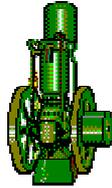


Diesel mon amour !!

La voiture diesel en Belgique, une grande histoire d'amour....
où plutôt..... financière !



***Un vrai Diesel est un moteur à auto combustion, il se suffit
à lui-même, il n'a besoin ni de batterie, ni de système
électronique compliqué, hélas, nous en sommes
aujourd'hui très loin,
Rudolph doit se retourner dans sa tombe !!!***

Petite mise au point !

***C'est incroyable comme certains clichés ont la vie dure,
nos dirigeants ont bien manipulé l'opinion, le Diesel reste
pour la plupart d'entre nous, le moteur économique par
excellence alors que ce n'est que le fruit d'une
manipulation financière, fiscale !!!!!***

89% de taxes sur le gazole, 122% sur l'essence !

Chiffres de source Internet sujets à modifications continues, sous toutes réserves !

Alors ????

De nouveau la voiture diesel est dans le collimateur des pouvoirs publics, les récentes déclarations du ministre wallon du Budget, Jean-Luc Crucke, en a fait bondir quelques un, il préconise en effet de ne plus acheter de voiture à mazout dès ce jour car, déjà en 2018, certains modèles plus anciens, se verront interdits de circulation à Bruxelles, de son côté le ministre de l'environnement et de la mobilité Carlo di Antonio, prévoit la suppression totale de ce type de voitures pour 2030, si je ne suis pas toujours d'accord avec ses prises de positions, je reconnais que ce serait une bonne chose pour la qualité de l'air surtout en ville. 2030 nous porte alors à 13 ans d'âge pour les voitures achetées actuellement ce qui me paraît fort peu compte tenu de la qualité des fabrications actuelles, on pourrait facilement porter l'échéance à 2035, le débat restera certainement ouvert !!

J'ai personnellement une petite voiture à essence de 18 ans toujours en parfait état donc, je crois que la date d'échéance peut être prolongée sans inconvénient.

Evidemment cette annonce provoque une levée de boucliers bien compréhensible, je vois parmi les nombreux commentaires le nombre important de frustrés lors de la connaissance de cette nouvelle, je vois aussi que beaucoup ne connaissent pas très bien le sujet, je vais donc ci-dessous essayer d'éclaircir un peu ce nouveau débat !

Beaucoup d'intervenants évoquent une grande économie acquise grâce à ce type de motorisation ainsi que nombre d'idées préconçues, je ne puis être d'accord et je m'en explique !

Il est certain que les ventes de voitures diesels ont « boosté » les rentrées financières en argent frais dans les caisses gouvernementales en perpétuelle faillites, entrées grâce à la TVA sur l'achat, aux taxes d'immatriculation et autres joyusetés diverses, une aubaine pour les ministres des finances !!

Un peu d'histoire et de clichés tout faits !!

On entend très souvent dire que le diesel est très solide et fait beaucoup plus de km que son homologue à essence !

Faux : il est cependant vrai que, ce type de moteur, il y a 40/50 ans était beaucoup plus endurant, il parcourait le double de km comparativement à son homologue le moteur à essence, c'est vrai mais la raison en est bien simple, ce moteur était très lent, 2000/2500 tours/min, moteur de conception assez rustique alors que son concurrent était couramment dans les 3500/4000 tours/min or il faut savoir que le type de carburant n'a strictement rien à voir avec la longévité des moteurs (sauf très légèrement pour le gaz, carburant propre qui ne pollue pas l'huile de graissage), à ce sujet, il n'y a pas photo, regardez la couleur de l'huile de votre moteur après son remplacement ainsi que le filtre, quelques secondes ont suffi à rendre votre huile « couleur charbon » et ouvrez un de ces moteurs pour réglages et réparations, vous serez vite aussi sale qu'un mineur de fond, regardez votre huile après 1000 km en roulant au LPG, de l'huile de friture toujours très propres, seuls les usagers de mauvaise foi ne seront pas convaincus bref, ce qui compte, c'est la qualité des métaux, des alliages employés, de l'usinage (sa précision), un bon rodage, la vitesse de rotation et la vitesse linéaire des pistons (tributaire de la course, plus la course est longue, plus le déplacement des pistons dans le cylindre sera importante pour un même nombre de tours), la conduite et le bon entretien, c'est

tout !!!! L'escalade vers la puissance a tué la longévité légendaire des Diesels lents, les turbos, l'ont terrassée !! Surtout ne croyez pas que je sois contre ce type de moteur, loin de là, c'est une excellente machine qui a sa place dans les utilitaires, camions, tracteurs, machines de chantier, pas dans des voitures roulant en ville !!

Le Diesel consomme moins !

Vrai : son rendement est plus élevé, environ 42 % pour le Diesel contre +/- 36 % pour le moteur à essence, mais, cet avantage dans les moteurs modernes, tend à se réduire fortement, grâce notamment à l'injection dans ces derniers !

Le gasoil est plus gras il protège ainsi les pistons et cylindres !

Faux : dès qu'il entre dans les chambres il est sous haute pression, finement pulvérisé et la combustion est pratiquement instantanée ! Il est cependant vrai qu'il lubrifie les pompes, injecteurs et circuits des injections diesels mécaniques, mécanique camions et tracteurs d'il y a 50 ans !

Le gasoil est un sous produit !

Faux : le gasoil est un produit du pétrole au même titre que l'essence, il est produit lors de la distillation fractionnée du pétrole brut dans les tours de « cracking », il en découle que les produits les plus lourds se retrouvent au bas de l'échelle (simplement par gravité) les goudrons, les fuels, (fiouls) lourds, moyens et légers, le gasoil, l'essence très proches, et tout en haut le gaz, je schématise car il existe énormément de sous produits !

Il n'est pas possible de produire du gasoil léger sans essence, comme il n'est pas possible de produire de l'essence sans gasoil !!

Les fuels lourds employés dans les diesels marins, boue épouvantable qui doit être traitée et réchauffée, n'ont strictement rien à voir avec les diesels légers équipant les voitures !

Leur évocation/comparaison me fait toujours sourire un peu bien que là, la pollution est maxi !!!!

Les prix de vente sont sensiblement identiques sur les marchés des produits pétroliers, un léger avantage pour le gasoil.

Nous devons savoir que, l'essence est destinée aux moteurs, rien d'autre, par contre le gasoil a d'autres applications, l'alimentation des moteurs et le chauffage domestique pour les plus courantes, il faut savoir que durant les années 50/60, seul le gasoil « normal » existait,

pratiquement sans taxe, il était fort bon marché, environ 2/4 fr/be le litre (je ne sais plus exactement mais c'est un ordre de grandeur) disponible généralement par commande de 1000 litres, stocké dans des citernes personnelles, alors que l'essence était vers les 9/11 fr/be le litre à la pompe, il existait alors la « normale » et la « super », cette dernière nécessaire aux moteurs fort comprimés, pourquoi cette situation ?

Et bien simplement l'essence était le seul carburant automobile donc déjà très taxé, gouvernements gloutons obligent, alors que le gasoil ne l'était, comme nous venons de le voir, pratiquement pas, son usage était limité, le chauffage avait toujours recours au charbon, au bois, les véhicules camions compris, utilisaient l'essence, doucement les tracteurs agricoles qui fonctionnaient à l'essence, au kérosène (pétrole lampant) ou à l'huile lourde, « fuel léger » (Lanz) se « dieselisaient ».

On voit de suite l'énorme avantage qu'il y avait à rouler avec une voiture diesel à cette époque, une moindre consommation certes mais surtout un prix de produit plancher, le gouvernement ne s'en inquiétait pas trop car l'offre était très faible et les véhicules plus chers, les Mercedes 170D, 180D, 190D, les Peugeot 403 moteur Indenor et quelques Volga motorisées en Belgique avec les diesels Indenor ou Perkins, pas de quoi fouetter un chat, c'était la voiture des très gros rouleurs et des maquignons qui tractaient souvent des remorques bétailières, des veaux sans jeu de mots, il fallait vraiment se les farcir, pénible mais tellement bon marché, on roulait presque pour rien, c'est surtout cette idée qui a perduré jusque nos jours, un cliché qui a la peau très dure, il faut dire qu'on a tout fait pour l'entretenir !!

Remarquons également que lors de l'achat d'un camion dans les années 50, il était généralement proposé deux types de motorisations, un 6 cylindres à essence ou un 4 cylindres diesel, le diesel grâce à son couple plus élevé pouvait être moins puissant, la différence de prix était en défaveur du diesel de par sa construction et surtout le système d'injection sophistiqué de par sa précision, c'était néanmoins très intéressant si le camion devait parcourir beaucoup de km au prix dérisoire du mazout, une bonne affaire !

Hélas, ça n'allait plus durer, la lente progression de l'intérêt envers ce moteur assez nouveau sur le marché commençait à inquiéter nos chers ministres des finances, ils ont très vite remarqué le manque à gagner, ils ont alors inventé un nouveau produit, le gasoil routier et son frère, le gasoil de chauffage, strictement les mêmes sauf que le gasoil de chauffage se voyait coloré pour éviter ainsi l'emploi dans les moteurs, le système était né, lancé, et par ici l'oseille !!

Je me souviens aussi des ennuis de ces mordus du diesel qui, dès que les températures descendaient sous 0° se voyaient souvent en panne, le mazout (paraffine) figé dans le filtre (malheur si celui-ci se trouvait dans

le courant d'air du ventilateur) et parfois les canalisations, il fallait alors ajouter 10 % de pétrole au gasoil, plus tard, les constructeurs ont prévu un système de réchauffage du filtre à carburant mixte, électrique au début dès le démarrage, puis, l'eau chaude du refroidissement prenait la relève dès la montée en température, époque folklorique des pionniers du moteur à gazole !!!!!

Des nouvelles pompes voyaient aussi le jour dans les stations, la pompe « Diesel », gasoil non coloré mais taxé à volonté.

Dans les années 70/80 VW allait produire son petit diesel sur base du 1600 essence de la Golf et l'engouement prenait ainsi son élan pour arriver artificiellement par un tour de passe-passe fiscal à la situation aberrante que nous connaissons aujourd'hui et maintenant la marche arrière de nos gouvernements qui va faire grincer des dents et pas qu'un peu !!

Et aux dernières nouvelles, Toyota cesse l'exportation de ses modèles diesels pour l'Europe !!

Christian Decroly

Le 02 décembre 2017

Réactualisé mars 2018.