



Divers

Le TCS teste les mises à jour informatiques VW

Bonnes nouvelles pour les clients VW et Audi: le TCS a examiné le moteur diesel EA189 avant et après la mise à jour du logiciel de commande. Résultat, la consommation et la puissance restent identiques et les émissions polluantes sont réduites. Les propriétaires d'une voiture équipée de ce moteur n'ont donc pas à craindre une visite au garage.

La seule chose que savaient les personnes possédant un modèle du groupe VW doté du moteur diesel EA189, était que leur voiture était équipée d'un logiciel tricheur, si bien qu'ils devaient un jour ou l'autre se rendre dans un garage de la marque. On a entendu beaucoup de spéculations ces derniers mois sur les conséquences de la correction pour les clients. Il était notamment question d'une augmentation de la consommation de diesel. Les premiers tests comparatifs montrent que ces craintes sont injustifiées. Les trois clubs ADAC, ÖAMTC et TCS ont examiné avec l'aide de la FIA quatre modèles avant et après la mise à jour du logiciel.

Le test

Trois **Audi A4 Avant** 2.0 TDI et une **VW Golf** à boîtes à vitesses manuelles ont été testées. Les mesures des gaz d'échappement, de la consommation et de la puissance ont été effectuées sur banc d'essai. Des tests ont également eu lieu sur la route avant et après, notamment pour vérifier la dynamique de la voiture. Une agence officielle Audi et une autre de la marque VW ont supprimé entre les séries d'essais le logiciel tricheur et mis à jour la commande électronique du moteur.

Résultats positifs

Conclusion des essais routiers: les quatre véhicules sont toujours aussi silencieux et offrent les mêmes bonnes reprises. Les examens sur banc d'essai ont également révélé que la puissance n'avait pas baissé. Et ce bilan est confirmé par la mesure de puissance au banc. Nul ne s'étonne que la norme (Euro 5) soit respectée lors du test antipollution. Un logiciel trafiqué s'en chargeait auparavant, et le nouveau logiciel remis en conformité a été homologué par les autorités européennes.



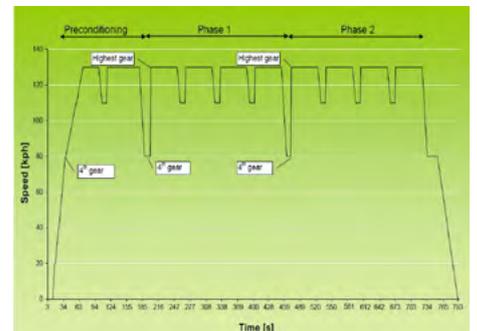
Audi A4 Avant TDI lors des mesures antipollution

Côté consommation, les experts ont relevé pour la VW Golf une augmentation non significative (0,15 l/100 km). Compte tenu de la marge d'insécurité de +/- 2% des mesures, la hausse s'échelonne entre 0,4 et 2,5% selon le cycle. Aucune augmentation de la consommation n'a en revanche été constatée pour les trois Audi.

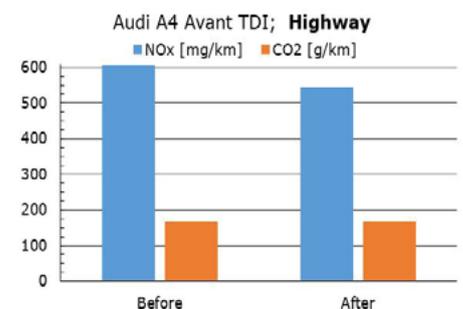
Des tests effectués sur certains véhicules ne permettent certes pas encore de tirer des conclusions définitives pour l'ensemble des véhicules concernés par le rappel. Les résultats des tests mentionnés ci-dessus, menés dans trois pays et sur quatre véhicules différents, sont toutefois positifs et arrivent clairement aux mêmes conclusions. Le TCS a prévu de tester encore un véhicule supplémentaire d'ici automne.

Moins d'émissions de NOx

Les émissions d'oxydes d'azote (NOx) produites **en dehors du cycle de mesures prescrit par la loi** sont également importantes en termes de protection de l'environnement. Dans les conditions du test, la mise à jour informatique a eu globalement un effet positif à ce niveau. Le nouveau logiciel a réduit les émissions de NOx jusqu'à 12% sur les Audi et jusqu'à 36% sur la Golf.



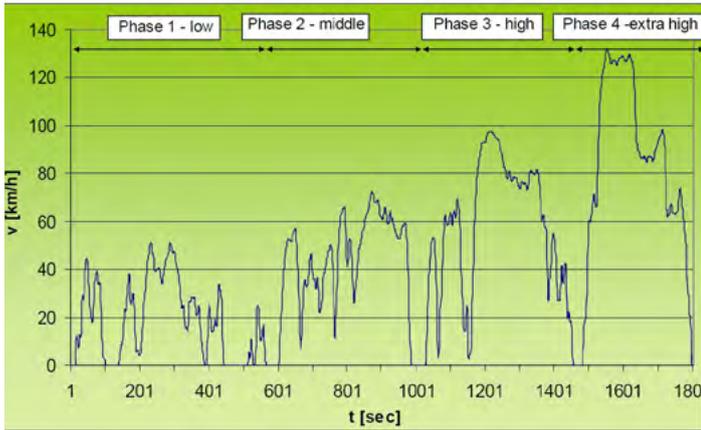
Cycle autoroutier non prescrit légalement.



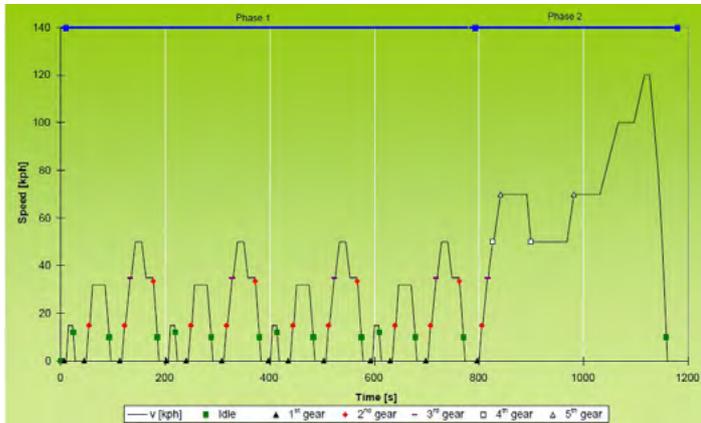
Mesure du TCS: résultats au cycle autoroutier.



Divers
Le TCS teste les mises à jour informatiques VW



Cycle WLTC prescrit dès 2017.



Cycle NCEC prescrit légalement.

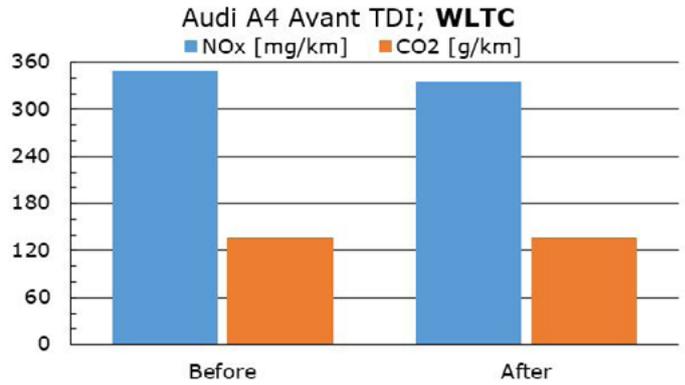
Conclusion

Le nouveau logiciel réduit les émissions de NOx sans augmenter la consommation ou affecter le comportement routier. Il tient donc ses promesses, en tout cas pour les modèles testés. Conclusion: aucune raison d'avoir peur d'une visite au garage.

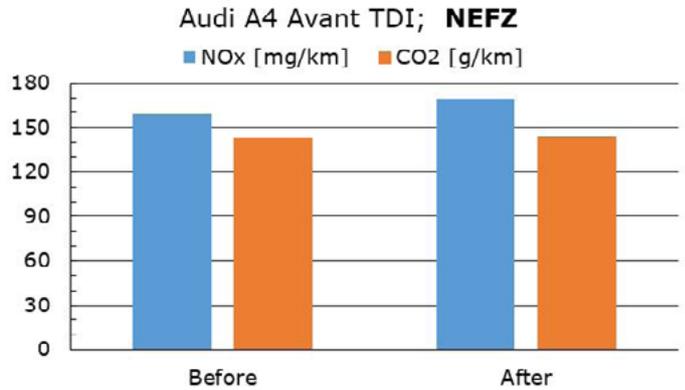
Indication de la consommation

Indépendamment de l'affaire du logiciel, une consommation plus élevée de 0,7 l/100 km par rapport aux données d'usine (4,7 l/100 km) a été constatée sur l'Audi A4 testée, aussi bien avant qu'après la modification.

Conformément à un accord conclu entre auto-suisse et le TCS, il est prévu que l'importateur apporte la preuve que sa mesure est correcte en cas de différence supérieure à 0,6 l/100 km. S'il n'est pas capable de le faire, l'indication officielle doit être corrigée.



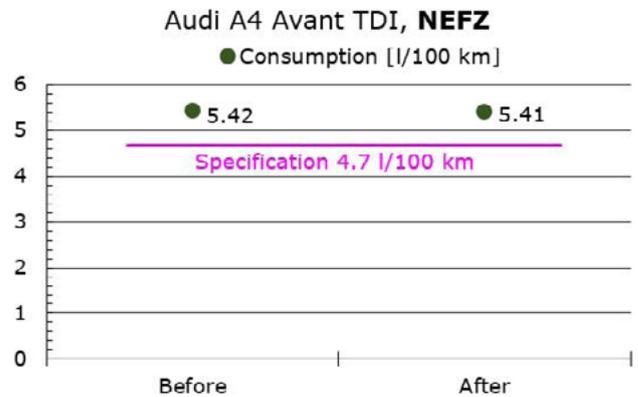
Mesure du TCS: résultats au cycle WLTC.



Mesure du TCS: résultats au cycle NCEC.

Lien

Les questions au sujet de l'affaire Volkswagen sur www.tcs.ch/affaire-vw



Consommation de diesel 5,4 l/100km – indépendamment de la mise à jour du logiciel.



La nécessité de tests plus réalistes

Sur la **VW Passat**, les nouvelles mesures effectuées après la mise à jour des logiciels VW n'ont pas mis en évidence de péjoration en termes de puissance et de consommation. Mais il s'en est fallu de peu que les plafonds d'oxydes d'azote ne soient pas respectés.



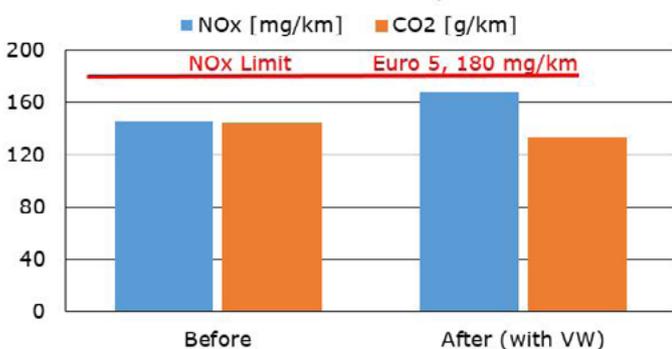
La VW Passat, équipée du PEMS, prête pour les mesures sur route.

Une fois la remise à jour effectuée, il n'est plus possible de revenir en arrière. La VW Passat 2.0 TDI, par exemple, est une voiture largement diffusée en Suisse. En coopération avec la FIA, le Touring Clubs Suisse a procédé à des mesures sur un véhicule d'occasion, avant et après la mise à jour. Pour le propriétaire d'un tel véhicule, il est important de savoir que les performances seront préservées sans augmentation de la consommation ni des émissions polluantes. La bonne nouvelle, c'est que la Passat ne subit aucune perte de puissance après la remise à jour et que sa consommation a même tendance à être un peu plus basse, la différence étant cependant trop infime pour être perçue par l'utilisateur. Les émissions de CO₂ sont réduites dans les mêmes proportions. En revanche, le plafond d'oxydes d'azote (NOx) prescrit n'est plus respecté que de justesse. Evidemment, aucune différence ne peut être perçue en conduisant le véhicule.

Méthodologie du test

A l'issue des premières mesures selon le cycle NCEC actuellement en vigueur, la Passat évaluée a émis cependant davantage d'oxydes d'azote après la remise à jour du logiciel que la valeur tolérée par la norme Euro 5. Comme toujours en de telles situations, le TCS a informé le fabricant et lui a donné la possibilité de procéder à de nouvelles mesures en présence du TCS pour connaître la cause de ces variations.

VW Passat TDI 140 PS; NEFZ



Emissions au cycle NCEC

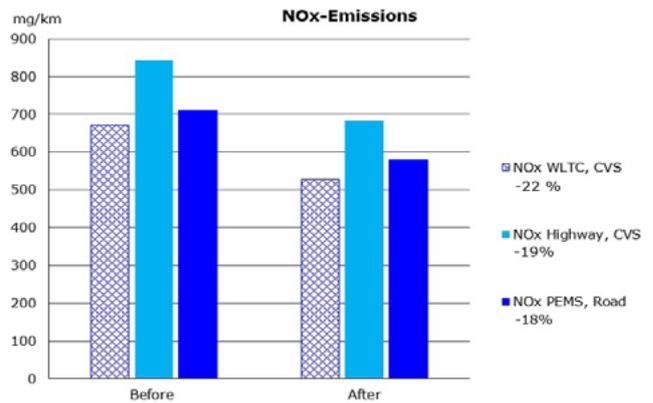
Il s'est avéré une fois de plus que le cycle de mesure NCEC, qui sera remplacé l'an prochain par un cycle WLTC plus proche de la réalité, laisse une très grande marge de manœuvre au début du cycle. Et les valeurs plafond de la norme Euro 5 n'ont pu être respectées qu'en exploitant à fond cette tolérance. En d'autres termes, le style de conduite adopté par l'essayeur a une très grande influence sur les valeurs de NOx mesurées.

Meilleures valeurs d'oxydes d'azote

Cette situation peu satisfaisante a incité le TCS à effectuer aussi des mesures selon la nouvelle méthodologie WLTC et en cycle autoroutier. Les résultats ont été positifs. Les émissions de NOx, ont baissé de près d'un cinquième (-22% en cycle WLTC et -19% en cycle autoroutier), ce qui a aussi des répercussions positives au quotidien. De plus, le comportement dynamique et la puissance ne sont pas pénalisés par le nouveau logiciel.



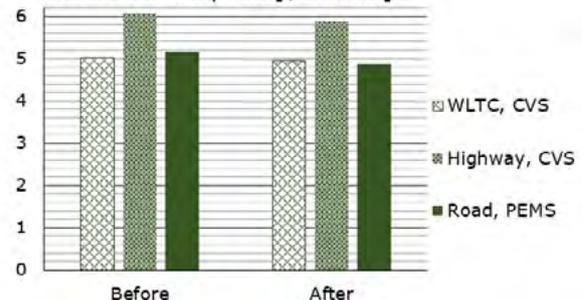
Portables Emissions Mess-System PEMS



Emissions de NOx sur banc d'essai (CVS) et sur route (PEMS)

L'utilité de ce nouveau logiciel a été mise en évidence lors des mesures sur route, auxquelles les nouveaux modèles devront être soumis à partir de septembre 2017. Sur la base de ces résultats, le TCS recommande aux clients VW concernés de continuer d'effectuer les mises à jour de logiciel. La marque doit tout mettre en œuvre pour procéder à ces adaptations le plus rapidement possible. Cela ne change rien au fait que la réduction des émissions doit se poursuivre. C'est le devoir de VW et de tous les constructeurs. Le TCS continuera de procéder à des mesures de vérification dans l'intérêt des consommateurs.

Diesel Consumption [l/100 km]



La consommation de diesel a tendance à être un peu plus basse.