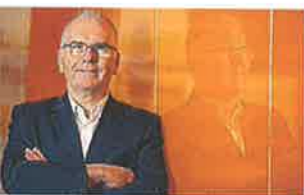


Pourquoi aucun ×4 au CNG?



Andrew Shepherd développe les véhicules au GNC chez Seat.

Andrew Shepherd est l'expert en mobilité GNC chez Seat. Il explique pourquoi la transmission intégrale et le GNC sont difficiles à réunir et pourquoi Seat est toujours engagé dans des projets de biogaz. **Prévoyez-vous que le groupe VW de les entraînements au GNC?** Le groupe a annoncé qu'il réaffirmerait son engagement à l'accord de Paris sur le climat de 2050 et réduirait les émissions de CO₂ grâce au développement de moteurs électriques. Cet engagement, que nous soutenons, ne signifie pas que nous nous retirons du marché du GNC.

Est-ce que cela signifie pour la gamme actuelle et future de modèles de la marque Seat?

Seat propose à ses clients une large gamme de voitures particulières au GNC. Nous continuerons à le faire avec l'introduction de nouvelles versions CNG, telles que la Leon et la Leon Sportstourer en version GNC.

Les modèles sont la preuve de l'engagement de Seat à offrir aux clients la plus grande gamme de technologies efficaces, et ce, uniquement le GNC.

Quelles sont les autres opportunités et avantages d'application pour les véhicules équipés de moteurs au GNC?

Le GNC est une option idéale pour les clients des flottes et les clients privés, car il représente une combinaison imbattable de faibles coûts d'exploitation et d'équilibre écologique impressionnant. Si vous considérez qu'un véhicule équipé de la technologie CNG ne coûte pas plus cher à l'achat qu'un véhicule équipé avec un moteur diesel, les faibles coûts d'exploitation se révèlent donc très intéressants. Mais la plus grande opportunité de la technologie GNC est que le carburant qu'elle utilise, à savoir le méthane, peut être obtenu à partir de sources entièrement durables et renouvelables.

La transmission intégrale associée à la transmission CNG n'a pas encore été proposée. Pourquoi pas?

Il y a un manque de suffisamment d'espace de chargement avec un espace pour les bagages, voilà le défi. Imaginez maintenant le point où il serait difficile d'aller plus loin en ajoutant également un système de transmission à l'ensemble du package TGI.

www.cng-mobility.ch

Le gaz naturel comme carburant L'alternative préserve le budget et la nature



La Leon est disponible en version limousine 5 places en version GNC.

La nouvelle que le groupe VW se retirerait du développement des véhicules au GNC a été un choc. Mais le contraire est le cas. Volkswagen, Škoda et Seat présentent de nouveaux modèles respectueux de l'environnement.

La génération actuelle de Seat est la plus avancée technologiquement de toutes celles que les Espagnols aient produites au cours de leurs 70 ans d'histoire, entamée à l'ère du dictateur Franco. Elle est basée sur la plateforme MQB, qui apporte une assistance au conducteur, une sécurité, un confort et une connectivité optimaux dans sa catégorie.

Carsten Isensee, CFO et jusqu'à présent le PDG de la marque: «La Seat Leon est notre modèle le plus réussi. Nous voulons bâtir sur son succès. Nous avons investi au total plus de 1,1 milliard d'euros dans le développement et la production.»

Autonomie Si vous voulez être respectueux de l'environnement sur la route avec la berline Leon ou Leon Sportstourer, vous pouvez choisir le moteur 1,5 litre TGI de 130 ch au gaz. Le véhicule dispose de trois réservoirs de gaz d'un volume de 17,3 kilogrammes, ce qui lui permet d'avoir une autonomie de 440 kilomètres au gaz.

Andrew Shepherd: «Cette technologie, avec son moteur avide de hauts régimes couplé à une transmission manuelle ou DSG, amène la technologie GNC à un tout autre niveau.»



La Seat Leon est un modèle populaire en tant que combi sport tourer, en particulier dans le secteur des flottes. Les prix ne sont pas encore communiqués.

Cela vaut également pour la nouvelle Golf 8 de Volkswagen. Les adeptes du GNC peuvent déjà se réjouir pour l'automne 2020. Échéance à laquelle le best-seller suisse pendant de nombreuses années sera également proposé en version TGI. Le moteur de 1,5 litre de 130 ch et environ 200 Nm consomme environ 3,5 kilos de GNC aux 100 kilomètres en mode gaz.

Polyvalent Le nouveau VW Caddy TGI marque des points en tant que transporteur, fourgon familial, navette et camping-car polyvalent – également dans sa 5^e génération. Plus de trois millions d'exemplaires ont été construits à ce jour. Maintenant, Volkswagen utilitaires présente le nouveau modèle, dans lequel chaque détail a été repensé à partir de zéro. La 5^e génération débarquera en Suisse cette année. La variante TGI a été annoncée pour une date ultérieure.

Variantes L'ancien et le nouvel Octavia sont disponibles chez Škoda en variante CNG, et deux autres séries de modèles avec entraînement au gaz naturel vont suivre incessamment. Le modèle compact Scala et le Kamiq sont également disponibles avec la technologie G-Tec.



La photo montre comment les réservoirs de gaz naturel sont installés dans le Leon.

L'Octavia G-Tec (uniquement disponible en version Combi en Suisse) a un 1.5 TSI de 130 ch sous le capot. Les trois réservoirs de gaz naturel sous le plancher peuvent contenir un total de 17,3 kilos. En exploitation au gaz naturel, le nouveau venu peut parcourir environ 500 kilomètres avec un seul plein. Il y a aussi un réservoir d'essence de 9 l, ce



Le VW Caddy est également proposé comme petit California.



La Golf 8 au gaz naturel arrive en Suisse cet automne.



Un trois-cylindres turbo d'une cylindrée d'1,0 litre et de 90 ch anime la Škoda Scala G-Tec.

qui permet encore 190 km. La portée totale est donc de près de 700 km.

Le Kamiq est le plus petit SUV de Škoda. Il partage l'arbre généalogique avec les VW Polo et T-Cross. Mais le Kamiq est – typiquement Škoda – un peu plus grand, à savoir long de 4,24 m. Avec l'empattement de 2,65 m, cela crée un véritable effet de surprise à l'intérieur: beaucoup d'espace à l'arrière malgré des dimensions adaptées à la circulation.

Le Kamiq G-Tec dispose de trois réservoirs de GNC interconnectés d'une capacité de 13,8 kilogrammes plus un réservoir d'essence de neuf litres. Alimenté exclusivement au gaz, le Kamiq peut parcourir jusqu'à 410 kilomètres.

Explications En Suisse, la proportion de biogaz dans le GNC est actuellement de 20%. Le réseau suisse de GNC comprend plus de 150 stations. d'autres sont planifiées.

Les voitures fonctionnant au gaz naturel comprimé émettent non seulement moins de CO₂ que les véhicules à essence ou au diesel, mais elles émettent également beaucoup moins de polluants tels que des poussières fines nocives pour l'environnement et pour la santé. Il existe donc de vraies alternatives.

JÜRIG A. STETTLER
www.seat.ch
www.volkswagen.ch
www.skoda.ch



Le plus petit SUV de Škoda est le Kamiq. La version G-Tec coûte à partir de 28 330 frs.

Bien que 3 réservoirs de gaz soient installés sous le coffre de la Scala, il y a suffisamment d'espace pour les passagers et les bagages.



La Škoda Octavia n'est vendue que sous sa mouture break Suisse. Le modèle est un best-seller.



Baucoup d'espace et des idées astucieuses: l'Octavia Combi G-Tec. Prix pas encore communiqué.

Salzmann roule un camion à gaz

L'entreprise bernoise Salzmann AG Transporte économise non seulement du CO₂ avec son camion GNC, mais en transporte – étrange, mais c'est vrai. Car la société Worber livre également des réservoirs de CO₂ pour la start-up Neustark avec sa flotte de véhicules.



Le moteur du Scania développe 410 ch et le couple de 2000 Nm

Les spécialistes du transport de Salzmann AG de Worb maîtrisent les défis les plus variés depuis exactement 50 ans. Malgré la crise Covid, l'entreprise construit actuellement un nouveau parking à système photovoltaïque sur le toit et un système public de lavage de camions à traitement biologique de l'eau à l'est de Berne.

Le directeur Lorenz Häuselmann: «Ces projets étaient prévus avant la crise, mais nous y tenons parce que c'est logique et parce que c'est bon pour l'environnement. Pour Salzmann AG, la durabilité et la réduction des émissions sont des questions importantes indépendamment des crises. Et bien sûr, cela vaut également pour les véhicules de l'entreprise. Un exemple qui devrait faire son chemin.

Désormais, le parc de véhicules de l'entreprise bernoise, comprenant plusieurs semi-remorques, chargeuses à crochet, poseurs de silos, wagons-ponts et une bétailière pour chevaux a été complété par un nouveau camion à entraînement au GNC. www.salzmann-transporte.ch



Lorenz Häuselmann apprécie les reprises et la puissance du Scania.



L'autonomie du semi-remorque atteint 400 à 500 kilomètres.