

Test de motos: les systèmes d'aide à la conduite augmentent nettement la sécurité

Berne, le 20 mai 2021 – Toujours plus de motos sont dotées – comme les voitures - de systèmes d'aide à la conduite destinés à améliorer la sécurité des conducteurs. Le TCS, en collaboration avec le BPA, Bureau de prévention des accidents, a testé la sécurité qu'offrent les systèmes de sécurité et de confort équipant trois motos parmi les plus importantes sur le marché. Les résultats obtenus montrent que ces dispositifs sont fiables.

Dans le domaine de la moto comme dans celui de l'automobile, la tendance est à la multiplication des systèmes d'aide à la conduite. Depuis l'introduction, en 2017, de l'obligation d'équiper les motos d'un ABS, on a vu arriver d'autres systèmes, qui peuvent être classés en systèmes de sécurité et en systèmes de confort. Pour évaluer l'efficacité de ces aides techniques en partie encore récentes, le département Conseils en mobilité du TCS a testé, en collaboration avec le BPA, les systèmes d'aide à la conduite de trois modèles de moto fraîchement arrivés sur le marché.

Objet et conditions du test

Le test a porté sur les systèmes d'aide à la conduite d'une Ducati Multistrada V4, d'une Honda Africa Twin et d'une Kawasaki Ninja 1000SX. Les motos testées ont été choisies sur la base de la place qu'elles occupent sur le marché et du nombre de systèmes de sécurité et de confort dont elles sont équipées. Les essais se sont déroulés d'une part sur la piste du Centre de conduite TCS à Hinwil, d'autre part dans la circulation routière. Ils se sont concentrés sur le potentiel de sécurité et la fiabilité des systèmes suivants: ABS, ABS de virage, contrôle de traction, wheelie control et stoppie control. Ils ont également porté sur le régulateur de vitesse adaptatif (ACC) et l'avertisseur d'angle mort équipant la Ducati. Ces deux systèmes existent pour les motos depuis 2021. Les trois motos ont été testées dans les mêmes conditions.

Des systèmes fiables

Les tests effectués par le TCS et le BPA ont montré que les systèmes sont fiables et qu'ils augmentent nettement la sécurité des motards. Le potentiel de sécurité de l'ABS de virage et de l'ABS ordinaire a été jugé très élevé. Ces dispositifs permettent d'éviter des chutes. Les trois systèmes de contrôle de traction ont également convaincu. Opérant discrètement en arrière-plan, ils sont intervenus chaque fois que cela était nécessaire. Le stoppie control offre lui aussi une grande sécurité. Toujours activé sur les motos testées, il a systématiquement empêché la roue arrière de décoller. Le régulateur de vitesse adaptatif (ACC) et l'avertisseur d'angle mort pour motos sont des nouveautés mondiales, qui équipent une des motos testées, à savoir la Ducati Multistrada V4. Ceux-ci se sont révélés convaincants aussi bien durant les tests sur piste que dans la circulation routière.

Wheelie control: prudence

Le wheelie control, qui empêche la roue avant de décoller lors d'une accélération, a parfaitement fonctionné durant le test. Comme le contrôle de traction, ce système fonctionne par l'intermédiaire de la commande du moteur. Les différents niveaux disponibles sur le wheelie control de deux des trois motos testées déterminent la hauteur à laquelle la roue avant peut décoller. Le conducteur choisit librement si la roue doit décoller et à quelle hauteur, ce qui peut être utile par exemple pour franchir de petits obstacles. Cette possibilité de réglage risque cependant de provoquer des wheelies, ce qui est contraire au but du système et peut être dangereux dans certaines circonstances.

Une bonne préparation et des entraînements sont nécessaires pour une sécurité optimale

Si les résultats du test sont bons, il est préférable de faire preuve de prudence. Les systèmes de sécurité et de confort ne doivent pas encourager les motards à prendre des risques supplémentaires. Les nouvelles motos sont de plus en plus puissantes. Les systèmes tels que ceux qui ont été testés vont donc devenir de plus en plus nécessaires. Dans tous les cas, il est recommandé de toujours se familiariser avec sa moto et les systèmes dont elle est équipée avant de prendre la route et de suivre régulièrement des stages de conduite.



**bfu
bpa
upi**

Contacts :

Valérie Durussel, porte-parole du TCS, 058 827 27 26, 076 367 25 33, valerie.durussel@tcs.ch, www.presse.tcs.ch, www.flickr.com

Marc Kipfer, porte-parole du BPA, 031 390 21 21, medias@bpa.ch

Touring Club Suisse – toujours à mes côtés

Plus grand club de la mobilité de Suisse | depuis 125 ans au service de la Suisse | 23 sections | environ 1.5 Mio. de membres | 1'700 collaborateurs | 210 patrouilleurs | 360'000 interventions de dépannage par an | 81% des personnes dépannées peuvent reprendre la route | 55'000 interventions d'assistance de la centrale ETI | 5'700 évaluations médicales et 1'300 transports de patients | 21 centres techniques | 143'000 contrôles techniques de véhicules | 15 centres de conduite | 9'000 cours de conduite avec 123'000 participants | 8 centres de protection juridique | 40'000 affaires juridiques et plus de 7'000 renseignements juridiques par téléphone | 29 Campings avec 650'000 nuitées touristiques | Distribution de 80'000 gilets de sécurité aux élèves de première primaire.

Le BPA s'engage pour votre sécurité.

Centre de compétences depuis 1938, il vise à faire baisser le nombre d'accidents graves en Suisse, grâce à la recherche et aux conseils prodigués. Dans le cadre de son mandat légal, il est actif dans la circulation routière, l'habitat, les loisirs et le sport.