



MICHELIN lastikleri kullanım tavsiyeleri

■ GİRİŞ

Lastik, araç ile zemin arasındaki tek temas noktasıdır.

Bu nedenle kullanıcılar, lastiklerinin kalitesinden emin olmalıdır. Bunun için, kullanıcıların aşağıdaki güvenlik talimatlarını ve kullanıcı tavsiyelerini dikkate almaları önerilir.

■ BİR LASTİK NASIL OKUNUR



225 : mm olarak lastiğin kesit genişliği
45 : lastiğin serisi (yüksekliğin kesit genişliğine oranı H/S: 0,45)
R : yapı: radyal
17 : inç olarak jant çap

Onay numarasıyla ECE30 yönetmeliğine uygunluk onay işareti



Resmi onay işareti (Gürültü):
2001/43/CE yönetmeliği



Gürültü

Ürün Yelpizesi Adı

91 : Yük endeksi
w : hız endeksi

DOT:
imalat bilgileri

İmalat haftası
ve yılı



İmalatın yapıldığı
fabrikanın kodu

Ebat Kodu

İsteğe bağlı kod

Diğer işaretlerin tanımları:

Reinf: "Güçlendirilmiş": Ebattan daha büyük olan bir yük endeksi ile "güçlendirilmiş" lastikler
Ek Yük (Extra Load): Güçlendirilmiş (Reinf) ile aynı anlama sahip olan yeni işaret

XSE: "X" radyal teknolojisine atıf
"S" güvenlik
"E" ekonomi

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



3PMSF
= üzerinde kar tanesi bulunan 3 dağ zirvesi
= sembol olarak kar tanelerinin olduğu 3 dağ zirvesi
M+S lastikleri için ek performansı gösteren işaret

İmalatçının özel işaretleri



Bir MICHELIN Hususi Vasıta, Kamyonet, 4x4 lastiğinin yanığı üzerinde yer alan Green X işareti bu lastiğin piyasadaki en iyiler arasında yer alan bir enerji verimi sunduğunun garantisidir. Bu işaret ile; Michelin, taşıtların yakıt tüketiminin azaltılacağını ve CO₂ salınımlarının azaltılacağını taahhüt etmektedir.

■ LASTİK SEÇİMİ

- Bir lastiğin seçimi, mevzuatla ve araç veya lastik üreticisi ya da resmi bir kuruluş tarafından önerilen ekipmanlarla uyumlu (ebat, yük ve hız değerleri, lastik yapısı gibi özellikler) olacak şekilde yapılmalıdır.
- Yürürlükte olan mevzuata veya teknik nedenlere bağlı olarak aynı aks üzerinde aynı tipte lastiklerin kullanılması zorunludur ve bu, şiddetle tavsiye edilir.
- ECE Düzenlemesinin 30 no.lu "lastik tipi" maddesine göre aynı araçta kullanılan lastikler arasında özellikle aşağıdaki alanlarda fark olmamalıdır:
 - üretici,
 - lastik ebatı,
 - kullanım alanı (normal yol lastiği, kış lastiği, yedek lastik),
 - yapı (çapraz kat, radyal, sıfır hava ile yol alma),
 - hız sembolü,
 - yük indeksi,
 - lastik kesit genişliği.
- Aynı aks üzerine, aynı aşınma seviyesinde olan (aynı diş derinliğine sahip) lastiklerin monte edilmesi tavsiye edilir. Bazı yasal düzenlemelerde lastikler arasında olabilecek maksimum fark belirtilmiştir.
- Ayrıca, lastiğin performansının kullanıcının beklentilerini karşılayabilmesi için lastiğin kullanılacağı koşullar da dikkate alınmalıdır.
- Bir lastik satın alırken, bilinmeyen bir geçmişi olan ikinci el bir lastik almaktan sakının. Her koşulda lastiğin kullanılmadan önce bir uzman tarafından kontrol edilmesi gerekir.
- Geçici yedek lastik uzun süreli olarak veya araçta belirtilen maksimum hızın üzerinde kullanılmamalıdır. Lastik sadece lastik ve araç üreticisinin talimatlarına uygun olarak kullanılmalıdır. Aracın yol tutuşu etkilenebileceğinden geçici yedek lastik takılı bir araç dikkatli bir şekilde sürülmelidir.

■ LASTİKLERİN KULLANIMI

- Lastiğınızı onaylandığı teknik sınırlarının ötesinde (aşırı yük, hız gibi) kullanmayın.
- Araçta yapılan bazı aşırı veya anormal geometrik ayarlar, lastiğin performansını etkileyebilir.
- Kötü kullanım veya yanlış lastik seçimi de bazı mekanik parçaların erken aşınmasına neden olabilir.

Yeni lastiklerin ARKA'ya takılması

Michelin, aracın sadece iki lastiği değiştirilecekse, aracın daha iyi kontrol edilmesi ve daha güvenli olması için yeni veya az aşınmış olan lastiklerin arka aksa takılmasını önermektedir. Bu tavsiye, ön ve arkada aynı ebatlarda lastiklerin kullanıldığı ön ve arkadan çekişli araçlar için geçerlidir. Lastik hava basınçlarının araç üreticisinin tavsiyelerine uygun olarak yeniden düzenlendiğinden emin olun.

Özel Durumlar:

4 çeker araçlar:

Tıpkı araç üreticileri gibi Michelin de tüm 4x4 araçlarda, lastiklerin 4'lü (aynı ebat, aynı sınıfta, aynı ürün kodu ve aynı aşınma düzeyinde) setler halinde takılmasını önermektedir. Ancak aracın ön ve arka akslarına orijinal olarak farklı ebatlarda lastiklerin takıldığı modeller için bu geçerli değildir.

Bunun nedeni ön ve arka lastiklerin dönme yüzeylerindeki farklılıkların yarı zamanlı 4x4 sistemindeki bir tahrik mili veya tam zamanlı veya otomatik 4x4 sistemindeki merkezi diferansiyel gibi bazı aktarma parçalarında hasara yol açabilecek olmasıdır.

Ön ve arka lastiklerde benzer aşınma seviyeleri elde etmek için aşağıdaki uygulamalar tavsiye edilir:

- Lastiklerin dördünü birden aynı anda değiştiriniz.
- Üretici firmanın tavsiyelerine uygun şekilde lastiklerin yerlerini önden arkaya periyodik olarak değiştiriniz.

Ayrıca mekanik parçalarda hasara yol açabilecek dönme yüzeyindeki basınçla ilgili farklılıkları önlemek üzere araç üreticisinin lastik basıncı konusundaki tavsiyelerine uyulmalıdır.

Karavanlar:

Karavanlarda bu araçların kullanım koşullarına uygun lastiklerin kullanılması gerekir. 2003 yılında, ETRTO (Avrupa Lastik ve Jant Teknik Organizasyonu), karavan lastikleri ile ilgili tavsiyelerin yanı sıra standartları da değiştirmiş ve kurum Camping tipi lastiklerin karavanlardaki yüksek yük seviyeleri hesaba katılarak tasarlandığını ve bu nedenle karavanlarda sadece bu tip lastiklerin kullanılmasının önemle tavsiye edildiğini belirtmiştir.

Michelin, lastikler değiştirilirken orijinal olarak Camping lastiklerle uyumlu olan ve bu lastiklerin kullanıldığı araçlara Camping lastiklerin takılmasını önemle tavsiye eder. Lastik üzerindeki yük her ne nedenle olursa olsun maksimum limiti aşmamalıdır, belirlenen yük oranlarına daima uyulmalıdır.

ETRTO aynı zamanda Camping lastiklerin arka aksta (tekli kullanım) kullanılmaları halinde, normal basınç seviyesi olan 4.75 bar yerine 5.5 bar seviyesinde kullanılması gerektiğini belirtmiştir.

- Bu nedenle MICHELIN Camping lastikleri 5.5 bar basınç seviyesinde kullanılacak şekilde özel olarak tasarlanmıştır. Bu daha yüksek basınç seviyesi, karavanların yol tutuş performansını ve özellikle yüke (bu tip araçlarda arada sırada yaşanan aşırı yük durumları; yük dengesizliği, yüksek konumlandırılan yüklere bağlı olarak farklılaşan ağırlık merkezi) ve aracın uzun süre kullanılmamasına ilişkin zorlu sürüş koşullarına karşı direncini artırır.

Bu tipte olmayan lastiklerin kullanılması şunlara yol açabilir:

- yetersiz yol tutuş (devrilme, yalpalama, savrulma, viraj çizgisinin takip edilmesi konusunda zorluk ...)
- zorlu koşullarda, lastiğin havasının hızla inmesine neden olabilecek hasarlar.

Lastik basıncını aylık olarak ve uzun yolculuklara çıkmadan önce kontrol edin ve gerektiğinde ayarlayın. **Lastiğin havasının belirlenen seviyeden az olması tehlikeli olabilir: örneğin 225/70R15 ebadındaki Camping Camping lastiğin basıncının 0.5 bar (%11) az olması her bir lastiğe yaklaşık 100 kg (daN) fazla yük binmesi anlamına gelmektedir.**

Aşırı yükleme (geçici bile olsa) veya araç yük dağılımının doğru şekilde yapılmaması, bazı araç parçalarının ve/veya lastiklerin hasar görmesine ve bunun sonucunda can veya mal kaybına neden olabilir.

- Lastik ebadının değiştirilmesi söz konusuysa, yüksekliği aynı olan bir lastik kullanılmalıdır ve orijinal yük endeksine ve hız sembolüne uyulmalıdır (hız ve yük oranları orijinal lastikler için belirlenen değerlerle aynı olmalıdır veya bu değerlerden daha fazla olmalıdır). Bunun için bir lastik uzmanına danışılması tavsiye edilir.
- Aracın uzun süre kullanılmayacağı durumlarda, lastikleri havası inmiş konumda bırakmayın ve aracı kullanmaya başlamadan önce daima lastiklerin basıncının doğru seviyede olup olmadığını kontrol edin. Lastikleri güneş ışığı gibi UV ışınlardan koruyun ve lastiğin soğuk yüzeylerle (beton, taş gibi) temas etmesini önlemek için stantlar kullanın.
- Jantların ve supapların yanı sıra lastiğin dişlerinde ve yanaklarında herhangi bir hasar, kesik, çatlak vb. olup olmadığını düzenli olarak bir uzmana kontrol ettirin.

NOT: 4.5 bar'ın üzerinde şişirilen lastikler için bu basınç seviyesine uygun supaplar kullanılmalıdır (1 bar= 14,5 psi).



■ LASTİKLERİN TAKILMASI

Giriş

- Tavsiye edilen çalışma prosedürleri ve güvenlik kurallarına uygun olarak gerçekleştirilen doğru lastik takma işlemi, insanların güvende olmasını, malzemelerin korunmasını ve lastiklerden üst düzey bir performans alınmasını sağlar.
- Doğru gerçekleştirilmeyen takma işlemi veya yanlış uygulamalar lastiklerin, aracın veya insanların (ölümcül yaralanmalar bile söz konusu olabilir) zarar görmesine neden olabilir.
- Bu nedenle bu işlemlerin, bu konuda eğitim almış ve uygun ekipmanlara sahip kişilerce gerçekleştirilmesi gerekir.
- Lastik takma prosedürünü gerçekleştiren bir kursiyer daima bu konuda uzman olan bir kişi tarafından yönlendirilmelidir.
- Tüm durumlarda, lastik takmada kullanılan aletlerin veya ekipmanların kullanım kılavuzlarının yanı sıra lastik üreticisi, araç üreticisi ve jant üreticisi tarafından sunulan talimatların dikkate alınması gerekir.

Genel önlemler

Lastiği takacak kişi daima:

- koruyucu elbise giymelidir.
- çalışma prosedürlerin erişim sağlayacak konumda olmalıdır.
- aracın sabit konumda olduğundan, araç motorunun durdurulmuş konumda olduğundan ve aracın tam olarak stabil (el freni, takoz, destek vb.) olduğundan emin olun.

Lastiğin sökülmesi esnasında dikkat edilecek hususlar

- Çift lastik kullanılması veya jantta hasar tespit edilmesi durumunda, sökülmeden önce lastiklerin havası indirilmelidir.
- Sökme işleminin güvenli bir şekilde gerçekleştirilebilmesi için jantın ve lastiğin yeterince soğuk olduğundan emin olun.
- İşlem esnasında, üreticinin tavsiye ve talimatlarını dikkate alın.

Lastiğin takılmasına ilişkin önlemler

- Lastik ve jantın ebatlarının doğru olduğundan, birbiriyle uyumlu olduğundan ve aracın kullanım koşulları ile uyumlu olduğundan emin olun. Takma işleminden önce lastik, jant ve diğer parçaların iyi durumda ve kullanıma hazır olduğundan emin olun.
- Lastiğin yanaklarında yer alan takma işlemine ilişkin talimatlara (takma konumu veya dönme yönü) uyun ve lastiklerin araca doğru konumda takıldığından emin olun.
- Lastiklerde kauçuk supaplar sistematik olarak değiştirilmelidir. Metal supapların iyi durumda olup olmadığı ve hava kaçırıp kaçırmadığı kontrol edilmelidir. Gereken durumlarda supap veya contaları değiştirin.
- Lastikleri araca taktıktan sonra uygun kalibre edilmiş bir tork anahtarı ve uygun takma yöntemi kullanarak araç üreticisi tarafından belirtilen tork değerinde sıkın.

- Metal supapların hava sızdırmazlığı kontrol edilmeli ve gerektiğinde supaplar veya contalar değiştirilmelidir.
Lastik araca takıldıktan sonra, uygun bir tork anahtarı ile araç üreticisi tarafından belirtilen tork değerinde sıkılmalıdır.

Lastiğin şişirilmesine ilişkin önlemler

- Lastik basıncının doğru seviyede olması, sadece lastiğin ideal performans sergilemesi bakımından değil, GÜVENLİK bakımından da büyük önem taşır. Bu, gerek lastiğin ideal konumunu koruması gerekse de aracın iyi bir yol tutuş performansı sergilemesi açısından önemlidir.
- Şişirme esnasında sadece özellikle bu amaç için üretilmiş ve üzerinde bir basınç sınırlayıcısı bulunan ekipmanlar kullanılmalıdır. İşlem esnasında lastiğin

Lastik basıncının ayarlanması

- Araç üreticisi tarafından tavsiye edilen lastik basıncı değerlerine bağlı kalınmalıdır. Bu değerler aşağıdaki noktalarda bulunabilir:
 - aracın üzerinde – kapıda, kapı çerçevesinde, yakıt doldurma kapağında vb.
 - araç kullanım kılavuzunda.
- Buralarda olmaması durumunda lastik üreticisinin tavsiyelerine veya bir uzmana başvurulabilir
- Lastik basıncının olması gerekenden düşük veya yüksek olması aracın yol tutuş performansını büyük ölçüde etkiler (bkz. ARAÇ KONTROLLERİ VE BAKIM - Lastik basıncı)

Balans ayarı

- Tekerleğin balans ayarının doğru şekilde yapılmaması, sürüş esnasında araçta titreşimlere neden olabilir.
- Bu nedenle, konforlu bir sürüş elde edilmesi ve aracın ve lastiğin performansının korunması için tüm lastiklerin balans ayarının doğru şekilde yapılması gerekir. Düzgün bir balans ayarı için, balans makinesinde aşağıdaki özellikler olmalıdır:
 - araca uygun bir merkezleme sistemi,
 - üreticinin talimatlarına uygun olarak ayarlanabilme.
- Bu iki husus, işlemin düzgün bir şekilde gerçekleştirilebilmesi açısından önem taşır. Bunlarda bir eksiklik olması halinde, sürüş esnasında araçta sürekli titreşim hissedilebilir.
- Balans ayarının yapılmaması veya hatalı yapılması, kendisini çeşitli hız aralıklarında titreşim olarak gösterir.
- Bu nedenle, konforlu bir sürüş elde edilmesi ve aracın ve lastiğin performansının korunması bakımından balans ayarı büyük önem taşır.



■ STOKLAMA VE BAKIM

Genel koşullar

Stoklama, aşağıdaki koşullarda gerçekleştirilmelidir:

- İyi havalandırılmış, kuru ve ılıman, direkt güneş ışığına ve kötü hava koşullarına karşı korumalı alanlarda
- Kauçuğun doğasına zarar verebilecek kimyasal madde, solvent veya hidrokarbonlardan arındırılmış mekanlarda
- Keskin metal veya tahta gibi kauçuğa zarar verebilecek nesnelere arındırılmış yerlerde
- Her türlü ısı kaynağı, alev, kıvılcım veya elektrik boşalmasına neden olabilecek malzemelerden ya da ozon kaynaklarından (transformatörler, elektrik motorları, lehim cihazları gibi) arındırılmış yerlerde

Lastiklerin başka nesnelere altında ezilmemesine dikkat edilmelidir.

Ayrıca, aksesuarlar yırtılma, delinme veya kesilme riski olmayan yüzeylerde orijinal ambalajlarında saklanmalıdır.

Tüm durumlarda, lastik ve aksesuarlar dikkatle ele alınmalı ve kullanılan herhangi bir ekipman veya malzemenin bunlara zarar vermemesine dikkat edilmelidir.

Lastikle ilgili işlemleri gerçekleştiren kişiler daima normal koruyucu giysilerini giymelidir.

Kısa süreli saklama (4 haftaya kadar):

Lastikler, tercihen paletler üzerinde, üst üste konularak saklanabilir. Ancak üst üste konulan lastik yığınlarının yüksekliği 1.2 metreyi geçmemesi gerekir.

Lastiklerin üst üste konularak saklandıkları yerlerde zarar görmemesine dikkat edilmelidir. Lastikler jantlar takılı şekilde saklanacaksa, lastik raflarına veya tek katlı raflara dik ve şişirilmiş konumda yerleştirilmelidir.



Uzun süreli saklama

Lastikler, yerden en az 10 cm yükseklikte yer alan lastik raflarına dik konumda yerleştirilerek saklanmalıdır.

Bozulmalarını önlemek için lastikler ayda bir hafifçe döndürülmelidir.



■ ARAÇ KONTROLLERİ VE BAKIM

Genel tavsiyeler

- Herhangi bir kontrol öncesinde aracın hareketsiz konumda olduğundan emin olun.
- Lastikler, herhangi bir aşınma veya hasar olup olmadığını tespit etmek için düzenli olarak kontrol edilmelidir.
- Lastiğin araç üreticisinin önerdiği tork değerine göre sıkılıp sıkılmadığı kontrol edilmelidir.
- Lastiğin sırtında, yanaklarında veya flanş alanında herhangi bir delinme, kesilme ya da gözle görülür bir bozulma olması halinde lastiğin iç ve dış kısmı bir uzman tarafından detaylı bir şekilde kontrol edilmelidir. Jantta herhangi bir hasar olması durumunda, bu durum konuyla ilgili bir uzman tarafından ele alınmalıdır.

Aşağıdaki durumlarda lastikleri kesinlikle kullanmayın:

- Lastiğin deforme olması, kauçuk veya katının ayrılması, telinin veya bağlantı katmanının görülmesi, hidrokarbon veya aşındırıcı malzemelerden zarar görmüş olması, düşük basınçlı kullanıma bağlı olarak iç kauçuğun zarar görmesi veya aşınması.
- genel durumuna veya kullanılabilirliğine ilişkin tereddütlerin olması.
- yasal gerekliliklere uygun olmaması.

Araç kontrolleri esnasında, supap kapağının ve kauçuk contanın iyi durumda olup olmadığına bakılmalıdır. Herhangi bir şüphe olması durumunda kapak, yenisi ile değiştirilmelidir.



Aşınma kontrolü

- Aşınma kontrolü lastik üzerinde ve çevresinde çeşitli noktalar kontrol edilerek gerçekleştirilir.
- Bu kontrol işlemi, lastik diş derinliği ölçme aleti kullanılarak veya sırt kanallarındaki lastik aşınma göstergelerine bakılarak gerçekleştirilebilir. Diş aşınma göstergeleri, lastiğin omuz bölgesindeki sembollerle paralel olarak desenlerin üzerinde bulunur.
- Aşınma düzeyi yasal sınırı aşmışsa, lastik değiştirilmelidir. Anormal aşınma veya aynı aks üzerindeki iki lastikte farklı aşınma tespit edildiğinde bir lastik uzmanına başvurulmalıdır.

Lastik basıncı

Düşük lastik basıncı:

- Lastiklerin havası doğal olarak zamanla indiğinden, lastik basıncının periyodik olarak kontrol edilmesi gerekir; bu kontrol, anormal bir basınç kaybı olup olmadığını tespit etmek üzere de gerçekleştirilebilir.
- Bir aracın tüm lastiklerinde basınç kontrolü yapılmalıdır (varsa yedek lastiğin de basıncı kontrol edilmelidir).
- Hava basıncı yetersiz olan lastiklere sahip bir aracın çalışma sıcaklığında anormal bir artış meydana gelebilir ve bu durum çeşitli iç parçaların hasar görmesine neden olabilir. Onarılamaz nitelikte olabilecek bu hasar, lastiğin havasının aniden inmesine neden olabilir. Bir aracın düşük hava basıncına sahip lastiklerle kullanılmasının sonuçları her zaman hemen ortaya çıkmayabilir veya görülmeyebilir; hatta bu durumun sonuçları lastik basıncı düzeltildikten sonra bile görülebilir.
- Lastiklerin basıncının düşük olması kayma riskini de önemli ölçüde artırır.

Yüksek lastik basıncı:

- Lastiklerin basıncının çok fazla olması darbelere karşı hassasiyetin (darbe hasarı, karkasın parçalanması vb.) artmasına neden olabilir.
- Yüksek veya düşük lastik basıncı, hızlı ve düzensiz aşınmaya neden olabilir.
- Lastiklerin basıncının, lastikler soğukken kontrol edilmesi tavsiye edilir. Kontrol, sürüş sonrasında ve lastikler sıcakken yapıyorsa, lastik basıncı sıcaklıkla artacağından lastiklerin havası indirilmemelidir. Bu durumda, basınç, araç üreticisi tarafından tavsiye edilen değerden 0.3 bar daha yüksek olacak şekilde ayarlanabilir. Lastikler soğuduğunda basınç seviyeleri yeniden kontrol edilmeli ve gerekiyorsa ayarlanmalıdır. Lastiklerin nitrojenle şişirilmesi, lastiklerin basıncının kontrol edilme sıklığıyla ilgili herhangi bir değişiklik gerektirmez. Lastiklerin nitrojenle şişirilmesi, düzenli olarak kontrol edilmelerine ilişkin gerekliliği ortadan kaldırmaz.
- Tüm koşullarda araç üreticisi veya alternatif olarak lastik üreticisi tarafından tavsiye edilen basınç değerlerini uygulayın.

Onarım

- Lastik hasarları genellikle onarılamaz.
- Tüm onarımlar eğitimli veya kalifiye bir lastik uzmanı tarafından gerçekleştirilmelidir.
- Onarımlar bir lastik uzmanı tarafından lastiğin detaylı bir şekilde kontrol edilmesinin ardından gerçekleştirilir.
- Düşük basınçla veya patlak olarak kullanılan bir lastik onarılamayacak hasarlara neden olabilir ve ancak lastiğin iç kısmının detaylı bir şekilde kontrol edilmesiyle lastiğin tekrar kullanılıp kullanılmayacağına karar verilebilir. Bu nedenle lastiğin durumundan emin olmak ve gerekli onarıma karar vermek için lastiğin janttan sökülmesi gerekir.
- Lastiğin patlaması durumunda sızdırmazlık ürünleri (anlık dolgu malzemesi) enjekte edilmesi kısmi ve geçici bir çözümdür. Bu ürünler; lastik, jant, supap, basınç sensörü ve benzeri parçalar arasında uyum sorununa neden olabilir. Üreticinin tavsiyelerinin dikkate alınması önem taşır.
Böyle bir durumda, lastiği bir uzmana kontrol ettirmek ve mümkünse bir onarım gerçekleştirmek gerekir.
- Michelin, lastik sökülmeden dış kısımdan gerçekleştirilen tamirleri tavsiye etmez, çünkü bu onarımlarda lastiğin içindeki hasarların tespiti veya lastiğin kullanıma uygun olup olmadığının anlaşılması mümkün değildir.



KULLANIM ÖMRÜ

Lastikler, özellikleri zamanla değişen farklı tipteki malzemelerden ve kauçuk bazlı bileşiklerden imal edilir.

Lastiklerde görülen bu değişimler, iklim, saklama koşulları (sıcaklık, nem, konum vb.), kullanım koşulları (yük, hız, lastik basıncı, yol koşulları vb.) gibi pek çok faktöre bağlıdır.

Eskimeye neden olan bu faktörler oldukça çeşitli olduğundan, bir lastiğin kullanım ömrünü tam olarak tespit etmek mümkün değildir. Bu nedenle lastiklerin kullanılmaya devam edilip edilemeyeceğine karar vermek üzere kullanıcı tarafından yapılan düzenli kontrollere ek olarak lastiklerin bir uzman tarafından da belirli aralıklarla kontrol edilmesi gerekir.

Saklama ve/veya kullanımdan ya da kontroller esnasında ortaya çıkan diğer faktörlere bağlı olarak lastik ne kadar eskiyse lastiğin değiştirilmesinin gerekli olma ihtimali o kadar artar.

Michelin, önlem olarak her ne kadar lastiklerin görünümü iyi olsa ve aşınma seviyeleri yasal sınırı aşmasa da lastiklerin üretim tarihine göre 10 yıldan sonra değiştirilmesini tavsiye eder.

Lastiğin üretim tarihi lastiğin yanağında DOT ile başlayan kodun son hanelerinden anlaşılabilir. Örneğin, "2306" ile biten kod, lastiğin 2006 yılının 23. haftasında imal edildiğini gösterir.



Burada yer alan tavsiyelerin dikkate alınmaması, aracın performansını kötü yönde etkilediği gibi kullanıcının ve üçüncü kişilerin güvenliğini tehdit edebilecek lastik sorunlarına ve/veya yol tutuş problemlerine neden olabilir.

Michelin, talimatlara uygun olmayan kullanımlardan kaynaklanan hasarlar konusunda herhangi bir sorumluluk kabul etmez.