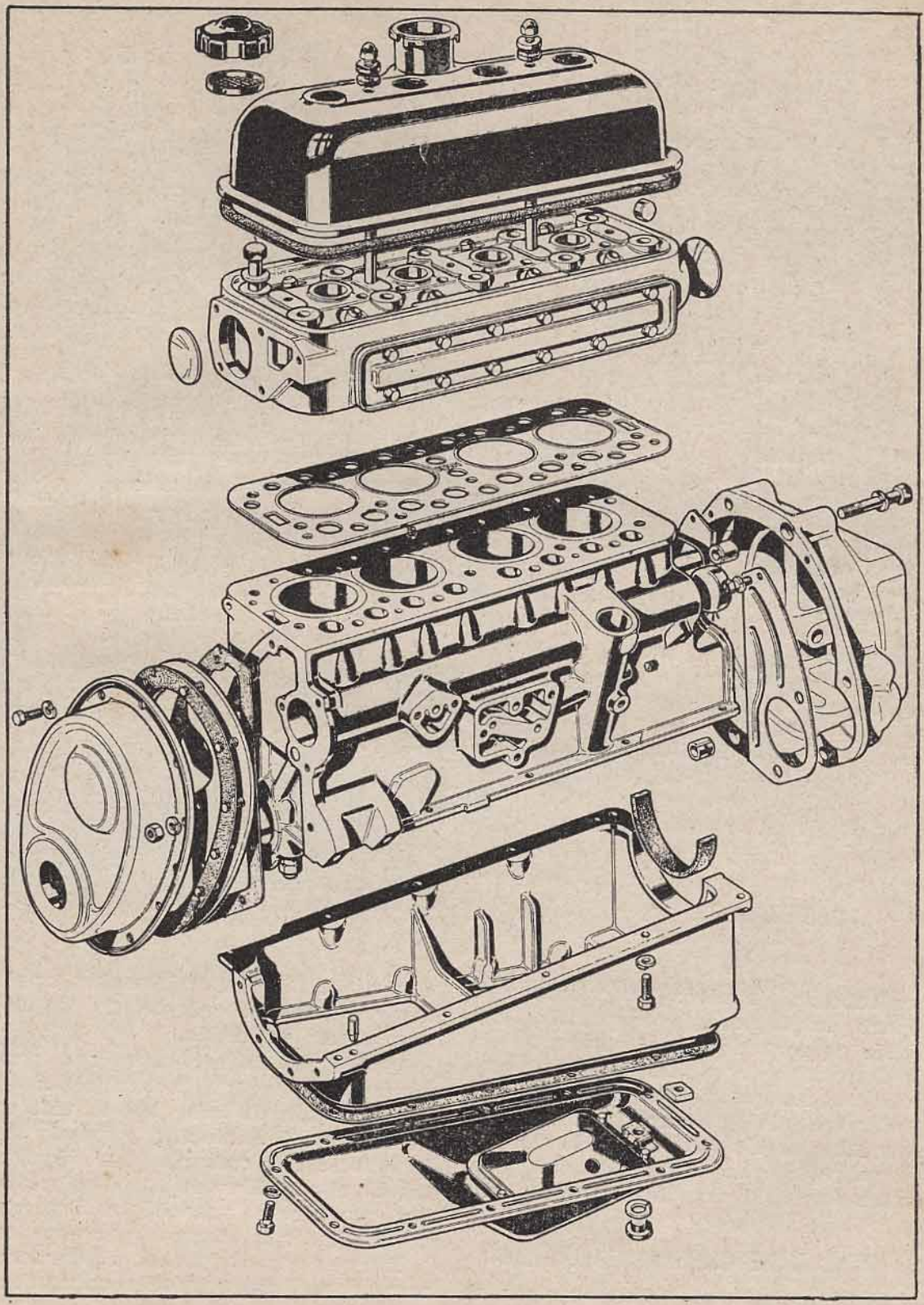
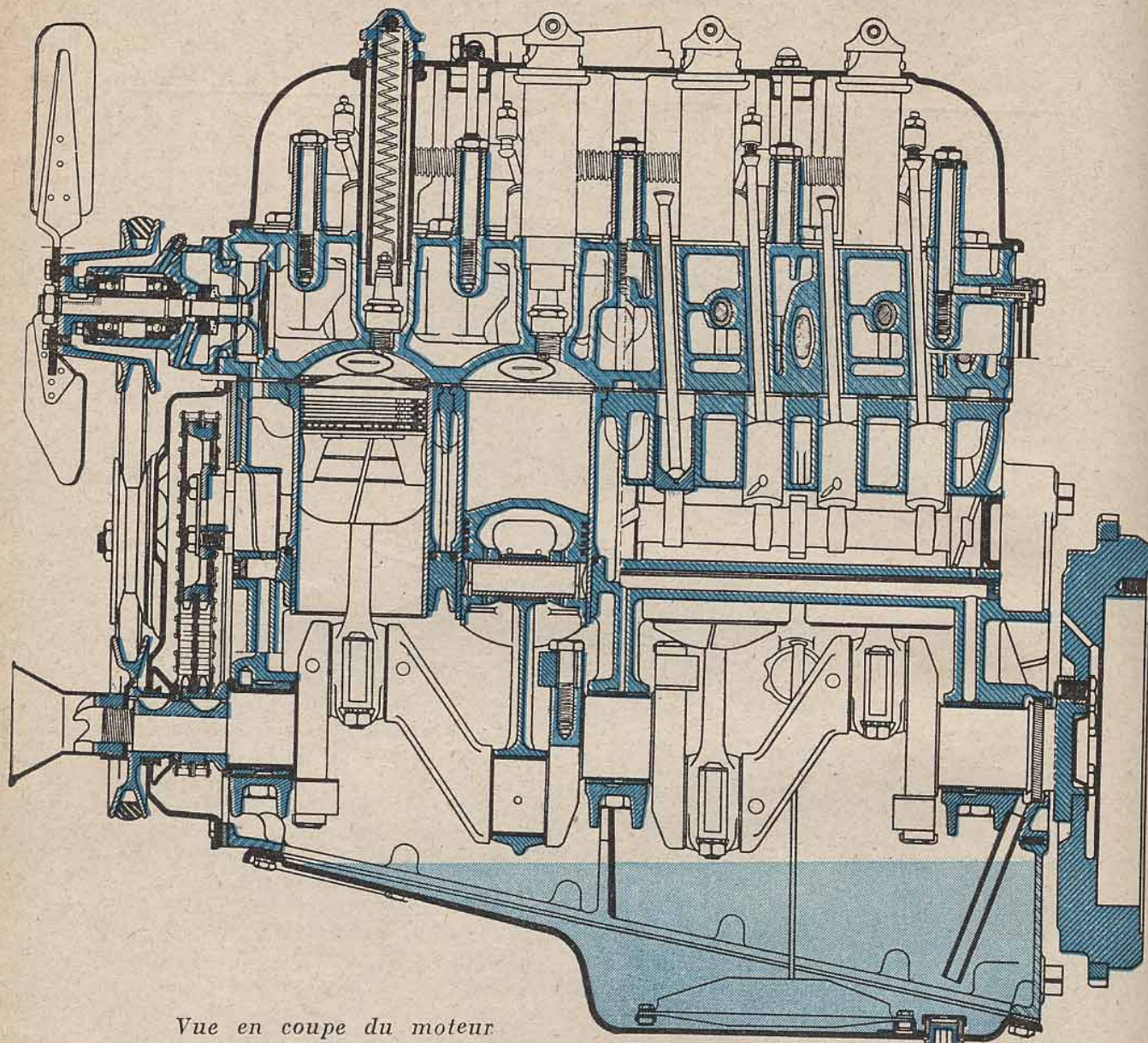




CULASSE — BLOC CYLINDRES



Votre Peugeot 203



Vue en coupe du moteur

culbuteurs, repérer soigneusement leurs emplacements respectifs, car elles ne sont pas symétriques.

La rampe de gauche (sens de marche) ou rampe admission, a son premier trou de graissage à 65 mm du bouchon serti ; la rampe de droite, ou rampe échappement, a son premier trou à 37 mm du bouchon serti.

RODAGE DES SOUPAPES

Si l'on doit roder les soupapes, il

est, naturellement, nécessaire, après avoir déposé la culasse, de les démonter au préalable.

Placer la culasse dans son sens normal sur une table, et, après avoir mis une cale de bois sous la tête de la soupape à démonter, appuyer sur la calotte des ressorts pour dégager les demi-coquilles d'appui, puis laisser revenir la coupelle et les ressorts. Sortir la soupape par dessous.

Ranger les soupapes, rigoureusement dans l'ordre qu'elles occupaient

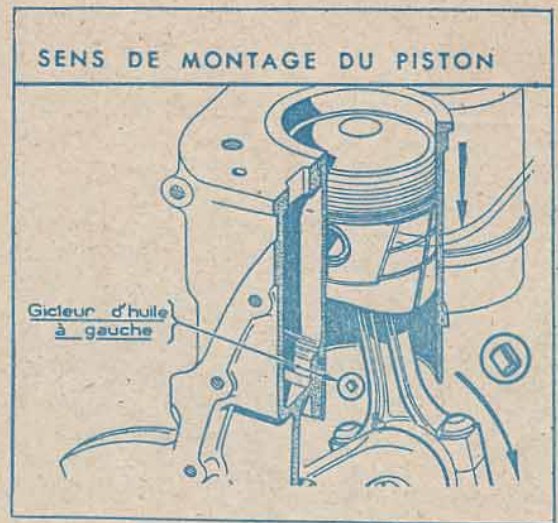


sur la culasse, pour ne pas risquer de les intervertir.

Lorsque toutes les soupapes sont déposées, retourner la culasse, bien la nettoyer et roder, successivement, chaque soupape sur son propre siège.

Le décalaminage de la culasse ne sera fait qu'à l'aide d'une brosse métallique fine, à l'exclusion de tout outil dur et tranchant susceptible de la rayer. Si on le pouvait, il serait même bon de faire polir l'intérieur des chambres, les dépôts de calamine seraient plus longs à s'amorcer, et l'on éviterait le risque d'auto-allumage par points chauds (dépôts de calamine portés à l'incandescence).

Le rodage des soupapes se fait avec de la potée d'émeri et du pétrole. On brosse la soupape, puis on la trempe dans le pétrole avant d'y mettre de la potée. A l'aide d'un tournevis assez large, faire tourner la soupape dans les deux sens, en la décollant de son siège après chaque tour. (Pour cela, il est commode



d'interposer, entre la tête de la soupape et son guide, un ressort de force suffisante pour soulever naturellement la soupape, dès qu'on cesse d'appuyer sur elle.)

Faire attention de ne pas mettre de potée sur la tige de la soupape, pour éviter d'augmenter l'alésage du guide.

La soupape sera bien rodée, lorsque les surfaces de portée ne présenteront plus aucune tache brune.

Lorsque toutes les soupapes ont été rodées, bien laver le tout au pétrole et souffler les pièces avec une pompe ou un gonfleur, si on peut en avoir un à sa disposition.

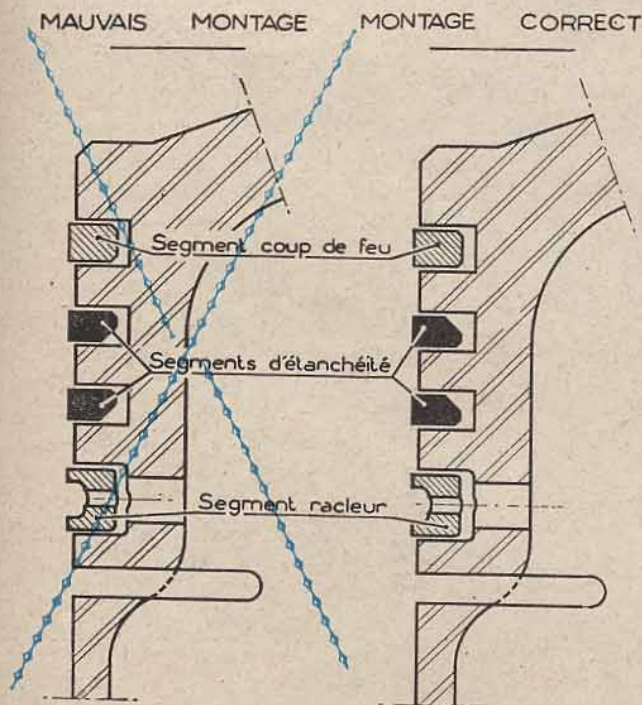
Remonter ensuite les soupapes, leurs ressorts, coupelles et demi-coquilles, toujours en plaçant une cale de bois sous la tête de la soupape en cause.

DÉPOSE DES BIELLES ET DES PISTONS

Les bielles, en acier forgé, sont courtes (entr'axe 132 mm), grâce à la faible course du moteur.

Les pistons, en alliage d'aluminium, comportent un segment coup de feu, deux segments d'étanchéité et un segment racleur, et leur jupe est fendue.

La conformation tronconique de la calotte du piston est particulière à

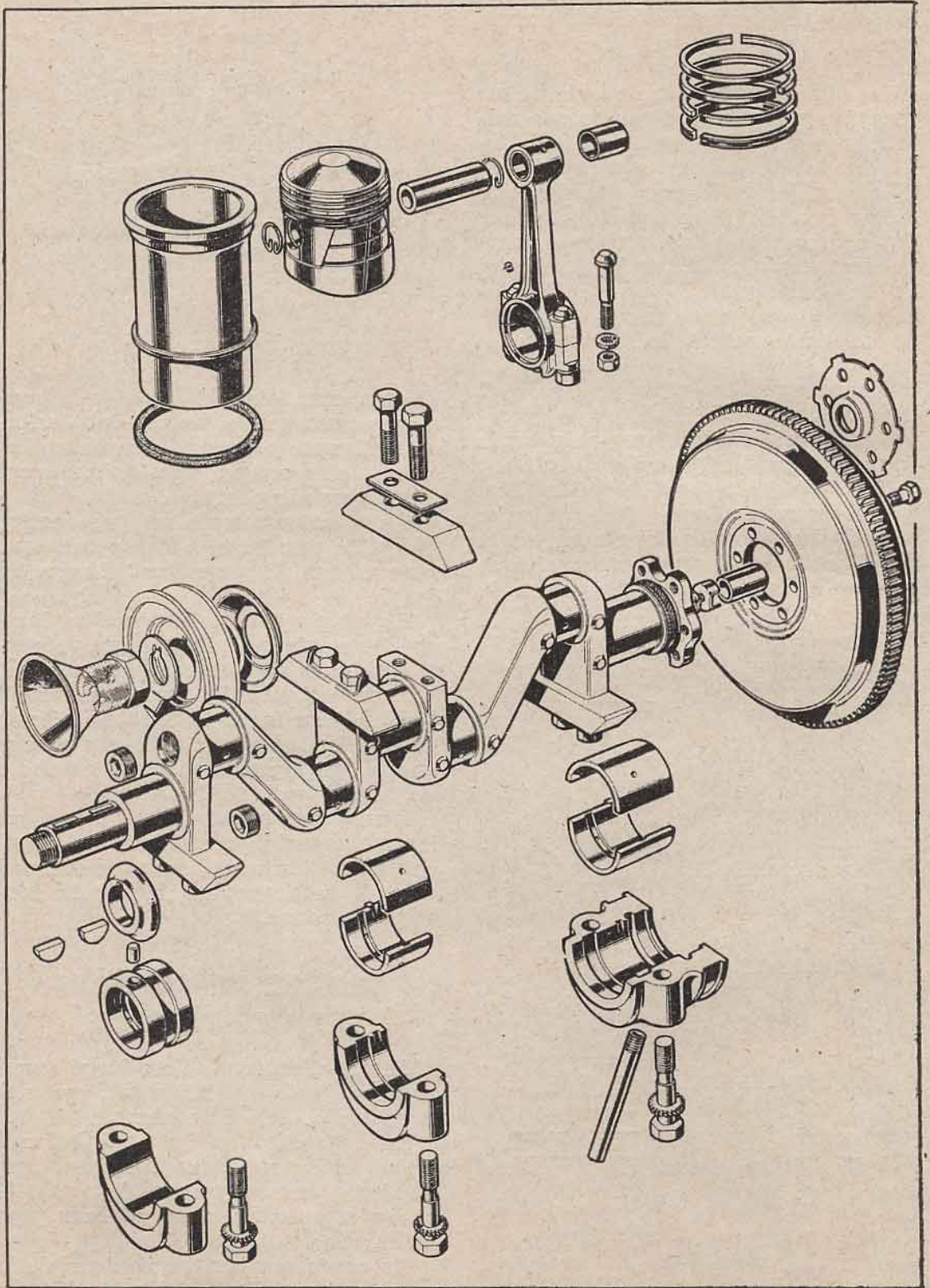


Montage des segments





ÉQUIPAGE MOBILE



Votre Peugeot 203



ce moteur, du fait de la forme hémisphérique de la chambre d'explosions et de la position inclinée des soupapes.

Différents types de pistons ont été montés :

Sur le premier, il existait, d'un côté des bossages, des nervures latérales, et la fente de la jupe se trouvait du côté de ces nervures (poids du piston 311 gr).

Sur le deuxième type, les nervures existent toujours, mais la fente de la jupe est du côté opposé.

Enfin, sur un troisième type, monté concurremment, la fente existe toujours, mais les nervures sont supprimées et le piston ne pèse plus que 288 gr.

Après avoir déposé la culasse, comme il a été indiqué, lever la voiture et la mettre sur chandelles.

Vidanger l'huile et déposer le carter inférieur du moteur.

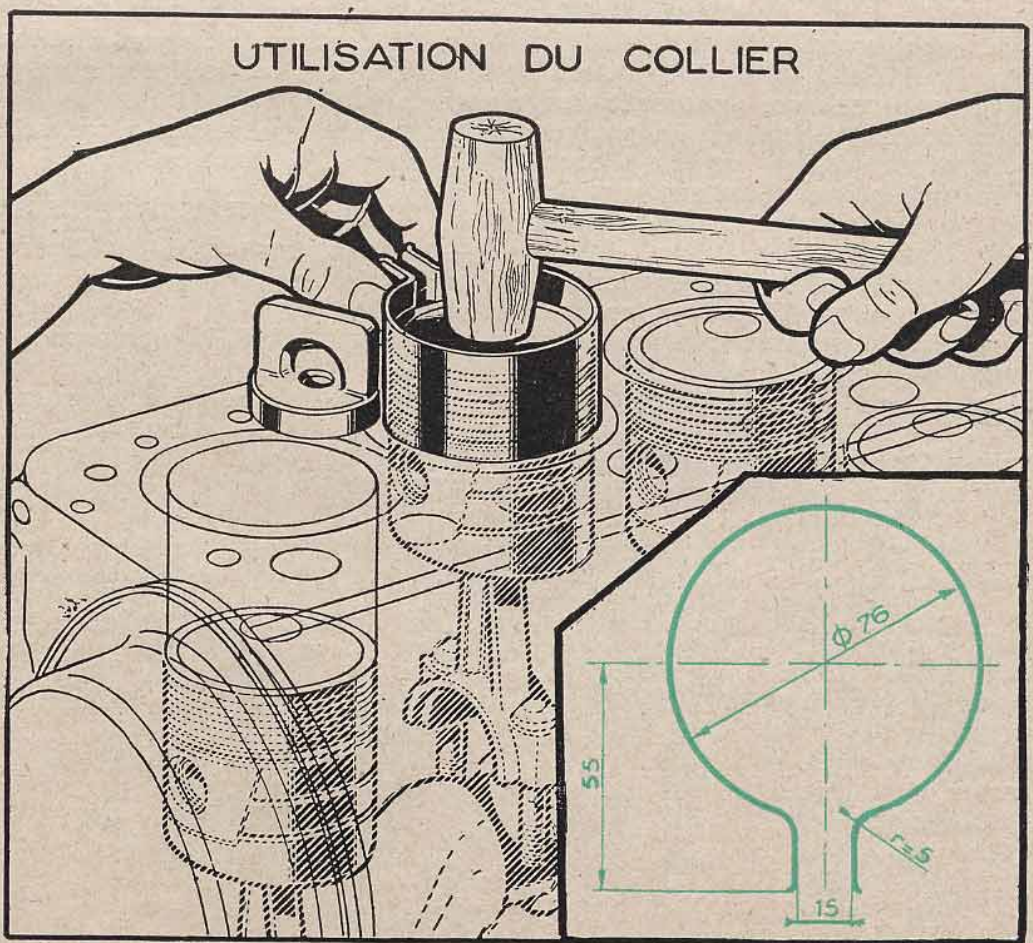
Démonter les chapeaux de bielles, en repérant leur sens de montage.

Avoir soin de bien maintenir les chemises en place, pour leur éviter de se déplacer avec les pistons, et sortir, par le haut, les ensembles bielles et pistons.

Si les pistons ne sont pas repérés : 1-2-3-4, les marquer au moment de leur dépose, afin que chaque piston revienne bien dans son emplacement primitif. Repérer également leur sens de montage, en même temps que celui des bielles (voir figure).

La tête de bielle est munie d'un gicleur qui doit être orienté vers la gauche quand on regarde le moteur de l'avant, alors que la fente du piston, elle, doit se trouver à droite.

Donc, lorsque l'on remonte un pis-





ton sur sa bielle, sa fente doit venir à l'opposé du gicleur de la bielle.

Pour retirer ou remettre les segments sans risque de les briser, il est bon d'utiliser une pince spéciale.

Les segments d'étanchéité possèdent un chanfrein sur l'un de leurs angles intérieurs. Il est indispensable de monter correctement ces segments (avec le chanfrein en haut), suivant le schéma page 63.

REMONTAGE DES BIELLES ET DES PISTONS

Les figures jointes indiquent clairement comment procéder au remontage.

Avant d'emmancher un piston dans sa chemise, il est nécessaire de

tiercer les segments, c'est-à-dire de contrarier leurs ouvertures.

D'autre part, il est bon de les serrer énergiquement avec un collier en tôle, pour éviter qu'ils n'échappent de la main et ne risquent de se briser au moment de l'emmanchement.

Mettre le maneton du vilebrequin devant recevoir la bielle dans la position Point Mort Haut, les contrepoids interdisant le montage dans toute autre orientation. La tête de bielle doit venir en place sans forcer.

La fente du piston, comme déjà indiqué, doit se trouver à droite, étant placé face au moteur.

IMPORTANT. — *Les écrous des cha-peaux de bielles étant freinés par des rondelles « éventail », elles doivent être remplacées à chaque démontage.*

CARBURATEUR

La 203 Peugeot est équipée, indifféremment avec un Solex 32 P.B.I.C. ou avec un Zénith 32 I.N. Ces deux types de carburateurs procurent des reprises franches, grâce à la pompe d'accélération qui, en rapport direct avec la pédale d'accélérateur, envoie dans la pipe d'admission, un véritable jet d'essence.

Toutefois, il faut bien se garder de conduire d'une manière trop saccadée, car, à chaque nouvelle pression du pied sur l'accélérateur, correspond une forte consommation d'essence.

Pour nettoyer la cuve, débrancher le tuyau d'arrivée d'essence. Dépo-

ser le couvercle fixé par trois boulons. (Attention de ne pas détériorer de joint). Enlever le flotteur et procéder au nettoyage.

Au remontage, serrer progressivement les vis de fixation.

MANŒUVRE DU BI-STARTER

— Avant tout essai de départ à froid, actionner à la main la pompe d'alimentation.

— Tirer à fond la commande du bi-starter.

— Mettre le contact et agir sur la commande du démarreur **SANS APPUYER SUR L'ACCELERATEUR.**

Réglages des carburateurs	Solex 32 P.B.I.C.	Zénith 32 I.N.
Buse d'air	21	22
Gicleur principal	105	110
Automaticité ou émulsion	180 ou 190	200
Ralenti air-essence	150/45	140/45
Starter air	5	5
Starter essence	110	100
Gicleur de pompe	45	45
Flotteur	laiton : 12,5 gr nylon : 5,7 gr	12 gr

Votre Peugeot 203

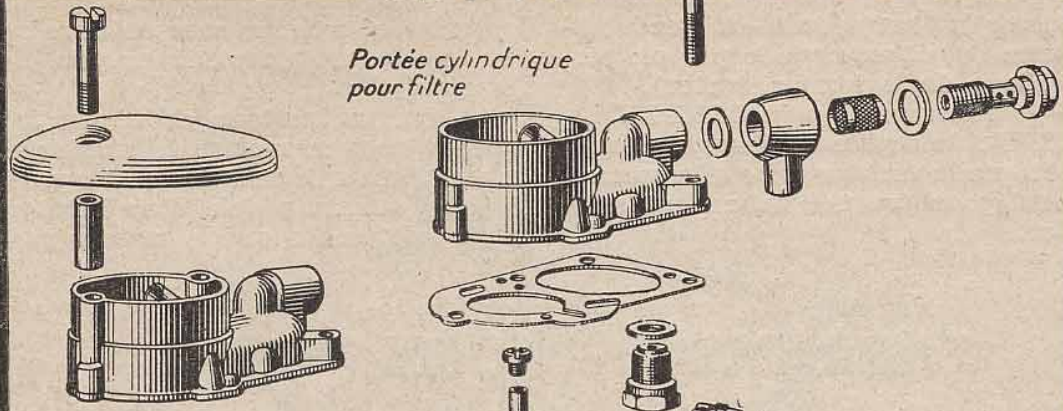




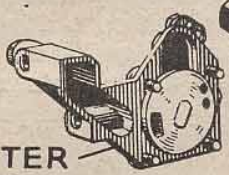
Votre Peugeot 203

32 BIC

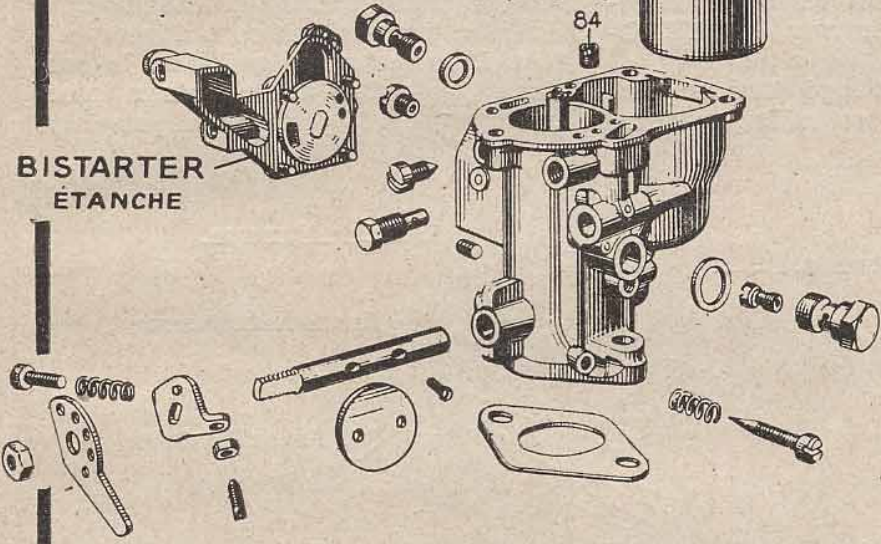
Portée cylindrique pour filtre



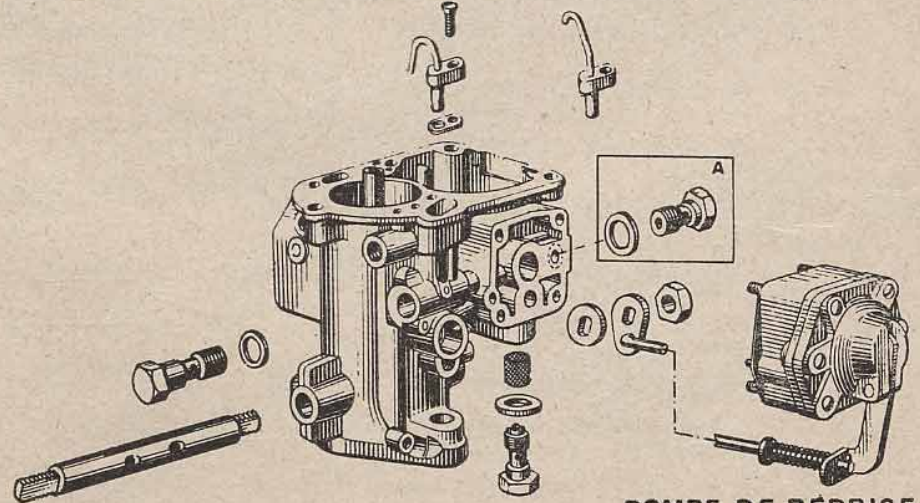
Dessus de cuve avec cloche d'air



BISTARTER ÉTANCHE



32 PBIC (mêmes pièces que BIC sauf celles ci-dessous)



POMPE DE RÉPRISE



— Le moteur mis en marche, repousser la tirette du bi-starter à mi-course (position repérée par un verrouillage du levier de starter).

— Repousser « COMPLETEMENT » la tirette du bi-starter, aussitôt que le moteur est suffisamment chaud pour tourner au ralenti sans caler.

— Si le moteur est encore tiède, sa mise en marche sera obtenue sur la position intermédiaire du bi-starter.

— Sur un moteur chaud ou très chaud, ne pas mettre le starter en circuit, mais laisser le pied appuyé à fond sur la pédale d'accélérateur et le relever dès que le moteur part.

EMBAYAGE - BOITE - PONT

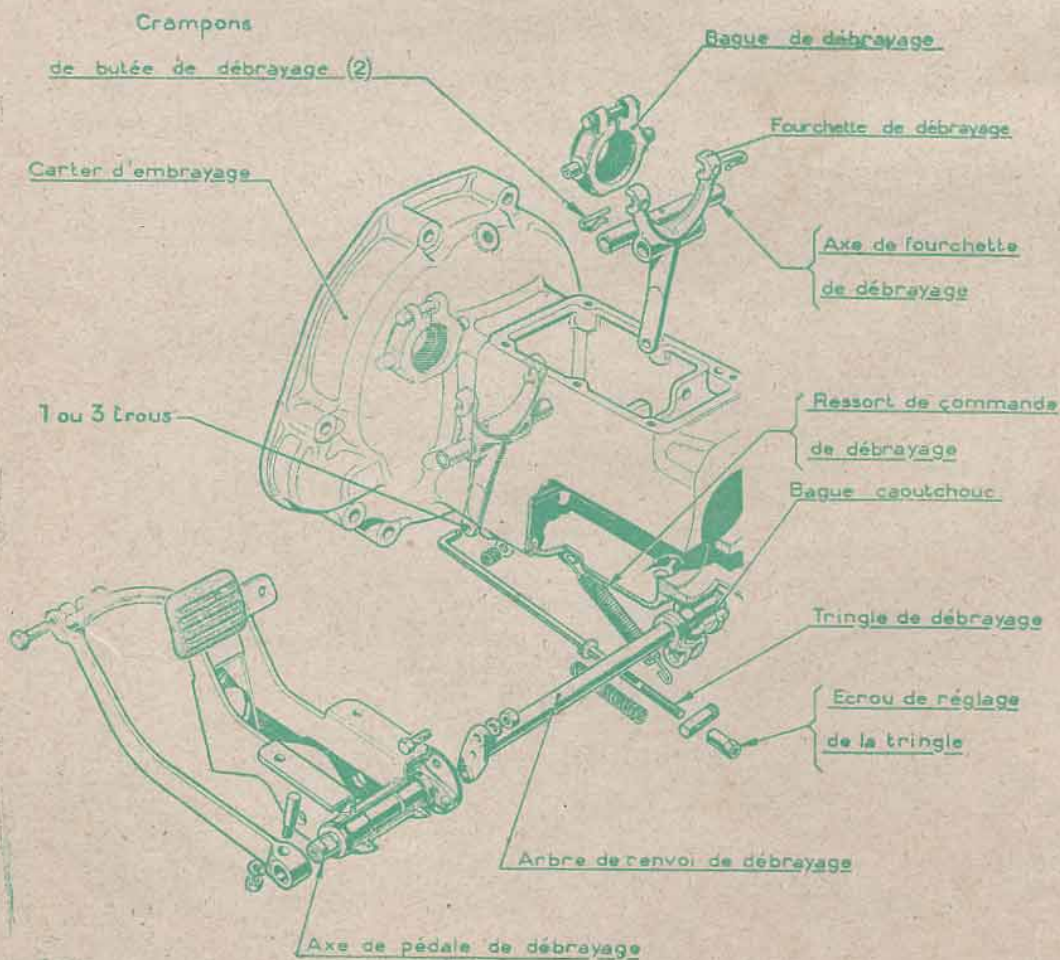
EMBAYAGE

Pour les dimensions des garnitures, les hauteurs des ressorts, les réglages, se reporter aux « CARACTERISTIQUES ».

L'embrayage est logé dans un carter indépendant, en alliage léger,

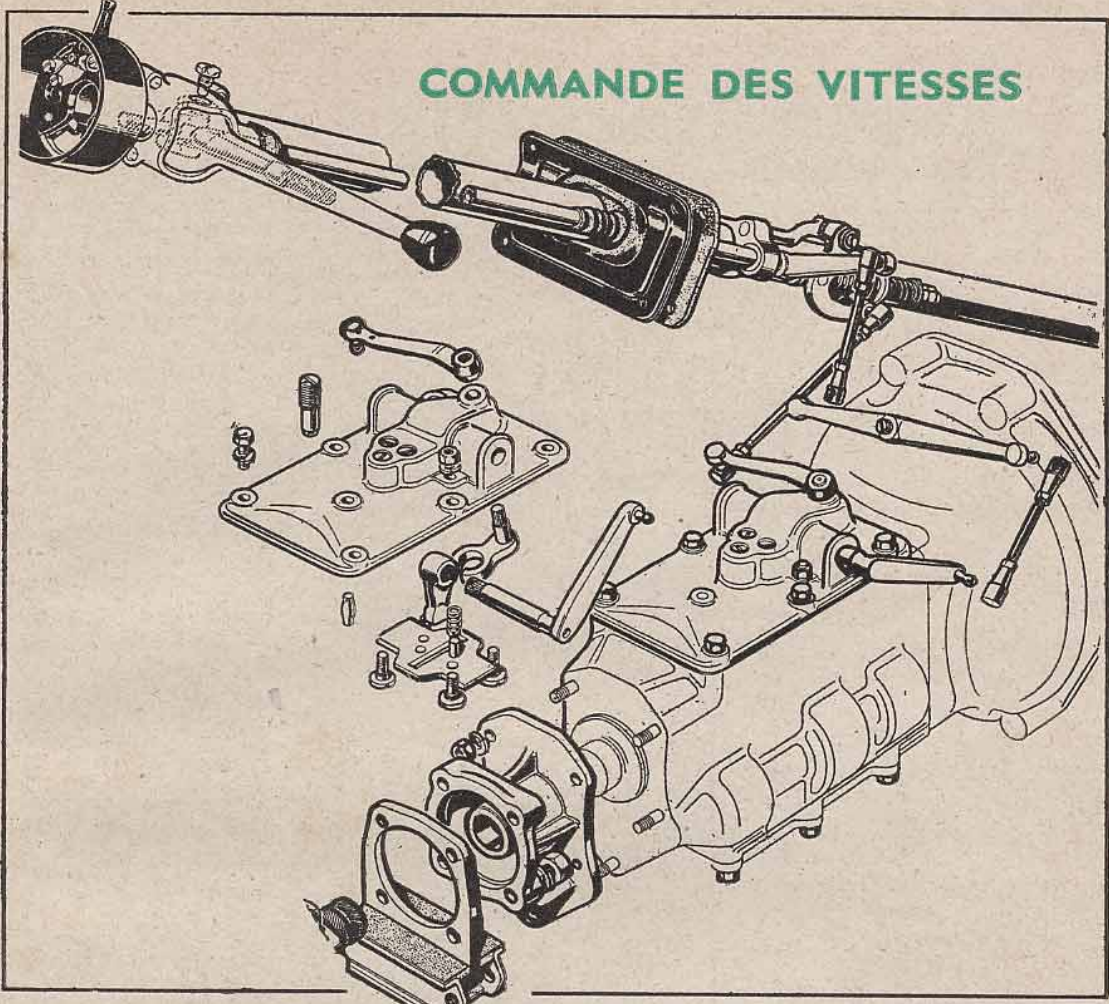
boulonné au moteur à l'avant et à la boîte de vitesses à l'arrière.

La commande de débrayage est rendue indépendante des oscillations du bloc moteur, grâce à l'interposition d'un flector, ce qui, dans la conduite, présente un avantage marquant, à la fois pour la progressivité





Votre Peugeot 203



COMMANDE DES VITESSES

d'embrayage et pour la précision des changements de vitesses.

Seul, un réglage assurant une garde de sûreté de 2 cm environ à la pédale, peut être effectué sans aucun démontage.

Pour régler la garde de l'embrayage, agir sur l'écrou de la tige de commande, placé sous l'arrière de la boîte de vitesses.

Il arrive parfois, sur les Peugeot 203, que le moteur cale lorsqu'on débraye pour changer de vitesse. Ceci se produit même si le ralenti du moteur est réglé plutôt « rapide » — le moteur faiblit, puis « cale », dès que l'on enfonce la pédale d'embrayage.

Cet inconvénient est produit par une portée exagérée de la butée graphitée qui, dans ce cas, freine le mo-

teur jusqu'au point de le faire stopper.

Le seul remède à appliquer est le remplacement pur et simple de la butée.

En cas de nécessité de démontage de l'embrayage, par exemple pour changement des garnitures, on doit désaccoupler et déposer le pont arrière, puis retirer la boîte de vitesses, après l'avoir séparée du moteur.

Il sera donc bon de confier ce travail à un agent de la marque.

BOITE DE VITESSES

L'échelonnement des rapports de démultiplication a été donné au chapitre « CARACTERISTIQUES ».

Les deuxième, troisième et quatrième vitesses sont synchronisées.





Votre Peugeot 203

