



## RECOMMANDATIONS DE SECURITE ET D'ENTRETIEN POUR LES ROUES DANS LES ATELIERS DE MONTAGE PNEU

# ES 1.07-F

Page 1/3

- ES-1.07 Safety and service instructions for the use of wheels in tyre workshops  
(reference version)

Rédigé par EUWA – Association des Fabricants Européens de Roues  
Les membres EUWA représentent les principaux fabricants de roues, pour tous types de véhicules.

### 1 OBJET

La présente directive EUWA a pour objet d'indiquer les recommandations de sécurité et d'entretien pour l'usage des roues. EUWA a l'intention d'informer les consommateurs des risques liés au produit et à son usage.

**Un complément d'information pour les revendeurs et les opérateurs des ateliers de montage pneu est disponible dans les "Recommandations EUWA de sécurité et d'entretien".**

### 2 DOMAINE D'APPLICATION

La présente directive s'applique pour les roues qui sont produites ou commercialisées par les membres de l'EUWA. Elle concerne les activités de manipulation, montage et démontage de ces roues.

### 3 CONSIGNES GENERALES

- 3.1 La roue est un composant du véhicule très sollicité qui est soumis durant son usage à des forces extrêmes. Des pratiques incorrectes ou impropres lors de l'entretien de la roue peuvent conduire à des risques lors de l'utilisation par les consommateurs. C'est pourquoi il est vivement recommandé que toutes les opérations d'entretien soient réalisées uniquement par du personnel qualifié et spécialement entraîné.
- 3.2 Suivre les consignes d'utilisation, les recommandations et toute autre information selon les manuels du constructeur automobile ou du fabricant de roues concernant l'usage et l'entretien des roues. Il est essentiel d'utiliser uniquement des roues et les composants qui sont homologués par le constructeur automobile.
- 3.3 Eviter les chocs ou les efforts importants qui pourraient déformer ou endommager la roue, dans toutes les opérations de manutention et montage sur véhicule
- ➔ *Risque de diminution de la performance fatigue de la roue.*
  - ➔ *Risque de problème d'uniformité et de vibrations.*
- 3.4 Dans toutes les opérations citées ci-dessus, éviter les chocs ou rayures, qui pourraient détériorer le revêtement peinture de la roue
- ➔ *Risque de corrosion qui peut réduire la performance fatigue de la roue.*

### 4 MONTAGE DE L'ENSEMBLE MONTE ROUE / PNEU SUR LE VEHICULE

- 4.1 L'ensemble monté doit être correctement positionné par rapport au moyeu lors du montage sur le véhicule. Il est nécessaire de s'assurer de la propreté des surfaces de contact moyeu / roue et vérifier l'absence de corps étranger entre roue et moyeu
- ➔ *Risque de problèmes d'uniformité et de vibrations.*

Principaux changements par rapport à la dernière version :

- *Risque de dégradations de la roue dans une zone très sollicitée qui pourraient engendrer des pertes de la performance fatigue.*
  - *Risque de torsion et perte ultérieure de la roue.*
- 4.2 Pour garantir un montage correct, les caractéristiques suivantes de la roue doivent être vérifiées et doivent correspondre au moyeu et au véhicule :
- diamètre de l'alésage central
  - diamètre des trous de fixation
  - nombre et forme des trous de fixation
  - déport de la roue
  - type et sorte des vis et écrous
  - taille de la jante
  - combinaison roue / véhicule
- 4.3 Tous les éléments de fixation tels que les vis sphériques ou coniques ou écrous, les pièces spéciales pour les roues en tôle acier ou en alliage léger doivent correspondre exactement à la roue montée.  
Une combinaison incorrecte de pièces (type différent, forme différente d'un angle / rayon, longueur différente) peut causer un desserrage de la vis ou écrou ou une défaillance de la roue.
- *Risque de perte de la roue.*
- 4.4 Afin d'éviter la corrosion , des petites quantités d'huile peuvent être appliquées sur les vis des roues, le filetage des trous de fixation et la zone centrale du centre roue. Eviter la lubrification excessive.
- *La lubrification excessive peut causer la perte de la roue.*
- 4.5 Les vis ou écrous de fixation de toutes les roues doivent être serrés au couple préconisé dans les notices techniques du constructeur automobile. L'usage d'une clé dynamométrique est vivement recommandé. Serrer progressivement jusqu'au couple final et non d'un seul coup.
- *Un serrage excessif de la vis peut causer des déformations du disque ou une défaillance de la vis / écrou.*
  - *Un serrage insuffisant peut entraîner une perte de la roue.*
- 4.6 L'enchaînement correct pour le serrage des vis s'effectue en croix par rapport au disque de la roue. Ceci signifie de serrer une vis puis celle diamétralement opposée ou la plus éloignée.
- *Risque de déformation du centre de la roue pouvant provoquer des vibrations si le serrage s'effectue dans le sens des aiguilles d'une montre ou le sens inverse.*
- 4.7 Sur un véhicule neuf et après tout changement du pneumatique / roue, il est impératif de vérifier le couple de serrage après approximativement 50-100 Kms d'utilisation et si nécessaire de resserrer les vis au couple préconisé.
- *Un serrage insuffisant peut entraîner une perte de la roue.*

## **5 MONTAGE DE L'ENJOLIVEUR OU DU CABOCHON SUR LA ROUE**

- 5.1 Le montage de l'enjoliveur ou cabochon ne doit pas nécessiter d'effort trop important qui pourrait détériorer le revêtement de la roue.
- *Risque de corrosion*
- 5.2 L'enjoliveur doit être monté correctement selon l'orientation par rapport à la valve afin d'éviter toute détérioration ou fléchissement de la valve.

- 5.3 Vérifier la position correcte de l'enjoliveur pour empêcher sa perte ou une surchauffe des freins.

## **6 DEMONTAGE DE LA ROUE ET CONTROLE**

- 6.1 Suivez attentivement les recommandations du constructeur automobile concernant le démontage de l'ensemble monté roue/pneu.  
Vérifier de près tous les composants après leur démontage afin de s'assurer qu'ils sont en bon état et qu'il n'y a pas une éventuelle non-conformité.
- 6.2 La roue en tant que pièce de sécurité ne doit pas présenter de fissure, déformation, distorsion, corrosion sévère ou autre défaut semblable. De telles pièces doivent être remplacées ou mises au rebut.  
Ainsi dans le cas d'un dommage suspect, causé par un sérieux choc nid de poule par exemple, la pièce concernée doit être remplacée.
- 6.3 Le remplacement doit être réalisé avec de nouvelles pièces ayant des caractéristiques totalement identiques.  
Les défauts typiques qui nécessitent le remplacement de la pièce sont :
- fissures dans la face du disque en particulier la zone des trous de fixation, la face supérieure du disque et les ajours.
  - déformations ou empreintes anormales dans les bossettes de l'attache.
  - crochets de jante déformés (généralement causés par des impacts contre des obstacles ou des nids de poule).
  - fissures dans la jante causées par une crevaison.
  - usure excessive de la portée moyeu et des crochets de jante.
  - corrosion excessive sur les rebords de jante et dans les bords des ajours du disque.
- 6.4 Il n'est pas autorisé d'effectuer une modification technique sur la roue.

**La réparation d'une jante ou d'un disque endommagé en chauffant, en soudant, en ajoutant ou enlevant de la matière est absolument interdite.**