



12.05.2011 - 10:01 Uhr

Test comparatif TCS d'aides au freinage d'urgence - Tous ne sont pas efficaces contre les télescopages

Bern (ots) -

Les aides au freinage d'urgence proposées par six constructeurs ont été soumises à un test TCS. Vainqueur du concours: le système de la Volvo V60, suivi de près par ceux équipant les Mercedes CLS, Audi A7 et VW Passat. La BMW série 5 et l'Infiniti M37S n'ont obtenu que la mention "recommandé" parce que l'effet de décélération lors d'une intervention autonome du système est trop faible par rapport à la concurrence. La conclusion du test demeure toutefois positive: toutes les aides au freinage d'urgence essayées peuvent contribuer notablement à réduire le nombre d'accidents dus à des télescopages.

La Volvo V60 a été la seule candidate à obtenir la note maximale. Provoquant un freinage autonome juste avant une collision, le système du constructeur suédois décélère en effet le plus rapidement la voiture et assure ainsi la protection majeure contre un télescopage. Son efficacité est totale jusqu'à une vitesse de 40 km/h. Mais le conducteur est aussi mis en garde contre une collision aux vitesses supérieures. Faute d'une réaction, le système déclenche automatiquement un freinage d'urgence. Les systèmes Mercedes CLS et Audi A7 étaient un peu meilleurs dans cette dernière discipline que leur concurrent suédois, car leur effet décélérateur est plus important lors des manoeuvres de conduite dynamiques. Les deux systèmes ratent cependant la victoire finale, car ils ne permettent pas d'éviter complètement une collision. Face aux obstacles fixes, le dispositif Volvo leur est supérieur. Contrairement à l'Audi, la Mercedes peut compter sur un freinage autonome face à un objet fixe. La marque aux anneaux obtient par contre le meilleur résultat du test avec son système d'avertissement de collision imminente.

Le système de la VW Passat est également convaincant, même s'il ne parvient pas à réduire autant que ses concurrents Mercedes et Audi la vitesse au moment de l'impact. Aspect positif: le freinage autonome parvient à empêcher un télescopage jusqu'à la vitesse de 30 km/h.

La BMW série 5 et l'Infiniti M, dernière classée dans cette comparaison, ont dû se contenter de la mention "recommandé". Chez le constructeur bavarois, les experts ont critiqué l'absence d'un freinage autonome face à un obstacle fixe. Le système met certes en garde contre une collision à des vitesses supérieures, mais ce dispositif n'est pas assez efficace. De surcroît, l'aide au freinage BMW décélère moins la voiture que les systèmes concurrents en cas d'absence de réaction du conducteur. Des critiques semblables ont été adressées au modèle japonais dont le système d'alerte ne convainc pas, tout comme la diminution de vitesse. En revanche, les experts ont apprécié positivement la pédale des gaz "intelligente". En cas de rapprochement excessif au véhicule précédent, cette pédale provoque une contre-pression attirant ainsi l'attention du conducteur sur le danger.

A deux exceptions près, toutes les aides au freinage d'urgence disposent d'une excellente fonction de freinage axée sur la cible: si le conducteur freine trop faiblement face à une collision menaçante, la pression de freinage est automatiquement augmentée dans la mesure exacte permettant d'éviter un choc. Seules les BMW et Infiniti M ne possèdent pas cette fonction.

L'électronique ne remplace pas l'attention du conducteur Les aides au freinage en cas d'urgence ne remplacent en aucun cas l'attention du conducteur. Il peut cependant arriver même à un conducteur expérimenté d'être brièvement distrait, soit par un enfant qui pleurniche sur la banquette arrière, soit parce qu'il règle la radio de bord. En cas d'urgence, les aides interviennent automatiquement. Pour cette raison, un conducteur attentif, qui observe systématiquement une distance suffisante par rapport au véhicule précédent et pratique un mode de conduite défensif, apporte une contribution active à la sécurité routière.

Développement constant de la sécurité des véhicules La sécurité des véhicules s'est constamment améliorée ces dernières décennies grâce au développement permanent des systèmes de sécurité passive. L'introduction de la ceinture de sécurité et de l'airbag fut un important jalon dans la progression de la sécurité passive. Mais à côté des systèmes passifs, les éléments de sécurité active jouent un rôle croissant. Le premier système d'assistance à la

conduite a été lancé avec succès il y a une trentaine d'années avec le l'ABS (dispositif antiblocage des freins). Un autre progrès important fut l'ESP (programme électronique de stabilisation de la trajectoire) qui sera obligatoire à partir de 2012. Les constructeurs recourent depuis quelques années à des aides de freinage d'urgence (AFU; sigle anglais AEBS: Advanced Emergency Braking System). Equipés d'un capteur radar, d'une caméra et/ou d'un laser, ces systèmes repèrent les véhicules précédents et avertissent le conducteur contre un risque de collision. Si le conducteur ne réagit pas ou si une collision paraît inévitable, le dispositif déclenche automatiquement un freinage d'urgence autonome. Il réduit ainsi la vitesse d'impact, voire empêche complètement une collision. Cet équipement apporte donc une contribution notable à la réduction du nombre de tués et de blessés grièvement atteints sur la route.

Kontakt:

Moreno Volpi, porte-parole du TCS, 022 417 27 16, 078 707 71 28,
mvolpi@tcs.ch
Markus Grüter, chef de projet Technique & Economie TCS, 041 267 12
32, mgrueter@tcs.ch

Les images du TCS sont sur Flickr
(www.flickr.com/photos/touring_club/collections).
Les vidéos du TCS sont sur Youtube (www.youtube.com/tcs).

Les résultats détaillés du test peuvent être consultés à l'adresse
internet www.presetcs.ch.

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/fr/pm/100000091/100624743> abgerufen werden.