



TOUS TYPES

LES CARBURANTS SANS PLOMB

A) GENERALITES

A partir de 1920, de petites quantités de plomb ont été ajoutées au carburant, afin d'accroître l'indice d'octane. L'addition de plomb permet l'utilisation de moteurs à taux de compression élevée, d'où une augmentation de rendement et une diminution de la consommation. Le plomb jouant également le rôle de lubrifiant.

Ainsi, jusqu'au 1er semestre 1989, en France, les carburants proposés par les pétroliers sont plombés :

- "l'ordinaire" (réservé aux moteurs à taux de compression peu élevé) qui a un indice d'octane bas (89 RON)
- "le super" (plus largement utilisé car les moteurs modernes possèdent des taux de compression élevés) qui a un indice d'octane plus élevé (97 RON)

QU'EST-CE L'INDICE D'OCTANE

L'indice d'octane caractérise la capacité d'un carburant à supporter la compression, du mélange air-carburant sans autre inflammation incontrôlée. Plus le rendement et le taux de compression du moteur sont élevés, plus le carburant utilisé doit avoir un indice d'octane élevé.

Un carburant dont l'indice d'octane est insuffisant peut provoquer des phénomènes de cliquetis et de perte de puissance significative.

Depuis quelques années, les pétroliers utilisent les sigles "RON" pour indiquer l'indice d'octane et, depuis peu, le sigle "MON". Chaque carburant se caractérise par un double indice d'octane le "RON" et le "MON".

- **Indice d'octane de recherche (RON)**
(RON signifie Research Octane Number)

Cette valeur caractérise le comportement du carburant à basse puissance du moteur.

- **Indice d'octane moteur (MON)**
(MON signifie Motors Octane Number)

Cette valeur caractérise le comportement du carburant en condition sévère d'utilisation du moteur.

C'est cette mesure qui conditionne directement l'agrément de conduite et la puissance du moteur.

B) CARBURANTS DISPONIBLES A PARTIR DE MI-89

Les carburants plombés habituels restent utilisables pour tous les véhicules circulant en France actuellement.

De nouveaux carburants sans plomb apparaissent sur le marché :

- Le super carburant sans plomb à 95 RON/85 MON (norme européenne dit EUROSUPER)
- Des supercarburants sans plomb allant au delà des normes officielles, mis au point par certains pétroliers pour répondre au cahier des charges des constructeurs automobiles.

Quelles sont les spécifications de ce cahier des charges?

- Indice d'octane recherche (RON) à 98 minimum supérieur aux 97 du super-carburant plombé actuel, améliorant le rendement énergétique du moteur (rapport performance/consommation)
- Indice d'octane moteur (MON) à 88 minimum contre 86 pour le supercarburant plombé actuel, permettant une amélioration du comportement du moteur en utilisation sévère (autoroute, montagne, remorquage) et tout risque de cliquetis.
- Absence de plomb comme tout carburant du futur
- Normes de volatilité renforcées permettant d'éviter les phénomènes de "vaporlock" en été et de favoriser les démarrages été comme hiver.
- Propriétés détergentes garantissant la propreté des soupapes, carburateurs et injecteurs, supprimant ainsi les ralentis instables, les "trous" à l'accélération et par conséquent toute sur-consommation.

UN MOTEUR PEUT-IL FONCTIONNER AVEC DU SUPER-CARBURANT SANS PLOMB?

A) NON

Pour les moteurs équipés de sièges de soupapes qui ne sont pas en acier ou en fonte spéciale, leurs sièges de soupapes nécessitent d'être lubrifiés par le plomb contenu dans le carburant

Dans la gamme PEUGEOT/TALBOT, ce sont en général les motorisations produites avant l'année modèle 1986.

Pour plus de détails, se reporter à l'annexe 1 qui précise à partir de quel n° de moteur, n° de châssis ou année-modèle les moteurs peuvent utiliser du carburant sans plomb. **Tous les moteurs antérieurs ne peuvent donc pas fonctionner au super-carburant sans plomb.**

NOTA :

A titre tout à fait exceptionnel (ex : dépannage) il est possible de faire fonctionner ces moteurs au carburant sans plomb 98/88 EN LIMITANT LA QUANTITE AU STRICT MINIMUM (quelques litres)