

Depuis 2007, le problème de distribution sur le moteur diesel 2.0 a fait tâche d'huile. Afin de stopper l'hémorragie, BMW a lancé en janvier dernier une action corrective en atelier.

BMW 2.0 DIESEL LE BOUT DU TUNNEL ?

Déjà évoquée à plusieurs reprises, « l'affaire de la chaîne de distribution » sur le 2.0d a connu un nouveau rebondissement au début de cette année. Est-ce la menace d'une action de groupe, la mauvaise publicité faite dans les médias ou une prise de conscience du problème ? Quoi qu'il en soit, le constructeur munichois s'est enfin décidé à réparer ses erreurs... sept ans après le lancement de ce moteur !

Le 23 janvier dernier, en effet, l'ensemble du réseau a pris connaissance de la campagne technique lancée par BMW afin de résoudre un problème récurrent sur le moteur 2.0d. En l'occurrence des bruits anormaux (raclement et frottement à partir de 1500 tr/min), liés à l'usure prématurée de la chaîne de distribution. À l'origine de ce phénomène, la conception même du tendeur, qui ne peut compenser l'allongement de la

chaîne, cette dernière pouvant engendrer la destruction du moteur dans les cas extrêmes. Ce risque est d'autant plus élevé si les échéances d'entretien n'ont pas été respectées et si l'on utilise des huiles de qualité variable, car le choix d'une chaîne à douilles exige une lubrification impeccable. La lecture de cette note laisse des questions en suspens. En effet, les multiples modifications apportées à ce moteur (*lire encadré*) révèlent que le problème subsiste au moins jusqu'en 2014.

Un petit geste, mais un grand pas...

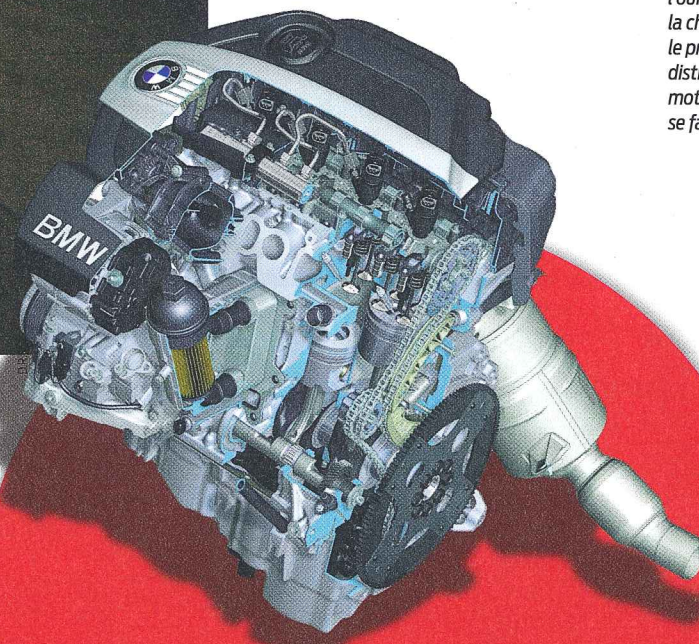
Dans une autre note interne, BMW indique des solutions après-vente distinctes en fonction des plages de production : du 1^{er} mars 2007 au 5 janvier 2009 ; puis du 5 janvier 2009 au 1^{er} mars 2011 ; et à partir du 1^{er} mars 2011. Sauf que l'action corrective en question ne concerne que les véhicules produits jusqu'à fin

2008... Ce à quoi le constructeur répond que ces derniers « n'ont bénéficié d'aucune des améliorations apportées successivement sur les moteurs produits postérieurement ». Si les véhicules fabriqués avant fin 2008 sont les plus touchés par cette avarie, qu'en est-il des autres ? Les témoignages recueillis montrent qu'ils ne sont pas à l'abri. Dans ce cas, la marque met en place « des prises en charge qui sont proches de 100 % dans la mesure où l'entretien a bien été réalisé selon les préconisations du constructeur dans ou en dehors du réseau », selon le service après-vente. On comprend bien que rectifier l'ensemble de la production coûterait une petite fortune. Les propriétaires n'en ont donc pas fini avec cette histoire, d'autant que l'action technique ne prévoit pas le remplacement du vilebrequin dont une nouvelle référence est apparue en janvier 2009...

Grégory Pelletier



Pas besoin d'avoir l'huile fine : dès que la chaîne s'allonge, le problème de distribution du moteur 2.0d se fait entendre.



Les modifications techniques apportées au 2.0d

Janvier 2009 Vilebrequin
Janvier 2011 Pignon d'entraînement de l'arbre à cames
Février 2013 Chaîne de distribution inférieure
Août 2013 Guides de chaîne inférieure
Juin 2014 Chaîne de distribution supérieure
Janvier 2015 Tendeur de chaîne*

(*) Pièce développée spécifiquement dans le cadre de cette action.

L'action technique en détail

Quels sont les modèles concernés ?

Ceux équipés des moteurs 18d, 20d et 23d et produits du 1^{er} février 2007 au 24 décembre 2008, comme suit : Série 1 en 3 et 5 portes (E81/E87), Coupé (E82) et Cabriolet (E88). Série 3 en 4 portes et break (E90/E91), Coupé (E92) et Cabriolet (E93). Série 5 en 4 portes et break (E60/E61), X3 (E83).

Quelle prise en charge ?

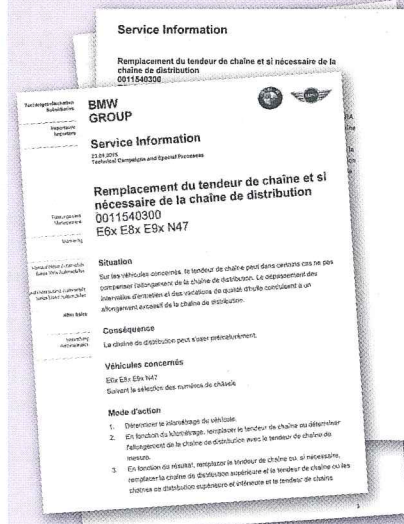
Le constructeur assume à 100 % le coût des pièces et de la main-d'œuvre. En revanche, cette action technique n'est réalisée que lors du passage des véhicules dans le réseau ; les propriétaires ne reçoivent aucun courrier au préalable.

Y a-t-il des conditions ?

Dans le cadre de cette action technique, tous les véhicules répondant à cette plage de production sont concernés, sans exclusion et quel que soit l'historique de l'entretien (chez les concessionnaires ou hors réseau), selon BMW France.

Quelles interventions ?

Cette action stipule deux cas de figure : sur les véhicules de moins de 75 000 km, seul le tendeur de chaîne (d'une nouvelle référence) est remplacé. Sur les véhicules de plus de 75 000 km, le réseau change le tendeur et contrôle l'allongement de la chaîne. En fonction de celui-ci, il procède au remplacement de la chaîne supérieure ou des chaînes supérieure et inférieure. Dans ce second cas, la liste des pièces à changer comprend aussi les pignons d'arbre à cames et de pompe haute pression, les rails tendeur et de guidage, les chaînes de distribution et de pompe à huile, et le tendeur. En revanche, le vilebrequin modifié en usine début 2009 n'en fait pas partie !



Lancée fin janvier dernier, cette campagne s'attaque à un problème connu depuis 7 ans...