

# CES APPAREILS QUI NOUS POMPENT L'AIR



Lorsqu'on part en raid à l'étranger, même pour un voyage touristique, il faut s'équiper d'un minimum de matériel. Sans tomber dans l'exagération et la débauche de gadgets plus ou moins utiles, on peut dire qu'il y a des accessoires absolument indispensables sans lesquels les voyages peuvent rapidement devenir de véritables galères et le compresseur fait partie de ces incontournables.

*Par Romain Tomasini*



■ Avec le Koa d'EMS installé sous le capot, cela fait 7 compresseurs testés pour cette première campagne qui s'est déroulée sur 15 mois.

Attention : lorsque nous vous parlons de compresseur, nous ne pensons pas un seul instant aux petits "gonfleurs d'appoint" que l'on vous propose pour une bouchée de pain dans toutes les grandes surfaces. Restons rigoureux ! Lorsqu'on s'attaque à des zones ensablées, qu'il faut aborder avec des pneus passablement dégonflés, il faut être certain de pouvoir les remettre correctement "à niveau" aussitôt que l'on s'engage sur des terrains plus stables et surtout plus caillouteux. D'où l'intérêt de disposer d'un compresseur fiable qui pourra regonfler vos quatre pneus sans déclarer forfait au bout de trois minutes. En fait, que ce soit pour réparer une roue, gonfler un matelas, ou regonfler vos quatre pneus après un passage sur un terrain instable un bon compresseur vous rendra toujours service. Oui mais que faut-il acheter ? Et à quel prix ?

### Pour quel usage ?

Avant de vous lancer dans une recherche tout azimut, il faut bien déterminer à quel usage vous destinez votre compresseur. La première fonction d'un compresseur c'est le gonflage des pneus. On va donc s'en servir pour regonfler un pneu à plat suite à une crevaison ou pour remettre à niveau quatre pneumatiques qui ont été volontairement dégonflés dans le cadre d'une évolution sur un terrain instable (dans la boue ou dans le sable). On peut aussi l'utiliser pour souffler un filtre à air, gonfler un matelas ou alimenter un outil pneumatique.

Dans le premier cas de figure, si l'on n'est pas pressé, un petit compresseur peut faire l'affaire. Par contre, pour le reste il faut quelque chose de plus sérieux. Nous avons souvent vu des gens qui s'orientaient vers de petits compresseurs en fonction de leur prix. Leur argumentation s'appuyait sur le fait qu'ils n'en auraient pas souvent l'utilité. Donc, il leur semblait superflu d'investir sur ce poste. Oui mais ! Une fois dans le sable, au moment de regonfler, certains déchantaient : compresseur bloqué (mis en sécurité) ou inopérant, tuyau éclaté, connectique fondue ; au final, ils étaient obligés de se rabattre sur le compresseur des copains...



■ Le T-MAX, un petit compresseur bicylindre bien adapté aux sorties dominicales.

■ L'EMS 327 dans sa valise de transport. Il ne paye pas de mine mais il est d'une fiabilité à toute épreuve et ses accessoires sont d'une qualité inégalée. Il s'agit d'une production française.



Si vous restez en Europe et si vous faites de petites balades sur des terrains gras (boue ou terre meuble), vous serez sans doute amenés à utiliser votre compresseur de manière occasionnelle et ponctuelle. Dans ce cas vous pourrez vous contenter d'un appareil de condition "modeste" dont la gamme de prix s'étale entre 90 et 150 €.

Par contre, si vous partez faire un raid en terre africaine, suivant l'organisation ou le parcours que vous avez choisis, il vaudra mieux s'orienter sur quelque chose de plus approprié. En effet, même si vous ne faites qu'un raid par an, si au cours de votre voyage vous devez regonfler plusieurs fois vos pneus, vous avez intérêt à ne pas trop lésiner sur la qualité. En fait, tout dépend du circuit que l'on vous propose : au Maroc ou en Tunisie, certains raids touristiques font l'impasse sur les longues traversées de dunes. De ce fait, vous n'êtes pas obligés de dégonfler et de regonfler très souvent. Dans ce cas, il n'est pas indispensable de vous lancer sur un achat trop onéreux. Vous pourrez donc vous contenter de produits intermédiaires (moyenne gamme) dont la fourchette de prix se situe entre 150 et 300 €. Maintenant, si vous partez sur des raids plus "costauds" (en Libye ou dans l'extrême sud tunisien), dans lesquels le sable occupe une place prépondérante, il vous faudra jouer la carte de l'efficacité et... de la fiabilité ! Et là, on s'achemine tout de suite sur des prix beaucoup plus élevés (de 300 à 900 €). Donc, à vous de voir ce que vous allez faire de votre compresseur mais sachez que les solutions minimalistes, si elles ont l'avantage de ne pas trop alléger votre bourse, ont aussi l'inconvénient d'irriter parfois vos compagnons de voyage si ces derniers sont obligés de vous attendre ou d'utiliser leur propre matériel parce que le votre est défectueux...



■ Le Viair 400P. Sans doute l'un des meilleurs compresseurs portables du marché.

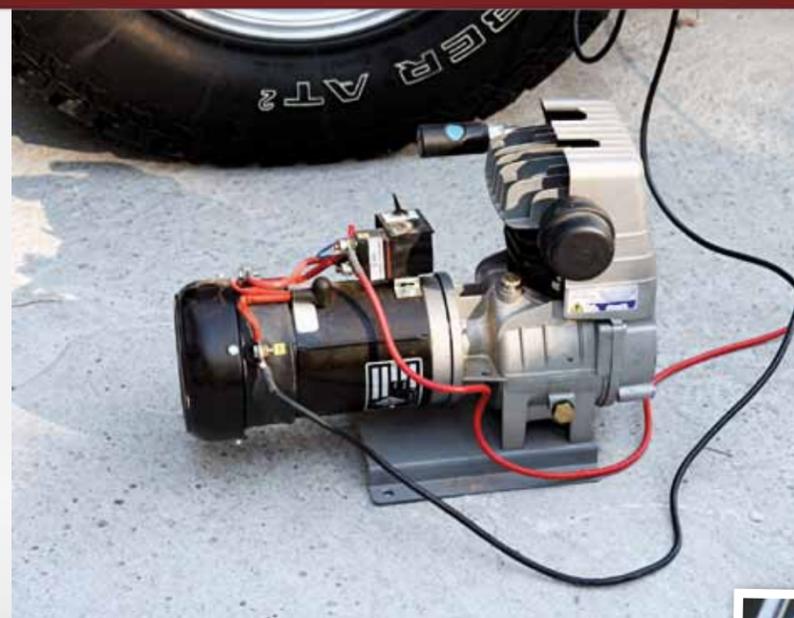
■ Un système d'embout pas pratique et malheureusement trop répandu.



■ Exemple typique d'un tuyau qui n'a pas résisté à la chaleur. La déformation est nette et le tuyau comporte plusieurs micro fissures qui engendrent une importante fuite d'air.



■ Les pinces crocodiles du même modèle. Légères et mal adaptées, il a d'abord fallu en ressortir une pour pouvoir s'en servir. Les isolants sont de simples gaines de caoutchouc.



**A éviter !**

Dans toutes les grandes surfaces et chez tous les soi-disant spécialistes de l'automobile et du camping-car, on trouve des compresseurs à petit prix. Ces compresseurs sont parfaits pour regonfler UN pneu. Pour autant que ce pneu soit légèrement dégonflé et qu'il ne s'agisse pas d'un pneu de 4x4 car ces produits de la grande distribution ne sont absolument pas conçus pour notre activité. Hé oui, de même qu'il vous faut un véhicule adapté pour vous lancer sur les chemins ou dans le sable, il vous faut aussi un compresseur véritablement adapté au 4x4...

Après plusieurs essais malheureux au cours des dernières années, nous avons bien été obligés de constater l'incurie de tous les compresseurs de la grande distribution. Certaines enseignes proposent des appareils à moins de 20 €. Je n'en parlerai même pas. D'autres vont jusqu'à la barre frontière des 90 €. C'est parfois à peine mieux ! On peut regonfler un pneu de 4x4, deux à la rigueur, mais en tout cas il est quasiment impossible d'en traiter quatre d'affilée. A moins d'attendre 25 à 35 minutes entre chaque train. Dans ce cas, je vous garantis que les copains qui attendent à côté risquent de se lasser, surtout si l'opération s'effectue en plein soleil. Tout cela pour dire, qu'il vaut mieux ne pas lésiner en matière de compresseur et surtout, ne pas céder aux mirages des prix car cela peut vous gâcher bien des moments. Sans parler des désagréments que vous risquez d'infliger aux autres. Donc, vous l'aurez compris, il vaut mieux laisser tomber les produits bas de gamme pour se concentrer sur quelque chose de plus sérieux.

**Les modèles portables**

Certains accessoiristes proposent des compresseurs monocylindre ou bicylindre pour 140 ou 150 €. Le produit semble attractif au premier abord car le compresseur est livré dans



■ Le même appareil dans le compartiment moteur d'un HDJ 80.



■ L'EMS S13 dans sa version "portable". Il peut être placé dans une caisse sur une plaque amovible ou dans un compartiment spécialement aménagé.

■ Le KOA d'EMS dans le compartiment moteur d'un KDJ 125.



■ Le même appareil dans un HDJ 100.

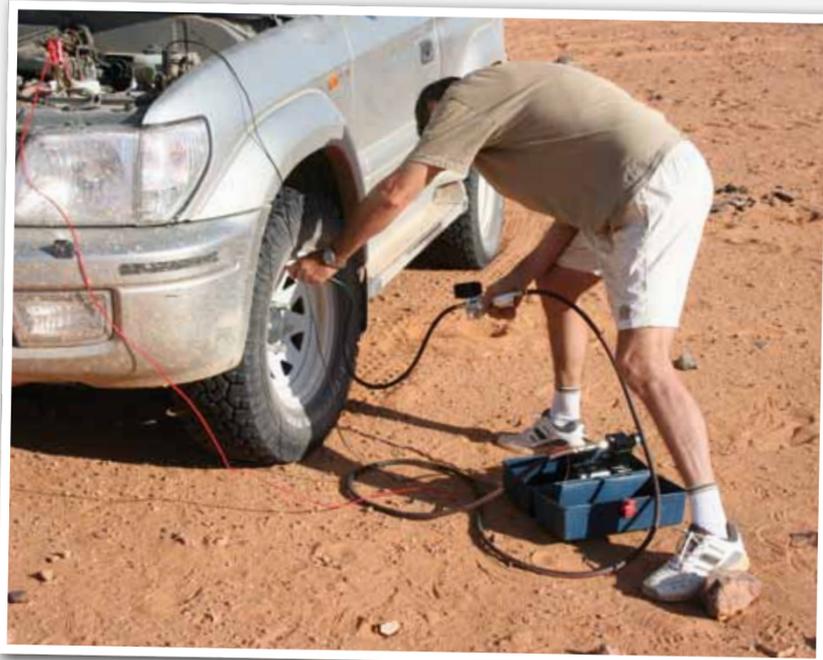
une housse de transport, ou dans une valise en PVC thermo moulé, avec un joli tuyau à spirale et un petit manomètre. L'aspect est assez plaisant, le tout est parfaitement compact

et, de ce fait, l'encombrement est relativement réduit, ce qui facilite d'autant le rangement dans la voiture. Ces compresseurs ont tous l'air de sortir du même moule. Suivant qu'ils

viennent d'Australie ou de Chine, les noms diffèrent mais au final, on a l'impression qu'il s'agit toujours du même produit car la forme est étrangement similaire.

Livrés "prêts à l'emploi", ces appareils sont fournis avec leurs propres câbles d'alimentation. Ceux-ci sont suffisants, certes, mais vu leur faible section, ils ont tendance à chauffer assez rapidement. Quant à la qualité des pinces de batterie, le moins que l'on puisse dire, c'est que d'un modèle à l'autre, elle est très inégale.

Les tuyaux qui accompagnent ces compresseurs sont de type "serpentin". Au A première vue, ils présentent l'avantage d'être très peu encombrants mais à l'utilisation, ils s'avèrent souvent agaçants lorsqu'ils vous échappent des mains pour se rétracter à l'autre bout de la voiture. Autre inconvénient : ils sont en polyéthylène et ils ont tendance à chauffer dans le cadre d'une utilisation intensive. Il est donc déconseillé de s'en servir pour regonfler plusieurs véhicules à moins de passer par une réserve d'air. Dans ce cas, le phénomène d'échauffement est carrément inexistant et vous pourrez utiliser votre compresseur d'une manière soutenue sans voir exploser votre tuyau...



■ Bien à l'abri dans sa mallette de transport le petit 327 d'EMS reste conserve un gonflage très régulier malgré la chaleur ambiante.



■ Le manomètre et le tuyau du 327 sont d'une telle qualité de précision et de robustesse qu'on peut les utiliser sans problème pour un usage continu quasi professionnel. Rappelons au passage que ce type de manomètre sert aussi bien à gonfler qu'à dégonfler...

"prêts à l'emploi" avec une connectique très conséquente, un tuyau non rétractable en caoutchouc (comme chez les professionnels) et un manomètre nettement plus efficace que tout ce qu'on trouve chez les concurrents. Ces compresseurs embarqués s'installent "en fixe", soit dans l'habitacle soit dans le compartiment moteur. En principe, il est fortement recommandé de les installer le plus à plat possible, surtout en ce qui concerne les compresseurs à huile. Quel que soit l'endroit où on l'installe, le compresseur doit toujours être positionné dans un endroit ventilé. Si l'appareil est placé dans le compartiment moteur, il faut laisser celui-ci ouvert durant toute l'utilisation. Maintenant, si le compresseur est placé dans un endroit fermé, ou s'il est destiné à une utilisation intensive, il est bon de l'accoler à un petit ventilateur.

■ Autre type de manomètre. Il équipe ici un T-MAX embarqué et, comme on peut le constater sur la photo, lui aussi a été relié à un tuyau de caoutchouc renforcé

**Les modèles embarqués**

Les compresseurs embarqués sont en général plus volumineux que les portables. Ils sont aussi souvent plus efficaces. La plupart du temps, ces appareils sont livrés sans accessoires. C'est donc à vous de trouver tuyau et manomètre ce qui n'est pas si évident que cela. D'un autre côté, cela vous laisse le choix du matériel et de ce fait, vous pourrez vous orienter sur des produits plus ou moins performants suivant votre bourse. A signaler au passage que chez EMS, les compresseurs embarqués peuvent être livrés



■ Le Schrader-Eurodainu fabriqué sous licence Michelin. Le must des manomètres même s'il est un peu encombrant.



■ Exemple de compresseur monté à demeure sous le siège d'un Defender. Sa position centrale nécessite moins de longueur de tuyau.

**Qu'est-ce qu'un bon compresseur ?**

Avant d'aller plus loin, il est important de déterminer ce qu'est un "bon" compresseur. Qu'il soit fixe ou portable, un compresseur fiable et efficace doit pouvoir regonfler 4 pneus dans un laps de temps acceptable. Un appareil puissant peut regonfler tous les pneus d'un 4x4 en moins de 4 minutes (pour une pression de 1.5 à 2.5 bars). Des compresseurs moins puissants pourront doubler ce temps tout en restant dans la cours des grands. Au-delà, pour un gonflage ne dépassant pas les 15 minutes, vous pourrez encore trouver de bons produits car la vitesse de gonflage ne doit pas être le seul critère de sélection. Même si certains appareils sont plus lents que d'autres, leur régularité de gonflage, leur temps de service sans repos et leur qualité de fabrication les classent quand même parmi les bons compresseurs.

Autre critère de sélection : la robustesse. On trouve sur le marché des appareils qui annoncent des temps de gonflage très courts

mais qui n'ont pas une espérance de vie très longue. Pour qu'un compresseur reste efficace au fil du temps, il faut qu'il ait un filtre à air, un fusible incorporé (ou un relais), une soupape de sécurité et une protection contre la surchauffe.



■ Avant de gonfler il faut souvent dégonfler : trois marques australiennes proposent ce type de dégonfleur automatique à pression désirée. T.J.M, ARB et Staun.



**Conseils d'utilisation**

En principe, tous les compresseurs portables sont fournis avec leurs propres câbles de branchement. Les câbles des modèles chinois sont suffisants mais plutôt à la limite inférieure et chauffent assez rapidement. Il en va de même avec les pinces de batterie dont la qualité est pour le moins très inégale. Il est donc recommandé d'être vigilant avec ce matériel. Les tuyaux en accordéon des compresseurs chinois sont du plus bel effet dans leur livrée rouge, jaune, orange ou violette. Ils sont hélas plus fragiles et ils chauffent beaucoup plus que les tuyaux en caoutchouc traditionnels qui sont plus encombrants certes, mais aussi plus résistants. Cela dit, si vous faites l'acquisition d'un compresseur chinois, rien ne vous empêche de remplacer le serpentif d'origine par un tuyau en caoutchouc comme on en trouve dans le kit EMS. Quelle que soit la marque du compresseur portable que vous utilisez, ne laissez jamais votre appareil sur le sol et encore moins dans le sable. Posez-le un peu en hauteur, sur une caisse, sur le moteur ou, au moins sur un support qui l'isole du sol. En ce qui concerne les compresseurs embarqués qui sont montés en fixe, il est préférable de prévoir une installation la plus horizontale possible même si certains appareils sans huile (Oilless) peuvent fonctionner inclinés. Si le compresseur est installé dans l'habitacle du véhicule, faites en sorte qu'il soit placé dans un endroit bien ventilé. Evitez de le faire fonctionner dans une caisse ou dans un compartiment trop restreint. Si vous montez votre compresseur dans le compartiment moteur, laissez celui-ci ouvert durant toute l'utilisation. D'une manière générale, le moteur doit toujours tourner lorsque le compresseur est en fonctionnement. ■

**Quelques astuces**

- Lors d'une opération de gonflage, laissez toujours le moteur du véhicule en marche.
- Pour le raccordement, utilisez toujours un câble de grosse section (entre 25 et 50 mm2 du type câble de treuil ou de soudure), sachant que plus le compresseur est loin de la batterie, plus la section du câble doit être importante. Protégez le circuit par un fusible bien adapté.
- Dans le cadre d'un compresseur installé en fixe dans le compartiment moteur, protégez l'appareil si vous devez laver votre moteur.
- Quand vous ne vous servez pas de votre compresseur, n'hésitez pas à protéger les embouts et le clapet (s'il y en a un) avec une capsule de caoutchouc ou, plus facile à trouver, un préservatif. Les soldats américains faisaient pareil avec le bout de leur fusil lorsqu'ils évoluaient dans la jungle.

■ Disposer d'air comprimé permet de dépoussiérer pas mal de choses.