

Édition 09/2023

Information relative aux durites avec raccord de type Spring Lock

Afin d'éviter les dommages et les conséquences financières, certains points doivent être pris en compte lors des interventions sur les durites de type SpringLock.

Les durites avec raccord de type Spring Lock sont de plus en plus utilisées, en particulier dans les systèmes de climatisation de Ford, mais aussi de VW et de certains autres constructeurs automobiles. Pour déconnecter ces durites, on essaie souvent d'ouvrir le raccord à l'aide de deux tournevis ou d'un burin. Cela endommage inévitablement les durites ; elles se mettent alors à fuir ou leurs raccords ne s'enclenchent plus correctement au montage, avec le risque qu'ils se desserrent brusquement à tout moment lorsque la pression d'utilisation atteint les 17 bars.

Ouvrir correctement les raccords de type Spring Lock

Pour ouvrir les raccords de type Spring Lock en toute sécurité, il est nécessaire d'utiliser l'outil approprié. Le capuchon anti-poussière, s'il est présent, doit d'abord être soigneusement desserré avant le desserrage, après quoi l'outil de démontage au diamètre approprié doit être placé autour de la durite. Un mouvement rotatif permet ensuite de presser légèrement l'outil contre le ressort pour le desserrer. Grâce à l'outil spécial, le ressort est poussé uniformément vers l'arrière et la contre-pièce peut être facilement sortie de la durite. L'outil peut ensuite être retiré.

Avant le remontage, tous les joints doivent être remplacés et lubrifiés avec de l'huile pour compresseur neuve. Une installation à sec peut endommager les joints. Pour le montage, la durite est simplement poussée dans le raccord jusqu'à ce qu'on sente le ressort s'enclencher.



Figure 1: Separated spring-lock connection

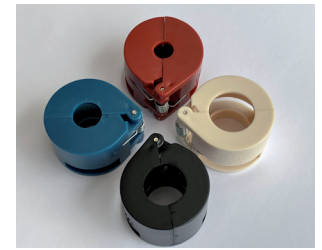


Figure 2: Unlocking tools for spring-lock connectors

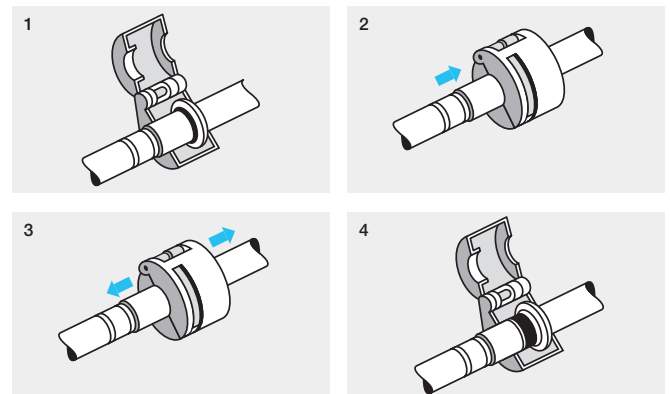


Figure 3: Release sequence

Important !

Utilisez uniquement l'outil de desserrage approprié pour desserrer les raccords de type Spring Lock. Les joints d'étanchéité doivent être remplacés avant le montage et lubrifiés avec de l'huile pour compresseur afin d'éviter les dommages et les fuites causés par le montage à sec.