



Service PRATIQUE

Chaque semaine, nos deux "laborantins" experts, Jérôme Fombelle et Thomas Fresne, mettent leurs compétences au service de votre service, qu'il s'agisse de sujets techniques, de prise en main de nouveaux véhicules, de réparations ou de comparatifs de produits.

Laboratoire de tests de 100 m² équipé de tout l'outillage nécessaire pour évaluer, voire torturer, les véhicules ou matériels liés à l'auto. **POUR LES CONTACTER** autopluspratique@mondadori.fr

NOS QUESTIONS

La ventilation manque de puissance, que faire?

Valérie Dunatier, 77100 Meaux

La cause la plus probable est le colmatage du filtre d'habitacle. Il doit être changé tous les 20 000 km environ. Remplacez-le. Si le problème persiste, cela peut provenir du ventilateur lui-même, ou du blocage des volets qui dirigent l'air vers les différents aérateurs.

NOUVEAUTÉ PRODUIT

Anti-chute d'objets

Bloxxcar, 9,90 € frais de port inclus sur Bloxxcar.com



LA PROMESSE

Garantir que des objets ne s'engouffrent pas entre les sièges et la console centrale.

AVIS DU LABO

Génieux, mais perfectible

Encastrés dans l'inaccessible et l'opacité, ces tubes de mousse bloquent les objets qui y chutent. Ils restent bien en place malgré les manipulations du siège (cuir ou tissu). Seuls défauts : ils prennent de la poussière et sont plus chers que les simples manchons isolants pour les sièges, dont ils s'inspirent.

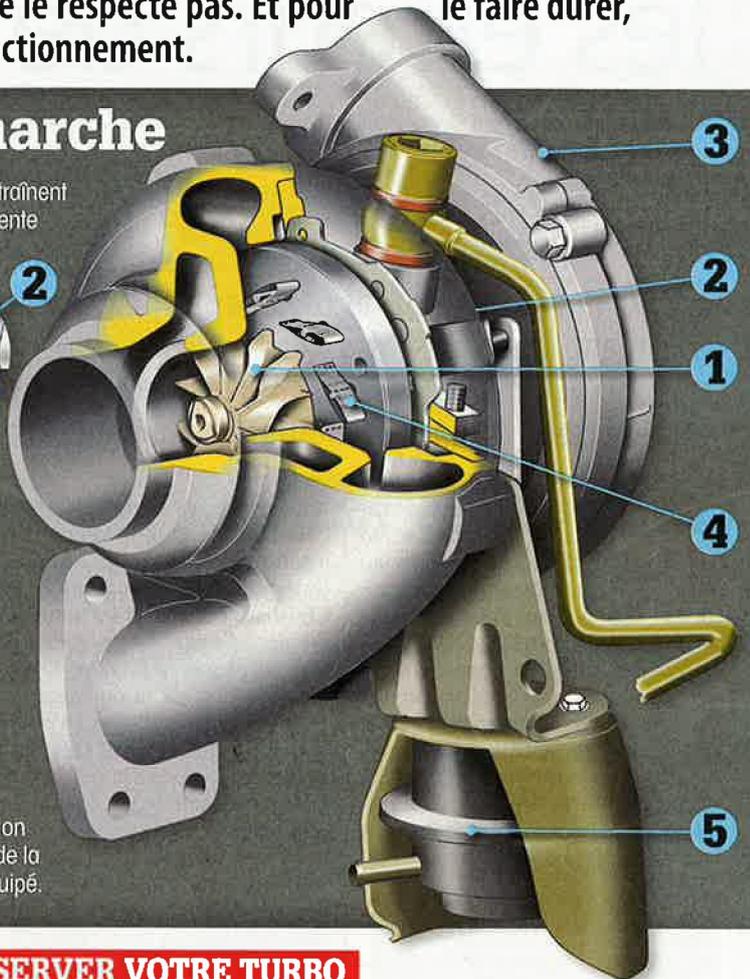
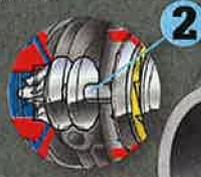
FAITES-LE VOUS-MÊME

NOS ASTUCES POUR faire durer le turbo

Aujourd'hui indispensable pour une mécanique puissante et sobre, le turbo est une pièce fragile si on ne le respecte pas. Et pour le faire durer, il faut en comprendre le fonctionnement.

Comment ça marche

- 1 Ce sont les gaz d'échappement qui entraînent la turbine. Sa vitesse de rotation augmente donc avec le régime moteur.
- 2 Un axe, maintenu par deux paliers lubrifiés par l'huile du moteur, transmet le mouvement...
- 3 ... au compresseur. Celui-ci aspire l'air du filtre, le comprime et l'envoie dans les cylindres.
- 4 Sur les turbos de dernière génération, à géométrie variable, des ailettes ou un piston coulissant augmentent la vitesse de rotation de la turbine à bas régime pour diminuer le temps de réponse.
- 5 Pour éviter que la vitesse de rotation ne grimpe trop, une soupape, appelée "wastegate", dévie les gaz d'échappement de la turbine quand la pression d'admission est trop élevée. Et elle commande la géométrie variable, quand le turbo en est équipé.



4 RÈGLES D'OR POUR PRÉSERVER VOTRE TURBO

Entretien périodique PEUGEOT	
CONDITIONS NORMALES	CONDITIONS SEVERES
2 000 km ou 18 000 km	1 000 km ou 18 000 km
4 000 km ou 36 000 km	2 000 km ou 18 000 km
8 000 km ou 72 000 km	4 000 km ou 18 000 km
16 000 km ou 144 000 km	8 000 km ou 7 200 km

Vidangez souvent

Le turbo est très sensible à la qualité de l'huile. Usée, ou d'une viscosité inappropriée, elle se cokéfie* avec la chaleur. Les résidus abrasifs qui en découlent détériorent les paliers et bloquent la géométrie variable. Les intervalles de révision sont donc à respecter scrupuleusement. Mais si vous voulez éviter tout risque de casse, vidangez deux fois plus souvent, ou optez pour l'entretien sévère inscrit dans le carnet d'entretien (photo ci-dessus). En plus, le filtre à huile doit être changé à chaque fois. Si vous roulez peu, et que l'échéance n'est pas atteinte dans l'année, vidangez une fois par an. Le remplacement du filtre à air en temps et en heure est également important. S'il est colmaté, le turbo doit fournir un effort supplémentaire, ce qui peut endommager les pales du compresseur.

Ne coupez pas le moteur brutalement

La pression d'huile joue un grand rôle dans le bon fonctionnement du turbo. Or, celle-ci est engendrée par le moteur. Si ce dernier est arrêté alors que le turbo tourne encore, de gros dégâts sont à prévoir sur les paliers. Le moteur ne doit être coupé qu'au ralenti. Pas de souci avec un stop/start : il respecte cette condition.

Faites un dégrasage régulier



Les pièces mobiles de la géométrie variable sont sensibles à l'encrassement. Une fois par mois, moteur chaud, un trajet autoroutier réduira le phénomène. Au besoin, un dégrasage peut être fait par le concessionnaire à l'aide d'un additif professionnel ou dans un centre proposant le décalaminage à l'hydrogène (Decalaminage-moteurs.fr, photo ci-dessus).

Respectez la mécanique

Des variations thermiques trop brusques mettent à mal le turbo. Faites chauffer la mécanique tranquillement et, à l'inverse, après de fortes sollicitations comme un trajet autoroutier, calmez le jeu une dizaine de minutes avant l'arrêt complet, cela évite la cokéfaction.

Comment diagnostiquer un turbo fatigué ?

Surveillez le niveau d'huile. S'il baisse de plus d'un litre aux 1 000 km, il se peut que le turbo en consomme. A l'excès, ça fume bleu à l'échappement. Un fort sifflement en accélération est aussi un signe de coup de fatigue. Pour en avoir le cœur net, démontez la durit d'entrée du turbo, qui vient du filtre à air. De l'huile y stagne ? (Photo) Aie ! Faites faire un diagnostic précis par un pro.

