

MANUEL DE REPARATION

DATSUN 100A • 120A
SERIE DU MODEL E10
CHASSIS ET CARROSSERIE

Z·ONE·DATSUN



NISSAN MOTOR CO., LTD.
TOKYO, JAPON

SECTION WT

ROUES ET PNEUS

WT

ROUES ET PNEUS WT- 1

RECHERCHE DES CAUSES
D'ANOMALIES ET WT- 4
CORRECTIONS

ROUES ET PNEUS

ROUES ET PNEUS

TABLE DES MATIERES

DESCRIPTION	WT-1	Pneus à carcasse radiale	WT-3
ENTRETIEN PERIODIQUE	WT-2	CONTROLE	WT-3
Gonflage des pneus	WT-2	Equilibrage des roues	WT-3
Permutation des pneus	WT-2	Roues et pneus	WT-3

DESCRIPTION

Dimensions des pneus (pouces)

Standard	6.00-12-4PR (Sans chambre)
En option	6.00-12-4PR (Avec chambre)
	6.00-12-4PR (Pneu neige)
	6.00S-12-4PR (Sans chambre)
	155SR-12 (Radial, avec chambre)
	5.00-12-4PRULT (Sans chambre)
	5.00-12-4PRULT (Avec chambre)
	5.00-12-4PRULT (Avec chambre)
	5.00-12-4PRULT (Pneu neige)

Pression de gonflage des pneus (à froid)

Unité: kg/cm² (psi)

Pneu \ Condition de charge	Charge partielle		Charge maximum	
	Avant	Arrière	Avant	Arrière
6.00-12-4PR	1,5 (21)	1,5 (21)	1,5 (21)	1,5 (21)
6.00S-12-4PR	1,5 (21)	1,5 (21)	1,5 (21)	1,5 (21)
155SR-12	1,7 (24)	1,7 (24)	1,7 (24)	1,7 (24)
5.00-12-4PRULT	1,7 (24)	1,7 (24)	1,7 (24)	2,6 (37)

Dimensions des jantes (pouce): 4J-12

ENTRETIEN PERIODIQUE

Gonflage des pneus

Le gonflage des pneus à la pression correcte améliore le confort de roulage et les qualités de la direction. Il réduit également le niveau sonore et prolonge la durée de service des pneus. L'entretien des pneus comporte le contrôle mensuel des pressions de gonflage et le regonflage éventuel des pneus à la pression correcte. L'augmentation de température augmente la pression à l'intérieur du pneu comme, par exemple, après un parcours à vitesse soutenue ou dans des conditions difficiles sur autoroute ou mauvaise route. Les pressions de gonflage spécifiées s'appliquent aux pneus froids en charge normale et doivent être ajustées en fonction de la charge du véhicule. Un gonflage des pneus à une pression incorrecte influence les caractéristiques de la direction et les qualités de confort du véhicule et peut provoquer toutes sortes de problèmes de direction et de freinage. Il peut aussi raccourcir la durée de service des pneus et augmenter la consommation d'essence. Après avoir gonflé les pneus, vérifier qu'ils n'ont pas de fuite d'air. Bien remettre en place les bouchons de valves après les avoir retirés pour le gonflage. Ils contribuent à empêcher les fuites d'air et à protéger les valves de la poussière et de l'eau.

Le surgonflage des pneus provoque:

- Diminution du confort de suspension (réactions sèches des roues)
- Marques sur le pneu ou dégâts à la carcasse immédiatement à l'intérieur de l'enveloppe
- Mauvaise adhérence
- Usure rapide de la bande de roulement au centre

Le sousgonflage des pneus provoque:

- Grincement des pneus dans les tournants
- Lourdeur de direction
- Usure rapide et locale des bords de la bande de roulement
- Marques du bord du pneu et nombreux types de ruptures
- Fatigue ou rupture des nappes
- Vibrations ou dandinement des roues
- Surchauffe des pneus
- Roulis de la voiture dans les virages ou embardées pendant la marche du véhicule

Permutation des pneus

L'usure des pneus diffère en fonction de leur position sur le véhicule. En général, les pneus avant s'usent plus rapidement que les pneus arrière car le véhicule est du moteur avant et à traction avant. En plus de l'usure plus rapide des pneus avant, prêter une attention particulière à l'usure anormale ou locale pouvant résulter de roues déformées, d'un mauvais réglage du train avant ou d'une pression de gonflage incorrecte.

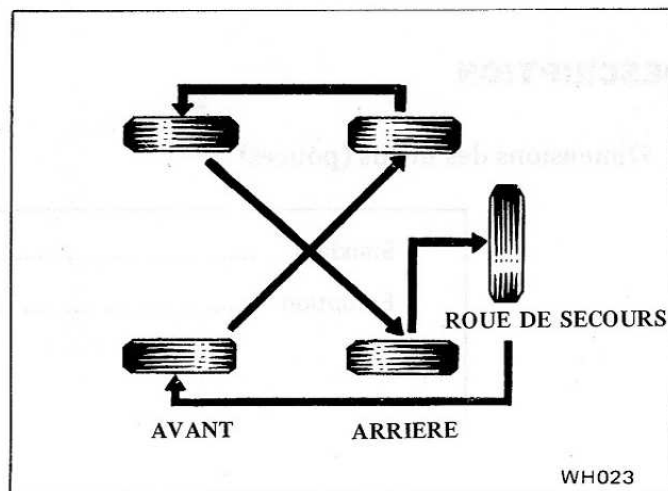


Fig. WT-1 Permutation des pneus

Serrer les écrous de fixation des roues à 7,5 à 8,5 kg-m (54 à 61 ft-lb).

Pour égaliser l'usure des pneus, il est nécessaire de permuter les pneus tous les 5.000 km (3.000 millas). Le schéma montre le sens de permutation recommandé. Chaque pneu comporte un "indicateur d'usure de bande de roulement" qui montre la profondeur des sculptures de bande de roulement à laquelle le pneu doit être remplacé [1,6 mm (0,06 pouce)].

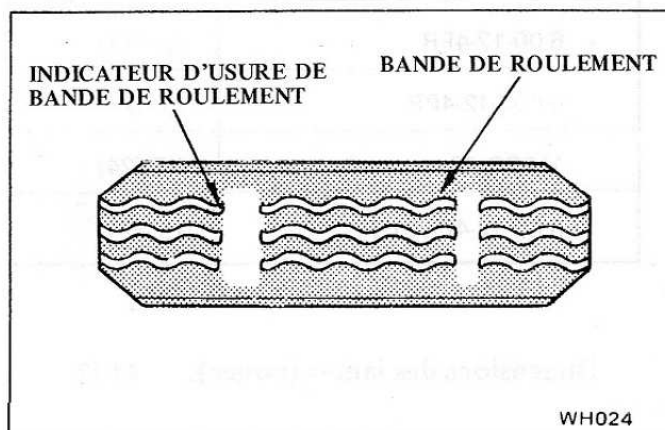


Fig. WT-2 Indicateur d'usure

Pneus à carcasse radiale

Les pneus à carcasse radiale tournent avec une puissance de carrossage inférieure et une tenue de route supérieure en virages. Cela tend à provoquer une usure locale ou rapide de la bande de roulement des pneus s'ils ont un pincement excessif. Il est donc important de contrôler régulièrement le réglage du train avant du véhicule pendant toute la durée de service des pneus. En outre, les pneus à carcasse radiale ne doivent pas être mélangés avec des pneus conventionnels car leurs caractéristiques sont différentes. N'utiliser que les chambres conçues exclusivement pour les pneus à carcasse radiale. Ne pas monter de chaînes à neige sur les pneus radiaux car elles risquent d'en endommager les flancs.

CONTROLE

Equilibrage des roues

Le balourd d'une roue est parfois dû à un manque de soin dans l'entretien du pneu ou à une usure irrégulière du pneu. L'équilibrage des roues est l'une des opérations les plus importantes dans l'entretien des pneus. Le balourd statique maximum autorisé est de 165 gr-cm (2,29 in-oz) ou 10 gr (0,35 oz) au rebord de la jante. Les masses d'équilibrage existent de 10 à 60 gr (0,35 à 2,1 oz), avec augmentations de 10 gr (0,35 oz) d'une taille à l'autre. Les masses d'équilibrage doivent être montées sur le rebord intérieur de la jante, conformément à l'illustration de la figure WT-3.

En cas de dandinement des roues, d'usure anormale des pneus et des éléments de suspension ainsi que de vibrations dans la direction, effectuer un équilibrage dynamique des roues en plus de l'équilibrage statique.

Pour l'équilibrage des roues avant, tenir compte des observations suivantes:

1. En aucun cas l'opération ne doit être effectuée lorsque la roue est montée sur le véhicule, pour éviter d'endommager le différentiel.
2. S'il est cependant nécessaire d'effectuer l'opération sur la roue montée sur la voiture, ne pas la faire tourner à la vitesse maximale pendant plus d'une minute. Ne jamais utiliser le moteur de la voiture pour lancer les roues.

Maintenir la vitesse du véhicule en-dessous de 70 km/h (44 MPH) au compteur. Cela correspond à une vitesse réelle sur route du véhicule de 140 km/h (88 MPH).

3. En aucun cas l'opération ne doit être effectuée sur la roue montée sur le véhicule pendant les 5.000 premiers kilomètres (3.000 millas) du véhicule.

Roues et pneus

Pour assurer un fonctionnement satisfaisant de la direction et une durée de service maximale des pneus, procéder comme suit:

1. Contrôler les jantes, en particulier le rebord de jante et le siège du bourrelet de pneu, pour s'assurer qu'ils ne présentent pas de rouille, de déformation, de craquelures ou autres défauts pouvant provoquer une fuite d'air. Le bon comportement d'un pneu sans chambre dépend de la bonne étanchéité entre le talon du pneu et la jante. Eliminer parfaitement la rouille, la poussière, le caoutchouc oxydé ou le sable de la jante à l'aide d'une brosse métallique, de toile ou de papier émeri. A l'aide d'un comparateur, contrôler le faux-rond et le voilage éventuels de la jante.

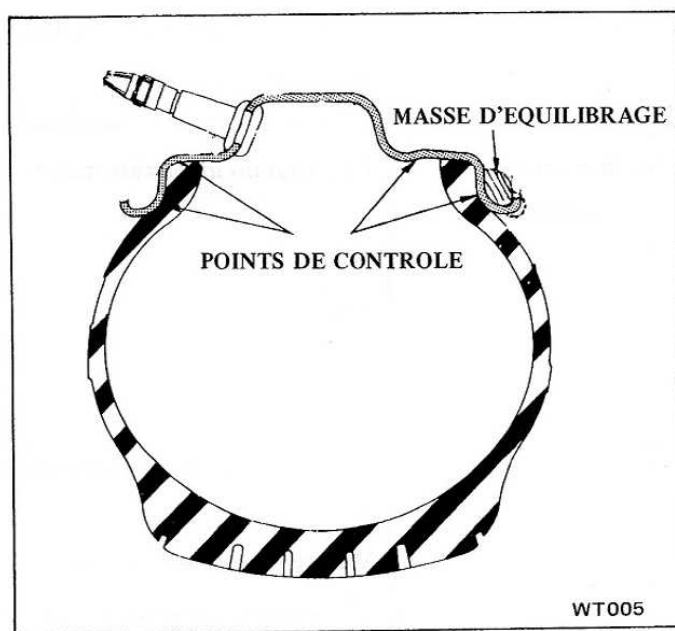


Fig. WT-3 Points de contrôle du faux-rond de la jante

Nota: Lors d'un remplacement de pneu, prendre grand soin de ne pas endommager le talon du pneu, le rebord de jante et le siège du talon de pneu.

2. Retirer de la bande de roulement du pneu tous objets susceptibles de provoquer une crevaison, comme les morceaux de verre cassé, clous ou gravillons.
3. Mettre le pneu au rebut lorsque les flancs sont excessivement craquelés.

CHASSIS

RECHERCHE DES CAUSES D'ANOMALIES ET CORRECTIONS

Condition	Cause probable	Correction
Dandinement des roues	Pression de gonflage des pneus incorrecte. Pneu endommagé ou jante déformée. Roue mal équilibrée. Ecrous de roues desserrés. Roulement de roue usé, endommagé ou insuffisamment serré. Réglage incorrect du train avant. Rotule usée ou endommagée. Jeu excessif ou usure de la timonerie de direction. Pièce mal serrée dans la timonerie de direction. Rupture de ressort de suspension. Amortisseur défectueux.	Mesurer et gonfler correctement. Réparer ou remplacer. Equilibrer correctement. Resserrer. Corriger le jeu ou remplacer le roulement. Régler correctement. Remplacer. Régler ou remplacer. Serrer les écrous au couple spécifié ou remplacer les pièces usées éventuelles. Remplacer. Remplacer.
Usure irrégulière ou excessive des pneus	Permutation incorrecte des pneus. Pression des pneus incorrecte. Roue mal équilibrée. Frein mal réglé. Réglage incorrect du train. Bras de suspension excessivement déformé ou mal monté. Vitesse excessive en virages. Démarrages, accélérations ou coups de freins brutaux.	Effectuer la permutation correcte à intervalles réguliers [5.000 km (3.000 millas)]. Mesurer et corriger. Equilibrer ou remplacer. Régler correctement. Régler correctement. Réparer ou remplacer suivant le cas, ou remonter correctement. Réduire la vitesse. Conduire avec plus de douceur.
Grincements des pneus	Pression de gonflage incorrecte. Réglage incorrect du train avant. Articulation ou bras de suspension déformés.	Mesurer et corriger. Régler correctement. Réparer ou remplacer si nécessaire.