

Faites-le
vous-même !

Faire les vidanges

Ça peut rapporter gros. Faire régulièrement ses vidanges, et surveiller ses niveaux évidemment, c'est une des meilleures assurances tous risques pour les moteurs. Un contrat facile à respecter sur un diesel marin où le changement d'huile et de filtre se fait rapidement, sans connaissances particulières, sans même noircir mains et fonds si l'on y met des gants et des chiffons !

De plus, quelle économie ! La centaine d'euros réclamée par les pros peut aisément se diviser par deux. Voir plus, car nos lents diesels n'exigent pas d'huile sophistiquée de marque prestigieuse. Une banale diesel auto 15/40 pompée toutes les cent heures vaudra mieux qu'une performante synthétique oubliée pendant deux ans. Seules dépenses initiales, une clé à filtre peu coûteuse et une pompe, qui même en version réservoir sous vide plus efficace et propre que la seringue basique, s'amortissent dès la première vidange !

Par Dominique Lérault.

Photos de l'auteur et Sylvie Dilla.



TEMPS MOYEN
moins d'une heure pour le moteur et l'inverseur.

BUDGET
environ 50 €, plus selon capacités et différence huile d'inverseur.
en difficile à évaluer ! Quelques centaines d'euros en cas de même pour l'inverseur et de choix de produits de supermarché.
ut approcher les 100 euros avec

lubrifiants et filtre de marque ! Peut dépasser ce billet la première fois si l'on ne dispose pas des outils nécessaires, de pompe notamment.

À FAIRE

Vidanger moteur chaud. Toutes les cent heures ou chaque saison si on ne les atteint pas. Avant hivernage. Vérifier régulièrement les niveaux et compléter. Dans un Saildrive, vérifier la qualité de l'huile, une entrée d'eau (par l'axe

d'hélice souvent) peut la blanchir et la détériorer. Toujours changer le filtre.

À NE PAS FAIRE

Mettre trop d'huile, jusqu'au repère maxi, cela suffit. Desserrer le filtre en le transperçant d'un tournevis, sauf si seule possibilité. Serrer le nouveau filtre avec une clé, la main suffit. Jeter l'huile et le filtre usagés n'importe où, les ports sont équipés de cuves et bacs dédiés.



1 Jauge. Souvent peinte en rouge, la poignée de jauge d'huile est facilement repérable, généralement sur un côté du moteur, et plutôt bien accessible. Le niveau d'huile doit toujours rester proche du marquage maxi supérieur.



5 La clé ! Une clé à filtre type auto, peu coûteuse, doit faire partie de la boîte à outils du bord. Métallique de préférence, à serrage par vissage, elle débloquera n'importe quel filtre sans problème.



9 Le plein. Guère besoin d'entonnoir avec cette ouverture et ce tube verseur de bidon pour faire ce plein d'huile. Respecter la quantité préconisée par le constructeur. Vérifier le niveau après quelques minutes et, surtout, après redémarrage.



2 Introduction. C'est par le tube de cette jauge qu'on introduit le mince tuyau de pompe, jusqu'en butée en fond de carter. Après avoir fait tourner le moteur quelques minutes pour fluidifier l'huile et rendre plus aisés le pompage.

3 Shadok ! Pomper. Après avoir ouvert l'orifice de remplissage et en recueillant le liquide dans un récipient transparent type bouteille d'eau minérale pour évaluer le volume extrait (proche de celui à remettre). Reboucher cette bouteille.

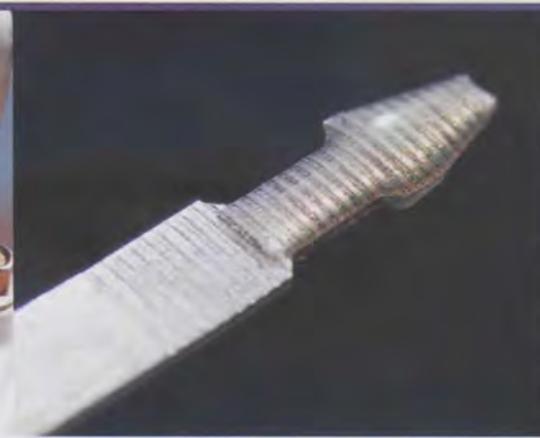
4 Danger. Pour desserrer le filtre à huile, la «combine» du tournevis est risquée. Si on ne dispose pas du bon modèle de filtre neuf, impossible de remettre en marche rapidement. Espérer un ship à proximité !



6 Beurk. Finir de dévisser le filtre à la main et le retourner ouverture vers le haut immédiatement. Sinon, encore à demi plein, il vomira son huile noire dans les fonds ! Prévoir de toute façon des protections au sol, et sur le moteur lui-même.

7 Graisser. Remonter un filtre neuf, en graissant son joint avec un peu d'huile propre. Un bon serrage manuel suffit alors. Le remplir à demi d'huile avant montage peut accélérer la lubrification au redémarrage ; pas indispensable.

8 Aimant. En profitant pour s'équiper d'un «Filtermag», large demi-bracelet rassemblant de puissants aimants qui bloquent les particules d'usure de moins de 40 microns que les filtres ne peuvent retenir. A voir sur www.atmbmarine.com



10 Au sec. Beaucoup de Saildrive se vidangent encore à terre, en dévissant simplement le bouchon d'embouchure d'hélice. Changer son joint et revisser. Pour un inverseur classique, procéder comme le moteur, par pompage.

11 Quelle huile ? Dans l'inverseur, ça dépend ! Selon qu'il s'agit d'inverseur classique ou à embase, et mécanique ou hydraulique. Voir la documentation constructeur. Huile moteur pour la plupart des Saildrive Volvo. Sinon, huile spéciale.

12 Re jauge. Sur toutes jauge, respecter le niveau maxi. Pas plus, au risque d'affecter la pression et d'endommager le moteur ; pomper le surplus. Avec une jauge vissante, mesurer le niveau sans visser.