

MOTEURS VOLKSWAGEN 1.2/1.6/2.0 TDI

LES 15 DÉFAUTS PRIS EN CHARGE

Sans conséquence, le rappel des versions TDI ? Aux dires de Volkswagen, il n'y aurait aucun risque. Toutefois, les quatre marques du groupe ont décidé d'assumer le coût des réparations éventuelles. Histoire de rassurer les clients.

Boîtier de papillon des gaz

Conduite d'injection

Sonde lambda

Vanne de régulation de pression

Répartiteur de carburant

Transmetteur de pression différentielle

Capteur de pression

Capteur de température

Répartiteur

Injecteur

Détecteur de température des gaz

Radiateur de recyclage des gaz

Vanne de recyclage des gaz

Clapet de commutation du recyclage des gaz

Pompe haute pression



Même avant le rappel, les blocs TDI EA189 (2008-2015) n'étaient pas des modèles de fiabilité.

LES MODÈLES INCRIMINÉS

À défaut d'informations détaillées communiquées par les quatre marques du groupe, nous avons dressé la liste des modèles et des versions concernés, en précisant la date de l'arrêt de leur production ainsi que les volumes immatriculés en France.

Audi 191 659 unités

N. MODÈLES	MOTEUR	FIN DE PROD.	VOLUME
A1	1.6 - 2.0 TDI	Fin 2014	32 100
A3 II	1.6 - 2.0 TDI	Fév. 2013	77 800
A4 III	2.0 TDI	Avril 2014	32 550
A5	2.0 TDI	-	15 900
A6 II et III	2.0 TDI	Sept. 2014	3 100
TT II 2	2.0 TDI	Juillet 2014	1 400
Q3	2.0 TDI	Février 2015	23 500
Q5	2.0 TDI	Déc. 2014	19 000

Seat 92 890 unités

N. MODÈLES	MOTEUR	FIN DE PROD.	VOLUME
Ibiza IV	1.2 - 1.6 - 2.0 TDI	Mai 2015	54 000
Leon II	1.6 - 2.0 TDI	Déc. 2012	16 500
Exeo	2.0 TDI	Juin 2013	3 600
Altea	1.6 - 2.0 TDI	Sept. 2015	15 100
Alhambra	2.0 TDI	Sept. 2015	4 190

Skoda 65 229 unités

N. MODÈLES	MOTEUR	FIN DE PROD.	VOLUME
Fabia II	1.2 - 1.6 TDI	Oct. 2014	21 850
Rapid	1.6 TDI	Mai 2015	3 250
Octavia II	1.6 - 2.0 TDI	Juin 2013	16 200
Superb II	1.6 - 2.0 TDI	Mai 2015	12 950
Roomster	1.6 TDI	2015	3 950
Yeti	2.0 TDI	Mai 2015	10 250

Volkswagen 596 314 unités

N. MODÈLES	MOTEUR	FIN DE PROD.	VOLUME
Polo	1.2 - 1.6 TDI	Mars 2014	130 800
Golf VI	1.6 - 2.0 TDI	Juin 2013	145 300
Coccinelle	1.6 - 2.0 TDI	-	7 380
Jetta	1.6 TDI	-	3 500
Passat	1.6 - 2.0 TDI	Juill. 2014	73 950
Scirocco	2.0 TDI	Avril 2014	12 730
Eon	2.0 TDI	2015	8 000
Touran II	1.6 - 2.0 TDI	Avril 2015	80 680
Tiguan	2.0 TDI	Avril 2015	115 850
Sharan	2.0 TDI	2015	-
Caddy	2.0 TDI	2015	-

Si Volkswagen évoque des cas isolés, il est difficile de quantifier le nombre de véhicules touchés sur les 600 000 déjà modifiés en France. En l'absence de preuve tangible, nous pouvons tout de même affirmer que ces défaillances, bien connues (lire les fiches détaillées pour chacun des véhicules dans les pages de ce trimestre) et faisant l'objet de notes techniques internes, ne résultent pas de la reprogrammation. La faute à pas de chance ?

Techniquement parlant, la reprogrammation du calculateur a pour objectif d'optimiser le traitement des gaz d'échappement et de baisser les NOx. Pour cela, la modification de la cartographie moteur agit sur l'injection de carburant et sur l'action du système de recirculation des EGR. Or, si ce dernier est déjà bien malade, en raison d'un encrassement prononcé, la reprogrammation peut lui être fatale. Idem pour le filtre à particules ou les injecteurs.

Depuis le lancement de la mise à jour des blocs TDI, engagée entre juin et novembre 2016 en fonction des moteurs, une question hante les propriétaires : cette reprogrammation aura-t-elle des incidences sur la puissance et la consommation des véhicules incriminés (voir tableau ci-contre) ? Dans la lettre de rappel adressée à ses clients, le Groupe Volkswagen affirme que « cette intervention n'a aucune conséquence négative en matière de consommation, d'émissions de CO₂, de puissance moteur, de couple et d'émissions sonores, comme l'a confirmé le KBA (autorité allemande compétente) ».

DES ANOMALIES BIEN CONNUES

C'est ce que confirment les tests de nos confrères d'Auto Plus, qui ont uniquement relevé une baisse de couple de 17 Nm sur une des six voitures analysées (une Polo 1.6 TDI). Rassurant, sauf qu'une fois l'intervention réalisée en atelier, certains propriétaires constatent des anomalies (perte de puissance, broutements, à-coups) et l'allumage de voyants (défaut moteur, FAP, etc.). En cause : les éléments de recirculation des gaz d'échappement (vanne EGR), les injecteurs, la pompe haute pression, le capteur de pression du FAP... Bien que le Groupe Volkswagen ait toujours soutenu que ce rappel n'avait pas d'effet négatif sur la fiabilité et la longévité du moteur et de ses composants, les possesseurs y voient un lien de cause à effet. D'autant que des centaines de témoignages sur les forums racontent la même histoire : le concessionnaire reprogramme le calculateur et, rapidement, un dysfonctionnement survient.

Mettre en place une prise en charge revient à reconnaître les faiblesses de la génération de moteurs TDI EA189.

Par conséquent, les véhicules qui roulent peu ou qui sont principalement utilisés en ville, présentent davantage de risques que les autres. Pour éviter de ternir davantage son image, le Groupe Volkswagen a lancé le 1^{er} juillet 2017 une « mesure de restauration de la confiance client », qui consiste à prendre en charge à 100 % quinze défaillances sur les moteurs EA189 dont nos experts détaillent les modalités ci-après. Volkswagen ne s'en cache pas, ce disposi-

tif après-vente est surtout un bon moyen d'accélérer la réalisation de l'action de rappel en convainquant les réfractaires. Sur ce point, le géant allemand doit tenir ses engagements vis-à-vis de la Commission européenne, qui n'est pas prête à lâcher l'affaire.