

Crash-test Peugeot 308 contre Ford Fiesta



Le TCS a vérifié la sécurité de deux voitures de poids approximativement égal en les faisant entrer en collision l'une contre l'autre. Les résultats de cet essai ont été comparés à ceux des crash-tests individuels effectués dans le passé. Conclusion: les occupants subiraient des blessures plus graves dans un accident réel en raison notamment des différences de structure entre les deux voitures.

Les voitures modernes sont certes plus sûres qu'autrefois, mais que se passe-t-il si la collision se déroule à côté de la zone de déformation idéale ou si une grande voiture heurte une petite? Le dernier crash-test

organisé oppose une Peugeot 308 à une Ford Fiesta, modèles censés représenter les autres marques et versions de cette catégorie. Le résultat de cet essai est d'autant plus décevant que ces deux modèles ont obtenu des notes supérieures à la moyenne dans le crash-test Euro NCAP. En cas de collision entre les deux, les occupants subiraient des blessures plus graves, notamment au niveau du torse et des jambes.

Le risque de blessure est donc plus grand en cas de collision voiture contre voiture que lorsque les mêmes modèles sont précipités contre une barrière fixe déformable (principe du crash-test Euro NCAP), et cela même

pour une différence de poids inférieure à 200 kg. Ce résultat indique que la structure anti-crash n'est pas intervenue et que les forces générées par la collision se sont exercées sur des endroits qui n'ont pas été conçus pour supporter pareilles charges. Il est donc nécessaire d'améliorer la structure des véhicules, notamment dans la partie frontale (adaptations géométriques) et dans les zones de déformation (elles devraient s'étendre sur toute la largeur du véhicule), ainsi que la rigidité de la proue. Ce dernier point est particulièrement important en cas de collision d'une petite voiture avec un tout-terrain, comme cela a été révélé par l'essai de collision entre la lourde Audi Q7 et la petite et légère Fiat 500 (communiqué de presse du 24 juillet 2008).

Lors de ce test de collision, la Ford et la Peugeot se sont heurtées à la vitesse de 56 km/h et avec 40% de la partie frontale. Le but était de vérifier le risque de blessure des occupants et la répartition des forces pendant le choc.

Conclusion

Le TCS continuera de s'engager pour plus de sécurité sur les routes. Les nouveaux crash-tests actuellement en développement et qui tiennent compte des structures des véhicules apportent une contribution concrète dans ce sens.

Un exemple de différentes structures frontales



L'illustration de gauche présente une structure frontale qui ne s'étend pas sur les côtés et qui ne peut absorber les forces d'un choc qu'à une certaine hauteur. La structure du véhicule de droite offre une meilleure compatibilité parce qu'elle peut s'appuyer plus efficacement sur la voiture adverse.