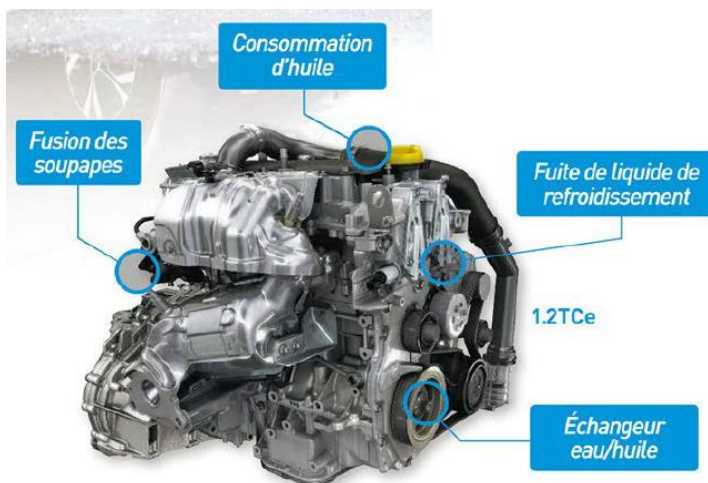


MotorGate 1.2 TCe & DIG-T ([Renault H5Ft](#) / [Nissan HRA2DDT](#))

De **2012 à 2018** Renault et Nissan ont produit conjointement des moteurs essence, 1.2 TCe pour Renault, et 1.2 DIG-T pour Nissan (code moteur **H5Ft chez Renault et HRA2DDT chez Nissan**). Ils sont produits dans les usines de Valladolid (Espagne) et Sunderland (Angleterre).

Ces moteurs équipent des centaines de milliers de véhicules à travers toute l'Europe : **Renault** Captur, Clio 4, Kadjar, Kangoo 2, Mégane 3 et 4, Scénic et Grand Scenic 3 et 4, **Dacia** Dokker, Duster et Lodgy, **Nissan** Juke, Qashqai et Pulsar, et de très rares **Mercedes** Citan.



En **mai 2015**, des notes internes (Actis Solution 10575 / Nissan Technical Bulletin TB EM 15/05) confirment des problèmes de consommation d'huile anormale et admettent un réglage inadéquat du calculateur d'injection.

Jusqu'à **février 2017**, les membres du réseau **Renault** sont invités à tenir le discours suivant aux clients se plaignant de bruits moteurs ou/et consommation d'huile anormale : **«le client sera informé qu'une consommation d'huile légèrement supérieure est normale et qu'une solution sera disponible pour remédier à la perturbation »**.

En **2019**, **TOUS** les codes moteurs H5Ft figurent finalement dans cette note !

D'autres défauts de conceptions sont également connus et mènent à une usure prématurée de ces moteurs. Renault, **fin 2017** tente toujours de trouver la solution à un capteur de cliquetis erratique !

La [panne moyenne recensée](#) début janvier 2022 sur ces moteurs est de...67 000 km seulement !

Des centaines de casses ont été recensées à pleine vitesse sur autoroute, des drames ont été évités de peu, mais jusqu'à quand !? Aucun rappel ni alerte n'a jamais été jugé utile de la part des constructeurs...

Le **remplacement du moteur** est alors souvent nécessaire...pour une **facture de 6 000 à 10 000 €**, voire parfois plus !

*En janvier 2022 le scandale change de dimension avec le lancement d'une [action collective](#) contre les constructeurs !

L'action est ouverte à tous les possesseurs actuels ou passés de ces moteurs, afin de réclamer les préjudices subis.

Le scandale pourrait désormais trouver comme point de départ mai 2019 (alerte UFC Que Choisir) et ouvrir un délai de prescription de 6 ans (pénal).

Une affiche publicitaire pour une action collective. Le titre principal est 'MOTORGATE - CASSE MOTEUR RENAULT NISSAN DACIA'. En dessous, 'Action Collective Conjointe'. Au centre, un cercle blanc contient les logos de Renault, Dacia et Nissan. En bas, 'Inscription sur www.myleo.legal'.

Or, les constructeurs malgré d'innombrables articles de presse, y compris spécialisée ([L'Argus](#), [Auto-Plus](#), [Daciattitude](#), [Le Monde](#), [UFC Que Choisir](#), [Fiches-Auto](#), [RMC](#)...), continuent à nier ce scandale et gèrent en toute impunité les litiges au cas par cas.

Les prises en charge ne sont ainsi pas systématiques, et de nombreux clients ayant pourtant remonté très tôt des anomalies, minimisées ou ignorées par les membres du réseau, se sont vu essayer des refus de prise en charge une fois la casse moteur survenue !

Aujourd'hui, ces moteurs sont [remplacés par milliers](#) mais les constructeurs jouent la montre, sachant pertinemment que la plupart de ces casses moteurs vont survenir au-delà de la période des 5 ans permettant d'engager une procédure pour vice caché. En effet, les véhicules essence ont une [moyenne annuelle de roulage de seulement 9 000 km](#) !



Chez **Nissan** une extension gracieuse (Goodwill Extension NDQ 1833) portant la garantie à 5 ans ou 90 000 miles est proposée en cas de dysfonctionnement lié à une consommation d'huile anormale. **Nissan** a ainsi mis à jour sa note Technical Bulletin TB EM 15/05 le **23 décembre 2019**, l'étendant à **TOUS** les modèles équipés de moteurs HRA2DDT (remplacé en juillet 2020 par le PIB-WES-EM-20-008-fr et la TB EM 20/02).

Chez **Renault**, un message diffusé dans leur réseau le 4 juillet 2019 (**PSQ C050**) semble indiquer une amélioration des conditions de Prise En Charge. **L'OTS OCYQ**, intégrant moins de modèles indique une prise en charge possible jusqu'à 10 ans / 100 000 km (premier des 2 termes échu).

Bien conscient de ces défaillances, et lassés de voir Renault-Nissan tenter de leur en faire porter la responsabilité, de nombreux équipementiers automobiles ont délaissé ces moteurs ([Biomotors](#), [JR E85](#), [Flexfuel](#)...)

Les organes d'état possèdent tous ces éléments mais ne font rien (**DGCCRF, Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire**), sinon relayer les réponses -jamais vérifiées- des constructeurs.

Certains élus ont réagi, mais leurs questions au gouvernement sont restées longtemps sans réponse avant que là aussi le gouvernement ne se contente de relayer les réponses des constructeurs.

Les associations de consommateurs sont impuissantes et **l'UFC Que Choisir** qui a lancé l'alerte fin **mai 2019** n'a pas estimé possible d'aller plus loin !

Une **pétition** d'alerte lancée fin **décembre 2019** a recueilli [plus de 20 000 signatures à ce jour](#).

Doutes liés aux normes d'homologation...

Des interrogations existent également sur les **rejets de NOx** de ces véhicules. En effet, suite au Dieselgate, le Vehicle Market Surveillance Unit au Royaume-Uni, [a mené à l'été 2016 des tests sur les véhicules essence](#) (ce que n'a pas fait la commission Royal en France en 2016 ; elle s'est contentée de tester les véhicules diesel suspectés de tricherie).

Et le résultat est accablant pour le **Nissan Qashqai**, équipé du moteur **Renault 1.2 TCE 115**, les rejets de **NOx** en conditions réelles de conduite étant près de 10 fois supérieurs à ceux des tests d'homologation !*

En janvier 2018, la société de tests indépendante Emissions Analytics a [confirmé trouver des valeurs anormales](#) (16 x supérieures).

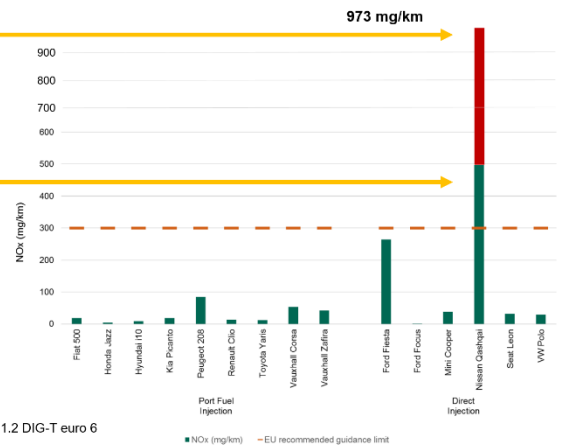
EMISSIONS ANALYTICS
Test « EQUA » janvier 2018



Driver & Vehicle Licensing Agency
Test « RDE » été 2016

Test « RDE » été 2016

Les 2 tests ont été menés sur des Nissan Qashqai 1.2 DIG-T euro 6



*Il est à noter que ce véhicule a nécessité la connexion d'un faisceau de câblage spécifique afin de permettre au véhicule de rouler sur le dynamomètre (nécessaire au test d'homologation).

En juillet 2019, à l'antenne de **RMC**, [ce sujet est dénoncé par Jean-Luc Moreau](#), journaliste spécialisé qui parle ouvertement d'une tromperie possible aux normes d'homologation. La reprogrammation développée pour répondre aux soucis rencontrés sur les modèles 2012-2016 serait en cause selon lui !

Bien que -et ce rapport le rappelle- le Nissan Qashqai a bel et bien répondu aux tests d'homologation, on peut s'étonner de voir de tels taux de rejet de NOx en condition réelle. C'est de loin le seul véhicule avec des résultats aussi anormaux.

Ce rapport a été transmis récemment au **pôle santé du parquet de Paris**, qui a déjà ouvert en 2017 une [information judiciaire contre Renault pour tromperie](#).

Alertés par nos soins, le Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire (DGEC, SSMVM) n'a pas pu nous communiquer de liste des véhicules contrôlés, nous renvoyant vers le site ICSMS ou aucune information ne figure sur ce sujet...

La liste des véhicules contrôlés ne peut être communiquée pour des raisons de confidentialité. Cependant, les références des véhicules et produits testés au niveau européen sont accessibles sur le site ICSMS.