



LES PNEUS **sans chambre à air**

La plupart des usagers en sont satisfaits



— VOICI CE QU'EN DISENT LES AUTOMOBILISTES :

« Je n'ai pas eu une seule crevaison sur les 60 000 km que je viens de parcourir avec mes pneus sans chambre. »

« Mon patron dirige une flotte de 16 tracteurs et 22 remorques. Ce matériel est entièrement équipé avec des pneus sans chambre à air, et nous avons moins de pneus à plat qu'avec les pneus à chambre préalablement employés. »

« Les pneus sans chambre à air sont, à mon avis, la plus grande erreur que les fabricants de pneumatiques aient jamais commise. »



— VOICI CE QU'EN DISENT LES RÉPARATEURS :

« Les pneus sans chambre exigent plus d'expérience et plus de soins dans leur service, mais ils sont, de très loin, moins dangereux. »

« Le cognement des pneus est le gros ennui avec les enveloppes sans chambre. »

« On trouve beaucoup plus d'enveloppes ovalisées ou avec un côté lourd parmi les pneus avec chambre que parmi les pneus sans chambre. »

« J'ai l'impression très nette que les pneus sans chambre pourraient être améliorés par leurs fabricants. »

AVEZ-VOUS entendu récemment quelques plaintes amères à propos des pneus sans chambre à air ? Ces pneus sont devenus équipement standard sur les voitures américaines à partir des modèles 1955, et un tel bouleversement de base provoque fatalement une controverse.

A l'heure actuelle, l'automobiliste américain moyen a déjà une expérience considérable des pneus sans chambre. Dès que la pression d'air baisse de 30 g, il se trouve engagé dans de longues discussions sur le « cognement » des pneus, les fuites à la jante et la nécessité de monter une chambre à air dans un pneu sans chambre à air.

Que valent exactement les pneus sans chambre à air ? Ces réclamations sont-elles justifiées ? Les automobilistes américains portent-ils le deuil de la bonne vieille chambre à air d'autrefois ?

Pour obtenir des réponses à ces questions, nos collaborateurs de l'édition américaine de *Mécanique Populaire* ont envoyé des questionnaires à des centaines d'automobilistes éparpillés sur tous les États-Unis et propriétaires de voitures des modèles 1955, 1956 et 1957. De même, les réclamations concernant les pneus retombant généralement sur les bras des réparateurs (d'autant plus que les pneus sans chambre ne peuvent pas être réparés par l'usager lui-même), des questions similaires ont été posées à des réparateurs de pneus également répartis sur toute l'Amérique.

Décision en faveur des pneus sans chambre.

Le résultat de cette consultation est une nette décision en faveur des pneus sans chambre. Pourquoi donc continuer à en dire du mal ? Apparemment, on retrouve ici, comme dans de nombreux autres domaines, l'automobiliste qui aime donner de la voix, tandis que l'usager satisfait continue à rouler sans parler beaucoup de ses pneus sans chambre.

De toute façon, 71 % des usagers préfèrent les pneus sans chambre à air et 29 % les pneus avec chambre à air. De plus, 84 % d'entre eux ont indiqué que les pneus sans chambre causeraient moins d'ennuis que les pneus avec chambre.

En général, les réparateurs critiquent plus les pneus sans chambre que les automobilistes le font eux-mêmes. Ces spécialistes montrent, en précisant leur préférence personnelle pour leur propre voiture, une légère différence en faveur des chambre à air : 50 % d'entre eux préfèrent les enveloppes avec chambre, et 47 % les enveloppes sans chambre. 3 % préfèrent une combinaison des deux systèmes, c'est-à-dire des pneus sans chambre auxquels on a ajouté des chambres.

Deux préférences principales.

Les usagers ont deux préférences nettement marquées en ce qui concerne les pneus

sans chambre, préférences qui sont mentionnées plus fréquemment que n'importe quelles autres : le fait que la plupart des pneus crevés ne s'aplatissent pas immédiatement, ce qui donne à l'automobiliste le temps d'arriver à un garage, et le fait que les pneus sans chambres demandent des réparations moins nombreuses.

« Ils conservent, après une crevaison, suffisamment d'air pour me permettre d'arriver à une station-service. » — *Un officier de marine.*

« Les pneus sans chambre ne s'affaissent pas immédiatement après une petite perforation. » — *Un agent immobilier.*

« Dégonflage graduel lors des crevaisons. Meilleure adhérence. » — *Un directeur d'usine.*

« Lors de ma dernière crevaison, la pointe est restée pendant 800 km dans le pneu avant que celui-ci s'aplatisse. » — *Un étudiant.*

« Je n'ai eu aucun ennui sur 50 000 km approximativement de conduite avec des pneus sans chambre. » — *Un ingénieur en outillage.*

« Pas de chambres, bon service, moins d'ennuis. » — *Un chimiste.*

« Long usage, pas d'ennuis, parfaitement satisfait. » — *Un instituteur.*

« Jamais d'ennuis ! » — *Un bijoutier.*

Moins d'accumulation de chaleur.

Les fabricants de pneus sans chambre à air insistent sur l'un des gros avantages des pneus sans chambre, mais 6 % seulement des usagers mentionnent celui-ci.

« Un pneu sans chambre reste plus frais en roulant par temps chaud. » — *Un gérant de station-service.*

« Roulement plus froid. De ce fait, les pneus risquent moins l'éclatement. » — *Un chauffeur de camion.*

Les autres avantages, cités par ordre de fréquence des mentions sont : la sécurité, le roulement plus doux, l'abaissement du prix total, le meilleur équilibre et la diminution du bruit de roulement.

« Vous roulez plus confortablement sur un pneu sans chambre. » — *Un directeur.*

« Il n'y a pas de poids d'équilibrage sur les roues, mais la voiture roule comme si les pneus étaient parfaitement équilibrés. » — *Un étudiant en médecine.*

« Il n'est plus nécessaire d'acheter de nouvelles chambres lorsque l'on achète des pneus ou qu'on les change. » — *Un mécanicien sur machines à calculer.*

« Ils donnent un roulement plus régulier à votre voiture. Vos pneus ne « crient » plus sur les routes asphaltées. » — *Un secrétaire de mairie.*

« Vous n'avez plus à craindre de pincer la chambre à air lorsque vous montez un de ces pneus, et vous ne risquez plus les perforations qui étaient parfois provoquées par le frottement ou le froissement de la chambre à l'intérieur du pneu. » — *Un chauffeur de locomotive.*

« Pas de chambre pour compliquer les

L'EXPÉRIENCE DES AUTOMOBILISTES AMÉRICAINS AVEC LES PNEUS SANS CHAMBRE

Eclatement ?	
Oui.....	11 %
Non.....	89 %
Crevaisons ?	
Oui.....	53 %
Non.....	47 %
Déperditions lentes ?	
Oui.....	30 %
Non.....	70 %
Pneus arrachés de la jante ?	
Oui.....	5 %
Non.....	95 %
Pneus ayant produit des cognements ?	
Oui.....	25 %
Non.....	75 %
Type de pneu donnant le plus d'ennuis ?	
Avec chambre.....	84 %
Sans chambre.....	16 %
Aimeraient réparer eux-mêmes leurs pneus si possible ?	
Oui.....	23 %
Non.....	77 %

NOTATION GÉNÉRALE

POUR LES PNEUS SANS CHAMBRE . 71 %
POUR LES PNEUS AVEC CHAMBRE . 29 %

Les réparateurs de pneus ont-ils suggéré de placer des chambres à air dans les pneus sans chambre à air ?

Oui..... 31 %
Non..... 69 %

Avez-vous mis des chambres à air dans vos pneus sans chambre ?

Oui..... 8 %
Non..... 92 %

Quel est le type faisant le plus d'usage ?

Sans chambre..... 33 %
Avec chambre..... 10 %
A peu près pareil..... 57 %

Quel type préférez-vous ?

Sans chambre..... 71 %
Avec chambre..... 29 %

LE POINT DE VUE

DU RÉPARATEUR DE PNEUS

Avez-vous suggéré de monter des chambres dans les pneus sans chambre ?

Oui..... 91 %
Non..... 9 %

Quel est le type faisant le plus d'usage ?

Sans chambre..... 14 %
Avec chambre..... 35 %
A peu près pareil..... 51 %

Quel type préférez-vous sur votre propre voiture ?

Sans chambre..... 47 %
Avec chambre..... 50 %
Sans chambre avec chambre ajoutée..... 3 %

choses. » — *Un monteur automobile.*

« Moins de difficulté pour les conserver équilibrés. » — *Un directeur d'usine.*

« Moins bruyants sur la route. Je les préfère pour les virages et les démarrages, car ils ne « crient » pas tant. » — *Un employé d'entrepôt.*

« Le plus gros handicap que les pneus sans chambre à air aient à surmonter est l'ensemble de rumeurs inexacts répandues par les partisans des temps révolus et par les employés des stations-service. » — *Un vendeur d'automobiles.*

« Vous avez une meilleure garantie qu'avec un pneu à chambre. » — *Un ouvrier d'usine.*

Il y a aussi des réclamations !

Mais les 29 % des usagers qui préfèrent les pneus à chambre à air sont très véhéments dans leurs plaintes. La plus répandue de celles-ci est de loin celle concernant la difficulté d'obtenir un service convenable.

« Je ne puis jamais trouver un employé de station-service qui sache comment les réparer. » — *Un courtier.*

« Impossible de les faire réparer ou monter sans aller dans un garage. » — *Un ingénieur.*

« Le cognement ne peut pas être réparé si facilement. Le coût du remplacement est très élevé. » — *Un ajusteur de tubes.*

« Ils cognent quelquefois lorsque les matinales sont fraîches, mais cela cesse rapidement la plupart du temps. » — *Un mécanicien d'aviation.*

« Les pneus cognent continuellement. » — *Une mère de famille.*

« Un morceau de gravier a traversé un de mes pneus sans chambre à air en nylon après 40 km seulement de conduite. Le vendeur ne m'a fait aucune réduction. » — *Un employé des Postes.*

« Impossible de les maintenir à la bonne pression. » — *Un pasteur.*

« J'ai usé la chape de sept pneus sans chambre dans les deux dernières années. » — *Un vendeur.*

« Ils ne tiennent plus l'air si la roue est cabossée à la suite d'un accident ou de conditions de conduite trop dures. » — *Un photographe.*

« Le fabricant fait payer le même prix, qu'il fournisse une chambre à air ou qu'il économise celle-ci. Le pneu sans chambre n'est que l'un des nombreux « trucs » destinés à plumer le consommateur. » — *Un professeur d'Université.*

« Coûte trop cher à acheter et à réparer. » — *Un secrétaire.*

« La plus grande erreur qu'ait jamais commise l'industrie du pneumatique. Ces pneus coûtent à peu près 10 dollars de plus que les autres et ils ne sont pas à moitié aussi bons. » — *Un modèleur industriel.*

« Mes pneus sans chambre n'ont pas tenu après qu'ils ont été rechapés. » — *Un directeur.*

« L'un de mes pneus avait trop de latex, lequel s'est roulé en boules semblables à des balles de golf, ce qui a déséquilibré la roue. » — *Un chauffeur de camion.*

« Le pneu sans chambre coûte moins cher au fabricant, et cependant l'utilisateur paye celui-ci aussi cher, sinon plus cher, qu'un pneu avec chambre. » — *Un vendeur.*

« Équilibrez-les un jour, et ils sont déséquilibrés le lendemain. » — *Un soudeur.*

« Je vends des pneus, et 80 % de mes clients changent leurs pneus pour des pneus à chambre à air lorsqu'ils ont à en acheter de nouveaux. » — *Un directeur de magasin.*

« L'un de mes pneus « perd du caoutchouc » autour de la jante. Il est devenu mince comme du papier et tout déchiqueté. » — *Un étudiant.*

« Ils ne paraissent pas réellement étanches lorsque la jante est rugueuse. » — *Un conducteur de tracteur-élevateur.*

(Suite page 122.)

AVEC VOTRE MAGNÉTOPHONE

vous pouvez tout enregistrer

PAROLES, CHANTS, MUSIQUE

Reprise
directe

RADIO ET DISQUES

Du plus petit
au plus
important



MAISON SPÉCIALISÉE

Ets J. RENAUDOT

46, boulevard de la Bastille (1^{er} étage)

PARIS — Tél. : DiDerot 07-42

AVANTAGES AUX LECTEURS

savez-vous que... vous pouvez tout faire avec les MACHINES A BOIS AHOR

les seules couvertes par
une GARANTIE ILLIMITÉE

PLUS DE 60 000 MACHINES EN SERVICE



DÉBOUCHISSEUSE
table métallique de 950 x 250,
guide amovible et réglable, fers
de 230, robotage jusqu'à 450°.
en 150° 14.600 fr.
en 230° 17.700 fr.



BLOC "AHOR"
1003-1004-1017, moteur 1/2
CV, 2 bouts d'arbre, poulies,
courroies, fil, prise, etc...
à partir de 58.700 fr.
SUPER BLOC "AHOR"
avec en plus un flexible et une
efféuseuse 80.500 fr.

10 AUTRES MACHINES : SCIE CIRCULAIRE, TOURNE, SCIE À RUBAN, etc.
DÉMONSTRATIONS : Tous les jours et le samedi matin à nos bureaux
à Suresnes. Tous les jours y compris le samedi "OUTILLAGE
SURPASS" 25, rue Sainte-Marthe, Paris-X - Métro Belleville-
807. 16-68 - Catalogue illustré complet franco contre 40 fr en tim-
bres. - Notre Brochure "Les machines à bois d'Établissements" vous ouvrira
des horizons insoupçonnés, franco contre 120 frs en timbres.
3, 6, 9 mois de crédit sur demande

"AHOR" M. P. 21, RUE EMILE DUCLOUX
SURESNES (Seine) LON. 22-76 C. C. P. Paris 937 26

Salon des Arts Ménagers - Sous-Sol (Hall H Stand 9)

Les pneus sans chambre à air

(Suite de la page 98.)

« Sur mon premier train de pneus, la chape et les toiles se sont décollées par endroits sur quatre des cinq des enveloppes dans les 25 000 premiers kilomètres. La même chose s'est produite sur l'un des pneus du deuxième train au bout de 6 500 km. » — Un ingénieur.

Les causes des éclatements.

Les usagers qui ont signalé des éclatements avec les pneus sans chambre ont été questionnés sur les circonstances de ces accidents. Il est surprenant de constater à ce sujet que, dans plus de la moitié des cas (54 %) la température n'a pas été un facteur déterminant. Ces éclatements se sont produits soit la nuit, soit lors de journées fraîches. La vitesse par contre semble avoir été importante. Presque tous les éclatements se sont produits aux environs de 95 km/h ou plus.

Les réparateurs de pneus sont moins partisans des pneus sans chambre à air que les usagers eux-mêmes. 53 % de ceux-ci par exemple ont l'impression que les pneus sans chambre donnent plus d'ennuis aux automobilistes que les pneus avec chambre. Quel genre d'ennuis ? 70 % des réparateurs donnent la déperdition lente comme la cause la plus fréquente du trouble. Un nombre égal affirme recevoir plus de réclamations concernant le cognement avec les pneus sans chambre qu'avec les pneus avec chambre. Et 91 % d'entre eux déclarent qu'ils ont conseillé, à un moment ou à un autre, le montage de chambres à air dans les pneus sans chambre à leurs clients, pour des raisons variant entre des fuites qu'il est impossible de localiser et la simple tranquillité d'esprit de l'usager.

Un autre fait significatif est que presque chaque réparateur de pneus recommande de gonfler les pneus sans chambre à une pression supérieure de 200 à 400 g à celle qui est indiquée par le fabricant, aussi bien à l'avant qu'à l'arrière de la voiture.

Voici quelques commentaires typiques émis par les réparateurs :

« Nous pouvons rectifier aussi bien le cognement d'un pneu sans chambre que celui d'un pneu avec chambre, mais nous trouvons beaucoup plus de pneus à chambre ovalisés ou avec un côté lourd que de pneus sans chambre présentant les mêmes défauts. »

« La principale cause des réclamations peut être attribuée à des réparations inadéquates ou mal soignées. Les divers fabricants de pneus pourraient contribuer à améliorer matériellement cette situation en éliminant les striures du revêtement intérieur des enveloppes, car celles-ci doivent être complètement enlevées de la surface affectée avant qu'une pièce puisse être convenablement posée. »

« Il est impossible de faire tenir un manchon sur toute coupure de dimension importante. »

« Les pneus à chambre à air sont 100 % plus faciles à examiner pour la recherche des ruptures et des trous de pointes. »

« Dans l'ensemble, les pneus sans chambre à air n'étaient pas encore assez au point pour être mis sur le marché au moment où ils l'ont été. »

Des quantités de fuites se produisent lorsque la voiture glisse sur le côté, ce qui fait échapper l'air d'un pneu sans chambre. »

« Si la jante est coupée ou cabossée pour une raison ou pour une autre, le pneu sans chambre oblige à acheter une roue neuve. »

« L'air fuit à travers la surface intérieure, mais sort du pneu à un autre endroit. Il est impossible de localiser l'endroit exact de la fuite. »

Voici quelles sont les opinions des hommes qui connaissent le mieux les pneus : les usagers eux-mêmes, et les spécialistes de la réparation des pneus.



... Si vous apprenez un bon métier aux larges possibilités.

Le parc de 5 millions d'automobiles ou de tracteurs, qui dans 5 ans sera de 8 millions, réclame de bons conducteurs, des mécaniciens avertis, des réparateurs qualifiés.

Devenez l'un de ces spécialistes en suivant, chez vous, sans quitter votre emploi actuel

LES COURS TECHNIQUES AUTOS

Pour la France : Saint-Quentin (Aisne)

Pour la Belgique :

41, Boulevard Jamar, Bruxelles-Midi

Demandez aujourd'hui même
notre documentation n° 6 Z
Facilités de paiement

OCERP 36

Remise Spéciale aux Vingt Premiers inscrits
qui nous auront retourné ce Bon 6 Z

Je désire recevoir, gratuitement et sans
engagement, votre documentation
« débutants » ou « perfectionnement »
(rayer mention inutile)

Nom

Adresse complète

COURS TECHNIQUES AUTOS, ST-QUENTIN (Aisne)