

## LES TEMPS APPROCHENT !

Chers amis

**Au début du mois de Mai, notre cher et vieux pays va traverser une épreuve dont dépend notre avenir à tous. Cet évènement nous marquera définitivement.**

Certains en sortiront accablés, d'autres exaltés.

Il est assez facile de séparer dès aujourd'hui le bon grain de l'ivraie. Les gagnants et les perdants sont connus. Les perdants sont ceux qui n'ont pas pris la peine de s'inscrire à Bordeaux XK, les gagnants sont, à l'opposé, les 26 équipages qui se retrouveront à Bordeaux le 11 mai prochain pour trois jours de culture, de gastronomie, de découvertes d'une fascinante région mal connue, et de délicieuses petites routes pour que nos cylindres se dérouillent les bielles, selon un programme aux petits oignons que j'ai concocté avec Frédéric Despujol.

Eh oui, nous nous rassemblerons ce

**Jeudi** 11 mai à 14h **SUR** les allées de Tourny face à l'hôtel de Sèze où vous prendrez vos quartiers pour 3 jours. Nous laisserons nos voitures se faire admirer par les Bordelais, un gardiennage est prévu. L'après-midi sera consacré à une visite guide du Vieux Bordeaux, avec un guide expérimenté, moi. La fin d'après-midi sera libre pour découvrir nos belles boutiques. La nuit les voitures seront stationnées au parking **SOUS** les Allées de Tourny  
Le soir nous verra dîner en bord de Garonne.

**Vendredi**, branle-bas de combat et rassemblement à 8h30 sur la rive droite du fleuve, en partance pour l'Entre-deux-mers et Saint-Emilion.

Grande boucle historico-œnologique, avec visite de petits et grands crus, dont Cheval Blanc et délicieux villages méconnus tel Castelmoron d'Albret. Sur des routes « pour conduire ».

Le soir dîner au bord du fleuve avec une brève présentation de mon livre « Histoires de Portes ».

**Samedi**, lever un peu plus tardif avant la visite de la Cité du Vin, déjeuner au pied du nouveau pont et départ pour le Médoc, région totalement différente de celle visitée la veille. En ligne de mire, visite du somptueux Cos d'Estournel et arrêt au joli Hameau de Bages.

Le soir nous verra dans la cour du Château du Prince Noir chez un étonnant personnage, Norbert Fradin, promoteur à succès et collectionneur de tout : Châteaux, voitures, bateaux ! Nous dînerons dans le restaurant étoilé qui loge dans ses murs. Préparez vos appareils photo, le cadre y est exceptionnel.

**Dimanche**, on bulle. Visite de Bordeaux, en voiture cette fois, puis rassemblement sur la rive droite, parking gardienné, deux heures sur la Garonne, au fil de l'eau puis déjeuner à bord avant de sortir nos mouchoirs et de pleurer au moment de la séparation.

Et sera venu le temps de se plaindre de ce week-end raté ou de se réjouir du grand bonheur que nous aurons vécu ensemble en Terres d'Aliénor !

Pour rassembler les brebis égarées ou ceux qui ne sauront pas lire les road-books, nous aurons une moto-balai, mon fils Raphaël, par ailleurs meccano émérite.

Amitiés à tous,

Henri H

Téléphones à noter : **Henri Colombani : 06 08 81 96 32** **Raphaël Colombani : 06 58 09 36 18**  
**Frédéric Despujol : 06 07 88 05 81**

---

**VOUS ALLEZ PARTICIPER AU RALLYE EN BORDELAIS...**

1. Thierry CENTNER	tcentner.jaguarexclusivexk@gmail.com	Membre N° 1
2. Bernard VIART	b.viartjaguarexclusivexk@gmail.com	Membre N° 2
3. Jacques DUTHOO	jduthoo.jaguarexclusivexk@gmail.com	Membre N° 3
4. Frédéric ARIÈS	faries.jaguarexclusivexk@gmail.com	Membre N° 4
5. Henri COLOMBANI	hcol.jaguarexclusivexk@gmail.com	Membre N° 7
6. Frédéric DESPUJOL	fdespujol.jaguarexclusivexk@gmail.com	Membre N° 9
7. John BALL	jandsball@aol.com	Membre N° 134
8. Philippe AUVRAY	auvrayphilippe@wanadoo.fr	Membre N° 135
9. Franck BOEDT	fboedt@wanadoo.fr	Membre N° 99
10. Jean-Michel SEIGLE	jean-michel.seigle@orange.fr	Membre N° 93
11. Michel CROMBÉ	crombem@gmail.com	Membre N° 42
12. Gaëtan van den EYNDE	gaetanvde@gmail.com	Membre N° 49
13. Jacques BOITEL	jb@escapade.pro	Membre N° 71
14. Eric CHUPIN	ericchupin@orange.fr	Membre N° 97
15. Jean-Claude SERPAGLI	jc.serpagli@viking-clim.com	Membre N° 27
16. Pascal NÉGRÉ	pascal@negre.be	Membre N° 88
17. Thierry JARDIN	tjardin@tvcablenet.be	Membre N° 85
18. Eric DENAÏFFE	eric.denaiffe@gmail.com	Membre N° 147
19. Richard GASTON	gastonrich@wanadoo.fr	Membre N° 78
20. Philippe MAILLARD	phil33maillard@wanadoo.fr	Membre N° 131
21. René CARON	teamc2c@hotmail.fr	Membre N° 95
22. André DEFFONTAINE	fardeff@yahoo.fr	Membre N° 45
23. Arnaud DE CLERCQ	arnaud.declercq@axa.fr	Membre N° 26
24. Dominique VINCENS	cdvincens@yahoo.fr	Membre N° 35
25. Jean-Claude FOURÈS	jeanclaudefoures@gmail.com	Membre N° 12
26. Fabrice CARRÉ	fabricecarre33@gmail.com	Membre N° 148

## A LA POURSUITE DE LA FIABILITÉ ABSOLUE

Conseils (facultatifs) pour ceux qui veulent voyager loin avec le sourire aux lèvres

Cher Ami,

Encore quelques semaines et bientôt les retrouvailles. Nous nous faisons tous une joie impatiente de revoir les amis ou de faire connaissance avec de nouveaux passionnés qui deviendront vite des amis, je n'en doute pas. Ne gâchons pas à ces instants d'exception par des négligences idiotes qui peuvent venir ternir l'ambiance du groupe. N'oubliez jamais l'adage : à petites causes grand effets, parfois.

Les XK sont des voitures incroyablement robustes et fiables... incassables même, à la condition que ce qui doit être fait soit fait avec rigueur. Et ce qu'on appelle parfois les caprices de l'XK n'est bien souvent que l'imprévoyance du maître. A ce prix-là... et à ce prix-là seulement, vous connaîtrez la félicité authentique et le plaisir grégaire sans nuage du rallye XK où tout se passe sans anicroche. On ne mégote pas sur la préparation et les vérifications de la voiture, pas d'impasse sur quoi que ce soit, on prend la "check list" et même si on est plus malin que tout le monde, on suit ligne à ligne ce qui doit être vérifié et là vous aurez rendez-vous avec le bonheur XK. Zéro défaut. D'autant que votre XK sort peut-être d'un hivernage prolongé... peut-être s'agit-il d'un achat récent... peut-être sort-elle d'une toute fraîche restauration... peut-être viendrez-vous de loin pour atteindre le point de ralliement sous les tilleuls des allées de Tourny à Bordeaux ?

Pour toutes ces raisons et bien d'autres, et si cela vous intéresse, lisez ce qui suit.

Les anciens... ceux à qui on ne la fait pas... les chevronnés qui ont l'habitude de la route en XK sont évidemment dispensés de ce pensum.

Crois bien à notre amitié fidèle.

Bernard l'enfonceur de portes ouvertes

## LE RENDEZ-VOUS

Comme vous l'a dit Henri COLOMBANI, l'organisateur du rallye, nous vous attendrons à partir de 14 heures, le jeudi 11 mai, sous les tilleuls des Allées de Tourny.

## MAIS AVANT DE PRENDRE LA ROUTE

La première des prescriptions... c'est de vous efforcer de vous servir de votre XK TOUS les jours, pendant une semaine au moins avant le grand départ. Vingt ou trente kilomètres quotidiens suffiront amplement pour que vous en ayez le cœur net. Surtout si votre belle n'a pas servi depuis un certain temps.

A ce prix-là, et à ce prix-là seulement, vous irez au bout du monde sans le plus infime souci, Je vous le jure, je vous l'assure et vous pouvez rassurer Madame, son mari ne sera pas la risée du groupe ni l'objet de tous les quolibets de la part de tous les bons amis autour !

**Soyez terriblement exigeant ne souffrez que la perfection en tout.. Vous ne le serez jamais assez ! Que ce soit l'entretien, mais également la conformité des pièces.**

## LES PREMIÈRES VÉRIFICATIONS DE BASE

On a toujours l'air d'enfoncer les portes ouvertes mais tant pis, j'en ai pris l'habitude... lisez quand même. Ce sont quelques vérifications simples que vous pouvez que vous devez effectuer vous-même !

1. **Courroie** (tension, état)
2. **Durits** (Toutes les durits même celles pas facilement accessibles)
3. **Niveaux** (liquide de refroidissement, huile, freins et embrayage)
4. **Pneus et Roue de secours**(pression et état)
5. **Roues** (rayons éventuellement cassés)
6. **Compartment-moteur** (examen approfondi).
7. **Bougies** (changées depuis quand ? Allez, avouez.)

## CARNET PERSONNEL D'ENTRETIEN

Tiens, au fait, en avez-vous établi un ? Non ? Ça peut être un vrai cahier de papier mais Il peut être sur votre ordinateur, c'est même l'idéal pour la mise à jour.

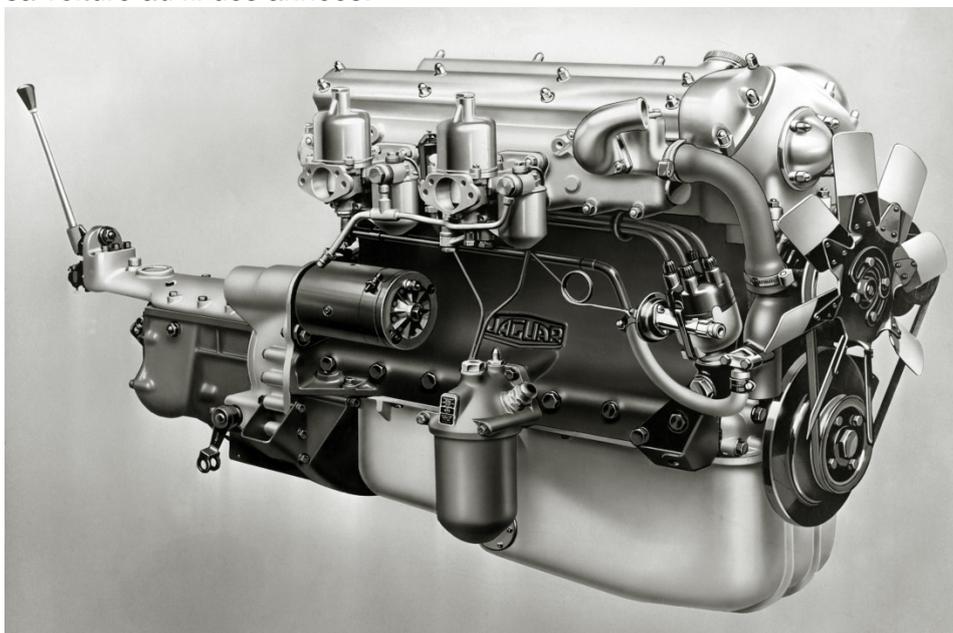
On est toujours persuadé qu'on va se souvenir de ce qu'on fait sur la voiture. Pourquoi le noter ; Et six mois plus tard, *a fortiori* si vous avez une écurie un peu copieuse... on ne se souvient absolument plus de rien. Le vide Gobi.

**Le carnet individuel pour chaque voiture est un impératif absolu pour ne jamais tomber en panne.**

Il, faut absolument suivre scrupuleusement votre voiture pour quelque intervention que ce soit... remplacement de pneumatiques, bougies, batterie, vidange, changement du liquide de frein, courroie, etc... Non seulement la date mais également le kilométrage pour chaque intervention.

Noter aussi les petites inquiétudes, les petits bruits, les réparations à envisager .

Seul moyen pour y voir clair dans la maintenance. Surtout si on a plusieurs voitures... on ne sait jamais ce qui a été fait ni quand ? Petite contrainte au départ mais quel bonheur de retrouver ensuite tout le suivi de sa voiture au fil des années.



*L'objet de toutes vos attentions, mais pas que...*



## JAGUAR XK Tous Modèles

### FICHE DE MAINTENANCE

#### LUBRIFIANT MOTEUR (avec Filtre)

Remplissage complet XK 120 Early	<b>SAE 20w50</b>	<b>16,5 litres</b>
Remplissage complet XK 120 Late	<b>SAE 20w50</b>	<b>14,5 litres</b>
Remplissage complet XK 140	<b>SAE 20w50</b>	<b>12,5 litres</b>
Remplissage complet XK 150	<b>SAE 20w50</b>	<b>8,5 litres</b>

#### LUBRIFIANT BOITE DE VITESSES

Boît Moss 4 sans Overdrive	<b>SAE 20w30</b>	<b>1,5 litres</b>
Boît Moss 5 avec Overdrive	<b>SAE 20w30</b>	<b>2,3 litres</b>
Boîte GETRAG-5	<b>SAE w75</b>	<b>1,5 litres</b>

#### LUBRIFIANT DIFFÉRENTIEL

ENV ou Salisbury	<b>SAE w90</b>	<b>1,5 litres</b>
------------------	----------------	-------------------

#### FLUIDE HYDRAULIQUE FREINS

Tambours ou Disques	<b>Lockheed DOT 5</b>
---------------------	-----------------------

#### LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

Circuit complet XK 120	<b>14,5 litres</b>
Circuit complet XK 140	<b>14,2 litres</b>
Circuit complet XK 150	<b>13 litres</b>

#### CARBURANT

Réservoir Essence XK 120	<b>68 litres</b>
Réservoir Essence XK 140	<b>64 litres</b>
Réservoir Essence XK 150	<b>64 litres</b>

#### PNEUMATIQUES Dunlop RS 600 H 16

	Avant	Arrière
Conduite normale	<b>1,6 kg/cm<sup>2</sup></b>	<b>1,9 kg/cm<sup>2</sup></b>
Conduite rapide	<b>2,2 kg/cm<sup>2</sup></b>	<b>2,5 kg/cm<sup>2</sup></b>

#### BOUGIES

Champion N5, N3 ou RN9YC	<b>Entrefer : 0.6/0,7 mm</b>
NGK B6ES	<b>Entrefer : 0.6/0,7 mm</b>

#### GRAINS DE CONTACT

Lucas	<b>Écartement : 0.4 mm</b>
-------	----------------------------

## LES OBLIGATIONS DE TOUT JAGUARISTE

A lire attentivement ligne par ligne et à consommer sans modération.

Permettez-moi respectueusement et sans offenser votre susceptibilité bien connue de jaguariste éminent de rappeler quelques conseils basiques afin que votre voyage ne soit gâché par la moindre anicroche. Premier conseil frappé au coin du bon sens, ne vous avisez pas de faire ce qui suit, la veille au soir du grand départ. Souvenez-vous qu'une bonne et fiable Jaguar est une Jaguar qui roule au minimum toutes les semaines. Hors de cette prescription élémentaire, point de salut et c'est le début des soucis petits ou grands.

### POMPE À ESSENCE

Pont aux ânes de toute XK, la diabolique pompe à essence. Si vous avez la pompe SU d'origine attendez-vous toujours au pire car la fiabilité n'était pas la moindre de ses qualités... et c'est un doux euphémisme. En prévoir une de secours au cas où...

### ALLUMEUR

Si vous faites partie des Jaguaristes intégristes qui veulent à toute force conserver leurs grains de contact (dits vis platinées qui n'ont d'ailleurs rien d'une vis et encore moins de platinée) dans leur distributeur Lucas d'origine de 1954 (c'est votre droit le plus strict), prière de vérifier l'état de surface de cette délicieuse antiquité. Vérifier l'écartement et éventuellement limer les surfaces en contact avec la petite lime spéciale. Mais je présume que vous avez tous adopté un système moderne... magnétique, opto-électrique, effet Hall, 1.2.3. etc... Je ne cite pas de marque.

### BOUGIES

Allez, tant pis, rien ne m'arrête, on va enfoncer des portes ouvertes. L'écartement de l'entrefer et l'état des électrodes. C'est déjà fait ?

Vous connaissez l'écartement idéal ? C'est **0.64 mm** pour un réglage d'origine mais suivant le type d'allumage (électronique, par exemple) vous pouvez ouvrir jusqu'à **0.80 mm** sans problème. Certains système d'allumage (MSD ou CRANE par exemple) procurent une telle puissance Haute Tension que certains préparateurs ouvrent jusqu'à **1 mm** tant l'étincelle est énorme. Vous pouvez prendre des **Champions N5** comme à l'origine mais également des **Champion RN9YC** ou mieux même des Bougies **NGK B6ES**.

### ÉLECTRICITÉ

Vérifier que vous avez bien les fusibles de secours.

Deux fusibles sur la 120 dissimulés sous le boîtier RF 95 Lucas de régulation de courant.

Deux fusibles sur la 140 et la 150 casées à la verticale dans les deux petits logements du boîtier SF.6... celui qui n'a que deux fusibles, par opposition au SF.4 qui en a quatre. Vérifiez qu'ils sont bien présent.

Au fait, la dynamo charge bien ?

### CABLES HAUTE TENSION

Truisme de rigueur... les câbles Haute Tension sont un élément primordial du dispositif d'allumage. L'examen visuel rapide et superficiel ne sert pas à grand-chose. Il s'agit évidemment d'enlever les sept câbles HT de la tête d'allumeur afin de vérifier s'ils ne sont pas oxydés-corrodés-bouffés aux mites par 50 ans et plus d'humidité accumulée. Même vérification côté bougies et bobine bien sûr !

### BOBINE

Si vous avez toujours la bobine Lucas HA 12 d'origine... qui est du meilleur effet pour la notation du compartiment-moteur en concours d'état, le mieux est d'en prendre une neuve et d'une marque sérieuse, dans le fond de votre trousse à outils. Sait-on jamais !

### BATTERIE

Une batterie dure statistiquement 5 ans. Si votre batterie a dépassé cet âge déjà canonique, la changer sans hésiter une seule seconde. Même et y compris si elle démarre encore très bien ! Une panne de batterie ne prévient JAMAIS et c'est la panne la plus bête au monde. Elle fonctionne parfaitement un jour et le lendemain matin plus rien, mais alors rien de rien ! Plus le moindre murmure au démarreur.

### FREINS

Le liquide hydraulique doit être remplacé tous les deux ans. Si cela n'a pas été fait – comme je l'ai déjà entendu – depuis 14 ans, opérer le changement sans plus attendre car le liquide est terriblement hydrofuge et dégrade rapidement les éléments métalliques du système : maître-cylindre, cylindres-récepteurs etc...  
Veillez également au niveau du bocal.

## **REFROIDISSEMENT**

Radiateur en état d'excellence, vrai et bon liquide de refroidissement, vase d'expansion de rigueur, je présume ? Le vase d'expansion n'est pas une recommandation, c'est une obligation absolue. Ne jamais perdre d'eau est le précepte numéro UN. Le liquide de refroidissement se change tous les deux ans environ.

## **HUILE-MOTEUR**

La vidange doit être faite systématiquement tous les ans même si la voiture n'a roulé que 172 km... Qualité de viscosité 20/50 SAE, interdiction absolue de prendre quoi que ce soit d'autre sur un moteur XK.

## **ROUES-FILS**

Vérification sonore des rayons à l'oreille. Promenez un tournevis sur les rayons pour vérifier s'ils chantent bien tous de la même voix. Les rayons cassés constituent un grand classique...

## **PNEUS**

Pour la pression, un bon compromis c'est autour de 2 kg 2,2 kg... tant à l'avant qu'à l'arrière.  
ATTENTION, certains pneus ne semblent pas très usés et la tentation de faire l'impasse là-dessus est grande. Il faut regarder avant tout la date de naissance de la gomme car rien ne vieillit aussi vite que la gomme des pneumatiques. Observez les fines craquelures de surface et vous comprendrez tout. Si vos pneus ont plus de huit ou dix ans et même si les sculptures sont encore quasiment parfaites, laissez tomber, ils sont bons pour la poubelle. Oui, je sais ça fait mal au cœur ! et au chéquier...

## **ROUE DE SECOURS**

Certaines roues de secours ne sont jamais contrôlées. Je parle de la pression. Le truc idiot, on crève et hop, la roue de secours est complètement à plat ! Envie de hurler. O rage ô désespoir.

## **DIVERS**

L'examen attentif du compartiment-moteur vous impose un exercice que vous connaissez bien : la vérification systématique du serrage des divers vis, boulons et écrous. Et au nombre de ceux-ci... entre autres, les vis de banjo des cuves de carburateur.

*Bernard V.*