

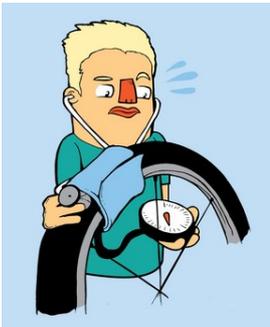
Le bon état des pneus

Le saviez-vous ? Les pneus sont les seuls points de liaison entre votre véhicule et la route. Une pression de gonflage optimale est donc un facteur essentiel pour une conduite sûre, efficace et économe.

Oui, mais à quelle fréquence vérifier et comment s'assurer de la juste pression de vos pneus ?

Quand vérifier ?

Il est recommandé de vérifier, au moins une fois par mois ou avant un long trajet, la pression des pneus de votre véhicule.



La pression des pneus étant directement liée à la température du pneumatique, le contrôle doit idéalement être effectué **à froid** (véhicule à l'arrêt depuis plus de 2 heures, ou ayant roulé moins de 3 kilomètres).

En cas de **contrôle à chaud**, il est conseillé de rajouter 0,3 bar à la pression indiquée par le constructeur, afin de contrer l'augmentation de pression générée par le réchauffement du pneu suite à son utilisation. En refroidissant, le pneu atteindra la pression préconisée. Attention, à toute variation de charge du véhicule.

Attention : Sur-gonfler vos pneus n'est pas un bon réflexe !

En effet, un sur-gonflage réduit la surface de contact avec le sol et, par conséquent, l'adhérence du véhicule. Les pneus seront également moins efficaces pour absorber les chocs de la route (ce qui dégradera aussi le confort de conduite) et seront sujets à une usure plus prononcée, ainsi qu'à un risque de détérioration de leur structure interne.

La bonne pression est déterminée par le constructeur. Cette information est disponible **dans le livret technique**, mais aussi à l'intérieur de la **trappe du réservoir à carburant**, ou sur la **tranche des portières avant** de votre véhicule.



Certains véhicules sont aujourd'hui dotés d'un voyant qui permet d'alerter sur la baisse de pression des pneus.



Quelle pression en hiver ?

Lorsque la température descend il peut être conseillé d'augmenter votre pression de gonflage de 0.2 bar par rapport aux préconisations du constructeur.

Cet ajout de pression a pour vocation de compenser la perte de pression découlant de la baisse des températures.

Mais pour le roulage sur la neige, aucun ajustement spécifique à prévoir.

La vérification du gonflage sera aussi l'occasion de vérifier l'état des pneus.

Quand changer ses pneus ?



Il est temps de remplacer ses pneumatiques :

- Lorsque le témoin d'usure au niveau de la bande de roulement (la partie en contact avec la route) est atteint (1,6 mm de profondeur).
- A savoir, sur les pneus hiver, 2 témoins d'usure sont présents (1,6 mm pour un usage "été" et 4 mm pour un usage "hiver")
- Le flanc est endommagé.
- Il existe une perforation dans la bande de roulement d'un diamètre supérieur à 6 mm.

À partir de quand un pneu est-il trop vieux ?

Les pneus se dégradent avec le temps. Les huiles et les produits chimiques présents dans le caoutchouc commencent à s'évaporer ou à se décomposer en raison de l'exposition aux UV. Le caoutchouc perd de sa souplesse et commence à se fissurer à la surface. La structure devient de plus en plus fragile.

Même s'il n'a pas de date de péremption, la **durée de vie d'un pneu** est en moyenne de 5 à 10 ans. Elle varie en fonction de l'état des routes, du style de conduite, de l'entretien qui est apporté au pneu : gonflage, stockage... À partir de 5 ans, il faut contrôler régulièrement leur état.

Pour connaître la date de fabrication d'un pneu, il faut rechercher un numéro commençant par les lettres "DOT", suivies d'une série de 10 à 12 caractères.

Ce code, indique plusieurs choses : semaine, année et lieu de fabrication.

La date de fabrication correspond aux quatre derniers chiffres du code DOT. Les deux premiers chiffres représentent la semaine de fabrication et les deux derniers l'année.



Ces recommandations sont également valables pour la roue de secours.

Combien de pneus doit-on changer ?

Les pneus doivent être changés par paire sur un même essieu, afin de préserver l'équilibre du véhicule.

On peut n'en changer qu'un seul si l'écart d'usure avec le second ou même les trois autres est très minime.

Les pneus les plus récents seront montés à l'arrière, car une éventuelle perte d'adhérence de l'avant se rattrape plus facilement.

Les dimensions

À condition de **respecter les préconisations des constructeurs**, on peut monter des pneus de dimensions différentes à celles des gommes d'origine. Les dimensions compatibles sont précisées dans le livret d'utilisation du véhicule ou sur la tranche des portières avant de votre véhicule.

COMMENT COMPRENDRE LA TAILLE DES PNEUS ?



205 : Largeur en millimètres

55 : Hauteur du flanc en % par rapport à la largeur du pneu

Dans l'exemple ci-dessus, la hauteur du flanc équivaut à 55% de 205.

R : Structure

Il existe 3 structures de pneu : R pour la structure radiale, - pour la structure diagonale et B pour la structure "ceinture croisée" (Biais Belted).

16 : Diamètre intérieur en pouces

91 : Indice de charge

V : Indice de vitesse

La valve

Élément important de l'étanchéité du pneu, la valve se détériore à l'usage, au même titre que les gommes. Il convient donc d'en vérifier souvent l'état et de la remplacer si nécessaire. Pour plus de tranquillité, il est conseillé d'en mettre une neuve à chaque changement de pneu.

Le bouchon d'étanchéité de la valve barre la route aux projections qui pourraient rentrer dans le pneu pendant que le véhicule roule. Fixé sur l'embout, il tient un vrai rôle de protection du pneu !

L'équilibrage

À chaque changement de pneus, les roues doivent être équilibrées pour une meilleure tenue de route et pour une conduite confortable. Les professionnels disposent d'appareils capables de mettre en évidence les points de déséquilibre.

Un mauvais équilibrage entraîne une surconsommation de carburant, une usure prématurée des pneumatiques et des rotules de direction.

Le rodage

Pour faciliter leur fabrication, les pneus sont lubrifiés. Cette pratique favorise en effet leur démoulage. Toutefois, au moment de sa mise sur le marché, le pneu n'a pas éliminé tout le lubrifiant. Il est donc plus glissant.

Pour se débarrasser de cette substance problématique pour la sécurité, il est important de **ne pas forcer sur ses pneus** les premiers temps.

Avec le frottement des roues sur les bandes de démarcation et les freinages, le lubrifiant finira pas s'éliminer.

Il est ainsi conseillé d'**adopter une conduite souple et de modérer sa vitesse** sur les 200 à 300 premiers kilomètres

C'est d'autant plus nécessaire que les pneus neufs réagissent moins rapidement que les pneus usés. Le rodage est donc indispensable pour la sécurité !

Et pour les motos qu'en est-il ?

Les pneus sont les éléments les plus importants sur la moto, c'est l'unique pièce qui relie la moto au sol .

S'assurer que les pneus sont en bon état est primordial à la **sécurité du motard**.

Les pneumatiques sont donc essentiels. Ils sont les premiers garants de la tenue de route, du comportement général de la moto et de la qualité du freinage. Ils influent également sur le sentiment de sécurité et les sensations que l'on peut avoir au guidon.



Attention à l'usure.

Les pneumatiques comportent sur leurs épaulements et sur leur bande de roulement de petits témoins d'usure. Les témoins d'usure sont à surveiller régulièrement. Dès que ces témoins sont atteints (donc dès que le niveau de gomme a diminué de manière importante), le comportement des pneus peut être modifié, et ils sont à changer d'urgence.

Ils peuvent ainsi glisser davantage ou ne plus correctement chasser l'eau.

Attention au gonflage

La pression d'un pneu se fait idéalement **une fois par semaine**.

Pour diverses raisons (valve étanche ou gomme poreuse, micro crevaison, etc.), un pneu moto peut se dégonfler au fil du temps.

La juste pression conditionne la sécurité et le confort de conduite, et influe également sur la consommation. C'est pourquoi chaque constructeur de moto et chaque fabricant édite un tableau de recommandations de pression de pneumatique visible sur le livret technique ou sur le cadre de la moto.

Une pression communément admise sur les motos courantes est de 2,5 bar à l'avant et 2,9 à l'arrière pour un usage routier quotidien.



Le sur-gonflage accélère l'usure du pneumatique et défavorise la tenue de route sur chaussée détrempée. Le pneu rippe.

Le sous-gonflage déstabilise la moto, quelle que soit la vitesse de circulation, et entraîne des risques de dérapages plus importants. Le pneu s'affaisse.



