

ISO/TC 31/SC 3

Secrétariat: AFNOR

Début de vote:
2001-04-26

Vote clos le:
2001-06-26

Pneumatiques et jantes pour voitures particulières —

Partie 1: Pneumatiques (série millimétrique)

AMENDEMENT 1

Passenger car tyres and rims —

Part 1: Tyres (metric series)

AMENDMENT 1

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/01829060-6461-46f0-8b30-9e67307e2b37/iso-4000-1-2001-fdamd-1>

LES DESTINATAIRES DU PRÉSENT DOCUMENT SONT INVITÉS À PRÉSENTER, AVEC LEURS OBSERVATIONS, NOTIFICATION DES DROITS DE PROPRIÉTÉ DONT ILS AURAIENT ÉVENTUELLEMENT CONNAISSANCE ET À FOURNIR UNE DOCUMENTATION EXPLICATIVE.

OUTRE LE FAIT D'ÊTRE EXAMINÉS POUR ÉTABLIR S'ILS SONT ACCEPTABLES À DES FINS INDUSTRIELLES, TECHNOLOGIQUES ET COMMERCIALES, AINSI QUE DU POINT DE VUE DES UTILISATEURS, LES PROJETS DE NORMES INTERNATIONALES DOIVENT PARFOIS ÊTRE CONSIDÉRÉS DU POINT DE VUE DE LEUR POSSIBILITÉ DE DEVENIR DES NORMES POUVANT SERVIR DE RÉFÉRENCE DANS LA RÉGLEMENTATION NATIONALE.



Numéro de référence
ISO/FDIS 4000-1/FDAM 1:2001(F)

PDF – Exonération de responsabilité

Le présent fichier PDF peut contenir des polices de caractères intégrées. Conformément aux conditions de licence d'Adobe, ce fichier peut être imprimé ou visualisé, mais ne doit pas être modifié à moins que l'ordinateur employé à cet effet ne bénéficie d'une licence autorisant l'utilisation de ces polices et que celles-ci y soient installées. Lors du téléchargement de ce fichier, les parties concernées acceptent de fait la responsabilité de ne pas enfreindre les conditions de licence d'Adobe. Le Secrétariat central de l'ISO décline toute responsabilité en la matière.

Adobe est une marque déposée d'Adobe Systems Incorporated.

Les détails relatifs aux produits logiciels utilisés pour la création du présent fichier PDF sont disponibles dans la rubrique General Info du fichier; les paramètres de création PDF ont été optimisés pour l'impression. Toutes les mesures ont été prises pour garantir l'exploitation de ce fichier par les comités membres de l'ISO. Dans le cas peu probable où surviendrait un problème d'utilisation, veuillez en informer le Secrétariat central à l'adresse donnée ci-dessous.

iTeh STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)

[ISO 4000-1:2001/FDAmd 1](https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/01829060-6461-46f0-8b30-9e67307e2b37/iso-4000-1-2001-fdamd-1)

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/01829060-6461-46f0-8b30-9e67307e2b37/iso-4000-1-2001-fdamd-1>

Notice de droit d'auteur

Ce document de l'ISO est un projet de Norme internationale qui est protégé par les droits d'auteur de l'ISO. Sauf autorisé par les lois en matière de droits d'auteur du pays utilisateur, aucune partie de ce projet ISO ne peut être reproduite, enregistrée dans un système d'extraction ou transmise sous quelque forme que ce soit et par aucun procédé électronique ou mécanique, y compris la photocopie, les enregistrements ou autres, sans autorisation écrite préalable.

Les demandes d'autorisation de reproduction doivent être envoyées à l'ISO à l'adresse ci-après ou au comité membre de l'ISO dans le pays du demandeur.

ISO copyright office
Case postale 56 • CH-1211 Geneva 20
Tel. + 41 22 749 01 11
Fax + 41 22 749 09 47
E-mail copyright@iso.ch
Web www.iso.ch

Toute reproduction est soumise au paiement de droits ou à un contrat de licence.

Les contrevenants pourront être poursuivis.

Avant-propos

L'ISO (Organisation internationale de normalisation) est une fédération mondiale d'organismes nationaux de normalisation (comités membres de l'ISO). L'élaboration des Normes internationales est en général confiée aux comités techniques de l'ISO. Chaque comité membre intéressé par une étude a le droit de faire partie du comité technique créé à cet effet. Les organisations internationales, gouvernementales et non gouvernementales, en liaison avec l'ISO participent également aux travaux. L'ISO collabore étroitement avec la Commission électrotechnique internationale (CEI) en ce qui concerne la normalisation électrotechnique.

Les Normes internationales sont rédigées conformément aux règles données dans les Directives ISO/CEI, Partie 3.

Les projets de Normes internationales adoptés par les comités techniques sont soumis aux comités membres pour vote. Leur publication comme Normes internationales requiert l'approbation de 75 % au moins des comités membres votants.

L'attention est appelée sur le fait que certains des éléments du présent Amendement peuvent faire l'objet de droits de propriété intellectuelle ou de droits analogues. L'ISO ne saurait être tenue pour responsable de ne pas avoir identifié de tels droits de propriété et averti de leur existence.

L'Amendement 1 à l'ISO/FDIS 4000-1 a été élaboré par le comité technique ISO/TC 31, *Pneus, jantes et valves*, sous-comité SC 3, *Pneus et jantes pour voitures particulières*.

À titre exceptionnel, le présent projet d'amendement est distribué au vote avant la publication de la norme qu'il amende, à savoir la septième édition de l'ISO 4000-1, dans laquelle il sera incorporé s'il est approuvé.

[ISO 4000-1:2001/FDAmD 1](https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/01829060-6461-46f0-8b30-9e67307e2b37/iso-4000-1-2001-fdamd-1)

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/01829060-6461-46f0-8b30-9e67307e2b37/iso-4000-1-2001-fdamd-1>

Pneumatiques et jantes pour voitures particulières —

Partie 1: Pneumatiques (série millimétrique)

AMENDEMENT 1

Page 10

À la suite de l'article 10, ajouter les articles 11 et 12 suivants.

11 Choix des dimensions de pneumatiques

Au moment du choix des pneumatiques, la charge maximale du véhicule qui repose sur le pneumatique ne doit pas être supérieure à la capacité de charge maximale applicable du pneumatique. La charge maximale du véhicule qui repose sur le pneumatique est obtenue en divisant par deux la part de la masse du véhicule à charge maximale revenant à chaque essieu.

La charge normale du véhicule qui repose sur le pneumatique ne doit pas être supérieure à 88 % de la capacité de charge du pneumatique. La charge normale du véhicule qui repose sur le pneumatique est obtenue en divisant par deux la part de la masse en état de marche du véhicule, de la masse des accessoires et de la masse normale des passagers (réparties conformément au Tableau 1) revenant à chaque essieu. Ces masses, ainsi que d'autres masses pertinentes, sont définies ci-dessous.

Le constructeur du véhicule peut spécifier une pression de gonflage inférieure à celle correspondant à la capacité de charge maximale du pneumatique. Dans ce cas, la charge qui repose sur le pneumatique (dans l'état de charge correspondant du véhicule) ne doit pas dépasser la capacité de charge du pneumatique à la pression spécifiée.

La charge maximale du véhicule chargé comprend le total des masses suivantes:

- a) la masse en état de marche du véhicule,
- b) la masse des accessoires,
- c) la charge utile du véhicule,
- d) la masse des options de production.

La masse en état de marche du véhicule est la masse du véhicule automoteur avec son équipement de série et tous les pleins faits (réservoir d'essence, lubrifiants, liquide de refroidissement) y compris la masse de la climatisation, si le véhicule en est équipé, et la masse complémentaire pour des moteurs disponibles en option.

La masse des accessoires est la masse cumulée (la part excédant celle des équipements de série qu'ils remplacent) de la transmission automatique, de la direction assistée, des freins assistés, des lève-vitres électriques, des sièges à ajustement électrique, de l'équipement radio et du chauffage, dans la mesure où ces équipements sont disponibles en montage de série (installés ou non).

La masse normale des passagers correspond à 68 kg multipliés par le nombre de passagers spécifiés dans le Tableau 8, deuxième colonne. Si la réglementation locale comprend la masse des bagages, retenir 7 kg par passager, disposés dans l'espace à bagages. La répartition des passagers est leur répartition dans le véhicule telle que donnée dans le Tableau 8, troisième colonne.

Tableau 8 — Chargement et répartition des passagers pour la charge normale d'un véhicule selon différents nombres de places assises

Nombre de places assises annoncé, nombre de passagers	Charge normale du véhicule, nombre de passagers	Répartition des passagers dans un véhicule chargé normalement
De 2 à 4	2	2 à l'avant
5 et plus	3	2 à l'avant, 1 dans la deuxième rangée

La charge utile du véhicule est la masse de bagages et de chargement annoncé, plus 68 kg multipliés par le nombre de passagers correspondant au nombre de places assises annoncées.

La masse des options de production est la masse cumulée des options installées en série dont la masse dépasse de 2,3 kg la masse des équipements qu'elles remplacent et qui n'a pas déjà été prise en compte dans la masse en état de marche du véhicule ou dans la masse des accessoires; elle comprend la masse des freins surdimensionnés, des niveleurs d'assiette, des galeries ou porte-bagages, batteries de traction et décorations spéciales.

12 Angle de carrossage

Les angles de carrossage des véhicules, surtout dans des conditions sévères de conduite, ont une incidence sur la performance des pneumatiques: l'angle de carrossage, à l'état statique, sur les voitures particulières ne doit pas excéder, pour les différentes dimensions de pneumatiques, les valeurs données dans le Tableau 9.

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/01829060-6461-46f0-8b30->

Tableau 9 — Angle de carrossage maximum et rapport d'aspect correspondant

Rapport d'aspect	Angle de carrossage maximal
45	3°
40	3°
35	2°
30	2°
25	2°
20	2°

