

Gonflage des pneus : voitures particulières à usages multiples

Ce bulletin remplace toute autre publication précédente de Toyo concernant le gonflage des pneus pour les voitures particulières à usages multiples, y compris les véhicules récréatifs. Ce bulletin a pour but de diffuser les recommandations et la politique de Toyo en ce qui a trait au gonflage et à l'entretien des pneus d'équipement d'origine, et les pneus de remplacement direct (mêmes dimensions et indice de robustesse) sur les voitures particulières à usages multiples.

Aux fins du présent bulletin, les voitures particulières à usages multiples comprennent tous les véhicules munis de pneus désignés LT ou de pneus de camion de poids moyen. Les véhicules récréatifs (y compris les VR de classe A, C et B), les autobus et les véhicules SMU (service médical d'urgence) sont considérés comme des voitures particulières à usages multiples.

Gonflage des pneus d'équipement d'origine sur les voitures particulières à usages multiples :

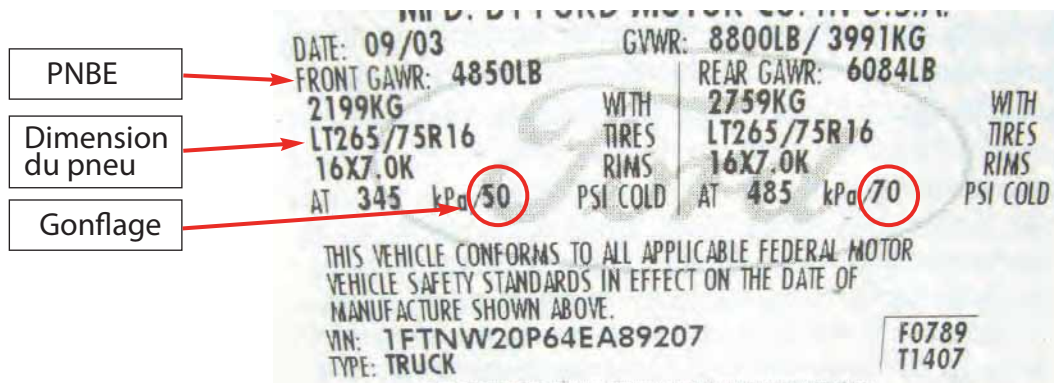
Toyo recommande de respecter la pression de gonflage indiquée sur la plaque-étiquette du véhicule (affichette de certification) apposée par le fabricant du véhicule ou le fabricant à l'étape finale.

Les pneus de remplacement doivent également être capables de supporter le PNBE du véhicule (par essieu) ou plus.

Gonflage des pneus et renseignements sur le PNBE :

La plaque-étiquette d'information sur les pneus du véhicule (affichette de certification) comprend des informations sur la dimension des pneus, le gonflage, le PNBE, etc. La plaque-étiquette d'information sur les pneus se trouve habituellement sur le montant de portière, le montant du loquet de portière ou sur le bord de la porte côté chauffeur. Dans les VR, la plaque-étiquette d'information sur les pneus se trouve sur le tablier à la gauche du siège du chauffeur.

Exemple – plaque-étiquette d'information sur les pneus (affichette de certification) :



Normes de sécurité en vigueur de la F.M.V.S.S. (Federal Motor Vehicle Safety Standards) :

Les normes de la Federal Motor Vehicle Safety (FMVSS 571.120) imposent les exigences suivantes aux fabricants de véhicules en ce qui a trait aux pneus d'origine :

La somme des indices de charge maximale des pneus installés sur un essieu ne doit pas être inférieure au poids technique maximal sous essieu (PNBE) tel qu'il est indiqué sur l'affichette de certification du véhicule (plaque-étiquette d'information sur les pneus).

Par conséquent, les fabricants de véhicules sont requis en vertu des lois fédérales d'installer des pneus dont les dimensions, l'indice de robustesse et la capacité de charge (par gonflage) sont suffisants pour supporter rien de moins que le PNBE.

Définition du PNBE :

La charge maximale admissible pouvant être supportée par l'ensemble d'essieu selon l'évaluation du fabricant du véhicule. Sont inclus le poids de l'essieu et la partie du poids du véhicule supportée par l'essieu.

Définition du PNBV :

Il s'agit du poids nominal brut du véhicule, soit le poids du véhicule non chargé plus tous les liquides, le fret, les passagers, l'équipement facultatif et les accessoires. Pour une meilleure performance du produit et pour la sécurité, ne jamais dépasser le PNBV.

Vérification du poids sous essieu chargé et répartition de la charge :

Les consommateurs doivent connaître le poids que supporte chaque essieu et la position des roues de leur véhicule, et répartir au besoin le fret ou la charge utile d'un côté à l'autre aussi également que possible. Cette valeur peut être déterminée en pesant la position de chaque roue du véhicule sur une balance publique. Dans tous les cas où la charge sous essieu excède les charges stipulées sur la plaque-étiquette du véhicule, faites tout ce que vous pouvez pour réduire le poids de celui-ci avant de prendre la route. **Un véhicule ne doit jamais rouler lorsque le poids de l'un ou l'autre des essieux dépasse le PNBE, pas plus que si la charge réelle de ce véhicule excède le poids nominal brut du véhicule (PNBV).**

Inspection et rotation des pneus :

L'exercice de rotation des pneus sur un véhicule à usages multiples doit tenir compte de toute période précédente pendant laquelle les pneus ont été insuffisamment gonflés. **Tout pneu qui a roulé insuffisamment gonflé pendant une période quelconque a dangereusement perdu de son intégrité (structure interne endommagée), et il est sujet à une défaillance soudaine.** L'on pourrait définir le terme « sous-gonflage » comme l'utilisation d'un pneu dont la pression d'air est insuffisante pour supporter la charge réelle du pneu (conformément aux tableaux de gonflage et de charge). Toyo recommande que tout pneu soupçonné d'avoir roulé insuffisamment gonflé ou qui a effectivement roulé dans cet état, soit démonté et inspecté en profondeur par un professionnel compétent en la matière pour la présence de dommages ou d'indications de perte d'intégrité avant d'être permuté ou être retourné pour entretien.

Dompage et vieillissement des pneus (usage non commercial):

Les conditions d'exploitation d'un véhicule et les habitudes d'entretien des pneus varient grandement. Les pneus doivent être vérifiés périodiquement pour la présence de dommages, de signes de perte d'intégrité ou de vieillissement. Cette vérification doit se faire lors des séances périodiques d'entretien du véhicule et préféra- blement lorsque le véhicule est sur un pont élévateur afin d'en permettre l'inspection en profondeur par un professionnel.

Réduction de la pression de gonflage – affichette de certification du véhicule :

En aucun cas la pression de gonflage d'un pneu ne doit être réduite à un niveau inférieur à la pression indiquée sur la plaque-étiquette d'information (certification) dans le but d'améliorer le confort de roulement. Si vous ne connaissez pas l'emplacement de la plaque-étiquette informative, contactez le fabricant du véhicule pour obtenir cette information et pour lire les recommandations sur le gonflage des pneus. Dans le cas des VR, l'affichette de certification est habituellement apposée sur le mur à la gauche du siège du chauffeur.

Capacité du compresseur à air :

Pour les véhicules munis d'un compresseur à air. Certains compresseurs peuvent ne pas être suffisamment puissants pour gonfler un pneu à la pression requise. Dans ce cas, le consommateur doit mener son véhicule à l'atelier d'un détaillant de pneus ou à un atelier de réparation de véhicules qui possède un compresseur à air d'une capacité suffisante.

Vérifier la pression des pneus à froid avant de prendre la route :

La pression de gonflage à froid doit être relevée pour chaque pneu et être vérifiée au moins une fois par semaine, et l'ajustement de la pression doit être fait à froid avant de prendre la route. À « froid » signifie que le pneu peut être à la même température que l'air ambiant, par exemple, lorsqu'une voiture a été stationnée pendant toute une nuit. Ne jamais purger l'air d'un pneu qui a roulé. Il est normal que la pression de gonflage d'un pneu augmente (pression de gonflage à chaud) après avoir roulé (par exemple, pendant 30 minutes ou plus).

Perte de pression d'air dans les pneus :

Tous les pneus perdent de l'air au rythme de 1 à 1,5 psi par mois en raison de la perméation naturelle de l'air à travers la membrane en caoutchouc du pneu. Toujours vérifier la pression d'air à froid des pneus d'un véhicule qui n'a pas roulé pendant plusieurs semaines, puis ajuster la pression de gonflage selon les recommandations de gonflage figurant sur la plaque-étiquette avant de prendre la route.

La température de l'air ambiant a des répercussions sur la pression d'air dans un pneu jusqu'à environ 1 psi par 10 degrés (F) de changement de température. Par exemple, une chute de 20 degrés (F) provoquera une perte de 2 psi. Une augmentation de 20 degrés (F) de la température ambiante provoquera une augmentation de 2 psi. Dès que la température ambiante chute, la pression des pneus doit être vérifiée et augmentée au besoin.

Outre les fluctuations de pression d'air dans les pneus en raison de la température ambiante, toute perte d'air inexplicquée, comme 1 psi ou plus par semaine, doit être vérifiée pour la présence possible d'une perforation par un clou, d'un corps de valve qui fuit, etc., et corriger le problème avant de prendre la route.

Vitesse – perte d'intégrité du pneu :

Les pneus portant la désignation « LT » ainsi que les pneus de camions poids moyens sont moins résistants à l'accumulation de chaleur que les pneus de voitures de tourisme, et ils sont plus sujets à des dommages internes et à la perte d'intégrité s'ils roulent insuffisamment gonflés, surchargés ou à une vitesse excédant leur capacité (cote). Le roulage à une vitesse élevée constante sur des pneus insuffisamment gonflés ou surchargés peut entraîner leur défaillance immédiate.

Le roulage à une vitesse supérieure à la capacité des pneus – même à la pression recommandée – peut entraîner leur défaillance soudaine. Consulter le fabricant du pneu concernant la limite de vitesse associée à la dimension et au type de pneu que vous utilisez. Il incombe au conducteur de ne pas dépasser les limites de vitesse affichées.

FAQ relative au gonflage des pneus sur des voitures à usages multiples :

Q : Si la charge imposée à mon pneu et à mon essieu est inférieure au PNBE du véhicule, est-ce que Toyo recommande une pression d'air plus adaptée que celle figurant sur la plaque-étiquette sur les pneus du véhicule?

R : Non. La plaque-étiquette du véhicule prévoit déjà une certaine « réserve » de pression qui dépasse la pression requise pour la charge réelle, assurant ainsi une marge de sécurité.

Q : Qu'arrive-t-il si la pression de gonflage figurant sur plaque-étiquette est trop élevée ou trop basse?

R : Le niveau de gonflage figurant sur la plaque-étiquette n'est pas le fruit de la fantaisie du fabricant du véhicule. Il est établi, conformément aux normes de la Federal Motor Vehicle Safety (FMVSS 571.120), que la taille, l'indice de robustesse et la capacité de charge par gonflage assurent une capacité de charge qui ne soit pas inférieure au poids technique maximal sous essieu (PNBE) du véhicule. Bien que les fabricants de véhicules doivent se conformer à cette directive, certains pneus installés à l'origine pourraient exiger d'être gonflés à une pression supérieure ou inférieure à celle indiquée sur la plaque-étiquette en raison de leur dimension, indice de robustesse et capacité de charge.

Q : Quelles sont les conséquences de gonfler un pneu en fonction de charges spécifiques?

R : Si la pression de gonflage correspond à la charge réelle du pneu selon le tableau de pression et de charge du fabricant du pneu, celui-ci roulera à 100 % de sa charge nominale à cette pression. Cette pratique pourrait cependant ne pas assurer une marge de sécurité suffisante. Toute perte de pression d'air à un niveau inférieur au minimum requis pour transporter la charge pourrait entraîner la défaillance éventuelle du pneu.

TOYO TIRE CANADA INC.

Unit #120 - 7791 Nelson Road

Richmond BC

V6W 1G3

www.toyotires.ca

Technical Assistance: **1-877-682-TOYO**