

MAXXIS CROSSMARK 2,1

Tube type : 41 € - 618 g - Tubeless LUST : 52 € - 689 g

Largeur réelle : 1,98

Carcasse : 60 TPI ou 120 TPI (UST)

Comme il ne déboume pas du tout, le Crossmark est à exclure de toute utilisation sur des terrains boueux et collants. Excepté cette incapacité à déboumer, il s'est révélé un très bon pneu, tout particulièrement en montage arrière, où il concilie rendement et bonne motricité sur tous les types de sols, qu'ils soient durs et secs ou humides et meubles. Avec une préférence pour le roulant, genre piste recouverte d'une couche de poussière ou de gravillon. Offrant une assez bonne accroche latérale, il peut aussi être monté à l'avant. Son gros volume procure beaucoup de confort. A noter son excellente résistance aux crevaisons et une solidité à toute épreuve.



NOTE/10

9

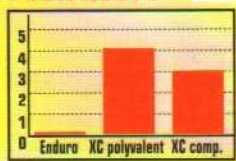
POINTS FORTS

Rendement
Solidité
Peu sensible aux crevaisons

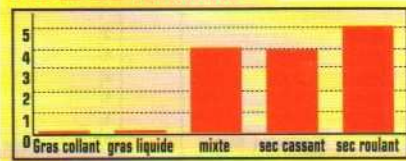
POINTS FAIBLES

Sensible au bourrage

POUR QUOI ?



TYPES DE TERRAIN



VERDICT

A bannir sur terrains gras et collants, le Crossmark s'est révélé être un excellent pneu arrière pour les terrains cassants et secs, avec en prime une grande résistance à l'usure et aux crevaisons.

MAXXIS LARSEN TT 2,0

Tube type : 38 € - 582 g - Tubeless LUST : 51 € - 689 g

Largeur réelle : 1,96

Carcasse : 60 TPI ou 120 TPI (UST)

Plus tout jeune, le Larsen reste une référence pour sa polyvalence et son efficacité sur les sols meubles et souples. Il passe partout, offre une excellente motricité et une bonne efficacité au freinage, le tout avec un rendement qui en fait un très bon pneu pour l'arrière. Non dénué d'accroche latérale, sain et rassurant dans les dévers et les virages, le Larsen peut aussi être monté à l'avant, bien que sa meilleure place soit à l'arrière. Il préfère les sols secs ou meubles, car les crampons très rapprochés ne permettent pas une très bonne évacuation de la terre et de la boue collante. Un pneu remarquable pour sa solidité, sa résistance à l'usure et aux crevaisons.



NOTE/10

9

POINTS FORTS

Polyvalence
Avant et arrière
Solidité

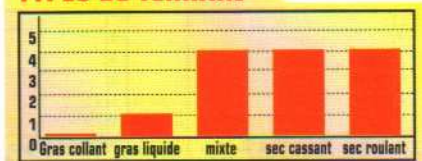
POINTS FAIBLES

Boue

POUR QUOI ?



TYPES DE TERRAIN



VERDICT

Un vrai pneu polyvalent, bon partout, sauf dans la boue, qui a sa place à l'avant et à l'arrière, et concilie accroche et rendement. Avec en prime une robustesse à toute épreuve et une bonne résistance aux crevaisons.

MAXXIS HIGH ROLLER 2,1

Tube type : 39 € - 532 g - Tubeless LUST : 52 € - 624 g

Largeur réelle : 1,92

Carcasse : 60 ou 120 TPI (UST)

Le High Roller taille vraiment petit, ce qui nuit à son confort. Mais c'est bien là son seul défaut. En montage avant, nous voilà avec l'un des pneus les plus efficaces et des plus sécurisants de ce comparo, avec une adhérence latérale phénoménale qui permet d'attaquer fort en toute sérénité, sur toutes les surfaces et sur tous les types de terrains, secs, humides ou gras. C'est encore plus flagrant avec la version gomme tendre, qui offre un grip exceptionnel sur les surfaces dures. Revers de la médaille, il ne brille pas pour son rendement. Ce n'est pas le meilleur choix pour l'arrière, d'autant plus que les crampons de la bande centrale s'usent rapidement.



NOTE/10

8

POINTS FORTS

Accroche latérale exceptionnelle
Montage avant

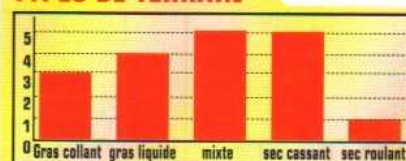
POINTS FAIBLES

Taille petit
Usure des crampons
Rendement

POUR QUOI ?



TYPES DE TERRAIN



VERDICT

Offrant une stabilité et une adhérence latérale exceptionnelles, le High Roller est certainement l'un des meilleurs pneus avant pour les parcours techniques, glissants et exigeants. Au détriment du rendement.

SCHWALBE ROCKET RON 2,1

Tube type : 49,90 € - 409 g - Tubeless UST : 56,90 € - 597 g

Largeur réelle : 1,91

Carcasse : 127 TPI

De faible section réelle, le Rocket Ron ne brille pas pour son confort. Là encore, il vaut mieux opter pour la section supérieure. La gomme tendre et les crampons qui se déforment très facilement offrent beaucoup de grip sur surfaces très dures (racines, rochers, cailloux...). Aussi efficace dans la boue grâce à un bon déboufrage et sur les sols mixtes et meubles, offrant un bon rendement, le Rocket Ron est un vrai pneu polyvalent. Son profil permet un montage tout aussi bien à l'avant qu'à l'arrière. Mais comme les crampons fondent comme neige au soleil, il est déconseillé de le monter à l'arrière en cas d'utilisation sur sols durs et dans les cailloux.



NOTE/10

8

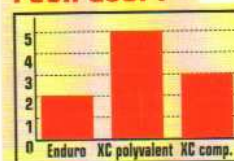
POINTS FORTS

Accroche sur sols durs - Légèreté
Déboufrage
Polyvalence

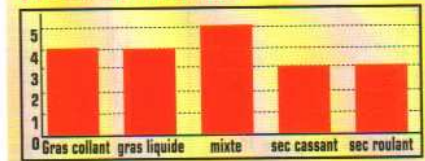
POINTS FAIBLES

Sensibles aux crevaisons
Usure rapide
Prix

POUR QUOI ?



TYPES DE TERRAIN



VERDICT

Efficace sur toutes les surfaces et tous les terrains, le Rocket Ron est seulement limité en polyvalence par son manque de confort et son usure rapide. Et son prix astronomique.

GEAX GATO 2,1

Tube type : 36,40 € - 567 g - Tubeless UST : 44,40 € - 730 g

Largeur réelle : 2,01
Carcasse : 120 TPI

D'une section importante, le Gato se fait tout de suite remarquer pour son confort dans le cassant. Offrant une très bonne accroche latérale sur tous les types de sols, qu'ils soient mouillés, meubles ou durs et secs, il s'est révélé performant et rassurant en montage avant. Conciliant aussi une bonne motricité et un rendement somme toute honorable, il a aussi parfaitement sa place en montage arrière. Plus accrocheur sur les sols secs et durs, le Gato s'en est aussi bien sorti sur les sols meubles, mixtes et légèrement boueux grâce à ses facultés de déboufrage. Une bonne résistance à l'usure et aux crevaisons complètent le tout.



NOTE/10
8

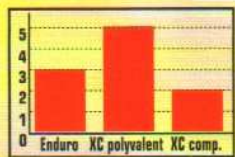
POINTS FORTS

Déboufrage
Polyvalence
Confort

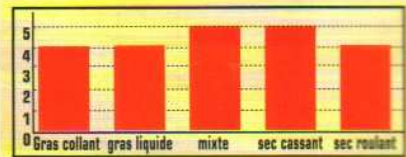
POINTS FAIBLES

Rendement sur le roulant

POUR QUOI ?



TYPES DE TERRAIN



VERDICT

Pas des plus légers, le Gato est un vrai pneu polyvalent, qu'il est possible de garder toute l'année et aussi bien à l'avant qu'à l'arrière. Avec en prime une bonne solidité et une excellente résistance aux crevaisons.

GEAX MEZCAL 2,1

Tube type : 36,40 € - 497 g - Tubeless UST : 44,40 € - 790 g

Largeur réelle : 1,96
Carcasse : 120 TPI

Vu son profil et son adhérence latérale assez moyenne, le Mezcal s'est avéré bien meilleur en montage arrière qu'en montage avant. Ses crampons centraux très rapprochés et peu proéminents limitant sa résistance au roulement sur le roulant, lui procurant un bon rendement. Peu accrocheur sur les sols humides et boueux, le Mezcal est à réserver au XC et à la rando sportive sur des parcours secs, roulants et peu techniques. Nous avons apprécié sa grande résistance aux crevaisons (nous n'avons eu aucune crevaison durant 10 mois de test !) et sa solidité à toute épreuve. Comme tous les pneus Geax, le Mezcal est disponible en version Tubeless TNT (640 g, 37,40 €).



NOTE/10
8

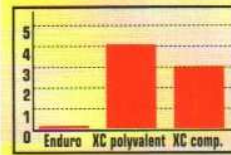
POINTS FORTS

Solidité
Incrévable
Montage arrière

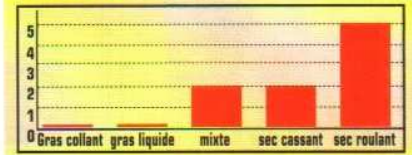
POINTS FAIBLES

Adhérence sur sols humides et gras
Limité aux parcours roulants

POUR QUOI ?



TYPES DE TERRAIN



VERDICT

Plus adapté aux parcours roulants qu'aux terrains techniques et cassants, le Mezcal est un bon pneu arrière, remarquable pour sa solidité et sa résistance aux crevaisons.

CONTINENTAL MOUNTAIN KING SUPERSONIC 2,2

Tube type : 27,90 € - 495 g - Tubeless UST : 49,90 € - 745 g

Largeur réelle : 2,02
Carcasse : 180 TPI

Le Mountain King adopte la gomme Black Chili : des nanoparticules sont rajoutées pour augmenter le rendement. En version Supersonic (49,90 €), il est incroyablement léger. Mais cela se fait au détriment de la résistance aux crevaisons ; il est donc préférable d'opter pour la version Protection avec flancs renforcés. Ce pneu offre une bonne accroche sur le sec et dans la caillasse, avec en prime un confort bien présent. Il n'aime pas les cailloux et les racines mouillés, tout en restant efficace sur les sols meubles et humides car il déboufre bien. On sent que les petits crampons collent au sol, et pourtant, le rendement est bon. Usure rapide en montage arrière.



NOTE/10
8

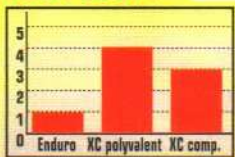
POINTS FORTS

Accroche sur sols secs - Légèreté
Déboufrage
Confort

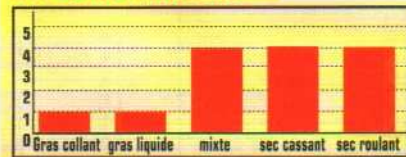
POINTS FAIBLES

Fragile
Accroche sur sol dur et mouillé
Usure

POUR QUOI ?



TYPES DE TERRAIN



VERDICT

Confortable, offrant un bon rendement, une bonne accroche et une très bonne motricité sur tous les types de sols (sauf sur les sols durs et mouillés), le Mountain est un pneu très polyvalent, qui pêche seulement par son usure rapide et sa fragilité.

HUTCHINSON PYTHON 2,0

Tube type : 36,95 € - 515 g - Tubeless Ready : 45,95 € - 586 g

Largeur réelle : 1,87
Carcasse : 127 TPI

Plus tout jeune, le Python n'en reste pas moins l'un des meilleurs pneus de la gamme Hutchinson. Pour un pneu de 2,0 de section il est remarquable pour son confort, que l'on doit au bon volume de la carcasse. Sur les parcours secs et durs, le Python est un excellent pneu qui réussit à procurer beaucoup de rendement, tout en offrant une parfaite accroche latérale pour un montage à l'avant et une bonne motricité pour un montage à l'arrière. Et pour ne rien gâcher, il est costaud et résiste bien aux crevaisons. Ses seules limites, ce sont les sols durs, mouillés et gras, ou encore la boue. Là, il perd toute efficacité, surtout en montage à l'avant.



NOTE/10
8

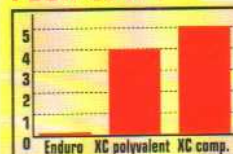
POINTS FORTS

Solidité
Polyvalence
Confort

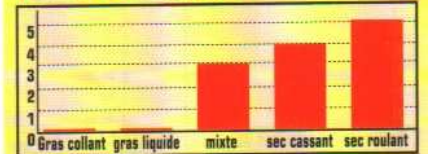
POINTS FAIBLES

Accroche sur sol dur et mouillé

POUR QUOI ?



TYPES DE TERRAIN



VERDICT

Un excellent pneu pour le XC sur des parcours secs et assez roulants, aussi bien à l'avant qu'à l'arrière.

HUTCHINSON TORO 2,15

Tube type : 35,95 € - 614 g - Tubeless Ready : 45,95 € - 727 g

Largeur réelle : 1,87

Carcasse : 127 TPI

Par rapport aux autres Hutchinson, le Toro taille vraiment très petit et il ne faut pas hésiter à opter pour la section au-dessus si vous privilégiez le confort et le grip. Bien épaulé, le Toro est très efficace en latérale. Que ce soit dans la boue, sur des sols mixtes ou encore dans les cailloux, il est toujours très sain et rassurant en montage avant, avec une prédilection pour les sols meubles et souples des sous-bois. Pas très lourd et procurant une faible résistance au roulement, c'est un bon pneu arrière qui concilie rendement et motricité. Seul petit hic, les crampons s'usent rapidement sur le dur et ce n'est pas le meilleur face aux crevaisons.



NOTE/10

8

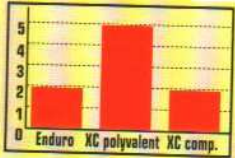
POINTS FORTS

Polyvalence
Efficace à l'avant et à l'arrière
Accroche latérale

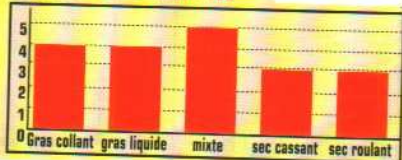
POINTS FAIBLES

Taille petit
Usure des crampons

POUR QUOI ?



TYPES DE TERRAIN



VERDICT

Toujours sain et rassurant, quel que soit le terrain, le Toro est un très bon pneu polyvalent qui réussit à concilier accroche latérale, motricité et rendement. Dommage qu'il taille si petit.