

Test de sièges de voitures

Le dernier test TCS de sièges d'automobiles révèle des différences importantes en termes de protection contre les lésions cervicales. Seuls Saab et Volvo ont atteint la note maximale. En queue de classement on trouve la BMW 5 et la VW Fox qui n'ont obtenu qu'une étoile sur cinq. Dans la discipline du confort, tous les modèles ont réalisé de bons résultats.

Sécurité

Le dernier test TCS de sièges de voitures se conclut par une palette de résultats qui vont de la note «excellent» au «non recommandable». Volvo et Saab se sont distingués en obtenant des notes maximales. Munis de systèmes actifs, les sièges des deux constructeurs scandinaves offrent la meilleure protection de la colonne cervicale.

Les sièges des modèles Honda Civic, Ford S-max et Opel Corsa (systèmes actifs) ainsi que ceux des Mazda 5, Peugeot 307, Ford Focus II et Landrover Discovery, tous dotés de dispositifs de protection passifs, ont décroché quatre étoiles sur cinq.

N'obtenant que deux étoiles, les systèmes actifs des Mercedes classe C, Audi 4, Nissan Almera, Lexus IS, Toyota Yaris et Fiat Grande Punto ont déçu. La BMW série 3 et la Citroën C5, tous deux munis d'un système passif, ont également dû se contenter de deux étoiles.

Les sièges de la VW Fox et de la BMW série 5, qui n'ont reçu qu'une étoile, méritent d'être améliorés. Tant les résultats des mesures que les images prises au ralenti mettent en évidence de fortes différences de mouvement entre le torse et la tête, un indice qui annonce un grand risque de blessure au niveau de la colonne cervicale.

Les constructeurs automobiles prennent ces critiques en compte. Preuve en est la maison Audi, qui a décidé de faire de nouveaux essais avec des sièges modifiés.

Lors d'un test effectué en 2005, on a testé un adaptateur à l'appui-tête du siège de la VW Polo. Le «Conti Cura plus» de Conti Tech, disponible comme accessoire, a ainsi amélioré le résultat, faisant passer l'appréciation à satisfaisant. Ce résultat positif ne doit cependant pas masquer que cet accessoire en seconde monte n'est une amélioration que pour des

cas spéciaux. L'avis d'un spécialiste doit toujours être requis.

Confort

L'agrément d'une automobile dépend notamment du confort de ses sièges. Il s'agit là d'un critère fondamental puisqu'un conducteur moyen passe tout de même quelque 300 heures par an sur le siège de sa voiture. Le type de rembourrage dépend souvent de la philosophie du constructeur et s'échelonne du «ferme» (marques allemandes) au «tendre» (par ex. Renault).

La présence d'un réglage en hauteur ou d'un appui lombaire n'est pas déterminante pour le confort d'un siège de voiture. Même sans ces aménagements un siège peut être confortable à condition d'être assez grand, d'être judicieusement rembourré, de soutenir efficacement le corps (notamment au niveau du dos) et de permettre aux conducteurs de toutes les tailles d'adopter une position confortable.

Conclusion: les constructeurs travaillent activement à améliorer la protection de la colonne cervicale en cas de collision par l'arrière (télescopage). Plus de la moitié des sièges testés méritent au moins la mention «recommandé». Mais il reste encore beaucoup à faire. Ce test révèle notamment que la marge de réglage des appuie-tête doit être mieux adaptée à la taille maximale des occupants et que l'ensemble siège/appuie-tête doit être rendu plus stable. Le confort est d'un bon niveau dans l'ensemble, et cela indépendamment de la taille des voitures. Notons que le conducteur peut lui-même contribuer à sa sécurité et à son confort en réglant correctement son siège.

Méthode du test

Le test porte sur deux critères principaux: la protection contre les lésions cervicales en cas de télescopage et le confort. Les essais de collision ont été effectués pour la première fois selon un nouveau procédé qui sera désormais également appliqué dans les tests Euro NCAP (European New Car Assessment Programme). Le confort a été déterminé dans le cadre de tests automobiles.



Infos et conseils


Le traumatisme cervical est une des blessures les plus fréquentes dans les accidents de la route. Lors d'un télescopage violent par l'arrière, la nuque des occupants subit des contraintes importantes. Ces lésions cérébrales peuvent occasionner des maux de tête, des nausées, des problèmes de concentration et des troubles visuels. Chaque année ce type de blessures fait des dommages pour plus de 15 milliards de francs dans toute l'Europe.

Pour réduire ce risque de blessure, il est important que la tête soit retenue par l'appuie-tête immédiatement après l'impact par l'arrière, afin que le mouvement de la tête par rapport au torse soit aussi faible que possible. A côté des systèmes de protection immobiles (passifs), certaines voitures sont aujourd'hui équipées de dispositifs actifs, c'est-à-dire de systèmes qui poussent l'appuie-tête vers l'avant ou font s'incliner le siège vers l'arrière lors du choc. Cette réaction empêche une extension excessive de la colonne cervicale.

Un réglage optimal du siège reste la meilleure des protections:

- le bord supérieur de l'appuie-tête doit être à la même hauteur que le sommet du crâne;
- la distance entre la tête et l'appuie-tête doit être aussi faible que possible (< 2cm);
- le dossier doit être aussi vertical que possible;
- le siège doit être positionné de manière à ce que la cuisse ne presse pas sur la surface d'assise lorsque le conducteur enfonce complètement la pédale des gaz;
- le volant doit être aussi près que possible de la verticale et toute la couronne doit être atteignable avec des bras légèrement fléchis.

Des informations plus détaillées sur les appuis-tête figurent dans la brochure du TCS «Appuis-tête – conseils de réglage» qui est disponible dans toutes les agences du TCS ou qui peut être commandée à l'adresse sro@tcs.ch.

 Test de siège de voiture 2007		
Modèle	Sécurité	Confort
Saab 9-3	★★★★★	★★★★☆
Volvo S80 (MJ 2007)	★★★★★	★★★★☆
Volvo V50	★★★★★	★★★★☆
Ford Focus II	★★★★☆	★★★★☆
Ford S-Max	★★★★☆	★★★★☆
Honda Civic	★★★★☆	★★★★☆
Land Rover Discovery III	★★★★☆	★★★★☆
Mazda 5	★★★★☆	★★★★☆
Opel Corsa	★★★★☆	★★★★☆
Peugeot 307	★★★★☆	★★★☆☆
Audi A 6	★★★☆☆	★★★★★
Mercedes classe A	★★★☆☆	★★★☆☆
Renault Clio	★★★☆☆	★★★☆☆
Subaru Legacy	★★★☆☆	★★★★☆
Toyota Prius	★★★☆☆	★★★★☆
VW Golf	★★★☆☆	★★★★☆
VW Passat	★★★☆☆	★★★★☆
Audi A 4	★★☆☆☆	★★★★☆
BMW série 3	★★☆☆☆	★★★★☆
Citroen C1	★★☆☆☆	★★★☆☆
Citroen C5	★★☆☆☆	★★★★☆
Fiat Grande Punto	★★☆☆☆	★★★★☆
Lexus IS	★★☆☆☆	★★★★☆
Mercedes classe C	★★☆☆☆	★★★★☆
Nissan Almera	★★☆☆☆	★★★★☆
Toyota Yaris	★★☆☆☆	★★★☆☆
BMW série 5	★☆☆☆☆	★★★★☆
VW Fox	★☆☆☆☆	★★★★☆