

Boîtier additionnel

Concilier performances e

Economiser du carburant tout en disposant d'une meilleure réserve de puissance et de couple, voilà ce que permet un boîtier additionnel. Nous avons testé le produit sur un fourgon compact 2.1 l de 95 ch. Les résultats sont impressionnants.

Il existe aujourd'hui sur le marché des produits qui permettent d'augmenter la puissance et le couple de son véhicule et d'en diminuer la consommation. Certains nécessitent l'intervention d'un professionnel mais d'autres peuvent s'installer sans la moindre connaissance technique. C'est le cas des boîtiers additionnels. « Nos clients sont invités à monter leur boîtier eux-mêmes, ce qui est possible grâce à la connectique d'origine qui est systématiquement fournie avec nos produits », explique Philippe Heeren fabricant belge des boîtiers additionnels de P-Tronic. Le phénomène prend de l'ampleur chez nous où près de 7000 véhicules seraient ainsi équipés chaque année : des voitures, des camping-cars et des utilitaires légers où le boîtier est souvent choisi pour compenser la lourde charge qui doit être emmenée à bord par les professionnels qui les utilisent.

Des plages plus larges

Pour vérifier l'effet du boîtier, nous avons utilisé un fourgon. Volontairement, le moteur le moins puissant du catalogue de la marque que nous ne citerons pas. Un passage du véhicule d'origine sur un banc de puissance nous révèle tout d'abord que notre véhicule abrite 107 ch sous le capot et non 95 ch comme annoncé par le constructeur. Idem pour le couple maximum : 280 Nm au lieu de 250 Nm.

Un constat qui nous surprend peu, les valeurs réelles étant parfois supérieures à celles indiquées « sur le papier ». Une fois le boîtier additionnel installé (ce qui est, on vous le confirme, un jeu d'enfant), un nouveau passage au banc de puissance révèle que le véhicule vient de gagner 17 ch et 68 Nm. Au-delà du gain pur, c'est le décalage des courbes qui est intéressant (voir graphique). La puissance maximale est offerte dès les 3060 tr/min, soit 450 tr/min plus tôt que d'origine. Quant au couple maximal, s'il reste atteint aux alentours des 2400 t/min, il commence également à se libérer légèrement plus tôt et, surtout, il reste disponible plus tard.

2,2 l/100 d'économie

Confirmation sur la route où notre utilitaire de test, excellent véhicule au demeurant mais dont la puissance et le couple du 2.148 cc sont loin d'être les qualités premières, est métamorphosé. En reprenant les mêmes trajets qu'avant le placement du boîtier, le véhicule se montre plus « coupleux », plus volontaire. Plus besoin de relancer la mécanique par l'engagement d'un rapport inférieur dans les côtes. Le confort de conduite en sort immanquablement grand. Une autre surprise de taille nous attend à la pompe. En effectuant un trajet identique à conduite égale (150 km), le boîtier additionnel nous a permis de consommer 2,2 litres de diesel en moins aux cent kilomètres !



Passage au banc de puissance pour mesurer le gain de performances.

« Normal, explique Didier Hermann, responsable du développement de l'équipement électronique, « le boîtier permet au moteur d'avoir un meilleur rendement. L'électronique du boîtier modifie les durées d'injection ainsi que les quantités de diesel injecté. L'adaptation fait que pour arriver à un même résultat, l'accélération doit être moins longue, la mécanique doit être moins sollicitée. D'où, l'économie de carburant. »

Pas couvert

Chez l'importateur qui nous a fourni le véhicule, disons-le clairement, le boîtier additionnel dérange. Le Product & Training Coordinator de la marque : « Indépendamment de l'hypo-

thèse que ce soit un bon ou un mauvais produit, nous sommes contre dans le sens où il s'agit d'une intervention effectuée sur le moteur en dehors de notre réseau. » En clair, en cas de problème, la garantie tombe. Encore faut-il pouvoir démontrer que celui-ci a été généré par le boîtier, ce qui, selon nos informations, est d'autant plus difficile que le démontage du boîtier ne laisse aucune trace, contrairement à l'installation d'un eeprom qui doit être soudé sur la cartographie. Ceci dit, l'on reconnaît chez l'importateur que la différence entre deux niveaux de puissance sur le véhicule pour un même bloc moteur se limite à une intervention au niveau du « motor management ». Intervention qui se fac-

et sobriété



Dans les garages et sur le web

P-Tronic vendait jusqu'il y a peu ses produits exclusivement via les concessionnaires automobiles. Depuis avril 2007, la société les commercialise également sur internet via son e-shop (www.ptronic.be) en divisant ses produits en trois catégories : voitures, VUL et camping-cars. Deux approches que le management de l'entreprise juge parfaitement compatibles. « La première concerne surtout les personnes qui ont encore besoin d'être rassurées par leur garagiste sur ce type de produits ou qui veulent à tout prix le faire installer par un professionnel. La seconde touche davantage les personnes qui ont déjà eu une expérience du boîtier ou qui ont compris qu'il ne fallait pas de connaissances en mécanique pour l'installer. »

ture 1400 EUR alors qu'un boîtier coûte 535 EUR TVAC et que son action se situe également au niveau de l'électronique, en modifiant les paramètres d'injection comme nous l'avons vu. La bénédiction du constructeur est à ce prix.

A déclarer

Sur le plan légal, signalons que l'installation d'un boîtier additionnel doit être déclarée à son assureur. En effet, la prime est calculée sur base des kW du véhicule, valeur que modifie le boîtier. Ceci dit, comme l'équipement n'est pas détecté au contrôle technique, les assureurs comptent sur la bonne foi des conducteurs pour déclarer sa pré-

sence dans le moteur. Et en cas d'accident avec un véhicule dont le boîtier n'a pas été déclaré « l'assureur, s'il veut se retourner contre l'assuré, devra démontrer que le sinistre est dû à l'augmentation de puissance, ce qui est loin d'être évident », reconnaît-on chez Ethias. « En règle générale, lorsqu'un sinistre se produit et que l'expert de l'assurance constate la présence d'un boîtier additionnel, le contrat est simplement revu à la hausse... »

Jean-Michel Lodez ■

Verdict du banc de puissance

Puissance

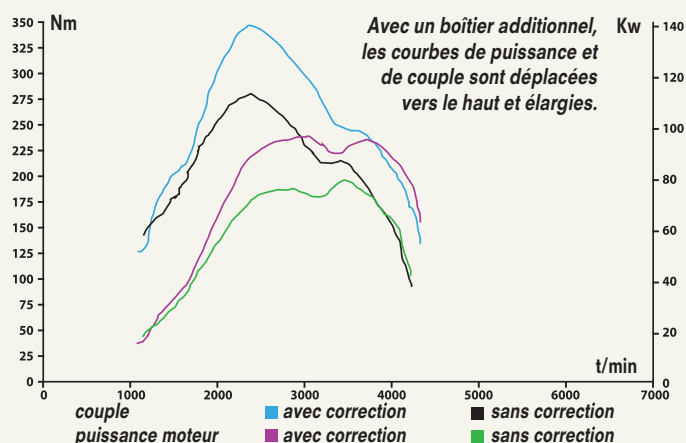
Origine annoncée	Origine mesurée	Avec boîtier	Différence
95 ch	107 ch	130 ch	23 ch

Couple

Origine annoncée	Origine mesurée	Avec boîtier	Différence
250 Nm	280 Nm	348 Nm	68 Nm

Consommation

Origine mesurée	Avec boîtier	Différence
8,56 l/100km	6,32 l/100 km	2,24 l/100 km



Connecté à la rampe du Common Rail, ce boîtier additionnel P-Tronic modifie les temps d'injection et la quantité de carburant injectée.