

[Accueil](#) » [Équipement](#) » [Accessoires moto](#) » Tuto : Identifier l'origine de l'usure irrégulière des pneus piste moto

11 AVRIL 2014

## Tuto : Identifier l'origine de l'usure irrégulière des pneus piste moto

[Facebook](#)[Twitter](#)[Google+](#)[Pinterest](#)

Vos pneus pistes s'usent de façon irrégulière ? Pression, réglages des suspensions, géométrie de la moto, Dan Netting de biketrackdayshub.com nous donne quelques clés pour en identifier les causes en fonction des symptômes. Un indispensable de tout pistard qui se respecte !

Dans ce guide, nous abordons quelques unes des usures caractéristiques des [pneus pistes](#) croisés dans les paddocks de tous les circuits. **L'idée étant de vous aider à identifier dans les grande lignes ce qui est à l'origine d'un pneu faisant triste mine.** Néanmoins, la question reste complexe, et il n'est pas toujours facile de déterminer la cause d'une usure irrégulière, donc n'hésitez pas à consulter un spécialiste à la moindre interrogation !

### Problème de gonflage du pneu

#### Pneu froid

**Cause : L'effet "pneu froid" est causé par un pneu surgonflé.** La zone de contact avec la piste est réduite par rapport à la normale, donc elle ne génère pas de chaleur suffisante pour que la carcasse du pneu atteigne la bonne température. De ce fait, la surface du pneu surchauffe, tandis que la carcasse reste trop froide

**Symptômes : La gomme se détache en écailles profondes, plus ou moins de la largeur d'un ongle.** Si vous pouvez glisser votre ongle sous l'une d'entre elles et arracher comme une pelure un lambeau de gomme, le pneu est très certainement victime de ce phénomène.



Effet "pneu froid"

#### Pneu chaud

**Cause : Toujours un problème de pression du pneu moto, mais inverse de ci-dessus ! Le pneu est sous-gonflé,** et la zone de contact est trop étendue, ce qui fait trop chauffer la carcasse. La gomme monte trop en température, elle fond très vite et remonte sur la bande de roulement à cause de la force centrifuge.

**Symptômes : Au premier coup d'œil, le résultat ressemble beaucoup au pneu froid, mais la gomme se détache plus facilement,** ce qui démontre que le pneu chaud est un effet plus superficiel. Ici, impossible de glisser son ongle sous un lambeau de gomme. Autre caractéristique : l'effet de la force centrifuge sur la gomme fondue est visible.



Effet "pneu chaud"

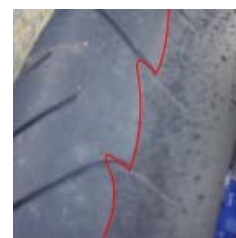
### Usure des pneus piste et réglages de suspensions

Avec les réglages de suspension, il s'avère plus délicat d'établir une cause précise puisque les formes d'usure ne sont pas propres à un réglage spécifique. Malgré tout, vous trouverez ci-dessous des éléments qui devraient vous aider à déterminer si le problème est lié au suspensions ou non.

**Si vos réglages de suspension sont incorrects, le pneu est davantage sollicité et doit assurer l'intérim de l'amortissement.** Vous constaterez immédiatement qu'une usure anormale du pneu apparaîtra, le pneu moto n'ayant pas été pas développé pour ça.

Pour l'œil peu exercé, l'usure du pneu due aux réglages de suspensions pourrait facilement être assimilée à un souci de pression des pneus, sauf si vous vous posez les questions qui suivent.

- **Le ressort est-il adapté à votre poids ?** Avec un ressort trop dur ou trop mou pour votre poids, la carcasse du pneu sera soumise à d'importantes contraintes car elle devra jouer une partie importante du rôle de la suspension. Le pneu moto se dégradera très vite.
- **Les zones affectées ont-elles une forme régulière ?** Inspectez la largeur de la zone. Si elle ne s'avère pas uniforme et évolue irrégulièrement quand on avance sur le pneu, on est presque assuré d'avoir affaire à un problème de suspension, en général un souci de rebond.
- **L'usure irrégulière est-elle continue ?** Si la surface de gomme abîmée est intermittente (elle s'interrompt, reprend, s'interrompt à nouveau quand on suit la bande de roulement du pneu dans le sens de la marche), la suspension est certainement en cause, avec probablement quelque chose à revoir du côté du rebond et/ou de la compression.
- **Les arêtes des sculptures sont-elles saillantes ?** Si oui, peu de doutes : le rebond de la fourche ou de l'amortisseur est trop lent (arête avant saillante) ou trop rapide (arête arrière saillante).



Suspensions



Arête saillante

### Usure des pneus piste due à la géométrie de la moto

#### Pas assez de poids sur l'avant

**Cause :** Moins fréquente, elle affecte en principe le pneu avant. **La répartition insuffisante du poids vers l'avant empêche le pneu de chauffer correctement, et il se dégrade rapidement :** la gomme n'assure pas une adhérence et une traction correcte. Le pneu moto pousse et tire sur la piste à l'accélération, plutôt qu'assurer un roulement régulier, d'où cette usure excessive.

**Symptômes :** C'est l'épaulement du pneu qui montre des signes d'usure irrégulière, sur une largeur importante, à partir du milieu de la bande de roulement, tout autour du pneu.



Usure due à un problème de géométrie

#### Trop de poids sur l'avant

**Cause :** Quand vous amorcez un virage avec un trop de poids sur l'avant, plutôt que de rouler normalement, **le pneu progresse péniblement sur le revêtement de la piste**, et ce n'est qu'en sortie de courbe, à l'accélération, que le pneu sera délesté de nouveau. Cette usure se produit parfois en conjonction avec une suspension trop molle à l'avant.

**Symptômes :** Visuellement, l'usure est similaire à celle du "pneu chaud", **mais sur une bande plus étroite (de 5 à 10 mm)**, à mi-chemin entre le centre et le bord de la bande de



roulement.

Usure due à une surcharge

Pneus colorés ou "pneus bleus"

**Les pneus moto contiennent une huile qui garde les pneus souples, et la teinte bleue/verte qu'on observe parfois sur les gommages provient juste d'une remontée de l'huile en surface.**

Après avoir chauffé, quand les pneus retrouvent leur température froide initiale, l'huile remontera sur la surface. Un nouveau roulage éliminera cette fine couche grasse, puis un nouveau refroidissement renouvellera le phénomène, expulsant peu à peu l'huile.

Notez que ces cycles de chauffe affectent considérablement la qualité de la gomme, car contrairement aux pneus routiers, les pneus pistes ne sont pas conçus pour les enchaîner de façon indéfinie.



Pneu bleu

**La référence : L'usure qu'on devrait observer sur un pneu piste**

Après avoir abordé ce qu'on aimerait éviter de voir sur nos pneus piste, il est temps de présenter ce à quoi des pneus correctement usés ressemblent. **La bande de roulement ne doit pas être uniformément régulière, mais doit présenter de petites vaguelettes, comme une plage d'où s'est retirée la mer.** Cela ne signifie pas que les pneus offriront un rendement ou des performances supérieurs, mais que leur durée de vie sera optimale.



Usure régulière

Les pneus constituent un poste de dépense très important sur les sorties pistes, et optimiser leur durée de vie est un gros atout pour le portefeuille. En suivant ces quelques conseils basiques, vous pourrez faire de substantielles économies !

**Complément d'info :** [Voir l'article de Moto Service au sujet de la technologie des pneus moto](#)

Ce billet a été écrit par **Dan Netting**, éditeur de **Biker Track Days Hub**, un site britannique qui propose des conseils aux débutants qui désirent se lancer sur piste ou améliorer leurs résultats.



Un portail très pertinent à découvrir ici (pour les anglophones) : <http://bikettrackdayshub.com>

**À lire également :**

[Rouler sur piste avec sa moto de route ? Quelques conseils !](#)

[Tuto : Passer les vitesses sans embrayage à moto](#)

[Tuto : Six étapes clés pour poser le genou à moto !](#)

[Transporter sa moto sur une remorque : Quelques conseils !](#)

[Petits budgets : 5 motos pour rouler sur piste différemment](#)

**Vous avez aimé cet article ? Partagez-le avec vos amis avec les boutons qui suivent :**

Facebook

Twitter

Google+

Pinterest