



PRECONISATIONS D'UTILISATION DES ROUES DANS LES USINES DES CONSTRUCTEURS

ES
1.06 - F

Page 1/2

- ES-1.06 Service instructions for the use of wheels in vehicle manufacturer's plants
(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 préconisations d'utilisation pour la manipulation et le montage des roues.

EUWA a l'intention d'informer les personnes chargées de la manipulation des roues / pneumatiques des risques produit liés à leurs activités.

2 DOMAINE D'APPLICATION

La présente directive s'applique pour les roues qui sont produites ou commercialisées par les membres EUWA, en particulier pour les roues tourisme. Elle concerne les activités de manipulation et de montage de ces roues dans les usines « première monte » des constructeurs automobiles et les sites de leurs sous-traitants.

3 CONSIGNES GENERALES D'UTILISATION

- 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 / pneumatique peuvent conduire à des risques lors de l'utilisation par les consommateurs. C'est pourquoi toutes les opérations de service doivent être réalisées uniquement par du personnel qualifié et spécialement formé.
- 3.2 Eviter les chocs ou les efforts importants qui pourraient déformer ou endommager la roue, dans toutes les opérations de manutention, montage de la valve, montage du pneumatique, équilibrage, montage et fixation sur véhicule
→ *Risque de diminution de la performance fatigue.*
- 3.3 Dans toutes les opérations citées ci-dessus, éviter les chocs, rayures, qui pourraient détériorer le revêtement peinture de la roue
→ *Risque de corrosion qui peut réduire la performance fatigue de la roue.*

4 MONTAGE DU PNEUMATIQUE SUR LA JANTE

- 4.1 Bridage de la roue sur le plateau de montage : vérifier que le disque ou la jante n'est pas déformé ou endommagé après le montage.
→ *Risque de diminution de la performance fatigue.*
- 4.2 Utiliser un produit de lubrification neutre et non agressif qui correspond au cahier des charges.
→ *Risque de dégradation chimique de la peinture si les solvants ne sont pas compatibles.*
→ *Risque de rotation du pneumatique sur la jante si le produit ne sèche pas.*

Principaux changements par rapport à la dernière version :



5 EQUILIBRAGE DE L'ENSEMBLE MONTE

- 5.1 Vérifier que la roue est bien centrée sur l'équilibreuse et que l'alésage n'est pas déformé après passage sur l'équilibreuse.
→ *Risque de problèmes de montage et de diminution de la performance fatigue.*
- 5.2 Il est nécessaire de s'assurer de la propreté des surfaces de contact roue / machine pour garantir la perpendicularité entre l'équilibreuse et l'axe de la roue.
→ *Risque d'équilibrage incorrect pouvant engendrer des problèmes de vibrations.*
- 5.3 Eviter les déformations dans les zones de fixation de la roue. L'effort appliqué ou le couple de serrage ne devra pas dépasser la valeur préconisée dans les instructions.
→ *Risque de problèmes de montage et de diminution de la performance fatigue.*
- 5.4 N'utiliser que des masses d'équilibrage homologuées.
→ *Risque de logement incorrect et de perte des masses d'équilibrage.*
- 5.5 Le montage des masses ne doit pas nécessiter de chocs ou d'efforts trop importants qui risqueraient de détériorer les crochets de jante. Eviter les montages et démontages successifs des masses d'équilibrage.
→ *Risque de corrosion des crochets de jante.*

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

- 6.1 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.*
→ *Risques de dégradations de la roue dans une zone très sollicitée qui pourraient engendrer des pertes de la performance fatigue.*
- 6.2 Afin d'éviter la corrosion, des petites quantités d'huile peuvent être appliquées sur les vis des roues et le filetage des trous de fixation. Eviter la lubrification excessive.
→ *La lubrification excessive peut causer la perte de la roue.*
- 6.3 Les vis de fixation doivent être serrées au couple préconisé sur le cahier des charges du constructeur. 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.*
- 6.4 Sur un nouveau véhicule et après tout remplacement 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.*

7 MONTAGE DE L'ENJOLIVEUR OU DU CABOCHON SUR LA ROUE

- 7.1 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*
- 7.2 L'enjoliveur doit être monté correctement selon l'orientation par rapport à la valve afin d'éviter toute détérioration ou fléchissement de la valve.