

LES PNEUS VTT

Quel pneu pour quelle pratique ?



Par Gilbert, janvier 2016

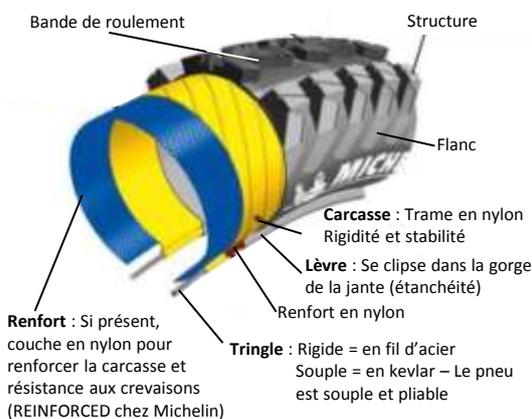
...Difficile de s'y retrouver...

Sujet incontournable dans nos conversations de vététistes, c'est un élément essentiel du vélo qui nous relie au sol au travers de quelques centimètres carrés seulement. Sa forme et sa composition vont directement influencer sur le comportement de la monture : maniabilité, nervosité ou ... instabilité... Trouver le pneu idéal toutes conditions, passe partout, confortable et avec un bon rendement relève de la quête du Graal...



Autant vous prévenir tout de suite qu'il s'agit avant tout d'un compromis. Pour vous aider à y voir plus clair entre les montages possibles, les sections, les duretés de gomme et les profils, nous vous proposons de faire un point sur les différents modèles disponibles à ce jour.

Auparavant, il est bon de faire quelques rappels techniques sur ce composant.



LES MONTAGES

Trois grandes familles : **le tubetype, le tubeless et le tubeless ready.**

Le **tubetype** est un pneu classique. Il doit être monté avec une chambre à air.

Le **tubeless** comme sur une voiture, se monte sans chambre. Il est nécessaire d'utiliser une jante spéciale équipée de gorges dans lesquelles viennent se clipser les tringles du pneu. Il forme avec la jante un ensemble étanche. Le risque de crevaison par pincement est ainsi éliminé et il permet de rouler à des pressions plus faibles (entre 1,7 et 2,0 bars pour un 2,25), d'où une meilleure accroche et un gain en confort. En contrepartie, le pneu est plus lourd et plus difficile à réparer sur le terrain.

Le **tubeless ready** peut se monter avec ou sans chambre, il domine le marché. Le montage sans chambre nécessite l'emploi d'un liquide d'étanchéité. Plus léger, il est plus compliqué à mettre en œuvre en version tubeless.

LES GOMMES et LES STRUCTURES

Pour accrocher au terrain, il faut des crampons. Mais lorsque le terrain est roulant, sec ou compact, les crampons freinent le vélo. Si on diminue les crampons, on gagne en vitesse et en rendement, mais lorsque le terrain devient meuble on perd en motricité ...

Les fabricants produisent des modèles en tenant compte de la discipline et du terrain :

- **Le XC** (ou cross country) : il faut aller vite sur un terrain varié, avec une succession de courtes montées et de descentes, avec des obstacles et des parties roulantes.
- **L'ENDURO** : Enchaînement de « spéciales » sur des parties très techniques, singles en descente, montées raides sur un terrain de type montagne (pierriers, racines, devers) avec des parties roulantes dites de « liaison »
- **Le DH (down hill)** ou descente : Je ne vous fais pas de dessin...

Pour convenir au plus grand nombre, les fabricants vont aussi produire des modèles plus polyvalents suivant des pratiques qui inspirent aussi la conception des vélos :

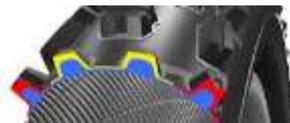
- **Le TRAIL** (à ne pas confondre avec le TRIAL) : Randonnées en terrains variés, longues distances, conditions diverses
- **Le AM ou All Mountain** : Randonnées en terrains cassants, montées et descentes terrains abruptes



Quel pneu pour quelle pratique ?



Tous les fabricants utilisent aujourd'hui des combinaisons de gommages de dureté différente pour améliorer l'adhérence (motricité) et la vitesse (rendement). Les gommages durs favorisent le rendement, les gommages molles favorisent l'accroche. En les répartissant judicieusement dans la structure, on obtient une certaine polyvalence.



Les structures font aussi l'objet de recherches incessantes pour proposer le meilleur compromis.

Par exemple, une bande de roulement avec des crampons inclinés et de faible hauteur favorise la vitesse, des crampons hauts sur le côté favorisent l'accroche en virage ou en devers.



Les INDICATIONS sur le PNEU

De nombreuses informations sont à votre disposition sur les flancs. Elles résument les caractéristiques techniques et de conception du pneu.

- **Le type de pneu :** Tubeless, tube type ou tubeless ready
- **La dureté de la gomme :** Dans le VTT, nous avons une échelle (Shore A) allant de **40A** qui indique une gomme très tendre jusqu'au maximum de **75A** pour un gomme très dure. Si vous avez besoin d'adhérence, une gomme tendre est à privilégier, à noter que plus une gomme sera tendre et plus son usure sera rapide.
- **L'indice TPI** (Threads per inches) Indique le nombre de fils par pouce utilisé pour la fabrication de la carcasse. Plus la valeur est élevée, plus la carcasse est souple et légère.
- **La dimension du pneu.** On trouvera deux valeurs :
 - **26x2.00** indique en pouce le diamètre et la largeur du pneu.
 - **L'ETRTO (50-559)** indique en millimètre la largeur du pneu et son diamètre. Cette indication est standardisée et permet d'avoir la même référence pour tous les fabricants.
- **Les pressions** mini et maxi de gonflage en bar, en kg ou en PSI
- **Le sens de rotation.** La flèche indique le sens de rotation et donc le sens de montage du pneu. Attention à la différence avant arrière (FRONT - REAR) si cela est indiqué. Regarder sur les deux flancs pour trouver l'indication de rotation.

Quel pneu choisir ?

Les pages suivantes présentent plusieurs modèles adaptés à nos terrains, à nos pratiques et que vous trouverez chez nos revendeurs préférés ou sur les sites de vente en ligne, dans une gamme de prix raisonnable entre 25 et 45€ hors promo.

Je ne favorise pas un modèle par rapport à un autre ou un montage spécifique ou une marque par rapport à une autre, c'est avant tout un petit guide de ce qui existe à ce jour... Vous trouverez beaucoup plus de précisions sur le net, sur les sites des fabricants et sur les forums des sites spécialisés, avec notamment des idées sur les combinaisons possibles avant/arrière.

Ne sont mentionnées que les marques courantes. Il existe aussi une multitude d'autres fabricants, dont on retrouve les modèles en première monte sur des vélos neufs : KENDA, ONZA, GEAX-VITTORIA, PANARACER, TIOGA, BONTRAGER pour les plus connus et dont les produits sont très corrects et tout à fait équivalents aux principaux fabricants.



Quel pneu pour quelle pratique ?



Janvier 2016

Chez **SCHWALBE**, ce sont les modèles **NOBBY NICK** et **ROCKET RON** qui conviennent le mieux au regard de nos pratiques et pour ceux qui recherchent un montage très polyvalent.

Les riders à la recherche de rendement et d'accroche dans les virages s'orienteront vers du **RACING RALPH** ou en essayant les combinaisons avec, par exemple, **RACING RALPH** à l'avant et **NOBBY NICK** à l'arrière.

Les caractéristiques d'un modèle (et son prix) varient en fonction de la gamme **EVO** ou **PERFORMANCE**, et donc des technologies utilisées.

MODELE	SEC - DUR	MIXTE	MEUBLE	HUMIDE	BOUE	Compet.	Sport	Loisirs
NOBBY NICK	TRAIL – ALL MOUNTAIN – ENDURO léger							
ROCKET RON	XC - MARATHON							
RACING RALPH	XC - MARATHON							
New FAT ALBERT	ENDURO – ALL MOUNTAIN							
HANS DAMPF	ENDURO							
SMART SAM	XC - TRAIL							

NOBBY NIC



Dimensions (ETRTO)	Poids (fabricant)	Trame carcasse
26 x 2,25 (57-559)	635 g	67tpi
27,5 x 2,25 (57-584)	670 g	67tpi
29 x 2,25 (57-622)	710 g	67tpi

Terrain et conditions : Polyvalent – Mixte (terre, pierres, racines) – Meuble (sable, gravier) – Toutes conditions

Pneu polyvalent orienté trail / all mountain sport intensif et loisir. Bonnes performances en général (sauf en terrain très humide) bonne longévité.

ROCKET RON



Dimensions (ETRTO)	Poids (fabricant)	Trame carcasse
26 x 2,25 (57-559)	540 g	67tpi
27,5 x 2,25 (57-584)	570 g	67tpi
29 x 2,25 (57-622)	610 g	67tpi

Terrain et conditions : Polyvalent – Mixte (terre, pierres, racines) – Meuble (sable, gravier) – Toutes conditions

Bonne accroche, poids plume, rendement élevé, profil ouvert pour un bon déboufrage. Orienté plutôt XC.

RACING RALPH



Dimensions (ETRTO)	Poids (fabricant)	Trame carcasse
26 x 2,25 (57-559)	560 g	67tpi
27,5 x 2,25 (57-584)	595 g	67tpi
29 x 2,25 (57-622)	630 g	67tpi

Terrain et conditions : Dur, compact – Mixte (terre, pierres, racines) Temps sec

Excellent rendement, roule vite, bonne accroche latérale sur terrains sec et mixtes

HANS DAMPF



Dimensions (ETRTO)	Poids (fabricant)	Trame carcasse
26 x 2,25 (57-559)	765 g	67tpi
27,5 x 2,25 (57-584)	795 g	67tpi
29 x 2,25 (57-622)	850 g	67tpi

Terrain et conditions : Polyvalent – Mixte (terre, pierres, racines) – Meuble (sable, gravier) – Toutes conditions

Très bonne accroche pneu enduro par excellence. Excellent en terrain mixte. A monter à l'arrière.

RAPID ROB

Un pneu entrée de gamme au profil RACING RALPH, dédié au sport – loisir – randonnée.

MAGIC MARY

Terrain humide, boue (Enduro, All mountain).

FAT ALBERT **New**



Ce pneu orienté Enduro se décline en deux modèles pour avant et arrière, uniquement en 2,35 (pour l'instant ?) et en 27,5 ou 29 pouces

Trois gommages différents dans le noyau, la bande de roulement et les crampons latéraux

PACESTAR – Mélange rapide pour le XC
TRAILSTAR – Mélange pour Enduro / All Mountain
VERSTAR – Mélange pour le Down Hill

RACE GUARD – K GUARD
 Sous couches de protection et de renforcement

SNAKE SKIN
 Protection des flancs contre les déchirures

Quel pneu pour quelle pratique ?



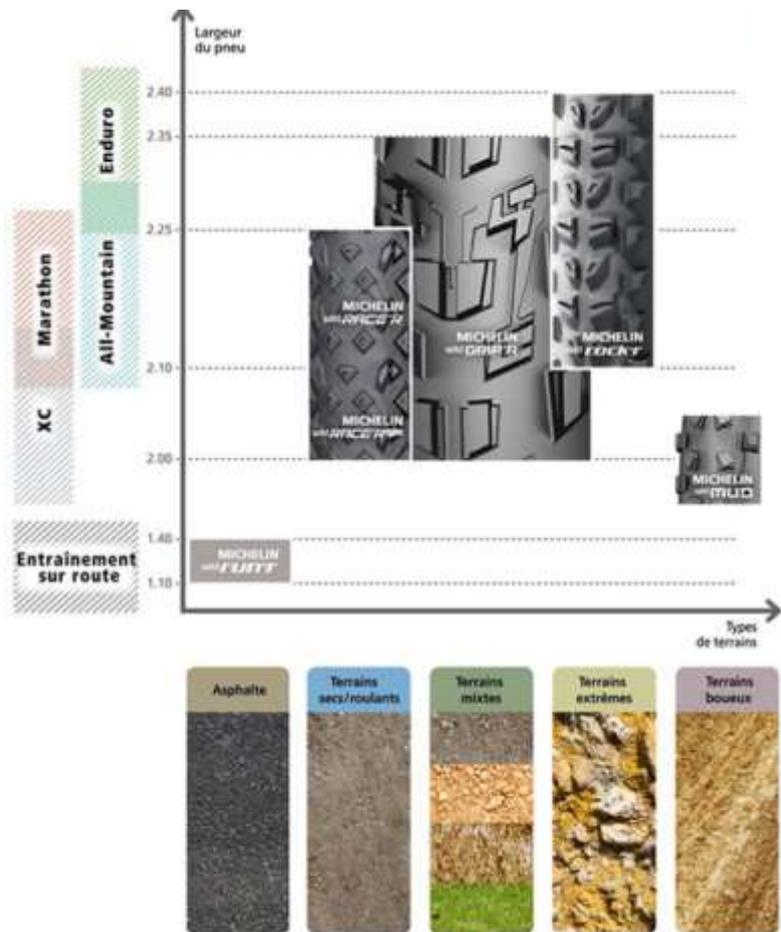
Janvier 2016

Deux gammes chez **MICHELIN** : **WILD** (compétition, sport intensif) et **COUNTRY** (sport occasionnel et loisirs)

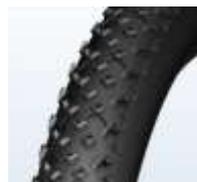
Ajouter à cela quatre domaines : **RACE'R** : Terrains roulants, secs - **GRIP'R** : Terrains mixtes (terre, pierres, racines) et meubles (gravier, sable) - **MUD** : Terrains humides, boue - **ROCK'R** : Terrains pierreux, rochers, escarpés. Et toute une série de modèles pour des besoins bien spécifiques.

Les technologies font aussi la différence dans les gammes : Advanced, Reinforced, Gum-X... (Reinforced = plus costaud mais plus lourd)

Le modèle qui convient le mieux pour notre terrain et notre pratique est le **WILD GRIP'R Advanced**



WILD RACE'R – Advanced – Gum-X - Tubeless Ready

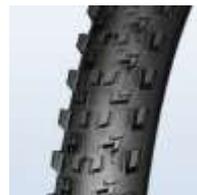


Dimensions (ETRTO)	Poids (fabricant)	Trame carcasse
26 x 2,25 (57-559)	480 g	110tpi
27,5 x 2,25 (57-584)	530 g	110tpi
29 x 2,25 (57-622)	450 g	110tpi

Terrain et conditions : Dur, compact, roulant – Temps sec

Pneu léger, comportement optimal sur terrain sec et roulant

WILD GRIP'R – Advanced – Gum-X - Tubeless Ready



Dimensions (ETRTO)	Poids (fabricant)	Trame carcasse
26 x 2,25 (57-559)	570 g	110tpi
27,5 x 2,25 (57-584)	720 g	60tpi
29 x 2,25 (57-622)	760 g	60tpi

Terrain et conditions : Mixtes (pierres, terre, racines) – Meubles (sable, gravier) – Toutes conditions

Un pneu polyvalent avec un très bon rendement, passe bien sur tous types de terrains. Résistant, très bonne accroche latérale

WILD MUD – Advanced – Gum-X - Tubeless Ready



Dimensions (ETRTO)	Poids (fabricant)	Trame carcasse
26 x 2,00 (52-559)	590 g	60tpi
27,5 x 2,00 (52-584)	610 g	60tpi
29 x 2,00 (52-622)	640 g	60tpi

Terrain et conditions : Meuble, boue – Conditions humides

Accroche exceptionnelle dans la boue et terrains très humides

A l'image de plusieurs fabricants aujourd'hui, Michelin se lance aussi dans les pneus spécialisés en commercialisant dès 2016 un WILD GRIP'R et un WILD RACE'R pour l'enduro en montage arrière.



Quel pneu pour quelle pratique ?



Janvier 2016

Beaucoup de nouveautés chez MAXXIS. Les modèles Maxxis avaient la réputation de tailler plus étroit, un 2,10 équivalent à un 1,80 chez les autres fabricants. Il faudra vérifier si cela est toujours vrai avec les nouveaux modèles, je conseille de se fier à l'indication ETRTO commune à tous les constructeurs. On retrouve aussi les technologies comme les gommages de densité différente (DUAL COMPOUND, 3C MAX), le renforcement des flancs (EXO PROTECTION), la résistance aux crevaisons, ... etc

Le MAXXIS ARDENT est celui qui correspond le mieux à nos pratiques et ce, toute l'année. Les « mollets affutés » pourront essayer différentes combinaisons pour optimiser le rendement.

MODELE	SEC - DUR	MIXTE	MEUBLE	HUMIDE	BOUE	Compet.	Sport	Loisirs
ARDENT	TRAIL - XC - ALL MOUNTAIN							
New CROSSMARK II	XC							
New HIGH ROLLER II	ALL MOUNTAIN - ENDURO							
BEAVER	TRAIL - XC - ALL MOUNTAIN							
IGNITOR	TRAIL - ALL MOUNTAIN							
IKON	XC - ALL MOUNTAIN							
New TOMAHAWK	ALL MOUNTAIN - ENDURO							

ARDENT – Exo – 3C Maxx - UST



Dimensions (ETRTO)	Poids (fabricant)	Traie carcasse
26 x 2,25 (54-559)	735 g	60 tpi
27,5 x 2,25 (56-584)	764 g	60 tpi
29 x 2,25 (57-622)	810g	60 tpi

Terrain et conditions : Mixte (terre, pierres, racines) – Meuble (sable, gravier) Toutes conditions

Pneu polyvalent adapté à un grand nombre de pratiques, sans grande surprise, bons retours en général

CROSSMARK II – Dual compound – Tubeless Ready **New**



Dimensions (ETRTO)	Poids (fabricant)	Traie carcasse
26 x 2,25 (54-559)	735 g	60 tpi
27,5 x 2,25 (57-584)	785 g	60 tpi
29 x 2,25 (57-622)	810g	60 tpi

Terrain et conditions : Dur, compact – Mixtes (terre, pierres, racines) Toutes conditions

Un pneu au rendement élevé, taillé pour rouler vite avec une bonne tenue sur l'angle. Orienté XC compétition sur le sec

HIGH ROLLER II – Exo – Dual – Tubeless Ready **New**



Dimensions (ETRTO)	Poids (fabricant)	Traie carcasse
26 x 2,30 (58-559)	820 g	60 tpi
27,5 x 2,30 (58-584)	845 g	60 tpi
29 x 2,30 (58-622)	910 g	60 tpi

Terrain et conditions : Mixte (terre, pierres, racines) – Meuble (sable, gravier) Toutes conditions

Pneu orienté enduro, avec une accroche impressionnante, Nouveau HIGH ROLLER II pour le all mountain sur une section 2,30.

IKON – Exo protection – 3C Maxx Speed – Tubeless Ready



Dimensions (ETRTO)	Poids (fabricant)	Traie carcasse
26 x 2,20 (56-559)	585 g	120 tpi
27,5 x 2,20 (56-584)	600 g	120 tpi
29 x 2,20 (56-622)	620 g	120 tpi

Terrain et conditions : Dur, compact – Mixtes (terre, pierres, racines) – Meuble (sable, gravier) – Toutes conditions

Pneu léger au rendement élevé, comportement exemplaire en toutes conditions.

BEAVER – Exo protection – 3C Maxx - Tubeless Ready



Dimensions (ETRTO)	Poids (fabricant)	Traie carcasse
26 x 2,00 (50-559)	540 g	60 tpi
27,5 x 2,00 (50-584)	570 g	60 tpi
29 x 2,00 (50-622)	600 g	60 tpi

Terrain et conditions : Meuble (sable, gravier) – Terre souple – Boue Conditions humides

Remplace le MEDUSA – Bon grip sur terrain gras et glissant

TOMAHAWK – Exo protection – 3C Maxx - Tubeless Ready **New**



Dimensions (ETRTO)	Poids (fabricant)	Traie carcasse
26 x 2,00 (50-559)	540 g	60 tpi
27,5 x 2,00 (50-584)	570 g	60 tpi
29 x 2,00 (50-622)	600 g	60 tpi

Terrain et conditions : Dur, compact – Mixtes (terre, pierres, racines) Toutes conditions

Bon rendement grâce à la bande de roulement centrale et du grip sur les angles – Un excellent pneu AM / Enduro en terrains sec et mixtes

3C Assemblage de 3 gommages différentes, noyau, bande roulement et crampons
3C MAXX SPEED : Optimisé XC - **3C MAXX TERRA** : Optimisé AM

EXO PROTECTION Renforcement des flancs contre les risques de déchirures

MINION : Modèles dédiés au DH / Free Ride / Enduro

IGNITOR = Un polyvalent pour le trail et le AM qui n'est plus disponible q 'en 26"

MAXXLITE : Modèle dédié au XC compétition sur terrain sec et dur

MEDUSA - ADVANTAGE et **LARSEN** ne sont plus produit, on devrait encore en trouver sur stock.

Quel pneu pour quelle pratique ?



Hutchinson propose une gamme resserrée avec 8 modèles qui couvrent l'ensemble des disciplines, du sport loisir au DH. La différence se fait sur la taille car au contrario des autres marques les 8 modèles sont fournis dans une grande variété de tailles. Le fabricant joue aussi sur les technologies employées pour différencier un pneu bas de gamme d'un pneu compétition (gommages composés, renforts, différents TPI... etc (le même modèle peut varier du simple au double en prix et poids...))

TAIPAN, COUGAR ou GILA conviennent le mieux pour nos pratiques et pour une utilisation toute l'année. **GILA** se place en entrée de gamme et reprend la structure du COUGAR avec une polyvalence accrue.

COBRA ou **PYTHON** pour ceux qui recherchent de la vitesse (rendement) plus que de l'accroche,

TORO pour pédaler dans la boue (au détriment du rendement)

MODELE	SEC - DUR	MIXTE	MEUBLE	HUMIDE	BOUE	Compet.	Sport	Loisirs
TAIPAN	XC - ALL MOUNTAIN - ENDURO léger							
COUGAR	ALL MOUNTAIN - ENDURO							
PYTHON II	XC - ENDURO							
SQUALE	ALL MOUNTAIN - ENDURO engagé							
COBRA	XC - MARATHON							
TORO	XC - ALL MOUNTAIN - ENDURO							
New GILA	XC - ALL MOUNTAIN - ENDURO							

SQUALE – Tubeless Ready – Hard Skin – tringles rigides



Dimensions (ETRTO)	Poids (fabricant)	Trame carcasse
26 x 2,25 (54-559)	780 g	2 x 66 tpi
27,5 x 2,25 (54-584)	1053 g	2 x 66 tpi
29 x 2,25 (54-622)	1100 g	2 x 66 tpi

Terrain et conditions	Sec, dur, cassant Toutes conditions
-----------------------	--

Idéal pour une utilisation en Enduro / All Mountain engagé – Très résistant, bonne accroche latérale. Bon rendement en pédalage.

TAIPAN – Tubeless Ready



Dimensions (ETRTO)	Poids (fabricant)	Trame carcasse
26 x 2,25 (54-559)	NC	127 tpi
27,5 x 2,25 (54-584)	NC	127 tpi
29 x 2,25 (54-622)	NC	127 tpi

Terrain et conditions	Tous terrains, toutes conditions
-----------------------	----------------------------------

Pneu très polyvalent toute l'année. De bonnes perfs, sans plus. Adapté à une pratique non engagée. Existe aussi en 66 tpi

PYTHON 2 – Tube Type – Rigide – Hard Skin



Dimensions (ETRTO)	Poids (fabricant)	Trame carcasse
26 x 2,25 (54-559)	610 g	2 x 66 tpi
27,5 x 2,25 (54-584)	630 g	2 x 66 tpi
29 x 2,25 (54-622)	670 g	2 x 66 tpi

Terrain et conditions	Sec, Mixte (terre, pierres) – Temps sec
-----------------------	---

Un rendement énorme, une accroche correcte en dévers – Existe aussi en 33 et 127 tpi

COBRA – Tube Type – Hard Skin



Dimensions (ETRTO)	Poids (fabricant)	Trame carcasse
26 x 2,25 (54-559)	735 g	66 tpi
27,5 x 2,25 (54-584)	764 g	66 tpi
29 x 2,25 (54-622)	810 g	66 tpi

Terrain et conditions	Sec, dur, roulant – Temps sec
-----------------------	-------------------------------

Un profil bas, léger et très performant.

COUGAR – Tubeless Ready – Hard Skin – Race Riposte



Dimensions (ETRTO)	Poids (fabricant)	Trame carcasse
26 x 2,20 (54-559)	660 g	66 tpi
27,5 x 2,20 (54-584)	710 g	66 tpi
29 x 2,20 (54-622)	728 g	66 tpi

Terrain et conditions	Mixte (terre, pierres) – Meuble et humide Toutes conditions
-----------------------	--

Un bon rendement, accroche latérale excellente, résistant

TORO – Tubeless Ready – Hard Skin – Race Riposte



Dimensions (ETRTO)	Poids (fabricant)	Trame carcasse
26 x 2,15 (54-559)	640 g	66 tpi
27,5 x 2,10 (52-584)	810 g	66 tpi
29 x 2,15 (54-622)	715 g	66 tpi

Terrain et conditions	Mixte (terre, pierres) – Meuble-humide-boue Toutes conditions
-----------------------	--

Existe en versions XC et ENDURO, Très bon en conditions humides



PYTHON 2, TAIPAN et TORO existent en deux versions avec deux types de gommages :
70A-50A pour le XC
50A-40A pour l'enduro



Quel pneu pour quelle pratique ?



Les modèles Conti se déclinent selon quatre gammes : **SPORT** en entrée de gamme pour le loisir et le sport occasionnel, **PERFORMANCE** pour les pratiques déjà plus engagées, puis **RACE SPORT** et **PROTECTION** pour les pratiques très engagées et la compétition. Les modèles « **TRAIL** et **MOUNTAIN** » sont orientés ENDURO, ALL MOUNTAIN, tandis que les appellations « **RACE** » et « **XC** » seront plutôt orientés XC, MARATHON. Parallèlement à cette gamme, Continental produit des séries très spécifiques pour une discipline donnée et un type de terrain. Ces pneus seront plutôt réservés aux compétiteurs.

Compétition	Sport	Loisirs
SPORT		
PERFORMANCE		
RACE SPORT		
PROTECTION		

Ce sont les technologies employées qui font la différence entre les gammes : Nombre de plis dans la carcasse (protection contre les crevaisons et rigidité) Composition des gommages, Protection des flancs, ...etc... et bien sur, les prix suivent les gammes.

En ce qui concerne nos activités, le choix s'orientera vers le **X KING Performance** qui offre un bon compromis. Pour plus de motricité on pourra monter un **MOUNTAIN KING**.

MOUNTAIN KING Performance – Tubeless Ready

	Dimensions (ETRTO)	Poids (fabricant)	Trame carcasse
	26 x 2,20 (55-559)	685 g	3 x 180 tpi
	27,5 x 2,20 (55-584)	715 g	3 x 180 tpi
	29 x 2,20 (55-622)	760 g	3 x 180 tpi
Terrain et conditions	Mixte (terre, pierres) – Meuble (sable, gravier) – Humides – Toutes conditions		

Idéal pour une utilisation en Enduro / All Mountain en conditions humides – Très résistant, bonne accroche latérale.

RACE KING Performance – Tubeless Ready

	Dimensions (ETRTO)	Poids (fabricant)	Trame carcasse
	26 x 2,20 (55-559)	600 g	3 x 180 tpi
	27,5 x 2,20 (55-584)	630 g	3 x 180 tpi
	29 x 2,20 (55-622)	660 g	3 x 180 tpi
Terrain et conditions	Sec, dur - Mixte (terre, pierres) – Toutes conditions		

Léger, résistant il offre un bon grip et un bon rendement, Optimisé pour le XC

X KING Performance – Tubeless Ready

	Dimensions (ETRTO)	Poids (fabricant)	Trame carcasse
	26 x 2,20 (55-559)	620 g	3 x 180 tpi
	27,5 x 2,20 (55-584)	655 g	3 x 180 tpi
	29 x 2,20 (55-622)	690 g	3 x 180 tpi
Terrain et conditions	Sec - Mixte (terre, pierres) – Cassant – Meuble (sable, gravier) – Humides – Toutes conditions		

Un pneu très polyvalent qui offre une excellente accroche latérale et un rendement correct.

TRAIL KING Performance – Tubeless Ready

	Dimensions (ETRTO)	Poids (fabricant)	Trame carcasse
	26 x 2,20 (55-559)	700 g	3 x 180 tpi
	27,5 x 2,20 (55-584)	735 g	3 x 180 tpi
	29 x 2,20 (55-622)	775 g	3 x 180 tpi
Terrain et conditions	Sec dur - Mixte (terre, pierres) – Cassant – Meuble (sable, gravier) – Toutes conditions		

Un pneu optimisé pour l'enduro et le AM engagé. Beaucoup de grip en terrain cassant et dans les pierres, optimisé pour les tous suspendus

Continental utilise un tissage à 180 TPI ce qui donne une trame très fine et très légère. La résistance est obtenue en multipliant le nombre de couches (3 pour **Performance**)



Quel pneu pour quelle pratique ?



Janvier 2016



Réputé pour ses roues, le constructeur MAVIC fabrique aussi des pneus. Ses modèles sont encore peu répandus et les retours sont pour l'instant très limités. Etant disponibles chez « Sport & Loisirs », nous vous les présentons, n'hésitez pas à poster sur le site et nous faire un retour si vous les utilisez...

MAVIC propose deux gammes : **PULSE** et **QUEST**. La démarche de MAVIC est de concevoir les pneus adaptés aux jantes, on trouvera donc en toute logique les deux séries « **CROSSRIDE** » et « **CROSSMAX** » qui couvrent l'ensemble des pratiques. Les modèles estampillés « **CROSSMAX** » sont orientés sport engagé et compétition, les « **CROSSRIDE** » plutôt sport et loisirs. Les prix indiqués sur leur site varient entre 40 et 60€. J'ai remarqué qu'il existait aussi une gamme **CROSSROC** en rayon, mais aucune info n'est disponible sur ce modèle. Il existe aussi une gamme **CROSSMAX CHARGE XL** et **CROSSMAX QUEST XL** pour montage avant et arrière dédié spécifiquement à l'ENDURO en compétition.

Comme pour les autres constructeurs, les technologies employées font la différence entre les gammes. Le **CROSSRIDE QUEST** semble être tout indiqué pour notre terrain de jeu et nos pratiques, et ce en toutes saisons. Le **PULSE** est doté d'une bande de roulement avec crampons plus bas et plus fins, il pourra être choisi pour optimiser le rendement.

CROSSRIDE PULSE – Tubeless Ready – Guard - ARC



Dimensions (ETRTO)	Poids (fabricant)	Trame carcasse
27,5 x 2,10 (XX-584)	- g	66 tpi
29 x 2,10 (XX-622)	- g	66 tpi

Terrain et conditions

Mixte (terre, pierres, racines) – Meuble
Toutes conditions

Faible résistance au roulement et haut rendement. Bonne accroche dans les virages.

CROSSRIDE QUEST – Tubeless Ready – Guard - ARC



Dimensions (ETRTO)	Poids (fabricant)	Trame carcasse
26 x 2,40 (XX-559)	- g	66 tpi
27,5 x 2,40 (XX-584)	- g	66 tpi
29 x 2,35 (XX-622)	- g	66 tpi

Terrain et conditions

Mixte (terre, pierres, racines) – Meuble – Cassant (roches, pierres) – Toutes conditions

Disponible en 26 x 2,4 ; 27,5 x 2,4 et 29 x 2,35 – Pneu polyvalent ALL MOUNTAIN optimisé pour accrocher sur tous types de terrain.

GUARD



Couche en renfort pour une plus grande rigidité et une meilleure résistance aux crevaisons

ARC



Une gomme 60A polyvalente et résistante à l'usure, favorise la vitesse sur tous types de terrains.

SCC



Une gomme 40A pour améliorer le grip et le confort, toujours efficace en conditions humides.

MAVIC

Pour terminer...

Comme vous pouvez le constater, le choix est large... Alors, quel pneu pour quelle pratique ?

Ce qui suit s'adresse au plus grand nombre et à une demande globale pour un modèle plutôt « quatre saisons »

En tenant compte de notre région et de nos pratiques le choix s'orientera vers des pneus avec une bande de roulement à crampons bas facilitant le rendement, avec des crampons plus hauts sur le coté pour sortir des ornières et avoir une bonne accroche dans les virages. On pourra mettre à l'arrière un pneu avec plus de crampons et une gomme plus souple pour favoriser la motricité. On restera sur des tailles entre 2,00 et 2,30.

Notre terrain de jeu est plutôt roulant et souvent gras en période hivernale. Il n'est pas nécessaire, à mon sens, de monter des pneus enduro ou larges (au dessus de 2,30) car notre terrain ne s'y prête pas vraiment.

Un bon compromis est d'avoir un jeu de pneus hiver (octobre à mars) favorisant l'accroche sur l'arrière et un jeu été (avril à septembre) favorisant au maximum le rendement. Le nec plus ultra serait un panachage avant / arrière pour optimiser le rendement et la motricité.

Si vous roulez occasionnellement aussi en régions montagneuses, escarpées ou terrain cassant, vous pouvez alors investir dans un jeu de pneus plus adapté à ces conditions avec des crampons pour une meilleure accroche.



LES FOUS DU GUIDON 95 - VTT