

Triangle met le cap sur l'UHP

Sous la pression de leur gouvernement et du marché mondial, les fabricants chinois s'orientent résolument vers les produits haut de gamme. Changer de stratégie et d'image prendra du temps, Triangle le sait et attaque dès cette année avec une nouvelle gamme TC4 comprenant HP, UHP, SUV, 4x4 off road et 4 saisons.



Pour présenter sa nouvelle gamme et son pneu leader, le SporteX, Triangle a mobilisé le circuit de Portimao (Portugal) et son école de pilotage.

Le club des 5

Diffusé dans l'Hexagone par Dipropneu, le TC4 Triangle se vend très bien grâce à un rapport prix-qualité assez exceptionnel. **Philippe Widmer**, directeur commercial, assure « qu'il laisse une grande latitude au négociant, qui peut le positionner de différentes façons en fonction de ses autres produits et de la concurrence, et s'assurer dans tous les cas une bonne rentabilité à l'arrivée. » A priori, cette équation gagnante ne sera pas remise en cause par cette nouvelle génération, voulue nettement plus performante sur tous les plans mais dont les prix resteront sensiblement les mêmes grâce aux économies réalisées par la nouvelle production! Déjà présenté à Cologne, le HP AdvanteX était rejoint à Portimao par quatre nouveautés absolues, son cousin AdvanteX SUV, le UHP SporteX, le 4x4 GripX MT et le all season SeasonX. Triangle avait donc préparé cinq mini-tests spécifiques pour faire apprécier les progrès et les points forts de ses nouveaux produits.

Sans complexe, Triangle a fait tester ses cinq nouveautés sur le circuit de Portimao, au Portugal. Né en 1976, naviguant autour de la 6^e place chinoise et la 15^e mondiale, après un vrai démarrage en 1993, Triangle est devenu un fabricant polyvalent, également impliqué dans le poids lourd et le GC (4^e mondial). Sur le plan technique, il ne fait pas mystère de ses très nombreuses collaborations extérieures, notamment avec l'université d'Akron (USA, 2011) et l'Institut Technologique de Harbin (Chine, 2012). Notable dans sa démarche, l'importance de l'Europe dans la mise au point des pneus TC4 sur les pistes d'Idiada (Espagne) pour le sec/mouillé, et Ivalo (Finlande) pour les gommes hiver. Impressionnantes aussi, les caractéristiques de sa nouvelle usine, ultra-robotisée pour gagner 20 % d'efficacité par rap-



Comparatif de freinage sur le mouillé face au meilleur performer chinois de la catégorie, le Maxxis Bravo. Les résultats ne sont pas forcément réguliers.

port à une installation classique et alimentée par un toit solaire fournissant 3 mégawatts, économisant 4,6 millions de kilowatts par an. Ce «mixing» permet 27 % d'économies, en cuisson l'azote fait mieux (40 %), l'eau est recyclée à 100 %, la température

régulée à 24 °C, ce qui assure la qualité des produits et le confort d'un personnel pas agressé par le bruit (entre 55 et 65 dBa). Personnel peu fourni : cette 4^e usine en démarrage sort déjà 5 millions de pneus par an avec 3 équipes de 50 personnes!

GripX Mud Terrain TR281

Nul besoin d'être spécialiste pour reconnaître un pneu off road pur et dur, sa bande de roulement agressive dit tout. Avec ses blocs d'épaule massifs redescendant sur le flanc, il suit la mode actuelle et améliore sa résistance aux crevaisons (rochers, branches). Au centre, de gros pavés oblongs, installés en biais pour le débouffage et le bruit, séparés par de profondes saignées laissent augurer de bonnes performances en franchissement et dans la boue.

Triangle annonce une gomme de roulement fortement chargée en silice pour le grip sur le mouillé et par temps froid, le GripX MT rassure les passionnés de franchissement et de roulage extrême. Comme ses rivaux, considéré comme POR (*professional off road*), le GripX MT échappe à l'étiquetage européen et n'a besoin que de six dimensions pour satisfaire les rares engins demeurés des «4x4 purs et durs», avec des roues de 15" à 17", séries hautes de 65 à 85, de forts indices de charge et une vitesse limitée à Q. Pour la «démonstration», les abords de la piste F1 de Portimao sont suffisamment escarpés et sauvages pour trouver tous les obstacles possibles. Le temps très sec, la terre compacte et quelques nappes de béton dans les pentes extrêmes ont rendu aisée la tâche du Mercedes X250 D 4 Matic, par ailleurs fort bien conduit par les moniteurs de l'école. D'où la question posée à ces spécialistes chevronnés également pigistes lors des essais de différents manufacturiers : ce GripX MT, où le classez-vous ? Réponse embarrassée (mais habile) : «*Dans ces conditions, sur terrain sec ils sont vraiment tous très proches les uns des autres*»...

AdvanteX SUV TR259

Second atelier, cette fois sur l'aire d'évolution de l'autodrome de Portimao, un comparatif de freinage sur le mouillé entre le nouveau pneu Triangle pour SUV, l'AdvanteX SUV, et son meilleur rival dans la catégorie (dixit Triangle), le Maxxis Bravo HP. Sur deux Mercedes Classe B identiques chaussées en 235/60 R18 M+S, l'AdvanteX en indice 107 W, le Bravo en 103 V, on se lance à 50 km/h stabilisés avant d'écraser la pédale de frein. Sans enregistreur Racelogic à bord, la confrontation brille par sa simplicité : on place un cône où s'arrête le Bravo, on devrait stopper bien avant avec l'AdvanteX SUV. Sauf que la hauteur d'eau est variable, le vent aussi, le béton assez inégal en surface, ce qui,



Le SeasonX avant l'épreuve du karting inondé, un air de déjà vu mais il n'est pas le seul à s'inspirer du Cross Climate.

avec des pilotes plus ou moins respectueux des consignes (ou malhabiles), donne des résultats parfois surprenants. Reste que sur le nombre de tentatives, l'avantage reste clairement en faveur de l'AdvanteX SUV. À voir la bande de roulement, on ne s'en étonnera pas, car

à 50, indices H à W, l'AdvanteX SUV ne peut cependant faire mieux que E et C (un seul B) au label européen. Dernier détail auquel Triangle tient beaucoup, le label M+S gravé sur les flancs. «*En ce moment on ne pense qu'au 3PMSE, hyper important pour les pneus hiver et all sea-*

«*Le marché européen est de loin le plus exigeant en matière de performances. Si on est bon ici, on le sera partout ailleurs*»

avec un dessin asymétrique, quatre grands canaux circulaires pour évacuer l'eau de l'empreinte, une gomme au top des innovations – polymères fonctionnalisés et beaucoup de silice – plus des lamelles fermées pour étouffer le bruit, tout est en place pour des performances de qualité. Confortable, il possède un retour de carcasse remontant haut sur le flanc, on n'est donc pas surpris de le voir afficher des indices de charge élevés. Disponible en 31 dimensions, de 215 à 265 mm pour jantes de 16" à 19", tailles 70

son, dit-on chez Triangle. *Mais remontant des nombreux pays où nous vendons nos pneus, nous savons combien les qualités dans la boue sont vitales dans certains pays à infrastructures routières rustiques. Notre M+S est réellement performant.*»

AdvanteX TC101

C'est le cœur de gamme, le «HP familial», le pneu à volume de 15" à 17", la monte équilibrée et sans problème capable de plaire à tous. Voilà pourquoi Triangle a autant soigné la construction et la fabrication – avec les

mêmes mélanges avancés que la version SUV – autant que le look. Par rapport à son prédécesseur, l'AdvanteX TC101 freine plus court, de 18 % sur le mouillé, de 9 % sur le sec, c'est réellement un grand bond. «*Le design est superbe*», se réjouit Philippe Widmer devant un AdvanteX dont on peut facilement deviner les performances offertes par les quatre canaux centraux, les épaules à la fois massives et astucieusement lamellisées pour booster en même temps tenue en virage, progressivité, agrément de conduite et faible niveau sonore. Pour apprécier ce savant cocktail, quoi de mieux qu'un essai routier ? Triangle n'est pas le premier manufacturier à faire parcourir les petites routes sinueuses autour du circuit, avec un revêtement plus que médiocre par endroits. L'itinéraire serait un test parfait si la circulation et le roulage en convoi ne rendaient la vitesse si lente. Seule qualité évidente à cette allure, un confort excellent à tous les niveaux, suspension, bruit faible sur tous revêtements routiers, passage des petits ou grands raccords, etc. En rasant un peu et en se laissant distancer, on peut parfois passer... la 4^e de la boîte 6 de la BMW et découvrir un pilotage agréable, précis sans excès et sécurisant. Fidèle à son

positionnement, le TC101 est disponible en 33 dimensions, de 185 à 235, indice H à Y (majorité de V), tailles 65 à 50, avec un label C pour le freinage mouillé, des C et B en conso mais encore beaucoup de E.

SeasonX TA01

Sa photo dit tout. On pourrait croire que ce SeasonX est né à Clermont-Ferrand, frère, jumeau, ou clone du désormais célèbre Cross Climate+ de Michelin. Pour le premier all season de son histoire, le benchmark de Triangle ne pou-



Un maxi pneu tout terrain GripX nanti de tous les attributs à la mode pour ce type d'enveloppe, notamment les pavés se prolongeant sur les flancs.

vaît qu'être le leader mondial du marché : dans la présentation des résultats en freinage sur le mouillé, le TA01 est fier de faire pratiquement jeu égal avec le n° 1 mondial Cross Climate+, loin devant le n° 1 chinois en termes de vente, le Sailun Atrezzo. On retrouve une bande de roulement unidirectionnelle en V – imposée depuis belle lurette par le Goodyear Vector – qui chasse l'eau et la « slush » (neige fondante) par les épaules, et des gommages à forte teneur en silice pour un meilleur grip sur le mouillé et la neige et une résistance au roulement plus faible. Estampillée 3PMSF et M+S pour valider son statut de pneu hiver, la gamme SeasonX démarre avec les quatorze dimensions les plus populaires, de 14" à 19", séries 70 à 35, indices de T à W, largeurs de

165 à 245 mm. Très bon label 70/71 (2 ondes) pour le niveau sonore, B général pour le freinage mouillé, E et C pour la résistance au roulement. Mais sous le soleil de l'Algarve, même avec la brise rafraîchissante de l'Atlantique, on manquait cruellement de basses températures et de neige. Triangle a donc inondé la piste de karting du circuit et lancé des BMW chaussées de SeasonX. Essai plus que concluant, ses qualités sur le mouillé sont réelles et de haut niveau.

SporteX TH201

Triangle compte beaucoup sur le pneu UHP de sa « X Family », le SporteX TH201 pour changer son image auprès du public, en témoignent les 62 versions haut de gamme mises en vente, de 16" à 24", 205 à 275,

indices 55 à 30, indices vitesse de V à Y, dont 17 W et 43 Y! Alors que Triangle peaufine la mise au point de ses pneus dans un grand nombre de pays (il a même une base à Panama!), le très « européen » SporteX a principalement grandi sur les pistes d'Idiada, en Catalogne. Pourquoi? « Parce que le marché européen est de loin le plus exigeant en matière de performances, expliquent les têtes pensantes de Triangle. Si l'on est bon ici, on le sera partout ailleurs. » Côté look, le SporteX ne déroge pas aux canons de la mode actuelle : quatre saignées circonférentielles, trois ribs quasiment continus au centre, épaules différenciées intérieur-extérieur pour pluie-sec, on pourrait le confondre avec les nouveaux Michelin, Goodyear ou Conti, etc. Ordinateurs et simulations aidant, tout le monde parvient aux mêmes conclusions techniques, et cette convergence ne va pas disparaître, bien au contraire puisqu'elle maximise la performance dans tous les domaines! Sachant que les calculs et simulations intègrent la qualité des gommages pour les accorder à la géométrie du design, le SporteX rentre là aussi dans la normalité UHP du moment. Sur une carcasse à une ou deux nappes polyester selon l'indice vitesse, entourant une tringle hexagonale bobinée en fil d'acier HS, sont disposées les classiques nappes diagonales en acier, le tout surmonté d'un bobinage nylon jointless du sommet. Avec un apex (bourrage de tringle) très dur, un cordon protecteur de jante sur le flanc et une gomme de roulement bourrée de silices modernes (HD et nano), le SporteX affiche la panoplie du parfait UHP...

Pour les tests, Triangle a cassé sa tirelire, loué tout Portimao, y compris son école de conduite avec ses Porsche Speedster, ses AMG et Honda Civic ex WTCC. Hélas, une des

Porsche a explosé son moteur la veille de la manifestation et fut remplacée par une AMG cabrio de 400 ch pour que tous les participants puissent apprécier la conduite sur circuit. Un tour avec le moniteur, deux au volant, la difficulté d'apprendre le circuit – avec ses montagnes russes et ses virages en aveugle – a mis en lumière le potentiel élevé du pneu dans tous les domaines (accélération, freinage, latéral) et, de façon plus inattendue, sa faculté à récupérer erreurs et excès d'optimisme. Un gros bon point pour le SporteX.

Mutation en cours

Avec cinq lancements en moins de trois ans, un UHP SporteX lancé d'emblée en 62 dimensions et son premier toutes saisons SeasonX en 2019, Triangle a mis le turbo. De toute évidence, le processus de montée en gamme est enclenché. Avec l'adoption d'une fabrication de qualité totalement automatisée, de techniciens et managers performants (beaucoup d'anciens Pirelli), Triangle peut nourrir de légitimes ambitions. La montée en gamme sera progressive, aidée par des prestations en hausse et, point fort capital au plan commercial, un design parfaitement séduisant. Avec des performances équilibrées, la nouvelle gamme entend, selon ses créateurs, répondre aux nouveaux souhaits des automobilistes : « Jusqu'il y a quelques années, on était obsédé par la longévité, il fallait offrir beaucoup de kilomètres, toujours plus de kilomètres. Aujourd'hui, on nous réclame en premier de l'agrément, de la sécurité, du confort. Nos nouveaux produits répondent parfaitement à ces désirs. » Et pour confirmer cette volonté de mieux satisfaire le consommateur, pour la première fois, Triangle lui offre le temps de la réflexion avec une garantie satisfait ou remboursé, sur 15 jours et/ou 1000 km. La qualité du produit c'est bien, avec le service en plus, c'est encore mieux!

JEAN-PIERRE GOSSELIN

« Aujourd'hui, on nous réclame en premier de l'agrément, de la sécurité, du confort »