

J'ai essayé Shell V-Power pour vous !

En ce mois d'octobre, Shell lance au Luxembourg un super-carburant déjà commercialisé dans divers autres états européens: le « diesel V-Power ». Les dépliants accompagnant ce nouveau produit en vantent les mérites de puissance, de performance, de nouvelle technologie, de pureté. Étonnamment, rien n'est dit sur l'économie qu'il permettrait de réaliser. Pourtant, il faut bien dire que le principal effet recherché dans un carburant est l'énergie que sa combustion peut libérer, sans mettre à mal la précieuse mécanique de haute précision de nos moteurs actuels... On voit d'ailleurs en France ou en Allemagne qu'avec la récente augmentation du prix du diesel à la pompe, des consommateurs de diesel n'hésitent pas à mettre dans leur réservoir de l'huile alimentaire, ce qui fonctionne d'ailleurs très bien moyennant certaines précautions, comme de vérifier que la pompe à diesel est compatible et que le produit est parfaitement filtré. (Réf: Ekopédia: [Rouler à l'huile végétale: Adaptation du véhicule](#))

Mais bon, faisons confiance à Shell, et investissons dans un plein de ce nouveau carburant, certainement très prometteur. Le [prix officiel du diesel au Luxembourg](#), lors de ce test, est de 0,891 €. Le prix du « V-Power » est de 0,991, soit 11,2 % de plus. Il faudrait donc que ce carburant soit au moins 11,2 % plus puissant (pas plus « performant » mais bien plus riche en énergie libérée par combustion et utilisable par un moteur classique) pour compenser cette différence de prix. Là, déjà, apparaît la question de savoir si un moteur prévu pour un carburant donné, optimisé pour son pouvoir calorifique, va pouvoir de manière efficace transmettre un éventuel supplément de puissance calorifique jusqu'aux roues... Ne va-t-on pas plutôt voir augmenter les pertes thermiques, les efforts et les frictions mécaniques, la température de l'huile, sans effet significatif sur la propulsion ?

Moi, je fais mon plein traditionnellement à la pompe la moins chère de l'Europe des quinze: [la pompe Cora de Foetz](#). Elle consent 2,5 eurocents de réduction systématiquement sur le prix officiel luxembourgeois, et accorde une réduction supplémentaire de 3 % aux détenteurs d'une carte Cora, fusse-t-elle anonyme et gratuite. Son prix net est donc pour moi

E-mail envoyé à Shell Luxembourg pour avoir leur opinion à ce sujet:

Avez-vous des chiffres précis et vérifiables concernant le pouvoir calorifique (inférieur) du Shell V-Power comparé à un diesel classique, type grandes surfaces ?

Le diesel Cora est vendu ce jour 84 eurocents le litre (compte tenu de la réduction consentie aux détenteurs d'une carte Cora), ce qui met le V-Power à près de 18 % plus cher que ce diesel classique. Si ce nouveau carburant est économique, et donc au moins 18 % plus dense en énergie, n'y a-t-il pas un risque pour la mécanique d'un moteur non conçu pour cette puissance, et n'y a-t-il pas un risque d'être contraint à payer un supplément de taxe de circulation et d'assurance, vu la modification de puissance du véhicule ?

De plus, ces 18 % d'énergie en plus étant libérés dans un moteur non adapté, n'y a-t-il pas un risque important qu'une part non négligeable de cette énergie soit perdue en frictions mécaniques, en échauffement anormal de l'huile, menant à une usure prématurée du moteur, et donc à une économie négative...

Je suis très intéressé par vos réponses à ce sujet.

En vous remerciant d'avance,

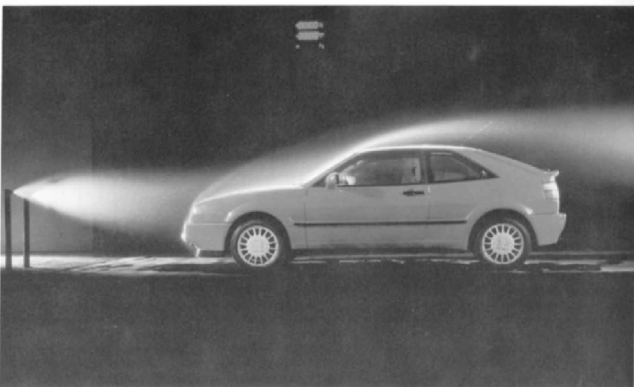
PRIX DU CARBURANT EN EUROPE (en euros)

Rang	Pays	Sans plomb 95	Sans plomb 98	Diesel
1	Lettonie	0,83	0,86	0,83
2	Bulgarie	0,94	0,96	0,87
3	Estonie	0,97	1	0,91
4	Lituanie	0,97	1,016	0,912
5	Slovénie	0,994	1,03	0,96
6	Slovaquie	1	1,066	1,014
7	Grèce	1,018	1,155	0,991
8	Roumanie	1,019	1,028	0,96
9	Irlande	1,085	1,074	1,071
10	Espagne	1,099	1,2114	0,981
11	Pologne	1,102	1,15	0,992
12	Rép. Tchèque	1,115	1,142	1,043
13	Suisse	1,14	1,182	1,143
14	Hongrie	1,156	1,192	1,1
15	Autriche	1,169	1,22	1,033
16	Luxembourg	1,24	1,31	0,96
17	Italie	1,273		1,152
18	Portugal	1,29	1,364	1,039
19	Suède	1,316	1,35	1,224
20	France	1,329	1,386	1,122
21	Royaume-Uni	1,352	1,432	1,407
22	Danemark	1,377	1,42	1,21
23	Allemagne	1,42	1,51	1,17
24	Belgique	1,452	1,516	1,158
25	Finlande	1,47	1,497	1,078
26	Pays-bas	1,537	1,591	1,119
27	Norvège	1,599	1,657	1,35

Source : Union Internationale des Transports routiers / Septembre 2005

de 0,84 eurocents le litre au moment de ce test, ce qui met le Shell V-Power à près de 18 % de plus que mon carburant habituel. Le Shell V-Power peut-il dans ces conditions rivaliser avec un diesel classique ? Soyons réalistes: un carburant libérant près d'un cinquième de puissance en plus que le carburant de référence ne pourrait en aucun cas être commercialisé sans précautions ni mesures d'accompagnement. Tout ceux qui ont un jour trafiqué une mobylette en y mettant des combustibles « boostés » le savent: le moteur fini par « serrer » et l'usure de celui-ci est évidemment décuplée dès lors qu'on sort des spécifications pour lesquelles le moteur a été dimensionné. De plus, on sait qu'on peut changer aisément la puissance d'un moteur en modifiant certaines pièces techniques ou électroniques, et que cette opération est soumise à contrôle, passage au

contrôle technique, changement éventuel de catégorie de puissance fiscale, paiement d'une vignette plus chère et modification éventuelle du contrat d'assurance couvrant le véhicule. Peut-on donc imaginer que Shell commercialise un carburant surpuissant de près de 20 % sans qu'aucune mesure telle ne soit prise ? Je pense que la réponse est clairement non.



Enfin, l'effet d'un tel supercarburant dans mon véhicule (moteur de 2 000 cc) serait équivalent à une augmentation de sa cylindrée de près de 20 %, et donc au passage d'une cylindrée d'environ 2 400 cc. Il se fait que ce modèle existe, mais consomme bien plus que le mien, alors que sa forme extérieure et donc son Cx reste identiquement le même. Le gain de puissance du carburant sera donc compensée par une surconsommation due inévitablement à un comportement différent sur la route: je vais rouler plus brutalement, être tenté de profiter de ce supplément éventuel de puissance, et donc piloter d'une manière moins souple, moins économique... Sachant également que la boîte de vitesse du modèle équipé d'un moteur de 2 400 cc n'est pas la même que la mienne, je me doute qu'il y a une bonne raison technique, et que ma boîte ne pourra pas tenir le coup, ou alors risque de voir sa durée de vie nettement réduite, ce qui ne joue certainement pas en faveur de « super » carburants, du moins pas à ce niveau de prix.

Alors, non, finalement *je n'ai pas testé le Shell V-Power pour vous*, car je pense qu'il est tout simplement impossible que ce produit ait une quelconque utilité pour moi, vu son prix bien trop élevé par rapport à mon diesel actuel et qu'aucun argument n'a été opposé à ce jour à mes réflexions.

Brent Frère