

Test d'attelage avec des véhicules tracteurs

Le Touring Club Suisse a testé cinq berlines bicorps diesel de la catégorie moyenne inférieure pour vérifier leur aptitude comme véhicules tracteurs. Ces modèles conviennent à la traction de petites caravanes d'un poids maximal de 1300 kg. Les principaux critères du test étaient la stabilité et le confort routiers ainsi que la consommation.

Convenant à la traction de petites caravanes jusqu'à un poids de 1300 à 1700 kg, les cinq candidates – Ford Focus, Opel Astra, Peugeot 308, Renault Megane et VW Golf – ont en commun la traction avant et la boîte manuelle à six vitesses. Elles ont été testées en attelage avec une caravane mono-essieu d'un poids total de 1300 kg et exerçant une charge de 75 kg sur le crochet.

Plusieurs constructeurs de la catégorie moyenne inférieure proposent depuis quelques années, à l'image du haut de gamme, des systèmes ESP reconnaissant la présence d'une remorque. Ce dispositif empêche dans une certaine mesure les oscillations de l'attelage à grande vitesse, comme en témoignent les essais de stabilité routière.

Dans cette épreuve, seules la VW Golf (de série) et l'Opel Astra (de série avec le crochet d'attelage) en étaient équipées. Ces deux modèles ont obtenu les meilleurs résultats avec la Ford Focus. Les oscillations provoquées par un coup de volant à 100 km/h ont été relativement vite réduites. La Renault Megane s'est avérée moins efficace. Résultat étonnant: tout en offrant la charge tractable la plus élevée avec ses 1700 kg, la Peugeot 308 s'est classée dernière.



Autres critères importants pour la route des vacances: le volume du coffre et la charge utile. La Renault Megane affiche certes le volume de chargement le plus grand (405 l



à 810 l), mais se classe avant-dernière pour la charge utile (434 kg). A ce propos, il ne faut pas oublier que le poids du timon sur le crochet d'attelage (68 – 75 kg) doit être déduit de la charge utile.

Première au classement selon la charge utile, la Ford Focus (559 kg) est deuxième pour le volume de chargement (360 – 745 l). La VW Golf, la Peugeot 308 et l'Opel Astra se suivent de près avec un coffre d'environ 340 l.

Dans la discipline du confort, la VW Golf et l'Opel Astra prennent clairement la tête. Le fait est que les deux possèdent un contrôle électronique des amortisseurs. Ce dispositif règle la dureté de la suspension en fonction de la charge et de l'état de la chaussée. Il garantit donc toujours un compromis optimal entre fermeté et confort. Attelée à une caravane, la Ford Focus a une suspension trop dure pour rivaliser avec ses deux concurrentes allemandes. Les deux modèles français, en revanche, ont une suspension trop molle de l'avis des pilotes d'essai: légèrement auto-vireuse, la Peugeot 308 absorbe assez bien les inégalités de la chaussée alors que la Renault Megane manifeste une tendance auto-vireuse si forte qu'elle exige de fréquentes corrections du volant.

Selon les données des constructeurs, on ne constate pas de grande différence de consommation de carburant diesel entre les véhicules testés (de 4,9 l/100km pour la VW Golf à 5,5 l/100 km pour la Ford Focus). En attelage avec une caravane, la consommation est naturellement plus élevée et s'échelonne de 12,1 l/100 km (Peugeot 308) à 12,6 l/100 km (Renault Megane).

Lors du test de conduite en côte à 18%, aucune candidate n'a manifesté de grandes faiblesses et même le démarrage en côte a été surmonté sans problème par toutes les voitures. La manœuvre a été facilitée pour la VW Golf et l'Opel Astra, car elles étaient équipées d'un dispositif hillholder. La Renault Megane est la seule à être dotée d'un frein à main électrique mais celui-ci n'était pas monté sur la voiture de test.



Tous les véhicules testés étaient équipés d'un crochet d'attelage amovible et d'un connecteur à 13 broches. Le raccordement prête toujours à la critique mais justement pour le camping, il est important et judicieux de disposer d'un câble d'alimentation électrique permanente. La Ford Focus et la Renault Megane n'en possédaient malheureusement pas et seule la Peugeot 308 était dotée d'un câble de charge pour batteries dans la caravane. Le montage de la tête à boule amovible de l'attelage exige une certaine force. La VW Golf était la seule à être équipée d'un emplacement prévu pour le logement de cette boule.

Conclusion

Au final, la VW Golf remporte la compétition. Elle ne manifeste aucune faiblesse notable et garantit un comportement sûr lors des manœuvres d'évitement grâce à son ESP reconnaissant la remorque. Mais elle est aussi clairement la plus chère du groupe. L'Opel Astra et la Ford Focus conviennent également bien à la traction d'une caravane même si elles ne sont pas tout à fait à la hauteur de la VW Golf en termes de stabilité routière et de confort. La Renault Megane et la Peugeot 308 sont reléguées aux deux dernières places en raison de problèmes de stabilité en attelage.







La conduite en attelage, notamment avec une caravane, doit être exercée. Le TCS offre des cours spéciaux dans ses centres de sécurité routière.



En Suisse, la vitesse maximale pour les voitures de tourisme tractant une remorque est limitée à 80 km/h. L'Allemagne, en revanche, admet dans certaines conditions une vitesse maximale de 100 km/h pour les caravanes et d'autres remorques sur les autoroutes et routes principales.

Pour avoir le droit de rouler à 100 km/h sur les routes allemandes avec une voiture de tourisme tractant une remorque, il faut remplir des conditions particulières. Le TCS a été autorisé à expertiser dans ses centres techniques les attelages admis à la circulation en Suisse et à établir une attestation technique à l'intention des autorités allemandes. Moyennant cette attestation technique, le TCS obtient en Allemagne une deuxième autorisation administrative ainsi que le macaron «100 km/h» prescrit.

Informations supplémentaires dans toutes les agences du TCS et à l'adresse internet www.tcs.ch.

					
Véhicule testé	VW Golf 2.0 TDI Highline	Opel Astra 1.7 CDTi Cosmo	Ford Focus 2.0 TDCi Titanium	Peugeot 308 2.0 Hdi Sport Pack	Renault Megane Dci 130 Dynamique
Prix du véhicule [CHF]	39'120.– ¹	37'190.– ²	36'500.–	36'650.–	33'800.–
Prix crochet d'attelage [CHF]	1'030.–	750.–	950.–	714.– sans mont.	1'286.–
Puissance [kW/CV]	103/140	92/125	100/136	103/140	96/130
Transmission	6 vitesses, man.	6 vitesses, man.	6 vitesses, man.	6 vitesses, man.	6 vitesses, man.
Charge tractable [kg]	1'500	1'400	1'500	1'700	1'300
Charge utile [kg]	536	490	559	425	434
Volume du coffre [l]	350 – 660	335 – 675	360 – 745	340 – 670	405 – 810
ESP reconnaissant une remorque	oui	oui	non	non	non
Consommation [l/100km]³	4.9	5.4	5.5	5.3	5.1
Consomm. avec rem. [l/100km]⁴	12.2	12.2	12.4	12.1	12.6
Appréciation TCS	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆	★★★☆☆	★★★☆☆
Forces	+ très bonne stabilité routière + confort routier très élevé + maniement du crochet d'attel. + moteur puissant	+ bonne stabilité routière + confort routier élevé + maniement du crochet d'attel. + coffre et charge utile	+ moteur très puissant + coffre et charge utile + bonne stabilité routière	+ consommation + moteur puissant + bon frein à main	+ moteur puissant + grand volume du coffre
Faiblesses	- volume du coffre	- frein à main faible	- confort routier - branchement du crochet d'attel.	- stabilité routière passable - confort routier moyen - petite charge utile	- stabilité routière moyenne - confort routier moyen - effet de frein-moteur

¹ Prix comprenant l'aide au démarrage en côte (CHF 170.–) et le contrôle électronique des amortisseurs (CHF 1'300.–)

² Prix comprenant l'aide au démarrage en côte (CHF 750.– en paquet) et le contrôle électronique des amortisseurs (CHF 1'240.–)

³ Données de consommation «mixte» du constructeur sans remorque

⁴ Valeur sur piste avec remorque

Tableau d'évaluation

Véhicule tracteur	Pondération	VW Golf 2.0 TDI Highline	Opel Astra 1.7 DCTI Cosmo	Ford Focus 2.0 TDCi Titanium	Peugeot 308 HDI 140 Sport Pack	Renault Megane 1.9 dCi 130 Dynamique
Critères de test						
Coffre / charge utile	10%	57%	75%	82%	50%	60%
Consommation avec remorque	15%	32%	32%	30%	35%	27%
Dispositif d'attelage	10%	80%	77%	65%	70%	42%
Conduite en côte	5%	80%	72%	92%	85%	80%
Démarrage en côte	5%	65%	65%	57%	57%	57%
Frein à main	5%	75%	47%	65%	75%	60%
Effet de frein-moteur	5%	80%	62%	87%	62%	37%
Confort routier	20%	90%	75%	62%	57%	47%
Stabilité routière	25%	75%	65%	65%	27%	37%
Appréciation TCS		70% ★★★★☆	65% ★★★★☆	62% ★★★★☆	50% ★★★☆☆	45% ★★★☆☆

La valeur en % n'est pas à considérer en tant que valeur absolue mais comme note. (Pour chaque critère de test, le meilleur résultat est indiqué en **vert**, le plus mauvais en **rouge**.)

★★★★★	excellent	80%
★★★★☆	très recommandé	60%
★★★☆☆	recommandé	40%
★★☆☆☆	recommandé avec réserve	20%
★☆☆☆☆	non recommandé	0%