

LES PNEUS ENDURO **MICHELIN** **MENE LE** **TRAIN**

AVEC SON ENDURO 3, BIBENDUM DOMINE-T-IL TOUJOURS LE MARCHÉ DU PNEU ENDURO? MALGRÉ L'ARRIVÉE EN FORCE DE CHALLENGERS, LE CÉLÈBRE MICHELIN A GARDÉ LA CONFIANCE DE NOS TEST-RIDERS. RESTE QUE LA CONFRONTATION ENTRE LES SEPT TRAINS DE PNEUS FIM QUI COMPTENT SUR LA PLANÈTE ENDURO EST ENRICHISSANTE...

PAR CYRILLE LECOULANT,
PHOTOS CL ET JEFF THORAIN.





● Trois pilotes de différents niveaux, une 250 Gas Gas 2001, une belle spéciale et un parcours de liaison représentatif des difficultés de l'enduro, voilà pour le cadre de notre essai.

Comme en trial, la réputation des Michelin n'est plus à faire en enduro. Mais cette renommée est-elle encore de mise en 2001, à l'heure où la concurrence se fait de plus en plus vive ? Bridgestone a pris du galon en Mondial avec Tiainen, Pirelli a gagné la Gilles Lalay Classic avec David Castera, Dunlop a complètement revu sa copie en 2000, Mitas Barum fait la joie des ligards avec ses tarifs planchers et... Michelin sort un nouveau pneu arrière, l'Endurostar, dont le profil s'avère très proche des modèles cross Starcross.

Cela faisait beaucoup de chamboulements sur la (petite) planète du pneu enduro et refaire le point afin d'y voir plus clair nous a paru nécessaire. Au total, pas moins de sept trains complets ont été testés : Bridgestone Gritty ED 661 (avant) et ED 660 A (arrière), Dunlop D 907 F (avant) et D 907 (arrière), Metzeler MCE 2 (avant) et MCE Six Days 3 (arrière), Michelin Enduro 3 (avant et arrière), Michelin Enduro 4 (avant) et Endurostar (arrière), Mitas EF 06 (avant) et EF 05 (arrière), ainsi que les Pirelli MT 83 Scorpion. Ouf !

Pour les mettre à l'épreuve, nous avons embarqué dans l'aventure une 250 Gas Gas 2001, puis direction le Domaine de la Gorre, en Ardèche, où sévit Albert Adesso. Entre deux leçons de pilotage, lui et ses hommes ont pris le temps de nous tracer une belle spéciale assez sèche, mais à la terre légèrement sablonneuse. Cette spéciale a été faite deux fois, le second passage étant chronométré, avant d'attaquer un

parcours de liaison très complet (montées, descentes, pierriers, franchissements de racines, rochers, etc.), puis de revenir en spéciale pour un dernier chrono.

Bref, de bonnes conditions pour essayer nos gommes. Au guidon, votre serviteur et notre bon Jeff ont joué les testeurs de niveau National B, tandis que notre invité, Ludovic Faveyrial, ex-champion de France 4-T National en 99, a tenu le rôle du National A.

NOS IMPRESSIONS

Au terme de deux jours d'essai, la messe était dite : le Michelin Enduro 3 arrière, et les Enduro 3 et Enduro 4 avant ont rassemblé tous les suffrages. Leur excellent comportement en toutes conditions en font des références incontournables. Il nous a juste été difficile de trouver le train Michelin parfait : Faveyrial et Thorain ont voté Enduro 4 à l'avant et Enduro 3 à l'arrière, alors que la précision et la sécurité offertes par l'Enduro 3 avant m'ont davantage convaincu.

Mais quel que soit votre choix, vous opterez pour un train particulièrement performant, confortable et endurant. Et malgré l'usure assez rapide des Michelin (leur seul défaut), leurs prestations restent largement honorables. Nous avons cependant été un tantinet déçus par l'Endurostar. D'un profil très proche du modèle cross, s'il offre un grip d'enfer et une motricité de premier ordre, il a tendance à décrocher sans prévenir et assez violemment, handicapant fortement le feeling. D'une gomme plus dure que l'Enduro 3, on pensait que l'Endurostar serait plus à l'aise sur le terrain sec de notre essai, ce ne fut pas le cas.

Nous avons été particulièrement séduits par les nouveaux Pirelli MT 83 Scorpion, très proches en conception du Michelin Enduro 3. Les pneus italiens sont très homogènes et offrent d'excellentes performances. Ils ne souffrent que d'un (très) léger manque de grip pour faire jeu égal avec les Michelin. Derrière se placent les Bridgestone Gritty et Dunlop D 907 dont l'homogénéité entre l'avant et l'arrière fait merveille, même si un peu de grip leur fait défaut pour qu'ils puissent se positionner au niveau des leaders. La gomme relativement dure des Bridgestone pénalise légèrement la tenue sur l'angle ainsi que la précision au freinage. Dérivé du mixte cross D 756, le Dunlop avant manque un poil de mordant, tandis que l'arrière part vite en glisse même s'il ne décroche jamais méchamment.

Dans le groupe de queue, se situent les Mitas Barum EF 05 et 06, ainsi que les Metzeler MCE Six Days. Si ces deux trains possèdent de réelles qualités, leurs défauts sont aussi bien marqués, notamment au niveau de l'homogénéité. Le Metzeler avant souffre d'une tenue sur l'angle très moyenne, qui pénalise l'arrière dont les performances sont nettement meilleures avec une bonne motricité et un feeling appréciable. Avec les Mitas, c'est l'inverse : le comportement du pneu avant est satisfaisant, tandis que l'arrière souffre d'un manque de grip évident même si ses glisses fréquentes sont facilement contrôlables. ➔

BON A SAVOIR

➤ **PRIX.** Le marché du pneumatique est assez particulier en terme de tarification. Les fabricants ne communiquent pas de prix publics conseillés, tout simplement parce que les marges pratiquées par leurs revendeurs sont très différentes selon les quantités qu'ils achètent. Les tarifs affichés dans ce comparo sont donc une moyenne obtenue après avoir appelé trois revendeurs différents pour chaque pneu.

➤ **PRESSIONS.** Le sol sec et rocailleux sur lequel nous avons réalisé cet essai en Ardèche nous a permis de rouler avec une pression de 900 g à l'avant, comme à l'arrière.

➤ **MONTÉ.** Aucun pneu n'a posé de problème au montage, excepté le Michelin Endurostar légèrement difficile à rentrer. Pour éviter de se fatiguer inutilement, on vous conseille de vous doter d'une bonne triplette de démonte-pneus (type Michelin), d'un maillet, d'un pot de graisse à pneu et d'un peu d'eau savonneuse.

➤ **USURE.** Au terme de deux jours d'essais et malgré notre liaison rocailleuse, l'usure de nos pneus a été normale. Seuls quelques morceaux de crampons ont disparu sur le Bridgestone, tandis que les deux Michelin présentaient une bande de roulement assez arrondie. Pour les autres, l'usure des crampons a été régulière et peu marquée.

➤ **DIMENSIONS.** Notre moto d'essai étant une 250 Gas Gas, nous avons utilisé des tailles classiques : 80/90x21 à l'avant et 140/80x18 à l'arrière. Deux exceptions toutefois : le Dunlop avant, seulement dispo en 80/100x21, et le Michelin Endurostar disponible dans l'unique dimension de 120/90x18.

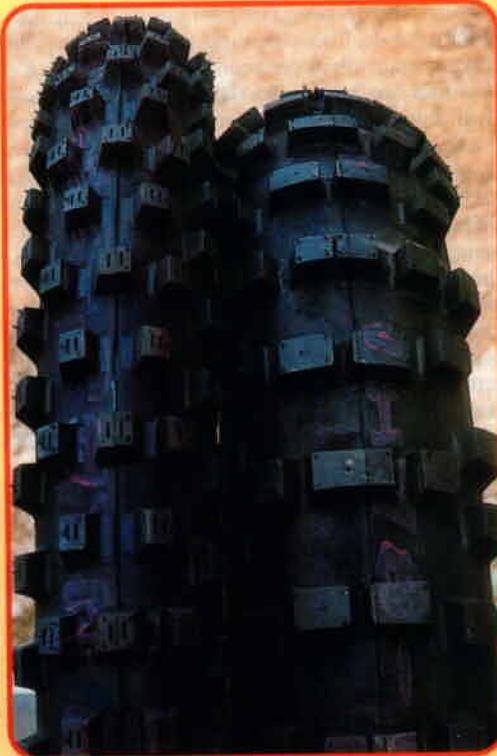
➤ **REVERSIBLES.** Les pneus arrière Bridgestone Gritty, Dunlop D 907, Michelin Endurostar et Mitas EF 05 n'ont pas de sens de rotation à respecter au montage. L'intérêt, c'est qu'ils sont réversibles, donc s'ils sont un peu fatigués, vous pouvez les retourner pour regagner du grip. Pratique !

BRIDGESTONE GRITTY ED 661 (AV) ET ED 660 A (AR) UN BON PLACEMENT

Apparus il y a trois ans, les pneus japonais restent une valeur sûre car ils se révèlent très homogènes à l'usage. Certes, ils offrent moins de grip que les Michelin Enduro 3 ou les Pirelli MT 83, mais leurs performances sont équivalentes à celles du Dunlop. Leur gomme dure les prédispose plutôt à une utilisation sur sol sec car, sitôt que l'on évolue sur une terre un peu plus meuble ou que l'on se trouve dans les dévers, l'avant manque de mordant sur l'angle. L'arrière se comporte de la même façon avec une motricité légèrement en retrait par rapport aux meilleurs boudins de notre essai même si, sur l'herbe ou dans les pierriers en

liaison, le ED 660 A offre la traction nécessaire. Le feeling, la stabilité au freinage et le confort général demeurent satisfaisants. En fait, ce train Bridgestone ne souffre que d'un petit déficit de grip pour faire jeu égal avec les meilleurs. Son usure est également un poil plus importante que chez ses concurrents avec quelques bouts de crampons découpés, mais rien de vraiment très inquiétant. ■

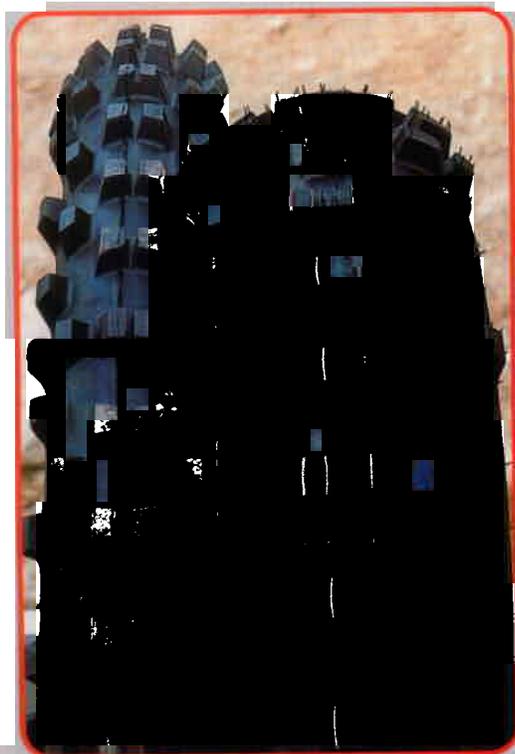
- PRIX MOYEN AV/AR : 330 F ENV./430 F ENV.
- ORIGINE : JAPON.
- FABRICATION : JAPON.
- DISTRIBUTEUR : BRIDGESTONE FRANCE AU 01.46.15.57.75.



LES NOTES (SUR 10)

AVANT (ED 661)	FAVEYRIAL	LECOULANT	THORAIN
● TENUE SUR L'ANGLE	5	6	6
● FREINAGE	6	7	7
● FEELING	5	7	7
ARRIERE (ED 660 A)			
● TENUE SUR L'ANGLE	7	7	7
● MOTRICITE	7	7	8
● FEELING	7	7	8

DUNLOP D 907 F (AV) ET D 907 (AR) LE TRAIN SANS SOUCIS



D'origine nippone comme le Bridgestone, le Dunlop D907 en est également le principal concurrent. Comme lui, il affiche une bonne homogénéité avant/arrière, mais manque un peu de grip pour être au niveau des meilleurs. Le pneu avant D907 F reprend le profil du pneu mixte cross D756, tandis que l'arrière D907, apparu l'an dernier, est proche du D752 avec des crampons plus hauts. L'adhérence de l'avant sur l'angle s'avère assez moyenne, mais notre essai s'est déroulé sur sol sec et ce pneu à gomme mixte devrait mieux se comporter sur sol meuble. Le D907 F ne se désunit toutefois jamais d'avec l'arrière. Le D907 propose, lui, un bon comportement géné-

ral. On lui reprochera simplement de partir un peu plus vite en glisse que les top-pneus (Michelin et Pirelli). Il ne décroche cependant jamais brutalement et sa tenue sur l'angle en dévers ou en virage à plat se révèle très satisfaisante. Maintenant, pourquoi choisir le Dunlop plutôt que le Bridge? Honnêtement, ils sont très proches et seul le confort légèrement supérieur du Dunlop en liaison peut peser dans la balance. ■

- PRIX MOYEN AV/AR : 320 F ENV./450 F ENV.
- ORIGINE : JAPON.
- FABRICATION : FRANCE.
- DISTRIBUTEUR : DUNLOP FRANCE AU 01.40.93.12.34.

LES NOTES (SUR 10)

AVANT (D 907 F)	FAVEYRIAL	LECOULANT	THORAIN
● TENUE SUR L'ANGLE	6	7	6
● FREINAGE	7	8	8
● FEELING	7	7	7
ARRIERE (D 907)			
● TENUE SUR L'ANGLE	8	7	7
● MOTRICITE	7	8	8
● FEELING	8	7	8

METZELER MCE 2 (AV) ET MCE SIX DAYS 3 (AR) MANQUE D'HOMOGENEITE

Sortie depuis peu, la troisième évolution du FIM allemand se distingue par un désaccord profond entre l'avant et l'arrière. Le gros défaut de ce train vient du MCE 2 avant dont le manque de grip pénalise l'accord avec un Six Days 3 arrière de bonne tenue. Difficile d'élever le rythme en spéciale où la moto devient sous-vireuse sur sol sans appui, le MCE 2 avouant vite ses limites sur les prises d'angle. Le Metzeler avant se rattrape un peu en dévers car la vitesse y est moins élevée, mais ses décrochages intempestifs ne mettent pas en confiance. L'arrière est nettement plus sécurisant. Il part en glisse assez facilement, mais distille plus de

grip qu'un Mitas et ne décroche pas sans coup férir. Seul point commun du train Metzeler : un bon confort en liaison, aussi bien que les Michelin, c'est dire... En terme de prix, les pneus allemands sont proches des Mitas et se valent en moyenne, mais font chemin inverse. En pneu avant, le tchèque est meilleur, alors qu'à l'arrière, l'allemand se distingue. Quitte à choisir un Metzeler, ne prenez que l'arrière. ■

- PRIX MOYEN AV/AR : 300 F ENV./420 F ENV.
- ORIGINE : ALLEMAGNE.
- FABRICATION : ALLEMAGNE.
- DISTRIBUTEUR : IAC AU 01.34.38.30.38

LES NOTES (SUR 10)

AVANT (MCE 2)	FAVEYRIAL	LECOULANT	THORAIN
● TENUE SUR L'ANGLE	6	4	6
● FREINAGE	6	6	6
● FEELING	6	5	7
ARRIERE (MCE 6 DAYS 3)			
● TENUE SUR L'ANGLE	6	7	6
● MOTRICITE	7	8	7
● FEELING	8	8	8



MICHELIN ENDURO 3 TOUJOURS LE MEILLEUR

LE CHOIX
MOTO
CRAMPONS



C'est unanimement le train préféré des trois essayeurs, du moins pour l'Enduro 3 arrière car, pour l'avant, Faveyrial et Thorain ont jugé l'Enduro 4 légèrement supérieur. Apparus en 1991, les Enduro 3 sont encore au top et dépassent toujours la concurrence. En spéciale, le grip est excellent et les prises d'angle peuvent vraiment être importantes, même sans appui. L'avant se distingue également par sa précision et sa maniabilité, excepté dans les pierriers où il a tendance à sautiller et à ternir ainsi le guidage. C'est bien là son seul défaut tant ce pneu est sécurisant et performant. Quant à l'arrière, il est parfait : son adhérence est bluf-

fante dans l'herbe et la boue, tandis que ses crampons assez mous "accrochent" les moindres obstacles en franchissement et offrent un grip excellent en dévers. Bon mordant au freinage et confort général sont également les qualités apportées par ce train Enduro 3 vraiment très homogène. Seul hic : une usure un peu rapide du pneu arrière. Les tarifs sont élevés... mais c'est le prix de l'excellence. ■

- PRIX MOYEN AV/AR : 360 F ENV./450 F ENV.
- ORIGINE : FRANCE.
- FABRICATION : ESPAGNE.
- DISTRIBUTEUR : MICHELIN AU 0.801.801.818.

LES NOTES (SUR 10)

AVANT (ENDURO 3)	FAVEYRIAL	LECOULANT	THORAIN
● TENUE SUR L'ANGLE	6	9	7
● FREINAGE	8	9	8
● FEELING	8	9	9
ARRIERE (ENDURO 3)			
● TENUE SUR L'ANGLE	9	8	9
● MOTRICITE	9	8	10
● FEELING	10	10	10

**MICHELIN****ENDURO 4 (AV) ET ENDUROSTAR (AR)
PROGRES DISCUTABLE**

L'Endurostar est la grande nouveauté Michelin. Un pneu événementiel que nous avons associé à l'Enduro 4, jugé meilleur pneu avant de ce comparatif. L'Endurostar se distingue par un profil proche du Starcross avec des crampons resserrés en quinconce et des pavés latéraux massifs. Ce pneu n'est disponible qu'en 120/90x18, dimension que Michelin préconise pour toutes les cylindrées. Taillé dans une gomme plus dure que l'Enduro 3, on pensait que l'Endurostar serait plus à l'aise sur le terrain sec de notre essai. Il n'en a rien été. Sa motricité s'est avérée bonne, mais il a eu tendance à décrocher sans prévenir sur l'angle et lors des dérivés, alors que son mordant au freinage

s'est révélé moins bon. Bref, un pneu moins rassurant que l'Enduro 3, mais qui se récupère avec une usure plus légère. Quant à l'Enduro 4 avant, c'est une perle. Certes, s'il offre un peu moins de maniabilité que l'Enduro 3, il est plus sécurisant et confortable en liaison. Freinage, grip sur l'angle, stabilité au freinage, feeling d'enfer, il excelle dans tous les compartiments... et doit former une super association avec l'Enduro 3. ■

- PRIX MOYEN AV/AR : 360 F ENV./450 F ENV.
- ORIGINE : FRANCE.
- FABRICATION : ESPAGNE.
- DISTRIBUTEUR : MICHELIN AU 0.801.801.818.

LES NOTES (SUR 10)**AVANT (ENDURO 4) FAVEYRIAL LECOULANT THORAIN**

● TENUE SUR L'ANGLE	9	8	9
● FREINAGE	9	10	9
● FEELING	9	9	10

ARRIERE (ENDUROSTAR)

● TENUE SUR L'ANGLE	7	7	6
● MOTRICITE	8	8	8
● FEELING	9	7	7

**Mitas**
Barum**EF 06 (AV) ET EF 05 (AR)
ATOUT PRIX**

Le train tchèque est le moins cher et il en donne pour son argent. Si ce n'est pas le plus efficace, son comportement général reste correct. La motricité s'avère moyenne car il part rapidement en glisse, et la tenue sur l'angle est modeste sur sol sec. Mais il ne surprend jamais et il suffit de doser l'accélération pour éviter de partir à la faute. En revanche, sa carcasse souple encaisse bien les chocs en liaison et le confort se révèle appréciable. Le pneu avant EF 06 est de meilleure qualité, d'où un certain manque d'homogénéité. Sa tenue sur l'angle est un peu meilleure que l'arrière, mais il manque de feeling dans le guidage en virage serré. Cependant,

comme l'arrière, il absorbe beaucoup en liaison et son comportement est plutôt sécurisant sur sol cassant. A condition de rester en ligne car, comme en spéciale, il perd vite ses moyens sur les dénivelés. Bref, le pneu avant se comporte mieux que l'arrière, le grip n'est pas extra, mais, à rythme moyen, le Barum fait son boulot. Pour le prix, on peut le recommander aux pilotes modestes ou aux randonneurs. ■

- PRIX MOYEN AV/AR : 269 F ENV./385 F ENV.
- ORIGINE : REP. TCHEQUE.
- FABRICATION : REP. TCHEQUE.
- DISTRIBUTEUR : BAGEOT DIFFUSION AU 02.40.93.09.65.

LES NOTES (SUR 10)**AVANT (EF 06) FAVEYRIAL LECOULANT THORAIN**

● TENUE SUR L'ANGLE	7	8	6
● FREINAGE	7	7	7
● FEELING	6	7	6

ARRIERE (EF 05)

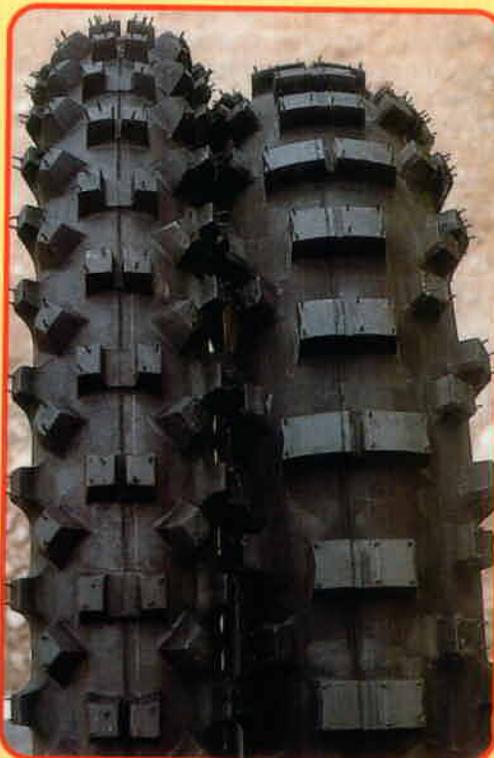
● TENUE SUR L'ANGLE	4	5	4
● MOTRICITE	6	7	7
● FEELING	4	6	6

PIRELLI MT 83 SCORPION L'ANTI-MICHELIN ?

C'est le seul pneu FIM faisant de l'ombre au Michelin Enduro 3. Il faut dire qu'il s'en inspire beaucoup. En effet, aussi bien à l'avant qu'à l'arrière, la disposition et la forme des crampons italiens sont très proches des enveloppes françaises. Depuis l'an dernier, l'arrière a évolué et dispose d'une seconde rangée de crampons plus grosse et d'une bande de roulement à trois pavés. Par rapport au Michelin, le Pirelli manque seulement de feeling, ceci étant dû à une adhérence (très) légèrement inférieure de l'arrière et à un mordant moins bluffant de l'avant. Ça reste toutefois du FIM top-niveau avec un bon grip sur l'angle, aussi bien sur le sec que

le gras. L'accord entre l'avant et l'arrière est très homogène, tandis que le guidage de l'avant se fait précis, aussi bien dans l'herbe que dans les pierres. A l'arrière, la motricité se révèle sans défaut, le MT 83 décrochant rarement et, quand cela lui prend, c'est toujours en prévenant son homme. Dernier bon point : son association avec des mousses Pirelli qui sont rapidement disponibles, ce qui n'est pas le cas des Michelin. ■

- PRIX MOYEN AV/AR : 360 F ENV./430 F ENV.
- ORIGINE : ITALIE.
- FABRICATION : BRÉSIL.
- DISTRIBUTEUR : SMI AU 01.39.85.78.79.



LES NOTES (SUR 10)

AVANT (MT 83)	FAVEYRIAL	LECOULANT	THORAIN
● TENUE SUR L'ANGLE	8	8	8
● FREINAGE	8	8	8
● FEELING	9	8	9
ARRIERE (MT 83)			
● TENUE SUR L'ANGLE	9	8	9
● MOTRICITE	9	8	9
● FEELING	9	8	9

NOTRE BILAN

Les pilotes les plus pointus seront sensibles aux performances des Michelin et Pirelli, mais pourront également jeter leur dévolu sur les Bridgestone et les Dunlop dont l'homogénéité se révèle fort appréciable. Quant au nouveau Michelin Endurostar, son comportement nécessite une certaine adaptation. Enfin, les Metzeler et les Mitas s'adressent davantage aux pilotes amateurs : ils sont confortables en liaison et, surtout, vendus à prix serrés. Le choix définitif vous appartient donc, mais dites-vous que le pneu ne fait pas le pilote et, qu'avant tout, il faut savoir mettre du gaz! ■



MERCI LES GARS!

Séance louanges. Nous tenons ici à remercier tous les importateurs qui nous ont fourni les trains de pneus pour cet essai, ainsi que l'accessoiriste Shogun (une bonne adresse joignable au 01.69.80.97.45.) pour nous avoir dégotté le Mitas Barum arrière indisponible chez RMF et Bageot Diffusion. Un grand merci également à Albert Adesso pour nous avoir recus dans son centre de pilotage de la Gorre en Ardèche (04.75.32.02.38.) et avoir tracé une belle spéciale ainsi qu'un parcours de liaison très complet, et à Ludo Favayrial (photo) pour sa compétence et sa bonne humeur.

TABLEAU COMPARATIF

	PRIX MOYEN		MOYENNE CHRONO	NOS APPRECIATIONS			NOTE GLOBALE
	AVANT	ARRIERE		RENDEMENT	FEELING	PRIX	
MICHELIN ENDURO 3	360 F	450 F	2'30"75	★★★★★	★★★★★	★★	★★★★★
MICHELIN ENDURO 4/ENDUROSTAR	360 F	450 F	2'30"94	★★★★	★★★★★	★★	★★★★
PIRELLI MT 83 SCORPION	360 F	430 F	2'30"58	★★★★★	★★★★	★★★	★★★★
BRIDGESTONE GRITTY ED 861/ED 660 A	330 F	430 F	2'30"42	★★★	★★★★	★★★	★★★
DUNLOP D 907 F/D 907	320 F	450 F	2'32"99	★★★	★★★★	★★	★★★
METZELER MCE 2/MCE SIX DAYS 3	300 F	420 F	2'32"00	★★	★★★	★★★	★★
MITAS BARUM EF 06/EF 05	269 F	385 F	2'34"85	★★	★★	★★★★	★★

NOTE EXPLICATIVE DU TABLEAU CI-DESSUS

Ce tableau synthétise l'ensemble des données objectives et subjectives 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 pèsent respectivement à hauteur de 50, 40 et 10 % dans la note finale. Quant aux chronos, ils représentent la moyenne des meilleurs temps de chaque pilote.