

LEXIQUE AUTOMOBILE

C. Ceinture (du pneu) : Pour les pneus à structure radiale, il s'agit de l'anneau qui repose sur le sommet de la structure et donne sa rigidité à la bande de roulement.

Changeurs CD ou MiniDisc (MD) : Il vous permet de sélectionner des CD (ou MD) qui défilent ensuite seuls.

Circuit hydraulique : C'est le circuit qui relie les pièces avant, arrière et la pédale de frein. Il se compose de maître-cylindre, correcteurs, flexibles.

Courroies : Les courroies sont présentes dans la plupart des moteurs qui équipent le marché (véhicules de tourisme, poids lourds, véhicules agricoles...). Elles permettent la rotation d'un grand nombre d'éléments mécaniques : ventilateur, pompe à eau, circuit de charge (alternateur), direction assistée, pompe hydraulique, climatisation...



Sans oublier les courroies de distribution (crantées) qui ont un rôle capital puisqu'elles commandent l'arbre à cames lui-même relié, toujours par cette même courroie, au vilebrequin, par l'intermédiaire des pignons, des poulies et d'un tendeur qui lui assure une tension permanente.



D. Démarreur : C'est en quelque sorte un moteur électrique qui sert à lancer

(démarrage) votre moteur (thermique). C'est une pièce électromécanique. Par sa position, souvent sous le moteur, il est exposé à la pluie, aux éventuelles fuites d'eau ou d'huile, et peut, sans contrôle régulier, être le sujet de pannes. Le démarreur s'active dès que vous tournez à fond votre clé de contact, aussi, lâchez celle-ci dès le démarrage du moteur. En insistant, vous pourriez endommager les pignons du démarreur.

Direction : Ensemble des organes qui permettent d'orienter les roues directrices d'un véhicule.

E. Électrode : Extrémités de chacun des conducteurs fixés aux pôles d'un générateur électrique.

F. Filtre à air : Le filtre à air correspond au «poumon» du moteur. Son rôle est d'éliminer au maximum les poussières contenues dans l'air ambiant que le moteur respire. Un filtre à air en mauvais état peut provoquer des anomalies de fonctionnement : une surconsommation, pollution...

Filtre à carburant : Le rôle du filtre à carburant est d'éliminer les impuretés ou l'eau contenues dans les essences ou le gazole. Ainsi, un filtre à carburant mal entretenu peut entraîner différentes anomalies.



Filtre à essence : Un filtre colmaté peut provoquer des «trous» dans l'alimentation pouvant aller jusqu'à une coupure complète de l'arrivée d'essence et l'arrêt du moteur.

Filtre à gazole : La pompe à gazole et les injecteurs sont sensibles à la présence d'eau, le filtre assure aussi la séparation entre l'eau et le carburant, évitant ainsi la destruction des matériels d'injection. Lorsque le filtre est colmaté, il y a combustion incomplète du gazole, ce qui se traduit par l'émission de fumées.



Filtre d'habitacle (filtre à pollen, à particules) :

Aujourd'hui, plus de 2 millions de véhicules, climatisés ou non, sont équipés d'un filtre d'habitacle. On vous conseille de le remplacer tous les ans (ou tous les 15 000 km) afin d'assurer l'efficacité maximale du système de chauffage, de désembuage et de climatisation de votre véhicule.

Filtre à huile : Le filtre à huile a une très grande importance car il permet d'épurer en permanence l'huile en retenant :

- les particules abrasives dues à l'usure normale des organes ;
- les poussières ;
- les résidus de combustion.

Flancs (du pneu) : Ce sont les parties latérales du pneu.

NOUVELLE TOYOTA AURIS

Changements en profondeur

Des photos provenant d'une brochure japonaise dévoileraient la nouvelle génération de Toyota Auris. Les changements sont assez prononcés.

La succession de la Toyota Auris ne devrait plus trop tarder à se monter. Cependant, et c'est devenu une vraie habitude de nos jours, des photos volées de brochures se retrouvent «par hasard» sur la Toile et nous dévoilent l'esthétique de la nouvelle génération de compacte de Toyota. Une face avant complètement redessinée avec une bonne dose d'agressivité, un bouclier arrière revu, la nouvelle Auris affiche là un tout autre visage.

Les dimensions devraient également changer, avec 30 mm en plus en longueur et 55 mm de moins en hauteur. A l'intérieur, la planche de

bord change elle aussi avec une console centrale moins chargée et mieux intégrée dans le tableau de bord, qui gagne en sobriété. Les matériaux paraissent de meilleure

moteurs essence 1.5 et 1.8, et pour quoi pas, des diesel 1.6 et 2.0 d'origine BMW, grâce à l'accord passé entre les deux constructeurs pour l'échange de mécaniques. La nou-



qualité et l'ensemble donne l'impression de monter en gamme. Sous le capot, on devrait trouver des

velle Auris pourrait être dévoilée au Mondial de l'auto de Paris en septembre prochain.

Photos : D. R.

ROLLS-ROYCE

Le diesel n'est pas pour demain

Cela paraît évident au départ, les véhicules de luxe n'ont pas besoin d'être équipés de moteurs économiques, un argument qui n'a pas sa place sur ce segment. Et pourtant, de nombreux constructeurs d'autos de luxe ont cessé de produire uniquement des véhicules essence pour développer des moteurs diesel.

Chez Rolls-Royce, on ne se pose même pas la question puisque la clientèle vient de refuser catégoriquement l'apparition de moteurs diesel.

Une Rolls-Royce à moteur diesel, ce n'est pas pour demain. Le constructeur anglais vient de lancer un sondage parmi ses clients habituels pour connaître leurs avis sur le développement d'un

moteur diesel sur une auto au Spirit of Ecstasy. Voici ce qu'a affirmé une source anonyme du constructeur qui a pu voir les résultats du sondage : «Le diesel a plus de couples à bas régime. Mais nos clients n'en veulent pas. C'est le compromis qui les dérange. Ils n'aiment pas cette idée.

Ils ont clairement dit : Non, ne mettez pas de diesel sur une Rolls-Royce, nous ne l'achèterions pas.»

La messe est donc dite, les clients de la marque ne veulent pas entendre parler de diesel, de compromis. L'essence garde encore une place à part chez certains constructeurs haut de gamme, et c'est toujours bon à savoir. De plus, Rolls-Royce a



affirmé ne pas vouloir développer de SUV à l'image d'Aston Martin ou encore de Bentley.

Un conservatisme appréciable en ces temps où la genèse n'a plus beaucoup de place.

BOÎTES DE VITESSES

La version robotisée séduit

En Europe, lorsqu'on opte pour une voiture sans pédale d'embrayage, on penche pour la boîte à double embrayage (DCT).

Cette fausse boîte de vitesses automatique, qui est en fait une boîte manuelle robotisée avec deux embrayages pour améliorer son confort, est désormais majoritaire. Mais, comme le diesel, ce type de transmission est une exception du vieux continent, car ailleurs, parmi les boîtes dites automatisées, la DCT est minoritaire et ne devrait pas connaître le même succès ces prochaines années, selon le cabinet Jato. En revanche, la boîte à variation continue devrait connaître une croissance importante.

Cette transmission qui n'a pas de vitesse utilise un système de



poulie et adapte de manière continue la démultiplication. Souvent critiquée par les amateurs de conduite pour son côté ronflant, cette boîte offre en contrepartie un confort d'utilisation inégalé. Cette boîte permet en effet de réduire la

consommation avec un surcoût similaire à celui d'une boîte à double embrayage, techniquement plus complexe.

Sur une Toyota Yaris essence 100 chevaux, la boîte CVT Multitronic permet par exemple d'abaisser la consommation de 0,3 l aux 100 km, soit à peu près le même résultat qu'une transmission double embrayage.

Aux Etats-Unis, cette boîte, délaissée il y a quelques années, devrait connaître une forte croissance. Aux Etats-Unis, elle équipait 1% des voitures neuves en 2005 et devrait atteindre 15% en 2015. Au Japon, elle est majoritaire et devrait le rester tandis qu'en Chine sa croissance soutenue devrait rester inférieure à celle de la DCT.