

Historique concernant les réparations de mon 4X4 NISSAN PATROL GR Y60 slx de 1995

**entre le 26/09/2013 et ce jour pour la remise en état de ce dernier
dont les réparations posent un certain problème, mais à résoudre justement.**

L'ensemble ci-dessous des événements fait suite au contrôle technique.

Ceci est la transcription de mes notes car dès le 23/12/2013 je me suis dit qu'il fallait que je le fasse eu égard à la première durée d'immobilisation de mon Patrol soit du 5 novembre 2013 au 23 décembre 2013 : **47 jours**.

A ce jour 31 mars 2014, le nombre de jours d'immobilisation de mon Patrol est de 101 jours, dont 82 jours au garage et 19 jours chez moi.

Je vais relater ici les deux problèmes que j'ai eus, le premier semblant être parti aussi subitement qu'arrivé ! Quant au second....

INTRODUCTION

Jedi 26/09/2013 - km 213 977

Contrôle technique : OK.

Défauts sans obligation d'une contre-visite :

- nbr de places assises (4x4 aménagé).
- Feu de recul : mauvais état.
- Barre stabilisatrice : mauvaise fixation.
- Sièges et ceintures arrière : essai non réalisé (sièges déposés pour aménagements).
- Mesures : freinage déséquilibré.

Suite à ce contrôle, je décide de faire les travaux et contacte aussitôt le garage qui suit mon véhicule depuis le 7 avril 2011, soit peu de temps après son installation dans la région.

Vendredi 27/09/2013

Je vais au garage, pour que le patron voit ce qu'il y a à faire. Compte tenu de son agenda, il ne peut prendre mon Patrol que le 5 novembre 2013. Je prends RdV.

Mardi 05/11/2013 - km 214 698

Fin de matinée, je dépose mon Patrol au garage (des pros du 4x4).

Entre le 05/11/2013 et le 23/12/2013 :

Le garage fait les travaux convenus soit la barre stabilisatrice, et parties défectueuses du système de freinage.

Ces travaux terminés, le patron me fait part que selon lui le joint de culasse est HS. C'est lui le spécialiste, je lui fais confiance et profitant que mon Patrol est au garage je lui donne mon accord verbal pour la réparation. Donc première dépose de la culasse.

La réparation se fait et quelques jours plus tard, vers le 10 décembre 2013, le patron m'appelle et me demande de passer car la réparation effectuée ne donne pas satisfaction.

Le 12 décembre 2013, je vais au garage, le patron et son chef d'atelier, m'expliquent que le bloc-moteur doit être rectifié puisque ils ont tout fait parfaitement pour le reste. Donc seconde dépose de la culasse.

Je leurs fais confiance, le patron n'est pas nouveau dans le domaine du 4x4, je ne connais rien en la matière et suis conscient que ma facture sera plus élevée. Je donne

mon accord et avant de partir le patron me demande de verser un acompte, ce que je fais. 2 000€.

Lundi 23/12/2013 - km 214 720 soit 62 km parcourus par le garage / dernier km.

Fin de matinée, au garage, le patron me dit que tout est OK . Je paye le solde de la facture, soit 2 749,63€. Déduction faite de la deuxième dépose, Donc total de la facture 4 749,63€ TTC comprenant l'ensemble des réparations. Le montant concernant la culasse et son environnement (pompe à eau, calorstat, viscocoupleur, LDR) est de 3 315,78€ TTC.

Je récupère mon Patrol, constate que 62 km d'essai ont été faits et retour maison à 20km.

PREMIER PROBLEME

Le 22/01/2014 - km 215 076 - 316 km parcourus / dernier km.

Survenance du premier problème. Impossible de démarrer, bruit de casserole insupportable si bien qu'après deux essais j'arrête.

J'appelle le garage: le patron me dit : « ne cherchez-pas, c'est le démarreur qui est mort, on a eu ça sur le Dakar »

Donc je ne m'inquiète pas trop, c'est un professionnel, mais pense encore à une autre facture. Et il me dit qu'ils viendront le chercher lundi prochain soit le 27 janvier 2014.

Lundi 27/01/2014 / km 215 076

Le garage prend mon Patrol chez moi.

Au garage le chef d'atelier dépose et contrôle le démarreur : RIEN.

Il m'appelle pour m'en faire part. Je suis soulagé, mais il ajoute qu'il a constaté que les tuyaux des injecteurs fuyaient et qu'on ne peut laisser en l'état. Il me dit que cette fuite provient de l'extrémité conique des tuyaux qui ont dû se déformer lors des différentes déposes-reposes.

Cela commence à faire beaucoup, mais je donne encore mon accord verbal.

Nous devons partir en voyage début avril et je tiens à ce que mon Patrol soit en état.

A ce stade de contrôle, je pense qu'il a aussi vérifié les autres organes et différents niveaux (eau, huile...) suite à la précédente réparation. Ce sont eux les spécialistes.

Jeudi 06/02/2014 - km 215 120 soit 44 km parcourus par le garage / dernier km.

Je paye la facture 799,78€. J'en suis maintenant à **5 549,41€**.

Je récupère mon Patrol, relève le compteur, 44 km ont été faits, quitte le garage, et retourne à la maison et l'après-midi fais un tour jusque chez ma fille soit 120 km AR par autoroute et petites routes.

Vendredi 07/02/2014 - km 215 240 - 120 km parcourus / dernier km

A 12h30, alors que je dois retourner chez ma fille : impossible de démarrer. Je connecte la batterie de la voiture de ma femme à celle de mon Patrol : ça démarre.

19h00, je suis de retour : 84 km parcourus.

Je décide de débrancher le moins de la batterie dans le cas où il y aurait des consommateurs cachés. C'est fou tout ce que j'ai appris en mécanique après toutes ces réparations ! Merci internet.

Samedi 08/02/2014 - km 215 324 - 84 km parcourus / dernier km

10h20 : j'appelle le garage qui me dit: « problème de consommation cachée, batterie déchargée, vérifier les plafonniers, etc. ! ». Pas convaincant tout ça.

Début d'après-midi :

- je mesure le voltage : Ok,
- fais le test de l'ampoule entre masse carrosserie et moins batterie : pas d'allumage : OK
- reconnecte le moins, essaie de démarrer : comme d'habitude.

Cette fois, je connecte le moins de ma batterie accessoires à une masse moteur et le plus au plus : ça démarre.

1^{ère} conclusion : ma batterie ne tient pas la charge. Je laisse chauffer, mesure le voltage, fais un tour de 10 km. De retour, je débranche le moins et on verra demain.

Dimanche 09/02/2014 - km 215 334 - 10 km parcourus / dernier km

Mesure à froid des batteries :

- batterie de démarrage : 12,82 V
- Batterie accessoires : 12,42 V
- test ampoule : pas d'allumage : OK

Je connecte la masse déconnectée la veille : **ça démarre !**

Je laisse chauffer le moteur et nouvelles mesures :

- batterie de démarrage : 14,16 V
- Batterie accessoires : 14,04 V

J'arrête le moteur, laisse les batteries branchées, je verrai demain. J'ai d'autres choses à voir.

Lundi 10/02/2014 - km 215 334

Vers 15h00 : mesure à froid des batteries :

- batterie de démarrage : 12,52 V
- Batterie accessoires : 12,45 V
- Consommation cachée : 00,12 A !

Je laisse chauffer le moteur, vais faire un tour de 20 km, à la maison débranche la masse et nouvelles mesures :

- batterie de démarrage : 13,02 V
- Batterie accessoires : 12,84 V
- Consommation cachée : 00,00 A

Mardi 11/02/2014 - km 215 354 - 20 km parcourus / dernier km

Masse débranchée.

- batterie de démarrage : 12,76 V
- Batterie accessoires : 12,61 V
- Consommation cachée : 00,00 A

Démarrage : impeccable.

Mercredi 12/02/2014 - km 215 354

Les batteries sont restées branchées hier soir.

- batterie de démarrage : 12,48 V
- Batterie accessoires : 12,48 V
- Consommation cachée : 00,00 A

Jeudi 13/02/2014 - km 215 354

Les batteries sont restées branchées hier soir.

- batterie de démarrage : 12,53 V
- Batterie accessoires : 12,55 V
- Consommation cachée : 00,00 A

Vendredi 14/02/2014 - km 215 354

Tout est OK

Samedi 15/02/2014 - km 215 354

Batteries OK.

Partons pour **XXXXXX**, y arrivons vers 12h30, 346 km AR.

Après déjeuner, vers 15h00 : même problème de démarrage que les fois précédentes (bruit de casserole). Donc câbles, etc.

Dimanche 16/02/2014 - km 215 700 - 346 km parcourus / dernier km

11h30 : les deux batteries : 12,65 V

Les 16, 17, 18, 19/02/2014 - km 215 700

Batteries : OK.

Le problème semble avoir disparu. Ouf !

SECOND PROBLEME

Jeudi 20/02/2014 - km 215 700

Nouveau problème. En revenant de la déchetterie de **XXXXXX** qui est à peine 8 km AR de chez moi, je vois la t° d'eau montait rapidement dans le rouge. J'étais sur le retour à peine 100m de la maison.

Depuis que j'ai repris mon Patrol, soit en dernière date le 6 février 2014, j'ai fait **580 km**, et depuis le 23 décembre 2013, **985 km** et des doutes s'installent.

Immédiatement, j'appelle le garage et c'est au chef d'atelier que j'en fait part. Il me demande de vérifier les niveaux et de l'informer. C'est assez évident.

Je laisse refroidir, prends les niveaux :

- huile :OK

- bouchon radiateur sous légère pression un peu de LDR s'échappe : suis surpris.

- Vase d'expansion au maxi.

- J'ajoute 4,000 L. purge ouverte (le circuit fait 12L).

15h20 : j'appelle le garage pour rendre compte. : étonnement, pas de commentaire.

Vendredi 21/02/2014 - km 215 700

Ma réserve de LDR épuisée, j'en achète un bidon.

Je fais un nouveau complément de 0,600 L ; Soit au total 4,600 L ou plus de 38% du volume total

Essai de 20 km chauffage avant et arrière ouverts au maxi. La t° est OK.

A chaud : vase au maxi.

A froid : vase au maxi.

Huile : niveau et apparence excellents.

Ouverture du bouchon : pression. Ce n'est pas normal.

Retire l'excédent du vase jusqu'au mini et le mets dans le circuit, ce qui fait le niveau. Le LDR a son apparence de « neuf », pas d'impureté ou autres.

Samedi 22/02/2014 - km 215 720 - 20 km parcourus / dernier km

Test : je fais un essai de 25 km, chauffage avant et arrière ouverts au maxi. La t° est OK.

A chaud : vase au maxi.

Je laisse reposer toute la nuit.

Dimanche 23/02/2014 - km 215 745 - 25 km parcourus / dernier km

A froid : vase au maxi.

Huile : niveau et apparence excellents.

Ouverture du bouchon : toujours la pression..

Retire l'excédent du vase et le mets dans le circuit, ce qui fait le niveau. Le LDR est toujours aussi « clean »

Lundi 24/02/2014 - km 215 745

Je ne sais plus quoi faire et le garage ne semble pas avoir de solution.
Je vide le vase d'expansion et le dépose pour le nettoyer ainsi que les tuyaux.
Je remonte l'ensemble, demain je ferai les remplissages. J'en ai marre.

Mardi 25/02/2014 - km 215 745

Je remets une partie du LDR retiré la veille dans le vase jusqu'au mini et le reste dans le circuit.

16h40 : j'appelle le garage pour rendre compte : pas de solution.

Mercredi 26/02/2014 - km 215 745

15h00 : je vais au garage. Je vois le chef d'atelier ; il ne comprend pas le pourquoi du comment, me conseille de faire la remise à niveau par la durite de chauffage, bouchon de radiateur et vis de purge ouverts.

Retour maison. Mon inquiétude augmente.

Jeudi 27/02/2014 - km 215 797 - 52 km parcourus AR / dernier km

Je pratique les contrôles similaires au jours précédents et ils sont identiques.

Toujours le problème de pression.

Exécute la mise à niveau selon les préconisations du chef d'atelier.

15h45 : j'appelle le garage, etc. ne sait que dire.

Vendredi 28/02/2014 - km 215 797

10h30 : vais faire 22km, chauffage avant et arrière ouverts au maxi, la t° est bonne.

Retour maison, à chaud: mesure comme d'habitude.

14h30 : moteur refroidi ; niveau vase d'expansion un peu au dessus du maxi, toujours de la pression au bouchon.

14h40 : j'appelle le garage....aucune solution.

Samedi 01/03/2014 - km 215 819 - 22 km parcourus / dernier km

11h45 : Je fais le niveau comme les fois précédentes.

16h45 : fais chauffer le Patrol, et un tour de 20 km pour monter en T° toujours avec chauffage avant et arrière ouverts au maxi.

Au retour : le niveau du vase est au maxi, etc.

Dimanche 02/03/2014 - km 215 839 - 20 km parcourus / dernier km

11h30 : Vérification des niveaux :

- huile : OK.

- LDR : comme avant.

Je pars faire 24 km **sans reprendre le surplus de LDR du vase.**

Au retour le niveau du vase est toujours au maxi.

16h00 : Vérification des niveaux :

- LDR du vase au maxi.

- J'ouvre le bouchon, toujours en pression.

- Je retire le surplus du vase jusqu'au mini soit 0,600L.

- Je verse ce LDR dans le circuit et le niveau se fait.

Donc, je pense que le bouchon de radiateur ne joue plus son rôle de renvoyer le LDR quand la pression est retombée.

Lundi 03/03/2014 - km 215 863 - 24 km parcourus / dernier km

Je commande un nouveau bouchon chez NISSAN.

Mercredi 05/03/2014 - km 215 863

Je réceptionne le nouveau bouchon.

Jeudi 06/03/2014 - km 215 863

Je mets en place le nouveau bouchon et vais faire environ 14km. Dans l'après-midi, je vérifie : c'est le même « merdier » : pression du LDR..... ! J'appelle encore le garage. Demain je leur laisse le Patrol.

Vendredi 07/03/2014 - km 215 877 - 14 km parcourus / dernier km

Fin de matinée je dépose mon Patrol au garage. Le patron va examiner, débrancher je ne sais quoi au turbo, etc.

Jeudi 13/03/2014 - km 215 897 - 20 km parcourus / dernier km

Sans nouvelle, j'appelle le garage: Le patron n'a pas trouvé, envisage la dépose de la culasse et contacte son expert.

VERS LA RESOLUTION DU PROBLEME !

Vendredi 14/03/2014

10h00 : je vais voir le chef d'atelier de NISSAN à XXXXX lui explique le problème. Depuis 20 ans, il ne se pose plus la question, il change la culasse.
17h00 : J'appelle le garage, lui fais part des réflexions du chef d'atelier NISSAN et d'une autre personne d'une autre concession NISSAN. Par quelqu'un de son entourage, Le patron convient lui aussi, maintenant que c'est la culasse.

Mardi 18/03/2014

Début d'après-midi, j'appelle le garage : il n'y aura pas d'expertise car il n'y a pas casse. Demain, le garage démonte à nouveau et fera à nouveau éprouver la culasse.

Vendredi 21/03/2014

10h00 : Viens d'avoir le patron au téléphone : chambres de combustion fissurées. Malgré ce diagnostic évident je pense, il reporte la culasse à contrôler chez XXXXX, puis contacte son assurance.
Déjà je lui ai fait part pour une culasse NISSAN: il est d'accord.

Lundi 24/03/2014

En matinée : Le patron vient de m'appeler:
- test de la culasse "bon" malgré les petites fissures; la pression a été portée à plus de 4kg. Et cependant il y avait trace de LDR dans une des chambres. L'entreprise qui a fait ce test pense que le bloc est en cause.

l'épreuve du bloc devrait se faire, mais déjà le patron opte pour un échange standard et établit un tableau comparatif qu'il va m'envoyer par mail.

16H00 : je reçois le mail avec en pièce jointe le tableau comparatif (Réfection bloc / échange standard).

D'autre part il écrit ceci :

« Après 2 contrôles nous pensons que le problème viendrait du bloc moteur , mais dans ce cas il nous faut faire le démontage complet du bloc pour examen étanchéité »

Et cela :

« Avec un moteur reconditionné en générique Budget environ 800 euros moins chère mais surtout un ensemble complet entièrement reconditionner et la possibilité de vendre votre culasse en pièce occasion avec son certificats de contrôle (tarif environ 600€) »

Mais ne doit-pas retourner toutes les pièces en échange standard, me dis-je ?

Je réponds à son mail, en lui disant que je consulte mon conseil, puis je l'appelle.

Mardi 25/03/2014

10h00 : j'adresse un mail au garage : suis surpris des prix, d'aucune proposition financières de sa part et que l'analyse du moteur n'aille pas à son terme. Lui fait part d'un doute quant à l'opportunité de ne pas avoir testé le bloc lors de la deuxième dépose de la culasse.

Mercredi 26/03/2014

Début d'après-midi : sans nouvelle du patron, je l'appelle et lui dit qu'il faut qu'on se parle : c'est OK tout de suite car il s'absente pour 4 semaines.
Je pars et ¾ d'heure plus tard suis au garage.

Je lui exprime mes doléances : cela fait presque 5 mois que j'ai perdu la jouissance normale de mon Patrol; notre voyage est reporté ; voire annulé ; à un moment donné dans le processus de réparation un choix, une décision, un contrôle n'a peut-être pas été envisagé et aussi lors du remplissage du LDR...car presque 5L manquant..

Lui me dit qu'il a tout fait..

Je lui présente mon tableau faisant apparaître le montant que je peux payer pour la solution 2 soit l'échange standard. Là, il appelle sa femme ; ils ne sont pas d'accord sur le montant; je propose un peu plus, toujours « non », puis finalement c'est d'accord pour 2 000€ TTC avec 2 ans de garantie Fo-Mo.

La patronne va s'informer pour l'assurance en extension de garantie.

Jeudi 27/03/2014

11h45 : J'appelle la patronne : rien de son assureur pour l'instant.

15h20 : J'appelle la patronne : rien.

Vendredi 28/03/2014

17h34 : la patronne m'appelle : son assureur ne peut rien faire en raison de l'âge du véhicule et de son Km.

Alors je lui suggère de demander à son fournisseur pour la fourniture. Elle me répond qu'elle ne sait pas si les moteurs échange standard sont garantis même 1 an. Elle s'informe. Pour moi c'est évident qu'ils sont garantis 1 an, mais bon... !

Samedi 29/03/2014

9h00 : j'adresse un mail à la patronne car je pense qu'il n'y a personne au garage ce matin.

« Puisque votre assureur ne peut faire une garantie complémentaire, vous, à titre privé, pouvez faire votre propre garantie (Fo-Mo) pour la seconde année, pour un kilométrage défini (20 000km /an, soit le double sur 2 ans), avec obligation pour moi de faire l'entretien chez vous (ce qui est déjà le cas depuis le 7 avril 2011) »

10h30: la patronne m'appelle suite au mail adressé à elle ce matin (pour prise de garantie à leur compte); c'est pratiquement un "NON", mais elle en parlera à son mari.

Egalement, elle me dit que son fournisseur **XXXXXX** garantit le moteur que 3 mois et à condition que toutes les pièces environnantes soient neuves au moment du remplacement. Je suis très surpris. Le risque de ce fournisseur est quasi nul.

11h00 : j'appelle **XXXXXX** et suis un client lambda : Mr **XXXXXX** me répond : le moteur est garanti 1 an km illimité. Le moteur qu'il me propose est complet (Injection, turbo, pompe à eau et huile et courroie de distribution).

11h30 ; je rappelle la patronne pour connaître quel moteur a été choisi : il s'agit du moteur réf XXXXX : sans turbo, sans pompe à eau, sans injection, avec courroie de distribution et pompe à huile.

Je lui dis que dès lundi matin, je vais chez NISSAN pour connaître leurs garanties et appelle XXXXX pour la même chose. Il faut maintenant se décider.

En ce début d'après-midi, je fais la mise en page de mes notes, les relis et je m'aperçois que je n'ai pas analysé suffisamment certaines d'entre elles, voici .

Au 21/02/14 :j'ai ajouté au total 4,600L de LDR soit plus de 38% du circuit. Ce n'est pas normal. Est-il possible de consommer 4,600L de LDR en 985km (voire moins de km) par d'éventuelles micros fissures, ce qui représente 0,467L/100 Km, sans s'en apercevoir **ou sans qu'aucune trace il y ait sur l'huile, au sol, etc. ?**

De plus est-il possible que le chef d'atelier n'aurait rien constaté lors de la seconde intervention le 27/01/2014 (tuyaux injecteurs) alors que mon Patrol avait déjà parcouru 316 km et éventuellement consommé $(0,467L \times 316/100) = 1,48L$?

Et qu'il a fait en plus à cette occasion 44km, soit au moins $\frac{3}{4}$ heure de parcours, étant donné où se situe le garage.

RAISONNEMENT :

Mon Patrol aurait éventuellement consommé 4,600L de LDR entre le 23/12/13 et le 21/02/14 soit en faisant 985km et qu'en suite entre le 21/02/14 et le 13/03/14 soit 197km, ce pour les tests, faisant plus de démarrage et de montée en t°, il n'aurait rien consommé alors que le problème, constatation de hausse de t° est intervenu le 20/02/14 date à partir de laquelle j'ai commencé à mettre du LDR et que celui-ci s'est stabilisé. Bizarre, n'est-ce pas ?

J'aimerais bien qu'on m'explique !

Moi je t'explique comme ceci, mais je ne suis pas mécanicien automobile.

Je pense qu'il manquait dès le 23/12/2013 date de récupération de mon Patrol, du LDR dans le circuit, le moteur s'est mis à chauffer subitement, pourquoi, je n'en sais rien, provoquant un désordre quelque part et expédiant de l'air ou autre dans le circuit de refroidissement et poussant le LDR vers la sortie (bouchon radiateur).

De ce LDR sous pression s'en échappait une partie, à chaque fois de volume équivalent (0,550L à 0,600L), grâce à la soupape du bouchon vers le vase d'expansion, puis, en refroidissant ce petit volume de LDR ne pouvait revenir, malgré la seconde valve du bouchon puisqu'il se produisait probablement un équilibre des forces. Cette pression était faible comme me l'ont fait remarqué le patron et son chef d'atelier.

Eût-il été possible de le constater, si ce gaz, cet air ou autre s'était échappé par le vase?

De plus, souvenez-vous, j'ai changé le bouchon et la chose se reproduisit à l'identique. D'autre part le niveau d'huile et son apparence sont bons, et la jauge d'une lecture impeccable.

Je souligne aussi qu'avant chaque utilisation de mon Patrol, je laisse monter en t° et qu'à chaque test effectué, j'ai positionné ma main à la sortie du pot d'échappement et que je n'ai constaté sur celle-ci, ni particules grasses noires, ni ceci, ni cela ; parfaitement propre et sèche.

Et si c'était à nouveau le joint de culasse ?

Alors,.... !