



GUIDE TECHNIQUE

Prise de force de boîte de vitesses camion : panne, diagnostic et remplacement

La prise de force de boîte de vitesses sur poids lourd : principe, diagnostic des pannes, dépose et repose étape par étape, jeu et entretien.

Un camion dont la benne refuse de se lever, une toupie à béton immobilisée en pleine mission ou une dépanneuse incapable de déployer son bras pointent le plus souvent vers le même endroit : le petit carter d'engrenages boulonné sur le flanc de la boîte de vitesses. Appelée sur le terrain « prise de mouvement », « unité de prise de puissance » ou simplement PTO, cette pièce constitue l'unique pont qui transmet la puissance du moteur à l'équipement porté ; lorsqu'elle tombe en panne, le véhicule roule mais ne travaille plus. Ce guide explique, du point de vue du chef d'atelier et du technicien de service, ce que fait la prise de force de boîte de vitesses, comment elle tombe en panne, quel est le bon ordre de diagnostic, quelle discipline de montage appliquer et quelles habitudes d'entretien prolongent sa durée de vie.

Ce document a été préparé par l'équipe technique VADEN sur la base de la pratique de service des organes de transmission de véhicules industriels et de la documentation des constructeurs OE. Les valeurs indiquées ici ont une valeur de référence générale ; pour les données précises telles que le couple de serrage, le jeu d'engrènement, le rapport de rotation et la capacité de couple, le manuel de service OE à jour correspondant au code moteur et boîte de vitesses du véhicule fait foi. Dernière mise à jour : juillet 2026.

Qu'est-ce qu'une prise de force de boîte de vitesses ? Rôle et principe de fonctionnement

La prise de force de boîte de vitesses (Power Take-Off, unité de prise de puissance) est un ensemble d'engrenages boulonné latéralement ou à l'arrière du carter de boîte de vitesses, qui prend son mouvement sur le pignon de l'arbre intermédiaire et transmet une partie de la puissance moteur à un équipement porté tel qu'une pompe hydraulique, une benne, une toupie, une grue ou un compresseur. Sur les applications industrielles lourdes, le régime de sortie se situe typiquement entre 50 et 140 pour cent du régime moteur, tandis que la capacité de couple continu s'échelonne de 300 à 1.200 Nm selon le modèle.

La prise de force de boîte de vitesses est désignée sous plusieurs noms, sur le terrain comme au catalogue : **unité de prise de puissance, prise de mouvement, boîtier PTO** ou **power take-off**. Quel que soit le terme utilisé pour la rechercher, les critères de choix restent les mêmes : type de boîte de vitesses, empreinte de la bride de sortie et rapport de rotation requis.

Le principe de fonctionnement repose sur un simple engrènement. Lorsque le couvercle latéral de la boîte de vitesses est déposé, un pignon de l'arbre intermédiaire (countershaft) apparaît en dessous. L'unité PTO vient se loger dans cette ouverture et son pignon d'entrée reste en prise permanente avec le pignon de l'arbre intermédiaire. Lorsque le conducteur actionne le commutateur en cabine, la pression provenant du circuit d'air du véhicule est acheminée, via une électrovanne, vers le piston pneumatique interne de la prise de force ; le piston pousse le baladeur ou le manchon de crabotage vers l'arbre de sortie et la chaîne cinématique est complète. La bride de l'arbre de sortie commence alors à entraîner le cardan ou la pompe hydraulique directement accouplée.

Voici le point critique souvent négligé : la prise de force classique à sortie latérale prend son mouvement sur l'arbre intermédiaire, et cet arbre tourne au régime moteur tant que l'embrayage n'est pas débrayé. C'est pourquoi l'enclenchement se fait moteur tournant et véhicule à l'arrêt.

Les modèles de type sandwich, indépendants de l'embrayage, ainsi que les modèles split-shaft installés à l'arrière de la boîte de vitesses, sont en revanche conçus pour transmettre la puissance véhicule en mouvement ; on les retrouve couramment sur les toupies et les balayeuses de voirie.

Sur quelles familles de boîtes de vitesses la rencontre-t-on ?

Ce qui détermine la compatibilité d'une prise de force de boîte de vitesses n'est pas la marque du véhicule, mais la **famille de boîte de vitesses et l'empreinte du couvercle** sur lequel elle se monte. Côté véhicules industriels lourds, les applications les plus fréquentes concernent les familles ZF Ecosplit et TraXon, les boîtes Mercedes-Benz des séries G et GO, la Volvo I-Shift, les Scania GRS/GRSO et les boîtiers d'origine Eaton. Un même tracteur peut recevoir une empreinte de couvercle différente selon l'année de production ; c'est pourquoi aucune commande de prise de force ne doit être passée sans avoir lu le code de type figurant sur l'étiquette de la boîte de vitesses. L'interface du couvercle latéral est largement normalisée dans le secteur : les empreintes de perçage à six et huit vis ainsi que les profils cannelés de l'arbre de sortie correspondent aux normes **ISO 7653** (dimensions de bride des unités de prise de force de boîte de vitesses) et **DIN 5462 / ISO 14** pour les cannelures à flancs droits ; côté pompe hydraulique, l'interface de montage **SAE J744** est répandue. La correspondance normative pouvant varier selon le constructeur et le modèle, la donnée exacte doit être confirmée dans le catalogue OE de la pièce.

Composants et éléments annexes

- **Carter (housing) :** en aluminium ou en fonte, pièce principale qui porte les engrenages et se boulonne sur la boîte de vitesses.
- **Pignon d'entrée :** élément en prise avec le pignon de l'arbre intermédiaire, dont le jeu d'engrènement se règle au montage.
- **Baladeur ou manchon de crabotage :** pièce qui réalise l'enclenchement et le désenclenchement.
- **Cylindre et piston pneumatiques :** actionneur qui pousse le manchon sous l'effet de la pression d'air.
- **Électrovanne et conduite d'air :** circuit qui convertit le signal du commutateur de cabine en pression.
- **Contacteur de retour d'information :** capteur qui allume le témoin et confirme l'enclenchement.
- **Arbre de sortie et bride :** sortie de puissance raccordée au cardan ou à la pompe.
- **Roulements, joints d'étanchéité et pochette de joints :** groupe de consommables qui détermine la durée de vie et l'étanchéité.

Comment se distinguent les types de prise de force ?

Le régime, le couple et la durée de fonctionnement exigés par l'application déterminent le type à retenir. Un travail de benne à couple élevé et de courte durée ne se traite pas avec la même unité qu'un travail de toupie tournant pendant des heures.

Types de prise de force de boîte de vitesses et comparaison des applications typiques (référence générale ; le rapport de rotation est exprimé en pourcentage du régime moteur)

Type de prise de force	Point de montage	Rapport de rotation typique	Application courante
Sortie latérale (side mount), dépendante de l'embrayage	Couvercle latéral de boîte de vitesses, 6 ou 8 vis	50 à 110 pour cent du régime moteur	Benne, bras hydraulique à crochet, levage hydraulique
Sortie latérale haute performance	Couvercle latéral de boîte de vitesses, carter renforcé	90 à 140 pour cent du régime moteur	Grue, benne à ordures compactrice, pompe à haut débit
Sortie arrière (rear mount)	Couvercle arrière de boîte de vitesses	80 à 110 pour cent du régime moteur	Pompe à béton, équipement porté spécial
Type sandwich (indépendant de l'embrayage)	Entre le moteur et la boîte de vitesses	Directement lié au régime moteur	Toupie, balayeuse, travail en roulant
Split-shaft (sur la ligne d'arbre)	Sur la ligne de transmission	Variable selon l'application	Pompe de lutte contre l'incendie, service fixe à forte puissance

La prise de force de boîte de vitesses ne se choisit pas uniquement d'après le modèle du véhicule. Sur un même tracteur, le type de boîte de vitesses, l'empreinte de perçage du couvercle, le sens de rotation, la forme de la bride de sortie et le rapport de rotation souhaité conduisent à des références différentes. Avant de commander, vérifiez conjointement le code de type figurant sur l'étiquette de la boîte de vitesses, le numéro de référence OE porté par l'ancienne unité, ainsi que le régime et le couple exigés par l'équipement porté. Une prise de force au rapport erroné donnera soit un débit insuffisant à la pompe, soit un surrégime qui la détruira rapidement.

Comment reconnaître une panne de prise de force de boîte de vitesses ?

Les pannes de prise de force de boîte de vitesses se regroupent généralement en trois familles : absence d'enclenchement, refus de désenclenchement, bruits mécaniques et fuites. La première est le plus souvent d'origine pneumatique ou électrique, la troisième d'origine mécanique. Le tableau ci-dessous met en correspondance les symptômes les plus fréquents sur le terrain avec leurs causes probables et la méthode de vérification.

Tableau symptôme-cause-contrôle de la prise de force de boîte de vitesses (ordre de diagnostic sur le terrain ; les valeurs de pression sont exprimées en bar)

Symptôme	Cause probable	Contrôle / vérification
Le commutateur de cabine est actionné, la prise de force ne s'enclenche pas du tout, le témoin ne s'allume pas	L'électrovanne ne reçoit ni air ni courant ; défaut de fusible, de commutateur ou de ligne	Mesure de pression au manomètre en sortie d'électrovanne ; contrôle de la tension d'alimentation au multimètre ; test du fusible et du commutateur de cabine

Symptôme	Cause probable	Contrôle / vérification
Le témoin s'allume mais l'arbre de sortie ne tourne pas	Le contacteur de retour d'information donne une position erronée ou le baladeur n'est pas complètement engagé	Comparaison du signal du contacteur avec la rotation réelle de l'arbre de sortie ; vérification que la pression d'air se situe dans la plage de fonctionnement
Grincement métallique, bruit de raclement à l'enclenchement	Enclenchement sans débrayage complet ; crabotage à régime moteur élevé ; extrémités du baladeur usées	Répétition de la procédure d'enclenchement au ralenti ; dépose du couvercle et contrôle des extrémités de dents à la recherche d'arrondissement et de matage
Ronflement continu en fonctionnement, bruit augmentant avec le régime	Jeu d'engrènement mal réglé, roulement fatigué ou niveau d'huile bas	Contrôle du niveau et de la couleur de l'huile de boîte ; mesure du jeu d'engrènement au comparateur ; localisation de la source du bruit au stéthoscope
Fuite d'huile entre le carter de la prise de force et la boîte de vitesses	Pochette de joints écrasée, perte de couple de serrage des vis ou plan de joint rayé	Suivi de la fuite sur surface nettoyée puis marquée ; nouveau contrôle des couples de serrage à la clé dynamométrique
Suintement d'huile derrière la bride de l'arbre de sortie	Joint de sortie durci ; angle de cardan incorrect, arbre voilé	Contrôle visuel de la lèvre du joint ; mesure du faux-rond de la bride au comparateur
La prise de force ne se désenclenche pas et continue de tourner après coupure du commutateur	L'air n'est pas évacué, le piston est grippé ou le baladeur est bloqué dans son logement	Écoute de l'échappement au port de mise à l'air ; débranchement de la conduite et observation du retour libre du piston
L'unité chauffe excessivement, la peinture cloque	Dépassement de la limite de service continu, lubrification insuffisante ou surcharge	Mesure de la température de surface après fonctionnement au thermomètre sans contact ; comparaison du temps de travail de l'équipement porté avec les relevés

Éliminer d'abord le circuit pneumatique

Au diagnostic, le gain le plus rapide vient de l'élimination du circuit d'air avant toute recherche de défaut mécanique. Un manomètre est raccordé à la sortie de l'électrovanne, le commutateur est actionné et l'on observe si la pression atteint ou non la plage de fonctionnement. Si la pression est présente, le problème se situe à l'intérieur de l'unité ; sinon, la recherche se reporte sur le commutateur, le fusible, l'électrovanne ou la conduite d'air. Il n'est pas exagéré de dire que le cas le plus fréquent sur le terrain reste l'humidité gelée ou un filtre à air colmaté ; ce contrôle prend cinq minutes et évite une dépose inutile.

Validation mécanique par mesure du régime

Mesurer le régime réel de l'arbre de sortie au tachymètre optique ou inductif montre à la fois que le crabotage est complet et que l'on travaille avec l'unité au bon rapport. Si la valeur obtenue en rapportant le régime de sortie au régime moteur se situe nettement en dessous du rapport

catalogue, cela signifie que le crabotage n'est pas complètement engagé. Cette mesure révèle également si la pompe de l'équipement porté tourne ou non à un régime inadapté.

Contrôle de l'huile et des particules

Le niveau, la couleur de l'huile de boîte et les particules métalliques qu'elle contient constituent l'indicateur le plus honnête du diagnostic de la prise de force. Sur le bouchon magnétique, un métal en fine poudre est considéré comme normal, tandis que des paillettes brillantes en écailles signalent un endommagement des dentures. Un niveau d'huile bas signifie quant à lui que le pignon d'entrée fonctionne sans lubrification et peut à lui seul expliquer le ronflement.

Sur les boîtes robotisées, la même alimentation en air actionne les actionneurs de passage : pour écarter un défaut d'alimentation commun, voyez le guide [boîte robotisée \(AMT\) et cylindre de commande de vitesses](#).

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.

Comment remplacer une prise de force de boîte de vitesses ?

Étape par étape

Le remplacement d'une prise de force de boîte de vitesses représente, lorsqu'il est mené dans le bon ordre, une demi-journée de travail pour un atelier moyen ; lorsque l'ordre n'est pas respecté, il engendre des problèmes secondaires comme la vidange de l'huile de boîte ou un jeu d'engrènement laissé hors tolérance.

Avant de commencer l'intervention, le véhicule doit être stationné sur un sol plat, le contact coupé, le frein de stationnement serré et les roues calées. La charge de l'équipement porté (caisse de benne, bras de grue) doit impérativement être abaissée ou verrouillée par son cliquet de sécurité. La conduite pneumatique ne doit pas être déposée avant la purge de la pression du réservoir d'air, et la borne de batterie doit être débranchée. L'huile de boîte chaude présente un risque de brûlure ; le port de gants, de lunettes de protection et de chaussures de sécurité est obligatoire. Le fait que les circuits auxiliaires alimentés par le circuit d'air du véhicule ne doivent pas affaiblir les circuits de freinage découle de la logique des valves de protection relevant de la norme ECE R13 ; le raccordement d'air ne se prend jamais directement sur le circuit de freinage.

- 1 Préparation et documentation :** Notez le code de type figurant sur l'étiquette de la boîte de vitesses, le numéro OE porté par l'ancienne prise de force et le rapport de rotation. Photographiez les raccordements pneumatiques et électriques avant de les déposer ; c'est l'étape qui fait gagner le plus de temps au remontage.
- 2 Mise en sécurité du véhicule :** Coupez le contact, débranchez la borne de batterie, purgez le réservoir d'air, abaissez l'équipement porté et calez les roues.

- 3 Dépose du cardan ou de la pompe :** Déposez le cardan raccordé à la bride de sortie après l'avoir repéré. Sur une pompe hydraulique directement accouplée, prévoyez un support pour la soutenir ; laisser la pompe suspendue à l'arbre par son propre poids entraîne l'endommagement de l'arbre et du joint.
- 4 Débranchement des raccordements pneumatiques et électriques :** Déposez la conduite d'air et le connecteur du contacteur de retour d'information après les avoir repérés. Obturez les extrémités de conduite restées ouvertes pour éviter toute pollution.
- 5 Gestion du niveau d'huile :** Si l'ouverture de la prise de force ne reste pas au-dessus du niveau d'huile, vidangez l'huile de boîte dans un récipient adapté. Selon l'assiette du véhicule, une vidange partielle peut suffire ; la décision se prend d'après la cote de niveau du manuel de service.
- 6 Dépose de l'unité :** Desserrez les vis en croix et progressivement. N'essayez pas de tirer l'unité directement ; désolidarisez le carter par de légers mouvements de balancement, sans endommager le plan de joint. Soutenez son poids au moment de la déposer.
- 7 Contrôle du plan de joint et des dentures :** Nettoyez les résidus de l'ancien joint sur la surface du couvercle de boîte sans utiliser de grattoir métallique. Contrôlez les flancs de dents du pignon d'arbre intermédiaire à la recherche de matage, de piqûres et de dents cassées ; en cas de dommage, le seul remplacement de la prise de force ne constitue pas une solution.
- 8 Mise en place de la nouvelle unité :** Positionnez la nouvelle prise de force de boîte de vitesses avec la pochette de joints fournie par le fabricant. N'utilisez pas de pâte à joint à la place du joint ; l'épaisseur du joint constitue ici en même temps un élément de réglage.
- 9 Réglage du jeu d'engrènement :** Mesurez le jeu entre le pignon d'entrée et le pignon de l'arbre intermédiaire au comparateur ou par la méthode du fil de plomb. Si la valeur mesurée sort de la plage indiquée par le fabricant, ajustez-la en augmentant ou en réduisant le nombre de joints. Si cette étape est omise, l'unité se met soit à ronfler rapidement, soit à casser des dents sous contrainte.
- 10 Serrage des vis au couple :** Serrez les vis en croix, progressivement et à la clé dynamométrique, à la valeur indiquée par le fabricant. Conservez l'utilisation des fraisures et des rondelles conforme à l'origine.
- 11 Raccordements, huile et essai :** Remontez la conduite d'air, le connecteur et le cardan ; complétez l'huile de boîte au niveau. Faites tourner le moteur au ralenti, enclenchez et désenclenchez la prise de force plusieurs fois, écoutez le bruit et contrôlez l'étanchéité. Faites ensuite fonctionner l'équipement porté d'abord à vide puis en charge, mesurez le régime et vérifiez la température du carter après une courte période de travail.

Quelles sont les erreurs fréquentes lors du remplacement d'une prise de force de boîte de vitesses ?

Lors des remplacements de prise de force de boîte de vitesses, la grande majorité des pannes précoces ne provient pas de la pièce mais du manque de discipline au montage. Les points ci-dessous correspondent aux causes les plus fréquemment rencontrées sur les unités qui reviennent une seconde fois à l'atelier.

Terminer le montage sans avoir mesuré le jeu d'engrènement constitue l'erreur la plus coûteuse de cette intervention. Si le jeu est insuffisant, les dentures travaillent en permanence sous contrainte, chauffent et finissent par casser en pied de dent ; s'il est excessif, les extrémités de dents se matent sous charge par à-coups. Dans les deux cas, le dommage ne se limite pas à la prise de force : le pignon de l'arbre intermédiaire est également touché et l'intervention se transforme en ouverture de boîte de vitesses.

Appliquer de la pâte à joint à la place de la pochette de joints paraît une solution pratique, mais rompt la logique de réglage. L'épaisseur du joint représente précisément la tolérance laissée par le fabricant pour tenir la plage de jeu d'engrènement. De plus, un excès de pâte à joint peut se mélanger à l'huile de boîte et obstruer les canaux de lubrification.

- **Choisir une unité au mauvais rapport de rotation :** Une prise de force achetée sans avoir calculé le régime exigé par la pompe de l'équipement porté donne soit un débit insuffisant, soit fait tourner la pompe en surrégime et la détruit rapidement.
- **Serrer les vis à la main ou à la clé à chocs :** Sans clé dynamométrique, la pression de contact reste inégale ; l'unité finit soit par fuir, soit par fissurer son carter.
- **Enclencher sans débrayer complètement :** C'est la véritable cause de l'arrondissement des extrémités de dents et de ce bruit de raclement caractéristique.
- **Enclencher véhicule en mouvement :** Sur les types dépendants de l'embrayage, cette erreur d'utilisation se solde par une casse de denture. Le travail en roulant n'est admis que sur les types conçus pour cet usage.
- **Restituer le véhicule sans contrôler le niveau d'huile de boîte :** Si l'huile écoulee pendant la dépose n'est pas complétée, la nouvelle unité fonctionne sans lubrification.
- **Négliger l'angle de cardan et le poids de la pompe :** Une pompe non soutenue et un angle incorrect détruisent rapidement l'arbre de sortie et son joint.
- **Prendre la conduite d'air sur le circuit de freinage :** Les consommateurs auxiliaires doivent être alimentés par leur propre circuit protégé ; toute autre solution met directement en péril la sécurité de freinage.
- **Réutiliser l'ancien joint, la bague d'étanchéité et les éléments à usage unique :** Ces pièces remplissent leur fonction en s'écrasant au montage et ne donnent pas la même étanchéité une seconde fois.

Valeurs techniques et points de contrôle de la prise de force de boîte de vitesses

Les valeurs techniques d'une prise de force de boîte de vitesses varient dans une large plage selon le modèle, le matériau du carter et la classe d'application. Les tableaux ci-dessous résument les plages typiques rencontrées sur le terrain dans les applications industrielles lourdes ; la valeur exacte doit toujours être prise dans la documentation de service de l'unité et du véhicule.

Valeurs techniques de la prise de force de boîte de vitesses (référence générale)

Paramètre	Plage typique	Unité	Remarque
Pression d'air d'enclenchement	6,0-8,0	bar	La pression du circuit véhicule se situe généralement entre 8 et 12,5 bar
Régime de sortie (rapport au régime moteur)	50-140	pour cent	Choisi selon l'application ; le régime de pompe est déterminant
Capacité de couple continu	300-1.200	Nm	Varie selon le modèle en fonction de la classe de carter et de denture
Couple de pointe instantané	1,2 à 1,5 fois la valeur continue	Nm	Non valable en sollicitation répétée de courte durée
Jeu d'engrènement du pignon d'entrée (backlash)	0,10-0,35	mm	Réglé par la pochette de joints ; mesuré au comparateur
Température de service de l'huile de boîte	80-100	°C	Un fonctionnement continu au-delà de 120 °C réduit la durée de vie de l'huile
Température de surface du carter de prise de force (travail en charge)	70-95	°C	Une valeur nettement supérieure signale une surcharge
Pression de service de la pompe hydraulique (application benne)	150-250	bar	La valeur indiquée par le carrossier fait foi
Intervalle de vidange (boîte de vitesses)	120.000-240.000	km	En usage intensif de la prise de force, on se rapproche de la limite basse

Couples de serrage typiques au montage de la prise de force de boîte de vitesses (Nm, plages de référence générale)

Assemblage	Dimension de vis typique	Plage de couple (Nm)
Carter de prise de force - couvercle de boîte de vitesses	M10, classe 8.8	40-55
Carter de prise de force - couvercle de boîte de vitesses	M12, classe 8.8	70-95
Écrou de bride de sortie	Selon le modèle	120-200
Vis de fixation de la pompe hydraulique	M10-M12	40-90
Vis de bride de cardan	M10-M12	60-110

Les valeurs de couple du tableau ne servent qu'à donner un ordre de grandeur. La classe de vis, le serrage à sec ou lubrifié et l'ordre de serrage prescrit par le fabricant modifient sensiblement

le résultat. Utilisez toujours une clé dynamométrique, respectez l'ordre en croix et reportez-vous au manuel de service à jour du véhicule pour la valeur définitive.

En tant que liste de contrôle de terrain, les points suivants permettent une vérification rapide aussi bien après le montage qu'en entretien périodique :

- Mesurez en sortie d'électrovanne que la pression d'enclenchement se situe dans la plage de fonctionnement.
- Mesurez le régime réel de l'arbre de sortie au tachymètre et comparez-le au rapport catalogue.
- Contrôlez sur surface propre l'absence de fuite entre le carter et la boîte de vitesses ainsi qu'au joint de sortie.
- Passez en revue le niveau d'huile de boîte et la quantité de particules sur le bouchon magnétique.
- Mesurez la température du carter au thermomètre sans contact après un travail en charge.
- Vérifiez que le témoin du tableau de bord se comporte correctement à l'enclenchement et au désenclenchement.
- Recontrôlez le couple des vis de bride de cardan après la première semaine de service.

Comment entretenir une prise de force de boîte de vitesses et prolonger sa durée de vie ?

Ce qui détermine la durée de vie d'une prise de force de boîte de vitesses n'est le plus souvent pas la pièce elle-même mais les habitudes d'utilisation. Une unité bien choisie et correctement montée peut durer longtemps avec des contrôles réguliers, alors qu'une mauvaise habitude d'enclenchement peut détruire la même unité en peu de temps. La différence la plus nette observée sur le terrain se situe entre les flottes dont les conducteurs reçoivent une courte formation à l'utilisation et celles qui n'en dispensent pas.

- **Enclenchez toujours au ralenti :** Craboter moteur au régime de ralenti et embrayage complètement débrayé constitue la seule habitude la plus efficace pour préserver les extrémités de dents.
- **Attendez quelques secondes après le crabotage :** Accélérer sans laisser au baladeur le temps de s'engager complètement crée une charge par à-coups.
- **Ne laissez pas tourner à vide :** Laisser la prise de force enclenchée alors que l'équipement porté ne travaille pas signifie échauffement inutile et vieillissement de l'huile.
- **Suivez l'huile de boîte :** Un usage intensif de la prise de force fatigue l'huile plus vite qu'un usage standard ; rapprochez-vous de la limite basse pour le niveau et l'intervalle de vidange.
- **Maintenez le circuit d'air sec :** Sur les véhicules dont la cartouche de dessiccateur n'est pas remplacée à temps, l'électrovanne et le piston se grippent sous l'effet de l'humidité ; la plupart des pannes de gel en hiver viennent de là.
- **Préservez l'angle de cardan et l'équilibrage :** Un angle modifié lors des transformations d'équipement porté commence à fatiguer l'arbre de sortie de la prise de force.

- **Prenez le bruit au sérieux :** Un ronflement qui apparaît constitue le plus souvent le premier et le moins coûteux des avertissements d'un problème de roulement ou de jeu d'engrènement.
- **Effectuez un contrôle de couple périodique :** Sur les équipements portés générant des vibrations, les vis de carter se desserrent avec le temps ; un contrôle de couple une fois par an évite une part importante des fuites.

Lorsque l'unité est endommagée, se contenter du seul remplacement de la prise de force n'est pas toujours la bonne décision. En présence d'une dent cassée, d'un flanc de dent maté ou de particules abondantes, le pignon de l'arbre intermédiaire doit impérativement être contrôlé lui aussi ; une prise de force neuve montée sur un pignon d'arbre intermédiaire endommagé revient rapidement au même point. La bonne approche consiste à ne pas mettre la pièce neuve en service avant d'avoir traité la cause racine de la panne.

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