

A  
B  
C

# SECTION **WT**

## ROUES ET PNEUS

### TABLE DES MATIERES

WT

<p><b>DEPISTAGE DES PANNES LIEES AUX BRUITS, VIBRATIONS ET DURETES (NVH) ..... 2</b></p> <p style="padding-left: 20px;">Tableau de dépistage des bruits, vibrations et duretés (NVH) ..... 2</p> <p><b>ROUE ..... 3</b></p> <p style="padding-left: 20px;">Vérification ..... 3</p> <p style="padding-left: 40px;">ROUE EN ALUMINIUM ..... 3</p> <p style="padding-left: 40px;">ROUE EN ACIER ..... 3</p> <p><b>ENSEMBLE DE ROUE ET DE PNEU ..... 4</b></p>	<p style="padding-left: 20px;">Equilibrage des roues (type de poids d'adhésif) ..... 4</p> <p style="padding-left: 40px;">DEPOSE ..... 4</p> <p style="padding-left: 40px;">EQUILIBRAGE DES ROUES ..... 4</p> <p style="padding-left: 20px;">Permutation des roues ..... 5</p> <p style="padding-left: 40px;">DESCRIPTION ..... 6</p> <p><b>CARACTERISTIQUES ET VALEURS DE REGLAGE (SDS) ..... 7</b></p> <p style="padding-left: 20px;">Roue ..... 7</p> <p style="padding-left: 20px;">Pneu ..... 7</p>	<p>F</p> <p>G</p> <p>H</p> <p>I</p> <p>J</p> <p>K</p> <p>L</p> <p>M</p>
---	--	---

# DEPISTAGE DES PANNES LIEES AUX BRUITS, VIBRATIONS ET DURETES (NVH)

## DEPISTAGE DES PANNES LIEES AUX BRUITS, VIBRATIONS ET DURETES (NVH)

PF0:0003

### Tableau de dépistage des bruits, vibrations et duretés (NVH)

EES001M2

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

Symptôme			Cause possible et PIECES SUSPECTEES																				
			Repose incorrecte, desserrage	Faux-rond	Déséquilibre	Pression des pneus incorrecte	Usure inégale du pneu	Déformation ou dommage	Non-uniformité	Taille de pneu incorrecte	ARBRE DE TRANSMISSION	DIFFERENTIEL	ESSIEU AVANT ET SUSPENSION AVANT	ESSIEU ARRIERE ET SUSPENSION ARRIERE	PNEUS	ROUE	ARBRE DE ROUE	FREIN	DIRECTION				
Page de référence			FAX-4, FSU-5	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 ROUE dans ce tableau.	NVH dans la section RAX.	NVH dans la section BR.	NVH dans la section PS.		
	Bruit	PNEUS	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	
			×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	
						×					×	×		×	×			×					×
			×	×	×	×	×	×	×	×	×			×	×		×			×			×
			×	×	×	×	×	×	×		×			×	×		×			×			×
			×	×	×	×	×	×	×		×						×						
	Bruit	ROUE	×	×	×			×					×	×	×		×			×	×	×	
			×	×	×			×					×	×	×					×	×	×	
			×	×	×				×					×	×	×						×	×
×			×	×				×						×	×	×							

× : S'applique

## ROUE

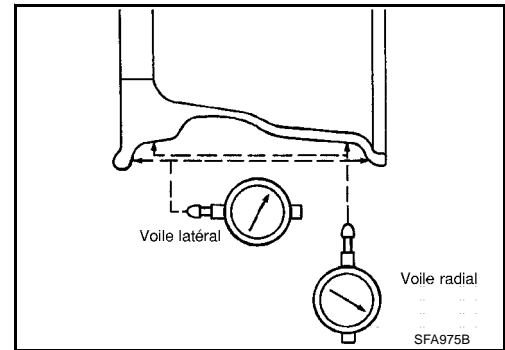
### Vérification

#### ROUE EN ALUMINIUM

1. Vérifier que les pneus ne sont pas usés ou mal gonflés.
2. Vérifier que les roues ne présentent pas de fissures, de déformation et autres dommages. En cas de déformation, déposer le pneu et vérifier le voile de la roue.
  - a. Déposer le pneu de la roue en aluminium et le fixer sur une équilibruse de roue.
  - b. Placer le comparateur à cadran sur la crémaillère comme illustré.

**Voile de roue (valeur indiquée par le comparateur à cadran) :**

**Se reporter à [WT-7, "Roue"](#)**



#### ROUE EN ACIER

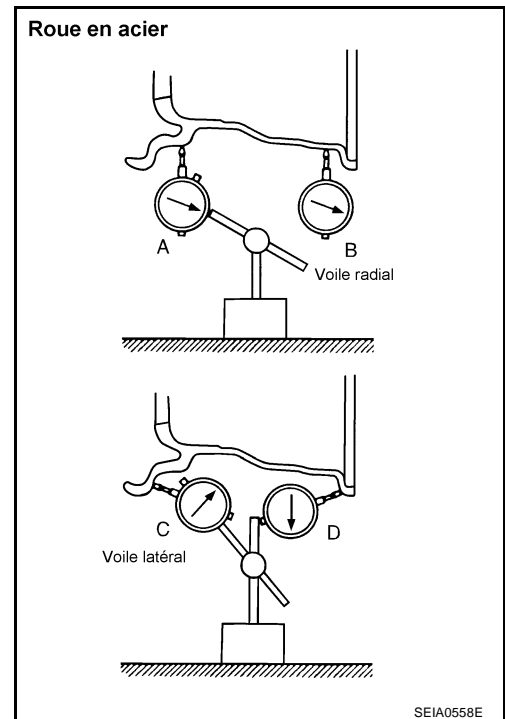
1. Vérifier que les pneus ne sont pas usés ou mal gonflés.
2. Vérifier que les roues ne présentent pas de fissures, de déformation et autres dommages. En cas de déformation, déposer le pneu et vérifier le voile de la roue.
  - a. Retirer le pneu de la roue en acier et monter la roue sur un appareil d'équilibrage des pneus.
  - b. Placer deux comparateurs à cadran comme illustré ci-contre.
  - c. Régler chaque comparateur à cadran sur 0.
  - d. Faire tourner la roue et vérifier les comparateurs à cadran en différents points sur la circonférence de la roue.
  - e. Mesurer le voile de roue sur chaque point comme indiqué ci-dessous.

$$\text{Voile radial} = (A+B)/2$$

$$\text{Voile latéral} = (C+D)/2$$

- 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-7, "Roue"](#)**



## ENSEMBLE DE ROUE ET DE PNEU

PFP:40300

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

EES001M4

1. Retirer les poids d'équilibrage intérieur et extérieur de la roue.

**PRECAUTION:**

**Veiller à ne pas rayer la roue lors de la dépose.**

2. A l'aide d'un agent de décollement, retirer la bande adhésive à double face de la roue.

**PRECAUTION:**

- **Veiller à ne pas rayer la roue lors de la dépose.**
- **Une fois la bande adhésive double face déposée, essuyer toute trace de solvant sur la roue.**

### EQUILIBRAGE DES ROUES

- Si l'appareil d'équilibrage des pneus est pourvu de réglages de mode de contrepoids d'adhésion des roues et d'un réglage de mode de masse d'équilibrage à insérer, sélectionner et régler un mode de masse d'équilibrage à insérer adapté aux roues.
1. Fixer les roues sur l'équilibreuse de roue en prenant l'orifice central comme guide. Démarrer l'appareil d'équilibrage des pneus.
  2. Lorsque l'indicateur du stabilisateur de roues indique des valeurs de balourd interne et externe, multiplier le balourd externe par 5/3 pour déterminer la masse d'équilibrage à utiliser. Choisir la masse d'équilibrage externe ayant la valeur la plus proche de la valeur calculée ci-dessus et la poser au point externe désigné de la roue de véhicule ou dans l'angle désigné par rapport à la roue de véhicule.

**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, bien nettoyer la surface de contact sur la roue.**

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

**Exemple de calcul :**

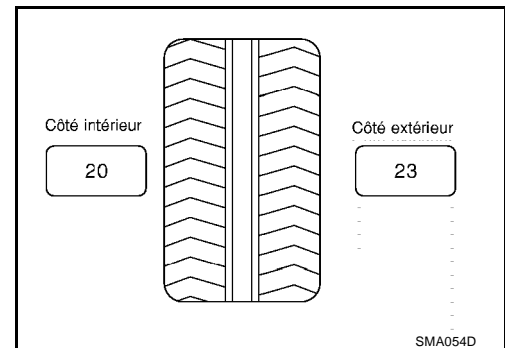
$23 \text{ g} \times 5/3 = 38,33 \text{ g} \Rightarrow$  masse d'équilibrage de 40 g (la plus proche de la valeur de masse d'équilibrage calculée)

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

**Exemple :**

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

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

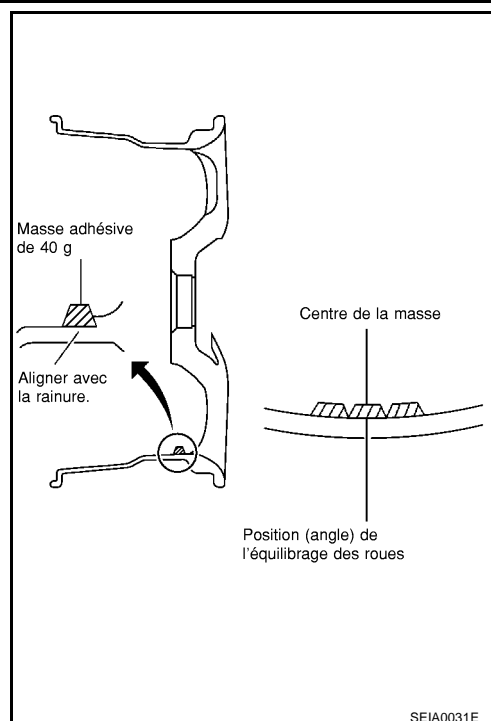


## ENSEMBLE DE ROUE ET DE PNEU

- a. Reposer la masse d'équilibrage dans la position indiquée sur l'illustration.
- b. Lors de la repose de la masse d'équilibrage sur les 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 balances d'équilibrage ne sont pas réutilisables ; toujours les remplacer par des pièces neuves.**
- **Ne pas poser plus de trois plaques de masses d'équilibrage.**



- c. 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.**

3. Remettre la machine à équilibrer les pneus en marche.
4. Poser la masse d'équilibrage à insérer sur le côté interne de la roue à l'emplacement (angle) de la machine à équilibrer les pneus.

**PRECAUTION:**

**Ne pas poser plus de deux masses d'équilibrage.**

5. Remettre la machine à équilibrer les pneus en marche. S'assurer que les taux de déséquilibre résiduels interne et externe ne sont pas supérieurs à 5 g.

- En cas de taux de déséquilibre résiduel supérieur à 5 g, recommencer les procédures de repose.

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

Valeur acceptable de déséquilibre	Dynamique (au rebord de jante)	5 g (un côté)
	Statique (au rebord de jante)	10 g

### Permutation des roues

EES001M5

**PRECAUTION:**

- **Ne pas inclure la roue de secours à usage temporaire lors de la permutation des roues.**
- **Utiliser des écrous d'origine NISSAN pour roues en aluminium.**

**NOTE:**

Les roues ne peut pas être permutées sur le véhicule, car la taille des pneus avant est différente de celle des pneus arrière et la sens de roulement est fixée pour chaque pneu.

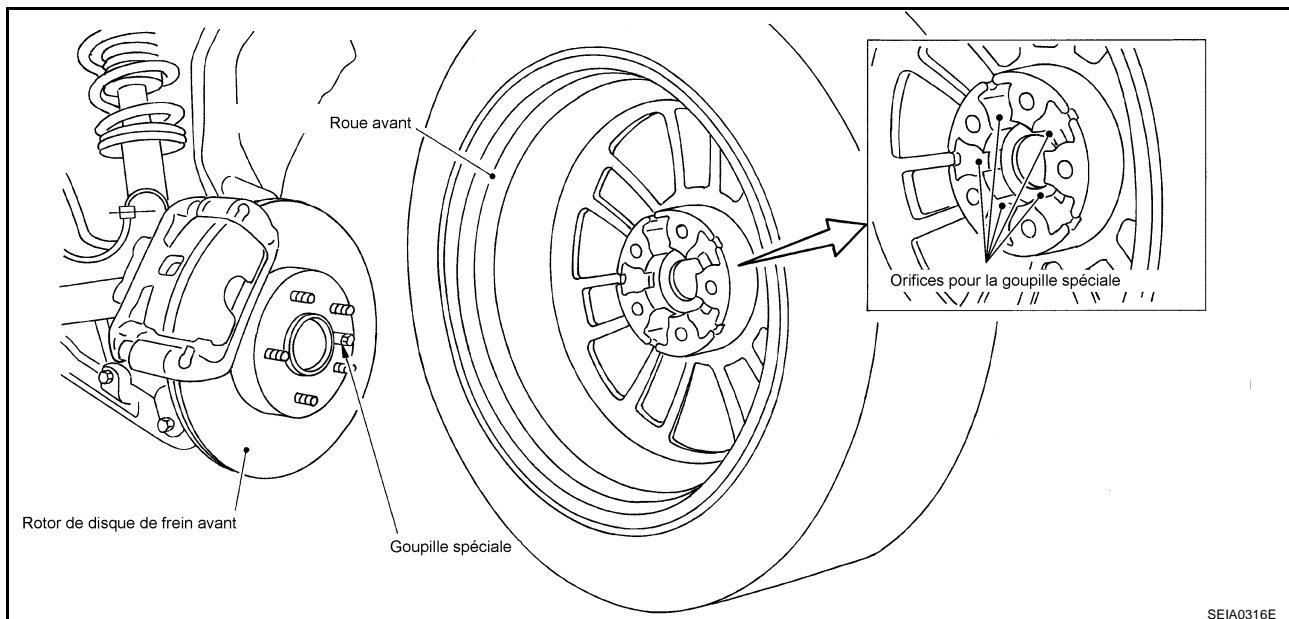
# ENSEMBLE DE ROUE ET DE PNEU

## DESCRIPTION

### Dispositif de sécurité évitant une installation incorrecte

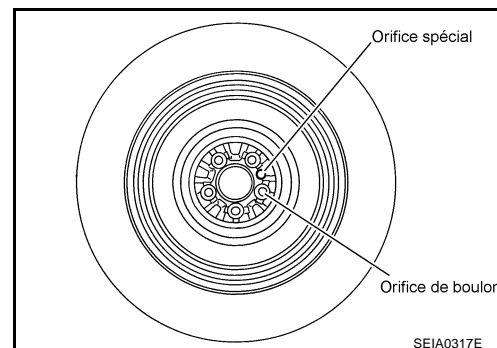
Roue avant et rotor de disque de frein avant

- Les tailles de roues avant et arrière sont différentes sur ce modèle. Une goupille spéciale a donc été installée sur le rotor de disque de frein avant. Pour permettre la pose de cette goupille, un perçage a été réalisé au niveau de la roue avant (la roue arrière n'est pas dotée de ce perçage) et, dans certains cas, la roue arrière est montée par erreur à l'avant.



Roue de secours de type T

- La roue de secours de type T de ce modèle est dotée d'un perçage spécial destiné à éviter la goupiller du rotor de disque avant.



# CARACTERISTIQUES ET VALEURS DE REGLAGE (SDS)

## CARACTERISTIQUES ET VALEURS DE REGLAGE (SDS)

PFP:00030

### Roue

EES001M6

Type de roue		Aluminium		Acier
		Conventionnel	Pour utilisation temporaire	
Limite de voile radiale maximum	Déflexion verticale	Moins de 0,3 mm	Moins de 1,5 mm	
	Déflexion latérale	Moins de 0,3 mm	Moins de 1,5 mm	
Valeur acceptable de déséquilibre	Dynamique (au rebord de jante)	Moins de 5 g (un côté)		
	Statique (au rebord de jante)	Inférieure à 10 g		
Couple de serrage des écrous de roue		108 N·m (11 kg·m)		

### Pneu

EES001M7

Unité : kPa (bar, kg/cm<sup>2</sup>)

Taille de pneus	Pression d'air	
	Avant	Arrière
225/45R18 91W	240 (2,4 ; 2,4)	—
245/45R18 96W	—	240 (2,4 ; 2,4)
T145/80D17	420 (4,2 ; 4,2)	
T155/80R17		

## CARACTERISTIQUES ET VALEURS DE REGLAGE (SDS)

---