



MICHELIN SYNCHRON

164 €

NOS MESURES

Freinage sol mouillé	2/5
depuis 80 km/h	40 m
depuis 110 km/h	67,5 m
Comportement sur sol mouillé	★★★★★
Aptitude tout-terrain	★★★★★

Mi-fugue, mi-raison

➔ **Sur sol mouillé.** Moins orienté bitume que le Michelin Diamaris, qui n'est proposé qu'en 17 pouces (et plus), le Michelin Sincron affiche cependant un comportement rassurant, avec un train arrière qui glisse tardivement et progressivement au lever de pied. Légèrement sous-vireur et pataud sur les changements de direction rapides, le train avant avoue quelques pertes de motricité en sortie d'épingle.

➔ **En tout-terrain.** Pensé pour le tout-terrain avec ses épaules robustes et sa bande de roulement parsemée d'arêtes saillantes, le Sincron ne craint pas les grimpettes. Il manque toutefois d'un peu de "grip" sur terrain meuble.

NOTRE AVIS

Confortable et plutôt silencieux, le Michelin Sincron est un pneu polyvalent.



CONTINENTAL CROSS CONTACT UHP

155 €

NOS MESURES

Freinage sol mouillé	4,5/5
depuis 80 km/h	34,5 m
depuis 110 km/h	63 m
Comportement sur sol mouillé	★★★★★
Aptitude tout-terrain	★★★★★

Le bon contact

➔ **Sur sol mouillé.** Clairement orienté bitume avec son profil asymétrique, le Cross Contact se montre très efficace au freinage et fait preuve d'une adhérence latérale impressionnante. Le train avant s'inscrit au doigt et à l'œil sur la trajectoire imprimée, avec une motricité difficile à prendre en défaut. En urgence, sur un lever de pied en courbe, le train arrière déboîte progressivement, mais sans excès. Son seul vrai défaut, un confort moyen.

➔ **En tout-terrain.** Trop rigide et pénalisé par sa bande de roulement typée route, le Continental perd rapidement ses moyens sur les pentes raides et les terrains meubles.

NOTRE AVIS

Oubliez l'appellation Cross, discipline que n'apprécie guère ce Continental totalement "accro" au bitume.

LE CHOIX



BRIDGESTONE DUELER HP SPORT

150 €

NOS MESURES

Freinage sol mouillé	3,5/5
depuis 80 km/h	37 m
depuis 110 km/h	64,5 m
Comportement sur sol mouillé	★★★★★
Aptitude tout-terrain	★★★★★

Expert du tarmac

➔ **Sur sol mouillé.** Précis et réactif avec sa carcasse rigide, accroché au bitume avec ses larges pains de gomme, le Bridgestone Dueler dévoile également une belle stabilité à haute vitesse et se montre bon freineur. Dommage que le train arrière se révèle un peu trop mobile lorsqu'on lâche l'accélérateur dans une courbe abordée trop vite.

➔ **En tout-terrain.** Avec son profil très routier, le Dueler fait pâle figure hors du bitume. L'absence d'angles vifs et d'évacuations latérales ne facilite pas les évolutions en terrain boueux.

NOTRE AVIS

Ce n'est pas le plus confortable ni le plus doué pour battre la campagne, mais il ne craint pas grand-monde sur le bitume.

LE CHOIX



DUNLOP GRANDTREK ST1

150 €

NOS MESURES

Freinage sol mouillé	3/5
depuis 80 km/h	37 m
depuis 110 km/h	67,5 m
Comportement sur sol mouillé	★★★★★
Aptitude tout-terrain	★★★★★

Galette quatre saisons

➔ **Sur sol mouillé.** Si ses distances d'arrêt ne sont pas exceptionnelles, elles sont dans la bonne moyenne et il ne souffre pas de véritables lacunes en comportement, avec un train arrière pratiquement collé au sol. Bref, il assure autant qu'il rassure. On pourra juste lui reprocher une tenue de cap moyenne à haute vitesse, à cause des pains de gomme assez fins et espacés de sa bande de roulement.

➔ **En tout-terrain.** Ce Grandtrek bénéficie de la motricité et de l'adhérence nécessaires pour jouer les aventuriers. Seule la neige devrait l'intimider, malgré la présence de petites lamelles sur les deux épaulements.

NOTRE AVIS

Qualifié de pneu "toutes saisons" chez Dunlop, le Grandtrek affiche une belle polyvalence.

LE CHOIX



Sous le contrôle du freinographe embarqué, notre Tucson pile sur la piste à hauteur d'eau constante depuis 80 puis 110 km/h. Nous disposons de deux Tucson, un 4x4 pour les tests tout-terrain et un 4x2, idéal pour les tests de freinage, non perturbés par le travail d'un différentiel central.





**GOODYEAR
WRANGLER HP**

150 €

NOS MESURES

Freinage sol mouillé	5/5
depuis 80 km/h	33,5 m
depuis 110 km/h	62,5 m
Comportement sur sol mouillé	★★★★★
Aptitude tout-terrain	★★★★★

Fort indice de protection

→ **Sur sol mouillé.** Intraitable au freinage (seul le Matador lui conteste la suprématie depuis 110 km/h), ce Wrangler n'usurpe pas son appellation HP, pour hautes performances. Il s'inscrit sans effort et avec précision en courbe, demeure fidèle à la trajectoire, et rassure par son équilibre. En forçant la cadence, le train arrière déboîte très progressivement sur un lever de pied, mais se révèle très facile à contrôler.

→ **En tout-terrain.** Sa carcasse relativement souple favorise la motricité. Méfiance toutefois dans la boue épaisse, car les pains de gomme assez rapprochés ne permettent pas une très bonne évacuation.

NOTRE AVIS

Confortable, homogène et sécurisant, on pardonnera facilement au Wrangler de ne pas être le plus dégourdi en sous-bois.

LE CHOIX



**YOKOHAMA
GEOLANDER G-051**

150 €

NOS MESURES

Freinage sol mouillé	1/5
depuis 80 km/h	39,5 m
depuis 110 km/h	75 m
Comportement sur sol mouillé	★★★★★
Aptitude tout-terrain	★★★★★

Trop terre à terre

→ **Sur sol mouillé.** Piètre freineur, ce pneu japonais est pire encore en tenue de route. Sa carcasse et ses flancs trop souples alourdissent la direction, collante et imprécise, et génèrent de l'instabilité au freinage comme en tenue de cap. Pire, le sous-virage très prononcé en entrée de courbe se transforme vite en survirage au lever de pied. Voire en tête-à-queue si l'on doit freiner en courbe. Sans ESP (en option sur le Tucson) point de salut!

Dangereux sur la route!

→ **En tout-terrain.** Avec sa carcasse souple, le Geolander G-051 épouse parfaitement le relief du terrain. Les pertes de motricité sont rares et ses aptitudes au franchissement réelles.

NOTRE AVIS

S'il s'avère redoutable en tout-terrain, ce pneu est difficilement contrôlable en manœuvre d'urgence sur bitume mouillé: il y est dangereux.



**PIRELLI
SCORPION STR**

147 €

NOS MESURES

Freinage sol mouillé	0/5
depuis 80 km/h	46,5 m
depuis 110 km/h	81,5 m
Comportement sur sol mouillé	★★★★★
Aptitude tout-terrain	★★★★★

Sérieuse déconvenue

→ **Sur sol mouillé.** Avec 13 m de plus pour stopper depuis 80 km/h et plus de 20 m supplémentaires depuis 110 km/h comparé aux meilleurs, on ne parle plus d'écart mais de gouffre! Totalement "largué" au freinage, le Scorpion n'est pas plus convaincant en comportement: le train avant manque de précision et le train arrière dérive avec beaucoup d'amplitude au lever de pied. Difficile de garder l'équilibre...

Dangereux sur la route!

→ **En tout-terrain.** Peu regardant sur l'état du terrain, le Scorpion STR franchit haut la patte les pires reliefs. Seule la boue épaisse parvient à le ralentir faute de capacité à débarrasser.

NOTRE AVIS

Dangereux sur le mouillé, le Scorpion STR est franchement orienté piste. Il existe bien un modèle plus routier (Scorpion ST0), mais hélas pas dans cette dimension, pourtant courante.



**BF GOODRICH
MACADAM**

145 €

NOS MESURES

Freinage sol mouillé	2/5
depuis 80 km/h	38 m
depuis 110 km/h	70,5 m
Comportement sur sol mouillé	★★★★★
Aptitude tout-terrain	★★★★★

L'esprit tranquille

→ **Sur sol mouillé.** Pénalisé par des distances d'arrêt trop longues et une légère instabilité occasionnée par les nombreux petits pavés qui parsement sa bande de roulement, le Macadam se retrouve assez loin du wagon de tête au chapitre freinage. Il fait montre de plus de sérieux en comportement: globalement neutre même en forçant la cadence, il met rapidement en confiance, et ces rares petits écarts de conduite au lever de pied en courbe ou sur un coup de volant se contrôlent aisément.

→ **En tout-terrain.** Les flancs souples et les nombreux pavés en font un bon grimpeur, mais ses faibles capacités à débarrasser ne facilitent pas la progression en terrain meuble.

NOTRE AVIS

Rassurant et confortable, le Macadam est un pneu de compromis, pour aller au Champion comme aux champignons, agréable et sans véritable vice.



Le circuit du Ceram, à Mortefontaine, dispose également de pistes pour 4x4. A cause du relief, certains pneus n'ont pas pu aller au bout de l'exercice.



UNIROYAL
4x4 STREET

145 €

NOS MESURES

Freinage sol mouillé	2/5
depuis 80 km/h	10,5 m
depuis 110 km/h	67 m

Comportement sur sol mouillé ★★★★★

Aptitude tout-terrain ★★★★★



GENERAL
GRABBER UHP

135 €

NOS MESURES

Freinage sol mouillé	2/5
depuis 80 km/h	38 m
depuis 110 km/h	69 m

Comportement sur sol mouillé ★★★★★

Aptitude tout-terrain ★★★★★



HANKOOK
RA 23

130 €

NOS MESURES

Freinage sol mouillé	0/5
depuis 80 km/h	43 m
depuis 110 km/h	80 m

Comportement sur sol mouillé ★★★★★

Aptitude tout-terrain ★★★★★



MATADOR
MP 81

112 €

NOS MESURES

Freinage sol mouillé	4/5
depuis 80 km/h	38 m
depuis 110 km/h	61 m

Comportement sur sol mouillé ★★★★★

Aptitude tout-terrain ★★★★★

Un coup dans l'eau

➔ **Sur sol mouillé.** Calqué sur l'esthétique du sportif Rain Sport 1 (voir *Auto Moto* n° 135), ce 4x4 Street souffre des mêmes défauts : le fort entaillage de sa bande de roulement favorise l'évacuation de l'eau, avec ses nombreuses rainures en V, mais génère du bruit de roulement et pénalise la stabilité, à haute vitesse comme au freinage. Un freinage tout juste moyen, à l'image du comportement qui nécessite une bonne maîtrise de contre-braquage en situation d'urgence.

➔ **En tout-terrain.** S'il évacue correctement le sable et la boue avec ses sillons larges et profonds, le 4x4 Street manque d'empreinte au sol et d'accroche dans les rampes.

NOTRE AVIS

Uniroyal, spécialiste du pneu pluie, propose ici un pneu polyvalent mais jamais bon. Sauf pour ceux qui apprécient la glisse... contrôlée.

Costaud comme un GI

➔ **Sur sol mouillé.** Avec un cahier des charges privilégiant l'économie de carburant et un goût prononcé à crapahuter, on pouvait s'attendre au pire. Loin de démentir au freinage, même s'il demeure à bonne distance des meilleurs, sous-vireur en courbe et manquant de vivacité comme de précision dans les enchaînements de virages, le General Grabber n'en demeure pas moins sain et prévenant. Même à bon rythme.

➔ **En tout-terrain.** Dur au mal avec ses épaules bien taillées, cette recrue ne craint pas les marches forcées dans la caillasse. Sa bande de roulement largement entaillée autorise les bains de boue. Seules les rampes un peu raides lui donneront du fil à retordre.

NOTRE AVIS

Coureur de fond plus que sprinter, ce robuste yankee est déclaré bon pour le service.

Holiday on ice

➔ **Sur sol mouillé.** ABS en perdition et distances d'arrêt à rallonge, sensibilité à l'aquaplanage et comportement plus qu'aléatoire, ce Dynapro RA 23 n'est guère plus adroit qu'une brique jetée sur une patinoire. Avec lui, ESP et sang-froid sont — impérativement — de rigueur. Un triste constat qui ne peut s'expliquer que par une carcasse et une qualité de gomme très bas de gamme.

Dangereux sur la route!

➔ **En tout-terrain.** Malgré consolation : si ce pneu d'origine coréenne ne grimpe pas aux arbres, ses capacités de "franchissement" permettent d'envisager sereinement les balades champêtres.

NOTRE AVIS

Dangereux par temps de pluie, ce "copier-coller" bâclé du Michelin Synchrone offre un niveau de sécurité très nettement insuffisant. A éviter, tout simplement.

Self-control

➔ **Sur sol mouillé.** Impressionnant au freinage, malgré une petite faiblesse depuis 80 km/h, le Matador l'est tout autant en comportement. Très incisif, il trace des trajectoires nettes et sans bavure avec ses gros pavés de gomme. En revanche, ce n'est pas le plus stable en conduite soutenue. Principalement au lever de pied en courbe, même s'il demeure prévenant et progressif.

➔ **En tout-terrain.** Pas ridicule dans la gadoue malgré son profil routier prononcé, le Matador peut fouler les sous-bois. Le franchissement pur et dur n'entre pas, en revanche, dans le cadre de ses compétences.

NOTRE AVIS

Convaincant à plus d'un titre, ce Matador séduit autant par ses bonnes manières que par son excellent rapport qualité/prix.

LE CHOIX



Le Runflat des 4x4

Après les sportives et les berlines traditionnelles, la technologie du roulage à plat débarque chez les 4x4. Le Toyota Rav4 D-4D 177 Clean Power est ainsi le premier SUV à recevoir des pneus à roulage à plat en série. Des pneus à anneau porteur,

préférés aux pneus à flancs renforcés (voir n° 122), les plus couramment employés à ce jour, mais trop bruyants et trop inconfortables. Ici, pneus et jantes sont traditionnels, et c'est un insert en acier, maintenu de force sur la jante grâce à des anneaux de

caoutchouc faisant office d'amortisseurs (voir schéma), qui sert d'appui au pneu après crevaisson, permettant de parcourir encore 100 km à 80 km/h sans risque de déjancer. Largement de quoi rejoindre le garage le plus proche.

CONCLUSION

Les résultats de nos tests sont clairs : les pneus mixtes les plus performants sur le bitume sont aussi, à de rares exceptions près, les moins convaincants en tout-terrain. Et vice versa. Il vous faudra donc cerner vos réels besoins afin d'éviter les mauvaises surprises. Les Pirelli, Hankook et Yokohama, qui sont à déconseiller formellement pour un usage routier, satisferont en revanche les randonneurs endurcis.