

Le Tubeless pour le VTT

Le tubeless a été "mis en avant" pour le VTT en 1999 par Mavic, bien que Rigida ait tenté de lancer le produit sans trop de convictions en 1996 (trop lourd). Le tubeless arrive tout droit du monde de l'automobile et de la Moto. C'est le montage d'un pneu sur une jante le tout sans chambre à air. Pour l'auto il doit y avoir des intérêts (mais on s'en balance !), pour le VTT il y a de gros avantages et aussi des défauts.

COMMENT ÇA MARCHE ET MONTAGE

Pour monter un pneu tubeless sur une roue de VTT, il vaut mieux que celle-ci soit prévue à cet effet. Il faut qu'elle soit à double paroi. Sur celle-ci, on vient fixer un kit valve qui, grâce à un joint, permet l'étanchéité. Reste juste ensuite à mettre le pneu en place sur la jante et gonfler.



C'est cette dernière action qui est souvent fastidieuse. Pour mettre un maximum de chances de son côté, il faut bien respecter certains principes.



1. Mettre du liquide vaisselle sur les lèvres du pneu pour aider sa mise en place.
2. Garder la roue verticale, valve vers le haut et ne pas presser l'ensemble pneu/roue sur le sol. Juste bien faire attention à bien placer le pneu sur la jante. Les 2 tringles doivent être placées au centre de la jante.
3. Gonfler assez rapidement dans un premier temps pour que l'étanchéité se fasse avec la jante. D'où la préconisation par certaines marques d'un compresseur pour gonfler. Une bonne pompe à pied suffit, avec une petite pompe de terrain c'est très difficile.
4. Bien gonfler le pneu (4 bars) pour qu'il se mette en place. On entend les clacs du pneu quand il se "clipse".
5. Faire tourner la roue sur son axe si on a mis du liquide préventif pour qu'il se répartisse sur l'intérieur du pneu par force centrifuge.
6. Laisser quelques heures le pneu gonflé (si possible) et ensuite baisser la pression à la valeur de roulage.

Astuce pour vérifier que le pneu est bien en place : sur le flanc du pneu, il y a un fil qui fait le tour du pneu à 1mm de la jante. Il faut que celui-ci soit à égale distance de la jante tout le long et des 2 côtés



LE PRÉVENTIF

Un montage tubeless sans liquide préventif n'a que très peu d'intérêt. En effet, les risques de crevaisons par épine sont toujours possibles.

C'est donc là que réside l'intérêt du préventif. C'est un liquide (latex) que l'on met dans le pneu lors de son montage. Le latex reste liquide tant qu'il n'est pas au contact de l'air. Dans le pneu monté, il reste donc liquide. Par contre, quand on crève (petits trous), grâce à la force centrifuge, le produit plaqué au pneu va s'échapper par le trou. Au contact de l'air, le latex se solidifie et bouche le trou. Bien souvent sans que l'on s'en rende compte.

Les divers types de préventif :

- *les dédiés type constructeurs adaptés aux pneus VTT et aux gommes pour certains. Mais chers ! Environ 12€ pour 120ml (2 pneus)*
- *le préventif pour tracteurs. Plus épais, il en faut plus et pas forcément adapté au VTT (sèche vite). Mais prix plus raisonnable 15€ le litre. On peut le diluer à l'eau.*
- *le latex en pot. Bien moins cher, manipulation délicate. 12€ le litre dans les magasins d'art ou alors aussi trouvable en sexshop pour les amateurs ;-)*
- *les kits complets existent aussi pour transformer une roue "normale" en roue tubeless (voir paragraphe suivant). Environ 40€ le kit pour une roue.*

TRANSFORMER UNE JANTE CLASSIQUE EN TUBELESS

Comme dit plus haut, l'idéal pour le tubeless, ce sont les jantes spécifiques à double paroi. Mais aujourd'hui, sur le marché, certaines marques comme DT Swiss, Eclipse ou Panaracer proposent un kit pour transformer des jantes classiques en tubeless. Le Kit DT par exemple comprend un fond de jante étanche (flap), une valve Presta et une dose de 75 ml de liquide anti-crevaison, le tout pour la somme de 39.90€ (par roue).

Un système moins cher mais qui fonctionne bien, c'est d'étanchéifier le fond de jante (scotch toilé), monter une valve Presta, un pneu tubeless et une dose de latex.

Par contre attention aux risques de déjantage ! Car toutes les jantes et pneus ne sont pas compatibles. Les pneus tubeless ont des tringles plus rigides.

LES PNEUS

Il faut que les pneus soient UST. En effet, comme dit en dessus, c'est cette norme qui garantit que le pneu répond au cahier des charges d'une utilisation tubeless. Ces pneus ont une couche supplémentaire par rapport aux "pneus classiques" (tubetype). Cette dernière assure l'étanchéité du pneu, car les tubetype sont poreux (mais poids du pneu plus élevé).

Un montage tubeless gonflé à 3 bars ne doit pas perdre plus de 20 millibars/h sur 24h. Sinon, le montage est mauvais ou du moins il y a une fuite.

Il est possible d'utiliser tout de même des pneus classiques en les montant avec du préventif qui colmatra la porosité de ceux-ci. Certaines marques sont plus adaptées que d'autres. Avantage : le prix et la gamme de choix de pneus.

RÉPARATION CREVAISON TUBELESS

Plusieurs cas possibles. Soit c'est :

- un simple trou d'aiguille : le préventif devrait colmater le trou.
- une entaille plus grosse : le préventif ne peut le boucher. On met une chambre à air et on répare de retour à la maison en mettant une rustine à l'intérieur du pneu.
- une grosse déchirure : il est possible de faire une réparation avec un bout de flanc de vieux pneu que l'on colle avec de la colle très forte de bricolage. L'avantage c'est que l'on rend une rigidité et une résistance au pneu. Mais pneu à préférer en utilisation arrière tout de même.
- le trou est trop gros : le pneu est mort.

Bref pour les 3 derniers cas c'est la même démarche que pour un pneu normal !

AVANTAGES DU MONTAGE TUBELESS

- Plus de crevaison par pincement car plus de chambre qui vient se faire coincer et couper lors de gros chocs sur les roues.
- Pression moins importante dans le pneu donc meilleure adhérence sur le terrain et confort de roulage par rapport à un pneu "dur" car gonflé à 3 bars pour ne pas pincer. Un tubeless supporte bien une pression de 2 bars.
- Un montage au préventif élimine en grande partie les crevaisons par aiguille en colmatant directement les trous lors du roulage.
- Lors d'une crevaison sur le terrain, on peut utiliser une chambre à air et réparer le soir à la maison, comme les tubetype. Donc pas plus difficile que ça à réparer sur le terrain.

INCONVÉNIENTS DU MONTAGE TUBELESS

- Premier montage d'un pneu peut être fastidieux, mais avec l'habitude c'est aussi rapide qu'un pneu normal.
- Prix élevé des pneus UST, du préventif et des kits de transformation.
- Après crevaison, on souille la chambre à air avec du préventif mais ça se lave ou se décolle bien une fois sec. Par contre le préventif c'est un peu polluant...

LES KITS POUR PASSER EN TUBELESS

- Nombreux sont les kits pour passer une jante en Tubeless, malheureusement tous ne se valent pas !!
- Voici ceux que nous avons testés et approuvés :

[NOTUBES](#)



Attention leur montage demande du soi et un certain savoir-faire si on veut obtenir quelque chose de fiable, bien suivre les consignes donnés.

[DTSwiss](#)

