

Le test final

Après avoir présenté les différents pneus en lice (n°39) et après avoir réalisé un premier essai de roulage pour décider d'une pression de gonflage convenable (n°40), il faut bien arriver à l'essai de roulage lui-même.

Si l'essai de gonflage reste possible en solo puisqu'il faut réaliser six montées avec un changement de pneus au milieu (les descentes ne sont pas le plus difficile), le test final des six paires de pneus nécessite une autre organisation. Au moins dix-huit montées avec les changements de pneus au milieu. Le site des essais reste la pente utilisée pour l'essai de gonflage, mais Chantal et Patrick viendront participer. Le vélo de Chantal est dépouillé de ses garde-boues pour obtenir un passage suffisant, et après chaque descente la pilote et sa machine sont ramenées au départ en voiture "remonte-pente". Avec Patrick nous nous chargeons des permutations pneumatiques au bord de la route, c'est presque l'ambiance "rallye".

Chantal étant notablement plus légère, la distance totale est raccourcie de façon à permettre à tous les pneus d'atteindre la marque de fin sur la portion de faux-plat qui suit la descente initiale. Au vu des essais de gonflages nous décidons de pomper à concurrence de 3,8 bars (on frôle la marque des 4 bars sur ma pompe à pied) puisque c'est une pression relativement basse mais qui suffit pour tous les pneus.



Chantal Maillard

Un absent des tests le Grand-Bois "Hêtre"

Il faut d'entrée avouer notre défaillance sur un point précis, il n'y aura pas de test du "hêtre". Au moment où nous avons prévu ces essais, c'était notre randonneuse "le Filochard" qui devait servir de banc d'essai, avec ses garde-boues de 50 mm il n'y avait aucun problème. Mais le temps a passé, la randonneuse-prototype a été vendue à un confrère et "l'Opération Chiche?" de Chantal, même sans ses garde-boue, ne laisse pas passer le "hêtre", qui frotte sur les cotés de la tête de fourche. Comme nous ne voulions pas annuler nos essais, nous avons dû écarter ces pneus pourtant bien prometteurs (mais nous espérons bien y revenir).



Chantal Maillard

Premières descentes

Nous commençons nos tests par les pneus lourds, les Schwalbe et les "Casino". Comme évoqué dans le n° 39, pas de gros soucis de montage, il faut bien forcer un peu mais cela ne doit pas poser de problème à un cycliste arrêté au bord de la route. La moyenne obtenue sur trois descentes est de 2'14 pour les pneus "Casino" et de 2'15 pour les HS159 Schwalbe. Dans les deux cas comme par la suite, la moyenne est arrondie à la seconde la plus proche. Remarquons déjà que les 33 mm réels du Schwalbe ne l'avantagent pas par rapport au vrai 36 mm du "Casino".

Hutchinson

Confrérie des 650	02 : 04
Cyprès	02 : 05 + 0,8 %
Megamium	02 : 06 + 1,6 %
Casino	02 : 14 + 8,1 %
HS159	02 : 15 + 8,6 %



Souvenirs ...

Le montage du Michelin Megamium est un petit moment nostalgique, ce fut un matériel fidèle pendant pas mal d'années (et de kilomètres). Montage sans trop de difficultés, il faudra bien forcer un peu avec un démonte-pneu mais sans excès. Et les descentes reprennent. Verdict : 2'06 pour le Michelin qui fait donc un peu mieux que les précédents.

Les pneus souples

Nous finissons par les deux paires dont nous espérons le plus, "notre" pneu produit par Hutchinson et le Grand-Bois "Cyprès". Deux enveloppes très proches par leur souplesse et leur poids, et Patrick confirme au montage les impressions que je donnais dans un précédent article, à savoir que la souplesse des flancs impose une petite gymnastique des mains pour arriver à caser les tringles sur le pourtour. Mais avec un peu de pratique on y arrive de mieux en mieux et il est même possible de terminer le montage "à la main", ce qui est toujours préférable pour les chambres.

Et les deux fois trois descentes donnent leurs chiffres, le Confrérie des 650 donne un 2'04 là où le Cyprès donne un 2'05, soit une seconde d'écart. Pour rendre les résultats parlants, je décide de classer les résultats en calculant l'écart en pourcentage, à partir du Hutchinson. Le Cyprès est à 0,8% derrière, le Megamium est à 1,6%, le Casino est à 8,1% et le Schwalbe termine à 8,6% derrière le Hutchinson.

Rebelote

Quelques jours après, un brin taraudé par le doute (est-ce qu'on a tout bien fait ?), je décide de repartir pour un nouveau test mais limité au Cyprès et au Hutchinson, donc rien à démonter sur mon vélo. Et j'obtiens sur le même parcours deux moyennes identiques de 1'47. Ce qui tend à prouver que mes moyeux roulent vraiment bien ou que je suis un peu lourd (les deux ?). Et ces résultats sont cohérents avec les premiers essais.

Quelques réflexions personnelles

Les chiffres donnés doivent être commentés avec un regard sur la destination réelle de chacun de ces pneus. L'usage visé n'est pas le même. Le "Casino" sans marque est vendu comme un utilitaire pur, destiné aux trajets vers le travail ou le marché, et la combinaison de son prix faible et de sa probable robustesse le rendent crédible dans ce rôle. Le Schwalbe me paraît destiné au même usage même s'il est souvent promu comme un pneu "expédition". Des deux il faut remarquer que le "sans-marque" du supermarché a été obtenu pour trois fois moins cher, je doute que le HS159 fasse trois fois plus de kilomètres. Mais ces pneus (ou leurs concurrents comme le Michelin WorldTour) seront un bon choix économique pour ceux qui veulent utiliser quotidiennement leur monture pour un trajet vers le travail. Dans les deux cas, tant les essais chronométrés que l'agrément de roulage montrent suffisamment que ces pneus ne peuvent se classer avec les pneus performants.

J'en profite pour signaler aux étourdis que dans notre précédent numéro (n°40), nous avons livré les résultats d'un essai "de terrain" en Amérique Centrale, Jeanine ayant pris la peine de relever les crevaisons, pincements et autres avaries subies par les rouleurs du voyage "Mexique - Amérique Centrale" de la FFCT (en 650B), et que les pneus réputés les plus robustes n'ont pas fait d'étincelles par rapport aux pneus les plus fins. J'ai tendance à penser que les arguments "ceinturés Kevlar" n'ont d'effet réel que sur la facture d'achat, puisque des pneus basiques roulent aussi bien (aussi mal ?), pèsent autant, durent autant et coûtent moins chers.

On peut regrouper les deux enveloppes les plus performantes (Confrérie des 650 et Grand-Bois), autant pour leur agrément de roulage que pour leurs bonnes performances et

leur légèreté. J'ajoute que pour toutes les machines construites durant la période où la randonneuse à la française voyait les dimensions des pneumatiques se réduire, ces deux pneus de 33-32 mm sont la garantie de pouvoir faire rouler les plus fines randonneuses pendant encore longtemps. Bien entendu, il faut reconnaître que ces pneus n'assureront pas le même kilométrage que le Schwalbe, mais nous avons des confrères qui amènent notre Confrérie des 650 à 8 000 km. Notre Dédé d'Agen dépasse allègrement les 10 000 km avec les siens, mais comme il fait 25 kg avec ses clés dans la poche, il est disqualifié.

“**Les meilleurs pneus de randonnée viennent du travail de passionnés**”

Soulignons encore une fois que la conception des meilleurs pneus de randonnée vient du travail de passionnés, un triangle Singer-Heine-Tsuchyia

pour les Grand-Bois et la Confrérie pour les Hutchinson. Ces pneus ne sortent pas d'une étude de diplômés d'école de commerce mais des envies de praticiens "qui y croient".

Le Megamium, je n'en parle que pour souligner que si nous avons beaucoup de craintes au moment de son arrêt, les efforts pour le remplacer ont donné de beaux résultats, pas de nostalgie mal placée à son sujet.

Le "Hêtre" est dans une catégorie à part qui connaît un net regain d'intérêt, ce qui me fait d'autant plus regretter de ne pas avoir pu le comparer, tout comme le "Babyshoe Pass" de chez Compass (Jan Heine), modèle similaire au "Hêtre" mais aussi en dimension de 38 mm, le "Loup Loup Pass" toujours chez Compass et le Pacenti "Pari-Moto" développé par Kirk Pacenti.

Si l'un de nos lecteurs dispose d'une randonneuse avec un passage de roue large, nous serions vivement intéressés par un comparatif avec un des deux pneus performants.

Guy Chartier