

A  
B  
C  
D

# SECTION **WT**

## ROUES ET PNEUS

### TABLE DES MATIERES

WT

<p><b>DEPISTAGE DES PANNES LIEES AUX BRUITS, VIBRATIONS ET DURETES (NVH) ..... 2</b>                  Tableau de dépistage des bruits, vibrations et duretés (NVH) ..... 2  <b>ROUE ..... 3</b>                  INSPECTION ..... 3                      ROUE EN ALUMINIUM ..... 3                      ROUE EN ACIER ..... 3  <b>ENSEMBLE DE ROUE ET DE PNEU ..... 4</b></p>	<p>Equilibrage des roues (type de poids d'adhésif) ..... 4                      DEPOSE ..... 4                      EQUILIBRAGE DES ROUES ..... 4                  Permutation des roues ..... 5                      DESCRIPTION ..... 5  <b>VALEURS DE REGLAGE ..... 7</b>                      Roue ..... 7                      Pneu ..... 7                      Couple de serrage ..... 7</p>	<p>F G H I J K L 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 les pièces en cause.

Symptôme		Cause possible et PIECES SUSPECTEES	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.
Symptôme	PNEUS	Bruit	x	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	x
		Vibrations				x				x	x		x	x			x		x
		Shimmy	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x		x		x	x
		Trépidations	x	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		x			
	ROUE	Bruit	x	x	x				x			x	x	x	x		x	x	x
		Tremblements	x	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

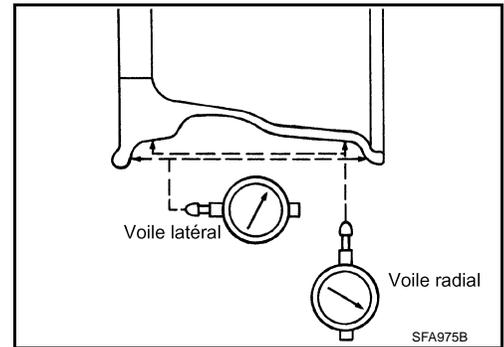
### INSPECTION

#### ROUE EN ALUMINIUM

1. Vérifier 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 aluminium et monter sur un appareil d'équilibrage de pneus.
  - b. Placer le comparateur à cadran sur la crémaillère comme illustré.

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

**Se reporter à [WT-7, "VALEURS DE REGLAGE"](#)**



#### ROUE EN ACIER

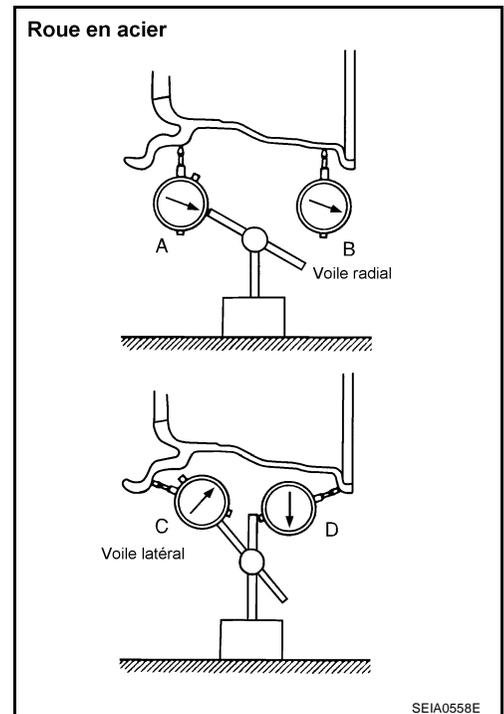
1. Vérifier que les pneus ne sont pas usés ou mal gonflés.
2. Vérifier que les roues ne présentent pas de fissures, de déformation et autres dommages. En cas de déformation, déposer le pneu et vérifier le voile de la roue.
  - a. Retirer le pneu de la roue en acier et monter la roue sur un appareil d'équilibrage 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.

**Voile radial = (A+B)/2**

**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, "VALEURS DE REGLAGE"](#)**



A  
B  
C  
D  
WT  
F  
G  
H  
I  
J  
K  
L  
M

## 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. Si les valeurs de déséquilibre intérieur et extérieur correspondent aux valeurs indiquées sur l'afficheur de l'équilibreuse de roue, multiplier la valeur de déséquilibre extérieur par 5/3 pour déterminer la masse d'équilibrage de roue à utiliser. Sélectionner la masse d'équilibrage externe se rapprochant le plus 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, bien nettoyer la surface de contact sur la roue.**

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

Exemple de calcul :

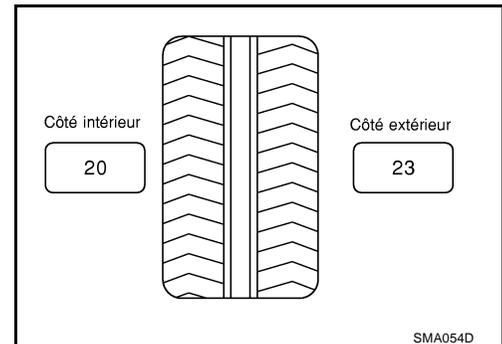
$23 \text{ g} \times 5/3 = 38,33 \text{ g} =$  masse d'équilibrage de 40 g (la plus proche de la valeur de masse d'équilibrage calculée)

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

Exemple :

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

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

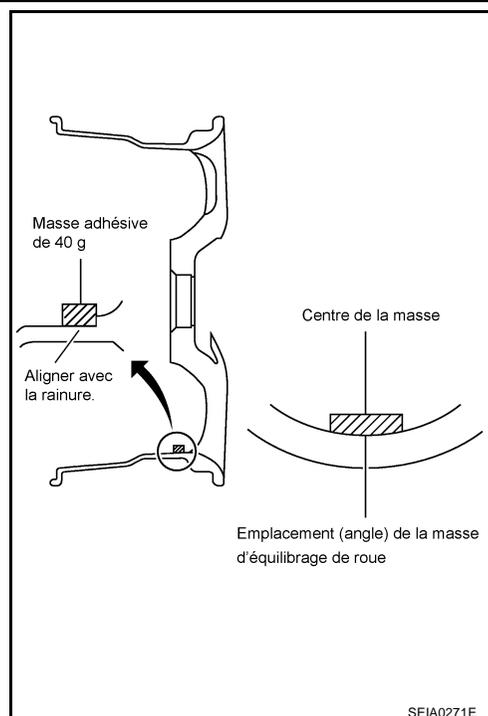


# ENSEMBLE DE ROUE ET DE PNEU

- 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.**
- **Masses d'équilibrage non réutilisables ; toujours les remplacer par des 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).

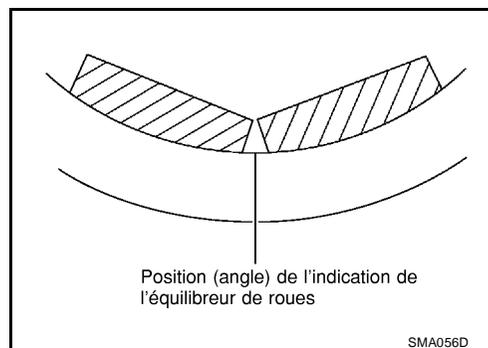
**PRECAUTION:**

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

- Redémarrer l'équilibreuse de roue. 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)	10 g (un côté)
	Statique (à l'arrière)	20 g

## Permutation des roues

EES001M5

**PRECAUTION:**

**Ne pas inclure la roue de secours à usage temporaire lors de la permutation des roues.**

**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.

## DESCRIPTION

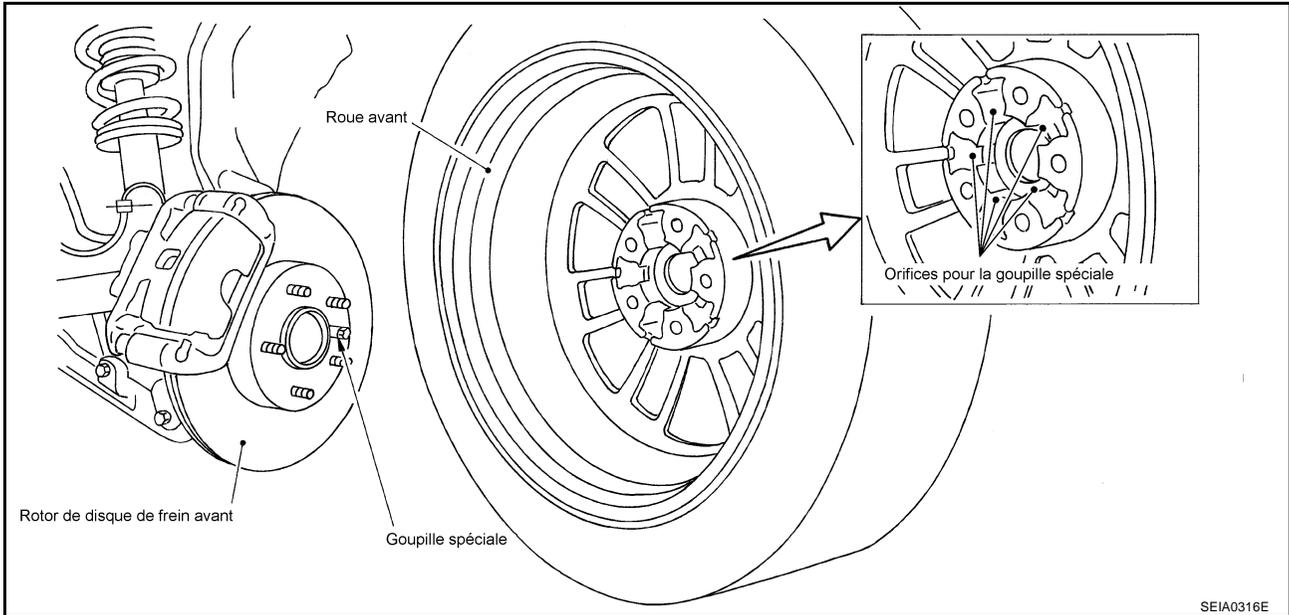
### Dispositif de sécurité évitant une installation incorrecte

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 réa-

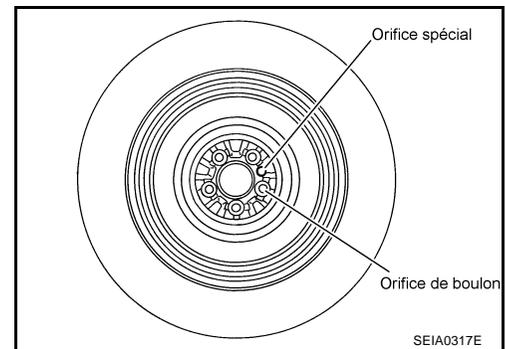
## ENSEMBLE DE ROUE ET DE PNEU

lisé 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.



# VALEURS DE REGLAGE

## VALEURS DE REGLAGE

PFP:00030

### Roue

EES001M6

Type de roue		Aluminium	Acier pour utilisation en cas d'urgence
Limite de déflexion	Déflexion latérale	Moins de 0,3 mm	Moins de 1,5 mm
	Déflexion verticale	Moins de 0,3 mm	Moins de 1,5 mm
Valeur acceptable de déséquilibre résiduel	Dynamique (au rebord de jante)	Inférieure à 10 g (par côté)	
	Statique (à l'arrière)	Inférieure à 20 g	

### Pneu

EES001M7

Unité : kPa (kg/cm<sup>2</sup>)

Taille de pneus	Pression d'air	
	Roue avant	Roue arrière
225/45R18 91W	240 (2,4)	—
245/45R18 96W	—	240 (2,4)
T155/80R17	420 (4,2)	420 (4,2)

### Couple de serrage

EES001M8

Ecrou de roue	108 N·m (11 kg·m)
---------------	-------------------

## VALEURS DE REGLAGE

---