



GUIDE TECHNIQUE

Valve de limitation de pression camion : panne, remplacement et entretien

Frein de stationnement lent à se relâcher, coussin de suspension sous pression : sur un poids lourd, vérifiez la valve de limitation de pression.

La valve de limitation de pression est l'une des pièces les plus discrètes mais aussi les plus critiques du circuit pneumatique d'un véhicule industriel lourd. En atelier, elle passe le plus souvent inaperçue : sur le châssis, ce n'est qu'un petit corps en laiton, poussiéreux, à la peinture écaillée. Pourtant, un beau jour, le frein de stationnement se relâche trop lentement, le coussin de suspension travaille plus dur que prévu, ou un flexible éclate sur un circuit auxiliaire — et le problème finit toujours par ramener à cette valve. Désignée dans la documentation technique allemande sous le nom de *Druckbegrenzungsventil* (DBV), cette pièce apparaît sous cette appellation, de l'étiquette produit au manuel d'atelier, sur les tracteurs et remorques d'origine européenne. Ce guide a été conçu pour reconnaître la valve sur le terrain, diagnostiquer correctement sa panne, la remplacer sans erreur et prolonger sa durée de vie.

Note E-E-A-T : Ce document a été préparé par l'équipe technique VADEN en s'appuyant sur l'expérience d'application des circuits pneumatiques de véhicules industriels lourds et sur la documentation d'entretien OE. Les valeurs indiquées ici sont des **plages typiques** et varient selon la marque, le modèle, la configuration du châssis et la conception du circuit. Pour la pression de réglage exacte, le couple et la périodicité, référez-vous toujours au manuel d'atelier à jour du constructeur du véhicule. **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 qu'une valve de limitation de pression ? Rôle et principe de fonctionnement

La valve de limitation de pression (Druckbegrenzungsventil) est une valve de commande mécanique qui, dans le circuit pneumatique d'un véhicule industriel lourd, limite la pression d'un sous-circuit de manière à ce qu'elle ne dépasse jamais une valeur maximale pré réglée, quelle que soit la pression présente sur la ligne d'alimentation.

Son principe est simple : le réservoir d'air principal d'un tracteur fonctionne typiquement autour de 10–12,5 bar. Mais chaque consommateur du système ne peut pas supporter cette pression, ou n'en a pas besoin. La suspension de cabine, le coussin de siège, l'actionneur de blocage de différentiel, le cylindre de frein sur échappement, l'avertisseur sonore, le circuit de PTO, les assistances de porte/verrouillage — chacun de ces éléments fonctionne le plus efficacement et le plus longtemps à sa propre pression de conception. C'est précisément à ce niveau qu'intervient la valve de limitation de pression : elle prend l'alimentation haute pression et fournit en sortie une pression plafond stable et sûre.

La valve contient essentiellement un ressort, un piston (ou une membrane) et un jeu d'étanchéité. Tant que la pression de sortie n'a pas atteint la valeur de réglage définie par la précontrainte du ressort, la valve reste ouverte et laisse passer l'air. Dès que la valeur de réglage est atteinte, le piston, vainquant la force du ressort, se déplace vers le siège et coupe le passage. Lorsque la pression du côté sortie chute en raison de la consommation, le ressort repousse le piston et la valve s'ouvre à nouveau. Autrement dit, la valve ne fonctionne pas en simple « tout ou rien », mais selon une modulation qui recherche l'équilibre ; c'est pourquoi il existe toujours une

petite hystérésis (l'écart entre la pression d'ouverture et de fermeture) autour de la pression de réglage, et cela est normal.

- **Corps** : Généralement en laiton ou en fonte d'aluminium ; les orifices d'entrée (1) et de sortie (2) sont, dans la plupart des applications, aux filetages standards M12×1,5, M16×1,5 ou M22×1,5.
- **Ressort de réglage** : L'élément principal qui détermine la pression de limitation. Sa fatigue = dérive de la pression de réglage.
- **Piston / membrane** : L'élément mobile qui compare la force de pression à la force du ressort.
- **Siège de valve (seat)** : Surface de fermeture. Rayure, saleté ou corrosion = fuite permanente.
- **Joint torique (O-ring) et jeu d'étanchéité** : À base de NBR ou d'EPDM ; la résistance à la chaleur et à l'huile est ici déterminante.
- **Vis de réglage et contre-écrou / capuchon** : Présents sur les types réglables ; les types fixes disposent d'un capuchon serti.
- **Orifice d'échappement (sur certains types)** : Fonction de sécurité évacuant la surpression vers l'atmosphère.

La valve de limitation de pression et le régulateur de pression sont-ils la même chose ?

Non — et c'est la confusion la plus fréquente sur le terrain. Le **régulateur de pression (Druckregler)** se situe à la sortie du compresseur, gère la pression du système principal et met le compresseur au repos lorsque la pression de coupure (cut-out) est atteinte. La **valve de limitation de pression**, elle, ne protège pas le système principal mais *un sous-circuit* ; elle ne dialogue pas avec le compresseur, elle se contente de limiter la pression à sa propre sortie. Il existe encore la **soupape de sûreté (Sicherheitsventil / Überdruckventil)** : celle-ci est normalement complètement fermée et n'évacue l'air à l'extérieur qu'en cas de surpression dangereuse. La valve de limitation de pression, en revanche, laisse passer l'air en continu en fonctionnement normal. Ce sont trois fonctions distinctes, non interchangeables.

Types réglables et à réglage fixe

Les types à réglage fixe sont calibrés en usine à une valeur déterminée puis scellés ; aucune intervention n'est censée avoir lieu. Les types réglables comportent une vis de réglage sur le capuchon supérieur — plus la vis est serrée, plus la précontrainte du ressort et donc la pression de limitation augmentent. Régler une valve réglable « à l'œil » sur le terrain est à la fois dangereux et vain ; l'opération doit impérativement être réalisée avec un manomètre étalonné et selon la valeur cible indiquée dans le manuel d'atelier.

Types à fonction de retour d'air

Dans certaines applications, la valve intègre une fonction de bypass ou de clapet anti-retour qui permet à la pression du côté sortie de refluer vers le côté entrée. C'est particulièrement important dans les circuits de suspension de cabine et de réservoir auxiliaire. Lorsqu'une valve dépourvue de fonction de retour d'air est montée sur un tel circuit, le système semble « fonctionner », mais des plaintes commencent à apparaître : durcissement au niveau de la cabine, vidange tardive ou pression résiduelle persistante dans le coussin. C'est pourquoi ce n'est pas seulement la pression de réglage, mais aussi le *type de fonction* qui doit correspondre.

Application / circuit	Groupe de véhicules typique	Plage de limitation typique	Remarque
Circuit de suspension de cabine	Tracteurs européens (4×2 / 6×2)	~6–8,5 bar	Généralement type à fonction de retour d'air
Coussin de siège / circuit de confort conducteur	Tracteur et autocar	~6–8 bar	Faible débit, réglage précis
Actionneur de blocage de différentiel	Camions de construction / tout-terrain	~6–8,5 bar	Pression de conception de l'actionneur déterminante
Cylindre de frein sur échappement / frein moteur	Camion et autocar	~5–8 bar	Grande variation selon l'application
Auxiliaire / équipement (PTO, superstructure)	Benne, grue, superstructure de tracteur	~6–10 bar	Spécification du carrossier déterminante
Circuits auxiliaires d'alimentation de remorque	Semi-remorque / benne	~6,5–8,5 bar	Se référer au manuel du constructeur de la remorque

La vérification du numéro de pièce est impérative. Le tableau ci-dessus a une valeur indicative ; ne lisez aucune ligne comme « ce véhicule a cette pression ». Deux codes de châssis différents d'un même modèle de tracteur peuvent utiliser des valves à réglage différent. Pour choisir la bonne pièce : (1) le numéro de châssis/VIN du véhicule, (2) le numéro OE et le marquage de la valeur de réglage figurant sur le corps de la valve déposée, (3) le type de fonction du circuit (avec ou sans retour d'air), (4) le filetage des orifices et la géométrie du corps – vérifiez les quatre à la fois. Les références équivalentes/de type Knorr-Bremse, WABCO/ZF, Haldex, Bendix ne servent qu'à des fins de référence croisée ; la validation finale relève des données catalogue du constructeur du véhicule.

Symptômes de panne et diagnostic

Les pannes de la valve de limitation de pression surviennent rarement « d'un coup ». Elles s'installent généralement de façon insidieuse : d'abord un léger retard de fonctionnement le matin, puis un phénomène plus marqué par temps froid, jusqu'à ce que le circuit devienne totalement inutilisable. Le tableau suivant résume les symptômes les plus courants rencontrés sur le terrain, leurs causes possibles et les contrôles permettant de les distinguer.

Symptôme	Cause possible	Contrôle / vérification
La pression de sortie reste inférieure à la cible ; le circuit fonctionne faiblement	Ressort de réglage fatigué / affaîssé, piston coincé par la saleté, section interne obstruée	Raccordez un manomètre étalonné à l'orifice de sortie ; avec le système à pleine pression, lisez la valeur de sortie et comparez-la à la plage cible du manuel d'atelier

Symptôme	Cause possible	Contrôle / vérification
La pression de sortie dépasse la valeur de réglage ; coussin/actionneur trop dur	La valve ne ferme pas : siège rayé, piston bloqué en position ouverte, corps étranger	Surveillez la pression du circuit au manomètre ; si elle continue de monter avec la pression du système, la valve n'assure pas la limitation
Fuite d'air permanente au niveau du corps ou du capuchon de la valve	Joint torique durci/déchiré, fissure du corps, capuchon de réglage qui fuit	Le système sous pression, badigeonnez à l'eau savonneuse le corps, le capuchon et la zone des orifices ; isolez le point de fuite
Air s'échappant en continu par l'orifice d'échappement (sur les types à échappement)	Perte d'étanchéité interne, endommagement du siège, ressort cassé	Contrôlez l'orifice d'échappement avec le doigt (prudence sous pression) ; un flux continu indique une fuite interne de la valve
Fonctionnement tardif ou nul uniquement par temps froid, rétablissement au réchauffement	Eau de condensation gelée / glace à l'intérieur, perte de performance du dessiccateur, durcissement de l'élastomère	Contrôlez le dessiccateur d'air et la purge du réservoir ; si de l'eau sort du réservoir, la cause racine n'est pas la valve mais le dessiccateur
Temps de cycle du compresseur allongé, fréquence de cyclage accrue	Une fuite due à la valve vide le système en permanence	Moteur arrêté, système à pleine pression : surveillez la chute du réservoir principal sur 10 minutes ; isolez ensuite la valve et répétez le test
Pression de sortie fluctuante, instable (l'actionneur vibre)	Usure au niveau du guidage du piston, ressort cassé, blocage-relâchement dû à l'encrassement	En surveillant le manomètre, remplissez et videz le circuit plusieurs fois ; si l'aiguille oscille, il y a une instabilité mécanique interne
Le circuit ne se vide pas, la pression est maintenue en permanence	Valve sans fonction de retour d'air montée ou bypass obstrué	Comparez le type et le numéro OE de la pièce d'origine déposée avec la pièce montée

Mesure correcte au manomètre

La colonne vertébrale du diagnostic, c'est le manomètre ; pas l'indicateur de la cabine. Les indicateurs de cabine montrent généralement les circuits principaux et ne renseignent pas sur la pression réelle du circuit auxiliaire. Raccordez un manomètre étalonné au point de test le plus proche de la sortie de la valve (raccord de test s'il existe, sinon avec un raccord en T approprié). Prenez la mesure une fois le système à pleine pression, moteur arrêté et pression stabilisée. Comparez la valeur lue à la cible du manuel d'atelier ; si elle est hors tolérance, la valve est suspecte.

Isoler la fuite

Dans un circuit pneumatique, la chasse aux fuites est un travail d'exclusion. Bouchez l'entrée de la valve suspecte avec un bouchon borgne ; si la fuite persiste, le problème n'est pas dans la valve mais dans la suite de la ligne. Si la fuite cesse, la valve ou le raccord de connexion est responsable. Un pas de plus : en déposant la valve et en la mettant sous pression sur l'établi (avec un équipement adapté), vous pouvez voir directement sa fuite interne. L'eau savonneuse est une méthode simple mais reste la plus fiable.

Ce qu'il faut éliminer avant d'accuser la valve

La valve de limitation de pression paie souvent l'addition de problèmes qui la précèdent. Avant de la remplacer, éliminez les points suivants : la cartouche du dessiccateur d'air est-elle saturée (l'humidité pénètre peut-être dans la valve), les valves de purge des réservoirs fonctionnent-elles, le rendement du compresseur a-t-il baissé (la pression principale n'atteint peut-être déjà pas la cible), y a-t-il des écrasements/pliures sur les lignes, la valve de protection à quatre circuits alimente-t-elle correctement son circuit ? Si l'alimentation principale ne parvient déjà pas à monter à 8 bar, remplacer la valve qui limite à 8 bar ne réglera rien.

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, l'obligation de maintenir le système de freinage en bon état de fonctionnement relève du Code de la route, et sa vérification passe par le contrôle technique périodique : les véhicules de transport de marchandises dont le PTAC dépasse 3,5 tonnes sont contrôlés une fois par an, le freinage figurant parmi les points de contrôle (**Service-Public / Entreprendre**). Le cadre réglementaire applicable aux véhicules lourds est publié par le **ministère chargé des Transports**.

Étapes de remplacement / d'installation

Sécurité et EPI. L'air comprimé peut être mortel. Avant de commencer : arrêtez le moteur, coupez le contact, calez le véhicule, immobilisez correctement le frein de stationnement et **videz complètement le circuit concerné** (par des freinages d'essai et des purges de réservoir). Portez des lunettes de protection, des gants de travail et une protection auditive. Ne desserrez jamais un raccord sous pression — le raccord projeté et la poussière causent des lésions oculaires permanentes. Si vous travaillez sur un circuit de suspension ou de levage, ne vous glissez pas sous le véhicule sans l'avoir sécurisé par un support mécanique. En cas de doute, arrêtez le travail et orientez vers un atelier agréé.

- 1 Confirmez la panne :** Avant de déposer la pièce, prouvez par une mesure au manomètre et une isolation de la fuite que la valve est réellement en cause. Remplacer une pièce sur une supposition, c'est perdre de l'argent et de la confiance.
- 2 Préparez la bonne pièce de rechange :** Faites correspondre le châssis/VIN, le numéro OE de la valve à déposer, le marquage de la pression de réglage, le filetage des orifices et le type de fonction. Ayez la pièce neuve en main avant de commencer et comparez le marquage du corps côte à côte avec l'ancienne pièce.

- 3 Videz complètement le circuit :** Moteur arrêté, contact coupé. Purgez le circuit concerné et confirmez *en lisant* au manomètre qu'il est bien à **0 bar**. « C'est sûrement vidé » n'est pas une méthode de vérification.
- 4 Documentez la position de montage et le sens des lignes :** Prenez des photos avant la dépose. Repérez les orifices d'entrée/sortie (généralement 1 = entrée, 2 = sortie). Inverser les lignes fait fonctionner la valve dans le mauvais sens et ne protège pas du tout le circuit.
- 5 Déposez les lignes et protégez les orifices :** Desserrez les raccords avec la clé appropriée en maintenant le corps en contre-appui. Obturez les extrémités de flexible déposées avec un bouchon propre ou du ruban ; une fois que la poussière du châssis est entrée dans la ligne, elle abîme aussi le siège de la valve neuve.
- 6 Déposez la valve et examinez l'ancienne pièce :** Notez la corrosion du corps, l'eau à l'intérieur, les dépôts d'huile et les particules de copeaux/rouille. Ces constats racontent la cause racine : si de l'eau vient de l'intérieur, regardez le dessiccateur ; si une boue noire huileuse apparaît, regardez le compresseur.
- 7 Nettoyez la surface de raccordement et les lignes :** Retirez complètement les résidus de joint/téflon anciens sur la surface filetée. Raccorder une ligne sale à une valve neuve ramène la même panne quelques milliers de kilomètres plus tard. Si nécessaire, nettoyez la ligne à l'air comprimé et séchez-la.
- 8 Montez la valve neuve avec la bonne étanchéité :** Utilisez le joint/joint torique ou la méthode d'étanchéité filetée spécifiés par le fabricant. Ne surenroulez pas le ruban téflon et **laissez libres les 1–2 premiers filets** – un fragment de ruban peut pénétrer dans la valve et abîmer le siège. Si vous utilisez un liquide d'étanchéité, respectez le temps de durcissement.
- 9 Serrez au couple prescrit :** Vissez d'abord à la main sans fausser le filet, puis serrez au couple prescrit. Un couple excessif sur un corps en laiton = corps fissuré et travail à refaire. Serrez les raccords en maintenant le corps en contre-appui ; serrer en tordant le corps sollicite le mécanisme interne.
- 10 Remplissez le système et effectuez un test de fuite :** Démarrez le moteur et amenez le système à pleine pression. Contrôlez à l'eau savonneuse tous les raccords, le corps et, le cas échéant, l'orifice d'échappement. Arrêtez ensuite le moteur et répétez le test de chute de pression.
- 11 Vérifiez la fonction et la valeur de réglage :** Lisez la pression de sortie au manomètre ; est-elle dans la plage du manuel ? Faites fonctionner le circuit plusieurs fois (remplissez et videz le coussin, actionnez l'actionneur) et vérifiez que le comportement est stable. Si vous avez effectué un réglage sur un type réglable, immobilisez le contre-écrou et relisez la valeur après l'essai routier.

Points d'attention (erreurs fréquentes)

L'erreur la plus coûteuse : ignorer la cause racine. Si vous remplacez pour la deuxième fois la valve de limitation de pression sur le même véhicule, le problème n'est pas la valve. Le dessiccateur d'air est saturé, le compresseur passe de l'huile ou la purge du réservoir ne fonctionne pas. L'humidité et l'huile entrant dans le système épuiseront de la même manière la durée de vie de la valve neuve, quelle que soit la marque montée. À la deuxième panne, ce n'est pas la valve qu'il faut examiner, mais le groupe de préparation d'air.

La valve « à peu près identique » n'existe pas. Une valve dont le filetage convient, dont le corps ressemble, mais dont la pression de réglage diffère de 1 bar, ne protège pas le système — elle ne fait que retarder la panne et emporte généralement une pièce plus coûteuse (coussin, actionneur, cylindre). Monter une valve sans fonction sur un circuit à retour d'air relève de la même catégorie : le montage tient, le système ne tient pas.

- **Tourner la vis de réglage « au ressenti » :** Tout réglage effectué sans manomètre étalonné est une supposition. Sur les types scellés/fixes, une tentative de réglage met directement la pièce au rebut.
- **Couple excessif :** La fissure du corps en laiton est la cause la plus fréquente de « pièce neuve tombée en panne aussitôt ». Respectez le couple prescrit, n'utilisez pas d'outil à choc.
- **Enrouler trop et mal le ruban téflon :** Le ruban enroulé jusqu'à l'entrée du filet pénètre à l'intérieur et abîme le siège. Le sens du ruban doit aussi être celui du serrage du filet.
- **Inverser le branchement des lignes :** Quand entrée/sortie sont inversées, la valve semble souvent « laisser passer l'air » mais n'assure pas la limitation. Photo et repérage avant la dépose.
- **Une pièce propre sur une ligne sale :** La rouille, les copeaux et les résidus de joint sec de la ligne partent directement dans la valve neuve dès la première mise sous pression.
- **Déposer sans avoir purgé la pression :** La cause la plus répandue de blessures. Ne desserrez aucun raccord tant que le manomètre n'indique pas 0.
- **Considérer une fuite comme « acceptable » :** Une petite fuite d'air fait tourner le compresseur en permanence ; elle augmente la consommation de carburant, la température du compresseur et la quantité d'huile entrant dans le système. Une petite fuite est la facture précoce d'une grosse panne.
- **Réutiliser le joint de raccord :** Un joint déjà serré une fois a subi une déformation permanente. Valve neuve, joint neuf.
- **Laisser la valve sans protection pendant des travaux de soudure/peinture :** Les projections de scories et de peinture achèvent discrètement le siège et l'élastomère.

Valeurs techniques et points de contrôle

Les valeurs ci-dessous sont des **références typiques / générales** pour les circuits pneumatiques de véhicules industriels lourds. Elles varient selon la marque, le modèle, le code de châssis et la conception du circuit ; pour la valeur exacte, le manuel d'atelier à jour du constructeur du véhicule fait foi.

Paramètre	Plage typique (référence générale)	Explication
Pression de service du système principal	~8,0–12,5 bar (≈116–181 psi)	La pression de coupure/enclenchement est déterminée par le régulateur
Pression de limitation du circuit auxiliaire	~5,5–8,5 bar (≈80–123 psi)	Propre à l'application ; le marquage sur le corps de la valve fait foi
Tolérance de réglage	Généralement ±0,2–0,5 bar	Si le manuel indique une tolérance plus étroite, c'est elle qui s'applique
Hystérésis (écart ouverture–fermeture)	~0,2–0,6 bar	Un petit écart est normal ; un grand écart signale une usure interne
Pression d'entrée maximale admissible	Typiquement de classe ~12,5–13 bar	Ne dépassez pas la valeur d'étiquette/catalogue
Plage de température de fonctionnement	~ -40 °C ... +80 °C	Varie selon le type d'élastomère (NBR / EPDM)
Chute de pression au test (circuit isolé)	De l'ordre de ~0,1–0,2 bar en 10 minutes	Critère d'acceptation selon le manuel ; chute marquée = fuite
Standard de filetage des orifices	M12×1,5 / M16×1,5 / M22×1,5 (courants)	Filetage et géométrie différents possibles selon l'application

Raccordement	Plage de couple typique (référence générale)	Remarque
Raccord / orifice M12×1,5	~20–30 Nm	Sur corps en laiton, restez proche de la limite basse
Raccord / orifice M16×1,5	~30–45 Nm	Serrez en maintenant le corps en contre-appui
Raccord / orifice M22×1,5	~40–60 Nm	Varie selon le type de joint
Boulon de fixation support / corps (M8)	~20–25 Nm	Dépend de la conception du support de châssis
Contre-écrou de la vis de réglage	~8–15 Nm	À immobiliser sans dérégler

Astuce de terrain : Les valeurs de couple sont données pour un filet sec et propre. Lorsqu'on utilise un liquide ou un ruban d'étanchéité fileté, le frottement diminue et, à couple égal, la contrainte réelle augmente — sur un corps en laiton, cela signifie une fissure. Si vous employez un produit d'étanchéité, commencez par la limite basse de la plage prescrite et resserrez progressivement en cas de fuite. Par ailleurs, lisez toujours la pression du système **avec un manomètre étalonné** ; l'indicateur de cabine n'est pas un instrument de diagnostic, mais un instrument d'information.

- **Marquage du corps :** Le numéro OE et le marquage de la valeur de réglage de la valve déposée et de la valve montée correspondent-ils exactement ?
- **Pression de sortie :** Le système à pleine pression, la sortie est-elle dans la plage du manuel et stable ?

- **Fuite :** Le corps, le capuchon, les raccords et l'orifice d'échappement sont-ils nets à l'eau savonneuse ?
- **Test statique :** Moteur arrêté, la chute de pression sur 10 minutes est-elle dans la limite d'acceptation ?
- **Condensat :** De l'eau/huile sort-elle de la purge du réservoir ? Si oui, le dessiccateur et le compresseur passent en file d'attente.
- **Mécanique :** Le support est-il solide, les lignes sans tension, sans point de frottement en vibration ?
- **Fonction :** Le circuit se remplit-il et se vide-t-il de manière reproductible sur plusieurs cycles ?

Entretien et durée de vie

De par sa conception, la valve de limitation de pression n'appartient pas au groupe « graisser, régler, nettoyer » ; ce n'est pas une pièce que l'on démonte et entretient périodiquement, mais une pièce dont on **surveille l'état**. Ce qui détermine sa durée de vie, ce n'est pas la valve elle-même, mais la qualité de l'air qui la traverse. Une valve alimentée en air propre, sec et sans huile fonctionne sans problème sur des centaines de milliers de kilomètres ; la même valve alimentée en air humide et huileux s'use en quelques saisons. C'est pourquoi l'entretien de la valve est en réalité l'entretien du groupe de préparation d'air.

- **Remplacez la cartouche du dessiccateur d'air à sa périodicité.** Le dessiccateur est le système immunitaire du circuit pneumatique ; dès qu'il est saturé, l'humidité va directement aux valves. Sur les dessiccateurs équivalents/de type Knorr-Bremse, WABCO/ZF, Bendix, la périodicité varie selon l'intensité d'utilisation et le climat — référez-vous au manuel.
- **Purgez régulièrement les réservoirs.** De l'eau sortant du réservoir lors d'un contrôle de routine est un message du dessiccateur. Effectuez impérativement ce contrôle avant l'hiver.
- **Surveillez le compresseur.** Un compresseur qui transporte de l'huile dans le circuit pneumatique fait gonfler les joints en élastomère et encrasse le siège. Si vous voyez des dépôts noirs huileux dans le système, la cause racine est en amont.
- **Intégrez le test de fuite à la routine.** Moteur arrêté, test de chute de pression de 10 minutes ; une mesure simple, rapide et qui donne l'alerte le plus tôt.
- **Préparez le véhicule à l'hiver.** L'eau de condensation gelée est le facteur le plus courant simulant une panne de valve. Avant le froid, contrôlez le trio dessiccateur + purge + fuite.
- **Contrôlez la charge mécanique.** Un flexible tendu, un support cassé et les vibrations fatiguent le corps de la valve ; ils créent peu à peu une fuite au filetage des orifices.
- **Remplacement plutôt que réparation.** Sur les circuits de sécurité des véhicules industriels lourds, vouloir sauver une valve dérégulée en l'« ouvrant et en la nettoyant » est un risque qui a l'air d'une économie. Aucune réparation non vérifiable sans équipement de test étalonné n'est sûre.

En résumé : la valve est le bulletin de santé de votre système. Agir tôt évite le coût du coussin, de l'actionneur, du cylindre — et surtout du temps d'immobilisation du véhicule — bien plus élevé que la valve elle-même. Lorsque vous voyez une valve dont la fin est anormalement précoce,

avant de monter la pièce neuve et de reprendre la route, posez-vous une fois la question : « qu'est-ce qui a tué cette valve ? »

La famille de produits **Valve de limitation de pression** VADEN ORIGINAL est fabriquée en tenant compte des conditions de fonctionnement réelles des circuits pneumatiques de véhicules industriels lourds — nombre de cycles élevé, large plage de température, vibrations et qualité d'air variable. Pour choisir la valve dotée de la valeur de réglage, du type de fonction et de la géométrie d'orifices adaptés à votre véhicule, interrogez le catalogue VADEN avec le numéro de pièce OE ; en cas de doute, consultez l'équipe technique VADEN avec les informations de châssis/VIN. La bonne pièce, la bonne pression, le bon montage — la durée de vie du circuit pneumatique réside dans ces trois points.

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