

# DÉTAILS DE CONSTRUCTION ET D'UTILISATION

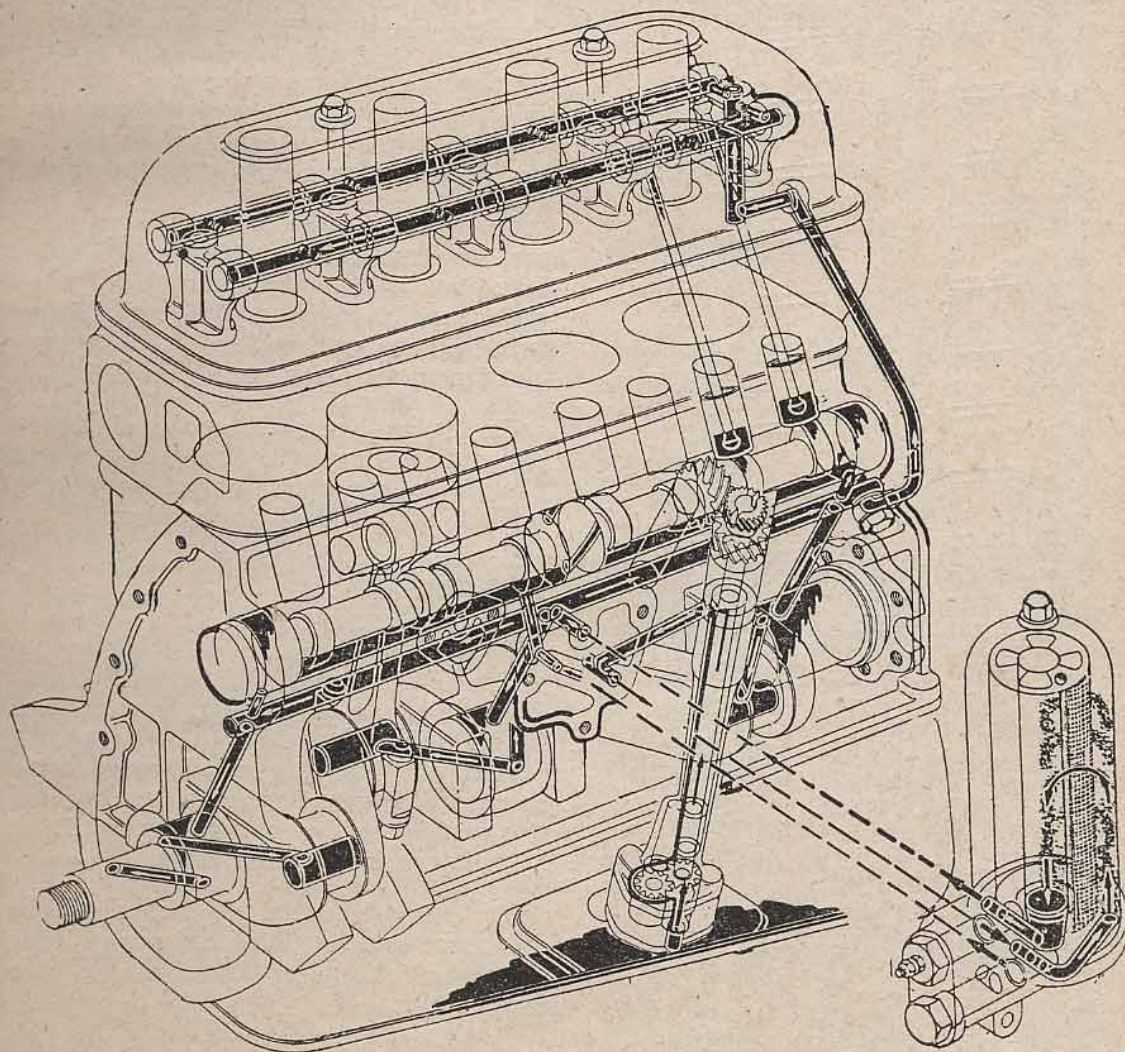
## GRAISSAGE DU MOTEUR

L'évolution de la construction automobile tendant à l'augmentation de la puissance et de la vitesse de rotation du moteur, pour une même cylindrée, procure une élévation importante de la température de fonctionnement, rendant le graissage des organes de plus en plus délicat.

La qualité des huiles à employer pour chaque organe a donc une importance capitale pour leur bon fonctionnement.

Il importe donc de ne pas utiliser n'importe quelle huile pour : le moteur, la boîte de vitesses, le pont arrière, etc...

Nous vous conseillons d'adopter les huiles détergentes qui garderont votre moteur propre et le conserveront plus longtemps en bon état.







Le niveau de l'huile doit être maintenu entre les deux repères au voisinage du trait **MAXI** de la jauge à huile placée sur la droite du moteur. On ne jaugera le niveau d'huile utilement que si la voiture est horizontale et si le moteur n'a pas tourné depuis une demi-heure au moins. Nous vous conseillons de ne pas dépasser le niveau maximum. L'huile en supplément ferait barboter les bielles qui la projetteraient dans les cylindres et dans la culasse, où elle serait brûlée. Le meilleur graissage que vous espériez atteindre ne se traduirait que par une perte pure et simple de l'huile en excédent et par un calaminage plus rapide.

Après la vidange, remettre le bouchon en place, sans oublier d'essuyer soigneusement le joint et les portées du carter et du bouchon.

## FILTRE A HUILE

Il tient également lieu de radiateur d'huile grâce à son exposition à l'extérieur du moteur, au courant de ventilation sous capot. Il comporte un tamis à mailles très fines, susceptible de retenir toute impureté, sa surface est calculée de telle façon qu'aucune obstruction ne soit possible avant 4.000 kilomètres.

Toutefois, un « by-pass », constitué par un clapet poussé sur son siège par un ressort taré, agit en cas de colmatage complet du filtre.

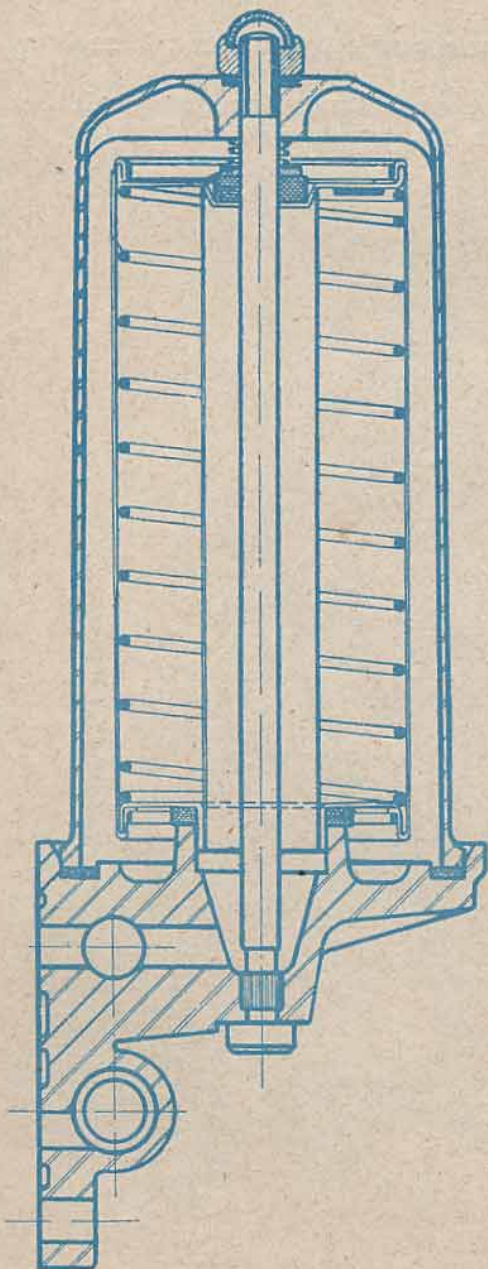
La présence de ce filtre permet non seulement de maintenir l'huile dans un état satisfaisant de propreté, mais il la maintient à une température optima, ce qui est particulièrement intéressant en été.

Un autre avantage non négligeable est l'augmentation du volume d'huile en circulation, qui peut être évaluée à 3/4 de litre environ.

Le filtre à huile placé sur la gauche du moteur doit être nettoyé à chaque vidange du moteur.

Pour enlever l'élément filtrant, déposer la cloche après avoir dévissé l'écrou de blocage situé à sa partie supérieure. Plonger cet élément dans l'essence pour dissoudre toutes les impuretés collées sur le tamis. Bien l'égoutter avant remontage.

En remettant la cloche en place, s'assurer que le joint en caoutchouc spécial n'est pas détérioré et est bien à sa place.





## VOYANT LUMINEUX

Le tableau de bord est muni à sa partie inférieure gauche d'un voyant rouge lumineux (portant l'inscription « Huile »).

Cet appareil remplace le manomètre d'huile et a l'avantage de signaler plus efficacement tout défaut de graissage du moteur.

Ce voyant lumineux doit s'éclairer dès que l'on met le contact et s'éteindre lorsque le moteur tourne. Si, en route, il vient à s'éclairer, arrêter immédiatement le moteur : c'est l'indice d'un mauvais graissage.

Toutefois, il ne faut pas s'inquiéter si, au ralenti, la lampe s'allume par intermittence.

## AMORTISSEURS

Il ne faut jamais remplir un amortisseur jusqu'au comble de l'orifice de remplissage. Le niveau normal doit s'arrêter à 28 mm du plan de l'orifice de remplissage, ceci pour permettre un espace nécessaire à la dilatation de l'huile. Ne pas observer cette précaution peut provoquer des fuites à la suite des pressions internes provoquées par l'élévation de la température.

Bien des usagers négligent de vérifier l'état des amortisseurs, malgré le rôle important qu'ils jouent dans la tenue de route.

D'autre part, l'inefficacité de ceux-ci entraîne inévitablement des débattements excessifs des ressorts (surtout à l'avant). Ces débattements peuvent être à la base des ruptures de ressorts et produisent une usure prématurée des pneus.

Vérifier le niveau tous les 15.000 km ou dès que la suspension devient molle (capacité 0,210 litre).

## DYNAMO

La dynamo équipant la 203 possède un graisseur qui doit être graissé tous les 6.000 kilomètres avec quelques gouttes d'huile moteur.

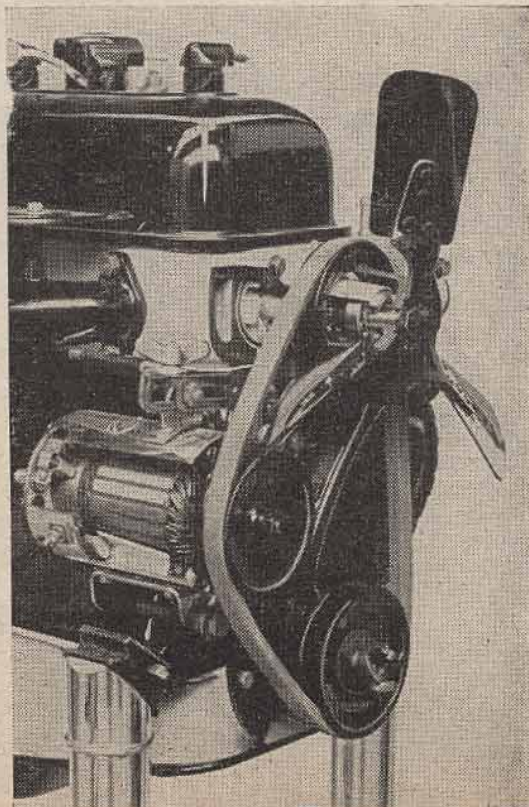
## COURROIE

C'est par basculement de la dynamo que l'on obtient la tension de la courroie du ventilateur. Débloquer l'écrou situé à la partie supérieure fixant la dynamo sur le secteur et faire pivoter celle-ci pour obtenir une tension normale.

La section trapézoïdale de la courroie permet une tension modérée de cette dernière. Le brin de courroie qui ne travaille pas à la traction (celui se trouvant sur la gauche du moteur) doit offrir un léger flottement. On peut en effet craindre qu'une tension exagérée sur les poulies fatigue inutilement les roulements des axes de la dynamo et de la pompe à eau.

## ALLUMEUR

Tous les 1.000 kilomètres, mettre quelques gouttes d'huile moteur sur le feutre de graissage de l'avance automatique.







## LA CIRCULATION D'EAU

L'échauffement excessif d'un moteur pouvant entraîner rapidement l'ébullition de l'eau de refroidissement amène bien souvent de sérieux ennuis, qui peuvent se traduire par : soupapes grillées, bielles coulées, déformation de la culasse, rayure des cylindres et usure rapide de tout l'équipage mobile, par dilatations excessives.

Ces échauffements ont bien souvent pour origine des dépôts de tartre, de calcaire, de graisse ou de rouille.

Toutes ces matières se déposent sur les parois des chemises où elles forment une couche isolante, obstruent les tubulures du radiateur, ralentissent la circulation d'eau et gênent le refroidissement de cette dernière.

La nécessité d'un nettoyage annuel au début du printemps ne vous échappera pas.

### DÉTARTRAGE

Préparer une solution à 10 % de carbonate de soude. L'introduire dans le radiateur et laisser tourner le moteur pendant 10 minutes. Puis rincer abondamment à l'eau claire. Pour cela, débranchez la durit inférieure du radiateur et, par un système de votre choix, vous permettant d'adapter le tuyau d'arrosage à la place de cette durit, remplissez toute la circulation d'eau par cet orifice, et laissez-la couler jusqu'à ce qu'elle soit limpide.

Le nettoyage de la partie extérieure du radiateur facilitera le refroidissement en le débarrassant des poussières et des traces d'huile.

### ANTIGELS

Nombreux sont les propriétaires de voitures qui se font surprendre par le froid, laissant geler le radiateur et le moteur. Négligence qui peut coûter plusieurs dizaines de milliers de francs, l'eau, en gelant, pouvant faire éclater bloc-cylindres ou radiateur.

Vidanger chaque soir, ou avant un long stationnement, serait une mesure préventive efficace, mais combien fastidieuse !

Vous éviterez ces inconvénients en employant le Mobilgel.

Avant de mettre le Mobilgel dans l'eau du moteur, assurez-vous qu'aucune fuite ne viendra occasionner une perte du mélange eau et Mobilgel, ce qui aurait pour effet de diminuer le pourcentage du mélange dans une proportion difficile à évaluer, si vous êtes obligé de remettre chaque jour une certaine quantité d'eau.

Employez le Mobilgel, qui n'attaque ni les alliages légers, ni les durits.

Lorsque la température extérieure est inférieure à + 6°, placez un écran à LA PARTIE INFÉRIEURE du radiateur, couvrant toute la largeur de celui-ci.

Surveillez l'eau au bout de quelques kilomètres pour voir si elle n'est pas portée à ébullition ; dans ce cas, réduisez la surface couverte.

