

Comparatif de pneus 4x4



Type de pneu	Pneu d'été UHP (Ultra High Performance)	Pneu d'hiver M+S	Pneu toute saison pour route et tout-terrain facile	Pneu toute saison pour route et tout-terrain difficile	Pneu tout-terrain exclusivement pour tout-terrain
Sculpture du pneu					
Dimension du pneu	235/65 R 17 104 V	235/65 R 17 108 H M+S	235/65 R 17 108 H M+S	235/65 R 17 108 H M+S	235/65 R 17 104 Q M+S
Chaussée mouillée					
Freinage sur le mouillé (été)	100%	90%	95%	95%	67%
Freinage sur le mouillé (hiver)	89%	100%	90%	94%	81%
Aquaplaning longitudinal	76%	74%	72%	82%	100%
Aquaplaning transversal	86%	82%	76%	95%	100%
Piste circulaire mouillée	100%	98%	98%	96%	92%
Maniabilité sur le mouillé	100%	63%	75%	50%	13%
Chaussée sèche (été)					
Freinage sur le sec (avec ABS)	100%	84%	91%	88%	90%
Maniabilité sur le sec	100%	50%	88%	63%	37%
Neige					
Freinage sur la neige (avec ABS)	0%	100%	2%	0%	51%
Traction	0%	100%	1%	0%	1%
Franchissement col (avec ESP)	0%	100%	74%	60%	84%
Course sur neige fraîche	0%	100%	50%	13%	37%
Tout-terrain					
Traction sur sable	100%	98%	99%	86%	85%
Traction sur pierrailles/gravier	98%	100%	93%	97%	90%
Force de traction sur sable	87%	84%	85%	94%	100%
Traction sur boue	13%	37%	37%	63%	100%
Bruit					
Bruit intérieur	97%	100%	99%	96%	63%
Bruit extérieur	100%	89%	97%	78%	72%
Confort	88%	100%	75%	63%	37%
Résistance au roulement	95%	100%	99%	82%	48%
Appréciation TCS	<ul style="list-style-type: none"> bonne tenue en aquaplaning très bonne adhérence sur le mouillé et le sec en été inacceptable sur neige bonne tenue sur tout-terrain facile inadapté sur tout-terrain difficile bonne résistance au roulement bon niveau de confort et de bruit Meilleure solution pour la saison d'été	<ul style="list-style-type: none"> bonne tenue en aquaplaning adhérence acceptable sur le mouillé et le sec en été véritable pneu d'hiver avec M+S et symbole de flocon de neige bonne tenue sur tout-terrain facile inadapté sur tout-terrain difficile très bonne résistance au roulement bon niveau de confort et de bruit Meilleure solution pour la saison d'hiver	<ul style="list-style-type: none"> mauvaise tenue en aquaplaning bonne adhérence sur le mouillé et le sec en été inacceptable sur neige et inadapté en hiver bonne tenue sur tout-terrain facile inadapté sur tout-terrain difficile très bonne résistance au roulement bon niveau de confort et de bruit Non recommandé en hiver	<ul style="list-style-type: none"> bonne tenue en aquaplaning adhérence moyenne sur le mouillé et le sec en été inacceptable sur neige et inadapté en hiver mauvais sur tout-terrain facile assez bon sur tout-terrain difficile résistance au roulement moyenne niveau de confort et de bruit moyen Non recommandé en hiver	<ul style="list-style-type: none"> meilleure tenue en aquaplaning très mauvaise adhérence sur le mouillé et le sec en été mauvais sur neige et non recommandé en hiver le moins adapté sur tout-terrain facile excellent sur tout-terrain difficile très mauvaise résistance au roulement niveau de confort et de bruit inacceptable Non recommandé pour routes asphaltées et en terre, pur pneu tout-terrain

Près de 18% du parc automobile suisse sont des véhicules tout-terrain, berlines et voitures de sport inclus. La part des véhicules tout-terrain dans les chiffres de vente se monte à 14%. Ce type de voiture est le plus souvent acheté car il donne l'impression de «pouvoir tout faire». On retrouve cette idée d'universalité pour les pneus «toute saison». De tels pneus, marqués aussi M+S et donc considérés comme pneus d'hiver, sont montés d'usine sur les véhicules tout-terrain. Par contre, lors du rééquipement, il y a sur le marché au moins cinq types de pneus 4x4 différents, ce qui cause une certaine confusion. Le test du TCS veut mettre en évidence les faiblesses des pneus «toute saison», car sur une chaussée enneigée, ils sont un danger pour la sécurité, surtout s'ils sont montés sur des véhicules tout-terrain.

Conclusion

Le TCS montre clairement qu'il est indispensable, aussi pour les véhicules tout-terrain, de monter des pneus d'été et des pneus d'hiver. La meilleure solution pour la belle saison est le pneu d'été et pour l'hiver le pur pneu d'hiver. Si l'on veut pouvoir se déplacer en 4x4 sur toutes les chaussées, le pneu «All Season» (toute saison) promet l'impossible. Mais ces pneus ne peuvent être parfaits ni en été ni en hiver et sont un bien mauvais compromis. Le pneu tout-terrain par contre, comme son nom l'indique, est absolument adapté pour le tout-terrain difficile mais le moins approprié de tous les pneus testés pour le tout-terrain facile (routes en terre et de sable).

Nouveau: les appréciations sont données en %. 100% correspond à la valeur maximale, donc «excellent», 0% à «non recommandé». La notation en % n'est pas à considérer en tant que valeur absolue mais en tant que «note individuelle».

