



INFORMATIONS PRESSE

Le 08 octobre 2020

Nouvelle gamme Texaco Delo[®] 600 ADF avec la technologie *OMNIMAX[™]* brevetée

Lancement de Texaco Delo 600 ADF, une nouvelle gamme de produits à la technologie d'additifs révolutionnaire, conçue pour réduire considérablement l'obstruction du filtre à particules, prolongeant ainsi sa durée de vie jusqu'à deux fois et demie, pour une préservation des économies de carburant 3 % supérieure tout au long de la durée de vie de l'équipement.

Avec *OMNIMAX[™]*, une technologie brevetée de Chevron, Texaco Delo 600 ADF est la première huile moteur pour véhicules industriels capable de radicalement réduire la formation de suie dans les filtres à particules, ce qui contribue à assurer une protection exceptionnelle du moteur et du système de contrôle des émissions.

Utilisable dans les applications sur et hors routes, la gamme Texaco Delo 600 ADF avec la technologie *OMNIMAX[™]* brevetée est formulée avec seulement 0,4 % de cendres sulfatées, soit une valeur bien inférieure aux limites API et ACEA de 1 % de cendres sulfatées, que l'on peut trouver dans les nombreuses huiles moteur actuelles pour véhicules industriels.

Cette nouvelle gamme de produits et cette nouvelle technologie d'additifs contribuent à radicalement réduire le taux d'obstruction du filtre à particules, lui offrant ainsi une plus longue durée de vie, des cycles de régénération moins fréquents et une économie de carburant 3 % supérieure, tout au long de la durée de vie de l'équipement.

Un développement de la technologie poussé par les réglementations en matière d'émissions

Le développement de la gamme Texaco Delo 600 ADF résulte d'un désir de contribuer à s'assurer que les clients sont en mesure d'atteindre les coûts de fonctionnement les plus bas possibles et de respecter les réglementations en matière d'émissions, pour les applications hors route.

Les normes européennes Stage I pour les moteurs utilisés dans les engins mobiles hors route (EMNR) ont été appliquées en 1999. Au fil des années, les exigences en matière de NOx et de

particules sont devenues de plus en plus strictes, ce qui a contribué à rendre les équipements beaucoup plus propres.

Alors que les normes Stage III et Stage IV ont entraîné un usage limité des filtres à particules, la norme Stage V a finalement conduit à une adoption généralisée des FAP, qui peuvent être très efficaces pour réduire les émissions de particules, mais qui doivent être régulièrement nettoyés afin de retirer les éléments incombustibles qui s'accumulent au fil du temps.

Rommel Atienza, Responsable Monde de la marque commerciale Chevron, déclare : « L'inconvénient des filtres à particules est que leur fonctionnement, par nature, augmente la consommation de carburant, afin de veiller à ce que suffisamment de chaleur soit générée pour brûler la suie accumulée. Cela a un coût, qui n'inclut pas uniquement le coût initial associé à ces dispositifs et aux nombreux capteurs et unités de dosage qui l'activent, mais également les coûts réguliers de fonctionnement et de maintenance. »

« Texaco Delo 600 ADF réduit considérablement le taux d'obstruction du filtre à particules, prolongeant sa durée de vie jusqu'à deux fois et demie. Cette réduction de l'obstruction du FAP permet de préserver les économies de carburant. Sur la durée de vie globale de l'équipement, cela représente une économie significative de 3 % pour les clients. »

La maintenance des systèmes de contrôle des émissions modernes a également eu un impact significatif sur le secteur routier. Bien que les systèmes de filtres à particules soient en fonctionnement depuis de nombreuses années, des problèmes de fonctionnement sont encore signalés.

Dans une étude britannique réalisée en 2020 par Texaco Lubricants, 67 % des sondés ont mentionné des problèmes avec les systèmes de contrôle des émissions, la plupart faisant spécifiquement référence au FAP.

En fait, près de la moitié des personnes interrogées dans le cadre de cette étude ont indiqué qu'elles avaient eu besoin de forcer une régénération manuelle du FAP pour rétablir son fonctionnement pendant le service. Il s'agit là d'une opération de maintenance non planifiée qui empêche un camion de rouler, le laisse hors service et qui requiert également de brûler du carburant.

Les problèmes les plus souvent signalés ont été les blocages du FAP ayant nécessité un nettoyage ou un remplacement.

Rommel Atienza ajoute : « Avec les systèmes de filtres à particules désormais utilisés non seulement dans les applications sur route, mais également dans les secteurs de la construction, des mines, des carrières, de la production d'énergie, de l'agriculture et de la sylviculture, on peut présumer sans risque de se tromper que des problèmes similaires à ceux expérimentés par le secteur du transport routier vont commencer à être rapportés ailleurs. »

Réduction de la formation de suie par les filtres à particules

Le FAP collecte jusqu'à 98 % des émissions de particules sous forme de suies et de cendres, la majorité étant brûlées pendant les cycles de régénération du filtre à particules. La cendre est toutefois un matériau incombustible dérivé des additifs métalliques des lubrifiants. Cela signifie qu'au fil du temps, le filtre à particules s'encrasse et les propriétaires d'équipements et de flottes sont obligés de mettre une partie de leurs équipements hors service afin de rétablir le fonctionnement du filtre, ce qui génère des frais de maintenance et une perte de productivité.

Si une quantité excessive de suies et de cendres se forme dans le filtre à particules, l'important volume de chaleur produit par la régénération peut endommager le filtre, entraînant des remplacements coûtant plusieurs milliers d'euros. L'obstruction du filtre à particules augmente la contre-pression du moteur et les cycles de régénération, ce qui entraîne une hausse de la consommation de carburant.

La gamme Texaco Delo 600 ADF ne se contente pas de protéger le filtre à particules. Elle répond aux normes ACEA E6 et E9 et aux spécifications des constructeurs, ou les dépasse. Lors des essais chez les constructeurs et sur le terrain, Texaco Delo 600 ADF a démontré une excellente stabilité à l'oxydation, permettant ainsi de prolonger les intervalles entre les vidanges. Au même titre que les produits Texaco Delo 400, la durabilité de la gamme Texaco Delo 600 ADF a également permis d'assurer une excellente protection contre l'usure des commandes de soupapes et contre les dépôts sur les pistons.

Rommel Atienza conclut : « N'oublions pas qu'il s'agit d'une huile dont le rôle est de protéger le moteur. Au-delà de la protection du FAP, nous avons également constaté de remarquables performances dans la protection du moteur, ce qui ne fera qu'ajouter à la valeur que l'huile Delo 600 ADF offrira aux clients ».

La gamme Delo 600 ADF complète est disponible depuis le 1er juillet 2020 et comprend :

- Delo 600 ADF 15W-40
- Delo 600 ADF 10W-30

Fin

À propos de Chevron

Chevron Corporation est l'une des plus importantes entreprises au monde totalement intégrées dans le domaine de l'énergie. À travers ses filiales qui exercent leurs activités dans le monde entier, Chevron est actif dans pratiquement tous les domaines du secteur de l'énergie. L'entreprise extrait et transporte du pétrole brut et du gaz naturel, assure le raffinage, le marketing et la distribution de carburants et de lubrifiants, produit et vend des produits pétrochimiques et des additifs, génère de l'énergie, développe et déploie des technologies qui créent de la valeur dans chaque aspect opérationnel de l'entreprise. La société

Chevron est basée à San Ramon, en Californie. De plus amples informations au sujet de Chevron sont disponibles sur : www.chevron.com.