

Réparation du compte-tours

Salut à tous,

Samedi dernier, je mets en route ma MK3 et immédiatement, un grincement inquiétant se fait entendre, au niveau du compte-tours. En même temps, l'aiguille est animée d'une frénétique danse de Saint-Guy, allant même jusqu'à taper en butée, après avoir fait un tour complet! Je démonte le câble, mais il est en parfait état. Le problème vient donc du compte-tours lui-même. Voici comment je l'ai remis en état:

Pour démonter le compte-tours, il faut faire pivoter la bordure chromée jusqu'à ce que les 6 ergots qui se trouvent sur son pourtour, soient en face des 6 découpes qui se trouvent sur la tôle du boîtier.



la bordure démontée.



ça c'est la face visible, la face arrière est en creux et elle contient une sorte de colle noire, durcie

par les années. Elle part en morceaux. Je l'ai laissée telle quelle. Lors du remontage; ça tient suffisamment bien sans colle. On va voir pourquoi.



La vitre du compte-tours n'est tenue que par la bordure chromée que l'on vient d'enlever. Attention à ne pas la laisser tomber!



La vitre appuie sur son pourtour, sur un joint torique. C'est grâce à la compression de ce joint que

la vitre et la bordure chromée tiennent sans avoir besoin de colle.



En fait, il ne s'agit pas vraiment d'un joint torique mais d'un tube en caoutchouc coupé à exactement la bonne longueur.
Et il ne semble pas être aussi vieux que la voiture. De loin pas.
Qu'est-ce à dire? Le compte-tours aurait-il déjà fait l'objet d'une réparation il y a quelques années?



Le joint torique s'appuie sur une pièce de tôle circulaire, un anneau qui s'emboîte dans l'ouverture du boîtier du compte-tours. Il est introduit à force. Compte tenu des traces de corrosion, les deux pièces sont parfois difficiles à séparer. Or, il faut démonter l'anneau sans le vriller. Un moyen simple est d'appuyer avec le fil d'un cutter sur l'interligne entre les deux pièces en de répéter l'opération de nombreuses fois sur tout le pourtour. Au bout d'un moment, les deux pièces se séparent sans dégâts collatéraux.



Voilà ce que ça donne une fois l'anneau démonté. Noter les traces de corrosion.