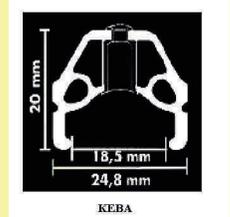


Dossier pneus :

Préambules pour un test



L'idée d'un test des pneus 650B, elle ne date pas d'hier. Pour tout dire, depuis que nous avons commencé à travailler avec Hutchinson sur l'ébauche de ce qui allait devenir "notre" pneu, nous cogitions à la façon de présenter quelques résultats pratiques aux confrères. L'ami Fred "Trefix" a testé les différents prototypes en mesurant son effort sur un parcours parfaitement connu. Ce fut très utile pour progresser dans la définition du produit, mais pour les confrères,

savoir que la version 5 était finalement un brin plus roulante que la version 8, les deux étant finalement abandonnées au profit de la 11, ça ne présente pas un gros intérêt. Ce qu'il fallait arriver à faire, c'est un vrai test comparatif de quelques pneus bien représentatifs du paysage cyclotouriste.

Compte tenu des moyens disponibles, le choix doit

se borner à quelques pneus connus que les confrères peuvent aisément se procurer et dont nous estimons qu'ils offrent une certaine continuité de production. Inutile de pondre un article pour expliquer au final que le pneu n'existe plus ou qu'il s'obtient uniquement en commandant un container complet chez un grossiste chinois. Pour que dès le départ la procédure soit représentative des conditions réelles d'utilisation, j'ai simplement commandé une paire de chaque pneu chez des fournisseurs connus, ce qui permet d'intégrer le coût du port.

C'est ainsi que la paire de "Hutchinson - Confrérie" m'est revenue à 48,80 € par correspondance chez XXcycle à Toulouse, c'est un tarif que l'on peut considérer comme "plancher", il sera difficile de les trouver moins cher chez un vélociste. Pourquoi le Hutchinson "Confrérie" ? Tout simplement parce que c'est le nôtre, que nous l'avons voulu bien adapté et polyvalent pour les amateurs de cyclo-tourisme et que nous le croyons performant.

La paire de "Grand Bois Cyprès" 32 mm m'est revenue à 87 €, commandée chez Alex Singer à Levallois-Perret.

Pourquoi ce pneu ? Parce qu'il est le résultat des discussions Olivier Csuka - Jan Heine - Ikuo Tsuchiya, ce qui veut dire qu'il a dès le départ été conçu pour offrir rendement et agrément sur les randonneuses classiques. Et comme le Hutchinson, ce n'est pas le résultat de cogitations fumeuses du département commercial d'une grosse firme, mais un produit conçu par des pratiquants connaisseurs.

La paire de Schwalbe HS159 37 mm m'a coûté 48 € chez Rando-Boutique à Paris, c'est un matériel qui a une réputation de robustesse, c'est le seul exemplaire du test disposant d'une sous-couche renforcée anti-crevaisson. Il est souvent adopté par les amateurs de "raids" au long cours, il est abordable, ce sera notre représentant de la catégorie "roule-toujours", nous aurions aussi pu choisir un Michelin Worldtour qui vise le même créneau, mais le Schwalbe m'a semblé mieux distribué en VPC (Vente Par Correspondance).

Pour compléter par un pneu "local et basique", je suis allé regarder dans les rayons du "Géant Casino" de Castelnaudary et j'ai trouvé deux pneus 650-35B pour

Confrérie des 650
HUTCHINSON 650 x 32 B

Ce pneumatique est un matériel unique.
Conçu par une association de fervents défenseurs du cyclotourisme en 650 B, il est produit par elle et manufacturé par HUTCHINSON dans un moule propriété de l'association.
En achetant ce produit vous soutenez une filière de bénévoles désireux de répondre aux attentes et aux besoins des randonneurs cyclistes

Rejoignez-nous sur
www.confreriedes650.org

Designed and financed by "Confrérie des 650", made by Hutchinson, this 650x32B tire is intended for the avid cyclist.
Inflate 4 to 5 bar (60-70 psi)

Tel: 04 67 74 33 91
www.confreriedes650.org confreriedes650@wanadoo.fr

14 € la paire, c'est imbattable en terme de prix. J'ai vu l'équivalent dans l'Intermarché concurrent, donc ça se trouve dans les grandes surfaces d'une ville de 11 000 habitants. Si le carton-support n'offre aucune autre indication, sur les flancs est moulée l'indication "Deli Tyre made in indonesia for Hi-gear". Dans la suite du test ils seront les pneus "Casino".

Une paire de Michelin Megamium me restait d'une précédente vie cyclo-touriste, il n'est

plus produit depuis des années, et ils ne figurent dans l'ensemble que pour répondre à la question "c'était mieux avant ?". Probablement aussi par nostalgie. Ces pneus n'ont donc pas de prix, c'est du "vintage" pour rester dans un langage plus à la mode.

Enfin, j'ai récupéré dans le stock des pièces disponibles de la Confrérie (notre puissant département "recherche et développement") une paire de Grand Bois "Hêtre" 42mm, pas moyen là non

plus d'avoir un prix, mais ces pneus issus des mêmes producteurs que le "Cyprès" sont très représentatifs de l'orientation actuelle de Jan Heine vers des gros pneus souples et performants. Il roule sur Paris-Brest-Paris avec ces « gros » pneumatiques. A ce titre, il paraît intéressant de les essayer, même si leurs dimensions ne permettent pas de les caser dans les garde-boue de 40mm équipant une Cévennes ou une "Evolution".

Au déballage,

Premier constat : tous les pneus sont pliables, sauf le Schwalbe HS159 qui est à tringles rigides. Ce point est important pour ceux qui veulent embarquer un pneu de rechange au fond d'une sacoche. Mais il est toujours possible d'argumenter sur le fait que le Schwalbe offre une sous-couche renforcée qui devrait allonger son espérance de vie.

En ce qui concerne le poids de chaque enveloppe, l'éventail est largement ouvert puisqu'il varie du simple à plus du double. J'indique dans le tableau les relevés que j'ai fait sur une balance électronique assez précise, sauf pour les deux "+500" qui dépassaient sa portée maximale et pour lesquels j'ai mis à contribution les moyens métrologiques du service postal.

Enfin dernier aspect, je vais laisser chacun se faire sa propre opinion sur les couleurs en disant juste que le Cyprès, le Hêtre, le Casino et le Schwalbe appartiennent au groupe des "bicolores" à flancs ocre, le Hutchinson est bicolore à flancs gris alors que le Megamium est noir. « De gustibus non est disputandum » soupirait déjà Cicéron découvrant que les roues de son char ne s'harmonisaient pas avec sa toge blanche...

Au montage

Pour les essais de montage, je prends simplement la roue avant de mon "Evolution", c'est donc une jante Rigida "Sphinx", celle qui a précédé l'actuelle Ambrosio Keba. Cependant si je

regarde les coupes de ces deux jantes, trouver les différences est bien difficile, en mesurant les dimensions internes de la jante je retrouve les chiffres publiés pour la Keba (voir croquis). Cette roue va donc me servir à tester la plus ou moins grande facilité de montage et mesurer la largeur réelle des pneus gonflés.

Premier test, le pneu **Grand Bois "Hêtre"**. Dès la prise en main je constate un point assez spécifique de ce pneu, qui dispose d'une bande de roulement concentrant l'essentiel de la matière, les flancs étant eux très fins et très souples. En ajoutant à cela les tringles souples, on se retrouve avec un pneu qui offre une facilité de manipulation assez proche de celle de tagliatelli un peu trop cuits. Une impression que je vais retrouver à des degrés divers sur les autres pneus modernes souples. Rien de bien grave cependant, il faut simplement trouver le "truc" pour finir de rentrer la tringle sans que la partie déjà positionnée ne reprenne son indépendance. Je constate aussi que dès le premier gonflage les tringles se placent parfaitement, il n'y a nulle part de "faux-rond" (lorsque les tringles ne viennent pas se placer sur le fond de jante). Les lignes latérales moulées sur le pneu permettent de contrôler facilement ce point. Je gonfle à 3,5 bars, je sais bien que les gravures du pneu conseillent un minimum de 3,8 bars, mais je trouve cela exagéré. Vous pourrez d'ailleurs lire un test complémentaire assez instructif sur ce sujet. La mesure de la largeur

donne un gros 40mm, ce ne sont pas les 42mm annoncés. Je force sur le gonflage jusqu'à 4,5 bars pour voir si cela change quelque chose, mais la largeur ne varie pas de façon mesurable. Il faudrait un essai de longue durée pour savoir si au fil du temps la carcasse du pneu "prête" un peu.

Le deuxième pneu monté est le **Schwalbe**, et ses tringles rigides ainsi que son moulage plus épais donnent plus d'aisance pour sa prise en main et son montage. Il est plus facile à manipuler. Un peu comme si après avoir manipulé une feuille de papier vous preniez en main un bristol. Le moulage de la bande de roulement est aussi franchement plus grossier, avec des sculptures en "pavé" dont je vois mal l'utilité sur route. Une fois gonflé, il affiche une largeur réelle de 33mm, assez loin des 37mm annoncés.

Le **"Casino"** bien qu'à tringles souples donne un peu la même impression au montage que le Schwalbe, c'est donc bien lié à l'épaisseur de matière qui rigidifie l'enveloppe. Une fois gonflé il affiche une largeur de 36mm, donc un peu plus que les 35mm annoncés.

Le **Grand Bois Cyprès** bien que très léger et à tringles souples est assez facile à monter, il est moins "plat" que le Hêtre ce qui facilite l'opération. Mais comme le Hêtre il est loin d'avoir la largeur annoncée puisqu'en gonflant à 3,5 bars je ne retrouve qu'un peu moins de 30mm.



Dernier montage, celui du **Hutchinson "Confrérie"**. Il est proche des Grand Bois par sa souplesse et le caractère aplati donné par le moulage, ce qui ne facilite pas le montage. En revanche, de tous les pneus essayés, c'est celui dont la première tringle se monte le plus facilement en fond de jante, puisque je n'aurai même pas recours au démonte-pneu, je forcerai juste un peu avec les deux pouces. La deuxième tringle, une fois ajoutée la chambre est un peu plus difficile à faire passer à cause de l'aplatissement de la bande de roulement déjà évoqué. Comme les deux Grand Bois, on voit bien qu'à la différence du Megamium moulé d'un bloc, ces pneus modernes différencient une bande de roulement "ajoutée" à la carcasse plus fine.

manipulation ne m'a pas semblé de nature à pousser vers un pneu plutôt qu'un autre.

Un point "périphérique" me chagrine fortement en revanche. Pour ces essais j'utilise les chambres montées d'ordinaire sur mon vélo, des Michelin Airstop marquées "650". Plus précisément ETRTO 28/44 - 571/597. Et bien avec tous les pneus, la chambre est manifestement un peu trop longue, elle forme un net repli pour pouvoir se caser dans la jante sous le pneu. Peut-être pas trop grave puisque au fil de tous ces montages-démontages je ne l'ai jamais pincée et moins encore percée, mais il y aurait manifestement à creuser un peu la question. Hélas les quelques recherches lancées sur Internet montrent que les producteurs ont décidé de se simplifier la vie en produisant des chambres qui couvrent plusieurs formats, soit 26"-650 B, soit 650 B-700 C, en comptant sur la bonne volonté du caoutchouc pour couvrir la différence. L'arrivée récente d'une forte quantité des nouvelles chambres 27.5" pour le VTT ne nous avance guère, elles sont de plus grosse section commençant en général à un minimum de 40mm, donc pas adaptées à la plupart des pneus nous convenant.

Le **Michelin Megamium** une fois monté et gonflé donne la même largeur d'un peu moins de 30mm. Déballer et monter ce pneu m'a fait sentir toute l'évolution positive intervenue depuis quelques années. Au contact, ce pneu paraît assez rigide, plutôt rugueux, le moulage laisse de fines bavures, le montage exige de forcer un peu sur les démonte-pneus... Et dire qu'il y a peu d'années nous étions ravis d'avoir ce pneu à nous mettre sous la jante.

Même si chacun de ces pneus peut parfois présenter un peu de difficulté au montage, cela reste finalement bénin, rien de bien sérieux pour un cycliste même peu entraîné à l'opération. Et surtout, à aucun moment je ne me suis retrouvé avec un exemplaire dont les tringles ne viennent pas s'appuyer sur les épaulements de jante, provoquant un "faux-rond". On peut en déduire que les Sphinx comme les Keba ont les bonnes côtes et c'est important pour obtenir un bon appui des tringles. Donc la

Guy CHARTIER

(Suite de cet essai dans le n° 40 du Sixcentcinquante avec un essai routier comparatif, complet et détaillé de ces différents pneumatiques.)

Gonflage	La paire	Poids	Largeur	Pression d'util.
Grand bois « cyprès »	87,00 €	290 gr	30 mm	3,8 – 5,5 bars
Hutchinson « confrérie »	48,80 €	305 gr	32 mm	3 – 5,5 bars
Michelin « megamium »	x	370 gr	30 mm	x – 5 bars
Deli « Casino »	14,00 €	620 gr	36 mm	3 – 4,5 bars
Schwalbe « HS159 »	48,00 €	580 gr	33 mm	2,5 – 5 bars
Grand Bois « hêtre »	x	450 gr	40 mm	3,8 – 5,2 bars