

Les Dacia sont-elles toujours aussi fiables ?

Depuis l'apparition de la Logan en 2004, Dacia a fait de la fiabilité une des vertus cardinales de ses modèles. Une promesse tenue par la marque qui a longtemps caracolé en tête des enquêtes de fiabilité, mais qui semble aujourd'hui connaître quelques ratés. Qu'en est-il vraiment et peut-on toujours faire confiance aux modèles du constructeur ?





MOTEURS 1.2 TCE et Blue dCi

Le moteur 1.2 TCE est à ce jour le seul véritable ennui sérieux rencontré à grande échelle par Dacia. Le silence du constructeur n'a pas arrangé les choses et les conséquences en termes d'image sont néfastes. De son côté, le Blue dCi 115 connaît quelques bugs à cause notamment de son système AdBlue, mais une solution existe heureusement.

➤ maintenance, voyant multifonction et voyant moteur orange) et des messages d'alerte au tableau de bord (« Vérifier système antipollution » et « 800 kilomètres avant blocage du système »). Plusieurs lecteurs nous ont indiqué avoir eu leur voiture immobilisée plusieurs jours voire plusieurs semaines au garage, le réseau n'étant visiblement pas toujours informé de la procédure concernant ce souci. D'après les témoignages recueillis, confirmés par un atelier de la marque, il s'agit la plupart du temps d'un défaut affectant le calculateur qui gère l'injection d'AdBlue dans le catalyseur. La quantité d'AdBlue dans le réservoir est correcte mais le système n'en injecte pas assez, provoquant un message d'erreur. Il existe une reprogrammation afin de recalibrer l'injection du système SCR, prise évidemment en garantie par la marque.

3. 1.2 TCE, le mouton noir ?

Modèles concernés :

- Dokker depuis 2012
- Lodgy depuis 2012
- Duster 1 phase 2 de 2014 à 2018

Si nous n'avons pas encore évoqué le cas du 1.2 TCE, c'est que les soucis rencontrés par ce moteur nécessitent à eux seuls un chapitre. Difficile de passer à côté de la médiatisation faite autour de cette affaire et d'ignorer les situations parfois difficiles vécues par les propriétaires victimes de cette avarie.

Quel est le souci du 1.2 TCE ?

Depuis maintenant plusieurs années, des clients constatent une surconsommation d'huile du moteur 1.2 TCE (également appelé H5Ft ou HR12

en interne, et 1.2 DIG-T chez Nissan). Faute de témoin d'alerte de niveau au tableau de bord, certains propriétaires ont été confrontés à ce souci sans signe avant-coureur. De nombreux moteurs ont souffert de « serrage » (le moteur se bloque faute de lubrification), voire de casse moteur, parfois en roulant. D'autres nécessitent un appoint d'huile régulier. Par ailleurs, en lien avec ce problème de surconsommation d'huile, le 1.2 TCE connaît des ennuis de chaîne de distribution qui se détend et devient bruyante (mais les ruptures restent rares). Dernier point, plusieurs cas de destruction des soupapes d'échappement, toujours en rapport avec le problème de lubrification, sont recensés.

Doù provient ce problème ?

Deux éléments sont en cause : un souci de pression d'air dans le collecteur d'admission qui provoque une dépression dans les cylindres et une aspiration de l'huile qui est alors brûlée. Ce problème est lié à une étanchéité insuffisante due à des segments défectueux. Vu l'ampleur du phénomène, il ne s'agit pas de cas isolés mais d'un défaut de conception du moteur.

Quels sont les moteurs concernés ?

Attention à l'emballement médiatique autour de cette affaire bien réelle : tous les 1.2 TCE ne sont pas touchés, et en tout état de cause les moteurs concernés sont surtout ceux produits avant le 11 mai 2016, date de l'entrée en production (tardive) des moteurs modifiés en usine. Toutefois, on constate malgré tout encore des cas de consommation excessive sur des moteurs construits après cette date, mais sans aller jusqu'à la destruction du moteur. Plusieurs fois contactée par nos soins, Dacia n'a jamais jugé utile de répondre à nos demandes

TOUCHÉ PAR UN SOUCI DE SURCONSOMMATION D'HUILE, LE 1.2 TCE A ÉTÉ VICTIME DE GRAVES AVARIES. MAIS TOUS LES MOTEURS NE SONT PAS CONCERNÉS.

sur ce point et ne communique donc pas de chiffres susceptibles d'identifier les moteurs les plus à risques. Dommage, car cela aurait sans doute permis d'éviter à la polémique d'enfler sur les réseaux sociaux et une communication du constructeur aurait aussi contribué à rassurer nombre de propriétaires.

Quelles sont les solutions ?

Une solution technique baptisée Actis 10575 a bien été mise en place à partir de juin 2015, mais la marque n'a jamais organisé de campagne de rappel systématique. De nombreux moteurs sont donc passés au travers de la mise à jour logicielle visant à corriger la pression d'admission, ou l'ont reçue trop tard, quand le mal était déjà fait. Si le moteur présente déjà une surconsommation importante, la reprogrammation ne sera sans doute pas suffisante. Le garage doit mesurer la consommation d'huile et, si cette dernière est au-dessus du seuil défini par la marque, il faudra changer les segments et dans certains cas le bloc moteur complet. Quant aux moteurs cassés, la seule solution est bien évidemment le remplacement.

Comment obtenir une prise en charge ?

Si votre véhicule est encore sous garantie et présente l'un des symptômes connus du 1.2 TCE, les réparations seront prises en charge par la marque, à condition bien entendu d'avoir respecté les

préconisations du carnet d'entretien (intervalle et kilométrage des révisions). Si la période de garantie a expiré (c'est la situation la plus fréquente), Dacia a décidé de traiter les dossiers au cas par cas, une démarche contestée par le Collectif Casse Moteur Renault-Nissan qui réclame une gestion globale du dossier et qui, à ce titre, a adressé une lettre ouverte à la direction du constructeur. En attendant, les propriétaires confrontés à ce problème doivent d'abord contacter leur concessionnaire et faire ouvrir un dossier avec demande de prise en charge. L'enjeu est important, car un remplacement de moteur est une opération facturée entre 7 000 et 8 000 euros en moyenne !

La prise en charge est donc variable et va beaucoup dépendre de l'attitude du concessionnaire qui va « pousser » le dossier ou non. Le délai légal de prescription pour vice caché est, depuis 2008, de cinq années et le risque est de voir le dossier purement et simplement rejeté. Toutefois, il faut reconnaître que la majorité des prises en charge se déroule correctement : nous avons recueilli beaucoup de témoignages faisant état d'une prise en charge de 60 à 100 % en fonction du kilométrage et de l'entretien. Mais il n'en reste pas moins que beaucoup de cas sont encore litigieux, avec parfois des conséquences importantes, notamment pour les clients ayant contracté un crédit et qui se voient privés d'une utilisation normale de



L'union fait la force

Face à ce problème et au mutisme de Renault-Dacia sur la question, un collectif d'utilisateurs a vu le jour pour aider les personnes touchées et tenter de peser collectivement sur les décisions de Renault-Nissan. Il a constitué une base de données qui compte à ce jour 700 cas déclarés de problèmes concernant le 1.2 TCE sur les modèles Renault, Nissan et bien sûr Dacia. Très actif auprès des médias, ce collectif se bat pour que le problème ne soit plus traité au cas par cas mais pour que les constructeurs y apportent une réponse globale. Il fournit également un ensemble de liens et de documents pour constituer un dossier de prise en charge.

<http://casse-moteur-renault.weebly.com>





HÉRITAGE ASSUMÉ

Remplacés fin 2020, les modèles actuels restent à un excellent niveau de fiabilité. Les Logan, Logan MCV et Sandero demeurent parmi les modèles les plus fiables de leurs segments respectifs. La prochaine génération n'a pas le droit de décevoir !

➤ leur véhicule. Quelques points sont donc à noter pour obtenir une prise en charge correcte :

- La prise en charge totale ne peut être obtenue que si le véhicule a moins de 100 000 kilomètres, le problème apparaissant le plus souvent entre 40 000 et 60 000 kilomètres.
- L'entretien doit avoir été scrupuleusement suivi. Un entretien hors réseau n'est pas forcément éliminatoire mais constitue un handicap : les factures justificatives seront

de nouvelles motorisations et de nouveaux équipements.

Les normes anti-pollution de plus en plus sévères et la nécessité de se doter de garde-fous électroniques obligatoires toujours plus nombreux ont apporté une complexité relativement nouvelle chez Dacia. Impossible de comparer une Logan 1.4 MPI de 2005 avec un Duster Blue dCi 115 de 2019 ! Néanmoins, la marque a réussi à surmonter la plupart des écueils dus à cette modernisation à marche forcée, même si les bugs électroniques au lancement du Duster ont un peu surpris les habitués.

Le gros point noir reste donc la série d'avaries rencontrées par le moteur 1.2 TCE provenant de la banque d'organes Renault-Nissan. Le pire dans cette affaire, c'est que d'autres constructeurs ont eux aussi connu des soucis encore plus importants de casse ou de surconsommation d'huile (on pense notamment au fameux 1.6 THP PSA/BMW). Aucune marque n'est donc à l'abri, pas même Dacia, et l'affaire n'aurait certainement pas eu le même retentissement si le constructeur avait accepté de communiquer afin d'éteindre l'incendie.

Mais le mal est fait, et l'image de Dacia se retrouve écornée après un parcours sans faute : l'excellent 1.3 TCE souffre ainsi de la réputation de son aîné et on constate clairement sur les réseaux sociaux une défiance d'une partie de la clientèle dès que l'on prononce le mot TCE... Cela ne doit pourtant pas faire oublier que le reste des motorisations offre une très bonne fiabilité. Il faut désormais que les nouveaux moteurs se montrent irréprochables afin que la marque se fasse pardonner ce faux pas ! ■

➤ LES NORMES TECHNIQUES TOUJOURS PLUS CONTRAIGNANTES RENDENT LES VOITURES PLUS COMPLEXES

demandées et le constructeur vérifiera que les révisions ont bien été faites selon les normes qu'il a définies (opérations, qualité des pièces et de l'huile, etc.).

- L'utilisation d'E85, avec ou sans kit, conduira d'office à un refus de prise en charge.

4. La fiabilité Dacia aujourd'hui

Dacia n'a pas usurpé sa réputation de fiabilité : la première génération est presque irréprochable, avec un taux de défaillances inférieur à la moyenne du marché. La marque est arrivée à détrôner certaines références en la matière et a longtemps fait jeu égal avec des constructeurs japonais ou coréens ! La deuxième génération a repris les mêmes bases saines, et offre globalement encore une fiabilité remarquable, même si pas mal de petits couacs sont apparus au fur et à mesure de l'arrivée

550 000 KM !

Dans notre deuxième numéro, nous avons fait la rencontre d'Hamid et de son taxi Logan 1.5 dCi 70 de plus de 550 000 km. Un kilométrage courant au Maroc ou en Roumanie !

