

Pneus et chambres à air

Voir *Consignes de sécurité* à la page 27.

Pour la sécurité d'utilisation de la CRF, les pneus doivent être du type approprié (tout-terrain) et de dimensions correctes, être en bon état, disposer d'une bande de roulement adéquate et être correctement gonflés.

ATTENTION

L'utilisation de pneus excessivement usés ou mal gonflés peut être à l'origine d'un accident dans lequel on risque d'être grièvement ou mortellement blessé.

Observer toutes les instructions de ce manuel sur le gonflage et l'entretien des pneus.

Les pages suivantes fournissent des informations détaillées sur la manière et le moment de vérifier la pression de gonflage, la manière de contrôler l'usure et les dommages des pneus et fournit des recommandations sur la réparation et le remplacement des pneus.

Pression de gonflage

Un gonflage correct des pneus assure la meilleure combinaison de maniabilité, longévité de la bande de roulement et confort de pilotage. Des pneus insuffisamment gonflés s'usent irrégulièrement, affectent la maniabilité et ont davantage tendance à éclater sous l'effet de la chaleur.

Des pneus insuffisamment gonflés peuvent également provoquer des dommages aux roues sur terrain dur. Des pneus excessivement gonflés rendent le pilotage de la CRF moins confortable, risquent plus facilement d'être endommagés par les irrégularités de la surface et s'usent irrégulièrement.

S'assurer que les capuchons de valve sont bien serrés. Si nécessaire, poser des capuchons neufs.

Toujours vérifier la pression de gonflage avec les pneus "à froid". Si on la vérifie avec les pneus "à chaud" — même si l'on n'a parcouru que quelques kilomètres avec la CRF la pression indiquée sera plus élevée. Si l'on dégonfle alors les pneus pour les amener à la pression de gonflage à froid recommandée, ils seront insuffisamment gonflés. Les pressions de gonflage "à froid" correctes sont :

Avant	100 kPa (1,0 kgf/cm ²)
Arrière	100 kPa (1,0 kgf/cm ²)

Si l'on décide de régler les pressions de gonflage des pneus pour une condition de pilotage particulière, effectuer les changements par petites étapes.

Contrôle

Prendre le temps de contrôler les pneus et roues avant de piloter.

- Vérifier avec soin s'il n'y a pas de bosses ou boursouflures sur le flanc du pneu ou sur la bande de roulement. Remplacer le pneu s'il comporte des bosses ou boursouflures.
- Vérifier de près s'il n'y a pas de coupures, fentes ou craquelures sur les pneus. Remplacer le pneu si la toile ou les câblés sont visibles.
- Vérifier s'il n'y a pas de gravillons ou autres objets incrustés dans le pneu ou la bande de roulement. Enlever tout objet.
- Vérifier la position de la tige des deux valves. Une tige de valve inclinée est le signe que la chambre à air a glissé à l'intérieur du pneu ou que le pneu patine sur la jante.

Remplacement d'une chambre à air

Si une chambre à air est crevée ou endommagée, la remplacer dès que possible. Une chambre à air réparée risque de ne pas avoir la même fiabilité qu'une neuve et peut éclater pendant la marche.

Utiliser une chambre à air de rechange équivalente à la chambre à air d'origine.