



Boîtiers de suppression AdBlue : nouveau scandale autour du diesel ?

[https://www.auto-moto.com/green/boitiers-de-suppression-adblue-pire-dieseltgate-160013.html?](https://www.auto-moto.com/green/boitiers-de-suppression-adblue-pire-dieseltgate-160013.html?utm_campaign=NL_AM_19022020&utm_content=19022020&utm_medium=email&utm_source=EMAIL)

[utm_campaign=NL_AM_19022020&utm_content=19022020&utm_medium=email&utm_source=EMAIL](https://www.auto-moto.com/green/boitiers-de-suppression-adblue-pire-dieseltgate-160013.html?utm_campaign=NL_AM_19022020&utm_content=19022020&utm_medium=email&utm_source=EMAIL)



Extraction BDO

FL 46 – 2020 02 23

PUBLIÉ LE 27 FÉVRIER 2018, MIS À JOUR LE 29 NOVEMBRE 2019 PAR JEAN-LUC MOREAU



La neutralisation du système d'élimination des NOx sur les poids-lourds est devenue une pratique courante... et elle touche, désormais, les automobiles. Ce qu'il faut savoir.

Auto Moto vous révélait, en exclusivité, qu'**un nombre croissant de camions avaient recours à un petit boîtier permettant de neutraliser le système SCR** (élimination des NOx), dans le but d'économiser de l'AdBlue, l'additif nécessaire à la dépollution. Depuis, **la chaîne allemande ZDF a mené une enquête de longue haleine**, prouvant que le mal est bien plus grave qu'on ne l'imagine. Elle a, d'abord, fait mesurer les émissions de camions euro 5 et euro 6 en circulation. On s'est ainsi rendu compte que **la plupart des poids-lourds venant des pays de l'Est dépassent, parfois, la norme de plus de 20 fois !** Bien qu'il s'agisse de camions modernes, ils émettent autant de NOx que des poids-lourds euro 1 du début des années 1990. Le phénomène n'est pas marginal : 20 % des camions immatriculés en Europe de l'Est circuleraient avec un dispositif de neutralisation du système SCR. Selon le professeur Tomas Koch, spécialiste des moteurs de poids-lourds à l'institut de technologie de Karlsruhe, cette tricherie **augmente les émissions de NOx de... 14 000 t/an, rien qu'en Allemagne**. Par comparaison, **le scandale du dieseltgate, ayant impliqué le groupe Volkswagen**, ne serait responsable que de 7 000 t/an d'émissions supplémentaires aux États-Unis. Autant dire qu'il est urgent de prendre des mesures coercitives.

En Pologne, en Roumanie ou en Bulgarie, la police procède déjà à des contrôles, car **l'usage de boîtiers AdBlue Emulator y est courant**. Les appareils sont disponibles sur Internet pour moins de 50 € et leur installation est réalisée en une dizaine de minutes par des officines peu scrupuleuses. Une fois en place, **le boîtier neutralise la sécurité faisant fonctionner le camion en mode dégradé lorsque le réservoir d'AdBlue est vide**. Un interrupteur permet de réactiver le système de dépollution, en cas de contrôle, sans qu'aucune trace ne soit visible. La fraude est si efficace et si facile à mettre en œuvre qu'elle **commence à toucher l'automobile !**

Pour 30 € et sans risque, on peut supprimer la consommation d'AdBlue d'une voiture

Jusque-là, les diesels européens installés sur les voitures n'étaient pas soumis à des normes très sévères en matière de rejets de NOx. La **norme la plus récente, euro 6b**, tolère 80 mg/ km, soit 2 fois plus que la norme américaine et avec une procédure de mesure bien plus facile. En France, **la consommation d'AdBlue d'une automobile équipée d'un système de réduction catalytique sélective (SCR) se situe aux alentours de 1 litre tous les 8 000 km**. Ce n'est pas du tout la même chose aux États-Unis, où un Dodge RAM Ecodiesel, par exemple, engloutit 25 litres d'AdBlue tous les 10 000 km, sa consommation pouvant grimper à 1,6 l/100 km sous forte charge (tractage d'une remorque). C'est d'ailleurs pour cette raison qu'une jauge de niveau d'AdBlue est ajoutée au tableau de bord. Et il vaut mieux la surveiller, car si elle tombe à zéro, la voiture ne redémarre pas !

Dans ces conditions, on comprend que les usagers puissent s'intéresser à un **système AdBlue Emulator for car**. On en trouve facilement sur Internet et leur installation reste enfantine. Mais ne croyez pas que la pratique se cantonne aux véhicules particuliers diesel vendus outre-Atlantique. À partir de septembre 2017, la norme euro 6c, ainsi qu'un **nouveau protocole d'homologation (WLTP)** beaucoup plus exigeant (avec des tests sur route), va entrer en vigueur. Pour y répondre, **les systèmes SCR vont donc être recalibrés avec, en corollaire, des hausses importantes de consommation d'AdBlue**. Comme une Peugeot 308 1.5 BlueHDi 130 ch (un nouveau moteur vendu depuis la rentrée) réclame 1 l/1 000 km d'AdBlue (voire beaucoup plus sur autoroute) difficile de croire que personne ne sera tenté par la solution AdBlue Emulator, en vente libre pour moins de 30 €. La liste des produits, principalement fabriqués en Chine, s'allonge tous les jours. Et si l'on cherche un peu, il est facile de trouver un installateur près de chez soi... pour ceux qui ne parleraient pas chinois.

Il y a également peu de risque d'être pris. Si la suppression du filtre à particules est désormais détectable au contrôle technique, **la présence d'un AdBlue Emulator restera, elle, invisible**. Vouloir rendre les diesels plus propres, c'est bien, mais encore faut-il s'assurer qu'ils le restent à l'usage. L'État, si prompt à nous verbaliser pour 1 km/h de trop, serait bien inspiré de se préoccuper de graves problèmes d'environnement avant qu'un second dieselgate ne terrasse, définitivement, le marché du diesel.

Photo : DR + Marin Thomas / Getty Images

A lire sur auto-moto.com :

[Les diesel récents sont-ils plus polluants ?](#)

[Particules : les freins en accusation](#)

[Diesel sale : la France championne d'Europe](#)