

MONTAGE CORRECT D'UN PNEU DE MOTO MICHELIN^{MD}

MONTAGE

AVANT LE MONTAGE

La jante doit être propre et en bon état.

Pour les pneus sans chambre à air Tubeless (TL) :

- Assurez-vous que la jante est compatible avec un pneu sans chambre à air. Voir le tableau ci-dessous pour plus de détails.
- Une nouvelle vanne est recommandée.

Pour les pneus avec chambre à air Tube Type (TT) :

- Assurez-vous que la jante est compatible avec un pneu avec chambre à air.
- Une nouvelle chambre à air est recommandée. Gonflez légèrement avant l'installation pour éviter les plis ou les pincements.

ÉTAPE 1

Lubrifiez les deux bourrelets du pneu et les deux sièges de bourrelet et les bosses de sécurité sur la jante (Fig. 1).

ÉTAPE 2

Notez le sens de roulement indiqué par la flèche de rotation sur le pneu avant de placer le pneu sur la jante.

ÉTAPE 3

Placez le bourrelet inférieur sur la jante et effectuez le montage bourrelet sur jante à l'aide de leviers appropriés ou d'une machine de montage de pneu (Fig. 2).

- Assurez-vous que l'espace entre la jante et la tête de la machine est d'au moins 3 mm.
- Assurez-vous que la tête de la machine est orientée avec la courbure de la jante.
- Commencer / terminer le montage du bourrelet à l'emplacement de la vanne.

ÉTAPE 4

Positionnez la tête de la machine pour installer le deuxième bourrelet (Fig. 3).

Lors du montage du deuxième bourrelet de pneu, il est obligatoire de maintenir la pression sur le flanc opposé aux leviers ou à la tête de la machine afin de réduire un étirement excessif du pneu, qui pourrait provoquer une dégradation (Fig.4).

ÉTAPE 5

Une fois le pneu sur la jante, orientez-le en position verticale avec la vanne en position six heures (Fig. 5). Si nécessaire, compressez le pneu contre le talon pour établir une étanchéité pendant le gonflage (Fig. 6).

ÉTAPE 6

Gonflez lentement le pneu sans le noyau de vanne jusqu'à 51 psi (3,5 bars) afin de positionner correctement les bourrelets en tous points autour de la jante. Vérifiez que les deux bourrelets reposent de la même manière et que le pneu est centré sur la jante.

Pneus TT : Dégonflez complètement le pneu pour permettre à la chambre à air de s'orienter correctement à l'intérieur du pneu.

ÉTAPE 7

Installez le noyau de vanne et gonflez à la pression recommandée conformément aux spécifications du fabricant de la moto (Fig. 7). Vérifiez une dernière fois le bon positionnement des bourrelets.

ÉTAPE 8

Installez le capuchon de vanne et équilibrez le pneu si nécessaire.



Fig. 1 : Lubrification du pneu et de la jante.



Fig. 2 : Installation du premier bourrelet.



Fig. 3 : Installation du deuxième bourrelet.



Fig. 4 : Appliquez une pression pour éviter les étirements.



Fig. 5 : Positionnez le pneu non gonflé verticalement.



Fig. 6 : Appliquez une pression pour établir un joint si nécessaire.



Fig. 7 : Gonflez à la pression recommandée conformément aux spécifications du fabricant de la moto.

MÉLANGE DE SOLUTIONS TL / TT

ROUE	CHAMBRE À AIR	PNEU	OPINION
TUBELESS	AVEC	Tubeless (TL) (trail)	OUI
		Tube Type (TT)	OUI
	SANS	TL / TT	OUI
		Tubeless (TL)	OUI
TUBE TYPE	AVEC	Tube Type (TT)	NON
		TL / TT	OUI
	SANS	Tubeless (TL)	OUI
		Tube Type (TT)	NON

DÉMONTAGE

ÉTAPE 1

Dévissez la vanne et laissez le pneu se dégonfler complètement.

ÉTAPE 2

Briser le joint entre les bourrelets du pneu et la jante et lubrifier la jante et les bourrelets.

ÉTAPE 3

Retirez le pneu à l'aide de deux démonte-pneus.

CONDITIONS IMPORTANTES À RECHERCHER

BLESSURES

SOMMET



DESCRIPTION

Blessures sommet perforantes ou non, avec ou sans arrachements. Coup de frein localisé.

ORIGINES

Agressions extérieures, soit par le passage sur des objets coupants, soit par un frottement contre un corps étranger.

ÉVOLUTIONS

Détérioration enveloppe par roulage à plat, rupture des nappes, décohésion produits.

VÉRIFICATIONS/CONSEILS

- Vérifier les conditions d'utilisation.
- Contrôler les pressions d'usage.
- Remplacer le ou les produits concernés si les blessures sont profondes et atteignent les nappes ou la carcasse.

CHOC

SOMMET



DESCRIPTION

Choc avec rupture de nappes au sommet. Généralement, on retrouve la trace de choc sur la bande de roulement.

ORIGINES

Agressions extérieures par le passage sur des objets coupants/contondants.

ÉVOLUTIONS

Rupture gomme et nappe au flanc, roulage à plat.

VÉRIFICATIONS/CONSEILS

- Vérifier les conditions d'utilisation.
- Remplacer l'enveloppe.
- Examiner les autres enveloppes du véhicule.

CRAQUELURES

SOMMET



DESCRIPTION

Craquelures bande de roulement.

ORIGINES

- Vieillessement des produits.
- Exposition ozone, UV, utilisation de produit nettoyage agressif.
- Risque d'évolution vers cassures.

ÉVOLUTIONS

Cassures.

VÉRIFICATIONS/CONSEILS

- Vérifier les conditions d'utilisation, de parking/stockage et d'entretien du véhicule.
- Remplacer le ou les produits concernés si les craquelures sont profondes et atteignent les nappes ou la carcasse.

CASSURES

SOMMET



DESCRIPTION

Cassures gomme au sommet en bord ou fond de sculpture, avec ou sans arrachements, radiales ou circonférentielles.

ORIGINES

Conditions d'utilisation.

ÉVOLUTIONS

Risque d'infiltration avec dégradation sommet ou flanc.

VÉRIFICATIONS/CONSEILS

- Vérifier les conditions d'utilisation.
- Remplacer le ou les produits concernés si les blessures sont profondes et atteignent les nappes ou la carcasse.

FLANC



DESCRIPTION

Blessures flancs perforantes ou non, avec ou sans arrachements.

ORIGINES

Agressions extérieures, soit par le passage sur des objets coupants, soit par un frottement contre un corps étranger.

ÉVOLUTIONS

- Rupture gomme et nappe au flanc.
- Roulage à plat.

VÉRIFICATIONS/CONSEILS

- Vérifier les conditions d'utilisation
- Contrôler les pressions d'usage
- Remplacer le ou les produits concernés si les blessures sont profondes et atteignent les nappes ou la carcasse

FLANC



DESCRIPTION

Allongement ou plis de la nappe carcasse avec ou sans rupture des câbles. Cassure radiale entre câbles. Choc pincement. Rupture instantanée sans pincement.

ORIGINES

Choc ou pincement des flancs lors de passage dans un « nid de poule » ou lors de montée brutale de trottoir.

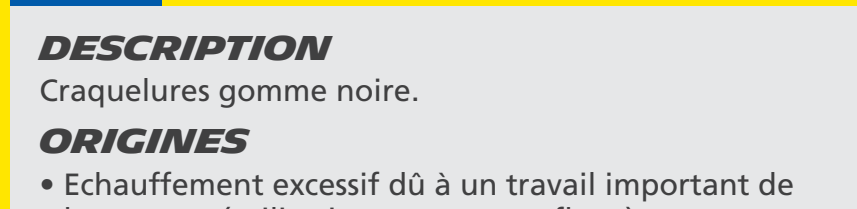
ÉVOLUTIONS

- Rupture gomme et nappe au flanc.
- Roulage à plat.

VÉRIFICATIONS/CONSEILS

- Vérifier les conditions d'utilisation.
- Remplacer le ou les produits concernés si les carcasses sont endommagées.

FLANC



DESCRIPTION

Craquelures gomme noire.

ORIGINES

- Échauffement excessif dû à un travail important de la carcasse (utilisation en sous gonflage).
- Exposition à l'ozone, exposition prolongée à la lumière.
- Cire, vernis, produits de lavage...

ÉVOLUTIONS

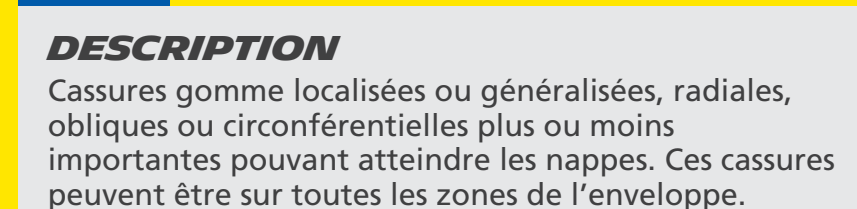
Vérifier les conditions d'utilisation.

VÉRIFICATIONS/CONSEILS

- Vérifier les conditions d'utilisation.
- Type de conduite, charge vitesse, pression.
- Vérifier les conditions de stockage ou d'entretien des enveloppes (en magasin ou sur parc).
- Contrôler les pressions d'usage.

WARNING NE PAS ROULER INUTILEMENT SUR UN PNEU AVEC DES DOMMAGES VISIBLES.

FLANC



DESCRIPTION

Cassures gomme localisées ou généralisées, radiales, obliques ou circonférentielles plus ou moins importantes pouvant atteindre les nappes. Ces cassures peuvent être sur toutes les zones de l'enveloppe.

ORIGINES

Sollicitations mécaniques importantes au niveau des zones de flexion.

VÉRIFICATIONS/CONSEILS

- Vérifier les conditions d'utilisation.
- Routes, chemins, accès.
- Type de conduite, charge vitesse, pression.
- Examiner les autres enveloppes du véhicule.
- Adapter les pressions à l'usage.
- Remplacer le ou les produits concernés si les cassures sont profondes et atteignent les nappes ou la carcasse.

WARNING NE PAS ROULER INUTILEMENT SUR UN PNEU AVEC DES DOMMAGES VISIBLES.

WARNING INSPECTER ET REMPLACER TOUT PNEU VISIBLEMENT ENDOMMAGÉ IMMÉDIATEMENT APRÈS AVOIR FRAPPÉ UN OBJET SUR LA ROUTE.

DOMMAGE SUR PNEU / USURE – FORMES D'USURES IRRÉGULIÈRES

SOMMET



DESCRIPTION

- Usure irrégulière.
- Formes d'usure sommet : usure en dents de scie dans le sens du roulage, usure avec effondrement partiel ou total à l'épaule...

ÉVOLUTIONS

Sur usure trop prononcée risque de dégradation des nappes sommet.

VÉRIFICATIONS/CONSEILS

- Reconstituer l'historique du pneu (kilométrage, dates de changement, charge, lieu de roulage...).
- Vérifier les conditions d'utilisation.
- Contrôler si la dimension est bien adaptée et préconisée par le constructeur.
- Contrôler les pressions de gonflage.
- Contrôler l'état mécanique des éléments de suspension, direction, roulement de roue.
- Remédier rapidement à toutes anomalies mécaniques du véhicule
- Ne pas dépasser la charge admise.

GRAINING

ÉPAULES



DESCRIPTION

Craquelure gomme noire.

ORIGINES

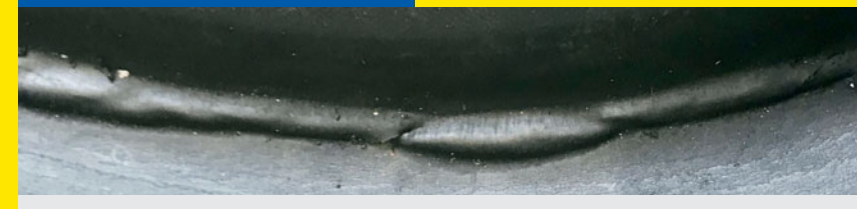
- Échauffement excessif dû à un travail important de la carcasse (utilisation en sous-gonflage).
- Explosion à l'ozone, exposition prolongée à la lumière.
- Cire, vernis, produits de lavage...

VÉRIFICATIONS/CONSEILS

- Vérifier les conditions d'utilisation : routes, chemins, accès. Type de conduite, charge vitesse, pression.
- Vérifier les conditions de stockage ou d'entretien des enveloppes (en magasin ou sur parc).
- Choisir un pneu adapté à l'usage. Adapter les pressions à l'usage.

MARBRURES

INTÉRIEUR DU PNEU



IL EST IMPÉRATIF DE S'ASSURER QUE LE PNEU NE PRÉSENTE PAS DE MARBRURE AVANT SA RÉPARATION

DESCRIPTION

La marbrure est un plissement du calandrage intérieur du pneumatique. Dans la zone des marbrures, la gomme intérieure est noircie sur une largeur plus ou moins importante.

ORIGINES

Crevasion, perte de pression lente ou roulage en sous gonflage/sous pression, charge excessive.

ÉVOLUTIONS

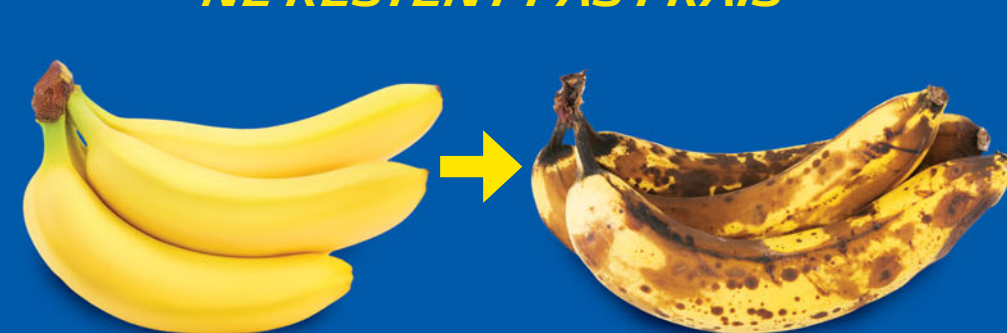
Roulage à plat, dislocation de l'enveloppe.

VÉRIFICATIONS/CONSEILS

- Les manifestations sont indétectables de l'extérieur, d'où la nécessité en cas de crevasion, de démonter le pneu pour vérifier son état.
- Un pneu présentant ce type de dommage ne doit en aucun cas être remise en roulage.
- Remplacer le ou les produits concernés.

LES PNEUS NE SONT PAS DES BANANES!

NE RESTENT PAS FRAIS



RESTENT FRAIS



LA RECHERCHE NE MONTRE AUCUNE DIFFÉRENCE ENTRE LES PERFORMANCES DES PNEUS RÉCEMMENT PRODUITS PAR RAPPORT AUX PNEUS FABRIQUÉS IL Y A TROIS ANS

- Les études ne montrent aucune différence de performance entre les pneus nouvellement fabriqués et les pneus entreposés pendant trois ans. Des études ont été menées par le Département coréen de la protection des consommateurs, l'ADAC et l'Organisation allemande des automobilistes.
- Tant que le pneu est conservé dans les conditions d'entreposage recommandées.
- Michelin recommande que les pneus de plus de 10 ans à compter de la date de fabrication soient mis hors service.

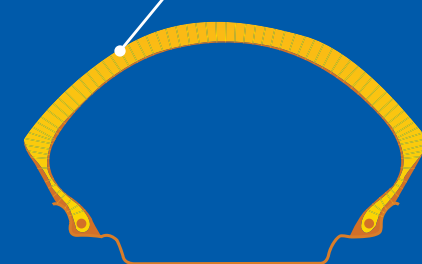
MichelinMotorcycle.com
#michelinmotorcycle
#MichelinOnMyMoto



ZÉBRURE

UNE SINGULARITÉ NÉCESSAIRE DE LA BANDE DE ROULEMENT

- Un véhicule, chargé en électricité statique, doit pouvoir se décharger dans le sol. Le pneu étant le seul point de contact entre le véhicule et le sol, il existe une réglementation sur ce sujet imposant un niveau minimum de conductivité des pneus.
- Lorsque le noir de carbone est utilisé comme charge renforçante, le niveau de conductivité des pneus est habituellement acceptable. Lorsque d'autres charges renforçantes sont utilisées, telles que la silice, le niveau de conductivité peut diminuer. Il devient alors nécessaire d'appliquer des artifices de conception pour ramener la conductivité à un niveau acceptable.
- D'où la « Zébrure » sur la bande de roulement : il s'agit d'une fine tranche de gomme dont la conductivité est telle qu'elle permettra au véhicule de décharger son électricité statique dans le sol. Cette singularité visuelle sur la bande de roulement est totalement neutre sur les performances de la bande de roulement (longévité, adhérence...).



MICHELIN