



Communiqué

## **Test de coffres de toit :**

### **Les sangles arrimant le chargement doivent être perfectionnées**

**TCS/Emmen: 19 novembre 2009. Le Touring Club Suisse (TCS) a testé dans la perspective de la saison d'hiver 2009/2010 sept coffres de toit pour voitures de tourisme. Il s'agissait de vérifier la sécurité de ces accessoires par des essais routiers et de collision ainsi que d'en apprécier la conception et le maniement. Compte tenu de sa faible résistance en cas de collision, le modèle Mont Blanc n'a reçu que la note "recommandé avec réserves".**

Les essais routiers – manœuvres d'évitement et de freinage à fond à 100 km/h – ont révélé les faiblesses des produits testés. Les fixations sur le toit ont globalement bien résisté aux essais de freinage, mais lors des manœuvres d'évitement certains coffres se sont déplacés. La fixation rapide du modèle Altea Carver II 440 ne parvenait pas à maintenir ce coffre en place. Idem pour le coffre pliable Thule Ranger 500 qui a légèrement glissé de côté. Les systèmes de fermeture rapide peuvent néanmoins garantir une sécurité suffisante dans toutes les situations comme en témoigne celle du Thule Pacific 600, moins cher que son pendant et offrant quasiment la même stabilité que les habituelles fixations à vis.

## **City-Crash**

Ledit City-Crash, un essai de collision à 30 km/h, a servi à tester aussi bien l'arrimage des objets dans le coffre de toit que la fixation de ce dernier sur le porte-charge de base. Le Thule Ranger 500 a obtenu le meilleur résultat dans ces essais. Ses fixations rapides le maintiennent sur le toit et ne le laissent glisser que faiblement. Le chargement reste en place et toutes les fixations sont intactes après cette rude épreuve. Déception en revanche du côté du modèle Vista 380 de Mont Blanc: ce coffre glisse sur le porte-charge de base et son chargement arrache les sangles de leurs points de fixation. A la fin du test de collision, le chargement perfore la face avant du coffre et se répand à l'extérieur. Les autres coffres testés ne parviennent pas non plus à retenir correctement le chargement, si bien qu'ils doivent se contenter de notes justes satisfaisantes.

Défaut commun à presque tous les produits testés: les sangles d'arrimage sont trop faibles pour assurer le chargement et ne peuvent pas toujours être fixées correctement. La seule exception à ce constat est le modèle Whale 200 de Neumann qui est muni de sangles d'excellente qualité. Seul l'Atera possède des anneaux métalliques solidement rivetés. Sur le modèle Mont Blanc, l'arête vive de la fixation a même sectionné la sangle lors du crash-test.

## **La qualité a son prix**

Le critère de la conception a montré une fois de plus que la qualité a son prix. Les produits chers sont généralement mieux finis et plus intelligemment conçus. Les modèles Delphin 340 K de Kamei, Carver II 440 d'Atera et Thule Pacific 600 ont subi sans faillir le test d'eau alors que les Mont Blanc Vista 380, Neumann Whale 200 et Ranger 500 de Thule n'étaient pas étanches. Le coffre pliable de Thule a certes résisté aux essais d'arrosage, mais l'eau accumulée dans les soufflets a tout de même fini par pénétrer à l'intérieur. Mont Blanc et Neumann font fort dans la protection antivol. Leurs serrures et verrous métalliques rendent la tâche des voleurs très difficile. On ne peut pas en dire autant du petit cadenas du Thule Ranger qui ne découragera certainement pas les éventuels détrousseurs.

### **Les produits chers se distinguent par leur maniement simple**

Les produits les plus chers sont aussi les mieux classés dans la discipline du maniement. Leurs systèmes de fermeture permettent une fixation rapide et simple du coffre sur le porte-charge de base. Thule propose en option un porte-skis pour fixer les lattes de manière optimale. Cet accessoire est livré sans supplément pour le coffre pliable Ranger. Un mode d'emploi facilement compréhensible est indispensable pour installer correctement et sûrement le coffre sur le toit. Les produits Thule, Atera et Kamei sont accompagnés d'instructions claires et bien conçues. Thule fournit aussi des indications précises concernant la sécurité. Cette marque, de même que Kamei et ATU offrent même un autocollant à poser à l'intérieur pour rappeler au conducteur la hauteur plus importante de son véhicule. Le mode d'emploi de Mont Blanc peut provoquer des erreurs de montage. Quant aux instructions accompagnant le coffre Neumann Whale 200, elles ne correspondaient pas à ce produit.

### **Hausse de la consommation de carburant**

Des essais ont été effectués à 100 et à 130 km/h avec une voiture sans coffre de toit, une voiture avec un porte-charge vide, une autre avec un coffre de toit chargé étroit et une avec un coffre chargé large pour déterminer les différences de consommation de carburant. Par rapport à la voiture sans porte-charge, le coffre étroit provoque une augmentation de la consommation de 1 l/100 km/h contre 1,3 l/100 km pour le coffre large. Ces différences de consommation doublent à 130 km/h. Des mesures du bruit dans l'habitacle ont également eu lieu à 130 km/h, mais elles n'ont pas révélé de différences notables entre le coffre large et le coffre étroit. Par rapport à la voiture roulant sans chargement sur le toit, le niveau sonore à l'intérieur s'élève de 2 à 3 dB(A). Le porte-charge vide génère à lui seul une augmentation du bruit de plus de 1 dB(A).

Les prix des produits choisis pour ce test variaient entre 419 et 827 fr. et le volume de chargement entre 300 et 520 litres. Tous les coffres de toit retenus devaient permettre le transport de skis.

#### **Conseils utiles**

*Assurez toujours soigneusement les objets chargés. N'utilisez que des sangles de bonne qualité. Pour plus d'informations sur la fixation correcte du chargement, consultez [www.infotechtcs.ch](http://www.infotechtcs.ch) à la rubrique "Arrimer correctement le chargement".*

*Ne dépassez pas la charge maximale admise sur le toit conformément au permis de circulation de la voiture.*

*Rappelez-vous que le comportement routier change et que la hauteur totale du véhicule augmente (gare aux parkings couverts!) avec un coffre sur le toit.*

*La conduite avec un coffre sur le toit augmente la consommation de carburant. Donc, démontez le porte-charge et le coffre lorsque vous n'en avez plus besoin.*

### **Contacts pour les médias**

**Markus Grüter, chef de projet Technique & économie TCS, tél.: 041 267 12 32**

**Moreno Volpi, porte-parole du TCS pour la Suisse romande, tél.: 022 417 27 16**

*Avec 1,6 million de membres, le TCS est le numéro un en Suisse dans les domaines de l'assistance aux personnes et du secours routier. Ses 250 patrouilleurs effectuent près de 300'000 dépannages chaque année et permettent de reprendre la route dans plus de 86% des cas. Fondé en 1896 en tant qu'organisation à but non lucratif, le TCS dispose aujourd'hui de services reconnus comme le Livret ETI, la protection juridique Assita, l'assurance Auto TCS et le journal Touring. En tant qu'acteur majeur dans la protection des consommateurs, le TCS effectue chaque année des tests de référence. Interlocuteur reconnu auprès des autorités cantonales et fédérales pour la mobilité en Suisse, le TCS est composé de 24 sections cantonales. Basé à Genève, le TCS s'engage depuis plus de cent ans pour la sécurité routière des enfants et des adultes avec des campagnes de sensibilisation et des études sur l'infrastructure. Leader dans la formation 2-phases avec 28 centres de perfectionnement, dont 13 circuits, répartis sur le territoire helvétique, il assume également un rôle majeur dans l'éducation routière. Le TCS dispose de 18 centres techniques, 3 centres de conduite, 2 centres de sécurité routière, 32 campings et 2 hôtels en Suisse. Près d'un ménage sur deux fait confiance au plus grand Club suisse de la mobilité!*