

Geax

Saguaro Tubular

Objectif rendement

Apparue il y a quelques années sur certaines montures des circuits de Coupe du monde XC, l'utilisation des boyaux s'est depuis répandue sans toutefois devenir incontournable. Réel avantage ou simple objet de mode ? TEXTE & PHOTOS > YANNICK OVEN

DANS LE VENTRE

D'une manière générale, le boyau est constitué d'une carcasse parfaitement ronde et fermée par couture emprisonnant une inaccessible chambre à air. La chape comportant le profil de crampons est collée directement sur cette carcasse. L'ensemble se colle sur une jante spécifique, souvent à l'aide d'un ruban adhésif double-face spécifique. Geax utilise sa fameuse carcasse Corespun directement dérivée des modèles route Vittoria. Sous ce nom reconnu chez les fabricants d'isolant pour câbles électriques, se cache un mélange constitué d'un filin en polyester tressé à 290 TPI, recouvert d'une couche de coton. La chape est collée à la main dans l'usine thaïlandaise Vittoria.

A QUOI ÇA SERT ?

De par l'impossibilité de réparer en cas de crevaison, hormis en injectant temporairement une bombe auto-réparante à condition que le trou ne soit pas trop important, le boyau se restreint à une utilisation en compétition uniquement. Il est de plus possible de rouler à plat sans déjanter pour rejoindre la zone d'assistance.

FICHE TECHNIQUE

> CARACTÉRISTIQUES

Enveloppe Corespun 290 TPI, chambre en latex, gomme 50 shore A, section de 26x2.00".

> CONTACT

Contact Sire, 01 47 20 93 50
www.geax.com

€ 89 €



+ SOLIDITÉ
+ POIDS
+ QUALITÉ
DE FABRICATION

kg 678 G



- SOUPLÉSSE MOYENNE

COMPARAISON

- Boyau Saguaro + adhésif = 690 grammes
- Tubeless Saguaro = 811 grammes
- Tubeless Ready Saguaro + préventif = 765 grammes
- Pneu Saguaro Race + chambre = 745 grammes.

Hormis le gain de poids (sur la jante également), la carcasse plus souple qu'un pneu classique permet d'augmenter la déformation et par là-même la surface de contact en courbe et/ou sur les passages chaotiques, tendant directement vers une amélioration du grip.

SUR LE TERRAIN

Mis à l'épreuve durant plusieurs semaines sur diverses surfaces, le Saguaro Tubular se distingue par une résistance intéressante, une seule crevaison lente étant à déplorer; même en basse pression avec plusieurs passages à talonner, ça ne pince pas. D'ailleurs, pour tirer tous les bénéfices du boyau, il est important de rouler peu gonflé. Nous avons débuté le test à 2 bars, pour descendre ensuite à 1.8 puis 1.6 bars pour un pilote de 70 kilos. Le rendement est supérieur à un tubeless avec une sensation de flexibilité tangible, cependant incomparable à ce que procure un Dugast, référence en la matière donnant l'impression de rouler sur de la moquette !

Puisqu'on le compare à ses concurrents directs, le boyau Geax est bien plus solide qu'un Tufo mais plus lourd aussi, et moins souple. Il est en revanche moins onéreux qu'un Dugast. Au niveau du profil, le Saguaro sera parfait pour les terrains compacts, moins à l'aise dans les pierriers et peu adapté aux conditions humides. A noter l'existence d'un second boyau dans la gamme Geax, le Barro Race, destiné aux terrains plus roulants.



1

1 > Le profil du Saguaro se destine aux terrains secs et compacts.

2

2 > Côté couture, la surface représentée par la bande se colle sur la jante via une bande adhésive ou de la colle à boyaux.

3

3 > La chape est collée à la main sur l'enveloppe en Corespun.