

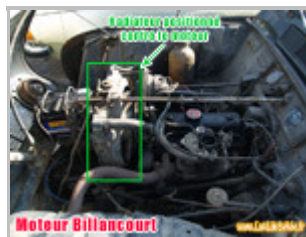
Changement du calorstat



Modèles concernés : Tous les modèles de Renault 4

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



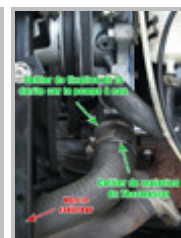
Le calorstat (dont le vrai nom est thermostat, Calorstat™ étant une marque déposée) est une valve dont l'ouverture dépend de la température : elle est fermée à froid, commence à s'ouvrir à une température donnée, cette ouverture augmente progressivement avec l'élévation de la température jusqu'à ouverture complète là aussi à une température donnée.

Lorsque le moteur est froid, le thermostat est fermé, l'eau ne passe pas dans le radiateur et la circulation d'eau est donc limitée au moteur lui-même. Celui-ci monte rapidement en température. Lorsque la température d'ouverture du thermostat est atteinte, l'eau de refroidissement commence peu à peu à circuler dans le radiateur. La température du liquide de refroidissement se stabilise alors à la température de fonctionnement optimal du moteur.

Le calorstat est situé dans la durite supérieure qui relie la pompe à eau au radiateur et est maintenu dans la durite par un collier.



Billancourt

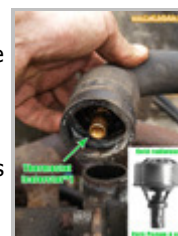


Cléon

Avant d'extraire la durite de la pompe à eau il faut bien évidemment réaliser une vidange du liquide de refroidissement :

- Vidange du LDR pour moteur Billancourt
- Vidange du LDR pour moteur Cléon

Ensuite il faut juste défaire le collier et remplacer le calorstat. Il a un sens bien défini indiqué sur les photos ci-contre.



Billancourt



Cléon

Sur les Renault 4, le calorstat commence à s'ouvrir à 86°C. Il est cependant possible de remplacer celui d'origine par un calorstat qui s'ouvre à une température un peu inférieure afin d'éviter les surprises de chauffe moteur (J'en ai mis un qui s'ouvre à 78°C sur ma 4L et ça ne semble pas poser de souci, d'autant que je roule peu l'hiver avec).

Certes d'aucun diront que le moteur risque de s'user plus vite car il n'atteint pas sa température d'utilisation optimale, mais ceux qui se sont déjà fadés le joint culasse à cause d'une surchauffe verront probablement les choses sous un œil différent. A chacun de voir...