



## GUIDE TECHNIQUE

# Sellette d'attelage de camion : pannes, diagnostic et remplacement

Sellette d'attelage poids lourd : symptômes de panne, diagnostic du jeu de king pin, verrouillage, remplacement, couples et entretien. Guide technique VADEN.

**Télécharger ce guide en PDF**

Un tracteur qui abandonne sa semi-remorque en pleine route compte parmi les scénarios les plus redoutés du monde du véhicule industriel. Ce qui s'interpose entre ce scénario et la réalité tient souvent à une seule pièce, dont le chauffeur lui-même ignore parfois le nom exact : la sellette d'attelage (fifth wheel, saddle coupling). Cette plaque circulaire, posée sur le châssis juste derrière la cabine, est l'unique point de contact qui relie mécaniquement le tracteur à la semi-remorque : elle supporte tout le poids de la charge tout en autorisant le mouvement de rotation. Une mâchoire de verrouillage usée, un plan de glissement dont on a oublié le graissage, ou un mauvais appariement de king pin se manifestent d'abord par un léger claquement ; négligés, ils deviennent le premier maillon d'une chaîne qui peut aller jusqu'à la rupture de l'attelage. Ce guide traite de l'ensemble sellette d'attelage dans le langage de l'atelier : son rôle, ses modes de défaillance, son diagnostic, son remplacement et la façon d'allonger sa durée de vie.

**Note E-E-A-T :** Ce document a été rédigé par l'équipe technique VADEN sur la base de son expérience terrain et produit des châssis et systèmes d'attelage de véhicules industriels. Les valeurs indiquées sont des plages de référence typiques ; elles varient selon le modèle de tracteur, le type de sellette (fixe/coulissante) et l'année de production. Pour les couples, jeux et limites d'usure exacts, référez-vous toujours au manuel d'atelier à jour du constructeur du véhicule ou de la sellette. **Dernière mise à jour : septembre 2026.**

## Qu'est-ce que la sellette d'attelage ? Rôle et principe de fonctionnement

**La sellette d'attelage est la plaque d'accouplement circulaire montée sur le châssis du tracteur, qui verrouille le king pin (pivot d'attelage) situé à l'avant de la semi-remorque pour relier mécaniquement les deux véhicules, tout en autorisant le mouvement de rotation et d'inclinaison.**

Le terme anglais « fifth wheel » (cinquième roue) ne désigne pas une roue au sens propre : il vient d'une comparaison historique avec la plaque tournante de l'essieu avant des attelages hippomobiles. Le principe de fonctionnement est simple : le tracteur recule, le king pin fixé sous l'avant de la semi-remorque pénètre dans la gorge (throat) de la sellette, et les mâchoires de verrouillage (lock jaws), rappelées par ressort, se referment automatiquement autour du king pin pour le verrouiller. Le chauffeur retourne ensuite en cabine pour vérifier que le levier de déverrouillage (release handle) est en position de sécurité, puis raccorde les conduites d'air et la prise électrique. À partir de cet instant, toute la charge verticale de la semi-remorque repose sur le plateau supérieur (top plate) de la sellette, tandis que l'effort de traction horizontal transite par le king pin et les mâchoires ; en virage, la remorque pivote librement sur ce plateau.

La sellette est également une articulation mécanique : elle assure une rotation complète dans le plan horizontal et un débattement (tilt) angulaire dans le plan vertical, nécessaire au franchissement des irrégularités de la route et des rampes. Pour que ces deux mouvements restent fluides, la surface du plateau supérieur doit rester constamment graissée, et le corps

inférieur doit être fixé au châssis de façon rigide et à la bonne hauteur. La sellette de type fixe se boulonne directement sur les supports du châssis, tandis que la sellette coulissante (sliding fifth wheel) se déplace sur des rails pour permettre d'ajuster la répartition de la charge par essieu ; elle est particulièrement utilisée sur les tracteurs à essieux multiples et pour différentes combinaisons de remorques.

- **Plateau supérieur (top plate)** : surface principale sur laquelle repose le king pin et glisse le patin de la remorque ; il porte en son centre le mécanisme de mâchoires et la gorge d'entrée du king pin.
- **Mâchoires de verrouillage (lock jaws)** : pièces en acier qui enserrant le king pin et se referment sous l'effet du ressort ; c'est là que se concentrent le plus souvent le jeu et l'usure.
- **Levier de déverrouillage / loquet de sécurité (release handle / safety catch)** : levier qui libère l'attelage, associé à un loquet empêchant toute ouverture accidentelle.
- **Plaque / bague d'usure (wear plate / wear ring)** : élément d'usure remplaçable au niveau de la gorge du king pin et des surfaces de contact des mâchoires ; disponible en pièce séparée sur certains types.
- **Axes et bagues de pivot (pivot pins / bushings)** : axes reliant la sellette aux supports du châssis et permettant le mouvement de débattement.
- **Corps de base / ensemble support (base / mounting bracket)** : structure porteuse qui fixe la sellette au châssis ; comprend également les rails et les axes de verrouillage sur les types coulissants.
- **Points de graissage (grease fittings)** : graisseurs distincts pour la surface du plateau supérieur et pour les bagues de pivot.

### Sellette de type fixe

Elle est montée directement sur le châssis par des supports boulonnés et ne se déplace pas. Sa construction plus simple facilite l'entretien, mais la répartition de la charge par essieu ne peut pas être ajustée sans changer de remorque. Elle équipe couramment les tracteurs urbains et ceux qui roulent toujours avec la même combinaison de remorque.

### Sellette de type coulissante

Elle se déplace sur un système de rails fixé au châssis et se verrouille dans la position voulue au moyen d'axes. Elle sert à répartir la charge par essieu conformément à la réglementation, à ajuster le rayon de braquage ou à s'adapter à différents types de remorques. Les rails de coulissement et les axes de verrouillage exigent, en plus du mécanisme du plateau supérieur, un entretien et un graissage distincts ; l'accumulation de saletés et de rouille dans les rails fait durcir le mécanisme coulissant.

### Diamètres de king pin et compatibilité

Deux diamètres de king pin sont répandus sur les véhicules industriels lourds : 2 pouces (50 mm) — d'origine nord-américaine, que l'on retrouve dans de nombreuses applications de tonnage moyen — et 3,5 pouces (90 mm) — le standard européen pour les combinaisons tracteur-remorque de fort tonnage. La gorge et les mâchoires de la sellette sont dimensionnées pour un diamètre de king pin donné ; une mauvaise combinaison de cotes empêche le verrouillage ou

provoque un « faux verrouillage » avec un jeu excessif. C'est pourquoi la sellette et le king pin doivent toujours appartenir au même standard.

| Type / application                                  | Diamètre du king pin          | Mode de fixation                         | Tendance de panne dominante                                          |
|-----------------------------------------------------|-------------------------------|------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|
| Type fixe, tracteur standard (fort tonnage, Europe) | 3,5 po (90 mm)                | Boulonnée sur support de châssis         | Usure des mâchoires de verrouillage, graissage négligé               |
| Type coulissant, tracteur multi-essieux             | 3,5 po (90 mm)                | Coulisse sur rails, verrouillée par axes | Saleté/rouille dans les rails, durcissement des axes de verrouillage |
| Tonnage moyen / certains marchés d'exportation      | 2 po (50 mm)                  | Fixe ou coulissante                      | Mauvais appariement de king pin, jeu excessif                        |
| Tracteur porte-engins (lowbed)                      | 3,5 po (90 mm), type renforcé | Fixe, support renforcé                   | Déformation et fissuration du plateau supérieur en surcharge         |

**La vérification de la référence et de la compatibilité du king pin est impérative.** Même au sein d'une même famille de tracteurs, la hauteur de montage de la sellette, l'entraxe des trous de fixation, la cote de la gorge du king pin et le type de mécanisme de verrouillage peuvent varier selon l'année de modèle. Avant toute commande, vérifiez impérativement le numéro OE inscrit sur la pièce déposée, le diamètre du king pin (2" / 3,5") et la hauteur de montage. Rouler avec un mauvais appariement de king pin constitue un risque de sécurité majeur, pouvant aller jusqu'à la rupture de l'attelage en cours de trajet.

## Symptômes de panne et diagnostic

Les pannes de sellette d'attelage sont souvent balayées d'un « il y a un peu de jeu, ce n'est pas grave » ; pourtant, cette pièce constitue le point de liaison le plus critique pour la sécurité du véhicule. Le tableau ci-dessous récapitule les symptômes les plus fréquents sur le terrain et les contrôles permettant de les distinguer.

| Symptôme                                                                                        | Cause possible                                                                           | Contrôle / vérification                                                                                                                                                                                                     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Claquement net au démarrage et au freinage, à-coups                                             | Jeu excessif entre le king pin et les mâchoires, mâchoires ou bague d'usure usées        | Remorque attelée, déplacez légèrement le tracteur d'avant en arrière et contrôlez le jeu au niveau de la sellette à l'œil et à la main ; utilisez un instrument de mesure de jeu de king pin ou un jeu de cales d'épaisseur |
| Grincement en virage et en manœuvre, rotation dure                                              | Graissage insuffisant du plateau supérieur ou graisse encrassée/desséchée                | Examinez visuellement la surface du plateau supérieur ; vérifiez si la graisse a foncé ou contient du sable/de la poussière                                                                                                 |
| Le levier de verrouillage ne se ferme pas complètement ou le loquet de sécurité ne s'engage pas | Usure du mécanisme de verrouillage, ressort affaibli ou saleté/rouille dans le mécanisme | Observez les mâchoires pendant l'attelage ; vérifiez que le levier va bien jusqu'en butée et que le loquet s'engage                                                                                                         |

| Symptôme                                                                                | Cause possible                                                                                             | Contrôle / vérification                                                                                                                                       |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| La sellette coulissante se déplace difficilement ou pas du tout                         | Accumulation de saletés/rouille dans les rails, durcissement de l'axe de verrouillage, manque de graissage | Nettoyez les rails et appliquez de la graisse ; vérifiez que les axes de verrouillage se déplacent librement                                                  |
| Fissure, déformation ou trace de creusement sur le plateau supérieur                    | Surcharge, fatigue du métal ou utilisation prolongée avec des mâchoires très usées                         | Examen visuel ; en cas de doute, il est recommandé de décaper la peinture et de faire réaliser un contrôle de fissuration (ressuage/magnétoscopie)            |
| Jeu autour des supports de fixation, traces de desserrage/coulée de rouille sur les vis | Desserrage des vis de support, usure des axes/bagues de pivot                                              | Contrôlez les vis à la clé dynamométrique ; testez à la main le jeu des axes de pivot                                                                         |
| Le témoin de verrouillage de l'attelage indique un état erroné, remorque attelée        | Faux verrouillage (false lock) : les mâchoires ne se referment pas complètement                            | Effectuez à chaque attelage un contrôle visuel et un essai de traction physique ; ne vous fiez jamais au seul témoin ou au bruit                              |
| Mouvement anormal de montée/descente de l'avant de la remorque en roulage               | Jeu excessif entre le plateau supérieur et le patin de la remorque, ou hauteur d'attelage inadaptée        | Contrôlez la hauteur d'attelage et la profondeur d'engagement du king pin ; réglez si nécessaire la hauteur de la sellette selon la référence du constructeur |

## Mesure du jeu de king pin (kingpin play) : le test unique le plus critique

Le jeu longitudinal et latéral entre le tracteur et la remorque attelée est l'indicateur le plus direct de l'état de la sellette. Sur le terrain, la méthode pratique consiste, freins de remorque serrés, à déplacer légèrement le tracteur d'avant en arrière et à observer le mouvement au niveau de la sellette, à l'œil et à la main ; pour un contrôle plus précis, on utilise les instruments de mesure de jeu de king pin ou un jeu de cales d'épaisseur recommandés par les constructeurs. Le jeu mesuré doit être comparé à la limite indiquée par le constructeur ; en cas de dépassement, il faut remplacer les mâchoires et/ou la bague d'usure avant de remettre le véhicule en circulation.

## Vérification du verrouillage : fiez-vous au test physique, pas au témoin

Une fois l'attelage réalisé, le témoin en cabine ou le simple « clic » entendu ne constituent pas une preuve suffisante à eux seuls. La procédure standard consiste, freins toujours serrés, à tirer légèrement le tracteur vers l'avant pour vérifier physiquement que l'attelage est réellement verrouillé. Si cette étape est omise, on peut prendre la route sans remarquer un « faux verrouillage », où les mâchoires n'enserrent pas complètement le king pin.

## Usure ou erreur de montage ? La logique de discrimination

L'ordre doit être le suivant : (1) diamètre propre du king pin et son état d'usure (un king pin usé génère lui aussi du jeu), (2) limite d'usure des mâchoires et de la bague d'usure, (3) état de surface et graissage du plateau supérieur, (4) jeu des axes/bagues de pivot, (5) serrage des vis de support. Si le jeu persiste malgré le montage d'une sellette neuve, la cause est le plus souvent

un king pin usé ou de mauvaise cote ; il faut alors faire contrôler le king pin par la même occasion.

## 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 / montage

**Équipements de protection individuelle et sécurité :** le remplacement d'une sellette d'attelage est une opération de levage de pièce lourde ; utilisez un équipement de levage adapté (grue, transpalette ou outil de levage dédié à la sellette) et ne vous placez jamais sous la pièce. Avant l'intervention, assurez-vous qu'aucune remorque n'est attelée, que le frein de stationnement est serré et que les cales sont en place. Portez des gants de travail et des lunettes de protection contre la poussière métallique et les arêtes vives. En cas de soudure ou de meulage, protégez les conduites électriques et pneumatiques situées sur le châssis. Après le montage, ne mettez jamais le véhicule en circulation sans avoir réalisé le test de verrouillage physique lors du premier attelage.

- 1 Contrôle préalable et enregistrement du diagnostic :** avant de décider du remplacement, consignez le jeu de king pin, l'usure des mâchoires, l'état du graissage et le serrage des supports. Vous pourrez ainsi comparer après montage.
- 2 Sécurisez le véhicule :** sol plat et stable, frein de stationnement serré, cales en place. Si une remorque est attelée, désaccouplez-la d'abord en toute sécurité et abaissez les béquilles (landing gear).
- 3 Déchargez le poids sur le châssis :** soutenez la sellette avec un équipement de levage (grue/cric) et calez-la de façon à reprendre l'ensemble du poids.
- 4 Déposez les vis de support et les axes de pivot :** desserrez les vis progressivement, en croix ; avant de retirer les axes de pivot, assurez-vous que la pièce reste stable.
- 5 Séparez l'ancienne sellette du châssis :** abaissez-la de façon contrôlée avec l'équipement de levage ; nettoyez la surface d'appui sur le châssis sans l'endommager.
- 6 Inspectez la surface du châssis et les supports :** en cas de corrosion, de fissure ou d'ovalisation des trous, corrigez ces défauts avant le remontage ; référez-vous si besoin aux instructions du constructeur pour un renfort de support.
- 7 Comparez la pièce déposée et la pièce neuve point par point :** la cote de la gorge du king pin, la hauteur de montage, l'entraxe des trous de support et le type de mécanisme de verrouillage doivent être identiques. En cas de différence, ne montez pas la pièce et revérifiez la référence.

- 8 Positionnez et alignez la sellette neuve :** centrez-la par rapport à l'axe médian du châssis ; respectez la hauteur de montage indiquée par le constructeur. Cette hauteur influe à la fois sur le comportement routier et sur la sécurité au chargement/déchargement.
- 9 Serrez les vis de support au couple indiqué par le manuel :** serrage progressif, en croix ; ne réutilisez pas les écrous autobloquants ou les vis dont le couple est spécifié à usage unique.
- 10 Préparez le mécanisme de verrouillage et les points de graissage :** testez à vide le mouvement des mâchoires, puis effectuez le premier graissage de tous les graisseurs avec le type de graisse préconisé par le constructeur.
- 11 Attelage d'essai et test de verrouillage physique :** attachez la remorque, contrôlez le bruit de verrouillage et le témoin, puis, freins toujours serrés, tirez légèrement le tracteur vers l'avant pour vérifier que l'attelage est physiquement verrouillé.
- 12 Contrôle final et court essai routier :** remorque attelée, effectuez un court trajet à faible vitesse pour détecter tout bruit anormal, jeu ou vibration ; recontrôlez ensuite le couple des vis de support.

## Points de vigilance (erreurs fréquentes)

**L'erreur la plus critique : ne pas détecter un faux verrouillage.** La fermeture du levier ou un bruit entendu ne signifie pas que le king pin est complètement enserré. Prendre la route à chaque attelage sans réaliser le test de traction physique est l'erreur de sécurité la plus grave, pouvant provoquer la rupture de l'attelage en cours de trajet.

**Ne présumez jamais de la compatibilité entre le king pin et la sellette.** Les king pins de 2 et de 3,5 pouces peuvent se ressembler visuellement, mais leur diamètre diffère nettement. Un mauvais appariement se traduit par un verrouillage incomplet ou un jeu excessif ; cette vérification doit être refaite à chaque remplacement et à chaque attelage d'une remorque différente.

- **Négliger le graissage du plateau supérieur :** une sellette qui fonctionne à sec s'use rapidement et produit un mouvement dur et incontrôlé en virage.
- **Évaluer la limite d'usure à l'œil :** l'usure des mâchoires et du king pin doit être vérifiée avec l'instrument de mesure adapté ; un jugement « ça a l'air bon » est trompeur.
- **Appliquer un couple excessif ou insuffisant :** sur les vis de support, un montage lâche comme un serrage excessif finissent par endommager le filetage ou fissurer le support. Utilisez une clé dynamométrique.
- **Prendre la route sans tester le mécanisme de verrouillage :** tout attelage réalisé sans contrôle visuel et physique constitue un risque potentiel.
- **Forcer l'attelage d'une remorque à king pin de cote différente :** une incompatibilité de cote ne doit jamais être résolue par la force mécanique ; consultez le fabricant pour l'équipement ou l'adaptateur adéquat.

- **Négliger l'usure des axes et bagues de pivot** : se concentrer uniquement sur les mâchoires sans contrôler le jeu aux points de pivot entraîne un jeu inattendu dans le débattement vertical.
- **Graisser les rails du type coulissant sans les nettoyer au préalable** : appliquer de la graisse sur de la saleté crée une pâte abrasive ; il faut toujours nettoyer avant de graisser.
- **Remplacer la sellette sans contrôler la hauteur de montage** : une hauteur incorrecte nuit à la fois à la stabilité routière et à l'angle d'attelage de la remorque, et crée un risque de dommage sur les quais de chargement.

## Valeurs techniques et points de contrôle

Les valeurs ci-dessous sont des plages *typiques / de référence générale* pour les systèmes de sellette d'attelage des véhicules industriels lourds. Elles varient selon le modèle de tracteur, le type de sellette (fixe/coulissante) et le constructeur ; pour la valeur exacte, le manuel d'atelier fait foi.

La sellette d'attelage relève du règlement ECE R55 relatif aux dispositifs d'attelage mécanique des ensembles de véhicules, tandis que les cotes d'interface du pivot d'attelage de semi-remorque sont normalisées par la norme ISO 337. La référence contraignante reste le manuel d'entretien OE en vigueur du véhicule.

| Paramètre                                                | Plage de référence typique                                                | Remarque                                                                                           |
|----------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Diamètre du king pin (fort tonnage, Europe)              | 3,5 pouces (≈ 90 mm)                                                      | Doit impérativement correspondre à la gorge de la sellette                                         |
| Diamètre du king pin (tonnage moyen / certains marchés)  | 2 pouces (≈ 50 mm)                                                        | Un appariement rigoureux est nécessaire en cas de flotte mixte                                     |
| Limite de jeu de king pin (kingpin play)                 | tolérance constructeur, typiquement de l'ordre de quelques mm             | Au-delà, remplacement des mâchoires/de la bague d'usure obligatoire ; valeur exacte dans le manuel |
| Hauteur de montage (support)                             | variable selon la combinaison tracteur/remorque                           | Une hauteur inadaptée affecte l'angle d'attelage et la stabilité routière                          |
| Couple des vis de support                                | valeur constructeur, généralement avec des vis de classe haute résistance | Serrage progressif en croix ; ne pas réutiliser les écrous autobloquants                           |
| Périodicité de graissage (plateau supérieur)             | à chaque chargement en usage intensif / hebdomadaire en usage général     | Fréquence à augmenter en environnement poussiéreux ou humide                                       |
| Jeu des axes/bagues de pivot                             | tolérance constructeur                                                    | Un jeu net détecté à la main annonce un remplacement des bagues                                    |
| Périodicité d'inspection visuelle/fonctionnelle générale | à chaque entretien périodique et avant tout long trajet                   | Le contrôle du mécanisme de verrouillage et la recherche de fissures en font partie                |

**Astuce d'atelier :** ne réservez pas le contrôle de la sellette au seul entretien périodique. Vérifier visuellement la cote du king pin et son bon positionnement à chaque changement de semi-remorque, dès qu'une remorque différente doit être attelée, est l'habitude la plus rentable sur le terrain.

- Une usure brillante et lisse sur les surfaces de contact du king pin et des mâchoires est normale ; une entaille nette ou un creusement signale que le remplacement approche.
- Le film de graisse sur le plateau supérieur doit être continu et homogène ; toute zone sèche impose de revoir le point de graissage.
- Le levier de verrouillage doit aller jusqu'en butée et le loquet de sécurité s'engager de lui-même ; une dureté ou un mouvement incomplet est signe de défaillance.
- Une coulée de rouille ou une fissure de peinture autour des vis de support est le signe visuel d'un desserrage ou d'un micro-mouvement.
- Sur la sellette coulissante, la résistance doit être uniforme sur toute la longueur du rail ; un point dur localisé indique une accumulation de saleté ou de rouille.
- Après un montage neuf, recontrôlez les vis de support et le mécanisme de verrouillage dans les 500 premiers kilomètres.

## Entretien et durée de vie

---

Correctement graissée et avec des limites d'usure suivies régulièrement, la sellette d'attelage offre une longue durée de vie ; ce qui l'écourte est presque toujours le graissage négligé, la surcharge et un mauvais appariement de king pin. Cette pièce travaillant en permanence sous charge et sous frottement, l'entretien repose avant tout sur un graissage régulier et un contrôle périodique du jeu.

- **Ne négligez pas le graissage du plateau supérieur :** appliquez de la graisse à chaque chargement en usage intensif, ou à la périodicité constructeur en usage général ; retirer entièrement l'ancienne graisse pour la renouveler est plus efficace que d'en rajouter par-dessus.
- **Mesurez régulièrement le jeu de king pin :** n'omettez pas la mesure du kingpin play lors de l'entretien périodique ; en cas de dépassement de la limite, procédez immédiatement au remplacement des mâchoires ou de la bague d'usure.
- **Contrôlez les axes et bagues de pivot :** l'usure aux points de débattement vertical mérite autant d'attention que le jeu du plateau supérieur.
- **Gardez les rails du type coulissant propres :** saleté, boue et rouille augmentent la résistance au coulissement et sollicitent le mécanisme ; nettoyez et graissez régulièrement.
- **Contrôlez périodiquement le couple des vis de support :** les vibrations peuvent entraîner un desserrage progressif ; un contrôle de couple doit figurer dans l'entretien général.
- **Évitez la surcharge :** la capacité de charge de la sellette et des supports de châssis ne doit pas dépasser la limite indiquée par le constructeur ; une surcharge permanente accélère la fatigue du métal.

- **Vérifiez systématiquement la compatibilité du king pin avec les différentes combinaisons de remorques :** lorsqu'une flotte utilise plusieurs types de remorques, la confusion de cote de king pin est le risque le plus souvent négligé.
- **Raisonnez par kit lors du remplacement :** les mâchoires, la bague d'usure et, si nécessaire, les bagues de pivot doivent être renouvelées ensemble ; ne changer qu'une seule pièce en laissant le reste fait revenir le problème de jeu.

En pratique, une sellette correctement graissée et jamais surchargée offre une durée de vie proche des grands intervalles d'entretien du tracteur. À l'inverse, sur un véhicule où le graissage est négligé, la charge dépassée ou les cotes de king pin mélangées, l'usure progresse bien plus tôt et de façon imprévisible. C'est pourquoi la réponse à la question de la durée de vie se trouve moins dans le kilométrage que dans la discipline de chargement et l'habitude de graissage.

Une sellette d'attelage correctement diagnostiquée et révisée à temps détermine directement la sécurité et le confort de conduite de l'ensemble tracteur-remorque. Au catalogue VADEN ORIGINAL, la sellette d'attelage est couverte par des kits de réparation : kits du mécanisme de verrouillage (mâchoires), kits caoutchouc, kits de bague d'usure ainsi que kits de palier, de montage et de conversion de type, classés par type de sellette (Jost JSK 34, JSK 36, JSK 37, JSK 38 et JSK 40) ; identifier le bon kit à partir de la plaque de type de votre sellette et de la référence OE, puis ne jamais négliger le contrôle périodique, reste l'investissement de sécurité le plus rentable sur le terrain.