

ASSEMBLAGE NOMOUSSE PRO TUBELESS (TOUT-TERRAIN UNIQUEMENT)

Rév.Oct/20

UN MONTAGE CORRECT EST UNE GARANTIE DE SATISFACTION

COMMENT FONCTIONNE NOMOUSSE: Il s'agit d'un système tubeless dans lequel l'étanchéité est produit par pression entre le flanc extérieur du pneu bleu nomOusse et le côté intérieur du tout-terrain, avec environ 10 mm de largeur de contact et 1,5 mètre de longueur de chaque côté. L'étanchéité nécessite la moitié de la pression des autres systèmes tubeless et, comme l'intérieur du tout-terrain n'est pas lisse, il a besoin d'un gel anti-crevaison - même du gel de bain - pour une bonne étanchéité. Le nomOusse exerce une force de plus de 1000 kg sur les flancs de la jante, c'est pourquoi il fixe le pneu tout autour, comme sur une moto de route.

1.- PRÉPARATION DE LA JANTE: Elle doit être propre et sans projection interne qui pourrait percer le tube. La jante doit avoir le ruban de protection des rayons en bon état, pour protéger le tube. Un ruban de 28 mm de large et 0,8 mm d'épaisseur convient parfaitement. Montez-le de manière à ce qu'il s'adapte bien sans être trop serré. Le système n'a pas besoin d'un frein de jante.



2.- MONTAGE NOMOUSSE PRO SUR LA JANTE: Le système possède deux valves, une pour la chambre à air et l'autre pour le tout-terrain. Chacun devrait sortir par un trou dans la jante. Mettez la caméra de la nomOusse à l'intérieur de la nomOusse, partiellement et un peu d'air à la caméra pour qu'elle décolle. Placez les valves dans les trous de la jante et fixez-les avec quelques tours de capuchon. Rentez le reste de la caméra dans le pneu nomOusse. Lubrifiez les bords de la nomOusse avec de la pâte de montage et insérez le nomOusse entier et son tube en même temps dans la jante, à la main, en avançant depuis les valves, sans écraser le tube et sans tirer sur les valves. La partie du nomOusse qui rentre dans la jante doit être déplacée vers la partie centrale de la gorge, avec un diamètre plus petit, pour faciliter le montage. Si nécessaire, aidez avec une levier cuillère. Gonflez légèrement -1 bar- et vérifiez que la nomOusse et ses valves s'emboîtent bien sur la jante. Lubrifiez

bien tout le pneu bleu, y compris les deux côtés. Cela facilite l'assemblage et l'étanchéité.



3.- PRÉPARATION DU PNEU: Le pneu doit être propre. Vérifiez bien les flancs internes et éliminez tout élément étrange qui pourrait rendre difficile l'étanchéité.

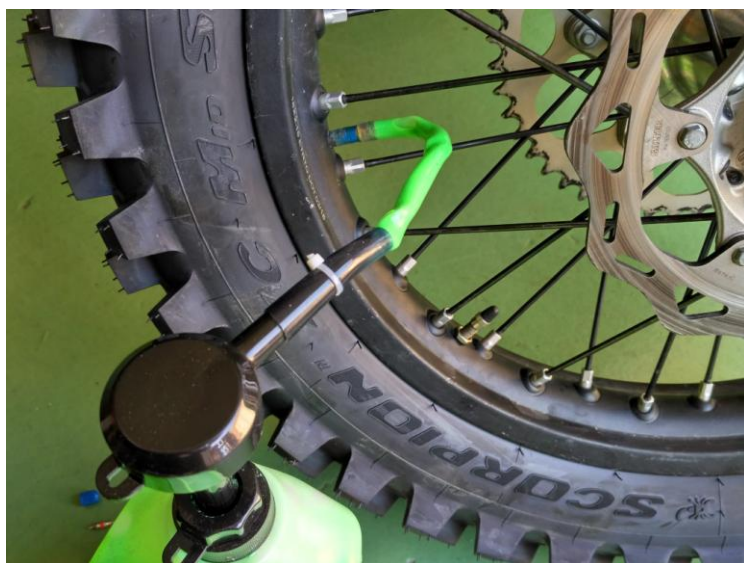
4.- MONTAGE DU PNEU OFFROAD: La jante avec le nomOusse monté, gonflée à 1 Bar, doit être placée à l'intérieur du pneu tout-terrain. Lubrifiez bien les côtés intérieurs et les bords du pneu. Appuyez contre le sol pour que le tout-terrain reste ovale en ouvrant le pneu. Sur des pneus très durs, comme le Desert, il peut être utile d'utiliser une élingue, d'un côté. Appuyez la jante contre le pneu pour le placer à l'intérieur, mieux aider avec un levier de l'autre part. Abaisser la pression du nomOusse à 0,5 bar. Mettre le pneu sur la jante d'un côté puis de l'autre, COMMENCER AVEC LA PARTIE OPPOSÉE DES SOUPAPES, À L'AIDE LEVIER DU BRISE-TALON, ET FINISSANT PAR LES VALVES, EN ÉVITANT TOUTE PRESSION LATÉRALE SUR LES VALVES POUR NE PAS LES ENDOMMAGER. Les valves doivent être dans une position naturelle, sans forcer.





5.- GONFLAGE DU NOMOUSSE PRO: Comme tout est bien lubrifié, tout doit être en place, sinon, bougez légèrement jusqu'à ce que la valve de la chambre nomOusse soit en position. Serrez l'écrou de soupape à la main, en lubrifiant le filetage pour qu'il ne se coince pas. Gonflez le nomOusse jusqu'à 4 Bar. Avec 2 Bar dans le nomOusse, il suffit de perler le pneu tout-terrain et de le maintenir fermement sur tout le contour de la jante. Vérifiez le réglage et que la position de la valve du conduit est correcte. L'anneau qui forme le «nomOusse» doit se centrer naturellement avec celui formé par la jante. Si après avoir gonflé le nomOusse et le talon du tout-terrain on constate que la valve caoutchoutée n'est pas bien positionnée vers l'extérieur, dégonfler en enlevant noyau de la valve et faire rebondir la roue contre le sol, avec les valves relevées. Gonflez à nouveau. Les pressions recommandées sont respectivement comprises entre 4 et 6 bars pour une utilisation normale ou extrême. N'oubliez pas que l'étanchéité se fait par pression. Si on met plus de pression sur le tout-terrain, il faut garder une différence minimum avec la nomOusse de 3,5 bars.

6.- GONFLAGE DU PNEU OFFROAD: Avant de gonfler le tout-terrain, retirez l'intérieur de sa valve et mettez 150 cc de gel anti-crevaison à base d'eau - afin qu'il puisse être nettoyé - même le gel douche est un bon substitut. Ce gel est utilisé pour recouvrir les pores, éviter l'usure du nomOusse et les dommages dus aux chocs secs contre le tout-terrain. Tant que la pression est maintenue sur le nomOusse, le pneu tout-terrain sera fermement attaché à la jante et scellera son bord. Même s'il perd toute sa pression le tout-terrain, on peut toujours rouler raisonnablement bien, sans les sauts typiques qui se produisent avec le frein de jante qui ne tient qu'en un seul point. La pression d'utilisation tout-terrain dépend du type de pneu et du goût de l'utilisateur. Même avec des boyaux moyens / souples, il est fréquemment utilisé entre 0,4 et 0,5 bar, atteignant jusqu'à 0,2 bar, parfois et toujours avec du gel à l'intérieur du tout-terrain.



7.- CHANGEMENT PNEU TOUT-TERRAIN: 1° Retirer le noyau de la chambre nomOusse, retirer l'écrou de valve à la main, sans forcer pour ne pas couper la gorge, et pousser les deux valves à l'intérieur pour qu'elles soient desserrées. 2° COMMENCER AVEC LA PARTIE OPPOSÉE DES SOUPAPES, À L'AIDE D'UN LEVIER, sans appuyer dessus. 3° Appliquez du lubrifiant de montage sur tout le bord du tout-terrain et retirez UNIQUEMENT le pneu en commençant par la zone de la valve, sans prendre la nomOusse qui reste sur la jante. 4° Répétez la même chose de l'autre côté. 5° Poussez sur les deux -jantes et nomOusse- au bas du pneu tout-terrain et retirez-les en tirant la jante par le côté. Nettoyez bien le tout, lubrifiez .. L'assemblage se fera dans l'ordre inverse.

SOINS / SOLUTIONS

A.- ENTRETIEN DU NOMOUSSE PRO: Vous n'en avez pas besoin d'autre que ceux déjà mentionnés, démontez soigneusement pour ne pas l'endommager, faites un assemblage propre et bien lubrifié. Maintenez la pression entre 4 bars et 6 bars et peut ainsi être réutilisée plusieurs fois.

B.- LE NOMOUSSE PERD DE LA PRESSION: Il peut s'agir de la valve ou de la caméra. S'il s'agit de la caméra, elle doit être démontée et remplacée, en vérifiant qu'il n'y a pas de brochette ou de

saillie sur la jante ou nomOusse. Il peut être essayé avant avec un gel anti-crevaison. En dessous de 4 bars, son fonctionnement n'est pas garanti.

C.- LE PNEU TOUT-TERRAIN A FAIBLE FUITE: Si les consignes de montage ont été respectées, la perte de charge en une semaine sera inférieure à 0,2 Bar. Si elle est plus élevée, elle peut être due à une légère crevaison ou à un joint défectueux. Tenez compte du fait que la longueur à sceller est de 3 mètres et que la surface interne du tout-terrain n'est généralement pas lisse. Vérifiez en mettant la roue dans l'eau par sections.

Si l'air sort par les rayons ou le contour des valves, il y a une fuite entre le tout-terrain et le nomOusse en raison de saleté, de corps étrangers ou d'un manque de gel. Il doit être démonté, nettoyé et assemblé conformément aux instructions. Vérifiez que le conduit et sa vanne ne présentent aucune fuite.

Si une crevaison est trouvée, retirez-la, dégonflez et scellez en insérant du cyanoacrylate dans le trou ou réparez avec un kit pour les perforation ou à mèche.

D.- PONCTURE ÉPAISSE DANS UN PNEU TOUT-TERRAIN: Vous pouvez conduire sans pression, avec prudence. Réparez avec un kit pour les perforations de type mèche tubeless. S'il était trop épais, il pourrait avoir besoin d'un patch à l'intérieur du tout-terrain.

E.- PONCTURE PNEU + NOMOUSSE: C'est difficile mais sur le terrain tout est possible. Lorsque nous crevons le nomOusse, nous manquons de frein de pneu, le pneu ne tient pas sur la jante, il tourne et peut se détacher. Avec 5 m de corde polyamide 4 mm -60 gr de poids-, enveloppant le pneu et la jante étroitement, tous les trois rayons, nous pouvons avancer lentement. Dans tous les cas, cette corde est un élément de sécurité très utile en enduro.

