

# CONSOGARAGE

Consommables pour pneumaticiens  
et outillages professionnels pour garages

Site de vente d'outillage professionnel et d'équipement pour garages  
[www.consogarage.com](http://www.consogarage.com)



## Manuel sur Démonte-pneus Semi-automatique

## INDEX

1.GÉNÉRALITÉS	2
2. CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES	2
3 . NORMES DE SÉCURITÉ	2
4 . DISPOSITIFS DE SÉCURITÉ	2
5.TRANSPORT	2
6 . DÉBALLAGE	3
7 . INSTALLATION	3
7.1 MISE EN PLACE	3
7.2 RACCORDEMENT PNEUMATIQUE	3
7.3 BRANCHEMENT ÉLECTRIQUE	3
8 .IDENTIFICATION DES PIÈCES	4
9 . IDENTIFICATION DES SIGNAUX DE DANGER	4
10 .CONTRÔLE DU BON FONCTIONNEMENT	5
11. UTILISATION	5
11.1 DÉTALONNAGE	5
11.2 BLOCAGE DE LA ROUE	6
11.3 DÉMONTAGE	7
11.4 MONTAGE	8
11.5 ENTALONNAGE ET GONFLAGE	9
12 . ENTRETIEN ORDINAIRE	9
13.PÉRIODES D'INACTIVITÉ	10
14.MISE À DECHARGE	11
15.PROBLÈMES/CAUSES/REMÈDES	11

## 1. GÉNÉRALITÉS

Le démonte-pneus est un appareil conçu pour le démontage et le montage de pneumatiques et de véhicules industriels légers avec des jantes de 10"÷17" et un diamètre maxi. de 900 mm.

Toute autre utilisation est impropre et donc déraisonnable et non autorisée.

Il est indispensable de lire attentivement et de comprendre le contenu de ces instructions avant de commencer tout type d'opération

Toute la documentation fournie avec l'appareil, et surtout ce manuel, doit être conservée soigneusement pour pouvoir être consultée à tout moment.

## 2. CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur électrique	1,1 KW
Alimentation électrique 1/ PE / 50HZ	220V
Blocage externe : Intervient sur des roues de :	10"÷ 18"
Blocage interne :	13"÷ 22"
Diamètre maxi de la roue	900 mm
Épaisseur de la jante	3" ÷ 13"
Pression de service	6 ÷8 bar
Poids de l'appareil	165Kg
Niveau de pression sonore au poste de travail	Lpa<70 dB

## 3 – NORMES DE SÉCURITÉ

L'utilisation de l'appareil est strictement réservée aux personnes qualifiées et autorisées. Toute altération ou modification de l'appareil, non autorisée préalablement par le constructeur, décharge ce dernier de toute responsabilité pour les dommages qui pourraient en découler ou s'y rapporter.

**Toute opération, même minime, sur l'installation électrique nécessite l'intervention d'un personnel professionnellement qualifié**



## 4 . DISPOSITIFS DE SÉCURITÉ

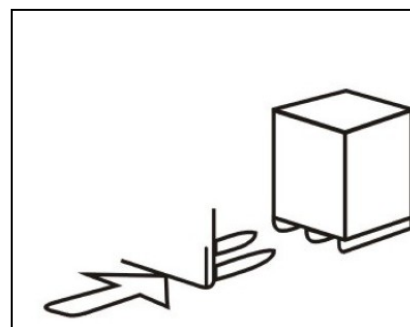
Des indications et des instructions ont été appliquées sur l'appareil afin d'identifier les risques spécifiques qui, s'ils sont sous-évalués, peuvent causer des dommages aussi bien à l'opérateur qu'à l'appareil.

**ATTENTION** : L'élimination ou l'altération des dispositifs de sécurité entraîne une violation des normes européennes.

## 5. TRANSPORT

L'appareil est fourni en emballage sur palette. Le poids de l'appareil emballé est de 220 kg. Manutentionner le démonte-pneus avec un chariot élévateur en positionnant ses fourches aux points indiqués (Fig.).

Le lever lentement de quelques millimètres pour contrôler l'équilibre de la charge. Lever de quelques centimètres et se déplacer lentement.



## 6. DÉBALLAGE

Après avoir enlevé l'emballage, s'assurer que l'appareil est intact en contrôlant qu'il n'y ait pas de parties visiblement endommagées. Ne pas laisser les éléments de l'emballage à la portée des enfants car c'est une source de dangers potentiels. Déposer les matériaux de l'emballage auprès des Centres de ramassage prévus à cet effet, s'ils sont polluants ou non biodégradables

N.B. comme les parties les plus délicates sont recouvertes d'une graisse spéciale antirouille, les traces éventuelles de saleté ne sont pas dues à de la négligence mais ce sont des résidus de cette graisse. Si nécessaire, nettoyer.

Attention au cours du déballage de l'appareil : tenir baissée la tige hexagonale avec la main avant d'enlever le bois qui la bloque pour éviter le retour subit du ressort

## 7 . INSTALLATION

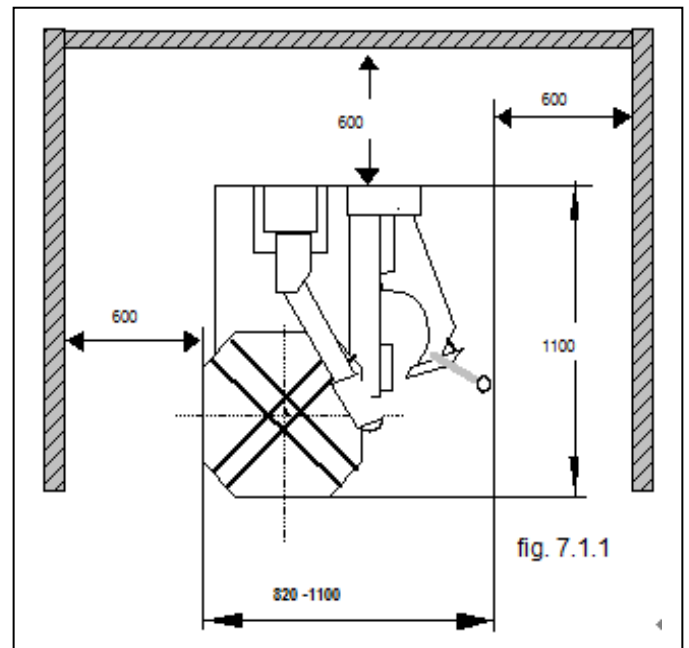
### 7.1 MISE EN PLACE

La surface d'encombrement nécessaire à l'installation de l'appareil est de 1100 mm de largeur et 1 100 mm de profondeur ; maintenir une distance minimum de murs éventuels d'au moins 600 mm.

Placer le démonte-pneus sur un sol solide, non instable et non disjoint.

Fixer en correspondance des 2 trous d'embase de l'appareil pour une profondeur de 80 mm, en utilisant une pointe spéciale mur de 13 mm de longueur.

Introduire les tasseaux métalliques dans les trous prévus et serrer avec la clé hexagonale.



### 7.2 RACCORDEMENT PNEUMATIQUE

Pour effectuer le raccordement pneumatique, procéder comme suit :

Raccorder le démonte-pneus à un réseau d'air comprimé (avec pression de service conseillée de 6 à 8 Bars) en utilisant un tuyau pour air comprimé d'un diamètre interne de 7/8 mm

**La pression du réseau d'air comprimé NE DOIT JAMAIS dépasser la valeur de 16 Bars**



**Toute opération, même minime, sur l'installation électrique nécessite l'intervention d'un personnel professionnellement qualifié**



### 7.3 BRANCHEMENT ÉLECTRIQUE

Avant d'effectuer n'importe quel branchement électrique, contrôler que la tension de réseau corresponde à celle reportée sur la plaque signalétique.

Il est obligatoire que l'installation soit équipée d'une bonne mise à la terre. L'appareil doit être raccordé à un interrupteur automatique d'alimentation (différentiel) taré à 30 mA.

Lire sur la plaquette le courant absorbé et vérifier le dimensionnement de l'installation.

## 8. IDENTIFICATION DES PIÈCES

- 1) Pédale de rotation du mandrin
- 2) Pédale du détalonneur
- 3) Pédale de fermeture du mandrin
- 4) Pédale d'ouverture du mandrin
- 5) Mandrin
- 6) Griffes de blocage
- 7) Potence verticale
- 8) Manette de réglage du bras horizontal
- 9) Bras horizontal
- 10) Poignée de blocage de la tête de montage
- 11) Bras vertical
- 12) Tête de démontage-montage
- 13) Palette de détalonnage
- 14) Support de roue en caoutchouc

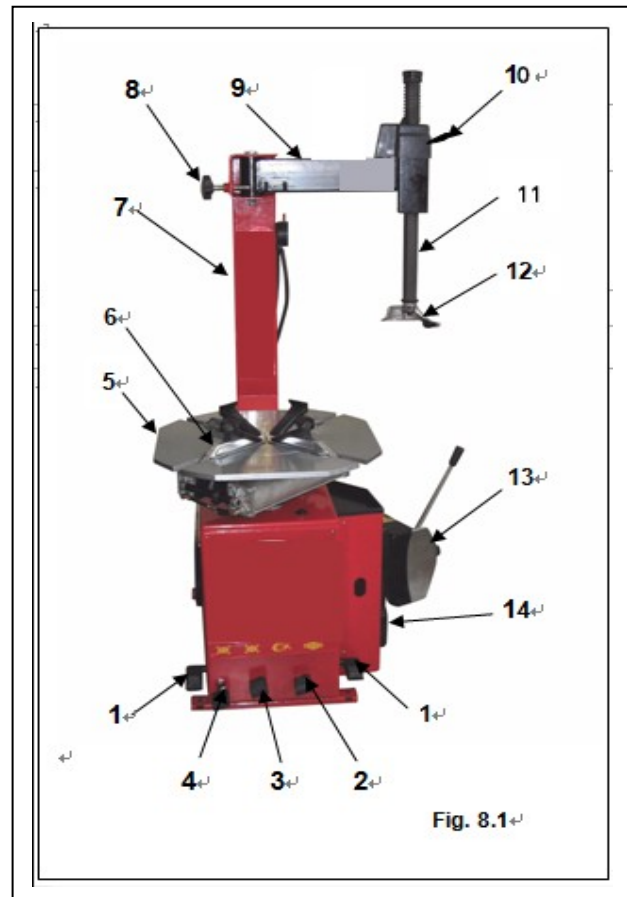


Fig. 8.1

## 9. IDENTIFICATION DES SIGNAUX DE DANGER



risques d'électrocution



Ne pas mettre une partie du corps sous l'outil de démontage.



Lors du détalonnage, attention à la lame du sabot car elle se déplace rapidement vers la gauche.



Lors d'un gonflage rapide, bien fixer la roue

Lors de l'utilisation de la machine attention aux vêtements amples, cheveux longs, bracelets, bagues etc....

Lors de l'utilisation attention à ne pas laisser vos mains sous des objets risquant de tomber

## 10 .CONTRÔLE DU BON FONCTIONNEMENT

Après avoir effectué les branchements demandés

(voir chapitre "INSTALLATION"), contrôler le fonctionnement correct du démonte-pneus en procédant comme suit :

1) appuyer sur la pédale (1, Fig.10.1) vers le bas : le mandrin (5, Fig.10.1) doit tourner en sens horaire.

Pousser la pédale (1, Fig. 10.1) vers le haut : le mandrin (5, Fig.10.1) doit tourner en sens anti-horaire.

N.B. : si le sens de rotation est opposé à celui précédemment décrit, inverser (opération effectuée par un professionnel qualifié) deux câbles de phase sur la fiche triphasée.

2) ouvrir manuellement le bras détalonneur (13, Fig. 10.1) et appuyer sur la pédale de détalonnage (2, Fig.10.1) : le détalonneur se met en marche en se refermant.

3) appuyer à fond sur la pédale (4, Fig. 10.1) : les quatre griffes de blocage doivent s'ouvrir. En appuyant sur la pédale (3, Fig.10.1), les quatre griffes doivent se fermer.

4) Tourner le levier (10, Fig.10.1) : on obtient le blocage de la tige hexagonale (11, Fig. 10.1), ainsi que l'éloignement automatique de la tête d'environ 2 mm du bord de la jante (voir le chapitre sur le démontage). Remettre les levier dans leur position initiale pour obtenir le déblocage du bras vertical

5) Toutes les deux ou trois pressions sur les pédales (3 ou 4, Fig.10.1), contrôler si une goutte d'huile tombe dans le conteneur transparent du graisseur (12, 10.3).

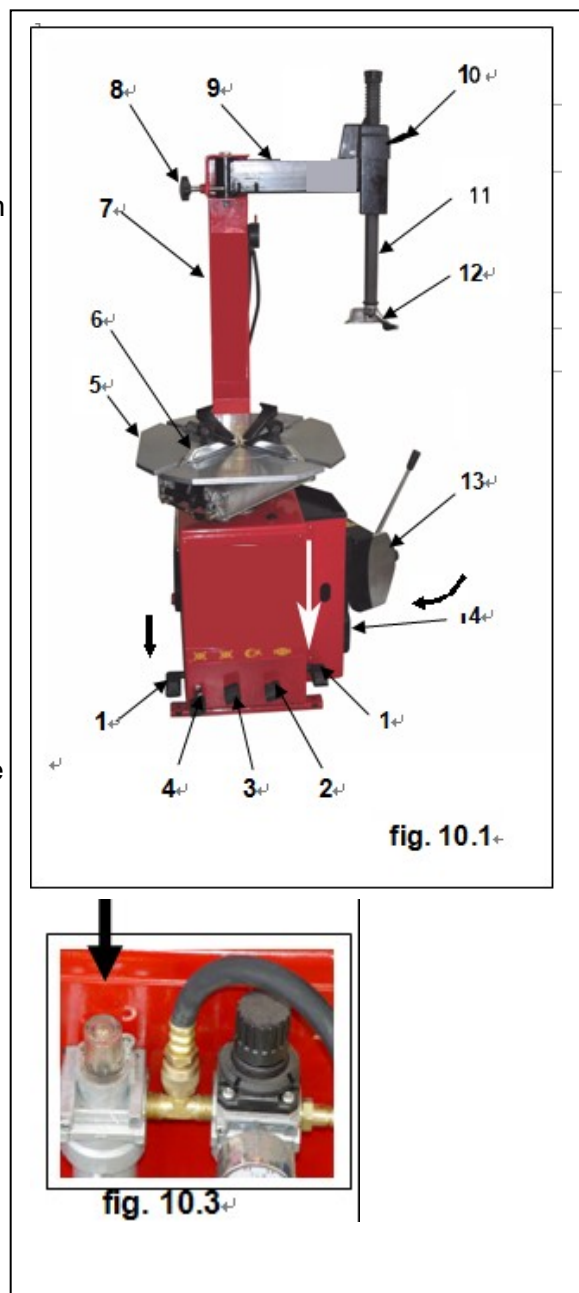


fig. 10.1-

fig. 10.3-

Dans le cas contraire, agir avec un tournevis sur la vis de réglage du graisseur (voir Fig. 10.3).

## 11. UTILISATION

### 11.1 DÉTALONNAGE

**Opération à exécuter avec la plus grande attention.**

**L'actionnement de la pédale du détalonneur provoque une fermeture rapide et forte du bras et représente donc un danger potentiel d'écrasement pour tout ce qui se trouve dans son rayon d'action.**



**ATTENTION !**

**Avant toute opération, enlever de la jante les vieilles masses d'équilibrage**



- 1) Dégonfler complètement le pneumatique et enlever la valve.
- 2) Fermer complètement les griffes du mandrin.

**Effectuer l'opération de détalonnage avec les griffes du mandrin ouvertes pourrait entraîner l'écrasement des mains.**

**Pendant l'opération d'entalonnage NE JAMAIS laisser les mains sur le flanc du pneumatique.**



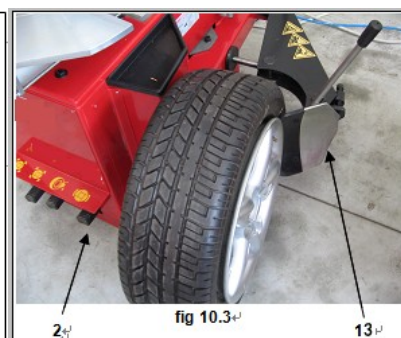
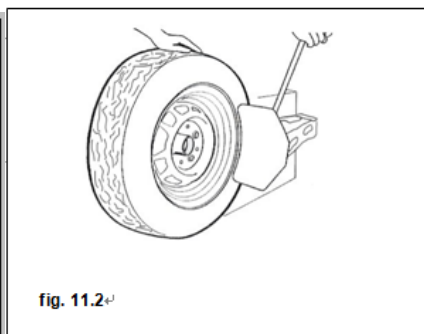
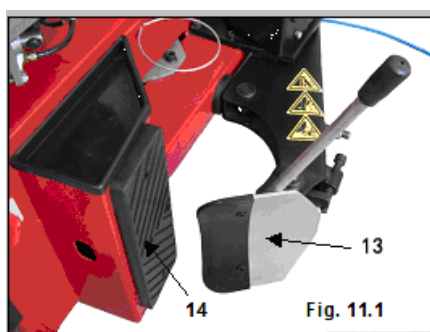
- 3) ouvrir le bras détalonneur en poussant manuellement vers l'extérieur, approcher la roue du support en caoutchouc (14, Fig.11.1) et la palette (13, Fig.11.1) du talon du pneumatique à la distance de 1cm du bord de la jante (voir Fig.11.2).

**ATTENTION ! Positionner correctement la palette pour intervenir sur le flanc du pneumatique et non pas sur la jante. (Voir fig 11.2)**

**Il faut toujours se référer aux procédures indiquées par les constructeurs afin de prévenir des ruptures ou des endommagements aux pneumatiques, jantes, valves capteurs et accessoires.**



- 4) Presser la palette (13, Fig.10.3) sur le pneumatique en agissant sur la pédale (2, Fig.11.3). Répéter l'opération sur tout le pourtour de la roue et sur les deux côtés jusqu'à ce que le décollage des talons de la jante soit terminé.



## 11.2 BLOCAGE DE LA ROUE

- 1) Contrôler qu'il n'y ait pas de vieilles masses d'équilibrage sur la jante.
- 2) Étendre très soigneusement le lubrifiant approprié sur les bords du pneumatique.
- 3) La roue peut être bloquée sur le mandrin aussi bien avec les griffes à l'extérieur de la jante qu'avec celles à l'intérieur.

**Pendant le blocage ne JAMAIS enfilez les mains sous le pneumatique.**

**Pour un blocage correct, positionner la roue exactement au centre du mandrin (6, Fig.10.1).**

**Contrôler que la roue soit correctement bloquée par les quatre griffes.**

### BLOCAGE EXTERNE (roues de 10" à 17")

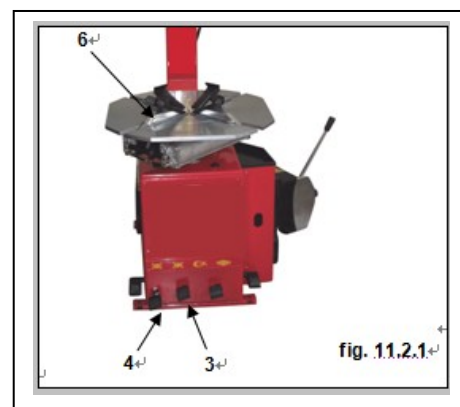
En appuyant sur la pédale (4, Fig.11.2.1), positionner les griffes de blocage (6, 11.2.1), de façon à ce que le repère du mandrin se trouve à peu près en correspondance du diamètre de la jante.

Poser la roue sur le mandrin et en tenant la jante pressée vers le bas, appuyer sur la pédale (3, Fig.12.2.1) pour bloquer la roue.

### BLOCAGE INTERNE (roues de 13" à 21")

Fermer préalablement les quatre griffes de blocage (6, Fig.11.2.1) en appuyant sur la pédale (3, Fig.11.2.1).

Poser la roue sur le mandrin et appuyer sur la pédale (4, Fig. 11.2.1), les griffes s'élargiront en bloquant la jante sur les dents prévues à cet effet.



### 11.3 DÉMONTAGE

Attention de ne pas mettre les mains à proximité de la tête au cours du démontage du pneumatique : risque d'écrasement des mains entre la jante et la tête

- En déplaçant manuellement le bras horizontal (9 fig, 8.1) et la tige hexagonale (11 fig, 8.1), positionner la tête (12 fig,8.1), contre le bord de la jante.

- Bloquer la tête (12 fig,8.1) à l'aide du levier (10 fig, 8.1)..

Toujours avec le levier (16, Fig.11.3.2), appuyer sur le support de la tête (12 fig,8.1) et porter le talon du pneumatique sur la partie en forme d'angle de la tête.

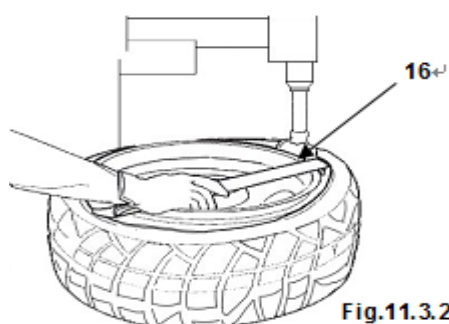


Fig.11.3.2

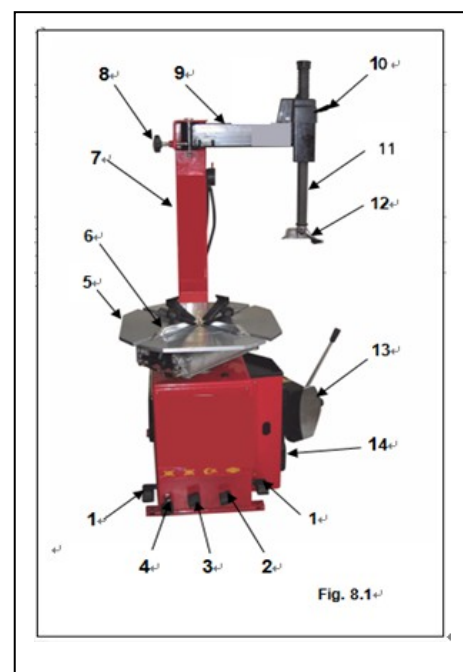


Fig. 8.1

N.B. pour éviter de pincer la chambre à air, il est conseillé d'effectuer cette opération avec la valve à environ 10 cm à droite de la tête. En maintenant le levier dans cette position, faire tourner le mandrin (5, Fig.8.1) en sens horaire en appuyant sur la pédale (1, Fig.8.1) tant que le pneumatique ne sera pas complètement sorti de la jante

**Les mains et les autres parties du corps doivent être le plus loin possible de la tête pendant la rotation du mandrin pour éviter leur écrasement.**

REMARQUE : si le talon du pneumatique, sur les pneumatiques très " durs ", tend à descendre de la tête, avant de tourner le mandrin en sens horaire, le faire tourner sur quelques centimètres en sens anti-horaire, en maintenant le levier (16) dans la position indiquée sur la fig. 11.3.2.

Si le pneumatique a une chambre à air, l'enlever.



Procéder comme décrit au point 4 pour le talon inférieur.

## 11.4 MONTAGE

### CONTRÔLE DU PNEUMATIQUE ET DE LA JANTE

**ATTENTION** : Ce contrôle est très important pour éviter les risques d'explosion du pneu au cours des opérations suivantes d'entalonnage et de gonflage ! Avant le montage, contrôler que :

- le pneu, aussi bien à la vue qu'au toucher, ne présente pas de défauts et que la toile ne soit pas endommagée. S'il y a des défauts, **NE PAS** monter le pneumatique
- la jante ne soit pas cabossée et/ou déformée.

N.B. En particulier dans les jantes en alliage, les bosses provoquent souvent des microfractures internes, invisibles à l'oeil nu, qui peuvent compromettre la solidité de la jante et constituer un danger, même lors du gonflage

- le diamètre de la jante et le pneumatique soient **EXACTEMENT** de la même mesure.

N.B. Le diamètre de la jante est imprimé sur la jante ; le diamètre du pneumatique est imprimé sur le flanc du pneumatique. **NE JAMAIS** essayer de monter les pneumatiques sur les jantes si l'on n'est pas en mesure d'identifier avec précision les diamètres respectifs.

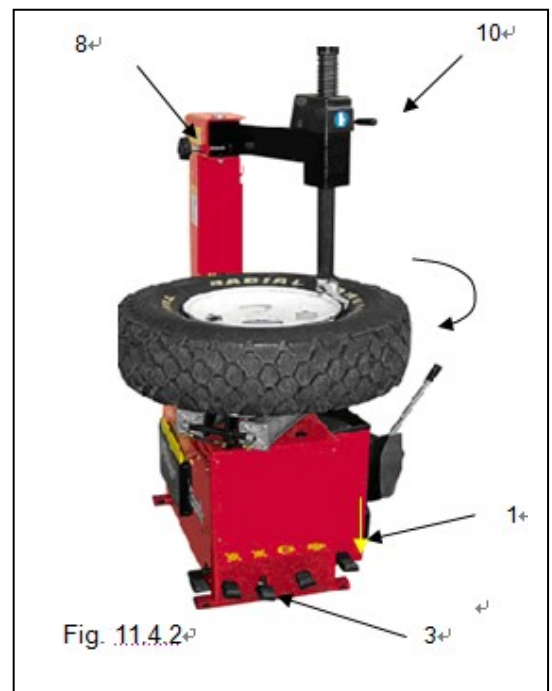
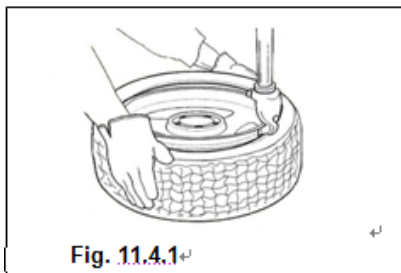
## MONTAGE

Graisser soigneusement les talons du pneumatique et les bords de la jante avec un lubrifiant spécial pneumatiques.

Si l'on a retiré la jante du mandrin, la bloquer de nouveau en agissant comme décrit précédemment dans le paragraphe " BLOCAGE DE LA ROUE ".

Positionner la tête (13, Fig.11.4.1) contre le bord de la jante et bloquer les bras (voir l'explication au paragraphe " démontage ").

**ATTENTION** : Si le montage est fait sur la roue précédemment démontée, ou si l'on intervient sur des roues avec une jante de même dimension, il ne faut pas à chaque fois agir sur le levier du manipulateur (10, Fig.11.4.2) et sur le levier de blocage (8, Fig.11.4.2) car la tête et le bras seront déjà positionnés correctement



Attention de ne pas mettre les mains

**à proximité de la tête au cours de la rotation du pneumatique : risque d'écrasement des mains entre la jante et la tête**

Guider le pneumatique avec les mains de façon à ce que le talon passe sous la partie en forme d'angle de la tête (13, Fig.11.4.1) et à l'extérieur de sa lèvre de soutien (Fig.11.4.1).

**ATTENTION** : si le pneumatique est tubeless, commencer le montage avec la valve positionnée à 180° par rapport à la tête

Tourner le mandrin en sens horaire en appuyant sur la pédale (1, Fig.11.4.2) et maintenir avec les mains le talon pressé dans la gorge interne de la jante.

Si le pneu est avec chambre à air, introduire cette dernière.

Répéter les opérations pour le talon supérieur du pneumatique. Lorsque le montage est terminé, appuyer sur la pédale (3) pour libérer la roue du mandrin.

N.B. Les deux opérations de démontage et de montage sont effectuées en tournant le mandrin en sens horaire. Le sens de rotation anti-horaire sert uniquement pour remédier à d'éventuelles erreurs de l'opérateur.

## 11.5 ENTALONNAGE ET GONFLAGE

### **ATTENTION !**

**Les pneumatiques doivent être gonflés avec des outils appropriés, conformes aux normes de sécurité prévues.**

**DANGER !**

Le gonflage des pneus est dangereux !

Suivre scrupuleusement les recommandations et les instructions données par les manuels d'utilisation relatifs aux accessoires de gonflage, indiqués par les constructeurs de pneumatiques, de jantes et par les constructeurs automobiles.

Utiliser des accessoires appropriés.

**ATTENTION !**

La rupture d'une jante ou d'un pneumatique sous pression peut provoquer une explosion qui projette la roue sur le côté ou vers le haut avec force en causant des dégâts, des blessures graves ou même la mort !

### **UNE ROUE PEUT EXPLOSER LORSQUE :**

- 1) **Le diamètre de la jante n'est pas exactement égal au diamètre du pneumatique.**
- 2) **La jante ou le pneumatique sont défectueux.**
- 3) **Pendant l'entalonnage, la pression maximum recommandée a été dépassée.**
- 4) **Le pneumatique est gonflé en dépassant la pression maximum indiquée par le fabricant.**
- 5) **L'opérateur n'observe pas les règles de sécurité opportunes.**

## 12 . ENTRETIEN ORDINAIRE

**ATTENTION**

Avant toute opération d'entretien, séparer l'appareil de toute source d'énergie

Effectuer les entretiens suivants :

Contrôler périodiquement (tous les 15 jours environ) le niveau de l'huile dans le graisseur qui ne doit jamais découvrir complètement la colonnette d'amorçage.

Pour les rajouts, procéder comme suit :

Dévisser le conteneur du graisseur.

Remplir avec de l'huile pour installations pneumatiques de classe ISO HG, viscosité ISO VG 32 (par exemple : ESSO Febis K 32; MOBIL Vacouline Oil 1405; KLUBER Airpress 32).

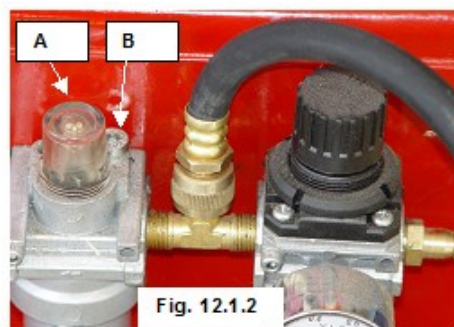
Contrôler périodiquement (tous les 2-3 jours) si toutes les 2-3 pressions sur la pédale (2, Fig.12.1.1) une goutte d'huile tombe dans le conteneur transparent du graisseur (A Fig. 12.2.2). Dans le cas contraire, agir avec un tournevis sur la vis de réglage du graisseur (B Fig. 12.2.2).

Nettoyer journalièrement l'appareil en enlevant la terre ou les déchets de pneumatique qui peuvent obstruer les glissières de coulissement des pièces de blocage.

Graisser les glissières avec de l'huile spéciale de classe ISO HG, viscosité ISO VG 68 (par exemple : ESO Febis K 68; Mobil Vactra 2; Shell Tonna Oil 68).

Vérifier périodiquement le niveau de la condensation dans le godet du filtre (18, Fig.12.1.1) qui NE doit JAMAIS dépasser la marque rouge de niveau sur le godet. Si nécessaire, évacuer la condensation en tournant la bague en sens horaire (C, Fig. 12.1.1)

Tous les 30-40 jours, débrancher l'appareil du réseau pneumatique et démonter le godet (19, Fig.12.1.1) pour enlever les impuretés solides éventuelles qui se sont formées à l'intérieur de ce dernier.



### 13. PÉRIODES D'INACTIVITÉ

Pour des périodes d'inactivité prolongées, l'appareil doit être séparé de toute source d'énergie.

Graisser les pièces qui pourraient s'endommager en cas de séchage.

les pièces de coulissement,

les glissières du mandrin.

le guide du bras horizontal

Vider les réservoirs contenant des liquides de fonctionnement et protéger tout l'appareil de la poussière en le couvrant avec une bâche en nylon.

## 14.MISE À DECHARGE

Si l'on décide de ne plus utiliser cet appareil, il faut le rendre inopérant en éliminant toute possibilité de raccordement aux sources d'alimentation.

Étant considéré déchet spécial, démonter l'appareil en parties homogènes et l'éliminer conformément aux lois en vigueur.

## 15.PROBLÈMES/CAUSES/REMÈDES

### PROBLÈME

**En actionnant la pédale de rotation (1, Fig.16.1) le mandrin ne tourne pas.**

### CAUSES

**La fiche d'alimentation n'est pas branchée.**

**Le courant n'arrive pas.**

### REMÈDES

**Enfiler correctement la fiche dans la prise d'alimentation.**

**Rétablir le fonctionnement correct du réseau électrique**

### PROBLÈME

**En actionnant les pédales du mandrin (3-4, Fig.16.1) ou la pédale du détalonneur (2, Fig.16.1), on n'obtient aucun mouvement**

### CAUSES

**L'air n'arrive pas.**

**Le tuyau de raccordement au démonte-pneus est plié ou écrasé**

### REMÈDES

**Rétablir le fonctionnement correct du réseau pneumatique.**

**Rétablir le passage de l'air et remplacer le tuyau s'il est endommagé.**



### ATTENTION !

Si les indications données ci-dessus ne reportent pas le démonte-pneus à un fonctionnement correct ou si l'on relève des anomalies de tout autre type, NE PAS utiliser le démonte-pneus et appeler immédiatement le service technique d'assistance.