

Mécaniques anciennes

"L'ALLUMAGE"

Tout le monde sait que l'allumage a pour but d'enflammer les gaz comprimés dans la chambre de combustion du moteur. Sur nos anciennes l'allumage est souvent capricieux ! Cela se manifeste le plus souvent sur la route, de nuit ou sous la pluie !...

Le système comprend les éléments suivants :

LE DISTRIBUTEUR

ou « delco » avec vis platinés et condensateur.

Les contacts, au fil du temps, s'usent et se détériorent, on peut y remédier en les relimant avec une lime dure. Si c'est trop abimé il faut les changer, c'est facile. Pensez à revoir le jeu des vis et mettre un écartement d'environ 55/100^{ème} de mm.

Le condensateur défectueux se remplace aisément.

Le chapeau de l'allumeur et son doigt de delco ne peuvent être victimes que de pannes simples. Souvent il y a présence d'humidité ou de gras, un nettoyage correct assorti d'une projection avec une bombe de produit hydrofuge, anti-humidité, est très efficace.

Enfin la rupture du chapeau ou du doigt, ou tout simplement une fêlure peuvent poser un certain nombre de casse-tête car une fêlure n'est pas toujours visible à l'œil nu. La colle Araldite ou cynoacrylate permet de réaliser des miracles.

LA BOBINE

Elle ne se répare pas, elle se change (6 ou 12 volts).

LES BOUGIES

Elles se situent à la fin du circuit d'allumage.

Elles peuvent avoir un culot de 18 mm ou 14 mm. En utilisant des réducteurs on peut passer de 18 en 14 mm, dans cette dimension, on trouvera plus facilement celles qui auront le bon degré thermique.

Nos anciennes apprécient les bougies dites « chaudes » qui éliminent les dépôts de suie (ou calamine) sur les électrodes. Le jeu sera d'environ 6/10^{ème} de mm, c'est facile à régler avec un jeu de cales.

Pensez à avoir de bons fils de bougie, non craquelés. Ces fils doivent être le plus court possible et passer assez loin des parties métalliques qui provoqueraient des « fuites » de haute tension (et des ratés d'allumage !).

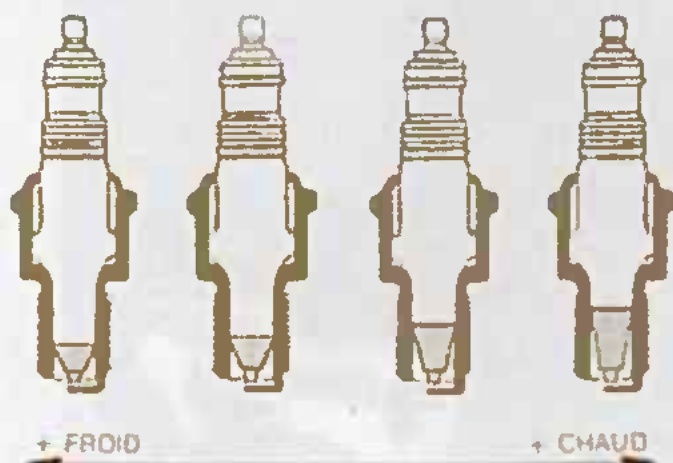
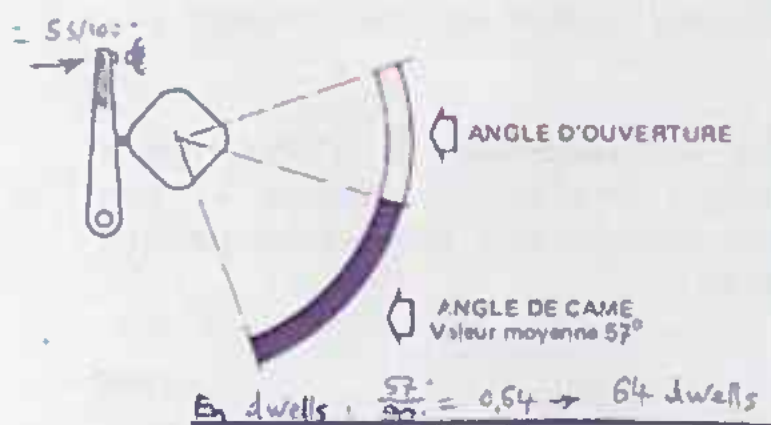
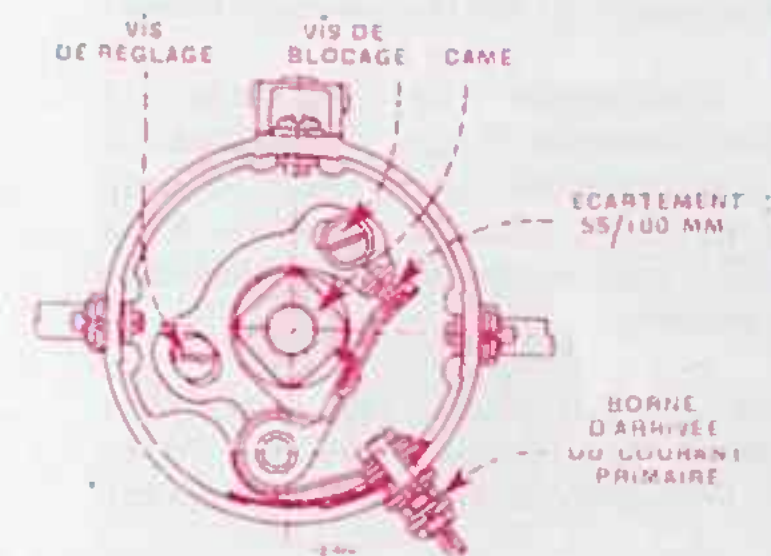
L'ordre d'allumage (dans le sens des aiguilles d'une montre) sur la tête de delco est :

4 cylindres : 1,3,4,2

6 cylindres : 1,5,3,6,2,4

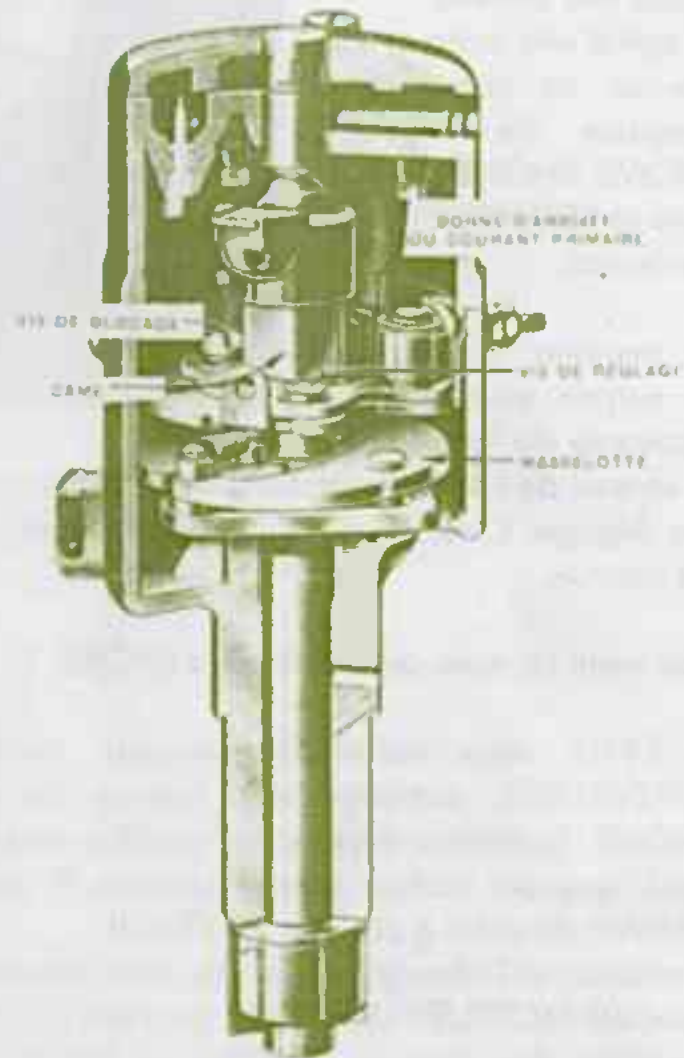
8 cylindres : 1,6,2,5,8,3,7,4

En montant les bougies, on doit graisser un peu les filets du culot, cela facilitera beaucoup leur montage (et démontage) et évitera ainsi de détériorer les filetages dans la culasse. Profitons aussi pour regarder si le joint de bougie en cuivre n'est pas détérioré, sinon manque d'étanchéité assurée !



Après l'électricité, pensons à l'eau !
 Dans le circuit de refroidissement on trouve un thermostat ou calorstat qui est toujours disposé à la sortie d'eau chaude du moteur en direction du radiateur.

Un moteur pour bien fonctionner doit avoir une température stable, de 70° à 80° environ, ceci évitant les soucis de dilatations/rétractations des métaux si la température varie trop et souvent. La bonne température permettant aussi (dans les carters) l'élimination des vapeurs d'eau de condensation acide provenant des explosions. C'est de thermostat qui régule la bonne température en s'ouvrant et se fermant à la demande et cela automatiquement (le petit trou de fuite se met en haut). On ne le répare pas, on le change. Leur température de tarage est marquée sur le corps en laiton. Pour le vérifier : placez-le dans de l'eau à 80/90°, il doit s'ouvrir entièrement. S'il est défectueux : trouvez en un d'un modèle approchant au niveau diamètre et température. Surtout ne le supprimez pas en croyant que le refroidissement sera meilleur ! Si votre moteur chauffe (ou bout) le problème est ailleurs ! Bonne route, soyons prudents ! Mécaniques Anciennes ? A suivre !



Alain MARCHAND

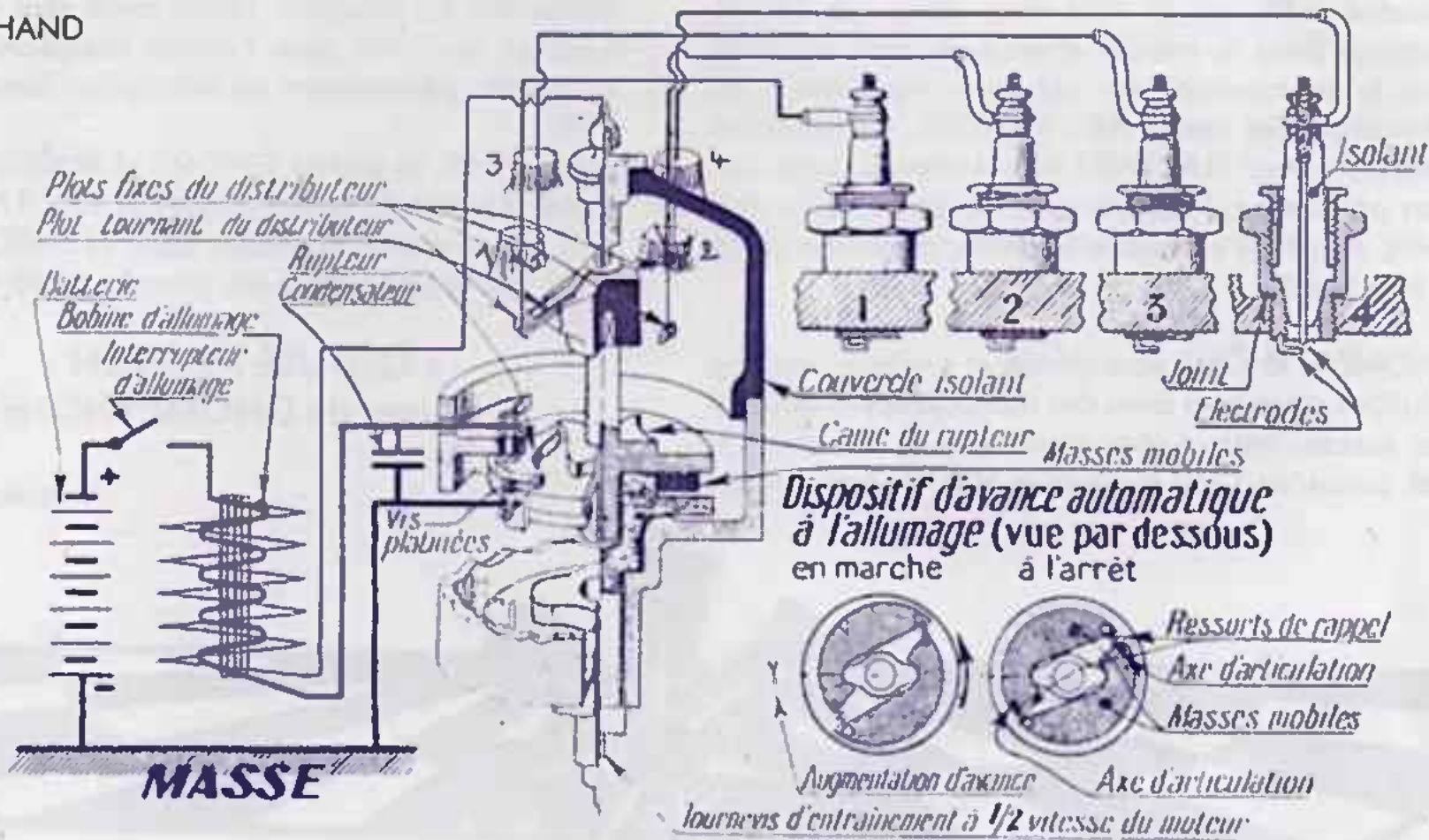


Schéma théorique d'une installation d'allumage avec allumeur à avance automatique