

1,4 l turbo GNC/essence, 110 ch gaz 4,6 kg/100 km, essence 6,6 l (moyenne du test), étiquetteEnergie A
 Autonomie: 1074 km Poids: 1496 kg (modèle testé) 10,8 s de 0 à 100 km/h 38 250 fr.

AUDI A3 SPORTBACK G-TRON 1.4 TSI DSG

Compacte en version usine à gaz

Les voitures fonctionnant au gaz naturel comprimé (GNC) n'ont guère la cote. Elles constituent pourtant une parade éprouvée contre le CO₂, ainsi que le montre une Audi A3 g-tron en test longue durée auprès du TCS.

TEXTE MARC-OLIVIER HERREN | PHOTOS EMANUEL FREUDIGER

- + Polluants et émissions de CO₂ réduits en mode gaz naturel
- Autonomie supérieure à 1000 km
- Train de roulement équilibré
- Harmonie moteur/boîte
- Agrément de marche élevé
- Finition et matériaux de premier ordre

Elle gazouille L'A3 g-tron est identique à une Audi Sportback classique.

- Volume du coffre péjoré par les réservoirs de gaz naturel
- Pas de possibilité de présélectionner les modes gaz ou essence
- Intervalles d'entretien (15 000 km)
- Prix de base et options inflationnistes
- Parfois des à-coups en stop and go

En 3 minutes, les 16 kg de gaz naturel comprimé sont embarqués.



Jauge de gaz Elle est complétée par une jauge à essence.



Rouler au quotidien avec une voiture alimentée au gaz naturel présente peu d'inconvénients. Pour autant que l'on habite à proximité de l'une des 150 stations délivrant ce carburant additionné d'environ 25% de biogaz produit à base de déchets organiques. Pas plus de souci sur le plan esthétique: notre Audi A3 Sportback ne se singularise que par les affichages chromés «g-tron» ornant la carrosserie. Ce modèle 2016 en test longue durée totalisant plus de 60 000 km est en pleine forme. Sa particularité est de fonctionner aussi bien au gaz naturel qu'à l'essence. L'A3 g-tron abrite un réservoir d'essence standard et deux réservoirs contenant le gaz naturel comprimé. Unique véritable désagrément, leur implantation sous le plancher du coffre en réduit la capacité à 280 l.

APERÇU TECHNIQUE

VOITURE D'ESSAI

Audi A3 g-tron Sportback Design 1.4 TSI DSG: 5 portes, 5 places; 38 250 fr. (véhicule testé: 51 910 fr.)
 Gamme: A3 g-tron Sportback (nouvelle version annoncée) 1,5 l turbo, 131 ch, 38 750 fr.
 Options: navigateur + système audio (3370 fr.), pack assistances (2160 fr.), caméra de recul (540 fr.), cuir alcantara (1170 fr.)
 Garantie: 3 ans d'usine, 1 an d'assistance après service; garantie anti-rouille: 12 ans
 Importateur: Amag, 5116 Schinznach-Bad, audi.ch

DONNÉES TECHNIQUES

Moteur: 4 cylindres, 1,4 l turbo gaz naturel comprimé/ essence, 110 ch, 200 Nm à 1500 tr/min; boîte à double embrayage 7 vitesses, traction avant. Poids: 1496 kg (véhicule testé), total admissible 1820 kg, charge tractable 1300 kg



En toute sérénité

On se met donc au volant comme dans une voiture conventionnelle. Au détail près que l'instrumentation comporte deux jauges, l'une pour le gaz naturel, l'autre pour l'essence. Le conducteur n'a toutefois pas la possibilité de présélectionner le mode énergétique. L'Audi fonctionne invariablement en mode gaz naturel jusqu'à épuisement. Arrivée sur réserve, la jauge se met à clignoter, puis la voiture passe automatiquement en mode essence. Cette transition s'opère imperceptiblement, tant au niveau de la réponse du moteur que de la sonorité. Durant le test, la consommation d'essence s'est élevée à 6,6 l/km et celle de gaz à 4,6 kg/km. Impressionnante, l'autonomie globale de cette compacte bicarburant atteint plus de 1000 km. Les 314 km parcourus en moyenne au gaz naturel présentent un bilan écologique très intéressant, les émissions de CO₂ étant réduites d'environ 25% et celles de particules fines étant infimes. A noter que le plein de gaz se fait en 3 minutes.

Bien qu'elle ne dispose que de 110 ch pour 1,5 tonne, l'Audi A3 g-tron s'avère plaisante à conduire. La suralimentation turbo bannit le lymphatisme des anciens modèles GNC atmosphériques. Le 1,4 l TSI imprime un bon allant à cette compacte, nullement pénalisée par sa conversion au gaz naturel. De surcroît, le châssis se révèle tout de précision et d'agilité. On précisera que le modèle testé coûtait quelque 1600 fr. de plus que son pendant à essence. Une option méritant d'être envisagée. ♦



coffre: 280-1120 litres
 pneus: 225/45R17, min. 205/55R16

EXCLUSIVITÉ TCS

TCS MoBe: Herbert Meier

ÉVALUATION DYNAMIQUE

Accélération (0-100 km/h):	10,8 s
Elasticité:	
60-100 km/h (mode D)	5,9 s
80-120 km/h (mode D)	8,2 s
Diamètre de braquage:	10,9 m
Freinage (100-0 km/h):	34,4 m
Insonorisation:	
60 km/h:	59 dB (A)
120 km/h:	68 dB (A)

COÛTS DES SERVICES

Entretien gratuit 10 ans/100 000 km	Puis:		
(km/mois)	heures	coûts (fr.) ¹	
15 000/12	1,0	304.-	
30 000/24	1,2	355.-	
Entretien sur 180 000 km:			
15 000 km/an	8,6	3397.-	

FRAIS D'EXPLOITATION

km/an	ct./km	fr./mois fixes	variables
15 000	69	587.-	279.-
30 000	46	587.-	557.-

Tarif horaire pour calcul TCS: 145 fr. (OFS), agences Audi: 95 à 197 fr.

CONSOMMATION AU BANC D'ESSAI (UE 80/1268)

	urbain	interurbain	mixte
TCS GNC	5,8	3,7	4,5
Usine GNC	4,3	2,9	3,5
Usine essence	6,6	4,7	5,4
Emissions de CO ₂ (NEDC):	92 g/km		
Etiquette Energie (A-G):	A		

CONSOMMATION DU TEST

4,6 kg/6,6 l/100 km	autonomie 1074 km
réservoirs:	14,4 kg/50 litres
Parcours normé TCS	4,0 kg/6,1 l

MESURE ÉMISSIONS ROUTE (TCS)

	CO	NO _x	particules
	mg/km	mg/km	n/km
GNC	58	40	7×10 ⁹
Note	98%	80%	100%
essence	495	22	3,7×10 ¹¹
Note	81%	89%	78%



Le prix du kg varie selon les sociétés gazières,



Les deux réservoirs empiètent sur le coffre.

Une vraie compacte dynamique et confortable.



La vidéo du test

tcs.ch/portail-video



Audi A3 g-tron en détail

CARROSSERIE

Hormis les inscriptions g-tron, l'apparence de cette version bifuel ne diffère pas des A3 Sportback usuelles. Si l'habitabilité est préservée, le coffre perd 100 l en raison de l'implantation des deux réservoirs à gaz sous le plancher. Réduit à 280 l, le volume utile équivaut à celui d'une citadine.

HABITACLE

Pas davantage de modifications à l'intérieur. Classique et moderne, il est garni de matériaux valorisants dans la bonne tradition Audi. L'instrumentation se distingue par la présence de deux jauges. L'une segmentée en vert affiche la quantité de gaz naturel, l'autre celle d'essence.

CONFORT

Le train de roulement procède d'un bon compromis entre sportivité et agrément de marche. Le confort bénéficie aussi de l'excellence des sièges sport (option) et de l'insonorisation.

PRIX-PRESTATIONS

La version g-tron ne coûte guère plus cher que le modèle essence équivalent, mais le tarif est tout de même salé. Surtout que la moindre des nombreuses options vient gonfler l'addition. Les intervalles de maintenance sont plus rapprochés que pour les modèles essence et diesel, ce qui alourdit la facture malgré l'entretien gratuit (10 ans/100 000 km).

COMPORTEMENT

Profitant d'un réglage minutieux tant du châssis, de la direction, du freinage que de l'ESP, l'A3 se montre agile, spontanée et reste longtemps neutre en courbe rapide. Une touche de paramétrage permet de modifier la réponse de la direction et de la transmission.

MOTEUR ET TRANSMISSION

Conçu pour tourner au gaz et à l'essence, le 1,4 l turbo est docile à bas régime et monte bien dans les tours, même si le rapport poids/puissance est modeste. La voiture fonctionne d'abord au gaz, puis passe à l'essence quand celui-ci est épuisé. Le conducteur n'a pas la possibilité d'inverser ce cycle.

CONSOMMATION

Les moyennes relevées pour 100 km sont de 4,6 kg en mode gaz naturel et de 6,6 l en mode essence. L'excellente combustion du méthane se solde par de très faibles émissions de particules. Le bilan CO₂ du gaz est aussi plus favorable d'environ 25% que celui de l'essence.

SÉCURITÉ

Niveau de sécurité élevé grâce aux nombreuses options. Freinage très endurant.