

TEST

Comme dans toute école qui se respecte, commençons par une petite interro à propos de la fiche 1.

1°) je lis les mesures suivantes :

a. 700 X 35C b. 37-622
c. 28x1,5/8x 1,3/8

S'agit-il du même pneu ou de pneus de tailles différentes ?

2°) Quelle chambre à air faut-il mettre dans un pneu 35-622 ?

25/35-622 ou 35/47-622 ?

Réponses au bas de la page.

Réponses aux questions :

1°) Trois mesures identiques ! a. Françaises b. ETR-TO c. En pouces.

2°) La seconde (la bonne) est une chambre de 35 mm, la première ne fait que 25 extensible à 35 mm.

LES CONSEILS DE TONTON LABRICOLE

Les mystères de la chambre à air ...suite

Les types de pneus

Indépendamment de la dimension, il existe plusieurs types de pneus qui se différencient par les tringles, la structure, la gomme, le garnissage des flancs et la protection contre les perforations.

► **les tringles**: elles doivent être exactement dimensionnées. Trop courtes, le pneu se monte mal. S'il n'arrive pas à se mettre ne place sur son assise, la roue ne sera pas ronde. Trop longues, le pneu se monte avec une grande facilité mais au gonflage la roue ne sera encore pas ronde et de plus le pneu risque de quitter la jante.

► **la structure**: faite d'un maillage plus ou moins dense de fibres très résistantes.

► **la gomme**: cette structure est enduite d'une gomme plus ou moins sensible à l'usure et à l'exposition au soleil. Parfois on utilise une gomme très souple pour les flancs ce qui minore la résistance à l'avancement et une gomme spécialement résistante à l'usure pour la bande de roulement.

► **le kevlar**: (ou aramide) est une fibre très résistante utilisée dans les gilets pare-balles. Si les tringles en acier sont remplacées par du kevlar, le pneu peut se plier comme une vulgaire chambre à air (kevlar bead). Si un ruban de kevlar a été inséré entre la structure et la bande de roulement, le pneu sera armé contre les perforations (kevlar belt).

Un bon pneu aura donc des tringles bien dimensionnées, des flancs minces, une structure légère mais solide, une gomme de qualité s'usant peu et résistante au soleil et une protection anti-crevaisson.

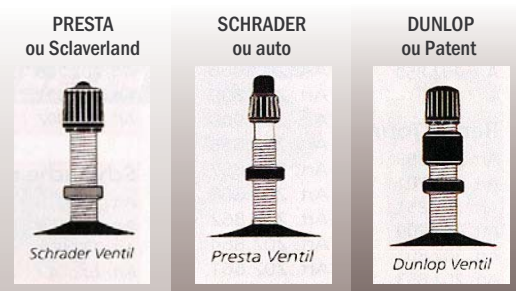
Ex : Michelin World tour city (environ 12 euros)

Et pour l'hiver : vous trouverez chez nos voisins bâlois (chez *Velo plus*) des pneus cloutés pour vélo de ville (700 x 35C ou 700 x 38C) ou pour VTT pour un prix allant de 59 à plus de 100 francs suisses. Ces pneus doivent être rodés sur asphalte (40 à 50 km), il n'est donc pas gênant de rouler avec ces pneus en absence de neige ou de verglas.

► **Prochaine fiche** : les pompes et le gonflage.

Les types de valves

SCHRADER et PRESTA existent en modèle long pour les jantes à double paroi.



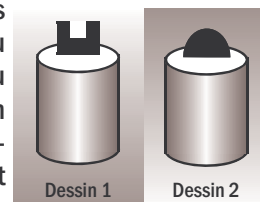
1. PRESTA. Longtemps la seule utilisée pour les vélos. Diamètre 6 mm seulement ce qui affaiblit moins les jantes et les fonds de jantes qu'elle traverse. Corps fileté. Elle se fixe sur la jante au moyen d'un écrou.

Particularité : le pointeau de la soupape est verrouillé en position fermée par un écrou. Il faut donc pour le gonflage :

- Bien dévisser cet écrou jusqu'à blocage.
- Appuyer sur le pointeau pour libérer la soupape.
- Revisser fermement l'écrou à la fin de l'opération.

Le mécanisme ne pouvant se changer, cette valve est irréparable.

2. SCHRADER. Corps non fileté donc sans écrou. Diamètre 8 mm. Le mécanisme intérieur se divise avec un outil spécial présent sur certains capuchons (dessin 1). Le pointeau s'arrêtant au ras du corps, il faut utiliser un objet pointu pour dégonfler en appuyant sur le pointeau. Le dessus du capuchon par exemple (dessin 2).



3. DUNLOP. Peu répandue en France mais leader en Allemagne. Elle est en deux parties. Une tête au diamètre Presta est vissée sur un corps fileté (donc avec écrou) au diamètre Schrader.

- Son mécanisme ne comporte ni pointeau ni ressort. Quand l'anneau de caoutchouc qui fait office de soupape vieillit, le gonflage devient difficile.
- Elle est en deux parties d'où possibilité de fuites.
- Elle se prête mal au gonflage par pompe sans raccord à cause des deux diamètres. (cf. fiche 3 à venir).

Charles Andres