

Votre CARROSSERIE a besoin, elle aussi, d'être entretenue.



Comment éviter la corrosion qui affaiblit et détruit les portes, les marchepieds et autres parties de la carrosserie.



CIRER LES PARTIES CHROMÉES



BROSSER AVANT DE PONDRE

POUR faire durer longtemps une voiture, il ne faut pas négliger l'entretien de la carrosserie, c'est la partie la plus importante en dimensions et la plus exposée aux intempéries. Bien que la caisse soit revêtue d'une couche de peinture ou de vernis, dès qu'une partie de la tôle est écaillée, elle risque de devenir une amorce de corrosion et d'oxydation. Ceci passe d'ailleurs souvent inaperçu, notamment dans les joints, sous les ailes, dans les intersections de surfaces où l'eau risque de séjourner.

Pour entretenir en bon état une carrosserie, l'un des meilleurs moyens est de la laver et de la cirer régulièrement (fig. 1). Lorsqu'on emploie un chiffon pour le lavage ou l'encaustiquage, veiller à ce qu'il ne renferme ni grains de sable ni corps étrangers quelconques susceptibles de rayer le revêtement et de favoriser l'entrée de l'humidité. Lorsqu'on circule dans les rues où l'on a répandu du sel pour faire fondre la glace, ne pas attendre pour laver la voiture avec une lance d'arrosage. Faire ce travail très complètement et bien laver les moindres parties de la carrosserie afin qu'il ne reste pas de trace de sel, substance très nocive pour les carrosseries. Toute partie écaillée et qui est recouverte d'eau salée, aura vite fait de rouiller. Se méfier également des routes que l'on recouvre de chlorure de calcium pour faire fondre la glace ou faire tomber la poussière; ce produit est très mauvais pour les peintures et il faut laver la voiture sans tarder. Veiller surtout aux pièces chromées qui doivent toujours être cirées (fig. 2).

En même temps qu'on nettoie et qu'on encaustique la carrosserie, vérifier régulièrement la caisse pour rechercher les traces de rouille qui peuvent prendre naissance. Si la roue de secours est placée dans un logement ménagé dans une des ailes, s'il n'y a pas, au



④ ASTIQUER
LES PARE-GLACE
QUI TUEMENT



⑤ METTRE DU
GRAPHITE DANS
LES SERRURES



⑥ RETOUCHER LA
PEINTURE SUR LE
BORD DES PORTES



⑦ SURVEILLER LE
BAS DES PORTES ⑧



point bas, de trou d'écoulement de l'eau, il est probable que la rouille s'y développe. Bien gratter la rouille avec une brosse métallique (fig. 3). Repeindre le logement. Avant de mettre de la peinture sur de la tôle, bien gratter cette dernière afin qu'il ne reste aucune trace de rouille. Après la brosse métallique, passer de la laine d'acier sur la partie traitée afin qu'elle soit parfaitement propre et brillante. Profiter de ces travaux de grattage pour enlever quelques pellicules de peinture autour de la partie rouillée afin de s'assurer que la rouille n'a pu pénétrer sous la peinture. En négligeant de faire cette vérification, on risque d'avoir le travail de grattage et de peinture à refaire sous peu. Lorsqu'on fait les raccords de peinture de ce genre, ne pas mettre une seule couche de peinture épaisse. Mettre, au contraire, deux couches minces, en laissant la première sécher complètement avant de passer la deuxième. Dépister la rouille au bas des portes, là où la pluie passe. Bien que la majeure partie de la pluie qui passe dans le panneau de la porte finisse par s'écouler au dehors, il en reste toujours assez pour entretenir à l'intérieur une humidité qui favorise la formation de rouille. Les points où l'eau s'accumule doivent être particulièrement surveillés, bien les nettoyer et faire des raccords de peinture dès qu'il en est besoin (fig. 7 et 8). Le système de drainage de l'eau autour de l'orifice de ventilation du capot (fig. 11) est à regarder. Ne pas négliger le joint autour du couvercle de la malle arrière, car la rouille s'y accumule souvent, notamment au bas, comme le montre la figure 9. Tous les endroits de la caisse où des surfaces se raccordent sont à regarder de près, car l'eau s'accumule dans les fissures pendant des

heures ou des jours, ce qui provoque une oxydation rapide, surtout si la voiture est assez ancienne, si elle a plus de deux ans, par exemple. Les écailles sur la peinture des bords des portes et des ailes (fig. 6) sont à retoucher immédiatement. Le produit est appliqué comme sur la figure 12, afin de protéger le dessous des ailes.

Parfois le caoutchouc des marchepieds est tellement usé que le métal est oxydé assez profondément par l'eau qui passe par les trous du caoutchouc. Le ciment à l'amiante utilisé pour les toitures est très bon pour faire ce genre de réparations (fig. 10). Probablement l'un des premiers endroits où la rouille se forme est le joint entre la vitre et son cadre, tant dans le pare-brise que dans la glace arrière. Généralement, l'attaque ne



⑩ MASTIC POUR LES TOITURES



⑪ NETTOYAGE DU SYSTEME DE VENTILATION



⑫ PROTECTION DU DESSOUS DES AILES PAR APPLICATION D'UN REVETEMENT



se voit pas et il faut que des dégradations considérables soient constatées pour qu'on pense à regarder ce point. On évite cet ennui en mettant à intervalles réguliers un mastic spécial (fig. 4). Un autre endroit très attaqué également par la rouille est le plancher sur lequel les ravages restent longtemps invisibles, surtout à son raccordement avec la caisse. L'oxydation en cet endroit se traduit souvent par une diminution de la résistance mécanique de la carrosserie. Il faut donc se livrer à des examens réguliers de ces points dangereux, nettoyer et gratter les surfaces, puis les repeindre. On peut aussi mettre du ciment pour toitures, ce que font de nombreux automobilistes, qui en profitent pour mastiquer les ouvertures par lesquelles l'eau de pluie peut entrer.

Les rivets et les boulons des carrosseries sont destinés à assurer une liaison bien rigide, mais il ne faut pas oublier de regarder ce qui se passe là où les boulons attachent la caisse sur le châssis. Ces boulons sont en général munis d'un isolateur en caoutchouc destiné à amortir les chocs et les vibrations du châssis. Si les caoutchoucs sont trop serrés, ils ne servent plus à rien. Graisser régulièrement les parties qui doivent être graissées, utiliser, pour cela, la graisse pour les charnières et les loquets, utiliser le graphite en poudre ou mine de plomb pour les endroits où la graisse ne peut être appliquée (fig. 5).

Si l'on désire avoir un démarreur et une génératrice dont le boltier soit bien propre et brillant, utiliser une peinture à l'aluminium en poudre malaxé avec un vernis résistant à l'essence et aux intempéries. Les peintures ordinaires à l'aluminium sont délavées en peu de temps, tandis que le vernis résiste à l'huile, à l'essence, etc., pendant très longtemps. Les fils d'allumage et surtout ceux qui sont très près des cylindres seront revêtus d'une couche de vernis incolore. On évite ainsi l'attaque des fils par des acides et l'humidité qui endommagent les isolants et l'on prolonge la vie utile des fils. Les fils très gros sortant des accumulateurs sont garnis d'un tuyau de caoutchouc, placé aux points où les fils sont fixés à la carrosserie et aux endroits où les fils risquent de se plier. Bien serrer les crampons qui tiennent les fils sur les ferrures.