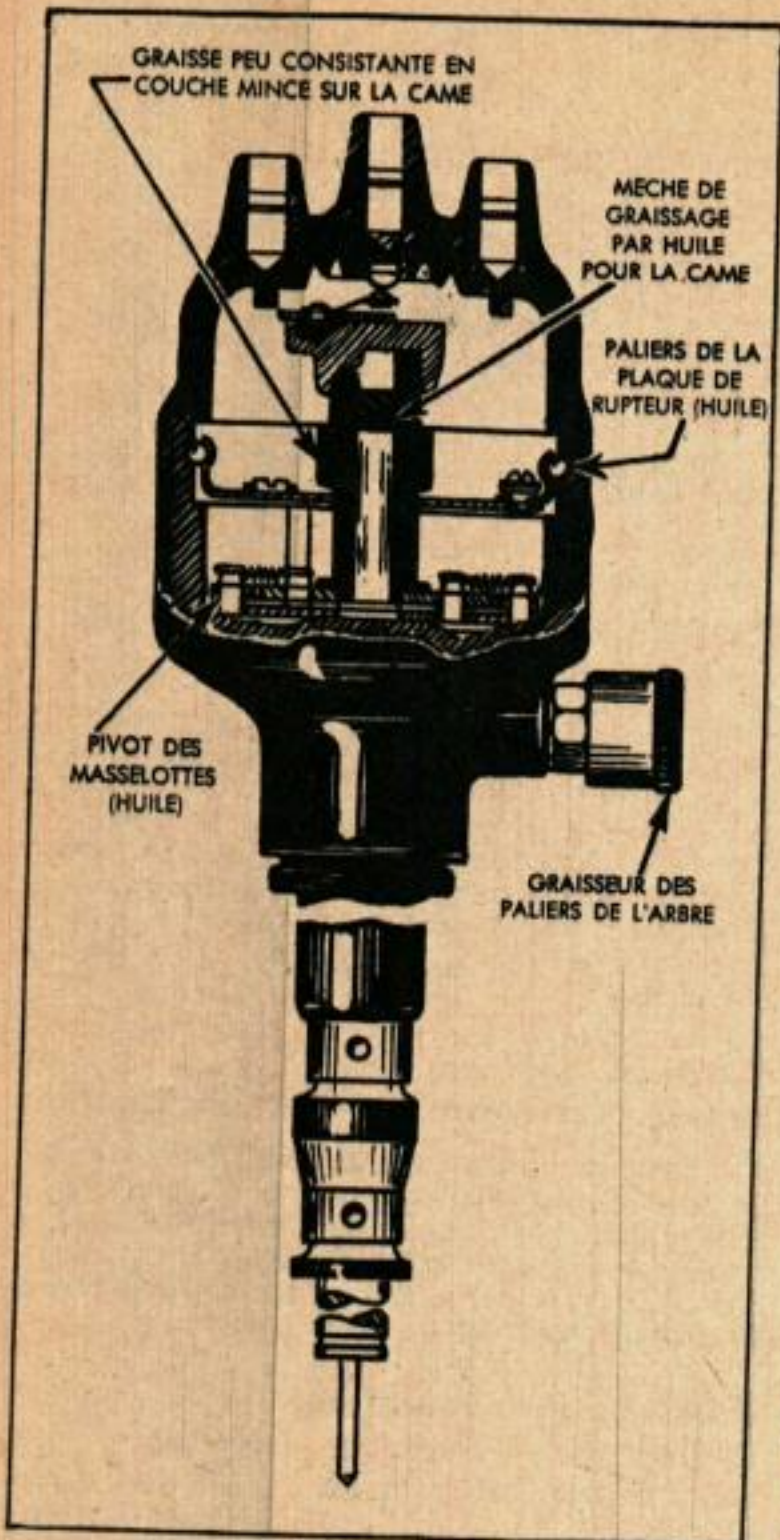


# LE GRAISSAGE DE LA TÊTE D'ALLUMAGE

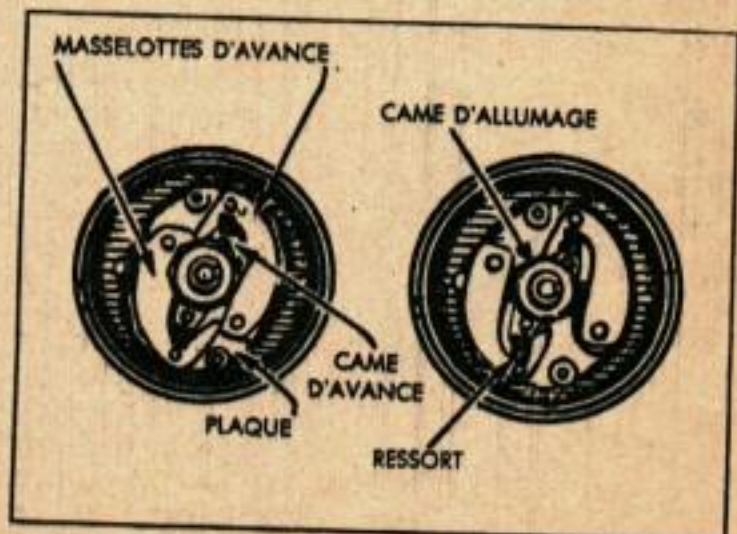
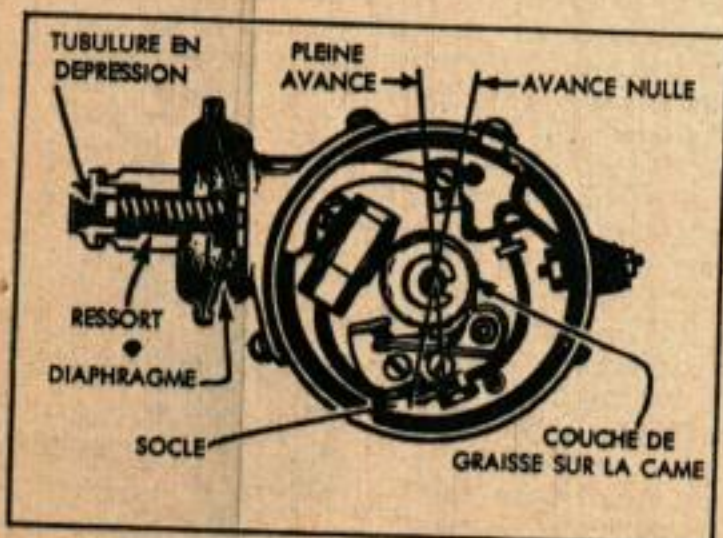


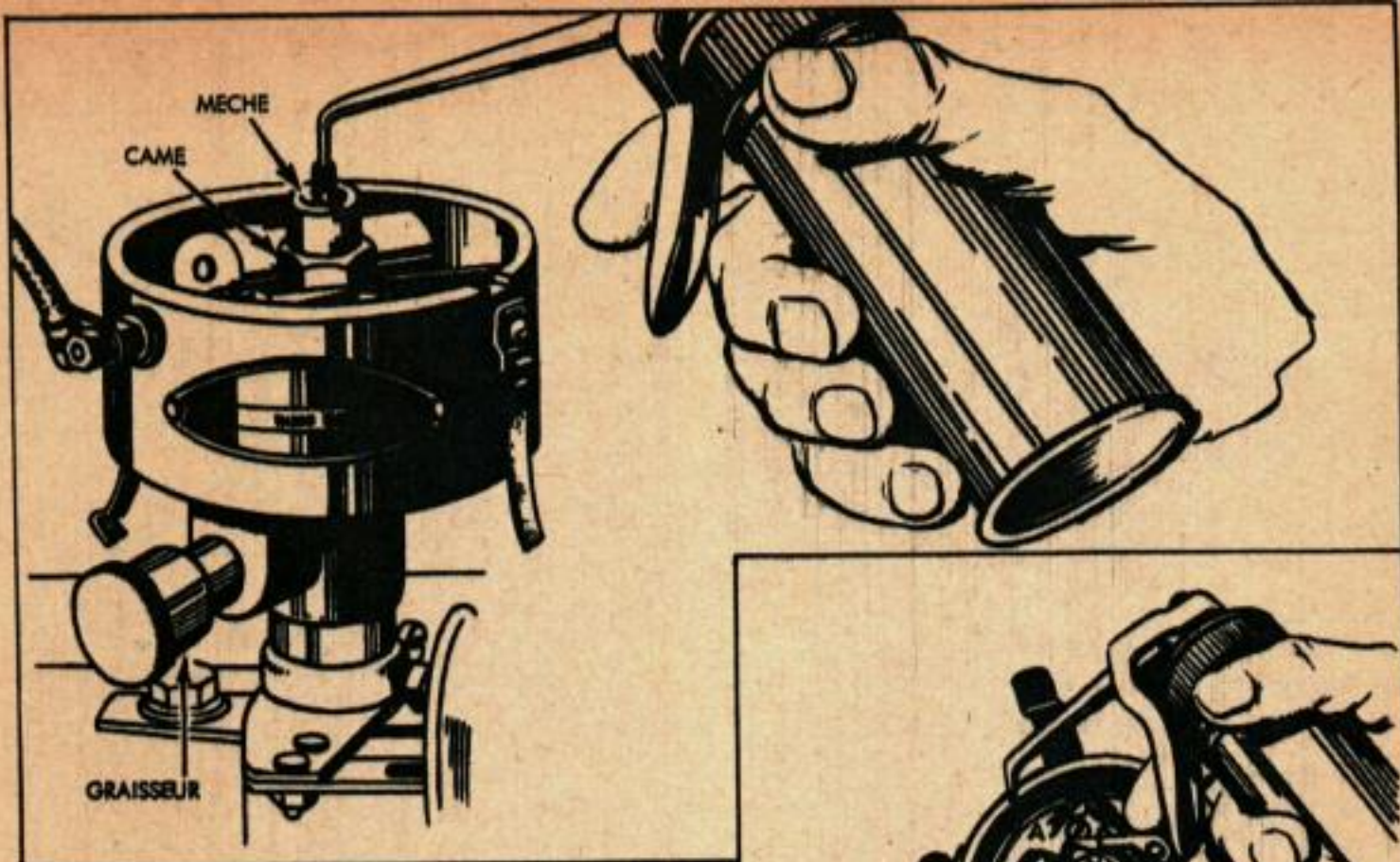
A quelle date avez-vous graissé pour la dernière fois la tête d'allumage de votre automobile? Si la voiture a parcouru plus de 8 000 à 10 000 km environ (5 ou 6 000 ml), elle a besoin d'être graissée, mais c'est un organe de précision qui nécessite un entretien correct. Un moteur parfaitement réglé ne donne pas entière satisfaction s'il est pourvu d'une tête d'allumage en mauvais état. Cinq points doivent être graissés sur un allumeur, voir le croquis ci-contre: la mèche au-dessus de l'arbre à cames, les bossages des cames, les paliers du disque, les pivots des masselottes et les paliers de l'arbre.

Ne pas tomber dans l'excès de graissage, il vaut encore mieux que le graissage ne soit pas fait. Trop de graissage peut amener l'arrêt du moteur. Une faible quantité d'huile ou de graisse isole les pastilles de contact, empêchant le passage du courant ou provoquant des arcs qui endommagent rapidement les surfaces en contact.

Les paliers de l'arbre de la tête d'allumage sont graissés par le graisseur visible sous le corps de l'allumeur, avec de la graisse ou de l'huile selon les indications du constructeur. Quand le graisseur est plein, un tour de bouchon tous les quelques milliers de kilomètres (ou de ml) suffit pour assurer le graissage de l'arbre. S'il s'agit d'un appareil à huile, ajouter simplement quelques gouttes d'huile après le parcours d'un même nombre de kilomètres. L'intervalle entre les graissages est généralement indiqué par le mode d'emploi livré avec la voiture. A défaut, il faut demander l'avis d'un garagiste compétent sur ce qui convient à votre voiture.

Ne pas graisser exagérément les paliers de l'arbre. La chaleur dégagée par le moteur peut vaporiser la matière grasse utilisée et les vapeurs arrivent finalement dans le corps de la tête d'allumage. L'air plus froid y condense ces vapeurs qui forment une pellicule grasse sur toutes les surfaces de la tête d'allumage. Ceci se rencontre souvent dans les voitures anciennes où les paliers de la tête d'allumage sont usés d'une façon excessive, au point que des



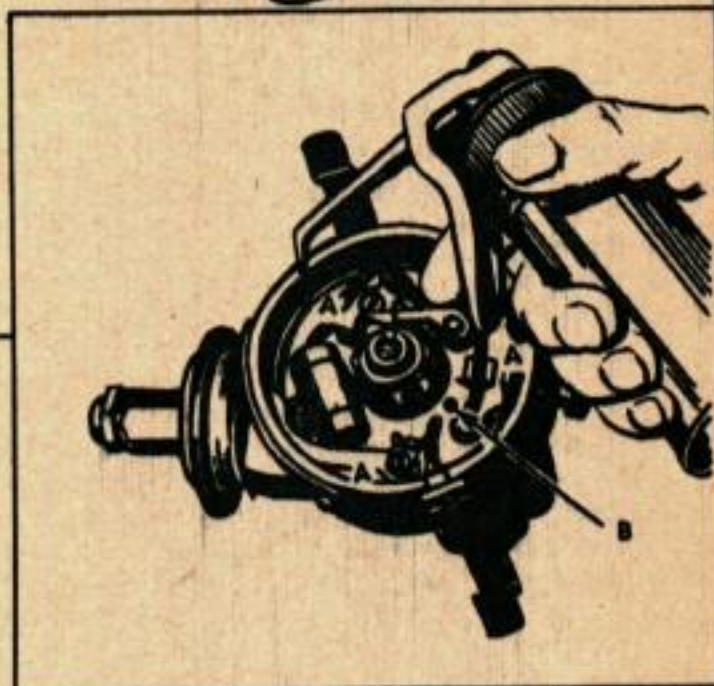


vapeurs d'huile vont du carter dans le corps de l'allumeur.

Lorsqu'on enlève le couvercle de la tête d'allumage et qu'on soulève le rotor de distribution, on remarque une mèche de graissage qui a besoin de deux ou trois gouttes d'huile tous les 8 000 km environ (5 000 ml). Cette mèche assure le graissage de la partie supérieure de l'arbre à cames. Ce dernier, très court, tourne par rapport à l'arbre moteur principal de l'allumeur sous l'action des masselottes et agit sur l'avance à l'allumage, selon la vitesse du moteur.

Si le système est enfermé dans un boîtier semblable à celui du dessin en haut et à droite de cette page, une goutte d'huile fluide placée en A sur chacun des chemins à billes assure le déplacement du plateau tournant. Sur les derniers modèles de ce type, le plateau porte sur trois boutons de matière plastique et le graissage se fait par un feutre huilé qu'on imprègne d'huile par un trou, le point B du croquis. Ci-dessus à droite, lorsqu'on doit démonter le plateau d'une tête d'allumage de ce type, qui comporte un chemin à billes creusé dans le boîtier et où se trouvent trois billes, veiller, lors du démontage, à ne pas perdre ces billes et à les remettre ensuite correctement en place. La rotation du plateau se fait sous l'action d'un diaphragme qui est commandé par la dépression de la tubulure d'admission. Voir le croquis du bas à gauche de la page 88, la dépression dans la tubulure d'admission varie plus avec la charge imposée au moteur qu'avec la vitesse de rotation de ce dernier.

Les bossages de la came sont à garnir d'une très fine pellicule de graisse consistante. Cette graisse évite l'usure rapide du bloc en fibre placé sur le bras des pastilles de contact. Ce bloc est soumis à un effort de 510 à 570 g (18 à 20 oz) et la came le frappe à raison de



1 500 coups par minute lorsque la voiture a une vitesse de 95 km/h (60 m.p.h.). Il est donc sujet à l'usure, les pastilles ne donnent plus les contacts voulus et le moteur ne peut tourner.

Au-dessous du plateau sont les masselottes qui doivent être lubrifiées tous les 8 000 km (5 000 ml). A moins que vous ne soyez familier avec ces organes, il ne faut pas chercher à enlever le plateau pour accéder aux masselottes, disposées sous le plateau comme l'indique le croquis de la page 88, en bas et à droite. Le détail de gauche montre la position des masselottes lorsqu'il n'y a pas d'avance et celui de droite, lorsqu'il y a pleine avance. Les endroits à graisser sont, évidemment, les pivots des masselottes. Dans certains modèles de têtes d'allumage, il faut mettre une goutte d'huile sur ces pivots, dans d'autres, de la graisse molle. Si la quantité de graisse est trop forte, les masselottes ne sont plus assez libres dans leurs mouvements. Il en est d'ailleurs de même si, par suite du manque de graissage, les pivots sont secs et rouillés.

⊙ Quand il travaille sur un stuc ou l'ossature d'une maison, un ouvrier évite de laisser des marques d'échelle sur les murs extérieurs en rembourrant les extrémités supérieures des montants de l'échelle avec plusieurs paires de vieilles chaussettes de laine.