



LE TUBELESS DE ROUTE EN DETAILS

Plus commun chez nos confrères VTTistes, le Tubeless se démocratise peu à peu dans le domaine du vélo de route, notamment sous l'impulsion de la pratique « Gravel » / « ALL ROAD ».

Comme toute nouveauté, le Tubeless nécessite un certain temps de développement et d'apprentissage tant pour les fabricants que pour les utilisateurs. A ce jour et particulièrement en France où l'engouement pour le tubeless de route est plus timide et récent, les expériences et les avis sont très variés.

Afin de vous faciliter le passage à l'acte, nous tentons ici de réunir quelques informations précieuses dans le cadre de l'utilisation de nos pneus René Herse en montage tubeless (notez que les conseils que vous trouverez ci-dessous sont pour le plupart applicables à d'autres marques de pneumatiques).

Nous nous intéressons ici aux pneus dits « tubeless ready - TLR » ou « tubeless compatible - TC » par opposition aux pneus « tubeless - UST ». Ces derniers comportent une couche de butyl spécifique permettant leur utilisation sans liquide préventif ce qui n'est pas le cas des TLR qui peuvent être utilisés Tubeless ou avec une chambre à air et offrent des flancs plus classiques mais aussi moins étanches.

Pour mémoire, René Herse offre une grande partie de sa gamme comme étant « Tubeless Compatible » :

- Naches Pass 26"x44mm
- Rat Trap Pass 26"x54mm
- Babyshoe Pass 650bx42
- Switchback Hill 650bx48
- Juniper Ridge 650bx48
- Bon Jon Pass 700cx35
- Barlow Pass 700cx38
- Steilacoom Pass 700cx38
- Hurricane Ridge 700cx42
- Snoqualmie Pass 700cx44
- Antelope Hill 700cx55

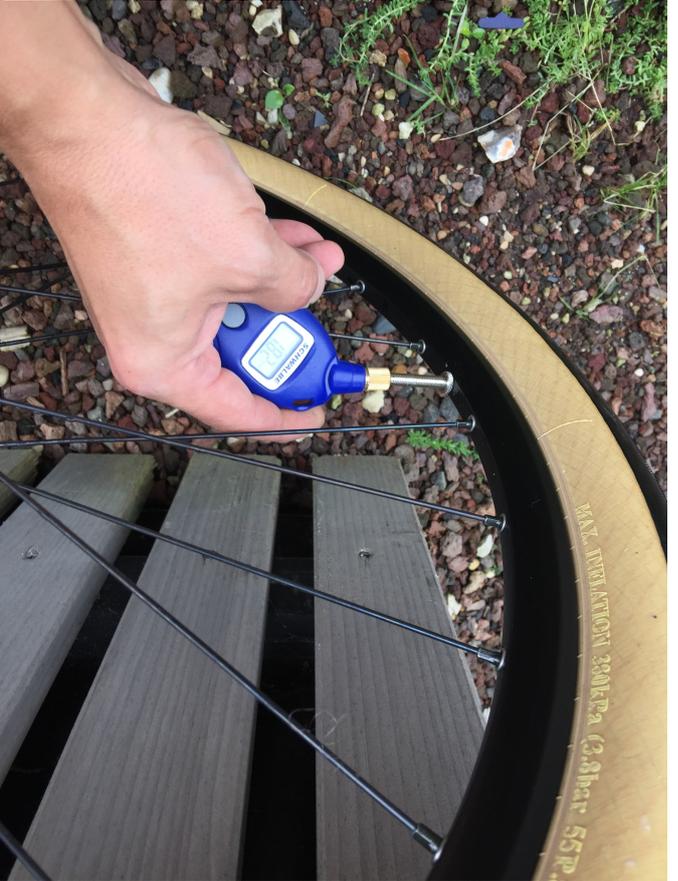
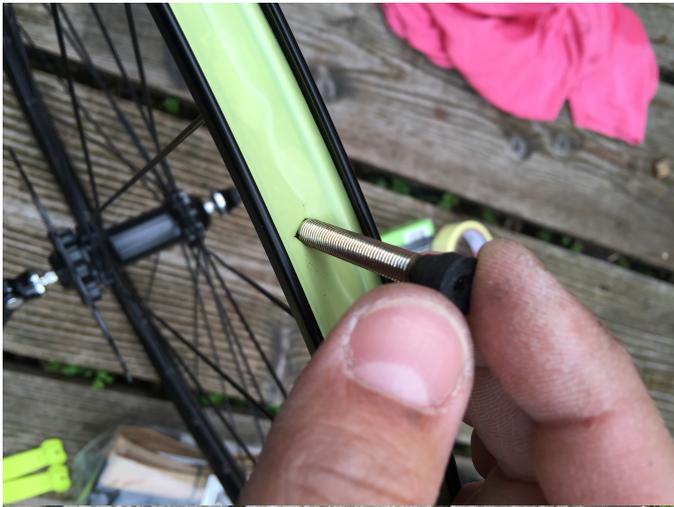
Tant en France qu'aux USA, nous avons de nombreux retours de clients ayant monté avec succès d'autres pneus de la gamme René Herse en Tubeless, néanmoins les pneus non référencés comme « Tubeless Compatible » chez René Herse n'ont pas de tringles spécifiques au bon verrouillage sur des jantes TLR et nous ne pouvons donc pas conseiller ce type de montage. Si vous décidez de tenter l'aventure...ce sera à vos risques et périls.

-
- Le cercle/jante joue un rôle prépondérant dans un montage tubeless. Malgré les standards ETRTO, l'interface entre le cercle et le pneu peu parfois poser problème. Même si ce n'est pas courant, certaines jantes avec un faible diamètre posent des problèmes pour la mise en pression du pneu. N'hésitez pas à nous consulter

- Parfois vous devrez faire preuve d'une certaine habileté pour que les tringles remontent bien sur les bords de la jante sans quoi la pression de l'air seule ne suffira pas à mettre le pneu en place.
- Il faut utiliser des fonds de jante fins et lisses. L'utilisation de fonds de jante tissés est à proscrire. Nous avons obtenu de bon résultats avec les fonds de jante adhésifs des marques Stan's Notubes, BBB, Enve, JPRacing Bike1, Duke, Silca, Tune. Une à deux épaisseurs peuvent être nécessaires en fonction de votre cercles et de la section de pneu choisie (pression max). Bien dégraisser avant la pose du scotch (les lingettes nettoyantes pour lunettes sont parfaites pour cela)!
- Pour la mise en pression initiale du pneu, n'hésitez pas à retirer l'obus de la valve afin de faire passer plus d'air et de favoriser le « claquage » des tringles dans les crochets (Ou pas, désormais bcp de jantes sont Hookless - sans crochets) de la jante. Cette étape est parfois réalisable à l'aide d'une bonne pompe à pied, sans recourir à un compresseur même si ce dernier facilite et accélère la tâche. Lors des prochains démontage/remontages éventuels et lorsque le pneu aura bien pris sa forme, la mise en place à la pompe à pied devrait être une formalité.
- Si vous rencontrez des difficultés lors de la mise en place, installez une chambre à air dans le pneu, gonflez et laissez le pneu prendre sa forme définitive. Si vous le pouvez, n'hésitez pas à rouler quelques kilomètres. Ensuite dégonflez et retirez la chambre à air et laissant 1 tringle en place, de préférence la dernière à avoir claqué.
- Pour « claquer » les tringles en place, gonflez le pneu à 3,5 bars (vous pouvez monter jusqu'à 4 ou 5 bars pour un Bon Jon pass). Un son bref et sec est souvent émis (le fameux clac!)
- Dégonflez et retirez l'obus de la valve pour introduire le liquide préventif. Le remplissage par le trou de valve permet d'éviter de mettre du liquide de partout si vous aviez du mal à mettre en place le pneu.
- Il existe de nombreux liquide préventifs, tous n'ont pas la même viscosité et la même efficacité, notamment lorsqu'il est question d'étancher des pneus particulièrement fins et souples comme les pneus René Herse. Nous avons de très bon résultats avec les liquides OrangeSeal et Panaracer. Ce sont les deux produits que nous recommandons pour la première mise en place de vos pneus René Herse.
- Afin de permettre au liquide préventif d'accomplir son travail, regonflez le pneu à seulement **2 ou 2,5bars** afin que celui-ci ne traverse pas les flancs (ce qui est possible - en particulier avec des liquides trop fluides - et sans conséquence autre que la perte de liquide et la mauvaise étanchéité obtenue). **Assurez vous d'avoir introduit assez de liquide** (les préconisations des fabricants de liquide sont souvent faibles). Répartissez bien le produit en secouant et en tournant le roue.
- Un montage Tubeless n'est pas sans entretien. Assurez vous régulièrement que le liquide n'a pas séché et qu'il en reste suffisamment. Une vérification tous les mois est recommandée. une vérification spécifique après une crevaison est indispensable.
- Si le liquide sèche, vous aurez des fuites qui augmenteront en roulant. Globalement un remplacement du liquide est à prévoir tous les 3 mois.
- Même si vous roulez en Tubeless, soyez prudent et transportez toujours une voir deux chambres à air de secours dans vos bagages. Des rustines et un patch tubeless sont un plus.

- Comme pour tout, la pratique vous rendra meilleur! Rappelez vous que vous avez probablement pincé la chambre à air lors d'une de vos première installation... Un montage tubeless peut se révéler frustrant mais vous prendrez vites vos propres habitudes pour le réussir aisément.
- Ne soyez pas trop pressés. réaliser un montage tubeless avec des pneus neufs pour partir rouler dans la foulée n'est pas recommandé. Donnez vous 24 heures pour vérifier la bonne tenue de la pression dans vos pneus avant de partir à l'aventure.





- Contrôlez régulièrement vos pressions. Un pneu trop gonflé s'usera plus vite et irrégulièrement en offrant des sensations de confort et performances moyennes mais un pneu sous-gonflé est tout aussi peu désirable. Dans le cas d'un montage tubeless avec des pneus Compass, rouler sous-gonflé peut conduire à une usure prématurée des flancs. Si au delà du montage initial vous vous apercevez que du liquide ressort occasionnellement des flancs, c'est probablement qu'ils sont trop sollicités du fait d'une pression trop faible. Nous sommes à votre disposition pour vous accompagner sur le choix de vos pressions de base.