

INFORMATION PRESSE
GOODYEAR EAGLE F1 ASYMMETRIC 3



Goodyear Eagle F1 Asymmetric 3

L'innovation vous transporte

- Une nouvelle référence du marché des pneus été ultra hautes performances
- Des technologies avancées pour renforcer les performances les plus déterminantes
- Il remplace le Goodyear Eagle F1 Asymmetric 2



L'icône des pneus été ultra-hautes performances fait peau neuve. Le Goodyear Eagle F1 Asymmetric 3 utilise trois nouvelles technologies pour contribuer à améliorer les performances clés d'une conduite en sécurité. La gamme Eagle F1 a, dans l'histoire de Goodyear, marqué les esprits et toujours rencontré un fort succès. La bande de roulement taillée en V de la version GS-D3 demeure une référence stylistique et de sportivité pour de nombreux passionnés.

La livrée Asymétrique a encore franchit une étape en termes de design et de performance, au point de devenir une référence dans l'univers des pneus à ultra hautes performances.

Aujourd'hui, Goodyear dévoile la troisième génération de l'Eagle F1 Asymmetric, qui recèle de nombreuses nouveautés technologiques. Son binôme sécurité/performance a d'ores et déjà été porté au pinacle par les premiers utilisateurs, ainsi que par de nombreux tests comparatifs auquel le nouveau Goodyear a pris part. Le Goodyear Eagle F1 Asymmetric 3 arrive à point nommé sur un marché où la demande s'oriente naturellement à la hausse, portée par le marché de la première monte, qui utilise de plus en plus de pneumatiques de grandes dimensions et haut de gamme.



Qu'est qu'un pneu UHP ?

UHP, pour ultra hautes performances, ne laisse aucun doute quant à la finalité du produit. Mais les pneus UHP ne s'adressent pas seulement aux véhicules à vocation sportive. Ils conviennent également à des véhicules grands et lourds, équipés de jantes de diamètre élevé, supérieur à 16 pouces, souvent à l'image des ambitions du conducteur. Mais les motivations d'achat de ce type de pneumatiques ne sont pas toujours les mêmes. Certains, les plus passionnés, les achètent pour un plaisir de conduite inégalée et un haut niveau de sportivité, car ils sont attirés par une conduite dynamique, voire sportive, et les journées sur circuit. D'autres les acquièrent plutôt pour leur design, leur côté technologique, et leur haut niveau de performances, qui demeure un critère d'achat universel.

Avec l'Eagle F1 Asymmetric 3, Goodyear s'adresse particulièrement aux automobilistes qui recherchent sécurité et confiance. Il s'agit de personnes qui ne sont pas forcément en recherches de performances purement sportives, mais qui souhaitent de la sécurité pour eux-mêmes, leur famille et les autres automobilistes.

Le marché du pneu UHP attendu en forte progression

Déjà majoritaire, le marché des pneus hautes performances devrait continuer de croître de 3 à 5% par an entre 2016 et 2020¹. A l'inverse, les ventes de pneus standards devraient enregistrer un recul de 4 à 5 % entre 2016 et 2019¹, avant de se stabiliser. La dimension des pneus, inéluctablement orientée vers le haut sur le marché de la première monte, aura rapidement des répercussions sur celui du remplacement. Nos voitures sont de plus en plus puissantes, technologiques et connectées. Les constructeurs automobiles doivent alors pouvoir compter sur des pneus qui répondent aux cahiers des charges les plus sévères, et ce toujours au bénéfice du client.

¹Source : Prévisions internes de Goodyear Dunlop sur le marché européen

Forte présence en première monte

Améliorer de concert toutes les performances d'un pneu, ou faire progresser certains critères sans dégrader les autres constitue un véritable défi en matière de développement de pneumatiques. C'est le quotidien de centaines de chercheurs, ingénieurs et chimistes qui ont mis au point le nouveau Goodyear Eagle F1 Asymmetric 3. Ils sont très fiers d'avoir contribué à une amélioration si marquée de ce bijou de technologie. Reconnu par l'industrie automobile, le Goodyear Eagle F1 Asymmetric 3 équipe déjà en monte d'origine les modèles de grands constructeurs parmi lesquels, citons par exemple, Jaguar pour la XF, Mercedes pour la Classe E, et Chevrolet pour la Camaro.

Le Goodyear Eagle F1 Asymmetric 3 a été conçu pour apporter à la fois performances et sérénité au conducteur et aux occupants des berlines routières et de luxe les plus exigeantes.



Qui sont les acheteurs de Goodyear Eagle F1 Asymmetric 3 ?

Les acheteurs de pneus du segment UHP sont exigeants : ils recherchent à la fois des distances de freinage courtes, une bonne tenue de route, une excellente adhérence et une meilleure durabilité. La clientèle de Goodyear tournée vers ces produits est majoritairement composée de familles, issus de catégories socio-professionnelle supérieures (CSP+). Elle n'est pas particulièrement passionnée par l'automobile ou la mécanique, mais elle est en revanche sensible à la protection de l'environnement et à la sécurité routière.

Le client type de Goodyear souhaite acquérir un pneu qui les met en confiance et qui leur offre de la sérénité dans leurs déplacements. Il est très actif, il sort et voyage beaucoup. Il est souvent âgé de plus de 45 ans, il est prêt à dépenser un peu plus pour s'offrir un produit de bonne qualité qui contribue à davantage de sécurité, et attache plus d'importance à la protection de l'environnement qu'à la puissance mécanique. Plus généralement, pour les automobilistes, les meilleurs atouts des pneus Goodyear sont l'adhérence sur sol mouillée, la précision de conduite et le rapport qualité/prix.



Les attentes des conducteurs

Selon un sondage réalisé par TNS UK en 2014 auprès de 1 001 personnes, 71 % des personnes interrogées considèrent que la qualité la plus importante pour un pneu est sa capacité à favoriser un freinage court, aussi bien sur sol sec que mouillé. Le niveau d'adhérence, également perçu comme capital pour la sécurité, arrive en deuxième position (69 % des sondés) alors que la longévité, critère économique de base, n'arrive qu'en troisième position, juste devant les distances de freinage à grande vitesse et le rapport qualité/prix. Parmi les 10 critères proposés aux sondés, les deux points qui leur semblent les moins importants sont les résultats des tests comparatifs et les économies de carburant, même si plus de 60% d'entre eux déclarent y être attentifs.

D'une manière générale, lorsqu'on parle de pneus UHP, l'automobiliste traduit logiquement cela en haut niveau de performance, mais s'attend également à disposer de technologies que l'on ne retrouve pas sur d'autres produits, d'une bande de roulement différemment désignée, et malgré tout à un bon rapport qualité/prix. C'est précisément tout ce qu'offre le nouveau Goodyear Eagle F1 Asymmetric 3.

Les secrets du Goodyear Eagle F1 Asymmetric 3

Si les recettes de gommes des bandes de roulements des pneus de toutes catégories sont bien gardées, c'est parce qu'elles représentent le fruit d'un long travail de recherche et de développement.

L'élaboration d'un pneu est tellement complexe, demande un tel équilibre et une harmonie entre la nature des matériaux, leur volume, leur positionnement et leur technique de mélange que le résultat final est couvert par le secret industriel. Néanmoins, Goodyear a toujours communiqué un maximum d'éléments afin de favoriser la compréhension des performances de chaque pneu auprès de ses clients. Par exemple, pour le Goodyear Eagle F1 Asymmetric 3, les chimistes du centre de recherche et développement ont choisi d'utiliser un nouveau composant : une résine adhésive aux propriétés exceptionnelles qui, intégrée à la recette de gomme de la bande de roulement permet de repousser les limites d'adhérence du pneu. Mais plus qu'une, ce sont trois innovations que Goodyear vient d'introduire dans ce nouveau pneu, avec des résultats impressionnants :

- **Active Braking Gen2** : il s'agit d'une évolution d'une technologie apparue sur la précédente génération de l'Eagle F1 Asymmetric. Les distances et la stabilité du freinage ont encore été améliorées par rapport à la génération précédente en parvenant à faire porter davantage de gomme au sol (en élargissant l'empreinte au sol) et en uniformisant la pression. Le profil très légèrement bombé (non visible à l'œil nu) de la surface des blocs permet de contenir les pics de pression qui s'exercent d'ordinaire sur leurs bords, et de mieux répartir l'appui de la gomme sur la chaussée. La technologie Active Braking Gen2 a permis de raccourcir les distances de freinage tout en préservant les autres performances du pneu : il y a une amélioration de 10%* sur sol mouillé et 3% sur sol sec vs l'Asymmetric 2.

* Vs prédécesseur. Meilleur freinage sur route mouillée de 10%. Amélioration de la tenue de route sur mouillé de 4% et de 2% sur route sèche. Amélioration de l'adhérence latérale sur route mouillée de 11%. Test TUV rapport n°713066268G-02



• **Grip Booster** : il s'agit de l'introduction dans le mélange de gomme d'une nouvelle résine adhésive qui, savamment mélangée aux autres composants de la bande de roulement, améliore l'adhérence dans toutes les circonstances, aussi bien en matière de tenue de route que dans les situations d'urgence, que la chaussée soit sèche ou mouillée. Cette résine est le dérivé d'un produit utilisé pour les pneus des... dragsters. Le secret de sa performance tient dans le dosage et la technique de mélange au moment de la composition de la gomme de la bande de roulement.



• **Reinforced Construction** : il s'agit de modifications apportées à la structure du pneu, qui ont pour bénéfice d'améliorer à la fois la tenue de route, la longévité et la résistance au roulement, ce qui favorise les économies de carburant. Grâce à l'emploi de nouvelles cordes d'acier, qui sont à la fois plus fines, plus légères, mais qui acceptent malgré tout des contraintes plus sévères, la nappe interne se trouve au plus près de la face intérieure de la bande de roulement et offre une plus grande rigidité. En découlent une meilleure motricité et plus de précision de conduite, notamment à grande vitesse. Une couche interne (nappe) supplémentaire permet également de mieux contrôler les flux thermiques du pneu, et d'améliorer la résistance au roulement. A l'extérieur, les canaux d'évacuation de l'eau, entre les blocs de gomme, affichent un fond biseauté. Cela permet d'améliorer la tenue de route grâce à des pavés de gomme plus fermement maintenus, et d'améliorer la résistance à l'usure.

Testé par les organismes indépendants

L'Eagle F1 Asymmetric 3 a été testé par l'organisme indépendant DEKRA³ et a obtenu d'excellents résultats en longévité comparés à d'autres pneus premium du marché. Il ressort que l'Eagle F1 Asymmetric 3 de Goodyear permet de parcourir 11 500 km supplémentaires (soit une longévité supérieure de 31 %⁴) par rapport à la moyenne de trois de ses principaux concurrents.



Par ailleurs, les résultats⁵ des tests de l'organisme indépendant TÜV Süd réalisés à la demande de Goodyear indiquent que les distances de freinage de l'Eagle F1 Asymmetric 3 sont réduites de 2,6 mètres (meilleure performance de 9 %) sur routes mouillées, de 1,3 mètre sur routes sèches (meilleure performance de 4 %) et que sa tenue de route sur sol mouillé est supérieure de 4 %, par rapport à la moyenne des performances de trois de ses principaux concurrents. Les mêmes tests font ressortir une résistance au roulement

supérieure de 10,9 % par rapport à la moyenne des performances de trois de ses principaux concurrents, ce qui représente la deuxième meilleure résistance au roulement des pneus testés⁶.

³Comparée à la performance moyenne des 3 derniers modèles (disponibles au moment du test) des principaux concurrents du segment UHP (Michelin Pilot Sport 3, Bridgestone Potenza S001 et Continental Sport Contact 5). Testé par DEKRA en septembre/octobre 2015 à la demande de Goodyear Dunlop. Dimension des pneus : 225/45 R17 91Y ; Voiture utilisée : VW GOLF VII - 150 CV ; Lieux des tests : route ouverte et circuit de test FP01 selon les conditions de test décrites dans le test n° 2015-137. - ⁴Ces résultats peuvent varier notamment en fonction de conditions extérieures (météorologiques), de la dimension et la pression des pneumatiques, et de l'entretien du véhicule. - ⁵Tests réalisés par TÜV SÜD Product Service en septembre/octobre 2015 à la demande de Goodyear Dunlop. Tests comparatifs face à trois de ses principaux concurrents : Bridgestone Potenza S001, Michelin Pilot Sport 3 et Continental SportContact 5 ; Dimension des pneus : 225/45 R17 91Y ; Voiture utilisée : VW Golf ; Lieux des tests : Mireval (Fr), Papenburg (All) et TÜV SÜD PS Garching (All) ; Rapport n° 713066268. - ⁶Scores en résistance au roulement : Continental Sport Contact 5 – 101,6 ; Goodyear Eagle F1 Asymmetric 3 – 100 ; moyenne de principaux concurrents – 89,1. Extrait des tests du rapport n° 713066268

Conclusion

Le nouveau Goodyear Eagle F1 Asymmetric 3 progresse sur l'ensemble des critères de performance. Il représente de fortes avancées technologiques qui contribuent au plaisir de conduite et à la sécurité de l'automobiliste sur les routes. Le Goodyear Eagle F1 Asymmetric 3 est une nouvelle référence du marché ultra hautes performances, et permet à chacun de voyager en toute sérénité.

Dimensions

225/55R17	97Y
225/55R17	97Y
225/55R17	101W
225/50R17	94Y
225/50R17	98Y
205/45R17	88W
215/45R17	87Y
215/45R17	91Y
225/45R17	91Y
225/45R17	94Y
225/45R18	91Y
225/45R18	95Y
235/45R17	94Y
235/45R17	97Y
235/45R18	98Y
245/45R17	95Y
245/45R17	99Y
245/45R18	100Y
245/45R18	100Y
245/45R18	100Y
255/45R18	99Y
255/45R18	103Y
265/45ZR19	105Y
205/40R17	84W
215/40R17	87Y
225/40R18	92Y
235/40R18	95Y

245/40R18	93Y
245/40R18	97Y
245/40R19	98Y
245/40R19	98Y
245/40R19	98Y
255/40R18	95Y
255/40R19	100Y
275/40R18	99Y
295/40ZR19	108Y
225/35R19	88Y
235/35R19	91Y
245/35R18	92Y
245/35R19	93Y
245/35ZR20	91Y
245/35R20	95Y
255/35R18	94Y
255/35R19	96Y
255/35R20	97Y
265/35R18	97Y
265/35R22	102W
275/35R18	99Y
275/35R19	100Y
285/35R22	106W
255/30R19	91Y
255/30R20	92Y
275/30R20	97Y
305/30ZR20	103Y



A propos de Goodyear

Goodyear est l'un des principaux fabricants de pneumatiques au monde. La société, dont le siège mondial est à Akron, aux Etats-Unis, fabrique des pneumatiques dans 50 usines réparties dans 22 pays. Présent dans presque tous les pays du monde, le groupe emploie environ 67 000 personnes. Ses deux centres d'innovation, à Akron (Ohio) au siège de la société et à Colmar-Berg au Luxembourg conçoivent et développent des produits et services à la pointe de l'innovation, qui sont pour la plupart devenus des standards.

Pour toutes informations complémentaires, nous vous invitons à consulter les sites : www.goodyear.com et www.goodyear.fr