



09.12.2010 - 09:30 Uhr

Batteries de voiture soumise au test d'endurance TCS : Les performances réelles ne correspondent pas toujours aux données d'usine

Bern (ots) -

Le dernier test de batteries réalisé par le TCS met en évidence les forces et les faiblesses de sept produits mis à l'épreuve. La batterie Moll M3 Plus K2 s'est imposée face à ses concurrentes alors que trois autres modèles n'ont pas satisfait aux critères du test.

Une batterie de bord doit répondre à des exigences élevées tant les équipements électriques et électroniques des voitures modernes sont nombreux. Les experts du TCS ont vérifié les performances de sept modèles, soit des batteries de démarrage d'une capacité nominale d'au moins 70 ampères-heures. Une seule a décroché la mention "très recommandé" (Moll M3 Plus K2), alors que 3 autres modèles (voir encadré-ci-dessous) n'ont pas pu être testés complètement, car les valeurs mesurées de capacité et de puissance électrique à froid ne correspondaient pas aux données d'usine.

Accent sur la capacité

La capacité d'une batterie - par exemple, 74 ampères-heures - est une valeur de référence importante, car elle renseigne sur la quantité d'électricité pouvant être accumulée. Plus la capacité est grande, plus la batterie contient de plomb. Ce test a révélé que les modèles "Banner Power Bull" et "Patrouille TCS", qui sont de conception identique, offrent moins de capacité que ne l'indique l'usine : en moyenne moins 2% pour la première, moins 5% pour la seconde. Résultat inverse pour la batterie "Moll M3 Plus K2" dont la capacité d'accumulation réelle dépasse de 4,5% la valeur affichée : alors que l'étiquette annonce 71 ampères-heures, les experts du TCS ont mesuré 74 ampères-heures en moyenne.

Puissance électrique à froid

Les voitures des catégories compacte et moyenne exigent en règle générale de 220 à 250 ampères-heures pour un démarrage à froid (30 à 50% de plus pour les versions diesel). Soumises à un effet de vieillissement par le nombre d'utilisations et la durée, les batteries du type testé ici doivent être capables, à l'état de neuf, de produire une puissance électrique à froid d'environ 600 A. Même après la garantie usuelle de deux ans, cet équipement doit en effet être capable de lancer le moteur encore pendant quelques douzaines de mois (3 ans pour le modèle "Patrouille TCS").

Au moment de remplacer une batterie usagée, il faut accorder une grande attention aux caractéristiques techniques figurant sur l'étiquette du nouveau modèle. La longévité de cet élément est influencée non seulement par la quantité de dispositifs électroniques embarqués, mais aussi par les températures ambiantes et les conditions d'utilisation du véhicule.

Durabilité

Les essais d'endurance consistent à charger et à décharger la batterie pendant plusieurs mois. L'évaluation portait sur le nombre

de cycles dépassant la valeur minimale de 180 exigée par la norme. Les deux modèles Arktis ont atteint précisément la valeur normalisée. La Bosch Silver S4 a supporté 235 cycles contre 381 pour la Moll M3 Plus. Ces essais comprenaient également un test de corrosion qui consistait à exposer les batteries pendant plusieurs semaines à une température de 60 °C. Seul le modèle Moll M3 Plus K2 a surmonté cette épreuve.

Examens techniques

Les examens techniques comprenaient entre autres la consommation d'eau, la rapidité de la recharge, la résistance aux secousses ainsi que le comportement en cas de décharge complète. Ces essais ont donné des résultats presque toujours positifs.

Conseil du TCS

- La durée de vie d'une batterie est en règle générale de 5 ans.
- Les Centres techniques du TCS proposent un contrôle de la batterie.
- Des conditions d'utilisation particulières comme des trajets exclusivement à courte distance ou un montage défavorable de la batterie (par ex. trop près de la chaleur du moteur) peuvent réduire la durée de vie d'une batterie.
- Un service périodique correctement effectué comprend le contrôle de la batterie et, si nécessaire, un ajout d'eau distillé, un nettoyage et un graissage des pôles. Les propriétaires qui font entretenir leur voiture selon les données d'usine n'ont pas à se préoccuper de ces détails.
- Les automobilistes qui ne font que de courts déplacements en hiver en utilisant d'importants consommateurs d'électricité comme le ventilateur, les phares, le dégivrage du pare-brise et de la vitre arrière, les sièges chauffants, le volant chauffant, etc., feraient bien d'effectuer de temps en temps un trajet d'une demi-heure d'une seule traite pour recharger la batterie.

Contact:

Moreno Volpi, porte-parole du TCS, 022 417 27 16, 078 707 71 28, mvolpi@tcs.ch
Erich Schwizer, chef de projet Technique & Economie TCS, 041 267 18 33, eschwizer@tcs.ch

Le TCS est sur Flickr!

Nos photos peuvent être téléchargées sous
www.flickr.com/photos/touring_club/collections

Les résultats complets de l'analyse peuvent être téléchargés sur
www.presetcs.ch

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/fr/pm/100000091/100615728> abgerufen werden.