

Une bonne pression...

Sujet de longs débats parmi les confrères : tes pneus tu les gonfles à combien ? Une pratique bien établie veut que l'on mette facilement 5 bars au moins, parce que ça donne plus de rendement et aussi parce qu'un pneu plus gonflé semble moins soumis au risque de pincement sur un revêtement très abimé.

Pourtant lors des tests approfondis de Fred au moment de la définition de notre pneu, il nous a affirmé qu'il ne fallait pas trop gonfler le Hutchinson, plutôt viser la limite basse proposée, que c'est ainsi qu'il avait obtenu les meilleurs résultats, et ceci également pour les différents prototypes essayés et non retenus. Avant de poursuivre les tests prévus sur une gamme de pneumatiques (ceux déjà décrits dans notre précédente parution), je décide de réaliser un premier essai visant à vérifier dans quelle mesure le gonflage peut jouer sur le roulage. Avec en prime une vérification de l'adéquation de la "piste d'essai" choisie pour l'ensemble des tests.

La piste en question, c'est tout simplement une longue pente partant de mon village et se poursuivant par un faux-plat. Cette pente est suffisante au départ pour qu'en levant simplement le pied d'appui, sans impulsion,

l'accélération permette de filer droit. Le faux-plat permet lui de ralentir progressivement et de pouvoir arrêter ainsi le chronomètre sans trop d'erreur au passage de la marque faite sur le goudron. Ce goudron, il est moyen, ou plutôt moyen pour une route un cran en-dessous de la départementale. Avouons même que par endroit il n'est franchement pas terrible. Mais le tout me paraît constituer un essai réaliste de ce qu'un cyclotouriste adepte de la flânerie peut rencontrer. Les pneus ce sont mes Hutchinson, à peine rôdés (voire presque neufs).

Pour chaque gonflage (3, 4 et 5 bars), je fais trois descentes, la moyenne résultante devrait "lisser" les légères variations dues à des trajectoires différentes. Disons-le dès maintenant, les temps obtenus vont très peu varier, moins d'une seconde autour de la moyenne de chaque gonflage, ce qui m'incite à penser que les temps sont valables et fiables. Le gonflage est réalisé sur ma pompe à pied, qui comporte un cadran gradué en bars, et si l'objet n'est pas déposé entre deux gonflages au pavillon de Breteuil, l'expérience m'a montré que les indications sont assez fidèles.

Le mois de mai est bien avancé, la température est acceptable (un peu au-dessus de 20 °C), le goudron est sec et un vent variable mais très faible ne devrait pas influencer sur les résultats.

- **Premier résultat moyen à 3 bars :**
1 minute 58 secondes.
- **Deuxième moyenne à 4 bars :**
1 minute 58 secondes.
- **Dernière moyenne à 5 bars :**
1 minute 57 secondes.

Je dois préciser que j'ai arrondi la moyenne à la seconde la plus proche, le résultat à 3 bars était un cheveu au-dessus des 1'58" et celui à 4 bars était un poil sous le même temps. Pour 5 bars c'est un peu au-dessus de la moyenne indiquée. Mais moins d'une seconde sur deux minutes c'est moins de 0,8 %, ce qui ne paraît pas un écart significatif compte tenu des conditions de l'expérience. Les résultats obtenus sont pour moi clairs, dans une fourchette de gonflage raisonnable, la performance de roulage de notre pneu n'est pas affectée de façon sensible.

Ce qui ne veut pas dire que tous les gonflages se valent. Durant les descentes à 5 bars les vibrations sont plus sensibles, le pneu paraît plus "vif" mais moins confortable. Impressions inverses pour le gonflage le plus faible, le confort est bien meilleur sur ce goudron médiocre, c'est sûrement ce gonflage que je vais continuer à utiliser pour mes promenades, l'essentiel étant de ne pas descendre la pression au point d'exposer pneu et jante en cas de creux marqué dans le revêtement. Jan Heine a lui aussi réalisé des tests de ce genre et il en tire la leçon qu'il vaut mieux profiter du meilleur confort d'un pneu moins gonflé, qui offre en prime un meilleur passage sur gravillon et plus d'accroche en virage.

■ Patrick Jean

