

# 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<br>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 :

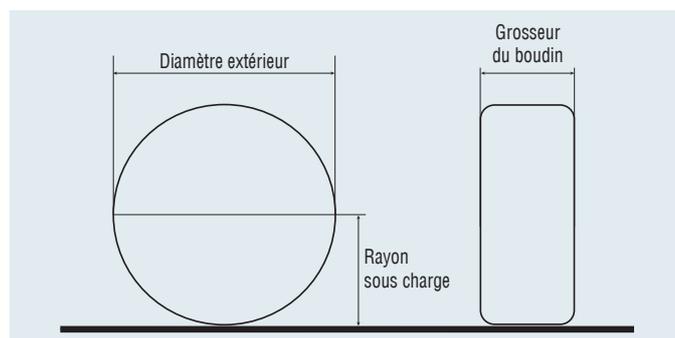
+2 % } pour pneus spéciaux  
 -1 % }  
 ±1 % pour pneus routiers

### 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.

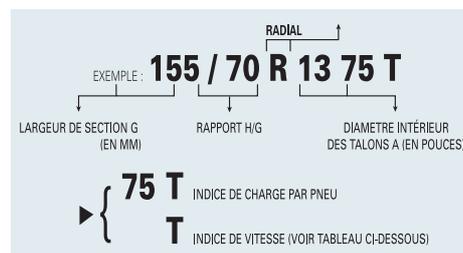
Le rayon sous charge dynamique est aussi utilisé pour les calculs de compatibilité de freinage des remorques 01 et 02.

### 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.

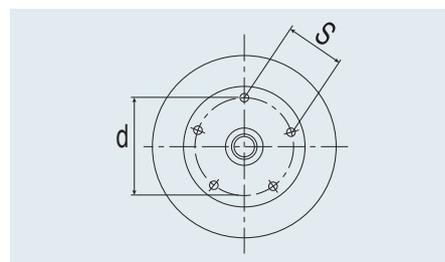
Des craquelures de la gomme de bande de roulement ou de flanc, s'accompagnant parfois d'une déformation de la carcasse, peuvent en être une des manifestations.

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 |