

1

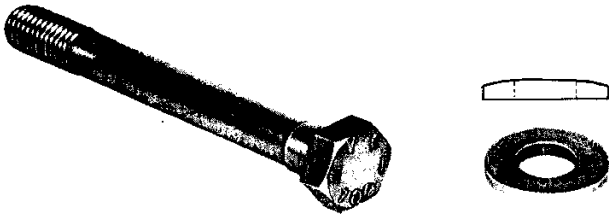
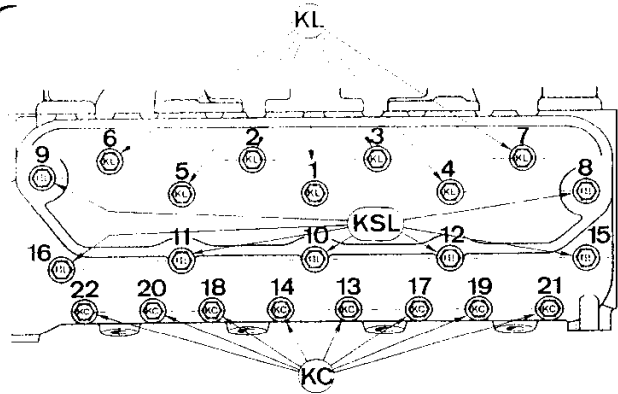
XD 88-90
XDP 88-90

Diesel Pengeot Indenor

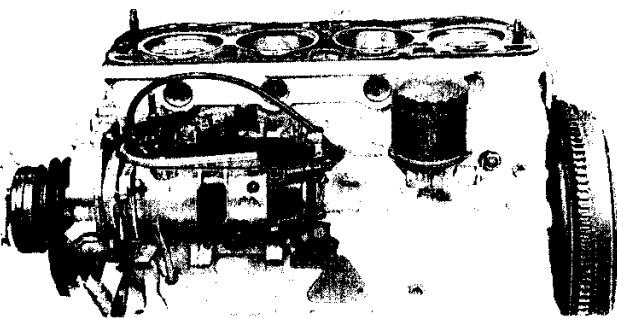
XDP 690

Jg. 1974

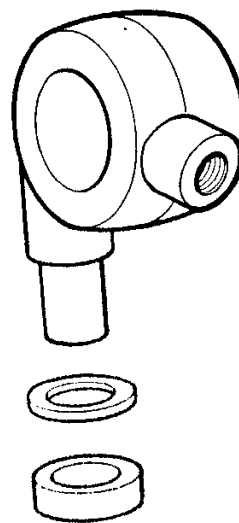
III



II



IV





Schmidt & Seifert oHG

Billweder Ring 2, 21035 Hamburg
 Tel. 040 7349111 Fax. 040 7349716
 E-Mail: Sunds@bootsmotoren.de, www.bootsmotoren.de
 Boote, Bootsmotoren und -zubehör

Herrn
 Hubert Hochstrasser
 Margarethenstraße 44

CH4102 Birmingen
 Schweiz

Seite: 2
 Kunden Nr.: 10001
 Bearbeiter: Kurt Seifert
 Steuernr.: 03 622 01446
 USt-IDNr.: DE117976335
 Lieferdatum: 25.01.2006
 Datum:

Angebot Nr. 96122

Bitte, überweisen Sie uns den obenstehenden Rechnungsbetrag auf eines der in der Fußzeile genannten Konten mit folgendem Zahlungsvermerk (unbedingt VORKASSE vermeiden, wichtig, um eine zügige Abwicklung sicherzustellen):
 K 10001 Hochstrasser Vorkasse.

Der Lieferung wird eine gleichlautende Rechnung beigelegt werden.

Sollte Ihr Interesse fortbestehen, bitten wir höflich um kurze Auftragsbestätigung.

Schmidt & Seifert oHG



Schmidt & Seifert oHG

Billweder Ring 2, 21035 Hamburg
 Tel. 040 7349111 Fax. 040 7349716
 E-Mail: Sunds@bootsmotoren.de, www.bootsmotoren.de
 Boote, Bootsmotoren und -zubehör

Schmidt & Seifert oHG, Billweder Ring, 2, 21035 Hamburg

Herrn
 Hubert Hochstrasser
 Margarethenstraße 44

CH4102 Birmingen
 Schweiz

Seite: 1
 Kunden Nr.: 10001
 Bearbeiter: Kurt Seifert
 Steuernr.: 03 622 01446
 USt-IDNr.: DE117976335
 Lieferdatum: 25.01.2006
 Datum:

Angebot Nr. 96122

Sehr geehrter Herr Hochstrasser,

wir haben Ihr FAX über eine Dichtung gelegt. Es liegt eine Übereinstimmung bezüglich der Formen und Löcher für Kühlkanäle, Bolzen etc. vor, jedoch nicht großformatig. Allerdings ist der Bohrungsdurchmesser auf der FAX-Seite auch nur 85mm und nicht 90mm, so daß wir davon ausgehen, daß hier bei der Übertragung eine Verkleinerung stattgefunden hat.

Bei den Bolzen handelt es sich um eine Sonderbeschaffung und wir möchten deshalb klar zum Ausdruck bringen, daß eine Rücknahme oder ein Umtausch ausgeschlossen sind, da wir diese Teile unseresorts nicht an den Hersteller zurückgeben dürfen und diese Bolzen für uns so gut wie unverkäuflich sind. Das Irtrisiko liegt ausschließlich bei Ihnen und Sie sollten sich hierüber im Besonderen sehr im Klaren sein. Eine Vergleichsmöglichkeit zu den Bolzen bei Ihrem Inletor-Diesel haben wir „nicht“.

Das nachfolgende Angebot basiert auf Versand an eine Postanschrift innerhalb Deutschlands

Pos	Menge	Art-Nr	Text	Einzelpreis EUR	Gesamtpreis EUR
1	1,00 Stück	859154	DICHTUNG	145,95	145,95
2	12,00 Stück	818048	SCHRAUBE	9,85	118,20
3	0,00	818049	ersatzloch840758		
4	10,00 Stück	840758	SCHRAUBE	11,79	117,90
5	10,00 Stück	818050	SCHRAUBE	14,73	147,30
6	1,00 Stück	P50	Postpaket bis 5 kg Gewicht	8,65	8,65
Gesamt Netto				538,00	538,00
zzgl. 16,00 % USt. auf					86,08
Gesamtbrutto					624,08

Lieferung per Postpaket

Wahlweise per Nachnahme oder Vorkasse. Im Falle der Vorkassenzahlung:

Vielen Dank für Ihren Auftrag

Die Ware ist versandbereit und geht am Tage des Geldeinganges an Ihre Anschrift per Postpaket ab.

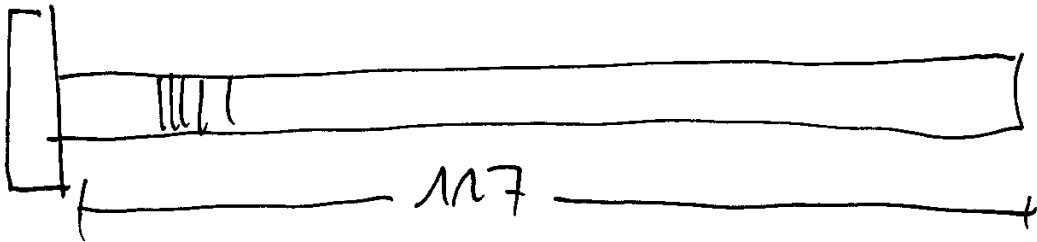
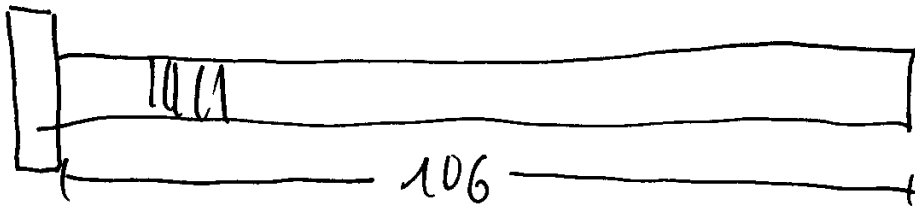
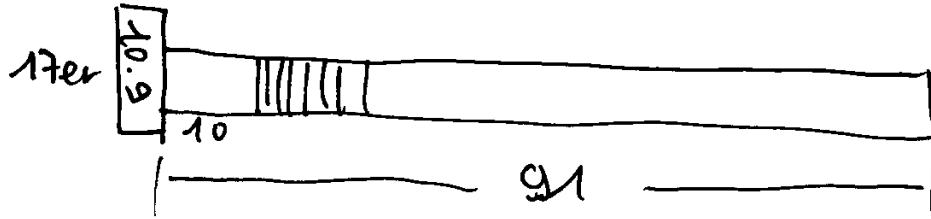
Bankverbindungen: Postbank-Giro, Hamburg, BLZ 200 100 20, Kto.-Nr. 397399201
 IBAN DE23 2001 0020 0397 3992 01, BIC: PBNKDE33
 Haspa Hamburg, BLZ 200 505 50, Kto.-Nr. 1012210468
 IBAN DE79 20050550 1012210468, BIC: HASPDEHH

VOLVO PENTA VERTRAGSHANDLER UND SERVICE, ERSATZTEILLAGER UND -VERSAND
 Rechtsform: Offene Handelsgesellschaft, gegr. 1977, Handelsregister Hamburg A 75582
 Gesellschafter: Jürgen Schmidt, Stenborg, und Dipl.-Kfm. Kurt Seifert, Hamburg

Bankverbindungen: Postbank-Giro, Hamburg, BLZ 200 100 20, Kto.-Nr. 397399201
 IBAN DE23 2001 0020 0397 3992 01, BIC: PBNKDE33
 Haspa Hamburg, BLZ 200 505 50, Kto.-Nr. 1012210468
 IBAN DE79 20050550 1012210468, BIC: HASPDEHH

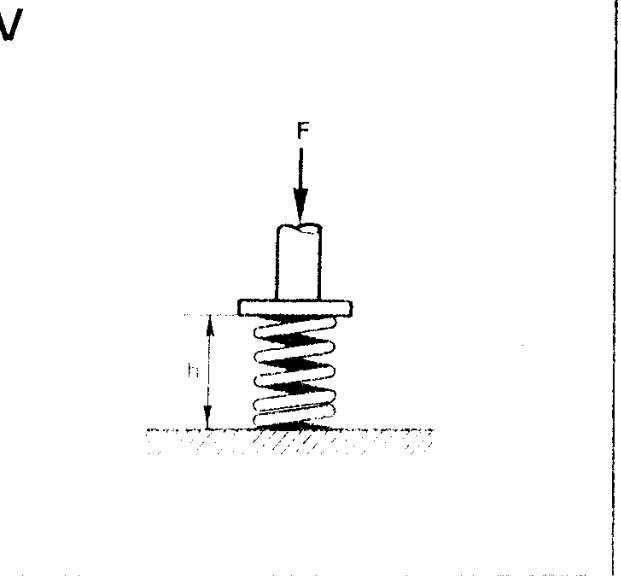
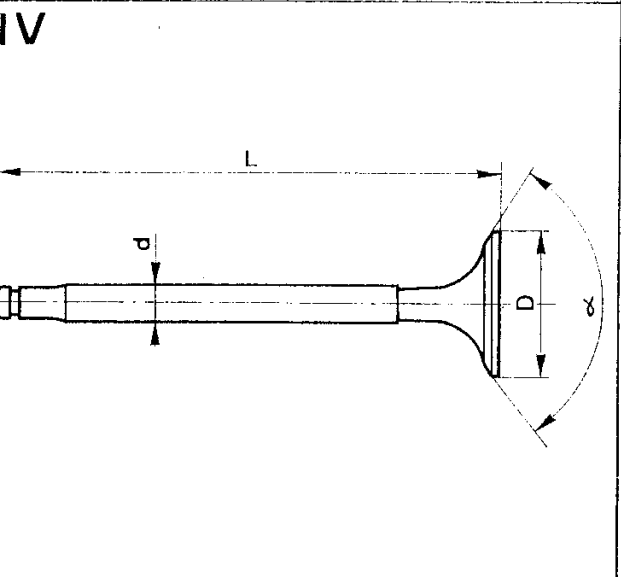
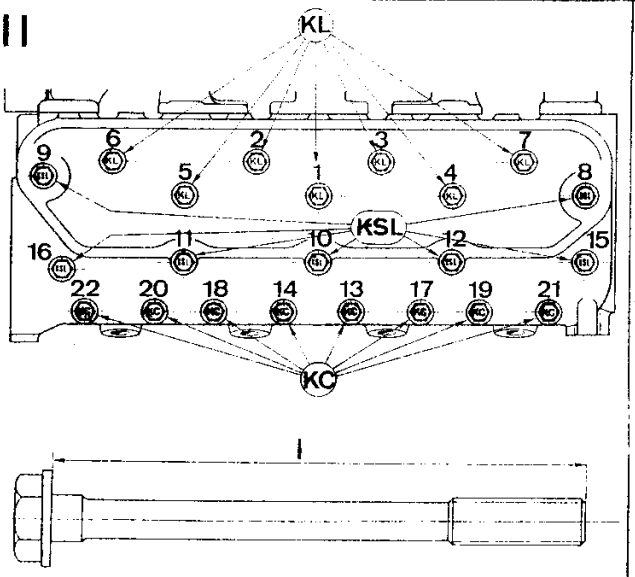
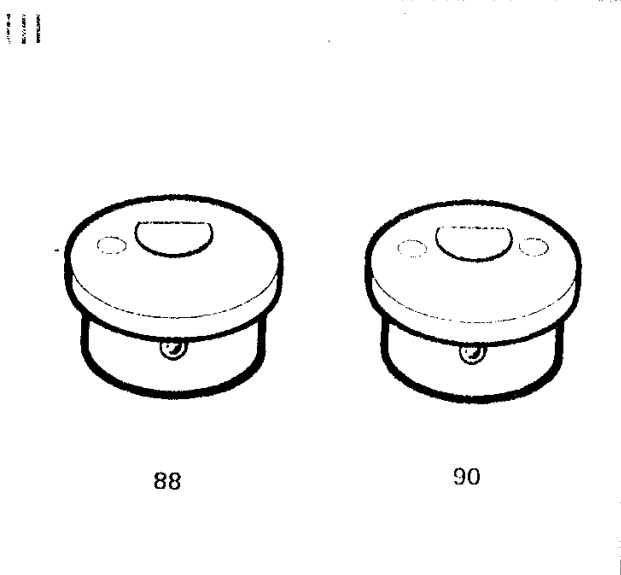
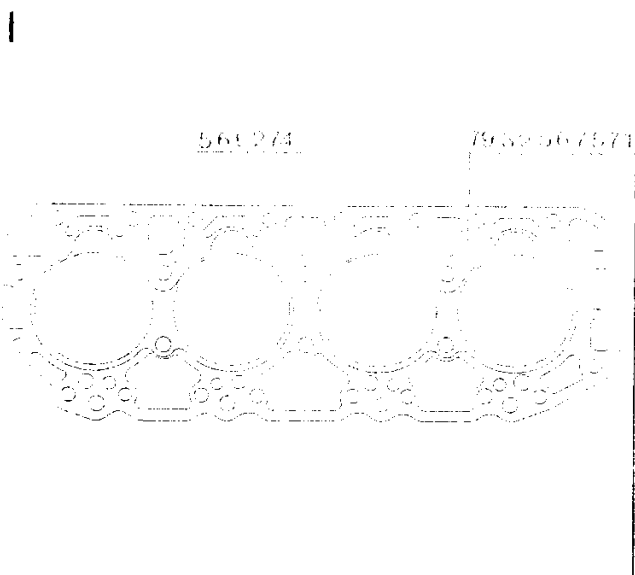
VOLVO PENTA VERTRAGSHANDLER UND SERVICE, ERSATZTEILLAGER UND -VERSAND
 Rechtsform: Offene Handelsgesellschaft, gegr. 1977, Handelsregister Hamburg A 75582
 Gesellschafter: Jürgen Schmidt, Stenborg, und Dipl.-Kfm. Kurt Seifert, Hamburg

Schrauben Zylinderkopf (gemessen)



1

XD 88-90
XDP 88-90



XD 88-90
XDP 88-90

ZYLINDERKOPF

TECHNISCHE DATEN UND INSTANDSETZUNG



Zylinderkopf: Ein Leichtmetallkopf, der an fest montierten Motortypen (→ Modelle 81 mit eingeschraubten Einspritzdüsenhaltern) ausgerüstet.

Nur die in die Motoren **XD - XDP 90** eingebauten Zylinderköpfe sind mit Einspritzdüsennasen-schutzvorrichtungen ausgerüstet.

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**.



Wirbelkammern: zylindrisch.

Typ „Reinz-Gonier V“ eingepresst, nach einer 90° gegen Drehrichtung orientiert, an der Zylinderseite markieren.

– Motor **88:** **1** Markierung.

– Motor **90:** **2** Markierungen.



Zylinderkopfschrauben: ~~22~~³² Schrauben, ohne Bund.

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

- 10** kurze Schrauben **KC 91,5 mm**,
- 12** lange Schrauben **KL 108,5 mm**,
- 10** überlange Schrauben **KSL 118 mm**:



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

Einspritzdüsenhalterttyp	mit Flansch	eingeschraubt
Schraubenklasse	8.8	10.9
Schraubenfarbe	schwarz	gelb

Ventil	Einlass	Auslass
Ventilschaft-Ø d	8,495 mm ⁺⁰ / _{-0,015}	8,475 mm ⁺⁰ / _{-0,015}
Ventiltulpe-Ø D	40,5 mm ⁺⁰ / _{-0,2}	33,5 mm ⁺⁰ / _{-0,2}
Gesamtlänge L	116,25 mm ± 0,25	
Ventilsitzwinkel α	90°	

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 ZEL liefert nur noch die gelben.

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



Ventilfedern: Rot, asymmetrisch, enge Windungen zylinderkopfsseitig montiert.

Feder	Innen	Aussen
Draht-Ø	2,3 mm	3,8 mm
Innen-Ø	15 mm ^{+0,4} / ₊₀	23,2 mm ^{+0,4} / ₊₀
Höhe unbeissteht	41 mm ± 0,5	44,5 mm ± 0,5
Höhe beissteht	31	35
h = mm	22	26
F = kg	15,8	16

PEUGEOT



ZYLINDERKOPF

TECHNISCHE DATEN UND INSTANDSETZUNGS

XD 88-90
XDP 88-90

Planansichten des Zylinderkopfes

Die Pleuellagerung des Pleuellagers muss mit einer Pleuellagerungstiefe von $0,15 \text{ mm}$ sein. Die Pleuellagerung des Pleuellagers muss mit einer Pleuellagerungstiefe von $0,15 \text{ mm}$ sein. Die Pleuellagerung des Pleuellagers muss mit einer Pleuellagerungstiefe von $0,15 \text{ mm}$ sein.

- Höhe eines neuen Zylinderkopfes: $E = 90 \pm 0,15 \text{ mm}$.
- Mindesthöhe nach dem Schleifen: $E = 89,45 \text{ mm}$.

IV

Ventiltrieb

	Originalmass	Reparaturmass 1 in mm	Reparaturmass 2 in mm
Zylinder- \varnothing	$35,00 \pm 0,030$	$35,25 \pm 0,030$	$35,1 \pm 0,030$
Lagerungs- \varnothing	$35 \pm 0,039$	$35,25 \pm 0,039$	$35,3 \pm 0,039$

II

Das Planschleifen sollte nach Möglichkeit mit einer Fräsmaschine vorgenommen werden. Schleift man jedoch mit einer Schleifscheibe nach, so sind die Bearbeitungsriefen durch Schmiergele 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	$42,01 \pm 0,161$ $\pm 0,136$	$42,31 \pm 0,161$ $\pm 0,136$	$42,51 \pm 0,161$ $\pm 0,136$
Lagerungs- \varnothing	$42 \pm 0,025$	$42,3 \pm 0,025$	$42,5 \pm 0,025$
Sitz- \varnothing Auslass	$36,01 \pm 0,137$ $\pm 0,112$	$36,31 \pm 0,137$ $\pm 0,112$	$36,51 \pm 0,137$ $\pm 0,112$
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

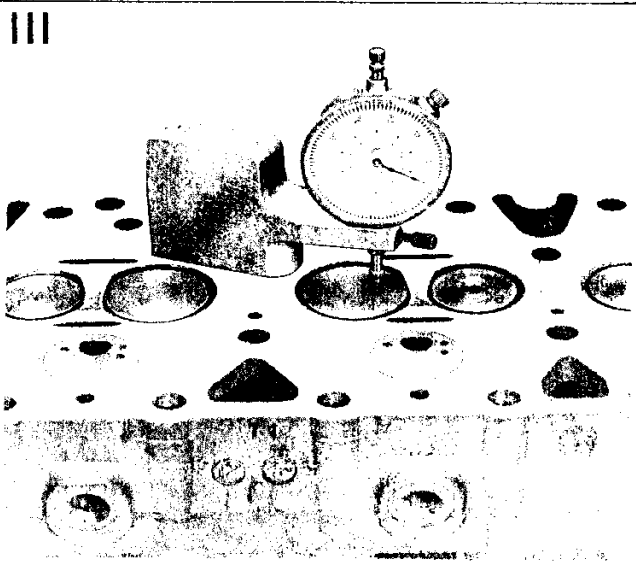
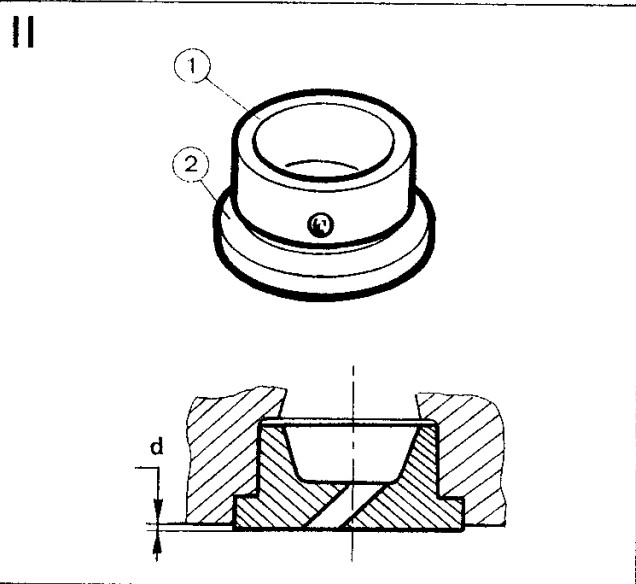
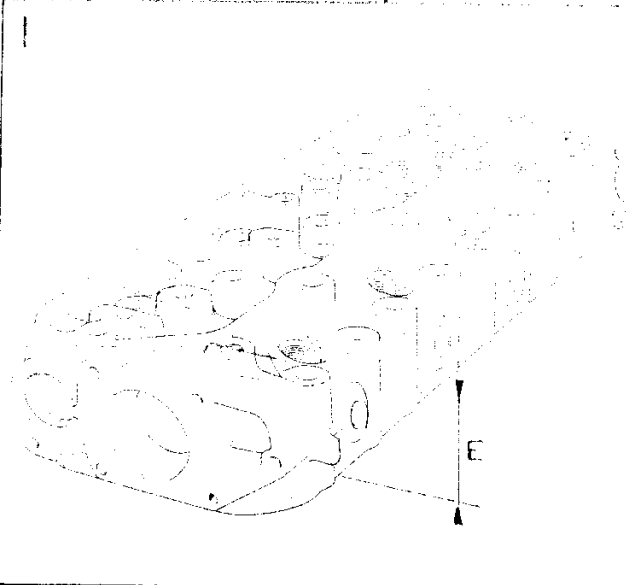
Ventilführungen

	Originalmass	Reparaturmass 1 in mm	Reparaturmass 2 in mm
Führungs- \varnothing	$14,06 \pm 0$ $-0,011$	$14,29 \pm 0$ $-0,011$	$14,59 \pm 0$ $-0,011$
Lagerungs- \varnothing	$14,26 \pm 0,032$ ± 0	$14,19 \pm 0,032$ ± 0	$14,16 \pm 0,032$ ± 0

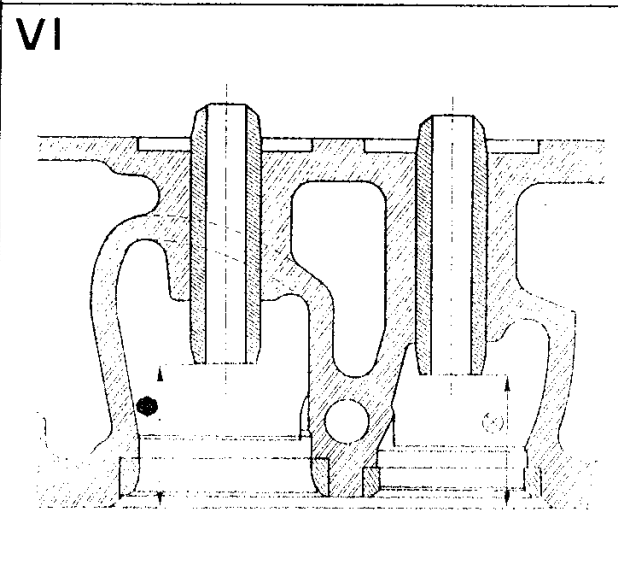
Nach dem Schleifen müssen die Führungen auf $\varnothing 8,52 \text{ mm} \pm 0,02$ aufgearbeitet werden.
Umringeln der Pleuellager-Einlass \bullet $28 \text{ mm} \pm 0,5$
Auslass \otimes $28 \text{ mm} \pm 0,5$

XD 88-90
XDP 88-90

1



PEUGEOT

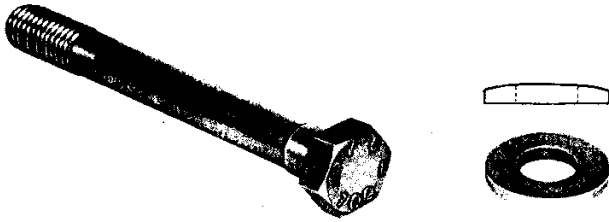
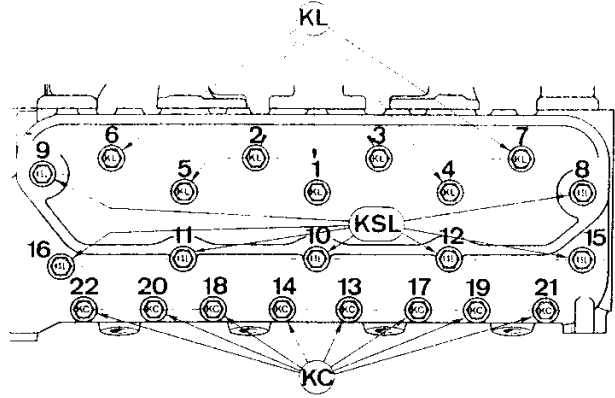


1

XD 88-90
XDP 88-90

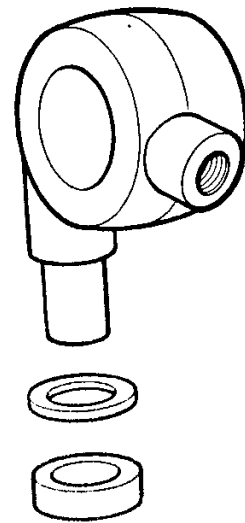
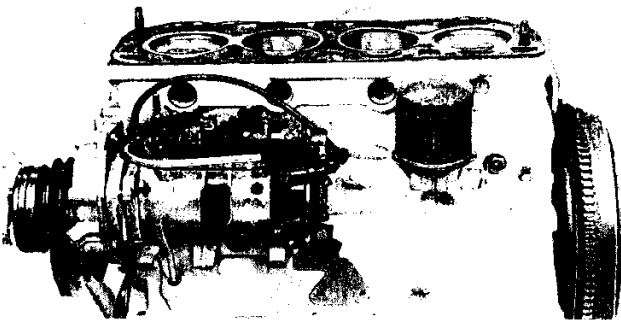
I

III



II

IV



XD 88-90
XDP 88-90

ÜBERHOLUNG DES MOTORS
ZUSAMMENBAU



I

Einbau des Zylinderkopfes:

Die 22 Bohrungen im Zylinderblock mit einem **11 x 150-Gewindebohrer** reinigen, die Bohrungen ausblasen und prüfen, ob Wasser oder Öl darin verbleibt.

Die Dichtflächen sowie die Auflageflächen der Befestigungsschrauben am Zylinderkopf sind sauber und entfettet.

Die Zylinderkopfschrauben sauberbürsten, sie unterhalb des Kopfes und an den Gewinden mässig einschmieren (je nach Typ mit Motoröl oder Molykote G Rapid).

An den Schrauben neue Scheiben mit gewölbter Seite nach oben zeigend montieren.

III

Den Zylinderkopf einbauen, die Führungen aufbewahren und die 22 Schrauben einbauen (8 kurze KC-Schrauben, 7 lange KL-Schrauben, 7 überlange KSL-Schrauben).

Unter Berücksichtigung der nebenstehend angegebenen Anzugsreihenfolge die Schrauben mit **3 m.daN** voranziehen, dann schraubenweise und in der Reihenfolge mit dem Anzugsmoment **C1 (7 oder 5 m.daN)** anziehen.

Schraubenweise und in der Reihenfolge um **90°** lösen und mit dem Anzugsmoment **C1** wieder anziehen.

Motor mit	angeflanschten Einspritzdüsen	eingeschraubter Einspritzdüsen
Zylinderkopfschrauben { Klasse Farbe Bund	8.8 schwarz ohne	10.9 gelb ohne
Schmierung der Zylinderkopfschrauben	MOTORÖL	MOLYKOTE G RAPID ET-Nr. 9730.0
Anzug Zylinderkopfschrauben bei Montage: C1 m.daN	7	5
Nachziehen nach vorgegebenem Betrieb: C2 m.daN	7	6
Nachziehen nach 1500 bis 2500 km	7	KEIN NACHZIEHEN

II

Am Zylinderblock die Zylinderkopfführungen **8.0114** montieren (oder 2 Zylinderkopfschrauben KSL mit abgeschnittenem Kopf, ET-Nr. **0204.13**).

Eine Reinz-Zylinderkopfdichtung, ET-Nr. **0203.70** oder Meillor mit gleicher ET-Nr. montieren. Diese beiden Dichtungen sind untereinander austauschbar.

Die Motoren mit angeflanschten Einspritzdüsen und Zylinderkopfschrauben der Klasse **8.8 (schwarz)** können mit Schrauben der Klasse **10.9 (gelb)** wieder eingebaut werden. Es muss dann die für diese Schrauben geeignete Anzugsmethode angewandt werden.

Die Stößelstangen einsetzen.

Die Kipphebelwelle einbauen und dabei auf die ordentliche Einsetzung des Schmieranschlusses des mittleren Lagers, mit Scheibe und Dichtung, achten.

PEUGEOT

1

ÜBERHOLUNG DES MOTORS

ZUSAMMENBAU

XD 88-90
XDP 88-90

I

Die Lager der Kipphebelwelle progressiv anziehen und ein Axialspiel von 0,1 mm an den äusseren Kipphebeln einstellen.

Die mittleren Lager mit **5 m.daN** und die äusseren Lager mit **2 m.daN** anziehen (die Motoren XD88, 404 UXD und XDP 90, J9, 4000/min besitzen keine Aussenlager).

II

Einstellung der Kipphebel:

Die Kipphebel in 2 Durchgängen einstellen:

- Einlass : 0,15 mm
- ⊗ Auslass : 0,25 mm

1. Durchgang, Ventile des Zylinders Nr. 4 in Kippstellung, einstellen: ● 1, ⊗ 1, ● 2, ⊗ 3.

2. Durchgang, Ventile des Zylinders Nr. 1 in Kippstellung, einstellen: ● 4, ⊗ 4, ● 3, ⊗ 2.

III

Die nebenstehend abgebildeten Teile wieder einbauen.

Die Einspritzleitungen werden in 4 Stück-Sätzen geliefert. Ein Vierersatz darf nie auseinander genommen werden.

Den Ventilator einbauen und nach Ausbau des Desvil-Montagebockes die Halterungslasche und die Lichtmaschine einbauen.

IV

Nachziehen des Zylinderkopfes:

Für alle Typen nach Einbau des Motors in das Fahrzeug.

Den Motor mit 3000/min während 10 min. (vorgegebene Betriebsweise) laufen lassen.

Während mind. 3 h 30 abkühlen lassen.

Den Druck im Kühlsystem durch Öffnen des Verschlusses abbauen, die Zylinderkopfhaube und die Kipphebelwelle ausbauen.

Schraubenweise und in der Reihenfolge um 90° lösen und wieder mit **7 m.daN** (schwarze Schrauben der Klasse 8.8) oder mit **6 m.daN** (gelbe Schrauben der Klasse 10.9) anziehen.

Diesen Arbeitsgang sofort ein zweites Mal wiederholen.

Die Kipphebelwelle einbauen.

Die Kipphebel einstellen: Einlass 0,15 mm,
: Auslass 0,25 mm.

Die Zylinderkopfhaube wieder einbauen.

Nachziehen der Zylinderkopfschrauben zwischen 1500 und 2500 km:

Nur bei den Motoren mit angeflanschten Einspritzdüsen und mit Zylinderkopfschrauben der Klasse 8.8.

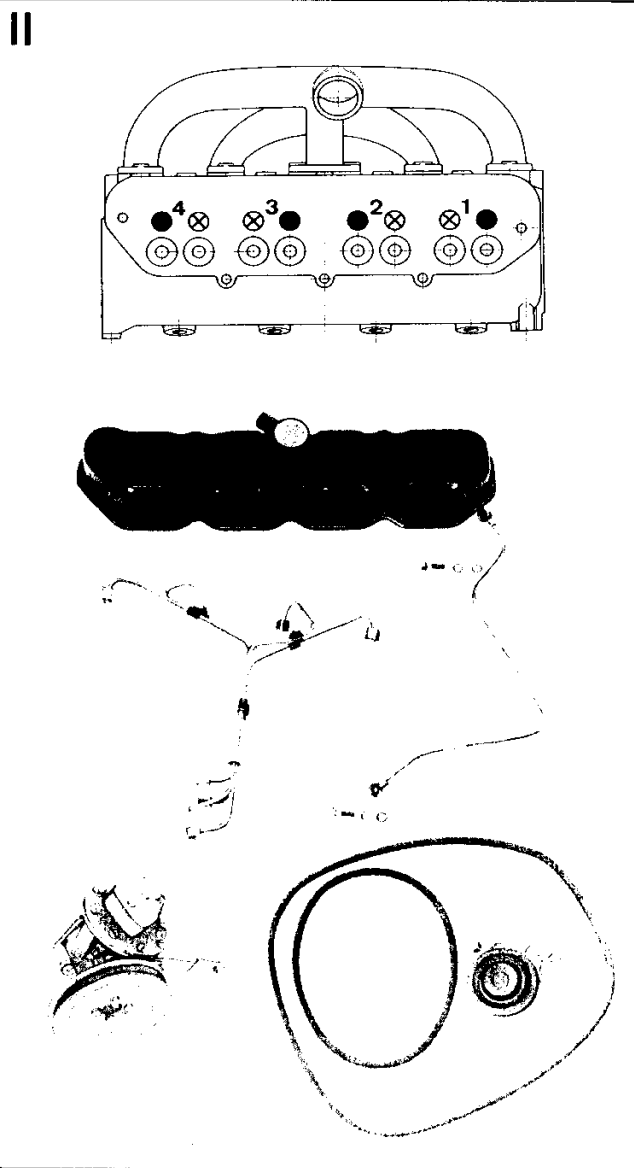
Anzugsmoment **7 m.daN**.

Mindestabkühlung 3 h 30.

Methode identisch mit der weiter oben beschriebenen.

XD 88-90
XDP 88-90

1



PEUGEOT