



Dépose et repose de la pompe à eau (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 Cléon



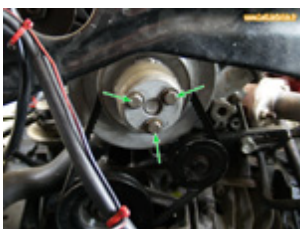
Moteur Billancourt



Dépose

Commencer par vidanger le circuit de liquide de refroidissement.

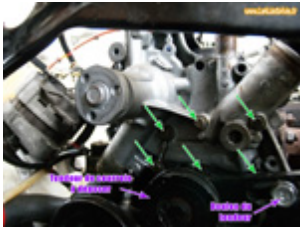
Une fois le liquide de refroidissement vidangé, démonter les 2 courroies montées sur la poulie de pompe à eau.



Démonter ensuite la poulie de pompe à eau en retirant les 3 vis à son extrémité.



Démonter les 4 durites branchées sur la pompe à eau (3 au dessus et 1 en dessous).



Retirer enfin les 6 vis qui maintiennent la pompe à eau sur la culasse.
Remarque : il est nécessaire de démonter le tendeur de courroie pour atteindre les 2 dernières vis de la pompe à eau.



La pompe à eau déposée, il suffit de retirer les 6 vis restantes afin de l'ouvrir complètement.

Il y a 2 choses importantes à vérifier pour connaître son état (outre son aspect général) et savoir si elle peut être remontée :

- La pompe doit pouvoir tourner librement et facilement à la main sans sentir de "craquement" dans le roulement, un roulement fatigué est synonyme de changement de pompe.
- l'axe du roulement ne doit pas avoir de jeu, ce qui dans le cas contraire risquerait de provoquer une fuite et là aussi c'est synonyme de changement de pompe.

Et si on s'occupait du calorstat pendant qu'on y est...

C'est le bon moment pour regarder son état, voire même de le changer s'il est vieux car la pièce coûte moins d'une dizaine d'euros. Cet article décrit le démontage du calorstat.

Repose

Commencer par nettoyer les plans de joints quitte à les poncer légèrement avec un papier de verre fin afin d'obtenir une surface propre et plane.



Le remontage se fait dans le sens inverse du montage sans remarques particulières, il faut juste faire attention à ne pas abîmer le joint au moment du serrage et serrer les vis en plusieurs fois les unes après les autres afin d'écraser le joint uniformément.

Remarque : les 2 vis plus longues que les autres sont celle qui sont situées en haut de la pompe à eau.

Après le remontage, remettre le circuit de refroidissement en eau.

Quelque soit le type de joint utilisé, lui laisser le temps de se mettre en place avant de trop solliciter le moteur. Le mieux étant de laisser tourner le moteur au ralenti et attendre quelques démarrages de ventilateur (en surveillant bien le voyant de chauffe, on n'est jamais trop prudent).