

Pose des «meilleurs» pneus

Lors du changement des pneus au printemps, l'automobiliste se demande toujours et aimerait savoir à quel essieu il faut monter les «meilleurs» pneus d'été. On recommande en général que les pneus neufs ou peu usés soient montés à l'arrière afin d'éviter, en cas d'urgence, un dérapage de l'essieu arrière. Dans le même contexte, il est également conseillé d'échanger régulièrement les pneus avant avec les pneus arrière pour que l'usure soit égale aux quatre pneus. Le TCS a testé les comportements routiers importants à la sécurité d'un véhicule à traction avant dans quatre cas de figure et les a comparés chacun avec la situation idéale, c'est-à-dire quatre pneus d'été neufs.

Des pneus qui sont montés aux essieux avant et arrière avec des profondeurs de profil et d'âge différents influencent, dans une certaine mesure, les propriétés de sécurité du véhicule. Monter les «meilleurs» pneus à l'avant offre plus de sécurité lors du freinage et de l'aquaplaning, monter les «meilleurs» pneus à l'arrière apporte surtout plus de stabilité en cas de situation d'urgence ou de manœuvre d'évitement sur chaussée mouillée. Toutefois, comme le risque de blessures graves voire mortelles est important en cas d'accident dû à un dérapage, les «meilleurs» pneus doivent être montés à l'essieu arrière. Ceci est particulièrement valable pour les véhicules qui ne sont pas équipés de l'ESP.

Ceci est aussi vrai, mais dans une moindre mesure, si les pneus sont du même âge et du même modèle mais avec une différence de profondeur de profil minime (env. 1 mm). Pour obtenir une usure régulière des pneus sur les voitures à traction avant, il est recommandé d'échanger les pneus avant avec les pneus arrière. Cette recommandation est d'autant plus en vigueur si le véhicule est doté de l'ESP. Sur un véhicule équipé de pneus d'été avec des différences de profil minimales, l'ESP peut, en cas de situations d'urgence, réduire efficacement la tendance au survirage de l'essieu arrière. Si le véhicule est doté de l'ESP, les inconvénients seront, dans le cas de la «variante 2», largement compensés sans affecter les avantages. Il est important d'échanger régulièrement les

pneus avant avec les pneus arrière, toutefois seulement si la profondeur de profil des pneus ne dépasse pas 1 mm.

Si la différence de profondeur de profil est importante et/ou que les pneus sont d'âge nettement différent, il faut s'attendre à une considérable péjoration des propriétés de sécurité. On ne doit impérativement pas monter «les plus mauvais» pneus à l'arrière, car le danger d'accident dû à un dérapage sera accru, même si la voiture est équipée de l'ESP. Certes, l'ESP occulte le problème lors de la phase initiale du dérapage, mais on ne peut duper les lois de la physique. Ceci a pour résultat que le dérapage semble au début anodin. Mais, si après les pneus de l'essieu arrière atteignent leur limite d'adhérence, il ne sera plus possible, même pour un conducteur chevronné, de redresser le véhicule. Dans une telle situation, un accident est inévitable. C'est la raison pour

Conseils du TCS

- Pour que l'usure des pneus soit régulière, échangez régulièrement les pneus avant avec ceux de l'arrière (pour autant que la dimension le permette).
- Les «meilleurs» pneus doivent être montés à l'essieu arrière. Si le véhicule est à traction avant et que la différence de profondeur de profil est minime (moins de 1 mm), les «meilleurs» pneus peuvent être montés à l'avant.
- En cas de grandes différences entre les pneus avant et les pneus arrière (profondeur de profil de 2 à 3 mm, différents modèles et dates de production différentes), il faut monter quatre nouveaux pneus neufs.

	Légère différence ¹⁾ entre les pneus avant et les pneus arrière			Grande différence ²⁾ entre les pneus avant et les pneus arrière		
	Base avant: neuf arrière: neuf	Variante 1 avant: moins PP ³⁾ arrière: plus de PP	Variante 2 avant: plus de PP arrière: moins PP	Base avant: neuf arrière: neuf	Variante 3 avant: vieux arrière: neuf	Variante 4 avant: neuf arrière: vieux
Aquaplaning transversal	+	∅	+	+	∅	+
Freinage sur le mouillé avec ABS	+	∅	∅	+	--	+
Piste circulaire mouillée	+	+	+	+	-	∅
Maniabilité sur le mouillé sans ESP	+	∅	∅	+	-	--
Maniabilité sur le mouillé avec ESP	+	+	+	+	∅	--
Chgt de voie sur le mouillé sans ESP	+	+	∅	+	+	--
Freinage sur le sec avec ABS	+	+	+	+	∅	+

¹⁾ Différence de profondeur de profil au max. 1,5 millimètre avec date de production et modèle identiques

²⁾ Différence de profondeur de profil de 2 à 3 millimètres et date de production et modèle différents

³⁾ PP: profondeur de profil

laquelle «les plus mauvais pneus» doivent être absolument montés à l'avant, ce qui conduira à une distance de freinage nettement plus longue. En montant les pneus les plus anciens à l'essieu avant, la distance de freinage sur le mouillé peut être rallongée de plus de 12 mètres, avec une vitesse initiale de 80 km/h. Le véhicule sera plus facilement contrôlable et les passagers, en cas de collision frontale, mieux protégés. Toutefois, l'ensemble des possibilités de sécurité baissera de façon drastique et le risque de ne pas pouvoir immobiliser à temps le véhicule en cas d'obstacle sera fortement accru. C'est pourquoi, il faut absolument éviter de monter des pneus différents à l'avant et à l'arrière. La solution idéale est de changer les quatre pneus en même temps.

Evaluation TCS (en comparaison avec des pneus neufs)	
identique	+
légèrement plus mauvais	∅
nettement plus mauvais	-
beaucoup plus mauvais	--



De mauvais pneus augmentent le risque d'accident.