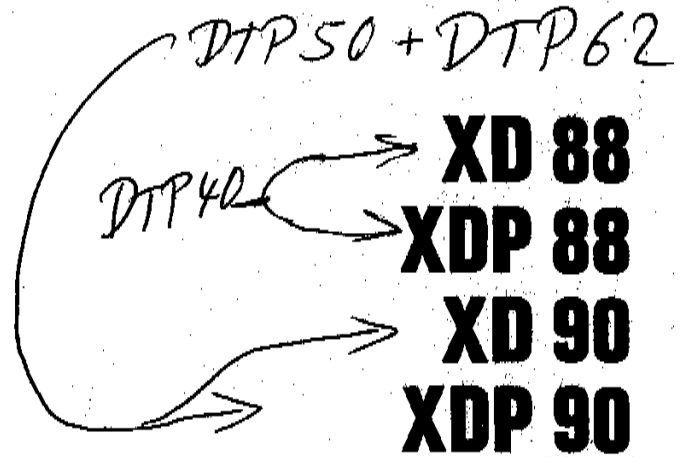


# DIESELMOTOREN LAUFBÜCHSEN



## Überholung

**M**ULDER  
MOTOREN

**VOLVO**  
**PENTA**

Spangseskade 114-115 · 3027 GT Rotterdam  
P.O.Box 61013 · 3002 HA Rotterdam · Holland  
Telefoon (010) 4 37 52 00 · Fax (010) 4 62 02 44

**M**ULDER  
MOTOREN

**VOLVO**  
**PENTA**

Spangseskade 114-115 · 3027 GT Rotterdam  
P.O.Box 61013 · 3002 HA Rotterdam · Holland  
Telefoon (010) 4 37 52 00 · Fax (010) 4 62 02 44

## INHALTSVERZEICHNIS

	<b>Seite</b>
<b>Vorwort</b>	2
<b>Identifizierung und technische Daten des Motors</b>	4-5
<b>Technische Daten und Reparaturmasse:</b>	
– Zylinderblock - Kurbeltrieb	6 bis 11
– Zylinderkopf	12 bis 15
– Steuerung - Schmierung - Kühlung	16 bis 19
– Einspritzanlage	20 bis 22
<b>Allgemeines:</b>	
– Anzugsmomente	23
– Spezialwerkzeug	24 bis 26
– Prüfung der Kompressionsdrücke	27
– Allgemeine Hinweise	28
– Notizen	29
– Ausbau / Einbau des Motors	30-31
<b>Zerlegen des Motors</b>	32 bis 36
<b>Zusammenbau des Motors:</b>	
– Allgemeines	37
– Zylinderblock - Kurbeltrieb	38 bis 43
– Steuerung - Ölpumpe	44 bis 47
– Einspritzpumpe	48 bis 55
– Zylinderkopf	56 bis 60



VORWORT

Diese Broschüre betrifft sämtliche Motoren vom Typ:

- XD 88 (113), XDP 88 (130), XD 90 (115), XDP 90 (131), die in Fahrzeuge eingebaut wurden, die das Werk ab Modelljahr 1979 verlassen haben.

Die Methode und die Abbildungen wurden an einem XD 90-Motor erstellt, der mit den Motoren des 504 E 20, Modelljahr 1982, vom Beginn des Jahres 1982 an (Zylinderkopf mit eingeschraubten Einspritzdüsenhaltern) mit Ausnahme der durch eine Bosch-Einspritzanlage bedingten Besonderheiten, identisch ist.

Einige Einstellungen können sich im Laufe der Zeit ändern und müssen eventuell bei Überholungsarbeiten an diesen verschiedenen Motoren berücksichtigt werden.

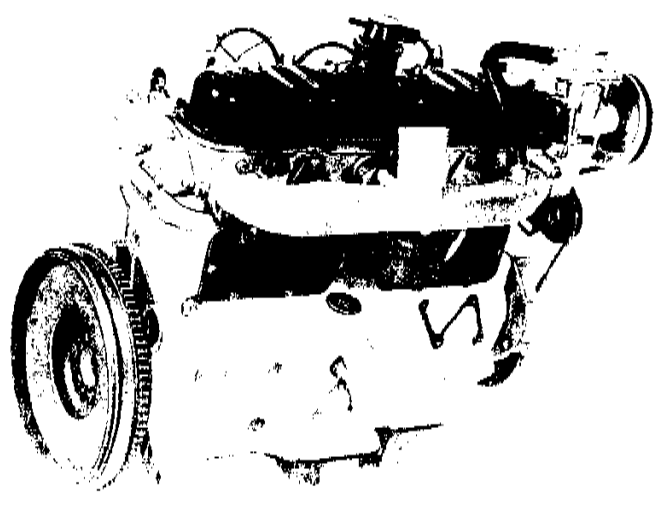
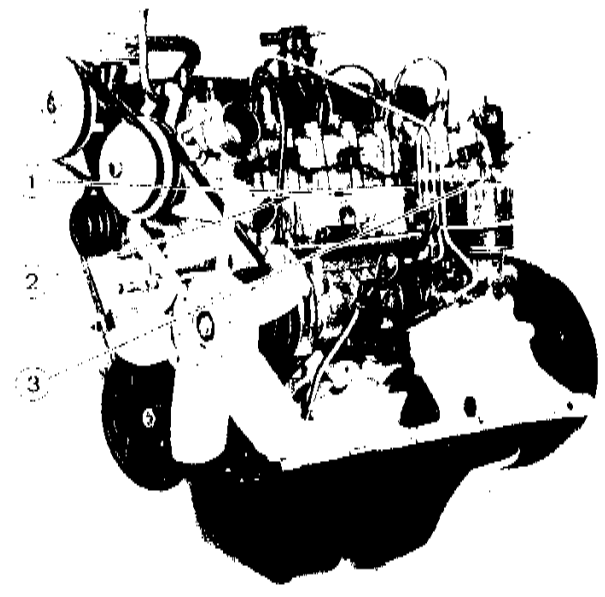
**HINWEIS** - Die herkömmlichen ZEL-Zeichen  82 und  82 bedeuten bis zu den Modellen 82 ausschliesslich und ab den Modellen 82 einschliesslich.

Um diese Broschüre auf dem neuesten Stand zu halten, sind nachstehend die Informationsquelle (Service-Information, Note Info-flash usw.), die Art und der Gegenstand der Änderung sowie die entsprechende Seite zu notieren.

ART UND BEZUGSHINWEIS DER INFORMATION	ÄNDERUNG	SIEHE SEITE
BEISPIEL: S.I. NR.	Anzug Zylinderkopfschrauben: Drehmoment m.daN statt . . . m.daN	32

1

XD 88-90  
XDP 88-80



**XD 88-90**  
**XDP 88-90**

IDENTIFIZIERUNG



- Motor:
- (1) -----> Code-Nummer, getriggert durch Drehmoment des Motors
  - (2) ---> Seriennummer des Motors
  - (3) -----> Seriennummer des Motors

die Austauschmotoren, die durch das IT-Lager geliefert werden, müssen bei Einbau in das Fahrzeug mit dieser Seriennummer versehen werden, die einzuschlagen ist.

**Fahrzeug:** Seriennummer der mit diesen Motoren ausgerüsteten Fahrzeuge -> 1979

404 -> Nummer 9 838 401

504 -> Nummer 3 000 001 Frankreich (2 994 001 Export)

J7 -> Nummer 4 688 001

J9 -> Serienbeginn

**Zuordnungen und technische Daten:**

FAHRZEUGE	MOTOREN	Code-Nummer	Bohrung x Hub	Hubraum	Motorserie beginnt mit Nr.
404 UXD Export 404 UXD Frankr. -> Serienende	XD 88	113	88 x 80 mm	1 948 cm <sup>3</sup>	5 600 000
504 U20 / V20					
504 E 20 504 M 20 -> 82 Frankr.	XD 90	115	90 x 83 mm	2 112 cm <sup>3</sup>	5 500 000
J7 PZ 30 J7 PZ 50 -> 1,80 J9 888 Λ60 -> 1,80	(XDP 88) XDP 90	(130) 131	(88 x 80 mm) 90 x 83 mm	(1 948 cm <sup>3</sup> ) 2 112 cm <sup>3</sup>	5 300 000 5 320 000

**ANMERKUNG** - Die XD-Motoren werden mit einer Neigung von 20° nach rechts eingebaut. Die XDP-Motoren werden senkrecht stehend eingebaut.

**HINWEIS** Besonderheiten der Exportmodelle.

-- der Motor XD 88 wird in die 504 Linousmen und Familiar mit der Bezeichnung 504 MKO und 504 FKO eingebaut;

der Motor XD 90 wird in die 504 Familiar und Putschewagen mit der Bezeichnung 504 I 80 und 504 U 20 eingebaut;

-- der 504 U/V 20 mit dem XD 88-Motor kann auf Wunsch mit einer 1,80-Literleistung ausgerüstet werden;

bis zum Serienende wurde der für Italien bestimmte ET mit dem Motor XDP 88 Bezeichnung J7 PZ 30, ausgerüstet.

PEUGEOT



**WEITERENTWICKLUNG KURBELWELLE**  
 WEITERENTWICKLUNG DER WEITERENTWICKLUNG DER WEITERENTWICKLUNG

**XD 88-90**  
**XDP 88-90**

**Zylinderblock:** 4 Zylinderblock, 4 Zylinderblock, 4 Zylinderblock, 4 Zylinderblock

**Hauptlager:** Kurbelwelle 5fach gelagert, Lager-Ø 55 mm.

**Befestigung der Hauptlagerdeckel:** Die Längszentrierung der Hauptlager 1 und 3 wurde 2mal je geändert. Bei Anfertigung der Originalmontage berücksichtigt werden.

**Schrauben und Stift: 14 x 200 (ohne S = ohne Scheiben).**

**Hauptlagerdeckel:** 11 Hauptlagerdeckel, 11 Hauptlagerdeckel, 11 Hauptlagerdeckel, 11 Hauptlagerdeckel

**Bestimmte Hauptlager: 0,04 bis 0,098 mm**

<b>Originalmass E</b>	<b>1,829 → 1,835 mm</b>
1. Reparaturmass	1,979 → 1,985 mm
2. Reparaturmass	2,079 → 2,085 mm
3. Reparaturmass	2,229 → 2,235 mm

**II Weiterentwicklung Befestigung und Zentrierung der Hauptlagerdeckel**

Hauptlager Nr.	2 Schrauben Gewinde 29 mm (A)	2 Zentrierstifte (A)	1 Stift einspritzungsmässig (B)	2 Schrauben Gewinde 52 mm ohne S (C)
1	→ 10/80	→ 10/80	→ 11/80 → 5/81	→ 6/81
2	→ 5/81 Ausführung ohne S → 6/81			→ 6/81
3	→ 10/80	→ 10/80	→ 11/80 → 5/81	→ 6/81
4	→ 5/81 Ausführung ohne S → 6/81			→ 6/81
5	→ 5/81 Ausführung ohne S → 6/81			→ 6/81

**V Kurbelwelle: 5fach gelagert, aus Schmiedestahl.**

**Kurbelwelle:** 5fach gelagert, aus Schmiedestahl.

Bestimmte Kurbelwellen besitzen prägepolierte Kurbelzapfen und Lagerzapfen (1).

An den prägepolierten Kurbelwellen darf nur die 1. Reparatur durchgeführt werden.

**Abdichtung:** Vorne mittels Lippeabdichtung, hinten mittels graphitierter und getalgter Asbestschnur.

**III Axialspiel: 4 Anlaufscheiben auf beiden Seiten des Hauptlagers Nr. 3.**

**Axialspiel:** 4 Anlaufscheiben auf beiden Seiten des Hauptlagers Nr. 3.

**Axialspiel J: 0,08 mm ≤ J ≤ 0,29 mm.**

**Wälzlagerzentrierschrauben:**

Kurbelwelle: 2,33  $\begin{matrix} -0 \\ -0,03 \end{matrix}$  mm

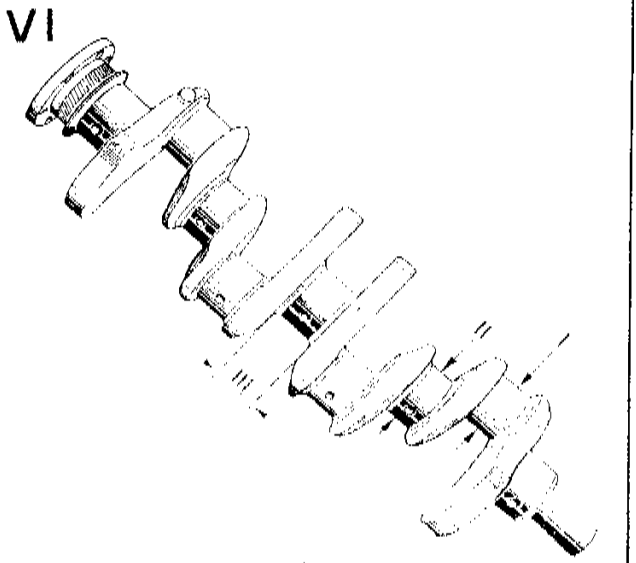
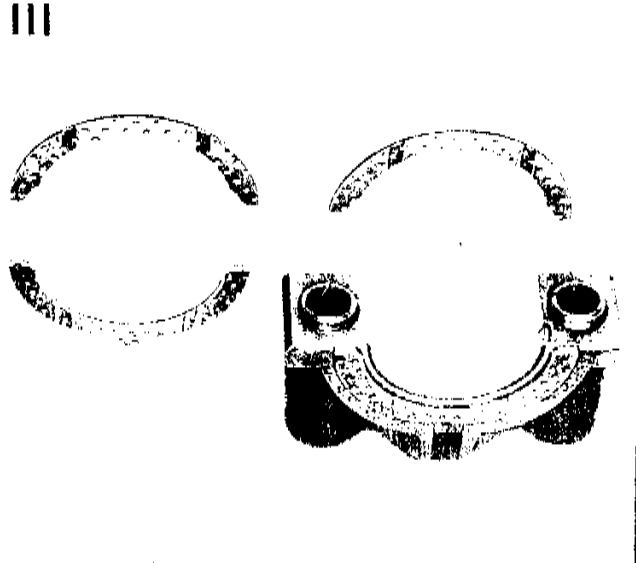
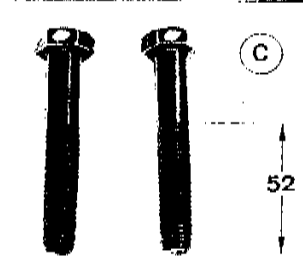
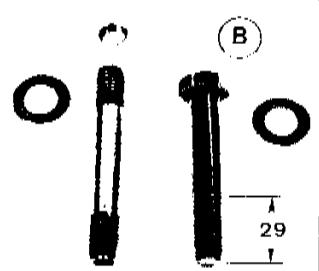
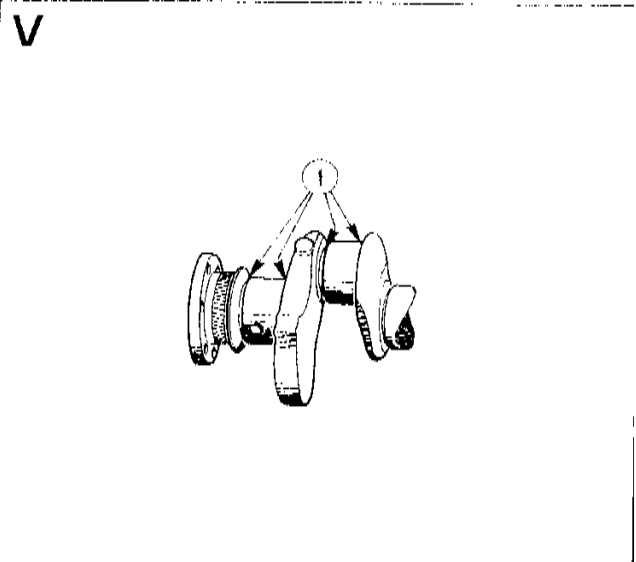
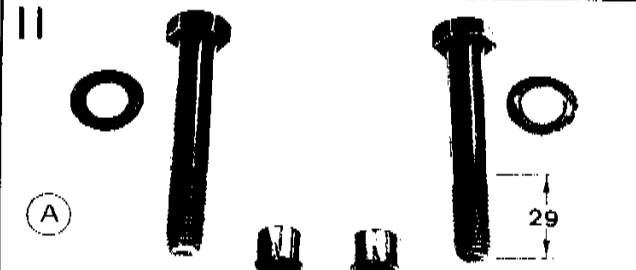
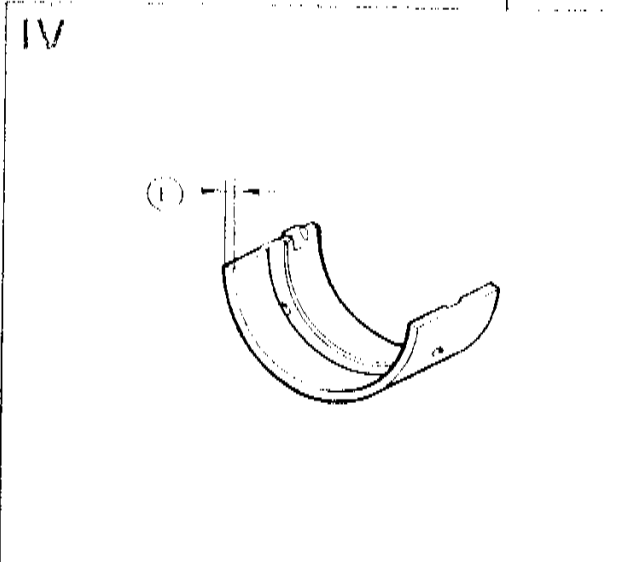
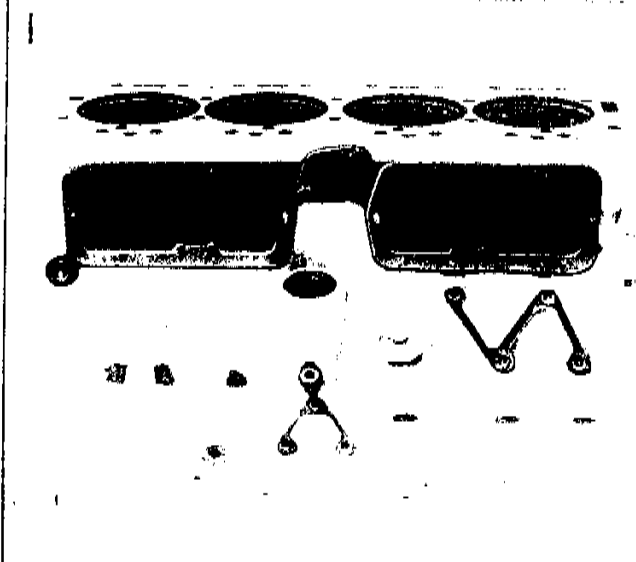
Wälzlager: 2,53  $\begin{matrix} -0 \\ -0,03 \end{matrix}$  mm

**VI Reparaturmasse der Kurbelwelle:**

Ø in mm	I Kurbelzapfen	II Lagerzapfen	III Passlager
Originalmasse	59 $\begin{matrix} +0,011 \\ -0,010 \end{matrix}$	55 $\begin{matrix} +0,021 \\ -0,005 \end{matrix}$	57,75 $\begin{matrix} +0,005 \\ +0 \end{matrix}$
1. Reparaturmasse	59,7 $\begin{matrix} +0,011 \\ -0,010 \end{matrix}$	54,7 $\begin{matrix} +0,021 \\ -0,005 \end{matrix}$	57,75 $\begin{matrix} +0,005 \\ +0 \end{matrix}$
2. Reparaturmasse	60,7 $\begin{matrix} +0,011 \\ -0,010 \end{matrix}$	54,5 $\begin{matrix} +0,021 \\ -0,005 \end{matrix}$	57,75 $\begin{matrix} +0,005 \\ +0 \end{matrix}$
3. Reparaturmasse	61,7 $\begin{matrix} +0,011 \\ -0,010 \end{matrix}$	54,2 $\begin{matrix} +0,021 \\ -0,005 \end{matrix}$	57,75 $\begin{matrix} +0,005 \\ +0 \end{matrix}$

**XD 88-90**  
**XDP 88-90**

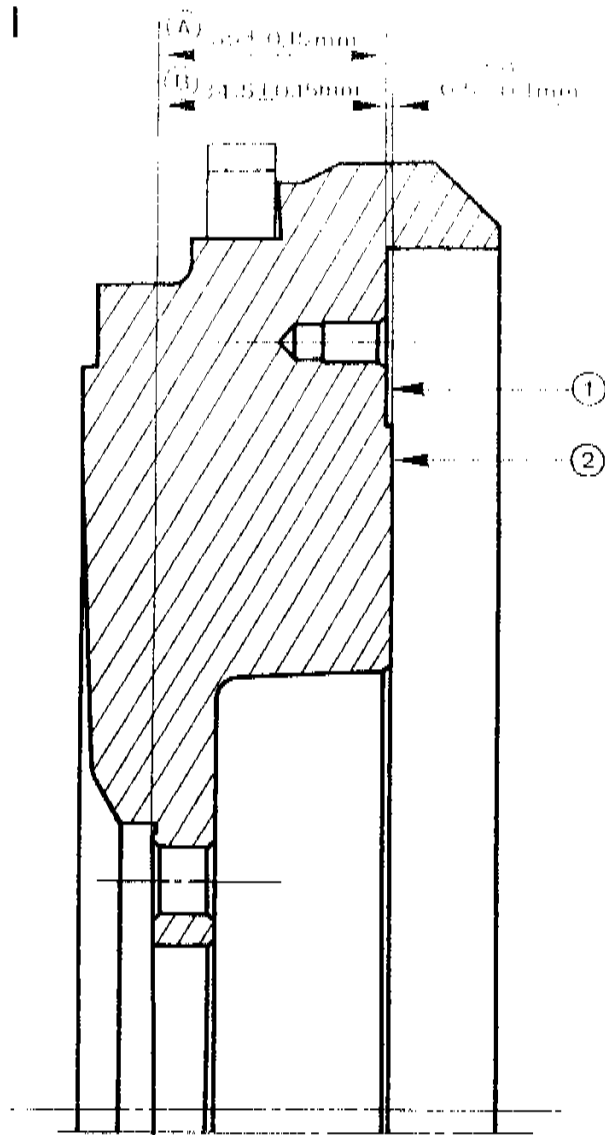
**1**



PEUGEOT

1

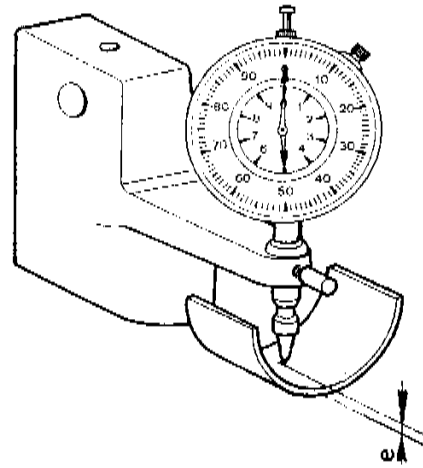
XD 88-90  
XDP 88-90



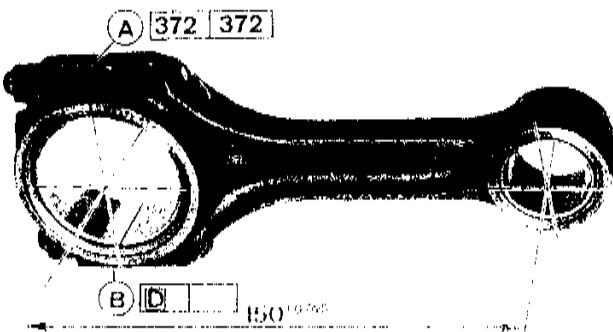
III



IV



II





**XD 88-90**  
**XDP 88-90**

KURZLEITER

TECHNISCHE DATEN UND EINSTELLUNG



**Schwungrad:** Betriebsgang tritt von Seite (1) ein und tritt von Seite (2) aus.  
**10.9** mit Sicherheitsglasblech

für die Motoren **88:** Schrauben **10 x 150**,

für die Motoren **90:** Schrauben **11 x 150**.

Anlasserzahnkranz **96** Zähne mit Modul **3,17**, anders als bei den Motoren **XD 90 F → 82, 146** Zähne mit Modul **2,11** (Typ XD 3).

**Instandsetzung des Schwungrades:** Die Auflageflächen **(1)** (Kupplungsdruckplatte) und **(2)** (Mittnehmerscheibe) jeweils um **0,5 mm** nachschleifen, um eine Versetzung von 0,5 mm der Fläche **(1)** gegenüber der Fläche **(2)** zu erreichen.

Beispiel: Bei einem Motor **XD 90** und nur für die Seite **(1): (A)** Originalmass,  
**(B)** Mass nach dem Nachschleifen.

Anlasserzahnkranz: Auf **170°** aufwärmen und auf das Schwungrad setzen.

III

**Pleuelbolz → EP:** Pleuelbolz ist ein Pleuelbolz aus einem Material, das eine Pleuelbolzschraube mit einem Pleuelbolzschraubenschlüssel (Typ XD 3) verwendet. Pleuelbolzschraube ist ein Pleuelbolzschraube mit Pleuelbolzschraube.

Die Pleuelbolzschraube des Pleuelbolzes Pleuelbolzschraube (Typ XD 3)

Die Pleuelbolzschraube **(A):** Pleuelbolzschraube

Zahl **(1):** Nummerierung der Pleuelbolzschraube am Motor

IV

**Pleuelbüchse:** „Bimetal“, muss nach Einpressen auf folgendes Mass nachgeschliffen werden:

**28 mm** + 0,020  
+ 0,007

**Pleuellagerschalen:** „Bimetal“.

Originalstärke **(e)** von **1,816 bis 1,822 mm**.

Reparaturmasse	1	2	3
<b>(e)</b> in mm	1,966 + 0,006 + 0	2,066 + 0,006 + 0	2,216 + 0,006 + 0

II

**Pleuel:** Aus Matrizenstahl, Achsabstand **150 mm ± 0,025**  
Identifizierung → **182**.

Seite **A:** Eine 3-stellige Zahl wird für die Pleuel/Deckel Paarung in kaltem Zustand eingeschlagen.

Seite **B:** Die Gewichtsklasse wird mittels eines Pleuelstempels markiert, jeweils Buchstabe „a“ bis „h“.

Theoretisches Radialspiel: **0,04 bis 0,092 mm**.

**HINWEIS:**

Die Deckelbefestigungsschrauben dürfen nicht abgenommen werden; der Austausch einer einzigen Schraube wird jedoch ausnahmsweise geduldet.

Ein maximaler Gewichtsunterschied von **5 g** zwischen den Pleueln von und desselben Motors ist zulässig.

PEUGEOT



**KOLBEN RINGE**

TECHNISCHE DATEN FÜR DIE KOLBEN RINGE

**XD 88-90**  
**XDP 88-90**

**I** **Kolben:** 2 Klassen, 2 Klassenpaare  
 je 2 Klassenpaare sind jeweils mit den Nenn-Ø 88 und 90 mm  
 1. Klasse: 2 Klassenpaare mit den Nenn-Ø 90 mm  
 2. Klasse: 2 Klassenpaare mit den Nenn-Ø 88 mm  
 Marken-Identifizierung 2 Klassen:  
 - Klasse 1: Markierung (A) → Laufbüchse 1 Strich  
 Markierung (B) → Laufbüchse 2 Striche  
 Die Messung des Durchmessers muss senkrecht zum Bolzen auf der vom Kolbenkopf aus gemessenen Höhe (h) erfolgen.

**IV** **Kolbenbolzen:** 2 Klassen, 2 Klassenpaare  
 je 2 Klassenpaare sind jeweils mit den Nenn-Ø 28 mm  
 1. Klasse: 2 Klassenpaare mit den Nenn-Ø 28 mm  
 2. Klasse: 2 Klassenpaare mit den Nenn-Ø 28 mm  
 Sicherungsringe: Aus Stahl

**II**

Kolben Nenn-Ø	Ø (A) mm	Ø (B) mm	Ø (h) mm	Identifizierung Markierung Boden
P d C 90	89,900 bis 89,915	89,915 bis 89,930	16	P d C: B A oder B
A, E 90	89,890 bis 89,910	89,910 bis 89,925	4	P1 (oder P2, P3, P4) A oder B (II)
P d C 88	87,895 bis 87,910	87,910 bis 87,925	28	P d C: II-A oder B

Ein maximaler Gewichtsunterschied von 5 g wird zwischen den 4 Kolben ein und desselben Motors geduldet. (Bei A.E., Gewichtsklassen markiert von 5 g zu 5 g: P1, P2, P3, P4).

**V**

**Laufbüchsen:** Aus Grauguss, 2 Klassen, markiert durch 1 oder 2 Striche, mit den Kolben (A) oder (B) gepaart. Der mittlere Ø wird mittels 3 Messungen ermittelt, die in einem Abstand von 25 mm, 86,5 mm und 163 mm vom unteren Laufbüchsenrand durchgeführt werden. (maximale Abweichung zwischen 2 Messungen: 0,02 mm).

Klasse	mittl. Durchmesser 90	mittl. Durchmesser 88
1 Strich	90 mm +0,02 +0	88 mm +0,02 +0
2 Striche	90 mm +0,04 +0,02	88 mm +0,04 +0,02

**III**

**Kolbenringe:** 4 Ringe pro Kolben, Markierungen zeigen nach oben. Herkunft A.E. mit A.E.-Kolben; Goetze mit P d C Kolben.

Kolbenring	Querschnitt/Typ	Werkstoff	Spiel an Stoss 90	Spiel an Stoss 88
1. Ring	gewölbt/wandflach	St 52	0,10 bis 0,15	0,20 bis 0,25
2. Ring	flach	St 52	0,10 bis 0,15	0,10 bis 0,15
3. Ring	flach	St 52	0,10 bis 0,15	0,10 bis 0,15
4. Ring	flach	St 52	0,10 bis 0,15	0,10 bis 0,15

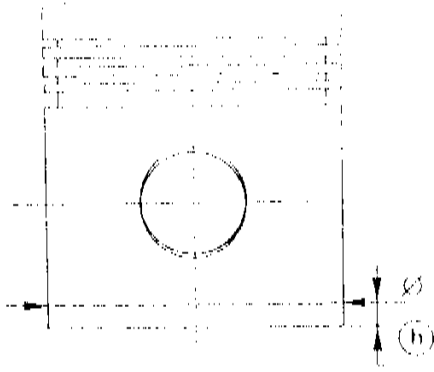
**VI**

**Fussdichtungen:** Aus Gummi, dem 1 → 10 81, aus Butyl.

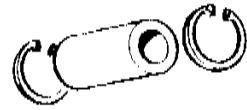
**XD 88-90**  
**XDP 88-90**

**1**

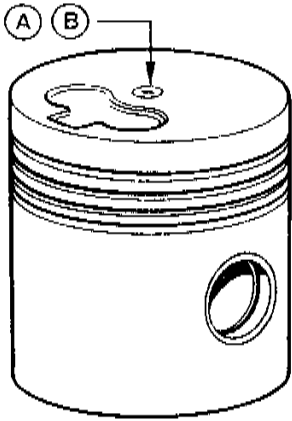
I



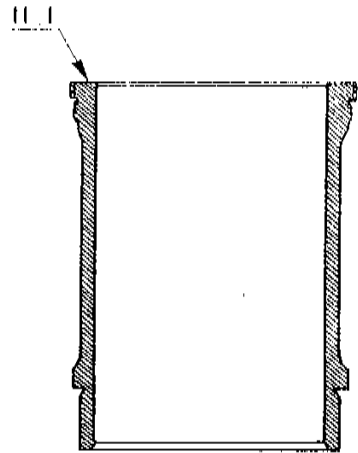
IV



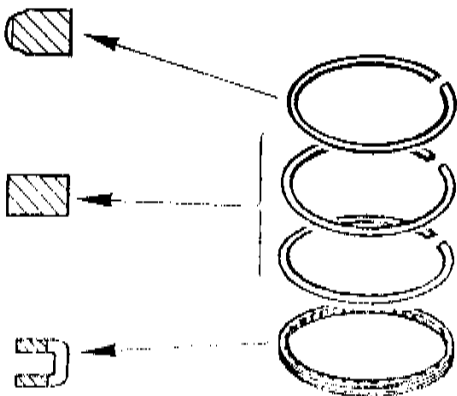
II



V



III



VI



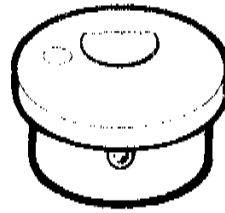
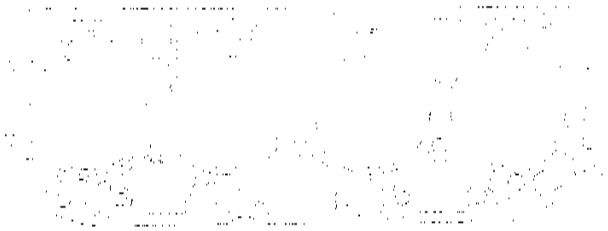
PEUGEOT

1

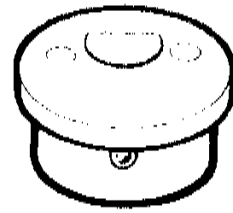
XD 88-90  
XDP 88-90

586073

19.02.06/507

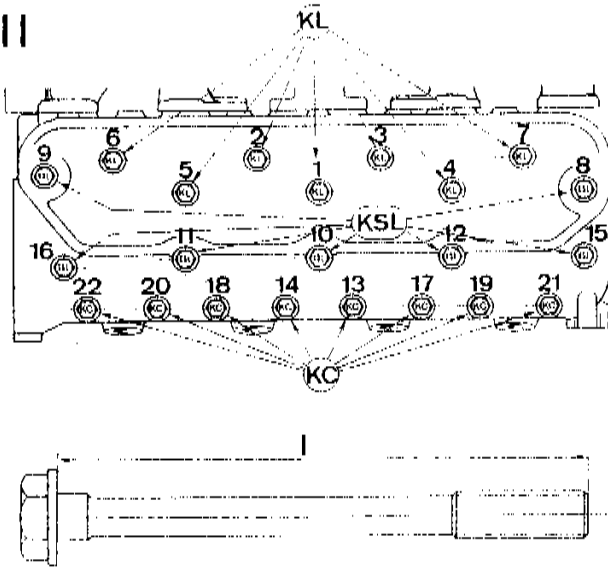


88

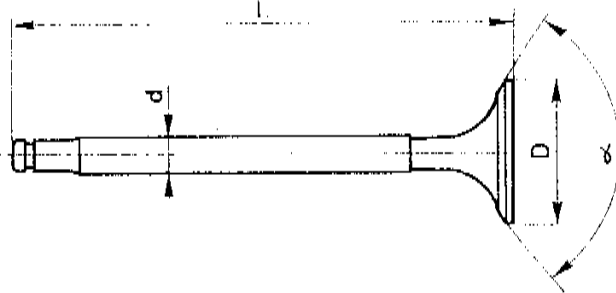


90

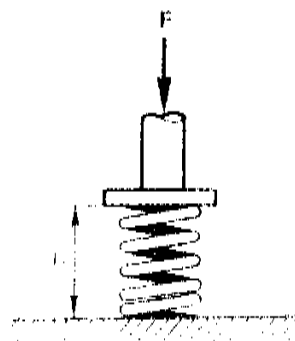
II



IV



V



**XD 88-90**  
**XDP 88-90**

ZYLINDERKOPF

TECHNISCHE DATEN UND BESAMMELUNG



**Zylinderkopf:** zwei Zylinder, 2 Ventile pro Zylinder, ein Ventile pro Ventile, 2 Ventile pro Zylinder. Die Zylinder sind mit einem Durchmesser von 81 mm und einer Länge von 108,5 mm. Die Pleuellager sind mit Pleuellagerbohrungen versehen.

Die Pleuellager der Motoren **XD - XDP 90** sind in den Zylinderköpfen mit Pleuellagerbohrungen versehen, die Pleuellagerbohrungen sind mit Pleuellagerbohrungen versehen.

**Zylinderkopfdichtung:** Der Marke Reinz oder Meillor, Stärke im Neuzustand **1,45 mm ± 0,1**, an den Motoren **88** und **90** identisch.

In die Dichtung eingeschlagene Markierung: **566274** bei Reinz, 7932567571 bei Meillor, ET Nr. **0203.70**.

**Wirkkammer:** 210 cm<sup>3</sup>

Die Pleuellagerbohrungen sind mit Pleuellagerbohrungen versehen, die Pleuellagerbohrungen sind mit Pleuellagerbohrungen versehen.

- Motor **88:** 1 Pleuellager.

- Motor **90:** 2 Pleuellager.

**II**

**Zylinderkopfschrauben:** 22 Schrauben, ohne Bund.

Länge L gemessen zwischen dem mit Gewinde versehenen Endteil und der Auflagefläche, unter dem Kopf.

- 8 kurze Schrauben **KC 91,5 mm**,
- 7 lange Schrauben **KL 108,5 mm**,
- 7 überlange Schrauben **KSL 118 mm**.

Einspritzdüsenhalterttyp	mit Flansch	eingeschraubt
Schraubenklasse	<b>8.8</b>	<b>10.9</b>
Schraubenfarbe	schwarz	gelb

**IV**

**Ventile:** Aus Stahl, Gummidichtung am Ventilschaft, die Schäfte der Auslassventile sind verchromt.

Ventil	Einlass	Auslass
Ventilschaft-Ø d	8,495 mm <sup>+0</sup> / <sub>-0,015</sub>	8,475 mm <sup>+0</sup> / <sub>-0,015</sub>
Ventiltulpe-Ø D	40,5 mm <sup>+0</sup> / <sub>-0,2</sub>	39,5 mm <sup>+0</sup> / <sub>-0,2</sub>
Gesamtlänge l	116,25 mm ± 0,25	
Ventilsitzwinkel α	90°	

**V**

**Ventilfedern:** Rot, asymmetrisch, enge Windungen zylinderkopfseitig montiert.

Feder	Innen	Aussen
Draht-Ø	2,2 mm	3,8 mm
Innen-Ø	13 mm <sup>+0,4</sup> / <sub>+0</sub>	23,2 mm <sup>+0,4</sup> / <sub>+0</sub>
Innen-Ø nachher	13 mm ± 0,5	23,6 mm ± 0,3
Ø nachher	20	27
Ø nachher	22	26
Ø nachher	18,0	46

**Scheiben:** Mit Schrauben der Klasse **8.8** weiss, dann gelb mit den Schrauben der Klasse **10.9**, nur gelbe Scheiben. Die weissen Scheiben können nicht anstelle der gelben Scheiben montiert werden. Der umgekehrte Vorgang ist möglich. Das ZIEL liefert nur noch die gelben.

**Ventilführungen und Ventilsitze:** Aus Grauguss, in den Zylinderkopf nach Erwärmung auf 120° eingepresst.

PEUGEOT



ZYLINDERKOPF

TECHNISCHE TAFEL FÜR DEN INSTANDSLEBENSZYKLUS

**XD 88-90**  
**XDP 88-90**

**I** Planschleifen des Zylinderkopfes

Die Zylinderkopfschleifen müssen auf  $0,15 \text{ mm}$  geschliffen werden. Die Schleifung ist bis zum Erreichen der Nennweite zu beenden. Die Schleifung ist bis zum Erreichen der Nennweite  $0,4 \text{ mm}$  nachgezogen zu sein.

Halter des neuen Zylinderkopfes:  
**F =  $90 \pm 0,15 \text{ mm}$**

Markierhöhe nach dem Schleifen: **E =  $89,45 \text{ mm}$**

**IV**

Wirbelkammern

	Originalmass	Reparaturmass 1 in mm	Reparaturmass 2 in mm
Einlass	$38,00 \pm 0,030$ $38,00 \pm 0,030$	$38,25 \pm 0,030$ $38,25 \pm 0,030$	$38,50 \pm 0,030$ $38,50 \pm 0,030$
Auslass	$36,00 \pm 0,030$ $36,00 \pm 0,030$	$36,25 \pm 0,030$ $36,25 \pm 0,030$	$36,50 \pm 0,030$ $36,50 \pm 0,030$

**II**

Das Planschleifen sollte nach Möglichkeit mit einer Fräsmaschine vorgenommen werden. Schleift man jedoch mit einer Schleifscheibe nach, so sind die Bearbeitungsriefen durch Schmiergeln der Oberfläche zu brechen.

Die Wirbelkammern müssen unbedingt ausgebaut werden. Vor ihrem Wiedereinbau müssen sie auf der Drehbank in **(1)** und **(2)** nachgeschliffen werden, damit ihr Überstand **(d)** wiederhergestellt wird und  $0,0 \leq d \leq 0,03 \text{ mm}$  beträgt.

(Mit einer Messuhr und mit dem Halter **8.0110 H** prüfen).

**V**

Ventilsitze

	Originalmass	Reparaturmass 1 in mm	Reparaturmass 2 in mm
Sitz- $\varnothing$ Einlass	$42,01 \pm 0,161$ $42,01 \pm 0,136$	$42,31 \pm 0,161$ $42,31 \pm 0,136$	$42,61 \pm 0,161$ $42,61 \pm 0,136$
Lagerungs- $\varnothing$	$42 \pm 0,025$	$42,3 \pm 0,025$	$42,5 \pm 0,025$
Sitz- $\varnothing$ Auslass	$36,01 \pm 0,137$ $36,01 \pm 0,112$	$36,31 \pm 0,137$ $36,31 \pm 0,112$	$36,61 \pm 0,137$ $36,61 \pm 0,112$
Lagerungs- $\varnothing$	$36 \pm 0,025$	$36,3 \pm 0,025$	$36,5 \pm 0,025$

**III**

Der Versatz der Ventile muss durch Nachschleifen der Ventilsitze wiederhergestellt werden.

Versatz der Einlass- und Auslassventile:  
 **$0,85 \leq R \leq 1,25 \text{ mm}$**  (mit einer Messuhr und dem Halter **8.0110 H** prüfen)

**VI**

Ventilführungen

	Originalmass	Reparaturmass 1 in mm	Reparaturmass 2 in mm
Einlass- $\varnothing$	$14,00 \pm 0,011$	$14,25 \pm 0,011$	$14,50 \pm 0,011$
Auslass- $\varnothing$	$14,00 \pm 0,020$	$14,25 \pm 0,020$	$14,50 \pm 0,020$

Nach dem Nachschleifen müssen die Führungen auf  $\varnothing$

**$8,52 \text{ mm} \pm 0,010$**

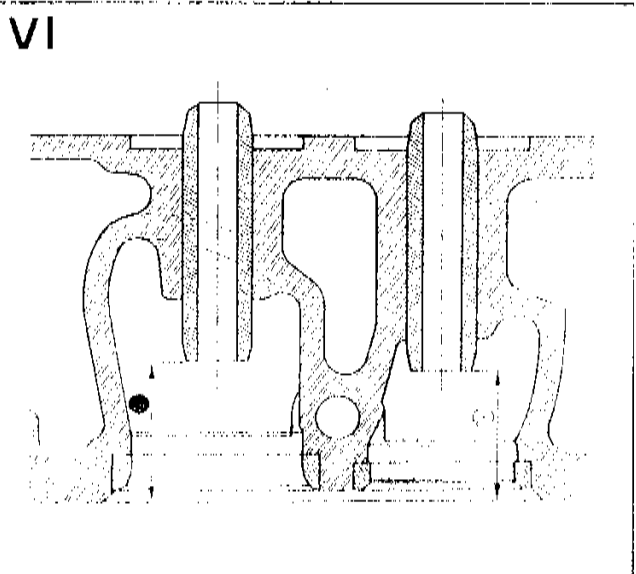
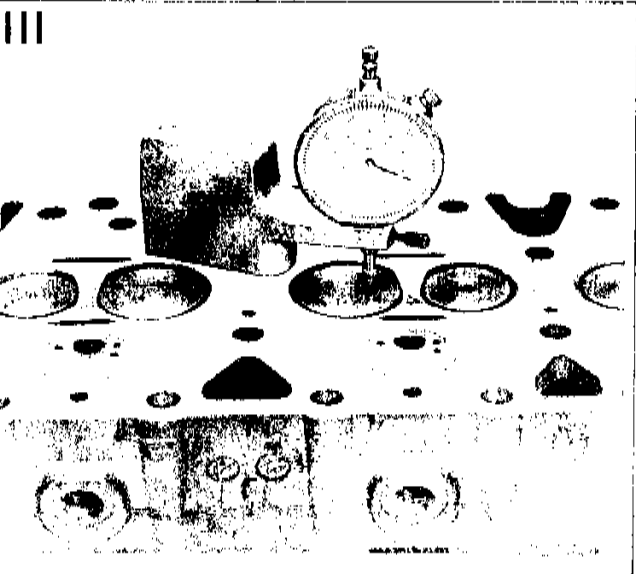
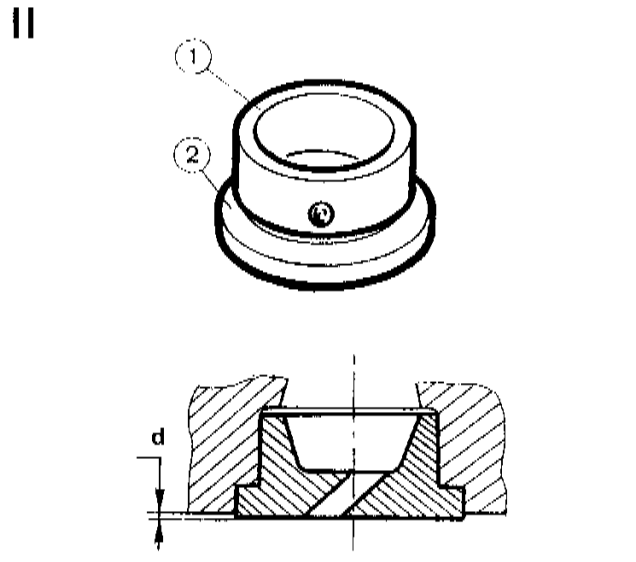
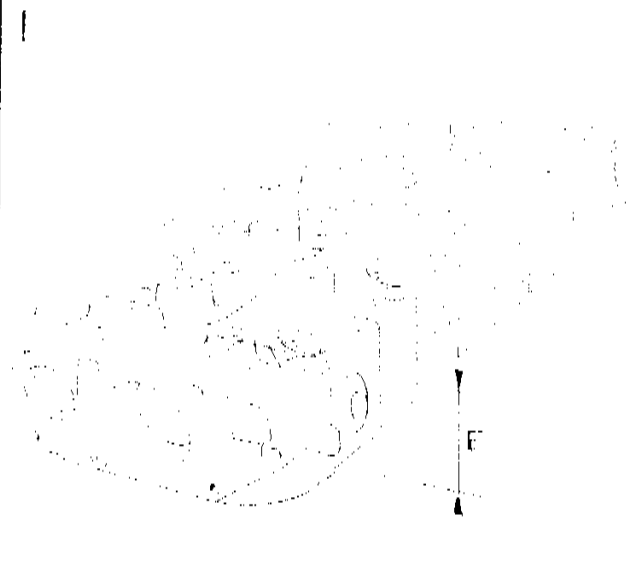
eingelassen sein.

und folgende Abmessungen: Einlass **⊙  $28 \text{ mm} \pm 0,5$**

Auslass **⊙  $28 \text{ mm} \pm 0,5$**

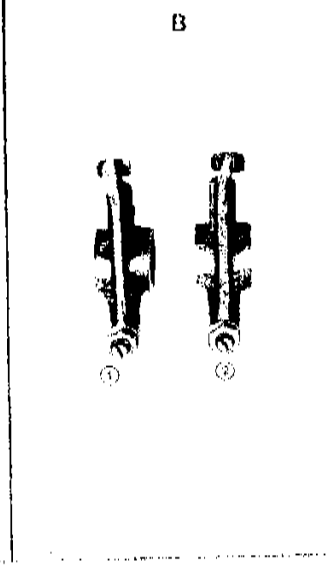
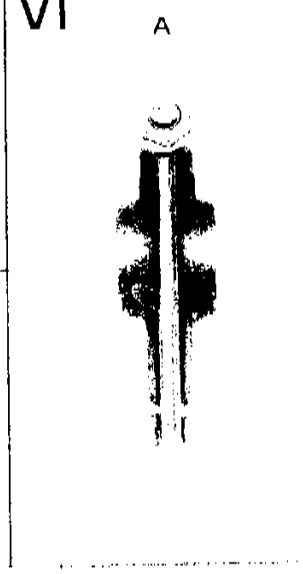
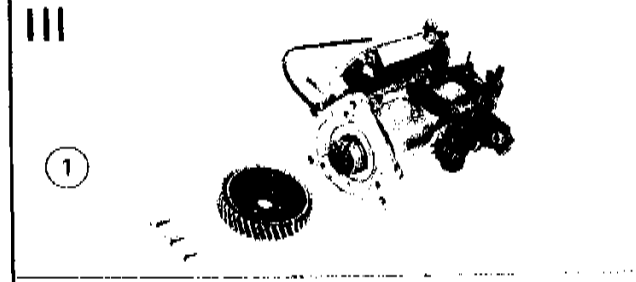
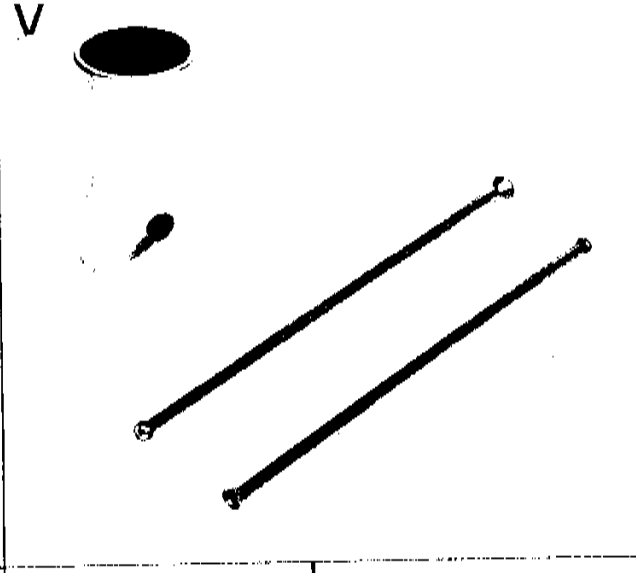
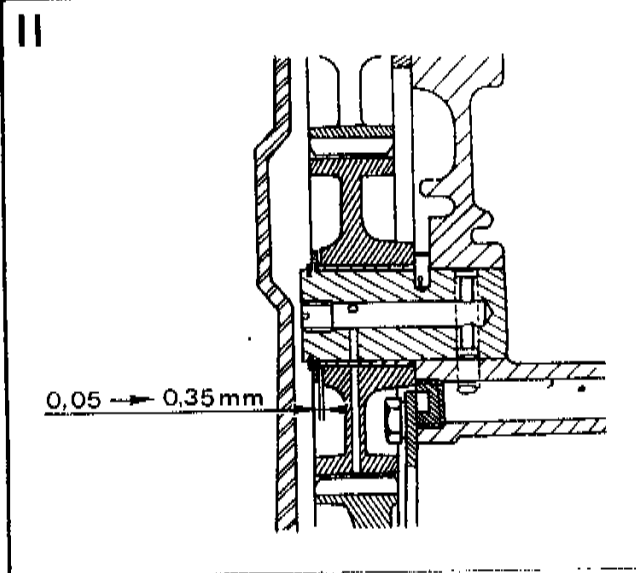
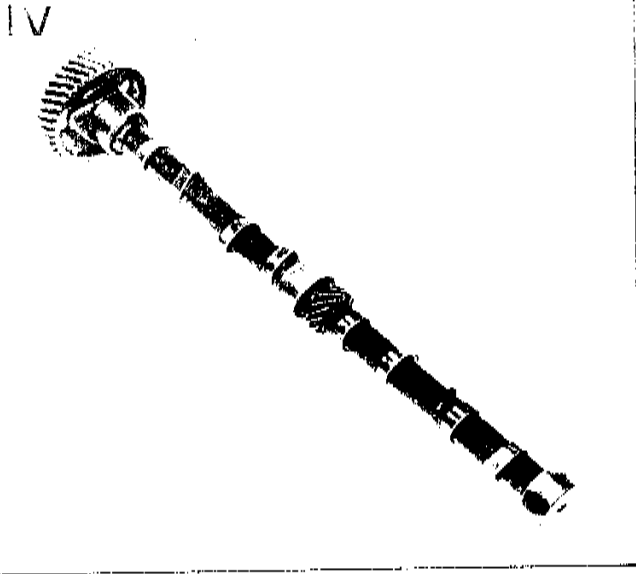
**XD 88-90**  
**XDP 88-90**

**1**



1

XD 88-90  
XDP 88-90





**XD 88-90**  
**XDP 88-90**

## STEUERUNG

## TECHNISCHE DATEN UND INSATZGEWISSUNG

1

**I Steuerung:** Aus Grauguss, 3-fach gebohrt, die Pleueln sind durch Pleuellagerbolzen (Teil N. 2,25).

**Dichtung:** Zwei Nippen, die zusammen mit Pleuelagerbolzen das Pleuellager vom Pleuelagerblock abdecken.

**Blech:** Pleuelagerblech, als Halterung für die Pleuellagerbolzen.

**Kurbelwellenrad:** Sitzt am Kurbelwellenende, mittels halbrundem Keil befestigt, 20 Zähne.

IV

**Nockenwellenzahnrad - Nockenwelle:**

**Zahnrad:** 40 Zähne, Pleuelagerbolzen sind durch Pleuellagerbolzenbolzen mit Pleuelagerbolzen verbunden. Pleuelagerbolzen sind durch Pleuelagerbolzenbolzen mit Pleuelagerbolzen verbunden. Pleuelagerbolzen sind durch Pleuelagerbolzenbolzen mit Pleuelagerbolzen verbunden.

**Nockenwelle:** Aus Grauguss, 3-fach gebohrt, die Pleuelagerbolzen sind durch Pleuelagerbolzenbolzen mit Pleuelagerbolzen verbunden.

II

**Achse des Zwischenrades:** In den Block eingepresst, mit Blockierstift und mit Bohrung für die Schmierung des Ritzels.

**Zwischenrad:** 44 Zähne, dreht sich dank eines auspressbaren Ringes frei auf seiner Achse, wird durch eine Einstellscheibe (Spiel von 0,05 bis 0,35 mm) und durch einen Sicherungsring gehalten.

V

**Stößel:** Aus Grauguss, behandelt durch ionische Nitrierhärtung.

	Stößel-Ø in mm	Bohrungs-Ø in mm
Originalmass	23,98 $\begin{smallmatrix} -0,02 \\ -0,033 \end{smallmatrix}$	24 $\begin{smallmatrix} +0,033 \\ +0 \end{smallmatrix}$
Reparaturmass	24,18 $\begin{smallmatrix} -0,02 \\ 0,033 \end{smallmatrix}$	24,2 $\begin{smallmatrix} +0,033 \\ +0 \end{smallmatrix}$

**Stößelstangen:** Aus Stahl, die Endteile wurden oberflächengehärtet.

- Länge: 246 bis 247,5 mm.
- Maximaler Rundlauffehler: 0,4 mm.

III

**Einspritzpumpen-Antriebsrad: 40 Zähne.**

**1. Roto-Diesel:** An der Pumpe mittels 3 Schrauben befestigt und mittels eines Stiftes positioniert.

**2. Bosch:** An der Pumpe mittels 1 mittleren Mutter mit Scheibe befestigt, über Keilverbindung auf keilförmigem Sitz positioniert (Montage Bosch → 81, als Variante am 604 E20).

Die beiden Pleuelagerbolzen sind durch Pleuelagerbolzenbolzen mit Pleuelagerbolzen verbunden.

VI

**Kipphebel:** Aus Stahl, mit Ring und Schmierbohrung

**(A)** → 82 8 identische Kipphebel.

**(B)** → 82 4 in spezifischen festgelegten Flächen.

4 linke (1) und 4 rechte (2).

Antriebspiel im Falzzustand:

Einseitig: 0,15 mm

Zweiseitig: 0,25 mm

Einseitig einseitige Pleuelagerbohrung

Die Pleuelagerbolzen (A) und (B) sind durch Pleuelagerbolzenbolzen mit Pleuelagerbolzen verbunden.



**STEUERVENTIL MIT HILFRUPPE**  
**TECHNISCHE DATEN UND BESONDERHEITEN**

**XD 88-90**  
**XDP 88-90**

**Kapfendrehbohrer** für die Bohrung des Ventils aufweisend, mit einem Durchmesser  $\varnothing 10,1$  mm, die die Ventileinstellung ermöglicht. In der Bohrung des Ventils sind die Ventileinstellung und die Ventileinstellung des Ventils einstellbar.

**Befestigung:** 18 mm x 1,5 mm mit 4 Flügeln, 4 Schrauben mit 1 mm Vorspannung, montiert an den Motoren 4000/min, XD88 404 UXD und XDP90 J9, 2 mm Vorspannung an 450 Flügeln.

**IV**

**Hub der Ventile:**

**C = Ventileinstellung**

Die Ventileinstellung ist einstellbar durch die Ventileinstellung des Ventils einstellbar.

**D = Ventileinstellung des Ventils einstellbar**

Hub = 0,15 mm      Abstand = 0,25 mm

	C	D
Einblas	9,1	8,97
Ausblas	9,12	8,87

**II**

**Dichtung des Steuergehäuses:** Aus Papier.

**Steuergehäuse:** Aus Leichtmetall als Halterung für den auskuppelbaren oder nicht auskuppelbaren Ventilator am 404 und am 504. Mit einer Lippeabdichtung im Bereich der Bohrung des Schwingungsdämpfers.

**Kurbelwellenscheibe:** Abstandsstück und Befestigungsschraube mit einem Vorspannung von 5,5 mdaN, + Drehwinkelanzug 80°.

**V**

**Schmierung:** 5 l Öl, Zahnradpumpe, Überdruckventil, Zweifunktions-Druckschalter mit Eichung auf **0,8 bar**.

Spiel der Ölpumpen-Antriebswelle einstellbar mittels Beigabe von Unterlegscheiben unter den Anschlagstopfen: **Spiel = 0,1 mm**.

Filterpatrone Typ Easy-Change, mit Bypassventil:

- im Filtertopf → 482, Typ LS 127 } erkennbar  
 - in der Patrone → 82, Typ LS 468 } an unterschiedlichem Gewinde

Filterung 1. Einbau, Austauschmotor, Reparatursatz: 5 bis 8 µ; Austausch: 10 bis 15 µ.

**III**

**Steuerdiagramm:** Winkel **A**, herkömmliche Nennwerte wie bei einem Hub „**B**“ des Ventils ohne Spiel oder bei einem Spiel „**B**“ zum genauen Zeitpunkt des Öffnungsbegins:

- a A : E.b.v.O.T. 12°      B = 0,6 mm
- : E.s.v.U.T. 40°
- : A.b.v.U.T. 96°
- : A.s.v.O.T. 12°

**VI**

**Kühlung:** Wasserpumpe sitzt vor dem Zylinderkopf, Bypasssystem, Entlüftungbehälter, Verschluss eingesteckt auf **0,8 bar**, Zylinderkontrollschalter, Überhitzungskontakt und Wärmestabler eingesteckt auf **100° C**.

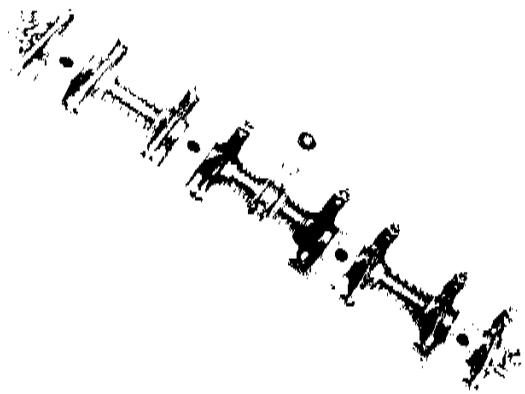
Ventilator am Steuergehäuse befestigt (**404/504**) oder am Motor der Wasserpumpenbohrung (**J7/J9**), auskuppelbar am **504 M20** oder **→ 182** mit Montageschraube **82/68**.

Benennung / Teilenummer	504 J10	504 07/20	504 M20	J7/J9
182/68	182/68	182/68	182/68	182/68
182/68	182/68	182/68	182/68	182/68

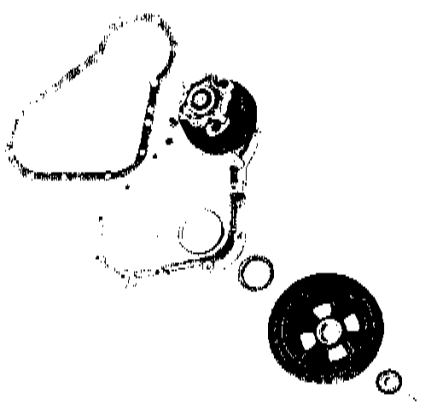
**XD 88-90**  
**XDP 88-90**

**1**

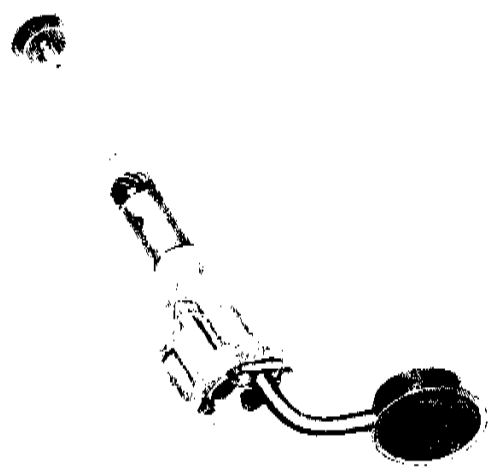
I



II



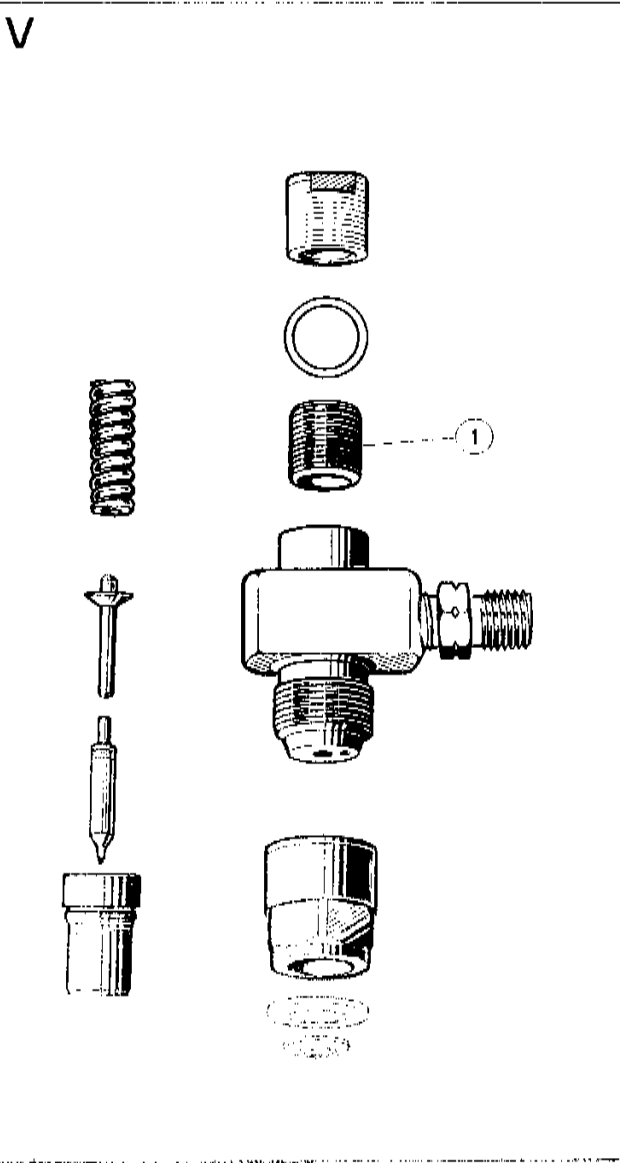
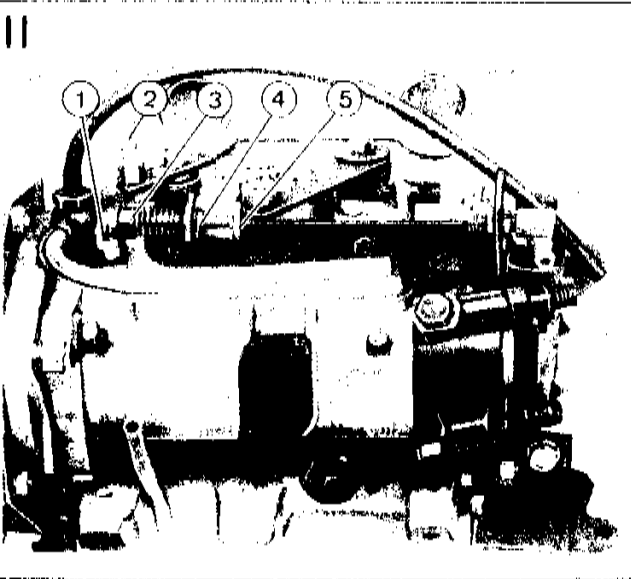
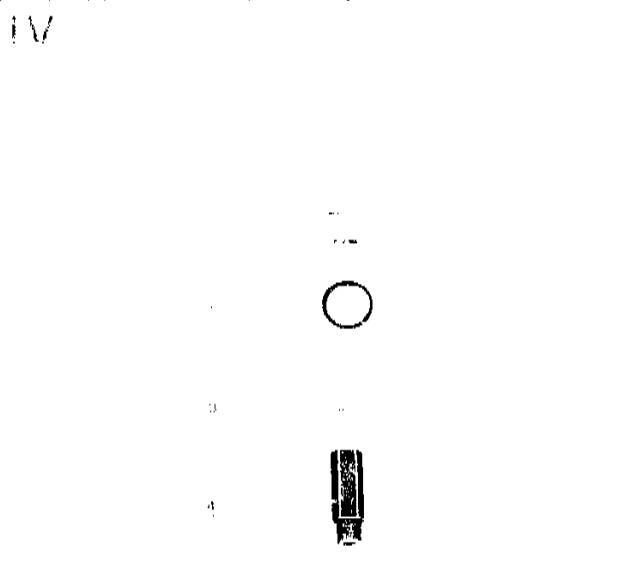
V



PEUGEOT

**1**

**XD 88-90**  
**XDP 88-90**



**XD 88-90**  
**XDP 88-90**

**EINSPRITZANLAGE**  
TECHNISCHE DATEN UND INSTANDSETZUNG



**Einspritzpumpe: Bosch EP/VA CR 197**  
mit hydraulischem Alldrehzahlregler.

- 1- Manueller Stopp
- 2- Anschlag automatischer Schnelleerlauf
- 3 und 4** - Einstellung: Leerlauf und Schnelleerlauf
- 4- Leerlaufanschlag

**Leerlaufabschaltventil - Roto-Diesel-Pumpe**

- Das Ventil hat:
- 1- dem Gehäuse des Elektromagneten
  - 2- dem O-Ring
  - 3- der Feder
  - 4- dem Tauchventil.

Defekte Funktion: Motor lässt sich nicht abschalten, Motor springt nicht an, kein Kraftstoff an den Einspritzdüsen.

Prüfung: Stromversorgung, Widerstand des Elektromagneten (50 bis 65  $\Omega$ ), Teile reinigen.

Anzugsmoment: **1,5 m.daN.**

**II**

**Einspritzpumpe: Roto-Diesel DPA R 3443**  
mit mechanischem Alldrehzahlregler.

- 1- Regleranschlag, 2 - Manueller Stopp
- 3- Anschlag des automatischen Schnelleerlaufs
- 4 und 5** - Einstellung: Leerlauf und Schnelleerlauf
- 5- Leerlaufanschlag

Druckanschlüsse: Gewinde **M 14 x 150** mit angeflanschten Einspritzdüsenhaltern und **M 12 x 150** mit eingeschraubten Einspritzdüsenhaltern.

**V**

**Bosch-Düsenhalter und -Einspritzdüse:** Mit Flansch, Einstellung **120 bar  $\pm$  5**, Einstellung durch Beilagen von Scheiben, Druckanschlüsse Gewinde **M 14 x 150**.

**Roto-Diesel-Düsenhalter mit Flansch (Abb.):** Einstellung durch Drehen an der Schraube **(1)** der Druckanschlüsse Gewinde **M 14 x 150**.

**Eingeschraubter Roto-Diesel-Einspritzdüsenhalter:** Einstellung durch Beilagen von Scheiben, Druckanschlüsse Gewinde **M 12 x 150**.

**Roto-Diesel-Einspritzdüsen:** Eichung **115 bar  $\pm$  5**.

**Prüfung einer Einspritzdüse:** Eine geeignete Prüf Flüssigkeit verwenden, **die Hände nie unter den Strahl halten**, Gefahr einer ernsthaften Verletzung und einer Blutvergiftung.

**Einspritzdüsen Scheiben:** Sie müssen bei jedem Zerlegen ersetzt werden, aus Kupfer, **2,2 mm** stark, ausser **4,2 mm** am Motor **88** mit eingeschraubten Düsenhaltern, Flammsicherung an allen **90er** Motoren, gewölbte Seite nach oben zeigend.

**Hochdruckleitungen:** keine getauchten Ölbadleitungen Länge **380 mm**, Gewinde **M 14 x 150**.

keine getauchten Ölbad Düsenhalter: Länge **450 mm**, Gewinde **M 12 x 150**.

**III**

**Leerlaufabschaltventil - Bosch-Pumpe**

Das Ventil nicht zerlegen, seine Überholung erfolgt zum Zeitpunkt der Prüfung der Pumpe durch einen Bosch-Vertreter.

Widerstand: **100  $\Omega$**

PEUGEOT

Modelljahr	Fahrzeugtypen	Motortypen	Einspritzpumpentypen B: Bosch - R.D.: Rotax-Diesel	Einstellwerte		Einspritzdüsentypen	Einspritzdüsenhaltertypen B: mit Flansch - V: eingeschraubt	Drehzahl bei Höchstleistung	Hochst-dreh- zahl unbelastet		
				Motor mm	Pumpe						
1998	504 122 504 122 504 122	113	R.D. DPA R 3443 - 500/018	24	4,34	E.M.P.	RDNOSDC 6577	B	RKB 35 S 5118	4200	4500
			R.D. EPA R 3443 - 550/013	25	4,91	"	"	V	LOR 67309	4200	4500
			oder B. EPA/A 4,9 H 2250 CR 197	8	0,51	0,55	DNOSD 228	B	RKB 35 S 5118	4200	4500
1997	504 122 504 122 504 122	113	R.D. DPA R 3443 - 490/008	25	4,91	E.M.P.	RDNOSDC 6577	"	"	4200	4500
			"	"	"	"	"	"	"	"	"
			R.D. DPA R 3443 = 491/008	"	"	"	"	"	"	"	"
1996	504 122 504 122 504 122	113	R.D. DPA R 3443 - 500/018	24	4,34	E.M.P.	RDNOSDC 6577	B	RKB 35 S 5118	4200	4500
			R.D. EPA R 3443 - 550/013	25	4,91	"	"	V	LOR 67309	4200	4500
			oder B. EPA/A 4,9 H 2250 CR 197	8	0,51	0,55	DNOSD 228	B	RKB 35 S 5118	4200	4500
1995	504 122 504 122 504 122	113	R.D. DPA R 3443 - 490/008	25	4,91	E.M.P.	RDNOSDC 6577	"	"	4200	4500
			"	"	"	"	"	"	"	"	
			R.D. DPA R 3443 = 491/008	"	"	"	"	"	"	"	"
1994	504 122 504 122 504 122	113	R.D. DPA R 3443 - 500/018	24	4,34	E.M.P.	RDNOSDC 6577	B	RKB 35 S 5118	4200	4500
			R.D. EPA R 3443 - 550/013	25	4,91	"	"	V	LOR 67309	4200	4500
			oder B. EPA/A 4,9 H 2250 CR 197	8	0,51	0,55	DNOSD 228	B	RKB 35 S 5118	4200	4500
1993	504 122 504 122 504 122	113	R.D. DPA R 3443 - 490/008	25	4,91	E.M.P.	RDNOSDC 6577	"	"	4200	4500
			"	"	"	"	"	"	"	"	
			R.D. DPA R 3443 = 491/008	"	"	"	"	"	"	"	"
1992	504 122 504 122 504 122	113	R.D. DPA R 3443 - 500/018	24	4,34	E.M.P.	RDNOSDC 6577	B	RKB 35 S 5118	4200	4500
			R.D. EPA R 3443 - 550/013	25	4,91	"	"	V	LOR 67309	4200	4500
			oder B. EPA/A 4,9 H 2250 CR 197	8	0,51	0,55	DNOSD 228	B	RKB 35 S 5118	4200	4500
1991	504 122 504 122 504 122	113	R.D. DPA R 3443 - 490/008	25	4,91	E.M.P.	RDNOSDC 6577	"	"	4200	4500
			"	"	"	"	"	"	"	"	
			R.D. DPA R 3443 = 491/008	"	"	"	"	"	"	"	"
1990	504 122 504 122 504 122	113	R.D. DPA R 3443 - 500/018	24	4,34	E.M.P.	RDNOSDC 6577	B	RKB 35 S 5118	4200	4500
			R.D. EPA R 3443 - 550/013	25	4,91	"	"	V	LOR 67309	4200	4500
			oder B. EPA/A 4,9 H 2250 CR 197	8	0,51	0,55	DNOSD 228	B	RKB 35 S 5118	4200	4500
1989	504 122 504 122 504 122	113	R.D. DPA R 3443 - 490/008	25	4,91	E.M.P.	RDNOSDC 6577	"	"	4200	4500
			"	"	"	"	"	"	"	"	
			R.D. DPA R 3443 = 491/008	"	"	"	"	"	"	"	"
1988	504 122 504 122 504 122	113	R.D. DPA R 3443 - 500/018	24	4,34	E.M.P.	RDNOSDC 6577	B	RKB 35 S 5118	4200	4500
			R.D. EPA R 3443 - 550/013	25	4,91	"	"	V	LOR 67309	4200	4500
			oder B. EPA/A 4,9 H 2250 CR 197	8	0,51	0,55	DNOSD 228	B	RKB 35 S 5118	4200	4500
1987	504 122 504 122 504 122	113	R.D. DPA R 3443 - 490/008	25	4,91	E.M.P.	RDNOSDC 6577	"	"	4200	4500
			"	"	"	"	"	"	"	"	
			R.D. DPA R 3443 = 491/008	"	"	"	"	"	"	"	"
1986	504 122 504 122 504 122	113	R.D. DPA R 3443 - 500/018	24	4,34	E.M.P.	RDNOSDC 6577	B	RKB 35 S 5118	4200	4500
			R.D. EPA R 3443 - 550/013	25	4,91	"	"	V	LOR 67309	4200	4500
			oder B. EPA/A 4,9 H 2250 CR 197	8	0,51	0,55	DNOSD 228	B	RKB 35 S 5118	4200	4500
1985	504 122 504 122 504 122	113	R.D. DPA R 3443 - 490/008	25	4,91	E.M.P.	RDNOSDC 6577	"	"	4200	4500
			"	"	"	"	"	"	"	"	
			R.D. DPA R 3443 = 491/008	"	"	"	"	"	"	"	"
1984	504 122 504 122 504 122	113	R.D. DPA R 3443 - 500/018	24	4,34	E.M.P.	RDNOSDC 6577	B	RKB 35 S 5118	4200	4500
			R.D. EPA R 3443 - 550/013	25	4,91	"	"	V	LOR 67309	4200	4500
			oder B. EPA/A 4,9 H 2250 CR 197	8	0,51	0,55	DNOSD 228	B	RKB 35 S 5118	4200	4500
1983	504 122 504 122 504 122	113	R.D. DPA R 3443 - 490/008	25	4,91	E.M.P.	RDNOSDC 6577	"	"	4200	4500
			"	"	"	"	"	"	"	"	
			R.D. DPA R 3443 = 491/008	"	"	"	"	"	"	"	"
1982	504 122 504 122 504 122	113	R.D. DPA R 3443 - 500/018	24	4,34	E.M.P.	RDNOSDC 6577	B	RKB 35 S 5118	4200	4500
			R.D. EPA R 3443 - 550/013	25	4,91	"	"	V	LOR 67309	4200	4500
			oder B. EPA/A 4,9 H 2250 CR 197	8	0,51	0,55	DNOSD 228	B	RKB 35 S 5118	4200	4500
1981	504 122 504 122 504 122	113	R.D. DPA R 3443 - 490/008	25	4,91	E.M.P.	RDNOSDC 6577	"	"	4200	4500
			"	"	"	"	"	"	"	"	
			R.D. DPA R 3443 = 491/008	"	"	"	"	"	"	"	"
1980	504 122 504 122 504 122	113	R.D. DPA R 3443 - 500/018	24	4,34	E.M.P.	RDNOSDC 6577	B	RKB 35 S 5118	4200	4500
			R.D. EPA R 3443 - 550/013	25	4,91	"	"	V	LOR 67309	4200	4500
			oder B. EPA/A 4,9 H 2250 CR 197	8	0,51	0,55	DNOSD 228	B	RKB 35 S 5118	4200	4500

						ausschliesslich für Südafrika	
1979/1981	404 UNO	113	deutsch mit 404 JXD 1979, ausser	26	5,08		
1979/80	479280 -Silber	130	R.D. DPA R 3443 490/017 491/017	24	4,34	E.M.P. RDNOSDC 6577	B RKB 36 S 5118 "
	504 UNO 504 UNO	113	R.D. DPA R 3443 500/018 504 UNO 750/038	24	4,34	E.M.P. RDNOSDC 6577	B RKB 36 S 5118 LCR 67309
	504 UNO 504 UNO	113	R.D. DPA R 3443 550/032	26	5,08	"	B RKB 36 S 5118
	504 UNO 504 UNO	115	R.D. DPA R 3443 F 550/010 750/039	25	4,91	"	" LCR 67309

\* E.M.P. bedeutet "Erste an der Retro-Diesel-Pumpe die Stellung „Maximales Eindringen des Führers“ in die Einstellnut mit anschliessendem Anheben von 0,01 bis 0,02 mm in entgegengesetzter Richtung.

1) 504 UNO 1979 und 1980: Bestimmte Fahrzeuge wurden durch das Werk Cihispania de Vigo in Spanien zusammengebaut. Diese Fahrzeuge sind mit einer Einspritzpumpe Condiesel DPA C 3443 mit 610 cc ausgestattet. Die in der Retro-Diesel-Pumpe identisch ist und den gleichen Einstellwert besitzt.

HINWEIS: Motorwerte: 113: X2988; 130: X090; 115: X090; 131:

**XD 88-90**  
**XDP 88-90**

## ANZUGSMOMENTE



Zylinderkopf:

MOTOR MIT EINSPRITZDUSEN	ANGEFLANSCHT	EINGESCHRAUBT
Zylinderkopfschrauben: Klasse Farbe Bund	8.8 schwarz ohne	10.9 gelb ohne
Schmierung der Zylinderkopfschrauben	MOTORÖL	MOLYKOTE G RAPID ET Nr. 9730.08
Anzug der Zylinderkopfschrauben bei Montage: <b>C1 m.daN</b>	7	5
Nachziehen nach vorgegebenem Betrieb <b>C2 m.daN</b>	7	6
Nachziehen nach 1500 bis 2500 km	7	KEIN NACHZIEHEN

Kipphebelwellenlager auf Zylinderkopf **5 m.daN**Äussere Lager der Kipphebelwelle **2 m.daN**

**Motor** : Befestigungsmutter der Pleuelstangen **5,7 m.daN**  
 Hauptlagerdeckelschrauben **11 m.daN**  
 Schwungradbefestigungsschraube **6,7 m.daN (Motor 88, Schraube Ø 10)**  
**7,7 m.daN (Motor 90, Schraube Ø 11)**  
 Befestigungsschraube d. Schwingungsdämpfers, Winkelanzug **5,5 m.daN + 60°**  
 Wasserpumpenwelle **5 m.daN (7 am Motor XDP)**  
 Einlass- und Auslasskrümmer **2,5 m.daN**

**Einspritzdüsen**: Einspritzdüsenflansch **2 m.daN**Düsenmutter (im Schraubstock mit  
Werkzeug Nr. **8.0117 AJ** befestigt) **13 m.daN**In den Zylinderkopf eingeschraubte Einspritzdüsen **9 m.daN****Kraftstofffilter** : Filtergehäuse Befestigungsschraube **1 m.daN**

PEUGEOT



**1**

## SPEZIALWERKZEUG

**XD 88-90**  
**XDP 88-90**

## WERKZEUG ZUR SELBSTANFERTIGUNG:

2 Zylinderkopf Ablösehebel **0.0149**, gemäss nebenstehender Massskizze.

## SPEZIFISCHES WERKZEUG:

- 8.01504** - Messuhr
- 8.0105 Y** - Werkzeug für Zerlegen und Zusammenbau der Ventile der Benzin- und der Dieselmotoren
- 8.0149** - Buchsen für eingeschraubte Einspritzdüsen
- 8.0114** - 2 Zylinderkopfführungen für Dieselmotoren XD - XDP

## WERKZEUGE AUS DEM WERKZEUGKASTEN:

## Teile des Werkzeugkastens 8.0110 ZX (Motor):

- A1** - Dorn für Hinterlagerschnur
- BZ** - Gerät für den Zusammenbau der Seitendichtungen des Hinterlagers
- CZ** - 1 Satz Ersatzlamellen
- D1** - 0,5 mm dicke Plättchen für den Schnitt der Seitendichtungen
- EZ** - Aufsatz für die Prüfung des Kurbelwellen-Drehmomentes
- GY** - Messuhr-Zusammenbau bestehend aus dem Halter G1 und dem Aufsatz G2
- H** - Messuhrhalter
- N** - 2 (geschwärzte) Schrauben und 2 Zylinderkopfschraubenscheiben verwenden, um die Laufbuchsen im Block zu halten.
- AA** - Arretierung für Schwungrad

## Teile des Werkzeugkastens 8.0117 ZW (Einspritzung):

- EZ** - Kurbelwellenantriebsschlüssel
- F** - Messuhr mit Halter
- G** - Haltewinkel
- H** - Messstift
- J** - Spielnachstellungshaken
- L** - Messuhrbefestigungsschraube
- 4** - 8 mm-Sechskantschlüssel m. Verl.
- P** - Messuhrhalter
- P1ZA und P1ZB** - Messuhrverlängerungen
- D** - 6 mm-Sechskantschlüssel m. Verl.
- A.J.** - Düsenhalterbefestigung im Schraubstock
- 2** - **8.0504 A1** Haltestift und **8.0504 A2** Halterung für Messuhrbefestigung auf **8.0110 GY**
- 5** - Schlüssel für Einspritzdüsenleitungen
- 0.0101** - Laufbuchsenabzieher zur Selbstanfertigung gemäss Massskizze der Seite 26

Roto-Diesel

Bosch

**XD 88-90**  
**XDP 88-90**

**1**

0.0149



8.0117 ZU



EZ



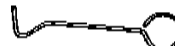
F



G



H



J



L



4



P



P1ZA

P1Z



P1ZB



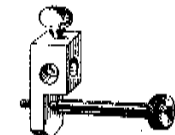
D



AJ



A1



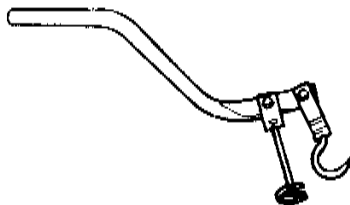
8.0504

A2



5

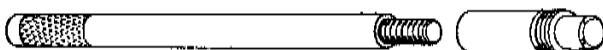
8.0105 Y



8.0149



8.0114



8.0110 ZX



A1



BZ



CZ



D1



E



G1

GY



G2



H



N

Ø11/150



AA

PEUGEOT

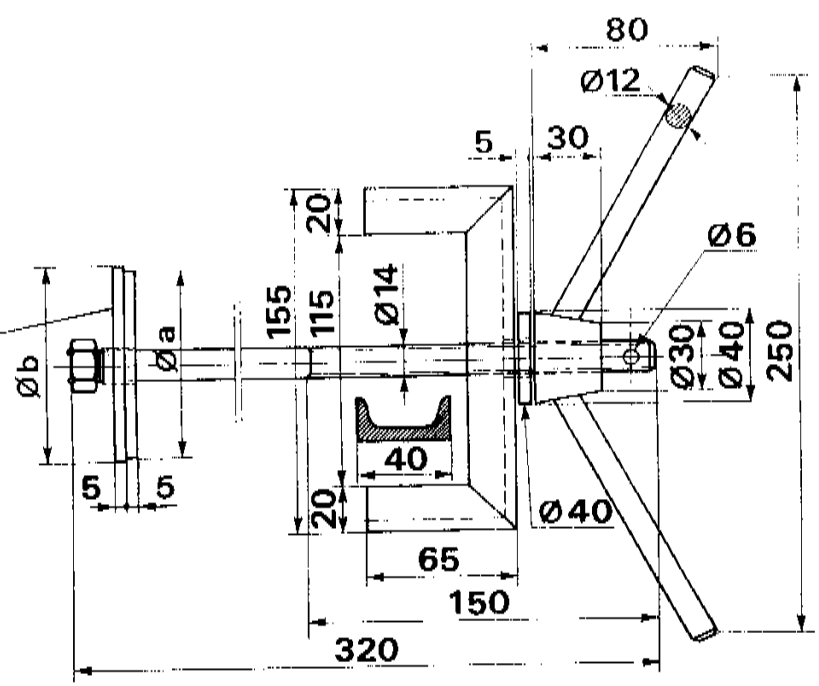
1

**XD 88-90**  
**XDP 88-90**

0.0101

XD - XDP 88  
 $\varnothing a - 87,5$   
 $\varnothing b - 92$

XD - XDP 90  
 $\varnothing a - 89,5$   
 $\varnothing b - 94,5$



**XD 88-90**  
**XDP 88-90**

PRÜFUNG DER VERDICHTUNGSDRÜCKE

**1****MESSGERÄT**

Kompressionsdruckprüfer Moto Meter Bestellnummer: **15 MG 0216**  
oder Müller Bestellnummer: **15 MG 0215**

Die Geräte werden mit den Zwischenstücken geliefert, anhand welcher sie an die Öffnungen der Vorglühkerzen angeschlossen werden können.

Siehe Broschüre Ref. 2396 Werkstattausrüstungskatalog

**ARBEITSWEISE**

Motor warmlaufen lassen, bis er seine normale Betriebstemperatur erreicht (Einschalten des auskuppelbaren Ventilators oder den oberen Teil des Kühlers auf die entsprechende Temperatur bringen).

Die Vorglühkerzen ausbauen.

Die Stromversorgung des Abschaltmagnetventils an der Einspritzpumpe abklemmen.

Sicherstellen, dass die Drehgeschwindigkeit des durch den Anlasser angetriebenen Motors grösser als oder gleich 200/min ist.

Die vorhandenen Drücke in der Reihenfolge an den Zylindern 1, 2, 3, 4 messen.

Mindestwert **18 bar**

Streuung zwischen sämtlichen Zylindern: maximal **5 bar**

Bei niedrigeren Werten müssen folgende Prüfungen durchgeführt werden, bevor eine Überholung des Motors ins Auge gefasst werden kann:

- Ventilspiel,
- Zustand des Luftfilters,
- Anlassergeschwindigkeit.

PEUGEOT

**1**

## ALLGEMEINES

**XD 88-90**  
**XDP 88-90****Allgemeine Hinweise:**

- Das empfohlene Werkzeug benutzen.
- Für die vorgeschriebenen Anzugsmomente einen geeichten Drehmomentschlüssel benutzen.
- Beim Austausch von Schrauben und Muttern müssen die Stahlklassen eingehalten werden.

**\*Nach einer Überholung des Motors oder nach Ausbau/Einbau des Zylinderkopfes:**

- Die neueste Methode des Anziehens der Zylinderkopfschrauben sorgfältig einhalten. Die Kipphebelwelle muss unbedingt ausgebaut werden.
- Achtung, die mit angeflanschten Düsenhaltern und mit Zylinderkopfschrauben der Klasse 8.8 ausgerüsteten Fahrzeuge unterliegen weiterhin dem Nachziehen der Zylinderkopfschrauben nach 1 500 bis 2 500 km.
- Ein überholter Motor unterliegt den gleichen Einfahrvorschriften wie ein neuer Motor.

**\*Prüfungen, die nach einer durch Ausfall des Kühlsystems verursachten Instandsetzung durchzuführen sind:**

- Funktion des Thermostates, Öffnungstemperatur.
- Prüfung des Temperaturgebers, Aus- und Einschalttemperaturen des auskuppelbaren Ventilators.
- Einstellen des Luftspaltes des auskuppelbaren Ventilators auf 0,3 mm an 3 Stellen.
- Zustand des Kühlers (Kesselstein, Leckagen).
- Prüfung der Wasserpumpe, des ordentlichen Zustandes der Turbine.
- Richtige Entgasung des Systems beim Befüllen und bei Betrieb. Sicherstellen, dass die Öffnung des Anschlussstutzens des Entgasungsschlauches an der Wasserpumpe nicht mit Kesselstein belegt ist.
- Die Wirksamkeit des Heizungskühlers, Funktion des Hahns.
- Eichung des Druck/Unterdruckverschlusses wie bei Originaleichung.
- Allgemeiner Zustand der Wasserschläuche, keine Leckagen.