



Travaux de Normalisation des Pneumatiques pour la France

Montage et démontage des pneumatiques

1) AVANT LA DEPOSE DES ROUES

Ne jamais s'approcher d'un pneumatique qui dégage de la chaleur ou de la fumée, éloigner les personnes et attendre au moins une heure avant toute approche ;

S'assurer que le pneumatique ne présente aucun risque d'éclatement : déformation importante, coupure profonde, etc... ;

S'assurer également que les jantes ne présentent aucune anomalie : déformations, fêlures, cassures, etc...

Le dégonflage des pneumatiques :

- est fortement recommandé avant de procéder à la dépose de la roue dans les cas énumérés ci-dessus et lorsqu'un objet est coincé entre les flancs des pneumatiques jumelés ;
- est impératif dans le cas de roues 2 pièces (bi flasques) pour des raisons évidentes de sécurité.

2) LA DEPOSE DES ROUES

Le véhicule étant au sol, il convient de débloquer les écrous.

Le véhicule étant soulevé, il est recommandé dans le cas de jumelés de ne desserrer les écrous que de 2 ou 3 tours seulement pour éviter que, dans le cas des jumelés, la roue extérieure ne soit projetée vers l'extérieur sous la poussée que pourrait exercer une roue intérieure cassée.

Lorsque les roues extérieures et intérieures sont manifestement libres, desserrer totalement les écrous et retirer la ou les roues.

3) LE DEMONTAGE DES PNEUMATIQUES

Il est nécessaire, avant toute opération, de s'assurer que le pneumatique est totalement dégonflé. A cet effet, dévisser et retirer la pièce intérieure de valve.

Dans le cas de jantes en plusieurs pièces, ne pas se placer en face ou au-dessus de la roue pendant le démontage de l'anneau de verrouillage et du cercle amovible, une projection de ces pièces étant toujours possible.



Travaux de Normalisation des Pneumatiques pour la France

4) LA VERIFICATION DE LA ROUE

Choisir la roue appropriée : dimension, déport, jante tubeless pour pneu tubeless, etc....

Vérifier que l'usage prévu pour la roue et le pneu sont bien compatibles (exemple : roues Drop Center agricoles incapables de supporter la même pression que la roue PL équivalente).

Après avoir nettoyé la roue (résidus de pâte de montage, rouille, etc...), il convient de procéder à une inspection minutieuse de celle-ci afin de déceler la présence d'éventuelles déformations, fêlures ou amorces de rupture au niveau de la jante ou d'éventuelles ovalisations des trous de fixation au niveau du disque.

Dans le cas de jantes en plusieurs pièces, s'assurer que les différents éléments correspondent à la jante, qu'ils soient en bon état, et se montent facilement.

5) LE MONTAGE DES PNEUMATIQUES (après vérification de la roue)

A chaque changement de pneumatique :

- remplacer systématiquement la valve ;
- utiliser un joint d'étanchéité neuf pour le montage des pneus tubeless sur jante plate ;
- utiliser un flap neuf et une chambre à air neuve pour les montages tube type.

La propreté des éléments (roue et pneumatique) et l'utilisation d'outils appropriés sont de rigueur dans les opérations de montage.

S'assurer que l'intérieur du pneumatique est propre, sec, exempt de corps étrangers et ne présente pas de traces de roulage en sous gonflage (marbrures de la gomme intérieure), et que les talons ne soient pas détériorés.

Tous ces points étant respectés, lubrifier les talons du pneumatique et les seats de la jante avec un produit approprié. Négliger cette étape pourrait entraîner la rupture des tringles et à un degré moindre un mauvais centrage du pneu sur la jante.

Au montage, il est impératif de respecter les consignes données par le constructeur, telles que : sens de rotation au montage, position de la valve au montage de chaque bourrelet ; le non-respect de ces consignes peut entraîner des avaries irréversibles du pneumatique.

Veiller au bon centrage du pneu sur la jante. Dans le cas de jantes à cercles ou à plusieurs éléments,



Travaux de Normalisation des Pneumatiques pour la France

s'assurer de leur correspondance et de leur bon état (attention, il y a risque d'accidents graves par projection de cercles en cas de mauvais montage, mauvais état du matériel ou non concordance entre les différentes pièces).

Pour tout pneumatique ayant déjà roulé, vérifier avec attention que l'intérieur du pneu ne présente pas de traces de roulage en basse pression (marbrures, cloques, ...) et que les talons du pneu ne soient pas détériorés. La forme d'usure de la bande de roulement peut également aidée au diagnostic.

Lors de montage en roues jumelées :

- Ne jumeler que des pneus de même marque, même dimension, même type, même degré d'usure (5 mm de différence maximum entre les pneus d'un même essieu) et respecter l'égalité des pressions (adaptée aux conditions d'utilisation) pour éviter des usures irrégulières et des dommages à la carcasse du pneu.
- Respecter les entre-axes mini entre jumelés sous peine de provoquer une fatigue excessive et une détérioration des carcasses par contacts des flancs entre eux.

Attention aux pierres coincées entre jumelés.

6) LE GONFLAGE DES PNEUMATIQUES POIDS LOURD

Pour le gonflage, voir notre fiche info et conseil 'pression de gonflage des pneus'

7) L'EQUILIBRAGE DES PNEUMATIQUES POIDS LOURD

L'équilibrage des pneus est nécessaire pour supprimer les vibrations. Il permet de préserver le pneumatique d'une usure prématurée mais également les organes de suspension, de direction et les roulements du véhicule.

Pour conserver plus longtemps un véhicule et des pneus en bon état, il est conseillé de procéder à l'équilibrage des roues arrière comme des roues avant.