

MxT

MOTO GRAMPONS

NUMÉRO
331

SPORT

- > INTERVIEW : COOPER WEBB
- > PORTFOLIO : SX DE BERCY
- > SUPERENDURO : ÇA DÉCOLLE!

PRATIQUE

- > TEST
6 PNEUS SABLE JUGÉS
- > SHOPPING

EXCLU

JOHNNY AUBERT

"Pourquoi j'ai choisi Beta"

ENDURO 250 2T
7 MACHINES
À LA LUTTE

FACE/FACE
SHERCO 300 SE-R
TM 300 EN

DÉCOUVERTE
LE BOL D'AIR

GROS PLAN
UNIT SKYCRAFT CARBON



Janvier 2014 - 5,40 €
BEL/LUX : 6,10 € - CH : 9,90 FS - DOM : 6,30 € POLYNÉSIE :
1400 CFP - NOUVELLE-CALÉDONIE : 1200 CFP - PORTUGAL : 6,10 €

L 13162 - 331 - F : 5,40 € - RD





BRIDGESTONE

M101 (AVANT)/M102 (ARRIÈRE)

Dimensions

M101 : 80/100-21
M102 : 100/90-19, 110/90-19

Observations

Conseillé par Bridgestone pour la boue et le sable, le combiné M101/M102 est celui qui présente le profil le moins typé pour la silice de notre panorama. Notamment l'arrière : les pains de gomme centraux, relativement étroits, ne sont pas disposés en arc de cercle. Ils arborent juste une forme légèrement arrondie et une disposition irrégulière, par série de trois. À l'avant, en revanche, l'enveloppe est hérissée de picots étroits de forme effilée qui ne sont pas sans rappeler ceux du Dunlop. Autre spécificité, une carcasse fine qui rapproche les flancs du pneu lorsqu'il n'est pas monté. Mais pas de souci particulier à noter lors du montage, ceux-ci se placent parfaitement et facilement sur les lèvres de la jante.

NOTRE AVIS

Si le pneu avant présente une stabilité correcte en ligne droite, il souffre d'une trop grande sensibilité sur l'angle, ce qui le rend sous-vireux. Il a tendance à accrocher les bords des ornières et à vous en sortir. Un vrai handicap en cas de fatigue car il faut conserver de la poigne pour maintenir sa trajectoire. Le pneu arrière, lui, tracte bien en ligne. On sent la roue arrière mordre le sable et la moto prendre de la vitesse. Sur l'angle, c'est un peu moins bien, mais sans qu'on puisse parler de lacune. Il ne décroche pas brutalement. Enfin, au freinage, il ralentit convenablement la machine, et surtout, reste en ligne. Bref, c'est mieux qu'à l'avant.

Traction en ligne	★★★★★
Adhérence sur l'angle	★★★★☆
Stabilité à grande vitesse	★★★★
Stabilité au freinage	★★★★☆
Montage	★★★★☆

MAXXIS

M7307 MAXXCROSS SM (AVANT)
M7308 MAXXCROSS SM (ARRIÈRE)

Dimensions

M7307 : 80/100-21
M7308 : 100/90-19, 110/90-19, 120/90-19

Observations

Boue, sable, le duo Maxxcross SM est préconisé pour les deux surfaces, sans distinction, malgré le dessin très prononcé des godets sur l'enveloppe arrière. À l'avant, c'est plutôt la hauteur et la souplesse des pains de gomme, reliés par des ponts sur les flancs, qui a retenu notre attention. Le montage s'est avéré un peu plus pénible, les flancs faisant preuve d'une grande rigidité, même face au démonte-pneu.

NOTRE AVIS

C'est un bon compromis car sa motricité en ligne est parmi les meilleures. La moto ne patine pas, ne s'enfonce pas, elle s'extrait des portions lourdes sans sourciller. Idem lors des phases de freinage : on ne sent pas l'arrière balayer la piste, il conserve sa trajectoire rectiligne, preuve que les crampons mordent la silice. C'est sur l'angle que le tableau s'assombrit quelque peu. Le M7308 aurait tendance à décrocher brutalement, surtout lorsque le sable est un peu dur. Cela invite à garder une certaine retenue. Pour l'avant, le comportement général est également satisfaisant : la moto ne louvoie pas et l'accroche du pneu sur l'angle est modérée. On anticipe ses réactions.

Traction en ligne	★★★★★
Adhérence sur l'angle	★★★★
Stabilité à grande vitesse	★★★★
Stabilité au freinage	★★★★★
Montage	★★★★



NOTRE CHOIX



PIRELLI

SCORPION MX MID SOFT 32 (AVANT)
SCORPION MX SOFT 410 (ARRIÈRE)

Dimensions

MX Mid Soft 32 : 80/100-21, 90/100-21
MX Soft 410 : 100/90-19, 110/90-19

Observations

Les pilotes sous contrat préférant lors des courses de sable rouler avec un pneu avant Mid Soft 32, conseillé pour les pistes meubles, voire boueuses, c'est l'enveloppe que nous a fait parvenir le service presse de la marque pour notre test. Un pneu qui ne diffère visuellement du modèle spécifique au sable que par des crampons latéraux plus petits... Mais ce qui étonne surtout, c'est la finesse des crampons de la bande de roulement du pneu arrière. Ils semblent retaillés en biseau, sur l'arrière, comme le sont les pneus en GP, pour moins freiner les motos lorsque les gaz sont coupés. Le montage n'appelle que des louanges. Les pneus sont tendres et se placent à merveille.

NOTRE AVIS

« La traction est fabuleuse ! » Choco a été on ne peut plus clair sur la grosse qualité du MX Soft 410, son étonnante motricité. Sur l'angle comme en ligne, il impressionne et surpasse une grosse partie de la concurrence. Le pneu semble tirer la moto vers l'avant et glisse avec progressivité sur l'angle, ce qui confère au pilote un sentiment de sécurité. Même à vive allure, il ne flote pas exagérément et garde un cap bien rectiligne. Satisfecit également en virage, il allie franchise et progressivité sans mordre les bords des ornières. Un comportement exemplaire qui justifie son excellente réputation dans les parcs coureurs.

Traction en ligne	★★★★★
Adhérence sur l'angle	★★★★★
Stabilité à grande vitesse	★★★★★
Stabilité au freinage	★★★★★
Montage	★★★★★



DUNLOP

GEOMAX MX11 (AVANT)
GEOMAX MX 11 (ARRIÈRE)

Dimensions

Geomax MX 11 : 80/100-21
Geomax MX 11 : 110/90-19

Observations

Parmi les enveloppes les plus récentes, les Geomax 11 ont été spécifiquement développées pour le sable. Ce qui explique que l'arrière présente la traditionnelle rangée de crampons disposés en arc de cercle, et l'avant ces picots saillants très nombreux en forme de croix. Deux solutions techniques sur le pneu arrière, une nervure centrale et des évidements longitudinaux censés ajouter en stabilité. Le montage ne pose en tout cas aucun souci.

NOTRE AVIS

Malgré son profil type, le Dunlop ne présente pas, en ligne, une traction aussi exemplaire que le Pirelli, voire le Michelin ou le Maxxis... Le moteur prend beaucoup de tours et la moto semble patiner pas mal. Elle ne gicle pas. À l'inverse, elle s'enfoncé. En revanche, la stabilité à haute vitesse du Geomax n'appelle pas de critique, comme sa directivité au freinage. À l'avant, le profil agressif du pneu rend la direction nerveuse : les bords aiment accrocher les ornières et sans le filet de gaz salvateur, on sent son train avant nerveux. Cela invite à conserver une certaine vigilance et une relative poigne... Pas facile après plusieurs heures de course.

Traction en ligne	★★★★
Adhérence sur l'angle	★★★★
Stabilité à grande vitesse	★★★★★
Stabilité au freinage	★★★★★
Montage	★★★★★

GOLDENTYRE

GT 333 (AVANT)
GT 280 TSUNAMI (ARRIÈRE)

Dimensions

GT 333 : 80/100-21
GT 280 : 100/90-19, 110/90-19

Observations

Il paraît évident que Golden Tyre s'est fortement inspiré du Pirelli pour dessiner son 280 Tsunami : positionnement et formes quasi identiques des pains de gomme centraux, crampons latéraux analogues, évidement central similaire, ça semble être du copié-collé même si la fermeté des crampons diffère d'une enveloppe à l'autre. En tout cas, si le Pirelli est le plus agréable du lot à monter, le Golden Tyre nous a posé souci, ses flancs peinant à se plaquer contre la jante malgré plusieurs bars de pression... La preuve d'une carcasse et d'une composition de gomme différentes.

NOTRE AVIS

S'il ne tracte pas trop mal en ligne, le GT 280 perd de son efficacité sur l'angle ; sa motricité est inconstante et il arrive que le pneu décroche brutalement. Il gigote selon notre essayeur. La tenue sur l'angle de l'enveloppe avant est également moins franche que celle de son concurrent désigné : il lui arrive de décrocher sans prévenir. Voire de guidonner quand on freine un peu fort de l'avant. Bref, l'avant comme l'arrière ne mettent pas dans d'optimales dispositions pour surfer sur la silice quand on le pousse dans ses derniers retranchements. À rythme plus calme en revanche, c'est une enveloppe satisfaisante.

Traction en ligne	★★★★
Adhérence sur l'angle	★★★★
Stabilité à grande vitesse	★★★★
Stabilité au freinage	★★★★
Montage	★★★★



MICHELIN

S12 XC (AVANT)
STARCROSS SAND 4 (ARRIÈRE)

Dimensions

S12 XC : 90/90-21
Starcross Sand 4 : 100/90-19, 110/90-19

Observations

Comme le veut la lignée des Starcross, les crampons du pneu arrière présentent cette forme en M si caractéristique. Disposés en arc de cercle de façon assez espacée, ils présentent des dessins mixant la rusticité des Maxxis et la finesse des Pirelli, voire des Dunlop. À noter que la firme clermontoise préconise de l'utiliser avec le S12XC, un pneu conseillé sur les terrains boueux ou même herbeux, donc aux crampons très hauts (18 mm) et à carcasse assez souple. RAS du côté du montage.

NOTRE AVIS

Convaincant en ligne grâce à une bonne traction, le Michelin ajoute à son répertoire une progressivité rassurante sur l'angle. Il ne décroche pas, dérive avec linéarité, ce qui confère un sentiment de sécurité. Même à haute vitesse, on le sent rivé sur sa trajectoire, combien même on freine fort, dans les trous, et même sur l'angle. Bref, par son comportement homogène, il est l'une des enveloppes les plus rassurantes, d'autant qu'à l'avant, le guidage est sain et précis. La moto glisse au dernier moment, avec progressivité.

Traction en ligne	★★★★★
Adhérence sur l'angle	★★★★★
Stabilité à grande vitesse	★★★★★
Stabilité au freinage	★★★★★
Montage	★★★★★