYLINDERBLOCK 204 - 304
EINSTELLEN DES BÜCHSENÜBERSTANDES



IV - PRÜFEN DES BÜCHSENÜBERSTANDES

Die Büchse, richtig orientiert, in die entsprechende Bohrung des Zylinderblockes einsetzen.

Die Einstellplatte 8.0118 H und ihren Bügel 8.0118 K aufsetzen. Nachdem die Einstellhülse 8.0118 L3 soweit gedreht wurde, dass ein Druck von 20 kg auf die Büchse ausgeübt wird, den Überstand mit der Messuhr prüfen. Dabei wird die 0-Stellung der Uhr auf dem Zylinderblock vorgenommen, um auf diese Weise durch direktes Ablesen auf dem Büchsenrand, den Wert des Büchsenüberstandes feststellen zu können.

ANMERKUNG :

Das Zusammentreffen der Fertigungstoleranzen kann in extremen Fällen die Büchsenüberstände so verändern, dass es schwierig ist, bei den vier Büchsen einen mittleren Überstand von :

- 1. Vorserie : 0,080 mm
- 2. Vorserie und Serie } 0,210 mm zu erreichen.

In diesem Fall muss also versucht werden, für alle vier Büchsen einen mittleren Überstand so nahe wie möglich dieser oben angegebenen Werte zu erhalten. Und zwar in folgenden Bereichen :

- 1. Vorserie : von 0,045 bis 0,120 mm
- 2. Vorserie und Serie } von 0,190 bis 0,260 mm

PEUGEOT

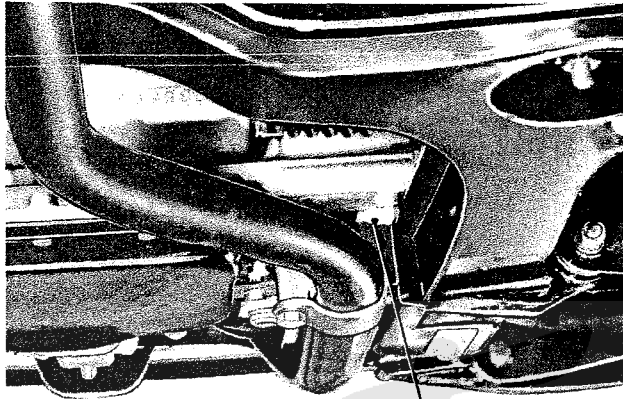
4-70

Ersetzt Seite 0607, Baugruppe 1

Werkstattunterlagen 204-304 - Ref. 812D.

MOTOR 204 - 304
AUSBAU DES STEUERGEHÄUSES

1 1001⁽¹⁾



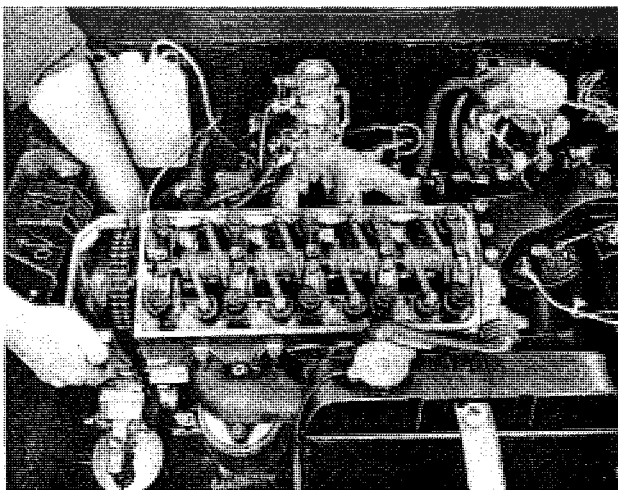
- Die Batterie abklemmen und ausbauen.
- Den Luftfilter ausbauen.
- Das Motoröl ablassen
- Die auszubauenden Teile sorgfältig reinigen.
- Ausbauen :
 - die Zylinderkopfhaube
 - die Zündspule
 - den Zündverteiler
- Aushängen :
 - den Öldruckschalter
 - die Benzinleitungen an der Förderpumpe

An Fahrzeugen 204 mit 3 Gummilagern

- Die rechte Reaktionsstange ausbauen.

An Fahrzeugen 204-304 mit 4 Gummilagern

- Eine Stahlplatte 1 von 10 × 25 × 75 mm zwischen dem Wechseltriebegehäuse und unterem Motorlager anbringen (wie nebenstehend abgebildet).
- Das obere rechte Gummilager ausbauen.



- Die Befestigungsschrauben des Gehäuses und das Massekabel ausbauen.
- Das Steuergehäuse ausbauen.

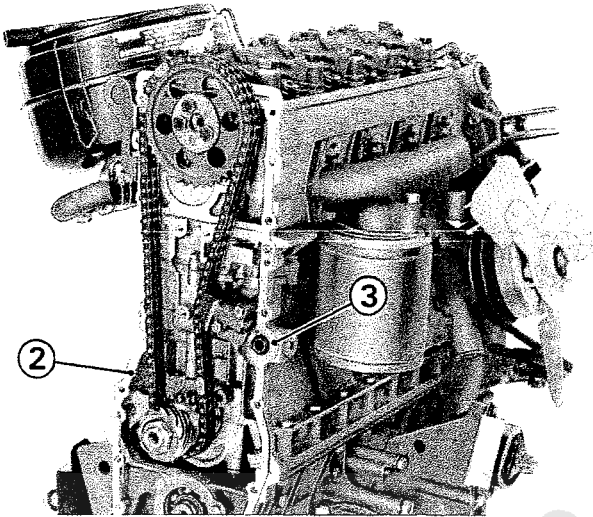
PEUGEOT

4-70

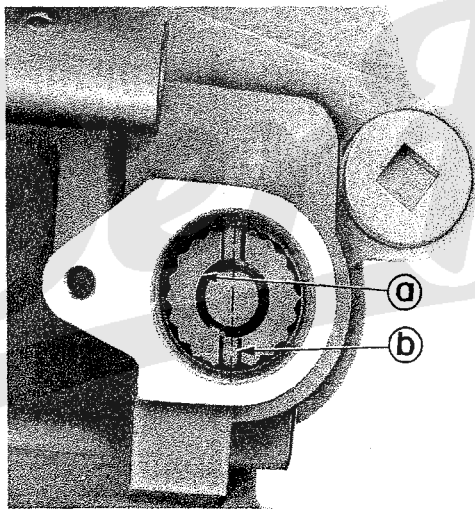
Ersetzt Seite 1001, Baugruppe 1

Werkstattunterlagen 204-304 - Ref. 812D

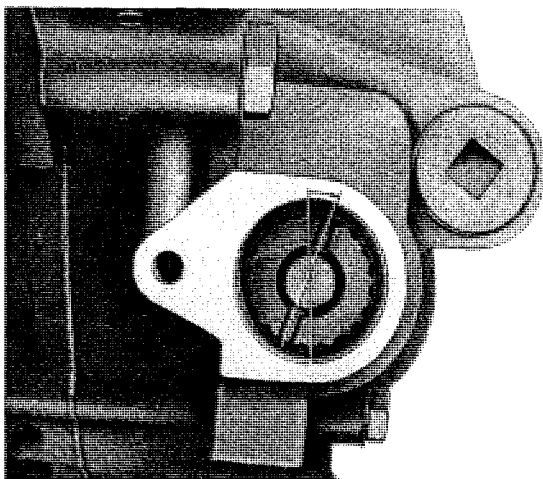
MOTOR 204 - 304 EINBAU DES STEUERGEHÄUSES



- Auf äusserste Sauberkeit der Dichtfläche achten (die Verwendung von scharfkantigen Werkzeugen und Schmirgelleinen zur Reinigung ist strengstens untersagt).
- Durch Drehen der Kurbelwelle den Kolben Nr. 4 auf den O.T. (Auslass schliesst Einlass öffnet) bringen, um eine korrekte Zündverteilung zu erhalten.
- Eine neue trockene Dichtung 2 auf dem Motorblock und einen neuen eingetalgten Gummiring 3 auf dem Ölkanal anbringen.



- Die Antriebswelle des Zündverteilers einstellen, indem
- die kleine Seite a zur Dichtfläche
- und die Nute b parallel zur Dichtfläche gestellt wird.



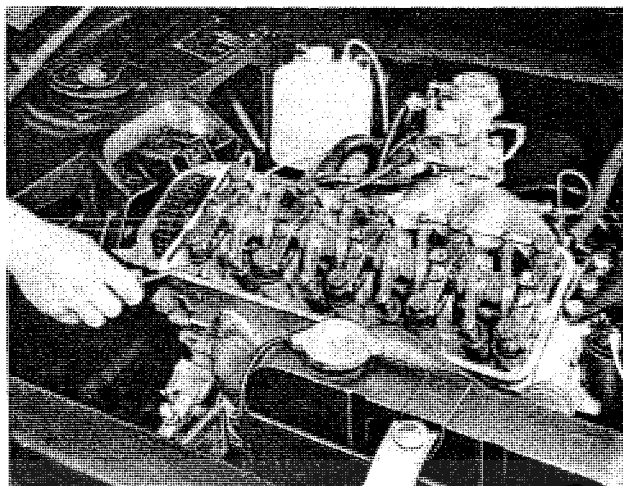
- Das Steuergehäuse wieder am Zylinderblock anbringen.

Auf Grund der Schrägverzahnung der Zahnräder ist der Antrieb des Zündverteilers um einen Zahn im Uhrzeigersinn versetzt.

- Die 17 Befestigungsschrauben des Gehäuses und den Masseanschluss einsetzen.
- Mit 1,5 mkg anziehen.

MOTOR 204 - 304
EINBAU DER STEUERUNG

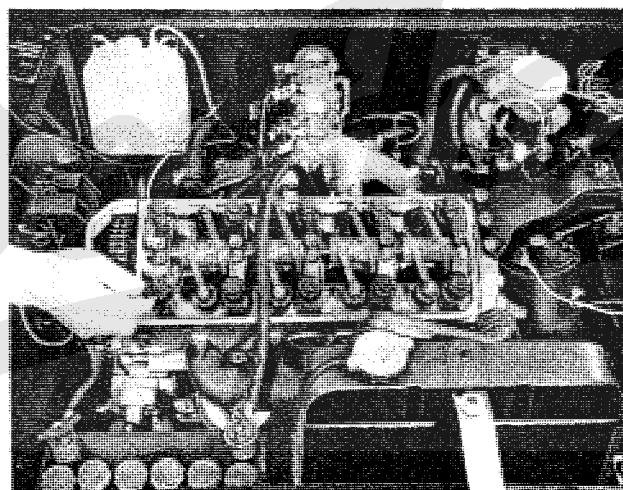
1 1003



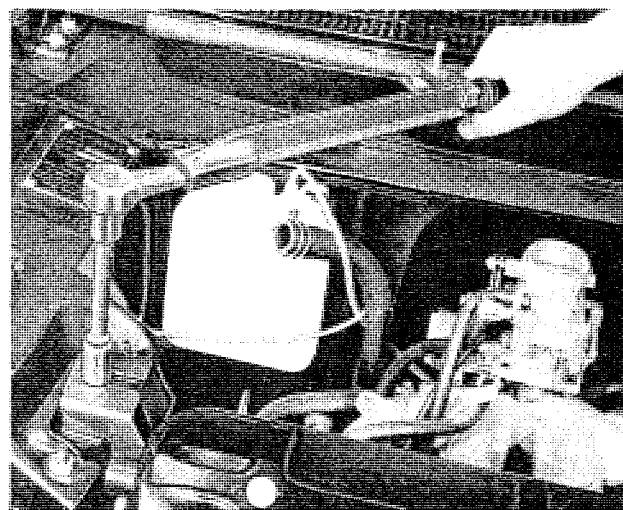
- Die Dichtung in Höhe der oberen Dichtfläche abschneiden
- Das Massekabel anschliessen
- Die Zündspule einbauen und anschliessen
- Anschliessen :
 - die Benzinleitungen an der Förderpumpe
 - den Öldruckschalter

Motoren 204 mit 3 Gummilagern

- Die rechte Reaktionsstange einbauen und die neue Nylstopmutter mit 1,75 mkg anziehen.



- Den Zündverteiler einbauen und einstellen, indem der Motor mit dem Klauenschlüssel 8.0118 A gedreht wird.
- Die Zylinderkopfhaube mit neuen Dichtungen versehen und einbauen
- Die 3 Befestigungsschrauben mit 0,75 mkg anziehen.



Motor 204 - 304 mit 4 Gummilagern

- Das obere rechte Gummilager einbauen und folgendermassen anziehen :
 - mit 2 mkg den Halter des Gummilagere an der Kotflügelwand; mit 3,25 mkg die Mutter des Gummilagere.
- Den Stahlkeil zwischen dem unteren Lager und dem Achsgetriebe herausnehmen
- Den Luftfilter einbauen
- Motoröl auffüllen

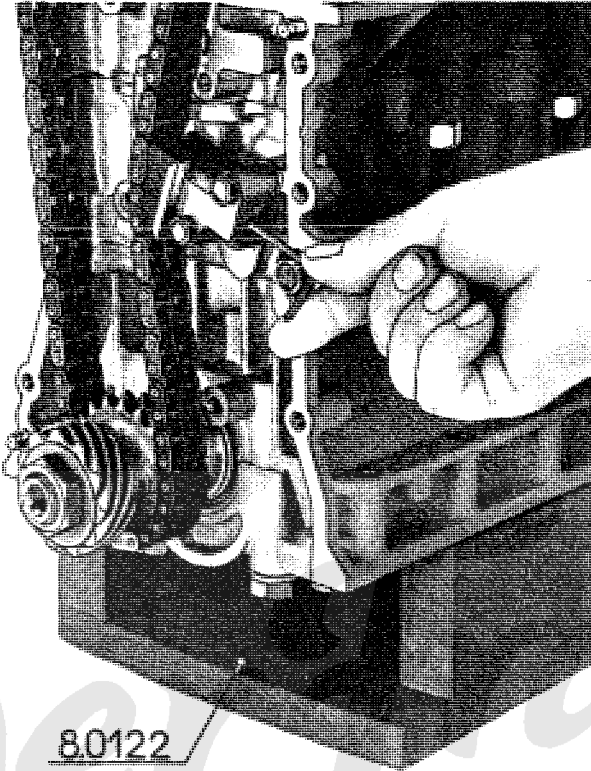
PEUGEOT

4-70

Werkstattunterlagen 204-304 - Ref. 812D

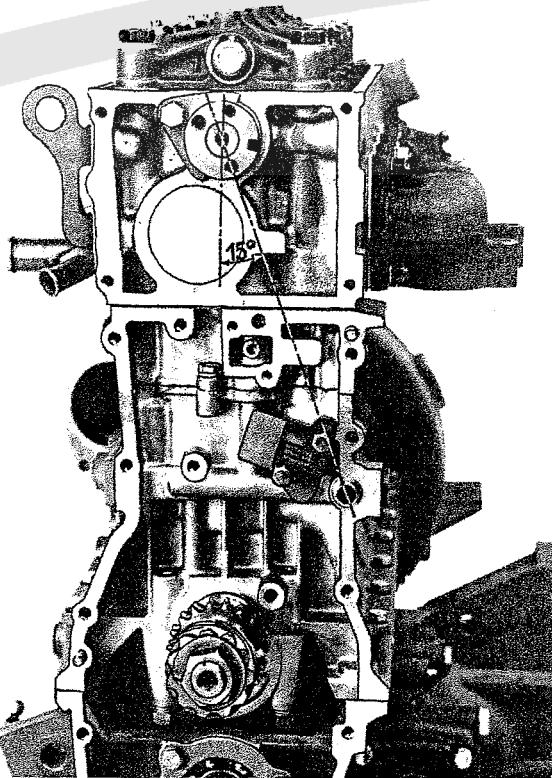
MOTOR 204 - 304
STEUERRÄDERWERK

1 10 05 (2)



AUSBAU :

- Das Steuerkettenrad nach rechts drehen bis die Markierung waagrecht steht.
- Den Kettenspanner entspannen :
 - die Verschlusschraube am Kettenspannergehäuse ausbauen
 - einen 3 mm -Inbus-Schlüssel in den Innensechskant des Kolbens einführen ; den Schlüssel nach rechts drehen, um den Gummigleitschuh von der Federspannung zu befreien.
- Die Befestigungsschraube am Nockenwellenrad entsichern und ausbauen
- Ausbauen :
 - das Kettenrad und die Steuerkette
 - den Kettenspanner mit Filter
- Beim Ausbau des Ölpumpenrades und des Steuerkettenrades auf der Kurbelwelle die Kurbelwellen-Riemenscheibe mit dem Klauenschlüssel 8.0118 A halten, um einen Kontakt der Kolben mit den Ventilen zu vermeiden.



EINBAU UND EINSTELLUNG

- Das Steuerkettenrad und das Ölpumpenantriebsrad auf der Kurbelwelle unter Verwendung von **neuen** Sicherungsscheiben anbringen.
- Die Mutter mit **9 mkg** anziehen und sichern.
- Durch Drehen der Nockenwelle die 2 nächstliegenden Gewindebohrungen wie aus nebenstehender Abbildung ersichtlich nach oben bringen. (Ungefähr 15° zur vertikalen Motorachslinie).

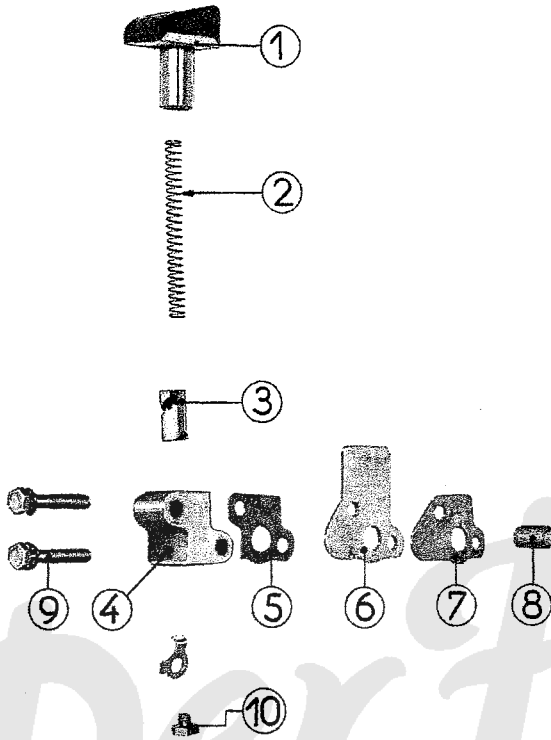
PEUGEOT

4-70

Ersetzt Seite 10 05 (1) und 10 06 (1), Baugruppe 1

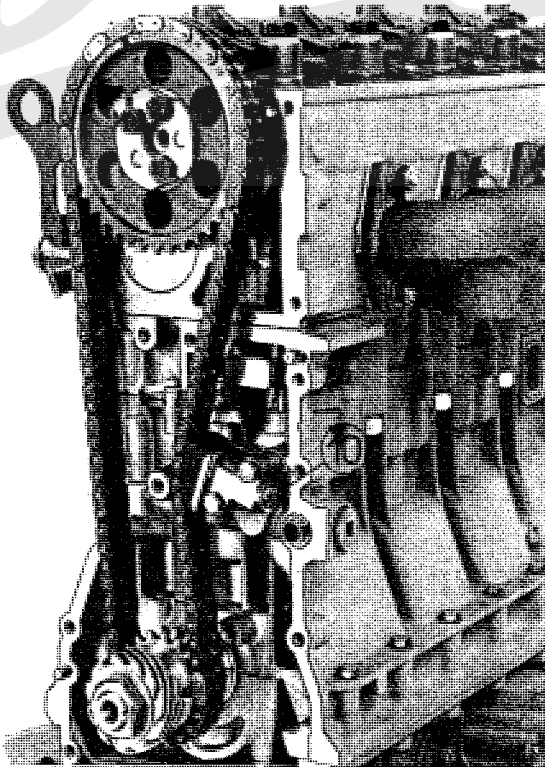
Werkstattunterlagen 204-304 - Ref. 812D

MOTOR 204 - 304 STEUERRÄDERWERK



- Einbau des Kettenspanners

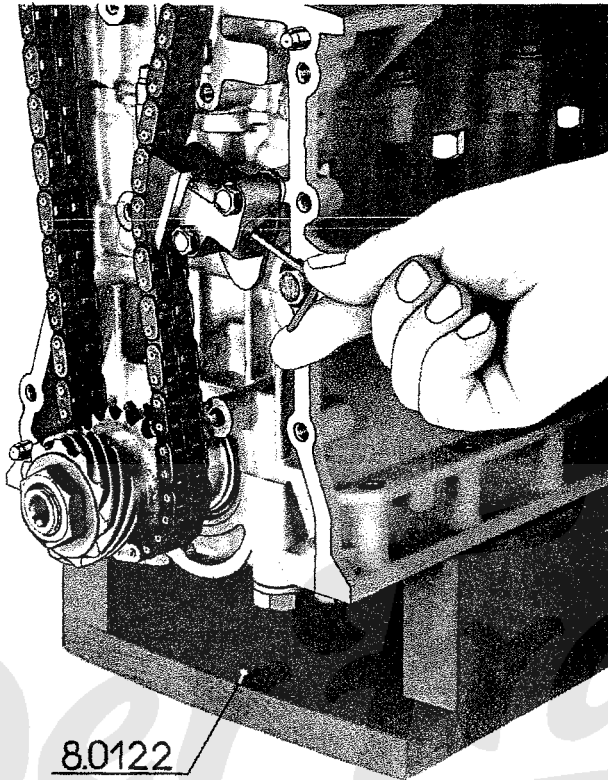
- Den Gummigleitschuh 1, die Feder 2 und den Kolben 3 mit einem 3-mm-Inbusschlüssel zusammenbauen (Rechtsdrehung)
- Dann folgende Teile zusammenbauen :
 - Spannergehäuse 4
 - Gehäusedichtung 5
 - Druckplatte 6
 - Druckplattendichtung 7
 - Filter 8
- Nach dem Zusammenbau den Kettenspanner mit den Schrauben 9 am Zylinderblock befestigen.
- Mit 0,75 mkg anziehen
- Den Gummigleitschuh in seine Bohrung einführen und darauf achten, dass er sich frei bewegt.



- Die Steuerkette so auf das Nockenwellenrad legen, dass die 2 verkupferten Kettenglieder auf beiden Seiten der Kettenradmarkierung liegen.
- Die Steuerkette und das Nockenwellenrad halten und die Steuerkette gleichzeitig so auf das Kurbelwellenrad bringen, dass das verkupferte Kettenglied auf die Kurbelwellenradmarkierung zu liegen kommt.
- Das Nockenwellenrad anbringen, mit einer neuen Sicherungsscheibe versehen und die Schrauben anziehen.
Anzugsdrehmoment 2 mkg
- Die Schrauben sichern
- Den Kettenspanner mit einem 3-mm-Inbusschlüssel spannen (Rechtsdrehung)
- Die Verschlusschraube 10 des Kettenspanners einsetzen und wie auf dem Foto gezeigt sichern.

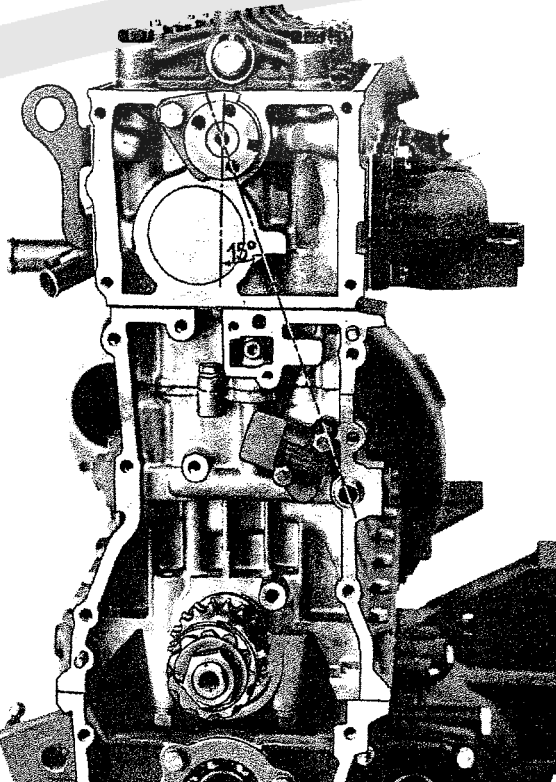
MOTOR
STEUERRÄDERWERK

1 10 11



AUSBAU

- Das Steuergehäuse abbauen (siehe Seite 10.05)
- Den Kettenspanner entspannen :
 - die Verschlusschraube abnehmen.
 - einen 3 mm - Sechskantschlüssel in den Kolben einführen. Den Schlüssel nach rechts drehen, um den Gummigleitschuh von der Federbelastung zu befreien.
- Die Befestigungsschrauben vom Nockenwellenrad ausschrauben.
- Abbauen : das Nockenwellenrad und die Steuerkette, den Kettenspanner mit Filter.
- Beim Ausbau des Ölpumpenrads und des Steuerkettenrads auf der Kurbelwelle die Riemenscheibe der Kurbelwelle mit dem Klauenschlüssel 8.0118 A festhalten, um einen Kontakt der Kolben mit den Ventilen zu vermeiden.

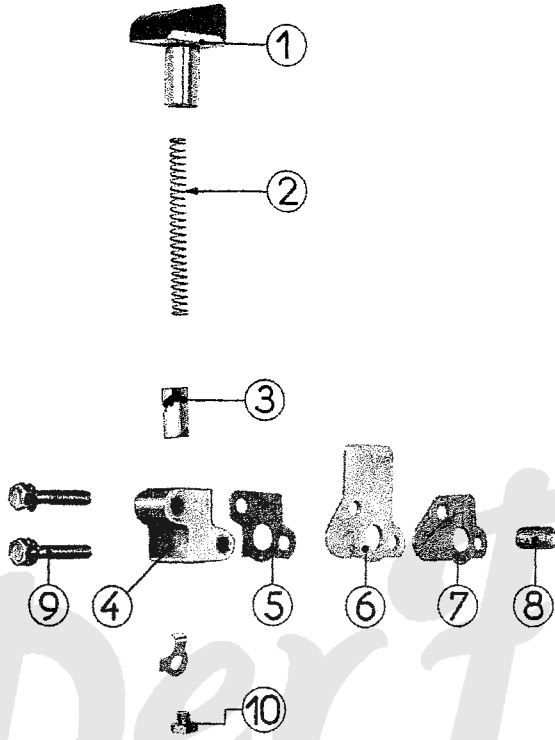


WIEDEREINBAU - EINSTELLUNG

- Das Steuerkettenrad sowie das Ölpumpen-Antriebsrad unter Zwischenlegung von neuen Sicherungsscheiben auf die Kurbelwelle montieren.
- Die Mutter mit 8 - 10 mkg anziehen und sichern.
- Die Einstellmarke auf dem Steuerkettenrad in die Horizontale nach rechts verstellen.
 - Durch Drehen der Nockenwelle die 2 nächstliegenden Gewindebohrungen nach oben bringen wie in Abbildung gezeigt wird (Mittelachse der 2 Bohrungen ca. 15° zur senkrechten Motorachse).

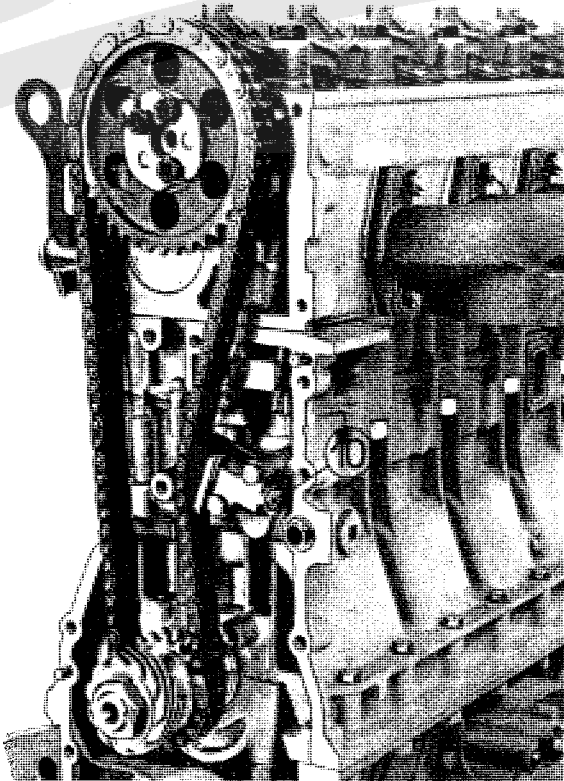
PEUGEOT

MOTOR STEUERRÄDERWERK



- Den Kettenspanner anbringen.
- Den Gummigleitschuh 1, die Feder 2 und den Kolben 3 mit einem 3 mm Sechskantschlüssel (Rechtsdrehung) zusammenbauen.
- Dann folgende Teile zusammenbauen :

- Spannergehäuse	4
- Gehäusedichtung	5
- Druckplatte	6
- Dichtung für Druckplatte	7
- Filter	8
- Nach dem Zusammenbau den Kettenspanner am Zylinderblock mit den Schrauben 9 befestigen. Mit 0,5 - 0,75 mkg anziehen.
- Den Gummigleitschuh in die dafür vorgesehene Bohrung im Spannergehäuse einführen. Er soll sich ungehemmt bewegen lassen.



- Die Steuerkette um das Nockenwellenrad legen, die 2 verkupferten Kettenglieder beiderseits von der Einstellmarke.
- Indem die Steuerkette zusammen mit dem Nockenwellenrad gehalten wird, soll dann die Steuerkette so um das Kurbelwellenrad geschoben werden, dass das verkupferte Kettenglied mit der Einstellmarke auf dem Kurbelwellenrad übereinander gestellt ist.
- Das Nockenwellenrad am Motorblock anbringen und festziehen, nachdem eine neue Sicherungsscheibe zwischengelegt wurde.
Anzugsdrehmoment der Schrauben : 1,75-2,5 mkg
- Die Schrauben sichern.
- Den Kettenspanner mit einem 3 mm - Sechskantschlüssel durch Rechtsdrehung spannen.
- Die Verschlusschraube 10 des Kettenspanners einsetzen und mittels Sicherungsblech sichern.
- Das Steuergehäuse anbauen (siehe Seite 10.05)

MOTOR XL3S

LUFTFILTER - VERGASER



12 01

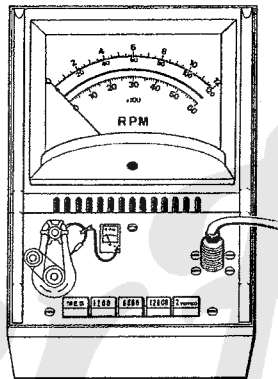
LUFTFILTER - ANSAUGGERÄUSCHDÄMPFER

Filtereinsatz

- Spätestens alle 10.000 km den Filtereinsatz in Dieselöl säubern, abtropfen lassen, in Motoröl tauchen und nach Abtropfen wieder einbauen.
- Austausch alle 20.000 km.

Luftverteilerklappe

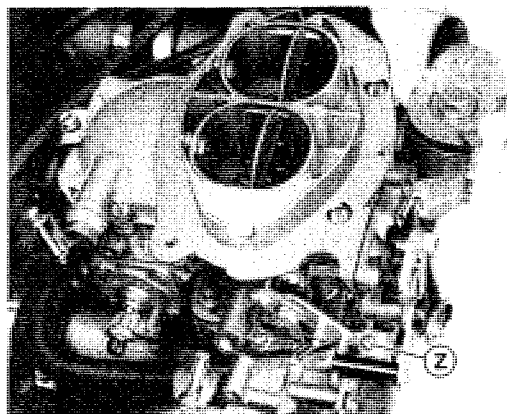
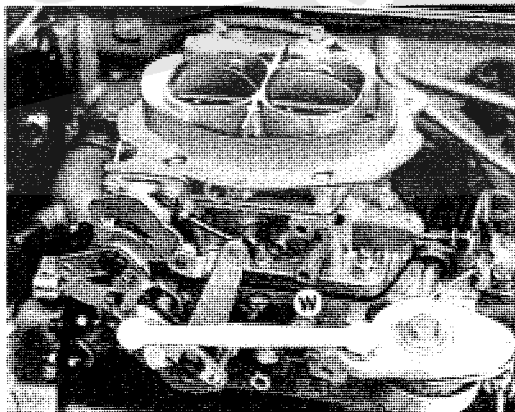
- Bei Aussentemperaturen unter ungefähr 10°C die Luftverteilerklappe in Stellung "WINTER" bringen.
- Bei Aussentemperaturen von 10°C und darüber die Verteilerklappe in Stellung "SUMMER" (Sommer) bringen.



EINSTELLUNG DES LEERLAUFS

EMPFOHLENES WERKZEUG

Drehzahlmesser H.T. SOURIAU, Ref. 1494



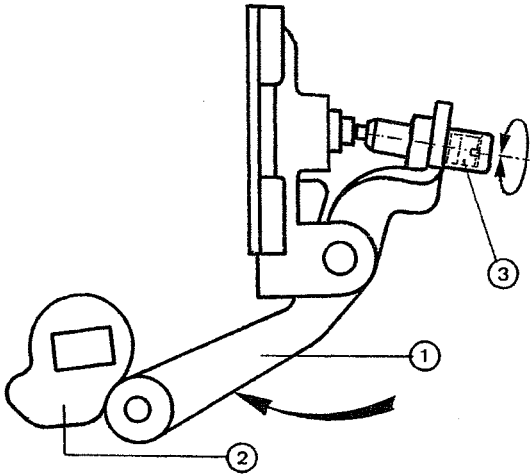
Warmer Motor (Ventilator ausgekuppelt), Luftfilter ausgebaut.

- Die Motordrehzahl mittels der Leerlaufschraube (**Z**) auf 850 U/min einstellen.
- Mithilfe der Leerlaufgemischregulierschraube (**W**) die maximale Drehzahl einstellen.
- Die Drehzahl durch erneutes Betätigen der Leerlaufschraube (**Z**) auf 850 U/min senken.
- Den Arbeitsgang wiederholen, bis die maximale mit der Leerlaufgemischregulierschraube (**W**) eingestellte Drehzahl 850 U/min beträgt.
- Abschliessend durch Anziehen der Leerlaufgemischregulierschraube (**W**) eine Drehzahl von 800 U/min einstellen, ohne die Gleichmässigkeit des Leerlaufs zu beeinträchtigen.

PEUGEOT

12 02

1

MOTOR XL3S
LUFTFILTER - VERGASER**EINSTELLUNG DER MEMBRANPUMPE**

Leerlauf eingestellt, Starterklappen geöffnet, Motor abgestellt.

– Den Hebel (1) in Anschlag auf dem Nocken (2) halten :

- die Schraube (3) herausschrauben, um ein sichtbares Spiel zwischen dieser Schraube und dem Pumpenstößel zu erhalten,
- sich vergewissern, dass der Stößel ungehindert gleitet und in den Anschlag zurückkehrt,
- die Schraube (3) anziehen, bis sie den Stößel leicht berührt.

Der Franzose

Seite

IDENTIFIZIERUNG UND TECHNISCHE DATEN

- Zusammenfassung der verschiedenen Kupplungs- und Mitnehmerscheibenmontagen 01 01(2)
- Austauschbarkeit der kompletten Kupplungen 01 03(2)
- Montage der Mitnehmerscheiben in Abhängigkeit von den Druckplatten 01 04(2)

AUS-/EINBAU

- Zu verwendendes Werkzeug 02 01(2)
- Ausrücklager 02 02(2) bis 05(1)
- Kupplung Typ 180 DP 02 06
- Kupplung Typ 200 DE oder TS 190 02 07(1) und 08(1)

ZERLEGEN UND ZUSAMMENBAU

- Kupplung Typ 180 DP 03 01(1) und 02
- Kupplung Typ 200 DE 03 03
- Kupplung TS 190 03 04

**AUSTAUSCH DER MOTORZAHNRADDICHTUNGEN
(Kupplung 200 DE oder TS 190)**

05 01 bis 15

PEUGEOT

Dieses Dokument in folgender Broschüre abheften :

Werkstattunterlagen 304 - Band I.

2

	Betriebsleiter	Lagerleiter	Meister	Auftrags-Annehmer	Monteure		
Datum							
Kennnisnahme							

79
März 1978

SERVICE BULLETIN

2 - KUPPLUNG

Kabelzug-Kupplungsbetätigung - 304 Modelle 78 und 305.

Bei einigen 304 Modelle 78 und 305 wurde die Kupplungsbetätigung auf ruckweises Arbeiten hin beanstandet.

In diesem Fall hat eine Schmierung des Kabelzugs grundsätzlich zu unterbleiben, denn das serienmässig verwendete Schmierfett ist mit den handelsüblichen Schmierstoffen nicht mischbar.

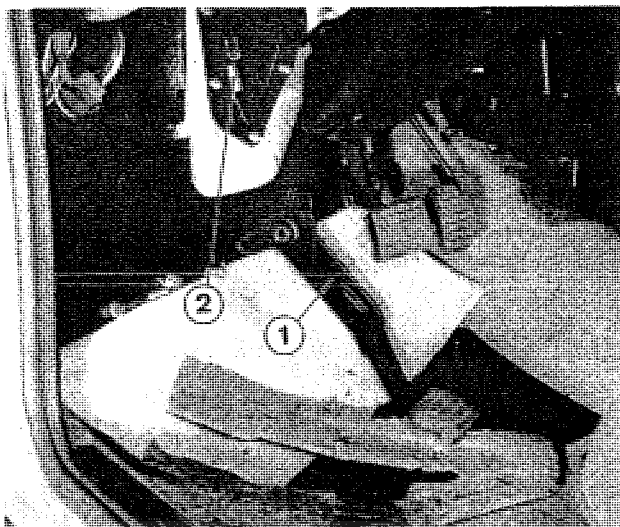
Zur Beseitigung der Störung muss der Kabelzug ausgetauscht werden (siehe beiliegende Anleitung).

Wichtige Anmerkung - Bei Ausbau der Kupplungsbetätigung wird der Kabelhüllenanschlag zerstört.

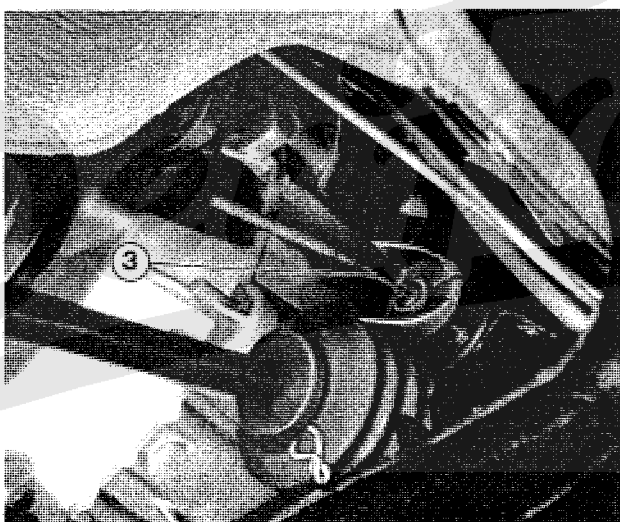
Dieser Arbeitsgang macht daher den Austausch der Betätigung erforderlich.

D.

AUSBAU DER AUSRÜCKBETÄTIGUNG



- Nach Abgarnieren ausbauen :
 - das geräuschkämmende Material vom Pedalla-gerbock,
 - das Kupplungspedal **(1)**,
 - die Feder **(2)**.



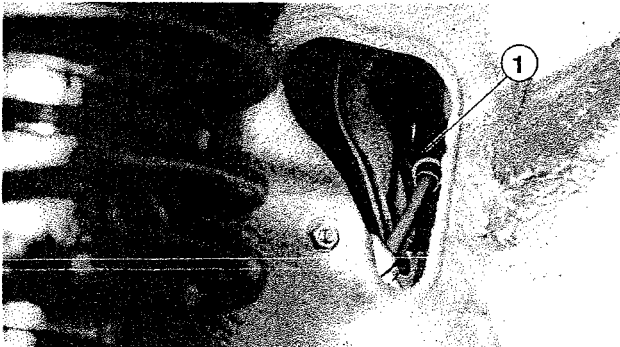
- Die Betätigung **(3)** gabelseitig ausbauen.
- Die Kabelhülle am Lenkmechanismus aufrollen.



Motorseitig

- Den oberen Teil des geräuschkämmenden Materials der Stirnwand an der Ausrückbetätigung anheben.
- Den Leitungsanschlag **(4)** um eine Vierteldrehung zur Kotflügelwand hin drehen.
- Die Ausrückbetätigung entfernen.

EINBAU DER AUSRÜCKBETÄTIGUNG

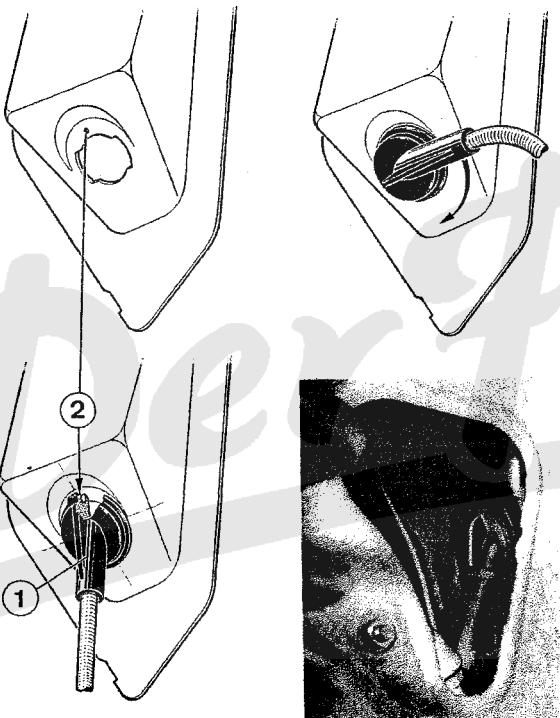


EINE AUSGEBAUTÉ AUSRÜCKBETÄTIGUNG MUSS GRUNDSÄTZLICH ERSETZT WERDEN.

Das Kupplungskabel darf nicht geschmiert werden (es wurde werksseitig mit einem mit den handelsüblichen Schmierstoffen nicht vermischbaren **Spezialfett** geschmiert).

– Das Kabel von der Fahrzeugunterseite her vertikal verlegen.

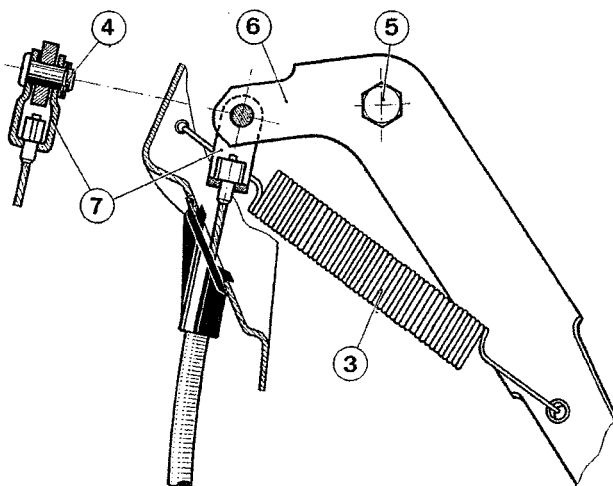
– Den Leitungsanschlag **(1)** horizontal anbringen, Kabel dabei zur Kotflügelwand gerichtet.



– Den Anschlag **(1)** zentrieren.

– Den Anschlag **(1)** bis zur Verriegelung der Warze **(2)** in ihrer Lagerung schwenken ; hierzu fest aufdrücken.

– Das geräuschkämmende Material wieder an der Stirnwand anbringen.



– Die Feder **(3)** pedalhalterseitig einhängen.

– Die Bolzen **(4)** und **(5)** und das Distanzrohr des Kupplungspedals **(6)** schmieren.

– Den Bügel **(7)** mit dem Pedal **(6)** verbinden.

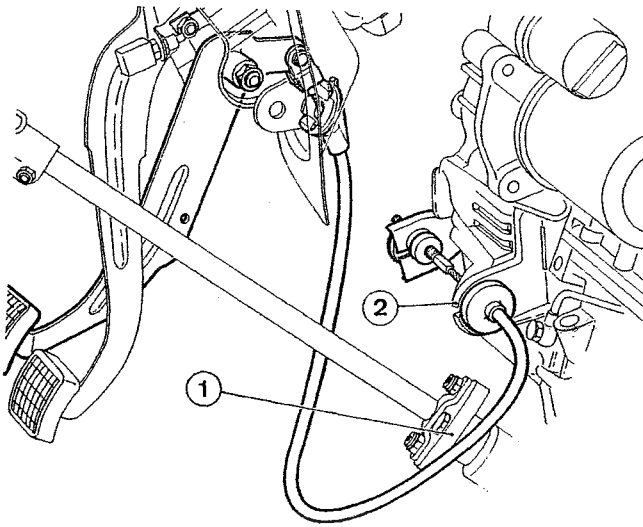
– Das Pedal **(6)** montieren (neue Nylstop-Mutter).

– Mit **2,75 mdaN (mkp)** anziehen.

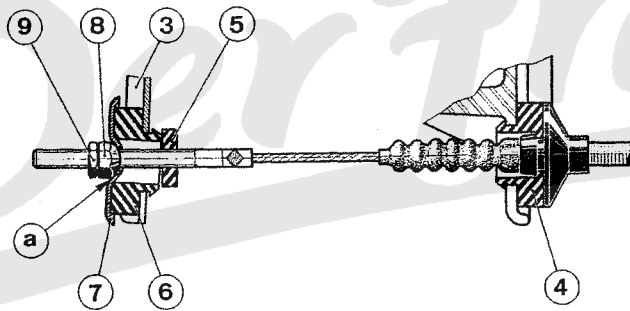
– Die Feder **(3)** am Pedal einhängen.

– Die Innenverkleidung wieder anbringen.

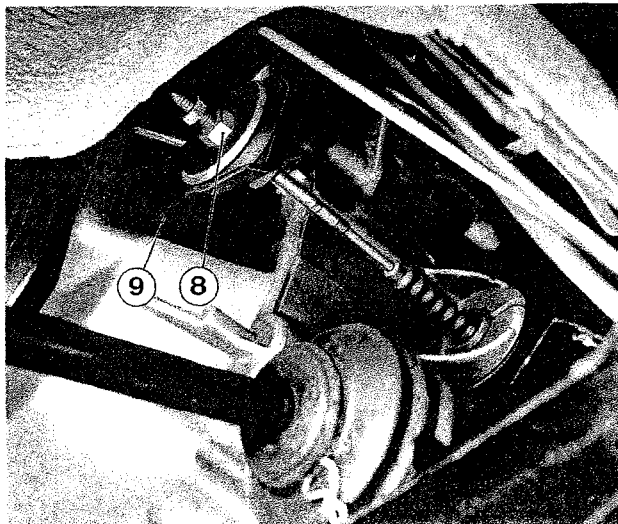
EINBAU DER AUSTRUCKBETÄTIGUNG



- Das Kabel um die Lagerung des Zahnstangenritzels **(1)** führen.
- Die Ausrückbetätigung in den Anschlag **(2)** einführen.

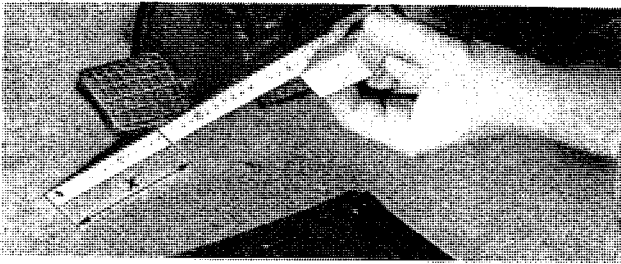


- Die Ausrückbetätigung mit der Ausrückgabel **(3)** verbinden, wobei die Teile in nebenstehender Reihenfolge anzubringen sind.
- Den Bereich **(a)** schmieren.

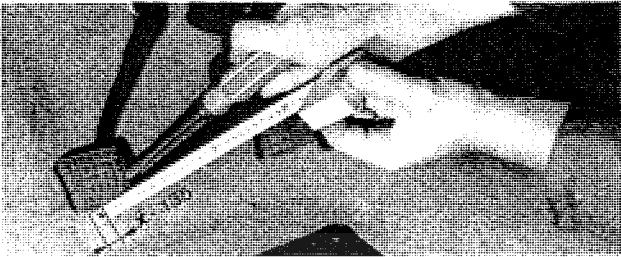


- Die Kugelmutter **(8)** anziehen, bis an der Gabel **(9)** kein Spiel mehr vorhanden ist.
- Nacheinander 15mal auskuppeln, damit die Ausrückbetätigung richtig sitzt.

EINBAU DER AUSRUCKBETÄTIGUNG

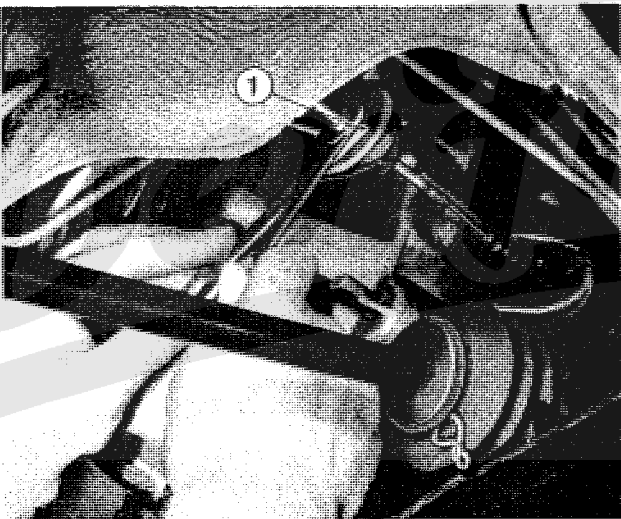


– Das Kupplungspedal auf ein Mindestspiel von 135 mm prüfen.



– Das Kupplungspedal in Ruhestellung anheben (der "tote" Weg muss mindestens 10 mm betragen).

– Die Einstellung dementsprechend vornehmen.



– Die Kugelmutter **(1)** festhalten.

– Die Kontermutter anziehen.



PEUGEOT

Peugeot Automobile
Deutschland GmbH

Saargemünder Str. 247
Postfach 537
6600 Saarbrücken
Telefon (05 81) 87 91
Telex 4 428 901

An alle
PEUGEOT - Vertragshändler und
PEUGEOT - Vertragswerkstätten

in der Bundesrepublik
DEUTSCHLAND

Ihr Zeichen

Ihr Schreiben vom

Unser Zeichen

Datum

501/TA/sch-

Poststempel

Rundschreiben Nr. 56/78

TM - Nachrüstung des Kupplungskabelzuges 2o4 / 3o4

Sehr geehrte Herren,

wir haben von einem Vorfall erfahren, in welchen ein Fahrzeug mit Kupplungskabelzug, der bei den Typen 2o4 / 3o4 nachgerüstet wurde, verwickelt war. Dieses Teil ist seit Juli 1976 über das ZEL zu beziehen und hat die ET-Nr. 215o.4o .

Es scheint, daß an dem Unfallfahrzeug eine Beschädigung der Bremsleitung, die vom Hauptbremszylinder zu dem 3-Wegestück führt, vorlag. Die Leitung bekam bei jeder Betätigung des Kupplungspedals durch die bewegliche Hülle Kontakt.

Damit dem Fahrzeughalter und Dritten große Risiken, die evtl. infolge eines Montagefehlers auftreten könnten, erspart bleiben, wollen Sie bitte folgendes kontrollieren :

- Überprüfung sämtlicher, mit dieser Vorrichtung ausgestatteter Fahrzeuge,
- ob in jeder Stellung der beweglichen Teile ein genügender Abstand zwischen diesen und der Bremsleitung vorhanden ist,
- im Bedarfsfall eine sachgerechte Montage durchführen und die Bremsleitung, wenn sie auch nur den geringsten Verschleiß aufweist, erneuern.

Diese Überprüfung soll systematisch und kostenlos erfolgen :

- an allen, seit Juli 1976 von Ihnen ausgerüsteten Fahrzeugen, sofern Sie sich der ausgeführten Montage nicht ganz sicher sind,
- an allen Fahrzeugen, die wegen anderer Gründe die Werkstatt aufsuchen,

bitte wenden

./.

- an allen 2o4 / 3o4 der Unternehmen und Verwaltungen, die ihre Fahrzeuge selbst warten und sich inzwischen mit den entsprechenden Nachrüstungen versorgen konnten.

Für Ihre außerordentliche Sorgfalt, mit welcher Sie diese Überprüfung bitte angehen wollen, bedanken wir uns im voraus verbindlichst.

Mit freundlichen Grüßen

PEUGEOT AUTOMOBILE DEUTSCHLAND
GMBH

Kundendienst-Zentrale

J.P. 
VILLE

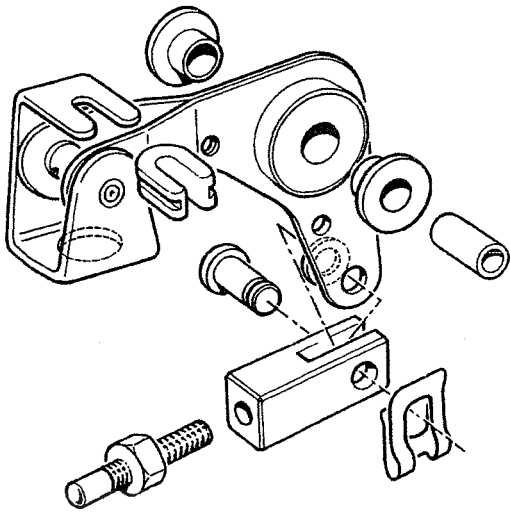
Der Franzose

<p>ADAPTATION COMMANDE de DEBRAYAGE par CABLE 204/304 ADJUSTMENT of CABLE OPERATED CLUTCH for 204/304 NACHRÜSTUNG KABELZUG-KUPPLUNGSBETÄTIGUNG 204/304</p>	<p>2</p>	<p>1</p>		
<p>IMPORTANT</p> <p>La commande de débrayage par câble ne peut être adaptée que sur les véhicules suivants :</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>204 Luxe de 6.074.501 à fin de série 204 GL de 8.744.001 à 9.263.600 204 B de 6.787.001 à 7.683.500 204 C de 6.418.201 à fin de série 204 CO de 6.486.901 à fin de série 204 GLD depuis début de série</p> </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>204 BD de 6.641.701 à fin de série 204 BDA depuis début de série 204 U4D depuis début de série 204 U4 de 6.503.401 à 6.523.700 304 Tous types depuis début de série à 3.753.500</p> </td> </tr> </table> <p>Temps d'intervention 2h 50</p>			<p>204 Luxe de 6.074.501 à fin de série 204 GL de 8.744.001 à 9.263.600 204 B de 6.787.001 à 7.683.500 204 C de 6.418.201 à fin de série 204 CO de 6.486.901 à fin de série 204 GLD depuis début de série</p>	<p>204 BD de 6.641.701 à fin de série 204 BDA depuis début de série 204 U4D depuis début de série 204 U4 de 6.503.401 à 6.523.700 304 Tous types depuis début de série à 3.753.500</p>
<p>204 Luxe de 6.074.501 à fin de série 204 GL de 8.744.001 à 9.263.600 204 B de 6.787.001 à 7.683.500 204 C de 6.418.201 à fin de série 204 CO de 6.486.901 à fin de série 204 GLD depuis début de série</p>	<p>204 BD de 6.641.701 à fin de série 204 BDA depuis début de série 204 U4D depuis début de série 204 U4 de 6.503.401 à 6.523.700 304 Tous types depuis début de série à 3.753.500</p>			
<p>IMPORTANT</p> <p>Cable operated clutch can only be fitted on the following cars :</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>204 Luxe from 6.074.501 up to the end of production 204 GL from 8.744.001 up to 9.263.600 204 B from 6.787.001 up to 7.683.500 204 C from 6.418.201 up to the end of production 204 CO from 6.486.901 up to the end of production 204 GLD from the beginning of production</p> </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>204 BD from 6.641.701 up to the end of production 204 BDA from the beginning of production 204 U4D from the beginning of production 204 U4 from 6.503.401 up to 6.523.700 304 all types from the beginning of production</p> </td> </tr> </table> <p>Fitting time 2h 50</p>			<p>204 Luxe from 6.074.501 up to the end of production 204 GL from 8.744.001 up to 9.263.600 204 B from 6.787.001 up to 7.683.500 204 C from 6.418.201 up to the end of production 204 CO from 6.486.901 up to the end of production 204 GLD from the beginning of production</p>	<p>204 BD from 6.641.701 up to the end of production 204 BDA from the beginning of production 204 U4D from the beginning of production 204 U4 from 6.503.401 up to 6.523.700 304 all types from the beginning of production</p>
<p>204 Luxe from 6.074.501 up to the end of production 204 GL from 8.744.001 up to 9.263.600 204 B from 6.787.001 up to 7.683.500 204 C from 6.418.201 up to the end of production 204 CO from 6.486.901 up to the end of production 204 GLD from the beginning of production</p>	<p>204 BD from 6.641.701 up to the end of production 204 BDA from the beginning of production 204 U4D from the beginning of production 204 U4 from 6.503.401 up to 6.523.700 304 all types from the beginning of production</p>			
<p>WICHTIG</p> <p>Die Nachrüstung mit der Kabelzug-Kupplungsbetätigung kann nur bei folgenden Fahrzeugen vorgenommen werden :</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>204 Luxe von 6.074.501 bis Serienende 204 GL von 8.744.001 bis 9.263.600 204 B von 6.787.001 bis 7.683.500 204 C von 6.418.201 bis Serienende 204 CO von 6.486.901 bis Serienende 204 GLD seit Serienbeginn</p> </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>204 BD von 6.641.701 bis Serienende 204 BDA seit Serienbeginn 204 U4D seit Serienbeginn 204 U4 von 6.503.401 bis 6.523.700 304 alle Typen seit Serienbeginn bis 3.753.500</p> </td> </tr> </table> <p>Arbeitszeit 2h 50</p>			<p>204 Luxe von 6.074.501 bis Serienende 204 GL von 8.744.001 bis 9.263.600 204 B von 6.787.001 bis 7.683.500 204 C von 6.418.201 bis Serienende 204 CO von 6.486.901 bis Serienende 204 GLD seit Serienbeginn</p>	<p>204 BD von 6.641.701 bis Serienende 204 BDA seit Serienbeginn 204 U4D seit Serienbeginn 204 U4 von 6.503.401 bis 6.523.700 304 alle Typen seit Serienbeginn bis 3.753.500</p>
<p>204 Luxe von 6.074.501 bis Serienende 204 GL von 8.744.001 bis 9.263.600 204 B von 6.787.001 bis 7.683.500 204 C von 6.418.201 bis Serienende 204 CO von 6.486.901 bis Serienende 204 GLD seit Serienbeginn</p>	<p>204 BD von 6.641.701 bis Serienende 204 BDA seit Serienbeginn 204 U4D seit Serienbeginn 204 U4 von 6.503.401 bis 6.523.700 304 alle Typen seit Serienbeginn bis 3.753.500</p>			

ADAPTATION COMMANDE de DEBRAYAGE par CABLE 204/304
 ADJUSTMENT of CABLE OPERATED CLUTCH for 204/304
 NACHRÜSTUNG KABELZUG-KUPPLUNGSBETÄTIGUNG 204/304

2

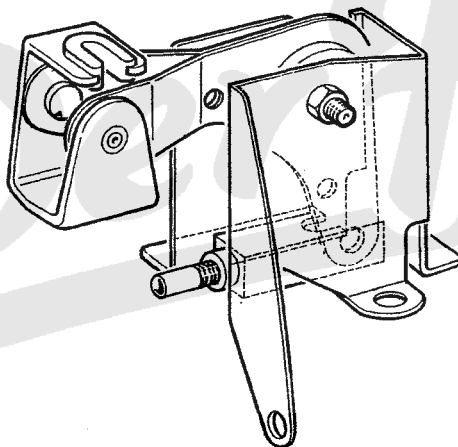
2



Assembler le levier de renvoi

Assemble the jacklever

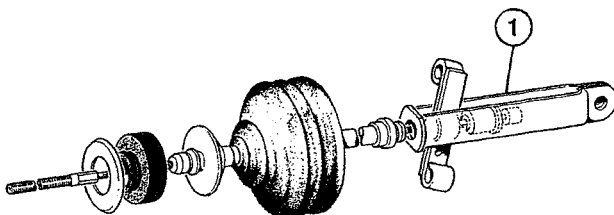
Den Umlenkhebel zusammenbauen.



Monter le levier de renvoi dans son support

Fix the jacklever in its bracket

Den Umlenkhebel in seiner Halterung befestigen



Assembler le câble, en prenant soin de bien mettre en place la pièce (1)

NOTA : Graisser les pièces au fur et à mesure de l'assemblage

Assemble the cable

NOTE : Grease the parts according as the assembling

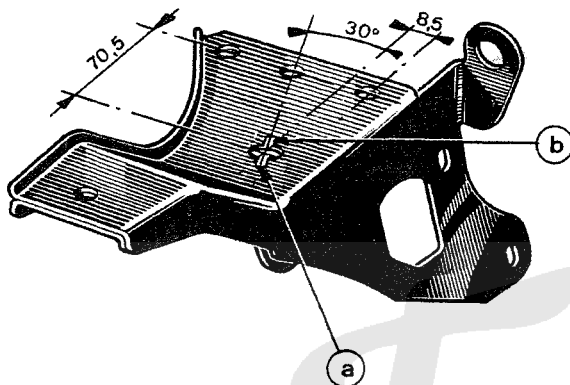
Den Kabelzug zusammenbauen, hierbei darauf achten, dass das Teil (1) richtig sitzt.

ANMERKUNG : Die Teile beim Zusammenbau jeweils schmieren.

ADAPTATION COMMANDE de DEBRAYAGE par CABLE 204/304
 ADJUSTMENT of CABLE OPERATED CLUTCH for 204/304
 NACHRÜSTUNG KABELZUG-KUPPLUNGSBETÄTIGUNG 204/304

2

3



— Déposer :

- le filtre à air et le col d'entrée d'air (sur moteur à essence)
- le support moteur supérieur gauche après avoir calé à l'aide d'un cric le groupe motopropulseur

— Percer un trou \varnothing 13 dans le support moteur selon croquis ci-contre

— Effectuer un chanfrein local en (a) et (b) à l'aide d'une lime ronde.

— Remove :

- the air filter and air intake pipe (on the petrol engine)
- the upper left engine bracket after chocking of the power plant by means of a lifting jack

— Drill a hole of \varnothing 13mm in the engine bracket according to next design

— Cut a local chamfer out in (a) and (b) using a round file

— Ausbauen :

- das Luftfilter und den Lufteintrittsstutzen (am Benzinmotor)
- das linke obere Motorlager, nachdem der Triebwerkblock mit einem Wagenheber verkeilt wurde

— In das Motorlager wie auf nebenstehender Zeichnung ein Loch \varnothing 13 bohren.

— In (a) und (b) mit einer Rundfeile eine Schrägkante ausführen.

— Pincer le tuyau d'alimentation du cylindre émetteur d'embrayage et le débrancher de l'émetteur

— Couper le tuyau à 50mm du bocal de liquide de frein

— Obturer le tuyau avec les pièces fournies à cet effet (voir vue ci-contre)

— Clamp the clutch mastercylinder feed-tube and disconnect it from the master cylinder

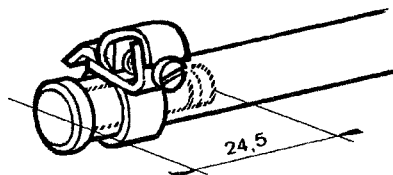
— Cut the tube at 50mm from the hydraulic fluid reservoir

— Plug the tube with the parts supplied for that purpose (see next sketch)

— Die Versorgungsleitung des Kupplungsgeberzylinders zusammendrücken und vom Geberzylinder abklemmen.

— Die Leitung 50mm vom Bremsflüssigkeitsbehälter abschneiden.

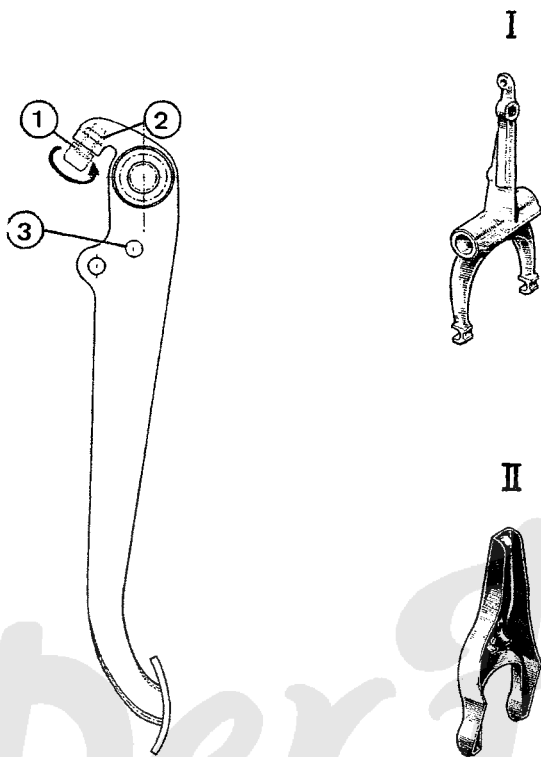
— Die Leitung mit den hierzu gelieferten Teilen verschliessen (siehe nebenstehende Abbildung).



ADAPTATION COMMANDE de DEBRAYAGE par CABLE 204/304
 ADJUSTMENT of CABLE OPERATED CLUTCH for 204/304
 NACHRÜSTUNG KABELZUG-KUPPLUNGSBETÄTIGUNG 204/304

2

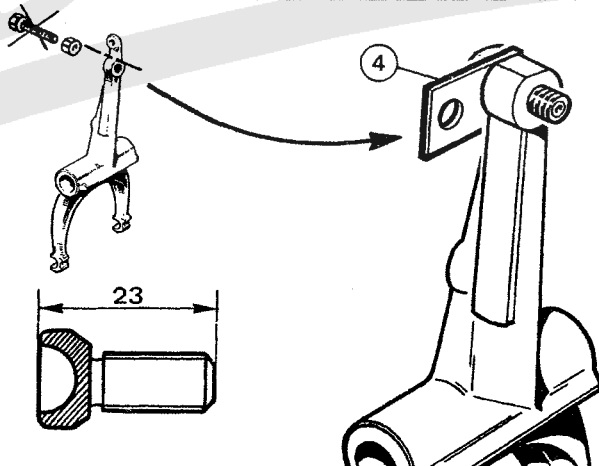
4



- Déposer :
 - les cylindres émetteur et récepteur d'embrayage
 - la pédale de débrayage
 - la tige de poussée de la pédale
- Visser la butée (1) de :
 - 2 tours $\frac{1}{2}$ sur véhicules avec fourchette I (environ 160 mm de course à la pédale)
 - 5 tours sur véhicules avec fourchette II
- Serrer le contre écrou (2)
- Percer un trou $\varnothing 8$ en (3) en utilisant le gabarit de la page 9
- Reposer la pédale

- Remove :
 - The mastercylinders and slave cylinder
 - the clutch pedal
 - the pedal push-rod
- Screw the buffer (1) on with :
 - $2\frac{1}{2}$ turns for cars with clutch fork I (pedal stroke about 160 mm)
 - 5 turns for cars with clutch fork II
- Turn the check-nut (2) on
- Drill a hole of $\varnothing 8$ in (3) using the template on page 9
- Replace the pedal

- Ausbauen :
 - den Kupplungsgeber- und -nehmerzylinder
 - das Kupplungspedal
 - die Pedaldruckstange
- Den Anschlag (1) einschrauben um :
 - $2\frac{1}{2}$ Umdrehungen bei Fahrzeugen mit Ausrückgabel I (ca. 160 mm Pedalweg)
 - 5 Umdrehungen bei Fahrzeugen mit Ausrückgabel II
- Die Kontermutter (2) anziehen.
- Ein Loch $\varnothing 8$ in (3) unter Verwendung der Schalbone auf Seite 9 bohren.
- Das Pedal einbauen.



- Die Durchführung der Ausrückgabel im Kupplungsgehäuse verschliessen, damit keine Feilspäne in die Kupplung gelangen.

Ausrückgabeltyp I :

- Die Gabel wie auf nebenstehender Abbildung zurechtsägen.
- Die Spieleinstellschraube sowie ihre Mutter durch die im Nachrüstsatz mitgelieferte ersetzen; hierbei das Federbefestigungsplättchen (4) zwischenlegen (Befestigungsloch zur vorderen Motorseite).
- Die Federbefestigung (4) festhalten und die Schraube anziehen.

- Obturer le passage de la fourchette dans le carter d'embrayage pour éviter l'introduction de limaille dans l'embrayage

Fourchette de type I :

- Scier la fourchette selon vue ci-contre
- Remplacer la vis de réglage de la garde et son écrou par celle livré dans le lot d'adaptation en intercalant la plaquette (4) d'attache de ressort (trou d'accrochage vers l'avant du moteur)
- Serrer la vis en maintenant l'attache de ressort (4)

- Obturate the clutch fork passage in the clutch-housing to prevent penetration of filings in the clutch

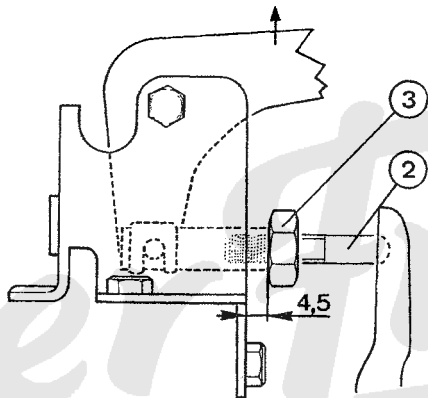
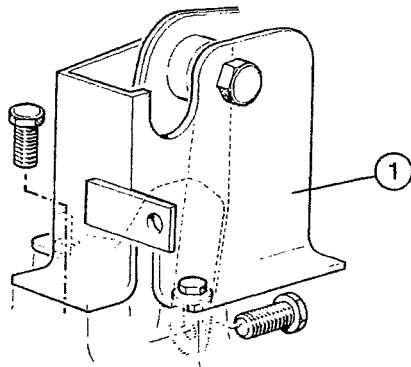
Fork Type I :

- Hacksaw the fork as indicated on next design
- Change the travel adjustment screw and its nut by that one supplied in the adaptation kit inserting the spring attaching-plate (hook hole towards front of the engine)
- Tighten the screw by holding the spring attaching plate (4)

ADAPTATION COMMANDE de DEBRAYAGE par CABLE 204/304
 ADJUSTMENT of CABLE OPERATED CLUTCH for 204/304
 NACHRÜSTUNG KABELZUG-KUPPLUNGSBETÄTIGUNG 204/304

2

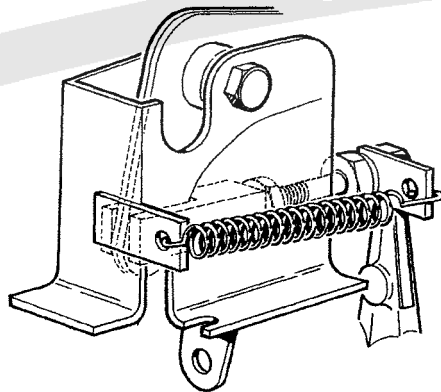
5



- Faire prendre la vis de fixation avant du renvoi (1) sur le carter d'embrayage de quelques tours
- Fixer le support de renvoi (1) sur le carter d'embrayage (2 vis M7 × 100 × 16 et vis de fixation du couvercle)
- Régler la vis (2) pour obtenir 4,5mm (voir vue ci-contre)
- Serrer le contre écrou (3)

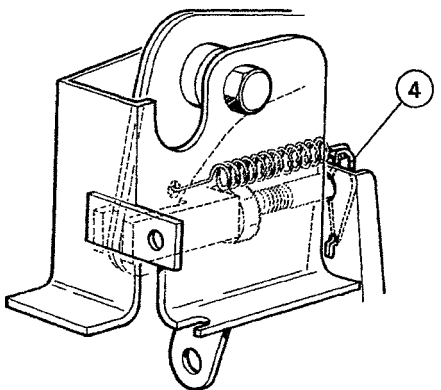
- Engage the front attaching screw (1) of the jacklever on the clutchhousing by several turns
- Fix the jacklever-bracket (1) on the clutchhousing (2 screws M7 × 100 × 16 and cover attachment screw)
- Adjust screw (2) at 4,5mm (see next design)
- Tighten check-nut (3)

- Die vordere Befestigungsschraube des Umlenkteils (1) auf dem Kupplungsgehäuse um einige Umdrehungen anziehen.
- Die Umlenkhalterung (1) auf dem Kupplungsgehäuse befestigen (2 Schrauben M7 × 100 × 16 und Befestigungsschrauben des Deckels),
- Die Schraube (2) so verstellen, dass sich 4,5mm ergeben (siehe nebenstehende Abbildung).
- Die Kontermutter (3) anziehen.



I

- Monter le ressort de rappel de la fourchette
- Sur le montage I il convient de monter le ressort d'origine
- Sur le montage II mettre en place l'attache de ressort (4) sur la fourchette et accrocher le ressort



II

- Mount the fork pull-of spring
- For assembling I, you have to mount the original spring
- For assembling II, you have to place the spring attachment plate (4) on the fork and to hook on the spring

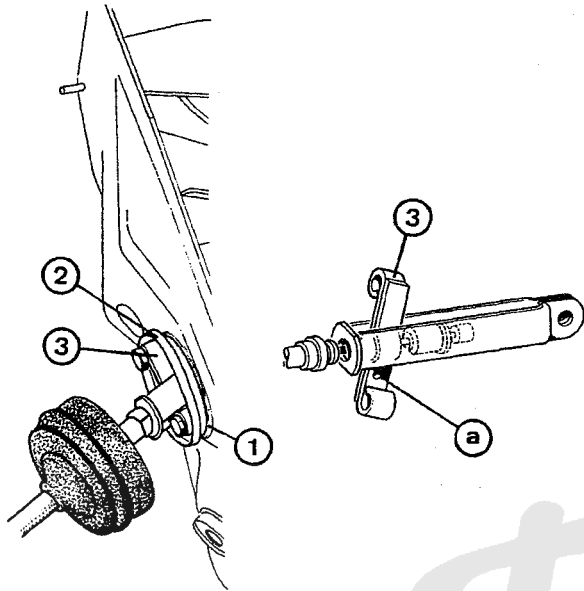
- Die Rückholfeder der Ausrückgabel montieren.
- Bei Montage I ist die Originalfeder einzubauen.
- Bei der Montage II die Federbefestigung (4) an der Ausrückgabel anbringen und die Feder einhängen.



ADAPTATION COMMANDE de DEBRAYAGE par CABLE 204/304
 ADJUSTMENT of CABLE OPERATED CLUTCH for 204/304
 NACHRÜSTUNG KABELZUG-KUPPLUNGSBETÄTIGUNG 204/304

2

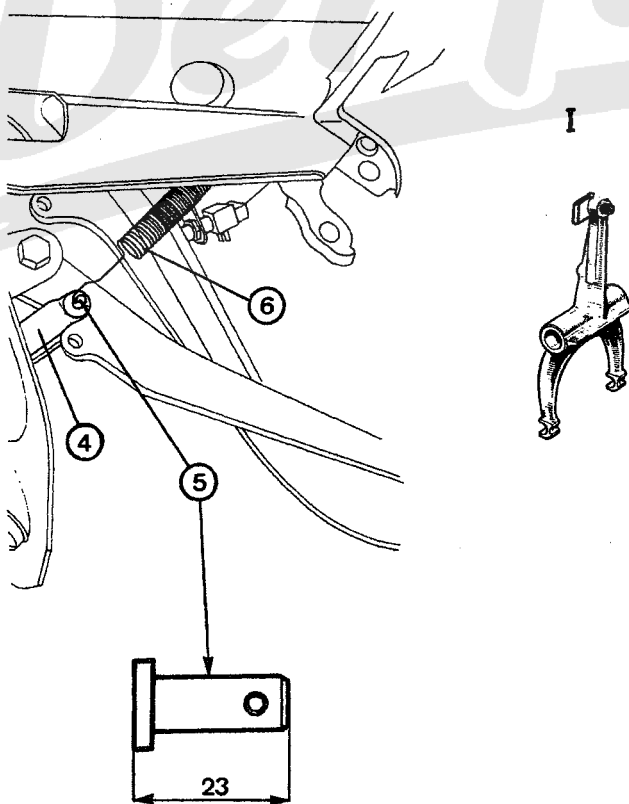
6



- S'assurer de la présence du joint papier (1) sur le pédalier
- Mettre en place le support de soufflet (2)
- Fixer la bride (3) trou (a) vers le bas

- Check the place of the paper gasket (1) on the pedals-board
- Place the dust-proofing boot support (2)
- Fix the flange (3) with hole (a) below

- Prüfen, ob die Papierdichtung (1) am Pedallagerbock vorhanden ist.
- Die Manschettenhalterung (2) anbringen.
- Den Flansch (3) mit Loch (a) nach unten befestigen.

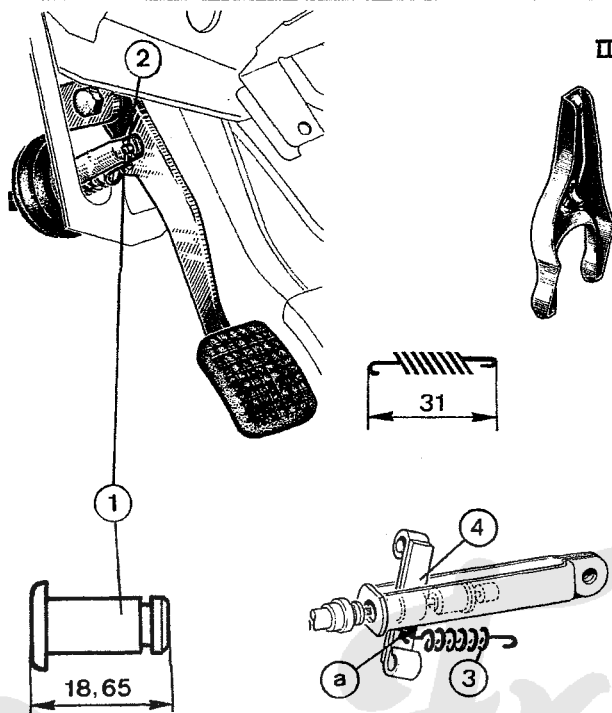


- Relier la chape (4) à la pédale en procédant comme suit :
- **Embrayage avec fourchette I**
 - monter l'axe d'origine (5) sans goupille
 - accrocher une extrémité du ressort (6) plastifié (livré dans le lot d'adaptation) dans le trou de goupille de l'axe (5) en intercalant une rondelle caoutchouc
 - accrocher l'autre extrémité du ressort (6) plastifié au pédalier sur la traverse de fixation du contacteur de stop
- Connect the yoke (4) with the pedal proceeding as follow :
- **Clutch with fork I :**
 - Mount the **original** pin (5) **without the cotter**
 - Hook an end of the plastic coated spring (6) (supplied by the adaptation kit) on the pin (5) cotter hole in inserting a rubber washer
 - Hook the other end of the plastic spring (6) on the pedals-board on the attachment bracket of the stoplights-switch
- Den Bügel (4) auf folgende Weise mit dem Pedal verbinden :
- **Kupplung mit Ausrückgabel I**
 - den Originalbolzen (5) **ohne Splint** einbauen
 - ein Ende der kunststoffbeschichteten Feder (6) (im Nachrüstsatz) in das Splintloch des Bolzens (5) einhängen, hierbei eine Gummischeibe zwischenlegen
 - das andere Ende der kunststoffbeschichteten Feder (6) am Pedallagerbock auf der Befestigungstraverse des Bremslichtschalters einhängen

ADAPTATION COMMANDE de DEBRAYAGE par CABLE 204/ 304
 ADJUSTMENT of CABLE OPERATED CLUTCH for 204/ 304
 NACHRÜSTUNG KABELZUG-KUPPLUNGSBETÄTIGUNG 204/ 304

2

7



— Embrayage avec fourchette II

- monter l'axe (1) et son clip d'arrêt (2)
- accrocher une extrémité du ressort (3) dans le trou (a) de la bride (4)
- accrocher l'autre extrémité du ressort dans le trou de la pédale.

— Mettre en place le soufflet

— Clutch with fork II

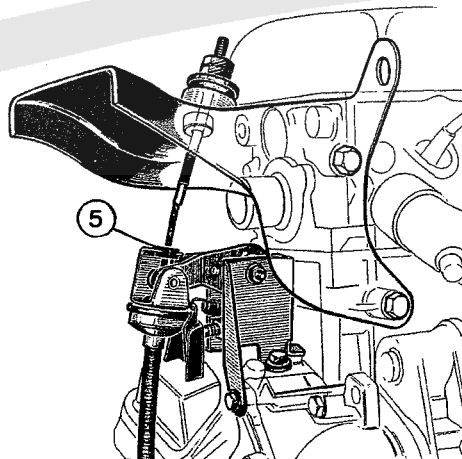
- mount pin (1) with its retaining clip (2)
- hook an end of the spring (3) in hole (a) of the flange (4)
- hook the other end of the spring in the hole in the pedal

— Place the dust-proofing boot

— Kupplung mit Ausrückgabel II

- den Bolzen (1) und seine Halteklammer (2) anbringen
- das eine Ende der Feder (3) im Loch (a) des Flansches (4) einhängen
- das andere Ende der Feder im Pedalloch befestigen

— Die Manschette anbringen.



— Monter la gaine sur la chape du renvoi (5)

— Monter le support moteur gauche

— Mettre en place l'assise de tampon élastique (6) dans le trou \varnothing 13

— Passer l'extrémité du câble dans l'assise (6)

— Monter le tampon élastique (7) et la coupelle (8)

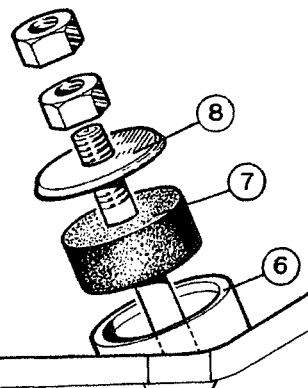
— Mount the cable casing on the jacklever yoke

— Mount the left engine bracket

— Place the elastic buffer seating (6) in the hole of \varnothing 13mm

— Pull the end of the cable through the seating (6)

— Mount the elastic buffer (7) and the cup (8)



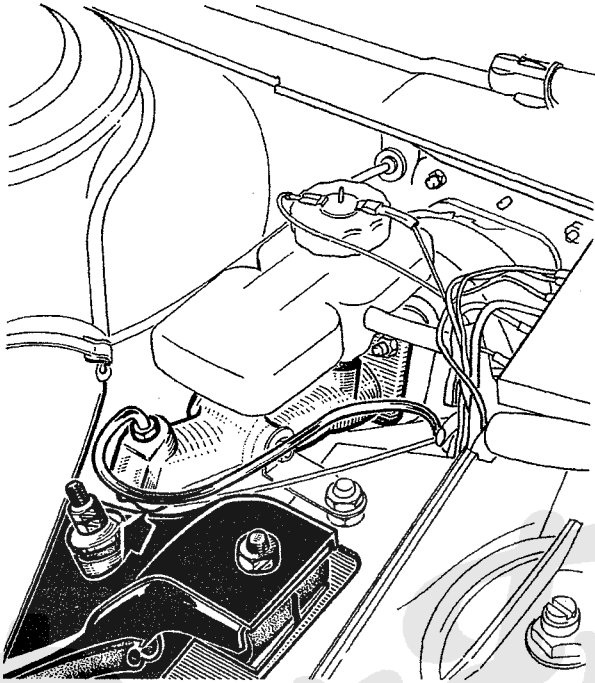
— Die Hülle auf den Bügel des Umlenkteils (5) montieren.

— Das linke Motorlager anbringen.

— Die Unterlage (6) des Gummidämpfers in das Loch \varnothing 13 einsetzen.

— Das Ende des Kabelzugs in die Unterlage (6) einführen.

— Den Gummidämpfer (7) und die Scheibe (8) anbringen.



— Tendre le câble :

- montage avec fourchette I
Régler la tension du câble pour obtenir une garde à la pédale de 20 mm
- montage avec fourchette II
Régler la tension du câble pour obtenir un débrayage correct (course approximative à la pédale 153 mm)

NOTA : Sur les véhicules avec double circuit de freinage, il convient de scier la coupelle au ras du tampon caoutchouc dans la zone de contact avec le maître-cylindre

— Brider la gaine à l'aide du ruban fourni dans le lot d'adaptation le long de la doublure d'aile en assurant un jeu de 2 mm entre la gaine et la fourchette en position débrayé

— Stretch the cable

- Assembling with fork I
Adjust the tension of the cable resulting in a free travel of the pedal of 20 mm
- Assembling with fork II
Adjust the tension of the cable resulting in a correct clutch action (pedal stroke approximately 153 mm)

NOTE : for cars with a dual brake-circuit it is suitable to saw the cup close to the elastic buffer in the area of contact with the mastercylinder

— Clamp the cablecasing with the tape supplied in the adaptation kit along the fender inner-frame assuring a play of 2 mm between the casing and the fork in the clutch engaged position

— Den Kabelzug spannen :

- Montage mit Ausrückgabel I
Die Spannung des Kabelzugs auf ein Pedal-spiel von 20 mm einstellen.
- Montage mit Ausrückgabel II
Die Spannung des Kabelzugs so einstellen, dass das Auskuppeln korrekt erfolgt (Pedalweg ca. 153 mm),

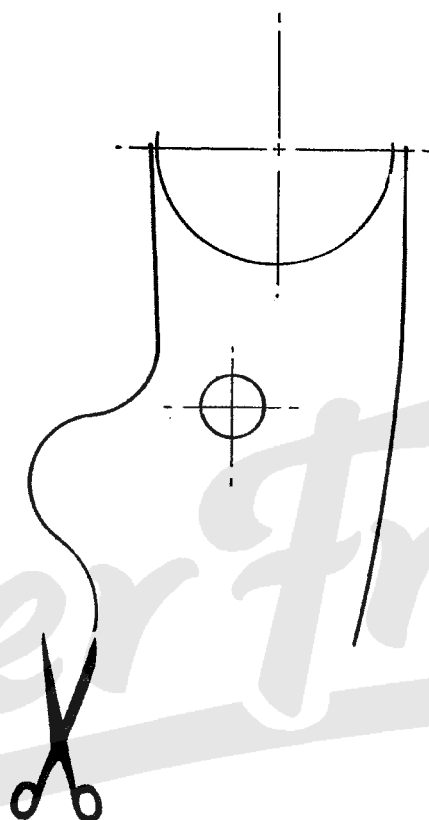
ANMERKUNG : Bei Fahrzeugen mit Zweikreisbremse ist die Scheibe bündig mit dem Gummidämpfer im Kontaktbereich mit dem Hauptzylinder abzuschneiden.

— Die Hülle mit dem im Nachrüstsatz mitgelieferten Band längs der Kotflügelwand anflanschen und dabei ein Spiel von 2 mm zwischen Hülle und ausgerückter Gabel beachten.

ADAPTATION COMMANDE de DEBRAYAGE par CABLE 204/304
ADJUSTMENT of CABLE OPERATED CLUTCH for 204/304
NACHRÜSTUNG KABELZUG-KUPPLUNGSBETÄTIGUNG 204/304

2

9



— Gabarit de perçage de la pédale de débrayage

— Template of clutch pedal-drilling

— Bohrschablone des Kupplungspedals

KUPPLUNG
ZUSAMMENFASSUNG DER VERSCHIEDENEN
KUPPLUNGS- UND MITNEHMERSCHEIBENMONTAGEN

2

0101⁽²⁾

Der Franzose

PEUGEOT

6-76

Ersetzt Seite 01 01(1), Baugruppe 2.

KUPPLUNG
ZUSAMMENFASSUNG DER VERSCHIEDENEN
KUPPLUNGS- UND MITNEHMERSCHEIBENMONTAGEN

2

0101⁽²⁾

Der Franzose

PEUGEOT

6-76

Ersetzt Seite 01 01(1), Baugruppe 2.

812 - D.

IDENTIFIZIERUNG DER SERIENMÄSSIGEN KUPPLUNGEN UND MITNEHMERSCHEIBEN LUK BEI 204/304 BENZINER

IDENTIFIZIERUNG DER SERIENMÄSSIGEN KUPPLUNGEN UND MITNEHMERSCHEIBEN BEI 204 DIESEL

K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T
Luk TS 190	Luk T 190	Luk T 190	Luk T 190	Luk T 190	Féredo 200 DE	Féredo 200 DE	Vento 200 DE	Vento 200 DE	Luk TS 200
Anpressdruck 290 kg	Anpressdruck 310 kg	Anpressdruck 310 kg	Anpressdruck 310 kg	Anpressdruck 310 kg	Anpressdruck 285 kg	Anpressdruck 225 kg	Anpressdruck 285 kg	Anpressdruck 285 kg	Anpressdruck 285 kg
(a) 14 Nuten	(a) 14 Nuten	(a) 14 Nuten (b) gelber Farbstopfen	(a) 14 Nuten	(a) 14 Nuten	(a) 14 Nuten	(a) 14 Nuten	(a) 28 Nuten	(a) 28 Nuten	(a) 28 Nuten
204 Luxe - von 6 054 361 bis 6 098 705 204 GL - von 6 259 251 bis 6 957 829 204 C - von 6 400 042 bis Serienende 204 CD - von 6 401 373 bis Serienende 204 B - von 6 669 173 bis 7 568 713 204 UA - von 6 500 301 bis 6 508 926 204 A01 204 B01 204 C01 204 D01 204 D91 204 A91	204 Luxe - von 6 098 706 bis Serienende 204 GL - von 6 957 830 bis 9 088 743 204 B - von 7 568 714 bis 7 611 590 204 UA - von 6 508 927 bis 6 513 399 204 A01 - von 3 227 387 bis 3 401 621 204 B01 - von 3 228 534 bis Serienende 204 C01 - von 3 228 789 bis 3 401 621 204 D01 - von 3 229 243 bis 3 401 621 204 A91 - von 3 227 896 bis Serienende 204 D91 - von 3 2 42 094 bis Serienende	204 GL - von 9 088 744 bis 9 247 189 204 B - von 7 611 590 bis 7 613 807 204 UA - von 6 513 399 bis 6 521 950 204 C01 - bis Serienende 204 D01 - von 3 401 622 bis 3 713 955 204 M01 - bis 3 713 955 204 M02 204 C02 - von 3 298 001 bis 3 401 622 204 B02	204 GL - von 9 247 190 204 B - von 7 673 808 204 UA - von 6 521 951 204 M01 204 D01 - von 3 713 956	204 M02 - von 3 709 972	204 BD - Seit Serienbeginn bis Seriennummer 6 632 033	204 BD - von 5 632 034 bis 7 921 852	204 BD - von 7 921 853 bis Serienende 204 BDA - von 7 955 001 bis 7 978 036 204 U4D - von 7 880 001 bis 7 885 092	204 BDA - von 7 978 037 bis 7 992 432 204 U4D - von 7 885 093 bis 7 889 789 204 D - von 8 330 001 bis 8 346 394	204 BDA - von 7 992 433 204 U4D - von 7 889 770 204 D - von 8 346 395
- Antrieb Kurbelwellenriemenscheibe durch Kerbstift anstatt eingelassene Kugel (I) seit September 1967. - Breite der Mitnehmerscheibenbrenne 19,5 mm seit April 1968.					- Breite der Mitnehmerscheibenbrenne 19,4 mm seit Dezember 1967.				
N.B. - Die Kupplungen für Benzinfahrzeuge besitzen einen Anlasserzahnkranz mit 121 Zähnen.					N.B. - Die Kupplungen für Dieselfahrzeuge besitzen einen Anlasserzahnkranz mit 100 Zähnen.				

AUSTAUSCHBARKEIT DER KOMPLETTEN KUPPLUNGEN

204 BENZINER**Kupplung A :**

Keine Austauschmöglichkeit mit den anderen Kupplungstypen.

Kupplungen B bis O

Alle kompletten Kupplungen B bis O sind unter folgenden Bedingungen untereinander austauschbar :

- die Kupplungen I - J - N - O erfordern die Montage eines Motorzahnrad mit 60° -Schräggkante.
- für die Fahrzeuge mit Ölabweisring am Motorzahnrad können nur die Kupplungen J - N - O verwandt werden.

304 BENZINER (ausser 304 S)

Die Austauschbedingungen für komplette Kupplungen sind die gleichen wie bei 204 Benziner (B bis O).

Aufgrund der grösseren Antriebsmoments sind jedoch bei 304 Benziner vorzugsweise Kupplungen mit erhöhtem Anpressdruck zu montieren (Verto D bis J)
(Luk L bis O)

304 S

Die Kupplungen D - E - H - M - O sind unter folgenden Bedingungen untereinander austauschbar :

- die Kupplung O erfordert die Montage eines Motorzahnrad mit 60° -Schräggkante ; ausserdem darf nur diese Kupplung in Fahrzeuge mit Ölabweisring am Motorzahnrad eingebaut werden.

204 DIESEL

Die Kupplungen P - Q - R - S - T sind unter folgenden Bedingungen untereinander austauschbar :

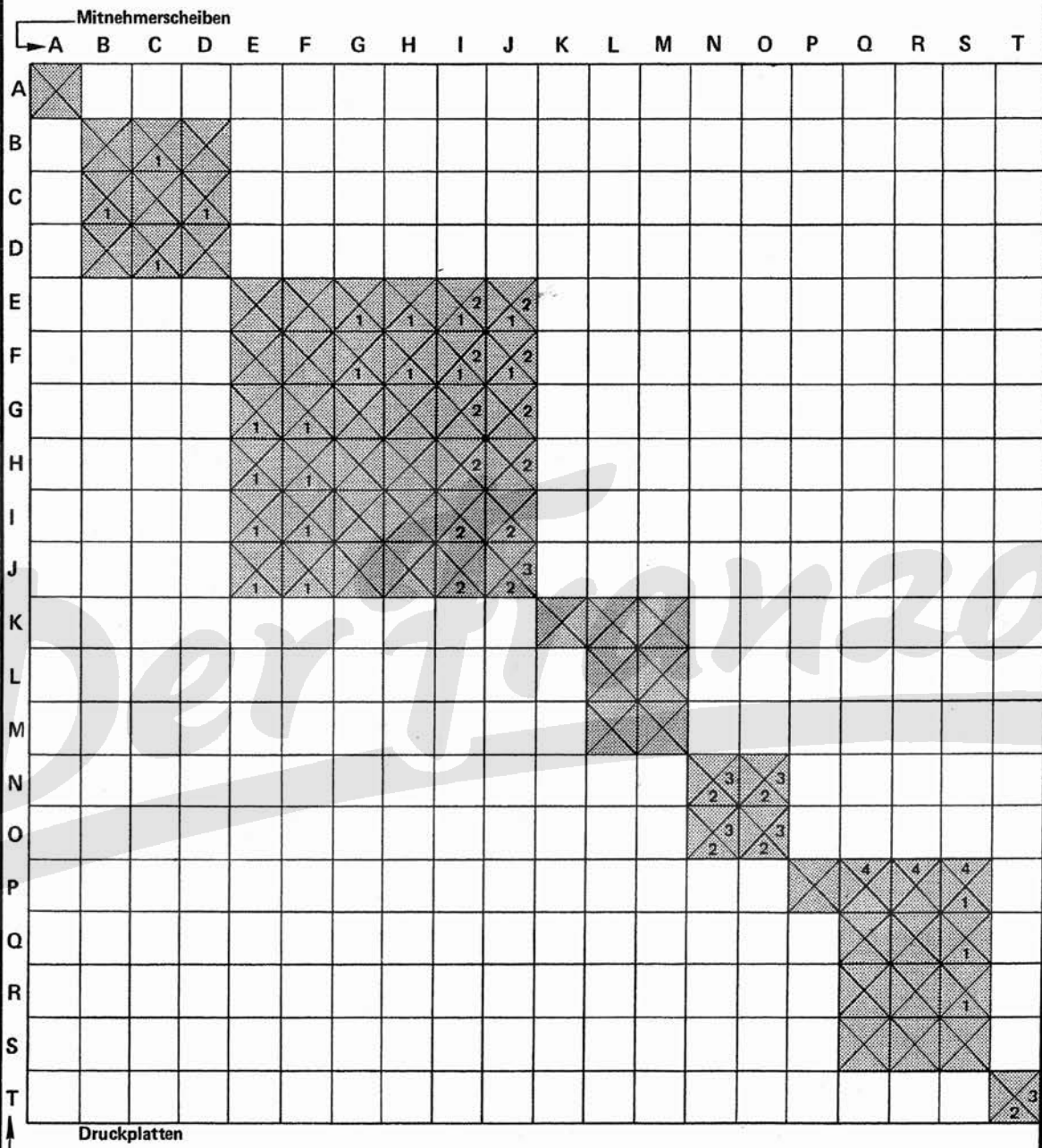
- die Montage einer der Kupplungen Q - R - S - T anstelle der Kupplung P erfordert die Montage eines Motorzahnrad mit 28 Nuten.
- Die Kupplung T erfordert die Montage eines Antriebszahnrad mit 60° -Schräggkante, ausserdem kann nur diese Kupplung in Fahrzeuge mit Ölabweisring am Motorzahnrad eingebaut werden.

01 04⁽²⁾

2

KUPPLUNG

MONTAGE DER MITNEHMERSCHEIBE IN ABHÄNGIGKEIT VON DEN DRUCKPLATTEN

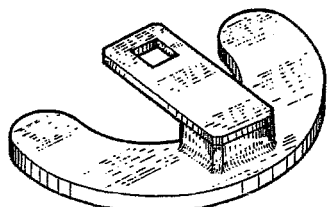


Beispiel : Bei Kupplung F können die Mitnehmerscheiben E - F - G - H - I - J montiert werden, wobei die nachstehenden Hinweise (1) und (2) zu berücksichtigen sind.

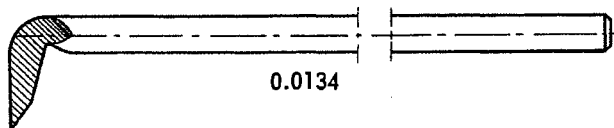
- 1) Die Montage der Mitnehmerscheiben Aussendurchmesser 200 mm anstelle der Mitnehmerscheiben \varnothing 190 mm und umgekehrt ist durchführbar ; darauf achten, dass die Druckplatte keine anormalen Verschleisspuren aufweist, die das einwandfreie Funktionieren der Kupplung beeinträchtigen könnten.
- 2) Die Mitnehmerscheibe I - J - N - O - T können nur mit Motorzahnradern mit 60° -Schrägkante montiert werden.
- 3) Bei Fahrzeug mit Ölabweisung am Motorzahnrad dürfen nur die Mitnehmerscheiben J - N - O - T montiert werden.
- 4) Die Montage einer Mitnehmerscheibe Q - R - S anstelle einer Mitnehmerscheibe P erfordert den Einbau eines Motorzahnrades mit 28 Nuten.

KUPPLUNGEN 180 DP - 200 DE UND TS 190
AUS- UND EINBAU

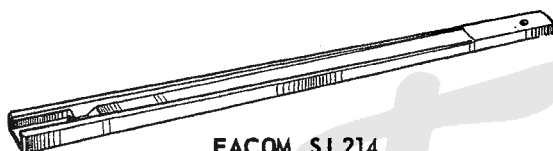
2 0201⁽²⁾



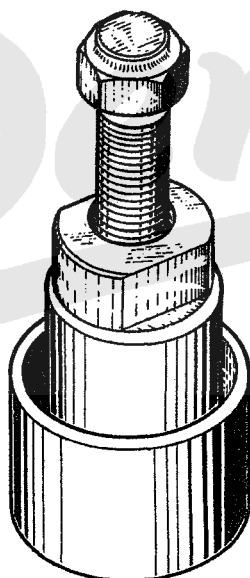
8.0118 A



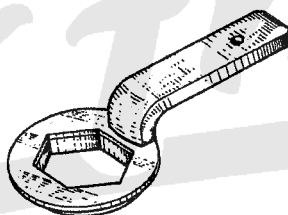
0.0134



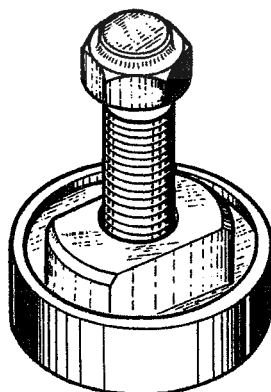
FACOM SJ 214



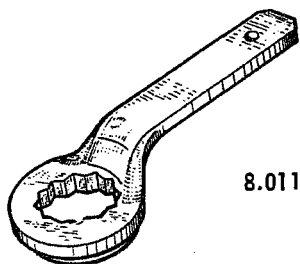
8.0203 A



8.0118 D



8.0206 A



8.0118 M

ERNEUTER HINWEIS

KUPPLUNG 180 DP

- Zum Ausbau der Kupplung muss zuvor der Triebwerkblock ausgebaut werden.

KUPPLUNG 200 DE ODER TS 190

- Diese Kupplungen können aus dem Fahrzeug ohne Ausbau des Triebwerkblocks ausgebaut werden.

ZU VERWENDENDEN WERKZEUG

1. Für alle Kupplungstypen

8.0118 A - Klauenschlüssel für die Kurbelwelle.

0.0134 A - Werkzeug zum Sichern und Entsichern der Befestigungsschraube der Kurbelwellen-Keilriemenscheibe.

Verlängerung FACOM SJ 214

2. Für die Kupplung 180 DP

8.0118 D - Schlüssel für die Schraube der Kurbelwellen-Keilriemenscheibe.

8.0203 A - Abzieher für die Kupplungsnahe.

3. Für die Kupplung 200 DE oder TS 190

8.0118 M - Schlüssel für die Schraube der Kurbelwellen-Keilriemenscheibe

8.0206 A - Abzieher für die Kupplungsnahe.

PEUGEOT

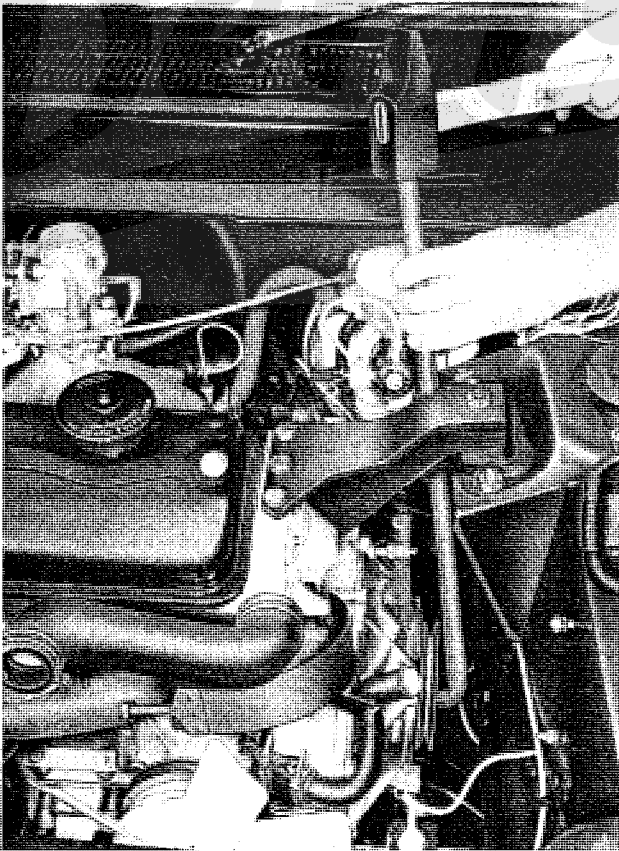
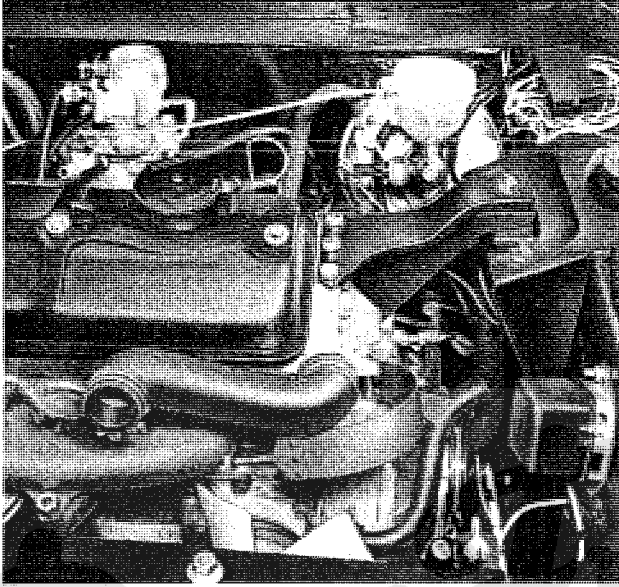
6-71

Ersetzt die Seite 02 02(1) der Baugruppe 2

Werkstattunterlagen 204 - Ref. 812 D

KUPPLUNGEN 180 DP - 200 DE UND TS 190

AUSBAU DES KUPPLUNGSDRUCKLAGERS

**VORARBEITEN, WELCHE FÜR DIE KUPPLUNGEN 180 DP - 200 DE UND TS 190 DIE GLEICHEN SIND.**

- Die Batterie abklemmen.
- Das Kühlsystem entleeren.
- Den Wagenheber herausnehmen (für Fahrzeuge 204 mit Halterungen des Wagenhebers unter der Motorhaube am Maskenblech).
- Den Kühler ausbauen.
- Den Ventilator-Keilriemen entspannen.
- Diesen von der Kurbelwellen-Keilriemenscheibe und dem Spanner abnehmen.
- Den Bolzen, mit dem der Riemensteller auf dem Kupplungsgehäusedeckel befestigt ist, entfernen.
- Den Riemensteller zur Seite schieben.

- Ausbauen :

- die Lichtmaschine
- den Regler, wobei das Batterie-Kabel abzuklemmen ist.
- Den Regler vorläufig auf die Ansaugrohre legen
- Die Rückholfeder an der Ausrückgabel aushängen.
- * Die beiden Befestigungsbolzen der linken vorderen Motor-Reaktionsstange lösen aber nicht ausbauen.
- * Die beiden Befestigungsschrauben, die den Haltebügel der linken vorderen Motor-Reaktionsstange am Lichtmaschinen-Halter befestigen, entfernen.
- * Die Motor-Reaktionsstange mit dem Haltebügel gegen das Kotflügel-Innenblech lehnen.
- Den Heizungsschlauch der Wasserpumpe aushängen.
- Mit Hilfe des Klauenschlüssels 8.0118 A die Kurbelwelle so drehen, dass sich die Blechsicherung der Riemenscheiben-Befestigungsschraube unten befindet.
- Diese Schraube mit Hilfe des Werkzeuges 0.0134 entsichern.

BESONDERE ARBEITEN FÜR DIE KUPPLUNG 180 DP

- Die Kurbelwellen-Riemenscheibe mit dem Klauenschlüssel 8.0118 A halten und die Befestigungsschraube mit dem Schlüssel 8.0118 D und der dazugehörigen Verlängerung FACOM SJ 214 lösen.
- Beim Abnehmen der Schraube prüfen, dass der Dichtring nicht in der Kurbelwelle geblieben ist
- **Ausbauen :**
 - Die Riemenscheibe und die Druckfeder
 - Den Kupplungsgehäusedeckel
 - Das Kugeldrucklager.

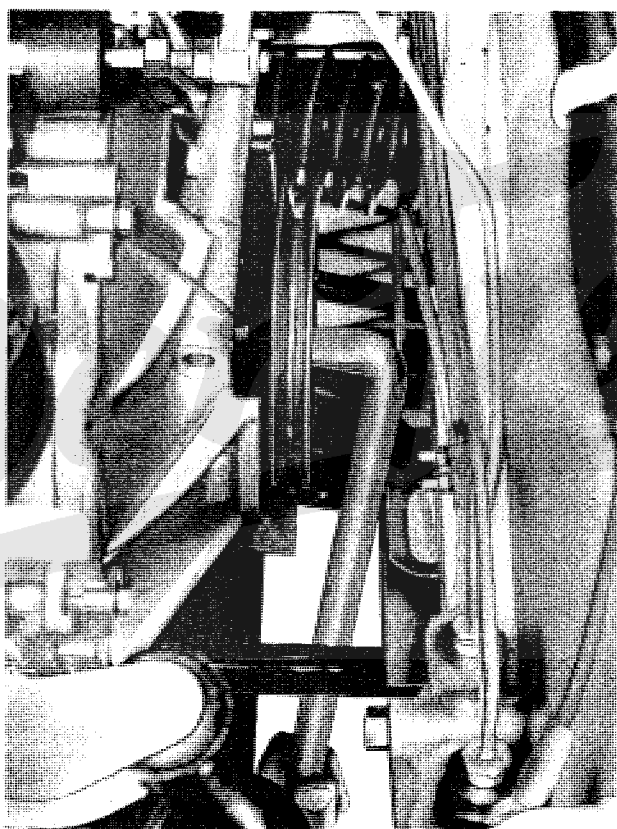
BESONDERE ARBEITEN FÜR DIE KUPPLUNGEN 200 DE ODER TS 190

- Den Ansaugeräuschkämpfer (Luftfilter) ausbauen.
- Die Kurbelwellen-Riemenscheibe mit dem Klauenschlüssel 8.0118 A halten und die Befestigungsschraube mit dem Schlüssel 8.0118 M und der dazugehörigen Verlängerung FACOM SJ 214 lösen.
- **Ausbauen :**
 - Die Kurbelwellen-Riemenscheibe, eventuell die Druckfeder
 - Den Kupplungsgehäusedeckel
 - Das Kugeldrucklager.

* Nur für Fahrzeuge mit Triebwerksblockbefestigung mittels 3 Gummilager.

KUPPLUNGEN 180 DP - 200 DE UND TS 190
EINBAU DES KUPPLUNGSDRUCKLAGERS

2 02 03⁽²⁾



VORARBEITEN, WELCHE FÜR DIE KUPPLUNGEN 180 DP - 200 DE UND TS 190 DIE GLEICHEN SIND.

- Die Ausziehkreisnute der Kupplungsnahe mit ESSO MULTIPURPOSE GREASE schmieren.
- Das Kugeldrucklager einbauen,
- Den Kupplungsgehäusedeckel anbringen, und dabei darauf achten, dass die ebene Fläche des Druckflansches für die Ausrückgabel zum Drucklager hin gerichtet ist.
- Die Befestigungsschrauben des Kupplungsgehäusedeckels mit 1 mkg anziehen.

BESONDERE ARBEITEN FÜR DIE KUPPLUNG 180 DP

- Einbauen :
 - die Druckfeder für das Kugeldrucklager
 - die Kurbelwellen-Keilriemenscheibe
 - die Befestigungsschraube mit neuer Sicherungsscheibe und neuem Dichtring versehen.
- Diese Schraube mittels eines mit dem Schlüsselaufsatz 8.0118 D versehenen Drehmomentschlüssels mit 6,5 mkg anziehen und dabei die Keilriemenscheibe mit dem Klauenschlüssel 8.0118 A halten.
- Die Blech-Sicherungsscheibe mit Hilfe des Werkzeuges 0.0134 umschlagen.

BESONDERE ARBEITEN FÜR DIE KUPPLUNGEN 200 DE ODER TS 190

- Gegebenenfalls die Druckfeder für das Kugeldrucklager anbringen.
- Die Keilriemenscheibe anbringen und dabei darauf achten, dass sie an dem in der Kupplungsnahe fest sitzenden Kerbstift einrastet.
- Die Befestigungsschraube mit einer neuen Blechsicherung anbringen und mittels eines mit dem Aufsatzschlüssel 8.0118 M versehenen Drehmomentschlüssels mit 6,5 mkg anziehen, wobei die Keilriemenscheibe mit dem Klauenschlüssel 8.0118 A zu halten ist.
- Die Blech-Sicherungsscheibe mit dem Werkzeug 0.0134 umschlagen.

PEUGEOT

6-71

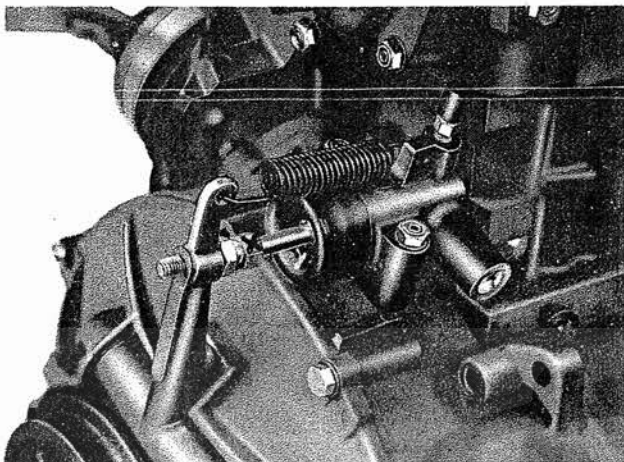
Ersetzt die Seite 02 03 (1) der Baugruppe 2

Werkstattunterlagen 204 - Ref. 812 D

02 04⁽¹⁾

2

KUPPLUNGEN 180 DP - 200 DE UND TS 190 EINBAU DES KUPPLUNGSDRUCKLAGERS



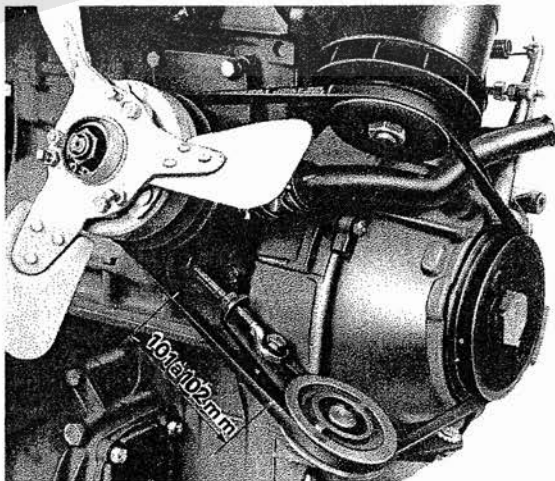
ABSCHLIESSENDE ARBEITEN, WELCHE FÜR DIE KUPPLUNGEN 180 DP - 200 DE UND TS 190 DIE GLEICHEN SIND

- Die Rückholfeder der Ausrückgabel einhängen.
- Das Spiel an der Ausrückgabel wie folgt einstellen :
- Die Gegenmutter an der Nachstellschraube lockern und letztere soweit losschrauben, bis die Ausrückgabel in Anschlag auf dem Kugeldrucklager ist.
- Die Nachstellschraube dann um zweieinhalb Umdrehungen wieder zudrehen, um ein Spiel von 2 mm am Kugeldrucklager zu erreichen.
- Die Gegenmutter der Nachstellschraube wieder anziehen.

ANMERKUNG : Ein Spiel von 2,5 Schraubenumdrehungen an der Druckstange (Spiel zwischen Nachstellschraube und Nehmerzylinderkolben) soll einem Leerweg von 30 bis 35 mm am Kupplungspedal entsprechen.

Sollte dies nicht zutreffen, so muss das hydraulische System entlüftet werden.

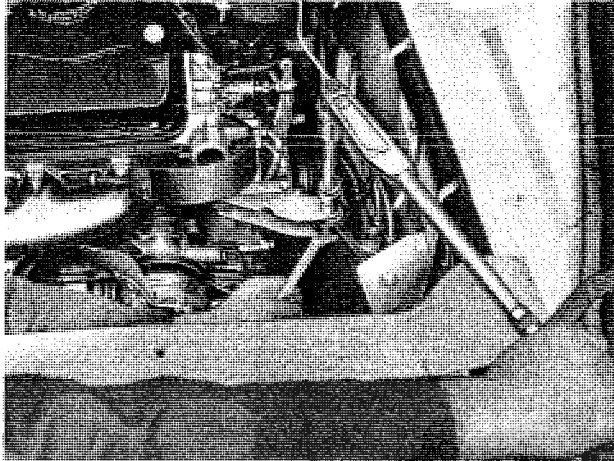
- Den Heizungsschlauch wieder an die Wasserpumpe anschliessen.
- Die Lichtmaschine und den Regler wieder einbauen.



- Niemals den Keilriemen anbringen, indem er über die Riemenscheiben-Laufrillen geschoben wird.
- Folgendermassen verfahren :
- Den Keilriemen auf die Keilriemenscheiben von Kurbelwelle, Lichtmaschine und Wasserpumpe legen, und darauf achten, dass der Keilriemen nicht um mehr als 90° verdreht wird.
- Die Riemenspannerscheibe auf den Keilriemen legen und den Riemenspanner am Gehäuse befestigen.
- Mit Hilfe der Spannschraube den Riemen um 1 - 2 % spannen. (Die 2 im Ruhestand 100 mm voneinander abstehenden Kennzeichnungen auf dem Riemen müssen nach dem Spannen 101 oder 102 mm voneinander entfernt sein).
- Die Mutter am Spannerbolzen mit 4 mkg und die beiden Befestigungsschrauben des Halters mit 1,75 mkg anziehen.
- Die Mutter der Spannschraube anziehen.

KUPPLUNGEN 180 DP - 200 DE UND TS 190
EINBAU DES KUPPLUNGSDRUCKLAGERS

2 02 05⁽¹⁾



- *- Den Haltebügel für die linke Reaktionsstange der Motoraufhängung am Lichtmaschinen-Halter anbringen
- *- Die beiden Bolzen der Reaktionsstange mit 1,75 mkg anziehen
 - Den Kühler und dessen Heizungsschläuche wieder anbringen
 - Das Kühlsystem füllen
 - Den Ansaugeräuschkämpfer (Luftfilter) wieder anbringen
 - Den Wagenheber wieder anbringen (sollte sich dessen Halterung unter der Motorhaube am Maskenblech befinden).
 - Die Batterie anschliessen
 - Für 204 mit eingebauter Zeituhr, diese wieder einstellen und somit in Gang bringen.
- * Nur für Fahrzeuge mit Triebwerkblock-Befestigung mittels 3 Gummilager.

PEUGEOT

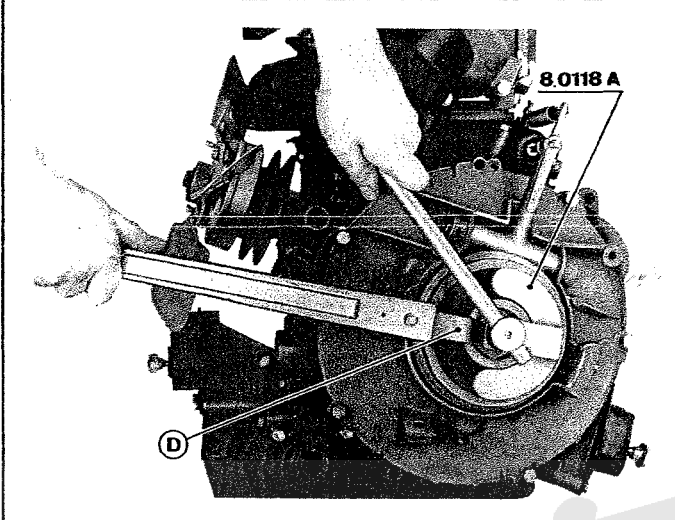
6-71

Ersetzt die Seite 02 05 der Baugruppe 2

Werkstattunterlagen 204 - Ref. 812 D

KUPPLUNG 180 DP

AUS- UND EINBAU DER KUPPLUNG



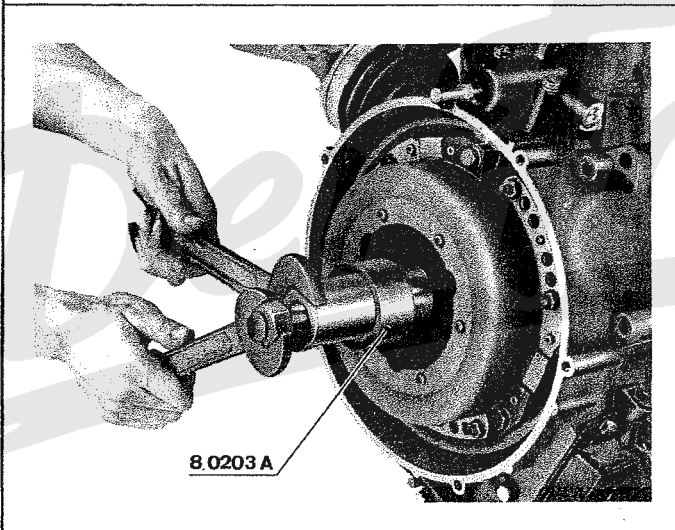
- Zum Ausbau der Kupplung 180 DP muss zuvor der Triebwerkblock ausgebaut werden.

AUSBAU

- Den Triebwerkblock auf den Montagebock 8.0306 legen.
- Die Befestigungsschraube der Kurbelwellen-Keilriemenscheibe entsichern.
- Die Riemenscheibe mit dem Klauenschlüssel 8.0118 A halten und die Befestigungsschraube mit dem Schlüssel 8.0118 D mit der dazu gehörigen Verlängerung FACOM SJ 214 lösen. Beim Abnehmen der Schraube prüfen, dass der Dicht-ring nicht in der Kurbelwelle geblieben ist.

- Ausbauen :

- Die Riemenscheibe
 - Die Druckfeder für das Kugeldrucklager
 - Die Rückholfeder für die Ausrückgabel
 - Den Kupplungsgehäusedeckel
 - Das Kugeldrucklager
- Die Kupplung mit Hilfe der Ausziehvorrichtung 8.0203 A herausnehmen.

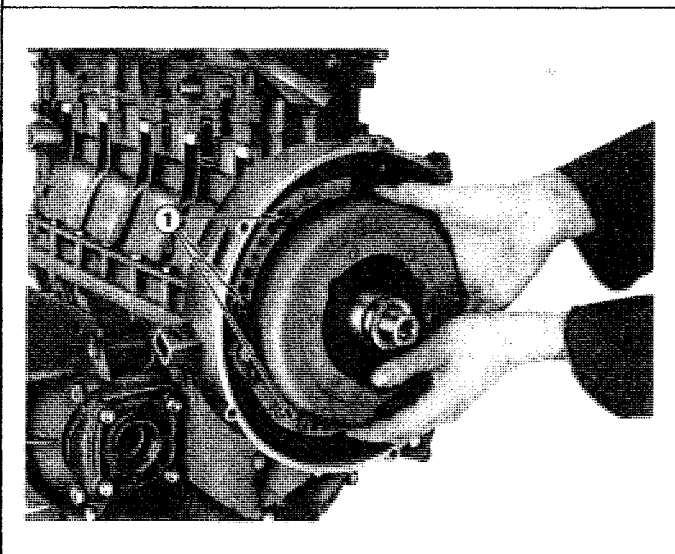


EINBAU

- Den Kurbelwellen-Kegelstumpf sorgfältig reinigen. Mit Hilfe der Sprühflasche "MOLYKOTE 321" eine dünne Schicht Gleitlack auf die gesamte Fläche des Kegelstumpfes und der Motorantriebsrad-Muffe mit Keilnuten auftragen.
- Die Kupplung auf die Kurbelwelle schieben und dabei etwas kanten, um die Kupplungsscheibe richtig auf das Antriebsrad zu bringen.
- Die Kupplungsnabe ganz auf den Kurbelwellen-Kegelstumpf schieben.
- Die Befestigungsmuttern 1 mit 1 mkg anziehen.
- Die Auszieh-Kreisnute der Kupplungsnabe mit ESSO MULTIPURPOSE GREASE versehen.
- Das Kugeldrucklager anbringen.
- Den Kupplungsgehäusedeckel anbringen, und dabei darauf achten, dass die ebene Fläche des Druckflansches für die Ausrückgabel zum Drucklager hin gerichtet ist.
- Die Befestigungsschrauben des Gehäusedeckels mit 1 mkg anziehen.

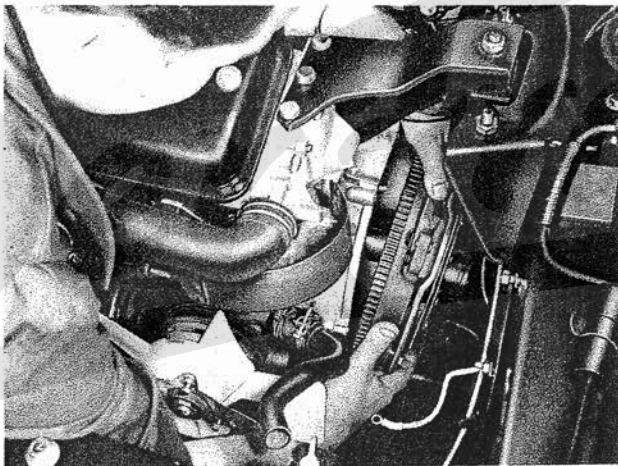
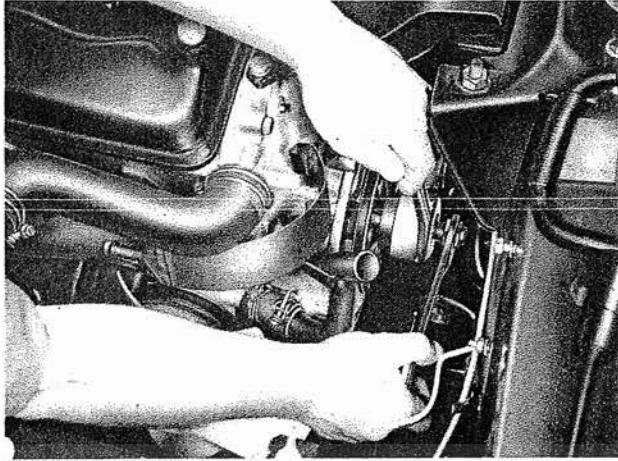
- Einbauen :

- Die Druckfeder für das Kugeldrucklager
- Die Kurbelwellen-Keilriemenscheibe
- Die Befestigungsschraube, mit neuer Sicherungsscheibe und neuem Dichtring versehen
- Diese Schraube mittels eines mit dem Schlüsselaufsatz 8.0118 D versehenen Drehmomentschlüssels mit 6,5 mkg anziehen und dabei die Keilriemenscheibe mit dem Klauenschlüssel 8.0118 A halten.
- Die Blech-Sicherungsscheibe umschlagen.



KUPPLUNGEN 200 DE ODER TS 190
AUSBAU DER KUPPLUNG

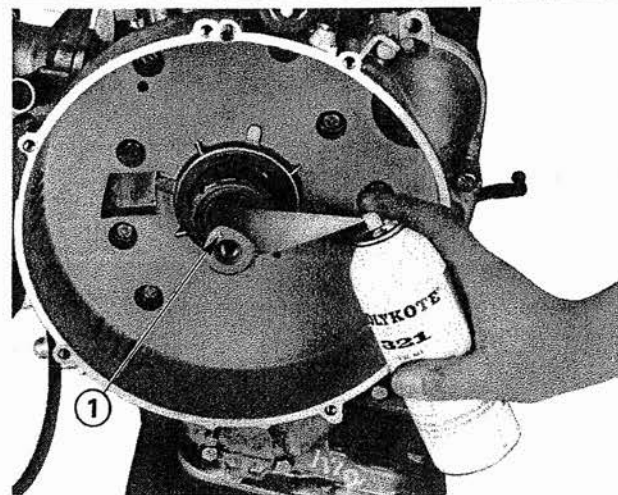
2 02 07⁽¹⁾



- Die Kupplungen 200 DE oder TS 190 können im Gegensatz zur Kupplung 180 DP ohne Ausbau des Triebwerksblocks aus dem Fahrzeug herausgenommen werden.

AUSBAU

- Die verschiedenen umliegenden Organe wie auf Seite 02 02 angegeben, ausbauen.
- **Ausbauen :**
 - Die Kurbelwellen-Keilriemenscheibe und gegebenenfalls die Druckfeder.
 - Den Kupplungsgehäusedeckel
 - Das Kugeldrucklager.
- Den am Druckplattendeckel befindlichen Einschnitt der Bohrung von 8 mm für die Zünd-einstellung am Kupplungsgehäuse gegenüber bringen.
- Die Kupplung mit Hilfe des Abziehers 8.0206 A ausbauen.



VORBEREITUNGEN, WELCHE VOR DEM EINBAU DER KUPPLUNG DURCHFÜHREN SIND

- Den Kurbelwellen-Kegelstumpf sorgfältig reinigen.
- Mit Hilfe der Sprühflasche "MOLYKOTE 321" eine dünne Schicht Gleitlack auf die gesamte Fläche des Kurbelwellen-Kegelstumpfes und der Motorantriebsrad-Muffe mit Keilnuten auftragen.
- Dabei darauf achten, dass kein "Molycote 321" mit dem Dichtring der Motorantriebsmuffe in Berührung kommt.
- Prüfen, dass das Kenn-Loch 1 an der Kurbelwelle nach oben zeigt.

ANMERKUNG

Wenn das Kenn-Loch 1 nach oben gerichtet ist, zeigt es den O.T. der Zylinder 1 und 4 an.

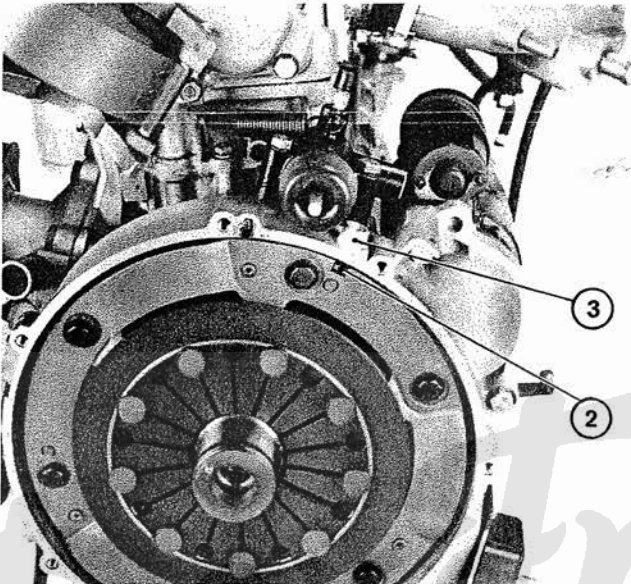
PEUGEOT

6-71

Ersetzt die Seiten 02 07 und 02 08, der Baugruppe 2

Werkstattunterlagen 204 -Ref. 812 D

KUPPLUNGEN 200 DE ODER TS 190 EINBAU DER KUPPLUNG



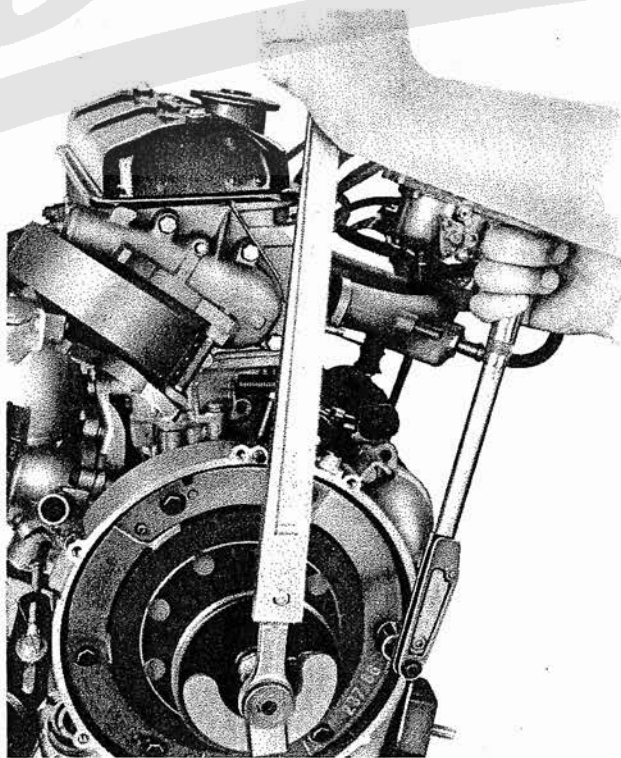
- Die Kupplung an die Kurbelwelle bringen und dabei den Einschnitt 2 am Druckplattendeckel zur Bohrung 3 für die Zündeneinstellung am Kupplungsgehäuse richten.
- Die Kupplung etwas kanten, um die Kupplungsscheibe richtig auf das Antriebsrad zu bringen.

ANMERKUNG

Um die Kupplungsscheibe zentrieren zu können, dürfen die sechs Befestigungsschrauben der Druckplatte nicht angezogen sein.

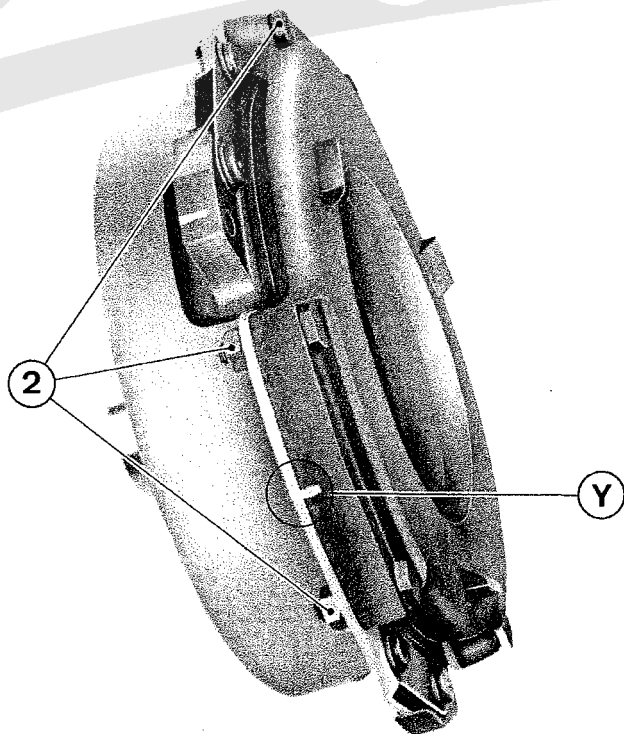
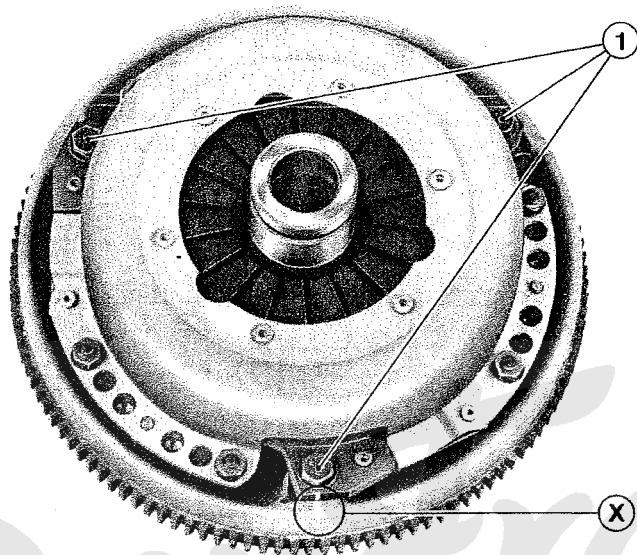
- Die Kurbelwellen-Keilriemenscheibe vorläufig anbringen.
- Die Befestigungsschraube mit dem Schlüssel 8.0118 M leicht anziehen, damit die Kupplung richtig und endgültig eingelegt werden kann.
- Die sechs Befestigungsschrauben der Druckplatte mit 2,5 mkg anziehen.
- Die Kurbelwellen-Keilriemenscheibe abnehmen
- Die Ausziehnute der Kupplungsnabe mit ESSO MULTIPURPOSE GREASE versehen.
- * Das Kugeldrucklager und gegebenenfalls die Druckfeder anbringen.
- Den Kupplungsgehäusedeckel anbringen, und dabei darauf achten, dass die ebene Fläche des Druckflansches für die Ausrückgabel zum Drucklager hin gerichtet wird.
- Die Befestigungsschrauben des Gehäusedeckels mit 1 mkg anziehen.
- Die Kurbelwellen-Keilriemenscheibe wieder anbringen und dabei darauf achten, dass sie an dem in der Kupplungsnabe feststehenden Antriebs-Kerbstift einrastet.
- Die Befestigungsschraube mit einer neuen Sicherungsscheibe mittels eines mit dem Schlüsselaufsatz 8.0118 M versehenen Drehmomentschlüssels mit 6,5 mkg anziehen und dabei die Keilriemenscheibe mit dem Klauenschlüssel 8.0118 A festhalten.
- Die Blech-Sicherungsscheibe mit dem Werkzeug 0.0134 umschlagen.
- Die umliegenden Organe wieder einbauen.
- Die Spannung des Ventilator-Keilriemens und das Kupplungsspiel, wie auf Seite 02 04 beschrieben, einstellen.

*Die Druckfeder des Kugeldruckreglers wird seit November 1968 serienmässig montiert. Ihre Montage in ältere 204 kann nur nach Austausch des Drucklagers und der Kurbelwellen-Keilriemenscheibe erfolgen.



KUPPLUNG 180 DP
DEMONTAGE

2 0301⁽¹⁾



Die drei Hauptteile der Kupplung :

- feste Kupplungsplatte und Druckplatte
- bewegliche Kupplungsplatte
- Tragplatte für Anlasserkranz

können nicht gesondert ausgetauscht werden.

Da die komplette Einrichtung werkseitig ausgewuchtet wird, soll in der Werkstatt ganz besonders darauf geachtet werden, dass die Teile genauso wie sie ursprünglich im Werk montiert wurden, wieder zusammgebaut werden.

- Allein : - der Anlasserkranz und
- die Kupplungsscheibe

können einzeln ausgetauscht werden.

DEMONTAGE ZUM PRÜFEN ODER ERSETZEN DER KUPPLUNGSSCHEIBE

- Das Vorhandensein der Markierungen X auf der Anlasserkranz-Tragplatte und auf der festen Kupplungsplatte prüfen.

(die Markierung auf der Anlasserkranz-Tragplatte kann entweder :

- eine Zahl oder ein Buchstabe oder
- ein Strich sein).

- Die Anlasserkranz-Tragplatte durch Losschrauben der 3 Schrauben 1 freimachen (siehe Anmerkung).

- Das Vorhandensein der Markierungen Y an der beweglichen Kupplungsplatte und am Druckplattendeckel prüfen. (Diese beiden Teile nötigenfalls zeichnen, sollte dies nicht schon werkseitig geschehen sein).

- Die bewegliche Druckplatte und die Druckplatte voneinander durch Losschrauben der 6 Bolzen 2 trennen.

- Die Kupplungsscheibe herausnehmen.

ANMERKUNG - Die metallurgischen Eigenschaften der Sechskantschrauben 1 für die Befestigung der Druckplatte auf der Anlasserkranz-Tragplatte wurden geändert, um das Anzugsdrehmoment vergrößern zu können (2,75 mkg anstelle von 1,75 mkg).

Die neuen Schrauben sind durch ihre Kennzeichnung (Zahlen 100 anstelle von 80) auf den Sechskant-Schraubenköpfen erkenntlich.

Die alten Schrauben (erkenntlich durch die Zahl 80) müssen systematisch durch neue ersetzt werden.

WICHTIG

Niemals die Kupplungsnabe von der festen Druckplatte trennen.

PEUGEOT

6-71

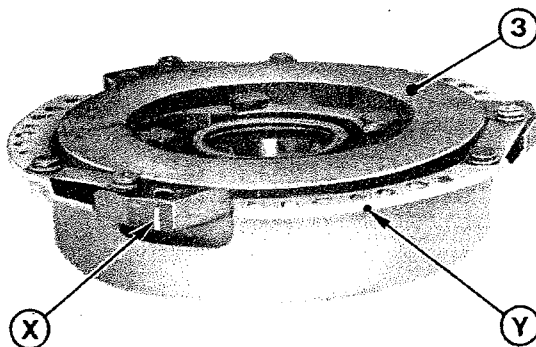
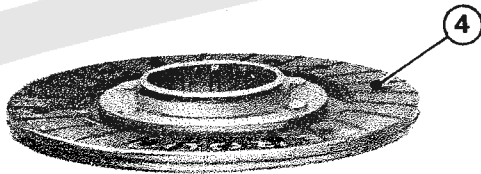
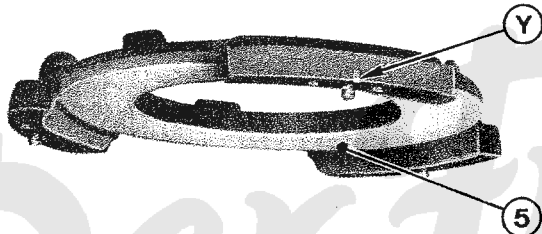
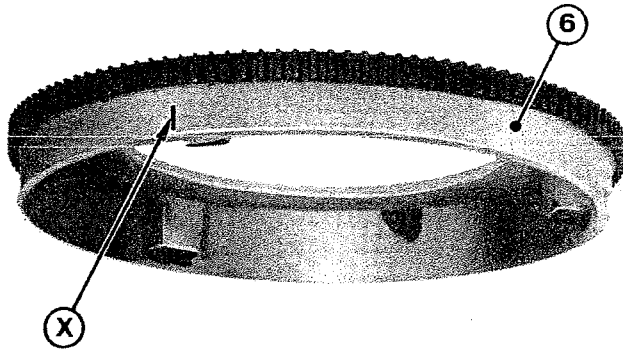
Annulliert und ersetzt die Seite 03 01 der Baugruppe 2

Werkstattunterlagen 204, Ref. 812 D

03 02

2

KUPPLUNG 180 DP ZUSAMMENBAU



- Die Druckplatteneinrichtung flach auf den Arbeitstisch legen : die feste Kupplungsplatte 3 nach oben.
- Die Kupplungsscheibe 4 auf die feste Kupplungsplatte legen (die exzentrische Seite der Nabe nach oben).
- Die bewegliche Kupplungsplatte 5 auf die Kupplungsscheibe legen, wobei die Markierungen Y auf der beweglichen Kupplungsplatte und dem Druckplattendeckel gegenüber zu stellen sind.
- Diese beiden Teile mittels der 6 speziellen, mit neuen Beilagscheiben "Onduflex" versehenen Bolzen zusammenbauen.
- Die Muttern nicht fest anziehen, um die Kupplungsscheibe beim Anbau der Kupplung an den Motor zentrieren zu können.

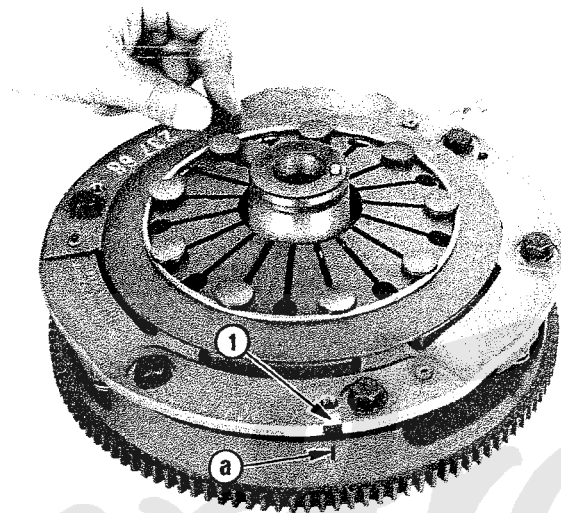
- Die Markierungen X auf der Anlasserkranz-Tragplatte 6 und der festen Kupplungsplatte 3 gegenüber stellen.
- Die drei Teile : bewegliche Kupplungsplatte, Kupplungsscheibe und Druckplatte mittels 3 Befestigungsschrauben*, welche als Kennzeichnung die Zahl 100 auf den "Sechskant"-Schraubenköpfen tragen, mit der Anlasserkranz-Tragplatte 6 zusammenbauen.
- Die 3 Befestigungsschrauben mit 2,75 mkg anziehen.

*** Erneuter Hinweis :**

Die mit der Zahl 80 gezeichneten Befestigungsschrauben müssen **systematisch** ersetzt werden.

KUPPLUNG 200 DE
DEMONTAGE UND ZUSAMMENBAU

2 0303



Die zwei Hauptteile der Kupplung ;

- Druckplatteneinrichtung
 - Tragplatte für Anlasserkranz
- können nicht gesondert ausgetauscht werden.

Da die komplette Einrichtung werkseitig ausgewuchtet wird, soll in der Werkstatt ganz besonders darauf geachtet werden, dass die Teile genauso wie sie ursprünglich im Werk montiert wurden, wieder zusammengebaut werden.

- Allein : - der Anlasserkranz und
- die Kupplungsscheibe

können einzeln ausgetauscht werden.

DEMONTAGE ZUM PRÜFEN ODER ZUM ERSETZEN DER KUPPLUNGSSCHEIBE

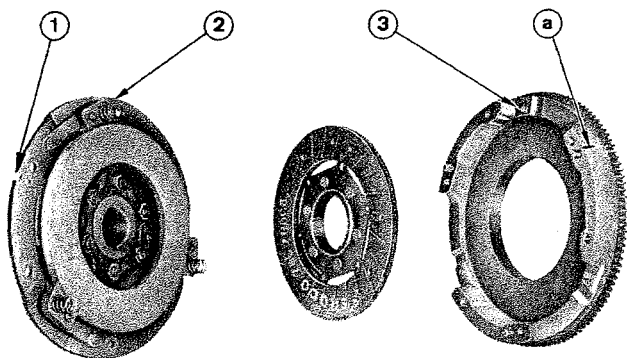
- Die Stellung des Einschnittes 1 am Druckplattendeckel mit einem Strich a auf der Anlasserkranz-Tragplatte kennzeichnen.
- Die sechs Befestigungsschrauben lösen und abnehmen.

WICHTIG

Niemals die Kupplungsnahe vom Druckplattendeckel trennen.

ZUSAMMENBAU

- Die Anlasserkranz-Tragplatte flach auf den Arbeitstisch legen.
- Die Kupplungsscheibe auf die Anlasserkranz-Tragplatte legen (die exzentrische Seite der Nabe nach unten).
- Die 3 Abhebefedern 2 auf die Zentrierstifte 3 bringen.
- Den Druckplattendeckel so anbringen, dass der Einschnitt 1 sich dem vor dem Zerlegen auf der Anlasserkranz-Tragplatte angezeichneten Strich a gegenüber befindet.
- Prüfen, dass die 3 Abhebefedern 2 ordnungsgemäss an der Druckplatte eingerastet sind.
- Die sechs Befestigungsschrauben mit neuen Beilagscheiben "Onduflex" versehen und einschrauben, ohne sie fest anzuziehen, um die Kupplungsscheibe beim Anbau der Kupplung an den Motor zentrieren zu können.



PEUGEOT

6-71

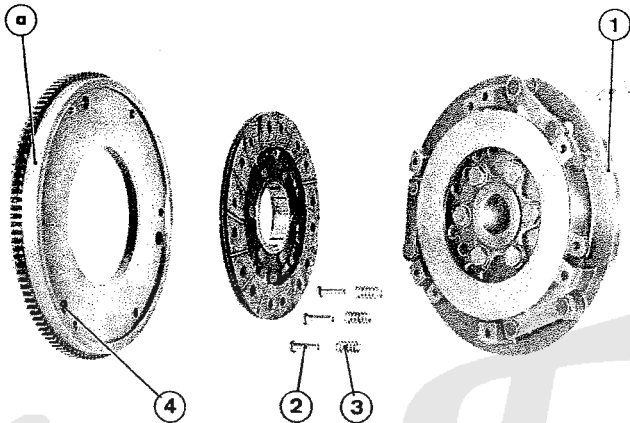
Werkstattunterlagen 204 - Ref. 812D

0304

2

KUPPLUNG TS 190

DEMONTAGE UND ZUSAMMENBAU



Die zwei Hauptteile der Kupplung:

- Druckplatteneinrichtung
- Tragplatte für Anlasserkranz

können nicht gesondert ausgetauscht werden.

Da die komplette Einrichtung werkseitig ausgewuchtet wird, soll in der Werkstatt ganz besonders darauf geachtet werden, dass die Teile genauso wie sie ursprünglich im Werk montiert wurden, wieder zusammengebaut werden.

Allein : - der Anlasserkranz und
- die Kupplungsscheibe

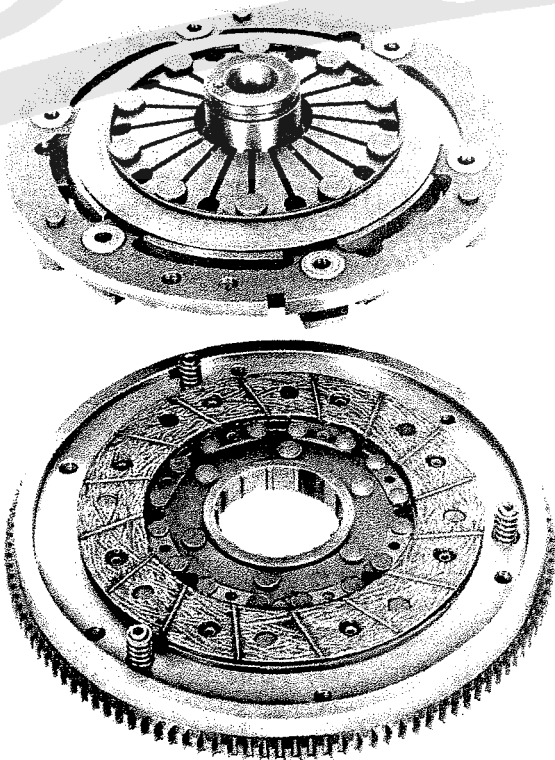
können einzeln ausgetauscht werden.

AUSTAUSCH DER KUPPLUNGSSCHEIBE

- Die Stellung des Einschnittes 1 am Druckplattendeckel mit einem Strich a auf der Anlasserkranz-Tragplatte kennzeichnen.

WICHTIG

Niemals die Kupplungsnabe vom Druckplattendeckel trennen.



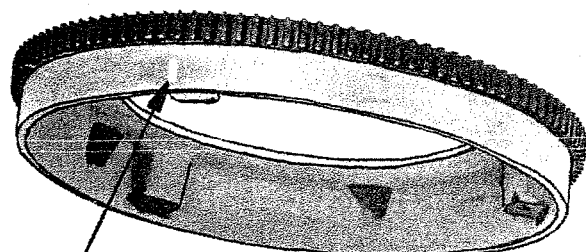
ZUSAMMENBAU

- Die Anlasserkranz-Tragplatte flach auf den Arbeitstisch legen.
- Die Kupplungsscheibe auf die Anlasserkranz-Tragplatte legen (die exzentrische Seite der Nabe nach unten).
- Die Führungen 2 und die Abhebefedern 3 in die Lagerbohrungen 4 an der Anlasserkranz-Tragplatte anbringen.
- Den Druckplattendeckel auf die Anlasserkranz-Tragplatte bringen, und dabei wie folgt vorgehen :
 - den Einschnitt 1 und den vor dem Zerlegen auf der Anlasserkranz-Tragplatte angezeichneten Strich a gegenüber stellen,
 - prüfen, dass die Führungen 2 in die entsprechenden Bohrungen am Druckplattendeckel einrasten.
- Die 6 Befestigungsschrauben mit neuen Beilagscheiben "Onduflex" versehen einschrauben, aber nicht festziehen, so dass die Kupplungsscheibe beim Anbau der Kupplung an den Motor zentriert werden kann.

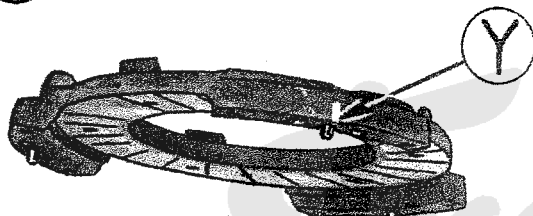
KUPPLUNG
ZUSAMMENBAU

2

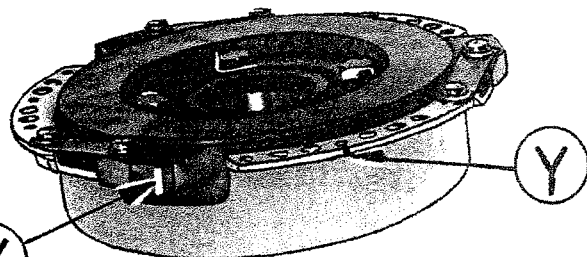
03 11



X



Y



X

Y

- Die Druckplatte flach auf den Arbeitstisch legen, die feststehende Kupplungsplatte nach oben.
- Die Kupplungsscheibe auf die feststehende Kupplungsplatte legen (die Aussenrinne der genuteten Nabe nach oben).
- Die bewegliche Kupplungsplatte auf die Kupplungsscheibe legen, wobei die Markierungen Y auf der beweglichen Kupplungsplatte und auf dem Druckplattendeckel gegenüber zu stellen sind.
- Diese beiden Teile mittels der 6 speziellen mit neuen Beilagscheiben «Onduflex» versehenen Bolzen zusammenbauen.
- Die Muttern nicht festziehen, um das nachträgliche Zentrieren der Kupplungsscheibe zu ermöglichen.
- In die Rille der Kupplungsscheibennabe eine neue Ölabweisscheibe montieren, nachdem sie vorher in heissem Wasser erwärmt wurde.
- Die Zahnkranz-Tragplatte anbringen, wobei auf die drei Schrauben neue «Onduflex» - Scheiben gelegt werden.
- Die Markierungen X auf der Zahnkranz-Tragplatte und auf der festen Kupplungsplatte gegenüber stellen.

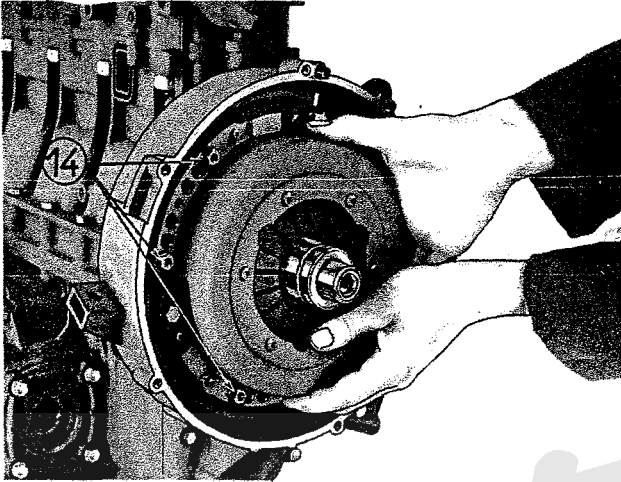
PEUGEOT

03 12

2

KUPPLUNG

ZUSAMMENBAU



- Die Kupplung auf die mit dem Motor-Antriebsrad versehene Kurbelwelle schieben.
- Durch Verdrehen der kompletten Kupplung die Kupplungscheibe in das Motor-Antriebsrad zum Einsrasten bringen.
- Die Kupplungsnahe vollkommen auf den konischen Kurbelwellenteil drücken.
- Die Befestigungsmuttern 14 mit 0,75 - 1,25 mkg anziehen.

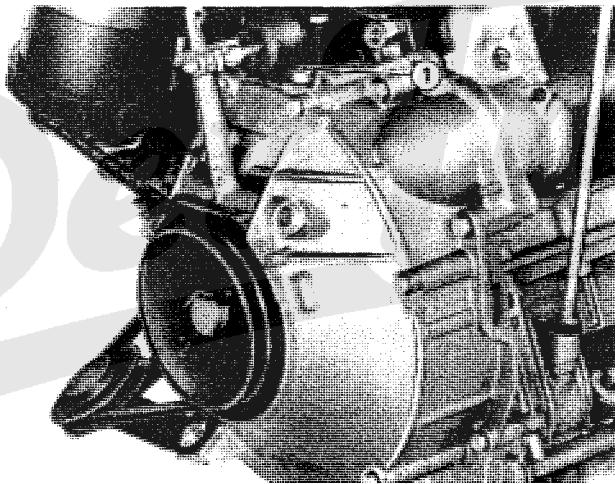
Die Kupplung kann alsdann auf dem Motor befestigt werden.

Der Franzose

KUPPLUNG 200 DE ODER TS 190
ERSATZ DER ANTRIEBSRAD-DICHTUNGEN
204 - 304

2 05 01

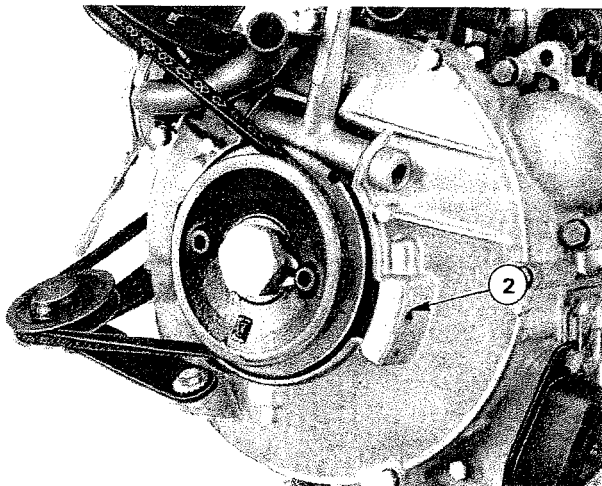
Der Ersatz der Antriebsrad-Dichtungen bei 204 mit Kupplung 180 DP bedingt den Ausbau des Triebwerksblocks.



200 DE oder TS 190

Identifizierung (200 DE oder TS 190)

Bohrung zur Einstellung der Vorzündung (1)
im Kupplungsgehäuse.



180 DP

Identifizierung (180 DP)

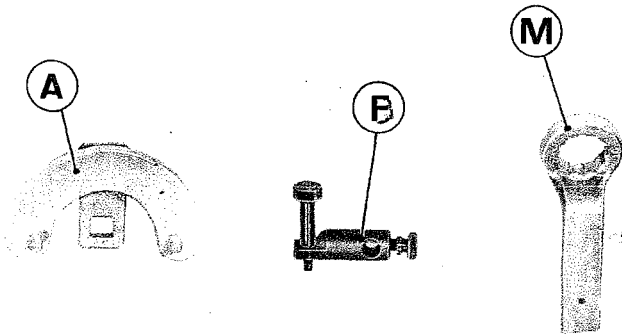
Bohrung zur Einstellung der Vorzündung im
Kupplungsgehäuse-Deckel.

PEUGEOT

0502

2

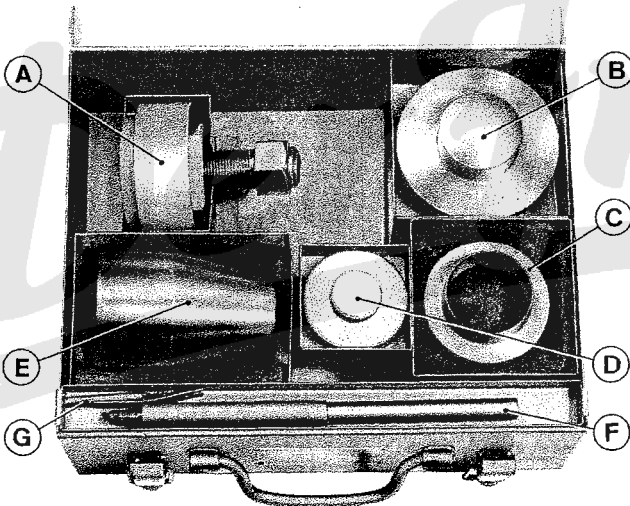
KUPPLUNG 200 DE ODER TS 190
ERSATZ DER ANTRIEBSRAD-DICHTUNGEN
204 - 304



ZU VERWENDENDEN WERKZEUG

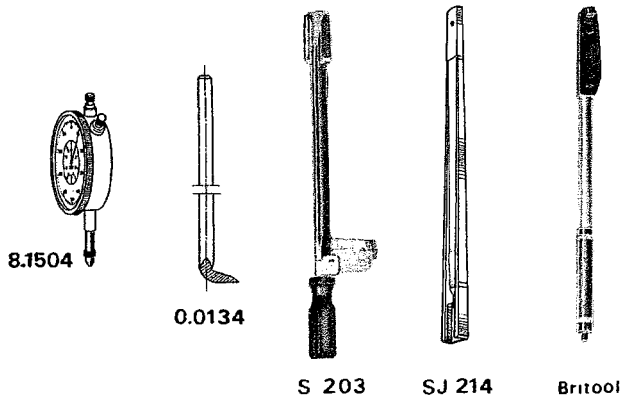
Werkzeug des Werkzeugkastens 8.0118 X.

- A - Klauenschlüssel für die Kurbelwellenriemenscheibe
- B - Messuhr-Halter
- M - Schlüssel für Schraube der Kurbelwellenriemenscheibe



8.0206 Z Werkzeugkasten 200 DE, umfassend :

- A - Abzieher für Kupplungsnahe
- B - Werkzeug für die Montage der Kupplungsgehäuse-Dichtung
- C - Schutzring für die Antriebsrad-Dichtung
- D - Werkzeug für die Montage der Antriebsrad-Dichtungen
- E - Schutzkegel für die Kupplungsgehäuse-Dichtung
- F - Haltestange für die Messuhr
- G - Verlängerung der Messuhr



8.1504 Messuhr mit Befestigungsöse

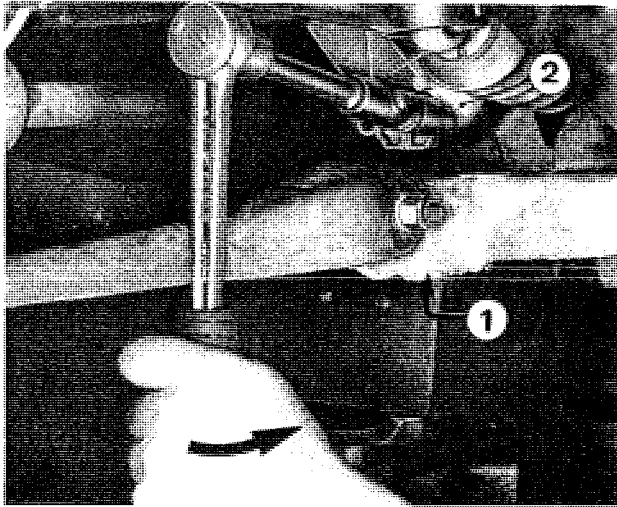
0.0134 Werkzeug zum sichern und entsichern der Kurbelwellenriemenscheibe

EMPFOHLENE WERKZEUGE

- Drehmomentschlüssel Facom S 203
- Verlängerung Facom SJ 214
- Drehmomentschlüssel Britool

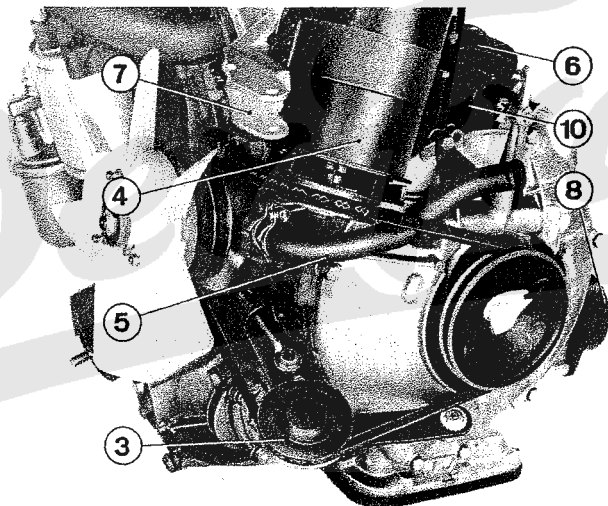
KUPPLUNG 200 DE ODER TS 190
ERSATZ DER ANTRIEBSRAD-DICHTUNGEN
204 - 304

2 05 03

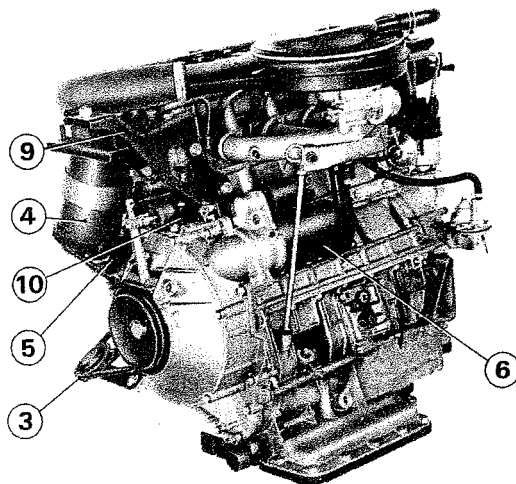


VORARBEITEN

- Wasser und Öl aus dem Triebwerkblock ablassen
- Den Triebwerkblock links an der Ölwanne abstützen
- Die 5 unteren Befestigungsschrauben des Kupplungsgehäuses (2) ausschrauben



3-Punkt-Befestigung



4-Punkt-Befestigung

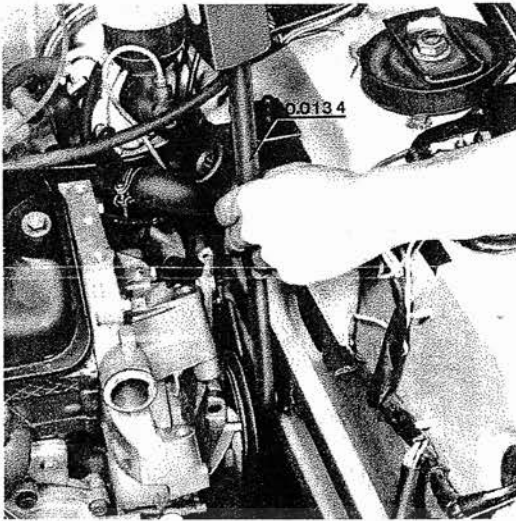
- Die Batterie abklemmen
- Ausbauen :
 - den Spannungsregler
 - den Luftfilter
 - den Kühler
 - den Spanner (3)
 - die Wechselstromlichtmaschine (4)
 - den Krümmer (5)
 - der Starter, ohne ihn abzuklemmen
 - den Befestigungsbügel der Reaktionstange (7) und das hintere linke Gummilager (8) (3-Punkt-Befestigung) oder den oberen Halter (9) (4-Punkt-Befestigung)
 - den Kupplungsnehmerzylinder (10), ohne die Hydraulikleitungen abzunehmen

PEUGEOT

05 04

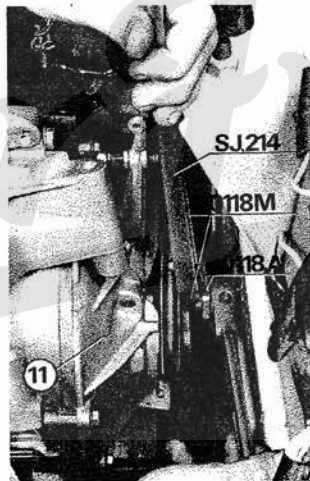
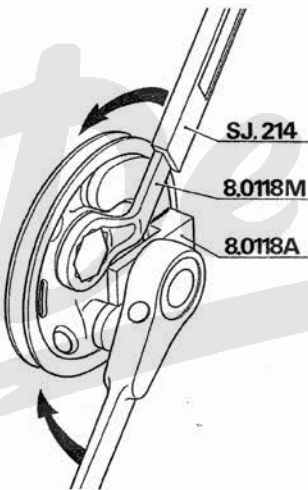
2

KUPPLUNG 200 DE ODER TS 190
ERSATZ DER ANTRIEBSRAD-DICHTUNGEN
204 - 304

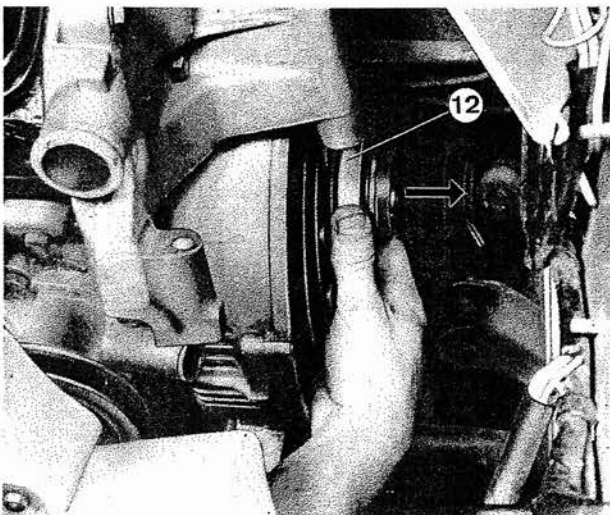


AUSBAU DES ANTRIEBSRADES

- Die Befestigungsschraube der Kurbelwellenriemenscheibe entsichern und ausbauen



- Ausbauen :
- die Kurbelwellenriemenscheibe und eventuell die Druckfeder ausbauen
- den Kupplungsgehäusedeckel (11) abnehmen

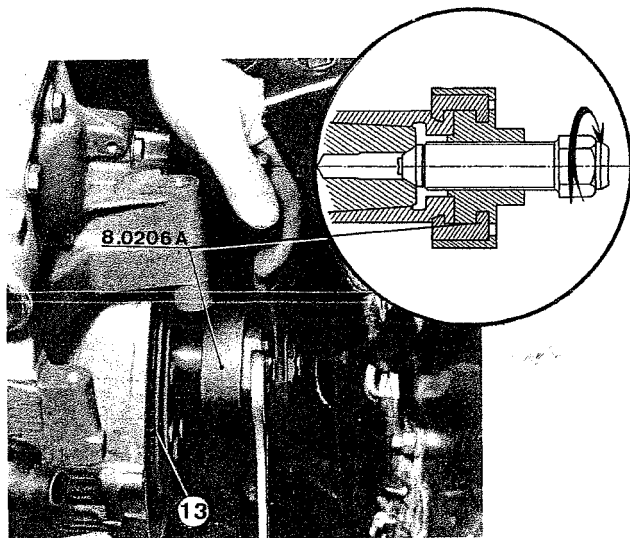


- Das Drucklager ausbauen (12)

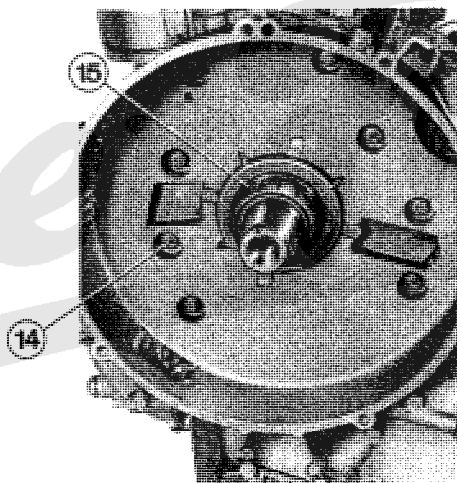
KUPPLUNG 200 DE ODER TS 190
ERSATZ DER ANTRIEBSRAD-DICHTUNGEN
204 - 304

2

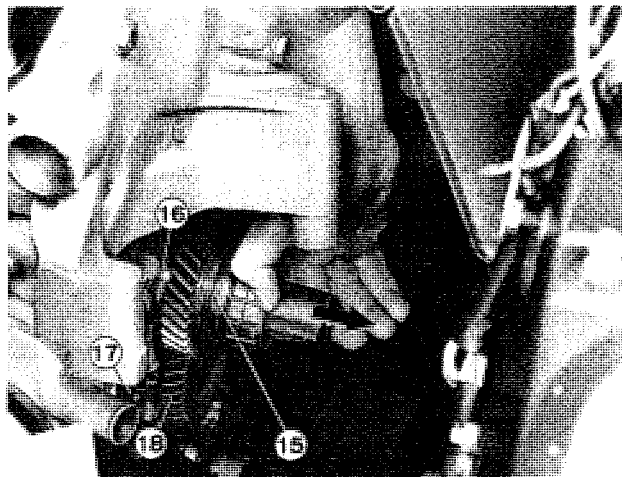
0505



- Den Kupplungsmechanismus (13) ausbauen



- Die 8 Schrauben (14) ausschrauben
- Vorsichtig das Kupplungsgehäuse abnehmen, das Antriebsrad dabei an seinem Platz belassen (15)



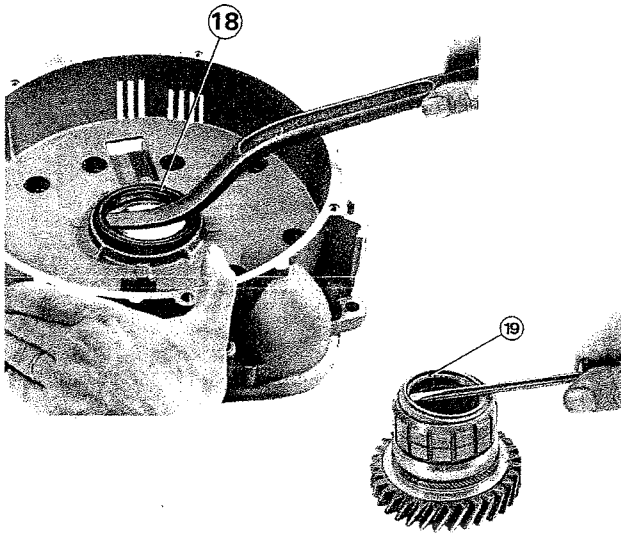
- Ausbauen
- das Antriebsrad (15)
- die Anlaufscheibe (16)
- die Gehäusedichtung (17)
- Auf Zustand überprüfen
- die Anlaufscheibe (16)
- die Kurbelwelle
- das Zahnrad (18)
- die Dichtfläche

PEUGEOT

05 06

2

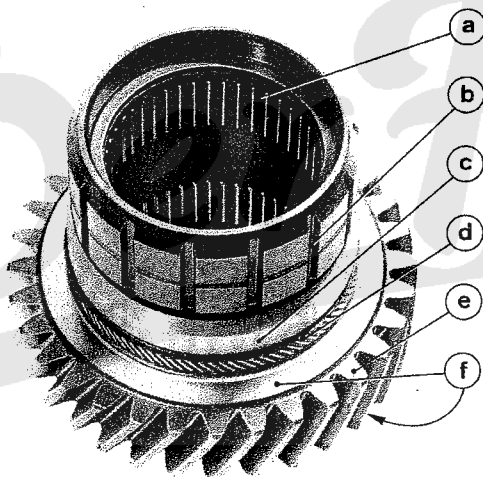
KUPPLUNG 200 DE ODER TS 190
ERSATZ DER ANTRIEBSRAD-DICHTUNGEN
204 - 304



AUSBAU DER DICHTUNGEN

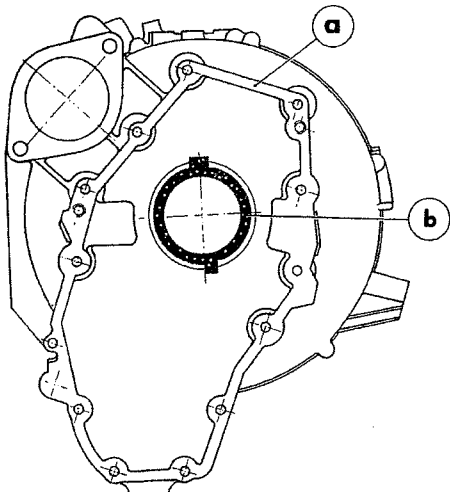
WICHTIG - Die Teile auf eine ebene, weiche Unterlage legen (Karton, Holz, usw.)

- Die Dichtungen (18) und (19) vorsichtig abnehmen
- Das Nadellager des Antriebsrades nicht entfetten



SICHTPRÜFUNG DES ANTRIEBSRADES

- (a) - Nadellager (Fress- oder Verschleisspuren, usw).
- (b) - Nuten (Grad, Verschleiss)
- (c) - Dichtfläche (Stösse, Riefen)
- (d) - Ölabweiser
- (e) - Verzahnung (Verschleiss)
- (f) - Fläche zu der Anlaufscheibe (Stösse, Riefen)

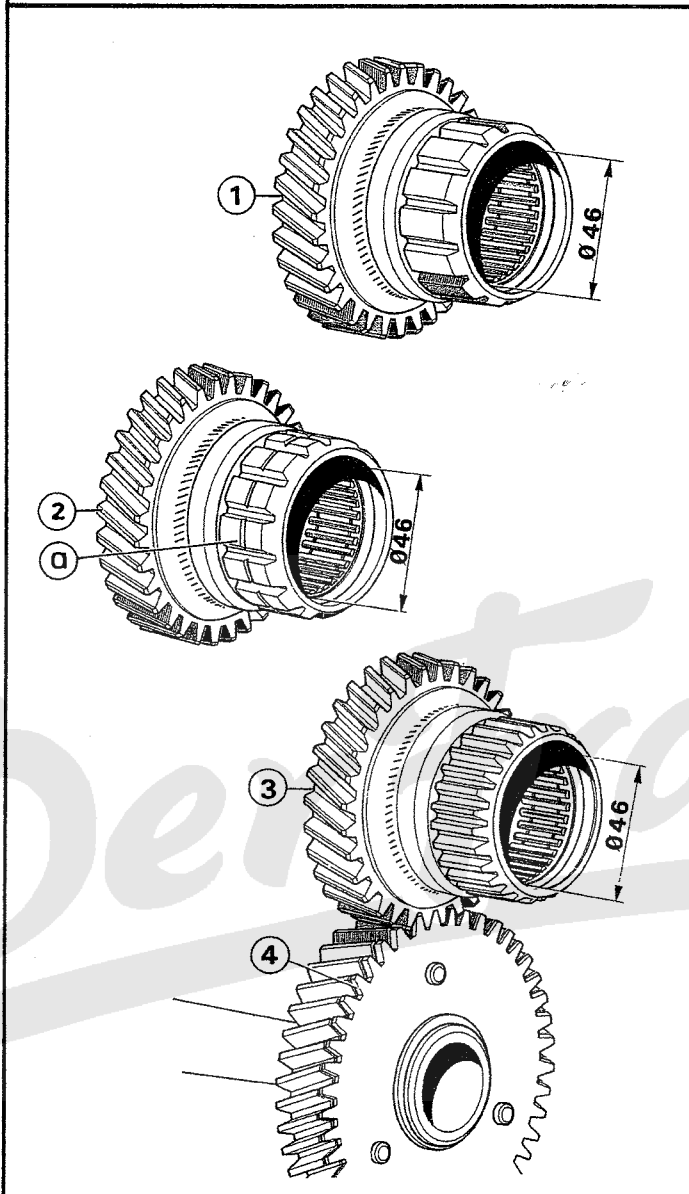


ÜBERPRÜFUNG DES GEHÄUSES

- (a) - Dichtfläche :
 - auf Stösse oder Riefen
 - max. Verformung (Richtplatte und Fühllehre)
0,10 mm zwischen zwei mehr als 100 mm
auseinander liegenden Punkten : 0,05 mm
zwischen 2 weniger als 100 mm auseinander
liegenden Punkten
- (b) - Anlaufscheibe des Antriebsrades (Verschleiss)

KUPPLUNG 200 DE ODER TS 190
ERSATZ DER ANTRIEBSRAD-DICHTUNGEN
204 - 304

2 05 07



EINBAU DER DICHTUNG

WICHTIG

Bei Austausch des Antriebsrades dürfen nur folgende Methoden Anwendung finden :

204 mit Benzinmotor

- Antriebsrad (1) mit 14 Nuten ohne Ringnut (zum 304 unterschiedliches Modul) montieren

304 :

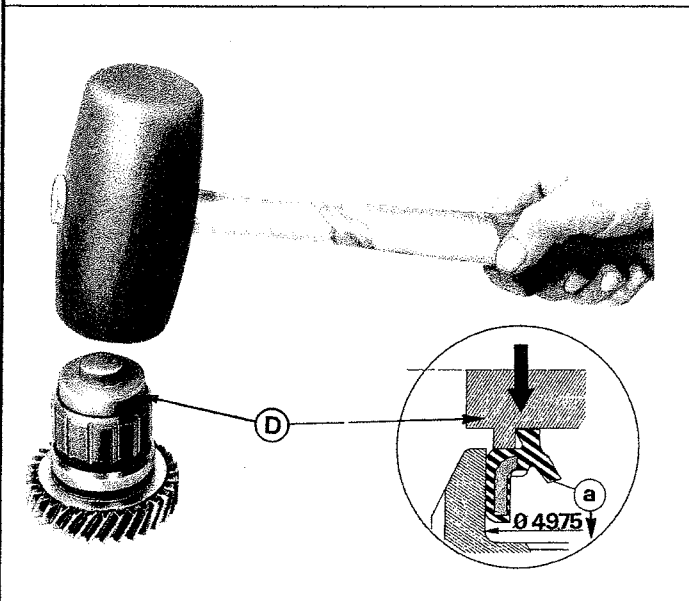
- Antriebsrad (2) mit Ringnut (a) auf den Nuten (zum 204 unterschiedliches Modul) montieren

204 Break Diesel

- Antriebsrad (3) mit 28 Nuten

- Zahnrad (4) mit Spielnachstellung für Dieselmotor-Getriebe, die nicht in der Originalausrüstung damit versehen werden, unbedingt montieren

ANMERKUNG - Antriebsräder, die serienmässig mit einer Motorwelle ohne Spielnachstellung montiert werden, werden nicht mehr im Austausch geliefert und dürfen auf keinen Fall mit einem Zahnrad mit Spielnachstellung eingebaut werden.



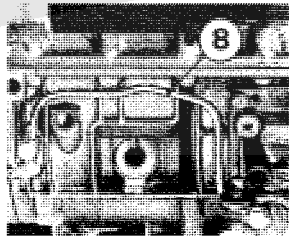
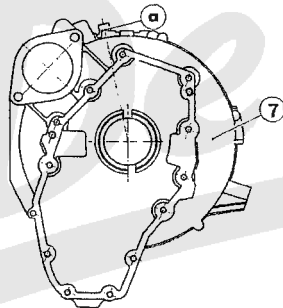
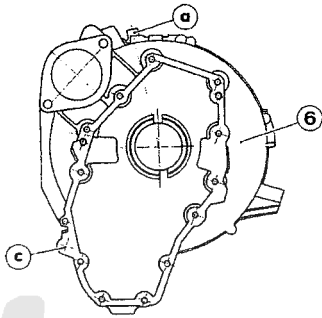
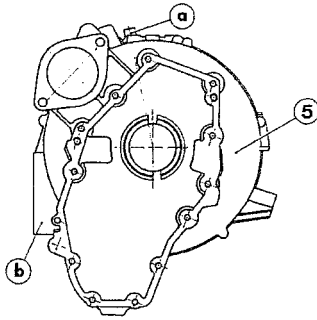
- Den Sitz der Dichtung schmieren

- Die Dichtung mit der Lippe (a) nach innen gut in ihren Sitz bringen.

PEUGEOT

6-71

Werkstattunterlagen 204 - 304 - Ref. 812 D



WIEDEREINBAU DER DICHTUNG AN KUPPLUNGS- GEHÄUSE

ACHTUNG

3 KUPPLUNGSGEHÄUSE-TYPEN haben eine Bohrung zur Einstellung der Vorzündung (a)

Bei 204 mit Benzinmotor und 3-Punkt-Triebwerkblockbefestigung :

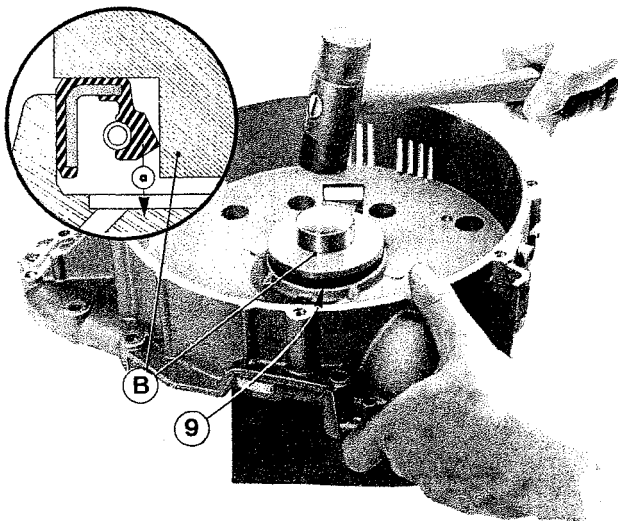
- ein Gehäuse (5) mit Befestigungsflansch (b) für das hintere linke Motorlager verwenden

Bei 204 mit Benzin-oder Dieselmotor mit 4 Punkt-Triebwerkblockbefestigung und BB1-Getriebe (das BB1-Getriebe hat hinten links keine äussere Schmierleitung)

- ein Gehäuse (6) ohne Motorlager-Befestigungsflansch und mit Verschlussbuckel (c) der Schmierleitung verwenden

Bei 204 mit BB6-Getriebe und bei 304 (das BB6-Getriebe hat hinten links eine äussere Schmierleitung)

- ein Gehäuse (7) ohne Verschlussbuckel der Schmierleitung verwenden.



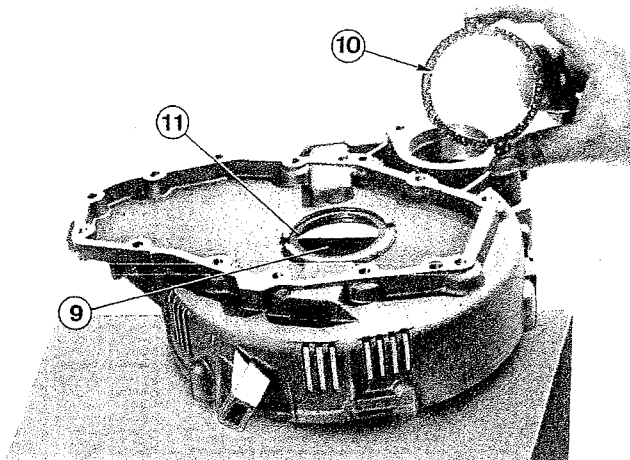
- Das Gehäuse in der Mitte auf ein Holzstück (9) setzen

- Den Dichtungssitz schmieren

- Die Dichtung mit der Lippe (a) nach unten gut in ihren Sitz einführen.

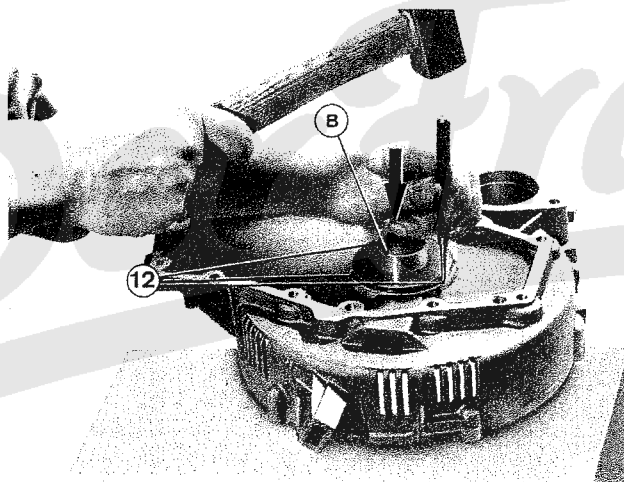
KUPPLUNG 200 DE ODER TS 190
ERSATZ DER ANTRIEBSRAD-DICHTUNGEN
204 - 304

2 0509

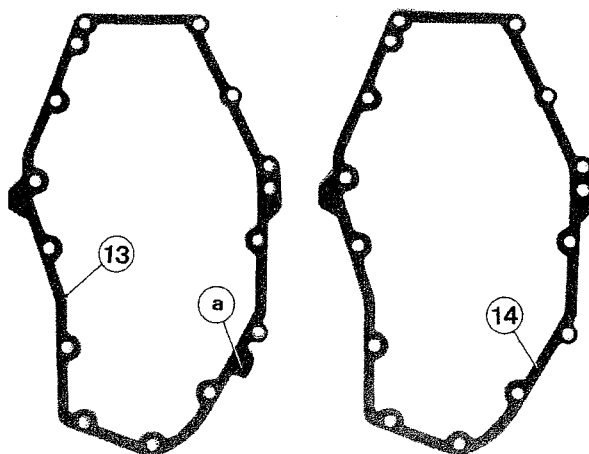


EINSTELLUNG DES SEITENSPIELS

- Das Gehäuse auf ein Holzstück legen (9)
- Falls nötig, eine neue Anlaufscheibe montieren (10)
- auf schon existierende Einstellscheiben (11)
- oder ohne Einstellscheiben, bei einem neuen Gehäuse



- Die Anlaufscheibe fest in ihren Sitz drücken und durch 3 leichte Körnerschläge (im Abstand von 120° zueinander) auf dem Gehäuse (12) sichern



- Eine neue Dichtung trocken an Zylinderblock anbringen

ACHTUNG

2 GEHÄUSEDICHTUNGEN

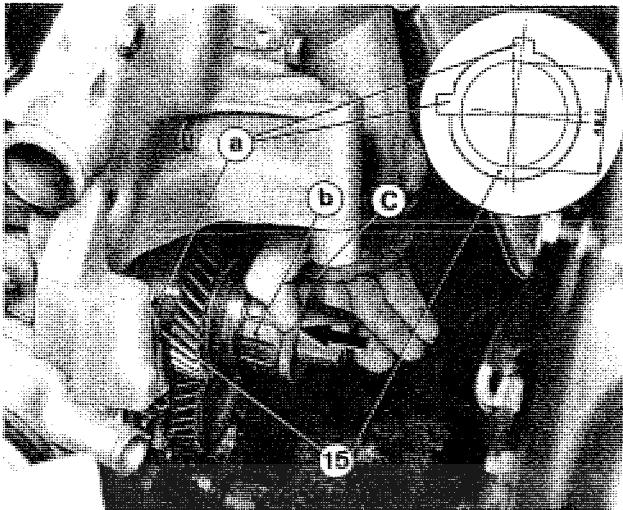
Bei 204 mit BB1-Getriebe (ohne äusserer Schmierleitung)

- unbedingt eine Dichtung (13) mit Dichtzunge für die Schmierleitung (a) verwenden

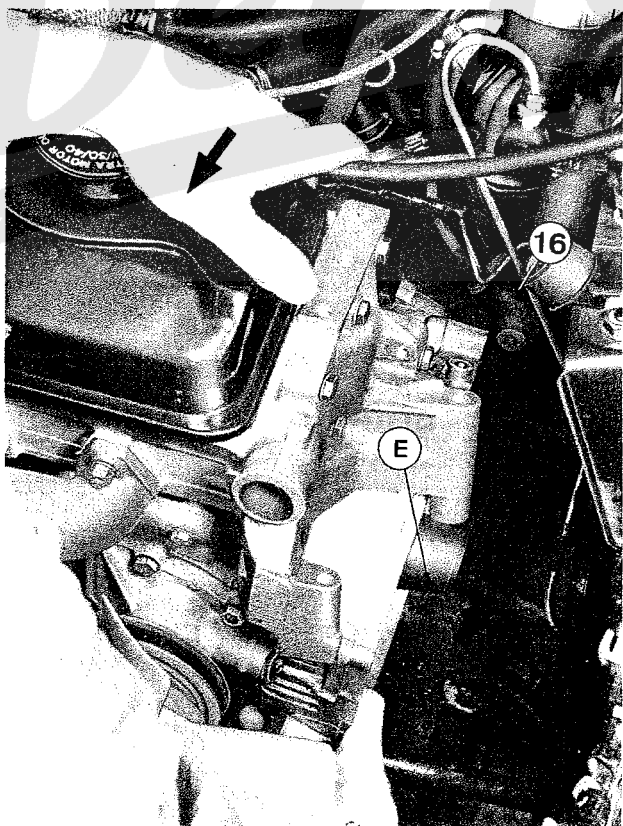
Bei 204 mit BB6-Getriebe (äussere Schmierleitung, hinten links) und bei 304

- Dichtung (14) verwenden

PEUGEOT



- Die geölte Anlaufscheibe (15) einbauen (die Zungen (a) in ihre Führungen)
- Das Antriebsrad ölen (jedoch nicht die Nuten (b))
- Das Antriebsrad mit dem Schutzring (c) gegen die Anlaufscheibe (15) bringen
- Den Schutzring (c) abziehen, dabei das Antriebsrad an die Anlaufscheibe drücken.

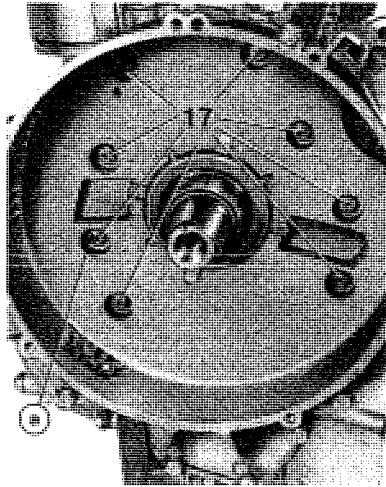


WICHTIG - Jegliche Seitenverschiebung des Antriebsrades ohne Schutzring (c) hat die Zerstörung der Dichtung zur Folge

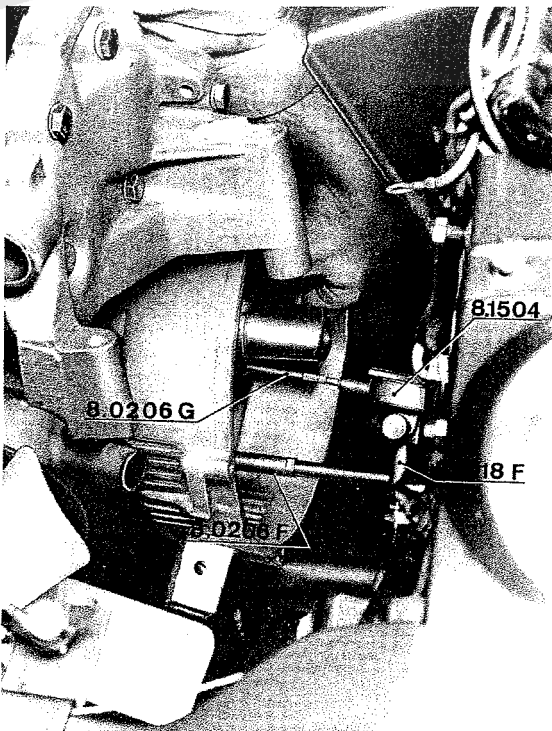
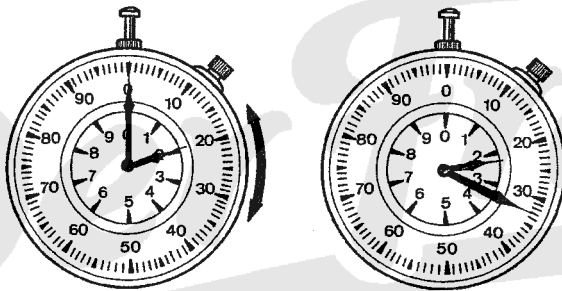
- Den leicht eingeölte Schutzkegel (e) auf das Antriebsrad bringen
- Das Gehäuse sorgfältig aufsetzen, dabei den Motor nach vorne ziehen, damit das Gehäuse gut vom Kupplungszyylinder (16) freikommt.

KUPPLUNG 200 DE ODER TS 190
ERSATZ DER ANTRIEBSRAD-DICHTUNGEN
204 - 304

2 05 11



- Die 8 Schrauben (17) mit 1,25 mkg anziehen
- Die Schraube (a) entfernen



- Die Messuhr mit ihrer Verlängerung in Kontakt mit dem Antriebsrad bringen
- Das Antriebsrad ganz eindrücken und die Messuhr auf 0 einstellen
- Das Rad herausziehen und den Unterschied auf der Messuhr feststellen

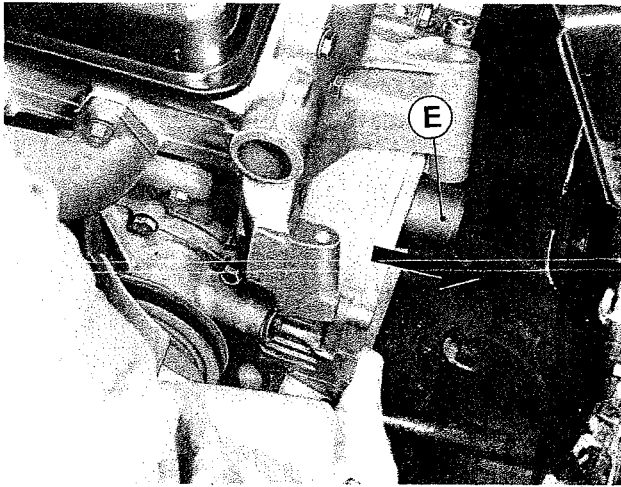
Das Seitenspiel des Antriebsrades soll zwischen 0,25 bis 0,40 mm liegen

PEUGEOT

6-71

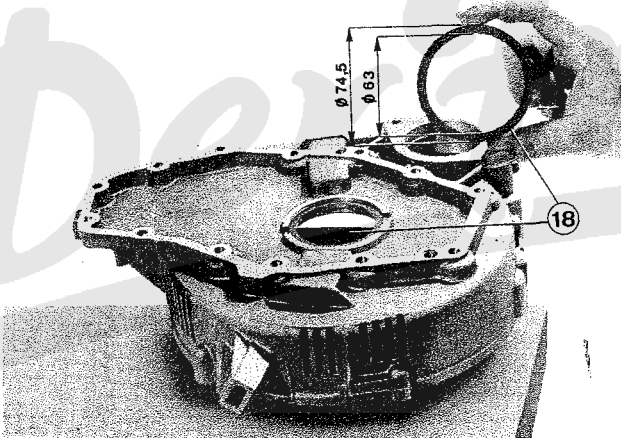
Werkstattunterlagen 204 - 304 - Ref. 812 D

KUPPLUNG 200 DE ODER TS 190
ERSATZ DER ANTRIEBSRAD-DICHTUNGEN
204 - 304



Bei unterschiedlichem Spiel :

- Den Kegel (E) wieder anbringen
- Das Gehäuse ausbauen, während das **Antriebsrad an seinem** Platz verbleibt

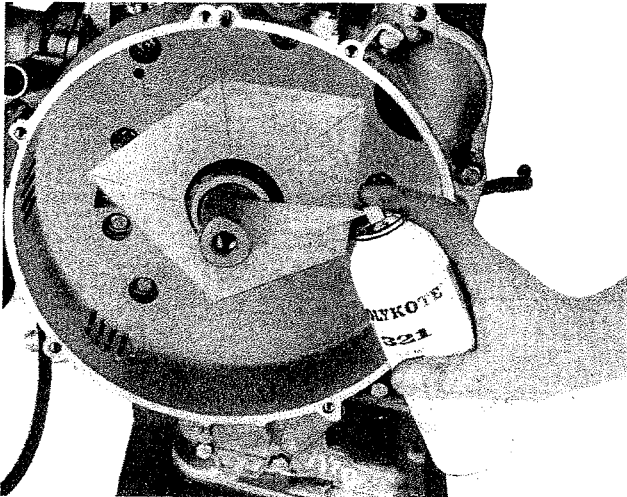


- Zwischen Anlaufscheibe und Gehäuse Einstellscheiben zwischenlegen bzw. entfernen, um ein Spiel von **0,33 mm** zu erhalten

5 Einstellscheiben-Stärken (18)

0,07 - 0,15 - 0,20 - 0,25 - 0,50 mm

- Die Anlaufscheibe wieder anbringen und sichern (siehe Seite 05.09)



- Das Kupplungsgehäuse aufsetzen (Anzugdrehmoment der 13 Schrauben **1.25 mkg**).

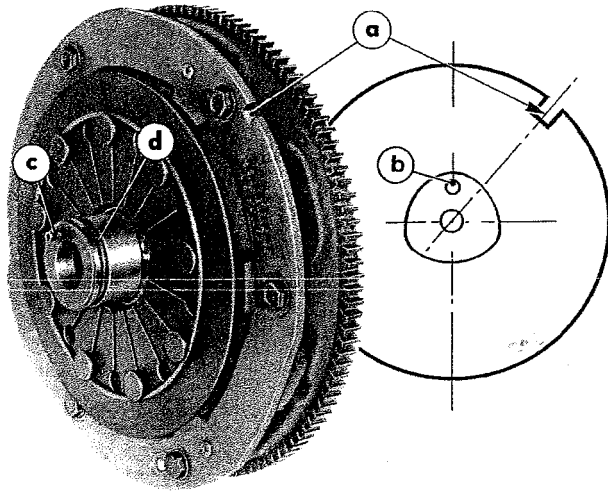
- Das Seitenspiel des Antriebsrades kontrollieren

- Eine dünne Schicht Molykote auf den Kegelstumpf und die genutete Muffe sprühen

Kein Molykote auf die Dichtungen und Dichtflächen auftragen.

KUPPLUNG 200 DE ODER TS 190
ERSATZ DER ANTRIEBSRAD-DICHTUNGEN
204 - 304

2 0513

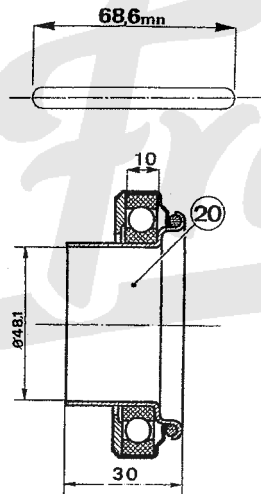
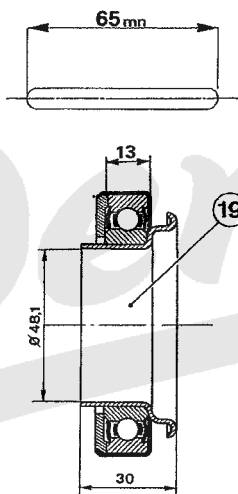


EINBAU DER KUPPLUNG

- Auf die Stellung des Einschnitts (a) zur Bohrung in der Kurbelwelle (b) achten

ANMERKUNG - Druckplatten für 204 Break Diesel sind nicht mit diesem Einschnitt versehen, haben einen Zahnkranz von 100 Zähnen anstatt 121 und müssen mit einer Nabe der Mitnehmerscheibe mit 28 Nuten ausgerüstet sein

- Auf die Mitnehmerkugel oder der Mitnehmerstift (c) der Riemenscheibe achten
- Die Ringnut der Kupplungsnahe (d) leicht mit ESSO MULTIPURPOSE GREASE H schmieren



EINBAU DES KUGEL-AUSRÜCKLAGERS

ACHTUNG

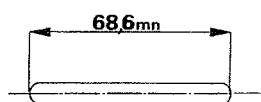
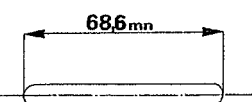
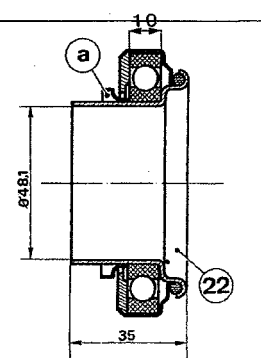
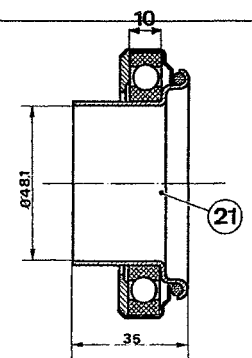
4 KUGEL-AUSRÜCKLAGER-TYPEN

(19) - (20) - (21) - (22)

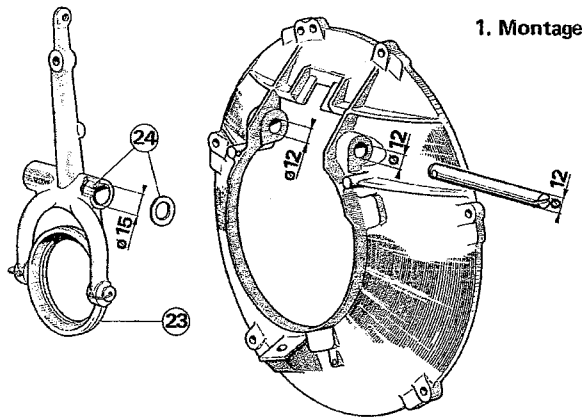
- Bei einem Austausch auf jeden Fall das Ausrücklager (22) einbauen

- Bei Austausch des Ausrücklagers (19) ebenfalls eine Nehmerzylinder-Druckstange von 68,6 mm montieren

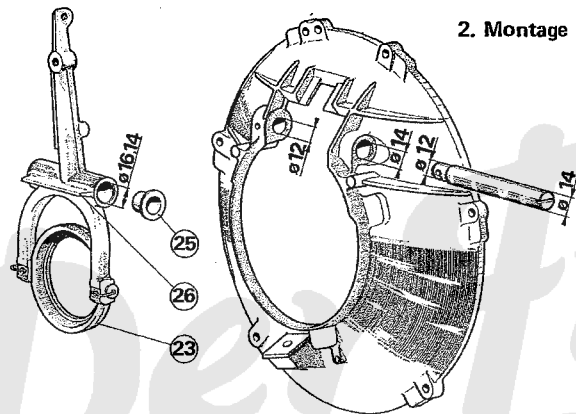
- Bei Verwendung einer Ausrücklager-Druckfeder an 204, die nicht werkseitig damit ausgerüstet sind, unbedingt ein Ausrücklager (22) mit Schale (a) verwenden



PEUGEOT



1. Montage



2. Montage

EINBAU DES GEHÄUSEDECKELS

ACHTUNG

2 MONTAGEN

(23)- Ausrückkörper beider Montage gleich, die anderen Teile sind einzeln nicht untereinander austauschbar

(24)- Lagerbüchsen aus Sinterbronze und Nylonringe

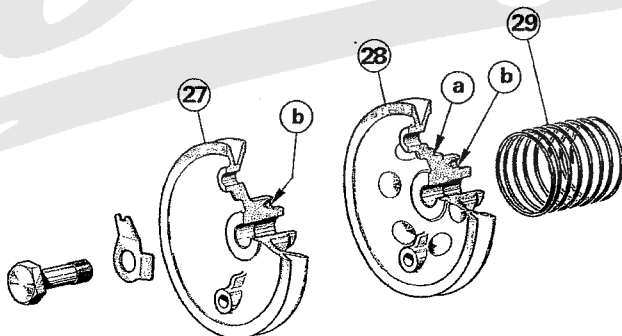
(25)- Lagerbüchsen aus Rilsan

(26)- äussere Rippe (Identifizierungsmöglichkeit)

- Die 304 sind mit den Teilen der 2. Montage ausgerüstet

- Die 204 Break Diesel haben Ausrückgabeln aus Guss anstatt aus Aluminiumlegierung

- Die Befestigungsschrauben des Gehäusedeckels mit 1 mkg anziehen



EINBAU DER KURBELWELLENRIEMENSCHLEIBE

ACHTUNG

2 MODELLE

(27)- Riemenscheibe ohne Bund für die Druckfeder

(28)- Riemenscheibe mit Bund (a) für die Druckfeder

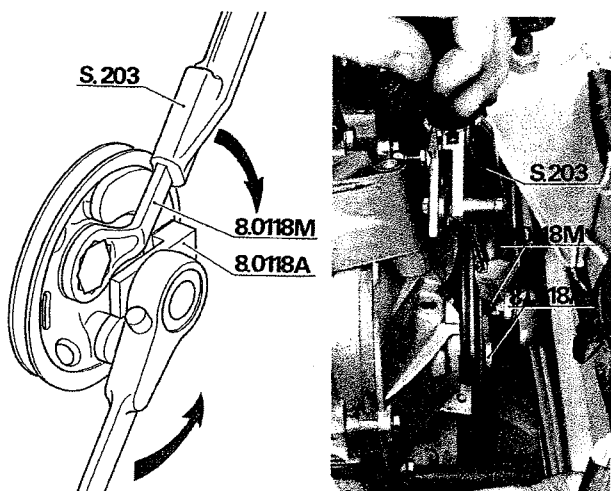
- Bei Einbau einer Druckfeder (29) in nicht werkseitig damit ausgerüstete 204 unbedingt die Riemenscheibe (28) montieren

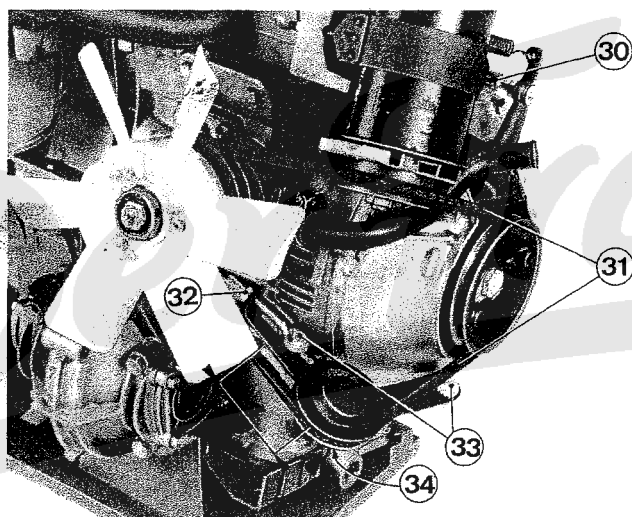
- Eine neue Blechsicherung verwenden

- Die Riemenscheibe aufsetzen; darauf achten, dass die Mitnehmerkugel bzw. der Mitnehmerstift in die Bohrung (b) zu liegen kommt

- Die vorher eingetalgte Schraube mit 6,5 mkg anziehen

- Das Sicherungsblech umschlagen.





Die Zubehörteile in umgekehrter Ausbaureihenfolge einbauen und anschliessen

Beachten :

- **Einstellung des Kupplungsspiels**
- Die Schraube **(30)** lösen, bis die Ausrückgabel mit dem Ausrücklager in Berührung ist
- 2,5 Umdrehungen einschrauben und die Kontermutter anziehen

Das Pedalspiel soll 30-35 mm betragen. Bei grösserem Weg das System entlüften

3-Punkt-Triebwerkblockbefestigung

Anziehen

- Die Befestigungsbolzen der Reaktionsstange mit **1,75 mkg**
- Das Motorgummilager am Lenkgetriebegehäuse mit **3,5 mkg**

4-Punkt-Triebwerkblockbefestigung

Den oberen Halter anziehen

- am Lichtmaschinenhalter mit **2 mkg**
- am Zylinderkopf, Zylinderblock und Gummilager mit **3,25 mkg**

Keilriemen auflegen

Verdrehung max. 90° **(31)**

Spannung

- 2 Markierungen im Abstand von 100 mm anbringen
- Die Mutter **(32)** anziehen, (Schraube **(33)** und Mutter **(34)** gelöst), um die beiden Markierungen **(d)** auf folgenden Abstand zu bringen :
 - **101,5 bis 102 bei Wechselstromlichtmaschine**
 - **102 bis 102,5 bei Lichtmaschine**
- Die Schraube **(33)** mit **1,75 mkg** anziehen
- Die Mutter **(34)** mit **3,5 mkg** anziehen
- **4 dm³ UNIFLO oder ESSO EXTRA MOTOROIL 20 W/30/40 auffüllen**

	Seite
IDENTIFIZIERUNG UND TECHNISCHE DATEN	
Identifizierung der Wechselgetriebe BB1 und BB6	01 01(3)
Technische Daten der Wechselgetriebe BB1 und BB6	01 02(2)
Wechselgetriebe BB1	
Beschreibung	01 03(3)
Besonderheiten des Wechselgetriebes BB1, montiert in 204 Diesel	01 04(3)
Am Wechselgetriebe BB1 vorgenommene Änderungen :	
- Gehäuse von Wechselgetriebe/Vorderachsantrieb	01 07(1) und 01 08(1)
- Verbindung Motor - und Antriebswelle	
- Übersetzungsverhältnis im 4. Gang	01 09(2) bis 01 11(1)
- Befestigung von Antriebs - und Hauptwelle	01 12(1)
- Distanzscheibe der Zahnräder für 2. und 3. Gang	
- Synchronkörper für 1./2. Gang, Zahnräder für 1. und 2. Gang	01 13(1) bis 01 15(1)
Schaltgabel für 1. und 2. Gang	
- Schaltwelle und Schaltgabel für 3. und 4. Gang	01 16
- Tachometerantrieb	01 17
- Schaltgestänge	01 18 und 01 19
Wechselgetriebe BB6	
Besonderheiten des Wechselgetriebes BB6 im Vergleich zu BB1	01 21(1) und 01 22(1)
Besonderheiten des Wechselgetriebes BB6, montiert in 204 Diesel	01 23
Vorderachsantrieb	
Längsschnitt des Vorderachsantriebs	01 51
Ausgleichsgehäuse und Tragschale	01 52
ZERLEGEN UND ZUSAMMENBAU	
Wechselgetriebe BB1	
Zu verwendendes Werkzeug	03 01(3)
Zerlegen	03 02(2) bis 03 08(2)
Zusammenbau	03 15(3) bis 03 28(1)
Wechselgetriebe BB6	
Zu verwendendes Werkzeug	03 51
Zerlegen	03 52 bis 03 58
Zusammenbau	03 65(1) bis 03 80
KNÜPPELSCHALTUNG 204 - 304	
Ausbau	06 11 und 06 12
Einbau	06 15 und 06 16
Zerlegen	06 21
Zusammenbau	06 22 bis 06 25

PEUGEOT

Dieses Dokument in folgender Broschüre abheften :

Werkstattunterlagen 204/304 - Band I

3

65

Januar 1978

	Betriebsleiter	Lagerleiter	Meister	Auftrags-Annehmer	Monteure
Datum					
Kenntnis-nahme					

SERVICE BULLETIN

3 - WECHSELGETRIEBE

Einführung von Spezialwerkzeugen

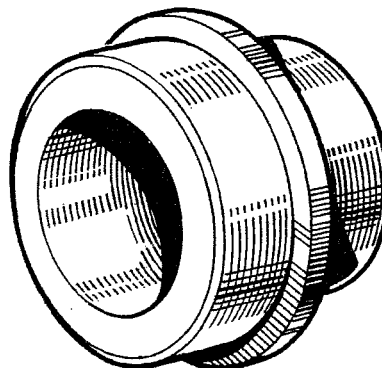
Teile-Nr. : 9763.39

Werkstatt-Referenzen : 8.0312 M - MONTAGEWERKZEUG FÜR ÖLBEHÄLTER

Dieses neue Werkzeug ergänzt den Werkzeugkasten 8.0312 Z für Wechselgetriebe BB6 und BB8, der die Referenz 8.0312 Y erhält. Teile-Nr. : 9763.40.

Grund : Beim Wechselgetriebe BB8 serienmässige Montage einer nach dem Schwerkraftprinzip arbeitenden Vorrichtung zur besseren Schmierung der Lagerbüchse des 1. Gangrads.

Verwendung : Die Schmiervorrichtung nach dem Schwerkraftprinzip umfasst einen Ölbehälter, zu dessen richtigem Einbau dieses neue Werkzeug erforderlich ist.



AUSRÜSTUNG DES KUNDENDIENSTNETZES

A - FRANKREICH

NIEDERLASSUNGEN - FILIALEN - KONZESSIONÄRE

Grundausrüstung

1 Exemplar mit entsprechender Kontobelastung - Lieferung im Januar.

Bestellung von zusätzlichen Werkzeugen :

Schicken Sie Ihre Bestellung (blauer Schein) in 2 Exemplaren bis spätestens zum 23. Dezember an die Regionaldirektion, Kundendienstabteilung (nicht die Kunden-Kodenummer vergessen).

VERTRAGSHÄNDLER UND SERVICESTELLEN

Bestellungen

Schicken Sie Ihre Bestellung (gelber Schein) bis spätestens zum 16. Dezember an den Werkstattleiter des Konzessionärs.

B - EXPORT

1) BELGIEN - LUXEMBURG - NIEDERLANDE - ÖSTERREICH

FILIALEN - VERTRAGSHÄNDLER

Grundausrüstung

1 Exemplar mit entsprechender Kontobelastung, ausser Gebr. NEFKENS N.V., die 10 Exemplare erhalten - Voraussichtliche Lieferung : Januar.

Bestellung von zusätzlichen Werkzeugen

Schicken Sie Ihre Bestellung (blauer Schein) bis spätestens zum 30. Januar an D.P.R./ Commercial (Ersatzteildirektion, Verkaufsabteilung) (nicht die Kunden-Kodenummer vergessen).

2) ANDERE LÄNDER

Schicken Sie Ihre Bestellung (blauer Schein) bis spätestens zum 30. Januar an D.P.R./ Commercial (nicht die Kunden-Kodenummer vergessen).

WICHTIG - Der Umfang der hergestellten Werkzeugserie hängt von der Anzahl der fristgerecht bei D.P.R. eingegangenen Bestellungen ab.

Bei Fristüberschreitung können daher Verzögerungen bei der Werkzeuglieferung eintreten.

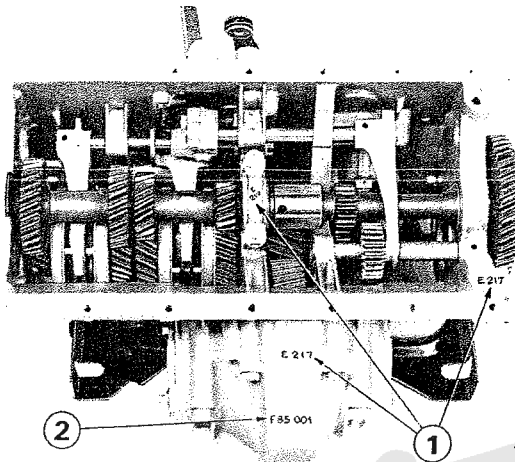
WECHSELGETRIEBE BB1 - BB6/VORDERACHSANTRIEB

3

0101⁽³⁾

IDENTIFIZIERUNG

TYP BB1

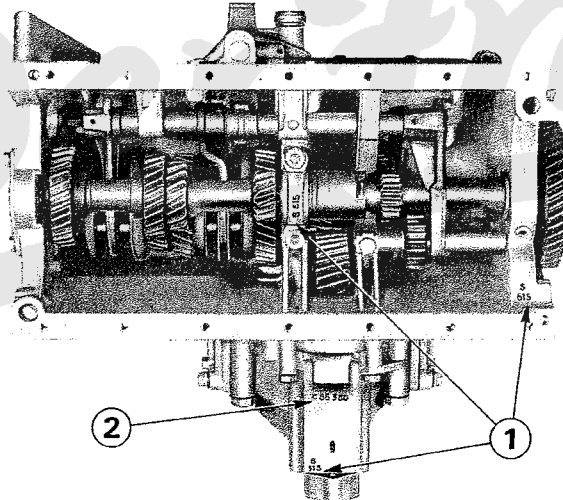


WECHSELGETRIEBE BB1

Montiert in 204 bis Seriennummer :

204 Luxe - 6 071 924	204 C - 6 416 515
204 GL - 8 703 200	204 Co - 6 482 896
204 B - 6 770 600	204 U4 - 6 502 726
204 BD - 6 638 250	

TYP BB6



WECHSELGETRIEBE BB6

- Übersetzung an Getriebe - Eingangswelle 32 x 44

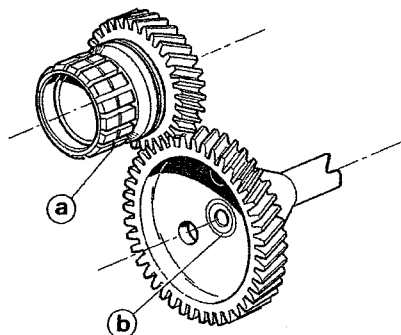
montiert in 204 ab Seriennummer :

204 Luxe - 6 071 925	204 C - 6 416 516
204 GL - 8 703 201	204 Co - 6 482 897
204 B - 6 770 601	204 U4 - 6 502 727
204 BD - 6 638 251	

- Übersetzung an Getriebe-Eingangswelle 32 x 43

montiert in 304 ab Serienbeginn :

- 1 - Markierung der Zahnradpaarung
- 2 - Herstellungsnummer (1 Buchstabe und 5 Ziffern)



Wichtig

Die Motor- und Antriebszahnäder 32 x 44 und 32 x 43 sind nicht untereinander austauschbar.

Die Motor- und Antriebszahnäder 32 x 43 können folgendermassen identifiziert werden :

- durch die Ringnut (a) am Motorzahnrad
- durch die Ringnut (b) am Antriebszahnrad.

PEUGEOT

6-71

Ersetzt Seite 01 01 (2) und 01 02 (1), Baugruppe 3

Werkstattunterlagen 204-304 - Ref. 812 D

0102⁽²⁾

3

WECHSELGETRIEBE BB1-BB6/VORDERACHSANTRIEB

TECHNISCHE DATEN

Gang	Übersetzung	Verhältnis
1. Gang	32 x 14 x 15 44 x 38 x 61	0,066
2. Gang	32 x 17 x 15 44 x 28 x 61	0,108
3. Gang	32 x 25 x 15 44 x 27 x 61	0,165
4. Gang	32 x 29 x 15 44 x 22 x 61	0,236
RW-Gang	32 x 15 x 15 44 x 44 x 61	0,061

**WECHSELGETRIEBE BB1 mit 4. Gangzahnradern-
29 x 22**

Ab Serienbeginn bis Seriennummer :

204 Luxe - 6 065 034	204 C - 6 408 230
204 GL - 6 316 979	204 Co - 6 457 526
204 B - 6 694 650	204 U4 - 6 500 911

Gang	Übersetzung	Verhältnis
1. Gang	32 x 14 x 15 44 x 38 x 61	0,066
2. Gang	32 x 17 x 15 44 x 28 x 61	0,108
3. Gang	32 x 25 x 15 44 x 27 x 61	0,165
4. Gang	32 x 30 x 15 44 x 22 x 61	0,243
RW-Gang	32 x 15 x 15 44 x 44 x 61	0,061

**WECHSELGETRIEBE BB1 mit 4. Gangzahnradern
30 x 22**Ab Serienbeginn der 204 BD und ab obengenannten
Seriennummern bis Seriennummer :

204 Luxe - 6 071 924	204 C - 6 416 515
204 GL - 8 703 200	204 Co - 6 482 896
204 B - 6 770 600	204 U4 - 6 502 726
204 BD - 6 638 250	

**WECHSELGETRIEBE BB6 montiert in 204 ab oben-
genannten Seriennummern :**- Die technischen Daten sind die gleichen wie für
das Wechselgetriebe BB1 der 2. Montage.

Gang	Übersetzung	Verhältnis
1. Gang	32 x 14 x 15 43 x 38 x 61	0,067
2. Gang	32 x 17 x 15 43 x 28 x 61	0,110
3. Gang	32 x 25 x 15 43 x 27 x 61	0,169
4. Gang	32 x 30 x 15 43 x 22 x 61	0,249
RW-Gang	32 x 15 x 15 43 x 44 x 61	0,062

WECHSELGETRIEBE BB6, montiert in 304- Unterscheidet sich von dem in 204 montierten
Wechselgetriebe BB6 durch Motor- und Antriebs-
zahnrad.

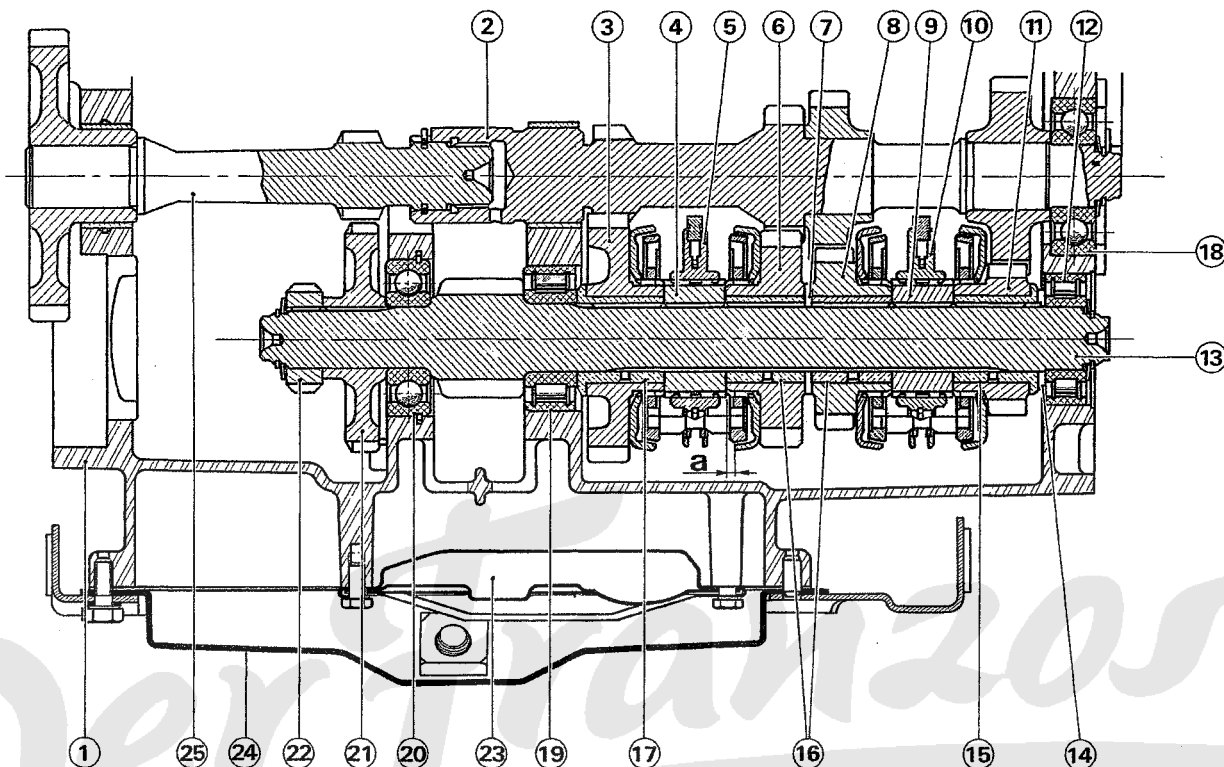
32 x 43 anstatt 32 x 44

WECHSELGETRIEBE BB1/VORDERACHSANTRIEB

IDENTIFIZIERUNG

3

0103⁽³⁾



- 1 - Getriebegehäuse
- 2 - Antriebswelle mit Zahnrädern für den 3. und 4. Gang
- 3 - Zahnrad für den 1. Gang von 30,75 mm Breite mit einem Synchronkegel von 91 mm Durchmesser und einer Schaltklaue mit 24 Zähnen.
- 4 - Synchronnabe 1./2. Gang mit 24 Zähnen, Breite 24,5 mm
- 5 - Synchronkörper für 1./2. Gang von 40,5 mm Breite, mit Schaltmuffe mit 24 Zähnen und Synchronringen von 88 mm Durchmesser
- 6 - Zahnrad für 2. Gang, umfassend einen Synchronkegel von \varnothing 91 mm, eine Schaltklaue mit 24 Zähnen; Überstand (a) der Schaltklaue im Verhältnis zum Synchronkegel von 3 mm und einer Breite der Schrägverzahnung von 16,5 mm.
- 7 - Distanzscheibe mit 4 Innennuten von 2,50 bis 3,40 mm Stärke (19 Einstellstärken, jeweils mit 0,05 mm Unterschied).
- 8 - Zahnrad für den 3. Gang, umfassend einen Synchronkegel von \varnothing 88 mm und eine Schaltklaue mit 21 Zähnen.
- 9 - Synchronnabe für 3./4. Gang mit 21 Zähnen
- 10 - Synchronkörper für 3./4. Gang mit Schaltmuffe mit 21 Zähnen und Synchronringen von \varnothing 85 mm

- 11 - Zahnrad für 4. Gang, umfassend einen Synchronkegel von \varnothing 88 mm und eine Schaltklaue mit 21 Zähnen
- 12 - Rollenlager 25 x 52 x 16
- 13 - Hauptwelle, umfassend 6 Nuten auf der rechten Seite
- 14 - Distanzscheiben mit 4 Innennuten (5 Einstellstärken; 2,5 - 3 - 3,25 - 3,5 und 3,93 mm)
- 15 - Lagerbüchse des Zahnrades für den 4. Gang mit 34,00 mm Breite und 4 Innennuten
- 16 - Lagerbüchsen der Zahnräder für den 2. und 3. Gang mit 30,75 mm Breite und 4 Innennuten
- 17 - Lagerbüchse des Zahnrades für den 1. Gang, identisch mit derjenigen des Zahnrades für den 4. Gang
- 18 - Kugellager 25 x 62 x 17
- 19 - Rollenlager 28 x 58 x 20
- 20 - Kugellager 25 x 62 x 17
- 21 - Zahnrad für den RW-Gang
- 22 - Tacho-Schnecke
- 23 - Saugkopf der Ölpumpe
- 24 - Ölwanne
- 25 - Motorwelle (seit Juli 68 aus einem Stück)

Besonderheiten des Wechselgetriebes BB1 montiert an 204 Diesel (Siehe Seite 01 04)

ANMERKUNG : Bezüglich der verschiedenen am Wechselgetriebe BB1 durchgeführten Änderungen, siehe Seite 01 07 bis 01 19.

PEUGEOT

6-71

Ersetzt Seite 01 03 (2) und 01 04 (2), Baugruppe 3

Werkstattunterlagen 204-304 - Ref. 812 D

0104⁽³⁾

3

WECHSELGETRIEBE BB1/VORDERACHSANTRIEB

IDENTIFIZIERUNG

BESONDERHEITEN DES WECHSELGETRIEBES BB1, MONTIERT IN 204 DIESEL

"MOTOR"-ZAHNRAD/ANTRIEBS-ZAHNRAD

1. Montage :

- Motorzahnrad (auf der Kurbelwelle) mit 14 Keilnuten zum Antrieb der Kupplungsmitnehmerscheibe, Identifizierung durch die Buchstaben XLD, gegenüber der Seite mit den Keilnuten
- Antriebszahnrad mit Vorrichtung zur Spielnachstellung

2. Montage :

Ab Serien-Nr. 6 632 033

- Motorzahnrad mit 28 Keilnuten anstatt 14, zum Antrieb der Kupplungsmitnehmerscheibe
- Antriebszahnrad identisch mit der 1. Montage

3. Montage :

Ab Serien-Nr. 6 632 720 werden die Wechselgetriebe BB1 Diesel unterschiedlich ausgerüstet :

- Motorzahnrad/Antriebszahnrad mit Vorrichtung zur Spielnachstellung ab Serien-Nr. 6 632 033
- oder Motorzahnrad/Antriebszahnrad "mit verringertem Zahnflankenspiel" anstatt der Vorrichtung zur Spielnachstellung, bestehend aus :
 - einem Motorzahnrad mit unterschiedlichem Modul im Verhältnis zu den Zahnrädern der 1. und 2. Montage
 - Motorwelle einteilig

AUSTAUSCHBARKEIT

Das Motorzahnrad mit 28 Keilnuten kann mit der Kupplungsmitnehmerscheibe mit 14 Keilnuten montiert werden ; umgekehrt ist es nicht möglich

Das Motorzahnrad und die Motorwelle der beiden Übersetzungsverhältnisse der 3. Montage sind einzeln gegeneinander nicht austauschbar

ZAHNRAD FÜR 1. - 2. - 3. und 4.GANG

1. Montage

- Zahnräder mit denen des Wechselgetriebes BB1 "Benzin" identisch.

2. Montage

Ab Getriebe-Nr. D 48 582

- Zahnräder mit "verringertem Zahnflankenspiel". Diese Zahnräder sind identifizierbar ;
 - durch die Buchstaben CR, markiert auf der gegenüberliegenden Seite der Schaltklaue der Zahnräder für den 1., 2., 3. Gang
 - durch einen Körnerschlag, markiert am Boden einer der Schmiernuten auf der Schaltklauenseite des Zahnrades für den 4. Gang

Des Weiteren hat der Synchronkegel dieser Zahnräder eine grüne Farbmarkierung.

3. Montage

Ab Serien-Nr. 6 636 205

- Zahnräder mit verringertem "Zahnflankenspiel" mit um 0,15 mm vergrößerter Breite, um das Axialspiel zu verringern (0,20 - 0,35 mm anstatt 0,35 - 0,50 mm).

WECHSELGETRIEBE BB1 / VORDERACHSANTRIEB
IDENTIFIZIERUNG

3

0105⁽¹⁾

BESONDERHEITEN DES WECHSELGETRIEBES BB1, MONTIERT IN 204 DIESEL

"MOTOR"-ZAHNRAD / ANTRIEBS-ZAHNRAD

1. Montage :

- Motorzahnrad (auf der Kurbelwelle) mit 14 Keilnuten zum Antrieb der Kupplungsmitnehmerscheibe, Identifizierung durch die Buchstaben XLD, gegenüber der Seite mit den Keilnuten.

2. Montage :

Ab Serien-Nr. 6 632 033 :

- Motorzahnrad mit 28 Keilnuten anstatt 14, zum Antrieb der Kupplungsmitnehmerscheibe
- Antriebszahnrad identisch mit der 1. Montage

3. Montage :

Ab Serien-Nr. 6 632 720 werden die Wechselgetriebe BB1 Diesel unterschiedlich ausgerüstet :

- Motorzahnrad / Antriebszahnrad mit Vorrichtung zur Spielnachstellung ab Serien-Nr. 6 632 033
- oder Motorzahnrad / Antriebszahnrad "mit verringertem Zahnflankenspiel" anstatt der Vorrichtung zur Spielnachstellung, bestehend aus :
 - einem Motorzahnrad mit unterschiedlichem Modul im Verhältnis zu den Zahnradern der 1. und 2. Montage
 - Motorwelle einteilig

AUSTAUSCHBARKEIT

Das Motorzahnrad mit 28 Keilnuten kann mit der Kupplungsmitnehmerscheibe mit 14 Keilnuten montiert werden ; umgekehrt ist es nicht möglich.

Das Motorzahnrad und die Motorwelle der beiden Übersetzungsverhältnisse der 3. Montage sind einzeln gegeneinander nicht austauschbar.

ZAHNRAD FÜR 1. - 2. - 3. und 4. GANG

1. Montage :

- Zahnräder mit denen des Wechselgetriebes BB1 "Benzin" identisch.

2. Montage :

Ab Getriebe-Nr. D 48 582

- Zahnräder mit "verringertem Zahnflankenspiel". Diese Zahnräder sind identifizierbar ;
 - durch die Buchstaben CR, markiert auf der gegenüberliegenden Seite der Schaltklauenseite der Zahnräder für den 1., 2., 3. Gang
 - durch einen Körnerschlag, markiert am Boden einer der Schmiernuten auf der Schaltklauenseite des Zahnrades für den 4. Gang.

Des Weiteren hat der Synchronkegel dieser Zahnräder eine grüne Farbmarkierung.

3. Montage :

Ab Serien-Nr. 6 636 205

- Zahnräder mit verringertem "Zahnflankenspiel" mit um 0,15 mm vergrößerter Breite um das Axialspiel zu verringern (0,20 - 0,35 mm anstatt 0,35 - 0,50 mm),

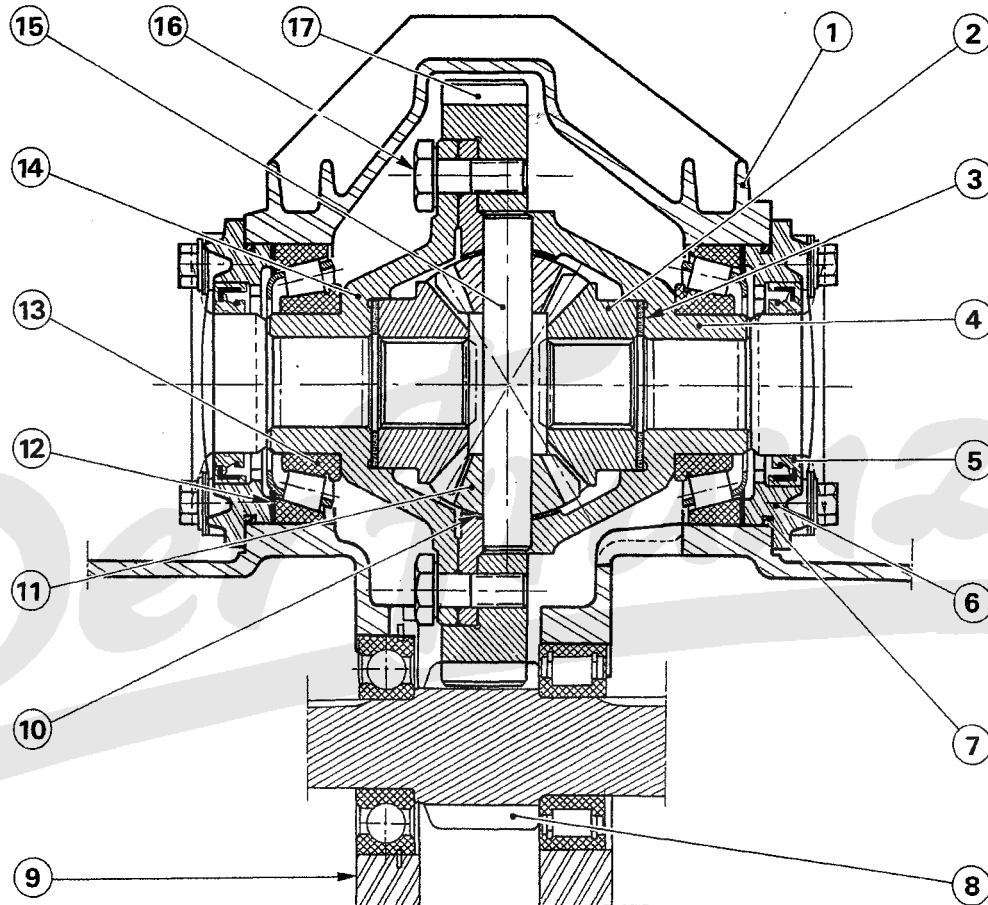
PEUGEOT

3-70

Ersetzt Seite 01 05 u. 01 06, Baugruppe 3

Werkstattunterlagen 204 - Ref. 812 D

WECHSELGETRIEBE / VORDERACHSANTRIEB
IDENTIFIZIERUNG UND TECHNISCHE DATEN



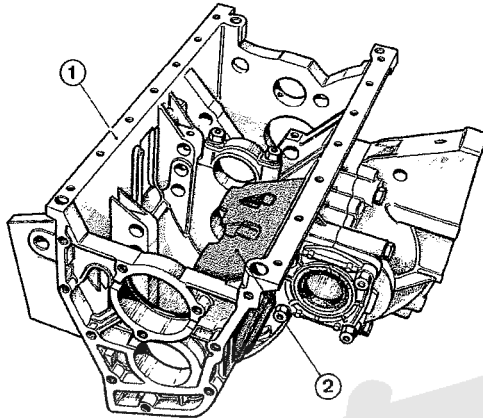
- | | | |
|-----------------------------|---|------------------------|
| 1 - Achsantrieb-Gehäuse | 7 - Gummidichtring am Ausgleichgehäusedeckel | 13 - Kegelrollenlager |
| 2 - Achskegelrad | 8 - Antriebsritzel | 14 - Tragschale |
| 3 - Anlaufscheibe "Celoron" | 9 - Wechselgetriebegehäuse | 15 - Ausgleichradachse |
| 4 - Ausgleichgehäuse | 10 - Anlaufscheiben für Ausgleichkegelräder | 16 - Sechskantschraube |
| 5 - Dichtung | 11 - Ausgleichkegelrad | 17 - Zahnkranz |
| 6 - Ausgleichgehäusedeckel | 12 - Ausgleichscheiben (linke Seite ausschl.) | |

WECHSELGETRIEBE BB1 / VORDERACHSANTRIEB
IDENTIFIZIERUNG

3

0107⁽¹⁾

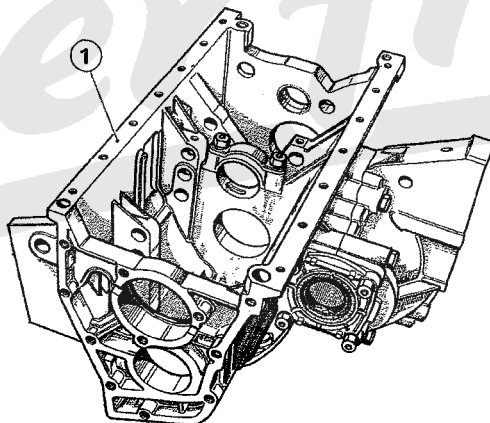
GETRIEBEGEHÄUSE / VORDERACHSANTRIEB



1. MONTAGE

- Wechselgetriebe mit einem Ölabweisblech

Bezeichnung	Teile-Nr.
1 - Getriebegehäuse	2206.17
2 - Ölabweisblech	2212.02



2. MONTAGE

Ab Getriebenummer B 63 839 und Seriennummern :

204 - 6 053 617
204 Break -6 610 412

Wechselgetriebe ohne Ölabweisblech

Bezeichnung	Teile-Nr.
1 - Getriebegehäuse	2206.19

ANMERKUNG : Das von der D.P.D. unter der Teile-Nr. 2206.19 gelieferte Getriebegehäuse enthält ebenfalls die Änderung durch welche der Einbau des verlängerten Ölmesstabs ermöglicht wird.

Nach Erschöpfung des Vorrats liefert die D.P.D. keine Ölabweisbleche Teile-Nr. 2212.02 mehr.

Infolgedessen muss bei einer Zerstörung des Ölabweisblechs dieses entfernt und das Gehäuse wie nachstehend geändert werden :

- Die beiden Befestigungsbohrungen mit einem Innengewinde \varnothing 10, Gewindegang 150, versehen. (Die Innengewinde nicht zu tief einschneiden, um jedes Spiel zwischen dem Innengewinde und dem Gewinde der Verschlusschraube zu vermeiden und um einen sicheren Halt zu gewährleisten).
- Diese beiden Bohrungen mit den mit "Festinol" bestrichenen Verschlusschrauben, Teile-Nr. 0163-05, verschliessen und den äusseren Rand des Innengewindes leicht verstemmen, um das Lösen der Verschlusschrauben zu vermeiden.

PEUGEOT

6-71

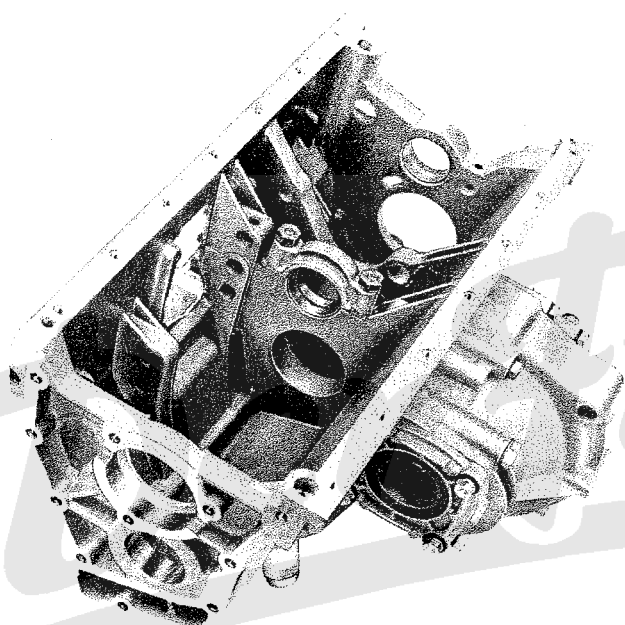
Ersetzt Seite 01 07 und 01 08, Baugruppe 3

Werkstattunterlagen 204 - Ref. 812 D

0108⁽¹⁾**3**

WECHSELGETRIEBE BBI / VORDERACHSANTRIEB IDENTIFIZIERUNG

WECHSELGETRIEBEGEHÄUSE / ACHSANTRIEBGEHÄUSE



3. Montage

(Befestigung des Antriebsblockes durch 4 anstatt 3 Befestigungspunkte)

Ab Serien- Nr. :

204 Luxe - 6 068 901	204 C - 6 414 001
204 GL - 8 618 601	204 Co - 6 472 501
204 B - 6 737 301	204 U4 - 6 501 701
204 BD - 6 632 001	(Serienbeginn)

- Wechselgetriebegehäuse mit unterer Dichtauflagefläche :
- 5 Gewindebohrungen \varnothing 8 \times 125 und 8 Gewindebohrungen \varnothing 7 \times 100 anstatt 13 Gewindebohrungen 7 \times 100 zur Befestigung der Ölwanne.
- Eine Gewindebohrung \varnothing 18 \times 150 für Gewindestrick des Ölablassstopfens des Wechselgetriebes.
- Zwei Bohrungen \varnothing 8 für die Zentrierstifte.
- Achsantriebsgehäuse geändert durch Fortfall :
 - des Ansatzes für Befestigung des vorderen Halters
 - der Ölablassbohrung

ANMERKUNG : Einige 204, älter als vorstehende Serien-Nummern wurden mit Wechselgetrieben / Vorderachsantrieben ausgerüstet, die am Achsantriebsgehäuse den Befestigungseinsatz des vorderen Halters und die Ölablassbohrung aufwiesen.

AUSTAUSCHBARKEIT

Das von der DPD unter der Nr. 2206.23 gelieferte Getriebegehäuse umfasst die Ansätze für die Befestigung der vorderen Halter sowie des rechten hinteren Halters, welche in vor dem Pariser Automobil-Salon 1968 hergestellten 204 für die Befestigung des Antriebsblockes benutzt wurden.

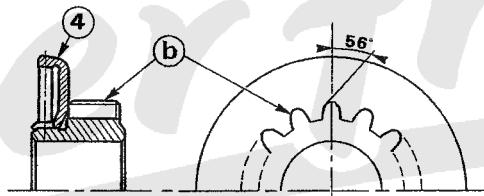
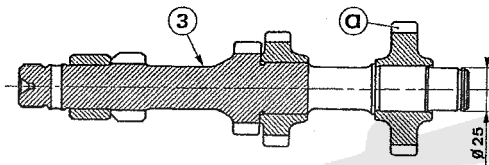
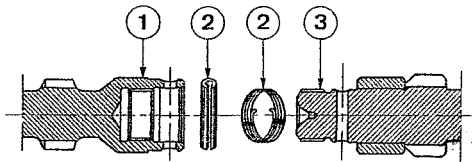
Dieses Gehäuse kann zum Ersatz der Gehäuse der ersten und zweiten Montage unter der Bedingung montiert werden, dass es mit einem Ölablassstopfen der Getriebe C 3 (Teile-Nr. 2221.03) versehen wird und dass ein Dichttring für die Ölwanne, Teile-Nr. 0304.05 montiert wird.

WECHSELGETRIEBE BB1/VORDERACHSANTRIEB

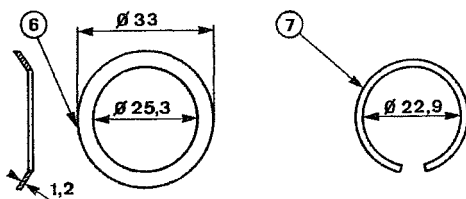
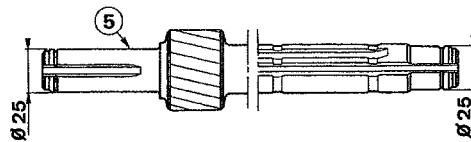


IDENTIFIZIERUNG

VERBINDUNG VON MOTOR- UND ANTRIEBSWELLE - ÜBERSETZUNGSVERHÄLTNIS IM 4. GANG
BEFESTIGUNG VON ANTRIEBS- UND HAUPTWELLE



Zähnezahl 22
Stirnmodul 2,54
Aussendurchmesser 60,64
- Mit Schrägkante b auf der Zahnspitze



1. Montage

Bis Seriennummern :

- 204 Luxe - 6 066 034
- 204 Grand Luxe - 6 316 979
- 204 B (Break) - 6 694 650
- 204 C (Cabriolet) - 6 408 230
- 204 C (Coupé) - 6 457 526
- 204 U4 (Lieferwagen) - 6 500 911

- werden die Motor- und die Antriebswelle durch eine von einer Feder gehaltenen Spannhülse "MECANINDUS" verbunden.

- beträgt das Übersetzungsverhältnis im 4. Gang 0,959. (a) Vorgelegerad für 4. Gang mit 29 Zähnen.

- werden die Antriebs- und die Hauptwelle im Wechseltriebegehäuse durch Federscheiben von 25,3 mm Innendurchmesser und durch Sprengringe von 22,9 mm festgehalten.

Bezeichnung	Teile-Nr.
1 - Motorwelle	2301.22
2 - Spannhülse "MECANINDUS" 6 x 35	2304.04
2' - Haltefeder	2304.05
3 - Antriebswelle	2311.04
4 - 4. Gangrad	2351.07
5 - Hauptwelle	2316.12
6 - Federscheibe	2378.03
7 - Sprengring	2377.09

PEUGEOT

6-71

Ersetzt Seite 01 10 (1), Baugruppe 3

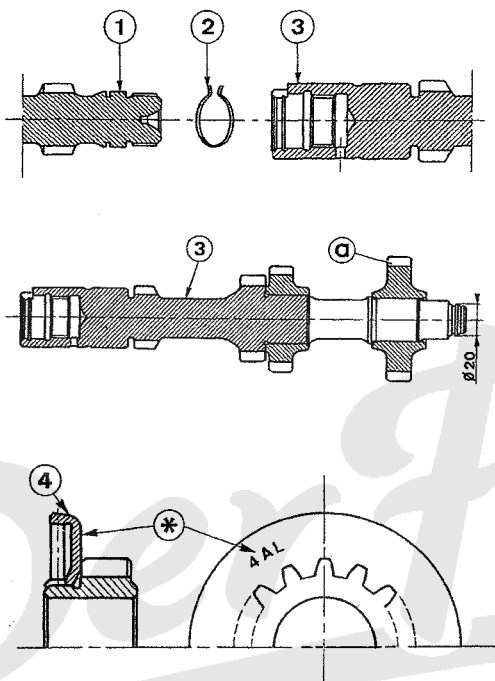
Werkstattunterlagen 204-304 - Ref. 812 D

(2)

3

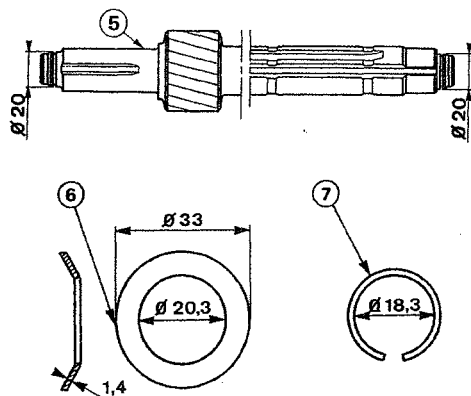
WECHSELGETRIEBE BB1/VORDERACHSANTRIEB IDENTIFIZIERUNG

VERBINDUNG VON MOTOR- UND ANTRIEBSWELLE - ÜBERSETZUNGSVERHÄLTNIS IM 4. GANG BEFESTIGUNG VON ANTRIEBS- UND HAUPTWELLE



Zähnezahl 22
Stirnmodul 2,45
Aussendurchmesser 60,41
- ohne Schrägkante

Die neuen 4. Gangräder, welche von der D.P.D. unter der Teile-Nr 2351.09 geliefert werden, besitzen zur Erleichterung einer Identifizierung eine Kennzeichnung "4 AL", welche mit einem elektrischen Gravierstift auf die geschliffene Fläche in den Synchronkörper eingraviert ist.



2. Montage

Ab Getriebenummer C 80 383 und Seriennummern :

204 Luxe	- 6 066 035
204 Grand Luxe	- 6 316 980
204 B (Break)	- 6 694 651
204 C (Cabriolet)	- 6 408 231
204 C (Coupé)	- 6 457 527
204 U4 (Lieferwagen)	- 6 500 912
204 BD	- ab Serienbeginn

- werden die Motor- und die Antriebswelle durch einen Sprengring verbunden, welcher in eine Ringnut eingelegt wird, die zu diesem Zweck an diesen beiden Wellen vorgesehen ist.

- beträgt das Übersetzungsverhältnis im 4. Gang : 0,991. (a) Vorgelegrad mit 30 Zähnen.

- werden die Antriebs- und die Hauptwelle im Wechseltriebegehäuse durch Federscheiben von 20,3 mm Innendurchmesser und durch Sprengringe von 18,3 mm festgehalten.

Bezeichnung	Teile-Nr.
1 - Motorwelle	2301.26
2 - Sprengring	2304.13
3 - Antriebswelle	2311.07
4 - 4. Gangrad	2351.09
5 - Hauptwelle	2316.14
6 - Federscheibe	2378.09
7 - Sprengring	2377.14

WECHSELGETRIEBE BBI / VORDERACHSANTRIEB
IDENTIFIZIERUNG

3

0111⁽¹⁾

VERBINDUNG VON MOTOR- UND ANTRIEBSWELLE - ÜBERSETZUNGSVERHÄLTNIS IM 4. GANG
BEFESTIGUNG VON ANTRIEBS- UND HAUPTWELLE

AUSTAUSCHBARKEIT

- Die Motor- und die Antriebswelle der beiden Montagen sind getrennt nicht untereinander austauschbar.

Diese beiden Wellen der 2. Montage können eventuell in ein Wechselgetriebe 204, welches älter als obenstehende Änderung ist, montiert werden, unter der Bedingung, dass :

- sie mit einem Sprengring zusammengehalten werden,
- auf die Antriebswelle eine Federscheibe von 20,3 mm Innendurchmesser und ein Sprengring von 18,3 mm \emptyset montiert werden,
- das 4. Gangrad ausgetauscht wird und dafür ein Gangrad mit der Kennzeichnung "4AL" eingebaut wird.

- Die 4. Gangräder der beiden Montagen sind nicht untereinander austauschbar.

- Die Hauptwelle der 2. Montage kann anstelle der der 1. Montage und umgekehrt montiert werden, unter der Bedingung, dass ebenfalls die Federscheiben und die Sprengringe ausgetauscht werden.

PEUGEOT

6-71

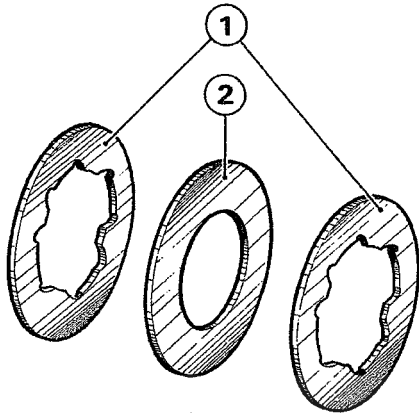
Ersetzt Seite 01 11 und 01 12, Baugruppe 3

Werkstattunterlagen 204 - Ref. 812 D

01 12⁽¹⁾**3**

WECHSELGETRIEBE BB1 / VORDERACHSANTRIEB IDENTIFIZIERUNG

DISTANZSCHEIBE DER ZÄHRÄDER FÜR 2. UND 3. GANG



1. Montage

- zwei Distanzscheiben und eine Ausgleichscheibe sind zwischen die ZÄhräder für 2. u. 3. Gang montiert.

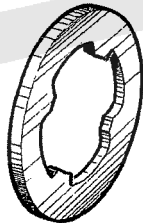
Bezeichnung	Stärke in mm	Teile-Nr.
1 - Distanzscheiben	1,175	2318.19
2 - Ausgleichscheibe	0,15	2318.15
»	0,20	2318.16
»	0,25	2318.17
»	0,50	2318.18

2. Montage

Ab Getriebeummer C 85 380 und Seriennummern :

204 Luxe	- 6 066 281
204 Grand Luxe	- 6 324 199
204 B (Break)	- 6 697 631
204 C (Cabriolet)	- 6 408 840
204 C (Coupé)	- 6 458 438
204 U4 (Lieferwagen)	- 6 500 930

- wird eine Distanzscheibe zwischen die ZÄhräder für 2. und 3. Gang montiert.



Stärke in mm	Teile-Nr.	Stärke in mm	Teile-Nr.
2,50	2318.22	3,00	2318.32
2,55	2318.23	3,05	2318.33
2,60	2318.24	3,10	2318.34
2,65	2318.25	3,15	2318.35
2,70	2318.26	3,20	2318.36
2,75	2318.27	3,25	2318.37
2,80	2318.28	3,30	2318.38
2,85	2318.29	3,35	2318.39
2,90	2318.30	3,40	2318.40
2,95	2318.31		

AUSTAUSCHBARKEIT

Die Distanzscheibe von 2,5 bis 3,4 mm Stärke kann anstelle der zwei Distanzscheiben und der Ausgleichscheibe der 1. Montage angebracht werden.

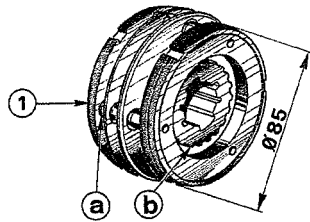
Infolgedessen müssen bei Reparaturarbeiten an Getrieben, die älter als diese Änderung sind, systematisch Distanzscheiben der 2. Montage eingebaut werden.

WECHSELGETRIEBE BB1 / VORDERACHSANTRIEB
IDENTIFIZIERUNG

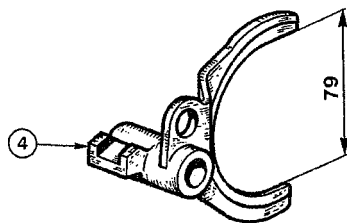
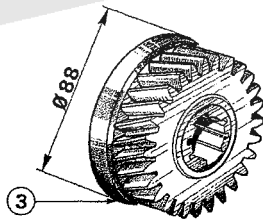
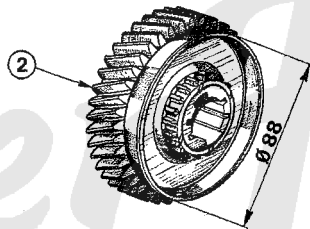
3

0113⁽¹⁾

SYNCHRONKÖRPER FÜR 1./2. GANG - ZAHNRÄDER FÜR 1. UND 2. GANG
SCHALTGABEL FÜR 1./2. GANG



a - 1 Strichmarkierung
b - 21 Zähne



1. Montage

Bis Seriennummern :

204 Luxe	- 6 066 525
204 Grand Luxe	- 6 334 611
204 B (Break)	- 6 702 646
204 C (Cabriolet)	- 6 409 650
204 C (Coupé)	- 6 459 994
204 U4 (Lieferwagen)	- 6 500 964

- Synchronkörper für 1./2. Gang von 85 mm \varnothing mit einer Schaltklaue mit 21 Zähnen.
- Zahnräder für 1. und 2. Gang mit einem Synchronkegel von 88 mm \varnothing und mit einer Schaltklaue mit 21 Zähnen.
- Schaltgabel für 1./2. Gang mit einer Öffnung von 79 mm.

Bezeichnung	Teile-Nr.
1 - Synchronkörper für 1./2. Gang	2323.15
2 - 1. Gangrad	2344.20
3 - 2. Gangrad	2337.17
4 - Schaltgabel für 1./2. Gang	2553.16

PEUGEOT

6-71

Ersetzt Seite 01 13, Baugruppe 3

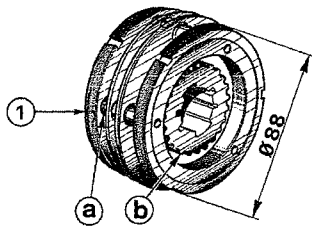
Werkstattunterlagen 204 - Ref. 812 D

01 14

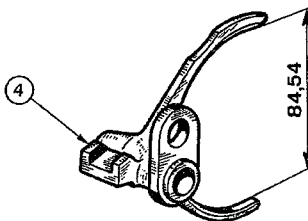
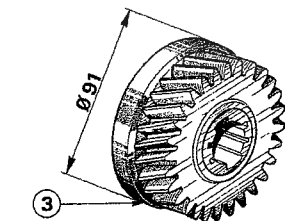
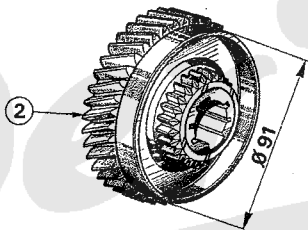
3

WECHSELGETRIEBE BB1 / VORDERACHSANTRIEB IDENTIFIZIERUNG

SYNCHRONKÖRPER FÜR 1./2. GANG - ZAHNRÄDER FÜR 1. UND 2. GANG
SCHALTGABEL FÜR 1./2. GANG



a - 2 Strichmarkierungen
b - 24 Zähne



2. Montage

Ab Getriebeummer D 09 768 und Seriennummern :

204 Luxe	- 6 066 526
204 Grand Luxe	- 6 334 612
204 B (Break)	- 6 702 647
204 C (Cabriolet)	- 6 409 651
204 C (Coupé)	- 6 459 995
204 U4 (Lieferwagen)	- 6 500 965

- Synchronkörper für 1./2. Gang von 88 mm Ø mit einer Schaltklaue mit 24 Zähnen.

- Zahnräder für 1. und 2. Gang mit einem Synchronkegel von 91 mm Ø und einer Schaltklaue mit 24 Zähnen.

- Schaltgabel für 1./2. Gang mit einer Öffnung von 84,54 mm.

Bezeichnung	Teile-Nr.
1 - Synchronkörper für 1./2. Gang	2323.23
2 - 1. Gangrad	2344.29
3 - 2. Gangrad	2337.21
4 - Schaltgabel für 1./2. Gang	2553.18

WECHSELGETRIEBE BB1/VORDERACHSANTRIEB**IDENTIFIZIERUNG**0115⁽¹⁾**SYNCHRONKÖRPER FÜR 1./2. GANG - ZAHNRÄDER FÜR 1. UND 2. GANG
SCHALTGABEL FÜR 1./2. GANG**

Aufgrund der Durchmesservergrößerung des Synchronkörpers für 1./2. Gang musste die Verzahnung des 1. Gangrads auf der Antriebswelle verschoben werden, um jeden Kontakt mit dem Synchronkegel des 1. Gangrads auf der Hauptwelle zu vermeiden.

Diese Änderung des 1. Gangrads auf der Antriebswelle wurde für Getriebe, die älter als Nr. C 80.383 sind und bei denen die Motor- und die Antriebswelle durch einen Sprengring anstelle der Spannhülse MECANINDUS (siehe Seite 01 10) verbunden sind, angewendet.

AUSTAUSCHBARKEIT

Der Synchronkörper für 1./2. Gang mit vergrößerterem Durchmesser kann eventuell in Getriebe 204, welche vor der Getriebe-Nr. D 09 768 und nach der Nr. C 80 383 gebaut wurden, montiert werden, unter der Bedingung, dass ebenfalls die Zahnräder für 1. und 2. Gang (Hauptwelle) sowie die Schaltgabel für 1./2. Gang gewechselt werden.

Bei Getrieben, die vor der Nr. C 80 383 gebaut wurden, müssen bei einem Einbau des Synchronkörpers für 1./2. Gang mit vergrößerterem Durchmesser, insbesondere die Zahnräder für 1., 2. und 4. Gang (Hauptwelle) die Motor- und Antriebswellen sowie die Schaltgabel für 1./2. Gang ausgetauscht werden.

Die Synchronkörper für 1./2. und 3./4. Gang der 2. Montage können nicht mehr untereinander ausgetauscht werden.

PEUGEOT

6-71

Ersetzt Seite -01 15, Baugruppe 3

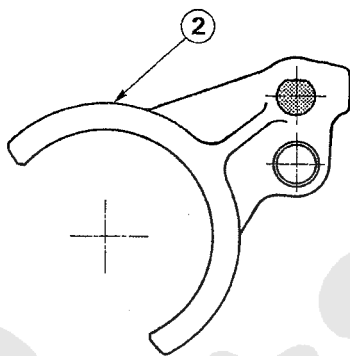
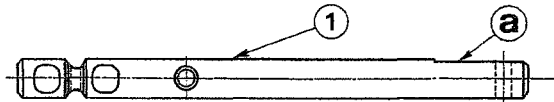
Werkstattunterlagen 204-304 Ref. 812D

0116

3

WECHSELGETRIEBE BB1/VORDERACHSANTRIEB
IDENTIFIZIERUNG

SCHALTGABELWELLE UND SCHALTGABEL FÜR 3./4. GANG



1. Montage

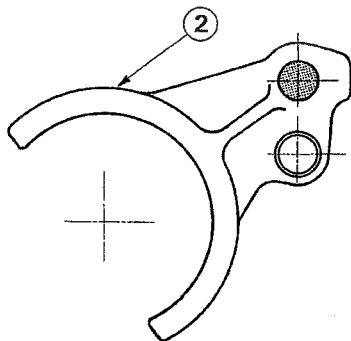
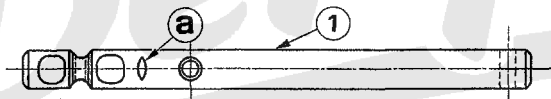
- Schaltgabelwelle für 3./4. Gang mit einer Flachkante a von 32 mm Länge.
- Schaltgabel für 3./4. Gang mit einer Flachkante in der Bohrung für die Schaltgabelwelle.

Bezeichnung

Teile-Nr.

1 - Schaltgabelwelle für 3./4. Gang 2547.08

2 - Schaltgabel für 3./4. Gang 2554.17



2. Montage

Ab Seriennummern :

204 Luxe	- 6 064 393
204 Grand Luxe	- 6 261 181
204 B (Break)	- 6 670 142
204 C (Cabriolet)	} 6 401 852
204 C (Coupé)	
204 U4 (Lieferwagen)	- 6 500 362

- Schaltgabelwelle für 3./4. Gang mit einer Positions-Kennmarke a.
- Schaltgabel für 3./4. Gang ohne Flachkante in der Bohrung für die Schaltgabelwelle.

Bezeichnung

Teile-Nr.

1 - Schaltgabelwelle für 3./4. Gang 2547.09

2 - Schaltgabel für 3./4. Gang 2554.19

AUSTAUSCHBARKEIT

Die Schaltgabelwellen und Schaltgabeln der beiden Montagen sind nicht getrennt untereinander austauschbar.

Nach Erschöpfung des Vorrates an Schaltgabeln für 3./4. Gang der 1.Montage liefert die DPD nur noch Schaltgabeln, Teile-Nr. 2554.19, welche in Wechselgetriebe der Fahrzeuge 204, die älter als vorgenannte Änderungen sind, eingebaut werden können, unter der Bedingung, dass ebenfalls eine Schaltgabelwelle, Teile-Nr. 2547.09 montiert wird.

WECHSELGETRIEBE/BB1 VORDERACHSANTRIEB

IDENTIFIZIERUNG



0117

TACHOMETERANTRIEB

Übersetzung 7 x 16	1. MONTAGE	
	Bezeichnung	Teile.-Nr.
	Tachometer-Antriebsschnecke	2364.18
	Tachometer-Antrieb	2639.34
	Antriebsritzel	2648.76
Übersetzung 8 x 18	2. MONTAGE	
	Ab Seriennummern :	
	204 Luxe	- 6 064 198
	204 Grand Luxe	- 6 247 895
	204 B (Break)	} Serienbeginn
	204 C (Cabriolet & Coupé)	
	204 U4 (Lieferwagen)	
	Bezeichnung	Teile.-Nr.
	Tachometer-Antriebsschnecke	2364.19
	Tachometer-Antrieb	2639.35
	Antriebsritzel	2648.77

AUSTAUSCHBARKEIT

Die Antriebsritzel mit 16 und 18 Zähnen sind nicht gegeneinander austauschbar. Die Antriebsschnecke mit achtgängigem Gewinde - Teile-Nr. 2364.19 - kann eventuell in die vor dieser Änderung hergestellten Fahrzeuge 204 eingebaut werden, unter der Bedingung, dass das Antriebsritzel ebenfalls ausgetauscht wird.

PEUGEOT

6-71

Werkstattunterlagen 204-304 - Ref. 812 D



3

**WECHSELGETRIEBE/BB1 VORDERACHSANTRIEB
IDENTIFIZIERUNG**

BEFESTIGUNG DES UNTEREN SCHALTHEBELS AN DER SCHALTSTANGE

- Der untere Hebel ist an der Schaltstange mit einer Bundmutter, welche mit einer Punktschweißung gesichert ist, befestigt.
- Die Schaltstange besitzt ein unteres Gewinde von 9 mm Länge.
- Die Sechskantschrauben der Gummigelenkscheibe sind 32,5 mm lang.

1. MONTAGE

Bezeichnung	Teile-Nr.
Sechskantmutter für unteren Hebel	2415.06
Schaltstangen-Unterteil	2414.14
Sechskantschrauben (Gummischeibe)	4043.02
Gummischeibe mit 4 Bolzen zusammengesetzt	4040.08

- Der untere Hebel ist an der Schaltstange mit einer NYLSTOP-Mutter befestigt.
- Die Schaltstange besitzt ein unteres Gewinde von 12 mm Länge.
- Die Sechskantschrauben der Gummigelenkscheibe sind 31,5 mm lang.

2. MONTAGE

Ab Seriennummern :

- 204 Luxe - 6 063 862
- 204 Grand Luxe - 6 236 278
- 204 B (Break) - 6 656 254
- 204 C (Cabriolet& Coupé) - 6 400 020
- 204 U4 (Lierferwagen) Serienbeginn

Bezeichnung	Teile-Nr.
Nylstop-Mutter für unteren Hebel	6939.05
Schaltstangen-Unterteil	2414.17
Sechskantschrauben (Gummischeibe) 1	4043.09
Gummischeibe mit 4 Bolzen zusammengesetzt	4040.09

AUSTAUSCHBARKEIT

Die NYLSTOP-Mutter, Teile-Nr. 6939.05, darf nicht in Fahrzeuge 204, welche vor obenstehender Änderung gebaut wurden, montiert werden.

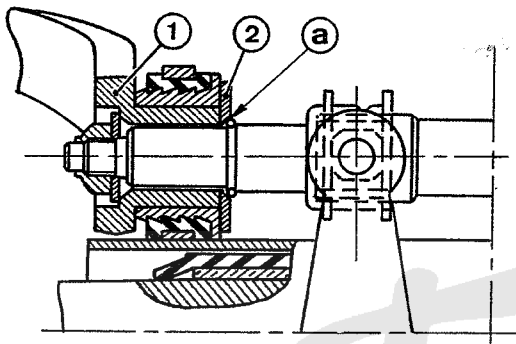
Die 32,5 mm langen Sechskantschrauben der Gummigelenkscheibe dürfen nicht in die mit einer NYLSTOP-Mutter ausgerüsteten Fahrzeuge 204 montiert werden : dagegen können die 31,5 mm langen Schrauben der 2. Montage in jeden 204 eingebaut werden.

Infolgedessen liefert die D.P.D. nur noch letztgenannte Schraubensorte.

WECHSELGETRIEBE/BB1 VORDERACHSANTRIEB
IDENTIFIZIERUNG

3 0119

ANSCHLAGRING DES UNTEREN SCHALTHEBELS AN DER SCHALTSTANGE
UNTERER SCHALTHEBEL AN DER SCHALTSTANGE



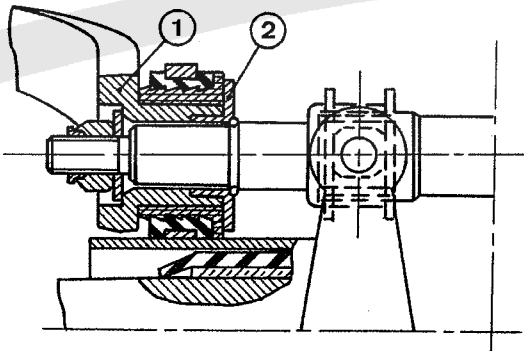
1. MONTAGE

- Anschlagsscheibe des unteren Schalthebels mit Schrägkante a.

WICHTIG

Die Anschlagsscheibe der 1. Montage **muss unbedingt** so montiert werden, dass die Schrägkante a gegen den Sprengring zu liegen kommt.

Bezeichnung	Teile-Nr.
1 - Hebel unten { L.L. R.L.	2416.09 2416.13
2 - Flachscheibe von 12,1 x 28 x 3 mit Schrägkante a	2415.04



2. MONTAGE

Ab Seriennummern :

- 204 Luxe - 6 064 808
- 204 Grand Luxe - 6 278 344
- 204 B (Break) - 6 678 971
- 204 C (Cabriolet) - 6 403 755
- 204 C (Coupé) - 6 452 125
- 204 U4 (Lieferwagen) - 6 500 635

- Anschlagring mit Ansatz
- Unterer Hebel mit einer Bohrung für den Ansatz des Anschlagrings.

Bezeichnung	Teile-Nr.
1 - Hebel unten { L.L. R.L.	2416.16 2416.17
2 - Anschlagring mit Ansatz	2415.10

AUSTAUSCHBARKEIT

Die Teile dieser beiden Montagen sind getrennt nicht untereinander austauschbar.

PEUGEOT

6-71

Werkstattunterlagen 204-304 Ref. 812 D

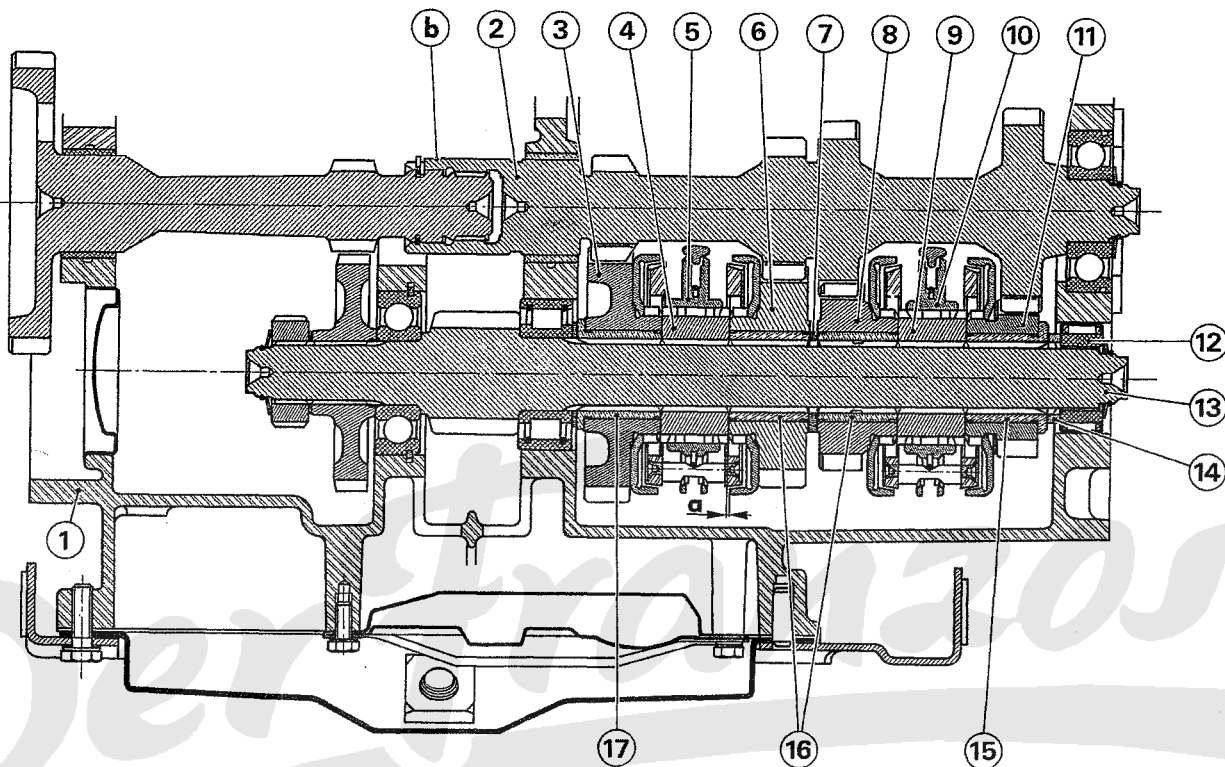
WECHSELGETRIEBE BB6/VORDERACHSANTRIEB

IDENTIFIZIERUNG

3

0121⁽¹⁾

BESONDERHEITEN DES WECHSELGETRIEBES BB6 IM VERHÄLTNIS ZUM WECHSELGETRIEBE BB1



- 1 - Wechseltriebegehäuse mit äußerer Ölleitung zur Schmierung der Antriebswellenlagerung
- 2 - Antriebswelle, einteilig
- 3 - Zahnrad für 1. Gang, 29,45 mm Breite anstatt 30,75
- 4 - Synchronnabe für 1./2. Gang, Breite 25,7 mm anstatt 24,5
- 5 - Synchronkörper für 1./2. Gang, Breite 36,5 mm anstatt 40,5
- 6 - Zahnrad für 2. Gang mit einem Überstand (a) der Schaltklaue im Verhältnis zum Synchronkegel von 1 mm und einer Schrägverzahnung von 18,5 mm Breite anstatt 16,5 mm
- 7 - Distanzscheibe mit 2 Innennuten von 2 bis 2,9 mm Stärke (19 Stärken für die Einstellung, jeweils mit 0,05 mm Unterschied)
- 8 - Zahnrad für 3. Gang, umfassend einen Synchronkegel $\varnothing 91$ mm anstatt 88 und eine Schaltklaue mit 24 Zähnen anstatt 21
- 9 - Synchronnabe für 3./4. Gang, umfassend eine Schaltmuffe mit 24 anstatt 21 Zähnen, identisch mit derjenigen für 1./2. Gang.

- 10 - Synchronkörper für 3./4. Gang. Mit Schaltmuffe, mit 24 anstatt 21 Zähnen und Synchronringen von $\varnothing 88$ mm anstatt 85 mm, identisch mit denjenigen für 1./2. Gang.
- 11 - Zahnrad für 4. Gang, umfassend einen Synchronkegel $\varnothing 91$ mm anstatt 88, eine Schaltklaue mit 24 anstatt 21 Zähnen
- 12 - Nadellager 25 x 43 x 16 anstatt Rollenlager 25 x 52 x 16
- 13 - Hauptwelle mit 4 Nuten auf der rechten Seite anstatt 6
- 14 - Distanzscheibe mit 2 Innennuten (5 Stärken für Einstellung : 3,20 - 3,60 - 4,00 - 4,40 - 4,80mm)
- 15 - Lagerbüchse des Zahnrades für den 4. Gang, Breite 32,70 anstatt 34,00mm und mit 2 anstatt 4 Innennuten
- 16 - Lagerbüchsen der Zahnräder für den 2. und 3. Gang, mit 2 anstatt 4 Innennuten
- 17 - Lagerbüchse des Zahnrades für den 1. Gang identisch mit derjenigen des Zahnrades für den 4. Gang.

PEUGEOT

6-71

Ersetzt Seite 01 21 und 01 22, Baugruppe 3

Werkstattunterlagen 204-304 Ref. 812D

0122⁽¹⁾

3

WECHSELGETRIEBE BB6/VORDERACHSANTRIEB

IDENTIFIZIERUNG

BESONDERHEITEN DES WECHSELGETRIEBES BB6 IM VERHÄLTNIS ZUM WECHSELGETRIEBE BB1 (Fortsetzung)

- Schieberad mit breiter Verzahnung, 17,5 mm anstatt 15 mm
- Welle des Schieberades für den RW-Gang mit einer Bohrung zur Aufnahme einer Spannhülse "Mecanindus" von 6 mm \varnothing , die sich 10 mm vom linken Ende anstatt 9 mm vom rechten Ende der Welle befindet.
- Schaltgabelwelle für den RW-Gang mit 2 Bohrungen von \varnothing 6 mm und 8,2 mm am äusseren rechten Ende der Welle anstatt einer Bohrung von \varnothing 6 mm.
- Schaltmitnehmer für Rückwärtsgang mit einer Lagerung für die Druckfeder und Kugel der Bremsvorrichtung der Antriebswelle.
- Schaltgabel für Rückwärtsgang aus Temperguss anstatt aus Schmiedestahl.
- Schaltgabelwelle für 1./2. Gang mit einer Bohrung zur Aufnahme einer Spannhülse "Mecanindus" \varnothing 6 mm, die sich 60,2 mm anstatt 55,2 mm vom linken Ende der Welle befindet und Lagerungen für die Kugeln, deren Rände sich berühren anstatt einen Abstand von 2 mm zu haben.
- Schaltgabel für 1./2. Gang aus Temperguss anstatt aus Schmiedestahl.
- Schaltgabelwelle für 3./4. Gang, die in Höhe der Sperrnadel :
 - über eine Abflachung an der oberen Seite,
 - sowie eine Bohrung für die Sperrnadel an der unteren Seite verfügt.
- Schaltmitnehmer für 3./4. Gang mit einer Abschrägung für die Bremsvorrichtung der Antriebswelle.
- Schaltgabel für 3./4. Gang aus Temperguss, innen gerippt, mit einer Maulweite von 84,54 mm anstatt einer ringförmigen Schaltgabel aus Schmiedestahl mit 79 mm Maulweite.
- Sperrdruckfedern mit einer unbelasteten Höhe von 29,5 mm anstatt 31 mm und 23 mm Höhe unter 6 kg Belastung anstatt 4,750 sowie einem Drahtdurchmesser von 1,2 mm anstatt 1,3 mm.
- Getriebegehäusedeckel mit veränderter Form und einer durch 2 Nieten befestigten Druckplatte für die Sperrdruckfedern.

Durch die Montage des Wechselgetriebes BB6 wurde die Änderung nachstehender Teile erforderlich :

- Kupplungsgehäuse ohne Wölbung zum Abdecken der Schmierleitung der Antriebswellenlagerung am Getriebe BB1
- Regulierstange für Gangschalthebel mit veränderter Länge :
 - Linkslenkung : 314 ± 1 mm anstatt $302,5 \pm 1$ mm
 - Rechtslenkung : 172 ± 1 mm anstatt 186 ± 1 mm
- Rechtslenkung : Regulierstange für Gangwählhebel mit gleicher Länge jedoch 62 mm hoch anstatt 67 mm.

AUSTAUSCHBARKEIT

- Das neue Kupplungsgehäuse, Teile-Nr. 2102.65, darf nicht mit dem Getriebe BB1 montiert werden.
- Das Getriebe BB6 kann eventuell im Austausch mit den Getriebe BB1 in 204 mit Motoraufhängung durch 4 Befestigungspunkte montiert werden, unter der Bedingung, dass
 - die Regulierstange für den Gangschalthebel am 204 mit Links- und Rechtslenkung
 - und die Regulierstange für den Gangwählhebel am 204 mit Rechtslenkung ausgetauscht wird.
- Mit Ausnahme der Motorwelle, des Schieberades für den RW-Gang, des Zahnrades für den Rückwärtsgang, der 2 Kugellager von 25 x 62 x 17, des Rollenlagers von 28 x 58 x 20, der Tacho-Schnecke mit ihrem Aussenantrieb, der Federscheiben und der Sicherungsringe, sind die Teile des Wechselgetriebes BB6 mit denen des Getriebes BB1 austauschbar.

**WECHSELGETRIEBE BB6/VORDERACHSANTRIEB
IDENTIFIZIERUNG**

3

0123

BESONDERHEITEN DES WECHSELGETRIEBES BB6, MONTIERT IN 204 DIESEL

MOTORZAHNRAD/ANTRIEBSZAHNRAD

Antriebszahnrad mit Antriebswelle aus einem Stück mit Vorrichtung zur Spielnachstellung, identisch mit dem der Wechselgetriebe BB1, montiert in 204 Diesel.

ANMERKUNG

Einige Wechselgetriebe BB6 Diesel wurden in Vorserie mit einem Motor- und Antriebszahnrad mit "vermindertem Zahnflankenspiel" anstatt Vorrichtung zur Spielnachstellung versehen.

ANTRIEBSWELLE

Einteilige Antriebswelle mit "vermindertem Zahnflankenspiel", identifizierbar durch die Ringnut (b) (siehe Querschnitt des Wechselgetriebes BB6, Seite 01 21 (1)).

LAGERRING DER ANTRIEBSWELLE

Seit Seriennummer 6 639 705 für 204 BD wurde ein Lagerring von 24 x 6 x 6,25 mm (Teile-Nr.2311.11) zwischen Antriebswelle und Motorwelle der Wechselgetriebe BB6 Diesel zwischengelegt.

ANMERKUNG

Dieser Lagerring wurde in Vorserie in einige Wechselgetriebe BB1 und BB6 eingebaut.

PEUGEOT

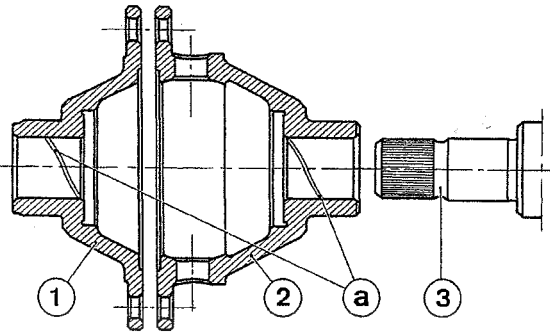
WECHSELGETRIEBE/ VORDERACHSANTRIEB IDENTIFIZIERUNG		3	0125
TACHOMETERANTRIEB			
- Übersetzung 7 × 16	1. MONTAGE		
	Bezeichnung	Teile-Nr.	
	Tachometer-Antriebsschnecke	2364.18	
	Tachometer-Antrieb	2639.34	
	Antriebsritzel	2648.76	
- Übersetzung 8 × 18	2. MONTAGE		
	Ab Seriennummern :		
	204 Luxe	- 6 064 198	
	204 Grand Luxe	- 6 247 895	
	204 B (Break)	} der Serienbeginn	
	204 C (Cabr. & Coupé)		
	204 U4 (Lieferwagen)		
	Bezeichnung	Teile-Nr.	
	Tachometer-Antriebsschnecke	2364.19	
	Tachometer-Antrieb	2639.35	
	Antriebsritzel	2648.77	
AUSTAUSCHBARKEIT			
<p>Die Antriebsritzel mit 16 und 18 Zähnen sind nicht gegeneinander austauschbar. Die Antriebschnecke mit achtgängigem Gewinde - Teile-Nr. 2364.19 - kann eventuell in die vor dieser Änderung hergestellten Fahrzeuge 204 eingebaut werden unter der Bedingung, dass das Antriebsritzel ebenfalls ausgetauscht wird.</p>			

PEUGEOT

WECHSELGETRIEBE/ VORDERACHSANTRIEB
IDENTIFIZIERUNG

3 0131

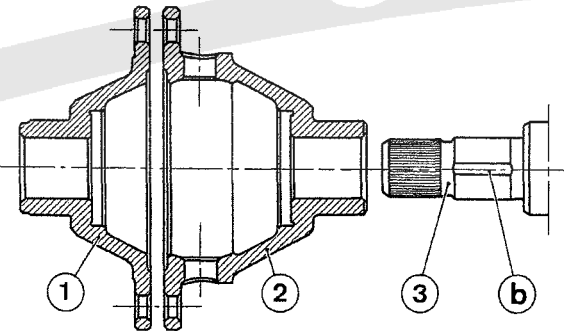
AUSGLEICHGEHÄUSE UND TRAGSCHALE



1. MONTAGE

- Ausgleichgehäuse und Tragschale mit Schmier-
nute a.

Bezeichnung	Teile-Nr.	
1 - Tragschale	3118.28	
2 - Ausgleichgehäuse	3118.27	
3 - Gelenkwelle	Austausch	3274.09
	neu	3274.08



2. MONTAGE

Ab Seriennummern :

204 Luxe	- 6 065 801
204 Grand Luxe	- 6 312 819
204 C (Cabriolet)	- 6 407 771
204 C (Coupé)	- 6 456 977
204 B (Break)	- 6 692 782
204 U4 (Lieferwagen)	- 6 500 902

- Ausgleichgehäuse und Tragschale ohne
Schmiernute.
- Gelenkwelle mit einer Schmier-Flachkante b
auf dem tulpenförmigen Gehäuseteil des Drei-
kugelgelenks.

Bezeichnung	Teile-Nr.	
1 - Tragschale	*	
2 - Ausgleichgehäuse	*	
3 - Gelenkwelle	Austausch	3274.34
	neu	3274.25

* Wird von der D.P.D. nicht geliefert.

AUSTAUSCHBARKEIT

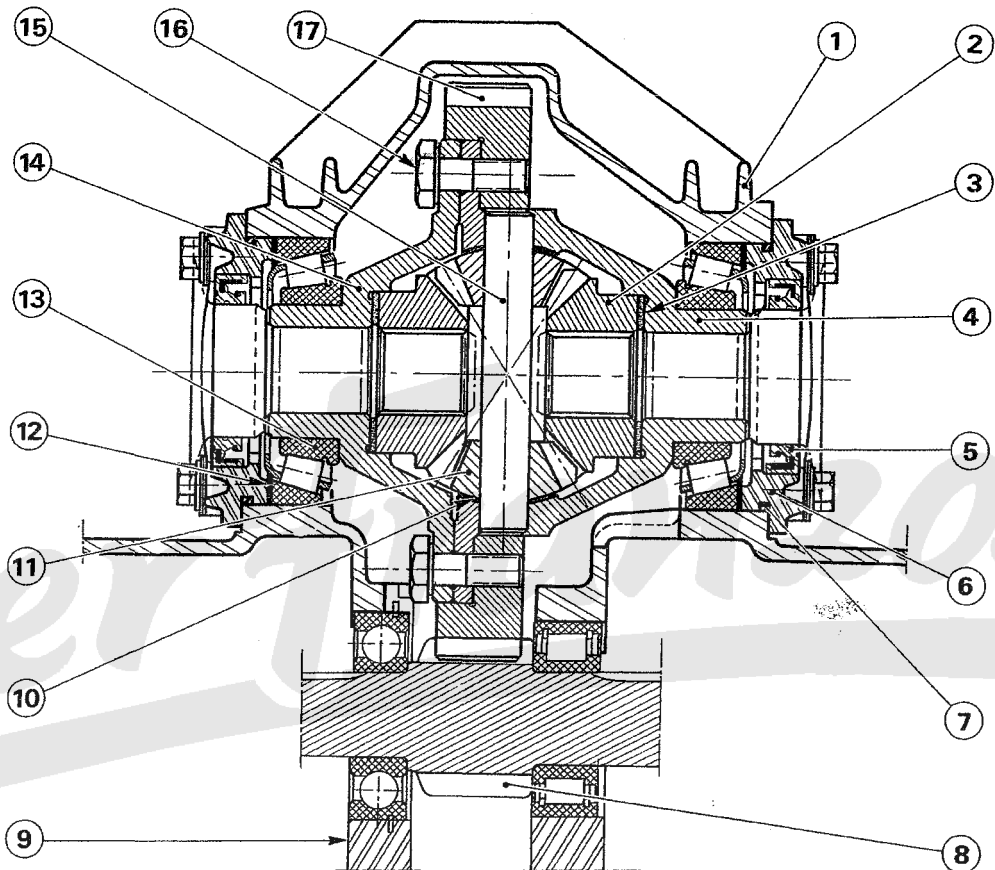
Das Ausgleichgehäuse und die Tragschale der 2. Montage (ohne Schmiernute) dürfen nicht mit Gelenkwelle ohne Schmierkante montiert werden. Im Gegensatz dazu kann eine Gelenkwelle mit Schmierkante b in Fahrzeuge 204, die älter als diese Änderung sind, montiert werden..

Infolgedessen liefert die D.P.D. nur noch Gelenkwellen mit der Schmierkante b auf dem tulpenförmigen Gehäuseteil des Dreikugelgelenks (ausser bei den Austausch-Gelenkwellen, Teile-Nr. 3274.09, ohne Schmierkante) und keine Ausgleichgehäuse und Tragschale der 2. Montage.

PEUGEOT

WECHSELGETRIEBE/VORDERACHSANTRIEB
IDENTIFIZIERUNG UND TECHNISCHE DATEN

3 0151



- | | | |
|-----------------------------|--|------------------------|
| 1 - Achsantrieb-Gehäuse | 7 - Gummidichtring am Ausgleichgehäusedeckel | 13 - Kegelrollenlager |
| 2 - Achskegelrad | 8 - Antriebsritzel | 14 - Tragschale |
| 3 - Anlaufscheibe "Celoron" | 9 - Wechselgetriebegehäuse | 15 - Ausgleichradachse |
| 4 - Ausgleichgehäuse | 10 - Anlaufscheiben für Ausgleichkegelräder | 16 - Sechskantschraube |
| 5 - Dichtung | 11 - Ausgleichkegelrad | 17 - Zahnkranz |
| 6 - Ausgleichgehäusedeckel | 12 - Ausgleichscheiben (linke Seite aussch.) | |

PEUGEOT

6-71

Werkstattunterlagen 204-304 - Ref. 812D

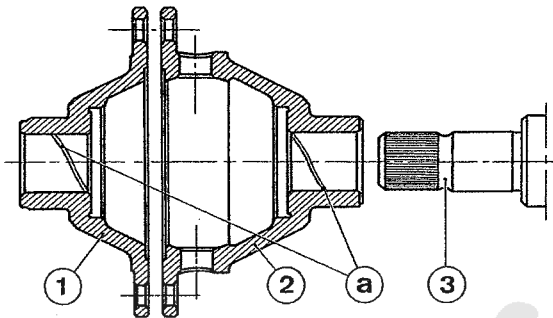
0152

3

WECHSELGETRIEBE/VORDERACHSANTRIEB

IDENTIFIZIERUNG

AUSGLEICHGEHÄUSE UND TRAGSCHALE



1. MONTAGE

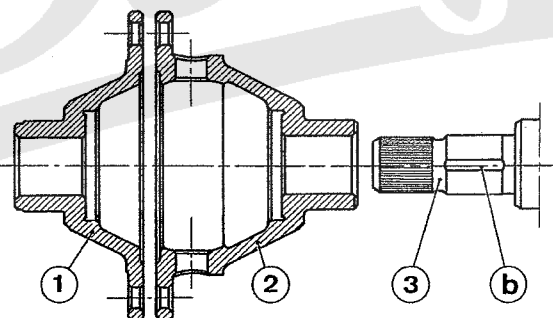
- Ausgleichgehäuse und Tragschale mit Schmier-
nut (a)

Bezeichnung

Teile-Nr.

1 - Tragschale	3118.28
2 - Ausgleichgehäuse	3118.27
3 - Gelenkwelle	*3274.08

*wird nicht von der D.P.D. geliefert



2. MONTAGE

Ab Seriennummer :

204 Luxe	- 6 065 801
204 Grand Luxe	- 6 312 819
204 C (Cabriolet)	- 6 407 771
204 C (Coupé)	- 6 456 977
204 B (Break)	- 6 692 782
204 U4 (Lieferwagen)	- 6 500 902

- Ausgleichgehäuse und Tragschale ohne Schmier-
nut
- Gelenkwelle mit Abflachung zur Schmierung (b)

Bezeichnung

Teile-Nr.

1 - Tragschale	3274.25
2 - Ausgleichgehäuse	
3 - Gelenkwelle	

*wird nicht von der D.P.D. geliefert

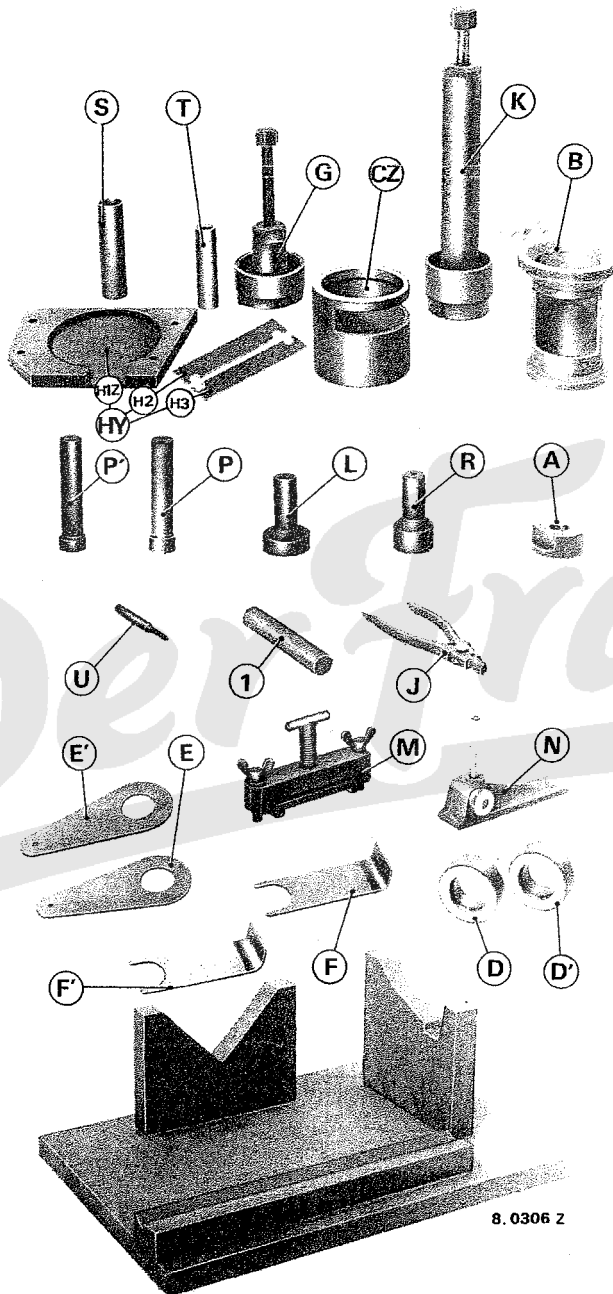
AUSTAUSCHBARKEIT

Ausgleichgehäuse und Tragschale der 2.Montage (ohne Schmiernut) dürfen nicht mit Gelenkwellen ohne Abflachung montiert werden. Eine Gelenkwelle 8 mit Abflachung (b) kann in vor dieser Änderung hergestellte 204 eingebaut werden.

Die D.P.D. liefert folglich nur noch Gelenkwellen mit Abflachung (b), Teile-Nr. 3274.25, und liefert weder Ausgleichgehäuse noch Tragschalen der 2.Montage.

WECHSELGETRIEBE BB1 / VORDERACHSANTRIEB
ZERLEGEN UND ZUSAMMENBAU

3 0301⁽³⁾



ZU VERWENDENDEN WERKZEUG

8.0305 W Werkzeugkasten für Wechselgetriebe mit

- A - Werkzeug für die Hauptwelle
- B - Einstellehre für den Synchronkörper für 1./2. Gang
- CZ - Einstellehre für den Synchronkörper für 3./4. Gang
- D - Einstellehre für die Federscheiben-Spannung auf der Hauptwelle am Lager, 1. Montage.
- D' - Einstellehre für die Federscheiben-Spannung auf der Hauptwelle am Lager, 2. Montage.
- E - Einstellehre für die Federscheiben-Spannung auf der Hauptwelle an der Tachoschnecke. 1. Montage
- E' - Einstellehre für die Federscheiben-Spannung auf der Hauptwelle an der Tachoschnecke, 2. Montage
- F - Einstellgabel für die Federscheiben-Spannung, 1. Montage
- F' - Einstellgabel für die Federscheiben-Spannung, 2. Montage
- G - Abzieher für Antriebs- und Hauptwellenlager
- HY - Werkzeug für die Montage und die Demontage der Lager, bestehend aus :
H1Z - Platte
H2 und H3 Distanzscheiben bei Verwendung für Wechselgetriebe mit Eingangszahnrad mit Spielnachstellung (Diesel).
- J - Zange für Sprengring und Tachooantrieb
- K - Werkzeug für das Abziehen und die Montage des Rollenlagers der Hauptwelle
- L - Aufpreszdorn für Blechdeckel
- M - Spannflansch für Ausgleichgetriebelager
- N - Einstellehre
- P - Dorn für die Montage der Sprengringe, 1. Montage
- P' - Dorn für die Montage der Sprengringe, 2. Montage
- R - Dorn für die Montage des Rollenlagers der Hauptwelle
- S - Unterlegrohr für die Hauptwelle
- T - Distanzrohr
- U - Splintauszieher

ANMERKUNG - Um die Werkzeuge D, E, F, und P von den Werkzeugen D', E', F' und P' unterscheiden zu können, sind letztgenannte "gelb" bi-chromatisiert.

8.0306 Z Montagebock für das Wechselgetriebe.

8.0312 F Druckstück
1 - Bronzedorn Ø 20 mm

PEUGEOT

6-71

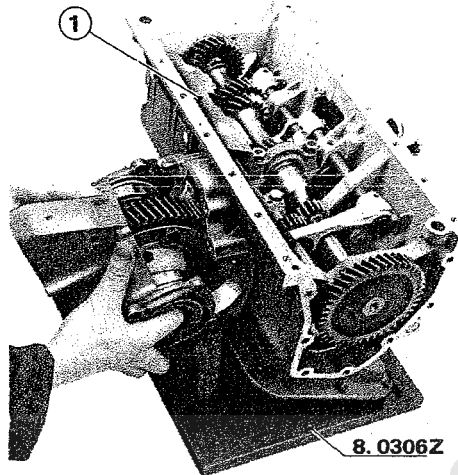
Ersetzt Seite 03 01 (2) und 03 02 (1) - Baugruppe 3

Werkstattunterlagen 204 - Ref. 812 D

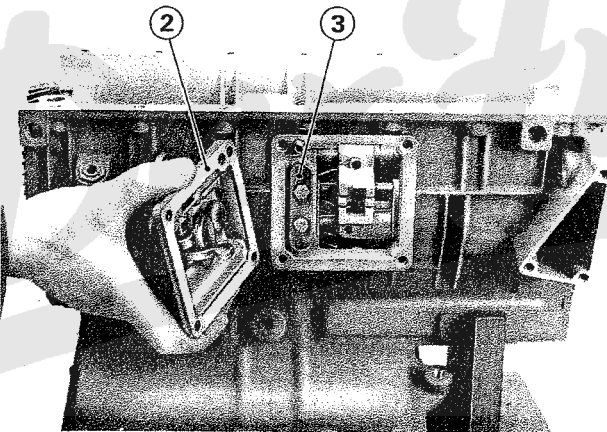
0302⁽²⁾

3

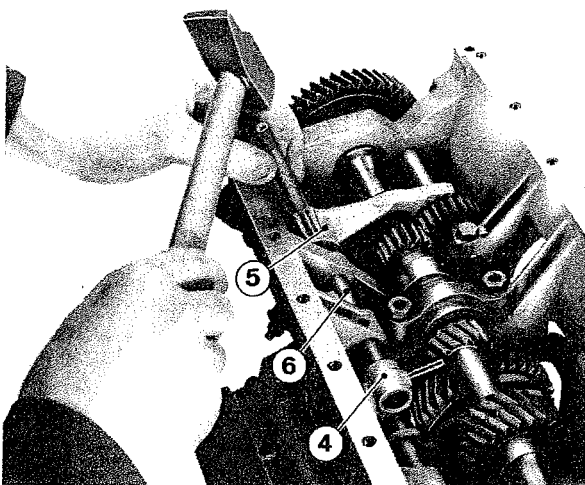
WECHSELGETRIEBE BB1 / VORDERACHSANTRIEB ZERLEGEN



- Die Ölwanne abbauen.
- Das Ölpumpensieb ausbauen.
- Das Wechselgetriebe auf den Sockel 8.0306 Z stellen.
- Die Befestigungsschrauben von :
 - rechtem und linkem Achsantriebsdeckel
 - Achsantriebsgehäuse lösen und entfernen.
- Den kompletten Vorderachsantrieb ausbauen.
- Das Olabweisblech 1 aus den damit versehenen Wechselgetrieben ausbauen.



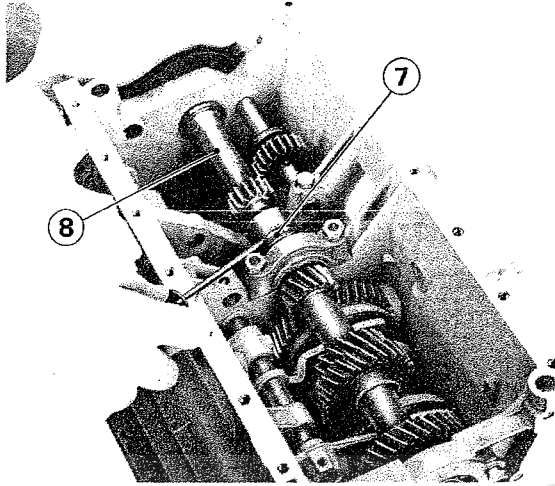
- Den Schaltdeckel 2 abnehmen.
- Den Gangsperrdeckel 3 abnehmen.
- Die drei Druckfedern und die drei Sperrkugeln herausnehmen.



- Die Spannhülsen "MECANINDUS" der Schaltwellenführungsbüchse 4 und der Schaltgabel für Rückwärtsgang 5 herausschieben.
- Die Schaltgabelwelle 6 für Rückwärtsgang nach rechts herausnehmen.

WECHSELGETRIEBE BB1 / VORDERACHSANTRIEB
ZERLEGEN

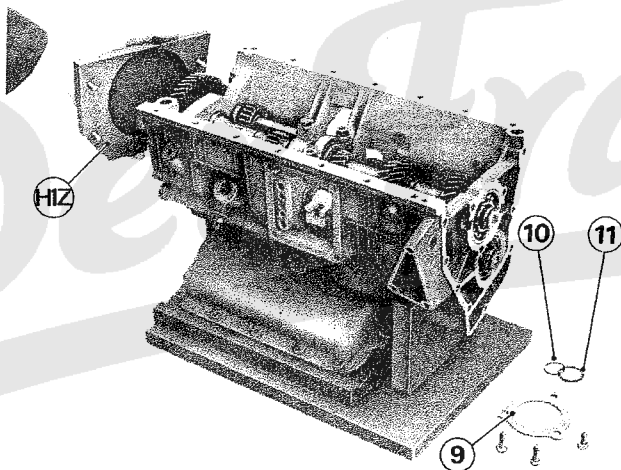
3 03 03 ⁽³⁾



BEI GETRIEBEN MIT EINGANGS- UND ANTRIEBSWELLEN DER 1. MONTAGE

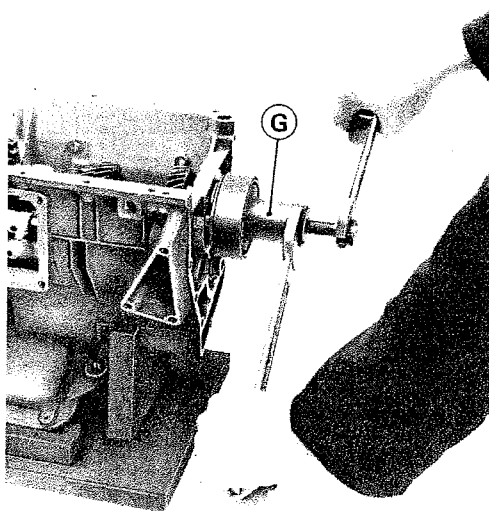
(Identifizierung siehe Seite 01 07)

- Die Spannfeder 7 vom Spannstift, der die Eingangswelle mit der Antriebswelle verbindet, nach links mit einem Schraubenzieher schieben wobei die Eingangswelle 8 gleichzeitig gedreht wird.
- Die Spannhülse geneigt aus der Welle herausschieben, um zu vermeiden, dass sie mit dem Vorderachsanzugsritzel in Berührung kommt.



- Die Haltescheibe 9 vom Antriebswellenlager abbauen.
- Den Sprengring 10 und die Federscheibe 11 abnehmen.
- Mit einem Holzhammer auf die Eingangswelle schlagen, um das Antriebswellenlager von der Antriebswelle frei zu bekommen (um dadurch das Abziehen zu erleichtern).
- Die Montageplatte H1Z anbringen, wobei unbedingt die Befestigungsschrauben des Schaltdeckels benutzt werden müssen.
- Die 4 Schrauben mit 1 mkg anziehen.

PEUGEOT



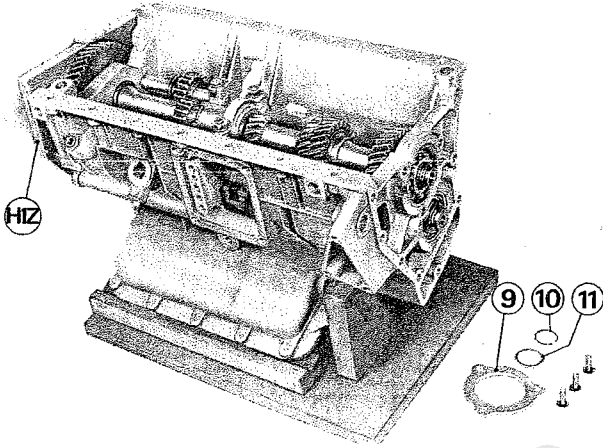
WICHTIG

- Sich dessen vergewissern, dass am Ende der Welle kein Grat ist, besonders um die Ringnute für den Sprengring.
- Wenn nötig mit einem Stein entgraten.
- Das Antriebswellenlager mit Hilfe des Abziehers G ausziehen.
- Abnehmen :
 - die Montageplatte H1Z
 - die Eingangswelle 8 durch Ziehen am Antriebsritzel
 - den Lagerdeckel
 - die Antriebswelle.

0304⁽²⁾

3

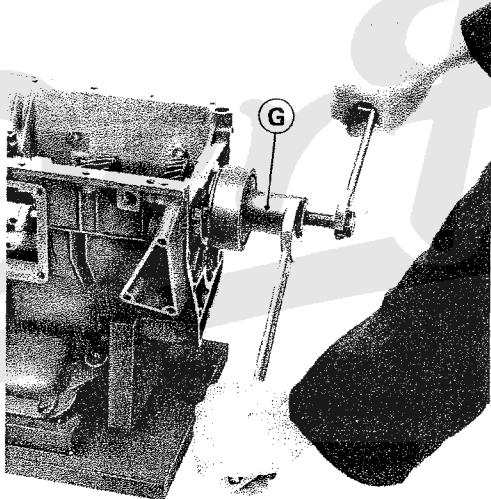
WECHSELGETRIEBE BB1/ VORDERACHSANTRIEB ZERLEGEN



BEI GETRIEBEN MIT EINGANGS- UND ANTRIEBSWELLEN DER 2. MONTAGE (Identifizierung siehe Seite 01 08)

- Die Haltescheibe 9 vom Antriebswellenlager abbauen.
- Den Sprengring 10 und die Federscheibe 11 abnehmen.
- Mit einem Holzhammer auf die Eingangswelle schlagen, um das Antriebswellenlager von der Antriebswelle frei zu bekommen (und dadurch das Abziehen zu erleichtern).
- Die Montageplatte H1Z* anbringen, wobei unbedingt die Befestigungsschrauben des Schaltdeckels benutzt werden müssen.
- Die 4 Schrauben mit 1 mkg anziehen.

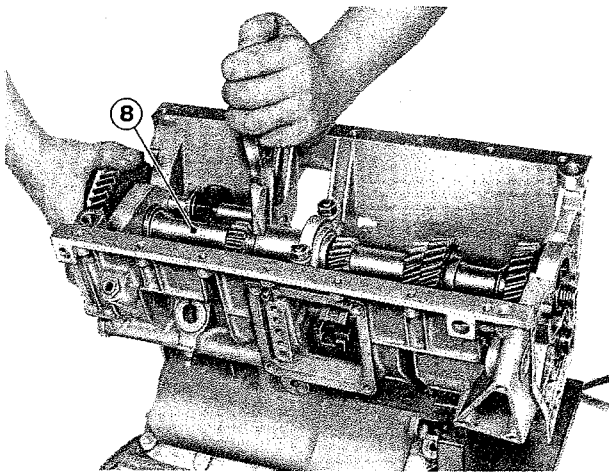
* Bei Verwendung für Wechselgetriebe mit Eingangszahnrad mit Spielnachstellung (Diesel) die Distanzscheiben H2 und H3 zwischen Getriebegehäuse und Platte H1Z einfügen.



- Das Antriebswellenlager mit dem Abzieher G* ausziehen.
- Die Montageplatte H1Z abnehmen.

* WICHTIG

- Beim Abziehen des Antriebswellenlagers muss der Sprengring auf den Eingangs- und Antriebswellen bleiben. Sonst verschiebt sich die Antriebswelle derart, dass die Vorgelegerräder für 2. und 4. Gang auf den Synchronkegeln stossen und diesen möglicherweise zerstören.



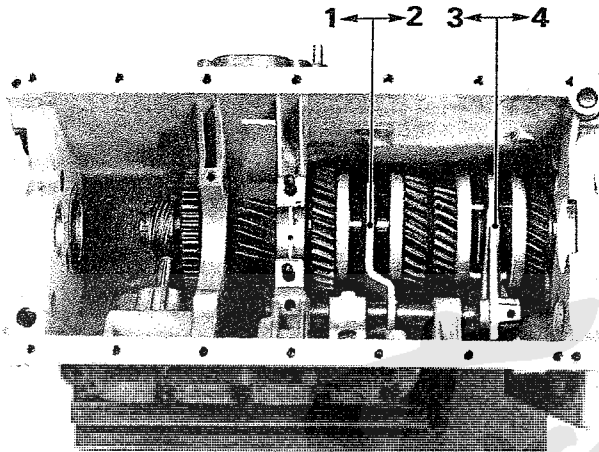
- Den Sprengring mit Hilfe einer Zange zusammendrücken und die Eingangswelle 8 durch Ziehen am Antriebsritzel ausbauen.

- Abnehmen :
 - den Lagerdeckel
 - die Antriebswelle.

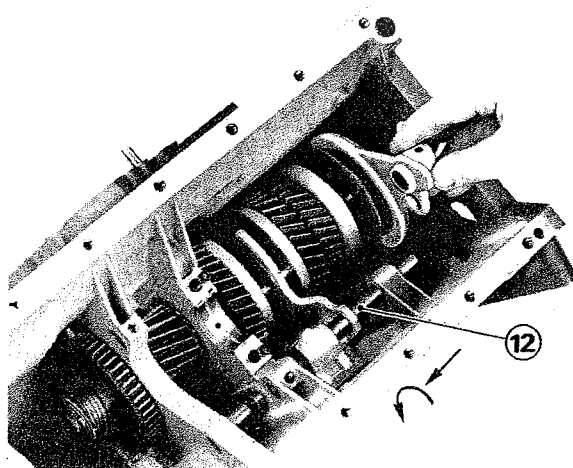
WECHSELGETRIEBE BBI VORDERACHSANTRIEB

ZERLEGEN

3 03 05⁽³⁾



- Die Feststellschraube entsichern und sie aus der Welle des Vorgelegerads für R.W. - Gang nehmen.
- Die Vorgelegewelle und das Vorgelegerad für R.W. - Gang ausbauen.
- Den 2. Gang einlegen.
- Die Spannhülse "MECANINDUS" mit dem Splintauszieher aus der Schaltgabel für 1./2. Gang pressen (durch die Schaltöffnung).
- Die Schaltschiene für 1./2. Gang nach rechts herausnehmen, wobei die Schaltgabel für 3./4. Gang in Leerlaufstellung ist.



- Die Spannhülsen "MECANINDUS" aus der Schaltgabel für 3./4. Gang und deren Führungsbüchse entfernen.
- Zum Lösen der Schaltgabel für 3./4. Gang die Schaltgabelwelle 12 für 3./4. Gang nach links gegen das Gehäuse schieben.
- Die Schaltgabelwelle 12 um eine viertel Umdrehung drehen, um das Herausfallen der Sperrnadel zu verhindern.
- Die Schaltgabel für 3./4. Gang ausbauen.
- Die Schaltgabelwelle für 3./4. Gang nach rechts herausnehmen.
- Abnehmen :
 - die Führungsbüchse für 3./4. Gang
 - die Schaltgabel für 1./2. Gang.

PEUGEOT

6-71

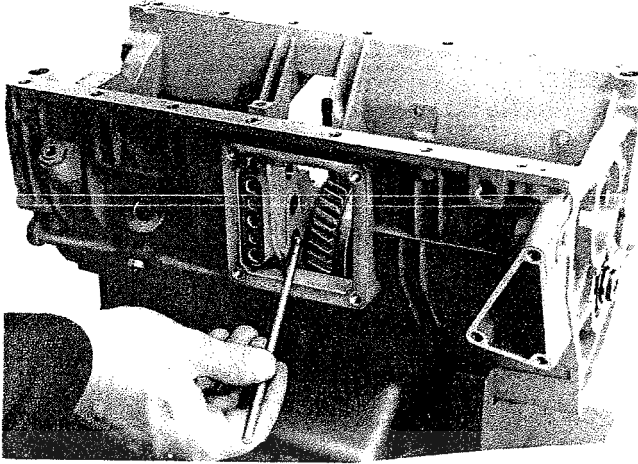
Ersetzt Seite 0305 (2) und 03 06 (1), Baugruppe 3

Werkstattunterlagen 204 - Ref. 812 D

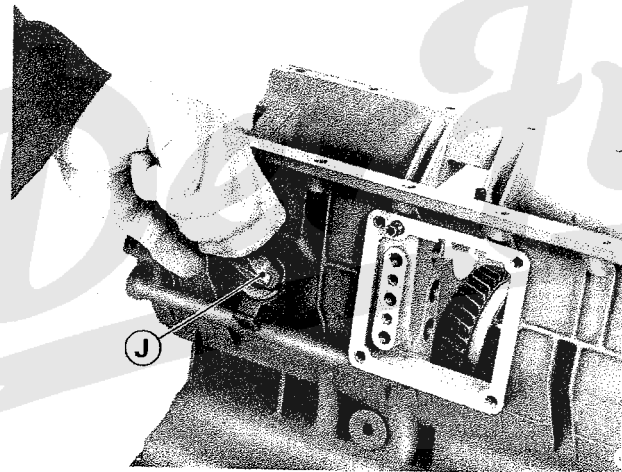
03 06⁽³⁾

3

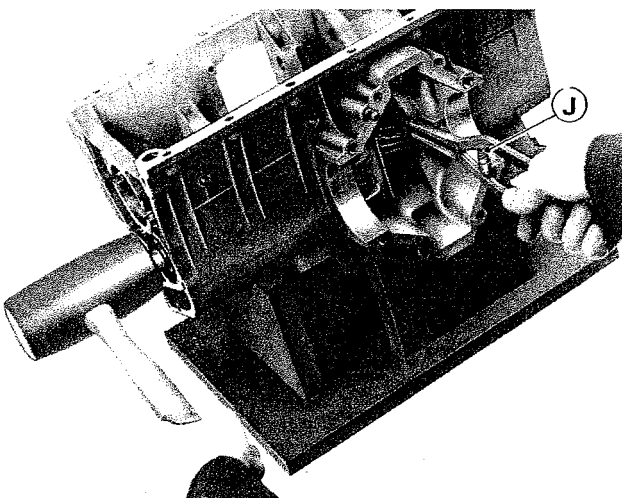
WECHSELGETRIEBE BB1 / VORDERACHSANTRIEB ZERLEGEN



- Die zwei Sperrfinger herausnehmen.



- Die Befestigungsschraube aus der Tachobüchse herausnehmen.
- Die Tachobüchse durch eine halbe Umdrehung nach rechts mit der Zange 8.0305 J herausnehmen.
- Den Sprengring und die Federscheibe von beiden Enden der Hauptwelle abziehen.
- Die Tachoschnecke und das Rückwärtsgangrad ausbauen.

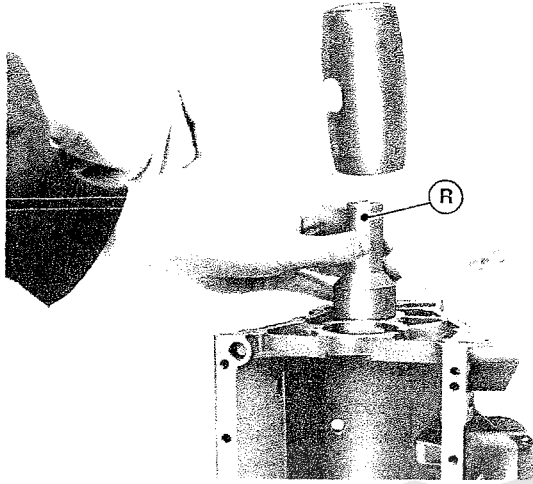


- Den Sprengring des Hauptwellenkugellagers mit der Zange J auseinanderbiegen.
- Dann mit einem Holzhammer und zugleich mit einem Dorn aus Bronze mit 20 Ø die Welle nach links heraustreiben (der Blechdeckel wird durch die Druckkraft der Welle herausgedrückt).
- Die Zahnräder, Lagerbüchsen, Synchronnaben und -körper für 1., 2., 3. und 4. Gang herausnehmen.
- Die Ausgleichscheiben und die Einstellscheiben beiseite legen.

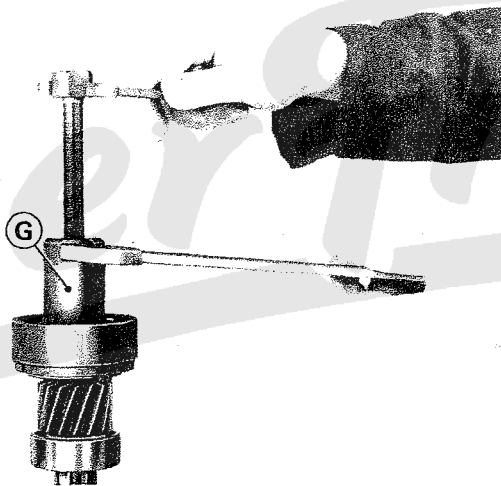
ANMERKUNG - Die Synchronnaben nicht von ihren Schaltmuffen trennen : sie entsprechend ihrer Einbaulage im Getriebe kennzeichnen (übereinanderstehende Strichmarkierungen).

WECHSELGETRIEBE BB1/ VORDERACHSANTRIEB
ZERLEGEN

3 03 07⁽³⁾

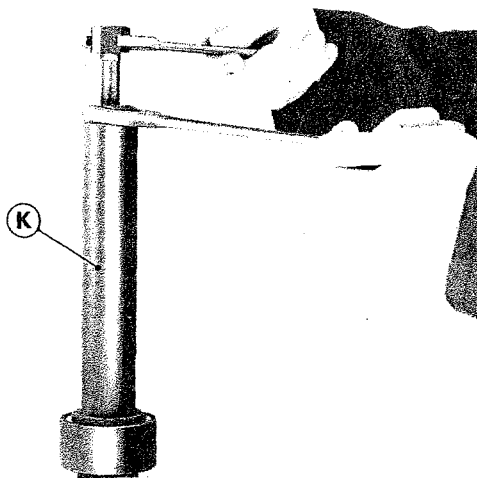


- Das Rollenlager an der Steuerungsseite der Hauptwelle mit dem Dorn R herauspressen.



WICHTIG

- Bei Hauptwellen der 1. Montage darauf achten, dass am Wellenende kein Grat ist, besonders in der Ringnute für den Sprengring.
- Nötigenfalls sorgfältig mit einem Stein entgraten.
- Das Hauptwellenkugellager mit dem Abzieher G ausziehen.



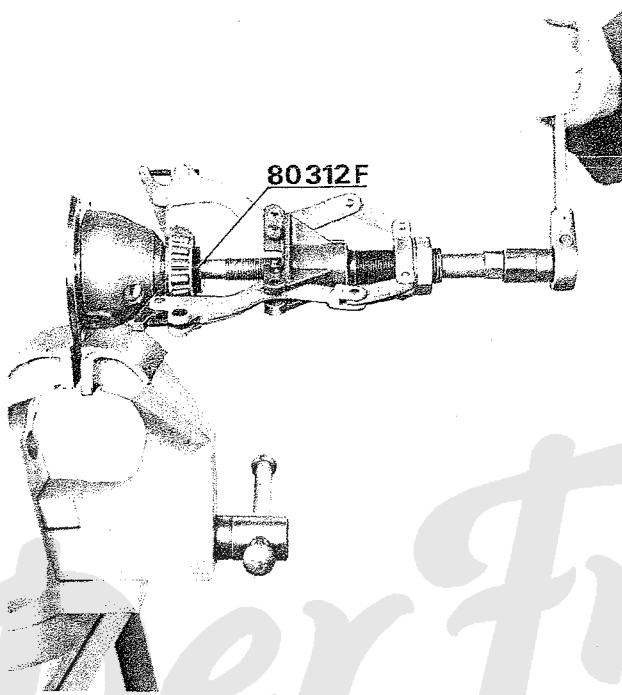
- Das Hauptwellenrollenlager mit dem Abzieher K ausziehen.

PEUGEOT

6-71

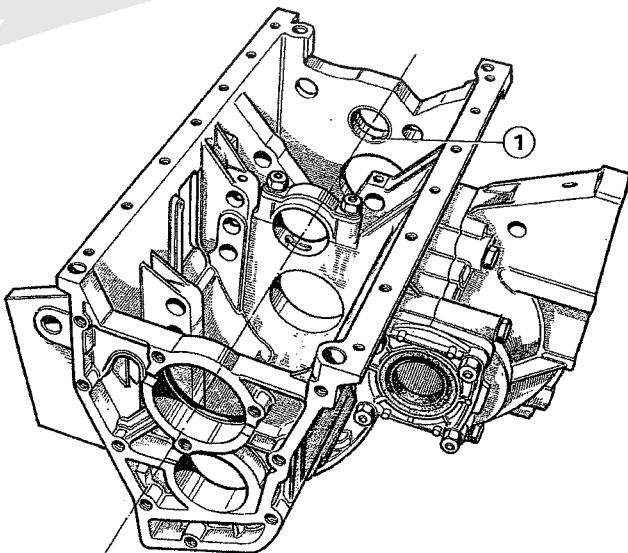
Ersetzt Seite 03 07 (2) und 03 08 (1), Baugruppe 3

Werkstattunterlagen 204 - Ref. 812 D

**ZERLEGEN DES GESAMTEN AUSGLEICH-
GETRIEBES**

- Die 6 Befestigungsschrauben des Zahnkranzes entsichern und abschrauben.
- Die linke Gehäusehälfte sowie das Achskegelrad und dessen Auflaufscheibe Céloron abnehmen.
- Den Zahnkranz mit einem Holzhammer vom Ausgleichsgehäuse trennen.
- Die Ausgleichskegelräder-Achse, die Ausgleichskegelräder und deren Anlaufscheibe sowie das andere Achskegelrad mit Anlaufscheibe Céloron abnehmen.

Für den Ausbau der Kegelrollenlager des Ausgleichgetriebes die Abziehvorrichtung Timken Wilmonda N° 555 Tax. und das Werkzeug 8.0312 F benutzen.

**LAGERBÜCHSE DER MOTORWELLE**

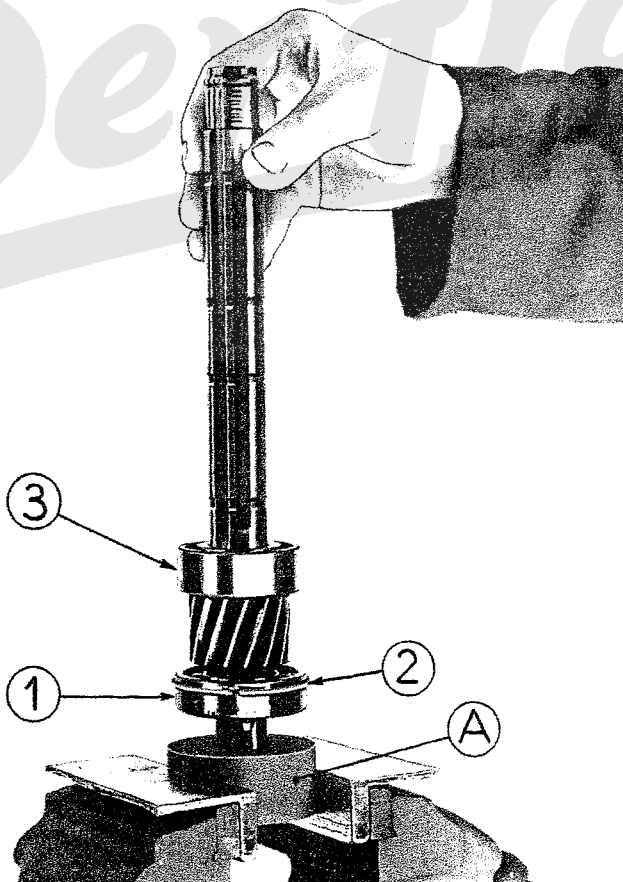
Bei der D.P.D. ist unter der Bestell-Nr. 2302.05 eine Lagerbüchse für Motorwelle mit den Abmessungen 37,2×41,2×19 erhältlich. Nach Einbau im Getriebegehäuse muss diese auf einen Durchmesser zwischen 37,505 bis 37,533 mm aufgebohrt werden.

Das Aufbohren muss mit sehr grosser Genauigkeit durchgeführt werden, da die Achslinie ganz genau mit den beiden anderen Lagern übereinstimmen muss und kann in der Werkstatt mit einem einfachen Werkzeug nicht korrekt durchgeführt werden.

Infolgedessen ist es bei einem eventuellen Austausch der Lagerbüchse der Motorwelle des Wechselgetriebes I unbedingt notwendig, eine Spezialwerkstatt, die über eine Reihenbohrmaschine verfügt, mit der Arbeit zu beauftragen. Gleiches gilt für eine Überholung der Kurbelwellenlagerung oder der Kurbelwelle.

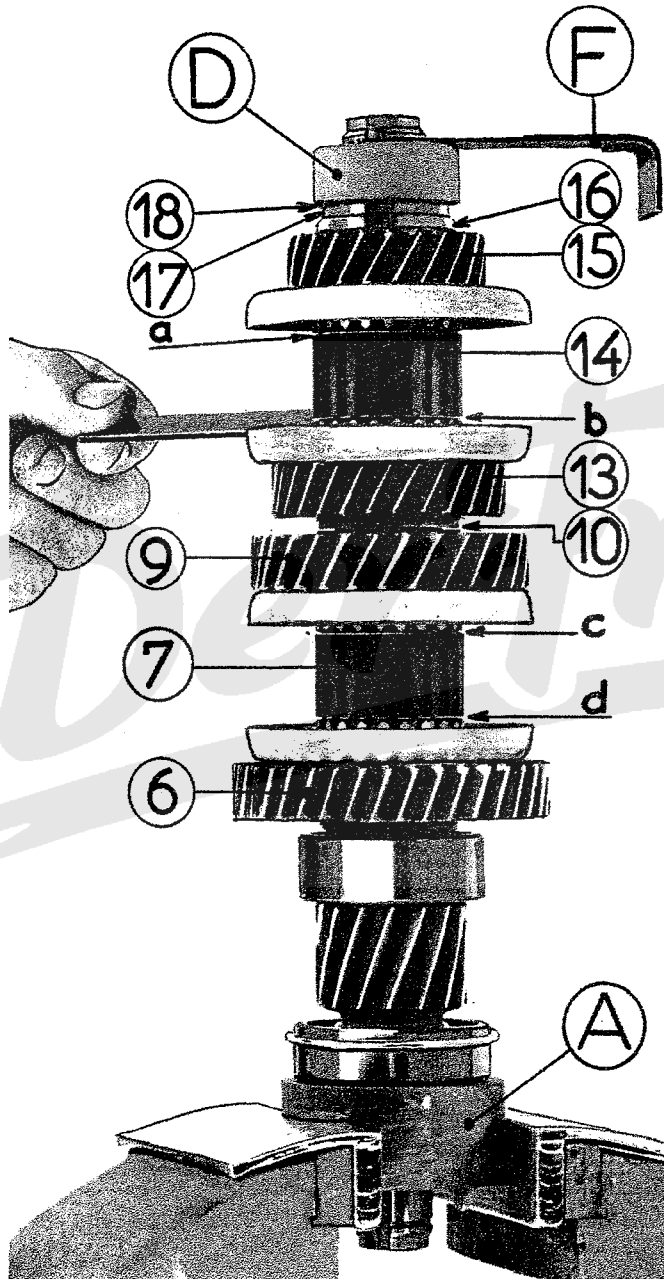
Vorarbeiten :

- Auf die grösste Sauberkeit der Teile achten.
Die einzelnen Elemente werden jeweils beim Einbau geschmiert.
- Die Scheiben «Onduflex» müssen alle erneuert werden.



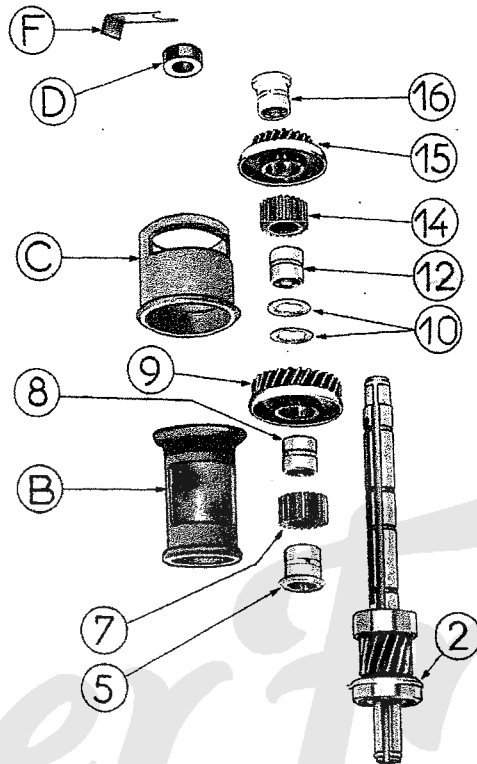
VORBEREITUNG DER HAUPTWELLE

- Das Kugellager 1 mit dem Werkzeug 8.0305 G
- die Lagerrille zum Antriebsritzel hin - montieren.
- In die Lagerrille einen neuen Sicherungsring 2 einlegen.
- Das Rollenlager 3 mit dem Werkzeug 8.0305 K auf die Hauptwelle schieben.
- Das Werkzeug 8:0305 A in den Schraubstock spannen.
- Die Hauptwelle in die Bohrung dieses Werkzeugs einführen.



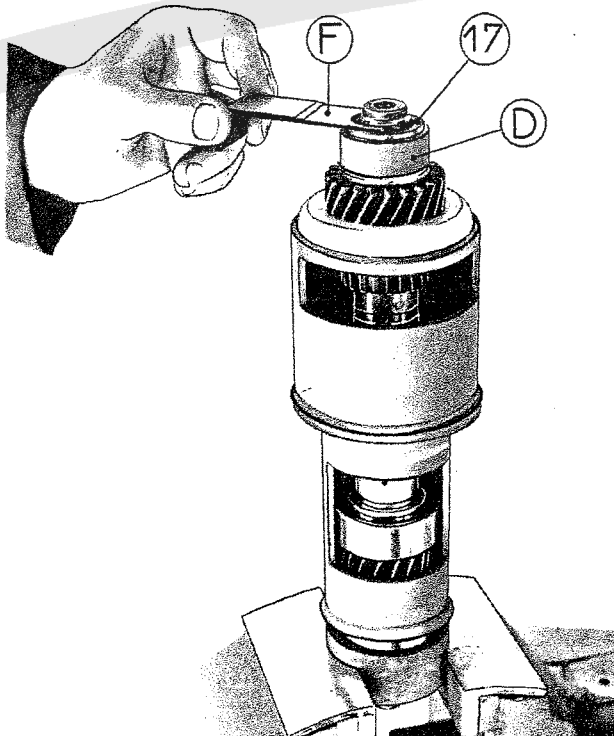
KONTROLLE DES LÄNGSSPIELS DER ZAHNRÄDER

- Auf die Hauptwelle in der Reihenfolge aufsetzen :
 - die Lagerbüchse und das Zahnrad 6 für 1. Gang
 - die Synchronnabe 7
 - die Lagerbüchse und das Zahnrad 9 für 2. Gang
 - die 2 Distanzscheiben 10 (erneuern, falls sie Verschleisspuren aufweisen)
 - die Lagerbüchse und das Zahnrad 13 für 3. Gang
 - die Synchronnabe 14
 - das Zahnrad 15 und die Lagerbüchse 16 für 4. Gang.
- Zum Schluss eine Distanzscheibe 17, eine (zu ermittelnde) Anzahl von Ausgleichscheiben 18 und die Einstelllehre 8.0305 D anbringen, um den ganzen Zahnradblock zusammengebaut zu halten, wobei in die für den Sicherungsring vorgesehene Wellenrinne die Einstellgabel 8.0305 F eingeführt wird.
- Die Spiele a.b.c.d. kontrollieren. Sie sollen zwischen 0,35 und 0,55 mm liegen.
- Sollten sich die kontrollierten Spiele ausser der zugelassenen Toleranz bewegen, so müssen die Lagerbüchsen erneuert werden.
- Die Teile und Einstellwerkzeuge wieder auseinander nehmen, um den nächsten Einstellvorgang vorzunehmen (siehe folgende Seite).



EINSTELLMETHODE FÜR DIE HAUPTWELLE

- Folgende Teile auf die Hauptwelle schieben :
- Lagerbüchse 5 für 1. Gangrad
- Synchrinnabe 7
- Einstellwerkzeug 8.0305 B (auf den Sicherungsring 2 des Kugellagers abgestützt)
- Zahnrad 9 für 2. Gang mit dessen Lagerbüchse 8
- 2 Abstandringe 10
- Lagerbüchse 12 für 3. Gangrad
- Synchrinnabe 14
- Einstellwerkzeug 8.0305 C
- Zahnrad 15 für 4. Gang mit dessen Lagerbüchse 16.



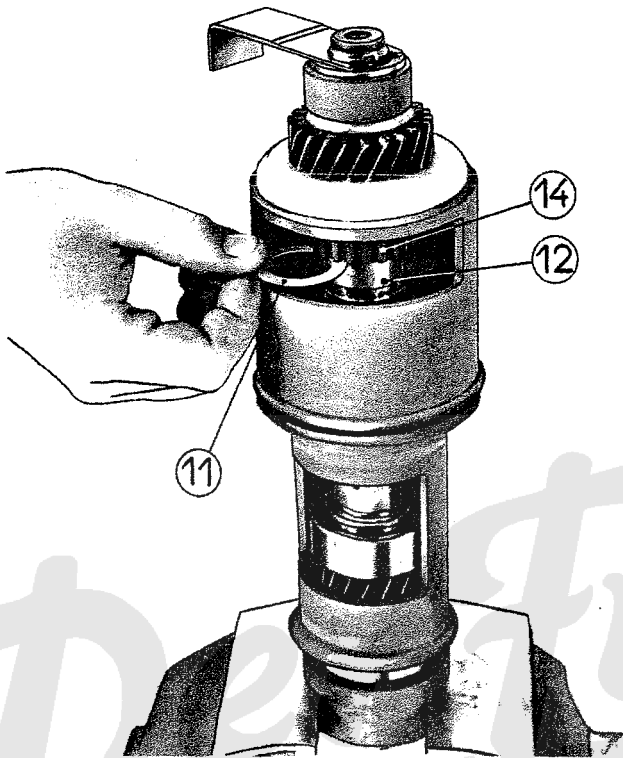
EINSTELLUNG I

- Das Einstellwerkzeug 8.0305 D anbringen.
- Eine Distanzscheibe 17 auf das Werkzeug D setzen und wenn nötig ebenfalls eine (zu ermittelnde) Anzahl von Ausgleichscheiben 18, um eine spiellose Blockierung des Ganzen zu erreichen ; hierbei die Einstellgabel F in die für den Sicherungsring vorgesehene Wellenrinne einführen.

Distanzscheiben 17

- Teile-Nr. 2357.23 : 2,5 mm
- Teile-Nr. 2357.24 : 3 mm
- Teile-Nr. 2357.25 : 3,5 mm
- Teile-Nr. 2357.26 : 3,93 mm

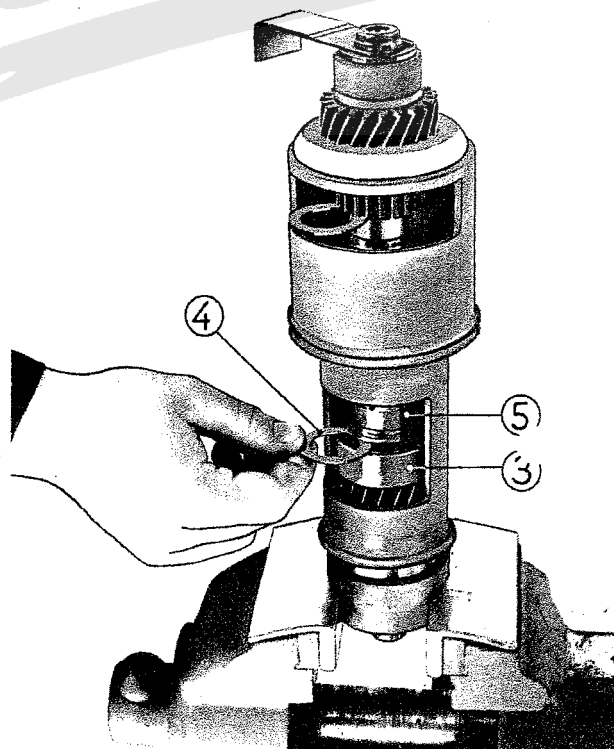
PEUGEOT

**EINSTELLUNG II**

Die zur Spielaufhebung zwischen die Lagerbüchse 12 für 3. Gangrad und die Synchronnabe 14 für 3./4. Gang zu legenden Einstellscheiben 11 ermitteln.

Diese Scheiben für die Durchführung des Einstellvorgangs III in dieser Stellung lassen.

ANMEKUNG - Die beim Vorgang II ermittelten Einstellscheiben 11 werden bei der endgültigen Montage zwischen die Distanzscheiben 10 gelegt.

**EINSTELLUNG III**

- Die zur Spielaufhebung zwischen das Rollenlager 3 und die Lagerbüchse 5 des 1. Gangrads 6 zu legenden Einstellscheiben 4 ermitteln.

Ausgleichscheiben 4 und 11 \varnothing 28

Teile-Nr. 2318.15 : 0,15

Teile-Nr. 2318.16 : 0,20

Teile-Nr. 2318.17 : 0,25

Teile-Nr. 2318.18 : 0,50

WECHSELGETRIEBE BB1/VORDERACHSANTRIEB

ZUSAMMENBAU

3**0315⁽³⁾**

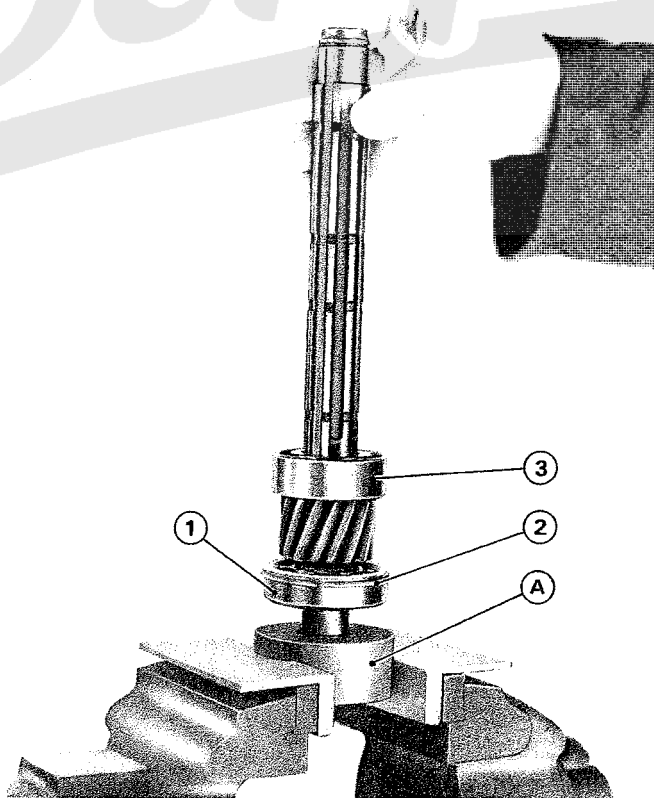
WICHTIG

Das Wechselgetriebegehäuse, das Achsantriebsgehäuse und der mittlere Lagerdeckel der Antriebswelle werden im Werk nach Zusammenstellung bearbeitet. Aus diesem Grunde dürfen diese Teile nicht einzeln ausgetauscht werden und sind seit Ende Juni 1965 mit einem einheitlichen Vermerk, bestehend aus einem Buchstaben, gefolgt von 3 Zahlen (siehe Markierung 1, Seite 01 01) versehen, um ihre Zusammenstellung überprüfen zu können.

Auf den ersten Wechselgetrieben 204 ist die Herstellnummer auf einem Ansatz des Getriebegehäuses vorne in Nähe der Ölwanne und des Achsantrieb-Gehäuses angebracht.

VORBEDINGUNGEN

- Ausschliesslich nicht fasernde in vergällten Alkohol getauchte Lappen zur Reinigung der mit Perfect Seal versehenen Dichtungs-Auflageflächen verwenden. **Niemals Schmirgelpapier oder schneidende Werkzeuge benutzen.**
- Alle Teile müssen absolut sauber sein : insbesondere auf die vollkommene Sauberkeit der Ölleitungen der glatten Lager von Getriebe-Eingangswelle und Antriebswelle achten.
- Auf den perfekten Zustand der Getriebeeingangswellen-Büchse und der zwei Lagerschalenhälften achten.
- Alle Onduflex-Federscheiben müssen ersetzt werden.
- Die Schmierung der Teile erfolgt jeweils bei ihrem Einbau.



VORBEREITUNG DER HAUPTWELLE

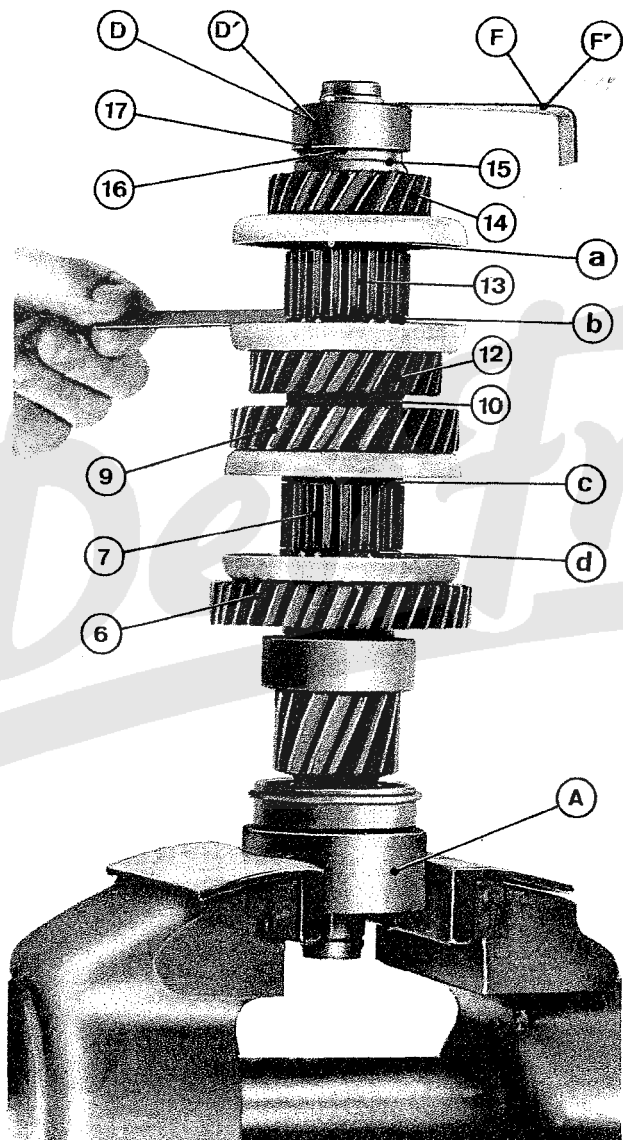
- Das Kugellager 1 mit dem Werkzeug G mit der Lagernute zum Zahnrad hin montieren.
- In die Lagernut einen neuen Sprengring 2 einlegen.
- Das Rollenlager 3 mit dem Werkzeug K auf die Hauptwelle schieben.
- Das Werkzeug A in den Schraubstock spannen.
- Die Hauptwelle in die Bohrung dieses Werkzeugs einführen.

PEUGEOT

6-71

Ersetzt Seite 03 15 (2), Baugruppe 3

Werkstattunterlagen 204-304 - Ref 812D



KONTROLLE DES LÄNGSSPIELS DER ZAHNRÄDER

- In folgender Reihenfolge auf die Hauptwelle montieren :

- die Lagerbüchse und das 1. Gangrad 6
- die Synchronnabe 7
- die Lagerbüchse und das 2. Gangrad 9
- die Distanzscheibe 10
- die Lagerbüchse und das 3. Gangrad 12
- die Synchronnabe 13
- das Zahnrad 14 und die Lagerbüchse 15 für 4. Gang
- die Distanzscheibe 16

- Abschliessend eine (zu ermittelnde) Anzahl Ausgleichscheiben 17 und die Einstellehren D oder D' anbringen, um den ganzen Zahnradblock zusammenzuhalten, wobei in die für den Sprengring vorgesehene Ringnute die Einstellgabel F oder F' eingeführt wird.

- Die Spiele a - b - c - d kontrollieren. Sie sollen zwischen 0,35 und 0,50 mm betragen.

- Sollten sich die kontrollierten Spiele ausserhalb dieser Toleranzen bewegen, müssen die Lagerbüchsen erneuert werden.

- Die Teile und die Einstellwerkzeuge wiederauseinandernehmen, um den nächsten Einstellvorgang durchzuführen (siehe nächste Seite).

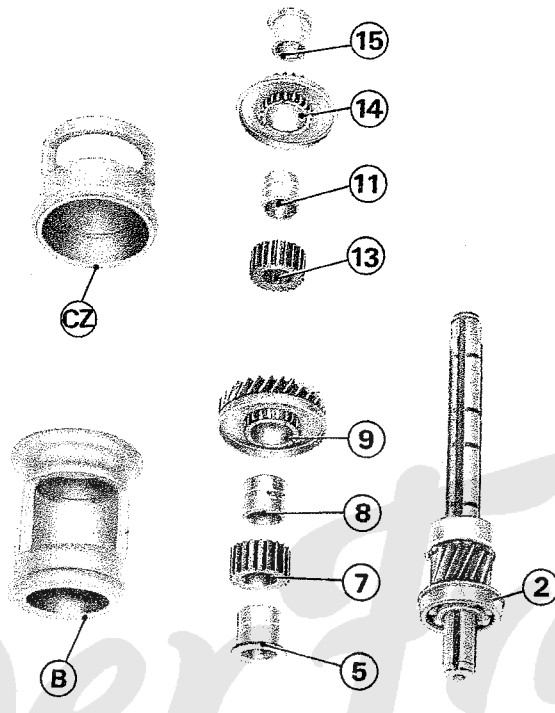
ANMERKUNG :

1 - An Wechselgetrieben für Dieselmotoren, älter als Seriennummer 6 636 204, müssen die Spiele a, b, c und d zwischen 0,20 und 0,35 liegen.

2 - An Wechselgetrieben für Benzinmotoren, älter als Getriebenummer F 74 635, können die Spiele a, b, c und d zwischen 0,20 und 0,50 liegen.

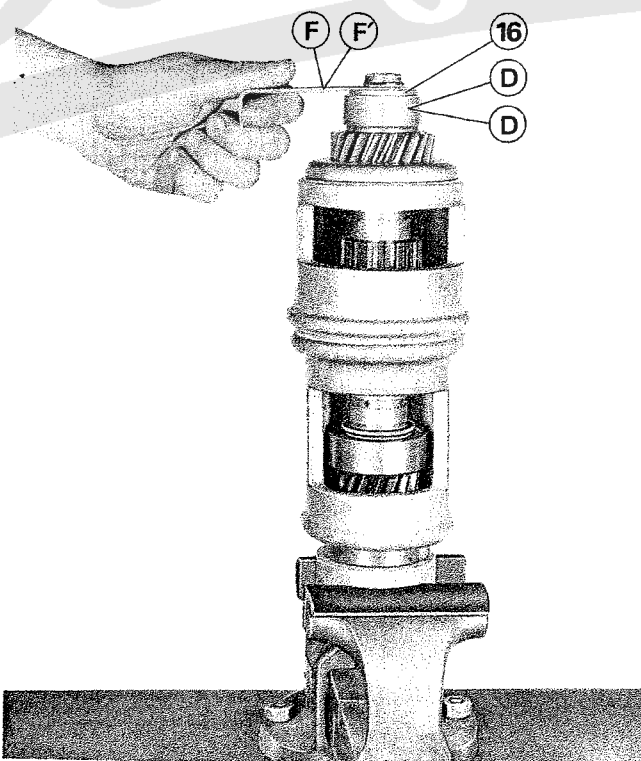
WECHSELGETRIEBE BB1/ VORDERACHSANTRIEB
ZUSAMMENBAU

3 03 17⁽²⁾



EINSTELLMETHODE FÜR DIE HAUPTWELLE

- Folgende Teile auf die Hauptwelle montieren :
- Lagerbüchse für 1. Gangrad 5
- Synchrinnabe 7
- Einstellehre B (auf den Sprengling 2 des Kugellagers abgestützt)
- 2. Gangrad 9 mit Führungsbüchse 8
- Synchrinnabe 13
- Lagerbüchse für 3. Gangrad 11
- Einstellehre CZ
- 4. Gangrad 14 und Führungsbüchse 15.



EINSTELLUNG 1

- Die Einstellehren D oder D' anbringen.
- Eine Distanzscheibe 16 auf die Einstellehre setzen und, wenn nötig, ebenfalls eine (zu ermittelnde) Anzahl Ausgleichscheiben 17, um eine spiellose Verriegelung des Ganzen zu erhalten ; hierbei die Einstellgabel F oder F' in die für den Sprengling vorgesehene Ringnute einführen.

Distanzscheiben 16

Teile-Nr. 2357.23 :	2,5 mm
Teile-Nr. 2357.24 :	3 mm
Teile-Nr. 2357.25 :	3,5 mm
Teile-Nr. 2357.26 :	3,93 mm
Teile-Nr. 2357.27 :	3,25 mm

Ausgleichscheiben 17

Teile-Nr. 2357.05 :	0,15 mm
Teile-Nr. 2357.06 :	0,50 mm

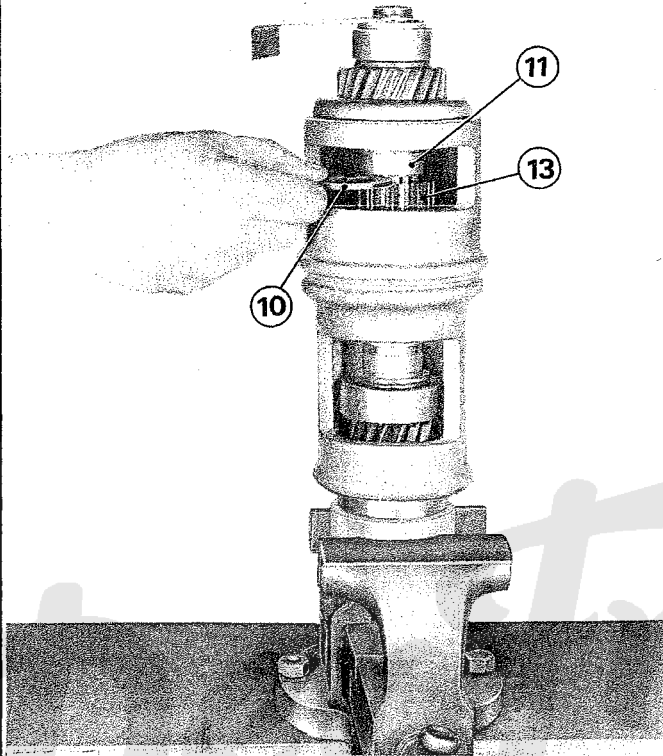
PEUGEOT

3-70

Ersetzt Seite 03 17 (1) und 03 18 (1), Baugruppe 3

Werkstattunterlagen 204 - Ref. 812 D

WECHSELGETRIEBE BB1 / VORDERACHSANTRIEB ZUSAMMENBAU



EINSTELLUNG II

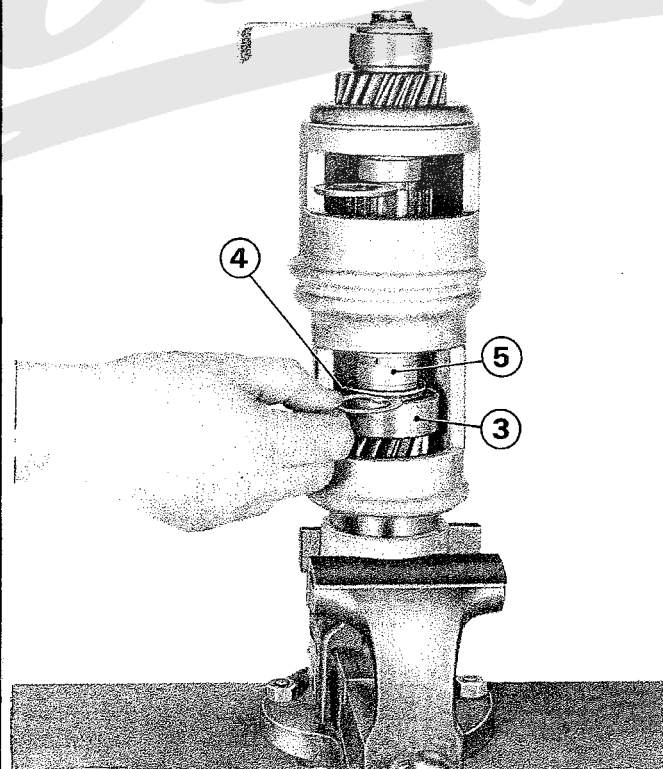
- Die zur Spielaufhebung zwischen die Lagerbüchse 11 des 3. Gangrads und die Synchronnabe für 3./4. Gang 13 zu legende Distanzscheibe 10 ermitteln.
- Die Scheibe zur Durchführung der Einstellung III in dieser Stellung lassen.

ANMERKUNG :

Die bei der Einstellung II ermittelte Distanzscheibe 10 wird bei der endgültigen Montage zwischen Lagerbüchse/2. Gangrad 9 und Lagerbüchse/3. Gangrad 12 gelegt.

Distanzscheiben 10

19 verschiedene Stärken (jeweils 5/100 stärker) von 2,50 mm bis 3,40 mm (siehe Seite 01 10).



EINSTELLUNG III

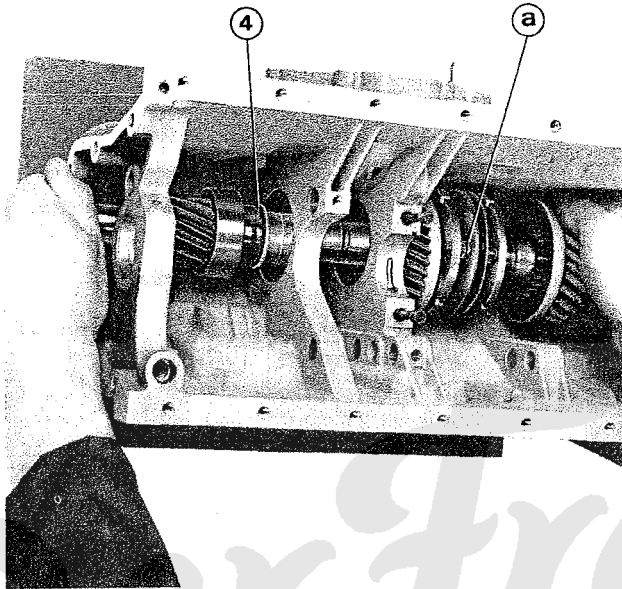
- Die zur Spielaufhebung zwischen das Roll-lager 3 und die Lagerbüchse 5 des 1. Gangrads 6 zu legenden Ausgleichscheiben 4 ermitteln.

Ausgleichscheiben 4

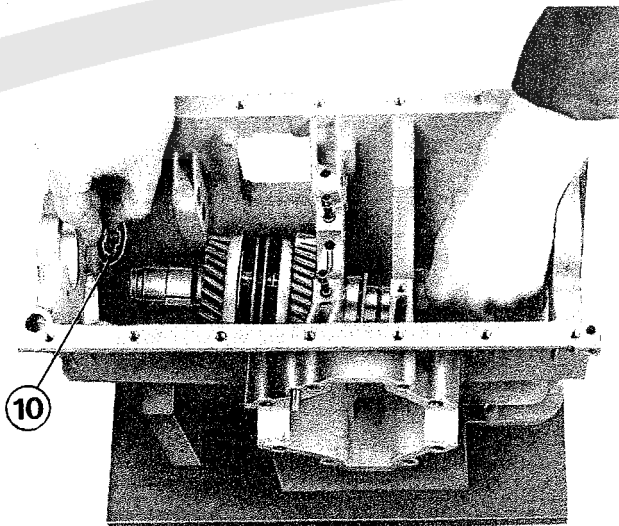
Teile-Nr. 2318.15 : 0,15 mm
 Teile-Nr. 2318.16 : 0,20 mm
 Teile-Nr. 2318.17 : 0,25 mm
 Teile-Nr. 2318.18 : 0,50 mm

WECHSELGETRIEBE BB1 / VORDERACHSANTRIEB
ZUSAMMENBAU

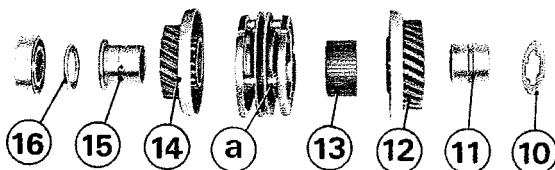
3 03 19 ⁽³⁾



- Die Teile wieder auseinandernehmen.
- Die bei der Einstellung III ermittelten Ausgleichscheiben 4 zwischen die Lagerbüchse 5 des 1. Gangrads und das Rollenlager 3 legen.
- Den auf das Kugellager zur Einstellung aufgezogenen Sprengring 2 abnehmen und im Gehäuse anbringen.
- In folgender Reihenfolge in das Getriebegehäuse einlegen :
 - das 1. Gangrad 6
 - die Synchronnabe 7 und den Synchronkörper für 1./2. Gang (dessen gekennzeichnete Ringnuten (a) zum 1. Gangrad hin gerichtet, die Markierungen der Synchronnabe und deren Synchronmuffe müssen sich gegenüber befinden).
 - das 2. Gangrad 9 mit der Lagerbüchse 8.
- Die Hauptwelle von der Kupplungsseite her durch die oben zusammengestellten Teile einführen.



- Die bei der Einstellung II ermittelte Distanzscheibe 10 einbauen.
- Die Lagerbüchse 11 und das 3. Gangrad 12 sowie die Synchronnabe 13 und den Synchronkörper für 3./4. Gang einbauen (die gekennzeichneten Ringnuten (a) des Synchronkörpers zum 3. Gangrad hin gerichtet ; die Markierungen der Synchronnabe und deren Synchronmuffe müssen sich gegenüber befinden).
- Die Welle anheben und das 4. Gangrad 14 aufschieben ; danach dessen Lagerbüchse 15 durch die Getriebegehäusebohrung (Aufnahmebohrung für das Rollenlager) einführen.



PEUGEOT

6-71

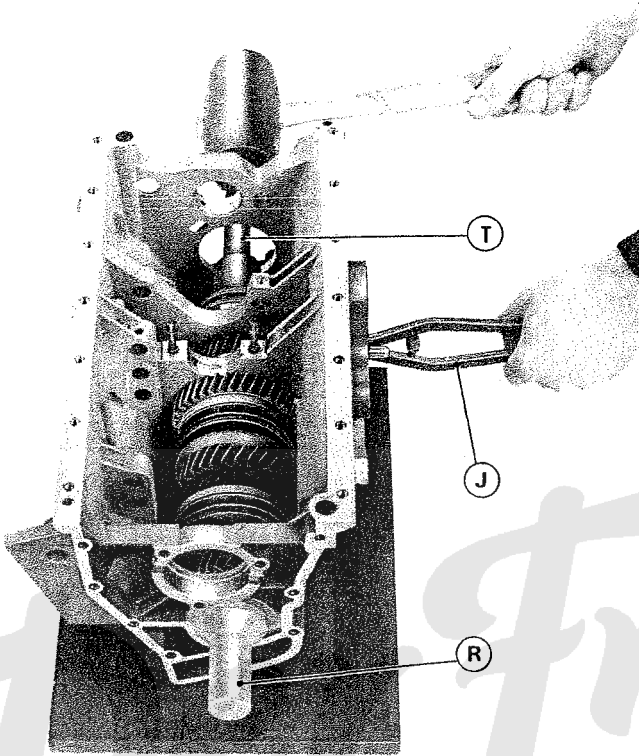
Ersetzt Seite 03 19 (2) und 03 20 (1), Baugruppe 3

Werkstattunterlagen 204 - Ref. 812 D

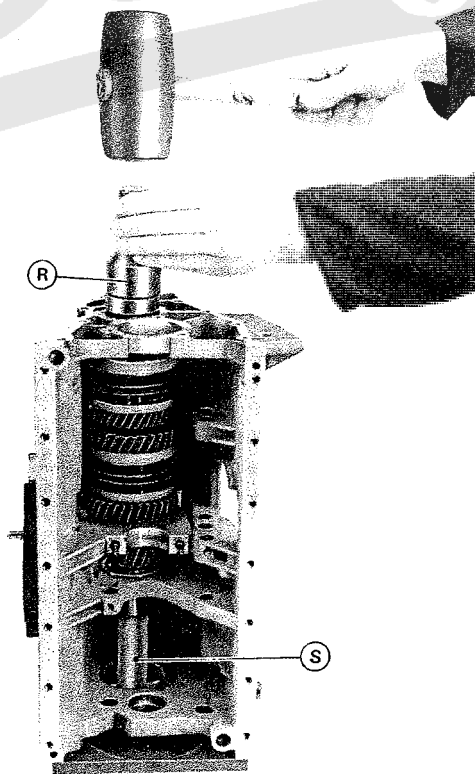
03 20⁽²⁾

3

WECHSELGETRIEBE BB1 / VORDERACHSANTRIEB ZUSAMMENBAU



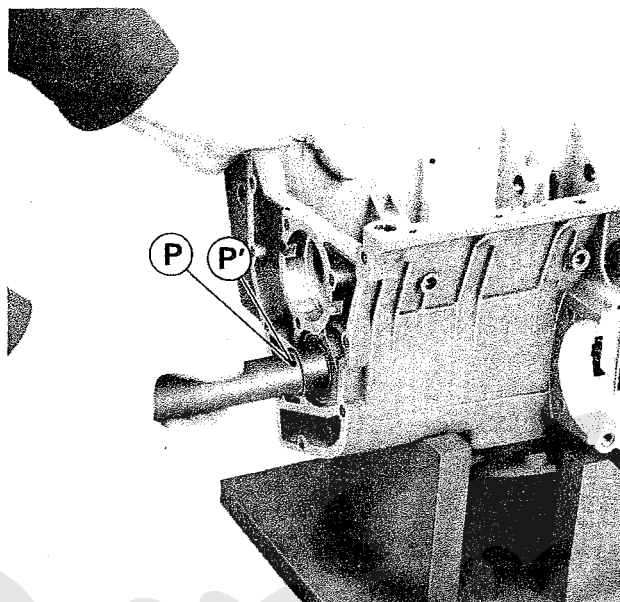
- Das Einbauwerkzeug der Hauptwelle durch Einspannen des Abstandrohrs T zwischen Schraube und Abzieherkopf der Abziehvorrichtung G aufbauen.
- Den Sprengring des Kugellagers mit der Zange J geöffnet halten.
- Die Hauptwelle einführen, indem mit dem Holzhammer auf das oben beschriebene Einbauwerkzeug G geschlagen wird.
- Die Hammerschläge (in Richtung Steuerung) so lange fortsetzen, bis die Nute des Lagers ein wenig abseits vom Sprengring liegt.



- Den Dorn R entfernen.
- Das Unterlegrohr S auf das Hauptwellenende montieren, es soll auf der fest am Gehäuse aufgeschraubten Montageplatte H1Z sitzen.
- Das Getriebe senkrecht auf die Montageplatte H1Z stellen.
- Die Distanzscheibe 16 und eventuell die Ausgleichscheiben 17 der Einstellung I einbauen.
- Das Rollenlager der Hauptwelle mit dem Holzhammer und dem Dorn R anbringen.

WECHSELGETRIEBE BB1 / VORDERACHSANTRIEB
ZUSAMMENBAU

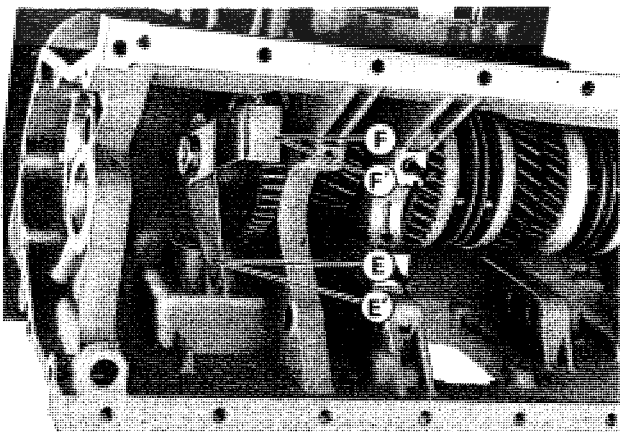
3 03 21⁽²⁾



- Die Montageplatte H1Z und das Unterlegrohr S abbauen.
- Die Hauptwelle mit dem Dorn R nach links treiben, bis der Sprengring in die Kugellager-nute einspringt.
- Eine neue Federscheibe und einen neuen Sprengring auf das Wellenende montieren. Mit dem Dorn P oder P' werden die Teile auf-gepresst und mit der Hand zentriert.
- Die Montage durch einen Schlag mit den Holz-hammer beenden.

ANMERKUNG

Aus Sicherheitsgründen empfiehlt es sich, nach dem Einsetzen die Sprengringe mit der Zange zuzudrücken.



- Das Rückwärtsgangrad und die Tachoschnecke einbauen.
- Die Einstelllehre E oder E' gegen die Tacho-schnecke legen, und die korrekte Verriegelung mit der Einstellgabel F oder F' prüfen.
- Eventuelles Spiel mit einer entsprechenden Ausgleichscheibe 17 ausgleichen :
0,15 Teile-Nr. 2357.05
0,50 Teile-Nr. 2357.06
- Die Einstellgabel und die Einstelllehre aus-bauen.
- Falls nötig, ist die Ausgleichscheibe zwischen das Rückwärtsgangrad und die Tachoschnecke zu montieren.
- Eine neue Federscheibe und einen neuen Sprengring mit dem Dorn P oder P' einbauen.

PEUGEOT

3-70

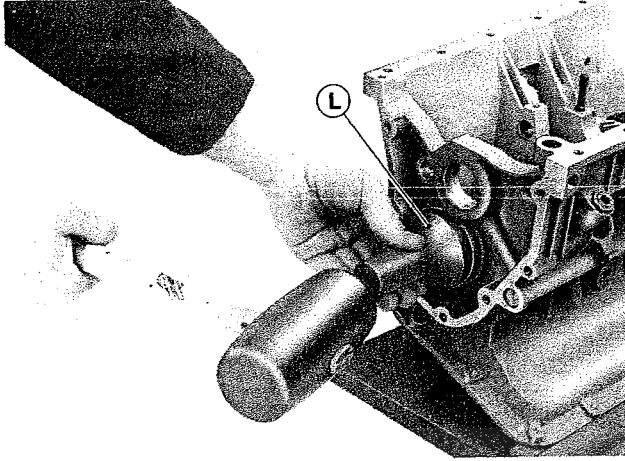
Ersetzt Seite 03 21 (1) und 03 22 (1), Baugruppe 3

Werkstatunterlagen 204 - Ref. 812 D

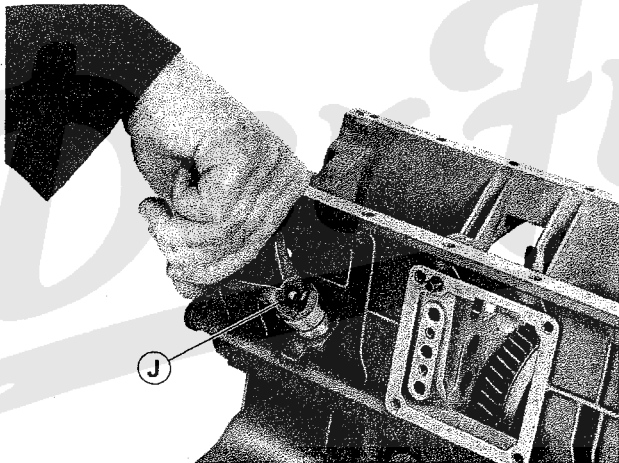
0322⁽²⁾

3

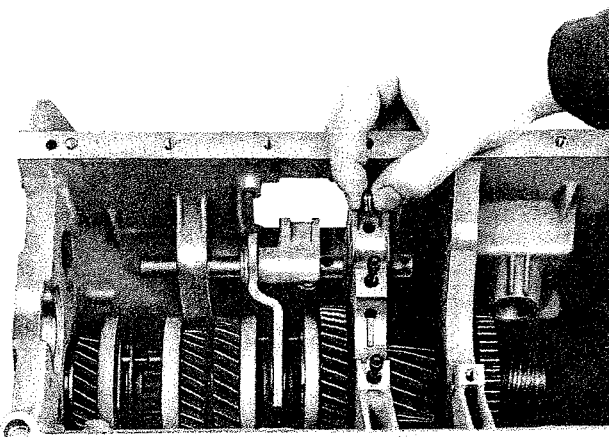
WECHSELGETRIEBE BB1 / VORDERACHSANTRIEB ZUSAMMENBAU



- Den Blechdeckel mit Dichtmasse "Festinol" angestrichen mit dem Dorn L aufsetzen.



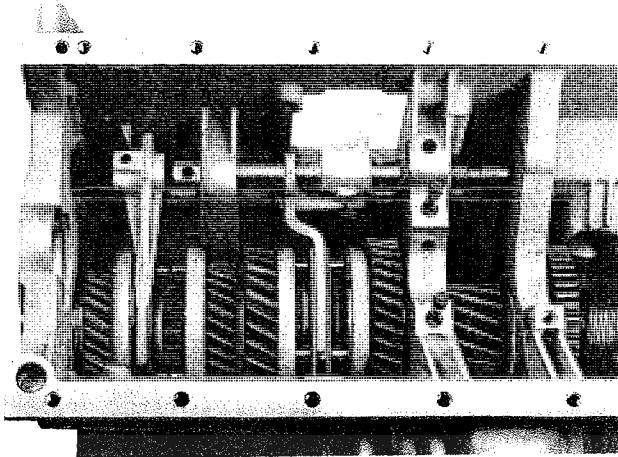
- Durch Verdrehung um etwa eine halbe Umdrehung
- Die Tachobüchse mit einem neuen Dichtring einschieben.



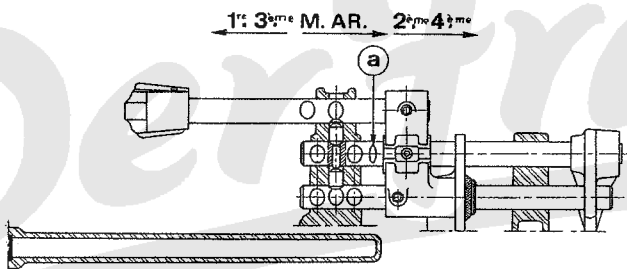
- Die Schaltgabel für 1./2. Gang anbringen.
- Die Schaltgabelwelle von der Steuerungsseite her einführen, wobei die drei Sperrasten nach oben zeigen sollen und die Sperraste für den 1. Gang genau unter die senkrechte Sperrbohrung gestellt werden muss.
- Einen Sperrfinger einführen.

WECHSELGETRIEBE BB1 / VORDERACHSANTRIEB
ZUSAMMENBAU

3 03 23 ⁽²⁾



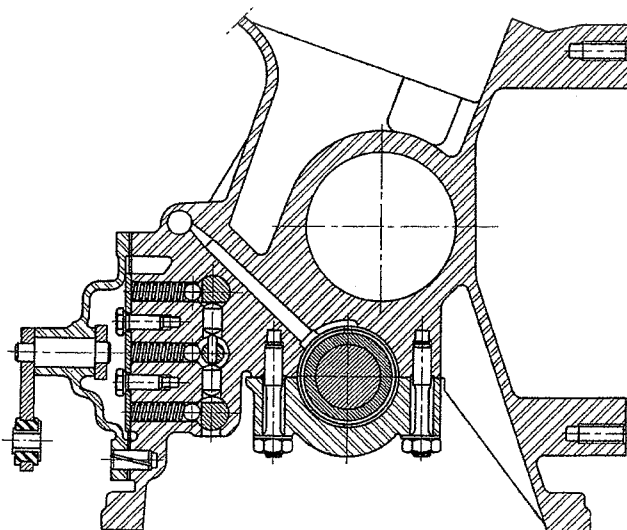
- Prüfen, dass der vorher eingeführte Sperrfinger nicht an der Lagerbohrung für die Schaltgabelwelle für den 3./4. Gang übersteht.
- Die Schaltgabelwelle für den 3./4. Gang von der Steuerungsseite her in die Lagerbohrung einführen, gleichzeitig die Führungsbüchse für die Schaltgabel anbringen, deren Winkelabsatz zur Steuerungsseite hin gerichtet sein soll.
- Die Schaltgabelwelle dann auf Anschlag gegen die mittlere Gehäuse-Lagerwand bringen und sie mit ihrer Sperrnadel, die mit Fett gehalten wird, versehen.



- Den 4. Gang einlegen.
- Die Schaltgabel für den 3./4. Gang einbauen.
- Die Schaltgabelwelle durch die Schaltgabel führen, wobei je nach Schaltgabelwellenmodell :
 - die Flachkante nach oben bei Schaltgabelwellen der 1. Montage,
 - Die Kenmarke a zum Schaltdeckel hin bei Schaltgabelwellen der 2. Montage zu richten ist.

ANMERKUNG

Die Schaltgabelwelle für den 3./4. Gang mit Kenmarke (a) wird seit Februar 1967 montiert.



- Den 4. Gang freilegen, um den Leerlauf einzuschalten. Die Schaltgabel und deren Führungsbüchse durch Splinte mit ihrer Welle verbinden.
- Die Schaltgabelwelle für den 1./2. Gang um eine viertel Umdrehung nach aussen drehen, dann die Splintlöcher der Schaltgabelwelle und der Schaltgabel übereinander stellen und versplinten. Neue Spannstifte "MECANINDUS" verwenden.
- Das Vorgelegerad für R.W.-Gang mit seiner Welle einbauen.
- Dessen Schraube mit 0,75 mkg anziehen und sichern.

PEUGEOT

6-71

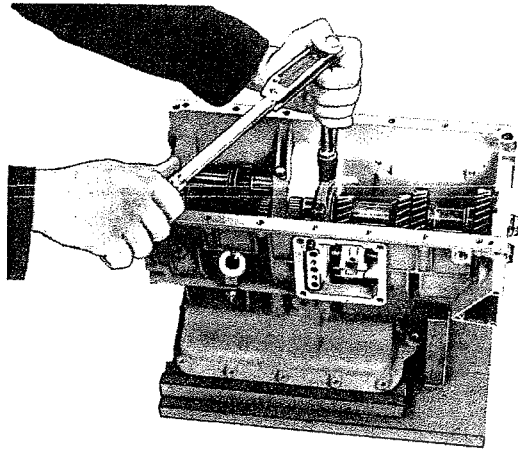
Ersetzt Seite 03 23 (1) und 03 24, Baugruppe 3

Werkstatunlerlagen 204 - Ref. 812 D

03 24⁽¹⁾

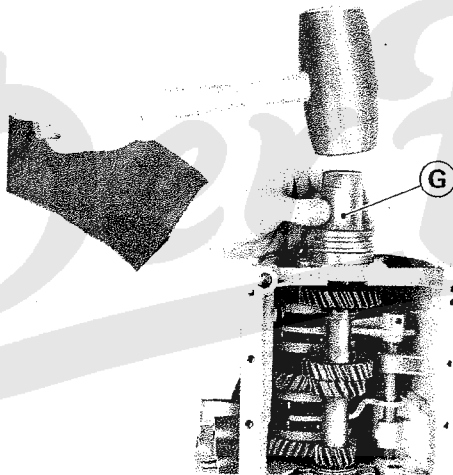
3

WECHSELGETRIEBE BB1 / VORDERACHSANTRIEB ZUSAMMENBAU

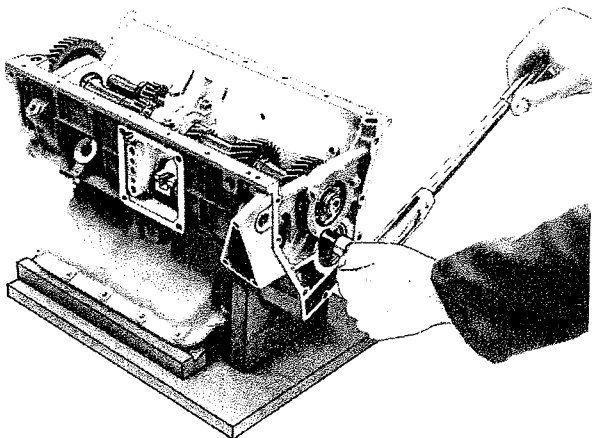


BEI GETRIEBEN MIT EINGANGS- UND ANTRIEBSWELLEN DER 1. MONTAGE

- Die Antriebswelle und den Getriebelagerdeckel einbauen (die Lagerschalen müssen einwandfrei sein).
- Die Muttern mit 2,25 mkg anziehen.



- Die Eingangswelle und die Montageplatte H1Z einbauen.
- Das Getriebe aufrecht auf die Montageplatte H1Z stellen.
- Das Kugellager (mit der Ausziehnute nach aussen) mit dem Abzieher G aufziehen.
- Mit dem Dorn P eine neue Federscheibe und einen neuen Sprengring einbauen.
- Die Montageplatte H1Z abbauen.



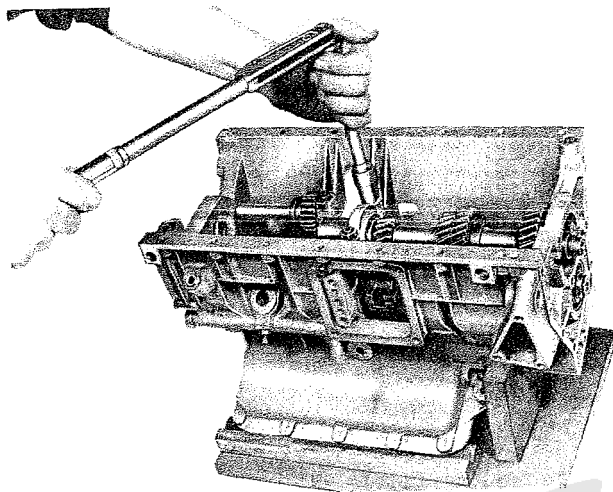
- Die Haltescheibe für das Kugellager anbringen und die drei Schrauben mit 1 mkg anziehen.
- Wie beim Zerlegen die Spannfeder auf der Eingangswelle verschieben.
- Einen neuen Spannstift für die Verbindung von Eingangs- und Antriebswelle einsetzen (Länge: 33 mm).
- Die Spannfeder wieder anbringen.

- ANMERKUNG** - Prüfen, dass die Antriebswelle frei drehen kann.
- Widrigenfalls die Lagerdeckelmuttern lockern, Antriebswelle durch leichte Schläge mit dem flachen Holzhammer zentrieren, bis sie sich ungehemmt drehen lässt.
 - Die Muttern mit 2,25 mkg wieder anziehen.

WECHSELGETRIEBE BB1/ VORDERACHSANTRIEB
ZUSAMMENBAU

3

0325⁽¹⁾



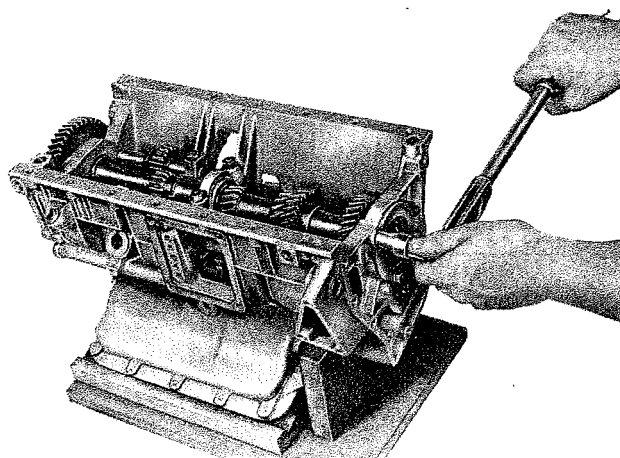
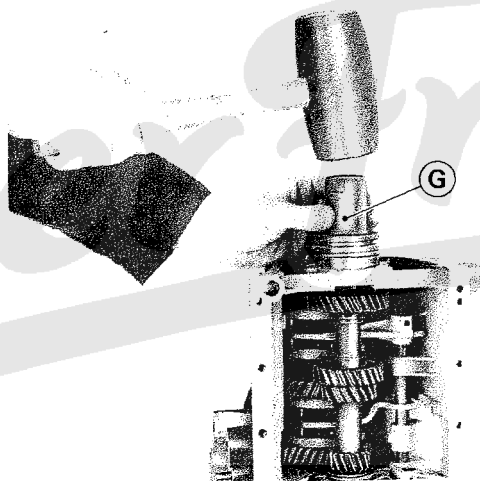
BEI GETRIEBEN MIT EINGANGS- UND ANTRIEBSWELLEN DER 2. MONTAGE

- Die Antriebswelle und den Getriebelagerdeckel einbauen (die Lagerschalen müssen einwandfrei sein).
- Die Muttern mit 2,25 mkg anziehen.

- Einen neuen Sprengring in die dafür am Eingangswellenende vorgesehene Ringnute einlegen.
- Das Eingangswellenende in die Antriebswelle einschieben.
- Den Sprengring mit einer Zange zusammendrücken, und die Eingangswelle soweit einschieben, bis der Sprengring in seiner Ringnut auf der Antriebswelle einrastet.
- Die Montageplatte H1Z * einbauen.
- Das Getriebe aufrecht auf die Montageplatte H1Z stellen.
- Das Kugellager mit der Ausziehnut nach aussen mit dem Abzieher G aufziehen.

* Am Wechselgetriebe "Benzinmotor", ausgerüstet mit der einteiligen Motorwelle - serienmässig seit Juli 1968 - montiert zwischen der Montageplatte H1Z und dem Antriebswellenrad den Abstützring 8.0312 F einlegen, indem er in der zu diesem Zweck geschaffenen Ausnehmung der Montageplatte H1Z zentriert wird.

Am Wechselgetriebe "Dieselmotor", umfassend eine Motorwelle mit Spielnachstellung, die Distanzscheiben H2 und H3 zwischen dem Getriebegehäuse und der Montageplatte einlegen.



- Mit dem Dorn P' eine neue Federscheibe und einen neuen Sprengring einbauen.
- Die Montageplatte H1Z abbauen.
- Die Haltescheibe für das Kugellager anbringen und die drei Schrauben mit 1 mkg anziehen.

ANMERKUNG - Prüfen, dass die Antriebswelle frei drehen kann.

- Wirdriegenfalls die Lagerdeckelmutter lockern die Antriebswelle durch leichte Schläge mit dem Holzhammer zentrieren, bis sie sich ungehemmt drehen lässt.

PEUGEOT

6-71

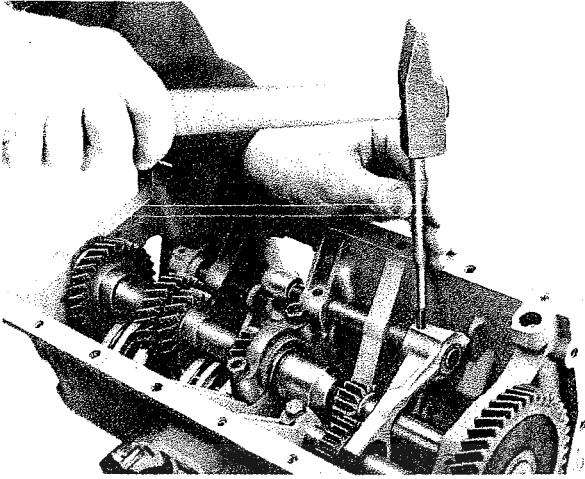
Ersetzt Seite 03 25 und 03 26, Baugruppe 3

Werkstattunterlagen 204 - Ref. 812 D

03 26⁽¹⁾

3

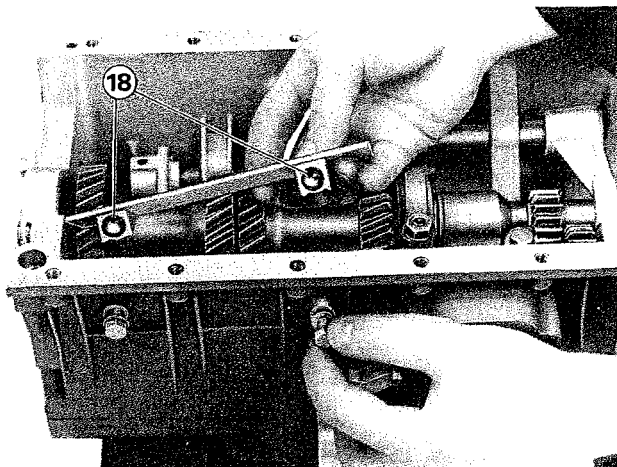
WECHSELGETRIEBE BB1 / VORDERACHSANTRIEB ZUSAMMENBAU



- Den 2. Sperrfinger einlegen.
- Die Schaltgabel für R.W.-Gang einbauen.
- Die Schaltgabelwelle von der rechten Seite her (mit den Sperrasten nach hinten) bis in die Schaltgabel einführen.
- Die Führungsbüchse einbauen.
- Die Schaltgabel und deren Führungsbüchse für R.W.-Gang durch neue Spannsteife "MECANINDUS" verbinden.



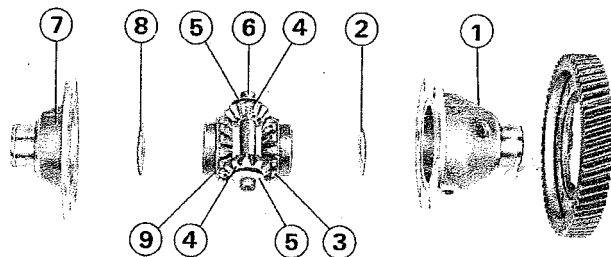
- Die 3 Sperrkugeln und 3 Druckfedern einbauen.
- Den Gangsperrdeckel anbringen.
- Die Schrauben mit 0,75 mkg anziehen.
- Den Schaltdeckel mit Dichtung anbringen.
- Die Schrauben mit 1 mkg anziehen.



- Bei den mit einem Ölabweisblech ausgerüsteten Getrieben dieses mit neuen Dichtringen 18 (mit Fett angeklebt) anbringen.
- Die Schrauben mit 1 mkg anziehen.

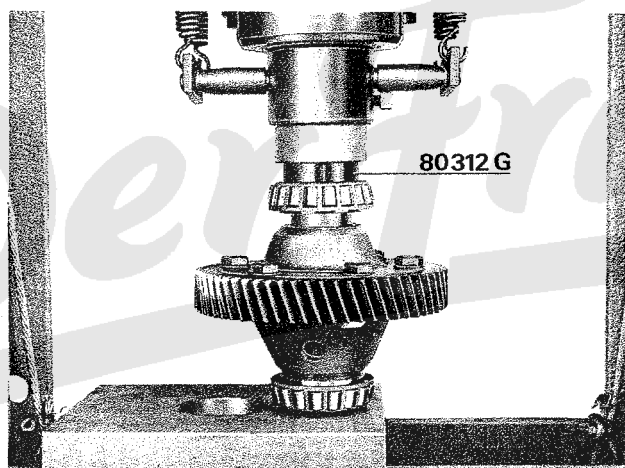
WECHSELGETRIEBE BB1 / VORDERACHSANTRIEB
ZUSAMMENBAU

3 0327⁽¹⁾

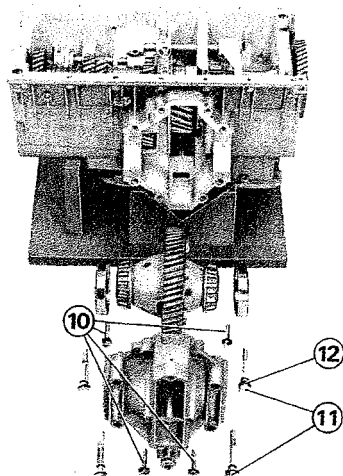


Vorbereitung und Zusammenbau des Vorderachs-
antriebes

- In das Ausgleichtriebegehäuse 1 einlegen :
 - die Anlaufscheibe "Celoron 2
 - das Achskegelrad 3
 - die Ausgleichkegelräder 4 und deren Anlauf-
scheiben 5.
- Die Ausgleichrad-Achse 6 einbauen.
- In die Tragschale 7 die Anlaufscheibe "Cele-
ron" 8 und das Achskegelrad 9 einlegen.
- Das Ausgleichgetriebe zusammenbauen.



- Den Zahnkranz auf das Ausgleichgehäuse
montieren.
- **Neue** Schrauben sowie **neue** Beilagscheiben
"Blocfor" benutzen.
- Diese Schrauben mit **5,75 mkg** anziehen.
- Die Kegelrollenlager des Ausgleichgetriebes
mit der Presse unter Einführung des Montage-
ringes **8.0312 G** montieren, wie nebenstehend
abgebildet.



- Die Dichtflächen der Dichtungen des Achsan-
triebsgehäuses mit Perfect-Seal bestreichen.
- Das zusammengebaute Ausgleichgetriebe und
den Gehäusedeckel anbringen.
- Anbringen ohne anziehen :
 - die vier Schrauben \varnothing 8 10, versehen mit **neuen**
Onduflex-Federscheiben.
 - die vier Schrauben \varnothing 10 11, versehen mit
neuen Onduflex-Federscheiben sowie **neuen**
O-Ringen, Teile-Nr. 0165.07, 12.

PEUGEOT

6-71

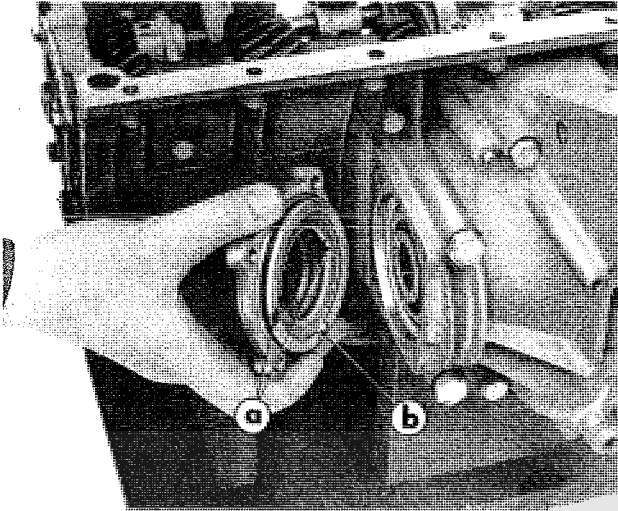
Ersetzt Seite 03 27 und 03 28, Baugruppe 3

Werkstattunterlagen 204 - Ref. 812 D

0328⁽¹⁾

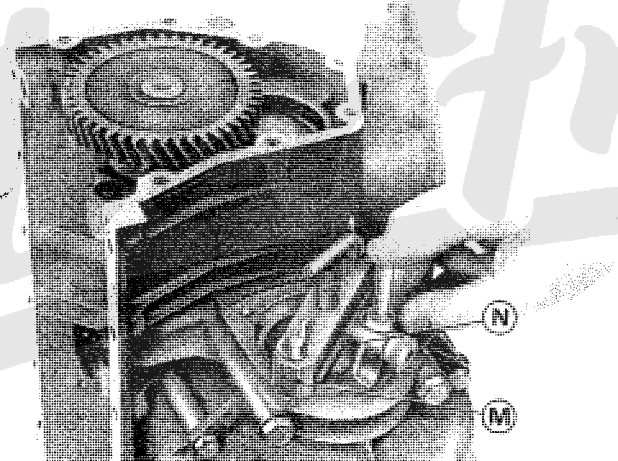
3

WECHSELGETRIEBE BB1 / VORDERACHSANTRIEB ZUSAMMENBAU

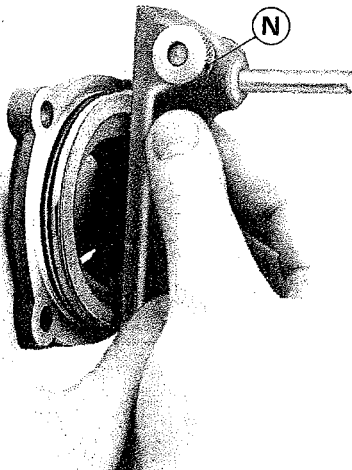


Einstellen des Vorderachsantriebes

- Einen **neuen** O-Ring und eine **neue** Dichtscheibe einlegen und auf dem rechten Ausgleichgehäusedeckel anbringen.
- Die Auflageflächen des rechten Ausgleichgehäusedeckels mit Perfect-Seal einstreichen und montieren, wobei darauf zu achten ist, dass die Kerben **a** horizontal und die Öl Ablaufnute **b** nach unten gerichtet sind.
- Die Befestigungsschrauben des Ausgleichgehäusedeckels mit **2 mkg** anziehen.



- Den Flansch **M** anbringen, dann den Aussering des linken Lagers ohne Kraftaufwendung auf den Rollenring drücken.
- Die Lehre **N** gegen die Montagefläche drücken, den Taststift in Anschlag auf den äusseren Lagering bringen und befestigen.

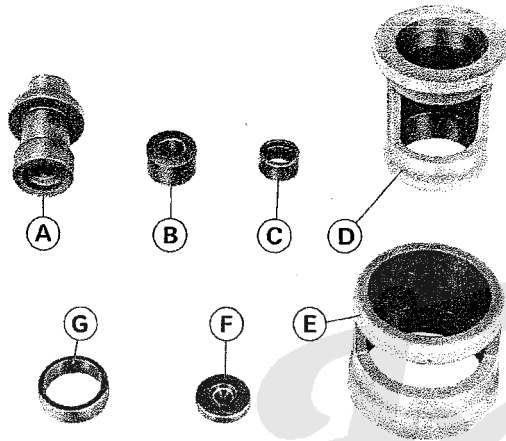


- Unter Bezugnahme auf den linken Ausgleichgehäusedeckel die notwendigen Ausgleichscheiben ermitteln und eine 0,1 mm starke Scheibe hinzufügen.
- Den Flansch **M** abnehmen.
- Die Befestigungsschraube des linken Deckels lösen.
- Die Schrauben des Achsantriebsgehäuses anziehen : $\varnothing 8$ mit **2 mkg**
 $\varnothing 10$ mit **4 mkg**
- Einen **neuen** eingetalgten P-Ring und einen **neuen** Dichtring am linken Ausgleichgehäusedeckel anbringen.
- Die Auflageflächen des linken Deckels mit Perfect-Seal versehen.
- Den linken Deckel (Einbaulage wie der rechte) unter Zwischenlegen von Ausgleichscheiben abbauen.
- Die Schrauben der beiden Deckel mit **2 mkg** anziehen.
- Den Saugkopf (Sieb) der Ölpumpe einbauen.
- Die Ölwanne mit einer **neuen** Dichtung montieren.
- Vor Anbau des Getriebes an den Motor alle Gänge durchschalten. Sie müssen sich einwandfrei einlegen lassen.

WECHSELGETRIEBE BB6 / VORDERACHSANTRIEB
ZERLEGEN UND ZUSAMMENBAU

3

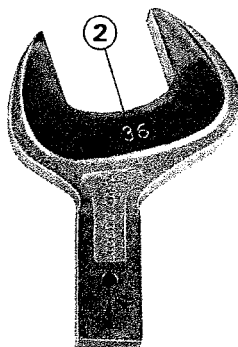
0351



ZU VERWENDENDEN WERKZEUG

- Auf der Seite 03 01 erwähntes Werkzeug (Werkzeugkasten 8.0305 W, Montagebock 8.0306 Z) und Werkzeugkasten 8.0312, Zusatz zum Werkzeugkasten 8.0305 W, bestehend aus :

- A - Einstellbares Abstützwerkzeug für die Hauptwelle
- B - Ring zum Ein- und Ausbau des Nadellagers und zum Einbau des Sicherungsringes der Hauptwelle.
- C - Einstell-Lehre für die Spannung der Feder-scheibe auf der Hauptwelle an der Nadella-gerseite.
- D - Einstell-Lehre für den Synchronkörper 1./2. Gang.
- E - Einstell-Lehre für den Synchronkörper 3./4. Gang.
- F - Andrückplatte
- G - Ring zum Einbau der Ausgleichsgetriebe-Lager



EMPFOHLENES WERKZEUG

Standard-Werkzeug Facom

- 1 - Stecknuss für Schlitzschrauben Ref. SS 14
- 2 - Flachschrüsselersatz 36 mm Ref. 20.

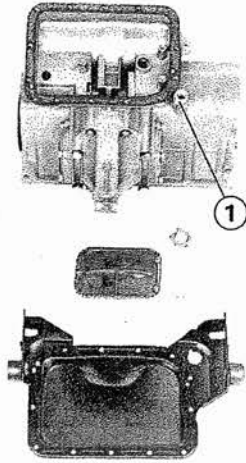
Dieses Werkzeug wird nicht mit dem Werkzeugkasten 8.0312 geliefert, jedoch ist seine Einordnung an der hierfür freigelassenen Stelle möglich.

PEUGEOT

0352

3

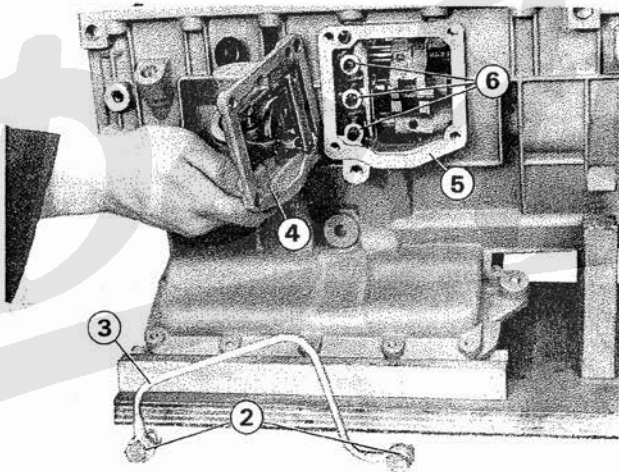
WECHSELGETRIEBE BB6 / VORDERACHSANTRIEB ZERLEGEN



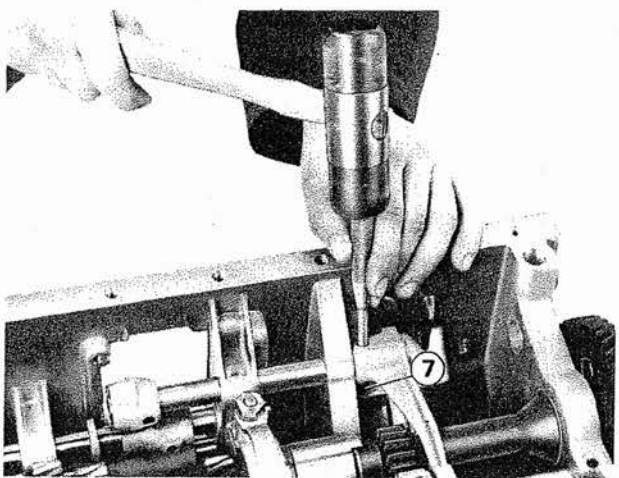
- Ausbauen :
- die Ölwanne
- den Saugkopf der Ölpumpe

ANMERKUNG - Die Distanzscheibe 1 des rechten Ölablassstopfens wurde werksseitig mit "LOC-TITE FREIN FILET FORT" (Schraubensicherungsmittel) versehen und darf nicht abgebaut werden.

- Das Wechselgetriebe auf den Montageblock 8.0306 Z legen.
- Die Befestigungsschrauben lösen und ausbauen
- vom rechten und linken Getriebegehäusedeckel
- vom Achsantriebsgehäuse
- Den gesamten Vorderachsantrieb ausbauen.



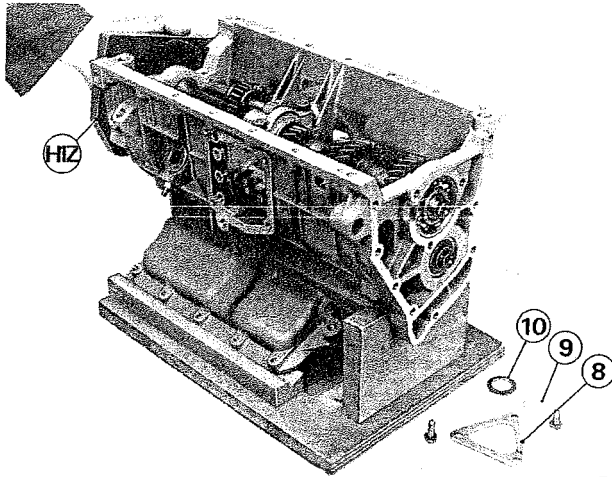
- Ausbauen :
- die 2 Hohlsschrauben 2 und die äussere Ölleitung 3.
- den Schaldeckel 4.
- die Deckeldichtung 5.
- die Verriegelungsdruckfedern 6 mit den Sperrkugeln.



- Den RW-Gang einlegen
- Die Spannhülse Mecanindus 7 der Schaltgabel für den RW-Gang heraustreiben.
- Den Schaltmitnehmer für den RW-Gang nach oben schwenken und die Feder und Kugel herausnehmen.
- Die Spannhülse Mecanindus aus dem Schaltmitnehmer für den RW-Gang heraustreiben.
- Aufbewahren :
- die Schaltgabel für den RW-Gang
- die Schaltgabelwelle
- den Schaltmitnehmer für den RW-Gang

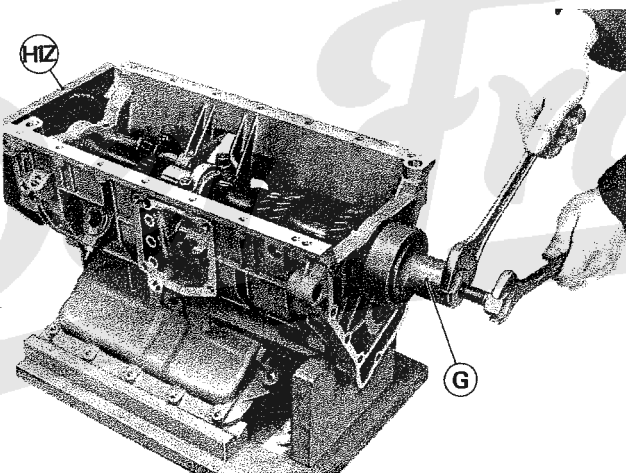
WECHSELGETRIEBE BB6 / VORDERACHSANTRIEB
ZERLEGEN

3 0353



- Die Haltescheibe 8 vom Antriebswellenlager abbauen.
- Den Sprengring 9 und die Federscheibe 10 ausbauen.
- Mit einem Holzhammer auf die Welle schlagen, um das Antriebswellenlager von der Antriebswelle freizubekommen (zur Erleichterung des Abziehens).
- Die Montageplatte HIZ* anbringen, wobei unbedingt die Befestigungsschrauben des Schaltdeckels benutzt werden müssen.
- Die 4 Schrauben mit 1 mkg anziehen.

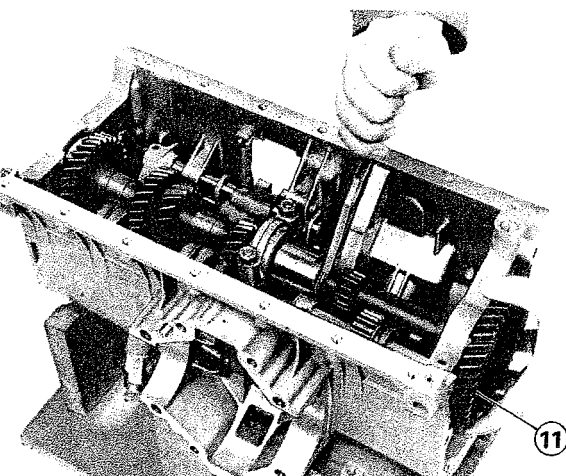
* Am Wechselgetriebe "Diesel" zwischen dem Getriebegehäuse und der Montageplatte HIZ die Distanzscheiben H2 und H3 einfügen.



- Das Antriebswellenlager mit dem Abzieher G* abziehen.
- Die Montageplatte HIZ abbauen.

*** WICHTIG**

- Beim Ausbau des Antriebswellenlagers muss der Sicherungsring sich auf der Motorantriebswelle befinden, da sonst durch die Versetzung der Antriebswelle die Vorgelegerräder für den 2- und 4. Gang an die Synchronkegel der entsprechenden Gangräder anschlagen können, wodurch diese beschädigt werden könnten.



- Den Sicherungsring mit einer Zange zusammendrücken und die Motorwelle 11 durch Ziehen am Zahnrad ausbauen.
- Ausbauen :
 - den Lagerdeckel
 - die Antriebswelle.

PEUGEOT

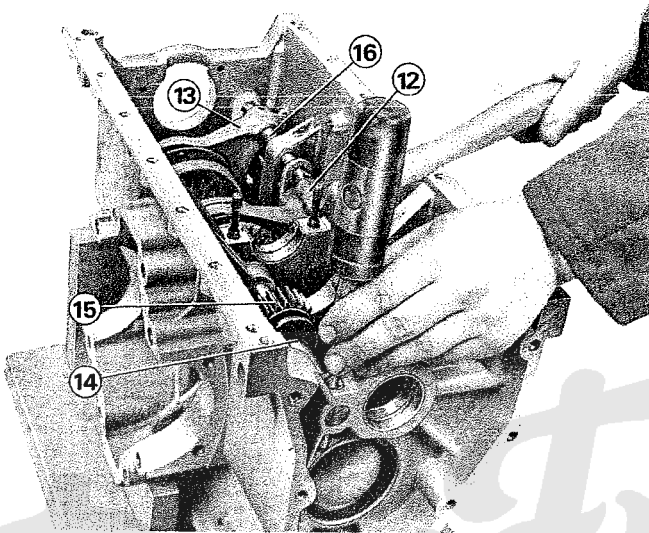
6-71

Werkstattunterlagen 204 - Ref. 812 D

0354

3

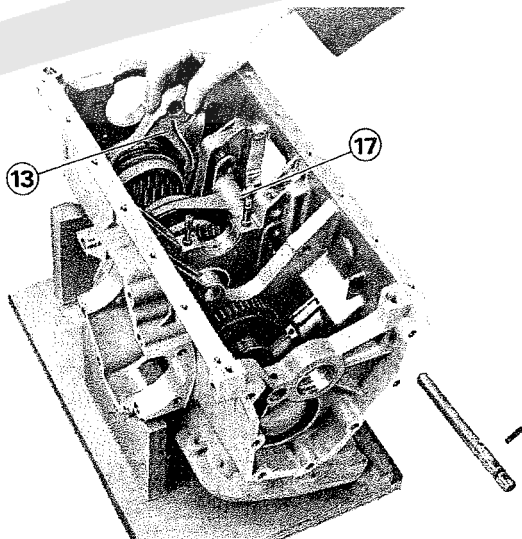
WECHSELGETRIEBE BB6 / VORDERACHSANTRIEB ZERLEGEN



- Den 4. Gang einlegen
- Die Spannhülse Mecanindus
- aus dem Schaltmitnehmer für den 3./4. Gang 12
- aus der Schaltgabel für den 3./4. Gang 13
- aus der Schieberadwelle für den RW-Gang 14

austreiben.

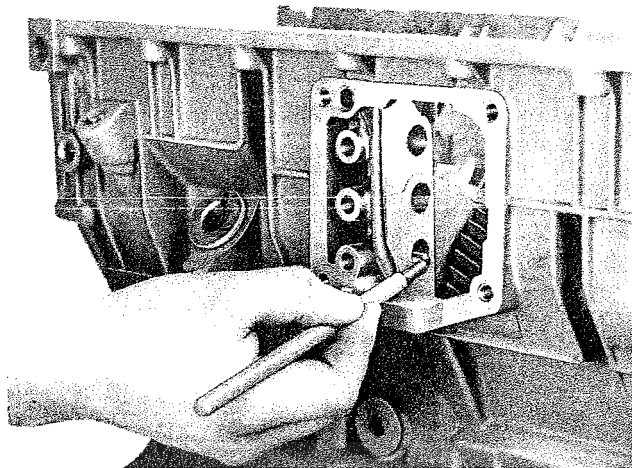
- Abziehen :
- Die Welle 14 und das Schieberad für den RW-Gang 15
- Die Schaltgabelwelle für den 3./4. Gang 16, indem sie zuvor um eine viertel Drehung verstellt wird, damit das Herausfallen der Sperrnadel vermieden wird.
- Den Schaltmitnehmer für den 3./4. Gang 12



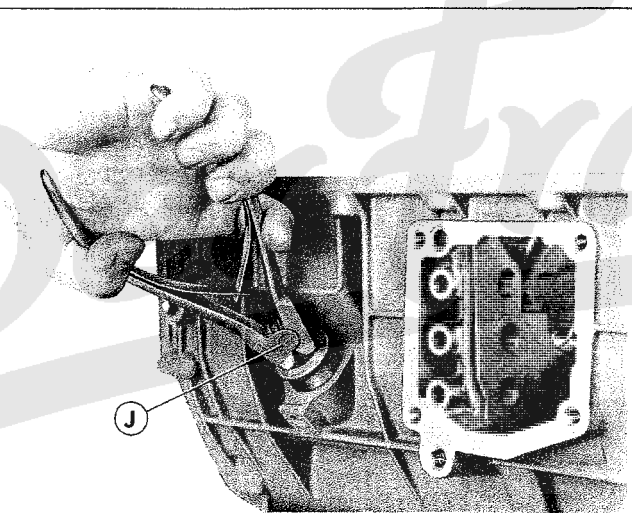
- Den 2. Gang einlegen
- Die Spannhülse Mecanindus aus der Schaltgabel für den 1./2. Gang 17 austreiben.
- Die Schaltgabelwelle für den 1./2. Gang und die Schaltgabel 13 und 17 abziehen.

WECHSELGETRIEBE BB6/ VORDERACHSANTRIEB
ZERLEGEN

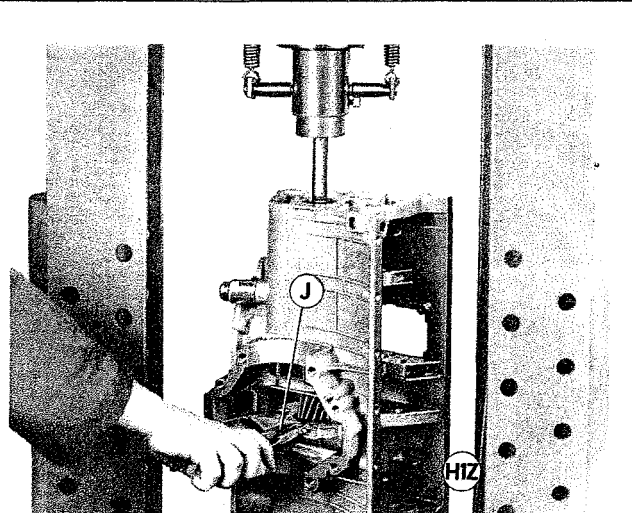
3 0355



- Die 2 Sperrfinger aus ihren Lagerungen herausnehmen.



- Die Befestigungsschraube aus der Tacho-Büchse herausnehmen.
- Die Tacho-Büchse durch eine halbe Umdrehung nach rechts mit der Zange 8.0305 J herausnehmen.
- Den Sprengring und die Federscheibe von beiden Enden der Hauptwelle abziehen.
- Die Tacho-Schnecke und das RW-Gang-Rad ausbauen.



- Die Montageplatte 8.0305 H1Z einbauen und dazu die Befestigungsschrauben des Schaltdeckels verwenden.
- Die Presse mit einem Ansatz von $\varnothing 20$ maxi versehen.
- Das Getriebegehäuse hochkant auf den Pressentisch mit Auflage auf den Montagebock 8.0305 H1Z stellen.
- Den Sprengring der Hauptwellenlager mit der Zange J auseinander biegen.
- Die Welle mit der Presse bis zum vollständigen Freiliegen des Blechdeckels aus dem Getriebegehäuse heraustrreiben (dieser wird von der Hauptwelle mitgenommen).
- Die Presse loslassen.

PEUGEOT

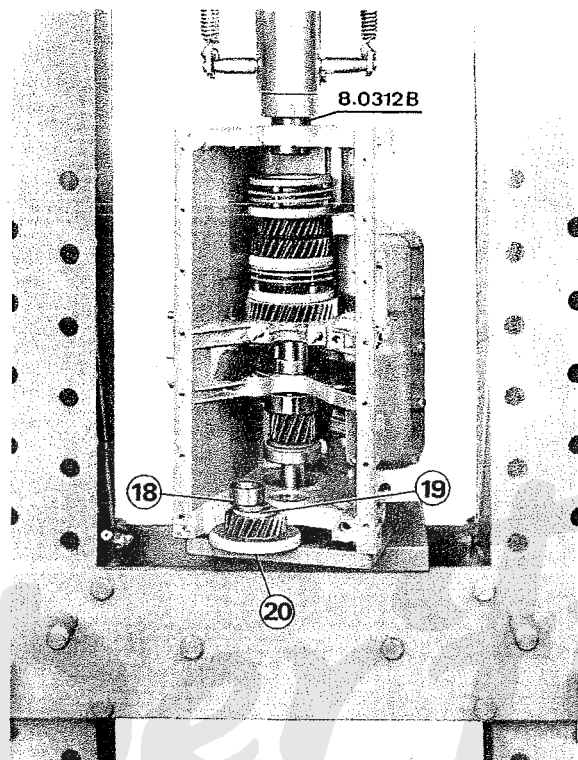
6-71

Werkstattunterlagen 204 - Ref. 812 D

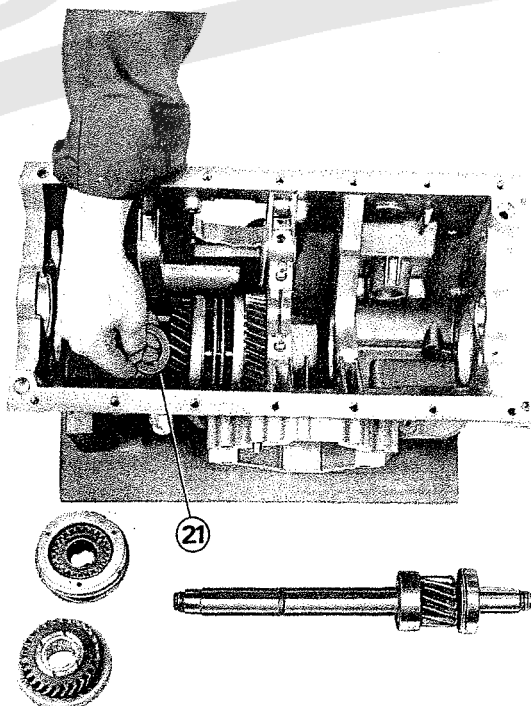
0356

3

WECHSELGETRIEBE BB6 / VORDERACHSANTRIEB ZERLEGEN



- Abziehen :
- den Innenring des Nadellagers 18
- die Ausgleichscheibe des Zahnrades für den 4. Gang 19
- das Zahnrad für den 4. Gang und seine Lagerbüchse 20
- Die Presse mit einem flachen Ansatzstück versehen
- Den Ring 8.0312 B am Nadellagerkäfig mit der gerippten Seite nach unten anbringen.
- Den Nadellagerkäfig mit der Presse abdrücken.
- Nadellagerkäfig und Werkzeug B aufbewahren.



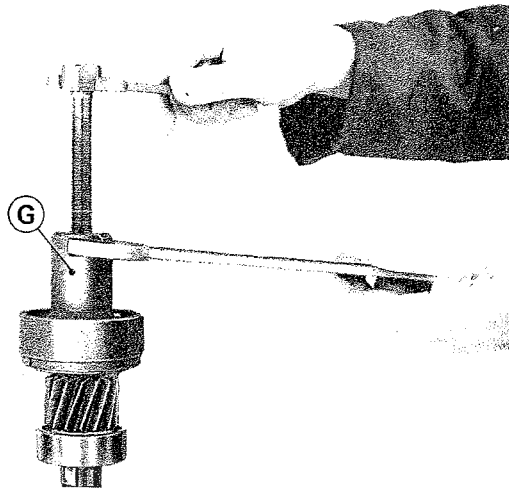
- Das Wechselgetriebegehäuse auf den Montagebock auf der Werkzeugbank setzen.
- Die Montageplatte 8.0305 H1Z ausbauen.
- Aufbewahren :
- die Hauptwelle mit ihren beiden Wälzlagern
- den Synchronkörper für 3./4. Gang mit seiner Nabe
- das Zahnrad für den 3. Gang und seine Lagerbüchse
- die Distanzscheibe 21
- das Zahnrad für den 2. Gang und seine Lagerbüchse
- den Synchronkörper für den 1./2. Gang mit seiner Nabe
- das Zahnrad für den 1. Gang mit seiner Lagerbüchse und die Einstellscheiben.

ANMERKUNG - Die Synchronnaben nicht von ihren Schalmuffen trennen. Ihre Winkelstellung in Bezug auf ihre ursprüngliche Stellung im Wechselgetriebe markieren.

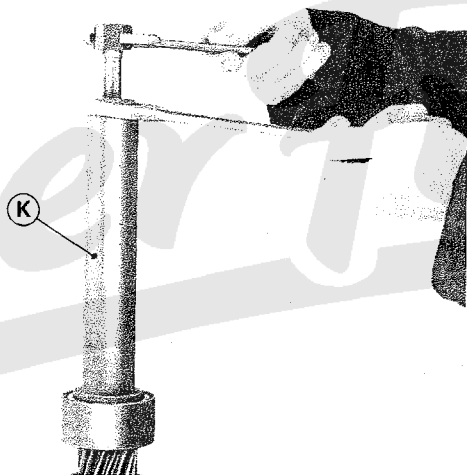
WECHSELGETRIEBE BB6 / VORDERACHSANTRIEB
ZERLEGEN

3

0357



- Das Kugellager der Hauptwelle mit dem Abzieher G abziehen.



- Das Rollenlager der Hauptwelle mit dem Abzieher K abziehen.

PEUGEOT

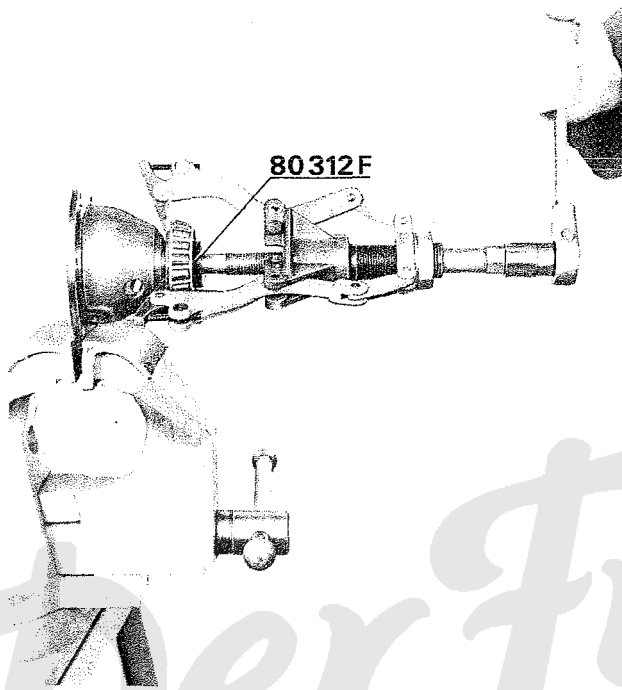
6-71

Werkstattunterlagen 204 - Ref. 812 D

0358

3

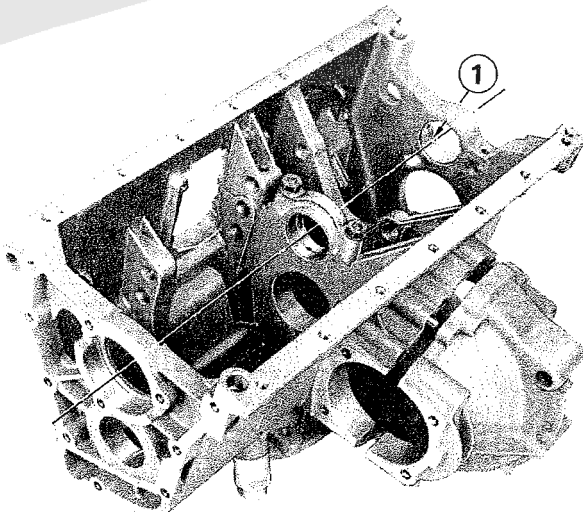
WECHSELGETRIEBE BB6 / VORDERACHSANTRIEB ZERLEGEN



Zerlegen des Ausgleichgetriebes

- Die 6 Befestigungsschrauben des Zahnkranzes ausbauen.
- Die linke Gehäusehälfte sowie das Achskegelrad und dessen Anlaufscheibe Celoron abziehen
- Den Zahnkranz mit einem Holzhammer vom Ausgleichgehäuse trennen.
- Die Ausgleichradachse und ihre Anlaufscheiben, das andere Achskegelrad und dessen Anlaufscheibe Celoron abnehmen.

Für den Ausbau der Kegelrollenlager des Ausgleichgetriebes die Abziehvorrichtung Timken-Wilmonda Nr. 555 TAX und die Andrückplatte 8.0312 F benutzen.



LAGERBÜCHSE DER MOTORWELLE

Bei der D.P.D. ist unter der Bestell-Nr. 2302.05 eine Lagerbüchse für Motorwelle mit den Abmessungen $37,2 \times 41,2 \times 19$ erhältlich. Nach Einbau im Getriebegehäuse muss diese auf einen Durchmesser zwischen $37,505$ bis $37,533$ mm aufgebohrt werden.

Das Aufbohren muss mit sehr grosser Genauigkeit durchgeführt werden, da die Achslinie ganz genau mit den beiden anderen Lagern übereinstimmen muss und kann in der Werkstatt mit einem einfachen Werkzeug nicht korrekt durchgeführt werden.

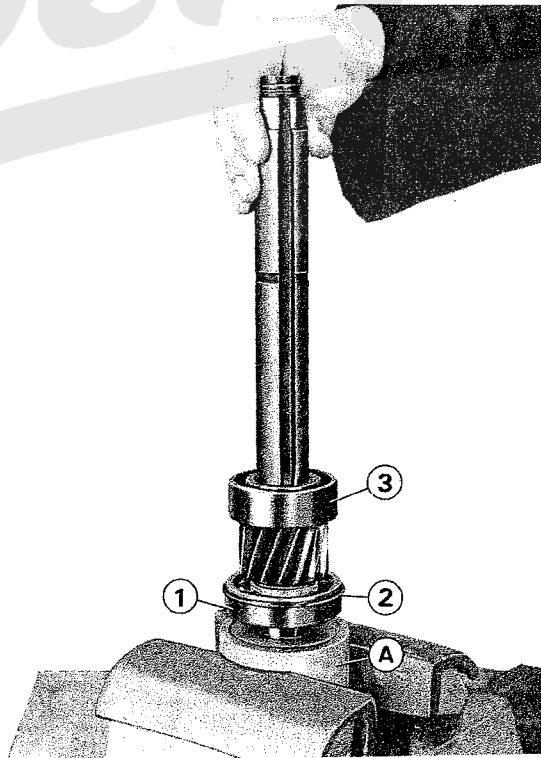
Infolgedessen ist es bei einem eventuellen Austausch der Lagerbüchse der Motorwelle des Wechselgetriebes 1 unbedingt notwendig, eine Spezialwerkstatt, die über eine Reihenbohrmaschine verfügt, mit der Arbeit zu beauftragen. Gleiches gilt für eine Überholung der Kurbellenlagerung oder der Kurbelwelle.

WICHTIG

Das Wechselgetriebehäuse, das Achsantriebsgehäuse und der mittlere Lagerdeckel der Antriebswelle werden im Werk nach Zusammenstellung bearbeitet. Aus diesem Grunde dürfen diese Teile nicht einzeln ausgetauscht werden und sind seit Ende Juni 1965 mit einem einheitlichen Vermerk, bestehend aus einem Buchstaben, gefolgt von 3 Zahlen (siehe Markierung 1, Seite 01 01) versehen, um ihre Zusammenstellung überprüfen zu können.

VORBEDINGUNGEN

- Ausschliesslich nicht fasernde, in vergällten Alkohol getauchte Lappen zur Reinigung der mit Perfect Seal versehenen Dichtungs-Auflageflächen verwenden. **Niemals Schmirgelpapier oder schneidende Werkzeuge benutzen.**
- Alle Teile müssen absolut sauber sein ; insbesondere auf die vollkommene Sauberkeit der Ölleitungen der glatten Lager von Getriebe-Eingangswelle und Antriebswelle achten.
- Auf den perfekten Zustand der Getriebeeingangswellen-Büchse und der zwei Lagerschalenhälften achten.
- Alle Onduflex-Federscheiben müssen ersetzt werden.
- Die Schmierung der Teile erfolgt jeweils bei ihrem Einbau.

**VORBEREITUNG DER HAUPTWELLE**

- Das Kugellager 1 mit dem Werkzeug G mit der Lagernut zum Zahnrad hin montieren.
- In die Lagernut einen neuen Sprengring 2 einlegen.
- Das Rollenlager 3 mit dem Werkzeug K auf die Hauptwelle schieben.
- Das Werkzeug A in den Schraubstock spannen.
- Die Hauptwelle in die Bohrung dieses Werkzeugs einführen.

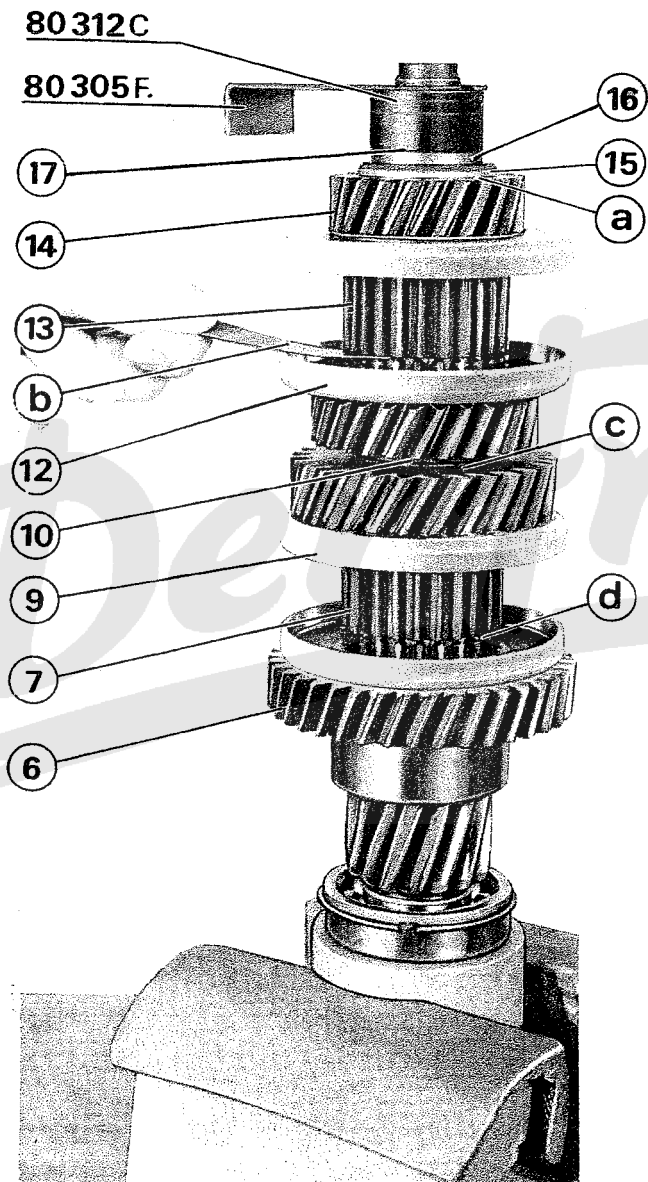
PEUGEOT

0366⁽¹⁾

3

WECHSELGETRIEBE BB6/VORDERACHSANTRIEB

ZUSAMMENBAU



KONTROLLE DES LÄNGSSPIELS DER ZAHNRÄDER

- In folgender Reihenfolge auf die Hauptwelle montiert :

- die Lagerbüchse und das 1. Gangrad 6
- die Synchronnabe 7
- die Lagerbüchse und das 2. Gangrad 9
- die Distanzscheibe 10
- die Lagerbüchse und das 3. Gangrad 12
- die Synchronnabe 13
- das Zahnrad 14 und die Lagerbüchse 15 für 4. Gang.
- die Distanzscheibe 16.

- Abschliessend eine (zu ermittelnde) Anzahl Ausgleichscheiben 17 und die Einstelllehre 8.0312 C anbringen, um den ganzen Zahnradblock zusammenzuhalten, wobei in die für den Sprengring vorgesehene Ringnute die Einstellgabel 8.0305 F eingeführt wird.

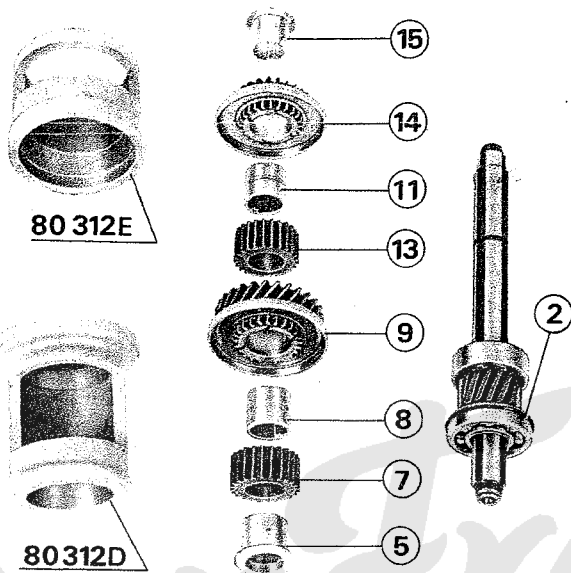
- Die Spiele (a) - (b) - (c) - (d) kontrollieren. Sie sollen zwischen 0,20 und 0,35 mm betragen.

- Sollten sich die kontrollierten Spiele ausserhalb dieser Toleranzen bewegen, müssen die Lagerbüchsen erneuert werden.

- Die Teile und die Einstellwerkzeuge wieder auseinandernehmen, um den nächsten Einstellvorgang durchzuführen (siehe nächste Seite).

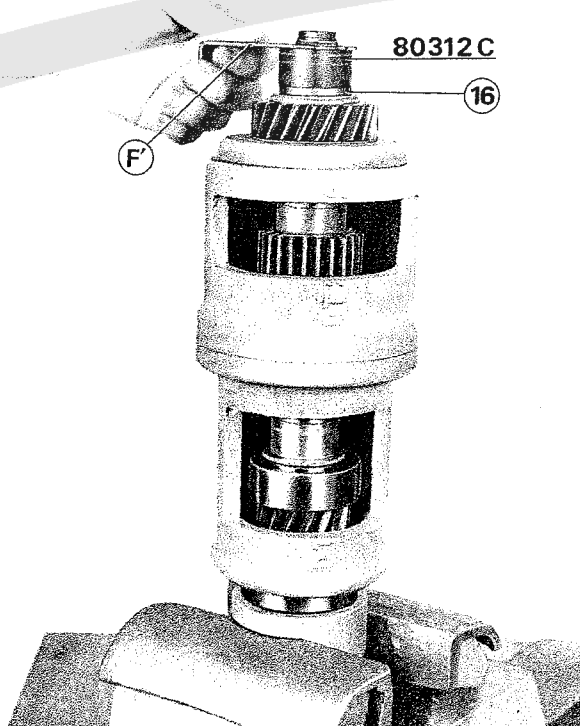
WECHSELGETRIEBE BB6 / VORDERACHSANTRIEB
ZUSAMMENBAU

3 0367



EINSTELLMETHODE FÜR DIE HAUPTWELLE

- Folgende Teile auf die Hauptwelle montieren :
- Lagerbüchse für 1. Gangrad 5
- Synchronnabe 7
- Einstellehre 8.0312 D (auf den Sprengling 2 des Kugellagers abgestützt)
- 2. Gangrad 9 mit Führungsbüchse 8
- Synchronnabe 13
- Lagerbüchse für 3. Gangrad 11
- Einstellehre 8.0312 E
- 4. Gangrad 14 und Führungsbüchse 15.



EINSTELLUNG 1

- Die Einstellehre 8.0312 C anbringen.
- Eine Distanzscheibe 16 auf die Einstellehre C setzen und, wenn nötig, ebenfalls eine (zu ermittelnde) Anzahl Ausgleichscheiben 17, um eine spiellose Blockierung des Ganzen zu erhalten ; hierbei die Einstellgabel F' in die für den Sprengling vorgesehene Ringnute einführen.

Distanzscheiben 16

- Teile-Nr. 2357.39 : 3,2 mm
- Teile-Nr. 2357.40 : 3,6 mm
- Teile-Nr. 2357.41 : 4 mm
- Teile-Nr. 2357.42 : 4,4 mm
- Teile-Nr. 2357.43 : 4,8 mm

Ausgleichscheibe 17

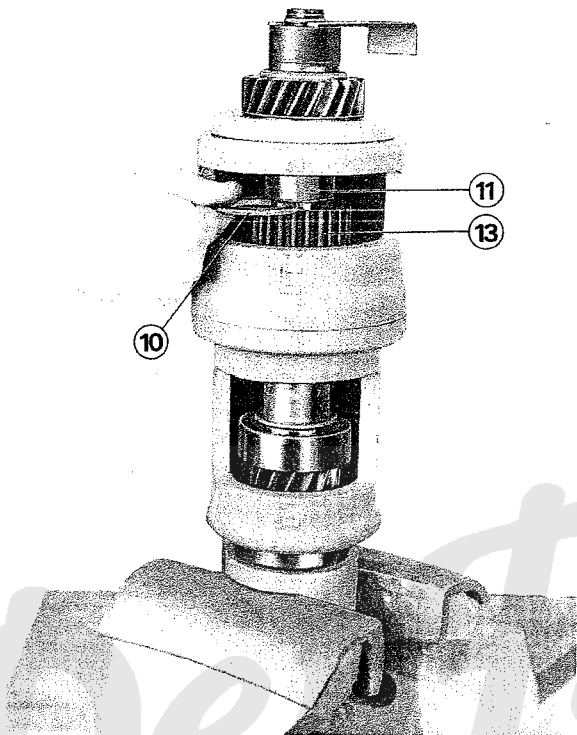
- Teile-Nr. : 2357.05 : 0,15 mm

PEUGEOT

6-71

Werkstattunterlagen 204 - Ref. 812 D

WECHSELGETRIEBE BB6 / VORDERACHSANTRIEB ZUSAMMENBAU



EINSTELLUNG II

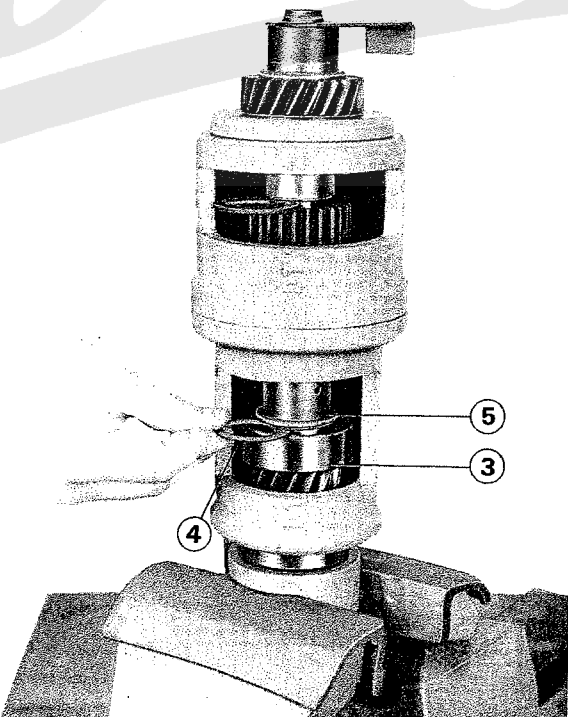
- Die zur Spielaufhebung zwischen die Lagerbüchse 11 des 3. Gangrads und die Synchronnabe für 3./4. Gang 13 zu legende Distanzscheibe 10 ermitteln.
- Die Scheibe zur Durchführung der Einstellung III in dieser Stellung lassen.

ANMERKUNG

Die bei der Einstellung II ermittelte Distanzscheibe 10 wird bei der endgültigen Montage zwischen Lagerbüchse/2. Gangrad 9 und Lagerbüchse/3. Gangrad 12 gelegt.

Distanzscheiben 10

19 verschiedene Stärken (jeweils 5/100 stärker) von 2,00 mm bis 2,90 mm



EINSTELLUNG III

- Die zur Spielaufhebung zwischen das Rollenlager 3 und die Lagerbüchse 5 des 1. Gangrads zu legenden Ausgleichscheiben 4 ermitteln.

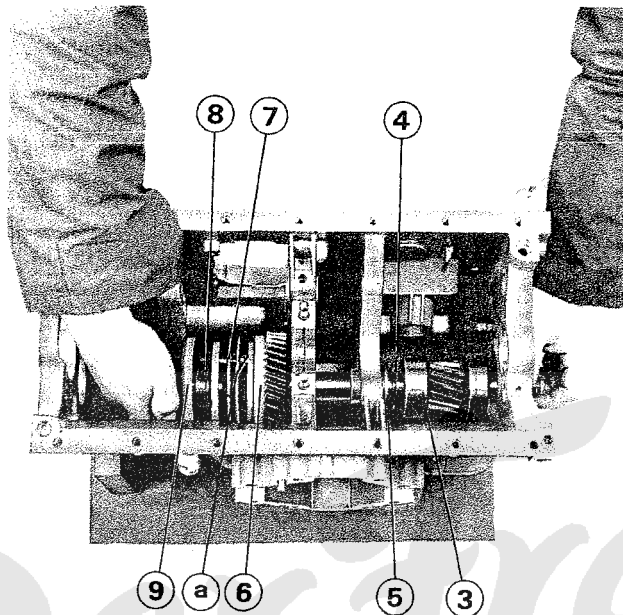
Ausgleichscheiben 4

Teile-Nr. 2318.15 : 0,15 mm
 Teile-Nr. 2318.16 : 0,20 mm
 Teile-Nr. 2318.17 : 0,25 mm
 Teile-Nr. 2318.18 : 0,50 mm

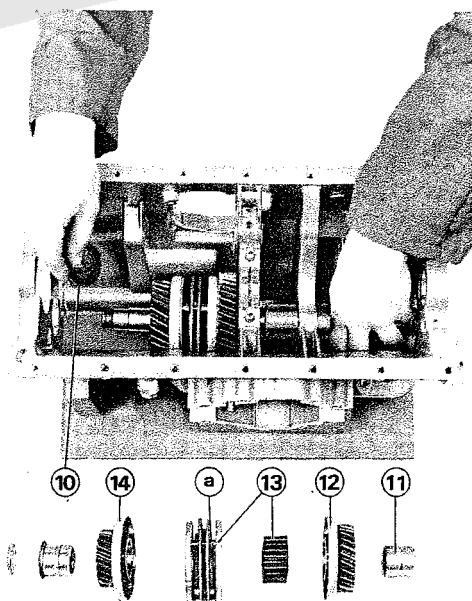
WECHSELGETRIEBE BB6 / VORDERACHSANTRIEB

ZUSAMMENBAU

3 0369



- Die Teile wieder auseinandernehmen.
- Die bei der Einstellung III ermittelten Ausgleichscheiben 4 zwischen die Lagerbüchse 5 des 1. Gangrads und das Rollenlager 3 legen.
- Den auf das Kugellager zur Einstellung aufgezogenen Sprengring 2 abnehmen und im Gehäuse liegen lassen.
- Die Hauptwelle halb in das Getriebegehäuse einlegen und der Reihe nach anbringen :
 - das 1. Gangrad 6
 - die Synchronnabe 7 und den Synchronkörper für 1./2. Gang (dessen gekennzeichnete Ringnuten zum 1. Gangrad hin gerichtet, die Markierungen der Synchronnabe und deren Synchronmuffe müssen gegenüber gestellt sein).
 - die Lagerbüchse 8 für den 2. Gang
 - das Zahnrad für den 2. Gang 9.



- Die bei der Einstellung II ermittelte Distanzscheibe 10 einbauen.
- Die Lagerbüchse 11 und das 3. Gangrad 12 sowie die Synchronnabe 13, und den Synchronkörper für 3./4. Gang einbauen (die gekennzeichneten Ringnuten a des Synchronkörpers zum 3. Gangrad hin gerichtet ; die Markierungen der Synchronnabe und deren Synchronmuffe müssen gegenüber gestellt sein).
- Die Welle anheben und das 4. Gangrad 14 aufschieben
- An Stelle des Nadellagers den Ring 8.0312 B in das Getriebegehäuse einführen, seine genutete Seite ist nach unten gerichtet, um die Führung der Hauptwelle im Lager zu gewährleisten.

PEUGEOT

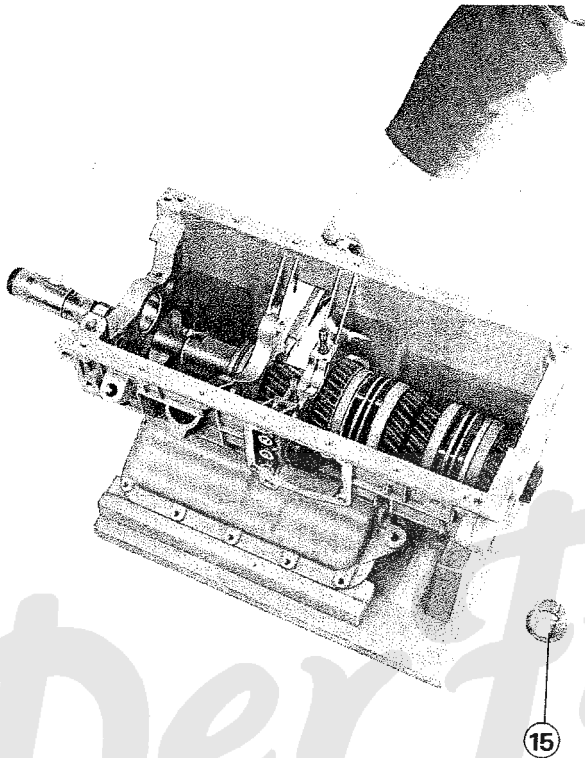
6-71

Werkstattunterlagen 204 - Ref. 812 D

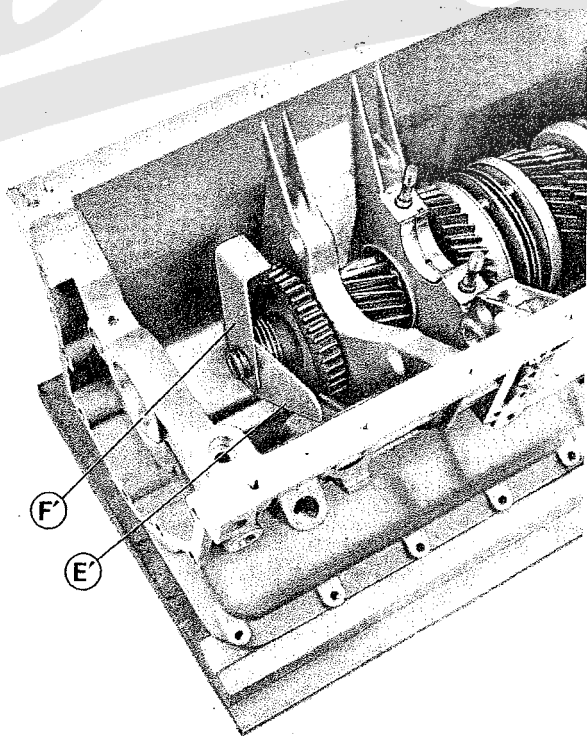
0370

3

WECHSELGETRIEBE BB6 / VORDERACHSANTRIEB ZUSAMMENBAU



- Das Einbauwerkzeug der Hauptwelle durch Einspannen des Abstandrohrs T zwischen Schraube und Abzieherkopf der Abziehvorrichtung G aufbauen.
- Den Sprengring des Kugellagers geöffnet halten.
- Die Hauptwelle einführen, indem mit dem Holzhammer auf das oben beschriebene Einbauwerkzeug G geschlagen wird.
- Die Hammerschläge (in Richtung Steuerung) so lange fortsetzen, bis der Sprengring in der Nut des Kugellagers einrastet.
- Den Ring 8.0312 B abziehen.
- Die Lagerbüchse 15 des Zahnrades für den 4. Gang durch die Öffnung des Nadellagers einführen.



- Das Rückwärtsgangrad mit dem kleinen Bund gegen das Lager montieren.
- Die Tachoschnecke einbauen.
- Die Einstellehre 8.0305 E' gegen die Tachoschnecke setzen und sich von der korrekten Verriegelung mit der Einstellgabel F' überzeugen.
- Das eventuell bestehende Spiel mit einer Ausgleichscheibe ausgleichen.

0,15 - Teile-Nr. : 2357.05

0,50 - Teile-Nr. : 2357.06

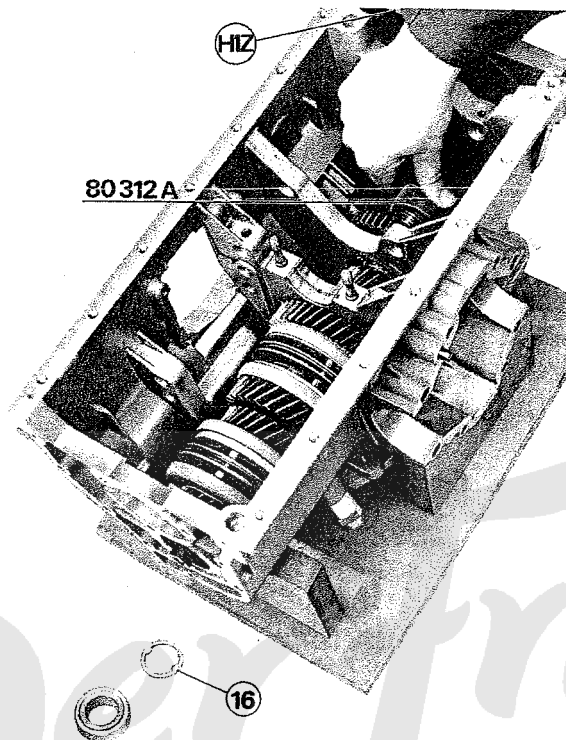
- Einstellgabel und -lehre ausbauen.
- Falls notwendig, die Ausgleichscheibe zwischen dem Rückwärtsgangrad und der Tachoschnecke anbringen.
- Mit dem Dorn P' eine neue Federscheibe sowie einen neuen Sprengring anbringen.

WECHSELGETRIEBE BB6/VORDERACHSANTRIEB

ZUSAMMENBAU

3

0371⁽¹⁾



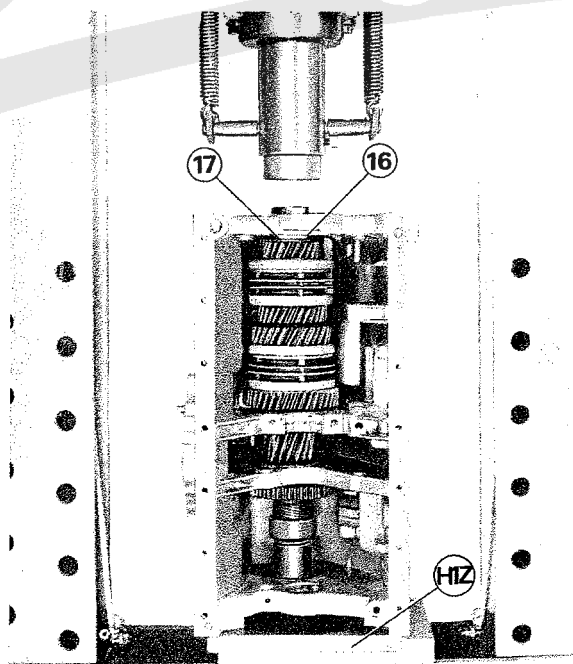
- Das einstellbare Abstützwerkzeug 8.0312 A vollkommen auf das Ende der Hauptwelle aufschrauben

- Die Montageplatte 8.0305 H1Z montieren und die beiden Flachkanten des Werkzeuges 8.0312 A entsprechend in die beiden Kerben des unteren Teils einsetzen ; unbedingt die Befestigungsschrauben des Schaltdeckels benutzen.

- Die vier Schrauben mit 1 mkg anziehen.

- Das Werkzeug 8.0312 A abschrauben, so dass die Mutter sich auf der Montageplatte 8.0305 H1Z in Anschlag befindet.

- Mit der Hand ohne Benutzung von Werkzeugen anziehen.



- Das Wechselgetriebe auf dem Pressentisch auf die Montageplatte 8.0305 H1Z stellen.

- Auf der Hauptwelle der Reihe nach anbringen :

- die Distanzscheibe 16

- Gegebenenfalls die Ausgleichscheiben 17, die bei der Einstellung I (siehe Seite 03 67) ermittelt wurden.

- Das zusammengesetzte Nadellager am Wellenrad ansetzen, die Aufschriften nach oben gerichtet.

PEUGEOT

6-71

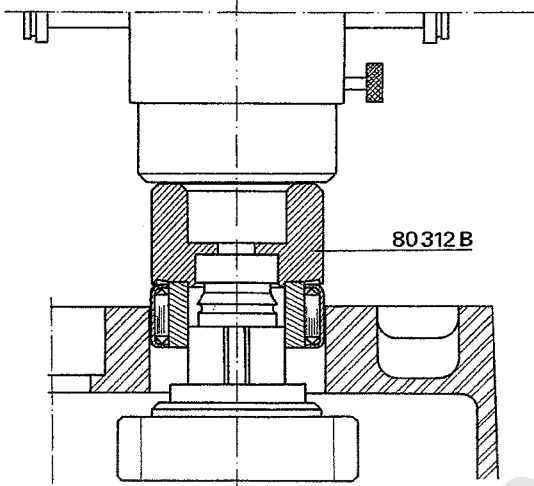
Ersetzt Seite 03 71, Baugruppe 3

Werkstattunterlagen 204-304 -Ref.812D

0372

3

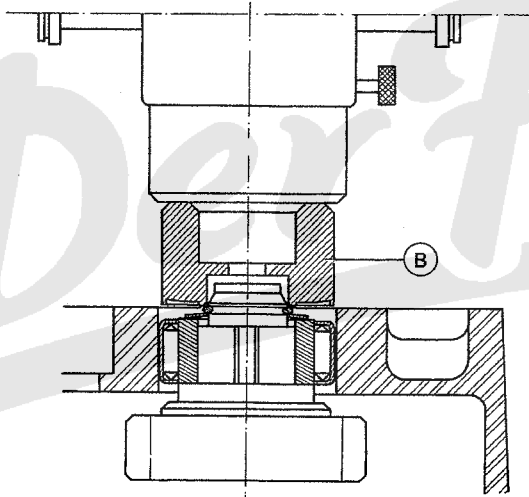
WECHSELGETRIEBE BB6/VORDERACHSANTRIEB ZUSAMMENBAU



- Das Nadellager mit dem Ring 8.0312 B bis zum Anschlag aufdrücken, indem er wie nebenstehend gezeigt orientiert wird.

ACHTUNG

Der Druck darf 1 Tonne nicht überschreiten.



- Am Wellenende der Reihe nach anbringen :
- eine neue Federscheibe und einen neuen Seegering.

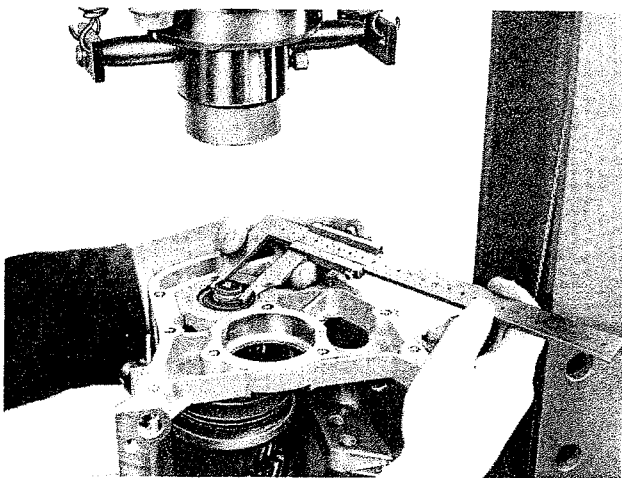
- Das Ganze mit dem Montagering B geölt, in der gleichen Stellung wie beim vorhergehenden Arbeitsgang, überdecken.

- Auf die Presse drücken, bis der Sprengring in seiner Nut einrastet.

ACHTUNG

Der Druck darf 1 Tonne nicht überschreiten.

- Den Montagering abdauen.

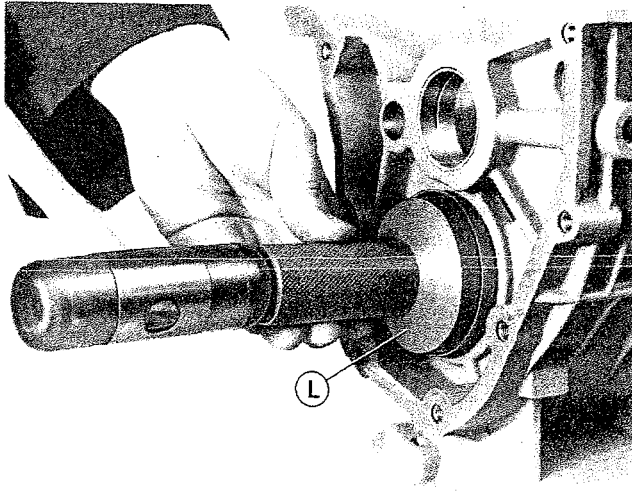


- Den Sprengring mit einer Kombizange zusammendrücken und sich davon überzeugen, dass sein Aussendurchmesser 22,6 mm nicht überschreitet.

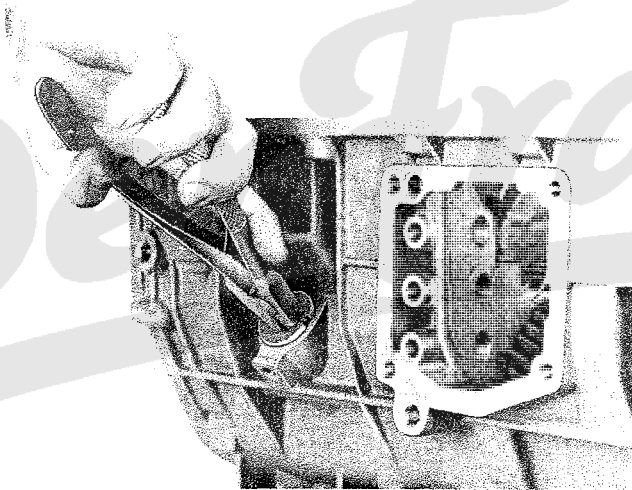
- Die Montageplatte 8.0305 H1Z und das Werkzeug 8.0312 A ausbauen.

WECHSELGETRIEBE BB6/ VORDERACHSANTRIEB
ZUSAMMENBAU

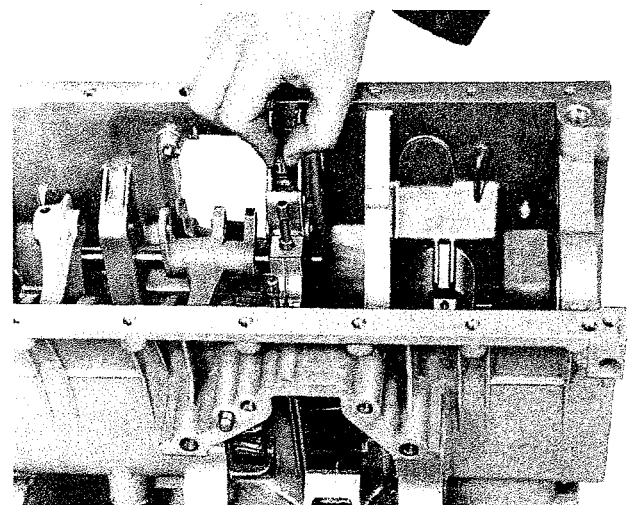
3 0373



- Einen **neuen** Blechdeckel, mit Festinol versehen, mit dem Dorn **L** montieren.



- Durch Verdrehung um etwa eine halbe Umdrehung :
- Die Tachobüchse mit einem **neuen** O-Ring montieren.



- Die Schaltgabeln für den 1./2. und 3./4. Gang in ihren entsprechenden Synchronringen einsetzen.
- Die Schaltgabelwelle für den 1./2. Gang von rechts einsetzen, so dass die Sperraste sich unter der senkrechten Sperrbohrung befindet.
- Einen Sperrfinger einführen.

PEUGEOT

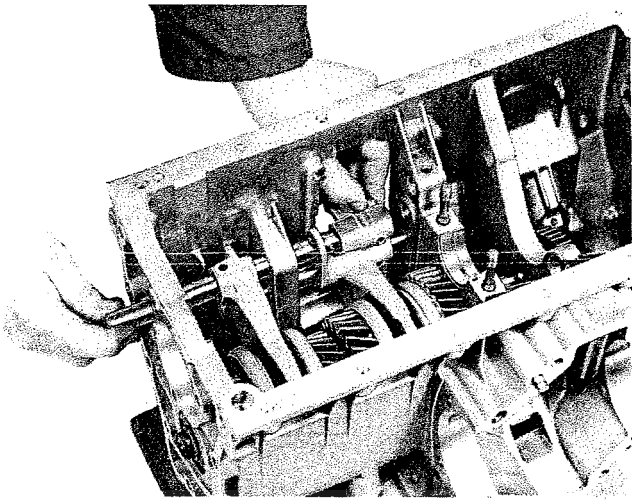
6-71

Werkstattunterlagen 204 - Ref. 812 D

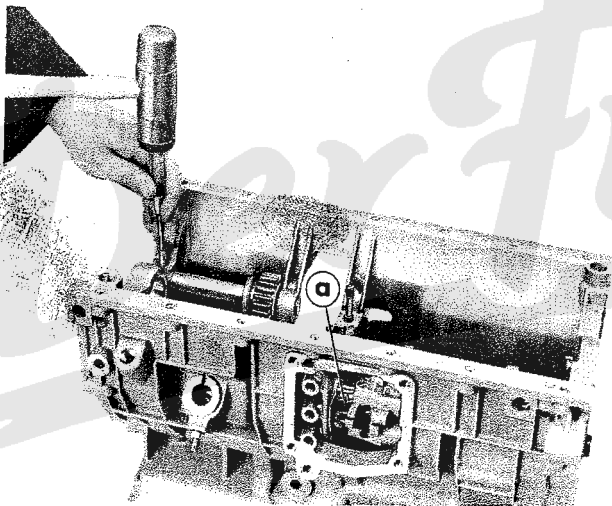
0374

3

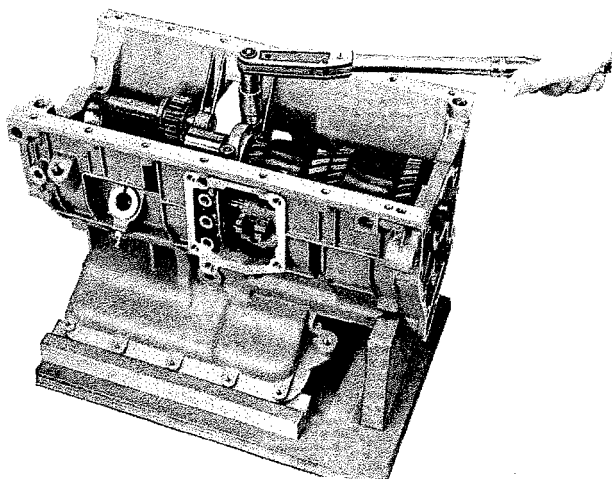
WECHSELGETRIEBE BB6 / VORDERACHSANTRIEB ZUSAMMENBAU



- Prüfen, dass der vorher eingeführte Sperrfinger nicht an der Lagerbohrung der Schaltgabelwelle für den 3./4. Gang übersteht.
- Die Schaltgabelwelle für den 3./4. Gang wie folgt einsetzen :
 - Die beiden Abflachungen für die Verriegelung nach oben richten und die eingeschmierte Sperrnadel in ihrer Lagerung einsetzen.
 - Die Welle in dieser Position von rechts einführen, bis sie mit der Welle für den 1./2. Gang gefluchtet ist, indem hierbei ebenfalls der Schaltmitnehmer montiert wird, dessen Winkelabsatz nach oben gerichtet sein soll.



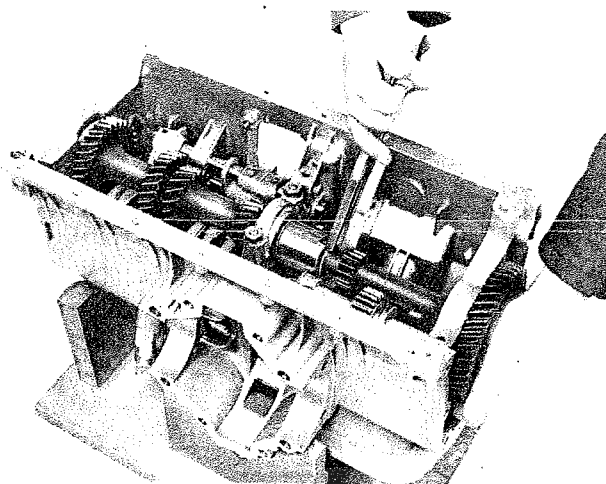
- Die Schaltgabelwelle für den 3./4. Gang um eine viertel Umdrehung zum Schaltdeckel schwenken (siehe Markierung a)
- Die Schaltgabelwellen, Schaltgabeln und Schaltmitnehmer mit neuen Spannhülsen Mécanindus versplinten.
- Die Rückwärtsgangwelle in das Getriebe einführen, hierbei ist das Schieberad für den Rückwärtsgang auf die Welle, seine Nut nach aussen gerichtet, zu montieren.
- Die Welle mit einer neuen Spannhülse Mécanindus versplinten.



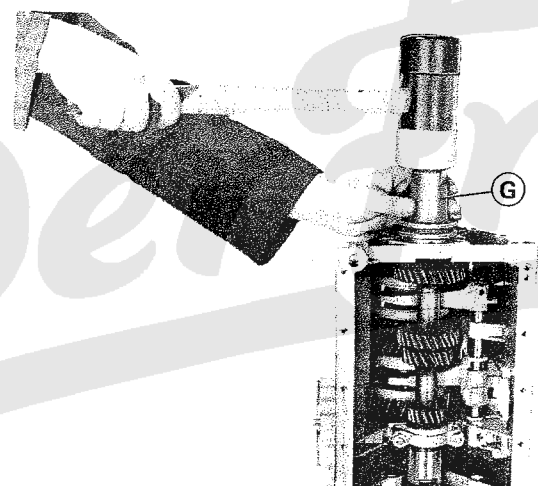
- Die Antriebswelle und den Lagerdeckel montieren (die Lagerschalen müssen ohne jeden Fehler sein).
- Die Muttern mit **2,25 mkg** anziehen.

WECHSELGETRIEBE BB6/ VORDERACHSANTRIEB
ZUSAMMENBAU

3 0375



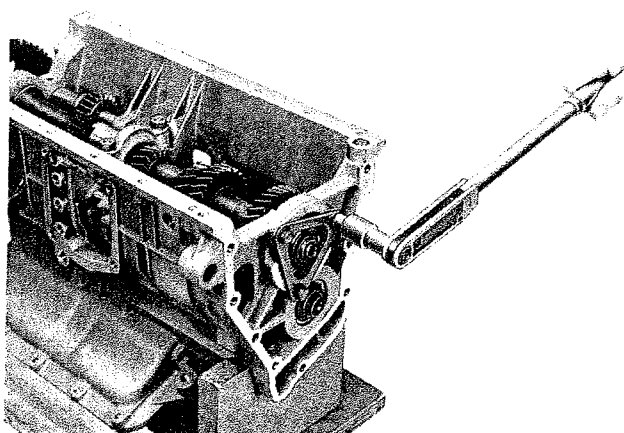
- Einen **neuen** Sprengring in die dafür am Eingangswellenende vorgesehene Ringnut einlegen.
- Das Eingangswellenende in die Antriebswelle einschieben.
- Den Sprengring mit einer Zange **zusammen**drücken und die Eingangswelle soweit **einschieben**, bis der Sprengring in seiner Ringnut auf der Antriebswelle einrastet.



- Die Montageplatte **H1Z*** montieren.
- Das Getriebe aufrecht auf die Montageplatte **H1Z** stellen.
- Das Kugellager mit der Ausziehnut nach **aus**sen mit dem Abzieher **G** aufziehen.

* Am Wechselgetriebe "Benzinmotor", zwischen der Montageplatte **H1Z** und dem Antriebswellenrad den Abstützring **8.0312 F** einlegen, indem er in der zu diesem Zweck geschaffenen Bohrung von \varnothing 8,2 mm der Montageplatte **H1Z** zentriert wird.

Am Wechselgetriebe "Dieselmotor" die Distanzscheiben **H2** und **H3** zwischen dem Getriebegehäuse und der Montageplatte **H1Z** einlegen.



- Mit dem Dorn **P'** eine **neue** Federscheibe und einen **neuen** Sprengring einbauen.
- Den Sprengring mit einer Kombizange **zusammen**drücken und sich davon **überzeugen**, dass sein Aussendurchmesser 22,6 mm nicht **über**schreitet.
- Die Montageplatte **H1Z** **aus**bauen.
- Die Haltescheibe für das Wälzlager anbringen und die drei Schrauben mit **1 mkg** anziehen.

ANMERKUNG - Prüfen, dass die Antriebswelle **frei** drehen kann, widrigenfalls die Lagerdeckelmutter **lockern**, die Antriebswelle durch **leichte** Schläge mit dem Holzhammer zentrieren, bis sie sich **ungehemmt** drehen lässt.

- Die Muttern mit **2,25 mkg** anziehen.

PEUGEOT

6-71

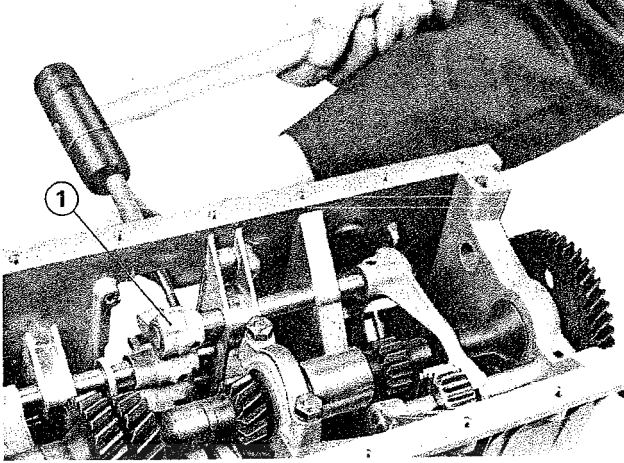
Werkstattunterlagen 204 - Ref. 812 D

0376

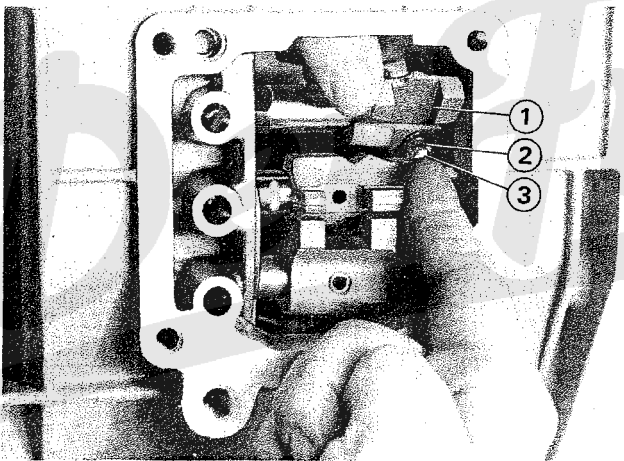
3

WECHSELGETRIEBE BB6 / VORDERACHSANTRIEB

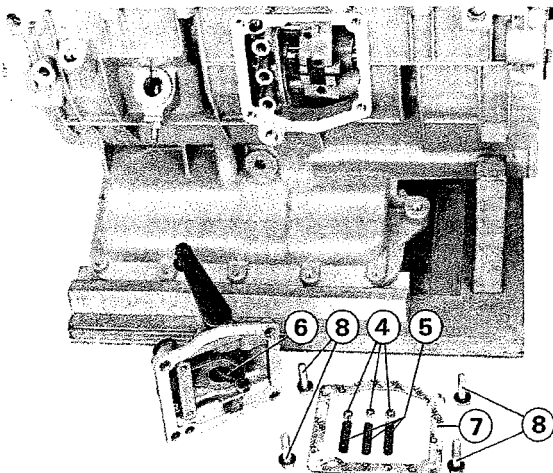
ZUSAMMENBAU



- Den 2. Sperrfinger einlegen
- Die Schaltgabel für den Rückwärtsgang einbauen
- Die Schaltgabelwelle von der rechten Seite einführen, die Sperrrasten zum Gangwähldeckel gerichtet
- Den Schaltmitnehmer für den Rückwärtsgang 1 auf die Welle montieren und unter Verwendung einer neuen Spannhülse Mécanindus versplinten



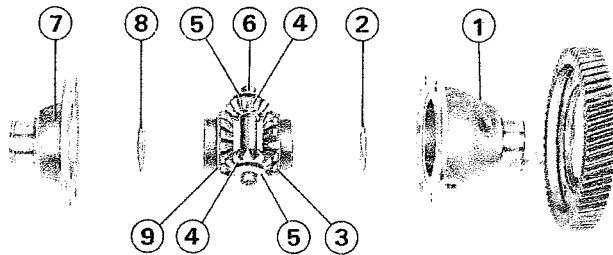
- Den Schaltmitnehmer nach rechts führen, indem er nach oben geschwenkt wird.
- Die Feder 2 (Höhe unbelastet : 26,15 mm) und die Kugel 3 in ihre Führung in den Schaltmitnehmer für den Rückwärtsgang 1 einsetzen.
- Die Feder zusammendrücken und dabei den Schaltmitnehmer 1 senken.
- Den Schaltmitnehmer 1 in Leerlaufstellung bringen.
- Die Schaltgabel für den Rückwärtsgang und ihre Welle unter Verwendung einer neuen Spannhülse Mécanindus versplinten.



- Die drei Sperrkugeln 4 und die drei Druckfedern 5 (Höhe umlastet 29,5 mm) anbringen.
- Den Schaltdeckel 6 unter Verwendung einer neuen Dichtung 7 und neuer Onduflex-Federscheiben montieren.
- Die vier Schrauben 8 mit 1 mkg anziehen.

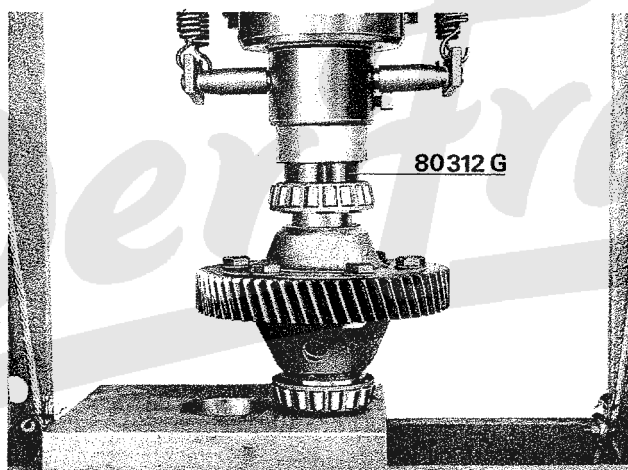
WECHSELGETRIEBE BB6 / VORDERACHSANTRIEB
ZUSAMMENBAU

3 0377

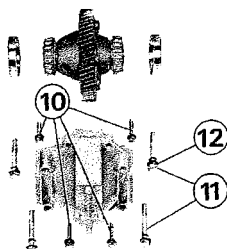
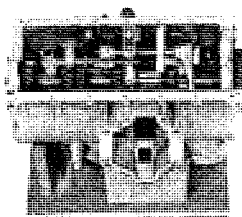


**Vorbereitung und Zusammenbau des Vorderachs-
antriebes**

- In das Ausgleichgetriebegehäuse 1 einlegen :
 - die Anlaufscheibe "Celoron" 2
 - das Achskegelrad 3
 - die Ausgleichkegelräder 4 und deren Anlauf-
scheiben 5.
- Die Ausgleichrad-Achse 6 einbauen.
- In die Tragschale 7 die Anlaufscheibe "Cele-
ron" 8 und das Achskegelrad 9 einlegen.
- Das Ausgleichgetriebe zusammenbauen.



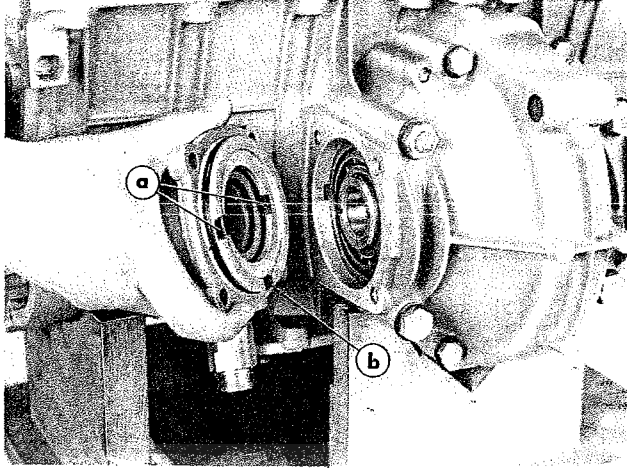
- Den Zahnkranz auf das Ausgleichgehäuse mon-
tieren.
- Neue Schrauben sowie neue Beilagscheiben
"Blocfor" benutzen.
- Diese Schrauben mit 5,75 mkg anziehen.
- Die Kegelrollenlager des Ausgleichgetriebes
mit der Presse unter Einführung des Montage-
ringes 8.0312 G montieren, wie nebenstehend
abgebildet.



- Die Dichtflächen der Dichtungen des Achsan-
triebsgehäuses mit Perfect-Seal bestreichen.
- Das zusammengebaute Ausgleichgetriebe und
den Gehäusedeckel anbringen.
- Anbringen ohne anzuziehen :
 - die vier Schrauben \varnothing 8 10, versehen mit neuen
Onduflex-Federscheiben.
 - die vier Schrauben \varnothing 10 11, versehen mit
neuen Onduflex-Federscheiben sowie neuen
O-Ringen, Teile-Nr. 0165.07,12.

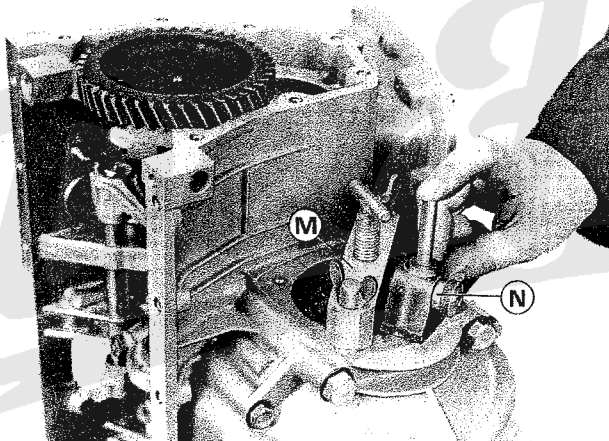
PEUGEOT

WECHSELGETRIEBE BB6 / VORDERACHSANTRIEB ZUSAMMENBAU

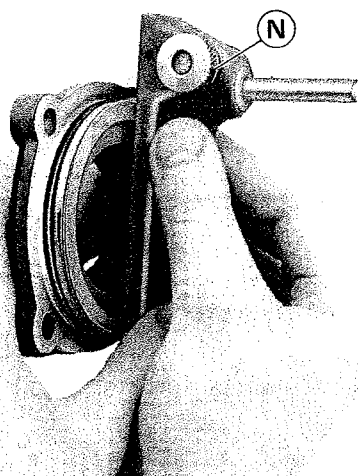


Einstellen des Vorderachsantriebes

- Einen **neuen** O-Ring und eine **neue** Dichtscheibe einlegen und auf den rechten Ausgleichgehäusedeckel anbringen.
- Die Auflageflächen des rechten Ausgleichgehäusedeckels mit Perfect-Seal einstreichen und montieren, wobei darauf zu achten ist, dass die Kerben **a** horizontal und die Ölablaufnute **b** nach unten gerichtet sind.
- Die Befestigungsschrauben des Ausgleichgehäusedeckels mit 2 mkg anziehen.



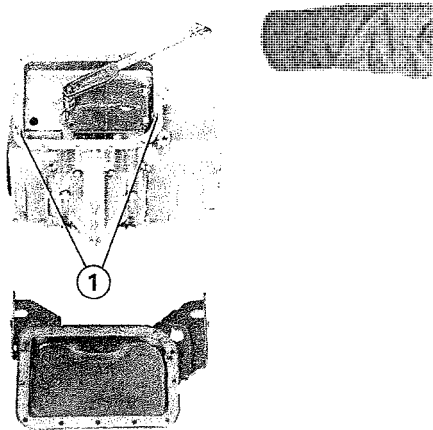
- Den Flansch **M** anbringen, dann den Ausrennenring des linken Lagers ohne Kraftaufwendung auf den Rollenring drücken.
- Die Lehre **N** gegen die Montagefläche drücken, den Taststift in Anschlag auf den äusseren Laggerring bringen und befestigen.



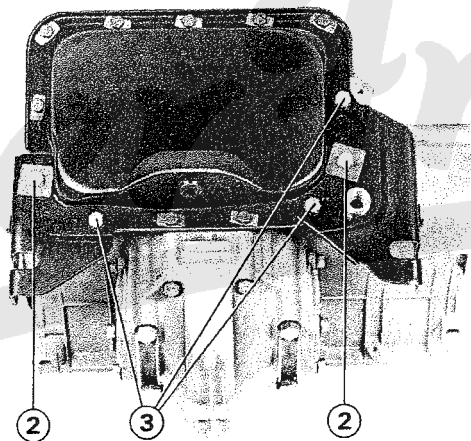
- Unter Bezugnahme auf den linken Ausgleichgehäusedeckel die notwendigen Ausgleichscheiben ermitteln und eine 0,1 mm starke Scheibe hinzufügen.
- Den Flansch **M** abnehmen.
- Die Befestigungsschraube des linken Deckels lösen.
- Die Schrauben des Achsantriebsgehäuses anziehen :
 \varnothing 8 mit 2 mkg
 \varnothing 10 mit 4 mkg
- Einen **neuen** eingetalgten O-Ring und einen **neuen** Dichtring am linken Ausgleichgehäusedeckel anbringen.
- Die Auflageflächen des linken Deckels mit Perfect-Seal versehen.
- Den linken Deckel (Einbaulage wie der rechte) unter Zwischenlegen von Ausgleichscheiben anbauen.
- Die Schrauben der beiden Deckel mit 2 mkg anziehen.

WECHSELGETRIEBE BB6/ VORDERACHSANTRIEB
ZUSAMMENBAU

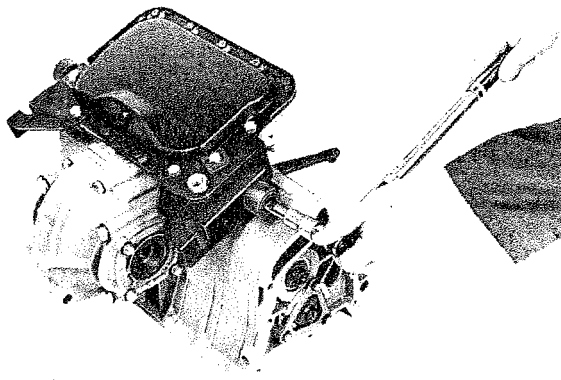
3 03 79



- Den Saugkopf (Sieb) der Ölpumpe einbauen, die drei Schrauben mit 0,6 mkg anziehen.
- Sich überzeugen :
 - dass die Auflagefläche der unteren Gehäuse-dichtung und die entsprechende Auflagefläche der Ölwanne ohne Fehler sind.
 - dass die beiden Zentrierstifte 1 vorhanden sind.
- Die Ölwanne mit einer neuen Dichtung mon-tieren.



- Anbringen :
 - die acht Schrauben M7.100×18 versehen mit Auflageplatten.
 - die beiden Schrauben M8.125×25 2, versehen mit viereckigen Platten zur Bedeckung der Zentrierstifte
 - Die drei Schrauben 3 M8. 125 × 25.



- Mit den Drehmomentschlüssel anziehen
 - die Schrauben Ø 7 mit 1 mkg
 - die Schrauben Ø 8 mit 1,75 mkg
- Die Begrenzungsanschlätze auf die seitlichen Halter der Ölwanne montieren.
- Mit 3,25 mkg anziehen.

PEUGEOT

6-71

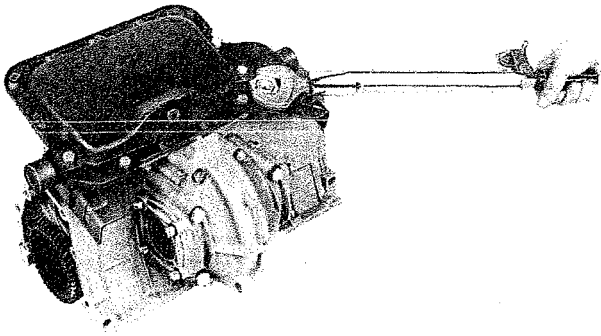
Werkstattunterlagen 204 - Ref. 812 D

0380

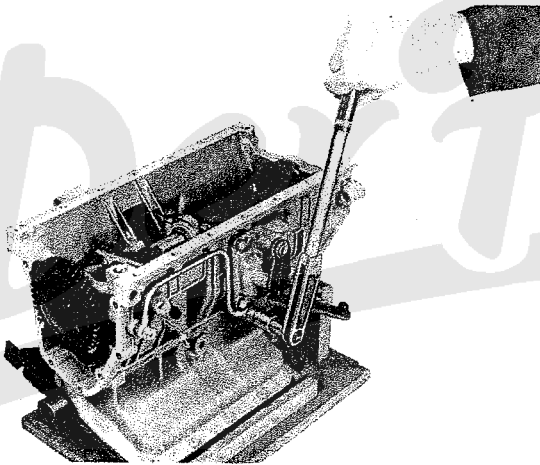
3

WECHSELGETRIEBE BB6 / VORDERACHSANTRIEB

ZUSAMMENBAU



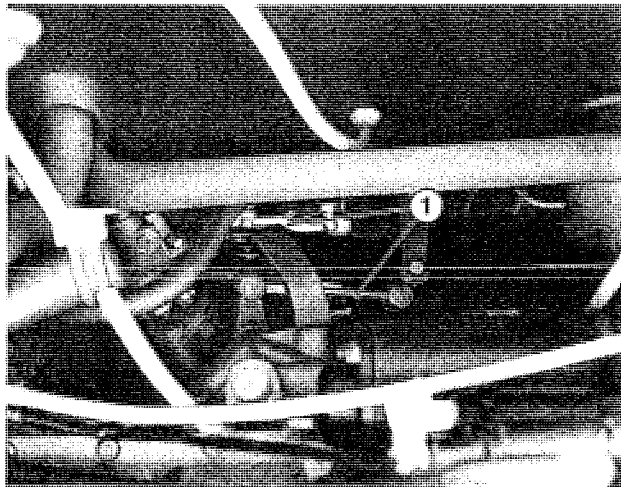
- Auf dem Distanzstück anbringen :
 - eine neue Sicherungsschraube
 - eine dünne 36 mm-Mutter.
- Die Mutter mit 3,5 mkg anziehen.
- Die Mutter mit der Sicherungsscheibe sichern.



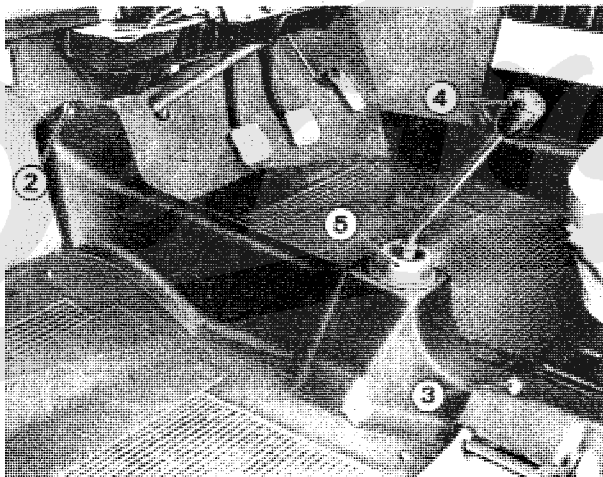
- Sich vom perfekten Zustand der äusseren Ölleitung überzeugen.
- Kupferdichtungen 10×16×1,2 ersetzen.
- Die zwei Hohlschrauben mit 1,75 mkg anziehen.
- Vor Anbau an den Motor alle Gänge durchschalten, sie müssen sich einwandfrei einlegen lassen.

KNÜPPELSCHALTUNG 204-304
AUSBAU

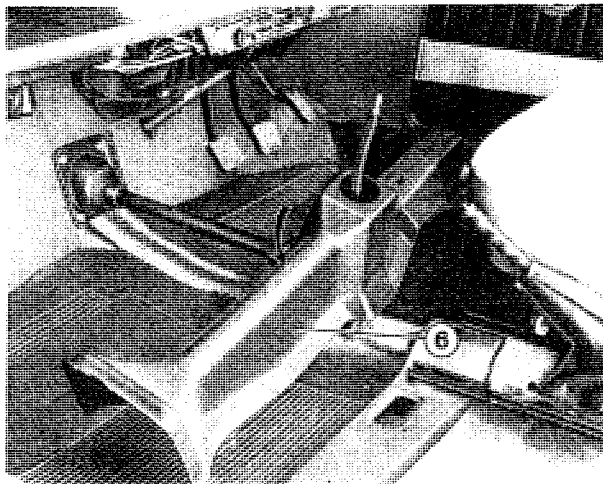
3 06 11



- Die Batterie abklemmen
- Das Schaltgestänge (1) ausbauen



- Die beiden Vordersitze so weit wie möglich nach hinten schieben
- Ausbauen
- den Gummibelag der Stirnwand
- die Mutter (2) und die Schraube (3)
- den Knopf des Schaltknüppels (4)
- die Gummimanschette (5)



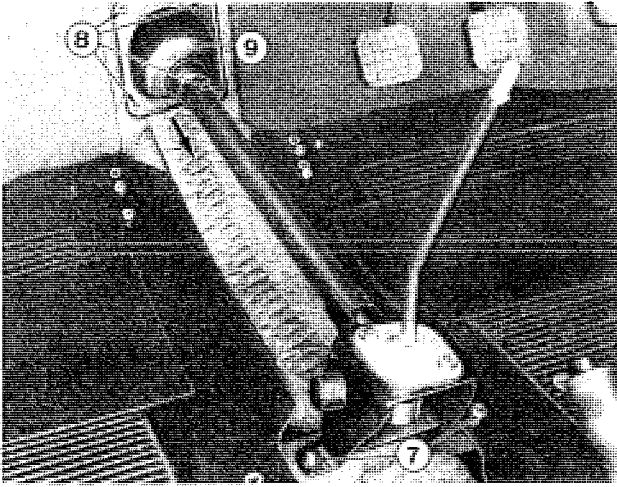
- Den Plastiktunnel (6) zur Beifahrerseite schwenken und ausbauen

PEUGEOT

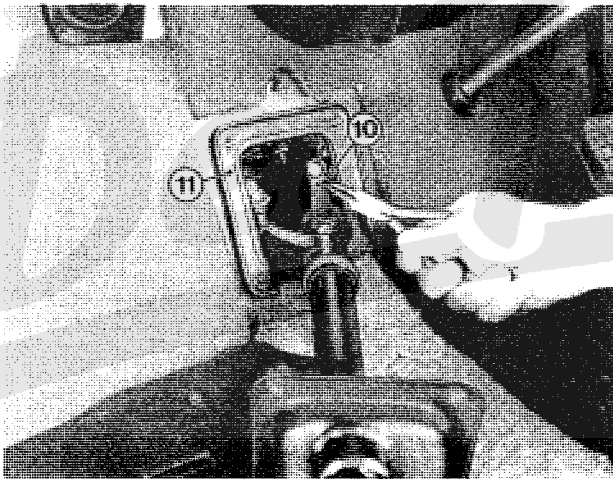
06 12

3

KNÜPPELSCHALTUNG 204 - 304
AUSBAU



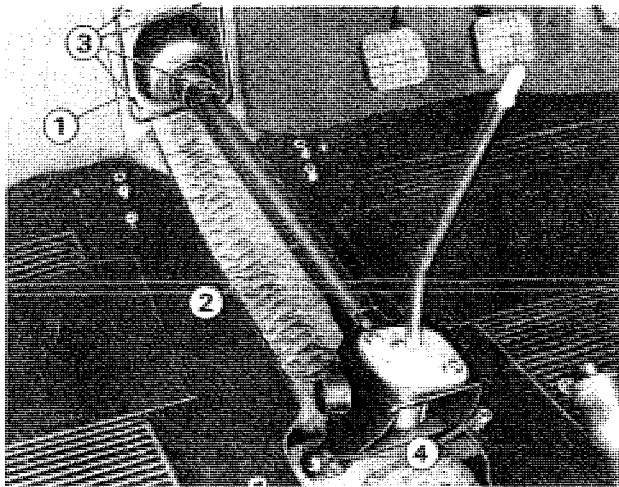
- Ausbauen :
- die 2 Muttern (7)
- die 4 Muttern (8)
- die Glocke (9) nach hinten abziehen



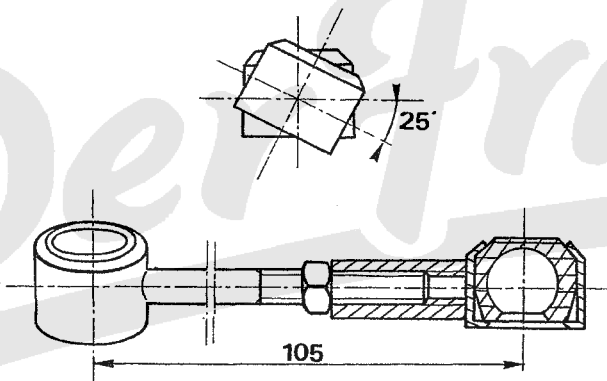
- Die Rückzugfeder für den Gangwählhebel (10) lösen und die gesamte Schaltung ausbauen
- Die Dichtung der Glocke (11) abnehmen.

KNÜPPELSCHALTUNG 204 - 304
EINBAU

3 | 0615

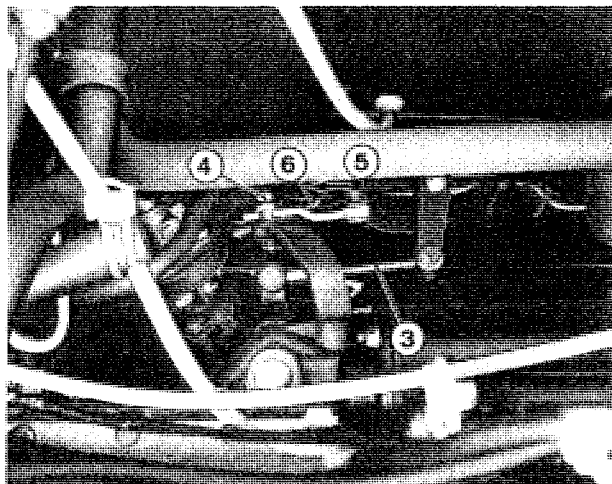


- Die Gummidichtung (1) anbringen
- Das gesamte Schaltgestänge (2) einbauen
- Anziehen
 - die Muttern (3) mit 1 mkg
 - die Muttern (4) mit 2 mkg



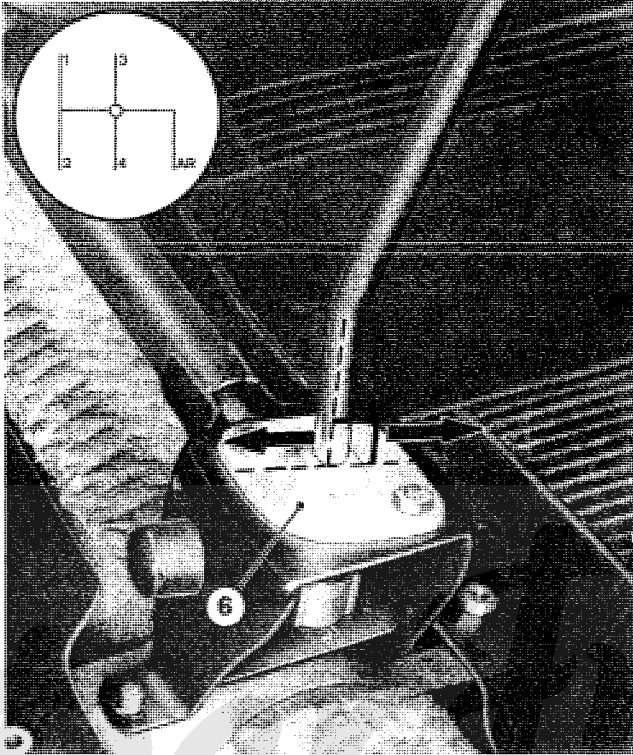
EINBAU UND EINSTELLEN DER REGULIERSTANGE

- Den Zustand der Regulierstangen überprüfen (besonders auf Risse)
- Die Regulierstange für den Schalthebel auf nebenstehende theoretischen Masse bringen.



- Das Getriebe auf Leerlauf schalten (die beiden Hebel am Getriebegehäusedeckel in Mittelstellung)
- Die Schalt-Regulierstange (3) einbauen
- Die Gangwahl-Regulierstange einbauen; die Mutter (4) nicht anziehen
- Den Zwischenhebel (5) nach rechts drücken, bis der Wahlhebel am Anschlag des Rückwärtsgangs anliegt
- In dieser Stellung die Mutter (4) anziehen
- Die Rückzugfeder (6) in den Zwischenhebel (5) einhängen.

PEUGEOT

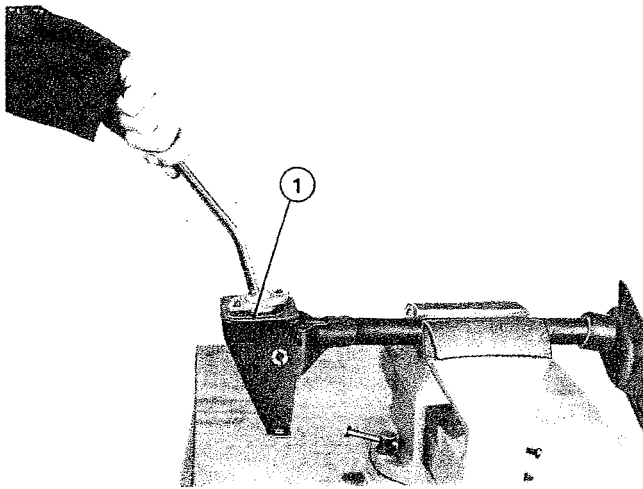
**KONTROLLE****Fahrendes Fahrzeug**

- Im Leerlauf muss sich der Schaltknüppel auf der Linie des 3. und 4. Ganges befinden
- Links im Anschlag muss der Leerlauf auf der Linie des 1. - 2. Gang sein
(Die Gangwahl-Regulierstange entsprechend verstellen)
- Das gute Einrücken der 5 Gänge, besonders des 1. und des RW. -Gangs, überprüfen
Die Gangverriegelung soll erfolgen, ohne, dass der Schaltknüppel an den Flansch (6) anstösst.
(Die Schaltregulierstange verlängern, um den Knüppel nach hinten zu neigen oder umgekehrt)
- Im Leerlauf soll (wie nebenstehend abgebildet) der Knüppel senkrecht zum Flansch (6) stehen
(Die Stellung des Knüppels eventuell durch seitliches Verschieben des Flansches (6) verändern)

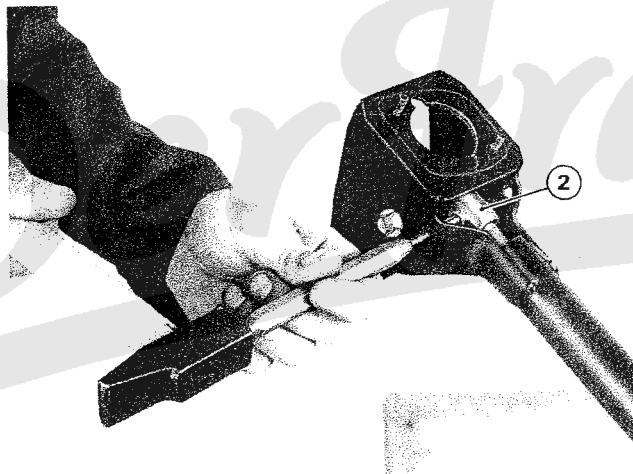
- Den Plastiktunnel anbringen

KNÜPPELSCHALTUNG 204-304
ZERLEGEN

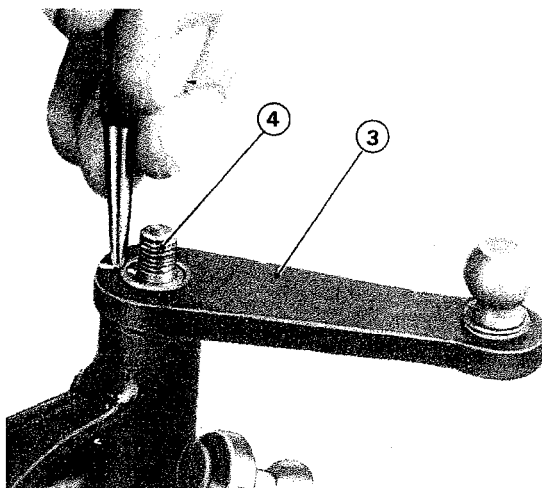
3 06 21



- Den Umriss des Befestigungsflansches (1) sorgfältig anzeichnen
- Die 2 Muttern abschrauben und den Schaltknüppel mit seinem Flansch ausbauen



- Die Schalthebelnuss (2) ausbauen (Splinttreiber \varnothing 6 mm)



- Den Zwischenhebel (3) ausbauen, nachdem seine Winkelstellung zur Achse (4) markiert wurde
- Den Sicherungsring ausbauen und die Achse (4) heraustreiben
- Die Schaltstange von vorne herausziehen

PEUGEOT

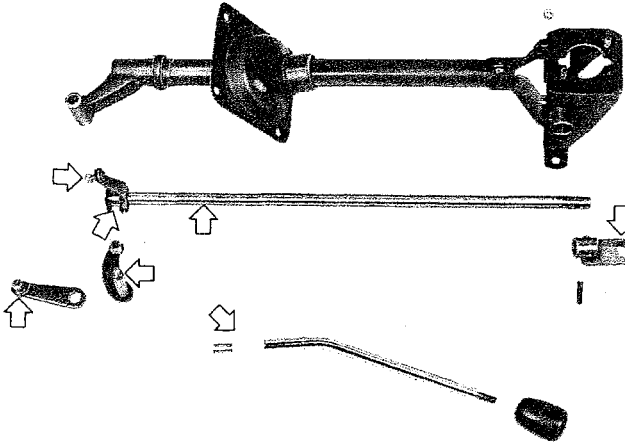
6-71

Werkstattunterlagen 204-304 - Ref. 812 D

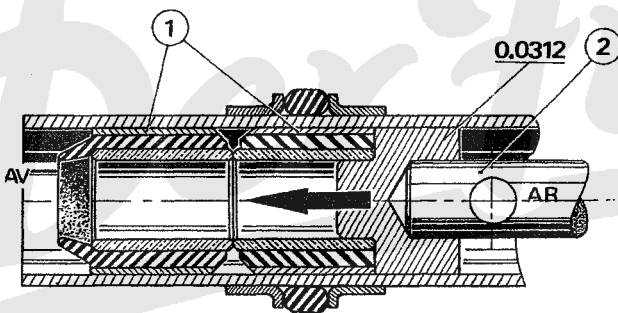
06 22

3

KNÜPPELSCHALTUNG 204 - 304 ZUSAMMENBAU



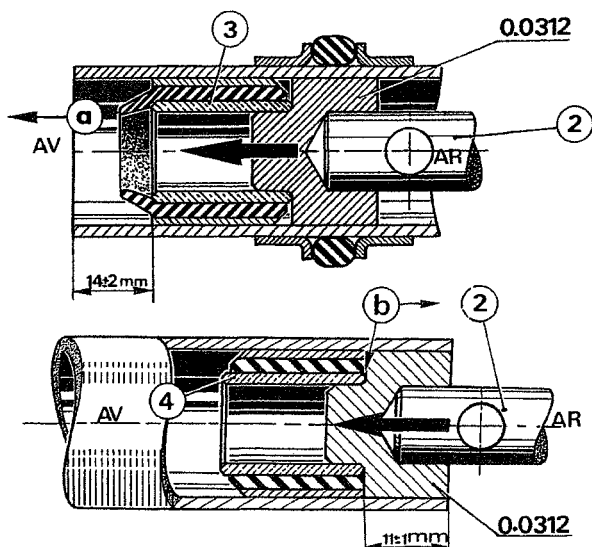
- Alle drehenden Teile vor ihrem Zusammenbau schmieren



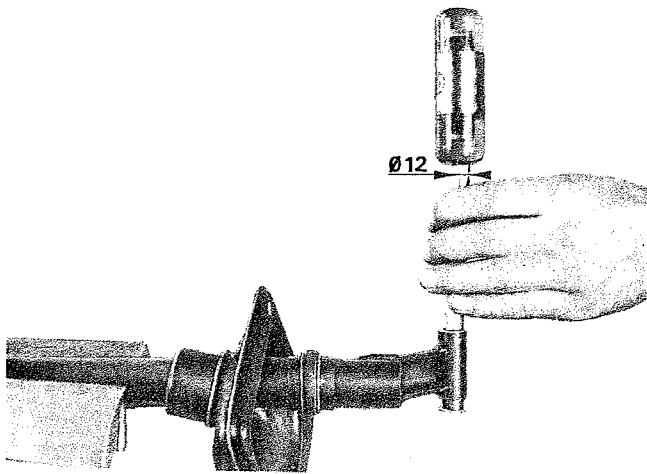
ERSATZ DER SCHALTSTANGEN-LAGER

- Das Schaltstangen-Mantelrohr innen ölen
- Die Schaltstangenlager (1) herastreiben (einen Holzhammer verwenden)

(0.0312 anzufertigendes Werkzeug)

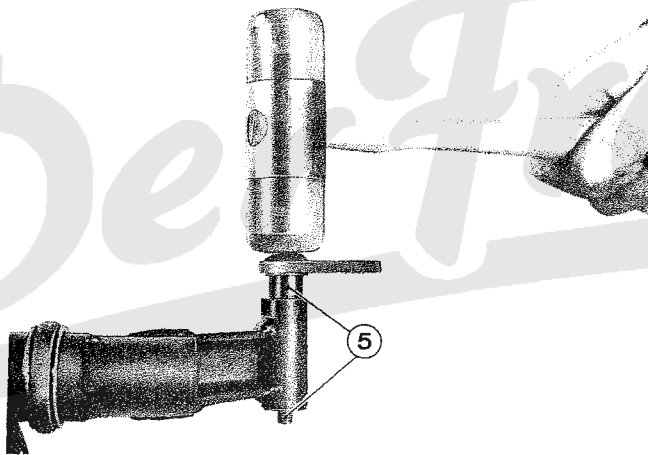


- Nacheinander das neue vordere und hintere Lager einsetzen
- Die Lager von hinten in das Mantelrohr setzen
- Vorderes Lager (3), Lippe (a) nach vorn, 14 ± 2 mm vom vorderen Ende des Mantelrohres entfernt
- Hinteres Lager (4) glatte Fläche (b) nach hinten, 11 ± 1 mm vom hinteren Ende des Mantelrohres
- sich vom freien Gleiten der Schaltstange in den Lagern überzeugen.

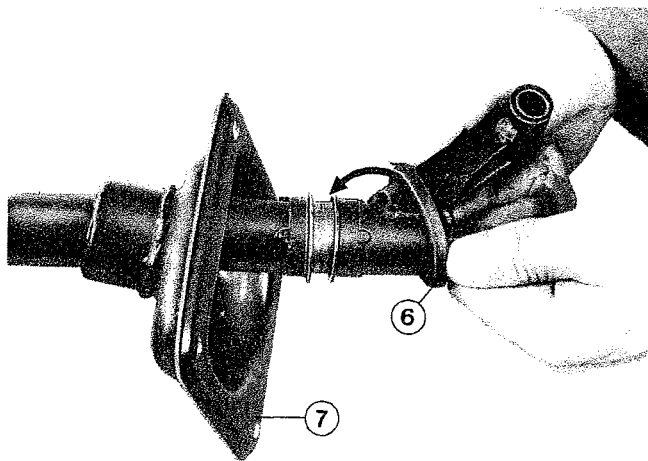


AUSTAUSCH DER RILSAN-LAGERRINGE DES
ZWISCHENHEBELS

Die Rilsan-Lagerringe her austreiben



Neue Ringe (5) einsetzen

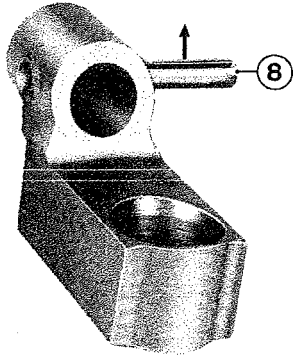


Falls nötig den Zentrier-Gummiring ersetzen (eintalgen,
um die Glocke (7) leichter aufsetzen zu können).

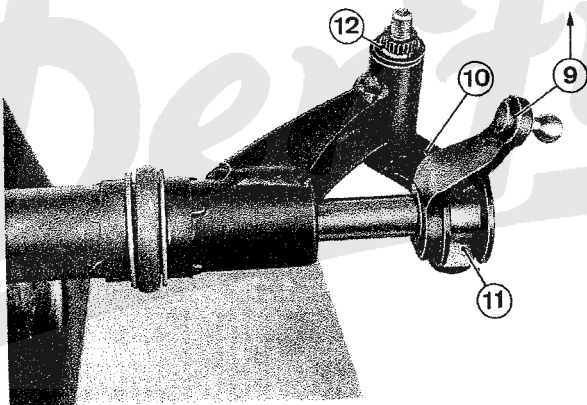
06 24

3

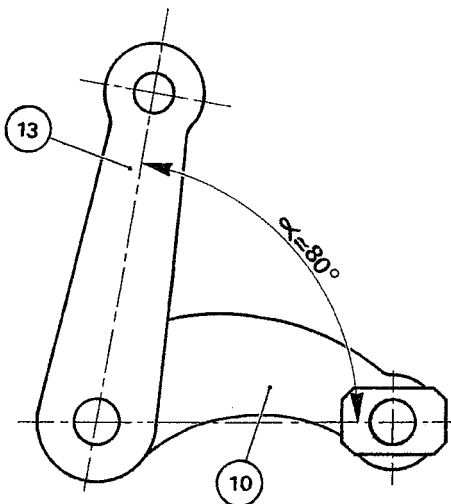
KNÜPPELSCHALTUNG 204 - 304 ZUSAMMENBAU



- Eine **neue** Spannhülse (8) mit dem Schlitz nach oben einsetzen



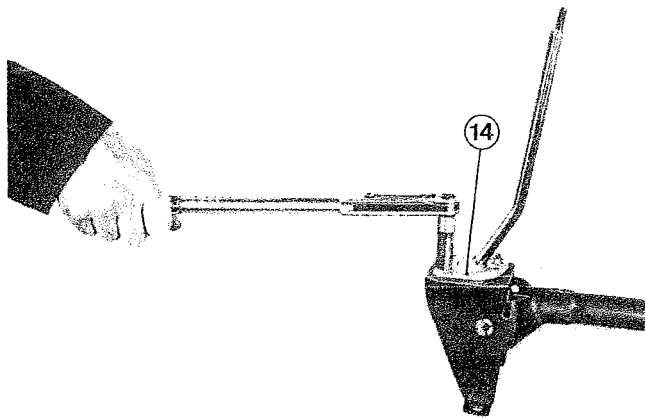
- Den Wahlhebel (9) nach oben richten und in dieser Stellung die Schatnuss mit der Schaltstange versplinteln
- Den unteren Zwischenhebel (10) so anbringen, dass das Nylonlager (11) in der Spule liegt
- Die Achse mit einem **Sicherungsring** (12) versehen



- Den oberen Zwischenhebel (13) unter Beachtung der Markierung einbauen
- Beim Einbau von nicht markierten Teilen die beiden Hebel (13) und (10) so stellen, dass sich ein Winkel (α) von fast 80° ergibt
- Einen **neuen** Federring unterlegen und die Mutter mit **1 mkg** anziehen

KNÜPPELSCHALTUNG 204 - 304
ZUSAMMENBAU

3 06 25



- Den Flansch **(14)** unter Berücksichtigung der beim Ausbau angezeichneten Umriss aufsetzen
- Die beiden Muttern mit **1 mkg** anziehen

PEUGEOT

6-71

Werkstattunterlagen 204 - 304 - Ref. 812 D

KRAFTÜBERTRAGUNG
INHALTSVERZEICHNIS

4

	Seite
IDENTIFIZIERUNG UND TECHNISCHE DATEN	01 01 (1)
AUSBAU	02 01 (1)
EINBAU	02 02 (1)
ZERLEGEN UND ZUSAMMENBAU	
- ZU VERWENDENDEN WERKZEUG	13 01
- VON DER D.P.D. GELIEFERTEN TEILE	
- ZERLEGEN	13 02 und 13 03
- ZUSAMMENBAU	bis 13 05 13 07

PEUGEOT

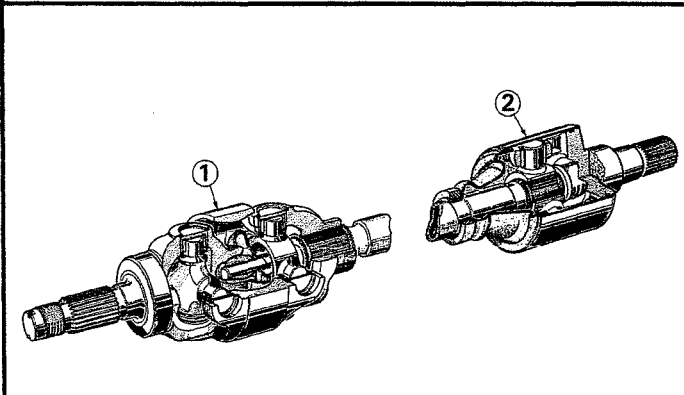
1-71

Ersetzt das vorherige Inhaltsverzeichnis

Werkstattunterlagen 204-304 - Ref. 812D

KRAFTÜBERTRAGUNG 204 - 304

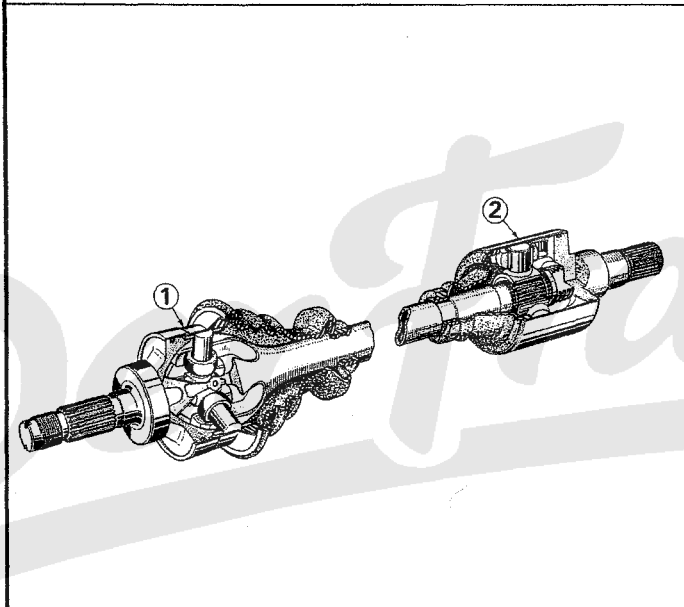
IDENTIFIZIERUNG UND TECHNISCHE DATEN



1. MONTAGE

Gelenkwelle mit :

- einem Doppelkardangeln 1 an der Radseite
- einem Dreikugelgelenk mit innerer Verschiebung 2 an der Getriebeseite.



2. MONTAGE

Ab den Seriennummern :

- 204 Luxe - 6 066 577
- 204 Grand Luxe - 6 335 955
- 204 B (Break) - 6 685 944
- 204 C (Cabriolet) - 6 405 101
- 204 C (Coupé) - 6 453 801
- 204 U4 (Lieferwagen) - 6 500 831
- 304 A01 - 3 000 001

Gelenkwelle mit :

- einem GE-Gelenk mit Rollen 1 an der Radseite
- einem Dreikugelgelenk mit innerer Verschiebung 2 an der Getriebeseite.

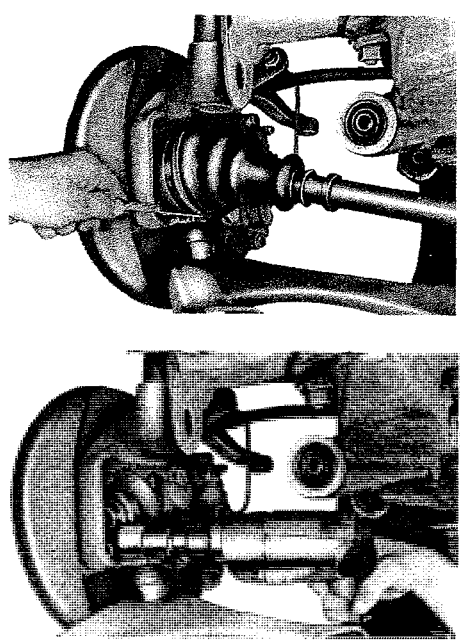
ANMERKUNG - Ab den Seriennummern :

- 204 Luxe - 6 066 000
- 204 Grand Luxe - 6 315 000

wurden die 204 Limousinen mit Gelenkwellen ausgerüstet, die an der Radseite :

- mit einem Doppelkardangeln
- oder mit einem GE-Gelenk mit Rollen, ausgerüstet wurden.

PEUGEOT



AUSTAUSCHBARKEIT

Die Gelenkwellen mit GE-Gelenk sind mit den Doppelkardan-Gelenkwellen austauschbar.

Daher liefert die DPD nur noch Gelenkwellen mit GE-Gelenk.

Jedoch muss beim Ersatz einer Gelenkwelle mit Doppelgelenk durch eine Gelenkwelle mit GE-Gelenk ungedingt die Beweglichkeit des GE-Gelenkes im Achsschenkelbolzen mittels einer Lehre von 0,5 mm geprüft werden.

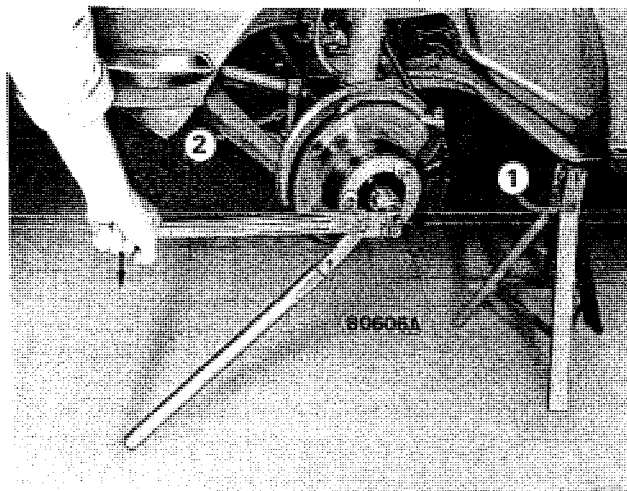
Bei einem Abstand von weniger als 0,5 mm, sind die betreffenden Stellen zu markieren und sorgfältig bis auf 0,5 mm abzuschleifen.

KRAFTÜBERTRAGUNG 204 - 304

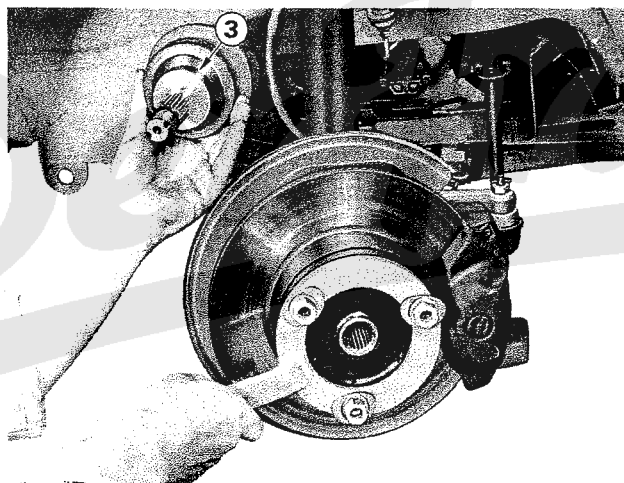
AUSBAU EINER GELENKWELLE

4

0201⁽¹⁾



- Das Öl vom Triebwerkblock ablassen.
- Das Fahrzeug anheben und am hinteren Teil des Triebwerkblock-Tragrahmens festkeilen.
- Das Rad abbauen
- Den Ausgleichgetriebedeckel und den Achsschenkel sorgfältig reinigen, um das Eindringen von Schmutz beim Ausbau der Gelenkwelle zu vermeiden.
- Die Radnabenmutter abschrauben, wobei die Radnabe mit dem Werkzeug 8.0606 A gehalten wird.
- Die Dreiecklenker-Bolzen abnehmen.



- Die Radaufhängungsgruppe zu sich ziehen und die Gelenkwelle von der Radnabe trennen.
- Die Gelenkwelle aus dem Ausgleichgetriebe ziehen, wobei darauf zu achten ist, dass die Dichtungslippen des Dichtrings nicht beschädigt werden.

Wichtig :

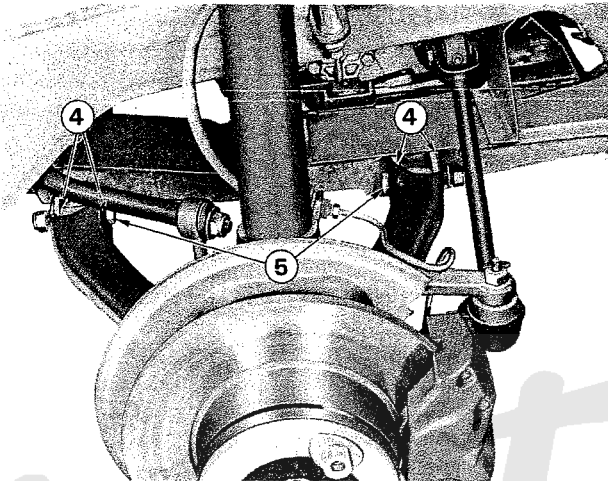
Die Auflagefläche der Dichtung 3 vor Stößen bewahren.

PEUGEOT

1-71

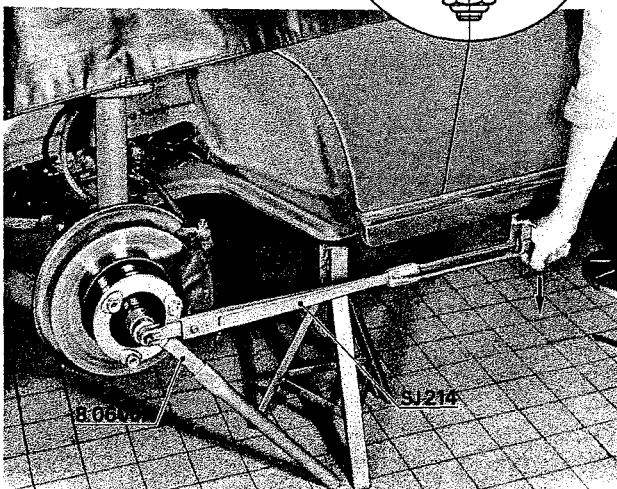
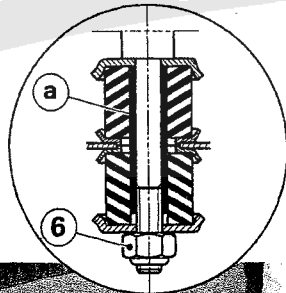
Ersetzt Seite 02 01 und 01 02, Baugruppe 4

Werkstattunterlagen 204-304 - Ref. 812D



ANMERKUNG - Beim Austausch einer Gelenkwelle jedesmal die Dichtung des Ausgleichgetriebedeckels ersetzen.

- Die Dichtung vom Ausgleichgetriebe und Achsschenkel zwischen den Dichtungslippen mit Talg oder Fett versehen.
- Die Gelenkwelle langsam in das Ausgleichgetriebe einführen.
- Die Längsnuten der Gelenkwelle an der Radnabenseite mit "Molykote" bestreichen.
- Die Radaufhängungsgruppe zu sich ziehen und die Gelenkwelle in die Radnabe einführen. Darauf achten, dass die Dichtung nicht beschädigt wird.
- Gegebenenfalls den Lagerbolzen des Drehstabes in den Dreieckquerlenker einsetzen.
- Den Dreiecklenker in seine normale Stellung bringen und neue Beilagscheiben "Vulkollan" 4 zwischen die Silentblöcke und die Querlenker gabeln legen.
- Die Lagerbolzen 5 der Silentblöcke eintalgen und einsetzen.
- Neue "Nylstop" -Muttern benutzen, ohne sie anzuziehen.

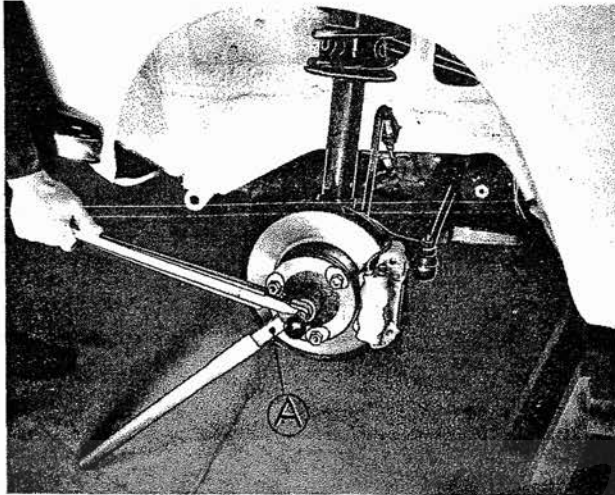


- Die Beilagscheibe und eine neue Radnabenmutter anbringen
Die Mutter mit 25 mkg anziehen, dazu die Verlängerung Facom SJ 214 benutzen und die Radnabe mit dem Werkzeug 8.0606 A halten.
- Das Werkzeug 8.0606 A abnehmen
- Die Mutter mit dem Werkzeug 8.0606 D durch Verstemmen, in den dafür vorgesehenen Kerben, sichern.
- Das Rad montieren.
- Die Keile entfernen und den Wagen auf die Räder setzen.
- Die Radmuttern mit 6 mkg anziehen.
- Sich von der korrekten Montage des Drehstablagerbolzens überzeugen und insbesondere auf des Distanzstück a achten.
- Eine neue Nylstopmutter 6 montieren, ohne sie anzuziehen.
- Die korrekte Gleichgewichtslage des Wagens wieder herstellen, indem er einige Meter geschoben wird
- Die Muttern der Lagerbolzen des Dreiecklenkers mit 2,75 mkg anziehen.
- Die untere Mutter des Drehstablagerbolzens 6 mit 1,25 mkg anziehen.
- Motoröl (4 dm³ ESSO 20 W 30/40 oder UNIFLO) einfüllen.

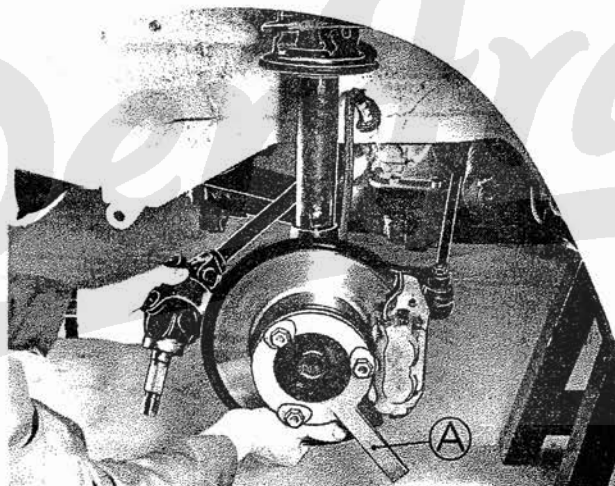
* Die Verlängerung FACOM SJ 214 verdoppelt das Anzugsdrehmoment. Der Schlüssel ist deshalb auf 12,5 mkg einzustellen, um mit 25 mkg anzuziehen.

KRAFTÜBERTRAGUNG
AUSBAU EINER GELENKWELLE

4 1201



- Das Öl vom Triebwerkblock ablassen.
- Das Fahrzeug anheben und am hinteren Teil des Triebwerkblock-Tragrahmens festkeilen.
- Das Rad abbauen.
- Den Ausgleichgetriebebedeckel und den Achsschenkel sorgfältig reinigen, um das Eindringen von Schmutz beim Ausbau der Gelenkwelle zu vermeiden.
- Die Radnabenmutter abschrauben, wobei die Radnabe mit dem Werkzeug 8.0606 A gehalten wird.
- Die Dreiecklenker-Bolzen abnehmen.



- Die Radaufhängungsgruppe zu sich ziehen und die Gelenkwelle von der Radnabe trennen.
- Die Gelenkwelle aus dem Ausgleichgetriebe ziehen, wobei darauf zu achten ist, dass die Dichtungslippen nicht beschädigt werden.

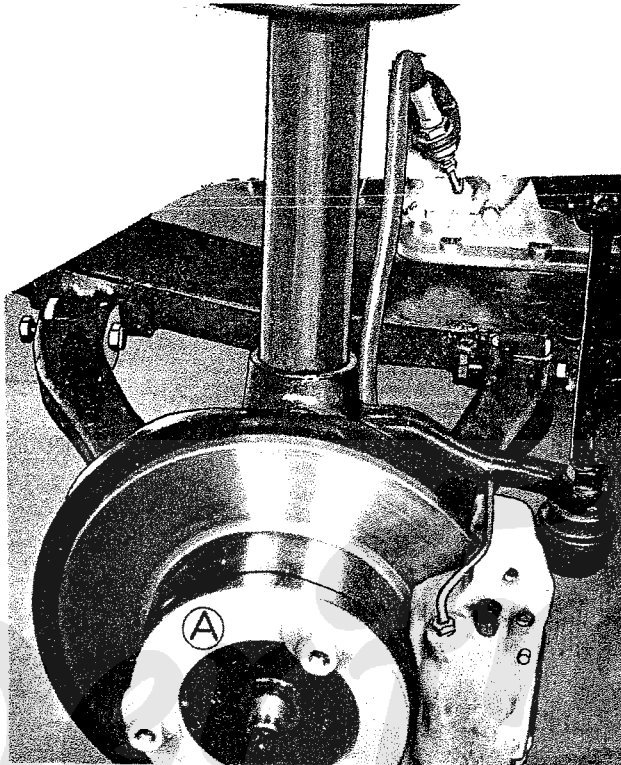
ANMERKUNG - Die Auflagefläche der Dichtung vor Stößen bewahren.

PEUGEOT

KRAFTÜBERTRAGUNG

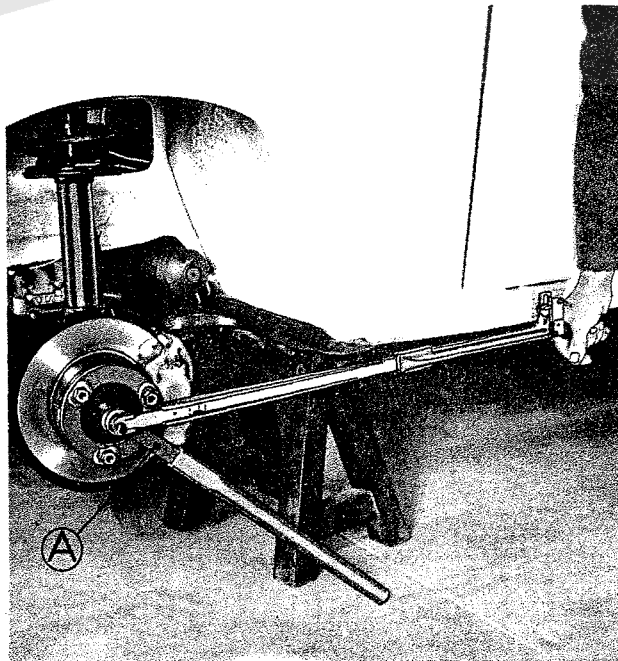
EINBAU EINER GELENKWELLE

4 12 11



ANMERKUNG - Beim Austausch einer Gelenkwelle jedesmal die Dichtung vom Ausgleichgetriebedeckel ersetzen.

- Die Dichtung von Ausgleichgetriebe und Achschenkeln mit Talg oder Fett versehen (zwischen den Dichtungslippen).
- Die Gelenkwelle langsam in das Ausgleichgetriebe einführen.
- Die Längsnuten der Gelenkwelle an der Radnabenseite mit «Molykot» bestreichen.
- Die Radaufhängungsgruppe zu sich ziehen und die Gelenkwelle in die Radnabe einführen. Darauf achten, dass die Dichtung nicht beschädigt wird.
- Den Dreiecklenker anbringen; neue Beilagscheiben aus «Vulkollan» zwischen die Silentblöcke und die Querlenker-Gabeln legen.



- Die Lagerbolzen der Querlenker eintalgen und von vorne her einführen. Neue «Nylstop»-Muttern benutzen, ohne sie anzuziehen.
- Eine neue Radnabenmutter einbauen; sie mit 25 mkg anziehen, indem die Radnabe mit dem Werkzeug 8.0606 A gehalten wird.
- Dieses Werkzeug dann abnehmen und die Mutter durch Kerbvestemmen sichern (in den beiden dafür vorgesehenen Kerben der Gelenkwelle).
- Das Rad aufbauen, die Keile (unter dem Wagen) entfernen und die Radmutter mit 6 mkg festziehen.
- Die korrekte Gleichgewichtslage des Wagens wieder herstellen.
- Die Muttern der Dreiecklenker-Lagerbolzen mit 3 - 4 mkg anziehen.
- Motorenöl (4,5 dm³ ESSO 20 W 30/40) einfüllen.

PEUGEOT

KRAFTÜBERTRAGUNG 204 - 304

ZERLEGEN - ZUSAMMENBAU

4

1301

NUR FOLGENDE ARBEITSGÄNGE KÖNNEN DURCHFÜHRT WERDEN :

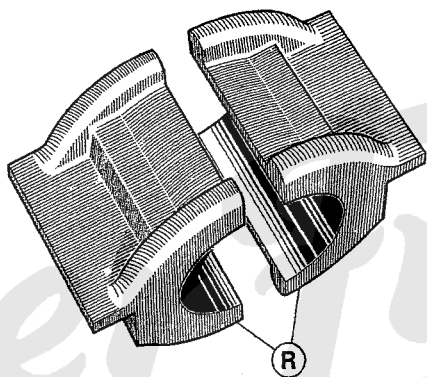
- Austausch der Schutzmanschetten

die Schutzmanschette am Getriebegehäuse kann einzeln ausgetauscht werden
der Austausch der Schutzmanschette auf der Radseite verlangt ebenfalls
den Austausch der Schutzmanschette auf der Getriebegehäusesseite.

- Instandsetzen des G I - Gelenkes (Getriebegehäusesseite)

Dieser Arbeitsgang erfordert den Austausch der Schutzmanschetten auf der Getriebegehäusesseite.

Das Instandsetzen des GE-Gelenkes (Radseite) ist nicht durchführbar.

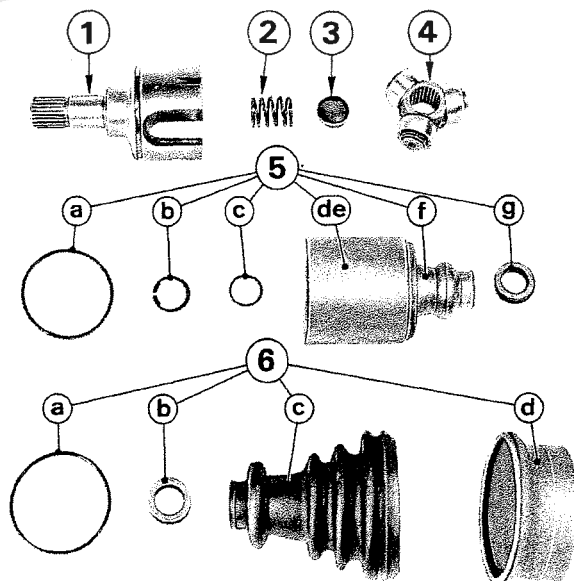


ZU VERWENDENDEN WERKZEUG

8.0403 U

R - Halteschalen für das Verbindungsrohr, 404 - 504

VON DER D.P.D. GELIEFERTE TEILE



Bezeichnung	Teile-Nr.
1 - Gleitmuffe für G I - Gelenk	3275.12
2 - Druckfeder	3276.03
3 - Federteller	3277.03
4 - Gelenksterne	3279.06
*5 - Schutzmanschette, Getriebegehäusesseite, bestehend aus : a - O-Ring b - Sprengring für Gelenksterne c - Sicherungsring für Gelenksterne d - Schutzkappe aus Blech e - Befestigungsring f - Gummimanschette g - Gummiring	3287.07
*6 - Schutzmanschette, Radseite, bestehend aus : a - O-Ring b - Gummiring c - Gummimanschette d - Schutzkappe aus Blech	3293.06

* Diese Einheiten werden mit der zum Schmieren nötigen Fettmenge geliefert

- 1 Dose zu 120 g ESSO LADEX HPF 2 für Manschette Getriebegehäusesseite

- 2 Dosen zu 120 g ESSO LADEX HPF 2 für Manschette Radseite.

PEUGEOT

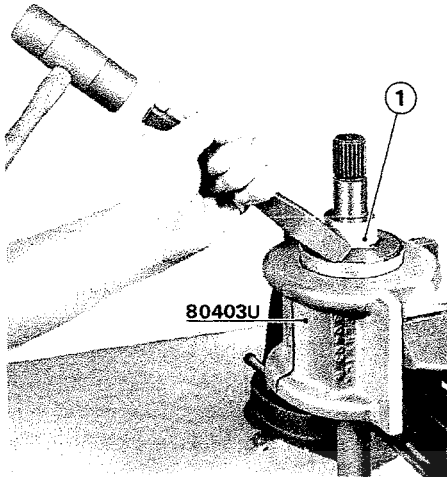
1-71

1302

4

KRAFTÜBERTRAGUNG 204 - 304

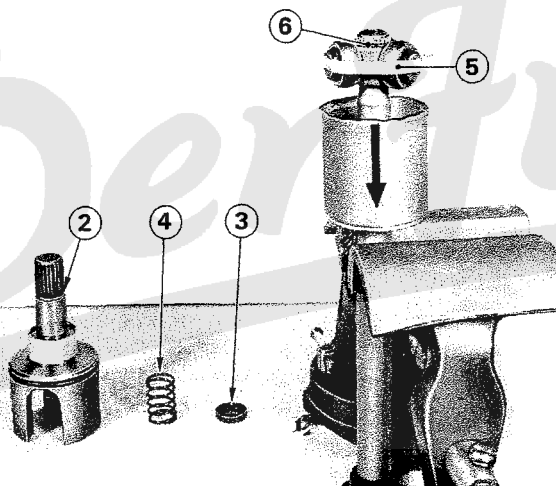
ZERLEGEN



- Die Auflagestellen der Dichtungen an jedem Ende durch einen Klebestreifen 1 schützen

- Das GI - Gelenk unter Verwendung der Halteschalen 8.0403 U leicht in den Schraubstock spannen (Getriebegehäusesseite).

- Die Schutzkappe sorgfältig lösen.



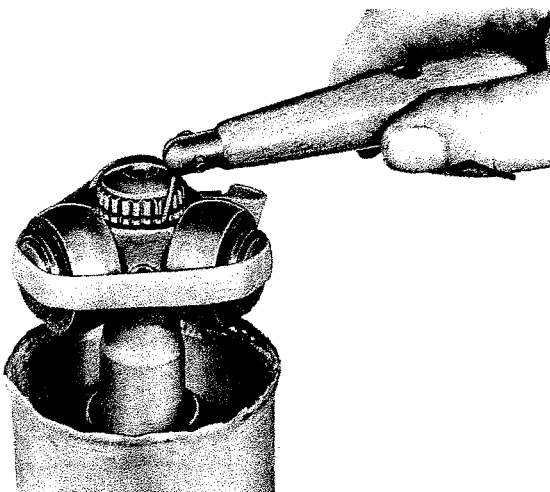
- Die Gelenkwelle in einem mit Bleibacken versehenen Schraubstock spannen.

- Die Schutzkappe abnehmen.

- Gleitmuffe 2, Federteller 3 und Druckfeder 4 ausbauen.

- Die Rollenlager auf dem Gelenkstern 5 mit einem Gummiband zusammenhalten (die Einheit ist nicht trennbar)

- Den Sprengring des Gelenksterns 6 abnehmen



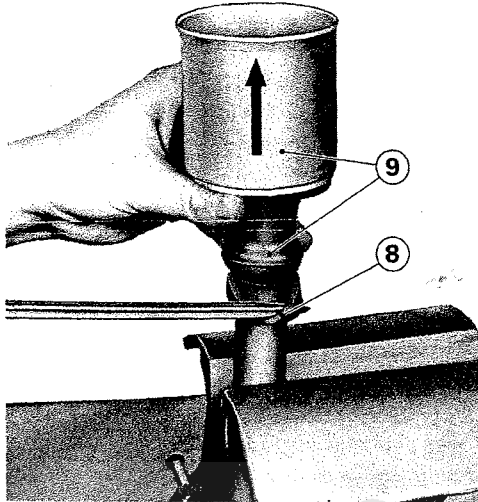
- Mit einem Elektroschreiber die Stellung des Gelenksterns zur Gelenkwelle in einer Nut markieren

WICHTIG

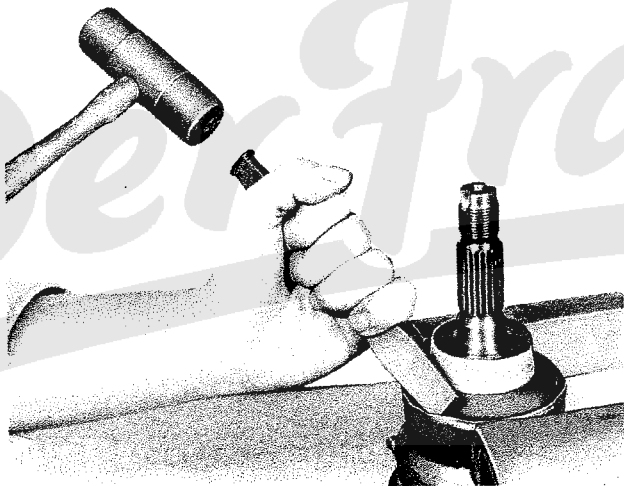
Diese Markierung ist zum Zusammenbau nötig, da die Lagerrollen des GI - Gelenksterns mit denen des GE-Gelenksterns **fluchten müssen**.

- Den Gelenkstern abnehmen

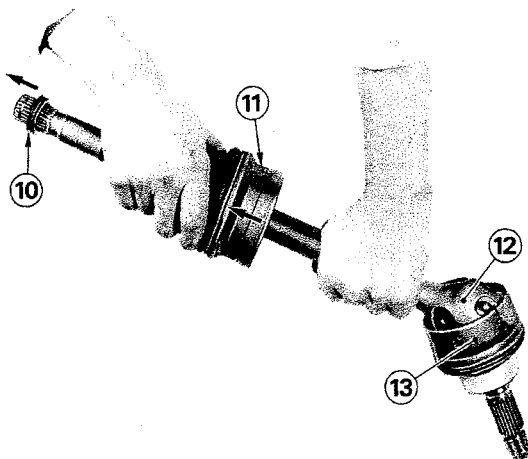
- Den Sicherungsring des Gelenksterns abnehmen.



- Den elastischen Haltering 8 von der Gummimanschette abziehen
- Die Einheit Schutzmanschette 9 und Haltering 8 abziehen



- Das GE-Gelenk (Radseite) in einen mit Bleibacken versehenen Schraubstock spannen.
- Die Schutzkappe sorgfältig lösen.

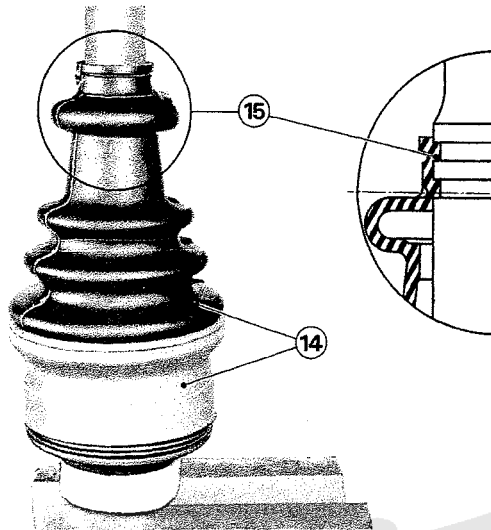


- Den elastischen Haltering 10 von der Gummimanschette abnehmen.
- Die Schutzmanschetteneinheit 11 über das freie Ende der Gelenkwelle abziehen.

WICHTIG - Die Welle 12 nicht vom GE-Gelenk 13 trennen.

KRAFTÜBERTRAGUNG 204 - 304
ZUSAMMENBAU

4 1305

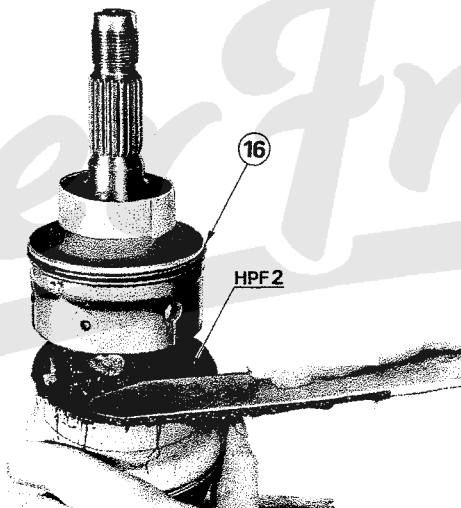


- Die einzelnen Teile sorgfältig reinigen und trocknen. Alle Teile mit Abnutzungserscheinungen sind systematisch zu ersetzen.

1 - GE-Gelenk :

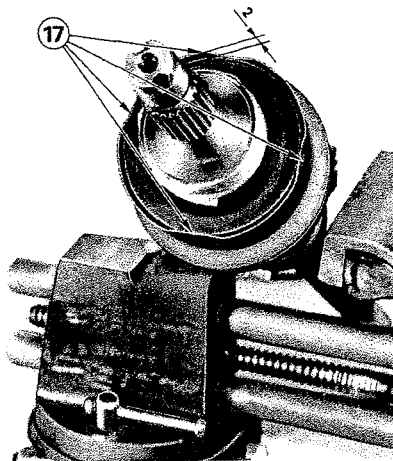
- Die Schutzmanschetteneinheit und die neue Schutzkappe 14 über das freie Ende der Gelenkwelle aufziehen.

- Die Lippen der Schutzmanschette an die entsprechende Nut der Gelenkwelle 15 bringen.



- Den neuen O-Ring 16, der mit dem Teilesatz 3293.06 mitgeliefert wird, in die Nut bringen

- In die Schutzkappe 2 Dosen zu 120 g ESSO LADEX HPF 2 füllen.



- Das GE-Gelenk so einführen, dass die Schutzkappe mit 2 mm Abstand rundherum ansitzt (nötigenfalls einen kleinen Holzhammer zu Hilfe nehmen).

- Die Schutzkappe an 4 entgegengesetzten Punkten 17 verstemmen.

PEUGEOT

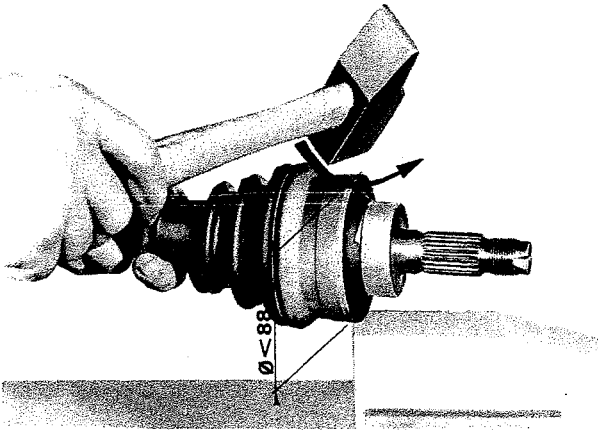
1-71

13 06

4

KRAFTÜBERTRAGUNG 204 - 304

ZUSAMMENBAU



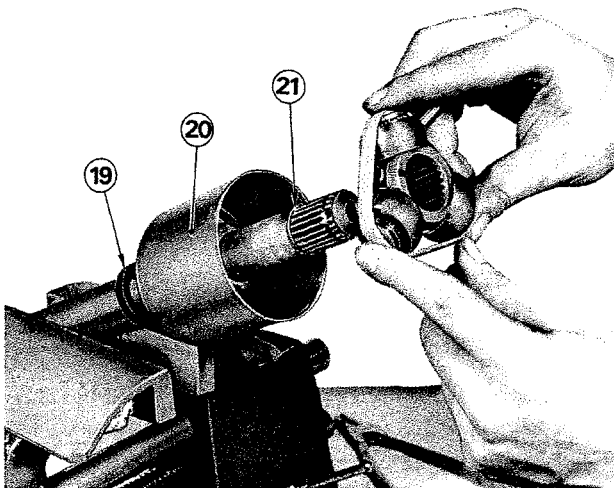
- Die Schutzkappe auf ein Holzstück setzen und durch leichte Schläge auf die Aussenkanten bördeln (die Auflagestelle des Dichtrings vor Stößen bewahren).

- Den Aussendurchmesser der Schutzkappe, der 88,8 mm nicht überschreiten darf, in Höhe des O-Rings kontrollieren.



- Einen Messingstab mit abgerundetem Ende zwischen die Lippen der Schutzmanschette führen, um die überflüssige Luft entweichen zu lassen

- Für die Dichtheit der Schutzmanschette sorgen, indem ein neuer Gummiring 18 (Teile-Satz 3293.06) angebracht wird.



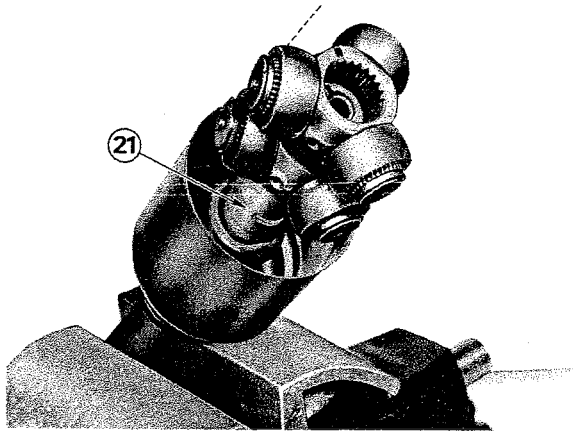
II - GI-GELENK

- Den Gummiring 19 und dann die Schutzmanschette/Schutzkappe 20 auf die Gelenkwelle bringen

- Das Ende der Schutzmanschette in die Nut bringen

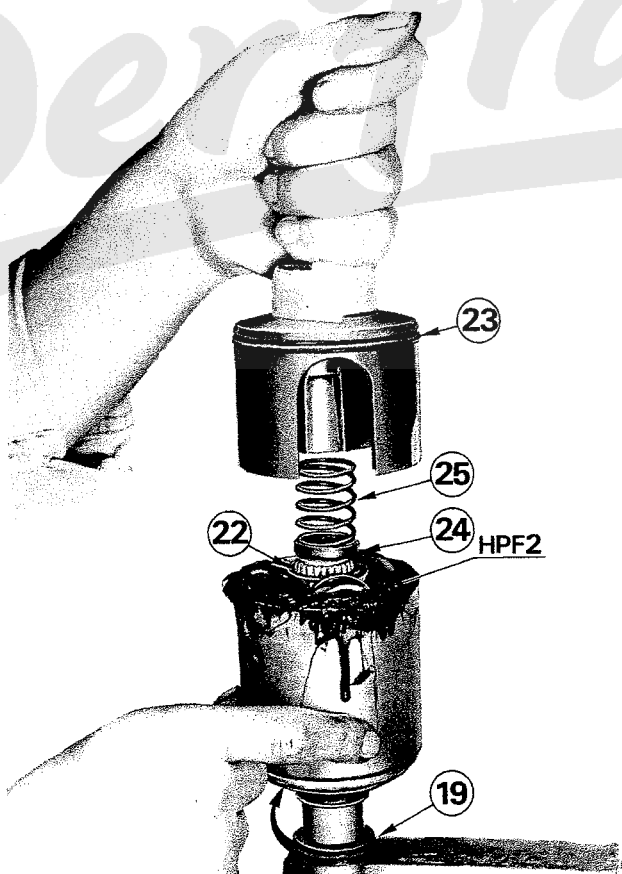
- Den Sicherungsring 21 montieren

- Den Gelenksterne unter Beachtung der Markierung, anbringen.



NEUER GELENKSTERN

- Den Sicherungsring 21 über seine Nut ziehen
- Den neuen Gelenksterne so auf die Gelenkwelle bringen, dass die Lagerrollen des alten und neuen Gelenksterne in einer Flucht liegen
- Die Stellung des neuen Gelenksterne zur Welle markieren
- Den Sicherungsring 21 wieder an seinen Platz bringen
- Den neuen Gelenksterne unter Beachtung seiner Winkelstellung endgültig einsetzen



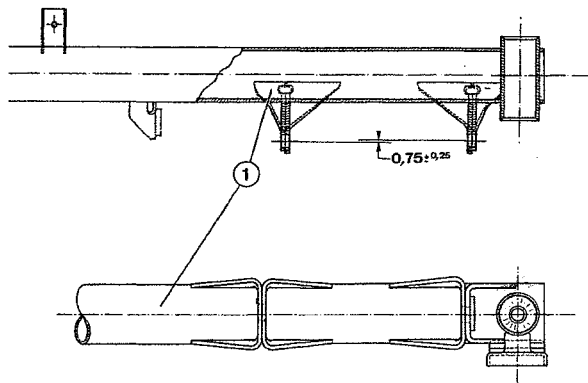
- Den neuen Spannring 22 in seine Nut bringen
- Die Schutzmanschette mit der Dose von 120 g ESSO LADEX HPF 2 auffüllen
- Den neuen O-Ring 23 auf die Gleitmuffe montieren
- Den Federteller 24, die Druckfeder 25 und die Gleitmuffe anbringen
- Die Gleitmuffe in die Schutzkappe führen, bis diese mit dem Befestigungsring in Kontakt ist
- Die Schutzkappe an 4 entgegengesetzten Punkten verstemmen
- Die Schutzkappe wie zuvor beim GE-Gelenk bündeln
- Einen Messingring mit abgerundetem Ende zwischen die Lippen der Schutzmanschette bringen, um die überflüssige Luft entweichen zu lassen
- Die Dichtheit der Schutzmanschette durch Anbringen des Gummiringes 19 gewährleisten.

PEUGEOT

	Seite
TECHNISCHE DATEN	01 01
AUSBAU	12 01 (2) und 02 (1)
EINBAU	12 03 (3) und 04 (1)
HINTERE RADNABEN	
– Werkzeug	14 01 (4)
– Radnaben mit Kugellagern (204)	
- Ausbau	14 02 (4)
- Zerlegen	14 03 (3)
- Zusammenbau	14 04 (3) und 05 (2)
- Einbau	14 06 (2) und 07 (2)
– Radnaben mit Kegelrollenlagern (204-304)	
- Ausbau	14 11 (1)
- Zerlegen	14 12 (1)
- Zusammenbau	14 13
- Einbau	14 14 bis 16
AUSTAUSCH DER SILENTBLOCKS DES HINTEREN QUERTRÄGERS	15 01 (1) bis 03 (1)
HINTERER LÄNGSLENKER	
– Werkzeug	16 01 (2)
- Ausbau	16 02 (2) und 03 (2)
- Einbau	16 04 (2) bis 07
- Kontrolle	16 11
- Austausch der Silentblocks eines Längslenkers aus Aluminiumlegierung (204)	16 21 bis 23

HINTERACHSE 204 - 304

TECHNISCHE DATEN

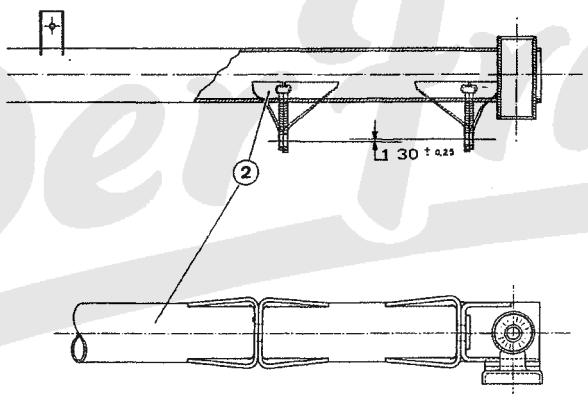


- Die Radwinkel an fahrbereitem, unbeladenem Fahrzeug messen.
- Bei 204 und 304 Alle Typen mit Hinterachs-Querträger (1) (mit horizontaler Verschiebung der Löcher der Lagerbolzen um 0,75 mm und ohne vertikale Verschiebung).
(Originalmontage bis September 1970).

Vorspur $1,5 \pm 2$ mm

Negativer Radsturz $-0^\circ 30' \pm 1^\circ$

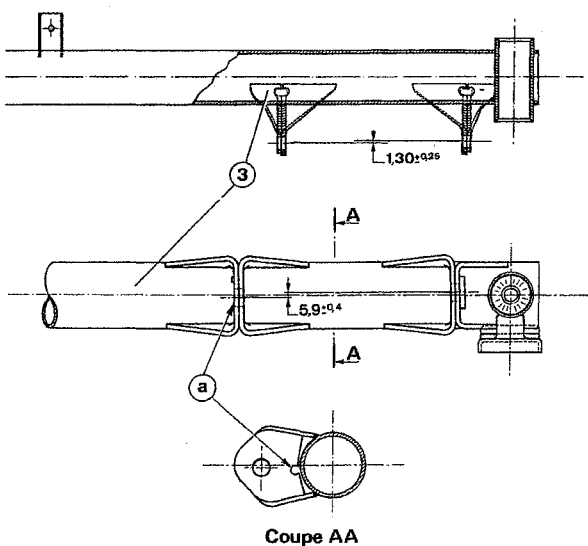
ANMERKUNG - Dieser Querträger wird nicht mehr zum Austausch geliefert.



- Bei 204 und 304 Alle Typen mit Hinterachs-Querträger (2) (mit horizontaler Verschiebung der Löcher der Lagerbolzen um 1,30 mm und ohne vertikale Verschiebung).
(Originalmontage von September 1970 bis Mai 1971).

Vorspur $3 \pm 1,5$ mm

Negativer Radsturz $-0^\circ 30' \pm 1^\circ$



- Bei 204 und 304 Alle Typen mit Hinterachs-Querträger (3) (identifizierbar aufgrund der Kerbe (a) an den inneren Haltern) mit horizontaler Verschiebung der Löcher der Lagerbolzen um 1,30 mm und einer vertikalen Verschiebung um 5,9 mm.
(Originalmontage seit Mai 1971).

Vorspur $3 \pm 1,5$ mm

Negativer Radsturz $-2^\circ \pm 1^\circ$

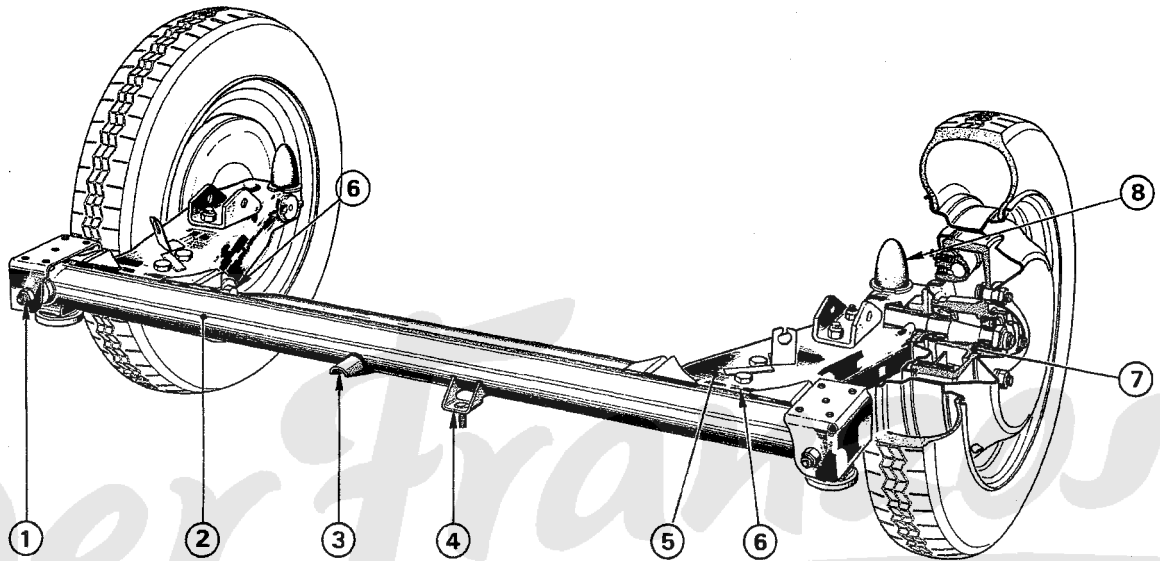
ANMERKUNG - Dieser Querträger muss mit einem Längslenker aus Stahlblech, Versetzung 55 mm, ausgerüstet werden (siehe Einbau eines hinteren Längslenkers).

PEUGEOT

HINTERACHSE
IDENTIFIZIERUNG UND TECHNISCHE DATEN

5

11 01⁽²⁾



- 1 - Lagerbock für Querträger
- 2 - Querträger mit Stützplatte für den Wagenheber
- 3 - Halter für die Befestigungslasche der Auspuffleitung
- 4 - Halter für Bremsausgleichhebel der Handbremse
- 5 - Hinterer Längslenker
- 6 - Lagerbolzen für die Befestigung des Längslenkers auf dem Querträger
- 7 - Hintere Radnabe
- 8 - Gummianschlag

TECHNISCHE DATEN ALLER TYPEN 204 IN
FAHRBEREITEN ZUSTAND

Vorspur :	$1,5 \pm 2 \text{ mm}$
Radsturz :	$- 0^{\circ}30 \pm 1^{\circ}$

PEUGEOT

8.69

Ersetzt Seite 11 01(1) und 11 02

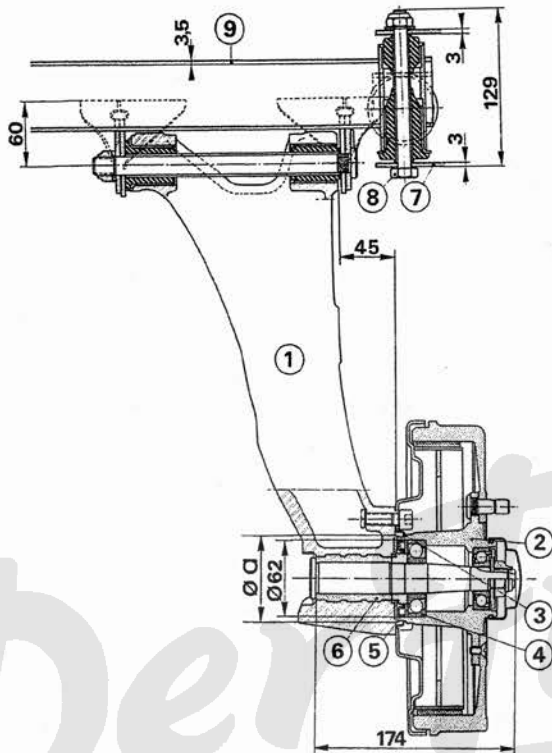
Werkstattunterlagen 204 - Ref. 812 D

1102⁽¹⁾

5

HINTERACHSE IDENTIFIZIERUNG UND TECHNISCHE DATEN

QUERTRÄGER - LÄNGSLENKER - RADNABEN



1. MONTAGE

Bis Seriennummer :
204 - 6 046 324

Bezeichnung	Teile-Nr.
1 - Längslenker mit Versetzung von 45 mm und Achsschenkel von 174 mm	$\left\{ \begin{array}{l} L \\ R \end{array} \right.$ 5130.15 5130.16
2 - Hintere Radnabe mit Bohrung von 62 mm bis Seriennummer 6 019712: $\beta a = 70$ mm ab Seriennummer 6 019713: $\beta a = 72$ mm	* 3701.23
3 - Ölschleuderscheibe bis Seriennummer 6 019712 Bohrung 72mm ab Seriennummer 6 019713 Bohrung 74mm	4221.18 4221.19
4 - Kugellager, innen 25 × 62 × 17	3730.08
5 - Dichtung 40 × 62 × 8	3724.10
6 - Distanzring \varnothing 40 mm, 11,25 Stärke	3725.05
7 - Lagerbock für hinteren Querträger aus 3 mm starkem Blech	5149.34
8 - Lagerbolzen von 129 mm Länge Hintere Bremsleitung, Länge in ausgestrecktem Zustand 430 mm	4822.22
* 9 - Hinterer Querträger	5148.02

* Nicht mehr von der D.P.D. geliefert.

2. MONTAGE

a - Ab Seriennummer :

204 - 6 046 325 }
204 "Mastervac" - 6 200 001 } Serienbeginn
204 B (Break) - 6 600 001 }

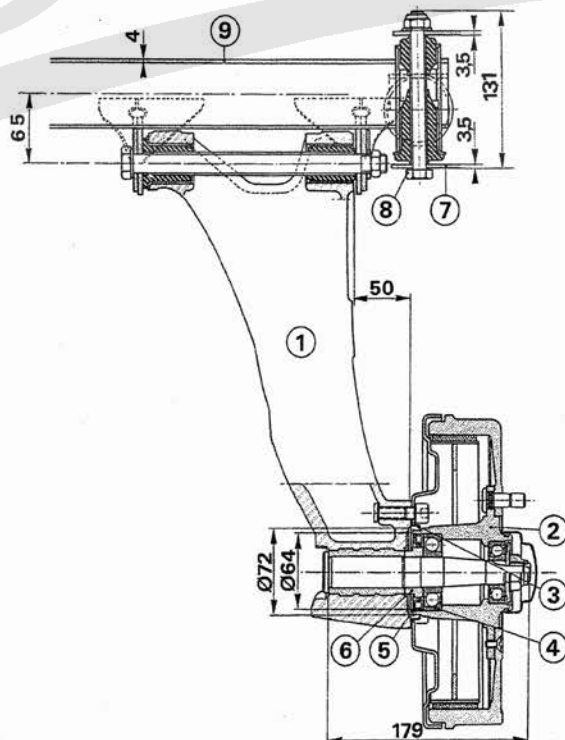
Längslenker und hintere Radnaben verändert, um die Spur hinten um 10 mm zu vergrößern

Bezeichnung	Teile-Nr.
1 - Längslenker mit Versetzung von 50 mm Achsschenkel von 179 mm und	$\left\{ \begin{array}{l} L \\ R \end{array} \right.$ 5130.13 5130.14
2 - Hintere Radnabe mit Bohrung von 64 mm und Aussendurchmesser von 72 mm	3701.24
3 - Ölschleuderscheibe Bohrung 74 mm	4221.19
4 - Kugellager, innen 25 × 64 × 17	3730.09
5 - Dichtung 42 × 64 × 7	3724.11
6 - Distanzring \varnothing 42 mm, 16,25 mm Stärke	3725.06
7 - Lagerbock für hinteren Querträger aus 3,5 mm starkem Blech	5149.37
8 - Lagerbolzen von 131 mm Länge Hintere Bremsleitung, Länge in ausgestrecktem Zustand 435 mm	5150.05 4822.24

b - Ab Seriennummern :

204 - 6 054 152 }
204 "Mastervac" - 6 200 001 } Serienbeginn
204 B (Break) - 6 600 001 }

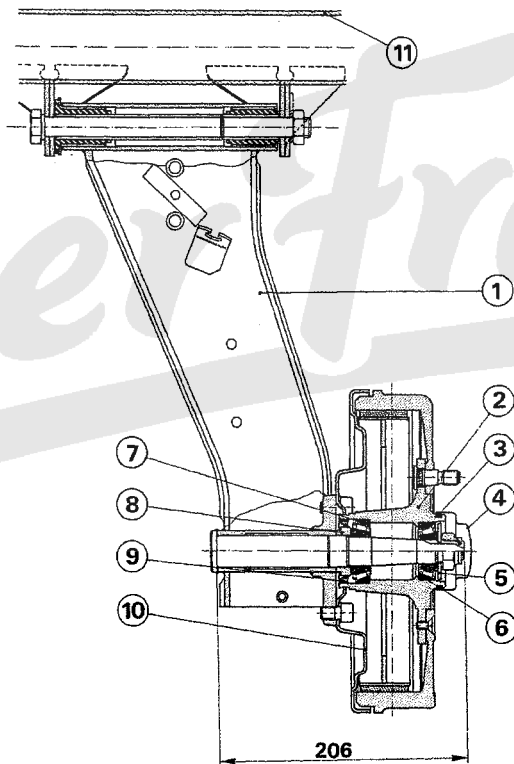
Hinterer Querträger 9 verändert, um den Radstand um 5 mm zu vergrößern (Teile-Nr. 5148.04 anstelle von 5148.02).



HINTERACHSE
IDENTIFIZIERUNG UND TECHNISCHE DATEN

5 11 03 ⁽¹⁾

QUERTRÄGER - LÄNGSLENKER - RADNABEN



3. Montage

a - Ab Seriennummern :

204 Luxe	: 6 068 901
204 Grand Luxe	: 8 618 601
204 Cabriolet	: 6 414 001
204 Coupé	: 6 472 501
204 B	: 6 737 301
204 BD	: 6 632 701
204 U4	: 6 501 701

ist die Befestigungslasche für die Auspuffleitung mit 2 Schalldämpfern am Querträger 11 um 75 mm nach rechts versetzt (Teile-N° 5148.07 anstatt 5148.04).

b - Ab Seriennummern :

204 Luxe	: 6 070 307	204 B	: 6 753 477
204 Grand Luxe	: 8 618 601	204 BD	: 6 634 753
204 Cabriolet	: 6 414 001	204 U4	: 6 502 106
204 Coupé	: 6 472 501		

- Längslenker aus tiefgezogenem Stahlblech anstatt aus Aluminiumlegierung.
- Radnaben mit Kegelrollenlagern anstatt Kugellagern.

Bezeichnung	Teile - Nr.
1 - Hintere Längslenker	5130.24/25
2 - Hintere Radnabe	3701.27
3 - Dichtung	3741.03
4 - Radnabendeckel	3740.12
5 - Sicherungsscheibe	3736.11
6 - Äusseres Radlager, 20 × 47 × 15,25	3735.07
7 - Inneres Radlager, 25 × 52 × 16,25	3730.11
8 - Abstandring, 25,5 × 40 × 11,5	3725.07
9 - Dichtung, 40 × 52,2 × 7	3724.12
10 - Bremsträgerplatte	{ L 4211.24 R 4212.24

PEUGEOT

8.69

Ersetzt die Seite 11 03, Baugruppe 5

Werkstattunterlagen 204 - Ref. 812 D

1104

5

HINTERACHSE IDENTIFIZIERUNG UND TECHNISCHE DATEN

QUERTRÄGER - LÄNGSLENKER - RADNABEN

AUSTAUSCHBARKEIT

I - HINTERER QUERTRÄGER

Der hintere Querträger der 2. Montage kann in Limousinen 204, welche vor der Seriennummer 6.029.560 gebaut wurden, montiert werden, unter der Bedingung, dass die rechten und linken Eckversteifungen der Türsäule an ihrem unteren Teil verändert werden, um so einen Abstand von ca. 10 mm zwischen dem hinteren Fussboden und den auf den Querträger geschweissten Längslenkerhaltern beizubehalten.

Dazu folgendermassen vorgehen :

1. Den unteren Teil der linken und rechten Eckversteifungen an der Türsäule in Höhe der auf den Querträger geschweissten Längslenkerhalter biegen, bis ein Abstand von ca. 10 mm erreicht wird.
2. Den umgebogenen Teil längsseits anschweißen.

Infolgedessen liefert die D.P.D. nur noch die Querträger der 2. Montage, Teile Nr. 5148.04.

Der hintere Querträger der 3. Montage ist nicht mit dem der 2. Montage austauschbar.

II - LÄNGSLENKER UND HINTERE RADNABEN

Die Teile der beiden Montagen sind getrennt nicht gegeneinander austauschbar, da die Radnabe mit dem inneren Kugellager und der Dichtung von 64 mm Durchmesser auf Grund der unterschiedlichen Durchmesser und Stärken der beiden Distanzringe nicht auf den Achsschenkel mit dem Längslenker der 1. Montage montiert werden kann.

ANMERKUNG :

Da die hinteren Radnaben mit 70 mm Aussendurchmesser nicht mehr von der D.P.D. geliefert werden, muss bei einem Austausch einer hinteren Radnabe bei einer Limousine, welche älter als die Seriennummer 6.019.713 ist, gleichfalls die ursprüngliche Ölschleuderscheibe gegen eine neue mit 74 mm Bohrung (Teile-Nr. 4221.19) ausgetauscht werden.

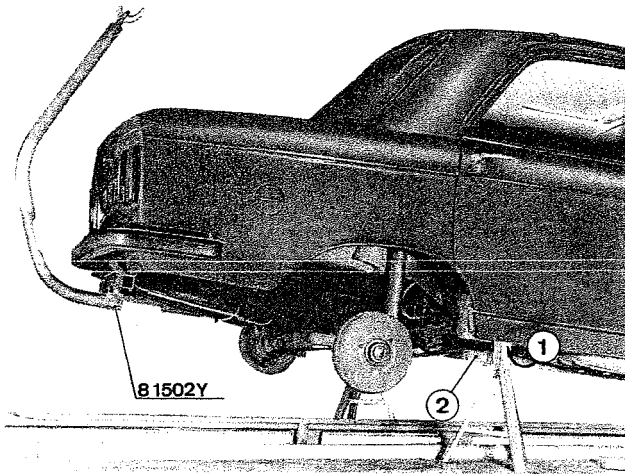
WICHTIG

Beim Einbau einer kompletten halben Hinterachse (Längslenker - hintere Radnabe) der 2. Montage in ein Fahrzeug 204, welches älter als die Seriennummer 6.046.325 ist, muss ebenfalls die andere halbe Hinterachse ausgetauscht werden, um eine symmetrische auf jeder Seite um 5mm vergrösserte hintere Radspur zu erreichen.

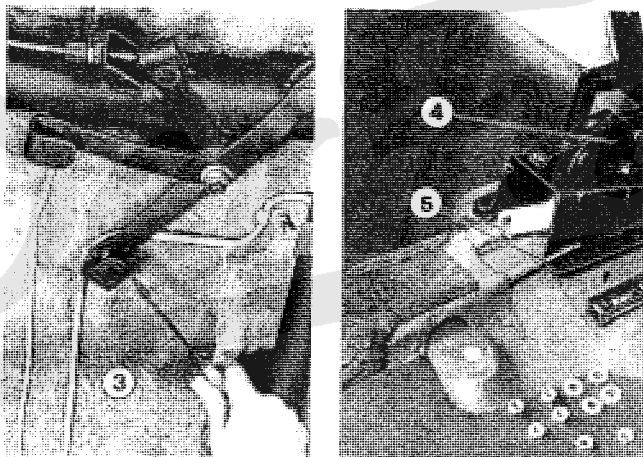
Die Längslenker aus tiefgezogenen Stahlblech und die Radnaben mit Kegelrollenlagern der 3. Montage können nicht einzeln mit den Längslenkern und Radnaben der 1. und 2. Montage ausgetauscht werden.

HINTERACHSE 204-304
AUSBAU

5 12 01 ⁽²⁾



- Den Wagen nahe des hinteren Querträgers aufbocken (1)
- Ausbauen
 - die Rückenlehne
 - die Hinterräder
 - die Auspuffleitung (2)



1. Montage

2. Montage

- Die Handbremsseile und die Kabelhüllen entspannen, lösen und ausbauen

ACHTUNG

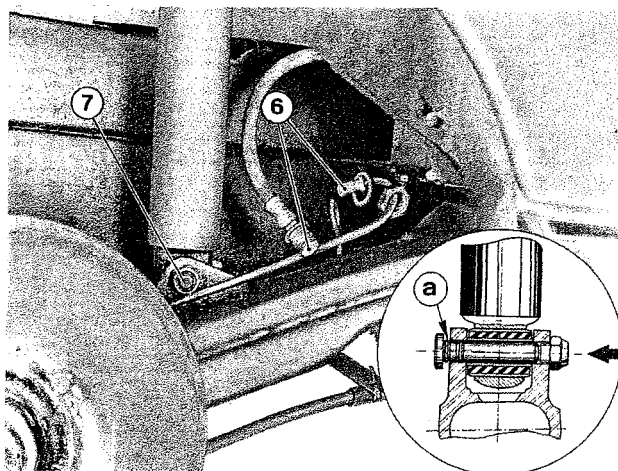
2 MONTAGEN

Mit Ausgleichhebel am hinteren Querträger

- das Bremsseil (3) am Ausgleichhebel lösen

Mit Ausgleichhebel am Handbremshebel

- den kpl. Handbremshebel (4) ausbauen, um die Seile (5) vom Ausgleichhebel zu lösen



- Die Bremsschläuche links und rechts abklemmen und deren Öffnungen verstopfen (6)

- Die Lagerbolzen (7) lösen (bei 204 mit Längslenkern aus Aluminiumlegierung die Verzahnung (a) mit einem Bronzedorn entfernen)

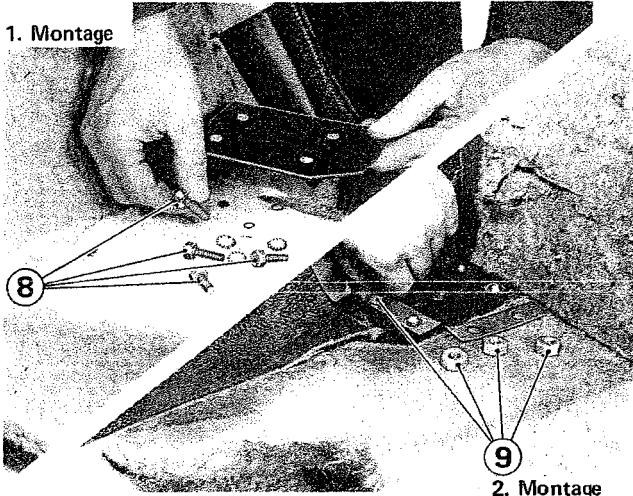
PEUGEOT

1202⁽¹⁾

5

HINTERACHSE 204 - 304
AUSBAU

1. Montage

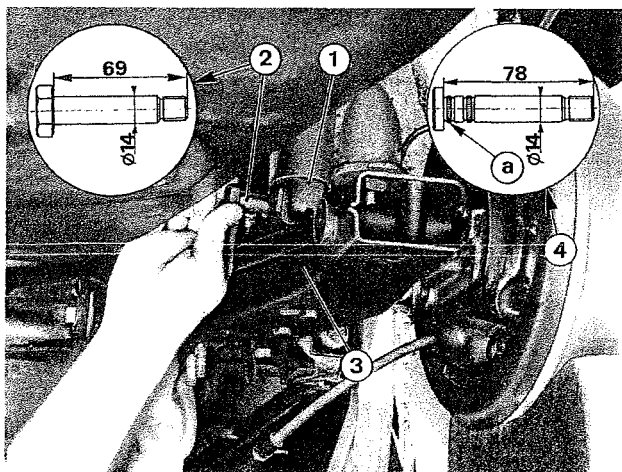


- Auf jeder Seite die Befestigungsschrauben (8) oder Muttern (9) des Querträgers der Karosserie ausschrauben

- Den Querträger senken, und die Stossdämpferlagerbolzen entfernen

2. Montage

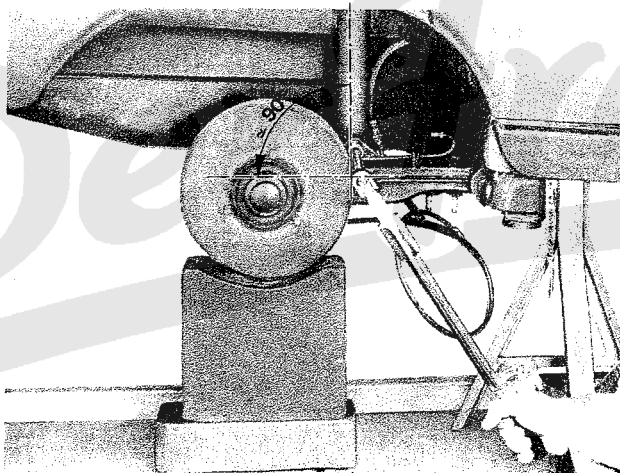
Der Franzose



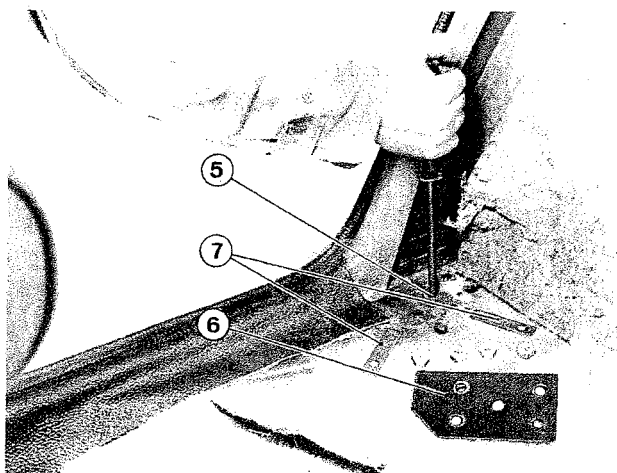
- Die Hinterachse unter das Fahrzeug bringen.
- Die Stossdämpfer in ihr Befestigungslager (1) bringen.
- Die Stossdämpferbolzen mit dem Kopf nach innen gerichtet montieren und mit **neuen Nylstop-Muttern** versehen.

ACHTUNG**2 LAGERBOLZEN-MODELLE**

- Lagerbolzen ohne Verzahnung (2) für Längslenker aus Stahlblech (3).
- Lagerbolzen mit Verzahnung (4) für Längslenker aus Aluminiumlegierung (Verzahnung (a) soll sichtbar bleiben).



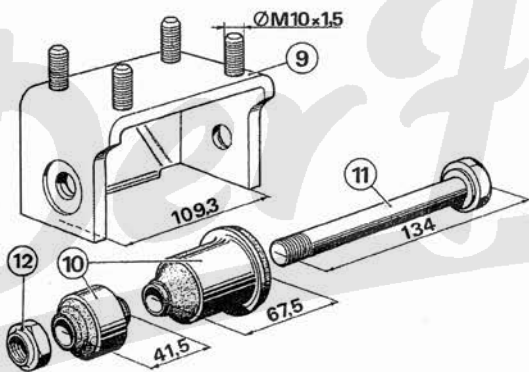
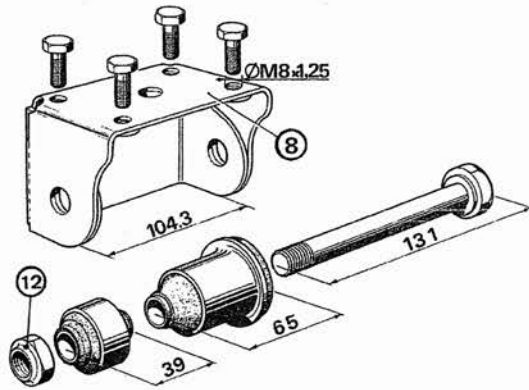
- Die Längslenker so aufkeilen, dass sie mit dem Stossdämpfer einen Winkel von 90° bilden.
- Die Nylstop-Muttern der Lagerbolzen mit **5,5 mkg** anziehen.



- Den hinteren Querträger unter den Wagenboden bringen ; Querträger durch Einführen von 2 Führungsstiften in die Bohrungen (5) und die entsprechenden Bohrungen an den Querträgerhalterungen zentrieren.
- Die Bohrungen für die Zentrierung (5) mit Kitt verschliessen.
- Die Gegenplatte (6) und die **neuen** Blechsicherungen (7) anbringen.

ANMERKUNG - Beim Break sind die beiden Scharniere der hinteren Sitzlehne durch 2 der 4 Befestigungsschrauben des Querträgers befestigt.

Der hintere Querträger muss immer durch seine 8 Schrauben an der Karosserie befestigt sein.

**ACHTUNG**

ES KÖNNEN FOLGENDE 2 FÄLLE AUFTRETEN

1 - Querträgerhalterungen (8) mit 4 Gewindebohrungen von 8 x 1,25 mm :

- die 8 Schrauben mit 1,75 mkg anziehen.

2 - Querträgerhalterungen (9) mit 4 Gewindebolzen von 10 x 1,50 mm :

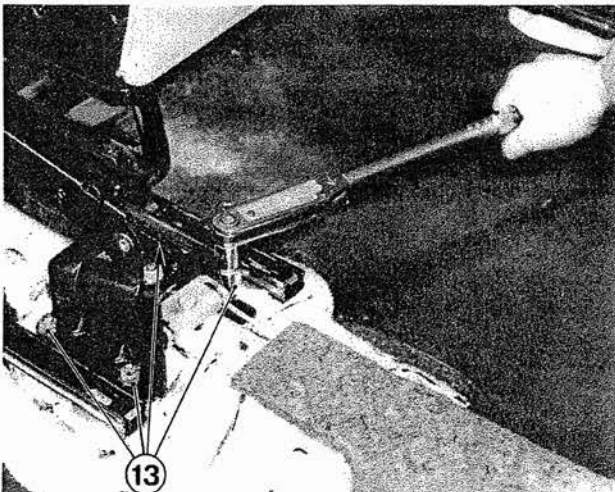
- die 8 Muttern mit 2,75 mkg anziehen.

WICHTIG - Der Austausch der Halterungen (9) gegen die Halterungen (8) kann unter folgenden Bedingungen erfolgen :

- der Querträger muss mit Silentblocks (10) und mit entsprechenden Lagerbolzen (11) versehen sein,
- die Befestigungsbohrungen in der Karosserie sind auf 10,5 mm Ø erweitern.

Jedoch soll vom Einbau der Halterungen (8) mit Gewindebohrungen von 8 x 1,25 mm in eine Karosserie mit Befestigungsbohrungen von Ø10,5 mm abgesehen werden.

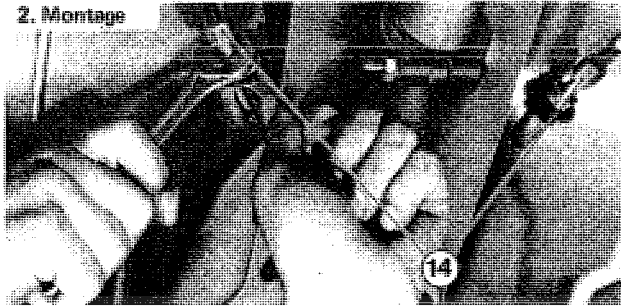
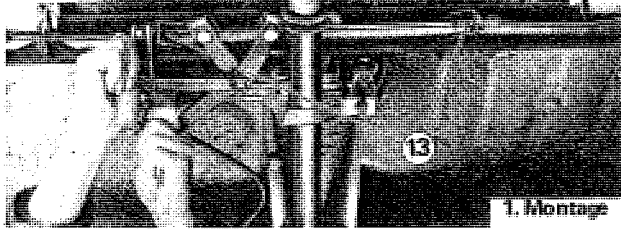
- Die neuen Nylstop-Muttern (12) mit 3,5 mkg anziehen.



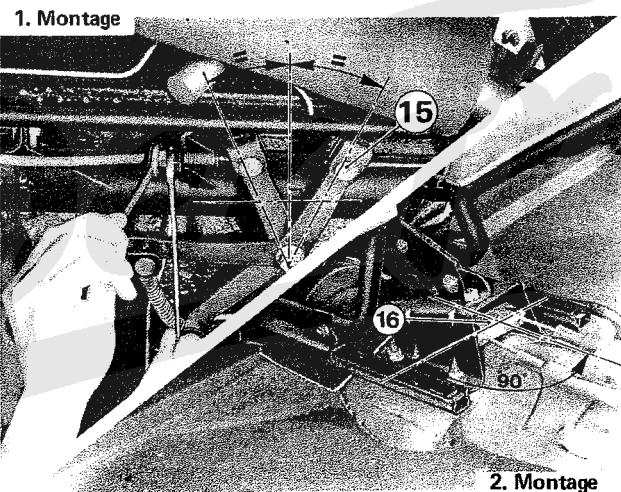
- Die Auspuffleitung einbauen.
- Die Bremsleitungen anschliessen.
- Die Handbremse einbauen.
- Die Muttern (13) mit 2 mkg anziehen.
- Die Räder einbauen, Radmuttern mit 6 mkg anziehen.
- Die Bremsen entlüften und einstellen (Siehe Baugruppe 8).
- Die Rücksitzbank einbauen.

HINTERACHSE 204-304
EINBAU

5 12 05

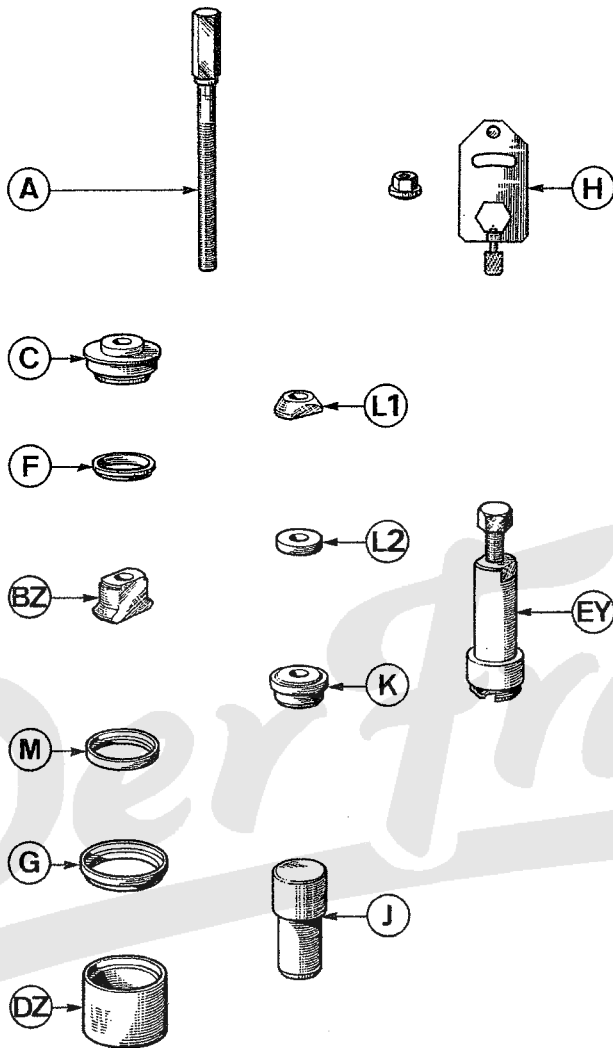


- Die Handbremsseile durch die Gewindestücke (13) oder (14) so einstellen, dass das Anziehen nach einem Weg von **6 - 8 Rasten** am Handbremshebel erfolgt.



- Die Spannung des rechten und linken Kabels so einstellen, dass der Bremsausgleichshebel bei Anziehen sich in Normalstellung befindet (15) oder (16).
- Die Räder einbauen -
Anzugsdrehmomente der Radmuttern 6 mkg
- **Das Bremssystem entlüften und einstellen**
(siehe Baugruppe 8)
- Die Rücksitzbank einbauen

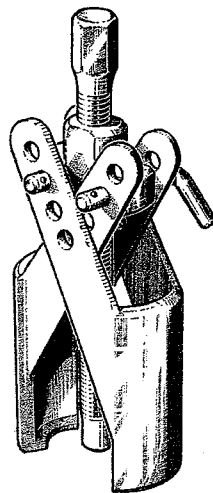
PEUGEOT



ZU VERWENDENDEN WERKZEUG

8.0518 Y - Werkzeugkasten für Hinterradnaben bestehend aus :

- A - Gewindespindel
- BZ - Abziehvorrichtung für äusseren Lagerring des Kugellagers.
- C - Aufpressdorn
- DZ - Unterlegwerkzeug
- EY - Abziehvorrichtung für den inneren Lagerring und den Distanzring am hinteren Achsschenkel.
- F - Distanzring für Aufpressdorn (C).
- G - Distanzring für Unterlegwerkzeug (DZ).
- H - Einstellehre für Kegelrollenlager
- J - Dorn zum Einbau der Radnabe auf den Achsschenkel.
- K - Unterlegscheibe zum Einbau der Lagerringe der Kegelrollenlager.
- L1 - Unterlegscheibe zum Ausbau des inneren Lagerrings des Kegelrollenlagers.
- L2 - Unterlegscheibe zum Ausbau des äusseren Lagerrings des Kegelrollenlagers.
- M - Distanzring für Unterlegwerkzeug (DZ).



EMPFHOLENES WERKZEUG

Abziehvorrichtung Facom U 35.

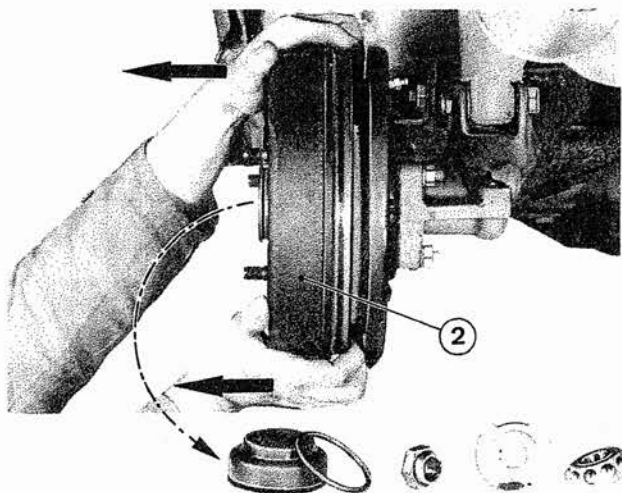
Die hinteren Radnaben mit Kugellagern werden werkseitig ausschliesslich an Längslenker aus Aluminiumlegierung montiert.

SONDERFALL - Die Radnaben mit Kugellagern von $\varnothing 64$ mm müssen an Längslenker aus Stahlblech, die anstelle von Längslenkern aus Aluminiumlegierung eingebaut wurden, montiert werden (siehe EINBAU).



AUSBAU

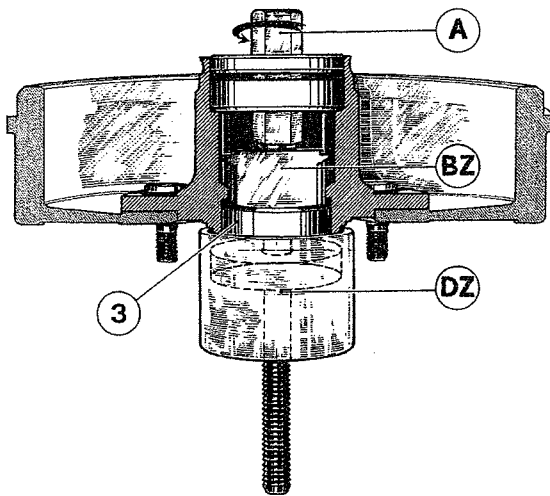
- Das Fahrzeug unter dem hinteren Querträger aufbocken (1).



- Ausbauen :
 - das Rad ■
 - die Einheit Radnabe/Bremstrommel (2).

HINTERACHSE 204
HINTERE RADNABEN MIT KUGELLAGERN

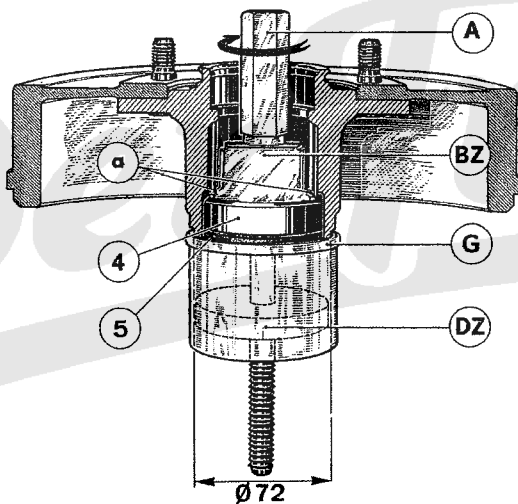
5 1403⁽³⁾



ZERLEGEN

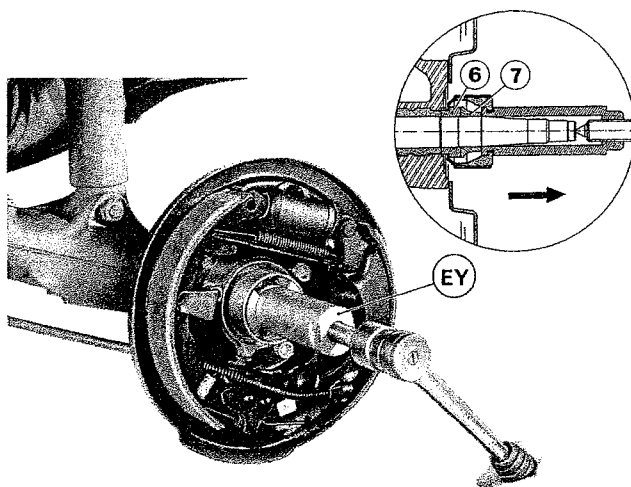
AUSBAU DES ÄUSSEREN KUGELLAGERS

- Durch Umdrehen der Gewindespindel (A) den Ausserring des Kugellagers (3) herausziehen



AUSBAU DES INNEREN KUGELLAGERS

- Die Abziehvorrichtung (BZ) soll am Bund (a) anliegen
- Für Radnaben von $\varnothing 70$ mm anstatt 72 mm das Unterlegstück (DZ) ohne Distanzring (G) verwenden
- Gleichzeitig den Ring (4), den Kugelkäfig und die Dichtung (5) herausziehen

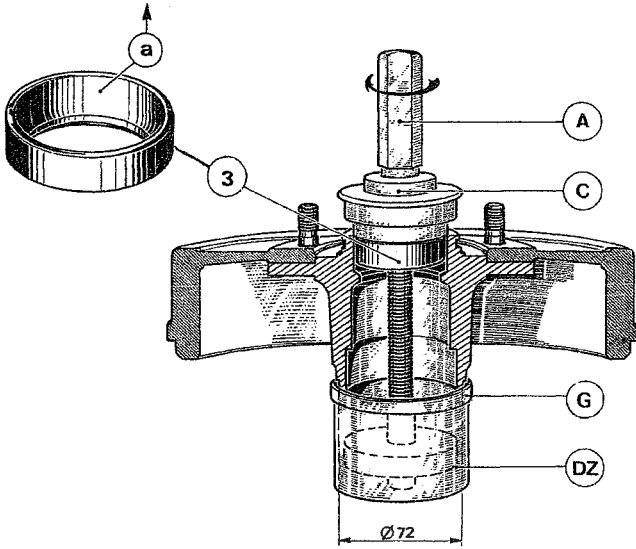


AUSBAU DES INNENRINGS UND DES DISTANZ-RINGS AM ACHSSCHENKEL

- Den Distanzring (6) und den Innenring (7) gleichzeitig abziehen

PEUGEOT

HINTERACHSE 204
HINTERE RADNABEN MIT KUGELLAGERN



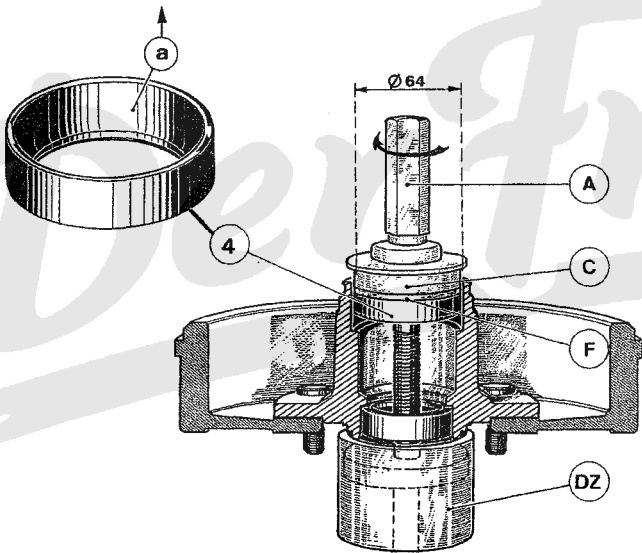
ZUSAMMENBAU

Die einzelnen Teile eines Kugellagers sind satzweise zusammengestellt. Diese Zusammenstellungen dürfen nicht geändert werden. Neue Kugellager werden beim Einbau nicht entfettet.

EINBAU DES ÄUSSEREN KUGELLAGERS

-Für Radnaben von 70 mm anstatt 72 mm Aussen \varnothing das Unterlegwerkzeug (DZ) ohne Distanzring (G) verwenden

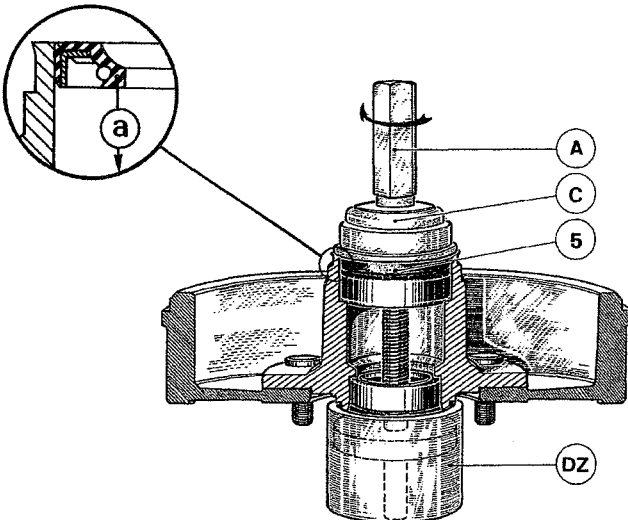
- Durch Einschrauben der Gewindespindel (A) den Aussenring (3) des Kugellagers gut in seine Lagerung drücken



EINBAU DES INNEREN KUGELLAGERS

Für Lager von 62 mm \varnothing anstatt 64 mm nicht den Distanzring (F) benutzen

- Durch Einschrauben der Gewindespindel (A) den Aussenring (4) des Kugellagers gut in seine Lagerung drücken

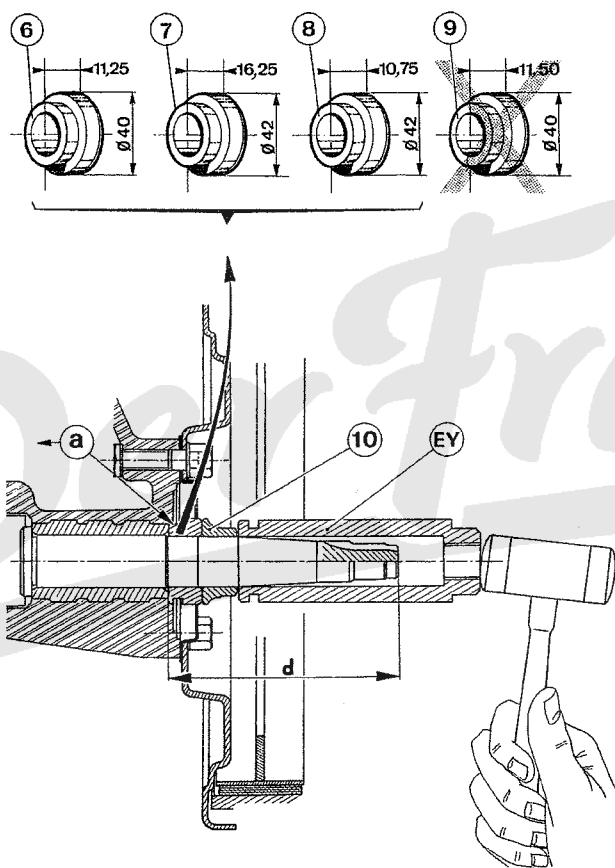


- Den Kugelhäuf einbauen

- Einen neuen Dichtring (5) entsprechend den Lagerdurchmesser ($\varnothing 62$ oder $\varnothing 64$) mit der Lippe (a) nach innen montieren

- Der Aufpressdron (C) ist umgedreht so, dass der Dichtring die Nabe berührt

- Die innere Radnabe reichlich mit ESSO MULTI-PURPOSE GREASE H schmieren



EINBAU DES INNENRINGES UND DES DISTANZRINGS AM ACHSSCHENKEL.

ACHTUNG

3 VERSCHIEDENE DISTANZRINGE

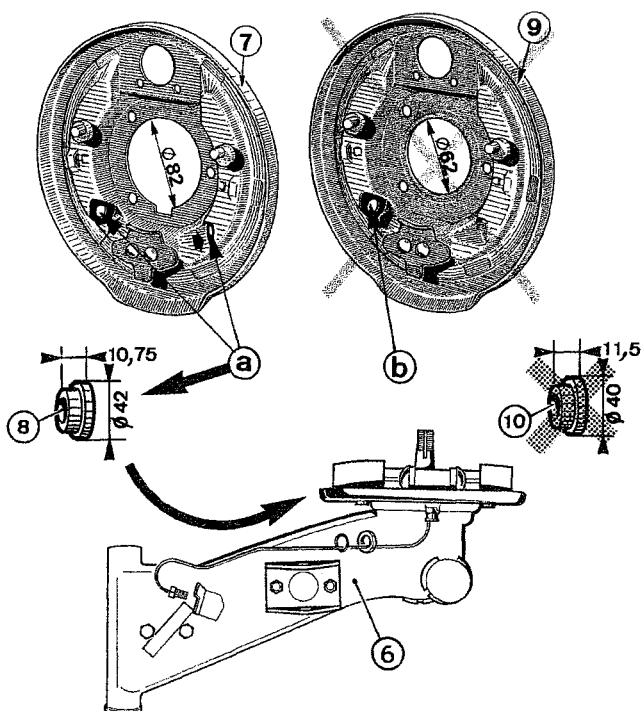
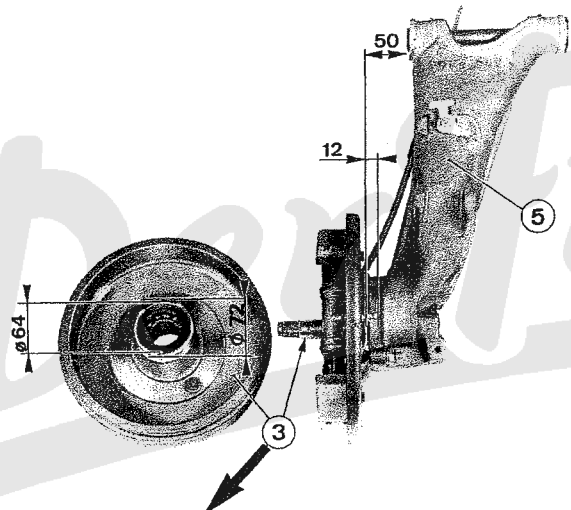
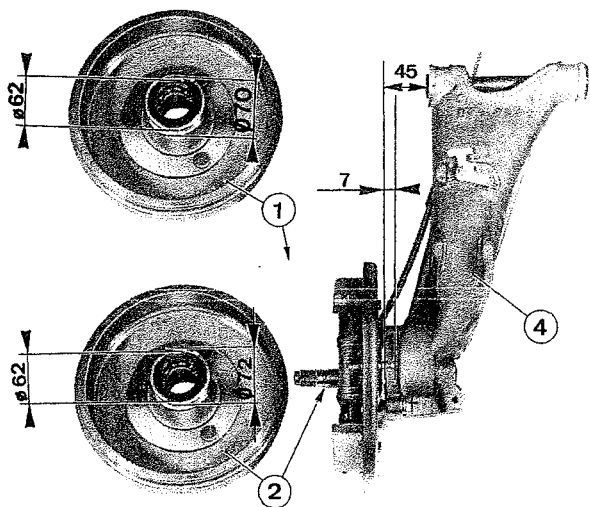
(6) - Distanzring \varnothing 40 mm, Stärke 11,25 mm, für Längslenker aus Aluminiumlegierung mit Achsschenkelüberstand von $d = 107$ mm und einer Radnabe mit innerem Kugellager 25 x 62 x 17.

(der Distanzring (9) \varnothing 40 mm, Stärke 11,5 mm, ist nicht in Längslenker, an denen Radnaben mit Kugellagern montiert sind, einzubauen).

(7) - Distanzring \varnothing 42 mm, Stärke 16,25 mm, für Längslenker aus Aluminiumlegierung mit Achsschenkelüberstand von $d = 112$ mm und einer Radnabe mit innerem Kugellager 25 x 64 x 17.

(8) - Spezialdistanzring \varnothing 42 mm, Stärke 10,75 mm, für einen anstelle eines Längslenkers aus Aluminiumlegierung eingebauten Längslenker aus Stahlblech. Dieser Distanzring ist ausschliesslich in Längslenker aus Stahlblech, an denen Radnaben mit einem inneren Kugellager 25 x 64 x 17 montiert sind, einzubauen.

– Mit der Abziehvorrichtung (EY) gleichzeitig den neuen Distanzring (Abziehaussparung (a) zum Längslenker) und den Innenring (10) montieren.



EINBAU

ACHTUNG

DREI VERSCHIEDENE RADNABEN MIT KUGELLAGERN.

Nur die folgenden Montagen sind zulässig :

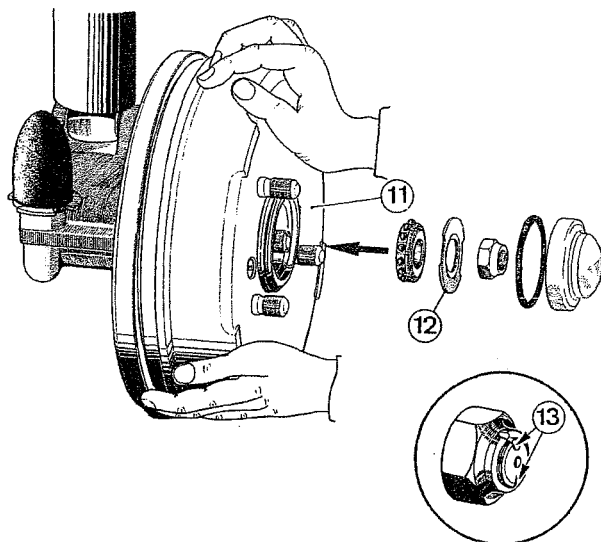
- Die Radnaben (1) und (2) mit innerem Kugellager $\varnothing 62$ mm sind an Längslenker aus Aluminiumlegierung (4), identifizierbar durch das Mass 7 mm (Stärke des Befestigungsflansches der Bremsträgerplatte), zu montieren.
- Die Radnabe (1) äusserer Durchmesser 70 mm :
 - wird nicht mehr im Austausch geliefert,
 - kann durch die Radnabe (2) äusserer $\varnothing 72$ mm ersetzt werden unter der Bedingung, dass die Bremsträgerplatte ausgebaut und die Ölschleuderscheibe mit 72 mm Bohrung durch eine mit 74 mm Bohrung ersetzt wird.
- Die Radnabe (3) mit innerem Kugellager $\varnothing 64$ mm ist zu montieren :
 - an Längslenkern aus Aluminiumlegierung (5), identifizierbar durch das Mass 12 mm (Stärke des Befestigungsflansches der Bremsträgerplatte),
 - an Längslenkern aus Stahlblech (6) nur in dem besonderen Fall eines nachträglichen Einbaus eines Längslenkers aus Stahlblech anstelle eines Längslenkers aus Aluminiumlegierung.

HINWEIS - In diesem besonderen Fall ist jeder Längslenker aus Stahlblech mit einer Bremsträgerplatte (7) und einem Distanzring (8) ausgerüstet.

- An die Längslenker mit einer Bremsträgerplatte (9) und einem Distanzring (10) muss eine Radnabe mit Kegelrollenlager montiert werden.

HINTERACHSE 204

HINTERE RADNABEN MIT KUGELLAGERN

514 07⁽²⁾

– Darauf achten, dass sich **kein Fett** auf der Bremsfläche befindet.

– Die Einheit Radnabe/Bremstrommel **(11)** einbauen :

* - die Sicherungsscheibe **(12)** mit der **gewölbten Seite gegen das Lager** anbringen,

- die Radnabe drehen und die **neue** Radnabenmutter vorläufig mit **3 mkg** anziehen,

- die Mutter lösen und danach endgültig mit **1 mkg** anziehen,

- die Mutter in den beiden dafür vorgesehenen Ausfräsungen **(13)** sichern.

***WICHTIG** - Die flache Sicherungsscheibe der Radnaben mit Kegelrollenlager darf nicht mit Kugellagern eingebaut werden.

Anzugsdrehmoment der Radmuttern : 6 mkg.

PEUGEOT

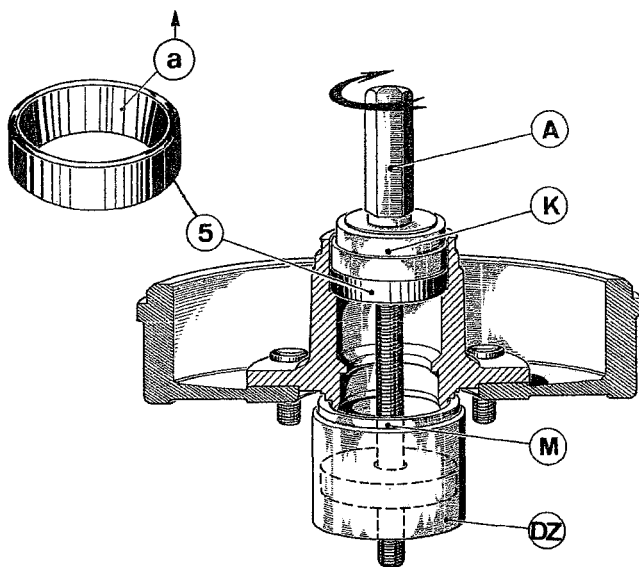
2-72

Ersetzt Seite 14 07 (1) und 14 08 (1), Baugruppe 5.

812 D

HINTERACHSE 204-304
HINTERE RADNABEN MIT KEGELROLLENLAGERN

5 14 09 ⁽¹⁾



ZUSAMMENBAU

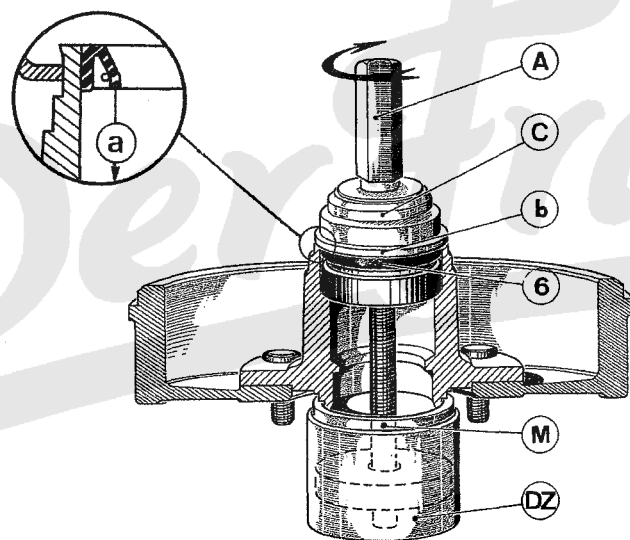
Die Teile eines Rollenlagers sind satzweise zusammengestellt. Diese Zusammenstellung darf nicht geändert werden.

Neue Rollenlager vor dem Einbau nicht entfetten.

EINBAU DES INNEREN ROLLENLAGERS

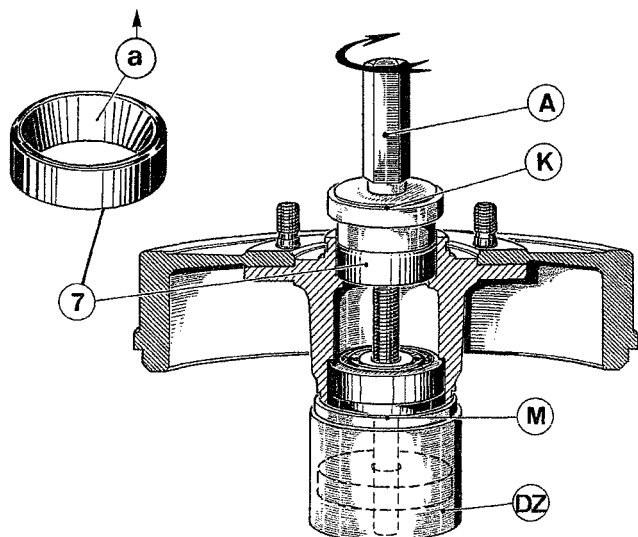
- Mit der Gewindespindel (A) den Ring (5) bis zum Anschlag in seine Lagerung drücken.

- Mit 6 mkg eindrücken.



- Den mit ESSO MULTIPURPOSE GREASE H eingefetteten Kegelrollenkorb in die Nabe einsetzen.

- Auf dem Auspressdorn (C) einen neuen Dichtring (6) mit der Lippe (a) nach innen so einsetzen, dass der Bund B des Dorns mit der Nabe in Anschlag kommt.



EINBAU DES ÄUSSEREN ROLLENLAGERS

- Den Aussenring mit der Gewindespindel (A) einsetzen.

- Mit 6 mkg einpressen.

PEUGEOT

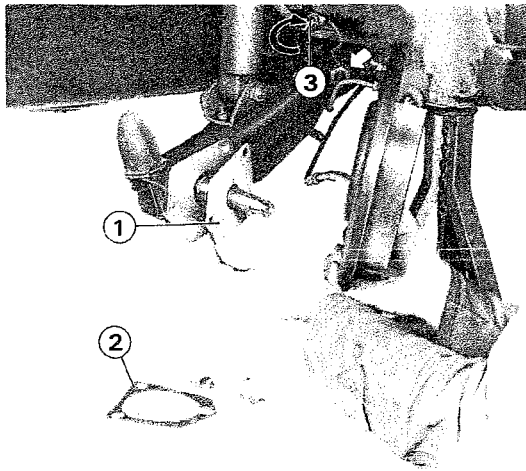
6-71

Ersetzt Seite 14 09, Baugruppe 5

Werkstattunterlagen 204-304 - Ref. 812 D

HINTERACHSE 204 - 304

HINTERE RADNABEN MIT KEGELROLLENLAGERN

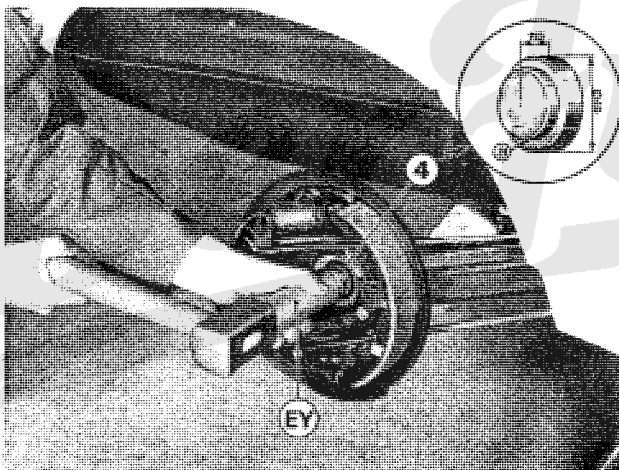


EINBAU

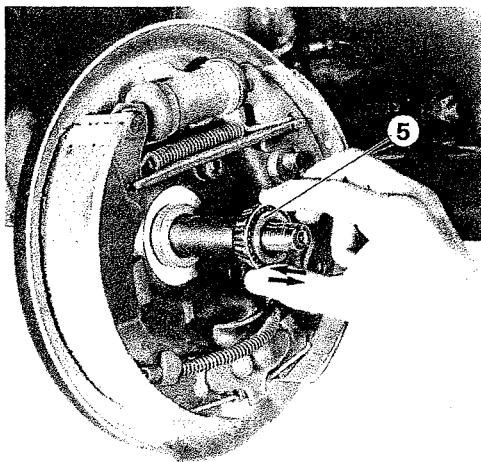
WICHTIG - Für Längslenker, die nicht serienmässig damit ausgerüstet wurden, eine Dichtscheibe (1) und eine Papierdichtung (2) anbringen

Dabei darauf achten

- dass die Bremsträgerplatte ohne Lösen der Bremsleitung (3) abgenommen wird (um ein Entlüften zu vermeiden)
- die Befestigungsschrauben der Bremsträgerplatte mit 4,5 mkg anziehen



- Mit der Abziehvorrichtung (EY) den neuen Distanzring (4) so auf den hinteren Achsschenkel montieren, dass die für den Ausbau vorgesehene Aussparung (a) gegen den Längslenker kommt



- Sich vom guten Gleiten des Rollenkäfigs (5) auf dem Achsschenkel überzeugen. Die Lauffläche leicht schleifen und sorgfältig reinigen

HINTERACHSE 204 - 304

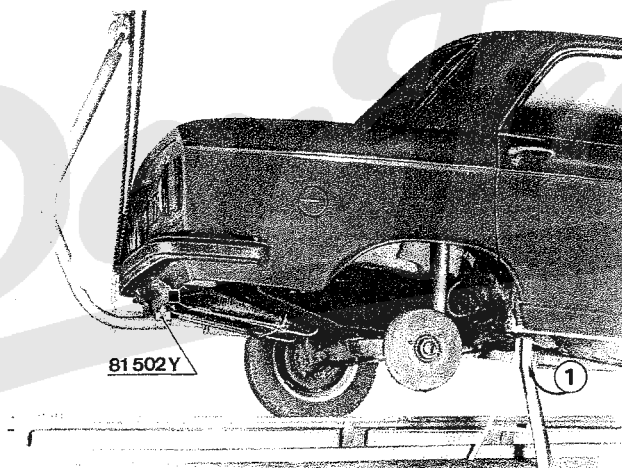
HINTERE RADNABEN MIT KEGELROLLENLAGERN

5

1411 (1)

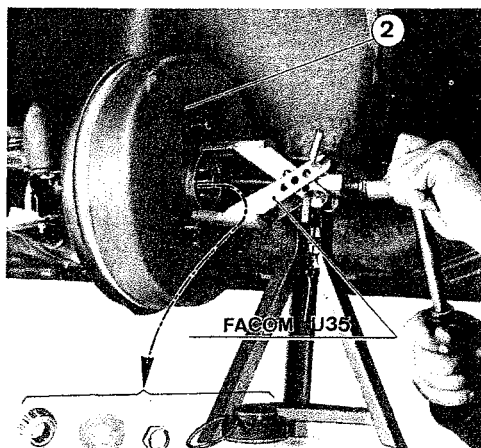
Die Kegelrollenlager werden werkseitig nur für an Längslenker aus Stahlblech montierte Radnaben verwendet.

SONDERFALL - Die Radnaben mit Kegelrollenlagern sind nicht an Längslenker aus Stahlblech, die nachträglich gegen Längslenker aus Aluminiumlegierung ausgetauscht wurden, zu montieren (Siehe EINBAU).



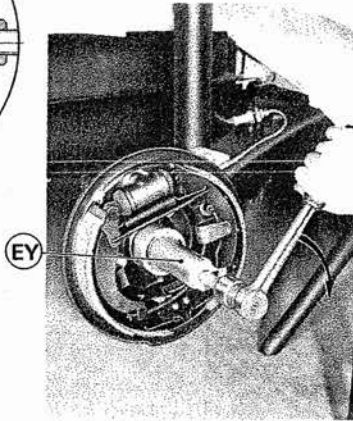
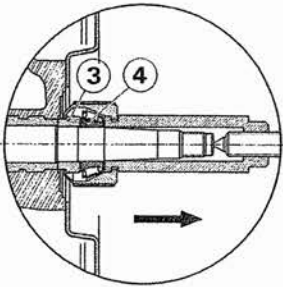
AUSBAU

- Das Fahrzeug unter dem hinteren Querträger (1) aufbocken.

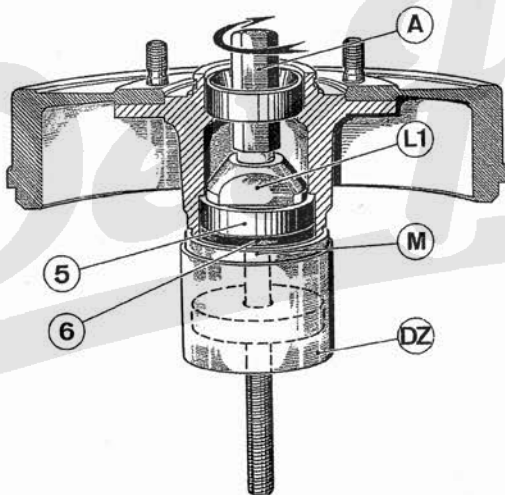


- Ausbauen :
 - das Rad
 - die Einheit Radnabe/Bremstrommel (2).

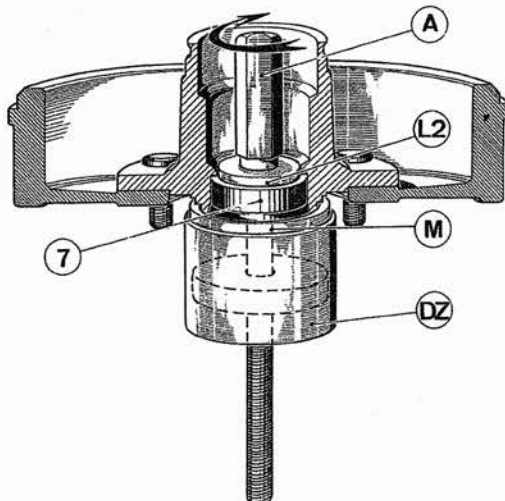
PEUGEOT

**ZERLEGEN****AUSBAU DES ROLLENKORBS UND DISTANZRINGS AM ACHSSCHENKEL**

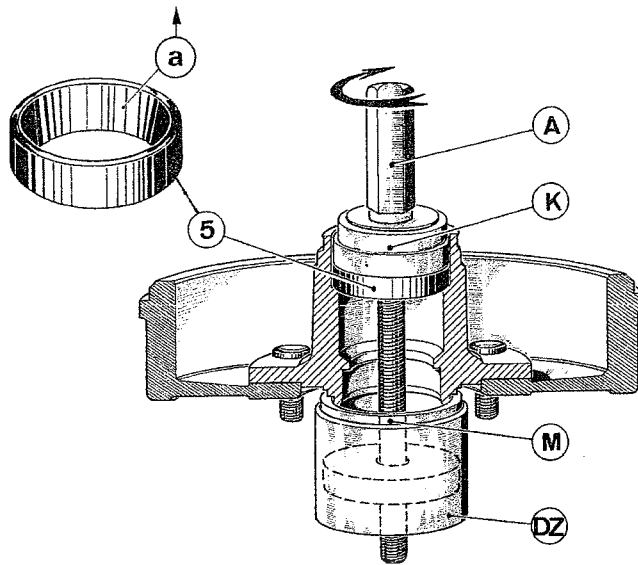
- Den Distanzring (3) und den inneren Rollenkorbg gleichzeitig mit dem Abzieher (EY) abziehen.

**AUSBAU DES INNEREN ROLLENLAGERS**

- Mit der Gewindespindel (A) den Ring (5) und den Dichtring (6) herausziehen.

**AUSBAU DES ÄUSSEREN LAGERS**

- Mit der Gewindespindel (A) den Ring (7) vollkommen herausziehen.



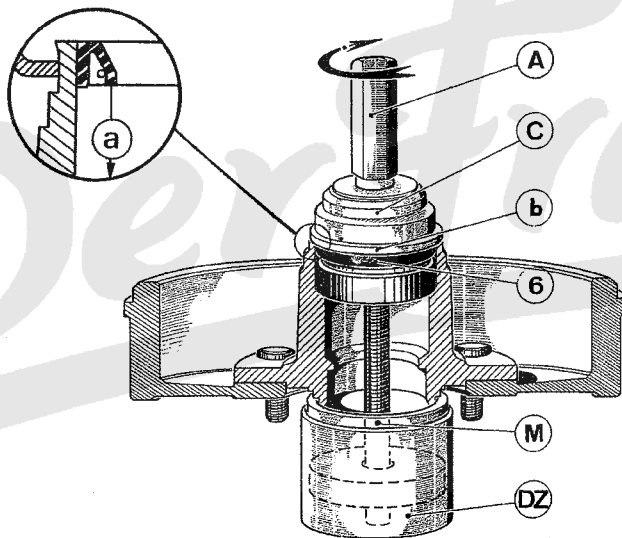
ZUSAMMENBAU

Die Teile eines Rollenlagers sind satzweise zusammengestellt. Diese Zusammenstellung darf nicht geändert werden.

Neue Rollenlager vor dem Einbau nicht entfetten

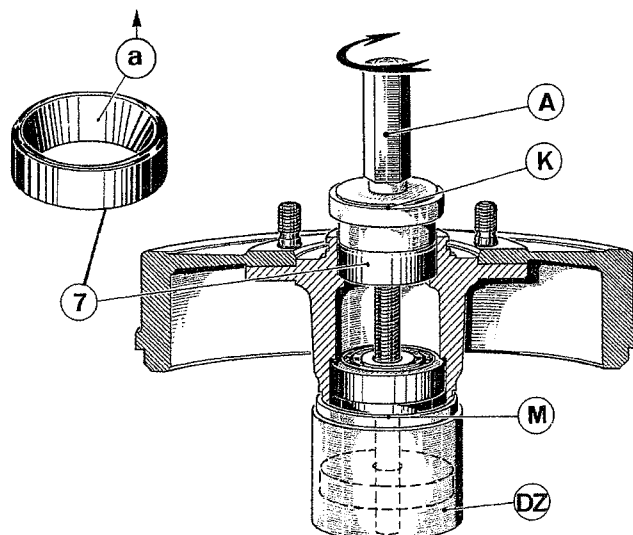
EINBAU DES INNEREN ROLLENLAGERS

- Mit der Gewindespindel (A) den Ring (5) bis zum Anschlag in seine Lagerung bringen.
- Mit 6 mkg anziehen.



- Den mit ESSO MULTIPURPOSE GREASE H eingefetteten Kegelrollenkorb in die Nabe einsetzen.

- Mit Hilfe des Aufpressdorns (C) einen neuen Dichtring (6) (Lippe (a) nach innen) bis zum Anschlag mit dem Bund (b) der Nabe einführen.



EINBAU DES ÄUSSEREN ROLLENLAGERS

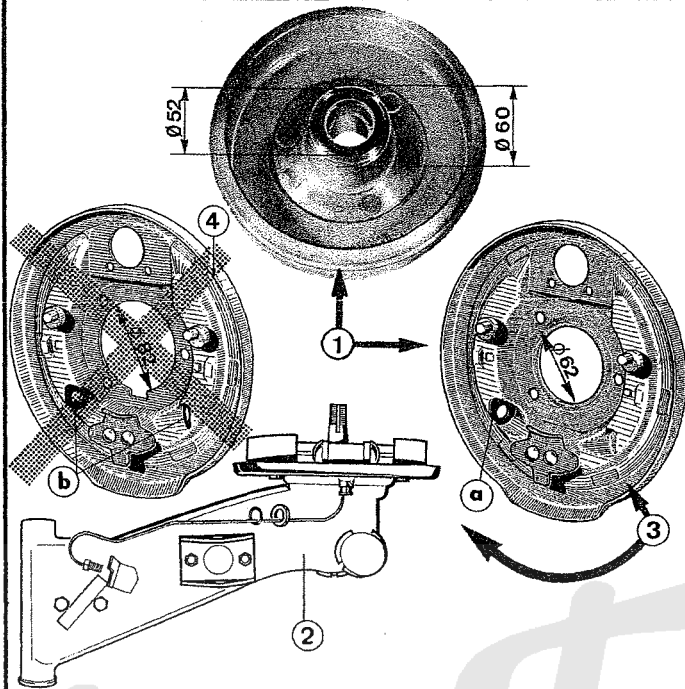
- Mit der Gewindespindel (A) den Ring bis zum Anschlag in seine Lagerung bringen.
- Mit 6 mkg anziehen.



5

HINTERACHSE 204 - 304

HINTERE RADNABEN MIT KEGELROLLENLAGERN

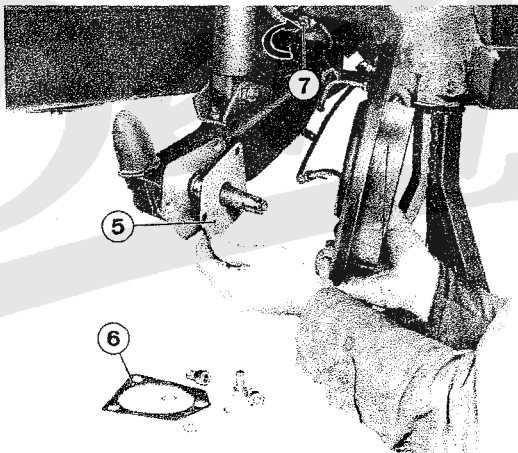


EINBAU

ACHTUNG

Eine Radnabe mit Kegelrollenlager (1) ist nur an Längslenker aus Stahlblech (2) mit einer Bremsträgerplatte (3) (Bohrung $\varnothing 62$ mm, 1 Loch (a) zum Durchführen des Handbremszuges) zu montieren.

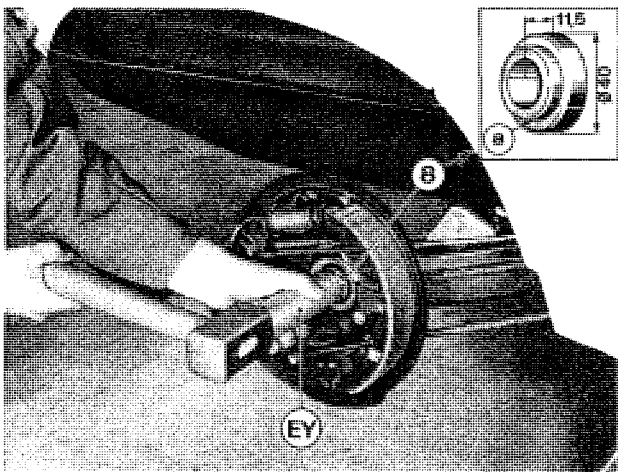
Die Längslenker aus Stahlblech mit Bremsträgerplatte (4) (Bohrung $\varnothing 82$ mm, 2 Löcher (b) zum Durchführen des Handbremszuges), die bei 204 nachträglich anstelle von Längslenkern aus Aluminiumlegierung eingebaut wurden, machen den Einbau einer Radnabe mit Kugellager erforderlich (siehe Einbau der Radnaben mit Kugellager).



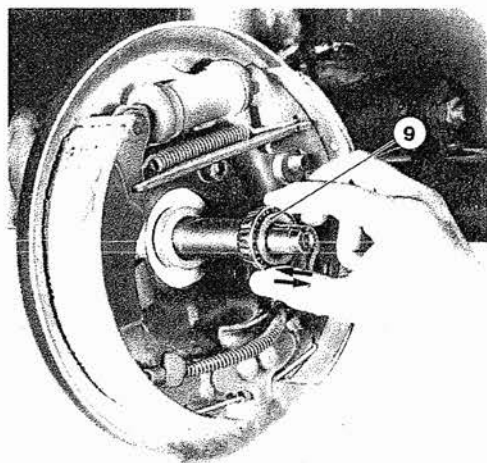
WICHTIG - An Längslenkern, die nicht serienmäßig damit ausgerüstet wurden, eine Dichtplatte (5) und eine Papierdichtung (6) anbringen.

- Dabei darauf achten :

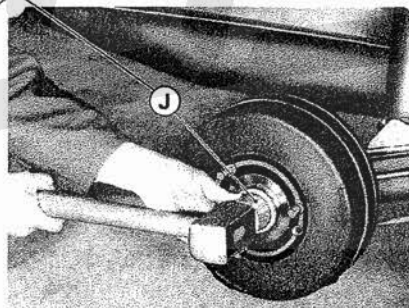
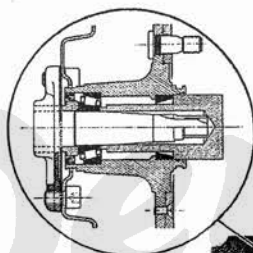
- dass die Bremsträgerplatte ohne Lösen der Bremsleitung (7) abgenommen wird, um ein Entlüften zu vermeiden.
- Die Befestigungsschrauben der Bremsträgerplatte mit 4,5 mkg anziehen.



- Den neuen Distanzring (8), Abziehaussparung (a) zum Längslenker, mithilfe der Abziehvorrichtung (EY) montieren.

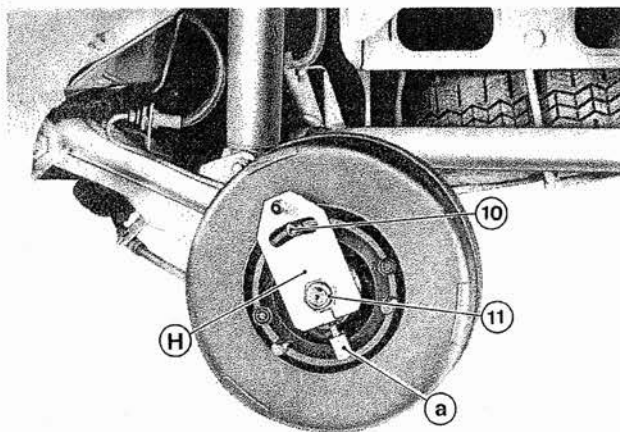


- Sich vom einwandfreien Gleiten des Rollenkäfigs (9) auf dem Achsschenkel überzeugen.
Die Lauffläche falls nötig leicht abschleifen und sorgfältig reinigen.



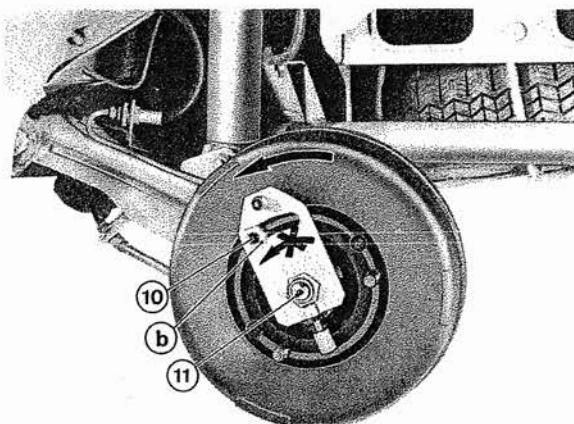
- Den Dorn (J) vollständig in die Radnabe einführen.
- Das innere Rollenlager bis zum Anschlag mit dem Distanzring einführen.

- In die Radnabe mindestens 80 g ESSO MULTIPURPOSE GREASE H einfüllen.
- Einbauen :
 - den Rollenkäfig,
 - die flache Sicherungsscheibe,
 - die neue Mutter.



EINSTELLUNG DES LAGERSPIELS

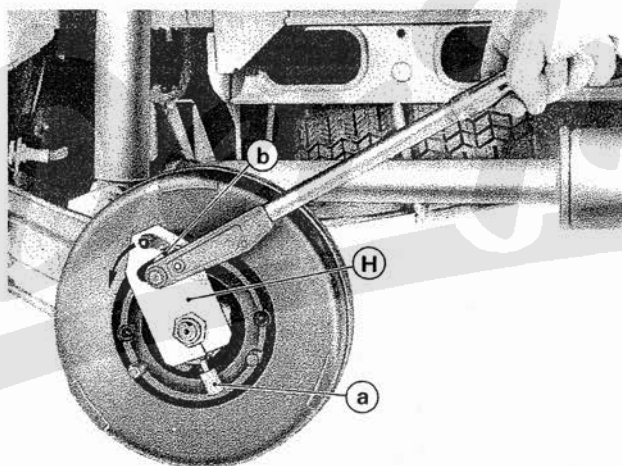
- Durch Drehen der Bremstrommel :
 - die Achsschenkelmutter mit 3 mkg anziehen,
 - lösen,
 - mit 0,5 mkg anziehen.
- Die Einstellehre (H) so anbringen, dass sich ein Radbolzen (10) in der länglichen Aussparung befindet.
- Die Schraube (a) mit der Hand gegen die Achsschenkelmutter (11) schrauben,



– Die Bremstrommel (10) drehen, bis der Radbolzen mit dem **linken** Anschlag in Berührung kommt, **ohne dabei die Achsschenkelmutter (11) zu lösen.**

– Die Spezialmutter (b) mit der Hand anziehen, um die Bremstrommel zu blockieren.

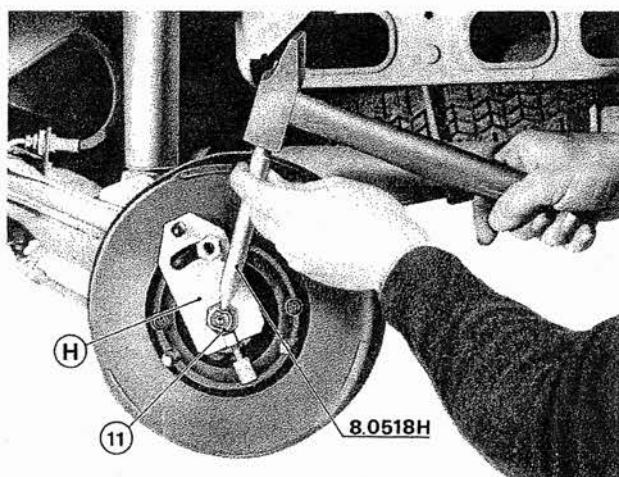
– Die Handbremse anziehen.



– Die Spezialmutter lösen und die Lehre (H) so **verschieben**, dass der Radbolzen mit dem **rechten** Anschlag in Berührung kommt.

– Die Spezialmutter (b) mit **0,5 mkg** anziehen.

– Sich vergewissern, dass die Schraube (a) sich während des Arbeitsganges nicht gelöst hat.



– **In dieser Stellung die Mutter (11) in den beiden Ausnehmungen des Achsschenkels sichern.**

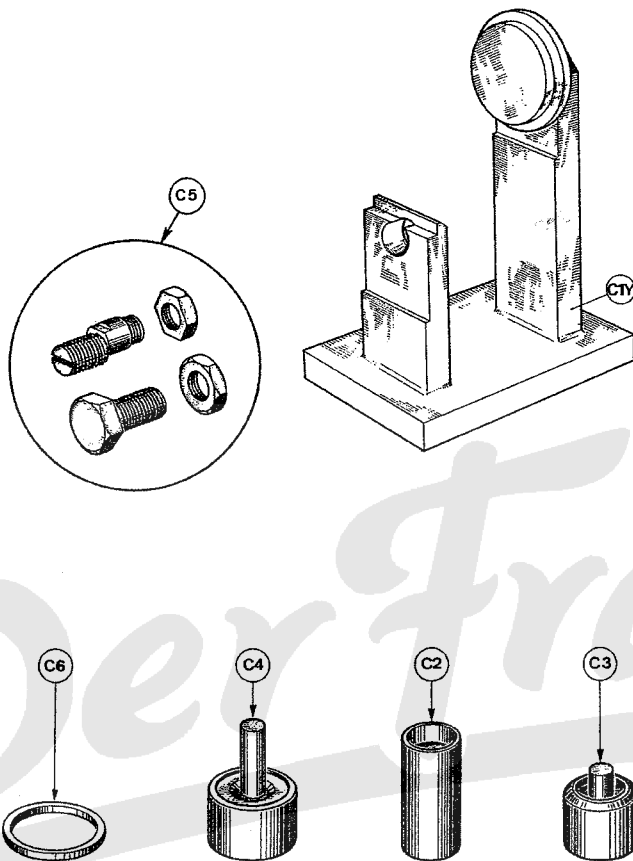
– Die Lehre (H) abnehmen.

– Die Radnabenkappe und ihre Dichtung einbauen.

– Das Anzugsdrehmoment der Radmuttern : **6 mkg.**

HINTERACHSE 204-304
AUSTAUSCH DER SILENTBLOCS DES HINTEREN QUERTRÄGERS

5 1501⁽¹⁾



ZU VERWENDENDEN WERKZEUG

Werkzeug des Werkzeugkastens für Silentblocs
8.0904 Y

(CY) - Werkzeug zum Ausziehen und Einbauen der
Silentblocs der Hinterachse, bestehend aus :

(C1Y) - Halter

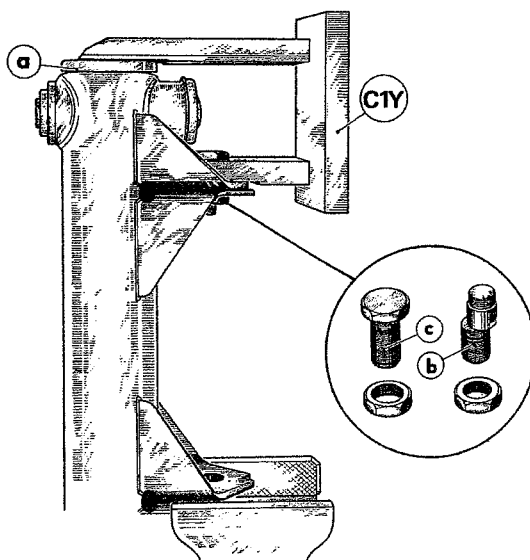
(C2) - Dorn

(C3) - Montageendstück

(C4) - Montageendstück

(C5) - Satz Befestigungsschrauben für den
Halter am Querträger

(C6) - Distanzstück



AUSBAU

- Den Halter (C1Y) so am Ende des hinteren
Querträgers anbringen, dass die Platte (a) gut
zentriert auf dem Rohr liegt

- Den exzentrischen Bolzen (b) oder den Bolzen (c), je
nach Querträger-Modell, verwenden

PEUGEOT

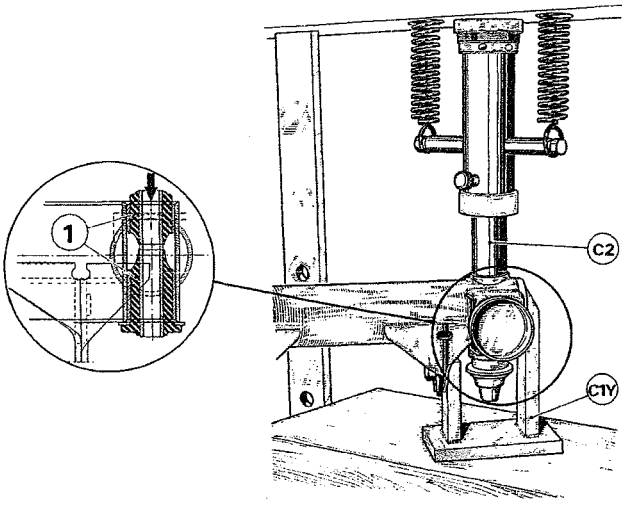
6-71

Ersetzt Seite 1501 und 1502, Baugruppe 5

Werkstattunterlagen 204-304 - Réf. 812 D

HINTERACHSE 204 - 304

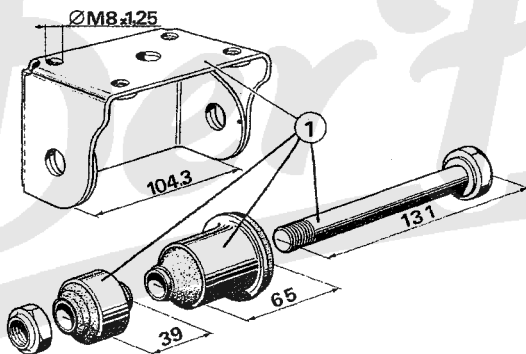
AUSTAUSCH DER SILENTBLOCS DES HINTEREN QUERTRÄGERS



- Die beiden Silentblocs (1) gleichzeitig mit dem Dorn (C2) herauspressen

ACHTUNG

Das Herauspressen geschieht unter grossem Druck : nicht die Hände in Nähe des Halters (C1Y) lassen



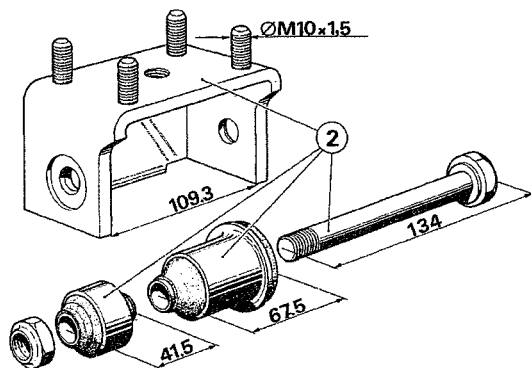
1. Montage

EINBAU

ACHTUNG

2 MONTAGEN

- Die Silentblocs, die Lagerbolzen und die Lagerwinkel des Querträgers der beiden Montagen sind nicht einzeln untereinander austauschbar



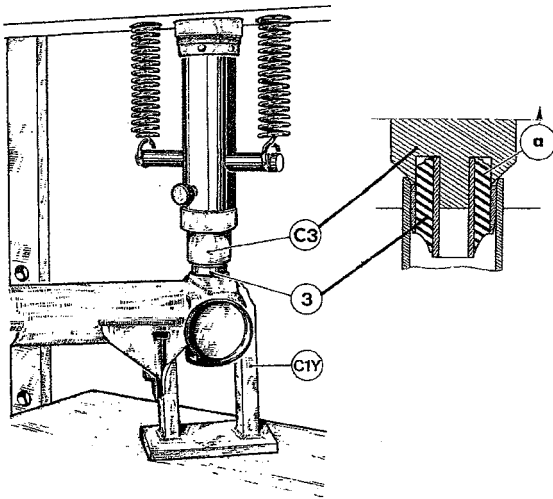
2. Montage

Die Einheit (2) kann als Ersatz der Einheit (1) montiert werden, unter der Bedingung, dass die Befestigungsbohrungen an der Karosserie auf $\varnothing 10,5$ mm erweitert werden

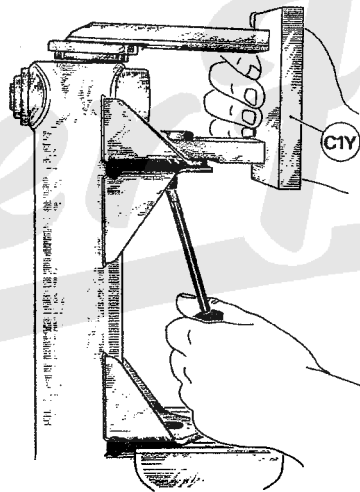
Die Einheit (1) darf nicht in ein Fahrzeug montiert werden, dessen Bohrungen zur Befestigung des Querträgers in $\varnothing 10,5$ mm betragen.

HINTERACHSE 204 - 304
AUSTAUSCH DER SILENTBLOCS DES HINTEREN QUERTRÄGERS

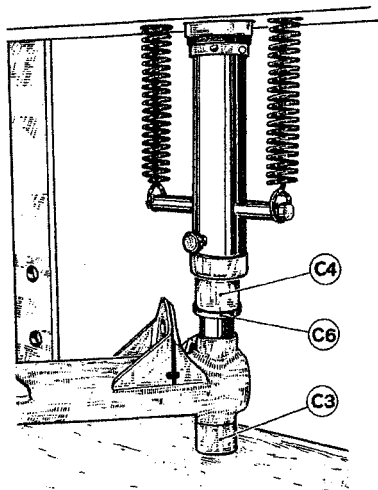
5 15 03⁽¹⁾



- Die Silentbloc-Lagerungen eintalgen
- Den vorderen Silentbloc (**3**) unter Zuhilfenahme des Endstücks (**C3**) mit der **Schulter (a)** nach aussen einpressen



- Den Halter (**C1Y**) abnehmen



- Den hinteren Silentbloc einpressen
- für einen Silentbloc der 1. Montage nicht das Distanzstück (**C6**) verwenden
- Der Querträger soll auf dem Endstück (**C3**) aufliegen

PEUGEOT

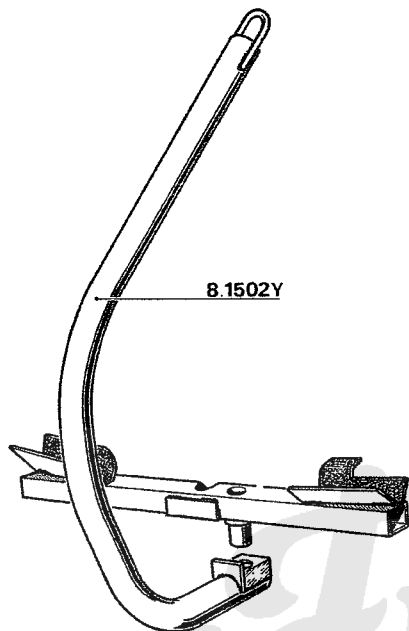
6-71

Ersetzt Seite 15 03 und 15 04

Werkstattunterlagen 204 - 304 - Ref. 812 D

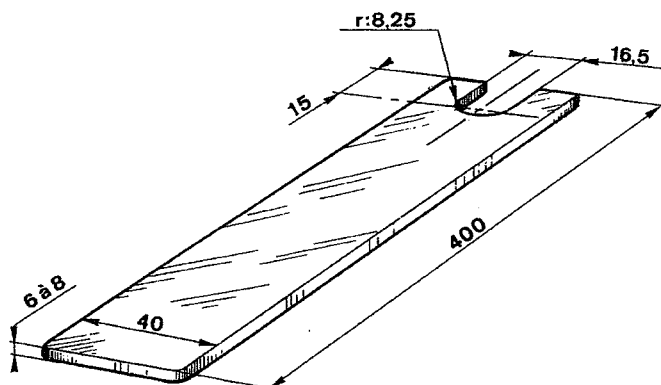
HINTERACHSE 204 - 304
AUS- UND EINBAU EINES HINTEREN LÄNGSLENKERS

5 16 01⁽²⁾



ZU VERWENDENDEN WERKZEUG

8.1502 Y - Hebevorrichtung, hinten



ANZUFERTIGENDES WERKZEUG

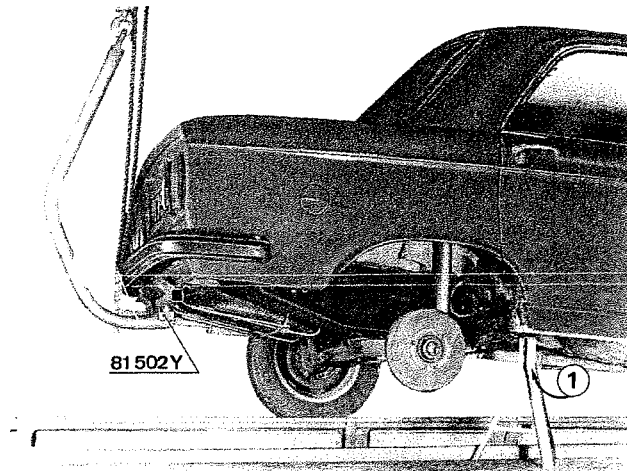
0.0506 - Gabel zum Herausziehen der Lagerbolzen
des hinteren Querträgers

PEUGEOT

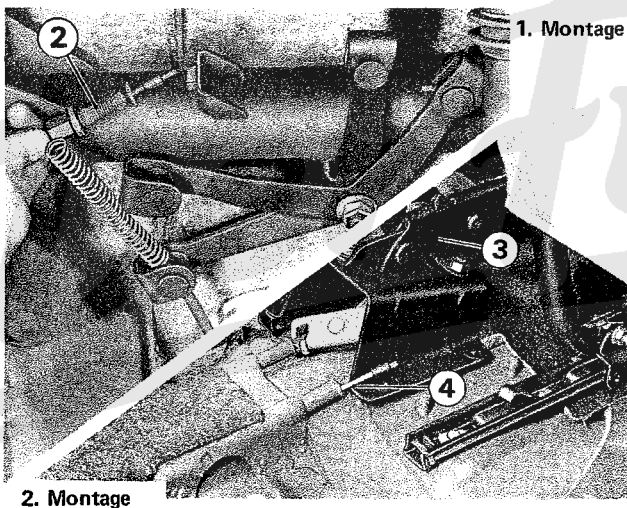
16 02⁽²⁾

5

HINTERACHSE 204-304 AUSBAU EINES HINTEREN LÄNGSLENKERS



- Das Fahrzeug unter dem hinteren Querträger (1) aufbocken
- Das Rad abbauen



1. Montage

2. Montage

- Den hinteren Drehstab (falls vorhanden) ausbauen, nachdem seine Position markiert wurde (Farbmarkierung, links)
- Das Bremsseil und seine Kabelhülle entspannen, lösen und abbauen

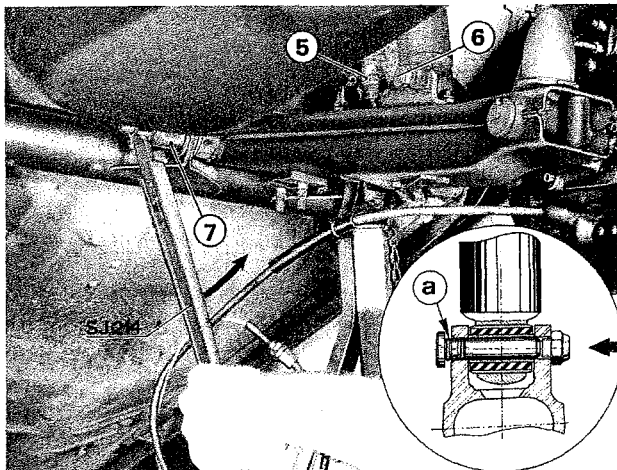
2 MONTAGEN

Mit Bremsausgleichhebel an hinteren Querträger

- das Bremsseil am Ausgleichhebel (2) lösen

Mit Bremsausgleichhebel am Handbremshebel

- den gesamten Bremshebel (3) ausbauen, um das Bremsseil am Ausgleichhebel (4) zu lösen



- Die Bremsleitung (5) lösen und die Öffnungen verstopfen

- Lösen

- den Stossdämpfer-Lagerbolzen (bei 204 mit Längslenker aus Aluminiumlegierung die Verzahnung (a) mit einem Bronzedorn entfernen)

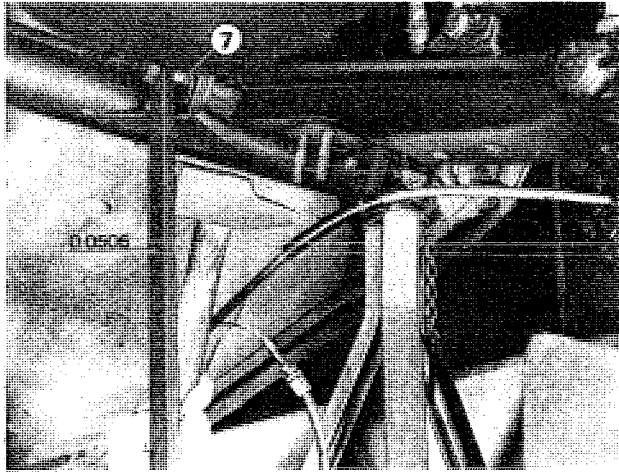
- den Lagerbolzen (7)

HINTERACHSE 204 - 304

AUSBAU EINES HINTEREN LÄNGSLENKERS

5

16 03⁽²⁾



– Den Lagerbolzen (7) herabstreifen.

– Den Längslenker ausbauen.

PEUGEOT

2-72

Ersetzt Seite 16 03 (1) und 16 04 (1), Baugruppe 5.

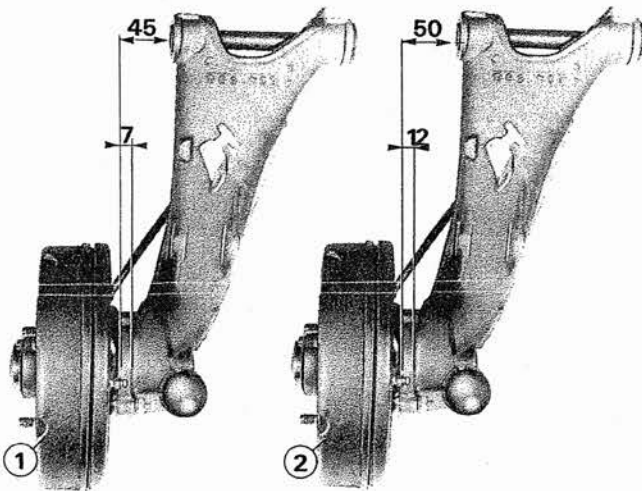
812 D

16 04⁽²⁾

5

HINTERACHSE 204 - 304

EINBAU EINES HINTEREN LÄNGSLENKERS



ACHTUNG

VIER VERSCHIEDENE LÄNGSLENKER

(1) Hinterer Längslenker aus Aluminiumlegierung

- Versetzung 45 mm
- Identifizierbar durch den Abstand 7 mm

(2) Hinterer Längslenker aus Aluminiumlegierung

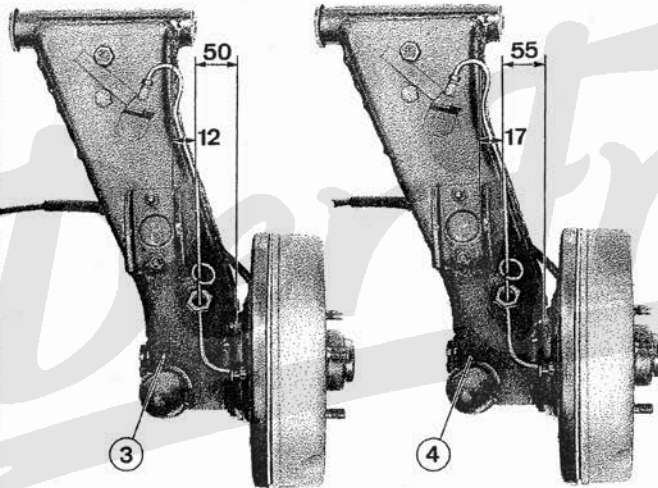
- Versetzung 50 mm
- Identifizierbar durch den Abstand 12 mm

(3) Hinterer Längslenker aus Stahlblech

- Versetzung 50 mm
- Identifizierbar durch den Abstand 12 mm

(4) Hinterer Längslenker aus Stahlblech

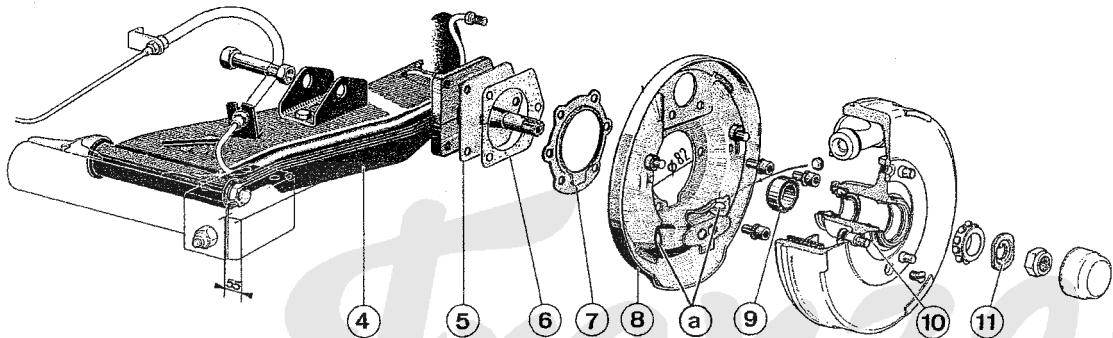
- Versetzung 55 mm
- Identifizierbar durch den Abstand 17 mm



EINBAU DES HINTEREN LÄNGSLENKERS

AUSTAUSCHBARKEIT UND MONTAGEVORSCHRIFTEN

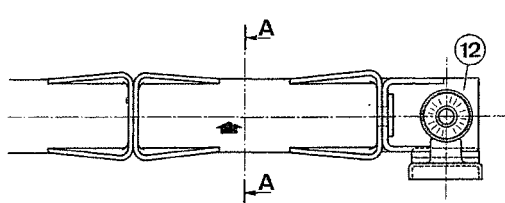
- An einem Fahrzeug :
 - ist es unzulässig, gleichzeitig einen Längslenker aus Aluminiumlegierung und einen Längslenker aus Stahlblech zu montieren,
 - müssen beide Längslenker mit identischen Teilen ausgerüstet werden.
- Die Längslenker (1) (Versetzung 45 mm) sind nicht anstelle der Längslenker (2) (3) und (4) einzubauen.
- Die Längslenker (2) und (3) (Versetzung 50 mm) werden nicht mehr im Austausch geliefert.
- Die Längslenker (4) (Versetzung 55 mm) können eingebaut werden anstelle von :
 - Längskern aus Stahlblech (3) (Versetzung 50 mm) ohne Vorbedingung,
 - Längskern aus Aluminiumlegierung (1) und (2) unter der Bedingung, dass beide Längslenker an einem Fahrzeug ausgetauscht werden und dass jeder ausgerüstet ist mit :



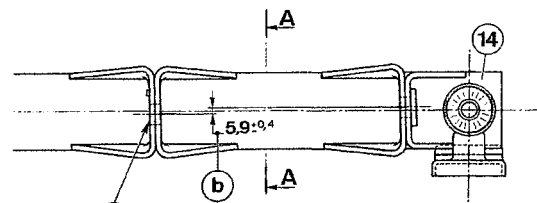
- einer Dichtungsplatte (5)
- einer Papierdichtung (6)
- einer Ölschleuderscheibe (7)
- einer Spezialbremsträgerplatte (8), Bohrung 82 mm Ø, 2 Löcher zum Durchführen des Handbremszuges (a).
- einem Spezialdistanzring (9) (Ø 42 mm, Stärke 10,75 mm)
- einer Radnabe mit Kugellagern (10) wie beim Längslenker (2) (siehe Einbau der Radnaben mit Kugellagern).
- einer gewölbten Sicherungsscheibe (11) für Radnaben mit Kugellagern.

HINWEIS - Die werkseitig eingebauten Längslenker aus Stahlblech haben Radnaben mit Kegelrollenlagern.

- Die Längslenker aus Stahlblech (3) und (4) sind an einen Querträger ohne negativen Radsturz (12) (ohne vertikale Verschiebung der Löcher der Lagerbolzen, ohne Kerbe an den inneren Haltern) mit entsprechendem Stossdämpferhalter (13) ohne Flachkante in (a) zu montieren.



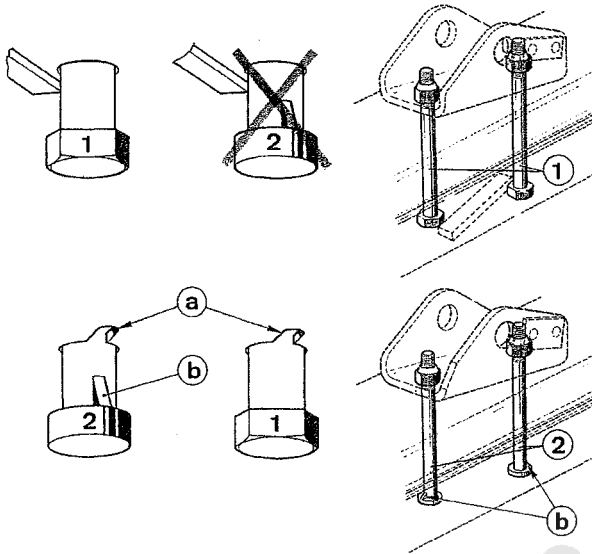
Querschnitt AA



Querschnitt AA

- Die Längslenker aus Stahlblech (4) (Versetzung 55 mm) sind an einen Querträger mit negativem Radsturz (14) (b), vertikale Verschiebung der Löcher der Lagerbolzen (c), Kerbe an den inneren Haltern) mit entsprechendem Stossdämpferhalter (15) mit Flachkante (d) zu montieren.
- Die Längslenker aus Stahlblech (3) (Versetzung 50 mm) sind nicht an Querträger mit negativem Radsturz zu montieren.

PEUGEOT



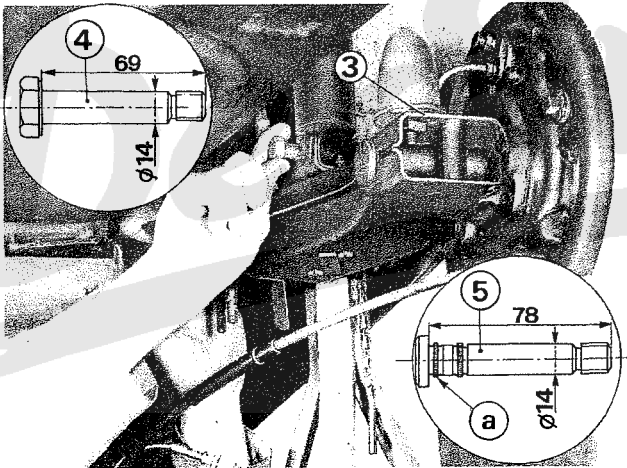
- Die richtige Montage der Stossdämpferhalter an den Längslenkern aus Stahlblech überprüfen, (siehe Montagevorschriften).

ACHTUNG

ZWEI VERSCHIEDENE BEFESTIGUNGSBOLZEN
Die Sechskantbolzen (1) können an alle Längslenker aus Stahlblech montiert werden.

Die Bolzen mit zylindrischem Kopf und Feststellnocken (2) sind nicht an Längslenker ohne Einstellaussparung (a) zu montieren.

- Die Bolzen mit dem Kopf nach unten einführen.
- Sich vergewissern, dass die Feststellnocken (b) der Bolzen (2) richtig eingerastet sind.
- Die neuen Nylstop-Muttern mit 1,75 mkg anziehen.

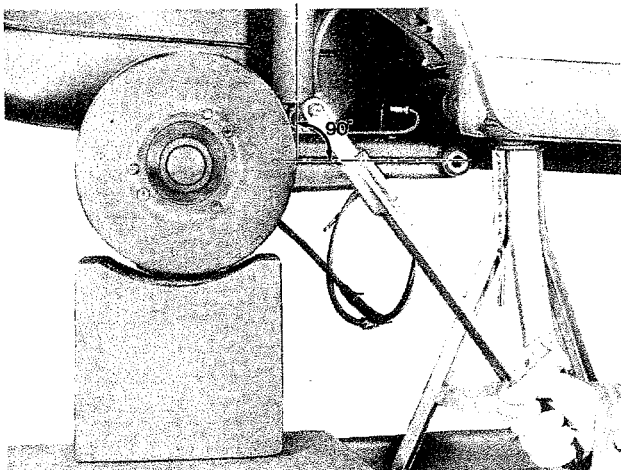


- Den Stossdämpfer-Lagerbolzen mit dem Kopf nach innen einsetzen und mit einer neuen Nylstop-Mutter versehen.

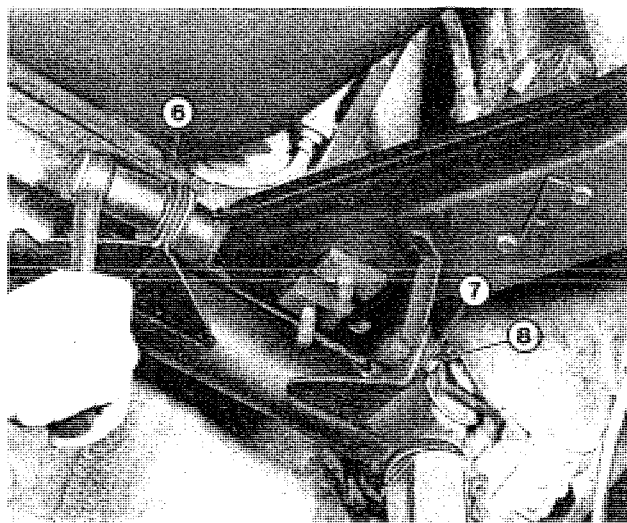
ACHTUNG

ZWEI VERSCHIEDENE BOLZEN

- Für Längslenker aus Stahlblech (3) einen Lagerbolzen ohne Verzahnung (4) verwenden.
- An Längslenker aus Aluminiumlegierung einen Lagerbolzen (5) mit Verzahnung (a) (soll sichtbar bleiben) montieren.



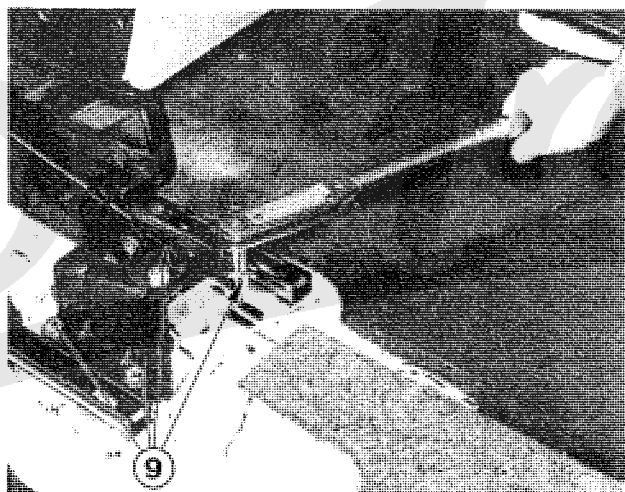
- Den Längslenker in einem Winkel von 90° zum Stossdämpfer anbringen.
- Die neue Nylstop-Mutter mit 5,5 mkg anziehen.



- Den mit **einem neuen Sicherungsblech (6)** und Graphitschmiermittel versehenen Lagerbolzen des Längslenkers einsetzen.

In die **neue Mutter (7)** einschrauben, ohne fest anzuziehen.

- Den Längsbolzen in (8) versplinteln.

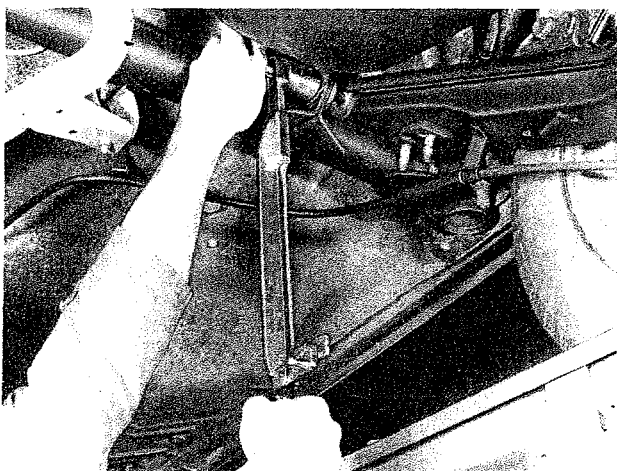


- **Die Bremsleitung anschliessen.**

- Den Handbremshebel einbauen.

- Die Muttern (9) mit **2 mkg** anziehen.

- Das Rad einbauen - die Muttern mit **6 mkg** anziehen.



- Das Fahrzeug auf seine Räder stellen und die hintere Sitzbank mit 2 Personen oder 140 kg belasten.

- **Den Längslenker-Lagerbolzen mit 11 mkg anziehen.**

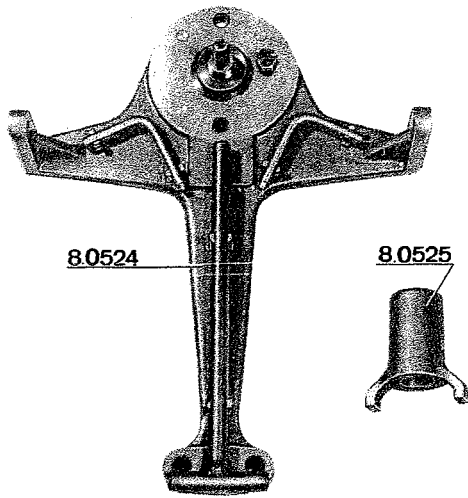
- **Das Sicherungsblech herunterklappen.**

- Gegebenenfalls den hinteren Drehstab einbauen (siehe Baugruppe 9).

- **Die Bremsen entlüften und einstellen (siehe Baugruppe 8).**

HINTERACHSE 204 - 304
KONTROLLE EINES HINTEREN LÄNGSLENKERS

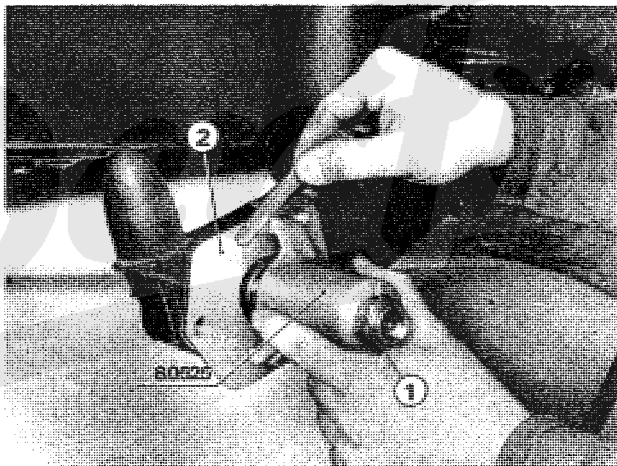
5 16 11



Diese Kontrolle ist für hintere Längslenker aus Aluminiumlegierung oder aus Stahlblech gültig

ZU VERWENDENDEN WERKZEUG

- 8.0524 - Kontrollelehre für vordere Dreieckquerlenker und hintere Längslenker
- 8.0525 - Kontrollelehre für hintere Achsschenkelbolzen



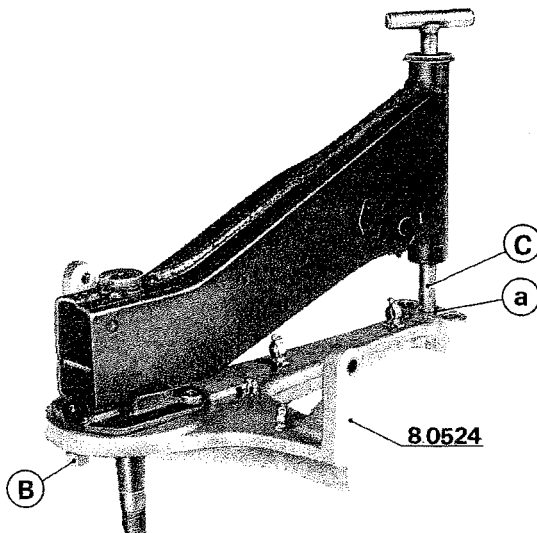
KONTROLLE EINES HINTEREN ACHSSCHENKELS

Für diese Kontrolle braucht der Längslenker nicht ausgebaut zu werden

- Die Lehre 8.0525 auf dem Achsschenkel mit einer neuen Mutter (1) befestigen
- Die Mutter leicht anziehen, bis die Lehre an der Fläche (2) anliegt.

Das Spiel zwischen der gesamten Auflagefläche (2) und den Füßen der Kontrollelehre darf auf keinen Fall 0,15 mm überschreiten

Andernfalls ist der Längslenker zu ersetzen



KONTROLLE DES HINTEREN LÄNGSLENKERS

Der Längslenker ist mit seinen Silentblochs versehen

- Den Längslenker wie nebenstehend abgebildet auf die Kontrollelehre 8.0524 bringen
- Die Schraube (B) mit der Hand anziehen

In dieser Stellung soll sich die Kontrollspindel (C) frei in der mittleren Bohrung (a) der Lehre bewegen lassen

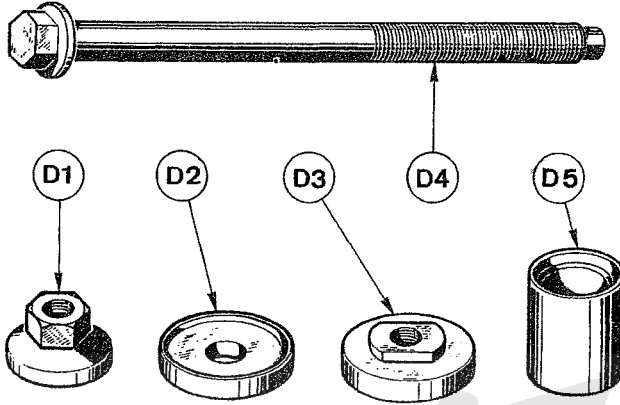
Anderfalls den Längslenker ersetzen

PEUGEOT

HINTERACHSE 204
AUSTAUSCH DER SILENTBLOCS EINES LÄNGSTRÄGERS
AUS ALUMINIUMLEGIERUNG

5

16 21



ZU VERWENDENES WERKZEUG

Werkzeug des Werkzeugkastens 8.0904 Y für
Silentblocs

(D) - Werkzeug zum Aus- und Einbau von Silentblocs
der hinteren Längslenker bestehend aus :

(D1) - Anschlagmutter für den Ausbau

(D2) - Montagescheibe

(D3) - Anschlagmuttern zum Einbau

(D4) - Schraube

(D5) - Dorn

PEUGEOT

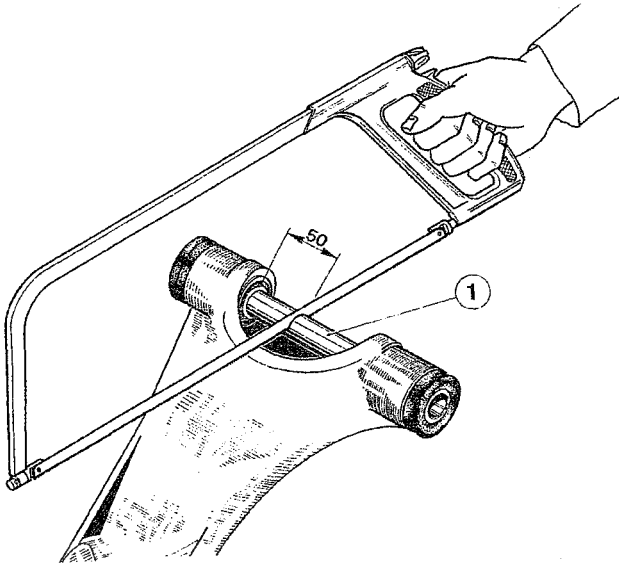
6-71

Werkstattunterlagen 204 - 304 - Ref. 812 D

16 22

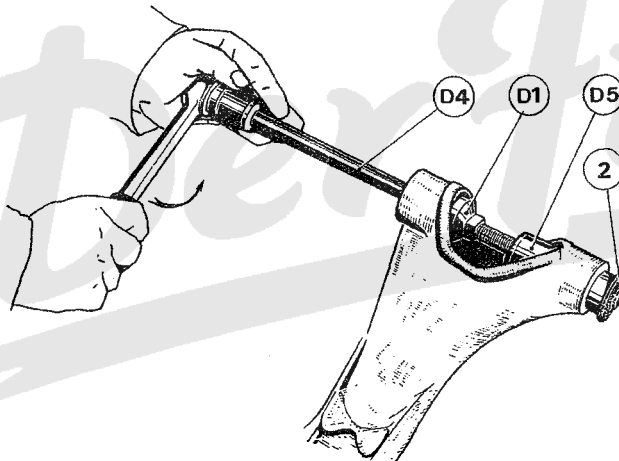
5

HINTERACHSE 204 AUSTAUSCH DER SILENTBLOCS EINES LÄNGSLENKERS AUS ALUMINIUM

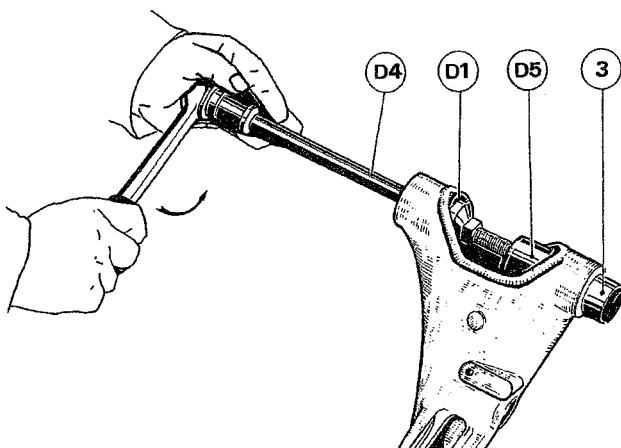


AUSBAU

- Den Längslenker in einem mit Bleibacken versehenen Schraubstock spannen
- Das Rohr (1) in einem Abstand von 50 mm zu seinem Ende durchsägen.



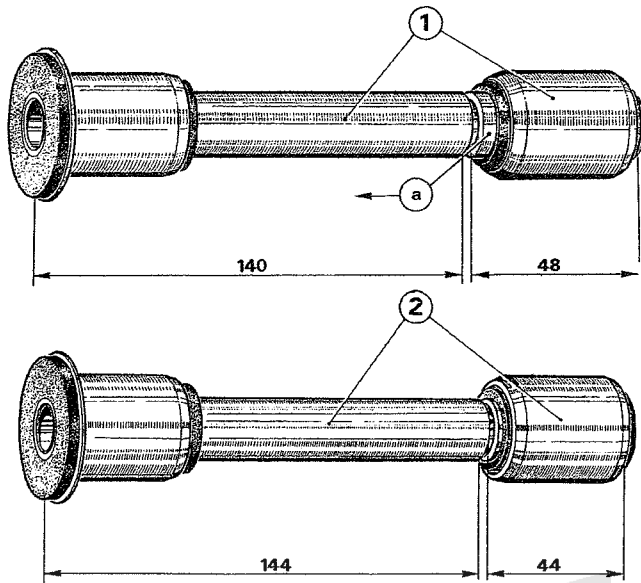
- Die Gewindespindel (D4) anziehen, bis der Silentbloc (2) vollkommen frei wird



- Die Werkzeuge von der anderen Seite her einführen, um den Silentbloc (3) herauszutreiben.

HINTERACHSE 204
AUSTAUSCH DER SILENTBLOCS EINES LÄNGSTRÄGERS
AUS ALUMINIUMLEGIERUNG

5 16 23



AUSBAU

ACHTUNG

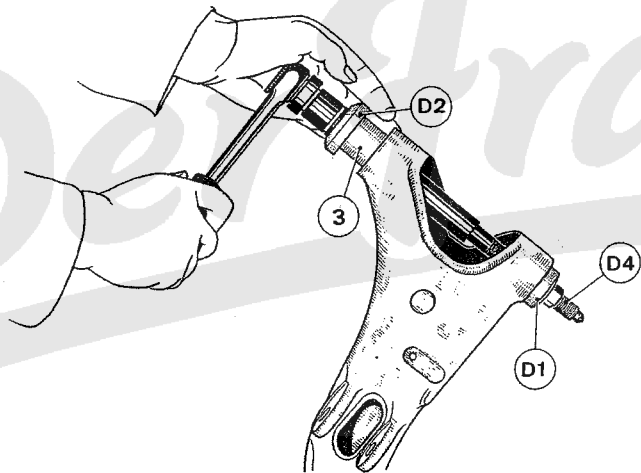
ZWEI MONTAGEN VON SILENTBLOCS

Die Einheiten der Silentblocs der zwei Montagen (1) und (2) sind untereinander austauschbar.

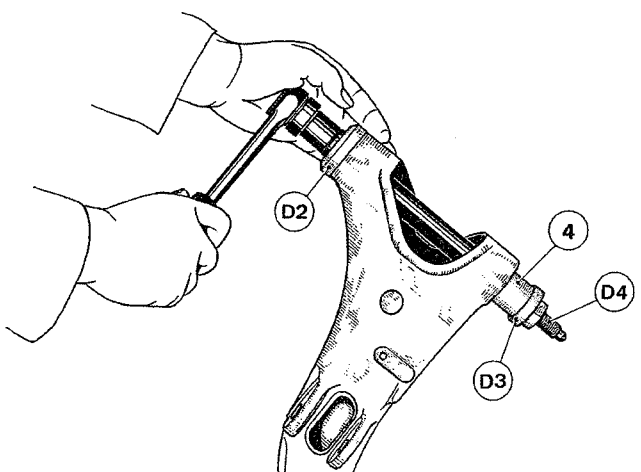
Es ist von dem Austausch eines einzigen Silentblocs abzusehen.

Der Silentbloc der 1. Montage soll so montiert werden, dass sich der grössere Überstand des Rohres (a) im Inneren des Längslenkers befindet.

Der äussere Silentbloc der 2. Montage kann in beiden Richtungen eingebaut werden.



- Die Lagerbohrungen für die Silentblöcke am Längslenker eintalgen
- Den inneren Silentbloc (3) einsetzen
- Anziehen, bis der Bund am Längslenker anliegt.



- Den äusseren Silentbloc (4) einsetzen
- Anziehen, bis die Innenrohre der Silentblocs in Anschlag kommen.

PEUGEOT

VORDERACHSE
INHALTSVERZEICHNIS

6

	Seite
IDENTIFIZIERUNG UND TECHNISCHE DATEN	01 01(2)
- Achsschenkelbolzen und Kugelbolzengehäuse	01 02
- Achsschenkel	01 03
- Achsschenkelmuttern	01 04
- Verschlussmuttern für Kugelbolzengehäuse	01 05
 AUS- UND EINBAU DES GESAMTEN VORDEREN FAHRWERKS	
- Zu verwendendes Werkzeug	02 01(1)
- Ausbau-Vorzubereitende Arbeiten	02 02
- Ausbau mit Abstützvorrichtung 0.0130	02 03(1)
- Einbau mit Abstützvorrichtung 0.0130	02 04(1)
- Ausbau mit Verstrebungen 0.1503	02 05(1)
- Einbau mit Verstrebungen 0.1503	02 06(1)
- Einbau mit Verstrebungen 0.1503	02 07(2)
 RADNABEN	
- Zu verwendendes Werkzeug	04 01(2)
1 - Interventionen bei 204 mit Achsschenkelbolzen und Achsschenkeln aus zwei Teilen	
- Ausbau einer Radnabe	04 02(1)
- Ausbau einer Radnabe	04 03(1)
- Einbau einer Radnabe	04 04(1)
- Zerlegen einer Radnabe	04 11
- Zusammenbau einer Radnabe	04 12
- Zusammenbau einer Radnabe	04 13
- Zusammenbau einer Radnabe	04 14
2 - Interventionen bei 204 mit Achsschenkelbolzen aus einem Stück	
- Ausbau einer Radnabe	04 21
- Ausbau einer Radnabe	04 22
- Ausbau einer Radnabe	04 23
- Einbau einer Radnabe	04 24
- Einbau einer Radnabe	04 25
- Einbau einer Radnabe	04 26
 MOTORLAGERBOCK	
- Silentblöcke am Motorlagerbock ersetzen	05 01
- Silentblöcke am Motorlagerbock ersetzen	05 02
 DREIECKQUERLENKER	
- Zu verwendendes Werkzeug zum Aus- und Einbau	06 01(1)
- Ausbau eines Querlenkers «1. Montage»	06 02
- Ausbau eines Querlenkers «1. Montage»	06 03
- Einbau eines Querlenkers «1. Montage»	06 04
- Einbau eines Querlenkers «1. Montage»	06 05(1)
- Ausbau eines Querlenkers «2. Montage»	06 06(1)
- Ausbau eines Querlenkers «2. Montage»	06 07
- Einbau eines Querlenkers «2. Montage»	06 08
- Einbau eines Querlenkers «2. Montage»	06 09(1)

PEUGEOT

	Betriebsleiter	Lagerleiter	Meister	Auftrags-Annehmer	Monteurs
Datum					
Kenntnisnahme					

SERVICE BULLETIN

6 - VORDERACHSE

Vorderradnaben und -befestigungsbolzen 304 alle Typen

Ab Seriennummer :

304 M01
 304 M02
 304 M20
 304 D11

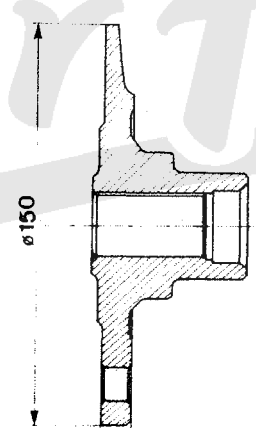
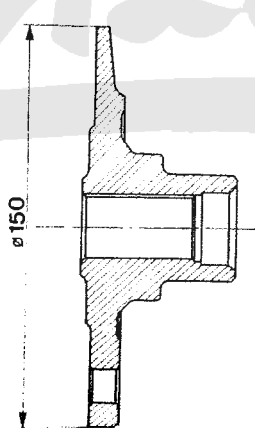
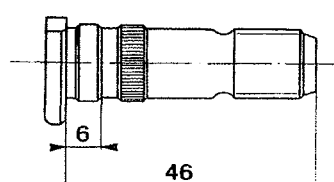
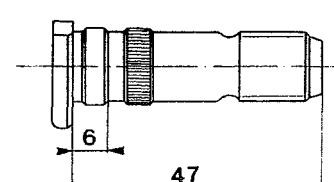
4 074 987

304 D20
 304 D01
 304 T11
 304 T20

4 074 987

sind die 304 alle Typen Benziner und Diesel mit neuen Vorderradnaben und -befestigungsbolzen ausgerüstet.

Identifizierung

BISHERIGE MONTAGE	NEUE MONTAGE
VORDERADNABEN	
 <p style="text-align: center;">Teile-Nr. 3307.36</p>	 <p style="text-align: center;">Teile-Nr. 3307.36</p>
Siehe Anmerkung	
VORDERRADBEBEFESTIGUNGSBOLZEN	
 <p style="text-align: center;">Teile-Nr. 3311.18</p>	 <p style="text-align: center;">Teile-Nr. 3311.19</p>

Anmerkung - Das Ersatzteillager liefert eine zusammengebaute Einheit Radnabe, Bremscheibe und Radbolzen. Die Radnabe dagegen wird separat geliefert.

Austauschbarkeit - Die Teile der beiden Montagen sind nicht getrennt untereinander austauschbar. Das Ersatzteillager liefert jedoch künftig ohne Änderung der Teile-Nr. die Einheit Radnabe, Bremscheibe und Radbolzen der neue Montage.

D.

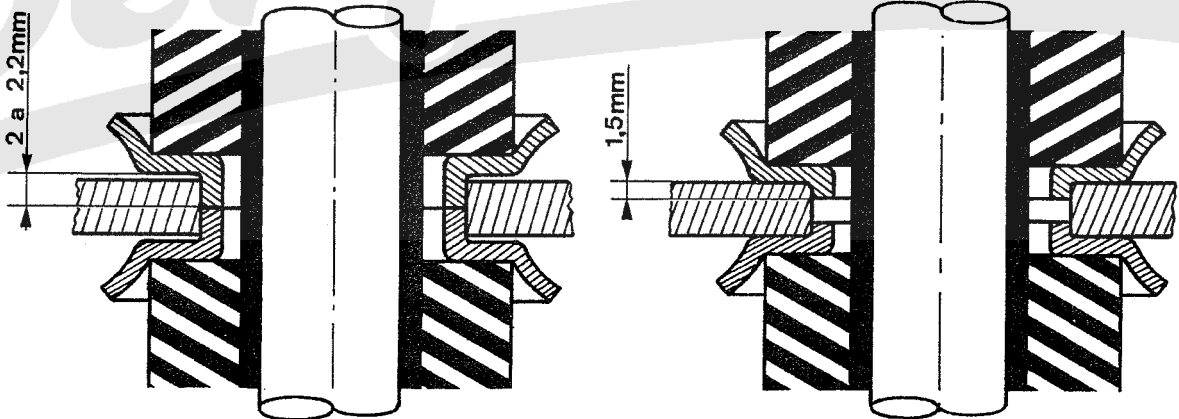
	Betriebsleiter	Lagerleiter	Meister	Auftrags-Annehmer	Monteure
Datum					
Kenntnisnahme					

SERVICE BULLETIN

6 - VORDERACHSE

Montage der Drehstabstangen am Dreiecksquerlenker 304 alle Typen

Bei einigen vor Seriennummer 3 979 480 hergestellten 304 umfasst die Montage der Drehstabstangen an Dreiecksquerlenker Tellerscheiben, deren Zentrierbund 2 bis 2,2 mm anstatt 1,5 mm hoch ist.



Falsche Montage

Richtige Montage

Diese Montage kann **Aufhängungsgeräusche bzw. frontseitige Stosserscheinungen** zur Folge haben.

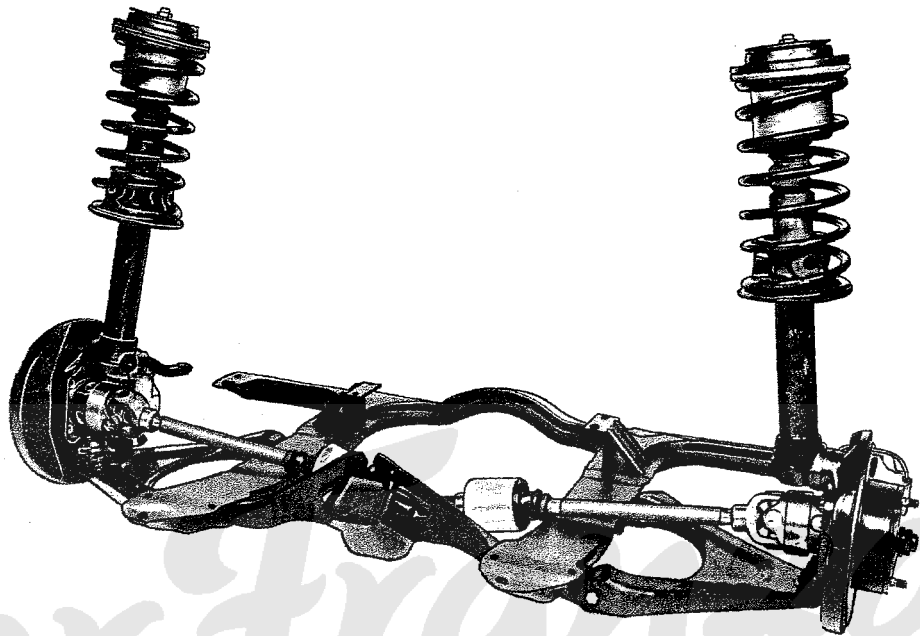
Bei diesbezüglichen Beschwerden der Kundschaft ist zuerst zu prüfen, ob die richtigen Zentrierscheiben montiert sind. Sie sind gegebenenfalls durch die entsprechenden Scheiben, Teile-Nr. 5092.04, zu ersetzen.

Alarmkode : 5092.04.

D.

VORDERACHSE
IDENTIFIZIERUNG UND TECHNISCHE DATEN

6 0101⁽²⁾



TECHNISCHE DATEN ALLER TYPEN 204 IN FAHRBEREITEM ZUSTAND

Nachspur	2 ± 1 mm	
Nachlauf	0° 30' ± 30'	
Radsturz	0° 30' ± 45'	
Achsschenkelspreizung	9° 30' ± 30'	
Maximaler theoretischer Einschlagwinkel	Äusseres Rad	Inneres Rad
	45°	35°
Einschlag-Kontrollwinkel	20°	18° 20'
	22°	20°

PEUGEOT

12-68

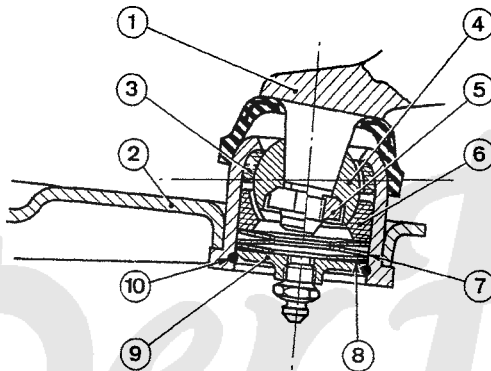
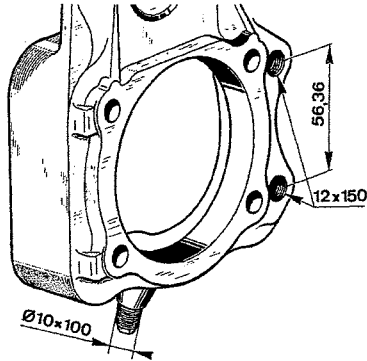
Annulliert und ersetzt die Seite 01 01 (1) der Baugruppe 6

Werkstattunterlagen 204 - Ref. 812 D

0102

6

VORDERACHSE IDENTIFIZIERUNG DER ACHSSCHENKELBOLZEN UND DES GEHÄUSES DES ACHSSCHENKEL-KUGELGELENKS



1. MONTAGE

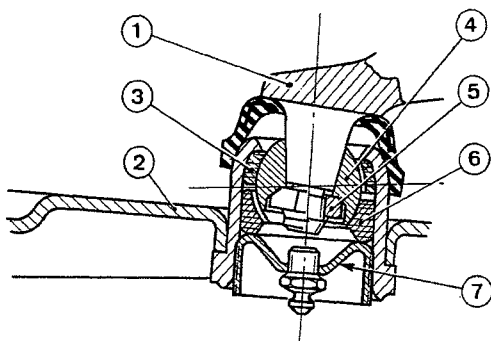
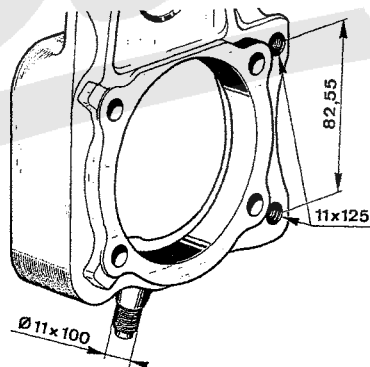
bis Seriennummern :

204 Luxe	- 6.063.627
204 G.L.	- 6.232.408
204 B (Break)	- 6.654.010

Achsschenkelbolzen mit :
- Kugelgelenkschaft $\varnothing 10 \times 100$
- Befestigungslöchern für "3 Kolben"-Bremsattel, $\varnothing 12 \times 150$, Achsabstand 56,36 mm.

Gehäuse des unteren Achsschenkel-Kugelgelenks mit Federscheiben "Belleville" und einer mit Sprengring gesicherten Abdeckscheibe.

Bezeichnung	Teile Nr.
1 - Achsschenkelbolzen (ohne Stossdämpfer)	3644.44/3645.47
2 - Dreieck-Querlenker	3520.14/3521.06
3 - Obere Kugelpfannenhälfte	3630.08
4 - Untere Gelenkkugel $\varnothing 29$	3622.08
5 - Nutmutter $\varnothing 10 \times 100$	3620.12
6 - Untere Kugelpfannenhälfte	3630.09
7 - Federscheiben "Belleville"	3631.03
8 - Dichtscheibe	3632.03
9 - Abdeckscheibe	3633.03
10 - Sprengring	3634.03



2. MONTAGE

ab Seriennummern :

204 Luxe	- 6.063.628	
204 G. L.	- 6.232.409	
204 B (Break)	- 6.654.011	
204 C (Coupé et Cabriolet)	} Serienbeginn	
204 U4 (Lieferwagen)		

Achsschenkelbolzen mit :
- Kugelgelenkschaft $\varnothing 11 \times 100$
- Befestigungslöchern für "2 Kolben"-Bremsattel, $\varnothing 11 \times 125$, Achsabstand 82,55 mm.

Gehäuse des unteren Achsschenkel-Kugelgelenks : mit Abschlussmutter.

Bezeichnung	Teile Nr.
1 - Achsschenkelbolzen (ohne Stossdämpfer)	3644.48/3645.51
2 - Dreieck-Querlenker*	3520.15/3521.07
3 - Obere Kugelpfannenhälfte	3630.14
4 - Untere Gelenkkugel $\varnothing 30$	3622.13
5 - Nutmutter 11×100	3620.14
6 - Untere Kugelpfannenhälfte	3630.15
7 - Abschlussmutter	3633.08

*Die Dreieck-Querlenker werden von der D.P.D. mit eingeklebter oberer Kugelpfannenhälfte geliefert.

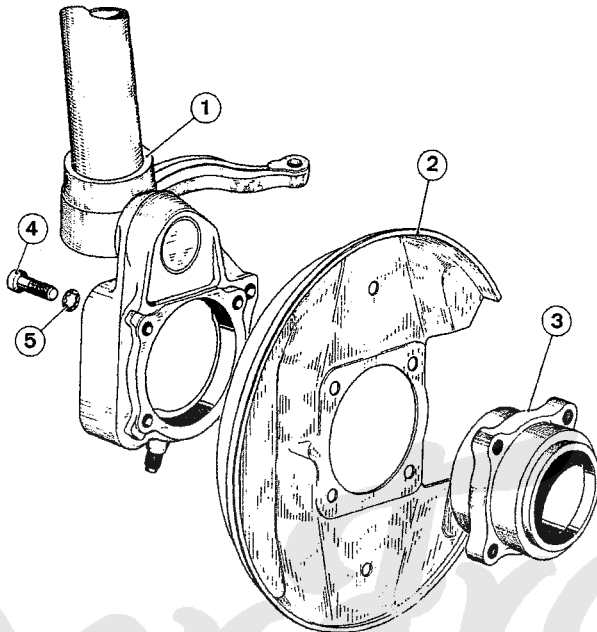
AUSTAUSCHBARKEIT

Die Teile der 2. Montage können nicht anstelle derer der 1. Montage und umgekehrt verwendet werden.

VORDERACHSE
IDENTIFIZIERUNG DER ACHSSCHENKEL

6 0103

ACHSSCHENKELBOLZEN & ACHSSCHENKEL AUS ZWEI TEILEN



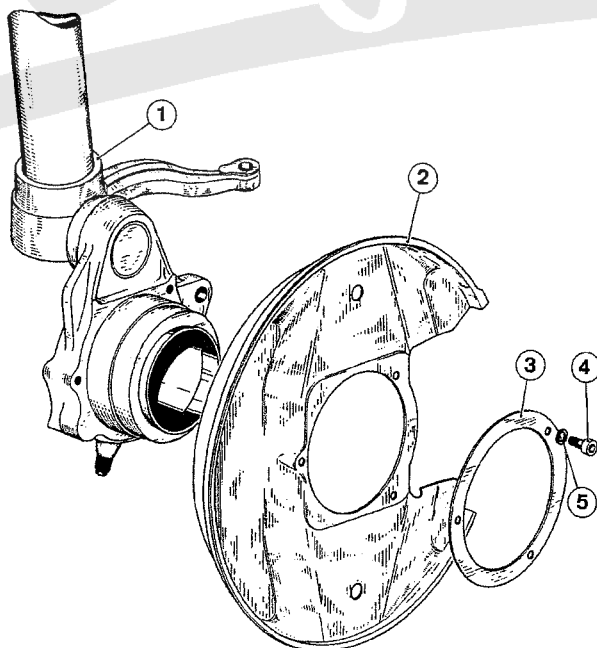
1. MONTAGE

Bis Seriennummern :

- 204 Luxe - 6 064 382
- 204 GL - 6 260 568
- 204 B - 6 669 807
- 204 C - 6 401 487
- 204 U4 - 6 500 341

BEZEICHNUNG		TEILE-Nr.	
1 - Achsschenkelbolzen	mit Stossdämpfer	L	3642.09
		R	3643.09
	ohne Stossdämpfer	L	3644.48
		R	3645.51
2 - Schutzplatte f. Bremsscheibe			4209.35
3 - Achsschenkel			3646.10
4 - Schraube 10 x 30, Steigung 150			3648.03
5 - Fächerscheibe			6955.30

ACHSSCHENKELBOLZEN AUS EINEM STÜCK



2. MONTAGE

Ab Seriennummern :

- 204 Luxe - 6 064 383
- 204 GL - 6 260 569
- 204 B - 6 669 808
- 204 C - 6 401 488
- 204 U4 - 6 500 342

BEZEICHNUNG		TEILE-Nr.	
1 - Achsschenkelbolzen	mit Stossdämpfer	L	3642.10
		R	3643.10
	ohne Stossdämpfer	L	3644.50
		R	3645.52
2 - Schutzplatte f. Bremsscheibe			4209.36
3 - Verstärkungsscheibe			4209.37
4 - Schraube 6x10, Steigung 100			6913.14
5 - Fächerscheibe			6958.56

AUSTAUSCHBARKEIT

Der Achsschenkelbolzen aus einem Stück kann an Stelle des zweiteiligen Achsschenkelbolzens montiert werden, vorausgesetzt daß auch die Schutzplatte für die Bremsscheibe Nr. 4209.36 und die Verstärkungsscheibe Nr. 4209.37 eingebaut werden.

Dagegen sind die Schutzplatten der beiden Montagen nicht untereinander austauschbar.

PEUGEOT

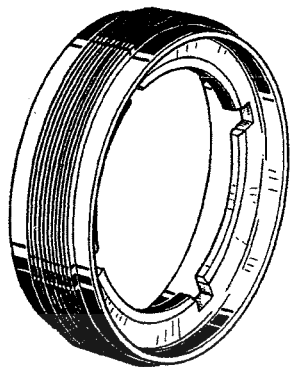
3-68

Werkstattunterlaen 204 - Réf. 8120

0104

6

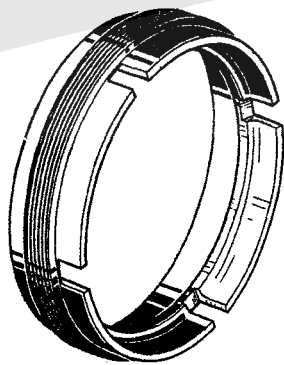
VORDERACHSE
IDENTIFIZIERUNG DER ACHSSCHENKELMÜTTERN



TEILE-Nr. 3334.22

1. AUSFÜHRUNG

In allen 204 Typen seit Serienbeginn eingebaut.



TEILE-Nr. 3334.22

2. AUSFÜHRUNG

Eingebaut :

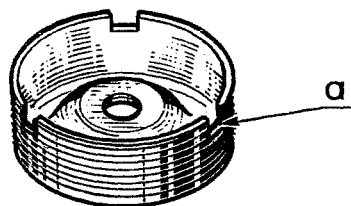
- bei einem Teil der 204 Fertigung ; vom Beginn der Serie des Achsschenkelbolzens aus einem Stück an bis März 1967.
- bei der gesamten 204 Fertigung ; seit März 1967.

AUSTAUSCHBARKEIT

Die zwei Ausführungen der Achsschenkelmutter sind untereinander austauschbar.
Daher wurde die Ersatzteilnummer nicht geändert.

VORDERACHSE
IDENTIFIZIERUNG DER ABSCHLUSSMÜTTERN FÜR DAS GEHÄUSE DES
ACHSSCHENKELKUGELGELENKS

6 0105



a - Ausschnitt

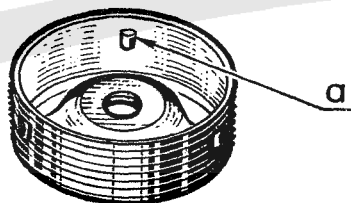
TEILE-NR. 3633.08

1. MODELL

ABSCHLUSSMUTTER MIT 3 AUSSCHNITTEN

- Eingebaut in :
- die gesamte Produktion 204 ab Seriennummern :

204 Luxe	- 6 063 628
204 Grand Luxe	- 6 232 409
204 B (Break)	- 6 654 011
204 C (Cabriolet & Coupé)	} Serienbeginn
204 U4 (Lieferwagen)	
- bis März 1967.
- einen Teil der Produktion 204; seit März 1967.



a - Innen-Ansatz

TEILE-NR. 3633.08

2. MODELL

ABSCHLUSSMUTTER MIT 3 INNEN-ANSÄTZEN

- Eingebaut in :
- einen Teil der Produktion 204; seit März 1967.

PEUGEOT

AUSTAUSCHBARKEIT

Die beiden Modelle der Abschlussmutter für das Gehäuse des Achsschenkel-Kugelgelenks sind austauschbar.

Infolgedessen bleibt die Teile-Nr. unverändert.

VORDERACHSE
AUS- UND EINBAU DES GESAMTEN VORDEREN FAHRWERKS

6 0201⁽¹⁾

ZU VERWENDENDEN WERKZEUG

- 8.0121 - Aushebevorrichtung für den Motorblock
- 8.1501 - Vorrichtung zum Anheben des vorderen Karosserieteils
- 0.0130 - Abstützvorrichtung
oder
- 0.1503 - Verstrebungen zum Abstützen der
Dreieck-Querlenker

ANMERKUNG - *Der Aus- und Einbau des Fahrwerks kann auf zwei verschiedene Weisen erfolgen, wobei :*

- *entweder die Abstützvorrichtung 0.0130*
- *oder die 2 Verstrebungen 0.1503*

benutzt werden.

Diese Werkzeuge sind gemäss den Zeichnungen auf Seite 0131, Baugruppe 15, anzufertigen.

PEUGEOT

7-67

Annuliert und ersetzt die Seite 0201 der Baugruppe 6

Werkstattunterlagen 204 - Ref. 812 D

0202

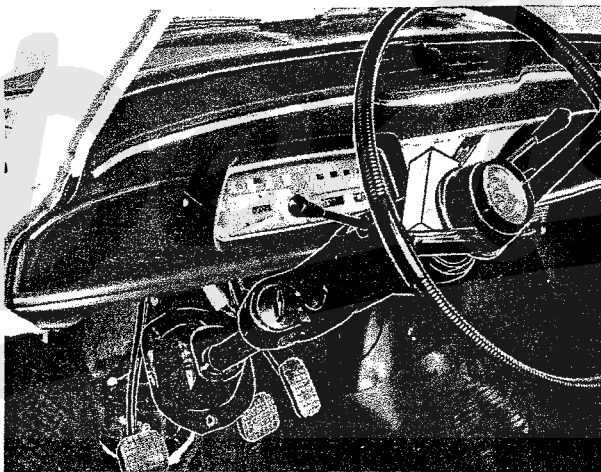
6

VORDERACHSE
AUSBAU DES GESAMTEN VORDEREN FAHRWERKS

VORARBEITEN

Unter der Motorhaube

- Sämtliches Zubehör vom Triebwerkblock sowie Kabel usw. ausbauen, bzw. lösen oder aushängen laut Angaben auf Seite 02.01, Baugruppe 1.



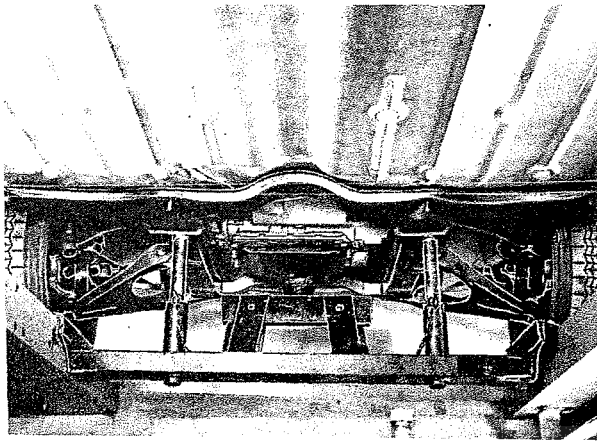
Das Fahrzeug über eine Arbeitsgrube oder auf eine Hebebühne stellen.

- Die Lenksäule freimachen laut Anweisungen auf Seite 02.01, Baugruppe 7.
- Die gesamte Auspuffleitung ausbauen.
- Die Haltetasche für Brems- und Kraftstoffleitung am Triebwerkblock-Tragrahmen ausbauen.

ANMERKUNG - SICH BEI INTERVENTIONEN AN EINEM EINZELORGAN DES VORDEREN FAHRWERKS AUF DAS JEWEILIGE IN DIESER BROSCHÜRE BEHANDELTE KAPITEL BEZIEHEN.

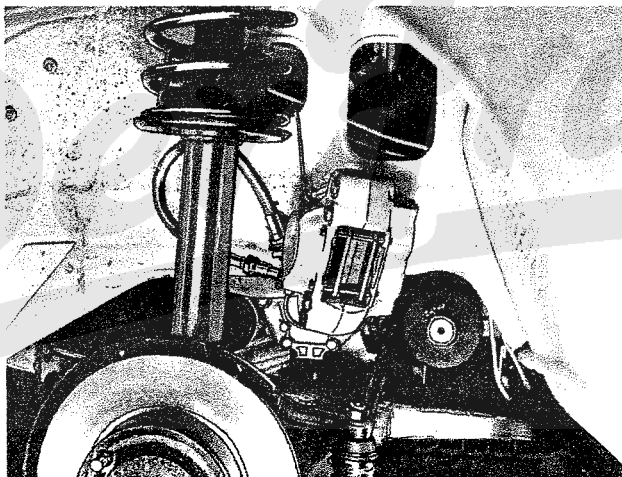
VORDERACHSE
AUSBAU DES GESAMTEN VORDEREN FAHRWERKS

6 0203⁽¹⁾

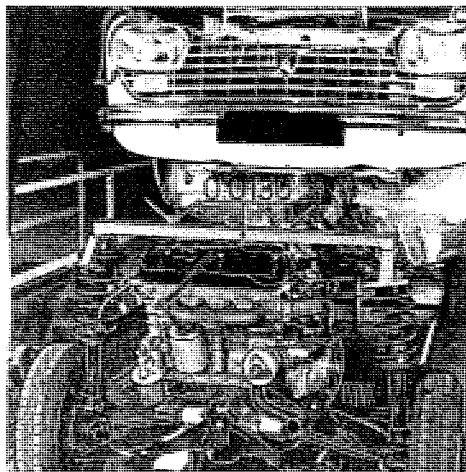


I - MIT ABSTÜTZVORRICHTUNG 0.0130

- Das Fahrzeug mit der Vorrichtung 8.1501 vorne anheben.
- Es an 3 Punkten unter dem Triebwerkblock-Tragrahmen aufkeilen, die Räder müssen dabei kaum vom Boden abgehoben sein.



- Die Räder abbauen.
- Bei Fahrzeugen 204 mit vorderen Bremsen mit "3 Kolben" - Bremssätteln :
 - die Befestigungsschrauben der Bremssättel ausbauen und die Bremssättel an das Kotflügel-Innenblech hängen ohne die Bremsleitungen zu lösen.
- Bei Fahrzeugen 204 mit vorderen Bremsen mit "2 Kolben" - Bremssätteln :
 - die Anschlüsse der Bremsdruckreglerleitungen am rechten und linken Bremsschlauch lösen,
 - danach die Bremsschläuche aus den Halterungen an den Kotflügel-Innenblechen lösen.



- Die Karosserie vorne anheben bis zur vollständigen Freilegung des Fahrwerks.
- Die Karosserie vom Fahrwerk entfernen.
- Die Abstützvorrichtung 0.0130 auf das Fahrwerk bringen.
- Die beiden Abstützrohre der Vorrichtung 0.0130 auf die Muttern der Stossdämpferkolbenstangen setzen und deren beide Zughaken am Motor einhängen.
- Die beiden Zughaken festschrauben, um den Motor anzuheben, und die Keile unter dem Triebwerkblock-Tragrahmen wegnehmen.
- Das gesamte Fahrwerk, verbunden mit dem Triebwerkblock, lässt sich somit mit den Rädern verstellen.

PEUGEOT

7-67

Annulliert und ersetzt die Seiten 0203 und 0204 der Baugruppe 6

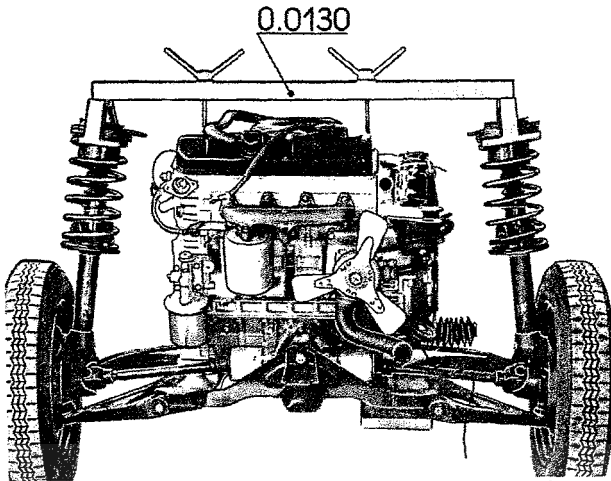
Werkstattunterlagen 204 - ref. 812 D

0204⁽¹⁾

6

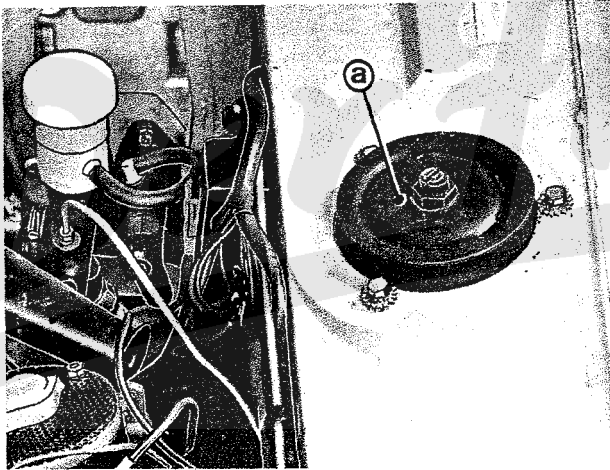
VORDERACHSE

EINBAU DES GESAMTEN VORDEREN FAHRWERKS



I - MIT ABSTÜTZVORRICHTUNG 0.0130

- Das gesamte Fahrwerk, mit der Abstützvorrichtung 0.0130 zusammengeflanscht, über eine Arbeitsgrube oder auf eine Hebebühne bringen.
- Das Fahrwerk auf Keile abstützen und zwar in der Höhe wie es aufgestellt wurde.
- Die Abstützvorrichtung 0.0130 abbauen.
- Die Karosserie, am Vorderteil an der Hebevorrichtung 8.1501 eingehängt, mit dem Flaschenzug vorfahren.
- Die Karosserie auf den Triebwerkblock-Tragrahmen legen.

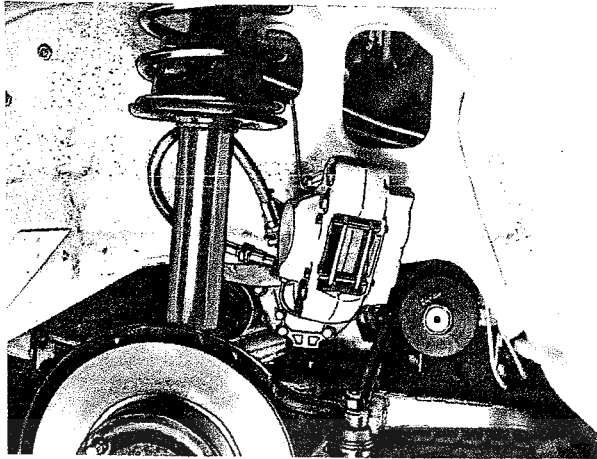


- Die Stossdämpfer an den Kotflügel-Innenblechen befestigen, wobei die Positionslöcher a der oberen Lagerteller zum Motor hin gerichtet sein müssen. Neue Scheiben mit "Doppelverzahnung" benutzen.
- Die Schrauben mit 1 mkg anziehen.
- Den Triebwerkblock-Tragrahmen unter Verwendung von neuen Fächerscheiben "Blocfor" befestigen. Nicht vergessen, die vorderen Abstützplatten an der vorderen Tragrahmenbefestigung anzubringen. Die mittlere vordere Platte weist eine Gewindebohrung auf.
- Die Muttern und Befestigungsschrauben mit 3,25 mkg anziehen.
- Die Räder abbauen.

- Bei Fahrzeugen 204 mit vorderen Bremsen mit "3-Kolben"-Bremsätteln :
 - die Bremssättel wieder anbauen,
 - die Befestigungsschrauben mit 7 mkg anziehen.
- Bei Fahrzeugen 204 mit vorderen Bremsen mit "2-Kolben"-Bremsätteln :
 - Die Bremsschläuche an den Halterungen am Kotflügel-Innenblech wieder anbringen,
 - Die Anschlüsse der Bremsdruckreglerleitungen mit der Hand am rechten und linken Bremsschlauch einführen und dann anziehen,
 - Die Bremsleitung entlüften.
- Die Räder wieder anbauen
- Die Muttern mit 6 mkg anziehen.
- Die Zubehörteile in umgekehrter Reihenfolge wie beim Ausbau wieder anbringen.

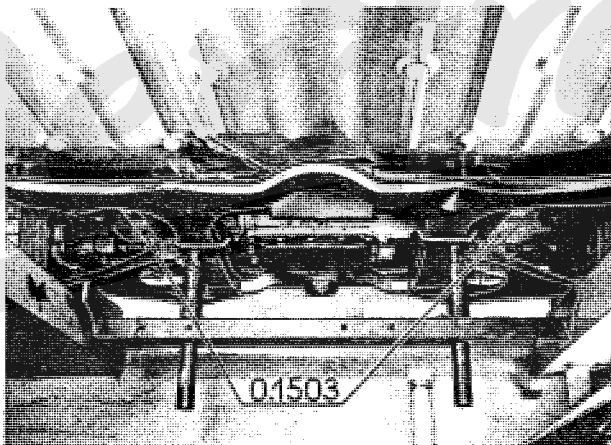
VORDERACHSE
AUSBAU DES GESAMTEN VORDEREN FAHRWERKS

6 0205⁽¹⁾

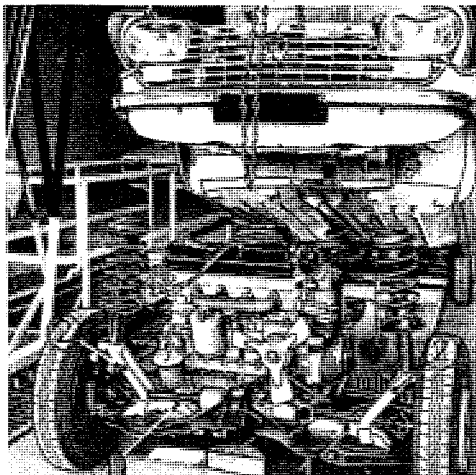


II - MIT DEN VERSTREBUNGEN 0.1503

- Das Fahrzeug mit der Vorrichtung 8.1501 vorne anheben.
- Die Räder abbauen.
Bei Fahrzeugen 204 mit vorderen Bremsen mit "3-Kolben"-Bremsätteln :
 - die Befestigungsschrauben der Bremssättel ausbauen und die Bremssättel an das Kotflügel-Innenblech hängen ohne die Bremsleitungen zu lösen.
- Bei Fahrzeugen 204 mit vorderen Bremsen mit "2-Kolben"-Bremsätteln :
 - die Anschlüsse der Bremsdruckregler-Leitungen am rechten und linken Bremsenschlauch lösen,
 - danach die Bremschläuche aus den Halterungen an den Kotflügel-Innenblechen lösen.
- Das Fahrzeug wieder auf den Boden stellen.



- Die Aushebevorrichtung 8.0121 am Motor einhängen und den Flaschenzug spannen.
- Die oberen Befestigungsschrauben der Stossdämpfer an den Kotflügel-Innenblechen lösen.
- Die beiden Sohlen 1 der Verstrebungen 0.1503 anbringen ; sie sind dafür bestimmt, die Dreieck-Querlenker mit dem Triebwerkblock-Tragrahmen abzustützen.
- Die 11 Befestigungsschrauben des Triebwerkblock-Tragrahmens an der Karosserie ausschrauben.



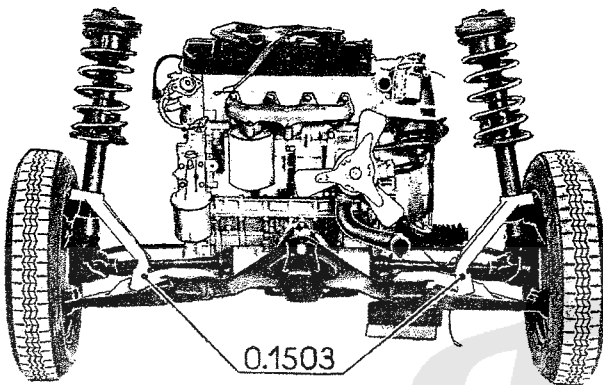
- Den Flaschenzug entspannen und die Aushebevorrichtung 8.0121 abbauen.
- Die Abstützgabeln 2 für die Stossdämpfergehäuse auf die Sohlen 1 der Verstrebungen setzen.
- Keile unter dem Triebwerkblock-Tragrahmen anbringen, um ein Schwenken des Fahrwerks, das auf den Rädern ruht, zu vermeiden.
- Mit Hilfe der Hebevorrichtung 8.1501 und des Flaschenzugs die Karosserie vorne anheben, bis das Fahrwerk vollkommen freigelegt ist.
- Das Fahrwerk, verbunden mit dem Triebwerkblock, lässt sich somit mit den Rädern verstellen.

PEUGEOT

0206⁽¹⁾

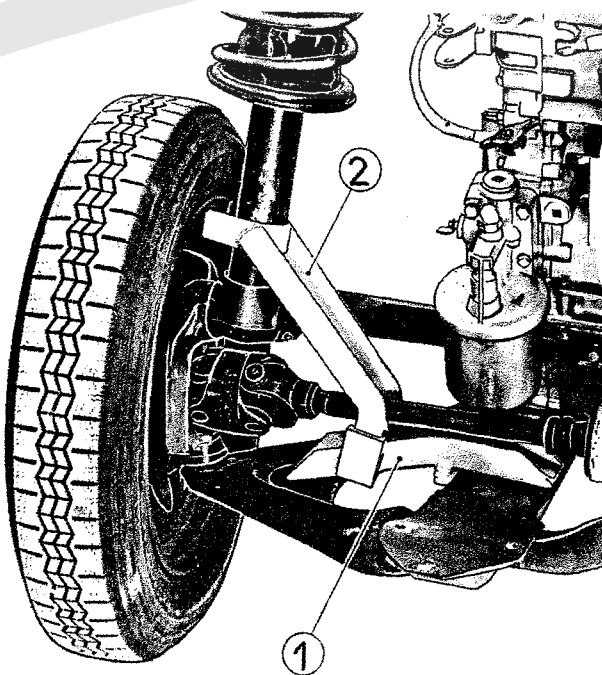
6

VORDERACHSE EINBAU DES GESAMTEN VORDEREN FAHRWERKS



II - MIT DEN VERSTREBUNGEN 0.1503

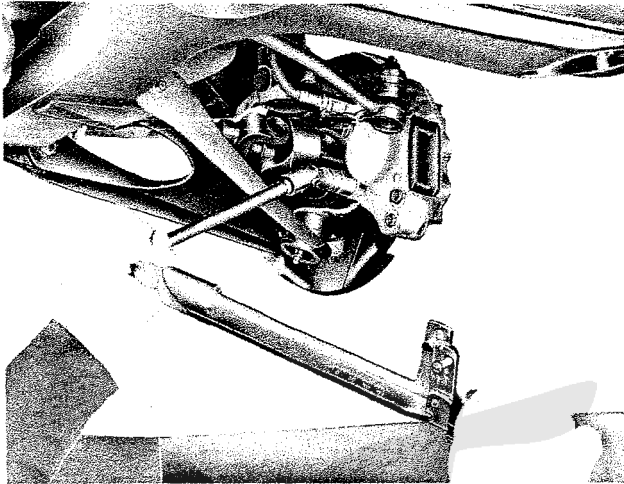
- Das gesamte Fahrwerk, das über die unteren Halte-Verstreben 0.1503 mit den Dreieck-Querlenkern zusammengeflanscht ist, über eine Grube oder auf eine Hebebühne bringen.
- Das gesamte Fahrwerk in der Horizontalstellung festkeilen.
- Die Karosserie, am vorderen Teil an der Hebevorrichtung 8.1501 eingehängt, mit dem Flaschenzug vorfahren.
- Die Karosserie auf die oberen Stossdämpferlagerungen legen.
- Die Stossdämpfer an den Kotflügel-Innenblechen befestigen, wobei die Positionslöcher der oberen Lagerteller zum Motor hin gerichtet sein müssen. Neue Scheiben mit "Doppelverzahnung" benutzen.
- Die Schrauben mit 1 mkg anziehen.



- Die Abstützgabel 2 vom Stossdämpfergehäuse entfernen.
- Die Anhebevorrichtung 8.1501 abbauen.
- Die Aushebevorrichtung 8.0121 am Motoreinhängen. Den Flaschenzug betätigen, um den Triebwerkblock-Tragrahmen mit der Karosserie in Berührung zu bringen.
- Den Tragrahmen unter Verwendung von neuen Fächerscheiben "Blocfor" befestigen. **Nicht vergessen, die Abstützplatten an der vorderen Tragrahmen-Befestigung anzubringen.** Die mittlere vordere Abstützplatte weist eine Gewindebohrung auf.
- Die Muttern und Befestigungsschrauben mit 3,25 mkg anziehen.
- Die beiden Sohlen 1 abnehmen.

VORDERACHSE
EINBAU DES GESAMTEN VORDEREN FAHRWERKS

6 0207⁽²⁾

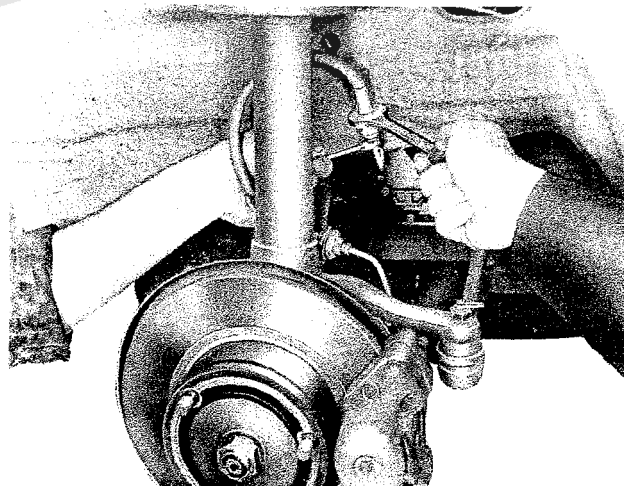


- Den Flaschenzug loslassen und die Aushebevorrichtung 8.0121 abbauen. |

- Das Fahrzeug vorne anheben und die Räder abbauen.

Bei den 204 mit Vorderbremsen mit 3-Kolben-Bremssatteln :

- die Bremssattel einbauen,
- die Befestigungsschrauben mit 7 mkg. anziehen.



Bei den 204 mit Vorderbremsen mit 2-Kolben-Bremssatteln :

- die Bremsschläuche an den Halteblechen an den Kotflügelwänden befestigen,
- dann den Schraubstützen der Bremsleitungen vom Bremskraftregler von Hand an Ort bringen und an die Bremsschläuche der linken und rechten Bremse schrauben.
- die Bremsen entlüften.

- den Wagen vorne anheben und die Auflagen unter dem Motorlagerbock entfernen,

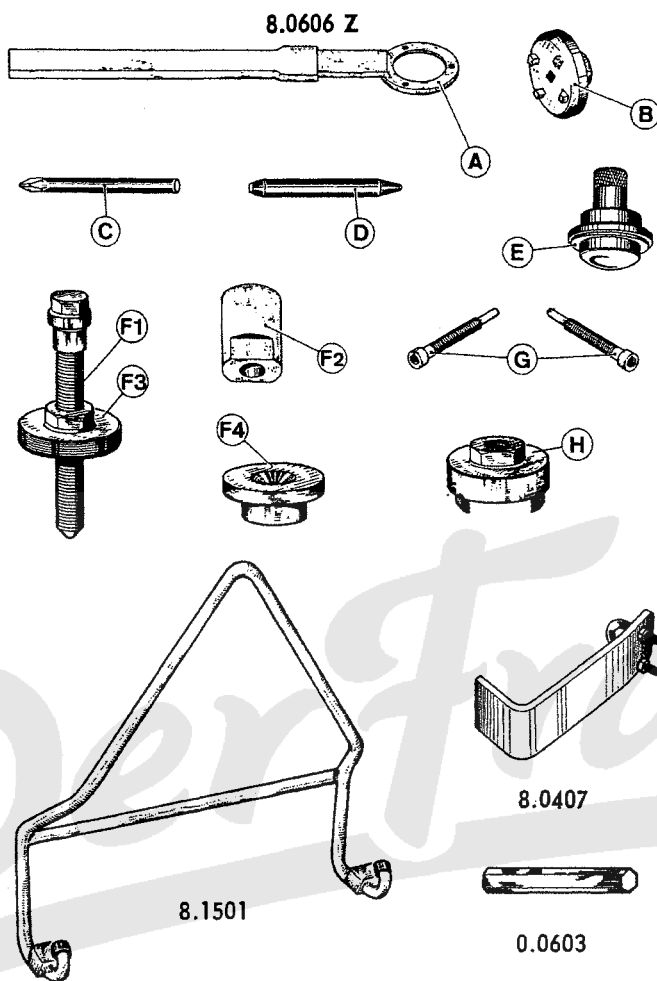
- die Räder anbringen, die Muttern mit 6 mkg. anziehen,

- den Einbau der Zubehörteile in der entgegengesetzten Reihenfolge des Ausbaues beenden.

PEUGEOT

VORDERACHSE
VORDERE RADNABEN

6 0401⁽²⁾



ZU VERWENDENDEN WERKZEUG ZUM :

- Aus- und Einbau
- Zerlegen und Zusammenbauen.

8.0606 Z Werkzeugkasten bestehend aus :

- A - Spannwerkzeug für vordere Radnabe
- B - Schlüssel für die Achsschenkelmutter 1. Ausführung
- C - Werkzeug zum Entsichern
- D - Werkzeug zum Sichern
- E - Werkzeug für die Montage der Radnabendichtungen
- FZ - Werkzeug für das Zerlegen und den Zusammenbau der Radnaben und Radlager bestehend aus :
 - F1 : Schraube
 - F2 : Mutter
 - F3 : Auszieher für Radnabe bei Achsschenkeln aus einem Stück.
 - F4 : Stützplatte
- G - Abziehschrauben für Radnaben bei Achsschenkeln 1. Ausführung.
- H - Mutterschlüssel für Achsschenkel 2. Ausführung.

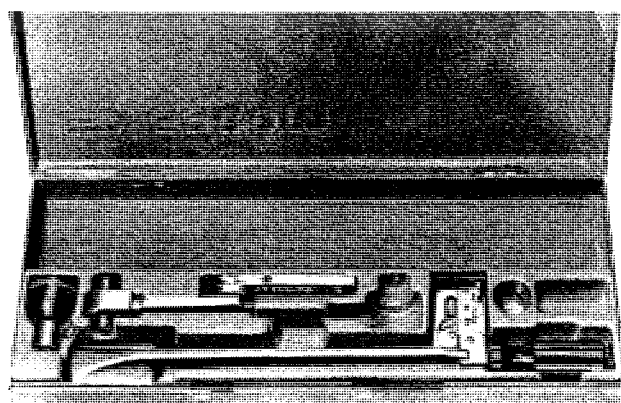
8.0407 : Halter für Gelenkwelle

8.1501 : Hebevorrichtung für Fahrzeug vorne

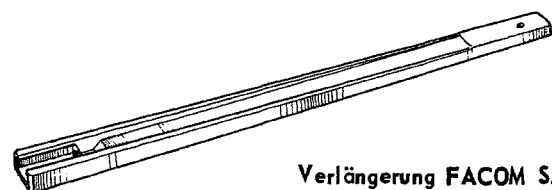
0.0603 : Sechskant-Einsatz

Drehmomentschlüssel FACOM S 203

Verlängerung FACOM SJ 214.



DREHMOMENTSCHLÜSSEL S 203



Verlängerung FACOM SJ 214

PEUGEOT

3-68

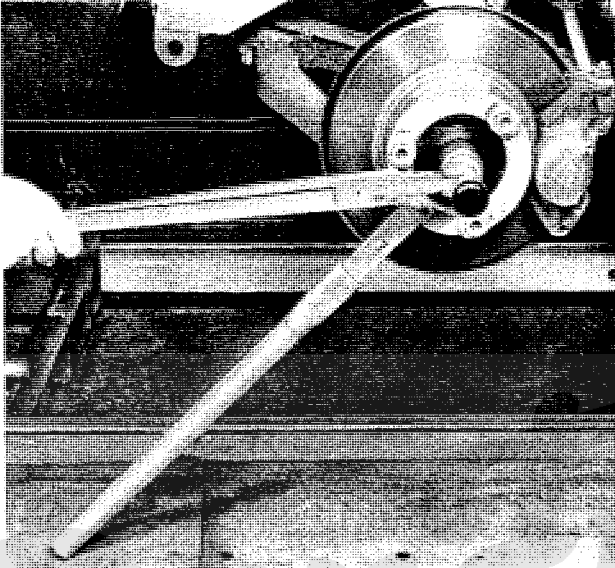
Annulliert und ersetzt das Blatt, Baugruppe 6, Seite 04 01 (1)

Werkstattunterlagen 204 - Réf. 812D

0402⁽¹⁾

6

VORDERACHSE AUSBAU EINER RADNABE



- Das Fahrzeug an der oberen Traverse des vorderen Maskenbleches mit der Hebevorrichtung 8.1501 oder mittels eines Wagenhebers unter der unteren Traverse des Maskenbleches, anheben.

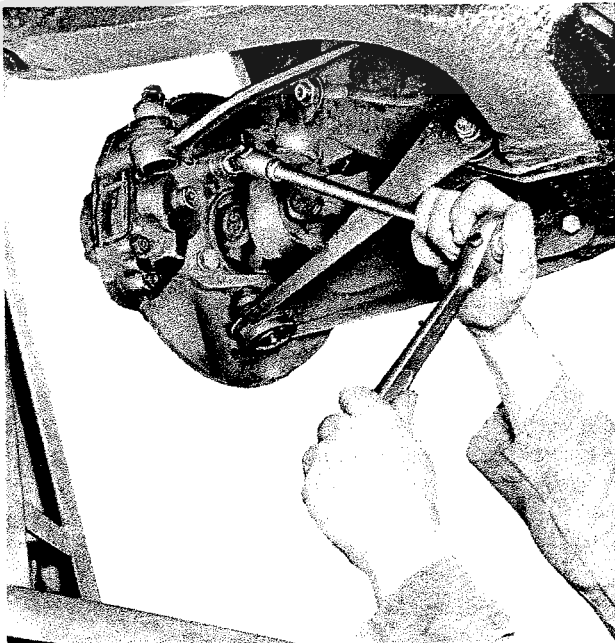
- unter dem Hinterteil des Motorlagerblocks abstützen,

- das Rad abmontieren,

- die Radnabenmutter abschrauben, indem die Nabe mit dem Werkzeug 8.0606 A gehalten wird.

- Abmontieren :

- die Mutter und die Scheibe der Radnabe,
- das Werkzeug 8.0606 A.



- Ausbau des Bremssattels :

- **Bremssattel mit 3 Kolben :**

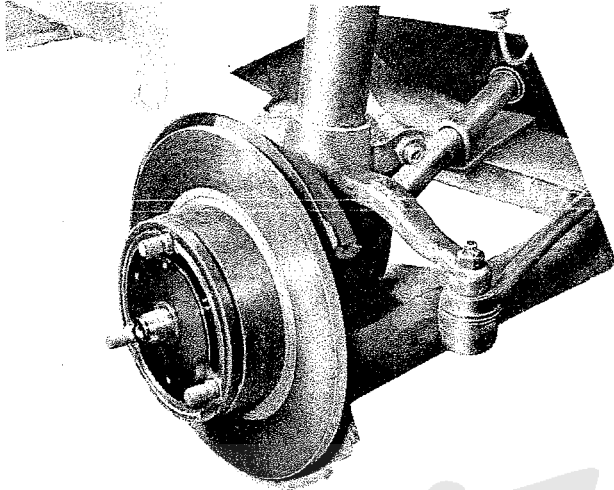
Die zwei Befestigungsschrauben entfernen und den Bremssattel auf dem Motorlagerblock ablegen, ohne den Bremsschlauch abzuschrauben.

- **Bremssattel mit 2 Kolben :**

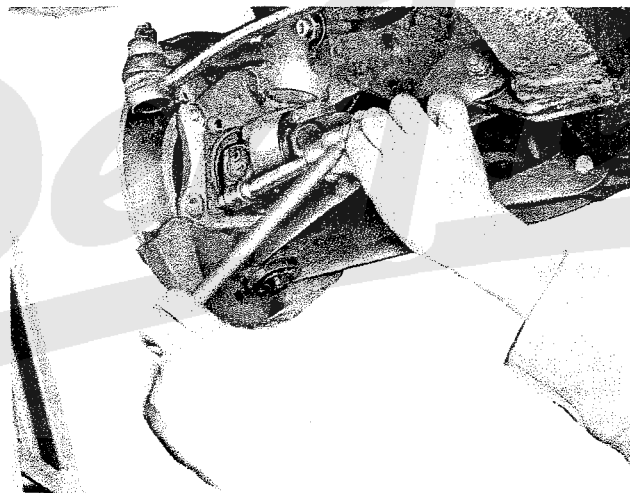
Die Verbindungsleitung zum Bremsschlauch und die zwei Befestigungsschrauben entfernen.

VORDERACHSE
AUSBAU EINER RADNABE

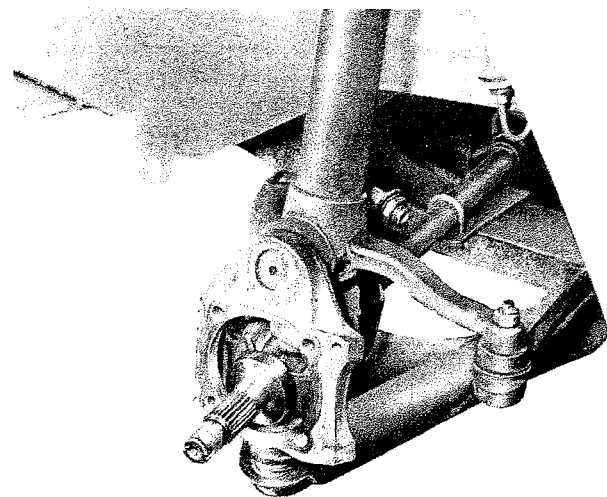
6 0403⁽¹⁾



- Die Spannbriden 8.0407 an der Gelenkwelle befestigen.



- Die 4 Befestigungsschrauben der Einheit Radnabe/Achsschenkel mit Hilfe des Ansatzstücks 0.0603, welches in eine Buchse von 8 mm zu stecken ist, ausschrauben.



- Die Einheit Radnabe/Achsschenkel sowie das Bremsscheiben-Schutzblech ausbauen.

PEUGEOT

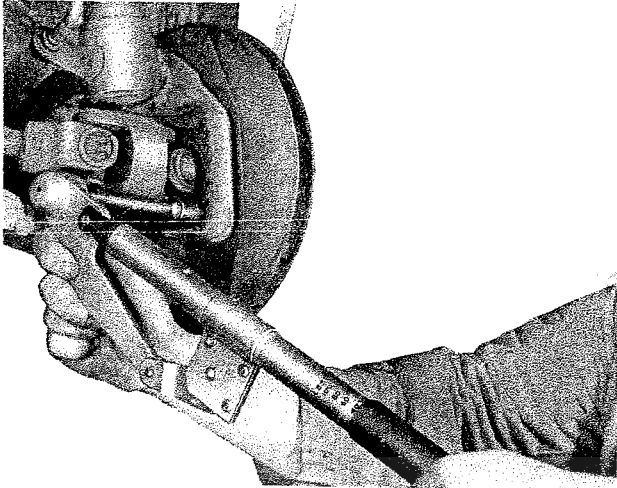
7-67

Annulliert und ersetzt die Seiten 0403 und 0404 der Baugruppe 6

0404⁽¹⁾

6

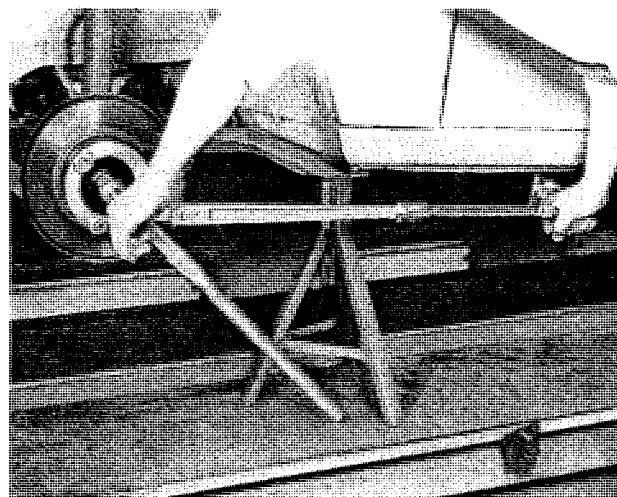
VORDERACHSE EINBAU EINER RADNABE



- Die Keilnuten der Gelenkwelle mit MOLYKOTE versehen.
- Den Zwischenraum zwischen den Lippen der Achsschenkel-Dichtung eintalgen oder einfetten.
- Einbauen in folgender Reihenfolge :
 - das Brems Scheiben-Schutzblech,
 - die Einheit Radnabe/Achsschenkel
- Die 4 Befestigungsschrauben mit neuen Fächerscheiben "Blocfor" versehen und mit 3,5 mkg anziehen.
- Die Spannbriden 8.0407 von der Gelenkwelle abnehmen.



- Die Brems Scheibe reinigen (eventuelle Fettreste mit einem mit Trichloräthylen getränkten Lappen entfernen).
- Den Bremssattel einbauen :
 - "3-Kolben"-Bremssattel :
 - die beiden Befestigungsschrauben mit 7 mkg anziehen.
 - "2-Kolben"-Bremssattel :
 - die beiden Befestigungsschrauben mit 5 mkg anziehen,
 - die beiden Anschlüsse des Verbindungsrohrs mit der Hand anbringen und anziehen.

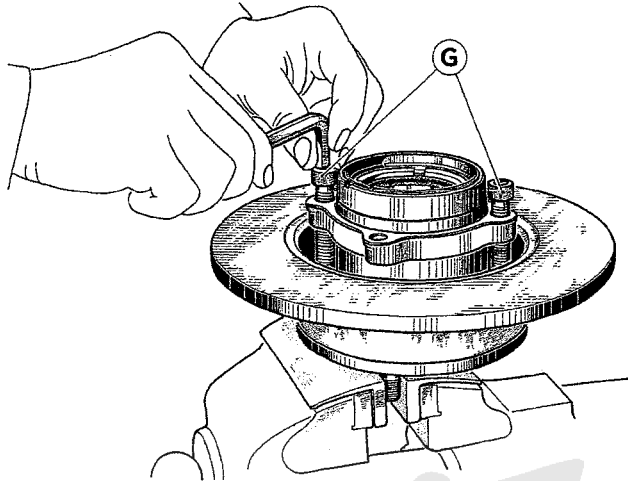


- Die Sicherungsscheibe und eine neue Mutter für die Radnabe anbringen.
- Die Mutter mit 25 mkg anziehen, dabei die Verlängerung FACOM SJ 214 benutzen und die Radnabe mit dem Werkzeug 8.0606 A festhalten.
- Das Werkzeug 8.0606 A abbauen.
- Die Radnaben-Mutter sichern (durch Kerbverstemmen am Wellenende) mit Hilfe des Werkzeuges 8.0606 D.
- Die Bremsleitungen entlüften, wenn die vorderen Bremsen "2-Kolben"-Bremssattel besitzen, und dabei wie in Baugruppe 8 angegeben vorgehen.
- Das Rad anbringen, die Muttern mit 6 mkg anziehen.

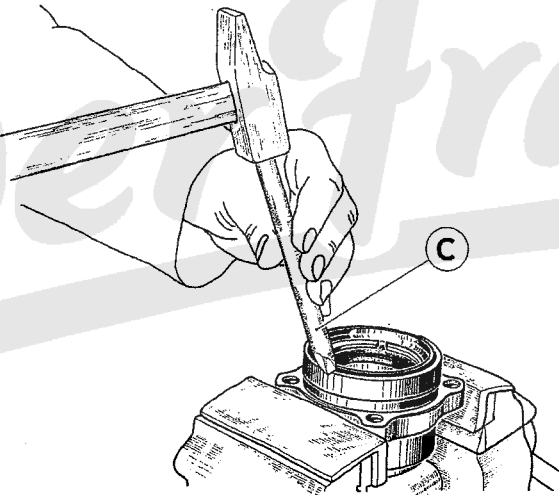
VORDERACHSE
DEMONTAGE EINER RADNABE

6

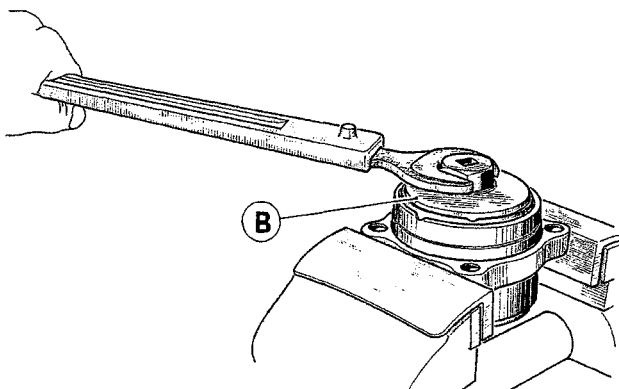
0411



- Die Einheit Radnabe/Achsschenkel mit einem Schraubstock mit Bleibacken halten.
- Den Achsschenkel von der Radnabe trennen, indem abwechselnd die beiden Abziehschrauben 8.0606 G angezogen werden.



- Die Achsschenkel-Mutter mit dem Werkzeug 8.0606 C entsichern.



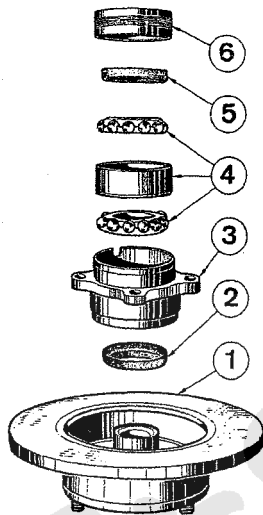
- Die Achsschenkel-Mutter mit Hilfe des Schlüssels 8.0606 B lösen und abschrauben.
- Das Lager ausbauen; nötigenfalls das Lager mit dem Werkzeug F 2 der Vorrichtung 8.0606 F (von unter her) austreiben.
- Die Aussendichtung des Achsschenkels abnehmen.

PEUGEOT

04 12

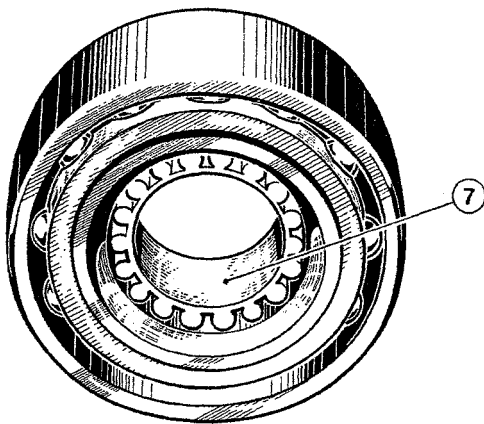
6

VORDERACHSE ZUSAMMENBAU EINER RADNABE



Teile-Verzeichnis einer vorderen Radnabe mit Achsschenkel :

- 1 - Vordere Radnabenscheibe
- 2 - Dichtring aussen (55 × 70 × 10)
- 3 - Achsschenkel
- 4 - Doppel-Kugellager
- 5 - Dichtring innen (54 × 72 × 10)
- 6 - Achsschenkelmutter



Vorbereitung der Teile für den Zusammenbau.

- Die Teile säubern und trocknen.
- Folgende **neue** Teile vorsehen :
 - einen Dichtring (ausen) 2
 - einen Dichtring (innen) 5
 - eine Achsschenkelmutter 6
- Die Auflage der Kugeln auf dem Lagerring prüfen.
- Das Kugellager mit " ESSO MULTIPURPOSE GREASE H " schmieren.

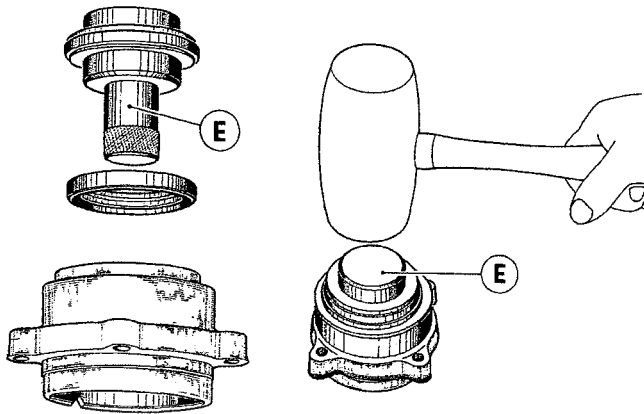
WICHTIGER HINWEIS :

Das neue Kugellager wird von der D.P.D. mit einem Nylonring 7 versehen geliefert, welcher dazu bestimmt ist, die beiden Lagerteile während der Durchführung der Arbeiten zusammenzuhalten.

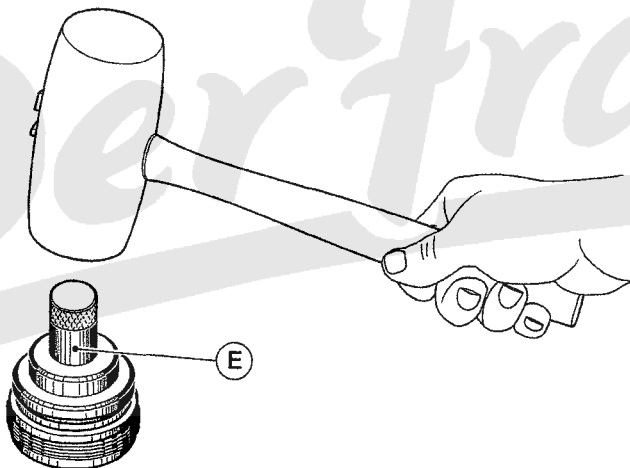
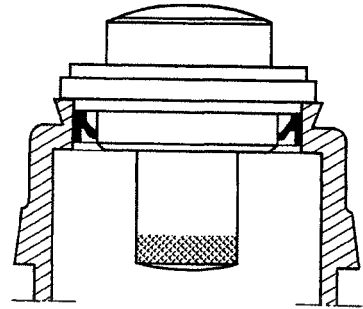
Dieser Nylonring muss vor dem Zusammenbau des Achsschenkels mit der Radnabe entfernt werden.

VORDERACHSE
ZUSAMMENBAU EINER RADNABE

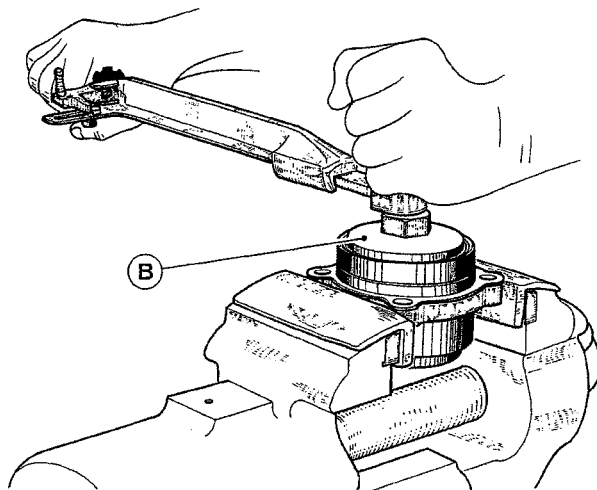
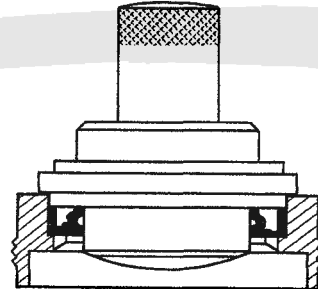
6 0413



- Den Dichtring (55 × 70 × 10) mit dem Werkzeug 8.0606 E in den Achsschenkel einführen.



- Den Dichtring (54 × 72 × 10) mit dem Werkzeug 8.0606 E in die Achsschenkelmutter einführen.



- Das Radnabenlager (versehen mit seinen beiden Innenringen) in den Achsschenkel einführen.

- Die Mutter auf den Achsschenkel bringen und sie mit 18 mkg unter Zuhilfenahme des Werkzeugs 8.0606 B anziehen.

PEUGEOT

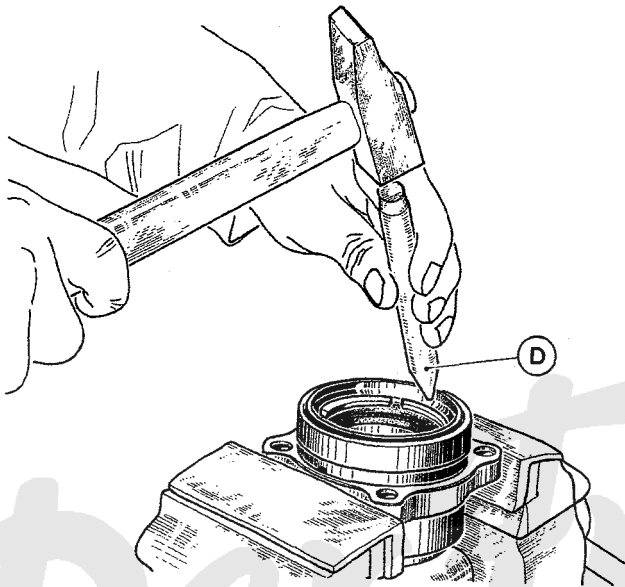
7-67

Werkstattunterlagen 204 - Ref. 812 D

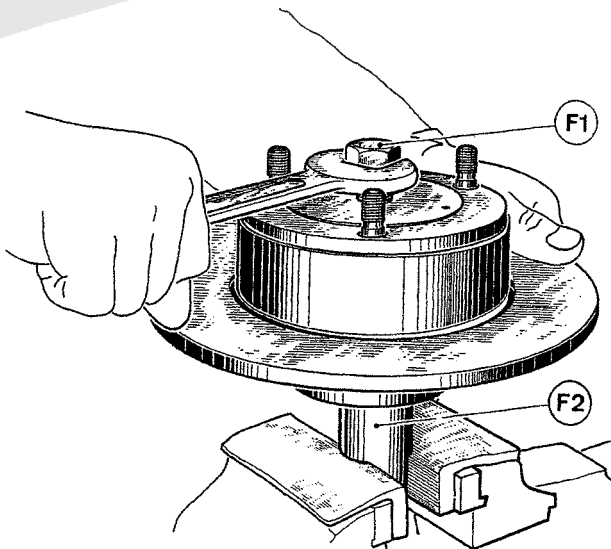
0414

6

VORDERACHSE
ZUSAMMENBAU EINER RADNABE



- Die Achsschenkelmutter in der dafür vorgesehenen Einkerbung sichern; das Werkzeug 8.0606 D benutzen.

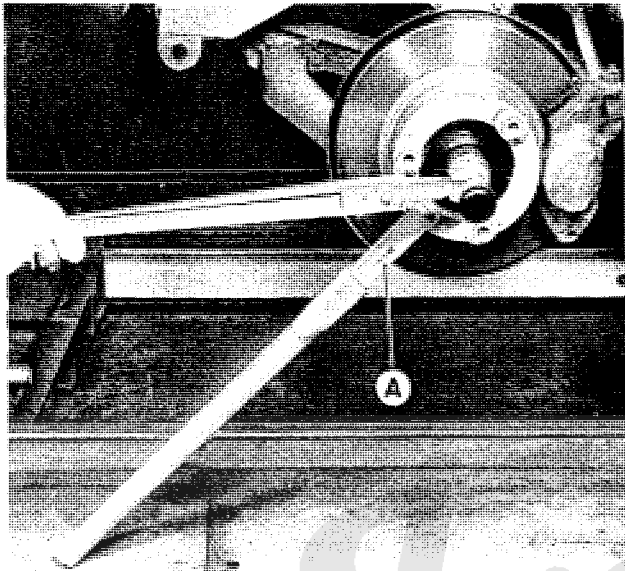


- Die 2 Flachkanten des Werkzeugs 8.0606 F2 in den Schraubstock spannen.

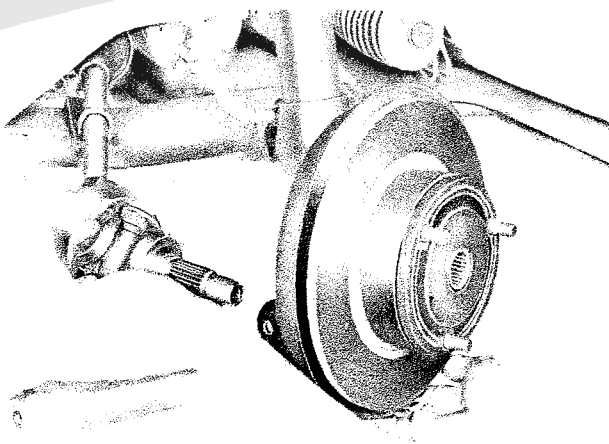
- Den Achsschenkel mit Hilfe des Werkzeuges 8.0606 F1 mit der Radnabe zusammenbauen.

VORDERACHSE MIT ACHSSCHENKELBOLZEN
AUS EINEM STÜCK
AUSBAU EINER RADNABE

6 0421



- Das Fahrzeug an der oberen Traverse des vorderen Maskenbleches mit der Hebevorrichtung 8.1501 oder mittels eines Wagenhebers unter der unteren Traverse des Maskenbleches, anheben,
- das Fahrzeug am Hinterteil des Motorlagerblocks aufbocken,
- das Rad abmontieren,
- die Radnabenmutter abschrauben, indem die Nabe mit dem Werkzeug 8.0606 A gehalten wird.
- Abmontieren :
 - die Mutter und die Scheibe der Radnabe
 - das Werkzeug 8.0606 A.



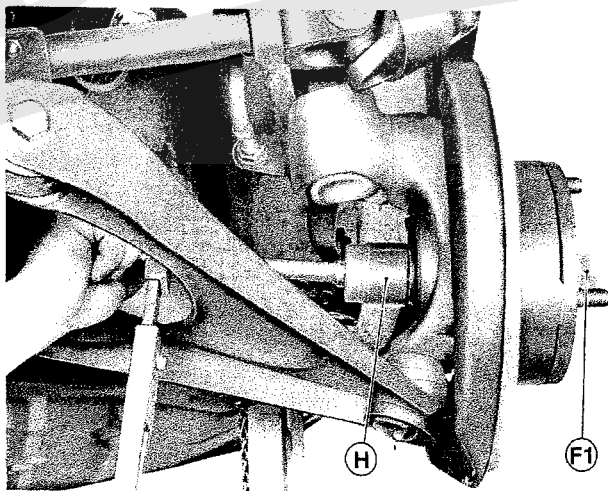
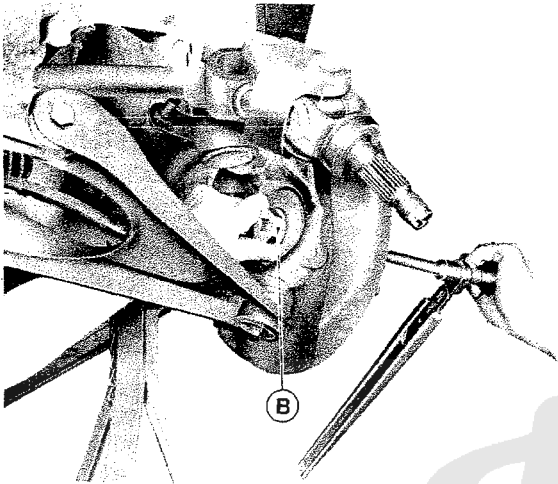
- Die Verbindungsleitung zum Bremschlauch entfernen,
- die zwei Befestigungsschrauben des Bremsattels lösen und diesen ablegen,
- den Halter 8.0407 an der Gelenkwelle befestigen,
- die Lagerbolzen der Silentblöcke der Dreieck-Querlenker ausbauen,
- die Radaufhängungsgruppe zu sich heranziehen und die Gelenkwelle von der Radnabe lösen.

PEUGEOT

0422

6

VORDERACHSE MIT ACHSSCHENKELBOLZEN
AUS EINEM STÜCK
AUSBAU EINER RADNABE



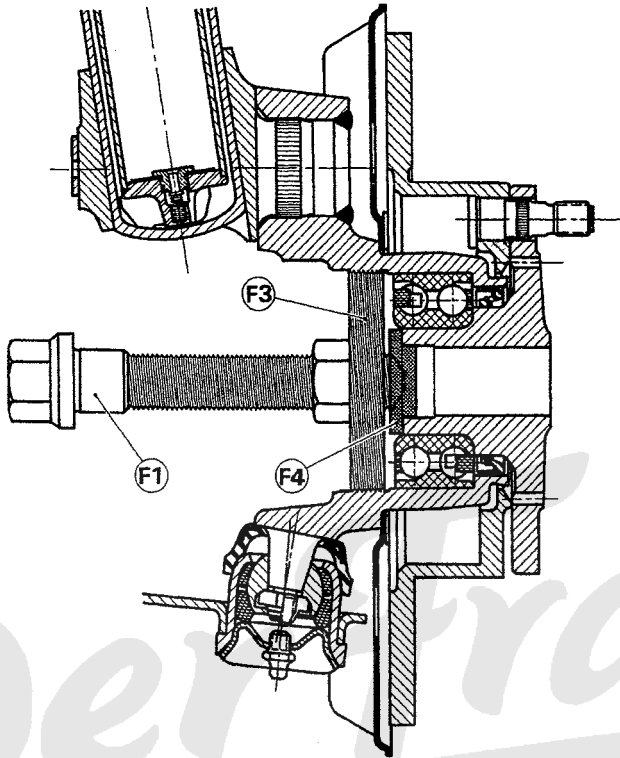
- Die Gelenkwelle zur Seite legen,
- provisorisch den Dreieck-Querlenker mit dem Motorlagerblock verbinden, indem die Lagerbolzen in die Aufnahmebohrungen der Dreiecklenker-Gabeln und Silentbüchsen eingelegt werden,
- die Achsschenkelmutter mit Hilfe des Werkzeuges 8.0606 C entsichern,
- die Achsschenkelmutter abschrauben unter Benützung :
 - des Schlüssels 8.0606 B ; für Achsschenkelmutter der 1. Ausführung
 - des Schlüssels 8.0606 H, der durch die Schraube 8.0606 F 1 gehalten ist; für Achsschenkelmutter der 2. Ausführung (siehe Seite 01 04)

ANMERKUNG

Die Schraube F1, die den Schlüssel H hält, darf nur von Hand eingedreht und nicht angezogen werden.

VORDERACHSE MIT ACHSSCHENKELBOLZEN
 AUS EINEM STÜCK
 AUSBAU EINER RADNABE

6 0423

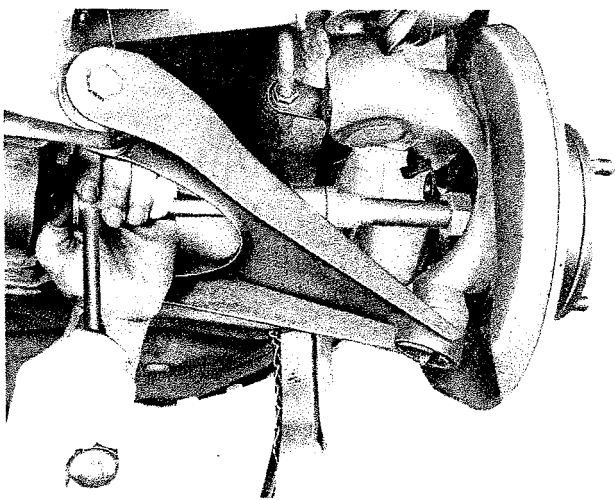


- Die Stützplatte 8.0606 F4 auf die Muffe der Radnabe setzen,

- den Auszieher 8.0606 F3 an Stelle der Achsschenkelmutter schrauben,

- Mittels der Schraube 8.0606 F1 das Bauteil Radnabe/Bremsscheibe herausziehen,

- aus dem Achsschenkel das Kugellager und den Dichtring ausbauen.

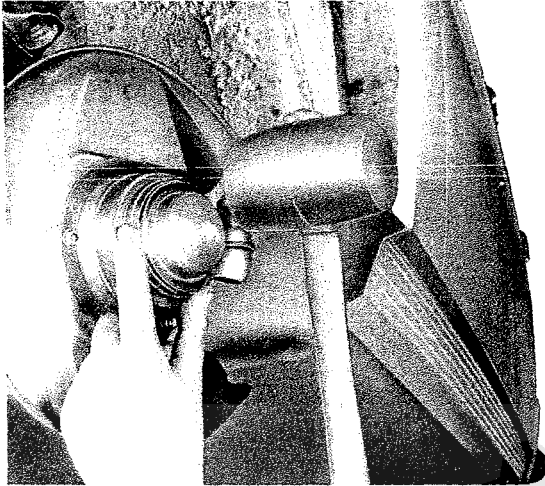


PEUGEOT

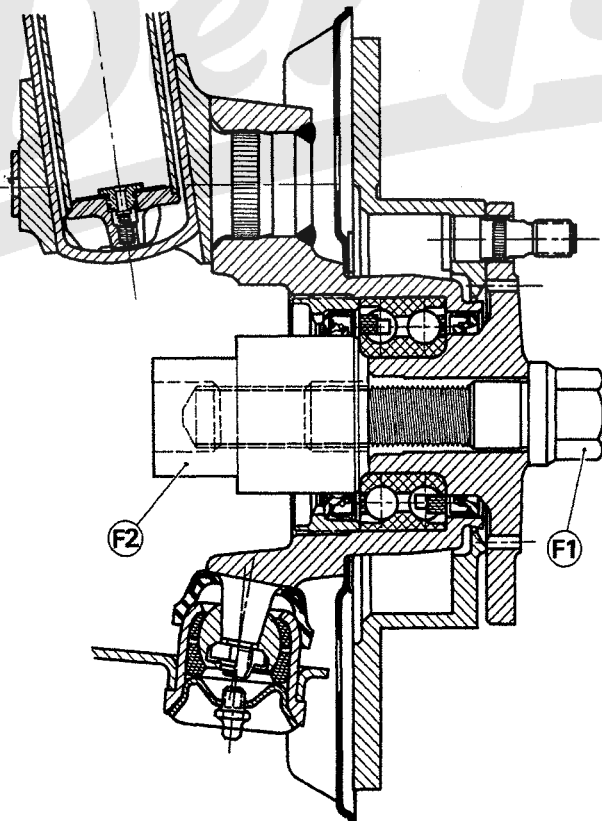
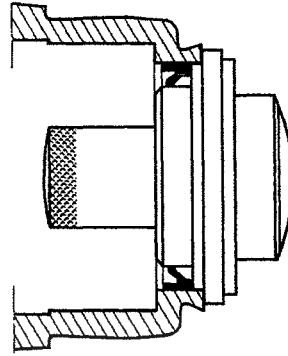
04 24

6

VORDERACHSE MIT ACHSSCHENKELBOLZEN
AUS EINEM STÜCK
EINBAU EINER RADNABE



- Den Dichtring (55×70×10) mit Hilfe des Werkzeuges 8.0606 E in den Achsschenkel einbauen



- Das Aufliegen der Kugeln auf der Lauffläche prüfen,
- das Kugellager mit ESSO MULTIPURPOSE GREASE H versehen,
- das Lager mit seinen inneren Laufringen in den Achsschenkel einführen,
- die neue Achsschenkelmutter mit dem Dichtring einschrauben,
- das Bauteil Radnabe/Bremsscheibe mit Hilfe der Mutter 8.0606 F2 und der Schraube 8.0606 F1 einbauen.

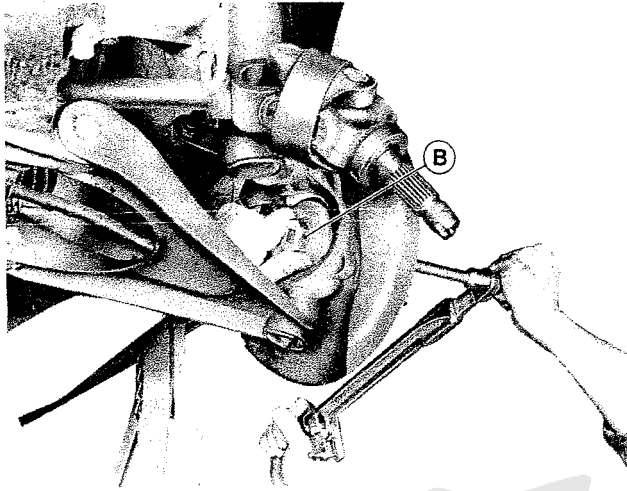
ACHTUNG

Die D.P.D. liefert das neue Lager mit einem Nylonring, der die zwei Lagerhälften zusammenhält.

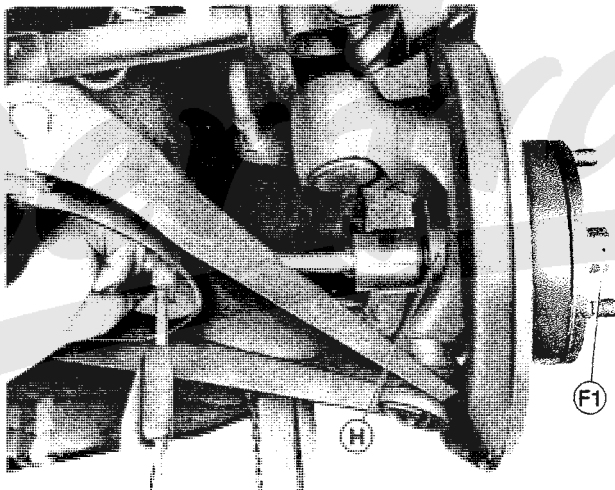
Dieser Ring muss vor dem Zusammenbau, Achsschenkel-Nabe, entfernt werden.

VORDERACHSE MIT ACHSSCHENKELBOLZEN
 AUS EINEM STÜCK
 EINBAU EINER RADNABE

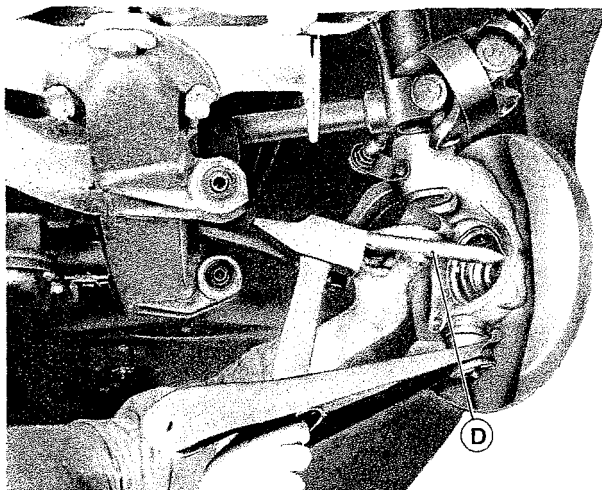
6 0425



- Die Schraube 8.0606 F1 und die Mutter 8.0606 F2 ausbauen,
- die Achsschenkelmutter mit 18 mkg anziehen unter Benützung :
- des Schlüssels 8.0606 B ; für die Achsschenkelmutter 1. Ausführung,
- des Schlüssels 8.0606 H, der durch die Schraube 8.0606 F1 gehalten wird, für die Achsschenkelmutter 2. Ausführung.



- Die Bolzen der Silentbüchsen des Dreieck-Querlenkers ausbauen,
- die Achsschenkelmutter in den 2 dafür vorgesehenen Ausfräsungen am Achsschenkelbolzen mit dem Werkzeug 8.0606 D, sichern,
- MOLYCOTE auf die Längsnuten der Gelenkwelle auftragen,
- den freien Raum zwischen den Lippen der Achsschenkel-Dichtung mit Talg oder Fett ausfüllen,



- die Gelenkwelle in die Radnabe bringen,
- den Dreieck-Querlenker in die Zusammenbau- stellung mit dem Tragrahmen bringen, indem neue VULKOLLAN-Scheiben zwischen die Silentbüchsen und die Aufnahmebohrungen der Dreiecklenker-Gabeln gelegt werden.
- Talgen und Einführen der Bolzen zu den Silent- büchsen.
- Neue Nylstopmuttern aufschrauben, ohne sie anzuziehen,
- den Gelenkwellenhalter 8.0407 ausbauen.

PEUGEOT

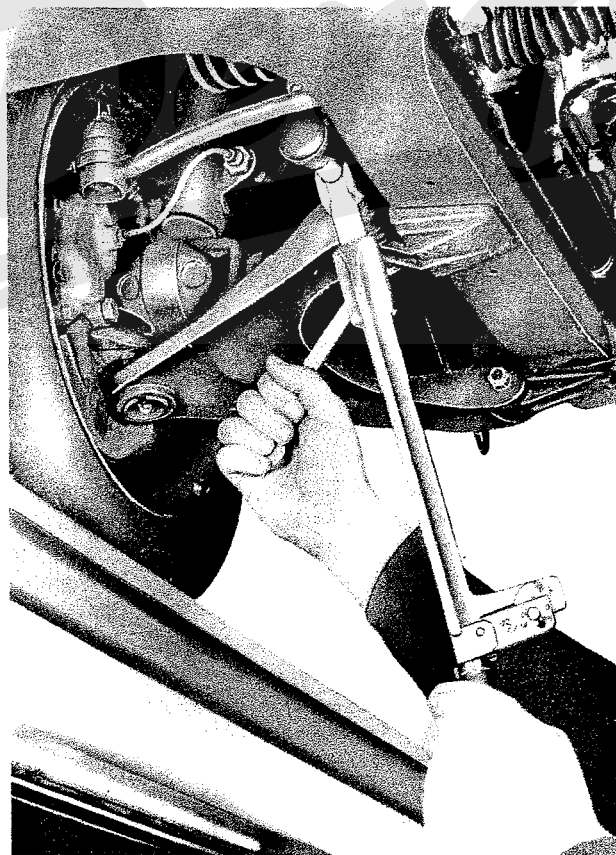
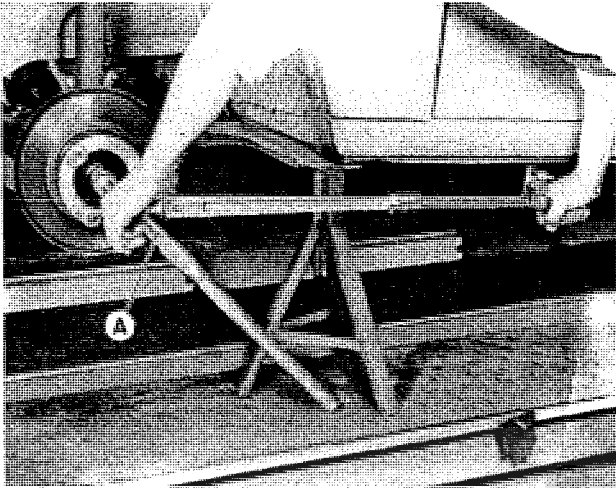
3-68

Werkstattunterlaen 204 - Réf. 812D

04 26

6

VORDERACHSE MIT ACHSSCHENKELBOLZEN AUS EINEM STÜCK EINBAU EINER RADNABE



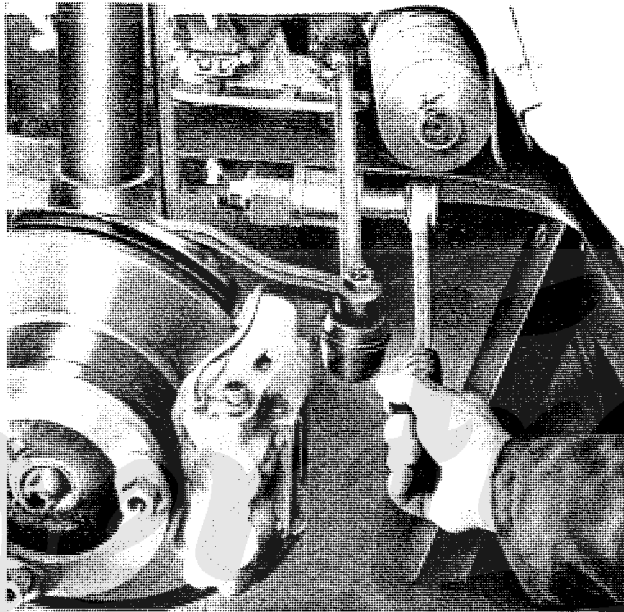
- Die Bremsscheibe reinigen (evtl. mit einem in Trichlor getauchten Lappen entfetten),
- den Bremsattel einbauen,
- die beiden Befestigungsschrauben mit 5 mkg anziehen,
- die zwei Anschlüsse des Verbindungsrohres von Hand an Ort bringen und dann anziehen,
- die Scheibe und die neue Radnabenmutter einbauen,
- die Nabenmutter mit 25 mkg bei Verwendung der Verlängerung FACOM SJ 214 anziehen, dabei die Nabe mit dem Werkzeug 8.0606 A halten,
- das Werkzeug 8.0606 A entfernen,
- die Nabenmutter in den 2 dafür vorgesehenen Ausfräsungen am Ende der Gelenkwelle mit dem Werkzeug 8.0606 D, sichern,
- die Bremsen entlüften,
- die Unterlagen entfernen und das Fahrzeug auf seine Räder stellen. Die Radmuttern mit 6 mkg anzieht,
- das Fahrzeug bewegen, damit sich die Teile einspielen,
- die Nylstopmuttern der Bolzen der Silentblöcke des Dreieck-Querlenkers mit 3,5 mkg anziehen
- das Anzugsmoment der Schrauben der oberen Stoßdämpferaufhängung auf dem Kotflügelblech prüfen, es muss 1 mkg. betragen.

VORDERACHSE
AUSTAUSCH DER SILENTBLÖCKE AM VORDEREN MOTOR-TRAGRAHMEN

6 0501

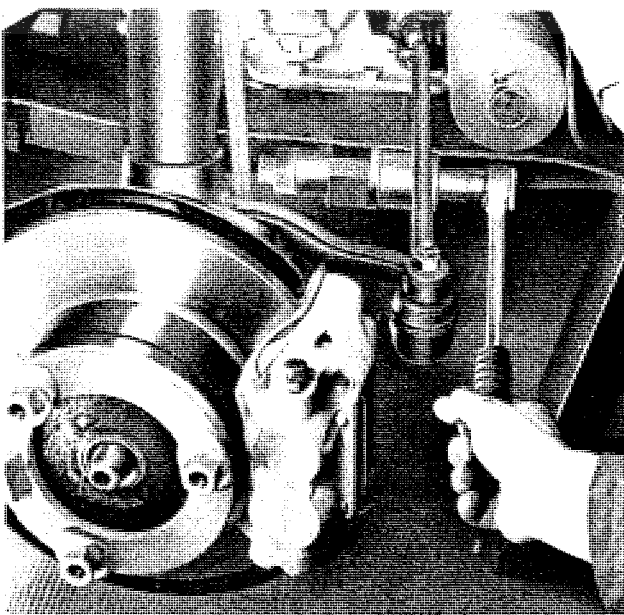


Für diese Arbeiten das Werkzeug **B** des Werkzeugkastens **8.0904 Z** benutzen.



AUSBAU

- Die Radmutter des auszubauenden Rades lösen.
- Das Fahrzeug anheben und unter dem hinteren Teil des Motor-Tragrahmens festkeilen.
- Das Rad ausbauen und das Spannwerkzeug **8.0606 A** anbringen.
- Die Mutter der Radnabe lösen und abschrauben.
- Die Gelenkwelle mit Hilfe einer Spannbride **8.0407** fest stellen.
- Die Lagerbolzen der Dreiecklenker-Silentblöcke ausbauen.
- Die Radaufhängungsgruppe etwas herausziehen, um den Dreiecklenker vom Tragrahmen zu lösen.
- Die 4 Beilegscheiben "Vulkollan" entfernen.
- Die Silentblöcke mit Hilfe des Ausziehers **8.0904 B** wie auf nebenstehendem Bild gezeigt wird, ausbauen.



EINBAU

- Den Aussenring des neuen Silentblocks ein-talgen.
- Den Silentblock und das Werkzeug **8.0904 B** so anbringen, wie auf nebenstehender Abbildung gezeigt wird.
- Die Schraube anziehen, um den Silentblock in das Auge des Motor-Tragrahmens einzutreiben, ohne dass der Silentblock an der einen oder anderen Seite übersteht.
- Das Werkzeug **8.0904 B** abnehmen.
- Auf gleiche Weise beim Austausch der übrigen Silentblöcke des Motor-Tragrahmens verfahren.
- Danach folgende Einbau-Arbeiten durchführen :
 - Den Dreiecklenker in Einbaustellung am Motor-Tragrahmen anbringen und neue "Vulkollan"-Beilegscheiben zwischen die Silentblöcke und die Dreiecklenker-Gabelgelenke montieren.

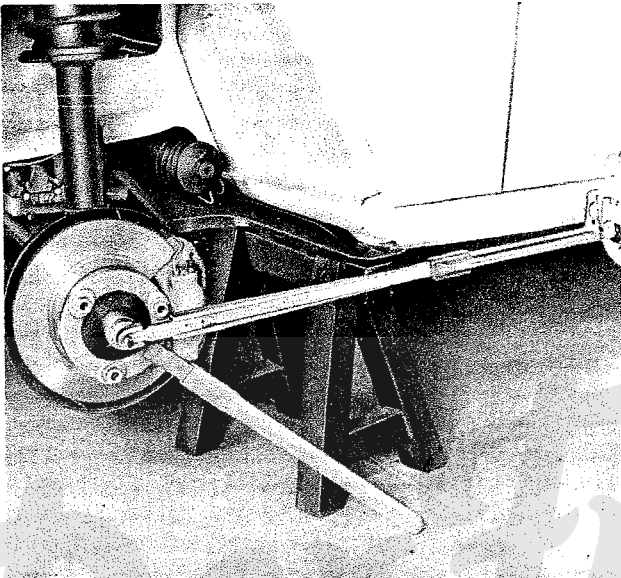
PEUGEOT

7-67

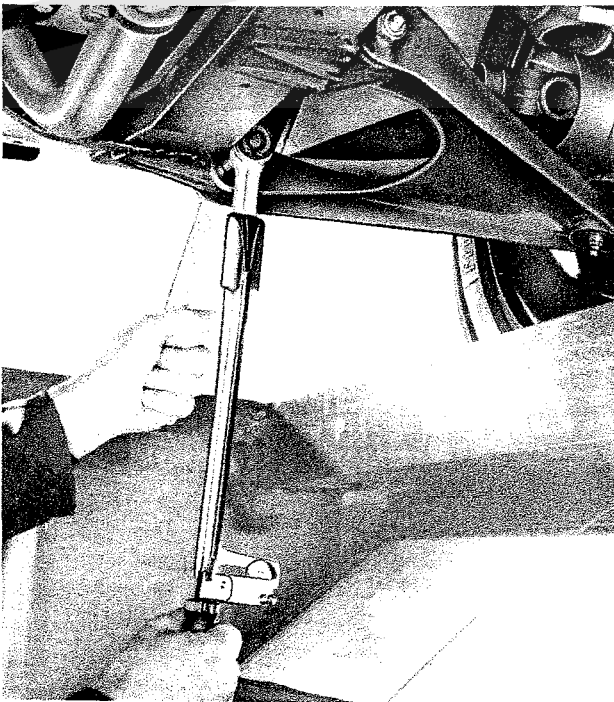
Annulliert und ersetzt die Seite 0381 der Bauvarunne 9

0502**6**

VORDERACHSE AUSTAUSCH DER SILENTBLÖCKE AM VORDEREN MOTOR-TRAGRAHMEN



- Die Lagerbolzen der Silentblöcke eintalgen und einführen.
- Neue "Nylstop" Muttern einschrauben ohne sie fest anzuziehen.
- Die Spannbride 8.0407 abnehmen.
- Die Sicherungsscheibe und eine neue Radnabenmutter anbringen.
- Die Radnabenmutter mit 25 mkg anziehen, wobei die Verlängerung FACOM SJ 214 zu benutzen ist, und die Radnabe mit dem Werkzeug 8.0606 A gehalten wird.
- Das Werkzeug 8.0606 A abnehmen.
- Die Radnaben-Mutter sichern (durch Kerbverstemmen am Gelenkwellenende) mit dem Werkzeug 8.0606 D.



- Das Rad anbauen.
- Das Fahrzeug abbocken.
- Die Radmuttern mit 6 mkg anziehen.
- Die korrekte Gleichgewichtslage des Fahrzeuges herstellen.
- Die "Nylstop"-Muttern der Silentblöcke an den Dreieckskernen mit 3,5 mkg anziehen.

VORDERACHSE

AUS- UND EINBAU DER DREIECK-QUERLENKER DER 1. UND 2. MONTAGE

6 06 01⁽¹⁾

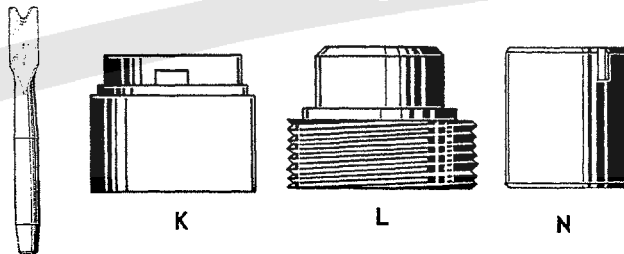
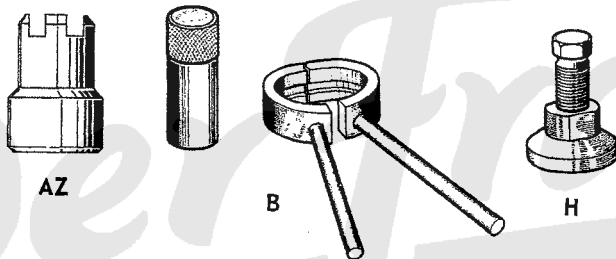
HINWEIS

1. Montage :

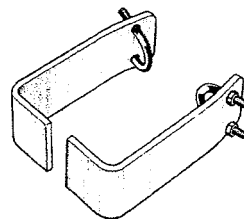
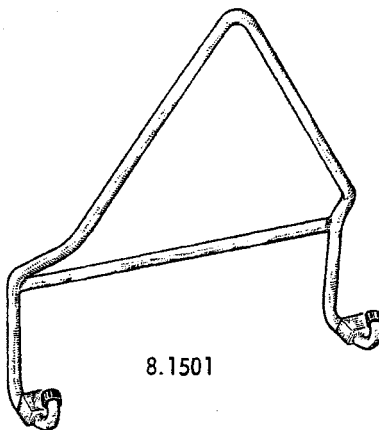
Dreieck-Querlenker mit Gehäuse für unteres Achsschenkel-Kugelgelenk mit Federscheiben "Belleville" und einer mit Sprengring versehenen Abdeckscheibe.

2. Montage :

Dreieck-Querlenker mit Gehäuse für Achsschenkel-Kugelgelenk mit einer Abschlussmutter (siehe Seite 01 02).



8.0903 JZ



8.0407



8.0606 D

ZU VERWENDENDEN WERKZEUG

1 - Für Dreiecklenker der 1. und 2. Montage

- 8.0407 - Spannbriden für Gelenkwelle
- 8.0903 AZ - Schlüssel für den Aus- und Einbau der Mutter des unteren Achsschenkel-Kugelgelenks
- 8.0903 JZ - Werkzeug zum Sichern
- 8.1501 - Anhebevorrichtung für den vorderen Karosserieteil

2 - Für Dreiecklenker der 1. Montage

- 8.0903 B - Zange für die Montage des Sprenglings an der Abdeckscheibe des Achsschenkel-Kugelgelenks.
- 8.0903 H - Abzieher für unteres Achsschenkel-Kugelgelenk

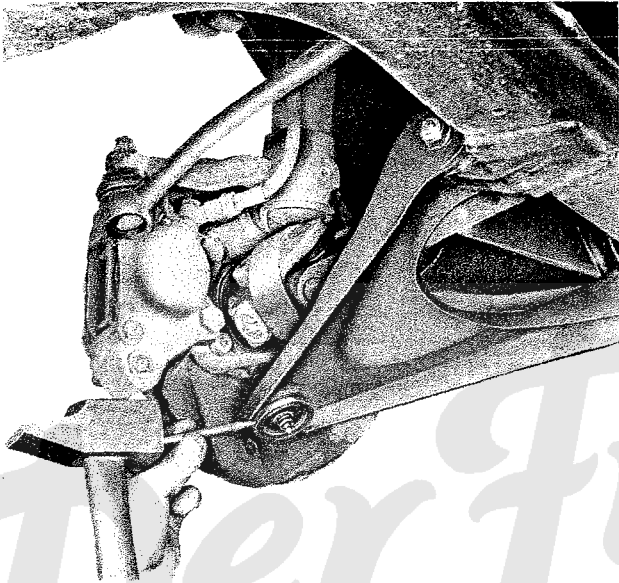
3 - Für Dreiecklenker der 2. Montage

- 8.0903 K - Schlüssel-Ansatz für den Aus- und Einbau der Abschlussmutter des Gehäuses des Achsschenkel-Kugelgelenks mit 3 Ausschnitten.
- 8.0903 L - Abzieher für das untere Achsschenkel-Kugelgelenk.
- 8.0903 N - Schlüssel-Ansatz für den Aus- und Einbau der Abschlussmutter des Gehäuses des Achsschenkel-Kugelgelenks mit 3 Innen-Ansätzen
- 8.0606 D - Werkzeug zum Sichern.

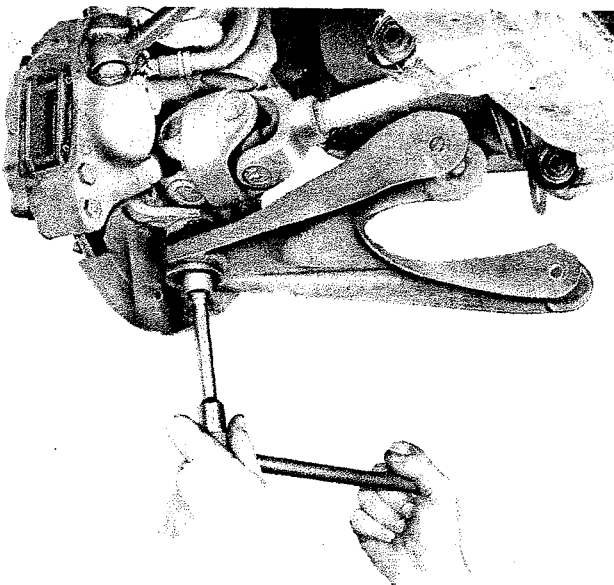
PEUGEOT

VORDERACHSE

AUSBAU EINES DREIECK-QUERLENKERS DER 1. MONTAGE



- Das Fahrzeug mit Hilfe der Anhebevorrichtung 8.1501 am oberen Querstück des Maskenblechs oder mit einem fahrbaren Wagenheber am unteren Querstück des Maskenblechs anheben.
- Unter dem vorderen Teil des Motor-Tragrahmens festkeilen.
- Das Rad abbauen.
- Die Spannbride 8.0407 an der Gelenkwelle befestigen.
- Den Sprengring aus der Abdeckscheibe am Gehäuse des Achsschenkel-Kugelgelenks mit einem Dorn von 2,5 mm Ø durch das dafür vorgesehene Loch austreiben.
- Den Sprengring mit einem als Hebel benutzten Schraubenzieher ganz herausnehmen.
- Aus dem Gehäuse des Achsschenkel-Kugelgelenks entfernen :
 - die Abdeckscheibe
 - die Gummi-Abdichtscheibe
 - die 3 Federscheiben "Belleville".



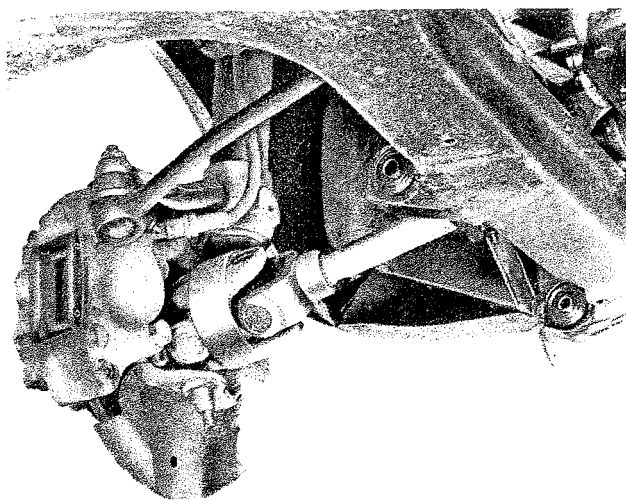
- Die Lagerbolzen der Silentblöcke der Dreiecklenker ausbauen.
- Die Mutter des Achsschenkel-Kugelgelenks mit Hilfe des Kronenschlüssels 8.0903AZ ausbauen

VORDERACHSE
 AUSBAU EINES DREIECK-QUERLENKERS DER 1. MONTAGE

6 0603



- Die Abziehvorrichtung 8.0903 H anstelle der Abdeckscheibe am Gehäuse des Achsschenkel-Kugelgelenks anbringen.
- Den Sprengring mit der Zange 8.0903 B in die Ringnute des Gehäuses des Achsschenkel-Kugelgelenks einsetzen.
- Den Dreiecklenker senkrecht zur Achse des Kugelgelenk-Schaftes halten und den Dreiecklenker durch Anziehen der Abziehschraube vom Achsschenkelbolzen trennen.



- Den Dreiecklenker und die Gummimanschette des Achsschenkel-Kugelgelenks ausbauen.
- Folgende Teile vom Dreiecklenker abnehmen :
 - den Sprengring,
 - die Abziehvorrichtung
 - die untere Kugelpfannenhälfte aus Nylon
 - die Gelenkkugel
 - die obere Kugelpfannenhälfte aus Nylon.

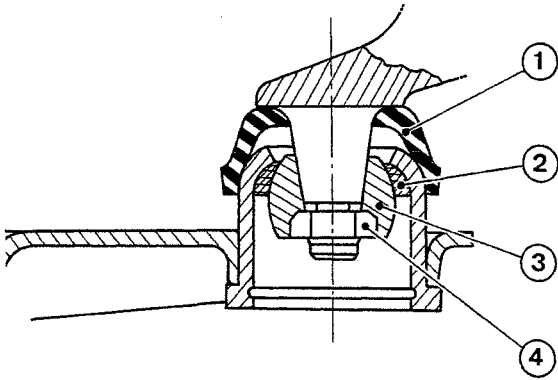
PEUGEOT

0604

6

VORDERACHSE

EINBAU EINES DREIECK-QUERLENKERS DER 1. MONTAGE

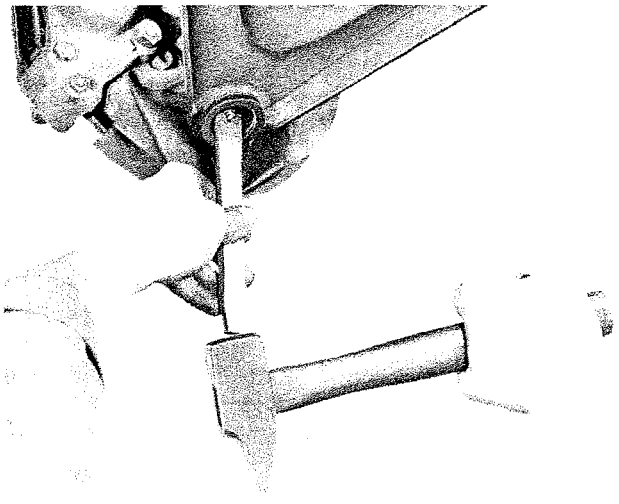


- In folgender Reihenfolge auf den Kugelgelenkschaft montieren :

- die Gummimanschette 1
- den Dreiecklenker mit der Kugelpfannenhälfte 2 (die dünnere)
- die Gelenkkugel 3
- Eine neue Kronenmutter 4 anschrauben.



- Die Nutmutter mit Hilfe des Schlüssels 8.0903 AZ mit 2,75 mkg anziehen.



- Den Dreiecklenker vorläufig mit dem Motor-Tragrahmen verbinden, indem die Lagerbolzen durch die Gabelgelenke und Silentblöcke geschoben werden.

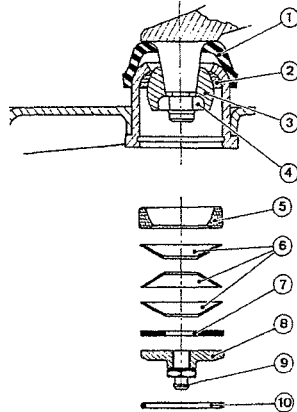
- Die Nutmutter sichern (durch Kerbverstemmen am Kugelgelenkschaft) mit Hilfe des Werkzeugs 8.0903 JZ.

- Die Lagerbolzen der Silentblöcke aus dem Dreiecklenker entfernen.

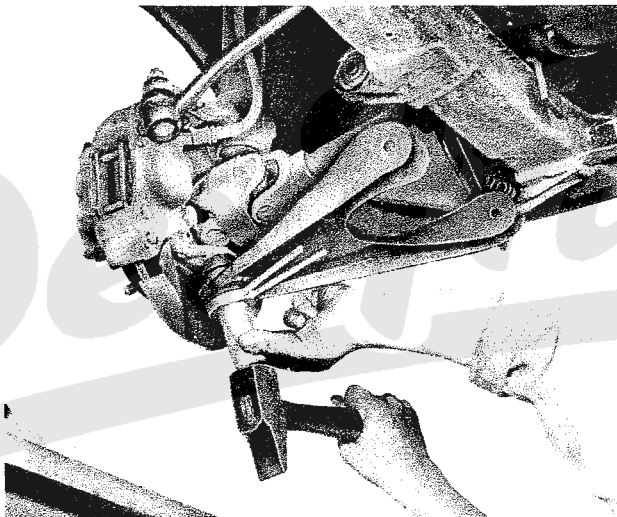
VORDERACHSE

EINBAU EINES DREIECK-QUERLENKERS DER 1. MONTAGE

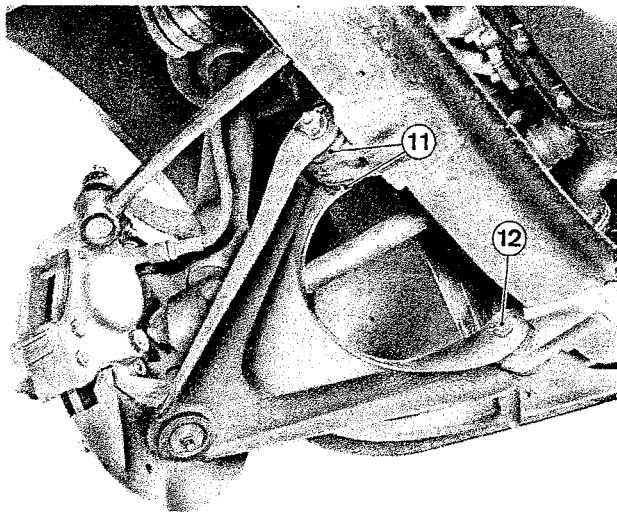
6 06 05⁽¹⁾



- In nachstehender Reihenfolge einbauen:
- die untere, dickere Kugelpfannenhälfte 5,
- die 3 Federscheiben "Belleville" 6 wobei auf die Reihenfolge bei der Montage zu achten ist (siehe Zeichnung),
- die Gummi-Dichtscheibe 7,
- die Abdeckscheibe 8 des Kugelgelenk-Gehäuses mit dem Schmiernippel 9.



- Den neuen Sprengring 10 so in die Mittel-Nute des Werkzeugs 8.0903 B einfügen, dass die Öffnung des Sprengrings dem Schlüsselscharnier gegenüberliegt.
- Den Sprengring durch die beiden Hebel bis zum kompletten Schliessen des Werkzeugs zusammenpressen.
- Den Dreiecklenker senkrecht zur Achse des Kugelgelenkschaftes halten.
- Den unteren Zentrierbund des Werkzeuges 8.0903 B so weit wie möglich in das Kugelgelenk-Gehäuse einführen.
- Die Hebel loslassen, das Werkzeug sitzt durch den Druck des Sprengrings fest.
- Das Austreibstück des Werkzeuges 8.0903 B in Anlage auf den Sprengring bringen.
- Kurz aufschlagen, um die Federscheiben "Belleville" zusammenzupressen und den Sprengring in seine Lagernute einzudrücken.
- Ein Ende des Sprengrings dem zum Ausbau vorgesehenen Loch gegenüber bringen.
- Die Spannbridgen 8.0407 abnehmen.



- Den Dreiecklenker in Einbaustellung am Motor-Tragrahmen anbringen und neue Beilagscheiben "Vulkollan" 11 zwischen die Silentblöcke und die Gabelgelenke des Dreiecklenkers montieren.
- Die Lagerbolzen 12 der Silentblöcke eintalgen und einführen.
- Neue "Nylstop"-Muttern anbringen, ohne sie fest anzuziehen.
- Das Rad anbauen.
- Das Fahrzeug abbocken.
- Die Radmuttern mit 6 mkg anziehen.
- Die korrekte Gleichgewichtslage des Fahrzeug herstellen.
- Die "Nylstop"-Muttern der Silentblöcke am Dreiecklenker mit 3,5 mkg anziehen.
- Das untere Kugelgelenk mit "ESSO MULTIPURPOSE GREASE H" schmieren.

PEUGEOT

3-68

Annulliert und ersetzt die Seiten 06 05 und 06 06 der Baugruppe 6

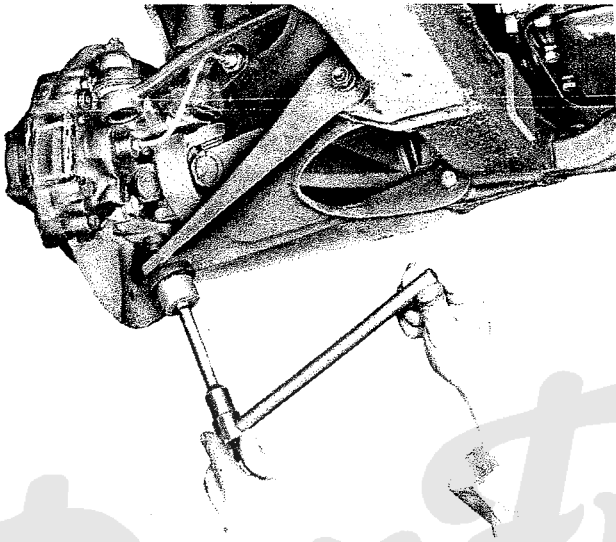
Werkstattunterlagen 204 - Ref. 812 D

0606⁽¹⁾

6

VORDERACHSE

AUSBAU EINES DREIECK-QUERLENKERS DER 2. MONTAGE



- Das Fahrzeug mit Hilfe der Anhebevorrichtung 8.1501 am oberen Querstück des Maskenblechs oder mit einem fahrbaren Wagenheber am unteren Querstück des Maskenblechs anheben.

- Unter dem vorderen Teil des Motor-Tragrahmens festkeilen.

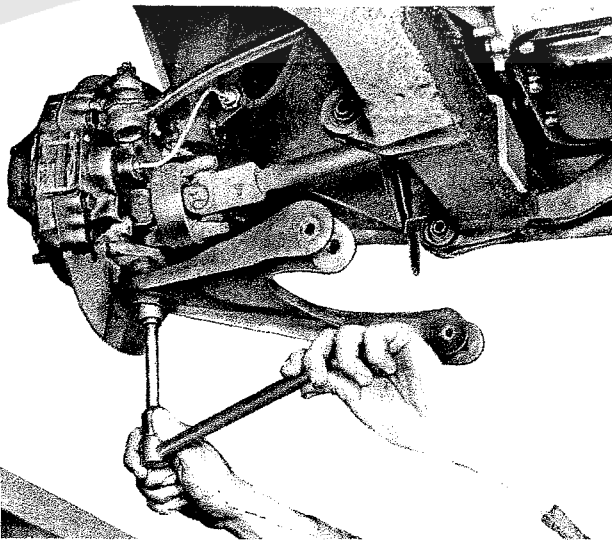
- Das Rad abbauen.

- Die Spannbride 8.0407 an der Gelenkwelle befestigen.

- Die Abschlussmutter des Kugelgelenk-Gehäuses mit :

- dem Schlüsselansatz 8.0903 K bei Muttern 1. Modell,

- dem Schlüsselansatz 8.0903 N bei Muttern 2. Modell ausbauen.

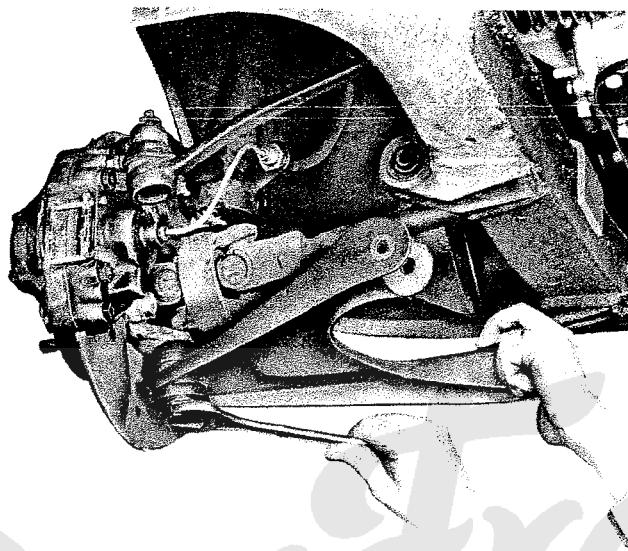


- Die Lagerbolzen der Silentblöcke des Dreiecklenkers ausbauen.

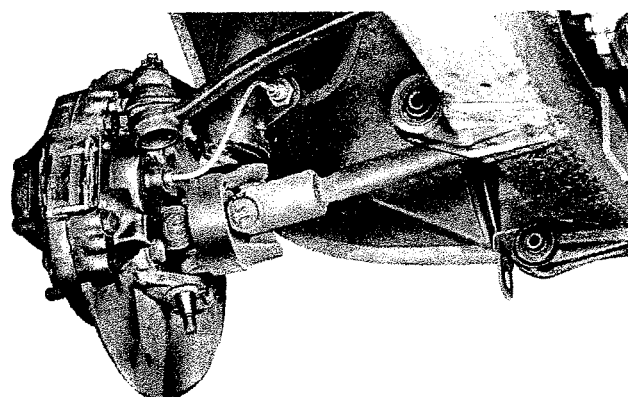
- Die Nutmutter am Kugelgelenk mit dem Kronenschlüssel 8.0903 AZ ausbauen.

VORDERACHSE
AUSBAU EINES DREIECK-QUERLENKERS DER 2. MONTAGE

6 06 07



- Den Dreiecklenker vom Achsschenkelbolzen trennen, indem der Abzieher 8.0903 L anstelle der Abschlussmutter des Kugelgelenkgehäuses eingeschraubt und der Dreiecklenker senkrecht zur Achse des Kugelgelenk-Schaftes gehalten wird.



- Den Dreiecklenker und die Gummimanschette des Kugelgelenks ausbauen.
- Aus dem Dreiecklenker ausbauen :
 - den Abzieher L,
 - die untere Kugelpfannenhälfte,
 - das Kugelgelenk.

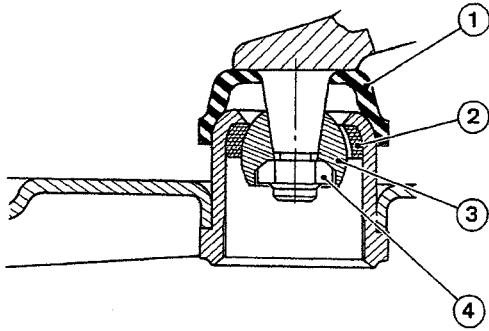
PEUGEOT

0608

6

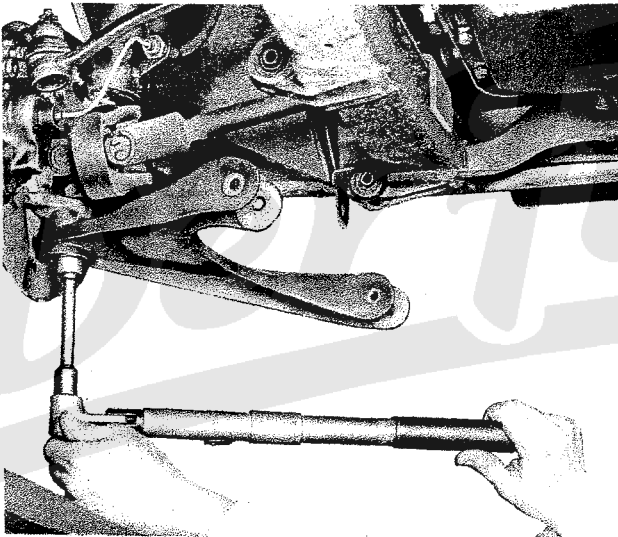
VORDERACHSE

EINBAU EINES DREIECK-QUERLENKERS DER 2. MONTAGE

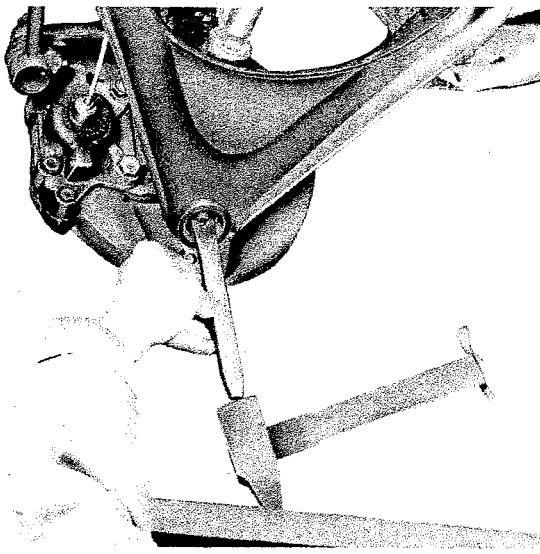


- In folgender Reihenfolge auf den Kugelgelenkschaft montieren :

- die Gummimanschette 1,
- den Dreiecklenker mit der dünneren, oberen Kugelpfannenhälfte 2,
- die Gelenkkugel 3
- Eine neue Kronenmutter 4 anschrauben.



- Die Nutmutter 4 mittels des Schlüssels 8.0903 AZ mit 3,75 mkg anziehen.



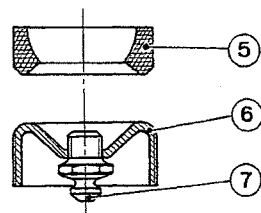
- Den Dreiecklenker vorläufig mit dem Motor-Tragrahmen verbinden, indem die Lagerbolzen durch die Gabelgelenke des Dreiecklenkers und die Silentblöcke geschoben werden.

- Die Nutmutter sichern (durch Kerbverstemmen am Kugelgelenkschaft) mit Hilfe des Werkzeuges 8.0903 JZ.

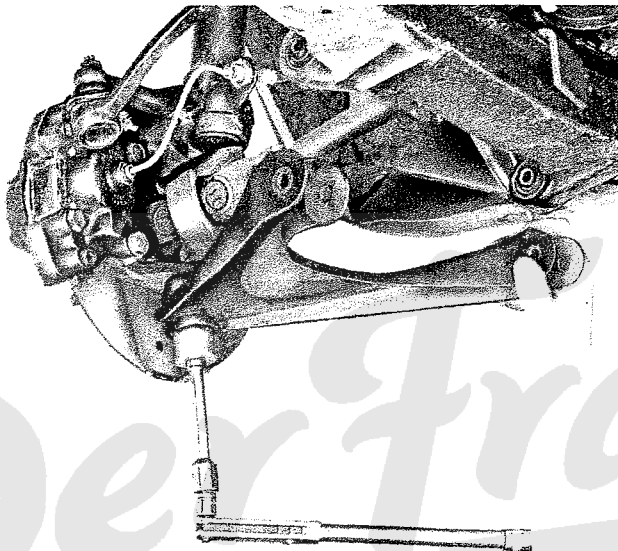
- Die Lagerbolzen der Silentblöcke aus dem Dreiecklenker ausbauen.

VORDERACHSE
EINBAU EINES DREIECK-QUERLENKERS DER 2. MONTAGE

6 06 09⁽¹⁾



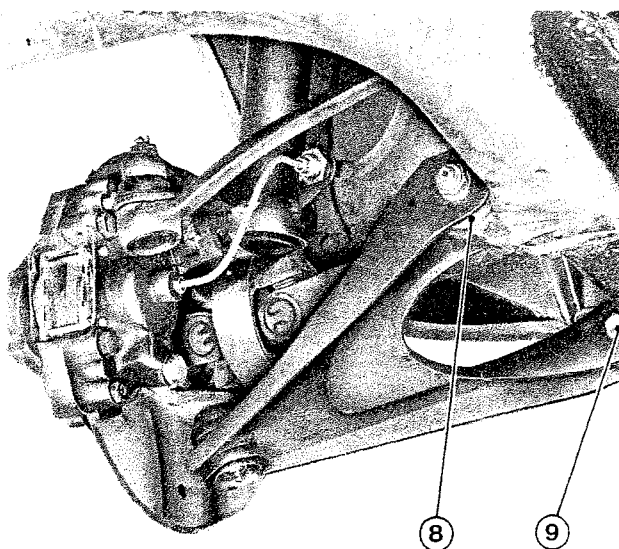
- In folgender Reihenfolge einbauen :
- die dicke, untere Kugelpfannenhälfte 5,
- die Abschlussmutter des Kugelgelenkgehäuses 6 mit dem Schmiernippel 7 anschrauben.



- Die Abschlussmutter 6 mit :
- dem Schlüsselansatz 8.0903 K bei Muttern 1. Modell,
- dem Schlüsselansatz 8.0903 N bei Muttern 2. Modell

mit 0,75 mkg anziehen und dabei den Dreiecklenker senkrecht zur Achse des Kugelgelenkschaftes halten.

- Die Spannbride 8.0407 abnehmen.



- Den Dreieck-Querlenker in Einbaustellung am Motor-Tragrahmen anbringen und neue Beilagscheiben "Vulkollan" 8 zwischen die Silentblöcke und die Gabelgelenke des Dreiecklenkers montieren.
- Die Lagerbolzen 9 der Silentblöcke eintalgen und einführen.
- Neue "Nylstop"-Muttern anschrauben ohne sie fest anzuziehen.
- Die Abschlussmutter 6 sichern (durch Kerbverstemmen am Kugelgelenk-Gehäuse) mit Hilfe des Werkzeugs 8.0606 D.
- Das Rad anbauen.
- Das Fahrzeug abbocken.
- Die Radmuttern mit 6 mkg anziehen.
- Die korrekte Gleichgewichtslage des Fahrzeugs herstellen.
- Die "Nylstop"-Muttern der Silentblöcke am Dreiecklenker mit 3,5 mkg anziehen.
- Das untere Kugelgelenk mit "ESSO MULTI-PURPOSE GREASE H" schmieren.

PEUGEOT

3-68

Annulliert und ersetzt die Seite 06 09 der Baugruppe 6

Werkstattunterlagen 204 - Ref. 812D