

LES BOOSTERS DE DEMARRAGE AU BANC D'ESSAI

TOUT CE QU'IL FAUT SAVOIR POUR BIEN CHOISIR UN BOOSTER



LE POINT

Vous avez dit 'booster'?

C'est une source d'énergie mobile de substitution composée d'une ou de plusieurs batteries 12 V, de pinces câblées et, dans les meilleurs cas, d'un voltmètre et d'un fusible. Selon le type de moteur, une fois le voltage adéquat sélectionné (6, 12, 24 ou 28V), il doit délivrer un courant électrique (ampérage) suffisamment puissant pour permettre le démarrage à coup sûr.

L'ampérage: crucial!

Assurément le critère essentiel qui doit déterminer votre choix. Plus il est élevé, moins les réserves seront sollicitées. De la puissance dépendent non seulement de la réussite du démarrage, mais aussi l'autonomie et la longévité du booster. Attention! Il est primordial de distinguer les 'ampères de démarrage' (CA ou Cranking Amps), mesurées durant 10" à température ambiante, en descendant la tension de la batterie jusqu'à 9 V, des 'ampères de pointe' (PA ou Peak Amps), qui n'expriment que la puissance fournie pendant une fraction de seconde durant un court-circuit, donnée qui n'est pas pertinente lorsqu'il s'agit de démarrer un véhicule. Apprenez donc avant tout à décoder la foison d'étiquettes annonçant un ampérage largement surestimé! Les tests l'ont démontré (voir le tableau), en l'absence d'une réglementation stricte, bon nombre de fabricants affichent souvent ostensiblement un ampérage fondé sur la puis-

sance de pointe (PA), forcément plus élevée, au lieu de l'ampérage réel de démarrage (CA).

Qualité des composants

La qualité des composants du booster influent tant sur la sûreté d'utilisation que sur la puissance. Pièce maîtresse du dispositif: la batterie. Les modèles AGM (Absorbed Glass Material) sont de loin les plus performants. Ils délivrent presque instantanément une énergie à très haut ampérage et sont sans danger. L'électrolyte y étant absorbé par une feuille de fibre de boron-silicate placée entre les plaques de plomb, ils peuvent être placés dans n'importe quelle position sans risque de fuite d'acide. De plus, l'électrolyte se déplace plus vite lorsqu'il est absorbé dans cette feuille que lorsqu'il est gélifié. Mais à quoi bon disposer de la puissance si les câbles ne suffisent pas à la conduire pleinement? Le câble doit contenir une bonne épaisseur de cuivre bien isolée. Il suffit de tordre un câble pour tester sa longévité: si un pli reste, il y aura de fortes chances que ses fils ou sa gaine cèderont vite. Gare toutefois à certains modèles économiques dont les câbles ne marquent pas de plis, mais qui ne sont composés que d'une gaine très épaisse masquant quelques insignifiants fils de cuivre. Un booster se doit d'être mobile, donc léger et robuste. Un boîtier métallique est plus lourd et vieillit mal. Il souffrira de corrosion et présentera à terme des risques pour l'utilisateur. Le plastique offre la meilleure résistance aux chocs et au temps, à condition d'être de

Qu'il s'agisse de démarrer une voiture particulière, un char d'assaut ou un jet privé, le booster de démarrage a attesté de son impérieuse nécessité. Quel atelier mécanique, réparateur, ou dépanneur, a fortiori sous nos latitudes tempérées, ne dispose encore de l'indispensable sésame? Avec leurs 25.000 unités annuelles essaimées aux quatre coins de la planète, les Belges de Ceteor, misant tout sur la qualité, l'innovation, la fiabilité et la puissance de leurs produits, ont, en 20 ans à peine, réussi à se tailler un élégant costume de leader sur ce marché mondial au potentiel colossal. Carfix s'est livré avec eux au jeu des comparaisons; point, tests et conclusions:

BOOSTERS TESTES	FABRICANT/DISTRIBUTEUR	PUISSANCE ANNONCÉE	PUISSANCE MESURÉE AUX PINCES	PRIX UTILISATEUR (2012)
SOS Micro 12V-800 CA	Ceteor	800 CA	600 CA	€ 377,00
SOS12V-1200CA	Ceteor	1.200 CA	800 CA	€ 793,00
BST-12A	SAM	1.150 CA	440 CA	€ 585,00
B12.12	Facom	1.100 CA	620 CA	€ 656,90
ZB12-760	Bahco/Irimo	760 CA	400 CA	€ 503,43
ZB12-1200	Bahco/Irimo	1.200 CA	500 CA	€ 754,96
GYZACK 810	GYS	1.700 CA	640 CA	€ 597,00

qualité et d'épaisseur supérieures. Une coque moulée d'une seule pièce résiste d'autant mieux et se remonte facilement au besoin. Et les pinces? Il va de soi qu'elles doivent être fiables à 100%. Que dire de certaines pinces dont les tresses ne sont pas isolées ou dont le revêtement laisse déjà apparaître le métal après quelques manipulations? Pour transmettre le maximum de puissance, le contact avec l'élément doit être optimal. Préférez donc un modèle dont le courant circule par les deux mâchoires, et fait d'un meilleur conducteur, tel le bronze. Assurez-vous bien de la solidité du ressort pour que la prise soit forte et qu'elle reste solidaire longtemps. Une large ouverture du bec et une forme coudée faciliteront aussi grandement l'utilisation. Enfin, soyez bien sûr attentif aux options et à leur qualité. Evitez les modèles n'offrant pas de fusibles, de testeurs du niveau de charge ou de l'alternateur du véhicule, ...!

LE TEST Ampérage annoncé vs ampérage réel

Le tableau ci-dessus présente les

résultats des tests qui ont été effectués dans les locaux de Ceteor, devant un parterre de témoins neutres (dont Carfix), à l'aide d'un testeur de batteries de type 'Auto Meter', sur une sélection des meilleurs boosters du marché (pas bas de gamme). Tous ont pu vérifier que chaque booster était neuf, bien chargé et a bien été testé durant dix secondes.

CONCLUSIONS Un prix élevé ne signifie pas un booster plus cher

Bien investir, c'est payer un prix juste en échange d'un bien de qualité, fiable, durable et puissant. Pour un booster qui satisfait aux critères de qualités, ce prix doit se mesurer en fonction de la quantité réelle d'ampères de démarrage (CA) qu'il délivre. Et les chiffres fantaisistes continueront de s'afficher tant qu'aucune règle ne fera loi.

CETEOR SPRL

Z.I. Rue de la Baronnerie 3-B
4920 Harzé
Tél.: 04/388.20.17
Fax: 04/388.31.92
info@ceteor.com
www.ceteor.com