

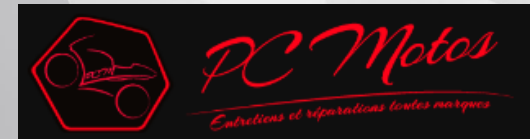


ÉVASION MOTO

Moto d'Occasion

Conseils techniques et
administratifs pour bien la choisir

Source principale
du document :



Saint Jean de Védas (34)



Les questions à se poser

Quelle moto ?
Pour quels besoins ?



Combien de cylindres ?

Quelle puissance ?

Compatibilité A2 si on est jeunes permis

Quelle assurance et son coût ?

Où chercher ?
L'administratif

Quelle moto ? Pour quels besoins ?

- L'utilisation : route, villes, longueur des trajets, road trips, solo ou duo...
- Le confort : carénage, bulle, saute-vent, sellerie, bagagerie...
- L'ergonomie : hauteur de selle, poids, position sur la moto...
- Votre physique : âge, taille, poids...
- L'esthétique : sportive, routière, roadster, custom, trail...



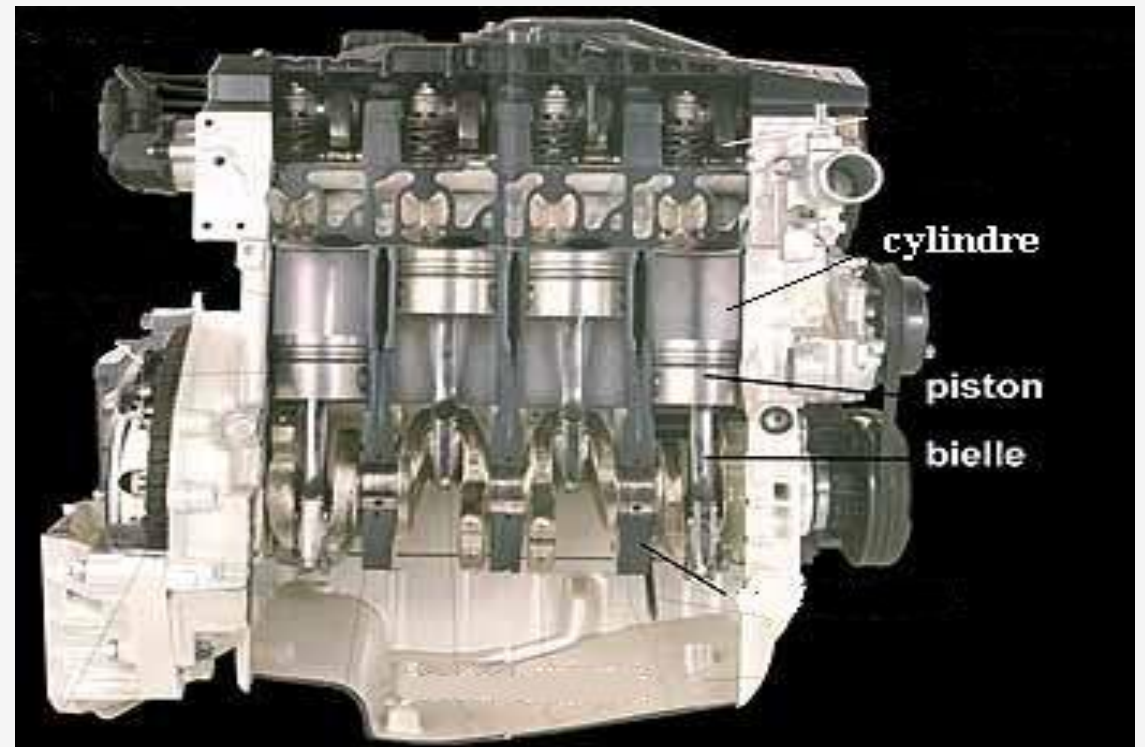
Cylindre - Puissance - Couple



1 cylindre	Moteur vibrant Pas très souple d'utilisation : brutal Agréable en ville et amusant sur circuit Peu recommandé pour des trajets longs	Facilité et accessibilité Puissance limitée naturellement	Vitesse pointe limitée N'aime pas l'autoroute
2 cylindres	Nerveux, coupleux Pas toujours puissants Moteurs dit "à sensations"	Agrément moteur Démarrages vifs Caractère sans excès Rapport couple/ puissance	Modèle moto-école choisi pour leur souplesse Anciens modèles : couple important (drible) Majorité manque de souplesse
3 cylindres	Difficiles à assurer pour un débutant Assez linéaires dans leur comportement Coupleux, puissants et avec une bonne allonge Se plie à différents types de conduite / sensations Avantage du 2 et du 4 cylindres	Réponse moteur Caractère contrôlable Évolue avec le niveau du conducteur	Peu de modèle en moyenne cylindrée Prix élevé
4 cylindres	Grande majorité du marché est en 4 cylindres. Robustes, endurants, peu gourmands en essence Doux (voire creux) dans les bas régimes Nerveux dans les hauts régimes Couple pas suffisant dans les moyennes cylindrées Souvent puissants	Douceur / souplesse Longévité Consommation	Piégeux dans les tours Souvent excessif pour une utilisation "normale" et surtout en moyenne cylindrée
5 et 6 cylindres	Rares Plutôt utilisés sur des motos haut de gamme	Motos de prestige	Gros gabarits Poids

La cylindrée

- La cylindrée d'une moto est égale au **volume cumulé des cylindres d'un moteur à explosion**.
- Elle s'exprime en **litre** ou en **cm³**.
- Par exemple, un moteur de 1000 cm³ signifie que 1 litre de fluide est aspiré puis rejeté lorsque le vilebrequin a effectué deux tours et que les pistons ont fait un cycle complet de quatre allers-retours.
- A cylindrée équivalente, un moteur sera moins puissant s'il dispose de moins de cylindres, les reprises seront en revanche plus franches.
- Plus la cylindrée est élevée, plus l'assurance l'est aussi



La Puissance

Mesurée en chevaux DIN et symbolisée par ch ou cv

Plus la puissance est élevée, plus on peut aller vite : attention !!

- Les bons points : la sensation de vitesse, les dépassements plus faciles, la sonorité du moteur, etc.
- Les mauvais points : la gestion de la vitesse qui peut être difficile, réactions de la moto à haute Vitesse, pression de l'air ressentie supérieure, réduction du champ de vision, adhérence sur route mouillée, tarif assurance, etc.

Loi française :

- Les 125 cm³ sont limitées à 15cv
- Motos A2 vendues après janvier 2013 : maxi 47cv
- Motos A2 vendues avant janvier 2013 : maxi 34cv

Les bridages :

- Mécaniques (cales sur l'accélérateur, butée sur les boisseaux, etc.)
- Electronique (cartographie d'injection, électrique, etc.)

Le Freinage

Frein à disques vs freins à tambour

- Le freinage à disques sera plus puissant, évacuera mieux la chaleur, s'usera mieux et se déformera moins qu'un freinage dit à tambour.
- En revanche le tambour sera plus rapide, moins cher que le frein à disque
- L'ABS est une aide au freinage qui évite aux roues de se bloquer mais qui ne réduit pas la distance de freinage
- Le CBS est un système qui répartie le freinage sur l'avant et sur l'arrière



Comment trouver ces infos ?

- Sur le net, en tapant : fiche technique + marque + modèle + année
- En concession
- Sur les revues techniques

// Fiche technique

Type
bicylindre 4T, refroidissement par eau, double ACT, 4 soupapes

Cylindrée
649 cm³

Puissance fiscale
7 CV

Alimentation
injection

Transmission
6 rapports, chaîne

Suspension avant
fourche télescopique, débattement 125mm

Type de freinage
N.C.

Frein arrière
simple disque, diamètre 220 mm

Pneu arrière
160/60 x 17

Hauteur de selle
805 mm

Empattement
1410 mm

Coloris
jaune et noir, noir, noir et blanc

Norme
Euro3

Garantie
2 ans PMO, KM illimité

Contact
<http://www.kawasaki.fr>

ER-6n ABS
6299 €

Alésage x Course
83 x 60 mm

Puissance
53 kW (72,1 ch) à 8500 tr/min

Couple
64 Nm à 7000 tr/min

Mise en route
démarrateur électrique

Cadre / Chassis
périmétrique en acier

Suspension arrière
mono-amortisseur déporté, débattement 130mm

Frein avant
2 disques, diamètre 300 mm

Pneu avant
120/70- x 17

Poids
206 kg

Longueur
2110 mm

Essence
16 litres

Permis
A (moto)

Homologation
L3e

Disponibilité
January 2012

Prix
5799 €

Pour les permis A2

- Une moto (avec ou sans side-car) dont la puissance n'excède pas 47,5cv (35kW) et dont le rapport puissance/poids n'excède pas 0,2 kW par kg est compatible A2
- Astuce :
 - Pensez à regarder les rubriques « P2 », « Q », et « J1 » de la carte grise. Il faut retrouver les mentions suivantes :
 - P2 : < ou = à 35KW (47.5 ch) ; J1 : MTT1 ; Q : < ou = à 0.2
 - P2 : < ou = à 35KW (47.5 ch) ; J1 : MTT2 ; Q : < ou = à 0.2 (Pour les machines EURO3)
 - P2 : < ou = à 25KW (34 ch) ; J1 : MTT1 ; Q : < ou = inférieure à 0.2

Si la moto est non bridée et indique donc un champ P2 situé entre 25 KW et 70 KW, renseignez vous en concession pour savoir si un kit bridage existe. Si la valeur est supérieur à 70 KW, cette moto n'est pas adaptée au permis A2.

- Vérifiez la compatibilité :
 - < à 95cv : envisageable A2 (à vérifier auprès des concessionnaires) si bridage à 47,5cv (35kW)
 - > à 95cv : non envisageable A2

// Fiche technique

Type
bicylindre 4T, refroidissement par eau, double ACT, 4 soupapes

Cylindrée
649 cm³

Puissance fiscale
7 CV

Alimentation
injection

Transmission
6 rapports, chaîne

Suspension avant
fourche télescopique, débattement 125mm

Type de freinage
N.C.

Frein arrière
simple disque, diamètre 220 mm

Pneu arrière
160/60 x 17

Hauteur de selle
805 mm

Empattement
1410 mm

Coloris
jaune et noir, noir, noir et blanc

Norme
Euro3

Garantie
2 ans PMO, KM illimité

Contact
<http://www.kawasaki.fr>

ER-6n ABS
6299 €

Alésage x Course
83 x 60 mm

Puissance
53 kW (72,1 ch) à 8500 tr/min

Couple
64 Nm à 7000 tr/min

Mise en route
démarrateur électrique

Cadre / Chassis
périmétrique en acier

Suspension arrière
mono-amortisseur déporté, débattement 130mm

Frein avant
2 disques, diamètre 300 mm

Pneu avant
120/70- x 17

Poids
206 kg

Longueur
2110 mm

Essence
16 litres

Permis
A (moto)

Homologation
L3e

Disponibilité
January 2012

Prix
5799 €

La Carte Grise

- D.2 : type et version du véhicule
- D.3 : dénomination commerciale
- E : numéro d'identification (doit correspondre aux plaques du véhicule)
- F.1 : Masse max en charge
- F.2 : masse max admissible
- G.1 : poids à vide
- J.1 : genre national MTT1 (- de 11kW) ou MTT2 (+ de 25kW)
- P.1 : cylindrée
- P.2 : puissance nette maximale en kW
- Q : rapport puissance/masse en kW/kg
- S.1 : nombre de places assises
- U.1 : niveau sonore à l'arrêt en dB(A) par rapport aux tours/minute indiqué en U.2
- V.9 : classe environnementale (Euro 4 ou 5)

Certificat d'immatriculation

N° Immatriculation A. [REDACTED] Date de 1^{ère} immatriculation B 25/01/2006

C.1 [REDACTED]

C.4a EST LE PROPRIÉTAIRE DU VÉHICULE

C.4.1 [REDACTED]

C.3 [REDACTED]

D.1 SUZUKI

D.2 WVB911

D.2.1 LJS1 [REDACTED]

D.3 GSR600

E. JS [REDACTED]

F.1 430	F.2 430	F.3
G 208	G.1 195	
J L3e	J.1 MTT2	J.2 J.3 SOLO
K e4*2002/24*0721*00		
P.1 599	P.2 72	P.3 ES P.6 6
Q 0.35	S.1 2	S.2 U.1 91
U.2 6000	V.7	V.9 97/24*2003/77EURO3

X.1 VISITE AVANT LE

Y.1 132	Y.2 0
Y.3 0	Y.4 4
Y.5 2.5	Y.6 138.5

H

I 05/01/2012

Z.1

Z.2

Z.3


Z.4

Pour le ministre de l'intérieur et par délégation,
la sous directrice de la circulation
et de la sécurité routières

A. Lebrun
Anne LEBRUN

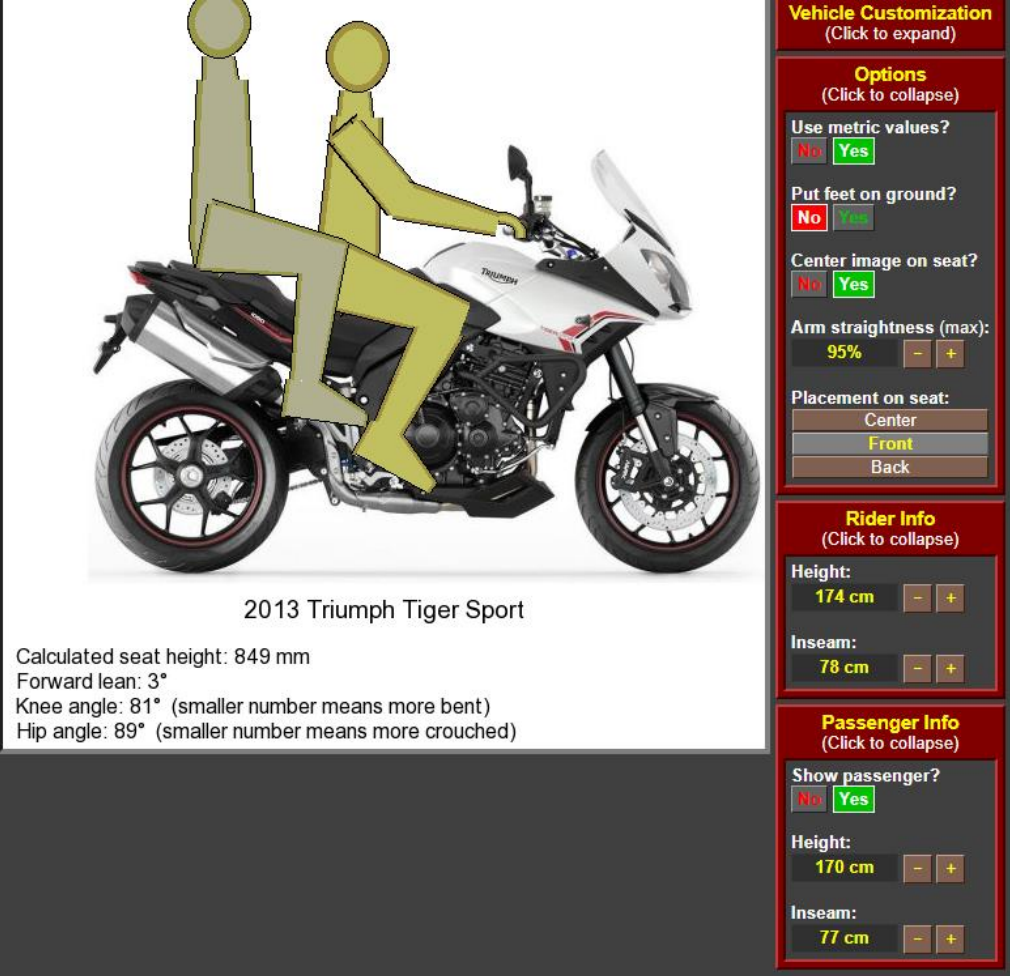
Certificat d'immatriculation

COUPON DÉTACHABLE



L'ergonomie

- Il est possible d'essayer virtuellement une moto avant de l'acheter grâce au site www.cycle-ergo.com
- On rentre le modèle de la moto, son poids et sa taille et on obtient un schéma de l'ergonomie



2013 Triumph Tiger Sport

Calculated seat height: 849 mm
Forward lean: 3°
Knee angle: 81° (smaller number means more bent)
Hip angle: 89° (smaller number means more crouched)

Vehicle Customization
(Click to expand)

Options
(Click to collapse)

Use metric values?
 No Yes

Put feet on ground?
 No Yes

Center image on seat?
 No Yes

Arm straightness (max):
95% - +

Placement on seat:
Center
Front
Back

Rider Info
(Click to collapse)

Height:
174 cm - +

Inseam:
78 cm - +

Passenger Info
(Click to collapse)

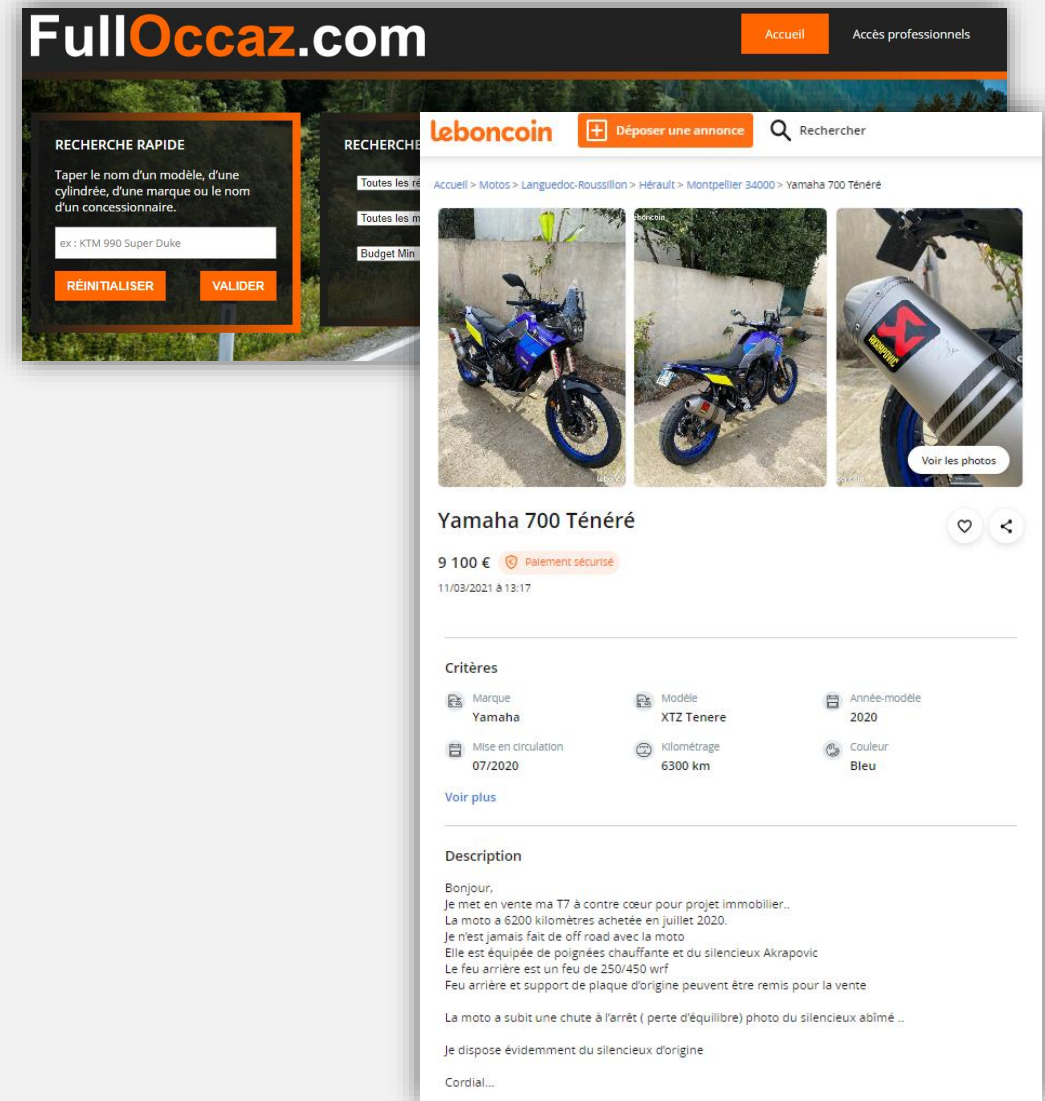
Show passenger?
 No Yes

Height:
170 cm - +

Inseam:
77 cm - +

L'annonce : le premier contact

- La description : est-elle complète, bien rédigée ?
- Les photos : quantité, photos appliquées
- Tarif : est-il convenable ?
- Localisation : une moto éloignée engendrera des frais supplémentaires pour aller la voir et la ramener
- L'entretien : a-t-il été fait correctement ?
- Vérifier la cohérence des entretiens



The screenshot shows a motorcycle listing on the FullOccaz.com website. The listing is for a Yamaha 700 Ténéré, priced at 9,100 €. The listing includes three photos of the motorcycle, a 'Description' section, and a 'Critères' section. The 'Critères' section lists the following details:

Critères	Marque	Modèle	Année-modèle
Marque	Yamaha	XTZ Tenere	2020
Mise en circulation	07/2020	Kilométrage	6300 km
		Couleur	Bleu

The 'Description' section contains the following text:

Bonjour,
Je met en vente ma T7 à contre cœur pour projet immobilier..
La moto a 6200 kilomètres achetée en juillet 2020.
Je n'est jamais fait de off road avec la moto
Elle est équipée de poignées chauffante et du silencieux Akrapovic
Le feu arrière est un feu de 250/450 wrf
Feu arrière et support de plaque d'origine peuvent être remis pour la vente

La moto a subit une chute à l'arrêt (perte d'équilibre) photo du silencieux abimé ..

Je dispose évidemment du silencieux d'origine

Cordial...

Le premier contact

Même si le mail et le sms sont possibles, préférez le téléphone

Motif de la vente

- Pourquoi est-il en vente ?
- Depuis quand la possédez-vous ?
- Est-ce une première main ?

Vérifier les données

- Date de première mise en circulation
- Kilométrage compteur et réel
- Puissance fiscale

La vie du véhicule

- Pour quoi est-il utilisé ?
- A-t-il chuté ?
- Les entretiens sont-ils à jour
- Où stationne-t-il ?
- Y a-t-il eu des réparations exceptionnelles ?
- Avez-vous le livret d'entretien et de garantie ?
- Avez-vous les factures ?

Les vérifications administratives :

- Présence du certificat de non-gage
- CG en règle et au nom du propriétaire actuel
- Présence du double des clés
- La moto a-t-elle subi des modifications non homologuées ?

Le RDV

Quelques conseils pour l'acheteur et le vendeur



DUCATI MECCANICA	
IMPORTÉ D'ITALIE	
TYPE	CIL. c.c
ANNÉE FABRICATION	
N.° SÉRIE	
N.° MOTEUR	
POIDS À VIDE Kg.	
POIDS TOTAL Kg.	



Ne pas se donner rdv au lieu de stockage et préférer un lieu public, pour

- Éviter le vol par repérage
- Éviter le vol par agression
- Éviter le vol par détournement

Confirmer que le vendeur et l'acheteur viennent avec les CNI et permis pour :

- Être couvert lors de l'essai
- Vérifier que la CG est au bon nom
- Vérifier que le véhicule est bien assuré

Convenir d'un mode de réservation

- Chèque
- Oral
- Espèces avec un reçu
- Ne pas donner la totalité, juste un acompte

Le RDV

Quelques conseils pour l'acheteur et le vendeur

DUCATI MECCANICA	
IMPORTÉ D'ITALIE	
TYPE	CIL. c.c
ANNÉE FABRICATION	
N.° SÉRIE	
N.° MOTEUR	
POIDS À VIDE Kg.	
POIDS TOTAL Kg.	



10 points à vérifier pour être sûr que le véhicule est homologué

- Rétroviseur gauche
- Compteur de Vitesse et kilométrique
- Klaxon
- Clignotants avant et arrières
- Eclairages et feu stop
- Freins indépendants
- Béquille (latérale et/ou centrale)
- Antiparasite
- Homologation de l'échappement (gravage avec mention e, niveau sonore, ligne non trafiquée, présence de la chicane)
- Présence des identifications :
 - Plaque constructeur avec marque, numéro d'identification et niveau sonore
 - Numéro d'identification du châssis sur le côté droit
 - Plaque d'immatriculation homologue (dimensions, éclairage, position mini à 20cm du sol et maxi à 150cm, au dessus de l'axe de roue, rivetée, couleurs légales, numéro correspondant à la CG, mention homologation CE etc.)

Aller au rdv avec la checklist

La checklist

- Elle permet de vérifier tous les points à voir
- Est gage de sérieux

VEHICULE :	DATE DE LA VISITE :		OBSERVATIONS
Carrosserie		<input type="checkbox"/>	
Réservoir		<input type="checkbox"/>	
Trace de rouille		<input type="checkbox"/>	
Peinture		<input type="checkbox"/>	
Câbles		<input type="checkbox"/>	
Embrayage		<input type="checkbox"/>	
Accélérateur		<input type="checkbox"/>	
Cadre		<input type="checkbox"/>	
Rouille		<input type="checkbox"/>	
Pliure		<input type="checkbox"/>	
Etat fixations moteur		<input type="checkbox"/>	
Correspondance du numero de cadre avec numero CG		<input type="checkbox"/>	
Circuit électrique		<input type="checkbox"/>	
Plein phare moteur arrêté		<input type="checkbox"/>	
Démarrage rapide moteur froid		<input type="checkbox"/>	
Commodos		<input type="checkbox"/>	
Feux / klaxon		<input type="checkbox"/>	
Absence de réparations (chatterton, etc)		<input type="checkbox"/>	
Compteur		<input type="checkbox"/>	
Concordance entre état de la moto et le kilométrage		<input type="checkbox"/>	
Recherche de trace de changement éventuel du compteur		<input type="checkbox"/>	
Vérification du carnet d'entretien et suivi des révisions		<input type="checkbox"/>	
Direction		<input type="checkbox"/>	
Point Dur		<input type="checkbox"/>	
Fourche		<input type="checkbox"/>	
Té et tubes (chocs éventuels, etc)		<input type="checkbox"/>	
Absence d'huile au niveau des joints spi		<input type="checkbox"/>	
Au guidon de la moto, pomper : la fourche s'enfonce t'elle et revient-elle sans à coups ?		<input type="checkbox"/>	
Suspensions		<input type="checkbox"/>	
Appuie sur la selle pour vérifier si la suspension s'enfonce et se relève sans à coup		<input type="checkbox"/>	
Freins		<input type="checkbox"/>	
Plaquettes avant		<input type="checkbox"/>	
Disques avant		<input type="checkbox"/>	
Etat du levier		<input type="checkbox"/>	
Course et résistance du levier		<input type="checkbox"/>	
Niveau liquide avant		<input type="checkbox"/>	
Couleur liquide avant		<input type="checkbox"/>	
Plaquettes arrières		<input type="checkbox"/>	
Disque arrière		<input type="checkbox"/>	
Couleur liquide arrière		<input type="checkbox"/>	
Course et résistance de la pédale		<input type="checkbox"/>	
Etat de la pédale		<input type="checkbox"/>	
Guidon		<input type="checkbox"/>	
Présence des butées		<input type="checkbox"/>	
Présence et état des masselotes		<input type="checkbox"/>	
Pneus		<input type="checkbox"/>	
Type, état et usure		<input type="checkbox"/>	
Usure régulière ?		<input type="checkbox"/>	
Jointes		<input type="checkbox"/>	
Voilage (en faisant tourner les roues à vide)		<input type="checkbox"/>	
Traces de choc ?		<input type="checkbox"/>	
Fêlure ou oxydation		<input type="checkbox"/>	
Etat et serrage des rayons si trails		<input type="checkbox"/>	

VEHICULE :	DATE DE LA VISITE :			
	■	■	■	OBSERVATIONS
Carrosserie				
Réservoir				
Trace de rouille				
Peinture				
Câbles				
Embrayage				
Accélérateur				
Cadre				
Rouille				
Pliure				
Etat fixations moteur				
Correspondance du numéro de cadre avec numéro CG				
Circuit électrique				
Plein phare moteur arrêté				
Démarrage rapide moteur froid				
Commodos				
Feux / klaxon				
Absence de réparations (chatterton, etc.)				
Compteur				
Concordance entre état de la moto et le kilométrage				
Recherche de trace de changement éventuel du compteur				
Vérification du carnet d'entretien et suivi des révisions				
Direction				
Point Dur				
Fourche				
Té et tubes (chocs éventuels, etc.)				
Absence d'huile au niveau des joints spi				
Au guidon de la moto, pomper : la fourche s'enfonce t'elle et revient-elle sans à coups ?				
Suspensions				
Appuyer sur la selle pour vérifier si la suspension d'enfonce et se relève sans à coup				
Freins				
Plaquettes avant				
Disques avant				
Etat du levier				
Course et résistance du levier				
Niveau liquide avant				
Couleur liquide avant				
Plaquettes arrières				
Disque arrière				
Couleur liquide arrière				
Course et résistance de la pédale				
Etat de la pédale				
Guidon				
Présence des butées				
Présence et état des masselottes				
Pneus				
Type, état et usure				
Usure régulière ?				
Jantes				
Voilage (en faisant tourner les roues à vide)				
Traces de choc ?				
Fêlure ou oxydation				
Etat et serrage des rayons si trails				

	■	■	■	OBSERVATIONS
Moteur				
Traces d'huile				
Traces d'autres liquides				
Traces de corrosion				
Etat des carters				
Etat de la visserie				
Pas de bruit suspect ou claquement				
Concordance du numéro de série avec la carte grise				
Echappement				
Rayure / Chute				
Corrosion				
Homologation				
Pot d'origine				
Couleur de sortie d'échappement (indique si la carburation est bien réglée)				
Bras oscillant				
Jeu latéral				
Transmission				
Etat de la couronne				
Tension et état de la chaine (points durs, corrosion, etc.)				
Cardans : vérification de fuite d'huile et de craquement lors de l'essai				
Garde boue				
Etat (traces de burn, etc.)				
Reposes pied				
Etat				
Papiers de la moto				
Contrôle : 1ère mise en circulation, 1ère/2ème main				
Identité du vendeur : doit concorder avec le nom sur la carte grise				
Certificat de non gage				
Carnet d'entretien				
Factures complémentaires, suivi, etc.				
Divers				
Double des clés				
Manuel d'entretien et/ou revue technique				
Trousse à outils				
Accessoires				

OBSERVATIONS



ÉVASION MOTO

Points sur lesquels il faut faire attention



Les carénages



Le réservoir



Les carters et fixations moteur



La rouille



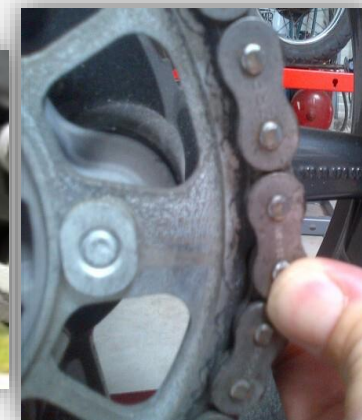
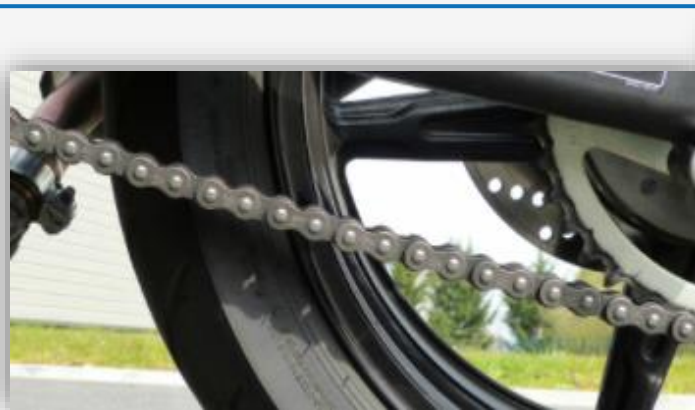
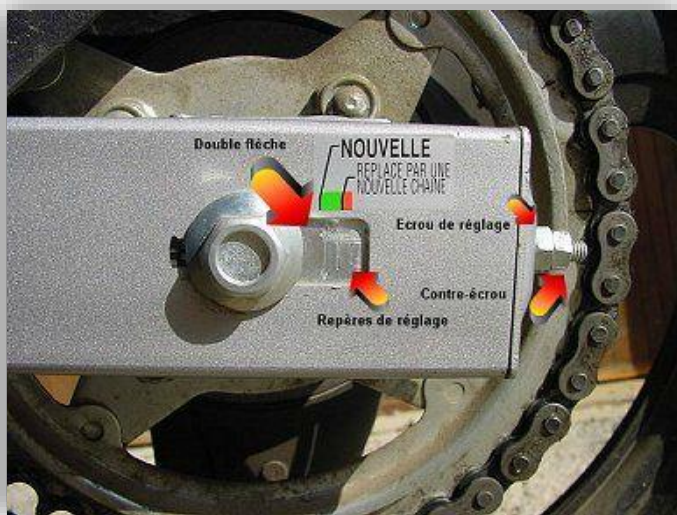
La sellerie



Points sur lesquels il faut faire attention

CHAÎNE ET COURONNE

- Tension et graissage de la chaîne
- Au niveau de la couronne, tirer la chaîne vers l'arrière : il ne doit pas y avoir trop de jeu et les dents de la couronne ne doivent pas se découvrir
- Dents de la couronne : forme régulière, non pointue, non pas arrondie
- Vérification des points durs



Les roulements

- **ROUE AVANT / ROUE ARRIERE :**

- Mettre la moto sur la béquille centrale ou d'atelier
- Décoller la roue à vérifier du sol
- Poser la main ou un doigt sur le disque de frein ou la jante, ou sur le bras oscillant pour l'arrière
- Bouger le bas du pneu de droite à gauche
- Ecouter si il y a des bruits (craquements, etc.) ou si il y a un déplacement.

- **ROULEMENT DU PORTE COURONNE :**

- Faire osciller le roulement sur son axe
- Si le joint baille par rapport à l'axe de roue, il faudra prévoir son remplacement



Les bagues et roulements du bras oscillant

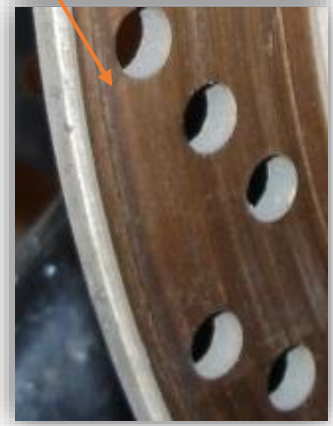
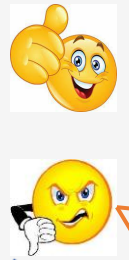
- Si le bras oscillant a du jeu, attention, la moto sera inconduisible
- Comment détecter un jeu potentiel ?
 - Mettre la moto sur la béquille centrale ou d'atelier
 - Décoller la roue à vérifier du sol
 - Bouger le bras oscillant de droite à gauche
 - Regarder si l'usure du pneu arrière est homogène (la même à droite qu'à gauche)



Les disques de frein



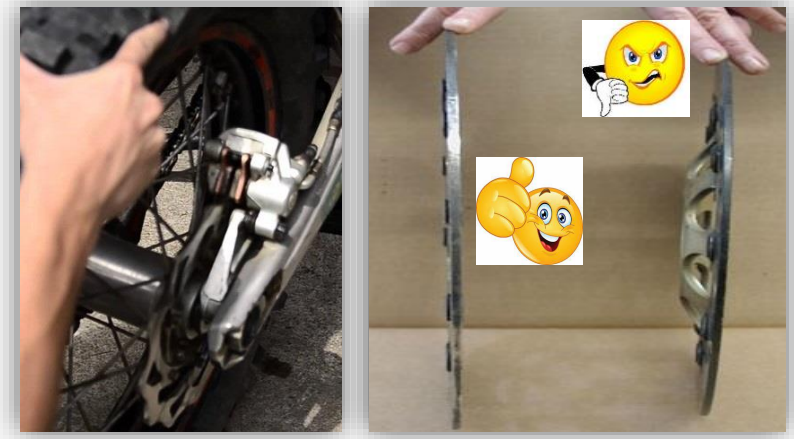
Regarder si il y a des traces d'usure excessives ou anormales



Contrôle de l'usure. Elle se remarque par une crête située sur le rebord du disque



Le contrôle du voile



L'épaisseur minimale recommandée pour un disque est gravée dessus
L'épaisseur se mesure avec un pied à coulisse



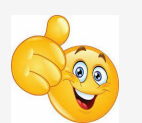
Disque piqué



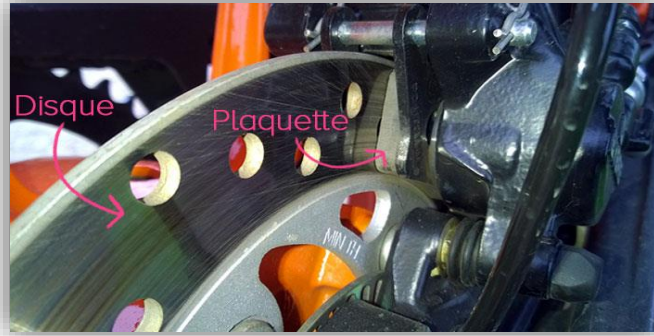
Disque rainuré



Disque bleui



Les plaquettes et étriers



Contrôler l'usure :
elle ne dépend pas du kilométrage de la moto mais du style de conduite, du type de trajet, du chargement, et de la qualité des plaquettes



Etrier de frein radial

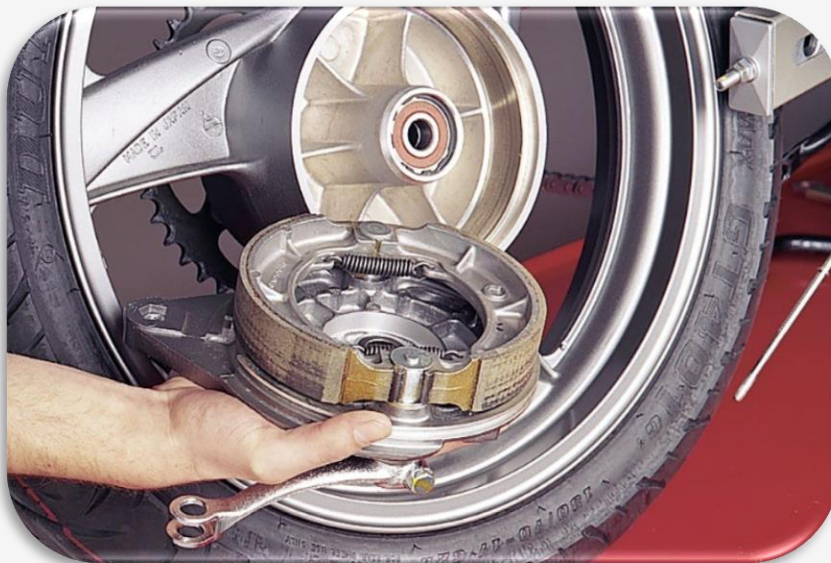
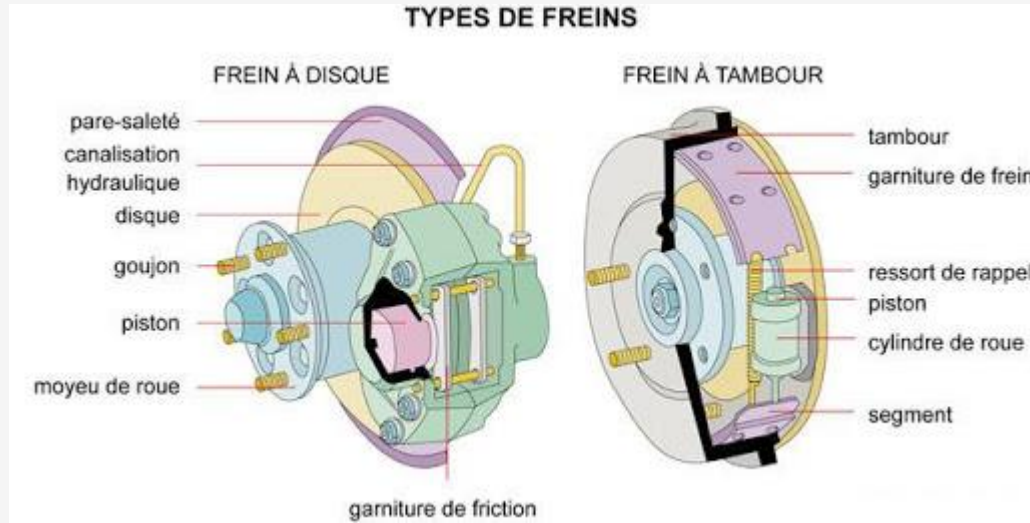
Etrier de frein et plaquettes

L'usure doit être homogène
Si ce n'est pas le cas, les pistons peuvent être grippés



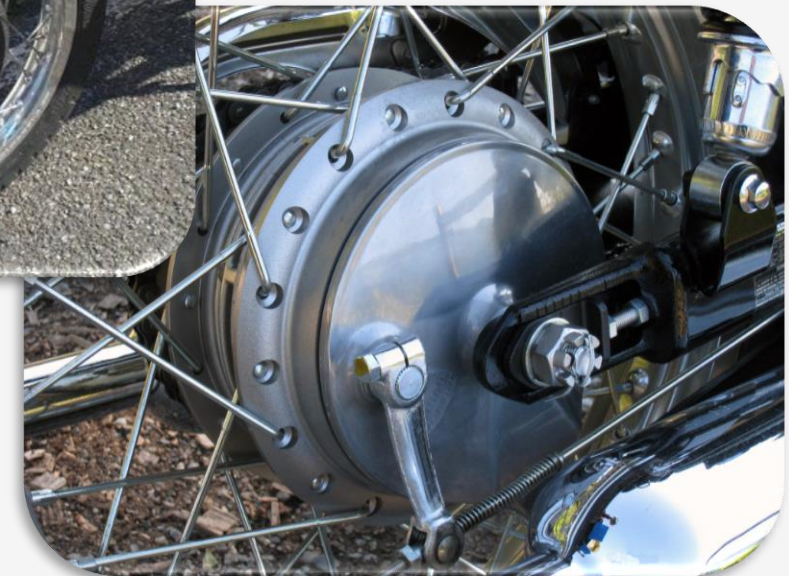
Dans le cas d'**étriers flottants**, pousser sur l'étrier avec les doigts pour voir si il bouge. Si il reste fixe, c'est qu'il y a un début de grippage

Le frein à tambour



Contrôler l'usure :

Comme pour les plaquettes, elle ne dépend pas du kilométrage de la moto mais du style de conduite, du type de trajet, du chargement, et de la qualité des plaquettes



Les pneumatiques

- **La gomme**

- Adhérence
- Motricité
- durée de vie

- **La structure**

- La charge
- Stabilité
- Confort

- **La bande de roulement**

- En contact avec le sol
- Encaisse les déformations
- Adhérence

- **Le témoin d'usure**

- **Les sculptures**

- Evacuent l'eau

- **Le profil**

- Influence sur le comportement



Fonctions :

- Transmission de la charge
- Assurer le guidage
- Transmission du freinage
- Absorption des chocs



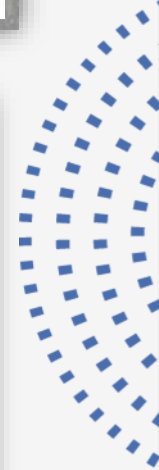
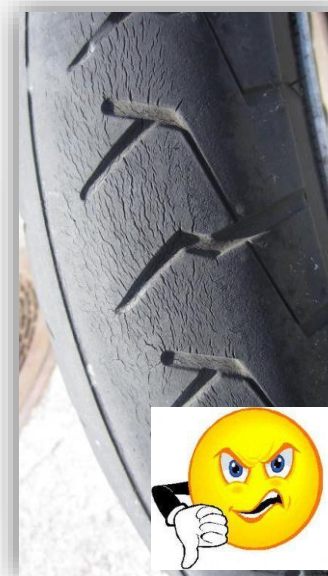
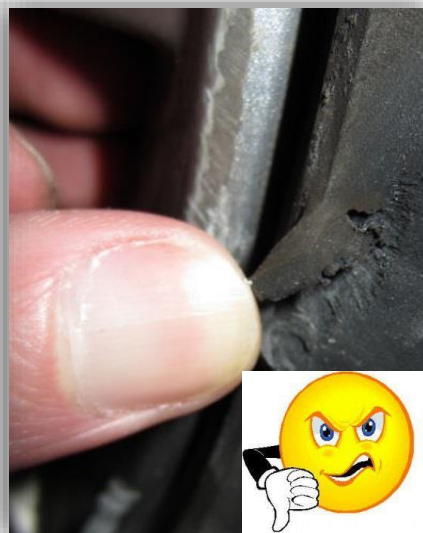
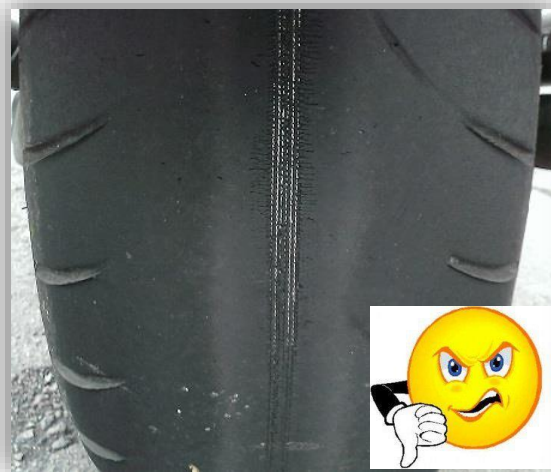
- **Les inscriptions**

- Marque
- Modèle
- Dimensions
 - Largeur 180
 - Hauteur 55
 - Diamètre 17
- Indice de charge 73
- Indice de Vitesse W
- Date de fabrication (0219)





Les pneumatiques



Les pneumatiques



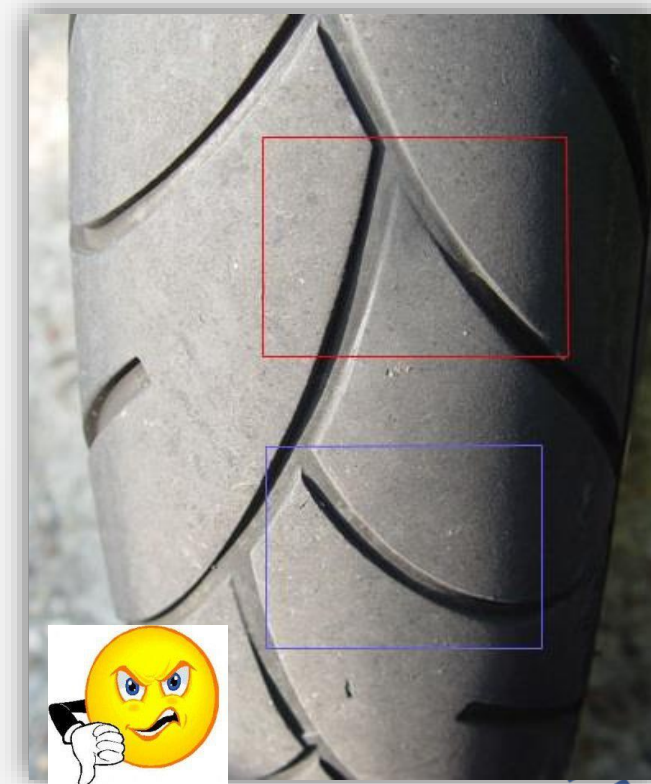
Carré



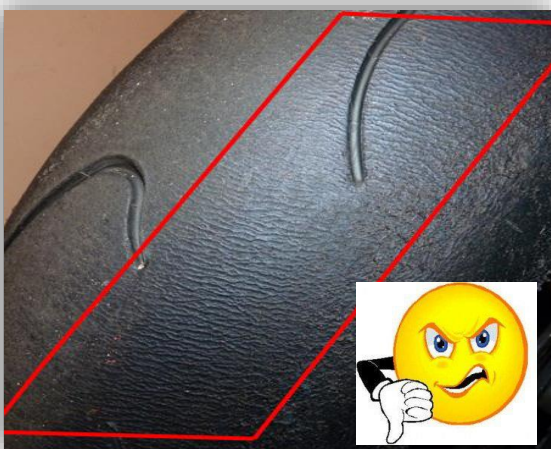
Déformé
(carré, ovale, etc.)



Bouloché



Usure anormale
(escalier, vague, paliers, etc.)



Usure anormale



Ovale



Non homologué



Les pneumatiques



Un pneu usé peut :

- Augmenter la distance de freinage
- Mal évacuer l'eau de pluie
- Mal adhérer
- Faire avoir un PV

Lors de la vérification, il faut aussi vérifier :

- Le respect de la dimension de la monte d'origine
- Que le modèle soit homologué route
- La pression
- L'usure

Lors de l'essai il faut contrôler :

- Le guidonnage
- Le louvoiement : ondulation de la moto à haute vitesse
- Le Shimmy : oscillation irrégulière et latérale du train avant

Une **vibration** peut être causée par l'usure du pneu ou un mauvais équilibrage

Si la moto est lourde et difficile à mettre sur l'angle, il faut vérifier la **pression** et **l'usure**



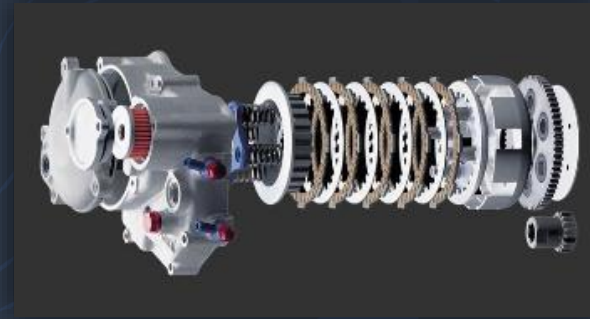
Test du système électrique



- **Vérification des éléments de base :**
 - Contact + démarrage
 - Compteur de vitesse : contrôle de tous les voyants
 - Compteur kilométrique : on regarde les km avant et après le test (compteur bloqué)
 - Feux : position, croisement, route, clignos, stop (levier + pédale), éclairage de la plaque
 - Test du klaxon
 - Test du coupe circuit

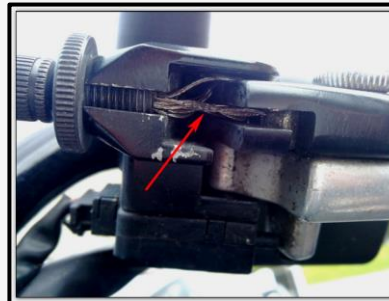
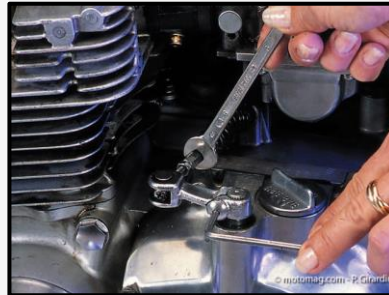


Test de l'embrayage



- **Embrayage par câble**

- Vérification de la garde
- Vérification des tendeurs de câble. Ils ne doivent pas être au maximum
- Vérification du câble (coulisse, non effiloché, etc.)
- Lors de l'essai :
 - Rouler
 - Se mettre en 5 ou en 6 et accélérer à fond
 - Si le moteur monte dans les tours sans que la moto n'accélère franchement : embrayage HS
 - Si patinage : embrayage à prévoir



- **Embrayage hydraulique**

- Vérification du liquide : couleur + niveau
- Vérification du levier
- Lors de l'essai :
 - Rouler
 - Se mettre en 5 ou en 6 et accélérer à fond
 - Si le moteur monte dans les tours sans que la moto n'accélère franchement : embrayage HS
 - Si patinage : embrayage à prévoir



Test de la boîte de vitesse

- **Moteur éteint**

- Passage de toutes les vitesses en montant et en descendant sauf sur certaines Kawasaki qui ont un système qui empêche de le faire (impossible du coup de démarrer à la poussette)

- **Pendant l'essai**

- Passage de toutes les vitesses plusieurs fois en montée et en descente

- **Problèmes éventuels :**

- À-coups
- Vitesses décrochent
- Faux points morts



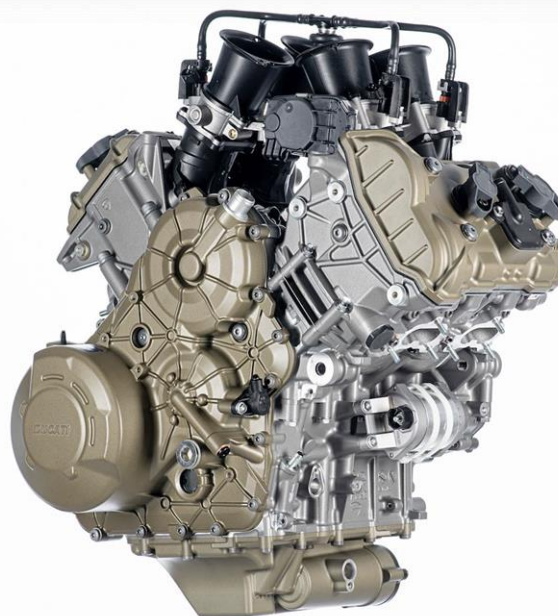
Le moteur

- **A l'arrêt**

- Vérification de l'ensemble de la visserie
- Vérification des niveaux (huile, liquide de refroidissement)
- Vérifier que le moteur est froid avant de le démarrer (permet de vérifier qu'il démarre bien à froid et qu'il n'a pas de bruit à froid)

- **Moteur allumé**

- Allumer le moteur soi-même : le démarrage doit être franc et direct
- Vérifier les voyants : les principaux doivent s'éteindre (voyant d'huile, etc.)
- Ecouter le bruit : claquements, cliquetis
- Regarder la couleur de la fumée d'échappement



L'essai de la moto



Quelques conseils pour l'acheteur :

- La vérification à l'arrêt de la moto permet de valider que les équipements de sécurité sont OK
- Procéder à l'essai en s'équipant entièrement
- Vérifier que la moto est bien assurée (attention la vignette n'est plus obligatoire)
- Partir avec une photocopie, ou une photo de la CG
- Le vendeur peut refuser de vous laisser essayer la moto : soit il ne veut pas que vous l'essayiez, soit il vous propose de monter derrière lui. Attention, ça peut cacher quelque chose

Quelques conseils pour le vendeur :

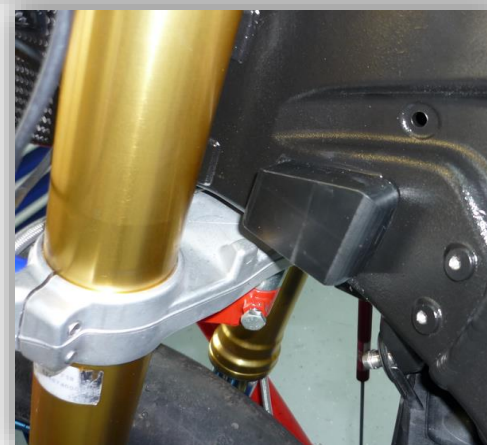
- Conserver la CNI de l'acheteur
- Valider un itinéraire et le temps de l'essai

Lors de l'essai :

- Contrôler la tenue de route
- Ecouter les bruits anormaux
- Vérifier le bon fonctionnement de tous les éléments

Après l'essai : la direction

- **Vérification des butées de direction :**
 - Contrôle visuel + point dur
 - Tourner le guidon : si il vient en buté sur le réservoir, il n'y a plus de butées
- **Si pendant l'essai :**
 - Vous avez eu l'impression d'avoir un bras plus court que l'autre
 - Vous avez du tourner le guidon pour aller tout droit
- **Actions à faire :**
 - Mettre le véhicule droit
 - Monter dessus pour vérifier l'alignement du guidon, mesurer
 - Regarder l'avant



Après l'essai : la suspension

La fourche

- **Vérification :**
 - Contrôle visuel
 - Vérification fuite d'huile de fourche
 - Vérification du cintrage si on a un doute
 - Vérification du serrage des tés de fourche



Après l'essai : la suspension

L'amortisseur

- **Vérification :**
 - Faire une série de pompage
 - Ecouter les bruits
 - Repérer les fuites
 - Vérifier l'état de la visserie et des molettes de réglage

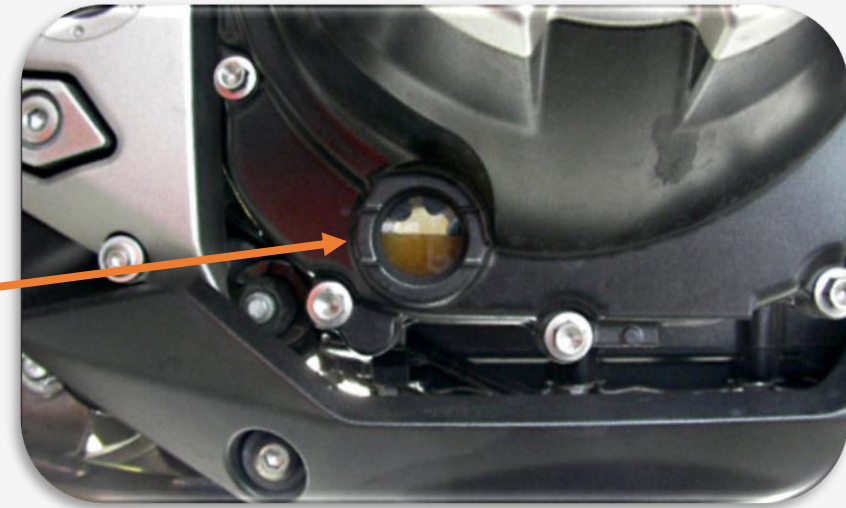


Après l'essai : Le niveau d'huile



- **Vérification :**

- Laisser l'huile redescendre dans le carter après l'essai
- Moto droite
- Moteur éteint
- 2 types de jauges
 - Le hublot
 - La jauge manuelle
- Les niveaux mini et maxi sont indiqués
- Couleur de l'huile



Pour information, dans une moto il faut utiliser une huile spécifique moto, ne pas mélanger des huiles de nature différente (synthèse ou minérale) et respecter les fréquences de vidange.

Après l'essai : Les liquides de frein

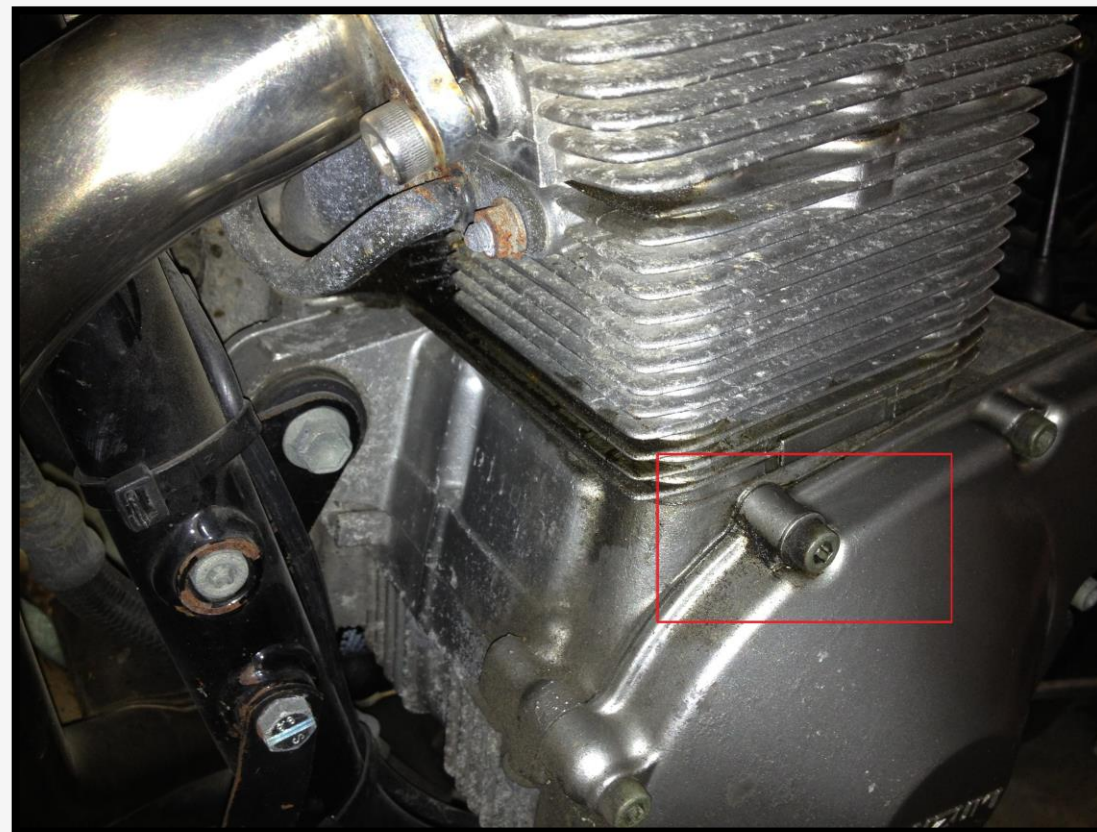
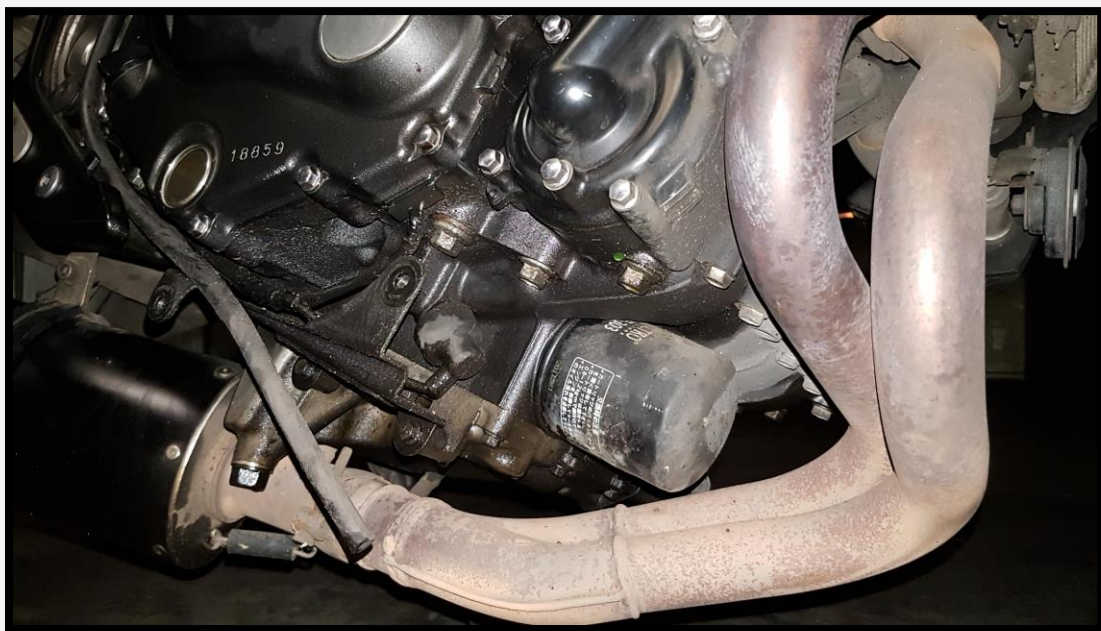


- **Vérification :**

- Doit être changé tous les 2 ans maxi
- Couleur (clair, trouble, marron ou noir)
- Si le liquide est trop vieux, le freinage devient très spongieux **ATTENTION**
- Le changement est une opération simple, mais si présence d'un ABS ou d'un freinage couplé, il est recommandé de faire appel à un pro



Après l'essai : Les fuites moteur



- **Vérification :**

- Fuites d'huile ou de liquide de refroidissement
- Utiliser une lampe de poche
- Regarder partout

Vérifications des documents

- Carnet d'entretien
- Factures
- Certificat de non-gage
- Carte grise :
 - Nom du propriétaire
 - Plaque constructeur vs numéro d'identification



Finaliser l'achat Les documents

- La Carte Grise
 - Barrer / Mention « vendu le ... (date + heure) / signature
 - Le coin supérieur droit (à remplir et à découper)
- Le certificat d'immatriculation ou « de cession »
 - À remplir
 - Le vendeur a 15 jours pour signaler la vente à la préfecture
 - Peut se faire sur le site <https://ants.gouv.fr>
- Le Contrôle technique
- Le certificat de non-gage
 - De moins de 15 jours
 - https://siv.interieur.gouv.fr/map-usg-ui/do/accueil_certificat

(à remplir par l'ancien propriétaire et le nouveau propriétaire) N° 15776*0
Articles R322-4 et R322-9 du code de la route

Exemplaire 1 destiné à l'ancien propriétaire

LE VÉHICULE (à remplir par l'ancien propriétaire)

(A) Numéro d'immatriculation du véhicule (B) Numéro d'identification du véhicule (C) Date de 1^{re} immatriculation du véhicule

(D.1) Marque (D.2) Type, variante, version (J.1) Genre national (D.3) Dénomination commerciale

Kilométrage inscrit au compteur du véhicule : _____

Présence du certificat d'immatriculation :

OUI - numéro de formule (2, 1, 0) NON - Motif d'absence de certificat d'immatriculation :

(Figure sur le 1^{er} volet du certificat d'immatriculation de type AB-123-CD)
ou (f) date du certificat d'immatriculation. Veuillez répéter _____

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR
Certificat de situation administrative détaillé
(Article R.322-4 du code de la route)

Identification du véhicule

Numéro d'immatriculation du véhicule : AA-123-AA
Numéro VIN du véhicule (ou numéro de série) : EPLAQUE0000000001
Marque : EPLAQUE

Situation administrative du véhicule

➤ Opposition au transfert du certificat d'immatriculation (OTCI)

Vous allez faire la démarche vous-même | Un tiers fera la démarche pour vous

- Commencez la démarche en utilisant le téléservice suivant, accessible sur le site de l'Agence nationale des titres sécurisés (ANTS) :

Service en ligne
Déclarer la vente ou le don de son véhicule
Accéder au service en ligne

Agence nationale des titres sécurisés (ANTS)

Vous devez avoir (ou créer) un compte usager ANTS.

Une fois connecté avec votre identifiant et votre mot de passe ANTS, vous devez vous identifier via votre [compte France Connect](#). Si vous ne voulez pas vous identifier via France Connect et que vous avez une immatriculation de type AB 123 CD (délivrée depuis 2009), vous devez indiquer le code confidentiel à 5 chiffres mentionné sur la lettre que vous avez reçue en accompagnement de la carte grise. Si vous avez perdu ce code, demandez-le dans le cadre du téléservice (bouton "Demander un nouveau code"). Le code sera mis à disposition quelques heures plus tard dans votre espace personnel ANTS.

- Vous devez renseigner les informations obtenues auprès du futur propriétaire.

- Ensuite, téléchargez et imprimez 2 documents qui s'affichent à l'écran :

- le formulaire cerfa 15776*01, appelé *certificat de cession*,
- et le *certificat de situation administrative*.

Un *code de cession* s'affiche également à l'écran : notez ce code, il sécurise et facilite les démarches administratives du futur propriétaire du véhicule.

- Vous pouvez ensuite interrompre la démarche pour la reprendre à l'étape n°4.

Certificat d'immatriculation

1) Vente le 10/07/2016 à 10h30

2) Barrée

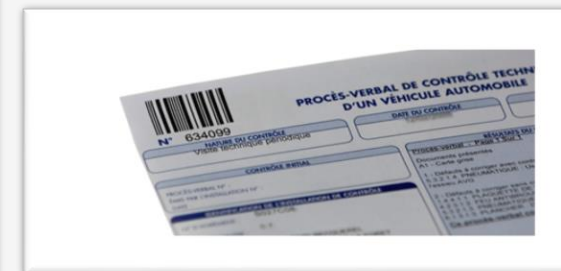
3) Signée par le vendeur

4) Complété et signé le coupon détachable par le vendeur

Suite à la vente de votre véhicule
Votre carte grise doit être :

1) Datée au jour et à l'heure
2) Barrée
3) Signée par le vendeur
4) Complété et signé le coupon détachable par le vendeur

4) Découper le coupon détachable uniquement au moment de votre demande de carte grise



Les documents à remettre à l'acheteur

Carnet et factures d'entretien

- Non obligatoire
- Effet rassurant
- Retracent le passé de la moto

Le Livret de l'Utilisateur

- Non obligatoire
- Contient les informations utiles de la moto

Les clés

- La clé principale
- Le double
- La clé rouge : certaines marques (Kawasaki, Yamaha, etc.) sur certains modèles, ont une clé rouge qui contient le code de l'antidémarrage
- Clés et doubles de la bagagerie

Les différents modes de paiement

L'espèce

- Prévoir un stylo de détection de faux billets
- Faire vérifier les billets par une banque
- Gratuit
- Dangereux (vol/agression)
- Le paiement en espèces entre particuliers n'est pas limité. Mais un écrit est nécessaire au-delà de 1500€ pour prouver les versements
- Le paiement d'un particulier vers un professionnels ou de pro à pro est limité à 1000€

Le chèque

- Impossible à vérifier
- Gratuit
- Chèque vole ?
- Chèque sans provision

Le chèque de banque

- Penser à vérifier l'authenticité du chèque (appel à la banque émettrice)
- Vérification du filigrane au dos avec la mention "chèque de banque"
- Payant
- Durée de validité de 48h à 3 jours
- Au nom du vendeur
- Délai de reprise des fonds si problème : 14 jours

Le virement

- Aucune vérification fiable
- Payant
- Simple
- Irrévocable

Le séquestre

- Création d'un compte (Depopass, etc.)
- La société assure la provision
- Aucune vérification possible
- Payant
- Paiement irrévocable
- Assure la provision

Choisir son assurance

Les différents choix

- Compagnies généralistes
- Compagnies spécialisées
- Courtier

Que regarder ?

- Définir ses besoins
- Comparer plusieurs devis
- Contrôler les montants des franchises, primes et les clauses destinées à limiter leurs portées
- Le respect de ces conditions (antivol, garage, gravure, alarme, etc.)

Les documents pour la souscription

- Fournir la CG
- Fournir le permis de conduire
- Fournir une pièce d'identité
- Fournir un relevé d'information

La demande de Carte Grise

Passer par une société

- Payant
- On ne s'occupe de rien

Passer par un site spécialisé

- Payant
- Prendre le temps de le faire

Le faire soi-même

- Procédure ANTS (voir en amont)
- Connexion à ANTS
- Cliquer sur faire une demande de certificat d'immatriculation
- Suivre les indications
- Numérisation et envoi des documents
- Imprimer la carte grise provisoire pour pouvoir continuer à circuler

Bridage / Débridage

Comment ?

- Installation ou désinstallation du kit de bridage par un professionnel

La demande de changement de catégorie sur la CG

- Le CERFA n°15776*06
- Le certificat de bridage
- Pièce d'identité
- Justificatif de domicile
- CG originale
- Règlement

Le risque de ne pas faire le changement de CG si bridage ou débridage

- Amende de 750€
- Assurance nulle

Le Contrôle Technique

A quelles motos s'applique-t-il ?

- Tous les 2 roues, 3 roues, quadricycles motorisés, sont concernés (à partir de 50cm³)
- Pour les motos immatriculées avant le 1er janvier 2017 : le 1er contrôle périodique doit être effectué entre le 15 avril et le 31 décembre 2024.
- Pour les motos immatriculées entre le 1er janvier 2017 et le 31 décembre 2019 : le 1er contrôle périodique doit être effectué en 2025
- Pour les motos immatriculées entre le 1er janvier 2020 et le 31 décembre 2021 : le 1er contrôle périodique doit être effectué en 2026
- Pour les motos immatriculées à partir du 1er janvier 2022 : le 1er contrôle périodique doit être effectué dans les 6 mois précédents les 5 ans de la date d'anniversaire de la première mise en circulation.
- Les motos de collection sont concernées. Toutefois, il sera un peu aménagé... D'abord, la durée de validité sera de 5 ans au lieu de 3 ans et ils seront exemptés de certaines vérifications, comme la pollution et cela en raison de l'absence de données inscrites sur le certificat d'immatriculation. toutefois que les véhicules de collection dont la date de mise en circulation est **antérieure au 1er janvier 1960 seront exemptés de CT.**
- Les véhicules enduro et Trial (relevant des sous-sous-catégories L3e-A1E, L3e-A2E, L3e-A3E, L3e-A1T, L3e-A2T, L3e-A3T) et appartenant aux titulaires d'une licence FFM (entraînement et compétition), peuvent être exemptés.

Fréquence du contrôle technique

- La fréquence du contrôle technique moto suivra une périodicité spécifique afin d'assurer le maintien des réglementations de la sécurité routière. Les motos seront soumises à un contrôle technique dans les 6 mois précédant l'expiration d'un délai de 5 ans à compter de la date de leur première mise en circulation, puis tous les 3 ans.
- De plus, en cas de mutation du véhicule, par exemple, avant toute vente, le contrôle technique devra être effectué 6 mois avant la transaction sauf si le véhicule a moins de 4 ans et demi (pas de CT).

Le Contrôle Technique

Les points de contrôles

- 78 points de contrôle et 165 défaillances potentielles. Certaines anomalies peuvent entraîner une contre-visite.
 1. Identification du véhicule : documents du véhicule, plaque d'immatriculation...
 2. Equipement de freinage
 3. Direction
 4. Visibilité
 5. Feux, dispositifs réfléchissants et équipements électriques
 6. Essieux, roues, pneus, suspension
 7. Châssis et accessoires du châssis
 8. Autre matériel : klaxon (avertisseur sonore)...
 9. Nuisances : pollution, niveau sonore
- Les défaillances sont classées selon 3 catégories :
 - **Défauts Mineurs** : la validité de votre CT est de **3 ans**
 - **Défauts Majeurs** : la validité de votre CT est de **2 mois**, jusqu'à la contre-visite obligatoire
 - **Défauts Critiques** : la validité de votre CT est de 24h, jusqu'à la contre-visite obligatoire, si cette durée est dépassée, il faudra recommencer la démarche à zéro (donc, repayer)
- Le contrôleur met sur le certificat d'immatriculation du véhicule (carte grise) un timbre, dit timbre certificat d'immatriculation.
- Ce timbre indique le résultat du contrôle technique et sa date limite.
- Une vignette sera nécessaire uniquement pour les motos équipées d'un pare-brise. Si le deux-roues n'a pas de pare-brise, la vignette sera éliminée par le centre de contrôle.

Le Contrôle Technique

Assurance

- Pour le moment (16/10/24), le contrôle technique ne fait pas partie des documents nécessaires lors de la souscription du contrat chez un assureur. Mais comme toujours, une relecture détaillée des clauses est vivement conseillée. Notamment chez les assureurs généralistes loin du monde motard.

Les sanctions

- Le montant de l'amende en cas d'absence de CT Moto ou de contrôle technique non valide s'élève à 135 €, minorée à 90 € si le paiement est fait dans les 3 jours (4ème classe). À noter, le véhicule peut être immobilisé à l'appréciation des forces de l'ordre. Pour récupérer sa carte grise, il faudra présenter une contrôle technique valable.

Vente sans contrôle technique

- En règle générale, il n'est pas possible de vendre un véhicule sans contrôle technique
- il est quasiment impossible d'obtenir une carte grise sans le contrôle technique.
- Il existe un réel risque d'annulation de la vente même des années plus tard (vice cachés, etc.)

Bonne route



Saint Jean de Védas (34)