



25.10.2007 - 09:37 Uhr

Test TCS de batteries: bonnes notes pour cinq modèles sur huit

Berne/Emmen (ots) -

- Indication: Des informations complémentaires peuvent être téléchargées en format pdf sous:
<http://www.presseportal.ch/fr/pm/100000091> -

Une batterie de voiture est une petite usine électrique qui doit fonctionner à plein rendement, même quand il fait très froid. Le TCS vient de tester avec ses partenaires douze batteries de voiture de 70 à 74 Ah (ampères-heure) pour en déterminer la capacité, le courant au démarrage à froid et la longévité. Ces petites centrales électriques ont encore été soumises à cinq autres examens techniques. Huit des douze batteries testées sont également disponibles en Suisse. Résultat: cinq de ces huit batteries ont reçu la mention "très recommandé" ou "recommandé".

Capacité

La capacité - par exemple, 70 Ah - est la principale caractéristique d'une batterie puisqu'elle indique la quantité d'électricité stockable. Plus la capacité est grande, plus il y a de plomb dans la batterie. Le test a révélé que trois batteries (Moll M3 plus K2, Banner Power Bull et Fiamm Titanium Plus) peuvent stocker 4 à 5 % de plus d'électricité que la quantité annoncée. A l'inverse, les modèles Arktis High Tech et Global SMF57113 offrent respectivement 15% et 20% de capacité de moins que le chiffre figurant sur la fiche technique du fabricant.

Courant au démarrage à froid

Ce test consiste à vérifier si la batterie est capable de fournir le courant indiqué par le fabricant, soit en général plus de 600 A (ampères), même à une température de -18 degrés, sans que la tension ne tombe en dessous de la valeur normalisée de 7,5 volts. Cette caractéristique est surtout importante pour les véhicules diesel. Plus une batterie comporte d'électrodes (plaques en plomb et dioxyde de plomb), plus elle peut fournir de courant de démarrage à froid. Cinq batteries ont répondu à la valeur normalisée de 7,5 volts. La batterie Bosch Silver a manqué de justesse la cible avec 7,4 volts. Les modèles Arktis High Tech et Banner Power Bull étaient légèrement en dessous avec 7,3 volts. Dans la deuxième partie du test, la décharge a été poursuivie après une pause de 10 secondes avec 60% du courant au démarrage à froid annoncé par le fabricant. La note attribuée dépend alors de la quantité de temps écoulée jusqu'à ce que la tension tombe à 6 volts sous l'effet de cette sollicitation. Toutes les batteries, sauf la Global SMF57113, ont satisfait à la norme fixée de 90 secondes.

Pour le démarrage à froid d'une voiture de la catégorie compacte à moyenne, il suffit en règle générale de 220 à 250 A. Les véhicules diesels en demandent 30 à 50% de plus.

Longévité

Le test de longévité consiste à charger et à décharger constamment les batteries pendant plusieurs mois. Cinq modèles sur les huit commercialisés en Suisse ont supporté sans faillir la norme de 180 cycles de charge et de décharge. Certains autorisent même un nombre de cycles nettement plus élevé. Seuls les Arktis High-Tech, Fiamm Titanium Plus et Global SMF57113 n'ont pas satisfait à cette norme.

Examens techniques

Les examens techniques portent sur la consommation d'eau, la prise de courant de charge, la résistance aux secousses, le comportement lors d'une décharge totale et la sécurité en cas de décharge électrostatique. Les résultats de ces tests ont presque toujours été positifs. Aucune des batteries testées n'a consommé une quantité excessive d'eau. Ce résultat est particulièrement important, car les batteries modernes sont en général sans entretien et n'ont de ce fait pas d'ouverture pour compléter le niveau d'eau.

Rappel

La durée de vie d'une batterie est normalement de plus de cinq ans. Si, en hiver, les automobilistes enclenchent durant leurs courts déplacements des fonctions grandes consommatrices d'électricité comme le ventilateur, le chauffage du pare-brise ou de la lunette arrière, le chauffage du siège ou du volant, ils devraient de temps en temps effectuer un trajet d'une seule traite d'au moins une demi-heure pour recharger la batterie. En cas de panne, le patrouilleur du TCS peut vérifier la batterie et, si nécessaire et si l'automobiliste bloqué le souhaite, l'échanger sur place dans la plupart des cas. Pour éviter une panne de batterie, il est conseillé, lors du prochain service, mais surtout durant la saison froide, de demander un test de la batterie. Si celle-ci a plus de 4 à 5 ans, il peut être utile d'emporter un câble électrique de démarrage conforme à la norme DIN 72553.

Conseils du TCS pour l'achat d'une batterie

- La capacité d'une batterie automobile - par ex. 70 Ah (ampères-heure) - est déterminée par le fabricant. On veillera à acheter une batterie ayant la même capacité que celle qu'il s'agit de remplacer. Mais un léger écart vers le haut ou le bas - par ex., 74 Ah au lieu de 70 - ne pose pas de problème. - Les batteries sans bouchon sont faciles à entretenir, car il n'est plus nécessaire de s'occuper du niveau d'eau. Le test du TCS a en effet révélé que les batteries de ce type se distinguaient par leur faible consommation d'eau. - Le TCS recommande le procédé suivant pour faire tester la batterie par un spécialiste (garagiste ou électricien en automobile): toujours demander une offre, car les différences de prix peuvent être considérables. Il vaut donc la peine de demander une deuxième offre auprès d'une autre entreprise. Les membres du TCS peuvent faire tester leur batterie dans un centre technique du TCS. - Selon le tarif Eurotax, le travail de remplacement d'une batterie est estimé à 12 minutes. Le coût de la main-d'oeuvre ne doit donc pas dépasser 25 francs. Si le spécialiste vérifie aussi le courant de charge, il facture en règle générale 25 francs de plus. - La règle approximative suivante s'applique à l'estimation du prix d'une nouvelle batterie: relever la capacité de l'ancienne batterie (par ex., 70 Ah) et multiplier ce chiffre par 4 francs (ce qui donne 280 francs dans cet exemple). Un prix inférieur à CHF 4.- /Ah est considéré comme avantageux. Si le prix excède CHF 315 (70 x CHF 4.50), il vaut la peine de négocier un rabais.

Pour d'autres informations, consulter www.infotechtcs.ch.

Contact:

Erich Schwizer
chef de projet, Technique et environnement,
Tél.: +41/41/267'18'33