

CLIO V6

Les pneus

INTRODUCTION

Important les semelles !!

C'est pas le tout d'avoir cassé la tirelire pour une belle voiture mais si les mocassins ne sont pas à la hauteur, il y a fort à parier que la prochaine ballade, ou la prochaine sortie circuit se transforme en :

- ☐ Holliday on ice
- ☐ Pleurons sous la pluie
- ☐ Bac à graviers...

(cocher la case correspondante)

Donc en apéro : une copie des définitions de dimensions Jantes et pneus ainsi que les montes d'origine. Comme ça, vous n'avez même pas à chercher.

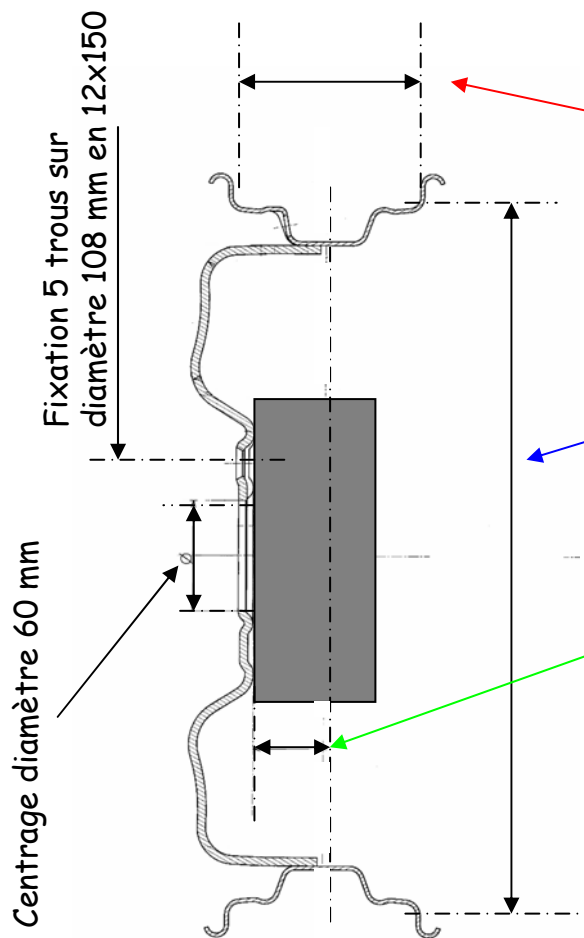
Ensuite, ce qui existe et se pratique en monte semi-slick dans le coin

Et enfin pour les intégristes de la piste, ce qu'on peut monter en slick. Infos trouvées sur ce forum même ou internet

Comme d'hab, s'il y a d'autres avis ou des informations complémentaires qu'on aurait raté, n'hésitez pas à en informer le webmaster pour permettre de compléter ce document

Informations des gammes disponibles datant de Janvier 2007

RAPPEL : les jantes



La dénomination classique :

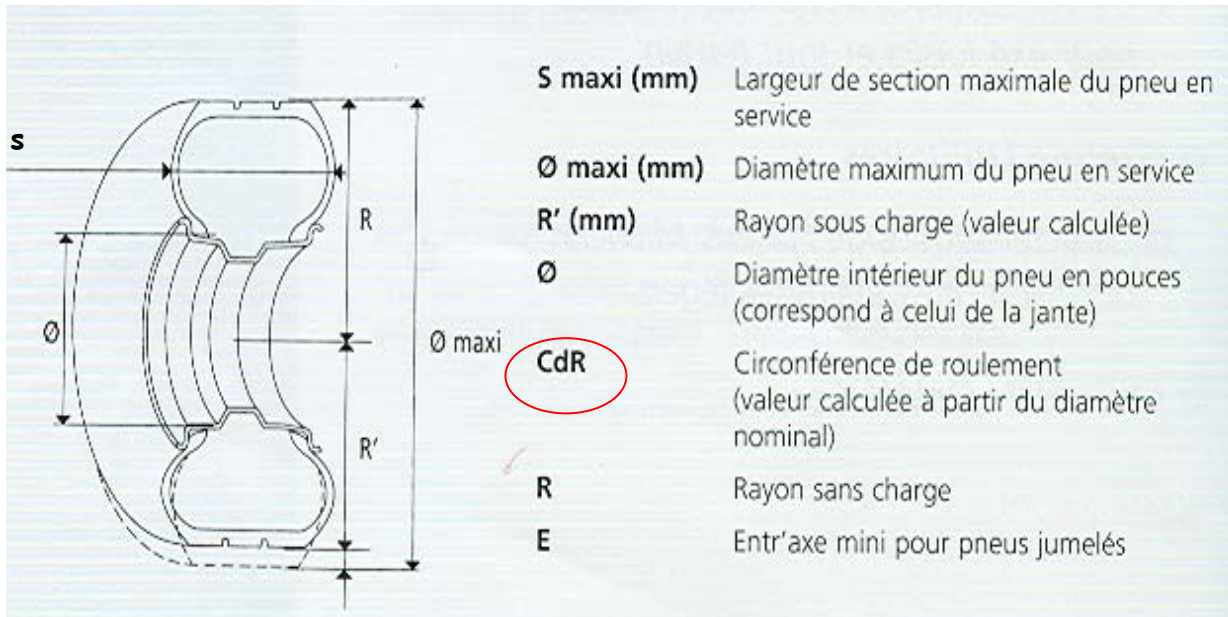
6,5 J 17 ET 6

Tableau 1

	Largeur (pouces)		Diamètre (pouces)		Déport (mm)
mk 1 avant	7	J	17	ET	20
mk 1 arrière	8,5	J	17	ET	55
mk 2 avant	7	J	18	ET	6
mk 2 arrière	8,5	J	18	ET	68
Trophy avant	8	J	18	ET	21,5
Trophy arrière	9	J	18	ET	41,5

Rappel, 1 pouce = 25,4 mm

DEFINITIONS UTILES :



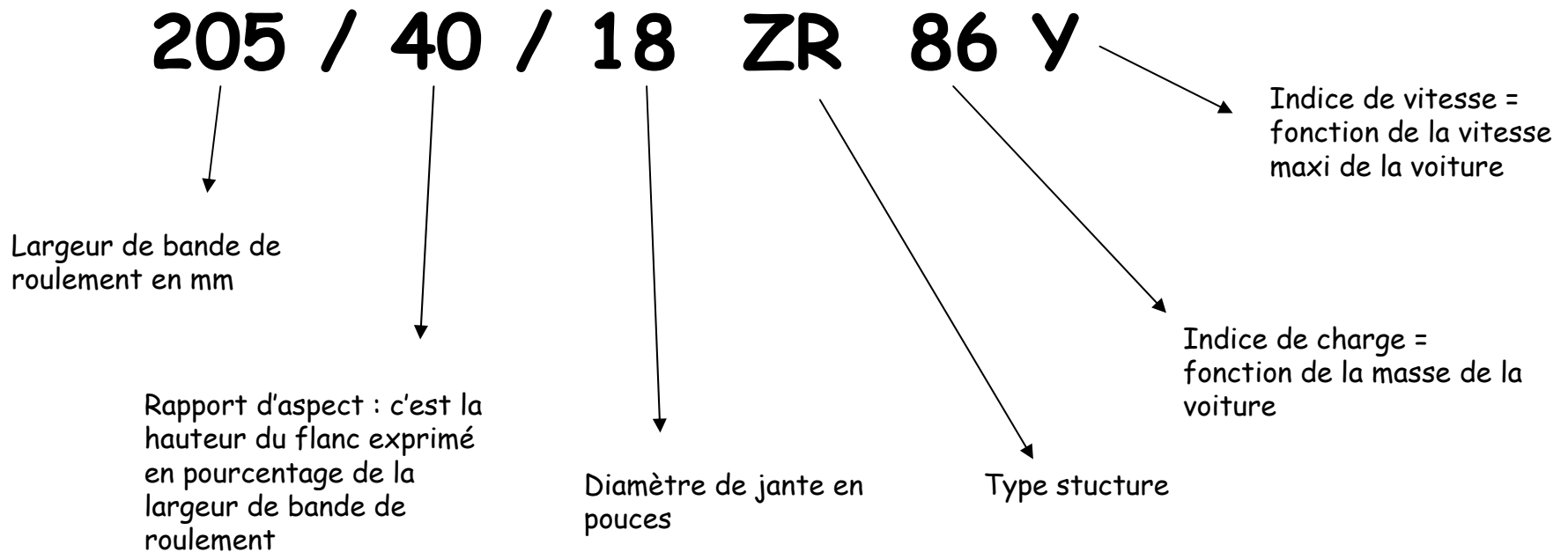
Le diamètre maximum est la dimension que le fabricant s'engage à ne jamais dépasser, donc avec sa dispersion de fabrication. La plupart des fabricants sont conformes à un standard dit ETRTO mais ce n'est pas réglementaire. Les dimensions indiquées dans ce document peuvent donc varier d'un fabricant à un autre => **à bien vérifier lors de l'achat**

Il fournit aussi normalement un diamètre dit « **nominal** » (ou « théorique » sur le catalogue Michelin), qui représente donc à peu près la moyenne. Cette valeur est utile pour le calcul de la démultiplication finale si on parle du train moteur et aussi pour vérifier l'encombrement du pneu dans les passages de roue.

Soit la **CdR** est fournie au catalogue, soit on la calcule à partir du **diamètre nominal** mais il faut l'un des deux !

LIRE UN PNEU :

En dehors des appellations commerciales, tous les fabricants sont tenus d'appliquer les mêmes dénominations, exemple :



PNEUS DE ROUTE D'ORIGINE : Les dimensions

	Largeur	Hauteur	Diamètre de jante en pouces	Indice de charge	Diamètre nominal en mm (Michelin)	C d R En m	Largeur de jante préconisée (Michelin)	Largeur Jante d'origine Pour rappel
Mk 1 avant Pilot sport	205	50	17	?	638	-	5.5 à 7.5	7
Mk 1 arrière Pilot sport	235	45	17	?	644	1,964	7.5 à 9	8,5
Mk 2 avant origine Pilot sport 2	205	40	18	86Y	Mesuré 610	-		7
Mk 2 arrière Pilot sport 2	245	40	18	93Y	653	1,992	8 à 9.5	8,5

D'origine, les phase 1 sont montées en Pilot sport 1. Bon pneu s'il en est..... pour son époque, c'est-à-dire de conception années 80/90 ou les sportives étaient en disgrâce et ou le confort avait un peu pris le pas sur la performance pure....no comment...

Avec le Pilot sport 2, changement de ton, retour au « pure sport », la bête est typée. Rien que la tronche de l'épaulement en impose et montre que ça va gripper grâce sur l'angle. De plus, il est plus progressif à la limite d'adhérence et permet de petites excentricités tout à fait contrôlables. Cerise sur le gâteau, il est absolument bluffant sur le mouillé. Pas d'équivoque, il fait l'unanimité chez les possesseurs de Clio V6 et de bien d'autres voitures propulsion de rêves.

PNEUS DE ROUTE ORIGINE : Les sculptures

PILOT SPORT 1



PILOT SPORT 2



PNEUS DE ROUTE : ALTERNATIVES mk1 en Michelin Pilot Sport 2

Pour les irréductibles qui ne veulent pas passer au 18 :

Malheureusement, apparemment le pilot sport 2 n'existe pas pour l'avant en 205/50/17, par contre un 225/45/17 est disponible avec un diamètre très similaire. La jante d'origine en 7 est juste à la limite mais dans la norme et c'est moins grave d'être sur dimensionné à l'avant donc ça devrait valoir le coup d'essayer ? Pas de soucis pour l'arrière ou le PS2 est disponible en taille d'origine et même 245/45 ce qui procure un écart de démultiplication supérieur de seulement 1% donc tolérable sauf si les rapports phase 1 (un peu longs d'origine) vous mettent déjà des boutons

Il existe même en 255/40 qui est juste à la limite de la jante. C'est probablement voler Pierre pour payer Paul ? Il est aussi plus petit, bien pour la démul mais dommage pour le look ! Pas forcément à conseiller.

	Largeur	Hauteur	Diamètre de jante en pouces	Indice de charge	Diamètre nominal en mm (Michelin)	C d R En m	Ecart diamètre par rapport à origine en %	Largeur de jante préconisée (Michelin)	Largeur Jante d'origine Pour rappel
Mk 1 avant Pilot sport 2	225	45	17	91Y	634	-	0,6	7 à 8.5	7
Mk 1 arrière Pilot sport 2	235	45	17	94Y	644	1.964	0	7.5 à 9	8,5
	245	45	17	95Y	652	1.988	+ 1	7.5 à 9	8.5
	255	40	17	94Y	636	1.939	-1,3	8 à 9.5	8.5

SEMI-SLICKS

Ah, ça se corse un peu car le marché n'est pas si riche que pour les montes normales bien évidemment. En rappel de principe, pour la structure, difficile d'avoir les infos constructeurs mais les principales différences avec un pneu route tiennent dans la gomme et la sculpture. Certains manufacturiers proposent même un choix de gommes différentes.

- Pour la sculpture, ils sont taillés différemment mais par principe, la profondeur (à neuf bien sûr) avoisine les 5 mm pour un meilleur maintien de la bande de roulement, alors qu'un route tourne plutôt autour de 8 mm. Cela ne veut pas dire qu'ils s'usent plus vite par km parcouru...mais seulement qu'on fait moins de km avec le même pneu ...si on compare à conduite égale s'entend. Les prix étant presque comparables, cela revient donc plus cher, car on change plus souvent pour un même kilométrage annuel.

- En plus de profondeurs de sculpture moins importantes, ce qui saute aux yeux de prime abord, c'est qu'il y en a bien moins, le but est double : augmenter la surface en contact avec le sol et encore plus rigidifier la bande de roulement. C'est forcément mieux quand la piste est sèche...mais pas top sur route inondée. Encore que cela ne soit pas ridicule sur route humide mais le danger arrive lorsque l'eau stagne sur la chaussée, car le manque de structure fait apparaître l'aqua-planing beaucoup plus tôt qu'avec un pneu classique

- Homologation : pas de soucis, tous les manufacturiers passent l'homologation. On appelle quelquefois ces gammes des « slicks homologués » ou « racing homologués »

- Appellations : ces gammes sont qualifiées suivant le même standard que les gammes route en terme de dimensions, indice de vitesse, indice de charge...etc

- On voit plus loin qu'il n'existe pas forcément les tailles d'origine partout mais l'efficacité d'un semi-slick par rapport à du classique fait qu'il ne faut pas avoir d'état d'âme à descendre d'une dimension en largeur. C'est largement compensé. La dimension d'origine est repérée en rouge lorsqu'elle existe pour faciliter la lecture.

- Attention, quand on roule fort avec ce type de gamme et compte tenu des sollicitations supplémentaires, il faut vérifier sa monture plus régulièrement, voir chapitre « Slicks »

SEMI-SLICKS : Quelle gueule !!!



MICHELIN PILOT SPORT CUP



TOYO R 888



YOKOHAMA A048

SEMI-SLICKS : Options pour mk1

Les dimensions d'origine n'existent pas chez tout le monde malheureusement. Seules sont indiquées les dimensions les plus proches de l'origine, ce qui ne veut pas dire que c'est exhaustif !

- Pour du Michelin, il faudra déroger aux dimensions d'origine à l'arrière, mais on a dit que c'était pas si grave
- Pour Toyo et Yoko, c'est à l'avant et dans une moindre mesure

Le mix des marques entre l'avant et l'arrière est toujours possible mais ça fait un peu tarte et les comportements peuvent différer => à essayer avant de tirer des conclusions hatives !

	Largeur	Offres catalogue	Diamètre nominal en mm	Ecart démul/origine en %	Remarques
Mk 1 avant	205/50/17	Michelin Pilot Sport Cup	638	-	
	215/45/17	Toyo R 888 Yokohama A 048	626	-	
Mk1 Arrière	225/45/17	Michelin pilot Sport Cup	634	-1.5	
	235/45/17	Toyo R 888 Yokohama A 048	644	0	
	255/40/17	Michelin Pilot Sport Cup Toyo R888	636	-1.2	Limite sur jante origine

SEMI-SLICKS : Options pour mk2

Là, pour l'avant, tout le monde est d'accord !

La dimension idéale eut été un 225/35 pour se rapprocher de la taille d'origine ...mais y'a pas !

Le 225/40 passe sans problème sur une phase 2 selon les dires des proprios qui roulent avec. Attention pour les phase 1 qui roulent en 18, il peut y avoir des contacts en butée de braquage ou choc maxi.

Même topo que phase 1 pour l'arrière : Michelin est paresseux et Toyo bon élève

	Largeur	Offres catalogue	Diamètre nominal en mm	Ecart démul/origine en %	Remarques
Mk 2 avant	225/40/18	Michelin Pilot Sport Cup Toyo R 888 Yokohama A048	638	-	Un poil large pour une mk1
Mk2 Arrière	235/45/18	Michelin Pilot Sport Cup Yokohama A 048 Toyo R888	644	-1.4	
	245/40/18	Toyo R 888	653	0	
	265/35/18	Michelin Pilot Sport Cup Yokohama A 048 Toyo R888	643	-1.4	Hors standard sur jante origine Limite sur jante Trophy

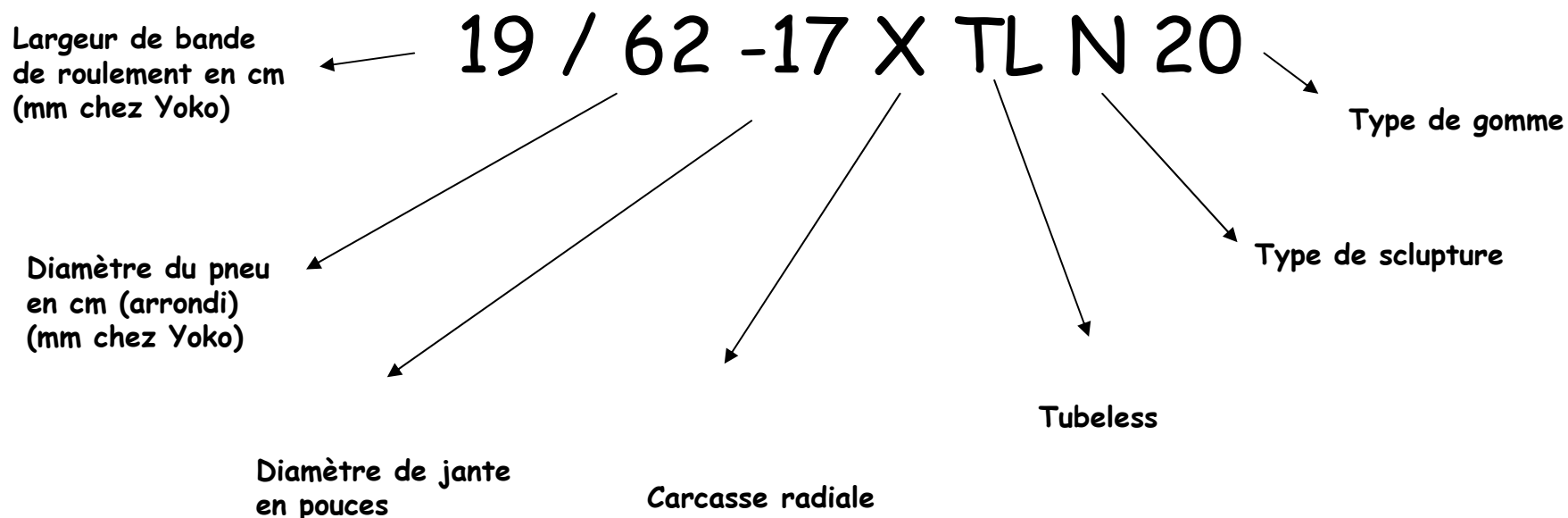
SLICKS

Bon, pas de polémique ici...on en est, ou on en n'est pas !!! Mais là, c'est place à la performance pure, terminé les figures libres et autre bac à sable = seul le chrono compte. Pour l'usure, les avis sont partagés mais il semblerait que quand on tape vraiment dedans, ça fait un déjeuner de soleil. Et en parlant de soleil, ces bêtêtes n'aiment que ça...les jours de pluie, ils restent dans le coffre du Van qui sert à tracter la remorque... et oui, remorque obligatoire car pas homologués !!

Il faut aussi garder en mémoire que compte tenu des vitesses en courbes largement plus élevées, les sollicitations sur les éléments de suspension et la caisse sont bien plus sévères et ils n'ont pas été étudiés pour cela donc il faut redoubler d'attention dans la surveillance des serrages des différents composants et leur intégrité (fissures...). Bien surveiller aussi les éléments de filtration en caoutchouc qui vont souffrir le martyr !

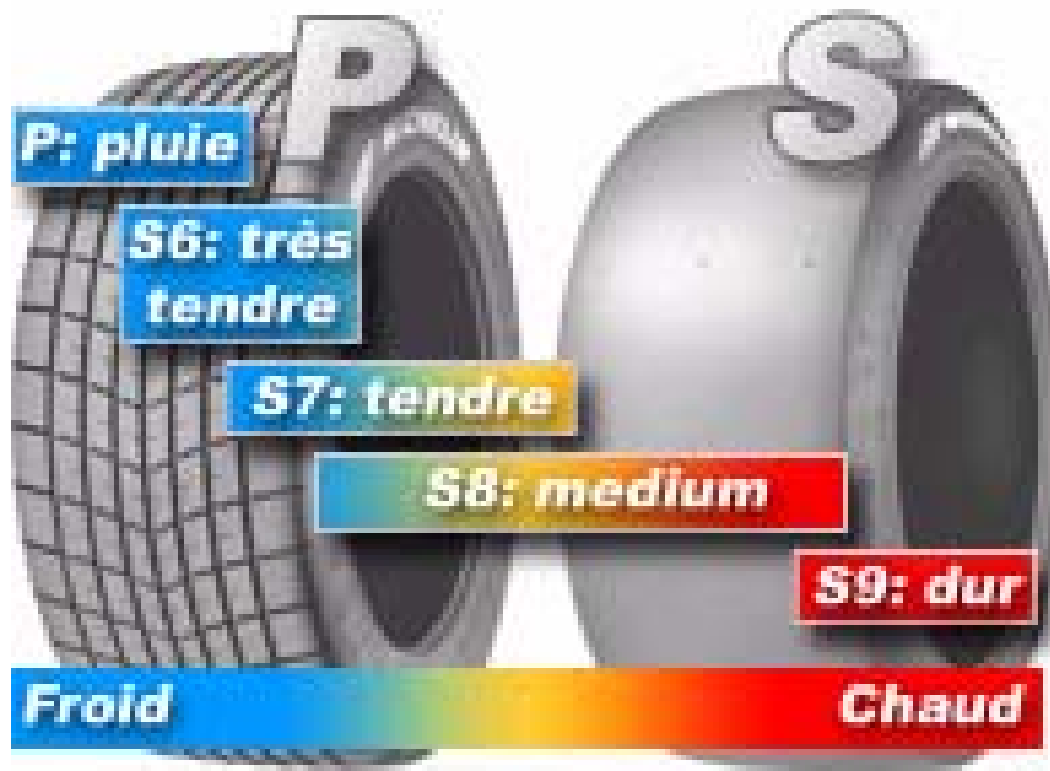
Pour les standards, attention, les slick n'utilisent pas tout à fait le même principe d'appellation :

Exemple slick Michelin :



SLICKS

Un autre standard Michelin : un petit dessin qui se passe de commentaires...



SLICKS : Options pour mk1

Un des inconvénients des slicks est qu'on ne trouve pas forcément la taille équivalente au pneu d'origine mais le tableau n'est pas si noir.

Les dimensions indiquées sont les plus approchantes. Ce n'est pas exhaustif des offres des manufacturiers.

	Taille	Offres catalogue	Gomme disponible	Diamètre nominal en mm	Ecart démul/or igine en %	Remarques
Mk 1 avant	20/62/17	Michelin	S7A-S8A-S9A-P2B	625	-2%	
	210/610/17	Yokohama A005	S/M/H	610	-2.5%	
Mk1 Arrière	24/64/17	Michelin	S8B-P2B	643	0	
	230/625/17	Yokohama A005	S/H	625	-2.8%	

SLICKS : Options pour mk2

Même combat. Les 21/65/18 ou 210/650/18 peuvent procurer des contacts dans les passages de roue

	Taille	Offres catalogue	Gomme disponible	Diamètre nominal en mm	Ecart démul/or igine en %	Remarques
Mk 2 avant	21/65/18	Michelin	S8B-S9B-P2B	645	+5%	Un peu grand en diamètre
	210/650/18	Yokohama A005	S/M/H	650	+5.6%	Un peu grand en diamètre
Mk2 Arrière	24/65/18	Michelin	S8A-S9C-P2B	645	-1,3%	
	230/650/18	Yokohama A005	SS/S/M/H	650	0	