

Moteur PureTech : contrôler la courroie soi-même, c'est possible

Par [Eric Bergerolle](#) le [11.12.2023 à 14h00](#) Ecouter 7 min. ABONNÉS

La courroie de distribution du moteur à essence PureTech qui anime des centaines de milliers de Peugeot, Citroën, DS et Opel n'est pas la bombe à retardement que d'aucuns imaginent. D'autant qu'il existe un moyen simple de vérifier son état, à la portée de n'importe quel bricoleur.



Un simple petit outil à moins de 20 euros, voilà tout ce qu'il faut au propriétaire d'une Peugeot, d'une Citroën ou d'une Opel mue par le moteur PureTech pour retrouver la paix de l'esprit. Suffisant pour contrôler la courroie de distribution, à la fragilité notoire.

IMAGE © CHALLENGES — ERIC BERGEROLLE

Une Peugeot 308 SW entre à l'atelier. Pas n'importe quelle Peugeot, puisqu'il s'agit du compagnon fidèle de nos vacances depuis bientôt

sept ans. Presque un membre de la famille, donc. Ce jeudi, elle rend visite à notre garagiste pour savoir si la courroie de distribution de son moteur doit être remplacée. Une opération à plusieurs centaines d'euros, d'autant plus critique qu'il s'agit d'un organe réputé fragile, sur ce moteur à essence de conception française.

C'est la largeur de la courroie qui trahit sa dégradation

Mon garagiste n'est pas « un Peugeot ». Ni même « un Citroën, un DS ou un Opel », ces marques du groupe Stellantis qui emploient toutes ce moteur 3-cylindres turbo à essence dit « PureTech ». Mon garagiste est un réparateur indépendant, membre du réseau Bosch Car Service qui lui fournit toutes les informations nécessaires à l'entretien des voitures de toutes marques. Si je m'adresse à lui, c'est parce qu'il vient de faire l'acquisition d'un petit outil qui va lui permettre de contrôler l'état de la courroie, avec la même efficacité que s'il était un agent agréé du réseau Peugeot.



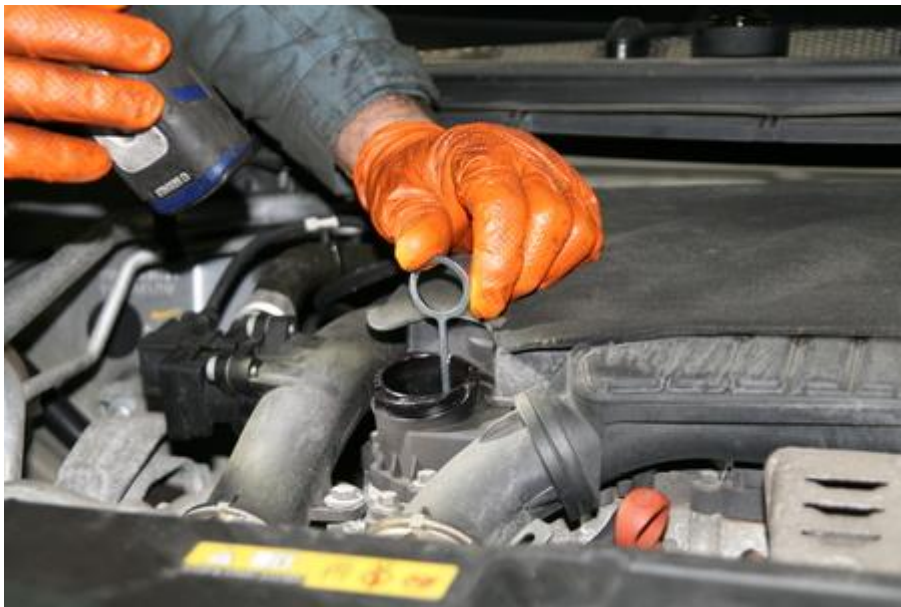
La conformité de la largeur maximale de la courroie de distribution du moteur PureTech est vérifiée à l'aide de ces deux ergots, sur le gabarit de contrôle. Crédit: Image © Challenges — Eric Bergerolle

LIRE AUSSI [Comment l'automobiliste peut reprendre la main, face au garagiste](#)

La bonne nouvelle est que cette opération ne nécessite aucun démontage et s'effectue en moins de cinq minutes. L'homme de l'art dévisse et retire le bouchon de remplissage d'huile. A travers l'orifice, le dos de la courroie est visible, enroulée sur le pignon de l'un des arbres à cames. Un coup à droite, un coup à gauche : il suffit d'un peu de dextérité pour introduire le gabarit en forme de clé et s'assurer qu'il se positionne bien de part et d'autre de la courroie. « Si les deux ergots métalliques tombent de chaque côté de la courroie, alors c'est la preuve qu'elle n'a pas gonflé en se gorgeant d'huile », explique Michel Fraioli, gérant du Garage du Cèdre, à Montgeron (Essonne).

L'outil de contrôle de la courroie est accessible à tous

En quelques minutes, le verdict tombe : la largeur de la courroie de notre moteur est dans la cote définie par le fabricant. Inutile par conséquent de la remplacer avant le terme fixé par Peugeot, soit 10 ans ou 175 000 kilomètres, au premier des deux termes échus. C'est le soulagement.



Le gabarit de courroie est inséré par l'orifice de remplissage d'huile, au sommet du moteur. Aucun démontage n'est requis. Crédit: Image © Challenges — Eric Bergerolle

Tous les garages de France et de Navarre peuvent rassurer de la sorte leurs clients, très nombreux à rouler en PureTech. Il leur suffit de faire l'acquisition de ce petit outil, qui figure au catalogue de leurs fournisseurs habituels. Il est disponible au détail, pour un tarif qui varie entre 13 et 22 euros hors taxes. Notre garagiste a par exemple retenu la référence « OM 4141 » chez CLAS, son fournisseur habituel. Ce gabarit en métal est dorénavant fourni dans la panoplie d'outils nécessaires au remplacement de la courroie de distribution du moteur PureTech (type EB2), de pair avec les piges de blocage des pignons d'arbres à cames et de poulie de vilebrequin.

LIRE AUSSI [Moteurs PureTech défailants : les clients se retournent contre Stellantis](#)

Il y a tellement de moteurs PureTech en circulation, que la demande pour ce petit outil simple et bon marché dépasse le cercle des réparateurs professionnels. Des plateformes de vente en ligne l'ont inscrit à leur catalogue : comptez moins de 17 euros (hors frais de port) chez ManoMano, chez OC-PRO ou bien sur le site Internet de Leroy Merlin. On ne fait pas plus grand public que ça !

Le contrôle de courroie est systématique, lors de chaque vidange

Tout un chacun peut ainsi se procurer ce gabarit et procéder lui-même au contrôle de la largeur de la courroie du [moteur](#) de sa voiture. De quoi s'offrir un peu de sérénité entre deux révisions, sans avoir à passer à l'atelier. Ce contrôle a été inscrit par Stellantis sur la liste des opérations obligatoires à réaliser par le technicien, « lors de chaque entretien ». Autrement dit, chaque fois que sonne l'heure de la vidange, le garagiste en profite pour mesurer la largeur de la courroie.

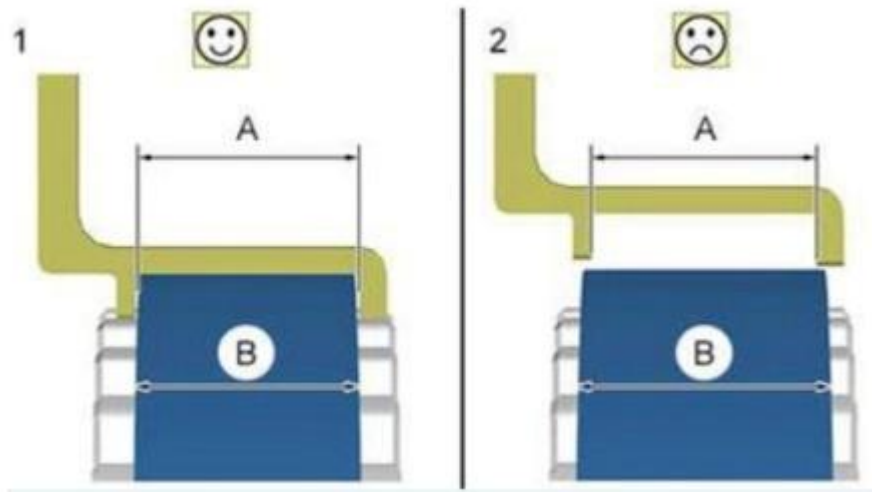


*Vue du gabarit de contrôle de la largeur de la courroie en place.
Crédit: Image © Challenges — Eric Bergerolle*

Pourquoi une telle vigilance ? Parce que le gonflement et l'élargissement de la courroie témoignent de l'abrasion du « tissu de renforcement » qui garnit sa surface. Les fragments arrachés peuvent colmater la crépine de la pompe à huile (ce qui induit une usure de l'arbre à cames) et endommager la pompe à vide (avec durcissement de la pédale de frein).

Action collective

Ce défaut est dorénavant bien connu. Mais est-il fréquent ? Difficile à dire. L'amertume des clients victimes d'une panne précoce les rend volontiers alarmistes. Mais les réparateurs que nous avons interrogés sous couvert d'anonymat (qu'ils soient indépendants ou bien membres des réseaux Peugeot, Citroën et Opel) se veulent plus rassurants.



Le réseau Bosch Car Service résume par cette illustration la simplicité de l'opération de contrôle de la largeur de la courroie de distribution du moteur PureTech : si le gabarit passe, tout est OK. Crédit: Image © Bosch Car Service

A les entendre, « les automobilistes qui respectent les intervalles de vidange et qui emploient l'huile appropriée n'ont pas besoin de faire remplacer la courroie de manière précoce ». Une opinion qui confirme la position officielle du groupe Stellantis, qui n'a pas modifié la périodicité. C'est toujours 10 ans ou 175 000 kilomètres, « tant que le contrôle de sa largeur ne révèle pas d'anomalie ».

LIRE AUSSI [Comment choisir le bon garagiste pour votre véhicule](#)

D'où l'importance de ce petit gabarit à moins de 20 euros. Il constitue peut-être le cadeau idéal pour l'automobiliste qui a cédé à la panique en lisant que [plusieurs centaines de propriétaires de moteurs PureTech ont uni leurs forces](#) par l'intermédiaire de la plateforme d'action collective MyLeo et de l'avocat, Maître Lèguevaques, pour demander à Stellantis de les dédommager.

Liste des moteurs et des véhicules concernés

Il est important de rappeler que toutes les variantes du 3-cylindres essence PureTech ne sont pas concernées par les problèmes de

dégradation de la courroie de distribution. Le moteur PureTech de 82 chevaux (alimentation atmosphérique, sans turbocompresseur) semble épargné et n'a jamais été inclus dans les campagnes de rappel orchestrées par le constructeur. Sont concernés en revanche les Peugeot, les Citroën, les DS et les Opel motorisées par le PureTech dans sa variante turbo 110 chevaux (code moteur EB2 DT HNZ) et sa variante 130 chevaux (EB2 DTS HNY). La liste est longue. Chez Peugeot, il s'agit des 208, 308, 508, 2008, 3008, 5008, Partner et Rifter ; chez Citroën, des C3, C3 Picasso, C4, C4 Cactus, C4 Picasso, C4 Spacetourer et Berlingo ; chez DS, les DS3 Crossback, DS4 et DS7 Crossback ; et chez Opel, les Mokka, Crossland et Crossland X, Grandland et Grandland X.

A noter qu'en cas de remplacement précoce, la courroie est couverte par une garantie d'une durée de 6 ans ou 100 000 kilomètres.

Stellantis précise encore que « une nouvelle courroie de distribution résistante au vieillissement de l'huile est appliquée en production et en après-vente depuis mi 2022 ».