



15.11.2012 - 09:26 Uhr

## Sièges d'enfants en voiture: familles oubliées?

Bern (ots) -

La conclusion du test TCS est claire et nette: plusieurs voitures ont du mal à recevoir plus de deux sièges d'enfants. Des ceintures de sécurité trop courtes ou des points d'ancrage Isofix mal accessibles compliquent la vie des parents. Le système de retenue pour les enfants doit être simple à manier. La proportion d'enfants attachés en voiture est proche de celle des conducteurs et passagers mettant leur ceinture (env. 93%). Par contre, seulement la moitié des enfants sont correctement assurés selon une récente publication du bpa et du TCS.

Le TCS a testé 18 voitures familiales supplémentaires pour en vérifier l'aptitude au transport d'enfants. Depuis juin 2010, 60 modèles ont déjà été examinés. Même si la majorité des voitures neuves sont aujourd'hui munies d'ancrages Isofix ou Top-Tether, aucun des modèles examinés n'a complètement satisfait les experts. Les critiques ne visent pas seulement des ceintures trop courtes ou des points d'ancrage Isofix ou Top-Tether mal placés, faiblesses constatées sur plusieurs voitures. Certains constructeurs réduisent de surcroît inutilement la "convivialité familiale" de leurs modèles par des modes d'emplois trop compliqués ou trop restrictifs. Bien que les modèles examinés se distinguent par leurs systèmes de sécurité pour enfants, la plupart permettent tout de même de transporter trois, voire, avec certaines restrictions, quatre enfants conformément aux prescriptions légales. La Dacia Lodgy et l'Opel Zafira Tourer peuvent même accueillir un ou deux petits passagers de plus. Comme lors des tests précédents, trois sièges d'enfants identiques ont été installés dans chaque voiture d'essai (groupe 0+ de 0 à 13 kg, groupe I de 9 à 18 kg et groupe II/III de 15 à 36 kg). Tous les modèles étaient équipés du système Isofix et ont obtenu de bons résultats dans le test TCS de sièges d'enfants. Le test "aptitude au transport d'enfants" repose sur une constellation de sièges d'enfants qui permet de comparer les voitures entre elles. Mais attention: les sièges d'enfants disponibles sur le marché n'ont pas tous les mêmes dimensions. Les parents qui souhaitent pouvoir transporter plusieurs enfants doivent évaluer leur voiture familiale en organisant une course d'essai avec sièges et enfants.

Ne pas transporter un enfant sur le siège du passager

Pour des raisons de sécurité, le TCS recommande également de ne pas transporter les enfants sur le siège du passager, mais à l'arrière de la voiture. Avant d'installer à l'avant droit un siège d'enfant dirigé vers l'arrière (dos à la route), il est absolument nécessaire de désactiver l'airbag passager. Huit véhicules testés permettent en principe l'installation côté passager de sièges d'enfants universels de toutes les catégories. Dans la Fiat Doblò et l'Opel Combo break, l'airbag passager ne se désactive pas avec une clé à l'endroit où est monté le siège, mais moyennant une fonction du menu sur le tableau de bord. Le risque d'un oubli est donc plus grand, surtout parce que cette manipulation n'est pas intuitive. Sur les modèles Chevrolet Cruze, Opel Ampera, Opel Zafira et Peugeot 4008, l'installation d'un siège d'enfant côté passager est restreinte par les instructions d'emploi ("n'est pas approprié ou non admis pour les catégories II et III"). Le constructeur de la Dacia Lodgy n'admet que le montage de sièges des groupes 0, 0+ et I côté passager dans le sens opposé à la marche. Selon Mazda, le siège avant droit de la CX-5 ne se prête pas à des systèmes de retenue des catégories 0 et 0+. Subaru n'a pas prévu de désactivation de l'airbag passager dans les modèles Legacy et XV et exige dans son mode d'emploi que les sièges d'enfants soient installés à l'arrière.

La deuxième rangée est idéale pour transporter des enfants

Les enfants voyagent idéalement sur les deux places extérieures de la banquette arrière. Ces endroits doivent donc être munis de systèmes permettant d'installer facilement des sièges. Les modèles Dacia Lodgy, Fiat Doblò, Hyundai i30 Wagon, Opel Zafira Tourer et Skoda Roomster ont obtenu la mention "bien" dans cette discipline, l'Opel Combo break même un "très bien". Les ceintures de sécurité de cette dernière sont 10 cm plus longues que celles de la Fiat Doblò, un modèle semblable. Grâce à leurs portes latérales coulissantes, la Fiat Doblò et l'Opel Combo break offrent un accès extrêmement facile à leur habitacle. L'Opel Zafira Tourer et la Skoda Roomster ont marqué des points par leur variabilité (par exemple, grâce à leurs sièges arrière réglables individuellement dans le sens de la longueur). L'aménagement de la Hyundai i30 Wagon est astucieux: ce modèle n'est certes pas aussi spacieux que certains monospaces testés dans ce groupe, mais le montage du siège d'enfant y est facile (exception faite des points d'ancrage Top-Tether mal placés).

Tous les autres modèles testés ont obtenu la mention "satisfaisant". Ce résultat moyen s'explique le plus souvent par un manque de place dans le sens de la largeur. Les trois sièges d'essai ont certes pu être installés - parfois de justesse - dans la plupart des modèles, mais uniquement si aucun des sièges extérieurs n'était arrimé avec un ancrage Isofix. La Hyundai i40 est très spacieuse dans le sens de la longueur. Dans les BMW série 3, Opel Zafira Tourer et Subaru XV, les points d'ancrage Isofix sont parfaitement visibles et accessibles. Les Honda Civic, Nissan Qashqai, Skoda Roomster et Subaru Legacy ont été moins à l'aise dans cette discipline. Les anneaux d'ancrage sont parfois cachés sous des languettes de tissu et difficilement accessibles. Les points d'ancrage Top-Tether sont idéalement placés dans la BMW série 3, soit juste derrière les appuie-tête. Il n'est nécessaire pour les atteindre ni de dérégler ou de pousser le siège, ni d'ouvrir le coffre. La Subaru Legacy offre également un système pratique: le point d'ancrage est placé sous le toit, donc aisément accessible, mais il restreint la visibilité vers l'arrière. La disposition des points d'ancrage Top-Tether dans les modèles Hyundai i30 et i40 est moins commode. Fixé sur la surface de chargement du coffre, ce

système d'arrimage réduit le volume utile. La solution choisie pour la Kia Cee'd est encore moins pratique: la ceinture Top-Tether traverse tout le coffre jusqu'à l'arrête de chargement. Le troisième point d'ancrage de la Nissan Qashqai n'est pas prêt à l'utilisation. Les Peugeot 4008 et Volvo V40 permettent grâce à la bonne longueur de leurs ceintures l'installation de systèmes de retenue exigeant précisément une ceinture longue (par exemple des coques pour bébé). A l'inverse, les ceintures des BMW série 3, Mazda CX-5, Nissan Qashqai et Opel Zafira sont très justes, alors que celles de la Hyundai i40 Kombi et de l'Opel Ampera sont trop courtes.

L'espace offert sur la place centrale de la deuxième rangée de sièges a valu la mention "bien" aux modèles Dacia Lodgy, Fiat Doblò et Opel Combo break et un "satisfaisant" à la Hyundai i30. L'Opel Zafira Tourer est certes suffisamment spacieuse à cet endroit, mais le mode d'emploi n'y admet pas de siège d'enfant. La Skoda Roomster permet également le montage d'un troisième siège au milieu, mais uniquement dans le sens de la marche. Les autres modèles testés n'offrent pas suffisamment d'espace, ou alors la place du milieu n'est pas appropriée ou admise selon le constructeur pour des sièges d'enfants universels de toutes les catégories. Là encore, Subaru se montre le plus restrictif: la place centrale de la deuxième rangée de sièges n'est admise pour les enfants ni dans la Legacy, ni dans la XV.

Une alternative: la troisième rangée de sièges

Seule l'Opel Zafira Tourer offre de série une troisième rangée de places assises pouvant recevoir des sièges d'enfants. Cette possibilité existe également pour la Dacia Lodgy à condition de commander d'emblée la troisième rangée de sièges. Les Fiat Doblò et Opel Combo break sont également livrables avec une sixième et une septième place, mais selon ces constructeurs, celles-ci ne sont pas adaptées ou ne sont pas admises pour recevoir un système de retenue d'enfant.

Contact:

Moreno Volpi, porte-parole du TCS, 058 827 27 16, 078 707 71 28,  
moreno.volpi@tcs.ch

Les photos du TCS sont sur Flickr -

[www.flickr.com/photos/touring\\_club/collections](http://www.flickr.com/photos/touring_club/collections).

Les vidéos du TCS sont sur Youtube - [www.youtube.com/tcs](http://www.youtube.com/tcs).

Les résultats complets de l'analyse peuvent être téléchargés sur  
[www.presetcs.ch](http://www.presetcs.ch).

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/fr/pm/100000091/100728349> abgerufen werden.