

Édition 01/2024

Régénération du filtre à particules des véhicules diesel Euro 6 avant le contrôle des émissions

Pour bien préparer un véhicule diesel Euro 6 au contrôle des émissions, les ateliers et leurs clients doivent tenir compte de certains points.

Depuis le 1er juillet 2023, les véhicules diesel de la classe d'émission Euro 6 ne doivent émettre que 250 000 particules au maximum par centimètre cube de gaz d'échappement. Le contrôle des particules vise à s'assurer du respect de cette limite à l'aide d'un compteur de particules. Depuis l'introduction de la mesure, le taux d'échec aux contrôles des émissions a considérablement augmenté pour ces véhicules. Cependant, il est possible de résoudre certaines des causes par des mesures relativement simples.



Figure 1 : Meilleure de sa catégorie, la technologie CPC du MAHLE PMU 400 garantit des résultats de mesure précis.

Causes et solutions possibles

Dans de nombreux cas, le fait d'effectuer principalement des trajets sur de courtes distances ou de rouler fréquemment voire même exclusivement en mode Eco entraînent une saturation plus rapide du filtre à particules (FAP) diesel. En outre, ces trajets ne permettent en général pas d'atteindre la température nécessaire à sa régénération. Si la régénération automatique échoue trop souvent, l'instrument combiné l'indique par l'allumage du témoin du filtre à particules diesel (Fig. 2).

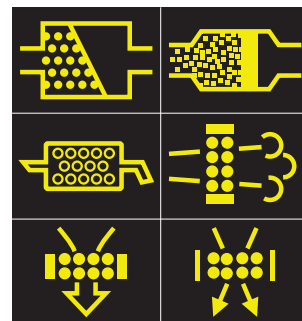


Figure 2 : Si ce témoin s'allume, il faut régénérer le filtre à particules diesel.

Au plus tard après l'allumage du voyant de contrôle, il faut amener le véhicule à la température nécessaire lors d'un trajet prolongé avec une charge plus élevée (par ex. sur autoroute) et le faire rouler jusqu'à ce que le voyant s'éteigne une fois la régénération réussie. Si cela n'est pas possible, l'atelier peut forcer la régénération du FAP. En cas d'échec de cette régénération forcée, le remplacement du filtre est alors généralement inévitable. L'injection de détergents chimiques dans le système d'échappement ou le filtre ne réussit que dans certains cas et peut endommager le tissu filtrant et provoquer des fuites de gaz. Aucun fabricant n'a approuvé ou recommandé de nettoyants FAP à verser dans le réservoir de carburant.

Important !

En cas d'utilisation des véhicules diesel principalement sur de courtes distances ou en mode Eco, il faut planifier des trajets plus longs avec une charge plus élevée plusieurs fois par mois. Avant un contrôle des émissions, par exemple, le véhicule doit être amené à la température de service lors d'un trajet sur autoroute.