

## Changement de la distribution (tendeur et/ou chaîne) sur moteur Cléon



### Modèles concernés :

#### - 4L 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)

Septembre 1978 => 4L GTL R1128

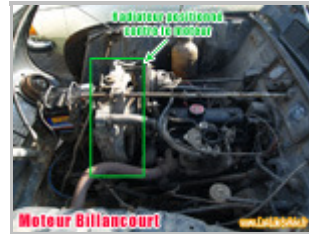
1979 => Fourgonnette longue pick-up bâchée 3C2370 réalisée par Teilhol

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

### Quand changer la distribution?

Etant donnée la solidité d'une chaîne il n'est normalement pas nécessaire de la changer même si elle s'use avec le temps, disons en tout cas que le risque de casse est minime (sur un moteur bien entretenu).

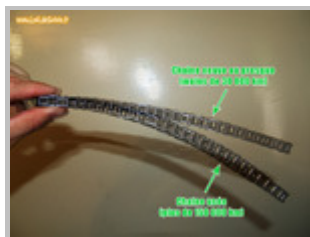
Mais sur ces moteurs il arrive que la chaîne commence à être bruyante : tintement de la chaîne sur le carter de distribution au ralenti et éventuellement à-coups lorsque l'on roule au pas, c'est généralement dû à une usure du tendeur de chaîne.

Donc j'aurais tendance à dire qu'il faut changer la distribution :

- soit quand le tintement métallique dans le carter de distribution commence à être important
- soit au bout de 200 000 km où il peut être prudent de vérifier même si elle ne fait pas particulièrement de bruit
- soit à l'occasion d'un dépose moteur où il est intéressant d'en profiter pour changer le tendeur

**Remarque :** Pour bien faire un changement de distribution implique le changement de la chaîne, du tendeur et des 2 pignons de distribution (avec le temps la chaîne est les pignons sont appariés et monter une chaîne neuve sur des vieux pignons provoque l'usure prématurée de celle-ci). Mais bon ce n'est évidemment pas donné si en plus on rajoute le prix des 2 joints du carter de distribution donc un changement de tendeur et éventuellement de chaîne c'est déjà bien.

### Cf. les exemples ci-dessous de tendeur et chaîne neuves et usées :



#### Chaîne neuve (ou presque) vs Chaîne usée

Une bonne méthode pour contrôler l'état d'usure de la chaîne est de vérifier sa rigidité comme sur les photos ci-contre :

plus la chaîne est vieille et plus les maillons auront du jeu les uns par rapport aux autres. La courbe que vous décrivez la chaîne sera importante alors plus importante. Plus la chaîne est neuve plus elle doit tenir "droite".



#### Tendeur neuf vs Tendeur usé

Pas de difficulté pour différencier un tendeur neuf et un tendeur usé :

sur le tendeur usé on peut voir 2 gorges creusées par le frottement de la chaîne de distribution. Plus les gorges sont profondes et plus le tendeur est usé. Rouler avec un tendeur usé entraîne juste tintement de la chaîne sur le carter de distribution au ralenti et éventuellement à-coups lorsque l'on roule au pas mais il vaut tout de même mieux le changer.

### Dépose de la distribution

#### Dépose du moteur :

Sur les Renault 4 la dépose du moteur est obligatoire pour atteindre la distribution :

- Dépose du moteur Cléon

#### Dépose du carter de distribution :

Retirer les 10 vis qui maintiennent le carter de distribution et le déposer.



Retirer les 2 vis du tendeur de chaîne et le déposer ainsi que sa plaquette d'appui.



Retirer la vis du pignon d'arbre à came et le déposer avec la chaîne.  
Le pignon n'est pas rentré en force, il doit pouvoir se déposer facilement.

**Remarque :** le pignon est claveté, il n'est donc pas nécessaire de faire de repère avant le démontage.



**Uniquement pour ceux qui change aussi le pignon de vilebrequin :**

Déposer le pignon de vilebrequin à l'aide d'un extracteur.

**Remarque :** le pignon est claveté, il n'est donc pas nécessaire de faire de repère avant le démontage.



## Repose de la distribution Calage de la distribution :

Remettre en place le pignon de vilebrequin avec le repère gravé sur le pignon dirigé vers l'extérieur. Pour cela utiliser un tube de diamètre intérieur 25mm, une tige filetée visée dans le vilebrequin, une rondelle épaisse et un écrou.



Comme pour toute les distributions le remontage nécessite un calage précis :

- Commencer par aligner les repères des pignon de vilebrequin et celui d'arbre à came avec le centre des pignons (cf. photo)
- Déposer le pignon d'arbre à came sans faire tourner ce dernier
- Disposer la chaîne sur le pignon et le remettre en place en prenant soin de vérifier que les repères sont toujours alignés.

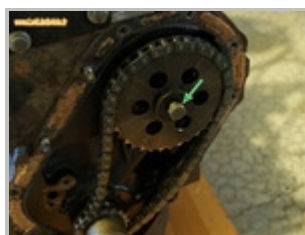
**Remarque :** les repères peuvent parfois être différents en fonction des moteurs (point à la place de la flèche,...)



Remettre ensuite en place la vis du pignon d'arbre à came.

**Couple de serrage de la vis de pignon d'arbre à came :**

- Vis de longueur 20 mm avec une rondelle de 4 mm d'épaisseur et un arrêteur : 20 N.m
- Vis de longueur 30 mm avec rondelle de 5 mm d'épaisseur sans arrêteur : 30 N.m



**Repose et armement du tendeur :**

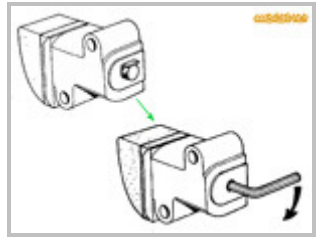
Après avoir verrouillé le tendeur (cf. ci-dessous), le remettre en place avec les 2 vis sans oublier sa plaquette d'appui puis le déverrouiller (cf. ci-dessous aussi) afin qu'il mette la chaîne en tension.

Il existe différents type de verrouillage tendeur pour les Renault 4, en particulier avec les refabrications



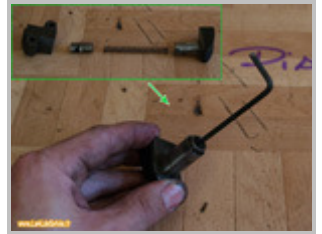
### Tendeur à armement manuel (monté d'origine):

Le verrouillage et le déverrouillage du tendeur s'effectuent avec une clef 6 pans après avoir retiré le bouchon prévu à cet effet en tournant la clef dans le sens des aiguilles d'une montre.



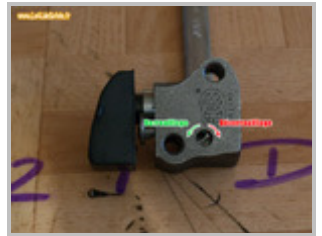
### Tendeur à armement automatique (monté d'origine) :

- Verrouiller le piston dans le patin avec une clef 6 pans.
- Assembler ensuite le patin dans le corps du tendeur avec éventuellement une cale de 2mm entre le corps du tendeur et le patin afin d'éviter les déverrouillages intempestifs
- Une fois en place déverrouiller simplement le patin en appuyant dessus (après avoir retiré les cales éventuelles bien évidemment)



### Tendeur à armement manuel (exemple de refabrication Cipère) :

Le verrouillage et le déverrouillage du tendeur s'effectuent à l'aide d'un petit tournevis plat sur le côté du corps du tendeur.



### Repose du carter de distribution :

Remettre en place le carter de distribution avec ses 2 joints :

- Le joint circulaire à la base du carter
- Le joint plat sur le pourtour du carter

**Attention** au placement des ces joints, si besoin rajouter un peu de pâte à joint adapté.



Et voilà, c'est fini...

Enfin presque, il faut quand même reposer le moteur 😊