

Examen corrosion W116

L'analyse qui suit ne prétend pas être exhaustive, c'est une liste de points de corrosion potentiels qui sont peu visibles sur une voiture complète et qu'il vaut mieux examiner avant d'acheter ou de restaurer une 116. A cela il faut ajouter toute la corrosion « visible » (ailes, portes, baie de pare brise et de lunette, etc...) et les conséquences d'éventuels chocs mal réparés.

D.Moigneu, janv.03

1. Jonction tablier / doublure d'aile AV :



Localisation : dans les coins AR du compartiment moteur, ouvrir le capot et dégager l'insono de tablier (derrière la boîte à fusibles à gauche et en face à droite).

Origine : l'eau et les diverses cochonneries (lave glace, feuilles, épines de pin, poussière) qui dégringolent du pare brise prennent la gouttière le long de la boîte à eau et tombent dans le compartiment moteur à cet endroit. Comme :

- il n'y a pas de pente (voire il y a une piscine si la voiture n'est pas garée à plat),
- la liaison n'est pas mastiquée ou en tous cas pas masticable proprement,
- l'insono retient l'humidité contre le tablier

cette zone reste constamment humide dès lors que la voiture prend la pluie ou qu'on utilise le lave glace. C'est la grosse ânerie de conception : toute 116 qui a pris la pluie est probablement rouillée à cet endroit La corrosion attaque la doublure d'aile jusqu'à arriver au mastic anti-gravillons coté passage de roue, et le tablier jusqu'à percer derrière l'insono.

Conséquence : la voiture est beaucoup plus bruyante du fait du passage entre habitacle et compartiment moteur, et quand il pleut, véhicule arrêté, l'habitacle se remplit d'eau. Les insonos coté habitacle se gorgent d'eau et c'est tout le plancher qui pourrit

Solution préventive :

- nettoyer régulièrement cette zone
- raccourcir en hauteur l'insono de tablier afin qu'il ne touche plus en bas la doublure d'aile : la jonction tablier/doublure d'aile a alors une chance de sécher entre deux averses

- mettre de la cire à corps creux dans cette liaison, avec une seringue et un petit tuyau.
Variante pour les acrobates : faire un beau cordon de mastic dans le fond de cette zone.

Solution curative : en plus de ce qui précède :

- démonter pare chocs et aile AV,
- enlever la tôle pourrie et en remettre de la neuve coté tablier (attention en soudant, on est derrière le tableau de bord, un début d'incendie à cet endroit n'est pas récupérable)
- aménager une lunule d'évacuation dans la doublure d'aile, afin que l'eau descende directement dans le passage de roue. Ne pas faire seulement un trou car les projections de la roue remonteraient dans cette zone, qui n'en a pas besoin.

2. Renfort d'articulation de capot :

localisation : sur la doublure d'aile, au pied du parallélogramme d'articulation de capot, mais visible d'abord uniquement depuis le passage de roue. Vérifier la tenue de l'anti gravillons avec une brosse métallique, à la main : s'il part, c'est qu'il est décollé et que c'est rouillé en dessous.

Origine : la peinture et le mastic adhèrent mal sur la soudure du renfort. Avec les projections de la roue, le mastic craque puis retient l'humidité. Risque d'autant plus important que le kilométrage est élevé.

Conséquence : l'articulation passe à travers la doublure d'aile, le capot ne tient plus ouvert et ne doit pas être facile à refermer !

Solution préventive :

- examen par le passage de roue, vérifier si le mastic se décolle
- enlever tout ce qui vient, gratter, appliquer impression et nouveau mastic anti-gravillons

Solution curative :

- démonter pare chocs et aile AV,
- couper / ressouder des tôles mises en forme, si c'est très avancé, il existe un élément de réparation chez CD Warny (pub gratuite !), voire toute la doublure d'aile. Opération délicate toutefois pour retrouver la géométrie capot/aile/articulation.

3. Palier de barre anti dévers AV :

localisation : dans le passage de roue AV, à l'endroit où la barre entre dans le compartiment moteur, ou sous le mastervac (coté gauche)

Origine : la caisse fait à cet endroit une piscine où reste ce qui vient de la jonction doublure d'aile / tablier

Conséquence : bruits du train avant sur mauvaises routes et en virage, tenue de route intéressante...

Solution préventive : nettoyer à la soufflette pour éviter l'accumulation de feuilles, épines de pin, etc.... Projeter de la cire à corps creux

Solution curative : pour réparer correctement, il faut sortir moteur, barre anti dévers et mastervac, pour commencer, puis reconstruire la zone sans se rater sur la géométrie du palier. Autant dire que c'est mort...

4. Doublure d'aile AV au niveau du clignotant :



localisation : A l'AV du compartiment moteur, au niveau de la fixation du clignotant. Visible depuis le compartiment moteur uniquement.

Origine : les projections de la roue s'accumulent entre aile et doublure d'aile et font un cataplasme humide

Conséquence : le clignotant ne tient plus en place ! Corrosion sur l'aile visible de l'extérieur ensuite.

Solution préventive : nettoyer régulièrement les passages de roue, refaire l'antigravillonnage s'il ne tient plus (cf. §2).

Solution curative :

- démonter pare chocs et aile AV,
- couper / ressouder des tôles mises en forme, si c'est très avancé, il existe une doublure d'aile chez CD Warny (pub gratuite !). Opération délicate toutefois pour retrouver la géométrie capot/aile /articulation

5. Passage de roue, derrière la roue :



localisation : Derrière chacune des 4 roues, tôle de pieds AV derrière les roues AV, fond des extensions de coffre derrière les roues AR. Visible par le dessous, en grattant un peu le mastic antigravillons avec une brosse métallique.

Origine : Grand classique : avec les projections de la roue, le mastic craque puis retient l'humidité. Risque d'autant plus important que le kilométrage est élevé. Si la voiture a des bavettes, vérifier à la place les fixations des bavettes.

Conséquence : A l'AV : la voiture devient plus bruyante : bruits de roulement, et les insonos de plancher se gorgent d'eau, ce qui à moyen terme pourrit tout le plancher, les bavolets sont également remplis, ce qui n'arrange pas leur cas ! A l'AR, l'eau rentre dans les extensions latérales du coffre.

Solution préventive : vérifier régulièrement les passages de roue, refaire l'antigravillonnage s'il ne tient plus.

Solution curative : couper / ressouder des tôles mises en forme, opération relativement facile.

6. Longérons AR et traverse centrale AR :

localisation : Sous le plancher AR, au niveau du train AR

Origine : ? Je ne l'ai jamais vu , mais on m'en a parlé plusieurs fois.

Conséquence : affaissement de l'AR en phase terminale !.

Solution préventive : vérifier régulièrement la zone, injecter de la cire à corps creux, décaper et repeindre au besoin. Il n'y a pas d'anti-gravillonnage dans cette zone, et pas besoin à priori.

Solution curative : c'est mort !

7. Bavolets (« bas de caisse ») :



localisation : au niveau des points d'appui de cric, ou aux extrémités si le passage de roue n'a pas été réparé, ou au niveau des agrafes de la baguette de bavolet.

Origine : au niveau des appuis de cric : la peinture et le mastic adhèrent mal sur la soudure du renfort. Avec les projections de la roue, le mastic craque puis retient l'humidité. Risque d'autant plus important que le kilométrage est élevé. A l'AV : si l'auto a roulé avec un trou dans le passage de roue AV (cf plus haut), le bavolet est rempli d'eau en permanence et peut percer n'importe où sur toute sa longueur. Agrafes de baguette (photo) : le jonc est mal plaqué et use la peinture avec les vibrations

Conséquence : corrosion visible, effondrement de l'appui de cric le jour où on en a besoin.

Solution préventive : vérifier régulièrement l'anti-gravillons au niveau des appuis de cric, le refaire au besoin, vérifier l'état de la peinture autour du jonc de bas de caisse, pulvériser de la cire à corps creux à l'intérieur.

Solution curative : CD Warny vend des éléments de réparation...

8. Panneaux de portes :



localisation : sertissage du bas des panneaux de porte et bas du caisson, particulièrement aux endroits où le panneau est près du caisson (AR des portes AV)

Origine : classique : les trous d'évacuation en bas de caisson sont bouchés et de l'eau stagne en permanence

Conséquence : corrosion visible, et bruits de roulement.

Solution préventive : vérifier régulièrement les trous d'évacuation, injecter de la cire à corps creux, de préférence à la seringue pour ne pas polluer la vitre et son mécanisme. Refaire le mastic de serti s'il ne tient plus.

Solution curative : couper/ressouder, ou trouver de bonnes portes ! CD Warny vend des éléments de réparation.

9. Panneau de Coffre :

localisation : arête basse du panneau de coffre

Origine : l'eau rentre par les trous des monogrammes et stagne dans le serti du panneau sur sa doublure.

Conséquence : corrosion visible.

Solution préventive : recoller les monogrammes s'ils ne plaquent pas, injecter de la cire à corps creux, de préférence à la seringue. Refaire le mastic de serti s'il ne tient plus.

Solution curative : couper/ressouder, ou trouver un bon coffre ! CD Warny vend un élément de réparation.