

L'ENTRETIEN PRÉVENTIF

CONNAÎTRE LES PANNES COURANTES POUR LES ÉVITER

On dit que pour combattre efficacement un ennemi, il faut apprendre à le connaître. Voici quelques pannes classiques qui menacent votre XJ, et les moyens de les éviter, ou de les traiter.

Tout ceci repose sur mes expériences (rarement) malheureuses en tant qu'utilisateur de voitures âgées, et sur celles d'autres passionnés.

Frédéric MILICEVIC

Allumage

C'est la cause principale de panne

Bobine

La bobine d'allumage doit être récente (pas plus de dix ans, au pire). J'ai eu la panne sur une série 2, après une cinquantaine de kilomètre sur autoroute, retour en ville, arrêt au feu rouge, paf, la voiture s'arrête : bobine claquée. Il arrive qu'une bobine claquée se remette en service toute seule, en refroidissant (ce fut le cas !)

Tête de Delco

La tête d'allumeur est à changer périodiquement, en même temps que les bougies. Soupçonnez-la en cas de ratés et de difficultés au démarrage. Bien vérifier l'état du charbon central au bout du ressort. Si il est usé, c'est la panne. Après un nettoyage au Karcher ou une très forte pluie, si la voiture ne démarre pas ou cale brusquement, il suffit souvent de bien essuyer l'intérieur de la tête avec un chiffon sec!

Condensateur

Le condensateur se trouve dans l'allumeur (sur les modèles à allumage non électronique).

J'ai eu la panne sur une Daimler S2. Arrêt soudain du moteur : condensateur "claqué" !

Le condensateur doit être changé tous les 20.000 kms, ou 3 ans pour les autos qui roulent peu.

Câblage

Le circuit d'allumage des XJ S1 et S2 est extrêmement simple, pas d'électronique et de modules étranges qui peuvent lâcher d'un coup. Il faut simplement vérifier l'état des cosSES et connexions une bonne fois pour toutes. Notre cher président s'est ainsi vu immobilisé sur le bord de la route pour une cosse de bobine mal serrée !

Neiman

Le contacteur à clef joue parfois des tours! : en cas de coupure moteur inopinée, bougez un peu la clef, le problème n'est pas rare.

Courroies

Fiabiliser pour pas cher !

Quand vous achetez une voiture, c'est la première chose à changer, une courroie qui casse peut vous faire tomber en panne de batterie (courroie d'alternateur), ou de refroidissement, au choix. Pire, et c'est arrivé à une connaissance, la courroie casse, perce une durite, tout le liquide de refroidissement tombe d'un coup, et le gars continue à rouler pour sortir de l'autoroute, funeste erreur, le moteur a coulé tranquillement ses six bielles.

Refroidissement

Une cause de soucis très fréquente...

Radiateur

Si votre radiateur à 20 ans, il est affaibli par la corrosion et rempli de tartre. Démontez le et faites le reconditionner et déboucher par une entreprise spécialisée. Le radiateur est alors dessoudé et reconstruit. Il est et véritablement neuf au sortir de cette opération, parfois même mieux que neuf avec les faisceaux actuels. Un vieux radiateur peut lâcher à tout moment !. En cas de petite fuite, les produits antifuite de station ser-

vice peuvent parfois vous permettre d'arriver à bon port. J'ai en mémoire une XJ-S V12 dont le radiateur c'est brusquement percé en ville : le radiateur projetait un jet d'eau bouillante à plusieurs mètres vers l'avant, très impressionnant !

Durites

Les durites doivent être examinées pour traquer les traces de craquelures et de durcissement.

Sur XJ12, 10 ans est un âge limite

Thermostat

Le thermostat est un clapet qui régule la température du moteur, et lui permet de monter plus vite en température. S'il reste bloqué en position fermée, c'est la panne, avec une surchauffe terrible du moteur. Il faut le changer préventivement en même temps que les durites (2 thermostats sur Xj12)

Ventilateur et moyeu

Le moyeu de ventilateur est en fait un limiteur de couple, un accouplement à glissement limité qui évite au ventilateur de tourner trop vite. Deux maux graves guettent cette pièce : le blocage, avec production d'un bruit de soufflerie énorme et risque de casse du ventilateur; et la perte d'efficacité, le ventilateur ne tourne plus assez vite et la voiture chauffe.

Les ventilateurs de série 3 et XJ40, en plastique, se fendent avec l'âge, et peuvent éclater d'un coup, causant de graves dégâts sous le capot. Leur durée de vie ne semble pas dépasser quinze ans.

Electricité

Simple, finalement...

Batterie

Le niveau d'eau doit être vérifié souvent, surtout en été, une batterie sans eau ne tient plus la charge.

Voltmètre et alternateur

Le voltmètre, situé sur le tableau de bord est très utile : il vous renseigne sur l'état de la batterie et de

l'alternateur. Moteur arrêté il doit indiquer au moins 12 volts, et plus de 14 moteur en route. Si il n'y a pas de différence entre les deux lectures, l'alternateur ne charge pas, la panne est proche!

Alarmes et systèmes anti-démarrage

Un Amicaliste est tombé en panne récemment : sa vieille alarme-coupe circuit, inopérante depuis longtemps, s'est remise en route d'un coup, coupant l'allumage !

Contacteur de boîte automatique

Un petit interrupteur de sécurité, situé près du levier de commande, empêche le moteur de démarrer si le levier n'est pas sur P ou N. Si rien ne se passe quand vous tournez la clef de contact, bougez légèrement le levier, et si vous êtes anxieux changez cette pièce préventivement!

Inverseur de réservoir

C'est le bouton poussoir au tableau de bord qui permet de sélectionner l'un ou l'autre des réservoirs. Il tombe très souvent en panne (sur S2 et S3) et je vous conseille fortement de le changer préventivement, c'est ce que j'ai fait sur ma S2.

Circuit d'essence

La fiabilisation d'une vieille XJ commence par la remise en état d'au moins un côté de l'alimentation en essence, en attendant le budget et le temps pour l'autre.

Pompes à essence

Les pompes mécaniques sont à réviser systématiquement sur une voiture qui n'a pas roulé depuis un moment. Pour les pompes immergées de S2 et S3 3.4 litre, changez les, elles sont souvent pourries et bricolées, et n'oubliez pas qu'elles baignent dans l'essence!

Réservoirs

C'est une plaie, ils sont souvent rouillés et percés, et toujours remplis d'impuretés qui vont vous jouer des tours. Vous pouvez les vidanger très simplement par le dessous de la voiture, sous les demi-jupes. Pensez à nettoyer les crépines en plastique, le cas échéant. J'ai mis de longs jours à détecter des crépi-

nes semi-bouchées sur une S3, qui s'arrêtait aussi mystérieusement qu'elle redémarrait ensuite...

Electrovannes

Sur les modèles à injection, les électrovannes de retour aux réservoirs et de sélection de réservoir posent problème en cas d'inaction.

Eau dans l'essence

Vu la position horizontale des bouchons de réservoir, l'eau peut rentrer à l'intérieur si les joints ne sont pas étanches. Les joints caoutchouc entre le clapet chromé et le goulot aluminium, mais aussi le joint entre la carrosserie et le goulot, qui est parfois négligé après démontage, par ignorance.. L'évacuation d'eau doit être débouchée pour que celle ci ne stagne pas autour des goulots.

Mise à l'air

La mise à l'air ne doit pas être bouchée, comme l'a expliqué Eric Biass dans le premier bulletin

Pneus

Attention à l'éclatement!

Vu leur prix rédhibitoire, les pneus sont souvent négligés, et l'on roule avec des savonnettes craquelées. Ce n'est pas parce que vos pneus sont passés au contrôle technique que vous pouvez rouler en sécurité: traquez les fentes au fond des sculptures, les hernies, et les vibrations de la voiture qui sont les signes avant coureurs de l'éclatement d'un pneu.

Les vieux Dunlop sont très sujets à l'éclatement, méfiez vous !

Eviter les mauvaises conditions de

voyage

Si votre Jaguar n'est pas encore parfaitement restaurée ou fiabilisée, il est sage de suivre quelques grandes lignes de conduite

Choisir son itinéraire

Eviter l'autoroute, les embouteillages, et la conduite de nuit, se contenter d'une utilisation "ludique" de l'auto, mais néanmoins courante afin de traquer un à uns les petits et gros défauts.

Choisir ses passagers

Si malgré tous vos efforts, la belle devait vous planter au bord de la route, il est plus agréable d'être entouré de gens compréhensifs, qui ne vous diront pas "tu vois, je t'avais bien dit de prendre la Tarama diesel pour aller chez l'oncle Henri".

Mais cela dépasse le cadre de l'article...

Bonus

Un truc tout simple pour les propriétaires de S1 S2 et S3, si rien ne se passe quand vous tournez la clef pour démarrer, voici le relais de démarreur, situé sur la cloison moteur et très reconnaissable.

La flèche désigne un gros fil blanc et rouge, et bien si vous débranchez ce fil et le mettez en contact avec la borne plus de la batterie, il est assez long, vous passez outre les défauts possibles du contacteur à clef, contacteur de boîte automatique, et relais de démarreur.

Le bonheur !

Bonne Route en XJ !

