


ROUES COMPLÈTES

Attention : Le déport de la roue doit être compatible avec celui préconisé pour l'essieu.

Code article	Dimensions	Perçage	Déport	Charge par roue kg	
564 304	Roue CPL 145/80 R10	115 x 4	0	325	7,3
1 271 697	Roue CPL 195/55 R10	112 x 5	-4	750	13,5
1 270 749	Roue CPL 155/70 R12 C	130 x 4	0	650	14,1
1 271 781	Roue CPL 155/70 R12 C	112 x 5	20	900	13,6
1 271 779	Roue CPL 155/70 R12 C	112 x 5	30	900	13,6
1 270 346	Roue CPL 155/70 R12 C	140 x 5	0	900	13,3
1 271 269	Roue CPL 155/70 R12 C	140 x 5	30	900	13,3
1 271 383	Roue CPL 135/80 R13	130 x 4	20	325	10,0
1 271 680	Roue CPL 135/80 R13	100 x 4	30	375	10,0
1 270 609	Roue CPL 145/70 R13	115 x 4	0	325	10,7
1 270 610	Roue CPL 145/70 R13	130 x 4	20	325	11,1
1 370 426	Roue CPL 145/80 R13	130 x 4	20	375	11,4
1 271 699	Roue CPL 145/80 R13	100 x 4	30	425	11,8
1 270 611	Roue CPL 155/70 R13	130 x 4	20	375	12,6
1 270 414	Roue CPL 155/70 R13	100 x 4	30	386	13,0
1 270 457	Roue CPL 155/80 R13	130 x 4	20	425	11,9
1 271 701	Roue CPL 155/80 R13	100 x 4	30	500	12,3
1 271 702	Roue CPL 155/80 R13	112 x 5	30	500	12,9
1 270 612	Roue CPL 165/70 R13	130 x 4	20	425	11,3
1 271 704	Roue CPL 165/70 R13	112 x 5	30	710	11,6
1 270 613	Roue CPL 165/80 R13	130 x 4	20	450	13,1
1 271 705	Roue CPL 165/80 R13	100 x 4	30	670	13,7
1 271 703	Roue CPL 165/80 R13	100 x 4	30	710	15,4
1 270 615	Roue CPL 185/70 R13	130 x 4	20	500	14,5
1 271 707	Roue CPL 185/70 R13	100 x 4	30	530	15,1
1 271 708	Roue CPL 185/70 R13	112 x 5	30	530	14,5
1 270 853	Roue CPL 195/50 R13 C	140 x 5	30	900	17,6
1 270 340	Roue CPL 165/80 R14 C	130 x 4	20	650	17,1
1 270 341	Roue CPL 175/80 R14 C	140 x 5	0	750	18,1
1 270 421	Roue CPL 175/80 R14 C	140 x 5	20	750	18,2
1 270 849	Roue CPL 175/80 R14 C	130 x 4	20	775	17,5
1 270 422	Roue CPL 175/80 R14 C	112 x 5	30	775	18,9
1 270 850	Roue CPL 185/80 R14 C	130 x 4	20	800	16,9
1 271 710	Roue CPL 185/80 R14 C	112 x 5	30	900	17,6
1 270 587	Roue CPL 185/80 R14 C	140 x 5	20	800	16,9
1 270 918	Roue CPL 195/80 R14 C	140 x 5	0	900	20,0
1 270 424	Roue CPL 195/80 R14 C	140 x 5	20	900	19,7
1 271 711	Roue CPL 195/80 R14 C	112 x 5	30	950	20,3
663 702	Roue CPL 215/80 R14 C	140 x 5	0	950	25,0
1 270 856	Roue CPL 215/80 R14 C	205 x 6	-5	1 120	26,9
1 270 714	Roue CPL 185/80 R15 C	140 x 5	0	875	21,0
1 271 051	Roue CPL 195/70 R15 C	112 x 5	30	900	26,0
1 270 715	Roue CPL 225/75 R16 C	140 x 5	0	1 250	30,9
1 270 712	Roue CPL 225/75 R16 C	205 x 6	0	1 250	30,5
273 678	Roue CPL 215/75 R 17,5	205 x 6	0	1 700 à 140 km/h	52,1
277 761	Roue CPL 215/75 R 17,5	205 x 6	0	2 000 à 100 km/h	52,1

ROUES COMPLÈTES

Caractéristiques

Choix d'un pneumatique

Le choix d'un pneumatique est fonction de :

- la charge à supporter,
- la vitesse à laquelle le véhicule doit rouler,
- des conditions d'emploi du véhicule.

Pour les utilisations sur remorques et caravanes, veuillez consulter nos services techniques.

Caractéristiques

Les caractéristiques indiquées pour les pneumatiques sont conformes aux Normes Européennes (ETRTO).

Diamètre extérieur

C'est le diamètre du pneu gonflé monté sur jante et sans charge avec pour tolérances :

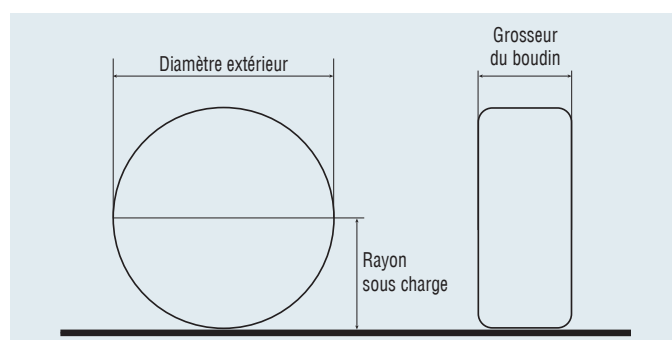
- +2 % } pour pneus spéciaux
- 1 % }
- ±1 % pour pneus routiers

Rayon sous charge

Le pneu étant sous charge, c'est la distance de son axe au sol (en réalité le rayon sous charge statique).

Grosueur du boudin

Elle correspond à la largeur de section de l'enveloppe gonflée sur jante recommandée. Ne comprend pas l'épaisseur d'une éventuelle nervure de protection de flanc.



Circonférence de roulement ou rayon sous charge dynamique

Circonférence de roulement

Quand le pneu roule, le rayon sous charge change et devient le rayon sous charge dynamique. Il dépend de la vitesse du couple transmis et de la voiture. La distance parcourue pour un tour de roue n'est pas égale à la circonférence extérieure du pneu libre, ni à la circonférence calculée à partir du rayon sous charge statique ou dynamique.

Elle a une valeur intermédiaire appelée "circonférence de roulement".

Index

Les circonférences indiquées sont des valeurs index qui sont utilisées notamment pour le calcul de la puissance fiscale des véhicules. Pour tout autre renseignement, consulter nos services techniques.

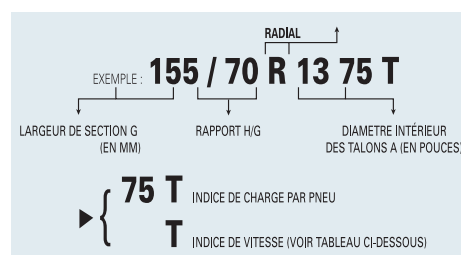
Le rayon sous charge dynamique est aussi utilisé pour les calculs de compatibilité de freinage des remorques 01 et 02.

Indice de charge

C'est une indication supplémentaire de la capacité de la charge des pneumatiques dont le marquage est imposé par un règlement européen.

Indice de vitesse

En application des normes européennes, la vitesse maximale d'utilisation des pneumatiques est caractérisée par l'indice de vitesse figurant sur le pneu à côté de l'indice de charge et non par la lettre figurant dans la désignation de la dimension.



Capacité de charge par pneu														Indice de vitesse	
Ind	kg	Ind	kg	Ind	kg	Ind	kg	Ind	kg	Ind	kg	Ind	kg	M	130
60	250	70	335	80	450	90	600	100	800	110	1 060	120	1 400	N	140
61	257	71	345	81	462	91	615	101	825	111	1 090	121	1 450	P	150
62	265	72	355	82	4 75	92	630	102	850	112	1 120	122	1 500	Q	160
63	272	73	365	83	487	93	650	103	875	113	1 150	123	1 550	R	170
64	280	74	375	84	500	94	670	104	900	114	1 180	124	1 600	S	180
65	290	75	387	85	515	95	690	105	925	115	1 215	125	1 650	T	190
66	300	76	400	86	530	96	710	106	950	116	1 250	126	1 700	H	210
67	307	77	412	87	545	97	730	107	975	117	1 285	127	1 750	V	240
68	315	78	425	88	560	98	750	108	1 000	118	1 320	128	1 800	W	270
69	325	79	437	89	580	99	775	109	1 030	119	1 360	129	1 850	ZR	> 240 km/h

Recommandations

I Pression de gonflage

Les pneumatiques doivent être gonflés aux pressions recommandées par le constructeur du véhicule ou le manufacturier de pneumatiques suivant le véhicule considéré.

La pression de gonflage doit être vérifiée régulièrement sur des pneumatiques « froids » (n'ayant pas roulé plus de 2 ou 3 km à allure réduite). Cependant, si la vérification a lieu lorsque les pneus sont chauds, il faut impérativement majorer la pression recommandée à froid de 0,3 bar. Il faudra ensuite vérifier dès que possible la pression à froid.

Il est normal qu'en cours de roulage, la pression dans le pneumatique augmente. Il est donc impératif de ne jamais dégonfler des pneus chauds.

Au cours de la vérification, il ne faut pas oublier la roue de secours dont la pression de gonflage doit être au moins égale à la plus élevée des pressions de l'essieu avant ou de l'essieu arrière. En cas d'utilisation de la roue de secours, ajuster sa pression en fonction de sa position de montage.

I Capacité d'adhérence latérale du pneu

La force latérale exercée sur les pneus est aussi décisive pour la stabilité de la remorque. Une force latérale élevée augmente la stabilité de la remorque car la vitesse critique se voit augmentée.

Ce qui est décisif :

- capacité de charge importante des pneus
- réglage exact du pincement (d'après les prescriptions du constructeur AL-KO)
- pneus avec une stabilité latérale apportant toute sa valeur à l'essieu

I Entretien des pneumatiques

Il est recommandé :

- de faire examiner par un spécialiste tout pneu ayant subi un choc violent ou un pincement contre un obstacle (trottoir, nid de poule, pierre volumineuse...).
- (Même si de l'extérieur le pneumatique paraît intact, on ne peut jamais exclure une avarie interne qui peut conduire par la suite à une brusque défaillance).
- de ne confier la réparation de toute avarie qu'à un spécialiste.
- d'examiner la façon dont le pneumatique s'use en particulier sur l'essieu avant (une usure anormale peut être l'indice d'une défektivité mécanique du véhicule).
- de faire équilibrer les ensembles pneu/roue.
- de vérifier soigneusement l'état des roues qui ne doivent pas présenter de bord de jante déformé ni de voile.

Les écrous de roue doivent être serrés en alternance diagonale et au couple préconisé.

I Avarie des pneumatiques

Un pneumatique présentant sur quelque partie que ce soit de sa surface extérieure une perforation ou une coupure atteignant sa structure interne (flanc ou sommet) doit être déposé du véhicule en attendant un examen.

Après avoir été soigneusement examiné intérieurement et extérieurement par un spécialiste, il se peut qu'il soit réparable. Les opérations de réparation doivent être faites par des entreprises compétentes et sous leur entière responsabilité.

I Vieillesse des pneumatiques

Les pneumatiques vieillissent même s'ils n'ont pas été utilisés ou s'ils ne l'ont été qu'occasionnellement.

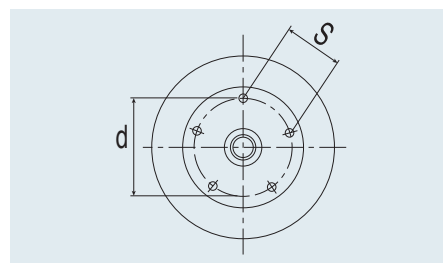
Des craquelures de la gomme de bande de roulement ou de flanc, s'accompagnant parfois d'une déformation de la carcasse, peuvent en être une des manifestations.

Il convient de faire vérifier par un spécialiste les pneumatiques qui présentent des signes

de vieillissement pour s'assurer qu'ils sont encore aptes au roulage.

Les pneumatiques montés sur les caravanes ou les remorques en stationnement durant de longues périodes auront tendance à vieillir et à craqueler plus rapidement que ceux roulant fréquemment. En toutes circonstances, il est important de les soulager de leur charge et de les recouvrir afin de les protéger de la lumière directe.

Pour calculer le diamètre de perçage d, mesurer la distance entre les deux trous (cote S) et utiliser les formules suivantes selon le nombre de trous.



Pour définir le perçage nécessaire, il faut déterminer le diamètre du perçage, le nombre de vis de roue, ainsi que la dimension du pas de vis, par exemple.

Perçage 4 trous : $d = S/0,7071$

Perçage 5 trous : $d = S/0,5878$

Perçage 6 trous ; $d = S/0,5$

Exemples	
Perçage	Cote S
98 x 4	69,3 mm
100 x 4	70,7 mm
115 x 4	81,3 mm
130 x 4	91,9 mm
112 x 5	65,8 mm
140 x 5	82,3 mm
205 x 6	102,5 mm