



UNE PANNE INTERESSANTE

J'ai eu une panne intéressante, en 73, ou 74, sur la Chrysler.
La voiture démarrait parfaitement puis après quelques kilomètres, elle a fait des ratés et plafonnait à 3000 tours.
Arrivé à destination, le capot ouvert, tous les composants périphériques se mirent à trembler de peur d'être remplacés et de passer à la poubelle !!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!



Mais le moteur tournait parfaitement bien du ralenti jusqu'à 3000 tours minute.
La puissance demandée n'était pas altérée dans la côte du parcours sous les 3000 tours du régime de plafonnement, donc l'alimentation d'essence n'était pas en cause.
Il restait l'allumage qui ne suivait pas.
Et pourtant les étincelles entre la bobine et fil tiré à plus de 15 mm, étaient belles, très belles, même, trop belles.
Mais à l'approche du régime fatidique le train d'étincelles devenait irrégulier.

Evidemment on pouvait accuser, la bobine, le condensateur, les vis platinées ou leurs écartements et la tête « alouette ».



Mais ce qui m'a mis sur la voie c'est : Les trop belles étincelles.
Une mesure de la tension de la batterie a donné la raison de cette panne.
La tension au ralenti était de 13,5 Volts
La tension à 2000 tours minutes était de 15 Volts
La tension à 2800 tours était au-delà de 17 Volts
Le régulateur ne régulait rien du tout.

Explication :

La haute tension augmentait jusqu'à la limite des possibilités de l'isolation interne de la bobine, qui amorçait dans ces conditions hors normes.

La bobine ne produisant plus de haute tension par sa borne de sortie. Le fil d'excitation de l'alternateur fut débranché pour essai et le moteur a pu reprendre son souffle et grimper dans les tours.

Le lendemain le régulateur fut changé et tout était rentré dans l'ordre.

Le fait de changer la bobine (et ses amis, condensateur et autres), aurait peut être remédié au problème, si l'isolation interne était plus importante sur la bobine neuve.

Mais le défaut originel restant, d'autres soucis seraient apparus.

La batterie aurait fini par rendre l'âme, les lampes de phares, veilleuses etc. auraient grillées les unes après les autres.

L'alternateur aurait, sans doute lâché, lui aussi.

Donc, j'insiste sur le fait qu'il faut toujours mesurer et contrôler avant de sortir la grosse boîte de clés.