



NOTE TECNICHE

Cambio d'olio

a cura di Riccardo Shivitz

Riprendiamo da questo numero la rubrica del «piccolo fai-da-te» sulle DS, ricordiamo che il Club non assume responsabilità su eventuali danni derivanti da una possibile errata interpretazione dei consigli. Raccomandiamo quindi ai Soci non forniti delle necessario competenze tecniche di ricorrere in toto all'«amico meccanico»!.

Anche una operazione elementare come questa comporta delle precauzioni e degli accorgimenti. C'est Citroën!!!

Per prima cosa si consiglia, visto il relativamente modesto chilometraggio coperto annualmente dalle vostre Dee (cifra che si deduce dalla scarsa partecipazione ai Raduni!), di sostituire anche il filtro ad ogni cambio d'olio.

Detto ciò si proceda scaldando il motore sino alla temperatura d'esercizio dopodiché si blocca la vettura con il freno a mano e la si porta alla altezza massima supportandola quindi con gli appositi cavalletti.

In nessun caso si faccia affidamento sulla sola idraulica o sul puntone del cambio ruota.

Togliere il tappo di riempimento e l'asta dell'olio ed infilarsi finalmente sotto la macchina.

Se la misura della pancia non lo permette è allora necessario il ponte elevatore del benzinaio di fiducia. Si piazzerà allora un recipiente adeguato sotto la coppa dell'olio e si sviterà il tappo dello scarico.

Se il dado opponesse resistenza battere sul tappo stesso per schiacciare la guarnizione in

rame. L'olio sarà a temperatura d'esercizio (circa 60/70 gradi!!), farlo scolare tutto, anche quello che vi sarà entrato nella manica della camicia, e partire all'attacco del portellino del filtro.

E' utile lasciare gli ultimi due bulloni opposti ed allentati per non far cadere di colpo il portellino con relativo versamento d'olio per terra nonché nella manica di cui sopra.

Finita la scolatura si toglie il portellino e i getta la guarnizione, si allenta il dado di ritenuta della campana portafiltro e si sfila tutto il blocco.

Si getta il vecchio filtro e si puliscono con benzina le varie parti.

Può risultare interessante ciò che si troverà nella campana del filtro: frammenti metallici ed una pappetta grigia non sono certo segnali di buona salute.

A questo punto inizia il rimontaggio seguendo l'ordine inverso, si farà il possibile per sostituire i gommini del portafiltro in quanto essi sono indispensabili per una buona pressione dell'olio a motore caldo. Si rinfila tutto il blocco porta filtro nella pompa dell'olio **facendo attenzione ai due triangoli di riferimento marcati sulla campana e sulla coppa** e si serra moderatamente il bullone di fissaggio. **Se il gruppo filtrante è stato inserito correttamente, non deve assolutamente ruotare.**

Si chiude adesso il portellino esterno frapponendo la guarnizione nuova e si stringono mo-

deratamente i bulloni (è facile che ad un serraggio eccessivo corrisponda una un danno alla filettatura in alluminio della coppa, si può rimediare inserendo un apposito «vermo», ma di questo parleremo in una prossima puntata).

A questo punto si fa il pieno d'olio, 5 kg di Total ACTIVA SAE 20W50 e, dopo aver richiuso il bocchettone, e reinserita l'asta dell'olio, si rimette in moto.

Una volta tolti i cavalletti si vanno a smaltire l'olio bruciato e la camicia ormai irrimediabilmente inzuppata d'olio dal solito benzinaio di fiducia di cui sopra.

Ricordatevi che è proibito dalla legge (ed irresponsabile) gettare nelle fognature l'olio ed i filtri usati, cinque kg di olio inquinano 200 metri quadrati di terreno rendendolo sterile e, penetrando in profondità, possono ledere le falde acquifere. In alternativa al benzinaio di fiducia, esiste allo scopo il **«Consorzio Obbligatorio degli Oli Usati»** il cui numero telefonico potete reperire nell'elenco della vostra città, in grado di fornirvi l'indirizzo del più vicino punto di raccolta.

That's All Folks e buon divertimento, firmato Dhè Special.

PS: Se proprio non trovate l'olio Total ACTIVA di cui sopra, usate un olio non sintetico: i motori delle nostre dee sono anziani ed incrostati e, personalmente ho anche dubbi sugli eventuali effetti dei detergenti sintetici su tutte le guarnizioni di gomma e sughero.