

1/ Distribution (Citroën/Mini/Peugeot)

- **Manque de puissance**, allumage du voyant diagnostic avec code défaut P2191 sur **1.6 THP 150/156/175/200 jusqu'au 30 mars 2011 et sur Cooper S**.

= Problème lié à l'allongement de la chaîne de distribution à cause de la non-conformité du tendeur, de la dispersion du calage et de la sensibilité du calculateur de diagnostic.

En fonction des dates de production et des évolutions apportées, les procédures de réparation ne sont pas les mêmes pour ce problème :



Jusqu'au 16 juillet 2009 (date d'introduction d'un nouveau tendeur), si l'allongement de la chaîne de distribution est inférieur à 68 mm, il faut procéder au calage. Si la valeur est supérieure, la distribution complète est à remplacer (tendeur, chaîne, vis de poulie d'arbre à cames, patin guide

supérieur...). Dans les deux cas, les opérations s'accompagnent d'une mise à jour du calculateur moteur.

Entre le 16 juillet 2009 et le 30 septembre 2010, il faut procéder au contrôle ou au calage de la distribution, et actualiser le calculateur.

Entre le 30 septembre 2010 et le 30 mars 2011, le manque de puissance est réglé par la reprogrammation du soft moteur.

- PSA a mis en place une participation à 100% pour les véhicules produits jusqu'au 30 septembre 2010 dans la limite de 60 mois ou 100 000 km. De son côté, Mini est moins généreux avec 100% pour les voitures de moins de 48 mois et 100 000 km.

2/ Tendeur (Citroën/Mini/Peugeot)

- **Bruit au démarrage le matin à froid sur 1.6 THP 150/175 jusqu'au 14 juillet 2009 et jusqu'au 4 mai 2009 sur Cooper S.** En cause, le tendeur qui génère du bruit en raison d'une tension insuffisante de la chaîne de distribution.

= remplacement par un tendeur optimisé identifiable par un trou.

- **Fuite d'huile au niveau du tendeur suite à une non-conformité du serrage entre le 1^{er} avril 2010 et le 3 août 2011 sur moteurs 1.4 VTi, 1.6 VTi, 1.6 THP 156 et 200, et sur Mini One, Cooper et Cooper S.**

= Resserrer le tendeur voire changer le joint d'étanchéité ou remplacement du tendeur non-conforme.

3/ Culasse (Citroën et Peugeot)

Perte de puissance, à-coups avec ou sans allumage de voyant sur 1.6 THP 150/156/175 jusqu'au 2 janvier 2011.

= Encrassement de la culasse suite à la cokéfaction de l'huile au contact de l'éthanol contenu dans le sans-plomb 95/E10. Nettoyage de la culasse. Depuis janvier 2011, PSA préconise une huile de synthèse au lieu d'une semi-synthèse.

- Citroën et Peugeot prennent en charge à 100% les réparations à titre commercial dans la limite de 60 mois OU 75 000 km pour les véhicules produits jusqu'au 2 janvier 2011.

4/ Pompe à eau (Citroën/Mini/Peugeot)

Bruit moteur augmentant avec le régime sur 1.6 VTi 120 et 1.6 THP 150 jusqu'au 4 mai 2009, et Mini Cooper et Cooper S.

= remplacement de la pompe à eau. Suite aux nombreuses défaillances, PSA monte une pompe à eau avec un corps en aluminium depuis juillet 2012. Idem pour Mini mais avec un autre fournisseur.



5/ Actionneur de levée de soupapes (Citroën/Mini/Peugeot)

Manque de puissance, le moteur ne démarre pas... jusqu'au 10 juillet 2010 sur 1.4 VTi et 1.6 VTi, et sur Mini Cooper.

= reprogrammation voire remplacement de l'actionneur.

6/ Pompe d'injection (Citroën/Mini/Peugeot)

Manque de puissance, trou à la reprise, voyant diagnostic... sur 1.6 THP 150/175 jusqu'au 3 août 2009 et sur Mini Cooper S. En cause, une petite pièce métallique (toc) qui casse en raison d'un défaut de matière.

= Contrôle de la pompe haute pression voire remplacement.

7/ Bougies (Citroën/Mini/Peugeot)

Difficultés de démarrage sur 1.6 VTi jusqu'au 1er février 2010, et sur Mini Cooper.

= remplacement des bougies.

8/ Bobines d'allumage (Citroën/Mini/Peugeot)

A-coups, ratés, allumage du voyant diagnostic, difficultés de démarrage... sur 1.6 VTi et 1.6 THP 150 jusqu'au 1er octobre 2008, et sur Mini Cooper.

= remplacement des bobines d'allumage



9/ Turbo (Citroën/Mini/Peugeot)

- Manque de puissance, trou à la reprise, fuite d'huile sur 1.6 THP 150/175 jusqu'au 8 janvier 2008, et sur Mini Cooper S.

= remplacement du tuyau de graissage du turbo voire du turbo.

- Allumage voyant diagnostic, manque de puissance... en pleine charge sur 1.6 THP 156/200, et sur Mini Cooper S.

= Remplacement de l'électrovanne de régulation de pression du turbo.

10/ Catalyseur (Citroën/Peugeot)

Allumage du voyant diagnostic sans dysfonctionnement moteur et bruit de ferraillement sur 1.4 VTi et 1.6 VTi.

= Défaillance du catalyseur liée à une non-conformité du fournisseur.

- Prise en charge totale pour les véhicules de 36 mois ou 60 000 km, et partielle (uniquement la pièce) dans la limite de 48 mois ou 100 000 km sur les versions 1.4 VTi produites jusqu'au 31 décembre 2007 et les 1.6 VTi fabriquées jusqu'au 30 juin 2007. Le problème persiste sur les modèles postérieurs mais sans prise en charge.

Gare au niveau d'huile



Si vous possédez une Mini, il est conseillé de lever fréquemment le capot moteur pour vérifier le niveau de lubrifiant. En effet, de nombreux cas de casse moteur ont été rapportés selon le responsable clientèle du constructeur faute d'une quantité d'huile suffisante.

Plusieurs paramètres en sont à l'origine : une consommation allant jusqu'à 0,5 l aux 1000 km en cas de forte sollicitation sur les Cooper S, un carter qui ne contient que 4,1 l d'huile et l'absence d'une jauge de niveau. De son côté, les ingénieurs de PSA ne sont pas exposés à ce souci puisque les véhicules sont équipés d'une jauge électrique.

Quels sont les modèles concernés ?

CITROEN

C3 II

DS3

C4 I et II

DS4
C5 II
DS5
C3 Picasso
C4 Picasso
Berlingo II

MINI

One 1.4 95/1.6 98
Cooper 1.6 122
Cooper S 1.6T 175/184/211

Mini II 3p
Mini II Cabrio
Mini Clubman
Mini Countryman

PEUGEOT

207
308
508
RCZ
3008
5008
Partner Tepee