



GUIDE TECHNIQUE

Vanne EGR et volet EGR camion : pannes, remplacement et entretien

Guide technique VADEN : symptômes de panne, méthode de diagnostic, étapes de dépose-repose, couples indicatifs et entretien de la vanne EGR poids lourd.

Lorsqu'un poids lourd perd de la puissance, qu'une fumée inhabituelle sort de l'échappement et que le témoin de défaut moteur reste obstinément allumé, la vanne EGR figure parmi les trois premières pièces auxquelles pense le mécanicien. Sur le terrain, cette pièce est le plus souvent saine sur le plan électrique ; le vrai problème vient de la couche de calamine accumulée au fil des années, qui empêche le volet de se fermer ou de s'ouvrir complètement. Ce guide explique, avec le regard du technicien d'atelier, le rôle de la vanne EGR et du volet EGR, les symptômes qui trahissent leur défaillance, l'ordre du diagnostic, la discipline de dépose-repose et les habitudes d'entretien qui prolongent leur durée de vie.

Ce document a été préparé par l'équipe technique VADEN, sur la base de la pratique d'atelier sur les systèmes moteur et de contrôle des émissions des véhicules industriels lourds et de la documentation constructeur OE. Les valeurs indiquées ici ont une valeur de référence générale ; pour les données précises telles que les couples de serrage, les débits, les températures et les valeurs électriques, le manuel d'atelier OE à jour correspondant au code moteur ou au code châssis du véhicule fait foi. Dernière mise à jour : septembre 2026.

Qu'est-ce que la vanne EGR et le volet EGR ? Rôle et principe de fonctionnement

La vanne EGR et le volet EGR sont des organes de régulation de débit pilotés qui renvoient une partie des gaz d'échappement vers l'admission afin d'abaisser la température de combustion et de réduire la formation de NOx ; sur les moteurs diesel de poids lourds, ils remettent en circulation, selon le point de fonctionnement, de l'ordre de 5 à 25 pour cent des gaz d'échappement, sont en contact permanent avec des gaz compris entre 400 et 700 °C et modifient leur position en quelques secondes selon le signal du calculateur moteur.

La terminologie prête souvent à confusion en atelier, autant la clarifier d'emblée. La **vanne EGR** est l'organe de commande principal qui détermine la quantité de gaz recirculés ; elle est généralement raccordée au collecteur d'échappement ou à la sortie du refroidisseur EGR. Le **volet EGR** est quant à lui l'élément de type papillon qui crée ou oriente la différence de pression rendant l'écoulement possible : soit il étrangle le côté admission pour abaisser la pression d'admission, soit il génère une contre-pression côté échappement pour faire passer les gaz vers le conduit d'admission. Au catalogue, ces deux pièces sont le plus souvent listées dans la même famille, car les causes de leurs défaillances comme leurs remèdes sont largement communs.

Le principe de fonctionnement est thermodynamiquement simple. Sur un moteur diesel, la formation d'oxydes d'azote (NOx) est directement liée à la température de pointe dans le cylindre ; au-delà d'un certain seuil, l'azote de l'air commence à se combiner à l'oxygène. Les gaz d'échappement sont en grande partie des gaz brûlés, appauvris en oxygène, dont la capacité thermique massique est supérieure à celle de l'air frais. Lorsqu'une fraction contrôlée de ces gaz est mélangée à l'air d'admission, la teneur en oxygène du mélange diminue, la combustion se fait plus lentement et à une température de pointe plus basse, et la formation de NOx recule nettement. En contrepartie, la tendance à produire de la suie (particules) augmente ; c'est pourquoi le taux d'EGR est limité avec précision dans la cartographie moteur en fonction de la charge et du régime.

Sur les véhicules industriels lourds, les gaz recirculés ne sont généralement pas envoyés directement à l'admission. Ils passent d'abord par un **refroidisseur EGR** où ils cèdent leur chaleur au circuit de refroidissement moteur ; la densité de l'air d'admission est ainsi préservée et le rendement volumétrique ne chute pas. Les gaz sortant du refroidisseur sont dirigés, dans la proportion fixée par la vanne EGR, vers le collecteur d'admission ou vers un organe de mélange (venturi). Le calculateur moteur gère cette boucle non pas en boucle ouverte mais avec retour d'information : le débit massique d'air, la pression du collecteur d'admission, la pression différentielle EGR et les données du capteur de position de la vanne sont comparés, et si le débit réel s'écarte de la consigne, un code de défaut est généré.

Types de commande : pneumatique, électrique et à dépression

Trois architectures de commande sont courantes en application poids lourd. Sur les vannes à **commande pneumatique**, la pression prélevée sur le circuit d'air du véhicule est envoyée, via une électrovanne proportionnelle, à un actionneur à membrane ou à piston ; c'est la solution la plus répandue sur camion et autobus, puisque l'air comprimé est déjà disponible à bord. Sur les vannes à **commande électrique**, un moteur à courant continu ou un moteur couple entraîne l'axe par l'intermédiaire d'un train d'engrenages, et un capteur de position intégré communique l'ouverture réelle au calculateur ; la rapidité de réponse et la précision de position sont élevées. Le type **à dépression** se rencontre encore sur les segments utilitaires légers et moyens. La classe de tenue environnementale des actionneurs électriques est généralement évaluée dans le secteur selon l'approche des conditions électriques et environnementales des véhicules routiers de la famille ISO 16750 ; l'homologation de type en matière d'émissions à laquelle le moteur est soumis relève quant à elle du règlement ECE R49 pour les véhicules industriels lourds. La classe à laquelle appartient une pièce et l'homologation qu'elle porte doivent être vérifiées dans le catalogue OE correspondant.

Composants et organes annexes

- **Corps de vanne et ensemble volet/piston** : noyau mobile qui étrangle ou libère le débit.
- **Actionneur** : moteur électrique, membrane pneumatique ou capsule à dépression.
- **Capteur de position** : capteur potentiométrique ou sans contact qui communique l'ouverture réelle au calculateur.
- **Refroidisseur EGR** : échangeur qui transfère la chaleur des gaz recirculés au liquide de refroidissement moteur.
- **Capteur de pression différentielle (delta-P) et durites de pression** : utilisés pour la mesure indirecte du débit.
- **Joints de bride et joints métalliques** : éléments d'étanchéité à usage unique fonctionnant à haute température.
- **Tubulures de liaison et soufflet (compensateur)** : pièces intermédiaires qui absorbent la dilatation thermique et les vibrations.
- **Connecteur électrique et faisceau** : l'organe annexe le plus exposé au vieillissement thermique.

Types de commande de la vanne EGR et du volet EGR, application typique et note d'atelier caractéristique (référence générale ; la classification exacte se vérifie au catalogue OE)

Type de commande	Application typique	Alimentation / signal (référence générale)	Note d'atelier caractéristique
Vanne à commande pneumatique (air comprimé)	Camion, tracteur routier, autobus ; poids lourds équipés d'un circuit d'air	Circuit d'air véhicule typiquement 8-12,5 bar ; électrovanne proportionnelle 24 V	L'humidité et l'huile de la ligne d'alimentation en air obstruent l'électrovanne
Vanne à commande électrique (moteur CC)	Moteurs poids lourds modernes des générations Euro 5 / Euro 6	Alimentation 24 V, commande PWM, capteur de position intégré	Un écart de position peut aussi venir de la calamine : contrôler d'abord la partie mécanique
Vanne à commande par dépression	Utilitaires légers et moyens, certaines applications d'ancienne génération	Ligne de pompe à vide, commutation par électrovanne	Perforation de la membrane et fissuration de la durite de dépression fréquentes
Volet EGR côté admission (papillon d'étranglement)	Production d'une différence de pression à froid et en forte demande d'EGR	Actionneur électrique, avec retour de position	Avec l'accumulation de calamine, il ne ferme plus complètement et le ralenti devient irrégulier
Volet côté échappement (papillon de contre-pression)	Montages qui font passer les gaz vers l'admission en créant une contre-pression	Pneumatique ou électrique	Grippage du palier d'axe observé à haute température

La vanne EGR et le volet EGR diffèrent, même au sein d'une même famille moteur, selon la génération d'émissions (Euro 5 / Euro 6), le type de refroidisseur et l'architecture de commande. Ne choisissez pas la pièce sur le seul critère du « modèle de véhicule » ; validez-la avec le code moteur, l'année de production, le niveau d'émissions et, si possible, la référence OE inscrite sur la pièce déposée. Deux vannes visuellement très proches peuvent différer par l'angle des trous de bride, le type de connecteur ou la caractéristique du capteur de position ; si une vanne inadaptée est montée, le moteur démarre mais le code de défaut revient dès la première mise en charge.

Comment reconnaître une défaillance de la vanne EGR et du volet EGR ?

Les défaillances de la vanne EGR et du volet EGR se regroupent sur le terrain en deux comportements principaux : la vanne qui reste trop ouverte et celle qui reste trop fermée. Une vanne restée ouverte envoie trop de gaz d'échappement à l'admission en forte charge et provoque perte de puissance et fumée noire ; une vanne restée fermée se manifeste par une hausse des NOx et un code de défaut lié aux émissions. Le tableau ci-dessous met en correspondance les symptômes constatés en atelier, les causes possibles et la méthode de validation.

Symptômes de défaillance de la vanne EGR et du volet EGR, causes possibles et méthodes de validation
(observations d'atelier, référence générale)

Symptôme	Cause possible	Contrôle / validation
Perte de puissance marquée en forte charge, fumée noire à l'échappement	Vanne restée ouverte à cause de la calamine, volet ne fermant pas complètement	Comparaison en données dynamiques de la position demandée et de la position réelle ; contrôle de la portée du volet sur la vanne déposée
Ralenti irrégulier, vibrations et ratés à froid	Accumulation de calamine sur le volet côté admission, grippage de l'axe	Suivi de la course complète d'ouverture-fermeture du volet par test d'actionneur ; endoscopie du conduit
Témoin de défaut moteur accompagné d'un code du type « débit EGR insuffisant »	Conduit ou refroidisseur bouché, vanne grippée en position fermée, durite de pression différentielle obstruée par la calamine	Données dynamiques du capteur de pression différentielle ; dépose des durites et vérification de leur passage
Baisse du niveau de liquide de refroidissement, fumée blanche et odeur sucrée à l'échappement	Fuite interne du refroidisseur EGR, fissure sur les tubes de l'échangeur	Mise en pression du circuit de refroidissement ; test de présence de gaz d'échappement dans le vase d'expansion ; mise en pression séparée du refroidisseur
Hausse de la consommation de carburant et régénérations du FAP plus fréquentes	Débit EGR excessif permanent, portée de la vanne usée	Lecture de l'historique des régénérations et de la charge en suie ; suivi du taux d'EGR en données dynamiques
L'actionneur ne bouge pas du tout, le retour de position reste figé	Moteur d'actionneur électrique défaillant, connecteur oxydé, coupure dans le faisceau	Mesure de l'alimentation et du signal au connecteur ; mesure de résistance de l'actionneur ; commande de l'actionneur depuis l'outil de diagnostic
La vanne pneumatique se déplace lentement ou de façon incomplète	Obstruction de l'électrovanne par l'humidité ou l'huile, restriction dans la ligne d'air, membrane percée	Mesure de la pression d'alimentation en air à l'entrée de la vanne ; commande directe de l'électrovanne et observation du mouvement
Traces de suie au niveau du collecteur ou de la bride, sifflement à l'échappement	Joint de bride brûlé, vis desserrées, soufflet fissuré	Recherche visuelle de traces de suie moteur froid ; contrôle des couples de serrage ; recherche de fuite à l'eau savonneuse

La lecture du code de défaut suffit-elle ?

Le code de défaut est le point de départ du diagnostic, pas sa conclusion. Un code du type « débit EGR inférieur à la consigne » ne dit pas que la vanne est défectueuse, mais que le système n'atteint pas le débit visé. Le même code peut provenir d'un refroidisseur bouché, d'une durite de pression différentielle remplie de calamine, d'un joint de bride qui fuit ou d'une vanne réellement grippée. L'erreur la plus fréquente en atelier consiste à imputer directement le code à la vanne et à remplacer une pièce saine ; le code est effacé, et le véhicule revient quelques centaines de kilomètres plus tard avec le même défaut.

Validation de la position en données dynamiques

Sur les vannes à commande électrique, le test discriminant le plus rapide est la comparaison entre position demandée et position réelle. Depuis l'outil de diagnostic, la vanne est amenée par

paliers à 0, 25, 50, 75 et 100 pour cent d'ouverture ; la valeur de retour doit suivre la consigne sans retard ni point dur. Un blocage à une ouverture donnée, ou un retour qui n'atteint jamais la consigne, est la signature classique d'une résistance mécanique due à la calamine. Répéter le même test moteur froid puis après montée en température met également en évidence les grippages qui apparaissent avec la dilatation thermique.

Isoler une défaillance venant du refroidisseur

Une fuite interne du refroidisseur EGR se confond facilement avec une panne de vanne, car les deux peuvent produire des codes et des tableaux de fumée semblables. Le signe distinctif est le liquide de refroidissement : si le niveau baisse sans fuite extérieure visible, si des bulles se forment dans le vase d'expansion moteur tournant, ou si une fumée blanche dense qui ne se dissipe pas par temps froid sort de l'échappement, c'est le refroidisseur qu'il faut mettre en cause avant la vanne. Pour valider, le refroidisseur est testé séparément en le mettant en pression ; si cette étape est omise, la vanne neuve se recouvre rapidement de calamine et de dépôts.

Normes et lectures complémentaires

Pour le contexte réglementaire de ce sujet, voir [Regulation \(EC\) No 595/2009 \(Euro VI heavy-duty emissions\)](#). Vérifiez toujours les valeurs et procédures précises au regard de la réglementation en vigueur et des données d'entretien du constructeur.

Comment remplacer la vanne EGR et le volet EGR ? Étape par étape

Le remplacement de la vanne EGR et du volet EGR représente, mené dans le bon ordre, un travail de quelques heures sur la plupart des applications poids lourds ; ce qui allonge l'intervention n'est pas la pièce elle-même mais l'accessibilité et l'état des vis déposées. Les étapes ci-dessous constituent un déroulé d'atelier général ; pour la procédure et les couples spécifiques au code moteur, le manuel d'atelier à jour du constructeur du véhicule fait foi.

La ligne de recirculation des gaz d'échappement conserve longtemps sa température élevée après l'arrêt du moteur. Les équipements de protection individuelle sont indispensables : gants résistants à la chaleur, lunettes résistantes aux chocs ou écran facial, vêtements de travail. Attendez le refroidissement complet du moteur et de la ligne d'échappement. Si le refroidisseur doit être déposé, le circuit de refroidissement est sous pression ; ouvrir un circuit chaud expose à un risque grave de brûlure. Sur les systèmes à commande pneumatique, purgez la pression d'alimentation en air et déconnectez le coupe-batterie ou la borne négative. Les poussières de calamine ne doivent pas être inhalées ; portez un masque anti-poussière lors du nettoyage des conduits et ventilez la zone de travail.

- 1 Sécurisez le véhicule et relevez les défauts :** avant toute dépose, enregistrez les codes de défaut présents, les données figées et les valeurs dynamiques EGR ; ce relevé constitue la base de comparaison pour la validation après montage. Arrêtez ensuite le moteur, serrez le frein de stationnement, calez les roues, contrôlez le verrou de sécurité de basculement sur les véhicules à cabine basculante, attendez le refroidissement du moteur et de la ligne d'échappement, puis déconnectez le coupe-batterie ou la borne négative.
- 2 Dégagez l'accès :** déposez le cache-moteur, l'écran thermique, la tubulure du filtre à air, le chemin de câbles et, si nécessaire, la tubulure d'admission du turbo, c'est-à-dire toutes les pièces qui obstruent l'accès. Repérez et rangez séparément chaque pièce déposée ; beaucoup de vis de la zone EGR ont des longueurs différentes.
- 3 Débranchez les raccordements électriques et pneumatiques :** ouvrez délicatement le verrou du connecteur et retirez-le en le tenant par son corps, jamais en tirant sur le câble. Repérez et débranchez les lignes pneumatiques ; obturez les extrémités des durites avec des bouchons propres.
- 4 Nettoyez la zone :** débarrassez le pourtour des brides à déposer de la calamine, de la poussière et de l'huile à l'air comprimé et au chiffon propre. Obturez immédiatement chaque orifice d'échappement et d'admission ouvert ; une vis ou un morceau de joint tombé dans le conduit d'admission signifie des dégâts au turbo et aux cylindres.
- 5 Desserrez les vis progressivement et à chaud si besoin :** les vis côté échappement peuvent être grippées par les cycles thermiques. Appliquez un dégrippant, apportez au besoin une chaleur contrôlée, desserrez les vis en croix et par paliers. Plutôt que de continuer à forcer sur une vis récalcitrante, arrêtez-vous et changez de méthode ; une vis cassée allonge le travail de plusieurs heures.
- 6 Déposez la vanne et le volet, puis examinez-les :** évaluez la pièce déposée du point de vue de la portée du volet, du jeu de l'axe, des fissures du corps et de l'épaisseur de calamine. La couleur et la structure de la couche de calamine sont instructives : une calamine sèche et friable traduit un vieillissement normal, tandis qu'un dépôt huileux et collant peut signaler une fuite d'huile venant du reniflard de carter ou du turbo.
- 7 Contrôlez les conduits et les organes voisins :** vérifiez le passage du tube EGR, de l'organe de mélange, du conduit d'admission et des durites de pression différentielle. Une vanne neuve montée sur un conduit bouché ramène le même code de défaut en peu de temps. Si nécessaire, soumettez le refroidisseur à un essai de pression séparé.
- 8 Validez la pièce neuve :** placez la vanne neuve à côté de l'ancienne et comparez l'entraxe des trous de bride, l'angle des trous, la longueur du corps, le type de connecteur et l'orientation de l'actionneur. Sur les vannes à capteur de position, le nombre de broches du connecteur et le type de verrou doivent impérativement être identiques. Ne forcez pas une pièce qui ne correspond pas en se disant qu'« elle passera ».

- 9 Montez avec des joints neufs et serrez dans le bon ordre :** les joints de bride et les joints métalliques sont à usage unique et se remplacent systématiquement. Présentez d'abord les vis à la main, puis serrez-les à la clé dynamométrique en croix et selon les paliers indiqués par le constructeur. La pâte de montage résistante à la chaleur ne s'emploie que si le constructeur l'autorise et sans en déposer sur la surface du joint.
- 10 Terminez les raccordements et réalisez l'apprentissage :** enfoncez le connecteur électrique jusqu'au verrouillage, rebranchez les lignes pneumatiques selon vos repères et, si le refroidisseur a été déposé, remplissez et purgez le circuit de refroidissement selon la procédure. De nombreuses vannes électriques exigent un apprentissage (adaptation) des butées après montage ; si cette étape est omise, le retour de position dérive et le code de défaut réapparaît.
- 11 Testez et validez :** effacez les codes de défaut, démarrez le moteur, contrôlez la zone de la bride au ralenti et à mi-régime pour détecter suie et fuites. Vérifiez en données dynamiques que la position demandée et la position réelle de la vanne coïncident, puis effectuez un essai routier en charge et relisez les codes au retour. Si le refroidisseur a été touché, recontrôlez le niveau de liquide de refroidissement après l'essai routier.

Quelles sont les erreurs fréquentes lors du remplacement de la vanne EGR et du volet EGR ?

Les erreurs commises lors du remplacement de la vanne EGR et du volet EGR tiennent en grande partie non pas à la pièce elle-même, mais à la négligence du système qui l'entoure. Les avertissements ci-dessous rassemblent les situations typiques qui font revenir le même véhicule à l'atelier peu de temps après.

L'accumulation de calamine n'est pas une panne, c'est une conséquence. Si la vanne s'est remplie de calamine, un remplacement effectué sans en chercher la cause ramène le même tableau en quelques mois. Parmi les causes profondes figurent les défauts de combustion produisant une suie excessive, un turbo ou un reniflard de carter laissant passer de l'huile, un filtre à air colmaté, un carburant de mauvaise qualité, une utilisation urbaine prolongée à faible charge et un refroidisseur EGR obstrué. Ces points doivent être contrôlés avant le montage d'une vanne neuve.

Le système de contrôle des émissions fait partie intégrante de l'homologation de type du moteur, et le maintenir en état de fonctionner tel qu'il a été conçu est une obligation légale. Pour une vanne EGR ou un volet EGR défectueux, la solution correcte est unique : nettoyer la pièce ou la remplacer par une pièce neuve de qualité OE équivalente. Toute intervention portant atteinte à l'intégrité du système constitue un motif de non-conformité au contrôle technique et lors des contrôles antipollution ; de plus, faute de retour d'information, le calculateur moteur peut passer en mode de puissance réduite (limp mode).

- **Réutiliser un joint :** un joint de bride ayant subi des cycles thermiques n'est écrasé qu'une fois ; à la seconde utilisation, il laisse passer suie et gaz.

- **Ne pas contrôler les durites de pression différentielle** : une fine durite remplie de calamine fait accuser une vanne parfaitement saine.
- **Négliger le refroidisseur** : une vanne neuve montée sur un refroidisseur bouché ou qui fuit se retrouve rapidement dans le même état.
- **Ne pas effectuer l'adaptation/l'apprentissage** : sur les vannes électriques, si les butées ne sont pas apprises, le retour de position dérive.
- **Serrer les vis en une fois et sans clé dynamométrique** : la bride se voile, le joint ne porte pas correctement et la fuite débute dès le premier cycle thermique.
- **Laisser le conduit d'admission ouvert** : un morceau de joint ou une vis tombé dans le conduit pendant la dépose atteint le turbo et le cylindre.
- **Nettoyer l'intérieur du corps avec un produit agressif** : le solvant qui atteint l'actionneur, le capteur et la zone de palier détériore l'électronique et la lubrification de l'axe.
- **Ne pas se protéger des poussières de calamine** : la suie de diesel ne doit pas être inhalée ; le nettoyage se fait avec masque et ventilation.
- **Choisir la pièce uniquement d'après le modèle du véhicule** : un même modèle peut recevoir des vannes différentes selon la génération d'émissions ; le code moteur et la référence OE sont indispensables.
- **Rendre le véhicule sans essai routier** : la plupart des codes liés à l'EGR ne peuvent être revalidés qu'en roulage chargé.

Valeurs techniques et points de contrôle de la vanne EGR et du volet EGR

Les valeurs indiquées ci-dessous pour la vanne EGR et le volet EGR sont des plages de référence générales fréquemment rencontrées sur les applications poids lourds. La famille moteur, la génération d'émissions, le type de refroidisseur et le niveau d'équipement modifient ces plages ; pour des données précises, reportez-vous impérativement au manuel d'atelier OE à jour correspondant au code moteur du véhicule.

Valeurs techniques de la vanne EGR et du volet EGR (référence générale ; unités exprimées en bar, °C, V et pourcentage)

Paramètre	Plage typique (référence générale)	Remarque
Température des gaz d'échappement à l'entrée de la vanne	400-700 °C	Varie selon la charge et le régime ; les pointes brèves peuvent être plus élevées
Température des gaz en sortie du refroidisseur EGR	Typiquement 100-250 °C	Cette valeur monte nettement à mesure que le refroidisseur s'obstrue
Taux d'EGR selon le point de fonctionnement	Environ 5 à 25 pour cent	Diminue généralement à pleine charge ; la cartographie est propre au moteur
Tension d'alimentation du circuit électrique	24 V nominal (poids lourd)	La chute de tension au démarrage peut ressembler à un défaut d'actionneur

Paramètre	Plage typique (référence générale)	Remarque
Pression d'air de commande pneumatique	Pression du circuit véhicule typiquement 8-12,5 bar	La sortie de l'électrovanne proportionnelle produit une commande inférieure à cette pression
Tolérance d'écart du retour de position de la vanne	Tolérance étroite, propre au moteur	La limite d'acceptation se prend dans le manuel d'atelier ; à valider en données dynamiques
Essai de pression du circuit de refroidissement	Généralement de l'ordre de 1-2 bar	Sert à isoler une fuite interne du refroidisseur
Épaisseur de calamine acceptable	Niveau n'empêchant pas la portée complète du volet	En présence de marque ou de jeu sur la portée, la pièce est renouvelée

Plages de couple typiques pour les points de fixation EGR (référence générale, Nm ; la valeur exacte se prend dans le manuel d'atelier OE)

Point de fixation	Plage de couple typique (référence générale)	Note d'application
Vis de bride de vanne (classe M8)	20-30 Nm	Serrage en croix et par paliers ; joint neuf obligatoire
Bride de refroidisseur et de tube (classe M10)	35-50 Nm	Les vis peuvent être grippées par la dilatation thermique
Vis de fixation de l'actionneur	8-12 Nm	Un serrage excessif voile le corps et fait gripper l'axe
Raccord de capteur et de pression différentielle	8-15 Nm	Le corps du capteur est souvent en plastique ; serrage à la clé dynamométrique
Fixations de collier et de soufflet	6-12 Nm	Le compensateur se fixe en position libre, sans contrainte

Les valeurs de couple ne sont données qu'à titre de plage indicative. Sur un même moteur, différentes brides se serrent à des couples et selon des paliers différents ; certains constructeurs prescrivent des vis à usage unique ou un serrage à l'angle. En pratique, c'est le manuel d'atelier à jour du constructeur du véhicule, spécifique au code moteur, qui fait foi, et le serrage doit toujours être réalisé avec une clé dynamométrique étalonnée.

- Le retour de position de la vanne suit-il la consigne sans retard, y a-t-il un point dur lors du test par paliers ?
- Y a-t-il des traces de suie, des projections de calamine ou un sifflement au niveau de la bride ?
- Le niveau de liquide de refroidissement est-il stable, des bulles se forment-elles dans le vase d'expansion ?
- Les durites de pression différentielle sont-elles libres, y a-t-il un bouchon de calamine à leurs extrémités ?
- Le connecteur électrique est-il exempt d'oxydation et bien verrouillé, le faisceau frotte-t-il sur l'échappement ?

- Y a-t-il de l'humidité, de l'huile ou des fissures sur les lignes pneumatiques ?
- Le filtre à air, le turbo et le reniflard de carter ont-ils été écartés comme sources de calamine ?
- La charge en suie du FAP et la fréquence des régénérations sont-elles dans la plage normale ?

Comment entretenir la vanne EGR et le volet EGR et prolonger leur durée de vie ?

Pour la vanne EGR et le volet EGR, les constructeurs ne définissent généralement pas de « périodicité de remplacement » fixe ; ce qui détermine leur durée de vie, c'est le profil d'utilisation, la qualité du carburant et de l'huile ainsi que la production globale de suie du moteur. Sur un usage majoritairement grand routier, où le moteur atteint régulièrement sa température de fonctionnement, la vanne peut fonctionner sans problème pendant de longues années ; à l'inverse, sur un usage urbain fait de courtes distances, de faibles charges et de ralentis fréquents, l'accumulation de calamine s'accélère nettement. Le cas le plus fréquemment rencontré en atelier est celui d'une vanne techniquement saine devenue incapable d'assurer sa fonction du seul fait de la calamine.

- **Entretien périodique de l'huile et des filtres :** la périodicité constructeur doit être respectée et l'huile moteur choisie selon la spécification correspondant à la génération d'émissions du véhicule. Les dépôts d'origine huileuse rendent la calamine collante et bloquent le volet.
- **Rigueur sur le filtre à air :** une entrée d'air restreinte entraîne une combustion incomplète, donc davantage de calamine.
- **Qualité du carburant :** un carburant de provenance inconnue dégrade à la fois la qualité de l'injection et la structure de la suie.
- **Reniflard de carter et étanchéité du turbo :** les vapeurs d'huile entraînées vers l'admission sont le principal accélérateur des dépôts dans la zone EGR ; à contrôler à chaque entretien.
- **Amener le moteur à sa température de fonctionnement :** les courtes distances permanentes et les ralentis prolongés réduisent la capacité d'autonettoyage du système. Dans la mesure du possible, effectuez régulièrement des trajets en charge.
- **Ne pas différer un code de défaut :** intervenir dès le premier code d'alerte lié à l'EGR évite une réparation coûteuse s'étendant ensuite au refroidisseur et au FAP.
- **Contrôle visuel périodique :** à chaque entretien, les brides, le soufflet, le connecteur électrique, les lignes pneumatiques et l'écran thermique doivent être passés en revue.
- **Santé du circuit de refroidissement :** un mélange d'antigel correct et un circuit propre retardent la corrosion interne du refroidisseur EGR.

Dans les flottes, l'approche la plus efficace consiste à planifier la vanne EGR non comme une pièce isolée mais comme un ensemble. Traiter dans la même intervention les joints de bride, les durites de pression différentielle et, si nécessaire, le refroidisseur du véhicule dont la vanne est remplacée revient bien moins cher que d'immobiliser le véhicule une seconde fois quelques mois plus tard. Quant à l'essai routier en charge réalisé avant la remise en service et à la relecture des codes au retour, ils constituent l'assurance la moins coûteuse contre une panne sur la route.

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