



GUIDE TECHNIQUE

Viscocoupleur de ventilateur camion : panne, remplacement et entretien

Moteur de camion qui surchauffe ou ventilateur qui tourne sans arrêt en pompant du carburant : le viscocoupleur ne régule plus. Diagnostic et remplacement.

Sur un véhicule utilitaire lourd, un moteur qui reste froid est un problème, tout comme un moteur refroidi inutilement. L'embrayage viscocoupleur de ventilateur — communément appelé viscocoupleur sur le terrain — est un embrayage intelligent qui relie le ventilateur de refroidissement au moteur exactement au moment nécessaire et le libère le reste du temps. Sur un tracteur routier en montée dans une rampe, le ventilateur doit tourner à plein régime, tandis qu'en roulage stabilisé sur autoroute il doit tourner à vide ; lorsque la pièce qui assure cet équilibre est hors service, soit le moteur surchauffe, soit le ventilateur tourne en permanence en consommant de la puissance et du carburant, soit un bruit d'avion apparaît dans la cabine. Ce guide rassemble, dans un langage de terrain, le principe de fonctionnement du viscocoupleur de ventilateur pour véhicules diesel lourds, le diagnostic des pannes, les bonnes pratiques de remplacement et les valeurs techniques de sécurité.

Ce guide a été rédigé et vérifié quant à son exactitude technique par l'équipe technique VADEN, forte d'une expérience en production et en service après-vente sur les systèmes de refroidissement de véhicules utilitaires lourds. Les valeurs indiquées ici sont des références générales et sûres pour les systèmes lourds courants ; pour les valeurs exactes propres au modèle de véhicule et de moteur (type d'embrayage, température d'enclenchement, couple, sens de rotation), reportez-vous toujours au manuel de service OE correspondant (par ex. bulletins de service Behr/Mahle, Horton, BorgWarner). Dernière mise à jour : septembre 2026. Le dimensionnement des composants repose sur la famille de normes internationales pertinente (ISO/EN/DIN/SAE) et la spécification OE du constructeur.

Qu'est-ce qu'un viscocoupleur de ventilateur ? Fonction et principe de fonctionnement

Le viscocoupleur de ventilateur est une unité d'embrayage sensible à la chaleur qui engage et libère le ventilateur de refroidissement du moteur en fonction de la température du radiateur ; grâce à son huile de silicone et à son ressort thermostatique bilame, il n'enclenche le ventilateur qu'en cas de besoin. Lorsque le moteur est froid ou que le besoin de refroidissement est faible, l'embrayage reste débrayé et le ventilateur tourne presque librement ; quand l'air traversant le radiateur se réchauffe, le ressort bilame ouvre la valve, l'huile de silicone remplit la chambre de travail et le ventilateur se verrouille progressivement sur le régime moteur. Ainsi, le ventilateur n'est pas obligé de tourner en permanence à plein régime ; cela signifie une économie de carburant, moins de bruit et moins de pertes de puissance. Sur les diesels lourds, cette unité fonctionne selon la même logique que les embrayages de type Behr/Mahle, Horton et BorgWarner ; la gamme de produits VADEN est également fabriquée pour remplacer ces conceptions de type OE.

Bien que le viscocoupleur de ventilateur ressemble à une simple poulie, il contient plusieurs composants qui fonctionnent ensemble :

- **Ressort thermostatique bilame :** le ressort en spirale situé sur la face avant de l'embrayage ; il détecte la température de l'air provenant du radiateur et constitue le « cerveau » qui ouvre et ferme la valve d'enclenchement.

- **Huile de silicone (visqueuse) :** fluide spécial à haute viscosité qui transmet la force d'entraînement ; il circule entre les chambres de stockage et de travail pour déterminer le degré de verrouillage du ventilateur.
- **Chambres de travail et de stockage :** le réservoir interne dans lequel l'huile se déplace ; lorsque la valve est ouverte, l'huile remplit la chambre de travail (le ventilateur s'enclenche), lorsqu'elle est fermée, elle est aspirée vers la chambre de stockage (le ventilateur tourne à vide).
- **Corps et ailettes (labyrinthe) :** la structure en labyrinthe rainurée de la surface interne ; c'est la surface qui permet à l'huile de silicone de transmettre le couple par cisaillement.
- **Roulement et arbre/bride d'entraînement :** le palier qui entraîne l'embrayage via la pompe à eau ou un moyeu séparé ; s'il s'use, il génère du bruit et un faux-rond.

Comment l'huile de silicone et le labyrinthe transmettent-ils le couple ?

Le cœur du viscocoupleur est le mince film d'huile de silicone entre deux surfaces. Entre le disque interne entraîné par le moteur et le corps relié au ventilateur, l'huile à haute viscosité accumulée sur les surfaces en labyrinthe rainurées transmet le couple par frottement de cisaillement. Plus la quantité d'huile dans la chambre de travail est importante, plus le ventilateur est fermement engagé ; à mesure qu'elle diminue, le ventilateur tourne à vide. Il s'agit d'un système entièrement mécanico-hydraulique ; il ne nécessite pas d'électricité et présente une grande fiabilité, mais l'huile finit par s'affiner et perdre ses propriétés, ou bien, lorsque le roulement/joint est fatigué, l'embrayage peut se transformer en une unité « toujours à vide » ou « toujours verrouillée ».

Ressort bilame et enclenchement : que se passe-t-il avec un radiateur chaud ?

Le ressort bilame situé sur la face avant de l'embrayage lit la température de l'air qui traverse le radiateur et frappe le ventilateur. Lorsque l'air est froid, le ressort maintient la valve fermée, l'huile attend dans la chambre de stockage et le ventilateur tourne presque librement. Lorsque la température du radiateur atteint le seuil, le ressort bilame se courbe, ouvre la valve et l'huile s'écoule vers la chambre de travail pour enclencher le ventilateur. Lorsque la température baisse, le ressort ferme la valve, l'huile se retire et le ventilateur repasse au point mort. Cette transition progressive assure non pas un simple « marche-arrêt », mais un contrôle où le ventilateur s'engage partiellement selon le besoin.

Types d'embrayage : visqueux, visqueux électronique et tout-ou-rien

Il existe plusieurs architectures d'embrayage de ventilateur sur les véhicules utilitaires lourds, et le bon choix de pièce dépend de ce type. Le tableau suivant résume les types courants et leurs comportements typiques.

Type d'embrayage	Méthode de commande	Utilisation / comportement typique
Visqueux classique (bilame)	Ressort bilame en face avant, par la température de l'air	Camion/tracteur courant ; enclenchement progressif et autorégulé
Visqueux électronique (commandé par ECU)	Capteur de température + solénoïde, sur commande du calculateur moteur	Véhicules modernes Euro 5/6 ; plus précis, peut générer un code défaut

Type d'embrayage	Méthode de commande	Utilisation / comportement typique
Tout-ou-rien (embrayer-débrayer)	Air comprimé ou électro-aimant	Certaines applications lourdes ; embrayage à deux positions, sans progressivité
Entraînement direct / sans silicone	Pas d'embrayage, ventilateur fixé en permanence	Systèmes simples/anciens ; puissance et bruit permanents, faible rendement

Le tableau ci-dessus est purement indicatif. Même au sein d'une même famille de véhicules, la variante moteur, l'année de production et la norme antipollution (Euro 5/6) peuvent exiger un type d'embrayage et une stratégie d'enclenchement différents ; en particulier, un embrayage bilame classique et un embrayage à commande électronique ne sont pas interchangeables. Ne commandez pas le bon viscocoupleur de ventilateur sans avoir vérifié le code moteur du véhicule ainsi que la référence OE de l'embrayage d'origine déposé, le type de bride/filetage et le sens de rotation.

Symptômes de panne et diagnostic

Les pannes du viscocoupleur de ventilateur se regroupent essentiellement en deux pôles opposés : l'embrayage **toujours à vide (qui ne s'enclenche pas)** et l'embrayage **toujours verrouillé (toujours engagé)** ; à cela s'ajoutent l'**usure du roulement/joint et la fuite d'huile de silicone**. Le point critique est le suivant : un même symptôme (par exemple, une surchauffe du moteur) peut provenir aussi bien d'un viscocoupleur qui ne s'enclenche pas que d'un radiateur bouché, d'un niveau de liquide de refroidissement bas ou d'un thermostat défectueux. C'est pourquoi le diagnostic doit se faire en observant le système dans son ensemble, avant de déposer l'embrayage.

Symptôme	Cause possible	Contrôle / vérification
Le moteur surchauffe surtout en montée/en charge et au ralenti	Viscocoupleur toujours à vide (huile de silicone vidée, valve qui n'ouvre pas)	Moteur chaud, tournez le ventilateur à la main (avec précaution, moteur arrêté) ; s'il tourne très facilement et librement, l'embrayage ne s'enclenche pas
Bruit de ventilateur élevé et permanent dès le démarrage à froid (avion/sifflement)	Embrayage toujours verrouillé (huile bloquée dans la chambre de travail)	Sur moteur froid, observez si le ventilateur reste fermement engagé et si le bruit augmente avec le régime
Perte de puissance et hausse de la consommation de carburant	L'embrayage toujours verrouillé fait tourner le ventilateur inutilement, perte de puissance parasite	Vérifiez si le ventilateur passe librement au point mort à froid ; s'il est toujours verrouillé, il absorbe de la puissance
Fuite huileuse au niveau de l'embrayage, trace de silicone sur le moyeu	Fuite d'huile de silicone, joint/joint torique usé	Essuyez la face avant et le moyeu de l'embrayage puis faites tourner ; un suintement/goutte d'huile indique une fuite de silicone

Symptôme	Cause possible	Contrôle / vérification
Sifflement métallique, cliquetis ou faux-rond/vibration dans la zone du ventilateur	Roulement usé, jeu de billes, hélice déséquilibrée/fissurée	Moteur arrêté, faites bouger le ventilateur d'avant en arrière pour contrôler le jeu du roulement et l'absence de fissure/pale cassée sur l'hélice
Sur embrayage visqueux électronique : voyant de panne/alerte ventilateur, enregistrement DTC	Défaut de solénoïde, de capteur ou de retour d'information de l'embrayage	Avec l'appareil de diagnostic, lisez les données de régime/commande du ventilateur et les codes DTC ; vérifiez la cohérence commande-réponse
Indicateur de température correct en roulage, mais qui grimpe en circulation dense/au ralenti	Embrayage faible/à enclenchement tardif (bilame fatigué ou huile diminuée)	Au ralenti, observez si le ventilateur s'enclenche nettement lorsque la température devant le radiateur augmente

Identifier un embrayage toujours à vide (qui ne s'enclenche pas)

C'est la panne la plus sournoise, car le véhicule roule sans problème sur route plane et par temps froid ; le problème n'apparaît qu'en charge, en montée, par temps chaud ou lors d'un ralenti prolongé. Le symptôme est typique : le moteur surchauffe en montée ou à l'arrêt dans la circulation, l'aiguille de la jauge grimpe, mais tout rentre dans l'ordre en roulage sur autoroute (car le flux d'air est déjà abondant). Une astuce de terrain simple : après avoir bien chauffé le moteur, arrêtez-le et essayez de tourner le ventilateur à la main (moteur arrêté, contact coupé) – un embrayage chaud doit opposer une résistance nette ; s'il tourne librement comme du papier, l'embrayage ne s'enclenche pas.

Identifier un embrayage toujours verrouillé (toujours engagé)

Cette panne n'endommage pas le moteur mais ruine le rendement et le confort. Comme le ventilateur tourne à plein régime même au démarrage à froid, un sifflement/bruit d'avion marqué se fait entendre dans la cabine et à l'extérieur, la puissance chute et la consommation augmente. La façon la plus pratique de l'identifier est de démarrer le moteur à froid et d'observer le comportement du ventilateur : un embrayage sain laisse le ventilateur au point mort à froid et fonctionne silencieusement, tandis qu'un embrayage verrouillé tourne bruyamment dès les premières secondes. Cette situation provient généralement d'un blocage de l'huile de silicone dans la chambre de travail ou d'un grippage du mécanisme de valve.

Identifier l'usure du roulement/joint et la fuite de silicone

Le viscocoupleur de ventilateur soutient une unité en rotation permanente et soumise aux vibrations ; le roulement finit par prendre du jeu, le joint/joint torique durcit et laisse fuir l'huile de silicone. Moteur arrêté, saisissez le ventilateur à deux mains et faites-le bouger d'avant en arrière et latéralement ; s'il y a un jeu perceptible (clic) ou un faux-rond, le roulement est fatigué. Si vous observez un suintement huileux, un fin film de silicone ou une trace d'huile empoussiérée sur la face avant et le moyeu de l'embrayage, une fuite d'huile a commencé ; ces deux symptômes évoluent le plus souvent ensemble et exigent le remplacement complet de l'embrayage.

La courroie qui entraîne le viscocoupleur constitue un poste d'entretien à part ; le maintien de la tension et les bruits qui le trahissent sont traités dans le guide **tendeur de courroie de ventilateur**

et galet tendeur.

Quand l'embrayage est sain mais que le moteur chauffe encore, les causes de surchauffe et toute la chaîne de pannes sont réunies dans le guide [surchauffe moteur : causes et pannes du système de refroidissement](#).

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 / installation

Les étapes suivantes constituent un ordre général pour les diesels lourds (camion/tracteur/autobus) ; référez-vous toujours aux valeurs de couple, de sens de rotation et de procédure du manuel de service du véhicule et du moteur.

Utilisez un équipement de protection individuelle : portez des lunettes de protection et des gants. Commencez toujours les opérations moteur arrêté, contact coupé et moteur refroidi. L'hélice du ventilateur est tranchante et lourde ; ne mettez pas vos doigts entre les pales et ne laissez pas tomber le ventilateur. Sur les embrayages visqueux électroniques, débranchez le connecteur du solénoïde/capteur avant de commencer pour éviter tout enclenchement imprévu du ventilateur. Évitez tout contact de l'huile de silicone avec la peau/les yeux.

- 1 Sécurisez le moteur :** arrêtez le véhicule sur un sol plat, calez-le, arrêtez le moteur et attendez son refroidissement complet. Débrancher la batterie empêche un démarrage accidentel et le mouvement du ventilateur.
- 2 Dégagez l'accès :** desserrez le carénage de ventilateur (fan shroud), au besoin les raccords inférieurs/supérieurs du radiateur, ou reculez le carénage. Photographiez et étiquetez au besoin la courroie, le tendeur et les durites d'air.
- 3 Déterminez le sens de rotation et le type de filetage :** l'écrou/le filetage du moyeu du viscocoupleur peut être à filetage inversé (à gauche). Avant la dépose, vérifiez le sens du filetage et le sens de rotation de l'embrayage ; forcer dans le mauvais sens foire le filetage.
- 4 Séparez l'embrayage de l'entraînement :** immobilisez la poulie de pompe à eau (avec un jeu de maintien/clé spécial) et desserrez l'écrou de moyeu ou les vis de bride. Ne forcez pas en faisant tourner la poulie par la courroie ; utilisez un outil de contre-maintien adapté.
- 5 Retirez l'ensemble ventilateur + embrayage :** déposez l'hélice et l'embrayage ensemble, avec précaution, sans heurter le radiateur. Dans l'espace restreint, veillez à ne pas endommager les pales de l'hélice ni le faisceau du radiateur.

- 6 Séparez l'hélice de l'embrayage (si nécessaire) :** si seul l'embrayage doit être remplacé, déposez l'hélice de l'embrayage ; inspectez l'hélice à la recherche de fissures, de pales cassées ou d'une perte d'équilibre.
- 7 Contrôlez le nouvel embrayage et la bride :** vérifiez que le type (visqueux/électronique), le motif de bride, le sens de filetage et la cote du moyeu du nouveau viscocoupleur sont strictement identiques à l'ancien. Ayez transporté l'embrayage en position verticale pour que l'huile de silicone repose correctement.
- 8 Nettoyez les surfaces d'appui :** nettoyez les surfaces d'appui de la bride et de l'arbre ainsi que les filetages ; éliminez la corrosion et les résidus de l'ancien joint. Si un frein-filet (loctite) est nécessaire, utilisez le type indiqué par le manuel.
- 9 Montez le nouvel embrayage et serrez au couple :** positionnez l'ensemble ventilateur + embrayage et serrez l'écrou de moyeu/les vis de bride au couple préconisé par le fabricant, dans le bon sens de filetage. Sur un écrou à filetage inversé, ne confondez pas le sens de serrage.
- 10 Réglez le jeu du carénage et de l'hélice :** montez le carénage de ventilateur et vérifiez que le jeu dans toutes les directions entre l'hélice et le carénage/radiateur est égal et suffisant ; il ne doit y avoir ni bruit de frottement ni contact de l'hélice. Sur un embrayage électronique, rebranchez le connecteur.
- 11 Premier démarrage et confirmation de l'enclenchement :** démarrez le moteur ; observez que le ventilateur est au point mort/silencieux à froid, et qu'il s'enclenche nettement avec une augmentation du sifflement lorsque le moteur chauffe et que la température du radiateur monte. Vérifiez l'absence de vibration, de bruit de frottement et de fuite d'huile dans la zone de l'embrayage.

Points de vigilance (erreurs fréquentes)

Forcer un écrou de moyeu à filetage inversé (à gauche) comme un filetage normal est l'erreur la plus fréquente et la plus coûteuse. Une force appliquée dans le mauvais sens foire le filetage du moyeu et l'arbre de la pompe à eau, entraînant une réparation bien plus importante. Vérifiez impérativement le sens du filetage avant la dépose et utilisez l'outil de contre-maintien adapté. Ne faites pas tourner le moteur sans monter le carénage (shroud) ou en le positionnant mal. Sans carénage, le ventilateur ne peut pas aspirer l'air sur toute la surface du radiateur ; le moteur chauffe au ralenti/en charge. Avec un mauvais jeu, l'hélice frotte contre le carénage, peut casser une pale et provoquer une projection dangereuse de pièce.

- **L'illusion « en cas de surchauffe, je vais bloquer/relier directement l'embrayage » :** verrouiller l'embrayage en permanence fait tourner le ventilateur sans cesse, entraînant une perte de puissance et de carburant, un bruit excessif et un réchauffage tardif du moteur à froid. La bonne solution est de remplacer l'embrayage par le bon type.

- **Monter le mauvais type d'embrayage** : monter un embrayage à commande électronique (ou l'inverse) à la place d'un visqueux bilame classique perturbe le système ; le calculateur moteur ne peut pas gérer le ventilateur, un code défaut et un problème de surchauffe apparaissent. Vérifiez le type avec le code moteur.
- **Ignorer une fissure/un déséquilibre de l'hélice** : une hélice fissurée ou à pale cassée crée, même avec un embrayage neuf, des vibrations, une mort prématurée du roulement et un risque de projection de pale. Contrôlez impérativement l'hélice.
- **Déformer le faisceau du radiateur** : heurter l'hélice contre le radiateur lors de la dépose/pose de l'embrayage écrase les ailettes du faisceau, réduit le refroidissement et contribue à la surchauffe.
- **Laisser l'embrayage à l'horizontale/à l'envers** : l'huile de silicone du viscocoupleur peut se déplacer entre les chambres ; sauf indication contraire du manuel, transportez et stockez l'embrayage en position verticale.
- **Remplacer la pièce sans avoir confirmé la cause profonde** : une surchauffe ne provient pas toujours du viscocoupleur. Éliminez aussi un radiateur bouché, un niveau de liquide de refroidissement bas, un thermostat défectueux ou une pompe à eau ; sinon, l'embrayage neuf ne résoudra pas le problème.

Valeurs techniques et points de contrôle

Les valeurs suivantes sont des références générales/sûres pour les systèmes de refroidissement/ventilation courants des véhicules utilitaires lourds. Les valeurs critiques telles que la température d'enclenchement, le couple et le régime du ventilateur **varient selon le modèle de véhicule et de moteur** ; pour un chiffre précis, référez-vous toujours au manuel de service correspondant.

Paramètre	Référence typique / sûre	Remarque
Température d'enclenchement de l'embrayage (air devant le radiateur)	plage ~70–95°C (typique)	Le seuil bilame/capteur est fixé précisément selon la famille moteur
Plage de température normale de fonctionnement du moteur	~85–95°C (typique)	Le ventilateur s'enclenche pour maintenir cette plage
Rapport de régime du ventilateur au point mort (débrayé)	~20–40 % du régime de l'arbre (référence générale)	Embrayage non engagé, le ventilateur tourne lentement par entraînement
Rapport de régime du ventilateur en pleine prise	~80–95 % du régime de l'arbre (référence générale)	Même en verrouillage total, un léger glissement est normal
Pression du bouchon du circuit de refroidissement	~0,9–1,4 bar (13–20 psi)	Valeur du système et non de l'embrayage ; à examiner conjointement lors du diagnostic de surchauffe
Jeu hélice-carénage/radiateur	Égal dans toutes les directions, valeur du fabricant (typiquement quelques mm)	Il ne doit pas y avoir de frottement ; le jeu est propre au modèle

La plage de température d'enclenchement et les rapports de régime du ventilateur ci-dessus sont des valeurs générales compatibles avec le comportement des viscocoupleurs des fabricants de type OE tels que Behr/Mahle, Horton et BorgWarner pour les moteurs diesel lourds. Le régime du ventilateur est donné en « pourcentage » car le régime absolu dépend du régime moteur ; un embrayage sain tourne nettement plus lentement au point mort, et proche de l'arbre en pleine prise. Les valeurs de la réglementation régionale et du constructeur du véhicule sont toujours prioritaires.

Couple de montage typique et notes de serrage

La fixation du viscocoupleur de ventilateur se fait par un écrou de moyeu (souvent à filetage inversé/à gauche) ou des vis de bride. Le couple varie selon la cote, la classe de vis et le type de fixation. Les valeurs suivantes ne sont qu'une **référence générale** ; pour le couple exact et le sens de filetage, utilisez impérativement le manuel du véhicule/moteur.

Fixation (cote / type)	Plage de couple typique	Remarque
Vis à bride M8 / 8.8	~22–25 Nm	Serrez en croix et par paliers
Vis à bride M10 / 8.8	~43–48 Nm	Référence générale
Écrou de moyeu (grand, unique)	Valeur du fabricant (généralement élevée)	Peut être à filetage inversé ; sens et couple selon le manuel
Vis hélice-embrayage du ventilateur	~8–12 Nm (petite cote)	Serrez de manière égale pour l'équilibre, sans excès

Le tableau ci-dessus indique des valeurs approximatives **générales acier-acier** selon le type de fixation ; il n'est pas propre à un viscocoupleur de ventilateur particulier. En particulier, le couple et le sens de filetage du grand écrou de moyeu unique peuvent varier considérablement selon le fabricant. Utilisez ces valeurs non pas comme un couple exact, mais uniquement comme une référence de départ approximative ; pour le couple correct, l'ordre de serrage et le sens de filetage, référez-vous impérativement au manuel de service du véhicule/moteur.

Serrez les vis de bride non pas en une seule fois, mais en croix et par paliers (par ex. 50 % - 100 %) ; cela préserve une assise sans faux-rond de l'embrayage et l'équilibre de l'hélice. Immobilisez la poulie de pompe à eau non pas par la courroie, mais avec un outil de contre-maintien adapté ; maintenir la courroie en charge endommage la courroie et le tendeur.

Points de contrôle rapides sur le terrain

- Après avoir bien chauffé le moteur (moteur arrêté, contact coupé), tournez le ventilateur à la main ; un embrayage chaud doit opposer une résistance nette, s'il tourne librement il ne s'enclenche pas.
- Au démarrage à froid, observez que le ventilateur est au point mort/silencieux, puis qu'il s'enclenche avec une nette augmentation du sifflement une fois chaud ; s'il est toujours bruyant même à froid, l'embrayage peut être verrouillé.
- Moteur arrêté, faites bouger le ventilateur d'avant en arrière et latéralement pour contrôler le jeu du roulement et le faux-rond de l'hélice.
- Essayez la face avant et le moyeu de l'embrayage puis faites tourner ; un suintement huileux/une trace de silicone indique une fuite de silicone.

- Contrôlez le jeu hélice-carénage dans toutes les directions ; il ne doit y avoir ni bruit de frottement ni fissure/pale cassée.

Entretien et durée de vie

La durée de vie du viscocoupleur de ventilateur dépend en grande partie de deux choses : l'état de l'huile de silicone et du roulement qu'il contient, ainsi que la propreté de l'environnement dans lequel il fonctionne. L'embrayage est une pièce en rotation permanente, soumise aux vibrations et à la chaleur ; l'huile finit par s'affiner et perdre sa performance d'enclenchement, le roulement et le joint se fatiguent. La couche de poussière, d'insectes et de saletés qui s'accumule devant le radiateur réduit le flux d'air, force l'embrayage à travailler davantage et raccourcit sa durée de vie. Une routine d'entretien simple prolonge la durée de vie non seulement de l'embrayage, mais aussi du radiateur, de la pompe à eau et de l'ensemble de courroie.

- **Quotidien / avant départ** : écoutez s'il y a un bruit anormal de ventilateur au démarrage à froid et un frottement carénage/hélice en fonctionnement ; observez que l'indicateur de température reste sur sa cible, surtout au ralenti et en montée.
- **Lors des entretiens périodiques** : nettoyez la saleté/l'obstruction devant le faisceau du radiateur et le carénage de ventilateur ; effectuez un contrôle des fissures/pales cassées sur l'hélice, des fuites d'huile au moyeu et du jeu du roulement.
- **En cas de plainte de surchauffe/rendement** : testez le comportement d'enclenchement de l'embrayage (résistance à chaud du ventilateur, silence au point mort à froid) ; pour isoler la cause profonde, évaluez aussi le radiateur, le thermostat et la pompe à eau conjointement.
- **Lors du remplacement de l'embrayage** : lorsque vous remplacez le viscocoupleur, contrôlez aussi l'hélice ; une hélice fissurée/déséquilibrée use prématurément le roulement du nouvel embrayage. Au besoin, remplacez les deux ensemble.
- **Sur embrayage électronique** : contrôlez périodiquement, avec l'appareil de diagnostic, les connexions du solénoïde, du capteur et du connecteur ainsi que les enregistrements de défauts.

Si une hausse de température en charge/au ralenti, un bruit de ventilateur élevé et permanent, une perte de puissance et de carburant ou une fuite d'huile au moyeu apparaissent ensemble, il est temps de remplacer le viscocoupleur de ventilateur. À lui seul, l'embrayage n'arrête pas le moteur, mais lorsqu'il n'assure pas sa fonction, le prix se paie en perte de rendement et de carburant, en bruit excessif et, dans le pire des cas, en dommage moteur lié à une surchauffe. Lors du renouvellement de l'embrayage, évaluer conjointement l'hélice, l'état du roulement et la propreté devant le radiateur est le moyen le plus fiable d'éviter une récurrence de la panne.

Après un diagnostic correct et une installation propre, l'élément déterminant est que le viscocoupleur de ventilateur que vous montez réponde à la température d'enclenchement, au caractère d'engagement progressif, au sens de rotation et à la robustesse de la conception de type OE. La gamme VADEN Viscocoupleur de Ventilateur a été développée, comme équivalent des unités de type Behr/Mahle, Horton et BorgWarner sur les camions, tracteurs et autobus diesel lourds, pour répondre aux valeurs techniques de sécurité et aux attentes du terrain présentées dans ce guide ; il vous suffit de choisir le modèle adapté à votre besoin en l'associant au véhicule

et au moteur, et en l'évaluant comme un tout avec les groupes de produits du système de refroidissement VADEN tels que l'hélice de ventilateur, le carénage, la pompe à eau et la courroie.

Catégorie de produit associée: Ventilateur

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