

Courroies, alternateur et allumeur

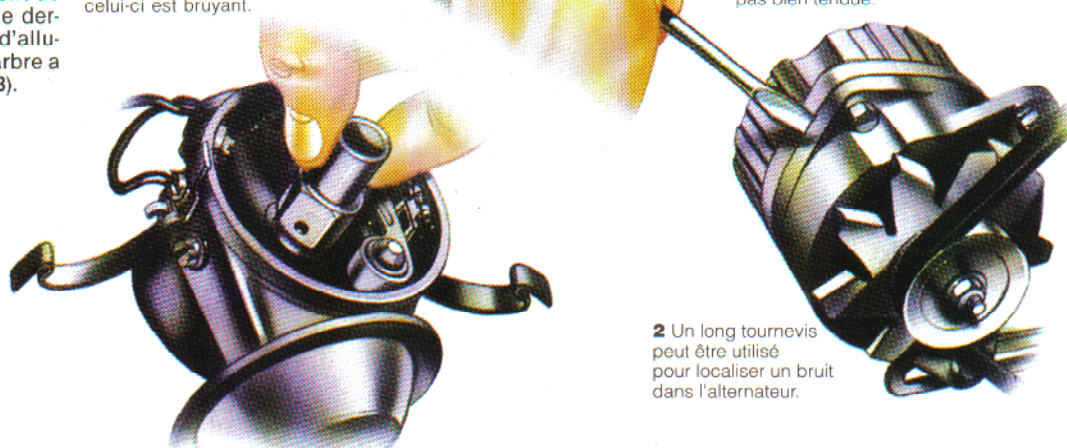
Lorsqu'une courroie est détendue, elle patine dans la gorge des poulies, ce qui la fait siffler, surtout lorsqu'on accélère à froid. Elle se craquelle (1) et finit par casser. Si la courroie est en bon état et qu'elle est correctement tendue, le bruit résulte de l'usure des roulements de l'alternateur. Localisez le bruit avec un stéthoscope ou avec un long tournevis (2).

Un léger cliquetis provenant de l'allumeur vient de l'usure de l'axe de ce dernier. Déposez la tête d'allumeur, et vérifiez si l'arbre ou non pris du jeu (3).

3 Contrôlez le jeu de l'axe d'allumeur si celui-ci est bruyant.

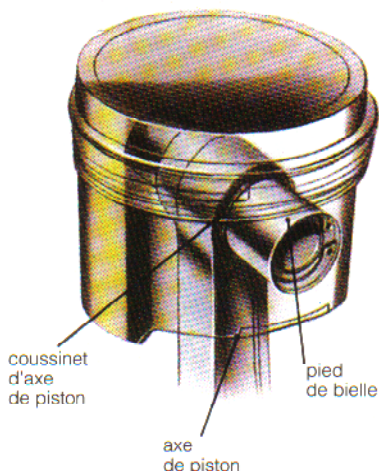
1 Si une courroie est craquelée, c'est qu'elle a patiné et donc qu'elle n'était pas bien tendue.

2 Un long tournevis peut être utilisé pour localiser un bruit dans l'alternateur.



Coussinets d'axe de piston

Un cognement rapide et répété provenant de l'intérieur de la partie haute du moteur signale le plus souvent une usure des coussinets d'axe de piston. On trouve en effet sur certains moteurs un coussinet en bronze, destiné à limiter les effets de la friction entre le pied de bielle et l'axe du piston ; son usure, qui intervient au bout d'un très fort kilométrage ou du fait d'un manque de lubrification, entraîne un cognement répété caractéristique. Il s'agit là d'un problème complexe qui impose le démontage complet du moteur.



Il peut aussi s'agir de l'usure d'un roulement de l'alternateur ou de la pompe ; ce que vous pouvez déterminer facilement avec la technique décrite plus haut de localisation des bruits par effet de conduction acoustique dans un gros tournevis.

Les joints

Le joint des collecteurs d'échappement et d'admission peut se rompre, et faire du bruit.

La rupture du joint de collecteur d'admission se traduit à une sorte de succion dont il est difficile de percevoir l'origine. Pour localiser la fuite, déposez un fin cordon d'huile tout le long du joint : l'huile sera aspirée à l'endroit du trou.

La rupture du joint du collecteur d'échappement est évidente car elle cause beaucoup de bruit et perturbe également le fonctionnement du moteur. En général, il est facile de la localiser, car elle se signale par une trace noire charbonneuse sur le côté de la culasse. En approchant la main et l'oreille, vous percevrez parfaitement la fuite.

Autres organes

Sur la plupart des voitures actuelles, la pompe à eau est placée à l'avant et en haut du moteur. L'usure d'un roulement de pompe se traduit par un grognement sourd qui tourne au sifflement continu.

Sur de nombreux moteurs à arbre à cames en tête, la pompe à essence et le distributeur sont entraînés directement par celui-ci et se trouvent à chaque bout du moteur, en haut de ce dernier. Un bruit sec venant de l'allumeur peut provenir du jeu de son arbre. Démontez le chapeau du distributeur et cherchez à bouger l'arbre latéralement pour déceler un jeu éventuel. Profitez-en pour inspecter l'intérieur du chapeau, où de la limaille métallique signalerait que le doigt du distributeur est en train d'user les plots du chapeau ; dans ce cas, remplacez le doigt et le chapeau.

Une usure du point de contact entre l'arbre à cames et l'arbre de la pompe à essence peut aussi produire un léger cognement répétitif.