*LA NOUVELLE NORME EURO 6*

\*A partir de septembre 2016 (1 an après les véhicules légers);

***Les utilitaires neufs (C.Cars inclus) devront satisfaire à la norme EURO6.***

***POURQUOI ?***

Cette nouvelle norme vise à réduire d'une manière drastique les oxydes d'azote (NOx) générés par les moteurs à combustion gas-oil.

***SOLUTIONS !***

***2 solutions existent:***

*a) Injection d'une solution d'urée (ADBlue)*

*b) Piège à NOx (NOx Trap)*

***COMMENT CA MARCHE ?***

***a) ADBlue****: Un liquide contenu dans un réservoir est injecté en continu dans l'échappement, juste avant le catalyseur de NOx. L'urée se transforme en ammoniaque qui convertit les NOx en azote & oxygène.*

***DEFAUTS:***

1) Ne fonctionne pas à froid.

2) Liquide spécial : non stable, onéreux, corrosif et gélif dans réservoir spécial.

3) Moteur ne démarre pas si niveau ADBlue trop bas.

4) poids embarqué >40Kg.

***AVANTAGE :***

1) ? ? ?

***b) NOx Trap****: Un filtre spécial dans l’échappement retient les oxydes d'azote;*

*Une fois par minute un calculateur permet l'injection, de ces particules récupérées,*

*dans**le mélange air+carburant allant aux cylindres.*

***DEFAUTS:***

1) Est très volumineux.

***AVANTAGES :***

1) Construction moins chère.

2) Fonctionne à froid.

3) Moins onéreux que ADBlue à l'utilisation!

***CHOIX DES CONSTRUCTEURS ?***

\*Ford, Mercedes, Peugeot, Citoen, Renault ; Ont déjà choisi ADBlue

\*Seul Fiat a choisi pour l'instant NOxTrap mais a déjà annoncé se convertir ADBlue fin 2017

Jean Louis

 Source Ph BILLON (C.C Magazine N°288)