

MotorSport

LE MAGAZINE DE L'AUTOMOBILE SPORTIVE

ESSAIS
MERCEDES A 45 AMG
FORMULE FORD ECOBOOST
10 PNEUS SPORTIFS
SUR LE GRILL
VISITE D'USINE
LES DESSOUS DE L'ALFA 4C



SUPERTEST

326 KM/H EN PLEIN AIR

McLAREN 12C SPIDER



RS6 + SEVEN = GARAGE IDÉAL



GOODWOOD EN EXIGE ROADSTER



DONKERVOORT GTO : 1,8 KG/CH



L 12744 - 53 - F - 5,90 € - RD

BEL : 6,50 € / LUX : 6,50 € / CH : 9,90 FS / ESP : 7,00 € / PORT. CONT. : 7,00 € / DOM. : 8,00 €

10 PNEUS SPORTIFS SUR LE GRILL

Le choix d'un pneu haute performance est aussi crucial que difficile. Ce comparatif minutieux entre dix concurrents couvrant une large gamme de prix devrait vous y aider en balayant au passage quelques idées reçues.

TEXTE NICOLAS GOURDOL PHOTOS YANNICK PAROT

235/40 R18 95Y

Bridgestone Potenza S001	>> 133 euros
Continental ContiSportContact 5	>> 174 euros
Goodyear Eagle F1 Asymmetric	>> 158 euros
Hankook Ventus S1 Evo2	>> 146 euros
Michelin Pilot Sport 3	>> 171 euros
Nexen N 8000	>> 99 euros
Pirelli PZero	>> 164 euros
Toyo Proxes T1 Sport	>> 138 euros
Vredestein Ultrac Vorti	>> 133 euros
Yokohama Advan Sport V105	>> 161 euros



Fin 2012, l'Union Européenne a mis en place un système d'étiquetage obligatoire pour tous les pneumatiques. Celui-ci comprend trois critères: l'efficacité énergétique, l'efficacité/freinage sur sol mouillé, et le niveau de bruit de roulement externe. De quoi aider le

consommateur lambda à y voir plus clair, mais certainement pas le sportif à faire son choix. La réglementation européenne ne parle pas de chrono ou de freinage sur le sec, d'usure et encore moins de plaisir de pilotage. L'intérêt d'un grand comparatif de pneus haute performance demeure intact. Le projet n'aurait pu être mené à bien sans l'appui d'un partenaire digne de ce nom. L'équipe du site Internet www.rezulteo-pneu.fr nous a apporté l'expertise et le soutien logistique nécessaires.

La pertinence de ce type d'essais repose sur une méthodologie rigoureuse mais aussi une totale indépendance vis-à-vis des marques. Tous les pneus ont été achetés dans le commerce, une démarche pas vraiment économique (à vos calculettes), donc suffisamment rare pour être soulignée! N'allez pas en déduire que tous les manufacturiers sont malhonnêtes, mais dans le doute... Ici, pas de triche possible. Nous aimerions pouvoir en faire de même avec les voitures qui peuplent *Motorsport*, mais sans investisseurs qatariens cela risque d'être compliqué... Il n'était pas non plus souhaitable d'être accueillis sur les pistes d'essais d'une marque, comme Ladoux (Michelin) ou Mireval (Goodyear). Nous avons opté pour un terrain neutre et familier, j'ai nommé la piste Club de Magny-Cours dont la configuration nous semblait parfaitement adaptée. Qui plus est, il fait toujours beau dans la Nièvre. Pas de vent, pas une goutte d'eau, une vingtaine de degrés, bref, un temps idéal. Notez que nous avons pris le parti de ne pas effectuer de tests sur le mouillé, dans la mesure où ce paramètre figure sur le nouvel étiquetage. C'est une véritable armada orange qui débarque sur le circuit. Pas moins de quatre Focus ST: deux pour les tests, et deux pour les roues! La monte 235/40 R18 95Y permettait de regrouper une large palette de pneus avec le même indice de vitesse. Celui-ci peut influencer sur la structure du pneu et le mélange de gomme. De ce fait, des indices de vitesse différents fausseraient la comparaison, un phénomène bien trop souvent pris à la légère. Nous avons opté pour dix pneus concurrents appartenant aux trois catégories de prix référencées par Rezulteo: 1^{re}, 2^e et 3^e lignes. Au moment de l'achat, les tarifs s'échelonnaient de 99 euros en moyenne pour le Nexen à 174 euros pour le Continental... Un tel écart se justifie-t-il d'un point de vue purement sportif? C'est ce que nous allons voir. Au programme: freinage, tour chrono, ressenti et mesure précise de l'usure. A la manœuvre: quatre pilotes, et deux monteurs franchisés Allopneus avec leurs camionnettes tout équipées. Le défilé de boudins peut commencer. >>





Plus de trois mètres séparent le meilleur pneu du moins bon de 100 à 0 km/h.

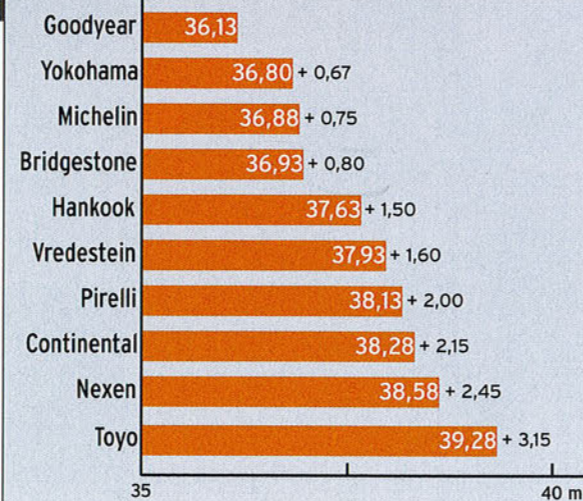


FREINAGE

Que l'on soit ou non en quête de sportivité, le freinage demeure un paramètre essentiel dans le choix d'un pneu. L'efficacité de nos dix prétendants dans ce domaine a été contrôlée sur un 100 à 0 km/h. Pourquoi ce choix ? Une vitesse inférieure n'aurait pas permis de mettre en relief des écarts significatifs, et une vitesse supérieure aurait fait entrer en ligne de compte l'endurance des freins. Quatre tests ont été effectués pour chaque pneu, avec trois passages de témoin à intervalle régulier afin de contrôler les conditions de mesures. Le résultat présenté est une moyenne.

Le Goodyear Eagle F1 sort du lot avec 36,13 m. Derrière, la tripléte Yokohama/Michelin/Bridgestone se tient en à peine 13 cm. Au rang inférieur, le Hankook Ventus réclame 1,50 m de plus que le meilleur pour s'arrêter, mais la mauvaise surprise vient de deux manufacturiers Premium: Pirelli et Continental, dont les pneus se placent respectivement à 2,00 et 2,15 m de la plus courte distance. Le low cost Nexen se retrouve en fond de classement, mais c'est le Toyo qui termine bon dernier, à 3,15 m du Goodyear, soit l'équivalent de la longueur d'une petite voiture. A méditer.

100-0 KM/H



POIDS ET HOMOGENÉITÉ

	Poids moyen (kg)	Variabilité (g)
Bridgestone	7,87	20
Continental	6,58	20
Goodyear	7,27	81
Hankook	7,27	74
Michelin	6,94	7
Nexen	7,28	18
Pirelli	7,19	91
Toyo	7,04	22
Vredestein	8,05	42
Yokohama	7,34	11

La pesée de tous les pneus permet d'en tirer plusieurs enseignements. Pour commencer, on observe des écarts de poids impressionnants d'un concurrent à l'autre. 1,5 kg sépare le plus léger (Continental) du plus lourd (Vredestein), soit 6 kg en tout affectés aux sacro-saintes masses non suspendues. C'est tout simplement énorme !

La variabilité montre quant à elle l'homogénéité du poids entre les quatre pneus d'une même marque. La maîtrise de ce phénomène de dispersion est le reflet d'une bonne maîtrise de l'outil de production. Dans ce domaine, Michelin est irréprochable, avec un écart de poids moyen de seulement sept grammes sur quatre pneus.



Un comparatif à dix pneus nécessite une logistique impressionnante.



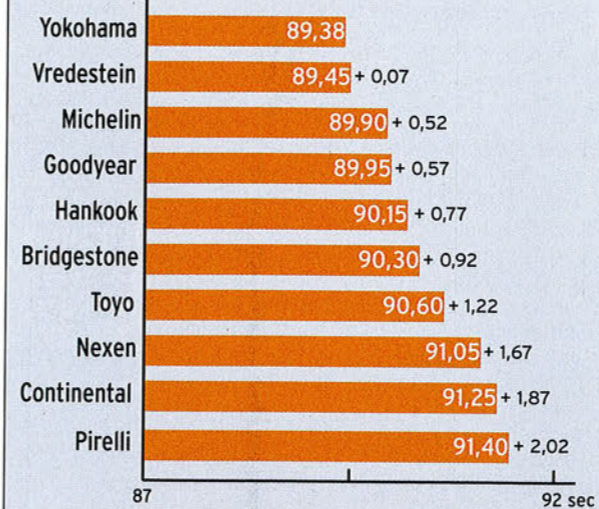
TOUR CHRONO

Plus que des écarts chiffrés, les tours chrono effectués à Magny-Cours ont mis en exergue des différences insoupçonnées en termes de feeling et de comportement. Les écarts de typage sautent aux yeux, que ce soit dans les réactions aux limites d'adhérence, la précision du train avant et l'équilibre général. D'un pneu à l'autre, la Focus ST change franchement de caractère. Certaines gommes calment le train arrière naturellement joueur, d'autres accentuent le phénomène. Les caractéristiques de chaque enveloppe influent également sur la direction, avec une différence pouvant aller jusqu'à un quart de volant dans certains virages! Les chronos et les sensations ont été recoupés par deux pilotes avec une homogénéité quasi parfaite. Les tests sont effectués à l'aveugle, mais le Nexen est vite démasqué. Les *a priori* sur les pneus chinois bon marché sont justifiés. Celui-ci dégage une impression de flou artistique total. Il s'inscrit en courbe sans la moindre précision, décroche brutalement, et perturbe l'ABS lors des gros freinages. Impossible d'être propre

dans ces conditions, ce qui aura le mérite d'amuser les amateurs de glisse. Le Nexen n'est pourtant pas le moins rapide. Derrière lui, nous retrouvons le pneu le plus cher du plateau, à savoir le ContiSportContact 5. Chaussée en Continental, la Focus perd en réactivité, manque de train avant, oblige à surbraquer, affiche une adhérence correcte, sans plus. Le plaisir de pilotage est en berne. Tout l'inverse du comportement offert par le Vredestein Ultrac Vorti, dont le feeling hyper sportif colle parfaitement à son dessin racé aux larges épaulements signé Giugiaro : les pneus aussi ont droit à leurs petites coquetteries. Le train avant se révèle hyper réactif, la motricité est remarquable et le grip impressionnant. Seul défaut, une tendance à décrocher un peu brutalement. Le Vredestein signe le deuxième temps, une demi-seconde devant le Michelin Pilot Sport 3. Le pneu français est un régal d'homogénéité. Sportif, directif, précis, il permet de rentrer fort en respectant à merveille l'équilibre naturel de l'auto. A cinq petits centièmes, nous retrouvons le champion du freinage. Le Goodyear est un vrai pneu

plaisir, à la fois rapide, progressif et suffisamment typé pour se plier sans mollir à un pilotage musclé. Dans le genre sympa et facile, le Hankook n'est pas en reste. Cinquième du classement, le Ventus S1 Evo2 est le plus facile à cerner faute d'être le plus fun. Relégué en deuxième partie du classement, le Bridgestone S001 manque de sportivité. Il répond bien aux injonctions du pilote, rentre fort en courbe, mais sature trop vite et fait sombrer la Focus dans des sous-virages marqués. Lanterne rouge du freinage, le Toyo pointe à la septième position face au chrono. Ce pneu japonais démontre une belle progressivité mais souffre d'un sérieux déficit de caractère pour faire honneur à un châssis du calibre de celui de la Focus ST. A l'opposé, la Ford est littéralement sublimée par le Yokohama, qui s'adjuge le meilleur chrono et les avis subjectifs les plus élogieux. Sa rigidité et son dessin clairement orientés vers la performance sur le sec offrent une précision époustouflante et une réactivité qui se traduit par un minimum d'angle au volant. Un peu plus de deux secondes séparent la

TEMPS AU TOUR



D'UN PNEU À L'AUTRE, LA FOCUS ST CHANGE FRANCHEMENT DE CARACTÈRE



première de la dernière place. Si l'on fait référence à notre tableau de chronos sur la piste Club, cet écart équivaut à un changement de catégorie. La Focus ST peut ainsi se retrouver au niveau d'une Polo GTI...

Le responsable n'est autre que le mythique PZero, Le pneu sportif par excellence. Difficile d'expliquer une telle contre-performance de la part d'un manufacturier de ce calibre, mais les faits sont là, objectifs

et cruels. Le feeling sympa de prime abord laisse vite place à un comportement erratique et peu rassurant, fait de violents décrochages et de facettes dans les courbes les plus rapides du circuit.

Il nous fallait une sportive racée mais pas caricaturale et facile à prendre en main. La Focus ST était la monture idéale.



SUBJECTIF

	Limite		
	Précision	adhérence	Equilibre
1 Yokohama	2	1	1
2 Michelin	1	2	4
3 Goodyear	4	4	3
4 Bridgestone	3	5	5
5 Hankook	6	6	2
6 Vredestein	7	3	6
7 Pirelli	5	7	7
8 Continental	8	8	8
9 Toyo	9	9	8
10 Nexen	10	10	10

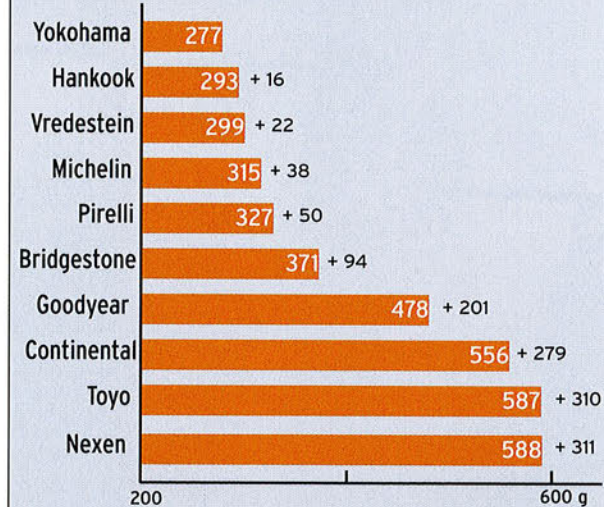


La hauteur des sculptures et le poids ont servi de paramètres d'usure.

USURE

Les pneus représentent un gros poste de dépense pour les possesseurs de sportives, notamment pour ceux affectionnant les sorties occasionnelles sur circuit. Les performances pures n'ont de réelle valeur que si elles ne sont pas éphémères. De ce point de vue, le Yokohama signe un sans-faute puisqu'il est à la fois le plus rapide et le plus endurant. Nous avons mesuré la profondeur des sculptures en quatre points ainsi que le poids de chaque pneu avant et après les tests. Les écarts sont sidérants. Le Nexen et le Toyo ont perdu plus du double de poids que le Yokohama, soit l'équivalent de 300 g supplémentaires de gomme laissés sur la piste! Le Conti n'est pas non plus à la fête, avec une bande de roulement purement et simplement détruite. En croisant les tableaux, on remarque que les trois pneus ayant perdu le moins de poids sont parmi les quatre plus rapides sur piste. L'homogénéité de l'usure de la bande de roulement est aussi très variable d'un pneu à l'autre. Tandis que la profondeur des sculptures sur la partie intérieure a diminué de 2 % sur le Vredestein, celle du Toyo a fondu de 22 %!

USURE (PERTE DE POIDS)



Bridgestone Potenza S001



Continental ContiSportContact 5



Goodyear Eagle F1 Asymmetric



Hankook Ventus S1 Evo2



Michelin Pilot Sport 3



Nexen N 8000



Pirelli PZero



Toyo Proxes T1 Sport



Vredestein Ultrac Vorti



Yokohama Advan Sport V105

QUI EST REZULTEO ?

Notre partenaire est un guide d'achat tout simplement unique dans le monde du pneumatique. Créé par des experts issus de l'industrie du pneu et du Web, ce site a pour mission d'apporter au consommateur toutes les informations dont il a besoin pour choisir le pneu adapté à ses attentes.

Media indépendant, Rezulteo permet en outre de comparer l'ensemble des prix du marché mais également les performances réelles des pneus grâce à un système de notation spécialement développé.

Des informations complémentaires sur ce comparatif ainsi que des vidéos sont disponibles sur le site www.rezulteo-pneu.fr accessible directement avec le flash code ci-contre.



Voilà ce qui reste des pneus après les tests. Le Continental est ravagé.

CONCLUSION

Ce comparatif prouve s'il en était besoin l'importance que revêt le choix des pneumatiques, spécialement dans le cadre d'un usage sportif. Yokohama domine clairement les débats. L'Advan Sport brille dans tous les domaines sans être le plus onéreux. Derrière, le Michelin Pilot Sport 3 est une valeur sûre, un pneu plaisant, efficace et particulièrement homogène. Troisième au général, l'Eagle F1 de Goodyear procure d'excellentes sensations, freine mieux que la concurrence, mais souffre d'une usure importante. Autre bonne surprise, Hankook termine au pied du podium. Le Ventus S1 est facile, sain et typé juste ce qu'il faut : un compromis idéal. Quatrième à égalité de points avec Hankook, Vredestein représente une belle surprise. Ce pneu dit de deuxième ligne surclasse certaines marques Premium, en plaisir comme en efficacité, pour un tarif inférieur d'environ 20 %. Derrière, Bridgestone tient tout juste son rang avec un S001 trop policé mais sans défaut majeur. La plus grosse contre-performance vient de Pirelli. Attendu au sommet de ce classement, le PZero se retrouve à la septième place en raison d'une efficacité médiocre sur circuit et d'un feeling sportif discutable. Derrière, le Continental peine à justifier son prix. Trop consensuel et

peu efficace, le pneu allemand est le moins sportif du lot. Le Toyo détonne également au milieu de la concurrence par son manque de caractère, sans parler de ses piètres résultats au freinage. En dernière position, le Nexen est le moins cher du plateau, et de loin, mais aussi le moins recommandable. Certes, l'enveloppe chinoise n'est pas totalement dénuée de sportivité ni d'efficacité, mais sa durée de vie très éphémère et ses réactions pour le moins étranges doivent faire relativiser l'économie réalisée à l'achat. ■

CLASSEMENT FINAL

	Freinage	Tour chrono	Usure	Subjectif
1 Yokohama	2	1	1	1
2 Michelin	3	3	4	2
3 Goodyear	1	4	7	3
4 Hankook	5	5	2	5
5 Vredestein	6	2	3	6
6 Bridgestone	4	6	6	4
7 Pirelli	7	10	5	7
8 Continental	8	9	8	8
9 Toyo	10	7	9	9
10 Nexen	9	8	10	10