



Crash-test voiture ancienne contre nouvelle: la sécurité des véhicules a fortement progressé

Bien que la sécurité des véhicules ait fortement progressé ces dernières années, il reste un potentiel d'amélioration dans les voitures modernes. Par exemple en termes de protection des occupants de la voiture adverse dans une collision (protection des partenaires). Le TCS et d'autres clubs automobiles européens ont donc réalisé un crash-test entre une voiture de catégorie moyenne âgée de 20 ans et une petite voiture moderne pour déterminer les différences dans la protection des occupants et des partenaires.

Le test consistait à faire entrer en collision frontale avec un décalage latéral de 50% une petite voiture moderne et une voiture de catégorie moyenne vieille de 20 ans, les deux roulant à la même vitesse, soit à 56 km/h. Résultat: le conducteur de la petite voiture moderne aurait subi des blessures sérieuses, mais non pas dangereuses pour sa vie, et cela bien que son adversaire eût une zone de déformation plus grande et un poids supérieur de 100 kg. En revanche, le conducteur de la voiture moyenne âgée de 20 ans aurait reçu plusieurs blessures critiques et il aurait été de surcroît coincé dans son habitacle compressé. Ce résultat illustre clairement les progrès importants faits ces dernières années dans la sécurité des véhicules et des occupants (cellule-habitacle plus stable, notamment au niveau des pieds, volant ne pénétrant pas dans l'habitacle, etc.).

Nonobstant ce résultat réjouissant pour la sécurité des occupants, la voiture moderne mérite d'être améliorée au niveau de la protection des partenaires. Comme une lance, un support transversal de la petite voiture a en effet pénétré dans l'espace réservé aux pieds de la voiture de vingt ans dont la structure était de toute manière désavantagée par rapport à celle de sa jeune adversaire. Son conducteur aurait ainsi subi des blessures graves aux jambes.

L'industrie automobile doit veiller à l'avenir à construire des voitures de manière à ce que l'énergie d'un choc soit répartie de manière régulière sur une surface aussi grande que possible. Ainsi, les deux voitures en collision s'appuient l'une sur l'autre et empêchent des risques inutiles pour les occupants. Si de surcroît les zones de déformation absorbent l'énergie de l'impact, le risque de blessure pour les occupants peut être ramené à un bas niveau.

Conclusion

La protection des occupants s'est sensiblement améliorée ces dernières années. Il convient cependant d'accorder une plus grande attention à la protection des partenaires, donc à la sécurité des occupants de la voiture adverse.

L'histoire des crash-tests du TCS

Cela fait 19 ans que le TCS effectue des crash-tests indépendants. En 1998, le premier test de collision frontale a été réalisé avec six petites voitures. Des douzaines d'automobiles ont été mises à l'épreuve depuis. Objectif de ces essais:

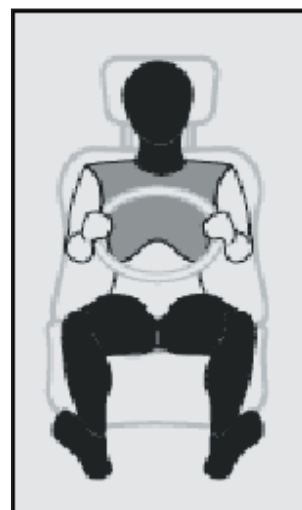
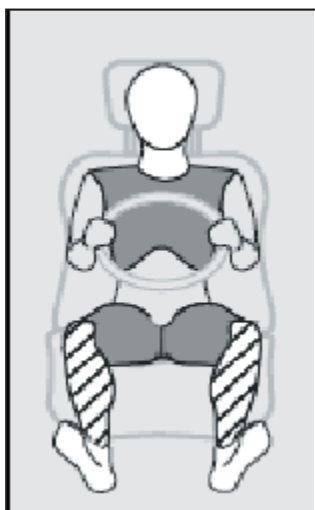
- Informer de manière neutre et indépendante les membres du TCS et leur offrir des critères de choix pour l'achat d'une nouvelle voiture.
- Renforcer la conscience de la sécurité routière.
- Attirer l'attention des constructeurs sur les faiblesses de leurs véhicules et accélérer ainsi les perfectionnements.
- Conseiller le législateur lors de la mise en place de nouvelles directives.

Principale organisation de protection des consommateurs de Suisse, le TCS apporte par ces tests une contribution notable à la réduction du nombre de morts sur les routes.

Petite voiture moderne



Voiture de catégorie moyenne âgée de 20 ans



Gravité des blessures	très mauvais	mauvais	moyen	bon	très bon
-----------------------	--------------	---------	-------	-----	----------