

CONTROLE D'UN HORS-BORD D'OCCASION

Au magasin

APPARENCE. Regardez les petits signes qui indiquent une utilisation peu soignée : bosses et éraflures sur le capot ; corrosion et rouille sur les têtes de boulons et autres parties métalliques, surtout le démarreur et la commande du volant ; de la crasse au bas du carter supérieur ; des fils abîmés, l'hélice usée. Demandez au vendeur le nom et l'adresse du propriétaire précédent et allez voir à quoi ce moteur servait. Un moteur qui a servi surtout pour le ski nautique et pour la course sera plus usé que celui qui n'a servi qu'à la pêche ou à la promenade. Un moteur utilisé en mer aura subi plus d'attaque de l'eau salée. Demandez aussi au propriétaire précédent les fiches d'entretien ; ensuite, si vous achetez le moteur, vous pourrez écrire à la compagnie et demander ce qui était prévu dans le service après vente ; vous pourrez ainsi déterminer ce qui n'a pas été fait.

La plupart des modifications prévues par ce service sont supposées exécutées gratuitement par le vendeur. Considérez une clause de cette nature pour la faire inclure dans votre contrat de garantie.

A l'atelier

APPARENCE GENERALE. Enlevez le capot et examiner de près le moteur. La corrosion, la rouille, le cambouis, indiquent une utilisation déplorable, et votre achat est alors risqué.

MECANIQUE GENERALE. Mettez au point mort et tournez le système de démar-

rage, qui doit fonctionner facilement et aller jusqu'au bout. Sinon, il y a des chances que des pièces soient rouillées dedans (peut-être ce moteur a-t-il coulé ?) ; il faudra peut-être tout démonter pour le nettoyer. Achat risqué, à moins que le vendeur n'arrange tout cela.

ALLUMAGE. Enlevez la bougie, mettez-la à la masse et actionnez le démarreur (la manivelle si c'est un système à batterie). Une étincelle vive doit jaillir entre les bornes de la bougie. Sinon, des essais détaillés sont à prévoir pour en déterminer la cause. Si c'est un allumage par volant magnétique, enlevez le volant et regardez ; des fentes (si vous en trouvez remettez-le en place) ; le jeu pour les bobines (s'il n'est pas correct, on voit des traces noires sur le volant) ; l'état des vis platinées. Les systèmes d'allumage qui ne sont pas brillants et exempts de rouille peuvent signifier des fissures ou une torsion du volant, ou bien une torsion de l'arbre lui-même ; tout ceci est assez grave. Si le moteur a un allumage par batterie, la batterie, l'alternateur ou la dynamo, le régulateur, la bobine, les fils et l'allumage doivent être vérifiés avec des instruments appropriés. Si le vendeur ne vous laisse pas faire ces essais, vous risquez gros, car vous pouvez avoir une panne dans une des parties vitales du mécanisme.

ALIMENTATION. Placez le réservoir d'essence, dévissez le bouchon du fond du carburateur et pompez l'essence ; un jet régulier doit sortir par le trou. Sinon, enlevez le tuyau à l'arrivée au carburateur ; si l'essence ne coule pas le problème se trouve sence sort, l'ennui est dans le carburateur, et cela coûtera très cher à réparer. Si l'essence dans le filtre ou bien dans le tuyau qui sont

bouchés ; encore une dépense. Vérifiez aussi le réservoir.

HELICE ET ARBRE DE TRANSMISSION. Si l'hélice est tordue ou abîmée, le vendeur doit la remplacer. Saisissez l'hélice et faites-la jouer sur son axe. Regardez s'il n'y a pas de fuites autour de l'arbre, ou trop de jeu, ce qui indiquerait que les paliers sont usés à l'intérieur. Achetez un moteur comme cela, et vous verrez venir une grosse facture de réparations.

Essais en cuve

ENSEMBLE. Le moteur doit partir facilement et ronfler quand il marche. Des grincements à l'intérieur prouvent que le piston est ovalisé, ou que les paliers sont usés : grosse dépense. Faites-le tourner et examinez si le levier de vitesses et l'accélérateur répondent immédiatement. Sinon, c'est encore une réparation importante en perspective. Est-ce que le moteur vibre avec excès sur le tableau ? Alors regardez les amortisseurs et, s'ils sont usés, dites au vendeur s'il pourra les remplacer.

POMPE A EAU. Regardez vers la sortie, à la partie inférieure : un moteur sans thermostat doit cracher de l'eau dès le démarrage. S'il y a un thermostat, vous pouvez compter 3 mn de réchauffement avant que l'eau commence à sortir. S'il ne sort pas d'eau du tout, c'est que la pompe est mauvaise, et c'est encore une grosse réparation à faire exécuter.

SYSTEME DE FIXATION. Le moteur doit tenir solidement au bateau ou à la paroi de la cuve. Sinon, c'est que les vis de fixation sont usées ou ont des filets faussés ou cassés. Le vendeur doit changer cela.