



17.05.2011 - 09:35 Uhr

13 systèmes de porte-vélos à l'essai: les résultats sont bons - Certains modèles supportent aussi le poids des vélos électriques

Bern (ots) -

Neuf modèles de porte-vélos sur le crochet d'attelage et quatre autres à fixer sur le toit ont fait l'objet d'un test du TCS. En plus de la sécurité, du comportement routier et du maniement, il s'agissait également de vérifier si ces dispositifs supportent le poids élevé des bicyclettes électriques. Conclusion: quatre modèles sont "très recommandés" et sept "recommandés". Seuls deux modèles (Mont Blanc Explorer 2 et Mont Blanc Discovery) ne peuvent être recommandés en raison de défaillances en termes de sécurité.

La plupart des porte-vélos sur le crochet d'attelage supportent aussi les vélos électriques Parmi les modèles fixés sur le crochet d'attelage, les modèles EuroWay G2 920, Atera Strada Sport 2 et Eufab Raven ont reçu la mention TCS "très recommandé". Ces trois produits obtiennent des bons résultats dans toutes les disciplines. Le Thule EuroWay mériterait cependant quelques améliorations au niveau du mécanisme de pinçage qui se dérègle trop facilement et risque ainsi de ne pas serrer assez fort. Le modèle suédois maintient solidement les bicyclettes en place même lors des essais de crash et des brusques manoeuvres d'évitement. Des rails facilitent le chargement des vélos. L'Atera Strada Sport convient aussi au transport de lourdes bicyclettes électriques. Malheureusement, les rails de chargement sont trop courts pour les grands vélos. Une des grandes qualités du dispositif Eufab Raven est son faible volume lorsqu'il est plié. Dommage que ce modèle manque d'un antivol.

Les MFT Aluline, Uebler X21 nano, Twinny Load Compact RA, Fabbri Elektro-Bike et Westfalia Portilo ont décroché la mention "recommandé". Le modèle Uebler X21 nano est certes très facile à installer, mais le constructeur devrait tout de même y apporter quelques améliorations, notamment au niveau des pinces à cadre, qui doivent être renforcées, et de la force de pinçage qui devrait être réglable. Le MFT Aluline recèle également un potentiel de perfectionnement au niveau des pinces à cadre. Un support de cadre du modèle Twinny Load s'est rompu lors des manoeuvres d'évitement. Ce dernier essai a aussi valu aux modèles Fabbri et Westfalia d'être recalés dans le classement.

Le Mont Blanc Explorer 2 a obtenu les plus mauvais résultats dans cette catégorie. Il a raté le test des manoeuvres d'évitement: malgré une faible charge, les supports se sont rompus à la vitesse de 70 km/h et un vélo est tombé à terre. Autre point négatif: le levier, qui doit être rabattu pour fixer le porte-vélos sur le crochet d'attelage, exige une force excessive: 60 kilos, c'est définitivement trop.

Un seul "très recommandé" parmi les porte-vélos sur le toit Seul le modèle Thule ProRide 591 s'est avéré convaincant dans cette catégorie en raison de son montage rapide et de sa stabilité. Le Giro AF d'Atera et le Super Bike de Mac Safety First, un modèle qui séduit par son faible prix, ont tout même obtenu la mention "recommandé". Le dispositif Superbike a certes exprimé quelques faiblesses au niveau du maniement et de la finition, mais il remplit parfaitement les fonctions de base. Ce modèle ne saurait cependant être recommandé pour un usage fréquent.

Le deuxième modèle Mont Blanc du test, la version Discovery, a dû se contenter de la mention "recommandé avec réserves". Lors du crash-test, les sangles fixant les jantes se sont rompues et le vélo a été arraché des pinces de fixation.

Sécurité et consommation de carburant En principe, un bon porte-vélos sur le toit offre une meilleure sécurité en cas de collision. Tous les véhicules munis d'un porte-vélos sur le crochet d'attelage ont subi des dommages lors des crash-tests. En revanche, les dispositifs fixés sur le crochet augmentent moins la consommation de carburant: plus 0,5 l/100 km à la vitesse de 100 km/h alors que les porte-vélos installés sur le toit peuvent facilement accroître la consommation de 2 l/100 km. La différence se réduit à des vitesses plus basses.

Conseils du TCS

En général: - Observer le mode d'emploi (vitesse maximale recommandée, etc.). - Démonter les parties mobiles

avant de charger les vélos. § - Prendre garde aux nouvelles dimensions de la voiture (longueur, largeur, hauteur) et au comportement routier modifié. - S'arrêter après env. 50 km pour vérifier la bonne tenue des vis et sangles. - Le porte-vélos augmente la consommation de carburant. S'il n'est pas utilisé, il vaut mieux le démonter.

Conseils spéciaux pour les porte-vélos montés sur le crochet d'attelage: - Les bicyclettes fixées à l'arrière des véhicules à moteur ne doivent pas dépasser de plus de 20 cm la largeur du véhicule de chaque côté. La largeur totale ne doit pas excéder deux mètres. - Observer la charge maximale supportée par le crochet d'attelage. - Vérifier le bon fonctionnement de l'éclairage avant le départ. - Le crochet d'attelage doit être propre et exempt de graisse.

Conseils spéciaux pour les porte-vélos sur le toit: - Ne pas dépasser la charge maximale sur le toit inscrite dans le permis de circulation. - Utiliser des supports de base stables (recommandation du fabricant). Un porte-vélos sur le toit ne supporte pas forcément plus de poids que le support de base. - Pour éviter de se blesser et d'endommager la voiture, il faut se mettre à deux pour charger les bicyclettes sur le toit.

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.presse.tcs.ch.

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/fr/pm/100000091/100625030> abgerufen werden.