

Achat occasion points à contrôler

indice 1 19/02/2018

Le porteur :

Contrôle technique : demander le rapport détaillé. Le cas échéant, les traces de corrosions du châssis, les fuites d'huiles, l'usure irrégulière des pneus, le mauvais état de la ligne d'échappement, les déformations y seront notées. Bien que ce ne soit pas aisé, si possible faire un petit contrôle du dessous.

Carnet d'entretien : Vérifier que les périodicités des vidanges ont été respectées, conformément aux prescriptions du constructeur. Ne pas hésiter à demander toutes les factures d'entretien que le propriétaire possède (vidanges, pneus, batteries, freins..). Les dates et kilométrage notés sur ces factures permettent de retracer la vie du véhicule, et donnent une bonne indication sur la cohérence du kilométrage affiché au compteur.

Cohérence du véhicule avec la carte grise : Il faut s'affranchir des véhicules volés. Bien que ce point fasse partie du contrôle technique, vérifier que les N° notés en (E) sur la carte grise, sont bien les mêmes que ceux gravés quelque part sur le porteur. Vérifier que le vendeur est bien celui dont le nom est noté sur la carte grise (C1).

Places carte grise, Masse en charge maximale admissible , charge utile, poids maxi avec remorque : s'assurer que le nombre de places carte grise (S1) correspond à minima au besoin. S'assurer que la Masse en charge maximale admissible (F3) ne dépasse pas 3500 Kg si le conducteur ne possède que le permis voiture (permis B) . Pour indication calculer la charge utile théorique : $F2 - G1$. Si besoin de tracter une remorque regarder la Masse en charge maximale admissible de l'ensemble en service (F3)

Phares et feux arrières : vérifier qu'ils ne sont pas fissurés. Ces éléments coutent chers, et peuvent en ce qui concerne les feux arrière, être difficiles, voire impossible à trouver si le véhicule dépasse les 10 ans.

Passages de roues et plancher aux abords des roues : vérifier que rien n'est abimé ou fissuré, car il arrive que la bande de roulement d'un pneu trop âgé se décolle, ça claque partout et peu faire de gros dégâts.

GPS : regarder quelle cartographie est installée (liste des pays), quelle est la date de la dernière mise à jour, et en fonction du modèle se renseigner afin de savoir s'il existe toujours des mises à jour, et leur coût.

Caméra de recul : vérifier son fonctionnement

Radio : vérifier son fonctionnement

Climatisation et chauffage cabine : en vérifier le bon fonctionnement, dont les différentes vitesses du ventilateur.

Chassis et divers : Recherche de corrosion au niveau de la traverse avant (qui supporte le radiateur) coté batterie, l'entourage immédiat des passages de roues et les longerons dans cette zone. L'étanchéité des vannes de vidange. L'état et l'âge des pneus , la durée de vie d'un pneu est de 5 ans pour un CC, 7 ans maximum. L'âge d'un pneu se lit au nombre à 4 chiffres situés après DOT... Ex : 4208 veut dire que le pneu a été fabriqué la 42 ème semaine de 2008.

Essai sur route : demander à essayer le véhicule. Le moteur doit démarrer sans cafouiller, les vitesses passer sans difficultés, y compris la marche arrière. L'embrayage doit être doux et progressif, à contrario il ne doit pas faire des accoups, « brouter » ou patiner. Vérifier l'absence de fumée à l'échappement, à froid et à chaud. Manœuvrer le frein de parking, les essuies glaces...

La cellule.

Les serrures : portes principales, soutes, bouchon réservoir a eau propre, cassette... en vérifier le bon fonctionnement. S'il y a disparité, vérifier le nombre de clés pour chaque serrure.

Infiltrations : inspecter notamment aux angles et autour des baies et lanterneaux, afin de repérer toutes traces d'humidité.

Vitres : vérifier l'absence de chocs, les ouvrir pour tester les compas, manœuvrer les stores et moustiquaires. Attention, là aussi certaines vitres anciennes peuvent être difficiles à trouver.

Frigo et chauffe eau : demander à ce qu'ils soient mis en service quelques heures avant la visite, afin de contrôler leur fonctionnement. S'assurer qu'ils fonctionnent sur toutes les énergies pour lesquelles ils sont prévus. Pour le frigo vérifier le basculement automatique sur le gaz en coupant le 220V. Le fonctionnement sur le 12V est plus difficile à vérifier.

Chauffage : le faire fonctionner suffisamment longtemps, pour s'assurer qu'il régule lorsque l'on manœuvre le sélecteur de température.

Télévision et antennes : le cas échéant déployer la parabole et vérifier qu'elle se positionne. Tester les principales touches de la télécommande du téléviseur (et démodulateur satellite le cas échéant).

Circuit eau : faire fonctionner la pompe, et tester tous les robinets y compris la douche, sur eau froide et chaude.

Cassette : tester la chasse, sortir la cassette et l'inspecter.

Plaque de cuisson : pour chaque brûleur vérifier la sécurité coupure gaz automatique

Lanterneau : certains modèles à commandes à manivelle ont connus des problèmes. Faire un essai. Pour ces modèles mieux vaut aider la manœuvre en les décollant à la main plutôt que forcer sur la manivelle.

Literie et coussins : inspecter. Vérifier aussi le dessous des matelas . Le cas échéant, demander à mettre le lit dinette du salon en position couchage, afin de vérifier qu'il ne manque pas de coussins de calage ou de planche d'assise.

Propreté et hygiène. Un bon repère est le frigo et l'état de la salle de bain. L'intérieur du frigo, notamment la propreté des grilles et boîtes dans les portes, l'état du joint de porte (présence ou absence de traces de moisissures) en disent long sur l'hygiène.

Electricité : jeter un œil aux divers endroits où il y a des branchements électriques, notamment la centrale à fusibles. Attention aux « fils volants » rajoutés ou autres bricolages, à la première panne ce sera la galère pour trouver quelqu'un qui veuille et sache réparer, et à quel prix ?

Batteries : à défaut de pouvoir faire plus, réaliser un contrôle visuel, elles doivent être propres et exemptes de traces de sulfatation aux bornes. En l'absence d'étiquette il sera difficile de les dater.

Panneau solaire : à défaut de pouvoir vérifier le fonctionnement, s'assurer qu'il existe, certains camping cars n'en sont pas équipés.

Porte vélo : contrôler sa rigidité, sa bonne fixation à la cellule, et la présence de tous les cavaliers de bridage des vélos

Le toit : y jeter un coup d'œil. C'est souvent possible de par l'intérieur de la cellule en ouvrant le plus grand lanterneau à fond. Chercher d'éventuelles traces de silicone non d'origine, ou autres bandes autocollantes.

Mais aussi :

Première main : c'est peut-être mieux mais comment le vérifier ? il suffit de regarder sur la carte grise: la date de la carte grise notée tout en bas en (I), doit être la même que la date de 1ère mise en circulation notée tout en haut en (B). Toutefois, même pour une 1ère main, suite à réimmatriculation (perte de carte grise par exemple) ces dates ne correspondent plus.

Une 2ème main n'est pas à écarter systématiquement, à condition que le propriétaire soit en possession de l'historique complet du véhicule (factures originales), et qu'il ne cherche pas à le revendre alors qu'il ne le possède que depuis quelques mois.

Remisé sous abris : c'est mieux, surtout pour le soleil, qui abîme plus que la pluie. Un véhicule où il y a des traces de vert sur les joints et plastiques extérieurs n'est pas un véhicule qui était remisé sous abris, il y a tromperie.

Profil du vendeur : Les enfants surtout très jeunes ont tendance à toucher à tout... et dans un camping car beaucoup de choses sont fragiles, voire très fragiles (stores, moustiquaires, compas de fenêtres, poignées diverses...)

Non fumeur : le propriétaire peut être fumeur, et ne jamais fumer à l'intérieur. A chacun d'apprécier ce qu'il veut et ne veut pas.

Animaux : attention aux éventuelles griffures

