

SECTION **WT**  
ROUES ET PNEUS

A  
B  
C  
D

WT

TABLE DES MATIERES

<b>DEPISTAGE DES PANNES DE BRUIT, VIBRATION ET DURETE (NVH) .....</b>	<b>2</b>	<b>ENSEMBLE DE PNEUS .....</b>	<b>4</b>	<b>F</b>
Tableau de dépistage des pannes de bruit, vibrations et dureté (NVH) .....	2	Equilibrage des roues (type de poids d'adhésif) .....	4	
<b>ROUE .....</b>	<b>3</b>	DEPOSE .....	4	<b>G</b>
Inspection .....	3	EQUILIBRAGE DES ROUES .....	4	
ROUE EN ALUMINIUM .....	3	Permutation .....	5	
ROUE EN ACIER .....	3	<b>CARACTERISTIQUES ET VALEURS DE REGLAGE (SDS) .....</b>	<b>6</b>	<b>H</b>
		Roue .....	6	

I  
J  
K  
L  
M

# DEPISTAGE DES PANNES DE BRUIT, VIBRATION ET DURETE (NVH)

## DEPISTAGE DES PANNES DE BRUIT, VIBRATION ET DURETE (NVH)

PF0:00003

### Tableau de dépistage des pannes de bruit, vibrations et dureté (NVH)

EES000J1

Utiliser le tableau ci-dessous pour déterminer la cause du symptôme. Si nécessaire, réparer ou remplacer les pièces en cause.

Page de référence			WT-3	—	—	—	—	—	—	NVH dans la section PR.	NVH dans la section RFD.	NVH dans les sections FAX et FSU.	NVH dans les sections RAX et RSU.	Se reporter à PNEUS dans ce tableau.	Se reporter à ROUES dans ce tableau.	NVH dans la section RAX.	NVH dans la section BR.	NVH dans la section PS.	
Cause possible et PIECES SUSPECTES			Faux-rond	Déséquilibre	Pression de pneus incorrecte	Usure inégale des pneus	Déformation ou dommage	Non-uniformité	Taille de pneus incorrecte	ARBRE DE TRANSMISSION	DIFFERENTIEL	ESSIEU AVANT ET SUSPENSION AVANT	ESSIEU ARRIERE ET SUSPENSION ARRIERE	PNEUS	ROUE	SEMI-ARBRE	FREIN	DIRECTION	
Symptôme	PNEUS	Bruit	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x		x	x	x	x	
		Tremblements	x	x	x	x	x		x	x		x	x		x	x	x	x	
		Vibrations			x					x	x		x	x			x		x
		Shimmy	x	x	x	x	x	x	x				x	x		x		x	x
		Trépidations	x	x	x	x	x		x				x	x		x		x	x
		Confort ou tenue de route médiocre	x	x	x	x	x		x				x	x		x			
	ROUE	Bruit	x	x			x				x	x	x	x	x		x	x	x
		Tremblements	x	x			x				x		x	x			x	x	x
Shimmy, trépidations		x	x			x						x	x	x			x	x	
Confort ou tenue de route médiocre		x	x			x						x	x	x					

x : S'applique

## ROUE

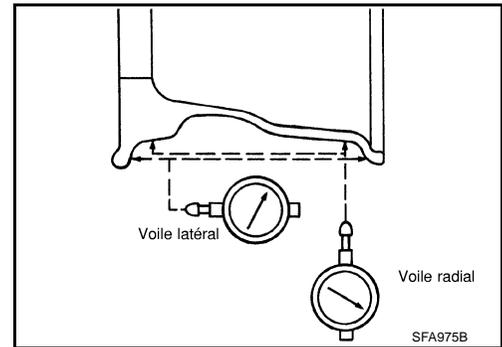
### Inspection

#### ROUE EN ALUMINIUM

1. Vérifier l'usure et la pression de gonflage des pneus.
2. Vérifier si les roues ne présentent pas de fissures, de déformation et d'autres dommages. En cas de déformation, déposer le pneu et contrôler le voile de la roue.
- a. Déposer le pneu de la roue en aluminium et le monter sur un stabilisateur de roue.
- b. Placer le comparateur à cadran comme indiqué sur l'illustration.

**Voile de la roue (valeur du comparateur à cadran) :**

**Se reporter à WT-6, "CARACTERISTIQUES ET VALEURS DE REGLAGE (SDS)"**



#### ROUE EN ACIER

1. Vérifier l'usure et la pression de gonflage des pneus.
2. Vérifier si les roues ne présentent pas de fissures, de déformation et d'autres dommages. En cas de déformation, déposer le pneu et contrôler le voile de la roue.
- a. Déposer le pneu de la roue en aluminium et le monter sur un stabilisateur de roue.
- b. Placer deux comparateurs à cadran comme indiqué sur l'illustration.
- c. Régler chaque comparateur à cadran sur 0.
- d. Faire tourner la roue et vérifier les comparateurs à cadran à plusieurs endroits de la circonférence de la roue.
- e. Mesurer le voile de roue sur chaque point comme indiqué ci-dessous.

**Voile radial =  $(A+B)/2$  : 0,5 mm**

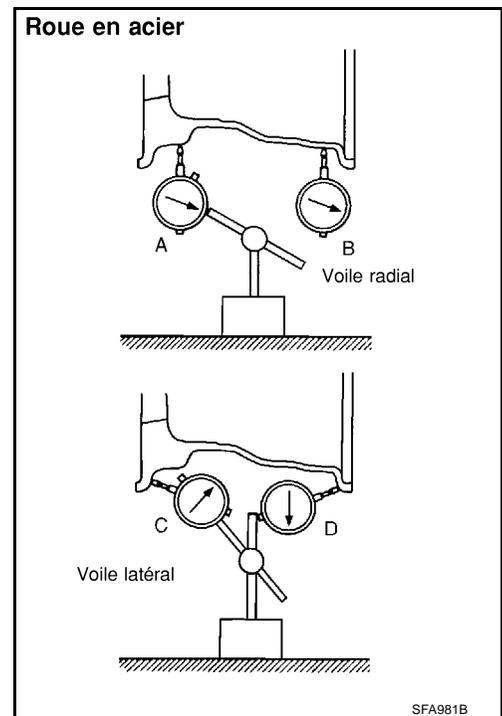
**Voile latéral =  $(C+D)/2$  : 0,8 mm**

- f. Sélectionner la valeur de voile positive maximum et la valeur négative maximum. Additionner ces deux valeurs pour déterminer le voile total. Si une valeur positive ou négative fait défaut, utiliser la valeur maximum (négative ou positive) pour déterminer le voile maximum.

Si la valeur totale de voile excède la limite, remplacer la roue en acier.

**Voile de la roue :**

**Se reporter à WT-6, "CARACTERISTIQUES ET VALEURS DE REGLAGE (SDS)"**



## ENSEMBLE DE PNEUS

### Equilibrage des roues (type de poids d'adhésif) DEPOSE

1. Déposer les masses d'équilibrage interne et externe des roues.

**PRECAUTION:**

**Prendre garde de ne pas érafler la roue lors de la dépose.**

2. A l'aide d'un produit de déblocage, déposer la bande adhésive double face de la roue.

**PRECAUTION:**

- Prendre garde de ne pas érafler la roue lors de la dépose.
- Une fois la bande adhésive double face déposée, essuyer toute trace de produit de déblocage présente sur la roue.

### EQUILIBRAGE DES ROUES

- Si un appareil d'équilibrage des roues dispose des modes de réglage de l'équilibre de l'adhésion et du mode de réglage de masse de conduite, sélectionner et régler un mode de masse de conduite adapté aux roues.
1. Fixer les roues sur l'appareil d'équilibrage des roues en prenant l'orifice central comme guide. Faire démarrer l'appareil d'équilibrage des roues.
  2. Si les valeurs de déséquilibre intérieur et extérieur correspondent aux valeurs indiquées sur l'afficheur de l'appareil d'équilibrage des roues, multiplier la valeur de déséquilibre extérieur par 5/35/3 pour déterminer la masse d'équilibrage de roue à utiliser. Sélectionner la masse d'équilibrage externe qui a la valeur la plus proche de celle calculée auparavant et la poser sur l'emplacement externe en cause, ou dans l'angle en rapport avec la roue.

**PRECAUTION:**

- Ne pas poser la masse d'équilibrage interne avant d'avoir posé la masse d'équilibrage externe.
- Avant de poser la masse d'équilibrage, s'assurer d'avoir bien nettoyé la surface de contact de la roue.

Valeur de déséquilibre indiquée  $\times 5/3 =$  masse d'équilibrage à poser

Exemple de calcul :

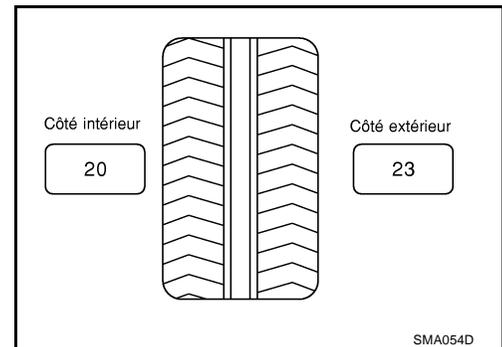
$23 \text{ g} \times 5/3 = 38,33 \text{ g} = 40 \text{ g}$  masse d'équilibrage (la plus proche de la valeur calculée de masse d'équilibrage)

Noter que la valeur de masse d'équilibrage doit être plus proche de la valeur calculée de masse d'équilibrage.

Exemple :

$37,4 = 35 \text{ g}$

$37,5 = 40 \text{ g}$

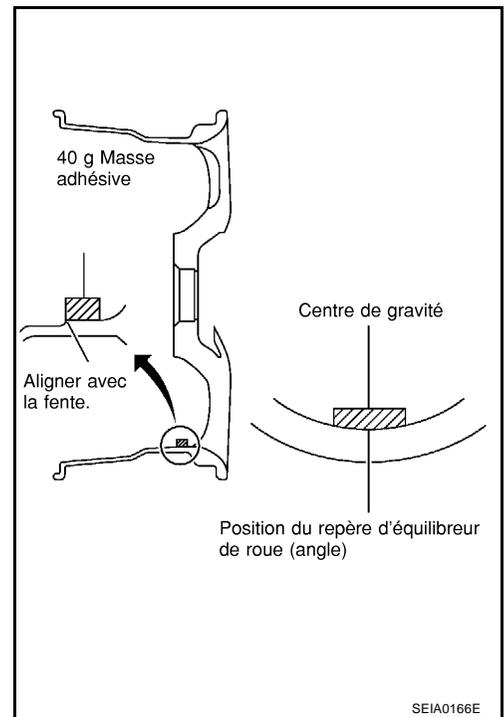


# ENSEMBLE DE PNEUS

- Reposer la masse d'équilibrage dans la position indiquée sur l'illustration.
- Lors de la repose de la masse d'équilibrage aux roues, l'engager dans la rainure sur la paroi interne de la roue comme indiqué sur l'illustration afin que le centre de la masse d'équilibrage soit aligné en respectant le poids et la position (angle).

**PRECAUTION:**

- **Toujours utiliser des masses d'équilibrage adhésives Nissan d'origine.**
- **Les masses d'équilibrage sont déraisonnables, toujours les remplacer par des masses neuves.**
- **Ne pas reposer plus de 3 bandes de masse d'équilibrage.**



- Si la valeur calculée de la masse d'équilibrage est supérieure à 50 g, reposer 2 bandes de masse d'équilibrage en les alignant l'une à l'autre (comme indiqué sur l'illustration).

**PRECAUTION:**

**Ne pas reposer une bande de masse d'équilibrage l'une sur l'autre.**

- Redémarrer l'appareil d'équilibrage des roues.
- Reposer la masse d'équilibrage à insérer dans le côté intérieur de la roue en respectant le poids et la position (angle).

**PRECAUTION:**

**Ne pas reposer plus de 2 masses d'équilibrage.**

- Démarrer l'appareil d'équilibrage des roues. S'assurer que les taux de déséquilibre résiduels ne sont pas supérieurs à 10 g chacun des côtés intérieur et extérieur.

- Si jamais le taux de déséquilibre résiduel est supérieur à 10 g, recommencer les procédures de repose.

**Equilibrage des roues (valeur acceptable de déséquilibre) :**

Valeur acceptable de déséquilibre	Dynamique (à l'arrière)	Inférieure à 10 g (par côté)
	Statique (à l'arrière)	Inférieure à 20 g

## Permutation

EES000J3

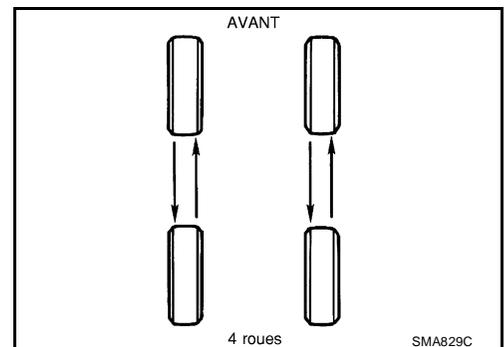
- Après avoir permuté les pneus, régler la pression de gonflage.
- Resserer les écrous de roue lorsque le véhicule a roulé pendant 1 000 km (ainsi qu'en cas de crevaison, etc.).

**PRECAUTION:**

**Lors de la repose des roues, les serrer en diagonale deux à trois fois pour que les roues ne présentent pas de distorsion.**

**Couple de serrage de l'écrou de roue :**

**98 - 118N·m (10 - 12 kg·m)**



# CARACTERISTIQUES ET VALEURS DE REGLAGE (SDS)

## CARACTERISTIQUES ET VALEURS DE REGLAGE (SDS)

PFP:00030

### Roue

EES000J4

Type de roue		Aluminium	Acier
Limite de déflexion	Déflexion latérale	Inférieure à 0,3 mm	Inférieure à 0,5 mm
	Déflexion verticale	Inférieure à 0,3 mm	Inférieure à 0,8 mm
Valeur acceptable de déséquilibre résiduel	Dynamique (à l'arrière)	Inférieure à 10 g (un côté)	
	Statique (à l'arrière)	Inférieure à 20 g	