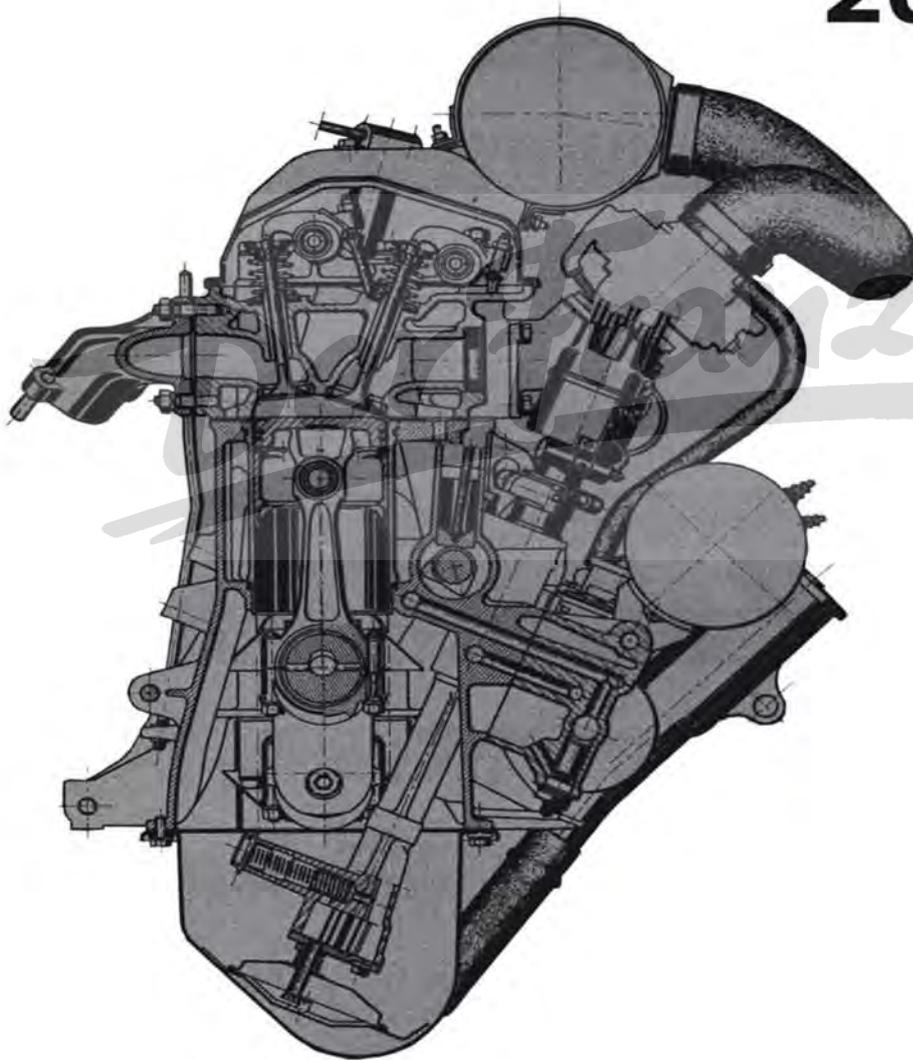


Werkstattunterlagen



Peugeot 204 - 304 Band 2



78140
Ref. 812D

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



Der Franzose

WERKSTATTUNTERLAGEN

204-304

Der Franzose

2

PEUGEOT

Seite

IDENTIFIZIERUNG UND TECHNISCHE DATEN

- Lenkung 204 mit Zahnstange und Lenkverbindungsstange	0101(1)
- Lenkung 204 und 304 mit einfacher Lenkstange	0102
- Identifizierung der beiden Montagen 204 mit Zahnstange und Lenkverbindungsstange	0103

AUS- UND EINBAU

- Lenkung mit Lenkverbindungsstange, 204 mit 3-Punkte-Triebwerkblockbefestigung	0201 (1) und 02(1)
- Ausbau	0203 und 04
- Einbau	
- Lenkung mit Lenkverbindungsstange, 204 mit 4-Punkte-Triebwerkblockbefestigung	0205(1) und 06(1)
- Ausbau	0207(1) und 08(1)
- Einbau	
- Lenkung 204 - 304 mit einfacher Lenkstange	0211 (2)
- Zu verwendendes Werkzeug	0212(2)
- Ausbau	
- Einbau	02 13(1) bis 15(1)

ZERLEGEN UND ZUSAMMENBAU

- Lenkung 204 mit Lenkverbindungsstange	0301(21)
- Zu verwendendes Werkzeug	0302(1)
- Zerlegen	0303(2) bis 10
- Zusammenbau	0305(1)
- Ersatz der Hardy-Scheibe	
- Lenkung 204 - 304 mit einfacher Lenkstange	03 11(1)
- Zu verwendendes Werkzeug	0312(1) und 13(1)
- Zerlegen	0314(1) bis 22(1)
- Zusammenbau	

SPURSTANGENKUGELGELENK 204 und 304

- Zu verwendendes Werkzeug	0601
- Zerlegen	0602
- Zusammenbau	0603

SILENTBLOCS DER SPURSTANGENAUGEN

- Ersatz	0611
----------	------

LENKSAULE MIT KARDANGELENK 204-304

- Ausbau - Einbau	0701 bis 03
- Ersatz der Hardyscheibe	0721 und 22

LENKRAD

- Ausbau - Einbau	0801 und 02
-------------------	-------------

PEUGEOT

Dieses Dokument in folgender Broschüre abheften:

Werkstattunterlagen 204/304



Datum	Lese- trieb Seite Lagerleiter	Meister				Auftrags-Annehmer		Monteure	
Kennnis- nahme									

19.

April 1977

7-LENKUNG

Der Franzose

Lenkung ohne regelmässige Schmierung - 304 alle Typen Linkslenkung

Ab Seriennummer :

304 MOI
 M02 } 3935432'
 M20
 001

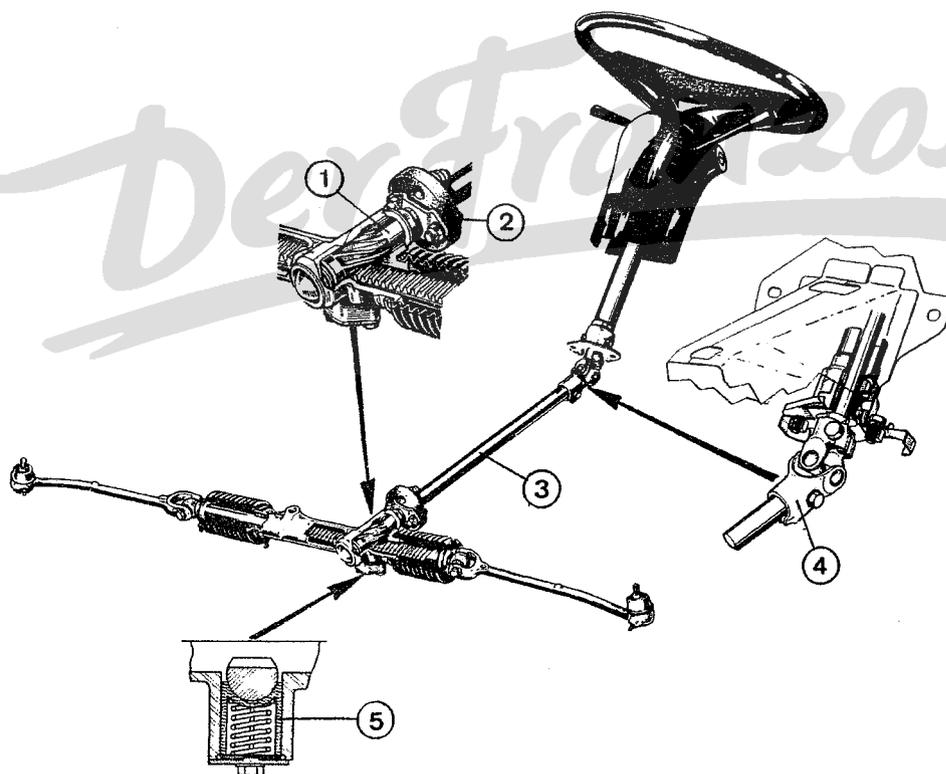
304 011
 020 } 3935432'
 T11
 T20

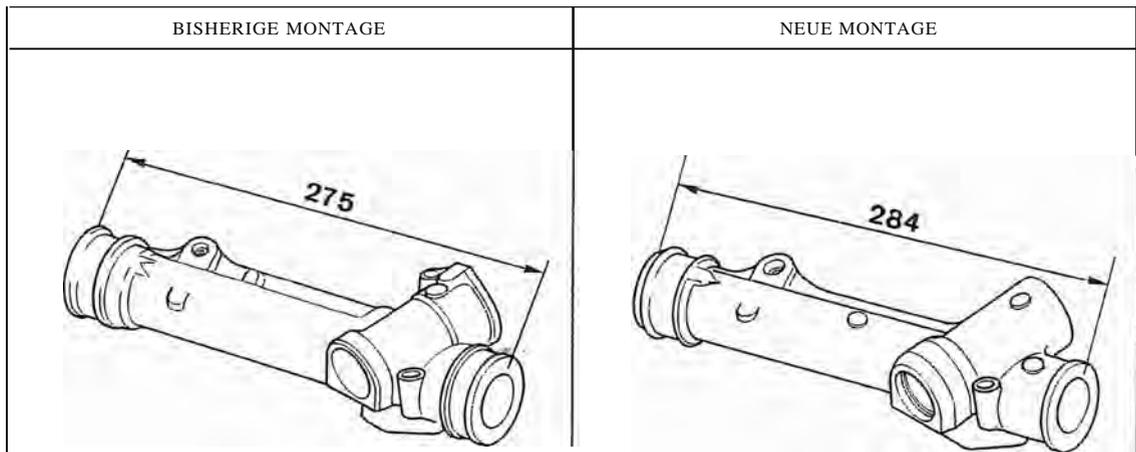
* Einige vor obigen Seriennummern hergestellte Fahrzeuge sind mit der neuen Lenkung ausgerüstet.

Sind die 304 alle Typen, Linkslenkung, mit einem Lenkmechanismus ausgerüstet, der gegenüber dem bisherigen folgende Besonderheiten aufweist :

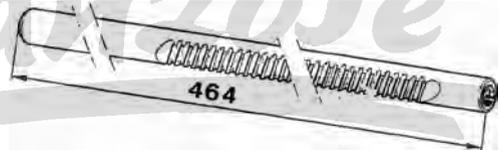
- besondere Verzahnung Ritzel/Zahnstange,
- Flansch für Gelenkscheibe geschweisst,
- Zahnstangellritzel (1) mit Gewindeende,
- Befestigungsschrauben der unteren Lenkspindel in Gelenkscheibe (2) durch Rändelung gehalten,
- Untere Lenkspindel (3) mit geschweisstem Flansch,
- Kardangelenk (4) mit asymmetrischer Gabel, Seite untere Lenkspindel, zwecks Einstellung der Lenksäule,
- Zahnstangendrückstück (5) am Auflagebund befestigt.

Aufgrund oben genannter Änderungen sowie Verwendung eines **Spezialfetts** können die Schmierintervalle wegfallen (kein Schlniernippel mehr).





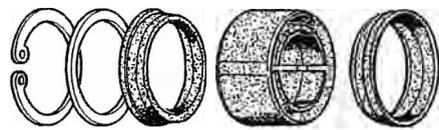
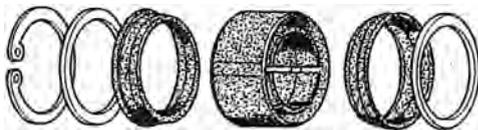
BEZEICHNUNG	TEILE-NR.	BEZEICHNUNG	TEILE-NR.
Lenkgetriebegehäuse	4004.30	Lenkgetriebegehäuse	4004.53



Zähnezahl : 30

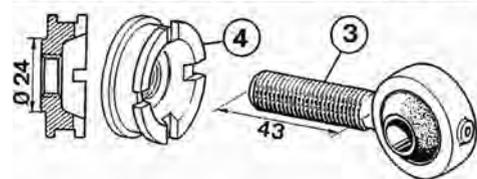
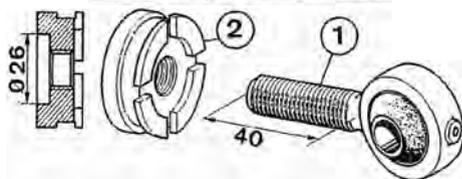
Zähnezahl : 34

BEZEICHNUNG	TEILE-NR.	BEZEICHNUNG	TEILE-NR.
Zahnstange	4055.10	Zahnstange	4054.09



BEZEICHNUNG	TEILE-NR.
Lager kpl.	4006.14

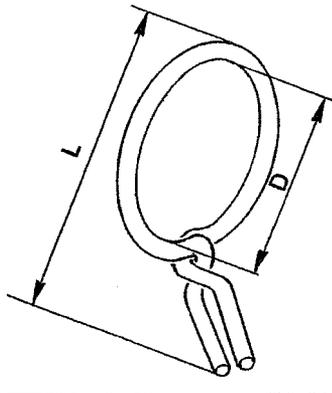
BEZEICHNUNG	TEILE-NR.
Lager kpl.	4006.14



BEZEICHNUNG	Mark.	TEILE-NR.
Zahnstangenauge	1	4057.08
Anschlagmutter	2	4058.13

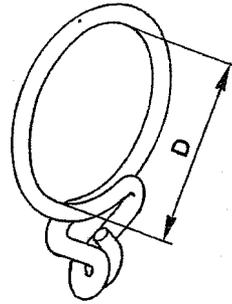
BEZEICHNUNG	Mark.	TEILE-NR.
Zahnstangenauge	3	4057.13
Anschlagmutter	4	4058.17

BISHERIGE MONTAGE



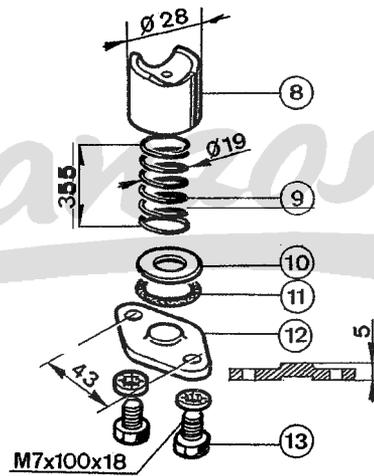
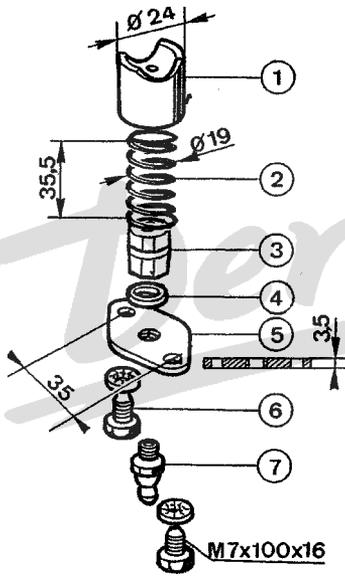
innen $D = 46$
 $L = 73$
 aussen $D = 38$
 $L = 72$

NEUE MONTAGE

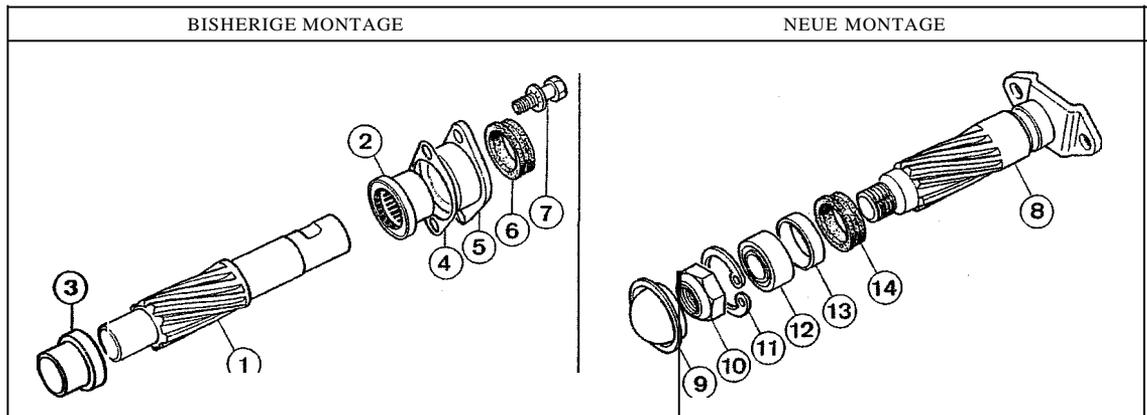


innen $D = 46$
 aussen $D = 39$

BEZEICHNUNG		TEILE-NR.	BEZEICHNUNG		TEILE-NR.
Spannring	innen	6982.29	Spannring	{ innen aussein	6982.52
	aussen	6982.30			6972.51

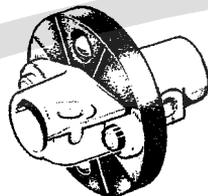


BEZEICHNUNG	Mark.	TEILE-NR.	BEZEICHNUNG	Mark.	TEILE-NR.	
Druckstück	1	4062.06	Druckstück	8	4062.10	
Feder	2	4063.01	Feder	9	4063.01	
Distanzhülse	3	4063.13	Einstellscheiben	10	4063,22	
Einstellscheiben	4			0,1		
	0,1	6948.64		0,15		"
	0,15	6948.67		0,20		"
	0,20	6948.65		0,30		"
	0,50	6948.66		0,40		"
Druckstückflansch	5	4064.08		0,50		"
Schmiernippel	6	2613.03		0,60		"
Schraube	7	6914.37	0,70	"		
			0,80	"		
			O-Ring	11	4026.14	
			Druckstückflansch	12	4064.15	
			Schraube	13	6902.55	

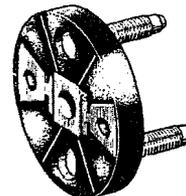
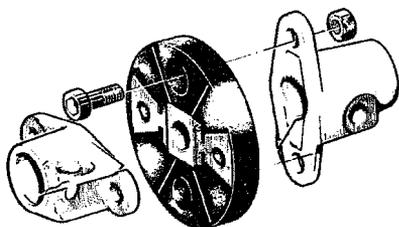


BEZEICHNUNG	Mark.	TEILE-NR.	BEZEICHNUNG	Mark.	TEILE-NR.
Ritzel	1	4048.30	Ritzel	8	4054.09
Obere Anschlagbüchse	2	4051.10	Verschluss	9	4030.18
untere Anschlagbüchse	3		Mutter	10	6939.40
Einstellscheibe	4	4049.13	Sicherungsring	11	6978.02
		0,10			
		0,15			
		0,20			
		0,30			
		0,50			
Abschlussflansch	5	4051.10	Kugellager	12	4051.17
Dichtung	6	4026.11	Ring	13	4051.16
Schraube	7	6914.40	Dichtung	14	4026.15

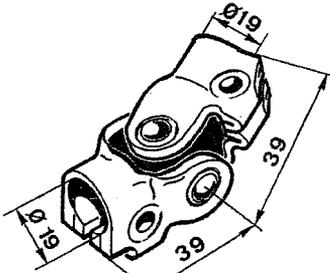
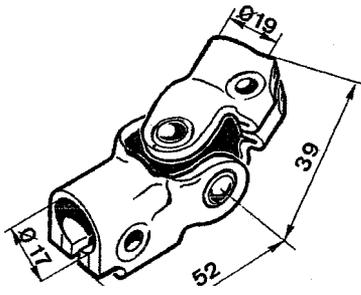
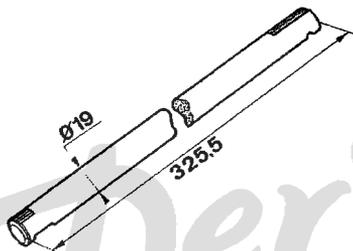
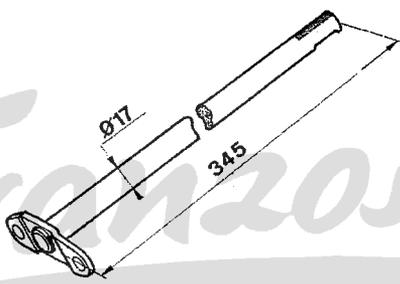
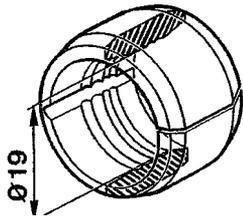
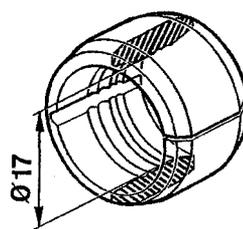
Seriennässige Montage



Austauschmontage



BEZEICHNUNG	Mark.	TEILE-NR.	BEZEICHNUNG	Mark.	TEILE-NR.
oberer Flansch	15	4042.10	Gelenkscheibe	18	4040.23
unterer Flansch	16	4042.09	Schraube M8 x 125 x 25	19	4043.18
Gelenkscheibe	17	4040.14	Mutter	20	

BISHERIGE MONTAGE		NEUE MONTAGE	
			
BEZEICHNUNG	TEILE-NR.	BEZEICHNUNG	TEILE-NR.
Kardangelnk	4104.13	Kardangelnk	4104.14
			
BEZEICHNUNG	TEILE-NR.	BEZEICHNUNG	TEILE-NR.
Untere Lenkspindel (Linkslenkung)	4103.35	Untere Lenkspindel (Linkslenkullg)	4103.42
			
BEZEICHNUNG	TEILE-NR.	BEZEICHNUNG	TEILE-NR.
Lager Dichtung untere Lenkspindel	4150.04	Lager Dichtung untere Lenkspindel	4150.05

Wichtig: Die Lenkmechanismen der neuen Montage werden mit einem Spezialfett geschmiert. Dieses vom Ersatzteillager unter der Nr. 9731.03 gelieferte Fett ist nicht mit dem bisher verwendeten "ESSO MULTIPURPOSE" vermischbar. Folglich ist bei den Lenkmechanismen ohne regelmässige Schmierung nur das neue Fett zu verwenden.

Austauschbarkeit

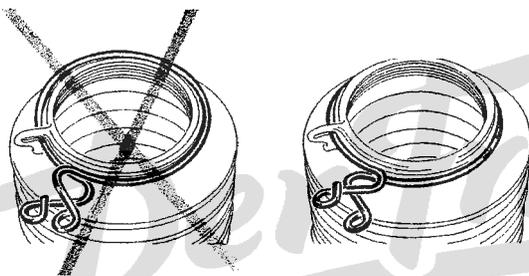
Lenkmechanismus - Der neue Lenkmechanismus kann anstelle des bisherigen Modells montiert werden, sofern folgende Teile zum Einbau gelangen: die neue Gelenkscheibe, das neue Lager der unteren Lenkspindel, die neue Lenkspindel sowie das neue Kardangelenk.

Zahnstangenaugen . Die neuen Zahnstangenaugen sind mit denen der bisherigen Montage austauschbar. Folglich liefert das Ersatzteillager nach Erschöpfung des Lagerbestands an bisherigen Modellen nur noch die neuen Zahnstangenaugen.

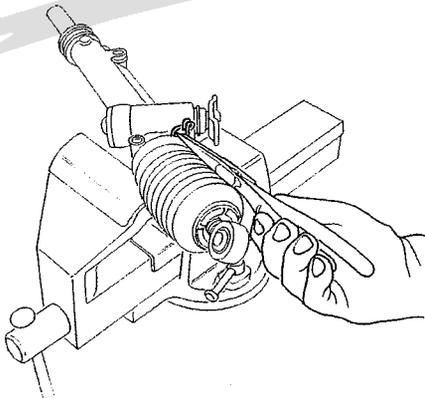
Manschettenspannringe . Die neuen Spannringe sind mit denen der bisherigen Montage austauschbar. Die neuen Spannringe müssen jedoch die neuen Lenkungen ausrüsten.

VORSICHTSMASSNAHMEN BEI MONTAGE DER NEUEN SPANNRINGE

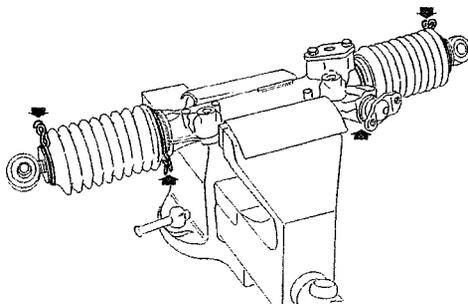
Anmerkung: Bei Verstoß gegen nachstehende Vorsichtsmassnahmen können die Manschetten zerstört werden.



I - Anbringen des Spannrings.



II - Den Spannring verriegeln, dabei die Lage der Schleifen auf dem Gehäuse beachten, siehe Abbildung III.



III - Die Lage der Schleifen zum Schliessen der Spannringe gemäss nebenstehender Abbildung prüfen.

	Leiter	Beauftragter	Meister	Auftrags-Annehmer	Monteure
Datum					
Kennzeichnung					



7· LENKUNG

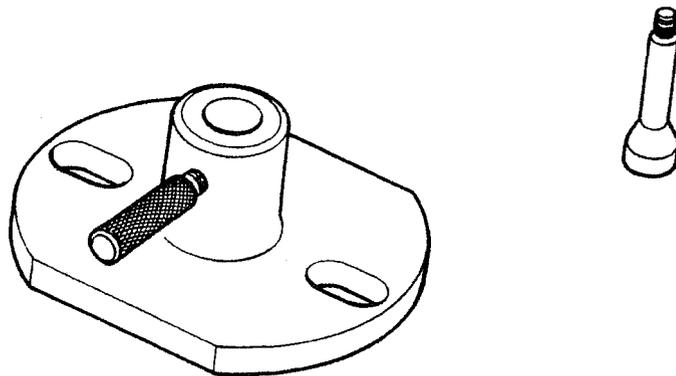
Einführung von Spezialwerkzeugen

TEILE-NR. : 9763.14

Werkstattreferenz : 8.0703 J - Messuhrhalter und -ansatz*

Grund : Der Deckel des Zahnstangendruckstücks der Lenkungen 104 - 304 - 504-604 kann seit Wegfall des Schmiernippels nicht mehr zur Einstellung des Druckstücks benutzt werden.

Verwendung : Der Halter wird anstelle des Deckels und die Verlängerung am Ende der Messuhrstange angebracht.



*Die Sendung für die Grundausrüstung umfasst 4 dieser Werkzeugsätze zur Ergänzung der Werkzeugkästen 8.0703 V, aus dem U wird, Teile-Nr. 9763.16, 8.0704 Y, aus dem X wird, Teile-Nr. 9763.17, 8.0705, aus dem Z wird, Teile-Nr. 9763.18, und 8.0706 Z, aus dem Y wird, Teile-Nr. 9763.19.

Datum	Betriebsleistung	Tage	Leistung	Auftrags-Annehmer		Monteure	
				Meister			
Kennzeich- nahme							

7 -LENKUNG

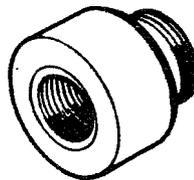
Einführung von Spezialwerkzeugen

TEILE-NR 9763.15

VVerstattreferenz 8.0704 K2 - Zwischenstück*

Grund Die derzeitigen Zahnstangen der Lenkungen 104 und 304 besitzen eine Gewindebohrung von M14 x 100 anstatt bisher M12 x 100.

Verwendung Das Zwischenstück 8.0704 K2 wird zwischen Zahnstange und Aus-/Einbauwerkzeug für das Lager gesteckt.

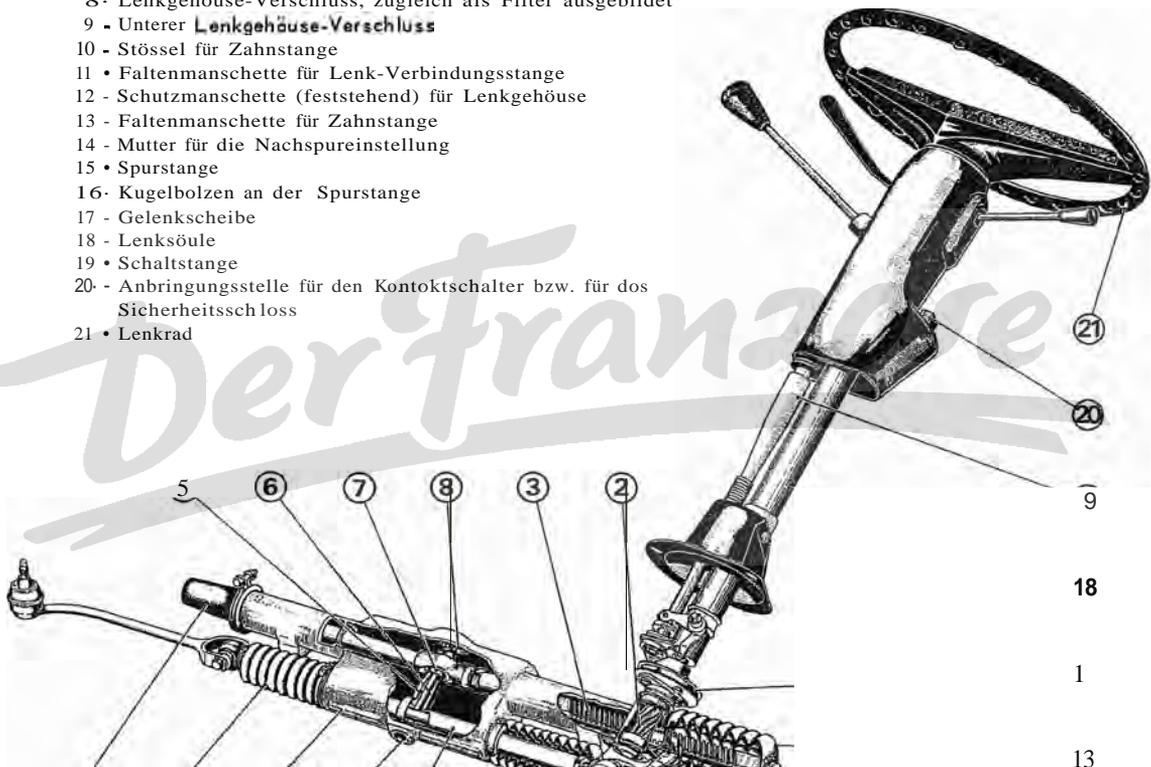


*Die Sendung für die Grundausrüstung umfasst 2 Werkzeuge zur Ergänzung der Werkzeugkästen 8.0704 Y, aus dem X wird, Teile.Nr. 9763.17, 8.0705, aus dem Z wird, Teile-Nr. 9763.18.

**LENKUNG 204 MIT LENKVERBINDUNGSSTANGE
IDENTIFIZIERUNG**

7 | 01 01⁽¹⁾

- 1 • Lenkgetriebegehäuse
- 2 - Antriebsritzel (8 Zöhne)
- 3 - Zahnstange (30 Zöhne)
- 4 - Lenk-Verbindungsstange
- 5 - Lenk-Verbindungsfinger
- 6 • Schraubenbolzen des Lenkfingers
- 7 - Gummigelenk der Zahnstange
- 8 - Lenkgehäuse-Verschluss, zugleich als Filter ausgebildet
- 9 - Unterer **Lenkgehäuse-Verschluss**
- 10 - Stößel für Zahnstange
- 11 • Faltenmanschette für Lenk-Verbindungsstange
- 12 - Schutzmanschette (feststehend) für Lenkgehäuse
- 13 - Faltenmanschette für Zahnstange
- 14 - Mutter für die Nachspureinstellung
- 15 • Spurstange
- 16 • Kugelbolzen an der Spurstange
- 17 - Gelenkscheibe
- 18 - Lenksöule
- 19 • Schaltstange
- 20 - Anbringungsstelle für den Kontaktschalter bzw. für dos Sicherheitssch loss
- 21 • Lenkrad



2

21

20

9

18

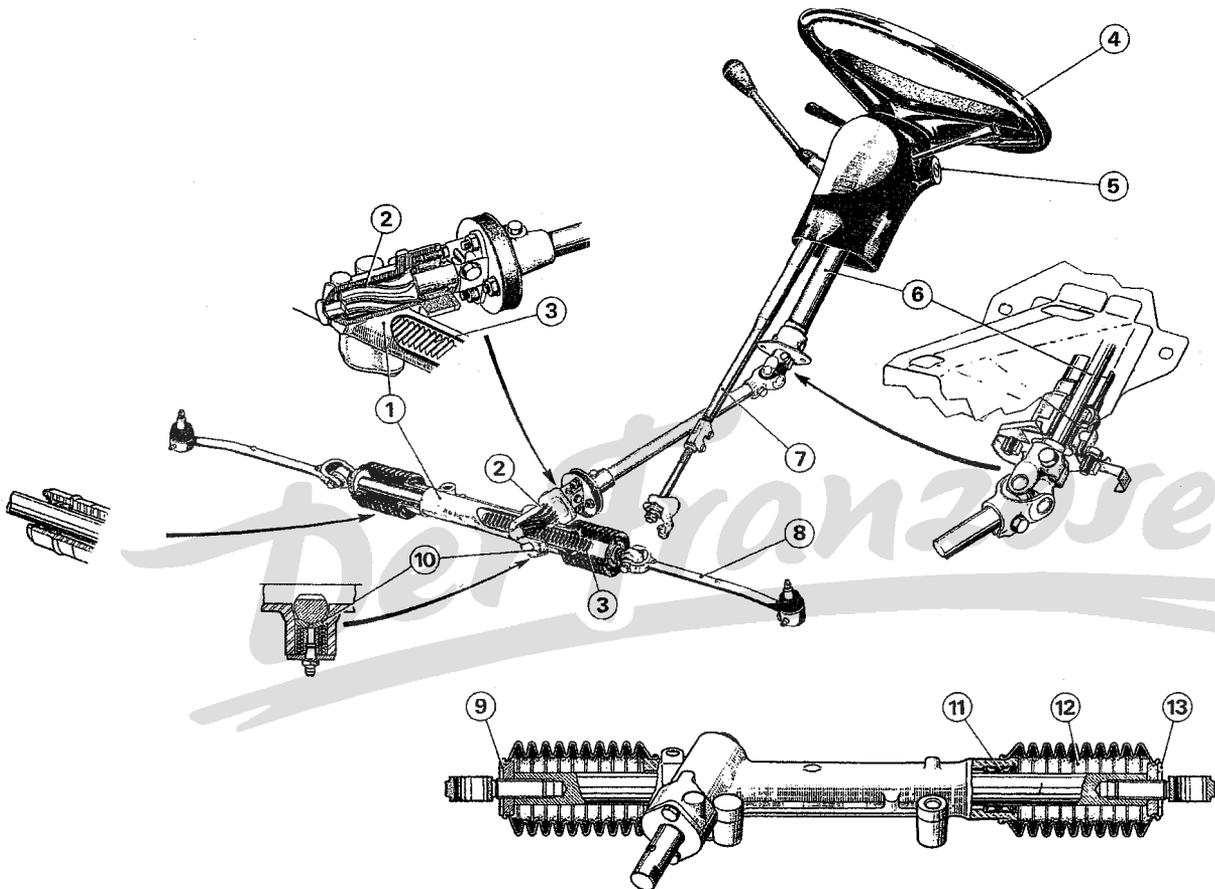
1

13

16

PEUGEOT

LENKUNG 204 UND 304 MIT EINFACHER LENKSTANGE
IDENTIFIZIERUNG

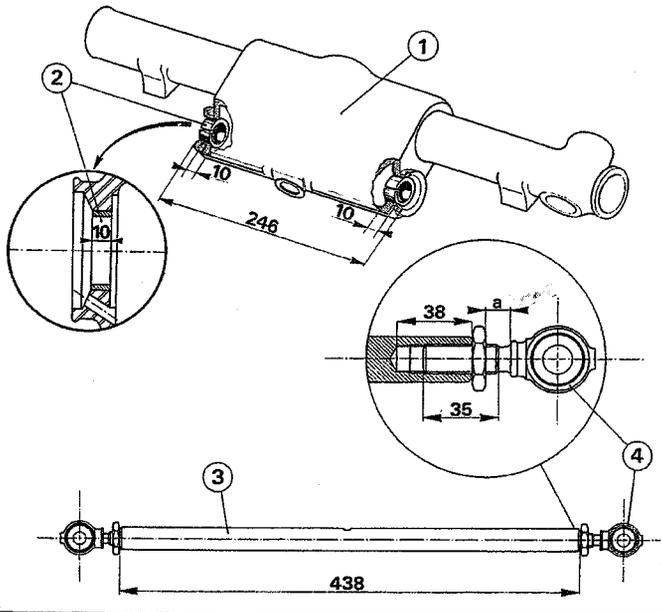


- 1 - Lenktriebegehäuse
- 2 - Antriebsritzel (8 Zähne)
- 3 - Zahnstange (30 Zähne)
- 4 - Lenkrad
- 5 - Lenk-Zünd-Anlassschloss
- 6 - Kardan-Lenkspindel
- 7 - Schaltstange

- 8 - Spurstange
- 9 - Kontermutter zur Einstellung des linken Zahnstangenauges
- 10 - Zahnstangenstößel
- 11 - Elastisches Führungslager der Zahnstange
- 12 - Gummimanschette
- 13 - Kontermutter zur Einstellung des rechten Zahnstangenauges

LENKUNG 204 MIT LENKVERBINDUNGSSTANGE
IDENTIFIZIERUNG

7 | 01 03



1. Montage

Lenktriebegehäuse mit Verbindungsstangen-Lagerringen von 10 mm Breite.

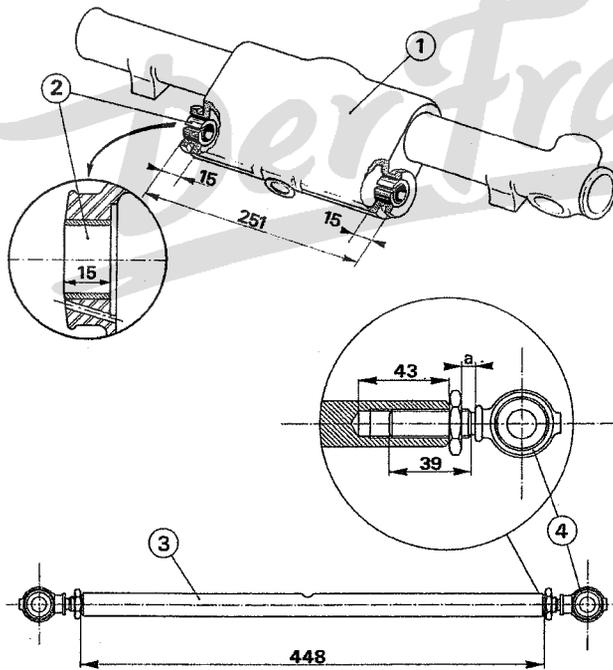
Überstandsmass der Zahnstangenäugen :

$$a = 12 \text{ mm}$$

Bezeichnung	Teile-Nr.
1 • Verbindungsstangengehäuse, 246 mm Länge	Linkslenkung 4004.20 Rechtslenkung 4004.21 4007.03
2 - Lagerring, 10 mm Breite	4056.09
3 • Lenkverbindungsstange, 438 mm Länge mit Gewindefackloch von: Gewindefackloch 1,50 Gewindefackloch 1,00	4056.10*
4 • Zahnstangenauge mit 35 mm langem Gewinde: Gewindefackloch 1,50 Gewindefackloch 1,00	4057.02 4057.03*

*Eingebaut :

- Ab Seriennummer 6.015 750 in Limousine
- Ab Serienbeginn in Coupe, Cabriolet, Break und Lieferwagen



2. Montage

Ab Seriennummer :

204 Luxe - 6 070 129	204 C - 6 415 307
204 GL • 8659019	204 Co - 6 477 270
204 B .6 751 878	204 U4 - 6 502 037
204 BD -6 634 531	

Lenktriebegehäuse mit Lagerringen für die Verbindungsstange von 15 mm Breite.

Überstandsmass der Zahnstangenäuger :

$$a = 7 \text{ mm}$$

Bezeichnung	Teile-Nr.
1 • Verbindungsstangengehäuse, 251 mm Länge	Linkslenkung 4004.28 Rechtslenkung 4004.29 4007.06
2. Lagerring, 15 mm Breite	4056.14
3 • Lenkverbindungsstange, 448 mm Länge	4057.06
4. Zahnstangenauge mit Gewinde von 39 mm Länge	

AUSTAUSCHBARKEIT :

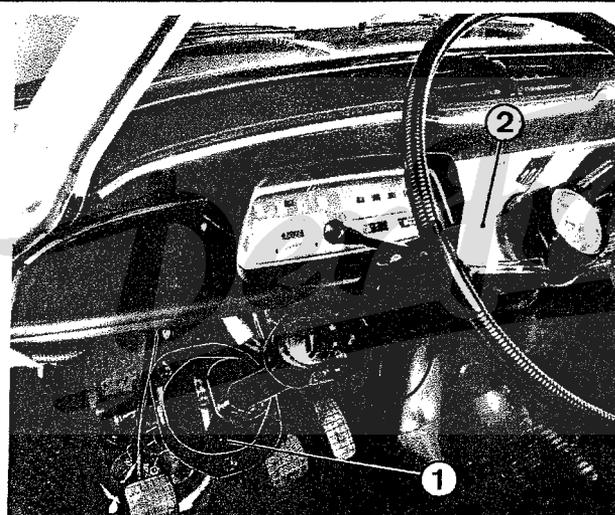
- Die Lagerringe der Verbindungsstange beider Montagen sind nicht untereinander austauschbar.
- Die Zahnstangenäugen, Teile.Nr. 4057.06, können gegen die Äugen der Teile.Nr. 4057.03 ausgetauscht werden, jedoch darf das letztere nicht auf eine Verbindungsstange von 448 mm Länge montiert werden.
- Das Lenktriebegehäuse der 1. Montage kann mit einer Verbindungsstange von 448 mm Länge ausgerüstet werden, unter der Bedingung, dass die Äugen auf einen Abstand von 7 mm anstatt 12 mm eingestellt werden, jedoch darf auf keinen Fall umgekehrt vorgegangen werden, da diese Montage die Zerstörung der Lagerringe hervorrufen kann.

PZUGZOT

FAHRZEUGE 204 MIT 3 GUMMILAGERN

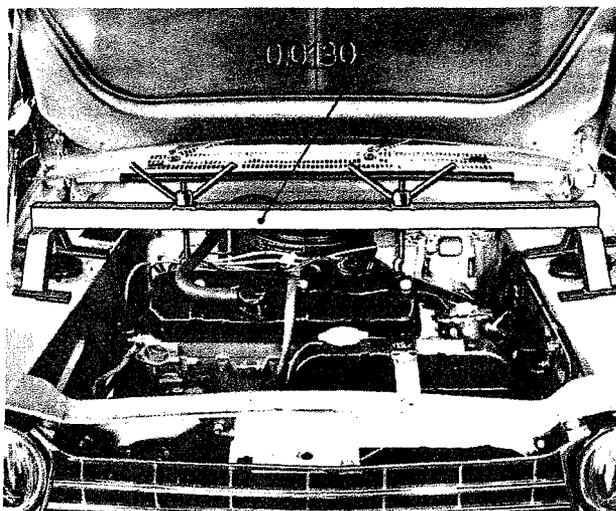
I - VORARBEITEN

- Das Fahrzeug über eine Grube oder auf eine Hebebühne bringen.
- Die Kotflügelschoner anbringen.
- Die Batterie abklemmen.
- Das Fahrzeug am unteren Querträger des vorderen Maskenblechs aufbocken, um die Räder 1 bis 2 cm vom Boden ab zu bringen
- Das vordere Rad an der Stellerradseite ausbauen.



11 - IM FAHRZEUGINNERN

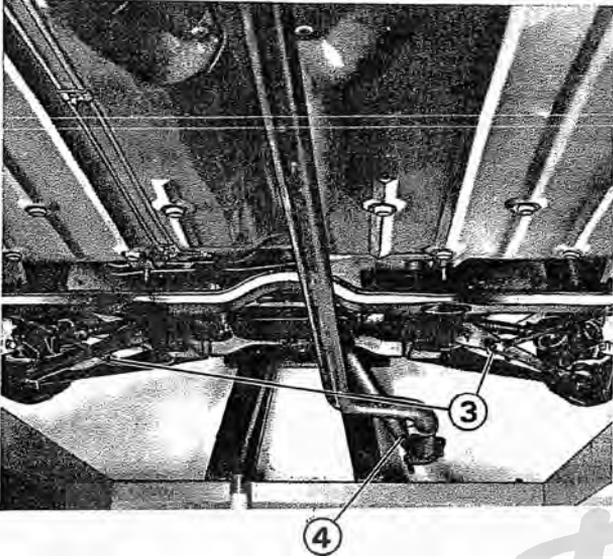
- Die Schrauben der Schutzkappe der Lenksäule 1 abschrauben und diese über die Pedale schieben.
- Die Sechskantschraube der Gelenkscheibe abschrauben.
- Mit Vorsicht am Lenkrad ziehen und einen Holzkeil 2 von 40 mm zwischen das Lenkrad und die Lenksäulenverkleidung klemmen.



111 • UNTER DER MOTORHAUBE

- Die Abstütztraverse für den Motor 0.0130 anbringen.
- Um die Motor-Gummilager zu entlasten, die Gewindespindeln der Abstütztraverse leicht zudrehen.
- Die 2 Motorbefestigungsmuttern auf dem Lenkgetriebegehäuse abschrauben.
- Das Auspuffrohr vom Auspuffkrümmer lösen.

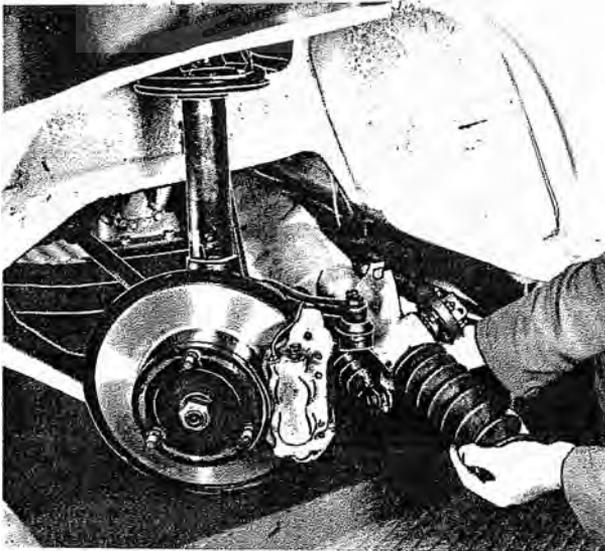
LENKUNG 204 MIT LENKVERBINDUNGSSTANGE AUSBAU



IV- UNTER DEM FAHRZEUG

- Die Bolzen der Spurstangen an der Lenkverbindungsstange 3 entsichern und abschrauben.
- Die Schraube der AuspuHrohrschelle auf dem Wechseltriebegehäuse 4 ausbauen.
- Die Befestigungsschrauben des Lenkgetriebegehäuses am Tragrahmen des Triebwerkblocks ausbauen.
- Die Haltetasche für Benzin- und Bremsleitungen auf dem Triebwerkblock-Tragrahmen abmontieren.
- Die 7 vorderen Befestigungsbolzen um einige Umdrehungen lockern.
- Die hinteren 4 Befestigungsmuttern des Tragrahmens abnehmen.

Der Franzose



- Den Motor um 2 bis 3 cm senken, indem die Muttern an den Gewindespindeln der Abstütztraverse 0.0130 losgeschraubt werden, um den Ausbau der Lenkung zu erleichtern.
- Die Lenkung an der Lenkradseite herausziehen.

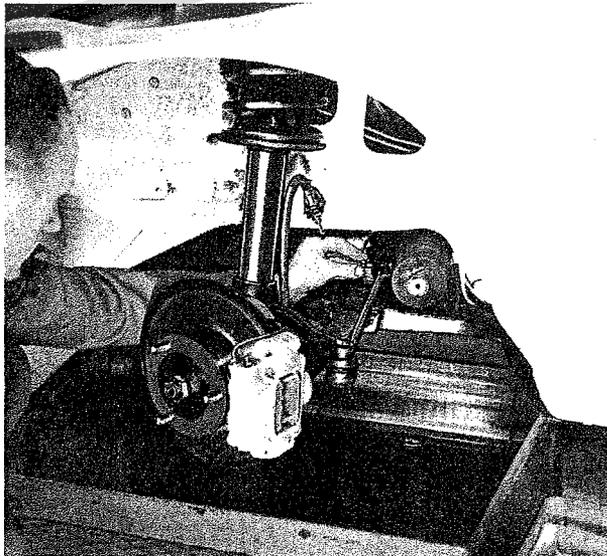
LENKUNG 204 MIT LENKVERBINDUNGSSTANGE
EINBAU

7 | 02 03

FAHRZEUG 204 MIT 3-PUNKTE-TRIEBWERKBLOCKBEFESTIGUNG



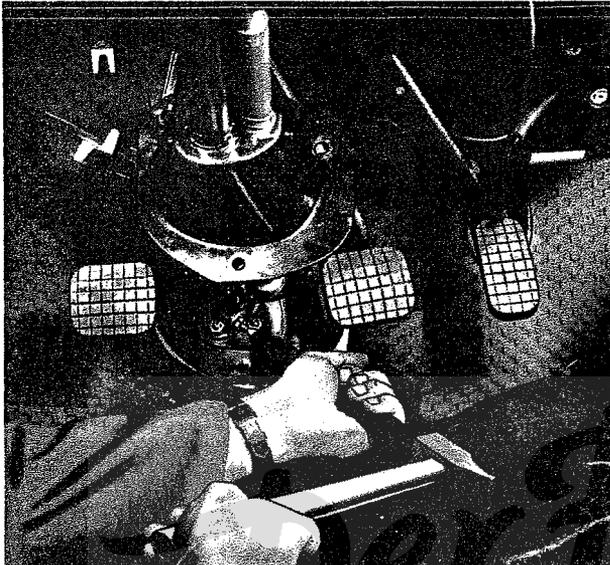
- Die Lenkung von der Lenkradseite her einführen
- Den Triebwerkblock um 2 bis 3 cm anheben
- Den Tragrahmen hinten befestigen, wobei auf den Eingriff der auf der Haltetasche für die Benzin- und Bremsleitung aufgeschweissten Schraube in die im Tragrahmen vorgesehene Bohrung zu achten ist.
- Die 11 Befestigungsbolzen des Tragrahmens mit 3,5 mkg anziehen, die Schraubenköpfe gegebenenfalls vom Wageninnern aus festhalten.
- Die Haltetasche der Brems- und Benzinleitung befestigen.
- Die Lenkung an ihren Auflagestellen auf dem Triebwerkblock-Tragrahmen durch 4 mit neuen Blechsicherungen versehenen Schrauben befestigen.



- Den Triebwerkblock ablassen und auf dem Lenkgetriebegehäuse befestigen. Eine flache Unterscheibe zwischen jedes Gummilager des Motors und den Tragensatz des Lenkgetriebegehäuses legen.
- **Neue** Fächerscheiben "**Blocfor**" verwenden, die Muttern mit 3,5 mkg anziehen.
- Die Abstützvorrichtung abbauen.
- Die Auspuffleitung und den Krümmer mit einer neuen Dichtung montieren.
- Die Schraube der Auspuffrohrschelle am Wechselgetriebegehäuse anziehen.
- Die Spurstangen einhängen. Die mit einer neuen Sicherung versehenen Bolzen einschrauben ohne anzuziehen.

PEUGEOT

LENKUNG 204 MIT LENKVERBINDUNGSSTANGE EINBAU

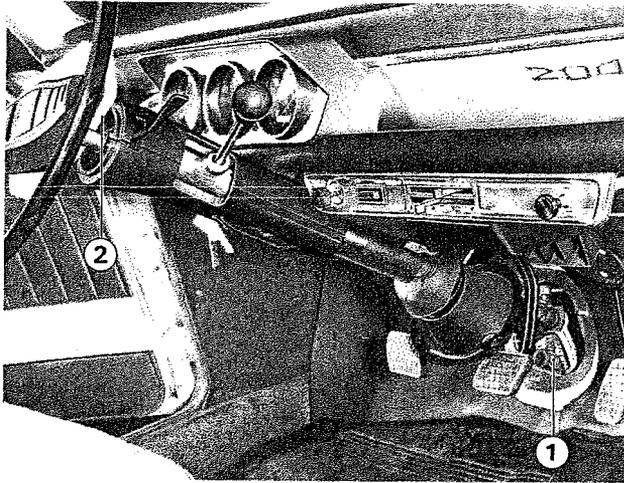


- Die Lenksäule in die Gelenkscheibe einführen.
- Einen neuen Bolzen, Teile-Nr. 4043.03, einbauen.
- Mit 1 mkg anziehen und durch Körnerschlag auf das Gewinde sichern.
- Die Schutzkappe der Lenksäule wieder anbringen und die 3 Schrauben anziehen.
- Das Rad montieren und das Fahrzeug abbocken.
- Die Radmuttern mit 6 mkg anziehen.
- Die Batterie anschliessen.
- Die Zeituhr stellen.
- Das Fahrzeug manövrieren, damit es seine normale Gleichgewichtslage zurückgewinnt.
- *- Kontrolle der Vorderachseinstellung (Nachspur $2 \text{ mm} \pm 1$).
- Die Bolzen der Spurstangen mit 3,5mkg anziehen
- Die Schraubensicherungen umschlagen.
- Die Gummimanschetten der Lenkverbindungsstange auf die Verbindungsstangenaugen bringen und die Befestigungsschellen anziehen.

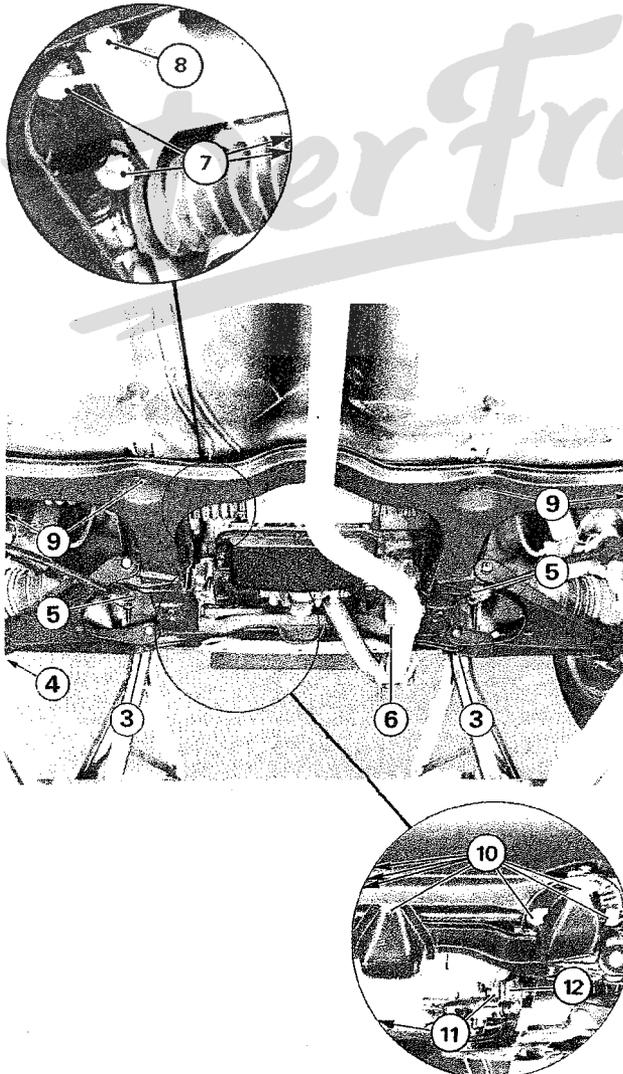
*ANMERKUNG:

- Eine halbe Umdrehung des Verbindungsstangenauges verändert die Radeinstellung um :
1,70 mm, bei einem Gewindeschnitt von 1,50
1,15 mm, bei einem Gewindeschnitt von 1,00
- Bedingt die Radeinstellung die Verstellung eines Verbindungsstangenauges um mehr als eine halbe Umdrehung, so sind beide Verbindungsstangenaugen (links und rechts) erneut einzustellen, um den Radeinschlagswinkel nicht zu verändern.
- Zur korrekten Ausrichtung der Augen eine Stange von 10 mm \varnothing in den Silentblock einführen, mit dem Tragrahmen parallel stellen und die Kontermutter mit 2,5 mkg anziehen.

204 MIT 4-PUNKTE-TRIEBWERKBLOCKBEFESTIGUNG



- Die Batterie abklemmen
- Das Auspuffrohr vom Auspuffkrümmer lösen
- Die Sechskantschraube der Hardy-Scheibe (1) ausbauen
- Einen Holzkeil (2) zwischenlegen



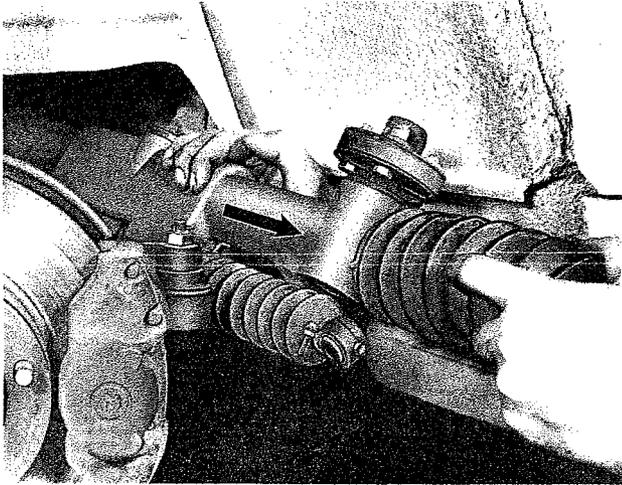
- Unter dem vorderen Querträger (3) aufbocken
- Das vordere Rad auf der Fahrerseite (4) ausbauen
- Die Spurstangen lösen (5)
- Ausbauen
 - die Befestigungsschraube (6) der Auspuffschelle
 - die 4 Befestigungsschrauben des Lenkgetriebegehäuses (7)
 - die Befestigungsschraube (8) des Ringstutzens mit 4 Anschlüssen
 - die 4 hinteren Befestigungsmuttern (9) des Tragrahmens
- Um einige Umdrehungen lösen:
 - die 7 vorderen Befestigungsbolzen (10) des Tragrahmens
 - die 2 Befestigungsmuttern (11) des Triebwerkblocks an den unteren Gummilagern

Der Tragrahmen soll auf den unteren Gummilagern (12) aufliegen

0206⁽¹⁾

7

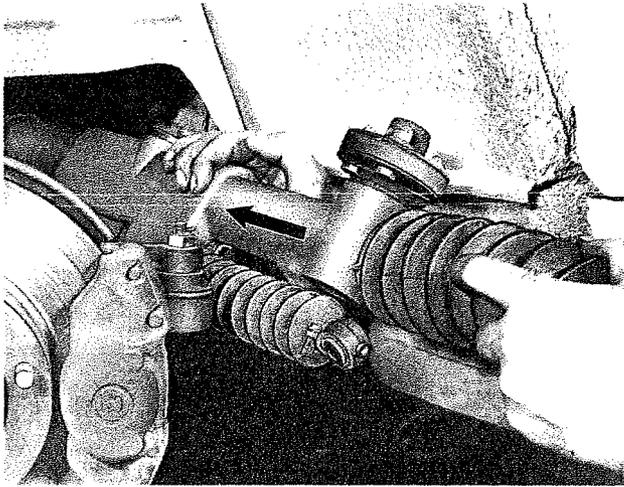
LENKUNG 204 MIT LENKVERBINDUNGSSTANGE
AUSBAU



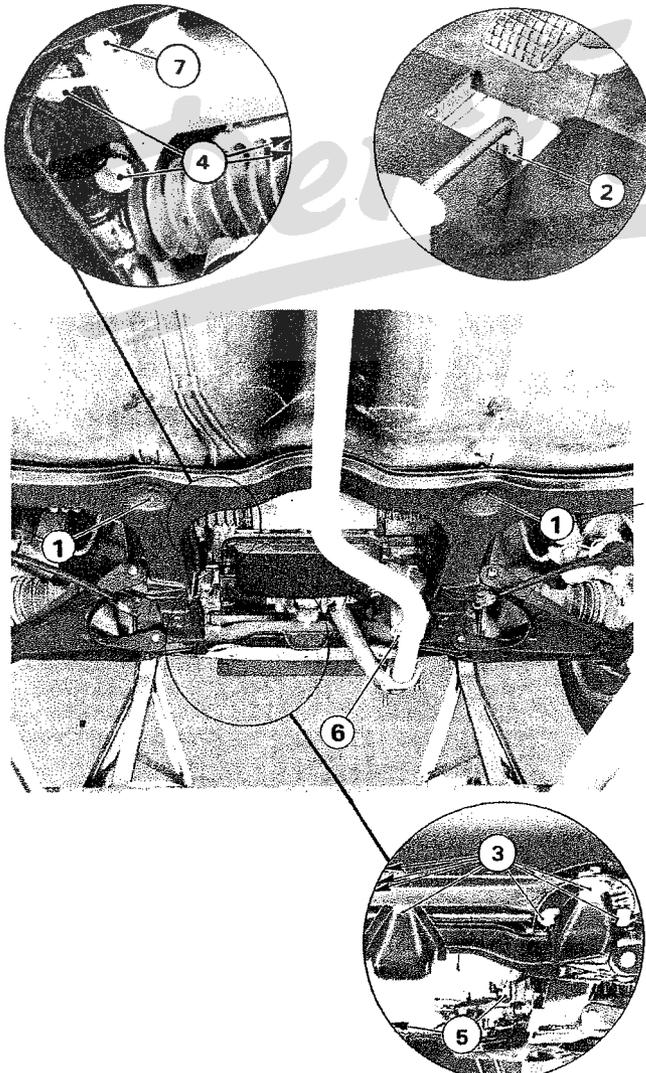
- Die Lenkung herausziehen

Der Franzose

FAHRZEUG 204 MIT VIER GUMMILAGERN

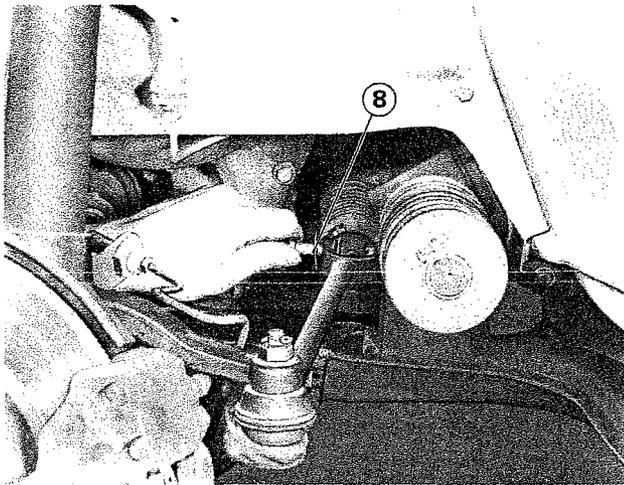


- Die Lenkung auf den Tragrahmen bringen

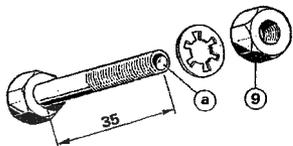


- Mit 3,5 mkg anziehen:

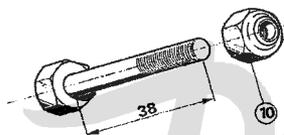
- die 4 hinteren Bolzen (1) des Tragrahmens (Bolzenkopf im Fahrzeuginnen (2))
 - die 7 vorderen Bolzen (3) des Tragrahmens
 - die 4 mit aussenverzahnten **Beilagscheiben (OE) versehenen Schrauben (4)** des Lenkgetriebegehäuses
 - die 2 Muttern (5) der unteren Gummilager
- Die Auspuffleitungen mit einer **neuen Dichtung** versehen, am Auspuffkrümmer anbringen.
- Befestigungsschrauben anbringen
 - Auspuffschelle (6)
 - Ringstutzen mit 4 Anschlüssen (7)



- Die Spurstangen einbauen ohne fest anzuziehen; neue Blechsicherungen (8) verwenden



1. Montage

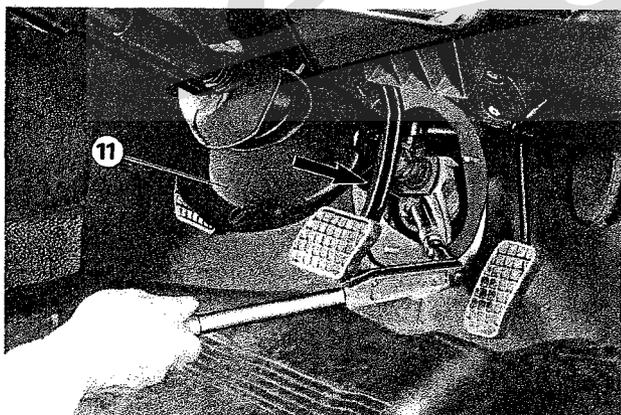


2. Montage

- Einen neuen Bolzen für die Hardyscheibe einbauen

ACHTUNG**2 BOLZEN-MODELLE**

- Für jeden Bolzen die entsprechende Mutter verwenden
- normale Mutter (9) mit 1 mkg anziehen und durch Schläge auf den Bund (a) sichern
- Nylostopmutter (10) ohne Beilagscheibe mit 1,5 mkg anziehen
- Das Rad einbauen (Anzugsdrehmoment der Radmuttern 6 mkg)
- Das Fahrzeug manövrieren, damit es seine normale Lage zurückerhält
- * Kontrolle der Vorderachseinstellung (Nachspur 2 mm ± 1)
- Die Bolzen der Spurstangen mit 3,5 mkg anziehen und die Blechsicherungen umschlagen
- Die Gummimanschetten der Spurstangen und die Glocke (11) anbringen



* ANMERKUNG - Eine halbe Umdrehung des Verbindungsstangenauges verändert die Radeinstellung um 1,15 mm.

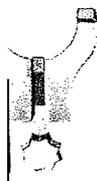
- Bedingt die Radeinstellung die Verstellung eines Verbindungsstangenauges um mehr als eine halbe Umdrehung, so sind beide Verbindungsstangenauge (links und rechts) erneut einzustellen, um den Radeinschlagwinkel nicht zu verändern.

- Zur korrekten Ausrichtung der Augen eine Stange von 10 mm Ø in den Silentblock einführen, mit dem Tragrahmen parallel stellen und die Kontermutter mit 2,5 mkg anziehen.

H4



J



L



ZU VERWENDENDEN WERKZEUG

- Werkzeug des Werkzeugkastens für Lenkung 8.0704 Z

H4 - Einstellstab

J - Drehmomentschlüssel und Ansatz für Kontermutter des Zahnstangenages

L - Werkzeug für die Spannringe der Gummimanschetten der Zahnstange

Der Franzose

S 203



J 111



J 240



S 215



Brrtool



J 120



EMPFOHLENES WERKZEUG

- Drehmomentschlüssel Facom S203

- Drehmomentschlüssel Britool

- Verlängerung Facem J215

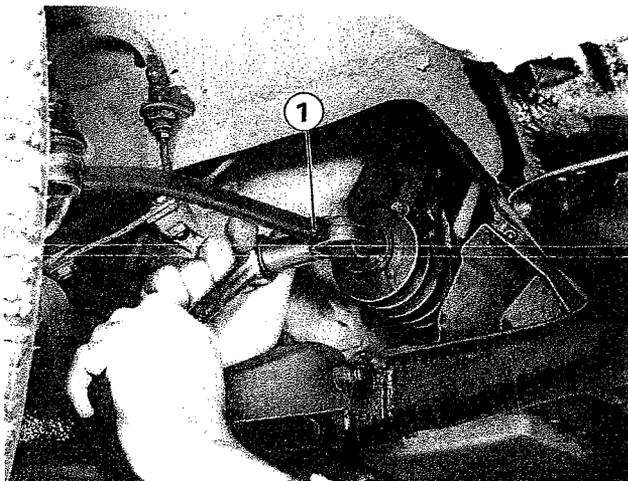
- Kardan-Gelenk Facom J240

- Lange Stecknuss 11 Facom J11 L

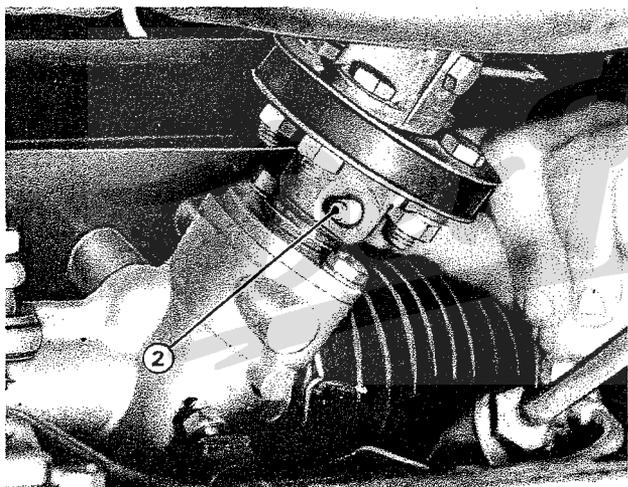
- Knarre Facem J120

PEUGEOT

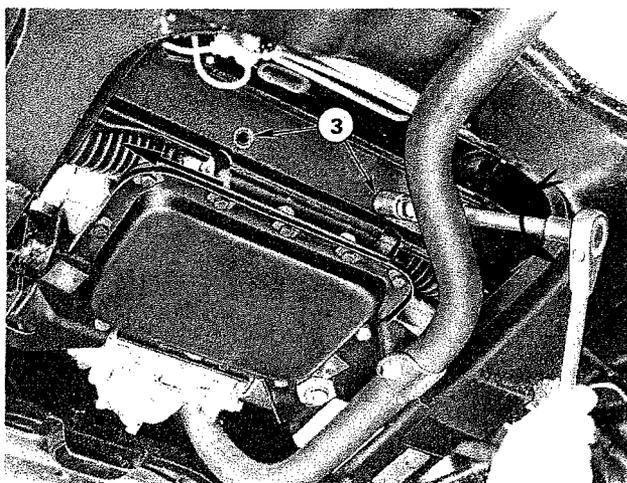
LENKUNG MIT EINFACHER LENKSTANGE 204-304 AUSBAU



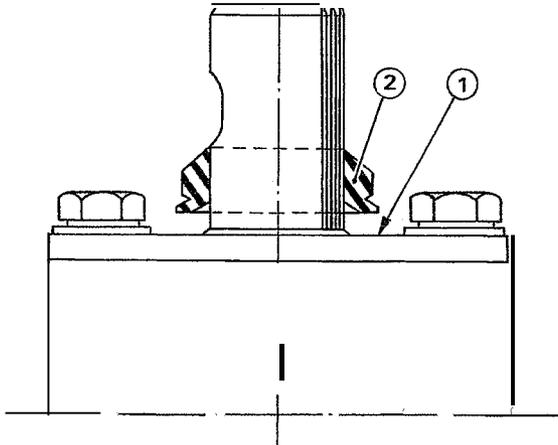
- Die Lenkverbindungsstange (1) abnehmen



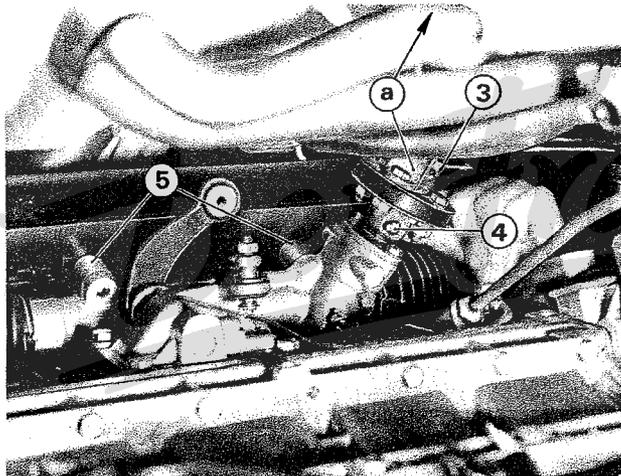
- Den Bolzen (2) des unteren Flansches der Hardyscheibe ausbauen



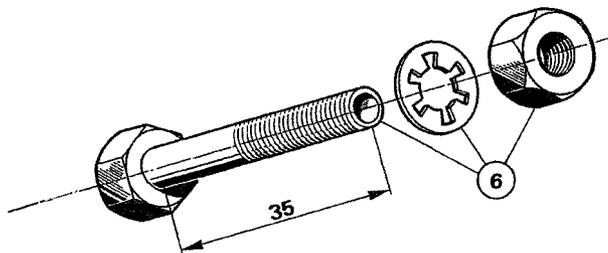
- Die 2 Befestigungsschrauben des Lenktriebegehäuses am Triebwerkblocktragrahmen (3) ausbauen.
- Die Lenkung von der Hardyscheibe lösen und an der Fahrerseite herausziehen
- Die im Fahrzeug verbleibende Hardyscheibe überprüfen und eventuell erneuern.



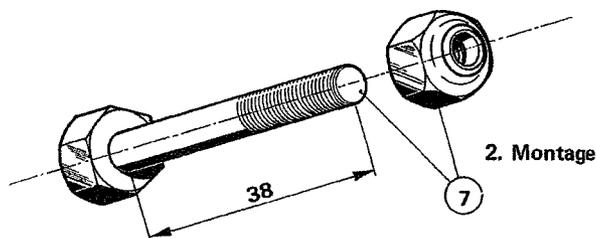
- Die Auflagefläche (1) der Dichtung (2) am Schaft des Antriebsritzels einfitzen.
- Die Dichtung (2) wie nebenstehend abgebildet anbringen (nicht fest andrücken)



- Falls nötig, die Hardyscheibe einsetzen (mit dem langen Flasch (a) zur Lenksäule); einen neuen Befestigungsbolzen (3) einsetzen ohne anzuziehen.
- Die Lenkung auf der Fahrerseite einsetzen und mit der Hardyscheibe verbinden
- Einen neuen Bolzen (4) einsetzen ohne anzuziehen
- Die Lenkung am Tragrahmen (5) befestigen ohne anzuziehen (neue aussen gezahnte Beilagscheiben verwenden)



1. Montage

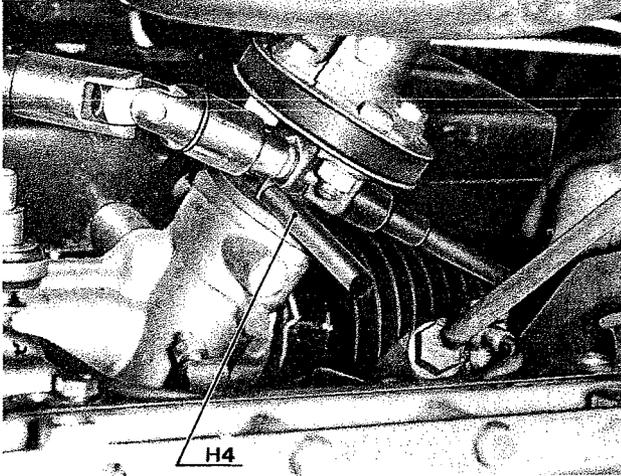


2. Montage

ACHTUNG

2 BOLZENMODELLE FÜR DIE HARDYSCHIEBE

- Für jeden Bolzen die entsprechende Mutter verwenden
- (6) - Bolzen mit normaler Mutter und innen-gezahnter Beilagscheibe
- (7) - Bolzen mit Nylstopmutter ohne Beilagscheibe



- Den Stab (H4) einführen und in dieser Stellung den unteren Flansch der Hardyscheibe anziehen

Bolzen mit normaler Mutter:

- mit 1 mkg anziehen und das Gewinde verstemmen

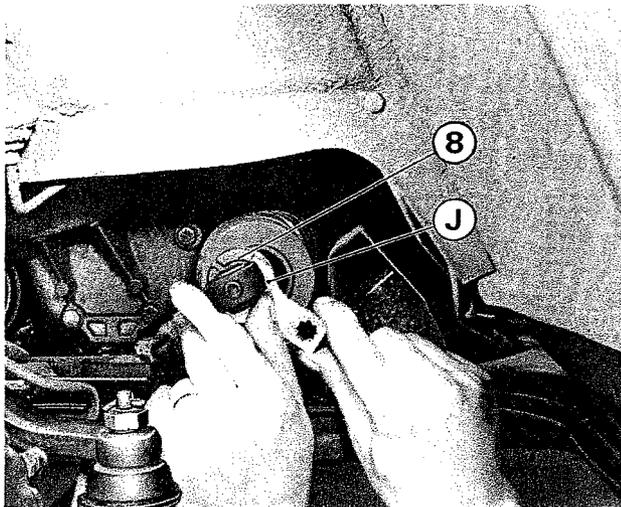
Bolzen mit Nylstopmutter mit:

- 1,5 mkg anziehen

- Den oberen Flansch der Hardyscheibe unter den selben Bedingungen anziehen

- Die 2 Befestigungsschrauben des Lenkgetriebegehäuses am Tragrahmen mit 3,5 mkg anziehen

Der Franzose

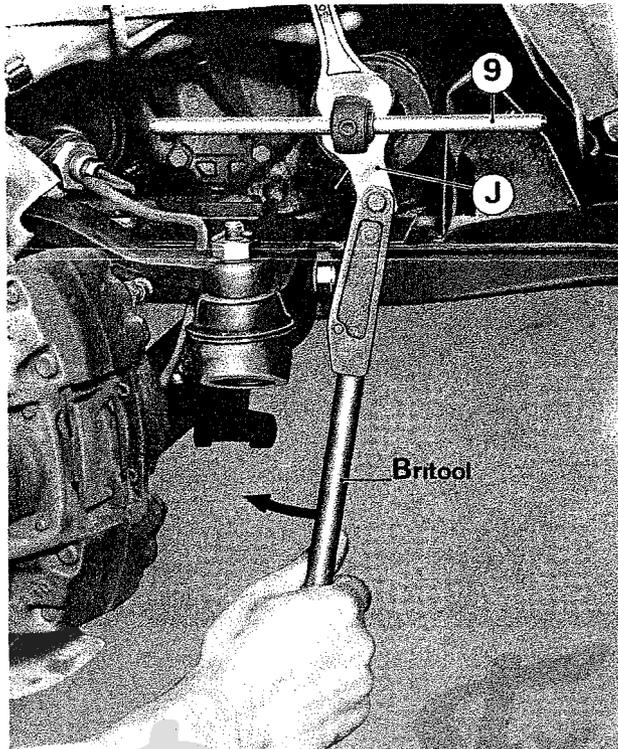


- Die Spurstange anbringen ohne anzuziehen
- Das Fahrzeug manövrieren und das Lenkrad in Geradeausfahrt-Stellung bringen
- Den Radstand überprüfen:
Nachspur in fahrbereitem Zustand 2 ± 1

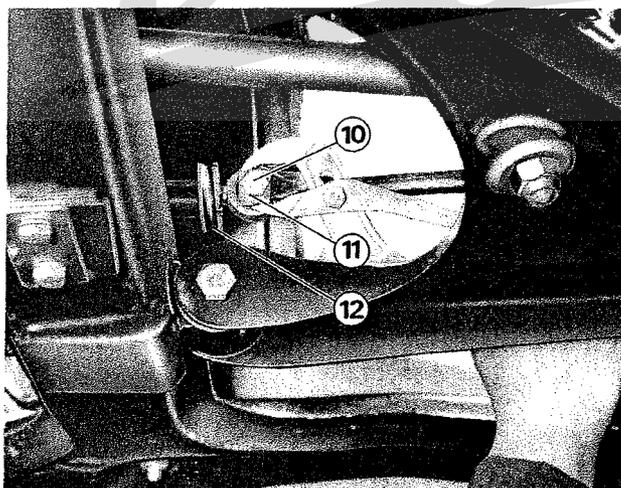
EINSTELLUNG DES RADSTANDES

- Die Spurstangen aushängen
- Die Kontermutter (8) lösen
- Das Zahnstangenauge eindrücken oder heraus-schrauben, bis die gewünschte Nachspur-Einstellung von 2 ± 1 mm erhalten ist (durch eine halbe Umdrehung des Zahnstangen- auges verändert sich die Nachspureinstellung um 1,15 mm)

ANMERKUNG • Wenn die Einstellung der Nachspur eine grössere Verstellung des Zahnstangen- auges als eine halbe Umdrehung bedingt, sollen beide Zahnstangen- augen (rechts und links) erneut eingestellt werden, damit sich der Radeinschlagwinkel nicht verändert.



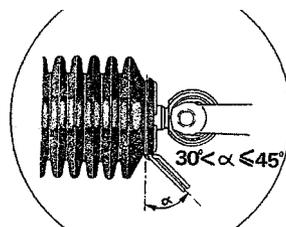
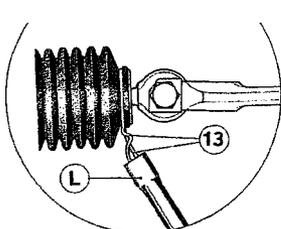
- Einen 10 mm-Stab (9) in das Spurstangenauge bringen und parallel zum Triebwerkblocktragrahmen ausrichten.
- Die Kontermutter in dieser Stellung mit 2,5 mkg anziehen.
- Das andere Spurstangenauge in der gleichen Weise anziehen



- Einstellung des Radabstandes
- Die Befestigungsbolzen (10) mit 3,5 mkg anziehen
- Mittels neuer Blechsicherungen (11) sichern
- Die Nut der Kontermutter (12) reinigen
- Einen Streifen Colfix, Teile-Nr.9724.29, in die Nuten legen
- Die Gummischutzmanschetten befestigen

WICHTIG - Die äusseren Spannblätter der Schutzmanschetten (13) müssen nach unten mit den Enden nach aussen zeigend, angebracht werden (die Enden der Spannblätter nicht verbiegen).

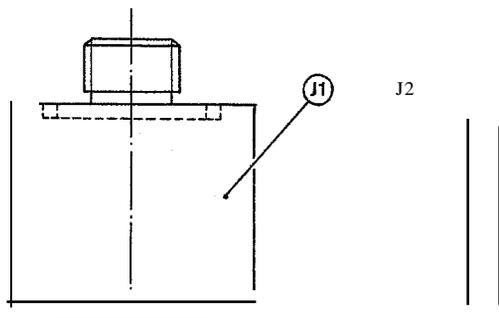
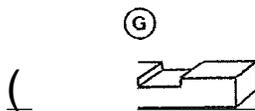
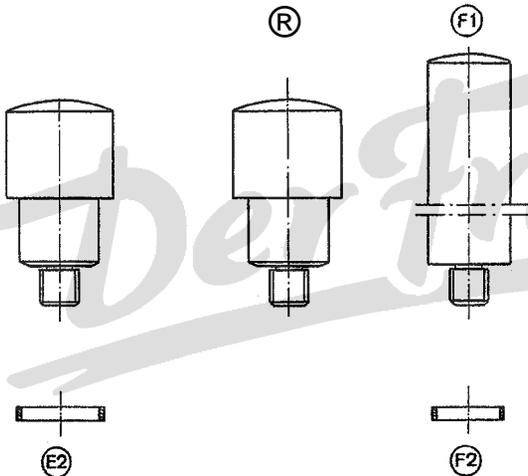
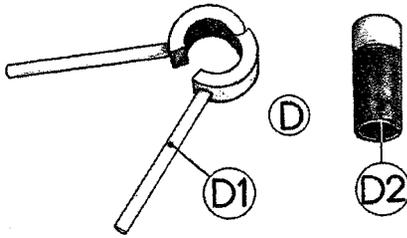
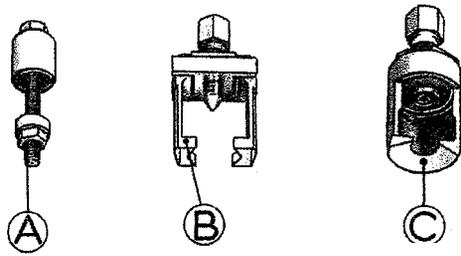
- Die Spannblätter so nach aussen drücken, dass sie einen Winkel von $30^\circ < \alpha \leq 45^\circ$ bilden.



LENKUNG 204 MIT LENKVERBINDUNGSSTANGE

ZERLEGEN UND ZUSAMMENBAU

7 | 03 01⁽²⁾



ZU VERWENDENDENES WERKZEUG

- Werkzeug des Werkzeugkastens für Lenkung 8.0704 Z

- A • Abzieher für die Silentblocc an der Zahnstange
- B - Lenkradabzieher
- C • Abzieher für Kugelbolzen an der Spurstange
- D • Werkzeug für die Montage des Sprengringes am Kugelbolzen der Spurstange, bestehend aus:
 - D1 • Zange
 - D2 • Dorn

- Anzufertigendes Werkzeug 0.0704

- E1 • Dorn mit Gewindeende von 14 X 150 zur Montage des Lagerringes des Zahnstangen-Antriebsritzels und der Lagerringe der Lenkverbindungsstange (für Limousine 204 bis Serien-Nr. : 6015 749)
- E2 - Zwischenstück für den Ausbau des Lagerringes des Zahnstangen-Antriebsritzels
- F1 • Dorn für die Montage des Lagerringes der Zahnstange
- F2 • Zwischenstück für den Ausbau des Lagerringes der Zahnstange
- G - Kontroll-Lehre zum Messen des Überstandes des Silentblocc an der Zahnstange
- H • Dorn mit Gewinde-Endstück 14 X 100 für die Montage des Lagerringes des Zahnstangen-Antriebsritzels und der Lagerringe von 10 mm Breite an der Lenkverbindungsstange (für Limousine 204 ob Serien-Nr. : 6015750 und alle anderen Typen 204 ab Serienbeginn)
- J1 • Dorn zur Montage der Lagerringe der Lenkverbindungsstange von 15 mm Breite (Identifizierung auf Seite 01 03).
- J2 • Zwischenstück für den Ausbau der Lagerringe der Lenkverbindungsstange von 15 mm Breite.

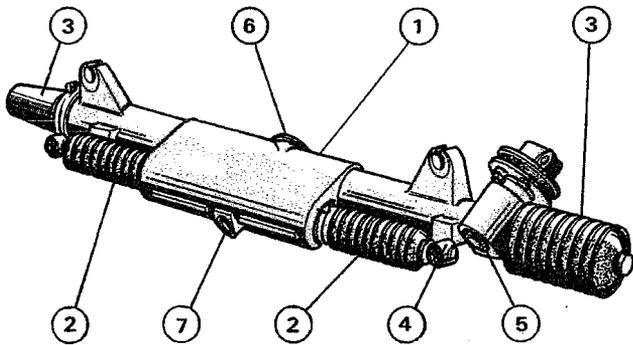
030107

03 02⁽¹⁾

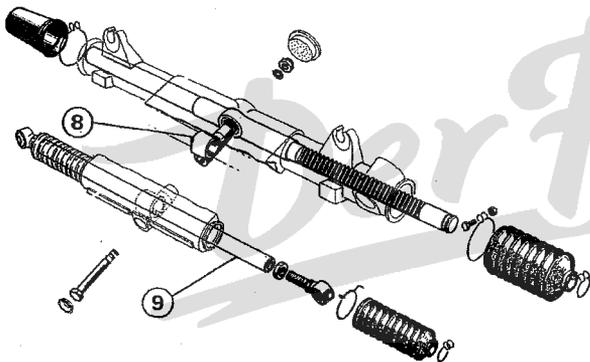
7

LENKUNG 204 MIT LENKVERBINDUNGSSTANGE

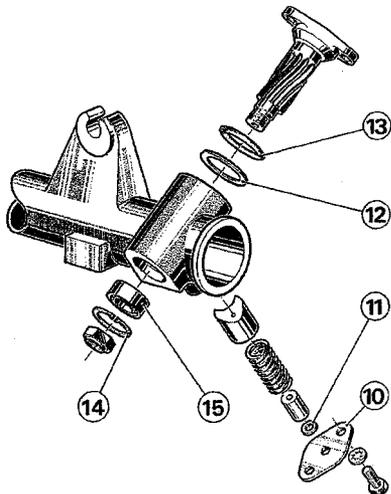
ZERLEGEN



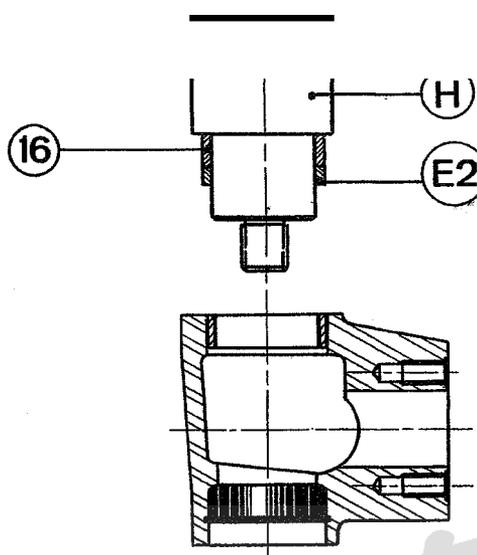
- Das Lenkgetriebegehäuse 1 in einen mit Bleibacken versehenen Schraubstock spannen.
- Die Spannringe der Gummimanschetten lösen.
- Die Gummimanschetten der Lenkverbindungsstange 2 zurückschieben.
- Ausbauen:
 - die Gummimanschetten der Zahnstange 3
 - die Verbindungsstangenaugen 4' nachdem deren Kontermuttern gelöst wurden.
 - die Gummimanschetten der Lenkverbindungsstange 2
 - die Verschlusschraube 5 am Antriebsritzeln
 - den Filterstopfen 6
 - den Plastikstopfen 7



- Die Zahnstange in die mittlere Stellung bringen, dass sich der Verbindungsfinger 8 in der Achsline der beiden Bohrungen für die Verschlusschrauben befindet.
- Die Mutter, die Beilagscheibe und den Bolzen des Verbindungsfingers ausbauen.
- Die Lenkverbindungsstange 9 herausziehen.



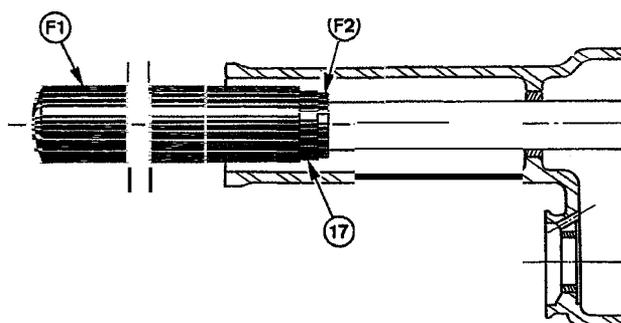
- Den Druckflansch 10 ausbauen.
- Die Feder, den Stößel, das Zwischenstück aus Nylon und die Beilagscheiben 11 herausnehmen.
- Die Mutter des Zahnstangen-Antriebsritzels ausbauen.
- Das Antriebsritzeln mit einem Bronzedorn her austreiben.
- Die Flitterscheibe 12 und den Dichtring 13 herausnehmen.
- Die Zahnstange an der Antriebsritzelseite herausziehen.
- Den Verbindungsfinger aus dem Gehäuseinneren nehmen.
- Den Sprengring 14 des Kugellagers abbauen.
- Das Gehäuse in kochendes Wasser tauchen und das Kugellager 15 nach aussen her austreiben.

**EINBAU DES KUGELLAGERS**

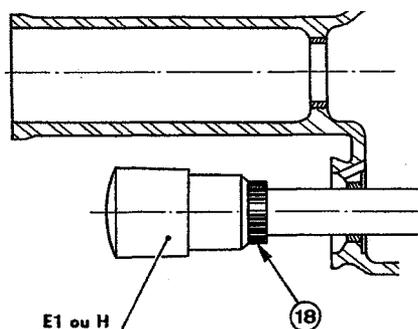
- Das Gehäuse in kochendes Wasser tauchen
- Das neue Kugellager mit nESSO-MULTI-PURPOSE GREASE H" einfetten.
- Dieses Kugellager so an seinen Platz bringen, dass es gegen den äusseren Ring zu liegen kommt.
- Den Sprengring einbauen

ERSATZ DES LAGERRINGES DES ANTRIEBS- RITZELS

- Auf den Dorn 0.0704 E1 oder H montieren:
 - einen neuen Lagerring 16
 - den Abstandsring 0.0704 E2
- Den mit diesen Werkzeugen versehenen Dorn in den zu ersetzenden Lagerring einführen.
- Mit einem Hammer auf den Dorn schlagen bis dieser mit dem Gehäuse in Berührung kommt.
- Den Dorn abnehmen und den alten Lagerring sowie den Abstandsring E2 aus dem Gehäuse herausnehmen.

**ERSATZ DES LAGERRINGES DER ZAHN- STANGE**

- Die Zahnstange ganz in das Gehäuse einführen, damit die der Verzahnung gegenüberliegende Seite aus dem Gehäuse herausragt.
- Auf das herausragende Ende montieren:
 - den Abstandsring 0.0704 F2
 - einen neuen Lagerring 17
- Den Dorn 0.0704 F1 auf die Zahnstange schrauben
- Diese Teile in das Gehäuse einführen und in Anschlag mit dem zu ersetzenden Lagerring bringen.
- Mit einem Hammer auf den Dorn schlagen, bis dieser mit der inneren Auflagefläche für den Lagerring in Berührung kommt. Dabei die Zahnstange auf der anderen Seite führen, damit die Verzahnung nicht mit dem Gehäuse in Berührung kommt.
- Den Dorn 0.0704 F1 abschrauben
- Die Zahnstange mit dem alten Lagerring und dem Abstandsring F2 herausziehen.

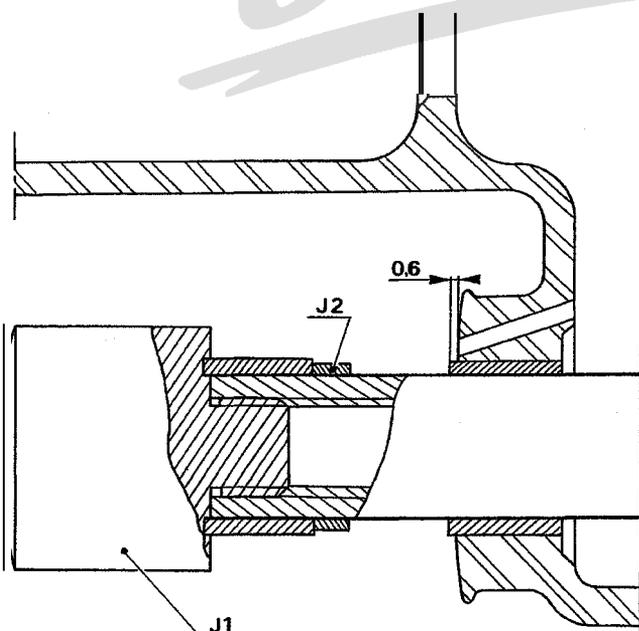


ERSATZ DER LAGERRINGE DER LENKVERBINDUNGSSTANGE

Lenkung der ersten Montage*

- Die Lenkverbindungsstange in das Gehäuse einführen
- Auf das eine Ende der Lenkverbindungsstange einen neuen Lagerring von 10 mm Breite 18 anbringen und je nach Gewindeschnitt den Dorn 8.0704 E1 oder H aufschrauben.
- Mit einem Hammer auf den Dorn schlagen bis dieser mit dem Gehäuse in Berührung kommt.
- Den Dorn abnehmen und den Lagerring auf der anderen Seite der Stange in gleicher Weise aufsetzen.
- Die Lenkverbindungsstange herausziehen und die alten Lagerringe aus dem Gehäuseinneren nehmen.

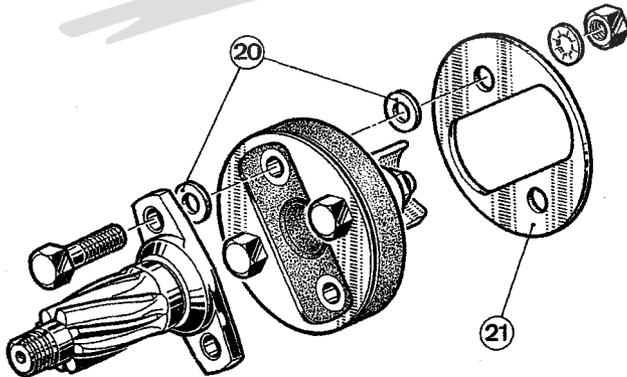
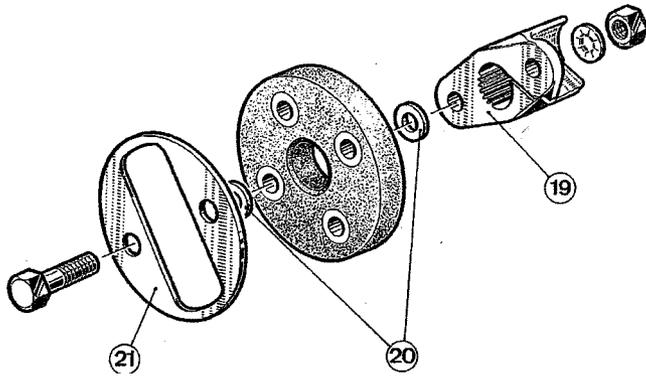
* mit Lagerringen der Lenkverbindungsstange von 10 mm Breite (siehe Seite 01 03)



Lenkung der zweiten Montage *

- Die Lenkverbindungsstange in das Gehäuse einführen
- Auf das eine Ende der Stange montieren:
 - den Abstandsring 0.0704 J2
 - einen neuen Lagerring von 15 mm Breite
- Den Dorn 0.0704 J1 aufschrauben
- Mit einem Hammer auf den Dorn schlagen bis dieser mit dem Gehäuse in Berührung kommt. Der neue Lagerring soll $0,6 \pm 0,1$ mm über das Gehäuse überstehen.
- Die Lenkverbindungsstange herausziehen und die alten Lagerringe sowie den Abstandsring J2 aus dem Gehäuse herausnehmen.
- Auf gleiche Weise den Lagerring am anderen Ende der Stange montieren.

* für Lagerringe der lenkverbindungsstange.n von 15 mm Breite (siehe Seite 01 03).



ERSATZ DER GELENKSCHLEIBE

Zerlegen:

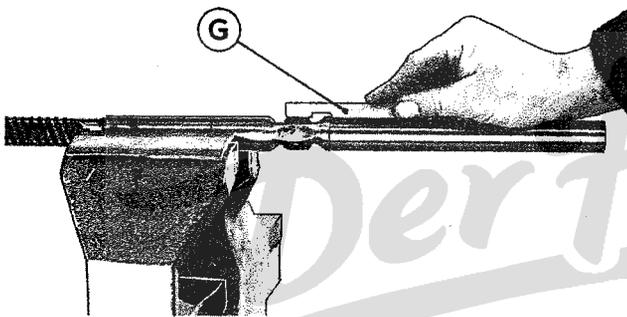
- Das Antriebsritzel in einen mit Bleibacken versehenen Schraubstock spannen.
- Ausbauen:
 - die 4 6-Kant-Schrauben der Gelenkscheibe
 - den Kupplungsflansch
 - die Gummischeiben

WICHTIG:

Die 4 6-Kant-Schrauben müssen unbedingt ersetzt werden. Dieser Vorgang kann nur bei zerlegter Gelenkscheibe erfolgen.

Zusammenbau:

- Die Gummischeibe und den Kupplungsflansch 19 folgendermassen zusammenbauen, indem 2 neue 6-Kant-Schrauben und 2 neue Blodor-Scheiben verwendet werden:
 - mit den Schraubenköpfen nach unten zur Ritzeleseite hin
 - die Beilagscheiben 20 von 8,3 X 14 X 1 jeweils auf jeder Seite der Stahlscheiben.
- Die Gelenkscheibe mit dem Kupplungsflansch auf das sich im Schraubstock befindliche Antriebsritzel bringen und dabei 2 neue 6-Kant-Schrauben und 2 neue Blodor-Scheiben verwenden und wie folgt anbringen:
 - die Schraubenköpfe nach unten zur Ritzeleseite hin
 - der Längseinschnitt der Gelenkscheibe 21 senkrecht zum Längseinschnitt der vorher mit der Scheibe und dem Kupplungsflansch eingebauten Gelenkscheibe
 - die Scheiben 20 von 8,3 X 14 X 1 jeweils auf jeder Seite der Stahlscheiben.
- Die Muttern der 4 6-Kant-Schrauben mit 1,75 mkg anziehen
- Das an jeder Mutter überstehende Gewinde dieser Schrauben mit einem Kreuzmeissel-Schlag sichern.



ERSATZ DES SILENTBLOCS DER ZAHNSTANGE

- Den Silentbloc der Zahnstange mit dem Abzieher 8.0704 A herausziehen
- Mit dem gleichen Werkzeug einen neuen Silentbloc einsetzen

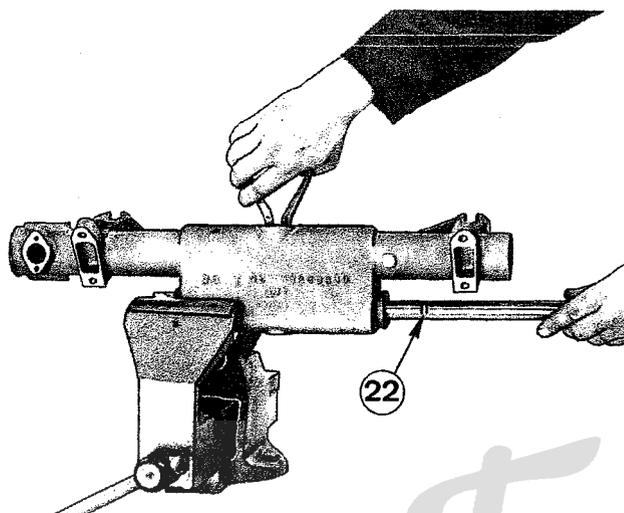
WICHTIG:

Damit die Zahnstange und die Lenkverbindungsstange parallel zueinander stehen den Überstand des Silentblocs über die Zahnstange auf der Verbindungsstangenseite wie folgt überprüfen:

- die Zahnstange in einen mit Bleibacken versehenen Schraubstock spannen. Die Verzahnung soll dabei zum Monteur hin gerichtet sein und sich bei Linkslenkung links vom Monteur und bei Rechtslenkung rechts vom Monteur befinden.
- die Einstell-Lehre 0.0704 G auf die der Verzahnung entgegengesetzte Seite und mit dem Ende auf den Innenring des Silentblocs legen.

Dieser Innenring muss sich um $\pm 0,2$ mm in der Fluchtlinie befinden.

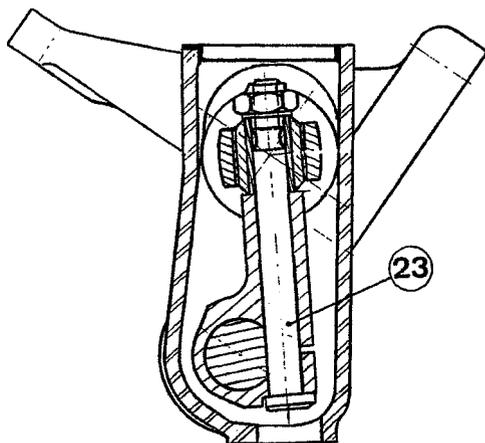
- Eventuell den Überstand des Silentblocs mit dem Abzieher 8.0704 A ändern.



ZAHNSTANGE UND LENKVERBINDUNGSSTANGE

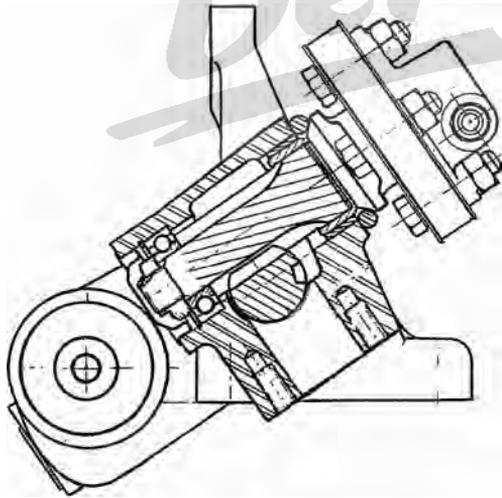
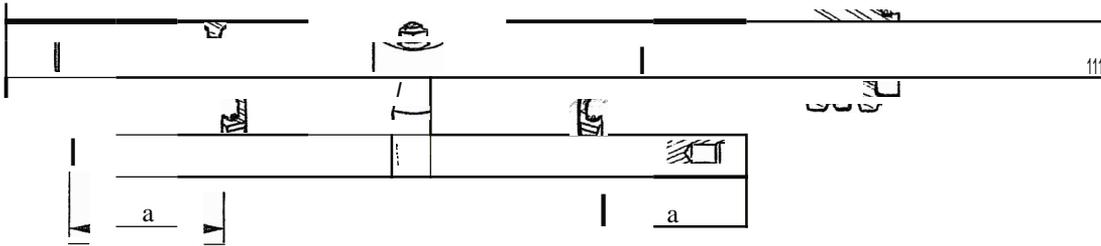
Ausschliesslich saubere und fehlerfreie Teile verwenden.

- Alle Teile reichlich mit Esso Multipurpose Grease Heinfetten.
- Das Lenkgetriebegehäuse mit dem Verbindungsstangengehäuse in den Schraubstock spannen, dass die OHnungen für die Stopfen leicht zugänglich sind.
- Den Lenkverbindungsfinger von oben mit dem Auge zum Vorderteil des Lenkgetriebegehäuses hin gerichtet mit einer Zange einführen
- Die Lenkverbindungsstange in das Gehäuse bringen und durch das Auge des Lenkverbindungsingers führen.
- Die Führungsnute **22** in die Fluchtlinie mit der Bohrung des Verbindungsingers bringen
- Die Zahnstange auf der Antriebsritzelseite einführen und die Verzahnung dabei zur Bohrung des Ritzels hin richten.



- Den Verbindungsbolzen **23** der Zahnstange mit der Lenkverbindungsstange mit dem Kopf nach unten in den Lenkverbindungsfinger einführen.
- Eine neue flache Beilagscheibe und eine neue Mutter anbringen.
- Mit **3,5 mkg** anziehen und sichern.
- Den Filterstopfen und den unteren Stopfen anbringen.

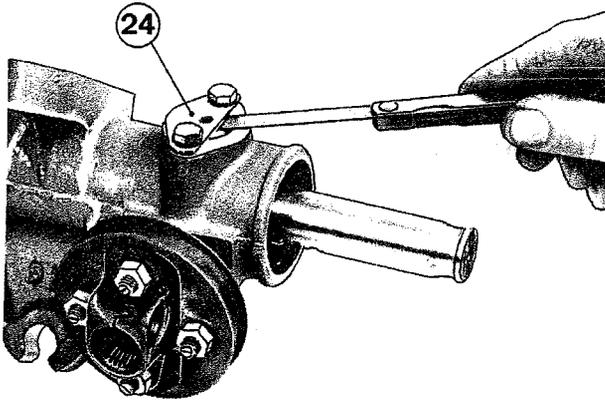
EINBAU DES RITZELS



- Die Lenkverbindungsstange so einstellen, dass die beiden Überstände a gleich sind.
- Auf das Antriebsritzel den Dichtring und die Flitterscheibe setzen.
- Das Antriebsritzel so in das Gehäuse einführen, dass der Kupplungsflansch senkrecht zur Zahnstange und die Spalte zum Stößel steht.
- Sobald das Antriebsritzel die Zahnstange berührt, dieses durch Drehung gegen den Uhrzeigersinn in die nächste Verzahnung einführen.
- Das Antriebsritzel bis zum Anschlag auf das Kugellager drücken.
- Die Lenkverbindungsstange wieder so einstellen, dass die beiden Überstände (0) gleich sind. Der Kupplungsflansch steht dabei senkrecht zur Zahnstange und die Spalte zum Stößel.
- Eine neue Mutter aufschrauben, mit 2,25 mkg anziehen und sichern.
- Ein neues Abdeckblech einführen und anbringen.

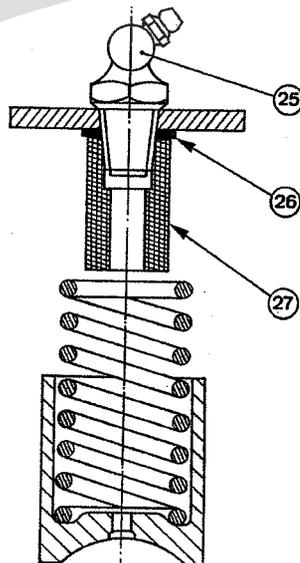
LENKUNG 204 MIT LENKVERB'INDUNGSSTANGE
ZUSAMMENBAU

7 | 03 09⁽¹⁾



EINSTELLUNG DES STOSSELS

- Das Lenkgehäuse so in den Schraubstock spannen, dass die Öffnung für den Stößel nach oben zeigt.
- Den Stößel und das Nylon-Distanzstück ohne Feder einlegen.
- Zur Einstellung einen geteilten Flansch 24, der einen Zugang zum Distanzstück gewährt, montieren.
- Mit einer Einstell-Lehre das Spiel zwischen Distanzstück und dem Flansch 24 kontrollieren, indem die Zahnstange über ihre **ganze** Länge verstellt wird.
- Zur Bestimmung der Stärke der Ausgleichs-scheiben zwischen Distanzstück und Verschlussblech sind $0,1 \pm 0,05$ mm vom Minimal-spiel abzuziehen.
- Den Kontrollflansch 24 ausbauen.



- Auf dem Abschlussflansch den Schmiernippel 25, die Ausgleichs-scheiben 26 und das Zwischenstück 27 anbringen.
- Die Feder und anschliessend die Zusammen-stellung Flansch / Ausgleichs-scheiben des Distanzstückes einbauen.
- Die Befestigungsschraube des Flansches mit 1 mkg anziehen.
- Die Lenkung in beide Richtungen betätigen und überprüfen, dass sich diese normal betätigen lassen.

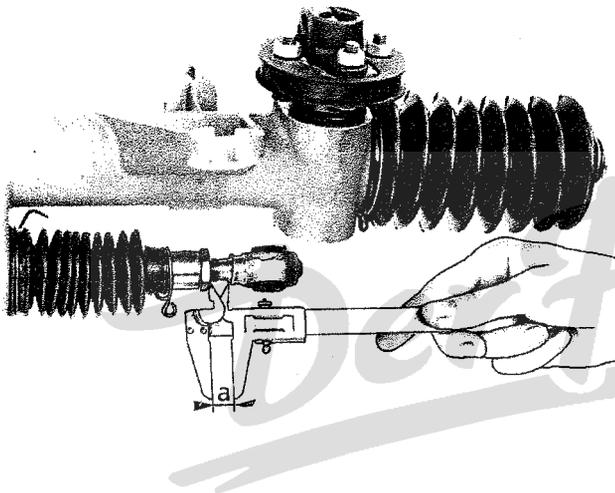
EUGEOT

6-71

Ersetzt Seite 03 09 und 03 10, Baugruppe 7

Werkstattunterlagen 204. Ref. 812D

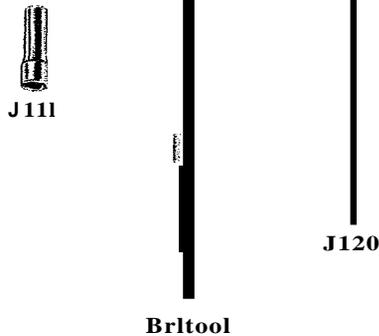
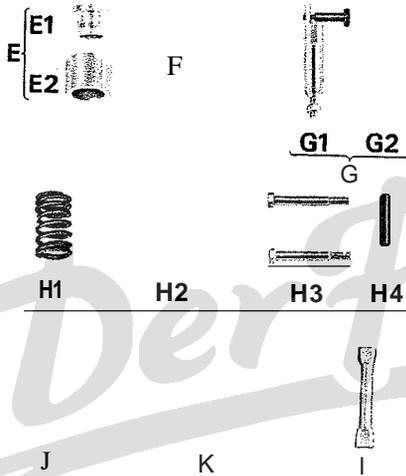
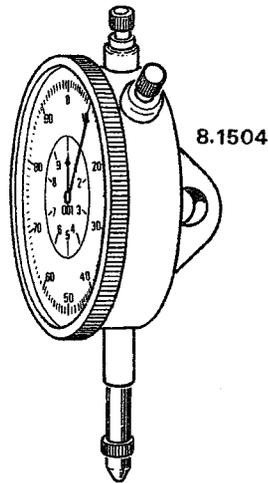
LENKUN'G 204 MIT LENKVERBINDUNGSSTANGE ZUSAMMENBAU



- Die Gummimanschetten der Zahnstange anbringen.
 - Die Gummimanschetten der Lenkverbindungsstange am Gehäuse befestigen, zusammendrücken und die Spannringe an den Verbindungsstangenäugen befestigen.
 - Die Verbindungsstangenäugen einschrauben.
 - Das Abstandsmass a zwischen Kontermutter und Bund des Verbindungsstangenäuges wie folgt einstellen :
 - a = 12 mm, auf jeder Seite, für Lenkung mit Lenkverbindungsstange von 438 mm Länge *
 - a = 7 mm, auf jeder Seite, für Lenkung mit Lenkverbindungsstange von 448 mm Länge *
- * siehe Seite 01 03

Nach Einbau der Lenkung:

- Die Yorderradeinstellung überprüfen und eventuell wie auf Seite 0204 und 0208 angegeben einstellen.
- Die Konterlnuttern mit 2,5 mkg anziehen.
- Die Gummimanschetten der Lenkverbindungsstange anbringen und die Spannringe anziehen.



ZU VERWENDENDEN WERKZEUG

8.1504 - Messuhr mit Befestigungsöse

Werkzeug des Werkzeugkastens für die Lenkung 8.0704 Z.

E-Werkzeug für den Ersatz der Silentblocc der Zahnstangenaugen, bestehend aus ;

- E1 - Dorn
- E2 - Auflagehülse

F • Werkzeug für die Montage der unteren und oberen Nadellagerhülsen des Zahnstangenritzels.

G • Werkzeug für Messuhrmontage, bestehend aus:

- G1 - Messuhrhalter
- G2 - Messuhrverlängerung

H - Spanscheibe für die Einstellung des Zahnstangenritzels, bestehend aus:

- H1 - Feder
- H2 - Scheibe
- H3 - Satz zu 2 Schrauben
- H4 - Lehre

J • Schlüsselansatz für die Kontermutter des Zahnstangenauges

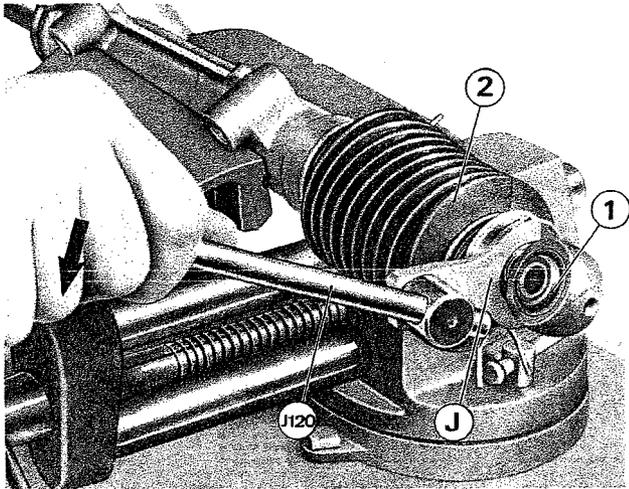
K • Werkzeug für das Zerlegen des Zahnstangenlagers

L • Werkzeug für den Verschluss der Schutzmanschettenspannringe.

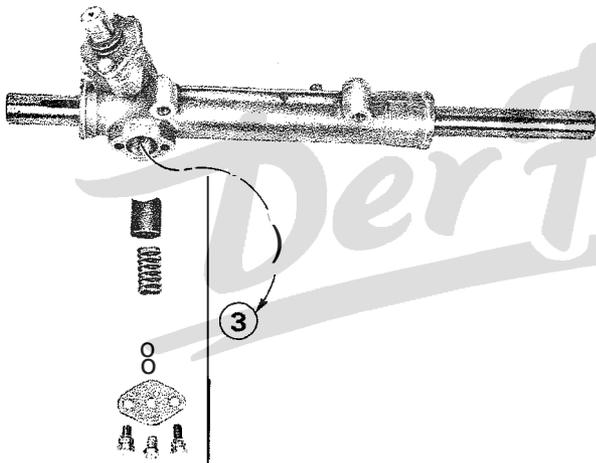
Ansatz für Pressenzylinder mit \varnothing 18 mm und einer Mindestlänge von 20 mm.

EMPFOHLENES WERKZEUG

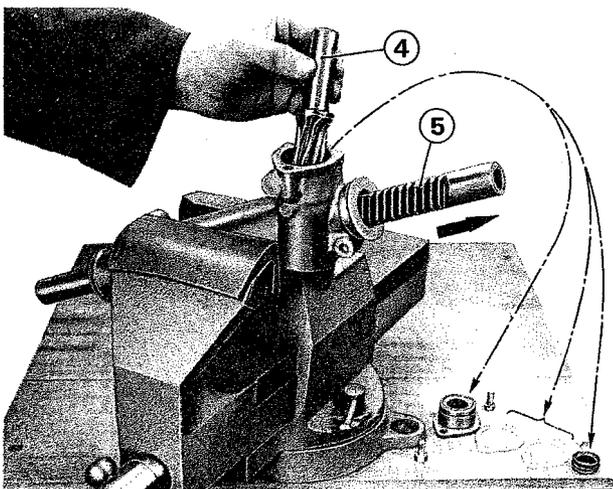
- Drehmomentschlüssel Britool
- Verlängerung Facom J 11 L
- Ansatz Facom J11 L.

**LENKUNG 204-304 MIT EINFACHER LENKSTANGE
ZERLEGEN**

- Die Zahnstangenaugen (1) ausbauen
- Die Gummischutzmanschetten (2) ausbauen



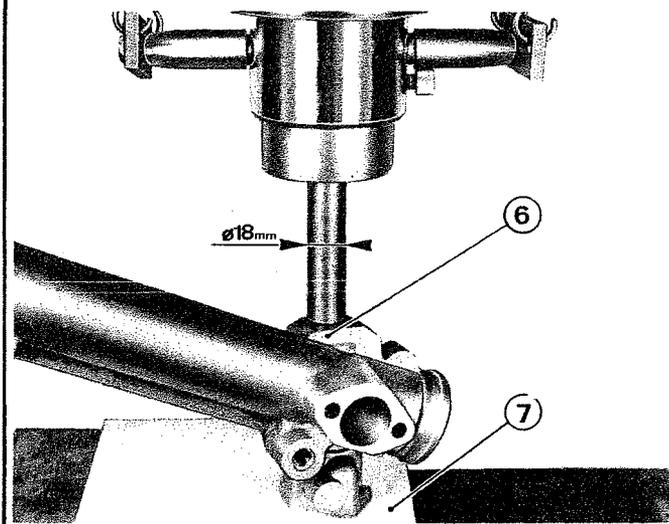
- Das Druckstück (3) ausbauen



- Das Ritzel (4) abziehen
- Die Zahnstange (5) auf der Ritzelseite ausbauen

LENKUNG 204-304 MIT EINFACHER LENKSTANGE
ZERLEGEN

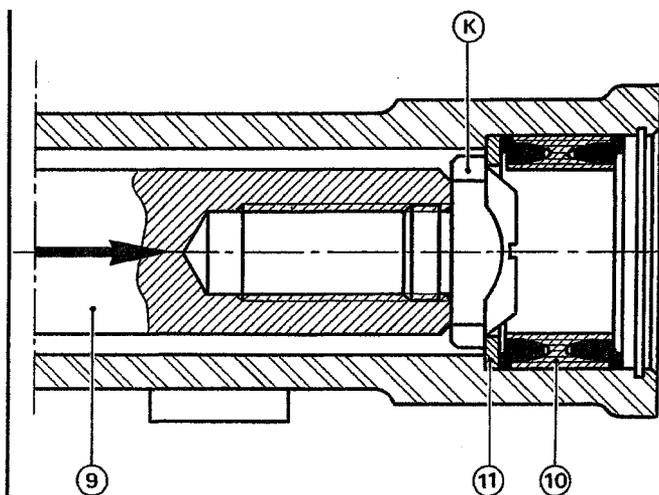
7 | 03 13 ⁽¹⁾



- Die Anschlaghülse (6) des Zahnstangenritzels mit der Presse abdrücken ; dabei ein Stück Karton (7) zwischen das Lenkgetriebegehäuse und den Pressentisch legen.



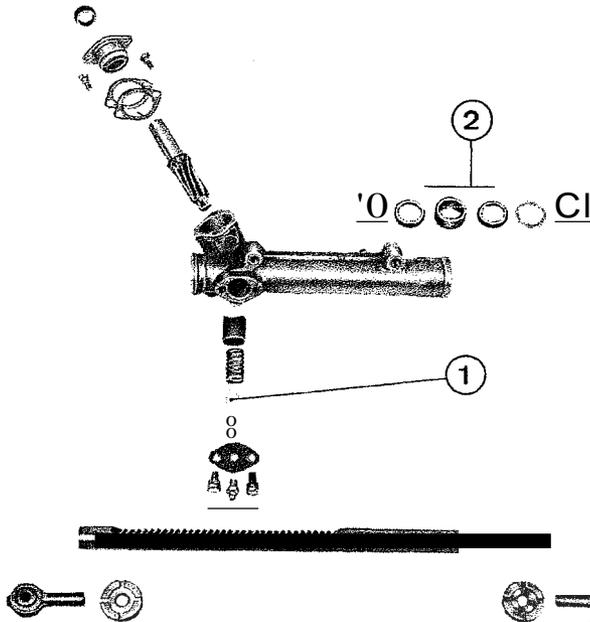
- Den Sicherungsring (8) des Zahnstangenlagers und die Anlaufscheibe abziehen.



- Das Werkzeug (K) auf der Lagerringseite einführen
- Die Zahnstange (9) auf der Ritzelseite einführen.
- Das Werkzeug auf der Zahnstange aufschrauben.
- Den Lagerring (10) und die zweite Anlaufscheibe (11) durch Druck auf die Zahnstange abziehen.

PEUGEOT

LENKUNG 204-304 MIT EINFACHER LENKSTANGE ZUSAMMENBAU

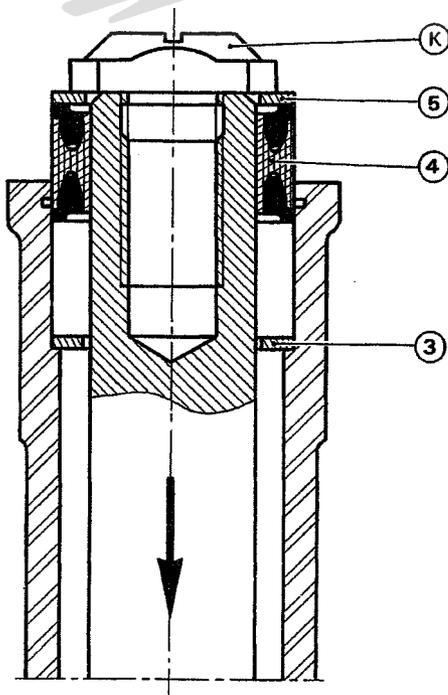


VORBEDINGUNGEN

- Absolut fehlerfreie und saubere Teile verwenden (ohne Spur von Abnutzung oder Stößen).
- Im Verlauf des Zusammenbaus alle Gleitstellen sorgfältig einfetten.

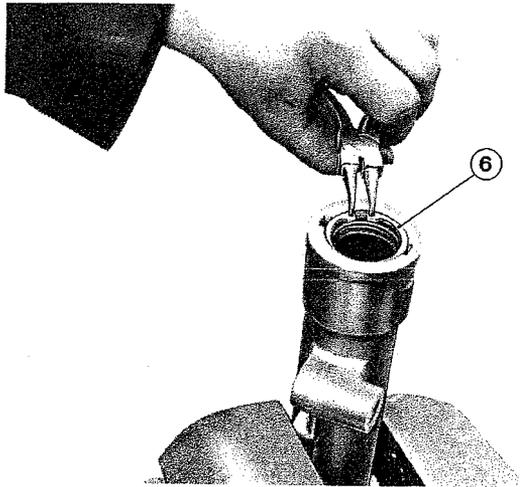
Es wird empfohlen, systematisch zu ersetzen:

- das Nyloidistanzstück des Druckstückes (1)
- das komplette Lager mit Sicherungsring (2)
- die Gummischutzmanschetten und ihre Spannringe

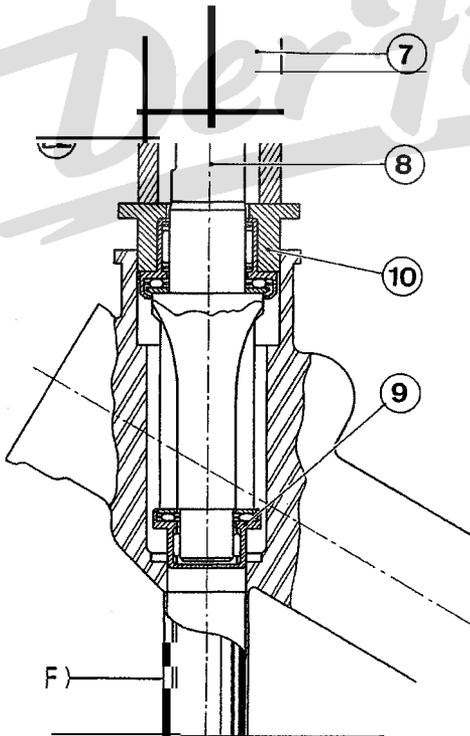


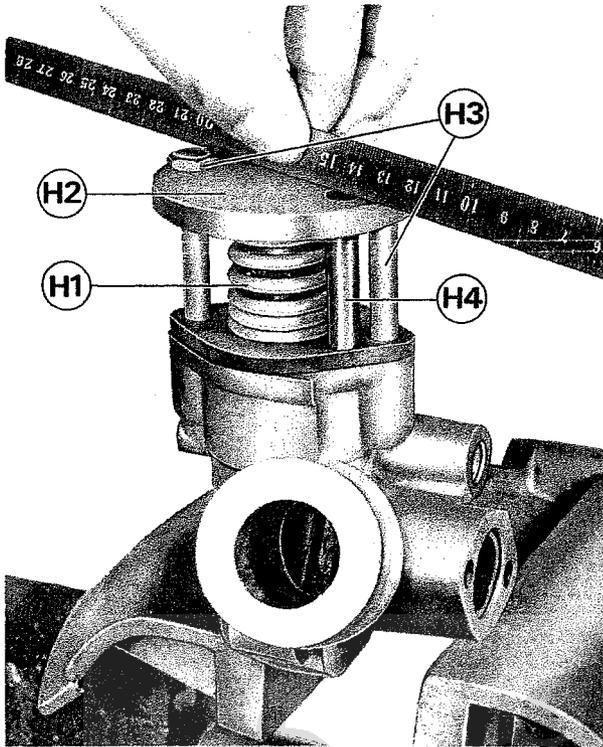
ZUSAMMENBAU DES LAGERRINGES

- Eine Anlaufscheibe ganz in die Führung des Lagerringes (3) bringen.
- Auf das glatte Ende der Zahnstange montieren:
 - den Lagerring mit den beiden Gummiringen (4)
 - die zweite Anlaufscheibe (5)
- das Werkzeug (K)
- Die Zahnstange von der Lagerseite her in das Lenkgetriebegehäuse einführen.

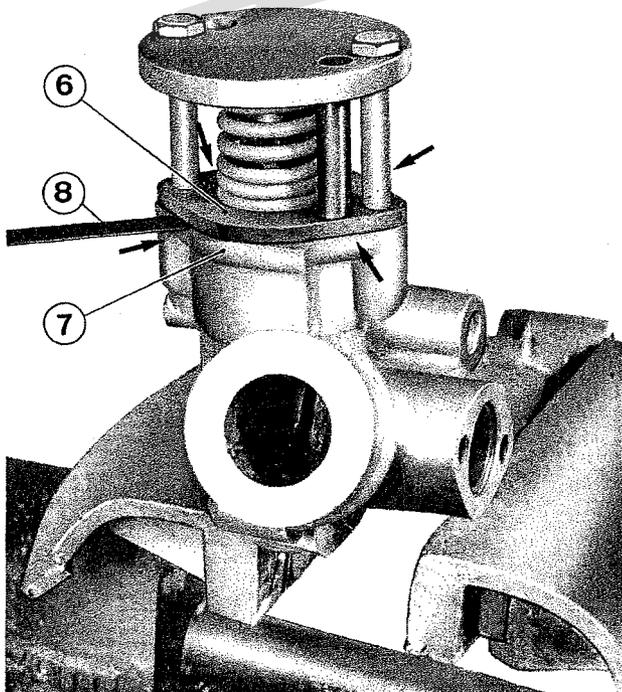


- Das Werkzeug (K) ausschrauben.
- Die Zahnstange auf der Ritzelseite abziehen.
- Den Sicherungsring für den Lagerring (6) anbringen
- Sich davon überzeugen, dass der Sicherungsring in seiner Nut liegt.

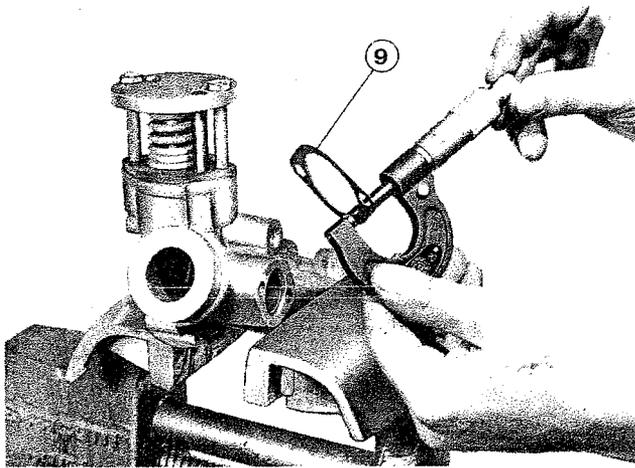




- Nebenstehend abgebildete Teile zusammenstellen:
- die Feder H1
- die Scheibe H2, die Ausnehmung nach unten, mit Auflage auf die Feder
- die 2 Schrauben H3 in die 2 Bohrungen von $\varnothing 8$ mm der Scheibe H2 einführen
- Abwechselnd die 2 Schrauben am Lenktriebegehäuse mit mehreren Umdrehungen anziehen.
- Die Lehre H4 in eine der beiden Bohrungen von $\varnothing 9,5$ mm einführen
- Die 2 Schrauben abwechselnd anziehen, bis die Lehre auf der oberen Fläche der Scheibe anliegt.
- Sich von der exakten Parallelität der Scheibe und des oberen Nadellagers überzeugen, indem die Auflage der Lehre in jeder der beiden Bohrungen von $\varnothing 9,5$ mm gemessen wird (diese Position entspricht einer Federspannung von 25 kg).



- Das Spiel an 4 Stellen diametral zwischen oberem Nadellager (6) und Lenktriebegehäuse mit einem Satz Einstelllehren
- Das grösste Spiel der 4 Messungen vermessen.
- Diese Mass, auf die nächsthöhere Stufe von 0,05 mm aufgerundet, entspricht der Stärke zwischen Lager (6) und Getriebegehäuse (7) zu Legende Einstellscheiben.



z. B.:

Messung a = 0,28 mm
Messung b = 0,32 mm
Messung c = 0,29 mm
Messung d = 0,27 mm

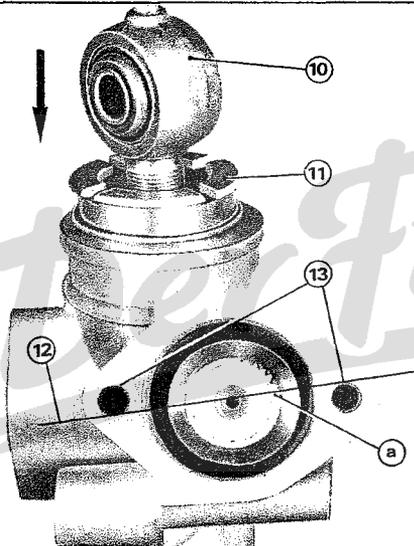
- Das grösste Mass ist b = 0,32 mm. Die bestehenden Einstellscheiben erlauben nicht, 0,32 mm zu erhalten, deshalb auf 0,05 mm aufrunden, gleich = 0,35 mm

Die D.P.D. liefert 5 Einstellscheibenstärken (9)

- 0,10 - 0,15 - 0,20 - 0,30 - 0,50 mm

- Die Zusammenstellung mit kleinstmöglicher Einstellscheibenzahl herstellen. Im obigen Beispiel werden 2 Scheiben benötigt.

1 Scheibe von 0,20 mm + 1 Scheibe von 0,15 mm



- Das Ritzel ausbauen

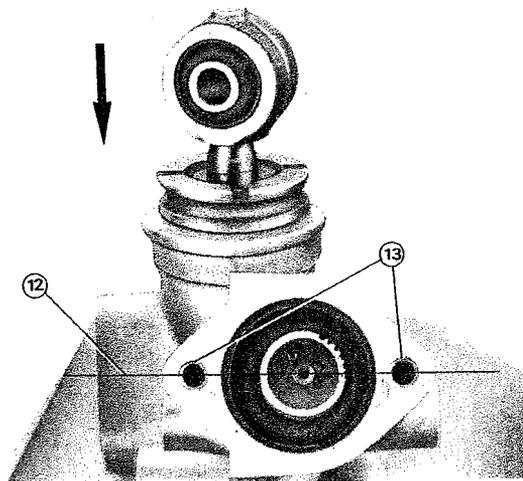
- Auf der gezahnten Zahnstangenseite ein Zahnstangenauge (10) mit Kontermutter (11) montieren. Die Kontermutter mit der Hand auf der Zahnstange anziehen.

- Die Zahnstange auf der Ritzelseite einführen, bis die Kontermutter (11) am Lenkgetriebegehäuse anliegt.

- Das Ritzel wie nebenstehend abgebildet einführen mit;

- Zahnstange, auf der gezahnten Seite im Anschlag

- Ritzel so orientiert, dass der Durchmesser (12) die beiden Bohrungen (13) wie angezeigt schneidet.

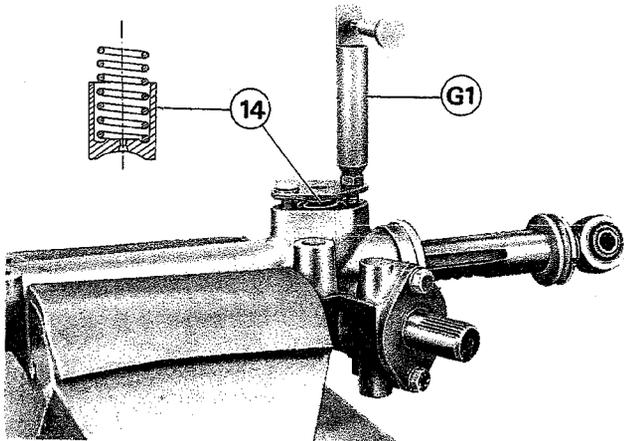


- Das Ritzel auf dem Nadellager in Anschlag bringen; in dieser Stellung, die Zahnstange befindet sich auf der gezahnten Seite in Anschlag, muss der \varnothing (12) in der Achslinie der beiden Bohrungen (13) liegen.

- Das Ritzel wie nebenstehend abgebildet einführen

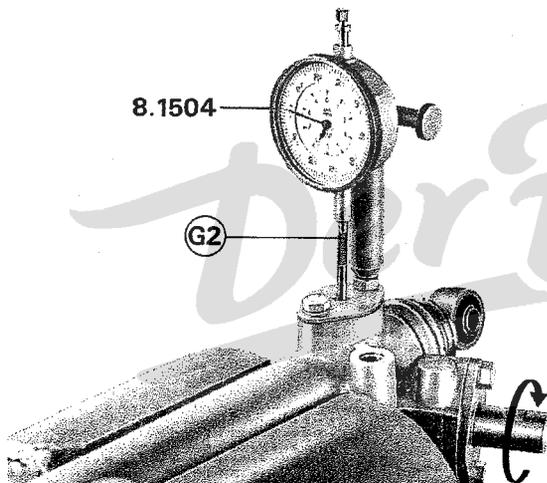
- Die zuvor bestimmten Einstellscheiben und das obere Nadellager anbringen.

- Die 2 Befestigungsschrauben mit neuen "Blodor"-Scheiben mit 1 mkg anziehen.

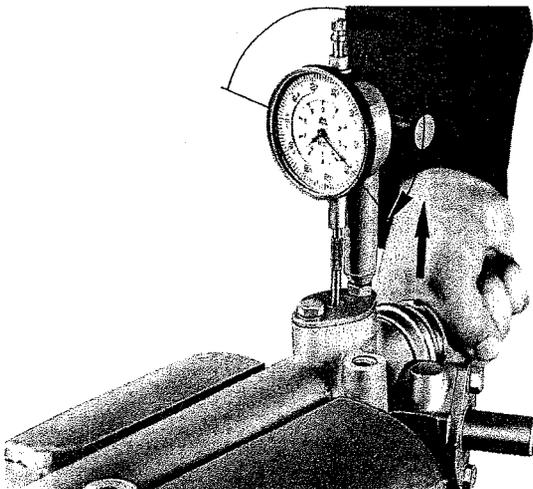


EINSTELLUNG DES DRUCKSTÜCKES DER ZAHNSTANGE

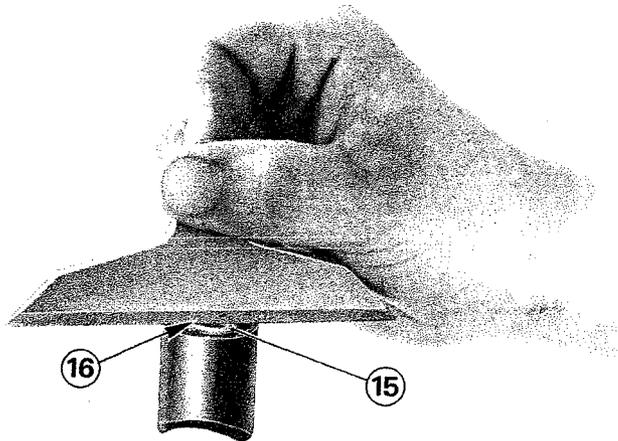
- Druckstück und Feder anbringen (14)
- Den Verschlussflansch montieren.
- Die Schraube und den Messuhrhalter leicht anziehen, um den Flansch am Lenkgetriebegehäuse in Anschlag zu bringen.



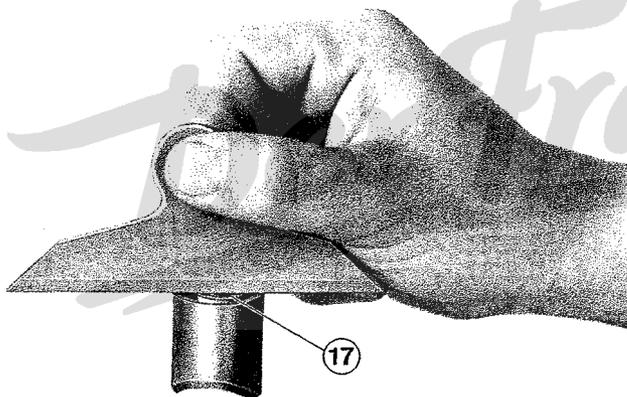
- Die Messuhr 8.1504 mit der Verlängerung (G2) auf dem Messuhrhalter anbringen, damit das Ende der Verlängerung mit dem Druckstückboden in Kontakt kommt.
- Sich davon überzeugen, dass die Messuhr sich frei bewegen lässt, ohne dass sich die Verlängerung am Flansch reibt.
- Die Zahnstange über das Ritzel **langsam von einem Anschlag zum Ende** bewegen.
- Die Bewegung des grossen Zeigers der Messuhr beim Verschieben der Zahnstange beobachten. **Den grössten Ausschlag im Uhrzeigersinn vermerken.**



- Die Zahnstange auf den durch den grössten Ausschlag des Zeigers der Messuhr im Uhrzeigersinn angegebenen Punkt bringen.
- In dieser Position die Skala verstellen, bis die 0 über dem grossen Zeiger steht.
- Die Zahnstange an der Ritzelseite hochheben, um das bestehende Spiel zwischen Druckstück und Flansch auszugleichen.
- **Dieses Spiel auf der Messuhr ablesen und notieren.**



- Das Druckstück ausbauen.
- Das Nyloidistanzstück am Inneren des Druckstückes (15) anbringen.
- Eine Lehre auf dem Druckstück anbringen, um den Abstand (16) festzustellen.



Diesen Abstand durch Einstellscheiben (17) ausgleichen.

Es bestehen 3 Einstellstärken :

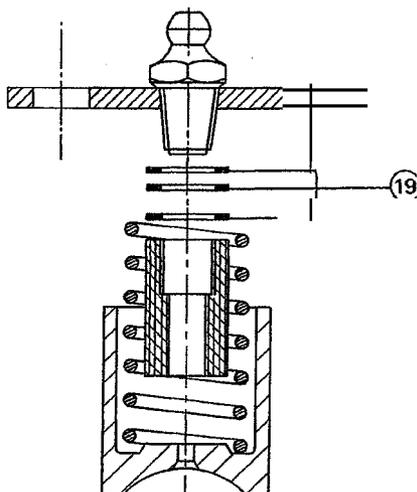
0,10 mm Teile-Nr. 4063.10

0,20 mm Teile-Nr. 4063.11

0,50 mm Teile-Nr. 4063.12

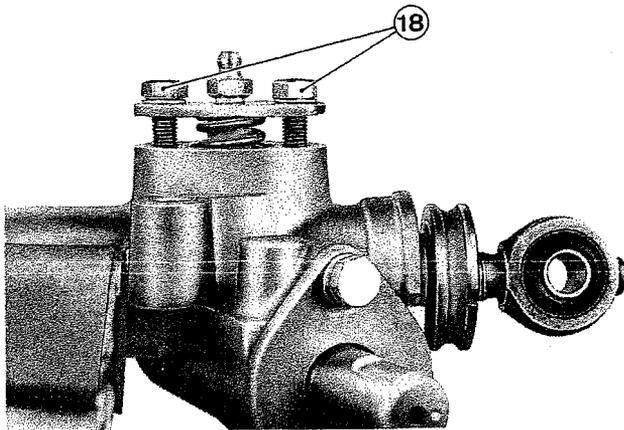
Einen zweiten Satz Einstellscheiben vorbereiten, dessen Stärke dem mit der Messuhr gemessenen Spiel am Stößel, weniger 0,10 mm entspricht.

ANMERKUNG - *So wenig Einstellscheiben wie möglich verwenden.*

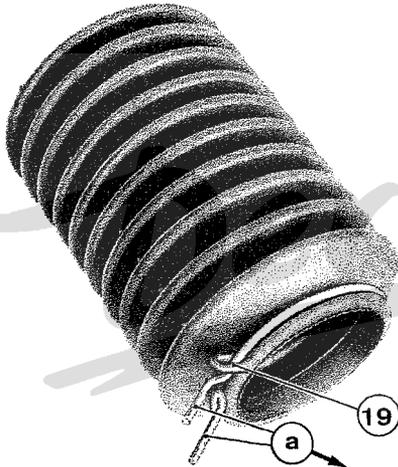


- Diese beiden Sätze ergeben die Gesamtstärke (19) der Einstellscheiben, die zwischen Verschlussflansch und Nyloidistanzstück einzusetzen sind, um ein Betriebsspiel des Stößels von $0,10 \text{ mm} \pm 0,05 \text{ mm}$ am höchsten Punkt der Zahnstange zu erhalten.

LENKUNG 204-304 MIT EINFACHER LENKSTANGE ZUSAMMENBAU

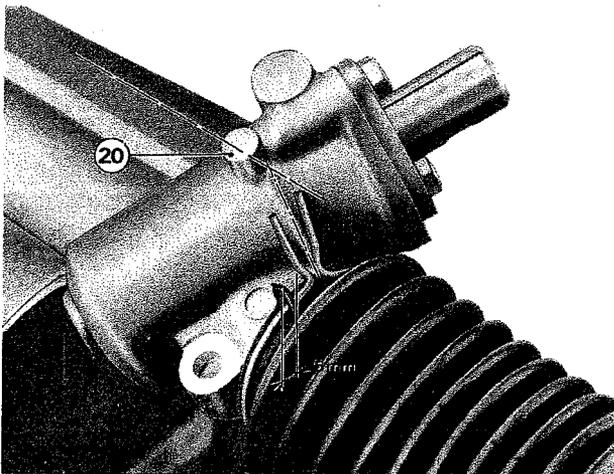


- Das Druckstück und die Feder in das Lenkgetriebegehäuse einsetzen.
- Am Verschlussflansch montieren:
 - den Schmiernippel
 - alle Einstellscheiben
 - das auf den Schmiernippel geschraubte Nylon-distanzstück, in Anschlag an die Einstellscheiben
- Die 2 Schrauben (18) mit 1 mkg anziehen.

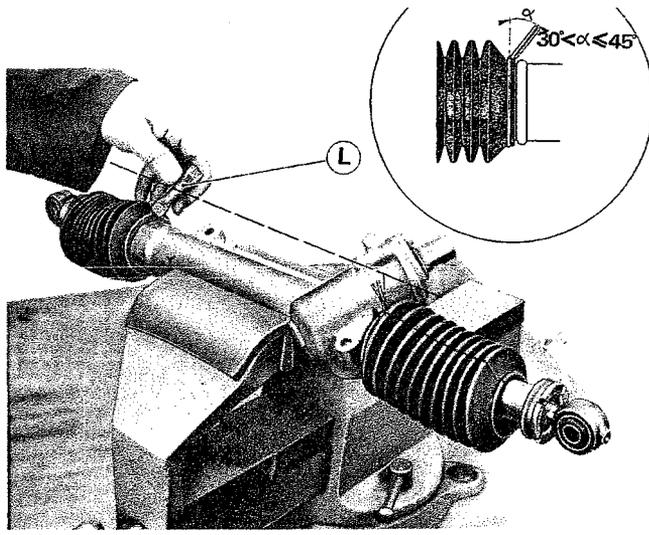


MONTAGE DER ZAHNSTANGENSCHUTZMAN- SCHETTEN

- Ein Ende des Spannringes durch die Sicherheits-schleife (19) führen, so dass die 2 Enden des Spannringes nach aussen zeigen (Pfeil).



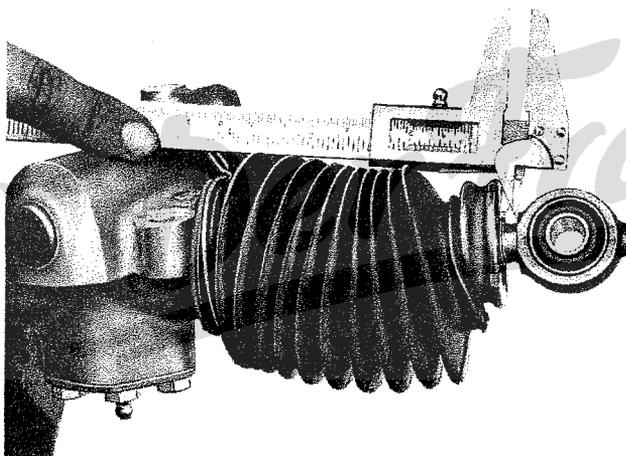
- Die Schutzmanschette auf der Ritzelseite, wie nebenstehend abgebildet, am Lenkgetriebegehäuse befestigen. Die Spannringenden befinden sich in Richtung der kleinen Erhebung (20) auf dem Gehäuse.



- Die Schutzmanschette in der gleichen Weise auf der Lagerseite montieren.
- Die beiden Spannringe mit dem Werkzeug L durch einfaches Drehen nach rechts verschliessen. Die Spannringenden nicht über ihre ursprüngliche Form verdrehen.

WICHTIG: (nur auf der Lagerseite)

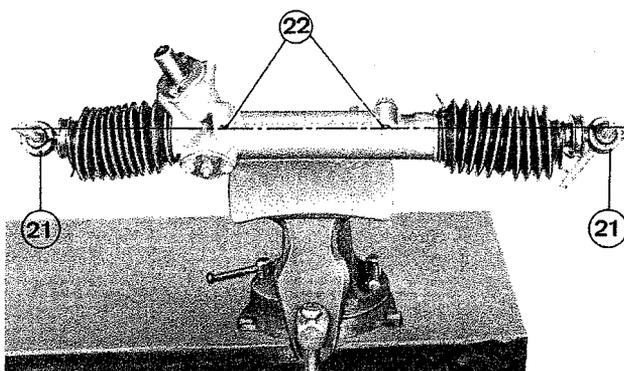
- die Spannringenden nach innen biegen, um einen Winkel von 30-45° zur Senkrechten zu erhalten



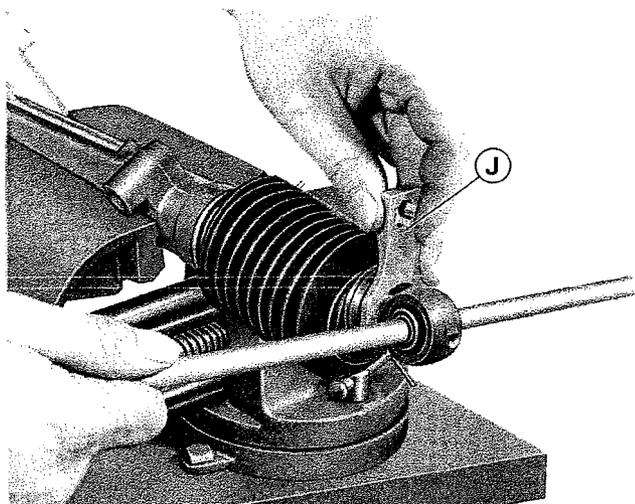
VOREINSTELLUNG DER ZAHNSTANGENAUGEN

- Die Kontermuttern gerade soweit lösen, dass sich die Zahnstangenaugen ohne grösseren Kraftaufwand schrauben lassen.
- Der Abstand zwischen der Kontermutter und dem Ansatz des Zahnstangenauges muss $5,5 \pm 0,5$ mm betragen.

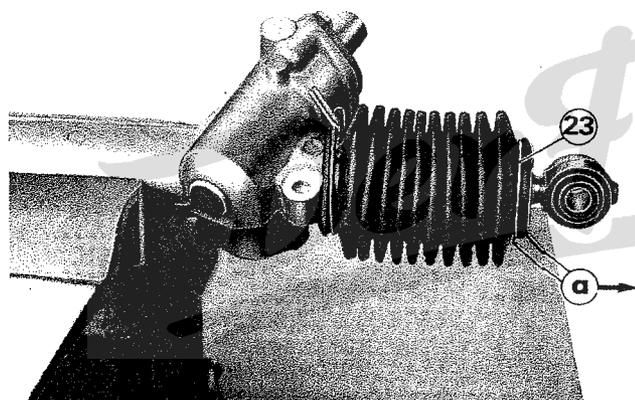
ANMERKUNG - Die Messlehre auf der Auflagefläche und nicht an der Ausnehmung der Kontermutter ansetzen.



- Eine 10 mm-Stange in jedes Zahnstangenauge (22) einführen.
- Die Stangenenden mit den Befestigungslöchern des Zahnstangengehäuses auf der Druckstückseite (22) fluchten, um die korrekte Lage der Zahnstangenaugen zu erhalten.

**LENKUNG 204-304 MIT EINFACHER LENKSTANGE
ZUSAMMENBAU**

- Die Kontermuttern leicht anziehen und die Orientierung der Zahnstangenauge halten.

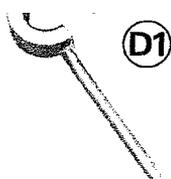


- Die entsprechenden Spannringe (23) anbringen, deren Enden (a) nach unten zu richten sind.

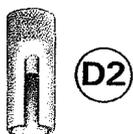
ANMERKUNG - Der endgültige Anzug der Kontermuttern, der Spurstangenbolzen sowie der Verschluss der Spannringe wird nach Einbau der Lenkung und Kontrolle der Spur vorgenommen.

LENKUNG 204 - 304
SPURSTANGENGelenkkopf

7 | 06 01



Ⓒ



ZU VERWENDENDEN WERKZEUG

Werkzeug des Werkzeugkastens 8.0704 Z

C · Abzieher für Spurstangengelenkkopf

D · Vorrichtung für den Einbau des Sprengringes
am Spurstangengelenkkopf, bestehend aus :

D1 · Zange

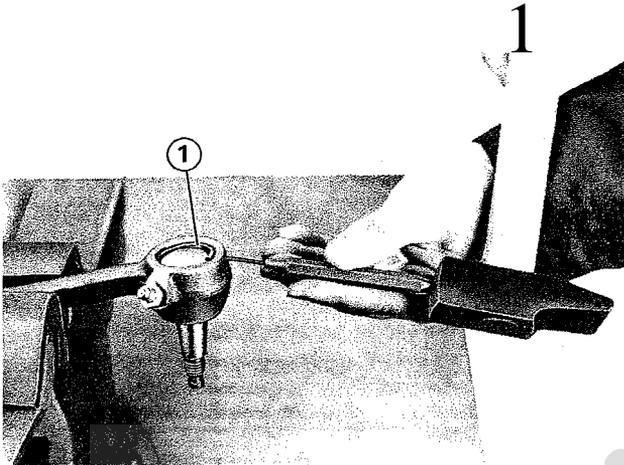
D2 · Dorn

EMPFOHLENES WERKZEUG

· Dorn Ø 2 mm.

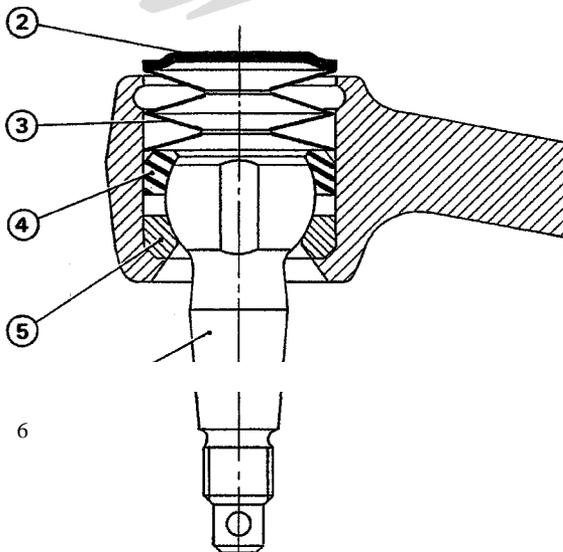
Der Franzose

LENKUNG 204-304 SPURSTANGENGelenkkopf

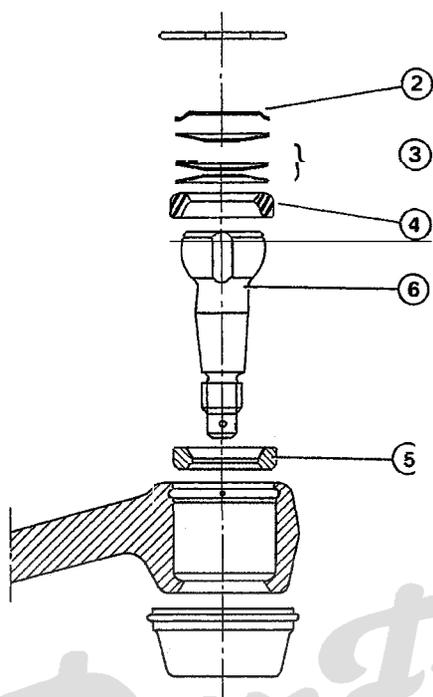


ZERLEGEN

- Das Fahrzeug über eine Arbeitsgrube oder auf eine Hebebühne stellen
- Die Gelenkköpfe mit dem Abzieher C lösen.
- Die Spurstangenbolzen ausbauen.
- Eine Spurstange in den Schraubstock spannen.
- Die Gummimanschette zum Schutz des Gelenkkopfes ausbauen.
- Ein Ende des Sprengringes 1 durch das für diesen Zweck vorgesehene Loch mit dem Dorn von \varnothing 2 mm anheben.
- Den Sprengring mit einem Schraubenzieher herausnehmen ; dessen Herauspringen vermeiden, indem das Teil mit der Hand abgedeckt wird.

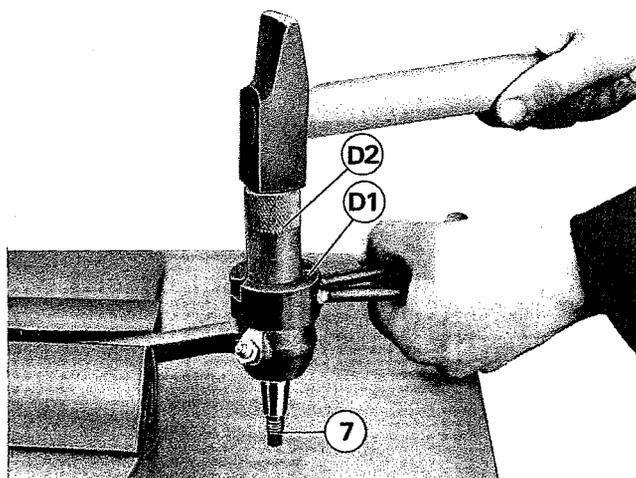


- Den Dorn abziehen.
- Ausbauen:
 - die Abdeckscheibe 2
 - die Tellerfedern Belleville 3
 - die Kugelfannenhälfte aus Nylon 4
 - den Gelenkkopf 6
 - die Kugelfannenhälfte aus Stahl 5
- Die Teile sorgfältig reinigen.
- Systematisch alle Teile mit dem geringsten Fehler austauschen.



ZUSAMMENBAU

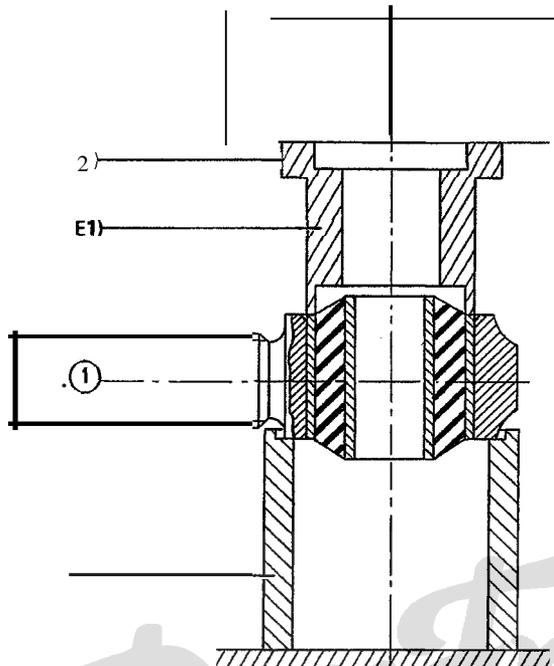
- Der Reihe nach im Gehäuse anbringen:
 - die Kugelpfannenhälfte aus Stahl 5
 - den geschmierten Gelenkkopf 6
 - die Kugelpfannenhälfte aus Nylon 4
 - die 4 neuen Tellerfedern Belleville 3 in nebenstehend gezeigter Montagerichtung.
 - die Abdeckscheibe 2
- Einen neuen Spannring in die Zange D1 spannen.
- Die Führungshälfte auf die Abdeckscheibe setzen und die Zange so orientieren, dass der Stoss des Sprengringes 3 oder 4 mm zum kleinen Demontageloch versetzt liegt.



- Den Spannring mit dem Dorn D2 einsetzen
- Das Gehäuse des Gelenkkopfes unter Druck schmieren.
- Die Gummimanschetten schmieren.
- Die Achse des Gelenkkopfloches 7 senkrecht zur Spurstange orientieren.
- In der gleichen Art bei der anderen Spurstange verfahren.
- Die Spurstangen an das Fahrzeug bauen.
- **Neue** Blodor-Scheiben auf die Enden der Gelenkköpfe montieren.
- Die Gelenkkopfmuttern mit 4,25 mkg anziehen.
- **Neue** Splinte montieren (Splinte müssen parallel zu den Rädern stehen).
- Die Spurstangenbolzen mit 3,5 mkg anziehen.
- Die Blechsicherungen umschlagen.

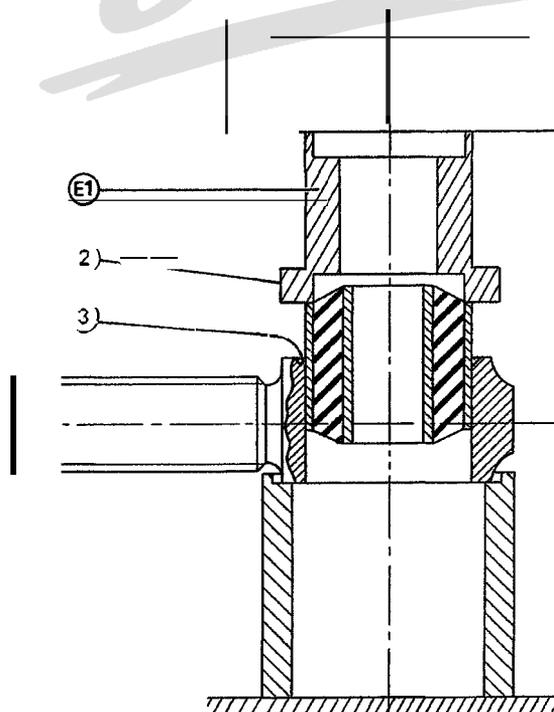
LENKUNG 204 - 304
SILENTBLOCS DER ZAHNSTANGENAUGEN

7 | 06 11



ABZIEHEN

- Das Fahrzeug über eine Arbeitsgrube oder auf eine Hebebühne stellen.
- Die Verbindungsbolzen der Spurstangen und Zahnstangenaugen ausbauen.
- Die Spannringe der Gummimanschetten öffnen.
- Die Kontermuttern lösen
- Die Zahnstangenaugen ausbauen.
- Auf dem Pressentisch zusammenstellen:
 - die Auflagehülse 8.0704 E2, die Ausnehmung nach oben
 - 1 Zahnstangenauge 1
 - den Dorn 8.0704 E1, den Bund nach oben
- Mit dem Pressenzylinder drücken, bis der Silentbloc vollkommen frei ist.



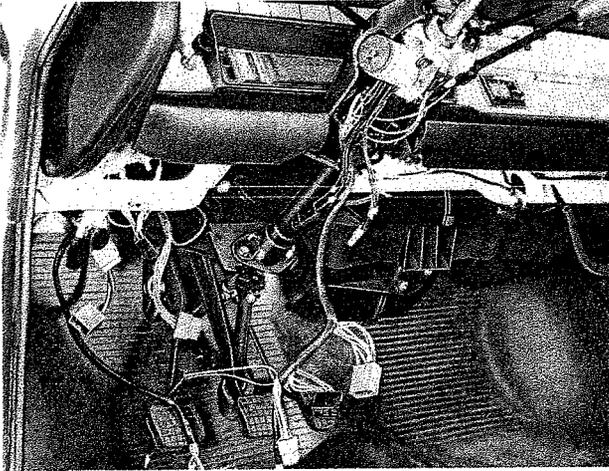
MONTAGE

- Sich davon überzeugen, dass die Abschrägung 3 nach oben zeigt.
- Einen neuen Silentbloc nehmen
- Den Silentbloc mit dem Dorn E1 versehen, wobei der Bund 2 am Silentbloc liegt.
- Auf den Pressenzylinder drücken, bis der Bund am Zahnstangenauge anliegt.
- In dergleichen Weise beim anderen Zahnstangenaugen verfahren.
- Die Zahnstangenaugen zusammenbauen, wobei für jeden Lenkungstyp die besonderen Überstandsmasse zu beachten sind (siehe Zusammenbau).
- Die Spur durch Beachtung des Lenkungstypes (siehe EINBAU) einstellen.

PEUGEOT

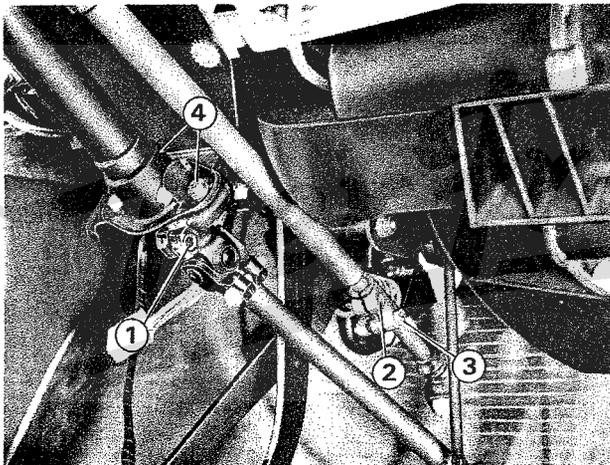
LENKUNG 204-304 MIT EINFACHER LENKSTANGE LENKSÄULE

7 | 07 01

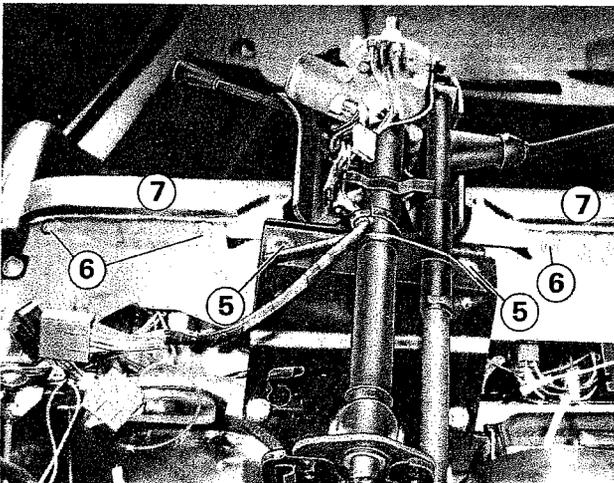


EINBAU

- Die Vordersitze mit einem Schutz abdecken.
- Die Batterie abklemmen
- Ausbauen:
 - das Lenkrad (siehe Seite 08 01)
 - die untere Lenksäulenverkleidung
 - die schal/dämpfenden Kartons unter dem Instrumentenbrett.
- Abklemmen:
 - die Kabelverbinder vom Lenkschloss, vom Scheinwerferkabelstrang, vom Richtungsanzeiger.
 - die zwei Klemmen des Stoppschalters am Pedallagerbock.



- Den Bolzen deroberen Schelle am Kardangelenk 1 und den oberen Bolzen 2 der Doppelschelle ausbauen.
- Den Bolzen 3 der Doppelschelle lösen, ohne ihn auszubauen.
- Die 2 Schrauben 4 für die Befestigung des Mantelrohres am unteren Lager ausbauen.



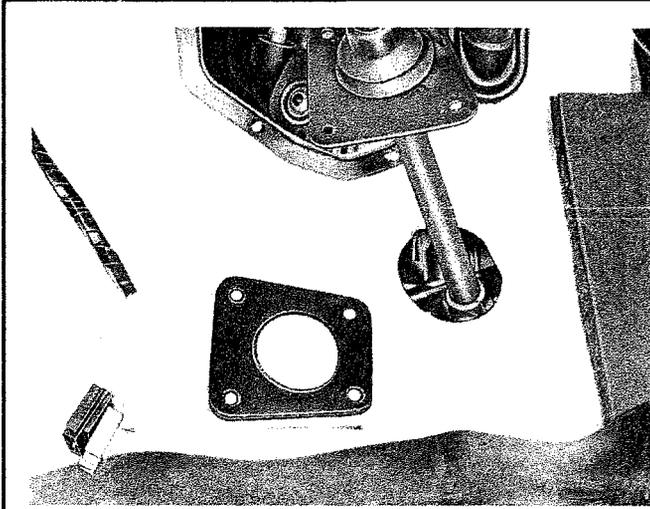
- Die 2 Schrauben 5 für die Befestigung der Lenksäule unter dem Instrumentenbrett ausbauen.
- Die Schrauben 6 für die Befestigung der Instrumentenbrettverkleidung lösen.
- Die Verkleidung 7 leicht auseinanderdrücken, damit die obere Lenksäulenhalterung herausgenommen werden kann.
- Lenksäule und Schaltstange abziehen.

a. WUGZOT

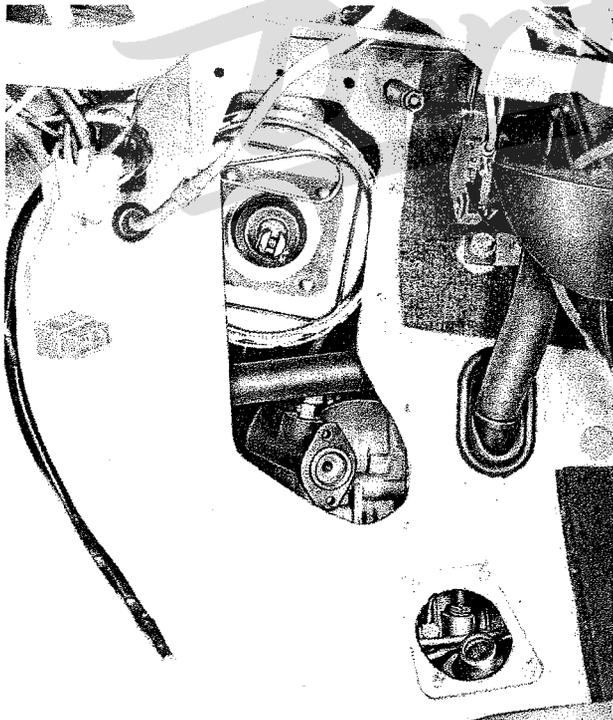
07 02

7

LENKUNG 204-304 MIT EINFACHER LENKSTANGE
LENKSÄULE



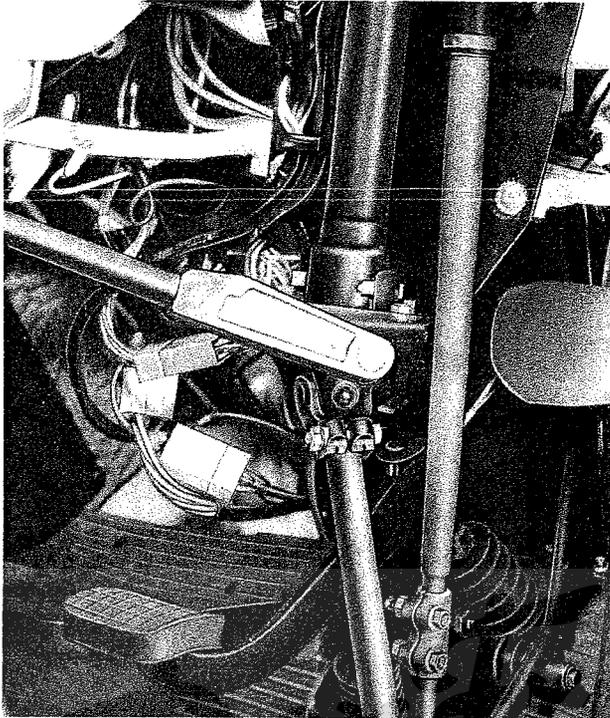
- Ersatz der Schutzmanschette der unteren Lenksäule
- Ausbauen:
 - das Kardangelenk
 - die Abstützplatte der Schutzmanschette
 - die Schutzmanschette



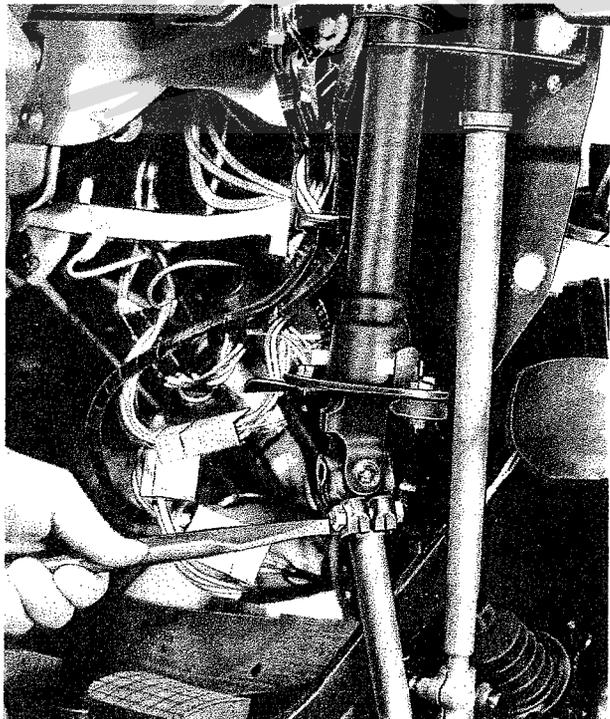
- Ausbau der unteren Lenkspindel
- Den Bolzen des oberen Kupplungsflansches ausbauen

EINBAU

- Die untere Lenkspindel in den Kupplungsflansch einsetzen.
- Einen neuen Bolzen, Teile-Nr. 4043.03 einsetzen, ohne anzuziehen.
- Die Schutzmanschette innen mit Fett versehen.
- Die Schutzmanschette und die Abstützplatte auf der Stirnwand anbringen und befestigen.



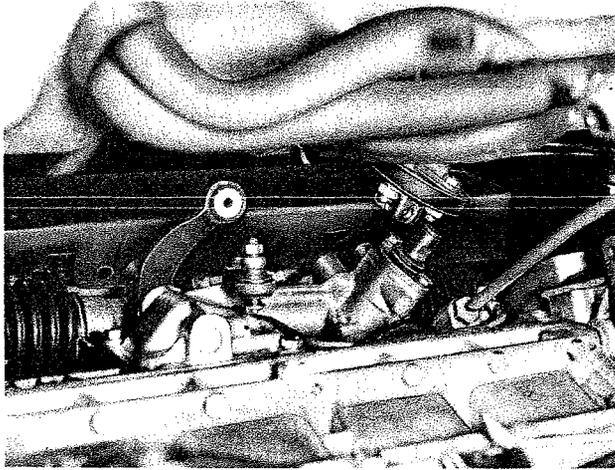
- Den systematischen Ersatz vorsehen:
- der Kardangelbolzen einschliesslich der Blocfor-Scheiben
- der Nylstop-Mutter der oberen Schraube der Doppelschelle
- aller Fächerscheiben "OE", oder "OD" (ausser gezahnt mit innen und aussen gezahnt) für die Befestigung der Lenksäule
- Die Lenksäule in umgekehrter Reihenfolge zum Ausbau wieder einbauen.
- Alle Bolzen und Schrauben für die Befestigung der Lenkspindel mit **1 mkg** anziehen, gegebenenfalls einschliesslich des oberen Bolzens des Kupplungsflansches.



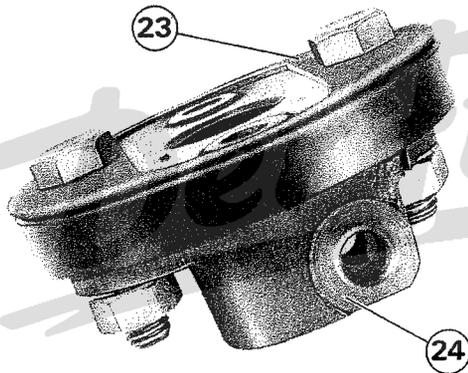
- Die Bolzen der 2 Kardangeln und eventuell den Bolzen des oberen Kupplungsflansches sichern, indem das äussere Gewinde verstemmt wird.
- Das Lenkrad einbauen (siehe Seite 08 02).
- Das Spiel zwischen Lenkrad und Lenksäulenverkleidung überprüfen. Es muss zwischen 1 und 4 mm liegen.
- Das einwandfreie Schalten der Gänge überprüfen. Notfalls die Regulierstange einstellen.
- Die Batterie anklemmen.
- Die Zeituhr stellen.
- Das Funktionieren der elektrischen Anlage überprüfen.

LENKUNG 204-304 MIT EINFACHER LENKSTANGE
ERSATZ DER KUPPLUNGSSCHEIBE

7 | 07 21

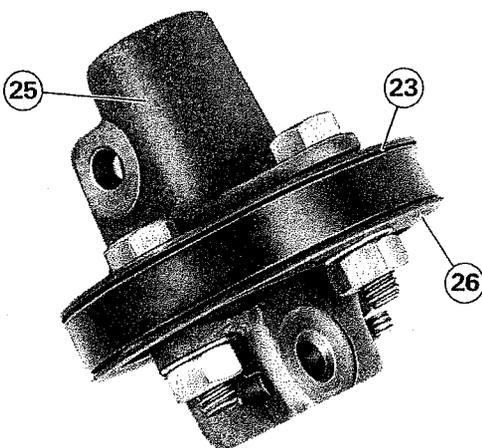


- Die 2 Schrauben für die Befestigung des Lenkgetriebegehäuses am Motortragrahmen ausbauen.
- Die 2 Bolzen der Kupplungsflansche ausbauen.
- Das Ende des Antriebsritzels der Zahnstange freilegen.
- Das Lenkgetriebegehäuse seitlich versetzen, um die Einheit Kupplungsscheibe und Kupplungsflansche freizulegen.
- Diese Einheit herausnehmen.



- Die 4 Verbindungsbolzen ausbauen.
- Die Bolzen, Blocforscheiben und beschädigten Teile systematisch ersetzen.
- Zunächst zusammenbauen:
 - die Anlaufscheibe 23
 - die Kupplungsscheibe
 - den unteren Kupplungsflansch 24, der sich durch seine geringere Höhe vom oberen Kupplungsflansch unterscheidet.

WICHTIG: Die Bolzenköpfe müssen sich auf der Seite der Anlaufscheibe 23 befinden.



- Danach zusammenbauen:
 - den oberen Kupplungsflansch 25 mit der Kupplungsscheibe, quer zur länglichen Ausnehmung der Anlaufscheibe 23.
 - die Anlaufscheibe 26.

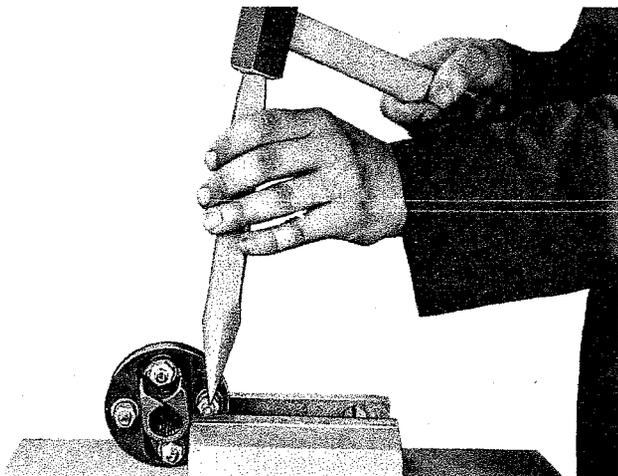
WICHTIG: Die Bolzenköpfe müssen sich auf der Seite des oberen Kupplungsflansches 25 befinden.

PEUGEOT

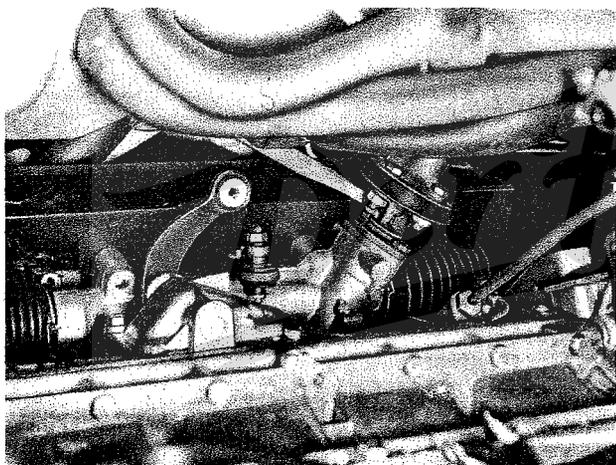
0722

7

LENKUNG 204-304 MIT EINFACHER LENKSTANGE ERSATZ DER KUPPLUNGSSCHEIBE



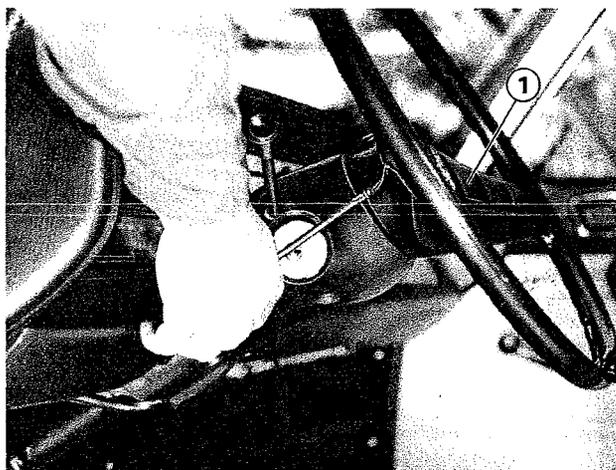
- Die 4 Bolzen mit 1,75 mkg anziehen.
- Die Muttern sorgfältig sichern, indem das überstehende Gewinde mit einem Meißel verstemmt wird.



- Die Kupplungsscheibe gemäß den Anweisungen auf Seite 02-13 und 02-14 einbauen.

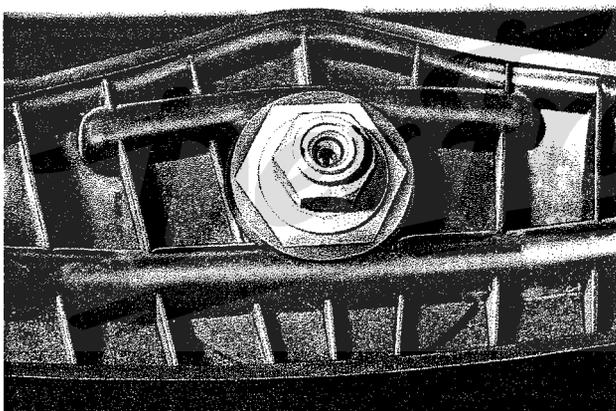
LENKUNG 204 - 304
LENKRAD

7 | 08 01

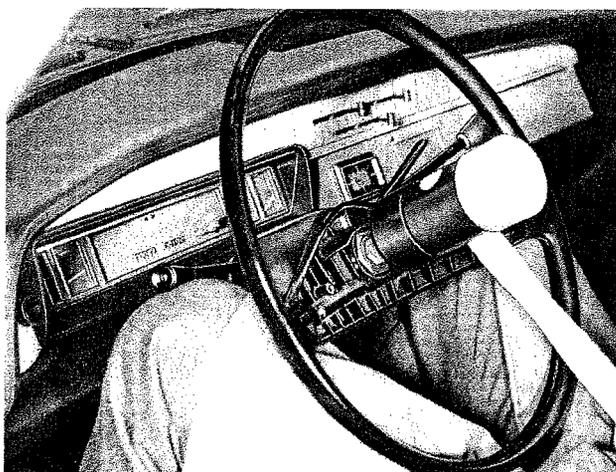


AUSBAU

- Den Lenkradwulst 1, durch 2 Kreuzschlitz' schrauben befestigt, ausbauen.



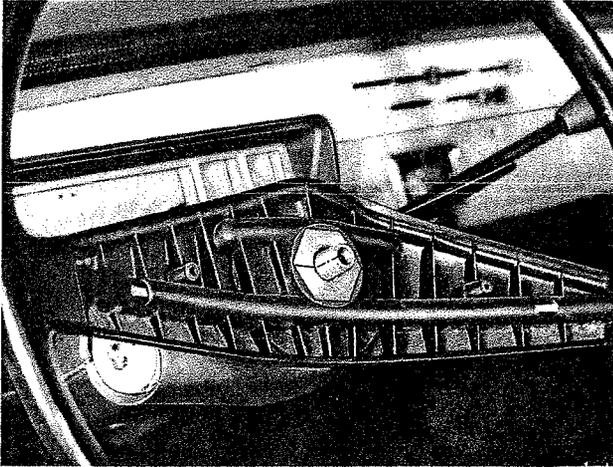
- Die Lenkradbefestigungsmutter lösen, bis der Bund mit dem Ende der Lenksäule abschliesst.



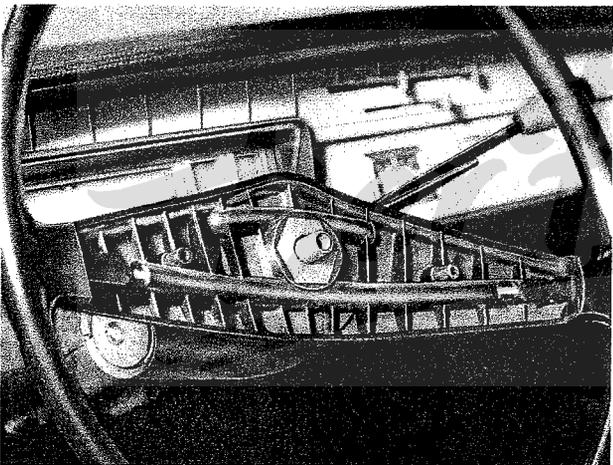
- Auf die Lenksäule mit einem grossen Hammer schlagen und das Lenkrad mit den Knien anheben, bis es gelöst ist.

LENKUNG 204-304

LENKRAD

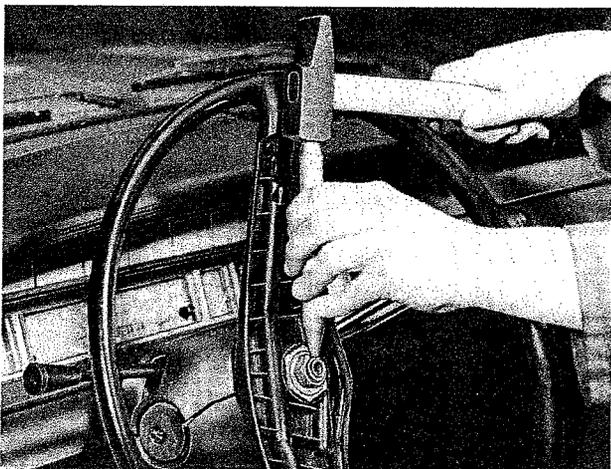


- Die Befestigungsmutter ausbauen und die Stellung des Lenkrades durch einen Strich gegenüber der Ausnehmung zur Sicherung markieren, falls das Lenkrad wieder eingebaut wird.
- Das Lenkrad ausbauen.



EINBAU

- 1 • Des selben Lenkrades
 - Das Lenkrad unter Beachtung der zuvor angebrachten Markierung einbauen.
- 2 - Eines neuen Lenkrades
 - Das Lenkrad so einbauen, dass die Lenkradspeichen bei Geradeausfahrt eine Waagerechte bilden.



- Eine neue flache Beilagscheibe und eine neue Mutter, Teile-Nr. 4052.03, montieren und leicht anziehen.
- Eine Probefahrt in gerader Richtung durchführen, um sich von der waagerechten Lage der Lenkradspeichen zu überzeugen.
- Gegebenenfalls die Stellung des Lenkrades berichtigen.
- Die Lenkradmutter mit 4,5 mkg anziehen.
- Die Mutter in der hierzu vorgesehenen Ausnehmung sichern.
- Den Lenkradwulst einbauen.

	Seite
ALLGEMEINES	0201 (2)
KONTROLLABSTÄNDE	0202 (2)
BREMSDRUCKKONTROLLEN	0205 bis 08
WECHSELN DER BREMSFLÜSSIGKEIT	02 11 bis 15
ENTLÜFTUNG UND EINSTELLUNGEN	0221 bis 25
BREMSTRÄGERPLATTEN	
- Montagevorschriften	04 01
WECHSELN DER BREMSBELAGPLATTEN	0501 bis 03
ABMESSUNGEN NACH SCHLEIFEN DER BREMSSCHEIBEN UND BREMSTROMMELN	06 01 (1)
WECHSELN EINER BREMSSCHEIBE	0605 (1) bis 10
AUS-U. EINBAU DER BREMSSÄTTEL	0701 (2) bis 06 (1)
BREMSSÄTTEL MIT 3 KOLBEN	
- Zerlegen	07 11 (1)
- Zusammenbau	07 12 und 13
BREMSSÄTTEL MIT 2 KOLBEN	
-- Zerlegen	07 15 und 16
-- Zusammenbau	07 17 und 18
HAUPTBREMSZYLINDER	
- Ausbau/Zerlegen	0801
- Zusammenbau	0802 bis 04
- Einbau	0805
KONTROLLE DER SERVO-BREMSEN	10 01 bis 06
BREMSKRAFTREGLER	11 01 (1)
HYDRAULIKLEITUNGEN	
- Mindestabstände	1201 (1) bis 04
PEDALLAGERBOCK 204 (Salon 1969) 304	
- Ausbau, Einbau, Einstellungen	1301 bis 07 (1)

	Betriebsleiter	Lagerleiter	Meister	Auftrags-Annehmer	Monteure
Datum					
Kenntnisnahme					

8· BREMSEN

Einführung von Spezialwerkzeugen

Teile-Nr. : 9763.51

Werkstattreferenz : 8.0803 C4 - SATZ VON 3 FUHRUNGSBOLZEN

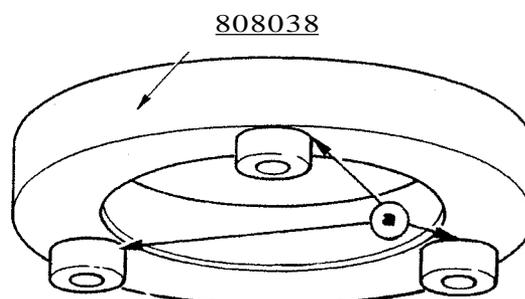
: SATZ VON 3 DISTANZHÜLSEN (die auf den Auflagering 8.0803 B zu schweißen sind).

Diese 3 Führungsbolzen und 3 Distanzhülsen ergänzen den Werkzeugkasten 8.0803 ZZ, der die Referenz 8.0803 ZY, Teile-Nr. 9763.45, erhält.

Grund : Bei 305 und 304/78 Montage von längeren Radbolzen als bei 204/304 vor Salon 1978.

Verwendung : Für Austausch der Bremsscheiben bei 305 und 304/78 anstelle der Führungsbolzen CI und C2, die bei 204/304 bis Salon 78 verwendet wurden.

Nach Schweißen der 3 Distanzhülsen auf den Auflagering B wird dieser zum Mehrzweckwerkzeug und erhält die Referenz BZ.



AUSRÜSTUNG DES KUNDENDIENSTNETZES

A - FRANKREICH

NIEDERLASSUNGEN - FILIALEN - KONZESSIONÄRE

Grundausrüstung :

1 Exemplar mit entsprechender Kontobelastung.

Bestellung von zusätzlichen Werkzeugen :

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

VERTRAGSHÄNDLER UND SERVICESTELLEN

Bestellungen :

Schicken Sie Ihre Bestellung (gelber Schein) 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.

Bestellung von zusätzlichen Werkzeugen :

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

2) - ANDERE LÄNDER

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

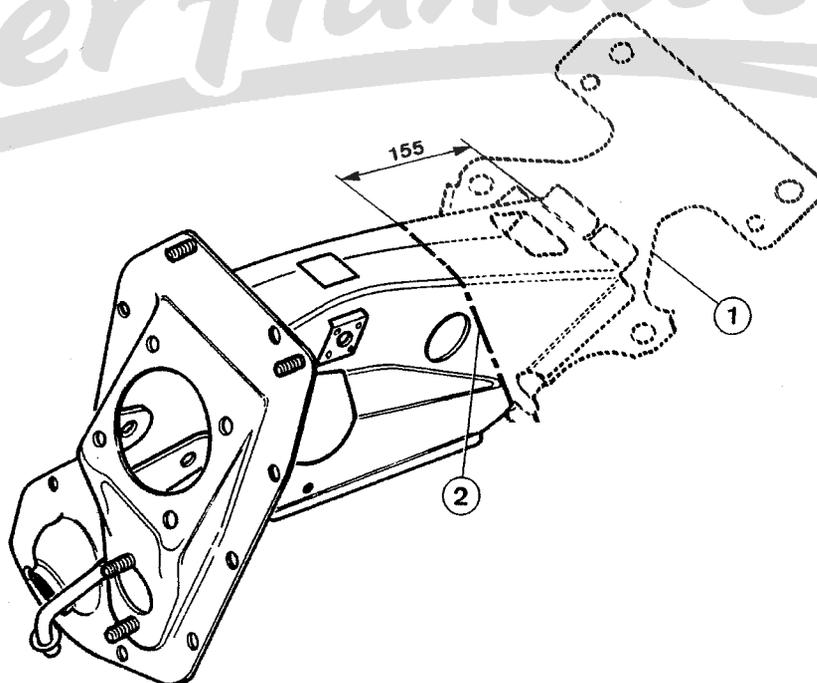
	Betriebsleiter	Lagerleiter	Meister	Auftrags-Annehmer	Monteurs
Datum					
Kenntnisnahme					

8-BREMSEN

Pedallagerbock 204 - 304 alle Typen.

Nachrüsten der Karosserie bzw. des vorderen Karosserieblocks Modell 78 mit dem bisherigen Pedallagerbock.

Bei 304 → NT. 4 031 501 und 204 → Salon 1969 ist bei Austausch der Karosserie bzw. des vorderen Karosserieblocks durch eine Karosserie bzw. einen vorderen Karosserieblock Modell 78 der Pedallagerbock wie auf der Abbildung abzusägen.



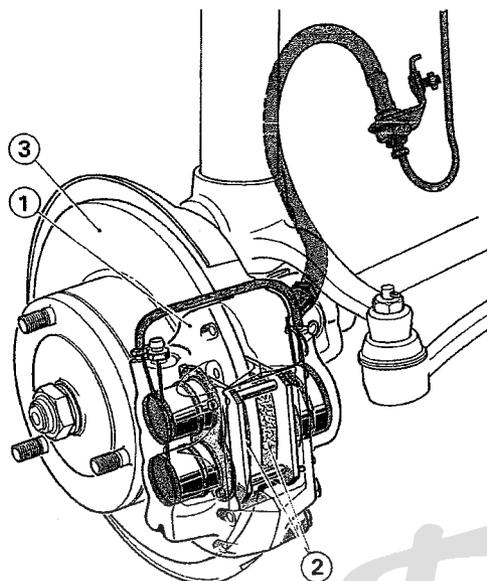
1 - Zu entfernender Lenksäulenteil.

2 - Schnittlinie.

BREMSEN
IDENTIFIZIERUNG



VORDERBREMSEN



1. Montage

1 • Girlingsattel mit 3 Kolben.

2 • Beläge

204 : Mintex M78

Mintex M78

204 B bis Nr. 6.610.014

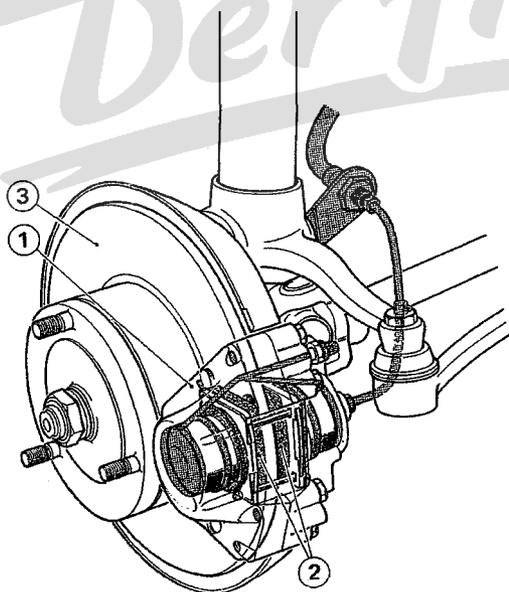
Fadil L 113

\ ab der obigen Nummer

• Oberfläche 34 cm²

• Abstand der Befestigungs löcher 58,20 mm

3 • Bremsscheibe : Aussendurchmesser 247 mm
Stärke 9,6 mm



2. Montage

Ab den Seriennummern :

204 Luxe - 6.063.628

204 Grand Luxe • 6.232.409

204 B (Break) • 6.654.011

204 C (Cabriolet) } 't

204 C (Coupe) .sel ,

204 U4 (Lieferwagen) Senenbegmn

1 • Girlingsattel mit 2 Kolben.

2. Beläge: 204 und 204 B : Fadil L 113

• Oberfläche 25,2 cm²

• Abstand der Befestigungs löcher 47,75 mm

3. Bremsscheibe : Aussendurchmesser 256,5mm
Stärke 9,6 mm

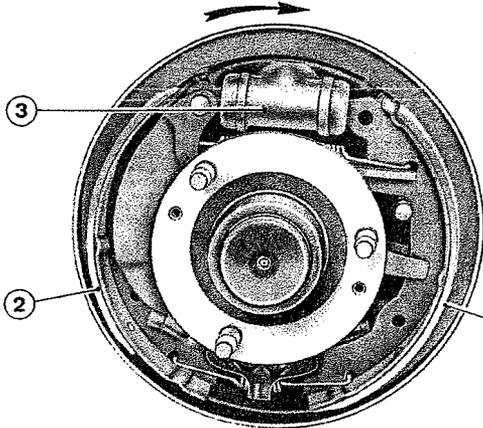
AUSTAUSCHBARKEIT

Wegen der unterschiedlichen Abstände der Befestigungs löcher können die Bremssättel mit 2 Kolben nicht an Stelle der Bremssättel mit 3 Kolben eingebaut werden.

BREMSEN

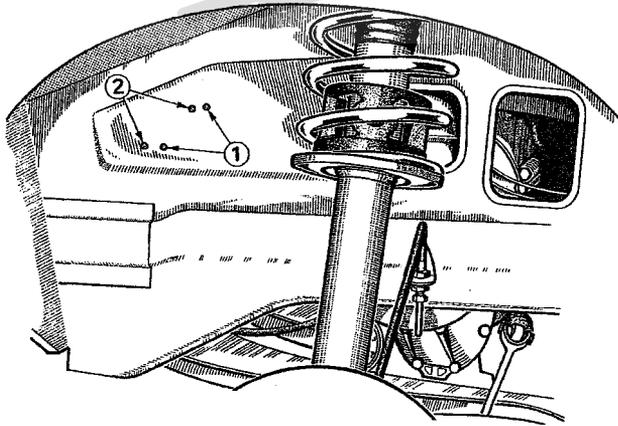
IDENTIFIZIERUNG

HINTERBREMSEN



- | | | |
|---------------------------------|--------------------------------|------------|
| 1 - Bremsbacke, {
auflaufend | { Länge 231 mm
Breite 40 mm | Beläge |
| 2 - Bremsbacke, {
ablaufend | { Länge 176 mm
Breite 40 mm | Ferodo 4 Z |
| 3 .Radbremszylinder 19 mm Ø, | | |

BREMSKRAFTREGLER



- Hintere Löcher zur Befestigung des Bremskraftreglers an der Limousine, dem Cabriolet und dem Coupe.

- 2 • Vordere Löcher zur Befestigung des Bremskraftreglers am Break und Lieferwagen.

NEIGUNG

204 Luxe	
204 Grand Luxe	} 13030' ± 1°
204 Coupé u. Cabriolet	
204 B	
204 U4	} 170 ± 1°

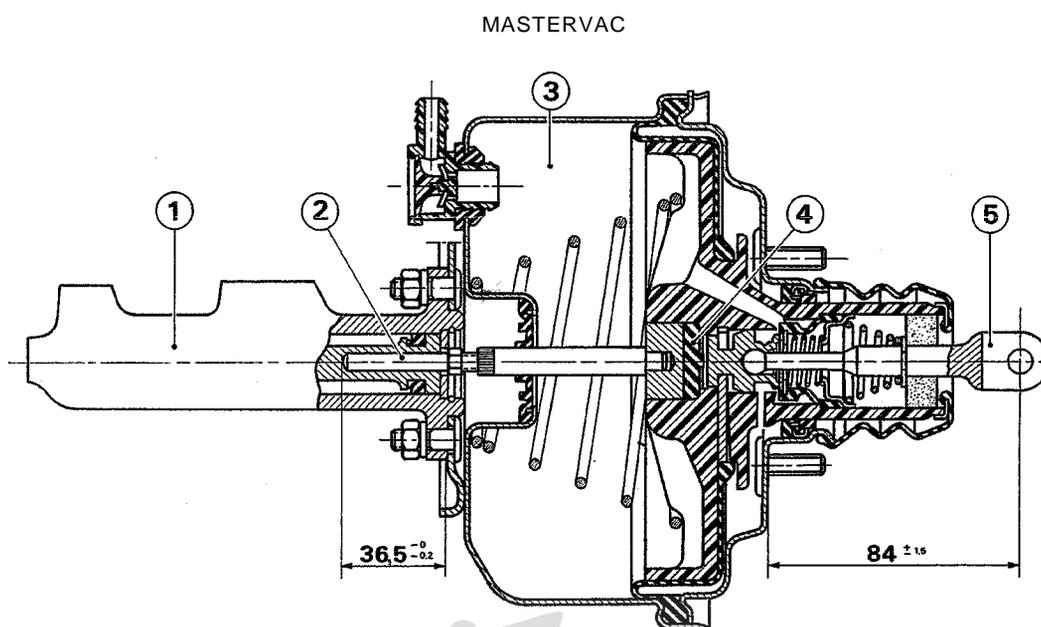
WICHTIG

Beim Ausbau des Bremskraftreglers oder beim Ersatz der Kotflügel innenwand vorne links, ist es unbedingt erforderlich, sich vom genauen Anbau des Bremskraftreglers zu überzeugen. Seine Befestigung an der Limousine durch die beiden Löcher, die für den Break bestimmt sind oder umgekehrt, können die Stabilität und die Bremskraft beim Bremsvorgang beeinträchtigen.

ANMERKUNG • Der Ersatz einer vorderen Kotflügelinnenwand muss unbedingt auf der Richtbank erfolgen.

BREMSEN
IDENTIFIZIERUNG

8 | 0103



- | | |
|------------------------|---|
| 1 • Hauptbremszylinder | 4 • Reaktionsscheibe |
| 2 • Druckstange | 5 • Druckstange des Hauptbremszylinders |
| 3 • Mastervac | |

Eingebaut bei 204 ab den Seriennummern:

204 Grand Luxe	6 200 001	
204 Break	6 650001	
204 Cabriolet	} seit Serienbeginn	
204 Coupé		

- Multiplikationskoeffizient : 1,8
- Wichtigste Teile, die durch die Einführung des Mastervac geändert wurden :
 - Pedallagerbock
 - Hauptbremszylinder: gleichen Durchmessers - 19 mm - aber mit versetztem Bremslichtschalter
 - Kupplungsgeberzylinder: mit anders orientiertem Anschlussstück, um die Berührung mit dem Mastervac zu vermeiden.
 - Ansaugkrümmer mit Unterdruckanschlussstück.
 - Bremsflüssigkeitsbehälter mit schräger Halterung und noch unten gerichtetem Verbindungsrohr zum Kupplungsgeberzylinder.
 - Verbindungsrohr des Kupplungsgeberzylinders
 - Nylonverbindungsrohr des Kupplungsnehmerzylinders.
 - Verbindungsrohr zum Bremskraftregler

WICHTIG.

- Der Mastervac wird von der D.P.D. mit auf 36,5 mm Überstand geregelter Druckstange 2 des Hauptbremszylinders geliefert. Dieses Mass wird eingestellt, während der Mastervac einem Unterdruck von 500 mm Quecksilbersäule ausgesetzt ist.

Unter keinen Umständen darf dieses Mass auf Grund einer Reparatur verändert werden. Niemals die Stange 2 herausziehen, damit sie sich nicht von der Reaktionsscheibe 4 löst, die in den Mastervaczylinder fallen und somit nicht mehr an Ort gebracht werden könnte.

- Die Bremsen sind die hauptsächlichsten Sicherheitsorgane eines Fahrzeuges.

Das Versagen eines dieser Organe kann die schwerwiegendsten Folgen nach sich ziehen.

Demzufolge ist bei jedem Eingriff in der Werkstatt auf maximale Sauberkeit zu achten und die Vorschriften sind auf das genaueste zu beachten, vor allen Dingen bezüglich:

- der Kontrollabstände
- der Arbeitsmethoden
- der verwandten Produkte

WICHTIG - Nach dem Einbau neuer Teile (Bremsbeläge, Scheiben, Trommeln) sind die Bremsen einzufahren (der Kunde ist darüber zu informieren), da eine sofortige starke Benutzung ein unregelmässiges Bremsverhalten des Fahrzeuges zur Folge haben könnte.

Bremsflüssigkeit.

Die Bremsflüssigkeiten müssen äusserst strengen Betriebsbedingungen genügen, insbesondere bezüglich:

- ihres Siedepunktes (Verhalten bei hohen Temperaturen - starkes Bremsen).
- ihres Gefrierpunktes (niedrige Wintertemperaturen in kalten Ländern),
- ihres neutralen chemischen Verhaltens (Substanzen, die Korrosion und die Zersetzung der Dichtungen und Kolbenmanschetten verhindern).

Deshalb die empfohlenen Bremsflüssigkeiten verwenden

LOCKHEED 55
NAFIC FN3
oder PEUGEOT

Diese Flüssigkeiten können beliebig miteinander vermischt werden.

Die Bremsflüssigkeiten sind wasserbindend und das absorbierte Wasser wirkt sich in erheblichem Masse auf den Siedepunkt und den Gefrierpunkt aus.

Die korrosionsverhindernden Substanzen der Bremsflüssigkeiten erreichen ihren Sättigungsgrad nach einer gewissen Benutzungszeit.

Deshalb:

- die Bremsflüssigkeiten in trockenen Räumen und in vollen und fest verschlossenen Behältern aufbewahren.
- die Behälter so wenig wie möglich bewegen.
- die Empfehlungen bezüglich des regelmässigen Wechsels der Bremsflüssigkeiten beachten.

Die Bremsflüssigkeiten greifen gewisse chemische Produkte an, insbesondere die Lacke und gewisse Gummiarten.

Deshalb:

- Spritzer beim Einfüllen und das Ausfliessen der Bremsflüssigkeit vermeiden.
- die gefährdeten Teile (Kupplung, Motorhalterungen usw.) beim Entlüften, Ablassen und Einfüllen abdecken.

ALLE 5000 KM

- Kontrolle der vorderen Bremsbelagplatten. Bei einer Stärke von 2 mm einer der Bremsbeläge müssen die vier Bremsbelagplatten **unbedingt** ausgetauscht werden.

ALLE 10000 KM

- Entstauben und Einstellen der hinteren Bremsbacken.
- Kontrolle und gegebenenfalls Einstellen der Handbremse.

ALLE 20000 KM ODER EINMAL IM JAHR BEI GERINGER VERWENDUNG DES FAHRZEUGES.

- Wechseln der Bremsflüssigkeit mit

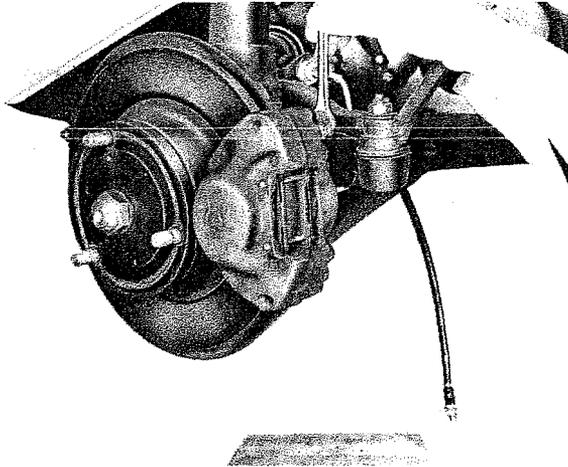
LOCKHEED 55
NAFIC FN3
oder PEUGEOT

Diese Flüssigkeiten können beliebig miteinander vermischt werden.

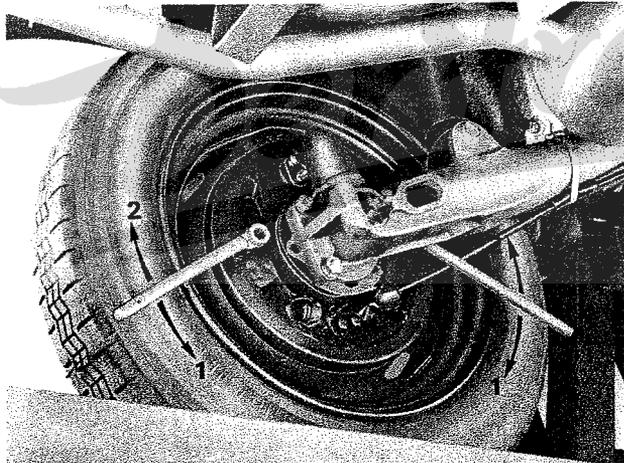
BREMSEN

ENTLÜFTUNG DES BREMSSYSTEMS

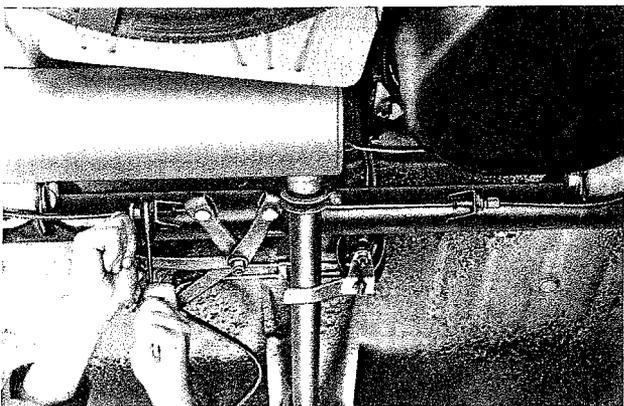
8 | 0203



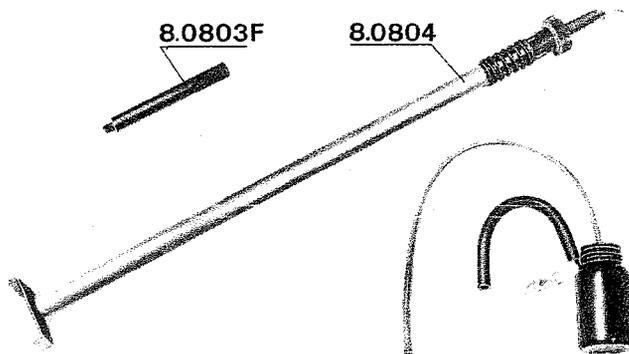
- Das Entlüftungsrohr auf die vordere linke Entlüftungsschraube stecken.
- Den Entlüftungsvorgang wiederholen, indem die vordere linke Entlüftungsschraube leicht geöffnet und das Bremspedal kräftig mehrmals niedergedrückt wird, um die eventuell noch im Bremskraftregler vorhandene Luft auszuseiden.
- Das Entlüften wie unten angegeben beenden, um die eventuell noch in den unteren Zylindern des vorderen Bremssattels zurückgebliebene Luft auszuseiden:
 - Bei verschlossenen Entlüftungsschrauben das Bremspedal während ca. 10 Sekunden ganz nieder**treten**.
 - Dann die linke vordere Entlüftungsschraube, versehen mit dem Entlüftungsrohr öffnen, ohne das Bremspedal loszulassen.
 - Die Entlüftungsschraube wieder schliessen und das Bremspedal langsam loslassen.
 - Den Vorgang so lange wiederholen, bis keine Luftbläschen bzw. Unreinheit mehr am Entlüftungsrohr festgestellt wird.
- An der rechten Seite ebenso vefahren.



- Die hinteren Bremsen endgültig einstellen:
 - Den Nachstellexzenter der Primörbacke (vorne) nach unten (1 im Bild) drehen, bis die Bremsbacke das Rad blockiert.
 - Das Bremspedal ein- oder zweimal niederdücken, um die Bremsbacke richtig einzustellen.
 - Den Nachstellexzenter in entgegengesetzter Richtung nach oben (2 im Bild) drehen, bis die Bremstrammel leicht schleift und frei dreht.
- Bei der Sekundörbacke (hinten) auf gleiche Weise verfahren.
- **Anschliessend** die Bremse des anderen hinteren Rades einstellen, wobei immer mit der Primörbacke begonnen wird•



- Das Handbremsspiel an der Sechskantmutter der Seil-Arretierungen (an der Hinterachse) einstellen.
- Das Spiel ist normal, wenn der Handbremshebel zwischen dem 6. bis 8. Zahn eingreift.
- Die vorderen Röder wieder anbauen, die Muttern mit 6 mkg anziehen.
- Dos Fahrzeug abbacken.

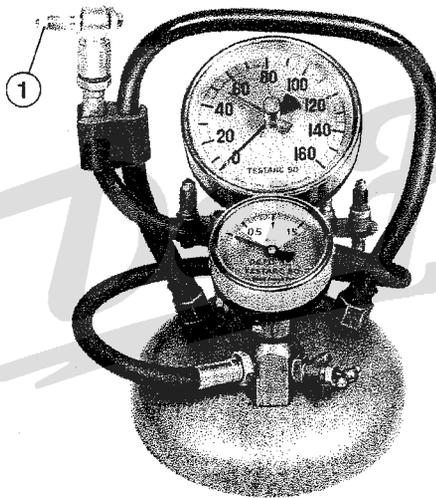


ZU VERWENDENDENES WERKZEUG

8.0803 F - Verschlussstange des Hauptzylinders.

8.0804 • Kraftmass - Pedaldruckstange.

- Ein durchsichtiges, flexibles Entlüftungsrohr, 400 mm lang.
- Ein durchsichtiger Behälter.



EMPFOHLENES WERKZEUG

TESTARC 50

Nieder- und Hochdruckmessgerät mit Schlauchanschluss (1) Teile-Nr. 9787.07 und einer Sicherheitsnadel.

WICHTIG - Um eine Verschmutzung der Bremsflüssigkeit zu vermeiden, sind unter keinen Umständen Manometer zu verwenden, die nicht ausschliesslich der Überprüfung des Bremssystems gedient haben.

DICHTHEIT DES HYDRAULIKSYSTEMS

Entlüftetes Bremssystem und eingestellte Bremsen.

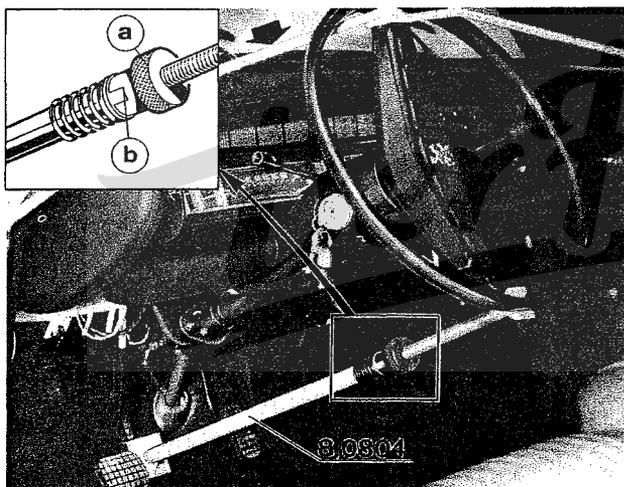
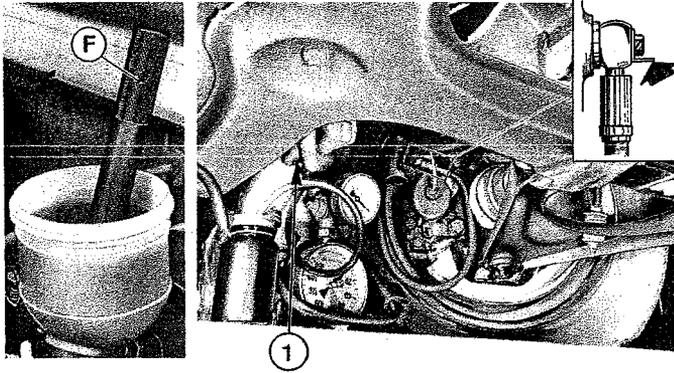
I-HOCHDRUCKKONTROLLE

- Die Eingangsöffnung des Hauptbremszylinders verstopfen.
- Das Gerät TESTARC 50 an eine vordere Entlüftungsschraube anschliessen.

Die Stange (F) abnehmen.

Das Gerät (1) entlüften.

Die Bremshilfe abstellen (Bremspedal 5-mal bei abgestelltem Motor durchtreten).



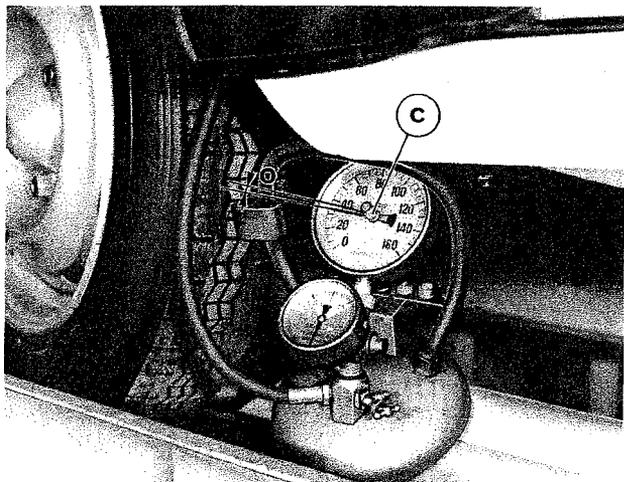
Die Pedaldruckstange anbringen.

Den Ring (a) bis zum Verschluss der Aussparungen (b) einschrauben.

Danach noch 10 Umdrehungen weiterschrauben.

Einige Minuten warten, um eine Verdichtung im Bremssystem zu ermöglichen.

Den Ring (a) bis an den unteren Rand der Aussparungen (b) losschrauben.



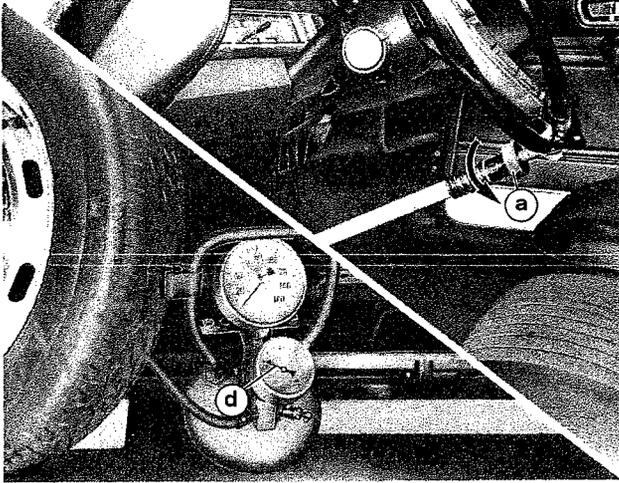
Die beiden Nadeln des Hochdruckmessgerätes (c) in Deckung bringen.

Nach 15 Minuten darf kein Druckabfall festzustellen sein. Andernfalls ist das Hydrauliksystem undicht; die Kontrolle nach der Reparatur wiederholen.

Die notwendige Menge Bremsflüssigkeit nachfüllen.

ANMERKUNG: Eine undichte Steife an der Primärmanschette des Hauptbremszylinders hat weder ein Sinken des Niveaus der Bremsflüssigkeit im Behälter noch äussere Leckspuren zur Folge.

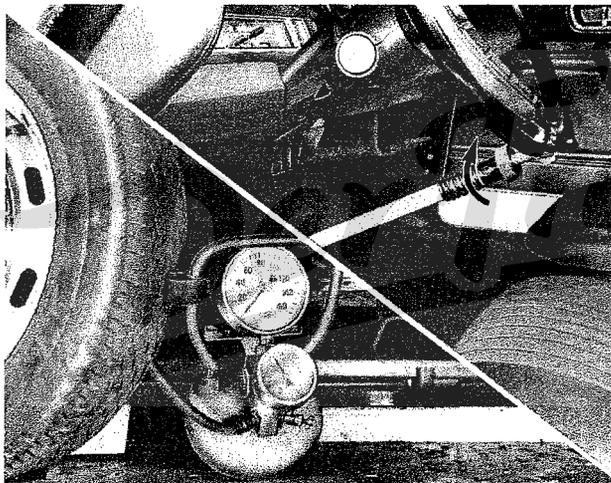
- Gewisse undichte Steifen an den Kolbenmanschetten und den Dichtringen machen sich nur bei Niedrigdruck bemerkbar.



II . NIEDRIGDRUCKKONTROLLE

- Den Ring (a) losschrauben, damit der Druck vollständig fällt (das Niederdruckmanometer (d) steht auf Null)..

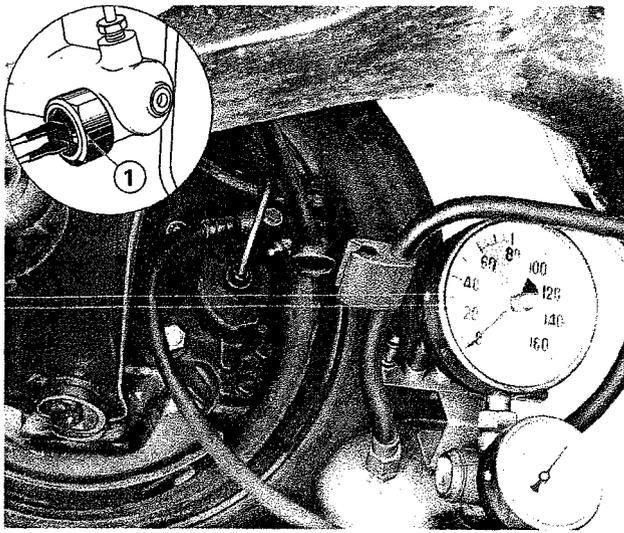
ANMERKUNG· Selbst bei nur schwachem Restdruck im vorderen Bremskreis, siehe Kontrolle V der Bremshilfe.



Den Ring langsam einschrauben, um den Druck auf 0,7 bar einzustellen.

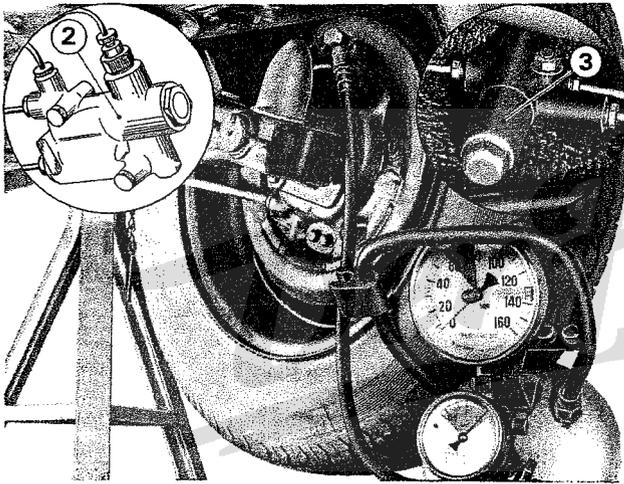
- Nach 15 Minuten darf kein Druckabfall festzustellen sein. Anderenfalls die undichte Stelle an den Kolbenmanschetten und den Dichtringen suchen. Die Kontrolle nach der Reparatur wiederholen.

ANMERKUNG· Eine undichte Stelle an der Primärmanschette des Hauptbremszylinders hat weder ein Senken des Niveaus der Bremsflüssigkeit im Behälter noch äussere Leckspuren zur Folge.



HYDRAULISCHER BREMSLICHTSCHALTER (1) (bis Salon 1969)

Die Bremslichter müssen bei einem Bremsdruck von 3 bis 6,5 bar aufleuchten.



RESTDRUCK IM HINTEREN BREMSKREIS

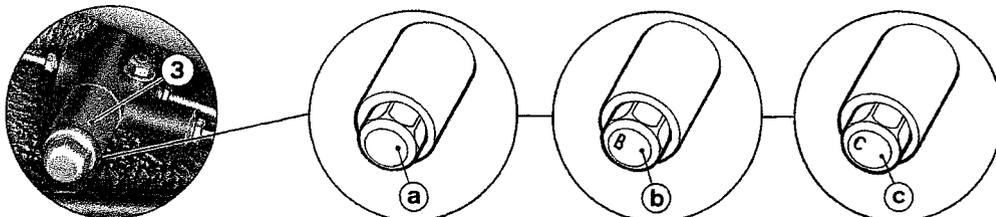
Das Druckmessgerät anstelle einer hinteren Entlüftungsschraube einsetzen (im vorderen Bremssystem darf kein Restdruck vorhanden sein).

Nach Betätigung des Bremspedals muss im hinteren Kreis ein konstanter Druck feststellbar sein :

- 0,5 bis 1 bar für 204 mit Bremsdruckregler am linken vorderen Kotflügelinnenblech (2),
- 0,5 bis 1,9 bar für 204 mit Bremsdruckregler unter dem hinteren Bodenblech (3).

BREMSDRUCKREGLER UNTER DEM HINTEREN BODENBLECH (3)

System entlüftet und Bremsen eingestellt



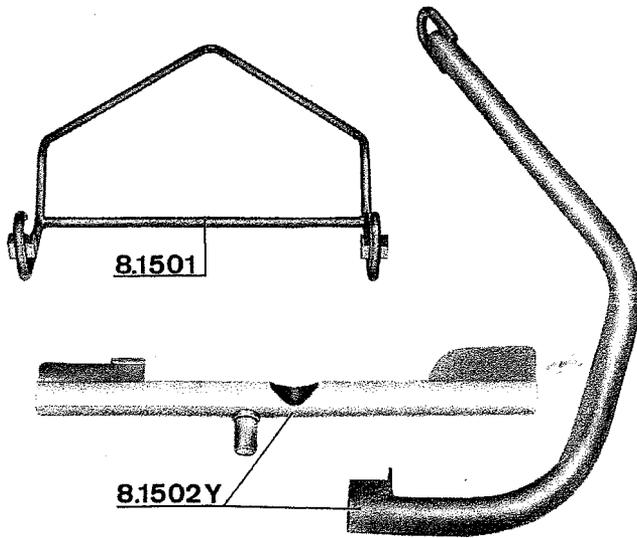
ANMERKUNG - Für diese Kontrolle ist ein zweites Hochdruckmanometer notwendig.

Bei einem vorderen Bremsdruck von :	Soll der hintere Bremsdruck betragen :		
	mit Bremskraftregler (a) ohne Kennzeichnung (204 Alle Typen, 1.Montagel)	mit Bremskraftregler (bl Kennzeichnung "B" (204-304 Alle Typen, ausserCoupeund Cabriolet)	mit Bremskraftregler (cl Kennzeichnung "C" (204-304 Coupé und Cabriolet)
40 bar, ausgehend von 0	29 bis 31 bar	25,5 bis 27,5 bar	20 bis 22 bar
80 bar, ausgehend von 40 bar	40 bis 44 bar	37,5 bis 41,5 bar	32 bis 36 bar
40 bar, ausgehend von 80 bar	30 bis 38 bar	26,5 bis 34,5 bar	21 bis 29 bar

WICHTIG - Jegliches Zerlegen des Bremskraftreglers (3) ist zu unterlassen. Lediglich der Austausch darf durchgeführt werden.

BREMSEN 204-304
WECHSELN DER BREMSFLÜSSIGKEIT

8 | 0211

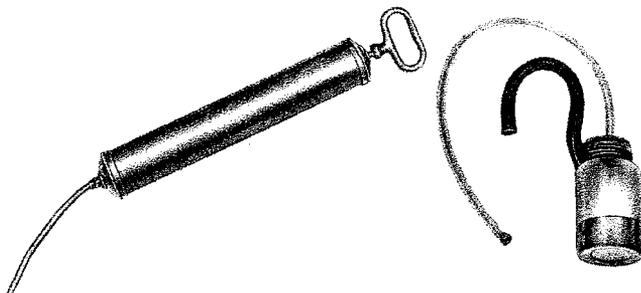


ZU VERWENDENDEN WERKZEUG:

- 8.1 501 . Vordere Hebevorrichtung
- 8.1502 Y - Hintere Hebevorrichtung.

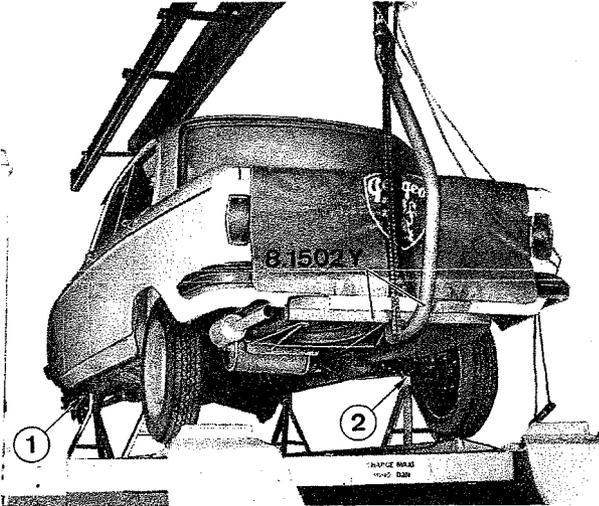


- 8.0801 - Schlüssel zum Einstellen der Bremsbacken
- 8.0803 F - Verschlussstange für den Hauptbremszylinder, dem Werkzeugkasten für Scheibenbremsen 8.0803 Z entnommen.



- Durchsichtiges, flexibles Entlüftungsrohr, 400 mm lang
- Durchsichtiger Behälter
- Handpumpe.

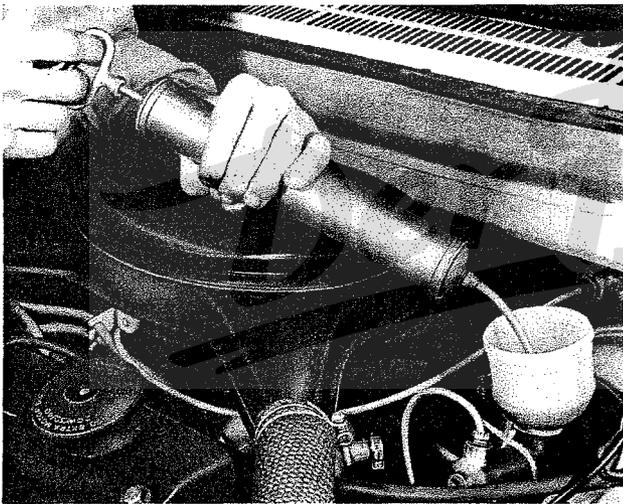
PEUGEOT



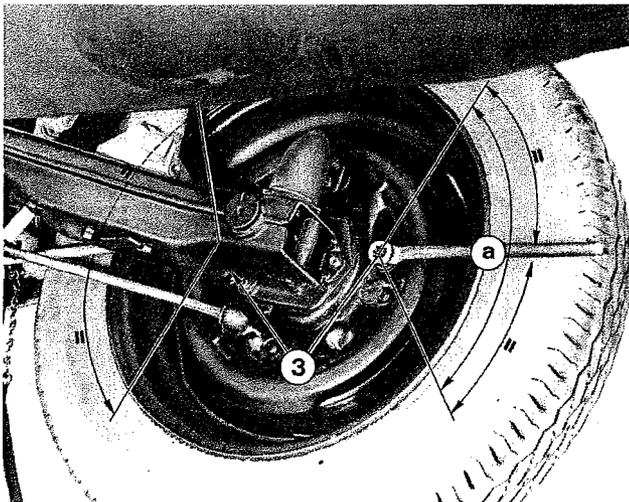
ENTLEEREN

Das Fahrzeug an den linken **und** rechten äusseren Enden des Motors-Tragrahmens **(1)** **und** am Hinterachs-Querträger **(2)** aufbocken.

- Die Vorderräder ausbauen.

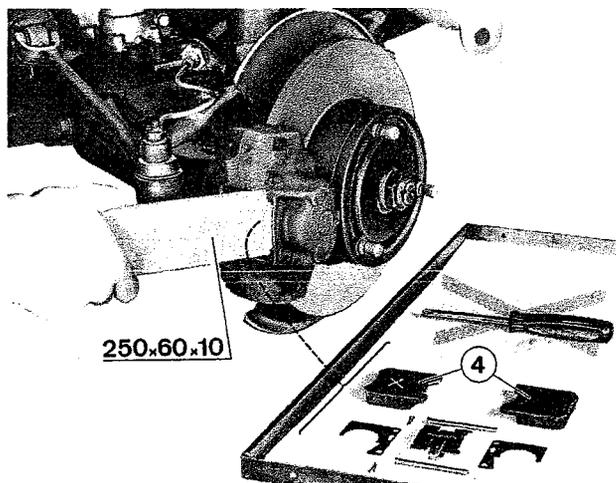


- Den Bremsflüssigkeitsbehälter entleeren.



- Die Handbremse lösen.

Die Bremsbacken **(3)** über die Exzenter maximal zurückversetzen (halbe Umdrehung **(a)**).



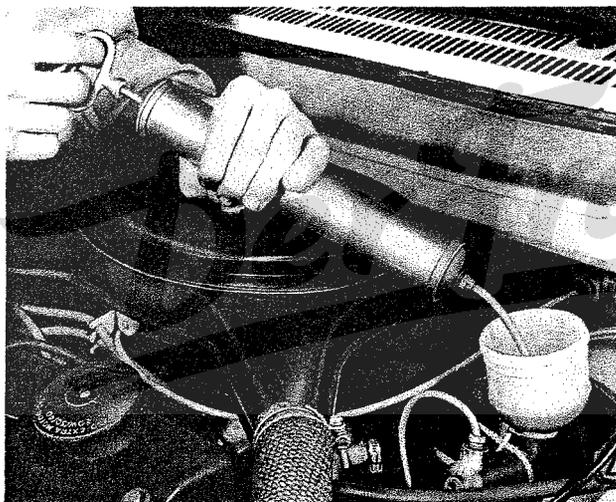
- Die Bremsbelagplatten (4) ausbauen (die innere Bremsbelagplatte von der äusseren durch ein Kennzeichen unterscheiden).

Die Kolben soweit wie möglich in ihre Lagerung drücken.

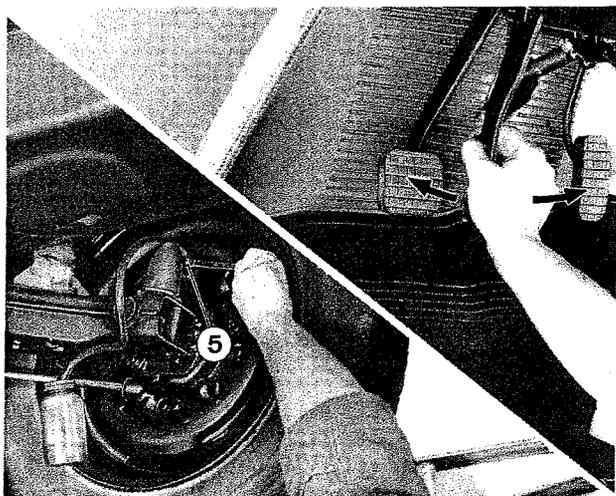
WICHTIG -Jegliche Beschmutzung der Bremsscheiben und Bremsbeläge durch Öl oder Schmiermittel vermeiden.

Die Kolbenschutzmanschetten aus Gummi auf ihren Zustand überprüfen (Dichtheit).

Die Belagplatten wieder einbauen (die auf den Seiten 0501 bis 0503 gegebenen Hinweise befolgen).



- Den Behälter sorgfältig entleeren.

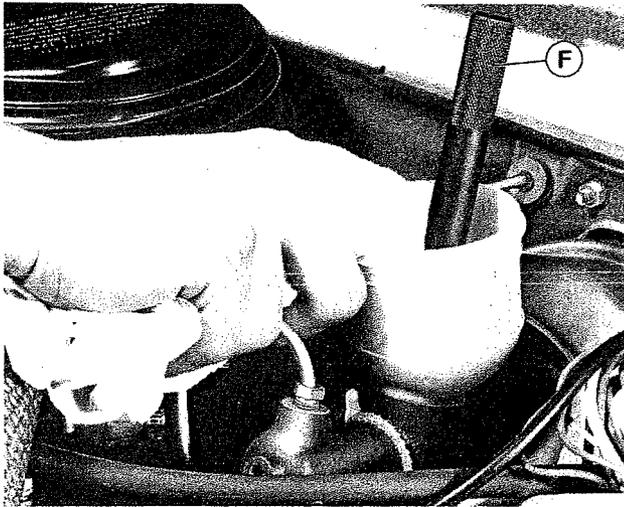


Die hintere rechte Entlüftungsschraube (5) öffnen.

Das Bremspedal in schneller Folge bis zum vollständigen Abfließen der Bremsflüssigkeit betätigen.

Die Entlüftungsschraube wieder anziehen.

Den gleichen Arbeitsgang für die anderen 3 Entlüftungsschrauben anwenden.

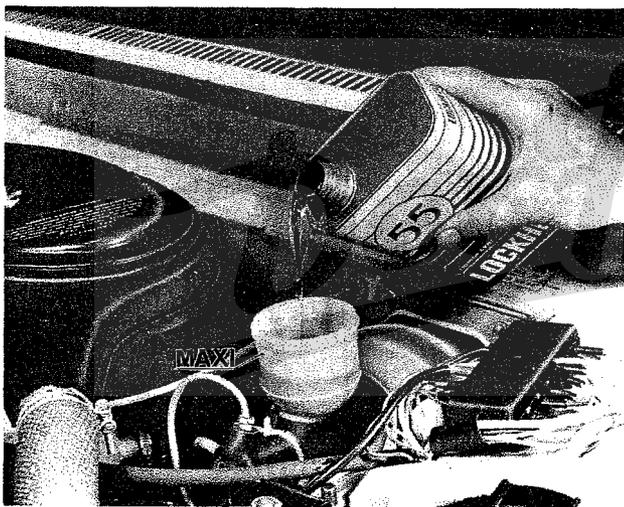


SPÜLEN UND AUFFÜLLEN

Die Zuflussöffnung zum Hauptbremszylinder verstopfen.

Den Behälter mittels eines sauberen, trockenen und nichtfasernden Lappens reinigen.

Die Verschlussstange (F) ausbauen.



WICHTIG: Zum Spülen und Füllen der Leitungen die Bremsflüssigkeiten

LOCKHEED 55

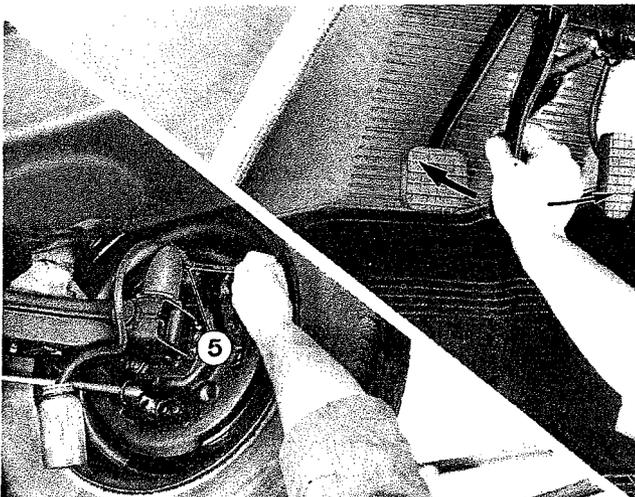
NAFIC FN 3

oder PEUGEOT

verwenden.

Diese Flüssigkeiten sind beliebig miteinander vermischtbar.

Den Behälter langsam auffüllen und während der folgenden Arbeitsgänge ständig nachfüllen.



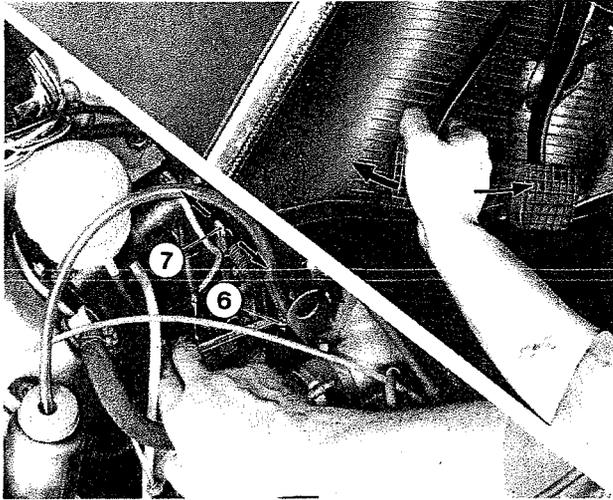
Die hintere rechte Entlüftungsschraube {51 öffnen.

Das Bremspedal betätigen:

- schnell durchdrücken,
- langsam in die Ausgangsstellung zurückbringen.

Die Entlüftungsschraube wieder anziehen, sobald die Bremsflüssigkeit klar abläuft.

Den gleichen Arbeitsgang für die 3 anderen Entlüftungsschrauben anwenden.



Auf das Kupplungspedal drücken (in eingedrücktem Zustand belassen).

Die Entlüftungsschraube des Kupplungsnehmerzylinders (6) öffnen; nachdem die Ausrückgabel (1) in ihre Ruhestellung zurückgekehrt ist, die Entlüftungsschraube wieder anziehen.

Das Kupplungspedal wieder langsam in seine Ausgangsstellung zurückbringen.

Den Vorgang so lange wiederholen, bis die Flüssigkeit klar abläuft.

ABSCHLIESSENDE ARBEITSGÄNGE

Die Bremsen entlüften und einstellen:

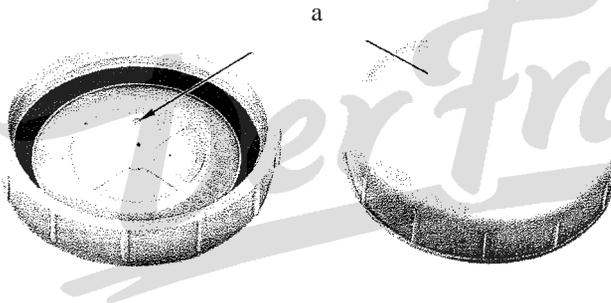
- Siehe Seite 02 21 bis 02 25

Überprüfen :

- die Dichtheit der Leitungen
- Flüssigkeitsstand im Behälter
- Entlüftungsöffnung (a) am Behälterverschluss
- Brems- und Kupplungsverhalten des Fahrzeuges in fahrbereitem Zustand

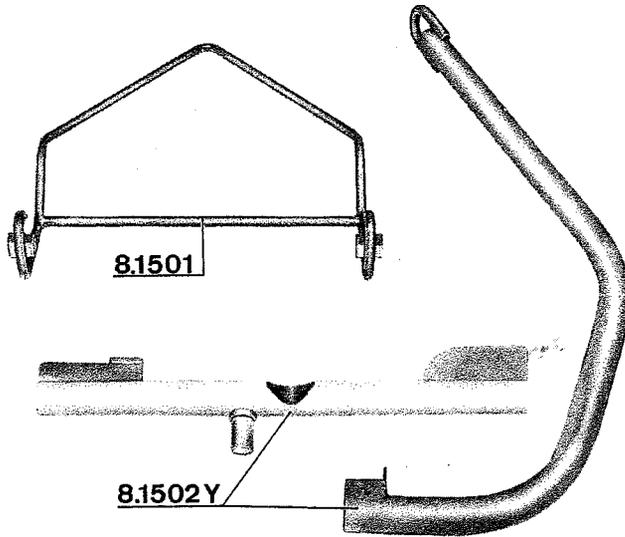
Anzugsdrehmomente :

- Entlüftungsschrauben **1,25 mkg**
- Radmuttern **6 mkg**.



BREMSEN 204-304
ENTLÜFTEN UND EINSTELLEN

8 | 02 21



ZU VERWENDENDEN WERKZEUG

8.1501 - Vordere Hebevorrichtung.

(nur für 204 mit 3-Kolben-Bremssätteln verwenden)

8.1502 Y - Hintere Hebevorrichtung.

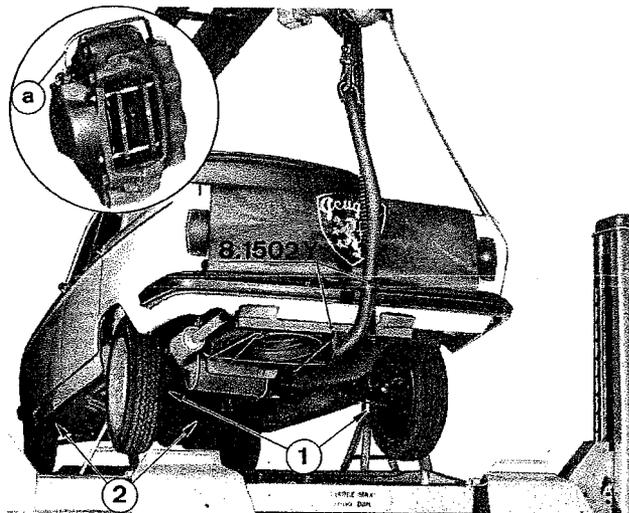


8.0801 - Schlüssel zum Einstellen der Bremsbacken.

Ein durchsichtiges, flexibles Entlüftungsrohr,
400 mm lang.

Durchsichtiger Behälter.



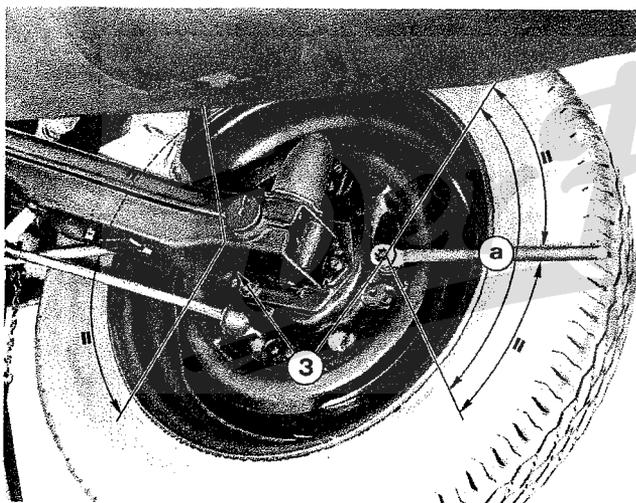


Das Fahrzeug am Hinterachs-Querträger (1) aufbocken.

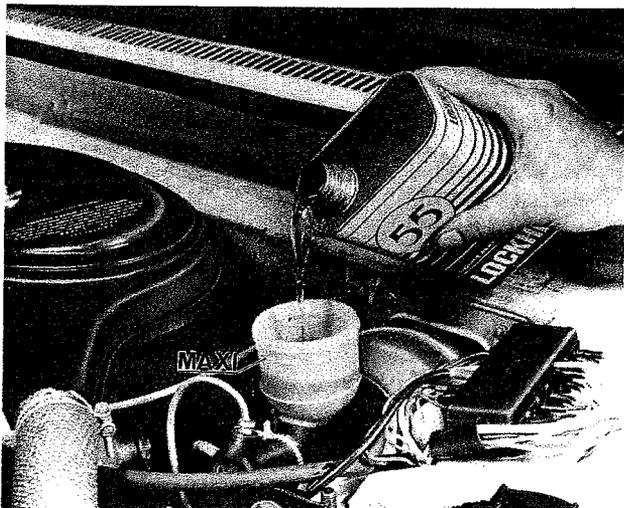
ANMERKUNG - Die 204 mit 3-Kolben-Bremssätteln (identifizierbar durch die äussere Leitung "(a) :

- ebenfalls an den linken und rechten äusseren Enden des Motor-Tragrahmens (2) aufbocken.

- die Vorderräder ausbauen.



Die Bremsbacken (3) über die Exzenter maximal zurückversetzen (halbe Umdrehung (a) l.



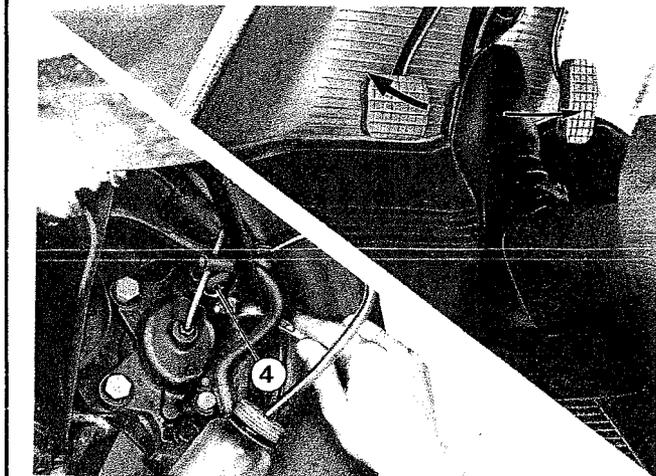
WICHTIG : Die Bremsflüssigkeiten:

LOCKHEED 55
NAFIC FN 3
oder PEUGEOT

verwenden.

Diese Flüssigkeiten sind beliebig miteinander vermischbar.

Während der Entlüftungs-Vorgänge ist das Flüssigkeitsniveau im Behälter ausreichend und konstant zu halten.

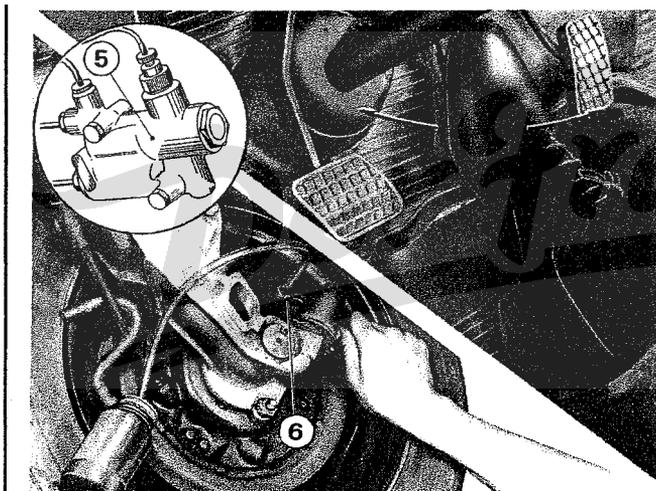


ENTLÜFTEN DER VORDEREN BREMSSÄTTEL

- Die Handbremse lösen.
- Das Bremspedal ganz durchtreten.
- Die Entlüftungsschraube des rechten vorderen Bremssattels (4) öffnen.
- Das Bremspedal in durchgetretener Stellung belassen.
- Die Entlüftungsschraube wieder schliessen.
- Das Pedal langsam in seine Ausgangsstellung zurückbringen.
- Den Vorgang wiederholen, bis die Flüssigkeit blasenfrei austritt.
- Den gesamten Arbeitsgang am linken vorderen Bremssattel durchführen.

ANMERKUNG - Einige Bremssättel Girling 14 LF sind mit 2 Entlüftungsschrauben ausgerüstet. Zuerst an der unteren, dann an der oberen Entlüftungsschraube entlüften.

1. Montage



ENTLÜFTEN DER HINTERRADZYLINDER

ACHTUNG

2 MONTAGEN

- 204 mit Bremskraftregler am linken vorderen Kotflügelinnenblech (5) :
 - Die Handbremse anziehen.
 - Das Bremspedal langsam durchtreten.
 - Die rechte hintere Entlüftungsschraube (6) öffnen.
 - Das Bremspedal in durchgetretener Stellung belassen.
 - Die Entlüftungsschraube wieder schliessen.
 - Das Pedal langsam in seine Ausgangsstellung zurückbringen.
 - Den Vorgang so lange wiederholen, bis die Flüssigkeit blasenfrei ist.

ANMERKUNG • Sollte sich am Bremspedal ein plötzlicher Widerstand bemerkbar machen (starkes Einwirken des Bremskraftreglers nach zu heftig ausgeübtem Druck auf das Bremspedal) :

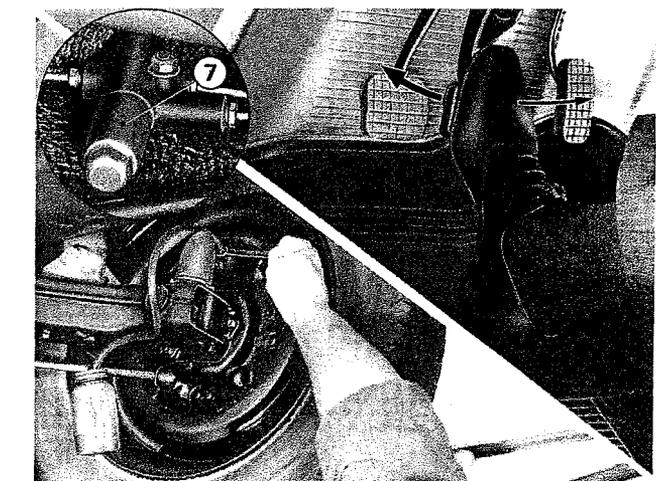
- Das Bremspedal durchtreten.
- Die Entlüftungsschraube schliessen.
- Die Handbremse lösen.
- Den Fuss schnell vom Pedal nehmen.
- Die Handbremse wieder anziehen.
- Weiter entlüften.

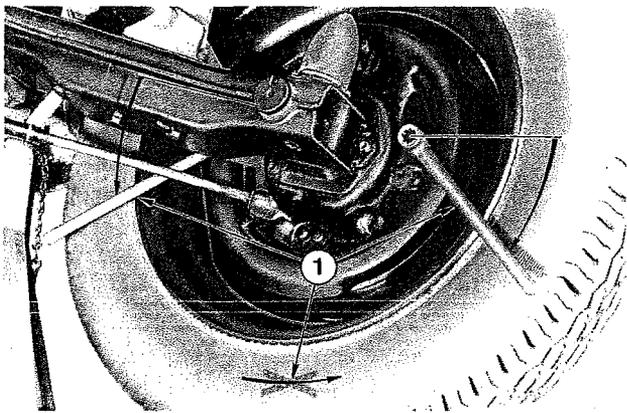
Den gleichen Arbeitsgang am hinteren linken Radbremszylinder wiederholen.

Für 204 mit Bremskraftregler unter dem hinteren Bodenblech (7) und 304 :

- In gleicher Weise wie vorn vorgehen.

2. Montage

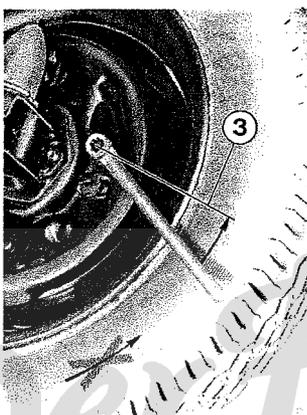




EINSTELLEN DER HINTEREN BREMSBACKEN

An den beiden Hinterrädern :

- (1) - Die Bremsbacken auf den Bremstrommeln anziehen.



- (2) - Das Spiel durch zwei- oder dreimaliges Betätigen des Bremspedals nachstellen.

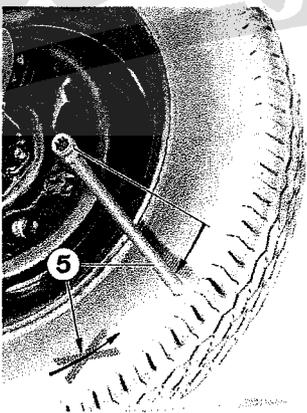
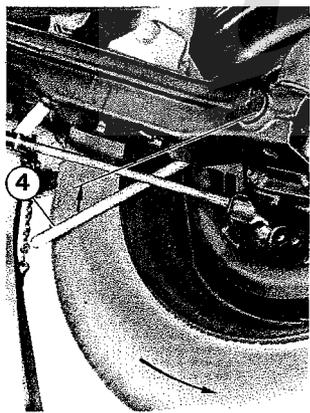
WICHTIG - Am Bremspedal muss während des Bremsvorgangs ein Widerstand spürbar werden.

Bei ungewöhnlicher Leichtgängigkeit :

- 1° - Den Zustand der Gummischläuche unter Druck auf ungewöhnliche Verdickungen hin untersuchen, die Schläuche gegebenenfalls austauschen.
2° - Den Entlüftungsvorgang zu Ende führen.
3° - Den Restdruck überprüfen.

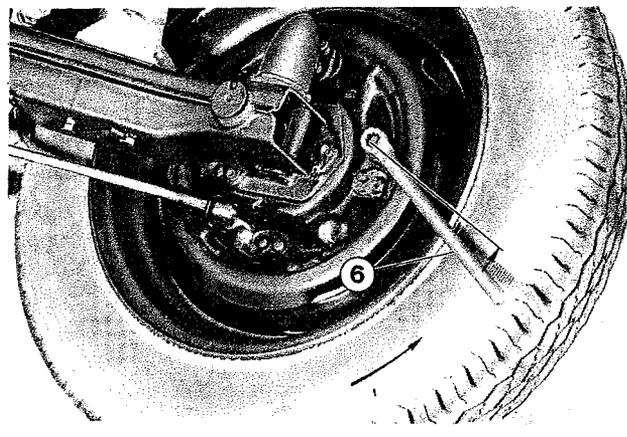
Lässt sich das Bremspedal ohne Widerstand betätigen, Leckstellen im System suchen.

- (3) - Die Sekundär-Bremsbacken entspannen.

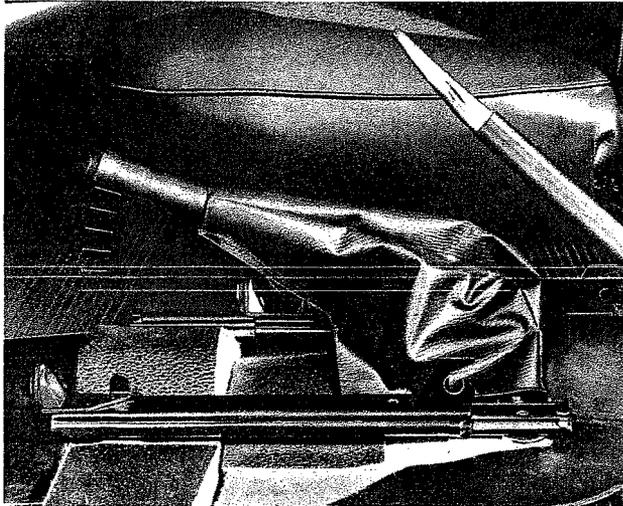


- (4) - Die Primär-Bremsbacken nach und nach lösen, bis die Räder frei drehen (die Räder streifen leicht, jedoch hörbar die Primär-Backen).

- (5) - Die Sekundär-Bremsbacken wieder anziehen.

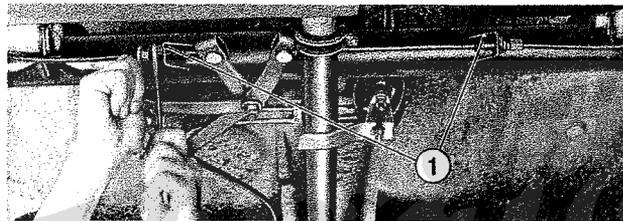


- (6) - Die Sekundär-Backen in gleicher Weise wie die Primär-Backen einstellen.

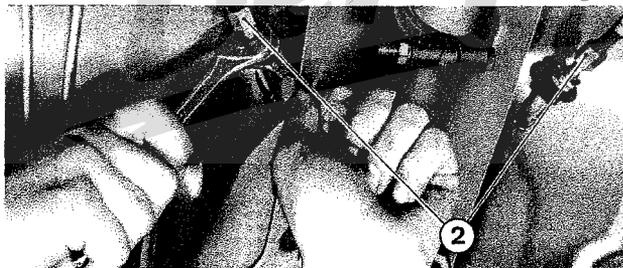


EINSTELLEN DER HANDBREMSE

Den Handbremshebel in die 6. Raste des Hebelwegs stellen.

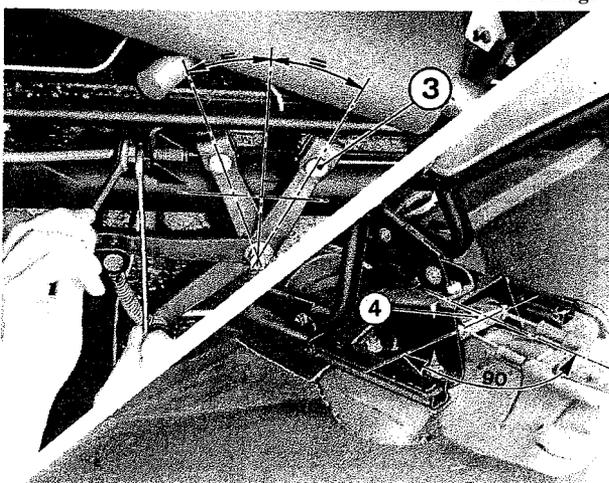


1. Montage



2. Montage

Die Gewindeansätze (1) oder (2) bis zum Anziehen der Hinterbremsen losschrauben.



1. Montage

2. Montage

Die Spannung des linken und rechten Kabels so einstellen, dass sich der Bremsausgleichshebel (3) oder (4) beim Anziehen in normaler Stellung befindet.

Die Gegen-Muttern wieder anziehen.

Überprüfen :

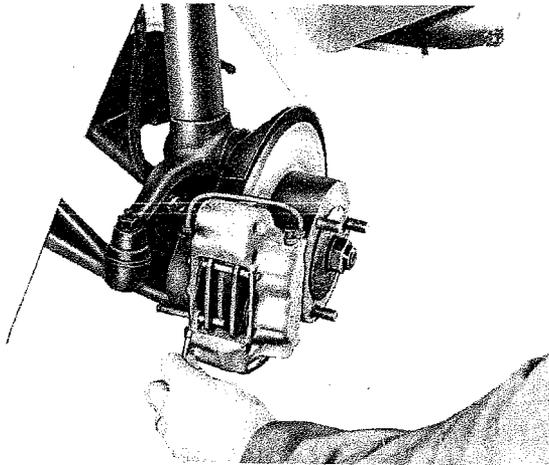
- Bremspedalweg
- Handbremshebelweg (6 bis 8 Rasten)
- Dichtheit der hydraulischen Leitungen
- Flüssigkeitstand im Behälter
- Entlüftungsöffnung des Behälterverschlusses
- Bremswirksamkeit in fahrbereitem Zustand.

Anzugsdrehmomente :

- Entlüftungsschrauben 1,25 mkg
- Radmuttern 6 mkg.

BREMSSEN AUSTAUSCH DER VORDEREN BREMSBELÄGE

8 | 03 01⁽¹⁾

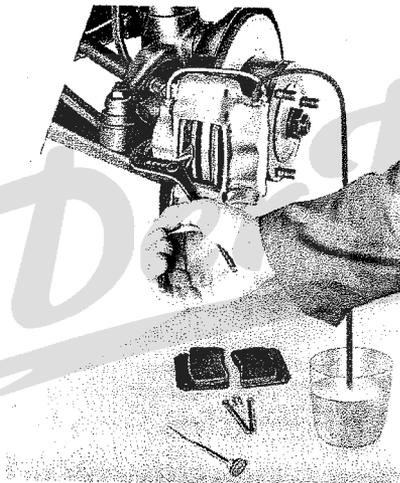


WICHTIG-

Die vorderen Bremsbelagplatten müssen unbedingt ersetzt werden, wenn die Stärke der Beläge 2 mm beträgt.

Die Bremsbelagplatten werden von der DPD in Viererpackung geliefert.

- Die Bremssättel (**innen**) sorgfältig mit einem trockenen Lappen reinigen, wobei darauf zu achten ist, dass die Gummimanschetten der Zylinderkolben weder beschädigt noch verstellt werden.
- Auf die Entlüftungsschraube des Bremssättels ein Entlüftungsrohr stecken, dessen freies Ende in einem Aufnahmegefäß hängt
- Die Drahtsicherungen der Bremsbelagbolzen abnehmen, die Bolzen vom Innern des Wagens her herausnehmen.



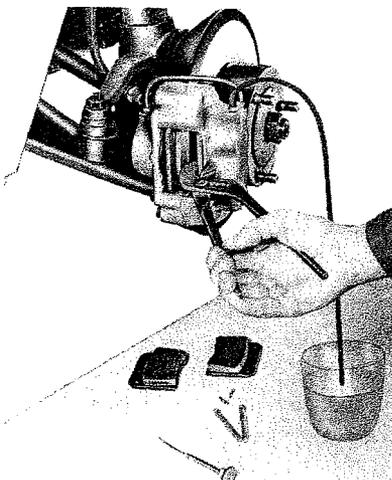
- Die Entlüftungsschraube um eine Umdrehung öffnen.

- Mit Hilfe einer am Bremssattelrand und am abgenutzten Bremsbelag angesetzten Zange den Einzelkolben an der Innenseite in seine Lagerung drücken.

Die 2 anderen Kolben oder den Einzelkolben an der Aussenseite in der gleichen Weise **eindrücken**, je nachdem ob der Bremssattel 2 oder 3 Kolben hat.

Durch das Eindrücken der Kolben wird eine bestimmte Flüssigkeitsmenge herausgedrückt.

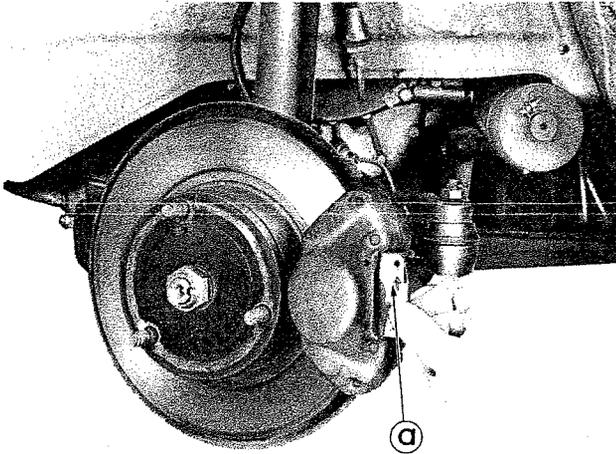
- Die Entlüftungsschraube schliessen und das Entlüftungsrohr abbauen.
- Die abgenutzten Bremsbeläge abnehmen.
- Die Radbremszylinder auf Dichtheit prüfen.



- Den Zustand der **Brems**scheibe überprüfen. Sie darf keine tiefen Riefeil aufweisen, da diese eine frühzeitige Abnutzu 19 der neuen Bremsbeläge verursachen können.

- Die Bremsscheibe ebenfalls auf Verzug kontrollieren, er darf auf keinen Fall 0,07 mm überschreiten, sonst würden sich mahlende Geräusche einstellen, die beim Bremsen des Fahrzeuges unerwünscht sind.

PEUGEOT

BREMSEN**AUSTAUSCH DER VORDEREN BREMSBELÄGE**

- Die Bremsscheibe gegebenenfalls mit einem in Trichloräthylen angefeuchteten Lappen entfetten.

BEI EINEM BREMSSATTEL MIT 3 KOLBEN

neue Bremsbeläge beiderseits der Bremsscheibe anbringen.

BEI EINEM BREMSSATTEL MIT 2 KOLBEN

Neue Bremsbeläge und Antigeräuschplatten unter Beachtung der Einbaurichtung montieren:

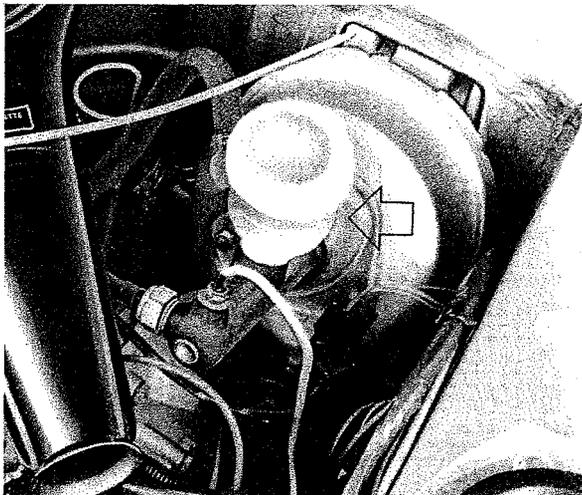
Der Pfeil a muss sich in Drehrichtung der Bremsscheibe bei Vorwärtsfahrt befinden.



- Die beiden Befestigungsbolzen von innen nach aussen einführen.

- Die Drahtsicherungen einsetzen; darauf achten, dass die Gummimanschette des inneren Zylinderkolbens nicht dabei beschädigt wird:

- Beim Einführen der Drahtsicherung darauf achten, dass das gerade Drahtende, das durch den Lagerbolzen geführt wird, nach innen zur Gummimanschette und das gewellte Drahtende nach aussen von der Gummimanschette entfernt zu liegen kommt.
- Ebenso beim Ersatz der Bremsbeläge des anderen vorderen Bremssattels verfahren.



- Nach der Montage der 4 vorderen Bremsbeläge sich vergewissern, dass die Entlüftungsschrauben gut angezogen sind.

- Das Bremspedal mehrmals niederdrücken, bis ein starker Widerstand spürbar wird. Man weiss dadurch mit Sicherheit, dass die Kolben richtig an den Bremsbelägen, bzw. die Bremsbeläge richtig an der Bremsscheibe anliegen.

- Nötigenfalls den maximalen Bremsflüssigkeitsstand im Ausgleichsbehälter des Hauptbremszylinders mit der Bremsflüssigkeit Lockheed 55- oder Lockheed 43* wieder herstellen.

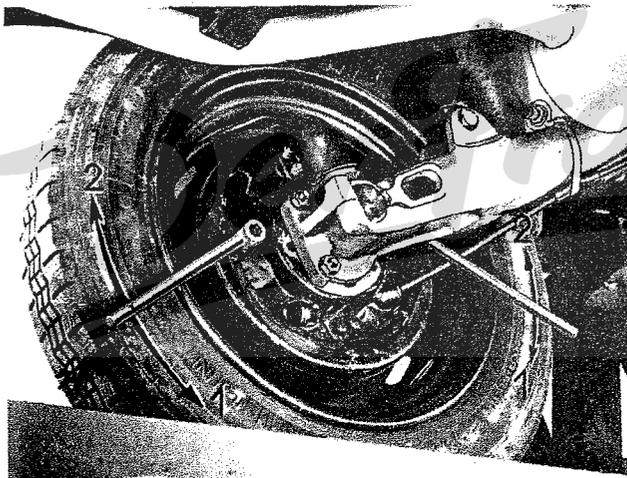
BREMSSEN

ENTLÜFTUNG DES BREMSSYSTEMS

8 | 03 03

Das Entlüften wie unten angegeben beenden, um die eventuell noch in den unteren Zylinderkolben der vorderen Bremsattel zurückgebliebene Luft auszuscheiden:

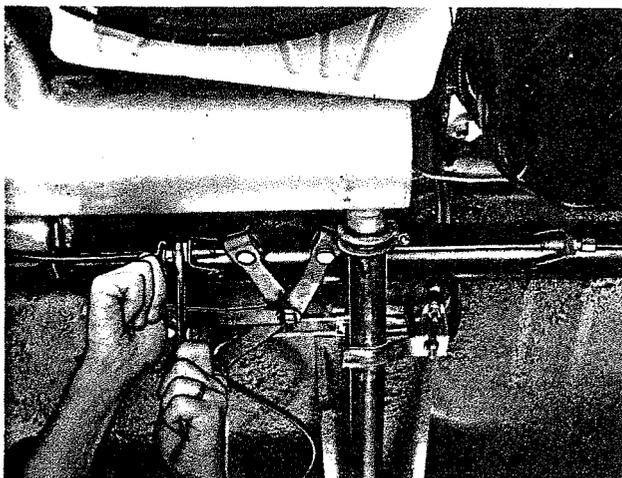
- Bei verschlossenen Entlüftungsschrauben das Bremspedal während ca. 10 Sekunden ganz niederreten.
- Dann die linke vordere Entlüftungsschraube, versehen mit dem Entlüftungsrohr, öffnen ohne **das** Bremspedal loszulassen.
- Die Entlüftungsschraube wieder verschliessen und das Bremspedal langsam loslassen.
- Den Vorgang so lange wiederholen, bis kein Luftbläschen mehr an der Entlüftungsschraube festgestel't wird.
- An der rechten Seite genau gleich verfahren.



Die hintere Bremse endgültig einstellen :

- Den Nachstellexzenter der vorderen Primärbacke (vorne) nach unten (1 im Bild) drehen, bis die Bremsbacke das Rad blockiert.
- Das Bremspedal ein- oder zweimal niederdrücken, um die Bremsbacke richtig einzustellen.
- Den Nachstellexzenter in entgegengesetzter Richtung nach oben (2 im Bild) drehen, bis die Bremstrommel leicht schleift und frei dreht.
- Bei der Sekundärbacke (hinten) auf gleiche Weise verfahren.

Anschliessend die Bremse des anderen hinteren Rads einstellen, wobei immer mit der Primärbacke begonnen wird.



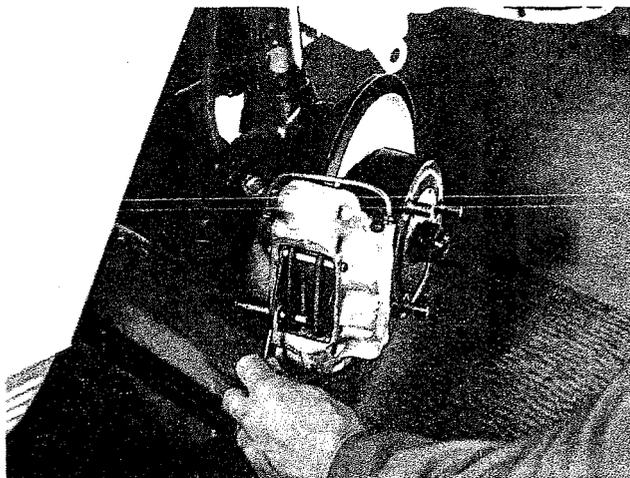
- Das Handbremsspiel an der Sechskantmutter der Seil-Arretierungen (an der Hinterachse) einstellen
- Das Spiel ist normal, wenn der Handbremshebel im 7 bis 8 Zahn eingreift.
- Die vorderen Räder wieder anbauen, die Muttern mit 6 mkg anziehen,
- Das Fahrzeug abbocken.

PEUGEOT

BREMSEN

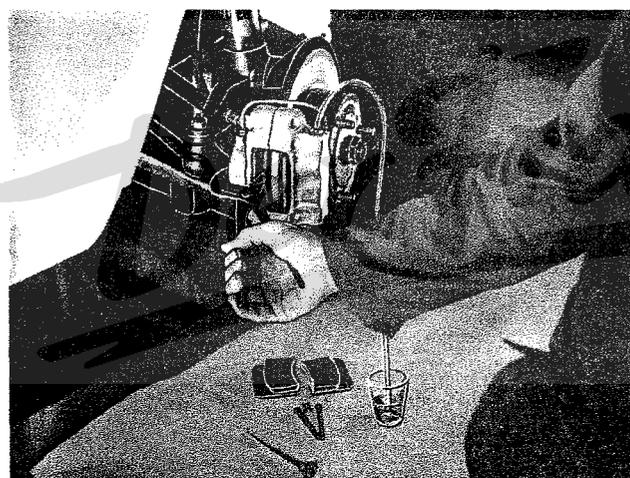
AUSTAUSCH DER VORDEREN BREMSBELÄGE

8 | 03 05

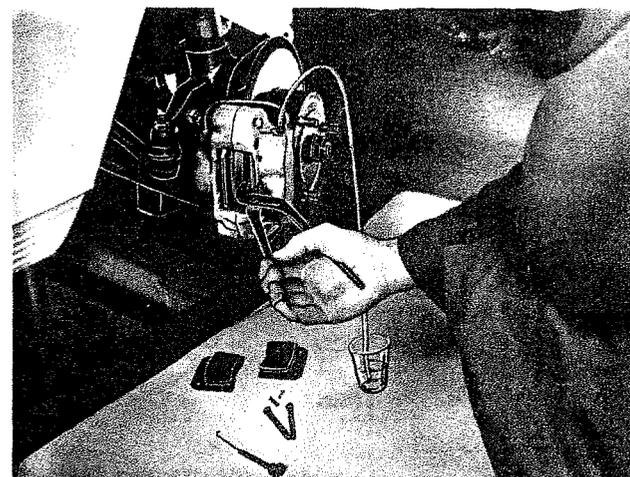


ANMERKUNG - Die vorderen Bremsbelagplatten müssen unbedingt ersetzt werden, wenn die Stärke der Beläge 2 mm beträgt. Die Erneuerung muss an beiden vorderen Bremsen erfolgen.

- Die Bremssattel (innen) sorgfältig mit einem trockenen Lappen reinigen, wobei darauf zu achten ist, dass die Gummimanschetten der Zylinderkolben weder beschädigt noch verstellt werden.
- Auf die Entlüftungsschraube des Bremssattels ein Entlüftungsrohr stecken, dessen freies Ende in einem Aufnahmegefäß hängt.
- Die Drahtsicherungen der Bremsbelagbolzen abnehmen, die Bolzen vom Innern des Wagens her herausnehmen.



- Die Entlüftungsschraube um eine Umdrehung öffnen.
- Mit Hilfe einer am Bremssattelrand und am abgenutzten Bremsbelag angesetzten Zange den Einzelkolben an der Innenseite in seine Lagerung drücken.
- Die 2 anderen Kolben an der Aussenseite in der gleichen Weise eindrücken. Durch das Eindrücken der Kolben wird eine bestimmte Menge Flüssigkeit ausgetrieben.
- Die Entlüftungsschraube verschliessen und das Entlüftungsrohr abbauen.
- Die abgenutzten Bremsbeläge abnehmen.
- Die Radbremszylinder auf Dichtheit prüfen.

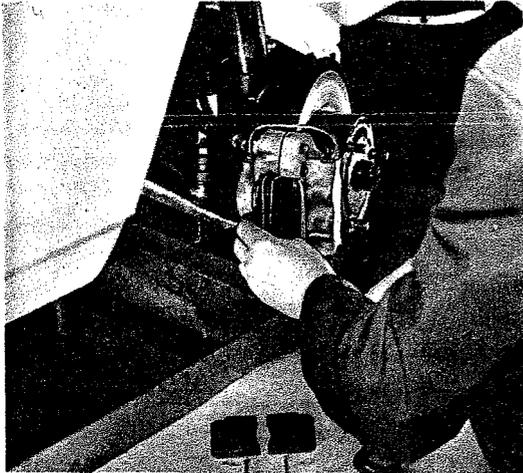


- Den Zustand der Bremsscheibe überprüfen. Sie darf keine tiefen Riefen aufweisen, da diese eine frühzeitige Abnutzung der neuen Bremsbeläge verursachen können.
- Die Bremsscheibe ebenfalls auf Verzug kontrollieren. Höchsttoleranz : 0,1 mm.
- Eine zu stark geriefelte, bzw. zu stark verzogene Bremsscheibe muss ersetzt werden (siehe Abschnitt, Ersatz der Einheit Radnabe-Bremsscheibe ab Seite 04.01, Baugruppe 6).
- Die Bremsscheibe gegebenenfalls entfetten, mit einem mit Trichloräthylen angefeuchteten Lappen.

PEUGEOT

BREMSSEN

AUSTAUSCH DER VORDEREN BREMSBELÄGE



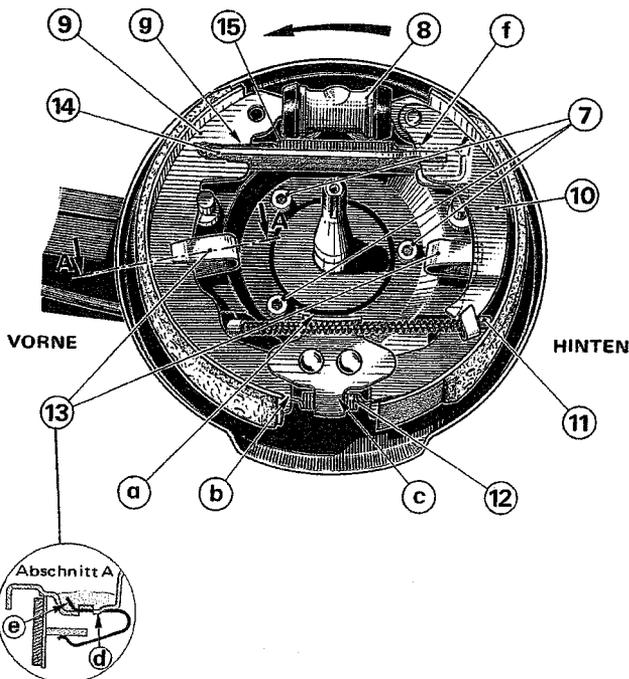
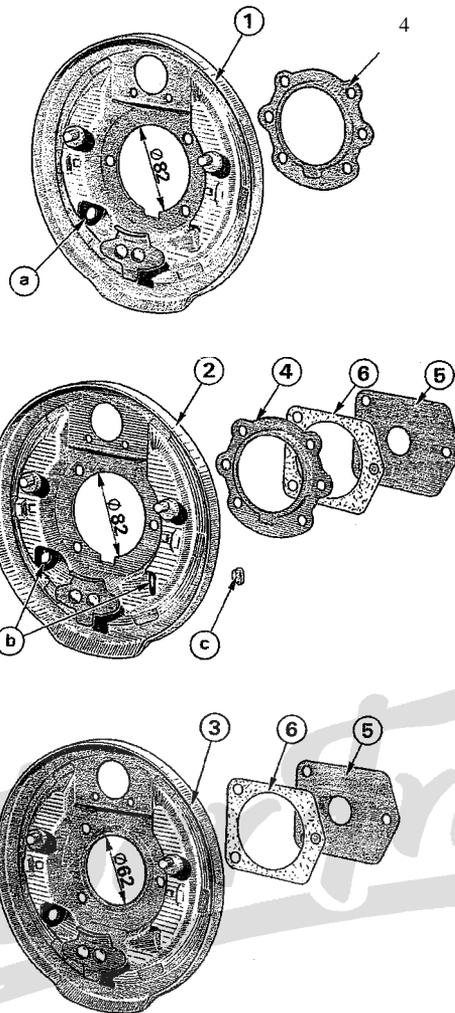
- An beiden Seiten der Bremsscheibe neue Bremsbeläge anbringen.
- Die beiden Befestigungsbolzen von innen nach aussen einführen.
- Die Drahtsicherungen einsetzen ; darauf achten, dass die Gummimanschette des inneren Zylinderkolbens dabei nicht beschädigt wird.
- Beim Einsetzen der Drahtsicherung, darauf achten, dass der gerade Drahhalm, der durch den Lagerbolzen geführt wird, nach innen zur Gummimanschette und der gewellte Drahhalm nach aussen von der Gummimanschette entfernt zu liegen kommt.

Der Franzose

- An der anderen vorderen Bremse die Bremsbeläge auf gleiche Weise erneuern.

ANMERKUNG - Die Bremsattel dürfen auf keinen Fall auseinander gebau werden.

- Nach der Montage der 4 vorderen Bremsbeläge sich dessen vergewissern, dass die vorderen Entlüftungsschrauben gut angezogen sind.
- Das Bremspedal mehrmals niederdrücken, bis ein starker Widerstand spürbar wird. Man weiss dadurch mit Sicherheit, dass die Kolben richtig on den Bremsbelägen, bzw. die Bremsbeläge richtig on der Bremsscheibe anliegen.
- Nötigenfalls den maximalen Bremsflüssigkeitsstand im Ausgleichbehälter des Brems-Hauptzylinders mit der Flüssigkeit HD 43* (mit Stern) wieder herstellen.



MONTAGEVORSCHRIFTEN

BEACHTEN

3 MODELLE VON BREMSTRÄGERPLATTEN (1), (2) und (3).

Identifizierung

- (1) - Bohrung Φ 82 mm
 - 1 Loch zur Durchführung des Handbremskabels (a)
- (2) - Bohrung Φ 82 mm
 - 2 Löcher zur Durchführung des Handbremskabels (b)
 - 1 abnehmbarer Verschlussstopfen (c) für das nicht verwendete Loch
- (3) - Bohrung Φ 62 mm.

Bei allen Modellen unterscheidet sich die linke Bremsträgerplatte von der rechten Bremsträgerplatte U/r durch die Anordnung der Bohrungen.

Nur die folgenden Montagen sind zulässig:

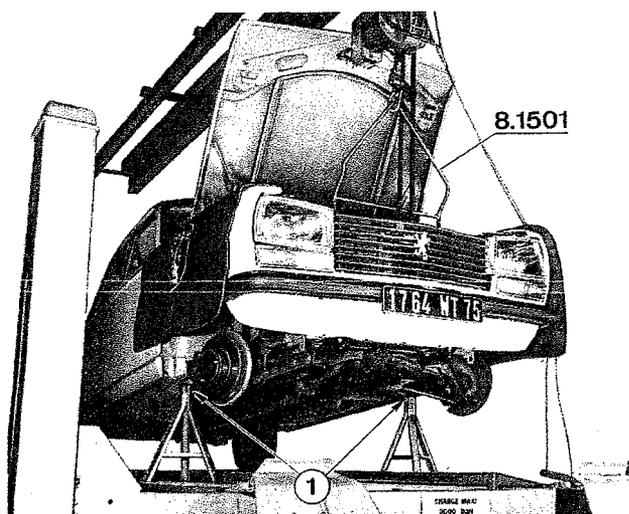
- Für 204 mit hinterem Längslenker aus Aluminiumlegierung
 - Montieren: Ölschleuderscheibe (4)
 - Bremsträgerplatte (1) oder (2)
- Für 204 mit hinterem Längslenker aus Stahlblech und hinteren Naben mit Kugellager (nachträglicher Einbau eines Längslenkers aus Stahlblech an einen 204 mit Längslenker aus Aluminiumlegierung).
 - Montieren: Abdichtplatte (5)
 - Papierdichtung (6)
 - Ölschleuderscheibe (4)
 - Bremsträgerplatte (2)

Für 204 und 304 mit hinterem Längslenker aus Stahlblech und Naben mit Kegelrollenlager.

- Montieren: Abdichtplatte (5)
- Papierdichtung (6)
- Bremsträgerplatte (3)

- Die folgenden Montageanleitungen für 204 und 304 alle Typen befolgen :

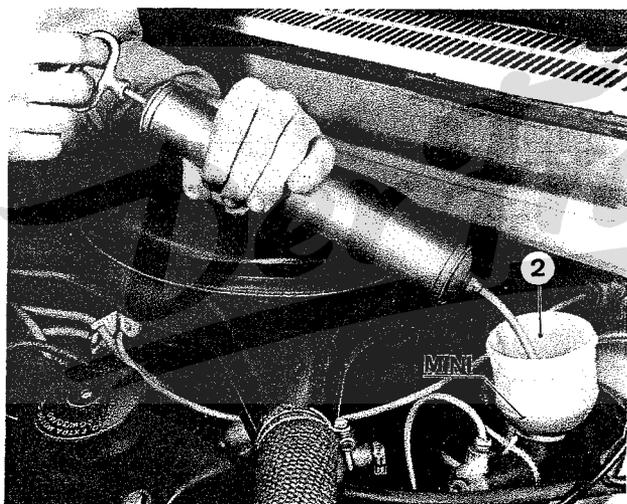
- (7) - Anzugsdrehmoment für Befestigungsschrauben : 4,5 mkg.
- (8) - Radbremszylinder Φ 19 mm
- (9) - Primär-Bremsbacken (vorne)
 - Belag Ferodo 4Z Länge 231 mm
 - Breite 40 mm
- (10) - Sekundär-Bremsbacken (hinten)
 - Belag Ferodo 4Z Länge 176 mm
 - Breite 40 mm
- (11) - Handbremskabel
 - Befestigung
 - Führung auf der Schelle (a)
- (12) - Druckfeder
 - Befestigung oberhalb (b)
 - Führung unter der Schelle (c)
- (13) - Seitliche Führungsfeder
 - Befestigung an der Nase (d)
 - Dichtheit durch Kitt (e)
- (14) - Druckstange
- (15) - Rückzugfeder
 - Befestigung (f) unterhalb der Sekundär-Bremsbacke
 - Befestigung (g) oberhalb der Primär-Bremsbacke.



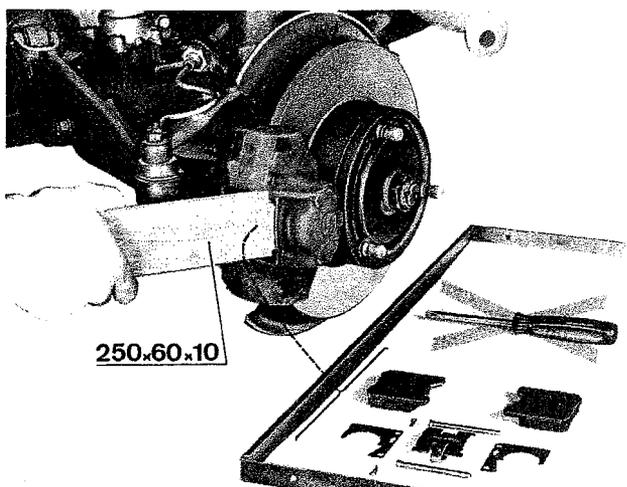
Die 4 Bremsbelagplatten müssen unbedingt ausgetauscht werden, sobald die Stärke einer der Bremsbeläge nur noch 2 mm beträgt.

Das Fahrzeug an den rechten und linken äusseren Enden des Motor-Tragrahmens (1) aufbocken.

Die Vorderräder ausbauen.



- Den Behälter (2) bis zur Marke "Mini" entleeren.

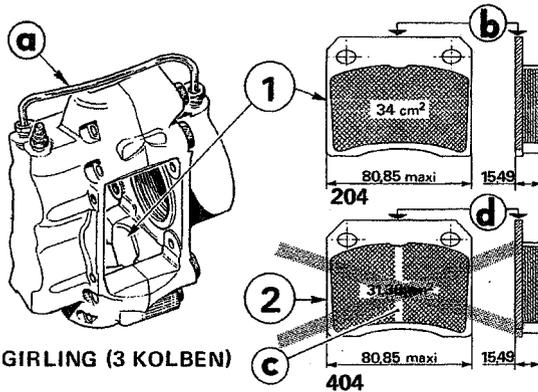


Die abgenutzten Bremsbelagplatten ausbauen.

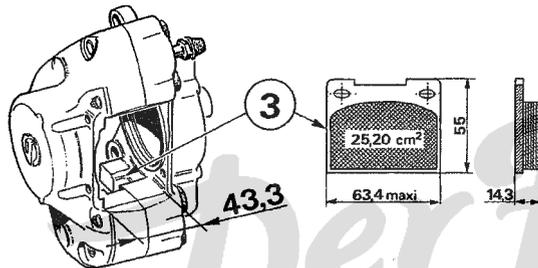
Die Kolben maximal in ihre Lagerung drücken.

Prüfen .:

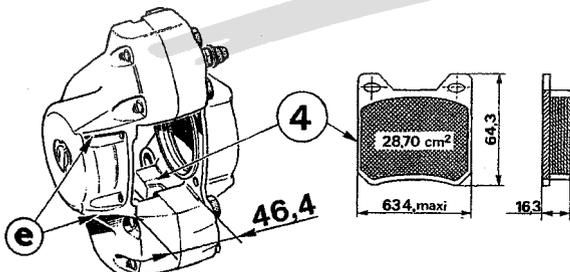
- Dichtheit (um die Kolben)
- Zustand der Gummimanschetten
- Zustand der Bremsscheiben (Abnutzung),



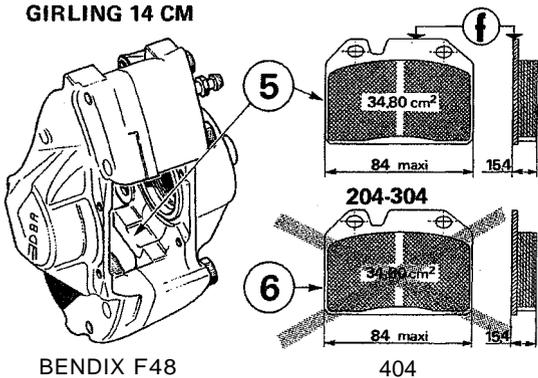
GIRLING (3 KOLBEN)



GIRLING 14 LF



GIRLING 14 CM



BENDIX F48

404

Die Bremsscheiben und Bremsbelagplatten sind gegen Öl- und Fettsuren zu schützen.

- Die neuen Bremsbelagplatten einbauen:

ACHTUNG

4 MODELLE VON BREMSBELAGPLATTEN. DIE UNTEREINANDER NICHTA USTA USCHBAR SIND.

- Für 204 mit 3-Kolben-Bremssattel (identifizierbar durch die äussere Leitung (a)).

- Die Bremsbelagplatten (1) *Fadil L113* einbauen (ohne Rille mit 1 grünen und 1 weissen Kennzeichnung auf dem mit (b) markierten metallischen Teil).

- Die Bremsbelagplatten (2) *Abex NS 414* mit Rille (c) (1 grüne und 2 weisse Kennzeichnungen in (d)) dürfen auf keinen Fall in 204 eingebaut werden.

- Für 204 mit 2-Kolben-Bremssattel Girling 14 LF :

- (ohne äussere Leitung - Kennzeichnung G auf der äusseren Bremssattelhälfte - im Gegensatz zum Bremssattel 14 CM fehlt an der äusseren Bremssattelhälfte die Verstärkungsrippe (e)).

- Die Belagplatten (3) einbauen.

- Für 204 und 304 mit 2-Kolben-Bremssattel Girling 14CM:

- (ohne äussere Leitung - Kennzeichnung G auf der äusseren Bremssattelhälfte - im Gegensatz zum Bremssattel 14 LF 2 Verstärkungsrippen (e) an der äusseren Bremssattelhälfte).

- Die Belagplatten (4) einbauen.

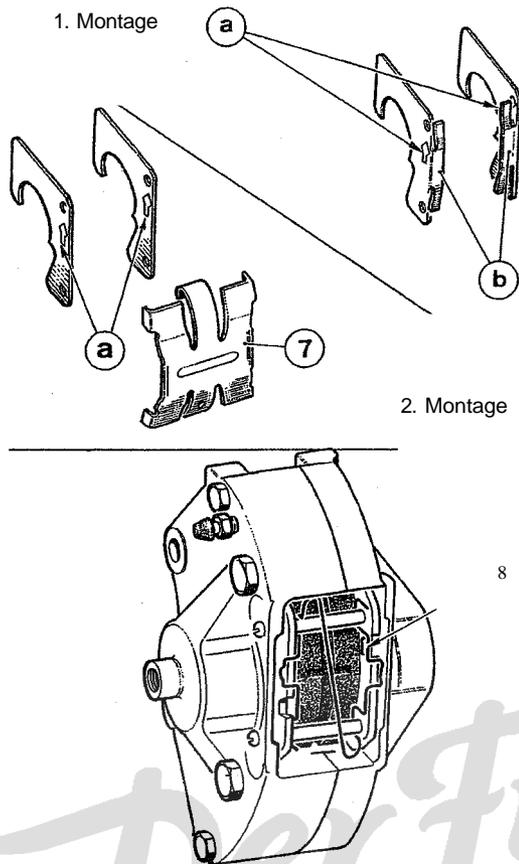
- Für 204 und 304 mit Bremssattel Bendix F 48 :

- Die Belagplatten (5) *Abex NS 413* einbauen (1 grüne und 1 weisse Kennzeichnung auf dem mit (f) markierten metallischen Teil).

- Die Belagplatten (6) *Abex NS 414* ohne Kennzeichnung dürfen auf keinen FaD in 204 und 304 eingebaut werden.

BREMSEN 204-304
WECHSELN DER BREMSBELAGPLATTEN

8 | 05 03



- Für Bremssattel Girling 14 CM und 14 LF :
die Antivibrationsplatte zwischen Kolben und Belagplatten montieren, Pfeil (a) nach oben.

ACHTUNG

2 MONTAGEN

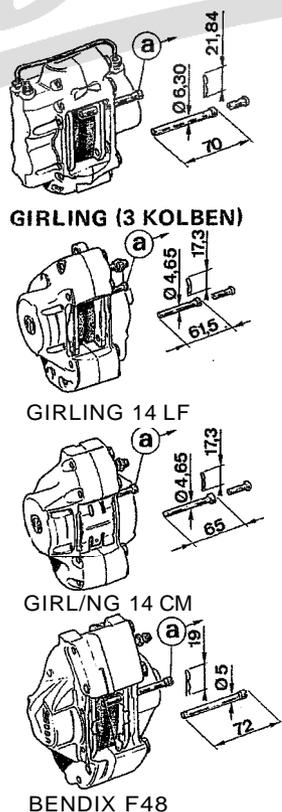
- Die Teile der beiden Montagen sind nicht untereinander austauschbar.

Bei Austausch :

- die Platten mit den 2 Zungen (b) an Bremssattel 14 LF montieren.
- die Platten ohne Zunge und die Führungsfedern (7) an den Bremssattel 14 CM montieren.

- Für Sattel Bendix F 48 :

- die Antivibrations-Feder (8) anbringen.



Die Befestigungsbolzen mit dem Kopf (a) nach innen einführen.

Die neuen Drahtsicherungen anbringen ohne Gefahr zu laufen, die Gummimanschetten zu beschädigen.

ACHTUNG

- VIER UNTERSCHIEDLICHE BEFESTIGUNGSBOLZEN FÜR DIE BREMSBELAGPLATTEN.
- DREI UNTERSCHIEDLICHE DRAHTSICHERUNGEN.

Die Bolzen und Haltestifte sind untereinander nicht austauschbar.

- Anzugsdrehmoment der Radmuttern 6 mkg.

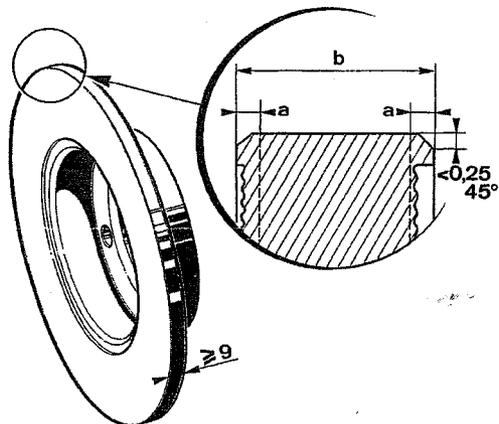
Die Bremsflüssigkeit neu nachfüllen :

LOCKHEED 55
NAFIC FN 3
oder PEUGEOT

Diese Flüssigkeiten sind beliebig miteinander vermischtbar.

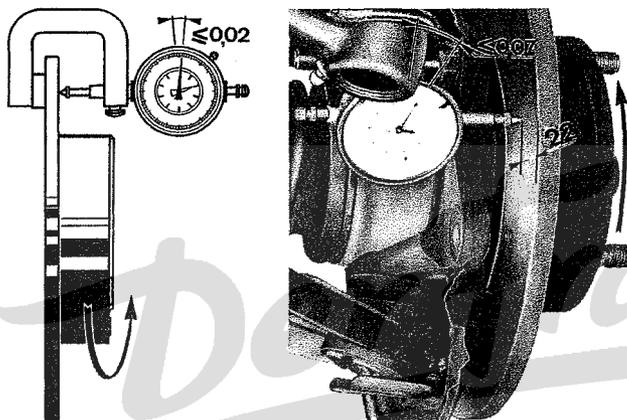
WICHTIG - Vor Inbetriebnahme des Fahrzeugs einige Male das Bremspedal betätigen.

ABSCHLEIFMASSE

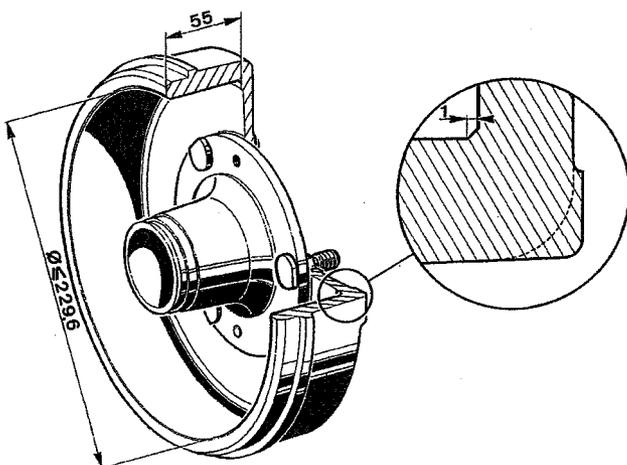


BREMSSCHEIBEN

WICHTIG • Die Bremsscheibe im Vergleich zur ursprünglichen Stärke (b) auf den beiden Bremsflächen um die gleiche Stärke (a) abschleifen, um die Zentrierung der Scheibe zu gewährleisten.



- | | |
|---|---------|
| - Minimalstärke der beiden Flächen nach Abschleifen | 9mm |
| - Maximalunterschied der beiden Flächen | 0,02 mm |
| - Maximalschlag der Scheibe an der Radnabe, gemessen 22 mm vom Aussenrand | 0,07 mm |



BREMSTROMMELN

WICHTIG - Den Durchmesser der beiden Bremsstrommeln einer gleichen Achse mit höchstens 0,15 mm Differenz abschleifen.

- | | |
|--|----------|
| - Maximaler Durchmesser nach Abschleifen | 229,6 mm |
| - Maximaler Schlag der Bremstrommel an der Radnabe | 0,10 mm |
| - Maximaler Schlag (Differenz zwischen dem grössten und dem kleinsten Durchmesser) | 0,10 mm |

PEUGEOT

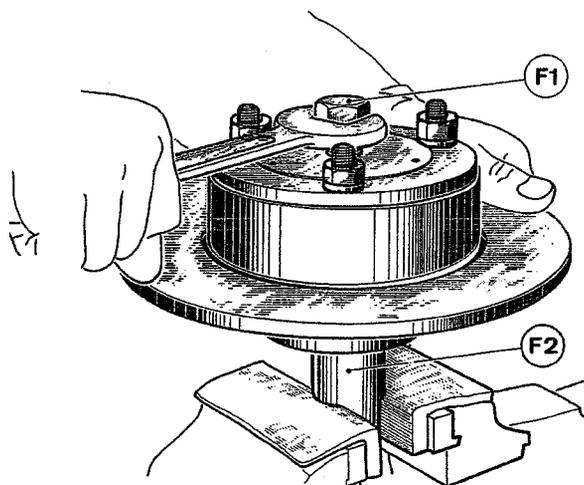
Der Oberflächenzustand der Bremsflächen von Scheiben und Trommeln beeinflusst die Lebensdauer der Bremsbeläge. Folglich die Bremsfläche mit einer Schleifscheibe so glatt wie möglich schleifen.

10-71L...

BREMSEN

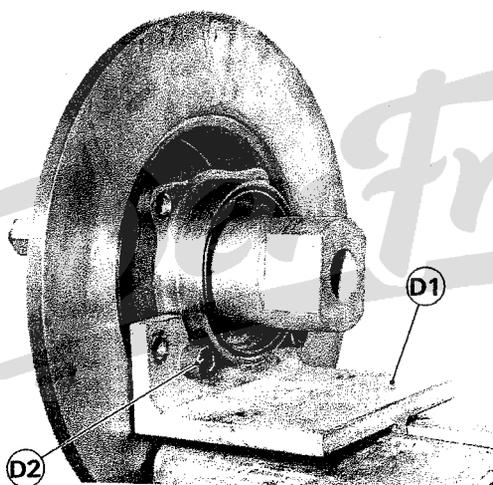
WECHSELN EINER BREMSSCHEIBE

8 | 0603

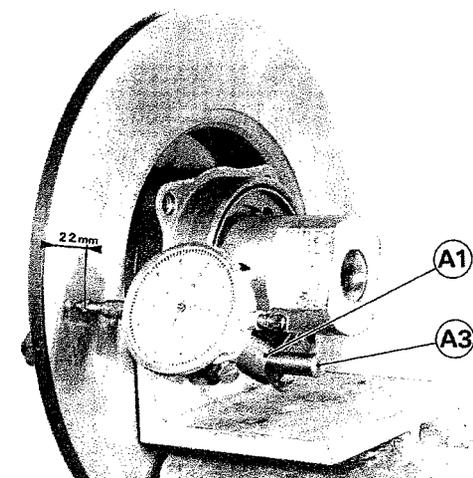


ERMITTELN DER RADNABENSTELLUNG AUF DER BREMSSCHEIBE

- Die Zusammenstellung Radnabe/Bremsscheibe mit Hilfe der Schraube 8.0606 F1 und der Mutter 8.0606 F2, mit dem Achsschenkel der 1. Montage, versehen mit seinem Kugellager und der auf 18 mkg angezogenen Mutter, verbinden.
- Die Schraube F1 mit 3 mkg anziehen.



- Die Zusammenstellung Radnabe/Bremsscheibe mit Hilfe der Achsschenkelstütze 8.0803 D in einen Schraubstock spannen.



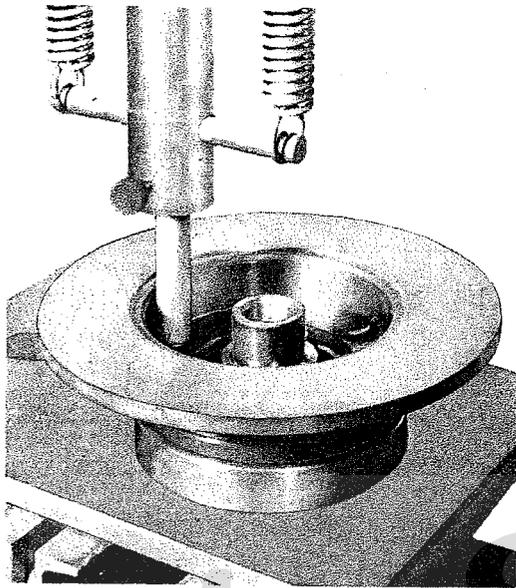
- Die Stützstange 8.0803 A3 in das hierzu vorgesehene Loch im Winkeleisen 8.0803 D1 einschrauben.
- Eine Messuhr an der Stützstange A3 anbringen, wobei der Messuhrhalter 8.0803 A1 dermassen verwendet wird, dass der Taststift auf der Innenbremsfläche 22 mm vom äusseren Bremscheibenrand zu liegen kommt.
- Die Bremsscheibe langsam drehen und den höchsten Ausschlagpunkt der Messuhr suchen.
- Die Messuhr an diesem Punkt auf 0 stellen.
- Eine komplette Drehung der Bremsscheibe vornehmen und den Ausschlag der Messuhr ablesen. Der angezeigte Schlag darf 0,05 mm nicht überschreiten
- Andernfalls:
 - die Muttern der Führungsbolzen 8.0803 C lockern und abnehmen.
 - die Führungsbolzen herausziehen und die Radnabe gegenüber der Bremsscheibe um 1/3 Drehung versetzen.
 - die Führungsbolzen einführen und die Muttern mit 6 mkg anziehen.
 - Nochmals mit der Schlag-Kontrolle, wie oben beschrieben, beginnen.

Überschreitet der Schlag weiter 0,05 mm, die Radnabe nochmals um 1/3 Drehung gegenüber der Bremsscheibe versetzen.

PEUGEOT

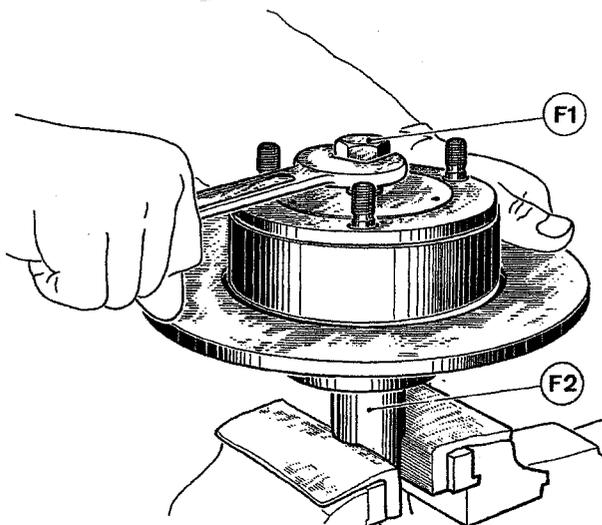
BREMSSEN

WECHSELN EINER BREMSSSCHEIBE



Der Schlag der Bremsscheibe überschreitet 0,05 mm nicht

- Die Stellung der Radnabe auf der Bremsscheibe markieren
 - Ausbauen:
 - die Messuhr
 - die Stützstange 8.0803 A3
 - die Achsschenkelstütze 8.0803 D
 - die Schraube 8.0606 F1 und die Mutter 8.0606 F2.
 - Die Führungsbolzen 8.0803 C durch neue Radbolzen ersetzen und dabei darauf achten, dass die an Radnabe und Bremsscheibe ausgeführte Markierung in einer Linie zu liegen kommt.
 - Auf dem Pressentisch die Zusammenstellung Radnabe/Bremsscheibe über dem Auflagering 8.0803 Banordnen.
 - Die Rodbolzeil mit einer Kraft von 10 Tonnen in ihre Sitze in der Radnabe einpressen.
 - Die Muttern der Führungsbolzen 8.0803 C auf die Rodbolzen schrauben.
 - Mit 6 mkg anziehen.
 - Den Schlag der Bremsscheibe unter den gleichen Umständen wie bei der Vorbereitung kontrollieren (siehe Seite 06 03)
- Der Schlag der Bremsscheibe darf auf keinen Fall 0,07 mm überschreiten, da sonst bei einer Bremsung Vibrationen auftreten würden.



- Die zur Kontrolle des Bremsscheibenschlags verwendeten Werkzeuge abbauen.

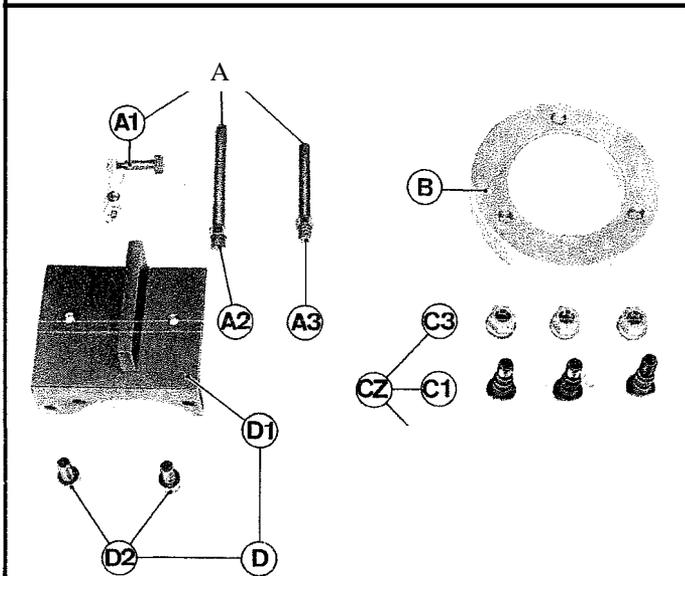
An 204 mit zweiteiligen Achsschenkeln

- Das Kugellager reinigen, eventuell austauschen und mit Fett ESSO MULTIPURPOSE GREASE H versehen.
- Die Dichtungen des Achsschenkels ersetzen.
- Die Achschenkelnutter mit 18 mkg anziehen und danach sichern.
- Mit Hilfe der Schraube 8.0606 F1 und der Mutter 8.0606 F2 die Zusammenstellung Rodnabe/Bremsscheibe mit dem Achsschenkel verbinden.

Die Zusammenstellung Radnabe/Bremsscheibe in das Fahrzeug einbauen (siehe Baugruppe 6).

BREMSEN 204-304
WECHSELN EINER BREMSSCHEIBE

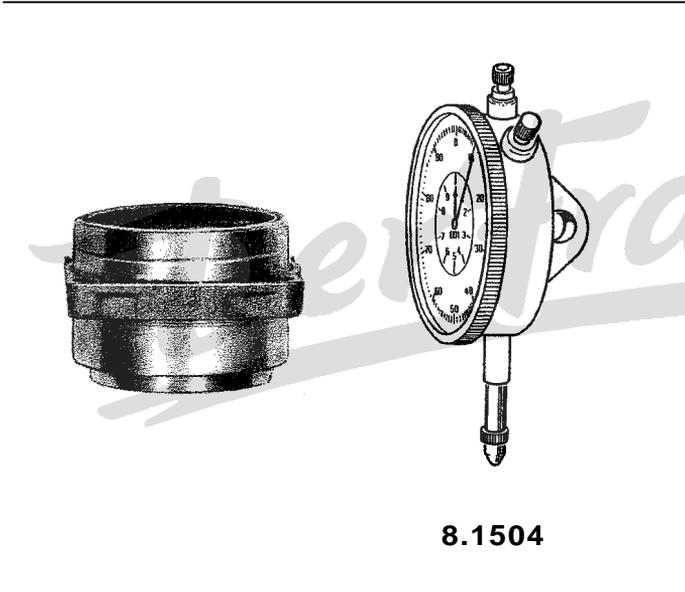
8 | 06 05⁽¹⁾



ZU VERWENDENDEN WERKZEUG

- Werkzeug des Werkzeugkastens 8.0803 Z.

- A • Montagesatz für Messuhr, bestehend aus
 - A1 • Messuhrhalter
 - A2• Haltespindel, Gewinde 12 x 1,50
 - A3• Haltespindel, Gewinde 11 x 1,25
- B - Pressauflagering
- CZ - Satz zu 6 Bolzen, bestehend aus:
 - C1• 3 Bolzen (schwarz) mit Zentrierung
Ø 14,3 mm
 - C2 - 3 Bolzen (gelb) mit Zentrierung
Ø 12,6 mm
 - C3• 3 Muttern
- D - Achsschenkelhalter, bestehend aus:
 - D1 - Winkel
 - D2• Inbusschraube

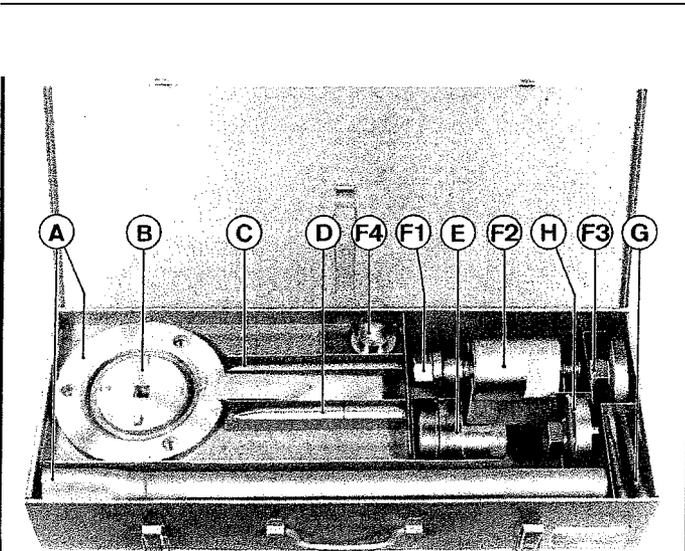


8.1504

8.1504 - Messuhr mit Befestigungsöse.

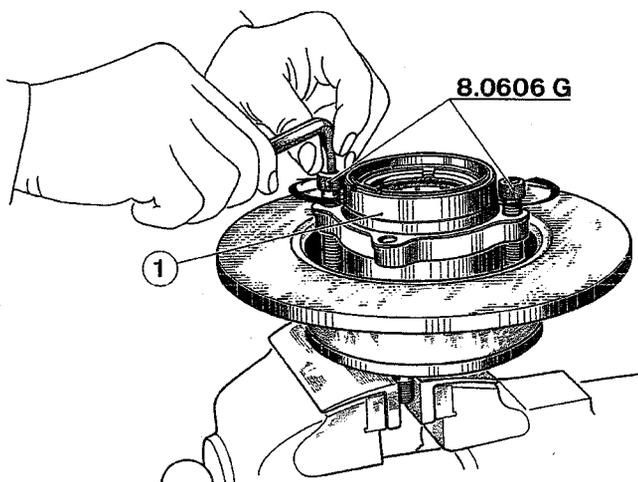
Vorderer Achsschenkel der 1. Montage mit Lager und Mutter (**Anzug 18 mkg**)

(ausgenommen die 204, die schon mit den Achsschenkeln der 1. Montage ausgerüstet sind).



- **8.0606 Z** - Werkzeugkasten für vordere Radnaben.

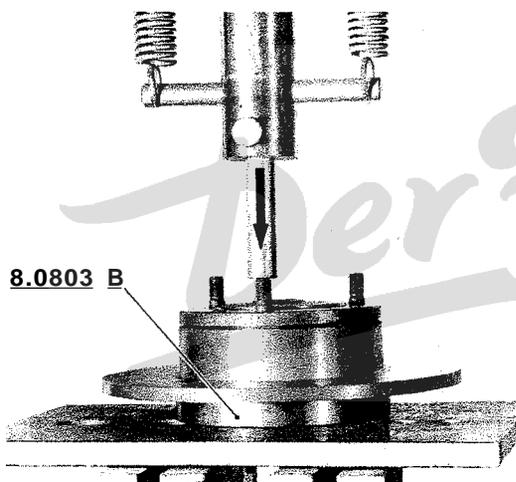
PEUGEOT



AUSBAU

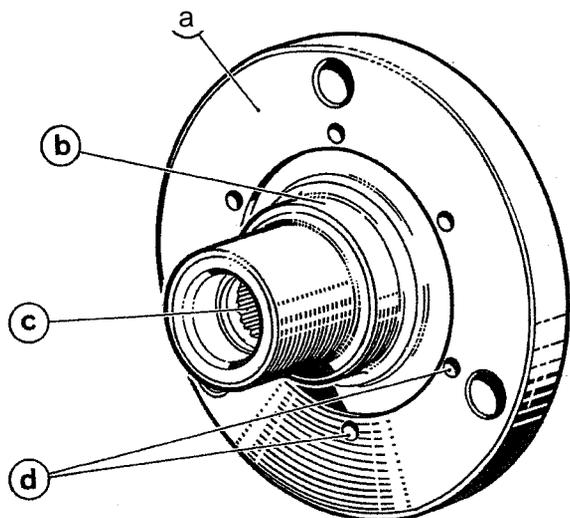
- Die Einheit Radnabe/Bremsscheibe ausbauen (siehe Baugruppe 61.

Bei Achsschenkelbolzen und Achsschenkel in zwei Teilen, den Achsschenkel (1) durch **abwechselndes** Anziehen der beiden Schrauben (G 1 abziehen).



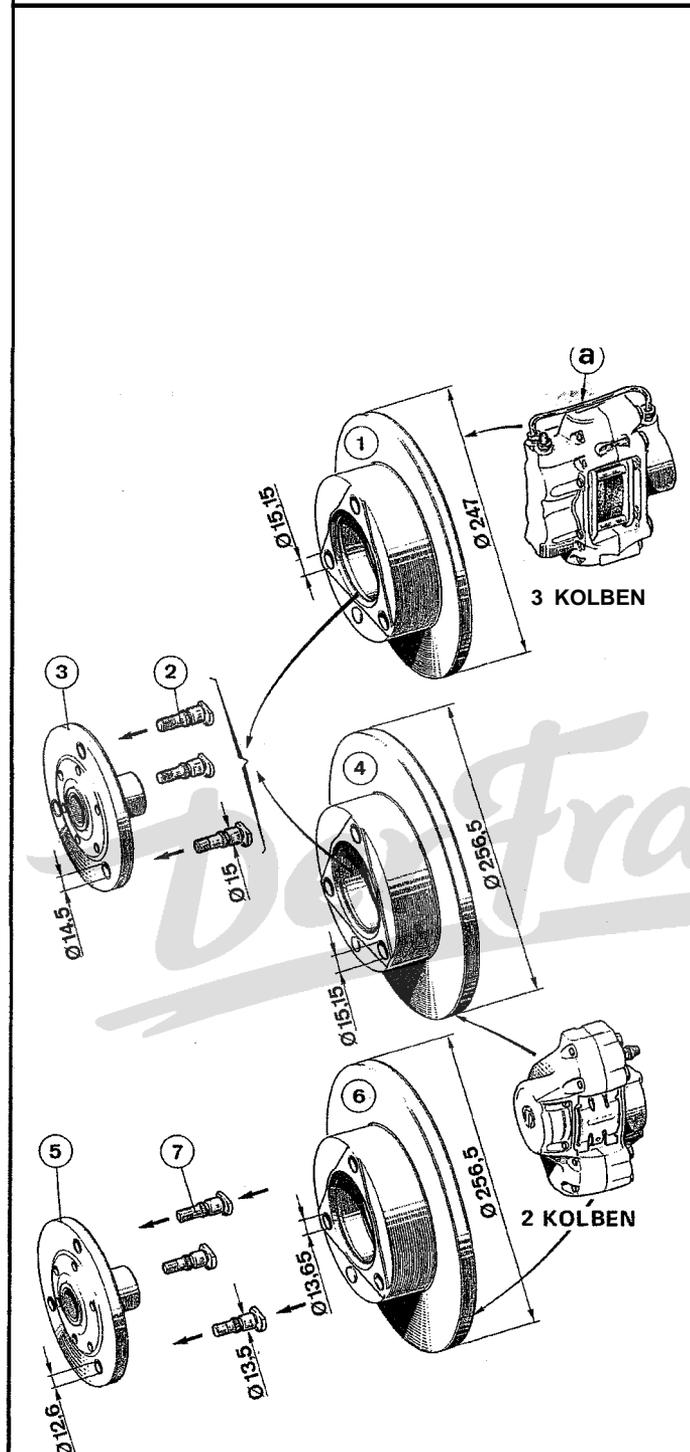
- Die 3 Radbolzen her austreiben.

Unbedingt den Pressauflagering B verwenden.



SICHTKONTROLLE DER RADNABE

- (a) - Auflagefläche der Bremsscheibe (Verformung, Grat).
- (b) - Anliegen der Dichtung (Stöße, Kratzer).
- (c) - Keilnuten (Verstimmung, Abnützung).
- (d) - Ablauflöcher (Verstopfung).



EINBAU

ACHTUNG

3 MONTAGEN

Nur die folgenden Montagen sind zulässig;

- Für 204 mit 3-Kolben-Bremssattel (identifizierbar durch die äussere Leitung) (a).

Einbauen:

- Eine Scheibe (1) von $\varnothing 247$ mm
- Drei Radbolzen (2) von $\varnothing 15$ mm
- Eine Radnabe (3) mit Befestigungslöchern von $\varnothing 14,5$ mm.

- An 204 mit 2-Kolben-Bremssattel (ohne äussere Leitung) und Radnaben (3) mit Befestigungslöchern von $\varnothing 14,5$ mm.

Einbauen:

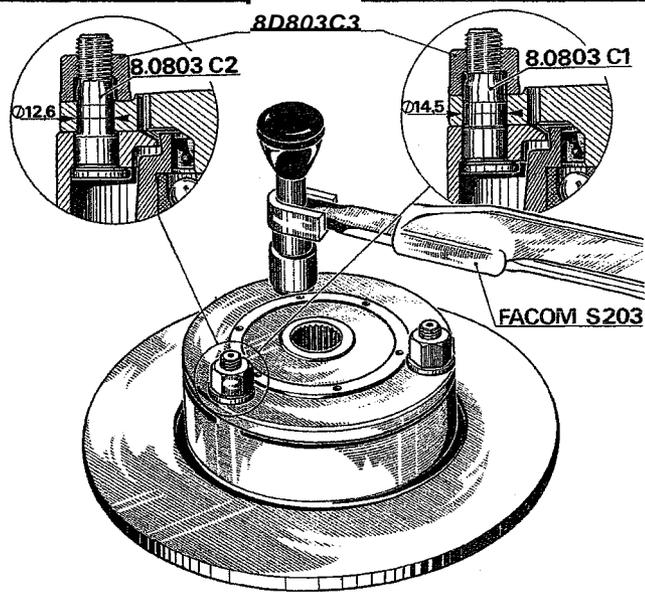
- Eine Scheibe (4) von $\varnothing 256,5$ mm mit Befestigungslöchern von $\varnothing 15,15$ mm
- 3 Radbolzen (2) von $\varnothing 15$ mm.

- Für 204 und 304 mit 2-Kolben-Bremssattel (ohne äussere Leitung) und Radnaben (5) mit Befestigungslöchern von $\varnothing 12,6$ mm.

Einbauen:

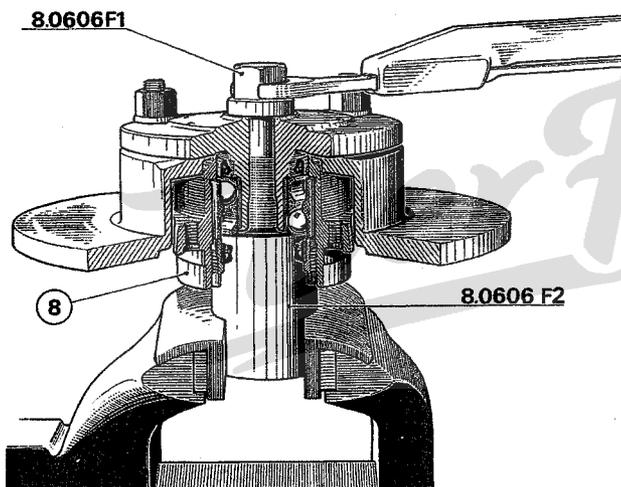
- 1 Scheibe (6) von $\varnothing 256,5$ mm mit Befestigungslöchern von $\varnothing 13,65$ mm.
- 3 Radbolzen (7) von $\varnothing 13,5$ mm.

BREMSEN 204-304
WECHSELN EINER BREMSSCHEIBE

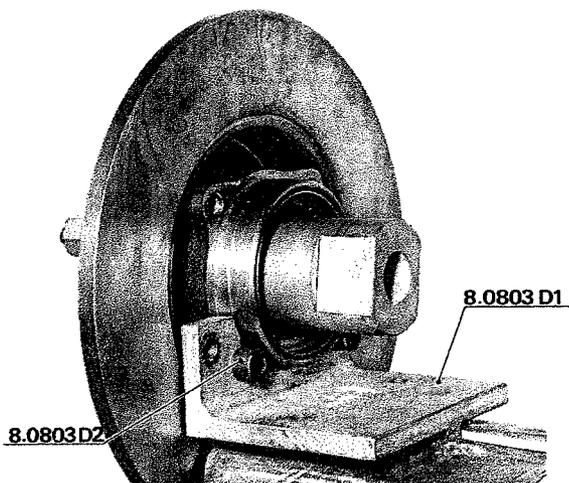


EINBAUSTELLUNG DER BREMSSCHEIBE AUF DER RADNABE

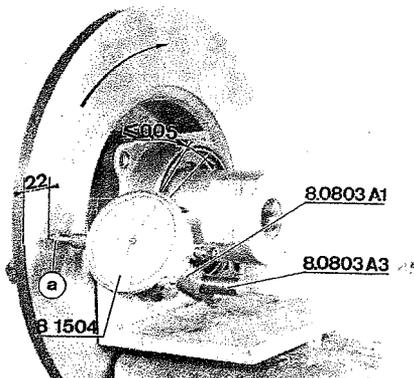
- Die neue oder abgeschliffene Bremsscheibe und die Radnabe provisorisch zusammenfügen.
Je nach Grösse der Löcher die 3 Bolzen (C1), (schwarz) oder (C2), (gelb) verwenden.
- Die Muttern (C3) mit 6 mkg anziehen.



- Die Einheit Radnabe/Bremsscheibe am Achsschenkel (8) anbringen.
- Die Schraube (F1) mit 3 mkg anziehen.



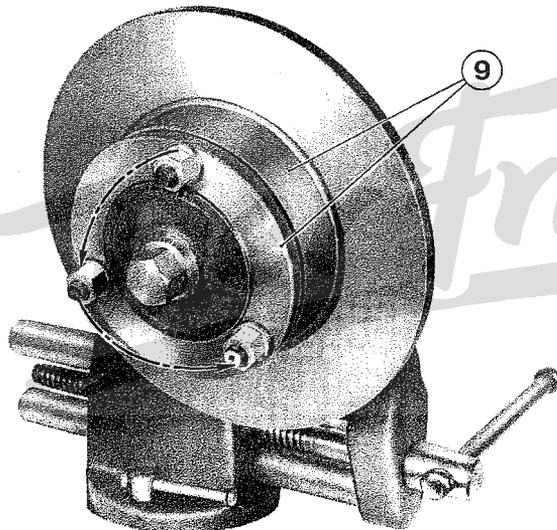
- Die Einheit am Halter (01) befestigen.



- Die Messuhr anbringen, Taststift (a) 22 mm vom Aussenrand der Bremsscheibe.

Die Bremsscheibe langsam um eine ganze Umdrehung drehen.

Der Schlag darf 0,05 mm nicht überschreiten.

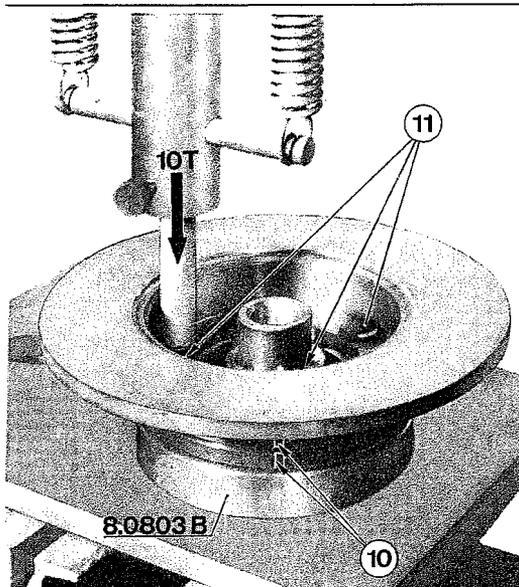


Beträgt der Schlag mehr als 0,05 mm :

- Die Bremsscheibe im Verhältnis zur Radnabe um eine Drittel Umdrehung versetzen, ohne den Achsschenkel auszubauen.

Den Schlag erneut unter den gleichen Bedingungen wie zuvor vermessen.

WICHTIG· Beträgt der Schlag in den 3 möglichen Stellungen der Bremsscheibe weiterhin mehr als 0,05 mm, eine neue Einheit Radnabe/Bremsscheibe (9) einbauen.



MONTAGE DER RADBOLZEN

Die Position der Scheibe im Vergleich zur Radnabe kennzeichnen (10).

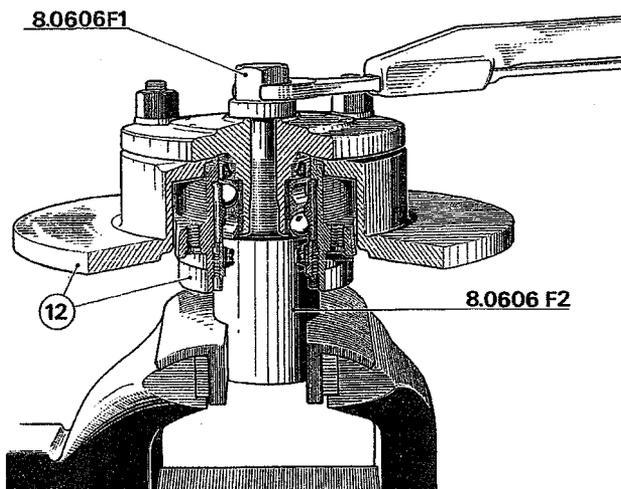
Den Achsschenkel und die Bolzen C1 oder C2 ausbauen.

Die neuen Radbolzen (11) anbringen (2 Modelle siehe Seite 06 07).

Unbedingt den Pressauflagering (B) verwenden.

Unbedingt die Ausrichtung der Kennzeichnungen (10) beachten.

- Jeden Bolzen unter einen Druck von 10 Tonnen setzen.

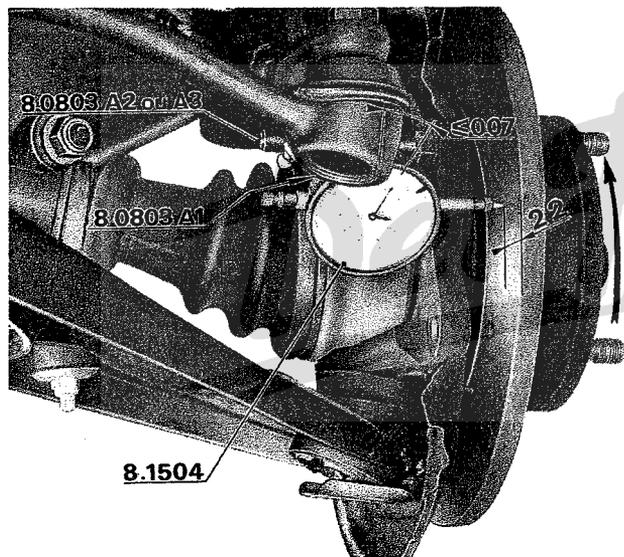


ABSCHLIESSENDE KONTROLLEN

Den einwandfreien Zustand des Lagers und der Dichtungen am Achsschenkel überprüfen.

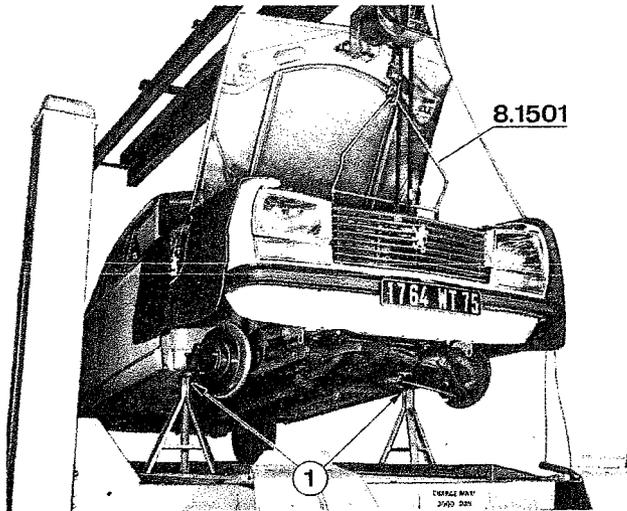
Für 204 mit Achsschenkelbolzen und Achsschenkel aus 2 Teilen die Einheit (12) einbauen.

Die gesamte Einheit ins Fahrzeug einbauen (siehe Baugruppe 6).



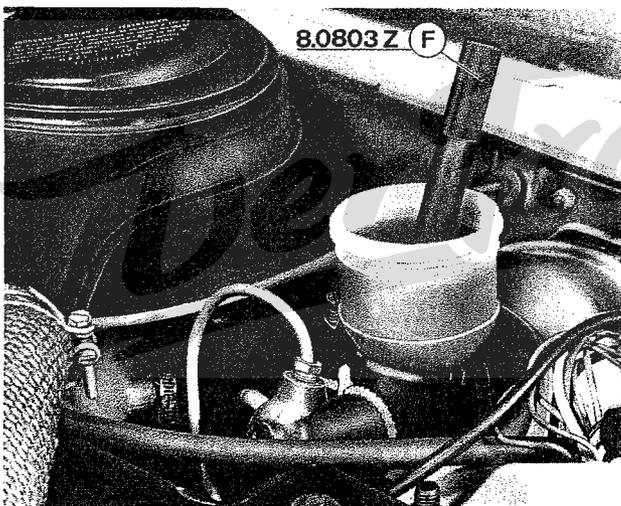
WICHTIG - Vor Einbau des Bremssattels den Schlag der Scheibe vermessen (die Haltespindel A2 oder A3 je nach Gewinde der Bremssattelbefestigung verwenden).

- Der endgültige Schlag der auf die Radnabe montierten Bremsscheibe darf 0,07 mm nicht überschreiten.

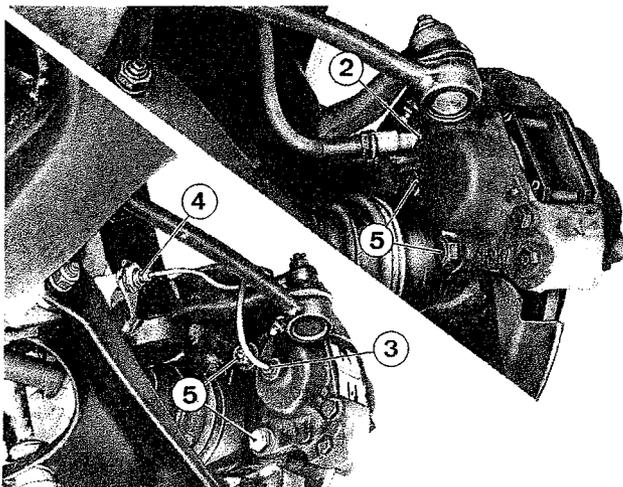


Das Fahrzeug an dem linken und rechten äusseren Ende des Motor-Tragrahmens (1) aufbocken.

Die Vorderräder ausbauen.



Die Zuflussöffnung des Hauptbremszylinders verstopfen.



Den Anschluss (2) oder (3) abklemmen.

Den Anschluss (4) lösen.

Die 2 Befestigungsschrauben (5) abschrauben.

Den Bremssattel abnehmen.

Die beiden in ein Fahrzeug eingebauten Bremssättel, Bremsscheiben und Schutzbleche dürfen grundsätzlich nur gleichen Typs sein.

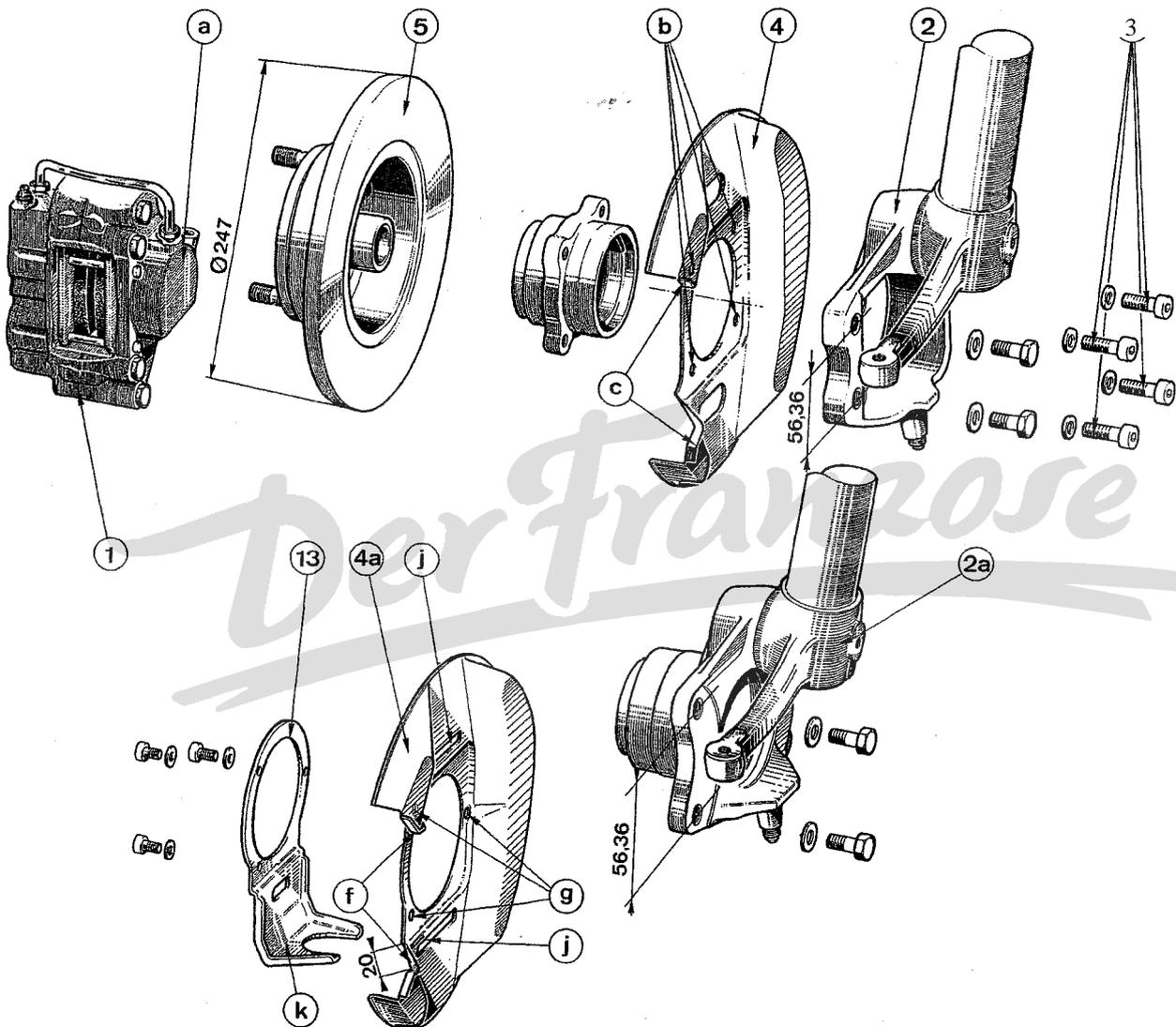
ACHTUNG

4 MODELLE VON BREMSSTÄTTELN

I - 3-Kolben-Bremssattel Girling (1)

Identifizierung der Teile:

(1) - äußere Leitung (a)



Originalmontage an Achsschenkelbolzen (2)
(wird nicht mehr im Austausch geliefert)

mit Schutzblech (4)
und Bremsscheibe (5)

kann bei Reparatur an Achsschenkelbolzen (2a) montiert
werden (Spezialaustauschteil).

mit Schutzblech (4a) (Spezialaustauschteil)

und Verstärkungsblech (13)

(2) - 4 Bohrungen / UrdieSchrauben (3),
- Achsabstand der Befestigungslöcher des Brems-
sattels 56,36 mm

(4) - 4 Löcher (b), Schnittländer (c) konvergent.
(5) - Ø247 mm

(2a) - ohne Achsschenkelbolzen-Befestigungsschraube
- Abstand der beiden Befestigungslöcher des
Bremsstättels : 56,36 mm

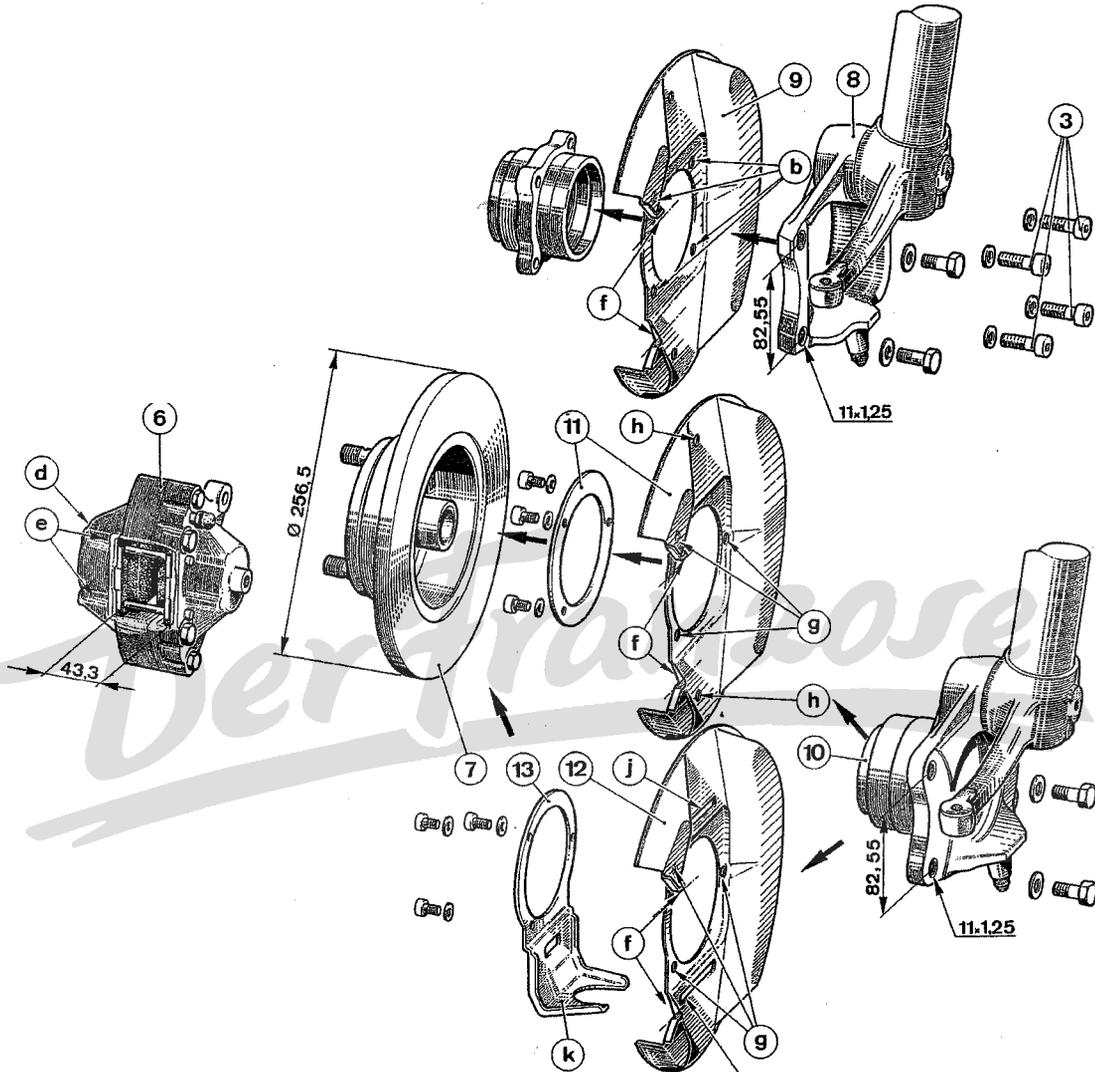
(4a) - 3 Löcher (g)
- 2 rechteckige Ausnehmungen (j)
- Schnittländer verlaufen 20 mm parallel
(13) - Schmiernippel-Schutzblech (k).

ANMERKUNG: Die Schutzbleche (4) und (4a) haben fast die gleichen Wärmeleitfähigkeiten, sie können deshalb beliebig untereinander ausgetauscht werden.

11 . 2-Kolben-Bremssattel Girling 14 LF (6)

Identifizierung der Teile:

(6) • äussere Bremssattelhälfte (d) Kennzeichen G und ohne Verstärkungsnppe in (e).



Originalmontage mit Scheibe (7) :
entweder an Achsschenkelbolzen (8)

mit Schutzblech (9)
oder an einen einteiligen Achsschenkel/Achsschenkelbolzen (10)

mit Schutzblech und Verstärkungsring (11)

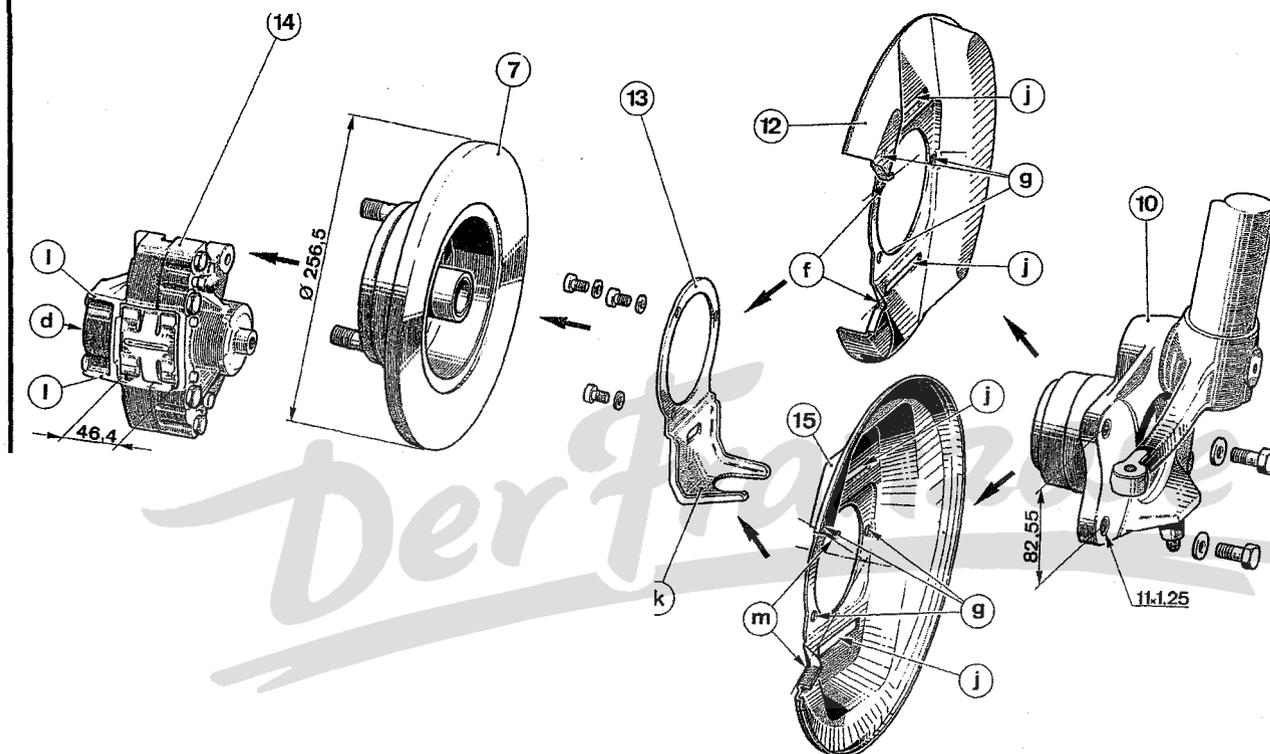
oder Schutzblech (12) und Verstärkungsring (13).

- (7) - $\varnothing 256,5$ mm
- (8) - 4 Bohrungen für die Schrauben (3), Abstand der Befestigungslöcher des Bremssattels 82,55mm
- (9) - 4 Löcher (b), parallele Schnitttränder (f).
- (10) - ohne Befestigungsschrauben des Achsschenkels, Abstand der Befestigungslöcher des Bremssattels 82,55 mm.
- (11) - 3 Löcher (g), 2 Löcher (h), parallele Schnitttränder (f).
- (12) - 3 Löcher (g), 2 rechteckige Ausnehmungen (1), parallele Schnitttränder (t).
- (13) - Schutzblech für Schmiernippel (k).

111- 2 Kolben-Bremssattel Girling 14 CM (14)

Identifizierung der Teile :

(14) - äussere Bremssattelhälfte, Kennzeichnung G an Cd, mit 2 Verstärkungsrippen (I).



Originalmontage mit Bremsscheibe (7)

an einteiligen Achsschenkelbolzen/Achsschenkel (10)

entweder mit Schutzblech (12) und Verstärkungsring (13)

oder mit Schutzblech (15) und Verstärkungsring (13)

(7) - $\varnothing 256,5$ mm

(10) - ohne Befestigungsschraube des Achsschenkels, Abstand der Befestigungslöcher des Bremssattels 82,55 mm

(12) - 3 Löcher (g), 2 rechteckige Ausnehmungen (j), parallele Schnittländer (f).

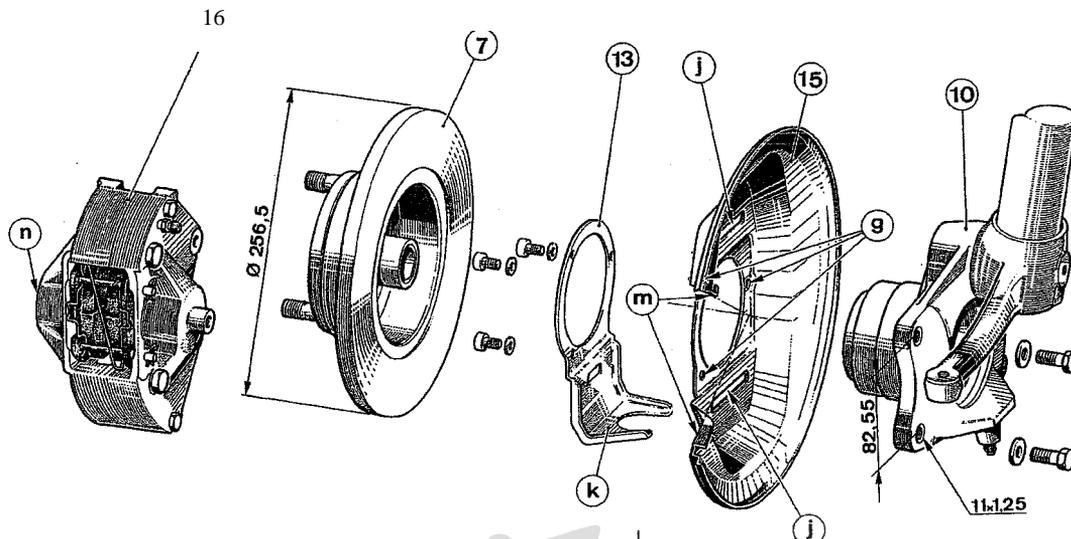
(13) - Schutzblech für Schmiernippel (k).

(15) - 3 Löcher (g), 2 rechteckige Ausnehmungen (o), Schnittländer (m) konvergent.

IV - Bremssattel Bendix F 48 (16)

Identifizierung der Teile

(16) - DBA an der äusseren Bremssattelhilfe (n)



Originalmontage mit Scheibe (7)
 an einteiligen Achsschenkelbolzen/Achsschenkel (10)
 mit Schutzblech (15) und Verstärkungsring (13)

(7) - ϕ 256,5 mm
 (10) - ohne Befestigungsschrauben des Achsschenkels,
 Achsabstand der Befestigungslöcher des Bremssattels 82,55 mm.
 (13) - Schutzblech für Schmiernippel (k)
 (15) .3 Löcher (g), 2 rechtwinklige Ausnehmungen
 (j), Schnittländer (m) konvergent.

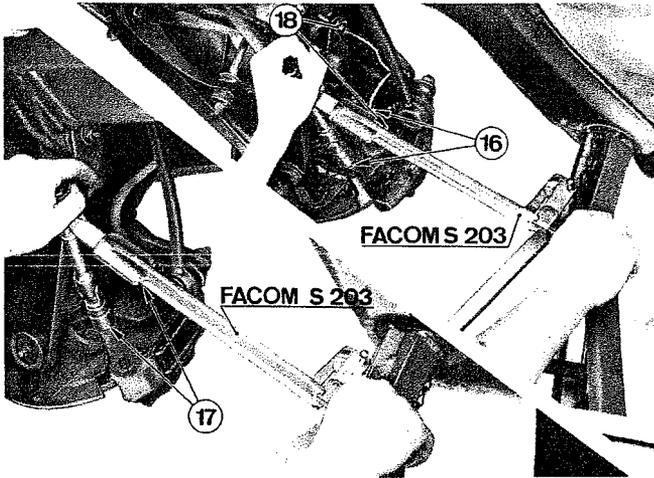
AUSTAUSCHBARKEIT

Nur die folgenden Arbeitsgänge sind zulässig :

- I • Austausch des Bremssattels Girling 14 LF (6) gegen Bremssattel Girling 14 CM (14) unter der Bedingung :
 2 neue oder abgeschliffene Bremscheiben (7) einzubauen
- II - Austausch des 2-Kolbenbremssattels Girling (6) oder (14) gegen Bremssattel Bendix F 48 (16), unter der Bedingung,
 dass das Fahrzeug mit einteiligem Achsschenkelbolzen/Achsschenkel (10) ausgerüstet ist und folgende Teile montiert
 werden:
 2 neue oder abgeschliffene Bremscheiben (7)
 2 Schutzbleche (15)
 2 Verstärkungsringe (13)
- III - Austausch der Schutzbleche und Verstärkungsringe (11) gegen Schutzbleche (12) oder (15) unter der Bedingung,
 dass die Verstärkungsringe (13) ebenfalls montiert werden.
- IV - Austausch der Schutzbleche (12) gegen Schutzbleche (15).

ANMERKUNG - Die 3 Befestigungsschrauben des Bremscheiben-Schutzblechs am einteiligen Achsschenkelbolzen/Achsschenkel mit LOCT/TE FREIN FILET NORMAL sichern.

2-KOLBEN-BREMSSÄTTEL



→ Die beiden mit LOCTITE FREIN FILET NORMAL geschmierten und mit **neuen** Beilagscheiben 01 versehenen Befestigungsschrauben anziehen.

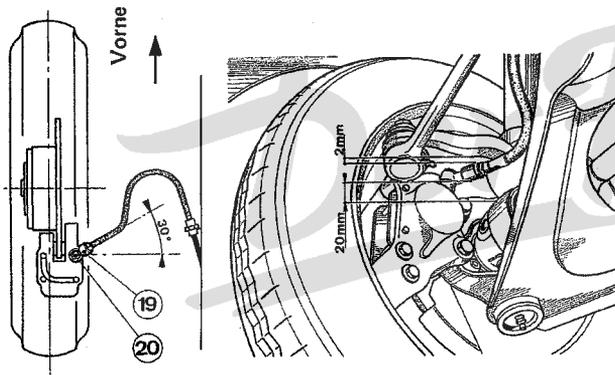
(16) (2-Kolben-Bremssattel mit 5 mkg.

(17) (3-Kolben-Bremssattel) mit 7 mkg.

2-Kolben-Bremssattel :

- Die Anschlüsse (18) mit einem Drehmoment von 1 mkg anziehen.

3-KOLBEN-BREMSSÄTTEL



3-Kolben-Bremssattel :

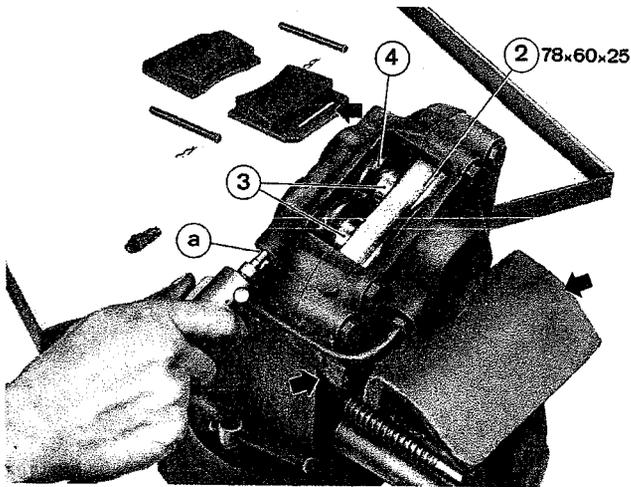
- Den Anschluss (19) um 30° nach vorn versetzen.

- Die Schraube (20) mit 2,25 mkg anziehen.

- Die Mindestabstände müssen gewährleistet sein.

- Die Bremsen endühen und einstellen (siehe Seite 0221 bis 0225).

Niemals die Bremssattelhälften voneinander lösen.



AUSBAU DER ÄUSSEREN KOLBEN

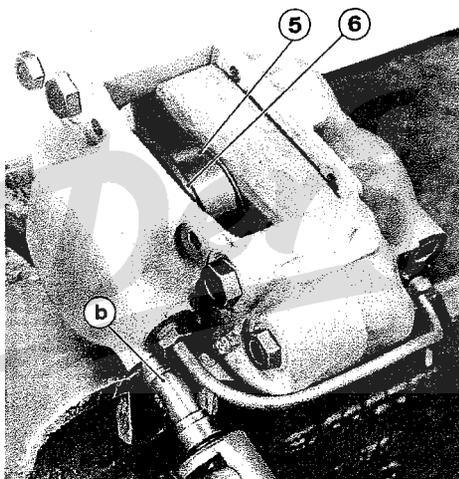
Die Bremsbelagplatten ausbauen. Die innere Belagplatte von der äusseren bei Wiederverwendung unterschiedlich kennzeichnen.

Die Kolben ganz in ihre Lagerung drücken.

Einen Holzkeil zwischen die Kolben schieben (2).

* Die äusseren Kolben (3) mittels Pressluft durch die Öffnung der Entlüftungsschraube (a) heraustreiben.

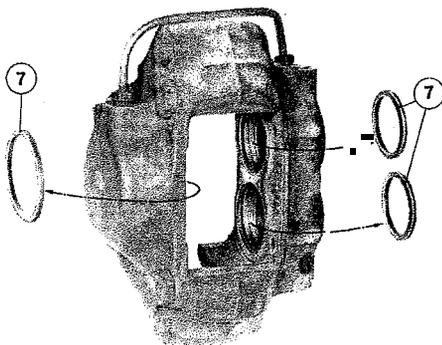
Den Kolben (3) und die Gummimanschette (4) ausbauen.



AUSBAU DES INNEREN KOLBENS

* Den Kolben mittels Pressluft durch Zuflussöffnung (b) heraustreiben.

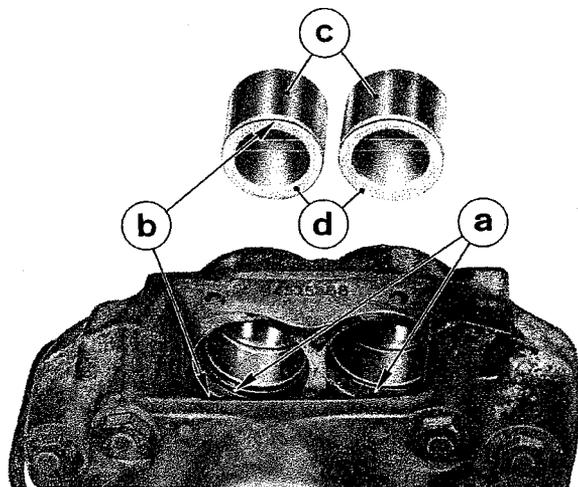
Den Kolben (5) und die Gummimanschette (6) ausbauen.



- Die Kolbendichtringe ausbauen (7).

Der Bremsattel darf ausschliesslich mit Alkohol oder mit Bremsflüssigkeit gereinigt werden.

Die Teile sorgfältig ausblasen! In den hydraulischen Leitungen dürfen keine Alkoholreststände zurückbleiben.



SICHTKONTROLLE DER ZYLINDER UND KOLBEN

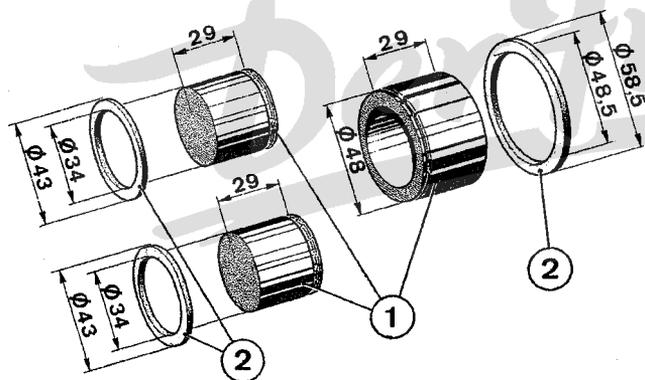
Der Bremsattel darf keine Mängel aufweisen, die Leckstellen oder fehlerhaftes Funktionieren des Bremsattels hervorrufen könnten.

Vornehmlich :

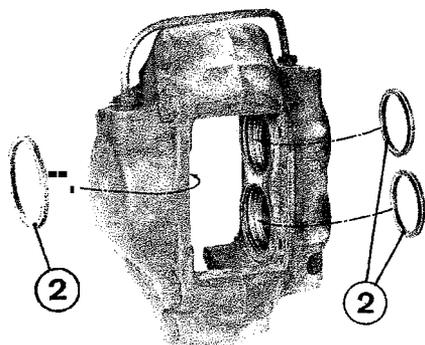
Beschmutzung. Kratzer. Druckstellen. Rostpigmente. Verformungen•

- Im besonderen prüfen :

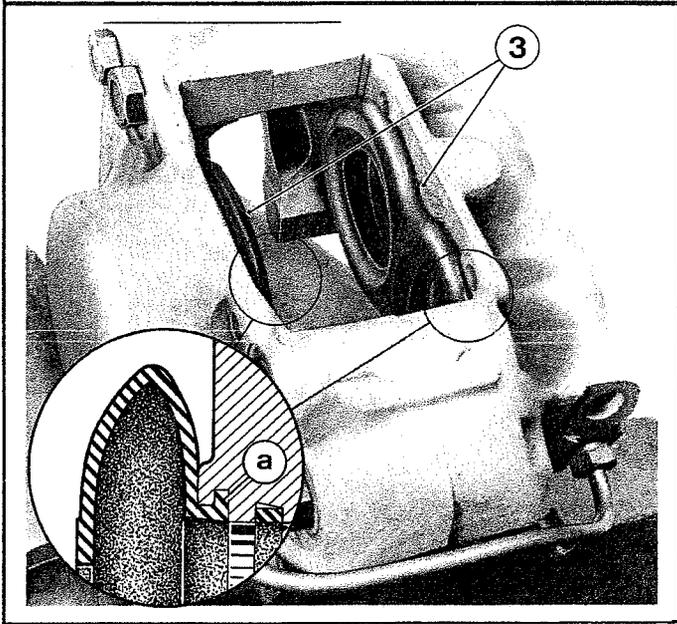
- (a) - Nuten der Kolbendichtungsringe
- (b) - Lagerung der Gummimanschetten
- (c) - Aufliegen der Dichtungsringe
- (d) - Auflagebunde



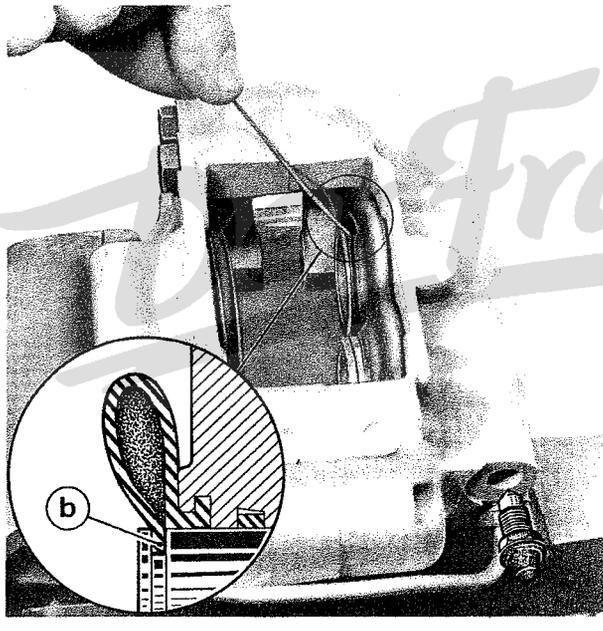
Die Kolben (1) und die neuen Dichtungsringe (2) mit Bremsflüssigkeit schmieren.



- Die Pleuellager (2) in die Pleuellagerbohrungen einsetzen•



Die **neuen** Gummimanschetten (3) einsetzen (Lippen (a) in ihre Lagerung).



Die Kolben einführen ; darauf achten, dass die Kolbenschutzmanschetten nicht eingeklemmt werden.

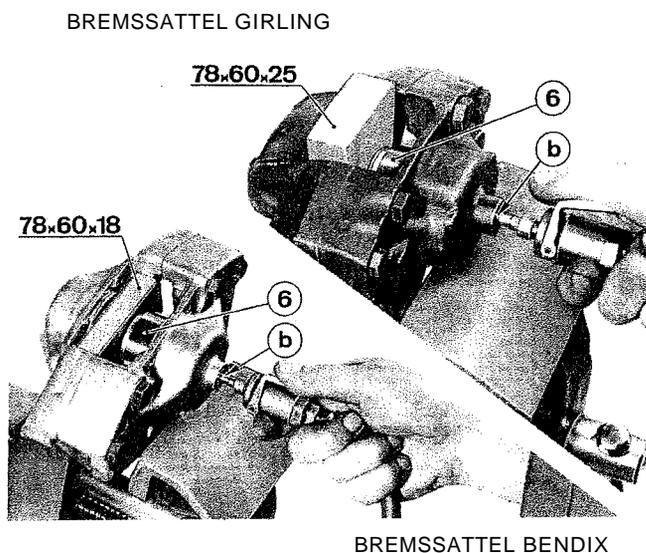
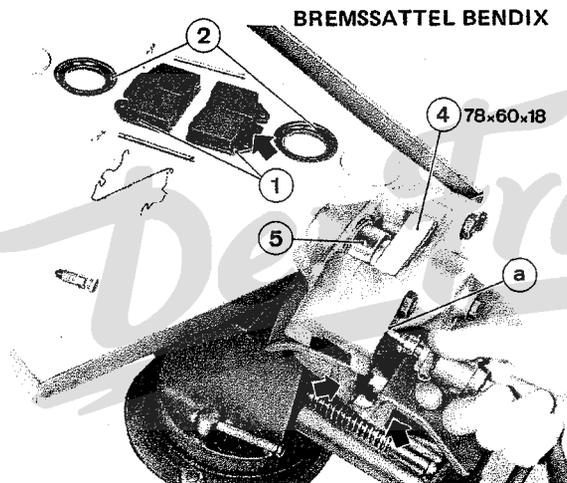
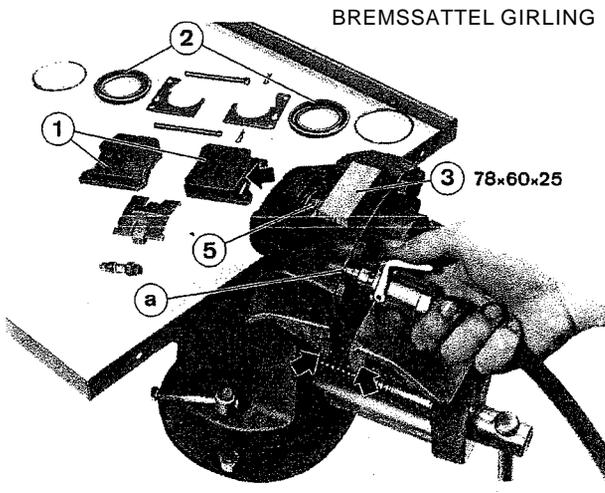
Die Lippen (b) in ihre Lagerung bringen.

Die Entlüfterschraube mit **1,25 mkg** anziehen.

Die Zuflussöffnung verstopfen.

Die Bremsbelagplatten wieder einbauen (die Hinweise auf den Seiten 05 01 bis 05 03 befolgen).

Niemals die Bremssattelhälften voneinander lösen.



AUSBAU DES ÄUSSEREN KOLBENS

- Die Bremsbelagplatten (1) ausbauen. Für den Fall der Wiederverwendung die innere Belagplatte von der äusseren durch ein Kennzeichen unterscheiden.
- Die Gummimanschetten ausbauen (2).
- Die Kolben in ihre Lagerung drücken.
- Den Holzkeil (3) oder (4) je nach Bremssatteltyp zwischen die Kolben schieben.

"Den äusseren Kolben (5) mittels durch die Öffnung der Entlüfterschraube (a) geleitete Pressluft heraustrreiben.

- Den Kolben (5) ausbauen.

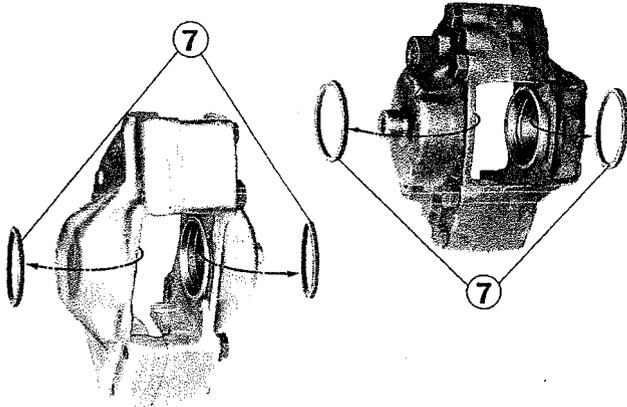
AUSBAU DES INNEREN KOLBENS

* Den Kolben durch die Zuflussöffnung (b) heraustrreiben.

- Den Kolben (6) ausbauen.

* DER AUSWURF IST HEFTIG. DIE FINGER NICHT IM BREMSSATTEL LASSEN.

BREMSSATTEL GIRLING



BREMSSATTEL BENDIX

- Die Dichtringe der Kolben (7) ausbauen.

Der Franzose

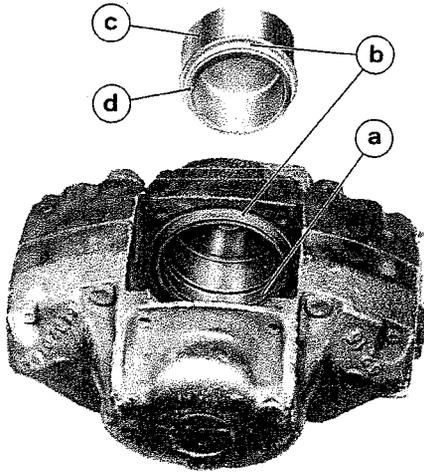
BREMSEN 204-304

EINBAU EINES 2-KOLBEN-BREMSSATTELS

8 | 07 17

Der Bremsattel muss ausschliesslich mit Alkohol oder mit Bremsflüssigkeit gereinigt werden.

Die Teile sorgfältig ausblasen. In den hydraulischen Leitungen dürfen keine Alkoholreststände zurückbleiben.



SICHTKONTROLLE DER ZYLINDER UND KOLBEN

Der Bremsattel darf keine Mängel aufweisen, die Leckstellen oder fehlerhaftes Funktionieren des Bremsattels hervorrufen könnten.

Vornehmlich: Beschmutzung, Kratzer, Druckstellen, Rostpigmente, Verformungen.

- Im besonderen prüfen :

- (a) Nuten der Kolbendichringe
- (b) Lagerung der Gummimanschetten
- (c) Aufliegen der Dichtringe
- (d) Auflagebund.

ACHTUNG

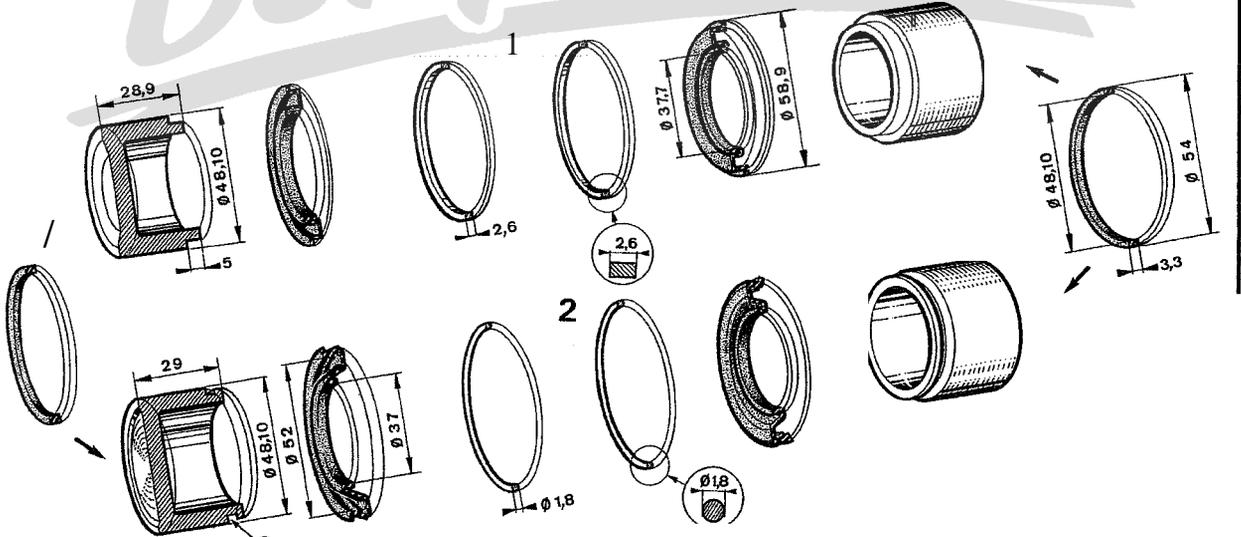
3 EINHEITEN KOLBEN/SCHUTZMANSCHETTEN (1),(2) und (3)

Die Teile der 3 Einheiten sind untereinander nicht austauschbar.

Nur die folgenden Montagen sind zulässig.

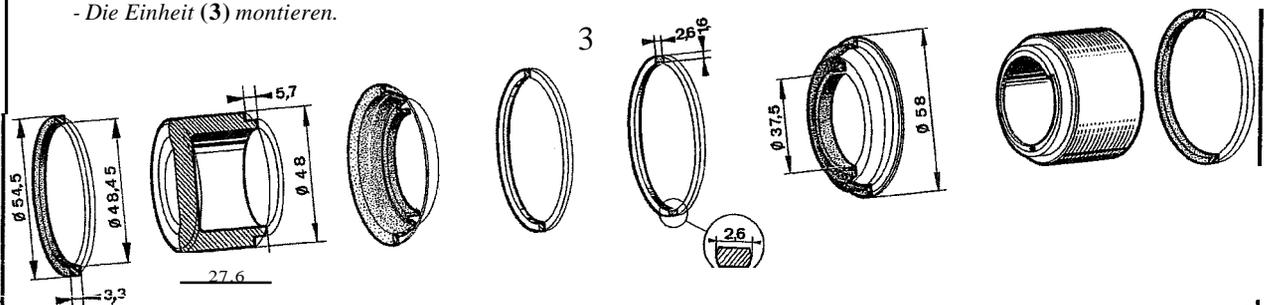
I - Bremsattel Girling 14 LF oder 14 CM (Kennzeichnung G auf der äusseren Bremsattelhälfte)

- Die Einheit (1) oder (2) montieren
- Bei Austausch die Einheit (2) montieren (Befestigungsausparung der Schutzmanschette (a)).



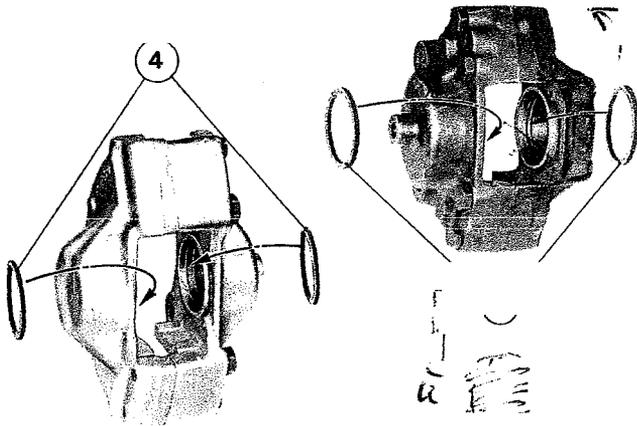
II - Bremsattel Bendix F 48 (Kennzeichnung DBA auf der äusseren Bremsattelhälfte)

- Die Einheit (3) montieren.



PEUGEOT

BREMSSATTEL GIRLING

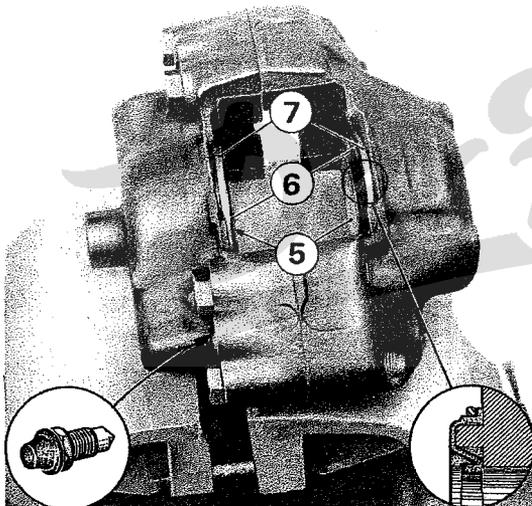


BREMSSATTEL BENDIX

- Die **neuen** Kolben und Dichtringe mit Bremsflüssigkeit schmieren.

- Die Kolbendichtringe (4) in ihre Nuten einsetzen.

BREMSSATTEL GIRLING



BREMSSATTEL BENDIX

- Einsetzen:

- die Kolben (5)

Am Bremssattel Bendix die Kolben so ausrichten, dass ihr Freistich (a) der Entlüfterschraube (b) zugewandt ist, Rand (c) wie auf nebenstehender Zeichnung.

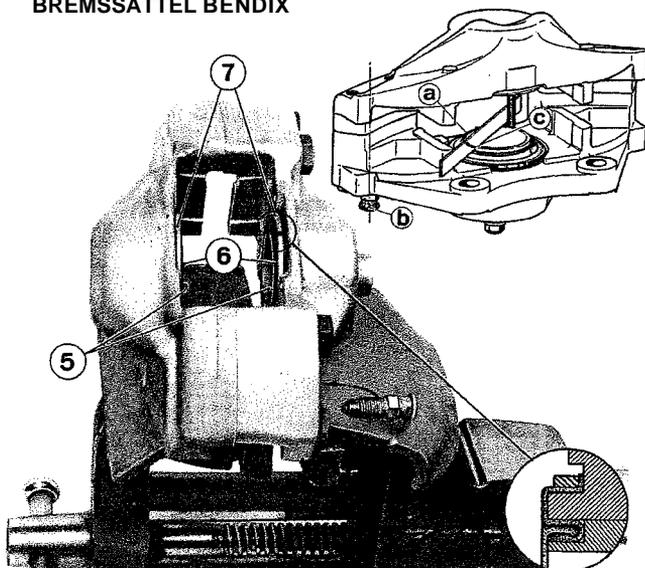
- die Gummimanschetten (6)

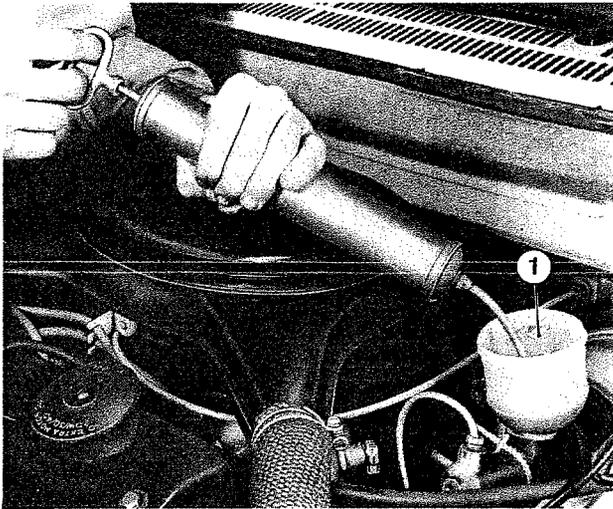
- die Sprengringe (7).

- Die Entlüfterschraube mit **1,25 mkg anziehen**.

• Die Zuflussöffnung verstopfen.

- Die Belagplatten einbauen (die **Hinweise auf den Seiten 05 01 bis 05 03 befolgen**).





AUSBAU

- Den Behälter leeren (1)
- Den Hauptbremszylinder ausbauen (2).

WICHTIG

- 204 mit Servo-Bremse (3)
(Master-Vac oder Bremsdruckverstärker Bosch) :
 - Nicht an der Druckstange (4) ziehen
 - Den Überstand (a) der Druckstange von der Dichtfläche ab vermessen (Motor nach Beschleunigung im Leerlauf),
 $a \approx 36,3 \text{ bis } 36,5 \text{ mm}$

- Überschreitet der Überstand die Toleranz, die Montage und den einwandfreien Zustand der Unterdruckleitung und des Rückschlagventils (5) sowie des Bremspedals (korrekte Rückkehr in seine Ausgangsstellung) überprüfen.

An der Servo-Bremse darf kein Eingriff vorgenommen werden, mit Ausnahme des Austauschs des Bremsgerätes selbst oder des Ventils (5) sowie der Einstellung der Druckstange,

- 204 ohne Bremshilfe :

Der Überstand der Druckstange ohne Dichtung muss betragen:

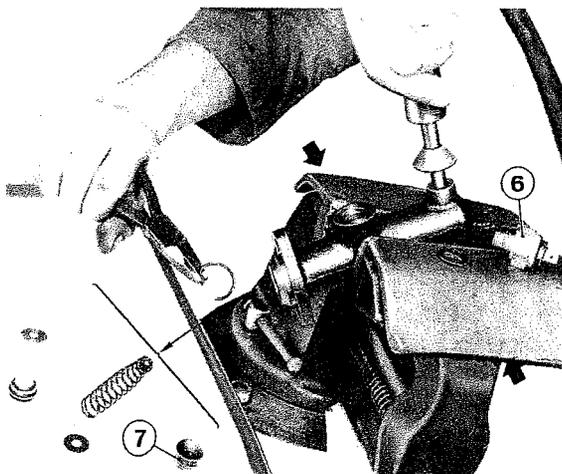
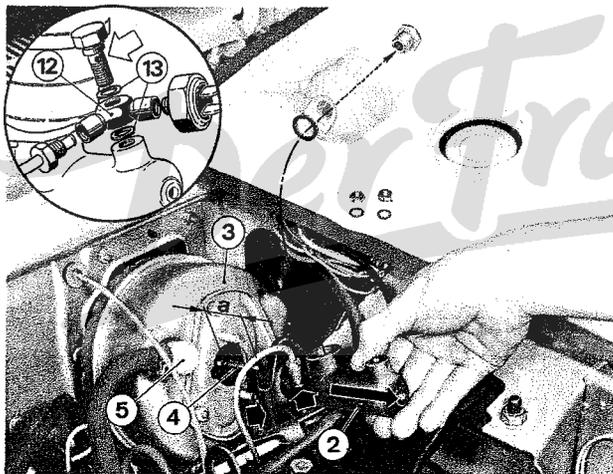
- 35,35 bis 35,85 mm am Pedallagerbock aus Aluminium.
- 36 bis 36,55 mm am Pedallagerbock aus Stahlblech (folglich auf den Gummianschlag des Bremspedals drücken).

ZERLEGEN

- Den hydraulischen Kontaktschalter (6), falls am Hauptbremszylinder vorhanden, ausbauen.
- Die Einheit Kolben, Manschetten, Feder, Ventil für den Restdruck ausbauen, falls der Hauptbremszylinder damit ausgerüstet ist.

(Die Primärmanschette (7) mit Pressluft heraustreiben).

204 Rechtslenkung



ZUSAMMENBAU

Der Hauptbremszylinder muss ausschliesslich mit Alkohol oder mit Bremsflüssigkeit gereinigt werden.

Die Teile sorgfältig ausblasen. In den hydraulischen leitungen dürfen keine Alkoholreststände zurückbleiben.

SICHTKONTROLLE DES HAUPTBREMSZYLINDERS

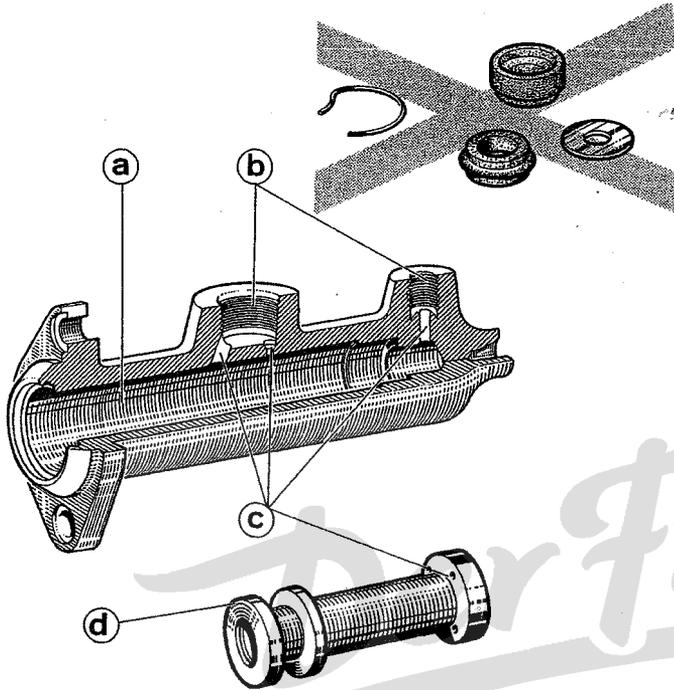
Der Hauptbremszylinder darf keine Mängel aufweisen, die Leckstellen oder fehlerhaftes Funktionieren des Hauptbremszylinders hervorrufen könnten.

Vornehmlich:

Beschmutzung, Kratzer, Grat, Druckstellen, Rostspigmente, Verschleiss, Verformung.

- Im besonderen prüfen:

- (a) Zylinder
- (b) Gewinde
- (c) Bohrungen (Zufluss, Abfluss, Ausgleich)
- (d) Kolben

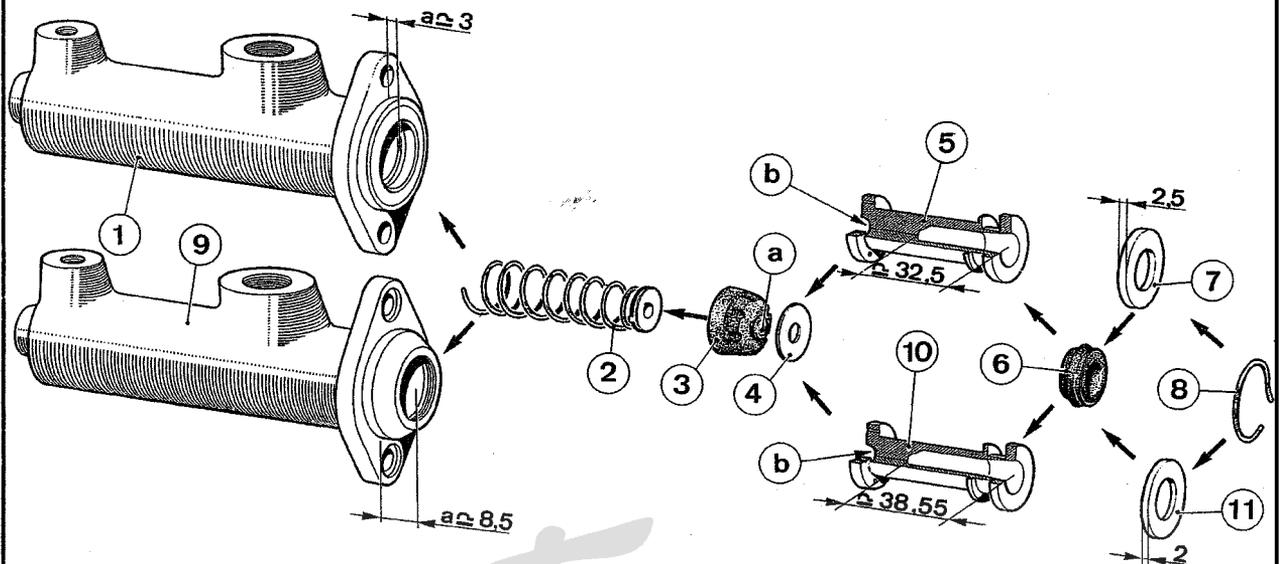


WICHTIG

- Das Schmirgeln des Zylinders und Kolbens ist unbedingt zu unterlassen.
- Die Manschetten, die Sicherungsscheibe und der Sprengring müssen regelmässig ausgewechselt werden.
- Der Hauptbremszylinder muss in jedem Fall ohne Druckrückstandsventil wieder eingebaut werden.

ACHTUNG

2 REPARATURSÄTZE, DIE UNTEREINANDER NICHT AUSTAUSCHBAR SIND.



Nur die folgenden Montagen sind zulässig:

- Hauptbremszylinder (1) mit hinterem Überstand (a) von ca. 3 mm.

- Hauptbremszylinder (9) mit hinterem Überstand (a) von ca. 8,5 mm.

Montieren:

Montieren:

- Druckfeder (2)
- Primärmanschette (3) mit Befestigung (a)
- Sicherungsscheibe (4)

- Kolben (5) mit Lagerung (b) und ca. 32,5 mm tiefem Einstich. Die Kolben ohne Einstich müssen regelmässig ausgewechselt werden.

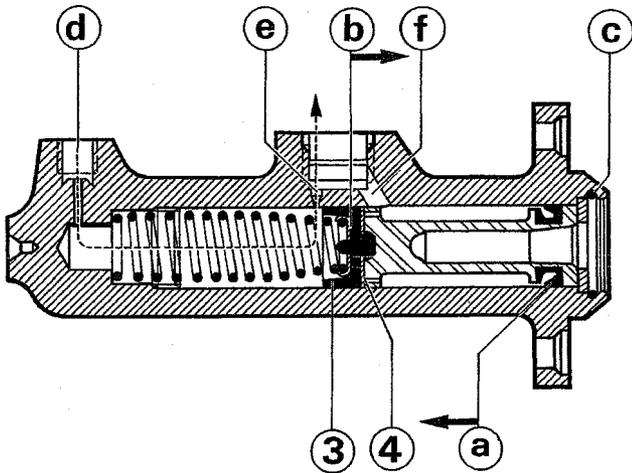
- Kolben (10) mit Lagerung (b) und ca. 38,55 mm tiefem Einstich.

- Sekundärmanschette (6)

- Anschlagsscheibe (7), 2,5 mm stark

- Anschlagsscheibe (11), 2mm stark.

- Sprengring (8).



Die Teile vor der Montage reichlich mit Bremsflüssigkeit schmieren.

Kein Schmutz darf in den Hauptbremszylinder eindringen.

– Zusammenstellen:

- Sicherungsscheibe (4) und Primärmanschette (3)
- Sekundärmanschette und Kolben (Lippen (a) nach vorne).

- Die Teile-Einheit einbauen, ohne die Manschetten zu beschädigen (Blechansatz der Druckfeder (b) in Anschlag auf der Primärmanschette).

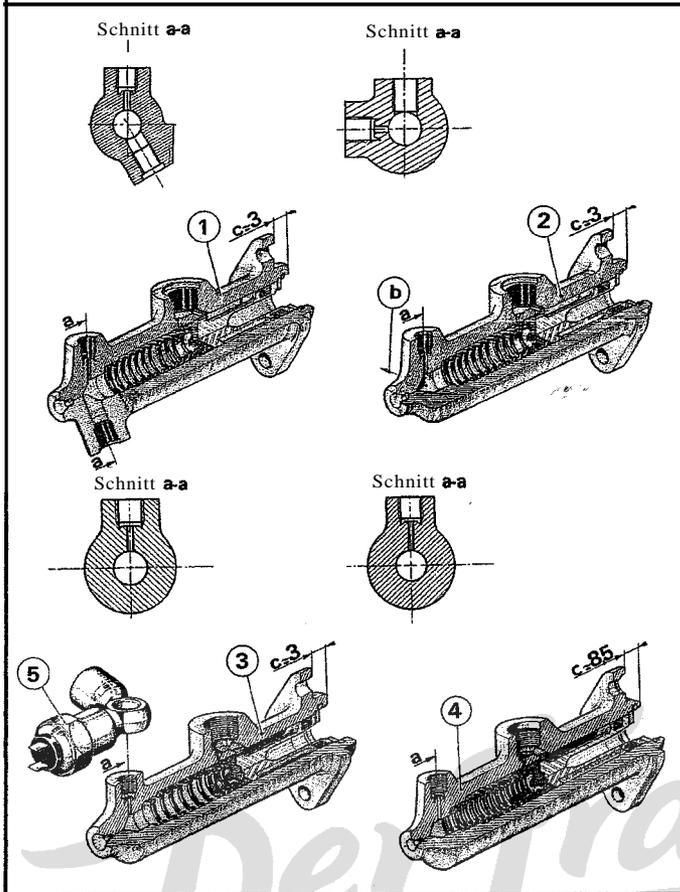
– Anbringen :

- Anschlagscheibe
- Sprengring in seine Nute (c) (Stange (12) mit abgerundetem Ende verwenden).

– Den hydraulischen Kontaktschalter mit einem neuen Dichtring gegebenenfalls mit 2,5 mkg anziehen.

– Luft durch die Öffnung (d) leiten ; nur an der Ausgleichbohrung (e) darf Luft entweichen.

- Den Kolben mehrmals betätigen, um sich von seiner korrekten Rückkehr in die Ausgangsstellung zu überzeugen.



EINBAU

ACHTUNG

4 HAUPTBREMSZYLINDER-MODELLE

(1) (2) (3) und (4)

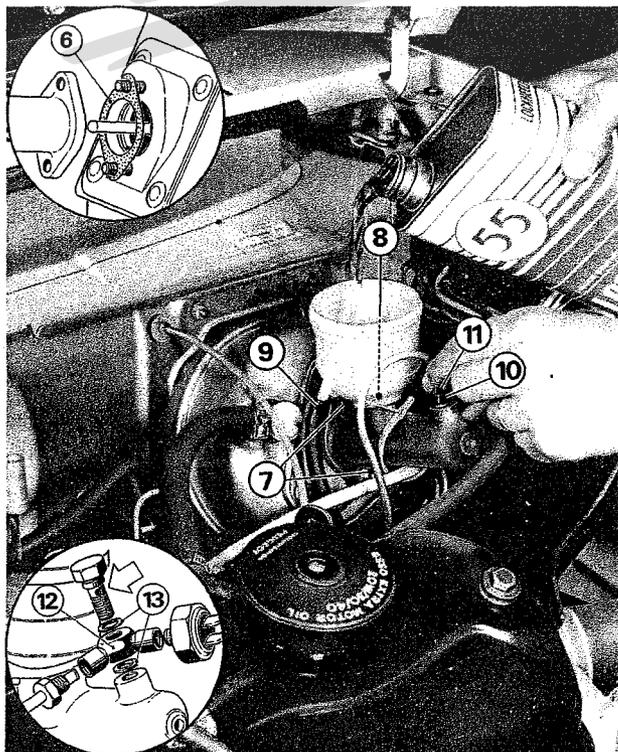
Bei Austausch :

1 - 204 mit hydraulischem Bremslichtschalter am Hauptbremszylinder :

-Einen Hauptbremszylinder (2) mit horizontaler Bohrung (b) für Kontaktschalter einbauen.

2 - 204 (Rechtslenkung) mit hydraulischem Bremslichtschalter am 2-Wege-Anschluss (5), alle 204 mit mechanischem Kontaktschalter am Pedallagerbock (Salon 1969, Pedallagerbock aus Stahlblech) und 304.:

-Hauptbremszylinder (4) ohne Bohrung für den Kontaktschalter, mit hinterem Überstand (c) über 8mm.



- An 204 ohne Bremshilfe, Pedallagerbock aus Stahlblech, eine neue Dichtung (6) montieren.

- Die 2 Muttern (7) mit neuen Unterlegscheiben DI mit 1 mkg anziehen.

- Den Behälter mit neuer Gummidichtung so einbauen, dass der obere Rand horizontal ausgerichtet ist ; die Schraube des Anschlussstutzens (8) mit 1,5 mkg anziehen.

- Den Kupplungs-Förderschlauch (9) anklammern.

- Den Hauptbremszylinder langsam füllen.

- Die hydraulische Leitung anklammern, sobald die Flüssigkeit an der Öffnung (10) austritt.

- Den Anschluss (11) mit 1,5 mkg anziehen.

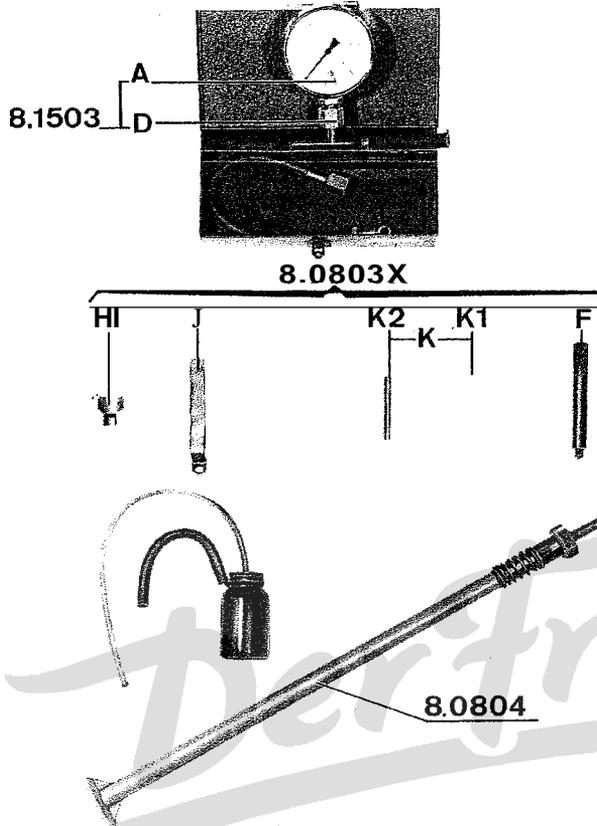
- oder den Anschluss (12) mit 2 neuen Unterlegscheiben (13) mit 2,25 mkg anziehen.

- Einen Bremsattel entlüften.

ANMERKUNG - Funktionieren die hydraulischen Leitungen normal, nur einen Bremsattel entlüften. Andernfalls die Hinweise auf den Seiten 02 21 bis 02 25 befolgen.

PEUGEOT

204 Rechtslenkung



ZU VERWENDENDEN WERKZEUG

- Werkzeug aus dem Werkzeugkasten 8.1503

A - Manometer mit 2 Ablesebereichen von 76 cm/Hg bis 0 und von 0 bis 5 bar.

D - T-Anschluss mit Gummischlauch 9,5 x 17 x 80 mm.

- Werkzeug aus dem Werkzeugkasten 8.0803 X

H1. - Prüflöhre der Master-Vac-Druckstangen

J - Feststellschlüssel der Master-Vac-Druckstangen

K - Prüflöhre der Bremshilfe 204 - 304 (Rückkehr in den Anschlag), bestehend aus:

K1 - Gehäuse

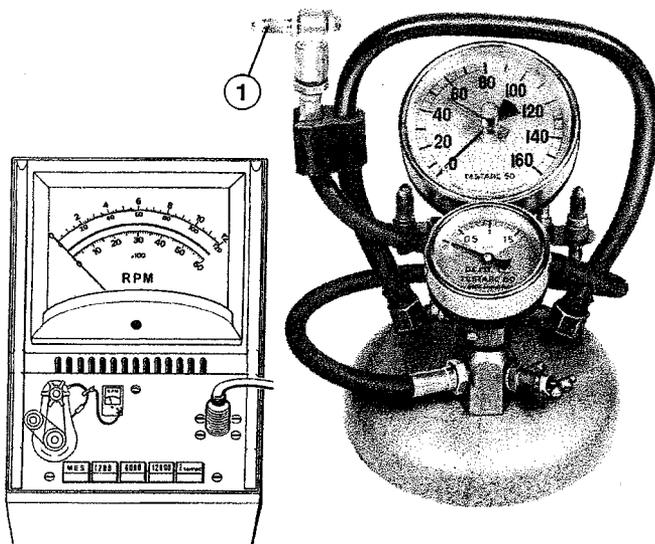
K2 - Welle

F - Verschlussstange des Hauptzylinders.

8.0804 - Pedaldruckstange

- Ein flexibles und durchsichtiges Entlüftungsrohr 400 mm lang.

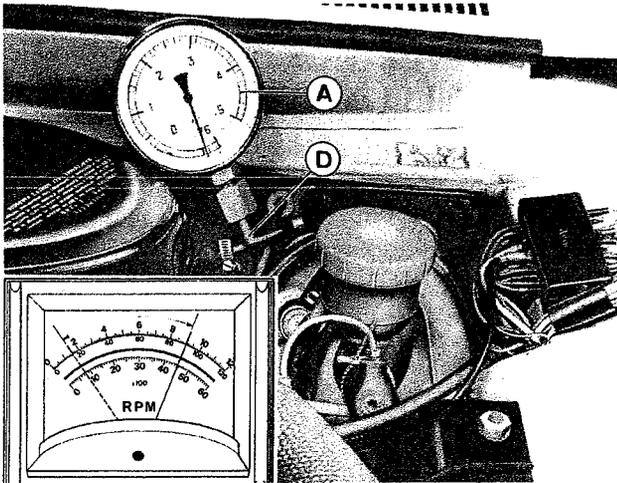
- Ein durchsichtiger Behälter.



EMPFOHLENES WERKZEUG

TESTARC 50, Niedrig- und Hochdruckmessgerät mit Anschluss (1), Teile-Nr. 9787.07, und Sicherheitsnadel.

Drehzahlmesser SOURIAU 1494.



I - UNTERDRUCKKONTROLLE

BEI 204 UND 304 MIT BENZINMOTOR

Anschliessen :

- das Unterdruck-Manometer
- den Drehzahlmesser.

Den Motor bis zum Einschalten des Ventilators warmlaufen lassen.

Den Leerlauf überprüfen (750 U/min.l.

Auf 4500 U/min. beschleunigen.

Abrupt aufhören zu beschleunigen

- * der maximale während des Abfallens der Drehzahl angezeigte Unterdruck muss gleich oder grösser sein als 500 mm/Hg.

BEI 204 DIESEL

Das Unterdruckmanometer anschliessen.

Den Motor wenigstens eine Minute im beschleunigten Leerlauf laufen lassen,

- * der angezeigte Unterdruck muss gleich oder grösser als 500 mm/Hg sein.

WENN DER UNTERDRUCK NIEDRIGER ALS 500/Hg IST.

Das Ventil (1) abklemmen.

- Die Kontrolle nochmals durchführen und dabei den Ventilaufsatz mit dem Daumen verschliessen.

- * 1. Fall. Der Unterdruck bleibt weiterhin unter 500 mm/Hg.

- Die Fehlerursache unterhalb des Ventils suchen.

Insbesondere : bei 204 und 304 mit Benzinmotor :

anormaler Lufteintritt :

- Ventil
- Leitungen
- Befestigungsglasche des Vergasers
- Gummi-Befestigungsmuffen der Ansaugrohre usw. unzureichend angezogen oder beschädigt.

Zustand des Motors : Verdichtungsdruckwerte bei Diesel 204

anormaler Lufteintritt Leitungsventil unzureichend angezogen oder beschädigt.

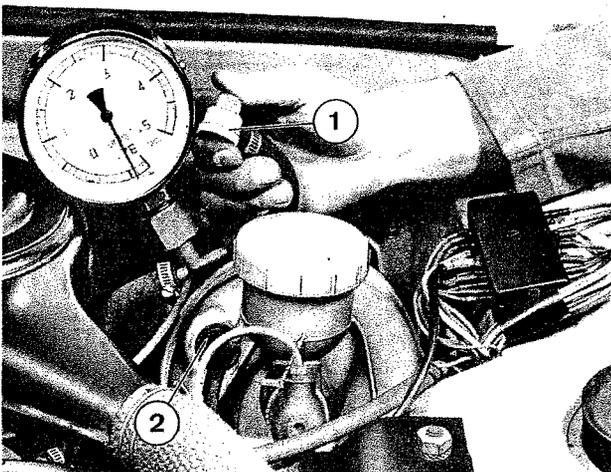
Zustand der Vakuumpumpe: vorher die Spannung des Keilriemens überprüfen.

- 2. Fall. Der Unterdruck ist gleich oder grösser als 500 mm/Hg.

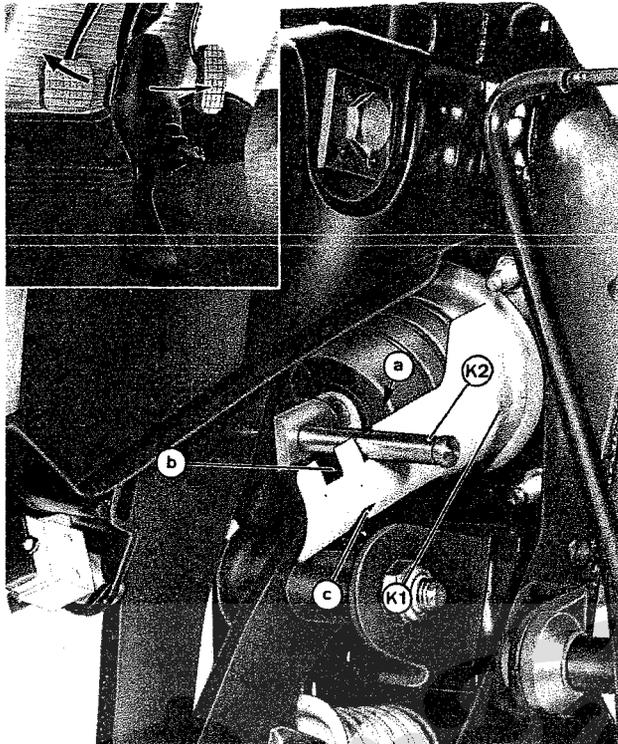
Das mit einer neuen Dichtung (2) versehene Ventil anschliessen.

Die Kontrolle wiederholen.

Wenn der Unterdruck abermals unter 500 mm/Hg liegt, ist das einwandfreie Funktionieren der Bremshilfe in Frage gestellt.



*ANMERKUNG - Berücksichtigen, dass der atmosphärische Druck über 1000 m sinkt. So liegt z.B. die zulässige Unterdruckgrenze in 2000 m Höhe bei 370 mm/Hg unter den gleichen Prüfbedingungen.



II • KONTROLLE DES ANSCHLAGS DES BREMSPEDALS

Die Bremshilfe ausser Betrieb setzen (5-maliges Betätigen bei abgestelltem Motor).

Den Lagerbolzen gegen die bis zum Anschlag eingeführte Stange (K2) austauschen.

Eine Entlüftungsschraube öffnen (bei angeschlossenem Entlüftungsbehälter).

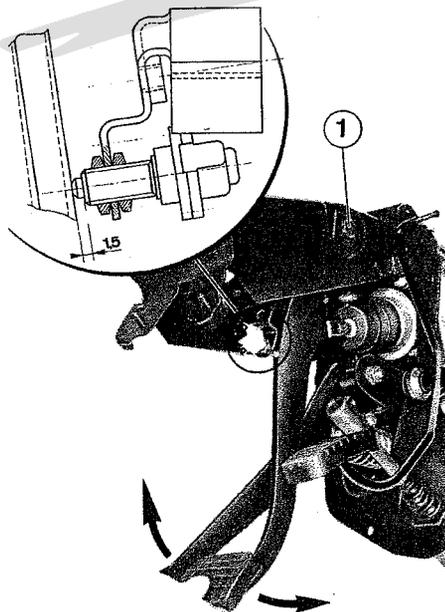
Das Pedal durchtreten.

Die Entlüftungsschraube schliessen.

Das Pedal **langsam** zurückkommen lassen.

Die Lehre (K11 auf die Bremshilfe am Ansatz der Gummimanschette **auflegen**; der Stab (K2) muss ungehindert in der Aussparung gleiten:

- (a) - bei einem Master-Vac 204 oder 304 mit Einkreisbremse,
- (b) - bei einem Bremskraftverstärker Bosch
- (c) - bei einem Master-Vac 204 oder 304 mit Zweikreisbremse.



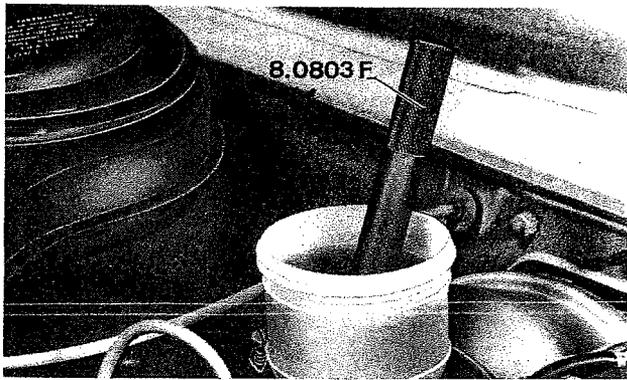
Wenn die Stange sich nicht in der entsprechenden Aussparung befindet:

Überprüfen :

- die Einstellung des Bremslichtschalters (Mindestweg 1,5 mm).
- die Bewegungsfreiheit des Bremspedals (Anzugsdrehmoment des Lagerbolzens (1) 2,75 mkgl.

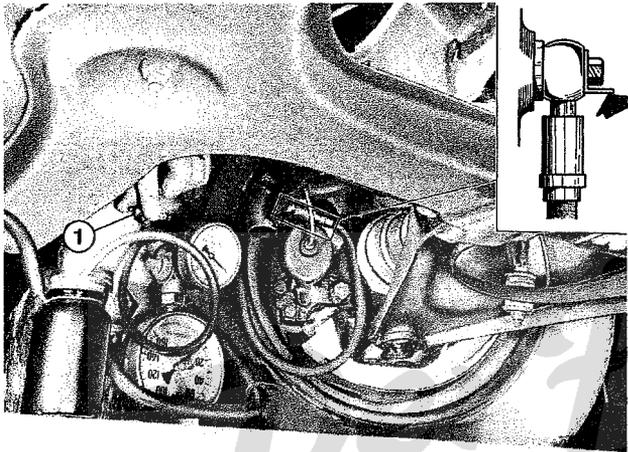
Wenn die Einstellung des Bremslichtschalters und der Ausschlag des Bremspedals richtig sind, ist die Fehlerursache bei der Bremshilfe zu suchen.

Den Lagerbolzen einbauen und mit einer neuen Klammer sichern.



III • KONTROLLE DES VENTILS

Die Zuflussöffnung des Hauptzylinders verschliessen.

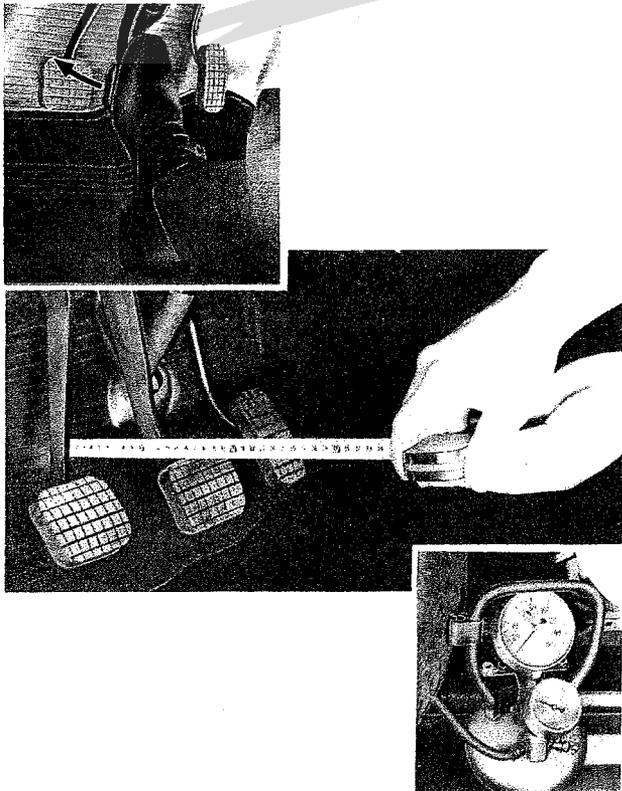


Das Gerät TESTARC 50 anstelle einer Entlüftungsschraube anschliessen.

Die Zuflussöffnung des Hauptzylinders frei machen.

Das Gerät entlüften (1). die Bremsflüssigkeit in den Behälter nachfüllen.

WICHTIG - Wenn das Bremspedal sich in Ruhestellung befindet, muss das gesamte Bremssystem druckfrei sein (Niedrigdruckmanometer auf 0). Andernfalls vorher die Kontrolle V durchführen.

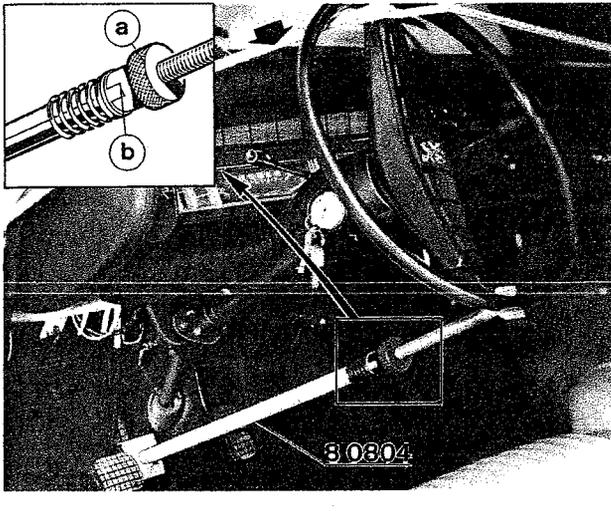


Die Bremshilfe ausser Betrieb setzen (Bremspedal 5-mal bei abgestelltem Motor betätigen).

Den Motor anlassen, ohne Gas zu geben:

- das Bremspedal darf sich nicht mehr als 3 mm nach vorn bewegen,
- die Manometer des TESTARC 50 dürfen keinen Druck anzeigen.

Andernfalls ist die Bremshilfe in Frage gestellt.



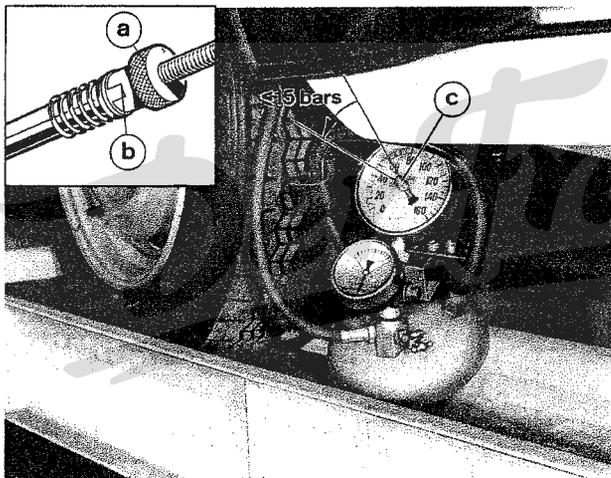
IV - KONTROLLE DER DICHTHEIT DER DRUCK- LUFTLEITUNGEN

WICHTIG - Diese Kontrolle ist erst nach Überprüfung der Dichtheit des hydraulischen Systems durchzuführen.

Die Bremshilfe ausser Betrieb setzen (5-maliges Betätigen des Bremspedals bei abgestelltem Motor).

Die Bremspedal-Druckstange anbringen.

Den Ring (a) bis zum Verschluss der Aussparungen (b) aufschrauben.



Den Motor anlassen:

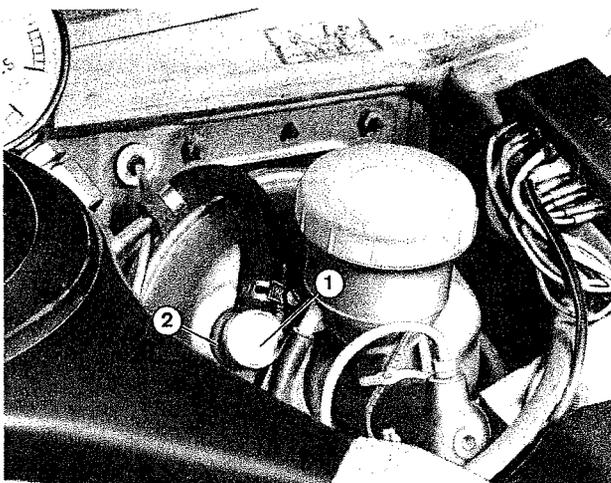
- das Bremspedal muss zurückgehen,
- der hydraulische Druck muss steigen.

Den Ring (a) abermals bis zum Verschluss der beiden Aussparungen (b) aufschrauben.

Die beiden Nadeln des Hochdruckmanometers in Deckung bringen (c).

- Den Motor abstellen.

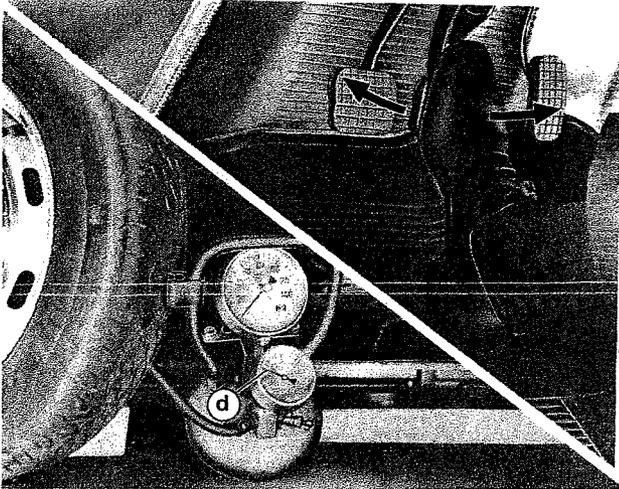
Eine Minute später darf der Druck nicht um mehr als 15 bar gesunken sein.



Wenn der Druckabfall zu gross ist:

Ein neues Ventil (1) und eine neue Dichtung (2) einbauen.

- Die Kontrolle wiederholen ; wenn der Druckabfall weiterhin zu gross ist, liegt die Fehlerursache bei der Bremshilfe.

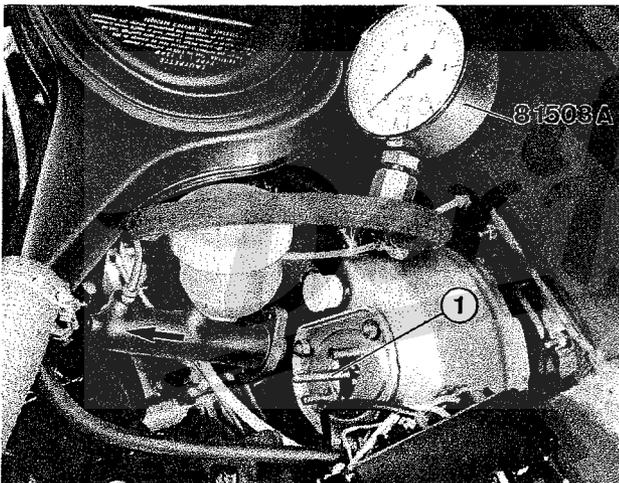


V - KONTROLLE UND EINSTELLUNG DER DRUCKSTANGE

WICHTIG - Die Druckstange ist erst dann einzustellen, wenn die Bedingungen der Kontrollen I, II und III erfüllt sind.

Die Druckstange des Verstärkers Bosch kann nicht eingestellt werden.

Das Bremspedal betätigen, und dann plötzlich loslassen, der Druck muss augenblicklich und vollständig abfallen (vorne angeklebtes Niederdruckmanometer auf 0).

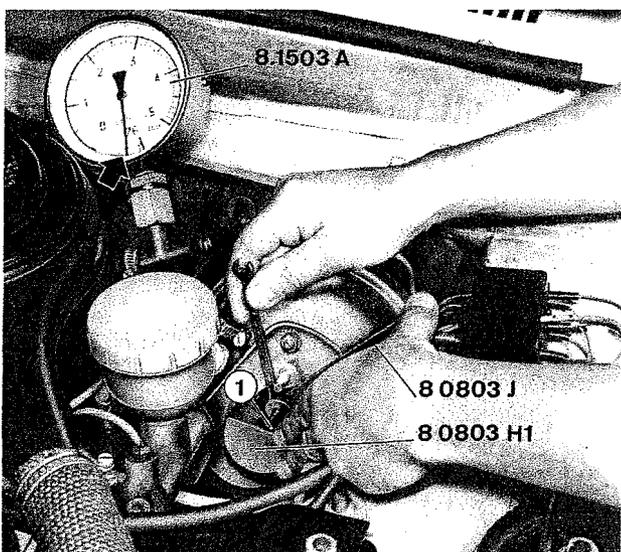


Wenn der Druck nicht auf 0 abfällt :

Den Hauptzylinder ausbauen, ohne die Leitungen abzuklemmen.

Wenn der Druck noch immer nicht abfällt, den Hauptzylinder instandsetzen.

WICHTIG - Auf keinen Fall an der Druckstange (1) ziehen.



Wenn der Druck nach Ausbau des Hauptzylinders auf Null abfällt.

Master-Vac bei einem Unterdruck von 500 mm/Hg (siehe Kontrolle I), die Druckstange (1) so einstellen, dass sie den Boden der auf dem Befestigungsflansch des Hauptzylinders aufliegenden Lehre (H1) leicht berührt.

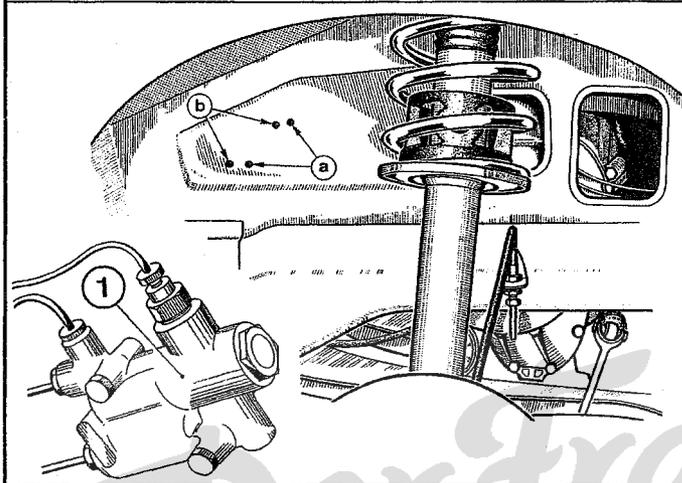
Den Motor beschleunigen und die Beschleunigungstrommel mehrmals plötzlich loslassen. Die Druckstange darf auf keinen Fall an dem Boden der Lehre anschlagen.

Hauptsächliche Kriterien für ein fehlerhaftes Funktionieren des Bremskraftreglers mit Ausnahme all der anderen Mängel, die durch die anderen Organe des Bremssystems hervorgerufen werden.

I - Zu starkes Ansprechen der Vorderräder : Es ist unmöglich, die Hinterräder ohne Zuhilfenahme der Handbremse zu blockieren.

II - Zu starkes Ansprechen der Hinterräder: ständiges Blockieren der Hinterräder.

WICHTIG - Diese Versuchsfahrten müssen mit einem normal belasteten Fahrzeug auf trockener, flacher und freier Strasse im Leerlauf durchgeführt werden. Es ist völlig unnötig, das Fahrzeug über 50 km/h zu beschleunigen.



BREMSKRAFTREGLER GIRLING (1) AM VORDEREN LINKEN KOTFLOGELINNENBLECH (bis Salon 1968).

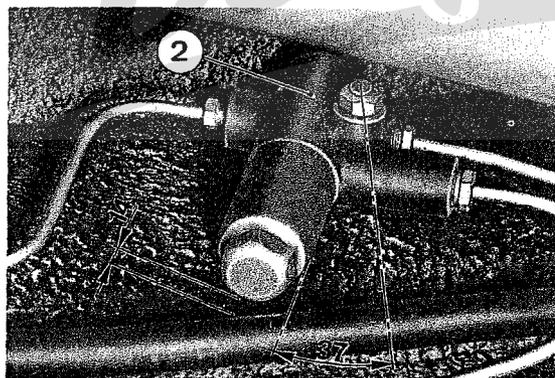
ACHTUNG

2 BEFESTIGUNGSMÖGLICHKEITEN

Der Bremskraftregler muss befestigt werden durch :

- die hinteren Löcher (a) (Neigungswinkel $12^{\circ} 30'$ bis $14^{\circ} 30'$) an 204 Alle Typen aUSBer Break und Lieferwagen,

- die vorderen Löcher (b) (Neigungswinkel 16° bis 18°) nur an 204 Break und Lieferwagen.



BREMSKRAFTREGLER LOCKHEED (2) UNTER DEM HINTEREN BODENBLECH (seit Salon 1968).

Jegliches Zerlegen des Bremskraftreglers Lockheed ist zu unterlassen, nur der Austausch ist zulässig :

Rechter Neigungswinkel zur Senkrechten : 37° .

Mindestabstand zwischen Bremskraftregler und Drehstab in maximal gelöster Stellung: 14 mm.

ACHTUNG

3 MODELLE BREMSKRAFFREGLER LOCKHEED

(3) - Bremskraftregler ohne Kennzeichnung auf der Hülse:

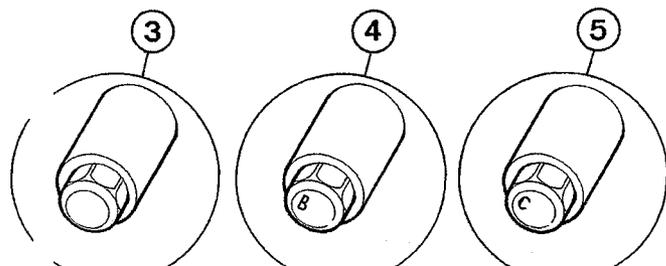
(1. Montage 204 alle Typen) darf nicht gegen Bremskraftregler (4) oder (5) ausgewechselt werden.

(4) - Bremskraftregler, Kennzeichnung B auf der Hülse:

- muss eingebaut werden in :
204 alle Typen, ausser Cabriolet und Coupé
304 alle Typen, ausser Cabriolet und Coupé
- kann gegen Bremskraftregler (3) für 204 alle Typen (ausser Cabriolet und Coupe) ausgewechselt werden.

(5) - Bremskraftregler, Kennzeichnung C auf der Hülse:

- muss eingebaut werden in :
204 Cabriolet und Coupé
304 Cabriolet und Coupé
- kann gegen Bremskraftregler (3) für 204 Cabriolet und Coupé ausgewechselt werden.



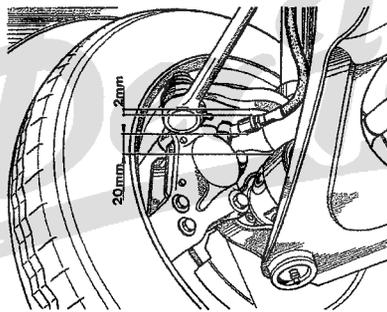
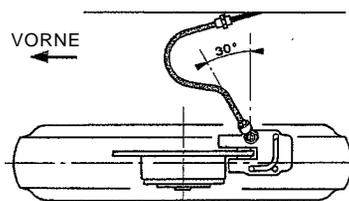
BREMSSCHLÄUCHE

Kohlenwasserstoffe greifen die Bremsschläuche an. Daher jede Beschmutzung durch Fette, Öl, Benzin usw. vermeiden.

Den Zustand der Schläuche unter Maximaldruck überprüfen (für Fahrzeuge mit Bremshilfe bei laufendem Motor).

Die Bremsschläuche ohne Torsion wie nachfolgend aufgezeigt einbauen:

Mögliche Berührungen der Schläuche mit der Karosserie oder mit den mechanischen Teilen in allen Einschlagwinkeln und allen Federungsraten der **Aufhängung** sind auszuschließen.



VORDERE BREMSSCHLAUCHE

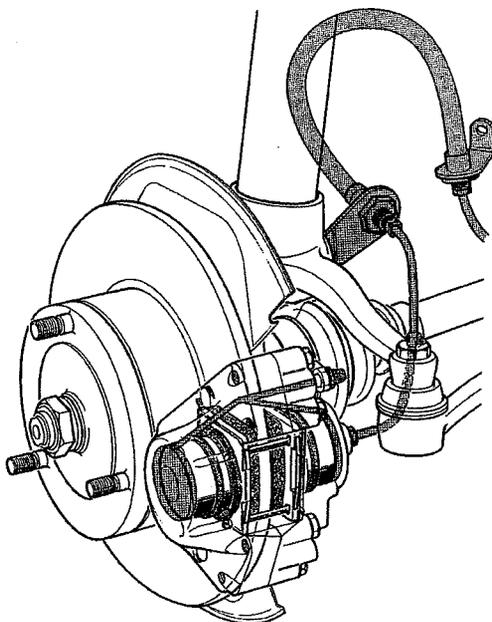
204 mit 3-Kolben-Bremssattel.

Stellung des Anschlusses: maximal 30° nach vorn

Mindestabstand :

zwischen Anschluss und Lenkhebel : 2 mm

zwischen Bremsschlauch und Gelenkwellen; 20 mm

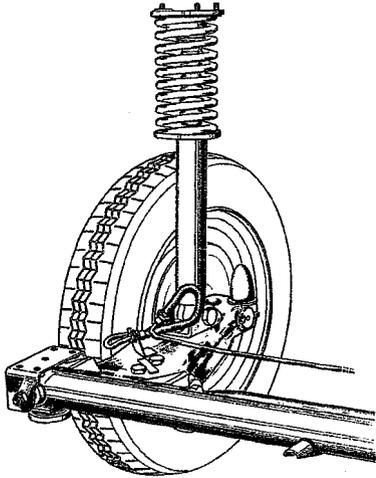


- 204 mit 2-Kolben-Bremssattel und 304.

12 02^(*)

8

BR EMSEN 204-304
HYDRAULIK-LEITUNGEN



HINTERE BREMSSCHLÄUCHE

- 204 und 304 alle Typen.

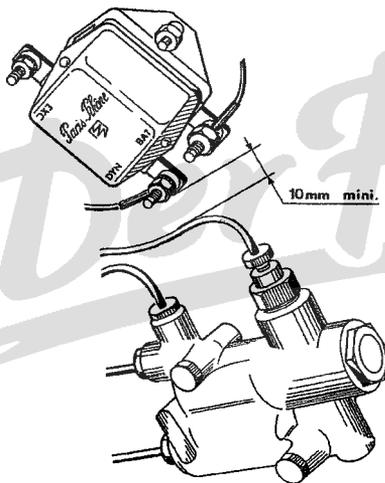
Der Franzose

METALL-LEITUNGEN

Form, Verlauf und Befestigung der Originalleitungen genauestens einhalten.

Die Bremsleitungen können mit der Hand ausgerichtet werden, ohne sie zu beschädigen. Bedingung: Die Leitungen nicht mehrere Male an der gleichen Stelle knicken und keine spitzen Krümmungswinkel bilden (mit einer ausgebauten oder einwandfreien Leitung vergleichen).

Darauf achten, dass keine Beschädigung durch Vibration oder Berührung mit der Karosserie, den mechanischen oder elektrischen Teilen in allen Einschlagwinkeln und Schwingungen der Aufhängung erfolgen kann.

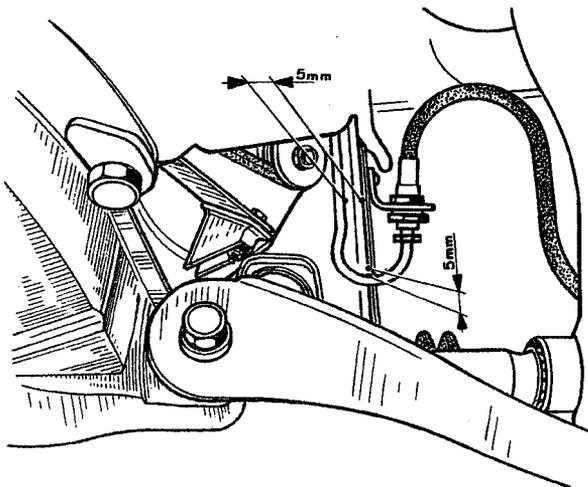


MINDESTABSTÄNDE

- 204 mit Bremskraftregler am linken vorderen Kotflügelinnenblech.

- Zwischen Abflussleitung des Bremskraftreglers zu den Hinterbremsen und Klemme "DYN" des Reglers Paris-Rhône :

mindestens 10 mm



- 204 und 304 alle Typen

• Zwischen starrer Förderleitung für vordere Bremse und vorderem, unterem Kotflügelblech :

mindestens 5 mm

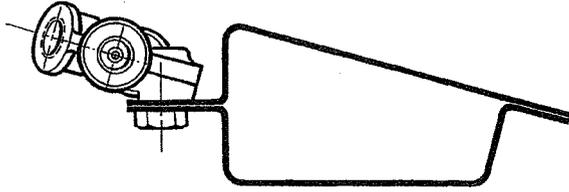
- Zwischen dieser Leitung und längs des Kotflügelinnenbleches ;

mindestens 5 mm

12 04

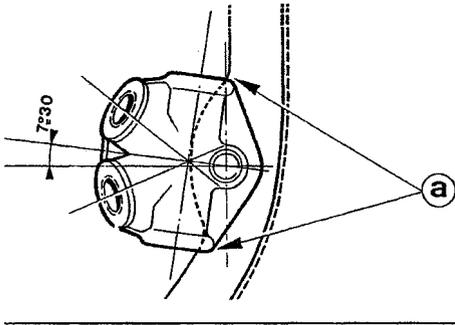
8

BREMSEN 204-304
HYDRAULIK-LEITUNGEN

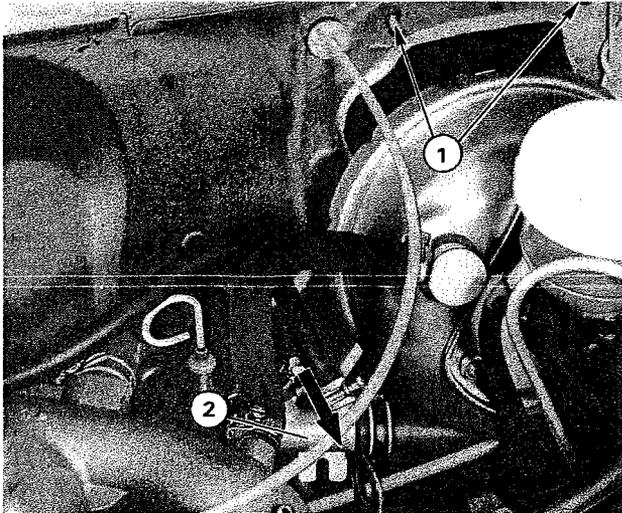


**MONTAGE DES 4-WEGE-ANSCHLUSSES AM
MOTOR-TRAGRAHMEN** (seit Salon 1968).

Den 4-Wege-Anschluss oberhalb der Blechränder
des Motor-Tragrahmens in gleicher Position zur
Rundung (a) befestigen.

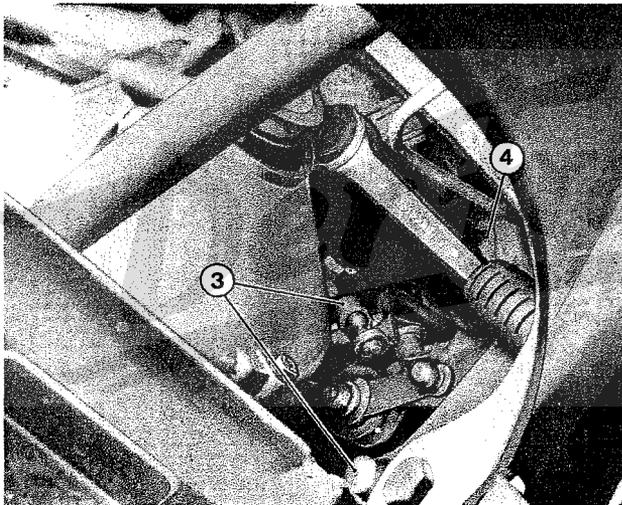


Der Franzose

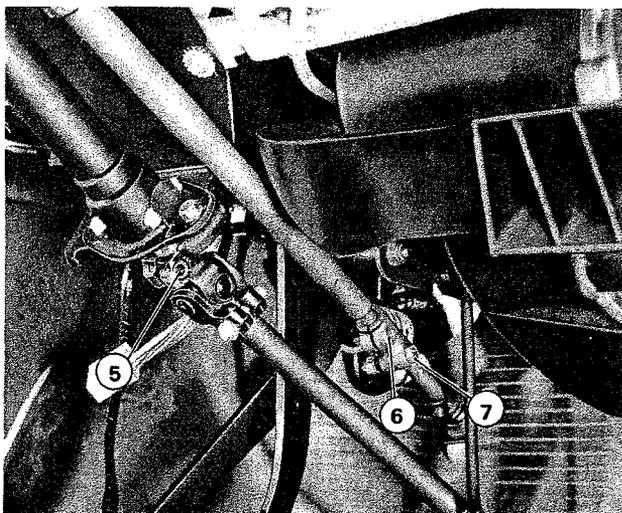


AUSBAU

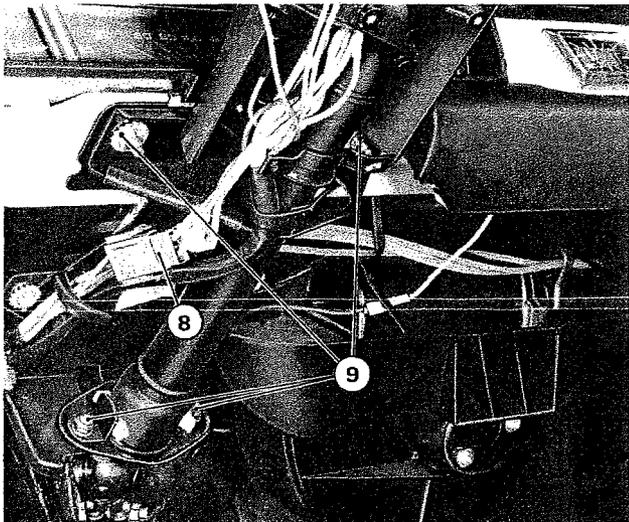
- Die Batterie abklemmen
- Ausbauen:
 - den Luftfilter
 - die 2 Schrauben (1)
- Die Heizungsleitungen (2) nach vorne drücken



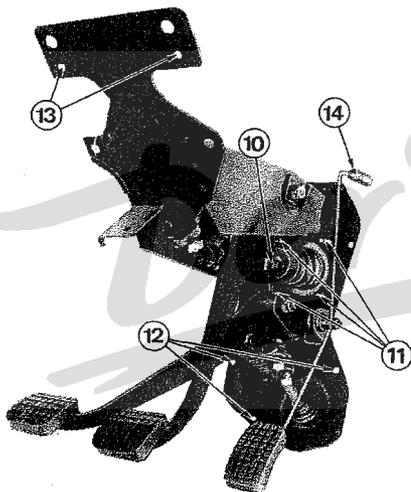
- Das Schaltgestänge (3) lösen
- Den Kupplungsnehmerzylinder (4) ausbauen, ohne ihn von dem Hydrauliksystem zu lösen.



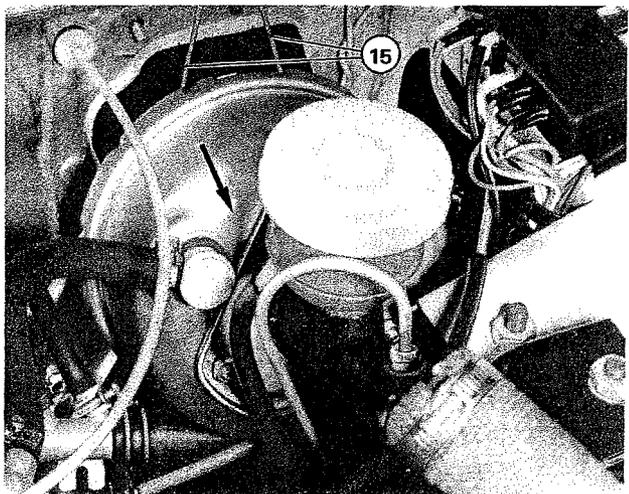
- Ausbauen:
 - den Bolzen (5) des Kardangelenks
 - den Bolzen der Doppelschelle (6)
- Den anderen Bolzen (7) lösen.



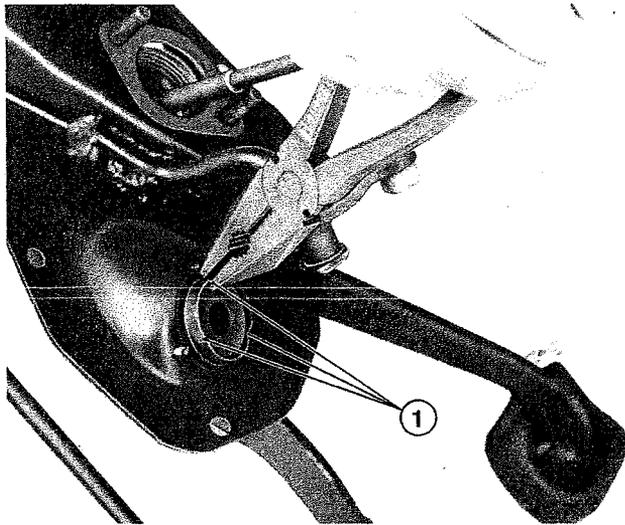
- Die untere Lenksäulenverkleidung abnehmen
- die Kabelverbinder (8) auseinanderziehen
- die 4 Muttern (9) ausschrauben und die Lenksäule herausziehen



- Ausbauen:
- den Lagerbolzen (10)
- die 4 Befestigungsmuttern (11) des Mastervacs
- die 8 Muttern (12) und die beiden Kreuzschlitzmutter (13)
- Das Vergaserbetätigungsgestänge (14) lösen

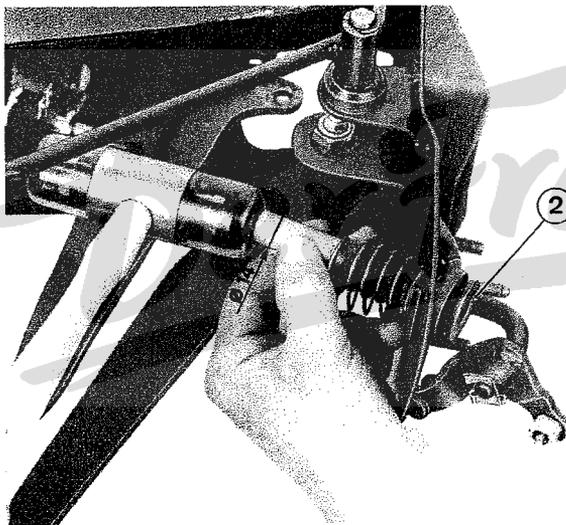


- Den Mastervac nach vorne ziehen (ohne von seinen Leitungen abzuklemmen) und in der Motorhaube aufhängen (15).
- Den Pedallagerbock ausbauen.

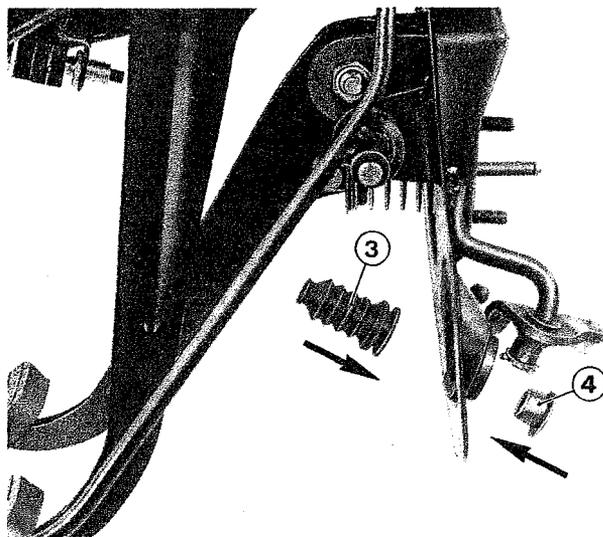


AUSTAUSCH DES RILSANLAGERS DER
UNTEREN SCHALTGESTANGE

- Die 3 Körnerschläge (1) aufbiegen



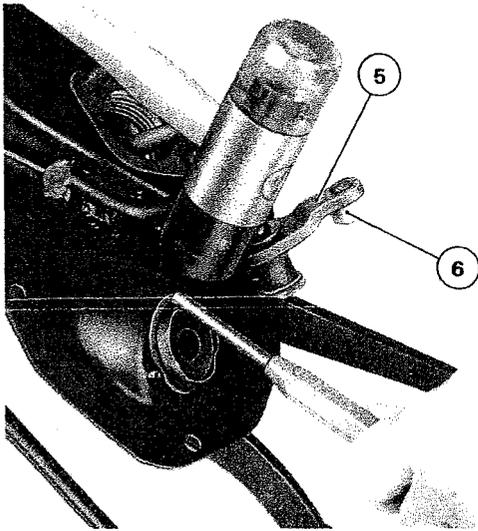
- Das Rilsanlager (2) heraustreiben



- Eine **neue** Gummimanschette (3) mit ESSO MULTI-PURPOSE GREASE H versehen, anbringen
- Das **neue** Rilsanlager (4) einsetzen.

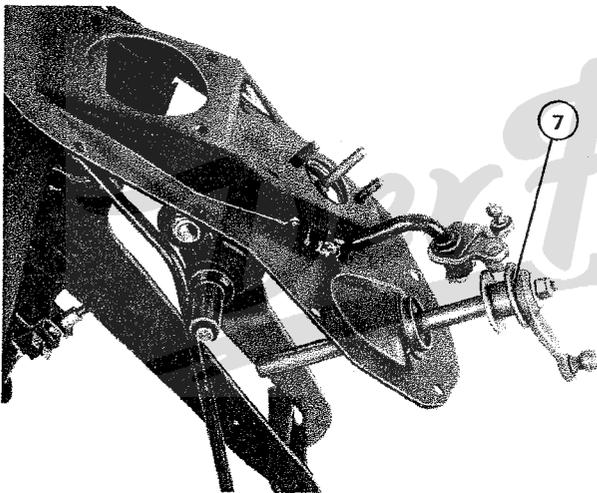
BREMSEN

PEDALLEGERBOCK 204 (Salon 1969) 304

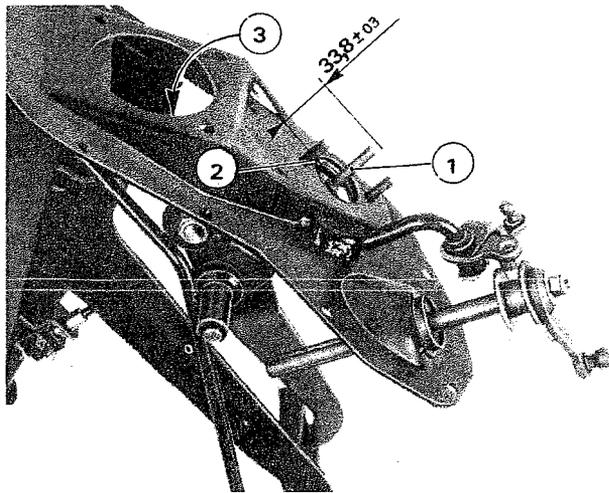


- Im gleichen Abstand an 3 Punkten sichern, **ohne das Rilsanlager zu beschädigen**

- Den Zwischenhebel (5) auf Funktion überprüfen und sich von der Anwesenheit des Rilsanrings (6) überzeugen



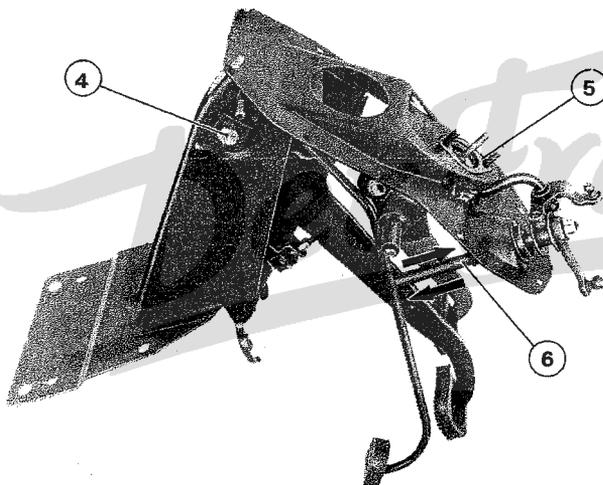
- Die untere Schaltstange (7) einsetzen.



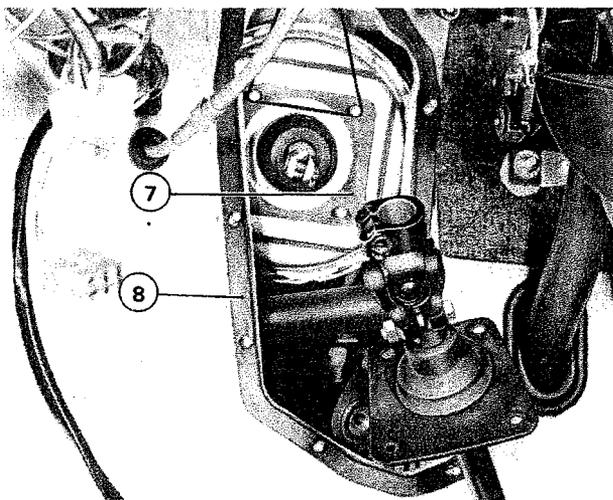
EINBAU

- Das **Überstandsmass der Kupplungsdruckstange (1) kontrollieren:**
 $33,8 \pm 0,3$ mm zur Auflagefläche (2) **ohne Dichtung**

(Entsprechend durch das Gummianschlag des Kupplungspedals unter den Befestigungsflansch des Mastervacs (3) einstellen).



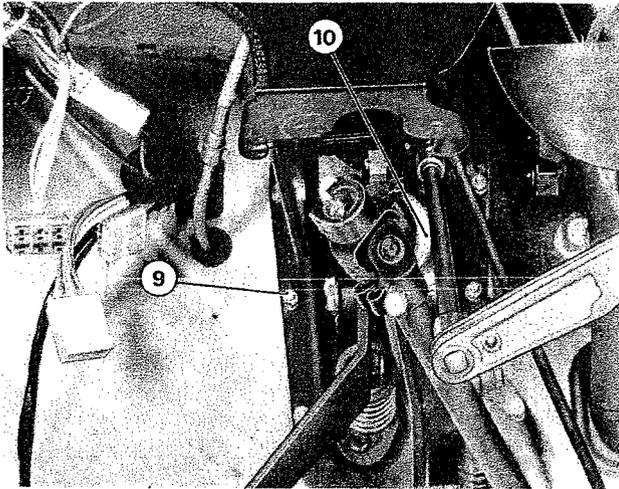
- alle Gelenke schmieren
- das Bremspedalspiel überprüfen (bei Schwierigkeit des Pedals den Anzug des Lagerbolzens (4) $2,75$ mkg - überprüfen.
- sich vom Gleiten der unteren Schaltstange (6) überzeugen
- Eine **neue** Papierdichtung (5) auflegen



- Sich von der Anwesenheit **neuer oder gut erhaltener** Dichtungen (7) und (8) überzeugen.

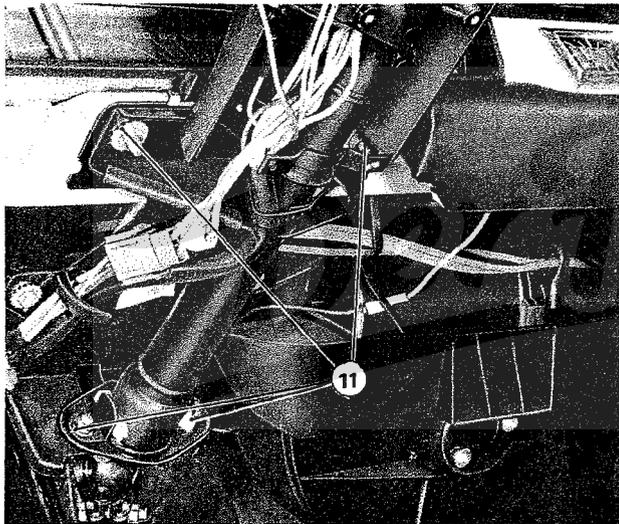
BREMSSEN

PEDALLAGERBOCK 204 (Salon 1969) 304



- In umgekehrter Ausbaureihenfolge anbringen:

- den Pedallagerbock
- den Mastervac
- die Lenksäule
- den Kupplungsgeberzylinder
- und alle anderen Zubehörteile



- Anzugsdrehmomente :

(alle Beilagscheiben sind zu ersetzen)

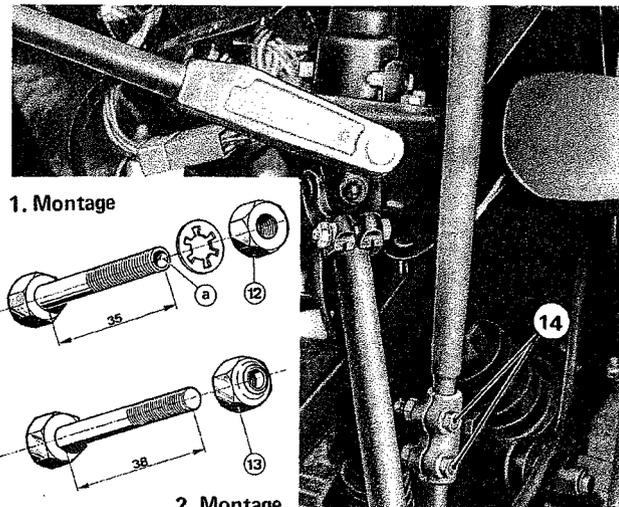
- Lagerbock an der Stirnwand (9) 0,5 mkg
- Mastervac am Pedallagerbock (10) 1 mkg
- Lenksäule am Pedallagerbock (11) 1 mkg
- neuer Bolzen des Kardangelenks } siehe unten
- neue Bolzen der Doppelschelle (14)

ACHTUNG

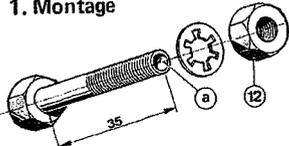
2 BOLZENMODELLE

- Für jeden Bolzen die entsprechende Mutter verwenden :

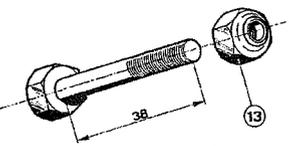
- normale Mutter (12) 1 mkg
(durch Schlag auf den Bund (a) sichern)
- Nylstopmutter (13) 1,5 mkg
(ohne Beilagscheibe, kein Sichern)



1. Montage



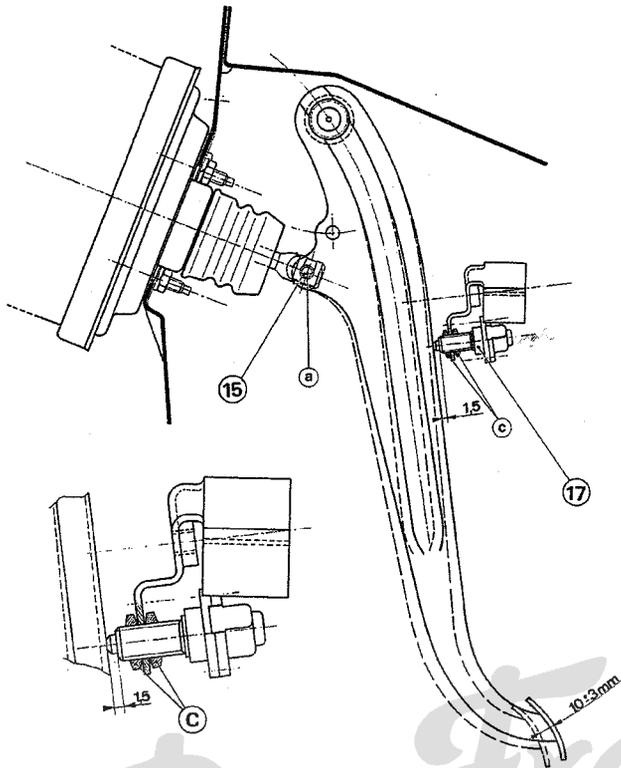
2. Montage



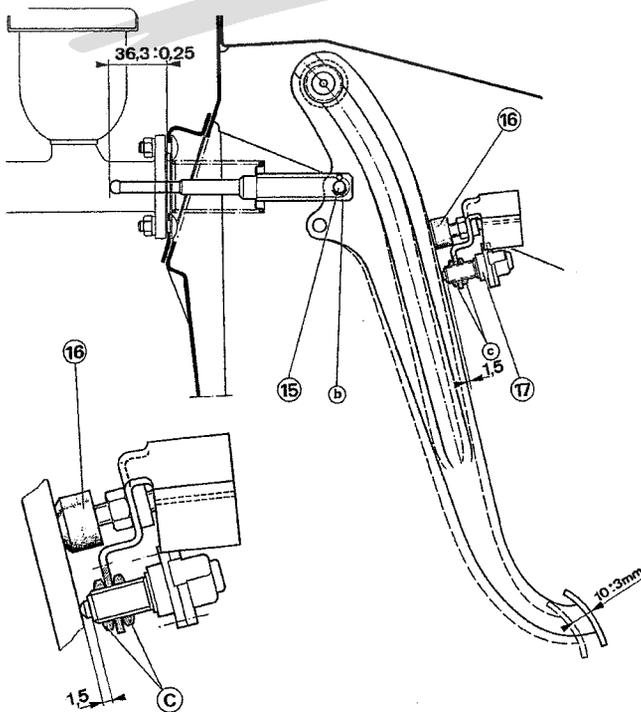
BREMSEN

PEDALLAGERBOCK 204 (Salon 1969) 304

8 | 13 07⁽¹⁾



Montage - mit Bremshilfe



Montage - ohne Bremshilfe

Den korrekten Einbau des Gelenkbolzens (15) überprüfen.

ACHTUNG

2 MONTAGEN

- 204 mit Bremshilfe und 304 :
 - Der Gelenkbolzen muss in das Loch (a) eingebaut werden.
 - Der Anschlag des Pedals ist in Ruhestellung nicht einstellbar .. die Einstellung erfolgt in der Servobremse.
- 204 ohne Bremshilfe :
 - Der Gelenkbolzen muss in das Loch -(b) eingebaut werden.
 - Die Einstellung des Gummianschlags (16) muss so erfolgen, dass der Überstand der Druckstange im Vergleich zur Auflagefläche ohne Dichtung 36 bis 36,55 mm beträgt.

Die Stellung dieses Anschlags darf auf keinen Fall verändert werden, um den Bremslichtschalter (17) einzustellen.

Die Stellung des Bremslichtschalters (17) (Gegenmutter (c)) so einstellen:

- dass die Bremslichter nach einem Pedalweg von 7 bis 13 mm aufleuchten
- dass zwischen Schaltergehäuse und Bremspedal (in Ruhestellung) ein Mindestabstand von 1,5 mm vorhanden ist.

Die Einstellung der Schaltung überprüfen.

PEUGEOT

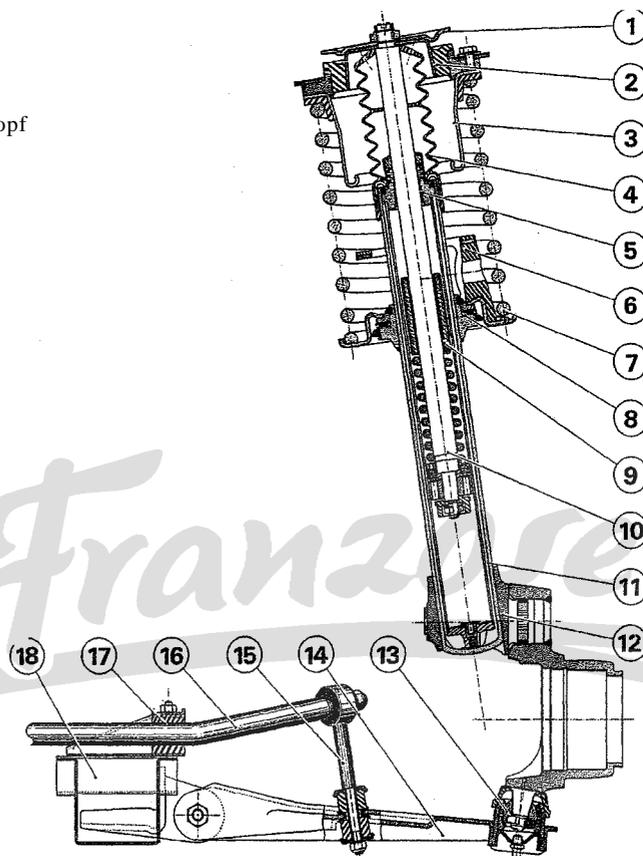
VORDERRADAUFHÄNGUNG 204-304

IDENTIFIZIERUNG UND TECHNISCHE DATEN



RADAUFHÄNGUNG MIT "HERKÖMMLICHEN" SCHRAUBENFEDERN

- 1 - Abschlusscheibe
- 2 • Obere Lagerung
- 3 • Zentriertopf
- 4 • Gummimanschette
- 5 • Gummilager, oben
- 6 Unterer Federteller und Zentriertopf
- 7 - Schraubenfeder
- 8 Nadellager
- 9 Anschlagpuffer
- 10 Stossdämpferkolbenstange
- 11 Stossdämpfergehäuse { zusammen-
- 12 Achsschenkelbolzen geschweisst
- 13 Unterer Achsschenkelkugelbolzen
- 14 Dreieckquerlenker
- 15 • Halterung des Drehstabes
- 16 - Drehstab
- 17 • Gummilager
- 18 Motortragrahmen



Ohne Drehstab

Ab Serienbeginn bis Seriennummer

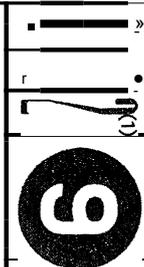
204 GL - 8610078	204 B 6 786 237
204 Co 6472 334	204 BD - 6641522
204 C - 6 413 887	204 U4 6 503 300

Mit Drehstab

Ab Seriennummer :

204 GL - 8 618 601 }salon	204 B .6787001 }S _a lon
204 Co -6472 501 1968	204 BD -6641 701 1969
204C -6414001	204 U4 -6503401

PEUGEOT



VORDERRADAUFHÄNGUNG 204 • 304
IDENTIFIZIERUNG UND TECHNISCHE DATEN

RADAUFHÄNGUNG MIT "HERKÖMLICHEN" SCHRAUBENFEDERN

TYP	DREHSTAB		SCHRAUBENFEDERN					STOSSDÄMPFER	
	Ø in mm	Teile-Nr.	Federrate mm/100 kg	Freie Höhe in mm	Höhe in mm bei Belastung	Markierung	Teile-Nr.	Markierung	Teile-Nr.
Montage ohne Drehstab	204 Luxe 204 GL 204 B 204 SO 204 U4		60	366,5	170,7 bis 175,7 175,7 bis 180,7(1)	1 blaue 1 gelbe	5001.57 5001.58	ohne oder orange auf Stossdämpfer- kolben (3)	5201.28
	204 Coupé 204 Cab.	-	40	288,5	156,3 bis 161,3 161,3 bis 166,3(1)	2 weisse 1 weisse	5001.59 5Q01.60		
Montage mit Drehstab	204 GL 204 SD 304 AOI	18 5081.06 19(4) 5081.07	85	455	170 bis 175 (1) 175 bis 180	1 grüne 1 rote 1 grüne	5001.71 5001.72	grün auf Stossdämpfer- kolben ohne Marldering (3)	5201.38(3) 5201.42
	204 Coupé	18 5081.06 19(4) 5081.07			415,5	189,5 bis 194,5 (2) 194,5 bis 199,5	1 rote 1 weisse		
	204 eab.	16 5081.05		438	153 bis 158 (1) 158 bis 163	2 rote 2 blaue	5001.81 5001.82		
	204 8 204 U4	18 5081.06 19(4) 5081.07							

- (1) - Höhe bei Belastung von 318 kg
 (2) - Höhe bei Belastung von 260 kg
 (3) - Ab Modell "Salon 1969"
 (4) - Der Drehstab von 19 mm Durchmesser wird im Austausch mit dem Drehstab von 18 mm Durchmesser ab Seriennummer :
- | | |
|--------------------|------------------------------|
| 204 G1 - 8 760 358 | 204 B - 6 794 619 |
| 204 Co - 6 488 003 | 204 BO - 6 642 532 montiert. |
| 204 U4 - 6 503 625 | |

ANMERKUNG: Die Vorderradaufhängung der 304 ist seit Serienbeginn mit dem Drehstab von 19 mm Durchmesser ausgerüstet.

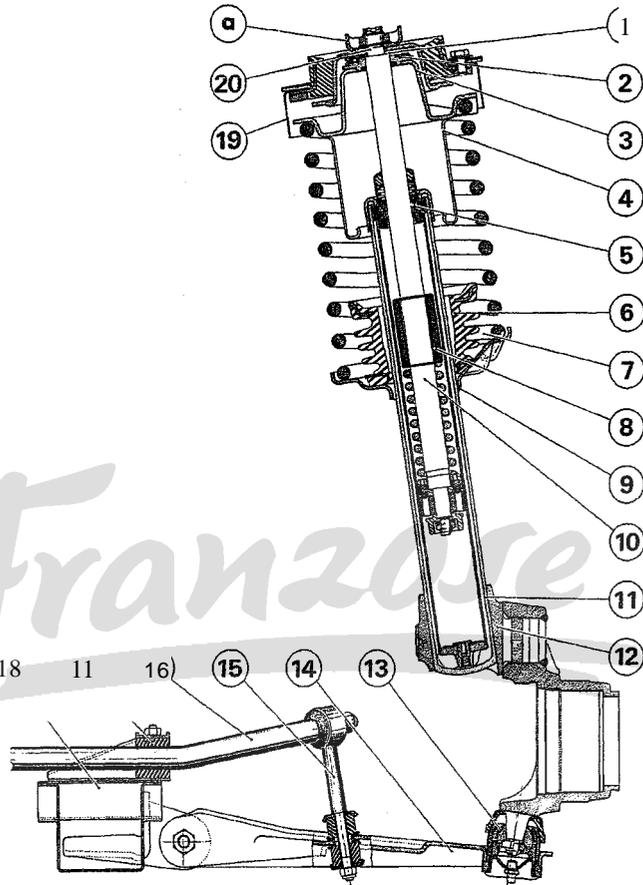
VORDERRADAUFHÄNGUNG 204-304

IDENTIFIZIERUNG UND TECHNISCHE DATEN

9 | 0103

RADAUFHÄNGUNG MIT "DREHBAREN" SCHRAUBENFEDERN

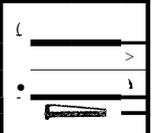
- 1 . Obere Lagerung mit Abschlusscheibe |al
- 2 • Nadellager
- 3 • Zentriertopf, oben |zusammenge-
- 4 . Zentriertopf }schweisst
- 5 . Gummilager, oben
- 6 . Anschlagpuffer
- 7 . Schraubenfeder
- 8 . Ausschlagpuffer
- 9 - Stossdämpferkolben
- 10 • Unterer Federteller {zusammenge-
- 11 . Stossdämpfergehäuse schweisst
- 12 • Achsschenkelbolzen
- 13 • Unterer Achsschenkelkugelbolzen
- 14 - Dreiecklenker
- 15 . Verbindungsstange des Drehstabs
- 16 • Drehstab
- 17 • Gummilager
- 18 . Motortragrahmen
- 19 - Abschlusskappe
- 20 • Auflagescheibe für Abschlussmutter



Ab Seriennummer :

204 Grand Luxe	• 8 792 450
*204 Luxe	-6077 325
204 C	-6419399
204 Co	- 6491075
204 B	• 7507796
204 BD	-7900207
204 U4	-6504235
304 A01	-3015672

Radaufhängung ohne Drehstab.



VORDERRADAUFHÄNGUNG 204 • 304
DENT - IZIERUNG UND TECHNISCHE DATEN

RADAUFHÄNGUNG MIT 'DREHBAREN' SCHRAUBENFEDERN

TYP	DREHSTAB		SCHRAUBENFEDERN				STOSSDÄMPFER		
	∅ in mm	Teile-Nr.	Federrate mm/100kg	Freie Höhe inmm	Höhe in mm bei Belastung	Markierung	Teile-Nr.	Markierung	Teile-Nr.
204 Luxe	ohne		60	417	190,5 bis 195,5 195,5 bis 200,5 (1)	1 blaue 1 gelbe	5001.91 5001.92	orange auf Stossdämpfer- stange	
204 GL 204 SO 304 A01				507	185 bis 190 190 bis 195 (1)	1 grüne/1 rote 1 grüne	5001.87 5001.88		
204 8 204 U4	19	5081.07	85	491	168 bis 173 173 bis 178 (1)	2 rote 2 blaue	5001.93 5001.94	ohne Markierung	5201.44
204 Coupé					204,5 bis 209,5	1 rote	5001.89		
204 eab.	16	5081.05		468	209,5 bis 214,5 (2)	1 weisse	5001.20		

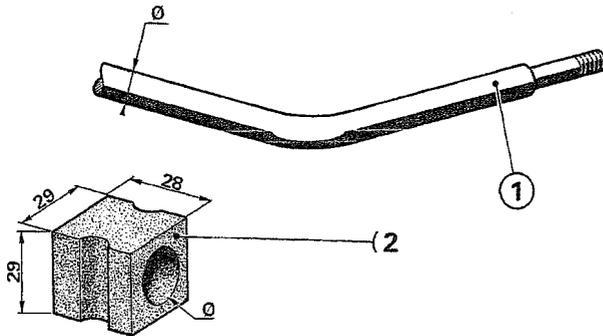
(1) • Höhe bei Belastung von 318 kg
 (2) • Höhe bei Belastung von 260 kg

VORDERRADAUFHÄNGUNG 204 - 304

IDENTIFIZIERUNG



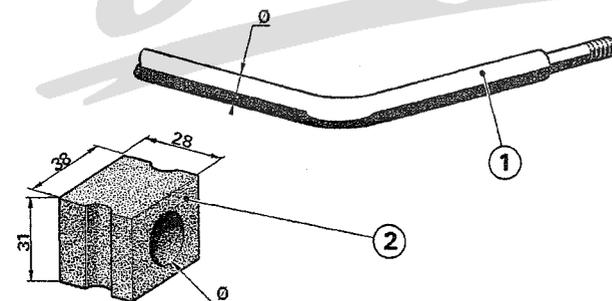
DREHSTAB UND LAGERBÖCKE



1. MONTAGE: "Salon 1968"

Lagerböcke des Drehstabes von 16 und 18 mm Durchmesser, nicht verstärkt.

Bezeichnung	Teile-Nr.
1 - Drehstab	
016 (204 C)	5081.05
018 (204 GL und Co)	5081.06
2 - Lagerbock des Drehstabes	
016	5094.04
018	5094.05



2. MONTAGE: "Salon 1969"

a - Ab Seriennummer :

204 GL - 8744001 204C-6418201
204 Co - 6 486 901

Einbau von verstärkten Drehstablagerböcken : erfordert die Änderung der geschweissten Halterungen der Langträger des Motortragrahmen.

Diese Montage findet seit Einbau des Drehstabes von 18 mm Durchmesser an Break und Lieferwagen Anwendung, ab folgenden Seriennummern :

204 B - 6 787 001 204 U4-6 503 401
204 SD - 6 641 701

b - Ab Seriennummer :

204 GL • 8760358 204 BD - 6 642 532
204 Co - 6 488 003 204 U4 - 6 503 625
204 B - 6 794 619

Einbau des Drehstabes von 19 mm Durchmesser zum Ersatz des Drehstabes von 18 mm Durchmesser.

Diese Montage wird seit Serienbeginn an 304 angewendet.

Bezeichnung	Teile-Nr.
1 - Drehstab von 19 mm Durchmesser	5081.07
2 - Verstärkter Drehstablagerbock	
016 mm	5094.07
018mm	5094.08
019mm	5094.06

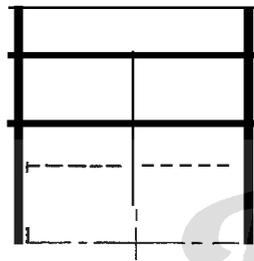
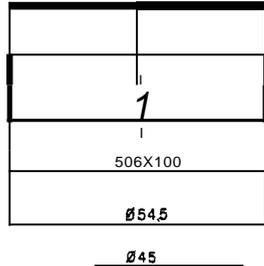
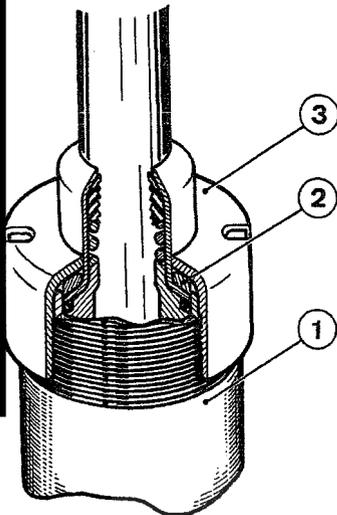
AUSTAUSCHBARKEIT

Der Drehstab von 19 mm Durchmesser mit entsprechenden Lagerböcken kann nicht im Austausch mit dem Drehstab von 18 mm Durchmesser in die Limousine "Grand Luxe" und Coupé "Salon 1968" eingebaut werden.

Diese Montage jedoch kann an Limousine "Grand Luxe", Coupé, Break und Lieferwagen 204 "Salon 1969": die vor dieser Änderung hergestellt wurden, durchgeführt werden.

PUGSOT

STOSSDÄMPFERGEHÄUSE UND ABSCHLUSSMUTTER



1. MONTAGE

Bis Seriennummer :

- 204 Luxe - 6 063 627
- 204GL - 6 232 408
- 204 B(Break) - 6 654 010

- Durchmesser des Gewindes für Abschlussmutter des Stossdämpfergehäuses
50,6 x 100

- Abschlussmutter des Stossdämpfergehäuses mit auf-lagescheibe

Bezeichnung	Teile-Nr.
1 -Achsschenkelbolzen { links (ohne Stossdämpferl rechts	3644.44 3645.47
2 -Auflagescheibe	5347.04
3 -Abschlussmutter	5346.10

2. MONTAGE

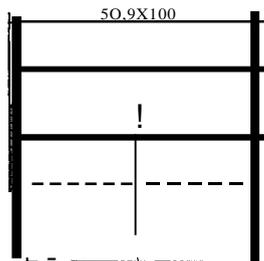
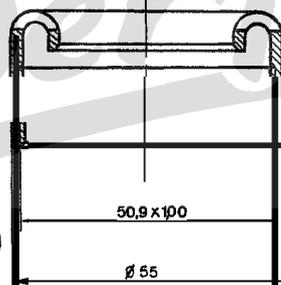
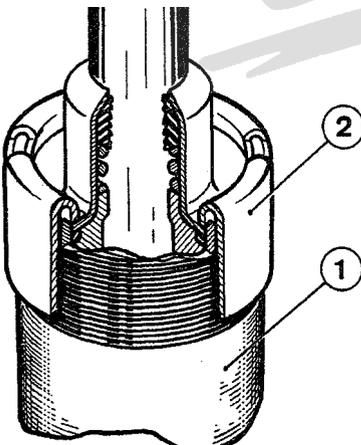
Ab Seriennummer :

- 204 Luxe - 6 063 628
- 204 GL - 6 232 408
- 204 B - 6 654 011
- 204 BD - 6 632 001
- 204 Coupé und Cab. - 6 400 001 } Serienbeginn
- 204 U4 Lieferwagen - 6 500 001
- 304 A01 - 3 000 001

- Durchmesser des Gewindes für Abschlussmutter des Stossdämpfergehäuses
50,9 x 100

- Abschlussmutter des Stossdämpfergehäuses von ver-änderter Form, ohne Auflagescheibe

Bezeichnung	Teile-Nr.
1 - Achsschenkelbolzen links (ohne Stossdämpferl rechts	3644.48 3645.51
2 - Abschlussmutter	5346.13



AUSTAUSCHBARKEIT

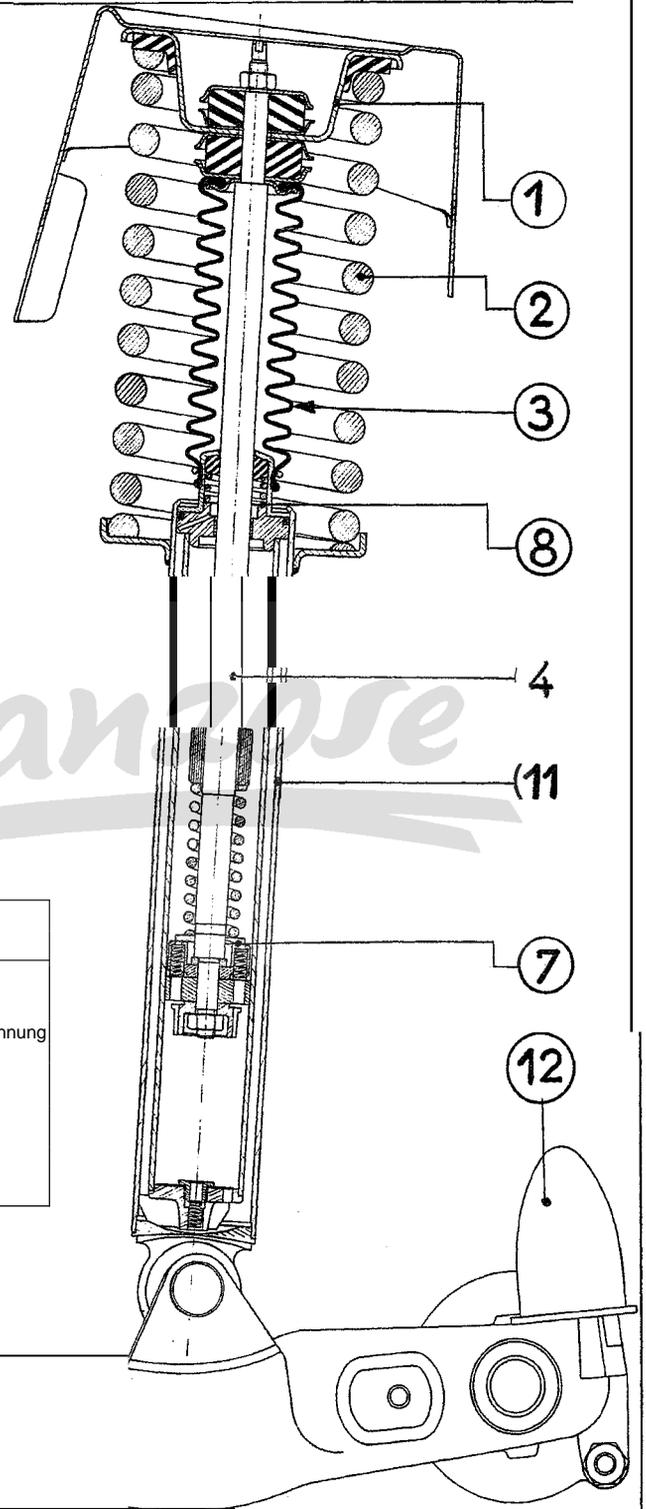
Auf Grund der verschieden grossen Durchmesser (50,6 mm und 50,9 mm) darf die Abschlussmutter der 2. Montage nicht im Austausch mit der der 1. Montage montiert werden und umgekehrt.

HINTERE RADAUFHÄNGUNG

IDENTIFIZIERUNG UND TECHNISCHE DATEN

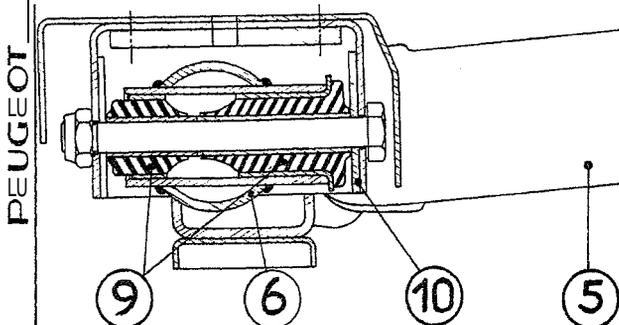
9 0151

1. Oberer Zentriertopf
2. Hintere Schraubenfeder
3. Gummimanschette
4. Stos sdäm pferstange
5. Hinterer längslenker
6. Hinterer Querträger
7. Stos sdäm pferkolben
8. Obere Lagerung
9. Silentblöcke des hinteren Querträgers
10. Lagerung des hinteren Querträgers
11. Stos sdäm pfergehäuse
12. Gummianschlag



TECHNISCHE DATEN
DER HINTEREN SCHRAUBENFEDERN

Biegsamkeit mm 100 kg	Draht.O	Höhe bei Belastung von 318 kg	Federkennung
22,5	13,4	226 bis 231	blou
		231 bis 236	gelb

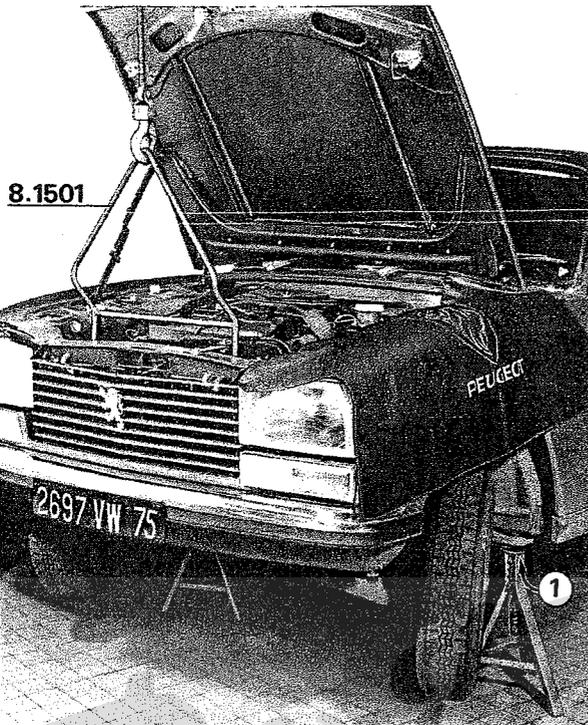


PEUGEOT

VORDERRADAUFHÄNGUNG 204 - 304

AUSBAU EINER RADAUFHÄNGUNGSGRUPPE

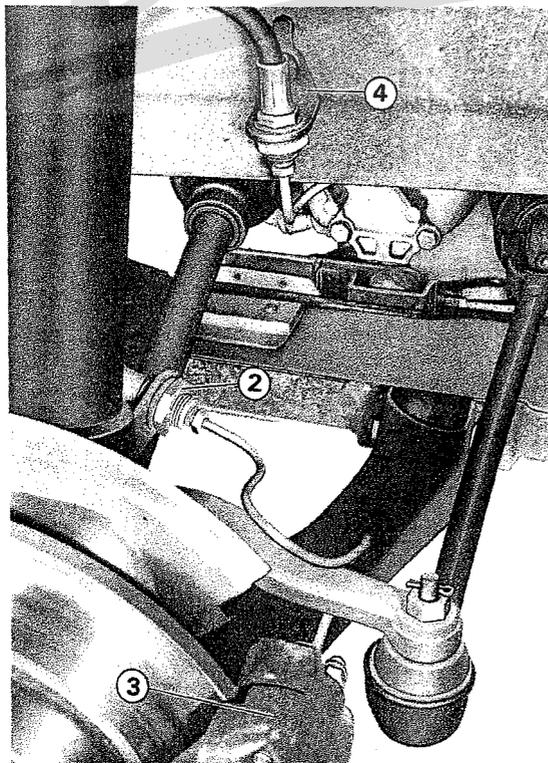
9 | 0201⁽²⁾



- Das Fahrzeug an der vorderen Traverse oben am Frontblech mit der Hebevorrichtung **8.1501** oder an der unteren Traverse mit dem Rangierheber anheben

- Unter dem hinteren Teil des Motortragrahlens abstützen 1.

- Das Rad abbauen



AN 204 MIT SÄTTELN MIT 3 KOLBEN

- Die 2 Befestigungsschrauben des Bremssattels lösen und diesen an der Kotflügelinnenwand einhängen, ohne den Bremsschlauch zu lösen

AN 204 MIT BREMSSÄTTELN MIT 2 KOLBEN UND AN 304

- Die Mutter des Bremsschlaches 2 lösen
- Die 2 Befestigungsschrauben des Bremssattels 3 lösen und diesen an der Kotflügelinnenwand einhängen ohne die Bremsleitung zu lösen

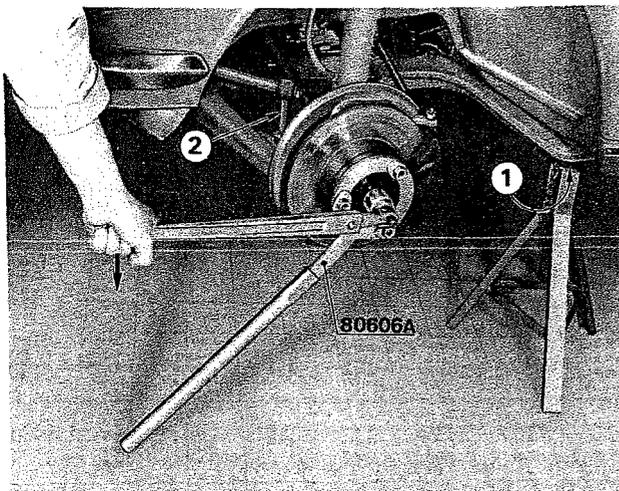
ANMERKUNG

Bei den ersten 204 mit 2 Kolben-Bremssätteln ist die am Stossdämpfergehäuse angeschweisste Halteplatte des Bremsschlaches nicht getrennt der Ausbau der Tragevorrichtung erfordert folglich die Öffnung der hydraulischen Bremsleitung. In diesem Falle den Bremsschlauch in Höhe der Halteplatte 4 lösen und den Bremssattel am Achsschenkel montiert lassen.

1-71
EUGOT

VORDERRADAUFHÄNGUNG 204 - 304

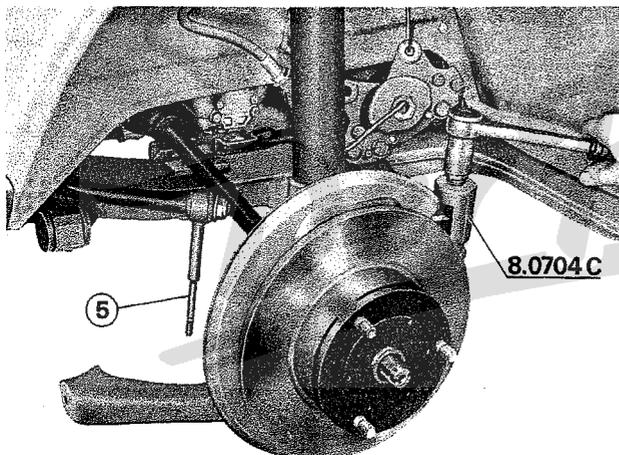
AUSBAU EINER RADAUFHANGUNGSGRUPPE



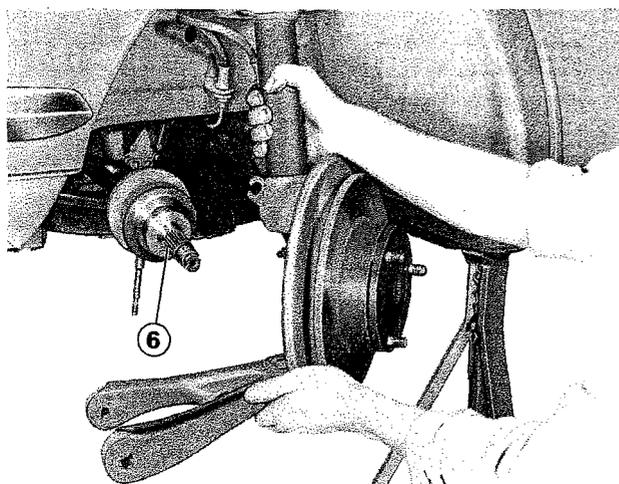
- Die Radnabe mit dem Werkzeug 8.0606 A festhalten und die Radnabenmutter lockern (siehe Abb.)

· Abbauen :

- die Radnabenmutter und Beilagscheibe
- das Werkzeug 8.0606 A



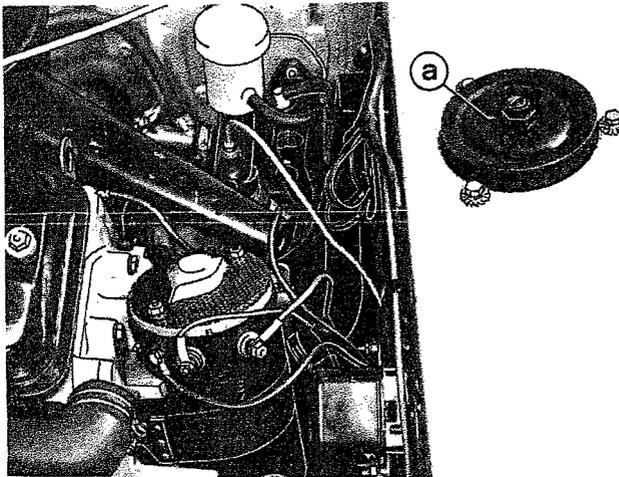
- Die Mutter des Spurstangenkugelbolzens abnehmen und diesen mit dem Auszieher 8.0704 C herausnehmen.
- Die Lagerbolzen des Dreieckquerlenkers abnehmen
- Den Lagerbolzen 5 des Drehstabs lösen (204 mit Drehstab und 304)



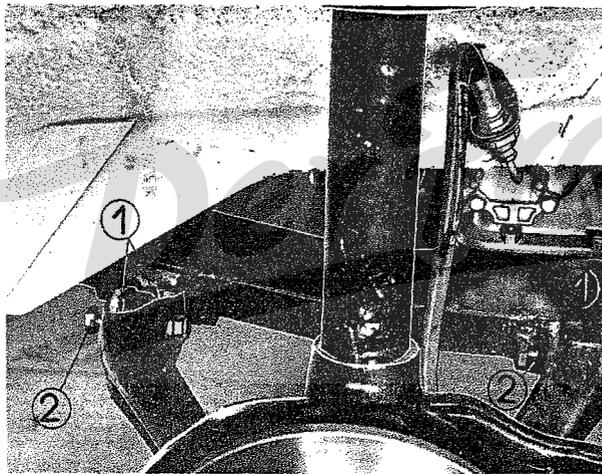
- Die Keilnuten 6 der Radnabe freilegen und dabei die Gelenkwelle sorgfältig festhalten, damit sie nicht aus dem Ausgleichgehäuse gezogen wird. (Zur Vermeidung des Ölverlustes des Triebwerkblockes und zur Vermeidung der Zerstörung des Dichtrings).
- Die Gelenkwelle nach vorne zum Motortragrahmen auf den Drehstab bringen
- Die Befestigungsschrauben der oberen Halterung an der Kotflügelinnenwand abnehmen, indem das gesamte Auhängungselement festgehalten wird.
- Die Tragvorrichtung ausbauen

VORDERE RADAUFHÄNGUNG
 EINBAU EINER RADAUFHÄNGUNGSGRUPPE

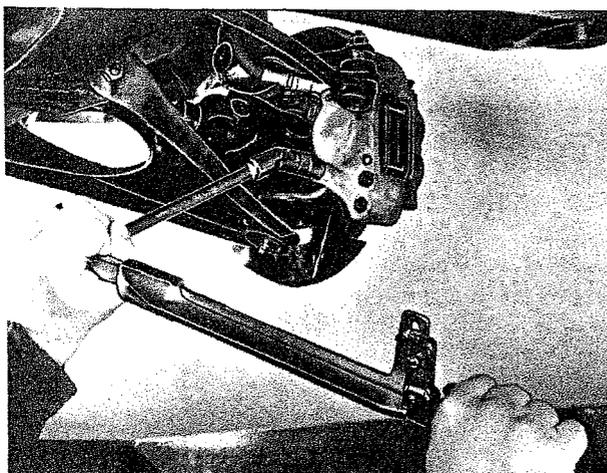
9 0203



- Die Radaufhängungsgruppe unter dem Kotflügel innenblech anbringen,
- das Positionsloch a auf dem oberen Lagersteller zum Motor hin richten,
- die Aufhängungsgruppe am Kotflügelblech mit 3 neuen, mit Doppelzahnscheiben versehenen Schrauben, befestigen.
- die Längsnuten der Gelenkwelle mit MOLY-COTE bestreichen,
- die Gelenkwelle in die Radnabe einführen.



- Den Dreiecklenker am Triebwerkblocktragrahmen unter Beilegen von neuen "YULKOLLAN" Scheiben 1 zwischen den Silentblöcken und den Aufnahmebohrungen der Lenkergabeln in zusammenbaustellung bringen,
- die Lagerbolzen 2 eintagen und einführen,
- neue "NYLSTOP" Muttern aufschrauben, ohne sie anzuziehen.

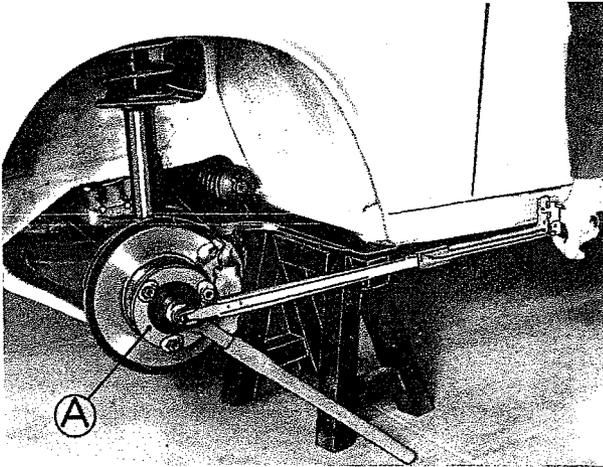


- Die Spurstange mit dem Lenkhebel verbinden,
- die Kugelbolzenmutter mit 4,25 mkg anziehen, versplinten,
- die Bremsscheibe reinigen {evtl. mit einem mit Trichloräthylen angefeuchteten Lappen entfetten},
- bei den 204 mit Yorderbremsen und Brems-sätteln mit 3 Kolben :
 - den Bremsattel einbauen,
 - die Befestigungsschrauben mit 7 mkg anziehen
- beiden 204 mit Yorderbremsen und Brems-sätteln mit 2 Kolben:
 - den Bremsschlauch an dem Halter an der Kotflügelwand befestigen,
 - von Hand den Schraubstützen des Bremsrohres zum Bremskraftregler am Bremsschlauch befestigen und dann anziehen.

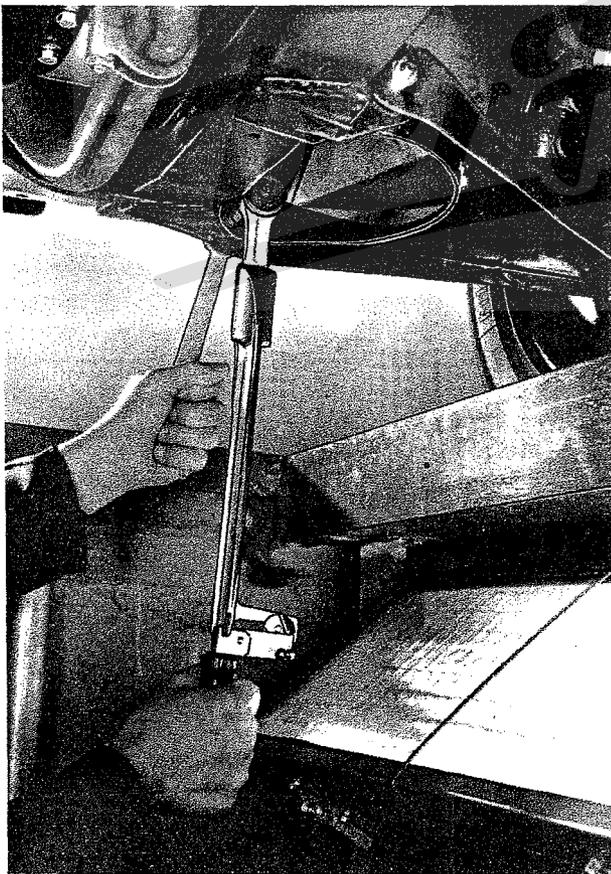
PEUGEOT

VORDERE RADAUFHÄNGUNG

EINBAU EINER RADAUFHÄNGUNGSGRUPPE



- Die Halterung 8.0407 abziehen,
- die Scheibe und eine neue Radnabenmutter einbauen,
- die Nabenmutter mit 25 mkg unter Benützung der Verlängerung FACOM SJ 214 anziehen, dabei die Nabe mit dem Werkzeug 8.0606 A halten,
- das Werkzeug 8.0606 A abbauen,
- die Nabenmutter in den dazu vorgesehenen Ausfräsungen am Ende der Gelenkwelle mit dem Werkzeug 8.0606 D, sichern,
- die Befestigungsschrauben des oberen Stossdämpfer-Lagertellers mit 1 mkg. anziehen.



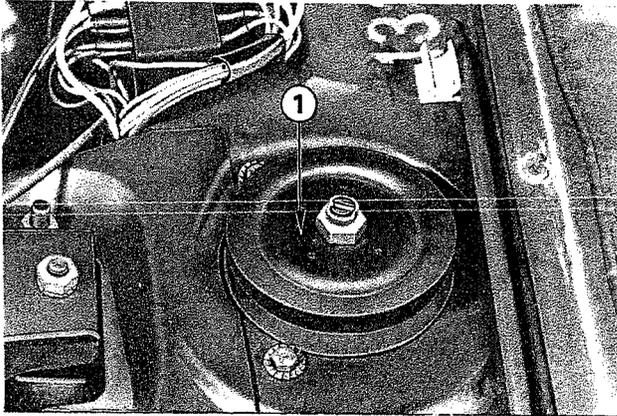
- Die vorderen Bremsen, bei Bremssätteln mit 2 Kolben, entlüften, wie in der Bougruppe 8 beschrieben,
- dos Rod anbauen,
- die Unterlagen entfernen und dos Fahrzeug auf die Räder stellen,
- die Rodmuttern mit 6 mkg. anziehen,
- dos Fahrzeug bewegen, damit sich die Teile einspielen,
- die "NYLSTOP"-Muttern der Bolzen der Silentbüchsen des Dreieck-Querlenkers mit 3,5 mkg. anziehen.

VORDEHRADAUFHÄNGUNG 204 - 304

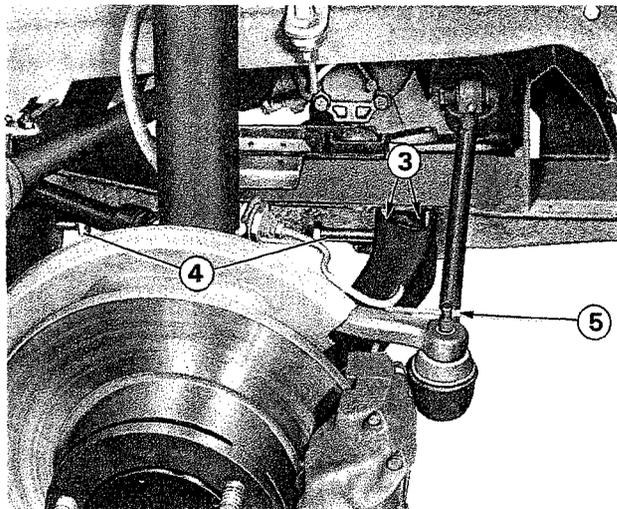
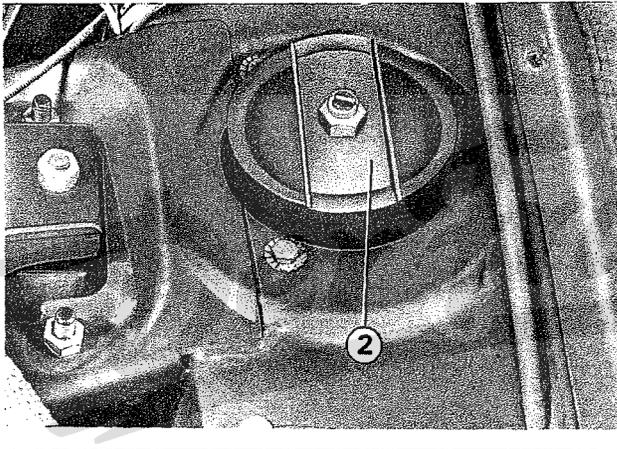
EINBAU EINER RADAUFHÄNGUNGSGRUPPE

9 | 02 11

Mit herkömmlichen Schraubenfedern



Mit "drehbaren" Schraubenfedern



PEUGEOT

- Das Aufhängungselement so unter der Kotflügelinnenwand anbringen, dass :

- die Bohrung 1 der oberen Lagerung zum Motor gerichtet ist, an 204 und 304 mit Vorderradaufhängung mit herkömmlichen Schraubenfedern

- die Abschlusscheibe 2 parallel zur Mittelachse des Fahrzeugs liegt, an 204 - 304 mit Vorderradaufhängung mit drehbaren Schraubenfedern

- Das Aufhängungselement durch 3 neue Schrauben mit innen und aussengezahnten Beilagscheiben versehen, an der Kotflügelinnenwand befestigen.

- Die 3 Schrauben mit 1 mkg anziehen.

- Die Keilnuten der Gelenkwelle mit Molykote versehen

- Die Radnabe auf die Keilnuten bringen, indem die Gelenkwelle festgehalten wird, um ein Herausgleiten am Ausgleichgehäuse zu vermeiden

- Den Lagerbolzen des Drehstabes in die entsprechende Bohrung des Dreiecklenkers bringen, an 204 mit Drehstab und an 304

- Den Dreiecklenker zum Zusammenbau mit 3 neuen Vulkollan-Beilagscheiben versehen

- Die Lagerbolzen 4 eintalgen

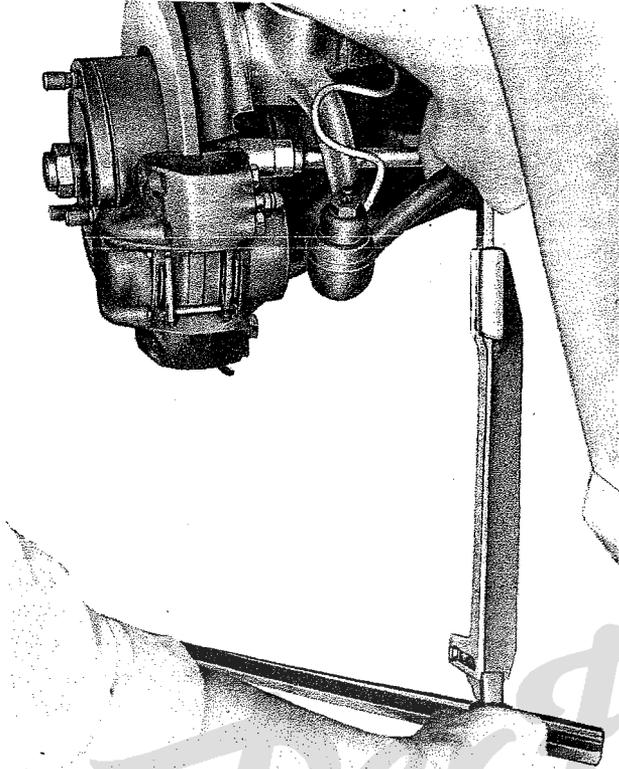
- Die neuen Nylstopmuttern anschrauben ohne anzuziehen

- Die Bremsscheibe reinigen (gegebenenfalls mit einem in Trychlor getränkten Lappen entfetten)

- Den Bremsbügel anbringen

- Die Spurstange in den Hebel des Achsschenkelgelenks einkuppeln (Die Bohrung für den Splint 5 muss **parallel** zur Bremsscheibe liegen)

- Eine neue Beilagscheibe 01 montieren.



- Die Mutter des Kugelgelenks anbringen und mit 4,25 mkg anziehen

- Das Kugelgelenk versplinteln

• AN 204 MIT BREMSSÄTTELN MIT 3 KOLBEN

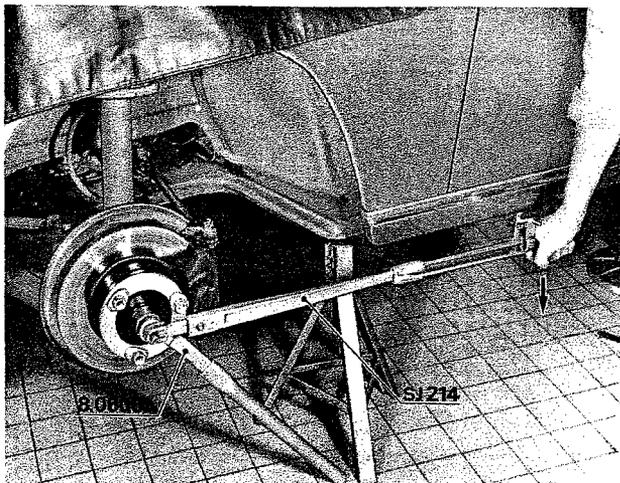
- die 2 Befestigungsschrauben des Bremssattels mit 7 mkg anziehen

- AN 204 MIT BREMSSÄTTELN MIT 2 KOLBEN UND AN 304

• die 2 Befestigungsschrauben des Bremssattels mit 5 mkg anziehen

• die Befestigungsmutter des Bremsschlauches in der Halteplatte anbringen und anziehen

- Die neue Radnabenmutter und die Beilagscheibe anbringen.



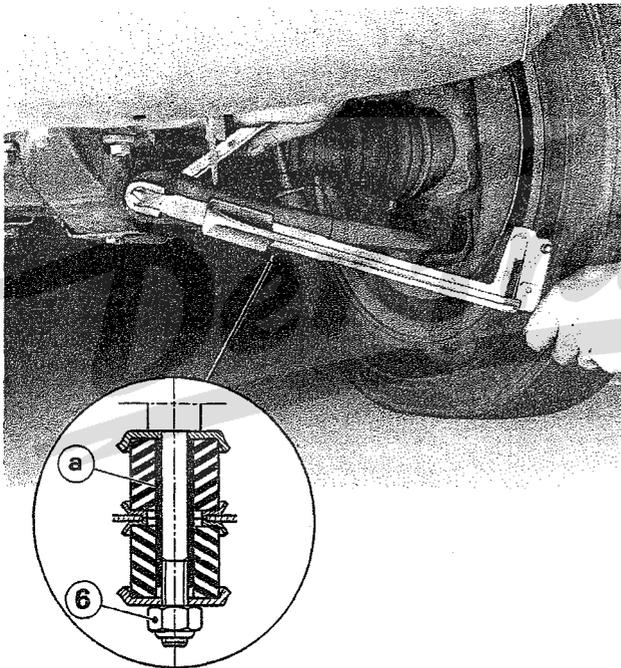
* Die Radnabenmutter unter Benützung der Verlängerung Facom SJ 214 und mit 25 mkg anziehen, dabei die Nabe mit dem Werkzeug 8.0606 A halten.

- Das Werkzeug 8.0606 A abnehmen

• Die Radnabenmutter in den hierfür vorgesehenen Ausfräsungen am Ende der Gelenkwelle mit dem Werkzeug 8.0606 D sichern

- Die Hydraulikleitung entlüften, an 204 mit nicht getrennter Halteplatte für den Bremsschlauch (siehe Anmerkung, Seite 02 01).

• Die Verlängerung Facom SJ 214 verdoppelt das Drehmoment des Drehmomentschlüssels ; folglich ist der Drehmomentschlüssel auf 12,5 mkg einzustellen, um ein Anzugsdrehmoment von 25 mkg zu erhalten.

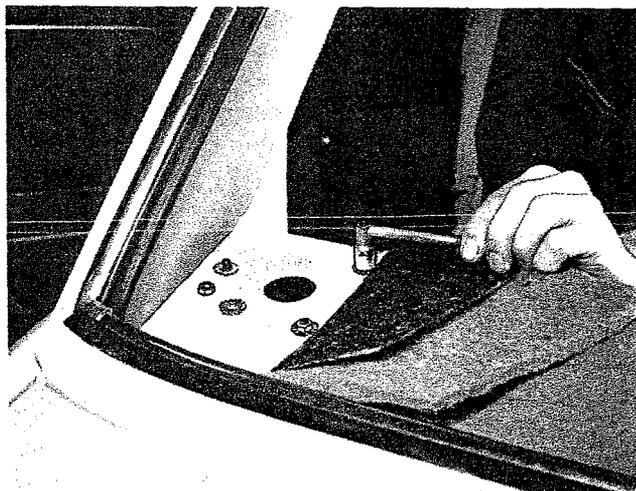


- Das Rad anbringen
- Das Fahrzeug wieder auf seine Räder stellen
- Sich davon überzeugen, dass der lagerbolzen des Drehstabes richtig sitzt und dass das Distanzstück (a) angebracht ist. Eine neue NYISTOP-Mutter montieren, ohne anzuziehen
- Die Radmuttern mit 6 mkg anziehen
- Das Fahrzeug bewegen, damit sich die Teile einspielen
- Die Muttern der Bolzen des Dreieckquerlenkers mit 2,75 mkg anziehen
- Die untere Mutter des langerbolzen des Drehstabes 6 mit 1,25 mkg anziehen.

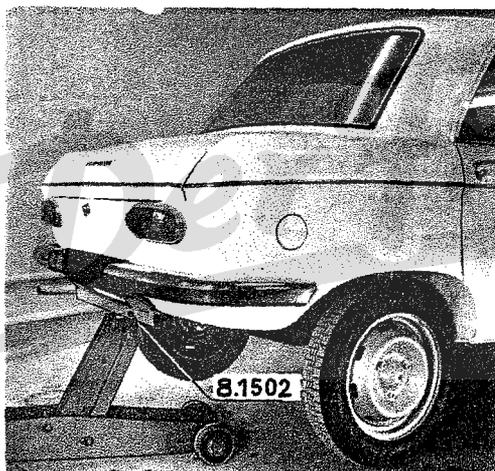
HINTERE RADAUFHÄNGUNG

AUSBAU EINER HINTEREN RADAUFHÄNGUNGSGRUPPE

9 | 02 51



- Ausbau
 - der hinteren Sitzbank und der Rückenlehne des hinteren Sitzes
 - der hinteren Ablagebrettverkleidung.
- Das Ende der Antiröhnpappen des hinteren Ablageblechs aufschlagen.
- Die 3 oberen Befestigungsmuttern des Stosdämpfers lösen und abnehmen.



- Das Fahrzeug mit einem Rangierheber, auf dem die Traverse der Hebevorrichtung 8.1502 angebracht ist, anheben.
- 2 Böcke unter die Längsträger (hinterer Teil) stellen.
- Das Rad abbauen.



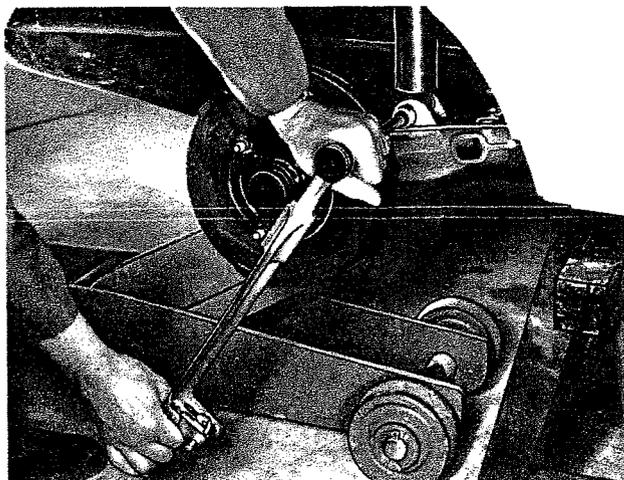
- Den Lagerbolzen des Stosdämpfers lockern und ihn mit einem Bronzedorn heraustreiben.
 - Den Stosdämpfer und seine Feder ausbauen.
- Für die Demontage dieser Teile, siehe Seite 03.51.

PEUGEOT

0252 | 9

HINTERE RADAUFHÄNGUNG

EINBAU EINER HINTEREN RADAUFHÄNGUNSGRUPPE



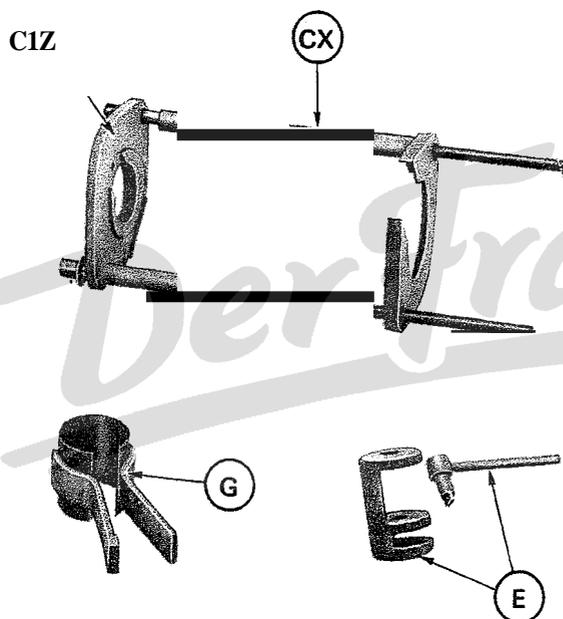
- Den Stossdämpfer auf den Längslenker bringen.
- Den Lagerbolzen von innen nach aussen einführen, wobei jedoch die Verzahnung sichtbar bleibt.
- Mit dem Rangierheber den Längslenker anheben, um den Stossdämpfer an die obere Befestigung zu drücken.
- Die 3 Befestigungsmuttern mit **0,75 - 1,25** mkg anziehen.
- Den Rangierheber weiter anheben, bis das Fahrzeug angehoben wird, um die Schraubenfeder zusammenzudrücken.
- Die Nylstop-Mutter des Stossdämpferlagerbolzens mit **5.6** mkg anziehen.

Der Franzose

- Den Längslenker in die Stellung der maximalen Federentspannung bringen.
- Das Rad aufbauen,
- Das Fahrzeug auf seine Räder bringen und die Radmutter mit **6** mkg. anziehen.
- Die inneren Verkleidungen, die Sitzbank und die Rückenlehne wieder anbringen.

VORDERRADAUFHÄNGUNG 204-304 MIT
"HERKÖMMLICHEN" SCHRAUBENFEDERN
ZERLEGEN UND ZUSAMMENBAU EINER RADAUFHÄNGUNGSGRUPPE

9 | 0301⁽²⁾



ZU VERWENDENDEN WERKZEUG

WERKZEUG DES WERKZEUGKASTENS FÜR
RADAUFHÄNGUNG 8.0903 V

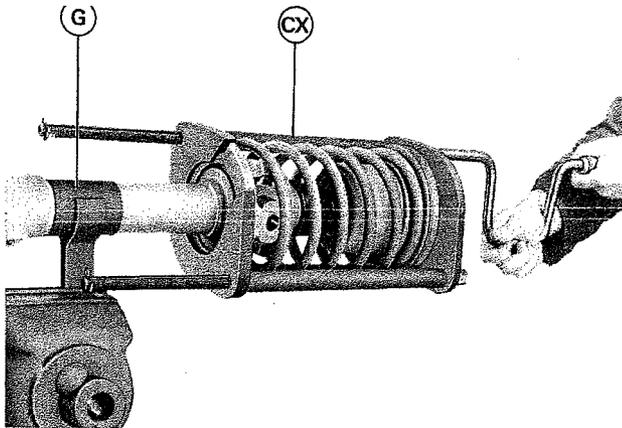
CX - Werkzeug zum Spannen der Schraubenfedern
mit oberem Flansch C1Z

E - Schlüssel für die Stossdämpferkolbenstange

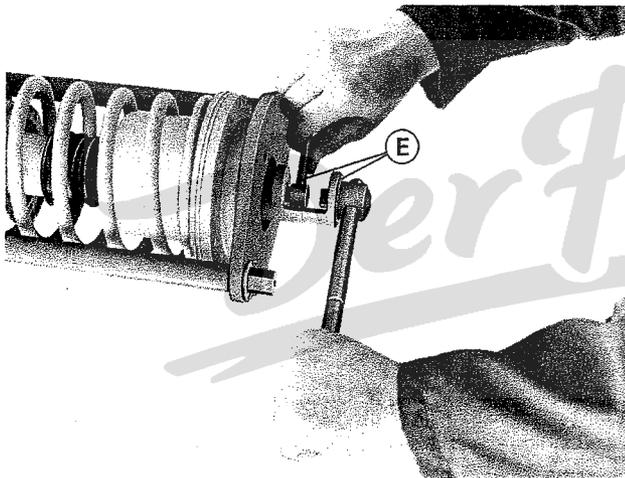
G • Halter für den Achsschenkelbolzen

PEUGEOT

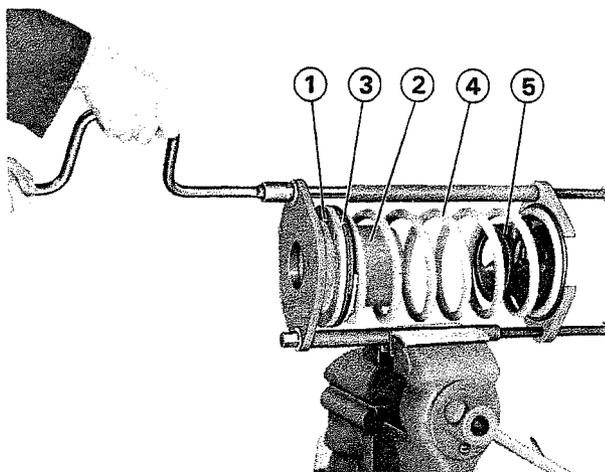
VORDERRADAUFHÄNGUNG 204 - 304 MIT
"HERKÖMMLICHEN" SCHRAUBENFEDERN
ZERLEGEN EINER RADAUFHÄNGUNGSGRUPPE



- Die Einheit mit dem Halter G im Schraubstock befestigen
- Die Schraubenfeder mit dem Werkzeug CX zusammendrücken



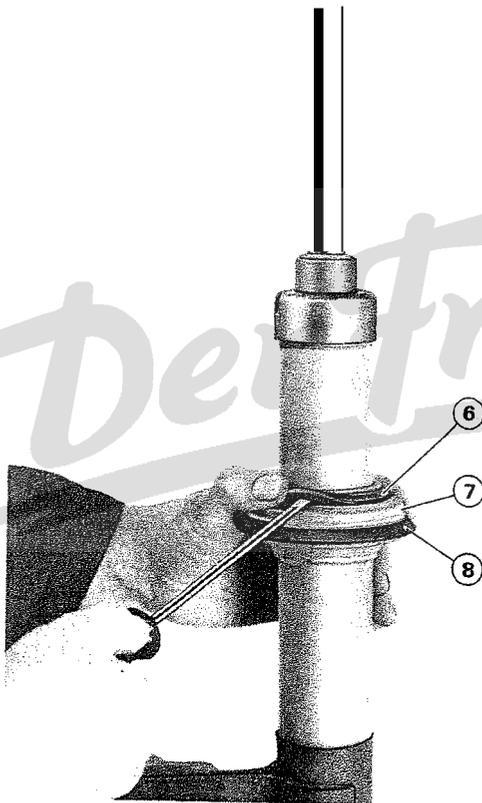
- Die Mutter der Stossdämpferstange mit dem Kombischlüssel E abnehmen



- Die zusammengedrückte Einheit herausnehmen
- Den Federspanner CX abbauen, um :
 - den oberen Lagerteller 1
 - den oberen Zentriertopf 2
 - den Dämpfring 3
 - die Schraubenfeder 4
 - den unteren Zentriertopf 5 zu entfernen.

VORDERRADAUFHÄNGUNG 204 - 304 MIT
"HERKÖMMLICHEN" SCHRAUBENFEDERN
ZERLEGEN EINER RADAUFHÄNGUNGSGRUPPE

9 | 0303^{K2}



. Die Schutzmanschette der Stossdämpferkolbenstange abnehmen

. Die obere Dichtung 6 entfernen

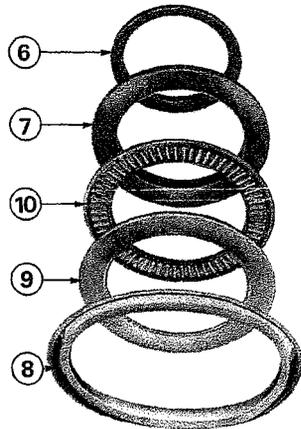
- Den Federteller und das Nadellager 7 abnehmen

- Die Dichtung des Nadellagers 8 abnehmen.

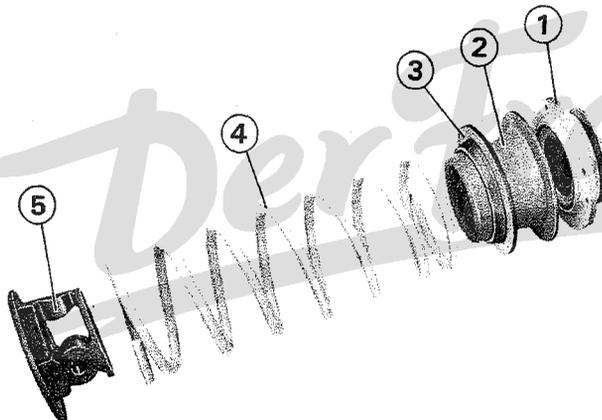
PEUGEOT

VORDERRADAUFHÄNGUNG 204 - 304 MIT
"HERKÖMMLICHEN" SCHRAUBENFEDERN
ZUSAMMENBAU EINER RADAUFHÄNGUNGSGRUPPE

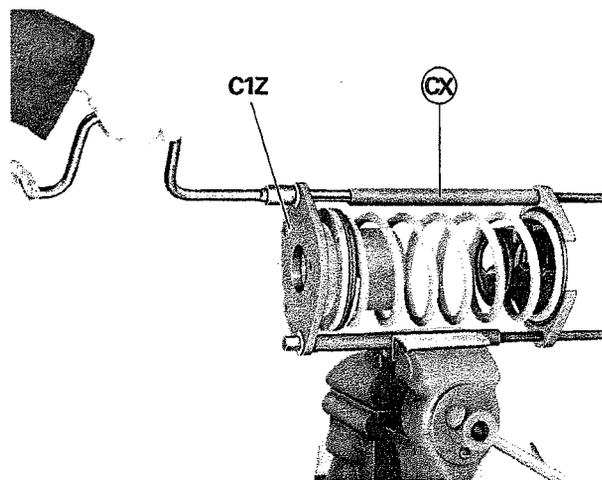
9 | 03 05



- Mit **MULTIPURPOSE GREASE H** einfetten und in folgender Reihenfolge am Stossdämpfergehäuse anbringen
- den Lagerring 8, die Lippe nach unten
- den Auflagering des Nadellagers 9
- das Nadellager 10, die Nadeln nach unten
- die Tellerscheibe 7, die flache Seite nach unten
- den oberen Dichtring 6 ; die Lippe nach unten
- Die Schutzmanschette der Stossdämpferkolbenstange einbauen.

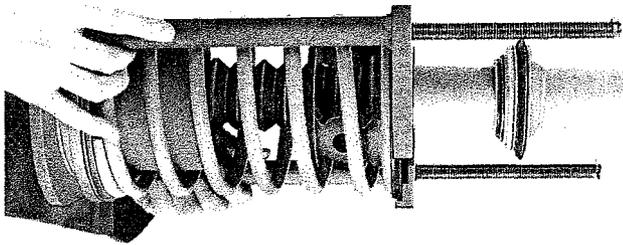


- Folgendermassen zusammenbauen;
- Zentriertopf 5
- Schraubenfeder 4
- Auflagescheibe 3
- Zentriertopf 2
- oberer Auflagering 9



- Diese Einheit mit dem Werkzeug CX, mit dem oberen Flansch C1Z versehen, zusammendrücken
- Die Auflagefläche des Nadellagers im Zentriertopf 5 mit "MULTIPURPOSE GREASE H" versehen
- Die Tellerscheibe 7 mit "FESTINOL" versehen, um eine gute Dichtheit mit dem Zentriertopf 5 zu gewährleisten.

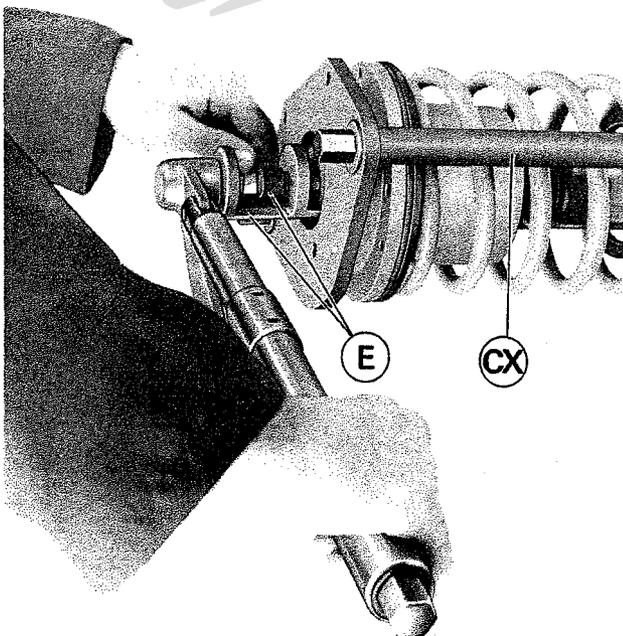
VORDERRADAUFHÄNGUNG 204-304 MIT
"HERKÖMMLICHEN" SCHRAUBENFEDERN
ZUSAMMENBAU EINER RADAUFHÄNGUNGSGRUPPE



- Die Stossdämpferkolbenstange so anbringen, dass sie weitmöglichst übersteht
- Die Einheit gut zentriert am Stossdämpfer anlegen
- Vermeiden, dass die Stossdämpferkolbenstange eingedrückt wird.

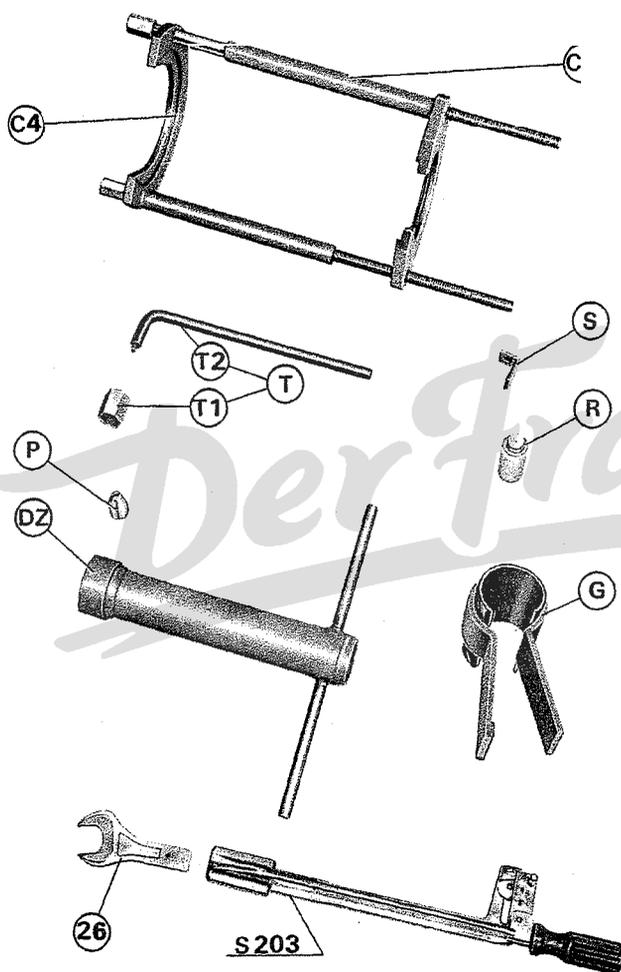
Sobald der untere Zentriertopf am Nadellager anliegt, muss das Gewinde der Stossdämpferkolbenstange am oberen Lagerteller erscheinen.

Der Franzose



- Eine neue Mutter anbringen und mit dem Kombischlüssel E mit 4,5 mkg anziehen
- Diese Mutter im Ausschnitt am Ende der Stossdämpferstange sichern
- den Federspanner CX abnehmen.

VORDERRADAUFHÄNGUNG 204 - 304 MIT
 "DREHBAREN" SCHRAUBENFEDERN
 ZERLEGEN UND ZUSAMMENBAU EINER RADAUFHÄNGUNGSGRUPPE



ZU VERWENDENDEN WERKZEUG

WERKZEUG DES WERKZEUGKASTENS FÜR RADAUFHÄNGUNG 8.0903 V

CX • Federspanner für Schraubenfedern, mit oberem Flansch C4

DZ . Schlüssel für Abschlussmutter des Stossdämpfergehäuses

G • Halter für Achsschenkelbolzen

P • Montagekegel für Dichtungen der Stossdämpferstangen

R - Werkzeug zum Einsetzen des unteren Dichtrings des Nadellagers

S - Haltewinkel für oberen Lagerteller

T - Schlüssel zur oberen Stossdämpferbefestigung, bestehend aus

T1 . Ansatz für Mutter

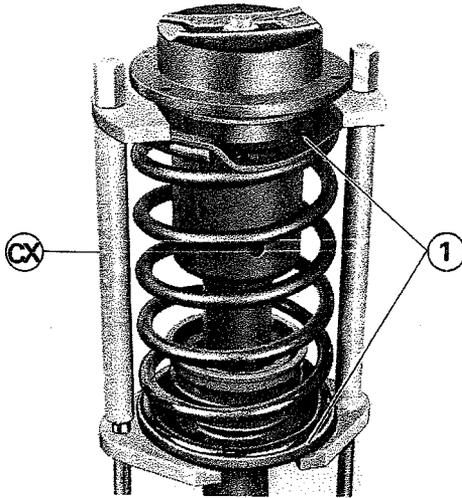
T2 - Schraubenzieher für Stossdämpferstange

EMPFOHLENES WERKZEUG

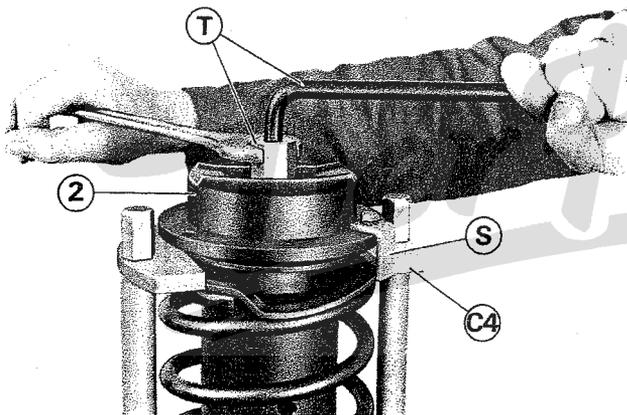
- Drehmomentschlüssel Facom S203

- 26er Maulschlüsselansatz

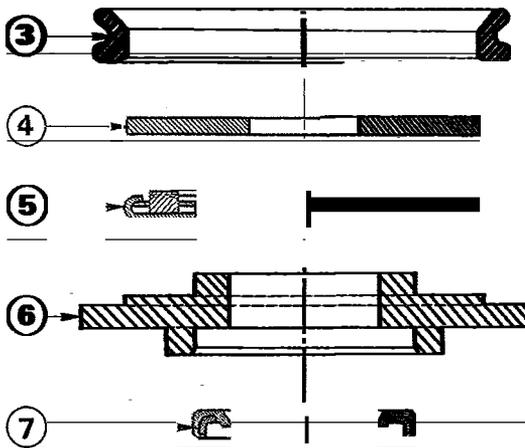
VORDERRADAUFHÄNGUNG 204 - 304 MIT
"DREHBAREN" SCHRAUBENFEDERN
ZERLEGEN EINER RADAUFHÄNGUNGSGRUPPE



- Die Stossdämpfereinheit mit dem Halter G in den Schraubstock spannen
- Die Schraubenfeder mit dem Werkzeug CX durch Druck auf die Federteller zusammendrücken 1.

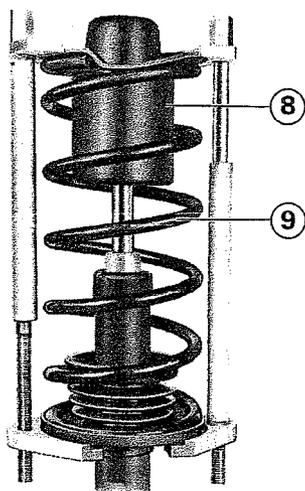


- Den Winkel S an der Öffnungsseite des Flansches C4 an der oberen Lagerung 2 anbringen
- Die Lagerung so schwenken, dass der Winkel mit dem Flansch C4 in Anschlag kommt (siehe nebenstehende Abb.1)
- Die Mutter der Stossdämpferkolbenstange mit dem Kombischlüssel T lockern und abnehmen.

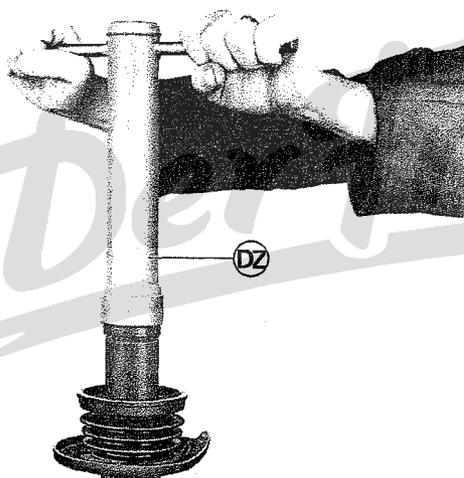


- Die obere Lagerung und die Nadellagereinheit bestehend aus :
 - oberem Dichtring 3
 - Auflagering 4
 - Nadellager 5
 - Scheibe 6 mit Dichtring 7 ausbauen.

VORDERRADAUFHÄNGUNG 204-304 MIT
 "DREHBAREN" SCHRAUBENFEDERN
 ZUSAMMENBAU EINER RADAUFHÄNGUNGSGRUPPE

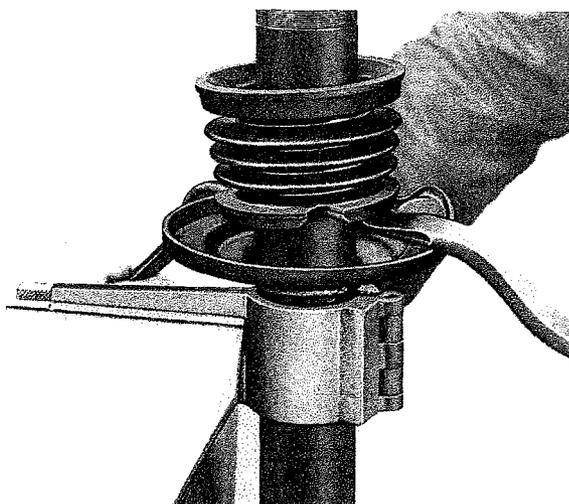


- Den Federspanner CX abbauen, und;
- den Zentriertopf 8
- die Schraubenfeder 9.



IM FALLE EINES AUSBAUS DES ZENTRIERTOPFES

- Das Stossdämpfergehäuse senkrecht stellen
- Den oberen Teil des Stossdämpfergehäuses sorgfältig reinigen
- Die Abschlussmutter mit dem Schlüssel DZ ausbauen

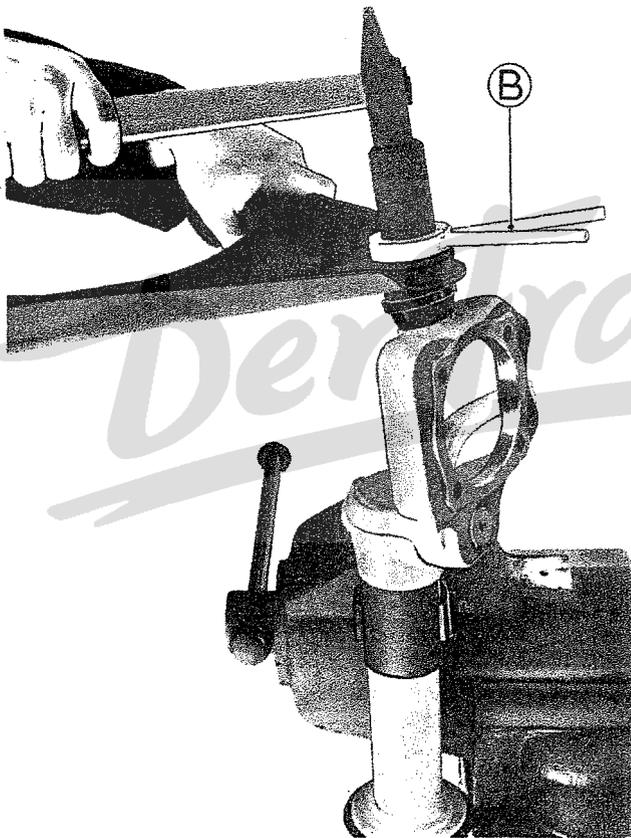


- Den Zentriertopf mit zwei Reifenabziehern abnehmen. Darauf achten, dass keine Unreinheiten in die obere Lagerung des Stossdämpfers kommen.
- Den Verschlussstopfen im Falle einer Nicht-Instandsetzung des Stossdämpfers wieder anbringen und leicht anziehen.

RADAUFHÄNGUNG

ZUSAMMENBAU EINER VORDEREN RADAUFHÄNGUNGSGRUPPE

9 | 03 | 15



- Einen neuen Sprengring in die mittlere Nute der Zange 8.0903 Biegen (Öffnung des Sprengrings zur entgegengesetzten Seite des Scharniers der Zange).
- Den Sprengring zusammendrücken, indem mit der rechten Hand die beiden Hebel der Zange aneinandergebracht werden, bis diese vollständig schließt.
- Mit der linken Hand den Dreieck-Querlenker so festhalten, dass er fast senkrecht zur Kugelgelenkachse steht.
- Den unteren Ansatz der Zange ganz in das Kugelgelenkgehäuse einführen. Die Hebel loslassen, die Zange wird durch die Spannung des Sprengrings an ihrem Platz gehalten.
- Den Aufsatz des Werkzeuges 8.0903 B in Anschlag auf den Sprengring im Werkzeug bringen, wobei der Dreieck-Querlenker immer noch mit der linken Hand festgehalten wird.
- Kurz aufschlagen, die Federscheiben «Belleville» sind somit zusammengedrückt und der Sprengring gelangt in seinen Sitz.

ANMERKUNG :

Um das Abmontieren des Sprengringes zu erleichtern, darauf achten, dass das eine Ende gegenüber der für dessen Ausbau vorgesehenen Bohrung zu liegen kommt.

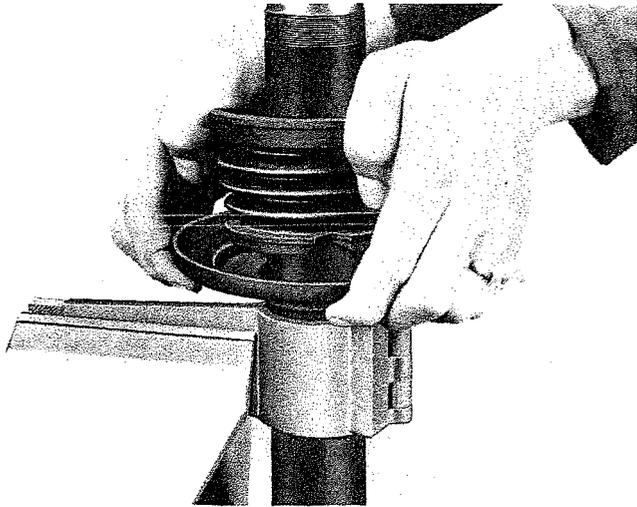
- das untere Kugelgelenk mit ESSO MULTI PURPOSE GREASE H schmieren.

Die Einheit ist nun zum Einbau in das Fahrzeug bereit.

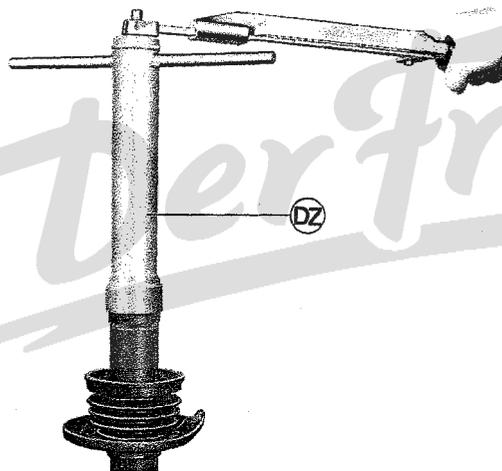
PEUGEOT

VORDERRADAUFHÄNGUNG 204 - 304 MIT
 "DREHBAREN" SCHRAUBENFEDERN
 ZUSAMMENBAU EINER RADAUFHÄNGUNGSGRUPPE

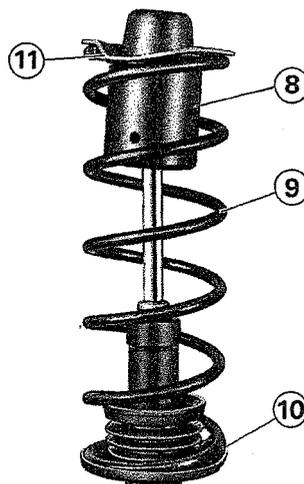
9 | 03 21



- Das Stossdämpfergehäuse senkrecht in einen Schraubstock spannen
- Die Abschlussmutter des Stossdämpfergehäuses abnehmen
- Das Gewinde und den oberen Teil des Stossdämpfergehäuses eintalgen
- Den Gummianschlagpuffer anbringen.



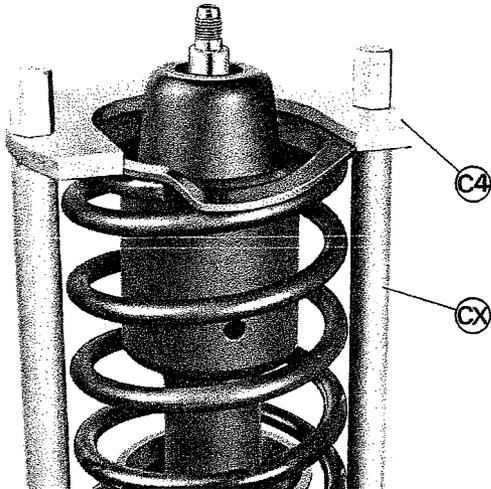
- Die Abschlussmutter anbringen und mit dem Schlüssel DZ mit 8 mkg anziehen
- Die Stossdämpferkolbenstange so anbringen, dass sie weitmöglichst übersteht



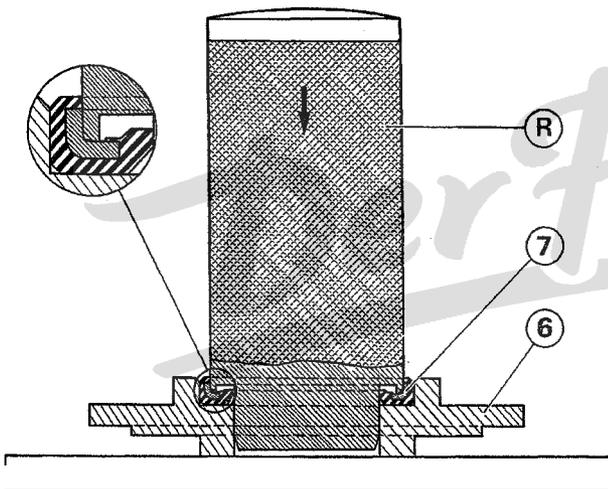
- Die Schraubenfeder 9 so auf dem unteren Feder-teller anbringen, dass die äusserste Windung mit dem Bund 10 in Kontakt ist
- Den Zentriertopf 8 so anbringen, dass die äusserste Windung mit dem Bund 11 in Kontakt ist.

PSUGSOT

VORDERRADAUFHÄNGUNG 204 - 304 MIT
"DREHBAREN" SCHRAUBENFEDERN
ZUSAMMENBAU EINER RADAUFHÄNGUNGSGRUPPE



- Die Stossdämpfereinheit mit Hilfe des Federspanners CX mit Flansch C4 zusammendrücken

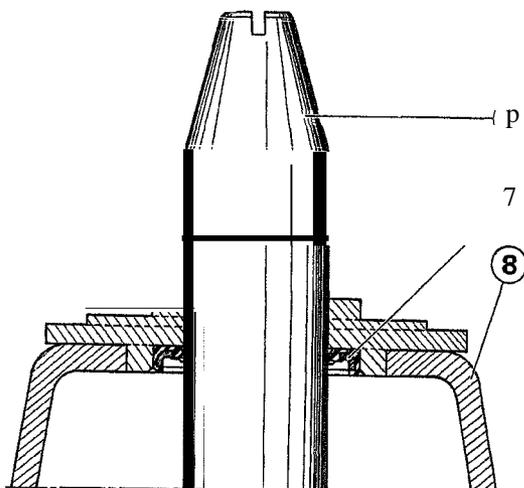


- Den unteren Dichtring 7 des Dämpfrings 6 wie folgt austauschen ;

- den Dichtring mit einem Schraubenzieher herausziehen

- den Dämpfring auf eine Bleikonsolle legen

- den neuen Dichtring 7, der vorher in Motoröl eingetaucht wurde, mit Hilfe des Werkzeugs R anbringen; die Dichtungslippe in der Ringnut des Werkzeugs (siehe nebenstehende Abb.)



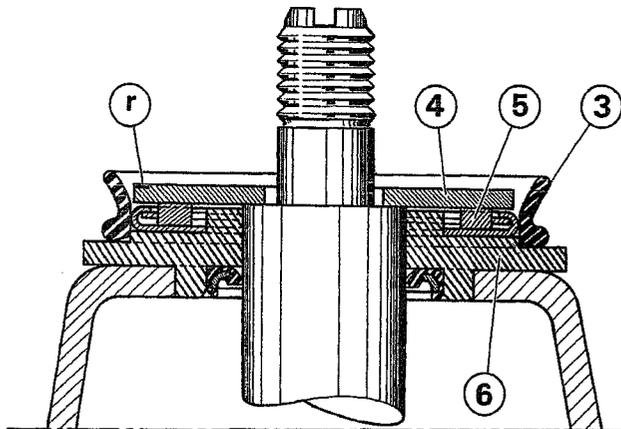
- Den Dämpfring 6 mit unterem Dichtring auf die Stossdämpferstange, die mit Montagekegel P versehen ist, anbringen

- Den Dämpfring in den Zentriertopf 8 bringen

- Den Montagekegel P abnehmen.

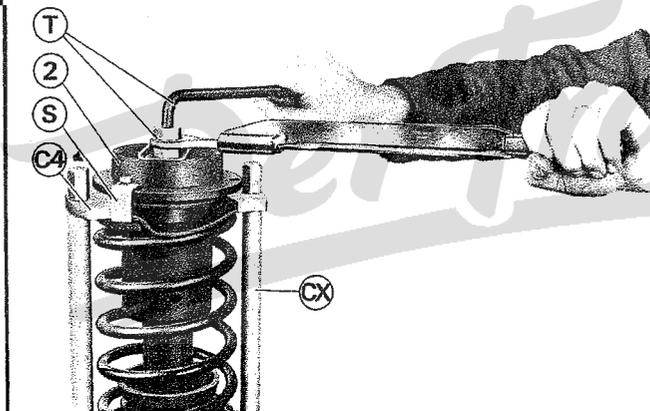
VORDERRADAUFHÄNGUNG 204-304 MIT
 "DREHBAREN" SCHRAUBENFEDERN
 ZUSAMMENBAU EINER RADAUFHÄNGUNGSGRUPPE

9 | 03 23



- Folgende Teile mit MULTIPURPOSE GREASE H versehen und der Reihe nach auf dem Dämpfring 6 montieren:

- das Nadellager 5, die Nadeln nach oben gerichtet
- den Auflagering 4, Markierung r nach oben
- den oberen neuen Dichtring 3, grosse Lippe nach oben



- Die obere Lagerung 2 mit dem Winkel S versehen, anbringen

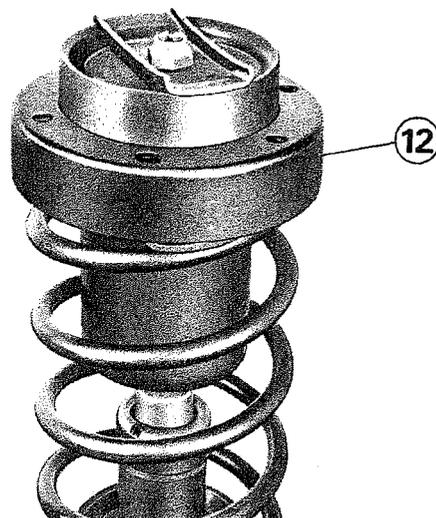
- Die Lagerung so schwenken, dass der Winkel S mit dem Flansch C4 in Anschlag kommt (siehe nebenstehende Abb.1.

- Die Anschlagsscheibe der Mutter und eine neue Mutter auf die Stossdämpferstange montieren

- Die Mutter mit dem Kombischlüssel T mit 4,5 mkg anziehen

- Die Mutter in der Kerbe am Ende der Stossdämpferstange sichern

- Den Federspanner CX abnehmen



- Die Schutzkappe 12 auf der oberen Lagerung anbringen.

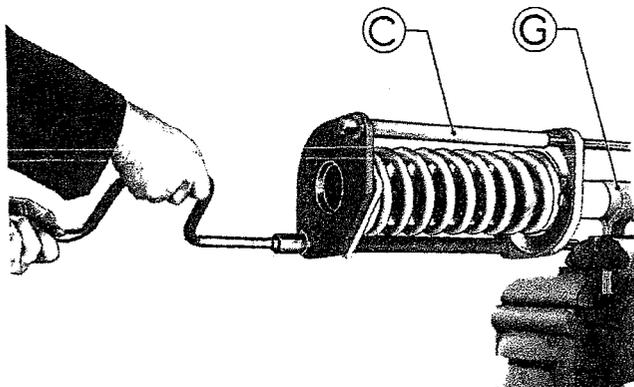
PEUGEOT

1.11

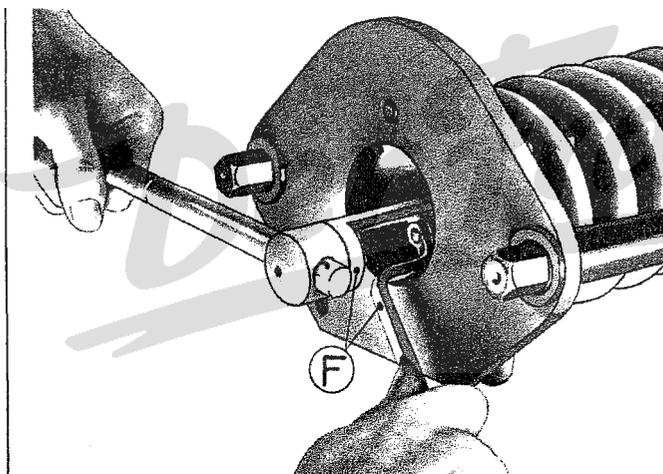
RADAUFHA'NGUNG

ZERLEGUNG EINER HINTEREN RADAUFHÄNGUNGSGRUPPE

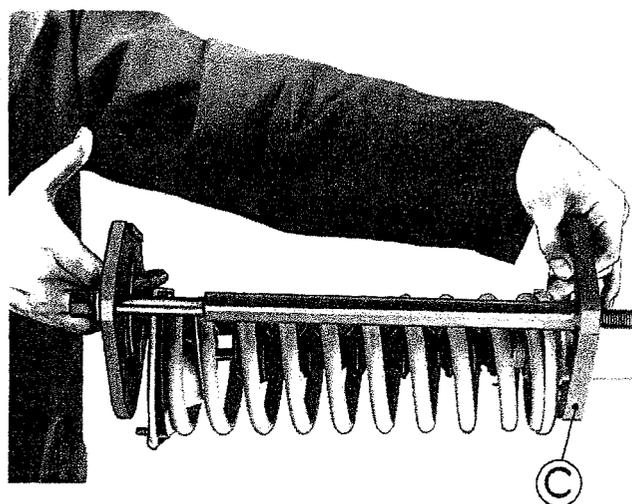
9 | 03 51



- Die Teile in den Halter 8.0903 G einbauen, der wiederum in einen Schraubstock gespannt wird.
- Mit Hilfe des Federspanners 8.0903 C die Schraubenfeder zusammendrücken, wobei auf die Zentrierung der oberen Platte durch die Stiftschrauben in den für diesen Zweck vorgesehenen Bohrungen zu achten ist.



- Die «Nylstop»-Mutter für die Befestigung der Stossdämpferstange mit dem Schlüssel 8.0903 F lockern und abnehmen.
- Den Lagerteller und den oberen Gummiring der Stossdämpferstange abbauen.

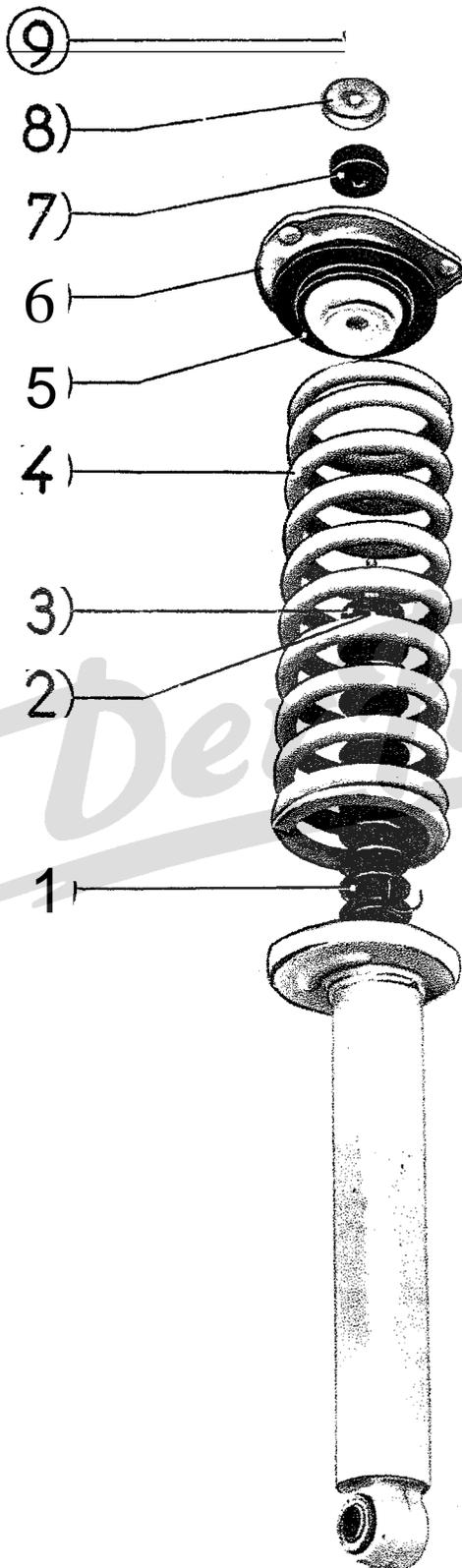


- Den Federspanner C, anschliessend die folgenden Teile abbauen:
 - den oberen Zentriertopf
 - den Dämpfring
 - die Schraubenfeder
 - den unteren Gummiring für Stossdämpferstange
 - den unteren Lagerteller
 - die Tellerscheibe
- Die Gummimanschette sowie deren Spannschelle abbauen.

RADAUFHÄNGUNG

ZUSAMMENBAU EINER HINTEREN RADAUFHÄNGUNGSGRUPPE

9 03 61



- Den Stossdämpfer im Halter G befestigen, der Halter G soll dabei in einen Schraubstock gespannt sein.

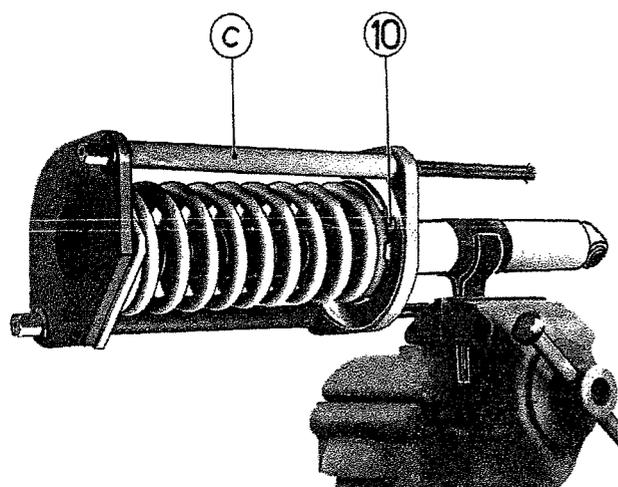
Die Stossdämpferstange so weit wie möglich ausfahren.

- Zusammenbau in folgender Reihenfolge:

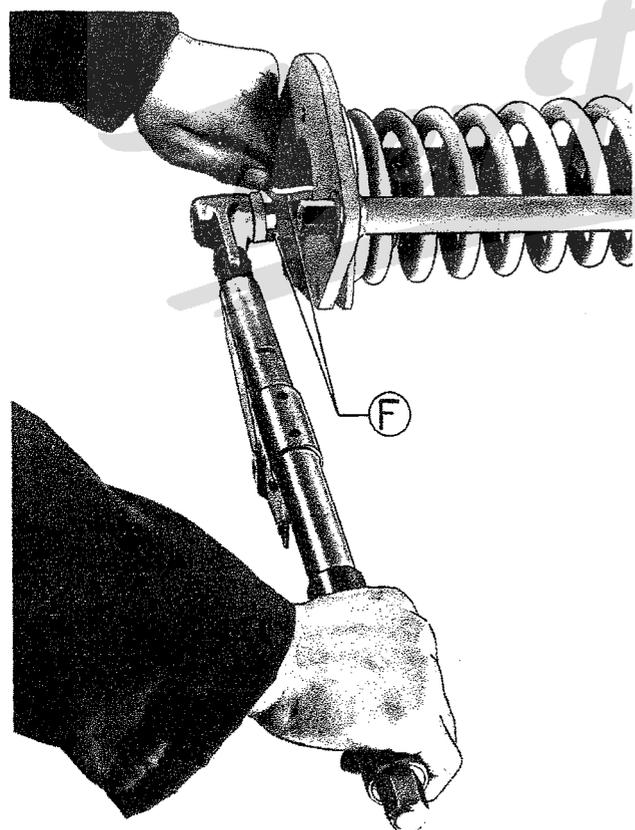
- die Faltenmanschette 1 (mit der Spannschelle und deren oberer Tellerscheibe)
- den Lagerteller 2
- den Gummiring 3
- die Schraubenfeder 4
- den Dämpfring 5
- den oberen Zentriertopf 6

RADAUFHÄNGUNG

ZUSAMMENBAU EINER HINTEREN RADAUFHÄNGUNGSGRUPPE



- Mit Hilfe des Federspanners C die Schraubenfeder zusammendrücken und dabei auf die Lage der Nase 10 des unteren Zentriertopfes in der für diesen Zweck vorgesehenen Aussparung im Federspanner achten, ebenso auf die 3 Stiftschrauben des oberen Zentriertopfes, die in den 3 entsprechenden Bohrungen im Federspanner Platz finden.

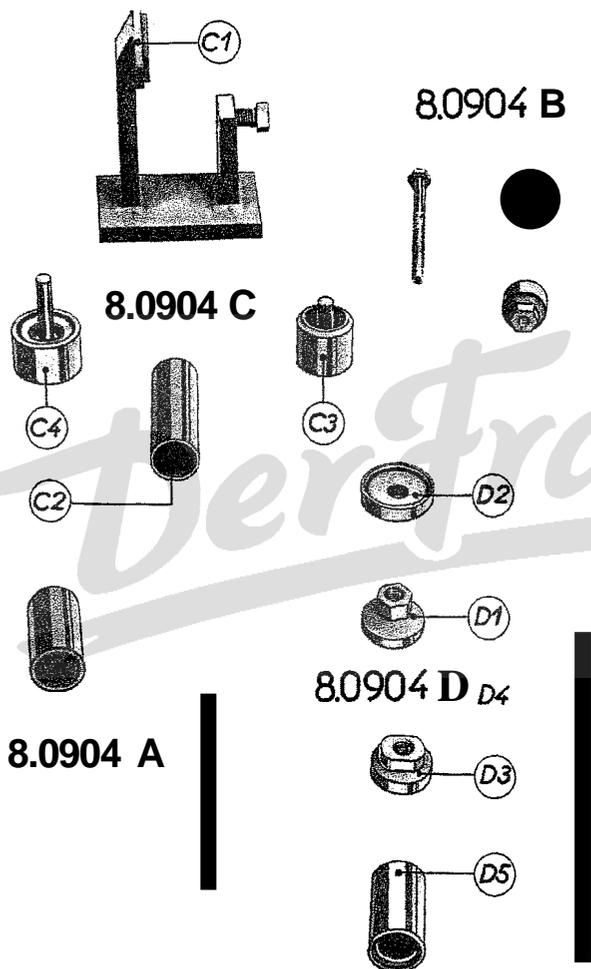


- Den Gummiring 7 und den oberen Lagerteller 8 montieren.
- Mit dem Schlüssel F eine neue *Nylstop-Mutter* 9 aufschrauben und mit **1,5** bis 2 mkg anziehen.
- Den Federspanner C abnehmen.

Die Einheit ist für den Einbau in das Fahrzeug bereit.

**RADAUFHÄNGUNG
ERSATZ DER SILENTBLÖCKE
ZU VERWENDENDEN WERKZEUG**

9 | 03 71



Werkzeugkasten Nr. 8.0904

A - Werkzeug für das Abziehen und die Montage der Silentblöcke der hinteren Stossdämpfer.

B - Werkzeug für das Abziehen und die Montage der Silentblöcke am Vorderachs-Tragrahmen.

C - Werkzeug für das Abziehen und die Montage der Silentblöcke am Hinterachs-Querträger, bestehend aus:

- C1 - Halter
- C2 - Hülse
- C3 - Aufsatz für die Montage der Silentblöcke
- C4 - Aufsatz für die Montage der Silentblöcke

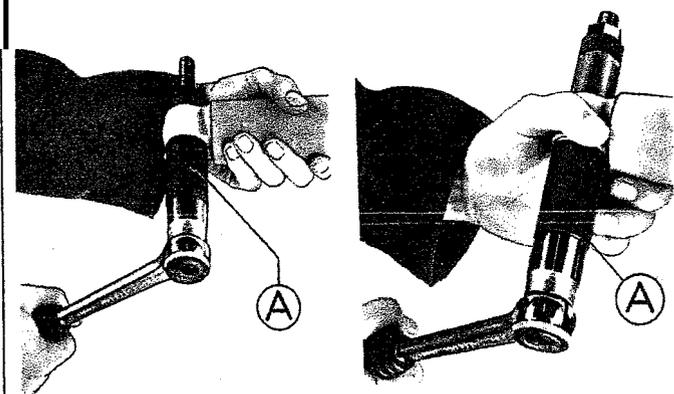
O - Werkzeug für das Abziehen und die Montage der Silentblöcke an den hinteren Längslenkern, bestehend aus:

- 01 - Anschlagmutter für die Demontage
- 02 - Scheibe für die Montage
- 03 - Anschlagmutter für die Montage
- 04 - Schraube
- 05 - Hülse

PEUGEOT

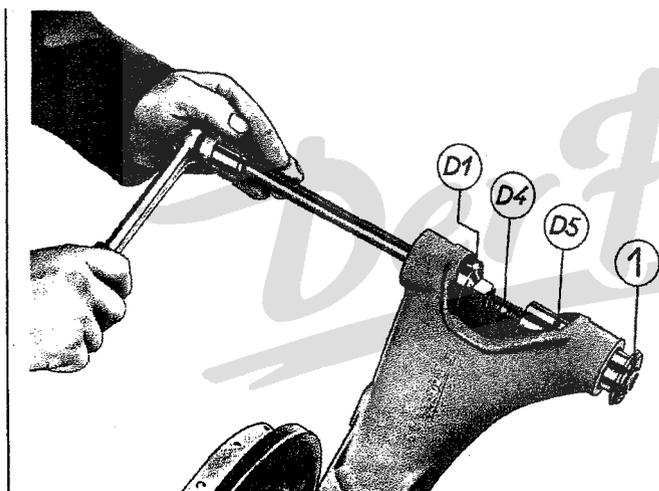
RADAUFHÄNGUNG

ERSATZ DER SILENTBLÖCKE

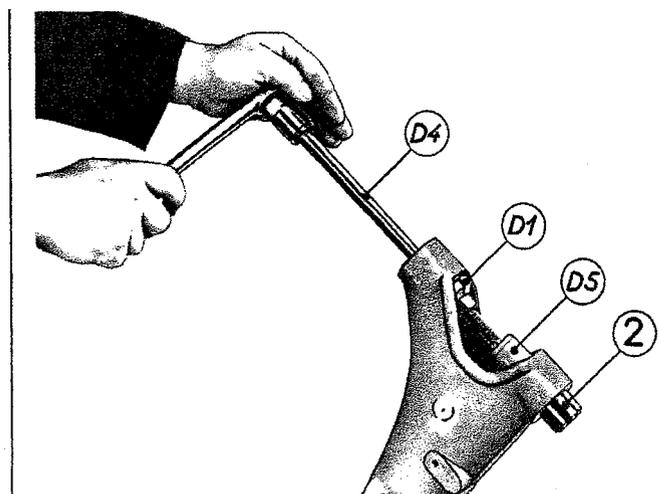
EIN- UND AUSBAU DER SILENTBLÖCKE
DER HINTEREN STOSSDÄMPFER

- Mit dem Werkzeug 8.0904 A den Silentblock herausziehen.
- Mit dem gleichen Werkzeug wird der Silentblock eingeführt.

HINWEIS - Nach Beendigung der Arbeiten darauf achten, dass der Silentblock auf beiden Seiten des Stossdämpferauges gleichmässig übersteht.

EIN- UND AUSBAU DER SILENTBLÖCKE DER
HINTEREN LÄNGSLENKER

- Den Längslenker in einen mit Bleibacken versehenen Schraubstock spannen.
- Den inneren Ring des Silentblocks 50 mm von seinem Ende entfernt aufsögen.
- Den Silentblock 1 mit Hilfe der Werkzeuge 8.0904 D 1, 4, und 5 herausziehen.

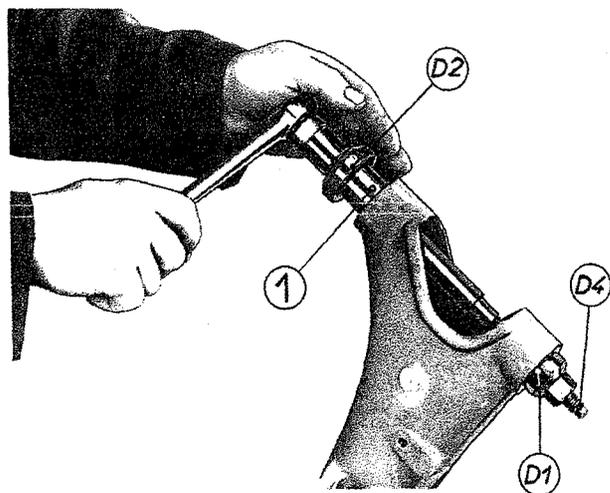


- Den Silentblock 2 mit den gleichen Werkzeugen herausziehen.

RADAUFHÄNGUNG

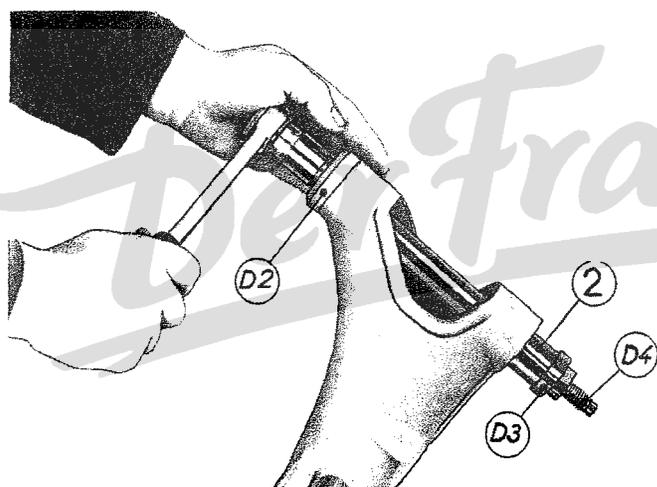
ERSATZ DER SILENTBLÖCKE

9 | 03 73



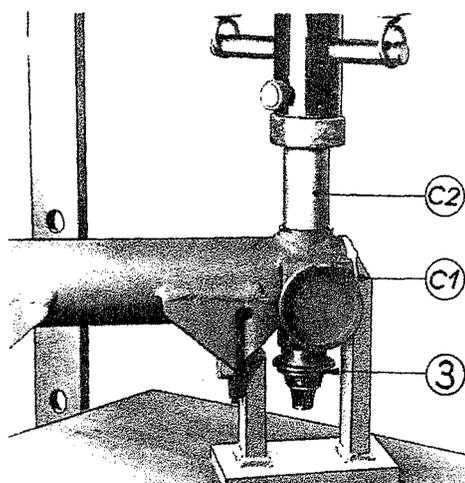
EINBAU DER SILENTBLÖCKE DER HINTEREN LÄNGSLENKER

- Nach der Reinigung die Lagerbohrungen für die Silentblöcke eintalgen.
- Den Längslenker in einen mit Bleibacken versehenen Schraubstock spannen.
- Den Silentblock 1 mit dem Werkzeug 8.0904 D 1, 2 und 4 einbauen.



- Den Silentblock 2 mit dem Werkzeug 8.0904 D 2, 3, 4 einbauen.

PEUGEOT



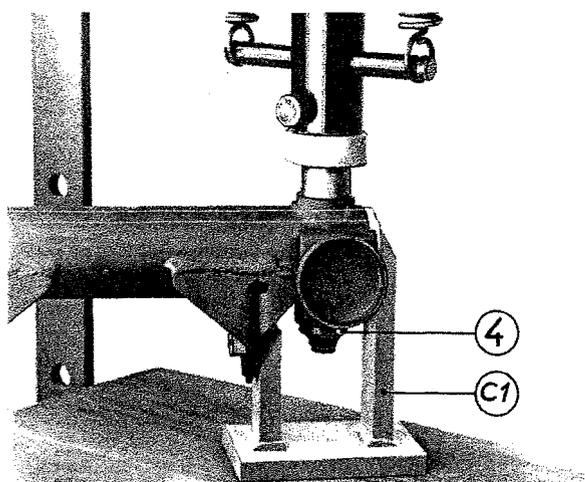
AUSBAU DER SILENTBLÖCKE AM HINTEREN QUERTRÄGER

Die Ein- und Ausbaurbeiten werden mit einer Presse ausgeführt.

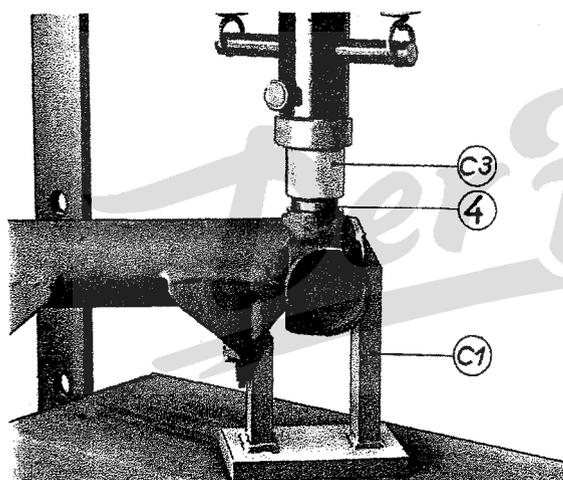
- Den Halter 8.0904 C1 auf dem Querträger anbringen.
- Den Silentblock 3 mit dem Werkzeug 8.0904 C2 herausschleudern.

HINWEIS - Auf Grund der hohen beim Ausbau auftretenden Spannung, die durch die Verformung des Gummis des unteren Silentblocks entsteht, wird dieser mit hohem Druck herausschleudert. (Die Hände nicht in der Nähe des Halters lassen).

RADAUFHÄNGUNG
ERSATZ DER SILENTBLÖCKE



- Nachdem der Silentblock 3 herausgeschleudert worden ist, den Silentblock 4 ausziehen.

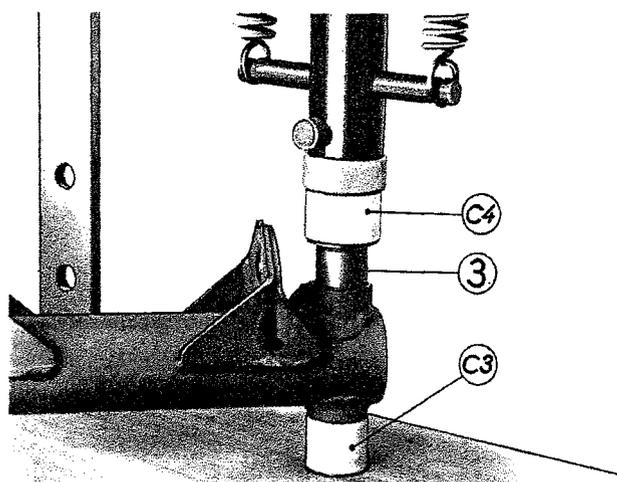


EINBAU DER SILENTBLÖCKE AM HINTEREN QUERTRÄGER

- Noch der Reinigung die Lagerbohrungen für die Silentblöcke eintalgen.

- Den Silentblock 4 unter Verwendung des Aufsatzes 8.0904 **C3** einbauen.

- Den Halter **C1** abbauen.

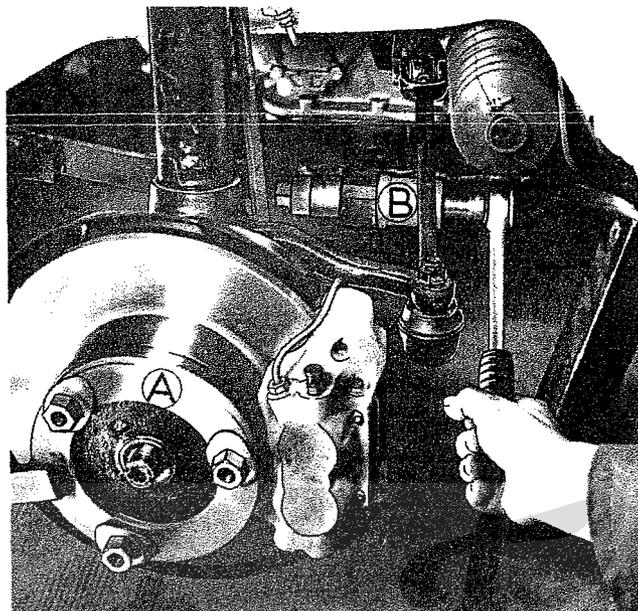


- Den Silentblock 4 (mit Bund) mit dem Aufsatz 8.0904 **C4** einbauen, der Querträger ruht auf dem Aufsatz C3.

RADAUFHÄNGUNG

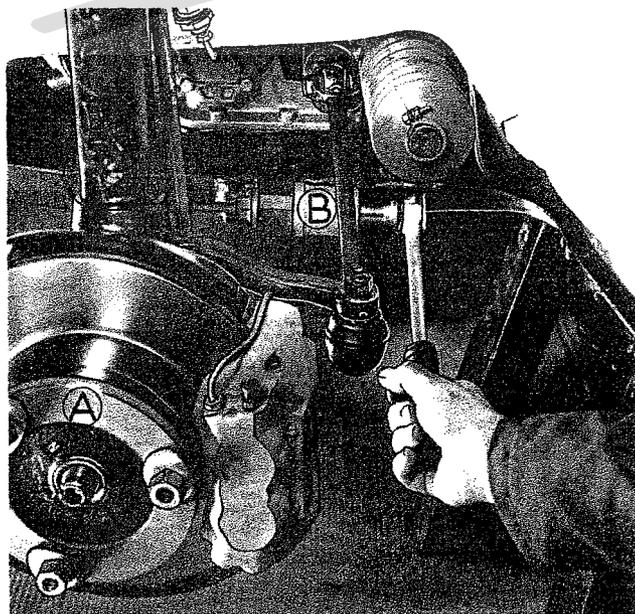
ERSATZ DER SILENTBLÖCKE

9 | 03 81



AUSBAU DER SILENTBLÖCKE AM TRIEBWERKBLOCK-TRAGRAHMEN

- Die Kotflügelschoner anbringen. Die Radmuttern des abzunehmenden Rades lösen.
- Das Fahrzeug anheben und mit Böcken abstützen.
- Das Rad abbauen und das Spannwerkzeug 8.0606 A anbringen.
- Die Radnabenmutter abschrauben.
- Die Gelenkwelle mit einer Spannbride 8.0407 unbeweglich machen.
- Die Lagerbolzen des Dreieck-Querlenkers ausbauen.
- Die Radaufhängungsgruppe zu sich ziehen, damit die Gelenkgabeln des Dreieck-Querlenkers vom Tragrahmen gelöst werden.
- Die 4 Beilegscheiben «Vulkollan» abnehmen.
- Die Silentblöcke mit dem Auszieher 8.0904 B gemäss nebenstehender Abbildung ausziehen.



EINBAU

- Den Aussenring des neuen Silentblocks einlagern.
- Den Silentblock und das Werkzeug 8.0904 B entsprechend nebenstehender Abbildung anbringen (Silentblock zwischen Werkzeugmutter und Werkzeughuchse).
- Die Schraube anziehen, um den Silentblock in das Auge des Triebwerkblock-Tragrahmens einzutreiben, ohne dass der Silentblock an der einen oder anderen Seite übersteht.
- Das Werkzeug 8.0904 B abnehmen.

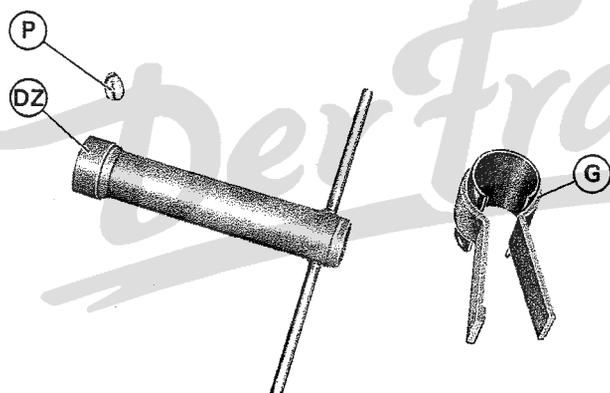
HINWEIS - Dieser Vorgang ist für den Austausch der anderen Silentblöcke des Tragrahmens identisch.

- Den Dreieck-Querlenker in Einbauteilung am Tragrahmen anbringen und neue Beilegscheiben «Vulkollan» zwischen das Auge des Tragrahmens und die Gelenkgabeln des Dreieck-Querlenkers montieren.
- Die Lagerbolzen der Dreieck-Querlenker von vorne her einführen und neue «Nylstop»-Muttern anbringen, ohne sie anzuziehen.
- Die Einbauarbeiten wie im Kapitel «Einbau einer vorderen Radaufhängungsgruppe», Seite 02.12 angegeben, beenden.

PEUGEOT

VORDERRADAUFHÄNGUNG 204 - 304
ZERLEGEN UND ZUSAMMENBAU DER STOSSDÄMPFER

9 | 0501⁽¹⁾



ZU VERWENDENDEN WERKZEUG

WERKZEUG AUS DEM WERKZEUGKASTEN FÜR
RADAUFHÄNGUNG 8.0903 V

DZ - Schlüssel für Abschlussmutter des Stossdämpfergehäuses

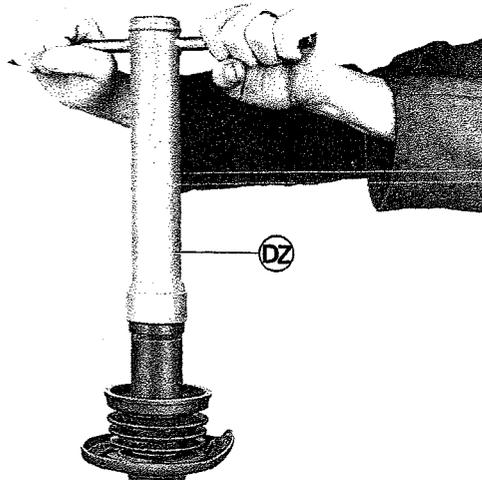
G - Halter für Achsschenkelbolzen

P - Montagekegel für die Dichtringe der Stossdämpferkolbenstange.

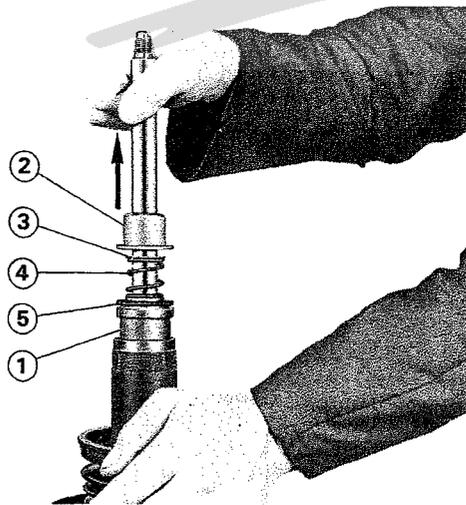
PEUGEOT

VORDERRADAUFHÄNGUNG 204 . 304

ZUSAMMENBAU EINES VORDEREN STOSSDÄMPFERS



- Die Radaufhängungsgruppe ausbauen und zerlegen
- Das Stossdämpfergehäuse mittels des Halters G senkrecht in den Schraubstock spannen
- Die Abschlussmutter des Stossdämpfergehäuses mit dem Schlüssel **DZ** abschrauben



- Die Kolbenstange langsam herausziehen, um ein Herausschleudern des Öls zu vermeiden; dabei den Zylinder 1 im Stossdämpfergehäuse lassen
- Das Stossdämpfergehäuse und den Zylinder entleeren
- Von der Stossdämpferstange abnehmen ;
 - die Tellerscheibe 2 mit Dichtring der Stossdämpferstange
 - den Federteller 3
 - die Feder 4
 - das obere Lager mit Dichtring 5
 - und den Anschlagpuffer aus Nylon
- Die Halterung der Ventilplatte am unteren Ende des unteren Zylinders 1 abnehmen

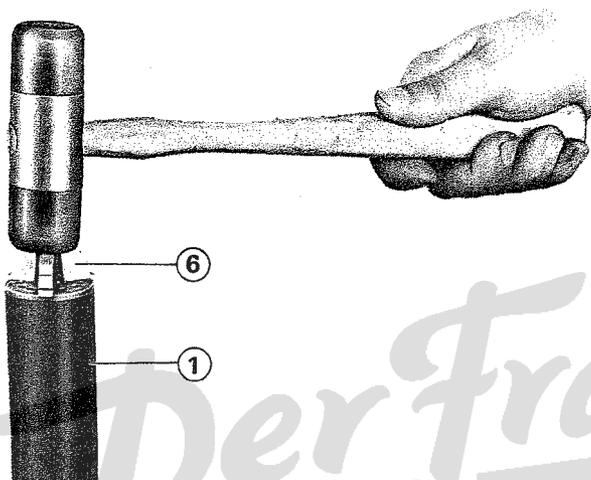
ANMERKUNG - Die Einheit Stossdämpferstange-Kolben, Ventilplatten nicht getrennt abbauen.

VORDERRADAUFHÄNGUNG 204 . 304
ZUSAMMENBAU EINES VORDEREN STOSSDÄMPFERS

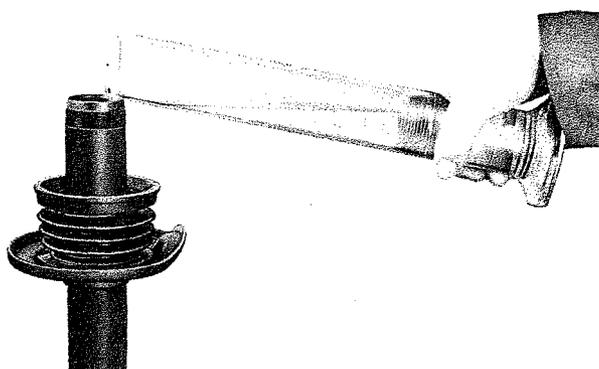
9 | 0503⁽¹⁾

IM FALLE EINER WIEDERVERWENDUNG DES STOSSDÄMPFERMECHANISMUS NUR VOLLKOMMEN SAUBERE UND FEHLERFREIE TEILE VERWENDEN

- . sich davon überzeugen, dass die Stossdämpferstange nicht verbogen ist oder Riefen aufweist
- die beiden Gummidichtringe systematisch austauschen



- . Den Halter der Ventilplatte 6 an einem Ende des Zylinders 1 montieren
- . Den Zylinder mit der Hand festhalten und leicht mit einem Holzhammer darauflagen

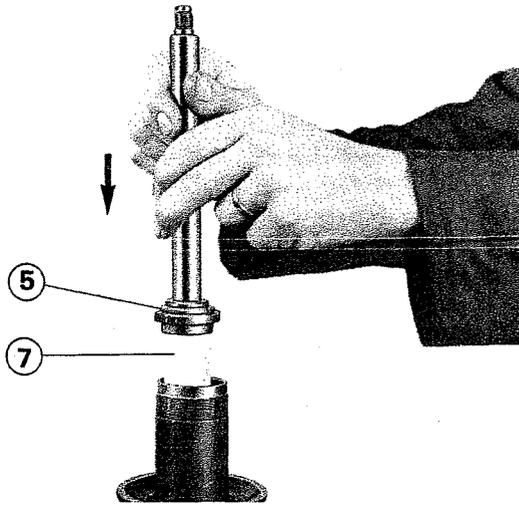


- Den Zylinder in das Stossdämpfergehäuse bringen
- 280 cm³ ESSO OLEOFLUID 40 X
in ein Messglas füllen
- . Diese Ölmenge in das Stossdämpfergehäuse giessen

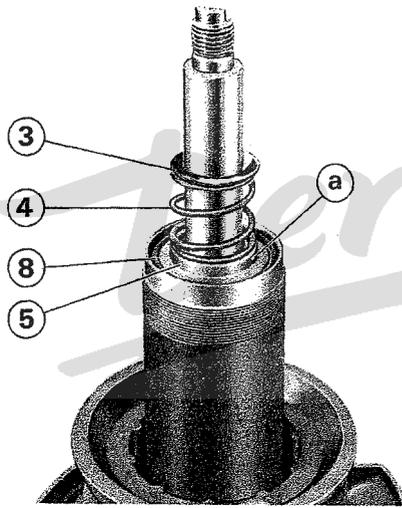
PEUGEOT

VORDERRAUDAUFHÄNGUNG 204 - 304

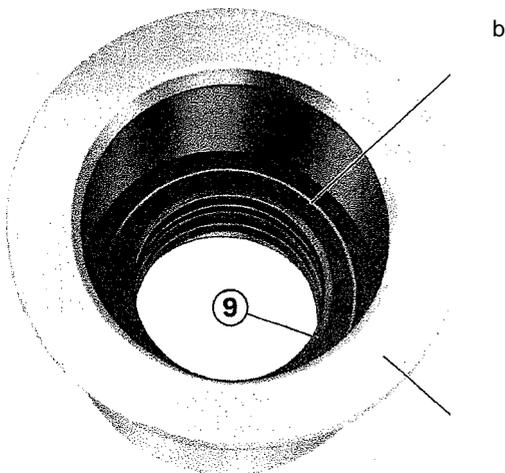
ZUSAMMENBAU EINES VORDEREN STOSSDÄMPFERS



- Auf die Stossdämpferstange montieren:
 - den Anschlagpuffer aus Nylon 7
 - das obere Lager 5
- Diese Einheit langsam in den Zylinder einführen, um Ölverluste zu vermeiden.



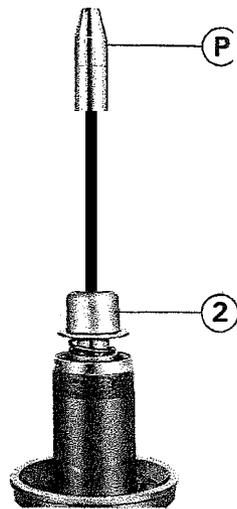
- Das obere Lager 5 sorgfältig einbauen : die Stirnseite (a) muss 2 mm Abstand zum Stossdämpfergehäuse haben
- Anbringen
 - die neue, eingetalgte Dichtung 8
 - die Feder 4
- den oberen Federteller 3, die gewölbte Seite zur Feder



- Die Lippen des neuen Dichtrings 9 der Stossdämpferkolbenstange leicht mit Molykote versehen.
- Den Dichtring so in den Zentriertopf 2 einführen, dass die Litze (b) von aussen sichtbar ist.

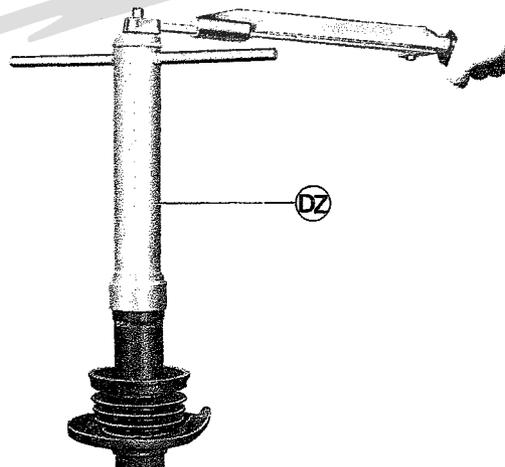
VORDERRADAUFHÄNGUNG 204 - 304
WIEDEREINBAU EINES VORDEREN STOSSDÄMPFERS

9 | 05 05

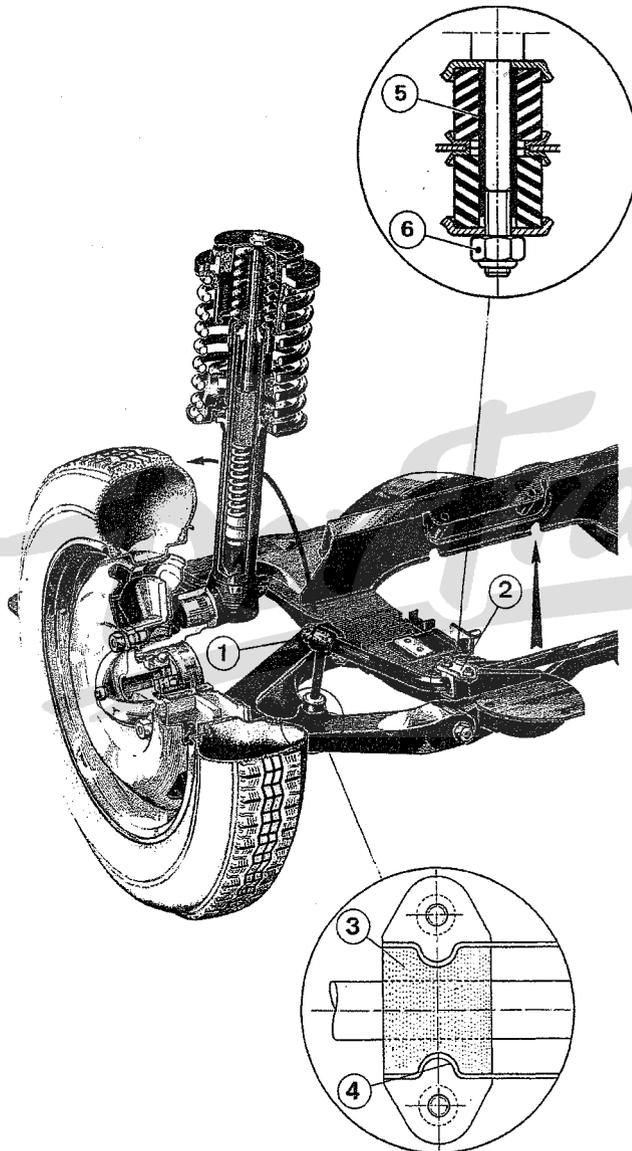


- Den Montagekegel P auf die Stossdämpferkolbenstange bringen
- Den Montagekegel und die Stossdämpferkolbenstange leicht mit ESSO OLEOFLUID 40 X versehen
- Den Zentriertopf 2 so auf die Kolbenstange bringen, dass der Dichtring der Stange mit dem Federsteller in Berührung kommt
- Am Stossdämpfergehäuse der 1. Montage (siehe Seite 01 06) eine Beilagscheibe der Abschlussmutter am Zentriertopf 2 anbringen

Der Franzose



- Die Abschlussmutter auf das Stossdämpfergehäuse schrauben mit dem Schlüssel DZ mit 8 mkg anziehen
- Die Radaufhängungsgruppe wieder einbauen



AUSBAU

- Das Fahrzeug über eine Arbeitsgrube oder über eine Hebebühne stellen
- Ausbauen
 - Die unteren NYLSTOP-Muttern der Drehstabilagerbolzen (den unteren Zentriertopf und den Gummiring aufbewahren)
 - Die NYLSTOP-Muttern und Beilagscheiben 1
 - Die Flansche der Gummilager 2
- Den Drehstab und die Gummilager nach oben herausnehmen
- Die Lagerbolzen abnehmen (den oberen Zentriertopf, den oberen Gummiring und die Distanzstücke aufbewahren)
- ein Vorderrad abbauen
- Den Drehstab auf der Seite des abgenommenen Rades herausnehmen, indem er hinter dem Stossdämpfergehäuse hindurchgeführt wird

EINBAU

- In umgekehrter Ausbaureihenfolge vorgehen, die Muttern nach vollständigem Zusammenbau (Fahrzeug auf den Rädern stehend) anziehen

BESONDERE VORSICHTSMASSNAHMEN

- Die Gummilager 3 zwischen die Einschnitte 4 der Lagerböcke am Motortragrahmen anbringen
- Das Distanzstück 5 nicht vergessen
- Die Zentriertöpfe 6 auf beiden Seiten des unteren Dreieckquerlenkers anbringen
- 2 neue NYLSTOP-Muttern. Teile-Nr. 6939.06
- 2 neue NYLSTOP-Muttern. Teile-Nr. 6939.34
- 4 neue SERPRESS-Muttern. Teile-Nr. 6935.13 verwenden

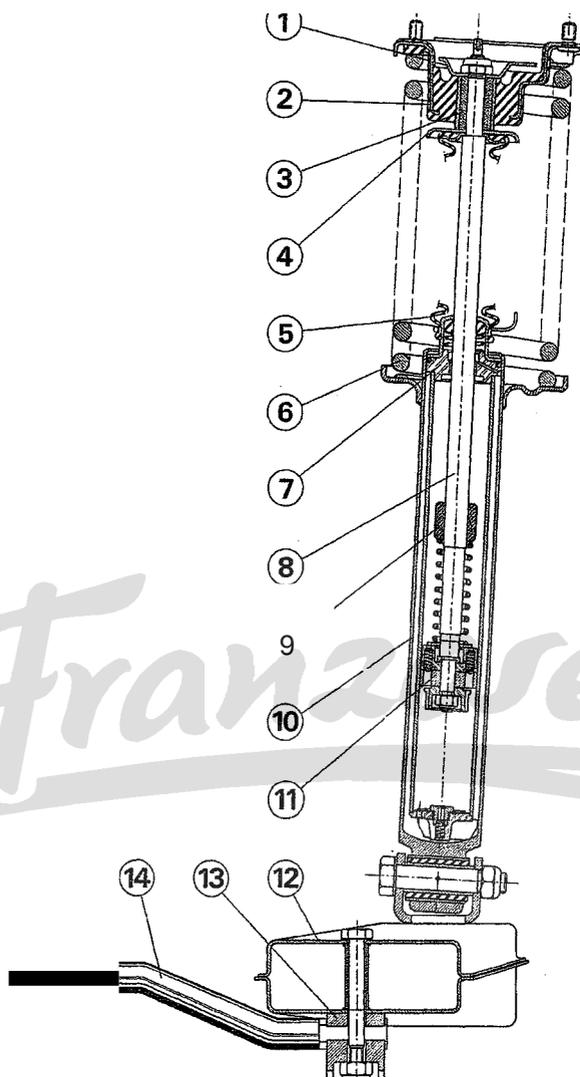
ANZUGSDREHMOMENTE

- Radbalzen : 6 mkg
- Flansch der Lagerböcke 1 mkg
- Lagerbolzen auf Drehstab 4,5 mkg
- Lagerbolzen an den Dreieckquerlenkern 1.25mkg

HINTERE RADAUFHÄNGUNG 204-304
IDENTIFIZIERUNG UND TECHNISCHE DATEN

9 | 1101 (1)

- 1 - Oberer Lagerteller
- 2 - Oberer Zentriertopf
- 3 - Polyamidzwischenring
- 4 - Unterer Lagerteller
- 5 - Gummimanschette
- 6 - Schraubenfeder
- 7 - Oberer Lagerteller
- 8 - Stossdämpferstange
- 9 - Anschlagpuffer
- 10 - Stossdämpfergehäuse
- 11 - Stossdämpferkolben
- 12 - Hinterer Tragarm
- 13 - Flansch für Drehstab
- 14 - Drehstab



1. MONTAGE

Ab Serienbeginn bis Seriennummer

204 GL-	6618078	204 B	. 6 786 237
204 Co -	6472 334	204 BD	. 6 641 522
204 C	6413887	204 U4	. 6 503 300

Hinterradaufhängung ohne Drehstab

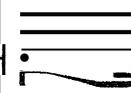
2. MONTAGE

Ab Seriennummer :

204 GL	.6618 601}	204 B	.67870011
204 Co	.6472 501 Salon	204 OB	- 6 641 701 Salon
204C	.6414001 1968	204 U4	- 6 503 401/

an 304 seit Serienbeginn
. Hinterradaufhängung mit Drehstab

PEUGEOT



H N T E R R A D A U H N G
 IDENTIFIZIERUNG UND TECHNISCHE DATEN

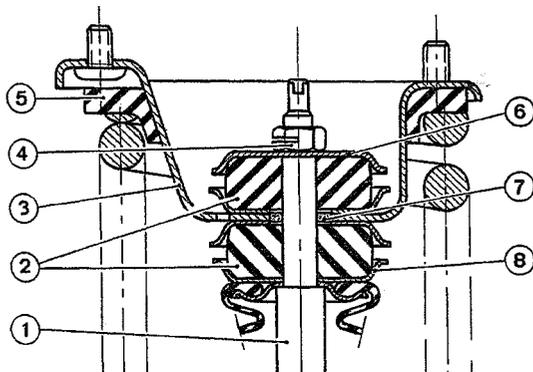
TYP	DREHSTAB		SCHRAUBENFEDERN					STOSSDÄMPFER		
	∅ in mm	Teile-Nr.	Federrate mm/100kg	Freie Höhe in mm	Höhe in mm bei Belastung	Markierung	Teile-Nr.	Markierung	Teile-Nr.	
Montage ohne Drehstab	204 Luxe 204 GL		22,5	303	226 bis 231 } 231 bis 236 1)	1 blau 1 gelb	5101.78 5101.79	ohne	5205.62	
	2048 204 U4 204 BD	1	16	288,5	232,5 bis 237,5 (1) 237,5 bis 242,5	1 grün 1 rot	5101.83 5101.84	gelb oder orange an Stossdämpferstange u. Federteller	5205.63	
	204 Coupé		18	263	200,6 bis 205,6)	2 weiss	5101.85	grün am Federteller weiss auf Stossdämpferstange	5205.64	
	204 Cab.				205,6 bis 210,6	1 weiss	5101.86	blau auf Federteller blau u. weiss auf Stossdämpferstange	5205.65	
Montage mit Drehstab	204 GL 204 Coupé bis Nr. 6 488 321	15 5170.15	22,5	303	226 bis 231 } (1) 231 bis 236	1 blau 1 gelb	5101.78 5101.79	rot auf Federteller u. ohne Zeichen auf Stossdämpferstange	5205.69	
	204 Coupé von der Nr. 6 488 231 an					293	218 bis 223 223 bis 228	2 rot 1 weiss		5102.01 5102.02
	204 Cab.	13 5170.17	22,5	322,5	210 bis 215 } (1) 215 bis 220	2 gelb o. 2 weiss 2 grün o. 1 weiss	5101.91 5101.92	rot auf Federteller u. blau an Stoss- (3) dämpferstange	5205.70	
	204 B- BD u. U4	15 5170.15				214 bis 219 } (2) 219 bis 224	1 rot 1 blau 1 grün 1 rot	5102.05 5102.06	gelb an Stoss- (3)	5205.69
	304 AOI					312,5	204 bis 209 209 bis 214	1 weiss 1 rot 2 blau	5102.03 5102.04	

(1) Höhe unter Belastung von 318 kg
 (2) Höhe unter Belastung von 460 kg
 (3) Ab Modell "Salon 1969"

HINTERE RADAUFHÄNGUNG 204 - 304
IDENTIFIZIERUNG

9 | 1103⁽¹⁾

OBERE BEFESTIGUNG DER STOSSDÄMPFER

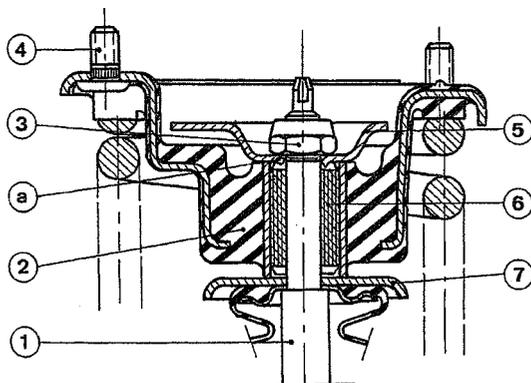


1. MONTAGE

- obere Befestigung des hinteren Stossdämpfers durch einen oberen Zentriertopf und 2 Gummilagerungen.
- Stossdämpferstange mit Gewinde $\varnothing 8 \times 125$
- 3 "Klingerit" Unterlegscheiben, Teile-Nr. 5169.02, zwischen dem oberen Zentrierring und der Stossdämpferaufnahme hinten.

Bezeichnung	Teile-Nr.
1 • Stossdämpfer } 204 Luxe und GL	*5205.52
hinten } 204 Bund U4	*5205.55
2 - Gummiringe	5220.05
3 - Zentriertopf, oben	5165.11
4 - Mutter für Stossdämpferstange (8 x 1,25)	6939.06
5 - BUTYL-Dämpfring, oben	5164.11
6 - Lagerteller, oben	5221.10
7 - Nylonring 10,2 x 15,5 x 3	5220.08
8 - Lagerteller, unten	5221.09

• Die Stossdämpfer 5205.52 und 5205.55 werden nicht mehr von der C.P.C. geliefert (siehe Austauschbarkeit Seite 11 04)



2. MONTAGE

Ab Seriennummern

204 luxe	- 6 064 209
204 G1	- 6248454
204 B (Break)	- 6 663 423
204 U4	- 6 500 089
204 BD	- 6 632 001
204 C	- 6400001) ab Serienbeginn
304 A01	- 3000001

- obere Befestigung des hinteren Stossdämpfers durch einen Zentriertopf aus einem Stück
- Stossdämpferstange mit Gewinde $\varnothing 10 \times 1,50$.

Bezeichnung	Teile-Nr.
1 - Stossdämpfer } siehe Tabelle	
hinten } seite 11 02	
2 - Zentriertopf, oben	5165.12
3 - Mutter f. Stossdämpferstange (10 x 1,50)	6939.09
4 - Befestigungsschraube	5167.03
5 - Lagerteller, oben	5221.15
6 - Polyamid-Zwischenring	5220.10
7 - Lagerteller., unten	5221.14

ANMERKUNG - Bei den ersten, mit dieser neuen Lagerung ausgerüsteten 204 Modellen waren hintere Stossdämpfer mit einer Stossdämpferstange mit Gewinde $\varnothing 8 \times 1,25$ eingebaut.

Bei diesen Fahrzeugen ist eine Flachscheibe von 8,5x18x1,5 zwischen der Mutter der Stange und der oberen Begrenzungsscheibe beigelegt.

1104

9

HINTERE RADAUFHÄNGUNG IDENTIFIZIERUNG

OBERE BEFESTIGUNG DER STOSSDÄMPFER

AUSTAUSCHBARKEIT

Die Stossdämpferlagerung der 2. Montage aus einem Stück kann in die vor dieser Änderung gelieferte Fahrzeuge 204 eingebaut werden, vorausgesetzt dass:

- der obere Lagerteller 5 auf dem nicht mit Gewinde versehenen Teil (Durchmesser) der Stossdämpferstange zentriert wird, indem die Passstifte (a) in die entsprechenden Nuten des Polyamidzwischenringes 6 eingreifen.
- zwischen den oberen Lagerteller 5, und die Mutter der Stossdämpferstange von 8 x 1,25 eine Scheibe von 8,5 x 18 x 1,5 Teile-Nr. 6948.28, gelegt wird.

Die hinteren Stossdämpfer mit Stossdämpferstange mit einem Gewinde von 8 x 1,25 werden nicht mehr von der DPD geliefert. Es ist deshalb zweckmässig die Stossdämpfer mit einer Stossdämpferstange des Gewindes 10 x 1,50 bei einem Austausch zu montieren.

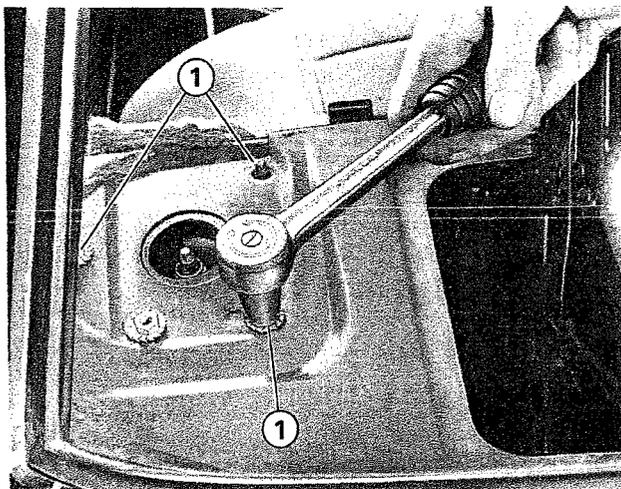
Teile-Nr. 5205.62 für 204 Luxe und GL

Teile-Nr. 5205.63 für 204 **Bund** U4

unter der Bedingung dass die obere Lagerung der ersten Montage durch eine Lagerung aus einem Stück ersetzt wird.

HINTERE RADAUFHÄNGUNG 204 - 304
AUSBAU EINER HINTEREN RADAUFHÄNGUNGSGRUPPE

9 | 12 01 (1)



VORBEREITENDE ARBEITEN

Bei der Limousine:

- Ausbau der hinteren Sitzbank und der hinteren Rückenlehne sowie der Verkleidung der hinteren Ablage
- Die Enden der Geräuschkämpfungsmatten der hinteren Ablage anheben.

Beim Break:

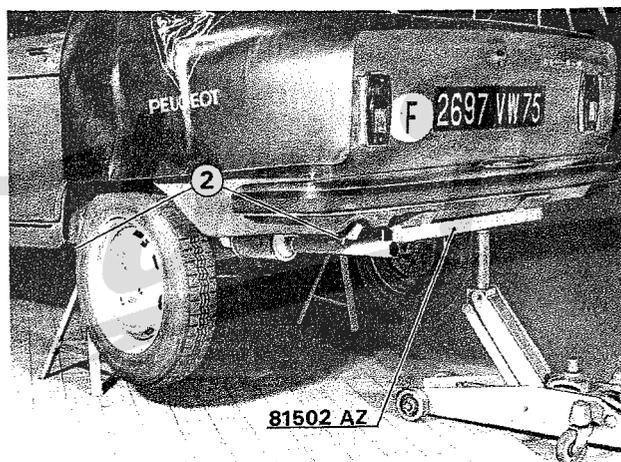
- Den Oberteil der Verkleidung der oberen 5t055-dämpferbefestigung abgarnieren

Beim Coupé :

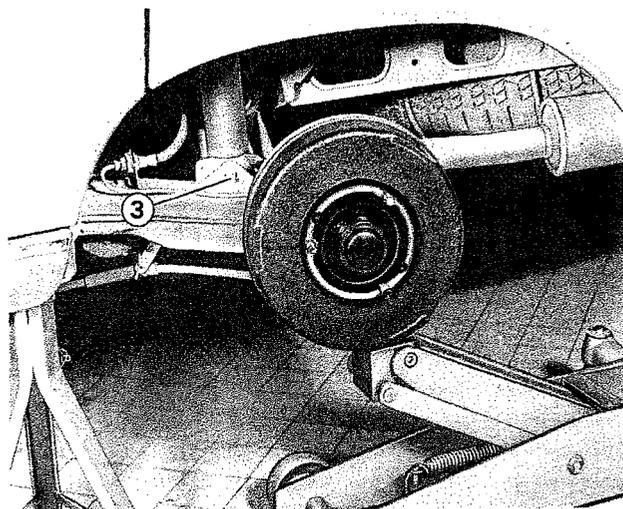
- Die obere Verkleidung an der Ausgleichgelenkabdeckung der Hecktür entfernen

AUSBAU

- . Lösen und Entfernen der drei Muttern der oberen Stossdämpferbefestigung 1.



- Das Fahrzeug mit einem Rangierheber, der mit der Traverse 8.1502 AZ versehen wurde, anheben
- An den Enden des hinteren Querträgers aufbocken 2
- Das Rad abbauen.



- . Den Lagerbolzen 3 ausbauen

ANMERKUNG: An 204 mit Längs/enker aus Aluminiumlegierung den Bolzen mit einem Hammer und einem Bronzedorn heraustreiben.

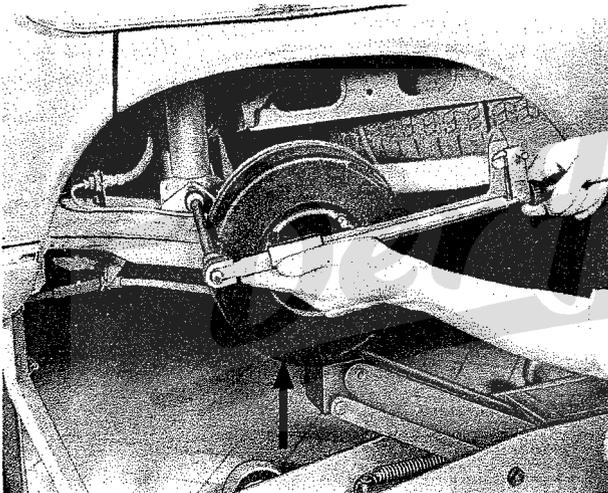
- Die Radaufhängungsgruppe ausbauen.

PEUGEOT

1.71

HINTERE RADAUFHÄNGUNG 204-304

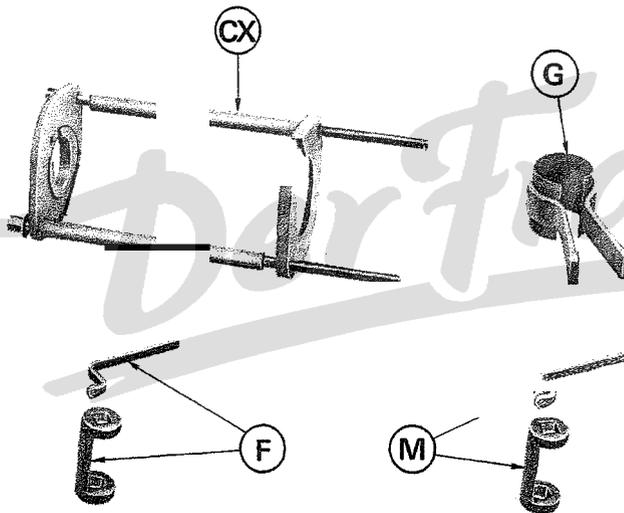
AUSBAU EINER HINTEREN RADAUFHÄNGUNGSGRUPPE



- Den Stossdämpfer auf dem hinteren Längslenker bringen
- Den Bolzen von innen nach aussen einführen
- Bei 204 mit Längslenkern aus Aluminiumlegierung den Lagerbolzen so einführen, dass die Verzahnung sichtbar bleibt
- Den Längs/enker mit einem Rangierheber anheben, um die obere Befestigung anzubringen
- Die drei Befestigungsmuttern mit 1 mkg anziehen
- Den Rangierheber weiter anheben, bis das Fahrzeug angehoben wird, um die Schraubenfeder zusammenzudrücken
- Die neue NYLSTOP-Mutter des Stossdämpferlagerbolzens mit 5,5 mkg anziehen
- Den Längslenker in die Stellung der "maximalen Federentspannung" bringen.
- Das Fahrzeug auf seine Räder stellen und die Radmutter mit 6 mkg anziehen.
- Bei der Limousine:
 - der Reihe nach einbauen :
 - die Verkleidung der hinteren Ablage
 - die Rückenlehne und die Sitzbank
- Beim Break
 - den oberen Teil der Stossdämpferbefestigung aufgarnieren
- Beim Coupé
 - die obere Verkleidung an der Rückseite anbringen.

HINTERE RADAUFHÄNGUNG 204-304
ZERLEGEN UND ZUSAMMENBAU EINER RADAUFHÄNGUNGSGRUPPE

9 | 13 01 ⁽¹⁾



ZU VERWENDENDEN WERKZEUG

WERKZEUG DES WERKZEUGKASTENS FOR
RADAUFHÄNGUNG 8.0903 V

CX . Werkzeug zum Spannen der Federn, mit Flansch
C1Z und C2Z

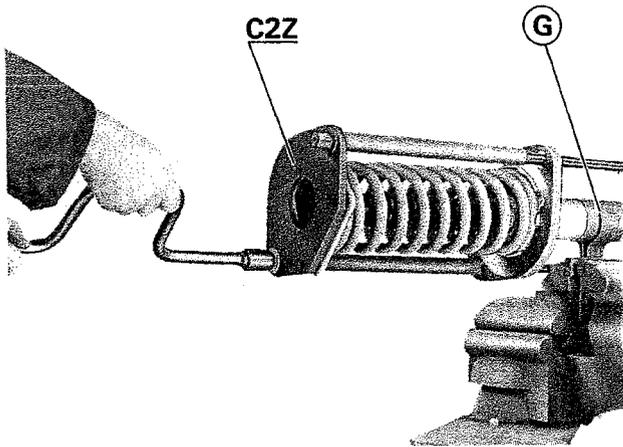
F . Schlüssel für die Mutter der Stossdämpfer-
stange von 8 x 1,25 und 13mm Schlüsselweite

G . Halter für Stossdämpfer

M . Schlüssel für die Mutter der Stossdämpferstange
von 10 x 1,50 und 17 mm Schlüsselweite.

HINTERRADAUFHÄNGUNG 204 - 304

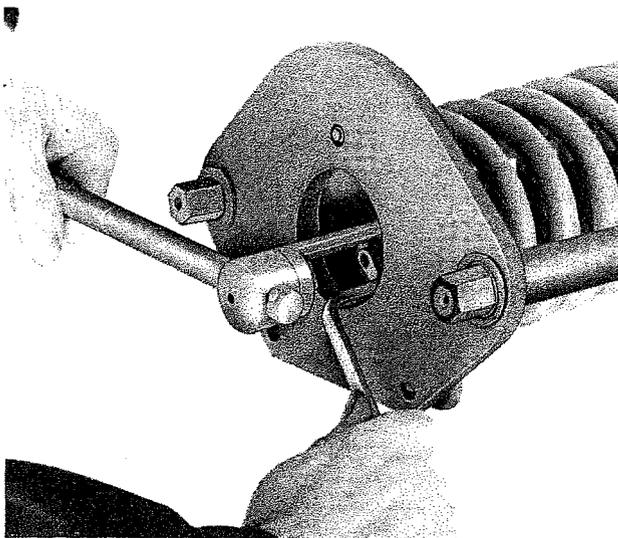
ZERLEGEN EINER RADAUFHÄNGUNGSGRUPPE



- Die Aufhängungseinheit mit dem Halter G im Schraubstock befestigen

- Die Feder mit dem Werkzeug CX spannen; darauf achten, dass der Flansch C2Z durch die 3 Stehbolzen des oberen Stossdämpferzentriertopfs zentriert ist.

Der Franzose



- Lösen und Abnehmen der Nylstopmutter der Befestigung der Stossdämpferkolbenstange mit dem Kombischlüssel ;

F - für die Mutter mit 13 mm Schlüsselweite

M • für die Mutter mit 17 mm Schlüsselweite

HINTERE RADAUFHÄNGUNG 204 - 304
ZERLEGEN EINER RADAUFHÄNGUNGSGRUPPE

9 | 1303⁽¹⁾



RADAUFHÄNGUNGSGRUPPE MIT DER OBEREN
STOSSDÄMPFERBESTIGUNG DER 1.MONTAGE*

- den oberen Zentriertopf und die obere Gummilagerung ausbauen.
- das Spannwerkzeug CX ausbauen, sodann ;
 - den Zentriertopf, oben
 - den Federdämpfring
 - die Schraubenfeder
 - die Nylonscheibe von 10,2 x 15,5 x 3
 - den unteren Zentriertopf und die untere Gummilagerung
 - die Gummimanschette mit der Tellerscheibe und der Halteklammer

• Identifizierung, siehe Seite 11 03

RADAUFHÄNGUNGSGRUPPE MIT DER OBEREN
STOSSDÄMPFERBEFESTIGUNG DER 2. MONTAGE*

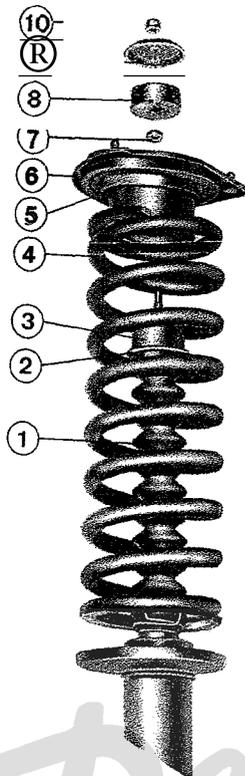
- das Spannwerkzeug CX, ausbauen, sodann
- - den oberen Zentriertopf
- den oberen Lagerteller
- den unteren Zentriertopf
- die Gummimanschette mit der Tellerscheibe und der Halteklammer

• Identifizierung, siehe Seite 11 03

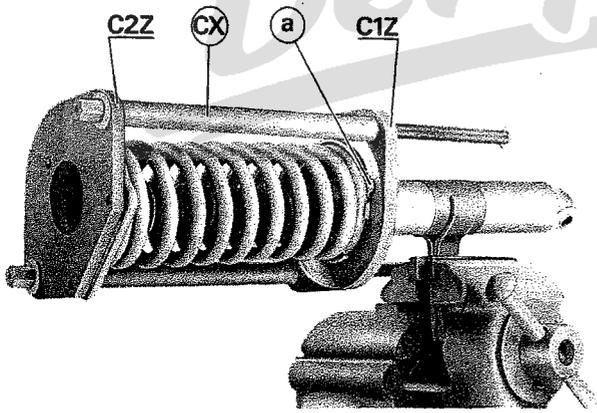
ERUGSOT

HINTERE RADAUFHÄNGUNG 204 - 304

ZUSAMMENBAU EINER RADAUFHÄNGUNGSGRUPPE


RADAUFHÄNGUNGSGRUPPE MIT DER OBEREN STOSSDÄMPFERBEFESTIGUNG DER 1. MONTAGE:

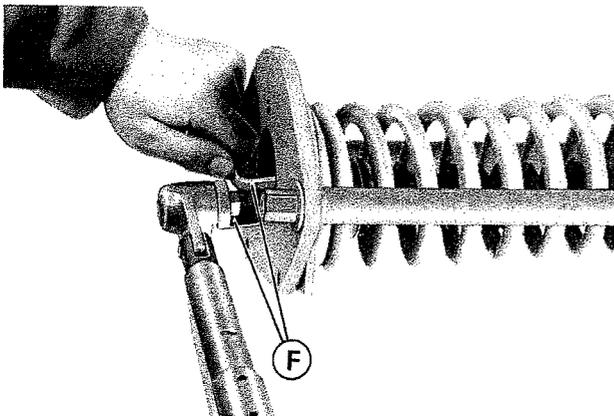
- Den Stossdämpfer mit dem Halter G im Schraubstock befestigen
- Die Stossdämpferstange so weit wie möglich ausfahren
- Zusammenbau in folgender Reihenfolge:
 - die Faltenmaschette 1 mit der Spannschelle und der Tellerscheibe
 - den Zentriertopf 2, \emptyset der Bohrung 10,3 mm
 - den Gummiring 3
 - die Schraubenfeder 4
 - den Dämpfring 5
 - den oberen Zentriertopf 6.



- Mit dem Federspanner **CX** die Feder zusammendrücken, dabei darauf achten, dass:
 - die Nase a des unteren Zentriertopfes in der hierzu vorgesehenen Aussparung in dem Flansch **C1Z** liegt,
 - die drei Stehbolzen des oberen Zentriertopfes in den entsprechenden Löchern des Flansches **C2Z** liegen,

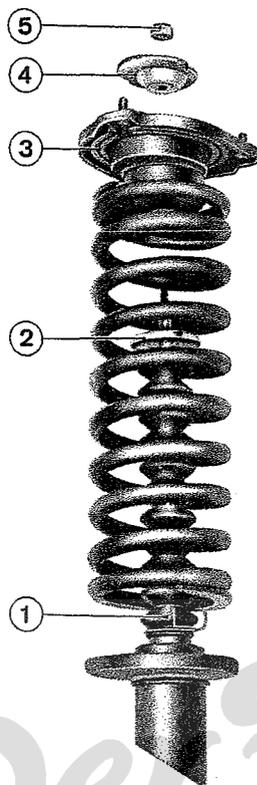
Montieren :

- die Nylonscheibe 7,
- den Gummiring 8,
- den Zentriertopf 9, \emptyset der Bohrung 8, 3mm
- Eine **neue** Nylstopmutter **10** aufschrauben und mit dem Kombischlüssel F mit **1,75** mkg. anziehen
- das Werkzeug **CX** abbauen,
- die Radaufhängungsgruppe ist zum Einbau in das Fahrzeug fertig.



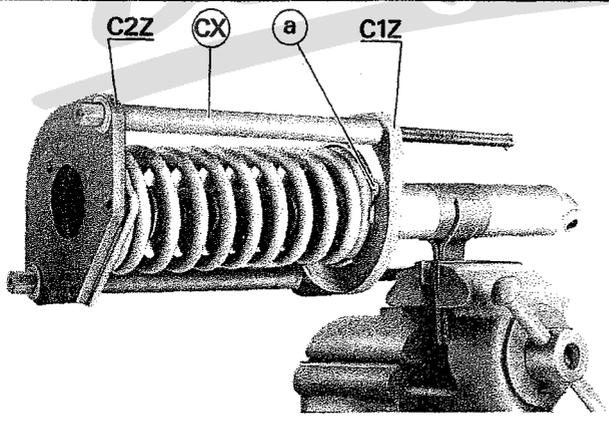
HINTERE RADAUFHÄNGUNG 204 ·304
ZUSAMMENBAU EINER RADAUFHÄNGUNGSGRUPPE

9 | 13 05

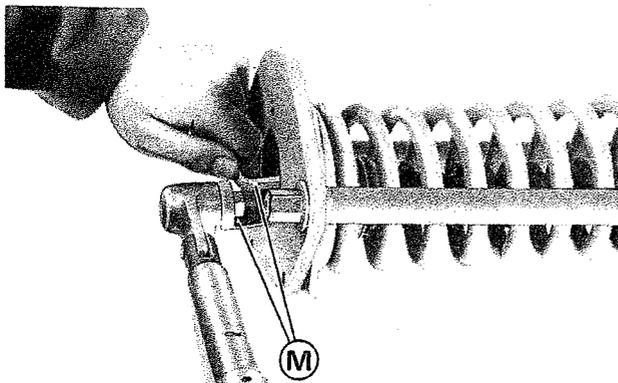


RADAUFHÄNGUNGSGRUPPE MIT DER OBEREN STOSSDÄMPFERBEFESTIGUNG DER 2. MONTAGE

- Den Halter G am Stossdämpfer befestigen
- Die Einheit befestigen, indem der Halter in den Schraubstock gespannt wird.
- Die Stossdämpferstange so weit wie möglich ausfahren
- Zusammenbau in folgender Reihenfolge :
 - die Faltenmanschette 1 mit der Spannschelle und
 - der Tellerscheibe
 - den unteren Federteller 2
 - den oberen Halter 3
 - den oberen Federteller 4.



- Mit dem Federspanner CX die Feder zusammendrücken, dabei darauf achten, dass :
 - die Nase a des unteren Zentriertopfes in der hierzu vorgesehenen Aussparung in dem Flansch C1Z liegt,
 - die zwei Stehbolzen des oberen Zentriertopfes in den entsprechenden Löchern des Flansches C2Z liegen,
- Den oberen Zentriertopf zentrieren, indem die beiden Passstifte in die entsprechenden Nuten des Polyamidzwischenringes in Eingriff gebracht werden



- Eine neue Nylstopmutter 5 aufschrauben und mit dem Kombischlüssel M mit 1,75 mkg. anziehen,
- Das Werkzeug CX abbauen
- Die Radaufhängungsgruppe ist zum Einbau in das Fahrzeug fertig.

PEUGEOT

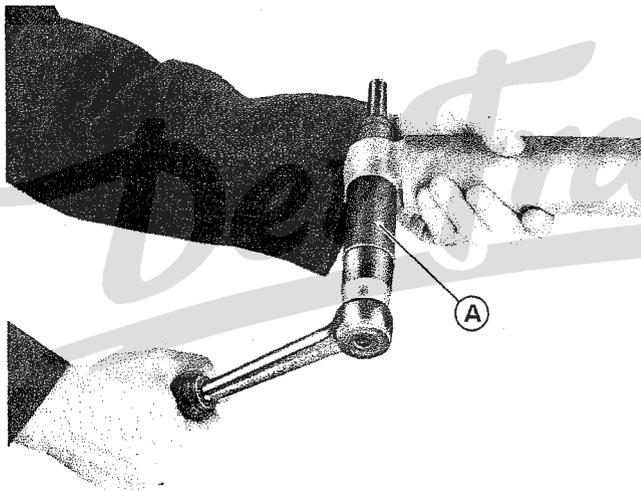
1-71

HINTERE RADAUFHÄNGUNG 204 - 304
AUSWECHSELN DER SILENTBLOCSUER HINTEREN STOSSDÄMPFER

9 | 1501⁽¹⁾

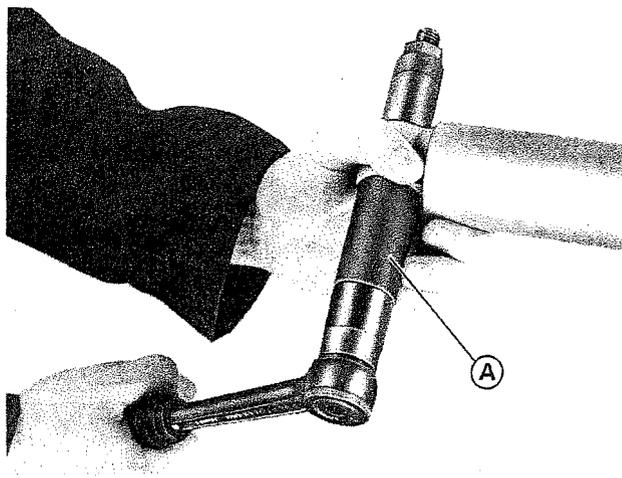


Für diesen Arbeitsgang die Vorrichtung A des Werkzeugsatzes 8.0904 Y benutzen.



AUSBAU

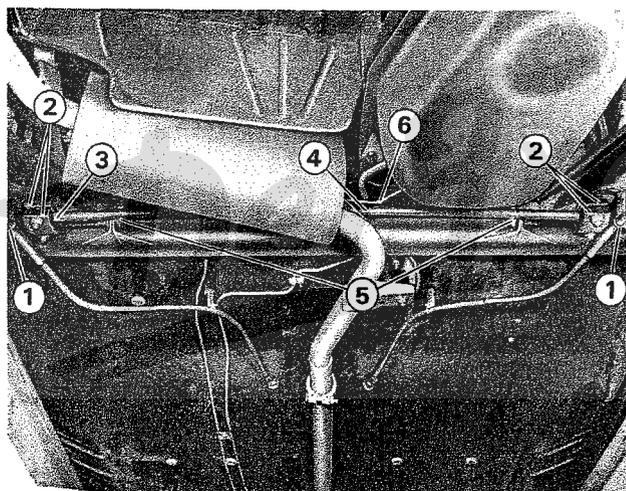
- Ausziehen des Silentblochs mit dem Werkzeug 8.0904 A.



EINBAU

- Einpressen der neuen Silentblochs mit dem Werkzeug 8.0904 A.

Dabei darauf achten, dass der beiderseitige gleichwertige Abstand des Silentblochs zur Lageröse des Stossdämpfers bei Beendigung des Arbeitsganges gewahrt ist.



AUSBAU

- Die Hülle des Handbremsseiles in 1 lösen
- Die Flansche und Gegenflansche zur Befestigung des Drehstabs 2 abbauen
- Das linke Ende des Drehstabs markieren, falls die Farbkennung 3 nicht mehr sichtbar ist. Den Drehstab abnehmen.

EINBAU

- Den Drehstab über das Handbremsseil und die Auspuffleitung bringen, (rote Farbkennung auf der linken Seite). Dabei die Montage-Reihenfolge beachten*.
- Die beiden Enden (6-kant) des Drehstabs zwischen Flansch und Gegenflansch bringen.
- Den geradlinigen Mittelteil 4 des Drehstabs mit seinen Lagerbolzen 5 in eine Flucht bringen.
- In dieser Stellung die neuen NYLSTOP-Muttern mit 3,25 mkg anziehen.
- Die Hülle des Handbremsseiles befestigen.
- **Bei einer unkorrekten Montage besteht die Gefahr, dass der Drehstab und die hinteren Bremsleitungen 6 sich berühren.**

Seite

IDENTIFIZIERUNG DER RÄDERBEFESTIGUNGSVORRICHTUNGEN 304

- Beschreibung der Montagen - Austauschbarkeit

01 01 bis 03

Der Franzose

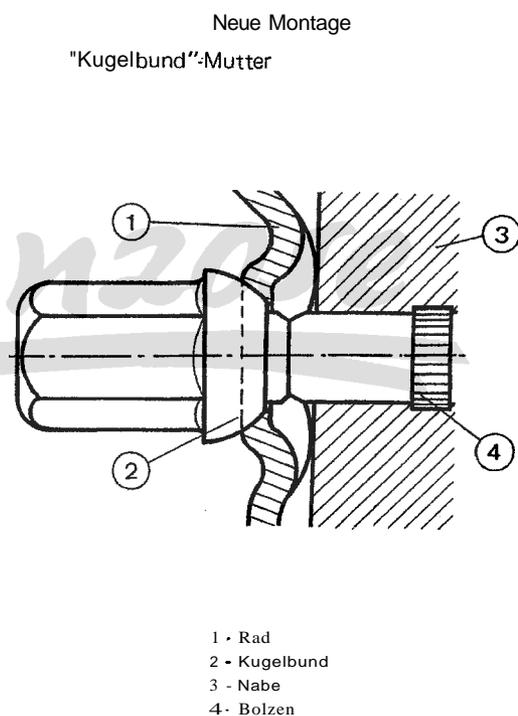
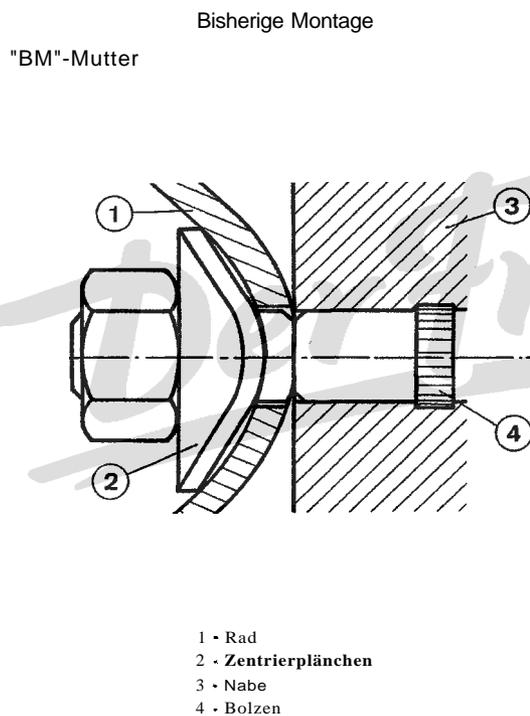
Ab Seriennummer 4031 501 (Modelle 78).

erfolgt die Räderbefestigung bei allen 304-Typen durch "Kugelbund"-Muttern anstatt "BM"-Muttern.

Neue Teile:

- Räder,
- Befestigungsbolzen,
- Radmuttern.

BESCHREIBUNG



AUSTAUSCHBARKEIT

SEHR WICHTIG - SICHERHEIT

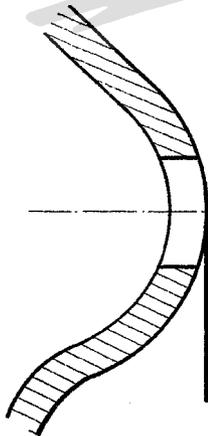
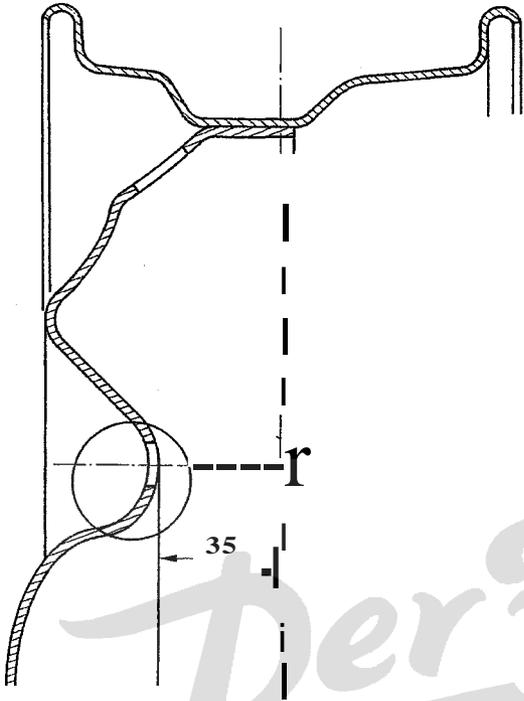
- Befestigungsbolzen, Muttern und Räder der neuen Montage bilden eine Einheit, die **nicht getrennt werden darf**. Keines dieser neuen Teile darf weder als Teileeinheit noch separat in ein Fahrzeug eingebaut werden, das vor dieser Änderung hergestellt wurde.

Der umgekehrte Vorgang ist ebenfalls unzulässig.

RÄDER

Bisherige Montage

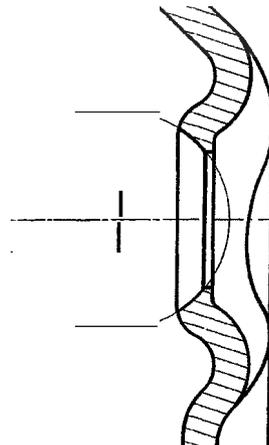
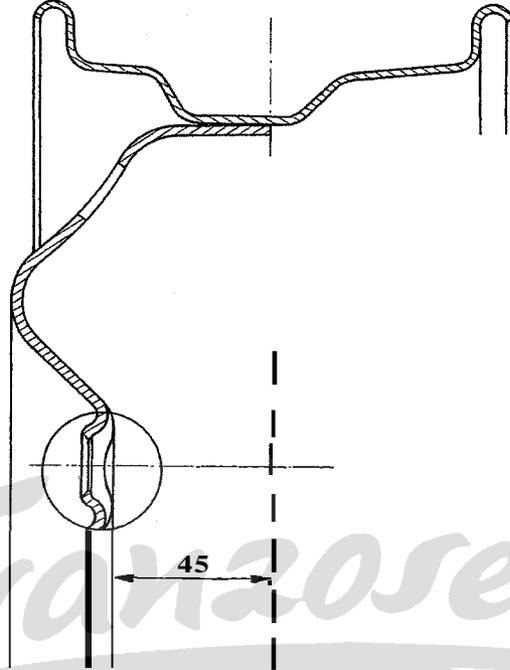
Bis Seriennummer 4031 500.



Räder 4 1/2 J14 B.3.35

Neue Montage

Ab Seriennummer 4031 501



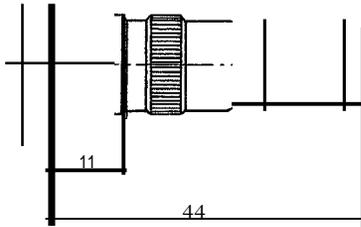
Räder 4 1/2 J14 0.3.45

AUSTAUSCHBARKEIT

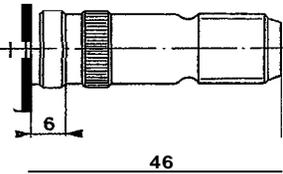
Aufgrund ihrer spezifischen Befestigungsweise und technischen Daten (Differenz von 10 mm zwischen der Versetzung) sind diese Räder nicht untereinander austauschbar.

VORDERE BEFESTIGUNGSBOLZEN

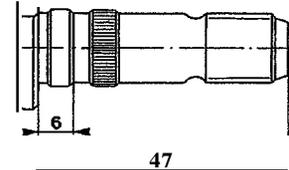
Bisherige Montage
Bis Seriennummer 4 031 500



Neue Montage
Von Seriennummer :
4031501
bis Nr. 4 074 986
(1)



Ab Seriennummer:
4074987
(2)

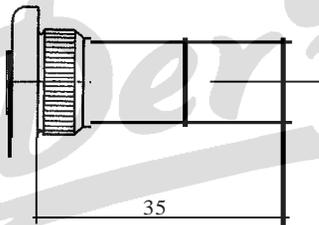


NICHT UNTEREINANDER AUSTAUSCHBAR

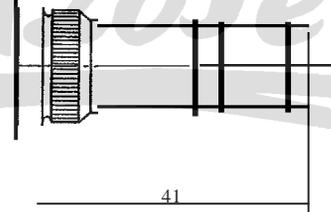
ACHTUNG (1) Diese Bolzen sind nur für 11 mm dicke Vorderradnaben geeignet.
(2) Diese Bolzen sind nur für 12 mm dicke Vorderradnaben geeignet.

HINTERE BEFESTIGUNGSBOLZEN

Bisherige Montage
Bis Seriennummer 4031 500



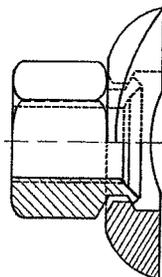
Neue Montage
Ab Seriennummer 4031 501



NICHT UNTEREINANDER AUSTAUSCHBAR

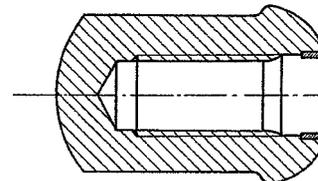
RADMUTTERN
M12 x 125

Bisherige Montage
Bis Seriennummer 4031 500



"BM"-Sechskantmutter 1ger Schlüsselweite
mit Zentrierplättchen

Neue Montage
Ab Seriennummer 4 031 501



"Kugelbund"-Sechskanthutmutter*.
1ger Schlüsselweite

NICHT UNTEREINANDER AUSTAUSCHBAR

* Einige Exportfahrzeuge besitzen keine Hutmuttern, sondern normale Muttern mit Kunststoffkappen.

	Seite
MONTAGE DER KAROSSERIE AUF DER RICHTBANK	
- Mit vorderem Fahrwerk	0201 bis 03
- Mit hinterem Fahrwerk	02 11 bis 13

Der Franzose

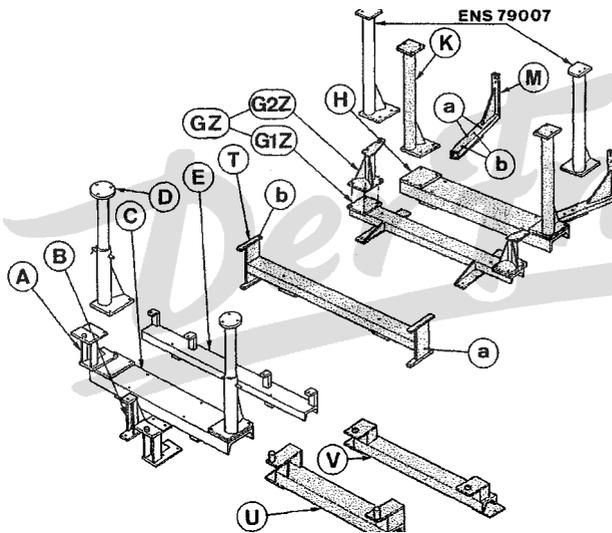
KAROSSERIE
MONTAGE DER KAROSSERIE AUF DER RICHTBANK
MIT VORDEREM FAHRWERK

11 | 02 01



ZUSÄTZLICHE ARBEITEN

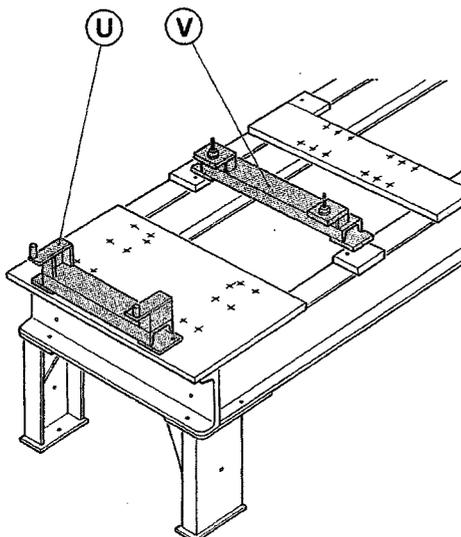
- Aus- und Einbau des kompletten hinteren Fahrwerks.
- Aus-fE inbau :
 - Krahstofftank,
 - Vorderräder.
 - hintere Auspuffanlage.



AUSRÜSTUNG DER RICHTBANK

→ Die Richtbank ausrüsten mit den Teilen:

(GZ) . (HI) . (K*) . (M*) . (T) . (U) . (V)

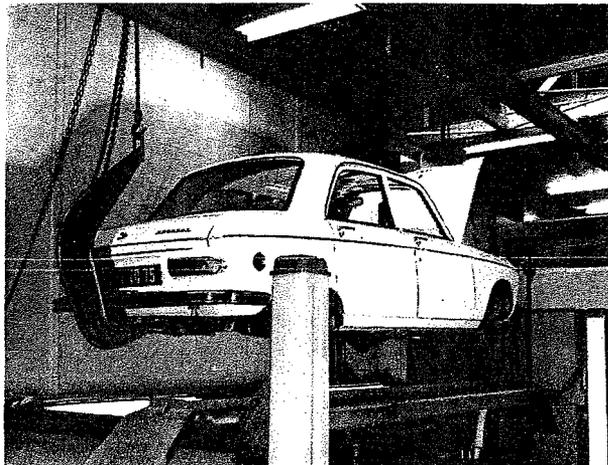


→ Teile-Sätze für Limousinen:

- | | |
|----------|---------------|
| *204-304 | - ENS. K |
| Salon 72 | - ENS. 79.007 |
| * 304 | - ENS 139 |

• Der Teilesatz 79.330 wird von den Teilesätzen 79.020 und 79.510 gebildet.

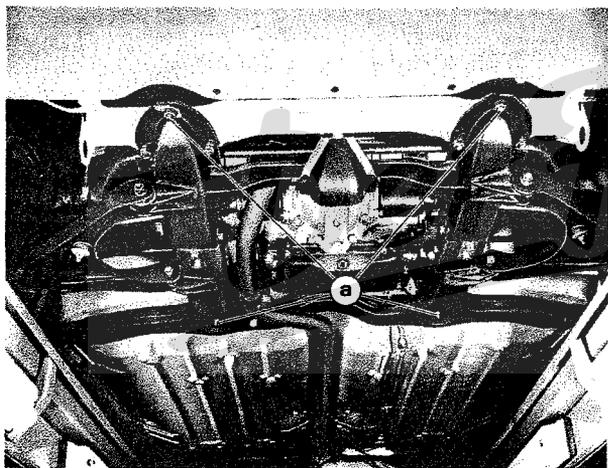
KAROSSERIE MONTAGE DER KAROSSERIE AUF DER RICHTBANK MIT VORDEREM FAHRWERK



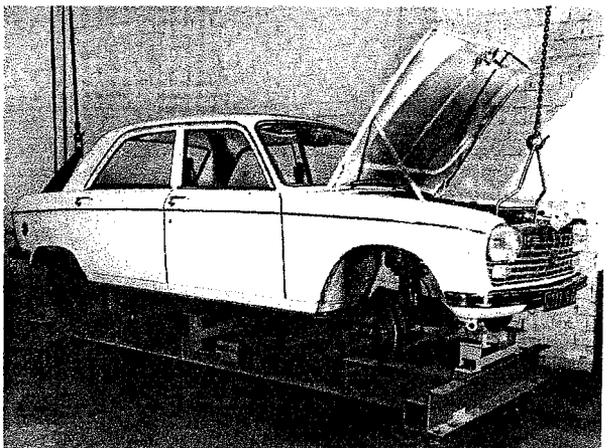
AUSRÜSTUNG DER KAROSSERIE

– Die Karosserie anheben mit:

- dem Haken } 8.1507,
- der hinteren Traverse
- der vorderen Hebevorrichtung 8.1501.



– Die Befestigungsschrauben des Triebwerkblocktragrahmens (a) ausbauen.

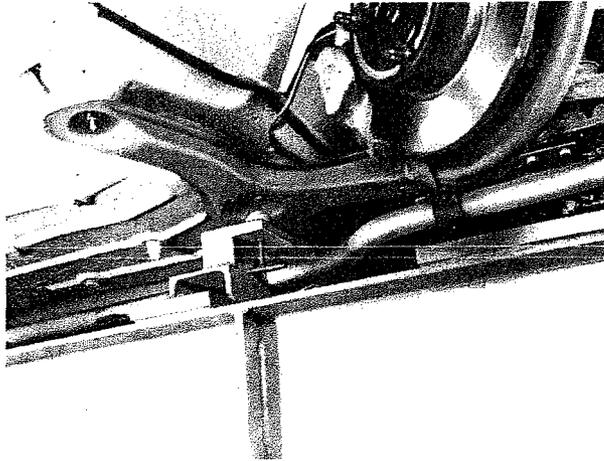


MONTAGE DER KAROSSERIE AUF DER RICHT- BANK

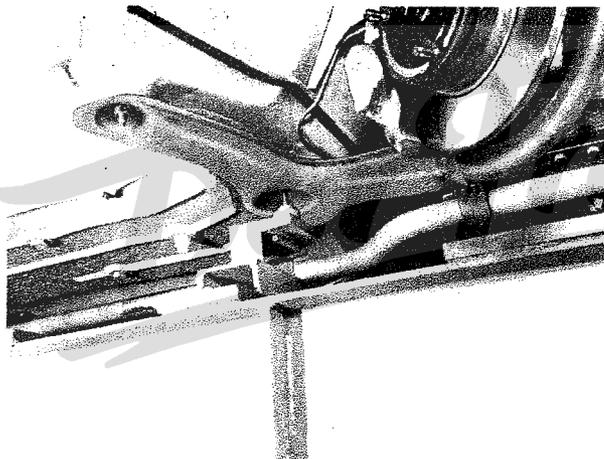
- Die Karosserie auf die Richtbank herablassen.

KAROSSERIE
MONTAGE DER KAROSSERIE AUF DER RICHTBANK
MIT VORDEREM FAHRWERK

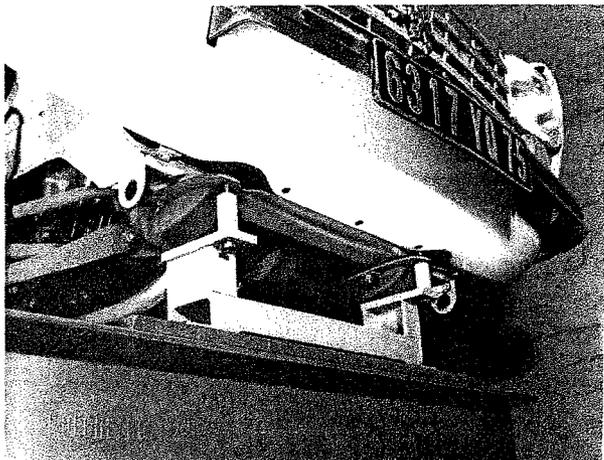
11 | 02 03



. Die Karosserie auf den Halterungen zentrieren.



- Die Karosserie auf der Richtbank befestigen.



PEUGEOT

KAROSSERIE
MONTAGE DER KAROSSERIE AUF DER RICHTBANK
MIT HINTEREM FAHRWERK

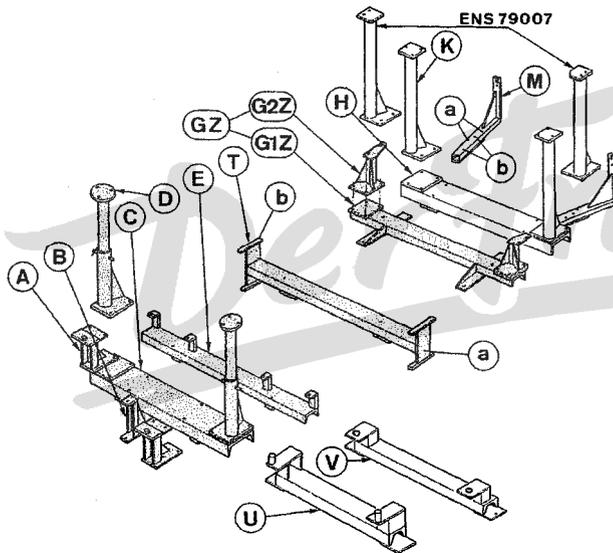
11 | 02 11



ZUSÄTZLICHE ARBEITEN

– Aus-/Einbau des kompletten vorderen Fahrwerks
(mit Triebwerkblockl.

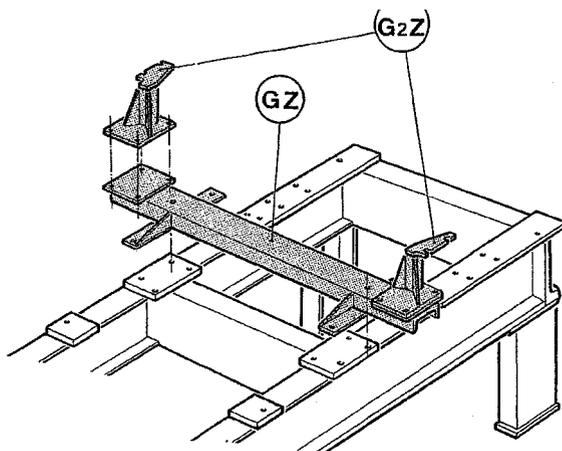
ANMERKUNG - Aus Sicherheitsgründen muss der Kraftstofftank ausgebaut werden.



AUSRÜSTUNG DER RICHTBANK

- Die Richtbank ausrüsten mit den Teilen:

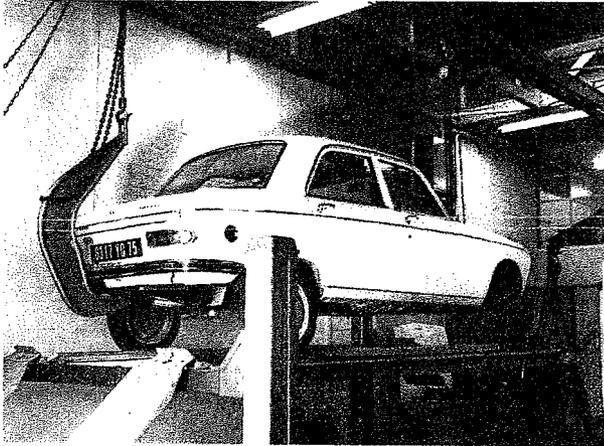
(A) - (B) - (C) - (D) - (E) - (T) - (GZ) - (G2Z)



- Die Halterungen (G2Z) ausbauen.

• Der Teilesatz 79.330 wird von den Teilesätzen 79.020 und 79.510 gebildet.

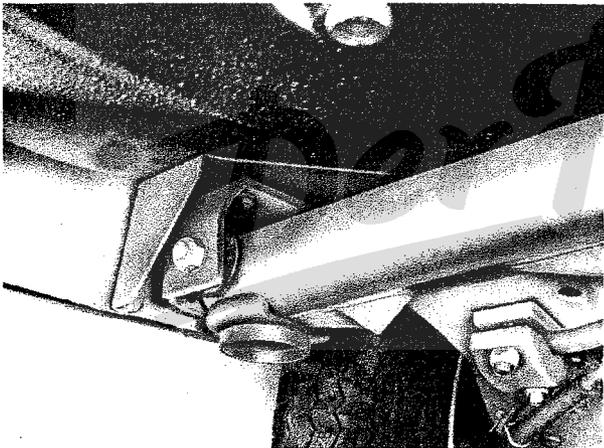
KAROSSERIE

MONTAGE DER KAROSSERIE AUF DER RICHTBANK
MIT HINTEREM FAHRWERK

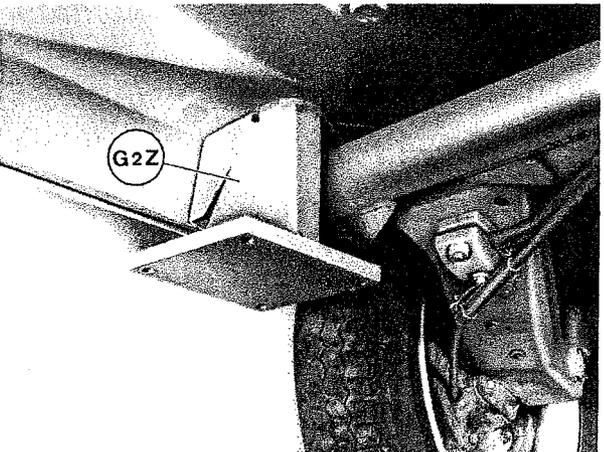
AUSRÜSTUNG DER KAROSSERIE

- Die Karosserie anheben mit:

- dem Haken } **8.1507,**
- der hinteren Traverse
- der vorderen Hebevorrichtung **8.1501.**



→ Dabei seitenweise vorgehen, um ein Schwenken der Traverse zu verhindern ; die Muttern lösen, die Feststeller ausbauen und die Traverse um ca. 10 mm senken.



→ Den Halter (**G2Z**) anbringen und durch leichtes Anziehen der Muttern befestigen.

KAROSSERIE

MONTAGE DER KAROSSERIE AUF DER RICHTBANK MIT HINTEREM FAHRWERK

11 | 02 13



MONTAGE DER KAROSSERIE AUF DER RICHT- BANK

- Die Karosserie auf die Richtbank herablassen.



- Die Halterungen (**G2Z**) auf der Richtbank zentrieren und befestigen.

- Die Karosserie auf den Teilen der Richtbank befestigen.

Seite

LICHTMASCHINEN· WECHSELSTROMLICHTMASCHINEN . REGLER

· Tabelle	0101 (1)
· Technische Daten der Lichtmaschine	0102
· Technische Daten der Lichtmaschinenregler	0103
• Technische Daten der Wechselstromlichtmaschinen SEV Motorola, montiert an Coupé und Cabriolet 204	01 31
· Technische Daten der Wechselstromlichtmaschinen-Regler SEV Motorola	0132
· Zu beachtende Vorsichtsmassnahmen für 204 mit Wechselstromlichtmaschine SEV Motorola	0133

ANLASSER

- Tabelle	01 61
· Technische Daten	01 61
· Einstellung des Anlasserritzels	0162

ZUNOANLAGE

- Tabelle für Zündverteiler und Zündkerzen	04 01
- Zündverteilerkennlinien	0402
· Einstellungen	0403
_Einstellung der Zündverteiler 5° vor o.T. (Normen Europe-Cycle und USA)	0405 bis 07

SCHALTPLÄNE

- Klemmenbezeichnung	1001
_204 Limousine Grand Luxe und Break mit Benzinmotor "Salon 1965 und 1966"	1003
·204 Limousine Grand Luxe und Break mit Benzinmotor "Salon 1967 und 1968"	1004
- 204 Limousine Grand Luxe und Break mit Benzinmotor "Salon 1969"	1005
·204 Break Diesel bis "Salon 1969"	10 11
- 204 Break Diesel "Salon 1969"	1012
•204 Limousine Luxe und Lieferwagen bis "Salon 1969"	1015
· 204 Limousine Luxe und Lieferwagen "Salon 1969"	1016
· 204 Coupé und Cabriolet "Salon 1966"	1021
• 204 Coupé und Cabriolet "Salon 1967"	1022
· 204 Coupé und Cabriolet "Salon 1968" (Lichtmaschine)	1023
- 204 Coupé und Cabriolet "Salon 1968" (Wechselstromlichtmaschine)	1024
• 204 Coupé und Cabriolet "Salon 1969"	10 25
- 304	1031



PEUGEOT

Peugeot Automobile
Deutschland GmbH

Dieses Dokument in folgender Broschüre abheften:

Werkstattunterlagen 204 - 304 I

**KUNDENDIENST
TECHN. ABT.**

	Betriebsleiter	Meister	Lagerleiter	Auftrags-Annehmer	Monteure
Datum					
Kenntnis- nahme					J J



21_b
Febr. 78

TECHNISCHE MITTEILUNG

12 ELEKTRISCHE ANLAGE

Zündkerzen

Aus gegebenem Anlass erinnern wir Sie an das Anzugsdrehmoment der Zündkerzen mit konischem Sitz

Wie Ihnen sicher bekannt sein wird, haben diese Zündkerzen k e i n e Dichtung.

Bei zu festem Anzug der Zündkerze, wird diese bei der Demontage beschädigt. In den meisten Fällen wird das Gewinde vom Kerzengehäuse abgesichert. Dadurch wird nicht nur die Zündkerze unbrauchbar, auch das Gewinde im Zylinderkopf wird beschädigt; eine umfangreiche und kostspielige Instandsetzung ist dann die Folge.

Aus vorstehenden Gründen entnehmen Sie die Anzugswerte **bitte:**

- a) den von uns kostenlos zur Verfügung gestellten Werkstattunterlagen,
- b) den blauen Werkstatt-Tabellen (Nr. 22 und 23 vom Juni 77)
- c) auf einem Aufkleber im Motorraum.

Das richtige Anzugsdrehmoment der Zündkerze beträgt

$$\underline{J}_{1,75} \text{ mda } \underline{N} \text{ (mkp)}$$

P.S.: Den Zündkerzentyp können Sie aus der blauen Werkstatt-Tabelle Nr. 6 vom Juni 1977 ersehen.

	Betriebsleiter	Lagerleiter	Meister	Auftrags-Annehmer	Monteure		
Datum							
Kenntnisnahme							

12. ELEKTRISCHE ANLAGE

Zündverteiler mit Ausseneinstellung bei 304 alle Typen Benziner.

Ab Seriennummer :

304 ^{M01} 4042 302
M02

304 ⁰¹¹ 4 049 280
11

sind die 304 alle Typen Benziner mit neuen Zündverteilern (Ducellier und Paris-Rhône) ausgerüstet, an denen der Schliesswinkel bei laufendem Motor eingestellt werden kann.

Dieser Arbeitsgang erfolgt aussen am Zündverteiler durch Verstellen des festen Kontakts mit einem Schlüssel.

Identifizierung

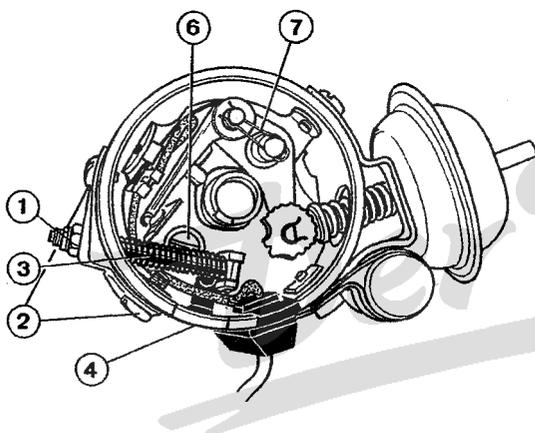
DUCELLIER			PARIS-RHONE		
MOTOR	KURVE	TEILE-NR.	MOTOR	KURVE	TEILE-NR.
XK5	M90	5901.95	XK5	M90	5901.98
XL5	M89	5901.96	XL5	M89	5901.99
XL5S	M91	5901.97	XL5S	M91	5902.01

Austauschbarkeit

Die neuen Zündverteiler sind mit den bisherigen austauschbar. Demzufolge liefert das Ersatzteillager bei Erschöpfung des Lagerbestands die kompletten neuen Zündverteiler.

Austausch der Kontakte

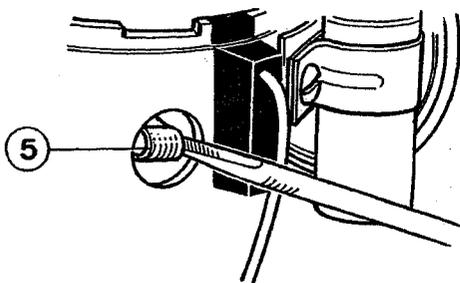
1-DUCELLIER



Aus-/Einbau

- Losschrauben :
- die Einstellmutter (1),
- die 2 Schrauben (2).
- Die Einstellstange (3) mit Feder entfernen.
- Die Abdeckung (4) und die Haltetasche (5) entfernen.
- Die Schraube (6) und den festen Kontakt entfernen.
- Die Klammer (7) und den beweglichen Kontakt entfernen.

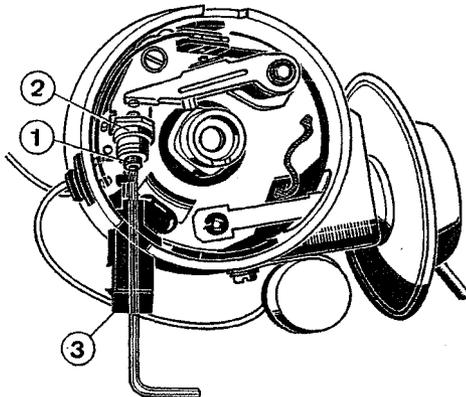
Beim Zusammenbau in umgekehrter Reihenfolge zum Zerlegen vorgehen.



Einstellung

Die Einstellung erfolgt durch Einwirken auf die Mutter (1) mit einem 7er Maul- oder Rohrschlüssel.

2 - PARIS-RHONE

**Aus-/Einbau**

Der Vorgang erfolgt wie bei den bisherigen Modellen.

- Darauf achten, dass beim Einbau der Unterbrecherkontakt (1) in bezug auf seinen Träger (2) zentriert ist.

Einstellung

Die Einstellung erfolgt direkt am Kontakt (1) über die Kunststoffdose (3) mit einem 3er Inbusschlüssel.

Der Francoese

VORDERE RADAUFHÄNGUNG

Seite

Identifizierung und technische Daten:

- Radaufhängung mit "herkömmlichen" Schraubenfedern 0101/2)U.0211)
- Radaufhängung mit "drehbaren" Schraubenfedern 0103 u. 04
- Drehstab und Drehstablagerungen 0105
- Stossdämpfergehäuse und Abschlussmutter 0106

Aus- und Einbau einer Radaufhängungsgruppe 0201 (2) bis 0213

Zerlegen und Zusammenbau einer vorderen Radaufhängungsgruppe mit "herkömmlichen" Schraubenfedern

- Zu verwendendes Werkzeug 0301 (2)
- Zerlegen 0302(2) u. 03 (2)
- Zusammenbau 0305 u. 06

Zerlegen und Zusammenbau einer vorderen Radaufhängungsgruppe mit "drehbaren" Schraubenfedern

- Zu verwendendes Werkzeug 0311
- Zerlegen 0312 u. 13
- Zusammenbau 0321 bis 23

Zerlegen und Zusammenbau der vorderen Stossdämpfer

- Zu verwendendes Werkzeug 0501 (1)
- Zerlegen 0502 (1)
- Zusammenbau 0503 (1) bis 05

Aus- und Einbau des vorderen Drehstabes 0601

HINTERE RADAUFHÄNGUNG

Identifizierung und technische Daten

- Vordere Radaufhängung $\left. \begin{array}{l} \text{ohne Drehstab} \\ \text{mit Drehstab} \end{array} \right\}$ 1101/1)
- Drehstab, Schraubenfedern, Stossdämpfer 1102(1)
- Obere Befestigung der hinteren Stossdämpfer 1103 (1) u. 04

Aus- und Einbau einer Radaufhängungsgruppe 1201 (1)u.02(1)

Zerlegen und Zusammenbau einer Radaufhängungsgruppe

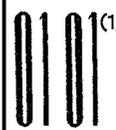
- Zu verwendendes Werkzeug 1301 (1)
- Zerlegen 1302(1)u.03(1)
- Zusammenbau 1304 (1) u. 05

Austausch der Silentblochs der hinteren Stossdämpfer 1501 (1)

Aus- und Einbau des hinteren Drehstabes 1601

TABELLE DER WECHSELSTROMLICHTMASCHINEN UND LICHTMASCHINEN
SOWIE IHRER REGLER

204 - 304



	LICHTMASCHINE				WECHSELSTROM- LICHTMASCHINE		REGLER			
	DUCELLIER		PARIS-RHONE		SEV/MOTOROLA		DUCELLIER		PARIS-RHON E	
	Ref.	Teile- Nr.	Ref.	Teile- Nr.	Ref.	Teile- Nr.	Ref.	Teile- Nr.	Ref.	Teile- Nr.
204 mit Benzinmotor: • Limousine, Break und Lieferwagen • Coupé und Cabriolet bis Seriennummer : 204 C - 6.415.527 204 Co - 6.478.833	7319 oder 7320	5701.55	G10 C34 oder G10C46 oder GIOC50	5701.55	-	-	8343	5761.19	YD217	5761.20
204 Coupé und Cabriolet Ab Seriennummer : 204 C - 6.415.528 204 Co - 6.478.823	-	-	-	-	14 V 26656	5701.61	8349	5761.23	AYA21	5761.23
204 DIESEL	7345	5701.71	-	-	-	-	8343	5761.19	YD217	5761.20
304	7320	5701.55	G10C50	5701.55	-	-	8343	5761.19	YD 217	5761.20

PEUGEOT

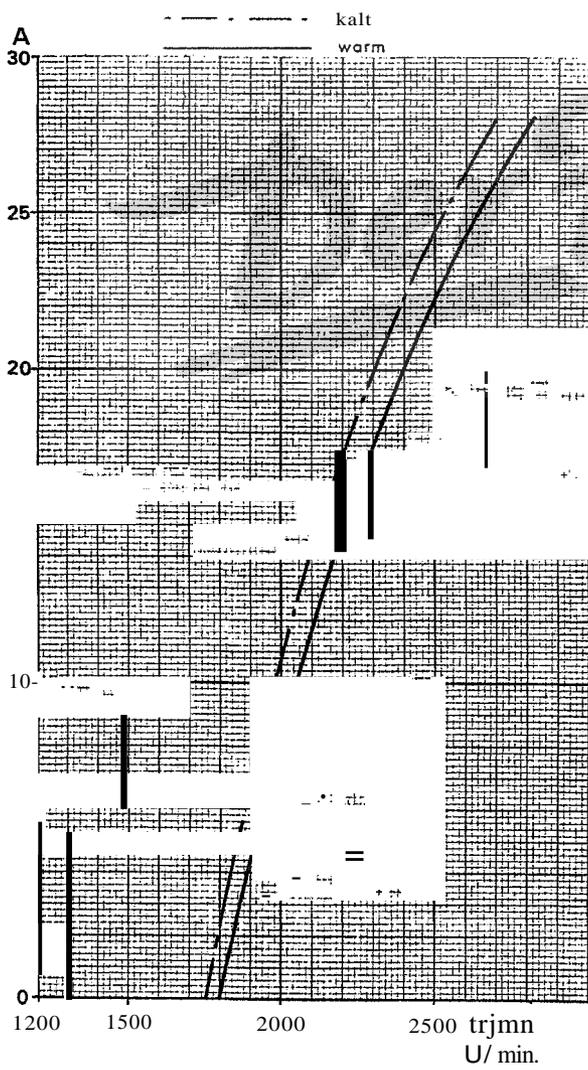
6-70

DUCELLIER Ref. 7319 - 7320 7345	PARIS-RHONE Ref. G10 C34 G10 C46 • G10 C50
12 V	
330W	
25 A	
2500 U/min	2300 U/min
1800 U/min	1450 U/min
7 ± 0,5 Ohm	
118 mm	
75 mm	
1,61	

Nennspannung
Höchstleistung
leistung bei 13 V
Entsprechende Drehzahl, kalt
Einschalt Drehzahl
Induktion swiderstand bei 20° C
Nenn Durchmesser der Kurbelwellenriemenscheibe
Nenn Durchmesser der Lichtmaschinenriemenscheibe
Antriebsverhältnis

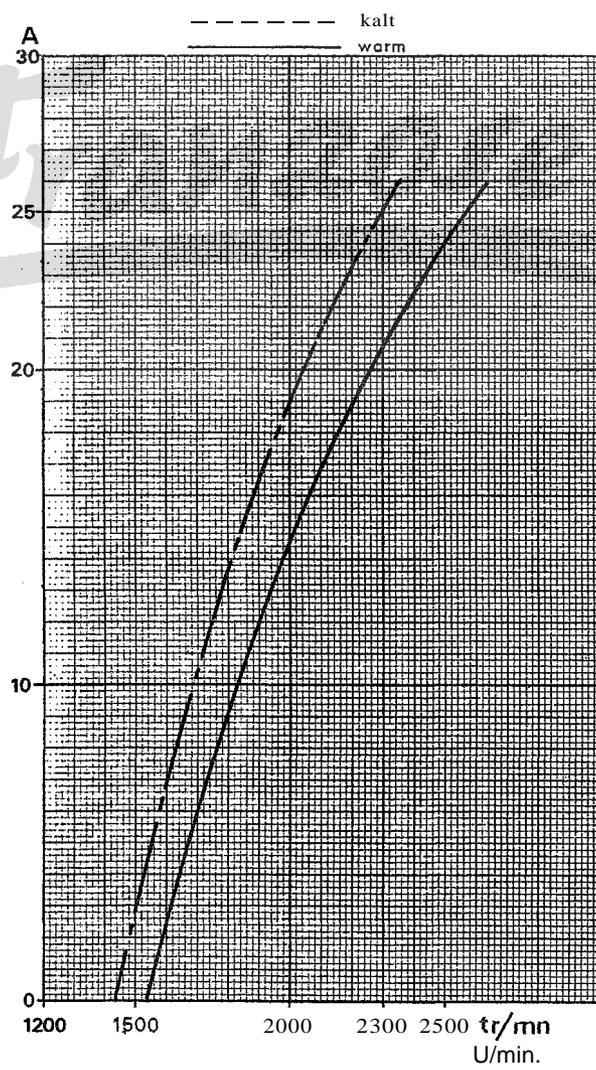
DUCELLIER

Minima J-Leistungskurve



PARIS-RHONE

Minimal-Leistungskurve



LICHTMASCHINEN REGLER 204-304
TECHNISCHE DATEN



DUCELLIER
 Ref. 8343

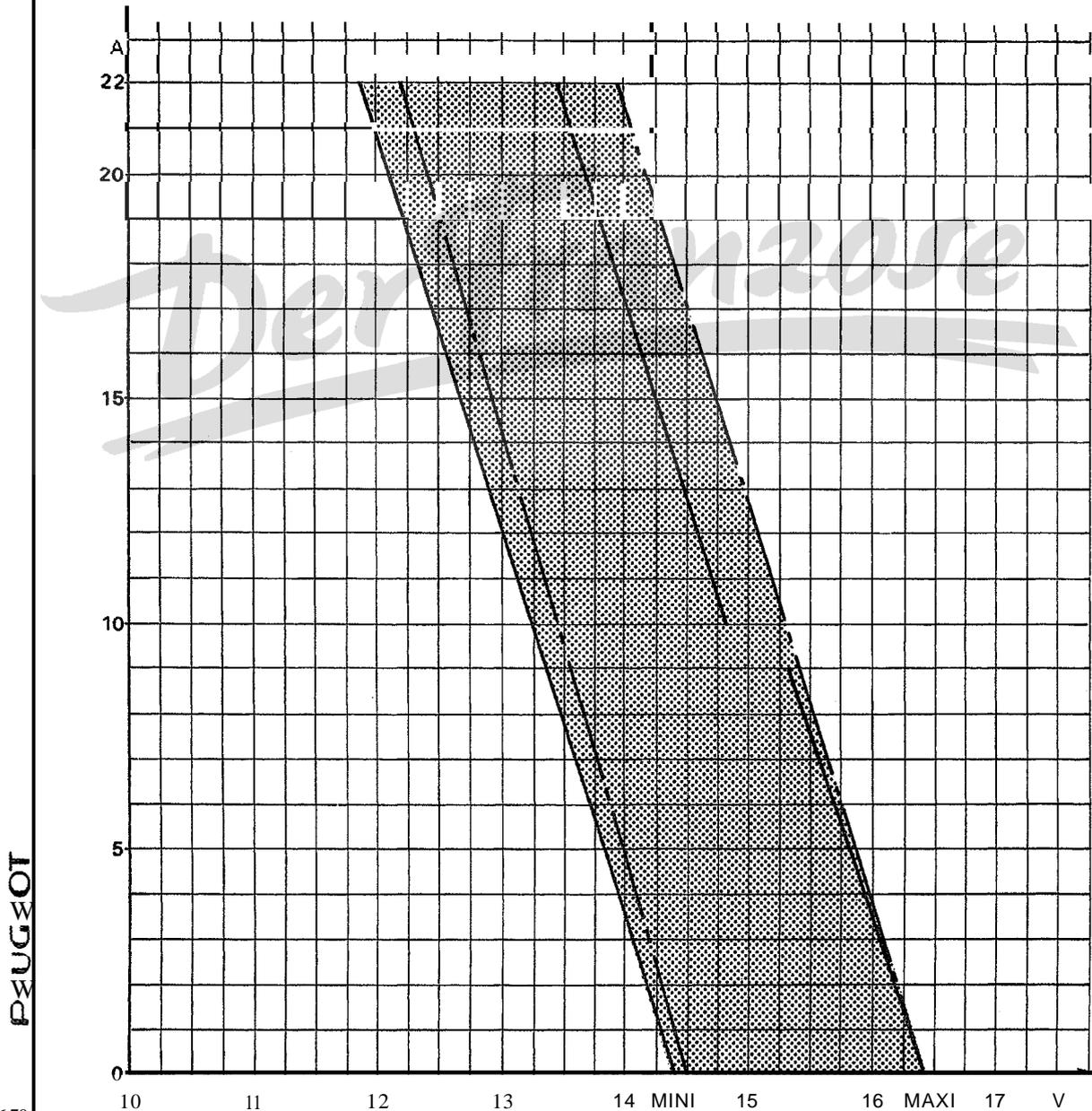
PARIS-RHONE
 Ref. YD 217

Stromstärkenreglung für U (Spannung) = 13 V
 Einschaltspannung
 Maximaler Rückstrom

22 Amp
 12,6 ± 0,6 V
 5 Amp

SPANNUNGSREGLER, 2 ELEMENTE, 20 - 22A
LEISTUNGSKURVEN IN DER SCHRAFFIERTEN FLÄCHE, IN KALTEM ZUSTAND

————— DUCELLIER
 - - - - - PARIS-RHONE



PEUGEOT

6-70

DR EIPH ASI GE WECH SEL ST ROM LI CH T MASCH I N E
COUPE UND CABRIOLET 204
TECHNISCHE DATEN



Ref.	14V · 26656
Nennspannung	14V
Leistung	500 W
Leistung bei 14V	35A
Entsprechende Drehzahl	4000 U/min maxi
Induktionswiderstand bei 20° C	4,5 ± 0,3 Ohm
Nenn Durchmesser der Kurbel weilenriemenscheibe	118 mm
Nenn Durchmesser der Lichtmaschinenriemenscheibe	64,6 mm
Antriebsverhältnis	1,89

ANMERKUNG:

Der Keilriemen der Wechselstromlichtmaschine ist mit dem des 204 mit Lichtmaschine identisch, jedoch muss seine Spannung durch eine Dehnung um 1,5 bis 2% anstatt 2 bis 2,5% geregelt werden.

KONTROLLE DER WECHSELSTROMLICHTMASCHINE AM PRÜFSTAND

Kontrollpunkte für die Minimalleistung, warm, für $U = 14 \pm 0,1V$ (ansteigende Temperatur): $U = 14V$
 $T = 1$ Stunde $V = 3000$ U/min :

10A	1200U/min
30A	3000 U/min
35A	4000 U/min

WICHTIG:

Die Wechselstromlichtmaschine niemals ohne Batterie laufen lassen.

01 32

12

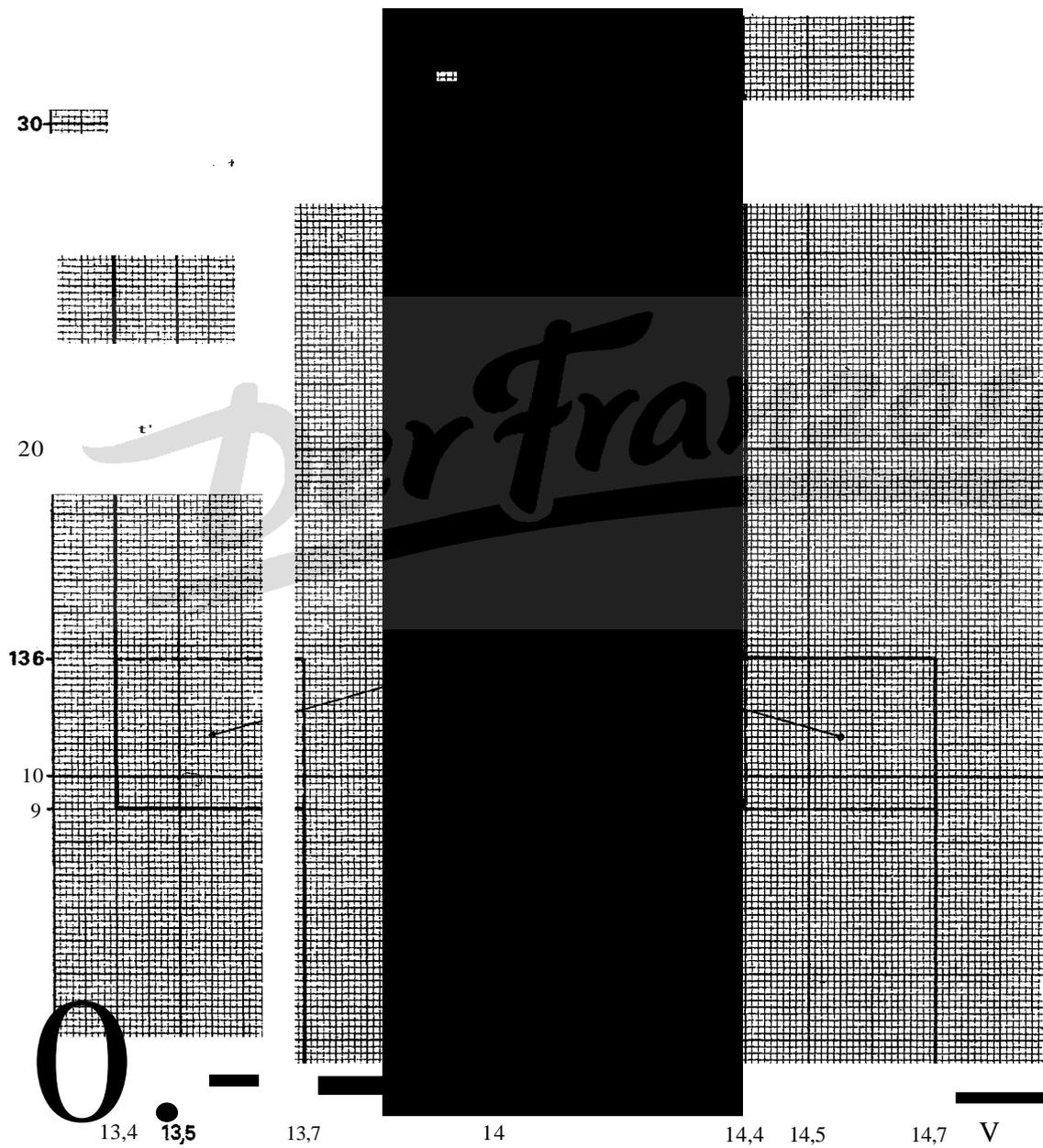
WECHSELSTROMLICHTMASCHINENREGLER
COUPE UND CABRIOLET 204
TECHNISCHE DATEN

DUCELLIER
Ref.8349

PARIS-RHONE
Ref. AYA 21

Einstellstromstärke für U = 14V

30 A



1) Stufenwechsel

WECHSELSTROMLICHTMASCHINE
BESONDERE VORSICHTSMASSNAHMEN



AUF DIE POLUNG VON BATTERIE UND WECHSELSTROMLICHTMASCHINE ACHTEN

Mögliche Fehler	Folgen
Umgekehrte Polung	
.. der Batteriepole	- Anker kurzgeschlossen
.. eines Ladegerätes der Batterie am Fahrzeug (die Batterie vor der Ladung abklemmen)	.. Durchbrennen der Dioden
- an den Polen + und - der Wechselstromlichtmaschine	- Kurzschluss

KEINE LEISTUNGSABGABE DER WECHSELSTROMLICHTMASCHINE BEI ABGEKLEMMTER BATTERIE

Mögliche Fehler	Folgen
.. Die Batterie wird bei laufendem Motor abgeklemmt	- Überspannung - Dioden können durchbrennen
.. Pole schlecht verklemmt, oxydiert	.. Beschädigung der Reglerkontakte
.. Der Motor wird ohne Batterie angelassen	- Durchbrennen der Stromverbraucher

AUF ANSCHLUSS DES KABELS 7 AN SICHERUNG 3 ACHTEN

(siehe Schaltplan Seite 10 24 : das Kabel 32 versorgt das Kabel 7 ohne Zwischenschaltung einer Sicherung)

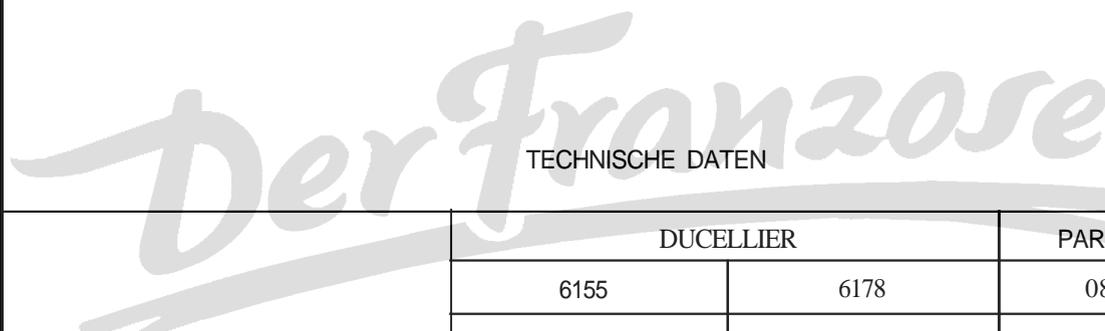
Mögliche Fehler	Folgen
- Anschluss an Sicherung 1	.. Der Erregerstromkreis ist mit den Begrenzungsleuchten parallel geschaltet
.. Anschluss an Sicherung 2	.. Dauerentladung der Batterie über Anker, Motor steht
.. Anschluss an Sicherung 4	- Bei Fahrzeugen mit NEIMAN • Lenk-, Zünd-Anlassschloss mit 5 Stellungen, in Stellung A (Zubehörteile) Entladung der Batterie über Anker.

ANLASSER 204-304
TABELLE UND TECHNISCHE DATEN



TABELLE

TYP	TEILE-Hr.	DUCELLIER Ref.	PARIS-RHONE Ref.
204 mit Benzinmotor: Limousine, Break, Coupé Cabriolet und Lieferwagen	5801.52	6155	08 E5Q
204 Break Diesel	5801.91	6178	-
304	5801.52	6155	08 E5Q

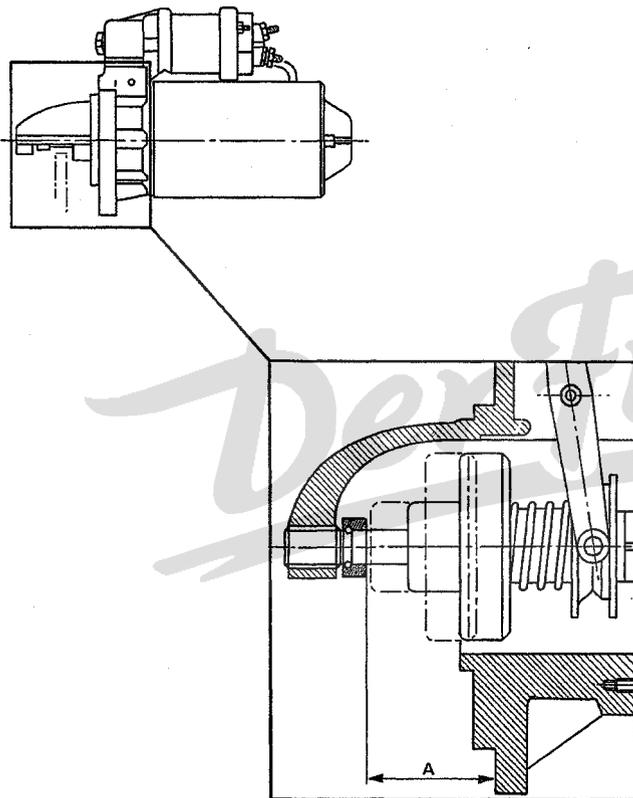


TECHNISCHE DATEN

	DUCELLIER		PARIS-RHONE
	6155	6178	08 E50
Nennspannung der Batterie	----- 12V ----- 1		
Entwickeltes Drehmoment	1 mkg = 9,8 Nm	2 mkg = 19,6 Nm	1,33 mkg = 13 Nm
Entsprechende Stromaufnahme	400A	530A	400A
Höchstleistung	1 PS = 0,736 kW	1,5 PS = 1,104 kW	1,1 PS = 0,8 kW
Entsprechende Stromaufnahme	240 A	300A	200A
Entsprechendes Drehmoment	0,45 mkg = 4,41 Nm	0,5 mkg = 4,9 Nm	0,43 mkg = 4,2 Nm
Drehrichtung, vom Ritzel gesehen	----- Gegen den Uhrzeigersinn -----		
Anzahl der Ritzelzähne	----- 9 -----		
Modul	2,116	2,54	2,116
Eingriffswinkel	12°	20°	12°
Federkraft neuer Bürsten	----- ca. 1,500 g -----		

PEUGEOT

ANLASSER 204 - 304
EINSTELLUNG DES ANLASSERS



ANLASSER DUCELLIER

Mass A

$37,5 \begin{smallmatrix} -0 \\ -1,5 \end{smallmatrix}$ mm für Anlasser, Ref. 6155 B, montiert
on 204 Limousine bis Seriennummer 6.004.391

$38 \begin{smallmatrix} -0 \\ -1,7 \end{smallmatrix}$ mm für Anlasser, Ref. 6155 C, D usw.,
montiert on 204 Limousine ob Seriennummer
6.004.392 und on :

204 B		Ab Serienbeginn
204 U4		
204 C u. Co		
304		

$37 \begin{smallmatrix} -0 \\ -1,5 \end{smallmatrix}$ mm für Anlasser, Ref. 6178 montiert on
204 BD

ANLASSER PARIS-RHONE

Mass A

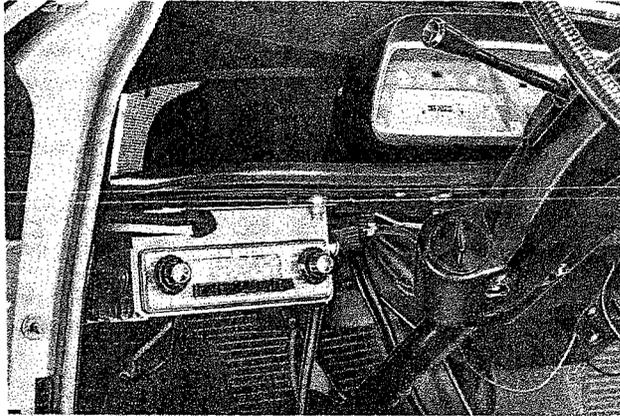
36mm für Anlasser, Ref. D8 ESO, montiert on 204
Limousine bis Ende Juli 1965.

$37 \begin{smallmatrix} -0 \\ -1,5 \end{smallmatrix}$ mm für Anlasser, Ref. D8E50, montiert on
204 Limousine ob September 1965 und on :

204 B		Ab Serienbeginn
204 U4		
204 Cu. Co		
304		

ELEKTRISCHE ANLAGE
 EINBAU EINES AUTORADIOS

12 | 0301⁽¹⁾

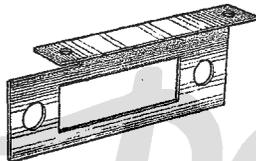


Anbringungsstelle

- Unter dem Armaturenbrett links von der Lenksäule, zwischen der winkelförmigen Halterung des Ablagebretts und dem Zugknopf für die Motorhaube.

1. Montage

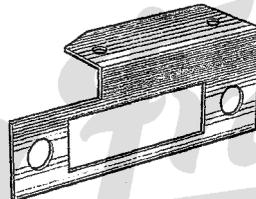
Bis Nummer
 204 . 6.028.989
 204 B (Break) . 6.600.092



- Um 90° zum Heckteil des Wagens falzen bei L.L.
- Um 90° zum Frontteil des Wagens falzen bei R.L.

2. Montage

Ab Nummer
 204 . 6.028.990
 204 B (Break) . 6.600.093



- Um 90° zum Frontteil des Wagens falzen bei R.L.
- Um 90° zum Heckteil des Wagens falzen bei R.L.

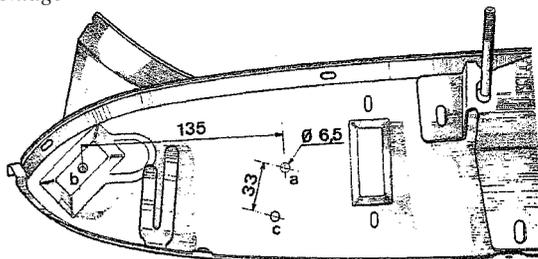
Befestigung

- Sie erfolgt durch eine Winkelplatte, die aus Blech 15/10 gemäss nebenstehender Skizze zu fertigen ist:

Seite 12-U3-04 A (bis) für die 1. Montage.
 Seite 12-03-04 (ter) für die 2. Montage.

Die Masse betreffend die Befestigung des Radios gelten nur zur Information, denn sie können je nach Marke variieren.

1. Montage



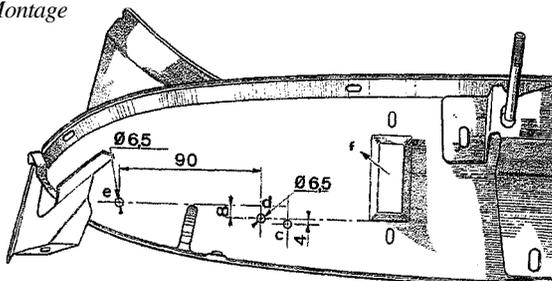
Vorbereitungen

- Den Batterieanschluss abklemmen.
- Die Antidrehpappe unter dem Ablagebrett auf der Fahrerseite abbauen.
- Die Verkleidung des Ablagebretts abnehmen.

1. Montage:

- Die Bohrung a vorzeichnen, wobei man sich auf die Bohrungen b und c bezieht.

2. Montage



- Ein Loch von 6,5 mm Ø in das Ablagebrett an Stelle a gemäss nebenstehender Skizze bohren.

2. Montage

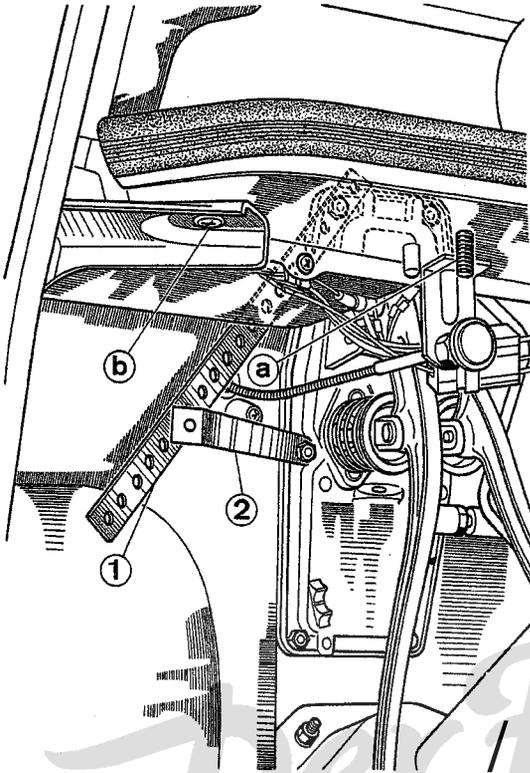
- Die Bohrungen d und e vorzeichnen, wobei man sich auf die Tangente der Bohrung c und der Ausbuchtung f des Kombiinstrumentes bezieht.
- Anschliessend das Armaturenbrett an den Stellen d und e auf 6,5 mm Ø bohren.

PEUGEOT

ANNULIERT UND ERSETZT DAS BLATT 0301 UND 0302 DER BAUGRUPPE 12

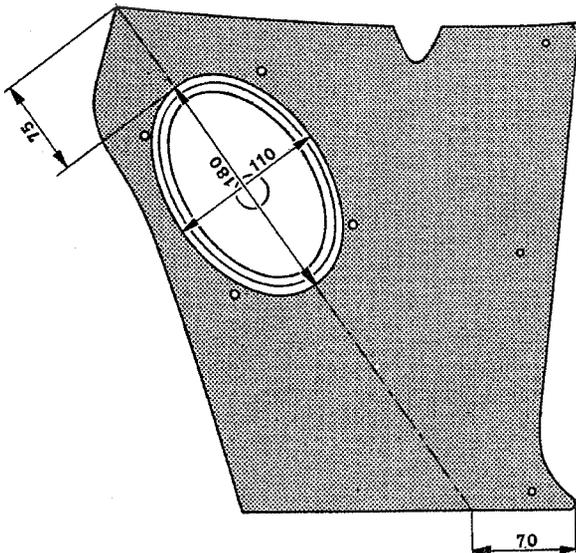
ELEKTRISCHE ANLAGE

EINBAU EINES AUTORADIOS



Einbau des Gehäuses

- Für voluminöse Radios wird eine hintere Abstützleiste, 1 oder 2, eingebaut, die an einer der Schrauben (mittlere oder obere) des Pedallagerbocks befestigt wird.
- Die Winkelplatte mit Schrauben 6 X 10 in den Löchern a und b oder d und e anbringen.
- Ein Zwischenstück von 5 · 10 mm in Höhe des Loches a zwischen das Ablagebrett und die Winkelplatte legen.
- Das Gerät auf der Winkelplatte befestigen.
- Das andere Ende der Leiste 1 oder 2 unter dem Gerät hinten anschrauben.
- Das elektrische Kabel an den Anschluss F2 der Sicherungsplatte mit einer flachen Steckhülse von 6,35 · Referenz SGE 59311 anschliessen.



Einbau des Lautsprechers

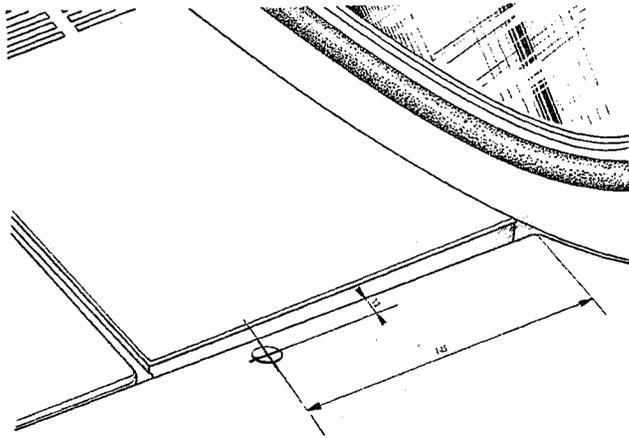
- Die rechte Seitenpappe ausbauen und entsprechend nebenstehendem Schema ausschneiden.
- Den Lautsprecher auf der Seitenpappe befestigen.
- Die Lautsprecherkabel mit dem Gerät verbinden. Diese sollen vor der Heizung unter dem Ablageblech entlangführen und von den Flanschen, die die Pappe befestigen, gehalten werden.

WICHTIG

Die Transistorengeräte nie unter Spannung bringen, wenn der Lautsprecher nicht angeschlossen ist. Dies hätte eine sofortige Zerstörung der Transistoren zur Folge.

ELEKTRISCHE ANLAGE
EINBAU EINES AUTORADIOS

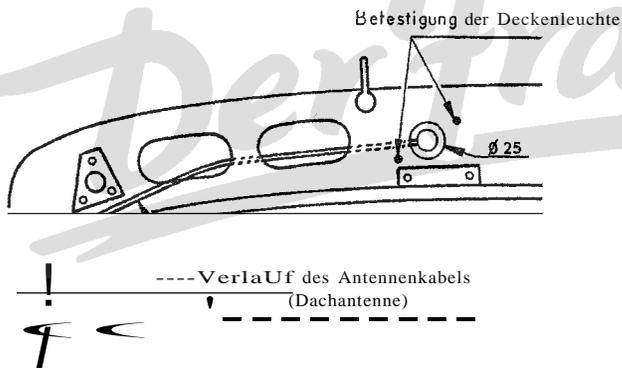
12 | 0303



Anbringung der Antenne

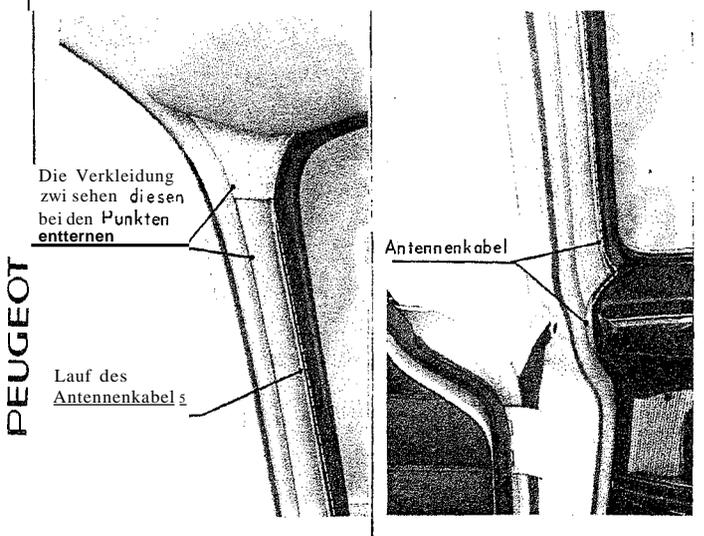
1. . Antenne auf dem Kotflügel

- Den linken vorderen Kotflügel entsprechend nebenstehendem Schema durchbohren.
- Die linke vordere Seitenpappe abnehmen und die Antenne vom Wageninnern her einführen.
- Die Dichtung unter dem 2. Blech anbringen.
- Den unteren Sockel für die Antennenbefestigung mit einer Schraube der Seitenpappe befestigen.
- Die Seitenpappe wieder anbringen.
- Die Antenne an das Gerät anschliessen.



2. . Antenne auf dem Dach.

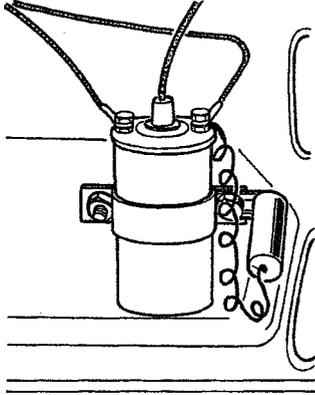
- Die Deckenlampe abbauen.
- In der Mitte des Daches eine Bohrung von 9mm \varnothing und in die Verstärkungstraverse eine Bohrung von 25 mm \varnothing vornehmen.
- In das Loch von 25 mm \varnothing das für das Radio bestimmte Antennenkabelende einführen und gemäss beiliegendem Schemo weiterführen.



- Das Kabel an der Verbindungsstelle des Daches mit dem Windlaufpfosten hervorholen.
- Die Verkleidung am Windlaufpfosten teilweise abnehmen.
- Das Kabel unter die Windschutzscheibendichtung führen.
- Die Verkleidung wieder anbringen und die Antenne anschliessen.

ELEKTRISCHE ANLAGE

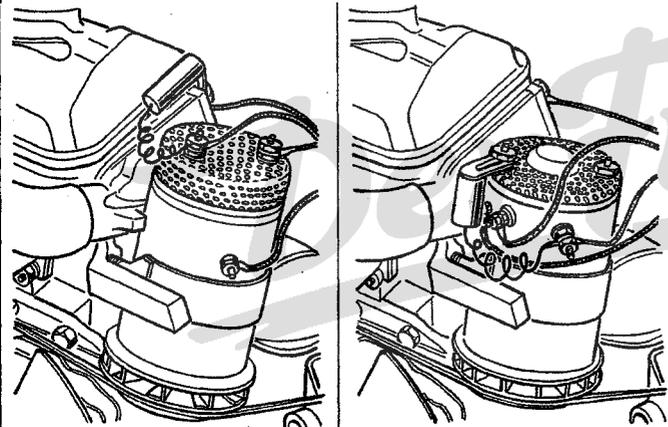
EINBAU EINES AUTORADIOS



Entstörung

Zündspule

Ein Kondensator muss an die Klemme des Stromzufuhrkabels Nr. 2 angeschlossen werden.



Lichtmaschine

Ein Kondensator muss an die Klemme des Ladestromkabels Nr. 7 angeschlossen werden.

WICHTIG

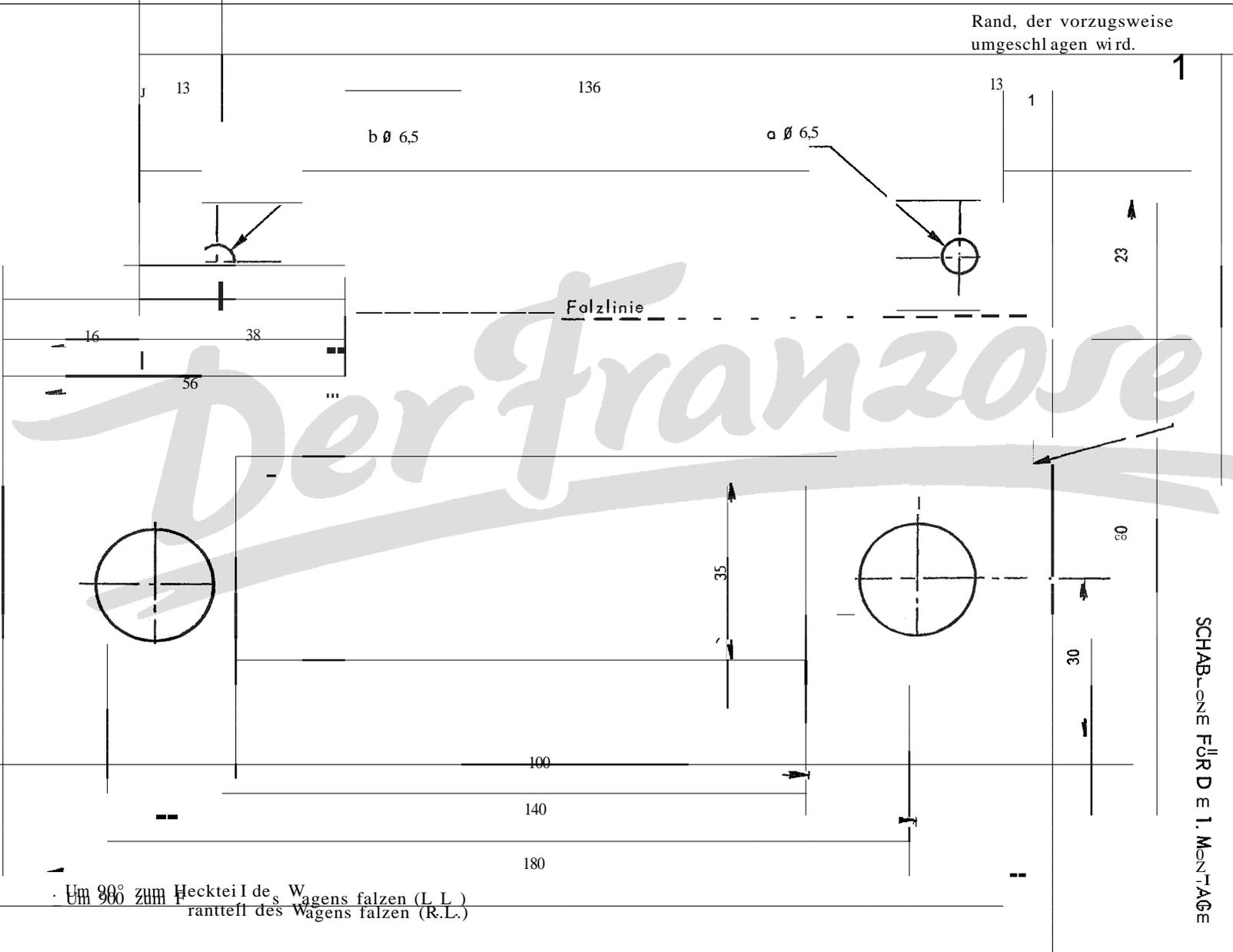
Auf keinen Fall den Kondensator an die Erregerklemme der Lichtmaschine anschliessen.

Kabel

Die Hochspannungskabel werden werksseitig entstört *i* daher keine Änderungen an ihnen vornehmen.

Die Batterie wieder anschliessen und das Radio auf Funktion prüfen, den Motor anlassen.

PEUGEOT



ELEKTRISCHE ANLAGE
EINBAU EINES AUTORADIOS

SCHABLONE FÜR DIE MONTAGE

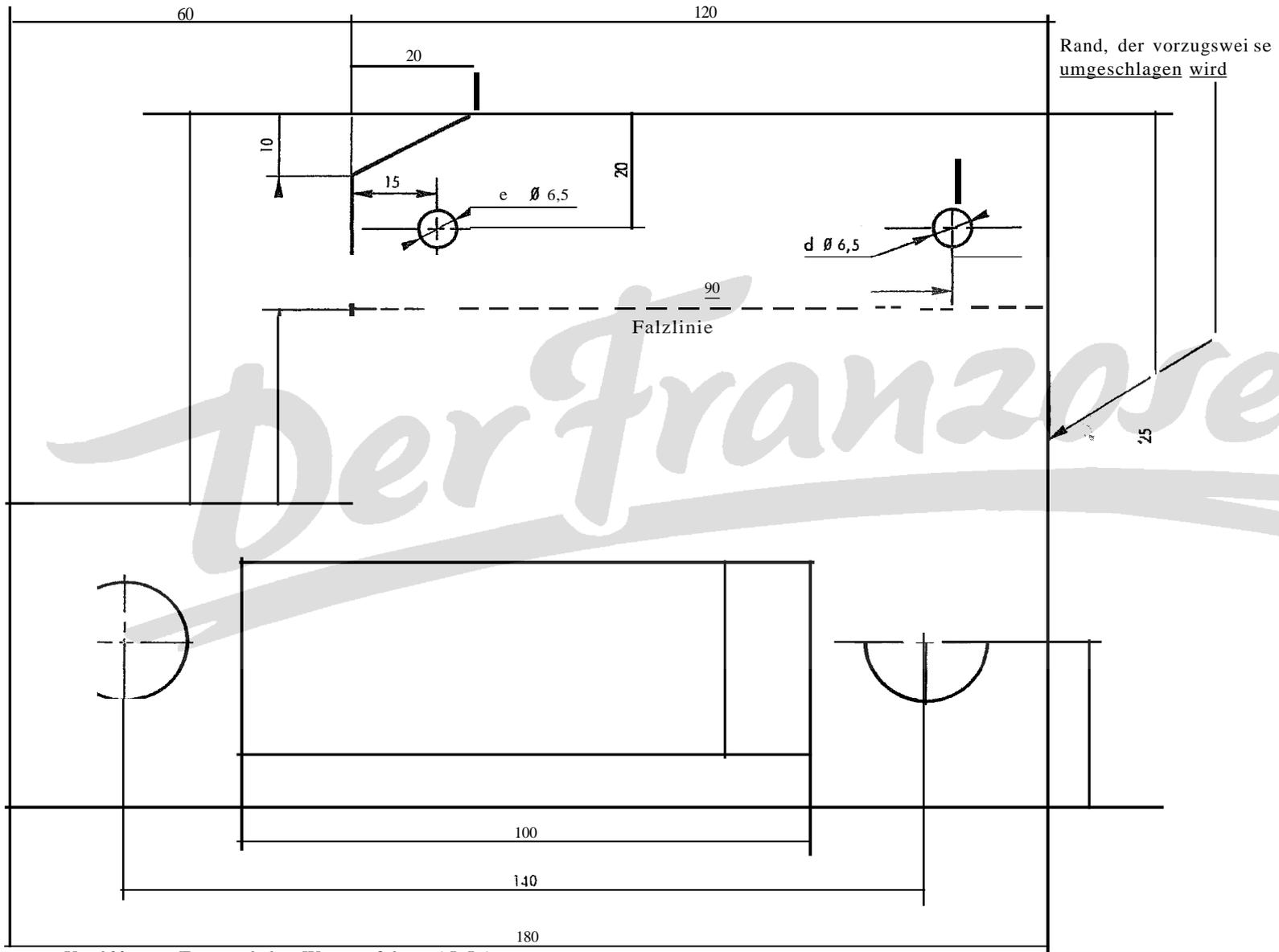


Um 90° zum Heckteil des Wagens falzen (L.L.)
Um 90° zum Frontteil des Wagens falzen (R.L.)

ANNEHMT UND ERSETZT DIE SEITE 0304 (bis)

Werkstatunterlagen 204 - Ref. 812 D.

PEUGEOT



ELEKTRISCHE ANLAGE
EINBAU: EINES AUTORADIOS

SCHABLONE FÜR DIE 2. MONTAGE



- Um 90° zum Frontteil des Wagens falzen (L.L.)
- Um 90° zum Heckteil des Wagens falzen (R.L.)

TABELLE DER ZÜNDVERTEILER UND ZÜNDKERZEN

204 . 304



	ZÜNDKERZEN		ZÜNDVERTEILER	
	Marke und Typ	Teile-Nr.	Marke und Ref.	Teile-Nr.
204 Motor XK Verdichtung 8,8/1 - 1. Montage bis Seriennummer : 204 Luxe • 6.069.609 204 (GL) • 8.640.660 204 B - 6.745.316 204 C • 6.414.818 204 Co - 6.474.901 204 U4 - 6.501.867	Morchal 35 HS oder AC 44 XL	5961.15	Ducellier M43	5901.42
• 2. Montage ab obigen Seriennummern und bis Nr. : 204 Luxe • 6.074.500 204 (GL) • 8.744.000 204 B - 6.787.000 204 C - 6.418.200 204 Co - 6.486.900 204 U4 • 6.503.400	Morchol GT 34 HD oder AC 42 XL oder Champion N6Y	5961.17	Ducellier M68	5901.50
204 "Armee" und Option Export, Motor XK Verdichtung 7,6/1	Morchol 35 HS oder AC 44 XL	5961.15	Ducellier M59	5901.47
204 Motor XK 4, Verdichtung 8,8/1 ab Seriennummer : 204 Luxe • 6.074.501 204 (GL) • 8.744.001 204 B - 6.847.001 204 C - 6.418.201 204 Co • 6.486.901 204 U4 - 6.503.401 204 "Armee" und Option Export Motor XK4 Verdichtung 7,6/1	Morchol GT 34 HD oder AC 42 XL oder Champion.N6Y	5961.17	Ducellier M43	5901.42
304	AC 42 XL	5961.21	Ducellier M43	5901.42

PEUGEOT

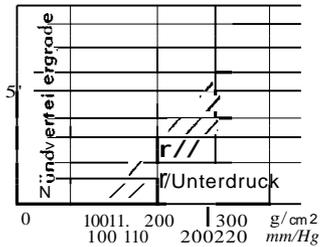
AUSTAUSCHBARKEIT

- Der Zündverteiler M43 kann zum Ersatz des Zündverteilers M68 on 204 mit Motor XK, Verdichtung 8,8/1 montiert werden unter unbedingter Verwendung von Zündkerzen Marchal 35 HS oder AC 44 XL.

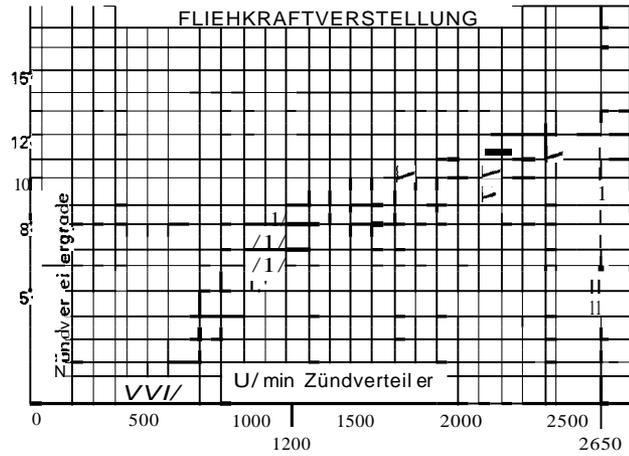
ZÜN DVERTEILERK ENNLINIEN

204 - 304

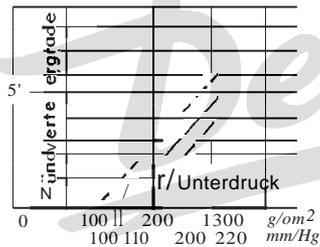
Zündverteiler **DUCELLIER** - M 43



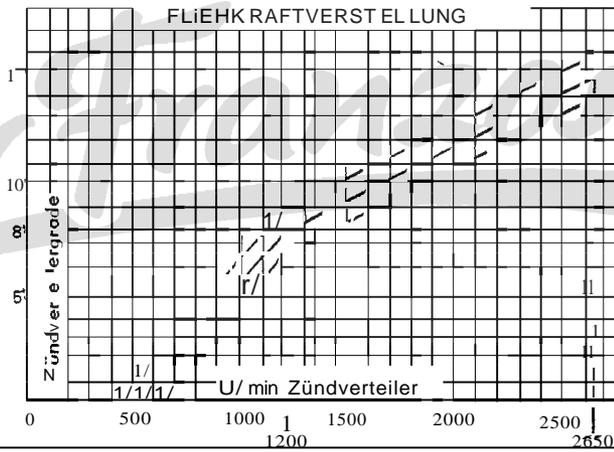
UNTERDRUCKVERSTELLUNG



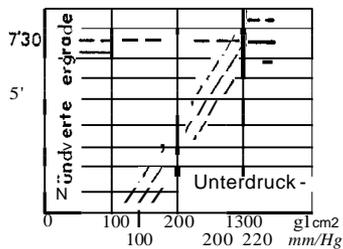
Zündverteiler **DUCELLIER** - M 68 (Teile-Nr, 5901.50)



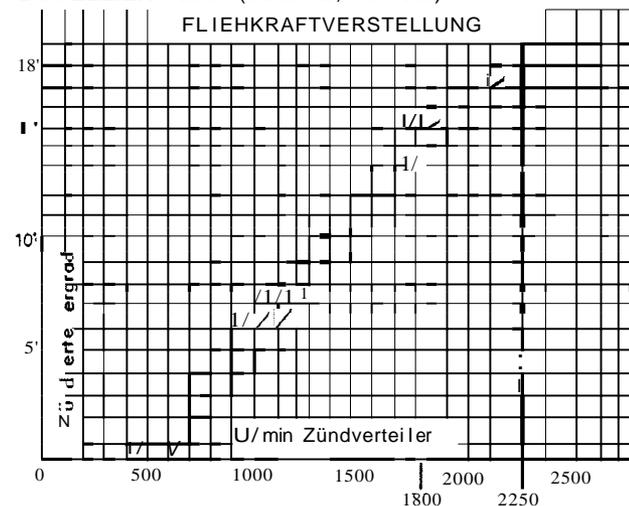
UNTERDRUCKVERSTELLUNG



Zündverteiler **DUCELLIER** - M 59 (Teile-Nr, 5901.47)

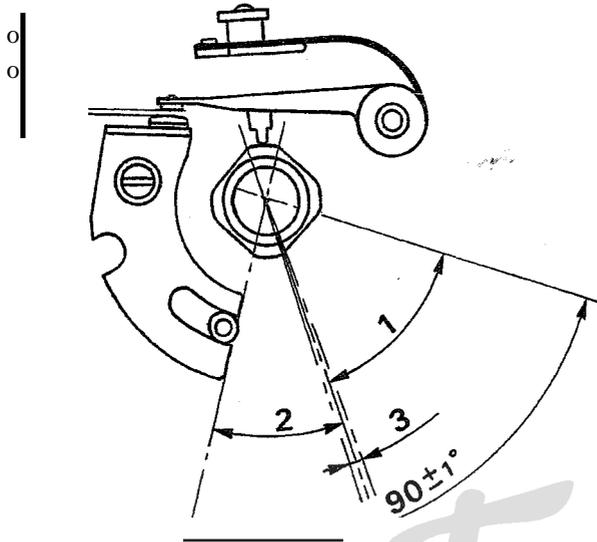


UNTERDRUCKVERSTELLUNG



ZÜNDVERTEILER UND ZÜNDKERZEN 204-304
EINSTELLUNGEN

12 | 04 03



ZÜNDVERTEILER

Kontaktabstand : 0,40 mm

Nocken- oder Schliesswinkel : $57^{\circ} \pm 2^{\circ}$

1. Schliesswinkel
2. Öffnungswinkel
3. Toleranz

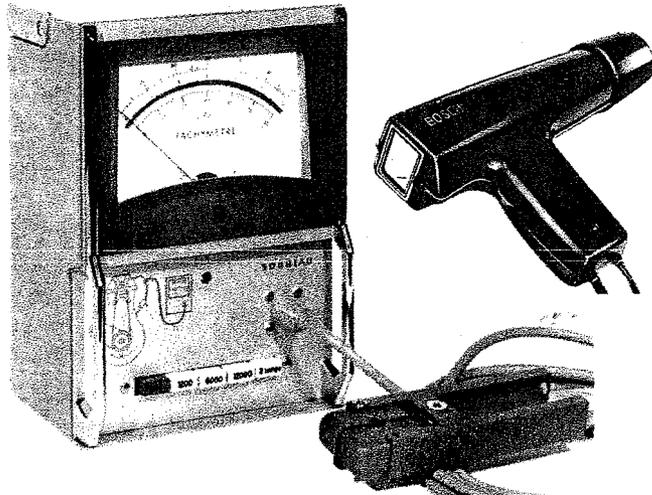
ZÜNDKERZEN

Elektrodenabstand : 0,60 mm

Reinigung und Prüfung: alle 1.000 km.

MOTOREN XK4 - XI3 - XI3S
 EINSTELLEN DER ZÜNDVERTEILER M70 - M73 - M75
 5° AM SCHWUNGRAD VOR O.T.

12 | 04 05



HINWEIS • Die Zündverteiler M70 - M73 - M75 werden in die den USA- oder Europe-Cycle Abgasentgiftungsnormen entsprechenden Motoren eingebaut.

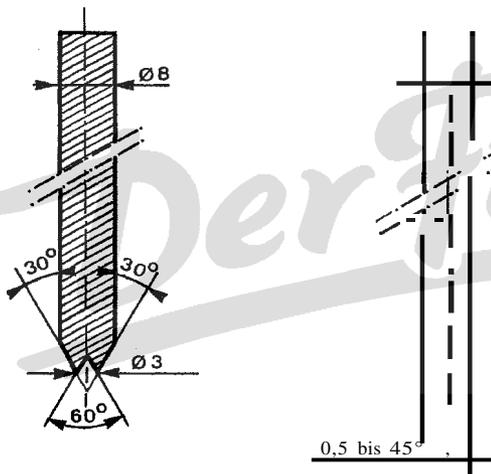
Bei den übrigen Zündverteilern M43 und M68 muss eine Vorzündung von 12° vor .o.T. eingestellt werden.

EMPFOHLENES WERKZEUG

Drehzahlmesser H.T. Souriau, Ref. 1494

Zündlichtpistole Bosch Typ EFAW 169 A oder

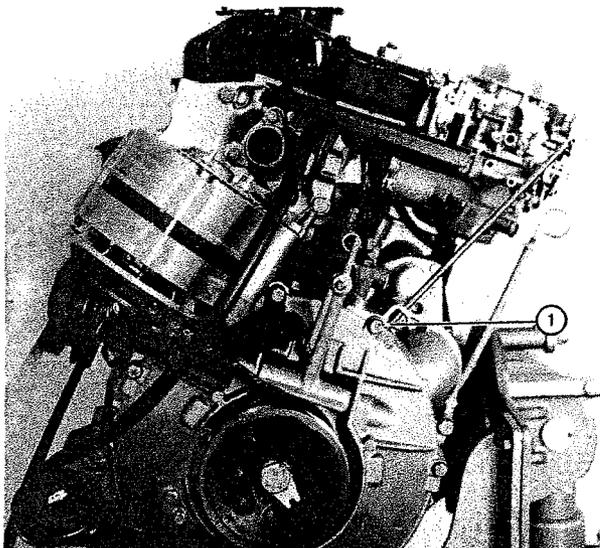
Gerät zur Kontrolle der Vorzündung Souriau, Typ 1429.



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.

ANMERKUNG • Diese Markierung ist bei den vor März 1972 hergestellten 204 und 304 (Europe-Cycle und USA) oder nach Austausch der Kupplungsdruckplatte vorzunehmen. Seit März 1972 erfolgt diese Markierung serienmässig.

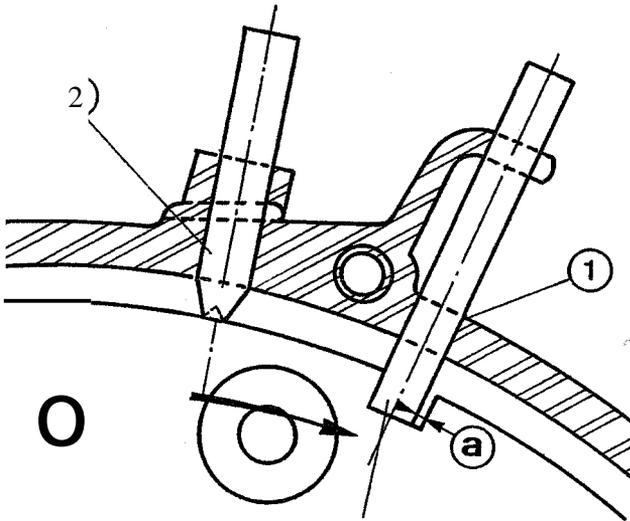
Die Spindel Ø:7 mm 0.0145 in die Öffnung (1) Ø 7 mm einführen.

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

MOTOREN XK4 - XL3 - XL3S
EINSTEILEN DER ZONDVERTEILER M70 - M73 - M75
5° AM SCHWUNGRAD VOR O.T.

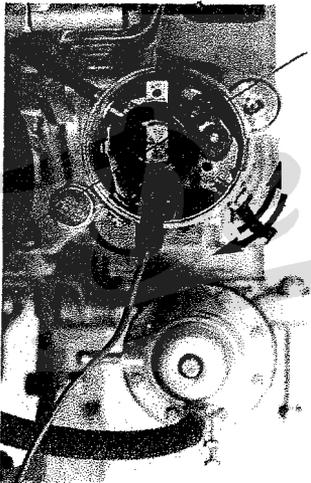


In der gleichen Drehrichtung weiterdrehen, um das Spiel (a) auszuschalten.

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

- Den Körner entfernen.

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



WIEDEREINBAU DES ZIJDVERTEILERS

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 ZONDVERTEILERS

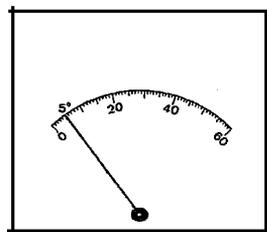
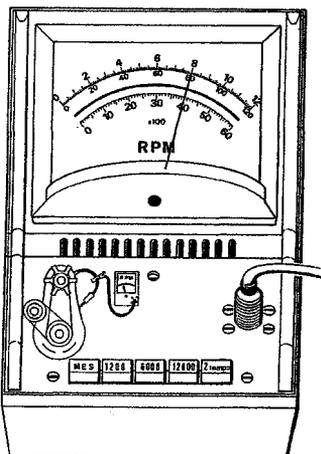
- Den Drehzahlmesser und die Zündlichtpistole anschliessen (siehe Gebrauchsanweisung dieser Geräte).

Die Spindel 07 mm entfernen.

Bei 304 USA 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 Phasenverschieberrädchen betätigen, um auf der Ablese skala der Zündlichtpistole oder des Geräts zur Kontrolle der Vorzündung einen Phasenverschiebungswert von 5° zu erhalten.

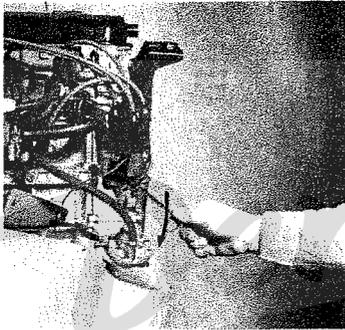


MOTOREN XK4 - XL3 - XL3S
 EINSTELLEN DER ZÜNDVERTEILER M70 - M73 - M75
 5° AM SCHWUNGRAD VOR O.T.

12 | 04 07



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

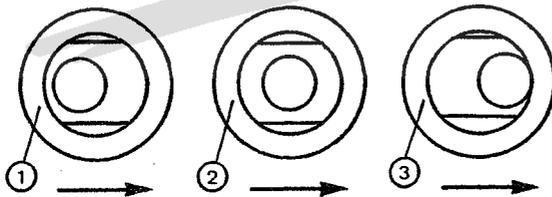


In dieser Stellung die Schraube der Zündverteilerschelle anziehen.

Den Phasenverschiebungswert auf der Ableseskala kontrollieren: 5°

- Die einwandrige Einstellung des Zündverteilers überprüfen :
 - 1 - Vorzündung zu gross
 - 2 • Zündverteiler richtig eingestellt
 - 3 • Spätzündung zu gross

--- Die Einstellung gegebenenfalls berichtigen.



KLEMMEN BEZEICHNUNG FÜR SCHALTPLÄNE

12

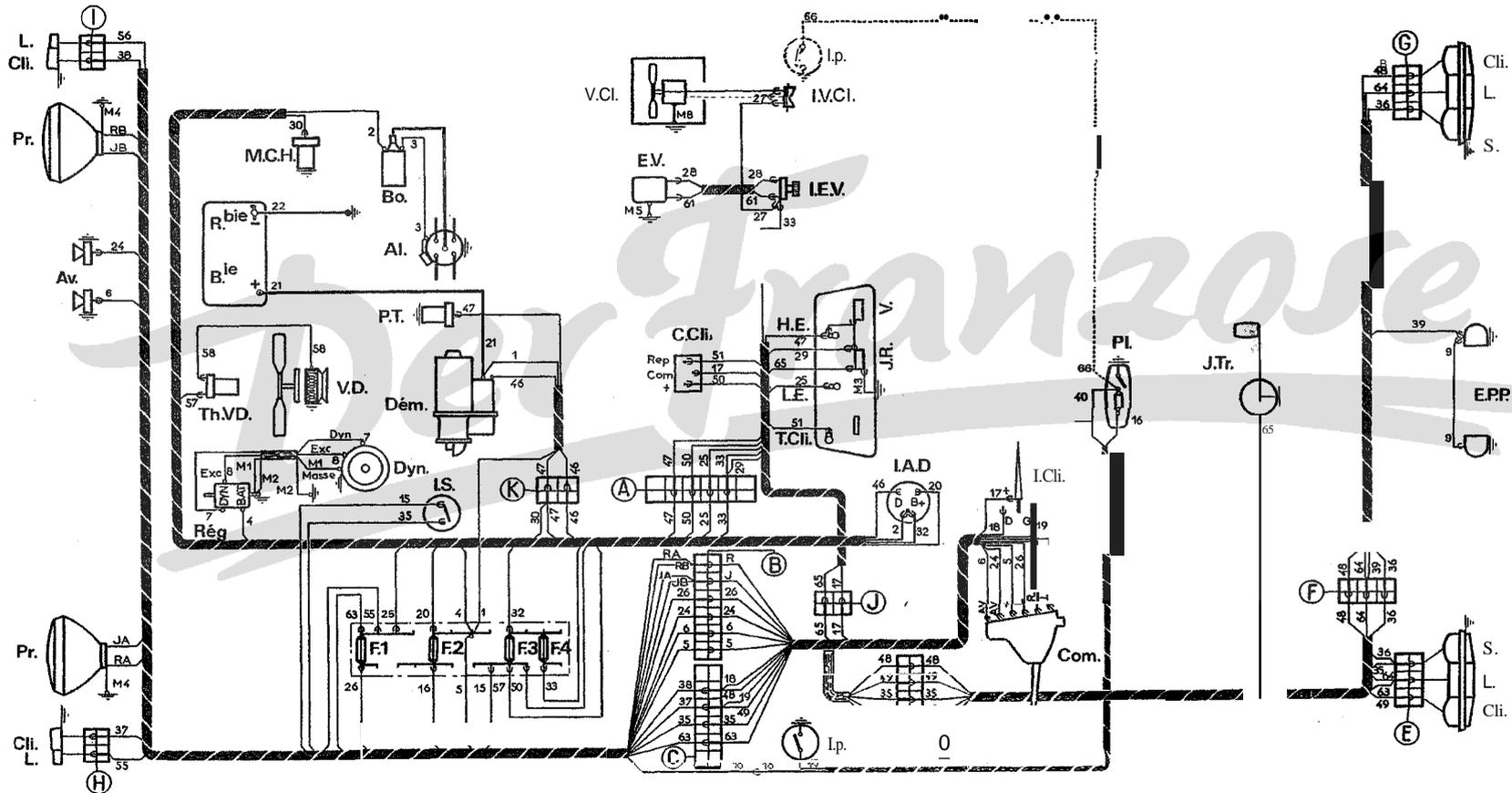
1001

Klemmen- bezeichnung	Erklärung	Klemmen- bezeichnung	Erklärung
A. bis Z	Kabelverbinder	I.V.CI.	Schalter für Heizungsgeblöse
A.C.	Zigarrenanzünder	J.R.	Benzin standanzeiger
Al.	Zündverteiler mit Kondensator	J.Tr.	Benzinstandgeber
Alt.	Wechselstromlichtmaschine	L	Standlichter
Av.	Hupe (n)	L.E.	Lampe für Instrumententafelbeleuchtung
Bie	Batterie	M	Masseanschluss
Bo.	Zündspule	M.C.H.	Öldruckschalter
Bo.P	Glühkerze	Mo.	Zeituhr
C.Ci.	Blinkautomat	PI.	Deckenleuchte mit Schalter
Ci.	Blinker	PI.2	Hintere Deckenleuchte (Break, Lieferwagen)
Com.	Licht- und Signallichtschalter	Pr.	Scheinwerfer
Dem.	Anlasser mit Solenoidschalter (Magnetschalter)	P.T.	Anschluss des Wasserthermometers (Wärmefühler mit Thermometer am Kombiinstrument) (Wärmefühler mit Kontrolleuchte am Kombiinstrument)
Dyn.	Lichtmaschine	R.Bie.	Batterie-Hauptschalter
E.C.	Kofferraumbelichtung	Reg.	Regler
E.I.	Innenraumbelichtung	Rh.	Rheostat der Instrumententafelbeleuchtung
E.P.P.	Nummernschildbeleuchtung	Rh.V.CI.	Rheostat für Ventilator der Klimaanlage
E.V.	Scheibenwischer	R.Ph.	Relais für Scheinwerfer
F1 bis F5	Sicherungen	R.T.	Glühspirale
H.E.	Kontrolleuchte für Öl und Kühlwasser	T.Ci.	Blinker-Kontrolleuchte
I.A.D.	Lenk-, Zünd-Anlassschloss	Th.E.	Kühlwasserthermoter
I.C.	Lenk-, Zünd-Anlassschloss Davauto oder Neiman	Th.V.D.	Wärmekontakt des auskuppelbaren Ventilators
I.Ci.	Blinkerschalter	T.L.	Standlichtkontrolleuchte
I.E.C.	Schalter für Kofferraumbelichtung	T.Ph.	Femlicht-Kontrolleuchte
I.E.V.	Schalter für Scheibenwischer	V.	Thermisches Voltmeter
I.P.	Türschalter	V.CI.	Ventilator der Klimaanlage
I.P.Ch.D.	Vorglüh- und Anlassschalter	V.D.	Auskuppelbarer Ventilator
I.S.	Bremslichtschalter	+ a.c.	Stromzufuhr nach Einschalten der Zündung
I.V.	Schalter für Hecktür	+P	Dauernde Stromzufuhr

DIESES BLATT BEI SCHALTPLANEINSICHT HERAUSKLAPPEN

PEUGEOT

SCHALTPLAN

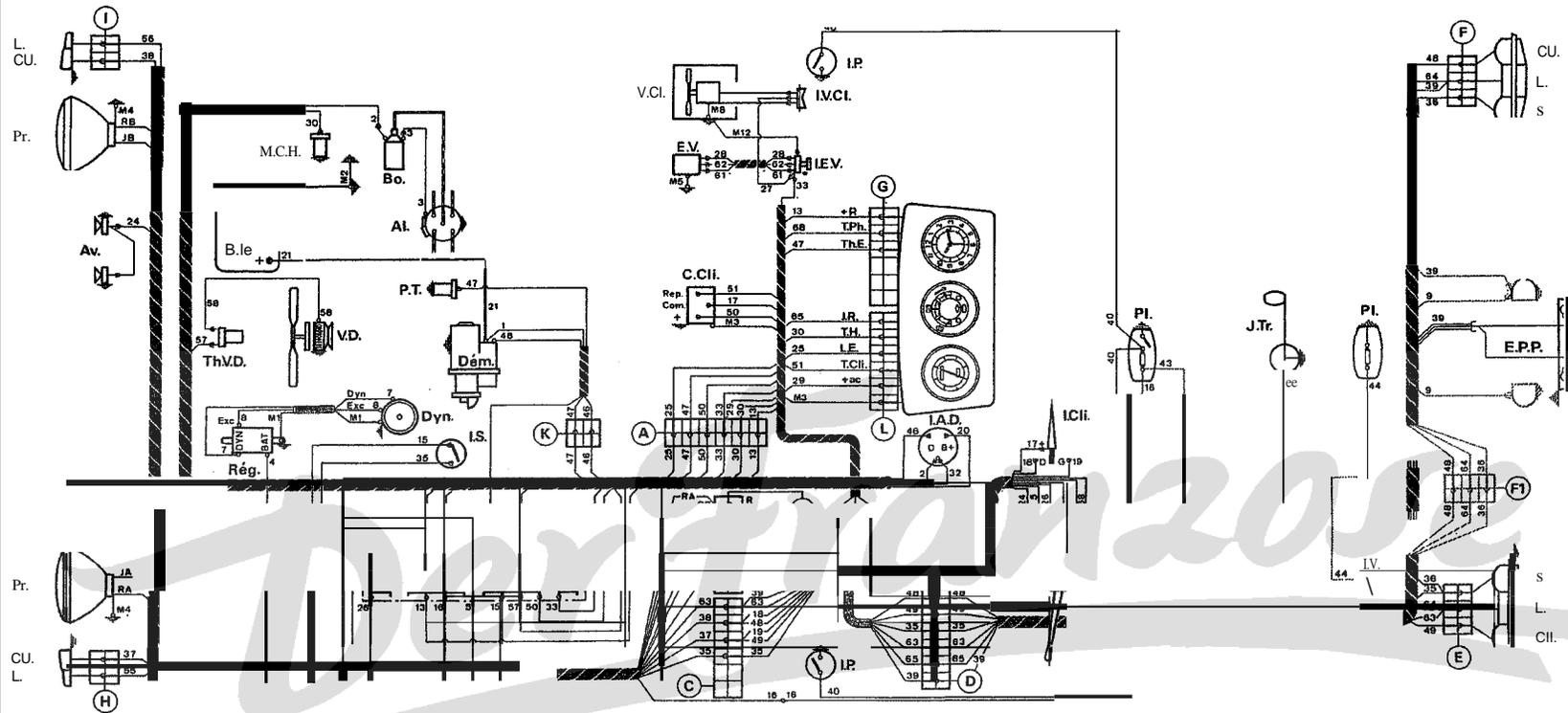
**ÄNDERUNGEN** (Im Schaltplan gestrichelt)

- Gebläse der Klimaanlage mit 2 Geschwindigkeiten ab Seriennummer :
204 (GL) - 6.056.985 204 (GL) Mastervac' 6.200.519 204 B - 6.614.007
- Einschalten der Deckenleuchte durch Öffnen der vorderen Tür auf der Beifahrerseite :
204 (GL) - 6.224.993 204 B - 6.650.049

12

204 LIMOUSINE GRAND LUXE UND BREAK MIT BENZIMOTOR SALON 1967 UND 1968

SCHALTPLAN

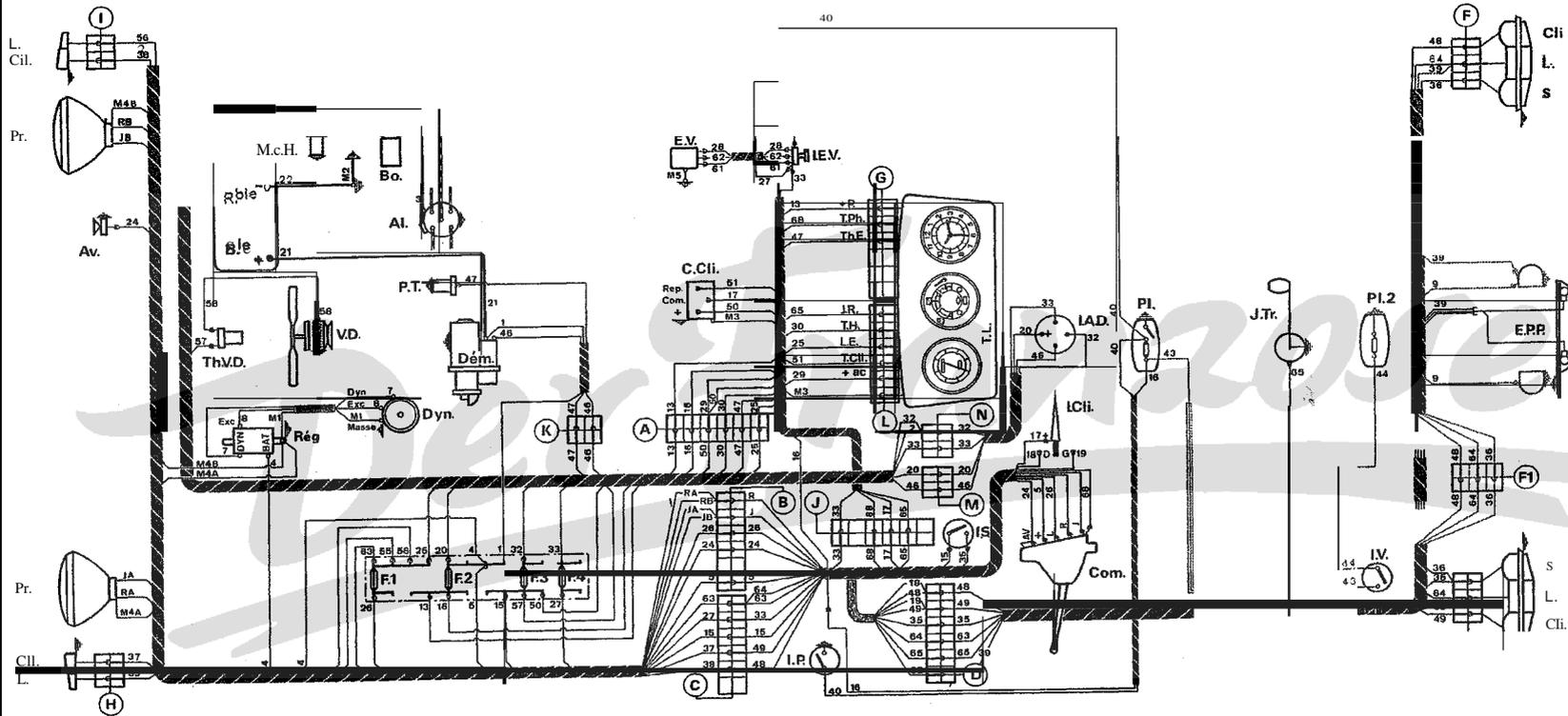


BESONDERHEITEN BREAK DIESEL

Besonderheiten gegenüber 204 GL und 204 B - Salon 1965 und 1966
 Ab Seriennummer : 204 GL - 6.371.001 204 B - 6.692.007

- Limousine Grand Luxe und Break:
 - Instrumentenbrett mit 3 Rundskalen mit
 - Wasserthermometer
 - Tageskilometerzähler
 - Scheinwerfer Kontrollleuchte
 - elektrischer Zeituhr
- Break:
 - Laderaumbeleuchtung

PEUGEOT



BESONDERHEITEN BREAK GL

Besonderheiten gegenüber Limousine 204 Grand Luxe und Break-Salon 1967 und 1968

Ab Seriennummer : 204 GL -8.744.001 • 204 B -6.787.001

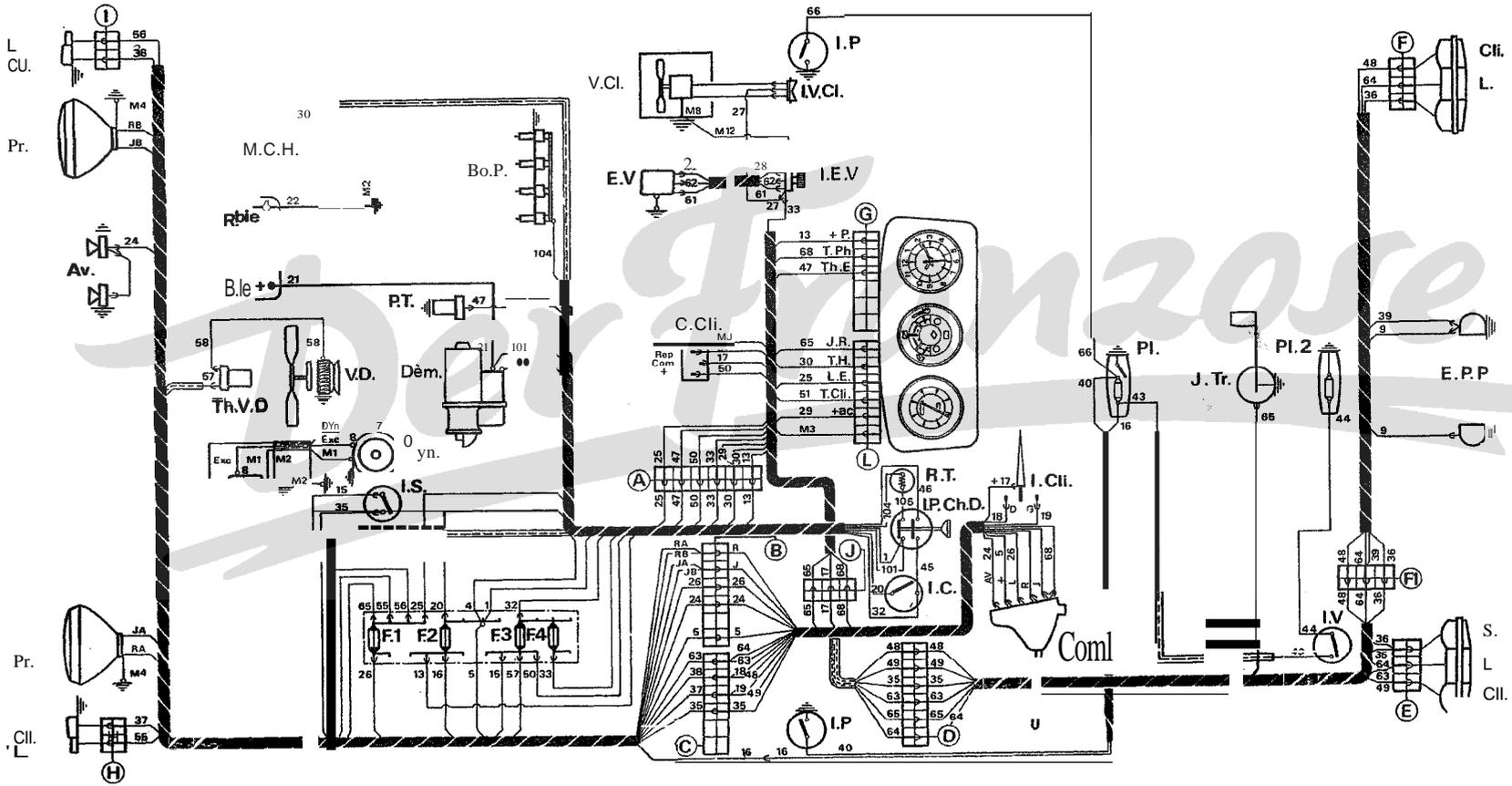
- Stanclichkontrollleuchte am Instrumentenbrett
- Klimaanlage SOF/CA mit Rheostat
- Einzel-Signalhorn
- Lenkschloss mit horizontalem Schlos sriegel mit 5 Stellungen

204 LIMOUSINE GRAND LUXE BND BREAK MIT BENZ MOTOR SALON

SCHA L P L AN



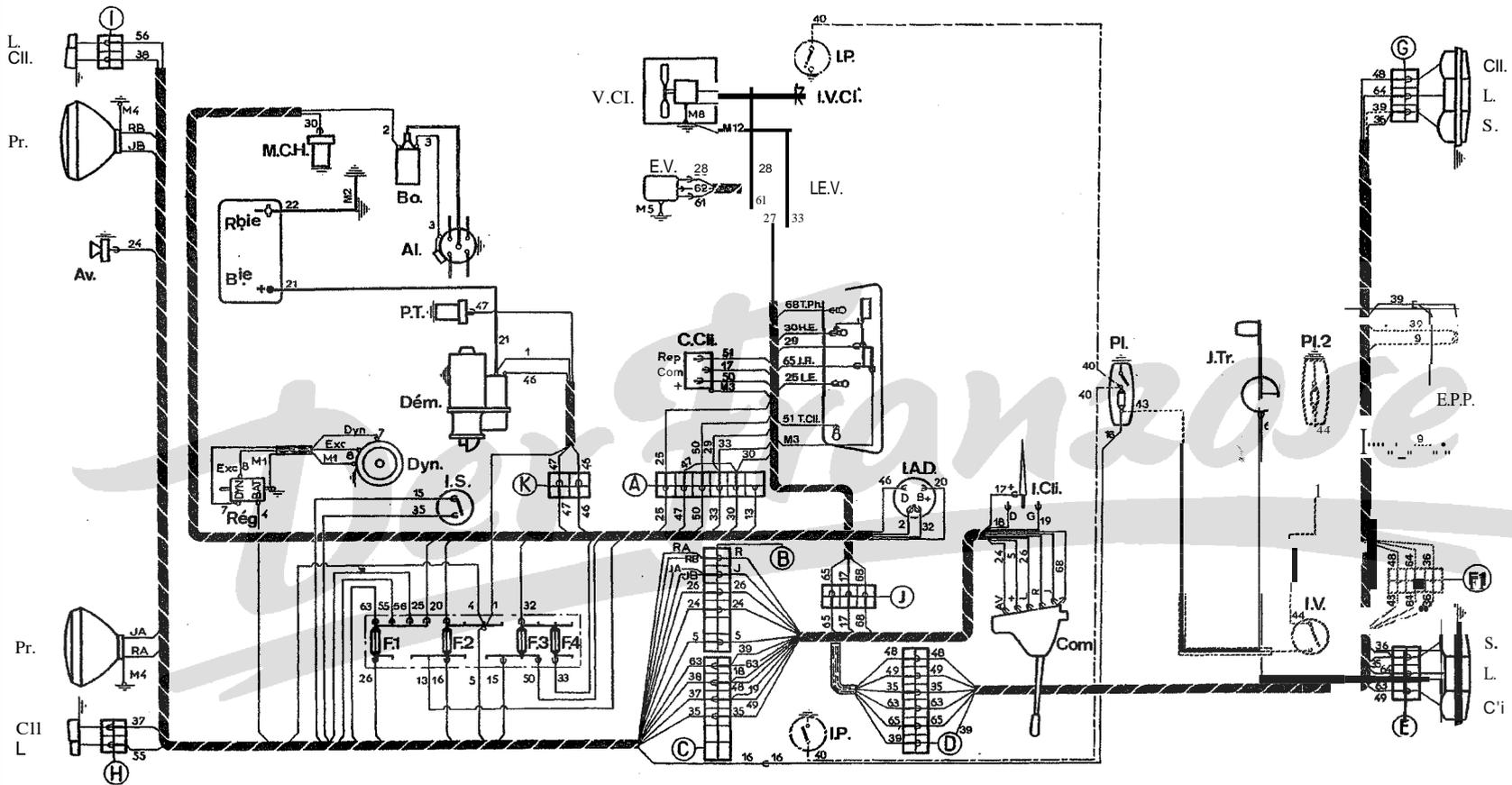
Werkstattunterlagen 204-304 Ref. 812 D



PEUGEOT

204 LIMOUSINE LUXE UND LIEFERWAGEN ÄLTER ALS SALON 1969

SCHALTPLAN



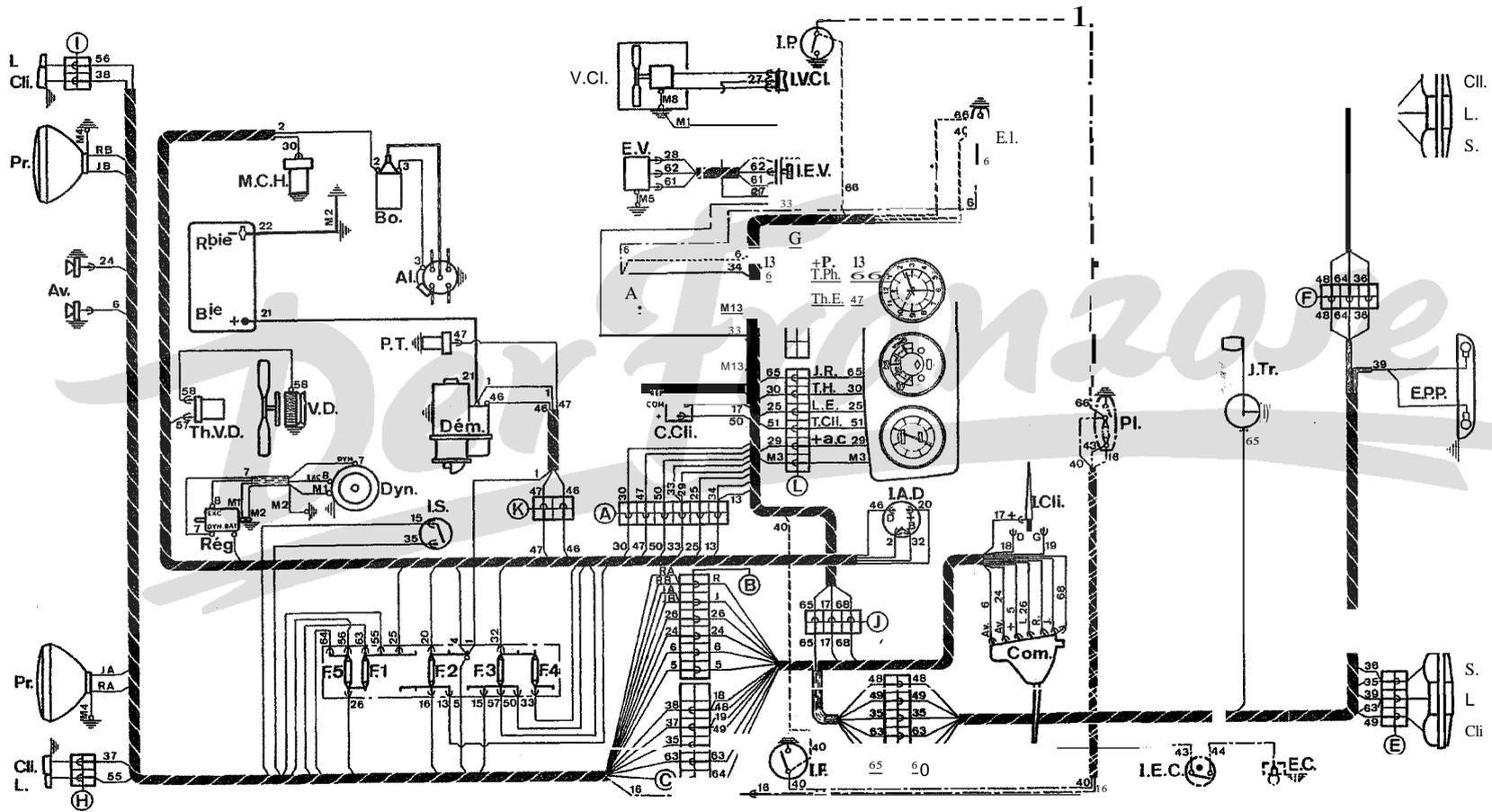
----- BESONDERHEITEN LIEFERWAGEN
 ----- BESONDERHEITEN 204 LUXE

ÄNDERUNGEN:

- Limousine Luxe
 - Gehäuse der Klimaanlage mit 2 Geschwindigkeiten ab Seriennummer 6.055.870
 - Einschalten Deckenleuchte durch Öffnen der vorderen Tür auf der Beifahrerseite ab Seriennummer : 6.062.631
 - Instrumententafel mit Scheinwerferkontrolleuchte ab Seriennummer : 6.065.701
- Lieferwagen
 - Instrumententafel mit Scheinwerferkontrolleuchte und Laderaumbeleuchtung ab Seriennummer : 6 500 901



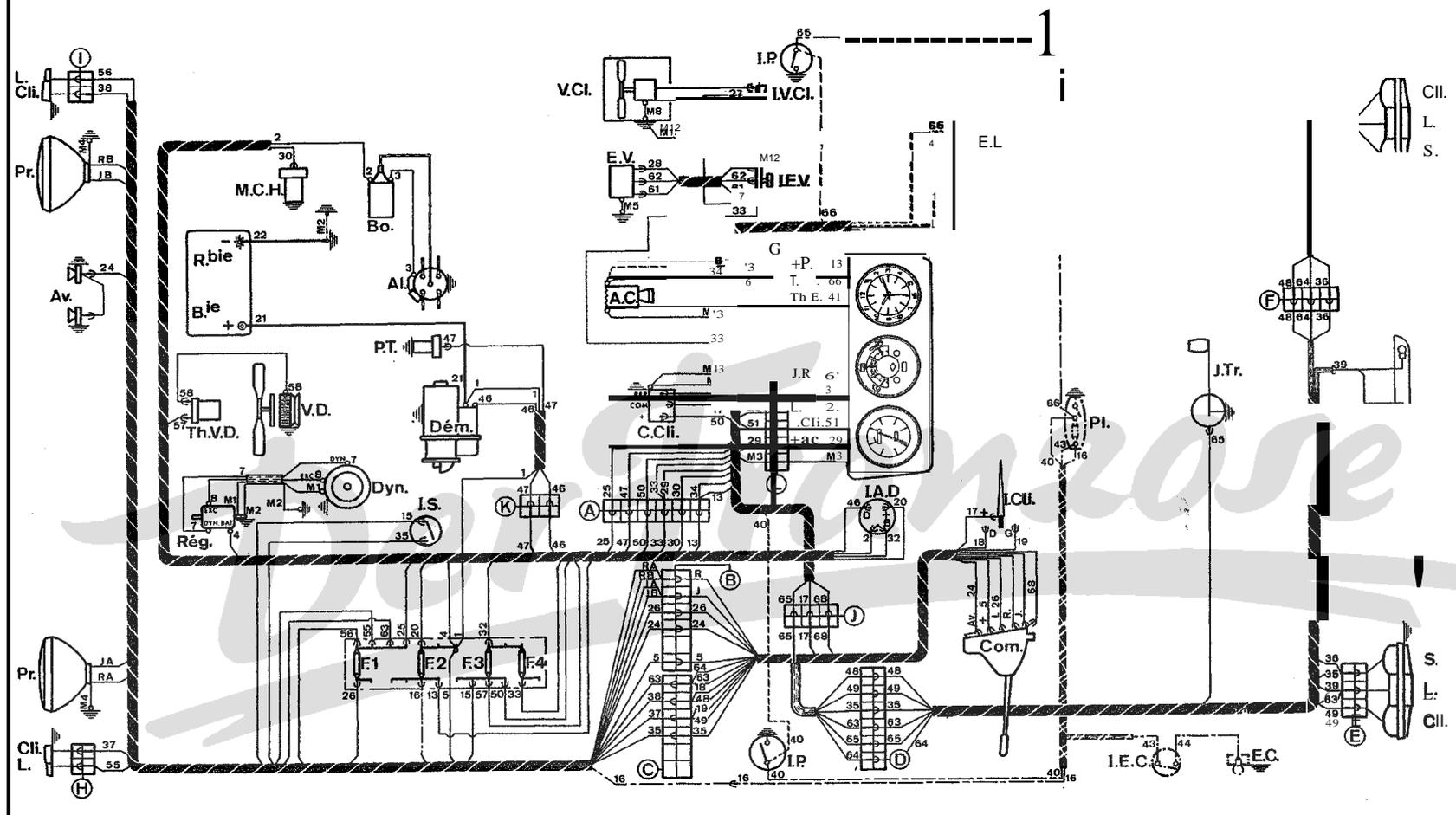
PEUGEOT



BESONDERHEITEN COUPE
 BESONDERHEITEN CABRIOLET

SEHALTPLAN
 204 COUPE UND CABRIOLET SALON

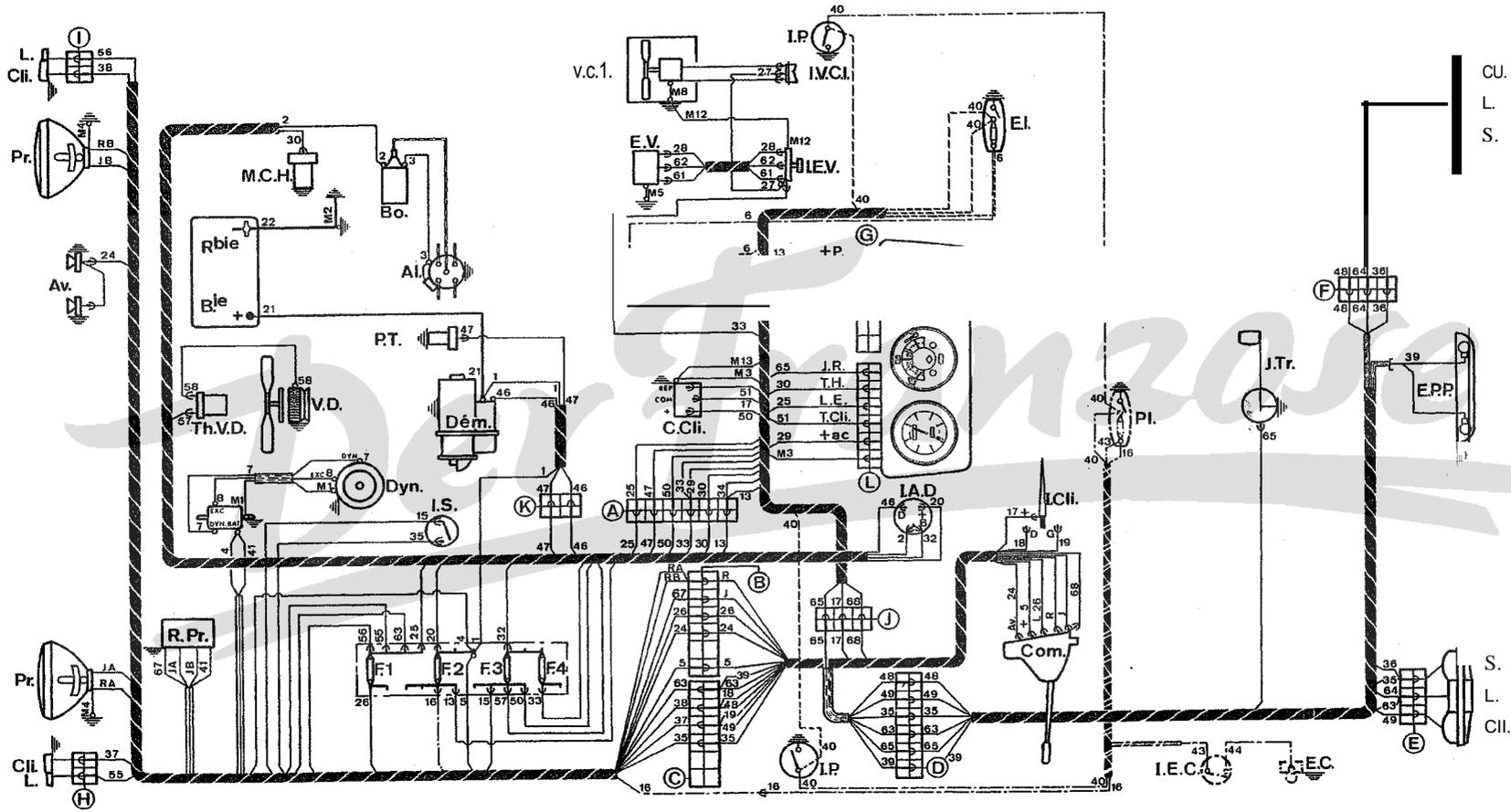
12 | 1071



----- BESONDERHEITEN COUPE
 - - - - - BESONDERHEITEN CABRIOLET

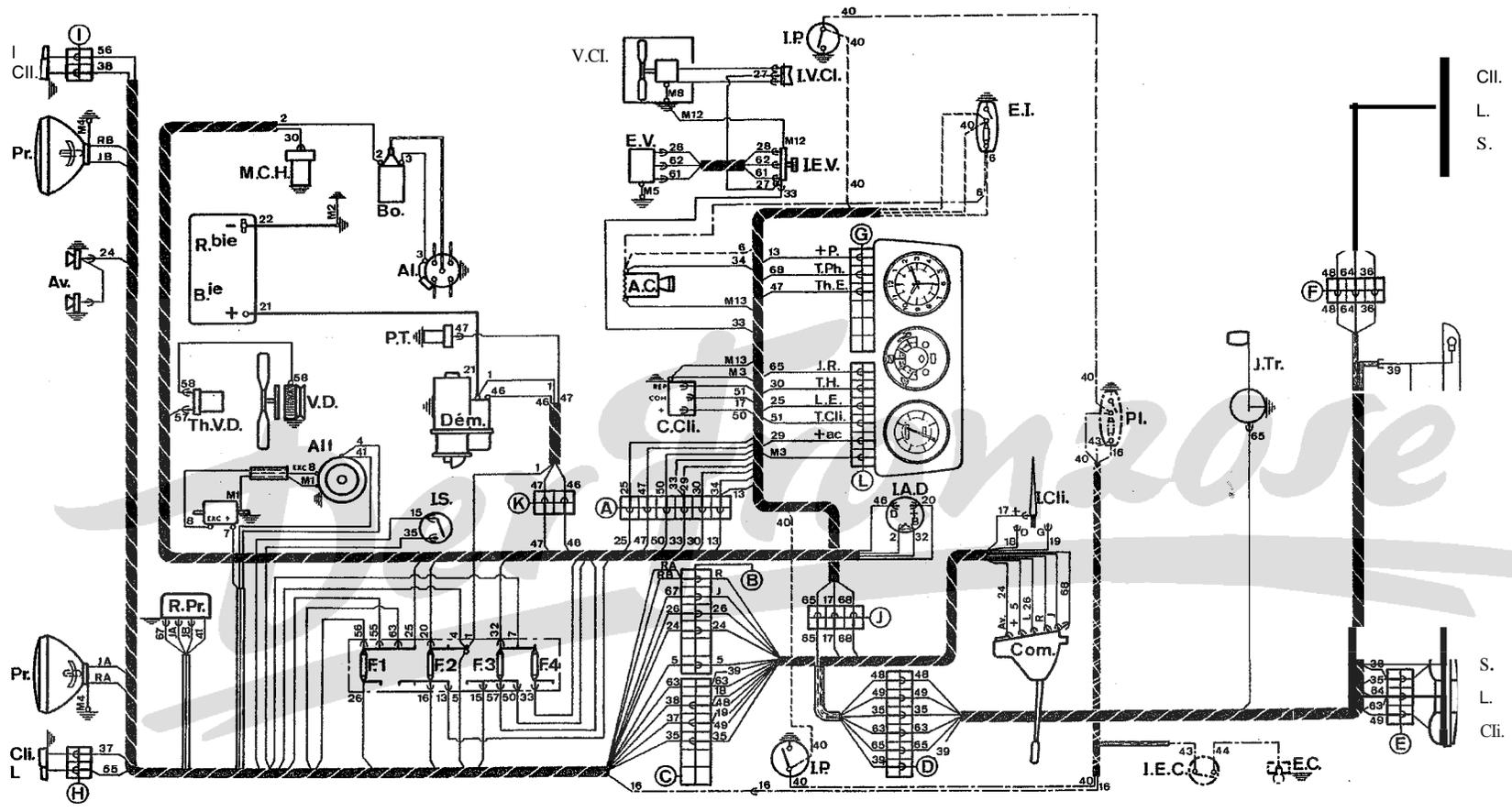
Besonderheiten gegenüber Coupé und Cabriolet Salon 1966
 Ab Seriennummer : 204 Coupé - 6.456.801 und 204 Cabriolet- 6.407.601
 • Sicherungskasten mit 4 anstatt 5 Sicherungen

SCHALTPLAN
204 COUPE UND CABRIOLET SALON 1968
(Lichtmaschine)



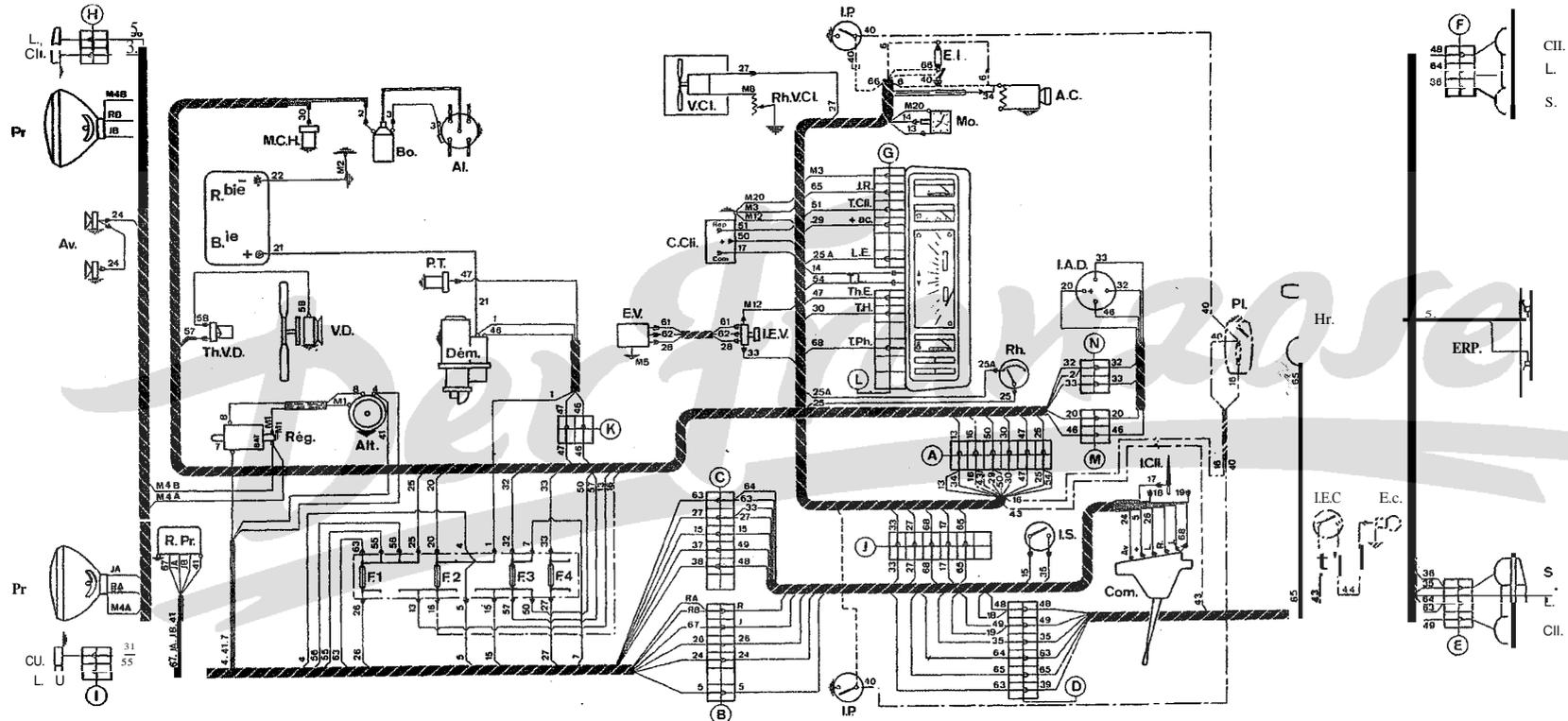
----- BESONDERHEITEN COUPE
 _____ BESONDERHEITEN CASIOLET

Besonderheiten gegenüber Coupé und Cabriolet Salon 1968
 Ab Seriennummer : 204 Coupé 6.472.501 und 204 Cabriolet 6 414.001
 • Doppelte Parabo-/Scheinwerfer mit Iodlampen, wodurch die Montage eines Relais notwendig ist.



----- BESONDERHEITEN COUPE
 _____ BESONDERHEITEN CABRIOLET

HINWEIS
 Wechselstromlichtmaschine ab Seriennummer :
 204 Coupé • 6.478.834
 204 Cabriolet • 6.415.528



BESONDERHEITEN COUPE
BESONDERHEITEN CABRIOLET

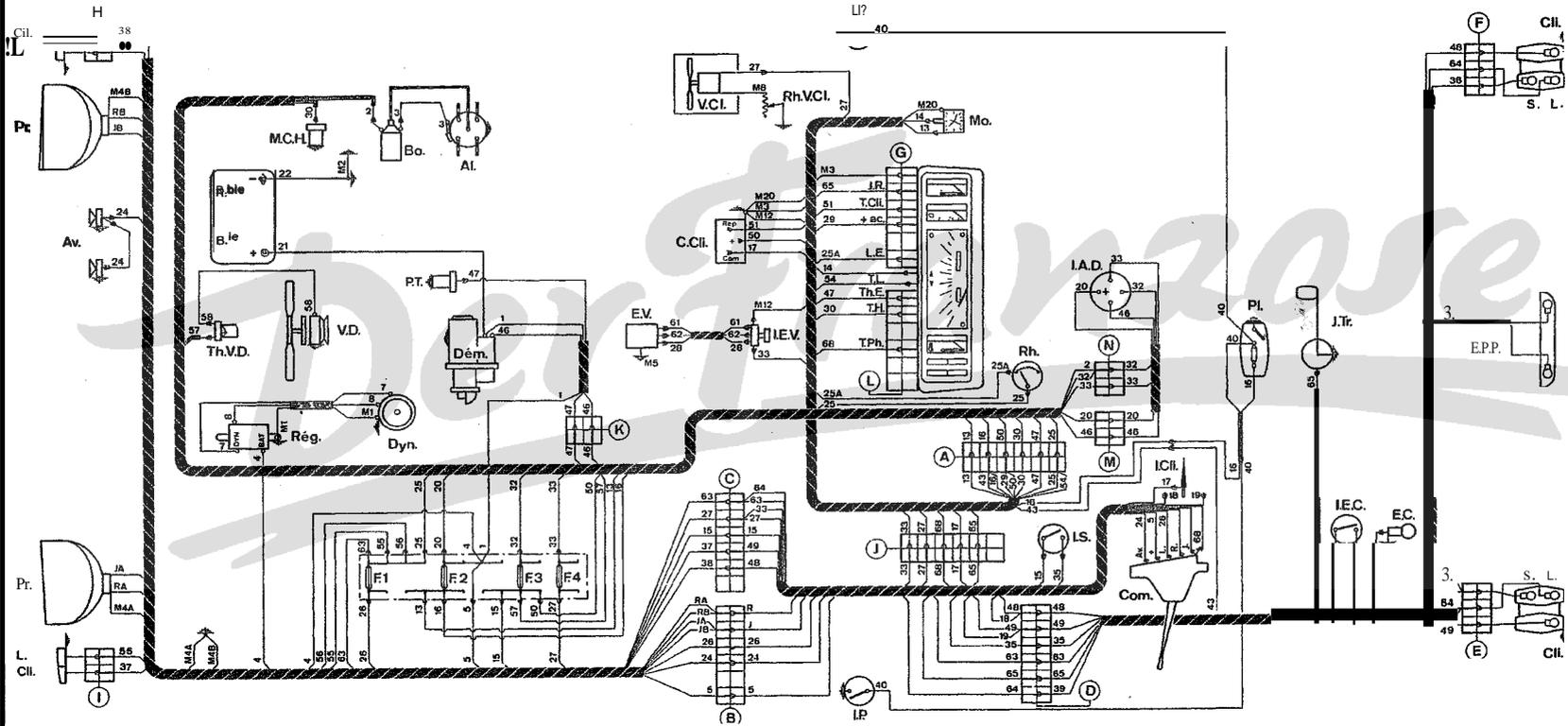
- Besonderheiten gegenüber Coupé und Cabriolet Salon 1968
Ab Seriennummer : 204 Coupé - 6.486.901 und 204 Cabriolet - 6.418.201
- Instrumententafel mit rechteckigen Instrumenten und Standlichtkontrollleuchte.
 - Instrumententafel-Be/euchtung über Rheostat veränderlich
 - Klimaanlage SOFICA mit Rheostat
 - Lenkschloss mit horizontalem Schlossriegel mit 5 Stellungen.

SCHALTPLAN
204 COUPE UND CABRIOLET SALON 1969

12
11075

PEUGEOT

SCHALTPLAN
304



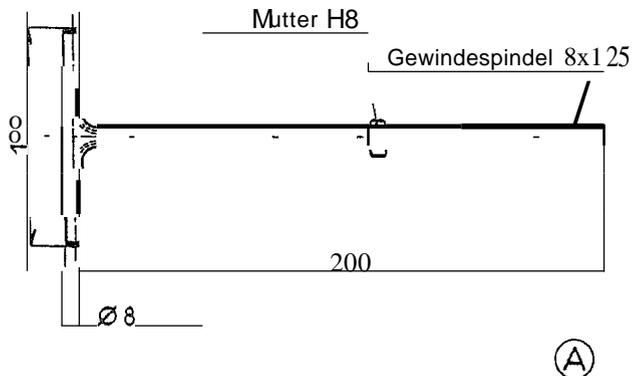
Werkstattun erlsgen 204- 4 - Ref. 2 D

L

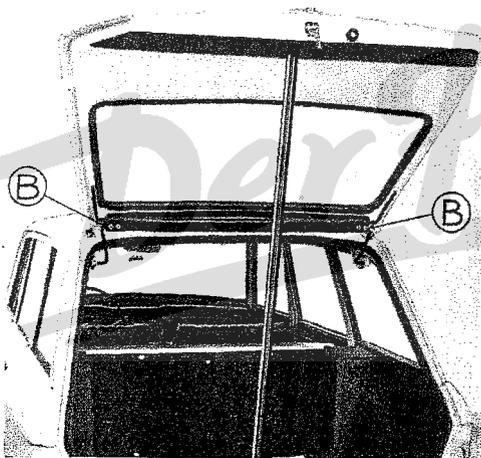
12

HECKTUR BREAK AUSBAU DER DREHSTÄBE

13 | 0351

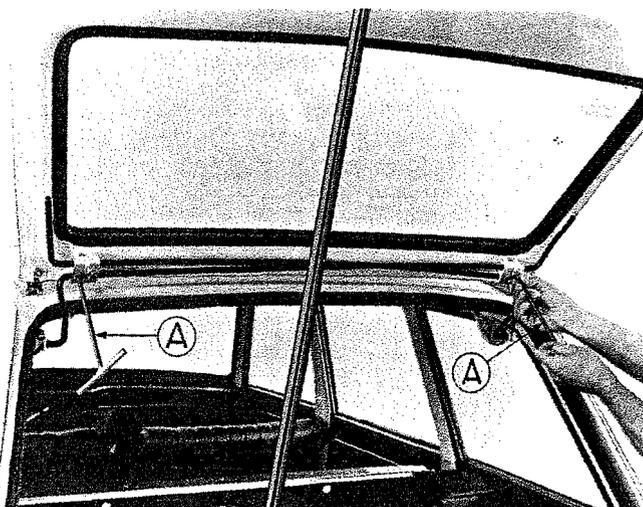


Die Auflagekräften der Rolle des Drehstabes auf dem Ausgleichnocken sind sehr hoch (80 - 100 kg auf jeder Seite der Hecktüre). Um jeglichen Unfall zu vermeiden ist es notwendig, den Ausbau der Drehstäbe entsprechend der nachstehenden Methode auszuführen. Auch soll hierzu das nebenstehende Werkzeug (A), das in 2 Exemplaren herzustellen ist, benutzt werden.



- Die Hecktüre soweit wie möglich öffnen und in dieser Stellung festhalten, ohne jedoch die Rollen der Drehstäbe in Anlage gegen die Anschläge der Ausgleichnocken zu bringen.

- Das Abäeckblech der Drehstäbe abnehmen, indem die sichtbaren Schrauben (B) auf der linken und rechten Seite der Hecktüre abgeschraubt werden.



- Anstelle der zwei abgenommenen Schrauben die beiden Gewindespindeln (A) mit GriH anschrauben.

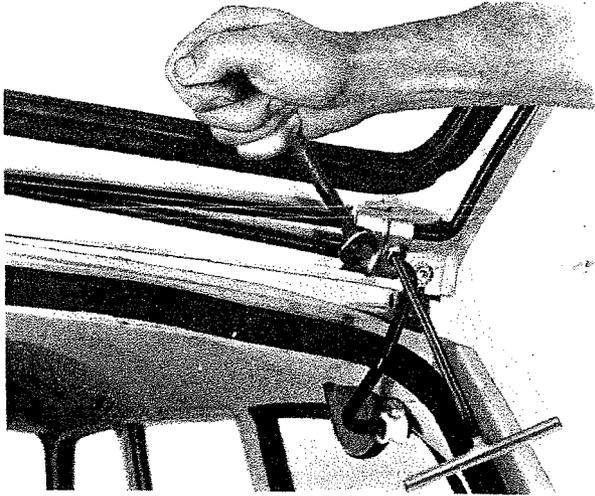
- Die Gewindespindeln nur ungefähr 10-15 mm einschrauben, damit das äussere Blech der Hecktür nicht durch ein übermässiges Einschrauben der Gewindespindeln eingepresst wird.

- Die Mutter jeder Gewindespindel auf die Lagerplatten der Drehstäbe blockieren.

PEUGEOT

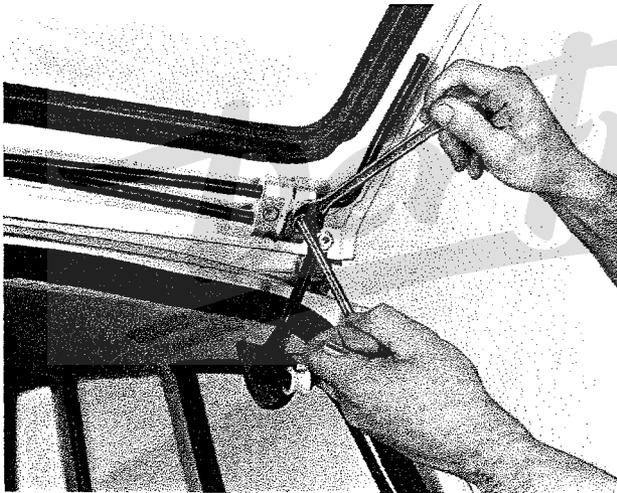
HECKTÜR BREAK

AUSBAU DER DREHSTÄBE



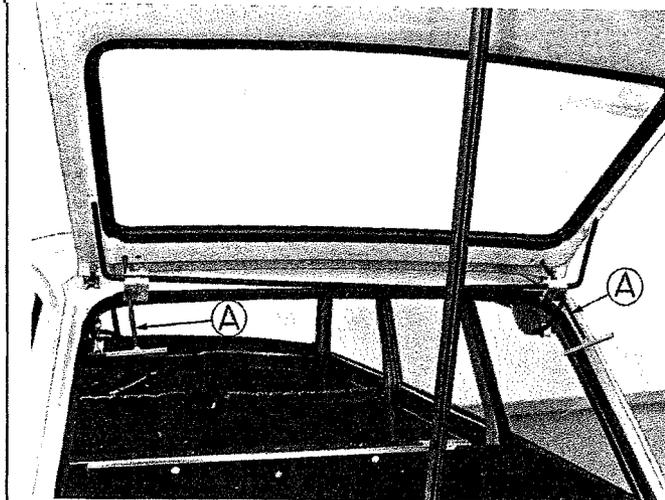
- Auf jeder Seite die zweite Befestigungsschraube der Lagerplatten der Drehstäbe abschrauben.

Diese Lagerplatten sind also nur noch durch die Muttern der Gewindespindeln (A) gehalten.



- Die Muttern der Gewindespindeln (A) gleichzeitig zurückschrauben, wobei die Spindeln an ihrem Griff gehalten werden.

- Die Lagerplatten heben sich von der Hecktüre ab und die Drehstäbe entspannen sich.



- Sobald die Drehstäbe völlig entspannt sind, die Gewindespindeln (A), die Drehstäbe und die Lagerplatten abnehmen.

- Man kann nun ohne Gefahr die Hecktüre, die Scharniere und die Ausgleichnocken ausbauen.

- Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge, wobei die gleichen Vorsichtsmaßnahmen getroffen werden.

SCHMIERUNG · WARTUNG
PERIODISCHE ÜBERPRÜFUNGEN



ZEITRÄUME DER WARTUNGS- ARBEITEN NACH DER 1000 km INSPEKTION	WARTUNGSARBEITEN	ORGANE
Alle 2500 km	Prüfen des Flüssig- keitsniveaus	Öl im Triebwerkblock Bremsflüssigkeit
Alle 2 500 km oder Alle Monate	Prüfen des Flüssig- keitsniveaus Luftdruck	Wasser im Kühler Säure in der Batterie Reifen
Alle 5000 km	Ölwechsel Reinigen Abschmieren Prüfen Versetzen	Triebwerkblock Ölfilter Luftfilter Mechanische Teile Schutzmanschetten der Gelenkwellen Bremskreislauf Stärke der vorderen Bremsbelagplatten Reifen
Alle 10000 km	Ersetzen Prüfen	Ölfiltereinsatz Kupplungspedalspiel Zündkerzen Unterbrecherkontakte Zündzeitpunkt Auskuppelbarer Ventilator
Alle 20000 km	Ersetzen Nachziehen Einstellen Wechsel	Zündkerzen Luftfiltereinsatz Zylinderkopf Ventile Flüssigkeit in der Brems- und Kupplungs- hydraulik



Zu allen Jahreszeiten zu verwendendes Öl

Im Triebwerkblock: {Esso Extra Motor Oil 20 W/30/40
Esso Uniflo

ESUGSOT

WERKZEUG

SPEZIALWERKZEUG

	Seite
• Motorwerkzeugkasten 8.0118 X	01 01 (5)
- Ventildederspanner 8.0119 Z	01 01 (5)
- Motorhebevorrichtung 8.0121	01 01 (5)
- Motorbock 8.0122	01 01 (5)
- Kupplungswerkzeugkasten FERODO Typ 180 DP 8.0203	01 01 (5)
• Kupplungswerkzeugkasten FERODO Typ 200 DE/LUK Typ TS 190 - 8.0206	01 02 (4)
- Getriebewerkzeugkasten 8.0305 W	01 02 (4)
- Getriebebock 8.0306 Z	01 03 (7)
- Werkzeugkasten 8.0312 als Ergänzung des Kastens 8.0305 W, für BB6-Getriebe	01 03 (7)
- Gelenkwellenhalter 8.0407	01 03 (7)
- Radnabenwerkzeugkasten 8.0518 V (f. hintere Radnaben)	01 03 (7)
• Radnabenwerkzeugkasten 8.0606 Z (f. vordere Radnaben)	01 04 (6)
- Werkzeugkasten Prüflöhren für Lenkhebel 8.0607 V	01 04 (6)
- Werkzeugkasten für Lenkung 8.0704 Z	01 05 (5)
- Werkzeugkasten für Scheibenbremsen 8.0803	01 05 (5)
- Werkzeugkasten für Radaufhängung vorne u. hinteren 8.0903 V	01 06 (4)
- Werkzeugkasten zum Aus- u. Einbau der Silentblöcke 8.0904 Y	01 07 (2)
- Hebevorrichtung f. vorne 8.1501	01 07 (2)
- Hebevorrichtung f. hinten 8.1502 Y	01 08

ANZUFERTIGENDES WERKZEUG

- Stütztraverse 0.0130	01 31
- Verstrebungen 0.1503	01 31
- Schlüssel zum Aus- u. Einbau der Kurbelwellenstopfen 0.0131	0132
• Einstellstab für den Zündverteiler 0.0132	01 32
- Werkzeug zum Sichern und Entsichern der Schraube der Kurbelwellen-Riemenscheibe 0.0134	01 32
- Gabel zum Ausziehen der Bolzen der Längslenker, hinten 0.0506	01 33(3)
• Werkzeug zum Aus' u. Einbau der Lagerrige am Lenkgehäuse 0.0704	01 33 (3)
- Gewindestange für Ausbau der Torsionsstangen der Hecktür Break 204 0.1301	01 33 (3)
- Sechskant-Einsatz zum Aus- u. Einbau der Einheit Achsschenkel-Radnabe 0.0603	01 34 (1)

ABZUÄNDERNDES WERKZEUG

- Änderung des Unterlegewerkzeuges 8.0518 D in 8.0518 DZ	01 51 (1)
- Änderung des Schlüssels 8.0903 A in 8.0903 AZ	01 51 (1)
- Änderung des Schlüssels 8.0903 D in 8.0903 DZ	01 51 (1)
- Änderung des Werkzeuges 8.0903 J in 8.0903 JZ	01 51 (1)
• Änderung des Halters 8.0904 C1 in 8.0904 C1Z	01 52 (1)
- Änderung des Halters 8.0904 C1Z in 8.0904 C1V	01 52 (1)
- Änderung des Querträgers 8.1502 A in 8.1502 AZ	01 53
- Änderung des Hakens 8.1502 B in 8.1502 BZ	01 54
• Änderung des Vorrichtung 8.0903 C in 8.0903 CZ	01 55 (3)
- Änderung der Einstelllehre 8.0305 C in 8.0305 CZ	01 55 (3)
- Änderung des Montagebocks 8.0306 in 8.0306 Z	01 55 (3)
• Änderung der Stützplatte 8.0305 H1 in 8.0305 H1Z	01 56

ZUBEHÖR

ANHÄNGER-VORRICHTUNG

• limousine und Break 204	Seite
• Identifizierung - Charakteristiken	0201 (2)
- Einbau	0202 (2) bis 05(2)
- Limousine 304	
- Identifizierung - Charakteristiken	0211(1)
• Einbau	0212 (1) bis 15(1)
• Elektrischer Anschluss 204 • 304	0221 (1) bis 26

AUTO-RADIO

- Einbau eines Auto-Radios in 204 Coupé und Cabriolet, älter als Salon 1969 und in 204 Limousine, Break und Lieferwagen	0251 bis 55
• Einbau in 204 Coupé und Cabriolet, Salon 1969 und in 304	0261 bis 64
- Entstörung	0265

ANZUGSDREHMOMENTE

- Motor	0301 (3)
- Kupplung - Wechselgetriebe/Vorderachsantrieb • Gelenkwelle - Hinterachse - Vorderachse	0302 (3)
- Lenkung - Bremsen - Räder	0303 (1)

	Betriebsleiter	Lagerleiter	Meister	Auftrags-Annehmer	Monteure		
Datum							
Kennzeichnung							

15 - ALLGEMEINES

Hauptsächliche Änderungen 304. Modelljahr 1979.

Ab Serien-Nr. :

304 ••• - 4 138 001

sind Break GL und Lieferwagen LE mit dem Triebwerkblock des Break SL ausgerüstet:

- Motor XL5 (118), I 290 cm³ Hubraum an Stelle des Motors XK5 (127), I 127 cm³.
- Wechselgetriebe mit Getriebeeingangsübersetzung 32 x 43 anstatt 32 x 44.

Die Ausrüstung der einzelnen Modelle bietet folgende Sonderheiten :

Limousinen		Break		Lieferwagen		BESONDERE. BESTIMMUNGS- LÄNDER	BESONDERHEITEN
304 M01 GL	304 M20 GLD	304 001 GL	304 020 SL GLD	304 T01 LE	304 T20 LD		
X	X	X	X	X	X	Nur Frankreich	Markierung 9 für das Modelljahr auf Herstellerschild
X		X	X			Einige Exportländer	Motor XL5 (118) an Stelle des Motors XK5 (127)
		X		X		"	Auskuppelbarer anstatt fester Ventilator
			X				Ölbadluftmter
					X		Wechselgetriebe mit Getriebeeingangsübersetzung 32 x 43 anstatt 32 x 44
							Sitzbezüge aus Stoff Ambre 2345 anstatt tepluxe Amber 3328, das auf Sonderwunsch geliefert wird.
				X	X	Überseische Exportländer	Verchromte anstatt lackierte AussenTÜckspiegel
X	X	X	X	X		Frankreich und einige Exportländer	Einfache Drei-Punkt-Sicherheitsgurte für Fahrer und Beifahrer
							SONDERWUNSCH
							Sicherheitsgurte auf den Rücksitzen
							- 3 Beckengurte (Limousinen)
							- 2 einfache Drei-Punkt-Gurte (Break).

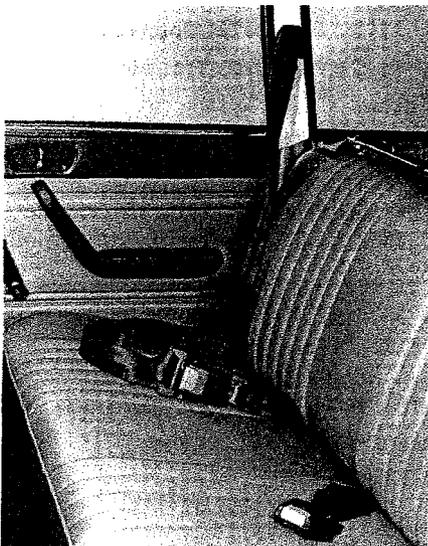
13 • KAROSSERIE

Sonderwunsch : Sicherheitsgurte auf den Rücksitzen.

- LIMOUSINEN



- BREAK



HAUPTSÄCHLICHE TECHNISCHE DATEN UND FAHRWERTE DES BREAK GL UND LIEFERWAGEN LE

MODELLE 1918		MODELLE 1979	
Break GL	Lieferwagen LE	Break GL	Lieferwagen LE
304 D11	304 T11	304 001	304 TOI
624123	620121	624123	620121
624023	620021	624023	620021
XKS (127)		XL5 (118)	
6CV		7CV	
	78mm		78mm
59mm		67,5 mm	
l 127 cm ³		1290 cm ³	
	8,8/1		
42,6kW (1)	39kW (2)	47kW(1)	43 kW (2)
59 PS	54 PS	65 PS	59,5 PS
6250 U/min	6000 U/min	6 000 U/min.	5750U/min
7,84 mdaN (1)	7,45 mdaN (2)	9,2 mdaN (1)	9 mdaN (2)
8,2 mkg	7,8mkg	9,6mkg	9,4mkg
3750 V/roin	3750 U/min.	3750 U/min.	3750 V/min
	BB8 (406)		
	32x44		32x43
	7,12		7,28
	11,73		12,00
	17,88		18,30
	26,34		26,95
	6,58		6,74
6,41.		6,61.	
8,91.		8,91.	
8,91..		9,51.	
935 kg	880kg	935 kg	890kg
525kg	515 kg	525 kg	515 kg
410kg	365 kg	410kg	375kg
1400 kg	1 365 kg	1 410 kg	1 375 kg
615 kg	585 kg	620kg	585 kg
785 kg	780kg	790kg	790kg
680kg	680kg	680kg	680kg
790kg	790kg	790kg	790kg
2220 kg	2 180 kg	2320 kg	2320 kg

(1) Ausgekuppelter Ventilator.

(2) Fester Ventilator.

(3) Mit Reifen 145 x 14, deren Laufumfang 1,800 m beträgt.

(4) Gemessen unter den genormten und im Rundschreiben vom 7.März 1975 (Frankreich) definierten Bedingungen.

(6) Mit Öl, Wasser und Kraftstoff.

	Betriebsleiter	Lagerleiter	Meister	Auftrags-Annehmer	Monteure
Datum					
Kenntnisnahme					

15· ALLGEMEINES

Hauptsächliche Änderungen der 304, Modelle 1978.

Ab Seriennummer :

304 ... ·4031 501

umfassen die 304 die nachstehenden Besonderheiten:

Bei allen Typen angebrachte Änderungen :

- Markierung 8, Modelljahrauf dem Herstellerschild (nur Frankreich).
- Betätigung des Ausrückens der Kupplung durch Kabelzug anstelle der hydraulischen Betätigung.
- *Getriebe mit Bearbeitung der auf 11° geneigten Nuten der Mitnehmerkugel.
- Verlängerte Kraftübertragung.
- Längslenker mit geändertem Abgang.
- Mac-Pherson Vorderachse mit verbreiterter Spur 0,370 m anstelle von 1,320 m), die die Aufnahme von neuen Teilen verlangte :
 - Tragschale mit Sicherheitsanschlag
 - Dreieck-Querlenker mit nicht abnehmbaren Achsschenkel-Kugelgelenken,
 - vordere Tragelemente,
 - Naben.
- Spurstangen und Anschlagmutter der Zahnstange an Vorderachse angepasst.
- Gemeinsamer Lenksäulen-Mantel aller Benzin- und Dieseltypen.
- Neues Bremssystem, das Änderungen nach sich zog an :
 - Pedallagerbock,
 - Bremskraftverstärker,
 - Hauptbremszylinder (ausser einfacher Kreislauf),
 - Leitungen und Schläuchen,
 - Bremssätteln und vorderen Bremsscheiben,
 - Bremsträgerplatten und hinteren Trommeln.

• An einigen 304 angebrachte Änderungen vor den Modellen 1978.

D.

- Neue Mechanismen der Stossdämpfer und vordere Federn.
- Räderbefestigung durch neue Muttern und neue Bolzen.
- Reserveradtragekorb, angepasst an das neue Rad, welcher die Änderung des hinteren Bodenblechs nach sich zieht.
- Trittbrettleisten aus schwarzem Kunststoff.
- Kühlergitter mit integriertem, gegossenem Lösen anstelle des aufgesetzten.

Zusätzliche Änderungen

Alle Typen mit Benzinmotor

- Zylinderblock ausgestattet mit Lagerdeckeln aus Guss anstatt aus Aluminium, mit besonderer paarweiser Zusammenstellung der Kurbelwellenlager.

Alle Typen mit Dieselmotor ausser Kastenlieferwagen

- Wegfall der Anhaltebetätigung durch Kabelzug und Aufnahme einer in die Pumpe eingebauten elektrischen Betätigung.
- Automatische Betätigungen des Vorglüehens und des beschleunigten Leerlaufs als Ersatz für die Handbetätigungen und den angepassten elektrischen Strang.

304 SLS

- Scheinwerfer mit H4-Lampen als Ersatz der Doppel-Parabolscheinwerfer.
- Wegfall des Umkehrrelais der Scheinwerfer und angepasster Strang.

Limousine GL - Break GL - Kastenlieferwagen

- Einbau von Automatik-Sicherheitsgurten für Frankreich und bestimmte Exportländer.

Besonderheiten Export

- Wegfall des Schalters für Halogenscheinwerfer für die Schweiz.
- Kappen auf den Radmuttern für die Bundesrepublik Deutschland.
- Doppelte Verriegelung der Gleitschienen der Vordersitze für Italien und bestimmte Exportländer.

Farben und Ausstattungen

Break SL

- Erscheinen von zwei zusätzlichen Farben :
 - elfenbein 1473,
 - amarantrot 1406.

Beschreibung der hauptsächlichen Änderungen

2. KUPPLUNG

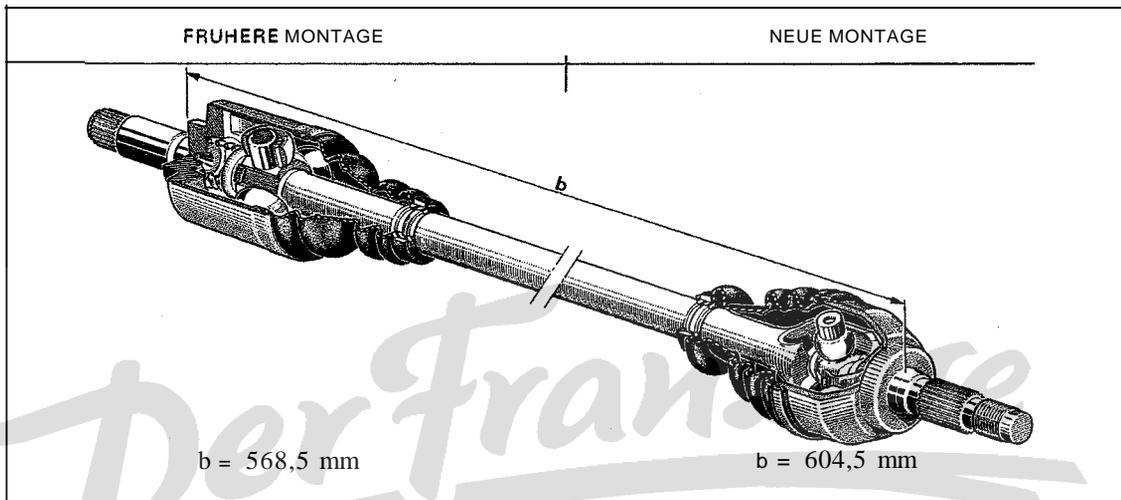
Betätigung des Ausrückens durchgeführt durch Kabelzug.

Diese Montage verlangte die Änderung der folgenden Teile:

- Pedalbock, Kupplungspedal,
- Gehäuse und Deckel der Kupplung,
- Gabel und Kupplungsdrucklager,
- Kupplungsmechanismus eingestellt auf 335 ± 25 daN anstatt auf 310 ± 25 daN.

4. KRAFTÜBERTRAGUNG

Identifizierung der Kraftübertragungen

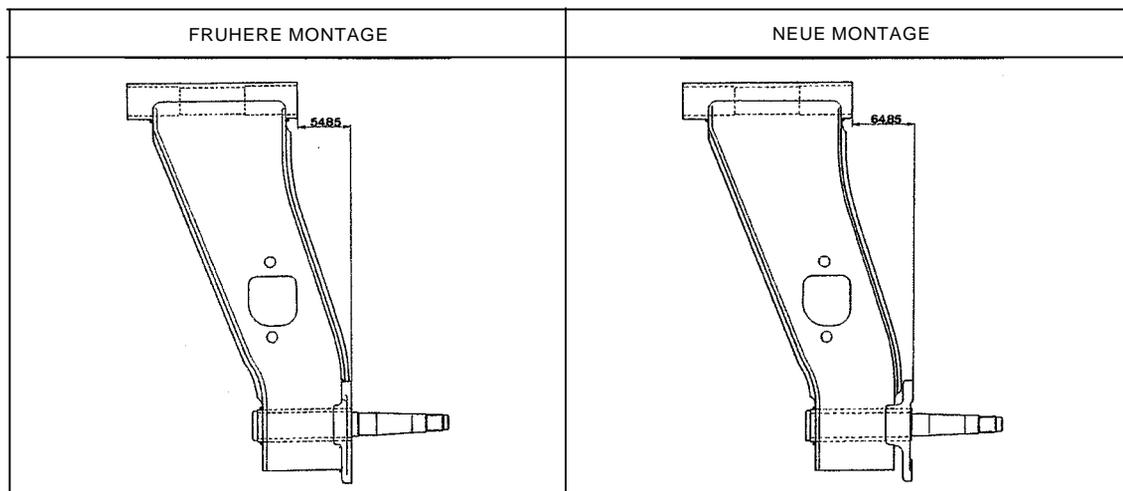


Anmerkung - Diese Kraftübertragungen sind nicht austauschbar.

5 • HINTERACHSE

Der Einbau der neuen Räder, Versatz 45 mm anstatt ~~35~~ mm, verlangte die Änderung der Längslenker, um die hintere Spur von 1,290 m beizubehalten.

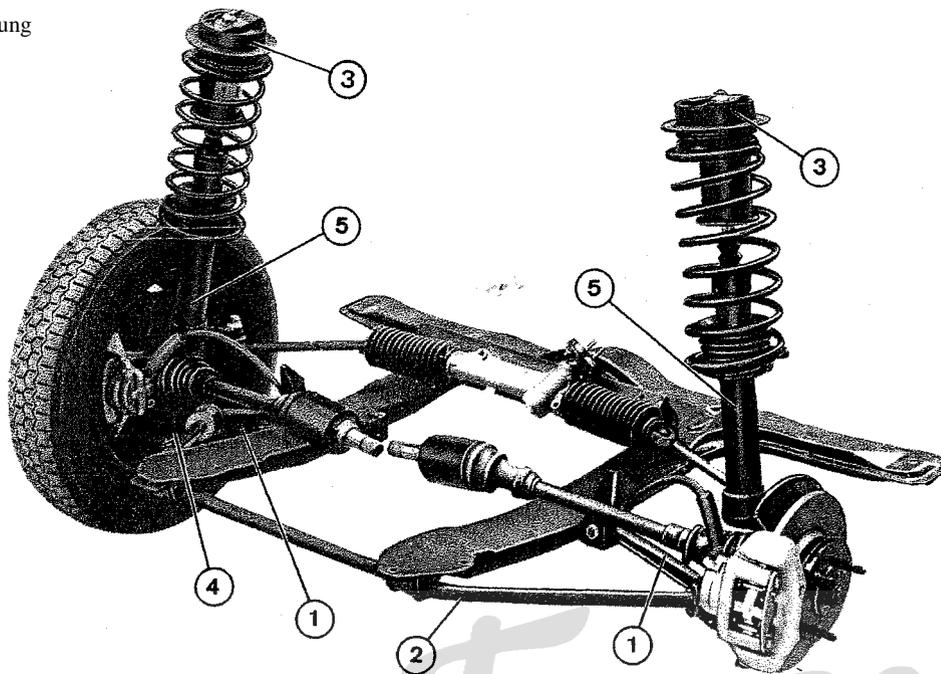
Identifizierung



Anmerkung - Diese Längslenker sind nicht austauschbar.

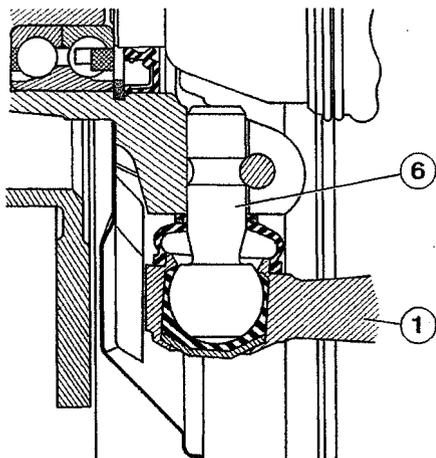
6 - VORDERACHSE

Beschreibung



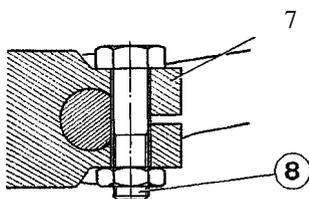
- 1 - Dreieck-Querlenker vorn aus geschmiedetem Stahl.
 2 - Drehstab $\varnothing 24$ (jedes Ende des Drehstabes bildet einen Teil des vorderen Dreieck-Querlenkers).
 3 - Obere Befestigung.
 4 - Untere Befestigung durch Kugelgelenk.
 5 - Tragelement und Achsschenkelbolzen.

Besonderheit der Verbindung des Dreieck-Querlenkers vorne/Achsschenkelbolzen.

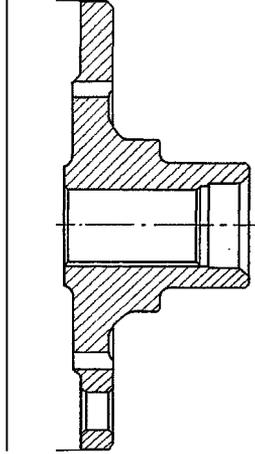
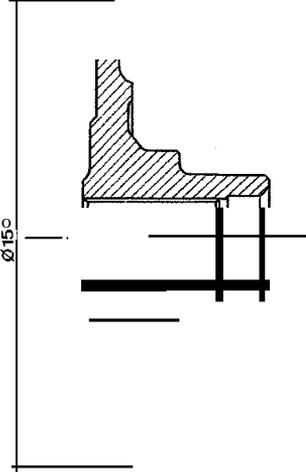


Das in den Dreieck-Querlenker vorne (1) eingebaute Kugelgelenk (6) ist verbunden mit dem unteren Bügel des Achsschenkelbolzens.

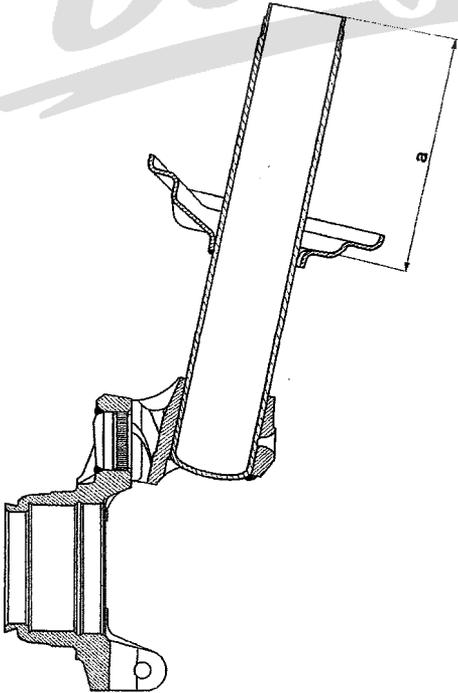
Ein Bolzen (8) bildet einen Keil und drückt den Bügel auf das zylindrische Endstück des Kugelgelenks.



Identifizierung der neuen Naben

FRÜHERE MONTAGE	NEUE MONTAGE
	
<p>Naben nicht austauschbar</p>	

Identifizierung der Tragelemente

	<p>Normale Aufhängung a = 138 ± 0,5 mm</p>
	<p>Verstärkte Autllängung a = 123 ± 0,5 mm</p>

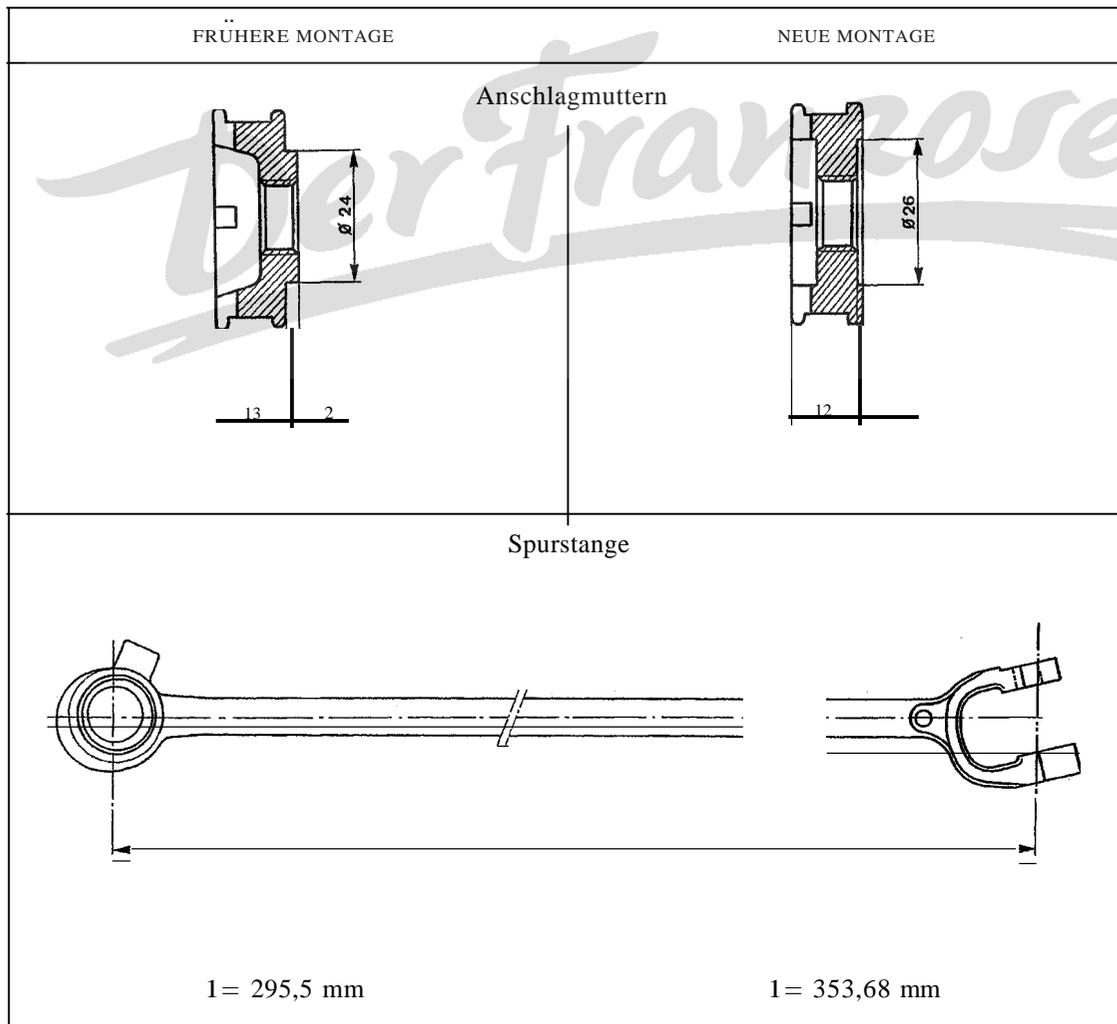
Elemente nicht austauschbar

Technische Daten der Vorderachse

	Frühere Modelle	Modelle 78
Vordere Spur	1,320 m	1,370 m
Vorspur	2mm ± I Öffnung <i>der Spur</i>	3 mm ± I Vorspur
Radsturz	0°30'	0°50' ± 45'
Nachlauf	0°30'	40' 40' ± 30'
Achsschenkelspreizung	9°30'	12° ± 30'

7. LENKUNG

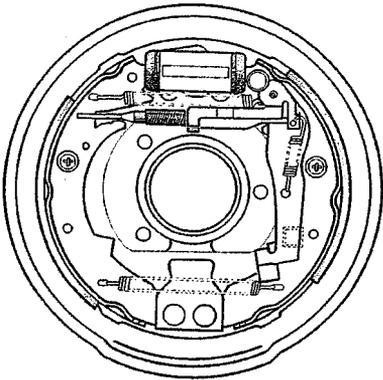
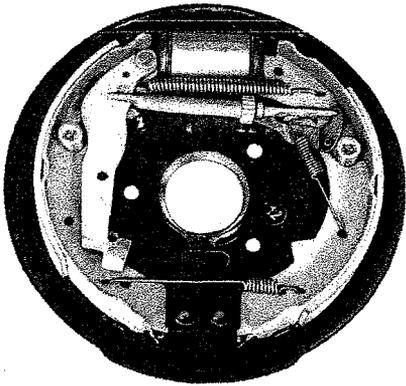
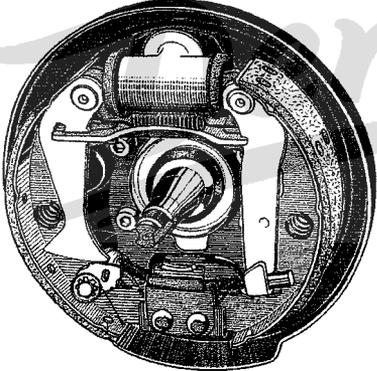
Die Verbreiterung der vorderen Spur (1,370 manstatt 1,320 m) verlangte die Änderung der Zahnstangen-Anschlagmutter und der Spurstangen, um den gleichen Wendekreisradius beizubehalten.



8-BREMSEN

Identifizierung der hauptsächlich neuen Teile

FRÜHERE. MONTAGE	NEUE MONTAGE
Vordere Scheibe	
<p>Aussen \varnothing: 256,5 mm</p> <p>Stärke: 10 \pm 0,1 mm</p>	<p>Aussen \varnothing: 263 mm</p> <p>Stärke: 10 \pm 0,1 mm</p>
Vorderer Bremssattel	
<p>Angebracht hinter der Radachse</p> <p>Girling 14 CM 2 Kolben</p> <p>DBA F 48 2 Kolben</p> <p>Vordere Bremsbelagplatte alle Typen: ausser 304 S : Abex NS 413 304 S : Abex NS 414</p>	<p>Angebracht vor der Radachse</p> <p>Teves \varnothing48 1 Kolben</p> <p>DBA 111 AC \varnothing48 1 Kolben</p> <p>Zusammensetzung Guss-Aluminium</p> <p>Vordere Bremsbelagplatte alle Typen: Abex NS 414</p>
Vorderes Bremsscheiben-Schutzblech	
<p>Mit Ausschnitt für Durchgang des Schutzbleches für Schmiernippel</p> <p>\varnothing304 mm</p>	<p>Ohne Ausschnitt</p> <p>\varnothing209 mm</p>

FRÜHERE MONTAGE	NEUE MONTAGE
Hintere Bremse	
<p>Bremssattel Girling- automatische Einstellung Radzylinder $\varnothing 22$ mm</p> 	<p>Bremssattel Girling - neues automatisches Einstellsystem, Radzylinder $\varnothing 22$ mm.</p> 
<p>Bremssattel DBA - automatische Einstellung Radzylinder $\varnothing 23,8$ mm</p> 	<p>Bremssattel DBA mit niikrometrischer Einstellung Radzylinder $\varnothing 23,8$ mm</p> 
Hauptbremszylinder $\varnothing 19$ mm	
<p>DBA mit Automotive Product Hub primär/sekundär: 15 - 15 mm</p>	<p>DBA mit Automotive Product Hub primär/sekundär: 17 - 13 mm.</p>
Bremsdruckverstärker	
<p>Typ : Master-Vac $\varnothing 150$ mm - \varnothingFühler 18,4 mm</p>	<p>Typ: Master-Vac $\varnothing 150$ mm - \varnothingFühler 17 mm;</p>

Der Master-Vac und der Hauptbremszylinder der neuen Montage können als Ersatz der Teile der früheren Montage eingebaut werden, hingegen darf das Umgekehrte nicht erfolgen.

9. RADAUFHÄNGUNG

- Vordere Radaufhängung :
 - neue Stossdämpfergehäuse (Achsschenkelbolzen),
 - Ölmenge ESSO OLEOFLUID 40 X von $305 \pm 5 \text{ cm}^3$ anstatt $310 \pm 5 \text{ cm}^3$,
 - neue Federn vorne.
- Identifizierung der vorderen Federn.

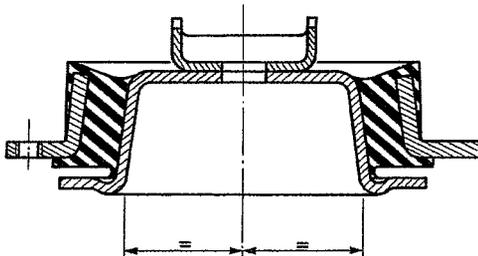
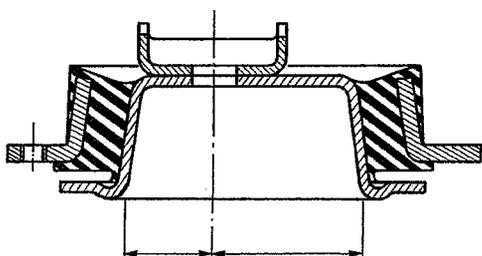
Normale Radaufhängung

	FRÜHERE MONTAGE	NEUE MONTAGE
Flexibilität in mm für 100 daN	85	95
Durchmesser des Drahtes in mm	11,6	11,65
Anzahl der brauchbaren Windungen	8,9	8,9
Freie Höhe	491	522
Aussendurchmesser an der Basis in mm	141,6	141,6
Höhe (H) in mm unter Belastung mit :318 daN 295 daN	173	— — 197
Kennzeichen	H > SUP 173 - 2 blaue H < INF 173 - 2 rote	H > SUP 197 - 1 grün H < INF 197 - 1 grau

Verstärkte Radaufhängung

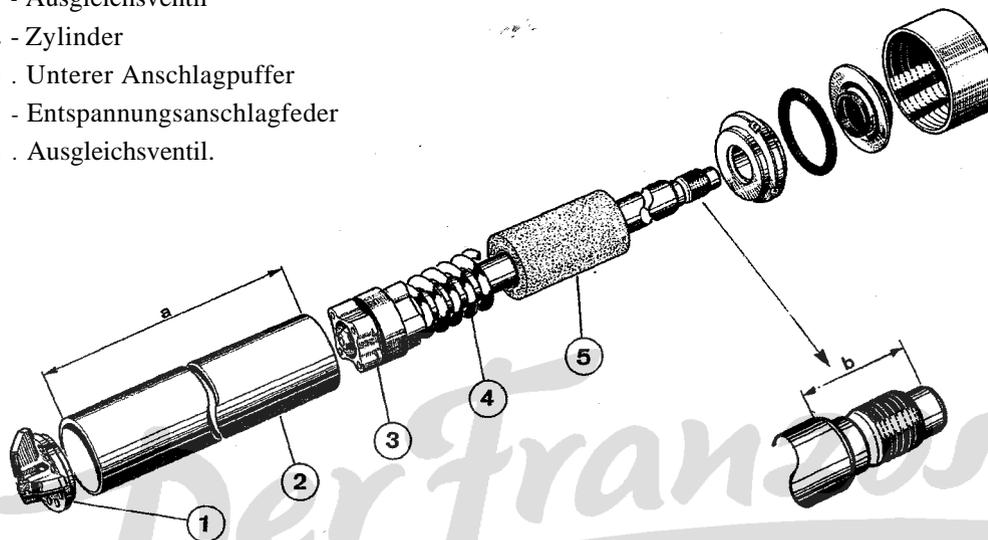
	FRÜHERE MONTAGE	NEUE MONTAGE
Flexibilität in mm für 100 daN	60	95
Durchmesser des Drahtes in mm	12,2	12,1
Anzahl der brauchbaren Windungen	7,9	6,9
Freie Höhe	417	436
Aussendurchmesser an der Basis in mm	142,2	141,65
Höhe (H) in mm unter Belastung mit: 318 daN 295 daN	195,5 — — —	204
Kennzeichen	H > SUP 195,5 - 1 gelb H < INF 195,2 - 1 blau	H > SUP 204 - 1 grau - 1 blau H < INF 204 - 1 grau - 1 rot

Neue obere Lagerung

FRÜHERE MONTAGE	NEUE MONTAGE
 <p>Öffnung der Stossdämpferkolbenstange zentriert</p>	 <p>Öffnung der Stossdämpferkolbenstange exzentrisch</p>

Identifizierung der Stossdämpfer

- 1 - Ausgleichsventil
- 2 - Zylinder
- 3 - Unterer Anschlagpuffer
- 4 - Entspannungsanschlagfeder
- 5 - Ausgleichsventil.



FRÜHERE MONTAGE	NEUE MONTAGE
Länge des Zylinders: a = 342 mm	Länge des Zylinders: a = 330,25 mm
Länge des oberen Endes: b = 25,9 mm	Länge des oberen Endes : b = 30 mm

Anmerkung - Die vorderen Stossdämpfer der 304, Modelle 78, sind bei der normalen und verstärkten Radaufhängung identisch.

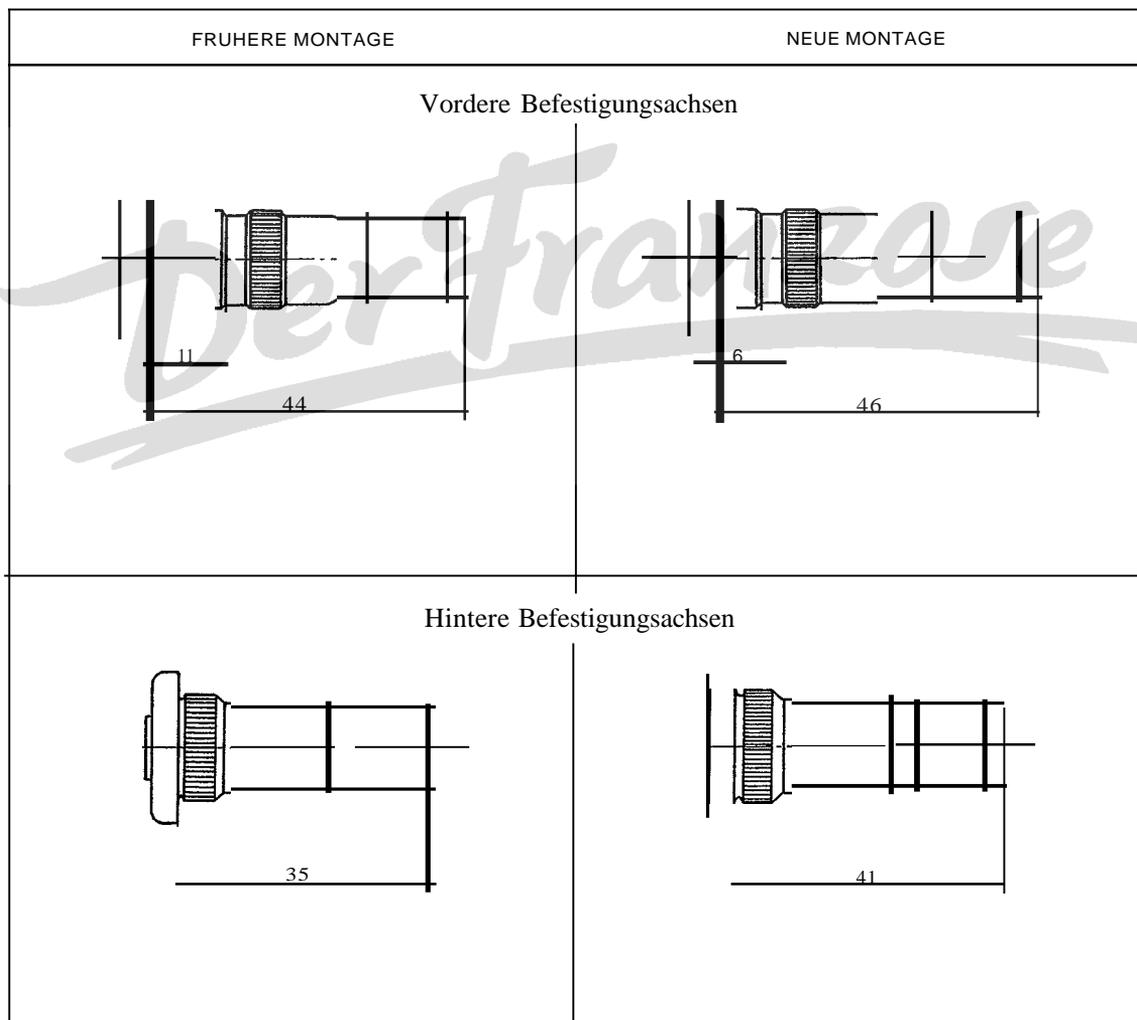
Austauschbarkeit - Die Teile der neuen Montage sind nicht mit den Teilen der früheren Montage austauschbar.

10- RÄDER

- Rad 4 1/2 J 14 auf allen Typen 304, mit 9 Zellen, Versatz 45 mm, Befestigung durch 3 Löcher anstatt eines Rades, Versatz 28 mm, und Befestigung durch "Bootsmutter".
- Neue Radbefestigungsachsen.

Wichtig - Der Einbau der früheren Räder der 304 sowie der Leichtmetallräder Dunlop ET-Nr. 9604.76 darf bei den 304, Modell 78, nicht erfolgen.

Das Umgekehrte darf ebenfalls nicht durchgeführt werden.



Austauschbarkeit - Diese Radbefestigungsachsen sind nicht austauschbar.

Bei allen Typen zugelassene Reifen:

- MICHELIN ZX - 145 SR 14.
- KLEBER V 12 - 145 SR 14.
- UNIROYAL RALLYE 180 - 145 SR 14.

REIFENLUFTDRUCK IN BAR

	VORNE	HINTEN
304 Limousinen, alle Typen mit Benzinmotor 145 x 14 und 155 x 14	1,8(1)	2,1
304 Break und Kastenlieferwagen mit Benzinmotor 145 x 14 und 155 x 14	1,8(1)	2,7 2,2(2)

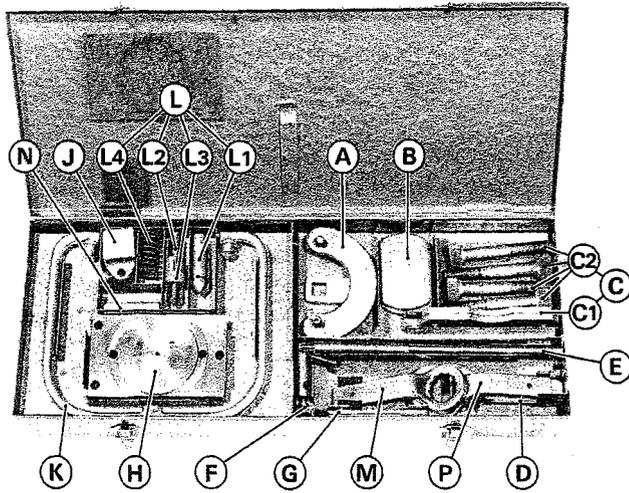
(1) Bei Dieselmotor 0,1 bar hinzufügen.

(2) Hinterer Reifenluftdruck für längere Benutzung ohne Beladung.

Anmerkung: Bestimmte Fahrzeuge mit verstärkter Radaufhängung sind mit Reifen SR 155 x 14 (155 x 355) ausgerüstet.

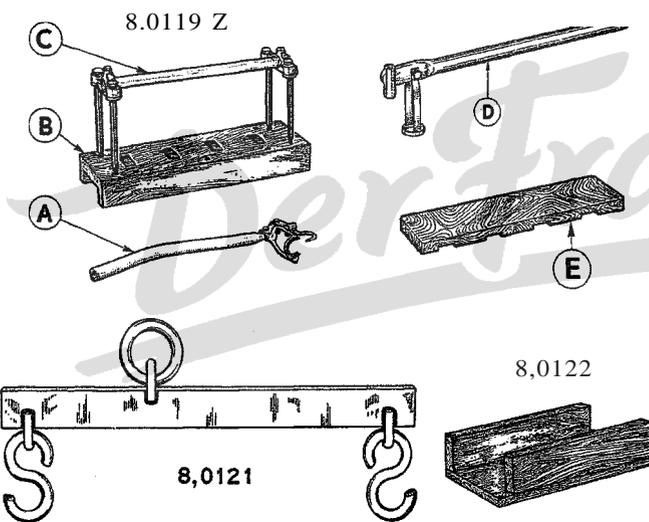
WERKZEUG
SPEZIALWERKZEUG

15 | 0101 (5)



8.0118 X Werkzeugkasten für Motor, bestehend aus:

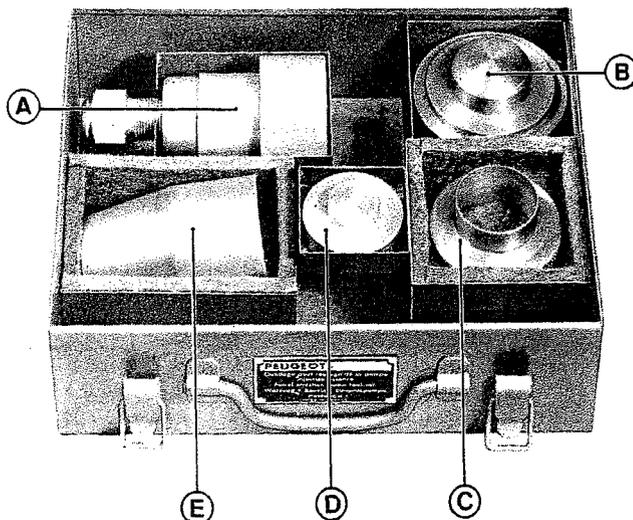
- A • Klauenschlüssel für die Kurbelwellenriemenscheibe
- B - Abziehplatte für die Zylinderlaufbüchsen
- C • Spannvorrichtung für die Zylinderlaufbüchsen bestehend aus: C1: FI ansehen
C2 : Schrauben
- D - Schlüssel für die Schraube der Riemenscheibe der Kurbelwelle 1. Montage
- E - Haltespindel für die Messuhr
- F • Ansatz für den Messuhr-Halter
- G • Verlängerungsstück für die Messuhr, L= 80mm
- H - Einstellplatte für die Zylinderlaufbüchsen
- J • Messuhren-Holter
- K • Bügel
- L • Dynamometer-Stößel für die Zylinderlaufbüchsen, bestehend aus:
L1-Stößel
L2 - Stöße I-Stange
L3 • Einstellbüchse
L4 • Feder
- M • Schlüssel für die Schraube der Riemenscheibe der Kurbelwelle 2. Montage
- N - Führungsmuffe für die Zylinderkopf-Dichtung
- P • Schlüssel für die Schraube der nDämpfer^R Riemenscheibe (Diesel)



8.0119 Z Ventilfederspanner, bestehend aus:

- A • Ventilfederspanner
 - B • Sockel für den Zylinderkopf
 - C • Montage-Kipphebelwelle
 - * D • Ventilfederspanner
 - * E - Zwischenstück für den Sockel des Zylinderkopfs
- 8.0121 Motor-Aushebevorrichtung
- 8.0122 Sockel für den Motor

*Zusatz für 204 Diesel.



8.0203 Werkzeugkasten für die Kupplung 180 DP, bestehend aus :

- A - Abzieher für die Kupplungsnahe
- B - Werkzeug für die Montage der Dichtung des Kupplungsgehäuses
- C • Schutzbüchse für die Dichtung des Motor-Antriebsrods
- O • Werkzeug zum Einsetzen der Motor-Antriebsraddichtung
- E - Schutzkegel für die Dichtung des Kupplungsgehäuses.

PEUGEOT

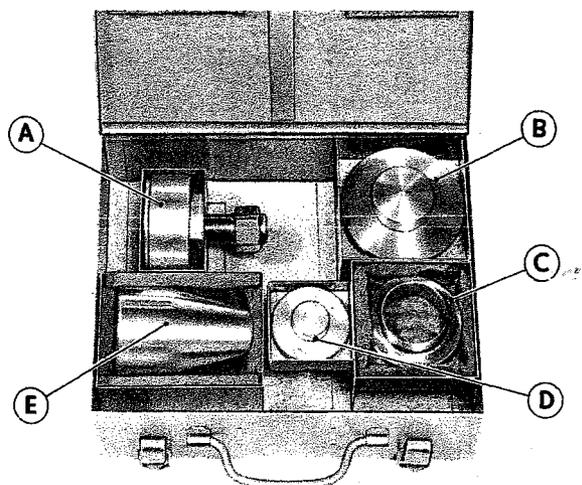
3-70L

Ersetzt Seite 01 01 (4) und 01 02 (3), Baugruppe 15

Werkstatthunterlagen 204 - Ref. 812 D

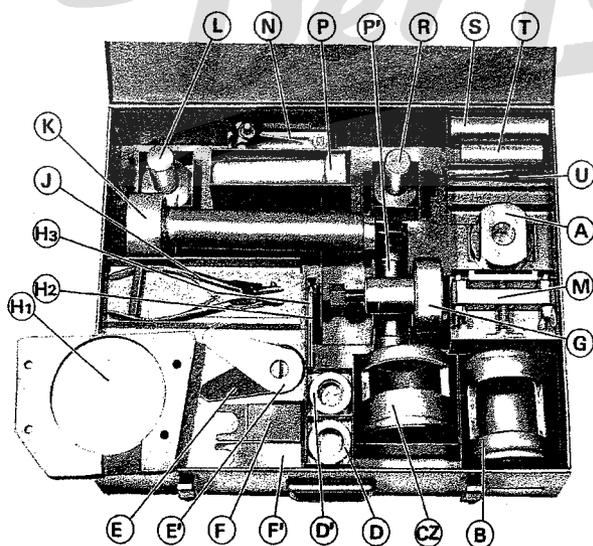
WERKZEUG

SPEZIALWERKZEUG



8.0206 Werheugkasten für die Kupplung, 200 OE, bestehend aus:

- A • Abzieher für die Kupplungsnaabe
- B • Werkzeug für die Montage der Dichtung des Kupplungsgehäuses
- C • Schutzbüchse für die Dichtung des Motor-Antriebsrads
- O - Werkzeug zum Einsetzen der Motor-Antriebsraddichtung
- E - Schutzkegel für die Dichtung der Kupplungsgehäuses

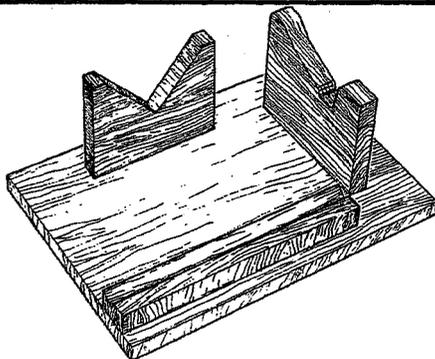


8.0305 W Werkzeugkasten für das Wechselgetriebe, bestehend aus:

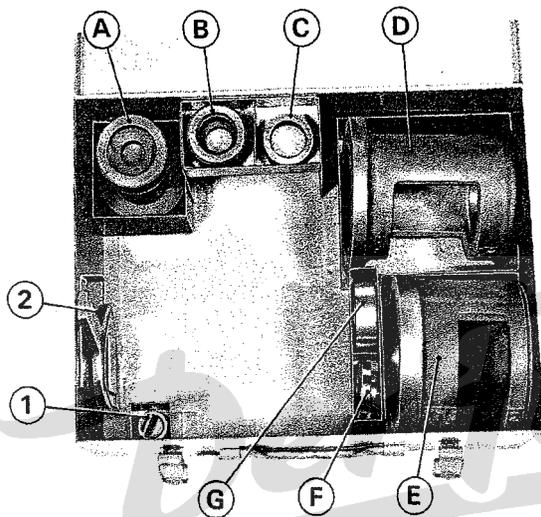
- A - Werkzeug für die Hauptwelle
- B • Einstellehre für den Synchronkörper für 1./2. Gang
- CZ • Einstellehre für den Synchronkörper für 3./4. Gang
- O • Einstellehrefürdie Federscheiben-Spannung auf der Hauptwelle, Lagerseite, 1.Montage
- O' • Einstellehrefürdie Federscheiben-Spannung auf der Hauptwelle, Lagerseite, 2.Montage
- E • Einstellehre für die Federscheiben-Spannung auf der Hauptwelle, Tachoschriekenseite, 1.Montage
- E' • Einstellehrefürdie Federscheiben-Spannung auf der Hauptwelle, Tachoschneckenseite, 2. Montage
- F - Einstellgabelfür die Federscheiben-Spannung 1.Montage
- F' • Einstellgabel für die Federscheiben-Spannung 2.Montage
- G • Abzieher für Antriebs-und Hauptwellenlager
- HY • Werkzeug fürdie Montage und Demontage der Lager, bestehend aus:
 - H1Z • Plotte
 - H2 und H3 • Distanzscheiben für Wechselgetriebe mit Eingangszahnrad mit Spielnachstellung (Diesel).
- J • Zange für Sprengring und Tachoaantrieb
- K • Werkzeug für dos Abziehen und die Montage des Rollenlagers der Hauptwelle
- L • Aufpressdorn 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

WERKZEUG
SPEZIALWERKZEUG

15 | 01 03⁽⁷⁾



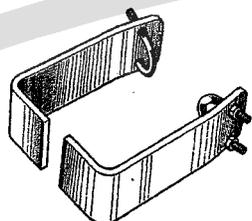
8.0306 Z Montagebock für Wechselgetriebe



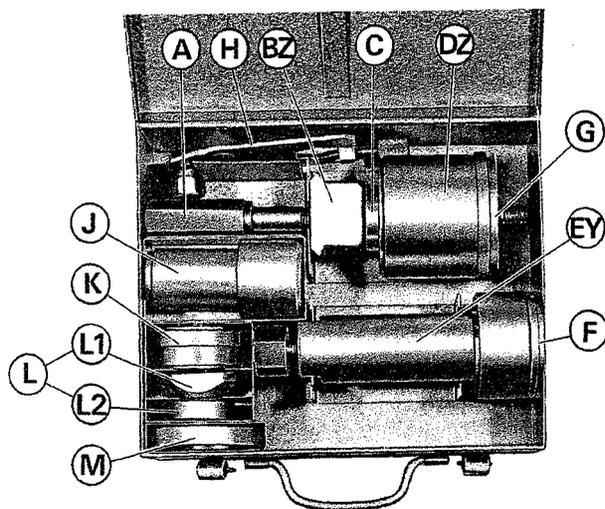
8.0312 Zusatz zum Werkzeugkasten 8.0305 W für Wechselgetriebe BB6,

bestehend aus :

- A • Abstütz - Werkzeug {einstellbar} für die Hauptwelle
- B - Ring zum Ein- und Ausbau des Nadellagers und zum Einbau des Sicherungsringes der Hauptwelle
- C - Einstellehre für die Spannung der Federscheibe an der Hauptwelle an der Nadellagerseite
- O. Einstellehre für den Synchronkörper des 1./2. Ganges
- E - Einstellehre für den Synchronkörper des 3./4. Ganges
- F • Andrückplatte
- G - Ring zum Einbau der Lager des Ausgleichgetriebes.



8.0407 Spannbügel für Gelenkwellen



8.0518 Y, Werkzeugkasten für hintere Radnaben bestehend aus:

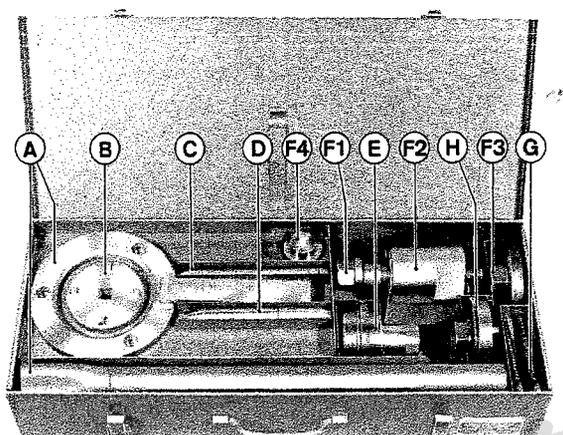
- A • Gewindespindel
- BZ - Abziehvorrichtung für Radnabenlager
- C • Aufpressdorn
- DZ - Unterlegwerkzeug
- EY - Abziehvorrichtung für den Lagerring am hinteren Achsschenkel
- F • Distanzring für Aufpressdorn C
- G - Distanzring für Unterlegwerkzeug DZ
- H • Einstellehre für Kegelrollenlager
- J • Dom 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.

PZUGSOT

4-70

WERKZEUG

SPEZIALWERKZEUG



8.0606 Z Werkzeugkasten für vordere Radnaben bestehend aus:

- A - Spannwerkzeug für vordere Radnaben
- B - Feststellschlüssel für die Achsschenkelmutter der 1. Montage

e-Werkzeug zum Entsihern

- D - Werkzeug zum Sichern

E-Werkzeug für die Montage der Dichtringe der Radnaben

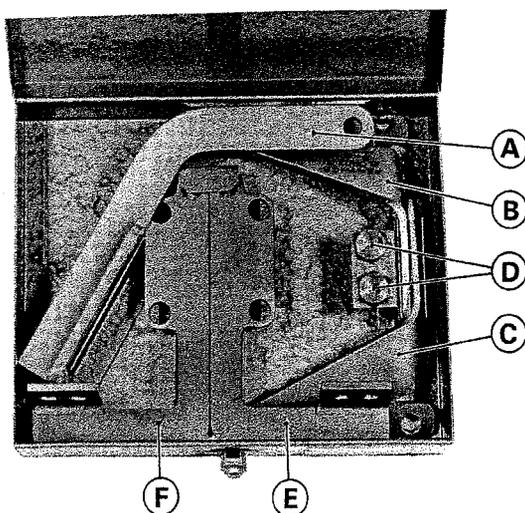
FZ - Abzieh- und Montagevorrichtung für die Radnabe und die Lager, bestehend aus:

- F1 : Schraube
- F2 : Mutter
- F3 : Abzieher für Radnabe bei Achsschenkeln aus einem Stück
- F4 : Abstützbüchse

G - Abziehschraube für die vordere Radnabe bei Achsschenkel der 1. Montage

H - Schlüssel für die Achsschenkelmutter der 2. Montage

Der Franzose



8.0607 Y Werkzeugkasten für die Prüfung der Lenkhebel an den Achsschenkelbolzen, bestehend aus:

A - Doppelprüflehre für Lenkhebel bei Achsschenkeln aus zwei Teilen (rechts und links)

B - Prüflehre für Lenkhebel am Achsschenkel aus einem Stück, links

e - Prüflehre für Lenkhebel am Achsschenkel aus einem Stück, rechts

D - Befestigungsschrauben für die Prüflehren B und e auf den Achsschenkeln aus einem Stück

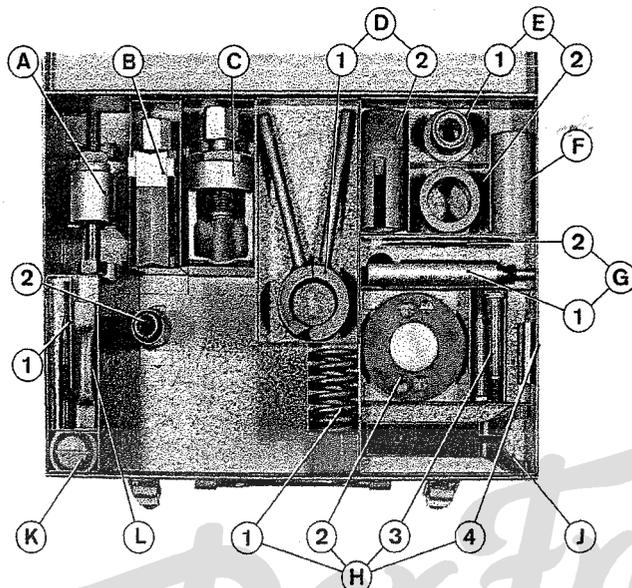
E - Prüflehre für den Kugelzapfen des linken Achsschenkelbolzens

F - Prüflehre für den Kugelzapfen des rechten Achsschenkelbolzens

ANMERKUNG - Der Werkzeugkasten 8.0607 Y wird ohne die Prüflehre A, welche sich bereits in ihrem Besitz befindet oder unter der Ref.8.0607 zu bestellen ist, geliefert.

WERKZEUG
SPEZIALWERKZEUGE

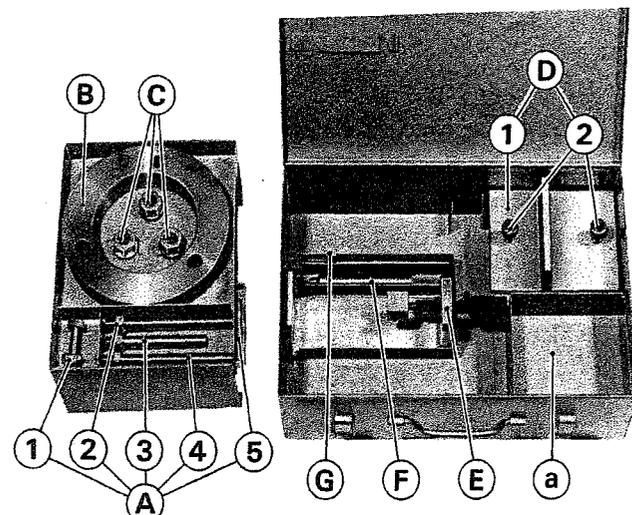
15 | 0105 (5)



8.0704 Z Werkzeugkasten für die Lenkung 204-304

- *A - Abzieher für den Silentbloc an der Zahnstange
- *B - Lenkrad-Anzieher
- *C - Abzieher für den Kugelbolzen an der Spurstange
- *O - Werkzeug für die Montage des Sprenrings am Kugelbolzen der Spurstange, bestehend aus :
O1 - Zange O2 - Dorn
- E-Werkzeug zum Austausch des Silentblocs am Zahnstangenauge, bestehend aus :
E1 - Unterlegewerkzeug E2 - Dorn
- F • Unterlegewerkzeug zum Einbau des Antriebsritzels
- *G - Montagesatz für Messuhr, bestehend aus:
G1 • Halter G2 - Messuhr-Verlängerung
- H - Dynamometrisches Einstellwerkzeug für das Antriebsritzels bestehend aus:
H1 - Feder H3 - Satz zu 2 Schrauben
H2 - Platte H4 - Fühlstab
- J - Schlüsseleinsatz für die Kontermutter des Zahnstangenauges
- K - Werkzeug für Ausbau und Einbau des Zahnstangenlagers
- L - Werkzeug zum Spannen der Spannringe an den Gummimanschetten

• Der **Werkzeugkasten** 8.0704 Z wird ohne die Werkzeuge A, B, C, O, G, die sich schon in ihrem Besitz befinden oder bei der OPO zu bestellen sind und ohne folgende Werkzeuge "Facom" geliefert:
1 - Splintaustreiber 251-2
2 - Stecknuss J11 L



8.0803 Werkzeugkasten für die Lenkung 204-404/8-504, bestehend aus :

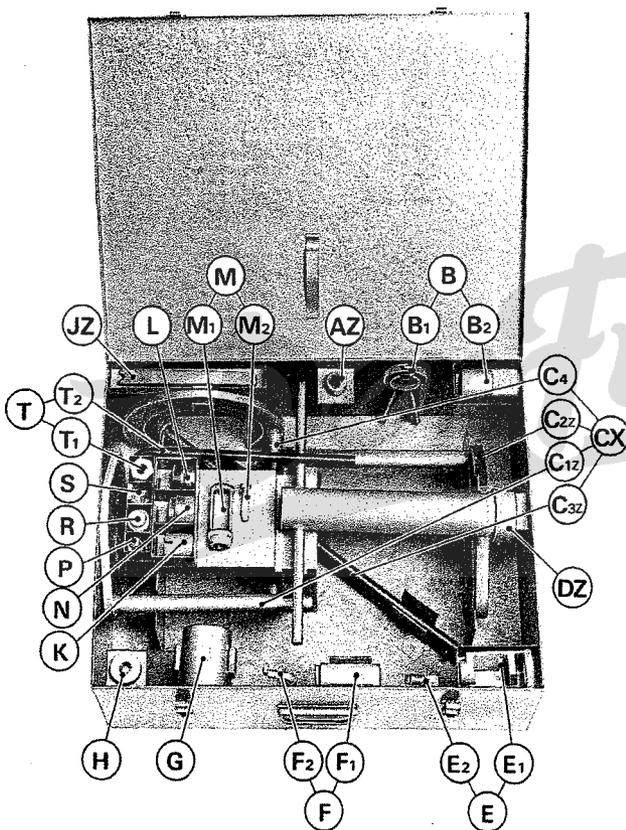
- A - Montagesatz für Messuhr, bestehend aus:
*A1 - Messuhrhalter
*A2 - Stützstange mit 12 x 1,50 Gewinde
*A3 - Stützstange mit 11 x 1,25 Gewinde
A4 - Stützstange mit 10 x 1,25 Gewinde
A5 - Messuhrverlängerung
- *8 - Autlagering
- *C - Satz zu 3 Führungsbolzen mit Muttern
- *O - Achsschenkelstütze für 1. Montage, bestehend aus:
O1 - Winkelmass O2 - Inbusschrauben
- E - Rückholvorrichtung für Bremskolben vorne und hinten
- *F - Verschlussstange für Hauptzylinder
- G • Richtschlüssel der hinteren Bremskolben
- An 204 verwendetes Werkzeug

ANMERKUNG: Der **Werkzeugkasten** 8.0803 beinhaltet ein freies Fach a, das die Einordnung des Achsschenkels der 1. Montage ermöglicht, der zur Kontrolle des Brems Scheibenschlages auf der Werkbank verwendet wird. Diese Brems Scheiben stellen die vorderen Scheibenbremsen der 204 aus, deren Vorderachse mit einteiligen Achsschenkeln versehen ist.

PEUGEOT

WERKZEUG

SPEZIALWERKZEUG



8.0903 V Werkzeugkasten für die vordere und hintere Radaufhängung, bestehend aus :

AZ - Schlüsselansatz für die Mutter des unteren Achsschenkelkugelgelenkes

8 - Werkzeug für die Montage des Sprengringes der Verschlusskappe am Achsschenkelkugelgelenk (1. Montage), bestehend aus :

81 - Zange

82 - Dorn

CX - Federspanner für vordere und hintere Schraubenfedern, bestehend aus:

C1Z - oberer Halteplatte

C2Z - unteren Haltebügel

C3Z - Satz zu 2 Schrauben, 535 mm

C4* - oberer Halteplatte

DZ - Schlüsselansatz für Verschlussmutter des vorderen Stossdämpfers

E - Schlüssel für die Mutter der vorderen Stossdämpferstange, bestehend aus

E1 - Schlüssel für die Mutter

E2 - Schlüssel zum Halten der Stossdämpferstange

F - Schlüssel für die Mutter der hinteren Stossdämpferstange (1. Montage), bestehend aus :

F1 - Schlüssel für die Mutter, 13 mm

F2 - Schlüssel zum Halten der Stossdämpferstange

G - Halter

H - Abzieher für das untere Achsschenkelkugelgelenk (1. Montage)

JZ - Sicherungswerkzeug

K - Schlüsselansatz für die Abschlussmutter am unteren Achsschenkelkugelgelenk mit 3 Kerben

L - Abzieher für das untere Achsschenkelkugelgelenk (2. Montage)

M - Schlüssel für die Mutter der hinteren Stossdämpferstange (2. Montage), bestehend aus:

M1 - Schlüssel für die Mutter, 17 mm

M2 - Schlüssel zum Halten der Stange

N - Schlüsselansatz für die Abschlussmutter des unteren Achsschenkelkugelgelenkes (mit 3 Innenansätzen)

*P - Montagekegel für Dichtungen der vorderen Stossdämpferstange

*R - Dorn zum Einsetzen der Nadellagerdichtung

*8 - Haltewinkel für oberen Halter

*T - Schlüssel für Mutter der vorderen Stossdämpferstange, bestehend aus :

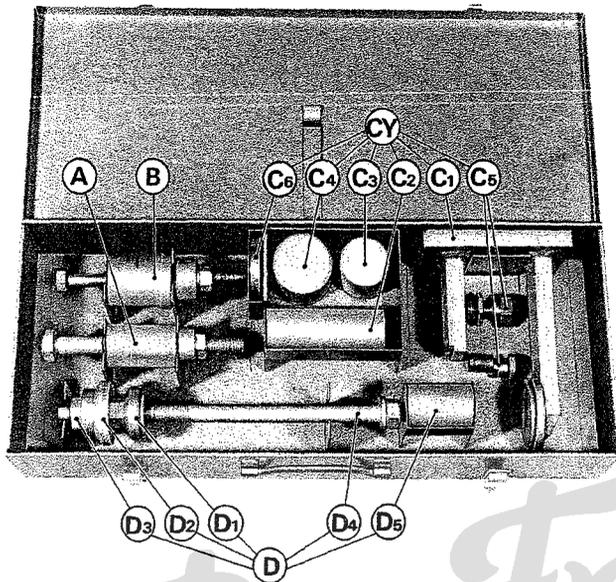
T1 - Schlüssel für Mutter

T2 - Schlüssel zum Halten der Stossdämpferstange

* Werkzeug für Vorderradaufhängung mit "drehbaren Schraubenfedern",

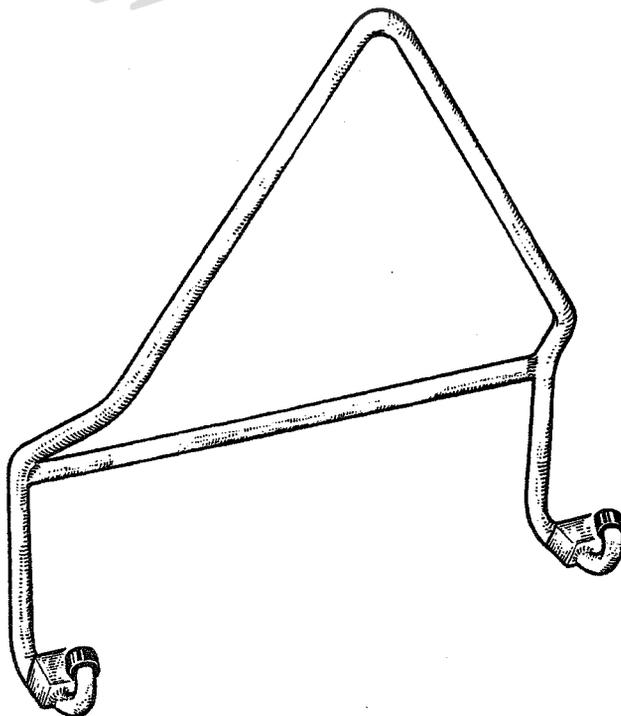
WERKZEUG
SPEZIALWERKZEUG

15 | 0107⁽²⁾



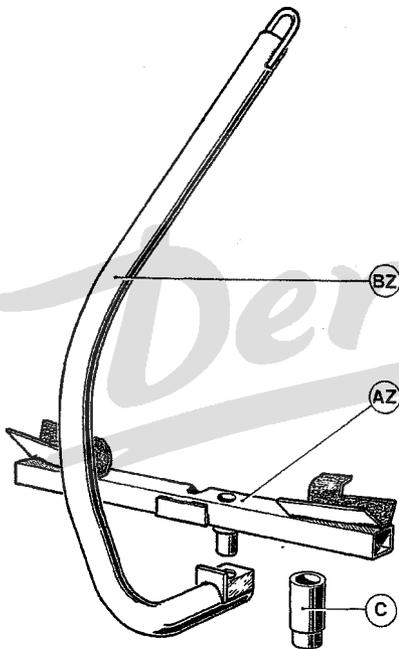
8.0904 Y Werkzeugkasten für die Silentblöcke bestehend aus:

- A • Werkzeug für Abziehen und Montage der Silentblöcke der hinteren Stossdämpfer
- B - Werkzeug für Abziehen und Montage der Silentblöcke des vorderen Motortragrahmens
- CY • Werkzeug für Abziehen und Montage der Silentblöcke am Hinterachs-Querträger, bestehend aus :
 - C1Y . Halter
 - C2 . Dorn
 - C3 . Endstück für die Montage der Silentblöcke
 - C4 . Endstück für die Montage der Silentblöcke
 - C5 . Satz Befestigungsschrauben für den Halter auf dem Querträger (1 Bolzen exzentrisch 1 Schraube - 2 Muttern)
 - C6 . Distanzscheibe
- O . Werkzeug für Abziehen und Montage der Silentblöcke an den hinteren Längslenkern, bestehend aus:
 - 01 • Anschlagmutter für Ausbau
 - 02 . Montagescheibe
 - 03 - Anschlagmutter für Montage
 - 04 - Schraube
 - 05 - Dorn



8.1501 . Anhebevorrichtung für vorderes Karosserieteil

PEUGEOT



8.1502 V • Anhebevorrichtung für hinteres Karoserierteil, bestehend aus:

AZ • Querträger

BZ • Haken

C • Distanzbüchse

ANMERKUNG • Die Distanzbüchse C muss entsprechend dem Zentrierdurchmesser des verwendeten Wagenhebers ausgearbeitet werden.

- Für die Änderung der Werkzeuge A und B in AZ und BZ.

siehe Seite 01 53 und 01 54.

WERKZEUG
ANZUFERTIGENDES WERKZEUG

15 | 01 31

ABSTÜTZTRAVERSE UNO VERSTREBUNGEN

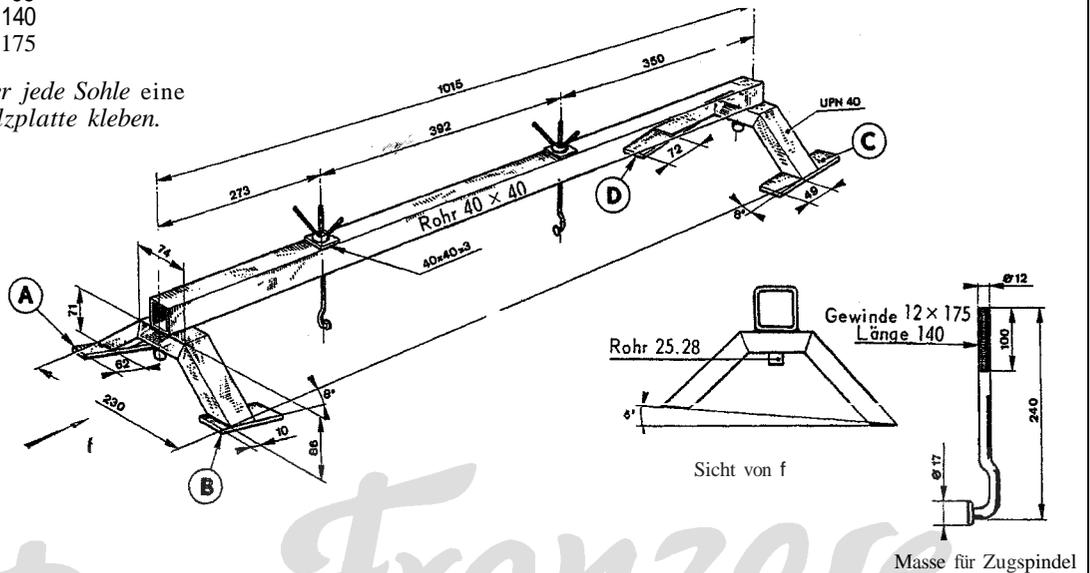
Flacheisen 30 X 6

0.0130 • Abstütztraverse

Sohle A Länge 175

» B » 95
» C » 140
» 0 » 175

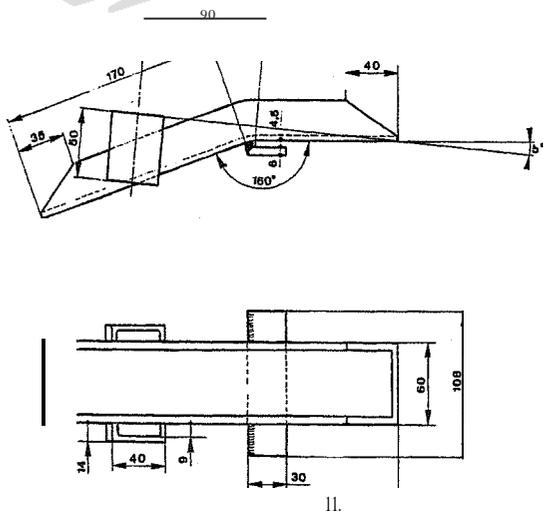
HINWEIS: Unter jede Sohle eine
3 mm starke Filzplatte kleben.



0.1503 - Verstrebungen mit je einer Sohle und
einem Gabelstück

SOHLE 1

GABELSTÜCK 2

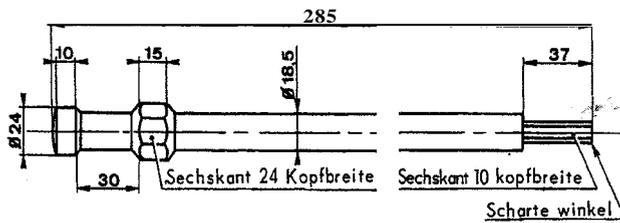


Die Verstrebungen 0.1503 können von der T.U.P.A.C. geliefert werden.

0132

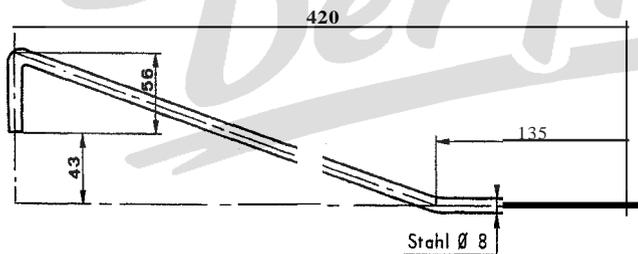
15

WERKZEUG
ANZUFERTIGENDES WERKZEUG



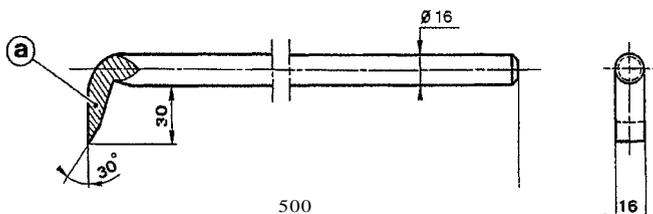
0.0131

Schlüssel für den Ein- und Ausbau der Verschlussstopfen an der Kurbelwelle.



0.0132

Einstellstab für den Zündverteiler.



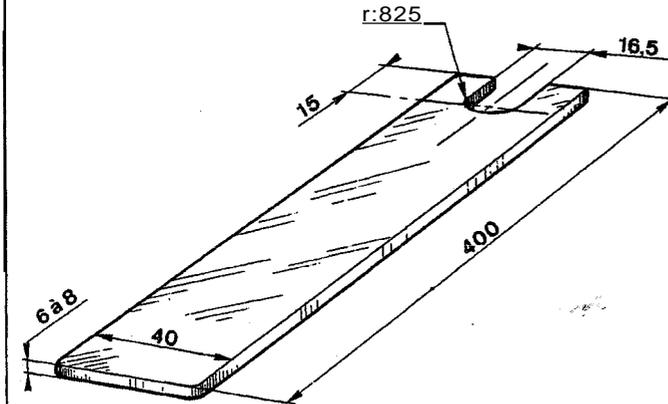
0.0134

Werkzeug zum Sichern und Entsichern der Befestigungsschraube der Kurbelwellen-Riemenscheibe.

a : gehärtetes Ende

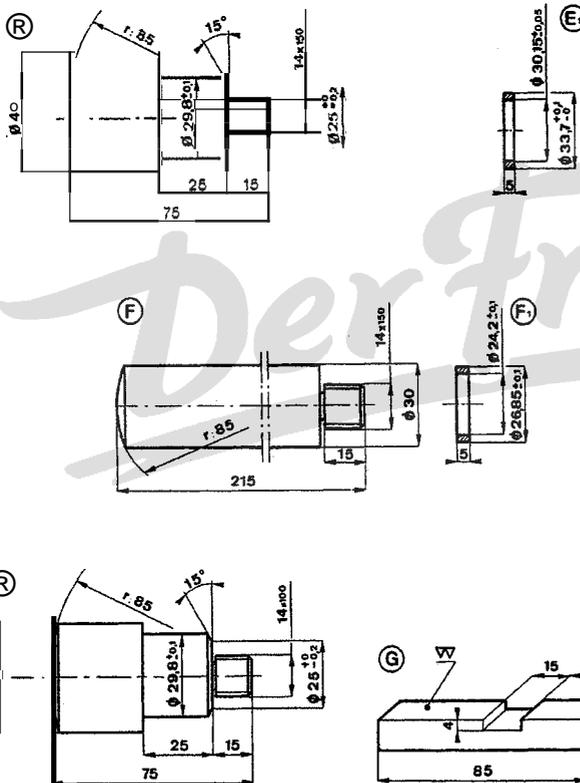
WERKZEUG
ANZUFERTIGENDES WERKZEUG

15 0133⁽¹⁾



0.0506

Gabelförmiges Werkzeug zum Ausbau der Lagerbolzen der hinteren Längslenker.



0.0704

E • Dorn für die Montage des Lagerrings des Antriebsritzels der Zahnstange und der Lagerringe der Lenkverbindungsstange mit Gewinde 14x150 für die vor der Nr. 6.015.750 gelieferten Limousinen 204.

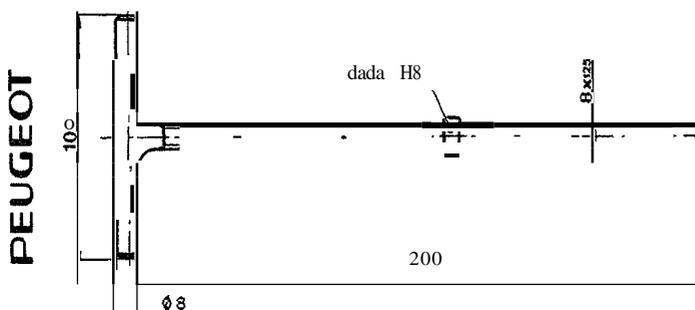
H • Dorn für die Montage des Lagerrings des Antriebsritzels der Zahnstange und der Lagerringe der Lenkverbindungsstange mit Gewinde 14 X 100 für die nach der Nr. 6.015.750 gelieferten Limousinen und Breaks 204.

EI • Distanzring für den Ausbau des Lagerrings der Zahnstange.

F • Dorn für die Montage des Lagerrings der Zahnstange.

FI • Distanzring für den Ausbau des Lagerrings der Zahnstange.

G • Prüfflehre für das Überstehen des SiJent-blockes der Zahnstange.



0.01301

Gewindestange für den Ausbau der Torsionsstangen der Hecktür der Fahrzeuge 204-Break.

Zweifach anzufertigen.

0134

15

WE.RKZEUG
ANZUFERTIGENDES WERKZEUG

0.0603

Sechskant-Dorn von 8 mm.
Länge des Werkzeuges 3S mm.

Anmerkung:

*Der Dorn 0.0603 hat seinen Platz im
Werkzeugkasten 8.0606 Z.*



Der Franzose

0134⁽¹⁾

15

WERKZEUG
ANZUFERTIGENDES WERKZEUG



0.0603

8 mm Achtkantstiftschlüssel, Länge 35 mm

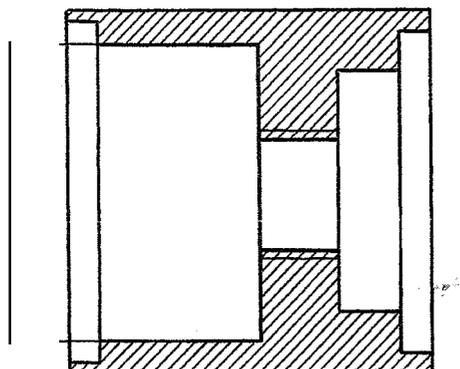
ANMERKUNG

Das Endstück 0.0603 ist in den Werkzeugkasten 8.0606 Z zu legen.

Der Franzose

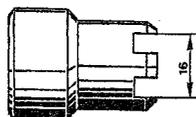
WERKZEUG
ABZUÄNDERNDES WERKZEUG

15 | 01 51



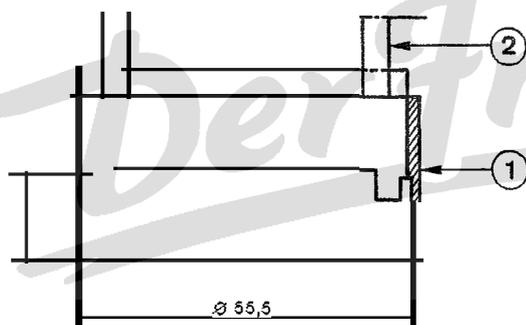
ABÄNDERUNG DES UNTERLEGWERKZEUGES 8.0518 D IN 8.0518 DZ

- Die Bohrung um 1 mm vergrößern (65 mm anstelle von 64 mm) zum Ausziehen des Dichtringes des Aussenringes des inneren Kugellagers von 64 mm Durchmesser.



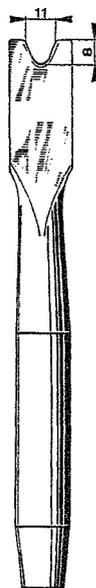
ABÄNDERUNG DES SCHLÜSSELS 8.0903 A IN 8.0903 AZ

- Die Krohnenverzahnung jeweils um 0,5 mm vergrößern um so eine Weite von 16 mm anstelle von 15 mm zu erhalten.



ABÄNDERUNG DES SCHLÜSSELS 8.0903 D IN 8.0903 DZ

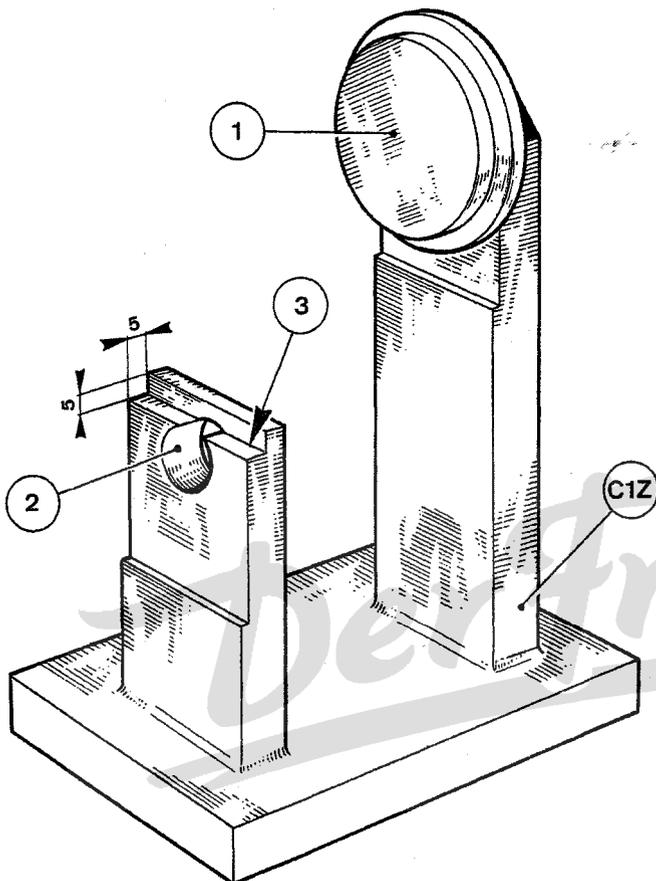
- Den Schrupftring 1 mit Hilfe der Presse abnehmen.
- Auf 15 mm Länge den Schrupftring auf 55,5 mm Durchmesser anstelle von 55 mm ausbohren.
- Den Schrupftring 1 wieder am Schlüssel 2 anbringen.



ABÄNDERUNG DES WERKZ EUCES 8.0903 J IN 8.0903 JZ

- Die Breite des Ausschnitts (11 mm anstelle von 10 mm) und dessen Tiefe (8 mm anstelle von 7,5 mm) vergrößern.

ANMERKUNG • Die Werkzeuge AI, DI und iI können bei allen Typen 204 verwendet werden.

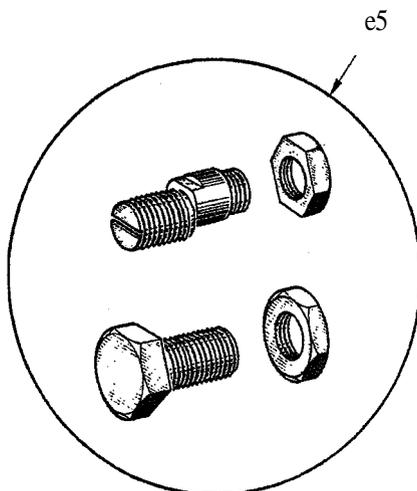


**ÄNDERUNG DES HALTERS 8.0904 CI IN
8.0904 CZ.**

- Den Durchmesser der Anlege-Kreisplatte 1 um 1 mm verringern (\varnothing 50,5mm anstelle von 51,5).
- Das Loch mit Innengewinde 2 von \varnothing 16 X 150 auf 16 mm bohren.
- Einen Aussehn itt 3 von 5 X 5 mm on legen.

Der Halter **C1Z** wird durch einen Satz Schrauben **C5** vervollständigt.

Dieser Satz Schrauben, welcher bei den Firmen T.U.P.A.C. oder FENWICK zu bestellen ist, besteht aus folgenden Teilen:

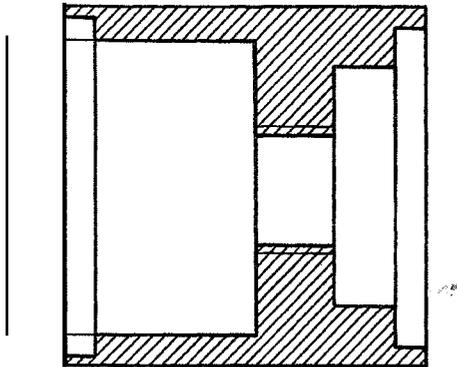


- 1 Schraube von 30 mm **Länge** zur Befestigung des Halters **C1Z** auf dem hinteren Querträger der 1. Montage.
- 1 exzentrierten Bolzen zur Befestigung des Halters **C1Z** auf dem hinteren Querträger der 2. Montage.

ANMERKUNG . Infolge der Änderung des Halters **CI** in **CIZ** und der Hinzufügung der Schrauben **C5** wird der Abzieher **C** zu **CZ**.

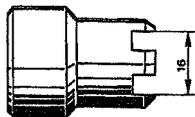
WERKZEUG
ABZUÄNDERNDES WERKZEUG

15 | 0151⁽¹⁾



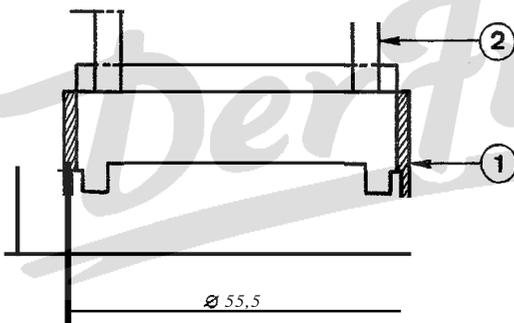
ABÄNDERUNG DES UNTERLEGWERKZEUGES
8.0518 D IN 8.0518 DZ

- Die Bohrung um 1 mm vergrößern (65 mm anstelle von 64 mm) zum Ausziehen des Dichtringes des Aussenringes des inneren Kugellagers von 64mm Durchmesser.



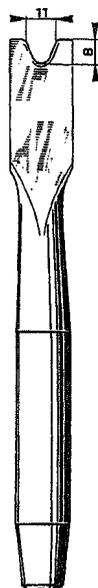
ABÄNDERUNG DES SCHLÜSSELS 8.0903 A IN
8.0903 AZ

- Die Kronenverzahnung jeweils um 0,5 mm vergrößern, um so eine Weite von 16 mm anstelle von 15 mm zu erhalten.



ABÄNDERUNG DES SCHLÜSSELS 8.0903 D IN
8.0903 DZ

- Den Schrumpfring 1 mit Hilfe der Presse abnehmen
- Auf 15 mm Länge den Schrumpfring auf 55,5 mm Durchmesser anstelle von 55 mm ausbohren
- Den Schrumpfring 1 wieder am Schlüssel 2 anbringen



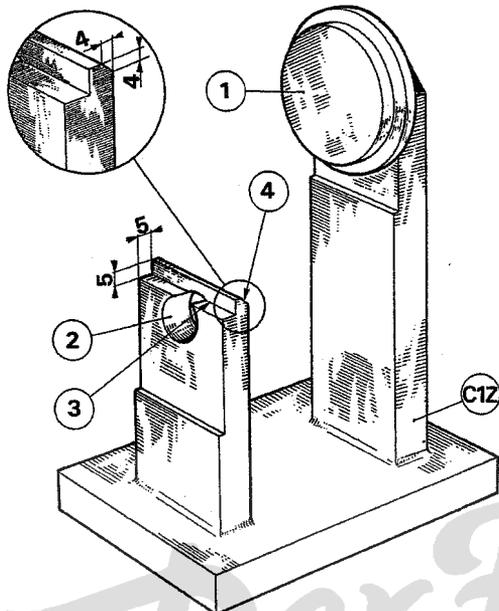
ABÄNDERUNG DES WERKZEUGES 8.0903 J IN
8.0903 JZ

- Die Breite des Ausschnitts (11 mm anstelle von 10 mm) und dessen Tiefe (8 mm anstelle von 7,5 mm) vergrößern.

ANMERKUNG: Die Werkzeuge AZ, DZ und JZ können bei allen Typen 204 verwendet werden.

PEUGEOT

1-71



ABÄNDERUNG DES HALTERS 8.0904 C1 IN 8.0904 C1Z

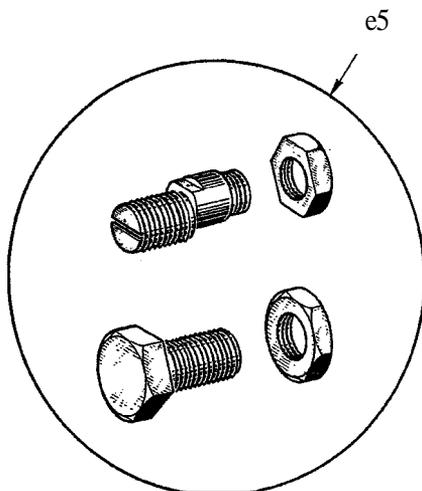
- Den Durchmesser der Anliege-Kreisplatte 1 um 1 mm verringern (\varnothing 50,5 mm anstelle von 51,5)
- Das Loch mit Innengewinde 2 von \varnothing 16 x 1,50 auf 16 mm bohren
- Einen Ausschnitt 3 von 5 x 5 mm anlegen

Der Halter C1Z wird durch einen Satz Schrauben C5 vervollständigt

Dieser Satz Schrauben, welcher bei der D.P.D. oder FENWICK zu bestellen ist, besteht aus folgenden Teilen :

- 1 Schraube von 30 mm Länge zur Befestigung des Halters C1Z auf dem hinteren Querträger der 1. Montage.
- 1 exzentrierten Bolzen zur Befestigung des Halters C1Z auf dem hinteren Querträger der 2. Montage.

Infolge der Änderung des Halters C1 in C1Z und Hinzufügung der Schrauben C5 wird der Abzieher C zu CZ.



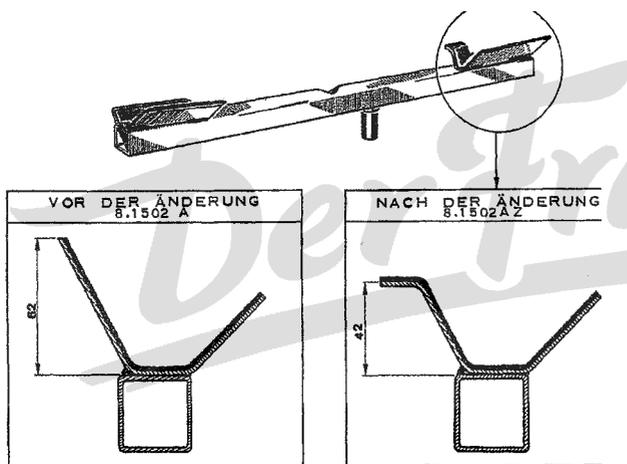
ÄNDERUNG DES HALTERS 8.0904 C1Z IN 8.0904 C1V

- An dem Halter eine Schrägung 4 von 4 mm zu 45° anbringen.

Infolge dieser Änderung wird der Auszieher CZ zu CY.

WERKZEUG
ABZUANDERNDEN WERKZEUG

15 | 0153



ÄNDERUNG DES QUERTRÄGERS 8.1502 A
IN 8.1502 AZ

- Den rechten V-förmigen Zentriersatz biegen oder absägen, um seine Höhe von 62 mm auf 42 mm herabzusetzen.

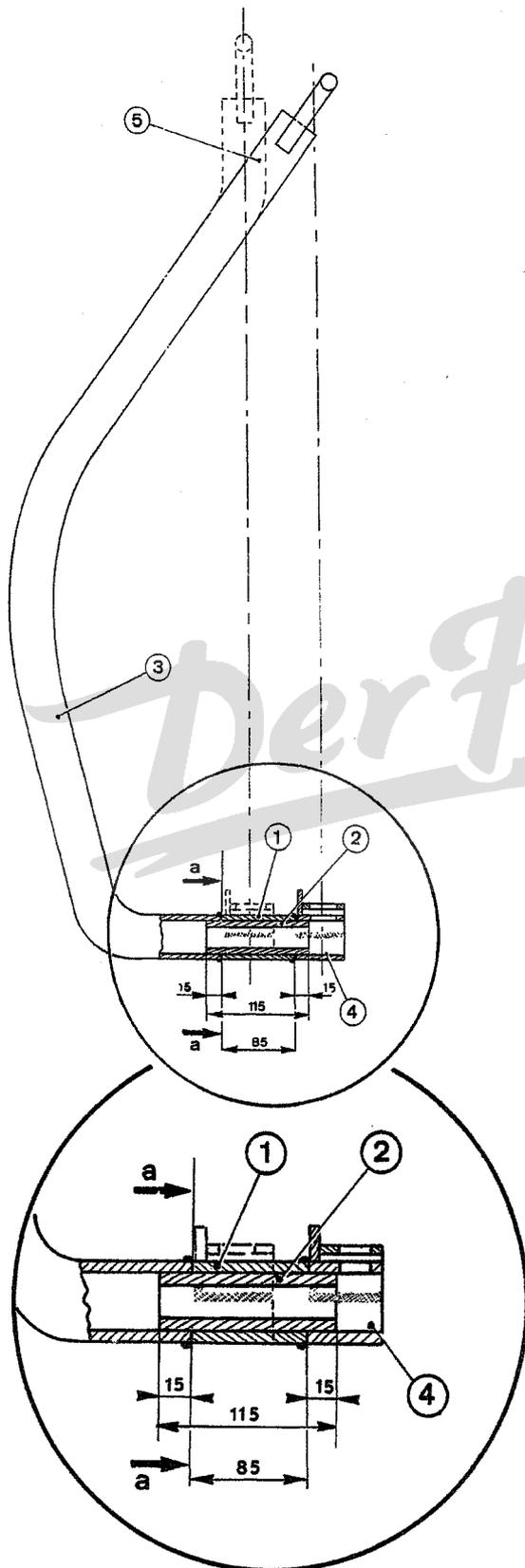
Aufgrund dieser Änderung kann der selbe Querträger für alle Typen 204 verwendet werden.

Im Anschluss an vorstehende Änderung wird die Referenz der Hebevorrichtung 8.1502 A zu 8.1502 AI.

0154

15

WERKZEUG ABZÜÄNDERNDES WERKZEUG



ÄNDERUNG DER HEBEVORRICHTUNG 8.1502 B IN 8.1502 BZ

- Die Hebevorrichtung den Pfeilen \circ entsprechend abschneiden.

- Anzufertigen sind:
ein Rohr 1 von 40 X 49 X 85 mm
eine Muffe 2 mit 40 mm Aussendurchmesser
und 115 mm Länge.

- Entsprechend nebenstehender Skizze die Muffe 2 in das Rohr 1 fügen und letzteres zwischen die Haken 3 und den Querträger-Halter 4 einpassen.

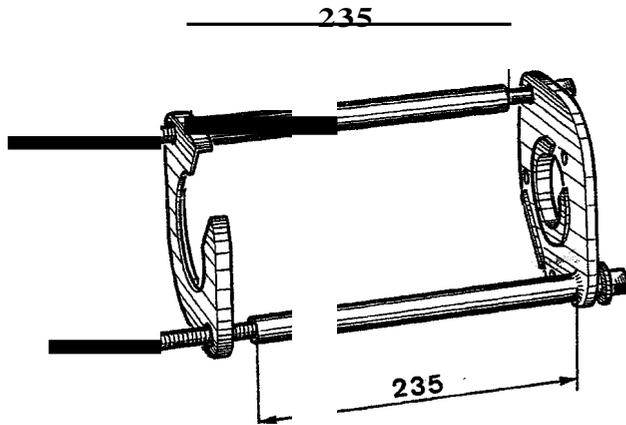
• Gleichzeitig das Rohr 1 und die Muffe 2 an den Haken 3 und den Querträger-Halter 4 schweißen

- Das obere Ende 5 des Hakens geraderichten.

Auf Grund dieser Änderung wird die Referenz der Hebevorrichtung 8.1502 Z zu 8.1502 Y.

WERKZEUG
ABZUÄNDERNDES WERKZEUG

15 01 55



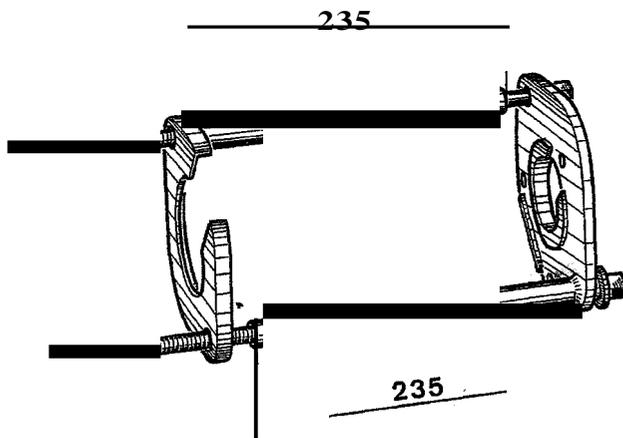
ABÄNDERUNG DES WERKZEUGES 8.0903 C
IN 8.0903 CZ

Die Länge der Distanzstücke ist zu verringern, um die Länge von 235 mm an Stelle von 250 mm zu erhalten.

Der Franzose

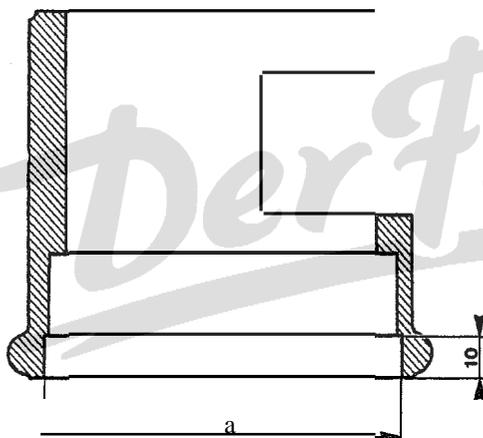
WERKZEUG
ABZUÄNDERNDES WERKZEUG

15 | 0155⁽³⁾



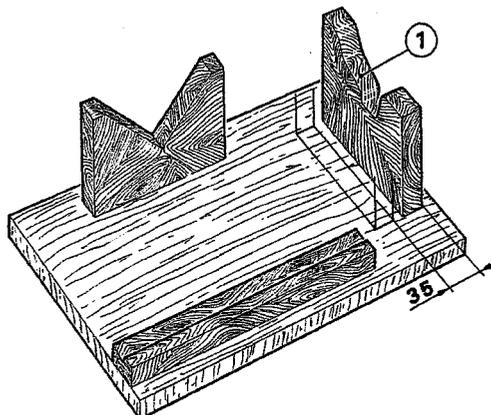
ABÄNDERUNG DES WERKZEUGS 8.0903 C IN
8.0903CZ

Die Länge der Distanzrohre verringern,
um Masse von 235 mm anstelle von 250 mm zu
erhalten.



ABÄNDERUNG DER EINSTELLEHRE 8.0305C
IN 8.0305 CZ

- Den Durchmesser a 10 mm tief auf $91,2 \begin{matrix} +0,2 \\ -0 \end{matrix}$ mm
ausbohren.



ABÄNDERUNG DES MONTAGEBOCKS 8.0306
IN 8.0306 Z

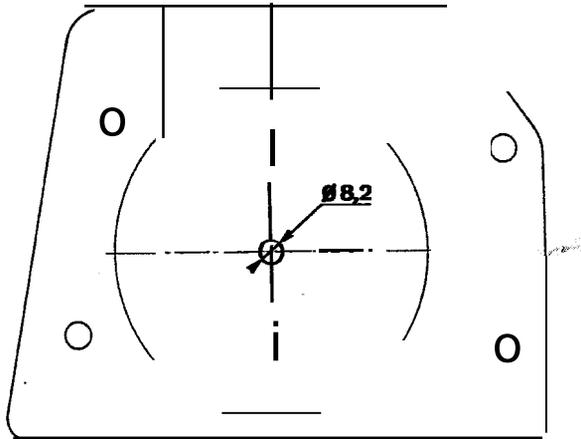
- Den Träger 1 um 35 mm nach aussen versetzen.

Werkzeug

0156

15

WERKZEUGE
ABZUÄNDERNDES WERKZEUG



ÄNDERUNG DER MONTAGEPLATTE 8.0305 HI
IN 8.0305 H1Z-

- Ein Loch von \varnothing 8,2mm in die Mitte der runden Montageplatten-Ausnehmung, vorgesehen für das Motorwellenzahnrad, bohren.

Der Franzose

ANHÄNGERKUPPLUNG LIMOUSINE UND BREAK 204
IDENTIFIZIERUNG. TECHNISCHE DATEN

15 | 02 01⁽²⁾

ANHÄNGEYERMÖGEN

- 204 Limousine • 850 kg
- 204 Break - 850 kg
- 204 Break Diesel - 400 kg

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT MIT ANHÄNGER

- 80 km/h

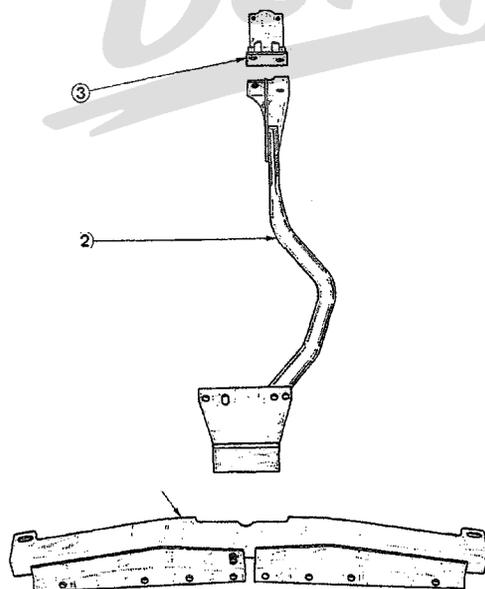
ZUGELASSENE ANHÄNGERKUPPLUNGEN

- 204 Limousine Teile-Nr. 9748.45
- 204 Break Teile-Nr. 9748.44

Die zu ziehende Last erfordert eine genaue Verteilung der auf den hinteren Teil der Karosserie wirkenden Kräfte. Diese Verteilung wird durch die zugelassenen Anhängerkupplungen gewährleistet.

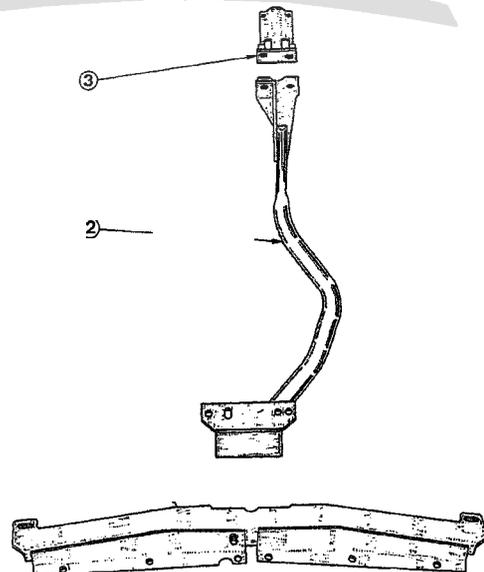
ANMERKUNG: Durch die Verwendung von hinteren Stossstangen aus einem Stück für Limousine 204 wurde die Anhängerkupplung geändert und trägt jetzt die Referenz 9748.45 anstelle von 9748.43. Die neue Anhängerkupplung kann an Limousinen 204, die eine Stossstange aus 2 Teilen besitzen, angebracht werden.

Montage Limousine 204



Referenz 9748.45

Montage Break 204

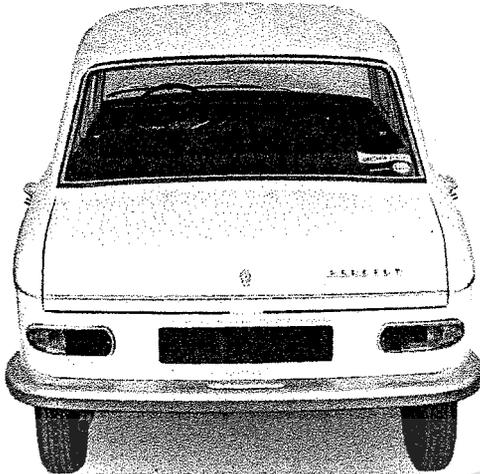


Referenz 9748.44

1. Winkel Eisen für den hinteren Boden-Querträger
2. Torsionfester Arm für die Lastübertragung auf den vorderen Teil des hinteren Bodenblechs
3. Gegenplatte

PEUGEOT

ANBRINGUNG DER ANHANGERPUPPLUNG LIMOUSINE UND BREAK 204



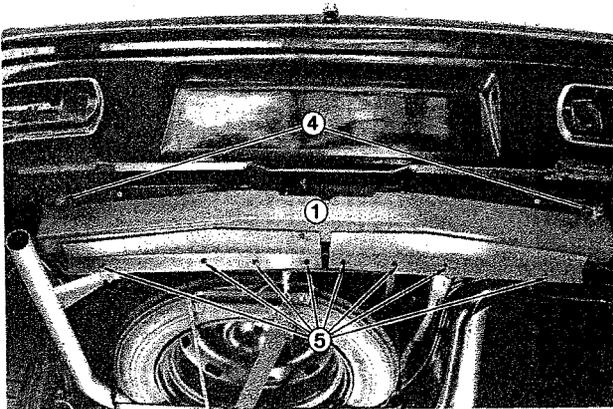
VORARBEITEN

- Die hintere Sitzbank und deren Rückenlehne ausbauen.
- Die Filzbeläge in der Mitte und an den Blechverbindungen hinten am Boden- und Rückenlehnenblech teilweise lösen und hochheben.
- Das Kobel für die Beleuchtung des Nummernschildes abkleben.
- Die hintere Stossstange abbauen (und das Nummernschild, sofern es in die Stossstange eingebaut ist).
- * Den Drehstob nach Markierung seiner Stellung ausbauen (z.B. Farbe auf der linken Seite)

* 204 Limousine ab Salon 1968

* 204 Break ab Salon 1969.

Der Franzose

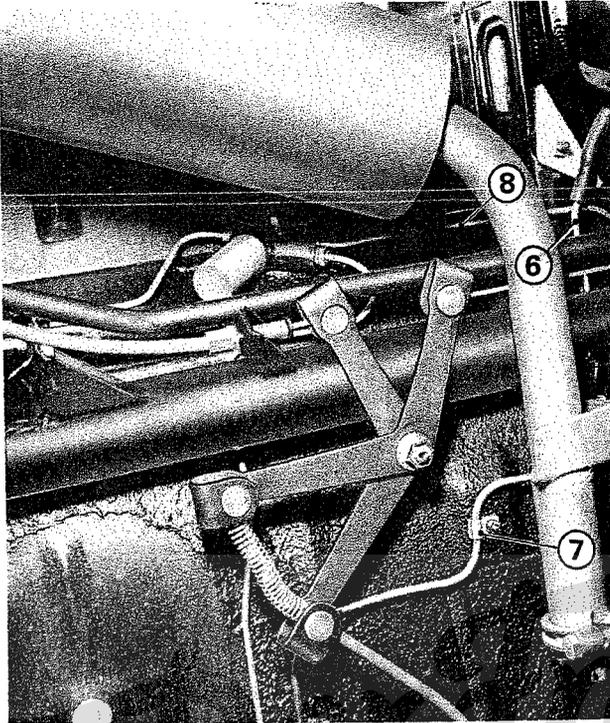


ARBEITSWEISE

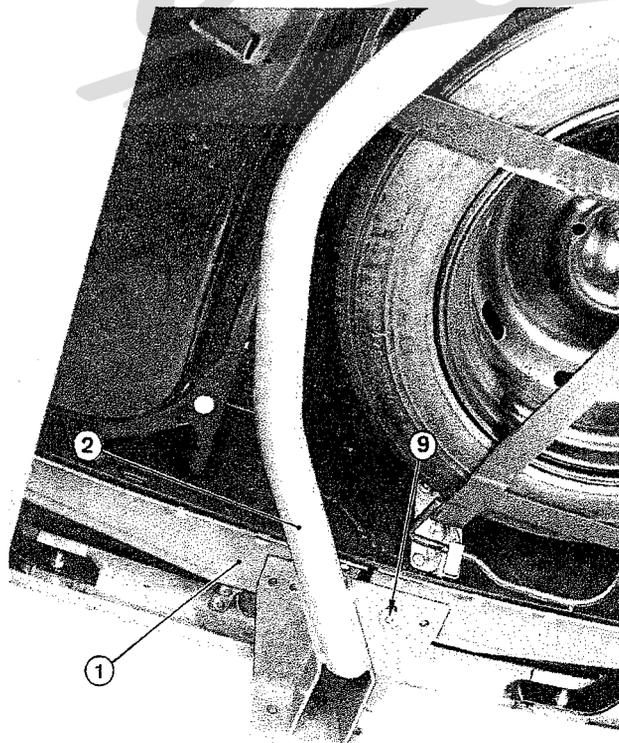
- Das Winkeleisen 1 so anbringen, dass die Stiftschrauben 4 für die Befestigung der Stossstange durch die länglichen Aussparungen an die Enden des Winkeleisens geführt werden.
- Das Winkeleisen provisorisch mit Hilfe der 2 Befestigungsmuttern der Stossstange anschrauben.
- Das Winkeleisen gegen den hinteren Querträger der Karosserie drücken.
- Das Winkeleisen 1 als Bohrvorrichtung benutzen um 8 Löcher 5 mit 8,5 mm Ø in den hinteren Querträger zu bohren.
- Die 8 Schrauben von 8 mm Ø für die untere Befestigung anbringen, wobei unter jede Mutter eine Fächerscheibe gelegt wird.
- Die beiden mittleren Schrauben und die beiden oberen Muttern für die Befestigung der Stossstange anziehen.

ANBRINGUNG DER ANHÄNGERKUPPLUNG LIMOUSINE UND BREAK 204

15 | 02 03⁽²⁾



- * - Die beiden Schellen für die Brems- und Benzinleitungen unter dem Fussboden abnehmen.
- * - Den dreifachen Leitungsanschluss an den hinteren Bremsen von seiner Befestigung lösen, ohne ihn abzubauen.
- ** - Den Kraftstoffbehälterleeren
- ** - Die Kraftstoffleitung 6 lösen
- ** - Die erste Befestigungsschelle 7 dieser Leitung am Fahrzeugboden abbauen.
- ** - Die Kraftstoffleitung 6 über die Bremsleitung 8 führen.

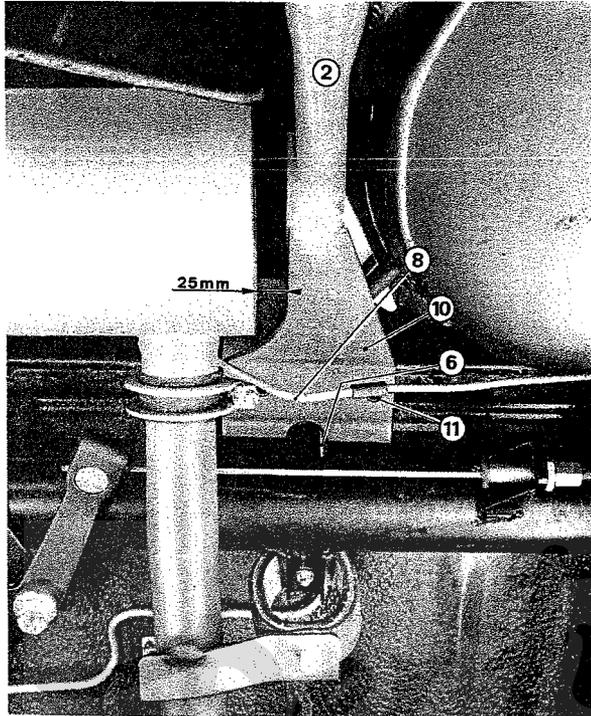


- Die rechte hintere Bremsleitung 8 provisorisch nach unten schieben, um die Befestigungsplatte des Kupplungsarms nach vorn einführen zu können.
- ** - Die Kraftstoffleitung 6 erneut am Behälter anschliessen.
- Die Lage der Benzinleitung 6 nicht verändern.
- Den Kupplungsarm 2 unter dem Wagenboden anlegen und hinten durch die Schraube 9 befestigen, die durch das Langloch am hinteren Halter geführt wird.

- * Besondere Arbeiten on 204 mit Bremskraftstoffregler vorne
- ** Besondere Arbeiten on 204 mit Bremskraftstoffregler hinten

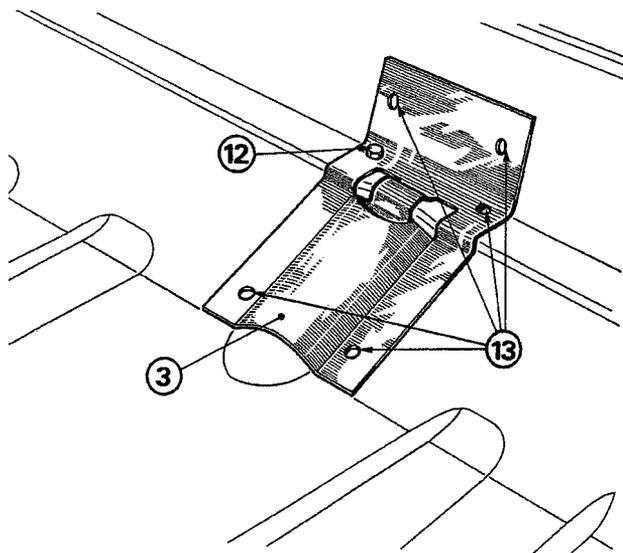
PEUGEOT

ANBRINGUNG DER ANHANGERKUPPLUNG LIMOUSINE UND BREAK 204



VORNE

- Die Kraftstoffleitung 6 in die mittlere Öffnung im Fahrzeugboden einführen.
- Die Befestigungsplatte 10 des Kupplungsarms gegen den Fahrzeugboden drücken, wobei ein Abstand von mindestens 25 mm zwischen der Befestigungsplatte und dem Auspufftopf gelassen werden muss.
- Durch die Bohrung 11 das erste Loch für die vordere Befestigung des Kupplungsarms vorgezeichnen.
- Den Kupplungsarm abnehmen.
- An der vorgezeichneten Stelle im Bodenblech eine Bohrung von 8,5 mm \varnothing anbringen.



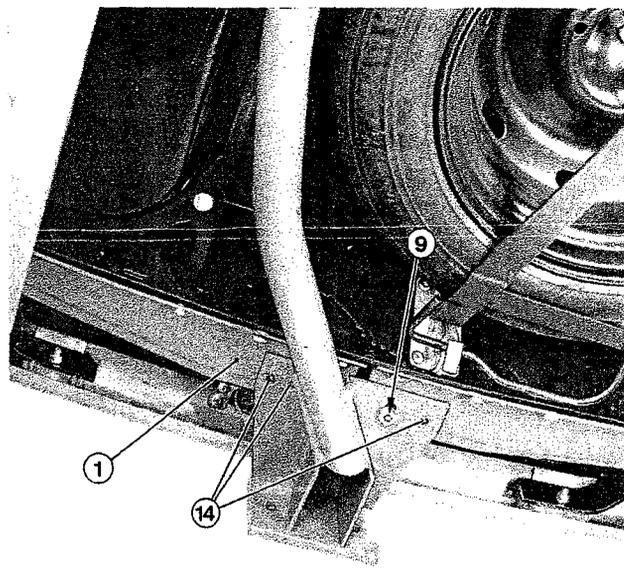
IM INNERN DES FAHRZEUGES

- Die Verstärkungsplatte 3 am Fahrzeugboden mit einem Bolzen 12 in dem zuvor gebohrten Loch befestigen.
- Beim Anziehen darauf achten, dass die Verstärkungsplatte 3 gut am Fahrzeugboden anliegt.
- Die Gegenplatte 3 als Bohrschablone für 5 weitere Löcher 13 mit 8,5 mm \varnothing verwenden.
- Die vordere Befestigung des Kupplungsarms und der Gegenplatte endgültig mit Bolzen befestigen. (der Kupplungsarm wird hinten von der geschweissten Schraube gehalten),

ANBRINGUNG DER ANHÄNGER KUPPLUNG

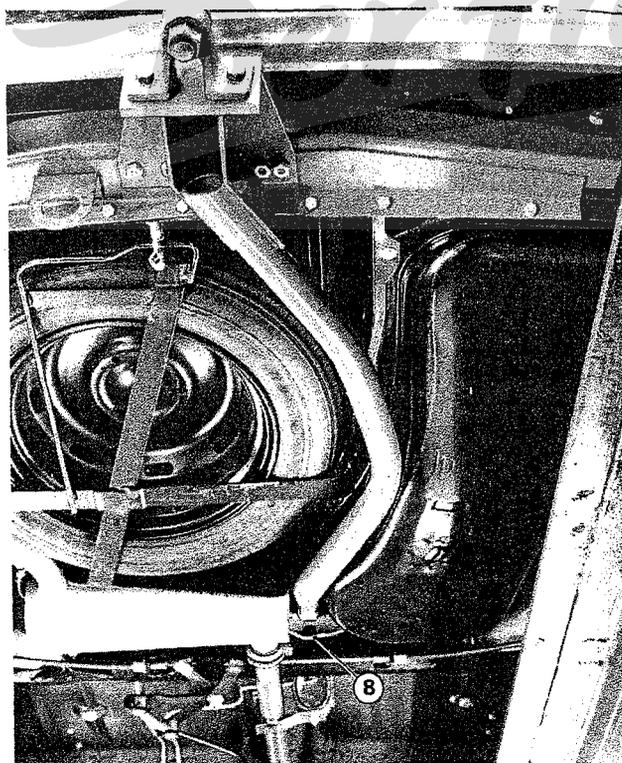
LIMOUSINE UND BREAK 204

15 | 0205⁽²⁾



HINTERE BEFESTIGUNG DES KUPPLUNGS-ARMS

- Die Mutter der festgeschweissten Schraube 9 am hinteren Winkelhalter des Kupplungsarms anziehen.
- Das Winkelblech mit einem Bohrer mit 10,5mm \varnothing durch die 3 bereits am hinteren Winkelhalter des Kupplungsarms bestehenden Löcher 14 aufbohren.
- Die 3 Bolzen von 10 X 25 von oben in die vorgebohrten Löcher einführen
- Die drei Muttern mit Fächerscheiben einsetzen.
- Die beiden Muttern für die Befestigung der hinteren Stossstangen abschrauben.
- Die hintere Stossstange anbauen.
- Alle Bolzen und Muttern der Anhängervorrichtung anziehen.



- Die hintere rechte Bremsleitung ohne zu kleine Biegungen unter Berücksichtigung eines Spieles von ca 15 mm so biegen, dass kein Kontakt mit einem Fahrzeugteil entstehen kann.

* - Die zwei hinteren Flansche der Brems- und Benzinleitung und den "3-Wege" -Anschluss befestigen.

** - Den hinteren Flansch der Benzinleitung anbringen

- Sich davon überzeugen, dass die Leitungen nicht an ein Teil stossen und durch Vibration zerstört werden können.

- Das Kabel für die Nummernschildbeleuchtung anschliessen.

- Die Tragkugel anbringen, die elektrischen und hydraulischen Anschlüsse (je nach Anhängertyp) vornehmen.

- Die Filze am Wagenboden unter der Sitzbank und dem Rücklehnenblech wieder ankleben.

- Nach 1.000 km Fahrt mit Anhängerbetrieb ist es erforderlich, die Schrauben der Anhängerkupplung nachzuziehen.

* Besondere Arbeiten bei 204 mit Bremskraftregler vorne.

** Besondere Arbeiten bei 204 mit Bremskraftregler hinten.

ANHÄNGERKUPPLUNG LIMOUSINE 304
IDENTIFIZIERUNG-TECHNISCHE DATEN

15 | 02 11⁽¹⁾

ANHÄNGEVERMÖGEN

- 304 Limousine: 950 kg

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT MIT ANHÄNGER

- 80 km/h

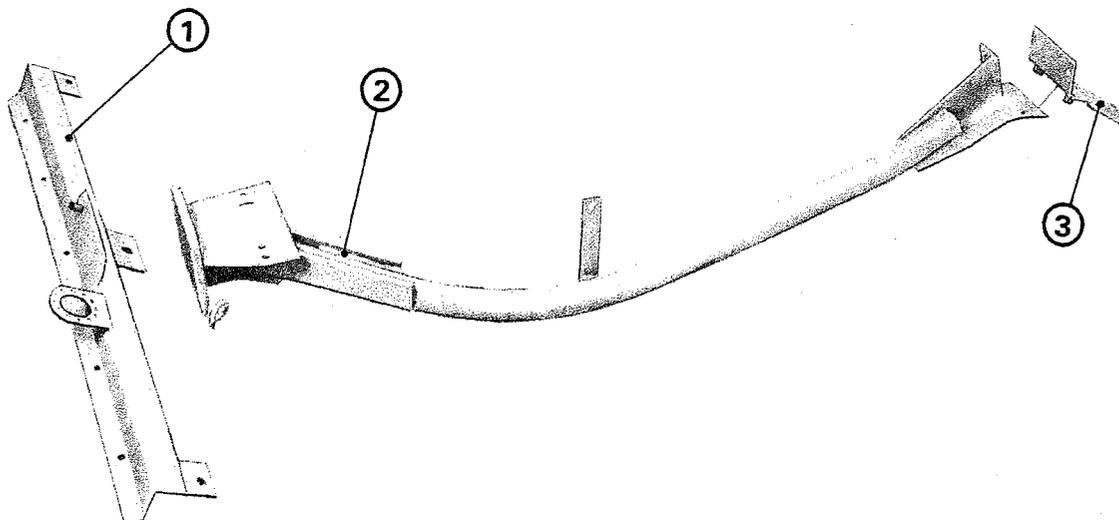
ZUGELASSENE ANHÄNGERKUPPLUNGEN

- 304 Limousine Teile-Nr. 9627.04

Die gezogene Last muss gleichmässig auf die hintere Fahrzeughälfte verteilt werden. Dieses wird durch die zugelassene Anhängerkupplung gewährleistet.

Der Franzose

Anhängerkupplung 304 Limousine

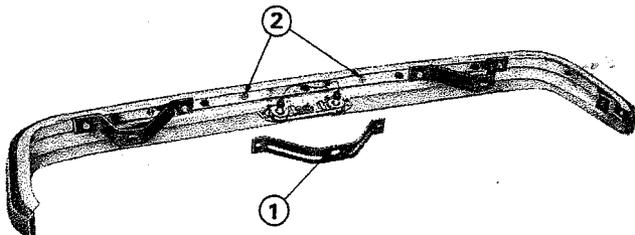


1. Winkel Eisen für den hinteren Boden-Querträger des Fahrzeugbodens
2. Kupplungsarm für Lastübertragung auf vorderen Teil des hinteren Bodenblechs
3. Verstärkungsplatte

PEUGEOT

ANBRINGUNG DER ANHÄNGER KUPPLUNG

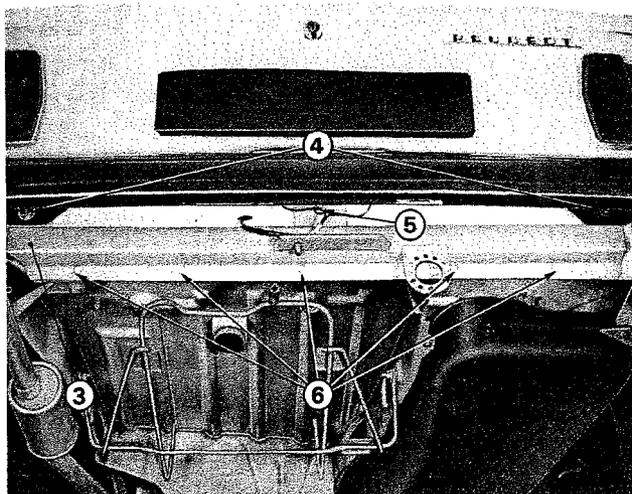
LIMOUSINE 304



VORARBEITEN

- Die hintere Sitzbank und deren Rücklehne ausbauen
- Die Filzbeläge in der Mitte und on den Blechverbindungen hinten am Boden- und Rückenlehnenblech teilweise lösen und hochheben.
- Das Kabel für die Beleuchtung des Nummernschildes abklemmen.
- Die hintere Stossstange abbauen.
- Die mittlere Halterung 1 abbauen.
- Die zwei Befestigungsmuttern 2 mit ihren Fächerscheiben "DD" (ausen- und innen gezahnt) anbringen. Leicht anziehen.
- Den Drehstob nach Markierung seiner Stellung (z.B. Farbstrich GuflinkerSeite) ausbauen.

Der Franzose



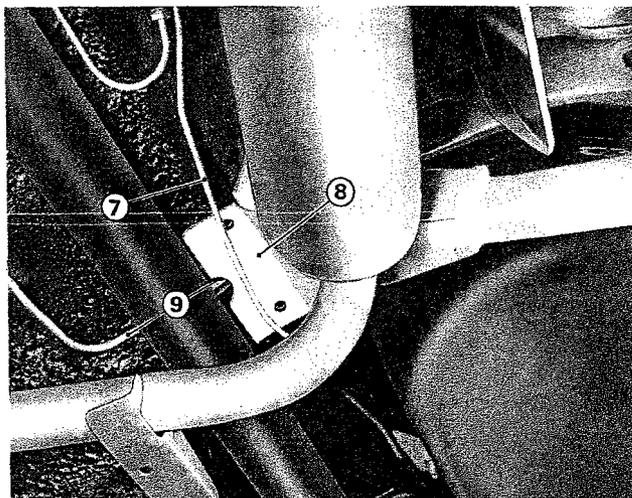
ARBEITSWEISE

- Das Winkeleisen 3 an den Befestigungsschrauben 4 und 5 der Stossstange anbringen.
- Das Winkeleisen gegen den hinteren Querträger halten und die mittlere Mutter 5 mit einer neuen Fächerscheibe anbringen.
- Die Stossstange ohne die mittlere Halterung abbauen; Schrauben und Muttern leicht anziehen.
- Das Blech on den 5 Löchern 6 des Winkeleisens mit einem Bohrer von $\varnothing 8,5$ mm durchbohren.
- Die 5 Befestigungsbolzen $\varnothing 8$, mit Fächerscheiben versehen, anbringen.
- Alle Befestigungen des Winkeleisens und der hinteren Stossstange anziehen.
- Das Kabel für die Beleuchtung des Nummernschildes anschliessen.

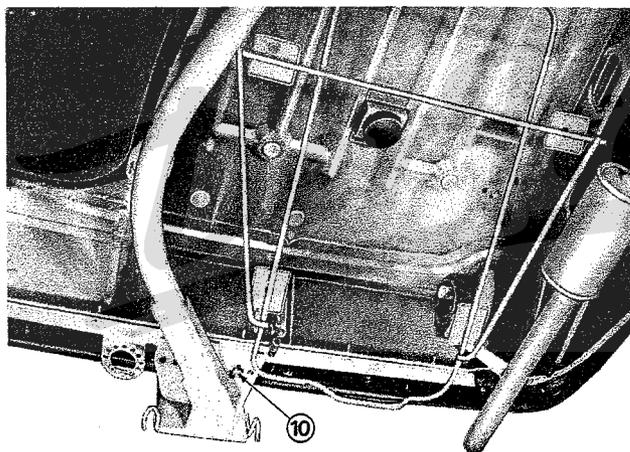
ANBRINGUNG DER ANHÄNGERKUPPLUNG

LIMOUSINE 304

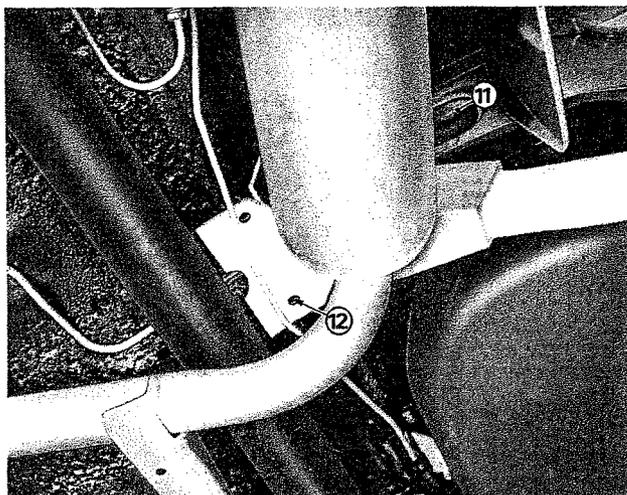
15 | 02 13⁽¹⁾



- Die rechte hintere Bremsleitung 7 leicht nach unten biegen, um die Befestigungsplatte 8 des Kupplungsarms nach vorn einführen zu können.
- Die Lageder Kraftstoffleitung 9 nicht verändern
- Den Kupplungsarm 8 anlegen / die Befestigungsplatte zwischen dem Rohr 7 und dem Bodenblech einführen.



- Den Kupplungsarm hinten durch die verschweißte Schraube 10 halten, die sich im Langloch am hinteren Halter befindet.



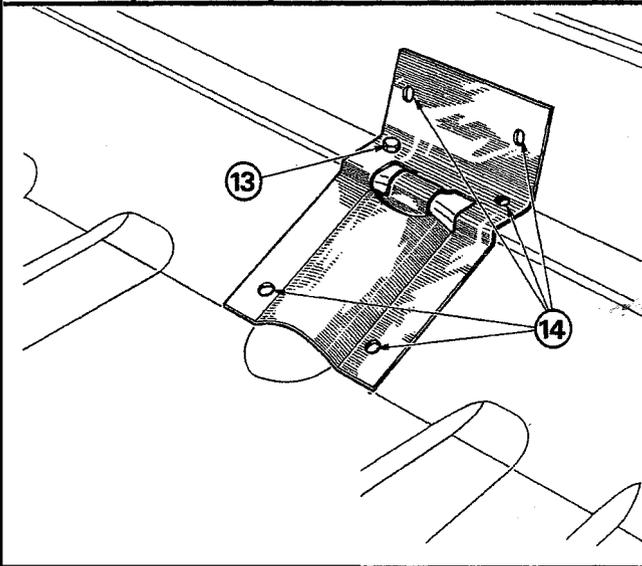
- Die Befestigungsplatte gegen den Fahrzeugboden halten, und den vertikalen Flügel gegen die Verstärkung 11 drücken.
- Durch das Loch 12 die erste Bohrungsstelle markieren.
- Den Kupplungsarm ausbauen.
- Den Fahrzeugboden an der markierten Stelle mit \varnothing 8,5 mm aufbohren.

PSUGZOT

6.70

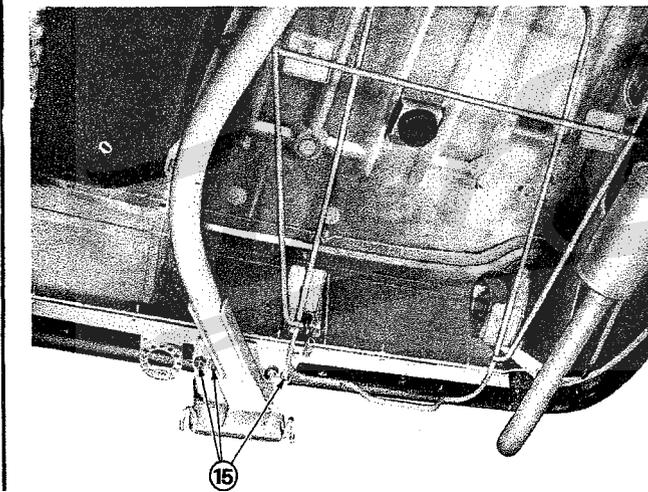
ANBRINGUNG DER ANHÄNGER KUPPLUNG

LIMOUSINE 304



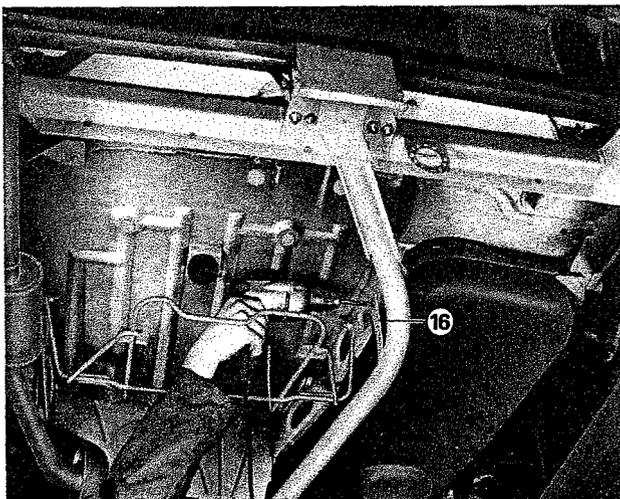
Im Inneren des Fahrzeuges

- Die Gegenplatte am Fahrzeugboden mit einem Bolzen 13 in dem zuvor gebohrten Loch befestigen.
- Beim Anziehen darauf achten, dass die Gegenplatte gut am Fahrzeugboden anliegt.
- Die Gegenplatte 14 als Bohrerschablone für 5 Löcher mit 8,5 mm \varnothing verwenden.



Unter dem Fahrzeug

- Den Bolzen 13 ausbauen
- Den Kupplungsarm anlegen
- Die Mutter der verschweissten Schraube mit einer Beilagscheibe montieren, um den Kupp'lungsarm hinten zu halten.
- Die Gegenplatte und die vordere Befestigung des Kupplungsarms verbolzen {aussengezahnte Fächerscheiben verwenden}
- Die 6 vorderen Bolzen und die hintere Mutter leicht anziehen.
- Das Winkeleisen über die 3 Löcher 15 mit einem Bohrer von \varnothing 10,5 mm durchbohren.
- Drei Bolzen M 10 X 25 montieren und leicht anziehen.

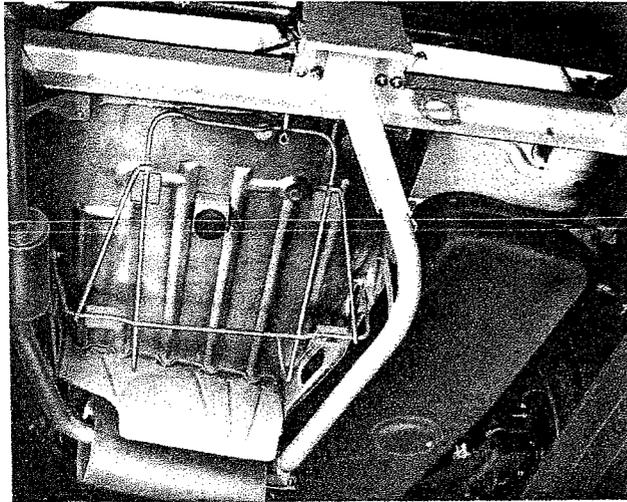


- Die Verstärkung des Fahrzeugbodens über das Loch der Haltetasche 16 auf \varnothing 10,5 mm durchbohren {beim Bohren ein Schutzblech gegen den Kraftstoffbehälter halten}.
- Die Haltetasche mit einem Bolzen 10 X 20, versehen mit einer Fächerscheibe, befestigen {eine Flachzange zur Einführung der Schraube verwenden}.

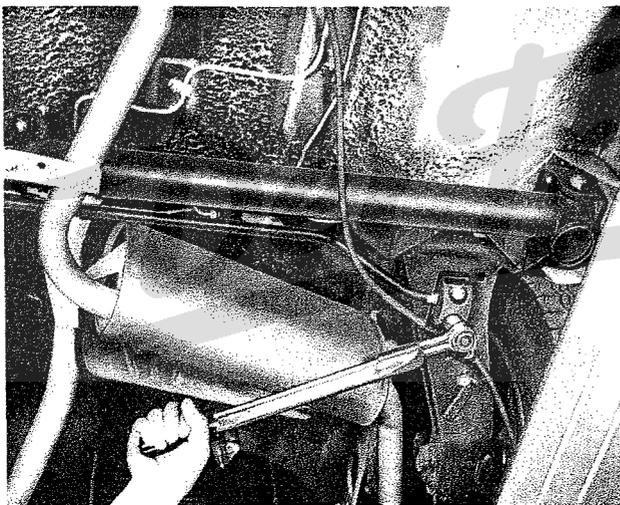
ANBRINGUNG DER ANHÄNGERKUPPLUNG

LIMOUSINE 304

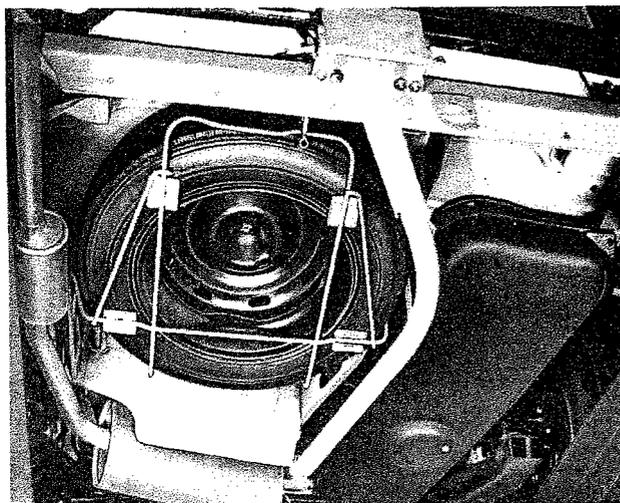
15 | 02 15⁽¹⁾



- Endgültig anziehen:
 - die 6 Bolzen der vorderen Befestigung
 - die 3 Bolzen und die Mutter der hinteren Befestigung
 - die Befestigungsbolzen der Holteltasche.



- Dos Ersatzrad anbringen
- Den hinteren Drehstab unter Verwendung von 4 neuen Nylstopmuttern und Beachtung der Montage- richtung montieren (das init Farbe verse- hene Ende muss sich auf der linken Seite be- finden).
- Die 4 Nylstopmuttern mit 3.25 mkg anziehen.
- Die hintere rechte Bremsleitung darf bei Vibra- tionen an kein Fahrzeugteil stossen.



- Die Filzbeläge am Boden- und Rückenlehnen- blech ankleben.
- Die hintere Sitzbank und die Rückenlehne ein- bauen
- Je nach dem gewünschten Anhänger, den ent- sprechenden Kupplungskopf anbauen und die elektri- schen und hydraulischen Anschlüsse her- stellen.

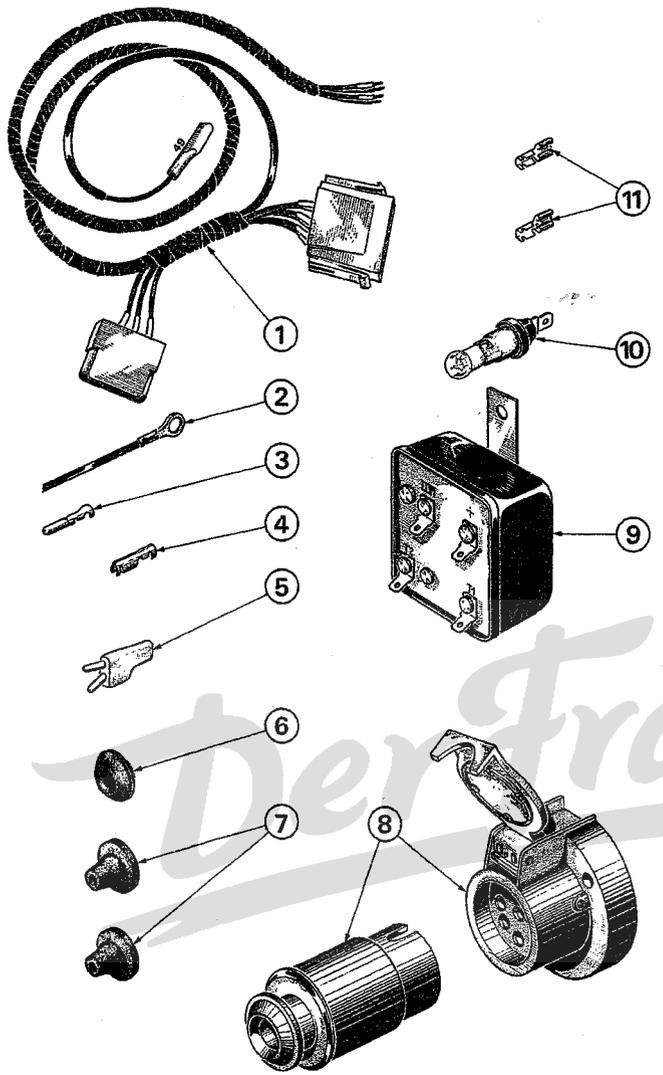
ANMERKUNG - Noch 7.000 km Fahrt bei Anhän- gerbetrieb die Schrauben der Anhängerkupplung nachziehen.

PEUGOT

ANBRINGUNG DER ANHÄNGER KUPPLUNG

ELEKTRISCHER ANSCHLUSS 204-304

15 | 02 21⁽¹⁾

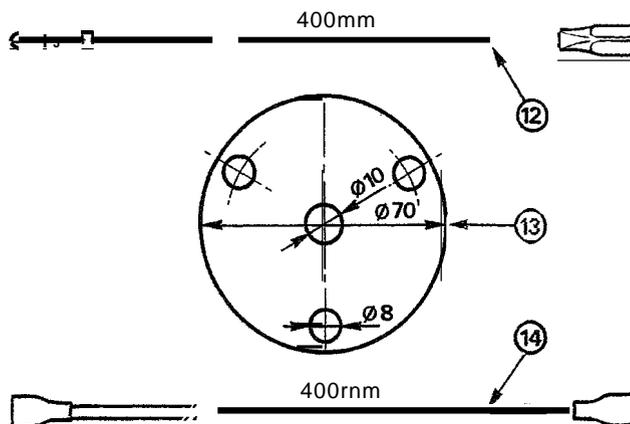


NOTWENDIGE TEILE

von der DPD gelieferte Teile	Teile Nr.
1. Kabelstrang für Anhänger, für 204 und 304	9749.26
2. Massekabel	
3. Lader 2 (siehe Anmerkung) Flachstecker	6540.08
4. Lader 2 (siehe Anmerkung) Flachsteckerhülse	6540.09
5. Verteilerstecker SGE 1000 CTY	9696.01
6. Isoliertülle	5644.03
7. 2 Isoliertüllen	1662.01
8. 7 poliger Stecker mit Steckdose	9700.68
9. Blinker-Automat Scintex Sanor 30.803	9684.12
10. 1 Fassung mit Lampe für zusätzliche Kontrollleuchte	(Je nach Kombiinstrument)
11. 2 Flachsteckhülsen	6540.14

Anzufertigende Teile

- Verlängerung des Kabels 49 (siehe ANMERKUNG) Länge 400 mm, Querschnitt 0,6 mm², versehen an einem Endem mit dem Flachstecker 3 und einer Gleittülle 3 und an anderen Ende mit der Flachsteckhülse 4 und einer Gleittülle.
- Einen Steckdosendeckel aus Blech, \varnothing 70 mm, mit 1 Zentralloch von \varnothing 10 mm, versehen mit einer Isoliertülle 7 und 3 Befestigungslöchern \varnothing 8 mm, die Löcher werden unter Verwendung einer Steckdose als Schablone gebohrt.
- Anschlusskabel für zusätzliche Kontrollleuchte, Länge 400 mm, Querschnitt 0,6 mm², versehen an jedem Ende mit 2 Flachsteckhülsen 11 und einer Gleittülle.

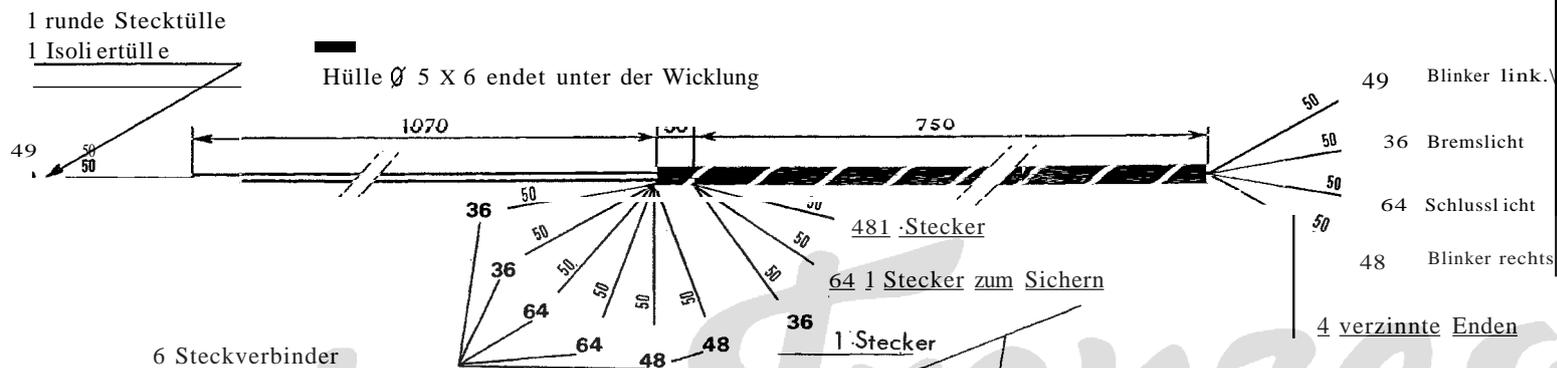


ANMERKUNG: Nach Erschöpfung des Lagerbestandes liefert die DPD den Kabelstrang, Teile-Nr. 9749.26, mit um 400mm verlängertem Kabel. Die Verlängerung 12 mit den Steckern ist dadurch nicht mehr notwendig.

PEUGEOT

Elektrischer Anschluss mit Stecker 1000 CTY (S.G.E.)

Anschluss mit Steckdose der Anhängerkupplung



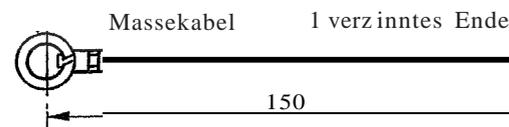
Stecker 3-polig			
F2	1	2	3
	48	64	36
	48	64	36

Anschluss mit Stecker F

Stecker 3-polig			
F1	48	64	36
	1	2	3

Kabelschuh \varnothing 8 (an der Halterung der Steckdose befestigt)

Nr.	Querschnitt	Länge	Enden
36	0,6 mm ²	150	1 Steckverbinder - 1 Stecker
48	0,6 mm ²	150	1 Steckverbinder - 1 Stecker
49	0,6 mm ²	1970	1 Steckhülse, rund- 1 verzinnertes Ende
64	0,6 mm ²	150	1 Steckverbinder - 1 Stecker zum Sichern
36	0,6 mm ²	900	1 Steckverbinder - 1 verzinnertes Ende
48	0,6 mm ²	900	1 Steckverbinder - 1 verzinnertes Ende
64	0,6 mm ²	900	1 Steckverbinder - 1 verzinnertes Ende
Massekabel	3 mm ²	150	1 Kabelschuh \varnothing 8 - 1 verzinnertes Ende



an Masseanschluss der Steckdose anschliessen

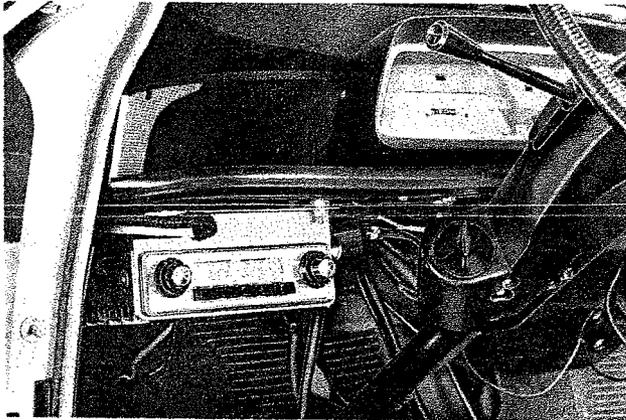
- Die angegebenen Kabellängen sind Effektivmasse, d.h. ohne Kabelschuh.

1222 15

ANHÄNGER - EINRICHTUNG
ELEKTRISCHER ANSCHLUSS

ELEKTRISCHE ANLAGE
ANBRINGUNG EINES AUTORADIOS

15 | 02 21

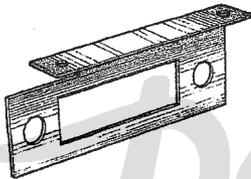


Anbringungsstelle

- Unter dem Armaturenbrett links von der Lenksäule zwischen der winkelförmigen Halterung des Ablagebretts und dem Zugknopf für die Motorhaube.

1. Montage

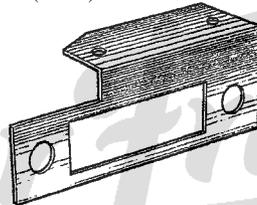
Bis Nummern :
204 - 6.028.989
204 B (Break) • 6.600.092



- . Um 90° zum Wogenheck falzen bei L.L.
- Um 90° zum Frontteil des Wagens falzen bei R.L.

2. Montage

Ab Nummern :
204 - 6.028.990
204 B (Break) - 6.600.093



- . Um 90° zum Frontteil des Wagens falzen bei R.L.
- Um 90° zum Wogenheck falzen bei L.L.

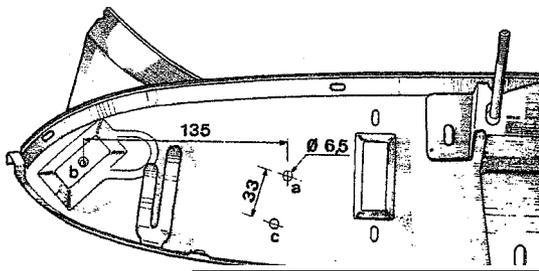
Befestigung :

- Sie erfolgt durch eine Winkelplatte, die aus Blech 15/10 gemäss nebenstehender Skizze anzufertigen ist:

Seite 15-0225 für die 1. Montage
Seite 15-0226 für die 2. Montage

Die Masse welche die Befestigung des Radios auf der Winkelplatte betreffen, werden informationshalber angegeben, denn sie können je nach Marke variieren.

1. Montage



Vorbereitungen:

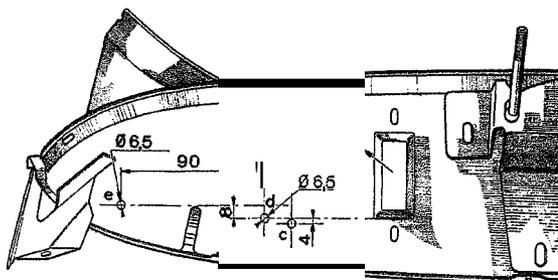
- Die Batterie abklemmen.
- Die Antidröhnplatte unter dem Ablagebrett auf der Fahrerseite abbauen.
- Die Verkleidung des Ablagebretts abnehmen.

7. Montage

- Indem die Bohrungen bund c als Anhaltspunkte benutzt werden, die Bohrung a vorzeichnen.

- Ein Loch von 6,6 mm Ø in das Ablagebrett an Stelle a gemäss nebenstehender Skizze bohren.

2. Montage



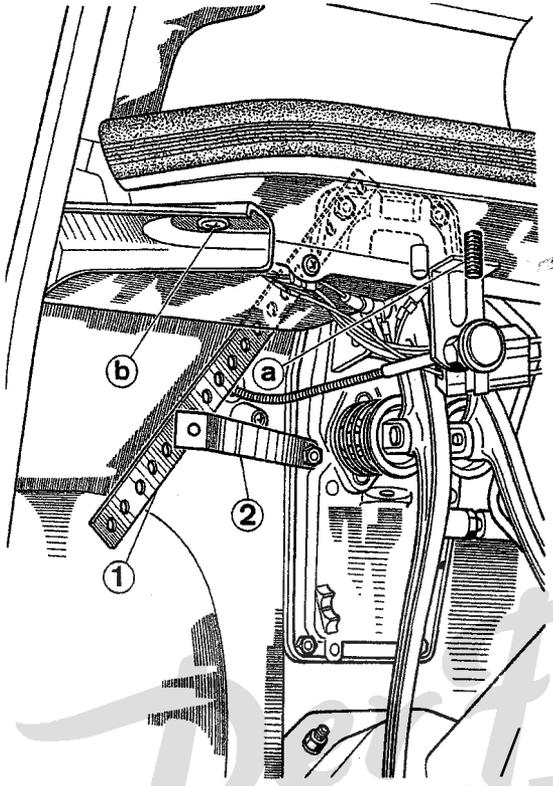
2. Montage

- Unter Verwendung der Tangente der Bohrung c und der Ausbuchtung f des Kombiinstrumentes als Anhaltspunkte die Bohrungen d und e vorzeichnen.

- Anschliessend das Ablagebrett an den Stellen d und e auf 6,5 mm Ø bohren.

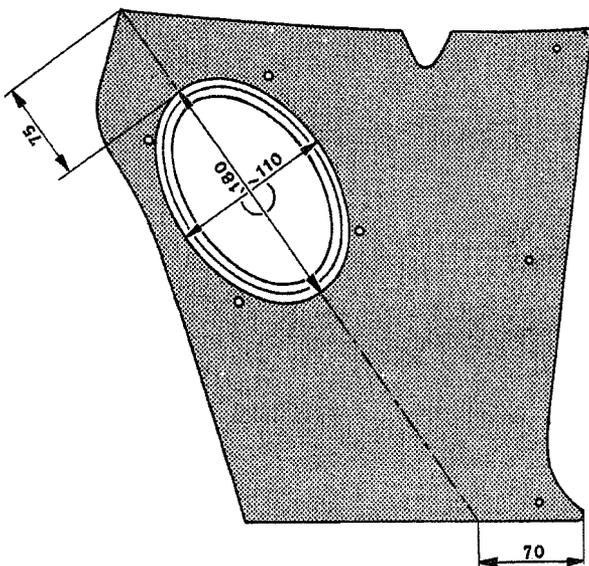
PEUGEOT

ELEKTRISCHE ANLAGE ANBRINGEN ELNES AUTORADIOS



Einbau des Radiogehäuses

- Für grössere Radios wird eine hintere Abstützleiste, 1 oder 2 eingebaut, die an einer der Schrauben (mittlere oder obere) des Pedallagerbocks befestigt wird.
- Die Winkelplatte mit Schrauben 6 X 10 in den Löchern o und b oder d und e anbringen.
- Ein Zwischenstück von 5 • 10 mm in Höhe des Loches o zwischen das Ablagebrett und die Winkelplatte legen.
- Das Gerät auf der Winkelplatte befestigen.
- Das andere Ende der Leiste 1 oder 2 unter dem Gerät hinten anschrauben.
- Das elektrische Kabel an den Anschluss F2 der Sicherungsplatte mit einer flachen Steckhülse von 6,35 - Referenz SGE 59311 . anschliessen.

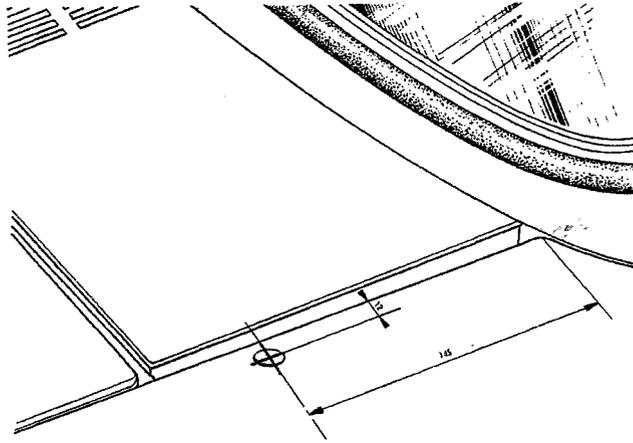


Einbau des Lautsprechers

- Die rechte Seitenpappe ausbauen und entsprechend nebenstehendem Schema ausschneiden.
- Den Lautsprecher auf der Seitenpappe befestigen
- Die Lautsprecherkabel mit dem Gerät verbinden. Diese sollten vor der Heizung unter dem Ablageblech entlanggeführt und von den Flanschen, die die Pappe befestigen, gehalten werden.

WICHTIG

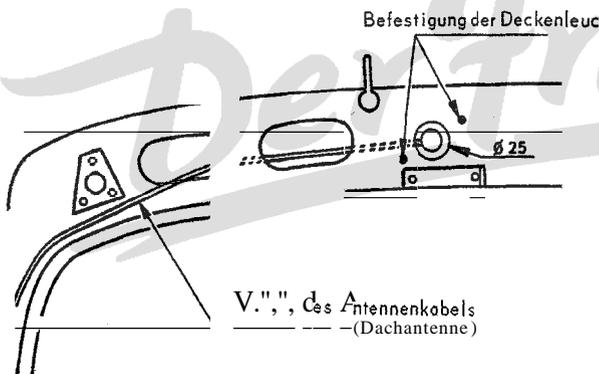
Die Transistorengeräte nie unter Spannung setzen, wenn eier Lautsprecher nicht angeschlossen ist. Dies hätte eine sofortige Zerstörung eier Transistoren zur Folge.



Anbringung der Antenne

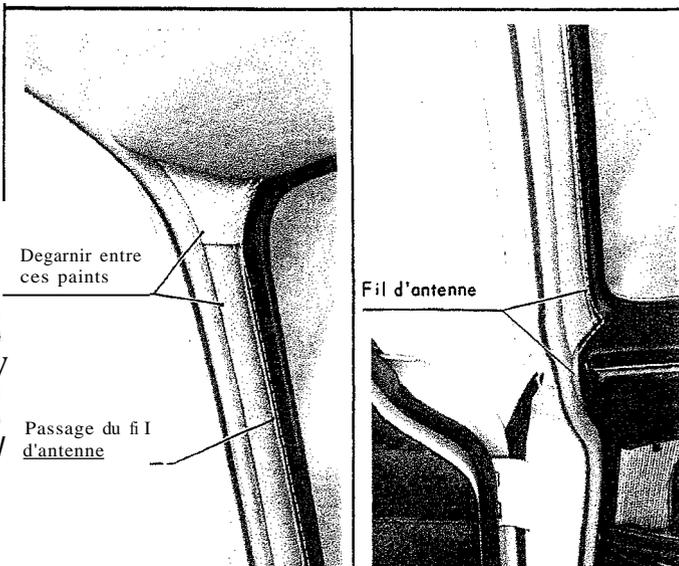
1. Antenne auf dem Kotflügel

- Den linken vorderen Kotflügel entsprechend nebenstehendem Schema durchbohren.
- Die linke, vordere Seitenpappe abnehmen und die Antenne vom Wageninnern her einführen.
- Die Dichtung unter dem 2. Blech anbringen.
- Den unteren Sockel für die Antennenbefestigung mit einer Schraube der Seitenpappe befestigen.
- Die Seitenpappe wieder anbringen.
- Die Antenne an das Gerät anschliessen.



2. Antenne auf dem Dach

- Die Deckenlampe abbauen.
- In der Dachmitte eine Bohrung von 9 mm \varnothing und in die Verstärkungstraverse eine Bohrung von 25 mm \varnothing vornehmen.
- In das Loch von 25 mm \varnothing das für das Radio bestimmte Antennenkabelende einführen und gemäss nebenstehendem Schema weiterführen.



- Das Kabel an der Verbindungsstelle des Daches mit dem Windlaufpfosten hervorholen.
- Die Verkleidung am Windlaufpfosten teilweise abnehmen.
- Das Kabel unter die Windschutzscheibendichtung führen.
- Die Verkleidung wieder anbringen und die Antenne anschliessen.

Degarnir entre ces points
Passage du fil d'antenne
Fil d'antenne

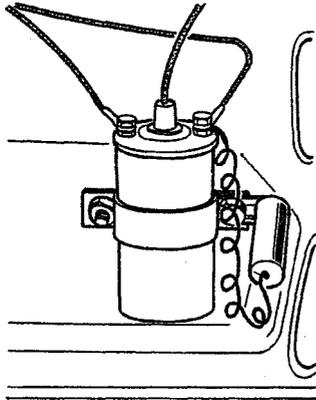
Die Verkleidung zwischen diesen beiden Punkten entfernen
Lauf des Antennenkabels
Antennenkabel

0224

15

ELEKTRISCHE ANLAGE

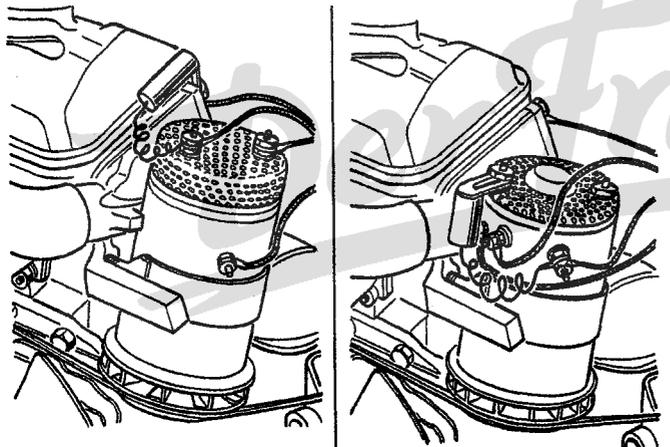
ANBRINGUNG EINES AUTORADIOS



Entstörung

Zündspule

An die Klemme des Stromzufuhrkabels Nr. 2 muss ein Kondensator angeschlossen werden.



lichtmaschine

An die Klemme des Stromzufuhrkabels Nr. 7 muss ein Kondensator angeschlossen werden.

WICHTIG

Auf keinen Fall den Kondensator an die Erregerklemme der lichtmaschine anschliessen.

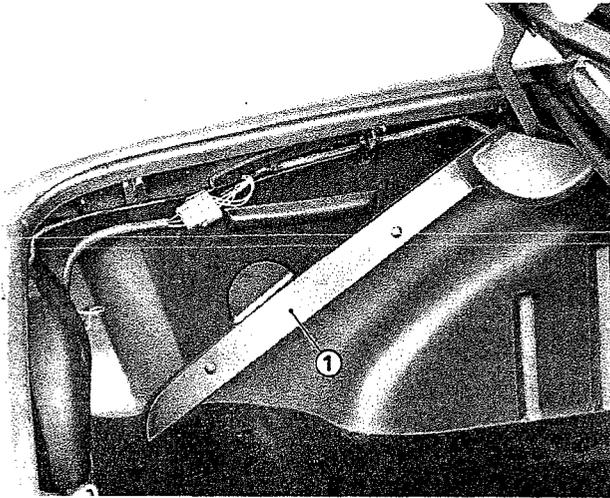
Kabel

Die Hochspannungskabel werden werkseitig entstört i daher keine Änderung an ihnen vornehmen.

Die Batterie wieder anschliessen und das Radio bei laufendem Motor auf Funktion prüfen.

ANBRINGUNG DER ANHÄNGERKUPPLUNG
ELEKTRISCHER ANSCHLUSS 204-304

15 | 02 23⁽¹⁾

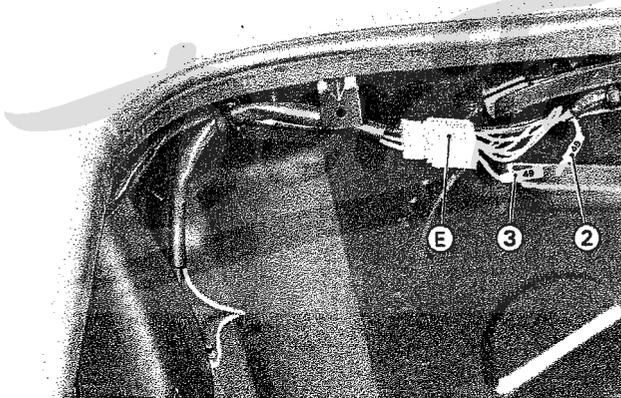


MONTAGE DES KABELSTRANGES

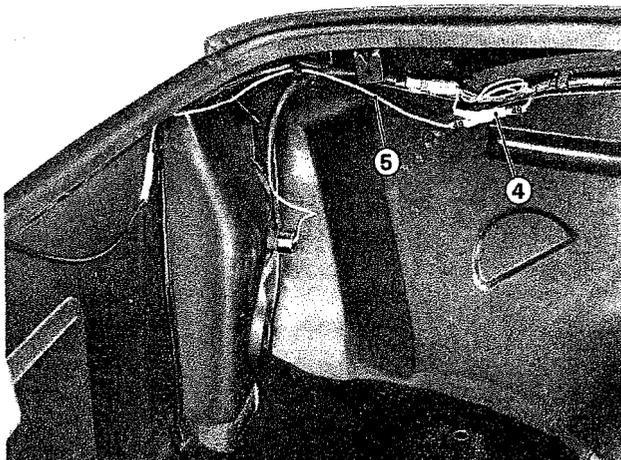
- Die Batterie abklemmen;

Im Innern des Kofferraums

- Die linke Scharnierverkleidung 1 (304) ausbauen
- Den hinteren Kabelstrang abklemmen.



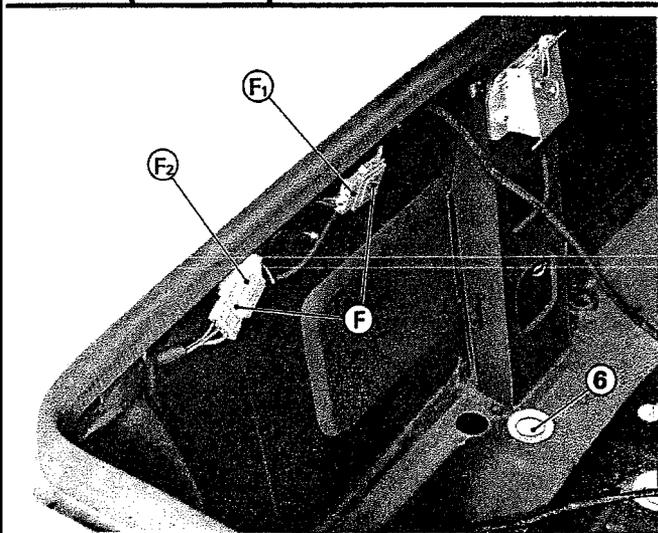
- Das Kabel Nr.49 (linker Blinker) ungefähr 40 mm vor dem Stecker E abschneiden.
- Die beiden Enden des abgeschnittenen Kabels enthüllen
- Einen Flachstecker mit Tülle am Stromzufuhrkabel 2 anbringen.
- Auf das Ende des in den Stecker E führenden Kabels Nr. 49 eine Flachsteckhülse 3, mit einer Isoliertülle versehen, befestigen.



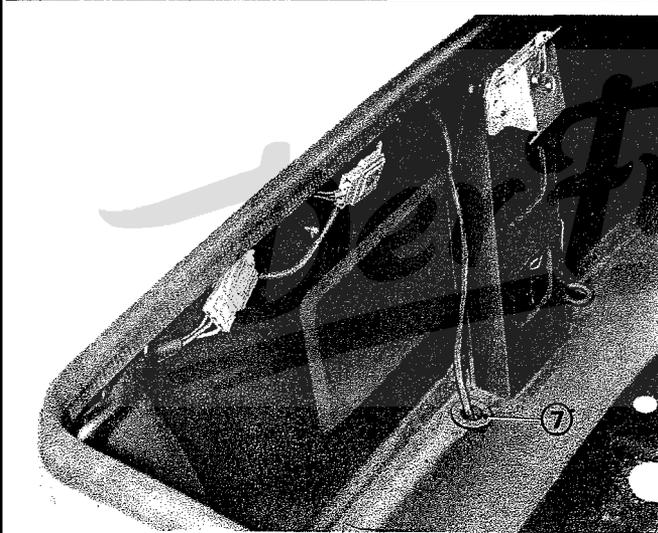
- Die Enden des Kabels 49 verbinden, wobei ein Verteiler SGE 1000 CTY eingeschaltet wird.
- Eventuell (siehe Anmerkung Seite 0221) die Verlängerung 5 von 400 mm Länge am Kabel Nr. 49 anbringen.
- Das Kabel 49 oder die Verlängerung 5 an den 2. Stecker des Verteilers anschliessen.

PEUGEOT

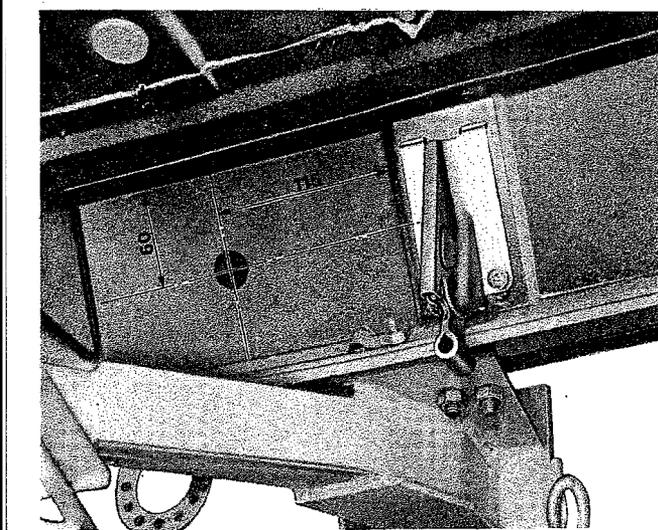
ANBRINGUNG DER ANHÄNGERKUPPLUNG ELEKTRISCHER ANSCHLUSS 204-304



- Die zwei Teile des Kabelverbinders F für das rechte Rücklicht lösen
- Die zwei Teile mit den Kabelverbindern F1 und F2 des Kabelstranges für den Anhänger verbinden
- Den Belag des Kofferraums anheben
- Den Stopfen 6 aus dem Boden entfernen.



- Den Stopfen durch die Isoliertülle 7, Teile-Nr. 5654.03, ersetzen.



Unter dem Fahrzeug

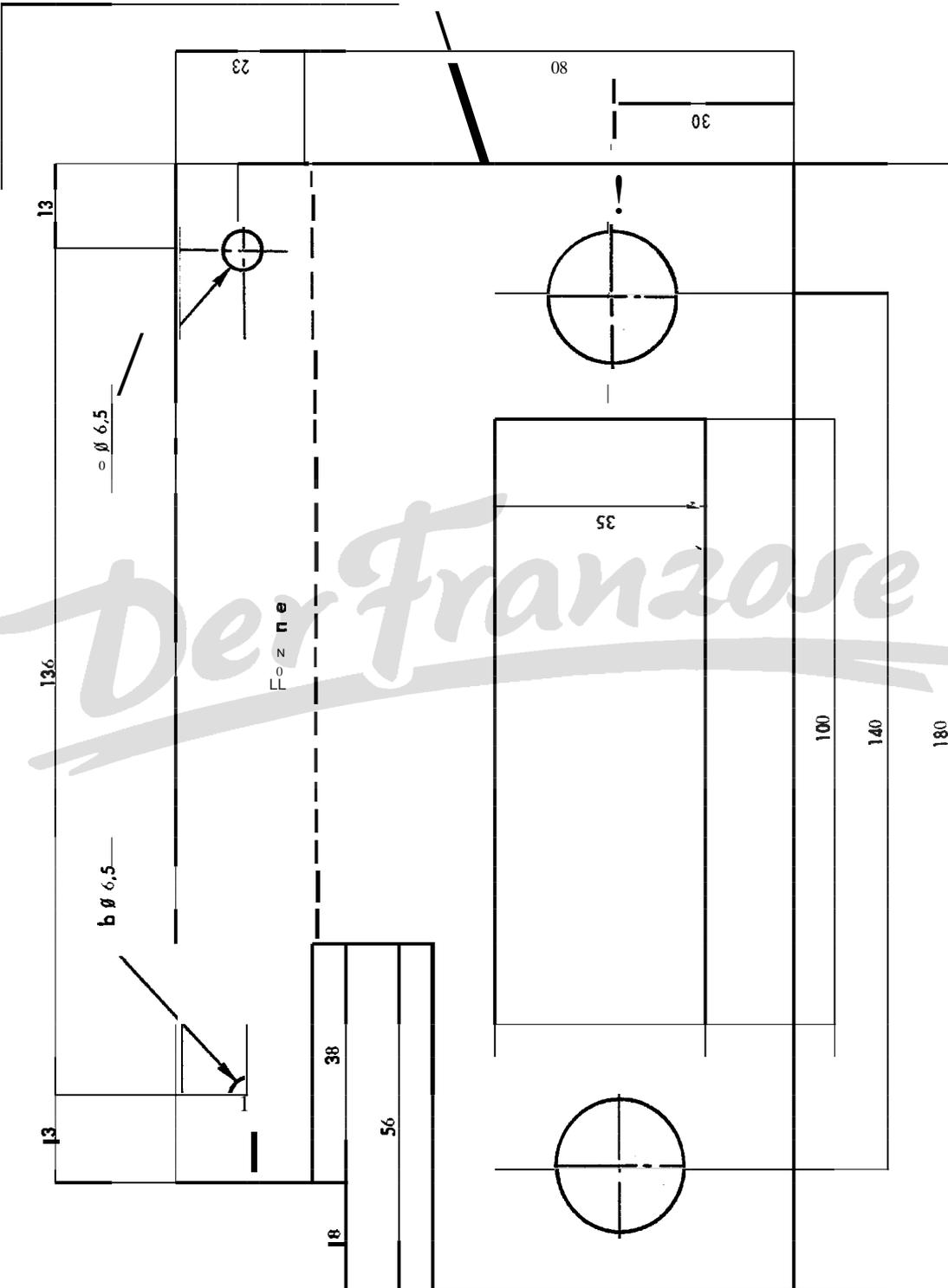
- Das Ersatzrad aus dem Tragkorb nehmen
- Den Bodenquerträger gemäss nebenstehender Abbildung auf \varnothing 10 mm durchbohren.
- Die Bohrung mit der Isoliertülle, Teile-Nr. 1662.01, versehen.
- Den Kabe/strang durch die zwei Isoliertüllen führen.

ELEKTRISCHE ANLAGE
ANBRINGUNG EINES AUTORADIOS

15 | 0225

SCHABLONE FÜR DIE 1. MONTAGE

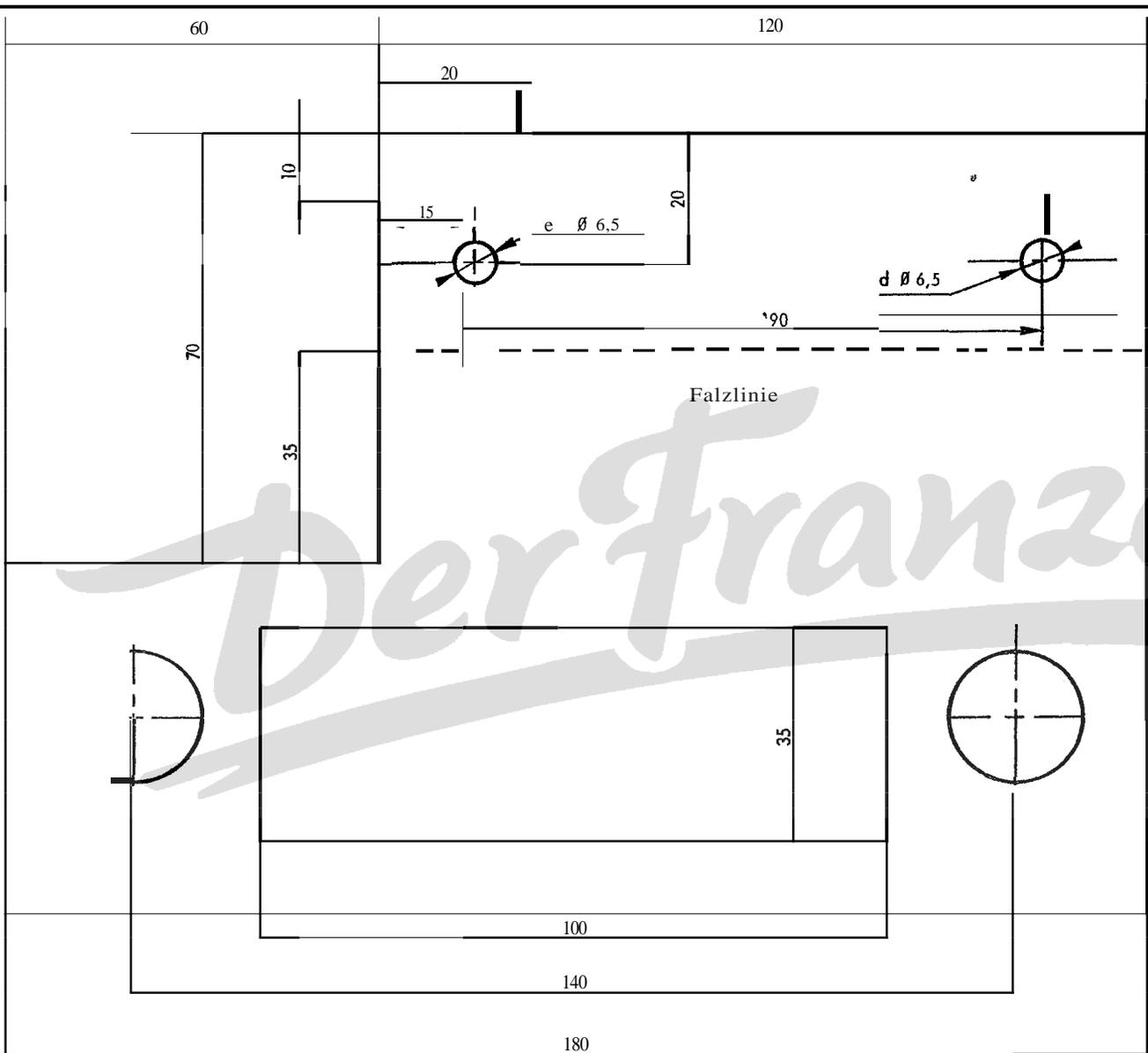
Rand, der vorzugsweise umgeschlagen wird.



Um 90° zum Wagenheksen (i. L.)
Um 90° zum Frontteil des Wagens falzen

PZUGZOT

Rand, der vorzugsweise umgeschlagen wird.

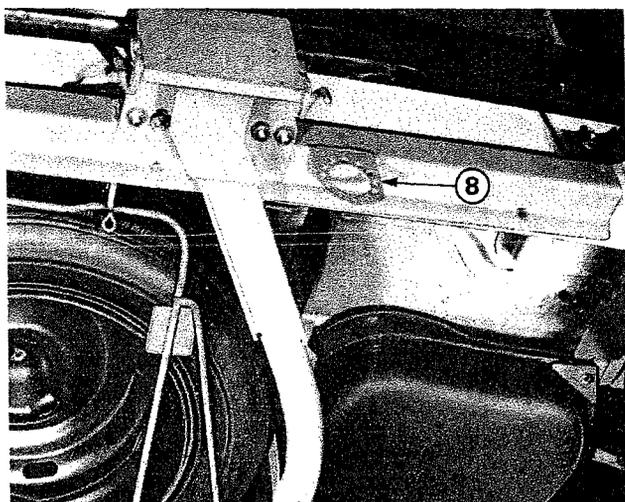


- um 90° zum Frontteil des Wagens falzen (L.L.)
- um 90° zum Wagenheck falzen (R.L.)

AHBRINGUNG DER ANHÄNGERKUPPLUNG

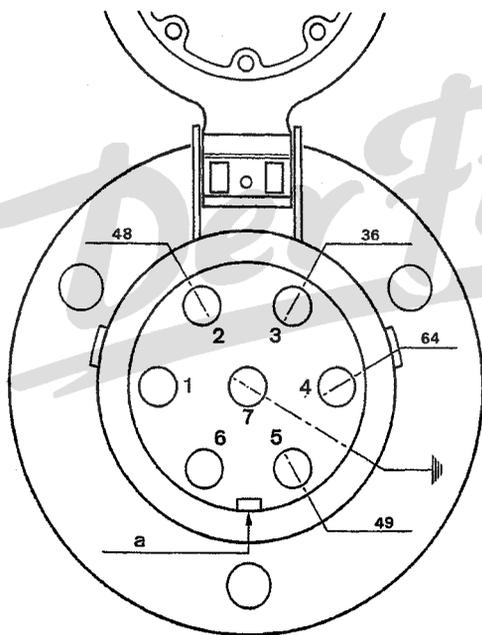
ELEKTRISCHER ANSCHLUSS 204-304

15 | 02 25⁽¹⁾



- Den Steckerhalter 8 elektrisch anschweißen oder mit 2 Schrauben am Winkeleisen für die Anhängerkupplung, rechts von der Befestigungsplatte des Kupplungsarms, befestigen.

ANMERKUNG: Anhängerkupplungen für 304 werden mit angeschweisstem Steckerhalter geliefert.



- Die vier Kabel des Kabelstranges und das Massekabel durch die Tülle am Steckerdeckel führen.
- Die fünf Kabel an der Steckdose unter Beachtung der genormten Anordnung, gemäß nebenstehender Zeichnung anschliessen.
- Die Steckdose auf der Halterung, dem Deckel aus Blech anbringen; das Massekabel wird an eine der 3 Befestigungsschrauben angeschlossen.

ELEKTRISCHER ANSCHLUSS (f:ranzösische Norm)
(Anschluss am Fahrzeug, Sicht von der Seite der Steckereinführung)

- 48 - rechter Blinker
- 36 - Bremslicht
- 64 - Rücklicht
- 49 - Linker Blinker
- o - Führungsöffnung

Position 1 - reserviert für Doueronschluss
(Innenbeleuchtung)

Position 6 - reserviert für Reifenspannen - Anzeiger

- Den Kabelstrang an der Karosserie befestigen.
- Den Original-Kabelstrang und den zusätzlichen Kabe/strang mit Klemmen im Kofferraum befestigen.
- Die linke Scharnierhülle (304) anbringen
- Den Kofferraumbelag wieder richtig einlegen
- Das Ersatzrad anbringen.

PEUGEOT

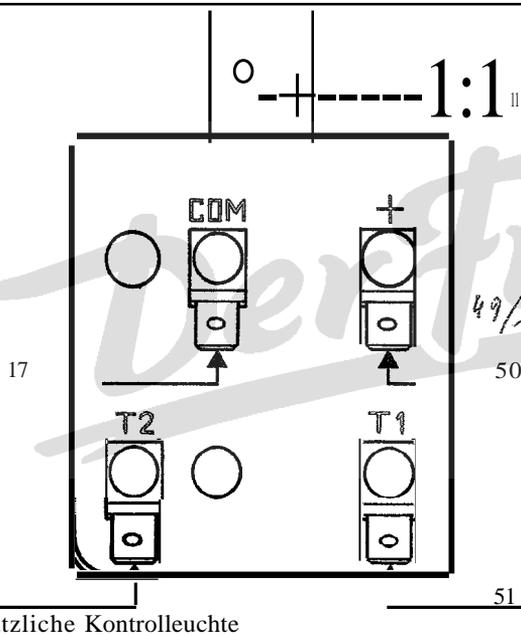
6.70L...

ANBRINGUNG DER ANHÄNGERKUPPLUNG

ELEKTRISCHER ANSCHLUSS 204-304

SPEZIALBLINKAUTOMAT

- Der Fahrtrichtungsanzeiger am Anhänger muss in Frankreich mit 60-120 Impulsen/min arbeiten. Sein Funktionieren muss vom Fahrer über eine besondere Kontrollleuchte überwachbar sein.



- Den alten Blinkautomat durch den Scintex Sonor / Teile-Nr. 9684.12, unter Beachtung nebenstehenden Schaltplans ersetzen.

- Eine Fassung mit einer 2 W Lampe am freien Platz des Instrumentenbrettes anbringen.

- Die Fassung mit der Klemme 12 des Blinkautomaten durch ein Kabel von 400 mm Länge, an jedem Ende mit einem Flachstecker versehen, verbinden. "

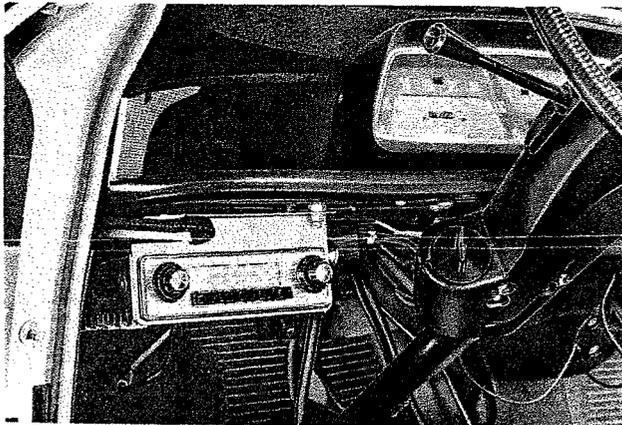
- Die Batterie anschliessen und die elektrische Anlage überprüfen.

FUNKTIONSKONTROLLE DER BLINKER

		ORIGINAL KONTROLLEUCHTE	ZUSÄTZLICHE KONTROLLEUCHTE
FAHRZEUG ALLEINE	Normales Funktionieren	blinkt	blinkt nicht
	Störung der Leitung oder Ausfall einer Lampe	blinkt nicht	blinkt nicht
FAHRZEUG MIT ANHÄNGER	Normales Funktionieren	blinkt	blinkt
	Störung der Leitung oder Ausfall einer Lampe	blinkt	blinkt nicht
	Störung der Leitungen oder Ausfall von zwei Lampen	blinkt nicht	blinkt nicht

ELEKTRISCHE ANLAGE
ANBRINGUNG EINES AUTORADIOS AN 204 COUPE UND CABRIOLET,
VOR SALON 1969 UND 204 LIMOUSINE, BREAK, LIEFERWAGEN

15 | 02 51



Anbringungsstelle

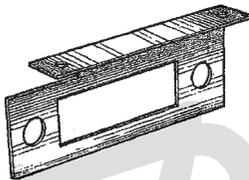
- Unter dem Armaturenbrett links von der Lenksäule zwischen der winkelförmigen Halterung des Ablagebretts und dem Zugknopf für die Motorhaube.

WICHTIG

Ein ausreichendes Spiel zwischen Radio und Zugknopf für die Motorhaube lassen.

1. Montage

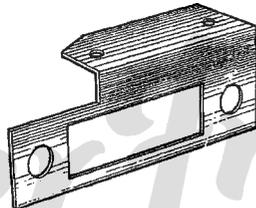
Bis Nummern:
204 • 6.028.989
204 B (Break) • 6.600.092



- Um 90° zum Wagenheck falzen bei L.L.
- Um 90° zum Frontteil des Wagens falzen bei R.L.

2. Montage

Ab Nummern:
204 • 6.028.990
204 B (Break) • 6.600.093



- Um 90° zum Frontteil des Wagens falzen bei R.L.
- Um 90° zum Wagenheck falzen bei L.L.

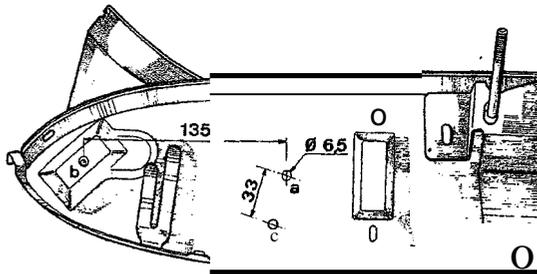
Befestigung:

- Sie erfolgt durch eine Winkelplatte, die aus Blech 15/10 gemäss nebenstehender Skizze anzufertigen ist:

Seite 15-02 54 für die 1. Montage
Seite 15-02 55 für die 2. Montage

Die Masse, welche die Befestigung des Radios auf der Winkelplatte betreffen, werden informationshalber angegeben; sie können je nach Marke variieren.

1. Montage



Vorbereitungen:

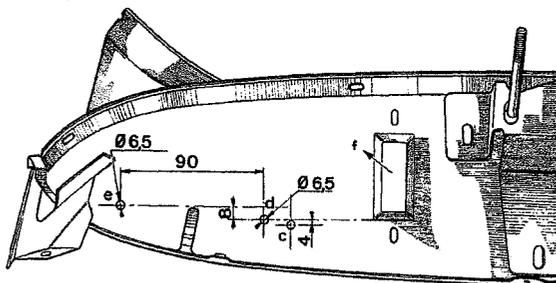
- Die Batterie abklemmen.
- Die Antidrehnpappe unter dem Ablagebrett auf der Fahrerseite abbauen.
- Die Verkleidung des Ablagebretts abnehmen.

1. Montage

- Die Bohrungen b und c als Anhaltspunkte benützen, um die Bohrung a vorzuzeichnen.

- Ein Loch von 6,5 mm Ø in das Ablagebrett an Stelle a gemäss nebenstehender Skizze bohren.

2. Montage



2. Montage

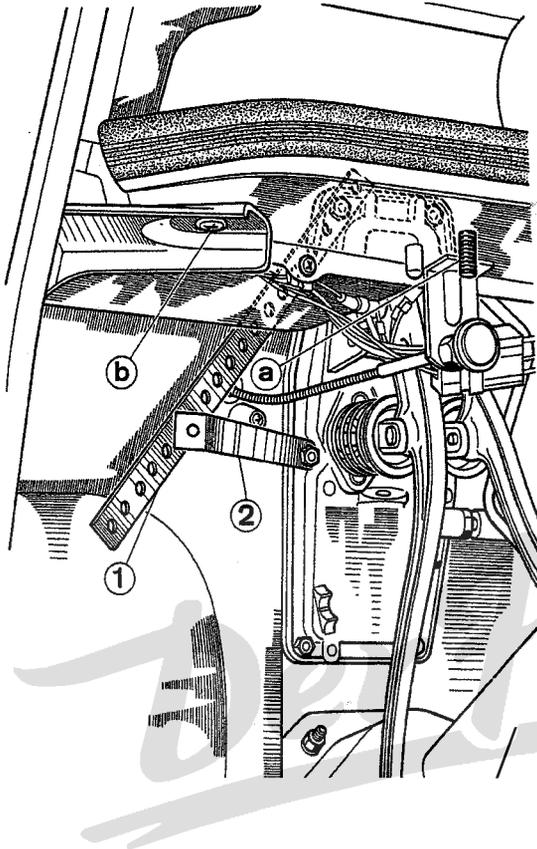
- Unter Verwendung der Tangente der Bohrung c und der Ausbuchtung f des Kombiinstrumentes als Anhaltspunkte die Bohrungen d und e vorzeichnen.

- Anschliessend das Ablagebrett an den Stellen d und e auf 6,5 mm Ø aufbohren.

PEUGEOT

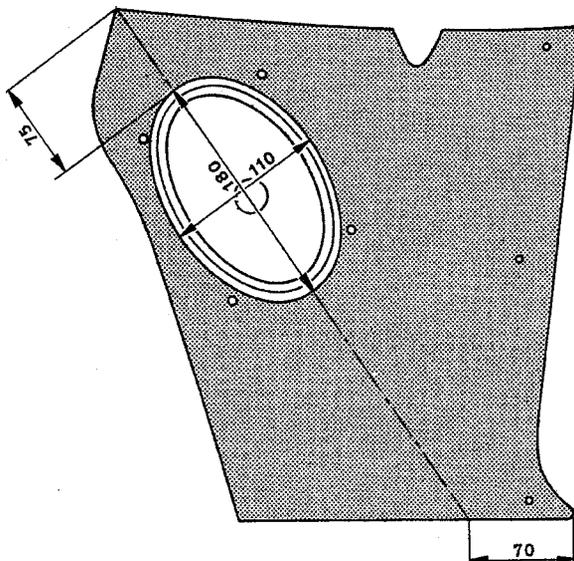
ELEKTRISCHE ANLAGE

ANBRINGEN EINES AUTORADIOS, 204 COUPE UND CABRIOLET,
VOR SALON 1969 UND 204 LIMOUSINE, BREAK, LIEFERWAGEN.



Einbau des Radiogehäuses

- Für grössere Radios wird eine hintere Abstützleiste, 1 oder 2 eingebaut, die an einer der Schrauben (mittlere oder obere) des Pedallagerbocks befestigt wird.
- Die Winkelplatte mit Schrauben 6 X 10 in den Löchern a und b oder d und e anbringen.
- Ein Zwischenstück von 5 - 10 mm in Höhe des Loches a zwischen das Ablagebrett und die Winkelplatte legen.
- Das Gerät auf der Winkelplatte befestigen.
- Das andere Ende der Leiste 1 oder 2 unter dem Gerät hinten anschrauben.
- Das Kabel anschliessen
 - an 204 vor Salon 1969, das Kabel an die Klemme F2 des Sicherungskastens mit einer Flachsteckhülse von 6,35 (Referenz S.G.E. 59311) anschliessen.
 - an 204 seit Salon 1969, das Kabel am Kabelverbinder N anschliessen, der sich am unteren Teil der Lenksäulenverkleidung befindet. (siehe Seite 02 62).

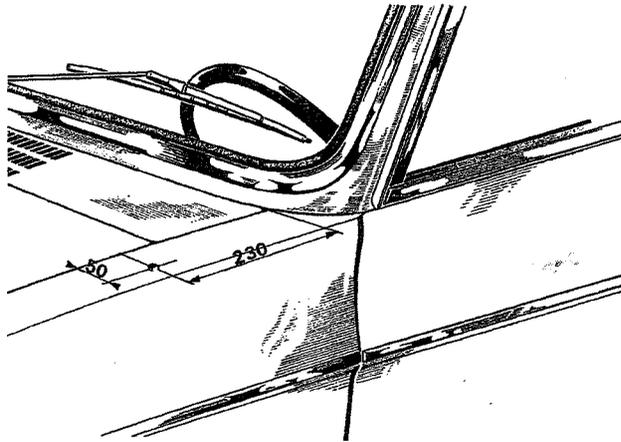


Einbau des Lautsprechers

- Die rechte Seitenpappe ausbauen und entsprechend nebenstehendem Schema ausschneiden.
- Den Lautsprecher auf der Seitenpappe befestigen
- Die Lautsprecherkabel mit dem Radio verbinden. Diese sollten vor der Heizung unter dem Ablageblech entlanggeführt und von den Flanschen, die die Pappe befestigen, gehalten werden.

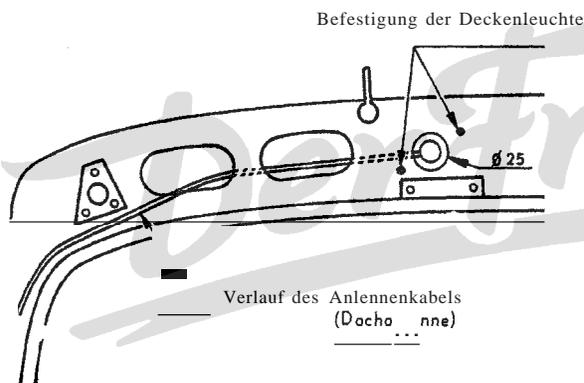
WICHTIG

Die Transistorengeräte nie unter Spannung setzen, wenn der Lautsprecher nicht angeschlossen ist. Dies hätte eine sofortige Zerstörung der Transistoren zur Folge.



ANBRINGUNG DER ANTENNE

1. Antenne auf dem Kotflügel
- Den linken vorderen Kotflügel entsprechend nebenstehendem Schema durchbohren.



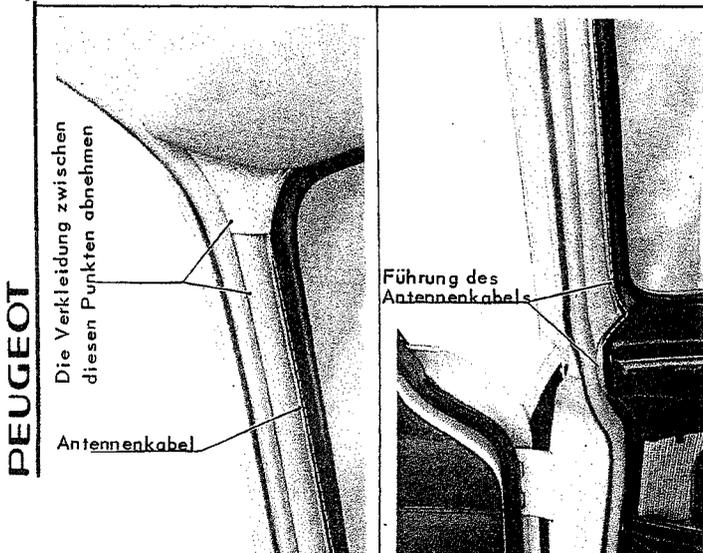
2. Antenne auf dem Dach
- Die Deckenlampe abbauen.
 - In der Dachmitte eine Bohrung von 9 mm \varnothing und in der Verstärkungstraverse eine Bohrung von 25 mm \varnothing vornehmen.

- In das Loch von 25 mm \varnothing das für das Radio bestimmte Antennenkabelende einführen und gemäss nebenstehendem Schema weiterführen.
- Das Kabel an der Verbindungsstelle des Daches mit dem Windlaufpfosten hervorholen.
- Die Verkleidung am Windlaufpfosten teilweise abnehmen•

- Das Kabel unter die Windschutzscheibendichtung führen.
- Die Verkleidung wieder anbringen und die Antenne anschliessen.

Entstörung

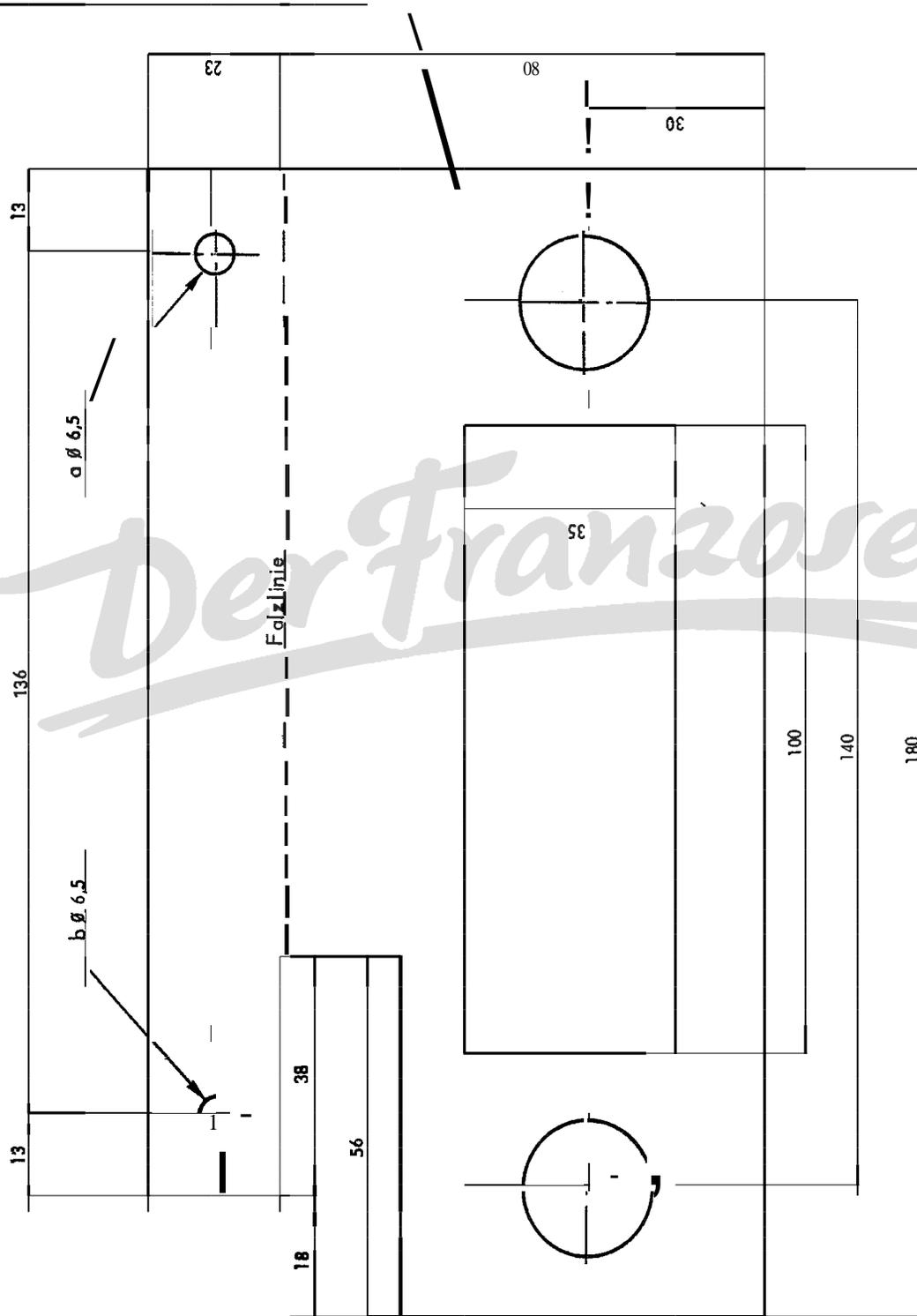
- Wie auf Seite 02 65 beschrieben vorgehen.
- Die Batterie anschliessen und das Radio bei laufendem Motor überprüfen.



ELEKTRISCHE ANLAGE
ANBRINGUNG EINES AUTORADIOS, 204 CaUPE UND CABRIOLET,
VOR SALON 1969 UND 204 LIMOUSINE, BREAK, LIEFERWAGEN.

SCHABLONE FÜR DIE 1. MONTAGE

Rand, der vorzugsweise umgeschlagen wird



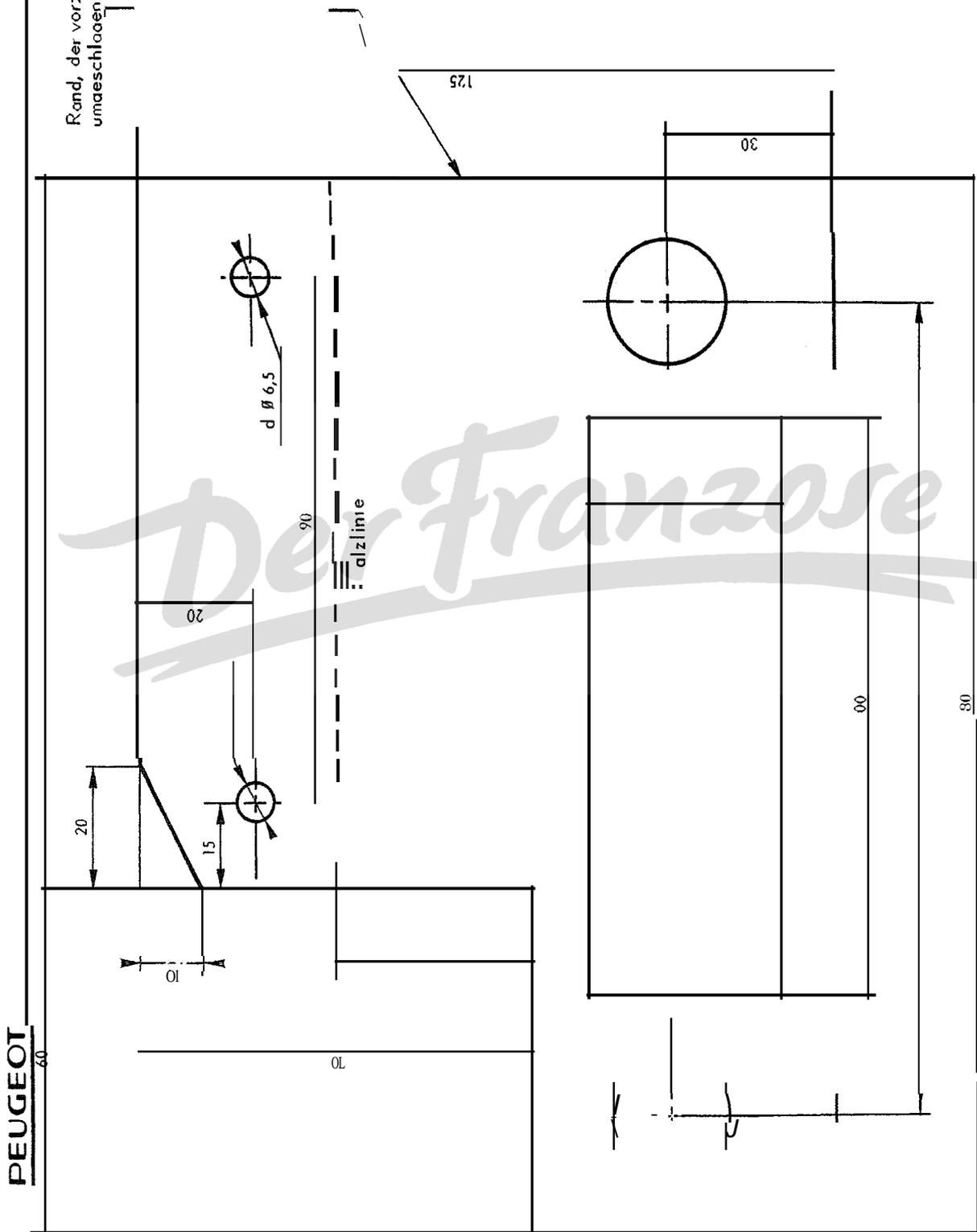
Um 90° zum Wagenheck hin (L.L.)
 Um 90° zum Frontteil des Wagens falzen R.L.

ELEKTRISCHE ANLAGE
ANBRINGUNG EINES AUTORADIOS, 204 COUPE UND CABRIOLET,
 VOR SALON 1969 UND 204 LIMOUSINE, BREAK, LIEFERWAGEN.

15 | 02 55

SCHABLONE FÜR DIE 2. MONTAGE

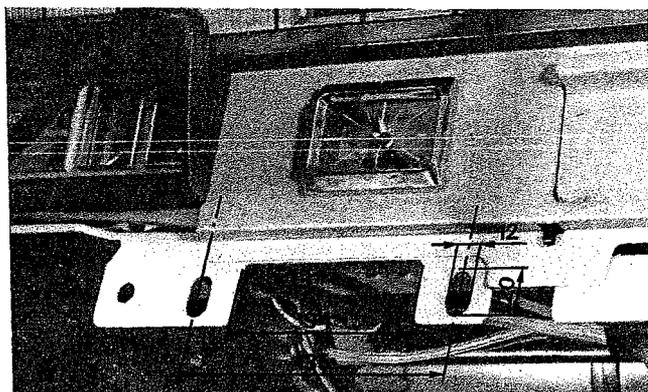
Rand, der vorzugsweise
 umgeschloesen wird.



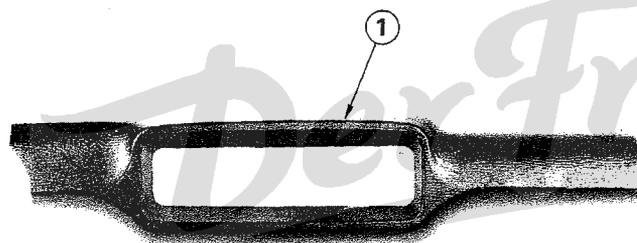
U₁₁ 9°° zu Frontteil des Wagens falzen (L.L.)
 U₁₂ 9°° zu Wagenhebel falzen (R.L.)

EINBAU DES AUTORADIOS
204 COUPE UND CABRIOLET SALON 1969 UND 304

15 | 02 61



Das Instrumentenbrett der 204 Coupé und Cabriolet Salon 1969 und der 304 hat am unteren Teil einen durch den mittleren Wulst verkleideten Ausschnitt.



Nr. 8245.82

Beim Einbau eines Autoradios ist dieser Wulst durch den von der DPD lieferbaren Spezialwulst I zu ersetzen.

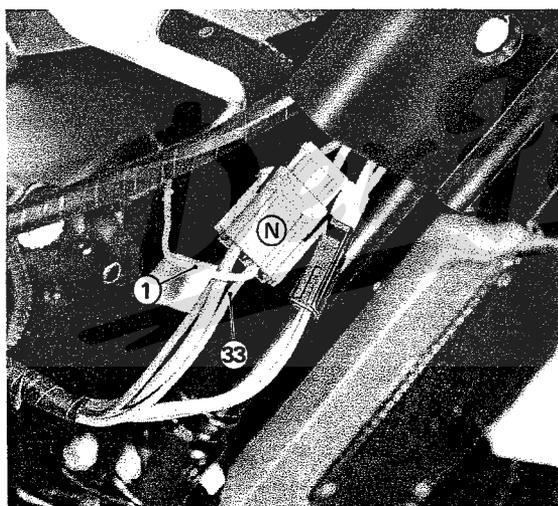


Das Radio ist nach den Angaben des Herstellers einzubauen.

PEUGEOT

EINBAU EINES AUTORADIOS

204 COUPE UND CABRIOLET "SALON 1969" UND 304

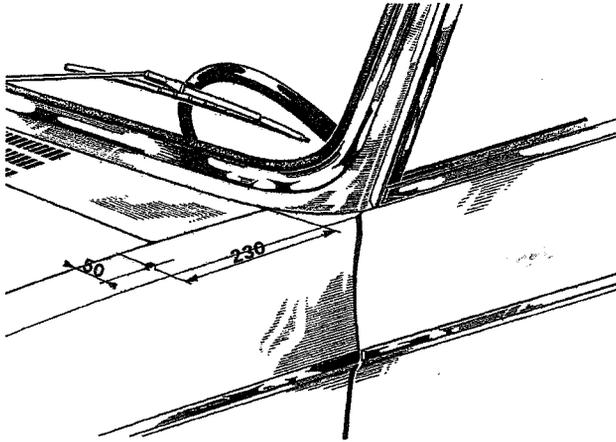


ELEKTRISCHER ANSCHLUSS

Die Stromversorgung des Autoradios geschieht in den Stellungen M(Konfakt/Fahrt) und A (Zübehörtede) des Lenk-, Zünd- Anlansschlosses.

Der Anschluss ist folgendermass en vorzunehmen:

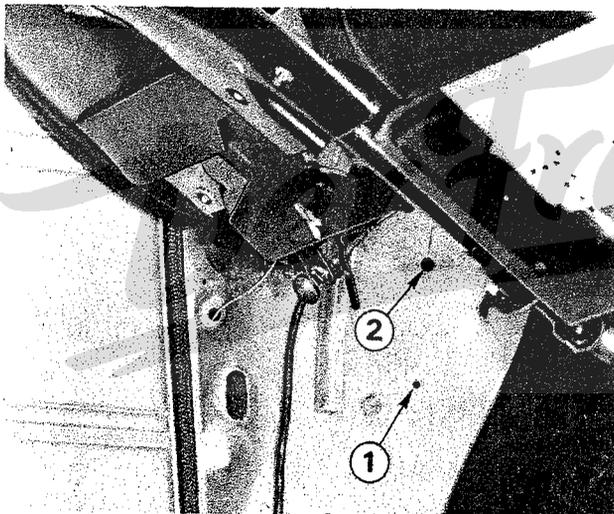
- Das **Stromversorgungskabel** des Empfängers auf 550 mm Länge abschneiden und mit einem Steckverbinder, Teile- Nr. 6540.12, versehen.
- Den Stecker **N** an der Lenksäulenverkleidung auseinandernehmen.
- Mit einem kleinen Schraubenzieher den Anschlag des Steckverbinders in der Steckbuchse platt drücken und das Kabel 33 herausziehen.
- Diesen Steckverbinder durch einen Steckverbinder Teile-Nr. 6540.12 ersetzen.
- Die beiden Steckverbinder mit dem Stromversorgungskabel des Empfängers 1 und dem Kabel 33 zusammen in die Steckbuchse der Steckdose Neinführen.
- Den Stecker in die Steckdose **N** stecken.



ANBRINGEN DER ANTENNE, Teile Nr. 9715.01

- Den linken vorderen Kotflügel nach nebenstehenden Massen (\varnothing 17 mm) aufbohren.

ANMERKUNG - Die Montage einer Antenne auf dem rechten vorderen Kotflügel ist unter Einhaltung der gleichen Bohrmasse möglich.



UNTERE BEFESTIGUNG DER ANTENNE

- Ausbauen

- den Karton auf der linken Windlaufseite
- die Filzverkleidung unter dem Karton.

- Die Löcher für die untere Befestigung und das Antennenkabel wie nebenstehend angezeigt nach den Massen auf der Seite 02 64 anreissen und aufbohren.

- Die Antenne *unter* dem Kotflügel montieren.

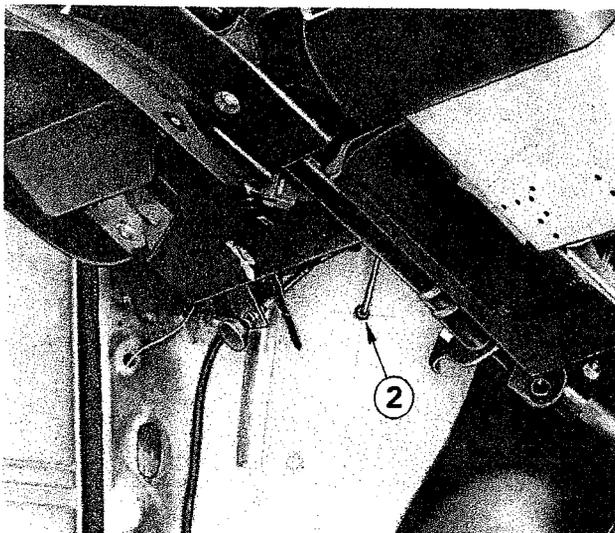
- Den Umfang des Loches 1 abbeizen und mit einem Graphitschmiermittel versehen, damit der Antennenkörper einen guten Masseanschluss hat.

- Den unteren Flansch auf der Windlaufseite mit einem nichtrostenden Bolzen von 5 X 15 befestigen.

- Die Antennenkabelführung 2 anbringen.

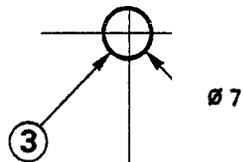
- Das Kabel zum Empfänger verlegen, wobei die Kabelstränge der elektrischen Anlage des Fahrzeuges möglichst zu vermeiden sind.

ANMERKUNG - Bei schwieriger Entstörung das Antennenkabel verlängern, und das Kabel unter dem Belag am Stirwandboden verlegen.



EINBAU EINES AUTORADIOS
204 COUPE UND CABRIOLET "SALON 1969" UND 304

Schablone für untere Befestigung des Antennenkörpers auf der Windlaufseite



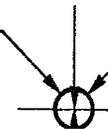
$\varnothing 10,5$



2

100

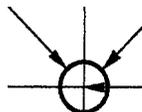
$\varnothing 5,5$



20

3

$\varnothing 7$



50

1. Untere Befestigung des Antennenkörpers
2. Führung des Antennenkabels
3. Befestigungen des Kotflügels auf der Windlaufseite

Die Entstörung eines Autoradios ist sehr umfangreich und variiert oft mit Marke und Typ des Empfängers.

Normalerweise wird **jeder** Empfänger mit einer Einbauanleitung, mit Angabe der Kapazität und der Befestigungspunkte geliefert.

Ist dies nicht der Fall, so **empfiehlt es** sich, folgende Zubehörteile zu montieren:

- KONDENSATOREN

- von 50 μF zwischen **+**Pol der Lichtmaschine und der Masse
- von 50 μF zwischen der **+**Klemmedes Reglers und der Masse
- von 50 μF zwischen der Klemme "Bat" der Zündspule und der Masse.

- **ENTSTÖRUNGSFILTER LC** in Serienschaltung mit dem Stromversorgungskabel des Empfängers

- **MASSEBÄNDER** (Mindestquerschnitt 10 mm²)

- Die Befestigungsstellen sorgfältig abbeizen und mit einem Graphitschmiermittel versehen oder verzinnen

- BEFESTIGUNGSSTELLEN

- Zwischen dem Spannband der Zündspule und dem Motorblock (Masseanschluss am Motor)
- Zwischen dem linken oberen Motorlager und der Kotflügelwand
- Zwischen den Lagerwinkeln der Motorhaubenschamiere und der Karosserie
- Zwischen der Karosserie und einer Kühlerbefestigungslasche
- Zwischen dem Reglergehäuse und der Kotflügelwand.
- Zwischen dem hinteren Längslenker und der Karosserie.

ANMERKUNG

Die Wahl der Befestigungspunkte, der Kapazität und der Anzahl der zu verwendenden Kondensatoren und Massebänder ermöglicht in den meisten Fällen eine einwandfreie Entstörung. Bleiben diese Empfangsstörungen weiterhin, sich an den Hersteller wenden.

ANZUGSDREHMOMENTE



ORGAN	BEZEICHNUNG	ANZUG IN mkg
MOTOR	<ul style="list-style-type: none"> • Zylinderkopfbefestigungsschrauben (getalgt) <ul style="list-style-type: none"> Zylinderblock 2 teilig Zylinderblock 1 teilig .. Muttern der Lagerdeckel der Kurbelwelle • Pleuelbolzen .. Ventildeckelschrauben .. Befestigungsmutter der Kurbelwellenzahnräder .. Befestigungsschraub"en des Nockenwellenzahnrades .. Befestigungsschrauben des Steuergehäusedeckels • Befestigungsschrauben des Ölkanaldeckels - Befestigungsschrauben der Ölfilterglocke - Befestigungsschrauben des Ölfiltergolckenhalters - Befestigungsschrauben des Lichtmaschinenhalters .. Mutter des Spannbandes zur Lichtmaschine .. Mutter der Wasserpumpenwelle • Befestigungsschrauben der Wasserpumpe am Halter • Befestigungsschrauben des "Wasserpumpenhalters am Zylinderblock .. Befestigungsbolzen der Motorhaltstangen - Muttern an Motoraufhängung .. Befestigungsschraube der Kurbelwellenriemenscheibe 	<p>6 5,5 5,25 3,75 0,75 9 2 1,5 1,25 3,5 1,5 1,5 1 Maxi 3,5 1,75 1,5 1,75 3,5 6,5</p>
KUPPLUNG	<ul style="list-style-type: none"> - Verbindungsschrauben des Gehäuses mit dem Zylinderblock • Befestigungsschrauben des Kupplungsdeckels • Befestigungsschrauben des Zahnkranzhalters auf der Druckplatte (180 DP) - Verbindungsbolzen des Kupplungsmechanismus (180 DP) .. Verbindungsschrauben des Kupplungsmechanismus (200 DE oder T5190) 	<p>1,25 1 2,75 1 2,5</p>
GETRIEBE DIFFERENTIAL	<ul style="list-style-type: none"> - Mutter an unterem Hebel der Gangschaltung (Nylstop) .. Verbindungsschrauben des Gehäuses mit dem Zylinderblock .. Halteschraube der Achse des RW.Gangritzels .. Muttern des Antriebswellenlagerdeckels • Schrauben der Halt"eplatte der Antriebswelle .. Befestigungsschrauben des Ölabweisers (bis Februar 66) - Befestigungsschrauben des Getriebedeckels .. Befestigungsschrauben des Ölpumpensieb • Verbindungsschrauben des Ausgleichgetriebes .. Verbindungsschrauben des Differentialgehäuses zum <li style="padding-left: 40px;">Getriebegehäuse { 8 mm <li style="padding-left: 80px;">10 mm .. Befestigungsschrauben der Deckel des Differentialgehäuses. 	<p>1 1 0,75 2,75 1 1 1 0,15 5,75 2 4 1,75</p>

PEUGEOT

ANZUGSDREHMOMENTE

ORGAN	BEZEICHNUNG	ANZUG IN mkg
GELENKWELLE	- Mutter der Gelenkwelle	25
HINTERACHSE	<ul style="list-style-type: none"> • Befestigungsschrauben der Lagerplattendes Querträgers a.d. Kaross. 1,75 • Mutter der Lagerbolzen, des Querträgers 3,5 • Mutter am Lagerbolzen des Silentblocks des hinteren Längslenkers 11 • Unterer Befestigungsbolzen des Stossdämpfers 5,5 - Mutter der Stossdämpferstange 1,75 • Befestigungsmuttern des Stoßdämpferlagers am hinteren Ablageblech 1 - Befestigungsschrauben der Bremsträgerplatte 3,5 - Radnabenmutter { Vorspannen 3 Anziehen 1 	
VORDERACHSE	<ul style="list-style-type: none"> - Befestigungsbolzen des Motorträgers 3,25 - Mutter der Lagerbolzen der vorderen Dreiecklenker 3,5 - Befestigungsschrauben des Stossdämpferhalters an der Kotflügelwand 1 - Holtemutter des Kugellagers in der Radnabe 18 • Befestigungsschrauben Achsschenkel-Radnabe am Achsschenkelbolzen 3,5 - Mutter des Kugelbolzens am Achsschenkelbolzen { 10 mm Ø 2,75 11 mm Ø 3,75 - Abschlussmutter des Kugelbolzengehäuses 0,75 • Abschlussmutter des Stossdämpfers 8 - Mutter der Stossdämpferstange 4,5 	
BREMSEN	<ul style="list-style-type: none"> - Befestigungsschraube des Bremsflüssigkeitsbehälters 1,75 • Befestigungsschrauben des Bremssattels { Bremssattel 3 Kolben 7 Bremssattel 2 Kolben 5 	
LENKUNG	<ul style="list-style-type: none"> - Befestigungsschrauben des Lenkgehäuses 3,5 - Bolzen des Verbindungsstiftes zur Zahnstange 3,5 • Mutter des Ritzels 2,25 • Lagerbolzen der Spurstange 3,5 • Mutter des Kugelbolzens an Spurstange 4,75 • Verbindungsbolzen der Hardy-Scheibe 1,75 • Befestigungsmutter des Lenkrades 4,5 	
RÄDER	- Radmuttern vorne und hinten	6

ANZUGSDREHMOMENTE

15

03 03⁽¹⁾

ORGAN	BEZEICHNUNG	ANZUG IN mkg
LENKUNG	<ul style="list-style-type: none"> - Befestigungsmuttern der Lenksäule - Befestigungsbolzen des Kupplungsflansches der Gummischeibe - Befestigungsschrauben des Lenkegehäuses - Lagerbolzen der Spurstange - Mutter am Spurstangen-Gelenkkopf - Verbindungsbolzen der Gummischeibe - Befestigungsmutter des Lenkrades - Kontermutter am Zahnstangenauge 	<p>1 1 3,5 3,5 4,25 1,75 4,5 3</p>
	<ul style="list-style-type: none"> - Besonderes Anzugsdrehmoment bei Lenkungen mit Lenkverbindungsstange - Bolzen des Lenkverbindungsringes 	<p>3,5</p>
	<ul style="list-style-type: none"> - Besonderes Anzugsdrehmoment bei einfachen Lenkungen - Befestigungsbolzen des Kupplungsflansches der Gummischeibe am Ritzel - Befestigungsschraube des Verschlussstopfens am Lenkgetriebegehäuse 	<p>1 1</p>
BREMSSEN	<ul style="list-style-type: none"> - Befestigungsmuttern des Hauptbremszylinders am Bremspedal oder Mastervac-Gerät - Befestigungsmutter des Mastervac-Geräts am Bremspedal - Befestigungsschrauben des Bremsölbehälters - Befestigung des Bremsdruckreglers - Befestigungsschrauben des Bremssattels { Bremssatte 3 Kolben remssatte 2 Kolben - Befestigung des Ringstutzens am Bremssattels 3 Kolben - Befestigung des Bremsschlauchanschlusses am Ringstutzen 	<p>1 0,7 1,5 1,75 7 5 2,25 2,3</p>
RÄDER	<ul style="list-style-type: none"> - Radmuttern vorne und hinten 	<p>6</p>

PEUGEOT