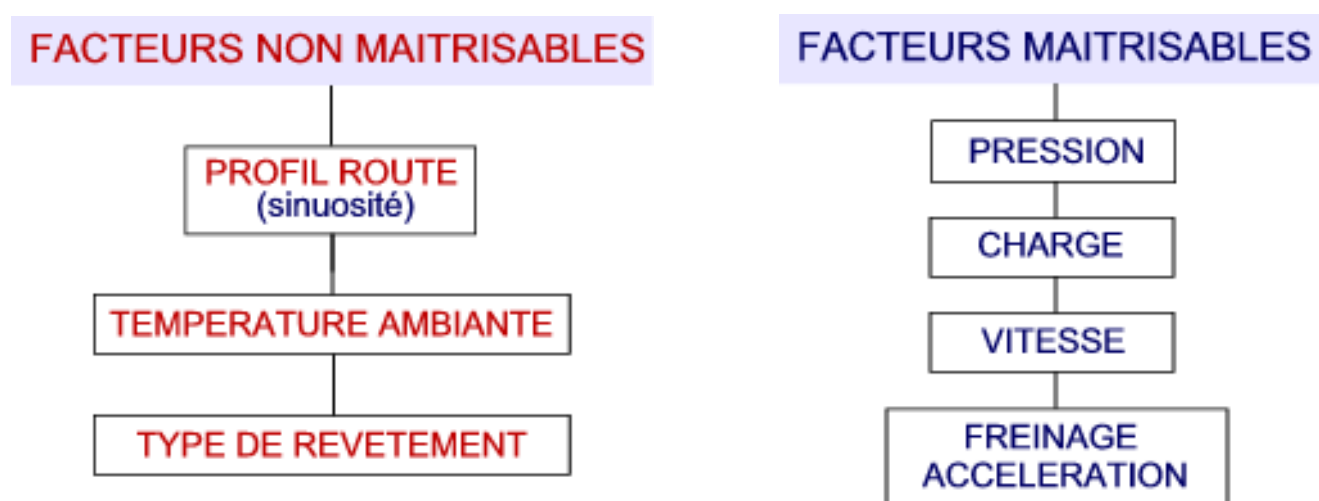




Facteurs d'usure d'un pneumatique moto

Le kilométrage d'un pneumatique dépend principalement de **7 facteurs qui ont une influence sur son usure** et donc sur son kilométrage final. Ces facteurs peuvent être scindés en deux familles :



sans oublier les **DEFAUTS MECANIQUES**

Note importante :

Un facteur seul peut déjà avoir une influence non négligeable sur le rendement kilométrique de votre pneumatique. Par conséquent, si plusieurs facteurs se cumulent, la perte kilométrique peut devenir beaucoup plus importante.

Influence de la pression

Les pressions de gonflage pour les charges indiquées dans les tableaux représentent les pressions de référence.

Les pressions utilisées en pratique pour un pneu monté sur une moto pourront être différentes et déterminées en accord avec le fabricant ou le constructeur.

Elles doivent tenir compte non seulement de la charge mais aussi :

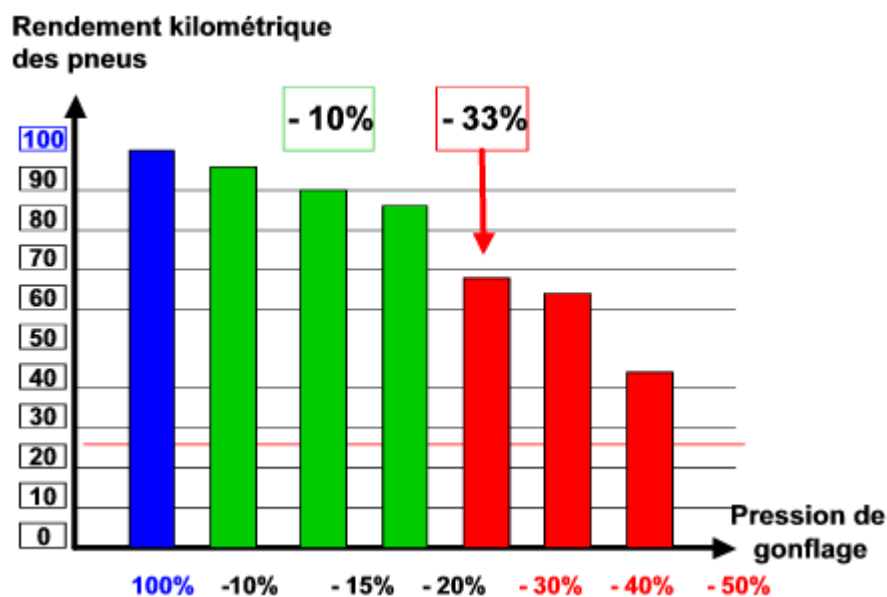


Travaux de Normalisation des Pneumatiques pour la France

- de la structure du pneu (R ou D),
- de la tenue de route,
- de la vitesse maximum,
- de la position de montage,
- des conditions d'utilisation,
- des caractéristiques mécaniques de la moto.

Lors d'un roulage en duo ou en charge, se conformer aux prescriptions du constructeur afin de bénéficier du meilleur compromis entre maniabilité, précision et comportement.

• Conséquence du sous gonflage sur le rendement kilométrique



• Conséquence du sous gonflage sur la sécurité



Le sous gonflage entraîne une diminution de l'adhérence. Il augmente :

- la dérive (risque de dérapage),
- les risques d'aquaplanage,
- l'échauffement qui peut générer une usure anormale et entraîner une détérioration du pneu.



Travaux de Normalisation des Pneumatiques pour la France

En résumé :



Gonflage correct

- Kilométrage (↗)
- Stabilité (↗)
- Confort (↗)
- Sécurité (↗)



Surgonflage

Usure rapide au centre de la bande de roulement



- Kilométrage (↘)
- Stabilité (↘)
- Confort (↘)
- Sécurité (↘)
- Adhérence (↘)



Sous gonflage

Usure anormale de la bande de roulement



Détérioration de la carcasse due à flexions excessives

- Kilométrage (↘)
- Stabilité (↘)
- Confort (↘)
- Sécurité (↘)
- Adhérence (↘)
- Direction lourde
- Usure prématurée



Travaux de Normalisation des Pneumatiques pour la France

Influence de la charge

Plus la charge est importante, plus l'usure sera anormale. Un démontage prématuré sera alors nécessaire.

La surcharge :

- augmente l'échauffement du pneu donc le risque de détérioration,
- augmente la dérive (risque de dérapage plus important),
- diminue l'adhérence du pneu au sol.

Influence de la vitesse

Plus la vitesse augmente, plus l'abrasion est importante et plus la fatigue de la carcasse est importante.

Influence freinage / accélérations

Plus on freine à vitesse élevée, plus l'usure du pneumatique est rapide.

Plus les fréquences de freinage sont importantes (et ce quelle que soit la vitesse), plus l'usure du pneu est rapide.

Influence de la sinuosité sur la route

Plus l'angle donné par le virage est important, plus l'usure du pneu est rapide.

Plus la fréquence des courbes est importante, plus l'usure du pneu est rapide.

Influence du type de revêtement

L'usure du pneu diffère selon le taux d'abrasion du revêtement routier.

Divers



Travaux de Normalisation des Pneumatiques pour la France

Les défauts mécaniques provoquant une usure importante de la bande de roulement peuvent être listés ci-dessous :

- roues voilées,
- mauvais réglage des freins,
- amortisseurs avants ou arrières usagés,
- huile de fourche,
- jeux excessifs au niveau de la colonne de direction ou des roulements du bras oscillant,
- mauvais alignement cadre roue,
- roulements de roue.



Dans de tels cas, seul un spécialiste saura effectuer le travail correctif.