



Ecotaxe DKV

Enregistrez-vous ici ! Jusqu'à 10 % de remise.

www.DKV-euroservice.com/Ecotaxe

Une Station GNV chez vous

La solution simple, écologique et économique pour rouler au GNV
www.gndrive.fr

Réduction coûts carburant

Réduisez de 20 % le coût de votre poste carburant grâce à TomTom!
business.tomtom.com/m...

L'ultrabook™

Ultra réactif. Ultra élégant. Le nouvel Ultrabook™ par Intel.
intel.fr/Ultrabook

dacia-sandero

Toutes les Fiches Essais de Dacia Tous les Modèles et Séries d'Autos
TE1.fr/Automoto/Dacia

Combien vaut ce véhicule

Calculez l'Argus 2012 Par modèle, kilométrage, millésime
www.france-rotation.fr/Re...

Actus par marque

Selectionnez

Nos meilleurs essais

Honda CR-Z

Nissan Leaf

Toyota Prius

Venturi Astrolab

Volkswagen Golf BlueMotion

Articles sélectionnés

Audi A1 e-tron

BMW i8

Mercedes S350 essence ou diesel

Rimac, la supercar électrique croate

Concept Volkswagen XL1 hybride

Les roues vertes de Moteur Nature

GPL : à quand la transparence ? A quand la vérité des chiffres ?



Pour la vérité, contre les camions

Contre l'avis de ses constructeurs, l'Allemagne s'est engagée à maintenir la moindre fiscalité du GPL jusqu'en 2018. Ceci a créé un nouvel attrait pour ce carburant peu cher, et les constructeurs forcément, y ont répondu. A commencer par le premier d'entre eux, Volkswagen. Il a présenté une version bicarburant essence/GPL de sa Golf (photo ci-contre). Dacia a fait de même avec sa Sandero. Les principales caractéristiques de ces autos ont été révélées, nous les publions ci-dessous dans un

tableau comparatif, avec les autres motorisations essence et diesel proposées.

VW Golf*	1.4	1.6 / 1.6 GPL	1.4 TSI 122	2.0 TDI 110
Carburant	Essence	Essence	Essence	Gazole
Puissance	80 ch	102 ch	122 ch	110 ch
Norme antipollution	Euro 5	Euro 5	Euro 5	Euro 5
Vitesse maxi	172 km/h	188 km/h	200 km/h	190 km/h
Conso urbaine	8,5 l/100 km	9,7 l/100 km	8,2 l/100 km	6,0 l/100 km
Conso. route	5,1 l/100 km	5,6 l/100 km	5,1 l/100 km	3,7 l/100 km
Conso. moyenne	6,4 l/100 km	7,1 l/100 km	6,2 l/100 km	4,5 l/100 km
Emission CO2	149 g/km	166 g/km	144 g/km	119 g/km

*Ces caractéristiques concernent les voitures vendues en Allemagne.

Dacia Sandero*	1.2 16V	1.4 MPI / 1.4 MPI GPL	1.6 MPI	1.5 dCi
Carburant	Essence	Essence	Essence	Gazole
Puissance	75 ch	75 ch	87 ch	86 ch
Norme antipollution	Euro 4	Euro 4	Euro 4	Euro 4
Vitesse maxi	161 km/h	161 km/h	174 km/h	167 km/h
Conso urbaine	7,6 l/100 km	9,6 l/100 km	10,0 l/100 km	5,3 l/100 km
Conso. route	4,9 l/100 km	5,4 l/100 km	5,6 l/100 km	4,2 l/100 km
Conso. moyenne	5,9 l/100 km	7,0 l/100 km	7,2 l/100 km	4,6 l/100 km
Emission CO2	139 g/km	165 g/km	170 g/km	120 g/km

*Ces caractéristiques concernent les voitures vendues en Allemagne.

voitures hybrides en vente en Europe

voitures hybrides reste du monde

voitures hybrides projets & concepts

voitures hybrides rechargeables

autres véhicules hybrides

voitures électriques

autres véhicules électriques

moteur électrique batterie recharge

voiture solaire photovoltaïque

biocarburant

voitures à pile à combustible

véhicules à pile à combustible

hydrogène & combustion interne

salons de l'auto

compétitions manifestations

essence & diesel - 130 g/km CO2

essence & diesel 130/200 g/km CO2

essence & diesel + 200 g/km CO2

biocarburant

essence & diesel

carburant & énergie

GPL, GNV : fossiles

biogaz renouvelable

technologie

transports en commun

poids lourds & utilitaires

voiturettes VSP

deux roues

autopartage covoiturage

bonus-malus prime & taxe

écologie

politique & transport France

politique & transport Europe

politique & transport monde

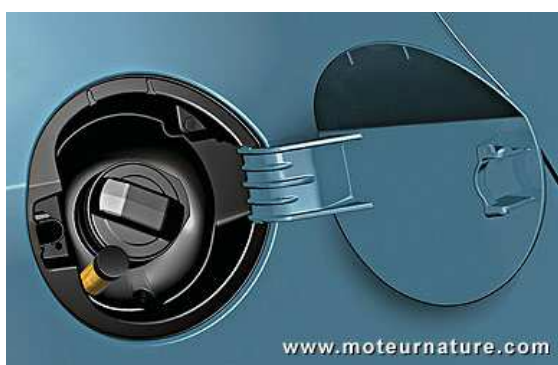
commerce & industrie

normes antipollution

Sans parti pris, les chiffres montrent que les diesel rejettent plus de 20 % de CO₂ de moins que les GPL, et qu'il y a aussi des essence qui rejettent moins de CO₂ que les GPL. Mais ce carburant a tout de même un avantage, dans les 2 cas de bicarburation ci-dessus, il rejette 10 % de CO₂ de moins que l'essence. Avec juste une toute petite baisse de puissance. Mais ce serait une grosse erreur que de partir de ces 2 cas particuliers pour élaborer une théorie. Nous avons déjà évoqué le cas de la Ford Focus qui rejetait 10 % de CO₂ en plus quand elle roule au GPL,



un magazine italien en donne un autre. *Panoramauto* dans son édition de novembre 2008, a testé la Kia CEE'D SW 1.6 Bi-Fuel (non disponible en France). Il a mesuré une consommation essence de 6,1 l/100 km, et de 10,0 l/100 km en roulant au GPL. Soit plus de 50 % de surconsommation en passant au GPL ! Ce qui franchement nous paraît beaucoup, mais c'est malheureusement la réalité du marché, telle que proposée aux automobilistes, et constaté par un journaliste qui conclut pourtant son article en faveur du GPL, puisque grâce à sa fiscalité hyper avantageuse (en Italie comme en France), 10 euros permettent de parcourir 115 km avec l'essence, mais 149 km avec le GPL. Ces 2 exemples suffisent néanmoins à prouver que l'idée qu'un moteur essence va automatiquement rejeter moins de CO₂ par l'adoption du GPL est fausse.



Indépendamment du CO₂, le GPL possède une réputation selon laquelle il rejeterait moins de polluants toxiques que l'essence. Mais ceci est faux, *Moteur Nature* l'avait déjà prouvé en 2006 avec 2 exemples de chez Volvo et Subaru. Dans ces 2 cas, les voitures Subaru et Volvo rejetaient plus de polluants toxiques en fonctionnant au GPL plutôt qu'à l'essence.

Souvenons-nous d'ailleurs qu'en 2003, Mme Roselyne Bachelot avait demandé à ses services de lui trouver une voiture au GPL homologuée à la norme antipollution Euro 4 (entrée en vigueur en 2005), il n'y en avait aucune. Alors qu'il y avait une VW

Lupo diesel (et aussi des essence) qui respectait cette norme dès 1999 ! Les normes antipollution sont de plus en plus strictes, et si les voitures au GPL polluaient moins, il devrait s'en trouver qui respecte la norme en vigueur à l'essence, et une norme supérieure au GPL. Il y a justement des gens pour affirmer que plusieurs voitures au GPL sont ainsi, mais personne pour le prouver avec des chiffres. La Golf BiFuel sera homologuée à la norme antipollution Euro 5, aucune autre voiture GPL ne l'est.

La France n'a jamais manqué de journalistes serviles. Il suffit à un attaché de presse d'une grosse compagnie pétrolière de rédiger un communiqué avec de belles phrases pour vanter les mérites du GPL, et il y aura des personnes pour reproduire l'information sans se soucier de la vérifier. Alors que si le GPL présente un quelconque avantage en terme d'environnement, il n'y a aucun besoin de faire de rédaction. Les chiffres suffisent, puisque la pollution se mesure facilement. Il suffit qu'un laboratoire agréé mette une sonde à l'échappement et respecte la procédure légale d'analyse. Tous les doutes seraient levés après-coup. Pourquoi personne ne le fait et publie les chiffres, sinon parce qu'il n'y aurait rien de bon à montrer ?

Ce n'est pas un hasard si tous les motoristes ont abandonné le GPL, et qu'il ne reste plus soutenu que par des installateurs dont le discours est copié sur celui des forains de la foire du trône. La conversion d'une auto au GPL est un travail de préparation moteur, et quand tous les préparateurs sérieux sont dédiés à une marque (par exemple *Brabus* pour Mercedes, ou *Ruf* pour Porsche), c'est à tous les coups on gagne chez les installateurs GPL ! Toutes les voitures essence sont compatibles, toutes les voitures

rejetent moins de CO2 et moins de polluants toxiques avec le GPL. C'est la même chose que disent les vendeurs d'économiseurs miracle (avec des aimants pour exciter les molécules d'essence !), et tant qu'il y a des naïfs pour les croire, pourquoi s'arrêteraient-ils ?

Si au moins les constructeurs relevaient le niveau, mais ce n'est pas le cas. Le cas de Dacia est édifiant. Toutes les voitures essence et diesel ont exactement les mêmes rejets de CO2 d'un côté et de l'autre du Rhin, mais en ce qui concerne la Dacia Sandero 1.4 GPL, celle qui rejette **149 g/km** en Allemagne, le communiqué de Dacia France explique qu'ici, elle rejette moins de 140 g/km. C'est bizarre. Mais il y a aussi une chose drôle, en ce que nouveau promoteur du GPL, Dacia est **le seul constructeur** à ne pas proposer de filtre à particules sur aucun de ces modèles diesel. Et cela ne semble pas le gêner, puisqu'il a donné à ses modèles diesel le label écologique eco2. C'est donc le même Dacia qui dit que le diesel sans FAP est écologique, qui dit que le GPL l'est également...



Et la transparence dans tout cela ? La vérité des chiffres ? *Moteur Nature* publiera immédiatement un article vantant les mérites du GPL, si un constructeur lui envoie les données permettant de compléter intégralement le tableau ci-dessous, et que le GPL s'y révèle présenter un avantage sur l'essence. Ce tableau peut aussi servir à qui voudrait créer une charte qualitative de voitures bicarburant, et nous serions heureux de participer à une telle démarche. Nous pensons que la publication de ces informations pour toutes les voitures bicarburant (pas seulement les GPL) devrait devenir obligatoire.

Désignation de l'auto, marque et modèle			
	PREMIER CARBURANT	SECOND CARBURANT	DIFFERENCE (en %)
Désignation des carburants	
MOTEUR			
Puissance maxi %
Couple maxi %
PERFORMANCES			
Vitesse maxi %
Accél. 0 à 100 km/h %
CONSUMMATIONS			
Urbaine* %
Extra-urbaine* %
Moyenne* %
AUTONOMIE			
Contenance du réservoir	
Autonomie moyenne	
GAZ à EFFET de SERRE			
Emissions de CO2* %
NIVEAU d'EMISSIONS			
Norme antipollution respectée			
POLLUANTS TOXIQUES REGLEMENTES			
Emissions de CO* %
Emissions de HC* %
Emissions de NOx* %
Emissions de HC + NOx (diesel)*			
Emissions de particules (diesel)*			

*Données mesurées selon les normes européennes en vigueur, notamment la directive 80/1268/CEE, modifiée par la directive 1999/100/CE du 15 décembre 1999.

Mais pour conclure, nous voudrions rappeler le gros problème du GPL, la faiblesse de sa densité énergétique. Elle est illustrée plus



haut par les chiffres de consommation. Quand une Dacia Sandero 1.5 dCi a une consommation moyenne de 4,6 l/100 km, le modèle GPL exige le double : 9,2 l/100 km. La différence entre les consommations urbaines est encore plus importante, et avec son réservoir de 34 litres de GPL, la Dacia Sandero ne peut que parcourir que 278 km en ville ! Le jour où on vendra des voitures

électriques, les voitures au GPL seront les premières à disparaître...

En attendant, si les conducteurs de voitures au GPL n'ont rien d'autre à faire que d'aller très souvent refaire leur plein, tant mieux pour eux, mais il faut aussi penser à l'envers du décor. Une grosse station d'essence reçoit la livraison d'un camion-citerne tous les jours, et une station géante comme celle du Carrefour d'Antibes a besoin des livraisons de 6 camions citerne chaque jour. Le carburant le plus vendu est de très loin le gazole. Alors, hypothèse d'école, si toutes les voitures diesel étaient remplacées par des modèles au GPL, il faudrait doubler le nombre de camions citerne sur les routes. Si l'on considère qu'autour des raffineries, par exemple à l'étang de Berre, le flux des camions citerne est déjà quasi-ininterrompu tous les matins...



Dans l'élan de l'Allemagne, le GPL pourrait connaître un nouveau départ en Europe. Si cela se fait au nom de l'écologie, c'est une escroquerie. Il faut la dénoncer.

Laurent J. Masson

J'aime 0

0

15

Dernières actualités de l'écologie automobile :

22/06/2012 — **BMW & PSA, une relation tendue autour de l'hybride** — C'est la faute à GM !

21/06/2012 — **50 stations d'hydrogène en Allemagne** — Dans les grandes villes et sur les axes stratégiques.

20/06/2012 — **Electra, le retour d'un nom prédestiné ?** — GM possède tous les meilleurs noms.

19/06/2012 — **La première Skoda électrique à une famille** — Un break Octavia Green-e-Line pour les petits enfants.

19/06/2012 — **Mitsubishi confirme l'Outlander hybride rechargeable pour Paris** — Lancement commercial en 2013.

18/06/2012 — **Le Mans : la petite victoire des hybrides** — Audi seul à défendre les couleurs de l'Europe devant l'armada japonaise.

17/06/2012 — **Mazda va revenir au Mans avec un diesel** — Moins ambitieux qu'Audi, mais tout de même une première.

16/06/2012 — **Au Mans, Audi présente son SQ5 TDI** — Un 4x4 qui a de la ressource.

16/06/2012 — **Diesel hautes performances pour l'Opel Astra** — Mais la consommation passe au second plan.

15/06/2012 — **Le Mans : la super Audi hybride en pôle position** — Mais Toyota n'est pas loin.

14/06/2012 — **Officiel : Saab, constructeur sino-suédois de voitures électriques** — Tous les détails, mais encore peu de raisons de s'enthousiasmer.

13/06/2012 — **Moteur anglais pour la future BMW i8** — Comme la Mini.


12/06/2012 — **Le prix allemand de la Smart électrique** — Avec ou sans batterie, l'électrique



la moins chère du marché, en dessous de la Renault Zoe.

Recherchez sur ce site :

Rechercher

 Recherche personnalisée

[nos forums](#)

[nos liens](#)

[notre club](#)

Copyright Moteur Nature 2002-2012 — [Premier site européen sur l'hybride et l'électrique, l'écologie automobile et ses carburants](#) — [Plan du site](#)

Les [autres voitures du marché](#), [conseils assurance auto](#) et [conseils crédit automobile](#).