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)*.

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 :

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

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 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 véhicules 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.

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.

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... ■

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 1er 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).

Audi

1.2 TFSI 90/105/110
➻ Culasse.
Véhicule concerné : A3 III.

1.4 TFSI 122/140
➻ Culasse.
Véhicules concernés : A1 et A3.

1.4 TFSI 125/150
➻ Culasse.
*Véhicules concernés : A3 III (jusqu'au numéro de VIN WAUZZZ8V*E*116725), et Q3 (jusqu'au numéro WAUZZZ8U*E*063145).*

1.4 TFSI 185
➻ Flexible d'aération du carter moteur (sur tous les modèles produits jusqu'au 03/09/12), flexible d'entrée d'air (jusqu'au 04/12/12), ou moteur à remplacer (jusqu'au 12/12/12).
Véhicule concerné : A1.

1.8 TFSI 120/160/170
➻ Pistons, bielles et segments jusqu'en octobre 2011.
Véhicules concernés : A3, A4 et TT.

2.0 TFSI 170/180/211
➻ Pistons et segments jusqu'en juin 2014.
Véhicules concernés : A4, A5, A6, Q3 et Q5.

2.0 TDI (injecteurs-pompes)
➻ Pompe tandem jusqu'en avril 2007.
Véhicules concernés : A3, A4 et A6.

Citroën/DS/Peugeot

1.0/1.2 VTi
■ Consommation d'huile importante jusqu'au 17/08/16 (1.0 et 1.2 VTi) liée au clapet de déshuileur du couvre-culasse ➻ Couvre-culasse à remplacer.

■ Consommation d'huile importante résultant du gommage de la segmentation du moteur (sur 1.0 jusqu'à la fin de production mi-2016, et sur 1.2 82 ch jusqu'au 14/11/16)
➻ Remplacement du bas moteur et du boîtier de sortie d'eau si la consommation est supérieure à 0,25 l aux 1000 km.
Véhicules concernés : Citroën C1, C3 et C4 Cactus ; DS3 ; Peugeot 108, 208, 2008 et 308.

1.4 et 1.6 VTi
➻ Couvre-culasse et bougie, ou culasse et bougies, ou moteur à remplacer jusqu'au 20/10/13.
Véhicules concernés : Citroën (C3, C3 Picasso, C4, C4 Picasso, C5 et Berlingo), DS (DS3, DS4 et DS5) et Peugeot (207, 208, 2008, 308, 3008, 508, 5008 et Partner).

1.6 THP 150/156/175/200
■ Fumées bleues, témoin d'huile allumé jusqu'au 31/12/10
➻ Couvre-culasse, culasse, ou moteur à remplacer.
Véhicules concernés : Citroën (C4, C4 Picasso et C5), DS (DS3, DS4 et DS5) et Peugeot (207, 208, 308, RCZ, 3008, 508 et 5008).

La propension du trois-cylindres EB à boire de l'huile s'explique par l'usure des segments.

Confrontés au problème de surconsommation d'huile, les concessionnaires bottent souvent en touche.

Seat

1.2/1.4 TSI
➻ Culasse avec les soupapes jusqu'au 04/09/13. Problème d'usinage des guides de soupapes de la culasse (l'huile pénètre entre la culasse et les guides).
Véhicule concerné : Leon III.

1.4 TSI 125/150/160/180
➻ Flexible d'aération du carter moteur ou flexible d'air.
Véhicules concernés : Ibiza, Leon et Altea.

1.8 TSI 160
➻ Pistons, bielles et segments.
Véhicules concernés : Leon et Altea.

2.0 TFSI 185/200/211
➻ Segments et pistons.
Véhicules concernés : Leon et Altea.

VOTRE CONDUITE A AUSSI UNE INCIDENCE

Votre moteur boit trop d'huile ? Ce n'est pas systématiquement lié à un défaut technique. Certaines conditions d'utilisation peuvent aussi favoriser ce phénomène : conduite en ville, remorquage, nombreux démarrages et arrêts, atmosphère poussiéreuse, conduite régulière à haut régime ou en altitude… Par ailleurs, la quantité de dilution de l'huile (issue de la condensation et des résidus de carburant) et son degré d'oxydation influent sur la consommation. Idem si les lubrifiants et les carburants utilisés sont de mauvaise qualité.

Toyota

1.33 VVT-i

■ Dysfonctionnement et surconsommation jusqu'au 04/02/13
➠ Cache-culasse, pistons, segments et gicleur d'huile à remplacer.
Véhicules concernés : iQ, Yaris et Auris.

1.8 VVT-i Hybride

■ Surconsommation d'huile dans des conditions urbaines sévères ➠ Segments et pistons.
Véhicules concernés : Auris (jusqu'en avril 2014), Prius III (jusqu'en février 2014) et Prius+.

1.4 D-4D

■ Augmentation du niveau d'huile et surconsommation jusqu'au 12/02/12
➠ Turbo, pompe à vide, injecteurs ou moteur complet à remplacer.
Véhicules concernés : iQ, Yaris et Auris.

■ Ajouts fréquents d'huile et dégagement de fumée bleue à l'échappement sur les moteurs Euro 4 et 5*
➠ Pas d'intervention si la consommation est inférieure à 0,3 l aux 1000 km ; remplacement du moteur si elle est supérieure à 0,3 l aux 1000 km.
Véhicules concernés : iQ, Yaris II et III, Auris II et III, Corolla, Urban Cruiser et Verso-S.

2.0/2.2 D-4D (jusqu'à fin 2008)

➠ Segments et pistons, voire moteur complet à remplacer.
Véhicules concernés : Auris (jusqu'en août 2008), Corolla Verso, Avensis (jusqu'au 27/06/08) et RAV4 (jusqu'en mai 2008).

2.0/2.2 D-4D (à partir de 2008)

➠ Culasse, segments et pistons jusqu'en mai 2011.
Véhicules concernés : Auris, Avensis, Corolla Verso, Verso et RAV4.

2.0 D-4D 124

➠ Segments et pistons.
Véhicules concernés : Auris II (jusqu'au châssis n° SB1ZF3JE30E006125) et RAV4 IV.

(*) Jusqu'au n° de moteur 1345437 (Euro 4 avec catalyseur d'oxydation) ; jusqu'au n° de moteur J147169 (Euro 4 avec FAP) ; jusqu'au n° de moteur 13454413 ou J143502 (Euro 5 avec FAP).

Volkswagen

1.2 TSI 90/110

➠ Culasse jusqu'au numéro de moteur CJZ_170947.
Véhicules concernés : Golf VII et Golf Sportsvan.

1.4 TSI 122

➠ Culasse jusqu'au numéro de moteur CXS_213442.
Véhicules concernés : Golf VII et Golf Sportsvan.

1.4 TSI 140/160/180

➠ Flexible d'aération du carter moteur (jusqu'au numéro de moteur CAV_438345) ou flexible d'air (jusqu'au numéro de moteur CTH_023901).
Véhicules concernés : Polo (jusqu'en février 2014), Golf, Coccinelle, Passat, Scirocco, Touran et Tiguan.

1.8 TSI 160

➠ Pistons, bielles, segments jusqu'en octobre 2011.
Véhicule concerné : Passat.

2.0 TFSI 200/211

➠ Segments et pistons.
Véhicules concernés : Golf, Coccinelle, Scirocco, Eos, Passat et Tiguan.

ET AUSSI…

FIAT

1.2 69

➠ Bougies.
Véhicules concernés : Panda et 500

1.4 16V 100

➠ Moteur à changer d'octobre à décembre 2011.
Véhicule concerné : 500.

HONDA

1.8 i-VTEC

➠ Culasse sur les modèles 2008.
Véhicules concernés : Civic et CR-V.

MINI

1.6 95 et 98 (One), 120 et 122 (Cooper)

➠ Culasse.
Véhicules concernés : Mini, Clubman et Countryman.

1.6 Turbo (Cooper S)

➠ Culasse jusqu'en 2010.
Véhicules concernés : Mini et Clubman.

OPEL

1.4 Turbo

➠ Collecteur d'admission.
Véhicules concernés : Astra (jusqu'en janvier 2011) et Meriva (jusqu'en décembre 2010).

SKODA

1.4 TSI 122/125/150/160/180

➠ Flexible d'aération du carter moteur ou flexible d'air.
Véhicules concernés : Fabia, Octavia, Superb et Yeti.

1.8 TFSI 160

➠ Segments et pistons.
Véhicules concernés : Octavia, Superb (jusqu'au 17 janvier 2011) et Yeti (jusqu'au 17 octobre 2011).

SMART

0.8 cdi

➠ Refroidisseur d'air de suralimentation.
Véhicule concerné : Fortwo II.