



PIERBURG



PI 2131

Uniquement pour professionnels !

1/3

PRODUCT INFORMATION

CAPTEURS POUR LE SYSTÈME DE CONTRÔLE DE LA PRESSION DES PNEUMATIQUES (TPMS)



Motorservice a élargi son portefeuille dans le domaine des capteurs avec des capteurs actifs pour le système de contrôle de la pression des pneumatiques (TPMS).

Les 30 articles couvrent un parc mondial de 222 millions de véhicules.

Les capteurs sont disponibles sous forme de capteurs à visser avec écrou de raccord (capteur clamp-in) et de capteurs à encliqueter avec enveloppe en caoutchouc (capteur snap-in). Il s'agit de capteurs actifs (433 MHz) dans le TPMS direct (voir les informations générales figurant à la dernière page).

VOS AVANTAGES

- Qualité première monte
- Grande couverture du marché
- Nombreux tests de stress pour garantir la qualité Pierburg
- Installation simple et rapide
- Utilisation immédiate, aucune programmation nécessaire (plug and play)
- Adéquation aux spécifications OE en termes de forme, de fonction et d'utilisation du véhicule



RHEINMETALL

**PI 2131**Uniquement pour professionnels !
2/3

CAPTEURS TPMS DANS LA GAMME

| N° Pierburg | OEM | N° de réf. | Type *) |
|--------------|------------------------|---|----------|
| 7.14060.00.0 | Renault | A 453 905 75 01, 40 70 056 42R, 93461364 | Snap-In |
| 7.14060.01.0 | Renault | 40700-3VU0A, 40 70 056 63R | Clamp-In |
| 7.14060.02.0 | Mercedes-Benz / BMW | 36 10 6 877 937, A 000 905 41 04, 36 10 6 887 147 | Clamp-In |
| 7.14060.03.0 | BMW | 36 10 6 881 890 | Clamp-In |
| 7.14060.04.0 | Volkswagen | 2N0 907 251 A | Clamp-In |
| 7.14060.05.0 | Mercedes-Benz | A 000 905 39 07 | Clamp-In |
| 7.14060.06.0 | Ford | EV6T-1A180-DD, 2318530 | Snap-In |
| 7.14060.07.0 | Toyota | 42607-02031 | Clamp-In |
| 7.14060.08.0 | Ford | F2GT-1A180-CE, 5285838 | Snap-In |
| 7.14060.09.0 | HKMC | 52933-D4100, 52933-F2000 | Clamp-In |
| 7.14060.10.0 | Ford | JX7T-1A180-DA, 2197279 | Snap-In |
| 7.14060.11.0 | Suzuki | 43139-52S14, 43139-52S14-000 | Clamp-In |
| 7.14060.12.0 | HKMC | 52933-C1100 | Snap-In |
| 7.14060.13.0 | GM | 13581561 | Snap-In |
| 7.14060.14.0 | PSA | 9811536380 | Snap-In |
| 7.14060.15.0 | HKMC | 52933-3N100, 52933-B1100, 52933-2J100 | Clamp-In |
| 7.14060.16.0 | Mitsubishi | 1612477080, 4250C477 | Clamp-In |
| 7.14060.17.0 | Chrysler / Fiat | 95523608, 670034786 | Clamp-In |
| 7.14060.18.0 | Ford | BB5T-1A180-BA, 5091251 | Snap-In |
| 7.14060.19.0 | GM | 13598775, 10 10 063 | Clamp-In |
| 7.14060.20.0 | Chrysler | 68193586AC, 53386476 | Snap-In |
| 7.14060.21.0 | Nissan / Mercedes-Benz | 40700-6WY0C, A 470 905 78 00 | Clamp-In |
| 7.14060.22.0 | GM | 13598773, 13540602 | Snap-In |
| 7.14060.23.0 | Mercedes-Benz | A 447 905 17 04 | Snap-In |
| 7.14060.24.0 | GM | 13506028 | Snap-In |
| 7.14060.25.0 | Toyota | 42607-02070, 42607-F4020 | Clamp-In |
| 7.14060.26.0 | Volvo | 4H23-1A189-AE, 31445474, FX23-1A189-AA | Clamp-In |
| 7.14060.27.0 | HKMC | 52940-BV100, 52940-CG100 | Snap-In |
| 7.14060.28.0 | Mercedes-Benz | A 000 905 84 13, 000 905 84 13 | Clamp-In |
| 7.14060.29.0 | Chrysler | K68241067AB, 53351971 | Snap-In |



*) Type clamp-in : capteurs à visser avec écrou de raccord



*) Type snap-in : capteurs à encliqueter avec enveloppe en caoutchouc

Sous réserve de modifications et de variations dans les illustrations. Pour les références et les pièces de rechange, voir les catalogues actuels ou les systèmes se basant sur les données TecAlliance.



INFORMATIONS GÉNÉRALES SUR LE TPMS

Le système de contrôle de la pression des pneumatiques (TPMS) permet de s'assurer que les pneus conservent la bonne pression. En cas de perte de pression, le conducteur est alerté par le témoin d'avertissement TPMS.

Depuis le 1^{er} novembre 2014 au plus tard, toutes les voitures particulières nouvellement immatriculées sont équipées, en usine, d'un TPMS.

On distingue le TPMS passif (ou « indirect ») et le TPMS actif (ou « direct »).

TPMS PASSIF (« INDIRECT »)

- Le système calcule la pression des pneus à l'aide des capteurs de vitesse de rotation de roue (« capteurs ABS ») en se basant sur la circonférence de roulement : si de l'air s'est échappé d'un pneu, la circonférence de roulement diminue et la roue tourne plus vite.
- Le TPMS passif utilise pour cela des composants qui sont, de toute façon, présents à bord du véhicule. Seul le logiciel est adapté.
- Le système détecte certes la perte de pression, mais ne sait pas dire quel pneu est concerné.
- Le TPMS indirect ne détecte pas non plus si les quatre pneus présentent tous une pression basse !

TPMS ACTIF (« DIRECT »)

- La jante de chaque roue est équipée d'un capteur alimenté par batterie qui mesure, en permanence, la pression d'air et la température régnant à l'intérieur du pneu.
- Les données sont envoyées par radio à l'ordinateur de bord.
- Avantage : surveillance de la pression et de la température en temps réel, pour chaque roue indépendamment.
- Les batteries des capteurs ont une durée de vie d'environ sept à dix ans, soit environ 225 000 km. Comme les batteries ne peuvent pas être remplacées, le capteur doit ensuite être remplacé.



REMARQUE

Si la pile d'un capteur est vide, il se peut que les trois autres le soient aussi bientôt. Nous recommandons donc de remplacer les quatre capteurs en une seule fois.



TÉMOIN D'AVERTISSEMENT TPMS

- S'il n'y a pas de panne du TPMS, le témoin d'avertissement TPMS s'allume au démarrage d'un véhicule et s'éteint après quelques secondes.
- Si le témoin d'avertissement TPMS reste allumé, cela signifie que la pression d'air dans un ou plusieurs pneus est trop faible. Certains véhicules offrent également une représentation visuelle de la pression des pneus.
- Si le témoin d'avertissement TPMS s'allume et clignote pendant 60 à 90 secondes avant de rester allumé en permanence, cela indique un dysfonctionnement du système (p. ex., pile de capteur vide, capteur manquant ou défectueux, capteur incorrect pour le type de véhicule).

QUELS SONT LES AVANTAGES D'UN TPMS ?

- Jusqu'à 40 % de tous les accidents de la route sont liés à une pression des pneus insuffisante.
- Une pression réduite des pneus d'environ 0,4 bar en dessous de la valeur prescrite entraîne déjà une usure accrue des pneus. Une usure moindre prolonge la durée de vie des pneus.
- La résistance au roulement plus élevée lorsque les pneus sont sous-gonflés entraîne une surconsommation de carburant pouvant atteindre 0,3 l sur 100 km. Ceci augmente, à son tour, les émissions de CO₂.