

Chaînes et joints

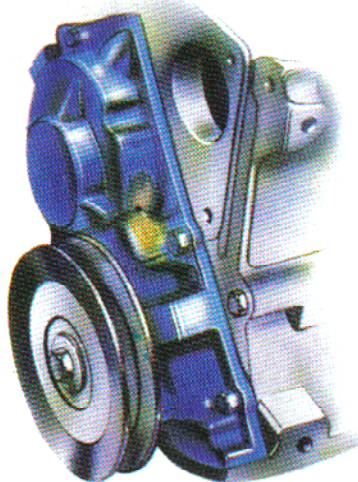
Une chaîne de distribution détendue fait constamment du bruit. Elle peut aller jusqu'à frotter contre le carter et le percer (1). Retendez-la ou remplacez-la.

Des traces charbonneuses sur le collecteur d'échappement (2) et du bruit provenant du joint signalent la rupture de celui-ci.

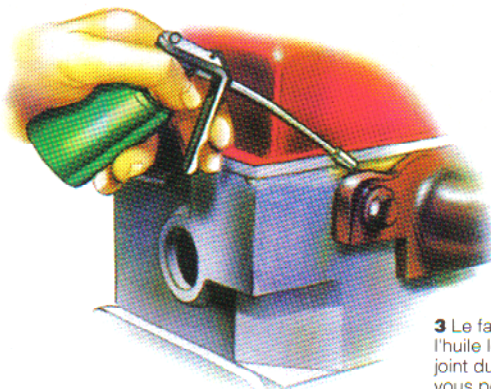
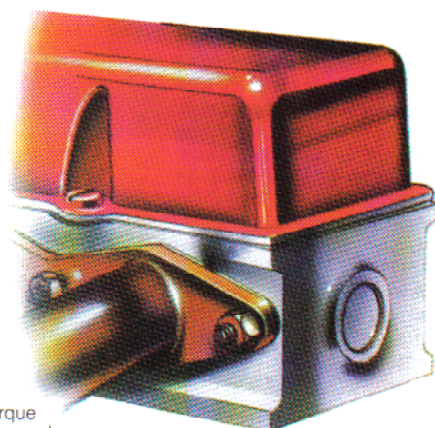
Une fuite au niveau du collecteur d'admission produit également du bruit et rend le fonctionnement du moteur très irrégulier. Déposez de l'huile à la jonction du moteur et du collecteur (3) et mettez le moteur en marche ; si l'huile est aspirée, c'est que le joint doit être remplacé.

Une rupture du joint de culasse produit un bruit comparable à celui du joint de collecteur d'échappement ; elle se traduit aussi par une ligne de rouille (4) le long du bloc (résultant d'une fuite de liquide de refroidissement).

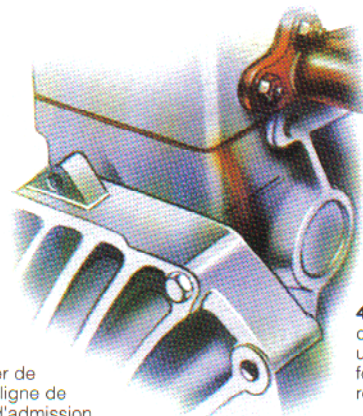
1 Lorsque la chaîne de distribution est détendue, elle risque de frotter contre le carter et de le percer, entraînant une fuite d'huile.



2 Une marque charbonneuse dans le prolongement du collecteur d'échappement indique une rupture du joint.



3 Le fait de déposer de l'huile le long de la ligne de joint du collecteur d'admission vous permettra de repérer une fuite éventuelle (l'huile est alors aspirée).



4 La rupture du joint de culasse entraîne une petite fuite de liquide de refroidissement formant une traînée de rouille sur le bloc.

réglage du jeu aux soupapes. Si le bruit est plus prononcé à un emplacement déterminé, le bruit indique peut-être l'usure d'un ou plusieurs culbuteurs.

La méthode de réglage du jeu aux soupapes varie suivant que le moteur est à arbre à cames latéral (voir les fiches *Mécanique* 49 et 50) ou à arbre à cames en tête (voir fiches *Niveau avancé* 77 et 78).

Si le fait de régler les soupapes ne donne pas le résultat escompté, vous devez pousser plus loin vos investigations. Assurez-vous d'abord de la lubrification des culbuteurs, puis de l'usure éventuelle de la zone de contact entre l'extrémité du culbuteur et la queue de soupape. Contrôlez que l'arbre à cames n'est pas creusé à l'emplacement des culbuteurs.

Sur le moteur à réglage hydraulique des soupapes, celles-ci peuvent se révéler bruyantes à froid, lorsque vous démarrez le moteur, pour redevenir silencieuses dès que le moteur chauffe, ce qui n'a rien d'anormal ; en revanche, si elles sont bruyantes à chaud, c'est qu'il y a un problème de distribution.

Sifflements

Un sifflement strident se produisant lorsque vous mettez le moteur en marche ou plus tard quand vous accélérez brutalement, provient souvent de l'alternateur ou de la pompe d'assistance. La distension d'une courroie qui patine dans la gorge de sa poulie en est souvent la cause (voir les fiches *Electricité* 16 et 17 et *Mécanique* 74).

Cliquetis et cognements

Si vous utilisez une essence à trop faible indice d'octane ou si le moteur a trop d'avance, vous percevrez un cliquetis caractéristique. Cela se traduit aussi par des explosions à l'échappement.

Sur les moteurs Diesel, vous pouvez percevoir des cognements rendant le fonctionnement du moteur très bruyant. Ils résultent d'une combustion incorrecte provenant le plus souvent d'un mauvais fonctionnement du système d'injection.