

WWW.ENDUROMAG.FR

BELGIUM: 8,10€ - DOMS: 7,90€ - TOMS: 1,650 CPP - CH: 11,80 FS - PORTCONT: 7,20€ - MAR: 7,6 MAD



DAKAR 2018

Nouvelle KTM 450 Rally Factory Red Bull

ESSAIS 2018

Asiawing 250, revisitée GasGas 250 EC, top qualité

EXCLUSIF !

HONDA 400 RX

LA CRF GRAND PUBLIC ?

L 16136 - 94 - F: 6,90 € - RD

www.cppresse.fr

COME-BACK



JOHNNY AUBERT : Y'A J'AU DANS LE GAS !

KTM 250 F FREERIDE



NOUVELLE FREERIDE : PLUS ENDURO QUE JAMAIS !

TEST PNEUS



GIBSON ET MICHELIN : À FOND LA GOMME

Gibson MET LA gomme

Gibson. Ni des guitares, ni un acteur mais une marque anglaise de pneus de plus dans le paysage off-road qui a vu le nombre de manufacturiers exploser au cours de cette dernière demi-décennie. Welcome, comme on dit chez eux !

Texte : **Pierre Pallut** Photos: **Frank Paul**





PROTOCOLE DE TEST

Le rendez-vous est donc pris à Royère-de-Vassivière pour la journée de présentation des pneus et mousses enduro de la marque. Un technicien transfuge de chez Mitas, Daniel Uebrick, et un monteur italien ancien pensionnaire de Goldentyre, Gigi Mazoni, sont présents pour nous faire découvrir leurs produits. Deux personnes riches d'expériences antérieures qui confirment que la firme british se donne les moyens de ses ambitions. Gigi sculptait manuellement les mousses Xtrem Goldentyre à l'époque. Une solution coûteuse rendant impossible selon lui une production en série à la fois efficace et compétitive financièrement. En naîtra l'idée de jouer sur le nombre de sections pour faire varier la densité sur les Speedy Mousse de Gibson. Le protocole de test est défini par l'italien. Mousse 140 standard à l'arrière et mousses en 90/90 à l'avant pour toute la journée sur ce parcours varié mêlant MX, prairie et partie extrême. L'idéal pour mettre en relief les performances pneumatiques.

Pour Gibson Power Tech, marque anglaise dont le R&D est basé à Cheltenham, c'est en 2014 que sa première production voit le jour. Une gamme nommée naturellement MX pour le motocross et une autre appelée TECH pour l'enduro.

Distribuée sur le sol français par Bud Racing, la première génération de pneus arrière TECH, le 6.1 avec ses trois déclinaisons en Standard/Soft/Super Soft, connaît des débuts difficiles.

2017, l'année du changement

Pas facile pour un nouvel arrivant de se faire une place sur le marché, surtout avec un produit jeune et pas totalement abouti, notamment d'un point de vue longévité. Il n'était pas rare de voir alors certains utilisateurs de modèles Soft ou Super Soft revenir de leur sortie dominicale sans crampons. Mais les Anglais de chez Gibson sont réactifs. N'étant pas soumis à l'inertie des grands manufacturiers, ils savent exploiter les retours du terrain transmis vers leur service de développement pour accoucher quelques mois plus tard de la nouvelle gamme TECH 6.2. Nouveau design et

implantation différentes des crampons combinés à un tout nouveau mélange de gomme, Gibson annonce un grand pas en avant sur sa gamme enduro, toujours déclinée en trois modèles STD/Soft/Super Soft. Une gamme complétée par un pneu avant disponible en 90/90 (le 8.1) et en 90/100 (le 9.1), ainsi que des mousses développées spécialement pour les pneus de la marque.

Quelques nouveautés sont à noter aussi de ce côté-là, à commencer par le packaging. En effet, les "Speedy Mousse" sont enveloppées d'un film bleu sous vide d'air garantissant la non-altération de la mousse lors de la période de stockage. Pas de date de péremption donc pour les mousses neuves, avec pour seul petit inconvénient le fait d'ôter cette protection avant montage, ce qui prend bien une dizaine de minutes. Les Speedy Mousse proposent deux modèles par taille et en jouant sur le nombre de sections (voir photo), elles offrent une densité différente : la 8 sections (8T) pour le modèle Standard et la 16 sections (16T) pour le modèle Soft. Le tout est disponible en deux tailles à l'arrière (120 et 140) ainsi qu'à l'avant (90/90 et 90/100).

C'est que ça commence à en faire de la référence, et même si l'intention de répondre aux mieux à chaque utilisation est louable, je dois bien avouer qu'il faut un certain temps pour assimiler toute la gamme. Ces innovations sont accompagnées d'un changement de stratégie commerciale avec l'arrivée de Niemann + Frey comme distributeur. Ce géant ➔

Gibson annonce un grand pas en avant sur sa gamme enduro

LA GAMME Gibson Power Tech



ARRIÈRE

Pneus arrière FIM 140/80 18

- 6.2 Standard : 68 euros
- 6.2 Soft : 70 euros
- 6.2 Super Soft : 72 euros

AVANT

Pneu avant FIM 90/100

- 9.1 Standard : 54 euros

Pneus avant FIM 90/90

- 8.1 Standard : 54 euros
- 8.1 Soft : 54 euros

➤ de la distribution 2-roues implanté en Allemagne, jusque-là plutôt spécialisé dans la pièce détachée de scooter, s'est plus qu'investi dans la jeune marque britannique en devenant actionnaire majoritaire de Gibson. Sûr de ses nouveaux produits, Stéphane Bourandy, responsable commercial chez Niemann + Frey, souhaite désormais passer à l'offensive en termes de communication jusqu'alors plutôt discrète. Les plus attentifs d'entre vous auront déjà remarqué cette signature sur le maillot d'un certain Xavier de Soultrait, soutenu par Niemann + Frey, bien qu'il ne soit pas utilisateur des pneus Gibson. Déjà bien implanté en Scandinavie et en Australie, Gibson fait du marché français l'une de ses cibles prioritaires. Toujours épaulé par Bud et la Bécannerie, son but avoué est de tisser un réseau de revendeurs plus conséquent au cours des prochains mois.

Standard et Soft

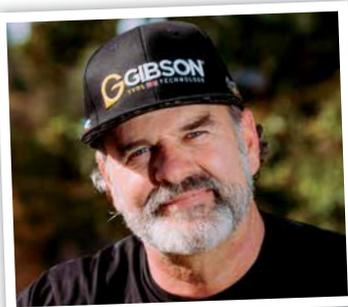
Premier set de pneus, le 6.2 Standard à l'arrière et le 8.1 (90/90) à l'avant. Je profite du montage pour observer que le design de l'implantation des crampons n'a rien "d'exotique". Simple constat visuel montrant que la marque ne s'éloigne pas trop de ce que l'on peut retrouver sur le marché. Le profil du pneu avant affiche même une franche ressemblance avec le Goldentyre.

Après quelques tours de roue seulement, je me retrouve déjà bloqué dans la première section de

rondins rendue humide par la rosée. Clairement pas le fort de ce 6.2 standard et il faudra que je m'emploie un peu pour m'en sortir. En revanche, je retrouve un bon feeling sur la partie MX, le pneu est rigide et offre une bonne tenue de cap. Ce bon comportement est confirmé sur l'herbe : très efficace sur les virages serrés, il ne décroche que légèrement sur les entrées rapides sur l'angle.

Même constat pour l'avant avec un comportement sain sur la piste MX et une tenue assez impressionnante sur l'angle dans la prairie. Si bien que je n'arrive jamais à le prendre en défaut. Il faut préciser que des conditions optimales offraient un sol "al dente". Une bonne note à confirmer ultérieurement dans des conditions plus délicates. Le 8.1 révèle cependant un léger manque de confort dans les parties techniques et décroche sur certaines dalles et racines en dévers.

Retour au stand pour le second test. A peine le temps de souffler que l'Italien a déjà équipé ma moto d'un nouveau train, le 6.2 Soft et le 9.1 à l'avant. Certes, je connais désormais le vice que cache la première section de troncs, mais c'est sur une autre planète que je franchis cette partie extrême tant le grip est supérieur par rapport à mes tentatives précédentes en gomme standard. Pas de miracle par contre sur la polyvalence, le gain retrouvé sur les parties techniques est contrebalancé par une perte d'efficacité sur les secteurs plus rapides où ➤ l'on sent le pneu décrocher plus facilement.



ROADY

Gibson entend monter le volume en France, il va falloir vous faire la rétine à ses roadies et leur casquette noire...

Bien implanté en Scandinavie et en Australie, Gibson fait du marché français une cible prioritaire



➤ Rien d'alarmant cependant et si l'on devait faire un bilan, le temps gagné sur les secteurs délicats serait supérieur à celui concédé dans ceux plus roulants.

À l'avant, le 9.1 me met tout de suite à l'aise. Son plus gros volume offre un confort réellement meilleur que le 8.1, spécialement sur les racines et cailloux du parcours. Je note juste un comportement un peu plus lent sur les changements d'angle dans la prairie en comparaison avec mes premiers passages, mais rien de vraiment préjudiciable. Cette monte s'avère donc assez polyvalente et c'est avec elle que je me sentirai le plus à l'aise sur l'ensemble du tracé.

Super Soft

Dernier tour de piste chaussé cette fois-ci du 6.2 Super Soft en conservant le 9.1 à l'avant. On change encore de catégorie pour ce qui est de la partie extrême, ce qui était un passage exigeant avec le pneu standard ne présente plus aucune difficulté avec cette gomme extra tendre. Si bien qu'il me faut modifier la boucle pour aller chercher de nouveaux obstacles afin d'entrevoir plus précisément ses capacités. Je me lance sur les franchissements dédiés en temps normal aux

motos de trial, mais là encore, le grip reste omniprésent, les conditions estivales aidant.

Cependant pas de doute, on est bien là en présence d'un pneu 100 % extrême d'une redoutable efficacité sur les dalles, racines et cailloux. Et comme ses concurrents, un manque de stabilité et de motricité, particulièrement sur l'angle, se fait vite ressentir. On ressent vraiment les crampons se déformer à l'accélération sur les parties terre. Dommage que nous n'ayons pas eu de conditions plus sélectives sur ce test. Il aurait en effet été intéressant de voir le comportement sur des parties humides et meubles. En effet, c'est souvent là le talon d'Achille des ces pneus souples, bluffant sur surfaces dures (troncs, pierriers, racines, dalles, etc.) mais décevant dans des sections plus meubles.

Bonne première impression

On en restera là pour aujourd'hui, avec comme premier constat que Gibson propose des produits enduro à la performance plus qu'acceptable, s'inscrivant ainsi dans la continuité de ces petits fabricants surprenants par leurs facultés à innover et faire bouger les choses. A commencer ➤

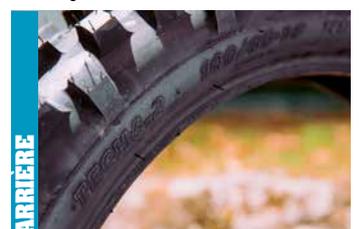
RÉFÉRENCES



Le Tech 8.1 est le 90/90 avant, dispo en Standard ou Soft.



Le 9.1 est le 90/100, l'avant "haut". Tous sont homologués FIM.



Le Tech 6.2 est la référence arrière qui existe en Standard, Soft et Super Soft.

ESSAI PNEU

› Gibson, le newcomer



PRÉSENTATION

Gibson avait fait les choses en grand sur le site de Royère-de-Vassivière en plein Limousin. Eli Vecchi et Xavier de Soultrait étaient aussi présents.



Côté prix, Gibson joue placé avec 68 euros le 6.2 Standard arrière et 52 euros l'avant

ET LES MOUSSES ALORS ?



STANDARD

8 sections

SOFT

16 sections

- Mousse arrière 140/80 et 120/80 18 : 125 euros
- Mousse avant 90/100 21 : 119 euros
- Mousse avant 90/90 21 : 115 euros.

selon la pratique souhaitée, à l'instar de Mitas, Goldentyre ou X-Grip. Quelques références resteraient à tester, notamment la gamme 7.1 pour les pneus arrière. Des pneus en 110/100 18 non homologués FIM (mais route) qui proposent une hauteur de crampons plus conséquente avec un profil plus carré typé cross. Un bon concept pour les enduristes souhaitant pratiquer quelques sessions MX, avec un prix attractif de 55 euros pour ce modèle en gomme standard.

Et Gibson étoffe même un peu plus sa gamme avec le pneu avant 8.1 décliné aussi en gomme Soft. Non présent sur ce test pour des raisons d'usage jugé trop spécifique, il n'en demeure pas moins que l'idée est bonne et que nous sommes curieux de découvrir prochainement ce que ces modèles peuvent apporter de plus pour la pratique "hard enduro".

Une pratique très en vogue et forte en termes d'images et de communication sur laquelle Gibson souhaite s'investir. D'ailleurs, l'Allemand me certifiera lors de ce test que plusieurs pilotes du top 15 de la dernière Romaniacs, pourtant sous contrat

avec d'autres marques, ont déjà utilisé les Speedy Mousse... Stéphane Bourandy pousse ainsi dans ce sens, avec une volonté forte de visibilité qui, en plus d'un réseau de distribution important, passera par une exposition et des résultats en compétition. Il reste aussi à confirmer la valeur de la longévité, même si sur ce test, on n'a entrevu aucun signe d'usure anormalement prononcée. Côté prix, Gibson joue placé avec 68 euros pour le 6.2 Standard à l'arrière et 52 euros pour l'avant. Il vous faudra compter 2 euros supplémentaires pour le Soft et 4 euros pour le Super Soft (voir encadré). Il serait désormais intéressant de mettre en concurrence directe les performances de pneus Gibson lors d'un prochain test multimarques. Mais nul doute qu'il faudra compter sur les Anglais comme acteurs sur le marché enduro dans les prochaines années ■

Infos

- Pneumatique et mousses britanniques distribués par Niemann + Frey
- Disponibles en France sur www.bud-racing.com et www.la-becanerie.com

niemann+frey

Professional Motorsport Equipment