

COMMENT BIEN ACHETER

...SA MOTO D'OCCASION



Vous avez, vous semble-t-il trouvé la moto qui vous plaisait :

1^{ÈRE} RÈGLE : RESTEZ VIGILANT,

2^{ÈME} RÈGLE : NE PAS S'EMBALLER !

Avant d'inspecter le véhicule en détail et de suivre nos 20 points à vérifier avant l'achat ou remplir notre check-liste (page 76), il faut identifier le véhicule.

1 Vérifiez que le vendeur est bien le propriétaire de la moto en regardant sa pièce d'identité et sa carte grise. Lisez bien la carte grise notamment les millésimes, le modèle précis, la puissance etc.... En cas de doute, abstenez-vous.

2 Réclamez le carnet d'entretien et les factures de réparations. Tout cela vous permet de vérifier le kilométrage réel en comparant les dates et l'évolution kilométrique.

3 Une fois ces préambules terminés, vérifiez attentivement les points techniques suivant :

LÉGALITÉ

• Traque du vol : Le numéro de série de la carte grise doit impérativement correspondre au numéro de série du cadre. La présence de la plaque rivetée ou de l'autocollant d'origine constructeur est obligatoire également : 90 € d'amende en cas de plaque manquante, plus déclaration de perte obligatoire et représentation de la moto avec la plaque. Sachant que seul le constructeur peut la refaire, imaginez le délai. Vérifiez que la frappe des numéros est régulière et droite, un numéro refrappé est bien souvent de travers ou de profondeur irrégulière : comparez éventuellement avec la même moto en cas de doute, et fuyez tout sujet à caution.

Le numéro moteur doit correspondre au carnet de garantie ou d'entretien. Si la moto est gravée antivol, vérifiez tous les numéros, et demandez des explications si l'un d'eux est différent ou manquant factures.

Acheter une moto d'occasion est un acte important qui, mal négocié peut avoir des conséquences désastreuses tant pécuniaires, sécuritaires voire judiciaires. Afin d'éviter tout désagrément, **TOM** vous donne quelques recettes pour réussir votre achat.



CHUTE DU PAS ?

- Vérifiez les cale-pieds arrière, souvent oubliés lors du remplacement après chute. Un carter maquillé, même bien repeint, présente des aspérités. Des traces sur les bas de fourche sont un signe de choc. Traquez les traces sur le cadre, les faiblesses aux soudures : l'ancienne SV, une des reines de l'occasion, a son point de faiblesse à la première soudure en partant de la colonne de direction. Vérifiez l'alignement de la moto en vous reculant et en vous baissant : les roues et le cadre sont-ils bien alignés ? Des traces sur les embouts de guidon trahissent également une chute. Cependant, même une chute à l'arrêt ou un mur frotté les marquent, soyez indulgent envers de petites rayures. En revanche, des butées de direction tordues ou cassées sont le signe d'un gros choc : à vérifier absolument ! Un coup sur le réservoir au niveau des embouts de guidon est également une trace consécutive à une chute. En cas de doute, comparez si possible avec une moto identique : les passages de câbles mal placés sont le signe d'un démontage remontage.

KILOMETRAGE REEL ET ENTRETIEN

- Kilométrage réel : hormis l'usure de la chaîne et de la couronne, faire parler le vendeur de l'historique des révisions peut vous donner des indications : combien de changements de pneus (une "ruse" consiste à demander quels pneus il a déjà essayé sur sa machine, le nombre de trains utilisés vient en déduction), combien de plaquettes (la même "ruse" fonctionne aussi). Plus basique, au-delà de 40 000 km, l'usure des caoutchoucs de cale-pieds et de sélecteur (s'il y en a !) est une bonne indication.
- Factures : les factures traduisent l'historique de l'entretien de la machine. Si la dernière remonte à trop loin, c'est un signe. En revanche, si le vendeur entretient lui-même sa machine (ça peut être très bien fait, en général la machine est propre "dedans et dehors" si c'est un soigneux).
- Etat général : ouvrez tout ce qui peut l'être : une moto peut être très propre à l'extérieur, mais les amalgames de crasse sont le signe d'un entretien négligé : facile d'aller au nettoyage haute pression juste avant de rencontrer un acheteur ! L'état de la jante avant est un signe : sur une moto de kilométrage élevé, si la jante est bien lisse, elle a été bien entretenue.

PORTIE CYCLE

- Pneus : contrôlez l'usure symétrique par rapport à la bande centrale. Une bizarrerie signifierait probablement un problème de châssis au pire, ou au moins un mauvais alignement des roues (système de tension de chaîne tendu de façon asymétrique par exemple).
- Plaquettes + disques : contrôlez l'usure régulière et la planéité : un disque creusé par les kilomètres permettra en outre de démontrer un kilométrage élevé !
- Kit chaîne : on peut avoir une bonne couronne et une chaîne hors d'usage : tendre la chaîne au brin et tirer derrière la couronne : si la chaîne décolle de la couronne, elle est à changer.
- Amortisseurs : testez le rebond, vérifiez que la fourche ne va pas en butée, passez le doigt ensuite sur les tubes de fourche pour traquer une éventuelle fuite nettoyée, signe de joints spy fatigués.
- Roulements de direction : essai à basse vitesse : on ne doit pas sentir de point dur à la rotation du guidon. Le changement des roulements est recommandé tous les 30 000 km, et ça représente environ 3 heures de MO !
- Cadre tordu : on peut voir des craquelures de peinture à la colonne de direction ou des soudures lâches : fuyez les traces partielles de peinture qui pourraient masquer un redressage. Note : des professionnels comme Vérif, RC3D ou encore Objectif peuvent redresser cadres, freins, fourches de façon tout à fait sécurisante : la présentation de la facture est alors obligatoire, c'est la seule preuve d'un travail bien fait. Si le vendeur avoue une chute autre qu'à l'arrêt ou très faible vitesse, la vérification du cadre par un professionnel comme ceux cités est obligatoire.

MOTEUR

- Démarrage à froid : s'il est délicat, ça peut être un signe de faiblesse de la batterie ou du démarreur. Des bruits de mauvais engrènement du démarreur peuvent être le fait de la roue libre, ce qui implique souvent de gros frais en MO. L'écoute du moteur à froid est la plus démonstrative : une distribution fatiguée peut ne faire aucun bruit à chaud et ne claquer qu'à froid.
- Traquez les fuites : au joint d'embase et au joint de culasse. Au radiateur, pièce très chère, les fuites de liquide de refroidissement

(blanchâtres).

- Embrayage et boîte de vitesses : la garde de l'embrayage doit être de quelques millimètres. Pour vérifier son bon état, deux tests : à l'arrêt frein avant bloqué, embrayer pour voir quand la moto cale : elle doit le faire en fin de course du levier, sans cirer. Evitez de le faire brutalement, le burn qui en résulterait pourrait ne pas plaire au vendeur. Si l'essai dynamique est possible, vérifiez en ouvrant la poignée en grand qu'il n'y a pas de patinage. Cette vérification est d'autant plus importante si la moto a un fort couple, mais également si c'est un des modèles préférés des stunters qui déclenchent les wheelings à l'embrayage sur les petites et moyennes cylindrées. Testez le bon passage des vitesses, au besoin sur béquille centrale si l'essai routier n'est pas permis.

ELECTRICITE

- Batterie : elle a une durée de vie de 2 à 3 ans : tenez en compte. Traquez les traces de sulfure sur la batterie et autour : non seulement la batterie pourrait en avoir pris un coup, mais ce peut être un signe d'une défectuosité plus grave dans le faisceau électrique.
- Electricité : faites tout fonctionner, vérifiez les voyants au tableau de bord, demandez l'affichage de toutes les fonctions sur un afficheur électronique.
- Vérifiez le bon passage des câbles : pas de gêne à la rotation du guidon par exemple.

TRANSFORMATIONS

- Si une modification comme un passage de roue a été faite, vérifiez le fini du travail, les passages de câbles et branchements à l'endroit de la transformation doivent être propres et pas "fils en tas collés au scotch".
- Pot d'échappement : Si non homologué, exigez l'homologué. Si adaptable, homologué ou non, vérifiez la bonne adaptation, pas de fixations bricolées pour adapter un pot d'une autre moto.

CONCLUSION

Après cette inspection en règle, demandez à essayer la moto. Vérifiez la possibilité de la faire en étant assuré, les prêts ethnies prohibés dans de nombreux contrats. Si nécessaire, vous pouvez faire transférer provisoirement l'assurance de votre machine par le biais d'un transfert de contrat. Sinon, faites l'essai en passant.