



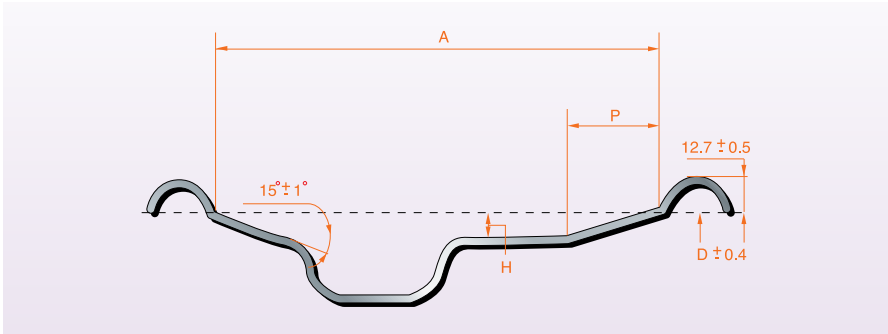
PNEUS POUR POIDS LOURDS ET BUS | **MANUEL TECHNIQUE**

JANTES ET ACCESSOIRES

Caractéristiques techniques des jantes
Démontage et montage
Montage et démontage de pneus Tubeless
Montage de la valve sur jante Tubeless
À propos de l'entraxe jumelé

Caractéristiques techniques des jantes

JANTES À BASE CREUSE À SEAT 15°



DIMENSIONS (MM)	
Jante	A ± 3,2
5,25	133,4
6,00	152,4
6,75	171,5
7,50	190,5
8,25	209,6
9,00	228,6
9,75	247,6

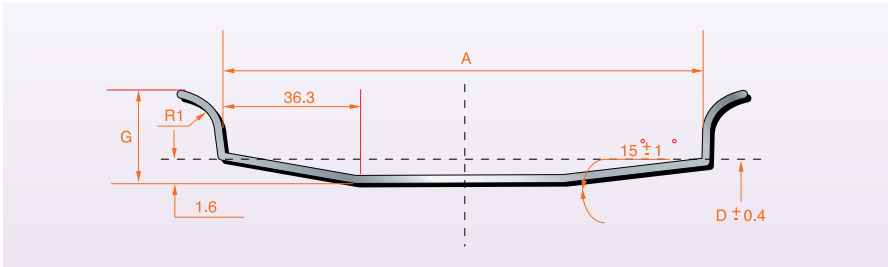
DIMENSIONS (MM)	
Jante	A ± 3,2
10,50	266,7
11,75	298,5
12,25	311,0
13,00	330,2
14,00	355,6

DIAMÈTRES				
Code du diamètre nominal	17,5	19,5	22,5	24,5
Diamètre D (mm)	444,5	495,3	571,5	622,3

La jante fait partie de la roue qui soutient le pneu.

JANTES MULTI PIÈCES À SEAT 5°

Les jantes avec des anneaux latéraux sont équipées d'une bride et de sièges de talon qui sont amovibles d'un côté de la jante.

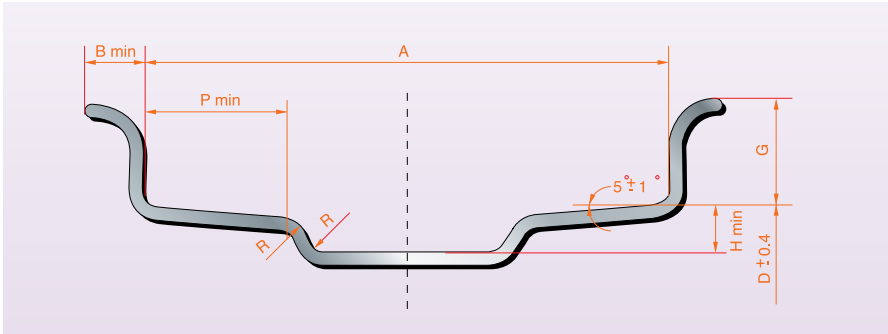


DIMENSIONS (mm)		BASIQUE		OPTIONNEL	
Jante	A ± 3,2	G ± 1,2	R1 ± 2,5	G ± 1,2	R1 ± 2,5
5,0	127,0 ± 3,2	27,9	14,0		
5,5	139,7 ± 3,2	30,5	15,2	33,0	16,5
6,0	152,4 ± 3,2	33,0	16,5		
6,5	165,1 ± 3,2	35,6	17,8	36,8	18,4
7,0	177,8 ± 3,2	38,1	19,0	36,8	18,4
7,5	190,5 ± 3,2	40,6	20,3	42,0	21,0
8,0	203,2 ± 3,2	43,2	21,6	42,0	21,0
8,0V 5°	203,2 ± 3,2	44,4	27,0	42,0	21,0
8,5	215,9 ± 3,6	45,7	22,9	43,2	21,6
9,0	228,6 ± 3,6	48,3	24,1	45,7	22,8
9,5	247,7 ± 3,6	38,1	19,0	8,25	8,25
10,0	254,0 ± 4,7	50,8	25,4	9,00	9,00
14,0V 5°	355,6 ± 4,7	44,4	27,0		

DIAMÈTRES				
Code du diamètre nominal	15	20	22	24
Diamètre D (mm)	384,4	514,4	565,2	616,0

Caractéristiques techniques des jantes

JANTES À BASE CREUSE À SEAT 5°



DIMENSIONS (mm)			
Jante	A ± 1,5	G ^{+ 3,2} _{- 0,4}	H min
4.00B	101,6	14,0	15,0
4.50B	114,3	14,0	15,0
5.00B	127,0	14,0	15,0
5.50B	139,7	14,0	15,0
6.00B	152,4	14,0	15,0
4.00C	101,6	15,9	16,8
4.50C	114,3	15,9	16,8
4J	101,6	17,3	17,3
4½J	114,3	17,3	17,3
5J	127,0	17,3	17,3
5½J	139,7	17,3	17,3
6J	152,4	17,3	17,3
6½J	165,1	17,3	17,3
7J	177,8	17,3	17,3
7½J	190,5	17,3	17,3
6L	152,4	21,6	28,5
6½L	165,1	21,6	28,5

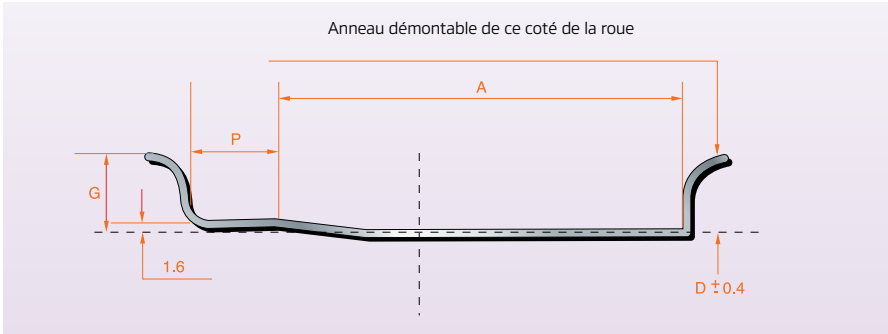
DIMENSIONS (mm)			
Jante	A ± 3,2	G ± 1,2	P min
4.50E	114,3	19,8	22,2
5.00E	127,0	19,8	22,2
5.50E	139,7	22,2	23,9
6.00G	152,4	27,9	31,8
6.50H	165,1	33,7	36,3

DIMENSIONS (mm)				
Jante	A	H min	G ^{+ 1,2} _{- 0,4}	P min
11	279,4 ± 5,0	10,0	25,4	50,0
12	304,8 ± 5,0	10,0	25,4	50,0

DIAMÈTRES						
Code du diamètre nominal	12	13	14	15	16	20
Diamètre D (mm)	304,0	329,4	354,8	380,2	405,6	512,8

La jante fait partie de la roue qui soutient le pneu.

JANTES À BASE PLATE



DIMENSIONS (mm)			
Jante	A ± 3,2	G ± 2,5	R max
5.00 S	127,0 ± 3,2	33,3	20,0
6.00 T	152,4 ± 3,2	38,1	
7.33 V	186,2 ± 3,2	44,0	
9.00 V	228,6 ± 3,6	44,0	
10.00 V	254,0 ± 4,7	44,0	

DIAMÈTRES	
Code du diamètre nominal	
Diamètre D (mm)	

Structure et caractéristiques des roues

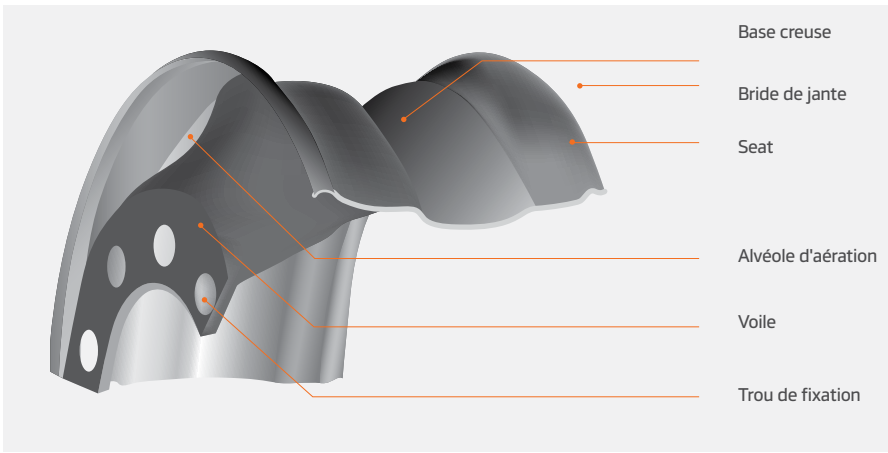
Vous devez vérifier que les dimensions des roues correspondent aux dimensions des pneumatiques avant de monter les roue/pneumatique.

Si le pneumatique n'est pas monté sur la roue adaptée ou de dimensions compatibles, il se peut que le talon subisse une pression anormale pendant le gonflage, entraînant sa crevaison ou son éclatement.

Cela pourrait causer des blessures corporelles graves voire la mort.

Les caractéristiques des roues diffèrent selon leur matériau. L'utilisateur les choisira selon ses préférences.

Structure de la roue



Caractéristiques de la roue



Article	Roue en acier	Roue en aluminium
Prix	Bas	Élevé
Robustesse	Élevé	Bas
Corrosion	Faible	Grande

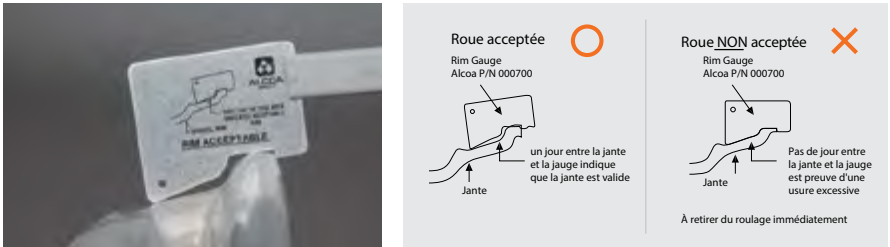
Inspection des roues

Monter des pneumatiques sur des roues dont les brides sont très déformées et usées peut réduire la durée de vie des pneumatiques et entraîner des réclamations ultérieures en raison de vibrations ou de bruits.

Pour éviter cela, il est donc impératif de contrôler les roues avant de monter les pneumatiques.

Contrôle de l'usure des brides de jante

Utilisez une « jauge de bride de jante » pour vérifier l'usure de la bride sur toute la circonférence de la roue, et déterminer si la roue peut être utilisée.



<Jauge de bride de jante>

La bride de jante s'use en continu par le frottement avec le talon du pneumatique (ci-dessous).



Utilisez l'équerre pour vérifier le décrochement de la bride sur toute la circonférence de la roue.



<Contrôler l'écart>



* Outil de mesure [équerre]

Inspection visuelle de la roue

Inspectez visuellement la roue pour vous assurer qu'elle peut être utilisée.

- Vérifiez qu'elle ne présente pas de fissure, déformation, corrosion, etc.
- Contrôlez que la bride de la jante n'est pas usée et endommagée.
- Vérifiez que la surface autour des trous des boulons de roue n'est pas fissurée et corrodée.

Dommages de roue



Nettoyage de la roue

Nettoyez la rouille, les corps étrangers, etc. présents à sa surface à l'aide d'outils dédiés avant de procéder à son montage.



<Contamination sur une roue en aluminium>

<Rouille sur une roue en acier>

<Nettoyage de la rouille avec une brosse métallique>

<Application d'une solution anti-corrosion pour qu'elle reste propre>

Avertissement

1. Séparation obligatoire du pneumatique de la roue

Si le pneumatique ou la jante est endommagée ou si le pneumatique présente une pression de référence inférieure à 80 %, déposez l'ensemble roue-pneumatique du véhicule. Avant la dépose, retirez l'obus de la valve pour laisser l'air s'échapper. Ne séparez jamais le pneumatique de la jante sans vous être assuré que le pneumatique est complètement dégonflé. Lorsque vous assemblez le pneumatique et la jante, inspectez scrupuleusement et précisément leur apparence.

2. Précautions pré-intervention

Si vous ne savez pas utiliser les outils, ARRÊTEZ-vous de travailler. Les interventions sur les pneumatiques et les jantes sont très dangereuses et doivent être réalisées par du personnel formé et habitué à utiliser les outils et à appliquer les procédures. Si vous ne lisez pas et ne suivez pas ces consignes, vous vous mettez en danger (risque de blessures et de décès) ainsi que le personnel.

3. Précautions lors de l'utilisation de pâte de montage

N'utilisez jamais les substances suivantes à la place de pâte de montage.

1) Liquide de démarrage 2) Produit à base d'éther 3) Essence 4) Autre matériau inflammable - Si vous utilisez ces matériaux, vous vous exposez à l'explosion du pneumatique et à la séparation de la roue, pouvant entraîner des blessures corporelles graves voire la mort au moment du montage ou de conduire sur l'autoroute.

4. Précautions lors du gonflage de pneumatique

1) Il est dangereux que les diamètres du pneumatique et de la jante ne correspondent pas exactement. Un ensemble dépareillé peut se séparer, entraînant blessures corporelles graves voire la mort. N'assemblez jamais un pneumatique et une jante si leur diamètre n'est pas clairement identifié et compatible.

2) Ne vous appuyez pas ni touchez l'ensemble pneumatique-jante placé dans la cage de sécurité lors du gonflage du pneumatique. Même si le pneumatique se trouve dans la cage de sécurité, il est très dangereux de gonfler le pneumatique au-delà de la pression maximale. Cela peut entraîner la rupture du talon et produire une explosion qui peut provoquer des blessures graves voire la mort.

3) Tous les pneumatiques gonflés montés sur la roue contiennent une énergie explosive. L'utilisation d'un ensemble pneumatique-jante endommagé, dépareillé ou mal monté peut entraîner leur séparation sous l'effet d'une force explosive. Si une explosion, une roue ou un souffle d'air vous frappe, vous ou un tiers pouvez être gravement blessé ou mourir.

※ Ensemble : complexité du pneumatique et de la roue

Équipements et outils essentiels

Voici l'équipement nécessaire pour monter ou démonter le pneumatique de la roue.
Assurez-vous d'utiliser les outils recommandés par le fabricant de la roue et du pneumatique.

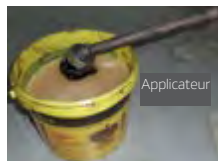


AVERTISSEMENT

Portez des équipements de protection comme des gants, des lunettes et des chaussures de sécurité ainsi que des vêtements de protection lors des interventions de montage.

Équipements et outils

Pâte de montage (lubrifiant) et outils de nettoyage



Applicateur

<Pâte de montage (lubrifiant)>



<Pulvérisateur à air comprimé (lubrification)>

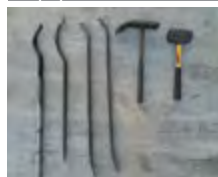


<Brosse métallique>



<Produit anti-corrosion>

Équipement de montage



<Outils de montage manuel>



<Machine automatique>

Outils de gonflage des pneumatiques



<Tige de valve>



<Obus de valve>



<Capuchon de valve>



<Mandrin pneumatique à clip>



<Tuyau de gonflage et contrôleur de pression>



<Cage de sécurité>

* Des équipements supplémentaires peuvent être nécessaires car la méthode du vendeur peut différer de la méthode de montage.

Mode d'emploi de la pâte de montage

L'application d'une pâte de montage (lubrifiant) facilite le travail grâce aux effets suivants.

- Le montage est facilité par l'application de pâte sur la surface de contact entre le pneumatique et la roue.
- Elle limite les dommages potentiels causés par le démonte-pneu autour de la zone du talon du pneumatique.
- Aide la pose uniforme et souple du pneumatique sur la roue lors du gonflage du pneumatique.

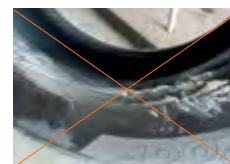
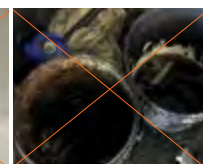
Graisse de montage (lubrifiant)



<Graisse de montage (lubrifiant)>



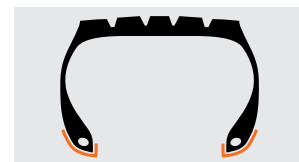
<Huile usagée>



<N'utilisez pas une trop grande quantité de graisse de montage>

※ AVERTISSEMENT 1) N'utilisez pas d'huile à base de pétrole ou d'huile usagée sous peine de modifier les propriétés du caoutchouc du pneumatique.
※ AVERTISSEMENT 2) Gardez la graisse de montage propre et évitez qu'elle soit contaminée par des substances étrangères.
※ AVERTISSEMENT 3) L'application excessive de graisse de montage peut provoquer une fuite d'air. Appliquez-en une quantité raisonnable.

Types d'application de graisse de montage sur le pneumatique



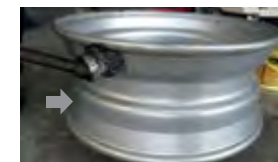
<Zone d'application dans le pneumatique>



- Appliquez-en une quantité suffisante sur toute la circonférence du pneumatique.



<Zone d'application dans la roue>



- Appliquez-en une quantité suffisante sur la base creuse extérieure ~ bride sur la circonférence de la roue.

Démontage et montage

La plupart des distributeurs de pneumatiques et des flottes utilisent des démonte-pneus automatiques. Mais certaines flottes travaillent encore manuellement.

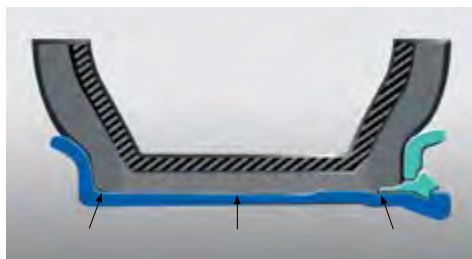
CONSIGNES DE SÉCURITÉ

Ne démontez ni ne montez de pneus sans y avoir été correctement formé. Les affiches présentant les instructions de démontage et de montage de toutes les jantes pour autoroute sont disponibles auprès de votre fournisseur de jantes habituel.

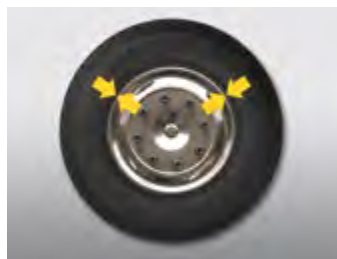
**METTEZ AU REBUT TOUTES LES ROUES FISSURÉES
POUR NE PAS LES UTILISER**



**ZONES LUBRIFIÉES IDENTIFIÉES PAR
DES FLÈCHES**



**L'UTILISATION D'UNE BAGUE
GG INDIQUE LE MONTAGE
CORRECT**

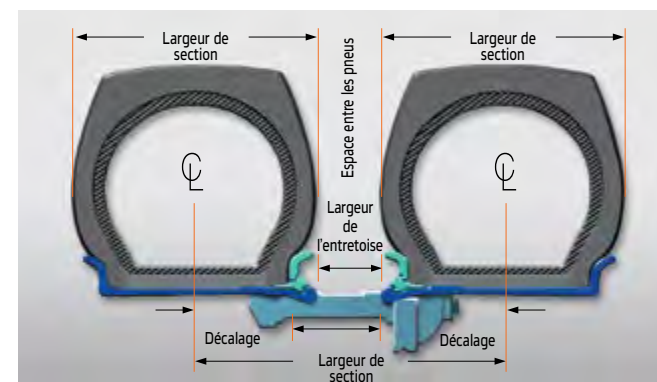


**SÉQUENCE DE
SERRAGE
ADAPTÉE DES
GOUJONS SUR
UN SYSTÈME
À 8 GOUJONS**



REMARQUE:
Utilisez toujours une cage de sécurité et un tuyau rallongé équipé d'un clip sur le mandrin pneumatique pour gonfler le pneu. Une perte rapide d'air peut projeter l'ensemble.

**SECTION
TRANSVERSALE
DU MONTAGE
JUMELÉ TYPE**



**CORRESPONDANCE
ADAPTÉE
DES PIÈCES
DE LA JANTE**

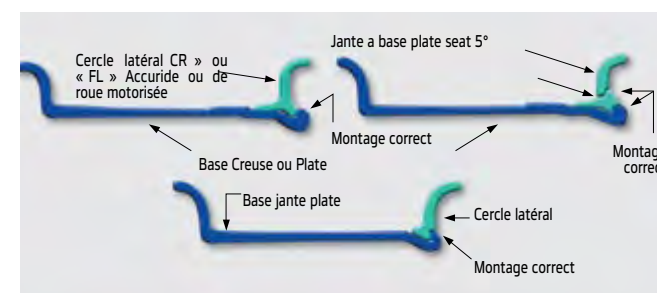


Figure 3.12
Correspondance correcte
et incorrecte des pièces de
la jante

Démontage de pneu Tubeless (sans chambre à air)

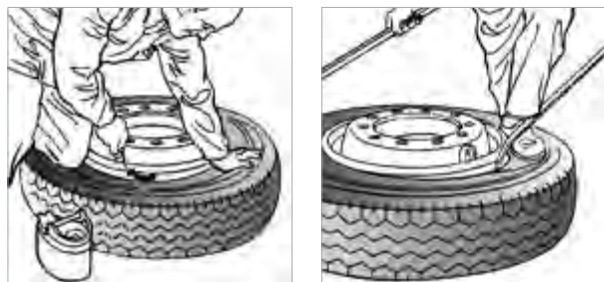
Avant de le démonter, il faut complètement le dégonfler. Pour ce faire, dévissez et déposez le centre de la tige de la valve. Vérifiez qu'il ne reste pas de matière dans la valve et que sa tige n'est pas fissurée ou endommagée. Ne restez pas à proximité de la tige de la valve pendant le dégonflage.

Démontage manuel

DÉMONTAGE DU TALON

Positionnez l'ensemble du pneu sur une surface propre et plane avec la valve vers le haut en utilisant un démonte-pneu entre le talon du pneu et la bride de la jante.

DÉMONTAGE DU TALON



DÉMONTAGE DU TALON EXTÉRIEUR

Déposez la roue sur une surface plane propre avec la valve vers le haut. Faites jouer le talon sur la bride de la jante en utilisant vos mains et vos genoux comme le montre l'illustration de droite. Si vous rencontrez des difficultés à faire passer le talon sur la bride, utilisez le démonte-pneu adapté comme sur l'illustration.

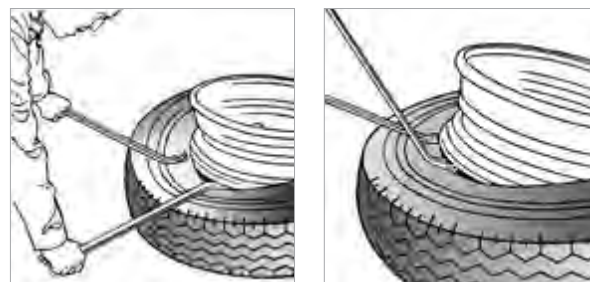
DÉMONTAGE DU TALON EXTÉRIEUR



DÉMONTAGE DU TALON INTÉRIEUR

Retournez l'ensemble du pneu puis appliquez un lubrifiant entre le talon et la jante. Insérez l'extrémité du démonte-pneu entre le pneu et la jante, puis exercez une pression sur le levier. Positionnez le second levier à environ 15 cm du premier levier pour déposer la jante du pneu. Recommencez cette opération jusqu'à ce que le talon soit totalement démonté.

DÉMONTAGE DU TALON INTÉRIEUR



Démontage par machine



1 Laissez échapper tout l'air du pneumatique.



2 Fixez l'ensemble pneumatique-roue sur la machine automatique. Placez le disque détalonneur sur la base creuse en actionnant le bras de la machine.



7 Positionnez le levier entre la bride de la roue et le talon de pneumatique puis faites-le tourner dans le sens horaire.



8 Décollez l'ensemble du talon (côté extérieur et côté opérateur) de la roue.



3 Après avoir créé un espace entre le pneumatique et la roue à l'aide du disque détalonneur, appliquez la pâte de montage sur la bride de la jante et le talon du pneumatique pour éviter d'endommager ce dernier.



4 Enfoncez le crochet dans le fond du talon du pneumatique et abaissez-le afin que le dessus du crochet ne soit pas en contact avec la roue.



9 Déplacez le bras de l'outil du côté opposé du talon (pas du côté démonté) et manipulez le disque détalonneur de façon à pousser le pneumatique vers la partie non démontée.



10 Positionnez le disque détalonneur entre la bride de jante et le talon du pneumatique. Dans ce cas, le disque ne doit pas toucher la roue.



5 Actionnez le bras de l'outil afin de tirer le crochet vers l'opérateur.



6 Si l'espace entre la bride de la roue et le crochet est trop petit ou trop grand, vous risquez de déformer la bride de roue ou le talon du pneumatique. Il vous faut respecter un espace modéré (plus d'un doigt).



11 Effectuez une rotation dans le sens horaire et détalonnez complètement le pneumatique de la roue.
* Soyez prudent car le pneumatique tombe du côté de l'opérateur.



Inspection Dans certains cas, le talon peut être endommagé à cause d'une pression excessive au démontage, de la bride de jante à l'usure tranchante, etc. Vous devez donc aussi inspecter visuellement le pneumatique.

Montage de pneus Tubeless (sans chambre à air)

PRÉPARATION DE LA JANTE

Les jantes ne doivent pas être cassées ou endommagées.

Déposez la bague en caoutchouc du trou de la tige de valve et vérifiez que sa tige ne présente pas de signes de dommages ou d'usure.

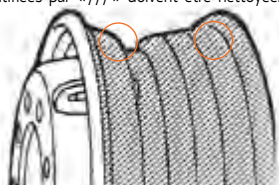
Nettoyez la jante pour en retirer la rouille, la poussière et toute matière étrangère. Nettoyez et poncez légèrement la zone identifiée par «///» dans le dessin ci-dessous. Si elle est rouillée, nettoyez et repeignez la surface de la jante pour la protéger de la rouille.

Si la tige de la valve est usée ou endommagée, remplacez-la.

Lubrifiez les parties internes de la surface de la jante où le pneu est posé (identifiées par «///»).

BASE DE LA JANTE TUBELESS

Les parties identifiées par «///» doivent être nettoyées et lubrifiées.



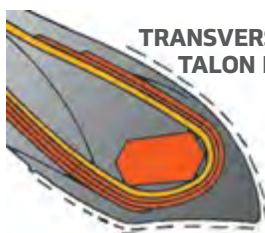
BASE DE LA JANTE TUBELESS



PRÉPARATION DU PNEU

Si vous montez des pneus neufs, essuyez avec un chiffon sec le talon pour qu'il soit propre en vous assurant qu'il n'est pas endommagé, irrégulier ou fissuré. Appliquez le lubrifiant recommandé sur le talon du pneu comme le montre l'illustration de droite.

COUPE TRANSVERSALE DU TALON DE PNEU



Montage manuel

MONTAGE DU TALON INTÉRIEUR

Déposez la roue sur une surface plane propre avec la valve vers le haut. Faites jouer le talon sur la bride de la jante en utilisant vos mains et vos genoux comme le montre l'illustration de droite. Si vous rencontrez des difficultés à faire passer le talon sur la bride, utilisez le démonte-pneu adapté comme sur l'illustration.

MONTAGE DU TALON INTÉRIEUR



MONTAGE DU TALON EXTÉRIEUR

Commencez par positionner à la main le talon extérieur sur la bride de jante extérieure, en commençant au niveau de la tige de la valve. Lorsque le montage à la main devient difficile, utilisez le levier de montage adapté aux pneus tubeless pour terminer le montage comme le montrent les illustrations suivantes.

Lors du montage de pneus, n'exercez pas une force trop grande et évitez d'utiliser des outils puissants ou de créer des impacts en donnant, par exemple des coups de marteau sur la jante.

MONTAGE DU TALON EXTÉRIEUR



Montage avec une machine



- 1 - Vérifiez que la roue n'est pas endommagée ou déformée.
- Contrôlez les dimensions de la roue pour qu'elles correspondent à celle de la valve.



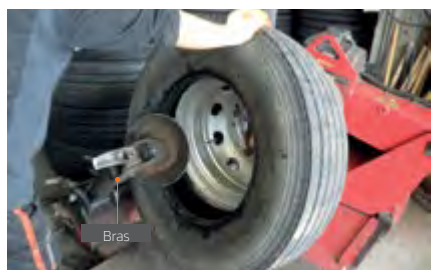
- 2 Fixez précisément la roue dans le démonte-pneu en utilisant le module de commande.



- 3 Appliquez de la pâte de montage (lubrifiant) sur les parties supérieure et inférieure de l'intérieur/extérieur du talon. Appliquez-en également sur la bride de roue et la base creuse.



- 4 Placez le talon intérieur de façon à ce qu'il soit positionné dans la base creuse, au-delà de la bride supérieure de la roue.



- 5 Actionnez le bras afin de faire tourner la roue dans le sens horaire en exerçant une pression sur le disque détalonneur, de telle sorte que le talon intérieur repose entièrement sur la roue. Actionnez ensuite le bras pour placer l'extérieur du talon dans la base creuse en diagonale de la bride inférieure.



- 6 Placez le disque détalonneur sur la partie supérieure de la base creuse (sans les toucher) et fixez le levier ou le clip sur la bride en faisant en sorte que le pneumatique ne soit pas séparé de la roue.



- 7 Faites-la tourner dans le sens horaire en utilisant le module de commande, de telle sorte que le talon extérieur soit entièrement positionné sur la roue.



*** CLIP DE SERRAGE**

GONFLAGE DU PNEU TUBELESS (SANS CHAMBRE)

Utilisez un manomètre, une buse de gonflage à distance compatible et une cage de sécurité pour gonfler le pneu venant d'être monté. Le talon lubrifié doit reposer fermement sur la bride de jante à une pression d'environ 10bar. Ne restez pas à proximité ou devant le pneu pendant le gonflage. Utilisez la cage de sécurité et maintenez-vous à bonne distance pour vous mettre en sécurité. Si le talon ne s'appuie pas le premier, faites tourner le pneu de quelques degrés autour de la jante, en vous assurant que le talon et la bride de jante sont bien lubrifiés, puis réessayez.

Si vous observez que le talon ne se place pas uniformément, arrêtez de gonfler le pneu. Recommencez toutes les étapes du montage en appliquant plus de lubrifiant sur les zones du talon et de la jante.

Une fois que le talon est bien posé et que vous avez vérifié que le talon et la bride de jante sont fermement ajustés et uniformément autour de la jante, gonflez le pneu à la pression recommandée pour la charge de l'essieu. Vérifiez que le pneu ou la valve ne fuit pas. Si c'est le cas, serrez le capuchon de valve.

Contrôle de l'état d'uniformité de la pose de la jante

L'uniformité de la pose entre le pneumatique et la jante (à l'état gonflé) est un facteur majeur qui influe sur les performances de conduite du véhicule. Il est donc impératif de contrôler l'uniformité à la fin de la procédure.

Une pose non-uniforme peut créer des problèmes au niveau du pneumatique :

- Apparition de vibrations ou de bruits
- Baisse de la durée de vie du pneumatique causée par une usure irrégulière
- Apparition de fissures et séparation dues à une pression inégale exercée sur le talon du pneumatique

Contrôlez l'uniformité de la pose du pneumatique et de la jante.

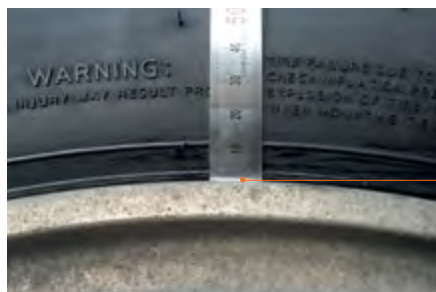
Mesurez la distance entre la bride de jante et le bas de la ligne de contrôle de jante dessinée sur le pneumatique (4 positions à l'intérieur/extérieur).



<Extérieur>



<Intérieur>



※ ATTENTION

1) Si la ligne de contrôle de jante est dentée, le remontage est requis > contrôle de la déformation de la roue obligatoire

2) Mesure de tout écart de circonférence (2/32") et remontage obligatoires si l'écart est trop grand

Guide de gonflage

1. Lisez et suivez les normes s'appliquant aux procédures avant de gonfler le pneumatique monté sur la roue.
2. N'appliquez pas une pression supérieure à 5bar avant de placer l'ensemble pneumatique-roue dans la cage de sécurité. (La cage de sécurité des pneumatiques doit respecter la norme OSHA et/ou CE.)
3. Après avoir déposé l'obus de la valve, gonflez le pneumatique en utilisant le mandrin pneumatique, la valve sur tuyau et le contrôleur de gonflage. Gonflez le pneumatique jusqu'à 2 psi/bar et inspectez la flexion ou déformation du pneumatique dans la cage de sécurité. Le flexible pneumatique doit être assez long.
4. Contrôlez visuellement l'état d'uniformité en restant en sécurité. Autrement, assurez-vous de rester à l'écart de la cage de sécurité pendant le gonflage du pneumatique.
5. Gonflez le pneumatique jusqu'à ce que le talon repose sur la roue et vérifiez qu'il se place uniformément. Ne dépassez pas 40 bar pour poser le talon du pneumatique sur la roue. Si le talon n'est toujours pas positionné à 40 bar, essayez de le replacer, en revérifiant les roues, en appliquant de nouveau de la pâte de montage et en regonflant le pneumatique après avoir déposé l'ensemble, complètement dégonflé, de la cage de sécurité.
6. Si le talon du pneumatique repose entièrement sur la roue, continuez le gonflage jusqu'à atteindre la pression recommandée.
7. Si vous ne constatez aucune « rupture en fermeture éclair », retirez le mandrin pneumatique de la valve et gonflez le pneumatique jusqu'à la pression stipulée après avoir inséré l'obus de la valve.
8. Inspectez toujours la pose de l'ensemble pneumatique-roue avant de le sortir de la cage de sécurité.
9. Sortez l'ensemble de la cage de sécurité et effectuez l'inspection finale. S'il aucune fuite d'air n'est constatée, insérez le capuchon de valve et fermez la valve.



* Rupture en fermeture éclair : type d'éclatement qui apparaît dans le flanc du pneumatique.

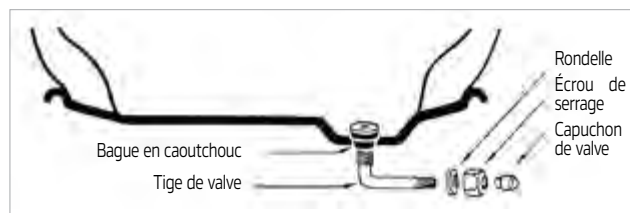
※ Références : Normes OSHA (Occupational Safety and Health Administration, administration de la santé et de la sécurité au travail)
Département d'état du travail des États-Unis Site Internet : www.osha.gov

Montage de la valve sur jante Tubeless (sans chambre)

VALVE DE JANTE DE TYPE A

Le trou de valve dans la jante doit être propre, lisse et sans défaut. Appliquez le lubrifiant recommandé sur le caoutchouc en brossant la valve et insérez la tige de la valve à travers le trou de la jante. Vous poserez la rondelle et l'écrou de serrage par l'intérieur. Serrez l'écrou de serrage avec une clé afin que la tige de la valve soit fixée à la jante.

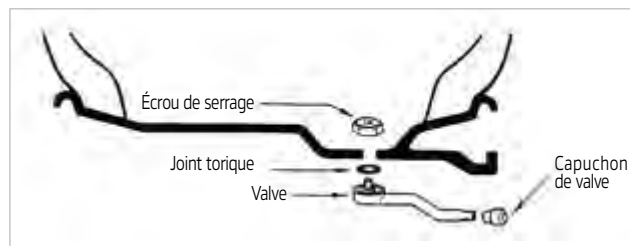
VALVE DE JANTE DE TYPE A



VALVE DE JANTE DE TYPE B

Le trou de valve dans la jante doit être propre, lisse et sans défaut, comme le montre l'illustration ci-dessous. Positionnez un joint torique lubrifié sur la tige de la valve et insérez la tige dans le trou de la tige de valve de telle sorte que la valve soit perpendiculaire à la jante. Vous trouverez le trou accueillant la tige de valve dans la jante. Serrez l'écrou de serrage avec une clé du côté opposé de la jante jusqu'à ce que la tige de valve soit fixée.

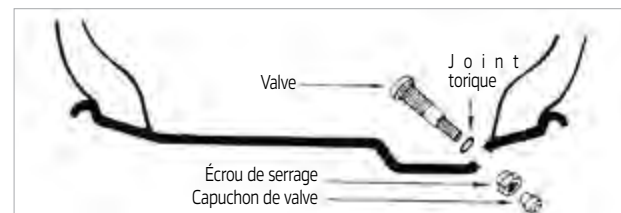
VALVE DE JANTE DE TYPE B



VALVE DE JANTE DE TYPE C

Le trou de valve dans la jante doit être propre, lisse et sans défaut, comme le montre l'illustration ci-dessous. Lubrifiez le joint torique et insérez une tige de valve neuve en la faisant passer à travers. La tige doit ressortir par le trou de la tige de valve percé dans la jante. De l'extérieur de la jante, serrez fermement à la main l'écrou de serrage.

VALVE DE JANTE DE TYPE C



À propos de l'entraxe jumelé

Des pneus jumelés dépareillés ont le même effet sur la durée de vie des pneus que le sous-gonflage ou la surcharge. Un pneu jumelé sous-gonflé transmet une partie de la charge qu'il devait supporter sur le pneu jumelé, qui est alors en surcharge et se dégrade souvent prématurément.

Lors du montage de pneus jumelés sur un camion, il y a aura généralement une légère différence de diamètre entre les 2 pneus (dans les limites décrites ci-dessous).

Montez le plus petit pneu à l'intérieur, le pneu extérieur s'use plus vite que le pneu intérieur. Avec l'usure, son diamètre deviendra similaire à celui du pneu intérieur. En outre, toute bosse sur la route favorisera le positionnement du pneu à plus petit diamètre à l'intérieur.

La différence des dimensions de pneus jumelés ne doit jamais dépasser les chiffres figurant dans le tableau ci-dessous. La mesure et l'appariement des pneus jumelés sont très importants lors du montage d'une nouvelle monte de pneus rechapés radiaux.

Toutes les chapes se trouvent sur le même type de pneu et toutes possèdent le même diamètre extérieur. Les conditions auxquels elles étaient soumises avant le rechapage peuvent avoir un effet sur les dimensions du pneu rechapé.

TOLÉRANCE D'APPAIRAGE DES PNEUS JUMELÉS			
Dimensions du pneumatique	Diamètre (po.)	Circonférence (po.)	Rayon (po.)
8.25R20 et dimensions inférieures	0 à 1/4	0 à 3/4	0 à 1/8
9.00R20 et dimensions supérieures	0 à 1/2	0 à 1-1/2	0 à 1/4
Vis double (toutes les tailles)	0 à 1/4	0 à 3/4	0 à 1/8

Largeur de jante et entraxe des pneus

PNEUS À STRUCTURE DIAGONALE ET RADIAUX			
Dimensions du pneumatique	Jante alternative (large) Est-elle correcte? (étroite)	Largeur de section de pneu	Entraxe minimal des pneus jumelés sans chaînes
7,50	6,5	8,65	9,9
	6,0*	8,45	9,7
	5,5	8,25	9,5
8,25	7,0	9,50	10,8
	6,5*	9,30	10,6
	6,0	9,10	10,4
9,00	7,50	10,40	11,9
	7,0*	10,20	11,7
	6,5	10,00	11,5
10,00	8,0	11,15	12,7
	7,5*	10,95	12,5
	7,0	10,75	12,3
11,00	8,5	11,75	13,2
	8,0*	11,55	13,0
	7,5	11,35	12,8

TUBELESS (SUR AUTOROUTE)			
Dimensions du pneumatique	Jante alternative (large) Est-elle correcte? (étroite)	Largeur de section de pneu	Entraxe jumelé minimum sans chaînes
9	7,50	9,30	10,6
	6,75*	9,00	10,3
	6,00	8,70	10,0
10	7,50*	10,00	11,4
	6,75	9,70	11,1
11	8,25*	11,00	12,6
	7,50	10,70	12,3
12	9,00*	11,80	13,5
	8,25	11,50	13,2

TUBELESS À BASSE SECTION			
Dimensions du pneumatique	Jante alternative (large) Est-elle correcte? (étroite)	Largeur de section de pneu	Entraxe minimal des pneus jumelés sans chaînes
225/70	6,00	8,60	9,70
	6,75*	8,90	10,00
244/70	6,75*	9,46	10,68
245/75	7,50*	9,76	10,98
255/70	7,50*	10,04	11,30
265/70	7,50*	10,31	11,61
265/75	8,25	10,61	11,91
275/70	8,25	10,86	12,24
285/70	7,50*	10,84	12,22
285/75	8,25*	11,14	12,52
296/75	8,25	11,43	12,89
9,00*	11,73	13,19	