

ZF Aftermarket donne ses conseils sur les châssis de poids lourds

vendredi, 21 février 2020

Pour éviter une immobilisation prolongée et des réparations coûteuses, ZF Aftermarket préconise un contrôle régulier du châssis des poids lourds afin de détecter toute anomalie en amont.

Selon ZF Aftermarket, les pannes les plus fréquentes sur les poids lourds sont liées à des pièces de liaison au sol endommagées. Pour cela, il est important de procéder à une inspection minutieuse du châssis en amont des contrôles obligatoires. Pour l'équipementier, c'est une démarche «*gagnant/gagnant*» puisqu'elle permet de réelles économies en évitant des réparations coûteuses et des immobilisations prolongées.

ZF Aftermarket se fend par ailleurs de quelques conseils. Il invite ainsi les techniciens à nettoyer toutes les pièces de raccordement à l'aide d'un chiffon sec (sans solvant) et à s'assurer que les soufflets d'étanchéité ne sont pas endommagés. Sur les barres d'accouplement, tout jeu dans le filetage du tube ou de la douille de réglage demande le remplacement de la biellette de direction et éventuellement du tube, du collier et de la vis de serrage.

ZF les bons tuyaux

Sur la rotule, le soufflet d'étanchéité ne doit être ni troué ni fissuré et les colliers de serrage et les bagues de retenue doivent être en bon état. Une légère fuite de graisse lors de l'ouverture du manchon est

admissible, mais si de la graisse s'échappe par des trous ou des fissures, la rotule doit être remplacée. L'axe et le couvercle de la rotule ne doivent pas présenter de marques de corrosion de plus de 1 mm de profondeur. Les rotules Lemförder à ressort (couvercle avec évidement), peuvent avoir un jeu axial de 2 mm, mesuré au niveau du pivot sphérique. Si le jeu est supérieur, la rotule doit être remplacée.

Pour les rotules Lemförder à articulations angulaires (couvercle incurvé), si un jeu axial est détecté lors des tests, la rotule doit être remplacée.

Sur la liaison en V et la barre de liaison, ZF Aftermarket recommande une inspection visuelle du palier qui permet de détecter les dommages et si le couvercle de la douille centrale coulissante fuit, c'est qu'il y a aussi un dommage. Une fuite d'huile au niveau de la suspension du châssis ou de la cabine du conducteur indique que l'amortisseur doit alors être remplacé. S'il existe, le réglage correct des systèmes d'équilibrage des charges est important. Il faut aussi inspecter les soufflets et vérifier l'étanchéité des conduites d'air. Enfin, sur le palier en caoutchouc, il faut vérifier qu'il n'y a pas une usure du silentbloc de l'amortisseur.

«Si l'atelier inspecte méticuleusement le poids lourd en amont du contrôle technique, rien ne s'opposera à l'obtention de la vignette. Cette démarche garantit la satisfaction du client lui évitant une contre-visite, d'éventuelles pénalités, du temps d'immobilisation supplémentaire, voire des réparations coûteuses. Les coûts engendrés dans le cadre d'une flotte de poids lourds peuvent en effet rapidement s'élever à plusieurs milliers d'euros», rappelle au final ZF Aftermarket.