



**1 - Essentiel pour vérifier la pression des pneus, le manomètre (analogique ou digital).**

**2 - Il faut aussi contrôler la profondeur du profil.**

**3 - Pour gonfler ou dégonfler!**

**4 - Des indications précieuses.**

**5 - L'obus de valve et la valve du pneu.**

neige en anglais) et Tubeless (TL) indique que le pneu est approprié pour une jante sans chambre à air. L'étanchéité du pneu est obtenue grâce à un contact parfait entre la lèvre du pneu et le bord interne de la jante. Un pneu adapté pour les chambres à air aurait été indiqué TT pour Tube Type (chambre à air, en anglais). DOT 0620 est une inscription très importante puisqu'elle indique l'âge de votre pneu, soit la 6<sup>e</sup> semaine (février) de 2020 et DOT pour la norme américaine «Department of Transportation». L'âge de vos pneus est primordial pour l'adhérence et la sécurité. Le caoutchouc durcit avec le temps, se fissure et perd ses propriétés d'origine. C'est la raison pour laquelle vous ne devriez pas rouler avec des pneus de plus de 8 ans même si leur profil est encore bon. FRONT (avant en anglais) avec la flèche indique le sens de rotation de roue.

Il faut que la flèche soit dans le même sens de rotation que la roue, ou alors le pneu est monté à l'envers.

#### LA BONNE PRESSION

Pour rouler bien gonflé, il suffit de contrôler la pression de gonflage. Pour cela, nous allons utiliser le manomètre de pression de notre trousse à outils (évoqué en janvier/février). Grâce à celui-ci, nous pouvons vérifier n'importe où et en toutes circonstances la pression d'air dans nos pneus, et aller les regonfler à la station service la plus proche si nécessaire. Il est à noter que la pression des pneus est à contrôler à froid, c'est-à-dire après avoir roulé moins de 10 km. Sinon, lorsque les pneus sont montés en température, la lecture serait incorrecte, puisque l'air se dilate en chauffant. Si vous roulez sous-gonflé, en plus de consommer plus d'essence et d'user vos pneus plus rapidement, vous ressentirez

une direction plus dure, une tenue de route plus approximative, la stabilité au freinage sera altérée et la distance de freinage accrue. On peut aussi évoquer le phénomène d'aquaplaning sur route mouillée, et contrairement à ce qu'on pourrait penser, un risque d'éclatement bien supérieur que si l'on roule surgonflé. A l'inverse donc, lorsqu'il y a trop d'air dans les pneus, le contact avec le sol sera réduit, la sensibilité aux chocs sera plus importante, pouvant se traduire par une crevaison, et une usure anormale de la bande de roulement au milieu du pneu fera son apparition. Pour éviter tous ces désagréments il faut donc gonfler juste. Pour connaître la bonne pression, sur certaines motos il suffit de regarder l'étiquette qui se trouve sur le bras oscillant. Celle-ci indique la pression correcte du pneu avant et du pneu arrière, dans les configurations solo ou duo. S'il n'y a pas d'étiquette, il faut aller chercher l'information dans le manuel de l'utilisateur. Si vous ne l'avez jamais eu, c'est le moment d'aller le télécharger gratuitement sur le site du constructeur. «BAR», «PSI», «KPA», mais c'est quoi tout ça? Ce sont simplement des unités de mesure de pression diffé-

rentes. Il suffit de regarder la graduation sur le gonfleur de la station service (photo) ou bien de la convertir sur son smartphone le cas échéant. Enfin, dernier point, l'hiver, lorsque l'air est froid, il est plus dense et donc moins volumineux; donc vous pouvez ajouter 0,2 bar aux recommandations du constructeur pour compenser ce phénomène.

#### LE RAINURAGE

Appelé profil du pneu dans le jargon technique, celui-ci est essentiel pour que le pneu puisse jouer son rôle d'évacuation de l'eau efficacement. Il est interdit de rouler avec un pneu dont la profondeur du profil est inférieure à 1,6 mm (photos). Alors, n'attendez pas le dernier moment pour prendre rendez-vous ou changer vous-même votre pneu. Vous pouvez vérifier cette mesure avec un pied à coulisse ou le régllet de la trousse à outils de bord.

#### CONCLUSION

L'âge, le rainurage et la pression d'air sont ainsi les trois éléments essentiels à retenir sur les pneus. Dans le prochain numéro, nous parlerons de freinage, des différents types de freins et de comment être sûr d'avoir un freinage optimal. ////

