



PNEUMATIQUES POUR CAMPING-CARS

Comme sur tout véhicule, les pneumatiques constituent les seuls points de contact avec la chaussée.

Et c'est de cette zone de contact que dépend la transmission d'importants efforts longitudinaux et transversaux tels que l'accélération, le freinage, les passages de courbes. Mais ils doivent également supporter la charge et assurer une bonne tenue de cap.

D'où l'importance de surveiller régulièrement l'état de vos pneus et de les remplacer à temps par des pneus conformes et adéquats.

C'est en tenant compte de tous ces paramètres que les constructeurs choisissent les pneus d'origine. Il est formellement déconseillé par la suite de les remplacer par des pneus d'autres dimensions ou d'un autre type sans consulter préalablement le constructeur du véhicule ou le fabricant de pneus. Ne perdez jamais de vue l'impact des pneus sur la conduite du véhicule et sur votre sécurité.

Certains pays européens interdisent les remplacements qui dévient des critères de base du pneu d'origine, comme les dimensions ou les indices de charge et de vitesse.

Ne sous-estimez pas l'importance des pneus

Quel que soit le véhicule, la sécurité passe par la prudence. Malheureusement, de nombreux automobilistes ont encore tendance à négliger un paramètre essentiel : les pneus! En faisant le bon choix et en surveillant régulièrement l'état de vos pneumatiques, vous ne pouvez qu'améliorer le comportement routier de votre camping-car et accroître votre sécurité. C'est dans cette optique que le TNPF a décidé d'émettre cette recommandation.

Vérifiez la pression

- ❖ Pour garantir la sécurité et la stabilité du véhicule, les pneus doivent être correctement gonflés. Cette règle d'or vaut pour tous les véhicules motorisés et particulièrement pour les camping-cars. Une pression incorrecte des pneumatiques risque non seulement de compromettre le comportement routier du véhicule, mais aussi d'endommager sérieusement le pneu. La pression recommandée est renseignée dans le manuel du constructeur. A défaut, voir la prescription des manufacturiers.

Recommandations TNPF - Edition 2011		Réf. : PL 10
Date de création : Septembre 2007	Date de dernière mise à jour : Mars 2011	P. 1 / 8



Exemple de prescriptions constructeur :

PRESSION DE GONFLAGE A FROID (bar)			
Pneus en dotation	Emploi	AV	AR
215/70 R15	3000 PTT(*) Light avec pneus base, sauf PANORAMA	4,0 ± 0,05	4,0 ± 0,05
	3300 PTT(*) Light / 3500 PTT(*) Light avec pneus base	4,1 ± 0,05	4,5 ± 0,05
215/70 R15	PANORAMA avec pneus base	4,1 ± 0,05	4,5 ± 0,05
225/70 R15	3000 PTT(*) Light avec pneus majorés, sauf PANORAMA	4,0 ± 0,05	4,0 ± 0,05
	3300 PTT(*) Light / 3500 PTT(*) Light avec pneus majorés	4,1 ± 0,05	4,5 ± 0,05
225/70 R15 C	Pneus hiver M+S classe C sur véhicule Camping	4,3 ± 0,05	4,75 ± 0,05
225/70 R15	PANORAMA avec pneus majorés	4,1 ± 0,05	4,5 ± 0,05
215/70 R15 CP	Gamme Light avec pneus Camping	5,0 ± 0,05	5,5 ± 0,05
215/75 R16	Gamme Heavy avec pneus base	4,5 ± 0,05	5,0 ± 0,05
225/75 R16	Gamma Heavy avec pneus majorés	4,5 ± 0,05	5,0 ± 0,05
225/75 R16 C	Pneus hiver M+S classe C sur véhicule Camping	5,2 ± 0,05	5,2 ± 0,05
225/75 R16 CP	Gamme Heavy avec pneus Camping	5,5 ± 0,05	5,5 ± 0,05

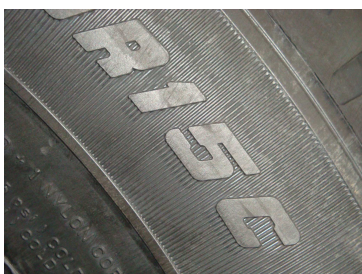
- ❖ Une pression de gonflage incorrecte provoquera inmanquablement une usure prématurée et se répercutera aussi sur la consommation. Autrement dit, le simple fait de maintenir une pression correcte vous fera faire – à terme – d'appréciables économies.
- ❖ LE VOLUME D'AIR SOUS PRESSION A L'INTERIEUR DU PNEU DETERMINE LA CHARGE QUE LE PNEU EST CAPABLE DE SUPPORTER. EN D'AUTRES TERMES, REDUIRE LA PRESSION DU PNEU REDUIT SA CAPACITE DE CHARGE.
- ❖ Notre conseil est de contrôler ou d'ajuster la pression des pneus à froid, c'est-à-dire avant de partir. Si vous le faites pendant ou après le trajet, la pression sera plus élevée sous l'effet de la chaleur, vous ne devez en aucun cas réduire cette pression sans risquer qu'elle soit insuffisante après refroidissement. Après vérification de la pression, assurez-vous que la valve ne fuit pas et qu'elle est munie d'un bouchon.

Recommandations TNPF - Edition 2011		Réf. : PL 10
Date de création : Septembre 2007	Date de dernière mise à jour : Mars 2011	P. 2 / 8



Chaussez les bons pneus

- ❖ A l'instar de tout véhicule motorisé, il est primordial d'équiper son camping-car de pneus adéquats. Il est recommandé de monter des pneus de même type sur toutes les roues, c'est-à-dire des pneus de mêmes dimensions et de mêmes spécificités (indices de charge et de vitesse) sur tous les essieux et sur la roue de secours.
- ❖ La pression des pneus montés sur un même essieu devra être la même.
- ❖ Les pneus montés d'origine sur un camping-car sont généralement de type C (Véhicule Utilitaire) et parfois de type CP (spécifique pour ce type de véhicule)



- ❖ Avant d'opter pour un autre type de pneu, consultez systématiquement le constructeur du véhicule ou le fabricant de pneus. Si vous déviez des spécifications originales, vous risquez de compromettre le comportement et la sécurité du véhicule. Ne remplacez jamais les pneus par des pneus affichant un indice de vitesse ou de charge inférieure.
- ❖ La majorité des camping-cars actuellement en circulation sont chaussés de pneus « tubeless » (sans chambre à air), même si on trouve encore occasionnellement des pneus avec chambre à air sur des véhicules plus anciens. Dans ce cas, il faut veiller à utiliser la bonne taille de chambre à air. Si vous passez d'un pneu avec chambre à air à un pneu tubeless à carcasse radiale, vérifiez bien que votre roue soit de type «SAFETY». En cas de doute, consultez un spécialiste avant de procéder au changement.

Adaptez votre vitesse

- ❖ Si vous vous rendez à l'étranger en hiver, sachez que certains pays imposent d'être équipé de pneus hiver. Même si le pays où vous vous rendez ne l'exige pas, il est toujours recommandé de chauffer des pneus adaptés aux conditions et aux routes hivernales. Pour en savoir plus, adressez-vous à votre spécialiste du pneu.

Recommandations TNPF - Edition 2011		Réf. : PL 10
Date de création : Septembre 2007	Date de dernière mise à jour : Mars 2011	P. 3 / 8



- ❖ Ne dépassez jamais les limitations de vitesse. Ce conseil peut vous sembler évident, mais il faut savoir que dans le cas d'un camping-car, la charge et la répartition de celle-ci diffère souvent de celle d'un véhicule conventionnel, ce qui affecte la conduite et le comportement routier. C'est pourquoi, nous vous recommandons avec insistance d'adapter votre vitesse et de respecter celle qui vous semble la plus sûre et la plus confortable.

La liste des indices de charge et de vitesse peut être consultée sur le site du TNPF :

www.tnspf.fr/conseilspratiques

Recommandations de sécurité

Roue/Pneu de secours

- ❖ Lorsqu'on voyage en camping-car, il est vivement recommandé d'emporter avec soi une roue de secours compatible. Vérifiez régulièrement l'état général du pneu et sa pression de gonflage. Il devrait afficher la pression maximale exigée par le constructeur du camping-car. Vous ne pouvez pas savoir à l'avance quand vous en aurez besoin, ni l'essieu sur lequel vous devrez monter la roue de secours.

Profondeur minimale des sculptures

- ❖ Afin de satisfaire aux réglementations en vigueur en Europe, on recommande une profondeur minimale légale de 1,6 mm EN FOND DES SCULPTURES PRINCIPALES.

Entretien des pneus

- ❖ Vérifiez régulièrement l'état de vos pneus, a fortiori lorsque le camping-car n'a pas roulé depuis quelque temps. Inspectez-les minutieusement, à la recherche du moindre signe d'usure, dégradation, crevasse ou déformation. Sachez que les pneus s'usent plus vite lorsque le véhicule ne roule pas. C'est particulièrement vrai pour les véhicules stationnés dans les zones côtières. Chaque fois que votre camping-car reste à l'arrêt pendant plusieurs semaines, pensez à recouvrir les pneus et à les abriter des rayons du soleil. Si possible, montez-le sur cric ou sur vérins afin de réduire la charge à supporter. Si vous vous posez des questions sur l'état de vos pneus, faites-les contrôler par un spécialiste.
- ❖ Il n'existe pas de données techniques fixant l'âge limite d'un pneu avant de le déclasser. Dans un souci de sécurité, la plupart des constructeurs automobiles et des fabricants de pneus recommandent toutefois de remplacer les pneus (y compris celui de la roue de secours) après un certain nombre d'années, même si extérieurement, ils semblent encore en bon état et même si la profondeur des sculptures reste suffisante aux termes de la loi (le conseil de la profession est de faire contrôler ses pneus par un professionnel qui déterminera s'ils peuvent être maintenus au roulage).

Recommandations TNPF - Edition 2011		Réf. : PL 10
Date de création : Septembre 2007	Date de dernière mise à jour : Mars 2011	P. 4 / 8



- ❖ En cas d'usure précoce ou de dégradation, l'utilisateur devrait changer son pneu, indépendamment de l'âge et du kilométrage de celui-ci.

Produits de colmatages

- ❖ L'utilisation de produits colmatant préalables, n'est pas conseillée. En revanche, le recours à un produit d'obturation après crevaison peut s'avérer utile. Cette solution provisoire permet de déplacer le véhicule immobilisé et de le conduire en lieu sûr afin de procéder à l'inspection INTERNE et à la réparation effective du pneu. Compte tenu du fait que le pneu non crevé à l'autre extrémité de l'essieu peut avoir souffert sous l'effet d'une surcharge, il est recommandé d'examiner les DEUX pneus. Quand après une crevaison, un conducteur parcourt encore plusieurs mètres avec un pneu totalement à plat, la probabilité que le pneu soit devenu irréparable et doive être remplacé est grande.

Evitez toute surcharge

- ❖ Il est dangereux d'imposer une surcharge aux pneus. La police est en droit d'intervenir et de sanctionner les conducteurs dont le véhicule transporte une charge excessive ou dont le chargement est mal réparti. Dans le cas d'une charge mal répartie, il peut y avoir surcharge sur une ou plusieurs roues, même si la capacité de charge maximale n'est pas atteinte. C'est pourquoi il est essentiel de répartir la charge de façon équilibrée et de la maintenir la plus basse possible, afin de ne pas compromettre la stabilité du véhicule. A défaut, le conducteur risque de rencontrer des problèmes de pneus pouvant aller jusqu'à la rupture de l'enveloppe ou la séparation des éléments la constituant.
- ❖ Certains modèles récents de camping-cars sont équipés de pneus de types spécifiques. On les reconnaît au suffixe (CP) qui apparaît après les codes de dimension. Ex. 215/70R15CP 109R. Les pneus (CP) n'affichent qu'un seul indice de charge, lequel indique la charge maximale autorisée en montage simple. Lorsqu'un montage jumelé est exigé, la capacité de charge à l'essieu est 1,85 fois celui du pneu destiné à un essieu à roues simples.

Exemple : Dimension : 215/70R15 CP 109R

Capacité de charge à l'essieu en monte simple : 2 060 kg.

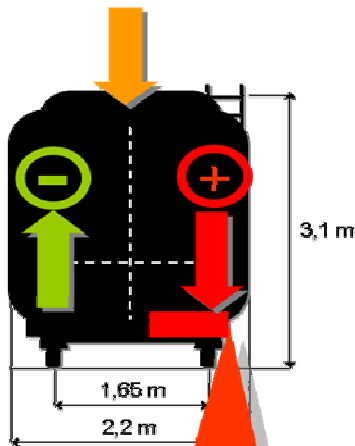
Capacité de charge à l'essieu en monte jumelée : 3 810 kg (suivant méthode de calcul ETRTO)

- ❖ Il est à noter que les pneus « CP » ont été développés en fonction des contraintes particulières de charge et de répartition de celle-ci principalement sur les essieux arrières en montage simple.
- ❖ Le pneu « CP » permet en rapport d'un pneu utilitaire standard et dans le cas d'une monte simple arrière une élévation de **0,75 bar (soit 5,5 bar** pour les véhicules de moins de 3,5 tonnes) de la pression « **sans augmentation de la capacité de charge** », cette particularité permet au pneumatique de limiter les déformations et confère au véhicule une meilleure stabilité (merci de vous reporter au conseil du constructeur ou du manufacturier).

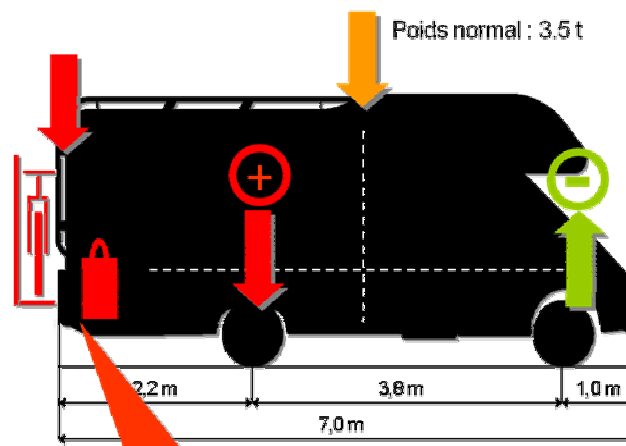
Recommandations TNPF - Edition 2011		Réf. : PL 10
Date de création : Septembre 2007	Date de dernière mise à jour : Mars 2011	P. 5 / 8



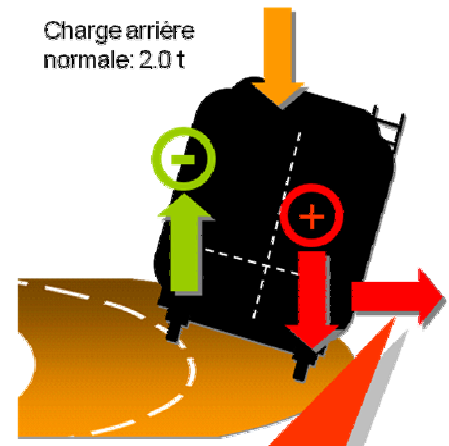
Contraintes particulières liées à ce type de véhicule :



Distribution de charge statique inégale : e.g. réservoir d'eau



La charge arrière augmente : e.g. galerie vélo



Fluctuations de charge en raison des forces centrifuges + point de gravité : i.e. en virage

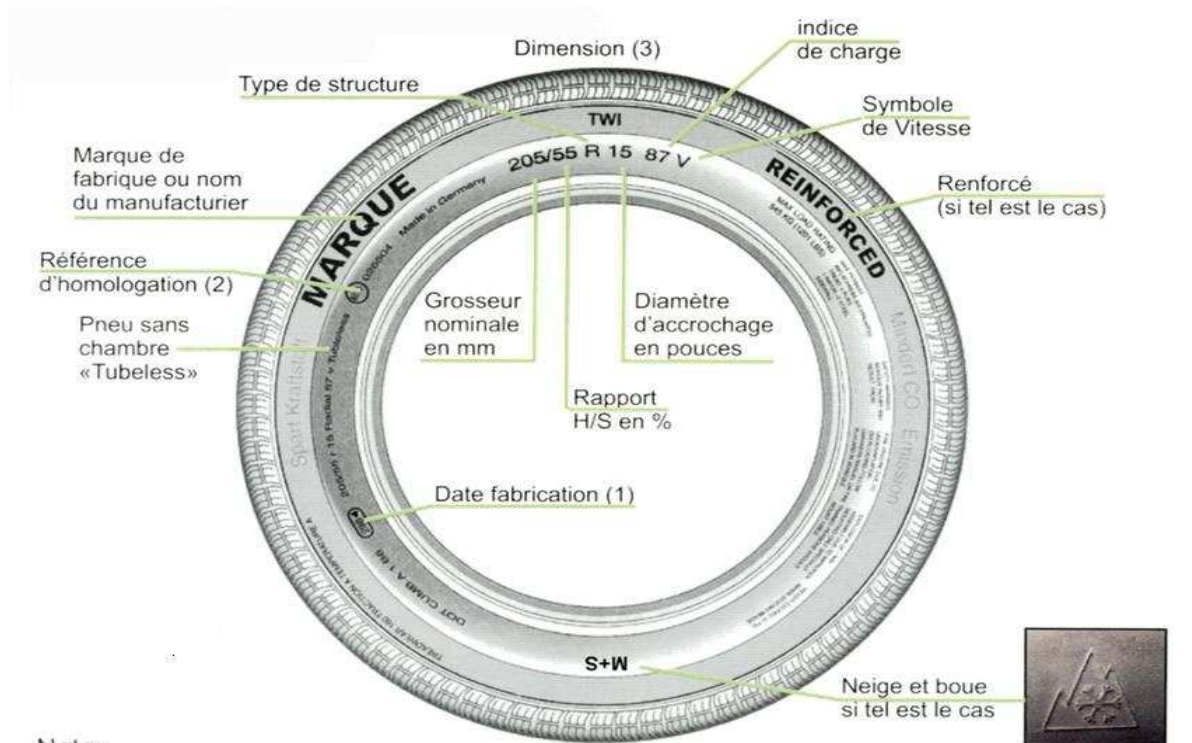
- ❖ Il est recommandé de ne pas dépasser le poids maximum autorisé. Une marge de - 10% permettra de compenser en partie une répartition inégale du chargement. Si vous voulez vous assurer que vous avez correctement chargé votre véhicule, recourez à un pont de pesage public.

Recommandations TNPF - Edition 2011		Réf. : PL 10
Date de création : Septembre 2007	Date de dernière mise à jour : Mars 2011	P. 6 / 8



Marquage du flanc

- ❖ Le dessin ci-dessous renseigne les différentes indications susceptibles de figurer sur le flanc d'un pneu type pour véhicule utilitaire ou camping-car.



Nota :

1) A compter du 1/1 /2000, 4 chiffres ex 0500 5^{ème} semaine 2000
Pour les années 90 : 3 chiffres + ex 267 = 26^{ème} semaine 1997

2) E ou e suivi du nombre correspondant au pays d'homologation et du n° d'homologation, avec la lettre -S- pour le règlement «Bruit de roulement des pneumatiques».



3) La lettre «C» est Spécifique au pneu Camionnette, exemple :
185/75 R 14 C 102/100 Q

Recommandations TNPF - Edition 2011		Réf. : PL 10
Date de création : Septembre 2007	Date de dernière mise à jour : Mars 2011	P. 7 / 8



Dimensions du pneu – EXEMPLE DE PNEU RADIAL POUR VEHICULE UTILITAIRE

(S) Largeur de la section en mm	195
Rapport hauteur/largeur en %	70
Structure	R
Diamètre de la Jante en pouces + Code (*)	15C ou CP

Critères d'utilisation

- Indice de capacité de charge (LI) (**)	104/102
- Indice de vitesse	R

(*) Le code « C » ou « CP » après le diamètre de la jante indique qu'il s'agit d'un pneu pour véhicule utilitaire ou spécifique camping-cars.

(**) En cas de double indice de charge (pneus marqués « C »), le premier chiffre concerne les essieux à roues simples, le second se réfère aux essieux à roues jumelées.

« Règles d'Or »

Pour conduire un camping-car en toute sécurité :

- Equipez-le de pneus adaptés.
- Assurez-vous que vos pneus sont en bon état.
- Surveillez la pression de vos pneus et corrigez-la si nécessaire (un manomètre de contrôle de pression se doit d'être contrôlé de manière régulière afin de s'assurer qu'il est juste, notre conseil est de faire ce contrôle chez un professionnel).
- Evitez toute surcharge.
- Inspectez régulièrement vos pneus à la recherche de dégradations éventuelles et retirez tout objet ou petit caillou encastré dans la bande de roulement.
- Adoptez une vitesse 'confortable' et respectez les limitations de vitesse.
- Evitez les manœuvres brusques lors de dépassements ou de changements de voie de circulation - adoptez un style de conduite préventif et apprenez à anticiper ce type de manœuvres.
- Respectez les consignes et les prescriptions du constructeur du véhicule.

**Prenez soin de vos pneus.
Ils prendront soin de vous !**

Recommandations TNPF - Edition 2011		Réf. : PL 10
Date de création : Septembre 2007	Date de dernière mise à jour : Mars 2011	P. 8 / 8