

# LES PNEUS : GONFLAGE & PRESSION

## Comment connaître la pression de gonflage de vos pneus ?

Les indications sur la pression à appliquer sont soit disponibles à l'intérieur de la trappe à carburant, ou sur le flanc de la portière conducteur, dans le manuel de votre véhicule, ou parfois dans la boîte à gants, la boîte à fusible ou dans le compartiment moteur.

Il faut respecter la pression préconisée par le constructeur car elle est adaptée au véhicule : la performance des pneus et votre sécurité sont ainsi optimisées.

Les niveaux de pression requis à l'arrière sont généralement supérieurs à ceux pour l'avant : car plus de poids à l'arrière = besoin de plus de pression.

Il y a toujours deux indications pour la pression des pneus, pour les deux circonstances différentes suivantes :

- véhicule roulant dans des conditions « normales » de chargement
- véhicule roulant sur autoroute ou particulièrement chargé. (avec des personnes ou une charge lourde supplémentaires à bord)

Exprimée en bar, la bonne pression préconisée se situe généralement entre 2 et 3 bars au manomètre, souvent d'ailleurs plus proche de 3...

Un bar équivaut à 1 kilogramme par cm<sup>3</sup>, donc 2,2 kilos = 2,2 bars.

## Comment vérifier la pression des pneus et les gonfler ?

Attention : différence de pression de 0,3 bars entre un pneu à froid ou à chaud, ainsi une pression à froid de 2,5 bars = une pression à chaud de 2,8 bars.

**A FROID** : La pression des pneus doit être si possible vérifiée à froid : On considère « à froid » un pneu dont le véhicule n'a pas parcouru plus de 5 kilomètres. Au-delà, l'échauffement du pneumatique fait augmenter la pression à l'intérieur du pneu, et la pression est vu à la hausse.

**A CHAUD** : Lors d'un contrôle alors que les pneus sont chauds, par exemple sur une aire d'autoroute lors d'un trajet, il faut ajouter +0.3 bars à la pression indiquée.

Il est recommandé de recontrôler la pression lorsque les pneus seront froids.

Attention : ne jamais réduire la pression des pneus à chaud. Préférez rouler en sur-gonflage et ajuster la pression lorsque le pneu sera froid.

En Hiver = Ajouter +0,2 bar : les températures extérieures influent sur la pression à l'intérieur du pneumatique et il ainsi est recommandé d'ajouter +0,2 bar à la pression préconisée par les constructeurs lorsque celle-ci est mesurée avec des températures hivernales.

Autoroute = +0,3 bar : il est recommandé d'ajouter +0,3 bar à la pression recommandée en prévision d'un trajet autoroutier supérieur à 2 heures.

Caravane : Les pneus de caravanes, en l'absence de préconisation se gonflent à 3 bar.

Les pneus arrières du véhicule tractant doivent être gonflés à la pression normale+0,4 bar, ou à la pression « véhicule chargé ».

## A quelle fréquence contrôler le bon gonflage des pneus ?

Il est recommandé de vérifier la pression des pneus **une fois par mois** car un pneu perd naturellement de la pression.

Il est également recommandé de vérifier la pression avant un long trajet et lors de variation brutale de la température extérieure.

Il faut également vérifier la roue de secours : la gonfler au maximum conseillé. Selon les statistiques, elle sert tous les 150 000 kilomètres...



## Les conséquences d'un pneu sous gonflé :

2 tiers des automobilistes français roulent avec des pneus sous-gonflés, alors qu'il y a danger dès qu'il y a plus de 0.5 bar de sous-gonflage.

## CONSEQUENCES SUR LA CONDUITE :

Des pneus sous-gonflés sont dangereux pour la tenue de route du véhicule, il y a perte d'adhérence et la précision de conduite en virage est altérée.

La distance de freinage du véhicule est augmentée : si le sous-gonflage des pneus dépasse un bar, le véhicule peut mettre 10 mètres de plus pour s'arrêter.

Si un pneu est sous gonflé de 30% par rapport à la recommandation, il y a un risque accru d'aquaplanage.

## CONSEQUENCES SUR LE PNEU :

Diminution de la longévité du pneu : – 0,5 bar à l'usage = 20 % de km en moins sur la vie du pneu. Statistiquement, on peut ainsi estimer à 6 mois de longévité en moins.

Un sous gonflage d'un pneu conduit à sa surchauffe. On encourt ainsi le risque d'éclatement suite à des sollicitations trop fortes conduisant à la rupture des nappes.

L'usure de la bande de roulement est accélérée sur les côtés, et en cas de sous-gonflage important, le flanc du pneu peut aussi, et dangereusement, se détériorer.

## CONSEQUENCES SUR LA CONSOMMATION :

La consommation de carburant est augmentée, parce que la résistance au roulement du pneu est accrue.

## Les conséquences d'un pneu sur-gonflé :

- ▶ Moins d'adhérence sur une chaussée mouillée et au freinage.
- ▶ La bande de roulement s'use au centre plus que sur les cotés.
- ▶ Le pneu est plus vulnérable sur une chaussée déformée ou sur des débris.
- ▶ le confort de conduite est entamé, on a l'impression d'avoir des suspensions plus dures.

## Le gonflage à L'azote :

L'azote est un gaz inerte plus stable que l'air, exempt de poussière, d'huile et d'humidité.

En utilisant de l'azote, la perte de pression dans un pneu est réduite, et on garde donc plus longtemps une pression idéale.

## CONSÉQUENCES D'UNE BONNE PRESSION :

Réduction des risques d'éclatement.

Meilleure tenue de route et meilleur confort de conduite.

Meilleur freinage grâce à une meilleure adhérence des pneumatiques au sol.

Moins de résistance au roulement donc moins de carburant

Usure prématurée des pneus évitées.

