

ÉTAPE 1

Une sonde est placée dans le pot d'échappement



ÉTAPE 2

L'analyse de gaz est lancée à bas et haut régime



ÉTAPE 3

La sonde de décalaminage, qui injectera l'hydrogène, est placée. Une heure plus tard, le procédé est terminé.



TESTÉ POUR VOUS : le décalaminage !

▶ Injecter de l'hydrogène dans votre moteur permet de le décrasser, le rendre plus frugal et plus agréable. C'est neuf en Belgique !

▶ "Le moteur d'une voiture, c'est comme une cheminée. Il y a combustion, dépôt de suie, ça s'encrasse... Or, s'il est dans les mœurs d'entretenir sa cheminée une fois l'an - c'est même parfois obligatoire -, le décrassage du moteur d'une voiture est nettement moins ancré dans nos habitudes. Sans doute les ateliers des constructeurs n'ont pas trop intérêt à ce que le procédé gagne en popularité..."

Cheminée/voiture. Le parallèle, intéressant, pointé par Sébastien Le Pollès, français ("Breton 1") et président de FlexFuel Company que nous croisons à Genappe, lui a inspiré le business qu'il a lancé en France et étend en 2017 en Asie, Angleterre et Belgique. Quel est-il ? Le décalaminage.

LE PRINCIPE

Le principe réveillera la mémoire des ex-possesseurs de mobylettes type Camino : à l'époque, on injectait de l'eau dans le carbu pour gagner en performances en nettoyant le moteur.

"En gros, le décalaminage qu'on propose fait pareil, mais en plus technique, et adapté à nos voitures truffées d'électronique. On injecte de l'hydrogène à travers tout le circuit d'admission. L'opération prend une heure sur la plupart des autos et a l'avantage de laisser les mains libres au garagiste qui la pratique : il n'a qu'à lancer le processus avant de vaquer à d'autres occupations. Le décalaminage coûte 60 €. Soit moins que ce que vous auriez dépensé en produits chimiques de nettoyage moteur, boîte, etc; alors que les résultats sont plus efficaces et non polluants, puisque nous ne consommons qu'une quantité infime d'eau déminéralisée (5 l pour plus de 600 voitures) et d'électricité".

LES BIENFAITS
Les avantages ? "Ils sont multiples. Et dépendants de l'encrassement du moteur. Sur un véhicule

bien encrassé, c'est-à-dire qui fait essentiellement des petits trajets, le décalaminage sera plus efficace que sur une voiture qui fait énormément de kilomètres et d'autoroute par an. C'est d'autant plus vrai pour les moteurs diesel puisqu'un diesel, en réalité, ne devrait pas être utilisé sur un trajet de moins de 30 minutes. Soit le temps qu'il faut au moteur pour atteindre une température de

combustion correcte. En dessous, le moteur s'encrasse."

Les avantages, donc ? "Primo, on restaure le niveau des gaz polluants comme si la voiture sortait de production. Deuzio, on diminue la consommation, puisqu'on enlève la calamine (la suie) qui, agglomérée en excès, accroît la conso. On atteint une économie de carburant de 250 € par an. Enfin, tertio, on restaure un comportement routier plus agréable. C'est très perceptible sur des petits moteurs, où l'on parvient à récupérer les chevaux perdus suite à l'encrassement."

LE TYPE DE CLIENTS

Bien que tout cela soit fait "dans un réel souci de protection de l'environnement", les écolos ne sont pas les premiers clients de

"Un moteur, c'est comme une cheminée, ça s'encrasse..."

Flexfuel : "On a pas mal de refusés au contrôle technique pour émissions trop polluantes. Beaucoup de gens viennent également nous voir pour sauver leurs pièces mécaniques. Les moteurs diesel (et même certains blocs essence récents) sont équipés d'une pièce que les garagistes maudissent : la vanne EGR. Cette pièce est pertinente d'un point de vue environnemental, puisqu'elle sert à diminuer les gaz nocifs. Mais mécaniquement, c'est une aberration,

puisque'elle consiste à réinjecter dans le moteur les gaz brûlés ! Cette pièce a une grande propension à s'encrasser. Chez Flexfuel, nous avons mis au point un brevet qui permet de piloter cette vanne pour la décrasser de manière optimale. Et quand on sait que la pièce vaut 350 à 700 €, et que 7 pièces sur 10 récupérées en casse étaient encore parfaitement décalaminables avec notre solution,

NOTRE TEST

Le véhicule avec lequel nous avons testé le décalaminage n'était pas de ceux qui en ont le plus besoin. Il s'agissait d'un bloc de plus de 3 litres, biturbo, ayant parcouru plus de 100.000 km en deux ans, avec une conduite plutôt sportive, ce qui est - paradoxalement - utile pour empêcher un moteur de s'encrasser. Les résultats d'analyse de gaz sont toutefois sans équivoque : les trois gaz les plus nocifs émis ont tous diminué. Le monoxyde de carbone (CO) est passé de 0,01% à 0,00%, les hydrocarbures (HC) de 0,79 à 0,00 ppm (parties par million) et les fameux NOx (oxyde d'azote, le gaz du Dieselgate) ont quant à eux chuté d'un tiers, de 15,76 à 10,14 ppm. En revanche, nulle différence, pour notre cas, en termes de comportement ou de consommation. "Parce que la voiture était déjà peu encrassée."

Alain, jeune retraité genappeois (photo ci-contre), est lui venu tester le décalaminage il y a peu avec son Audi 2 litres turbodiesel. "Je suis satisfait : ma voiture n'est pas métamorphosée, mais je suis descendu il y a peu aux Pays-Bas et j'étais à du 6,6 l/100 sur autoroute, là où avant je flirtais avec le 7,5 l!"



Alain, 65 ans, client.

notre proposition fait sens..."



Le processus de décalaminage est possible sur toutes les voitures. Il permet de décrasser le moteur en y injectant de l'hydrogène. © DEMOULIN

250

Un décalaminage permettrait d'économiser jusqu'à 250 € par an, selon FlexFuel