

# SOCIÉTÉ ANONYME DES AUTOMOBILES

# Peugeot

R.C. Seine 78412

DIRECTION GÉNÉRALE  
SERVICES COMMERCIAUX  
ET  
SERVICES TECHNIQUES DIVERS  
68 à 104, Quai de Passy  
PARIS (XV<sup>IE</sup>)

AU CAPITAL DE 190 MILLIONS DE FRANCS

DIRECTION ADMINISTRATIVE  
SOCHAUX (Doubs)

*Usines:*  
AUDINCOURT  
MONTBÉLIARD-SOCHAUX  
LEVALLOIS-ISSY-LES-MOULINEAUX  
PARIS-PASSY

Adresser la Correspondance  
sans indication personnelle  
AUTOMOBILES PEUGEOT  
DIRECTION ADMINISTRATIVE  
à SOCHAUX (Doubs)

TÉLÉPHONE : MONTBÉLIARD  $\left. \begin{array}{l} 2-32 \\ 3-32 \end{array} \right\}$   
Adr. Télégr. : PEUGEOT-SOCHAUX

DIRECTION DES USINES DU DOUBS

*Sochaux (Doubs), le* 7 janvier 1931

Destinataires : Concessionnaires

Réf : Circulaire n° 21 du 7 janvier 1931

Objet : Consommation d'huile

Les moteurs SE montés sur nos voitures 201 ont une consommation d'huile très réduite ne dépassant pas en général 0,3 L aux 100 kms dans des conditions d'utilisation normale.

Pourtant certains de nos agents ont observé des consommations plus importantes susceptibles de fausser leur appréciation sur la 201.

Nous vous précisons ici les raisons qui peuvent expliquer dans ces cas particuliers un excès de consommation afin de vous permettre d'y remédier efficacement.

Il faut d'abord considérer deux circonstances bien distinctes pouvant provoquer la consommation d'huile anormale :

1- manque d'étanchéité des différents joints du moteur provoquant des fuites extérieures

2- manque d'étanchéité des pistons provoquant une fuite d'huile intérieure facilement décelée par la fumée à l'échappement à chaque reprise

.../...

Réf : Circulaire n° 21 du 7 janvier 1931

Objet : Consommation d'huile

- 2 -

FUITE D'HUILE EXTERIEURE :

Après avoir nettoyer soigneusement à l'essence toutes les parties extérieures du moteur, on fera un essai du moteur chaud à la vitesse maximum et on observera à la rentrée à l'atelier les suintements d'huile qui se sont produits et qui peuvent être localisés comme ci-après dans l'ordre de leur importance.

1- Bouchon de filtre à huile : ce bouchon doit être bloqué énergiquement, s'assurer auparavant que les faces d'appuis du joint en fibre aussi bien sur le corps du filtre que sur le bouchon sont d'une parfaite propreté.

Un joint mal bloqué ou déformé par des particules de calamine peut provoquer des fuites d'huile très importante pouvant atteindre 1L aux 100 kms lorsque l'huile est très chaude, alors que la fuite reste inaperçue lorsque le moteur fonctionne au ralenti.

Nous recommandons d'effectuer un resserrage du bouchon du filtre, le moteur étant très chaud, le desserrage doit se faire dans les mêmes conditions.

2- Corps du filtre à l'huile : ce filtre est fixé sur le carter par 4 vis de 8mm

Les deux vis inférieures assurent le serrage du joint fibre des raccords de graissage.

Un desserrage de ces deux vis occasionne très rapidement une fuite importante.

Vérifier ce point et effectuer le resserrage nécessaire si le besoin est lorsque le moteur est chaud.

Si la fuite persiste, démonter le filtre s'assurer que les plans de joint sur le cylindre et sur le corps de filtre sont corrects ; si le joint fibre paraît douteux il est préférable de le remplacer.

.../...

Réf : Circulaire n° 21 du 7 janvier 1931

Objet : Consommation d'huile

- 3 -

3- Bac inférieur du moteur : l'étanchéité est assurée par un joint en liège

Ce joint peut avoir été détérioré au montage ou serré inégalement.

Une fuite d'huile peut s'en suivre en pareil cas resserrer les écrous et remplacer les joints si cette première retouche reste sans effet. Les écrous ne doivent pas être bloqués d'une façon exagérée pour éviter une déformation.

4- Plaque cache soupapes :

Un serrage trop énergique des deux écrous de la plaque peut avoir déformé celle-ci. Le joint en liège se trouve serré inégalement de ce fait et peut laisser filtrer l'huile.

Redresser la plaque et remplacer le joint si nécessaire.

5- Fuite par l'avant du moteur :

La fuite peut se produire par l'entrée de la clavette du vilebrequin.

Cette entrée est obturée par un bourrage par un cordon d'amiante qui est serré par une rondelle d'étanchéité et l'écrou formant griffe de mise en marche.

Refaire le bourrage pour étancher la fuite qui est toujours de faible importance.

Vérifier également si la rondelle déflexrice fixée sur le carter de distribution n'est pas dessoudée ou dessertie.

Sur les voitures munies de tuyau d'évacuation des vapeurs d'huile, voire si le tube n'est pas obstrué.

.../...

Réf : Circulaire n° 21 du 7 janvier 1931

Objet : Consommation d'huile

- 4 -

#### 6 Fuite par l'arrière du moteur :

Ce cas est extrêmement rare, la vis de rejet d'huile montée en bout du vilebrequin suffit pour empêcher l'huile de s'échapper à condition que le jeu au diamètre dans le chapeau de palier ne soit pas supérieur à 4 dixième.

Ces fuites indiquées à titre documentaire ne peuvent se produire qu'accidentellement, elles peuvent être provoquées par une vis de chapeau desserrées par un mauvais portage du chapeau sur le palier ou par une porosité de l'une ou de l'autre de ces pièces.

Ces vérifications entraînent le démontage du moteur sur le châssis.

#### FUITE D'HUILE INTERIEURE :

Elle constitue ce que l'on nomme habituellement : la remontée d'huile dans les cylindres

Le défaut maximum se traduisant par une fumée blanche à l'échappement particulièrement abondante lors des reprises ou de la marche en 2d vitesse, les bougies ont tendance à s'encrasser et l'extrémité du tuyau d'échappement reste gras.

Les retouches doivent être proportionnées à l'acuité des défauts, elles se classent approximativement dans l'ordre suivant :

#### 1- Réglage de la pression d'huile et vérification du niveau d'huile :

Une pression d'huile exagérée ou un niveau établi au dessus du maximum peuvent favoriser la consommation d'huile.

La pression qui normalement est de 3,5 kg à 50 Kms/h moteur chaud peut être ramené sans inconvénient à 2,5 kg dans les cas particulier d'excès de consommation ;

Pour ce réglage se reporter aux indications données sur le clapet de décharge à la page 27 de la notice d'entretien de la voiture 201.

.../...

Réf : Circulaire n° 21 du 7 janvier 1931

Objet : Consommation d'huile

- 5 -

2- Remplacement des segments racleurs :

La tare des segments racleurs doit être comprise entre 750 et 850 gr, effort tangentiel nécessaire pour ramener les becs au contact. Pour augmenter l'efficacité des segments racleurs, on pourra retoucher les pistons de la façon suivante :

a- dégager le cordon sous le segment racleur en retouchant le piston sur le tour pour amener ce cordon à 61,4 de diamètre sur 2 mm de hauteur

b- dans le cordon ainsi retouché, percé 8 trous de 2,5 mm en quinconce avec ceux existants dans le fond de la gorge du segment racleur

c- percer dans le bas de la jupe, immédiatement au dessus de la lèvre laisser par la dépouille de fonderie, 4 trous de 2,5 mm de chaque côté

NOTA : Cette disposition semblable à celle que comporte les voitures TYPE 183 est maintenant régulièrement appliquée sur les voitures TYPE 201

3- Remplacement des segments d'étanchéité :

Ils peuvent mal porter ou avoir un jeu à la coupe exagéré (jeu normal : 10 à 15 centièmes)

4- Dégauchissage des pistons :

Les traces noires qui apparaissent dans le sens transversal et les traces de grippage du cordon supérieur renseignent en pareil cas sur la façon dont s'est comporté le piston.

5- Remplacement éventuel des pistons :

Le jeu minimum dans le sens du guidage doit être compris entre 2 et 5 centièmes à la partie inférieure de la jupe et entre 6 et 9 centièmes à la partie supérieure.

Il peut atteindre sans inconvénient 8 à 12 centièmes sur un moteur usagé, plus important il peut faciliter les remontées d'huile.

.../...

Réf : Circulaire n° 21 du 7 janvier 1931

Objet : Consommation d'huile

- 6 -

6- Ré ajustage des portées de bielles :

Une bielle qui porte mal ou qui a un jeu latéral exagéré crée une perte de charge dans la canalisation de graissage, laisse échapper l'huile qui se trouve projetée en abondance dans le cylindre correspondant où elle engorge le segment racleur.

7- Défaut de calibrage des ajutages de bielles :

Pour les mêmes raisons ci-dessus, un débit trop important des ajutages de bielles rend plus intense l'arrosage des cylindres et contribue à rendre moins efficace l'effet des segments racleurs.

Le diamètre normal des ajutages est de 11 dixièmes

Il peut être réduit à 6 ou 8 dixièmes dans le cas où l'examen des points précédemment énumérés n'auraient révélé aucune anomalie caractérisée.

Les explications minutieuses qui précèdent sont le fruit d'observation sur des cas particuliers et doivent pouvoir orienter les recherches dans tous les cas possibles pouvant se présenter dans la pratique.

Elles n'ont donc qu'un but de documentation technique et ne sauraient servir de base à des argumentations se rapportant à l'octroi de crédit au titre de la garantie

Signé : JP PEUGEOT