

Les pneus tubeless

Le pneu sans chambre existe en VTT depuis pas mal d'années. Comme je ne suis pas historien je dirai qu'il est arrivé sur le marché dans les années 90.

Malgré ces 10 ans ou plus, d'existence, le pneu tubeless ne semble pas remplacer progressivement le pneu avec chambre « tubetype » comme on a pu le voir dans l'automobile.

Des fabricants majeurs de roues comme DT Swiss proposent encore tous leurs modèles en tubetype. Ils proposent en option un kit additionnel tubeless.

Mavic qui en a longtemps fait un argument majeur se contente de dire maintenant que ses roues sont compatibles Tubeless.

Les fabricants de pneus proposent tous leurs modèles en tubetype et laissent une large place à leur gamme de chambres à air.

Alors tubeless ou pas tubeless ?

Un pneu tubeless c'est quoi ?

Pour simplifier, disons que c'est un pneu normal à l'intérieur duquel on vient ajouter une couche de caoutchouc pour le rendre étanche.

Mais ce n'est pas tout !!! Il faut aussi une jante qui soit étanche.

Là il existe plusieurs systèmes de flap, c'est-à-dire de bande plastique ou caoutchouc que l'on met au fond de la jante pour la rendre étanche.

Sinon il faut une jante sans trou comme sur les jantes Mavic avec leur concept UST qui définit un profil intérieur spécial de la jante.

Comme je ne connais pas trop les systèmes à flap, je vais plutôt parler du système type Mavic.

Oui mais ça apporte quoi le tubeless ? Me direz-vous. Et vous avez raison car il faut bien qu'il y ait un avantage pour le cycliste.

Avantages, inconvénients

Le prixnon ! : Un pneu tubeless est plus cher. Il fait environ le même prix qu'un tubetype et d'une bonne chambre à air.

Les jantes sont en général plus chères en tubeless.

Le poids.....non plus ! : Un pneu tubeless est au poids d'un tube type et d'une chambre à air.

Les crevaisons.....oui mais !

Mais pas toutes, seulement celles qu'on appelle le pincement ou lorsqu'on est branché, le snake bite.

Le pincement c'est la chambre à air qui se retrouve « pincée » entre le pneu et la jante. Ça se produit lorsque vous tapez une pierre ou une bordure ou n'importe quoi de saillant.

Alors pour éviter ça en VTT on surgonfle et lorsque les roues sont trop gonflées on perd en motricité, en confort et en accroche.

En tubeless, pas de chambre, donc rien à pincer ni à mordre pour notre serpent.(si t'as pas comprisje t'expliquerai)

Et là on peut descendre notre pression de gonflage très bas, et améliorer l'accroche et le confort. Attention quand même à ne pas descendre trop bas, sinon vous allez « poquer » votre jante et au prix que ça coûte..... 2 bars c'est bien.

Alors c'est super !!!!!

Oui c'est super mais, que se passe-t-il lorsque l'on crève, malgré tout?

Et bien làc'est moins bien.

Réparation et montage du pneu

Sur le terrain, il faut monter une chambre...

Alors tu enlèves la valve tubeless et tu mets une chambre à air dans le pneu comme sur une roue normale.

En dehors du fait que du coup tu as le poids d'un tubeless plus celui d'une chambre, mais on va dire que tu es bientôt rentré donc ça va aller, il y a un autre souci.

Sur une jante tubeless, le profil interne est différent et le pneu doit venir se clipper sur la jante. C'est la pression de l'air qui le force à se mettre en place.

Lorsque tu montes un pneu tubeless et une chambre à air il faut environ 4 bars pour que le pneu se mette correctement en place.

Sinon tu repars avec un pneu qui ne tourne pas rond.

Alors emmène une bonne pompe ou à défaut une cartouche (16g).

Arrivé à la maison, tu dois réparer le pneu.

Tu peux acheter des rustines spéciales tubeless que tu colles à l'intérieur du pneu, mais les rustines classiques conviennent aussi.

Si c'est un petit trou, genre épine, et que tu ne peux le détecter que par immersion dans l'eau, tu n'as pas d'autre solution que de remettre le pneu sur la roue, sans la chambre bien sûr.

Pour monter un pneu tubeless, il faut absolument respecter la procédure de montage qui est très bien décrite sur le site Mavic. <http://www.mavic.fr/mtb/technologies/UST.2.3069.aspx>

Les 2 tringles doivent être au fond de la gorge, sinon tu n'arriveras pas à monter en pression à cause des fuites entre le pneu et la jante.

Tant que le pneu n'est pas en place il y a des fuites et le pneu n'est pas en place tant qu'il n'est pas en pression.....

Donc tu vois le problème, tu risques de t'y reprendre à plusieurs fois avant de réussir à gonfler.

Le mieux c'est de prendre une pompe à haut débit genre pompe à 2 mains ou à pied, pour compenser les petites fuites de début de gonflage.

Si tu n'as qu'une petite pompe, tu oublies. Si tu as un compresseur, tu es au top.

Tu dois en plus mettre un peu de liquide vaisselle sur les tringles ou sur la jante pour que le pneu se mette plus facilement en place et ça améliore l'étanchéité au début du gonflage.

Quand tu as repéré la fuite, tu redémonter, tu colles ta rustine et tu recommences comme décrit ci-dessus.

Tu dois monter à 3 ou 4 bars pour que le pneu se mette bien en place et ensuite tu redescends à la pression d'utilisation d'environ 2 bars.

Puisqu'on en est au chapitre des inconvénients, sachez aussi que même gonflé, un tubeless est moins étanche qu'une chambre à air, sans doute à cause de petites fuites d'air entre la jante et le pneu.

Par conséquent, d'une sortie à l'autre vous aurez à regonfler.

Maisil y a le produit miracle, le produit anti crevaison qui se verse dans le pneu et ça marche.(Préventif **crevaison** Protect'Air de Hutchinson ou autre)

Ce produit colmate toutes les micro-fuites donc tu n'as plus à regonfler entre 2 sorties, et il colmate aussi les trous faits par les épines (les petites bien sûr)

Donc si tu ne pinces plus et que tu ne crains plus les épines ça limite quand même pas mal les cas de crevaison.

Conclusion

En résumé : moins de crevaisons, un meilleur confort, une meilleure accroche, plus de motricité, mais plus difficile à monter et à réparer.

Aujourd'hui le tubeless a ses partisans et ses détracteurs. Peut-être que ces derniers n'aiment pas bricoler leur vélo ou qu'ils sont insensibles au « touché du pneu » sur le terrain ou bien qu'ils sont tombés sur des mauvais pneus. Toutes les marques proposent du tubeless de plus ou moins bonne qualité.

En tous cas, sachez que d'autres en sont contents et qu'ils trouvent qu'il y a quand même une différence à rouler avec.

Voilà, j'espère que cette lecture, qui n'est pas partisane, vous aura donné un éclaircissement sur le sujet.