

Le réglage du distributeur d'allumage, dit "Delco"

Par Frédéric MILICEVIC

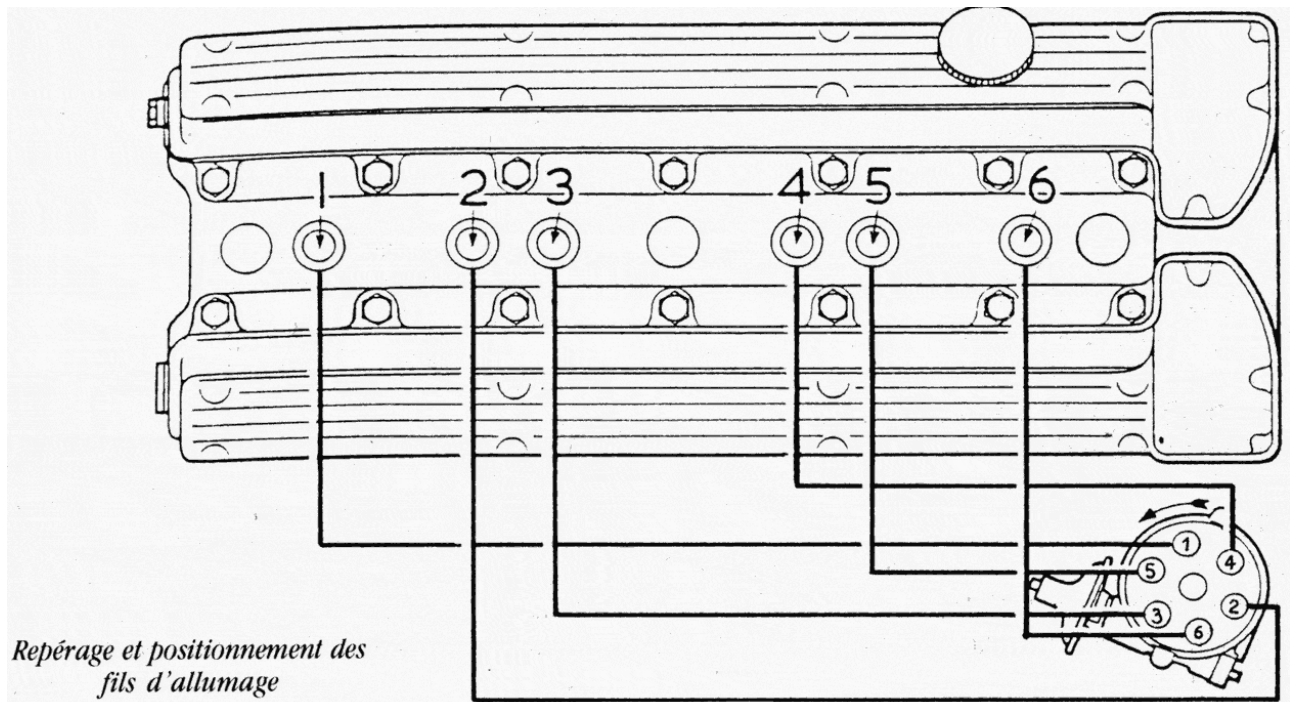
Bref historique

Dans les années 1910, La firme Delco (Dayton Engineering Laboratories Company) commence à équiper les automobiles d'un système compact, intégrant à la fois les fonctions de distribution de la haute tension aux bougies, et le réglage automatique de l'avance à l'allumage en fonction de la vitesse de rotation du moteur et de la dépression au collecteur d'admission. Ce système équipera les automobiles à essence jusqu'à la généralisation de l'allumage électronique intégral, au début des années 1990.

Particularités de la Jaguar XJ

La jaguar XJ, dans sa version 6 cylindres, est équipée d'un distributeur à rupteur mécanique (vis platinées), jusqu'à l'apparition de la série 3. Certaines série 2 à allumage "Opus", puis à injection et allumage électronique font exception. Elles sont fort rares en Europe.

Avec un distributeur à rupteur, le calage de l'allumage est réalisable sans équipement spécialisé. Toutefois les perfectionnistes pourront vérifier l'angle de came (35°) à l'aide d'un appareil spécialisé. L'angle de came dépend de l'écartement du rupteur.



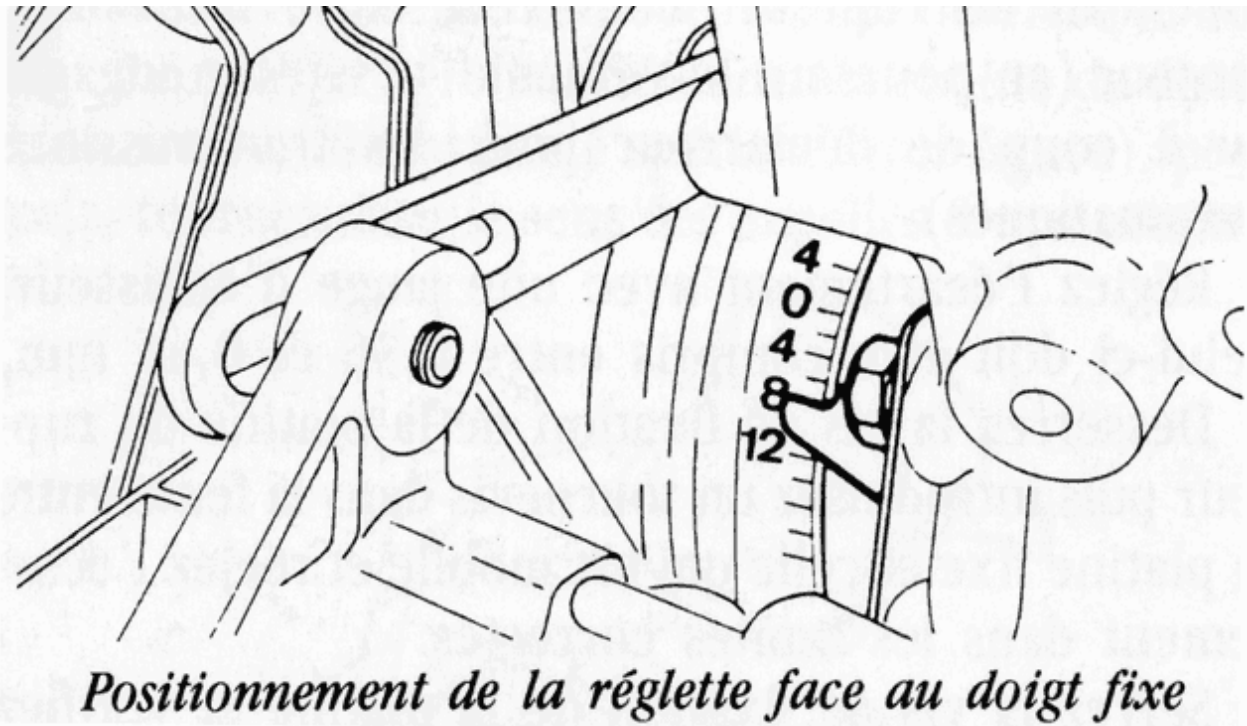
Les modèles 12 cylindres ainsi que 6 cylindres à injection sont dotés d'un capteur électromagnétique qui remplace le rupteur classique. Il est nécessaire sur ces séries de disposer d'une lampe stroboscopique pour régler l'avance.

Calage de l'allumeur, le principe

Au préalable, il faut s'assurer du bon état des vis platinées. Le rupteur ne doit en effet pas être "piqué" au niveau des contacts. Si le rupteur est usé, il est sage de le remplacer.

Le réglage proprement dit va commencer, voilà le principe :

- Tout d'abord, amener le repère de vilebrequin adéquat en face du doigt fixe. (8 degrés pour un 4.2 d'origine, 4 pour la modification 95 sans plomb)



- Le moteur doit tourner dans le sens de fonctionnement normal (sens horaire) . Si vous dépassez le trait, revenez largement en arrière (90°) puis recommencez, afin de rattraper les jeux de fonctionnement.
- Enlever la tête d'allumeur et desserrer légèrement la fixation de réglage du distributeur, et s'assurer que la came de l'allumeur est en face du linguet de rupteur. Le rupteur doit être ouvert à son maximum. Vérifier l'écartement avec une cale d'épaisseur de 0.4 mm, la cale doit coulisser grassement, ni plus, ni moins. Si l'écartement est incorrect, desserrer la vis de fixation de la platine de rupteur, et régler l'écartement. Resserrer la platine.
- Brancher une lampe test entre la masse et la borne + de la bobine d'allumage, ou un multimètre.
- Mettre le contact et tourner le distributeur dans le sens anti horaire, puis tout doucement dans l'autre sens jusqu'à l'ouverture du rupteur, et allumage de la lampe (ou présence du 12 Volts).
- Resserrer la fixation du distributeur, et essayer la voiture. Le moteur ne doit pas cliqueter sous l'effort, principalement en côte sur le rapport supérieur.

En pratique

Pour faire coïncider le repère fixe du moteur avec le trait de la poulie de vilebrequin, il y a de nombreuses solutions :

- Si la boîte est manuelle, vous la mettez en quatrième, desserrez le frein à main, et déplacez la voiture.
- Si la boîte est automatique, il faut une clef de 1 pouce et 15/16èmes pour tourner l'écrou de vilebrequin. L'équivalent approximatif en base métrique est le 34. En 6 pans, le 12 pans dérape.
- Si la clef n'est pas disponible, vous pouvez amener le vilebrequin au plus près avec de petits coups de démarreur, et finir en forçant sur les courroies (si vous démontez les bougies, l'absence de compression va faciliter la tâche!)
- L'air comprimé injecté par un trou de bougie donne aussi de bons résultats.
- *En cas de doute, pensez au Forum Internet ! Bon courage.*

1. Tête d'allumeur - 2. Rotor - 3. Rupteur - 4. Condensateur - 5. Capsule à dépression - 6. Corps de l'allumeur - 7. Goupille - 8. Toc d'entraînement - 9. Cames - 10. Porte-rupteur

