



De par leur fonction, les tiges de piston des amortisseurs ne doivent pas être sèches, car sinon le joint d'étanchéité serait usé en un rien de temps. Elles doivent donc être enduites en permanence d'un léger film d'huile. La lubrification des partenaires en contact : tige de piston / lèvres d'étanchéité et joint à lèvres anti-poussière est favorisée par une graisse optimisant le frottement.



Fig. 1: Brouillard d'huile au niveau de l'amortisseur

- A chaque course, la tige de piston prélève une très faible quantité d'huile dans la chambre intérieure.
- Lorsque les températures de travail sont élevées, un brouillard d'huile se forme et se dépose inévitablement sur le tube extérieur.
- Avec le temps qui passe, ce brouillard d'huile peut être visible sur env. 1/3 du tube extérieur sec. Aucune défaillance / insuffisance!
- Ne jamais vérifier les amortisseurs après un déplacement sous la pluie.



Fig. 2: Nettes traces d'huile

- Le tube extérieur est luisant d'huile. Le joint d'étanchéité de la tige de piston est usé
 - Durée de fonctionnement élevée
 - Sollicitation rude
 - Sable ou saletés des routes
- Si le tube extérieur présente des gouttes d'huile, cela peut, sur des amortisseurs neufs, correspondre à de l'huile résiduaire qui s'est accumulée sur le guide lors du processus de fabrication.



Fig. 3: Protections de bas de caisse / cire

- Ces produits simulent souvent une perte d'huile. Ils doivent être enlevés car ils empêchent la dissipation de la chaleur.
- Les projections de saletés de la route sont aussi à tort, interprétées comme un défaut d'étanchéité.