



greencars.be



En bref

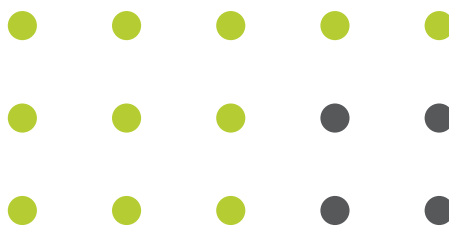
c'est quoi?

adopté un comportement écologique

Edito



Si se revendiquer d'avoir un comportement écologique était naguère souvent une manière de s'affirmer ou de se différencier des autres, ce n'est actuellement plus du tout le cas : chacun, qu'il soit simple particulier ou qu'il œuvre au niveau décisionnel de la société, est conscient que nous devons maintenant tous avoir un comportement responsable vis-à-vis de notre planète. Sinon, que laisserions-nous en héritage à nos enfants ? Ou, si nous ne nous attelons pas tous au problème, que sera notre vie à plus court terme, dans 20 voire 10 ans ?



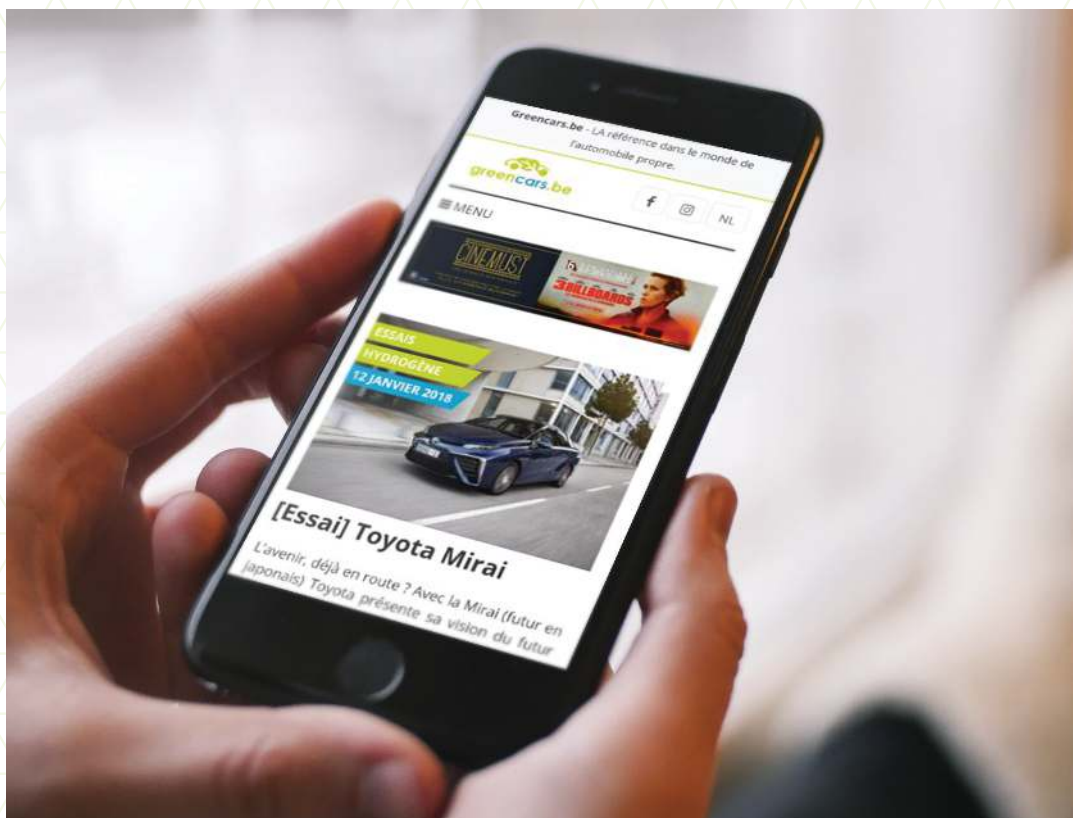


CO²

Une des actions sur lesquelles tout un chacun peut avoir une influence très directe et perceptible, c'est sur nos déplacements. Bien sûr, l'on pourrait rêver de se mouvoir tous en vélo mais soyons réalistes, la voiture reste et restera très longtemps encore, notamment par l'image de liberté individuelle qu'elle véhicule (c'est le cas de le dire), le moyen de transport par excellence.

Nous devons dès lors nous obliger à émettre le moins possible de rejets nocifs dans l'atmosphère. La solution ? Opter pour un véhicule propre ! C'est dans cette optique qu'a été lancé le site internet greencars.be aux tout premiers jours de 2018.





actualité

Cette nouvelle plate-forme, inédite en Belgique, est exclusivement consacrée aux véhicules respectueux de l'environnement : voitures électriques, hybrides, hybrides rechargeables, ou dont le carburant exclusif ou principal est le gaz naturel (CNG) ou l'hydrogène.

Greencars.be veut avant tout fournir aux consommateurs des informations pertinentes, vérifiées et en concordance avec l'actualité : chaque jour, un minimum de deux news sont postées par nos journalistes professionnels.

Une vraie alternative au diesel ?

Sûre au scandale du « Dieselgate » et en l'absence de voiture 100% électrique déjà prête dans sa gamme, Audi a développé une « motorisation verte » alternative pour sa locomotive commerciale : l'A4. Jugement les 110 ch du bloc 1.4 TGI proposé sur l'A3 insuffisants pour animer sereinement l'A4, la marque d'Ingolstadt a décidé d'appliquer les mêmes recettes techniques sur le 2.0 TFSI maison. Pour les mêmes raisons techniques évoquées à propos du 1.4 TFSI « dégonflé » en mode TGI, le 2.0 TFSI a également vu ses prestations légèrement se réduire lors de sa mutation en TGI. De minimum 200 ch et plus de 320 Nm de couple en version essence, on passe à 170 ch et 270 Nm pour le bloc 2.0 TGI. Cela dit, si ce moteur ne délivre pas vraiment une puissance spectaculaire compte tenu de sa cylindrée, il assure néanmoins des performances suffisantes pour animer honnêtement cette berline premium de milieu de gamme.

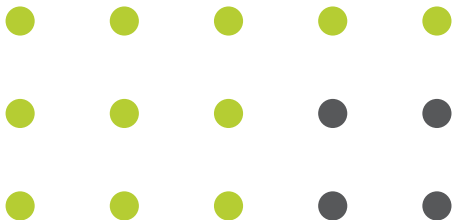
Intégration parfaite

Ce n'est pas parce qu'on carbure au gaz naturel que l'on peut se permettre de ne pas répondre aux critères sévères de finition d'Audi. À bord de l'A4 g-tron aussi, tout a été soigneusement intégré. La finition intérieure est clairement au niveau des standards de la marque aux anneaux. Contrairement à beaucoup d'autres véhicules fonctionnant au CNG, celui-ci n'a pas été « bricolé » en deuxième monte. Tout a été soigneusement et discrètement intégré en usine. Sur ce modèle aussi, on aperçoit notamment un compteur de carburant spécifique pour le gaz naturel et un second pour l'essence. Mieux : Audi a également remplacé les réservoirs de gaz en acier classiques par des modèles maison en matière plastique renforcée à la fibre de verre. Intégrés à la place de la roue de secours et sous la banquette arrière, ces réservoirs spécifiques possèdent l'avantage d'être beaucoup plus légers que ceux fabriqués en acier. Ils peuvent embarquer, au total, 18 kg de gaz naturel. Par contre, pour les intégrer, Audi a été obligé de réduire sensiblement la taille du réservoir d'essence. Ce dernier ne peut plus « figurer » que 23 litres.

Rouler éco

Opter pour une mécanique fonctionnant au gaz naturel se profile comme la solution la plus intéressante chez Audi. Ce type de motorisation est, en effet, moins onéreuse qu'un bloc diesel équivalent et n'est, en outre, que légèrement plus onéreux à l'achat que le moteur à essence dont il dérive. En outre, si vous résidez en Flandre, vous serez exonéré de taxe de mise en circulation ainsi que de taxe de circulation annuelle jusqu'en 2020. Voilà déjà de quoi lisser la différence du coût à l'achat par rapport à la mécanique essence correspondante... En théorie, Audi annonce une consommation moyenne de 4 kg de gaz pour parcourir 100 km. En pratique, comptez plutôt sur un peu plus de 5 kg. Voilà qui autorise une autonomie réelle d'environ 360 km en roulant au gaz. Après, pas de panique, quand les réservoirs de gaz sont vides, la voiture passe de manière totalement transparente à l'essence. Mais, forcément, mieux vaut limiter ses déplacements à l'essence pour tirer profit au maximum du prix plus intéressant du gaz naturel à la pompe. En parlant de pompe, justement, signalons qu'en Flandre, les stations-service délivrant du CNG sont de plus en plus nombreuses. Cependant que Bruxelles et, surtout, la Wallonie s'enverraient sensiblement moins bien desservies... Côté performance, ce nouveau moteur 2.0 turbo CNG suffit largement pour évoluer sereinement dans le trafic et se montre surtout beaucoup plus silencieux et moins vibrant qu'un bloc TDI de puissance équivalente. Côté coût à l'usage, il se montre en outre bien plus intéressant : parcourir 100 km avec le gaz naturel coûte ainsi à peine 4,45 € (5 kg à 0,89 €/kg) tandis que le diesel coûte quasiment le double : 8,06 € (1,39 l à 5,8 l/l). Intéressé ? Sachez que l'A4 g-tron, dans sa version break Avant, peut déjà venir ornier votre garage pour un peu moins de 38.000 €.

Fiche technique



[Essai] Renault ZOE ZE 40

[Essai] BMW 530e iPerformance

Byton : un constructeur chinois ambitieux?

22 DÉCEMBRE 2017

Hyundai prêt à dévoter son nouveau SUV hydrogène

7 JANVIER 2018

Hyundai Nexo, le SUV à hydrogène

9 JANVIER 2018

Tesla Model 3 : 499 km d'autonomie

11 DÉCEMBRE 2017

Les familles prêtes pour la mobilité électrique?

29 DÉCEMBRE 2017

PUB

Audi

Artistika

BNP PARIBAS FORTIS

ZOE

GreenCars

77 likes

Like Page

7 friends like this

@greencars.be

#GreenCarsBe #GreenCars

DA référence qui va à son niveau (surtout) de auto's - LA référence dans le monde de l'automobile propre

12 photos

Greencars.be - LA référence dans le monde de l'automobile propre. Un véhicule propre désigne un véhicule ne produisant pas (dans l'idéal) ou au moins peu d'émissions polluantes.

greencars.be

Rechercher

CONNEXION

ACCUEIL GREENCARS ACTUALITÉS ESSAIS VENTE-ACHAT LES MARQUES DOSSIERS GUIDE - CONSEILS

Home CNG | Essais | [Essai] Audi A4 g-tron

[Essai] Audi A4 g-tron

29 décembre 2017 0 commentaire



Sans compromis

Audi étoffe sa gamme « carburant » au gaz naturel avec l'A4. Jusqu'ici, seule la plus compacte A3 pouvait en effet bénéficier d'une mécanique 1.4 TGI. Dorénavant, Audi propose également une motorisation CNG plus puissante pour animer son A4. Sous le capot, on retrouve cette fois un bloc 2.0l turbo assurant des prestations plus soutenues, mieux adaptées au format moyen de l'A4.

Opter pour le gaz naturel devient de plus en plus intéressant en guise d'alternative aux mécaniques diesel décriées à cause de leurs émissions. Les moteurs au CNG contiennent en effet non seulement mieux leurs émissions de CO2/km mais émettent également moins de particules fines et d'oxydes d'azote. Pour rappel, le CNG est simplement du gaz naturel (comme le gaz de ville alimentant les cuisinières ou les chauffages domestiques) mais comprimé afin d'être embarqué en quantité suffisante dans une voiture. Mais également pour permettre d'accélérer les manoeuvres de ravitaillement à la pompe. Un plein ne prend alors quasiment pas plus de temps que pour remplir un réservoir avec du carburant classique. Chez Audi, les modèles fonctionnant au gaz naturel sont étiquetés « g-tron ». Audi a lancé la première version g-tron sur base d'un moteur à essence quatre cylindres 1.4 TFSI légèrement modifié pour fonctionner au gaz naturel. Un moteur proposé sur l'A3. Le système avait, à l'époque, été soigneusement intégré afin de le rendre très convivial pour l'automobiliste. Sur le tableau de bord, par exemple, on retrouvait ainsi une deuxième jauge de carburant permettant de suivre le niveau restant de gaz naturel dans ses réservoirs. Par contre, les performances relativement limitées de cette première mécanique CNG (également proposée sur d'autres modèles dans le groupe Volkswagen) constituaient son principal point faible pour séduire les conducteurs habitués aux résonances soutenues des moteurs diesel. Il faut dire que pour contraindre la détonation (auto-allumage) lorsque le moteur fonctionne au gaz, la pression de charge du turbo avait été réduite. Ce qui, dans la pratique, se traduisait par des performances légèrement plus faibles et une course de couple moins généreuse par rapport au moteur 1.4 turbo essence.

Une vraie alternative au diesel ?

Sûre au scandale du « Dieselgate » et en l'absence de voiture 100% électrique déjà prête dans sa gamme, Audi a développé une « motorisation verte » alternative pour sa locomotive commerciale : l'A4. Jugement les 110 ch du bloc 1.4 TGI proposé sur l'A3 insuffisants pour animer sereinement l'A4, la marque d'Ingolstadt a décidé d'appliquer les mêmes recettes techniques sur le 2.0 TFSI maison. Pour les mêmes raisons techniques évoquées à propos du 1.4 TFSI « dégonflé » en mode TGI, le 2.0 TFSI a également vu ses prestations légèrement se réduire lors de sa mutation en TGI. De minimum 200 ch et plus de 320 Nm de couple en version essence, on passe à 170 ch et 270 Nm pour le bloc 2.0 TGI. Cela dit, si ce moteur ne délivre pas vraiment une puissance spectaculaire compte tenu de sa cylindrée, il assure néanmoins des performances suffisantes pour animer honnêtement cette berline premium de milieu de gamme.

Intégration parfaite

Ce n'est pas parce qu'on carbure au gaz naturel que l'on peut se permettre de ne pas répondre aux critères sévères de finition d'Audi. À bord de l'A4 g-tron aussi, tout a été soigneusement intégré. La finition intérieure est clairement au niveau des standards de la marque aux anneaux. Contrairement à beaucoup d'autres véhicules fonctionnant au CNG, celui-ci n'a pas été « bricolé » en deuxième monte. Tout a été soigneusement et discrètement intégré en usine. Sur ce modèle aussi, on aperçoit notamment un compteur de carburant spécifique pour le gaz naturel et un second pour l'essence. Mieux : Audi a également remplacé les réservoirs de gaz en acier classiques par des modèles maison en matière plastique renforcée à la fibre de verre. Intégrés à la place de la roue de secours et sous la banquette arrière, ces réservoirs spécifiques possèdent l'avantage d'être beaucoup plus légers que ceux fabriqués en acier. Ils peuvent embarquer, au total, 18 kg de gaz naturel. Par contre, pour les intégrer, Audi a été obligé de réduire sensiblement la taille du réservoir d'essence. Ce dernier ne peut plus « figurer » que 23 litres.

ABONNEZ-VOUS À NOTRE NEWSLETTER

Recevez les actualités auto les plus intéressantes

votre adresse email

OK

ARTICLES RÉCENTS

- [Essai] Toyota Mirai
- Nouveauté : SsangYong XLV (fiche technique)
- Fisker EMotion : l'électrique débridée !
- Valéo : une voiture électrique pour 7.500€?
- Audi électriques : n'attendez plus!
- SsangYong XLV l'alternative CNG, format SUV
- Hyundai Nexo, le SUV à hydrogène
- Nouveauté : Toyota Mirai (fiche technique)

PUBLICITÉ

99castings

VOTRE SITE DE CASTINGS EN LIGNE

NOS DERNIERS ESSAIS

- [Essai] Toyota Mirai
- [Essai] Hyundai Ioniq plug-in hybride
- [ESSAI] AUDI A4 G-TRON
- [Essai] Renault ZOE ZE 40
- [Essai] BMW 530e iPerformance

Byton : un constructeur chinois ambitieux?

22 DÉCEMBRE 2017

Hyundai prêt à dévoter son nouveau SUV hydrogène

7 JANVIER 2018

Hyundai Nexo, le SUV à hydrogène

9 JANVIER 2018

152 voitures propres sur le marché belge

“

On dénombre actuellement 152 voitures propres disponibles sur notre marché belge : les visiteurs de Greencars.be y trouveront la fiche technique détaillée de chacune de ces voitures, agrémentée de nombreuses photos. Nos journalistes en ont déjà rigoureusement testé plusieurs et comptent bien que toutes passent entre leurs mains à moyen terme : c'est l'onglet essais du site internet.

Autre service proposé : une bourse d'automobiles, qu'elles soient neuves ou d'occasion, proposées à la vente tant par les professionnels que par les particuliers. Un service gratuit mais, bien évidemment, limité exclusivement aux voitures propres ! À utiliser sans modération sous l'onglet vente-achat.

Last but not least, citons encore de nombreuses autres rubriques informatives sur l'éco-conduite, les bornes de recharge, les taxes, les budgets, des analyses rédigées par un expert fiscal de haut vol, des liens utiles vers d'autres sites internet portés par des organisations, institutions et organismes.

Relevons pour terminer la page facebook et le compte instagram qui, s'ils ne comptent actuellement qu'un faible nombre d'abonnés, voient celui-ci en constante augmentation.

”





Greencars.be est fait par des passionnés mais pas nécessairement pour des passionnés. Quel que soit votre profil, rejoignez-nous, donnez-nous votre avis et contribuez à l'amélioration, à la visibilité et au contenu de LA référence dans le monde de l'automobile propre en Belgique !

L'équipe de [greencars.be](https://www.greencars.be)

