



GUIDE TECHNIQUE

Boîtier de direction camion : panne, diagnostic et remplacement

Boîtier de direction poids lourd : symptômes de panne, diagnostic hydraulique, étapes de remplacement, couples de serrage et entretien.
Guide technique VADEN.

La première plainte du conducteur est presque toujours la même : « la direction est devenue dure ». Parfois c'est « elle a du jeu », parfois « elle gémit en manœuvre », parfois encore « il y a de l'huile qui goutte quelque part ». Sur un véhicule industriel, presque tous ces symptômes renvoient au même ensemble — le boîtier de direction et les tubes/flexibles hydrauliques qui lui sont raccordés. Contrairement au freinage, cet ensemble ne lâche pas d'un coup : il se dégrade sournoisement, d'abord un léger jeu, puis un effort accru en manœuvre, ensuite une fuite et enfin l'immobilisation en bord de route. Ce guide traite le boîtier de direction et les conduites d'alimentation/retour dans le langage de l'atelier : à quoi il sert, comment il tombe en panne, comment le diagnostiquer, comment le remplacer et comment prolonger sa durée de vie.

Note E-E-A-T : ce document a été rédigé par l'équipe technique VADEN sur la base de son expérience terrain et produit des systèmes de direction hydraulique pour véhicules industriels. Les valeurs indiquées sont des plages de référence typiques ; elles varient selon la famille de véhicule, le type de boîtier, la charge à l'essieu et l'année de production. Pour les valeurs exactes de couple, de pression, de jeu et de type d'huile, référez-vous toujours au manuel d'atelier à jour du constructeur du véhicule. **Dernière mise à jour : septembre 2026.**

Les systèmes de direction des véhicules utilitaires relèvent du règlement ECE R79.

Qu'est-ce qu'un boîtier de direction ? Rôle et principe de fonctionnement

Le boîtier de direction est l'unité qui transforme le mouvement de rotation venant de la colonne de direction au moyen d'un mécanisme à engrenages, le transmet à la tringlerie de l'essieu avant via le bras de commande (bras Pitman) et l'assiste par une aide hydraulique ; les conduites raccordées constituent quant à elles la ligne qui achemine l'huile sous pression de la pompe vers le boîtier et renvoie l'huile de retour au réservoir.

Sur un tracteur chargé, la masse reposant sur l'essieu avant se compte en tonnes ; il est impossible au conducteur de braquer cette charge à la seule force des bras. C'est pourquoi le système adopte une architecture « à assistance hydraulique intégrée » : le mécanisme à engrenages et l'assistance hydraulique se trouvent dans le même carter. Lorsque le conducteur tourne le volant, la barre de torsion et le distributeur rotatif (rotary valve) situés dans le boîtier se déforment légèrement ; le distributeur s'ouvre et l'huile sous pression venant de la pompe est dirigée vers le côté approprié du piston de puissance. Le piston pousse le secteur denté et aide ainsi au braquage. Lorsque le volant est relâché, le distributeur se recentre, la pression s'équilibre et l'assistance cesse.

La seconde moitié du système, souvent négligée, est le circuit de conduites. Le tube haute pression allant de la pompe au boîtier, la ligne basse pression revenant du boîtier au réservoir et la ligne d'aspiration entre le réservoir et la pompe constituent le réseau vasculaire du système. Un rétrécissement, une fissure ou un raccord desserré à cet endroit peut vous conduire à remplacer un boîtier parfaitement sain. Ces conduites sont dimensionnées en fonction des vibrations, de la chaleur et des mouvements de la cabine ; on ne peut pas « faire avec » un flexible qui y ressemble.

- **Carter du boîtier** : carter en fonte ; il loge le cylindre du piston de puissance, le secteur denté et le logement du distributeur.
- **Vis sans fin et écrou à billes (recirculating ball)** : mécanisme répandu sur véhicules industriels ; les billes réduisent le frottement et supportent des charges élevées.
- **Piston de puissance** : piston solidaire de l'écrou à billes ; il convertit la pression hydraulique en effort linéaire.
- **Arbre de secteur (arbre du bras Pitman)** : arbre de sortie du boîtier ; le bras de commande s'y emmanche par cannelures.
- **Barre de torsion et distributeur rotatif** : le cœur du système, qui détermine le ressenti au volant et le niveau d'assistance.
- **Limiteur de pression (clapet de décharge)** : protège le système de la surpression en butée de braquage.
- **Jeu de joints, joints toriques et cache-poussière** : les joints de l'arbre de secteur et de l'arbre d'entrée sont les points de fuite les plus fréquents.
- **Tube de pression** : de la sortie de pompe au boîtier ; généralement une combinaison de tube acier et de flexible haute pression.
- **Tube/flexible de retour** : du boîtier vers le refroidisseur d'huile et le réservoir ; basse pression, fort débit.
- **Raccords, banjos et rondelles d'étanchéité** : petites pièces déterminantes, à renouveler à chaque dépose-repose.

Boîtier de direction hydraulique intégré (l'architecture la plus répandue en poids lourd)

Utilisé sur la grande majorité des camions, tracteurs et autobus. Les boîtiers intégrés de type ZF et équivalents entrent dans cette catégorie. Son avantage : l'effort d'assistance est produit directement sur le mécanisme à engrenages, sans vérin supplémentaire dans la tringlerie. Son inconvénient : en cas de manque d'entretien, une seule unité fatigue à la fois mécaniquement et hydrauliquement.

Applications à vérin auxiliaire (piston d'assistance)

Sur les tracteurs à forte charge d'essieu, les véhicules à trois essieux et certaines applications autobus/engins de chantier, un vérin hydraulique auxiliaire relié à l'essieu vient s'ajouter au boîtier. Sur ces véhicules, la plainte « la direction est dure » provient souvent non pas du boîtier mais du vérin auxiliaire ou de la ligne qui l'alimente. Au diagnostic, il ne faut pas conclure sans avoir isolé ce second circuit.

Circuit de conduites : tube acier ou flexible ?

Dans les zones où il existe un mouvement relatif entre le moteur et le châssis, on utilise un flexible haute pression ; sur les tracés fixes, un tube acier. La zone de raccord où les deux se rejoignent est le point le plus sollicité du système ; vibrations et coups de pression s'y cumulent. À la recherche d'une fuite, ces raccords de transition sont le premier endroit à inspecter.

Type de véhicule / application	Architecture de boîtier typique	Configuration de l'assistance hydraulique	Tendance de panne dominante
Camion de distribution 2 essieux	Écrou à billes, hydraulique intégré (équivalent type ZF)	Circuit unique, piston de puissance interne	Fuite du joint d'arbre de secteur, augmentation du jeu
Tracteur longue distance (4x2 / 6x2)	Boîtier hydraulique intégré, forte capacité	Circuit unique + pompe de secours sur certaines applications	Fatigue du flexible de retour, surchauffe de l'huile
Chantier / tout-terrain (6x4, 8x4)	Boîtier intégré série lourde	Boîtier + vérin auxiliaire	Dommages par chocs, écrasement de conduite, pollution
Autobus urbain	Boîtier intégré, orienté faible niveau sonore	Circuit simple ou double (exigence de sécurité)	Chaleur et fatigue des joints dues aux manœuvres continues
Dispositif de direction de remorque / semi-remorque	Mécanisme de direction séparé	Système suiveur hydraulique ou mécanique	Fuite de ligne, perte de réglage

La vérification de la référence est impérative. Sur les boîtiers de direction, l'aspect extérieur est trompeur. Le profil de cannelures de l'arbre d'entrée, le nombre de dents et la conicité de l'arbre de secteur, le nombre de tours (de butée à butée), l'entraxe des trous de fixation, l'orientation des orifices et le tarage de pression varient selon la variante, même au sein d'une même famille de véhicules. Côté conduites, la longueur, l'angle de cintrage et le type de raccord sont tout aussi critiques. Avant de commander, vérifiez conjointement la référence OE inscrite sur la pièce déposée, le numéro de châssis du véhicule et la configuration d'essieux. L'approche « ça se ressemblait, on l'a monté » ne relève pas du confort mais de la sécurité lorsqu'il s'agit de direction.

Symptômes de panne et diagnostic

L'erreur la plus fréquente face à une plainte de direction est d'incriminer directement le boîtier. Or le même symptôme peut être produit par le jeu d'une rotule de direction, une pompe fatiguée, une ligne obstruée, un niveau d'huile bas ou encore la pression des pneus. Le bon ordre est le suivant : d'abord le niveau et la qualité de l'huile, ensuite les conduites et la pompe, et le boîtier en dernier. Le tableau ci-dessous reprend les symptômes les plus courants sur le terrain et les contrôles qui permettent de les discriminer.

Symptôme	Cause possible	Contrôle / vérification
Direction globalement dure, effort important surtout en manœuvre de stationnement	Pression hydraulique insuffisante : pompe fatiguée, courroie détendue, ligne restreinte ou fuite interne du boîtier	Raccordez un manomètre et un débitmètre en sortie de pompe et relevez au ralenti la pression en butée de braquage ; vérifiez d'abord la tension de courroie et le niveau d'huile

Symptôme	Cause possible	Contrôle / vérification
Le jeu libre au volant (zone morte) a augmenté, le véhicule se met à louvoyer	Jeu d'engrènement interne ouvert, palier d'arbre de secteur usé ou rotules de direction avec du jeu	Roues avant au sol, faites bouger le volant de gauche à droite avec un aide et observez le retard entre l'arbre d'entrée et le bras Pitman ; déterminez si le jeu est dans le boîtier ou dans la tringlerie
Gémissement / bourdonnement lors du braquage	Niveau d'huile bas, air dans le circuit ou prise d'air par la ligne d'aspiration	Contrôlez le niveau d'huile et la présence de mousse dans le réservoir ; moteur tournant, vérifiez le raccord du flexible d'aspiration et le bouchon du réservoir, puis appliquez la procédure de purge
Fuite d'huile autour du carter du boîtier ou au pied du bras Pitman	Joint d'arbre de secteur, joint d'arbre d'entrée ou joint de couvercle fatigué	Nettoyez la zone, effectuez quelques manœuvres en butée moteur tournant et localisez à la lampe le point exact d'où sort la fuite
Humidité autour d'un raccord ou d'un flexible, niveau d'huile en baisse constante	Fissure du tube de pression, fatigue de la rondelle banjo, gaine extérieure du flexible dégradée	Parcourez la ligne à la main pour trouver la zone humide ; fléchissez le flexible pour détecter les fissures, renouvelez les rondelles et remettez sous surveillance
Direction facile d'un côté, dure de l'autre	Déséquilibre du distributeur rotatif ou fuite interne unidirectionnelle	Sur sol plat, braquez en butée des deux côtés et observez la différence d'effort ; réalisez la mesure de pression séparément dans chaque butée
Blocage / accrochage ponctuel de la direction en manœuvre	Pollution et particules dans l'huile, collage du distributeur ou dommage mécanique	Examinez la couleur, l'odeur et les dépôts de l'huile du réservoir ; s'il existe un filtre, il doit être déposé et son contenu évalué
Surchauffe de l'huile et odeur sur long trajet	Ligne de retour restreinte, refroidisseur obstrué ou fonctionnement permanent sur le limiteur (by-pass)	Vérifiez que le flexible de retour n'est ni écrasé ni plié ; demandez si le conducteur maintient longtemps la direction en butée
La direction devient très dure lorsque le moteur cale (situation d'urgence)	Comportement normal, mais une dureté excessive côté mécanique indique un problème interne au boîtier	Moteur arrêté, vérifiez que la direction tourne avec un effort acceptable ; en cas d'accrochage, recherchez un dommage mécanique

Mesure de pression et de débit : le test qui met fin au débat

Un ensemble de test muni d'un robinet d'isolement se branche entre la sortie de pompe et l'entrée du boîtier. On relève la pression du système au ralenti ; ensuite, en amenant brièvement la direction en butée, on lit la pression maximale (de décharge). En fermant brièvement le robinet, on mesure la pression de crête que la pompe est capable de produire. Si la pression de crête de la pompe est suffisante alors que la pression au boîtier est faible, la fuite est interne au boîtier. Si les deux valeurs sont basses, il faut mettre en cause la pompe ou les conduites. **Ne maintenez pas le robinet fermé plus de quelques secondes** ; l'huile s'échauffe rapidement et endommage la pompe.

Le jeu vient-il du boîtier ou de la tringlerie ?

Cette distinction fait gagner de l'argent. Pendant qu'une personne bouge le volant de faible amplitude, une seconde observe successivement l'arbre d'entrée, le bras Pitman et les rotules de direction. Si l'arbre d'entrée bouge alors que le bras Pitman est en retard, la source est à l'intérieur du boîtier ; si le bras Pitman bouge alors que la roue est en retard, il y a du jeu dans une rotule, un pivot d'essieu ou une liaison. Le nombre de boîtiers sains remplacés à cause d'une tringlerie usée n'est pas négligeable sur le terrain.

L'huile est elle-même un outil de diagnostic

Une huile foncée à l'odeur de brûlé signale une surchauffe ; une huile mousseuse comme du lait, une prise d'air ; une huile contenant des paillettes métalliques, une usure de la pompe ou de l'intérieur du boîtier. Lorsque des particules métalliques apparaissent, le simple remplacement de la pièce ne suffit pas : le système doit être rincé et les conduites nettoyées, faute de quoi la pièce neuve subira le même sort.

Pour aller plus loin

Pour un aperçu technique en langage clair de ce sujet, voir l'article de référence sur [Wikipedia](#). Vérifiez toujours les valeurs et procédures précises au regard des données d'entretien du constructeur.

Étapes de remplacement / d'installation

Équipements de protection individuelle et sécurité : la direction est un système de sécurité ; l'intervention doit être réalisée par du personnel qualifié. Placez le véhicule sur sol plat, serrez le frein de stationnement, calez les roues et coupez le contact. Assurez-vous que la pression du système est retombée — on ne démonte jamais la ligne haute pression moteur tournant. L'huile hydraulique chaude provoque de graves brûlures ; ne commencez pas avant refroidissement du moteur et de l'huile. Gants nitrile et lunettes de protection obligatoires. Si la cabine doit être basculée, vérifiez le verrou de basculement et la béquille de sécurité. Si l'essieu avant doit être soulevé, utilisez impérativement des chandelles, ne vous fiez pas au cric. Collectez l'huile vidangée conformément à la procédure de traitement des déchets.

- 1 Consignez le diagnostic :** avant de décider du remplacement, notez par écrit la mesure de pression/débit, le contrôle du jeu et le point de fuite. Ces données seront nécessaires pour la comparaison après montage.
- 2 Vérifiez la référence :** comparez avec la pièce neuve la référence OE du boîtier déposé, le profil de cannelures de l'arbre d'entrée, la conicité de l'arbre de secteur et le nombre de tours de butée à butée. Si les conduites sont remplacées, faites également correspondre longueur, cintrage et type de raccord.
- 3 Repérez la position ligne droite :** roues en ligne droite, marquez à la peinture le volant, l'arbre d'entrée ainsi que les cannelures du bras Pitman et de l'arbre de secteur. La position centrale du boîtier servira de référence au montage.

- 4 Vidangez l'huile et déposez les conduites :** videz le réservoir et placez un bac de récupération dessous. Déposez les lignes de pression et de retour en les repérant. Desserrez les raccords en maintenant le corps en contre-appui ; obturez immédiatement tous les orifices et extrémités de conduites déposés.
- 5 Déposez le bras Pitman :** retirez l'écrou et **utilisez un extracteur de bras approprié.** N'essayez jamais de déposer le bras à coups de marteau ; cela endommage l'arbre de secteur et les paliers internes du boîtier.
- 6 Désaccouplez la colonne de direction :** desserrez la vis du joint de cardan et séparez l'arbre de l'arbre d'entrée. À ce stade, ne faites pas tourner librement le volant ; la position du ruban conducteur et du mécanisme pourrait être perdue.
- 7 Déposez le boîtier du châssis :** desserrez progressivement les vis de fixation. Le boîtier est lourd — descendez-le en le soutenant. Inspectez la surface d'appui sur le châssis à la recherche de fissures et de déformations.
- 8 Nettoyez le circuit et évaluez les conduites :** si un boîtier neuf est monté, rincez les lignes de pression et de retour à l'huile propre sous pression. Si des particules métalliques ont été détectées, rincez impérativement les conduites et, le cas échéant, le refroidisseur, ou remplacez-les. Ne réutilisez en aucun cas un flexible fatigué, gonflé ou fissuré.
- 9 Montez le boîtier neuf :** positionnez le boîtier sur le châssis, engagez les vis à la main, puis serrez au couple prescrit en croix. Trouvez la position centrale du boîtier (en comptant de butée à butée et en revenant à la moitié) et faites-la coïncider avec le repère de ligne droite.
- 10 Raccordez le bras Pitman et la colonne :** engagez les cannelures selon les repères, serrez l'écrou au couple prescrit et renouvelez l'élément de freinage s'il y en a un. Raccordez proprement le joint de colonne de direction ; vérifiez que la vis est bien logée dans la gorge de cannelure.
- 11 Raccordez les conduites et faites le plein :** raccordez les raccords avec des rondelles d'étanchéité neuves. Remplissez le réservoir avec de l'huile propre du type indiqué par le constructeur ; ne mélangez pas des huiles de types différents.
- 12 Purge et contrôle final :** avant de démarrer le moteur, roues décollées du sol, tournez lentement la direction plusieurs fois de butée à butée et complétez le niveau. Démarrez ensuite le moteur au ralenti et répétez la même opération ; poursuivez jusqu'à disparition de la mousse. Ne restez pas longtemps en butée. Effectuez un contrôle de fuite, faites vérifier le parallélisme (réglage de la tringlerie) et, après un court essai routier, réexaminez toutes les liaisons ainsi que le niveau d'huile.

Points de vigilance (erreurs fréquentes)

Ne maintenez pas la direction en butée. Braquer à fond et maintenir dans cette position fait fonctionner le système en permanence sur le limiteur de pression. L'huile s'échauffe fortement en

quelques secondes ; joints, flexibles et pompe en subissent directement les conséquences. Prendre l'habitude de relâcher légèrement le braquage lorsque vous arrivez en butée en manœuvre prolonge nettement la vie du boîtier comme celle de la pompe.

Montage sale = seconde panne. Dans un système de direction hydraulique, la plus petite particule peut faire coller le distributeur rotatif. Obturez immédiatement chaque orifice déposé, ne laissez pas les extrémités de conduites à l'air libre, utilisez un chiffon non pelucheux et remplissez le réservoir d'huile propre. Monter un boîtier neuf sans rincer les conduites d'un système où des particules métalliques ont été constatées revient à exposer directement la pièce neuve.

- **Déposer le bras Pitman à coups de marteau :** l'arbre de secteur et les paliers internes sont endommagés ; utilisez impérativement un extracteur.
- **Négliger la position centrale du boîtier :** sur un boîtier monté centre décalé, le volant ne reste pas droit et l'assistance devient insuffisante d'un côté.
- **Utiliser une huile hydraulique inadaptée :** une huile autre que le type prescrit par le constructeur (ou un mélange de types différents) provoque le gonflement des joints et une perte de viscosité.
- **Réutiliser les rondelles cuivre/aluminium :** une rondelle écrasée fuit dès le premier cycle de chauffe ; renouvelez-la à chaque dépose.
- **Monter un flexible plié ou en tension :** un flexible dont le rayon de courbure est violé se rétrécit intérieurement et fissure rapidement. Posez tous les clips de cheminement.
- **Gérer une fuite « en rajoutant de l'huile » :** la pompe qui tourne avec un niveau en baisse aspire de l'air et vient rapidement s'ajouter à la facture.
- **Sauter le réglage du parallélisme :** si la géométrie du train avant n'est pas contrôlée après un remplacement de boîtier, l'usure des pneus et le décentrage du volant apparaissent.
- **Vouloir « rattraper » le jeu avec la vis de réglage :** forcer le réglage central sur un boîtier usé crée un point dur et un échauffement en zone médiane. Le réglage n'est pas le remède à l'usure.
- **Oublier la tension de courroie :** une courroie détendue provoque une chute de pression et un gémissement en manœuvre à fond de braquage ; le boîtier est alors accusé à tort.
- **Ignorer la ligne d'aspiration :** un collier desserré entre le réservoir et la pompe introduit de l'air dans le système sans faire goutter la moindre huile.

Valeurs techniques et points de contrôle

Les valeurs ci-dessous sont des plages *typiques / de référence générale* pour les systèmes de direction hydraulique de véhicules industriels. Elles varient selon la classe de véhicule, la charge à l'essieu, le type de boîtier et le constructeur ; pour la valeur exacte, le manuel d'atelier fait foi.

Paramètre	Plage de référence typique	Remarque
Pression de service du système (conduite en ligne droite, ralenti)	environ 5 – 25 bar (≈ 70 – 360 psi)	Sans demande d'assistance, le distributeur est centré et la pression reste basse

Paramètre	Plage de référence typique	Remarque
Pression maximale (de décharge), en butée	environ 130 – 180 bar ($\approx$ 1 900 – 2 600 psi)	Proche de la borne haute sur les applications de classe lourde ; le tarage est réalisé par le constructeur
Débit de la pompe (aux environs du ralenti)	environ 8 – 20 L/min	Varie selon la classe du véhicule et la capacité du boîtier
Température de service de l'huile hydraulique	environ 60 – 90 °C	Un fonctionnement continu au-dessus de 110 °C réduit nettement la durée de vie des joints et des flexibles
Jeu libre au volant (sur route, mesuré à la circonférence du volant)	typiquement de l'ordre de 15 – 30 mm	La limite du constructeur fait foi ; un jeu croissant impose un contrôle du boîtier et de la tringlerie
Nombre de tours de butée à butée	environ 4 – 6 tours	Propre à la variante de boîtier ; donnée critique pour l'identification de la pièce de rechange
Niveau d'huile du réservoir	entre mini et maxi, proche de la borne basse à froid	La mesure à chaud est trompeuse ; respectez la procédure du constructeur
Intervalle de vidange de l'huile	référence générale : 2 – 4 ans ou lors de l'entretien périodique	À raccourcir en usage chantier sévère et autobus urbain

Point de fixation	Plage de couple typique	Avertissement
Vis de fixation du boîtier au châssis (M14–M16)	environ 180 – 300 Nm	Serrer en croix et progressivement ; la valeur constructeur fait foi
Écrou du bras Pitman (grand diamètre)	environ 350 – 600 Nm	Couple élevé ; l'élément de freinage doit être renouvelé
Raccord de la ligne haute pression	environ 35 – 60 Nm	Serrer en maintenant le corps en contre-appui ; un couple excessif déforme le raccord
Raccord / banjo de la ligne de retour	environ 25 – 45 Nm	Rondelle neuve obligatoire
Vis du joint de colonne de direction	environ 30 – 50 Nm	Vérifiez qu'elle est parfaitement logée dans la gorge de cannelure

Astuce d'atelier : ne réalisez pas le test de pression uniquement au ralenti. Un système qui paraît normal au ralenti peut se comporter différemment lorsque le régime moteur monte ou que l'huile chauffe. Amenez le véhicule à température de fonctionnement, répétez la mesure à froid et à chaud, puis comparez les deux valeurs. Une chute marquée à chaud est l'indicateur le plus net d'une fuite interne.

- Ouvrez le bouchon du réservoir et contrôlez la couleur de l'huile et la présence de mousse à chaque entretien périodique.
- Essayez le pied du bras Pitman et la face inférieure du boîtier avec un chiffon sec, puis recontrôlez quelques jours plus tard ; c'est ainsi que l'on détecte les microfuites.

- En cas de fissure, de gonflement ou de tresse apparente sur la gaine extérieure du flexible haute pression, remplacez-le sans attendre.
- Vérifiez que tous les clips et colliers du cheminement de flexible sont en place ; le perçage par frottement est une cause de fuite courante.
- Contrôlez conjointement la tension de la courroie de pompe et l'état de la gorge de poulie.
- Mesurez le jeu à la direction et notez-le dans le carnet d'entretien ; la tendance à l'augmentation est plus instructive qu'une valeur ponctuelle.
- Après un remplacement de boîtier, recontrôlez les couples de fixation et le niveau d'huile dans les premiers 500 – 1 000 km.

Entretien et durée de vie

Avec une huile adaptée et une température de fonctionnement raisonnable, le boîtier de direction est une unité capable de servir presque aussi longtemps que le véhicule. Les trois facteurs qui écourtent sa vie sont presque toujours les mêmes : une huile vieillie ou polluée, la surchauffe et l'usage permanent en butée de braquage. Côté conduites, les éléments déterminants sont le vieillissement du flexible et le frottement sur son cheminement. C'est pourquoi il est plus efficace d'aborder l'entretien non pas comme « protéger le boîtier » mais comme « protéger l'huile et le circuit ».

- **Contrôlez périodiquement le niveau d'huile** : une baisse lente du niveau annonce précocement une fuite encore invisible.
- **Renouvelez l'huile et, le cas échéant, le filtre en temps voulu** : une huile vieillie perd à la fois ses performances de lubrification et d'étanchéité ; raccourcissez la périodicité en usage sévère.
- **Évaluez les flexibles selon leur âge** : même d'apparence saine, un flexible durci au fil des ans peut libérer des particules par sa paroi interne. Lors du remplacement du boîtier, évaluez aussi le flexible.
- **Ne négligez pas la gestion thermique** : maintenez propres les faisceaux du refroidisseur d'huile s'il y en a un ; un refroidisseur obstrué fatigue tout le système.
- **Parlez des habitudes de conduite** : forcer la direction véhicule à l'arrêt (« manœuvre à sec ») fatigue à la fois le boîtier et les pneus. Dans la mesure du possible, les manœuvres doivent se faire véhicule légèrement en mouvement.
- **Contrôlez la tringlerie en même temps** : une rotule de direction avec du jeu impose des charges par à-coups au boîtier et accélère l'usure interne.
- **Traitez les fuites tôt** : une petite fuite de joint se transforme en dommage de pompe lorsque le niveau baisse ; résoudre tant que c'est petit revient toujours moins cher.
- **Raisonnez par kit lors du remplacement** : lors du renouvellement du boîtier, les rondelles d'étanchéité, le flexible si nécessaire et l'huile doivent être renouvelés ensemble ; remplacer une seule pièce et laisser le reste fait revenir la panne.

En pratique, sur un véhicule dont l'huile est changée à temps et qui n'est pas maintenu en butée de braquage, le boîtier de direction ne pose aucun problème pendant de longues années. À l'inverse, sur un véhicule dont la fuite est gérée pendant des années « en rajoutant de l'huile », le

boîtier et la pompe s'en vont ensemble. La réponse à la question « combien de kilomètres tient un boîtier ? » tient bien moins au kilométrage qu'à la discipline d'usage et d'entretien.

Le boîtier de direction fait partie de ces rares pièces que l'on repère tard sur le terrain et qu'il faut résoudre tôt : un jour de retard ajoute le plus souvent le coût de la pompe et des conduites à la facture. Au catalogue VADEN ORIGINAL, le groupe direction est disponible en stock sous forme de pompes de direction, de conduites de direction et de références de boîtier de direction, avec une correspondance établie sur les références OE pour les applications véhicules industriels ; identifier la bonne référence à partir du numéro de châssis et des informations d'essieu de votre véhicule, puis planifier votre pièce de rechange à temps, est la préparation la plus rentable sur le terrain.

Ce document est fourni à titre informatif ; en pratique, le manuel d'entretien à jour et les consignes de sécurité du constructeur font foi. Les valeurs sont des références générales pour les systèmes poids lourds courants ; utilisez la documentation d'entretien OE pour les valeurs spécifiques au modèle. © VADEN Otomotiv San. Tic. A.Ş. · vadenoriginal.com