

# L'ADAC étudie la "propreté" des véhicules diesel

Les tests de nos homologues allemands de l'ADAC ont montré que les émissions d'oxydes d'azote des voitures diesel sont bien en dessous de la limite Euro 6.

Suite à la réunion du groupe de travail d'experts Euro7 AGVES (Advisory Group on Vehicle Emission Standards) du 8 avril, l'ADAC (Automobile Club d'Allemagne) a évalué la "propreté" des véhicules diesel en termes d'émissions d'oxydes d'azote (NOx). Pour cette évaluation, l'ADAC s'est basé sur les derniers résultats des tests GreenNCAP et ceux de l'ADAC Ecotest.

## 17 véhicules testés

L'ADAC a analysé les résultats des tests Green NCAP des 17 véhicules diesel les plus vendus sur le marché, de différentes marques et de différents segments. Les résultats de ces tests sont représentatifs des véhicules diesel de dernière génération homologués dans l'UE depuis 2018, appelés véhicules Euro6d TEMP et Euro6d.

L'ADAC a évalué quelles technologies de réduction des gaz d'échappement sont efficaces pour réduire les oxydes d'azote et comment ces systèmes se sont comportés dans des conditions de conduite normales et plus difficiles, comme le test en laboratoire WLTP à -7°, le test autoroutier simulé en laboratoire "BAB130" avec des conditions de charge moteur élevée et le test PEMS (Portable Emissions Measurement System) en conditions réelles avec le véhicule chargé à sa limite de charge utile maximale. L'ADAC est même allé jusqu'à tester le scénario le plus défavorable en conduisant un véhicule avec un moteur froid en ligne droite sur l'autoroute, en appuyant à fond sur la pédale.

## Une émission moyenne en-dessous des seuils

La conclusion des tests a montré une émission moyenne de NOx de 52 mg/km, moyenne obtenue en combinant tous les véhicules testés, quelle que soit leur taille ou leur puissance. La limite Euro 6d-TEMP et Euro 6d pour les NOx est de 60 mg/km.

L'ADAC a montré dans son évaluation que les véhicules diesel équipés d'une technologie moderne de post-traitement des gaz d'échappement peuvent être très propres, tant dans des conditions de conduite réelles que dans des conditions de conduite très difficiles. Le fait que, même dans les conditions les plus difficiles, les performances du diesel en matière de NOx soient bien contrôlées prouve que les moteurs à combustion interne peuvent également être propres et efficaces sur le plan énergétique. Mais malheureusement, il y a encore des constructeurs qui mettent sur le marché des véhicules dont le fonctionnement n'est pas entièrement satisfaisant.

Il est maintenant temps d'utiliser ces systèmes modernes de contrôle des émissions sur tous les types

de véhicules, du haut de gamme aux voitures les moins chères. L'ADAC appelle les législateurs à faire en sorte que cela se produise, soit en renforçant les valeurs limites d'émission de manière raisonnable et adaptée à la pratique, soit en adaptant les procédures d'essai.

Les nouvelles valeurs limites d'émissions polluantes peuvent être exigeantes et encore plus strictes, mais doivent rester techniquement réalisables. Toutefois, l'accent devrait désormais être mis davantage sur la réduction de la consommation de carburant/d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre.

Les progrès en termes de réduction des polluants atmosphériques sont évidents et importants. Toutefois, l'ADAC est très favorable à la poursuite du développement des moteurs à combustion interne en vue d'atteindre la neutralité climatique, ce qui nécessite des incitations adéquates. À l'avenir, les e-carburants permettront aux nouveaux véhicules équipés de moteurs à combustion interne d'être climatiquement neutres. Étant donné que la réduction des émissions de CO2 dans le parc automobile est une nécessité pressante et de premier plan, des investissements dans la production de carburants alternatifs neutres en carbone sont également nécessaires.

### **Sources :**

- [Ecotest sur le site de l'ADAC](#)

- [Site de la FIA](#)

**Crédit Photo : ADAC**