

Test des roues et pneus tubeless, conçues par Shimano et Hutchinson pour la route, marquant une innovation majeure dans le monde du vélo.

Le lancement du pneu tubeless est sans aucun doute, avec l'arrivée des groupes Sram, l'une des deux novations majeures du monde du vélo en 2006. Très attendues, ces nouveautés sont là et Vélo 101, lors de ses tests, va vous permettre de vous faire une opinion plus concrète. Aujourd'hui, place au tubeless. En VTT, le lancement produit s'est fait à partir des trois acteurs français majeurs du pneumatique et de la roue, Michelin, Hutchinson et Mavic, ce qui a lancé formidablement le marché. Sur la route, de nombreuses marques ont essayé mais seules deux, pour le moment sans doute,

ont abouti : Shimano et Hutchinson. Nous avons procédé à toutes les étapes du montage puis trois testeurs différents, du moins de 60 kilos au plus de 80, se sont relayés sur plus de 1000 kilomètres, sans aucune crevaison, pour tester et approuver cette mini-révolution.

Test statique :

Roue Shimano Dura-ace Tubeless. Avant 16 rayons : 676 grammes. Arrière 20 rayons : 909 grammes. Total : 1585 grammes (pas besoin de fond de jante). Pneu Hutchinson fusion 2 Tubeless + valve : 308 + 7 : 315 grammes. Prix de la paire de roues Durace ewh7801 tl : 895 euros. Prix du pneu Hutchinson tubeless : 40 euros.

Les roues Shimano sont d'une présentation assez sobre. Le spectaculaire n'a pas été recherché, plutôt l'efficacité et le rendement, la technicité. Le pneu Hutchinson Fusion Atom a le look des Fusion. D'un poids légèrement supérieur au Fusion classique, car la jante du pneu est renforcée. Sur le vélo, la roue passe inaperçue, ce n'est pas le but recherché. L'attente a été longue car le tubeless route était annoncé depuis de nombreuses années. Beaucoup espéraient que l'absence de chambre serait synonyme de gain de poids. Espoir déçu, le pneu Hutchinson Fusion tubeless et sa valve sont très légèrement plus lourds que leur homologue à chambre pour peu que l'on prend une "light". Le Fusion, une chambre et un fond de jante pèsent environ 310 grammes. Le pneu est d'un aspect robuste, la matière est bien là.

Le montage :

Pas si compliqué que cela. Après avoir placé la valve, il faut savonner l'intérieur de la jante (savon liquide ou liquide-vaisselle) et non pas le pneu. Ensuite, il faut respecter les consignes de montage, à savoir que la première tringle soit bien enfoncée au fond de la gorge puis faire passer la seconde tringle et montage classique. Pas de sens de roulage, on place la marque du pneu au niveau de la valve. Il faut faire usage d'une certaine force mais ni plus ni moins qu'un Fusion classique. Le coup de main vient très facilement. Une autre méthode consiste à savonner le pneumatique, recommandée, mais elle s'est avérée moins efficace car il devient difficile de faire rentrer le pneu dans la jante, au moins la première fois.

Pour la mise en pression, c'est beaucoup plus facile qu'un pneu VTT où il faut utiliser un compresseur ou une pompe à pied haut débit car le volume du pneu est bien plus important. Sur un pneu route, on met en pression avec une bonne pompe à pied. Le pneu se colle automatiquement dans les gorges. Le clac est moins marqué qu'en VTT, mais c'est le même principe. Pour la pression, chacun peut faire son choix. La

pression est préconisée à 7 kg-7,5 kg. Là, on a un rendement qui est moins bon qu'avec 8 kg de pression pour notre cyclosporatif de plus de 80 kg. Pour celui qui fait 70 kg, il devra plutôt respecter les recommandations du fabricant. La pression maxi est située à 8,5 kg. A 8 kg, aucun souci et confort assuré.

Dernier point, avant de rouler. Aucune perte de pression sur toute la durée du test, soit sur quatre semaines. Le fabricant préconise de garder les bouchons. Le sentiment est que sans bouchon, ça ne change rien.

Test dynamique :

Première impression, les roues tubeless se jugent sur la durée d'utilisation. Lors de l'installation, elles n'ont pas la légèreté de certains modèles très étudiés, voire même elles n'ont pas l'inertie comme des roues carbone. Sur des tubeless, c'est au roulage qu'on sent les qualités de la roue. Le premier ressenti marquant est la fluidité du roulement. C'est impressionnant et ça change du tout au tout avec le système classique. Là, on se rapproche du boyau et des très bons boyaux.

Second aspect positif, les roues elles-mêmes ont un dynamisme intéressant. Le poids de l'ensemble est au même poids qu'un ensemble classique roue-pneu-fond de jante-chambre. On est dans des roues qui se situent sur le haut du panier. Même avec une pression de 8 kg, le confort est marqué, nettement supérieur à un pneu classique que ce soit en cas de nids de poule ou de routes marquées par l'hiver.

Troisième point ultra-positif pour roues et pneus tubeless : la tenue de route. Elle nous a semblé supérieure à ce qu'on peut avoir sur des roues montées avec des pneus classiques. On parle de l'adhérence en descente rapide. Sur route sèche, on a une prise d'angle assez importante. La qualité du Fusion tubeless est bien réelle. Elle provient de la qualité des Fusion classiques. Même si on n'a pas eu l'occasion de tester sur route mouillée, l'adhérence est une des qualités essentielles de ce Fusion là aussi. La section est légèrement supérieure à un pneu classique. On est plus près de 24,5 mm

que de 23 mm. Explication : la "jante" est plus large qu'un pneu classique. Cet aspect extrêmement stable des roues a particulièrement marqué un de nos testeurs, qui a spontanément lâché les mains tant l'impression et le ressenti sont confortables. Les coureurs de Paris-Roubaix auront forcément un très gros avantage à rouler en tubeless. On suivra donc avec attention les Agritubel. Pour tous ceux, et ils sont nombreux, qui ne roulent pas en enfer tous les jours, mais quelque fois sur des routes abîmées, l'avantage tubeless est marquant : confort et pas de crevaison.

Pourquoi passer au tubeless ?

On a vu que la légèreté vis-à-vis des roues classiques n'est pas le critère. Alors, si on envisage le produit pour un cyclosporatif qui recherche des roues polyvalentes, qu'on puisse utiliser en compétition et à l'entraînement, qui aient une bonne tenue de route, bref tous les avantages qu'on attend d'une paire de roues, sans oublier le tarif abordable, même si on est dans la fourchette moyenne-supérieure, la roue tubeless s'impose. Sa qualité numéro une est celle-là : confort et tenue de route font que ces roues et pneus s'adaptent très bien à la tendance actuelle des vélos. De plus en plus légers mais de plus en plus rigides. L'ensemble tubeless est bien plus agréable en terme de roulement. Il permet des sorties d'entraînement ou des épreuves de longue durée sans aucun problème. Côté courbatures, confort en tous cas.

Ceux qui vont au-delà des tendances actuelles du marché, l'esthétique et le poids à tout va, vont s'intéresser au tubeless pour ses qualités techniques, son confort, son

rendement et sa tenue de route et vont trouver le produit idéal en terme de polyvalence. Qui plus est, ce sont des roues très bien montées. Les roues Dura-Ace ont progressé en terme de rigidité vis-à-vis des roues Dura-Ace "première génération".

L'usure, la réparation, la crevaison :

Le choix de la qualité de la gomme des Fusion en fait des pneus qui risquent de s'user rapidement. On n'espèrera pas forcément un kilométrage important, mais on n'a rien noté après 1000 kilomètres. Pour la réparation, l'avantage des pneus tubeless est de pouvoir continuer de rouler avec un pneu qui est crevé, au moins rentrer et bénéficier d'un pneu qui va rester sur la jante. Dans une descente de col, c'est un avantage indéniable. En cas de crevaison, il faut soit avoir la bombe qu'on connaît déjà en VTT, soit avoir une chambre à air et des démonte-pneus. On enlève la valve manuellement et on remonte. Encore une fois, en hiver, sur 1000 kilomètres, pas de soucis de crevaison sur ces pneus.

La sécurité :

On veut bien croire qu'une crevaison à haute vitesse entraînera un risque de chute moindre car la fuite de l'air sera beaucoup plus lente car limitée au trou de la crevaison, le reste étant étanche. Ceux qui ont "explosé" une chambre latex à l'avant à 80 km/h dans une descente de col savent qu'il vaut mieux que le prochain virage soit loin car il est hors de question de tourner sur la jante, et les distances de freinage dans les pentes à 10 % sont sensiblement rallongées. Dans certains cas, le tubeless peut être beaucoup plus utile qu'un casque... Et puis, impossible de pincer, sans chambre, finies les crevaisons par sous-gonflage.

Conclusion :

On n'achètera pas les tubeless pour le poids, le prix ou le rendement mais plutôt pour un certain confort, la sécurité et la tenue de cap. Et pour le plaisir de changer de technologie car si ce n'est pas une révolution pour le vélo de route, c'est une proposition à "rouler différent". La compétition sur ce créneau n'existe pas, bravo aux pionniers ! Il semble qu'aux Etats-Unis, le produit marche très fort. Le marché français va s'ouvrir et la concurrence aidant, pas mal de cyclistes vont passer au tubeless.

Plus d'infos sur Shimano sur www.shimano.com et Hutchinson sur www.roadtubeless.com/.

Source : <http://www.velo101.com/magazine/default.asp?Id=227&Section=Tests>