Publié par le TNPF le 24/01/2019 - Edité le 23/11/2026

Travaux de Normalisation des Pneumatiques pour la France

Pneumatiques pour camping-cars

Ne pas sous-estimer l'importance des pneus

Comme sur tout véhicule, les pneumatiques d'un camping-car constituent ses 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 les pneumatiques doivent également supporter la charge et assurer une bonne tenue de cap.

C'est en tenant compte de tous ces paramètres que les constructeurs choisissent les pneus adaptés à ces véhicules. Il est fortement 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. Certains pays européens interdisent d'ailleurs expressément un tel remplacement.

En effet, les pneus ont un impact très important sur la conduite du véhicule et sur la sécurité.

Il est essentiel de surveiller régulièrement l'état des pneumatiques et de les remplacer à temps par des pneus conformes et adéquats.

Vérifier la pression de gonflage

- Pour garantir la sécurité et la stabilité du véhicule, les pneus doivent être correctement gonflés. Cette règle vaut pour tous les véhicules motorisés et particulièrement pour les camping-cars.
- La pression de gonflage du pneumatique est directement liée à sa capacité de charge. Par conséquent tout sous-gonflage risque d'endommager sérieusement le pneu.
- Une pression de gonflage incorrecte risque de compromettre le comportement routier du véhicule mais aussi entraîner une usure prématurée et une augmentation de la consommation de carburant. Autrement dit, le simple fait de maintenir une pression de gonflage correcte fera faire – à terme- d'appréciables économies.
- La pression de gonflage recommandée est renseignée dans le manuel du constructeur. A défaut, consulter la prescription des manufacturiers.

Publié par le TNPF le 24/01/2019 - Edité le 23/11/2026

Travaux de Normalisation des Pneumatiques pour la France

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

Chausser les bons pneus

- A l'instar de tout véhicule motorisé, il est primordial d'équiper tout camping-car de pneus adéquats. Il est obligatoire de monter des pneus de même type par essieu, c'est-à-dire de mêmes dimensions et de mêmes conditions de service (indices de charge et de vitesse)
- La pression de gonflage 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).

Document édité depuis :
https://www.tnpf.fr/camping_cars/pneumatiques-pour-camping-cars-recommandations-tnpf/

Publié par le TNPF le 24/01/2019 - Edité le 23/11/2026

Travaux de Normalisation des Pneumatiques pour la France



Remarque: la loi n'exige pas d'équiper les camping-cars avec des pneus « CP ». Consulter le manufacturier de pneumatiques à ce sujet.

Recommandations de sécurité

Roue/Pneu de secours

Lorsque le camping-car est équipé d'une roue de secours, il est recommandé de vérifier régulièrement son état général et sa pression de gonflage.

Profondeur minimale des sculptures

Il y a lieu de respecter les profondeurs minimales de sculpture requises par la législation des pays traversés.

Entretien des pneus

- Un camping-car est fréquemment utilisé de façon saisonnière, avec de longues périodes d'immobilisation. Cela impose des précautions particulières vis-à-vis des pneumatiques :
  - Vérifier régulièrement l'état des pneus en les inspectant minutieusement, à la recherche du moindre signe d'usure, dégradation, crevasse ou déformation. En cas de doute sur l'état d'un pneu, les faire contrôler par un spécialiste.
  - Limiter si possible les forts écarts de température.
  - Etre particulièrement attentif si le véhicule reste stationné dans une zone côtière.
  - Limiter l'exposition aux UV (soleil,....) en recouvrant les pneus si possible.
  - Si possible, monter le camping-car sur chandelles ou cales afin de réduire la charge que

doivent supporter les pneumatiques.

- 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).
- En cas d'usure précoce ou de dégradation, le pneu devra être remplacé, indépendamment de son âge et de son kilométrage.

Produits de colmatage

L'utilisation de produits colmatants préventifs disponibles dans le commerce 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 par un spécialiste. 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.

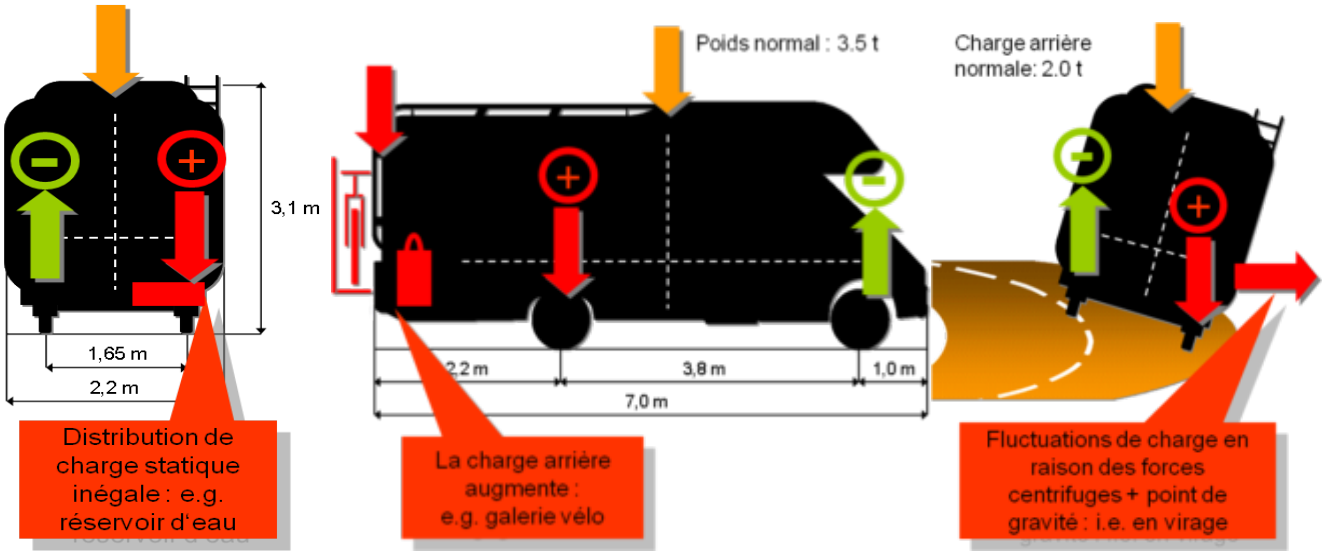
Eviter toute surcharge

- Il est dangereux d'imposer une surcharge aux pneus : celle-ci peut entraîner leur défaillance. 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. Une charge mal répartie peut entraîner une surcharge sur une ou plusieurs roues, même si la capacité de charge maximale du véhicule n'est pas atteinte. C'est pourquoi, il est essentiel de répartir la charge de façon équilibrée.
- Afin de ne pas compromettre la stabilité du véhicule; il faut veiller à organiser la charge de manière à ce que le centre de gravité du véhicule soit le plus bas possible.

Contraintes particulières liées à ce type de véhicule :

Publié par le TNPF le 24/01/2019 - Edité le 23/11/2026

Travaux de Normalisation des Pneumatiques pour la France



Pneumatiques « CP »

Les camping-cars peuvent être équipés de pneumatiques spécifiques, conçus spécialement pour ce type de véhicule. On les identifie par le suffixe **« CP »** figurant après la désignation dimensionnelle (exemple : *225/65 R16 CP 112/110R*). Explication Marquages d'un pneu camping-car | TNPF

Il arrive que certains pneumatiques marqués **CP** n'indiquent qu'un seul indice de charge (*225/65 R16 CP 112R*). Dans ce cas, l'indice mentionné correspond à la charge maximale autorisée en montage simple.

Lorsque le véhicule exige un **montage jumelé**, la capacité de charge totale de l'essieu est calculée à **1,85 fois la capacité d'un essieu en montage simple**. (ETRTO, Recommandations, 02/09/2024)Exemple :Dimension : *225/65 R16 CP 112R*

Capacité de charge à l'essieu en monte simple : 2 240 kg = 1120 kg (correspondance IC 112) par pneu x2 pneus

Capacité de charge à l'essieu en monte jumelée : 4 144 kg (suivant la méthode de calcul ETRTO)

Il est à noter que la conception des pneus « CP » prend en compte les spécificités d'usage des camping-cars (usage intermittent, contraintes particulières de charge et de répartition de celle-ci)

principalement sur les essieux arrières en montage simple.

Par rapport à un pneu utilitaire standard, le pneu « CP » permet, dans le cas d'une monte simple arrière, une élévation de 0,75 bar (soit 5,5 b 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 (se reporter au conseil du constructeur ou du manufacturier).