

LES CONSEILS **DU TECHNICIEN MICHELIN**

On distingue pression à froid et pression à chaud.
LA PRESSION À FROID varie en fonction de la température air/sol et de la longueur des spéciales. La **PRESSION À CHAUD** correspond à la valeur mesurée en fin de spéciale.

Nous conseillons une **PRESSION À FROID**, c'est-à-dire de départ « service » à 1,8 bar.

Juste avant le départ de la spéciale il est nécessaire de refaire la pression comme indiqué ci-dessous :

	CONDITIONS SÈCHES	CONDITION PLUIE
T° sol < 10° Spéciales < 10 kms	R5 : 1,8 bar R3+R2 : AV 1,8 bar / AR 2,0 bar	R5 : 2,0 bar R3+R2 : AV 2,0 bar / AR 2,1 bar
T° sol > 15° et < 30° Spéciales > 10 kms	R5 : 1,7 bar R3+R2 : AV 1,7 bar / AR 1,8bar	
T° sol > 30° Spéciales > 20 kms	R5 : 1,6 bar R3+R2 : AV 1,6 bar / AR 1,7 bar	

L'objectif est d'avoir une **PRESSION À CHAUD** entre :

CONDITIONS SÈCHES	CONDITION PLUIE
2,0 bar à 2,3 bar maximum	2,1 bar à 2,3 bar maximum

Il est important de mesurer la pression en fin de spéciale afin de connaître la valeur à chaud qui correspond à la pression de fonctionnement.

Si la pression de fonctionnement est :

- inférieure à la plage de fonctionnement : pas de grip ressenti.
- supérieure à la plage de fonctionnement : apparition de mobilité du véhicule et dégradation du fasciés d'usure.

Si la pression en fin de spéciale est trop élevée, il est recommandé d'ajuster et d'enlever au maximum 200 grammes.

En cas de pluie, il ne faut pas hésiter à remonter les pressions car le pneumatique ne prendra pas ou peu de température, de plus ceci est plus efficace pour évacuer l'eau.

Les lignes longitudinales permettent l'évacuation d'eau et évite l'aquaplaning alors que les « débouchants » améliorent le grip en cas de pollution.