



GUIDE TECHNIQUE

Réparation pompe à eau camion : corps, joint et tuyau

Pompe à eau de poids lourd : fuite au trou de contrôle, dépose et repose pas à pas, couples de serrage, purge et entretien du liquide de refroidissement.

Lorsque l'aiguille de température commence à grimper sur un poids lourd, le premier accusé est généralement le radiateur ou le thermostat. Pourtant, la petite tache vert-orangé retrouvée le matin sur le carton étalé sous la fosse provient le plus souvent du trou de contrôle de la pompe de circulation. Une pompe à eau n'explose que rarement d'un coup : elle commence par suinter au niveau de sa garniture, puis son roulement se met à faire du bruit, et elle finit par éjecter la courroie et immobiliser le véhicule sur la route. Ce guide traite le trio corps – joint – tuyau d'eau de la pompe avec l'oeil du chef d'atelier : à quoi il sert, comment il se dégrade, dans quel ordre le diagnostiquer, comment le déposer et le reposer, et comment prolonger sa durée de vie.

Ce document a été préparé par l'équipe technique VADEN, sur la base de la pratique de service des systèmes de refroidissement 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, la pression du circuit, la tension de courroie et la spécification du liquide de refroidissement, le manuel d'atelier OE à jour correspondant au code moteur/châssis du véhicule fait foi. Dernière mise à jour : juillet 2026.

Réparation de la pompe à eau : corps / joint / tuyau d'eau – définition, rôle et principe de fonctionnement

La réparation de la pompe à eau : corps / joint / tuyau d'eau désigne le groupe de réparation qui couvre le renouvellement conjoint du corps de la pompe de circulation assurant la circulation du liquide de refroidissement dans le moteur d'un poids lourd, du joint et de la garniture d'étanchéité, ainsi que des tuyaux d'eau raccordés à la pompe. Entraînée par courroie ou par pignon, la pompe produit à pleine charge un débit de liquide de refroidissement typiquement compris entre 200 et 600 L/min et doit rester étanche sous une pression de circuit fermé de 0,9 à 1,4 bar.

Sur le terrain comme dans les catalogues, ce même groupe porte plusieurs noms : **pompe de circulation, pompe à eau, pompe de liquide de refroidissement, corps de pompe, volute, joint de pompe et tuyau d'eau / boîtier de sortie d'eau** reliant la pompe au bloc, au boîtier de thermostat ou au radiateur. Quel que soit le nom utilisé pour la recherche, le critère de sélection reste unique : le code moteur et la référence OE.

Le principe de fonctionnement est simple, mais les tolérances sont serrées. Le mouvement issu de la poulie de vilebrequin est transmis à l'arbre de la pompe par courroie ou par pignon ; la turbine (impulseur) montée en bout d'arbre tourne et projette le liquide de refroidissement du centre vers la périphérie. La forme en volute du corps convertit cette vitesse en pression, l'eau rejoint les galeries du bloc, puis la culasse et, une fois le thermostat ouvert, le radiateur. Le circuit est fermé : le bouchon du vase d'expansion le met sous une pression de l'ordre de 0,9 à 1,4 bar, ce qui élève le point d'ébullition du liquide et réduit le risque de cavitation à l'aspiration de la pompe.

L'étanchéité est assurée par deux lignes distinctes. La première est l'**étanchéité statique** : le joint ou le joint torique entre le corps et le bloc. La seconde est l'**étanchéité dynamique** : la garniture mécanique montée sur l'arbre tournant (couple de surfaces carbone-céramique). Entre ces deux lignes, un petit **trou de contrôle / de purge** (weep hole) est ménagé dans le corps ; lorsque la garniture commence à suinter, l'eau est évacuée par cet orifice pour ne pas atteindre le

roulement. L'eau qui goutte de ce trou n'est donc pas un défaut, mais un signal d'alerte prévu par conception.

Pourquoi le corps, le joint et le tuyau d'eau sont-ils traités ensemble ?

Le corps de pompe, le plan de joint et le tuyau d'eau forment une seule chaîne d'étanchéité. L'écart de dilatation thermique entre le corps en aluminium et le bloc en fonte impose un micro-déplacement au plan de joint à chaque cycle de chauffe et de refroidissement ; au fil des années, ce mouvement laisse une empreinte sur la surface du joint et une piquûre de corrosion dans l'aluminium. Le joint torique en bout de tuyau d'eau suit exactement la même courbe de vieillissement. C'est pourquoi remplacer uniquement la pompe en conservant l'ancien joint et l'ancien joint torique de tuyau constitue l'une des causes de réparation répétée les plus fréquentes en atelier.

Sur quelles applications OE rencontre-t-on ce groupe ?

Sur les poids lourds, la forme du corps de pompe à eau et sa géométrie de raccordement dépendent moins de la marque du véhicule que de la famille moteur et de la génération d'émissions. Les pompes compactes entraînées par courroie sont courantes sur les familles Mercedes-Benz OM 457 / OM 470 / OM 471, MAN D20 et D26, Iveco Cursor ; les pompes entraînées par pignon, généralement plus durables, se rencontrent fréquemment sur les applications Volvo D11 / D13, DAF MX-11 / MX-13 et Scania DC13. Ces désignations sont données uniquement à titre d'**exemple d'application** ; au sein d'une même famille moteur, le type d'entraînement de ventilateur et le niveau d'équipement Euro 5 / Euro 6 peuvent modifier la géométrie du corps. La bonne pièce se détermine par le code moteur et la référence OE, et non par le nom de la marque.

Composants et éléments associés

- **Corps de pompe (volute)** : en aluminium ou en fonte, enveloppe principale qui oriente l'écoulement.
- **Turbine (impulseur)** : en tôle, en fonte ou en composite ; la forme des aubes détermine le débit.
- **Ensemble arbre et roulement** : généralement à double rangée, graissé à vie et non démontable.
- **Garniture mécanique** : couple de surfaces carbone-céramique ; assure l'étanchéité dynamique.
- **Joint de corps / joint torique** : étanchéité statique aux raccords du bloc, du boîtier de thermostat et des tuyaux.
- **Tuyaux et boîtiers d'eau** : lignes métalliques ou composites entre pompe et bloc, pompe et radiateur, pompe et refroidisseur d'huile.
- **Poulie ou pignon d'entraînement** : élément qui transmet le mouvement à l'arbre.
- **Trou de contrôle / de purge** : point d'observation qui éloigne la fuite de garniture du roulement.

Types d'entraînement de pompe à eau, domaines d'application typiques et caractéristiques de service (référence générale ; la correspondance exacte doit être établie selon le code moteur)

Type d'entraînement / de construction	Exemple d'application typique	Caractéristique	Note de service
---------------------------------------	-------------------------------	-----------------	-----------------

Type d'entraînement / de construction	Exemple d'application typique	Caractéristique	Note de service
Pompe entraînée par courroie, à corps extérieur	Mercedes-Benz OM 4xx, MAN D20/D26, Iveco Cursor	Accès facile, sensible à la tension de courroie	À évaluer avec la courroie et le tendeur
Pompe entraînée par pignon, montée sur le bloc	Volvo D11/D13, DAF MX-11/MX-13, Scania DC13	Capacité de couple supérieure, indépendante de la courroie	Jeu d'engrènement et logement du joint torique critiques
Pompe à turbine composite	Applications poids lourds Euro 6 de nouvelle génération	Faible inertie, turbine résistante à la corrosion	Sensible à une chimie de liquide de refroidissement inadaptée
Pompe classique à turbine métallique	Moteurs Euro 3/Euro 5 d'ancienne génération et engins de chantier	Robuste, exposée à l'érosion par cavitation	Vérifier l'épaisseur des aubes de turbine
Montage avec groupe tuyau d'eau / boîtier séparé	Tracteurs et châssis d'autobus à longues lignes de refroidissement	Nombreux joints toriques et raccords à brides	Les joints de tuyauterie se renouvellent avec la pompe

Le corps de pompe à eau peut différer, même au sein d'une même famille moteur, par l'angle d'entrée-sortie, le déport de poulie et l'implantation des trous de fixation. Ne choisissez pas la pièce uniquement d'après le modèle du véhicule ; validez-la par le code moteur, l'année de production et, si possible, la référence OE inscrite sur l'ancien corps. Un écart de déport de poulie de quelques millimètres désaligne la courroie et détruit rapidement le roulement de la pompe neuve.

Comment reconnaître une défaillance de la pompe à eau : corps / joint / tuyau d'eau ?

Les défaillances du groupe pompe à eau : corps / joint / tuyau d'eau se répartissent en trois grandes catégories : fuite vers l'extérieur, perte de débit et bruit mécanique. La première se lit à l'oeil, la deuxième au comportement de la température, la troisième à l'oreille. Le tableau ci-dessous met en correspondance les symptômes relevés en atelier, les causes probables et la méthode de validation.

Correspondance symptôme-cause-validation pour les défauts de pompe à eau, de joint et de tuyau d'eau (tableau de diagnostic atelier)

Symptôme	Cause probable	Contrôle / validation
Écoulement au trou de contrôle/purge, trace de résidu après séchage	Garniture mécanique fatiguée, couple de surfaces usé	Nettoyer le pourtour du trou et observer 24 heures ; essai de pression du circuit à 1,0-1,5 bar
Suintement à la jonction entre corps de pompe et bloc	Joint de corps vieilli ou piquûre de corrosion sur le plan d'appui	Sécher la ligne de bride sur moteur froid et réexaminer sous essai de pression

Symptôme	Cause probable	Contrôle / validation
Fuite intermittente en bout de tuyau d'eau	Joint torique de tuyau durci, corrosion caverneuse en bout de tuyau	Contrôle sous pression en lumière rasante sans déposer le tuyau ; test d'élasticité du joint torique
Ronflement ou sifflement métallique à l'avant du moteur, augmentant avec le régime	Jeu apparu dans le roulement de pompe	Faire tourner la poulie à la main courroie déposée ; ressentir le jeu radial et la rugosité
Désalignement de la courroie, poussière et usure sur le flanc de courroie	Arbre voilé ou déport de poulie altéré	Alignement de poulie à la règle ou au laser ; contrôle du faux-rond de poulie
Température qui monte en côte et revient à la normale sur le plat	Aubes de turbine amincies par cavitation, débit insuffisant	Mesure de l'écart de température entrée-sortie avec un thermostat sain ; dépose de la pompe et examen de la turbine
Baisse continue du niveau au vase d'expansion sans trace d'humidité extérieure	Fuite interne ou évaporation du liquide de refroidissement sous pression	Essai de pression + recherche de traces de liquide à l'échappement ; suivi au traceur de fuite
Trouble couleur rouille ou boue brune dans le liquide de refroidissement	Liquide inadapté ou mélangé, inhibiteur de corrosion épuisé	Mesure au réfractomètre et du pH ; niveau d'inhibiteur par bandelette de test

Diagnostic d'étanchéité par essai de pression

La validation la plus fiable d'une fuite de pompe à eau est l'essai de pression du circuit réalisé sur moteur froid. La pompe d'essai est raccordée et le circuit est mis sous pression sans dépasser la limite du constructeur, typiquement à hauteur de 1,0 à 1,5 bar ; si la pression chute de manière visible en 10 à 15 minutes, il y a une fuite. Pendant ce temps, la bride de pompe, le trou de contrôle, les extrémités des tuyaux d'eau et le boîtier de thermostat sont balayés en lumière rasante. Le bouchon à pression est lui aussi testé séparément ; un bouchon faible est le trompe-l'oeil classique qui fait accuser la pompe à tort.

Diagnostic du bruit mécanique et du jeu

Sur les montages entraînés par courroie, la courroie est déposée et la poulie tournée à la main. Une pompe saine tourne sans à-coup, sans cliquetis ni sensation de sable ; si l'on perçoit un jeu radial en tirant et poussant la poulie à midi et à trois heures, le roulement est hors service. Sur les pompes entraînées par pignon, ce contrôle n'est pas réalisable directement : l'écoute au stéthoscope sur le corps est plus pertinente. Dès qu'un bruit de roulement est constaté, la pompe ne se répare pas, elle se remplace complètement.

Diagnostic de performance par le débit et l'écart de température

Si la pompe ne fuit pas mais que le véhicule chauffe, c'est le rendement de la turbine qu'il faut mettre en cause. Thermostat en position ouverte, l'écart de température entre les durites d'entrée et de sortie du radiateur est mesuré au thermomètre sans contact ; sur un circuit sain, cet écart se situe typiquement entre 5 et 12 °C en charge. Un écart trop faible signale une circulation insuffisante : aubes de turbine usées, turbine ayant tourné sur l'arbre, ou intérieur de tuyau d'eau

rétréci par le tartre. Sur les pompes à turbine composite, le patinage de la turbine sur l'arbre est la forme de panne la plus sournoise, car il provoque une surchauffe sans aucun signe de fuite.

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 la pompe à eau : corps / joint / tuyau d'eau ? Étape par étape

Le remplacement de la pompe à eau : corps / joint / tuyau d'eau est une opération de routine lorsqu'elle est menée dans le bon ordre ; en revanche, dès que l'ordre est rompu, le plan de joint et l'alignement de courroie sont compromis et le travail doit être repris une seconde fois.

Le circuit de refroidissement ne doit en aucun cas être ouvert sur moteur chaud. Le liquide de refroidissement sous pression dépasse 90 °C et, à l'ouverture du bouchon, il jaillit et provoque de graves brûlures. Attendez le refroidissement du moteur et desserrez le bouchon du vase d'expansion en deux temps. Les lunettes de protection, les gants résistants aux produits chimiques et les chaussures de sécurité sont obligatoires. Immobilisez le véhicule sur un sol plat, coupez le coupe-batterie et, si la cabine est basculée, vérifiez le verrouillage de basculement. Le liquide vidangé ne se déverse pas au sol ; l'éthylène glycol est toxique et doit être collecté en récipient fermé conformément à la réglementation sur les déchets liquides.

- 1 Préparez le véhicule et laissez refroidir le circuit :** Immobilisez le véhicule sur un sol plat, coupez le coupe-batterie et attendez que la température du moteur redescende à un niveau supportable à la main. Si vous devez basculer la cabine, vérifiez que le verrou de basculement est bien engagé.
- 2 Vidangez le liquide de refroidissement dans les règles :** Ouvrez le bouchon du vase d'expansion en deux temps, puis recueillez le liquide dans un récipient propre et fermé en utilisant le bouchon inférieur du radiateur et, le cas échéant, le bouchon de vidange du bloc. Notez la couleur du liquide et la présence éventuelle de particules ; cette information révèle l'origine de la panne.
- 3 Dégagez l'accès et déposez la courroie après repérage :** Retirez la grille de ventilateur, la tôle de protection et les durites nécessaires. Repérez le sens de rotation de la courroie, détendez le tendeur dans le sens prescrit et retirez la courroie ; en présence de fissures, de traces d'huile ou d'usure sur les flancs, ajoutez la courroie à la liste des pièces à renouveler.
- 4 Déposez la poulie et les raccords :** Desserrez les vis de poulie en diagonale, deux à deux. Déposez les tuyaux d'eau raccordés à la pompe, les boîtiers et, le cas échéant, la ligne de chauffage cabine ; étiquetez chaque tuyau. Ne mettez pas de côté les joints toriques déposés en vue de les remonter, jetez-les directement au bac à déchets.

- 5 Déposez le corps de pompe :** Desserrez les vis de corps de l'extérieur vers l'intérieur, en croix et progressivement. Si le corps est collé, décollez-le en le faisant vibrer au maillet plastique ; n'introduisez jamais de tournevis ni de burin dans le plan de joint. Notez les différences de longueur des vis : une vis trop longue engagée dans le mauvais trou peut percer la chemise d'eau.
- 6 Nettoyez et inspectez les plans d'appui :** Retirez les résidus de l'ancien joint avec un grattoir plastique et un nettoyant adapté ; n'utilisez pas de brosse métallique sur une surface en aluminium. Vérifiez à la règle et à l'oeil l'absence de piqure de corrosion, de rayure ou de déformation ; en présence d'une piqure profonde, le corps doit lui aussi être remplacé.
- 7 Évaluez les tuyaux d'eau et les durites :** Si les extrémités des tuyaux présentent de la corrosion caverneuse, des dépôts de tartre ou une ovalisation, remplacez le tuyau. Pressez les durites à la main ; une durite durcie, spongieuse ou fissurée sur les bords ne se laisse pas en place.
- 8 Montez la pompe neuve après comparaison :** Posez la pompe neuve côte à côte avec celle déposée et comparez le déport de poulie, l'angle d'entrée-sortie, les trous de fixation et le nombre d'aubes de turbine. Mettez en place le joint ou le joint torique neuf sur une surface sèche et propre. Sauf indication contraire du constructeur, n'ajoutez pas de pâte à joint sur le plan de joint ; l'excédent de pâte se fragmente et obstrue le radiateur.
- 9 Serrez les vis au couple prescrit :** Amorcez les vis à la main, puis serrez-les de l'intérieur vers l'extérieur, en croix et en au moins deux passes, jusqu'au couple indiqué par le constructeur. Ne montez pas au couple final en une seule fois ; sur un corps en aluminium, c'est une cause de déformation et de fuite. Remplacez systématiquement les vis désignées comme à usage unique.
- 10 Montez la courroie et vérifiez l'alignement :** Montez la courroie dans le sens repéré et vérifiez que le tendeur se situe dans la plage de son indicateur. Contrôlez l'alignement des poulies à la règle ou à l'aligneur laser. Une courroie désalignée détruit le roulement de la pompe neuve en quelques milliers de kilomètres.
- 11 Remplissez, purgez et testez :** Remplissez lentement le circuit avec le liquide de refroidissement à la spécification homologuée par le constructeur, en utilisant les bouchons de purge. Laissez tourner le moteur au ralenti jusqu'à l'ouverture du thermostat, complétez le niveau, puis réalisez un essai de pression en observant le trou de contrôle et l'ensemble des brides. Après un court essai routier, contrôlez à nouveau le niveau une fois le moteur refroidi.

Quelles sont les erreurs fréquentes lors du remplacement de la pompe à eau : corps / joint / tuyau d'eau ?

Sur les interventions de pompe à eau : corps / joint / tuyau d'eau, la grande majorité des réparations répétées ne vient pas de la qualité de la pièce, mais du manque de rigueur au

montage. Les erreurs les plus fréquemment rencontrées en atelier sont réunies ci-dessous.

Ne réutilisez pas un ancien joint, un ancien joint torique ou un ancien tuyau d'eau sous prétexte qu'il « paraît bon ». Un élastomère vieilli sous cycles thermiques ne retrouve pas sa forme initiale après dépose et repose. De même, les vis marquées comme étant à usage unique ne conservent pas leur précharge lorsqu'elles sont resserrées, et la bride finit par suinter avec le temps.

Ne mélangez pas des liquides de refroidissement de technologies différentes. Le mélange de produits à technologie acides organiques (OAT) et de produits à inhibiteurs conventionnels provoque une gélification, une précipitation des inhibiteurs et la formation de dépôts sur les surfaces de la garniture mécanique. Si le circuit est vidangé et refait, restez sur une spécification unique ; en cas de doute sur un mélange, rincez le circuit.

- **Ne remplacer que la pompe :** le joint de corps, les joints toriques de tuyauterie, les durites et les colliers ont le même âge ; si l'un est renouvelé et les autres laissés en place, l'intervention revient rapidement.
- **Gratter le plan de joint avec un outil métallique :** chaque rayure ouverte dans l'aluminium est un canal de fuite. Utilisez un grattoir plastique et un nettoyeur chimique.
- **Appliquer trop de pâte à joint :** l'excédent coule dans la chemise d'eau et obstrue les faisceaux du radiateur et du refroidisseur d'huile. Si le constructeur ne l'exige pas, n'en utilisez pas du tout.
- **Serrer les vis en une seule passe et dans un ordre aléatoire :** le corps en aluminium se déforme et la bride s'ouvre ponctuellement.
- **Régler la tension de courroie « en appuyant à la main » et ne pas contrôler l'alignement :** une tension excessive raccourcit la durée de vie du roulement, tandis qu'un désalignement de quelques millimètres génère de la poussière sur le flanc de courroie et une détérioration précoce du roulement.
- **Ne pas purger complètement le circuit :** un bouchon d'air crée de la cavitation à l'aspiration de la pompe et une surchauffe locale ; il érode les aubes de la turbine.
- **Remplir avec de l'eau pure ou uniquement de l'antigel :** l'eau pure ne contient pas d'inhibiteur de corrosion ; l'antigel pur, lui, dégrade le transfert thermique.
- **Obturer le trou de contrôle/purge :** un trou bouché au silicone ou par un bouchon dirige la fuite vers le roulement et détruit rapidement la pompe.
- **Faire l'impasse sur le thermostat et le bouchon :** un thermostat vieilli et un bouchon à pression faible altèrent les conditions de fonctionnement de la pompe neuve.

Valeurs techniques et points de contrôle de la pompe à eau : corps / joint / tuyau d'eau

Les valeurs utilisées sur les interventions de pompe à eau : corps / joint / tuyau d'eau varient selon la famille moteur ; les tableaux ci-dessous donnent les plages générales couramment rencontrées dans la pratique de service des poids lourds. Côté chimie du liquide de refroidissement, les applications poids lourds se réfèrent typiquement aux familles **ASTM D6210** (liquide de refroidissement pour moteurs à usage intensif) et **ASTM D3306**, les durites à la

classification **SAE J20**, et les éléments d'étanchéité d'arbre tournant aux familles de normes **ISO 6194 / DIN 3760** ainsi qu'à la norme **EN 12756** pour les garnitures mécaniques. Ces normes ne donnent qu'un cadre ; l'équivalence de la pièce et sa spécification complète doivent être validées dans le catalogue OE concerné.

Valeurs techniques de la pompe à eau : corps / joint / tuyau d'eau (référence générale ; la valeur exacte figure dans le manuel d'atelier OE)

Paramètre	Plage typique (référence générale)	Unité	Explication / note de contrôle
Pression de service du circuit (tarage du bouchon)	0,9–1,4	bar (environ 13–20 psi)	Un bouchon faible abaisse le point d'ébullition et amorce la cavitation à l'aspiration
Pression d'essai d'étanchéité	1,0–1,5	bar	Ne pas dépasser la limite supérieure du constructeur ; aucune chute en 10–15 minutes
Température d'ouverture du thermostat	79–88	°C	Variable selon la famille moteur ; le repère figure sur le corps de thermostat
Température normale du liquide en fonctionnement	82–95	°C	Un fonctionnement en permanence à la limite haute signale une perte de débit
Écart de température entrée-sortie radiateur (en charge)	5–12	°C	Un écart très faible indique une circulation insuffisante
Débit de la pompe (au régime nominal)	200–600	L/min	Variable selon la cylindrée et l'application
Proportion du mélange antigel-eau	40–60	% volume	Un mélange à environ 50 % offre typiquement une protection au gel de -35 à -40 °C
pH du liquide de refroidissement	7,5–11,0	pH	Sur les produits à usage intensif, l'approche de la limite basse traduit l'épuisement des inhibiteurs
Perception du jeu axial/radial de l'arbre	Aucun jeu perceptible	—	Rugosité, cliquetis ou faux-rond en rotation manuelle sont inacceptables
Écart d'alignement de poulie	Dans la tolérance constructeur, typiquement ≤1	mm	Mesuré à la règle ou à l'aligneur laser

Plages de couple de serrage typiques sur la pompe à eau et les raccords de tuyau d'eau (ordre de grandeur uniquement ; la valeur contraignante figure dans le manuel OE)

Raccord	Dimension de vis courante	Plage de couple typique	Note
Corps de pompe – bloc	M8	20–30 Nm	En croix, en au moins deux passes

Raccord	Dimension de vis courante	Plage de couple typique	Note
Corps de pompe – bloc (grand corps)	M10	40–55 Nm	Sur corps en aluminium, ne pas forcer vers la limite haute
Poulie – arbre de pompe	M8	20–30 Nm	Le plan d'appui de poulie doit être propre et sec
Bride de tuyau d'eau	M8	18–28 Nm	Vérifier le parallélisme de la bride avant écrasement du joint torique
Boîtier de thermostat	M8	20–30 Nm	Le joint est à usage unique
Bouchon de vidange	M14–M18	25–40 Nm	La rondelle ou le joint torique se renouvelle

Les valeurs de couple varient sensiblement selon la classe de vis, l'état du filetage (lubrifié ou sec) et le matériau du corps. Sur un corps en aluminium, s'approcher de la limite haute exposée à un arrachement de filet. Prenez toujours le couple dans le manuel d'atelier OE à jour correspondant au code moteur/châssis du véhicule ; ce tableau ne donne qu'un ordre de grandeur.

Liste de contrôle atelier après montage :

- Le trou de contrôle/purge est-il sec ; a-t-il été réexaminé après les 200 à 500 premiers km ?
- La bride de corps, les extrémités des tuyaux d'eau et le boîtier de thermostat restent-ils secs sous pression ?
- Le niveau du vase d'expansion est-il entre MIN et MAX sur moteur froid, et stable deux jours de suite ?
- La tension de courroie est-elle dans la plage de l'indicateur et l'alignement de poulie dans la tolérance ?
- La température du liquide reste-t-elle dans sa bande normale en charge, sans montée en côte ?
- La protection au gel et le niveau d'inhibiteur du liquide de refroidissement ont-ils été mesurés ?
- Y a-t-il un ronflement anormal à l'avant du moteur, au ralenti et à mi-régime ?

Comment entretenir la pompe à eau : corps / joint / tuyau d'eau et prolonger sa durée de vie ?

La durée de vie du groupe pompe à eau : corps / joint / tuyau d'eau dépend moins de la pièce elle-même que de la chimie du liquide qui la traverse et de la rectitude de la ligne d'entraînement. En exploitation poids lourd, on attend d'une pompe saine une durée de vie de l'ordre de 250 000 à 500 000 km, ou de 6 000 à 10 000 heures de fonctionnement en usage chantier intensif ; toutefois, un liquide de refroidissement inadapté ou une courroie désalignée peuvent facilement réduire cette durée de moitié. En atelier, la cause de défaillance précoce la plus fréquente n'est pas un défaut mécanique, mais un liquide de refroidissement dont l'entretien a été repoussé et dont les inhibiteurs sont épuisés.

- **Gérez le liquide de refroidissement par la mesure, pas par le calendrier :** mesurez périodiquement la protection au gel au réfractomètre, ainsi que le niveau d'inhibiteur et le pH à la bandelette de test. L'intervalle de vidange donné par le constructeur (typiquement 2 à 5 ans ou le kilométrage indiqué) est une limite haute : la mesure peut imposer une intervention plus précoce.
- **Restez sur une spécification unique :** un produit différent ajouté lors d'un dépannage altère la chimie du circuit. Gardez à bord un liquide d'appoint à la bonne spécification.
- **N'utilisez pas d'eau pure :** une eau du robinet calcaire laisse des dépôts sur la turbine et les parois internes du corps, et use la surface de la garniture. Seules la qualité d'eau et la proportion de mélange autorisées par le constructeur doivent être utilisées.
- **Traitez la courroie et le tendeur avec la pompe :** si le galet tendeur a du jeu, la pompe neuve travaillera elle aussi sous vibrations. Évaluez la courroie, le tendeur et le galet enrouleur lors de la même intervention.
- **Surveillez périodiquement le trou de contrôle :** à chaque vidange d'huile, ce trou doit être contrôlé visuellement et toute trace de résidu sec notée. Un suintement de garniture détecté tôt évite l'immobilisation sur la route.
- **Ne négligez pas les durites, les colliers et le radiateur :** une durite durcie impose une contrainte supplémentaire à la bride de pompe ; un radiateur encrassé fait travailler la pompe à plus haute température et fatigue prématurément la garniture.
- **Ne versez pas d'eau froide dans un moteur chaud :** cela crée un risque de choc thermique et de déformation sur un corps en aluminium.
- **Soumettez périodiquement le circuit à un essai de pression :** un essai de pression de 10 minutes lors du contrôle annuel révèle tôt les suintements invisibles.

En résumé, ce groupe n'est pas un groupe « que l'on remplace lorsqu'il casse », mais un groupe « dont on surveille l'état ». L'observation régulière du trou de contrôle, la gestion du liquide de refroidissement par la mesure et le maintien de l'alignement de la ligne de courroie sont les trois habitudes fondamentales qui prolongent la vie de la pompe.