

PNEUS

TECHNIQUE

Pour les accros des calculs de tang. α et autres cosinus <<http://eric.cabrol.free.fr/DynamiqueVehicule/dynMoto.html>> pour avoir une idée des forces en présence dans un virage...

Sergio

Bon, je reprends le boulot ce matin, et keske je vois sur la liste? que des messages sur les pneux:)) vive les vacances:))

Pour clore les débats, faut savoir qu'à l'heure actuelle, tous les manufacturiers fabriquent des pneus spécialisés pour l'avant ou pour l'arrière, ce qui n'était pas le cas il y a quelques années ; par exemple le M38S se montait aussi bien à l'avant qu'à l'arrière et ce n'est QUE dans ce cas là où on monte l'avant avec la flèche dans le sens inverse du roulage. Donc avec les pneus modernes TOUJOURS suivre le sens des flèches et ne JAMAIS monter un pneu AR à l'AV (même à l'envers) les structures internes, les sculptures et les gommages ne sont pas "étudiées pour" et ça peut être dangereux. D'autant plus qu'en cas d'accident les assureurs (faudrait leur trouver un nom du genre GCA pardon à fiston Pat) peuvent se retourner contre vous:((

Bernard

MARQUES, TYPES ET TAILLES

Info pneu : Sur la Calife troyes , n'ai viré les ripellis ,pas bon l'avion -o)))

Remplacé le derrière par un Arrowmax de chez Sir Dunlop : 1 hiver et 7500 bornes + loin il reste encore un bon mm et demi de sculptures.

L'avant est Michelin Macadam 50 , un peu surprenant les 1000 premiers km , il engageait la bécane dans la courbe d'une manière assez "franche"; depuis cette tendance s'est estompée et la combinaison des 2 me permet parfois d'aller "chercher" les platines repose panards

Je confirme que les Macadam 50 sont nuls à l'avant des califs (usure prématurée et tenue de route minable),

PG

V11

Merci à celui qui m'a conseillé les AVON. Par rapport aux Pirelli, c'est le jour et la nuit. Ma bécane est maintenant un rail...en plus de tout le reste.

patrick rose

Sur le V65 j'ai des Bridgestone (BT je sais plus quoi) et j'en suis très content, à coté des Dunlop du Targa c'est de la superglue.

Par contre sur le Calife c'est du Avon Supermen et là aussi content, confort, adhérence et longévité :bien.

Fabien

J'ai usé 2 arrière en Avon SuperVenom et j'en suis très content bien qu'ici il pleuve assez souvent (la Picardie).

Après avoir essayé à peu près tout sur ma Calif T3, j'ai dernièrement mis des Avon SuperVenom et c'est absolument charmant comme résultat : bonne longévité, très bonne tenue sous le bruineux, ne décroche pas vicieusement, et surtout ne tombe pas sur l'angle comme les Metzeler...

Juste un pb : ils glissent à l'accélération sur les rails du tram:)))

jihem:)

Moi il y a un truc que l'on m'a toujours dit, depuis mes premiers balbutiements d'arpette : pas de Dunlop sur les motos à cardan...

Pour une sombre et ésotérique histoire de sens des structures aciers dans les flancs ??? Peut-être qu'aujourd'hui c'est différent. Mais dans le doute...

Pat - mars 2004

Je vais monter mes pneus sur mon kit 15 pouces tout neuf. Quels pneus/roues ?

Trouve donc un concessionnaire Smart vers chez toi, il aura ce que tu cherches, du bon gommard en 15, nickel sous la pluie et qui prend plus de 140 km/h.

Les pneus de deux chevaux commencent à être dépassés et difficiles à trouver.

Pat - mai 2004

~~~~~  
*Monte mixte (2 marques différentes). J'ai déjà fait. Pas de souci...*

Normalement les marques donnent leur accord pour les mariages, et Dunlop dit niet.

Pat - juin 2004

~~~~~  
Juste une info pour les propriétaires de bécane avec des pneus en 18 pouces, et pas très rapides.

Je monte maintenant des pneus Barum - Mitas, importés chez Bageot Diffusion :

<http://www.bageotdiffusion.com/francais/index.htm>

Pour l'instant, j'ai équipé ma Jawa (c'est la monte d'origine) d'un H06 arrière (3.50x18 pouces) au prix royal de ... 39 € dont 5 € de frais de port par le concessionnaire pour une commande en express.

C'est du diagonal TubeType. Mon précédent pneu arrière de chez eux (un H03 en 3.50x18) a tenu 18.000 km, avec de bonnes caractéristiques d'adhérence et de tenue de route.

Il existe aussi une gamme route HXX et mixte route/chemin ainsi qu'enduro EXX

Seule contrainte, vérifier l'indice de vitesse, P (150 km/h) ou S (180 km/h).

J'imagine que ça pourrait convenir aux propriétaires de petits blocs ou d'anciennes qui n'ont pas besoin de tubeless (encore qu'ils aient un mixte-route en Tubeless au catalogue trail).

Vala, j'en utilise depuis 20.000 km et j'en suis très satisfait. Je pense que ce seront également les prochains pneus pour la V65 le jour où je changerai la roue arrière pur du 18".

La bête des Vosges - novembre 2004

PNEUS 16 POUCES

~~~~~  
Je me souviens que sur la liste Ducati les mecs en Paso avaient quelques problèmes pour s'approvisionner mais c'était pas impossible. Ensuite c'est pas trop compliqué de passer en 18.

Fabien - février 2005

~~~~~  
Juste une petite info concernant les pneus en 16, il y a un petit mot la dessus dans Desmo de ce mois ci, qui dit en gros que Michelin les fabrique de temps en temps suivant la demande, et que soit il faut s'y prendre à l'avance soit en stocker à la maison. En plus, il donne une adresse de magasin où il semblerait qu'ils en stockent un peu (je crois que c'est en Belgique) par contre je ne l'ai pas sous la main.

Freddy - février 2005

~~~~~  
Pirelli en fait car les scooters Scarabéo 125 à 500 sont en 16 pouces à voir les gomme si elles sont correcte pour la bécane.

Guzfox 06 - février 2005

~~~~~  
Attention je ne suis pas persuadé que les profils des pneus scooter soient compatibles avec les motos. Les manufacturiers ont mis assez longtemps pour arriver à proposer des pneus corrects sur les maxi scooters, ce qui a d'ailleurs retardé leur arrivée...

Philippe45 - février 2005

~~~~~  
Attention aux modifications de largeur des pneus d'un point de vue de l'assurance : en cas de sinistre (grave), si un expert un peu tatillon le remarque, c'est assimilé à une modification de la machine visant à améliorer ses performances (au même titre qu'un kit moteur). La machine n'est donc plus conforme à sa feuille des Mines, donc à sa carte grise, et n'est donc plus assurée.

Jean-Philippe - décembre 2004

À propos de la hauteur du pneu, même si le calcul donne un 130/80 plus bas qu'un 120/90, en pratique, il n'en est rien, voire c'est plutôt l'inverse car à largeur de jante identique, un pneu plus large est aussi plus pincé, donc plus haut.

Manu - mai 2006

## PRESSION

*Sur mon bôt side, il y a 3 roues (jusqu'ici, rien d'anormal) avé des peureuses de 185x60xR14. Un éminent sidecariste aurait-il une idée de la pression que je "devrais" mettre ?*

Voici les pressions préconisées par Choda pour mon side avec les mêmes tailles de pneus (185/60 ZR14) :

- AV : 1,4 - 1,5 kg
- AR : 1,8 - 2 kg
- Side : 1,7 kg

Jérôme - février 2004

Perso voila ce que je colle dans le mien aussi en 14 :

- en 165 à l'AV : 2.5 kg (pour alléger la direction)
- en 185 à l'AR : 2.8-3 kg (pour éviter l'aquaplaning)
- et pour le panier qui est en 13 : entre 1.8 et 2 kg

Quand j'ai récupéré le side chez GX, il avait des pressions assez basses, comme celle de Jéjé. Dès que j'ai croisé une pompe je me suis arrêté pour gonfler un peu plus, j'ai vraiment préféré.

Pour info sur le basset de Légendes (donc sur circuit) on met :

- 1.2 kg à l'avant
- 1.5 kg à l'AR
- 1.7 kg sur le panier.

Pour la V11 sur circuit Morillias m'a fait mettre 1.8 kg devant et 2 kg à l'AR.

Pat - février 2004

## TUBELESS: RÉPARATION

*Quelqu'un a-t-il déjà expérimenté le kit de réparation pour pneu tubeless. Comme ça marche, est-ce efficace, est-ce une réparation temporaire et faut-il passer chez le monteur de pneus pour une réparation sûre....*

Il faut déjà repérer le trou, ce qui n'est pas le plus évident, sauf en présence visible de vis ou de clou.

Ensuite on enfonce un bout de caoutchouc ovale muni de colle dans le trou à l'aide de l'outil qui va bien (ça ressemble à un tire-bouchon).

On laisse sécher et on coupe le caoutchouc à ras du pneu.

Refaire la pression du pneu et rouler molo !

C'est bien sûr une réparation provisoire qui demande un démontage du boudin pour réfection par l'intérieur.

Dan le jurassic - décembre 2004

Tout dépend de l'importance de la "chose" qui a provoqué la crevaison.

Clous et vis standard (petites dimensions) font un trou propre et n'arrachent pas de gomme, ne déchirent pas la structure du pneu, dans ces cas, tu peux poser une cheville en chargeant bien de ciment-colle... par expérience, ça tient jusqu'à usure normale du pneu.

Les produits en bombe fonctionnent aussi très bien pour un clou... par contre, dès qu'il y a une entaille prononcée, une coupure de type causée par un bout de verre ou de métal, à condition que tu arrives déjà à placer la cheville, que ça tienne la pression pour rouler, pas d'hésitation, changement de pneu immédiat : nos machines sont lourdes et puissantes, les gommages le lien essentiel entre toi et le bitume.

Jacques Mototwin - décembre 2004

Aller-retour Grenoble Gdansk avec un BT20 réparé avec une bombe anti-crevaison....

Tom - décembre 2004

Il faut ajouter qu'il y a certainement différentes qualités de bombes. En tout cas ça m'a dépanné au moins deux ou trois fois, en caisse comme en moto, et c'est un faible investissement.

PG - décembre 2004

**CONTRE LES CREVAISONS DANS L'ORDRE****1) avoir une bombe sur la mob au cas où.**

Au mieux ça répare, au pire ça permet d'atteindre la civilisation. Ça peut tenir plusieurs milliers de kms

**2) le kit tubeless**

Préférer les mèches longues (+/-10 cm ) qui se replient aux chevilles caoutchouc de 2/3 cm supposées travailler comme des chevilles "Molly". Prévoir la colle qui va bien (pas toujours fournie dans les kit) et un compresseur à portée.

1/2 h au max. pour les poser, temps de séchage inclus. Si le trou est un trou et non une entaille, ça tient la vie du pneu sans souci

**3) le champignon intérieur**

Valable pour les petites entailles et uniquement sur la bande de roulement. Quand on envisage son utilisation, faut être sûr que le pneu vaut le coup d'être réparé, parce dépose de la roue, du pneu, pose du champignon, repose du pneu et de la roue, ça fait une petite heure, soit +/- 40 euros

Gilles - décembre 2004

