

METTEZ LA (BONNE) GOMME !

BON COMPROMIS, LES PNEUS CROSS MIXTES/DURS SONT LES PLUS COURAMMENT UTILISÉS ET ILS FIGURENT AU CATALOGUE DE CHAQUE MARQUE. L'OFFRE EST DONC IMPORTANTE ET LE CHOIX D'AUTANT PLUS EMBARRASSANT. POUR VOUS PERMETTRE DE NE PAS VOUS TROMPER, TEST MOTO CRAMPONS !

PAR LA RÉDACTION, PHOTOS C. LECOULANT, J. TAURIN ET A. VALÉRIO

Les gommes dures et mixtes-dures sont les mieux adaptées pour les terrains secs. Mais tout le monde n'a pas le budget pour s'offrir deux trains de pneus différents pour l'été. Comme souvent, un compromis est nécessaire et les pneus mixtes-durs s'imposent alors naturellement. En cas d'averse ou d'arrosage copieux, ces gommes plus tendres offriront une meilleure adhérence que les



BRIDGESTONE M77/M78 VALEUR SURE

Utilisées par Vuillemin, Mc Grath, Carmichael et Roncador aux USA ou encore Dobb et Smets en GP, les gommes nipponnes sont devenues en peu de temps des références incontournables. L'ensemble M77 (avant) et M78 (arrière) a plutôt bien plu à tous les essayeurs grâce à sa bonne homogénéité. En raison de sa bande de roulement plus rigide que les flancs, le pneu arrière offre une très bonne motricité et la tenue sur l'angle est sans reproche grâce à une bonne déformation des crampons.

En sortie de courbe, le M78 glisse progressivement sans décrocher et permet de conserver sa trajectoire initiale.

À l'avant, le constat est plus mitigé puisque Valério a parfois décroché brutalement. Toutefois, il a apprécié le profil très maniable, idéal pour guider la moto sur terrain sec. Côté usure, rien à signaler. Les crampons du train se sont arrondis uniformément et aucun arrachement ni découpe n'est survenu. Bref, un très bon produit performant, rassurant et bien placé en termes de prix. Angot vous le recommande chaudement. ■

Prix moyen AV/AR : 300 F/375 F
Origine : Japon. Fabrication : Japon.
Distributeur : Bridgestone France
au 01.46.15.57.75.

LES NOTES (SUR 10)

AVANT (M77)

	ANGOT	VALERIO	DARRE	LECOULANT
● TENUE SUR L'ANGLE	9	8	8	8
● FREINAGE	8	8	9	9
● FEELING	9	8	8	8

ARRIÈRE (M78)

● TENUE SUR L'ANGLE	8	8	9	9
● MOTRICITÉ	9	8	8	9
● FEELING	9	8	8	8



- ★ BRIDGESTONE M77/M78
- ★ DUNLOP D 739
- ★ METZELER MC 6
- ★ MICHELIN STARCROSS MH2
- ★ MITAS BARUM C05/C10
- ★ PIRELLI MT 18



pneus durs, dont les crampons se déforment très peu. En revanche, si vous roulez sur des terrains vraiment pierreux, sachez que les mixtes-durs s'useront plus rapidement.

Pour ce comparatif, nous avons sélectionné les pneus proposés par Bridgestone, Dunlop, Michelin et Pirelli, qui se partagent le gros du marché. Mais pour être aussi complets que possible sur le sujet, nous avons ajouté les produits Metzeler et Mitas-Barum. En ce qui concerne ce dernier manufacturier, il nous a été impossible de nous procurer le pneu avant mixte-dur C11 et l'importateur nous a donc fait parvenir le seul modèle cross disponible en stock, à savoir le C05. Un pneu "universel" qui s'est avéré inadapté à notre essai. Nous aurions par ailleurs aimé tester le nouveau Pirelli MT450 mais il n'était pas encore disponible dans la bonne dimension pour une 125.

Notre test s'est déroulé sur le circuit du domaine des Tourneix à Châteauroux (36). La 125 KX aimablement prêtée par le concessionnaire parisien Dinatel a tourné deux jours durant entre les mains de quatre pilotes de niveau et de pilotage très différents : Richard Angot, ex-pilote Elite au style agressif ; Alexandre Valério, pratiquement aussi rapide, mais bien plus fluide ; Vincent Darre, un amateur qui en met du gros (gaz), et Cyrille Lecoulant, amateur à l'instinct de conservation assez développé. ➔

DUNLOP D 739 EQUILIBRE MAIS...



Le D739 constitue l'une des nouveautés Dunlop en 2001 et comble enfin le manque dans la gamme nipponne, où n'existait pas jusqu'alors un vrai mixte-dur. Vu le nombre de titres mondiaux obtenus par le manufacturier nippon (dont le dernier de Bolley), dire que Dunlop est un spécialiste du pneu cross est presque un affront. Toutefois, le D739 nous a un peu déçus par son manque d'adhérence sur l'angle. Comme chez Bridgestone, l'accord entre l'avant et l'arrière est assez bon mais l'adhérence du train est un peu inférieure à ce que proposent certains concurrents. Angot et Vincent ont surtout mal senti le pneu AV sur l'angle tandis que la motricité de l'arrière n'était pas des plus

efficaces en sortie de virage. En revanche, Valério a plutôt pris ça pour un jeu car même si les Dunlop décrochent assez vite, ils sont récupérables aisément. Sur les freinages, l'avant mériterait également d'être plus mordant sur sol très sec, même s'il se récupère sur la poussière. Bref, un train qui accroche un peu moins, mais dont le comportement reste largement au-dessus de la moyenne. Seul hic : les tarifs un peu élevés. ■

Prix moyen AV/AR : 360 F/420 F
Origine : Japon. Fabrication : France.
Distributeur : Dunlop France
au 01.40.93.12.34.

LES NOTES (SUR 10)

AVANT

- TENUE SUR L'ANGLE
- FREINAGE
- FEELING

	ANGOT	VALERIO	DARRE	LECOULANT
TENUE SUR L'ANGLE	6	6	5	5
FREINAGE	6	8	6	6
FEELING	5	7	7	5

ARRIERE

- TENUE SUR L'ANGLE
- MOTRICITE
- FEELING

	ANGOT	VALERIO	DARRE	LECOULANT
TENUE SUR L'ANGLE	6	7	7	7
MOTRICITE	6	8	7	8
FEELING	6	8	7	8

METZELER MC 6 LA BONNE SURPRISE

Certes, Metzeler n'a pas d'image en cross et le tout-terrain ne représente pas une priorité pour ce manufacturier dont la gamme cross se limite à quatre enveloppes : universel, souple, mixte et dur. Par conséquent, le MC6 n'est pas un véritable mixte-dur et l'on s'attendait à ce qu'il préfère plutôt un sol bien rocailleux. Nous avons rangé nos "moqueries" dès les premiers chronos puisqu'ils furent bons pour tout le monde et même très bons pour Angot qui a signé son meilleur temps avec cette monte.

Toutefois, nos deux top pilotes ont reproché à l'avant de décrocher sans prévenir tandis que les deux liguards ont apprécié le sentiment de sécurité et le bon feeling qu'il apporte. Un paradoxe

légitime, le MC6 AV se montrant confortable et stable jusqu'à une certaine vitesse. Pour l'arrière, le jugement est plus homogène avec un bon contrôle en glisse, supérieur à celui procuré par les Dunlop et Mitas, et un grip excellent. Il n'est toutefois pas certain que le MC6, fabriqué dans une gomme un peu plus dure que ses concurrents, offre les mêmes prestations sur un sol plus humide et propose ainsi le compromis d'un "vrai" mixte/dur. ■

Prix moyen AV/AR : 330 F/415 F
Origine : Allemagne. Fabrication : Allemagne. Distributeur : IAC Distribution au 01.34.38.30.38.



LES NOTES (SUR 10)

AVANT

	ANGOT	VALERIO	DARRE	LECOULANT
● TENUE SUR L'ANGLE	7	7	9	8
● FREINAGE	7	7	9	6
● FEELING	7	8	9	9

ARRIERE

	ANGOT	VALERIO	DARRE	LECOULANT
● TENUE SUR L'ANGLE	8	7	9	7
● MOTRICITE	8	8	9	9
● FEELING	8	8	9	8



STARCROSS MH2 EVOLUTION REUSSIE



Remplaçant depuis l'an passé des fameux M12, le Starcross MH2 a été en partie mis au point par Vuillemin lors de sa saison de GP 99. Sa structure a été optimisée avec des crampons resserrés en quinconce tandis que les crampons latéraux, plus massifs, sont rallongés pour une meilleure tenue en dévers et une plus grande résistance à l'arrachement.

Par ses prestations, le train Michelin se rapproche des Bridgestone. Le pneu AV se montre toutefois un peu moins performant avec une tendance à décrocher sans prévenir et n'est pas facile à ramener. A sa décharge, sa gomme est un peu plus tendre et il devrait se mon-

trer plus adhérent sur sol humide et donc plus polyvalent que le Bridgestone. Quant à l'arrière, il montre une bonne qualité d'absorption sur les chocs et sa motricité est de qualité malgré quelques décrochages facilement récupérables. Un poil plus usé que le Pirelli ou le Bridgestone, le Michelin Starcross offre également une bonne longévité, à un prix légèrement supérieur. ■

Prix moyen AV/AR : 375 F/435 F
Origine : France. Fabrication : Espagne. Distributeur : Michelin au 0.801.801.818.

LES NOTES (SUR 10)

AVANT

	ANGOT	VALERIO	DARRE	LECOULANT
● TENUE SUR L'ANGLE	7	8	8	8
● FREINAGE	7	7	8	9
● FEELING	7	7	8	9

ARRIERE

	ANGOT	VALERIO	DARRE	LECOULANT
● TENUE SUR L'ANGLE	8	8	8	8
● MOTRICITE	8	8	8	9
● FEELING	8	7	8	8

Mitas **BARUM C05 (AVANT) ET C10 (ARRIERE)** LE BON RAPPORT QUALITE-PRIX

Les pneus tchèques ont fait une percée remarquée dans le cross, surtout chez les pilotes de ligue attirés par leur excellent rapport qualité prix. Pour un problème de rupture de stock et de livraison incomplète, nous n'avons pu tester le pneu AV mixte-dur C11 (prix : 269 F) qui se serait mieux accordé au pneu Mitas C10. En désespoir de cause, nous nous sommes rabattus sur le C05 "universel". Son profil trop rond, ses crampons à profusion (un vrai pneu trail !) et sa gomme trop tendre l'ont définitivement mis hors jeu. A conseiller pour l'initiation uniquement : ne tenez donc pas compte de ses mauvaises notes. En revanche, le C10 arrière s'est montré tout à fait dans le ton. Pas excellent, mais

bon dans tous les compartiments, il offre une bonne motricité et une tenue sur l'angle plus qu'acceptable. Certes, il décroche souvent à l'accélération sur un sol béton mais il est régulier dans la glisse et le feeling reste correct. Seul son pouvoir d'absorption est un peu limité, ce qui fait sautiller la roue arrière. Mais à moins de 320 F, on lui pardonne ! A recommander aux pilotes de ligue. ■

Prix moyen AV/AR : 259 F/319 F
Origine : République tchèque.
Fabrication : République tchèque.
Distributeur : RMF au 03.25.43.37.37
ou Bageot Diffusion au 02.40.93.09.65.



LES NOTES (SUR 10)

AVANT (C05)

- TENUE SUR L'ANGLE
- FREINAGE
- FEELING

ANGOT	VALERIO	DARRE	LECOULANT
2	2	1	3
2	1	1	1
1	3	1	2

ARRIERE (C10)

- TENUE SUR L'ANGLE
- MOTRICITE
- FEELING

7	6	6	6
7	7	6	7
7	7	6	6

PIRELLI **MT 18** LA REFERENCE



C'est le pneu qui a départagé nos deux top pilotes puisque Valerio s'est régalé avec ce MT18 alors que Angot ne lui a pas trouvé le même feeling que le Bridgestone. Ils sont quand même tombés d'accord sur un point : la monte Pirelli offre un grip excellent sur sol béton. Sa tenue sur l'angle dans les virages à plat est bluffante et l'accord entre l'avant et l'arrière est parfait. Le pouvoir d'absorption des Pirelli est toutefois en léger retrait par rapport au Bridgestone ou au Michelin, d'où un "manque de confort" ressenti par Lecoulant et un "feeling moins franc" souligné par Angot.

En fait, l'avant est précis et ne décroche rarement, offrant ainsi un "sentiment de

sécurité" que Darré avait déjà apprécié sur le Metzeler. Il faut avouer que, comme le pneu allemand, le Pirelli possède une gomme assez dure (il était d'ailleurs référencé comme "dur" dans la gamme avant son remplacement sur ce créneau par le MT 480). Il devrait donc se montrer moins polyvalent sur un terrain meuble que le Bridgestone ou le Michelin. Proposé à un tarif attractif, le MT 18 est amené à être remplacé par le nouveau mixte-dur Pirelli MT450. En espérant que celui-ci soit aussi bon... ■

Prix moyen AV/AR : 300 F/375 F
Origine : Italie. Fabrication : Brésil.
Distributeur : SMI au 01.39.85.78.79.

LES NOTES (SUR 10)

AVANT

- TENUE SUR L'ANGLE
- FREINAGE
- FEELING

ANGOT	VALERIO	DARRE	LECOULANT
7	8	9	8
8	8	9	7
7	9	9	7

ARRIERE

- TENUE SUR L'ANGLE
- MOTRICITE
- FEELING

7	8	9	7
8	8	9	8
8	9	9	8

COMPARATIF

PNEUS CROSS MIXTES/DURS

➔ Les quatre pilotes se sont relayés à raison d'une manche de 30 minutes avec chaque train de pneu, plus deux autres séances de quatre tours en interchangeant les gomme au hasard afin de vérifier les premières impressions de chaque pilote sur les six différents trains. Une séance de chrono a également servi de fil rouge, même si seuls ceux réalisés par Angot et Valério sont réellement révélateurs, nos amateurs ayant eu du mal à se montrer réguliers sur plusieurs tours. Quoi qu'il en soit, une hiérarchie s'est tout de même dessinée.

NOS IMPRESSIONS

Pour les meilleurs pilotes, les trains Bridgestone M77/78 et Pirelli MT18 arrivent à égalité, Angot montrant une légère préférence pour les enveloppes nipponnes et

Valério pour les gomme italiennes. Ces deux montes ont fait preuve de grandes qualités, aussi bien en homogénéité avant/arrière qu'en motricité, stabilité, tenue sur l'angle et feeling général. Le Pirelli se démarque par un grip impressionnant sur sol très sec tandis que le Bridgestone, plus tendre, se montre plus polyvalent grâce à son excellent compromis sol béton/sol meuble.

Derrière, on trouve les Michelin Starcross MH2 qui offrent également de bonnes prestations, mais dont le pneu AV décroche plus facilement. Le Metzeler MC6 se distingue. Composé d'une gomme assez dure comme le Pirelli (marque propriétaire de Metzeler), il assure une excellente adhérence et offre un sentiment de sécurité apprécié des "liguards". En revanche, les top pilotes lui ont reproché un léger manque de grip de l'avant à rythme élevé.

Le dernier wagon est composé des montes Dunlop D739 et Mitas C05/C10. Leur comportement général reste très satisfaisant mais le Dunlop n'offre pas la meilleure adhérence tandis que le Mitas-Barum manque un peu de grip et de confort.

Voilà pour nos impressions, le choix définitif vous appartient. Si vous êtes un pilote moyen, sachez que ces six trains de pneus sont



● De là à se tresser des couronnes de lauriers parce qu'ils ont passé en revue 12 pauvres boudins qui ne leur avaient rien demandé, il y en a peut-être qui exagèrent...

largement satisfaisants et que seuls les top riders, aux exigences supérieures, pourront préférer le Bridgestone ou le Pirelli. En choisissant un mixte dur, vous optez pour un super compromis endurance/performance. A l'aise à peu près sur tous types de terrains, ils sont proches des pneus mixtes mais dureront plus longtemps grâce à leur gomme plus dure. ■



● Notre bon Jeff officiait comme préposé au montage des six paires de gomme. Vu le lascar, les démonte-pneus n'avaient qu'à bien se tenir. Exécution !

UN GRAND MERCI

Aux manufacturiers qui nous ont fourni les pneumatiques de cet essai ainsi qu'au MC Casterroussain qui nous a accueillis sur le domaine des Tournoux (02 54 07 19 62). Enfin, merci également à Dinatol (01 39 68 27 42) qui nous a prêté une 125 KX 2001 préparée aux petits oignons.

BON A SAVOIR

- **PRIX.** Le marché du pneumatique est assez particulier en termes de tarification. Les fabricants ne communiquent pas de prix publics conseillés parce que les marges pratiquées par leurs revendeurs varient selon les quantités qu'ils achètent. Les tarifs affichés dans ce comparo sont donc basés sur une moyenne obtenue après avoir appelé trois revendeurs différents pour chaque pneu.
- **PRESSIONS.** Vu le sol béton de notre circuit, nous avons opté pour une pression de 1 kg à l'avant comme à l'arrière.
- **MONTÉ.** Aucun pneu n'a posé de problème au montage. Pour ne pas vous fatiguer inutilement, on vous conseille de vous munir d'une triplette de démonte-pneus (type Michelin),

- d'un maillet, d'un pot de graisse ou de vaseline et d'un peu d'eau savonneuse.
- **USURE.** Au terme de deux jours d'essais, aucun de nos pneus n'a montré de signes d'usure excessive. Certes, les pierres étaient absentes de notre circuit mais les pneus ont bien tenu le choc et seraient repartis pour deux jours de roulage. Seuls les crampons se sont naturellement arrondis mais leur hauteur était toujours appréciable et aucun arrachement n'a été à déplorer.
- **DIMENSIONS.** 125 oblige, notre KX s'est vue chaussée de montes spécifiques à sa faible cylindrée. Les pneus AV de nos six trains étaient tous en 80/100 x21 tandis qu'à l'arrière, la dimension était de 100/90 x19.

TABLEAU COMPARATIF

	PRIX MOYEN AV / AR	PREFERENCE		MOYENNE CHRONO	NOS APPRECIATIONS			NOTE GLOBALE
		MIXTE	DUR		RENDEMENT	FEELING	PRIX	
BRIDGESTONE M77/M78	300 F / 375 F	■■■■■	■■■■■	2'13"54	*****	*****	***	*****
PIRELLI MT 18	300 F / 375 F	■■■■■	■■■■■	2'12"98	*****	*****	***	*****
DUNLOP D739	360 F / 420 F	■■■■■	■■■■■	2'13"82	*****	***	**	*****
METZELER MC6	330 F / 415 F	■■■■■	■■■■■	2'13"88	*****	***	**	*****
MICHELIN STARCROSS MH 2	375 F / 435 F	■■■■■	■■■■■	2'13"82	*****	***	*	*****
MITAS BARUM C05/C10	260 F / 320 F	■■■■■	■■■■■	2'17"77	**	**	*****	***

NOTE EXPLICATIVE DU TABLEAU C-DESSUS

Ce tableau synthétise l'ensemble des données objectives et subjectives acquises lors de notre essai. Pour une appréciation globale la plus juste possible, nous avons soumis nos différents critères de jugement à un barème modérateur. Ainsi, rendement, feeling et prix