



Communiqué de presse

Vernier/Ostermundigen, le 5 mars 2026

14 pompes à vélo au test du TCS : chaque système a ses avantages et ses inconvénients

Les personnes qui se déplacent à vélo devraient être préparées en cas de crevaison. Le TCS a testé 14 pompes à vélo de différents systèmes. Tous les produits présentent des points forts et des points faibles et se distinguent en matière de confort, de poids, de prix et de maniement. La pompe gagnante du test est un modèle électrique.

Les cyclistes réguliers, toutes catégories confondues, ont avantage à disposer d'une solution de gonflage à domicile, mais aussi en déplacement, en cas de crevaison. Il existe pour cela trois systèmes de pompes, chacun avec ses avantages et ses inconvénients. Une pompe manuelle peut être utilisée aussi souvent que nécessaire à la force musculaire. La pompe électrique est plus simple d'utilisation, mais limitée dans le nombre de gonflages en raison de la batterie. Les systèmes à cartouches de CO₂ sont légers à transporter, mais chaque cartouche ne peut être utilisée qu'une seule fois.

Le TCS, en collaboration avec le magazine «Velojournal», a comparé 14 produits issus des différents systèmes : quatre pompes manuelles, cinq pompes électriques et cinq pompes à cartouches, pour un prix maximal de 150 francs. Outre des marques renommées et les produits les plus vendus, des modèles bon marché ont également été testés. L'évaluation a porté sur le gonflage d'une valve Presta en conditions pratiques lors de déplacements ainsi que sur la polyvalence d'utilisation. Résultat : tous les systèmes sont globalement recommandables, mais présentent des différences marquées en termes de confort, de poids, de prix et de maniement.

Le vainqueur du test est électrique

Celles et ceux qui recherchent le confort et la simplicité opteront pour une pompe électrique. Comme pour toute batterie, il faut penser à la recharger régulièrement. Parmi les modèles électriques, les deux modèles compacts Cycplus AS2 Pro et Muc-Off AirMach Electric Mini se distinguent particulièrement. La Cycplus AS2 Pro obtient la meilleure note globale et remporte ainsi le test. Elle pèse 161 grammes, coûte 77.90 francs et séduit par son format compact ainsi que par son affichage de pression très précis. Son seul point faible est le bruit relativement élevé lors du gonflage. La Muc-Off AirMach Electric Mini est également très recommandable. Avec 155 grammes, elle est encore un peu plus légère, mais avec 124.95 francs, elle est le produit le plus cher du test. Elle est livrée avec des adaptateurs pour ballons et matelas pneumatiques, mais génère également un bruit de fonctionnement bien audible.

Les modèles Xiaomi Air Compressor 2 (498 grammes, 35.70 francs), Bosch pompe à air comprimé sans fil (443 grammes, 53.80 francs) et Osram Inflate 2000 (503 grammes, 85 francs) sont nettement plus lourds. Ils atteignent des pressions maximales allant jusqu'à 10,3 bars et conviennent même en partie au gonflage des pneus de voiture. En raison de leur poids et de l'absence d'étanchéité à l'eau, ils sont toutefois moins adaptés aux sorties sportives à vélo.

L'option à la force musculaire

Les pompes manuelles s'adressent aux cyclistes sportifs. Elles ne présentent aucun risque et garantissent la mobilité en tout temps. Elles obtiennent globalement de bons résultats et convainquent surtout par leur faible poids, leur indépendance vis-à-vis de l'électricité et leurs prix attractifs. La Lezyne Pocket Drive obtient le meilleur résultat dans cette catégorie. Elle coûte 24.30 francs, bénéficie d'une finition de qualité et dispose d'un tuyau flexible, mais le bouton de décompression est très petit. L'Airbone ZT-702 est la pompe la plus légère du test avec 62 grammes et coûte 14.90 francs. Elle convient particulièrement à un équipement minimaliste, mais demande nettement plus de temps et d'effort pour les pneus à grand volume. La SKS Twinjex (27.95 francs) propose une fonction de commutation entre mode haut volume et haute pression, mais son extension de tige semble moins durable. La pompe Fischer, à 10.70 francs, est le modèle manuel le moins cher et la seule pompe à main du test avec manomètre intégré, mais la qualité perçue des matériaux est inférieure.



Les cartouches sont les plus rapides

Les systèmes à cartouches de CO₂ sont les plus rapides pour regonfler un pneu. En quelques secondes, le pneu est gonflé, mais chaque cartouche ne peut être utilisée qu'une seule fois. La Lezyne Control Drive (23.70 francs) convainc par ses matériaux de qualité et sa compatibilité avec les pneus tubeless. La Luft CO₂ Power (19 francs) et l'adaptateur Giyo Micro CO₂ (9.90 francs) obtiennent également de très bons résultats, ce dernier se distinguant particulièrement par son excellent rapport qualité-prix. Les limites de tous les systèmes à cartouches résident dans l'absence de réutilisation multiple et, le plus souvent, dans l'absence de manomètre. Le SKS Airbuster (17.70 francs) et le BBB Air Push (11.90 francs) ont également été testés ; ils conviennent surtout aux cyclistes sportifs souhaitant repartir le plus rapidement possible.

Dans l'ensemble, le test montre que le choix de la pompe à vélo dépend fortement de l'usage personnel. Celles et ceux qui souhaitent une indépendance maximale opteront pour une pompe manuelle. Ceux qui veulent repartir le plus rapidement possible avec un poids minimal choisiront une cartouche. Pour un confort maximal, les pompes électriques compactes offrent la solution la plus convaincante.

Différents types de valves

Les pneus de vélo peuvent être équipés de différents types de valves :

- Presta : la valve «classique» du vélo. Pour gonfler, il faut dévisser la tête de la valve.
- Schrader : la valve «auto», très répandue également sur des vélos (plutôt bon marché), en particulier les vélos d'enfants.
- Dunlop : présente sur certains vélos plus anciens ; une pompe prévue pour valves Presta peut être utilisée.
- Clik Valve : nouveau système de Schwalbe. Il devrait devenir la norme à moyen terme, mais nécessite une nouvelle pompe ou au minimum une nouvelle tête de pompe.

Contact

Jordan Girod, porte-parole du TCS
Tél. 058 827 27 26 | 076 367 25 33 | jordan.girod@tcs.ch
www.presetcs.ch, www.flickr.com

Touring Club Suisse – toujours à mes côtés.

Depuis sa fondation en 1896 à Genève, le Touring Club Suisse est au service de la population suisse. Il est synonyme de sécurité, durabilité et liberté de choix en matière de mobilité personnelle et il est actif tant au niveau politique que social. À travers plus de 2000 collaborateurs et 23 Sections régionales, le plus grand club de la mobilité de Suisse propose à plus de 1,6 millions de membres un large éventail de prestations et services liés à la mobilité, l'assistance, la santé et les activités de loisirs. Une prestation d'assistance est fournie toutes les 70 secondes. Chaque année, 200 patrouilleurs accomplissent quelques 368'000 interventions de dépannage sur les routes suisses et permettent de reprendre la route immédiatement dans plus de 80 % des cas. La centrale d'assistance ETI effectue en moyenne 63'000 interventions, dont près de 3500 évaluations médicales et 1300 rapatriements par an. TCS Ambulance est le plus grand acteur privé dans le secteur des secours d'urgence et du transport sanitaire en Suisse avec 400 collaborateurs, 23 bases logistiques et environ 45'000 interventions par année. Les centres de protection juridique traitent 52'000 affaires juridiques et fournissent près de 10'000 renseignements juridiques. Depuis 1908, le TCS s'engage pour davantage de sécurité dans la mobilité – un engagement rendu possible grâce à ses membres. Il développe des supports pédagogiques, des campagnes de sensibilisation et de prévention, teste les infrastructures de mobilité et conseille les autorités. Le TCS distribue chaque année près de 115'000 baudriers et 90'000 gilets aux enfants, afin que la mobilité des plus petits soit sécurisée. Les centres de conduite forment 42'000 participants par an, toutes catégories de véhicules confondues. Avec 32 campings et environ 900'000 de nuitées touristiques, le TCS est aussi le leader du camping en Suisse. L'Académie de la mobilité du TCS étudie et projette les transformations dans le secteur des transports, comme la mobilité verticale par drone ou la mobilité partagée, par exemple avec le projet «carvelo» qui compte 400 vélos-cargo électriques et 43'000 utilisateurs. Le TCS est cosignataire de la feuille de route mobilité électrique 2025.