

Bien acheter son véhicule d'occasion

* : Défaut soumis à contrevisite lors du contrôle technique.

Matériel nécessaire à apporter lors d'une visite : Une lampe torche
Des gants
Un aimant

Pièces à demander : Certificat de non gage de moins d'un mois
Carte grise originale* au nom de l'actuel propriétaire
Carnet d'entretien
Contrôle technique valide de moins de Six mois (bien le lire et examiner les déséquilibres de freinage et de suspension, le résultat de pollution)
Factures (bien étudier les factures de la plus récente à la plus ancienne)
Double des clefs (et carte code selon la marque) et vérifier que chaque clef tourne bien dans toutes les serrures.

Contrôles à effectuer lors de l'essai statique :

Extérieur :

Etat de la peinture : Aspect granuleux, aspect mate par endroit, nuance de couleur entre les éléments de carrosserie = choc ou rayure ayant entraîné une réparation.

Dans ce cas, poser son aimant sur chaque élément de carrosserie pour vérifier qu'il n'a pas été mastiqué à l'excès dans le cas d'une réparation.

Attention, certains véhicules ont des éléments en composite ou aluminium

(ex : Audi A2 = alu, Renault Espace 1, 2 et 3 et Avantime, BX = matériau composite, ailes avant de Renault Clio 2 et 3, Scénic 2, mégane 2, C4 Picasso... coffre de 806, 807, Laguna Coupé, AX, Xantia... = plastic)

Pas de déchirure*

Vérifier l'ouverture et la fermeture de chaque ouvrant*.

Vérifier que les vérins retiennent bien le coffre (et le capot pour certains véhicules).

Vérifier le verrouillage de chaque ouvrant.

Ajustage entre 2 éléments de carrosserie : si les jeux sont variables, il y a de fortes chances que le véhicule ait été accidenté. Contrôler tant que possible les points de serrage, les soudures.

Rabattage et réglage des rétroviseurs (manuels ou électriques) : état de la glace de rétroviseur (Pas de casse* ou de corrosion).

Vitres : Contrôler que la marque, l'année et la teinte soient les mêmes sur toutes les vitres.

Contrôler l'état du joint de parebrise s'il a été remplacé, et le fonctionnement des vitres si elles ont été remplacées*.

Contrôler l'absence d'impact ou de fissure*.

Contrôler l'état d'usure des balais d'essuie glaces* (déchirement ou aspect craquelé). Ne pas hésiter à les faire fonctionner avec le lave glace*.

Dans le cas d'un véhicule équipé de feux au Xénon, allumer les feux avant d'actionner le lave glace. Les laves phares doivent impérativement fonctionner* quand on actionne le lave glace.

Eclairage : Allumer tous les feux et vérifier que tout fonctionne bien*, sans symptôme guirlande généralisé (défaut de masse*).

Vérifier les couleurs d'éclairage* : orange impératif pour les clignotants, blanc pour les feux, rouge pour les veilleuses arrière, le(s) feu(x) de brouillard arrière* et les stops.

Vérifier l'état de surface des blocs optiques* : pas de trous, de fissure ou d'aspect polis.

Partie châssis et trains roulants

Echappement : Se baisser et vérifier globalement l'état des différents éléments : pas de corrosion excessive, pas de trous visible*.

Roues : Pas de jantes tordue ou cassée (alliage), ou très très rayées (endommagement probable des trains roulants).

Pour les pneus, vérifier l'usure de la bande de roulement*. Il ne faut pas que le témoin d'usure soit atteint, même sur un bord de bande. Vérifier l'absence de blessure, surtout sur les flancs.

Regarder la date de fabrication du pneu : (ex : 42.10 = 42^{ème} semaine de l'année 2010.) un pneu de plus de 4 ans est un pneu qui a séché, donc nettement plus dangereux.

Pas de craquelure*.

Vérifier le sens de roulage* (flèche, *c'est-à-dire sens horaire du côté passager, et sens anti-horaire du côté conducteur.* ou symbole DOT si pas de flèche).

Vérifier que les pneus d'un même train sont de marque et de motif identique*.

Vérifier que la taille des 4 pneus est la même et la bonne* (vérifier sur l'étiquette de pression des pneus (en général, elle est collée sur le marche pied d'une porte avant, sinon dans le carnet de bord).

L'usure des pneus doit être parfaitement régulière sur l'ensemble de la bande de roulement.

Freins : Vérifier l'usure des plaquettes et disques de freins* : elle doit être symétrique par train. Pas de « trottoir » excessif sur les disques ou de rainure très profonde.

Pas de craquelure des flexibles de frein*.

Dans le cas de véhicule équipé de freins à tambour, pas de vérification en statique.

Amortisseurs : Pas de fuite ou de corrosion excessive*.

Rotules : Pas de craquelures.

Intérieur :

Ceintures* : Pas de déchirure, bouclage et débouclage sans problème. Blocage sans problème.

Sièges : Vérifier leur fonctionnement, qu'ils soient manuels ou électrique et toutes les fonctions (gonflage, massage, mémorisation, chauffage...), ainsi que leur fixation* : pas de jeu prononcé.

Vérifier leur aspect : pas de tache, de déchirure, de trous de cigarettes... (État du cuir s'il y en a), de blessures sur les modules airbags...

Soulever si possible les assises de la banquette arrière pour vérifier qu'il n'y a pas d'humidité dessous et voir l'état de crasse (enfants = vomis ou salissures en tous genres).

Volant : Etat général (état du cuir s'il y en a): pas de blessure sur l'airbag.

Tapis : Les soulever pour voir s'il n'y a pas de trou, de tache et d'humidité.

Vérifier les fixations du tapis du conducteur (il ne doit pas coincer les pédales ou gêner la conduite).

Commodos : Fonctionnement normal (retour en position Zéro du clignotant, fonctionnement alternatif des essuie glaces).

Autoradio : Qualité de réception de la radio, qualité d'écoute (pas de bruit parasite), fonctionnement normal (CD, USB, Chargeur...).

GPS : Fonctionnement normal, dernière mise à jour effectuée.

Chauffage/Climatisation : Fonctionnement normal, vérifier la capacité à faire du froid (moteur tournant) en moins de 10 sec, le fonctionnement des volets (surtout celui de recyclage).

Eclairage : Vérifier que chaque bouton, écran et compteur s'illumine bien quand les feux sont allumés (ou éteints selon le véhicule ou la fonction).

Tableau de bord : Vérifier le check up (allumage et extinction des différents témoins, niveau d'huile, pression de pneus...) quand on met le contact. Attention, les témoins Airbags, ABS, ESP, Défaut Moteur, Service, peuvent être soumis à contrevisite selon l'âge du véhicule.

Vérifier la remise à Zéro du compteur journalier dans le cas d'un véhicule équipé d'un compteur à rouleaux.

*Frein à main** : Comptez le nombre de crans : 8 maxi pour un serrage important.

Tampons de pédales : Pas d'usure*

Sous capot

*Plaque constructeur** : Vérifier que le numéro frappé sur la carrosserie est le même que celui inscrit sur la carte grise.

Niveaux et couleurs des fluides : Dévisser les bouchons : Huile : pas de mayonnaise (joint de culasse ou humidité due au joint du bouchon HS)

Refroidissement : pas de
chocolat (joint de culasse, ou sur les vieux véhicules dont on a jamais purgé le circuit).
Direction assistée : niveau
et couleur rouge (si c'est une direction assistée hydraulique).

Si le moteur est froid, sortir la jauge à huile et contrôler le niveau.

Sur un moteur essence, l'huile doit être couleur miel.

Sur un moteur Diesel, l'huile sera forcément noire.

Si la boîte est pourvue d'une jauge, la sortir pour contrôler le niveau.

La couleur dépend du type de boîte, miel sur boîte manuelle ou auto, ou rouge sur boîte auto.

Contrôler le niveau de liquide de frein (couleur jaune). Si les plaquettes sont usées, c'est normal que le niveau soit proche du mini.

Fuites : Pas de fuite autour du joint du couvre culasse, de la culasse, des durits de liquide de refroidissements et d'huile, du carter d'huile, du turbo, de la boîte de vitesses, de la batterie...

Courroies : Pour les courroies visibles, vérifier qu'elles ne présentent pas d'usure prononcée ou de craquelure.

Moteur : Démarrer, et observer le comportement du moteur et les bruits. Pas de vibration particulière (moteur qui ne tournerait pas sur tous ses cylindres, ou catalyseur bouché), de sifflement (courroie), de claquement au lancement (poulie de variateur de phase), d'aspiration importante (fuite à l'admission)... le démarreur n'a pas fait de bruit anormal...

Essai dynamique :

Performances et comportement mécanique :

Moteur : accélération sans réticence, accoup ou bruit anormal :

Sifflement ou soufflement pour le turbo.

Sifflement en montant en régime : courroie ou poulie.

Pas de claquement dans certaines plages de régime (déphaseur d'arbre à cames ou son électrovanne, ou poussoir hydraulique...).

Montées en régime normales même pied à fond : le temps de réponse doit être rapide

Aucun témoin ne doit s'allumer.

Boîte de vitesses manuelle: Pas de craquement lors de passage et de rétrogradage, même à haut régime, pas de réticence à engager un rapport.

Pour chaque rapport, accélérer à au moins 25% et pousser (ou tirer) gentiment sur le pommeau comme si vous vouliez le ramener au point mort. Faire de même en frein moteur, à plus de 2000 trs/min. Si un rapport arrive à se désengager en respectant cette procédure, c'est qu'un synchroniseur est HS.

Pas de sifflement de plus en plus fort en fonction de la vitesse avec vibration sensible dans le pommeau de vitesses (roulement de boîte HS).

Embrayage : Passer la quatrième, tirer le frein à main, et lâcher la pédale d'embrayage doucement. Si le véhicule ne cale pas, l'embrayage est HS.

Moteur tournant au ralenti, enfoncer et lâcher plusieurs fois la pédale en étant attentif au bruit.

Pas de sensation de marcher dans la neige quand on enfonce la pédale (diaphragme HS).

Pas de bruit de roulement quand la pédale est relâchée (butée HS).

Le point de patinage ne doit pas être trop près de l'enfoncement maxi de pédale (disque usé).

Boite de vitesses automatique : Pas d'accoup, pas de patinage intempestif. (bloc hydraulique contenant les électrovannes HS).

Pas de patinage intempestif (convertisseur hydraulique HS).

Pas de bruit métallique lors des phases de décollage et des changements de rapports. (Tôle désolidarisée entre le volant moteur et le convertisseur hydraulique).

Pas d'impossibilité à passer des rapports ou de rapport qui « saute » au passage N => R, N=>D1, D1=>D2, D2=>D3, D3=>D4... (Multidisques d'embrayages et de freins HS).

Attention, ces tests sont à réaliser à froid et à chaud.

Aucun témoin ne doit s'allumer.

Boite de vitesses manuelle pilotée : pas de craquement lors des changements de rapports.

Pas de patinage important lors des changements de rapports et du décollage (embrayage usé)

Pas de sifflement de plus en plus fort en fonction de la vitesse (roulement de boite HS).

Aucun témoin ne doit s'allumer.

Freinage : lancer le véhicule dans une zone dégagée et plane, lâcher le volant et effectuer un freinage progressivement de plus en plus fort. La voiture ne doit pas changer de direction, le volant ne doit pas bouger de plus d'un pouce (déséquilibre du freinage), le volant ne doit pas vibrer (disques voilés).

Aucun témoin ne doit s'allumer.

Pour tester le frein à main, véhicule arrêté, serrer le frein à main fort, tenter de décoller, si les roues arrières ne se bloquent pas, les garnitures arrières sont HS.

Suspension : Rouler normalement, le véhicule ne doit pas pomper excessivement, doit rester stable en toute circonstance de roulage normal. Pas de cognement lors des montées de trottoirs (rotule de direction HS ou rotule inférieure HS). Pas de tapement lors de passages de trous ou bosses (amortisseurs HS).

Direction : Qu'elle soit hydraulique ou électrique, ou les deux, Pas de point dur, pas de résistance, pas de bruit anormal.

Chauffage : Moteur chaud, mettre le chauffage à fond. L'air doit être bien chaud (vanne de régulation de température du circuit de refroidissement HS).

Options : Faire fonctionner les options nécessitant une vitesse minimum requise
Exemple : régulateur et limiteur de vitesse, détection d'angle mort, feux de virage, feux directionnels, aide au stationnement...