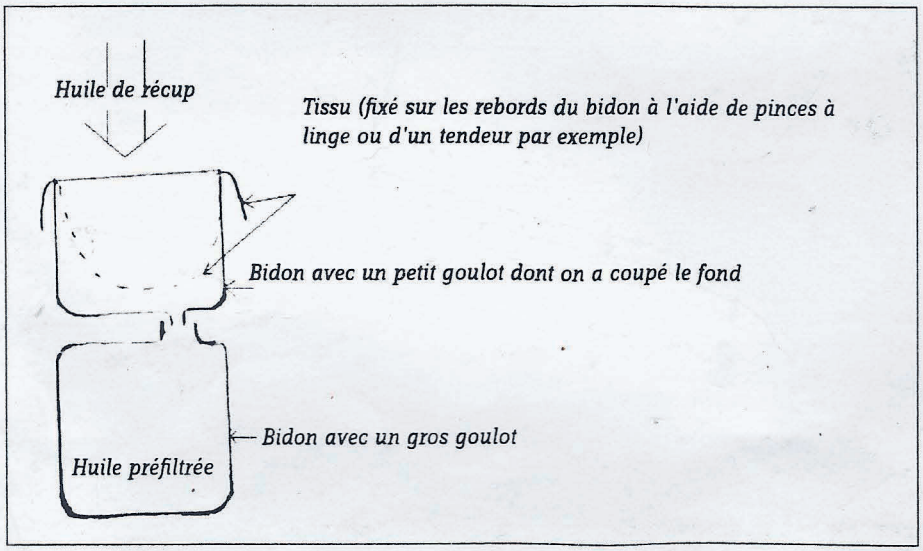
METS DE L'HUILE

Après le siphon (fiche pratique* Outrage *n°8), voici l'huile comme moyen d'économiser de la thune sur les déplacements et à l'heure des blocages de dépôts et de raffineries, d'envisager la pénurie de carburant avec tout l'enthousiasme nécessaire. On n'expliquera pas comment modifier son moteur pour le faire tourner 100% à l'huile, parce que c'est trop technique, et parce que ça demande de telles quantités d'huile qu'il faudrait passer tout son temps à en récupérer et à la filtrer...

Et puis il ne s'agit pas ici de prôner des carburants bio permettant à ce monde de continuer à tourner pour nous broyer, le label Vert en plus. Le business des HVB (Huile Végétale Brute) nous est tout autant ennemi que celui du pétrole. Le but est plutôt de se libérer des marges de manœuvre, de déplacement, en faisant reculer la contrainte de l'argent : récupérer de l'huile, apprendre à faire tourner son moteur en partie avec, changer son filtre à gasoil, c'est des astuces à notre portée.

Comment ça roule ?

Au départ, le moteur inventé par Monsieur Diesel en 1892 fonctionnait à l'huile végétale. C'est après qu'il a été modifié pour rouler au pétrole. Donc tous les moteurs Diesel (groupes électrogènes, pompes, tracteurs, camions, etc.) peuvent tourner avec plus ou moins d'huile. L'huile se fige à basse température, donc ça roule mieux l'été, il faut réduire la proportion d'huile pendant l'hiver et compléter avec le rouge que vous aurez siphonné sur les chantiers de Bouygues ou Eiffage (en faisant gaffe aux vigiles et flics qui rôdent). Ensuite, l'huile est assez corrosive, donc gare aux joints. Et puis comme ça décrasse le moteur, tout un tas de merde va s'accumuler dans le filtre à gasoil (et avant, au niveau de la crépine, sorte de tamis à la sortie du réservoir). Il vaut mieux changer le filtre (et le préfiltre s'il y en a un) avant de mettre de l'huile, et en avoir un autre prêt à l'emploi (dans un prochain numéro, peut-être une fiche « Change ton filtre »).



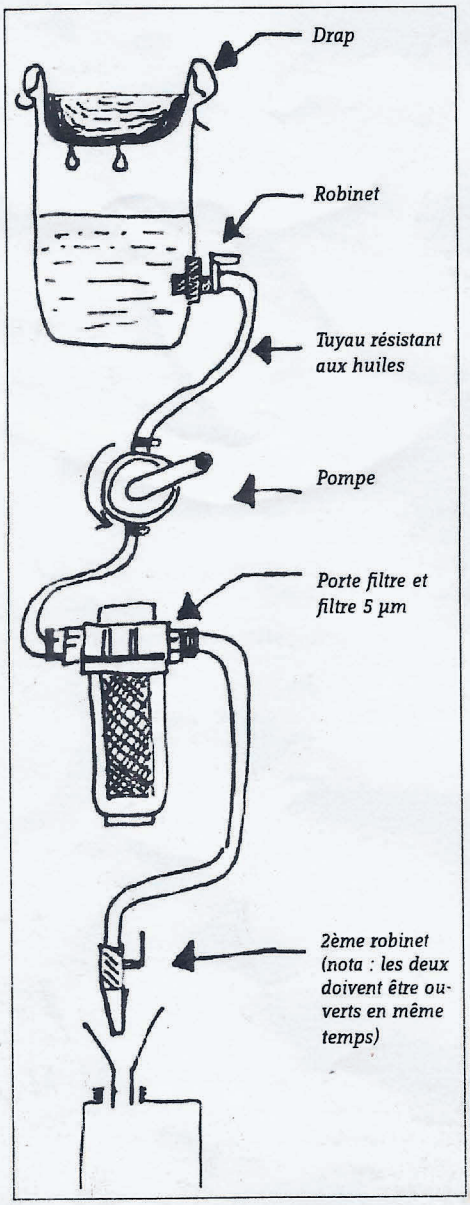
■ **Schéma 1 : Filtrer grossièrement à l'aide d'un tissu**

On distingue trois types d'injection : indirecte, directe, directe électronique. Le plus adapté pour rouler à l'huile, c'est l'injection indirecte (utilisée sur tous les anciens moteurs Diesel), car il y a un préchauffage du carburant. En prenant soin de la pompe à injection et en changeant régulièrement les filtres, on peut rouler avec 50% d'huile sans modifier le moteur ! Pour soulager la pompe on peut aussi installer une pompe électrique de prégavage, ou fluidifier l'huile avec diverses techniques de réchauffement (résistances...).

Injection directe : pas de préchauffage, donc au démarrage le moteur est trop froid pour tourner à l'huile. Dans ce cas, on peut faire une bicarburation à l'arrache : on démarre avec uniquement du gasoil dans le réservoir, puis quand le moteur est bien chaud et qu'on est parti pour rouler, on s'arrête et on rajoute de

l'huile dans le réservoir. Il faut connaître la consommation de son véhicule, et savoir quelle distance vous avez prévu de parcourir (pour que toute l'huile dans le réservoir soit brûlée, comme ça on repasse à 100% de gasoil sur la fin du trajet, pour redémarrer tranquille le lendemain). Autre méthode de bicarburation, pour les bricoleurs et bricoleuses : installer un deuxième réservoir (bidon, réservoir de moto...), là où il y a de la place, (dans le coffre par exemple), et équilibrer les débits avec un système de vannes (manuelles ou électriques).

Injection directe nouvelle génération : ces moteurs ont été conçus pour répondre aux nouvelles normes de pollution. L'injection est gavée d'un système électronique qui supporte mal nos magouilles. Ça peut tourner à l'huile, mais très bien filtrée (entre 1 et 3 microns au lieu de 5 microns) et il est recommandé de ne pas mélanger plus de 30% d'huile avec le gasoil dans un véhicule qui n'a pas été modifié.



■ **Schéma 2 : la filtration mécanique**

On peut trouver des listes de véhicules et les pourcentages d'huile qu'ils tolèrent sur différents sites :

http://www.oliomobile.org

http://c6simple.free.fr/HUILOZ/modules.php?name=Les_Vehicules

Récupérer l'huile

Toutes les huiles ne sont pas bonnes à prendre (l'huile de palme et la végétaline sont à proscrire). Le mieux, c'est l'huile de colza, mais c'est surtout l'huile de tournesol qu'on utilisera : c'est la plus facile à récupérer. Attention, il ne faut pas que l'huile soit salée, et c'est difficile de savoir car pas très réjouissant à goûter. Il faut donc bien se renseigner sur l'huile récupérée. Tous les restos utilisent de l'huile et, en général, ils sont assez contents de se débarrasser de ce déchet plutôt encombrant, même s'il arrive que l'huile soit reprise par le fournisseur (parfois revendue au business du recyclage, ce que font les McDo par exemple).

– les kebabs : entre 5 et 10 litres par semaine. Il faut en général y aller toutes les semaines pour faire la récup parce qu'ils n'ont pas souvent la place de stocker de plus grandes quantités, l'huile est donc jetée au fur et à mesure.

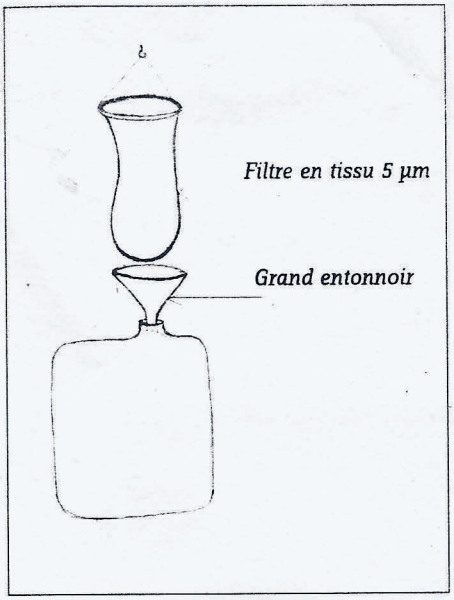
– les restos chinois : l'huile est de bonne qualité et ils ont souvent plus de place pour stocker donc c'est possible d'en récupérer beaucoup d'un coup en y allant une fois par mois.

– les forains : ils donnent volontiers leur huile. Plans occasionnels, mais ça peut dépanner quand on est sur la route.

Filtrer son huile

C'est chiant, ça pue, c'est sale, donc c'est mieux de le faire à plusieurs. Faut bien faire attention aux risques d'incendie car l'huile, comme le gasoil ou la révolte, peuvent prendre feu sans flamme ni étincelle (plus facilement que l'essence par exemple contrairement à ce qu'on croit souvent). Donc il faut toujours bien nettoyer, et avoir de quoi éteindre un départ de feu (couverture, terre, sable, syndicats...). La filtration doit se faire à froid, comme ça les cires restent solides et ne passent pas le filtre. Températures idéales : entre 5 et 14°C. Donc l'été, faire ça plutôt au petit matin (« Bon appétit bien sûr ! »), ou dans un endroit frais, type cave... Après, il y a mille façons de faire, selon ce qu'on a sous la main. On peut utiliser les filtres et porte-filtres de piscine (les microns sont indiqués) qu'on trouve en libre service dans les magasins de bricolage, ou des filtres à gasoil...

1. Laisser décanter l'huile récupérée quelques jours après le transport. Ça donne un dépôt au fond du bidon (plus ou moins important en fonction de la crasse de l'huile), qu'il vaut mieux



■ **Schéma 3 : la filtration physique 5 µm**

filtrer apparemment, ou jeter, pour éviter de boucher le filtre dès le départ. De façon générale, comme pour le siphon, faut éviter les fonds de bidon dégueulasses...

2. Filtrer grossièrement à l'aide d'un tissu. (Voir schéma 1).

3. Filtrer à l'aide d'un filtre (tissu ou papier) dont on connaît la taille des mailles (5 microns max, 1 à 3 microns max pour les injections directes nouvelle génération).

Il y a alors deux possibilités : la filtration mécanique et la filtration physique.

– la filtration mécanique. C'est une pompe qui enverra l'huile dans le ou les filtres. Pour ne pas encrasser le filtre trop rapidement, on peut faire une deuxième préfiltration avec un filtre 50 microns par exemple. Cette méthode est rapide mais nécessite du matos (pompe à hydrocarbures car les pompes à eau vont se faire bouffer les joints). (Voir schéma 2)

– la filtration physique. C'est la gravité qui fait tout le travail. C'est d'autant plus long que la surface du filtre est petite. (Schéma 3)

Bonne route !

Ah oui, évidemment, ça attire les keufs ce genre de tambouilles. À l'odeur, ils sentent qu'on roule pas sur l'or et peuvent demander des explications. Mais en général ça passe en la jouant biobo « vous savez, le réchauffement climatique, tout ça... » ■