



I. CONDITIONS ESSENTIELLES POUR OBTENIR UN BON EQUILIBRAGE.

Les roues à équilibrer doivent être fixées sur l'équilibreuse dans les mêmes conditions que sur le véhicule. Pour cela, l'utilisation de vis de fixation coniques sous tête est à proscrire formellement pour l'équilibrage des roues dont la fixation sur le véhicule est assurée par des goujons et des écrous.

Le diamètre de la partie lisse des goujons de fixation des roues sur l'équilibreuse doit être identique à celui des goujons de fixation sur le véhicule soit $\phi = 12,5$ mm. De plus il est souhaitable d'utiliser des écrous de fixation de roue, d'origine, qui seront réservés uniquement à cet usage.

NOTA :

Un système à fixation rapide de la roue peut également être utilisé à condition que le centrage soit effectué par des tocs (cinq ou trois) dont le diamètre est de 12,5 mm.

Le plan page 3 précise le goujon type pour la fixation des roues sur l'équilibreuse.

II. CONSEILS POUR L'EQUILIBRAGE.

Remarque : L'excentrage de l'enveloppe sur la jante étant souvent la cause de balourd important, il est souhaitable que le pneu ait parcouru 100 km avant de procéder à son équilibrage.

1. Vérifier la planéité et la propreté de la face d'appui de la jante sur le moyeu.
2. Nettoyer les bords de jante pour éliminer tous les dépôts de boue ou de graisse.
3. Retirer les corps étrangers incrustés dans la bande de roulement.
4. Dans le cas des pneus XAS, vérifier le sens de montage.
5. S'il existe un repère de couleur sur le flanc du pneu, vérifier qu'il est bien placé au niveau de la valve et vers l'extérieur.
6. Vérifier le centrage de l'enveloppe sur la jante (c'est à dire l'écart entre le bord de la jante et le filet de centrage sur le bourrelet du pneu). Si nécessaire, gonfler à 3,5 bars, puis rétablir la pression d'utilisation.
7. Contrôler l'état des trous d'axe (ovalisation, criques, déformations, bavures).
8. Choisir le plateau de fixation convenant à la roue à équilibrer. Veiller au bon centrage de la roue, puis effectuer le serrage, valve en haut.

VEHICULES TT

SUSPENSION

Equilibrage des roues

T.S.V.P.

9. Vérifier le voile de la jante (2 mm maximum) et le centrage de la roue sur le plateau.
10. Contrôler le faux rond au sommet de la bande de roulement (2 mm maximum).
11. Régler l'équilibreuse et procéder à l'équilibrage selon les données du constructeur de la machine.
12. Si un balourd très important (100 g et plus) est détecté :
 - déposer la roue, de l'équilibreuse,
 - tracer un repère sur le flanc du pneu au niveau de la valve,
 - dégonfler,
 - faire tourner le pneu sur la jante de 180° par rapport à la valve,
 - surgonfler à 3,5 bars et rétablir à la pression normale,
 - recommencer l'équilibrage.
13. Remonter la roue sur le véhicule et effectuer le serrage, valve en haut, afin de se placer dans les conditions identiques à celles de l'équilibrage. Couples de serrage : 50 à 60 mAN (5 à 6 m.kg) pour 2 CV - 3 CV - GS
80 à 100 mAN (8 à 10 m.kg) pour DS - ID - SM

III. EQUILIBRAGE DES ROUES SUR VEHICULE

Si, après l'équilibrage des roues en procédant comme indiqué ci-dessus, il subsiste encore des vibrations à l'essai du véhicule, celles-ci sont dues généralement, soit à un balourd des tambours de frein arrière, soit à une excentration de disque de frein arrière par rapport à la fusée.

Elles peuvent être supprimées en utilisant une machine à équilibrer les roues directement sur le véhicule.

IMPORTANT : S'il n'y a aucun risque d'utiliser ce genre de machine pour entraîner les roues non motrices du véhicule (140 km/heure environ), il n'en est pas de même pour l'entraînement des roues motrices car un essai prolongé risquerait d'entraîner le « grippage » du différentiel.

IV. MACHINES A EQUILIBRER LES ROUES.

Fournisseur	Modèle pour roue déposée	Modèle pour roue montée
HOFMANN rue Archimède 10 - LA CHAPELLE ST LUC	GEODYNA 3	FB - LK
MARPA 2, rue Montgolfier 93 - ROSNY	BL 1 - E 2 BL 10 BL 11	STABELEC M 7
MULLER 50, rue des Tournelles 75 - PARIS III	2 600	2 609
SCHENK Vendue par FENWICK : 24, boulevard Biron 93 - ST OUEN	RAPID 1	

NOTA : Cette liste n'est pas limitative; elle sera complétée au fur et à mesure des essais effectués.

