



GUIDE TECHNIQUE

Révision de compresseur d'air de camion : culasse, plaque à clapets et joints

Révision de compresseur poids lourd : symptômes, diagnostic, dépose de culasse, plaque à clapets, joints, couples de serrage et entretien. Guide VADEN.

L'une des phrases que nous entendons le plus souvent sur le terrain est la suivante : « Le compresseur ne monte plus en pression, remplaçons-le complètement. » Pourtant, sur les véhicules industriels, la grande majorité des compresseurs d'air perdent en performance uniquement parce que le groupe supérieur est fatigué, alors que le carter et l'ensemble vilebrequin sont encore sains. Les lamelles de la plaque à clapets se fatiguent, les canaux d'air de la culasse se calaminent, le joint de culasse commence à laisser fuir la pression. Dans ce cas, jeter le compresseur complet est à la fois coûteux et inutile. Un kit de révision correctement diagnostiqué — culasse, plaque à clapets et pochette de joints — peut ramener le compresseur à un débit de remplissage proche de celui d'origine. Ce guide explique quand la décision de révision est pertinente et quand elle ne l'est pas, quel symptôme révèle quel défaut, et à quels stades du montage les erreurs se produisent.

À propos de ce guide : rédigé par l'équipe technique VADEN ORIGINAL, sur la base de son expérience de terrain et de production sur les circuits d'air des véhicules industriels. Les valeurs de couple, de pression et de température indiquées ici sont des **plages de référence typiques** ; dans la pratique, le manuel d'entretien à jour du constructeur du véhicule et du compresseur fait foi. **Dernière mise à jour : septembre 2026.** Les systèmes de freinage pneumatique des véhicules utilitaires sont conçus dans le cadre du règlement ECE R13 (freinage ONU/UE) et de la norme ISO 611.

Qu'est-ce que la révision de compresseur (culasse / plaque à clapets / joints) ? Rôle et principe de fonctionnement

La révision de compresseur consiste à remettre à neuf le groupe supérieur générateur de pression du compresseur d'air d'un véhicule industriel — culasse, plaque à clapets (plaque de soupapes) et pochette de joints — afin de retrouver le débit de remplissage sans remplacer le compresseur complet.

Sur un compresseur d'air à piston, tout se joue en réalité entre deux surfaces : le volume balayé par le piston et la plaque à clapets par laquelle ce volume respire. Le vilebrequin est entraîné par le moteur (dans la plupart des applications par le pignon de distribution, une courroie ou un accouplement) ; lorsque le piston descend, la dépression créée dans le cylindre ouvre la lamelle d'aspiration de la plaque à clapets et l'air est aspiré. Lorsque le piston remonte, la lamelle d'aspiration se ferme ; dès que l'air comprimé atteint une certaine pression, la lamelle de refoulement s'ouvre et l'air est envoyé, via le canal de sortie de la culasse, vers le dessiccateur (groupe dessiccateur d'air / régulateur de pression). La culasse assure également le refroidissement : sur les versions refroidies par eau, le circuit de refroidissement moteur la traverse ; sur les versions refroidies par air, des ailettes dissipent la chaleur.

Ce cycle se répète des milliers de fois par minute, même au ralenti. Les lamelles subissent donc une fatigue de l'acier, la surface de culasse des contraintes thermiques, et les joints des cycles de température. Le « vieillissement » du compresseur ne commence donc généralement ni au vilebrequin ni au carter, mais précisément sur ces trois pièces — c'est toute la logique du kit de révision.

- **Culasse** : elle porte les canaux d'aspiration et de refoulement, la chemise de refroidissement ou les ailettes et, le cas échéant, les raccords de l'orifice de délestage (unloader). Elle peut être en aluminium ou en fonte.
- **Plaque à clapets (plaque de soupapes)** : pièce dynamique la plus critique du compresseur, elle regroupe les lamelles d'aspiration et de refoulement, leurs portées et les butées de lamelles.
- **Pochette de joints** : joint de culasse, joint de plaque à clapets, joints intermédiaires et, si nécessaire, jeu de joints toriques / bagues d'étanchéité. Leur épaisseur influe directement sur l'espace mort et donc sur le rendement.
- **Lamelles et ressorts** : généralement fournis en jeu avec la plaque à clapets ; un remplacement à l'unité n'est pas recommandé.
- **Vis de fixation** : les vis allongées ou ayant subi une striction doivent être contrôlées lors de la révision.

Différence entre compresseurs monocylindre et bicylindre

Les compresseurs monocylindre équipent couramment les camions et autobus de segment moyen, tandis que les bicylindres se retrouvent sur les tracteurs routiers à forte consommation d'air, les autobus articulés et les véhicules multi-essieux. Sur les versions bicylindre, la plaque à clapets comporte des groupes de lamelles distincts pour chaque cylindre ; lorsque les lamelles d'un côté se fatiguent, le compresseur ne s'arrête pas complètement, mais le temps de remplissage s'allonge nettement. Le défaut est donc détecté tardivement et le circuit reste plus longtemps exposé à de l'air humide et chargé d'huile.

Culasses refroidies par eau et refroidies par air

Sur les culasses refroidies par air, les ailettes dissipent la chaleur vers l'extérieur ; la température du compresseur varie davantage selon l'ambiance et la charge. Sur les culasses refroidies par eau, le liquide de refroidissement moteur circule dans la culasse et la température de l'air refoulé reste plus stable. Le point critique en révision est le suivant : **sur les culasses refroidies par eau, un joint mal posé peut laisser passer du liquide de refroidissement dans le circuit d'air comprimé.** Si une odeur d'antigel ou une émulsion apparaît de manière inattendue dans le dessiccateur ou les réservoirs d'air, l'un des premiers suspects est la ligne de joints culasse / plaque à clapets.

Dispositif de délestage (unloader) et économie d'énergie

La plupart des compresseurs modernes disposent d'un dispositif de délestage qui fait tourner le compresseur à vide lorsque le circuit d'air atteint la pression de coupure. Sur certains modèles, ce dispositif est intégré directement dans la culasse (des pistons pneumatiques logés dans la culasse maintiennent la lamelle d'aspiration ouverte). Sur un compresseur de ce type, lors de la révision de culasse, l'état des pistons de délestage, des ressorts et des joints toriques doit impérativement être contrôlé ; à défaut, le compresseur peut « refouler en permanence » ou « ne plus refouler du tout ».

Usage / Application	Architecture typique du compresseur	Contexte système OE	Point clé en révision
Camion de segment moyen, véhicule de distribution	Monocylindre, refroidi par air	Groupe de préparation d'air de type Knorr-Bremse / Wabco (aujourd'hui sous l'égide de ZF)	Nettoyage des ailettes et planéité de la surface de culasse
Tracteur longue distance (forte consommation)	Bicylindre, refroidi par eau	Systèmes équivalents Knorr / Bendix, dessiccateur d'air externe	Renouvellement simultané des deux groupes de lamelles
Autobus urbain (consommation portes + suspension)	Bicylindre, avec unloader	Contexte boîte Voith / ZF et groupe de freinage de type Knorr	Pistons de délestage et jeu de joints toriques
Véhicule de chantier / travaux (milieu poussiéreux)	Monocylindre ou bicylindre	Aspiration alimentée depuis le filtre à air moteur	Usure du circuit d'aspiration et de la lamelle d'admission
Culasse raccordée au circuit de refroidissement	Groupe de culasse refroidi par eau	Circuit de refroidissement équivalent Mahle / Behr	Joint de passage d'eau et contrôle d'étanchéité

La vérification de la référence est indispensable : même sur un moteur identique et un véhicule de même modèle, la géométrie de la culasse et de la plaque à clapets ainsi que l'épaisseur des joints peuvent varier selon l'année de production, le fabricant du compresseur et le type de refroidissement. Avant de commander, vérifiez conjointement le **numéro de fabricant figurant sur le carter du compresseur**, le numéro de châssis du véhicule et le type de refroidissement de la culasse en place. Même si les perçages semblent identiques, le compresseur ne refoulera pas si la géométrie des orifices de la plaque à clapets diffère.

Symptômes de panne et diagnostic

La quasi-totalité des défauts du groupe supérieur du compresseur arrive à l'atelier avec la plainte « l'air met trop de temps à monter ». Or, la même plainte peut aussi masquer un dessiccateur, un régulateur, une durite ou une fuite du circuit. L'ordre du diagnostic est donc essentiel : éliminez d'abord les fuites du circuit, examinez ensuite le compresseur.

Symptôme	Cause possible	Contrôle / Vérification
Le temps de remplissage s'est nettement allongé, le témoin d'alerte s'éteint tardivement	Lamelles de la plaque à clapets fatiguées / cassées, fuite interne au niveau du joint de culasse	Après avoir éliminé les fuites du circuit, mesurez le temps de remplissage depuis les réservoirs vides jusqu'à la pression de coupure et comparez-le à la référence du manuel d'entretien
Le compresseur tourne en permanence et n'atteint jamais la pression de coupure	La lamelle de refoulement ne ferme pas complètement, unloader bloqué, ou fuite importante dans le circuit	Obtenez la sortie du régulateur et testez le compresseur seul ; contrôlez la pression de commande sur la ligne d'unloader

Symptôme	Cause possible	Contrôle / Vérification
Excès d'huile en provenance des réservoirs d'air et du dessiccateur, eau huileuse au purgeur	Usure segments / cylindre ou remontée d'huile liée à une surchauffe ; perte d'étanchéité du groupe supérieur	Examinez la cartouche du dessiccateur et le purgeur de réservoir ; si la quantité d'huile est très importante, le problème ne se limite peut-être pas au groupe supérieur — évaluez aussi le groupe inférieur
Le tube / la durite de refoulement du compresseur chauffe excessivement, la peinture noircit	Canal de refoulement calaminé, fonctionnement en charge permanente, refroidissement insuffisant	Mesurez la température de la ligne de sortie au thermomètre sans contact ; évaluez de l'extérieur l'obstruction du canal avant de déposer la culasse
Cliquetis métallique / bruit de choc en provenance du compresseur	Fragment de lamelle cassée, vis de culasse desserrée, butée de lamelle endommagée	Déposez la culasse et inspectez visuellement la surface de la plaque et les lamelles ; un fragment cassé peut être tombé dans le cylindre
Fuite d'air / sifflement autour de la culasse	Joint de culasse écrasé ou fuite de surface due à un ordre de serrage incorrect	Contrôlez le pourtour de la culasse à l'eau savonneuse moteur tournant ; en cas de fuite, le joint et la planéité de surface doivent être traités ensemble
Le niveau de liquide de refroidissement baisse, traces d'antigel dans le circuit d'air	Détérioration du joint de passage d'eau sur culasse refroidie par eau	Effectuez un test de mise en pression du circuit de refroidissement ; cherchez une émulsion à la purge du réservoir d'air et du dessiccateur
Refoulement d'air / retour depuis la zone d'aspiration, moteur au ralenti	La lamelle d'aspiration ne ferme pas ou sa portée est endommagée	Déposez la ligne d'aspiration (filtre / durite d'admission) et vérifiez l'absence de refoulement

Éliminez d'abord les fuites du circuit

Le circuit d'air est amené à la pression de coupure, le moteur est arrêté et la chute de pression est observée pendant une durée déterminée, sans actionner la pédale de frein. La chute admissible varie selon le constructeur du véhicule ; mais si l'écart est net, le problème ne vient pas du compresseur, il vient du circuit. Avant d'examiner le groupe supérieur du compresseur, il faut éliminer les coussins pneumatiques, les vérins de porte, la ligne de frein de stationnement et les raccords de remorque.

Mesure du temps de remplissage : le test le plus objectif

Après avoir entièrement vidangé les réservoirs, le moteur est maintenu à un régime déterminé et le temps nécessaire pour que le circuit atteigne la pression de coupure est chronométré. Un temps nettement supérieur à la référence du manuel d'entretien est l'indicateur le plus fiable d'une perte de performance du groupe supérieur. Répétez impérativement la mesure dans les mêmes conditions (même régime, même température ambiante).

Révision ou remplacement complet ?

La décision se prend selon la distinction suivante : si le problème provient de **l'étanchéité et des clapets**, le kit de révision est la bonne solution. S'il provient d'un **jeu de palier de vilebrequin**,

d'une usure de cylindre, d'une consommation d'huile excessive ou d'une fissure de carter, la révision n'apportera qu'un soulagement temporaire et le véhicule reviendra rapidement. Si, une fois la culasse déposée, vous constatez des rayures marquées sur la paroi du cylindre, des dommages permanents en tête de piston ou un jeu perceptible au vilebrequin, la réponse honnête est le remplacement complet. Poser un kit de révision malgré ce constat revient à faire payer deux fois le client.

Normes et lectures complémentaires

Ce sujet est régi par les règles d'équipement des véhicules industriels à freinage pneumatique. Aux États-Unis, la norme fédérale des freins à air **FMVSS 121 (49 CFR 571.121)** définit les réservoirs, la protection et les temps qu'un système conforme doit offrir, et l'Europe applique les limites équivalentes du Règlement n° 13 de la CEE-ONU (UNECE). Pour plus de détails, voir le guide de référence illustré sur airbrakecompressor.com. Vérifiez toujours les valeurs précises au regard de la réglementation en vigueur et des données d'entretien du constructeur.

En France, les organes pneumatiques du circuit de freinage sont vérifiés dans le cadre du contrôle technique périodique des véhicules lourds, dont le régime s'appuie sur l'arrêté du 27 juillet 2004 relatif aux poids lourds, présenté par le [ministère chargé des Transports](#). Le détail des obligations du transporteur figure sur [Service-Public / Entreprendre](#).

Étapes de remplacement / montage

Équipements de protection individuelle et sécurité : avant de commencer, **videz entièrement le circuit d'air** (tous les réservoirs et le dessiccateur inclus) — déposer une culasse sur un circuit sous pression expose à des blessures graves. Le véhicule doit être immobilisé et calé, et la cosse de batterie déposée. Le compresseur et la ligne de refoulement **restent très chauds** longtemps après le fonctionnement ; attendez leur refroidissement. Sur les versions refroidies par eau, le circuit de refroidissement doit lui aussi être hors pression et froid. Lunettes de protection, gants résistants à la coupure et chaussures de sécurité sont obligatoires.

- 1 Videz le circuit et sécurisez le véhicule :** purgez tous les réservoirs d'air par leurs purgeurs et vérifiez que le manomètre est revenu à zéro. Calez le véhicule, débranchez la batterie. En présence d'une culasse refroidie par eau, dépressurisez également le circuit de refroidissement.
- 2 Nettoyez la zone de travail :** éliminez la poussière, l'huile et les salissures autour du compresseur avant de déposer la culasse. Un seul grain de poussière ou fragment de joint tombé dans le cylindre peut endommager la plaque à clapets neuve dès le premier démarrage.
- 3 Repérez et déposez les raccords :** étiquetez ou photographiez la durite d'aspiration, le tube de refoulement, la ligne de commande de l'unloader et, le cas échéant, les durites d'eau avant de les déposer. Obturez tous les orifices restés ouverts.

- 4 **Déposez la culasse dans le bon ordre :** desserrez les vis de culasse **du centre vers l'extérieur, en croix et progressivement**. Un desserrage complet en une seule fois peut voiler la culasse. Ne faites pas levier au tournevis pour soulever la culasse ; vous détérioreriez les surfaces de façon irréversible.
- 5 **Déposez la plaque à clapets et les joints :** notez impérativement quelle face de la plaque était orientée vers le haut — la géométrie de la plupart des plaques permet un montage inversé, et dans ce cas le compresseur ne refoule plus du tout. Assurez-vous que la totalité des anciens joints a été retirée.
- 6 **Évaluez et nettoyez les surfaces :** retirez les dépôts de calamine des surfaces de culasse et de carter à l'aide d'un grattoir souple et d'un nettoyant adapté. **N'utilisez ni papier abrasif ni meulage** ; cela détruit la planéité et des résidus abrasifs tombent dans le cylindre. Contrôlez la planéité à la règle / l'équerre et au jeu de cales.
- 7 **Inspectez le cylindre et le piston (point de décision) :** en présence de dommages en tête de piston, de rayures profondes sur la paroi du cylindre, d'un segment cassé ou d'une accumulation excessive d'huile, arrêtez-vous et réévaluez la décision de révision. Dans ce cas, la révision du groupe supérieur ne sera pas une solution durable.
- 8 **Posez les joints neufs à sec et dans le bon sens :** sauf indication contraire, **n'appliquez ni pâte à joint ni silicone** sur les joints de culasse / plaque à clapets du compresseur. Les perçages des joints doivent coïncider exactement avec la géométrie des orifices ; l'obturation d'un seul trou d'huile ou de refroidissement grille le compresseur en peu de temps.
- 9 **Mettez en place la plaque à clapets et la culasse :** positionnez la plaque sur ses pions de centrage et assurez-vous que les lamelles se déplacent librement. Descendez la culasse droit, sans la faire glisser — un joint qui se déplace fausse l'alignement des orifices.
- 10 **Serrez les vis selon l'ordre de couple :** présentez d'abord les vis à la main, puis serrez-les **du centre vers l'extérieur, en croix, en deux à trois passes minimum**, jusqu'au couple indiqué par le fabricant. Appliquer le couple final en une seule passe voile la culasse et le joint neuf fuit dès le premier jour.
- 11 **Terminez les raccordements et testez :** remontez les lignes d'aspiration, de refoulement, de commande et d'eau. Démarrez le moteur et remplissez le circuit ; mesurez le temps nécessaire pour atteindre la pression de coupure et effectuez un test de fuite à l'eau savonneuse autour de la culasse. Sur les versions refroidies par eau, contrôlez le niveau de liquide et l'absence de signes de mélange. Après un court fonctionnement, consultez les instructions du fabricant concernant un contrôle de couple à froid.

Points de vigilance (erreurs fréquentes)

Les trois erreurs les plus coûteuses : (1) Montage inversé de la plaque à clapets — le compresseur ne refoule plus du tout ou casse instantanément une lamelle. (2) Application de silicone / pâte à joint sur les joints — l'excédent de silicone migre dans les canaux et obstrue le

dessiccateur et les clapets. (3) Serrage des vis de culasse sans respecter le couple ni l'ordre — la culasse se voile et la fuite réapparaît en quelques jours.

Poser un kit sans traiter la cause racine : ce qui grille le compresseur n'est le plus souvent pas le compresseur lui-même — c'est une fuite du circuit qui l'oblige à travailler en charge permanente, un filtre d'aspiration colmaté, une cartouche de dessiccateur saturée ou un régulateur défectueux. Un kit de révision posé sans avoir supprimé la fuite se retrouvera dans le même état que le précédent, au bout du même temps.

- **Montage sale :** un seul débris de joint tombé dans le cylindre peut endommager la plaque neuve dès les premières minutes. Culasse ouverte, obturez l'ouverture du cylindre avec un chiffon propre.
- **Réutiliser un joint usagé :** un joint déjà écrasé ne restitue pas la même étanchéité à un second serrage. La pochette de joints est à usage unique.
- **« Rectifier » une surface au papier abrasif :** si la surface de culasse est hors tolérance de planéité, la solution n'est pas l'abrasif, c'est le remplacement de la culasse.
- **Réutiliser une vis fatiguée :** une vis ayant subi une striction ou dont le filet est endommagé ne tient pas le couple correct ; si le fabricant indique une limite, remplacez-la.
- **Négliger le dessiccateur d'air :** si l'on révisé le compresseur en laissant en place une cartouche de dessiccateur saturée, l'humidité continue d'être véhiculée dans le circuit et les clapets sont de nouveau détériorés.
- **Ignorer le circuit d'aspiration :** sur les véhicules travaillant en milieu poussiéreux, une ligne d'aspiration colmatée ou percée use rapidement la lamelle d'admission.
- **Ne pas contrôler l'entraînement :** un jeu de pignon, une usure d'accouplement ou une tension de courroie incorrecte génèrent des vibrations et une détérioration précoce du compresseur.
- **Livrer sans tester :** une révision sans mesure du temps de remplissage ne peut pas être considérée comme « terminée » ; démontrez chiffres à l'appui que la performance est revenue.

Valeurs techniques et points de contrôle

Les tableaux ci-dessous indiquent des plages de **référence typiques / générales** pour les circuits d'air des véhicules industriels. Elles varient selon le constructeur du véhicule et le fabricant du compresseur ; pour une valeur exacte, le manuel d'entretien concerné fait foi.

Paramètre	Plage de référence typique	Explication / Remarque
Pression de coupure du circuit (coupure / régulateur)	environ 8,0 – 12,5 bar (≈115 – 180 psi)	Varie selon l'architecture du véhicule et du circuit de freinage ; réglée au régulateur
Écart coupure – enclenchement (hystérésis)	environ 0,6 – 1,5 bar	Un écart très resserré peut signaler un problème de régulateur
Température de l'air refoulé par le compresseur (en charge)	environ 130 – 200 °C	Des valeurs élevées en continu accélèrent la calaminage et la détérioration des clapets

Paramètre	Plage de référence typique	Explication / Remarque
Chute de pression après arrêt du moteur	tolérance constructeur déterminante — typiquement une chute négligeable sur plusieurs minutes	En cas de chute marquée, le problème ne vient pas du compresseur mais d'une fuite du circuit
Temps de remplissage des réservoirs vides jusqu'à la pression de coupure	valeur de référence du manuel d'entretien	Un dépassement net de la référence est le principal indicateur de fatigue du groupe supérieur
Planéité de surface culasse / carter	tolérance constructeur — généralement très étroite, de l'ordre du dixième de mm	Se contrôle au jeu de cales ; hors tolérance, la culasse est remplacée
Température de fonctionnement du liquide de refroidissement (culasse refroidie par eau)	environ 80 – 95 °C	Commune au circuit de refroidissement moteur ; une valeur élevée sollicite aussi le compresseur

Raccordement	Ordre de grandeur du couple typique	Remarque d'application
Vis de culasse	de l'ordre de 20 – 45 Nm (variable selon le type)	Ordre en croix du centre vers l'extérieur, en 2–3 passes ; valeur exacte dans le manuel d'entretien
Fixations plaque à clapets / plaque intermédiaire	de l'ordre de 15 – 30 Nm	Un serrage excessif voile la plaque et fausse la portée des lamelles
Raccord du tube de refoulement	de l'ordre de 25 – 50 Nm	Le tube doit se positionner sans contrainte ; un tube forcé finit par fissurer
Durite d'eau / raccords de refroidissement	valeur constructeur	Un serrage excessif arrache le filet sur une culasse en aluminium

Une remarque honnête au sujet du couple : les couples de culasse de compresseur varient fortement selon le fabricant, le matériau de la culasse (aluminium / fonte), la longueur des vis et le type de joint. Les ordres de grandeur ci-dessus ne servent qu'à donner une idée. **Utilisez une clé dynamométrique étalonnée et vérifiez impérativement la valeur dans le manuel d'entretien concerné** — l'approche « serré à la main, ça suffit » est la première cause de retour en atelier après une révision de culasse.

- Le pourtour de la culasse a-t-il passé le test de fuite à l'eau savonneuse ?
- Le temps de remplissage a-t-il été mesuré et comparé à la valeur de référence ?
- Les pressions de coupure et d'enclenchement ont-elles été vérifiées au manomètre ?
- L'état de la cartouche du dessiccateur d'air et du purgeur a-t-il été évalué ?
- L'étanchéité de la ligne d'aspiration, du filtre et de la durite a-t-elle été contrôlée ?
- Sur une version refroidie par eau, le niveau de liquide et l'absence de mélange ont-ils été contrôlés ?
- Le jeu et la tension de l'entraînement (pignon / accouplement / courroie) ont-ils été contrôlés ?

- La purge des purgeurs de réservoir laisse-t-elle apparaître un excès d'huile / d'émulsion ?
- La température de la ligne de sortie reste-t-elle dans une plage raisonnable en charge ?

Entretien et durée de vie

Ce qui détermine la durée de vie d'un compresseur d'air n'est pas le kilométrage, mais **le temps passé en charge**. Un compresseur qui alimente une fuite en permanence continue de refouler alors qu'il devrait tourner à vide ; la température monte, l'huile se calamine et les lamelles se fatiguent bien plus tôt que la normale. C'est pourquoi l'entretien le plus efficace du compresseur se fait en réalité en dehors du compresseur : supprimer les fuites du circuit, remplacer la cartouche du dessiccateur en temps voulu et maintenir le circuit d'aspiration propre.

- **Cartouche du dessiccateur d'air** : remplacez-la selon la périodicité indiquée par le fabricant (généralement annuellement ou selon un intervalle de km / heures de fonctionnement). Une cartouche saturée transporte l'humidité directement vers les clapets et les réservoirs.
- **Purgeurs de réservoir** : purgez régulièrement et observez ce qui en sort — une eau claire est proche de la normale, une huile abondante et une émulsion sont des signaux d'alerte.
- **Ligne d'aspiration** : contrôlez périodiquement l'intégrité du filtre et de la durite ; plus fréquemment sur les véhicules travaillant en milieu poussiéreux.
- **Huile moteur et périodicité** : dans la plupart des applications, le compresseur est lubrifié par l'huile moteur ; une vidange retardée se répercute directement sur le compresseur.
- **Circuit de refroidissement** : sur les culasses refroidies par eau, une baisse de performance du refroidissement fait monter la température du compresseur ; l'entretien du radiateur et du thermostat fait partie de l'entretien du compresseur.
- **Recherche de fuites du circuit** : effectuez un test de chute de pression lors des entretiens périodiques — c'est le seul test qui prolonge le plus la durée de vie du compresseur.
- **Tube de refoulement** : évaluez-le du point de vue des dépôts de calamine et du rétrécissement ; une ligne de sortie obstruée réduit la révision à néant.

Une révision de groupe supérieur correctement diagnostiquée et réalisée avec un montage propre fait fonctionner le compresseur longtemps sans problème. Mais une révision n'est pas une « remise à zéro » : si le groupe inférieur du compresseur (vilebrequin, paliers, cylindre, segments) est fatigué, renouveler le groupe supérieur ne fait que gagner du temps. L'approche honnête consiste à décider en fonction de ce que l'on constate une fois la culasse ouverte — lorsqu'elle est adaptée, la révision est économique et durable ; lorsqu'elle ne l'est pas, elle n'est qu'une manière coûteuse de repousser le remplacement complet.

VADEN ORIGINAL propose en stock, dans son propre catalogue, la famille de produits **Révision de compresseur (culasse / plaque à clapets / joints)**, composée de culasses, de plaques à clapets et de pochettes de joints pour compresseurs d'air de véhicules industriels. Pour identifier le kit de révision adapté à partir du numéro de fabricant du compresseur et des informations de châssis de votre véhicule, obtenir une confirmation de compatibilité ou un avis sur l'évaluation du groupe inférieur, vous pouvez faire appel à la gamme VADEN ORIGINAL et à notre ligne d'assistance technique.

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