

Il y a plusieurs écoles pour changer un pneu soi-même voici la "mienne" :

Préambule : C'est vrai que la technique décrite ci-dessous peut faire sourire : comment fait-il Gatouille quand il crève dans les bois et qu'il n'a pas tout son matériel (savon, 2eme pneu...) ??

Comme tout le monde, il s'enquiquine plus, car c'est plus difficile que dans un garage bien confortable avec tout l'outillage.

*Cependant, le fait d'avoir pratiquer souvent à l'atelier permet de moins peiner en chemin car cela permet de prendre « le coup »
Pour les compétiteurs ou les randonneurs pressés, il suffit de s'entraîner en utilisant "ma méthode" plusieurs fois en enlevant à chaque fois un élément de confort :*

*le deuxième pneu
puis Le savon
puis des démonte pneus plus courts...*

Le matériel indispensable :

- 2 démonte pneus me suffisent courts ou longs mais vous pouvez en prendre 3 si vous préférez.
- Clef pour démonter le gripster (en général avec clef de 12)
- Une chambre à air ou des rustines en cas de crevaison
- De quoi gonfler la roue ?

Le matériel optionnel mais qui facilite grandement le travail :

- De l'eau savonneuse et un pinceau pour l'appliquer (le liquide vaisselle fait bien l'affaire)
- Un vieux pneu
- Une chambre à air et des rustines même si vous n'avez pas crevé car si vous débutez, vous risquez de pincer la chambre. Il est toujours pénible de courir à la dernière minute chercher le matériel manquant
- Compresseur
- Perceuse et un foret de 9 mm
- silicone
- scotch américain
- un démonte obus
- un peu de graisse
- talc

La méthode :

Démontage :

Après avoir déposer la roue, enfiler l'axe de la roue dans votre échappement cela évitera de le salir (car il est, il doit, être enduit de graisse pour éviter le grippage)

Vérifier la tension de vos rayons en les faisant sonner à l'aide d'un outil métallique, si un rayon fait clong ! Il faut le retendre.

Le resserrage des rayons est une opération qui demande d'être méticuleux et de ne pas trop forcer, en cas de doute sur vos capacités il vaut mieux confier votre roue à un pro.

Poser un pneu par terre à plat pour poser la roue dessus. Ceci évite d'abîmer le disque ou d'être en porte à faux coté couronne.

Dégonfler **COMPLETEMENT** la roue, un démonte obus facilite le travail.
Dévisser le ou les gripster(s) complètement.

Décoller le pneu de la jante **DES DEUX COTES** à l'aide des démontes-pneus, plus le pneu aura tendance à aller "au fond de la jante" plus facile sera le démontage.

Le pneu étant bien décollé de partout, et après avoir passer de l'eau savonneuse avec un pinceau sur l'intérieur des flancs du pneu et des bords de jante, insérer un démonte pneu coté valve en faisant levier (tout au long de la procédure bien faire attention à ne pas attraper la chambre sinon PFFFFF... au remontage et @#*¤\$

Glisser le second en direction du plus proche gripster, ne jamais être trop "gourmand". Procéder petit à petit est plus efficace et moins fatigant.

Pendant ce temps, du coté opposé (à 180° donc) appuyer sur le flanc du pneu avec les 2 pieds ou à la rigueur les genoux pour que le pneu soit au fond de la jante.

Ce dernier point est très important et conditionne la réussite, en effet le milieu de la jante(ou viennent se fixer les rayons) possède un diamètre inférieur à celui des côtés de la jante. C'est visible à l'œil nu.

C'est cette différence de diamètre qui va vous aider à sortir ou rentrer le pneu plus facilement en vous donnant du « mou »

Un coté du pneu est maintenant décollé, ouf ! Souffler un peu et boire une bière....

Saisir la roue et la tenir verticalement.

Avec le démonte-pneu faire levier à 180 ° en attaquant coté jante, un petit morceau du pneu est sorti.

Ne pas hésiter à remettre de l'eau savonneuse. Avec l'aide du 2eme démonte-pneu ou le plus souvent en poussant à la main, petit à petit. Le pneu sort complètement. Ouf !

En cas de remontage du même pneu, passer très soigneusement la main dans le pneu pour trouver une éventuelle épine ou un clou. (bande de roulement et flancs) Une inspection visuelle de la bande de roulement et des flancs est plus prudente également.

Vérifier la chambre (fuite) dans une bassine d'eau après l'avoir gonflée.

Jeter sans regret la bande caoutchouc qui fait le tour de la jante. En remplacement 2 ou 3 tours de scotch américain (toilé) qui protégera plus efficacement contre les risques de pincement de chambre à air. Ne pas oublier de percer le scotch pour passer la valve et le gripster.

Remontage :

C'est plus facile avec un pneu chaud que froid. Un pneu qui a déjà roulé est plus facile à monter qu'un pneu neuf.

Un pneu de 21 est plus facile à monter qu'un 18 lui-même plus facile qu'un 17 pouces...

Un pneu dur genre "Désert" de chez Michelin est plus difficile à monter qu'un cross tendre...

Mettre la chambre très légèrement gonflée dans le pneu (complètement) et l'arroser copieusement de talc étalé à la main dans le pneu (bon pour le caoutchouc et, visiblement, limite les pincements de chambre à air)

S'il y a 2 gripster, en jeter un sans regret.

Garder celui PRES DE LA VALVE.

S'il n'y a qu'un gripster en général situé à l'opposé de la valve, le déplacer vers le 2eme trou prévu et inutilisé PAS TRES LOIN DE LA VALVE. Au besoin faire un trou avec la perceuse et le foret de 9 mm (ou légèrement supérieur au diamètre de votre gripster)

L'histoire des gripsters et de la valve c'est pour mettre les empêcheurs de tourner en rond que sont la valve et surtout les gripsters du même coté.

Cela « libère » tout un coté de la jante.

En effet le gripster ou la valve ont tendance à empêcher le pneu d'aller bien au fond (milieu) de la jante.

Et souvenez-vous tout à l'heure c'est ce qui conditionne un montage ou démontage plus facile.

Ne pas oublier de boucher le trou du 2eme gripster devenu inutile avec un peu de silicone et morceau de scotch américain par-dessus pour limiter les infiltrations d'eau.

Ou récupérer le bouchon d'origine qui était sur le deuxième trou s'il y en avait un.

Tenir le pneu verticalement engager la jante pour introduire la valve (1 ou 2 tours pas plus sur son écrou ou bouchon évite qu'elle ressorte pendant le montage)

Un peu d'eau savonneuse sur le tour du pneu (bas des flancs et bord de jante)

Poser le pneu à plat sur le vieux pneu, je mets la couronne dessus pour finir coté disque et éviter de m'éclater les mains sur les dents de la couronne en cas de ripage du démonte pneu. Donc disque dessous au début qui est protégé par le vieux pneu.

Dans les chemins, il vaut mieux faire le contraire car le disque est plus fragile que la couronne et vous ne disposez pas du vieux pneu.

Avec un ou deux pieds (voire genoux) et les démontes-pneus appuyer fermement sur les flancs du pneu pour rentrer le pneu, commencer à l'opposé de la valve et du gripster

Avancer petit à petit avec les démontes pneus et pieds et (ou) genoux. Très doucement, hein, sinon PFFFFFF !!!!!

Il est possible de remettre un peu d'eau savonneuse sur un endroit déjà sec pour faciliter le travail.

Il faut finir à la valve, toujours doucement pour ne pas pincer la chambre.

C'est dur à expliquer par écrit j'espère que c'est clair.

Le secret c'est que la partie déjà engagée du pneu doit être bien au fond de la jante (ou le diamètre est plus petit)

Vérifier à l'œil que le pneu est bien centré, s'il y a un trop gros écart, il partira difficilement au gonflage et vous aurez une roue de clown !

Un peu d'eau savonneuse et parfois l'aide des pieds et des démontes-pneus suffit à recentrer le pneu.

Gonfler 2,5 kilos pour bien mettre en place le pneu. Bien serrer le gripster après avoir graisser légèrement la vis pour éviter le grippage futur.

Et si vous le souhaitez remettre l'écrou de valve.

Certains n'en mettent pas pour laisser un peu de mou à la valve en cas de glissement léger du pneu autour de la jante pour éviter l'arrachage de la valve.

Ne pas oublier pas de régler la bonne pression (800/900 grammes en enduro) et de pomper sur le frein après remontage de la roue pour mettre en contact les plaquettes avec le disque ce qui évitera un accident.

Avant de remettre le bouchon de la valve, un peu de salive sur la valve permet de vérifier qu'elle ne fuit pas.

Si c'est le cas, resserrer (modérément) la valve ou la changer à l'aide du démonte obus.

Ne pas se presser et prendre son temps surtout pour débiter.

Avant de remonter la roue, un coup d'œil sur l'état de la couronne ne coûte rien. Il est peut-être l'heure de changer le kit chaîne ?

Vérifier le serrage des écrous et boulons qui fixent la couronne au moyeu. Ils ont parfois tendance à se desserrer ce qui peut être très dangereux (roue bloquée) et coûter cher (moyeu HS)

L'idéal est de la monter au loctite normal et bien serrer.

Une clef à œil est très souvent recommandée pour éviter d'arrondir les écrous car il faut serrer assez fort !

Un petit coup d'œil sur les plaquettes de frein pour contrôler l'usure.

De même avant de démonter la roue, profiter pour vérifier vos roulements en lui faisant faire un mouvement de gauche à droite (roue décollée du sol bien sur)

Si vous sentez un jeu, les roulements sont fatigués. Consultez la fiche changer ses roulements de roue !

Toute question, suggestion ou remarque sont les bienvenues.

Gatouille

Gatouille@wanadoo.fr