

REDÉMARRER UNE SORTIE DE GRANGE (1)

[AUTOCOLLEC20 AOÛT 2019](#) 8K VIEWS



La découverte d'une voiture oubliée, c'est le graal du passionné. Mais la « sortie de grange » d'une voiture de collection impose de faire les choses correctement si l'on ne veut pas se compliquer sérieusement la suite. Même si la voiture a été bien protégée et bien stockée...

La première chose à éviter, c'est de se laisser submerger par les émotions et tenter de voir « si elle démarre » en branchant immédiatement un booster et tourner la clé. Ca peut paraître évident, mais on préfère le répéter que l'oublier ...

Un véhicule immobilisé depuis 2, 5 voire 10 ou 20 ans va nécessiter une attention et un processus de redémarrage très particulier pour ne pas faire de bêtises.

COTÉ MOTEUR :

La première chose à faire est de vérifier si le moteur est bloqué ou pas.

Il y a de nombreux mois que toute l'huile est redescendue et que les pièces métalliques peuvent s'être grippées voire corrodées. Avant même d'essayer de faire tourner le moteur en actionnant les poulies avec une clé, on va enlever toutes les bougies et pulvériser dans les cylindres du WD40. On attend une heure et ENSUITE on essaiera de faire tourner le moteur en actionnant la poulie de vilebrequin avec la clé ad-hoc. On essaiera de voir si ça tourne de façon fluide, sans bruits ou points durs. Si c'est le cas, on est sur la bonne voie.

Sinon, inutile d'aller plus loin, il faudra envisager d'ouvrir le bloc ...



L'étape suivante consiste à vidanger la vieille huile qui s'est invariablement décomposée au fil des ans. On vidange tout et on remplace le filtre à huile. Si vous voulez vraiment bien faire, dans le cas d'un carter tôle démontable, déposez le afin de nettoyer toutes les boues qui se seront accumulées au fond.

Ensuite, remettez une huile standard 10 ou 5W40. Elle ne servira qu'à redémarrer et décraquer le moteur et sera à nouveau vidangée rapidement.

Il faudra ensuite vidanger la vieille essence du réservoir et rincer ce dernier. Utilisez du pétrole lampant et/ou du gazole. Attention, il faudra peut-être dérouiller le réservoir, mais c'est un autre sujet et une autre étape. Vérifiez que les canalisations entre le réservoir et le moteur ne sont pas bouchées. En cas de doute ou problème, vous pourrez démarrer le moteur à partir d'un petit bidon (seulement si c'est une voiture à carbus).

On va ensuite checker l'allumage. Pas de chichi : il faudra remplacer les bougies et le condensateur. On passe un petit coup de toile émeri sur les contacts du rupteur (évitons de tout dérégler en le remplaçant). Les plus perfectionnistes remplaceront dès maintenant les fils HT de bougies. Au fait, ne remontez pas les bougies neuves tout de suite ...



Coté carburateur(s) et injection on enlève tout ce qui est filtre à air. De toutes façon, ce sera à remplacer.

Coté refroidissement, on vérifie le niveau d'eau dans le radiateur et le vase d'expansion et on fait l'appoint éventuellement.

Nous sommes presque prêts à faire démarrer le moteur. Faites faire une vingtaine de tours au vilebrequin à la main (à la clé). Le but est de faire remonter de l'huile dans la pompe à huile, dans les conduits et les coussinets d'arbre, avec une faible vitesse de rotation. Ensuite, on branche une batterie neuve ou un booster, toujours sans les bougies. On va débrancher l'arrivée d'essence aux carburateurs ou à l'injection.

Et on va alors actionner le démarreur 3 ou 4 fois pendant 30 secondes. Le but, c'est de faire monter l'huile neuve jusqu'à la culasse et dans tous les circuits avant de véritablement démarrer le moteur. Les plus anxieux pourront déposer le/les caches culbus pour pulvériser de l'huile moteur directement sur les axes des rampes et les queues de soupapes !

Entre les 3 ou 4 sessions de démarreur, on va vérifier si on a bien une étincelle aux bougies et que l'essence arrive bien aux carbus ou à l'injection.

Si pas d'essence ou d'étincelle, il faudra checker la pompe à essence et la bobine.



Pour démarrer le moteur, on remet en place les bougies (dans le bon ordre, hein) et l'alimentation d'essence. Et on actionne le démarreur jusqu'à ce que ça démarre !

Ca peut prendre un peu de temps, le ou les carbus doivent se remplir d'essence, se déboucher, etc ... Si ça ne bronche pas, un peu de « Start pilot » pulvérisé dans le carbu devrait aider (attention aux retours de flamme, un extincteur sous la main est une sage précaution). Ca va partir, toussoter, fumer, caler, repartir ... et tourner. Mais attention, pas de vroum-vroum, laisser le tourner posément autour de 1.000/2.000 trs/mn le temps qu'il chauffe et que tout reprenne vie.

On va laisser tourner le moteur au ralenti accéléré entre 15 et 20 minutes, le temps qu'il monte en température. On en profitera pour vérifier que le thermostat de radiateur s'ouvre correctement, que toutes les durites sont chaudes, les éventuelles fuites d'huile, d'eau, d'essence ... afin de dresser la liste des éléments qui seront à vérifier ultérieurement.



Le moteur une fois le moteur bien chaud, on l'arrête et on le vidange à nouveau en essayant de vérifier si il y a des choses « inhabituelles » dans l'huile ou le filtre. Parmi les choses qui vieillissent mal quand la voiture ne roule pas, les patins plastique des tendeurs de chaine de distribution (si votre moteur a une chaine)

On remet un nouveau filtre neuf, et on refait le plein d'huile avec la viscosité nominale pour la voiture. Ca y est, on a redémarré le moteur dans les meilleures conditions possibles, on peut passer au reste !

Dans un article à suivre : trains roulants, freins et boîte de vitesse.