

# Moteur diesel : gare à l'encrassement

Grégory Pelletier

Jeudi 10 février 2011

## Le mal et ses remèdes

### Encrassement, le cercle vicieux



Confrontés à une avarie sur leur moteur diesel, les conducteurs pointent immédiatement du doigt la vanne EGR ou le filtre à particules.

En réalité, **la cause vient d'un problème de combustion** (mauvaise pulvérisation des injecteurs...) car un dépôt de 5 microns sur un injecteur réduit son débit d'environ 25 %. Cela a pour conséquence **la formation de suies** qui **entraînent des problèmes en cascade** (encrassement du turbo, colmatage du catalyseur et du filtre à particules, contre-pression néfaste pour le turbo, excès de recyclage avec encrassement de la vanne EGR et manque d'air, et colmatage du collecteur et des soupapes d'admission) qui conduisent à l'asphyxie du moteur.

### Les constructeurs à risque

Aucun constructeur ne peut se targuer d'être épargné par les problèmes d'encrassement de ses moteurs diesels.

Pour certains d'entre eux, le phénomène est récurrent comme pour les marques du groupe Fiat (moteur 1.9 JTD dont la post-injection et l'injection pilote ne sont plus effectives au bout de 25 000 km à cause de la présence de suies), ou celles du groupe Volkswagen (véhicules de fin 2004 à mi-2006 entre autres victimes de casse de turbo).



Ces deux groupes utilisent un remède radical contre les problèmes de vanne EGR : la pose d'une bride qui annihile son fonctionnement. Chez Nissan et Renault, les conducteurs du 2.0 dCi se plaignent aussi. Même chose pour les Opel équipées de moteurs d'origine Fiat (1.3, 1.9 et 2.0 CDTi).

### Sweeper: un curatif inédit

Développé par la société SphereTech, le Sweeper de Bosal Distribution est un produit curatif qu'il suffit de verser dans le réservoir. Son action permet de rétablir la capacité de brûlage en restaurant les cycles d'injection indispensables à une bonne combustion. Grâce à ses agents nettoyants et lubrifiants, il favorise le brûlage des suies pour réduire la contre-pression qui endommage le turbo et encrasse les organes.

Pour vérifier l'efficacité du Sweeper, une Renault Clio 1.5 dCi de 2001 a servi de cobaye. Sous le contrôle de

deux huissiers de justice indépendants, la société SphereTech a vérifié l'état de ce véhicule de 52 741km.



Si l'outil de diagnostic Renault annonce zéro défaut, l'EasyDiag (analyseur de combustion) indique, lui, une mauvaise pulvérisation des injecteurs, un EGR non étanche, le colmatage partiel du pot à oxydation et une mauvaise régulation du carburant.

Deux litres de Sweeper et 200 km après, les mêmes mesures sont effectuées. Les résultats de l'EasyDiag sont édifiants car tous les symptômes ont disparu, hormis la défaillance mécanique de la vanne EGR. Le Sweeper nettoie l'intégralité du système d'injection, de suralimentation et de recyclage des gaz. L'effet curatif améliore le rendement du moteur, réduit les émissions de gaz et la consommation, et prolonge la durée de vie des organes.

Déjà utilisé par 300 professionnels, ce produit est à prescrire à votre moteur une fois par an à partir de 20 000 à 30 000 km à titre préventif. Le bidon de deux litres n'est pas donné, mais bien moins onéreux que le remplacement de quatre injecteurs à 400 € pièce ou celui d'un turbo (1 200 € en moyenne).

Disponible à partir du 1er mars dans les magasins Feu Vert, L'Auto Leclerc, Auto Distribution, Autobacs au prix de 169 € (149 € au lancement).