

mesure en temps réel le niveau de l'huile dans le moteur et avertit le conducteur par un signal au tableau de bord de l'obligation de passer à l'atelier. Dès lors, nombreux sont les cas où la vidange doit être réalisée précocement. *'Je totalise 5608 km et un voyant allumé, associé à un message, m'indique qu'il faut faire la vidange d'huile alors que le carnet d'entretien précise qu'il faut la faire tous les 30000 km ou tous les ans»*, s'étonne ce propriétaire d'une Fiat 500 1.3 Multijet Lounge achetée neuve en mars 2009.

Garagistes impuissants

Même si la liste des témoignages d'automobilistes concernés par tous ces problèmes techniques n'en finit pas de s'allonger, les garagistes semblent démunis. En effet, ils n'ont souvent pas les moyens d'apporter une solution fiable et durable. Comme cette enseigne Renault en région parisienne, qui constate que même sa maison mère reste sans véritable réponse : *« Une information interne nous indique qu'après trois interventions sur le filtre à particules d'un Koleos, nous devons procéder à son remplacement. »* Une solution, certes. Mais à quel prix ! Et ce n'est certainement pas un remède. Cela revient presque à mettre un cautère sur une jambe de bois. Car, aussi scrupuleux soit-il, ce garagiste est bien conscient que, dans quelques mois, il reverra le même véhicule dans son atelier pour la même raison. Et c'est bien là le drame : le garagiste n'a souvent pas les moyens de savoir d'où vient exactement le problème avec les outils de diagnostic traditionnels dont il dispose. Plus grave, un véhicule peut très bien ne présenter aucun défaut lors du diagnostic « à la valise » ou même réussir le contrôle technique alors que le moteur est déjà très encrassé.

Dis-moi comment tu roules...

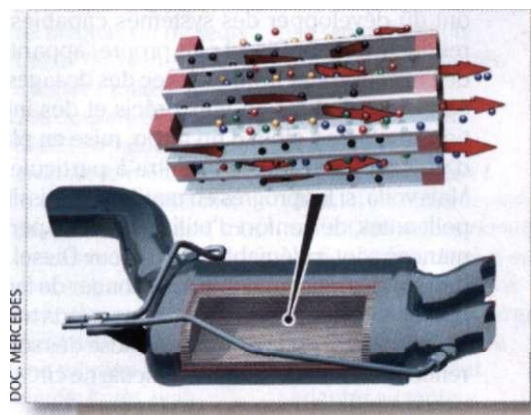
Mais, confronté à des pannes à répétition et à une facture de plus en plus lourde, l'automobiliste est logiquement tenté de se retourner contre le constructeur et le rendre responsable. *'Pour moi, Renault, c'est terminé!'*, laisse tomber ce propriétaire d'une Laguna II 1,9 dCi Dynamique année 2002 affichant 180000 km après avoir dû changer deux fois la vanne EGR avant la casse du turbo. Si son agacement est compréhensible, difficile de reprocher à la marque les problèmes en cascade que rencontre le moteur Diesel : il ne s'agit ni d'un vice caché ni d'un défaut de conception, et encore moins d'une fragilité chronique. Les moteurs Diesel d'aujourd'hui ont fait leurs preuves, ils sont fiables et répondent parfaitement aux critères de qualité. Le tort des

FILTRE À PARTICULES S'il ne brûle pas, il meurt

Le filtre à particules (FAP), composé d'une structure poreuse, est placé sur le tuyau d'échappement. Il retient les particules indésirables formées lors de la combustion. Au fil des kilomètres, leur accumulation dans l'élément filtrant réduit progressivement le passage des gaz d'échappement. Dès lors, comme pour une cheminée qui manque de tirage, la combustion se dégrade car le moteur « respire » mal. Et ça va de mal en pis puisque si le moteur manque d'air, il fume et génère des suies. C'est le début d'un cercle vicieux. La solution pour qu'une cheminée retrouve une efficacité optimale, c'est le ramonage ; pour le FAP, c'est la régénération. Une phase de plusieurs minutes qui consiste à brûler les particules en augmentant fortement la température des gaz d'échappement à plus

de 550 °C, seuil d'élimination des particules. Problème, cette valeur n'est pas atteinte naturellement par les gaz d'échappement : leur température monte difficilement à 200 °C lors des trajets urbains et avoisine les 400 °C sur autoroute. Pour trouver les degrés manquants, tous les moyens sont bons et les constructeurs utilisent différentes solutions plus ou moins orthodoxes. À commencer par la post-injection : l'injection d'une quantité de gazole supplémentaire qui se déroule après la combustion principale et qui brûlera dans l'échappement. Puis, par une plus grande sollicitation du moteur afin de le faire chauffer davantage avec la mise en service du dégivrage arrière par exemple. Enfin, ils vont même jusqu'à dégrader la qualité de l'injection pour que le moteur

chauffe encore plus. Et cela afin de réussir à brûler les particules accumulées dans le FAP. Ainsi, un moteur qui ne marche qu'en ville ne produira pas assez de chaleur pour réussir à éliminer les particules et s'encrassera irrémédiablement.



Les particules sont retenues dans l'élément filtrant lorsque les gaz d'échappement passent au travers des canaux.

La façon d'utiliser le véhicule est déterminante

constructeurs serait plutôt de favoriser la vente des véhicules diesels à tout-va. Les vendeurs proposent systématiquement un diesel, sans se soucier de l'utilisation qui en sera faite. Au point que les motorisations diesels dominent le marché automobile français. En 2009, selon le CCFA (Comité des constructeurs français d'automobiles), 70,7 % des ventes de voitures neuves concernaient un véhicule diesel. Plus de la moitié (56,2%) des voitures circulant en France se nourrissent au gazole. L'unique raison d'un tel succès : le prix du litre de carburant à la pompe. Devant cet engouement et pour faire face à l'entrée en vigueur de normes antipollution de plus ->