

Test des coffres de toit

Le TCS a testé cinq modèles de coffres de toit pour voiture de tourisme. Nous avons testé exclusivement des modèles conçus et adaptés pour le transport de skis, c'est-à-dire des coffres plutôt longs, larges et étroits. Les coffres testés sont compris dans une fourchette de prix s'échelonnant de 437 à 857 francs.

Les produits ont été testés selon les critères principaux de conception, de maniement et de sécurité, lors d'essai de conduite et de city-crashs. Au niveau de la conception, on constate que la qualité se paie. Les coffres les plus chers présentent un travail de haute qualité et une finition sophistiquée. Les tests d'étanchéité reflètent l'importance de ce facteur, où les modèles les plus chers se révèlent en règle générale plutôt hermétiques, malgré des exceptions. Sur ce point, les modèles Thule Atlantis et Atera Carver déçoivent par leur défaut flagrant d'étanchéité. Au contraire, les coffres des constructeurs Kamei et Mont Blanc sont tout à fait hermétiques, malgré l'absence d'un joint spécial.

La protection antivol, qui peut être considérée comme un critère secondaire, se révèle pour la plupart des modèles inefficace, à cause de l'emploi de verrous et serrures plastiques. Les ceintures d'amarage du chargement sont clairement inadaptées et trop faibles. Il est vrai que certains fabricants (Mont Blanc, Kamei et Thule Atlantis) les ont pourvues de boucles d'amarage métalliques, mais les ceintures de serrage ne sont toutefois pas assez solides. Certaines sont munies de serres-câbles en plastique, et d'autres sont tout simplement arrachées lors du city-crash.

Concernant la maniabilité, le constat est similaire. Les systèmes de fermeture et de fixation aux barres de toit simples et rapides ne sont que l'apanage des modèles «haut de gamme». Pour ces modèles, le montage du coffre sur le toit est un jeu d'enfant – malheureusement ceux-ci se montrent parfois moins solides. La marque Thule propose l'équipement porte-skis en option. La surface de support est optimale et la fixation est meilleure que sur



les modèles concurrents. Cependant, ils ne résistent pas au city-crash.

Le mode d'emploi, important pour un maniement facile et sûr du produit, est satisfaisant pour tous les modèles sélectionnés, avec un plus pour la marque Thule. Les tests de conduite en plein jour (manœuvre de rabattement et freinage d'urgence à 100 km/h) sont parfois dégradés. En effet, les coffres Kamei, Thule et Atera, bien que dotés d'un système de fermeture pratique et rapide, ne sont pas complètement fixes, et glissent sur le côté. Sur ce point, l'avantage va aux supports à arceau, certes plus difficiles à monter et de conception plus simple, mais absolument sûrs.







Pour le test de freinage d'urgence, il n'y a rien à signaler pour aucun des modèles. La grosse différence apparaît lors du city-crash. La plupart du temps, les skis et le ballast traversent le coffre par l'avant, et se retrouvent finalement plus ou moins loin en dehors de celui-ci. Avec le modèle Atera Carver, les skis sont littéralement éjectés du coffre, et peuvent ainsi mettre en danger les autres usagers de la route.

Le résultat le plus inquiétant concerne cependant le modèle de bonne qualité Thule Atlantis 780. L'astucieux système de fixation rapide ne résiste pas au choc du city-crash (simulation d'un télescopage à 30 km/h), et le coffre entier est catapulté du toit.

Nous avons aussi calculé la surconsommation de carburant engendrée par le coffre de toit. Nous avons calculé la différence de consommation entre le véhicule sans coffre de toit, avec un coffre

étroit et chargé, et avec un coffre large et chargé, à chaque fois à des vitesses de 100 et 130 km/h. A 130 km/h, il en résulte une surconsommation d'environ 2 litres/100 km pour le coffre étroit. Le coffre large engendre une surconsommation de presque 3 litres/100 km. A 100 km/h, la surconsommation atteint environ la moitié de ces valeurs.

La génération de bruit de fond à l'intérieur de l'habitacle a également été mesurée, sans que de grandes différences entre le bruit engendré par un coffre étroit et un coffre large ne soient constatées. La présence du coffre sur le toit de la voiture provoque une augmentation du bruit dans l'habitacle de 2 à 3 dB (A). La présence seule des barres de fixation sur le toit augmente le bruit de plus de 1 dB (A) dans l'habitacle.

	Kamei Corvara 310	MontBlanc Triton 450	Thule Ocean 500	Atera Carver 411	Thule Atlantis 780
					
Appréciation TCS	★★★★	★★★★	★★★★☆	★★★☆☆	★★★☆☆
Prix indicatif en Fr.	609.–	670.–	437.–	797.–	857.–
Longueur max. des skis	2.1 m	1.9 m	2.15 m	1.85 m	1.85 m
Volume utile	310 l	430 l	310 l	420 l	480 l
Nbre de paires de skis	5	8	5	7	7
Poids	14 kg	18 kg	12 kg	15 kg	18 kg
Dimensions extérieures long.xlarg.xhaut. en cm	220x60x36	197x83x38	226x55x38	192x80x40	196x78x44
Fournisseur (entre autres)	Carex www.carex.ch	Hostettler www.autotechnik.ch	Technomag www.technomag.ch	Derendinger www.derendinger.ch	Technomag www.technomag.ch
Avantages	<ul style="list-style-type: none"> • a subi le télescopage sans dommage • pas d'infiltration d'eau • finition très soignée • dispositif de montage rapide du support de base 	<ul style="list-style-type: none"> • finition très soignée • pas d'infiltration d'eau • kit de montage T-Nut de série • anneaux d'arrimage du chargement en métal 	<ul style="list-style-type: none"> • dispositif de montage rapide • dispositif de verrouillage • mode d'emploi détaillé • option fixation des skis • bon résultat au test d'étanchéité 	<ul style="list-style-type: none"> • finition soignée • important volume utile • dispositif de montage rapide • dispositif de verrouillage 	<ul style="list-style-type: none"> • finition très soignée • important volume utile • agrément d'utilisation • option fixation des skis
Inconvénients	<ul style="list-style-type: none"> • supplément de prix pour le kit de montage T-Nut • manque de stabilité lors du test d'évitement 	<ul style="list-style-type: none"> • montage un peu fastidieux 	<ul style="list-style-type: none"> • manque de stabilité lors du test d'évitement • faiblesses en cas de télescopage • anneaux d'arrimage en matière plastique 	<ul style="list-style-type: none"> • manque de stabilité lors du test d'évitement • étanchéité lacunaire • chargement perdu lors du télescopage 	<ul style="list-style-type: none"> • manque de stabilité lors du test d'évitement • est tombé du toit lors du télescopage