

Tolérance zéro

Après s'être séparés de leur véhicule durant quelques jours, les « accidentés » ont tendance, lors de la livraison, à le voir d'un autre œil.

— Guy O'Bomsawin

Loin du jour où ils l'avaient choisi les yeux mi-fermés, beaucoup remarquent tout à coup ce qui leur semble anormal, y compris ce que chaque lavage à la main aurait dû leur révéler.

Tout y passe – vieille égratignure, soupçon de rouille, pare-chocs abîmé, moulure brisée ou manquante, précédente réparation – mais ils s'attardent surtout aux derniers travaux.

Au fait de l'évolution technologique depuis des années, Mario Lépine, directeur Qualité et Conformité chez Carrossier ProColor, rappelle à quoi il faut être particulièrement averti.

L'intolérance

« La configuration des carrosseries a tellement évolué, qu'il est devenu compliqué d'en réaligner les éléments de façon à ce qu'on redonne aux véhicules leur aspect originel, dit-il.

« En raison d'une tolérance de plus en plus mince, sinon inexistante en certains cas, il n'y a parfois que peu ou pas de possibilités d'ajuster les pièces en cours de remontage.

« Comme il y a de forts risques que les conséquences soient parfaitement visibles aux yeux des clients et minent leur confiance, il

est primordial d'éviter pareille situation. »

Les grands écarts

« De la décennie 60 au début des années 2000, un phare mal ajusté ne chamboulait rien, poursuit-il, puisqu'on pouvait y remédier en quelques minutes.

« Il était fréquent que cette pièce encastrée dans un monobloc soit simplement retenue par trois attaches, soit deux vis de réglage, et un ressort.

« Aujourd'hui, ce qui était tout à fait anodin est souvent dramatique lorsque la cause est non pas le bris d'une agrafe d'ancrage, mais d'un désalignement de la caisse monocoque. »

Solution : une estimation précise

« D'où, alors, la nécessité de tout analyser en profondeur, plutôt que de chercher à s'y prendre de mille façons pour remettre une pièce en place, quelle que soit sa nature.

« En conclusion, la seule manière de ne pas être dans le pétrin est



« Lorsque des pièces sont difficiles à ajuster, il faut trouver où il y a eu erreur »

*Mario Lépine, directeur,
Qualité et Conformité,
Carrossier ProColor*

de faire une estimation précise et complète des dommages, et d'être sûr que chaque tâche est exécutée avec précision.

« À l'ère de la légèreté des véhicules comme des matériaux, il faut s'attendre à ce que la tendance aux amalgames soit d'ailleurs la règle », affirme Mario. ❖



Emboîtés, les phares de la Mustang 68 étaient ajustables en quelques minutes.



En 2008, ils forment un ensemble avec le capot, l'aile et le pare-chocs.



À l'aube du demi-siècle de la marque, Ford les a littéralement moulés à l'aérodynamisme de la carrosserie. Tolérance zéro.