

Coach auto **MAIF**

Acheter et vendre sa voiture en confiance

**Bien acheter
son véhicule
d'occasion :
les points clés
à vérifier,
les conseils
à suivre.**



assureur militant

Atelier technique : les points à vérifier

1 Partie administrative

- Le carnet d'entretien
- Le contrôle technique (moins de 6 mois pour les véhicules > 4 ans)
- Le certificat de situation administrative (non-gage)
- La carte grise (vérifier qu'elle est bien au nom du vendeur)
- La conformité de l'immatriculation indiquée sur la carte grise avec celle figurant sur les plaques du véhicule
- La régularité des opérations d'entretien et leur réalisation par un professionnel
- La présence du double des clés et/ou des télécommandes et les tester
- En cas d'équipements spécifiques (GPS, alarme, gravage...) demander des éléments nécessaires à leur fonctionnement (carte ou CD cartographique, code d'activation...) ou leur validité (document de gravage...)

2 Extérieur de la voiture

- La carrosserie (traces de chocs, corrosion, départ de rouille, différentes teintes de peintures, fonctionnement correct des ouvrants)
- Le vitrage (état général, impact, fissure, joints, gravage)
- Les pneus (état, âge, usure, jeu de roulement, conformité)
- Les plaquettes de frein et les disques (à l'aide d'une lampe torche)
- Le pot d'échappement (état, vétusté)
- La signalisation (contrôle de tous les feux sans oublier le warning et les veilleuses)
- Les essuie-glaces

3 Intérieur de la voiture

- L'état général
- L'état des joints de sertis des blocs avant et arrière
- La sellerie : garnitures des portes, moquette et tapis de sol ainsi que le ciel de toit (propreté, usure, brûlure, déchirure...)
- L'état et le fonctionnement des pédales
- L'état des caoutchoucs des portes et des lèche-vitres
- Le coffre (propreté, accessoires de rangement...) et la présence de la roue de secours ou du kit antirevaillon, du cric et de la manivelle
- L'état des sièges, ceintures de sécurité et tapis (si taches : peut être signe d'une fuite)
- Les organes très sollicités : volant (vérifier le jeu en tirant et en poussant), levier de vitesse et les pédales (dureté, usure)
- Les voyants de contrôle du tableau de bord
- L'aération : ventilation, chauffage, climatisation
- L'autoradio (s'assurer que le vendeur possède le code de sécurité de l'autoradio)
- Le GPS

4 Sous le capot

- Concordance entre la frappe à froid et/ou l'étiquette constructeur entre le numéro de série gravé et celui indiqué sur la carte grise
- La batterie : état des bornes, tension de charge
- Le bloc-moteur : aspect « propre », fuites
- Les câbles, les courroies, les fixations moteur
- Le souffle moteur (au niveau du bouchon de remplissage d'huile moteur)
- Le filtre à air : présence d'huile, état d'entretien
- Le câble compteur (P) n'existe plus depuis une dizaine d'années
- Le circuit électrique, la boîte à fusibles
- Le liquide de freins dans le bocal du maître-cylindre (niveau, aspect)
- L'huile moteur : niveau et aspect de l'huile (souillée ou non)
- Le refroidissement : niveau et qualité du liquide de refroidissement (couleur rouille = corrosion) et état visuel du radiateur
- La présence de CO₂ dans le circuit de refroidissement

5 Essai de la voiture

Tester soi-même la voiture et faire conduire le propriétaire (pour voir son style de conduite).

- Test de direction** : accélérer et freiner en lâchant le volant.
- Test de l'embrayage et du frein à main** : moteur tournant, frein à main serré, essayez de démarrer en 3^e :
 - si la voiture cale, embrayage et frein à main sont corrects ;
 - si la voiture avance, le frein à main ne fonctionne pas correctement ;
 - si la voiture n'avance pas et que le moteur continue à tourner alors que vous avez embrayé, alors l'embrayage est défectueux.
- Test des fuites** : après avoir roulé, gardez-vous sur un endroit bien propre et laissez tourner le moteur. Au bout de quelques minutes, déplacez le véhicule pour repérer les éventuelles fuites moteur au sol.
- Test de freinage** :
 - Le premier test consiste à prendre un peu de vitesse et à freiner progressivement en lâchant le volant. Si une roue se bloque ou si la voiture ne tient pas sa trajectoire droite, soit la direction n'est pas saine, soit le réglage de parallélisme ou le gonflage des pneus est à revoir.
 - Le second test consiste à peu près à la même manœuvre, mais cette fois, en freinage d'urgence. En écrasant le frein brusquement tout en lâchant le volant, la voiture doit tenir une trajectoire droite.
 - Test de l'ABS si le véhicule en est équipé.
- Test de la boîte de vitesses** : indispensable de tester le passage correct de toutes les vitesses (même la marche arrière).
- Test du démarrage** : le démarrage doit être franc.
- Test des amortisseurs** : en cas de bruit ou de couinement au passage des ralentisseurs ou encore en cas d'à-coups dans le volant, il faudra sans doute prévoir un changement à brève échéance des amortisseurs.
- Regarder les fumées** : une fumée claire et transparente est normale au démarrage. En revanche, une fumée noire, blanche opaque ou bleue traduit souvent d'un problème moteur plus ou moins important.
- Évaluer la tenue de route tant en ligne droite qu'en courbe** : lâcher le volant à allure stabilisée et en ligne droite pour déceler si la voiture dérive.

maif.fr

Retrouvez-nous aussi sur   

MAIF - société d'assurance mutuelle à cotisations variables - 79038 Niort cedex 9.
Filia-MAIF - société anonyme au capital de 114 337 500 € entièrement libéré
RCS Niort 341 672 681 - CS 20000 - 79076 Niort cedex 9.
Entreprise régie par le Code des assurances.

7127KBA/CVO - 07/2018 - Réalisation : Studio de création MAIF - Illustration : MAIF - Lowe Strateus



assureur militant