



GUIDE TECHNIQUE

Filtre à carburant et séparateur d'eau camion : panne, remplacement et entretien

Perte de puissance, démarrage difficile sur un poids lourd : filtre à carburant colmaté ou eau non séparée menacent pompe et injecteurs common-rail.

Sur un moteur diesel poids lourd, la pièce la moins chère qui protège les composants les plus onéreux passe souvent inaperçue : le filtre à carburant et son séparateur d'eau. Dans un tracteur routier ou un autocar, la pompe d'injection et les injecteurs common-rail fonctionnent avec des tolérances de l'ordre du micron ; la durée de vie de ces organes dépend directement de la propreté du carburant qui les alimente et de son absence d'eau. Quand le filtre se colmate, on constate une perte de puissance et des difficultés de démarrage ; quand le séparateur d'eau est négligé, c'est un équipement d'injection valant plusieurs milliers d'euros qui est mis en péril. Ce guide réunit, dans un langage de terrain, le principe de fonctionnement du filtre à carburant et du séparateur d'eau des véhicules diesel lourds, le diagnostic des symptômes de colmatage et de présence d'eau, la pratique correcte du remplacement et de la purge d'air, ainsi que les valeurs techniques de sécurité.

Ce guide a été rédigé et vérifié techniquement par l'équipe technique VADEN, forte d'une expérience en production et en service après-vente sur les systèmes d'alimentation diesel des véhicules utilitaires lourds. Les valeurs indiquées ici sont des références générales et sûres pour les systèmes poids lourds courants ; pour les valeurs exactes propres à votre véhicule, votre moteur et votre modèle de filtre (intervalle de remplacement, couple, pression), reportez-vous toujours au manuel d'entretien OE concerné (par exemple les bulletins techniques Bosch, Mann-Filter et du constructeur du moteur). Dernière mise à jour : septembre 2026. Le dimensionnement des composants repose sur la famille de normes internationales pertinente (ISO/EN/DIN/SAE) et la spécification OE du constructeur.

Qu'est-ce qu'un filtre à carburant et séparateur d'eau ? Rôle et principe de fonctionnement

Le filtre à carburant et séparateur d'eau est un organe de préparation du carburant à fonction protectrice : il filtre les impuretés solides présentes dans le gazole (poussières, rouille, boues, fibres), sépare l'eau mélangée au carburant par différence de gravité et de densité pour la faire décanter au fond, puis achemine un carburant propre et exempt d'eau vers la pompe d'alimentation et le système haute pression. Sur le trajet qui va du réservoir à l'injecteur, le gazole transporte à la fois les saletés accumulées lors du transport et du stockage et l'eau issue de la condensation, du phénomène de condensat et d'un carburant de mauvaise qualité. L'eau et les impuretés usent les tolérances de l'ordre du micron des injecteurs common-rail et de la pompe haute pression ; c'est pourquoi le carburant doit être filtré et débarrassé de son eau avant d'entrer dans le système. Sur les véhicules utilitaires lourds, cette fonction est le plus souvent assurée en deux étages : un préfiltre (filtre grossier avec séparateur d'eau) et un filtre fin (principal).

Un ensemble filtre à carburant/séparateur d'eau n'est pas un simple élément, mais un sous-système dont les composants travaillent ensemble. Les principaux éléments sont les suivants :

- **Élément filtrant (média papier/synthétique) :** papier filtrant plissé ou média synthétique qui retient les impuretés solides à une finesse déterminée en microns.
- **Chambre du séparateur d'eau (séparateur) :** réservoir, souvent transparent ou équipé d'un capteur, dans lequel l'eau se rassemble au fond en tirant parti de la différence de densité entre le carburant et l'eau.

- **Vis/robinet de vidange d'eau (drainage)** : bouchon de purge inférieur par lequel l'eau accumulée au fond est évacuée.
- **Capteur de niveau d'eau (WIF – Water in Fuel)** : capteur d'alerte qui allume le témoin lorsqu'un certain niveau d'eau est atteint.
- **Pompe manuelle (amorçage / priming)** : pompe d'alimentation manuelle servant à purger l'air du système et à le remplir de carburant après un remplacement de filtre.
- **Réchauffeur de carburant (en option)** : réchauffeur électrique ou à retour de carburant qui chauffe le filtre pour éviter la cristallisation de la paraffine (gélification) par temps froid.

Pourquoi la séparation de l'eau fonctionne-t-elle par gravité ?

L'eau est plus dense que le gazole et ne se mélange pas durablement avec lui. Dans la chambre du séparateur d'eau, la vitesse d'écoulement du carburant est volontairement réduite ; pendant ce ralentissement, les gouttelettes d'eau, plus lourdes, se rejoignent, grossissent et décantent au fond du réservoir sous l'effet de la gravité. La surface filtrante hydrofuge (hydrophobe) du média empêche l'eau de traverser le filtre et favorise son accumulation sous forme de gouttelettes. L'eau rassemblée au fond est évacuée régulièrement par la vis de vidange inférieure. Grâce à ce principe simple mais essentiel, l'eau est évacuée du véhicule sans jamais atteindre le système d'injection sensible.

Filtre chauffant et problème du froid (gélification)

Le gazole forme des cristaux de paraffine par temps froid ; lorsque la température descend en dessous du point de trouble, ces cristaux obstruent les pores du filtre, coupent l'écoulement du carburant et le moteur cale ou ne démarre pas du tout. Le carburant hiver et les additifs constituent la première défense ; la seconde est le filtre à carburant chauffant. Les têtes de filtre chauffées par résistance électrique ou par le liquide de refroidissement/retour de carburant du moteur maintiennent le média filtrant au-dessus du seuil de gélification et garantissent les démarrages par matins froids. Si le réchauffeur est défaillant, les symptômes de démarrage difficile persistant et de colmatage par temps froid peuvent être confondus avec un colmatage physique du filtre.

Types d'équivalents OE et correspondance véhicule-moteur

Ce qui détermine le bon choix de filtre : la famille de moteur, le type de système (cartouche/spin-on ou élément interne), la finesse de filtration (microns), la présence ou non d'un séparateur d'eau et l'équipement réchauffeur/capteur. Le tableau ci-dessous propose une correspondance indicative pour les plateformes poids lourds courantes.

Famille de véhicule (exemple)	Famille de moteur	Structure de filtre typique	Tendance
Mercedes-Benz Actros / Antos	OM 470 / OM 471	Préfiltre (avec séparateur d'eau) + cartouche à élément fin	Deux étages, capteur/réchauffeur fréquents
Volvo FH / FM , Renault T	D11 / D13	Préfiltre avec séparateur d'eau + filtre principal	Capteur WIF + réchauffeur en option

Famille de véhicule (exemple)	Famille de moteur	Structure de filtre typique	Tendance
Scania R / S	DC13 / DC16	Filtre fin type cartouche (élément) + séparateur d'eau	Finesse élevée (common-rail/XPI)
MAN TGX / TGS	D26 (D2676)	Filtre type module + séparateur d'eau intégré	Tête intégrée, pompe d'amorçage
Camion / engin de chantier ancienne génération	Diesel mécanique	Spin-on (vissé) + séparateur d'eau à bol en verre	Finesse plus grossière, mécanique
Autobus / minibus	Divers	Préfiltre avec séparateur d'eau + filtre fin	Réchauffeur fréquent (démarrage à froid)

Ce tableau n'est qu'indicatif. Même sur un véhicule identique, la variante de moteur, l'année de production, la classe d'émission (EURO 3/4/5/6) et l'équipement (réchauffeur/capteur) peuvent nécessiter un filtre ou un élément différent. Ne commandez pas d'équivalent exact sans le confirmer à partir du code moteur du véhicule et du numéro de pièce OE du filtre d'origine déposé (par exemple la référence Bosch/Mann-Filter). Un filtre d'une finesse ou d'un type inadapté ne filtre pas suffisamment ou bien restreint le débit et provoque une perte de puissance.

Symptômes de panne et diagnostic

Les défaillances du filtre à carburant et du séparateur d'eau se regroupent en trois grandes catégories : **restriction de débit due au colmatage** (perte de puissance, démarrage difficile), **passage d'eau/d'impuretés** (endommagement de l'équipement d'injection) et **prise d'air / défaut d'étanchéité** (calage, fonctionnement irrégulier). Point crucial : la perte de puissance provoquée par un filtre colmaté se confond avec le symptôme d'une pompe d'injection faible ou d'un injecteur défectueux. C'est pourquoi le filtre, étant une pièce peu coûteuse et facile à remplacer, doit être le premier composant à éliminer lors du diagnostic.

Symptôme	Cause possible	Contrôle / Vérification
Perte de puissance marquée en charge / en côte, incapacité à accélérer	Filtre à carburant colmaté, débit restreint, carburant sale/contaminé par des micro-organismes	Vérifiez l'historique de remplacement du filtre ; lisez l'écart de pression amont/aval du filtre (le cas échéant) ; essayez avec un filtre neuf
Le moteur démarre difficilement ou démarre puis cale aussitôt	Air dans le circuit de carburant, séparateur d'eau vidé, tête de filtre/joint torique desserré	Purgez l'air à la pompe manuelle (amorçage) ; vérifiez le serrage de la tête et de la vis de vidange ; inspectez le joint torique
Accumulation d'eau continue/rapide dans le séparateur, témoin WIF allumé	Condensation d'eau dans le réservoir, carburant de mauvaise qualité, condensat	Vidangez l'eau ; surveillez à nouveau la vitesse d'accumulation ; interrogez l'hygiène du réservoir et la source du carburant

Symptôme	Cause possible	Contrôle / Vérification
Non-démarrage par temps froid / démarrage difficile persistant	Gélification du carburant (paraffine), réchauffeur de filtre défaillant, absence de carburant hiver	Vérifiez l'alimentation/le fonctionnement du réchauffeur ; confirmez l'usage de carburant hiver et d'additifs
Fumée à l'échappement, ralenti irrégulier, à-coups de puissance	Débit de carburant insuffisant/fluctuant (filtre partiellement colmaté), bulle d'air	Renouvelez le filtre ; observez la présence de bulles d'air dans le circuit de retour/la chambre transparente
Fuite de carburant / humidité autour de la tête de filtre	Joint/joint torique usé, chambre fissurée, serrage excessif ou insuffisant	Localisez le point de fuite sur une surface propre ; renouvelez le joint et la vis de vidange
Filtre qui se colmate à nouveau rapidement	Réservoir sale, boues microbiennes (contamination diesel), rouille, carburant de mauvaise qualité	Coupez et inspectez l'élément filtrant déposé ; contrôlez le réservoir et la source du carburant

Distinguer le symptôme de colmatage (restriction de débit)

La signature classique d'un filtre à carburant colmaté est la perte de puissance qui apparaît en charge : le véhicule se comporte normalement sur route plate, mais en côte ou à pleine charge, lorsque la demande de carburant augmente, le filtre ne laisse plus passer un débit suffisant et le moteur « s'étouffe ». Le symptôme apparaît généralement de façon progressive et s'aggrave avec le temps. La vérification la plus rapide consiste à renouveler le filtre ; si le problème disparaît avec un filtre neuf, c'était bien la cause. Sur les systèmes capables de lire l'écart de pression amont/aval du filtre, cet écart augmente à mesure que le filtre se colmate. Avant d'incriminer la pompe d'injection ou les injecteurs, coûteux, éliminez impérativement le filtre.

Distinguer le danger de l'eau dans le carburant

L'eau est l'ennemi le plus destructeur du système d'injection diesel. En détruisant le film lubrifiant du carburant, elle provoque corrosion et usure sur les surfaces de travail de la pompe haute pression et des injecteurs, et sur le common-rail, elle endommage l'aiguille et la buse. Les symptômes sont : accumulation rapide d'eau dans le séparateur, allumage du témoin d'alerte WIF (eau dans le carburant), difficulté de démarrage à froid et perte de puissance croissante avec le temps. Si l'eau se reconstitue rapidement après vidange du séparateur, cela indique que le problème n'est pas dans le filtre mais dans le réservoir/la source du carburant ; dans ce cas, se contenter de remplacer le filtre n'est qu'une solution temporaire.

Distinguer le symptôme de prise d'air (air dans le circuit de carburant)

Le circuit d'alimentation diesel n'admet pas d'air ; un joint torique desserré sur la tête de filtre, une vis de vidange mal serrée ou un raccord fissuré aspire de l'air par le côté aspiration. Il en résulte : démarrage difficile, calage en fonctionnement et irrégularités au ralenti. Le scénario le plus fréquent est une purge d'air incomplète juste après un remplacement de filtre. L'observation de bulles circulant dans le carburant, dans une chambre transparente ou une section de tuyau, en est la preuve manifeste. Après avoir réalisé un amorçage complet à la pompe manuelle, contrôlez tous les raccords et la vis de vidange pour détecter fuites et prises d'air.

Quand de l'eau est passée, le côté injecteur entre aussi en ligne de compte ; le guide [symptômes de panne d'injecteur](#) explique comment distinguer ces signes.

Les pannes du bol, du robinet de purge et du capteur d'eau, contrôlés lors de la recherche d'une prise d'air, sont traitées à part dans notre guide du [boîtier du séparateur eau-carburant](#).

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 / installation

Les étapes ci-dessous constituent une séquence générale pour un moteur diesel lourd (camion/tracteur/autocar) ; reportez-vous toujours aux valeurs d'intervalle de remplacement, de couple et de procédure du manuel d'entretien du véhicule et du filtre. Même si l'opération paraît simple, la propreté et une purge d'air correcte sont la clé de la réussite.

Portez des équipements de protection individuelle : lunettes de protection et gants résistants au carburant. Le gazole est nocif pour la peau et les yeux et il est inflammable. Laissez refroidir le moteur et les abords de l'échappement, coupez le contact ; ne laissez aucune flamme nue/étincelle à proximité du carburant. Ne déversez pas le carburant chargé d'eau/de saletés dans la nature, collectez-le dans un récipient à déchets approprié. Sur les systèmes common-rail, la tête de filtre peut être sous pression ; travaillez conformément aux instructions du constructeur.

- 1 Sécurisez le véhicule :** immobilisez-le sur un sol plat, calez-le, coupez le contact. Laissez refroidir le moteur et les abords ; respectez au besoin le temps d'attente indiqué par le constructeur.
- 2 Vidangez le séparateur d'eau :** ouvrez la vis de vidange (drainage) inférieure et évacuez l'eau et les dépôts de la chambre dans un récipient adapté. Cela assure la propreté vis-à-vis de l'environnement et réduit les débordements lors du démontage.
- 3 Débranchez les connexions électriques/capteurs :** repérez et retirez avec précaution le capteur d'eau WIF et, le cas échéant, le connecteur du réchauffeur ; ne forcez pas sur les clips.
- 4 Déposez l'ancien filtre/élément :** pour un modèle spin-on, dévissez dans le sens antihoraire à l'aide d'une clé à filtre ; pour un type cartouche (élément), ouvrez le couvercle de la tête et retirez l'élément interne. Ayez à portée un chiffon/récipient pour le carburant qui s'écoule.
- 5 Nettoyez le logement et la surface d'étanchéité :** essuyez avec un chiffon propre les résidus de l'ancien joint, la saleté et les dépôts sur la tête et la surface d'appui. Ne laissez pas tomber de saleté dans le logement ; obturez brièvement l'entrée restée ouverte.

- 6 Préparez les joints/joints toriques neufs :** utilisez les joints toriques et joints neufs fournis dans la boîte ; appliquez une fine couche de gazole propre sur la surface d'appui pour faciliter le montage et assurer une bonne étanchéité. Préférez le carburant propre à l'huile moteur.
- 7 Installez le filtre avec un préremplissage (si possible) :** sur les types accessibles, remplir le filtre neuf de carburant propre facilite la première purge d'air. Toutefois, ne le remplissez jamais avec du carburant sale ni en introduisant de la saleté pendant le montage — un préremplissage contaminé revient à court-circuiter le filtre ; en cas de doute, montez-le à sec et remplissez-le par amorçage.
- 8 Mettez en place le filtre/élément neuf :** pour un type spin-on, vissez à la main jusqu'à ce que le joint touche la surface, puis serrez de la valeur indiquée par le constructeur (généralement ~3/4 de tour) ; pour un type cartouche, serrez le couvercle au couple constructeur. Ne serrez pas excessivement.
- 9 Montez la chambre du séparateur d'eau et la vis de vidange :** remettez en place la chambre et la vis de drainage inférieure avec un joint torique neuf, serrez à la main de façon étanche ; ne fissurez pas le plastique par un serrage excessif.
- 10 Rebranchez les connexions capteur et réchauffeur :** remettez en place les connecteurs du capteur WIF et du réchauffeur ; assurez-vous de leur verrouillage.
- 11 Purgez l'air (amorçage) et démarrez :** actionnez la pompe manuelle jusqu'à ce qu'elle durcisse et qu'un carburant propre, sans bulles, sorte de la vis de purge/de la chambre. Démarrez le moteur ; s'il tourne quelques secondes puis cale, répétez l'amorçage. Contrôlez tous les raccords et la vis de vidange pour détecter des fuites de carburant ; observez le ralenti et l'extinction du témoin WIF.

Points de vigilance (erreurs fréquentes)

Sous-estimer la propreté est l'erreur la plus coûteuse. La poussière, le sable ou les fibres qui pénètrent dans le logement ou le nouvel élément pendant le remplacement du filtre iront jusqu'à la pompe haute pression et aux injecteurs situés en aval. Obturez les entrées restées ouvertes, utilisez des gants propres, ne montez jamais le filtre avec du carburant sale ni après l'avoir laissé exposé à l'air.

Ne négligez pas de vidanger le séparateur d'eau. Lorsque l'eau accumulée au fond dépasse l'orifice de vidange, elle atteint le système d'injection sensible ; cela signifie des dégâts sur les injecteurs/la pompe se chiffrant en milliers d'euros, à cause de quelques minutes d'entretien omises. Vidangez immédiatement dès que le témoin WIF s'allume.

- **L'illusion « perte de puissance = pompe/injecteur mort » :** le même symptôme provient le plus souvent, tout simplement, d'un filtre colmaté. Avant de passer à un diagnostic coûteux, renouvelez le filtre, économique et facile.

- **Démarrer sans avoir complètement purgé l'air** : l'air resté dans le système provoque démarrage difficile et calage ; réalisez un amorçage complet, assurez-vous qu'il ne reste aucune bulle. Ne grillez pas le démarreur en actionnant longuement la clé.
- **Préremplir le filtre avec du carburant sale** : remplir avec du carburant non filtré court-circuite le filtre et envoie directement les impuretés dans le système. En cas de doute, montez à sec et remplissez par amorçage.
- **Dépasser l'intervalle de remplacement / filtre de mauvaise qualité** : si l'intervalle est dépassé ou si un filtre d'une finesse inadaptée est monté, soit le débit est restreint, soit la filtration est insuffisante ; les deux mettent en danger l'équipement d'injection.
- **Remonter une vis de vidange/un joint torique usés** : un joint torique usé provoque prise d'air et fuite ; renouvelez les joints/joints toriques à chaque remplacement.
- **Ignorer la source de l'eau** : si l'eau s'accumule sans cesse, le problème est dans le réservoir/le carburant ; se contenter de remplacer le filtre est une solution temporaire, il faut contrôler l'hygiène du réservoir et la source du carburant.

Valeurs techniques et points de contrôle

Les valeurs ci-dessous sont des références générales/sûres pour les systèmes d'alimentation diesel des véhicules utilitaires lourds courants. Des valeurs comme la finesse de filtration, l'intervalle de remplacement et le couple **varient selon le véhicule, le moteur et le modèle de filtre** ; pour un chiffre exact, reportez-vous toujours au manuel d'entretien concerné.

Paramètre	Référence typique / sûre	Remarque
Finesse du préfiltre (séparateur d'eau)	de l'ordre de ~10–30 microns	Filtration grossière + séparation d'eau ; varie selon le modèle
Finesse du filtre fin (principal)	de l'ordre de ~2–7 microns	Filtration très fine généralement pour le common-rail
Efficacité de séparation de l'eau	Élevée (selon la déclaration du fabricant)	Dépend du média et de la vitesse d'écoulement ; propre au modèle
Intervalle de remplacement (filtre principal)	~ à l'entretien périodique / référence générale	Se raccourcit selon la qualité du carburant et les conditions d'exploitation
Vidange de l'eau	À l'alerte WIF ou au contrôle périodique	S'intensifie selon le condensat et la qualité du carburant
Température d'enclenchement du réchauffeur	À basse température (seuil fabricant)	Pour maintenir au-dessus du seuil de gélification
Écart de pression amont/aval du filtre (ΔP)	Doit être faible ; augmentation = colmatage	Indicateur de colmatage sur les systèmes à capteur

Les valeurs de finesse et d'intervalle ci-dessus ne servent qu'à donner un ordre de grandeur ; les valeurs réelles diffèrent sensiblement selon la famille de moteur et la classe d'émission. La qualité du gazole est définie dans l'UE par la norme EN 590, et les exigences d'émission dans le cadre EURO 5/6 (par exemple le règlement (CE) 595/2009 et ses règlements d'application) ; la finesse du filtre et l'efficacité de séparation de l'eau sont déterminées par le fabricant pour être

conformes à ces exigences. Les réglementations régionales et les valeurs du constructeur du véhicule priment toujours.

Couples de montage et valeurs de serrage typiques

Le couple de la tête de filtre, de la chambre et de la vis de vidange varie selon la conception et le matériau (métal/plastique). Les valeurs ci-dessous ne sont qu'une **référence générale** ; pour le couple exact, utilisez impérativement le manuel du véhicule/du filtre. Sur les chambres en plastique, un serrage excessif provoque des fissures et un serrage insuffisant une prise d'air.

Raccord	Référence de serrage typique	Remarque
Filtre spin-on (vissé)	Au contact du joint à la main + ~3/4 de tour	Ne serrez pas excessivement à la clé ; le ressenti manuel prime
Couvercle de tête cartouche (élément)	~20–35 Nm (référence générale)	Propre au modèle ; clé dynamométrique recommandée
Chambre du séparateur d'eau (plastique)	Étanche à la main + léger (valeur indicative)	Un serrage excessif fissure le plastique
Vis de vidange inférieure (drainage)	Serrage étanche à la main	Avec un joint torique neuf ; ne forcez pas
Vis de purge / d'amorçage	Couple faible (indicatif)	Refermez de façon étanche après l'amorçage

Lors du remplacement du filtre, renouvelez toujours le joint torique du séparateur d'eau et le joint de la vis de vidange ; appliquez une fine couche de carburant propre sur les surfaces d'appui. Pendant l'amorçage, poursuivez jusqu'à ce que la pompe manuelle durcisse et que les bulles cessent — un amorçage interrompu trop tôt signifie un calage au premier démarrage et une sollicitation inutile du démarreur.

Points de contrôle rapides sur le terrain

- Vidangez régulièrement le séparateur d'eau et observez l'accumulation d'eau/de dépôts dans le liquide évacué — une eau chronique signifie une mort prématurée pour l'équipement d'injection.
- Tenez compte du témoin d'alerte WIF (eau dans le carburant) ; à son allumage, vidangez l'eau à la première occasion et surveillez la vitesse de reconstitution.
- Si une perte de puissance en charge apparaît, éliminez d'abord le filtre ; vérifiez l'historique de remplacement et (le cas échéant) l'écart de pression.
- En saison froide, utilisez du carburant hiver/des additifs et vérifiez le fonctionnement du réchauffeur ; en cas de difficulté persistante à froid, contrôlez la gélification et l'alimentation du réchauffeur.
- Balayez du regard, sur une surface propre, la tête de filtre et les raccords de la chambre à la recherche de fuites ; la moindre humidité est le signe d'une fuite ou d'une prise d'air naissante.

Entretien et durée de vie

Le filtre à carburant et le séparateur d'eau sont eux-mêmes des pièces d'usure (consommables) ; ce qui compte vraiment, c'est le soin qu'ils apportent au système d'injection coûteux situé en aval. Trois facteurs déterminent leur durée de vie : la qualité du carburant, le respect de l'intervalle de remplacement et la régularité de la vidange de l'eau. Si ces trois conditions sont réunies, le filtre remplit pleinement son rôle et prolonge nettement la durée de vie des injecteurs et de la pompe haute pression. Une routine qui garde l'entretien préventif simple est l'un des postes d'entretien les moins chers mais au meilleur rendement.

- **Quotidien / avant chaque trajet** : inspectez le séparateur d'eau, surveillez le témoin WIF, vidangez l'eau si nécessaire ; effectuez un contrôle visuel des fuites de carburant et utilisez un carburant propre et de qualité.
- **Lors des entretiens périodiques** : renouvelez le filtre principal et le préfiltre à l'intervalle constructeur ; remplacez le joint torique du séparateur d'eau et le joint de vidange ; vérifiez le fonctionnement du réchauffeur et du capteur.
- **Aux changements de saison** : à l'approche de l'hiver, utilisez du carburant hiver/des additifs, contrôlez le circuit du réchauffeur ; en été, lors des longues immobilisations, surveillez la condensation d'eau dans le réservoir.
- **Qualité du carburant et hygiène du réservoir** : évitez le carburant non conforme, chargé d'eau ou sale ; lors des longues immobilisations, de l'eau et des boues microbiennes (contamination diesel) peuvent se former dans le réservoir — soyez attentif à l'hygiène du réservoir.
- **Suivi du colmatage précoce** : si le filtre se colmate plus tôt que prévu, c'est un avertissement ; recherchez la source (réservoir sale, rouille ou boues), ne vous contentez pas de remplacer le filtre.

Si accumulation d'eau continue, colmatage précoce récurrent et perte de puissance associée apparaissent ensemble, le problème ne réside le plus souvent pas dans le filtre lui-même, mais dans la source du carburant ou le réservoir ; tout remplacement effectué sans traiter la cause profonde reste temporaire. Le filtre et le séparateur d'eau constituent le maillon protecteur entre le réservoir/le circuit en amont et la pompe d'alimentation et les injecteurs en aval ; pour un résultat sain, évaluez cette chaîne dans son ensemble. Un filtre de la bonne finesse, exempt d'eau et renouvelé à temps est la plus économique des assurances pour un système common-rail.

Après un diagnostic correct, un carburant propre et une installation soignée, ce qui est déterminant, c'est que le filtre que vous montez réponde à la finesse de type OE, à l'efficacité de séparation de l'eau et à la capacité de débit. La gamme de filtres à carburant et séparateurs d'eau VADEN — avec préfiltre à séparateur d'eau, élément de filtre fin (principal), tête/module de filtre, kits de vidange d'eau et de joints toriques/joints — a été développée comme équivalent des filtres de type Bosch et Mann-Filter sur les camions, tracteurs et autocars diesel lourds, pour répondre aux valeurs techniques sûres et aux attentes de terrain de ce guide ; il vous suffit de choisir le modèle adapté à votre besoin en le considérant, avec la correspondance véhicule et moteur, comme un tout au sein de la gamme Système d'alimentation VADEN.

Catégorie de produit associée: Filtre à Huile

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