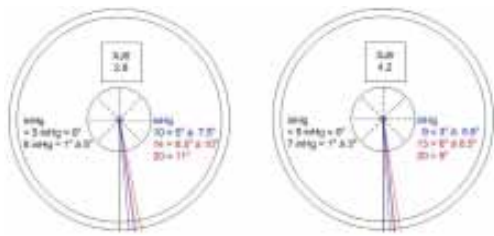




Outillage : La pompe à dépression

Voilà un appareil utile, simple et qui permet de travailler proprement. Pour quelques € ou \$ vous trouverez facilement cet objet sur internet (« vacuum pump » en anglais, avec 2 u !). Cet appareil permet de vérifier les membranes et, si besoin, de mesurer la valeur de la dépression. Une graduation jusqu'à 1 bar est suffisante.

Première application : Le contrôle de la capsule à dépression réglant l'avance à l'allumage. Grâce à la documentation détaillée de la XJ, on peut contrôler les valeurs indiquées de dépression à la capsule et vérifier les angles de rotation correspondant du plateau du distributeur. Procédure : Découper le disque ci-dessous, Retirer le doigt du distributeur. Mettre un ruban adhésif replié en boucle au dos du disque et coller l'ensemble sur le condensateur solidaire du plateau tournant. Faire un repère sur le bord du distributeur correspondant au 0 indiqué sur le disque. C'est prêt !



Une légère pression jusqu'à 5 inHg ne doit pas faire tourner le plateau, ensuite il suffit de contrôler les valeurs inscrites sur le disque. Une valeur d'angle trop basse peut signifier un grippage du plateau. Il peut se débloquer d'un coup à la pression maxi. Maintenir cette pression maxi de 20 inHg pour savoir si la membrane tient la dépression, elle chauffe beaucoup si près du moteur. En parallèle : Contrôle de l'écartement maxi du rupteur. Si vous êtes proche d'un sommet de la came, il suffit de pomper jusqu'à obtenir visuellement l'écartement maxi du rupteur et de contrôler avec une cale de 0,4 mm.

Test d'un servo de commande de volet. Une fois de plus, maintenir la pression maxi un petit moment pour vérifier la tenue de la membrane.



Une tâche moins noble pour un instrument de mesure mais néanmoins utile : pomper des liquides. On voit sur la photo suivante une façon propre de vider le liquide de frein du réservoir pour le renouveler. Ensuite on se branchera sur les étriers pour pomper le reste du liquide dans les conduites (on remplira au fur et à mesure le réservoir bien sûr).



Test d'une vanne de chauffage. Si la vanne est déposée de la voiture, on peut observer son ouverture.



Dernier exemple : Trop d'huile dans le réservoir de direction assistée ? ou dans la boîte automatique ? hop un petit coup de pompe pour vider un peu et remettre à niveau correct. Voilà, j'espère que vous êtes convaincu de l'intérêt de cet outil. On peut trouver encore d'autres éléments pneumatiques dans une voiture alors bonne utilisation ! **Eric Labarriere**