

QUELLE PROPULSION EST

Vous avez décidé de vous offrir une nouvelle voiture, mais face à la multitude de choix, comment arrêter votre choix? Voici nos conseils en la matière.

S'il est vrai qu'elles existaient déjà au début du siècle dernier, les automobiles électriques et hybrides de grande série ne sont une réalité que depuis peu: la pionnière hybride qu'est la Toyota Prius n'est commercialisée que depuis le début des années 2000 sur le Vieux-Continent. Pas étonnant donc que les propulsions alternatives ne représentent encore qu'une toute petite partie des nouvelles ventes de voitures: en Suisse, sur le cumul des dix premiers mois de l'année, la part de marché des véhicules neufs dotés d'une motorisation hybride n'était que de 3,8% contre 1,4% pour les véhicules entièrement électriques et 0,2% pour les véhicules à gaz. Mais les choses changent et le nombre, moins élevé (3,4%), de véhicules hybrides immatriculés en 2016 té-

moigne d'ailleurs de cette évolution des mœurs.

Les propulsions alternatives étant chaque jour plus abouties, il n'est pas étonnant de voir les consommateurs se tourner vers elles. Néanmoins, ces dernières ne semblent pas destinées à tout le monde. Pour aider nos lecteurs dans leur «choix automobile», nous sommes partis à la rencontre de l'unique modèle à être proposé à la fois en essence, diesel, hybride rechargeable, électrique et gaz naturel, le best-seller suisse de l'année 2016, l'indéboulonnable VW Golf.

Comparatif atypique

L'objectif de ce «comparatif» – un peu atypique il faut bien le dire! – est donc de déterminer laquelle des cinq motorisations proposées par la compacte alle-

mande correspond le mieux à tel ou tel usage, le mieux à tel ou tel profil d'automobiliste: si l'achat d'un nouveau véhicule a beau représenter une dépense (très) importante, il ressort, dans les faits, qu'il n'est pas forcément fonction des besoins de celui ou celle qui se retrouve derrière son volant. Dommage, car la pléthore de propulsions proposées aujourd'hui – citons encore l'hydrogène, malheureusement absent sur la Golf – permet véritablement de se faire une voiture sur mesure et qui correspond vraiment aux besoins de son propriétaire.

«Dans quel milieu environnemental utilisez-vous votre voiture? Combien de kilomètres parcourez-vous par an? A quel point vous sentez-vous concerné par les questions environnementales? Que représente pour vous votre véhi-

cule? A quoi servira-t-il? A quoi ressemblera-t-il? Disposez-vous d'un emplacement ainsi que d'un point de recharge pour voiture électrique?» Voilà quelques-unes des questions auxquelles le conducteur concerné essaiera de répondre avant d'acquiescer à une voiture. Oui, l'automobile du début du 21^{ème} siècle fait clairement la part belle à la «spécification», c'est-à-dire qu'elle s'adresse à type d'automobiliste bien précis. Etant donné qu'il n'est pas toujours évident de faire le bon choix au moment d'opter pour telle ou telle auto, nous avons tenté de brosser un bref profil des utilisateurs de ces cinq types de propulsions. Attention, clichés!

Olivier Derard

olivier.derard@revueautomobile.ch

Diesel



Pour qui roule beaucoup et principalement sur autoroute

Essence



Pour l'épicurien qui ne veut pas se compliquer la vie

PROFIL DE L'AUTOMOBILISTE

ENVIRONNEMENT

À QUI S'ADRESSE-T-ELLE?



MODÈLE

PUISSANCE

CARBURANT

PRIX DE BASE

PRIX DE L'ÉNERGIE

CONSUMMATION MIXTE CONSTRUCTEUR/RA

CAPACITÉ DU RÉSERVOIR

Diezelgate sévissant, le «mazout» n'est plus vraiment en odeur de sainteté. Néanmoins, rouler au diesel reste très intéressant pour le gros rouleur, voire le très gros rouleur, habitué à parcourir de longues distances, souvent sur autoroute, à allure stabilisée. Effectivement, l'achat d'un véhicule diesel n'a pas de raison d'être pour celui qui roule moins de 25 000 km par an – certains parlent même de 30 000 km. Une affirmation qui est d'autant plus vraie chez nous, où le prix moyen du diesel à la pompe (1,63 francs/l en date du 17.11.17 selon le TCS) est plus élevé que celui de l'essence 95 (1,58 francs/l). Associé à un prix d'achat souvent plus élevé, le diesel n'a plus que pour lui de très faibles valeurs de consommation. Il faut également savoir qu'en effectuant moins de 15 000 km par an, l'automobiliste d'une voiture diesel s'expose à des frais d'entretien supplémentaires (encrassement de la vanne EGR et/ou du filtre à particules). Aujourd'hui, si elle reste plutôt bruyante, une voiture diesel présente un confort de conduite qui égale presque celui d'une essence, mais n'arrive pas à la cheville d'une voiture électrique. En ce qui concerne le plaisir de conduite, il est bien évidemment moins élevé que celui d'une essence. Mais qu'importe, le «diéséliste» sait faire preuve de pragmatisme, et faire passer son portefeuille avant son plaisir.

Grands habitués des zones embouteillées, les conducteurs de voiture essence ne sont pas habitués à parcourir de longs trajets. Petits rouleurs donc, ils pourraient facilement opter pour des voitures utilisant des motorisations qui fonctionnent au gaz. Ils peuvent également choisir des véhicules mêlant l'énergie électrique et thermique (hybride rechargeable) pour évoluer mais, en règle générale, ils n'aiment pas se compliquer la vie. Aussi, sont-ils à la fois rebutés par les recharges électriques journalières que par l'idée de recharger leur voiture en gaz. Ils apprécient tout autant la possibilité de faire leur plein de sans plomb à la première pompe qu'ils croisent que le plaisir de conduite conféré par la grande souplesse du moteur à allumage commandé. Côté portefeuille, force est de constater qu'ils ne regretteront pas leur choix, tant le coût d'utilisation des voitures essence est plus que jamais concurrentiel, en ce qui concerne les petits rouleurs en tout cas. En outre, les possesseurs de voiture à essence apprécieront l'autonomie de leur véhicule, lequel flirte, dans le cas de notre Golf d'essai, avec les 700 km.

VW Golf 2.0 TDI

110 kW (150 ch)

Diesel

37 250 francs

1,63 CHF/l (en date du 17.11.17 et selon le TCS)

4,3 l/100 km de diesel*

50 l

VW Golf 1.5 TSI

110 kW (150 ch)

Essence

34 100 francs

1,58 CHF/l (en date du 17.11.17 et selon le TCS)

4,9 l/100 km d'essence*/ 6,3 l/100 km

50 l

* Si les valeurs théoriques de consommation revendiquées par les constructeurs sont bien loin de celles qu'on mesure dans la réalité, elles permettent en revanche

FAITE POUR VOUS?

multitude de propulsions, vous n'arrivez pas



Gaz naturel

Hybride rechargeable

Électrique



Pour l'anticonformiste qui consomme malin

Pour le pendulaire

Pour le citadin concerné

Mixte

Mixte

Urbain

Plus économiques, moins polluantes, mais pourtant toujours méconnues, les voitures utilisant le CNG, le Compressed Natural Gas, ne représentent que 0,2 % du marché suisse au cumul 2017, soit 623 voitures. Une paille, qui s'explique notamment par les mauvaises performances affichées jadis par les voitures montées au gaz. Aujourd'hui, les choses bougent et évoluent au profit de cette propulsion alternative. Et il faut bien reconnaître que le CNG ne manque pas d'arguments: non seulement il est tout aussi performant qu'une motorisation classique à cylindre équivalente, mais en plus il dispose désormais d'un réseau plus que bien développé. Ainsi, en Suisse, peut-on compter sur 145 stations où il est possible de refaire le plein de CNG. Au-delà de nos frontières, la situation est plutôt diversifiée: la France et l'Espagne ne disposent encore que d'un maillage de stations très limité, tandis que l'Italie, l'Autriche et l'Allemagne font office d'excellents joueurs dans le domaine. Mais qu'importe, la voiture CNG permet à l'automobiliste de se rabattre sur le réservoir de sans-plomb pour éviter la panne. En ce qui concerne la procédure de tankage, elle est certes différente que celle de l'essence et du diesel, mais elle est tout aussi sûre. Sans aucun doute, le possesseur d'un véhicule équipé d'un dispositif au gaz naturel aime se distinguer. Adepte d'un mode de consommation alternatif, il est aussi bien conscient de l'économie d'argent qu'il fait en optant pour cette technologie.

Lorsqu'elle est plug-in, l'hybride sied parfaitement au pendulaire qui habite en milieu rural, mais qui travaille en milieu urbain et dont le trajet aller-retour quotidien n'excède pas les 60 km. Autant dire à beaucoup de monde: en Suisse, les pendulaires représentent neuf personnes actives sur dix, soit près de 4 millions de personnes, selon la statistique de la pendularité. Les hybrides rechargeables, comme la Golf GTE, sont généralement dotées d'un mode «Battery Hold» qui leur permet de maintenir la charge des accus. Une fonction que le pendulaire appréciera sur autoroute où il l'enclenchera afin de garder en réserve tous les kWh de sa batterie. Ces derniers ne seront utilisés qu'une fois arrivé en agglomération, où la voiture s'appréciera alors comme un véhicule entièrement électrique, en garantissant émission nulle, silence de fonctionnement et souplesse d'utilisation. Ainsi, à l'étranger, une hybride rechargeable sera autorisée à circuler dans les zones réservées aux véhicules électriques, au contraire d'une hybride non-rechargeable. Un critère d'achat très important pour les citadins concernés. Avantage par rapport aux véhicules électriques: l'hybride rechargeable permet d'éviter la fameuse range anxiety, cette crainte qu'ont les automobilistes de voir leur voiture tomber à plat. Bien évidemment, le possesseur d'une telle auto doit disposer d'une prise de courant sur laquelle brancher sa voiture durant la nuit, voire en journée à son travail, sous peine de voir son véhicule consommer quasi autant qu'une voiture thermique conventionnelle.

Les conducteurs de voiture électrique sont très probablement des gens concernés, méthodiques et organisés. Aussi sélectionnent-ils leur itinéraire de manière plus rigoureuse que ceux qui roulent en véhicule thermique. Ceci s'explique toujours par le même phénomène, la range anxiety. Pour la même raison et parce que, de par son silence de fonctionnement, la voiture électrique invite au calme et à la sérénité, les automobilistes possédant une voiture électrique conduisent de manière beaucoup moins brusque. Quant aux distances parcourues par les véhicules électriques, elles sont bien évidemment moins grandes que celles affichées par les véhicules diesel. Néanmoins, il n'est pas rare de croiser des véhicules électriques qui sont utilisés intensivement, comme en ville, dans le cadre de l'autopartage par exemple. A ce propos, précisons que les voitures électriques ont davantage tendance à remplacer les transports en commun que les voitures thermiques, comme le démontrait encore une étude réalisée par l'Institute of Transport Economics de Norvège. Quant à l'étiquette d'éclo que se voyaient apposer les acheteurs de voitures électriques, elle est révolue depuis le jour où Tesla a présenté une voiture capable de battre une Ferrari sur l'exercice du 0 à 100 km/h. Néanmoins, gageons que les propriétaires de voitures électriques restent convaincus d'une transition énergétique, d'un passage des carburants fossiles vers des sources d'énergies renouvelables.

VW Golf TGI BlueMotion (1.4 TSI BlueMotion)

VW Golf GTE (1.4 TSI Plug-In-Hybrid)

VW e-Golf

81 kW (110 ch)

150 kW (204 ch)

100 kW (134 ch)

CNG et essence

Courant et essence

Courant

32 650 francs

48 050 francs

40 750 francs

1,46 CHF/kg

1,58 CHF/l (en date du 17.11.17 et selon le TCS) et 0.25 CHF/kWh

0.25 CHF/kWh

3,5 kg/100 km de gaz et 5,60 l/100 km d'essence*

1,6 l/100 km d'essence et 11,40 kWh/100 km de courant*/ 6,2 l/100 km

12,70 kWh/100km de courant*

50 l + 15 kg

40 l + 8,7 kWh

35,8 kWh