

Franz Wey explique ...

...les lubrifiants low SAPS.



Franz Wey est diagnosticien diplômé; il est responsable du domaine technique et diagnostique de hostettler autotechnik sa.

Pourquoi les véhicules diesel dotés de systèmes de traitement des gaz d'échappement (catalyseur, filtre à particules) ont besoin d'huiles moteur spéciales.

La législation européenne exige des valeurs d'échappement de plus en plus optimales. Afin de respecter les normes des gaz d'échappement EURO IV et, dès 2008, EURO V, les émissions de substances polluantes (oxydes d'azote, particules et suies) doivent être sensiblement réduites. Les constructeurs d'automobiles développent différentes technologies qui permettent de répondre à ces exigences. Les optimisations du moteur lui-même ou de l'évacuation des gaz d'échappement, les filtres à particules ou les additifs de carburant à base de carbamides sont quelques exemples de mesures qui devront être poursuivies.

Les caractéristiques de l'huile moteur constituent un facteur important de la composition des gaz d'échappement. L'utilisation de lubrifiants améliorés par de nouvelles technologies d'huiles de base et d'additifs est indispensable pour les véhicules

soumis aux normes sur les gaz d'échappement EURO IV et EURO V. Celles-ci prescrivent des huiles moteur à teneur fortement réduite en cendres sulfatées (SA), en phosphore (P) et en soufre (S) – d'où la désignation «low SAPS». Cette méthode permet de réduire au maximum les émissions des gaz d'échappement afin de respecter les valeurs-limites. L'utilisation de lubrifiants low SAPS optimise l'efficacité du traitement ultérieur des gaz d'échappement, car une haute teneur de cendres sulfatées, de phosphore et de soufre peut avoir pour effet de boucher les filtres à particules et les catalyseurs. En effet, seules les suies peuvent être éliminées dans les filtres à particules, pas les résidus de la combustion.



Comment savoir quelle huile utiliser? Depuis la mi-2004, les huiles moteur sont réparties selon de nouvelles spécifications. Outre la classification selon l'API (American Petroleum Institut), celle de l'ACEA (Association des Constructeurs Européens d'Automobile) est déterminante pour les conditions d'exploitation européennes. Voici la répartition à connaître:

Classe A: Lubrifiant pour moteurs à essence

Classe B: Lubrifiant pour moteurs diesel de voitures et utilitaires légers

Classe C (NOUVEAU): Lubrifiants pour moteurs à étincelles et diesel de voitures et utilitaires légers avec post-traitement des gaz d'échappement

Classe E: Lubrifiant pour moteurs diesel de poids lourds

La classe C est encore répartie en sous-classes C1/C2/C3. Il faut utiliser l'huile de la classe prescrite par le constructeur.

Par exemple: C1 pour Mazda (nouvelles séries 5 et 6)/C2 pour les moteurs HDi de Peugeot et Citroën/C3 pour Suzuki et KIA.

Contribuons donc à la préservation de l'environnement et utilisons l'huile moteur recommandée par le constructeur pour les véhicules correspondants.

CDI

DTI

HDi

TDCi

TDI