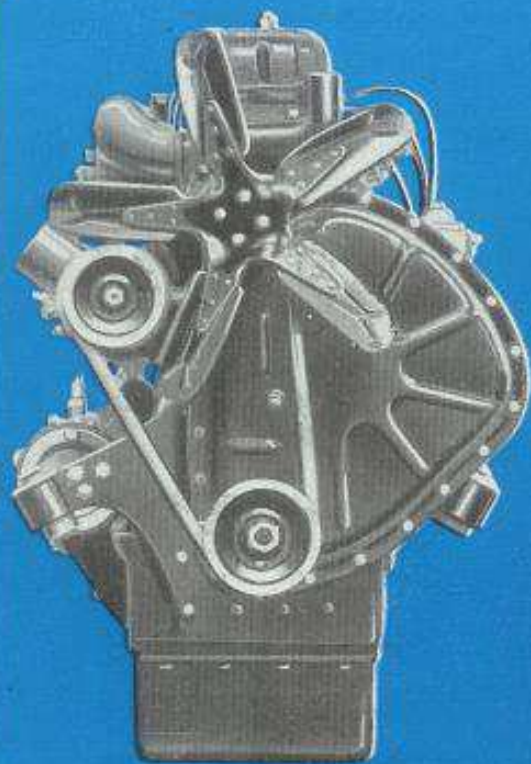


Le Moteur « HL-50 »

4 Cylindres - 4 Temps - 2 lit. 300 - 55 CV

Le Moteur H L 50 est un moteur à huile lourde entièrement construit par PEUGEOT et destiné aux véhicules utilitaires rapides de tonnage moyen.

Jusqu'à ce jour, les gros porteurs pouvaient seuls bénéficier des avantages économiques du moteur à combustion.



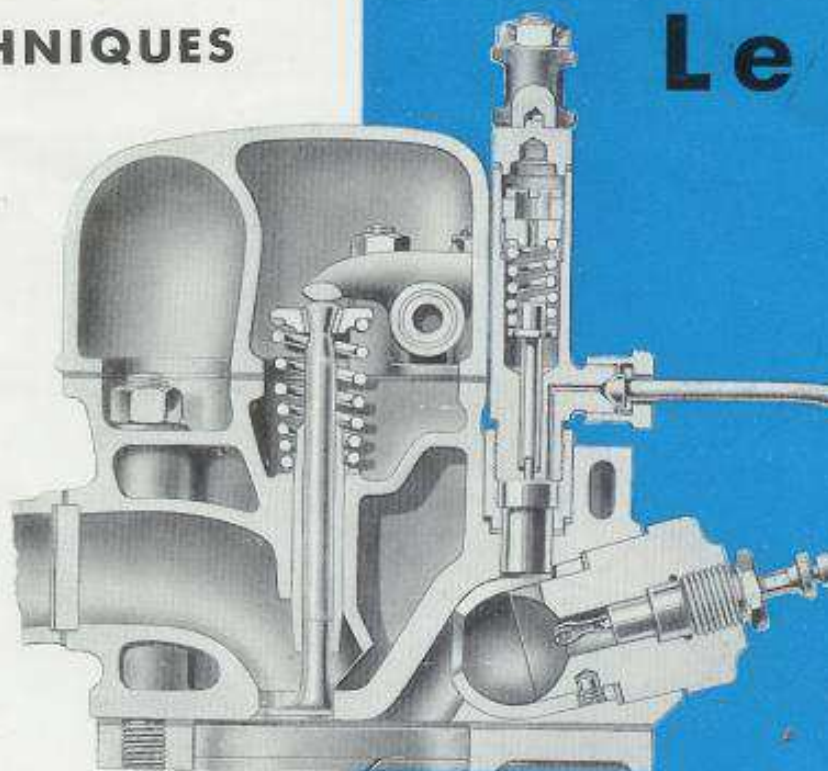
De grosses difficultés s'opposaient à la réalisation d'un moteur rapide de dimensions réduites. PEUGEOT a aujourd'hui vaincu ces difficultés. Il vous offre, après de longues études et des essais concluants, un moteur à huile lourde parfaitement au point.

Peugeot
A HUILE LOURDE

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES du Moteur HL 50

Moteur 4 cylindres 78 x 120. 4 temps.
cylindrée : 2 l. 300.

Chambre de combustion à turbulence avec coupelle isolée thermiquement. La combustion est parfaite à tous les régimes et à toutes les charges. Le fonctionnement du moteur est remarquablement doux grâce à la forme de cette chambre qui limite la pression maxima.



COUPE DE LA CHAMBRE DE COMBUSTION ET DE LA CULASSE

Culasse en fonte à haute résistance, chambres de combustion amovibles en acier spécial.

Vilebrequin équilibré par contrepoids et porté par 5 paliers en acier nickel-chrome spécial.

Bielles très robustes, réglées selon une méthode particulière.

Pistons en alliage spécial, 4 segments d'étanchéité et un râcleur.

Soupapes commandées par culbuteurs.

Arbre à cames commandé par chaîne double et agissant sur les culbuteurs des soupapes.

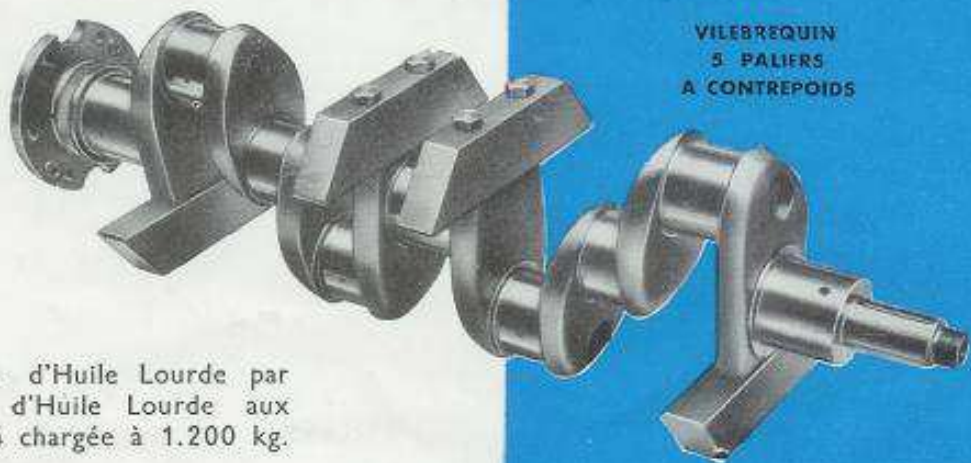
Appareillage électrique. Un démarreur électrique très puissant à commande positive, ainsi qu'une dynamo à double débit et 2 batteries de 6 volts, 90 A. H. en série, assurent une mise en route immédiate, même en cas d'arrêts très fréquents pendant la saison froide.

Puissance. 55 CV à 3.250 tours, vitesse maxima réglée par le régulateur. Le ralenti est excellent même à 300 tours, ce qui révèle la souplesse remarquable du moteur.

Consommation. Moins de 200 gr. d'Huile Lourde par CV-heure, soit moins de 10 litres d'Huile Lourde aux 100 km. pour une camionnette MK4 chargée à 1.200 kg.

Poids. 225 kg., soit 4 kg. 5 au CV.

Avec **Le Chassis 1200 kg. PEUGEOT** muni du **moteur HL 50** vous réaliserez de substantielles économies en disposant des mêmes avantages d'exploitation qu'avec le **Châssis 1200 kg.** muni du **moteur à essence 402.**



VILEBREQUIN
5 PALIERS
A CONTREPOIDS

Moteur HL 50 "

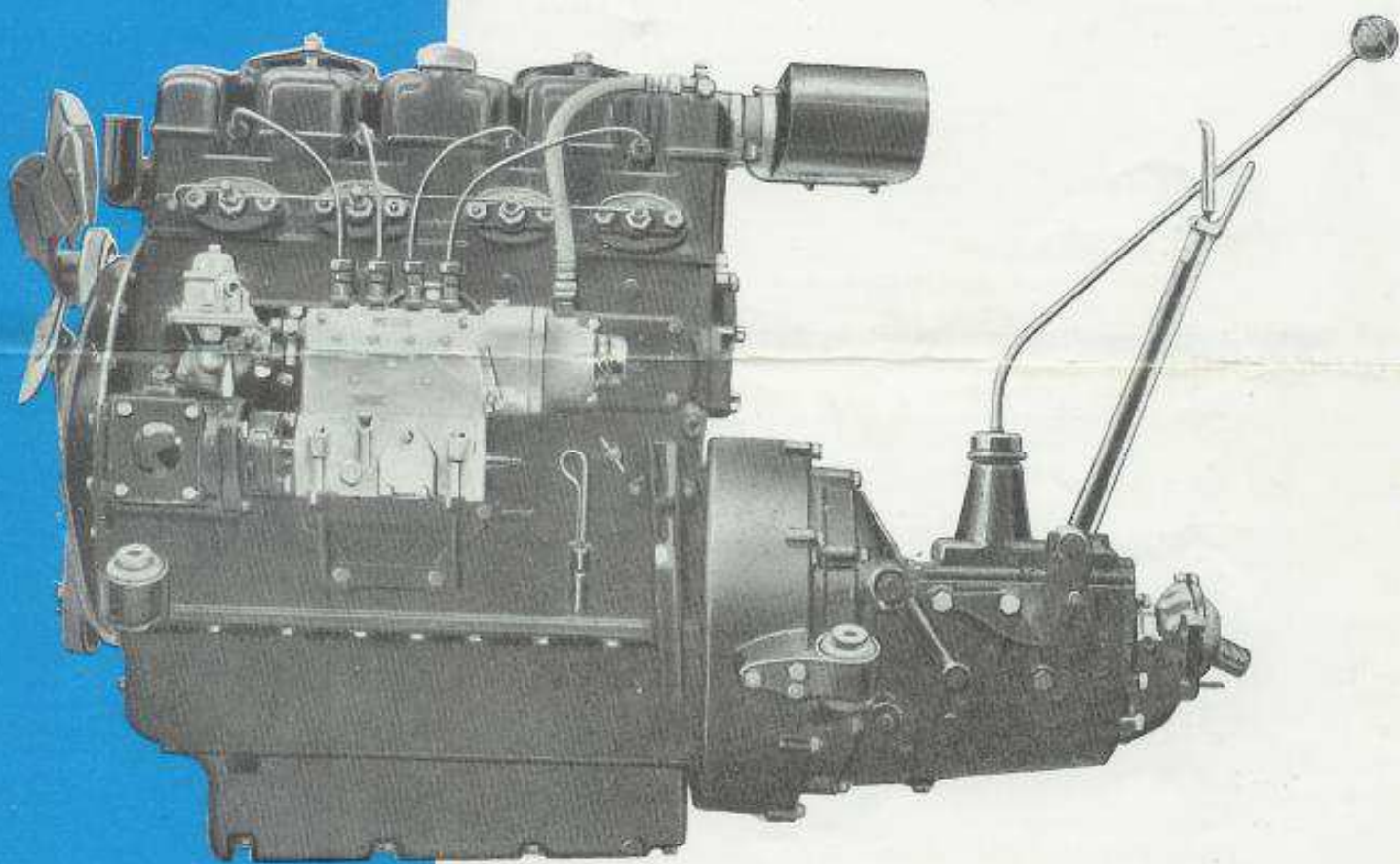
Peugeot à huile lourde

SYSTÈME D'INJECTION

- a) Injecteur du type " à téton ", évitant tout risque d'encrassement de l'orifice d'injection.
- b) Pompe d'injection monobloc Lavalette-Bosch.
- c) Régulateur pneumatique.

Départ. Directement au gaz oil.

Des bougies de réchauffage dans les 4 sphères de combustion permettent un départ instantané par temps très froid.



Le Moteur HL 50 PEUGEOT est de même puissance, de même dimensions extérieures, de même maniabilité, et de même souplesse mécanique que le Moteur 402 à essence.

Le Moteur PEUGEOT HL 50 n'est pas un moteur à essence adapté pour le fonctionnement à Huile Lourde, c'est un moteur réalisé, dessiné et conçu pour la combustion de l'Huile Lourde, mais qui fonctionne avec autant de souplesse et de régularité qu'un moteur à essence. Le moteur HL 50 est livré sur 1200 kg. PEUGEOT. Type MK 4.

AVANTAGES PRATIQUES du Moteur « HL-50 » Peugeot A HUILE LOURDE

1. — **Economie de consommation.** Le moteur HL 50, à pleine charge, consomme de 20 à 30 % de moins qu'un moteur à essence de puissance analogue.

En outre, le prix de l'Huile Lourde est inférieur en moyenne de 25 % au prix de l'essence Poids Lourds.

L'économie budgétaire est de l'ordre de 50 %. Donc, une dépense de 100 francs de combustible au moteur, par l'action conjuguée de l'accélérateur, de l'avance automatique et du régulateur; le combustible injecté se trouve ainsi utilisé intégralement.

Cette économie tient à la nature même de notre moteur à combustion :

a) Son taux de compression est de 17, ce qui assure un excellent rendement thermique, alors que dans le moteur à essence, le taux de compression ne peut dépasser 6,5.

b) La combustion se produit avec excès d'air, le dosage étant réglé, suivant la charge imposée au moteur, par l'action conjuguée de l'accélérateur, de l'avance automatique et du régulateur; le combustible injecté se trouve ainsi utilisé intégralement.

c) Non seulement le combustible introduit brûle intégralement grâce à l'excès d'air, mais encore il brûle dans de meilleures conditions de rendement pour un régime du moteur inférieur au régime normal. Pour un moteur à combustion, en effet, le remplissage reste le même à bas régime puisque l'air n'est pas étranglé par un papillon. Or, ce maintien du remplissage, donc de la pression avant combustion, est une condition primordiale de rendement. Tous les conducteurs avertis savent qu'en dessous d'une certaine allure, le rendement de leur moteur diminue et que la consommation d'essence augmente. Ce phénomène ne se produit pas pour un moteur à combustion.

Cet avantage qui serait sans importance pour un moteur de voiture de tourisme, qui doit peu servir au-dessous d'un certain régime ralenti, devient capital quand il s'agit d'un véhicule de transport pour lequel il faut un rendement excellent à toutes les vitesses d'utilisation.

d) Le débit des injecteurs est proportionnel à l'enfoncement de l'accélérateur, alors que dans le moteur à essence, le débit du gicleur dépend de la dépression dans le collecteur d'admission, d'où gaspillage d'essence aux reprises.

e) La chambre de turbulence a été dessinée spécialement pour assurer la combustion totale, sans choc violent et sans fumée.

2. — **Moteur à 4 cylindres, 4 temps,** d'entretien et de réparation faciles suivant la technique courante.
3. — **Des organes largement calculés,** une culasse de formes simples, avec chambre de combustion amovible en acier spécial, un vilebrequin équilibré à contrepoids porté par 5 paliers permettent au moteur HL 50 de faire un long service sans usure appréciable.
4. — **Dépenses en huile de graissage réduites :** 1 litre pour 1.000 km., plus les vidanges.
5. — **Silence :** grâce à la forme de la chambre de turbulence, les pressions maxima dans la culasse sont très réduites relativement aux anciens systèmes et à peine plus élevées que dans le moteur à essence.
6. — **Fumées et odeurs :** aussi réduites que celles d'un bon moteur à essence.
7. — **Dangers d'incendie complètement supprimés.**

LE MOTEUR HL 50 PEUGEOT A HUILE LOURDE SE CONDUIT AUSSI FACILEMENT QU'UN MOTEUR A ESSENCE, IL NE COUTE PAS PLUS CHER EN ENTRETIEN ET RÉPARATIONS, IL FAIT LE MÊME SERVICE AVEC 50 % D'ÉCONOMIE SUR LES DÉPENSES EN CARBURANT.