Zeitschrift: Revue syndicale suisse : organe de l'Union syndicale suisse
Herausgeber: Union syndicale suisse
Band: 57 (1965)
Heft: 9

Artikel: Protection des consommateurs
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-385375

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Protection des consommateurs

Sous l'égide de la Communauté d'action des salariés et des consommateurs, qui groupe l'Union syndicale suisse, la Fédération des sociétés suisses d'employés, l'Union fédérative du personnel des administrations et entreprises publiques ainsi que l'Union suisse des coopératives de consommation, s'est créée le 22 octobre de l'année dernière une Fondation pour la protection des consommateurs (FPC), dont le siège est à Berne. Elle a été inscrite au Registre du commerce le 25 septembre 1964.

Il existe actuellement, si l'on en croit le *Coopérateur suisse,* sept organisations non commerciales ayant des objectifs analogues. Il s'agit de l'Institut suisse de recherches ménagères, créé en 1948 et dont le siège est à Zurich; du Groupe suisse d'études pour les problèmes des consommateurs, créé en 1952 et dont le siège est à Berne; de la Communauté d'action pour la protection des consommateurs, dont le siège est à Zurich; de la Fédération romande des consommatrices, créée en 1959, avec siège à Lausanne; du Forum des consommatrices de la Suisse alémanique et du canton du Tessin, créé en 1961; de la Commission des consommatrices, créée en 1963, et enfin de la nouvelle Fondation pour la protection des consommateurs (FPC), Berne.

Incontestablement, cette dernière fondation, animée du souffle coopératif et syndical, n'a pas tardé à mettre en pratique l'un de ses buts essentiels qui est d'informer objectivement les consommateurs sur la valeur réelle des nombreux produits dont la publicité vante les mérites, très souvent outrageusement.

Elle a publié successivement une série de tests sur les savonnettes, puis sur les casques-séchoirs et enfin un essai de l'essence au laboratoire qui ont soulevé quelque poussière sur l'étagère de la routine.

Il nous paraît intéressant de reproduire dans ce numéro la série de tests consacrés aux essais de l'essence, qui témoignent de la conscience de la Fondation pour la protection des consommateurs dans la recherche et l'information aussi honnêtes que possible des consommateurs.

Essai de l'essence au laboratoire

La Fondation pour la protection des consommateurs (FPC) a chargé le Laboratoire fédéral d'essai des matériaux et institut de recherches (LFEM) de soumettre à des épreuves de laboratoire des échantillons d'essence des marques Avia, BP, Caltex, Esso, Gulf, Migrol et Shell, et cela aussi bien d'essences « normales » que de « super ». Comme la Migrol ne distribue qu'une seule sorte d'essence, on a pu pour celle de cette marque examiner seulement le type super.

Pour se rendre compte si l'essence distribuée en Suisse alémanique diffère de celle vendue en Suisse romande, on a analysé des

échantillons des marques BP, Esso et Shell en vente à Zurich et à Lausanne.

Les échantillons ont été achetés par les soins du LFEM entre les 18 et 25 février 1965. Il s'agit dès lors d'essences d'hiver.

L'examen d'un nombre aussi limité d'échantillons ne fournit naturellement qu'une image momentanément exacte, mais qui, pour une seule et même marque, peut varier avec le temps et d'un centre de distribution à un autre, tout en restant dans les limites de tolérance admises.

Normale ou super?

Les épreuves de laboratoire ne fournissent aucun renseignement sur la question de savoir s'il faut employer dans un véhicule donné une essence normale ou une super. Elles permettent d'apprécier les carburants en tant que tels, mais non les véhicules. La question de la convenance d'un carburant pour l'alimentation d'un véhicule donné dépend avant tout du taux de compression du moteur, et aussi de sa construction, de l'avance à l'allumage, de son état, etc. Le plus simple est de s'informer auprès du fournisseur de l'automobile du « besoin d'octane » du véhicule en question (pour une voiture neuve du même type, ce besoin d'octane peut cependant différer jusqu'à 10 points).

On roule alors avec la voiture alimentée par l'essence possédant l'indice d'octane indiqué par le constructeur du moteur et observe si un cognement à l'accélération ou aux vitesses élevées se produit ou si le moteur continue de tourner une fois l'allumage arrêté. Dans tous ces cas, il faut choisir un carburant *plus indétonant.* Dans le cas contraire, on peut essayer de passer par étapes à des *essences d'un indice d'octane encore un peu plus bas.* Une certaine marge de sécurité est toutefois à recommander. Il y a lieu d'attirer l'attention sur le fait qu'une résistance à la détonation inutilement élevée ne profite nullement au moteur. Comparées aux essences normales, les essences super peuvent néanmoins être plus soigneusement adaptées au climat de chaque pays. Ces dernières contiennent souvent aussi des additifs ad hoc visant, par exemple, à combattre le givrage des carburateurs, etc.

Envergure des essais

On a considéré les caractéristiques déterminables au laboratoire et ne donnant pas lieu à des frais trop excessifs. L'efficacité des divers additifs incorporés à certaines essences n'a pas été étudiée, car un essai pratique aurait été nécessaire.

Etant donné qu'il n'existe aucune méthode permettant une appréciation globale d'une essence, c'est-à-dire tenant compte de *tous* les facteurs déterminants pour l'usage pratique, on ne peut comparer

les carburants qu'au point de vue de leurs *différentes caractéristiques, considérées isolément.* Il ne suffit pas qu'un carburant se trouve en première ligne dans le classement d'après une caractéristique donnée, il faut plutôt qu'il atteigne aussi au moins une bonne moyenne dans toutes les exigences requises.

Résultat des essais

Essences normales

Tous les échantillons examinés satisfont aux directives SNV, lesquelles sont cependant un peu larges, comme c'est du reste le cas pour la plupart des normes de qualité. Au sujet des différentes caractéristiques prises isolément, les observations faites peuvent être commentées de la manière suivante:

Apparence:

La *couleur*, jaune à rougeâtre, est conforme aux prescriptions en vigueur pour les essences. Tous les échantillons ont été trouvés exempts d'eau libre ou d'impuretés solides.

La *densité* varie dans des limites assez étroites, dans le cadre habituel pour l'essence normale.

Aucun des échantillons ne contient des quantités notables de *résidus d'évaporation* ou de « *résine* », insoluble dans l'heptane.

Le *point de vaporisation de 10 % du volume*, donné par l'analyse ébullioscopique, important à connaître puisqu'il conditionne la facilité des départs à froid, se meut dans le cadre habituel pour les essences d'hiver.

De même en ce qui concerne le *point de vaporisation de 50 % du volume* qui influence la mise en température et l'accélération et assure aussi une bonne répartition du mélange, les différences se trouvent dans les limites habituelles.

Le *point de vaporisation de 90 % du volume*, qui sert de critère pour la tendance du carburant à diluer l'huile lubrifiante, ainsi que sa tendance à brûler proprement, n'a pas donné lieu non plus à des différences de quelque importance.

Le *point d'ébullition finale* s'est partout révélé en ordre.

Résistance à la détonation:

Il importe de distinguer ici trois indices d'octane expérimentaux:

a) L'*indice d'octane Research* (IO-R), qui est celui qu'on indique dans la pratique commerciale, varie pour les échantillons examinés de 2½ points au maximum. Cet indice est surtout déterminant pour le comportement de l'essence aux nombres de tours assez bas du moteur.

b) Pour l'*indice d'octane Motor* (IO-M), déterminant pour les nombres de tours élevés, les différences entre les divers carburants examinés sont encore plus faibles (1½ point).

c) Enfin, des différences un peu plus prononcées (jusqu'à 4½ points) ont été enregistrées pour l'*indice d'octane Research des parties les plus volatiles* (IO-R Tops), ce qui signifie que les sortes avec un IO-R Tops bas auraient une tendance un peu plus prononcée à détoner à l'accélération. Les meilleures valeurs obtenues l'ont été pour les essences Esso-Zurich (81), Shell-Lausanne (81) et Shell-Zurich (79½).

Essences super

Tous les échantillons satisfont aux prescriptions SNV, cependant, à l'intérieur de ce cadre normal, de nettes différences qualitatives peuvent être constatées.

Apparence:

Toutes les essences super ont la coloration prescrite pour les essences éthylées pour automobiles. Elles sont exemptes d'eau.

Densité:

Les différences constatées sont un peu plus importantes que pour les essences normales.

Aucun des échantillons examinés ne contient de la « *résine* » (résidu insoluble dans l'heptane), qui a pour effet d'encrasser le système d'aspiration et peut provoquer des perturbations dans le fonctionnement des soupapes. Cependant, l'essence Gulf contient plus que des traces seulement d'un *résidu d'évaporation* soluble dans l'heptane; il peut néanmoins être dû à la présence d'un additif.

Les différences dans le *point de vaporisation de 10 % du volume de* l'analyse ébullioscopique sont faibles. La valeur maximale (57) est obtenue par l'essence Shell-Zurich, que l'on peut plutôt qualifier de légèrement trop élevée.

Les différences dans les *points de vaporisation de 50 et 90 % du volume* sont faibles.

Le *point d'ébullition finale* est en ordre.

Résistance à la détonation:

L'*indice d'octane Research* (IO-R), critère commercial courant et déterminant dans la pratique surtout pour le comportement du carburant et du moteur aux nombres de tours plutôt bas, se trouve, chez toutes les marques essayées, dans le cadre habituel et compris à l'intérieur de 2 points.

L'*indice d'octane Motor* (IO-M) se meut à l'intérieur d'une marge de 3 points.

L'*indice d'octane Research des parties les plus volatiles* (IO-R Tops) accuse des différences notablement plus élevées (jusqu'à 9 points). Cette caractéristique est avant tout importante pour les voitures européennes avec changement de vitesses normal et si l'on veut éviter la détonation à l'accélération. L'essence Migrol et l'essence Avia super n'ont pas encore atteint, à ce point de vue, le niveau commercial courant d'aujourd'hui. L'écart à la valeur la plus favorable (92, Shell-Lausanne) est de 9 points pour la Migrol et de 6 points pour l'Avia.

Conclusions

Toutes les essences normales et super examinées satisfont aux directives de qualité de l'Association suisse de normalisation (norme SNV 81161 de décembre 1961). Ces directives permettent cependant des variations assez importantes à l'intérieur des diverses exigences et montrent de plus une lacune en ce sens que l'IO-R Tops n'y figure pas. Comme – exception faite de la Migrol – tous les distributeurs importants ont accordé entre eux leurs prix, il nous semble que les directives de qualité SNV-81161 ne suffisent pas, dans leur rédaction actuelle, pour la protection des consommateurs.

La Migrol super se vend au prix de l'essence normale. En ce qui concerne les indices d'octane Research et Motor, elle correspond presque aux autres sortes d'essence super examinées, mais elle est très supérieure, à ce sujet, à des essences normales.

Etant donné la valeur relativement faible de l'IO-R Tops, elle convient cependant moins bien pour alimenter des moteurs de voitures tendant à détoner à l'accélération.

Pour ces véhicules, il y a lieu d'accorder la préférence à d'autres essences super. Les essences Shell-Lausanne, Esso-Zurich et BP-Zurich ont fourni, à ce point de vue, les valeurs les plus favorables.

Extrait des résultats d'examen du LFEM sur un choix de carburants pour automobiles *Tableau I*
(Procès-verbal N° 31233 du 9 mars 1965)

Analyse d'essences normales de qualité commerciale courante
Février 1965

Importateur Lieu de prélèvement	BP Zurich	BP Lausanne	ESSO Zurich	ESSO Lausanne	SHELL Zurich	SHELL Lausanne	GULF Zurich	CALTEX Zurich	AVIA Zurich	Marges ordinaires	Norme SNV 81161
Densité 15°C	0,732	0,733	0,734	0,733	0,731	0,727	0,730	0,733	0,733	0,720–0,745	
Résidu d'évaporation											
mg/100 ml	2	8	2	6	1	2	2	1	2	1–10	max. 5 *)
Analyse d'ébullition											
10% d. v. vaporisés jusqu'à °C	53½	54½	53½	54½	54	49½	48½	51½	51½	48–59	max. 65
50% d. v. vaporisés jusqu'à °C	90	96	90½	96½	92	89	89½	87½	88½	80–100	max. 120
90% d. v. vaporisés jusqu'à °C	143	151½	147	152	148	154	145½	146	145½	138–165	max. 180
Résistance à la détonation											
IO-R	91	90½	92	89½	91	91	90½	92	91½	89–93	min. 88
IO-M	84½	84½	85	83½	84½	84	85	85	84½	80–87	min. 80
IO-R de 75% d. v. Tops	77	76½	81	78	79½	81	76½	77½	78½	76–85	

*) Après traitement à l'héptane.

Tableau II

Analyse d'essences super de qualité commerciale courante

Février 1965

Importateur Lieu de prélèvement	BP Zurich	BP Lausanne	ESSO Zurich	ESSO Lausanne	SHELL Zurich	SHELL Lausanne	GULF Zurich	CALTEX Zurich	AVIA Zurich	MIGROL Zurich	Marges ordinaires (hiver)	Norme SNV 81161
Densité 15°C	0,754	0,762	0,751	0,744	0,753	0,741	0,748	0,754	0,747	0,747	0,740–0,770	
Résidu d'évaporation												
mg/100 ml	3	3	1	5	3	8	*17*	6	1	5	1–10	max. 5 *)
Analyse d'ébullition												
10 % d. v. vaporisés jusqu'à °C	51½	52	53	51	*56½*	50½	48½	52½	50	52½	45–55	max. 65
50 % d. v. vaporisés jusqu'à °C	91½	100	96½	98	98	94	93½	99	89½	94½	85–105	max. 110
90 % d. v. vaporisés jusqu'à °C	152	162	151	155½	149	150½	147½	154	153½	148	135–170	max. 180
Résistance à la détonation												
IO-R	98½	98	*97*	98	98½	99	98	98½	*97½*	*97½*	97–99½	min. 97
IO-M	*86½*	87½	88½	87½	89½	87½	89½	88½	89	89½	86–91	min. 85
IO-R de 75 % d. v. Tops	91½	91	88	91½	91	92	91	90½	*85*	*83*	82–93½	

*) Après traitement à l'héptane.