

ENQUÊTE

SURCONSOMMATION D'HUILE

Les moteurs à risque

On croyait le mal éradiqué. Pourtant, il continue de faire des dégâts, surtout sur les motorisations à essence. Parmi les quinze marques concernées, Renault/Nissan, PSA, Toyota et Volkswagen figurent en tête de liste.

Un an après notre première enquête (trimestriel occasion de janvier 2016) sur ce sujet, force est de constater que le problème fait tache d'huile. D'abord au sein du groupe PSA. Ainsi, les moteurs trois cylindres 1.0 VTi de 68 ch (dont la production a été stoppée en 2016) et 1.2 VTi de 82 ch se distinguent par leur gourmandise en huile, un péché mignon qui caractérisait déjà les blocs de l'ancienne génération (1.4/1.6 VTi et 1.6 THP). Les notes techniques confidentielles adressées aux réseaux début 2017, que nous avons réussi à nous procurer, révèlent deux anomalies sur ces moteurs corrigés respectivement en août et novembre 2016 (*lire page 19*).

ALERTE CHEZ RENAULT

Du côté du groupe Renault-Nissan, les symptômes rencontrés sur le quatre-cylindres 1.2 TCE ont conduit le constructeur à procéder à une analyse détaillée depuis 2014. Si à l'époque le nombre de cas clients demeurait assez faible, la machine s'est emballée avec le vieillissement des véhicules mis à la route. Face au nombre croissant de déposes moteur dans le réseau en Europe et aux remontées venant des autres pays du monde, les ingénieurs ont placé le niveau d'alerte au maximum, comme le prouvent des documents internes. Petite cause, gros effets. À l'origine du problème, une calibration erronée du calculateur moteur. La faible pression dans le



CALCULEZ VOTRE CONSOMMATION D'HUILE

- 1 Réalisez d'abord une première vérification du niveau (à 50 000 km par exemple) et faites l'appoint jusqu'au maximum.
- 2 Parcourez ensuite 5 000 km puis effectuez la seconde vérification (à 55 000 km).
- 3 Mesurez la quantité d'huile nécessaire pour faire l'appoint à l'aide d'un doseur (2 litres par exemple).
- 4 Faites ce calcul :

$$\frac{1000 \text{ km} \times 2 \text{ l}}{5000 \text{ km parcourus}} = 0,4 \text{ l}$$

collecteur d'admission, conjuguée à une forte dépression dans le cylindre, provoque un manque d'étanchéité du deuxième segment

des pistons. De l'huile est alors aspirée puis brûlée par la combustion, d'où la surconsommation d'huile. La solution consiste à reprogrammer le calculateur afin d'augmenter la pression dans le collecteur lorsque la charge moteur et la vitesse sont faibles, et de réduire la consommation d'huile.

Malheureusement si le véhicule n'est pas remis en conformité à

temps, l'usure des segments s'amplifie et entraîne un endommagement irréversible du moteur par manque de lubrification... Ce qui pourrait être évité grâce à la présence d'un voyant de niveau d'huile. Sauf que, par souci d'économie, le constructeur a choisi de s'en passer sur ce moteur. Résultat : lorsque le seuil critique est atteint, les conducteurs n'ont plus que leurs yeux pour pleurer. En découle cette interrogation :

si le 1.2 a été corrigé sur la chaîne de fabrication, qu'en est-il des centaines de milliers de véhi-

cules circulant en Europe ? Nissan a lancé en janvier une campagne de service (*lire ci-dessous*) destinée à reprogrammer le calculateur pour limiter la casse. Un moindre mal.

NI VU NI CONNU

Mais la marque n'a pas semblé judicieux d'informer ses clients de ce rectificatif que les concessionnaires mettent en œuvre seulement lorsque les véhicules passent à l'atelier. Carton rouge aussi à Renault, qui, à l'heure où nous écrivons ces lignes, n'a toujours pas mis en place d'action corrective. Idem pour les marques des groupes PSA et Volkswagen. Dès lors, un petit conseil s'impose : surveillez le niveau d'huile de ces moteurs comme le lait sur le feu... ■

le chiffre

0,25 litre

C'est la consommation normale pour 1000 km admise par PSA sur ses moteurs à essence pour un véhicule de plus de 10 000 km. En phase de rodage, cette valeur grimpe à 0,35 litre.

Dacia/Nissan/Renault

1.2 TCE/1.2 DIG-T

■ Voyant anomalie moteur allumé, hésitations du moteur, bruit moteur anormal, fumées à l'échappement et/ou consommation importante d'huile sur les véhicules produits du 1^{er} janvier 2012 au 25 juillet 2015 (Dacia et Renault) et sur les Nissan Juke (n° de VIN SJN*E*F15U7000001 à SJN*E*F15U7210197), Pulsar (de VSK*D*C13U0000001 à VSK*D*C13U0065235) et Qashqai (de SJN*E*J11U1000001 à SJN*E*J11U1572966)

➔ Reprogrammation du calculateur moteur et mesures

complémentaires en fonction du diagnostic :

- Si le niveau d'huile est sous le minimum mais qu'il n'y a pas de bruit moteur, les segments sont remplacés.
- En présence de bruit moteur, le réseau effectue un test de compression. Lorsque l'écart entre la valeur mesurée et la valeur standard est inférieur à 25%, le tendeur de chaîne de distribution est remplacé. Lorsqu'il est supérieur à 25%, deux cas de figure : si la paroi des cylindres est marquée, le bas moteur est changé ; si l'on observe des dégâts ou une

surchauffe de la culasse ou du bloc-cylindres, on refait le moteur complet.

Véhicules concernés : Dacia Duster, Dokker et Lodgy ; Nissan Juke, Pulsar et Qashqai II ; Renault Clio IV, Captur, Kangoo II, Mégane III et Scénic III.

■ Anomalie affectant le logiciel de commande du calculateur moteur, et susceptible d'entraîner une vibration des segments de piston et une destruction du moteur sur les Juke (produits du 16/01/14 au 08/02/16), Pulsar (du 22/05/14 au 13/01/16) et Qashqai

(du 23/09/13 au 12/02/16)

➔ Reprogrammation du module de commande moteur lorsque

le véhicule passe à l'atelier (action lancée en janvier 2017).

