



Continental Tire North America  
PLT Replacement Business Unit  
Customer Service  
1 (800) 847-3349

January 19<sup>th</sup>, 2007

## Product Service Information Bulletin PSIB 07-02

### Use and Resale of Used Passenger and Light Truck Tires

#### **INTRODUCTION**

The purpose of this bulletin is to address used tires that have uncertain or unknown history of use, maintenance, and storage conditions such as used tires purchased as replacement tires or as already equipped on a used vehicle. This bulletin applies to passenger and light truck tires. Once tires are applied to a vehicle and put into service, they are considered "used".

There are risks associated with the purchase of used tires for which the service history is uncertain or unknown. This pertains to both used tires purchased as replacement tires or for tires already equipped on a used vehicle. Used tires may have been exposed to improper service and may have damage that could eventually lead to a tire disablement.

Not all tire damage or conditions that can lead to a tire disablement are easily detectable. For instance, improper repairs or damage to a tire's inner liner can only be observed through an inspection of the inside of the tire, demounted from the wheel. A qualified tire service professional should inspect the internal and external condition of a used tire prior to application. If a used vehicle is purchased and the history of the tires is unknown, it is recommended that the tires be inspected by a tire service professional, including demounting for internal inspection as appropriate for the characteristics as recommended below.



## **RECOMMENDATIONS:**

### **DO NOT purchase, sell, or install used tires that exhibit any of the following characteristics:**

- Any punctures, or other penetrations, whether repaired or not.
- Indication of internal separation, such as tread or belt separation (e.g., bulges, bumps, lumps, localized tread wear, vibrations, unusual tire noise, etc.)
- Indication of run-flat, underinflated, and/or overloaded damage (e.g. inner liner abrasion, delamination, or discoloration; excessive tread shoulder wear, etc.)
- Cuts, cracks, bulges, scrapes, ozone cracking/weather checking, impact damage, splits, snags, etc., or any damage or wear exposing the body material of the tire.
- ANY inner liner or bead damage.
- ANY history of continuous inflation pressure loss requiring frequent re-inflation.
- Defaced or removed DOT tire identification number (TIN), which is located on the tire sidewall.
- Tires that have a date code that is older than 10 years. The date code – the last three or four digits of the DOT TIN – indicates the week and year the tire was manufactured. Vehicle manufacturers may recommend a different chronological age at which a tire should be replaced based on their understanding of the specific vehicle application; Continental Tire recommends that any such instruction be followed.
- Involved in a recall or a replacement program.
- Inadequate tread depth for continued service (i.e. nearly worn out). Tires with a tread depth of 2/32" or less at any point on the tire are worn out.
- Originally or currently mounted on a rim that is bent, dented, cracked or otherwise damaged.
- Chemical, fire, excessive heat damage, or other environmental damage.
- Designated as a "scrap tire" or otherwise not intended for continued highway service.
- Prior use of tire sealant or balance/filler material.
- Tires that have been altered to look like new tires (e.g., a regrooved tread).
- Labeled on the sidewall as "Not For Highway Use", "NHS", "For Racing Purposes Only", "Agricultural Use Only", "SL" (service limited agricultural tire), or any other indication that the tire is barred from use on public thoroughfares.

**Bulletin d'information sur les produits PSIB 07-02**

**Utilisation et revente de pneus tourisme et camionnette usagés**

**INTRODUCTION**

Ce bulletin touche les pneus usagés dont l'origine ou l'historique d'utilisation, d'entretien ou de conditions d'entreposage sont inconnus tel qu'est le cas pour les pneus usagés achetés à titre de remplacement ou ceux déjà installés sur un véhicule usagé. Ce bulletin touche les pneus tourisme et camionnette. Dès que les pneus sont installés sur un véhicule ils sont considérés « usagés ».

Il existe certains risques associés à l'achat de pneus usagés pour lesquels l'historique de service est incertain ou inconnu. Tel est le cas autant pour des pneus usagés achetés à titre de remplacement que pour les pneus déjà montés sur un véhicule usagé. Des pneus usagés peuvent avoir été soumis à un entretien non adéquat ou peuvent présenter des dommages pouvant éventuellement résulter en une défaillance subite.

Tous les dommages ou conditions pouvant causer une défaillance ne sont pas nécessairement faciles à détecter. Par exemple, une réparation incorrecte ou des dommages à la doublure intérieure d'un pneu peuvent être identifiés seulement lors d'une inspection complète alors que le pneu est démonté. Une personne compétente devrait inspecter l'intérieur et l'extérieur d'un pneu avant son utilisation. Lors de l'achat d'un véhicule usagé dont l'historique des pneus est inconnue il est recommandé de faire inspecter les pneus par une personne compétente qui s'assurera de démonter les pneus pour une inspection complète tel qu'indiqué ci-dessous.

## **RECOMMANDATIONS :**

### **NE PAS acheter, vendre ou installer des pneus usagés présentant une ou plusieurs des caractéristiques suivantes :**

- Perforations or pénétrations, réparées ou non.
- Indice de séparation interne telle que séparation de la chape (gonflement, bosses, usure non uniforme, vibrations, bruit inhabituel, etc.)
- Indice de dommages résultant d'une utilisation à plat, d'une pression de gonflage inadéquate et/ou surcharge (abrasion du revêtement interne, séparation ou décoloration, usure excessive de l'épaule, etc.)
- Coupures, craquelures, éraflures, craquelures causées par l'environnement, dommages par choc, séparation, accrocs, etc. ou tout dommage ou usure exposant le matériau du pneu.
- TOUT dommage au revêtement intérieur ou aux talons.
- TOUT historique de perte de pression de gonflage nécessitant un regonflage fréquent.
- Pneus dont le numéro d'identification du pneu (DOT) devant apparaître sur le flanc du pneu est endommagé ou absent.
- Pneus dont le code de date est de plus de 10 ans. Le code de date – les trois ou quatre derniers chiffres du DOT – indique la semaine et l'année de fabrication du pneu. Les manufacturiers automobiles peuvent recommander un âge chronologique différent auquel un pneu devrait être remplacé selon l'utilisation prévue du véhicule. Continental Tire recommande que de telles instructions soient respectées.
- Pneus touchés par un programme de rappel ou de remplacement.
- Pneus dont la profondeur de sculptures est inadéquate pour une utilisation continue (c.-à-d. presque usé). Des pneus avec une profondeur de sculptures de 1,6 mm (2/32 po) ou moins sont considérés usés.
- Pneus présentement, ou ayant été, montés sur une jante pliée, bosselée, craquée ou autrement endommagée.
- Pneus présentant des dommages causés par produits chimiques, chaleur excessive ou tout autre dommage environnemental.
- Pneus désignés « rebus » ou non utilisables pour une utilisation continue.
- Pneus présentant une utilisation antérieure de scellant ou de matériau d'apport.
- Pneus ayant été modifiés pour avoir l'apparence de pneus neufs (rechapés).
- Pneus marqués sur le flanc « ne pas utiliser sur la route » (*Not For Highway Use* ou *NHS*), « pour course seulement » (*For Racing Purposes Only*), « utilisation agricole seulement » (*Agricultural Use Only*), « SL » (utilisation agricole limitée) ou toute autre indication que le pneu ne peut être utilisé sur une voie publique.