

Liste des points à contrôler pour les motos d'occasion

Fabricant :

N° de châssis :

Type :

Point à contrôler	Contrôle	OK	pas OK
Examen en stationnement :			
Aspect général	Bon état d'entretien général ? Peinture abîmée ? Dommages indiquant un accident ? Signes d'usure incompatibles avec le kilométrage ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moteur (après essai sur route)	Le couvercle de culasse, le carter d'huile, la culasse et la base du cylindre, ainsi que les carters latéraux du moteur sont-ils étanches ? Fuites sur le circuit de refroidissement par eau ou sur celui de l'huile ? Flexibles fragilisés ? Joint en caoutchouc pour pipes d'admission fragilisés ? Particules de rouille dans le filtre à essence ? Donc, rouille dans le réservoir !	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pot d'échappement	En cas de pot d'échappement de deuxième monte : inscrit dans les papiers du véhicule ou ABE européenne ? Taper avec la paume de la main contre le silencieux : s'il émet un bruit de casserole, des tôles sont détachées à l'intérieur. Est-il rouillé par endroit ? Des traces d'accident sont-elles visibles ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cadran	Est-il possible de remettre le compteur kilométrique journalier à zéro ? Le phare principal, les feux arrière et stop, les clignotants, le klaxon fonctionnent-ils ? Traces d'accident au niveau du guidon ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Clés	Toutes disponibles ? L'antivol de direction fonctionne-t-il ? Test de fonctionnement de tous les antivols et serrures ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Conduites hydrauliques	Trop vieilles (plus de 4 ans) ? Fragilisées ? Souples ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Câbles Bowden	Coulissent bien ? Possibilité de réajustement déjà pleinement exploitée ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Carénage	Fissures ? Dommages dus à une chute (éventuellement cachés sous un autocollant) ? S'agit-il du carénage d'origine (vérifier également la bulle) ? Dans le cas contraire : les pièces sont-elles inscrites dans les papiers du véhicule et/ou existe-t-il une ABE ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Réservoir	Inspecter l'intérieur avec une lampe de poche : traces de rouille ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Butée de direction	Intacte ? Dans le cas contraire, il y a une forte suspicion d'accident.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Roulements de la colonne de direction	Lever la moto sur la béquille centrale et décharger la roue avant, tourner le guidon d'une butée à l'autre : cela doit être possible facilement et sans dé clic perceptible. Positionner la moto avec la roue avant contre un mur et pousser plusieurs fois brièvement sur le guidon en direction du mur : il ne doit pas y avoir de bruit de claquement.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gabel, Standrohre	Mit den Fingern die Standrohre auf- und abfahren: Trocken? Sonst Dichtringe defekt! Rostpickel am Standrohr (reibt Dichtring auf)? Taucht Gabel satt ein und federt gedämpft wieder aus?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Point à contrôler	Contrôle	OK	pas OK
Roue avant	Y-a-t-il un jeu sur les roulements de roue ? Secouer le pneu des deux mains perpendiculairement au sens de marche ; il ne doit pas y avoir de jeu ! La roue est-elle droite lorsqu'elle tourne ou est-elle voilée ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	En cas de roue à rayons : les rayons sont-ils tendus correctement ? (Tapoter sur les rayons avec le manche d'un tournevis : ils doivent tous produire un son identique.) Manque-t-il des rayons ? Rouille ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	En cas de jantes ComStar (Honda) : les rivets ne doivent pas avoir de jeu.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pneu avant	Profondeur du profil d'au moins 1,6 mm. Pneu cassant ? Type de pneu correct selon le certificat d'immatriculation ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Frein avant	Disques de frein rainurés (vérification avec l'ongle) ? Disque de frein en dessous des tolérances d'usure (mesure avec vis micrométrique) ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Plaquettes de frein déjà au niveau des repères d'usure (ou d'une épaisseur inférieure à 4 mm) ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Liquide de frein	Trop vieux ? (coloration brunâtre)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Béquille centrale	En position levée sur la béquille, une roue doit être en suspension, sinon béquille ou butée tordue.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Béquille latérale	Doit se rabattre automatiquement ou le contacteur de court-circuit doit empêcher le démarrage avec la béquille déployée. Le double ressort doit être présent.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Chaîne, barbotins	Est-il possible d'écarter nettement la chaîne du barbotin en tirant vers l'arrière ? Si oui : usée ! Déjà retendue jusqu'en butée ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Contrôler le mou dans différentes positions de la roue arrière. Si le mou de la chaîne varie : chaîne usée. Danger pour les roulements de sortie de la transmission !	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Le barbotin présente-t-il une usure asymétrique des dents ? Si oui, le barbotin, mais aussi vraisemblablement le pignon et la chaîne sont usés.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cardan	Fuites d'huile dans la chaîne cinématique ? La roue arrière tourne-t-elle sans bruit de moulin à café et sans coincer ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bras oscillant	Avec la moto levée sur la béquille centrale, secouer perpendiculairement au sens de marche. Aucun jeu ne doit être perceptible.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jambes de suspension	Fuites ? Fonctionnement (ne doit pas rebondir lors de la détente) ? Rouille sur la barre d'amortisseur ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jambe de suspension centrale	Avec la moto levée sur la béquille centrale, secouer le bras oscillant de bas en haut pour le faire monter et descendre. Si un jeu est perceptible, les roulements de la colonne de direction sont usés. La jambe de suspension ne doit pas rebondir lors de la détente !	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Si les leviers de renvoi sont rouillés à l'extérieur et exempts de graisse, les roulements fonctionnent vraisemblablement aussi à sec.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Fuites ? (Utiliser une lampe de poche.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Roue arrière	Y-a-t-il du jeu sur les roulements de roue ? Secouer le pneu des deux mains perpendiculairement au sens de marche ; il ne doit pas y avoir de jeu !	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	En cas de roue à rayons : les rayons sont-ils tendus correctement ? (Tapoter sur les rayons avec le manche d'un tournevis : ils doivent tous produire un son identique.) Manque-t-il des rayons ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	En cas de jantes ComStar (Honda) : les rivets ne doivent pas avoir de jeu.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Frein arrière	Disques de frein rainurés (vérification avec l'ongle) ? Disque de frein en dessous des tolérances d'usure (mesure avec vis micrométrique) ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Plaquettes de frein usées ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	En cas de frein à tambour : indicateur d'usure déjà à la limite ? Si oui : plaquettes de frein usées.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pneu arrière	Profondeur du profil d'au moins 1,6 mm. Pneu cassant ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Le pneu monté est-il inscrit dans les papiers du véhicule ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Point à contrôler	Contrôle	OK	pas OK
Alignement des roues	Mettre la moto sur la béquille centrale, redresser le guidon (position droite). Se placer face à l'avant du véhicule à quelques mètres de distance, se pencher beaucoup et regarder en direction du véhicule : les roues sont-elles alignées ? Dans le cas contraire, la roue arrière est mal montée ou le cadre est éventuellement déformé.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sous la selle	État de la batterie (bornes, niveau de liquide, bac de batterie) ? Tuyau raccordé ? Brûlures d'acide sur le pourtour ? Quel est l'état des connecteurs des câbles ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Essai sur route :			
Démarrage	Tester le comportement au démarrage à froid, fonctionnement régulier du moteur, puissance. Le moteur répond-il bien à l'accélération et tourne-t-il sans à-coups et sans perte de puissance ? Le déploiement de puissance est-il correct ? La vitesse maximale peut-elle être atteinte (tester uniquement avec des conditions de route appropriées) ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Embrayage	Patine-t-il lors de l'accélération dans le rapport supérieur ? Si oui, il doit être réglé ou les garnitures et/ou les ressorts sont usés. Le frein moteur est-il toujours actif en première bien que l'embrayage soit complètement actionné ? Si oui : garnitures collées ou mal réglées, ou encore disques en acier déformés.	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Variations de charge	Une deuxième personne roule derrière le véhicule. Si, en charge, des traînées bleues sortent du pot d'échappement lors de l'accélération, les segments de pistons sont usés. Par contre, si une fumée bleue apparaît lors des variations de charge ou lorsque le frein moteur est actif (lâcher l'accélérateur), les joints des tiges de soupapes sont usés. Si le moteur pétarade lors de la décélération, il se peut qu'il y ait une fuite sur le pot d'échappement.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Freins	Freiner plusieurs fois de suite. Le point de pression ne doit pas varier/se déplacer.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Châssis	La moto a-t-elle tendance à tirer d'un côté (prudemment, lâcher éventuellement le guidon à env. 60 km/h) ? La moto oscille à des vitesses plus élevées (paliers de direction/pivots de bras oscillants, pneus usés, éventuellement aussi cadre déformé) ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Instruments	Le compteur et le compte-tours affichent-ils des valeurs réalistes ? Une forte oscillation de l'aiguille indique des défauts.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bruits	La chaîne fait-elle un bruit de moulin à café ? Si oui : s'est allongée de manière inégale. En cas de transmission par cardan : des bruits mécaniques secs lors des variations de charge laissent présager des réparations coûteuses. La transmission émet-elle un sifflement en cinquième ? Se produit souvent sur les monocylindres. Si oui, paire de pignons usée. Le moteur fait-il un bruit de hochet à bas régime ? La chaîne de distribution ou son tendeur sont peut-être usés. La cloche d'embrayage émet-elle un bruit de casserole (le bruit disparaît lorsque l'embrayage est actionné) ? Autres bruits qui indiquent un dommage (éventuellement une réparation coûteuse) ? Le pot d'échappement est-il trop bruyant ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

Point à contrôler	Contrôle	OK	pas OK
Papiers :			
Certificat d'immatriculation	Le numéro de châssis figurant sur le certificat correspond-il à celui inscrit sur la plaque signalétique ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Quel est le nombre d'anciens propriétaires de la moto ? (S'agit-il encore du premier certificat d'immatriculation) ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
TÜV	Quelle est la date du prochain contrôle technique périodique ? Inscriptions : tous les accessoires avec obligation de réception sont-ils inscrits sur le certificat d'immatriculation, ou les certificats ABE correspondants sont-ils disponibles ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mise à l'arrêt provisoire	Le véhicule a-t-il été retiré de la circulation pendant plus d'un an ? Si oui : réception complète (« réception des travaux ») par le TÜV nécessaire.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Carnet d'entretien	Les inspections effectuées par l'atelier sont-elles inscrites ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Réparations	Si le vendeur fait état de réparations importantes : peut-il fournir les factures justificatives ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Source : www.louis.de, Detlev Louis Motorrad-Vertriebsgesellschaft mbH, Rungedamm 35, 21035 Hambourg, Allemagne