



L'épidémie de casses moteurs provoquée par les problèmes récurrents de courroie de distribution a remis au goût du jour les moteurs dits "échange standard". En quoi cela consiste-t-il exactement? Effectuer un échange standard moteur est une opération définie par le décret n° 80-709 du 5 septembre 1980 relatif aux "fraudes et falsifications [...] en ce qui concerne les véhicules automobiles". Selon les termes dudit décret, "la mention échange standard ne peut être utilisée pour désigner, en vue de la vente, un moteur [...] que [s'il] a été remis en état conformément aux spécifications du fabricant, soit par celui-ci, soit dans un atelier dont les moyens de production et de contrôle permettent de garantir les caractéristiques d'origine [...] La mention 'échange standard' doit apparaître sur tous les documents commerciaux [...] notamment sur les devis de réparation, les bons de commande et de livraison et les factures." - Une réfection complexe et complète Le terme échange standard ne désigne donc pas la réparation, la reconstruction ou la rectification d'éléments d'un moteur. Il stipule sa réfection totale. Tout moteur échange standard doit donc avoir été entièrement démonté et nettoyé. La culasse doit être contrôlée et, éventuellement, rectifiée. On doit aussi réaliser le contrôle du bloc-moteur, du vilebrequin, des bielles et de l'arbre à cames, et le remplacement de tous les autres composants: pistons, segments, soupapes, ressorts, coussinets de bielles, roulements, joints. Après remontage, son fonctionnement, testé sur banc de contrôle moteur, doit être en parfaite conformité avec les caractéristiques d'origine. On ne récupère pas "son" moteur remis à neuf, mais un moteur identique. - Changer le moteur ou le faire réparer? Si le problème concerne la culasse (haut moteur), le type de réparations à engager va dépendre du kilométrage réel du moteur. En effet, sur un moteur dépassant 150000 km, la remise en état d'une culasse entraîne, par le rajeunissement du haut moteur, de trop fortes contraintes sur le bas moteur. A brève échéance, coussinets de bielles, vilebrequin et roulements de paliers risquent donc de rendre l'âme. Idem pour la boîte de vitesses. En revanche, dans le cas d'un moteur affichant moins de 100000 km, la remise à neuf d'une culasse est, là, tout à fait envisageable. - D'autres pièces à changer? Sur une auto de plus de 150000 km, le remplacement du moteur entraîne presque toujours celui de l'embrayage, du volant moteur, de la pompe à injection, des injecteurs, du radiateur et des durits d'eau, de la courroie d'accessoires, de l'alternateur et/ou du démarreur. Le réparateur dispose de deux types de moteurs échange: l'un dit "nu", c'est-à-dire avec distribution et pompe à huile mais sans pompe à injection, injecteurs, ni pompe à eau (sauf si elle est entraînée par la distribution); l'autre équipé de ses organes périphériques. Généralement, les moteurs essence sont vendus nus aux réparateurs. Au moment du devis, il est néanmoins capital de se faire préciser par le garagiste à quel type de moteur (nu ou équipé) correspond le prix mentionné. - Qui fabrique les moteurs échange standard? Il existe deux types d'échange standard: l'un effectué par le constructeur, l'autre réalisé par un industriel indépendant. Tous deux sont en tous points comparables, y compris au niveau coût. Chez les indépendants, une marque domine : le hollandais Vege. Aucun ne vend aux particuliers. Ils "fabriquent" les moteurs échange standard pour les constructeurs automobiles qui, à leur tour, les vendent dans leur réseau de concessionnaires et agents. Le prix d'un moteur échange standard est plus avantageux que celui d'un neuf car on en déduit la "reprise" de l'ancien moteur qui est consigné. - Garantie et disponibilité ; chez Vege, la garantie est étendue à deux années. Combien ça coûte ? La main-d'œuvre pour la dépose-repose d'un moteur et de ses périphériques avoisine 20 heures. Enfin, la main-d'œuvre pour la dépose-repose d'une culasse avoisine 12 heures. Dernier point à signaler, l'échange standard s'applique également à d'autres organes de la voiture: alternateur, démarreur, pompe d'injection et turbocompresseur. Autant de pièces sur lesquelles, par ce biais, on peut réaliser de substantielles économies.