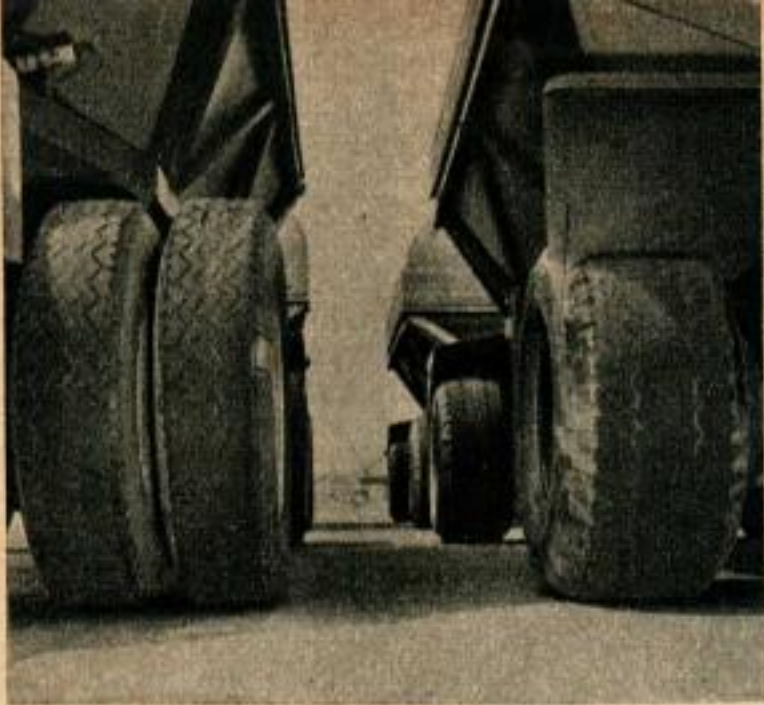
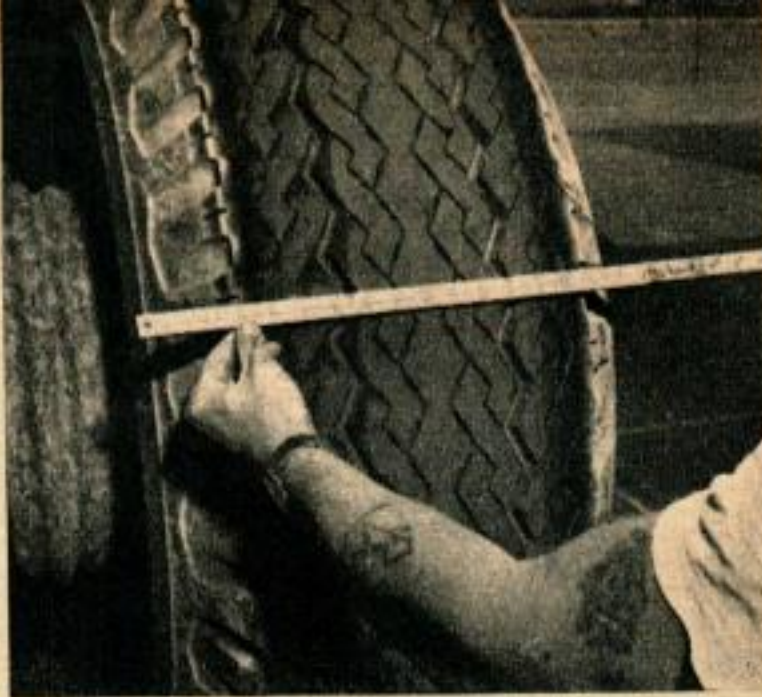




Les superpneus plus larges et extra-renforcés, à droite, remplacent les jumelés traditionnels, ainsi qu'on peut le voir sur ce camion de transport de ciment.



Le « super » applique 30 cm de largeur de bande de roulement sur la route, en comparaison avec 38 cm seulement pour les deux pneus qu'il remplace.

Des superpneus pour les camions

par J. Joseph

AVEZ-VOUS dépassé dernièrement sur la grand-route un gros camion auquel il semblait manquer la moitié de ses pneus ? Il s'agissait très vraisemblablement d'un véhicule d'essai routier d'un nouveau pneu de camion non jumelé à basse pression extra-large et super-renforcé.

Ces nouveaux « superpneus » ont été essayés, sur route, sur des flottes de camions sélectionnées, et ils sont destinés à remplacer les familiers « jumelés » sur les gros camions. Un gros attelage semi-remorque qui roulait habituellement sur vingt-deux pneus n'en requiert maintenant plus que douze.

Les nouveaux superpneus sont essentiellement deux pneus dans un et, pour leur taille, leur section transversale et leur poids, ils sont probablement les pneus les plus solides qui aient jamais été fabriqués. Un superpneu pèse de 45 à 70 kg de moins que les deux pneus qu'il remplace, et il est cependant presque aussi large que ces deux pneus réunis. Les tailles de bande de roulement représentent en moyenne 80 % de la largeur des jumelés. Avec ses flancs épais et sa structure en entoilages renforcés, le superpneu peut supporter deux fois le poids que supportent des pneus standard ou la charge normale d'un montage à deux bandes de roulement.

Conçu pour faire le travail de deux pneus, le superpneu est supersolide. Le Duplex 10-16,5, l'une des onze dimensions de supers qui seront produites par Firestone, avec un nombre d'entoilages qui sera probablement une fois et demie ou deux fois celui des 6.00-16 standard à six couches de toile, peut « épauler » une stupéfiante charge de 1 360 kg. En contraste, un 6.00-16 moyen de fabrication courante a une limite de charge qui n'est que de 570 kg, 220 kg de moins

que le super. Le pneu Duplex de remplacement a une section transversale de 25 cm, mais il est de 5 cm plus étroit que les largeurs combinées de deux 6.00-16. Le super pose en réalité plus de bande de roulement sur la route parce qu'il n'est gonflé qu'à 3,2 kg/cm² en comparaison avec les 6,3 kg/cm² requis par les deux pneus qu'il remplace, ce qui le rend beaucoup plus souple. Proportionnellement, une plus grande partie de sa bande de roulement touche la route pour contribuer à la répartition de la charge. Théoriquement, chacun des pneus d'une paire de jumelés devrait porter sa part de la charge.

Ceci est rarement le cas. Sur les routes bombées, ou lorsque les largeurs des bandes de roulement sont mal appareillées, l'un des pneus porte souvent la plus grande partie de la charge ou même toute celle-ci, alors que son compagnon se contente de « profiter du voyage ».

Les superpneus roulent plus régulièrement et s'échauffent moins, ce qui donne une plus longue durée de vie à la chape et à la carcasse. L'entretien sur route est aussi plus facile, avec seulement la moitié du nombre de pneus à vérifier.

Les superpneus améliorent la tenue de route et réduisent le dérapage et les risques de « rabatement » de la semi-remorque contre le tracteur. Lors d'essais spéciaux des bandes de roulement, des efforts délibérés pour faire « rabattre » une semi-remorque équipée de superpneus ont totalement échoué.

Les camionneurs seront heureux d'apprendre que les superpneus coûteront environ 25 % de moins qu'une paire de pneus normaux. Un gros transporteur de l'ouest des



La largeur de bande de roulement des jumelés totalise 19 cm, tout juste un peu plus que le super. Remarquez l'espace perdu entre les roues.



La diminution de l'espace d'essieu pourrait entraîner à des modifications radicales dans la conception des châssis.

et remorques

U.S.A., qui s'équipe en supers au fur et à mesure qu'il peut en obtenir, présente la chose de la façon suivante :

« Les pneus jumelés sont une catastrophe, aussi bien pour vous que pour votre portefeuille. Cela ne rime tout simplement à rien que d'utiliser tout en double — jantes, roues, chambres à air, flaps et pneus — pour arriver à la répartition de poids nécessaire pour les gros attelages. »

Firestone estime qu'un camionneur peut réduire son inventaire de matériel de moitié avec des superpneus, en éliminant les jantes supplémentaires et les entretoises d'espacement de roue qui sont nécessaires pour séparer les jumelés. Vingt-quatre pièces : huit pneus, huit jantes et huit entretoises d'espacement de roue, pourraient être éliminées d'un attelage tracteur et semi-remorque en tandem. Dans ce cas, l'économie de poids

(Suite page 118)

Dimensions de pneus normaux	Dimensions de remplacement Duplex	Duplex	
		Charge (kg)	Gonflage (kg/cm ²)
CAMIONS LÉGERS			
6,00-16	10-16,5	1 050	3,2
7,00-15	12-16,5	1 360	3,2
7-17,5			
8-17,5			
7,00-17	13-16,5	1 670-2 070	3,2-4,6
7,50-15	13-17,5	1 810	3,5
CAMIONS LOURDS			
7,00-20	13-19,5	2 290	4,6
7,50-20			
7-22,5			
8-22,5			
8,25-20	15-19,5	2 590	4,9
9-22,5			
9,00-20	17-19,5	3 540	4,9
10-22,5			
10,00-20	18-19,5	4 080	5,3
11-22,5			
10,00-22	18-22,5	4 350	5,3
11-24,5			
11,00-20	19-22,5	4 940	5,3
11,00-22			
12-22,5			
12-24,3			
11,00-24	23-23,5	7 080	4,2
12,00-20			
12,00-24			
13,00-20			

Des superpneus pour les camions et remorques

(Suite de la page 51)

s'élèverait à elle seule à 455 kg. Certains transporteurs estiment que la seule économie de poids rembourserait les nouveaux superpneus en peu de mois.

Utilisé à la place d'une bande de roulement de camion léger standard, un superpneu ne remplacera naturellement pas deux pneus, mais il ajoutera des pouces de largeur à la bande de roulement, supportera beaucoup plus de poids et roulera avec beaucoup plus de souplesse.

Quatre des nouveaux superpneus Firestone sont destinés à remplacer les pneus de camion léger standard allant des 6.00-16 (utilisés sur quelques remorques à bateau) aux 8-19.5, une enveloppe surprofilée sans chambre à air montée sur les camionnettes d'une demi-tonne à trois quarts de tonne. D'autres superpneus s'adapteraient aux roulottes de camping (souvent montées avec des 7-17.5 ou des 8-17.5), aux Jeeps et véhicules similaires.

La chape de grande largeur et le gonflage généralement moindre des superpneus sont calculés pour faire « flotter » ceux-ci sur terrain mou ou sablonneux, et ceci devrait être un bienfait pour les amateurs de sport nautique dont les remorques à bateau s'enlisent souvent lors des lancements ou rechargements effectués hors de la route. L'U.S. Rubber Co, dont le superpneu « Uni-Master » est également en cours d'essai, affirme que le nouveau pneu a une caractéristique de « flottaison » très supérieure, particulièrement pour utilisation en terrain varié.

Les pneus en super-largeur devraient aussi rendre plus sûr le roulage des roulottes et remorques d'habitation ou de camping. Les basses pressions signifient moins d'éclatements. Et, même lorsqu'il est crevé, le superpneu ne perd son air que très lentement, même sans addition de produit d'obturation des perforations.