

Les fausses pannes

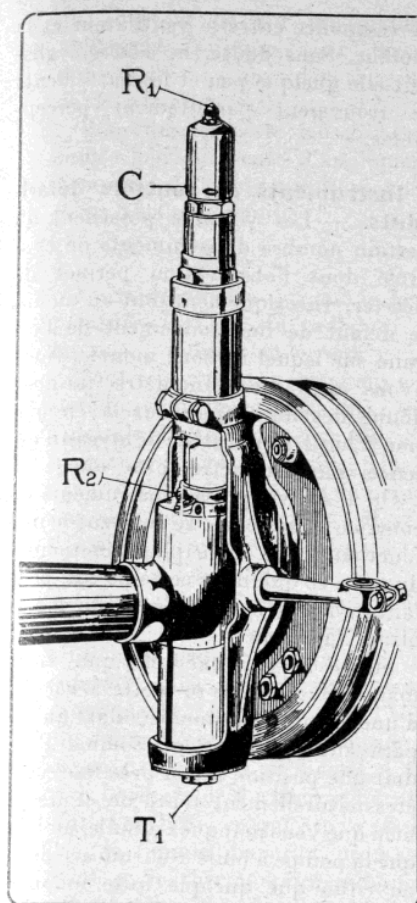


Fig. 2. — Réalisation de la suspension avant.

tion qui vient d'en être faite, constitue une réalisation mécanique de tout premier ordre.

C'est une voiture très brillante : songez en effet que la conduite intérieure ne pèse que 830 kilogrammes en ordre de marche, ce qui a permis l'adoption d'un rapport puissance-poids extrêmement favorable.

La tenue de route est exceptionnelle grâce à la suspension avant à roues indépendantes, appliquée à une construction absolument rigide.

L'union de ces deux caractéristiques procure à la voiture le maximum de sécurité.

..

Bref, il s'agit ici d'une merveilleuse synthèse dans laquelle le fameux constructeur italien — mais la voiture est entièrement établie en France, à Bonneuil-sur-Marne — qui reste toujours un maître de la mécanique, a réuni toutes les qualités, les données et les résultats de la voiture de luxe. C'est une voiture siée. L'année et

Disons tout de suite ce que nous entendons par « fausses pannes » : c'est ce qui se produit quand le conducteur se croit en panne et qu'en réalité il ne l'est pas, — ou plus généralement lorsqu'il s' imagine constater un trouble de fonctionnement dans un des organes de sa voiture, et qu'au contraire tout marche correctement.

La correspondance que nos lecteurs veulent bien entretenir avec nous nous donne très fréquemment des exemples de fausses pannes qui proviennent pour la plupart de ce qu'un beau jour, l'automobiliste a observé un phénomène qui a suscité son émoi, alors que ce phénomène s'était toujours produit et qu'il est d'ailleurs parfaitement naturel.

Voici, par exemple, qu'au retour d'une longue randonnée à vive allure, un conducteur a l'occasion accidentellement de mettre la main sur le carter du pont arrière et constate que le métal est assez chaud pour qu'il puisse à peine maintenir la main dessus. Le voilà fort inquiet ; il nous écrit : « Le pont arrière de ma voiture chauffe. Le phénomène ne s'était jamais produit depuis 30.000 kilomètres que je roule. Que faut-il faire ? »

Évidemment, il ne faut rien faire du tout. Il est parfaitement normal que le pont arrière de même que la boîte de vitesses d'une voiture en fonctionnement soient tièdes et même un peu chauds après un parcours effectué à vive allure. Le frottement des dentures d'engrenages les unes sur les autres, le brassage de l'huile par les pignons a absorbé du travail. Ce travail se transforme en chaleur, laquelle, trouvant difficilement à s'évacuer, vient élever la température du carter qui renferme l'organe.

..

Autre exemple de fausse panne. Récemment encore, un correspondant nous écrivait : « Ma voiture chauffe, pour la première fois après un long service. M'étant arrêté en effet en haut d'une longue côte, j'ai constaté, quelques instants après que le moteur a été arrêté, qu'il se produisait un fort bouillonnement dans les cylindres et le radiateur. Quand j'ai enlevé le bou-

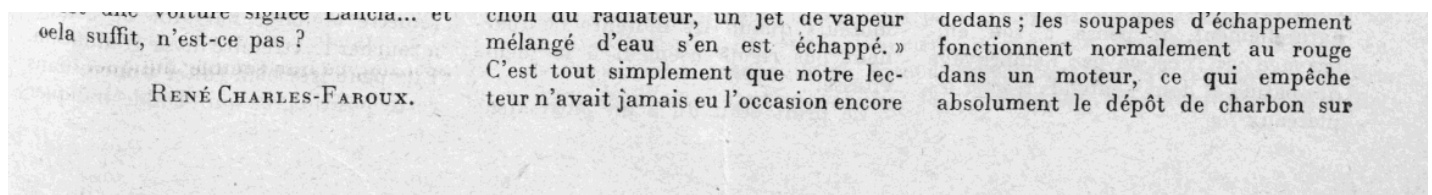
de faire cette manœuvre qui consiste à arrêter subitement le moteur quand la voiture vient de fournir un parcours un peu dur. L'explication du phénomène est bien simple : quand on monte une côte à pleins gaz, la paroi interne des cylindres et de la culasse est très chaude. Cette chaleur, qui se communique à l'eau de circulation, alors en mouvement rapide, s'évacue de la sorte tout à fait normalement, emportée par l'eau. Mais, si on arrête le moteur, l'eau ne circule plus, les parois du cylindre continuent à transmettre leur chaleur au liquide qui se trouve en contact avec elles et le portent rapidement à l'ébullition. La vapeur qui se dégage passe en haut du radiateur, produit un bouillonnement en traversant les couches d'eau qu'elle y rencontre, et s'échappe, soit par le tube de trop-plein, soit par le bouchon du radiateur, si on l'a enlevé.

Tous les moteurs où la circulation d'eau se fait par pompe présentent ce phénomène. Ce qu'il y a de curieux, c'est que le dit phénomène est assez peu connu même des professionnels. Je me rappelle en avoir fait l'expérience avec un metteur au point d'usine qui, me faisant essayer une voiture, m'avait affirmé que jamais on ne pouvait faire bouillir l'eau dans le radiateur. Nous avons monté ensemble la côte de Chanteloup, et, arrivés sur le plateau, moins d'une minute après, ébullition violente et étonnement profond du mécano — qui, ce jour-là, a au moins appris quelque chose.

..

Un de nos lecteurs nous écrit encore : « J'ai assisté, à l'atelier du mécanicien où j'avais amené ma voiture pour faire décalaminer la culasse, au démontage du moteur et j'ai pu m'apercevoir ainsi que les soupapes d'échappement avaient un aspect rougeâtre tout à fait anormal, tandis que les soupapes d'aspiration étaient noires de la même teinte générale que le fond du piston et la culasse. Depuis, je suis très inquiet, me demandant si le carburant que j'emploie, à moins que ce ne soit l'huile, ne va pas détériorer rapidement les soupapes d'échappement. »

Rien que de très normal encore là-



Droits réservés - CNAM