

ANLEITUNG ZUM AUSWECHSELN VON  
**ZYLINDERLAUFBUCHSEN UND KOLBEN**

AM MOTOR

**504**

PEUGEOT



ANLEITUNG ZUM AUSWECHSELN VON  
**ZYLINDERLAUFBUCHSEN UND KOLBEN**

AM MOTOR

**504**

PEUGEOT

ANLEITUNG ZUM AUSWECHSELN VON

ZYLINDERLAUFBUCHSEN UND KÖLBEN

AM MOTOR

504

PEUGEOT

## INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
<b>NOTWENDIGE TEILE</b>	<b>5</b>
<b>ARBEITSMETHODE FÜR DAS AUSWECHSELN VON ZYLINDERLAUFBÜCHSEN UND KOLBEN</b>	
Ausbau des Motors	7
Zerlegen des Motors	9
Vorbereitung der Teile	10
Zusammenbau	12
Einbau des Motors	15
<b>ALLGEMEINE ANGABEN</b>	
Einfahren	16
Ölverbrauch	16
Austauschmotor	16
Werkzeug	17

# INHALTSVERZEICHNIS

1	ALLGEMEINE DATEN
2	TECHNISCHE DATEN
3	WARTUNG
4	REPARATUR
5	WISSEN
6	WISSEN
7	WISSEN
8	WISSEN
9	WISSEN
10	WISSEN
11	WISSEN
12	WISSEN
13	WISSEN
14	WISSEN
15	WISSEN
16	WISSEN
17	WISSEN
18	WISSEN
19	WISSEN
20	WISSEN
21	WISSEN
22	WISSEN
23	WISSEN
24	WISSEN
25	WISSEN
26	WISSEN
27	WISSEN
28	WISSEN
29	WISSEN
30	WISSEN
31	WISSEN
32	WISSEN
33	WISSEN
34	WISSEN
35	WISSEN
36	WISSEN
37	WISSEN
38	WISSEN
39	WISSEN
40	WISSEN
41	WISSEN
42	WISSEN
43	WISSEN
44	WISSEN
45	WISSEN
46	WISSEN
47	WISSEN
48	WISSEN
49	WISSEN
50	WISSEN
51	WISSEN
52	WISSEN
53	WISSEN
54	WISSEN
55	WISSEN
56	WISSEN
57	WISSEN
58	WISSEN
59	WISSEN
60	WISSEN
61	WISSEN
62	WISSEN
63	WISSEN
64	WISSEN
65	WISSEN
66	WISSEN
67	WISSEN
68	WISSEN
69	WISSEN
70	WISSEN
71	WISSEN
72	WISSEN
73	WISSEN
74	WISSEN
75	WISSEN
76	WISSEN
77	WISSEN
78	WISSEN
79	WISSEN
80	WISSEN
81	WISSEN
82	WISSEN
83	WISSEN
84	WISSEN
85	WISSEN
86	WISSEN
87	WISSEN
88	WISSEN
89	WISSEN
90	WISSEN
91	WISSEN
92	WISSEN
93	WISSEN
94	WISSEN
95	WISSEN
96	WISSEN
97	WISSEN
98	WISSEN
99	WISSEN
100	WISSEN

# ARBEITSMETHODE FÜR DAS AUSWECHSELN VON ZYLINDERLAUFBÜCHSEN UND KOLBEN

ANSAU DES MOTORS

1970-1974

Die notwendigen Teile sind:

Ein Satz Zylinderlaufbüchsen und Kolben

Ein Satz Pleuelbolzen und Pleuellager

Ein Satz Pleuellagerbolzen und Pleuellagerbolzenmutter

Ein Satz Pleuellagerbolzenmutter und Pleuellagerbolzenmuttermutter

Ein Satz Pleuellagerbolzenmuttermutter und Pleuellagerbolzenmuttermutter

Ein Satz Pleuellagerbolzenmuttermutter und Pleuellagerbolzenmuttermutter

## NOTWENDIGE TEILE

Für das Auswechseln der Zylinderlaufbüchsen und Kolben werden folgende Teile benötigt :

1 Satz Zylinderlaufbüchsen und Kolben, Teile-Nr. 0111.48 (Vergaser) oder Teile-Nr. 0111.49 (Einspritzmotor), bestehend aus :

- 4 Zylinderlaufbüchsen
- 4 kompletten Kolben mit montierten Kolbenringen, Kolbenbolzen und Sicherungsringen
- 4 unteren Dichtringen für die Laufbüchsen
- 1 Satz Motordichtungen und Sicherungen
- 8 Pleuelbolzen
- 1 Ölfilterpatrone mit verringerter Filterschwelle (rote Beschriftung)

NOTA -

*Um eine einwandfreie Arbeit auszuführen, sollten ausschliesslich PEUGEOT Originalteile verwendet werden.*

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

WICHTIG :

*Die mit dem Reparatursatz gelieferte Ölfilterpatrone hat eine Filterwirkung von 5 Mikron (rote Referenz) und muss unbedingt nach 1.000 km durch einen Einsatz mit einer Filterwirkung von 10 Mikron, Teile-Nr. 1109.13, (weisse Referenz) ersetzt werden.*

# NOTWENDIGE TEILE

1. Die folgenden Teile sind für den Betrieb des Motors erforderlich. Sie sind in der Liste aufgeführt und sind in der Menge angegeben, die für den Betrieb erforderlich ist.

2. Die folgenden Teile sind für den Betrieb des Motors erforderlich. Sie sind in der Liste aufgeführt und sind in der Menge angegeben, die für den Betrieb erforderlich ist.

- 1. Ölwanne
- 2. Ölwanne
- 3. Ölwanne
- 4. Ölwanne
- 5. Ölwanne
- 6. Ölwanne
- 7. Ölwanne
- 8. Ölwanne
- 9. Ölwanne
- 10. Ölwanne

1111

Die folgenden Teile sind für den Betrieb des Motors erforderlich. Sie sind in der Liste aufgeführt und sind in der Menge angegeben, die für den Betrieb erforderlich ist.

Die folgenden Teile sind für den Betrieb des Motors erforderlich. Sie sind in der Liste aufgeführt und sind in der Menge angegeben, die für den Betrieb erforderlich ist.

1111

Die folgenden Teile sind für den Betrieb des Motors erforderlich. Sie sind in der Liste aufgeführt und sind in der Menge angegeben, die für den Betrieb erforderlich ist.

Die folgenden Teile sind für den Betrieb des Motors erforderlich. Sie sind in der Liste aufgeführt und sind in der Menge angegeben, die für den Betrieb erforderlich ist.

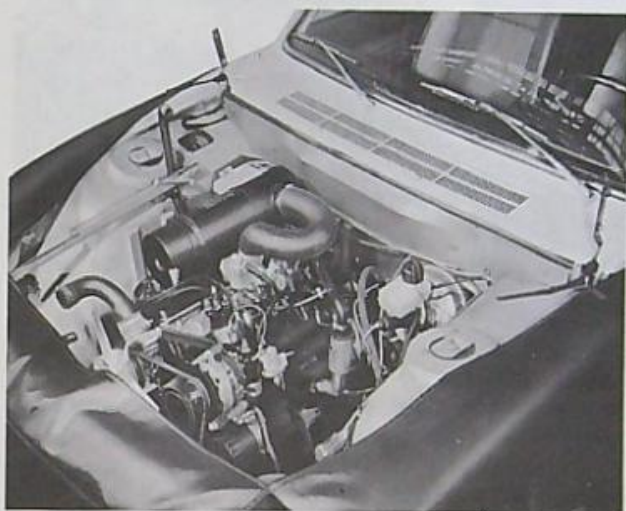


# ARBEITSMETHODE FÜR DAS AUSWECHSELN VON ZYLINDERLAUFBÜCHSEN UND KOLBEN

## AUSBAU DES MOTORS

ohne Getriebe

- Die Kotflügelschoner anbringen
- Die Ölwanne und das Kühlsystem entleeren
- Die Motorhaube, die Batterie und den Batterieträger ausbauen
- Abklemmen : die Gummikrümmen des Kühlers, die Heizschläuche vom Motor, die nahe an der Stirnwand am 3-Wege-Anschluss angebrachten Vorwärm-Gummischläuche des Vergasers und das Kabel des Kontaktschalters des auskuppelbaren Ventilators
- Den Kühler ausbauen

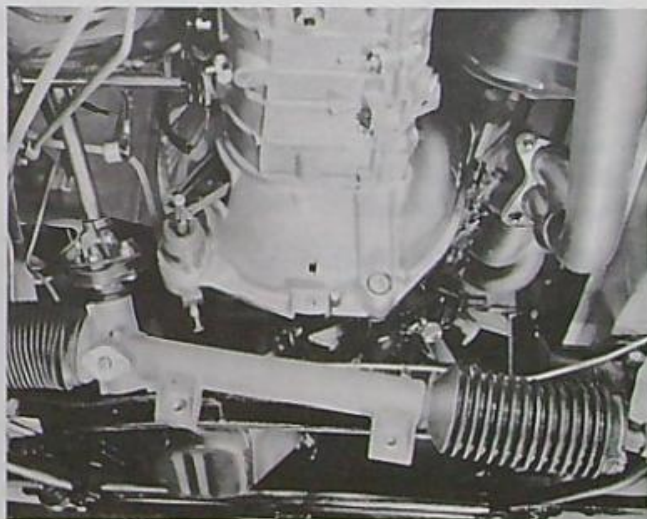


- Die Kraftstoff-Förderleitung und den Unterdruckanschluss des Mastervac vom Ansaugstutzen lösen.

- Abklemmen :

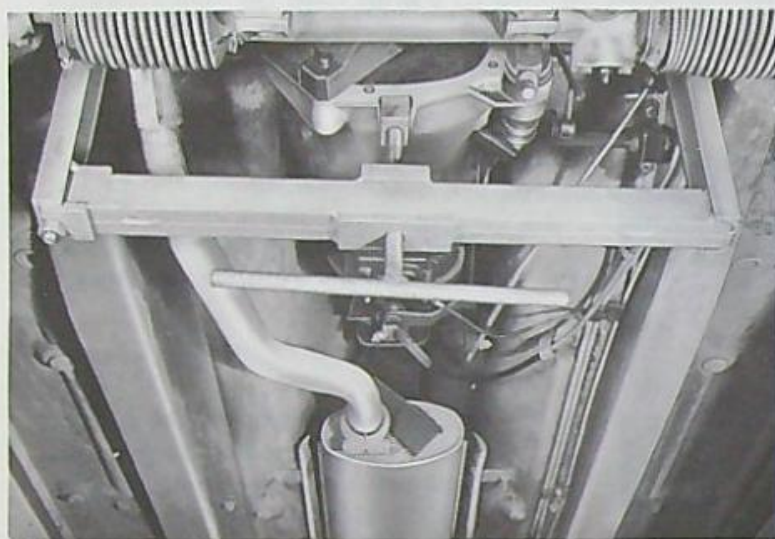
die Kabel der Wechselstromlichtmaschine, des Öldruckschalters, der Zündspule, des Wärmefühlers, des Anlass-Kontaktschalters sowie die Kabelzüge von Kaltstartknopf und Gaspedal

- Die Zündspule und den Anlasser ausbauen
- Die 2 Inbusschrauben für die Befestigung des Lenkgetriebegehäuses am Vorderachsträger ausbauen
- Das Lenkrad nach links drehen, um das Lenkgetriebegehäuse nach unten zu schwenken
- Die Schutzbleche des Schwungrades abnehmen
- Das Auspuffrohr am Auspuffkrümmer lösen und die Haltemutter des vorderen Schalldämpfers am Längskraftübertragungsrohr ausbauen und die Lasche aushängen.
- Die 3 Inbusschrauben zur Befestigung des Kupplungsgehäuses mit dem Schlüssel 8.0202 ausbauen.



# ARBEITSMETHODE FÜR DAS AUSWECHSELN VON ZYLINDERAUFSÜCHSEN UND KÖLBEN

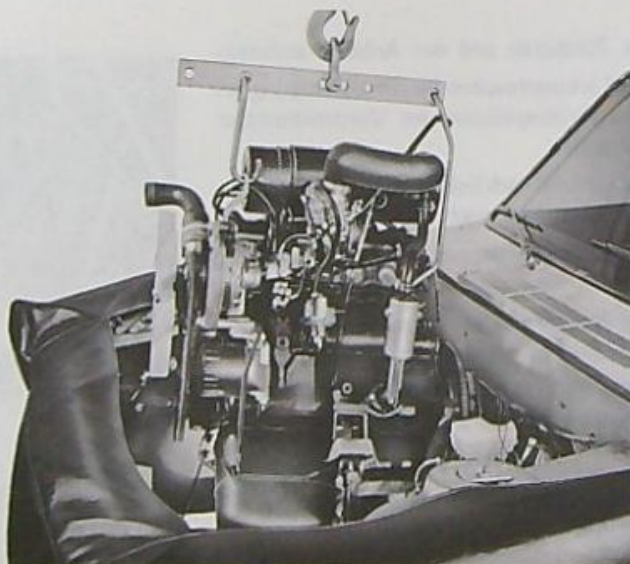
- Die Hebevorrichtung 8.0102 X anbringen, wobei deren Haken in die mit "404" gekennzeichneten Löcher einzuhängen sind.
- Den Motor leicht anheben, so dass sich die Haken in Spannung befinden.



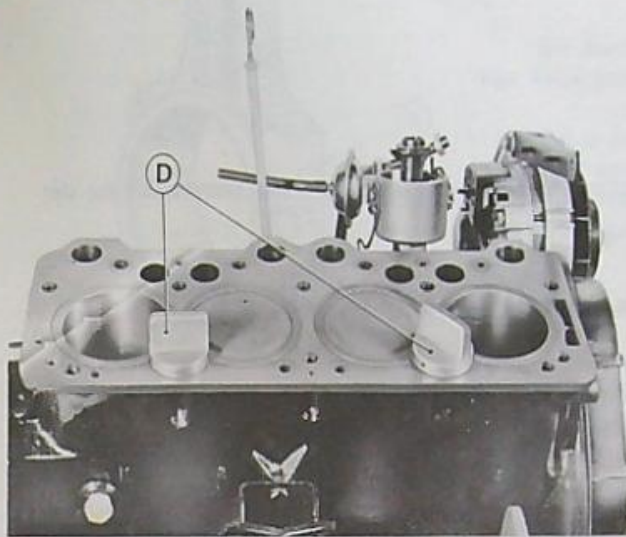
- Die 4 Schrauben zur Befestigung der Motorhalterungen am Vorderachsträger ausbauen.
- Darauf achten, dass die Förderleitung der Vorderbremsen richtig am Vorderachsträger anliegt, um ein Beschädigen derselben durch Einklemmen zu vermeiden.
- Den Motor mit dem Flaschenzug anheben, bis das Getriebe am Tunnel anliegt.

- Das Abstützgerät 8.0125 unter dem Getriebe anbringen, um es in Anschlag am Tunnel zu halten.

- Den Motor durch leichtes Rütteln vom Wechselgetriebe trennen, ohne die Stellung des Flaschenzuges zu ändern.
- Den Motor mit Hilfe des Flaschenzuges aus dem Motorraum heben.
- Vor dem Zerlegen des Motors diesen sorgfältig reinigen.
- Den Motor auf einen entsprechenden Montagebock stellen.



## ZERLEGEN



- Den Zylinderkopf abnehmen
- Die Zylinderlaufbüchsen mit den zwei Halteschrauben 8.0104 D befestigen
- Die Stößel herausnehmen und markieren
- Den Motor umdrehen und die Ölwanne abnehmen
- Die Ölpumpe ausbauen
- Den Ölpumpenfilter herausnehmen
- Die Pleuel jeweils am Schaft und am Lagerdeckel in der Reihenfolge 1. 2. 3. 4. von der der Kupplungsseite beginnend, kennzeichnen (Markierung 1 am Schwungrad)

- Die Pleuellagerdeckel abnehmen
- Die Pleuelstangen mit den Kolben herausnehmen und die Pleuellagerdeckel entsprechend ihrer Markierung anbringen
- Die Kolbenbolzensicherungsringe mit einer Reissnadel entfernen, die Kolbenbolzen austreiben und die Pleuelstangen von den Kolben trennen
- Die Kurbelzapfen mit Ölpapier versehen, um sie vor Stößen zu schützen und um zu vermeiden, dass Schmutzteilchen in die Ölkanäle dringen.



- Den Motor wieder umdrehen und die Halteschrauben 8.0104 D entfernen.

Sollten nach langer Laufzeit des Motors sich die Laufbüchsen nicht mit der Hand herausnehmen lassen, so ist ein gemäss der Zeichnung auf Seite 19 selbst anzufertigender Auszieher 0.0101 zu verwenden.

- Sämtliche demontierten Teile reinigen
- Kalkrückstände aus den Wasserkammern des Motorblocks entfernen und die Dichtauflagefläche sowie die Bohrungen der Zylinderlaufbüchsen sorgfältig reinigen.

## VORBEREITUNG DER TEILE

### ZYLINDERLAUFBÜCHSEN UND KOLBEN

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

#### Die werkseitig vorgenommene ZUSAMMENSTELLUNG :

- 1 - der Laufbüchsen und Kolben
- 2 - sowie der Kolben mit ihren Bolzen und Ringen ist unbedingt einzuhalten.
- Die Kennzeichnungen A-B-C-D auf den Kolben entsprechen jeweils den Strichkennzeichnungen 1-2-3-4 auf den Zylinderlaufbüchsen.
- Die Kolbenringe dürfen nie demontiert werden, auch nicht zu deren Reinigung. Sollte bei der Montage einer zerbrochen werden, muss unbedingt ein neuer Kolbenring mit zum Kolbenboden hin liegender Beschriftung aufgezogen werden.

### REINIGUNG

- Jede einzelne Laufbüchse mit den dazugehörigen Kolben in Benzin auswaschen, um das Konservierungsmittel zu entfernen.
- Die Kolbenringe drehen, damit die Ringnuten gereinigt werden.
- Prüfen, dass die Ringnuten völlig frei von Konservierungsmittel sind und jede Nute mit Pressluft ausblasen.
- Nach dem Ausblasen ist es notwendig, das freie Spiel der Kolbenringe in den Nuten zu kontrollieren, damit sie sich durch ihr eigenes Gewicht bewegen können.
- Danach die Laufbüchse reinigen, ausblasen und mit ihrem entsprechenden Kolben an einen sauberen Platz stellen.

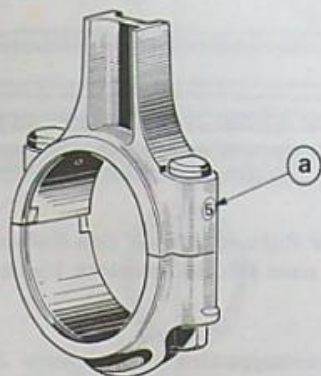


### PLEUEL

#### 1- Die Pleuelbolzen und die Muttern systematisch ersetzen

Es ist gefährlich und unbedingt untersagt, dieselben Pleuelbolzen erneut zu verwenden, da die Einsparung an solchen Reparaturteilen in keinem Verhältnis zu den eventuell daraus entstehenden schweren Schäden steht.

2- Alle Pleuel auf Verbiegung oder sonstige Deformierung prüfen (Auswinkeln)



Bei Austausch von Pleueln sind diese so zusammenzustellen dass keine grössere Gewichts-differenz als 20 g entsteht.

Daher soll das zu ersetzende Pleuel gewogen und ein solches ausgesucht werden, dessen am Pleueufuss eingestempelte Kennzeichnung (a) dem gewünschten Gewicht gemäss untenstehender Tabelle entspricht :

Gewicht in Gramm	Kennziffer	Teile-Nr.
von 611 bis 630	1	0601.80
von 631 bis 650	2	0601.81
von 651 bis 670	3	0601.82
von 671 bis 690	4	0601.83
von 691 bis 710	5	0601.84
von 711 bis 730	6	0601.85

**ANMERKUNG**

*Diese Gewichte verstehen sich für komplette Pleuel, jedoch ohne Lagerschale und Blocfor-Fächerscheibe.*

3- Den Zustand der Lagerschalen überprüfen

Der äussere Lagerdurchmesser ist bei allen Lagerschalen gleich. Der Innendurchmesser wird durch die Stärke bestimmt, die in der Lagerschalenmitte mit Zirkel oder Messuhr gemessen werden kann.

Aufgrund der besonderen Verarbeitung der Pleuelzapfen gibt es nur eine "Übergrösse" wie in untenstehender Tabelle angegeben.

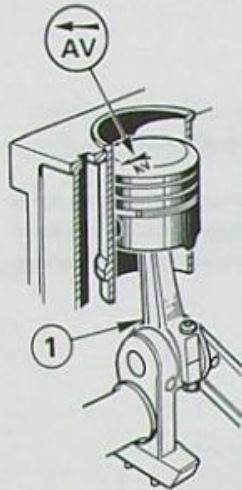
BEZEICHNUNG	Stärke		φ des Pleuelzapfens		Teile-Nr. für einen Satz von 2 Lagerschalen
	mini	maxi	mini	maxi	
Normalmass	1,812	1,818	49,975	49,991	0606.28
Übergrösse	1,962	1,968	49,675	49,691	0606.29

**ANMERKUNG**

*Aufgrund der besonderen Oberflächenhärtung der Pleuelwellenlager und der prägepolierten Übergangsrundungen der Pleuelzapfen dürfen die Lager nicht nachgearbeitet werden.*

4- Den Zustand der Pleuelbüchsen überprüfen

## ZUSAMMENBAU

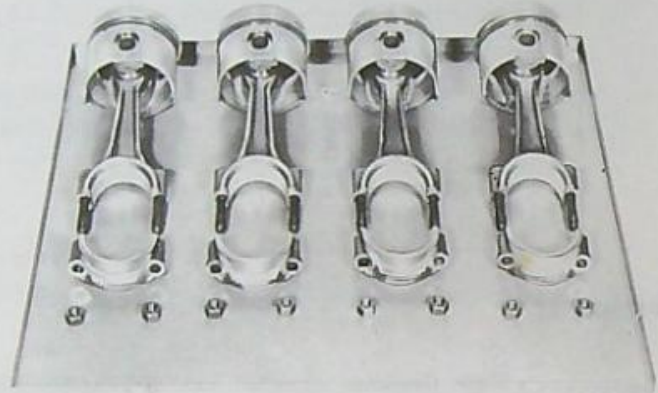


- Die Kolbenbolzen aus den neuen mit den Zylinderlaufbüchsen gepaarten Kolben ausziehen, sie einfetten und **mit der Hand** in die entsprechenden Kolben und Pleuelköpfe eindrücken.

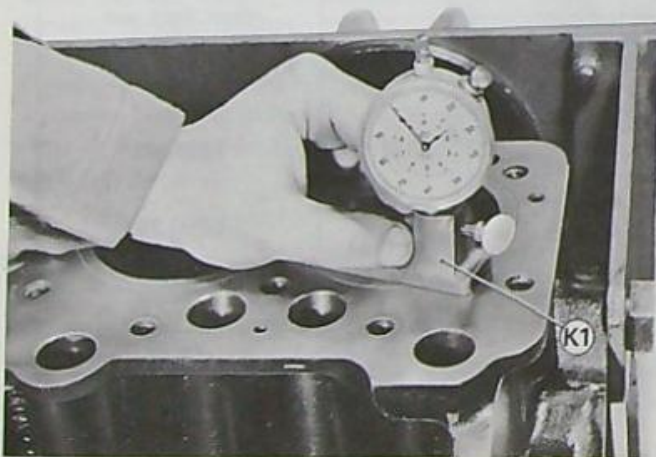
Die Bezeichnung "AV" und der Richtungspfeil auf dem Kolbenboden müssen zu sich gerichtet sein, wenn sich das Spritzloch 1 vom Pleuel links befindet.

Niemals die im Werk mit Präzisionsapparaten vorgenommene Zusammenstellungen von Kolben und Kolbenbolzen ändern.

- Die Sicherungsringe der Kolbenbolzen sorgfältig anbringen.
- Als unbedingt einzuhaltende Vorsichtsmaßnahmen sind die Pleuel und Kolben in der Ausbau-Reihenfolge auf einer Platte bereitzuhalten.



- Einen neuen Gummidichtring der im Kolbensatz enthalten ist, auf jede einzelne Laufbüchse montieren.
- Die **neuen Laufbüchsen** einsetzen, wobei ihre Strichkennzeichnungen zur Nockenwelle zu richten sind (die Zusammenstellung von Laufbüchsen und Kolben einhalten).
- Die Laufbüchsen mit den beiden Halteschrauben 8.0104 D befestigen.

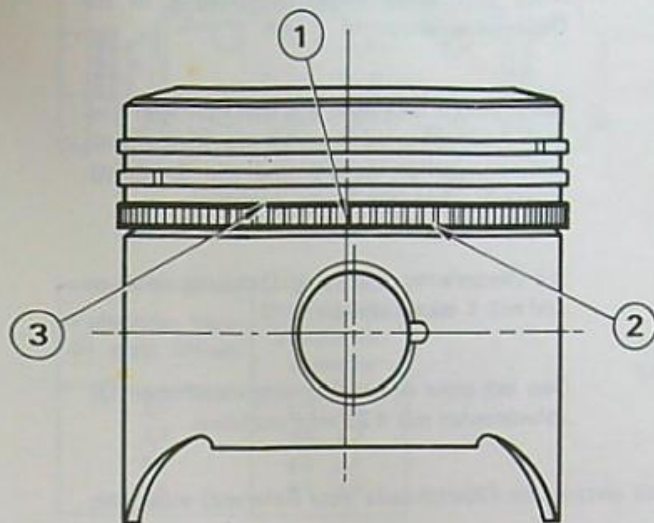


### ANMERKUNG

*Der Überstand der Laufbüchsen über die Dichtfläche des Zylinderblockes soll zwischen 0 und 0,07 mm betragen.*

*Zur Überprüfung dieses Masses die Laufbüchse ohne Dichtung montieren und eine Messuhr mit dem Messuhrhalter K1 des Werkzeugkastens 8.0520 Y verwenden.*

Das Schutzpapier von den Kurbelzapfen nehmen und diese sorgfältig reinigen.

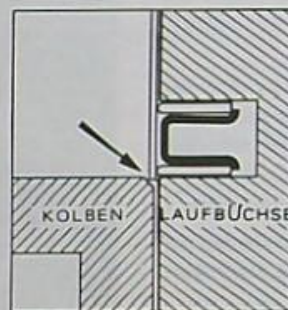


- Den Stoss 1 des Dehnringes zur Kolbenachse richten
- Die Stösse der biegsamen Ringe 2 und 3 um 20 bis 50 mm zum Dehnringstoss versetzen.
- Die Stösse der Kolbendichtringe um 120° zum Stoss des Ölabbstreifringes Perfect-Circle versetzen.
- Die Kolben, Dichtringe und Pleuellagerschalen ölen.

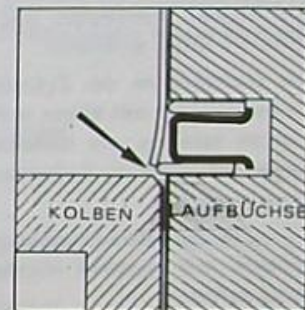
**WICHTIG :**

Die Länge des Dehnringes darf auf keinen Fall verringert werden.

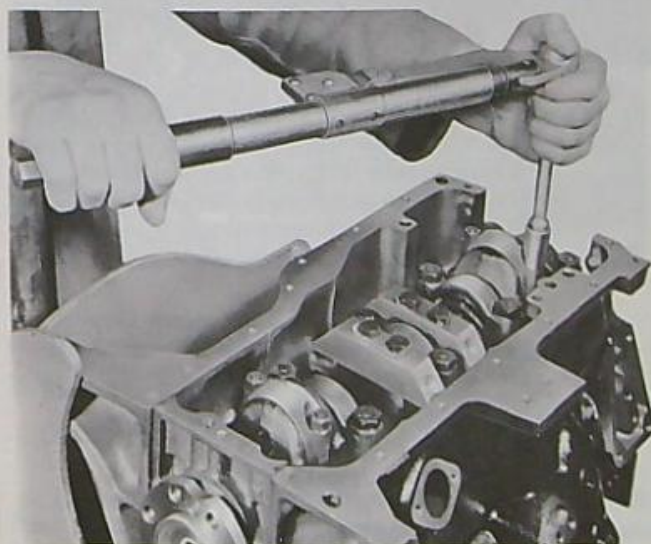
- Ein Spannband Muller von 80 mm Höhe, den Schlüssel nach oben gerichtet, am Kolben anbringen.
- Die Laufbüchsen innen einölen.
- Die Zusammenstellungen Pleuel-Kolben von oben in die Laufbüchsen einführen.
  - die **Markierungspfeile** der Kolben dabei zum **Motor-Vorderteil** richten.
  - dabei die **Ausbau Reihenfolge** der Pleuel 1.2.3.4. beachten.
- Den Kolben ohne zu drehen mit Hilfe eines Hammerstiels in die Laufbüchse einführen.



richtige Montage



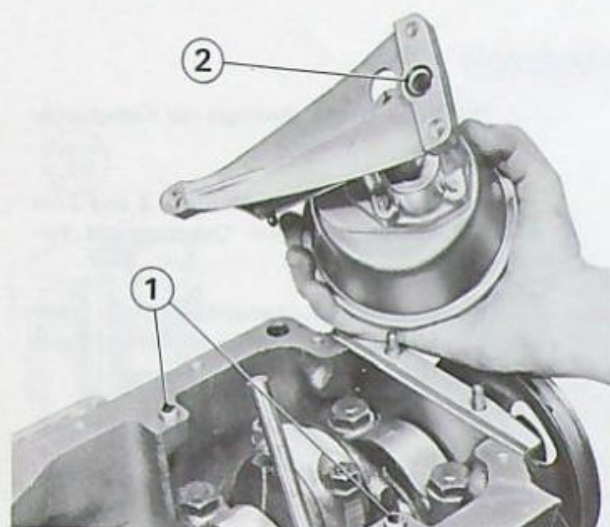
falsche Montage



- Während des Einführens das Pleuel auf den Kurbelzapfen setzen.
- Die Pleuel der Reihe nach mit ihren Lagerschalen versehen auf die Kurbelzapfen montieren, ohne dabei die Zapfen oder die Lagerschalen zu beschädigen (Kratzer).

Die Markierungen der Lagerdeckel müssen sich auf der gleichen Seite befinden.

- Neue Muttern verwenden und mit 4 mkg anziehen.



- Die Zentrierstifte der Ölpumpe 1 am Zylinderblock und seinen neuen Dichtring 2 in die Ölpumpe einsetzen
- Die Ölpumpe anbringen und den richtigen Eingriff des Mitnehmers beachten (die Kurbelwelle falls erforderlich drehen) und die 3 Befestigungsschrauben mit 1 mkg anziehen.
- Die Ölwanne mit einer neuen Dichtung versehen und mit 1 mkg anziehen.
- Den mit einer neuen Dichtung versehenen Öl- ablassstopfen mit 4,25 mkg anziehen.

- Den mit dem Reparatursatz gelieferten Ölfiltereinsatz mit verringerter Filterschwelle (rote Referenz) einsetzen.

**SEHR WICHTIG :**

Diese Filterpatrone muss unbedingt beim 1.000 km Ölwechsel durch einen Einsatz mit normaler Filterwirkung (weisse Referenz) ausgetauscht werden.

- Den Motor umdrehen und die Halteschrauben für die Laufbüchsen ausbauen
- Die Stößel überprüfen und in die entsprechenden Sitze einführen.
- Die Dichtflächen des Zylinderblocks und des Zylinderkopfes mit einem in Benzin getränkten Lappen reinigen, um dieselben von etwaigen Fettrückständen zu befreien.

**ANMERKUNG**

Die Zylinderkopfdichtung erst im letzten Augenblick mit sauberen Händen aus ihrer Verpackung nehmen.

- Die Zylinderkopfdichtung mit der Bezeichnung "dessus" nach oben auflegen und mit den Führungen 8.0115 Z zentrieren.
- Den Zylinderkopf auflegen, die Ventilstößelstangen in ihre entsprechenden Sitze einführen und die Kipphebelwelle montieren.

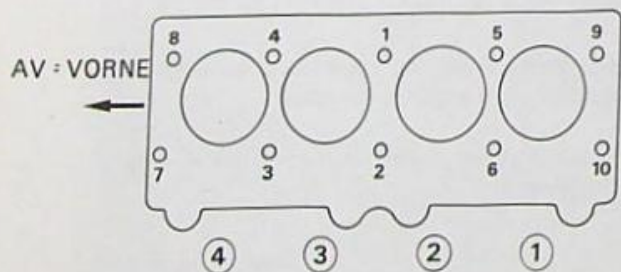


- Den Zylinderkopf mit den vorher eingetalgten und mit einer flachen Beilagscheibe versehenen Schrauben befestigen, indem zuerst die Schrauben 8 und 9 eingesetzt werden, um die Dichtung richtig zu zentrieren und die Kipphebelwellenmutter festziehen (diese Schrauben und Muttern mässig anziehen). Die Führungen 8.0115 Z mit ihrem Oberteil heraus-schrauben und durch die entsprechenden Schrauben ersetzen.

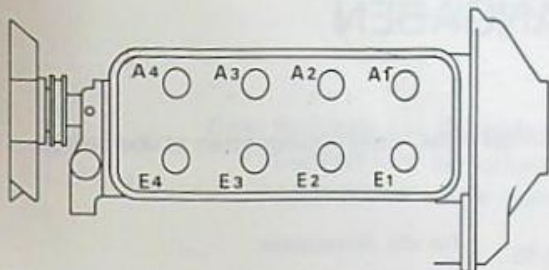
Nach nebenstehender Reihenfolge festziehen :

- zunächst mit 6 mkg
- dann endgültig mit 8,25 mkg
- die Muttern zur Befestigung der Kipphebelwelle mit 1,5 mkg anziehen.

Anzugsreihenfolge







- Die Ventile nach nebenstehendem Schema einstellen.

Einstellwerte während der ersten 1.000 km

EINLASS -- 0,15 mm

AUSLASS -- 0,30 mm

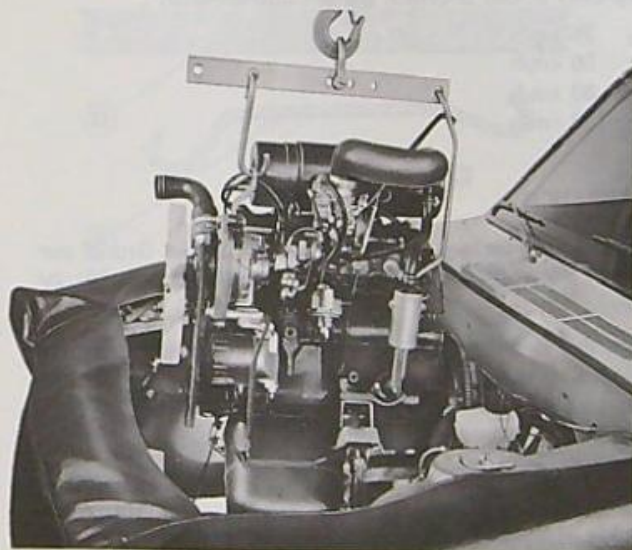
Folgendes Ventil ganz öffnen	Um folgende Ventile einzustellen
A <sup>1</sup>	E <sup>3</sup> A <sup>4</sup>
A <sup>3</sup>	E <sup>4</sup> A <sup>2</sup>
A <sup>4</sup>	E <sup>2</sup> A <sup>1</sup>
A <sup>2</sup>	E <sup>1</sup> A <sup>3</sup>

Nach diesem Kilometerstand den Zylinderkopf in kaltem Zustand mit 8,25 mkg anziehen und das Ventilspiel auf seinen normalen Wert einstellen.

EINLASS -- 0,10 mm

AUSLASS -- 0,25 mm

- Die Zylinderkopphaube aufsetzen und den Luftfilter reinigen oder ersetzen wobei die sich auf dem Filtergehäuse befindlichen Angaben zu berücksichtigen sind.
- Den Ventilatorriemen im entspannten Zustand mit 2 sich in einem Abstand von 100 mm befindlichen Markierungen versehen und spannen, bis diese Kennzeichen einen Abstand von 102 bis 103 mm haben. **Dieses Mass auf keinen Fall überschreiten.**



#### EINBAU DES MOTORS

- Den Motor mittels der Vorrichtung 8.0102 X einhängen
- Den Motor gegenüber der Getriebeeingangswelle anordnen
- Einen Gang einlegen
- Die beiden Organe aneinanderflanschen, wobei die Kurbelwelle mit Hilfe eines 35 mm Flachschlüssels gedreht wird.
- Gleichzeitig die richtige Lage des Auspuffrohres (mit einer neuen Dichtung versehen) am Auspuffkrümmer kontrollieren.

#### WICHTIG :

*Das Einfluchten von Motor und Wechselgetriebe ohne Gewaltanwendung vornehmen, da sonst die Kupplungsmittlerscheibe verspannt wird.*

- Den Motor und seine Halterungen anbringen,
- Sämtliche Zubehörteile anbringen und Wasser und Öl einfüllen,
- Die Batterie anklemmen und die Zeituhr stellen.

Das Fahrzeug probefahren. Nach dieser Probefahrt müssen die Zylinderkopfschrauben im kalten Zustand (d.h. der Motor darf mindestens 6 Stunden nicht gelaufen sein) nachgezogen und die Ventile nochmals auf 0,15 und 0,30 mm eingestellt werden.

## ALLGEMEINE ANGABEN

Unabhängig von den vorstehenden Arbeitsvorschriften ist das Auspuffleitungssystem zu überprüfen.

Empfohlenes Öl :

ESSO UNIFLO  
oder ESSO EXTRA MOTOR OIL 20W/30/40 für alle Jahreszeiten

- Nach 1.000 km :

- 1- Ölwechsel vornehmen sowie die Filterpatrone mit verringerter Filterschwelle (rote Referenz) durch eine normale Filterpatrone (weisse Referenz), Teile-Nr. 1109.13, ersetzen.
- 2- Den Zylinderkopf in kaltem Zustand nachziehen und die Ventile erneut einstellen auf :

EINLASS - 0,10 mm  
AUSLASS - 0,25 mm

### EINFAHREN

Ein so überholter Motor muss wie ein neuer eingefahren werden.

Verhältnismässig hohe Drehzahlen sind nicht von Bedeutung, sofern sie nicht andauernd gefahren werden.

Schädlich ist vor allem volle Belastung bei niederen Drehzahlen, d.h. vollkommen geöffnete Drosselklappe bei niederen Geschwindigkeiten (besonders im 3. und 4. Gang). Um eine anormal hohe Beanspruchung des Motors während der ersten 1.000 km zu vermeiden, nicht zögern, frühzeitig zu schalten.

Auf keinen Fall folgende Geschwindigkeiten in den einzelnen Gängen überschreiten :

1. Gang 25 km/h
2. Gang 50 km/h
3. Gang 80 km/h
4. Gang 100 km/h

### ÖLVERBRAUCH

Jeder Motor muss eine bestimmte Menge Öl verbrauchen. Kein Ölverbrauch ist ein Grund zur Beunruhigung bei einem modernen Motor mit Drehzahlen bis zu 5500 U/min, bei dem ein Ölverbrauch bis zu einem Liter auf 1.000 km als normal zu betrachten ist.

Eine Mehrschmierung die darin besteht, dass dem Benzin Öl beigemischt wird, ist während der Einfahrzeit (1.000 km) eines neuen oder überholten Motors zugelassen, jedoch nach dieser Fahrzeit streng untersagt, da dadurch die Zerstörung des Motors herbeigeführt werden kann.

### AUSTAUSCHMOTOR

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

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

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

Die mit dem Motor gelieferte Montageanleitung ausfüllen und an die Lieferfirma zurücksenden.

SPEZIALWERKZEUGE PEUGEOT

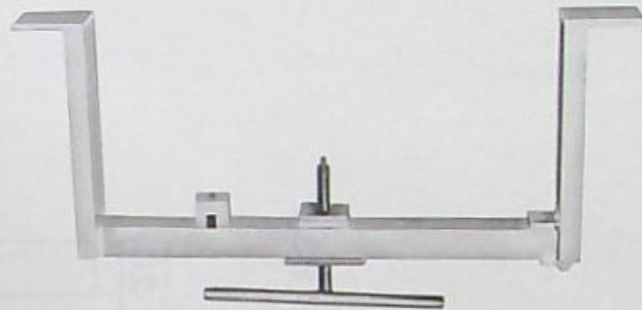
Diese Werkzeuge sind zu beziehen durch :

PEUGEOT - 7, Bd National - 92 - LA GARENNE COLOMBES

FENWICK - 8, rue de Rocroy - 75 - Paris 10<sup>e</sup>

8.0125 Teile-Nr. 9760.53

Abstützgerät für Motor und Wechselgetriebe 504.



8.0202 \* Teile-Nr. 9758.52

Inbusschlüssel für die Befestigungsschrauben des Kupplungsgehäuses.



(D)

(E)

(F)

(G)

8.0102 X\* Teile-Nr. 9760.29

Hebevorrichtung für den Motor, bestehend aus :

D - Traverse

E - Vorderer Haken

F - Hinterer Haken

G - 2 Kurzhaken

**ANMERKUNG** - Diese Vorrichtung ersetzt die vorhergehende, Nr. 8.0102 Y, die nicht mehr hergestellt wird, jedoch für den Aus- und Einbau des Motors Verwendung finden kann, sofern der den Vergaser mit dem Luftfilter verbindende Gummischlauch abgenommen wird.

8.0104 D \* Teile-Nr. 9758.10

Satz zu 2 Zylinderlaufbüchsen - Halteschrauben.



8.0115 Z \* Teile-Nr. 9758.58

Satz zu 2 Führungen für die Zentrierung des Zylinderkopfes.

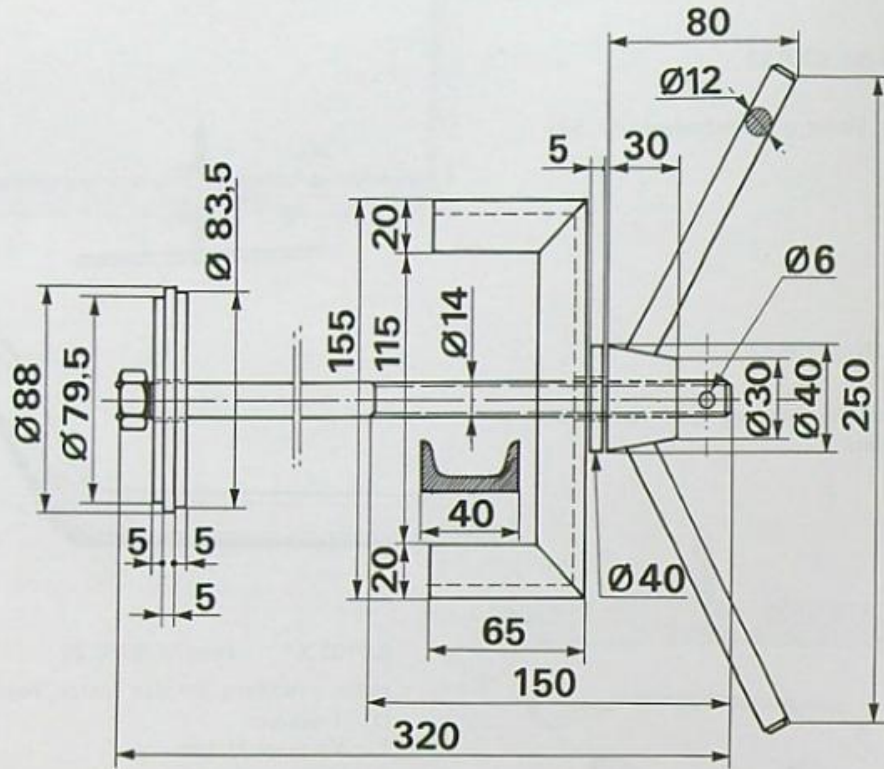


\* Für 404 verwendete Werkzeuge.

ANZUFERTIGENDES WERKZEUG

0.0101

Ausziehvorrichtung für die Zylinderlaufbüchsen \*



EMPFOHLENES WERKZEUG

Spannband zum Führen der Kolbenringe : Muller 582 Bis T, 80 mm\* hoch

\* Für 404 verwendete Werkzeuge



