



Communiqué de presse

Vernier/Ostermundigen, le 24 février 2026

Test TCS des pneus d'été : les pneus bon marché ferment la marche du classement

Le test actuel des pneus du TCS montre de manière impressionnante à quel point un bon équilibre et une fabrication de qualité sont déterminants pour la qualité globale d'un pneu. Ainsi, un pneu peut obtenir les meilleures évaluations sur chaussée mouillée, tout en terminant malgré tout en fin de classement au résultat global avec la mention «recommandé sous conditions». Dans le test actuel, 16 pneus d'été ont été examinés : trois pneus premium ont entièrement convaincu, contrairement aux pneus bon marché.

On pourrait résumer ce test des pneus d'été par l'expression «le diable se cache dans les détails». Il met en évidence l'importance d'un pneu bien équilibré. Ce n'est pas un hasard si les produits sont évalués selon 15 critères différents, répartis dans les deux domaines principaux «sécurité de conduite» et «bilan environnemental».

Dans le test actuel réalisé par le département Test & Technique du Touring Club Suisse, 16 pneus d'été dans la dimension 225/50 R17 98W/Y ont été testés. Cette dimension convient à des véhicules de la classe moyenne tels que le VW Sharan, les Audi A4, A5 ou TT, les BMW séries 2, 3 et 4, les Skoda Octavia Scout et Yeti, l'Alfa Romeo Giulia, les Peugeot 3008 et 5008 ainsi que les Volvo S80, V40, V60 ou V70. Une Audi A4 Avant a servi de véhicule d'essai.

Seuls trois pneus convainquent pleinement

Trois pneus obtiennent la mention «très recommandé» au résultat final : le Continental PremiumContact 7, le nouveau Pirelli Cinturato (C3) et le Goodyear EfficientGrip Performance 2. Ces modèles présentent tous des performances élevées et constantes sur tous types de chaussées, complétées par une durée de vie prévisionnelle convaincante, une faible abrasion et une bonne efficacité.

Juste en dessous de «très recommandé» : six pneus avec de légères faiblesses

Six autres pneus manquent de peu la mention «très recommandé». Le Firestone Roadhawk2 convainc par ses qualités de conduite, mais présente des faiblesses en matière de longévité et d'abrasion. Le Falken Ziex ZE320 montre de légères faiblesses sur chaussée sèche ainsi qu'en durée de vie prévisionnelle. Le Bridgestone Turanza 6 présente de légers déficits en sécurité de conduite, mais marque des points grâce à de bons résultats au bilan environnemental.

La situation est similaire pour le Michelin Primacy 5, testé pour la première fois : ce pneu montre également des faiblesses en sécurité de conduite, notamment sur chaussée sèche, mais obtient la meilleure note du test dans le bilan environnemental. Le Maxxis Premittra HP6 montre des faiblesses sur chaussée mouillée ; sa note seulement satisfaisante s'explique surtout par sa durée de vie. Le Kumho Ecsta HS52 présente des déficits sur chaussée sèche, et l'abrasion ainsi que l'efficacité ne sont évaluées que comme «satisfaisant».

«Recommandé», mais pas totalement équilibré

Quatre autres pneus suivent avec une évaluation finale globale de «recommandé». Sur ces pneus, les faiblesses sont plus marquées.

Le BFGoodrich Advantage présente des déficits sur chaussée mouillée ; son abrasion n'obtient également que l'évaluation «satisfaisant». Le Hankook Ventus Prime4 révèle des faiblesses sur chaussée mouillée, qui ont un impact si important qu'il ne dépasse pas la note de «satisfaisant» au jugement global. Le Vredestein Ultrac+ montre des faiblesses sur chaussée sèche. En matière de longévité, ce pneu atteint tout juste un niveau satisfaisant.

Le dernier de ce groupe est le Greentrac Quest-X. Il présente des déficits marqués au freinage sur chaussée mouillée, n'obtient qu'une note satisfaisante en maniabilité et ne fait également que «satisfaisant» en longévité, abrasion et efficacité. L'addition de plusieurs évaluations moyennes se répercute clairement sur le résultat global.



Manque d'équilibre : les derniers du classement

Les trois pneus en fin de classement sont des pneus bon marché dits «budget». Ils sont souvent proposés à bas prix sur Internet. Afin d'éviter les accidents, il convient de répartir judicieusement le budget disponible pour l'achat de pneus. En cas d'imprévu, ce sont en effet les quelques centimètres carrés de surface de contact du pneu qui offrent – ou non – des réserves de sécurité.

Le Lassa Revola manque de peu une évaluation globale recommandable, mais obtient logiquement seulement la mention «recommandé sous conditions» en raison de faiblesses marquées sur chaussée sèche. Le pneu présente en outre des déficits en longévité et en abrasion. Le Leao Nova-Force Acro présente également des faiblesses prononcées sur chaussée sèche et se dégrade nettement sur chaussée mouillée ainsi qu'en longévité et abrasion.

Le dernier du test est le Linglong Sport Master. Il illustre de manière particulièrement claire qu'un pneu doit être équilibré et qu'il ne suffit pas d'exceller dans une seule discipline. Certes, il obtient les meilleurs résultats du test sur chaussée mouillée – ses performances ont été optimisées dans ce sens –, mais l'envers de cette conception se traduit par les pires valeurs en comportement sur chaussée sèche, ainsi que la durée de vie la plus faible et l'abrasion la plus élevée de tout le test en matière d'efficacité.

Recommandations du TCS

Si l'on parcourt en moyenne beaucoup de kilomètres par an, il est conseillé de choisir un pneu bien évalué à la fois en sécurité de conduite et en bilan environnemental. Si l'on attache une grande importance aux performances en conduite ou si les critères environnementaux et économiques sont prioritaires, la structure à deux piliers permet d'identifier plus rapidement des pneus adaptés.

Le portail reifen.tcs.ch permet, grâce aux paramètres de recherche correspondants, de trouver le pneu adéquat. Il est recommandé de choisir un pneu ayant obtenu au minimum la mention «recommandé» lors du test TCS.

Contact

Jordan Girod, porte-parole du TCS
Tél. 058 827 27 26 | 076 367 25 33 | jordan.girod@tcs.ch
www.presetcs.ch, www.flickr.com

Touring Club Suisse – toujours à mes côtés.

Depuis sa fondation en 1896 à Genève, le Touring Club Suisse est au service de la population suisse. Il est synonyme de sécurité, durabilité et liberté de choix en matière de mobilité personnelle et il est actif tant au niveau politique que social. À travers plus de 2000 collaborateurs et 23 Sections régionales, le plus grand club de la mobilité de Suisse propose à plus de 1,6 millions de membres un large éventail de prestations et services liés à la mobilité, l'assistance, la santé et les activités de loisirs. Une prestation d'assistance est fournie toutes les 70 secondes. Chaque année, 200 patrouilleurs accomplissent quelques 368'000 interventions de dépannage sur les routes suisses et permettent de reprendre la route immédiatement dans plus de 80 % des cas. La centrale d'assistance ETI effectue en moyenne 63'000 interventions, dont près de 3500 évaluations médicales et 1300 rapatriements par an. TCS Ambulance est le plus grand acteur privé dans le secteur des secours d'urgence et du transport sanitaire en Suisse avec 400 collaborateurs, 23 bases logistiques et environ 45'000 interventions par année. Les centres de protection juridique traitent 52'000 affaires juridiques et fournissent près de 10'000 renseignements juridiques. Depuis 1908, le TCS s'engage pour davantage de sécurité dans la mobilité – un engagement rendu possible grâce à ses membres. Il développe des supports pédagogiques, des campagnes de sensibilisation et de prévention, teste les infrastructures de mobilité et conseille les autorités. Le TCS distribue chaque année près de 115'000 baudriers et 90'000 gilets aux enfants, afin que la mobilité des plus petits soit sécurisée. Les centres de conduite forment 42'000 participants par an, toutes catégories de véhicules confondus. Avec 32 campings et environ 900'000 de nuitées touristiques, le TCS est aussi le leader du camping en Suisse. L'Académie de la mobilité du TCS étudie et projette les transformations dans le secteur des transports, comme la mobilité verticale par drone ou la mobilité partagée, par exemple avec le projet «carvelo» qui compte 400 vélos-cargo électriques et 43'000 utilisateurs. Le TCS est cosignataire de la feuille de route mobilité électrique 2025.