

Les Joints D'étanchéité Du Carter De Transmission Et Les Méthodes De Pose

Il existe de nombreux types de matériaux différents pour joints d'étanchéité de carter de transmission et un grand nombre de modèles de carter. Tous les composants du joint qui se trouvent entre la transmission et le carter sont conçus de façon à travailler ensemble. Certains joints permettent l'étanchéité avec une charge de bride considérablement réduite et par conséquent avec un couple de serrage moindre. Il est important de choisir un type de joint qui fonctionne avec la sorte de carter utilisé dans un véhicule donné. Vous trouverez ci-dessous une liste des matériaux de joints et d'enduits adhésifs les plus populaires et les types de carter ou de surfaces de carter applicables pour chacun d'eux :

Matériau de joint ou enduit adhésif Type de surface d'étanchéité ou de carter	Type de surface d'étanchéité ou de carter
Liège pur	Surface plane, rainures ou nervures entre les trous du carter
Liège et caoutchouc	Surface plane, rainures ou nervures entre les trous du carter
Liège et caoutchouc avec enduit de caoutchouc	Surface plane, rainures ou nervures entre les trous du carter, carter rainuré
Néoprène	Surface plane, carter rainuré
Caoutchouc moulé	Carter avec rebord
Enduit adhésif de silicone	Surface plane - seulement pour certains modèles
Joints de plastique et de caoutchouc avec limiteurs de couple en métal-réutilisables	Surface plane - seulement pour certains modèles

- Les joints de liège pur sont rarement employés. Ils ont été remplacés par les joints de liège et de caoutchouc et par les joints de néoprène, dont les qualités d'étanchéité sont meilleures et plus constantes que celles des joints de liège pur. Le liège pur a tendance à sécher, à rétrécir et à devenir fragile avec le temps.
- Les joints de liège et de caoutchouc, de liège et de caoutchouc avec enduit de caoutchouc et les joints de

Les Joints D'étanchéité Du Carter De Transmission Et Les Méthodes De Pose

néoprène sont les plus populaires. Ces sortes de joints s'appliquent à de nombreux types de surfaces d'étanchéité et de carters.

Le joint de caoutchouc moulé est conçu pour certaines applications spéciales. Ce joint est utilisé dans les carters à rebord qu'on voit souvent dans les transmissions de Mercedes, de Volkswagen et de BMW. Il est moulé pour s'ajuster au rebord du carter, et le carter est ensuite boulonné à la transmission pour que le tout soit étanche.

C'est sous la forme d'un simple trait que l'enduit adhésif de silicone assure l'étanchéité entre la transmission et le carter. Bien que les fabricants de pièces d'origine emploient un enduit adhésif de silicone pour ces applications, la plupart des types de joints s'ajustent bien à ces types de carter parce qu'ils ont une surface plane. L'application d'enduit adhésif de silicone prend du temps, et c'est important qu'elle soit exécutée correctement car autrement, cela peut entraîner une fuite.

Nettoyer toutes les surfaces d'ajustement. Éliminer tout matériau de l'ancien joint, toute huile, ou tout enduit adhésif de silicone présents. Faire attention de ne pas égratigner ni d'endommager la surface du logement de la bride.

Vérifier la planéité du carter. Redresser les carters estampés, les remplacer si nécessaire. Les carters de fonte d'aluminium déformés devraient être remplacés.

Positionner le joint sur le carter. Certains joints possèdent des trous de boulon plus petits que les autres trous de boulon qui restent. Introduire les boulons dans le carter et dans les plus petits trous du joint. Ces petits trous servent à garder les boulons en place pour en faciliter la pose. (Si l'application exige un enduit adhésif de silicone plutôt qu'un joint de carter, utiliser un trait de silicone de 3,175 mm (1/8 po) de diamètre pour couvrir toute la surface d'étanchéité du carter, en s'assurant qu'il n'y a aucun manque.) Il existe des carters comportant un rebord surélevé autour du trou du boulon. Le joint de carter sur ces modèles doit être suffisamment épais pour se comprimer sur le rebord surélevé sans sortir par le bas. De plus, les trous de boulon dans ces joints doivent être plus gros que le diamètre du rebord surélevé du carter.

Replacer le carter dans le logement de la transmission.

Serrer les boulons à la main, en commençant par le centre et en continuant sur les côtés opposés en travaillant de part et d'autre par alternance. Avec une clé dynamométrique, serrer au couple conformément aux normes du fabricant, en

Les Joints D'étanchéité Du Carter De Transmission Et Les Méthodes De Pose

- commençant encore une fois par le centre, puis en continuant de part et d'autre en alternance par la suite.
- Le véhicule sur sol de niveau, remplir la transmission avec du liquide de transmission en respectant les recommandations du fabricant du véhicule en ce qui a trait à sa quantité et à sa qualité.
 - D'émarrer et voir s'il y a des fuites. Vérifier la jauge pour s'assurer que le niveau de liquide est correct. Ne pas dépasser la quantité requise.

Des fuites peuvent survenir à la suite d'une installation et ce pour plusieurs raisons dont les principales sont :

- la pose du mauvais joint;
- un serrage des boulons de carter incorrect;
- l'emploi d'un joint trop mince pour l'application;
- l'utilisation d'un carter gauchi ou endommagé;
- un joint qui couvre le rebord surélevé autour des trous de boulon;
- l'emploi d'un enduit adhésif lorsque ce n'est pas indiqué.

Le Conseil des fabricants de filtres recommande de disposer des filtres usagés convenablement.

POUR D'AUTRE INFORMATION, CONTACTER:

Filter Manufacturers Community ■ 7101 Wisconsin Ave., Suite 1300 ■ Bethesda, MD 20814

P 301-654-6664 ■ F 301-654-3299 ■ W autocare.org/fmc ■ FMC est une communauté de l'Auto Care Association