

A propos des pneus

Le savoir-faire Pirelli

Pirelli c'est plus de cent ans d'innovation et de savoir faire technologique dans le domaine des pneumatiques.

Cette expertise a permis à Pirelli de proposer des produits au rendu technologique supérieur et donc d'apporter à ses produits les plus hauts niveaux de sécurité, de longévité, de confort et de respect de l'environnement.

Chaque pneu Pirelli fournit non seulement des performances exceptionnelles mais également une «lecture de la route» sans nulle autre pareille donnant ainsi au conducteur une meilleure compréhension des performances de son véhicule.

Nous vous recommandons cette rubrique si vous voulez vous familiariser avec l'univers pneumatique.



TOUT SUR LES DIMENSIONS INTERNATIONALES. Lecture d'une dimension:

PNEUS POUR VOITURE DE TOURISME	SYSTÈME MÉTRIQUE EUROPÉEN 185 / 70 R 14 Diamètre de la jante (en pouce) Pneu à Structure Radiale Rapport entre la hauteur et la largeur nominale de l'enveloppe (%) Largeur nominale de l'enveloppe (en mm)	SYSTÈME P-MÉTRIQUE P 185 / 75 R 14 Diamètre de la jante (en pouce) Pneu à Structure Radiale Rapport entre la hauteur et la largeur nominale de l'enveloppe (%) Largeur nominale de l'enveloppe (en mm) Pneu pour voiture de tourisme
PNEUS POUR 4X4 ET UTILITAIRES	SYSTÈME MÉTRIQUE POUR 4X4 ET UTILITAIRES LT 215 / 85 R 16 Diamètre de la jante (pouce) Pneu à structure Radiale Rapport entre la hauteur et la largeur nominale de l'enveloppe. En pratique, indique la série technique du pneu Largeur nominale de l'enveloppe (en mm)	SYSTÈME À FLOTATION 31 X 10.50 R 15 LT Pneu pour véhicules utilitaires (Light truck) Diamètre de la jante (pouce) Pneu à Structure Radiale Hauteur nominale de la section (en pouce) Largeur nominale de l'enveloppe (en mm)
PNEUS POUR ROUES DE SECOURS TEMPORAIRES	T 115 / 70 D 15 Diamètre de la jante (pouce) Structure Diagonale Rapport entre la hauteur et la largeur nominale de l'enveloppe (%) Largeur nominale de l'enveloppe (en mm) Pneu pour roue de secours (Temporary)	

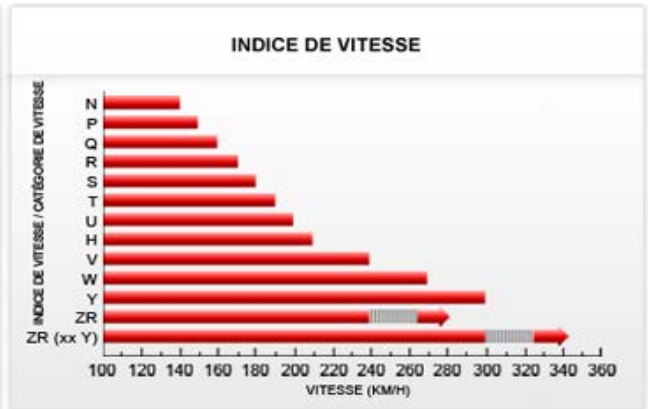


Description de la catégorie d'utilisation du pneu

En plus du marquage dimensionnel, le pneumatique contient des marquages comme l'indice de charge et l'indice de vitesse renseignant sur la catégorie d'utilisation du pneu".

L'indice de vitesse exprime la vitesse maximale d'utilisation du pneumatique supportant une charge correspondant à l'indice de charge dans les conditions d'utilisation spécifiées par le fabricant pneumatique.

INDICE DE CHARGE											
IC	Kg	IC	Kg	IC	Kg	IC	Kg	IC	Kg	IC	Kg
0	45	10	60	20	80	30	106	40	140	50	190
1	46,5	11	61,5	21	82,5	31	109	41	145	51	195
2	47,5	12	63	22	85	32	112	42	150	52	200
3	48,7	13	65	23	87,5	33	115	43	155	53	206
4	50	14	67	24	90	34	118	44	160	54	212
5	51,5	15	69	25	92,5	35	121	45	165	55	218
6	53	16	71	26	95	36	124	46	170	56	224
7	54,5	17	73	27	97,5	37	127	47	175	57	230
8	56	18	75	28	100	38	130	48	180	58	236
9	58	19	77,5	29	103	39	133	49	185	59	243
60	250	70	335	80	450	90	600	100	800	110	1060
61	257	71	345	81	462	91	615	101	825	111	1090
62	265	72	355	82	475	92	630	102	850	112	1120
63	272	73	365	83	487	93	650	103	875	113	1150
64	280	74	375	84	500	94	670	104	900	114	1180
65	290	75	387	85	515	95	690	105	925	115	1215
66	300	76	400	86	530	96	710	106	950	116	1250
67	307	77	412	87	545	97	730	107	975	117	285
68	315	78	425	88	560	98	750	108	1000	118	1320
69	325	79	437	89	580	99	775	109	1030	119	1360



L'indice de charge fait référence à un code numérique qui correspond à la capacité de charge maximale supportée par un pneumatique (en kg).

Jusqu'à l'indice de vitesse H compris, la capacité de charge attachée à la dimension est utilisable à 100% de sa valeur, et au dessus de l'indice V cette capacité de charge est diminuée en fonction de la vitesse.

Decouvrez le marquage du pneu

En plus de la dimension du pneu, vous pourrez constater qu'il existe bien d'autres inscriptions et significations différentes sur les flancs d'un pneu : allons jeter un coup d'oeil sur quelques une d'entre elles.

Marque du fabricant et nom du produit





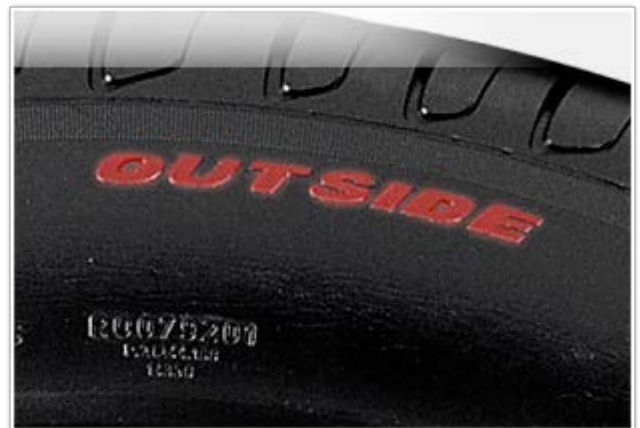
Type de fabrication

Cet exemple met en évidence un pneu tubeless radial.



Indication sur le flanc du pneu

Pour tous les pneus asymétriques, il faut faire attention de bien monter les pneus dans le bon sens. En effet, les dessins asymétriques de la bande de roulement ont été développés afin d'offrir les meilleures performances en tenant compte des comportements internes et externes de la bande de roulement.



Codes standards de sécurité DOT

DOT (Department Of Transportation ou département du transport) est un marquage légal et requis dans plusieurs pays pour pouvoir vendre des pneus.

1. Signifie que les pneus correspondent ou dépassent les exigences en terme de sécurité requises par le département des transports.
2. Manufacturier et Code d'usine de production (Affectée par le DOT).
3. Numéro de code de la dimension du pneu.
4. Groupe de symboles optionnels pour les manufacturiers (permet d'identifier la marque ou d'autres caractéristiques importantes du pneu).
5. Date de production.





Homologation ECE

Quand un pneu porte le symbole ECE, cela signifie qu'il est certifié et qu'il répond bien aux normes ECE en termes de dimensions, de marquages et de résistance à haute vitesse. Le marquage est caractérisé par la lettre E suivi d'un nombre faisant référence au pays ayant éditée la fiche d'homologation, et comprenant également une combinaison de chiffres spécifiques pour chaque produit.



Homologation Européenne

Quand un pneu porte le symbole Européen approuvé d'émission sonore cela signifie qu'il répond aux directives 2001/43/EC, concernant le niveau d'émission sonore dans les pays Européens.



U.T.Q.G.(Uniform Tyre Quality Grading)

Est une norme définie par le DOT des Etats-Unis qui est en charge d'attribuer une note relative aux performances du pneu en termes d'USURE, d'ADHÉRENCE et de RÉSISTANCE AUX TEMPÉRATURES. Cette norme s'applique uniquement aux pneus de diamètre de jantes de 13" et plus, mais pas aux pneus hiver.

USURE DE LA BANDE DE ROULEMENT: La notation sur la résistance à l'usure de la bande de roulement est établie par comparaison lors de tests spécifiques. Par exemple, d'après les tests gouvernementaux un pneu avec une note de 150 s'userait une fois et demie plus vite qu'un pneu noté 100. Les performances relatives d'un pneu dépendent des conditions réelles d'utilisation et peuvent donc différer de la norme en fonction du type de conduite, de l'entretien de la voiture et des conditions climatiques et de la typologie de route empruntée.

ADHÉRENCE: La notation sur l'adhérence des pneus est structurée de la façon suivante : du meilleur au moins bon, et donc de AA, A, B, jusqu'à C. Ces notes font référence aux performances des pneus en terme de freinage sur sols secs et mouillés. Les tests sont réalisés dans des conditions contrôlées sur des surfaces homologués par le gouvernement. Un pneu qui porte la notation C peut avoir des performances limitées en terme d'adhérence. Avertissement : la notation donnée est définie sur la base d'un freinage en ligne droite mais n'inclue pas l'accélération, la tenue de route en virage, l'aquaplaning ou les capacités de traction en pente.

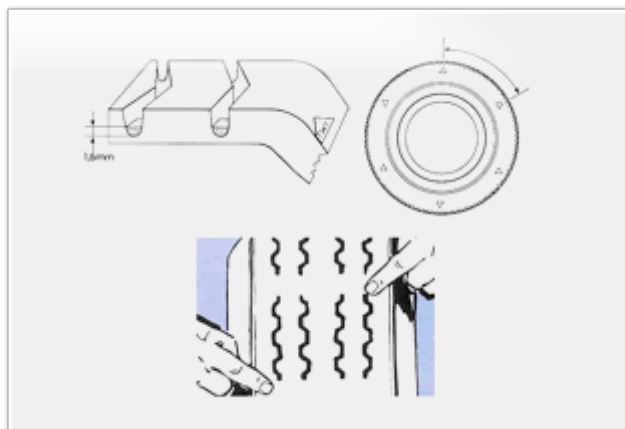
RÉSISTANCE AUX TEMPÉRATURES: La notation sur la température est structurée de la façon suivante : de la meilleure note A puis B et enfin C. Cette note prend en considération la résistance du pneu à l'échauffement et sa capacité à dissiper la chaleur. Les tests sont réalisés sur une piste d'essai intérieure et dans des conditions spécifiques. Un échauffement prolongé dans le temps peut endommager la structure du pneu et donc réduire sa durée de vie et un échauffement trop prononcé peut entraîner de lourds dommages internes et même un éclatement soudain du pneu. La note C correspond à un niveau minimal de performance régi par la norme de sécurité automobile (Federal Motor Safety Standard) No.109. Les notes B et A représentent des niveaux de performance plus élevés que le minimum requis par la loi. Avertissement : la notation relative à la température est établie par rapport à des pneus gonflés à la bonne pression et donc non surgonflés. Une vitesse excessive, avec des pneus sous-gonflés, ou surchargés, peuvent, séparément ou conjointement, causer une surchauffe ou un même un éclatement du pneu.





T.W.I. (Tread Wear Indicator) TEMOIN D'USURE

Le TWI ou témoin d'usure est un marquage important qui permet de vérifier facilement le niveau d'usure d'un pneu. Des petits bouts de gomme sont moulés dans les rainures de la bande de roulement à une hauteur de 1.6 mm (2/32"). Quand l'usure de la bande de roulement devient inférieure à cette limite, le pneu doit être changé.



M+S (Mud & Snow) ET marquage avec des flocons de neige

Les pneus hiver, également appelés pneus neige ou encore pneus thermogommes sont identifiés par le marquage M+S (Mud&Snow / Boue & neige) sur le flanc des pneus accompagné d'un dessin d'une montagne avec un flocon de neige. Légalement, le marquage M+S est suffisant pour identifier un pneu hiver, mais l'industrie du pneu a adopté le marquage avec un flocon de neige pour différencier les pneus toutes saisons (marquage uniquement M+S) des véritables pneus hiver (marquage M+S et flocons de neige).

