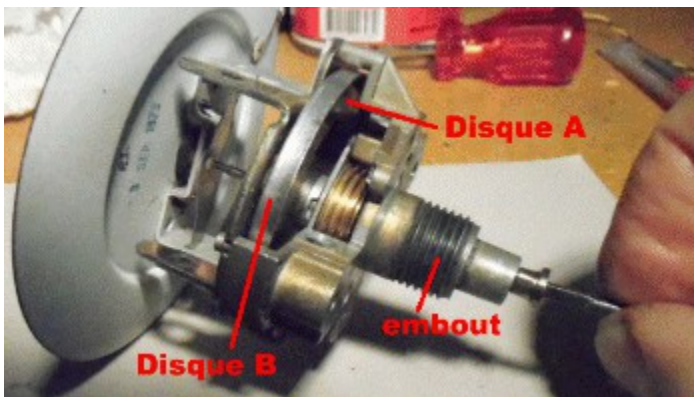


On peut maintenant passer à la face arrière du compte-tours.



On voit le trou circulaire où vient s'emboîter l'ampoule d'éclairage du cadran, les deux tiges filetées permettant la fixation du compte-tours au tableau de bord, l'embout où vient se fixer le câble en provenance du delco et enfin, les deux vis qui fixent le mécanisme du compte-tours au fond du boîtier de ce dernier. On va les dévisser en retenant le mécanisme par l'embout du compte-tours afin d'éviter tout choc lors de ce démontage.

Une des deux vis était à l'origine recouverte de peinture. La peinture est maintenant écaillée. Si cette vis a déjà été dévissée, c'est que ce compte-tours a déjà été démonté dans le passé.



Voici le mécanisme du compte-tours. Le principe est le même que celui d'un compteur de vitesse: Un disque B, solidaire de l'aiguille du compte-tours, est entraîné par un disque A aimanté, lui-même entraîné par le câble.

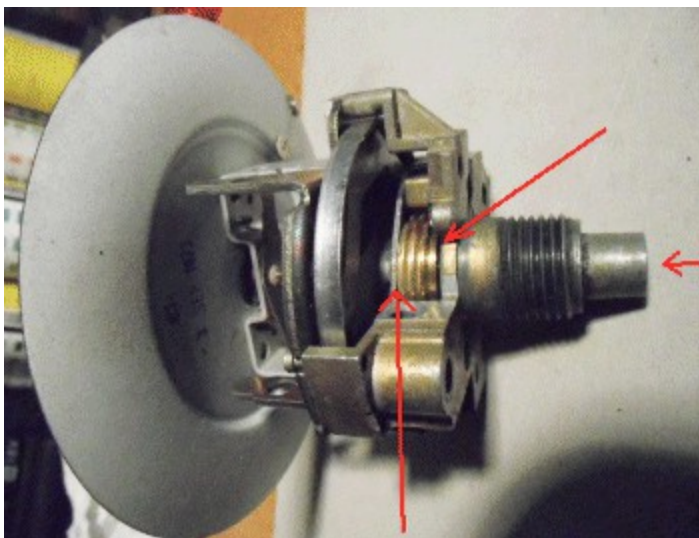
En essayant d'actionner le disque A en faisant tourner le câble à la main, on remarque que le mouvement n'a pas l'aisance normale. On note aussi l'apparition aléatoire de points durs. Cela explique le comportement de l'aiguille du compte-tours. Le câble a une structure similaire à un ressort. S'il existe des points durs lors de la rotation du disque A, le câble va actionner le disque par à-coups.



Pour essayer de débloquer le mécanisme, j'ai essayé du nettoyant de contacts électriques. Il dissout les graisses et s'évapore sans laisser de résidu.



Dès la première pulvérisation de nettoyant, la résistance à la rotation du câble diminue de manière spectaculaire et les gouttes de solvant s'écoulant du mécanisme laissent de grosses taches de gras sur le carton sur lequel est posé le mécanisme.



Je poursuis le dégraissage en pulvérisant une bonne dose de nettoyant aux endroits marqués par des flèches, j'égoutte, puis je laisse sécher.

J'en profite pour réfléchir à ce qui a bien pu se passer: Le mécanisme a probablement été huilé il y a quelques années, la viscosité de l'huile a augmenté avec son vieillissement. Il y a peut-être eu aussi de la poussière qui s'y est mélangée, encore que le boîtier du compte-tours semble raisonnablement étanche.



On ne va pas retomber dans la même erreur et huiler de nouveau le mécanisme.

Mais d'un autre côté, si on laisse le mécanisme sans lubrification, il va s'user prématurément.

J'ai donc utilisé (avec parcimonie) du lubrifiant Teflon. Je l'ai appliqué aux 3 mêmes endroits

désignés dans l'image ci-dessus.

Et voilà. Remontage dans le sens inverse du remontage comme d'hab.

Le compte-tours une fois remonté dans la MK3, on n'a plus de grincement ni de danse de Saint-Guy de l'aiguille.

Tout fonctionne. Remarquez que je n'ai pas écrit tout baigne...dans l'huile.

Salut à tous et vive la Spit!

Yvan Delaserge 17 février 2016