

## Changement du joint de collecteur d'admission - échappement



### Modèles concernés : Uniquement les 4L montées avec un moteur Cléon (956 et 1108 cm3)

Juin 1975 => Fourgonnette longue R2370 et break long R2430 (elles ne s'appelleront F6 qu'à partir de 1978)

Septembre 1978 => 4L GTL R1128

1979 => Fourgonnette longue pick-up bâchée 3C2370 réalisée par Teilhol

1983 => Fourgonnette F4 R210B et F4 Break 239B

Mai 1986 => 4L TL 112C

Il existe plusieurs méthodes pour différencier les moteurs Cléon (956 et 1108cm3)

des moteurs Billancourt (747, 782 et 845 cm3) sur une 4L et à mon sens le plus simple est de se fier à la position du radiateur de liquide de refroidissement :

- si le radiateur est positionné "contre" le moteur => **moteur Billancourt**

- si le radiateur est positionné à l'avant au niveau du nez de boîte => **moteur Cléon**



Moteur Billancourt



Moteur Cléon



### Dépose du collecteur d'admission - échappement :

**Attention :** Débrancher la batterie avant de commencer à travailler sur le moteur !



Après avoir retiré la boîte à air, retirer sur le carburateur : le **câble d'accélérateur**, la **durite d'avance à dépression**, le **câble de starter**, la **durite d'arrivée d'essence** et la **durite de recyclage d'huile** (reliée au cache-culbuteurs).

Afin de faciliter l'accès et la visibilité pour la suite, il est possible de déposer le carburateur complet en dévissant les 2 écrous à sa base.

Dévisser les 2 écrous qui relient le collecteur à l'échappement (penser à mettre un coup de dégrissant type WD40 pour aider le dévissage).



Dévisser ensuite le collecteur : celui-ci est maintenu par 6 écrous et 2 écrous à six pans creux (utiliser une clef "Allen"). Les écrous (et en particulier les 2 écrous à 6 pans creux) sont généralement assez rouillés, il est donc là aussi préférable de mettre un petit coup de dégrissant type WD40 avant de procéder au dévissage. Afin d'avoir la poigne suffisante pour desserrer les 2 écrous à 6 pans creux il est généralement nécessaire de prolonger le manche de la clef Allen.



Afin de déposer le collecteur, désolidariser la colonne de direction : dévisser les 2 vis à la base de la colonne.



Déposer ensuite le collecteur et son joint ainsi que le pare-chaleur (le pare-chaleur est maintenu sous le collecteur à l'aide de 2 tiges filetées du collecteur, il n'y a donc pas de vis ou d'écrou à enlever).



### Repose :

Pour la reposes, procéder dans le sens inverse de la dépose sans oublier le pare chaleur (sinon c'est rageant, j'en sais quelque chose...)

**Attention :** le joint de collecteur à un sens de montage => la partie métallique est posée du côté de la culasse

**Couple de serrage des écrous du collecteur :** 15 N.m

