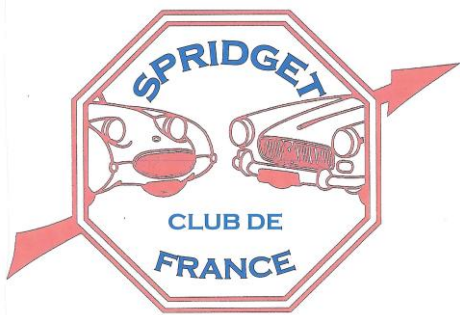




Spridget Club de France

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

La lettre du Club...

Décembre 2022

Bonjour à tous,

2022 s'apprêtant à tirer sa révérence et 2023 frappant à la porte, il est temps pour moi de vous présenter, au nom de tout le Bureau, nos meilleurs vœux pour 2023, à vous ainsi qu'à vos proches.

L'année qui se termine nous a permis de retrouver un niveau d'activités voisin de celui d'avant la crise COVID. Souhaitons que notre redécollage se poursuive l'an prochain. Nous reviendrons dans notre lettre de janvier sur le programme de 2023, mais vous pouvez déjà noter dans vos agendas :

- Rétromobile du 1^{er} au 5 février, et
- Le Mans Classic du 29 juin au 2 juillet.

Mais pour l'heure, vous êtes probablement dans les préparatifs de Noël et du nouvel an.

En espérant se retrouver très nombreux en 2023.

Bonnes fêtes à tous, bien amicalement

Thierry Dupont

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

Président : 06 12 70 68 94
Secrétaire : 07 85 54 88 55

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

LES PREMIERES SORTIES 2023

23 ème Traversée de Paris en véhicules d'époque (Rassemblement)

dim. 15 janvier 2023

Parvis sud du château de Vincennes
94300 VINCENNES

www.vincennesenanciennes

L'association Vincennes en Anciennes, organisatrice des Traversées de Paris, va démarrer l'année en trombe en réunissant près de 700 véhicules d'époque de plus de 30 ans (autos, motos, vélos, utilitaires légers, tracteurs et bus). Une joyeuse équipée qui devrait mettre de l'animation dans la capitale avec un parcours d'une trentaine de kilomètres.

Le parcours ne sera révélé que le dimanche matin au moment de la remise du livre de route aux équipages, il est le sésame qui permet de suivre le parcours en toute sérénité avec les indications culturelles.

À partir de 12h30, les équipages inscrits déjeuneront à l'hippodrome de Vincennes, tandis qu'une partie des voitures restera exposée sur le Parvis Sud du Château de Vincennes

Horaires: 7h30-12h30

24 -ème SALON AUTO-MOTO RETRO COLLECTION (Salon / exposition)

du sam. 18 au dim. 19 février 2023

06 04 67 66 70

[Http://retro-organisation.com](http://retro-organisation.com)

Ave du Languedoc - parc des expositions
30000 NIMES

24 ème SALON AUTO MOTO RETRO COLLECTION

Thème 2023 - VEHICULES PUBLICITAIRES A LEUR ORIGINE et **la MG de A à Z**

GRANDE BOURSE D'ECHANGE ; pièces détachées, miniatures, documentation et tous produits liés à la voiture et moto de collection

EXPOSITION de VOITURES et MOTOS de collection - participation de clubs régionaux en intérieur - en extérieur (plus de 900 véhicules en 2022)

Entrée GRATUITE au PILOTE venant avec son ANCIENNE

Buvette et restauration sur place

Horaires : 9h à 18 h

Prix : 9 €

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

Président : 06 12 70 68 94
Secrétaire : 07 85 54 88 55

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

UN TEMOIGNAGE BIEN SYMPATHIQUE D'UN NOUVEL ADHERENT

Cette nouvelle rubrique est ouverte à chacun d'entre-nous. Chacun peut apporter son témoignage du jour qui pourra figurer dans la lettre mensuelle Spridget. Tous les témoignages aussi divers que variés à propos de nos petits bolides nous intéressent.

Merci donc à **Jean Philippe Imbach** pour l'ouverture de cette rubrique.

Objectif Frog !

Ou comment je suis devenu l'heureux propriétaire d'une Sprite Mk I...

Cela faisait bien longtemps que je rêvais d'un roadster (anglais, mais c'est un peu un pléonasme...). De fait, les quelques revues de voitures anciennes que j'achetais de temps en temps tournaient toujours autour de ce thème. Or, la vie a fait que je suis devenu sexagénaire en mai dernier et que cette date anniversaire « spéciale » a servi d'accélérateur... : j'ai décidé à ce moment-là de franchir le pas et de me procurer une voiture ancienne.

Une fois cette première étape franchie, s'est naturellement posée la question du « choix de la bête ». J'ai donc ressorti mes revues — Rétroviseur et Auto-rétro en tête —, j'en ai commandé d'autres, acheté quelques bouquins et butiné sur le web. Bref, j'ai essayé d'être méthodique. Le budget a été également un critère (je n'ai jamais eu les fonds pour prendre une « type E »...). Après moult réflexions, les finalistes étaient la Triumph Spitfire et l'Austin-Healey Sprite MK I, deux modèles dotés d'une mécanique robuste et de pièces détachées relativement disponibles. Pour ma première voiture ancienne, je voulais éviter de multiplier les obstacles.

En fin de compte, la « Frog » a retenu toute mon attention, à cause de deux facteurs : sa ligne originale (plus que la « Spit » en tout cas) et la figure de Donald Healey. De fait, je dois dire que la lecture de sa biographie et de l'histoire de la marque¹ m'ont permis de découvrir un « vrai personnage » et une aventure industrielle étonnante. A partir de ce moment, j'ai voulu en priorité une « Austin Healey ». L'étape suivante a consisté à accumuler un maximum de connaissances supplémentaires, pour faire un achat en toute connaissance de cause. Et, naturellement, j'ai regardé si un club existait pour rassembler des passionnés autour de ce type de véhicule. D'où ma prise de contact avec Thierry Dupont, président du club, en juillet dernier. Je suis en effet un partisan du « moindre effort » : autant demander des informations auprès de ceux qui connaissent le sujet.

Thierry m'a donc donné son avis sur quelques véhicules repérés sur le web et a bien voulu répondre à une multitude de questions. Je suis également entré en contact avec Claude Perrot dit Claudius, qui m'avait envoyé ma carte d'adhérent et est propriétaire d'une « Frog ». Je l'ai donc sollicité également et je me suis rendu à la

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

Président : 06 12 70 68 94
Secrétaire : 07 85 54 88 55

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

fin août chez lui, du côté d'Orléans. Après avoir discuté un bon moment autour de différents documents, il m'a fait faire un tour avec son Austin-Healey et m'a même proposé d'en prendre le volant : je me suis empressé d'accepter... tout en lui demandant de la « sortir » de la grande ville pour trouver un coin un peu plus calme, loin du trafic routier. Bon, le premier contact s'est bien passé et j'ai fait mes premiers pas dans la conduite d'une ancienne : c'est sûr, c'est différent d'un véhicule moderne, tant pour le confort, le freinage, la boîte de vitesses, la manière d'actionner les clignotants, etc. En tout cas, ce jour-là, Claude m'a été définitivement inoculé le virus !

Au contact de Thierry et Claude, j'ai retenu deux autres choses, probablement évidentes pour vous tous, mais qui ne l'étaient pas pour moi. D'une part, il est tout à fait possible de faire de la « longue distance » en Spridget, bien entendu à partir du moment où le véhicule est bien entretenu et que l'on est patient². Or, je suis basé à Villeurbanne et ma famille paternelle est originaire d'Anjou, où je passe la majorité de l'été. J'étais face à un choix cornélien : quel lieu de stockage choisir ? le Rhône ou le Maine-et-Loire ? En définitive, la réponse est simple : ma monture ira où j'irai ! Le second « bon » conseil était de faire preuve de patience et de ne pas se « jeter » sur le premier véhicule en vente. J'ai donc (difficilement) « pris mon mal en patience », tout en lançant une « veille active » sur Le Bon Coin et LesAnciennes.com...

En définitive, tout s'est accéléré cet automne, quand Thierry a indiqué dans la lettre mensuelle du club mon arrivée et ma recherche d'une « Frog ». Guy Gelas l'a alors contacté pour lui signaler qu'il était prêt à se séparer de la sienne. Comme nous sommes distants d'une cinquantaine de kilomètres à peine, j'ai pu facilement me rendre chez ce passionné, pour découvrir sa magnifique voiture, très bien restaurée et entretenue. Elle date de 1959 et est donc plus vieille que moi. La sortie « prise de contact » dans les petites routes de la Dombes, au nord-est de Lyon, fut assez vivifiante, mais c'était pire une semaine plus tard, quand je suis venu prendre livraison du bolide : trois petits degrés au thermomètre. J'étais équipé de pied en cap, avec plusieurs « couches » pour résister au froid et prêt à repartir cheveux (presque) au vent. Mais Guy m'a montré comment se montent les side-screens et la capote et je suis reparti à l'abri tout relatif de l'ensemble.

Une anecdote pour terminer sur ce retour vers Lyon. Chemin faisant, j'avais rendez-vous le midi même à un restaurant : j'arrive, je gare la « Frog », le repas se passe et au moment de repartir, impossible de redémarrer... J'avais laissé les phares allumés (mon véhicule moderne les coupe tout seul comme un grand quand il est à l'arrêt). Je tente de redémarrer en poussant, rien. Je mets des câbles entre ma batterie et celle du véhicule d'un « collègue », rien. En désespoir de cause, je rappelle Guy et, là, il me souffle le « mot magique » : coupe-circuit ! En fait, comme il me l'avait fortement suggéré avant de le quitter, j'ai coupé le circuit électrique en sortant de la voiture (tout en oubliant effectivement de couper les phares, mais pas grave grâce au coupe-

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

Président : 06 12 70 68 94
Secrétaire : 07 85 54 88 55

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

circuit) et j'ai complètement oublié de le mettre en « off » après le repas (pourtant j'avais été fort raisonnable côté libations). Bref, cela m'a servi de leçon et je n'oublierai plus d'actionner les phares et le coupe-circuit... le début de ma « reconfiguration » pour conduire une ancienne en toute quiétude !

Jean-Philippe IMBACH

1) Austin Healey, *La race des bouledogues* (ETAI), traduction d'un ouvrage en anglais (pour les plus courageux).

2) J'ai retenu que la vitesse moyenne lors de tels périples est d'environ 60 km/h.



Prêt pour de nouvelles aventures

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

Président : 06 12 70 68 94
Secrétaire : 07 85 54 88 55

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



Passage de témoin entre Guy et Jean Philippe



Un super volant Moto Lita en prime !

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

Président : 06 12 70 68 94
Secrétaire : 07 85 54 88 55

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

LE SUJET DU MOIS :

COMMENT REDÉMARRER UN MOTEUR DE VOITURE ANCIENNE ? *Source : sortiedegrange.com*

Remettre en route une voiture ancienne après 2, 10, 20 ou 30 ans d'immobilisation ou redémarrer un moteur pour donner suite à une sortie de grange, n'est-ce pas excitant ? C'est toujours un moment spécial pour nous, amateurs de vieilles voitures. Mais cela nécessite quelques connaissances et surtout, un bon nombre de précautions afin d'éviter les écueils les plus courants. Vous ne pourrez redémarrer un moteur qui n'a pas tourné depuis longtemps sans quelques opérations préalables. Pire, cela pourrait gravement endommager le moteur si les étapes ne sont pas réalisées méthodiquement. Alors pour que vous puissiez mettre toutes les chances de votre côté, voici toutes les étapes, pour redémarrer :

Simple redémarrage du moteur ou restauration complète ?

1er cas : la voiture peut partir par la route

La voiture a été arrêtée encore roulante, a été stockée dans de bonnes conditions et peut, selon vous, reprendre la route après avoir remis en route proprement le moteur. Dans ce cas, la voiture ne nécessite pas une grosse restauration : la remise en route du moteur va déjà lui permettre de contrôler que tout va bien, avant de repartir. Il faudra bien évidemment, au préalable, contrôler également le reste de l'auto et notamment les éléments de sécurité : trains, direction, freins, pneus etc.

2ème cas : la voiture nécessite des travaux avant de pouvoir rouler

La voiture a été immobilisée depuis de longues années, dans des conditions de stockage humides et nécessite de gros travaux. Dans ce cas, vous l'aurez compris, même si vous redémarrez proprement le moteur de votre voiture ancienne, elle ne pourra pas reprendre la route sans une bonne remise en état, voire une restauration complète. Pourquoi vouloir à tout prix redémarrer le moteur dans ce cas ? Cela permet de contrôler l'état global du moteur, de déterminer quels éléments fonctionnent et lesquels sont défectueux, et de se donner globalement une idée préalable des travaux qui devront être engagés.

Redémarrer le moteur d'une voiture ancienne, pas à pas

Étape 1 : contrôler que le moteur n'est pas bloqué

C'est une étape préalable indispensable. Si votre voiture ancienne ou celle que vous venez d'acquérir est restée immobilisée une longue période à l'extérieur et / ou si elle a été stockée sans huile dans le moteur, il y a de fortes chances pour que ce dernier soit grippé et donc bloqué. Une vérification s'impose donc.

Pour cela, vérifiez qu'avec une vitesse engagée, le moteur tourne lorsqu'on pousse le véhicule (ou lorsqu'on tourne une roue dans le vide). On peut aussi, au point mort, contrôler en faisant tourner une poulie du moteur ou l'écrou de la poulie d'arbre à cames avec une clé, à la manivelle, ou même à la main.

Que faire si le moteur est bloqué ?

Si le moteur ne tourne pas, cela ne veut pas forcément dire qu'il est complètement grippé. Il peut être simplement "gommé", c'est à dire que l'équipage mobile du moteur et en particulier les pistons et les segments se sont en quelques sortes collés dans les cylindres. C'est l'huile qui finit par se figer avec le temps. Dans ce cas, il existe une technique pour le débloquer :

- Retirer les bougies du moteur.
- On verse dans les puits de bougies le fameux mélange "magique" gasoil / huile moteur.
- Laisser agir plusieurs heures. Ce mélange va agir dans les cylindres pour dissoudre l'huile figée et ainsi libérer progressivement le moteur.
- Tenter de faire tourner le moteur manuellement, par les mêmes procédures évoquées plus haut. On évite de forcer si cela ne tourne pas. On laisse plutôt agir le mélange plus longtemps, et on essaye à nouveau.
- Le moteur doit finir par se libérer. S'il ne tourne toujours pas, c'est qu'il ne s'agit pas d'un simple gommage, le moteur est très probablement grippé (corrosion au niveau des segments et du cylindre par exemple). Dans ce cas, vous ne pourrez pas redémarrer votre moteur : cela nécessitera sa dépose complète pour réaliser une restauration dans les règles de l'art.

Contrôle du jeu aux culbuteurs (jeu aux soupapes)

On s'assure également à l'aide de cales d'épaisseur que le jeu aux culbuteurs est conforme à la valeur donnée par la Revue Technique Automobile. Si ce n'est pas le cas, on procède à son réglage.

Étape 2 : vidange et niveau des liquides

Liquide de refroidissement

Pour le liquide de refroidissement, ce n'est pas la peine de faire une vidange, moteur à froid. Il y a de fortes chances qu'avec les années d'immobilisation, le liquide se soit transformé en boue et que le circuit ne se vidange pas totalement.

Il convient donc de simplement faire le niveau de liquide de refroidissement dans le vase d'expansion et le radiateur. Une fois que le moteur aura démarré et tourné, nous pourrons le faire chauffer et procéder à un nettoyage complet du circuit de refroidissement avec un produit spécifique et le rincer plusieurs fois.

Le système de refroidissement de votre voiture ancienne ne sera donc pas optimal lors du premier redémarrage. Il est donc possible que le moteur chauffe rapidement, d'où l'intérêt de ne pas le laisser tourner trop longtemps et de ne surtout pas le faire monter trop haut dans les tours. Faites un nettoyage du circuit de refroidissement le plus tôt possible après le premier redémarrage.

Huile moteur

Pour l'huile moteur, il est préférable de réaliser une vidange au préalable, même si elle ne sera pas faite dans les conditions idéales.

En effet, le moteur étant immobilisé pendant plusieurs années, l'huile a tendance à se figer. Faire une vidange à froid ne permettra donc pas de vidanger l'ensemble de l'huile puisque qu'une partie se sera figée dans le circuit de lubrification. C'est pour cette raison qu'une bonne vidange doit toujours se faire "à chaud".

Malgré cela, il est tout de même préférable de réaliser une vidange pour retirer un maximum d'impuretés et d'eau qui ont pu se mélanger à l'huile stagnante avec les années. D'autant plus qu'on ne sait généralement pas si les intervalles de vidange ont bien été respectés avant l'immobilisation de la voiture.

Puis, on fait le niveau d'huile avec une huile "premier prix", que l'on vidangera à nouveau une fois que le moteur aura démarré et qu'il aura pu chauffer. Il faudra en général plusieurs vidanges successives pour arriver à "nettoyer" le circuit de lubrification du moteur, d'où l'intérêt d'utiliser des huiles bas de gamme pour ne pas gâcher

Étape 3 : déposer ou remplacer le filtre à air

Le filtre à air a de fortes chances d'être encrassé. Remplacez-le par un neuf, ou dépoussiérez-le et passez-lui un coup de soufflette si vous en êtes équipé

Étape 4 : nettoyage et réglage du carburateur

Le nettoyage du carburateur est une étape souvent négligée et pourtant vitale avant de redémarrer un moteur : ne pas le nettoyer pourrait non seulement vous empêcher de démarrer le moteur, mais pire, cela pourrait l'endommager !

En effet, l'essence stagnante présente dans la cuve du carburateur finit par s'oxyder en présence d'humidité et d'air. Ainsi se forment des dépôts et résidus qui vont boucher le carburateur : au mieux, ces résidus auront bouché le petit filtre à l'intérieur du carburateur, vous empêchant ainsi de démarrer...Au pire, ils se retrouveront dans le mélange air/essence de l'admission et risquent fortement d'endommager le haut moteur.

Un nettoyage complet s'impose donc.

Dépose et nettoyage du carburateur, pas à pas

Le démonter et le placer dans une cuvette. Le nettoyer partout, cuve, tuyaux, vis... avec un pinceau à l'aide d'un produit dégraissant. Vous pouvez également en profiter pour changer les joints papiers du carburateur au moment du remontage s'ils sont trop endommagés.

Enfin, si la RTA de votre véhicule vous le donne, réalisez le "pré" réglage des vis du carburateur (vis de ralenti et de vis de richesse de ralenti notamment).

Étape 5 : test de la batterie et remplacement si nécessaire

La batterie n'ayant pas été chargée depuis plusieurs années il n'y a aucune chance pour qu'elle soit opérationnelle. Une batterie restée plusieurs années sans être sollicitée ni chargée sera forcément hors service.

Si vous ne savez pas depuis combien de temps la voiture est immobilisée et que la batterie ne vous paraît pas trop ancienne visuellement, vous pouvez faire un test de charge avec un chargeur muni d'une fonction de test et d'un voyant "erreur". Si la batterie est endommagée et ne peut plus être chargée, le chargeur vous l'indiquera et ne chargera pas la batterie par sécurité. En revanche si le chargeur considère que la batterie est encore viable, il se mettra en mode charge automatiquement.

Si elle est endommagée, il va falloir la remplacer par une batterie neuve, ou utiliser une batterie que vous avez déjà pour dépanner et faire les essais de démarrage. Ne pas hésiter à remplacer les cosses si elles sont trop oxydées.

Étape 6 : contrôle et mise au point de l'allumage

Maintenant que l'alimentation électrique est -a priori- opérationnelle, passons désormais à l'allumage. Nous allons vérifier tour à tour que chaque élément du circuit d'allumage est opérationnel et que le courant arrive bien.

- On contrôle l'arrivée du courant à la bobine en testant la tension du circuit primaire lorsque le contact est mis.
- On fait un test de la résistance aux deux bornes de la bobine. Si les valeurs ne correspondent pas à celle de la RTA, on remplace la bobine.
- Pour mettre toutes les chances de son côté on remplace toutes les pièces d'allumage "d'usure" : les bougies, les rupteurs, le condensateur, la tête d'allumeur, le doigt d'allumeur et le faisceau d'allumage si besoin.
- Puis on vérifie l'arrivée du courant aux rupteurs avec un multimètre et procède au réglage de l'écartement des rupteurs.
- Enfin, on réalise le calage statique de l'allumeur à l'aide d'une lampe témoin.

Remplacement de la bobine d'allumage

Si la voiture ancienne que vous souhaitez redémarrer n'a pas été immobilisée trop longtemps, vous pouvez tester la bobine (Résistance et tension)

Si pas bon on remplace.

Remplacement des bougies

Étant donné le prix des bougies, dans le doute, mieux vaut les remplacer par des neuves pour maximiser vos chances de redémarrage. Si la marque d'origine n'existe plus cherchez l'équivalent.

Remise en état et réglage de l'allumeur

Bien souvent les cosses des fils sont bien oxydées. Si elles sont perforées mieux vaut changer le faisceau. Ouvrir la tête pour examiner l'état des vis platinées. Ne pas hésiter à les changer également si trop oxydées. Et oui tout ne se répare pas. Il y a un minimum de pièces à changer si l'on ne veut pas trop galérer. Un kit condensateur + vis ne vaut pas très cher. Réglez le jeu du rupteur selon la RTA. Profitez-en pour nettoyer le corps de l'allumeur ainsi que le doigt de l'allumeur afin que tout soit bien propre. La tête doit être étanche et les contacts en bon état. Idem pour le faisceau sinon on remplace.

Calage statique de l'allumeur

Maintenant que l'allumeur a été remis en état, je peux le remonter sur le moteur et procéder à son calage statique (à la lampe témoin). La technique de calage dépend des moteurs : elle est généralement indiquée dans votre RTA.

Reliez une lampe témoin à la borne de la bobine et à une masse quelconque. Il y a un repère sur le volant

Généralement on trouve un repère sur le volant et un repère sur le carter. On aligne les deux pour avoir le réglage de l'avance au point de compression du cylindre 1 (Bien suivre les spécifications de la RTA. Les distances peuvent varier selon les autos). Tournez l'allumeur dans le sens anti-horaire jusqu'à ce que la lampe témoin s'allume puis serrez sa vis de fixation.

Un conseil : Si vous n'avez jamais fait, faites vous assister par quelqu'un qui a déjà fait. Ce sera plus cool....

Étape 7 : contrôle, dégrippage et graissage des roulements du moteur

Certains organes du moteur sont équipés de roulements qu'il convient de vérifier, dégripper puis de graisser avant de tenter un démarrage pour éviter tout risque de casse. Je pense notamment au roulement du tendeur de courroie, au roulement de pompe à eau (bien souvent grippé) et, dans une moindre mesure, les roulements de dynamo / alternateur.

Lorsque vous tournez manuellement votre moteur, tous ces éléments-là sont également en rotation via une ou plusieurs courroies. Pour contrôler qu'ils ne soient pas grippés il faut vérifier :

- Qu'il n'y ait pas de points durs ou de blocages quand on tourne le moteur manuellement.
- Qu'il n'y ait pas de bruits anormaux : frottements, grincements

Si vous constatez un grippage, appliquez du dégrippant sur le roulement ou la pièce en rotation et laissez agir. Répétez l'opération. Si le bruit ou le point dur est toujours présent, il vous faudra démonter la pièce pour graisser voire remplacer le roulement (ou la pièce complète dans le cas d'une pompe à eau notamment).

Pensez également à **contrôler l'état de vos courroies** : si elles présentent des signes de faiblesses (craquelures, durcissement), remplacez-les !

Étape 8 : installation d'une nourrice d'essence : ne pas utiliser l'essence du réservoir !

Ne jamais utiliser l'essence du réservoir ! L'intérieur des réservoirs métalliques a tendance à s'oxyder avec l'humidité et l'air et d'autant plus si le niveau d'essence est bas. Résultat, comme pour l'essence présente dans le carburateur, l'essence du réservoir finit par s'oxyder et des résidus s'y forment.

Pas question donc d'utiliser l'essence du réservoir. Vidanger l'essence du réservoir pour en remettre une neuve ne résoudra pas non plus le problème, le réservoir étant oxydé.

Si votre voiture est immobilisée depuis de longues années, pas question non plus d'utiliser les durites d'essence d'origine. Elles sont certainement devenues poreuses, se désagrègent, durcissent et on finit par trouver des dépôts noirs dans le carburant. Elles n'assurent plus non plus une bonne étanchéité. (Voir mémo sur les durites sur la lettre Spridget de septembre 2022)

Comment mettre en place une nourrice d'essence ?

La solution idéale est donc d'installer une nourrice d'essence : on installe par exemple un petit jerrican d'essence en guise de réservoir que l'on relie à la pompe à essence ou directement au carburateur. Les 2 techniques sont valables, mais dépendent des conditions d'immobilisation :

- Si le moteur n'a pas tourné depuis plusieurs années, mieux vaut brancher directement la nourrice sur l'entrée du carburateur. En effet, avec les années, il y a de fortes chances que la membrane de la pompe à essence soit asséchée et percée et ne remplisse plus sa fonction. En reliant ainsi la nourrice d'essence neuve directement au carburateur, on "shunte" la pompe à essence et on met toutes les chances de notre côté. Pour cette technique, il faudra donc placer le bidon d'essence en hauteur, pour que le carburant puisse arriver par gravité jusqu'au carburateur. On y plongera une durite d'essence qui sera connectée de l'autre côté

au carburateur. Le débit d'essence ne sera pas optimal, mais ça fera largement l'affaire pour démarrer le moteur.

- Si votre ancienne est immobilisée depuis peu (moins de 2 ou 3 ans par exemple), vous pouvez tenter de brancher la nourrice sur la pompe à essence. Dans ce cas, vous pouvez placer votre bidon d'essence n'importe où, la pompe se chargera d'aspirer la quantité désirée d'essence.

Pensez à contrôler que votre filtre à essence ne soit pas percé ou bouché et remplacez-le si nécessaire. Même si on utilise une nourrice avec du carburant neuf, on n'est jamais à l'abri d'infiltrer des impuretés dans le carburateur.

Étape 9 : faire tourner le moteur sans le démarrer

Ici encore, c'est une opération à laquelle on ne pense pas toujours et qui s'avère pourtant incontournable pour redémarrer proprement son moteur. Elle va permettre plusieurs choses :

- Actionner la pompe à huile pour faire monter en pression le circuit d'huile du moteur et ainsi rétablir la bonne lubrification de l'ensemble au moment du démarrage. A savoir, on peut casser un moteur en quelques secondes si l'huile n'arrive pas partout dans le circuit de lubrification...
- Contrôler qu'il n'y ait pas de bruits suspects ou de grosses fuites qui pourraient faire des dégâts, moteur en route.
- Actionner la pompe à eau pour faire circuler le liquide dans le circuit de refroidissement et éviter une surchauffe prématurée au moment du démarrage.
- S'assurer du bon fonctionnement du démarreur.
- Nous permettre de pouvoir tester les compressions (nous le verrons dans le point suivant).

Pour cela, rien de plus simple, il suffit de débrancher le fil haute tension qui va de la bobine à la tête d'allumeur avant de tourner la clé de contact. Si votre ancienne est équipée d'un voyant de pression d'huile fonctionnel, vérifiez qu'il s'éteigne bien.

Si rien ne se passe ou que vous n'entendez qu'un petit claquement, c'est l'alimentation électrique du démarreur ou le démarreur lui-même qui sont en causes.

Étape 10 : tenter de redémarrer le moteur de votre voiture ancienne

Nous voilà au moment tant attendu ! Quelques tours de clés et quelques coups de pédale d'accélérateur et le moteur de votre ancienne devrait démarrer (ou pas... !).

Quelques petites astuces simples pour aider le moteur à démarrer :

- N'hésitez pas à **utiliser le starter** au moment du démarrage.
- Vous pouvez mettre une petite dose de carburant dans la cuve du carburateur pour aider la pompe à essence et l'amorcer plus rapidement.

- En cas de non-démarrage, vous pouvez également utiliser du « Start Pilot ». C'est un produit qui permet de rendre le mélange air / carburant plus combustible. Il est particulièrement utile lorsque votre étincelle est faiblarde par exemple ou quand il fait très froid. Il faut pulvériser le produit pendant 1 seconde à l'entrée du filtre à air. Attention, il ne faut pas en abuser, ce n'est pas un produit miracle. Si votre moteur ne démarre pas malgré cela, c'est qu'il y a un autre problème quelque part. Ce n'est pas la peine de vider l'aérosol

Miracle le moteur redémarre !

Attention : on ne laisse pas tourner le moteur trop longtemps et on ne le fait surtout pas monter trop haut dans les tours lors des premiers démarrages.

Conseils après redémarrage du moteur

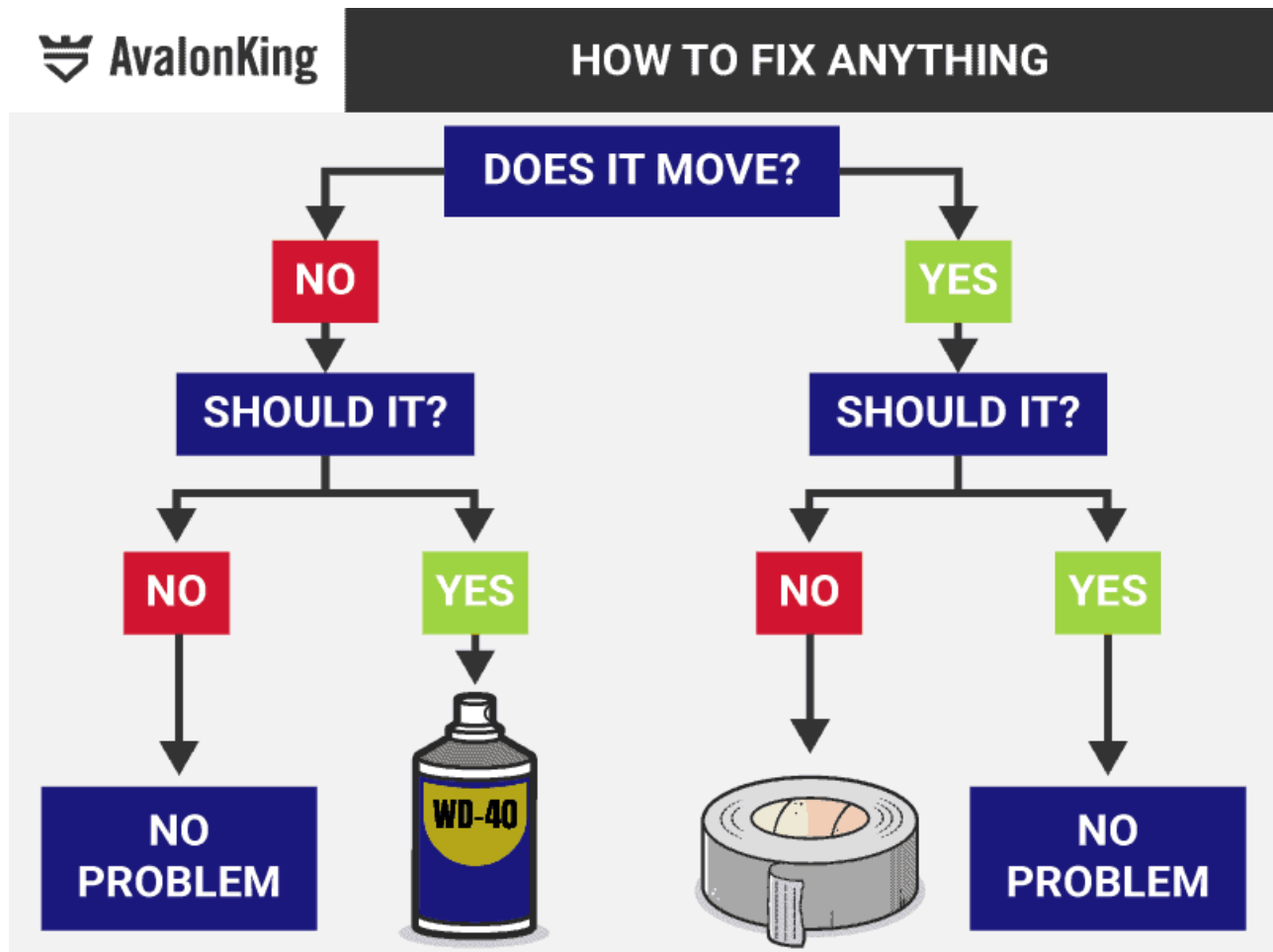
Voici quelques conseils pour que vous puissiez aller tester le moteur de votre belle sur la route sans souci :

- Laisser tourner votre moteur pour le faire chauffer jusqu'à la température optimale de fonctionnement (généralement autour de 80-90°) et faire la vidange de votre huile moteur. Remettre de l'huile ainsi qu'un filtre à huile neufs (si votre moteur en est équipé).
- Faire chauffer votre moteur et faire un nettoyage de votre circuit de refroidissement pour dissoudre les boues avec un produit adapté (avec un nettoyant radiateur ou du vinaigre par exemple). Vidanger le liquide de refroidissement, rincer plusieurs fois puis faire le remplissage avec un liquide de refroidissement neuf. Remplacer le calorstat si nécessaire.
- Remplacer toutes vos durites de carburant si elles sont sèches ou craquelées.
- Vidanger le réservoir d'essence et vérifier que ses parois intérieures ne soient pas oxydées. Si c'est le cas, il vous faudra procéder au nettoyage et à une désoxydation et application d'une résine de protection) de l'intérieur de votre réservoir. Vous risqueriez sinon de tomber régulièrement en panne à cause d'une essence oxydée qui arrive dans votre carburateur. Comparez le coût de l'opération avec celui d'un réservoir neuf.
- Remplacer le filtre à essence et la pompe à essence si nécessaire (membrane sèche, craquelée, percée...)
- Remplacer le filtre à air si ce n'est pas déjà fait.
- Contrôler la bonne pression d'huile moteur (témoin qui s'éteint bien, ou mieux, à l'aide d'un manomètre de pression d'huile).
- Procédez au réglage dynamique des vis du carburateurs

Enfin vous avez noté que nous avons traité ici que le redémarrage du moteur.

Avant de prendre la route bien d'autres organes seront à vérifier notamment les organes de sécurité : pneus, freins, amortisseurs...

Vu pour vous sur internet :



Bonnes fêtes à tous !

Philippe Béthoux : 07 85 54 88 55

bethoux.philippe@gmail.com

Spridget Club de France : 142, avenue Saint Michel 45160 Olivet

Président : Thierry Dupont : 06 12 70 68 94