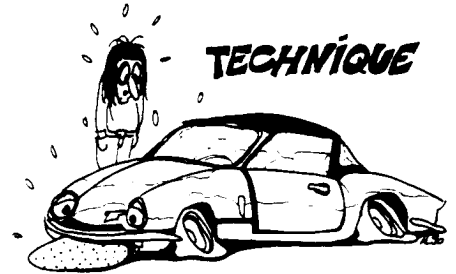


BALANCEREN ?



A vue de nez, ça doit vouloir dire "EQUILIBRAGE". Heureusement qu'il y a des dessins pour s'en sortir .. C'est en tout cas le titre d'un article paru dans le périodique "Triumph Times", le bulletin du club Triumph hollandais. Comme leurs confrères du Spitfire Club, ils nous envoient régulièrement leur magazine, de même que le bulletin de l'Amicale part tous les trimestres vers tous les clubs européens. C'est bien agréable de recevoir du courrier qui parle de Triumph, mais malheureusement, le hollandais n'est pas mon fort, et pour tout dire je n'y comprends rien.

Domage, il me reste les photos et les schémas des articles techniques, et ce mois-ci j'en ai extrait pour vous le magnifique croquis ci-dessous. Les légendes restent un peu hermétiques, mais le sujet abordé est intéressant.

EQUILIBRAGE DES ROUES FILS

Voilà un sujet qu'il est épineux ! Il y a des pièges à éviter

1- LEVAGE DE LA VOITURE

Indirectement, vous risquez de vous souvenir longtemps de cet équilibrage si vous ne prenez pas garde à la façon dont est soulevée la voiture pour le démontage des roues. Souvent pour cette opération on amène l'auto chez un spécialiste en pneus, ou au centre auto d'un hypermarché. Habitues à s'occuper de voitures modernes, ils sont équipés, pour démonter les roues, d'un pont simplifié qui soulève l'auto en prenant appui sur la carrosserie (protégée par des tampons de caoutchouc dur). Si cette méthode est adaptée aux voitures récentes, dont la caisse est autoporteuse, elle est à proscrire totalement pour nos Triumph, dont la rigidité est assurée par le châssis. Si vous laissez soulever votre voiture ainsi, il y a de fortes chances que la caisse redescende vrillée, et alors adieu les portières qui ferment, le capot qui s'ouvre, etc... Ne parlons même pas des voitures dont les bas de caisse sont un peu "fatigués" par la rouille, l'engin va tout simplement passer à travers.

Le mécanicien de service n'est pas toujours d'humeur facile, mais restez avec lui pendant l'opération et expliquez que vous tenez absolument à ce que la voiture soit soulevée par le châssis. La solution est souvent dans un coin du garage : le grand cric rouleux. En l'appliquant bien au centre de la traverse avant ou de la traverse arrière du châssis, on peut soulever l'auto sans danger et démonter deux roues à la fois.

Ce problème de levage est le même pour le changement des pneus. Si vous aimez un peu votre Triumph, la pire des choses est de confier les clés à la caissière, et de repasser après les courses...

2- FIXATION DE LA ROUE SUR L'EQUILIBREUSE

Les mécaniciens d'aujourd'hui n'ont souvent jamais vu de roue fils. Ils commencent par vous dire : "on ne peut pas équilibrer ça", puis en réfléchissant acceptent et finissent par fixer la roue sur l'équilibreuse de la mauvaise manière, celle indiquée "FOUT" sur notre schéma hollandais. (Ils utilisent un cône universel "a"). Dans ce cas la jante porte sur la machine par des endroits bruts de fabrication, non usinés et donc relativement irréguliers (flèches "r"). Le résultat est une roue mal centrée, et donc forcément mal équilibrée même avec la meilleure des machines.

La seule solution pour utiliser les équilibreuse modernes pour "roue démontée", est de fixer la jante en la centrant comme elle est centrée sur votre Spit, sur son moyeu cannelé, de façon à ce que la portée se fasse sur les endroits usinés, coniques, voir les flèches "r" de la figure "GOED" ...

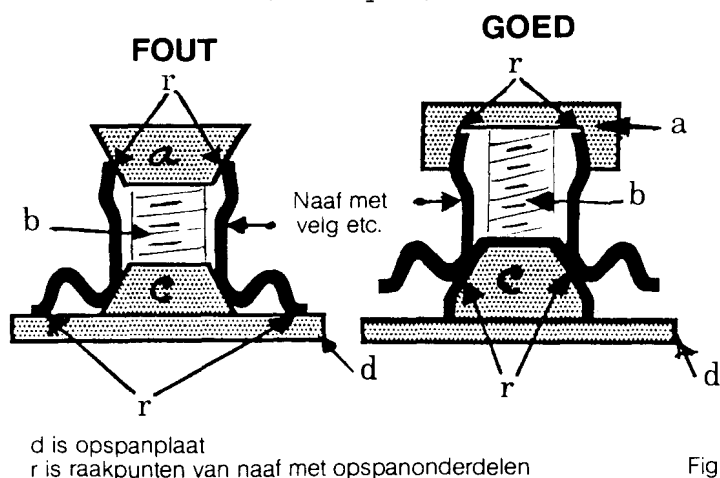


Fig. 3

C'est plus facile à dire qu'à faire, car cela suppose que la machine soit équipée d'un moyeu (cannelé ou non) analogue à celui qui se trouve sur la voiture. Ces moyeux ayant depuis longtemps disparu de l'assortiment de fixations disponibles avec la machine, il ne reste qu'à adapter un moyeu Triumph sur la machine, impeccablement centré lui aussi. . Se posent alors des

problèmes de longueur de goujons, etc, à mettre au point avec votre équilibreur favori, s'il est coopératif.

Sinon, et là on quitte le schéma pour une solution à mon avis beaucoup plus pratique, il existe des équilibreuses Roues Montées. Elles sont peu courantes en centre auto, mais assez fréquentes chez les spécialistes du pneu. Le principe est différent : on soulève (avec précautions !) la roue à équilibrer, et on approche la machine qui grâce à une roulette entraîne la roue à haute vitesse, sans aucun démontage. L'avantage est qu'ainsi on équilibre en même temps tout l'ensemble tournant (disque de frein / moyeu / jante). L'inconvénient est que l'on ne peut plus démonter la roue sans la remettre pile dans les mêmes cannelures, repérage obligatoire. C'est un inconvénient mineur, et après bien des essais infructueux c'est finalement la seule méthode qui a permis d'équilibrer les roues de ma MK 3. Par contre, même les garages disposant d'une telle machine rechignent souvent à l'employer, et préfèrent souvent, sans que j'aie pu comprendre pourquoi, tenter d'abord un équilibrage "roues démontées".. Mettez donc les choses au point dès le départ, vous payez un équilibrage efficace. Alors équilibrage roues démontées pour lui faire plaisir, essai sur la route concluant à une amélioration proche de zéro, puis équilibrage roues montées et voilà ça marche... C'est le scénario classique.

3- ROUES VOILEES

C'est le principal problème des roues fils, et j'aurais peut-être du commencer par là. Avec l'âge et l'usage les rayons se détendent de façon irrégulière, aboutissant à une roue de plus en plus voilée. Ne parlons pas des roues fils de mauvaise qualité, hélas nombreuses sur le marché. La qualité d'origine est bien difficile à retrouver aujourd'hui. Il est possible en théorie de retendre les rayons, de régler la jante, mais il est bien difficile de trouver un professionnel compétent pour ce travail très délicat. Il paraît que les spécialistes moto savent "rayonner" une roue, quant à moi je n'ai pas encore trouvé la bonne adresse. N'hésitez pas à nous communiquer vos "tuyaux" dans ce domaine.

En conclusion, j'avais si souvent des problèmes d'équilibrage avec mes roues fils que j'ai fini par équiper ma MK 3 de jantes alu (d'époque...) pour un usage quotidien !

F.D.