



11 décembre 2020

## Réduction des émissions de NOx et de la consommation de carburant – nouveaux moteurs pour la gamme à succès Transporter

- Nouveau contrôle des émissions avec catalyseur « close coupled » (MAR) dans le T6.1
- Le MAR et le double dosage réduisent les émissions de NOx de plus de 50%
- Le système sera utilisé pour la première fois dans le Multivan TDI de 150ch ; les autres moteurs suivront progressivement

**Une unité de purification des gaz d'échappement revisitée, installée à proximité du moteur et œuvrant en association avec le double dosage d'AdBlue, réduit les émissions de NOx des modèles Multivan, Transporter, Caravelle et California de plus de 50% (cycle RDE) et fait baisser leur consommation de carburant de 0,5 litre/100 km en moyenne.**

La nouvelle norme d'émission, qui répond au nom de EU6d-ISC-FCM ou EU 6 AP en abrégé, entrera en vigueur pour tous les véhicules particuliers et véhicules utilitaires légers le 1er janvier. Dans le cas de la gamme T6.1 de Volkswagen Véhicules Utilitaires et de ses nombreuses versions, des véhicules qui peuvent atteindre un poids remorquée total (charge maximale du véhicule plus charge tractée maximale) jusqu'à 5,3 tonnes, les spécifications techniques requises pour satisfaire aux exigences légales sont particulièrement exigeantes.

Pour satisfaire à ces exigences les plus strictes, sans que cela ait un impact négatif sur le plaisir de conduite, des changements techniques importants ont dû être apportés aux groupes motopropulseurs de la gamme EA288Nutz. L'élément central, dont est dérivé l'acronyme allemand MAR, concerne le déplacement de l'unité de purification des gaz d'échappement du soubassement vers le moteur, ce qui permet, via la chaleur produite, de parvenir à un démarrage beaucoup plus rapide du processus de purification de l'oxyde d'azote.

Cependant, d'autres facteurs contribuent également à la réduction des émissions de NOx : un nouveau système d'injection, de nouveaux turbocompresseurs module d'épuration des gaz d'échappement à trois catalyseurs et, pour la première fois dans le Groupe, le système DeNox 5.3. Un deuxième convertisseur catalytique SCR est installé dans le soubassement. En raison de son positionnement plus éloigné du moteur, les gaz d'échappement qui s'y trouvent sont moins chauds. Quel que soit le mode de conduite du véhicule, au moins un des convertisseurs catalytiques fonctionne toujours dans la plage de température optimale, ce qui signifie que les gaz d'échappement peuvent être traités de manière particulièrement efficace. Même lorsque le moteur est soumis à de fortes sollicitations, par exemple, quand le véhicule tracte une remorque ou roule très vite sur autoroute, le degré d'efficacité est maximal.

Le système dorénavant utilisé pour la première fois dans un véhicule utilitaire de la série Transporter est donc le système de purification des gaz d'échappement situé à proximité du moteur, qui n'existait jusque-là que dans les véhicules particuliers. Le degré d'efficacité déjà très élevé est encore amélioré, en particulier dans le trafic urbain.

**Contact presse**  
Communication Volkswagen Group /  
Volkswagen  
Leslie Peltier  
Responsable Relations Presse  
Tel: 01 49 38 88 80  
[leslie.peltier@volkswagen.fr](mailto:leslie.peltier@volkswagen.fr)

Communication Volkswagen  
Audrey Vasseaux  
Attachée de presse  
Tel: 01 49 38 88 02  
[audrey.vasseaux@volkswagen.fr](mailto:audrey.vasseaux@volkswagen.fr)

Communication Volkswagen  
Adrien Boutroue  
Attaché de presse  
Tel: 01 49 38 88 40  
[adrien.boutroue@volkswagen.fr](mailto:adrien.boutroue@volkswagen.fr)



<https://media.volkswagen.fr/>



L'amélioration systématique des systèmes de recyclage des gaz d'échappement (une combinaison d'éléments basse et haute pression) permet d'atteindre les meilleurs niveaux d'émissions possibles avant le convertisseur catalytique. En outre, les ingénieurs chargés du développement des moteurs de Volkswagen Véhicules Utilitaires ont entièrement revu la conception des turbocompresseurs de gaz d'échappement de manière à réduire la consommation de carburant. Grâce à de nombreuses améliorations techniques, ils ont réussi à réduire la consommation de toutes les variantes de puissance moteur et de transmission de 0,5 litre de diesel aux 100 kms en moyenne. Les avantages de chaque modèle en matière de consommation dépendent des variantes de carrosserie et de moteur concernées.

Le T6.1 est également le premier modèle du Groupe Volkswagen à être équipé de tout nouveau système SCR, le DeNox 5.3. Ce dernier est associé au système TwinDosing, qui permet d'injecter de l'AdBlue à deux endroits différents dans le conduit des gaz d'échappement, en fonction des besoins. Autre nouveauté : la taille du réservoir d'AdBlue a presque doublé et atteint dorénavant 27 litres. Malgré une meilleure conversion de l'oxyde d'azote et la double injection, la consommation d'AdBlue reste identique grâce à un dosage plus précis. Il est donc dorénavant possible de parcourir beaucoup plus de kilomètres avant d'avoir à refaire le plein.

Comme dans le cas du moteur bi-turbo, un nouveau système d'injection affichant un niveau de pression de 2 500 bars est également utilisé. Il a même été possible d'augmenter la puissance moteur maximale qui passe de 146 kW/198 ch à 150 kW/204 ch. Pour tous les autres niveaux de puissance du moteur TDI 2.0 litres, la puissance moteur ne change pas avec le passage à la nouvelle génération de moteurs EA288NutzMAR, puisqu'elle reste de 90, 110 et 150ch. Les niveaux de performance restent également inchangés.

Dans le T6.1, la nouvelle technologie de motorisation est utilisée, initialement, pour le niveau de puissance TDI 150ch des modèles de la catégorie véhicules particuliers. Les variantes de véhicules utilitaires et tous les autres niveaux de puissance suivront progressivement.

### **A propos de la marque Volkswagen Véhicules Utilitaires**

« Nous transportons le succès ». En tant que marque autonome au sein du groupe Volkswagen, Volkswagen Véhicules Utilitaires est responsable du développement, de la construction et de la vente de véhicules utilitaires légers. Il s'agit des gammes Transporter, Caddy, Crafter et Amarok, qui sont produites à Hanovre (A), Poznań (PL), Września (PL) et Pacheco (ARG). Nos véhicules transportent des ouvriers du bâtiment, des familles et des aventuriers, des colis et des planches de surf. Chaque jour, ils aident d'innombrables personnes dans le monde à faire du bon travail, ils fonctionnent comme des ateliers mobiles et amènent les ambulanciers paramédicaux et la police là où ils sont nécessaires. Volkswagen Véhicules Utilitaires est également la marque leader de la conduite autonome au sein du Groupe Volkswagen ainsi que de la Mobility-as-a-Service (MaaS) et du Transport-as-a-Service (TaaS), et est chargé du développement et de la production de véhicules spéciaux (SPV) tels que les robots taxis et les robots-fourgons. C'est ainsi que nous faisons évoluer la société dans son ensemble, avec toutes ses exigences en matière de mobilité propre, intelligente et durable. Plus de 24 000 employés travaillent sur les sites de l'entreprise dans le monde, dont environ 15 000 sur le site de Hanovre.