

# Cales pour les homocinétiques

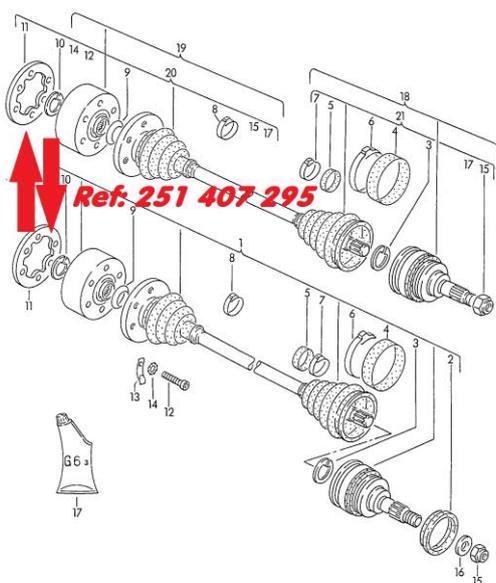
Ceci s'adresse à tous ceux d'entre nous qui soulèvent le fourgon, que vous ayez ou non un Syncro.

Il est assez fréquent, lors du levage du fourgon, qu'avec le temps certains roulements tombent en panne : Pourquoi ? Eh bien, pour plusieurs raisons :

-La première c'est qu'il ne fonctionne plus selon l'angle habituel, mais on le force à travailler selon un angle plus ouvert, plus proche de la limite, donc dans les courbes, les ronds-points, les nids de poule... le CV peut s'arrêter et aller "manger" » les chemins de roulement des billes.

Malheureusement, la seule façon de modifier l'angle de travail est d'installer de nouveaux joints homocinétiques. Ceux du T3 normal et ceux du Syncro 14" ont un angle de travail de 17°. La seule possibilité d'augmenter serait de monter celles de la Porsche 924-944 qui ont les mêmes rayures, et qui mesurent également 100 mm et ont également un angle de 22°... même si c'est un peu cher.

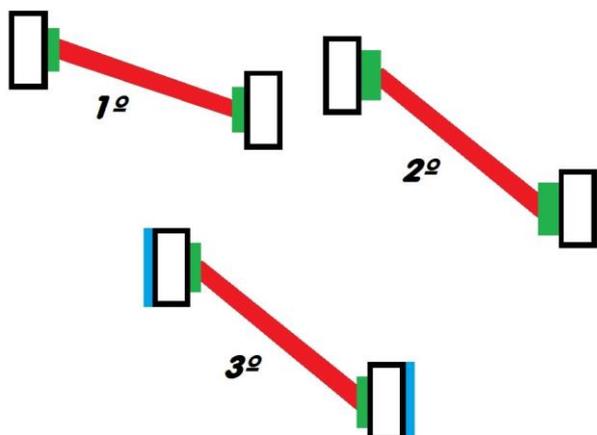
-La deuxième raison est qu'au levage, on allonge les roulements. Si vous avez déjà eu un joint homocinétique près de chez vous, vous aurez vu que la zone cannelée entre et sort. Il s'agit d'absorber les mouvements de haut en bas de la roue. Que se passe-t-il?? Si on surélève le fourgon, on supprime une partie du déplacement possible, et quand la roue descend, elle s'arrête immédiatement... Cela a une solution: Les Syncro, qui sont déjà plus hauts de série, disposent d'entretoises entre le joint homocinétique et la boîte de vitesses, raccourcissant encore une fois la course de l'arbre de transmission et le laissant tel qu'il devrait être. Je vous donne un schéma avec la référence.



Ainsi, si nous montons à nouveau dans le fourgon, nous pouvons en placer un autre sur le côté de la roue, ou si nous montons dans un fourgon qui n'est pas un Syncro, c'est-à-dire le soi-disant

Prerunner, car en fonction de la montée, un ou deux peuvent être placés des suppléments, et de cette façon nous nous assurons que nous aurons une homocinétique beaucoup plus longtemps...

Peut-être que c'est mieux dans ce dessin :



-Dans le 1er, la camionnette irait dans la position d'origine, les rectangles blancs sont les joints homocinétiques et les verts sont la cage du joint homocinétique, où vont les billes, qui se déplace axialement vers l'intérieur et l'extérieur, absorbant les différences de longueur qui se produisent . se produisent lorsque les suspensions fonctionnent.

-En 2ème position, nous avons augmenté la hauteur du fourgon, nous avons donc « forcé » les cages à aller plus vers l'extérieur comme point de départ. Ils ont moins de débattements utiles, ils pourront donc s'arrêter facilement dans les extensions de suspension.

-En 3ème position, nous avons placé des séparateurs entre les joints homocinétiques et la boîte, et entre les joints homocinétiques et les roues, corrigeant la différence précédente.

Voici les suppléments :



Et ainsi ils restent. Ils ont des vis plus longues. Nous sommes passés de M8x48 à M8x55, et en respectant la dureté d'origine, qui est de 12,9.

D'ailleurs, en profiter pour nettoyer et graisser les joints homocinétiques n'est pas une mauvaise idée...

Le problème est qu'avec le temps, deux choses se produisent généralement : la graisse sèche, formant des dépôts dans certaines zones, ou l'eau pénètre et se liquéfie. Dans tous les cas, vous finissez par perdre des propriétés.



Si on veut protéger les joints homocinétiques et en même temps notre portefeuille, un après-midi où on s'ennuie, on démonte un arbre de transmission et même sans démonter les joints homocinétiques ni démonter les billes ou quoi que ce soit, on enlève le cache poussière vers l'arrière et de cette façon, nous pouvons bien le nettoyer avec une brosse et du diesel, puis souffler tous les restes et relubrifier avec de la graisse au lithium (environ 80 ou 100 g par joint homocinétique)

Cela tous les... disons cinq ans, ce n'est pas trop long, et notre van et notre portefeuille nous remercieront.

Il sera toujours préférable de le faire chez soi et de le contrôler, plutôt que d'en casser un au milieu de nulle part, non ?