

Une différence de température de 100 degrés

- **La neige et le sable, deux terrains bien différents mais qui nécessitent la même exigence d'anticipation pour conduire en toute sécurité**
- **Les aides à la conduite sont la clé pour s'adapter aux différentes situations**
- **Les pneus, le choix de la vitesse et le freinage, les similitudes s'arrêtent là**

Martorell/Schinznach-Bad, le 08.08.2019 – De la neige et la glace de Laponie au sable du désert du Sahara. Une température qui va de -50 à +50 degrés. Pendant la phase de test d'un nouveau modèle, les voitures sont exposées aux climats les plus extrêmes pour tester leurs performances à différentes températures et sur des surfaces variées. L'objectif est ainsi de s'assurer qu'elles s'adaptent à toutes sortes de situations. Mais la conduite est-elle vraiment si différente avec une amplitude de température de 100 degrés ?

Les similitudes

L'adhérence: des surfaces aussi différentes que la neige et le sable ont pourtant une caractéristique commune : un niveau d'adhérence très faible des pneus. **"Lorsqu'on s'attaque à ce type de terrain à faible adhérence, il est essentiel que la voiture soit équipée avec un bon système de transmission intégrale, comme c'est le cas pour la SEAT Tarraco"**, explique Jordi Gené, pilote au sein de l'équipe e-Racer et expert en conduite.

L'anticipation: un autre aspect similaire est la nécessité d'anticiper pour être capable de réagir correctement : **"Le meilleur conseil que nous puissions vous donner, c'est de regarder loin devant. On peut ainsi apercevoir des plaques de glace dans la neige ou des rochers dans le désert. Il faut savoir lire le terrain devant soit pour anticiper et corriger si besoin, ou pour aider la voiture à gagner en adhérence"**, recommande Jordi.

Le freinage: les manœuvres de freinage offrent les plus grandes similarités dans les deux cas. Tout dépend de la façon dont les pneus adhèrent à la surface, mais Jordi assure que **"le système de freinage installé dans la voiture sait comment interpréter précisément chaque situation. Si nous devons nous arrêter, il ne faut pas avoir peur d'appuyer fort sur la pédale de frein."** C'est la meilleure façon pour la voiture de répartir la décélération entre les quatre roues et de s'arrêter sur une courte distance. **"En cas d'urgence, que ce soit dans les dunes du désert ou dans la neige, le mieux que vous puissiez faire est d'appuyer fortement sur la pédale pour que le système de dernière génération arrête le véhicule sur la distance la plus courte possible"**.

Les descentes: le système HDC (Hill Descent Control) joue un rôle essentiel dans la neige et dans le sable. Quelle que soit la pente, la voiture est capable de gérer sa vitesse. **"C'est d'une grande utilité pour monter et descendre des pentes, et pour démarrer le moteur quand le véhicule est à l'arrêt"**, dit Jordi.

Les différences

Les pneus: c'est l'élément qui présente l'une des principales différences. **"Pour rouler sur la neige, il faut des pneus souples capables de rouler à des températures inférieures à zéro. À l'inverse, dans le désert, il faut dégonfler les pneus pour gagner en adhérence avec une surface plus large qui entre en contact avec le sable."**

Les vitesses: il y a aussi quelques différences quant aux vitesses à choisir. Lorsque l'on conduit dans la neige, les rapports élevés permettent de profiter de la flexibilité du moteur, tout en offrant une bonne réponse à la pédale. Dans les dunes, vous avez besoin de toute la puissance disponible dans les rapports les plus bas. Selon Jordi, la clé réside dans la façon dont le moteur réagit : **"Il est plus facile de conduire en utilisant le couple du moteur dans la neige, tandis qu'un moteur qui monte haut en régime est plus efficace dans le sable."**

Les aides à la conduite: une fois de plus, les aides à la conduite sont essentielles dans les deux cas de figure. Il existe un mode spécifique pour chaque scénario. Selon Jordi, il vaut mieux choisir celui qui a été prédéfini par les ingénieurs, de sorte que tous les systèmes de la voiture fonctionnent de concert pour faciliter la conduite sur une surface donnée. **"Avec le Tarraco, nous avons le gros avantage de disposer aussi bien d'un mode neige que d'un mode tout-terrain. Dès que l'un ou l'autre est sélectionné, tous les systèmes sont amorcés et prêts à vous assister pour conduire de la manière la plus efficace sur des terrains divers et variés. L'optimisation porte sur l'adhérence, la puissance du moteur, le fonctionnement des différentiels..."**

Les courbes: l'adhérence sur la glace est très faible, ce qui engendre des mouvements plus longs de la voiture. **"En cas de dérapage ou de prise de virage trop rapide, la voiture met plus de temps à réagir. À l'approche d'une courbe, il faut freiner légèrement pour que les impulsions qui sont données au volant puissent être traitées, et que la direction change."** Dans le désert, le terrain est beaucoup plus mou, il faut donc négocier les virages à une vitesse moins élevée, **"car les pneus pourraient s'enliser dans le sable et la voiture pourrait soudainement se retourner"**, prévient Jordi Gené.

SEAT est la seule entreprise qui conçoit, développe, fabrique et commercialise des voitures en Espagne. Membre du Groupe Volkswagen, la multinationale dont le siège est situé à Martorell (Barcelone), exporte 80% de ses véhicules, et est présente dans plus de 80 pays sur les cinq continents. En 2018, SEAT a vendu 517 600 voitures, soit le chiffre le plus élevé au cours des 68 ans d'histoire de la marque.

Le groupe SEAT emploie plus de 15 000 professionnels et dispose de trois centres de production - Barcelone, El Prat de Llobregat et Martorell, où sont fabriquées les très populaires Ibiza, Arona et Leon. En outre, l'entreprise produit l'Ateca en République tchèque, la Tarraco en Allemagne, l'Alhambra au Portugal et la Mii en Slovaquie.

La multinationale dispose d'un Centre Technique, qui fonctionne comme un centre de connaissances qui rassemble 1 000 ingénieurs qui développent les innovations pour le plus grand investisseur industriel en R&D d'Espagne. SEAT dispose déjà des dernières technologies en matière de connectivité dans sa gamme de véhicules, et est actuellement engagée dans un processus de numérisation globale de l'entreprise pour promouvoir la mobilité du futur.

Pour tout complément d'informations:

Karin Huber, PR SEAT

Téléphone: +41 56 463 98 08

Courriel: karin.huber@amag.ch

www.seat.ch



www.seatpress.ch