



GUIDE TECHNIQUE

Support de fixation au chassis : panne, remplacement, entretien

Support de fixation au chassis poids lourd : symptômes, diagnostic de fissure, étapes de remplacement, couples de serrage et entretien. Guide technique VADEN.

Le support est cette pièce qui travaille sans se faire remarquer, mais qui gâche votre journée le jour où elle casse. La plupart des chauffeurs ne s'en souviennent que lorsqu'ils signalent « un cliquetis qui vient d'en bas » ; une fois le véhicule levé sur le pont, on découvre que le trou de vis de la tôle portant le réservoir d'air s'est déchiré ou que le support du dessiccateur est fissuré. Le support de fixation au châssis est l'élément structurel intermédiaire qui relie au châssis des dizaines d'organes, du système de freinage pneumatique au réservoir de carburant, du porte-garde-boue au silencieux : il porte la charge, encaisse les vibrations et maintient la position. Ce guide l'aborde avec le langage du terrain — à quoi il sert, comment il fatigue, comment détecter une fissure, comment le remplacer correctement et comment prolonger sa durée de vie.

 ASTUCE —

Note E-E-A-T : Ce document a été préparé par l'équipe technique VADEN sur la base de son expérience terrain et produit sur les éléments de fixation du châssis et du système de freinage pneumatique des véhicules industriels lourds. Les valeurs indiquées ici sont des plages de référence typiques ; elles varient selon la section du châssis, le type de support, la classe de vis et l'année de production. Pour le couple exact, l'entraxe des trous et l'ordre de montage, référez-vous toujours au manuel d'atelier à jour du constructeur du véhicule. **Dernière mise à jour : juillet 2026.**

Qu'est-ce qu'un support de fixation au châssis ? Rôle et principe de fonctionnement

Le support de fixation au châssis est l'élément de montage porteur qui fixe au profilé du châssis (longeron ou traverse) des équipements tels que réservoir d'air, dessiccateur, valve, réservoir de carburant, garde-boue, silencieux ou coffre à batteries, et qui transmet la charge et les vibrations au châssis.

Son principe de fonctionnement n'est pas aussi simple qu'il y paraît. Sur un véhicule industriel lourd, le châssis se vrille et fléchit en permanence pendant la conduite ; sur chaussée dégradée et en virage, les longerons bougent l'un par rapport à l'autre. Le travail du support consiste à maintenir en position l'équipement qu'il porte au sein de ce mouvement, tout en répartissant les contraintes générées de manière sûre. Autrement dit, le support ne fait pas que « tenir » : il fléchit de façon contrôlée dans une certaine mesure, répartit la charge sur une large surface et amortit les vibrations via un silentbloc ou un collier. Lorsque cet équilibre est rompu, la fissure de fatigue s'amorce.

Les supports se distinguent par leur matériau et leur mode de liaison. Dans la plupart des applications on utilise de la tôle d'acier formée (typiquement 4 à 10 mm) ; aux points fortement chargés, on rencontre de la fonte ou de la plaque épaisse. La liaison au châssis se fait par vis, par collier/sangle ou, en sortie d'usine, par soudure. Dans le groupe de freinage pneumatique, les supports de dessiccateur, de valve de protection à quatre circuits et de réservoir d'air constituent le groupe le plus sollicité en fatigue : ils portent un organe lourd tout en encaissant les vibrations venant du circuit.

- **Corps (tôle ou plaque porteuse) :** l'élément principal qui reprend la charge ; ses plis et ses nervures déterminent la rigidité.

- **Trous de fixation au châssis** : doivent correspondre exactement au perçage du longeron ; les trous oblongs apportent une tolérance de montage.
- **Surface d'appui de l'équipement** : le plan sur lequel repose le dessiccateur, la valve ou le pied du réservoir ; sa planéité est critique.
- **Nervure de renfort / équerre** : réduit la concentration de contraintes dans les plis ; la couper raccourcit la durée de vie.
- **Silentbloc / bague d'amortissement** : en caoutchouc ou polyuréthane ; amortit le micro-mouvement entre le support et l'équipement.
- **Ensemble vis, écrou et rondelles** : généralement de classe 8.8 ou 10.9, avec dans la plupart des applications un écrou autofreiné ou de type à embase.
- **Protection de surface** : cataphorèse (KTL), peinture poudre ou galvanisation à chaud ; c'est le véritable facteur déterminant de la tenue à la corrosion.

Supports vissés : le type le plus courant et le plus facile à entretenir

Ils se fixent sur la rangée de trous standard du longeron ; leur avantage est de pouvoir être remplacés en cas de dommage sans toucher au châssis. Leur point faible est la précharge des vis : en cas de perte de couple, la liaison entre en micro-mouvement, le trou s'ovalise et se transforme rapidement en déchirure. Sur ce type, une « vis qui se desserre » n'est pas un point d'entretien, c'est un signal d'alerte précoce.

Supports à collier / sangle

Utilisés pour les corps cylindriques comme les réservoirs d'air et de carburant. Le feutre ou la bande de caoutchouc placé sous le collier empêche à la fois la corrosion et l'usure par frottement ; lorsqu'il est écrasé ou absent, la surface du réservoir frotte directement contre le métal et un affaiblissement par l'extérieur s'amorce.

Supports soudés et en fonte

Aux points fortement chargés (bras de barre stabilisatrice, main de ressort, zone du dispositif d'attelage) on trouve des constructions soudées en usine ou en fonte. L'intervention y est délicate : une soudure non autorisée peut modifier la structure du matériau dans la zone affectée thermiquement et créer l'amorce d'une nouvelle fissure. Le soudage et le perçage sur le châssis ne se font pas sans la directive de carrossage du constructeur.

Domaine d'application	Type de support typique	Nature de la charge portée	Tendance de défaillance dominante
Porte-réservoir d'air (tracteur / remorque)	Corps en tôle + collier/sangle	Poids statique + vibration verticale	Desserrage du collier, perte du feutre, corrosion de frottement sur la surface du réservoir
Dessiccateur d'air et groupe de valves (applications type Knorr / Wabco)	Support en tôle pliée, vissé	Poids moyen + vibration du circuit + cyclage thermique	Fissure de fatigue au pied du pli, desserrage des vis

Domaine d'application	Type de support typique	Nature de la charge portée	Tendance de défaillance dominante
Console de réservoir de carburant / réservoir AdBlue	Console en tôle épaisse + sangle	Poids variable, cycle plein-vide	Ovalisation des trous, déchirure à l'angle de la console
Support de silencieux / d'échappement	Support en tôle + silentbloc	Dilatation thermique + vibration	Durcissement du silentbloc, perte de peinture et corrosion sous l'effet de la chaleur
Support de garde-boue et de bavette anti-projections	Support à bras en tôle fine	Charge aérodynamique et charge d'impact	Déformation, rupture du bras, contact avec le pneumatique
Consoles d'équipement de remorque et de semi-remorque (zone de liaison type JOST)	Tôle forte / fonte	Charge dynamique élevée	Fissure en pied de cordon de soudure, déchirure des trous

⚠ ATTENTION —

La vérification de la référence est indispensable. Sur les supports, « se ressembler » ne veut strictement rien dire. L'entraxe des trous, le diamètre des trous, l'épaisseur de la tôle, l'angle de pliage et la surface d'appui varient, même au sein d'un même modèle, selon l'année de production, le type de cabine et l'empattement. Avant de commander, comparez la référence OE de la pièce déposée, le numéro de châssis du véhicule et les cotes des trous. Forcer le montage d'un support qui ne tombe pas juste de quelques millimètres concentre les contraintes dans le trou de vis et vous reviendra rapidement avec une nouvelle fissure.

Symptômes de défaillance et diagnostic

Une défaillance de support commence rarement par une rupture brutale : d'abord un bruit apparaît, puis une trace, puis la fissure s'étend. Le bon diagnostic ne consiste pas à suivre la zone d'où vient le bruit, mais le chemin par lequel la charge transite : équipement → support → vis → châssis.

Symptôme	Cause possible	Contrôle / vérification
Cliquetis métallique venant du dessous sur chaussée dégradée	Micro-mouvement du support dû à une vis desserrée ou à un trou ovalisé	Levez le véhicule et secouez l'équipement à la main ; s'il bouge, contrôlez la précharge des vis et la circularité des trous
Anneau brillant / trace de frottement autour de la tête de vis	La liaison a perdu son couple, les surfaces ont glissé l'une par rapport à l'autre	Vérifiez si le trait de repère tracé sur la vis et l'écrou a bougé ; appliquez un couple de contrôle à la clé dynamométrique
Trait fin, fissure de peinture ou suintement de rouille au pli du support	Amorce de fissure de fatigue (zone de concentration de contraintes)	Nettoyez la zone et examinez-la à la loupe ; en cas de doute, réalisez un contrôle par ressuage

Symptôme	Cause possible	Contrôle / vérification
Déplacement visible à l'œil de la position du réservoir d'air ou du dessiccateur	Desserrage du collier ou déformation du bras du support	Contrôlez la tension exercée sur les conduites ; si les tubes et flexibles montrent des traces de contrainte, la position a bougé
Fuite récurrente sur un raccord de circuit d'air	Le mouvement du support sollicite en permanence la conduite	Avant de resserrer le raccord, vérifiez la fixité du support ; si la fuite revient, la cause n'est pas dans le raccord mais dans le support
Rouille feuilletée, cloquage sur la surface de contact support-châssis	Corrosion caverneuse due à l'humidité et au sel	Déposez la vis pour dégager la surface ; si la rouille feuilletée a entraîné une perte d'épaisseur, le support doit être remplacé
Deuxième rupture de vis au même endroit à court intervalle	Classe de vis inadaptée, précharge insuffisante ou support fatigué	Contrôlez la classe de la vis (marquage 8.8 / 10.9) et la disposition des rondelles ; inspectez intégralement le support à la recherche de fissures

Méthode pour cerner l'origine du bruit

Les bruits de support apparaissent à une vitesse ou sur un type de revêtement donné. La méthode la plus pratique consiste, véhicule sur le pont, à saisir l'équipement à deux mains et à le pousser-tirer ; si l'équipement bouge de quelques millimètres tout seul, il y a du jeu dans la liaison. La seconde méthode consiste à marquer la zone suspecte à la craie et à examiner les traces après un court essai routier — le frottement se trahit immédiatement.

Où la fissure s'amorce-t-elle, où faut-il regarder

Une fissure de fatigue ne s'amorce pas n'importe où : elle apparaît presque toujours au point où la géométrie change — au pied du pli, au bord d'un trou, à l'extrémité d'un cordon de soudure et dans les réductions de section. Lors du contrôle visuel, on balaie d'abord ces quatre zones. La saleté et la rouille masquent la fissure ; avant le contrôle, la surface doit être dégagée à la brosse métallique. Un trait fin, droit et orienté sur la peinture, surtout si de la rouille suinte à son extrémité, doit être pris au sérieux.

Le support est-il fatigué ou la vis desserrée ?

En cas de desserrage de vis, les surfaces sont brillantes, le trou est encore rond et le serrage au couple résout provisoirement le problème. En cas de fatigue du support, en revanche, le trou est ovalisé, le bord est cloqué ou un trait s'est formé au pied du pli ; ici, serrer au couple ne fait que masquer le problème. Si la même vis se desserre une deuxième fois, ce n'est plus la vis qu'il faut mettre en cause mais le support.

Étapes de remplacement / de montage

⚠ ATTENTION —

Équipements de protection individuelle et sécurité : le véhicule doit être sur un sol plat et stable, frein de stationnement serré et cales en place ; les points de levage doivent être choisis parmi ceux indiqués par le constructeur. Ne vous fiez pas au seul cric, utilisez des chandelles. Si vous devez déposer le support d'un équipement raccordé au système de freinage pneumatique, purgez d'abord la pression du système — un réservoir ou un raccord de valve sous pression ne se démonte jamais. Autour de l'échappement, attendez le refroidissement des pièces. Lunettes de protection, gants et chaussures de sécurité sont obligatoires ; il existe un risque de projection lors du démontage de vis rouillées. Le perçage ou le soudage sur le châssis ne se fait pas sans la directive de carrossage du constructeur.

- 1 **Documentez la défaillance :** avant la dépose, photographiez la position du support, la disposition des vis et des rondelles et, le cas échéant, la zone fissurée. Ce sont ces relevés qui servent le plus au remontage.
- 2 **Sécurisez le véhicule :** cales, chandelles, frein de stationnement et coupe-batterie ; après le levage, vérifiez visuellement que le véhicule ne s'affaisse pas.
- 3 **Mettez le système hors pression :** si le support à déposer appartient au groupe de freinage pneumatique, purgez les réservoirs et assurez-vous que le manomètre est revenu à zéro. Sur les consoles carburant/AdBlue, baisser le niveau de liquide réduit le poids.
- 4 **Soutenez l'équipement :** une fois le support déposé, le réservoir, le dessiccateur ou le coffre qu'il porte se retrouve libre. Soutenez-le au préalable avec un cric, une sangle de levage ou une chandelle ; ne mettez pas en tension les conduites raccordées.
- 5 **Protégez conduites et câblages :** détachez et écartez les flexibles d'air, les conduites de carburant et les faisceaux électriques qui passent sur le support ; obturez les orifices ouverts.
- 6 **Déposez les éléments de fixation :** sur les vis rouillées, appliquez du dégrippant et laissez agir ; préférez la méthode patiente au forçage. Extrayez une vis cassée sans endommager le trou du châssis.
- 7 **Inspectez la surface du châssis et les trous :** examinez la rouille, l'ovalisation, les fissures ou les déformations sur la surface du longeron. En cas de dommage côté châssis, le remplacement du support seul ne suffit pas ; l'évaluation se fait selon la directive du constructeur.
- 8 **Comparez le nouveau support à l'identique :** entraxe des trous, diamètre des trous, épaisseur de tôle, angle de pliage et surface d'appui de l'équipement doivent être identiques à l'ancien. En cas de non-conformité, ne le montez pas ; vérifiez à nouveau la référence. Agrandir un trou ou « ajuster » le support au marteau crée une faiblesse permanente.

- 9 Complétez la protection de surface :** nettoyez la rouille sur les surfaces de contact, recouvrez le métal nu d'un apprêt/produit de protection adapté ; si le constructeur le prévoit, mettez en place la plaque intermédiaire ou l'élément d'isolation.
- 10 Montez avec des éléments de fixation neufs :** ne réutilisez pas les écrous autofreinés ni les vis déformées. Engagez les vis à la main et positionnez le support, puis serrez en croix et par paliers au couple prescrit par le manuel. Conservez la disposition des rondelles et la longueur des vis identiques à l'origine.
- 11 Rebranchez l'équipement et les conduites :** remettez colliers, silentblocs et supports de conduites à leur emplacement d'origine ; assurez-vous que flexibles et tubes ne sont ni en tension ni en frottement.
- 12 Essai et contrôle final :** remplissez le circuit d'air et effectuez un contrôle d'étanchéité, secouez l'équipement à la main pour vérifier l'absence de jeu. Après un court essai routier, recontrôlez toutes les vis ; effectuez un nouveau serrage au couple dans les 500 à 1 000 premiers km.

Points de vigilance (erreurs fréquentes)

⚠ ATTENTION —

Ne percez pas et ne soudez pas le châssis sans autorisation. Percer un nouveau trou sur le longeron ou y souder un support modifie la répartition des contraintes et peut provoquer des dommages irréversibles. La directive de carrossage de chaque constructeur définit les zones autorisées, le diamètre des trous et les distances au bord. Si vous n'avez pas accès à cette directive, n'intervenez pas.

⚠ ATTENTION —

« Réparer » une fissure en la soudant n'est le plus souvent qu'une solution provisoire. Une fissure de fatigue est plus longue que sa partie visible et la soudure crée une nouvelle ligne de faiblesse dans la zone affectée thermiquement. Sur les supports assurant une fonction porteuse, la bonne approche consiste à renouveler la pièce avec la bonne référence.

- **Agrandir le trou et forcer le montage :** la distance au bord diminue et la déchirure devient quasiment garantie.
- **Utiliser une classe de vis inadaptée :** monter une 8.8 à la place d'une 10.9 réduit la précharge ; dans le cas inverse, un surserrage et un risque de rupture fragile apparaissent. Vérifiez le marquage de classe sur la tête.
- **Réutiliser un écrou autofreiné :** la fonction de freinage est en grande partie perdue dès la première dépose.
- **Ne pas utiliser de clé dynamométrique :** serrer « autant que le bras le permet » signifie soit une vis desserrée, soit une vis cassée.
- **Sauter le silentbloc :** un équipement monté sans silentbloc transmet les vibrations directement au support et au châssis ; la durée de vie diminue.

- **Ne pas remettre le feutre sous le collier :** le contact métal-métal amorce usure et corrosion sur la surface du réservoir d'air.
- **Oublier le resserrage au couple après montage :** les surfaces neuves se tassent, la précharge chute ; sans premier contrôle, le desserrage passe inaperçu.
- **Utiliser le support comme fixation de câbles ou de flexibles :** un élément porteur que l'on perce ne supporte plus avec la même sécurité la charge pour laquelle il a été conçu.

Valeurs techniques et points de contrôle

Les valeurs ci-dessous sont des plages *typiques / de référence générale* pour les éléments de fixation du châssis des véhicules industriels lourds. Elles varient selon le type de support, l'épaisseur de tôle, la classe de vis et le constructeur ; pour la valeur exacte, le manuel d'atelier fait foi.

Paramètre	Plage de référence typique	Remarque
Épaisseur de tôle du support (supports polyvalents)	environ 4 – 10 mm	Sur les consoles fortement chargées, on utilise une plaque plus épaisse ou de la fonte
Classe de vis	le plus souvent 8.8 ou 10.9	Se vérifie au marquage de tête ; la classe ne doit pas être abaissée
Distance au bord des trous (pratique d'ingénierie générale)	typiquement $\approx 1,5$ à 2 fois le diamètre du trou	Une distance plus faible augmente le risque de déchirure
Température dans la zone du support d'échappement/silencieux	jusqu'à l'ordre de 150 – 400 °C environ	Dans cette zone, on utilise un silentbloc résistant à la chaleur plutôt qu'en caoutchouc
Pression de service du réservoir d'air (équipement porté par le support)	environ 8 – 12,5 bar (≈ 116 – 180 psi)	Le système doit être entièrement purgé avant la dépose du support
Jeu libre admissible du support	en pratique proche de zéro ; un jeu perceptible à la main est inacceptable	Un débattement sensible est le signe d'une perte de précharge ou d'une ovalisation des trous
Premier contrôle de couple après montage	environ 500 – 1 000 km	Plus tôt en usage chantier intensif

Élément de fixation	Plage de couple typique (classe 8.8, à sec)	Avertissement
Vis de support M8	environ 20 – 28 Nm	Attention à l'écrasement sur les applications en tôle fine
Vis de support M10	environ 40 – 55 Nm	Serrez en croix et par paliers
Vis de support M12	environ 70 – 95 Nm	En classe 10.9 la valeur augmente nettement ; consultez le manuel
Vis de console lourde M16	environ 180 – 240 Nm	Sur les liaisons porteuses principales, utilisez impérativement la valeur constructeur

Élément de fixation	Plage de couple typique (classe 8.8, à sec)	Avertissement
Écrou de collier de réservoir d'air	valeur constructeur	Un surserrage écrase le corps du réservoir ; le feutre doit être correctement en appui

💡 **ASTUCE —**

Astuce de terrain : sur chaque vis de support que vous serrez au couple, tracez un trait de repère fin passant de l'écrou au support. Lors de l'entretien suivant, vérifier si le trait a bougé est bien plus rapide qu'un contrôle de couple vis par vis, et permet de détecter le desserrage avant l'apparition d'une fissure.

- À chaque entretien périodique, inspectez visuellement les supports de réservoir d'air, de dessiccateur et de valves ; regardez tout particulièrement le pied des plis et le bord des trous.
- Vérifiez que le feutre / la bande de caoutchouc sous le collier est bien en place et non écrasé.
- Si la surface de contact support-châssis présente un cloquage de rouille feuilletée, déposez la vis pour dégager la surface.
- Pressez les silentblocs à la main pour contrôler durcissement, fissuration et contact avec l'huile.
- Vérifiez si les flexibles et câbles passant sur le support présentent des traces de frottement ; le cas échéant, la position du support est également à remettre en question.
- Tenez un relevé des desserrages récurrents au même endroit ; un point qui revient signifie que la zone travaille au-delà de la charge de conception.

Entretien et durée de vie

Trois choses déterminent la durée de vie d'un support : un montage correct, la protection contre la corrosion et la gestion des vibrations. Lorsque ces conditions sont réunies, le support fonctionne sans problème pendant une durée proche de la vie économique du véhicule. Quand une défaillance survient, la cause n'est généralement pas unique ; ce sont de petites négligences accumulées — du sel non nettoyé, une vis non serrée au couple, un silentbloc omis.

- **Intégrez le contrôle visuel à la routine :** lors d'opérations comme la vidange, effectuez un rapide balayage des supports sous châssis ; coût nul, rendement élevé.
- **Planifiez le contrôle de couple :** après un montage neuf, faites le premier contrôle tôt, puis intégrez-le au plan d'entretien.
- **Luttez tôt contre la corrosion :** la perte de peinture et la rouille de surface précèdent la fissure ; une petite retouche coûte moins cher qu'un remplacement de support.
- **Nettoyez les accumulations de sel et de boue :** les cavités du support et l'intérieur des plis retiennent l'humidité ; un lavage en fin d'hiver prolonge la tenue à la corrosion.
- **Renouvelez les silentblocs à temps :** un silentbloc durci transmet les vibrations directement au support et accélère la fatigue.

- **Travaillez par kit :** lors du renouvellement d'un support, il faut aussi renouveler vis, écrous, rondelles, silentbloc et feutre de collier ; monter un support neuf avec d'anciens éléments de fixation est un travail fait à moitié.
- **Traitez la défaillance récurrente par sa cause racine :** si le même support se fissure une deuxième fois, la cause n'est pas la pièce mais une surcharge, un montage incorrect ou un défaut d'amortissement.

Dans la pratique des flottes, lorsque le support devient un poste « contrôlé de façon planifiée » plutôt que « remplacé une fois cassé », son coût devient presque invisible. Négligé, il emporte avec lui, au moment où il casse, la conduite d'air, le réservoir ou le faisceau électrique voisin ; la facture dépasse alors largement celle d'une seule pièce.

Questions fréquentes

Un support de fixation au châssis fissuré peut-il être soudé ?

Ce n'est pas recommandé sur les supports assurant une fonction porteuse. La fissure de fatigue est plus longue que ce qui est visible et la chaleur de soudage crée une nouvelle zone de faiblesse autour d'elle. De plus, une soudure non autorisée réalisée sur le châssis est contraire à la directive de carrossage du constructeur. La bonne approche consiste à renouveler la pièce avec la bonne référence.

Les vis de support se desserrent en permanence, quelle peut en être la cause ?

Généralement l'une de trois raisons : précharge insuffisante, écrou autofreiné réutilisé ou support fatigué. Si le trou est ovalisé, serrer au couple n'est pas une solution. Au deuxième desserrage au même point, contrôlez également le support et le trou du châssis.

Que se passe-t-il si le support du réservoir d'air se desserre ?

Le réservoir commence à bouger ; les conduites d'air se mettent en tension, des fuites apparaissent aux raccords et une usure par frottement s'amorce sous le collier. Le déplacement d'un récipient sous pression constitue en outre un risque de sécurité ; dès que le symptôme est constaté, le véhicule doit être retiré du service et la fixation inspectée.

Quelle classe de vis dois-je utiliser ?

La règle est simple : la même que celle d'origine. Le marquage 8.8 ou 10.9 sur la tête indique la classe. Abaisser la classe réduit la sécurité ; l'augmenter arbitrairement peut aussi créer un risque de rupture fragile. Pour la valeur et la classe exactes, le manuel d'atelier fait foi.

Le trou du support ne coïncide pas avec celui du châssis, puis-je agrandir le trou ?

Non. Agrandir un trou réduit la distance au bord et accélère la déchirure ; quant au perçage du châssis, il ne peut se faire en dehors des zones et des cotes autorisées par le constructeur. Si les trous ne coïncident pas, la pièce est très probablement une mauvaise référence ; vérifiez à nouveau le bon numéro.

Comment savoir si un support est fatigué ?

L'ovalisation des trous, un trait fin et orienté au pied du pli, de la rouille suintant à l'extrémité de ce trait, un anneau de frottement brillant autour de la vis et un desserrage récurrent sont les signes les plus fiables. En cas de doute, nettoyer la surface et réaliser un contrôle par ressuage donne un résultat sûr.

Quelles autres pièces faut-il renouveler lors d'un remplacement de support ?

Vis, écrou autofreiné, jeu de rondelles, silentbloc et feutre de collier. Un support neuf monté avec d'anciens éléments de fixation ramène rapidement le même problème. Il faut également nettoyer la corrosion sur la surface de contact et appliquer un produit de protection.

Comment choisir le bon support ?

Faites la correspondance à partir du numéro de châssis du véhicule, de l'année-modèle, de l'équipement à fixer et de la référence OE portée par la pièce déposée. Comparez ensuite physiquement l'entraxe des trous, le diamètre des trous, l'épaisseur de tôle et la géométrie de pliage. Si ces deux étapes ne sont pas réalisées ensemble, le risque de la pièce « qui ressemble mais ne tombe pas juste » apparaît.

Le support est peut-être l'un des articles les moins chers du catalogue, mais c'est l'une des pièces qui ont le plus grand pouvoir d'immobilisation sur le terrain. La famille de produits Support de fixation au châssis VADEN ORIGINAL figure en stock au catalogue, mise en correspondance avec les références OE pour les applications véhicules industriels lourds et remorques.

Déterminer la bonne référence à partir des informations de châssis du véhicule et de la référence OE de la pièce déposée est l'étape la plus simple pour éviter à la fois la perte de temps au montage et l'immobilisation sur la route.