

Remise à neuf des réservoirs d'essence (partie 2)

Les dégâts collatéraux

Après avoir remis en état les deux réservoirs d'essence, il convient également de s'occuper des autres problèmes inhérents aux affres du temps. Car hélas, un réservoir ne rouille jamais tout seul dans son coin ! L'environnement de celui-ci est propice aux mêmes problèmes de corrosion. Le démontage des réservoirs offre ainsi l'occasion de restaurer tout ce qui est d'habitude totalement inaccessible. En voici les principaux éléments :

1. La jauge d'essence

Celle du réservoir droit ne fonctionnait plus. Après démontage, c'était la bande métallique qui transmet électriquement l'information de la position de la jauge qui était cassée.

Je l'ai donc ressoudée à l'étain et j'en ai profité pour pratiquer également une soudure à chaque extrémité pour renforcer les points d'attache de cette bande (flèches vertes sur la photo). L'autre jauge a subi par précaution ce même renforcement. Le remontage s'est effectué avec un joint et un cerclage de compression neufs (références plus haut).



2. Le bouchon de vidange du réservoir

La forme concave de la partie interne de ce bouchon a été conçue pour recueillir les dépôts qui tombent au fond du réservoir par simple gravitation. Encore faut-il de temps à autre penser à le démonter pour cureter ces impuretés, faute de quoi elles vont s'amonceler sur tout le fond du réservoir.

Pas très grave ? Si, ça le devient lorsque vous faites votre plein d'essence qui vient brasser tous ces dépôts. Vous démarrez juste après et votre pompe se gave alors de ce mélange glauque (et le mot est faible compte tenu de ce que j'ai récupéré lors des vidanges de mes réservoirs...) qui vient encombrer inutilement les différents filtres sur son passage. Dans le même ordre d'idée, il est fortement déconseillé de faire le plein lorsque le camion citerne remplit les cuves de la station service ; les remous générés font remonter les dépôts des cuves et vous en aspirez forcément une partie dans vos réservoirs...

Il est vrai que cette petite intervention n'est indiquée nulle part dans les guides d'entretien mais la forme interne du bouchon nous fait comprendre rapidement que la capacité de stockage des dépôts est relativement faible (j'ai mesuré 6 ml). Ce qui se traduit, pour un usage quotidien du véhicule, à environ un nettoyage par an pour être sûr de la propreté interne du réservoir. Pour un usage plus restreint, une intervention tous les 5 ou 6 ans doit être suffisante. C'est en tout cas un détail d'entretien à ne pas négliger.



3. Les jupes latérales arrière

Lorsque j'ai démonté une première fois les réservoirs il y a 25 ans, les bordures supérieures étaient déjà passablement atteintes par la corrosion, surtout le côté gauche. J'avoue avoir pratiqué à cette époque une réparation de fortune avec les moyens du bord, autrement dit utilisation massive de Sintofer, ce qui est peu recommandable. La bordure était de ce fait beaucoup plus épaisse mais ne se voyait pas trop, masquée par le pare-choc. Mais lorsque j'ai redémonté ces pièces, la gangrène avait gagné du terrain et la situation devenait très critique.

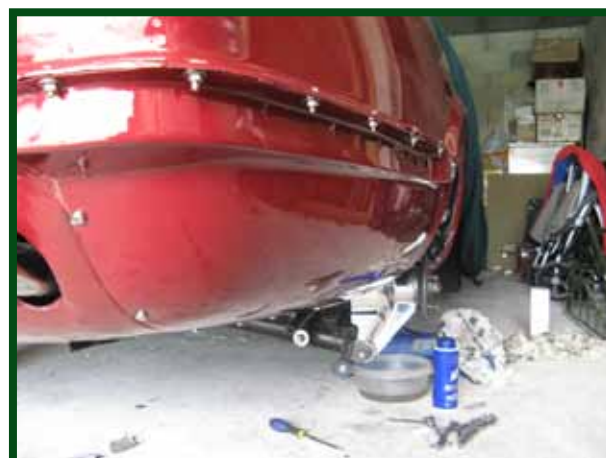


AVANT

La première opération fut de confier ces jupes à la société Triouiller pour les décaper dans un bain d'acide afin d'enlever la rouille et la peinture.



APRÈS



Mon carrossier, amateur de voitures anciennes, s'est chargé de reformer les bordures et le rebord intérieur qui reçoit l'intérieur de l'aile arrière inférieure (qui comporte la trappe de visite de la jauge de carburant).

J'ai remonté les jupes en utilisant que de la boulonnerie inox avec des modèles de vis identiques à l'origine.

4. L'intérieur des ailes arrière

Les dégâts se révèlent très limités dans la mesure où j'avais traité l'intérieur des ailes il y a 25 ans avec une sorte de Frameto qui transforme la rouille chimiquement, puis avec le passage d'une couche de Blackson. Cette couche a durci avec le temps. J'ai bien essayé de gratter « pour voir », mais rien n'a bougé. Aucune formation de rouille entre la couche de Blackson et la tôle. En revanche, je n'avais pas passé partout bien uniformément ce Blackson. Aussi, j'ai également passé trois couches de Hammerite (noire, grise, noire), de même que dans les logements des silencieux arrière.

Tout ce travail a été effectué avec la voiture soulevée à l'aide de rampes pour le train arrière et des cales en bois (des morceaux de bastaing coupés) sous les roues avant pour obtenir la même hauteur de levage. Ainsi, il fut relativement aisé d'accéder à l'ensemble du dessous de la voiture, même si c'est effectivement plus confortable avec un pont !

Cette intervention doit être considérée comme la première étape de la remise à neuf du système d'alimentation. Après les réservoirs, il est conseillé de remettre à neuf, dans l'ordre, les pompes à essence (voir bulletin n°7 de juillet 2005), le ou les filtre(s) à essence (suivant les modèles), puis la rampe de carburateurs. C'est seulement grâce à cet ensemble d'interventions que vous pourrez avoir une totale confiance dans votre Jaguar, du moins en ce qui concerne l'alimentation...



François Gabbani