

Expertise amiable 2019

Nissan Qashqai 1.2 DIG-T 115 de 2015 moteur HRA2DDT 56000 km

Constatations :

- Nous commençons l'expertise par retracer l'historique de cette affaire et entendre les parties en leurs explications.
- Le constructeur NISSAN WEST EUROPE est absent et non représenté aux opérations d'expertises, bien que dûment convoqué par courrier recommandé. Le constructeur s'est excusé de son absence par courrier daté du 14 février 2019. Dans ce courrier, le constructeur précise les éléments suivants "Bien que NISSAN conteste encourir toute responsabilité dans la survenue des désordres affectant ce véhicule et que les constatations relevées par vos soins ne sauraient nous être opposables, nous étudierons, sur un plan commercial, tout rapport qui nous sera transmis, accompagné de factures d'entretien et de photographies."
- La concession nous indique que selon les informations enregistrées dans le fichier informatique du constructeur, la reprogrammation du calculateur PG6BP a été effectuée le 10.03.2017, à 18555 kilomètres par la concession . Cette reprogrammation a été réalisée pour diminuer la consommation d'huile, dans le cadre d'une campagne de rappel initiée par le constructeur.
- Après avoir pris connaissance des éléments administratifs de ce dossier, nous poursuivons l'expertise par l'examen du véhicule.
- Le véhicule totalise 56605 kilomètres au compteur. Il présente un aspect général de carrosserie satisfaisant dans son ensemble.
- Le niveau d'huile moteur se situe légèrement en-dessous du repère maxi à la jauge. L'extrémité de la jauge est colorée.
- Le niveau de liquide de refroidissement se situe au repère maxi dans le vase d'expansion.
- Nous consultons l'ordinateur de bord. Dans l'onglet entretien, nous constatons que la périodicité d'entretien (20000 km) n'est pas renseignée. Le totalisateur kilométrique depuis la dernière vidange est également vierge. La programmation s'effectue avec les touches du volant de direction, sans outillage spécifique. En revanche, il n'existe pas de compteur temporel.
- A la mise du contact, le niveau d'huile moteur n'est pas renseigné.
- Nous réalisons une lecture des codes défauts, via la valise de diagnostic.
- Aucun défaut n'est enregistré dans la mémoire du calculateur.
- La mise à jour du calculateur porte la référence: 23701HY94A. Selon le concessionnaire, cette mise à jour est supérieure à celle effectuée le 10 mars 2017.

- La première révision n'est pas renseignée.
- Nous démarrons le moteur au cours de l'expertise. **Le moteur émet un bruit anormal dans l'environnement de la chaîne de distribution.**
- Un essai routier d'un kilomètre est effectué.
- De retour à l'atelier, nous débranchons la batterie, pour déterminer si les données d'entretien restent enregistrées dans le combiné de bord. A l'issue, nous constatons que les données d'entretien sont effacées.
- Batterie KE241-70E01 12V - 70Ah - 720A - étiquette de fabrication 06.03.17.
- Nous examinons ensuite le véhicule sur un pont élévateur.
- dépose de la protection inférieure moteur.
- Constat d'un suintement d'huile dans l'environnement du carter de distribution.
- Le carter inférieur moteur est relativement petit.
- **Le moteur n'est pas équipé d'une sonde de niveau d'huile. Seule, une sonde de température, située au-dessus du carter moteur, est présente.**
- Nous déposons les bougies d'allumage.
- Les électrodes des bougies d'allumage ne sont pas particulièrement grasses.
- L'examen des cylindres à l'endoscope est difficilement exploitable. Des marques verticales et des stries d'usinage sont visibles dans les cylindres.
- Nous effectuons une prise des taux de compression du moteur.
- Par convention, le cylindre n°1 se situe du côté volant moteur.
- Cylindre n°1: 7.5 bars
- Cylindre n°2: 7.5 bars
- Cylindre n°3: 7.5 bars
- Cylindre n°4: 7 bars.
- Le filtre à air est sale.
- Le concessionnaire n'est pas en mesure de nous fournir les taux de compression minimum.