



**Service PRATIQUE**

Chaque semaine, nos deux "laborantins" experts, Jérôme Fombelle et Thomas Daufresne, mettent leurs compétences à votre service, qu'il s'agisse de sujets pratiques, de prise en main de nouveaux accessoires ou de comparatifs de produits.

Un laboratoire de tests de 100 m<sup>2</sup> équipé de tout l'outillage nécessaire pour évaluer, voire torturer, les équipements ou matériels liés à l'auto.

**POUR LES CONTACTER**  
laboautopluspratique@mondadori.fr

**VOS QUESTIONS**

**Poulie Damper: quels risques?**

Jérémy Alfonso, 33530 Bassens

Fixée au vilebrequin, cette poulie entraîne la ou les courroies d'accessoires. Elle est composée de deux morceaux de métal, reliés par un silentbloc en caoutchouc, qui amortit les vibrations. Avec le temps, ce dernier peut craqueler et se détériorer. Il faudra alors changer la poulie au moment du remplacement de la courroie de distribution (de 100 à 300 € la pièce).

**NOUVEAUTÉ PRODUIT**

**Lingettes multiusages**

Lingettes Noline, 43,80 € (frais de port inclus) sur Noline-shop.com



**LA PROMESSE:**  
Nettoyer efficacement et sans efforts tous les types de support.

**L'AVIS DU LABO** ● ○ ○

**Chères mais ultra efficaces!**  
80 lingettes imprégnées pour plus de 40 €. ... Ça a intérêt à marcher! Et c'est le cas: très efficaces pour dégraisser, elles nettoient tout, de la carrosserie au moteur. Il subsiste une légère couche protectrice brillante. Une fois propre, la surface sera juste essuyée avec la lingette microfibre fournie. Aussi par 20 (28,80 €).

● Bien ● Moyen ● Décevant



A. SAUNIER

# Mon diesel fume noir: comment "l'assainir"?

Bouchons quotidiens, entretien négligé... à chaque accélération, tout le monde se rallie à votre sinistre panache. Il est temps de cesser de jouer les enfumeurs!

**U**n moteur diesel qui crache de la fumée noire à chaque accélération peut souffrir de plusieurs maux: certaines pièces de l'injection sont en fin de vie ou les conduits internes sont très encrassés. Si ce phénomène n'impacte pas forcément de manière importante le fonctionnement de la mécanique, il entraîne systématiquement le refus au contrôle technique. En effet, l'opacité des fumées y est mesurée.

## Travaillez la "respiration"

Si les injections modernes éliminent quasiment toute possibilité de réglage, elles sont plus sensibles à l'état de certaines pièces. Dans un premier temps, privilégiez l'entretien périodique, notamment le remplacement du filtre à air. Partiellement colmaté, ce dernier peut également être responsable d'une perte de puissance et d'un accroissement de la consommation.

## Commencez par décrasser

La cause la plus probable, et la moins coûteuse à réparer, est un encrassement du moteur. S'il existe de nombreux additifs vendus en centres-autos, l'efficacité n'est pas toujours au rendez-vous. De plus, il est préférable d'éviter d'introduire un produit dont on ne connaît pas les effets secondaires, dans un système d'injection à 4 000 €. Privilégiez les méthodes ci-dessous.

■ **1 heure de roulage "forcing":** moteur bien chaud, allez faire une boucle d'une cinquantaine de kilomètres, comportant petite route et autoroute, mais pas de ville. Sur la route, faites monter le régime avec de franches accélérations. Sur autoroute, gardez le compte-tours entre 3 000 et 4 000 tr/mn à vitesse stabilisée.

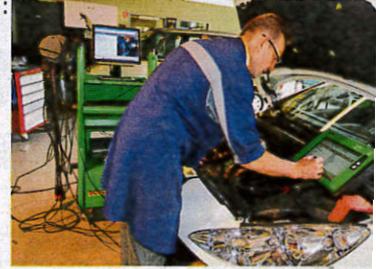
■ **Un décrassage décalaminage professionnel:** de plus en plus de spécialistes se dotent de stations de décalaminage à hydrogène (Flexfuel-company.com). L'opération consiste à injecter dans l'admission un mélange hydrogène/air pendant 30 mn à 1h30 (de 65 à 100 €/h), alors que le moteur tourne au ralenti. Nos précédents tests ont démontré l'efficacité du processus et permis l'acceptation au contrôle technique de nos véhicules d'essai (précédemment refusés).



## En dernier recours, le diagnostic

Si le décrassage et une révision ne viennent pas à bout du problème, vous devrez passer par la case diagnostic électronique. Optez pour l'expertise d'un spécialiste du diesel (Bosch Car Service, Delphi Service Center). Ils cumulent grande compétence et tarifs de pièces intéressants, et proposent notamment de l'échange standard ou de l'échange réparation. En général, ce sont les deux éléments suivants qui posent problème.

■ **Vanne EGR bouchée:** elle a pour rôle de recycler une petite quantité des gaz d'échappement dans l'admission. A terme, elle s'encrasse, se bloque, et, dans les cas extrêmes, cela peut jouer sur le moteur (à-coups, problème de démarrage). Ces symptômes s'accompagnent souvent de l'allumage du voyant d'injection. Une réparation qui avoisine 400 €...



■ **Injecteur défaillant:** il suffit que l'un des quatre (ou six) injecteurs soit "bancal" pour que cela provoque des fumées noires à l'accélération, voire au démarrage (mauvais brûlage du gazole). En parallèle, on note des bruits de claquement du moteur. La remise en état varie de 800 à 1 500 €.



S. PISSOT

N. SOLER, DR