



Revenons tout d'abord à la définition même d'un échange standard. C'est une procédure qui est, rappelons-le, encadrée par la loi. Il s'agit du décret n°78-993 du 4 octobre 1978, modifié par celui n°80-709 du 5 septembre 1980 qui stipule que (excusez si c'est un peu barbare...): "La mention "échange standard" ne peut être utilisée pour désigner, en vue de la vente, un moteur, un organe ou un sous-ensemble monté ou destiné à être monté sur un véhicule automobile, en remplacement d'un élément usagé qui fait l'objet d'une reprise, que si le moteur, l'organe ou le sous-ensemble livré, identique ou équivalent, est neuf ou 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. Lorsqu'il est procédé à une telle opération, la mention "échange standard" suivie du nom ou de la raison sociale du constructeur ou de l'auteur de la restauration doit être inscrite en caractères apparents sur tous les documents commerciaux, notamment sur les devis de réparation, les bons de commande et de livraison et les factures."

Toujours pas clair ?  
Comprenez simplement qu'un organe en E/S, quel qu'il soit, a été entièrement remis à neuf. Non pas réparé ou rectifié sur certains points, mais complètement rénové. Prenons le cas d'un moteur. Il arrive chez le constructeur, ou dans une entreprise spécialiste de l'E/S. Il a subi des dommages (suite à une casse de la courroie de distribution par exemple) mais le bloc reste exploitable. Il va être entièrement démonté et nettoyé. Vilebrequin, embiellage et culasse sont contrôlés. Cette dernière sera rectifiée (aplanie) si besoin. Toutes les autres pièces vont ensuite être remplacées par des neuves : soupapes, poussoirs, ressorts, pistons, chemises, segments, coussinets de bielles, roulements, distribution, joints, etc... Tout y passe. Au final, on retrouve un bloc en état quasi-neuf, capable de repartir pour 200 000 km sans soucis. Et c'est la même chose pour toutes les pièces traditionnellement concernées par l'E/S, à savoir : moteur, pompe d'injection, démarreur, alternateur, turbocompresseur, boîte de vitesse, culasse, injecteurs, certains boîtiers électroniques.

#### Côté gros sous

C'est bien ici que réside tout l'intérêt de l'E/S. L'économie réalisée par rapport à une pièce neuve peut, selon l'organe concerné, représenter 20 à 50 %. Et ponctuellement plus sur certaines pièces. Par exemple, chez VW, le débitmètre d'air en E/S est en moyenne vendu 90 €, lorsque le neuf tourne autour de 230 € ! Tout bénéfique, sachant que les pièces sont comme neuves, et d'ailleurs garanties comme telles pendant un voire deux ans. Autrement dit, à partir du moment où votre véhicule n'est plus sous garantie constructeur, ayez le réflexe échange standard. Cadeau bonus, dans ce système, le garagiste vous rachète votre ancienne pièce (qui sera elle-même rénovée, le système s'auto-entretient) et défalque ce montant de la note. Attention, si vous souhaitez conserver les vieilles pièces, vous devrez vous acquitter d'une consignation. C'est toutefois conseillé dans le cas où, en litige avec le constructeur, vous souhaiteriez réaliser une expertise.