

Pneus X One^{MD} - Information aux chauffeurs

Maintenance de la pression d'air :



Surveillez-la!

Les chauffeurs ont commenté qu'il est plus facile de détecter à l'œil nu un pneu X One^{MD} de MICHELIN^{MD} sous-gonflé que ce le serait pour des jumelés. Toutefois, la pression d'air est difficile à évaluer au simple regard, même pour le chauffeur le plus expérimenté. **Les chauffeurs devraient toujours employer un manomètre bien calibré lorsqu'ils vérifient la pression d'air d'un pneu X One^{MD} de MICHELIN^{MD} et ne devraient pas se fier uniquement à son apparence. Si la pression d'air du pneu est de 20 % en deçà de la pression recommandée, le pneu doit être considéré comme ayant une crevaison, il doit être enlevé et examiné pour déceler des perforations ou autres avaries. Ne pas le faire risque d'entraîner une défaillance du pneu.**

Tenue de route :



Les chauffeurs ont commenté que l'empreinte au sol large et stable du pneu X One^{MD} de MICHELIN^{MD} peut donner l'impression d'un camion beaucoup plus stable en comparaison des pneus jumelés traditionnels. Toutefois, alors que la plupart des montes X One^{MD} de MICHELIN^{MD} permettent une portée plus large du tracteur et de la remorque, le comportement du véhicule dans les courbes (sur et hors des bretelles d'accès) est quand même sujet à des renversements en vitesses excessives.

Les chauffeurs ne devraient pas laisser l'exceptionnelle tenue de route du pneu X One^{MD} de MICHELIN^{MD} leur donner une fausse impression de stabilité dans les courbes. Les chauffeurs devraient toujours respecter les limites de vitesse affichées, quels que soient leurs types de pneus. Ne pas le faire risque d'entraîner le véhicule dans un renversement.

Techniques lors de perte d'air rapide :



Des essais répétés ont démontré qu'une perte d'air rapide sur un pneu X One^{MD} de MICHELIN^{MD} ne compromettra pas la stabilité et le comportement du véhicule. Toutefois, avec un pneu à chaque bout de l'essieu, la perte d'air entraînera la chute de la roue et le bout de l'essieu et possiblement un contact avec la route.

Pour éviter des dommages additionnels au pneu, à la roue et à l'essieu en raison d'un blocage pneu/roue et un freinage excessif, nous recommandons aux chauffeurs de ralentir graduellement en rétrogradant, en utilisant les freins de la remorque (lorsqu'approprié) ou en pompant les freins durant la phase initiale de ralentissement pour permettre à l'ensemble pneu/roue de tourner. Ne pas le faire risque d'entraîner des dommages irréparables au pneu, à la roue, aux composantes de l'essieu et au véhicule.

Une copie de ce bulletin technique devrait être présentée à tous les clients X One^{MD} de MICHELIN^{MD}, actuels et futurs.

www.francais.michelintruck.com

MICHELIN AMÉRIQUE DU NORD, INC., Greenville, South Carolina, USA
MICHELIN AMÉRIQUE DU NORD (CANADA) INC., Laval, Québec, Canada
MICHELIN MEXICO S.A. DE C.V., Querétaro, Mexico

© 2010 MAN(I) (12/10)