

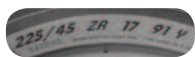


Συμβουλές σχετικά με τη χρήση των ελαστικών MICHELIN

Εισαγωγή

Το ελαστικό είναι το μοναδικό σημείο επαφής μεταξύ του οχήματος και του εδάφους. Ο οδηγός πρέπει να φροντίζει ώστε να διαφυλάσσει την ποιότητα και τις επιδόσεις των ελαστικών του. Γι' αυτόν τον σκοπό, συνιστάται να τηρείτε τις συστάσεις σχετικά με την ασφάλεια και τις οδηγίες χρήσης που ακολουθούν. Οι συμβουλές αυτές ισχύουν με την επιφύλαξη τυχόν αυστηρότερων τοπικών διατάξεων: κανονιστικές ή νομοθετικές απαιτήσεις,...

Πώς διαβάζουμε ένα ελαστικό?



- 225: φάρδος του ελαστικού σε χιλιοστόμετρα (mm)
- 45: σειρά ελαστικού (σχέση μεταξύ του ύψους και του φάρδους διατομής H/s: 0,45)
- R: δομή radial
- 17: εσωτερική διάμετρος σε ίντσες
- 91: δείκτης φορτίου
- (V)ZR: δείκτης ταχύτητας

Ενδειξη πιστοποίησης σύμφωνα με τον Καν.ΕΕ 30 με αριθμό έγκρισης



Θόρυβος

Ενδειξη πιστοποίησης (Θορύβου): Οδηγία 2001/43/CE



Όνομασία της γκάμας



DOT: Departement of transportation

Εβδομάδα και έτος κατασκευής



Κωδικός του εργοστασίου κατασκευής

Κωδικός διάστασης

Κωδικός Επιλογής



MICHELIN

Ένας καλύτερος τρόπος να πηγαίνουμε μπροστά

Ορισμοί άλλων σημάτων

Reinf: "Reinforced": ελαστικά με τον υψηλότερο Δείκτη Φορτίου της διάστασής τους.
Extra Load (Επιπλέον Φορτίο): καινούρια σήμανση με την ίδια σημασία όπως το Reinf. (ενισχυμένο)

XSE: "X" Τεχνολογία radial
 "S" Ασφάλεια
 "E" Οικονομία

N0 - N1	C1	AO	A
N2 - N3	★	MO1	
K1 - K2	MO	RO1	



3PMSF

= 3 κορυφές βουνού με νιφάδες χιονιού
 = 3 κορυφές βουνού με νιφάδες χιονιού ως σύμβολο Σήμανση η οποία δείχνει την πρόσθετη επίδοση για τα ελαστικά M+S

Ειδικά σημάδια των κατασκευαστών



Green X: Η σήμανση Green X η οποία τοποθετείται στο πλευρό ενός ελαστικού MICHELIN για Επιβατικά οχήματα, για Ελαφριά Φορτηγά, για 4X4, είναι η εγγύηση ότι το ελαστικό αυτό προσφέρει ένα επίπεδο ενεργειακής αποτελεσματικότητας μεταξύ των καλύτερων της αγοράς. Με τη σήμανση αυτή, η MICHELIN δεσμεύεται να μειώνει την κατανάλωση καυσίμου από τα οχήματα και έτσι να μειώνει τις εκπομπές CO2.

Επιλογή ελαστικού

- Η επιλογή ενός ελαστικού πρέπει να είναι σύμφωνη με τη νομοθεσία και τον εξοπλισμό του οχήματος που καθορίζεται από τον κατασκευαστή του οχήματος ή τον κατασκευαστή του ελαστικού ή από κάποιον επίσημο οργανισμό (διάσταση, δείκτες φορτίου και ταχύτητας, δομή...). Εξάλλου, είναι απαραίτητο να λαμβάνονται υπόψη οι συνθήκες χρήσης του ελαστικού έτσι, ώστε οι επιδόσεις του τελευταίου να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις του χρήστη.
- Σε περίπτωση αλλαγής του αυθεντικού εξοπλισμού του οχήματος, είναι αναγκαίο να επαληθεύεται ότι η προτεινόμενη λύση είναι σύμφωνη με την ισχύουσα νομοθεσία, τις τεχνικές απαιτήσεις του οχήματος, τους όρους χρήσης και τις οδηγίες του κατασκευαστή του ελαστικού (συμβουλευτείτε τη νομοθεσία που ισχύει στη χώρα). Σε ορισμένες χώρες το όχημα που τροποποιείται κατ' αυτόν τον τρόπο πρέπει να λάβει εξουσιοδότηση από τις δημόσιες αρχές.
- Κάθε ελαστικό «ευκαιρίας» ή μεταχειρισμένο, πρέπει, πριν από την τοποθέτησή του, να καθίσταται αντικείμενο προσεκτικού ελέγχου ώστε να εγγυάται την ασφάλεια του οδηγού και την τήρηση της ισχύουσας νομοθεσίας (βλ. σελ. 7 Έλεγχος και Συντήρηση).
- Σ' έναν και τον αυτόν άξονα, συνιστάται να τοποθετούνται ελαστικά με παρόμοια φθορά. Ορισμένες νομοθεσίες προβλέπουν μέγιστη απόκλιση.
- Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία και για τεχνικούς λόγους, είτε είναι υποχρεωτικό είτε συνιστάται θερμά να χρησιμοποιούνται δύο ελαστικά με το ίδιο σχέδιο σκαλίσματος σ' έναν και τον αυτόν άξονα.
- Μία προσωρινή ρεζέρβα δεν πρέπει να χρησιμοποιείται διαρκώς και πέρα από τη μέγιστη ταχύτητα που υποδεικνύεται επάνω στο ελαστικό. Ο οδηγός πρέπει να προσαρμόζει την οδήγησή του σε αυτόν το νέο εξοπλισμό.



Χρήση των ελαστικών

- Ποτέ μη χρησιμοποιείτε το ελαστικό πέρα από τα τεχνικά χαρακτηριστικά για τα οποία έχει πιστοποιηθεί. Κάποιες γεωμετρικές ρυθμίσεις του οχήματος, υπερβολικές ή μη κανονικές, ενδέχεται να έχουν επιπτώσεις στις επιδόσεις του ελαστικού.
- Η κακή χρήση ή κακή επιλογή ελαστικού, μπορεί επίσης να συμβάλει στην πρόωρη καταπόνηση ορισμένων μηχανικών μερών.

Τοποθέτηση των καινούργιων ελαστικών ΠΙΣΩ

Σε περίπτωση αντικατάστασης δύο μόνων ελαστικών, η Michelin συνιστά για καλύτερο έλεγχο και αυξημένη ασφάλεια, να τοποθετούνται τα καινούργια ελαστικά ή εκείνα τα οποία είναι σε καλύτερη κατάσταση, στον πίσω άξονα. Η συμβουλή αυτή ισχύει για τα οχήματα τύπου κίνησης εμπρός ή κίνησης πίσω που έχουν απολύτως ίδια ελαστικά στον εμπρός και στον πίσω άξονα. Οι πιέσεις αέρα θα πρέπει να προσαρμόζονται σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή του οχήματος.

Ειδικές περιπτώσεις :

- Οχήματα με κίνηση και στους 4 τροχούς

Η Michelin συνιστά θερμά την τοποθέτηση 4 απολύτως όμοιων ελαστικών (ίδια διάσταση, ίδια γκάμα, ίδιος CAI) και του ίδιου επιπέδου φθοράς σε ένα όχημα με κίνηση στους 4 τροχούς (όποιος κι αν είναι ο τύπος της τετρακίνησης) εκτός από την περίπτωση κατά την οποία το όχημα είναι εξοπλισμένο, εκ κατασκευής, με ελαστικά διαφορετικών διαστάσεων εμπρός AV και πίσω AR).

Πράγματι, μια απόκλιση περιστροφής μεταξύ των ελαστικών του εμπρός άξονα AV και των ελαστικών του πίσω AR άξονα, μπορεί να επιφέρει βλάβες σε ορισμένα στοιχεία της μετάδοσης : είτε στη διακλάδωση μετάδοσης στην περίπτωση οχημάτων 4X2 που μετατρέπεται σε 4X4, είτε στο κεντρικό διαφορικό, στην περίπτωση οχημάτων με μόνιμη ή ημιμόνιμη τετρακίνηση 4X4.

Προκειμένου να επιτυγχάνεται ομοιογενές επίπεδο φθοράς μεταξύ των ελαστικών του εμπρός άξονα AV και του πίσω άξονα AR, πρέπει να γίνεται περιοδικά αντιμετάθεση μεταξύ των δύο αξόνων, σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή του οχήματος.

Κατά τον ίδιο τρόπο, όταν οι συνιστώμενες πιέσεις δεν τηρούνται, οι διαφορές περιμέτρου που οφείλονται στις αποκλίσεις πίεσης μπορούν να προκαλέσουν πρόωρη κόπωση των μηχανικών στοιχείων.

Ειδικές περιπτώσεις :

• Τα τροχόσπιτα :

Από το 2003, ο Ε.Τ.Ρ.Τ.Ο (ο Ευρωπαϊκός Τεχνικός Οργανισμός για τα Ελαστικά και τις Ζάντες) συιστά να σηματοδοτούνται τα ελαστικά που είναι σχεδιασμένα για τροχόσπιτα με τη σήμανση CP αντί για C στην περιγραφή της διάστασης.

Ο Ε.Τ.Ρ.Τ.Ο διευκρινίζει ότι στην ειδική περίπτωση χρήσης στον πίσω άξονα (τοποθετημένο σε μονό), πρέπει να χρησιμοποιείται συστηματικά πίεση 5,5 bar αντί για τη συνήθη πίεση των 4,75 bar. Η χρήση μεταλλικής βαλβίδας είναι απαραίτητη μετά από τα 4.5 bar. Το μέγιστο φορτίο του ελαστικού, ωστόσο, δεν τροποποιείται ούτε αυξάνεται (ο δείκτης φορτίου πρέπει να τηρείται).

Για την αντικατάσταση, η Michelin συιστά να τοποθετούνται ελαστικά CP στα οχήματα που έχουν εκ κατασκευής πιστοποίηση για CP.

Τα τροχόσπιτα χρειάζονται, λόγω της χρήσης τους, ειδικά ελαστικά.

- Ελέγχετε κάθε μήνα ή πριν από ένα μεγάλο ταξίδι τις πιέσεις αέρα. Μια κατάσταση υποπίεσης μπορεί να είναι επικίνδυνη : για παράδειγμα, ως προς τη διάσταση Camping 225/70R15 CP, υποπίεση κατά 0,5 bar (11%) ισοδυναμεί με υπερφόρτωση κατά 100 kg (daN) περίπου.
- Σε περίπτωση αντικατάστασης μιας διάστασης με μian άλλη, να μην τοποθετείτε ελαστικό διαφορετικής διαμέτρου και να τηρείτε τους δείκτες φορτίου και το σύμβολο ταχύτητας (δείκτης ή σύμβολο ίσο ή υπέρτερο). Συιστάται να απευθύνεστε σε επαγγελματία γι' αυτή τη διαδικασία.
- Σε περίπτωση παρατεταμένης στάθμευσης, μην αφήνετε το ελαστικό σε κατάσταση υποπίεσης, και να το διατηρείτε συστηματικά στη σωστή πίεση πριν από κάθε νέα χρήση - να φροντίζετε επίσης για την προστασία των ελαστικών από την ακτινοβολία UV και να αποφεύγετε την επαγή των ελαστικών με ψυχρά δάπεδα τον χειμώνα (μπετόν, πέτρα...) τοποθετώντας τα σε τάκους.
- Να φροντίζετε για τον τακτικό έλεγχο του πέλματος και των πλευρών (ίχνη προσκρούσεων, κρακελαρίσματα, κοψίματα, κλπ.) καθώς και την κατάσταση των τροχών και των βαλβίδων, από επαγγελματία.



- Το ελαστικό CP MICHELIN είναι ένα ελαστικό σχεδιασμένο ειδικά για να λειτουργεί μονίμως με υψηλή πίεση αέρα (5.5 bar ή 550 kPa) Αυτή η υψηλή πίεση εξασφαλίζει καλύτερο κράτημα δρόμου και αυξημένη αντοχή στις συνθήκες χρήσης που καταπονούν το ελαστικό και που αυτός ο τύπος οχήματος συναντά ιδίως ως προς το φορτίο (στατική ή και δυναμική υπερφόρτωση, περιστασιακές, που συνδέονται με τις μετακινήσεις μαζών που είναι εγγενείς σε αυτόν τον τύπο οχήματος : με σημαντική μετατόπιση του φορτίου πίσω, ανισορροπία των φορτίων, ψηλό κέντρο βάρους λόγω της φόρτωσης καθ' ύψος) και παρατεταμένη στάθμευση. Η τοποθέτηση ακατάλληλου ελαστικού σε τέτοιου τύπου όχημα θα μπορούσε να επισύρει κακή συμπεριφορά κατά την οδήγηση (κούνημα στο πλάι, σκαμπανέβασμα, στροφή 180 μοιρών, κράτημα στην τροχιά...), και με τις δύσκολες ή καταπονητικές συνθήκες χρήσης, μια πρόωρη φθορά των ελαστικών (φθορά πέλματος, απότομο ξεφούσκωμα..).

«Η υπερφόρτωση (ακόμη και η προσωρινή) ή η κακή κατανομή των φορτίων μέσα στο όχημα μπορούν να επιφέρουν πρόωρη φθορά ορισμένων μηχανικών μερών ή και των ελαστικών και, κατά συνέπεια, να προκληθούν ζημιές σε αγαθά και σε πρόσωπα.»

ΥΠΕΝΘΥΜΙΣΗ : για τις πιέσεις χρήσης πάνω από 4,5 bar ή 450 kPa να χρησιμοποιείτε απαραίτητως μεταλλικές βαλβίδες.

Τοποθέτηση

Εισαγωγή

- Μια σωστή τοποθέτηση, που έχει γίνει σύμφωνα με τις οδηγίες δράσης που συνιστώνται και τηρώντας τους ισχύοντες κανόνες ασφαλείας, εξασφαλίζει στο προσωπικό και στο υλικό εξαιρετική προστασία και επιτρέπει τη χρήση των δυνατοτήτων των ελαστικών στο σύνολό τους.
- Μια εσφαλμένη τοποθέτηση μπορεί να προκαλέσει ζημιές στο ελαστικό, στο όχημα ή στους ανθρώπους (σοβαρούς τραυματισμούς, ακόμη και θανάσιμους).
- Είναι επομένως επιβεβλημένο, οι εργασίες αυτές να πραγματοποιούνται από εκπαιδευμένο προσωπικό που διαθέτει τον κατάλληλο εξοπλισμό.
- Σε περίπτωση που η εργασία διεξάγεται από κάποιον μαθητευόμενο, ο τελευταίος δεν πρέπει ποτέ να είναι μόνος.
- Σε κάθε περίπτωση, να συμβουλευέστε απαραίτητως τις τεχνικές οδηγίες του κατασκευαστή του ελαστικού, του κατασκευαστή του οχήματος, του κατασκευαστή του τροχού. Να ανατρέχετε επίσης στο εγχειρίδιο χρήσης της μηχανής ή του εξοπλισμού τοποθέτησης.

Γενικές προφυλάξεις

- Οι χειριστές πρέπει να φορούν πάντοτε τη συνηθισμένη προστατευτική ενδυμασία τους.
- Οι χειριστές πρέπει να διαθέτουν επαγγελματικό τρόπο δράσης.
- Οι χειριστές πρέπει να βεβαιώνονται ότι το όχημα είναι σταματημένο, ο κινητήρας του οχήματος δε βρίσκεται σε λειτουργία, το όχημα είναι σωστά σταθεροποιημένο (χειρόφρενο, τάκος, ορθοστάτες...).

Προφυλάξεις κατά το ξεμοντάρισμα

Σε περίπτωση αφαίρεσης του τροχού του οχήματος

- Στην περίπτωση που η ζάντα παρουσιάζει εμφανείς ζημιές, η αφαίρεση του αέρα από τα ελαστικά είναι μια εργασία που πρέπει να γίνει πριν από την αφαίρεση του ζαντολάστιχου.
- Να βεβαιωθείτε ότι η θερμοκρασία του ελαστικού επιτρέπει την τοποθέτηση και το ξεμοντάρισμα με πλήρη ασφάλεια.
- Να ακολουθείτε τις οδηγίες και τις συστάσεις των κατασκευαστών.

Προφυλάξεις κατά την τοποθέτηση

- Βεβαιωθείτε ότι ο τροχός και τα μέρη που τον συναποτελούν είναι σε καλή κατάσταση.
- Εξακριβώστε τις συμβατικές διαστάσεις (ελαστικού και τροχού).
- Βεβαιωθείτε για τη συμβατικότητα ελαστικού - τροχού, ελαστικού - οχήματος και ελαστικού - χρήσης.
- Τηρείτε τις θέσεις, την κατεύθυνση κατά την τοποθέτηση, τη φορά περιστροφής και τις οδηγίες, όταν αυτές αναγράφονται στα πλευρικά τοιχώματα των ελαστικών.
- Στην περίπτωση που η βαλβίδα είναι από καουτσούκ, αυτή πρέπει να αντικαθίσταται συστηματικά, στην περίπτωση που τοποθετούνται ελαστικά tubeless.
- Στην περίπτωση που οι βαλβίδες είναι μεταλλικές, ελέγξτε τη στεγανότητα και προχωρήστε στην αντικατάσταση των βαλβίδων ή των αρμών, εάν χρειάζεται.
- Μετά την τοποθέτηση του τροχού στο όχημα, απαιτείται σφίξιμο με δυναμομετρικό κλειδί, στο ιδανικό ζεύγος δυνάμεων, όπως αυτό καθορίζεται από τον κατασκευαστή του οχήματος.



Προφυλάξεις κατά το φούσκωμα των ελαστικών

- Το σωστό φούσκωμα των ελαστικών, είναι παράγοντας πρωταρχικής σημασίας, όχι μόνο στο επίπεδο αναβάθμισης των επιδόσεων του ελαστικού, αλλά κυρίως στο επίπεδο της ασφάλειας.
- Είναι αναγκαίο για την καλή οδική συμπεριφορά του οχήματος (κράτημα δρόμου, φρενάρισμα) καθώς και για τη διατήρηση της ακεραιότητας του ελαστικού.
- Μη χρησιμοποιείτε για το φούσκωμα των ελαστικών παρά μόνο εγκαταστάσεις που προβλέπονται για αυτόν τον σκοπό και οι οποίες είναι εξοπλισμένες με ρυθμιστή πίεσης. Σε καμία περίπτωση, δεν πρέπει ο χειριστή ή οποιοσδήποτε άνθρωπος να βρίσκονται κοντά στο ζαντολάστιχο, έτσι ώστε σε περίπτωση ατυχήματος να βρίσκονται εκτός τροχιάς, εάν τυχόν εκτοξευθεί κάτι.

Πίεση χρήσης

- Η πίεση αέρα που πρέπει να τηρείται απαραίτητως, είναι εκείνη που ορίζει ο κατασκευαστής. Αυτή είναι διαθέσιμη στο εγχειρίδιο οδηγιών χρήσης του οχήματος και/ή πάνω στο ίδιο το όχημα.
- Η υποπίεση ενδέχεται να επηρεάσει σημαντικά την οδική συμπεριφορά του οχήματος. Το ίδιο ισχύει και στην περίπτωση της υπερ - πίεσης. (βλ. Σ Παρακολούθηση και συντήρηση πίεσης σελ. 7)

Ζυγοστάθμιση

- Οι συνέπειες της απουσίας ζυγοστάθμισης ή της εσφαλμένης ζυγοστάθμισης, εμφανίζονται ως κραδασμοί, και αυτό σε διαφορετικές ταχύτητες.
- Η ζυγοστάθμιση των τροχών είναι, επομένως, απολύτως απαραίτητη για την άνεση κατά την οδήγηση και για τη διατήρηση των επιδόσεων του οχήματος και του ελαστικού.
- Οι μηχανές ζυγοστάθμισης πρέπει να περιλαμβάνουν ένα σύστημα κεντραρίσματος συμβατό με το κέντρο του τροχού και να είναι διαβαθμισμένες σύμφωνα με τις προδιαγραφές των κατασκευαστών. Αυτά τα δύο αυτά σημεία είναι καθοριστικά για την ποιότητα της εργασίας που πραγματοποιείται και είναι συχνά η αιτία μιας ελαττωματικής ζυγοστάθμισης, η οποία εκδηλώνεται με συνεχείς κραδασμούς.

Αποθήκευση και χειρισμός

Γενικοί όροι

Η αποθήκευση πρέπει να πραγματοποιείται:

- Σε χώρο καθαρό, ευάερο, στεγνό, με μέτρια θερμοκρασία και καλά αεριζόμενο, προστατευμένο από το άμεσο φως του ηλίου και τις καιρικές μεταβολές,
- Μακριά από κάθε χημική ουσία, διαλύτες ή υδρογονάνθρακες, ικανά να αλλοιώσουν τη φύση της γόμας,
- Μακριά από οποιοδήποτε σώμα ικανό να διεισδύσει στη γόμα (μεταλλικές αιχμές, ξύλα, ...),
- Μακριά από κάθε πηγή θερμότητας, φλόγα, εύφλεκτα σώματα, υλικά που μπορούν να προκαλέσουν σπινθήρα ή ηλεκτρικές εκκενώσεις, καθώς και από κάθε πηγή όζοντος (μετασχηματιστές, ηλεκτρικούς κινητήρες, εγκαταστάσεις ηλεκτροσυγκόλλησης, ...)

Στην περίπτωση που το μοντέλο επιτρέπει την αποθήκευση σε ντάνες, βεβαιωθείτε ότι τα ελαστικά δεν θα παραμορφωθούν.

Σε περίπτωση μακροχρόνιας αποθήκευσης, να προβαίνετε σε περιοδική περιστροφή των ελαστικών (αντιστροφή της διάταξης των ελαστικών).

Αποφύγετε να στοιβάζετε τα ελαστικά κάτω από άλλα αντικείμενα.

Εξάλλου, τα διάφορα εξαρτήματα (αξεσουάρ) πρέπει να αποθηκεύονται στην αρχική τους συσκευασία, πάνω σε επιφάνειες που δεν παρουσιάζουν κανένα κίνδυνο κοψίματος, σχισίματος ή διάτρησης.

Σε κάθε περίπτωση, για τη μετατόπιση και τον χειρισμό των ελαστικών και των εξαρτημάτων (αξεσουάρ), να χρησιμοποιείτε εργαλεία και υλικά που δεν είναι επικίνδυνα για τα ελαστικά.

Οι χειριστές πρέπει να είναι εξοπλισμένοι με τα συνήθη προστατευτικά μέσα της ενδυμασίας τους, όταν χειρίζονται τα ελαστικά.

Βραχυχρόνια αποθήκευση

(μέχρι 4 εβδομάδες):

Τα ελαστικά μπορούν να στοιβάζονται το ένα πάνω στο άλλο, κατά προτίμηση σε παλέτες. Το ύψος των στηλών (ντάνες) δεν πρέπει να ξεπερνάει το 1,20μ. Μετά από 4 εβδομάδες, πρέπει να ξανασηματίσετε τις στήλες (ντάνες) αντιστρέφοντας τη σειρά των ελαστικών. Όταν είναι μονταρισμένα πάνω σε ζάντες, τα ελαστικά πρέπει να αποθηκεύονται φουσκωμένα, σε κατακόρυφη θέση ή πάνω σε εταζέρες, σε μία μόνο στρώση.





Μακροχρόνια αποθήκευση

Τα ελαστικά πρέπει να είναι τακτοποιημένα κατακόρυφα σε εταζέρες, τοποθετημένες τουλάχιστον 10 εκ. πάνω από το έδαφος. Για να αποφευχθεί η παραμόρφωσή τους, συνιστάται η περιστροφή τους μία φορά το μήνα.



Μακροχρόνια ακινητοποίηση του οχήματος

Σε περίπτωση ακινητοποίησης του οχήματος για μακρό χρονικό διάστημα, συνιστούμε να ελέγχεται τακτικά η πίεση και να τα αναπροσαρμόζεται ώστε να είναι ίση με την ονομαστική πίεση που συνιστά ο κατασκευαστής.

Έλεγχος και συντήρηση

Γενικές συμβουλές

- Πριν από κάθε έλεγχο βεβαιωθείτε ότι το όχημα είναι εντελώς ακινητοποιημένο.
- Τα ελαστικά πρέπει να ελέγχονται τακτικά προκειμένου να ανιχνεύεται τυχόν ανομοιογενής φθορά και ενδεχόμενες ζημιές.
- Το ζεύγος δυνάμεων σύσφιξης των τροχών πρέπει να ελέγχεται με βάση τις προδιαγραφές του κατασκευαστή του οχήματος.
- Όλες οι οπές, τα κοψίματα, ορατές παραμορφώσεις του πέλματος, των πλευρών ή της περιοχής πρόσφυσης, πρέπει να γίνονται αντικείμενο διεξοδικής εξέτασης σε βάθος του ελαστικού (εσωτερικά/εξωτερικά) από κάποιον επαγγελματία του ελαστικού. Το ίδιο ισχύει και για οποιαδήποτε αλλοίωση στη ζάντα.

Σε κάθε περίπτωση, να μην επαναφέρετε στην κυκλοφορία ελαστικά που εμφανίζουν ζημιές, όπως εμφανές ή παραμορφωμένο συρματοόχιονο τακουινιού, αποκόλληση της γόμας ή των λινών, εμφανή σύρματα των λινών, φθορά εξαιτίας λιπαρών ουσιών ή διαβρωτικών, «νερά» ή γδαρσίματα της εσωτερικής γόμας εξαιτίας κύλισης με ανεπαρκή πίεση.

Σε κάθε έλεγχο του οχήματος βεβαιωθείτε ότι βρίσκεται σε καλή κατάσταση το πώμα της βαλβίδας. Σε περίπτωση αμφιβολίας, αντικαταστήστε την.

Έλεγχος της φθοράς

- Ο έλεγχος της φθοράς πρέπει να γίνεται πάντοτε σε περισσότερα σημεία του ελαστικού.
- Ο έλεγχος αυτός μπορεί να πραγματοποιείται με τη βοήθεια ενός μετρητή βάθους ή με την παρατήρηση των δεικτών φθοράς του πέλματος (οι οποίοι, όταν υπάρχουν, αναγράφονται στο πλευρό με ένα σύμβολο).
- Εάν έχει φτάσει στο νόμιμο ή στο τεχνικό όριο φθοράς, το ελαστικό πρέπει να αφαιρεθεί και να αντικατασταθεί.
- Σε περίπτωση ασυνήθιστης φθοράς ή απόκλισης στη φθορά μεταξύ δύο ελαστικών του ίδιου άξονα, συμβουλευτείτε έναν επαγγελματία του ελαστικού.

Πίεση

- Δεδομένου ότι ένα ελαστικό έχει φυσιολογική απώλεια πίεσης, είναι ανάγκη να ελέγχεται η πίεση αυτή, ανά τακτά διαστήματα. Ο έλεγχος αυτός θα επιτρέψει τον εντοπισμό τυχόν ανώμαλης απώλειας πίεσης. Ο έλεγχος πρέπει να γίνεται στο σύνολο των ελαστικών του οχήματος (συμπεριλαμβανομένης και της ρεζέρβας, εάν υπάρχει).
- Όταν το όχημα χρησιμοποιείται με ελαστικά που έχουν ανεπαρκή πίεση αέρα, τούτο επισύρει ασυνήθιστη αύξηση της θερμοκρασίας λειτουργίας και είναι δυνατόν να προκαλέσει την φθορά των εσωτερικών συστατικών τους. Αυτή η φθορά είναι μη αναστρέψιμη και είναι δυνατόν να προκαλέσει την καταστροφή του ελαστικού και την απότομη απώλεια του αέρα. Οι συνέπειες της κύλισης με ανεπαρκή πίεση αέρα δεν είναι κατ' ανάγκη άμεσες και είναι δυνατόν να εμφανιστούν ακόμη και μετά την διόρθωση των πιέσεων.
- Η ανεπαρκής πίεση αυξάνει επίσης σημαντικά τον κίνδυνο υδρολίσθησης.
- Ένα ελαστικό με υπερβολικά μεγάλη πίεση αέρα, μπορεί να υποστεί εξ αυτού του λόγου ταχεία και ανομοιόμορφη φθορά και να αποκτήσει αυξημένη ευαισθησία στα κτυπήματα (ζημιές στο πέλμα, ρήξη του σκελετού).
- Εάν ο έλεγχος πραγματοποιείται μετά από κύλιση, γίνεται τότε πάνω σε ζεστά ελαστικά. Δεδομένου ότι η πίεση αυξάνεται όταν αυξάνεται η θερμοκρασία, δεν πρέπει ποτέ να αφαιρείτε τον αέρα από ένα ζεστό ελαστικό.
- Εάν ο έλεγχος της πίεσης πραγματοποιείται με ζεστό ελαστικό, πρέπει να αποκαταστήσετε την πίεση σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή των ελαστικών. Για να είναι σωστές, οι πιέσεις πρέπει να αυξάνονται κατά 0,3 bar σε σχέση μ' εκείνες που προβλέπονται για κρύα ελαστικά.
- Το γέμισμα του ελαστικού με άζωτο δεν απαλλάσσει από τον τακτικό έλεγχο των πιέσεων.
- Σε κάθε περίπτωση να τηρείτε τις πιέσεις που συνιστώνται από τους κατασκευαστές του οχήματος ή των ελαστικών.



Επισκευή

- Οποιαδήποτε επισκευή πρέπει να γίνεται από επαγγελματία, εκπαιδευμένο και ειδικευμένο.
- Πριν από την επισκευή πρέπει, συστηματικά, να προηγείται μια λεπτολόγος εξέταση του ελαστικού από τον επαγγελματία. Όλες οι ζημιές δεν μπορούν να αποκατασταθούν.
- Ένα ελαστικό που έχει κυλήσει σε υπο-πίεση ή με τη ζάντα, είναι δυνατόν να έχει υποστεί ανεπανόρθωτες ζημιές, και μόνον ένας εξαντλητικός έλεγχος του εσωτερικού του ελαστικού θα επιτρέψει να διαγνωσθεί εάν το ελαστικό θα επιστρέψει στην κυκλοφορία ή όχι. Το ξεμοντάρισμα του ελαστικού είναι, επομένως, απαραίτητο ώστε να εξαχθεί ασφαλής κρίση για την πραγματική κατάστασή του και για το είδος της επισκευής που πρέπει να γίνει.
- Σε περίπτωση κλαταρίσματος, η έγχυση μέσω της βαλβίδας υλικών στεγανοποίησης (βομβίδα κατά του κλαταρίσματος...) δεν είναι δυνατόν παρά να είναι μία μερική και προσωρινή λύση. Τα προϊόντα αυτά μπορεί να έχουν προβλήματα συμβατότητας με το ελαστικό, τον τροχό, τη βαλβίδα, έναν μετατροπέα πίεσης.... Είναι απολύτως επιβεβλημένο να ακολουθούνται οι οδηγίες του κατασκευαστή.
Στην περίπτωση αυτή, πρέπει ν' απευθυνθείτε σ' έναν επαγγελματία του ελαστικού, για τον έλεγχο του ελαστικού και για την μόνιμη επισκευή του, εφόσον αυτό είναι δυνατόν.

Διάρκεια ζωής των προϊόντων

Τα ελαστικά αποτελούνται από υλικά διαφόρων ειδών και από συστατικά που έχουν ως βάση το καουτσούκ, οι ιδιότητες των οποίων είναι ουσιώδεις για την καλή λειτουργία του ίδιου του ελαστικού.

Οι ιδιότητες αυτές εξελίσσονται με το πέρασμα του χρόνου.

Για κάθε ελαστικό η εξέλιξη αυτή εξαρτάται από πολλούς παράγοντες, όπως το κλίμα, οι συνθήκες αποθήκευσης (θερμοκρασία, υγρασία, θέση, κλπ. ...), οι συνθήκες χρήσης (φορτίο, ταχύτητα, πίεση αέρα, ζημίες οφειλόμενες στην κατάσταση των δρόμων, κλπ.) στις οποίες υπόκειται το ελαστικό καθ' όλη τη διάρκεια της χρήσης του.

Αυτοί οι παράγοντες γήρανσης ποικίλουν τόσο, ώστε είναι αδύνατον να προβλεφθεί με ακρίβεια η διάρκεια ζωής ενός ελαστικού. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο, συμπληρωματικά στους τακτικούς ελέγχους από τον οδηγό, συνιστάται να ελέγχει τα ελαστικά, τακτικά, ένας ειδικευμένος επαγγελματίας ο οποίος θα προσδιορίσει εάν το ελαστικό είναι ικανό να συνεχίσει να παρέχει τις υπηρεσίες του.

Μετά από 5 χρόνια ή περισσότερο, ξεκινώντας από την ημερομηνία κατά την οποία άρχισε να χρησιμοποιείται, ή 8-10 χρόνια από την ημερομηνία κατασκευής του ελαστικού, ο έλεγχος αυτός πρέπει να πραγματοποιείται τουλάχιστον μία φορά το χρόνο.

Όσο πιο «ηλικιωμένο» είναι ένα ελαστικό, τόσο περισσότερο αυξάνονται οι πιθανότητες να πρέπει να αντικατασταθεί λόγω γήρανσης, σε συνδυασμό με την αποθήκευση ή και την χρήση του, ή λόγω άλλων παραγόντων που προσδιορίζονται κατά τους ελέγχους.

Η μη τήρηση των οδηγιών αυτών μπορεί να οδηγήσει στην υποβάθμιση των επιδόσεων του οχήματος, να προκαλέσει διαταραχές της οδικής συμπεριφοράς του ή και δυσλειτουργία του ελαστικού που είναι δυνατόν να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια του οδηγού και τρίτων προσώπων.
Η Michelin δεν θα μπορούσε σε καμία περίπτωση να θεωρηθεί υπεύθυνη για τις ζημίες που θα ήταν δυνατό να επέλθουν εξ αιτίας ή και επ' ευκαιρία μιας χρήσης που δεν θα ήταν σύμφωνη με τις οδηγίες της.