

[Imprimer](#)

Changement du joint d'étanchéité (joint spi) d'arbre à cames (Moteur Cléon) 

Modèles concernés : Renault 4 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)

Janvier 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**

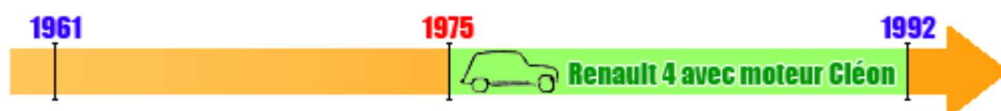
- si le radiateur est positionné à l'avant au niveau du nez de boîte => **moteur Cléon**



Moteur Billancourt



Moteur Cléon



Localisation du joint d'étanchéité de l'arbre à cames

Le joint d'étanchéité (joint spi) de l'arbre à cames est au niveau de la poulie d'entraînement de la courroie de pompe à eau. Lorsqu'il n'est plus étanche l'huile moteur fuit (relativement lentement) et est projeté par la poulie d'entraînement. Je n'ai pas de photo pour illustrer le problème mais si la base de la poulie est très grasse, c'est sûrement qu'il y a un loup de ce côté là.

L'huile fuyarde peut être projetée sur différent élément qui n'ont pas vocation à être graissés (embrayage, courroies,...), il convient donc de ne pas trop faire trainer en cas de fuite dans la cloche d'embrayage...

Pour information :

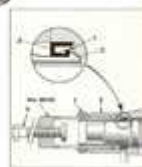
Sur les moteurs Billancourt il n'y a pas de joint spi, l'étanchéité étant réalisée (avec plus ou moins de succès) à l'aide d'un usinage hélicoïdal en sens inverse de la rotation du moteur qui renvoie l'huile vers l'intérieur du bloc moteur.



Joint spi Cléon

Dépose du joint spi

Il existe un outil (Mot 500-03) permettant de réaliser le changement du joint spi d'arbre à cames sans avoir à déposer la boîte de vitesse. On peut aussi tenter de réaliser la méthode décrite ci-dessous sans déposer la boîte mais l'extraction du joint fuyard sera difficile et la repose du nouveau joint plus qu'aléatoire, je ne le conseil donc pas). Dans tout les cas il faudra de toute façon déposer la poulie d'arbre à cames.



Dépose de la boîte de vitesse :

Sans l'outil Mot 500-03, pour atteindre le joint spi et travailler correctement il faut [déposer la boîte de vitesse](#). Certains préfèrent [déposer l'ensemble moteur-boîte de vitesse](#) et les désolidariser ensuite mais personnellement je pense que ça rajoute énormément de travail pour rien.



Dépose du joint :

Méthode n°1 :

A l'arrache en l'extrayant avec un tournevis plat en prenant bien soin de ne pas abimer les portées du joint



Méthode n°2 (réussite aléatoire) :

Insérer des vis à bois dans le joint spi (en ayant pré-percé à la Dremel si nécessaire) puis tirer sur les vis afin de retirer le joint spi.



Repose du joint spi

Repose du joint :

Après nettoyage et graissage des portées du joint, le reposer délicatement dans la gorge et l'enfoncer en le poussant à l'aide d'un tube de diamètre adapté. Attention à ne pas l'enfoncer de travers!



Il est aussi possible de se servi du filetage présent à l'extrémité de l'arbre à cames afin d'enfoncer le joint plus délicatement et uniformément.



Le joint spi est en position lorsqu'il est à fleur du bloc moteur.

Repose de la boîte de vitesses

Pour finir [reposer la boîte de vitesse](#) (ou [reposer l'ensemble moteur-boîte de vitesse](#)).