



Spridget Club de France

association régie par la loi de 1901 - Affilié N° 988 à la F.F.V.E.

La lettre du Club...

Décembre 2021

EPOQU'AUTO 2021

Très attendu, Epoqu'Auto 2021 a été le plus gros salon dédié aux véhicules anciens de l'année.

Les annulations de salons précédents dues à la situation sanitaire de cette année et la bonne réputation du salon lyonnais laissaient présager un gros succès. La fréquentation fut en hausse sur les 3 journées. Les expositions thématiques toujours appréciées furent nombreuses ainsi que des professionnels venus avec leurs meilleurs produits.

La marque Simca était à l'honneur avec dès l'entrée du salon une Simca - Sport carrossée par Figoni et la Simca Vedette Présidentielle. Un peu plus loin on put admirer la F1 de Jacky Stewart et la F1 de Jean Pierre Beltoise. L'Aronde fête ses 70 ans cette année.

Le plateau des « Youngtimers » était dédié à de beaux breaks.

On retrouvait les habitués marchands d'automobile ancienne ainsi que les maisons de vente aux enchères, Aguttes et Artcurial qui exposent ainsi les autos de leurs prochaines ventes. Les ventes de la Maison Osenat a évidemment attiré du monde. Les résultats définitifs sont à voir sur ce site : <https://newsdanciennes.com/beau-succes-pour-la-vente-osenat-depoquauto-2021/>

Coté Clubs Renault Classic a braqué ses projecteurs sur la « 4 L » qui fête ses 60 ans tout comme la Citroën Ami 6.

Votre Club Spridget n'était pas en reste pour accueillir ses visiteurs. Ici notre familière Sprite une MKIII de 1965 qui a suscité beaucoup de questions.

A ce sujet nous avons rencontré des vendeurs de Sprite et des chercheurs de Sprite.

A VENDRE :

- Midget 1966 Blanche - 12000 euros - Bon état. Située à Avignon – Contacter Michel Llozer (06.81.82.66.60).
- Frog bleue - 1960 - 998 cm3 - Carte Grise Collection - Freins tambours - Monsieur Fulgence (06.46.30.57.67).
- Frog noire 1960, intérieur rouge, état concours, freins à disques, allumage électronique, pneus neufs, entretenue à Aigueperse (63). Contacter le vendeur au 06.78.03.71.56 ou par e-mail (pierre.roose@wanadoo.fr), visible à Vichy. Prix 24000 €.

Spridget Club de France : Siège social 142, Avenue Saint Michel 45160 OLIVET

Président : 06 12 70 68 94
Secrétaire : 02 47 58 86 75

e-mail : spridgetclubdefrance@gmail.com
Site et forum : <http://spridget.fr>

RECHERCHE :

- Sprite une des dernières (MK IV ou Provenance U.S.A.) – Contacter Jean Frédéric Harvey (06.07.46.25.70) - Habite en IdF et Normandie.



LES EVENEMENTS A VENIR

La 31ème édition du Tour Auto

Elle se déroulera du 25 au 30 avril 2022. Les 220 concurrents s'élanceront de Paris à Andorre en passant par la Baule, Limoges, Bordeaux et Pau.

<https://www.peterauto.fr/fr/tour-auto-2022/itinaire/>

Rappel : RETROMOBILE

Le salon Rétromobile, Porte de Versailles à Paris se tiendra du 2 au 6 février 2022.

<https://www.retromobile.fr/>

Vous pouvez vous rendre utile en vous adressant à Jean Marc Felten :

jmarcfelten@free.fr – 06.81.40.92.21

Notre A.G. 2022 :

Pour notre Assemblée Générale nous nous retrouverons dans les environs de Clermont Ferrand du 20 au 22 mai 2022, accueil le vendredi dans l'après-midi. Au programme, musée des mines d'Argent, ferme dans les environs de Saint-Nectaire avec dégustation de fromages d'Auvergne, Puy de Lemptégy. Prix 190€ par personne, y compris la soirée et la nuit de vendredi. Nous reviendrons très vite vers vous pour les inscriptions.

Vu pour vous sur Internet ou la Presse

(Source : sortiedegrange.com)

L'huile moteur dans nos anciennes : Quel est son rôle ?

L'huile a de multiples propriétés et rôles pour les moteurs de nos voitures anciennes :

La lubrification

C'est le principal rôle de l'huile dans nos moteurs. L'objectif est de créer un **film d'huile protecteur** sur toutes les pièces en mouvement.

On réduit ainsi les frottements des pièces entre elles ce qui permet de limiter leur usure et de prévenir leur échauffement.

Le refroidissement

De la même manière que le liquide de refroidissement, **l'huile contribue à la bonne montée en température et au refroidissement du moteur.**

En circulant de manière permanente dans le moteur, l'huile répartit la chaleur de manière uniforme et évite ainsi la formation de points chauds.

L'huile intervient donc en complément du liquide de refroidissement, là où ce dernier ne peut pas aller. **Sur les moteurs refroidis par air**, c'est d'ailleurs l'huile uniquement qui est refroidie, à l'aide d'un radiateur (2CV, VW Coccinelle...)

Le nettoyage

Des dépôts et des impuretés se forment lors de la combustion et du contact des pièces entre elles.

Le rôle de l'huile est donc ici de **limiter l'encrassement en drainant les impuretés jusqu'au filtre à l'huile.**

Sur les moteurs les plus anciens non équipés de filtre à huile, les dépôts se baladent en permanence dans l'huile, d'où l'importance d'avoir des intervalles de vidanges plus rapprochées.

La protection anti-corrosion

Les gaz brûlés issus de la combustion du carburant forme des particules acides à l'intérieur du moteur **favorisant la corrosion** des pièces métalliques.

Les huiles moteur sont donc chargées en additif anti-corrosion et anti-oxydation afin de retarder l'attaque de l'acide sur les pièces du moteur et limiter ainsi la corrosion.

L'étanchéité

Les surfaces des segments, des cylindres (chemises) ou des soupapes ne sont pas tout à fait lisses. Elles présentent une légère rugosité ou des micro-rayures qui vont permettre la constitution d'un film d'huile.

L'huile moteur va donc remplir les rugosités sur les parois et surfaces des ainsi permettre de conserver les pressions de compression et de combustion.

Les différentes caractéristiques de l'huile moteur pour nos voitures anciennes

Viscosité : la norme SAE

La SAE (Society of Automotive Engineers) a mis au point des indices de viscosité fixes auxquels les fabricants d'huile doivent se tenir.

On distingue deux types d'huiles :

Les huiles monogrades

Ce sont les huiles les plus anciennes dont la viscosité évolue de manière proportionnelle à la température. Plus l'huile sera chaude, plus elle sera fluide. Plus l'huile sera froide, plus elle sera visqueuse. La viscosité varie rapidement en fonction de la température.

L'huile monograde ne possède donc qu'un seul indice de viscosité à froid comme à chaud, soit un seul "grade", d'où son appellation monograde. Exemples : SAE 20, SAE 30, SAE 50...

Les huiles monogrades nécessitent d'être remplacées selon les saisons. En effet une huile monograde "été" assez épaisse aura tendance à se figer à froid et ne conviendra donc pas pour les faibles températures de l'hiver. A contrario, une huile monograde "hiver", plus fluide, ne sera pas adaptée aux fortes températures de l'été rendant l'huile trop fluide et ne pouvant plus garder la pression.

L'intérêt principal des huiles monogrades est sa composition 100% minérale et sa très faible teneur en détergent ce qui la rend compatible avec les joints en papiers, feutres et tissus des moteurs anciens. Cette huile est donc particulièrement adaptée et préconisée pour les moteurs des véhicules d'avant-guerre (ou fin des années 40, tout début 50).

Revers de la médaille, ces huiles étant moins performantes et contenant peu d'additifs et détergents, elle provoque une formation importante de suies et de calamines dans le moteur et l'encrasse plus rapidement qu'une huile multigrade. C'est pourquoi les intervalles de vidange doivent être plus rapprochés avec une huile monograde qu'avec une huile multigrade.

Les huiles multigrades

En ajoutant différents agents de synthèse, on a ainsi réussi à produire une huile qui se comporte en quelques sortes :

- comme une huile fluide à froid.
- comme une huile épaisse à chaud.

L'huile multigrade est double : on a donc un indice de viscosité à froid (exemple 20W) et un indice de viscosité à chaud (exemple 50). Cela nous donne les indices que l'on connaît bien : 15W40, 20W50 etc. Nous avons donc deux "grades", d'où son appellation "multigrade".

Les huiles multigrades peuvent être aussi bien minérales que synthétiques (ou semi-synthétiques). Généralement, les huiles synthétiques sont à proscrire pour nos voitures anciennes (sauf indications contraires du constructeur).

Compatibilité de l'huile multigrade avec nos voitures anciennes

L'huile multigrade, plus récente, est aussi plus performante que la monograde et possède des agents qui permettent de limiter la formation de suies et de calamines : Les vidanges peuvent donc être généralement plus espacées qu'avec une huile monograde.

Les agents qu'elle contient font qu'elle a un pouvoir détergent plus important qu'une huile monograde. L'huile multigrade est donc fortement déconseillée pour les véhicules d'avant-guerre, notamment à cause de la compatibilité avec les joints anciens.

Exemples d'huiles multigrades les plus utilisées

- **20W50** : L'huile "**universelle**" de loin la plus utilisée pour nos voitures anciennes à partir des années 50. Attention en revanche cette huile est très épaisse à froid et ne conviendra pas aux températures trop froides (en dessous de -5°C / -10°C) : dans ce cas, préférez la 15W40 !

- **15W40** : elle est arrivée un peu plus tard (à partir de la fin des années 60), elle est plus fluide à la fois à froid et à chaud par rapport à la 20W50.
- **10W60** : surtout destinée aux voitures anciennes sportives, elle est très épaisse à chaud pour pouvoir conserver une bonne pression d'huile à des températures et des régimes très élevés.

Origine de l'huile : minérale ou synthétique ?

Les huiles minérales

Elles sont **directement issues de la transformation du pétrole brut**.

Ce sont des huiles "basiques" ne présentant pas de technicité particulière. Les huiles minérales sont les huiles les plus utilisées dans les moteurs de voitures jusqu'aux années 1980 environ.

Les huiles minérales sont bien souvent les seules préconisées pour les moteurs de nos voitures anciennes.

Les +

- Moins chère
- Stable sur un faible kilométrage
- Faible pouvoir détergent
- Pouvoir caloporteur : l'huile absorbe la chaleur et participe donc également au bon refroidissement du moteur.
- Formation de calamine "nécessaire" au bon fonctionnement du moteur pour combler les espaces et rétablir les taux de compression.
- S'oxyde et vieillit rapidement : formation de boue, de calamine, de particules.
- Nécessite donc des intervalles de vidange rapprochés.
- Présentent un écoulement plus lent.
- Supporte mal les températures extrêmes.
- Entraîne une consommation de carburant plus importante.

Les -

- S'oxyde et vieillit rapidement : formation de boue, de calamine, de particules.
- Nécessite donc des intervalles de vidange rapprochés.
- Présentent un écoulement plus lent.
- Supporte mal les températures extrêmes.
- Entraîne une consommation de carburant plus importante.

Bonnes fêtes de fin d'année à tous !

Philippe Béthoux : 07 85 54 88 55

bethoux.philippe@gmail.com