



Les pneus TT

un match pour un choix !

Les pneus des 4x4 modernes sont pratiquement tous taillés pour la route. En général ils sont fiables et confortables sur l'asphalte mais ils affichent tout de suite leur limite dès qu'ils s'engagent sur la piste, surtout si cette dernière est abrasive ou humide. Crevaisons à répétition, glissades intempestives, perte de motricité, plantages mémorables deviennent vite « monnaie courante » lorsqu'on part en raid avec des pneus d'origine. Donc, si l'on ne veut pas que les vacances deviennent rapidement un calvaire, il faudra investir dans des pneus mieux adaptés au 4x4, mais lesquels ? Pour répondre, nous avons demandé à Arys Panayotou, le boss d'Helios et organisateur de raids depuis 25 ans, son avis sur ceux qu'il utilisait.

François Willemin

FW : « Contrairement à la plupart de vos confrères qui ont souvent tout misé sur l'Afrique, Helios s'est plutôt spécialisé sur l'Europe en général et sur la France en particulier. Aujourd'hui votre catalogue compte 11 raids à l'étranger, 4 en France et une quinzaine de week-ends sur la moitié sud de l'Hexagone. Votre « aire de jeu » est donc assez diversifiée puisque vous alternez régulièrement le sable et la neige, la boue et le rocher, les pistes roulantes et les chemins creux, avec parfois de longues liaisons routières qui vous mènent d'un bord de l'Europe à l'autre. Sachant que vous circulez aussi bien en hiver qu'en été, que pouvez-vous nous dire sur les pneumatiques ? »

AP : « Le pneu parfait n'existe pas. Il y a pourtant sur le marché des pneus qui peuvent apporter un certain confort et une bonne adhérence sur la route avec des performances très appréciables sur la piste, ce sont les pneus mixtes. Ces pneus sont censés être plus résistants et plus efficaces que les pneus d'origine. Pour certaines marques, c'est vrai. Pour d'autres, et on en a fait la cruelle expérience sur le terrain, il n'y a pas grande différence avec les pneus d'origine. Pour moi, un bon pneu mixte doit être à l'aise à la fois sur la route (qu'elle soit sèche ou mouillée) et sur la piste. Il doit résister aux déchirures en ayant une bonne accroche sur le rocher et sur les sols glissants.



Cooper Discoverer S/T Maxx

Confort routier :	Très bon
Sécurité :	Très bonne tenue sur route sèche Bonne tenue sur route mouillée ou enneigée
Efficacité sur terrain sec :	Excellente, aussi bien sur terre que sur rocher Très bonne résistance sur pistes abrasives et sols caillouteux
Efficacité sur terrain gras :	Très bonne stabilité sur les sols glissants Bonne stabilité dans les dévers Bonne tenue dans les bourbiers profonds et sur les descentes très inclinées
Efficacité dans le sable :	Bonne à très bonne si l'on dégonfle
Longévité :	Excellente
Classification :	50 % route - 50 % piste



KDJ120 hispano-argentin lors du Dakar 2010



HDJ80 en essai au Maroc



Deux grands types de pneus TT :

- Le **All Terrain (A/T)** a un bon comportement sur la route avec une accroche plus ou moins efficace sur sol mouillé. Il se comporte généralement bien sur terrain sec, dans le sable, ou sur des pistes « abrasives » mais il est plus limité dans la boue ou sur terrain glissant.

Pour une utilisation régulière sur route ou en parcours urbain, avec une évolution off road ponctuelle sur des terrains secs ou moyennement glissants, vous aurez donc intérêt à vous orienter sur le A/T.

Un bon A/T vous permet d'atteindre des vitesses élevées pour autant que votre 4x4 en soit capable. Il peut être installé sans problème sur le véhicule d'une manière permanente, à la place de la monte d'origine, sans que les capacités routières en soient affectées.

Si, par contre, vous utilisez votre 4x4 sur des terrains glissants ou dans la boue, avec un usage modéré sur l'asphalte, vous devrez plutôt vous orienter sur le M/T qui présente un cramponnage plus ouvert et plus agressif.

- Le **Mud Terrain (M/T)** vous garantit une meilleure accroche sur des sols glissants et instables. Avec son cramponnage plus aéré, il évacue mieux la boue. S'il n'est pas forcé-

ment plus efficace sur terrain sec, rocher ou piste, il est parfois pénalisant dans le sable. Sur le goudron, le M/T peut être bruyant et ils peuvent avoir un comportement très fluctuant, tant sur le plan de la tenue de route que sur celui de l'usure.

FW : *A votre avis, quels sont les meilleurs pneus, ou du moins, quels sont les pneus que vous recommandez ?*

AP : « Mon expérience des pneumatiques repose sur du vécu durant de longues années de raid. Je ne suis pas un « technicien du pneu », je ne suis qu'un utilisateur. Mon ressenti n'a donc rien à voir avec les « tests » effectués ponctuellement sur des zones balisées par des journalistes qui, bien souvent, n'ont même pas un 4x4. J'ai utilisé un peu plus de 16 marques de pneumatiques au cours de mes 25 ans d'organisation. Au final, j'ai validé deux marques qui, d'après moi, supplantent toutes les autres. En effet, tandis que certains très connus s'endorment sur leurs lauriers (comme le A/T de BFGoodrich qui n'a pas évolué d'un pouce depuis 17 ans), d'autres ne cessent d'innover et de nous faire profiter de leur dynamisme. C'est le cas de General Tire et de Cooper Tires, deux firmes américaines qui équipent d'origine de nombreux véhicules tout-terrain civils ou militaires.

Raid Amilcar avec Helios



Pick Up Truck aux USA



FW : « Que pouvez vous nous dire sur ces deux marques? »

GENERAL TIRE A/T

Nouvelles normes, nouveau pneu

AP : « Il y a des valeurs sûres et General Tire en fait partie. Depuis la Seconde Guerre Mondiale, le manufacturier américain n'a jamais cessé de dominer le marché en innovant sans cesse pour être toujours réactif face aux besoins d'un parc 4x4 en perpétuelle évolution. Il y a 10 ans, lorsque General a sorti son fameux AT 2, ce dernier avait été accueilli avec un certain scepticisme, en raison d'un profil que l'on trouvait trop peu agressif par rapport à la concurrence. Au fil

des ans et suite à de nombreux tests, ce pneu avait été plébiscité par toute la presse spécialisée et par de nombreuses organisations. Considérant que l'AT2 a fait son temps, General Tire nous propose aujourd'hui son remplaçant, le New Grabber AT.

Ce pneu ressemble plus à un pneu routier qu'à un pneu mixte (c'est ce que l'on disait aussi de son prédécesseur). Quelle que soit son apparence, ce pneu a quand même été retenu par le groupe Copadex, qui est réputé pour le choix et la qualité de ses produits, que ce soit dans la gamme 4x4 (General, Matador, Lahssa, Hercules) ou dans la gamme quad (Maxis). Les flancs et la carcasse ont été renforcés pour le rendre plus résistant sur les

pistes, le nouveau découpage des pavés et leur orientation très particulière lui permettent d'évacuer de manière honorable la boue et l'eau, limitant ainsi les risques d'aquaplaning. En ce qui concerne la sécurité et le confort routier, le Grabber A / T est sans conteste le pneu mixte le plus sûr et le plus silencieux du marché. Très bonne tenue de route sur le mouillé, très bon comportement au freinage, excellentes trajectoires dans les virages. En ce qui concerne les indices de résistance, de vitesse et bruit, le nouvel A/T satisfait à toutes les exigences des nouvelles normes environ-

nementales. Sur la piste sèche, le rocher et dans le sable, rien à redire. En fait le seul petit bémol que l'on pourrait reprocher au Grabber A/T, ce sont ses performances limitées en dévers, lorsque le terrain est gras. Hormis cela, ce pneu est un excellent compromis pour ceux qui souhaitent un vrai pneu mixte avec lequel ils peuvent rouler tous les jours.

COOPER DISCOVERER S/T MAXX

Des Champs Elysées au Dakar

Fondée en 1914, la société américaine Cooper Tire & Rubber Company

Le Discoverer assure une bonne évacuation de la boue

Toujours efficace près 35000 km





General Grabber A/T

Confort routier :	Excellent
Sécurité :	Excellente tenue sur route sèche Très bonne tenue sur route mouillée ou enneigée
Efficacité sur terrain sec :	Très bonne, aussi bien sur terre que sur rocher Bonne résistance sur pistes abrasives et sols caillouteux
Efficacité sur terrain gras :	Stabilité correcte sur les sols glissants Stabilité très moyenne dans les dévers Tenue très moyenne dans les bourbiers profonds et sur les descentes inclinées
Efficacité dans le sable :	Excellente
Longévité :	Correcte
Classification :	70 % route - 30 % piste



occupe aujourd'hui la 9ème place sur le marché mondial du pneu. Bien implantée en Europe et en Asie, Cooper réalise 69% de son chiffre d'affaires en Amérique du Nord en équipant d'origine un nombre de véhicules légers, de 4x4 et de poids lourds.

Au fil des ans, Cooper n'a cessé de se développer allant même jusqu'à racheter Avon en 1997. Ses pneus se sont illustrés sur tous les plus grands

circuits automobiles et motos. Ils sont engagés sur plus de 140 championnats dans le monde et ils sont validés par quelques uns des plus grands noms de l'automobile. La société américaine ne cesse d'occuper le devant de la scène lors de rallyes raids ou de bajas... Tout dernièrement, deux équipages se sont illustrés à leur tour sur le dernier « Dakar » avec le Cooper Discoverer S/T Maxx.

Ce pneu, que nous avons découvert en 2011, a été pour nous une surprise et une véritable révélation !

Son look quelque peu agressif pour-rait laisser penser de lui qu'il est avant tout un pneu de franchissement destiné « aux purs et durs ». Il n'en est rien ! Ce pneu, « passe partout » comme l'appelle Pascal Morel, le patron de l'emblématique « Carrascal pneus », est aussi à l'aise sur le goudron que sur la piste. Vous pouvez très bien rouler avec lui toute l'année, par tous les temps, sur toutes les routes d'Europe et vous offrir sans crainte une petite balade dans les neiges du Cantal, un raid sportif dans les boues de

Roumanie ou une belle virée dans les dunes du Maroc sans être jamais inquiété. Avec un son profil très dynamique, son cramponnage bien aéré et ses renforts de flancs en relief, le Discoverer allie esthétique et performances. Sur le goudron, dans les virages serrés et à une allure soutenue, il reste rivé à la route. Sur route mouillée, même s'il est un peu moins performant que le Grabber A/T, il affiche quand même une bonne tenue, que ce soit dans les grandes courbes ou dans les virages en épingle. Peu ou



Le pneu New Grabber sur un KDJ125



Essais de pneus lors d'un raid hivernal dans le Champsaur

Efficace face au rocher

Sortie d'ornière sur un HJ61



Conseil d'achat

Quoi qu'il en soit, et compte tenu des nombreuses contrefaçons qui circulent sur la toile, nous vous conseillons très vivement d'éviter l'achat de vos pneumatiques (quelle qu'en soit la marque) par Internet. Préférez le choix, les conseils et les compétences des vrais professionnels de ce secteur, Carrascal Pneus 4x4 étant certainement l'un des meilleurs spécialistes.

pas bruyant sur le goudron, le Discoverer est aussi d'une étonnante longévité. Sur piste sèche, il est aussi performant que le Grabber A/T, sinon plus. Après plusieurs raids au Maroc et en Tunisie, force a été de constater que ce pneu était beaucoup plus résistant que le A/T de BFGoodrich dont la fragilité des flancs et de la bande de roulement nous ont un peu déçus.

Mais c'est surtout dans les terrains gras, que le Discoverer affiche sa supériorité sur tous les A/T du marché. Dans les dévers « humides » et dans les montées glissantes, que ce soit sur la terre, sur l'herbe ou dans la neige, alors que bien des pneus atteignent rapidement leurs limites, le Discoverer continue à s'accrocher au terrain, grâce à son cramponnage bien aéré qui lui permet de mieux débouler dans la boue. »

FW : « En conclusion, que recommandez vous à vos participants ? »

AP : « Que ce soit chez General ou chez Cooper, la qualité de fabrication est irréprochable. Les deux pneus



Illustrations des années 40

Très bon comportement du pneu Cooper Discoverer S/T Maxx dans la neige

sont des valeurs sûres qui reposent sur un sens de l'innovation incessant et sur une expertise quasi centenaire. Difficile de dire celui que l'on préfère ! En fait, les deux pneus ont des qualités qui leur sont propres et le choix devra donc s'établir en fonction de l'utilisation que l'on fera de son véhicule. Pour une utilisation essentiellement urbaine, avec un raid par an et quelques randonnées en France sur terrain sec ou peu glissant, nous conseillons le Grabber A/T. Pour une utilisation urbaine avec plusieurs raids et plusieurs randonnées par an, sur terrain sec ou glissant, nous conseillons le Discoverer S/T Maxx.



Le pneu New Grabber très à l'aise dans la neige