



# **BIEN ENTRETENIR VOTRE XJ**

## **Eric H. Biass**

### **TOUJOURS FAIRE :**

1 - Vidange tous les 5000 km. (sur un moteur très sale, vidanger, mettre une huile très fluide, faire sagement 500km, revidanger, changer le filtre à huile, refaire le plein d'huile). L'expérience m'a démontré de façon indiscutable que la Castrol GTX 3 était une des seules qui ne s'effondrait pas, ou peu, après une cavalcade de 500km sur les autoroutes surchauffées d'Italie.

2 - Utiliser du Wynns pour huile si l'on sait que l'on va faire de la route en climat chaud. Ce dernier doit être chauffé au bain marie et versé dans le moteur chaud, tournant, afin qu'il se marie bien avec l'huile.

3 - Changer le filtre à huile une vidange sur deux (tous les 10.000km).

4 - Changer les vis platinées et le condensateur tous les 10.000km).

5 - TOUJOURS rouler avec de l'antigel. Dire que cela amoindrit le refroidissement est un mythe auquel il faut tordre le cou! L'antigel a aussi pour mission essentielle d'éviter la corrosion de la culasse.

6 - Purger le liquide des freins et de la commande d'embrayage au moins tous les deux ans, *quel que soit le kilométrage effectué*. En effet, il ne s'agit pas d'une « huile » mais d'un liquide « hydrophile » (qui a la malheureuse propriété de se mélanger à l'eau) qui

absorbe l'humidité environnante avec le temps. L'eau qu'elle contient finit par corroder les cylindres.

7 - Graissage 1 : ne jamais le faire avec les roues suspendues : cela a pour effet d'éliminer les jeux et la graisse contourne les parties en contact: la graisse n'y est donc jamais renouvelée.

8 - Graissage 2 : ne pas oublier les moyeux arrière. Il est catastrophique de voir le nombre de moyeux de roulement secs. Les points de graissage visibles sous la voiture ne graissent que les roulements de suspension. Il est impératif d'ôter les roues arrière, d'ôter le petit capuchon qui devient alors visible sur le dessus du porte moyeu en aluminium, et de bourrer l'orifice de graisse à roulements.

9 - Sur les premiers modèles XJ dotés d'un carburateur de démarrage à froid par solénoïde (ce sont les XJ qui ont les cadrans de tableau de bord cerclés de chrome et non de noir, et qui ont une grille de prise d'air à la base du pare-brise en chrome poli et non mat) : ce carburateur reste souvent enclenché trop longtemps (voir Ne JAMAIS faire 2) ; donc, dès que le moteur a tourné env. une minute, désactiver le solénoïde pour ne pas encrasser le moteur de la manière suivante tout en roulant: débrayer, rapidement couper le contact et le remettre, et rembrayer. Si d'aventure un peu de puis-

sance devait se révéler nécessaire, ce carbu se ré-enclenchera tout seul ! Pas besoin donc de faire d'innombrables modifications avec un interrupteur à l'intérieur de la voiture. Cette remarque n'est pas valable pour les XJ suivantes nanties d'un « AED ». Ce dernier, par contre, a donné des cheveux gris à plus d'un! ; il s'agit d'un bi-lame qui ferme progressivement le carbu de démarrage – avantage donc par rapport au système à solénoïde. Par contre, il ne fonctionne correctement QUE si le pontage de prise d'air vers l'échappement est parfaitement étanche. La moindre prise d'air parasite « refroidit » le bilame et fausse donc complètement son fonctionnement

10 - Sur les V12 à injection : régulièrement inspecter les connexions essence injecteurs : le nombre de V12 injectés, même entretenus de manière impeccable, ayant pris feu est simplement incroyable

11 - Débrayer pour passer ou ôter l'overdrive, pour deux raisons :

a) pour éviter les à-coups, les cardans et le pont arrière vous en seront reconnaissants

b) pour éviter de stresser l'embrayage de l'overdrive : celui-ci est conique et si l'on « balance l'overdrive » à pleine puissance ces deux parties peuvent se sertir l'une à l'autre (voir ne JAMAIS faire 5).

## NE JAMAIS FAIRE :

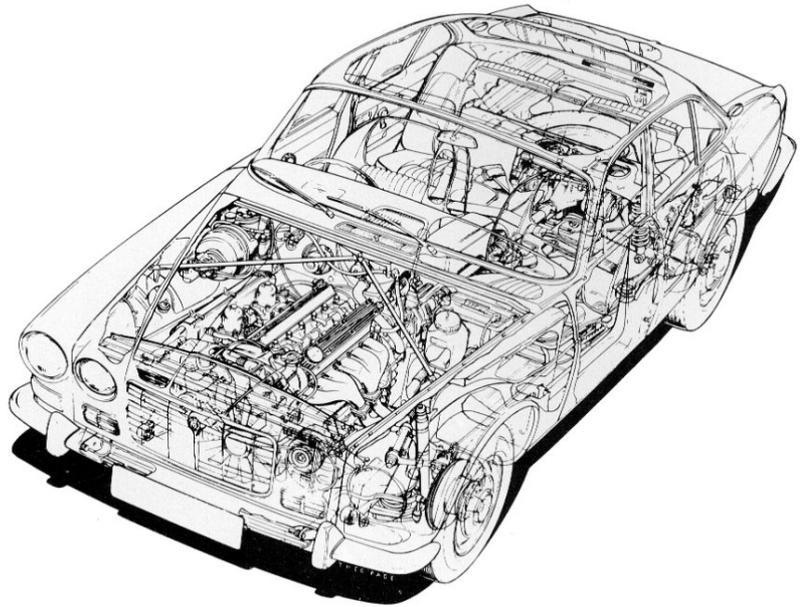
1 - «Tirer » à froid

2 - Ne jamais faire monter les tours. Mauvaise théorie : c'est le meilleur moyen d'encrasser le moteur et de créer un dépôt de calamine sur les soupapes d'échappement. Il est impératif, surtout en hiver et dès que le moteur est chaud, de laisser les tours monter « naturellement » à 3000 t/min pour créer un nettoyage de dépôts nécessairement causés par le système d'enrichissement à froid. (voir Toujours faire 9). En Grande Bretagne, les mécanos se frottent les mains dès les premières fins de semaine ensoleillées après l'hiver : les moteurs encrassés prennent joyeusement l'autoroute, la calamine accumulée sur les soupapes d'échappement et le piston devient incandescente et c'est le piston crevé presque garanti.

3 - Utiliser une huile à bon marché, c'est est une économie ultra-stupide (voir Toujours faire 1)

4 - Braquer sans faire avancer ou reculer, ne serai-ce que légèrement, le véhicule : c'est le meilleur moyen de fusiller les rotules de direction. En effet, surtout en parage, la délicate direction super assistée fait oublier l'effort incroyable que subissent les rotules (le mécanicien de mon club s'étonne du nombre de km que je fais sans avoir à les changer, alors que d'autres sont abonnés à la chose). Si vos pneus avant s'usent de manière irrégulière, ne cherchez pas loin : vos rotules ont vécu.

5 - Bricoler la commande d'overdrive pour avoir des vitesses intermédiaires en 2<sup>ème</sup> ou 3<sup>ème</sup>. En effet, l'overdrive ne s'enclenche qu'en 4<sup>ème</sup> et se désactive dès que la 4<sup>ème</sup> est



ôtée même si le bouton est sur « ON ». Il y a une raison à cela : l'overdrive possède un système de frein interne qui l'empêche de tourner en marche arrière. Si l'overdrive reste enclenché et que l'on passe en marche arrière, tout le mécanisme s'arrache inexorablement ! De même donc, si vous vous apercevez que votre overdrive reste enclenché (il arrive – mais rarement - que son embrayage reste collé, voir Toujours faire 11), ne jamais passer la marche arrière : prendre un gros marteau et par l'intermédiaire d'un bloc de bois, frapper violemment le boîtier. Cela marche souvent.

## CONSEILS PRATIQUES :

Boîtier de direction, toutes les XJ et XJS : si vous devez changer les silent-blocs du boîtier, montez (ou faites monter) des modèles en polyuréthane ou en téflon. Il coûtent à peine plus cher mais les miens ont maintenant 300.000 km et sont comme neufs ! Les ingénieurs ont de tout évidence travaillé sur les conduites à droite. Or sur les conduites à gauche, le boîtier se trouve tout

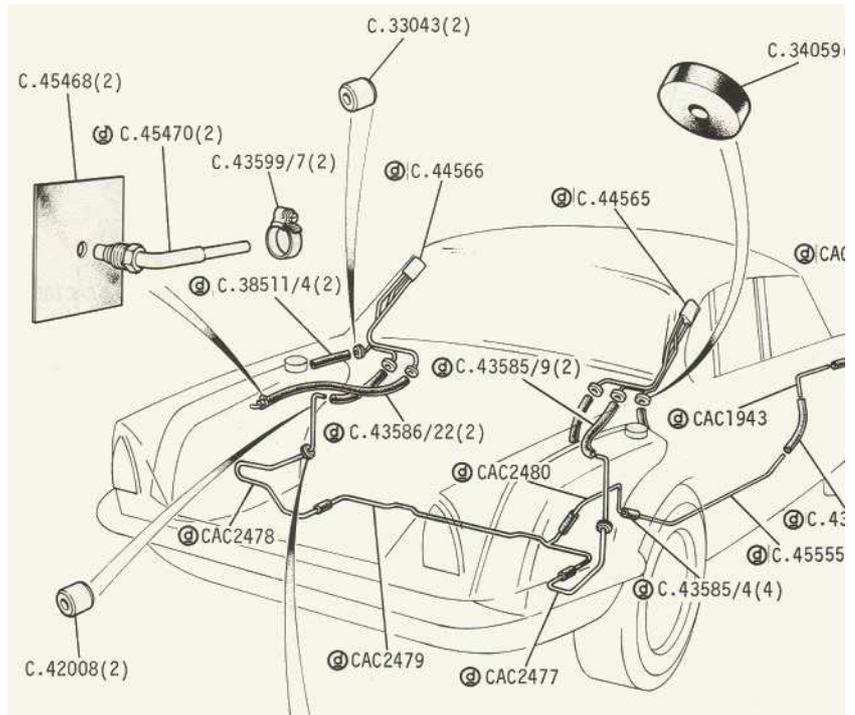
près de l'échappement et l'on sait que le caoutchouc n'aime pas la chaleur. Demandez à un ami de faire des brefs va-et-vient au volant et regardez votre boîtier : s'il se balade de gauche à droite, vos silent-blocs sont cuits ! Changez-les, vous ne croirez pas la précision dont vous bénéficierez !

Echappement : c'est une vraie galère ; vous changez un pot à gauche, c'est celui de détente qui lâche quelques mois après à droite, puis c'est la jointure à l'avant qui rend l'âme, etc. Passez donc à l'échappement en inox. J'ai fait monter le mien en Angleterre il y a 18 ans pour ne plus jamais en entendre parler ensuite (pardon, une bride arrière a lâché cinq ans plus tard ; coup de téléphone donc à Falcon en GB : « on vous en envoie un tout de suite » ; merci, dis-je en ajoutant « combien vous dois-je ? » Réponse : « Mais c'est garanti à vie, Sir ! » - Oh, sorry, Madam!

Peut-être devrais-je vous conter une petite mésaventure qui m'est arrivée il y a quelques années avec une auto du même type (Série 2 V12, donc)

## Amicale XJ

que la vôtre appartenant à un ami. Comme chez vous, le système d'alimentation avait été remis à neuf, et lorsque 30 km environ furent parcourus, la voiture calait. Voulant en avoir le coeur net je me prépare à faire un essai, prenant mon téléphone mobile bien sûr. Juste avant de prendre l'auto-route, je vois que la jauge n'indiquait que 1/4 et décide de faire le plein. J'appuie sur le bouton du réservoir pour ouvrir, mais le couvercle refuse de se lever. Je demande à mon ami de me passer les clés, mais il me répond qu'il n'est pas verrouillé. Je décide donc de tirer sur ledit couvercle (pas facile d'ailleurs, du fait du peu de prise) et finalement il s'ouvre avec un gros bruit de succion. Problème élucidé! En remontant le système, les arrivées d'air avaient été soit obstruées, soit pincées (dans votre cas, il se pourrait que le traitement interne des réservoirs ait bouché le tube de ventilation). En effet, au fur et à mesure que le niveau d'essence baisse dans le réservoir, il faut bien que le volume soit remplacé par de l'air, sinon on se retrouve petit à petit avec un vide et la pompe ne peut plus "sucrer". Elle surchauffe, et ping! finit par succomber. Nous avons ensuite roulé bouchon ouvert sur 120 km - no problem! Cette plaisanterie me fut refaite il y a pas longtemps sur une XK150. Le



propriétaire zélé avait refait un magnifique joint de bouchon d'essence et avait donc, par inadvertance et ignorance, condamné le petit trou d'aspiration. Le problème d'arrivée d'air ne semble donc pas rare. Autre plaisanterie de mauvais goût sur le thème de l'essence: les raccords flexibles sont en caoutchouc, mais pas n'importe lequel; ils sont spéciaux et doivent être résistants à l'essence. Deux de mes amis en ont fait la coûteuse expérience. L'essence dissout petit à petit le caoutchouc qui finit par se redéposer sur les tiges et

sièges de soupapes. Résultat: dépose, démontage, et nettoyage complet de la culasse et des segments. Il est à noter que le système de ventilation des réservoirs des Series 2 et 3 est assez complexe (il remonte dans les montants de lunette arrière! Et qu'il y en a eu trois variantes pour les Series 2!) le but exigé par le marché américain (bien sûr, qui d'autre...) étant d'empêcher que l'essence ne s'écoule si la voiture passe sur le toit. Ci-dessus le croquis d'une des variantes (la plus "tordue") pour que vous puissiez vous en faire une idée.