

Précedent



Un été beau et chaud, même pour nos véhicules

L'été 2010 a été particulièrement chaud au Québec. Nous avons réparé plus de panne causées par la surchauffe qu'à l'habitude. Cette chaleur pour conséquence de solliciter au maximum les composantes du système de refroidissement du moteur de votre véhicule. Plusieurs éléments font partie de ce système : pompe à eau, thermostat, radiateur, canalisations fabriquées d'acier, de caoutchouc ou de plastique, réservoirs, ventilateur. Toutes ces composantes sont mises à rude épreuve lors de vos déplacements mais surtout en période de canicule. C'est vrai pour tous les véhicules moteurs qui circulent sur les routes mais en particulier pour le modèle Volkswagen Vanagon. Ceci est dû au fait qu'au début, ces moteurs étaient refroidis à l'air et par la suite le système fut converti au liquide mais en effectuant très peu de modifications au moteur. Pour compliquer le tout le moteur est à l'arrière du véhicule et le radiateur se doit d'être à l'avant pour être le plus efficace possible. Il en résulte un système de refroidissement complexe demandant un entretien rigoureux. Disons que cette décision demeure discutable. Certains vous diront qu'un système de refroidissement à l'air est idéal parce qu'il ne demande que peu d'entretien. Par contre, je peux vous confirmer par expérience qu'un moteur refroidi au liquide bien entretenu est plus durable et qu'en plus il vous permet d'avoir un excellent système de chauffage dans l'habitacle.

Parmi les différentes composantes, on retrouve les boyaux ou durites fabriquées de caoutchouc pour absorber les vibrations du moteur qui pourraient causer des bris. En vieillissant, le caoutchouc se détériore et résiste moins bien à la pression générée par la chaleur du moteur. C'est la raison pour laquelle ces éléments vont faire défaut en premier. La panne survient la plupart du temps à la suite d'un embouteillage, plusieurs minutes ou suite à la montée d'une côte particulièrement longue et abrupte. La température du moteur monte plus haut que la normale et provoque une pression plus élevée dans tout le système réfrigérant. Si un boyau est affaibli par le temps, il se brise sous la pression et c'est la catastrophe. L'antigel se répand sur le sol et le voyant rouge de surchauffe du moteur s'allume. Ce n'est pas un hasard si ce voyant est rouge. Il s'arrête immédiatement! Pas question de se rendre au prochain coin de rue ou au prochain garage sans savoir ce qui s'est réellement passé dans le compartiment moteur. Ça peut faire la différence entre une réparation de quelques dizaines de dollars et une de plusieurs milliers. Croyez-moi, ça vaut pas le coût d'essayer et vous en sortirez perdant à coup sûr.

La meilleure façon d'éviter ces problèmes est de faire effectuer une bonne vérification mécanique annuelle chez votre garagiste en portant une attention particulière au système de refroidissement. Assurez-vous que le ventilateur du radiateur est fonctionnel en effectuant un simple petit test. Lorsque vous stationnez votre véhicule suite à une randonnée et que le moteur est à sa bonne température de fonctionnement, laissez le tourner au ralenti et le ventilateur devrait s'actionner après quelques minutes (environ 5 à 10 min.) Si ce n'est pas le cas, faites le vérifier par un mécanicien.

Une bonne pratique serait d'avoir avec vous un petit « kit » de réparations de boyaux. Il s'agit de manchons ou raccords cylindriques en acier qui vous permettront d'effectuer la réparation temporaire de la plupart des conduits flexibles de liquide de refroidissement de votre véhicule. Mon « kit » comporte cinq dimensions : $\frac{1}{2}$ po, $\frac{3}{4}$ po, 1 po, 1-1/4 po, 1-1/2 po. + plusieurs colliers de serrage de différentes dimensions ([photo](#)). Ces articles sont couramment utilisés lors de travaux de plomberie dans l'industrie de la construction. Vous pouvez vous les procurer dans n'importe quelle quincaillerie digne de ce nom.

Pour le rangement, j'insère les petites douilles à l'intérieur des plus grosses ainsi que les colliers de serrage qui peuvent s'y loger et je fixe l'ensemble avec du ruban adhésif ([photo #2](#)). Ce petit ensemble ne demande que peu d'espace mais peut vous rendre de grands services en cas de panne.

La plupart du temps, les boyaux se brisent à leur extrémité tout près du collier de serrage. Si c'est le cas vous pourrez probablement le découper de façon à enlever la partie endommagée et le raccorder de nouveau en étirant le boyau. Par contre, s'il devient trop court suite à la découpe ou à un autre endroit, c'est à ce moment que vos douilles seront utiles. Choisissez une douille de la bonne dimension, sectionnez le boyau de façon à y introduire la douille et fixez un collier de serrage à chaque extrémité ([photo#3](#)). N'oubliez pas de remplir le système de liquide réfrigérant avant de redémarrer le moteur. Vous pouvez utiliser de l'eau comme liquide réfrigérant mais vous devrez la remplacer par de l'antigel dès votre retour de voyage.

Ces petits trucs peuvent faire toute la différence lors d'une panne en vous permettant de reprendre la route plus rapidement et à moindre coût. Si vous n'êtes pas familier avec ce genre de réparation, vous pourrez présenter votre petit « kit » au mécanicien qui travaillera à vous dépanner en demandant si ça peut lui servir. Vous serez probablement heureux de la réponse! En 19 ans de voyages en Westfalia, je peux vous affirmer que m'a été utile à quelques reprises soit pour mon véhicule ou celui d'autres westfaliens rencontrés lors de nos voyages. Je vous souhaite un excellent été 2011 en espérant qu'il aussi beau et chaud que l'an dernier.

Bonne route et soyez prudents!

Bien à vous, **René Caux**

Photo #1



Photo #2



Photo #3