



# Liste d'inspection moto d'occasion

Votre guide complet en 16 points pour vérifier une moto d'occasion avant de payer.

## ⚠ À lire avant de commencer

Cette liste couvre l'**inspection technique** d'une moto d'occasion. La partie juridique et administrative fait l'objet d'un article distinct sur [goutchen.com](https://goutchen.com). En attendant, vérifiez auprès d'un professionnel ou de l'autorité compétente avant d'acheter.

## Comment utiliser cette liste

- 1. Le Guide** : les 16 points d'inspection expliqués, avec ce qu'il faut vérifier et les motifs d'abandon. À lire à la maison, avant de partir.
- 2. L'Échelle kilométrique** : une référence rapide pour savoir si le kilométrage est faible, normal ou élevé.
- 3. La fiche de notation imprimable** : imprimez la dernière page et emportez-la. Notez chaque moto sur 10 pour chaque point, additionnez et comparez jusqu'à trois motos.

## 🧰 Ce qu'il faut apporter

Une lampe torche · un jaugeur de pneu · des gants · un chiffon propre · un ami qui s'y connaît · et cette fiche, imprimée, avec un stylo.

## Avant de rencontrer le vendeur : la sécurité d'abord

- ⚠ **Méfiez-vous des arnaques.** Si une affaire semble trop belle pour être vraie, elle l'est généralement.
- 👥 **N'y allez jamais seul.** Emmenez un ami, de préférence quelqu'un qui s'y connaît en motos.
- 👁 **Rencontrez en public.** Choisissez un endroit fréquenté et bien éclairé, comme un parking ou une station-service.
- 💬 **Prévenez quelqu'un.** Partagez le lieu et l'heure du rendez-vous avec un proche.
- 💰 **Pas de grosses sommes en liquide.** N'apportez que ce qu'il faut, une fois l'affaire conclue.
- 📞 **Téléphone chargé et à portée.** Au cas où vous auriez besoin d'aide.
- 📄 **Demandez les factures et le carnet d'entretien.** Ils montrent comment la moto a été entretenue.
- 🧠 **Prenez votre temps.** Ne vous laissez pas presser. Vérifiez tout et faites confiance à votre instinct.
- 🏍 **Essai routier seulement si c'est sûr.** Mettez l'équipement et obtenez l'accord du vendeur.
- 📷 **Documentez la visite.** Photographiez la moto et ses papiers pour vos archives.

## L'Échelle kilométrique

Sur une moto d'occasion, vous lisez un seul chiffre : le **kilométrage total** affiché au compteur. Trouvez ce nombre dans le tableau ci-dessous : la colonne du milieu est votre note sur 10 toute prête pour le **point 1 (Kilométrage)** sur la fiche de notation.

Kilométrage total au compteur	Note	Ce que cela veut généralement dire
Moins de 8 000 km	10	Presque neuve, à peine rodée.
8 000 – 24 000 km	9	Très faible kilométrage.
24 000 – 40 000 km	8	Faible kilométrage, encore beaucoup de vie.
40 000 – 56 000 km	7	Moyen pour une moto d'occasion.
56 000 – 72 000 km	6	Au-dessus de la moyenne, bien si correctement entretenue.
72 000 – 88 000 km	5	Kilométrage élevé. Vérifiez le carnet d'entretien de près.
88 000 – 112 000 km	4	Kilométrage élevé. Attendez-vous à des pièces usées.
112 000 – 145 000 km	3	Kilométrage très élevé.
145 000 – 177 000 km	2	Extrêmement élevé. Grosse révision probablement due.
Plus de 177 000 km	1	Usée pour la plupart des motos. À prendre uniquement comme projet bon marché.

**Mettez 0** si le compteur est cassé, illisible ou semble trafiqué : on ne peut tout simplement pas se fier au chiffre.

### Adaptez selon le type de moto.

Le tableau correspond à une moto polyvalente de cylindrée moyenne. Les petites cylindrées et les sportives travaillent plus dur : enlevez 1 à 2 points. Les grosses routières et les customs durent plus longtemps : ajoutez 1 à 2 points. Un gros custom bien entretenu à 130 000 km peut largement être à 6, pas à 3.

### Un faible kilométrage n'est pas automatiquement bon.

Une utilisation régulière et douce maintient les joints, l'essence et la batterie en bonne santé : une moto qui a peu roulé pendant des années peut demander plus de travail qu'une moto utilisée souvent et bien entretenue. Et si un faible kilométrage ne correspond pas à des poignées, repose-pieds et selle usés, suspectez un compteur trafiqué.

# L'Inspection en 16 points

Faites le tour de la moto dans l'ordre. Pour chaque point, lisez ce qu'il faut vérifier, puis donnez à la moto une note sur 10 sur votre fiche imprimée.

## 1 · Kilométrage (compteur)



**Pourquoi c'est important.** Le compteur est votre premier indice sur le travail de la moto, mais il ne dit la vérité que s'il correspond à l'âge, à l'état et au carnet d'entretien.

### Ce qu'il faut vérifier

- Lisez le kilométrage total au compteur et trouvez la note 0–10 sur l'Échelle de la page précédente.
- Méfiez-vous des manipulations : poignées, repose-pieds, selle ou commandes très usés sur une moto « à faible kilométrage » = drapeau rouge.
- Recoupez le chiffre avec les factures d'entretien et anciens contrôles techniques.

► **Refusez si :** Le compteur semble trafiqué, ou le kilométrage n'est pas cohérent avec l'état et l'historique.

## 2 · Carénages et carrosserie



**Pourquoi c'est important.** Une carrosserie fissurée, dépareillée ou mal ajustée est souvent la première preuve visible d'une chute ou d'un mauvais stockage.

### Ce qu'il faut vérifier

- Cherchez des fissures, rayures profondes et éraflures, surtout sur les bords inférieurs et les coins.
- Repérez les signes de retouche : surpulvérisation, lignes de masquage, teinte ou texture non assortie.
- Vérifiez que les pièces s'alignent bien, sans boulons manquants, pattes cassées ou réparations au collier.

► **Refusez si :** Des pièces fixées au cadre sont mal alignées, ou les dégâts évoquent une chute violente.

### 3 · Pneu et roue avant



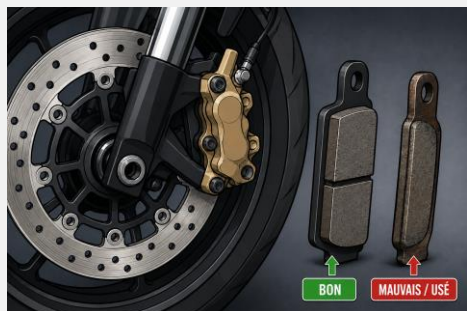
**Pourquoi c'est important.** Le pneu et la jante avant gèrent votre freinage et votre direction. Usés ou abîmés, ils sont à la fois un risque et un coût.

#### Ce qu'il faut vérifier

- Vérifiez la profondeur de sculpture aux témoins d'usure, et cherchez une usure inégale ou en méplat.
- Inspectez les fissures et craquelures, et la date DOT : un pneu de plus de 5–6 ans est dur et dangereux, même avec de la gomme.
- Examinez la jante de près pour bosses, déformations, fissures ou voilage.

▶ **Refusez si :** La jante est fissurée ou tordue, ou le câble du pneu apparaît.

### 4 · Freins avant



**Pourquoi c'est important.** Les freins ne sont pas l'endroit où économiser. Des plaquettes usées et des disques rayés diminuent la puissance de freinage et coûtent cher à réparer.

#### Ce qu'il faut vérifier

- Vérifiez l'épaisseur des plaquettes : à remplacer prochainement si elles font moins de 2 à 3 mm.
- Palpez le disque pour les rainures profondes et un rebord ; serrez le levier, il doit être ferme, pas spongieux.
- Vérifiez le niveau et la couleur du liquide (foncé = vieux) et cherchez des fuites à l'étrier et aux durites.

▶ **Refusez si :** Le levier touche le guidon, le disque est très rayé, ou un étrier fuit.

### 5 · Fourche et joints avant



**Pourquoi c'est important.** Des fourches qui fuient ou abîmées ruinent la tenue de route et le freinage, et joints, huile et tubes représentent une grosse facture.

#### Ce qu'il faut vérifier

- Inspectez les tubes de fourche pour piqûres, rouille et rayures au-dessus des joints.
- Cherchez de l'huile sur les tubes ou les joints : un film brillant et humide signifie que les joints fuient.
- Appuyez fort sur le guidon : les fourches doivent s'enfoncer et rebondir en douceur, sans claquement.

▶ **Refusez si :** Un tube de fourche est tordu ou très piqué, ou les deux joints fuient.

## 6 · Phare et clignotants



**Pourquoi c'est important.** Chaque feu doit fonctionner : pour votre sécurité, pour être vu, et pour rester en règle.

### Ce qu'il faut vérifier

- Testez les feux de route et de croisement, le feu arrière, le stop (au levier et à la pédale) et les quatre clignotants.
- Essayez le klaxon, et les feux de détresse s'il y en a.
- Vérifiez les optiques fissurées, l'eau ou la condensation à l'intérieur, et les supports lâches ou cassés.

▶ **Refusez si :** Plusieurs éléments électriques sont morts à la fois, signe possible d'un problème de faisceau.

## 7 · Tableau de bord et témoins



**Pourquoi c'est important.** Quand vous mettez le contact, le tableau de bord fait un auto-test. Il vous dit si les capteurs et l'électronique sont en bon état.

### Ce qu'il faut vérifier

- Mettez le contact moteur arrêté : tous les témoins doivent s'allumer.
- Démarrez le moteur : des témoins comme ABS, huile et moteur doivent s'éteindre peu après.
- Un témoin qui ne s'allume jamais peut être une ampoule retirée pour cacher un défaut ; un qui reste allumé = défaut actif. (Tous les modèles n'ont pas tous les témoins.)

▶ **Refusez si :** Le témoin ABS ou moteur reste allumé, ou une ampoule de témoin est suspectement absente.

## 8 · Leviers et commandes



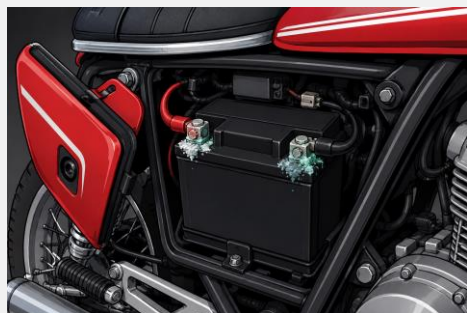
**Pourquoi c'est important.** Les leviers et embouts de guidon sont les premiers à toucher le sol lors d'une chute : ils révèlent souvent une chute non avouée.

### Ce qu'il faut vérifier

- Regardez de près les extrémités des leviers d'embrayage et de frein et les embouts de guidon : meulage, éraflures ou pliures.
- Vérifiez les poignées et commodos pour une usure inégale, et que chaque interrupteur clique correctement.
- Roulez la poignée d'accélérateur à fond : elle doit se refermer toute seule, sans accrocher.

▶ **Refusez si :** Les extrémités des leviers sont arasées mais le vendeur nie toute chute.

## 9 · Batterie et électricité (côté gauche)



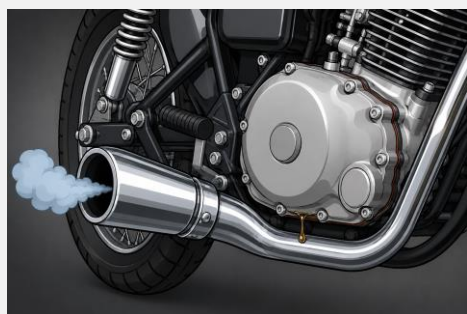
**Pourquoi c'est important.** Une batterie faible ou de mauvaises connexions électriques causent démarrages difficiles, feux faiblards et commandes mortes.

### Ce qu'il faut vérifier

- Vérifiez la corrosion des cosses de la batterie, et qu'elle est bien fixée.
- Écoutez le démarreur : il doit lancer fort et vite, pas mou et lentement.
- Testez tous les interrupteurs du côté gauche : clignotants, klaxon, feux, coupe-circuit.

▶ **Refusez si :** Le moteur tourne lentement au démarrage, les cosses sont très corrodées, ou il y a des traces de démarrage récent à l'aide.

## 10 · Moteur et échappement (côté droit)



**Pourquoi c'est important.** C'est le cœur de la moto. Fuites, fumée et bruits anormaux sont les problèmes les plus coûteux à réparer.

### Ce qu'il faut vérifier

- Cherchez les fuites d'huile aux joints et carters ; vérifiez le niveau et la couleur (ambrée bon, noire vieille, laiteuse = eau dans l'huile).
- Sur une moto à refroidissement liquide, vérifiez le niveau de liquide ; inspectez l'échappement (trous, rouille épaisse, réparations grossières).
- Regardez la fumée au démarrage : bleue = brûle de l'huile, blanche = liquide de refroidissement, noire = trop riche. Écoutez claquements et cliquetis.

▶ **Refusez si :** L'huile est laiteuse, fumée bleue abondante, ou claquements profonds dans le moteur.

## 11 · Chaîne, pignons et pneu arrière



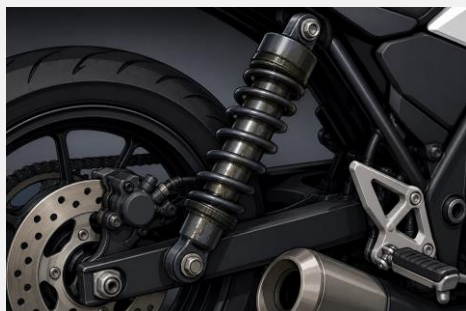
**Pourquoi c'est important.** La chaîne et les pignons montrent l'entretien de la moto, et un kit usé est une réparation coûteuse.

### Ce qu'il faut vérifier

- Vérifiez la chaîne : rouille, maillons durs ou tordus, tension correcte et signes de graissage.
- Inspectez les dents des pignons : crochues ou pointues = kit usé (chaîne et pignons se remplacent ensemble).
- Vérifiez la sculpture, le motif d'usure et la date DOT du pneu arrière, et l'état de la jante.

▶ **Refusez si :** Dents de pignons crochues et chaîne sèche et rouillée : prévoyez un kit chaîne complet.

## 12 · Freins et suspension arrière



**Pourquoi c'est important.** Un amortisseur fatigué ou un frein arrière fatigué nuit à la stabilité, et aucun des deux n'est bon marché à réparer.

### Ce qu'il faut vérifier

- Vérifiez la plaquette et le disque arrière, et la sensation à la pédale.
- Cherchez des fuites d'huile à l'amortisseur arrière, et qu'il n'est pas affaissé.
- Faites rebondir l'arrière : il doit se stabiliser en une oscillation, sans claquement ; basculez la roue arrière pour sentir les jeux de bras ou de biellettes.

▶ **Refusez si :** L'amortisseur fuit, ou bras oscillant et biellettes semblent lâches et avec du jeu.

## 13 · Cadre et rouille



**Pourquoi c'est important.** Le cadre est la seule pièce sur laquelle on ne peut pas transiger en toute sécurité. Un dommage ici est un motif d'abandon immédiat.

### Ce qu'il faut vérifier

- Inspectez le cadre autour des soudures, la colonne de direction et tous les points de fixation : fissures, bosses, rouille.
- Cherchez retouches de peinture ou mastic cachant une réparation, et ondulations indiquant un cadre redressé.
- Frein avant serré, basculez la moto et tournez le guidon de butée à butée : la direction doit être fluide, sans jeu ni cran.

▶ **Refusez si :** Refusez immédiatement un cadre fissuré, de la rouille aux soudures ou tout signe de cadre redressé.

## 14 · Test de démarrage à froid



**Pourquoi c'est important.** Un moteur déjà chaud cache les problèmes de démarrage à froid. La moto doit être froide à votre arrivée.

### Ce qu'il faut vérifier

- Touchez le moteur et l'échappement avant tout : ils doivent être complètement froids.
- Démarrez à froid : il doit démarrer avec peu de lancement et se stabiliser à un ralenti régulier.
- Surveillez la fumée abondante, et écoutez les cliquetis qui disparaissent en chauffant.

▶ **Refusez si :** Le vendeur a chauffé le moteur sans explication, ou il lui faut beaucoup de lancement et d'accélérateur pour rester en marche.

## 15 · Ressenti à l'essai (embrayage et boîte)



**Pourquoi c'est important.** Seul un essai révèle comment l'embrayage, la boîte et le châssis se comportent vraiment en charge.

### Ce qu'il faut vérifier

- Vérifiez l'embrayage : si les tours montent mais la vitesse ne suit pas, l'embrayage patine.
- Passez toutes les vitesses : elles doivent s'engager nettement, sans faux point mort ni saut hors de la vitesse.
- Vérifiez que la moto roule droit, que les freins tirent droit, et qu'il n'y a ni flottement ni grosses vibrations.

▶ **Refusez si :** L'embrayage patine, la boîte saute hors de la vitesse, ou vous sentez un flottement dans le cadre.

*Remarque : Essayez la moto uniquement avec un équipement adapté, l'accord du vendeur, et là où c'est sûr et légal.*

## 16 · Papiers et numéro de châssis (VIN)



**Pourquoi c'est important.** Même une moto parfaite ne vous sert à rien si les papiers ne sont pas en ordre, ou si elle n'appartient pas vraiment au vendeur.

### Ce qu'il faut vérifier

- Vérifiez que le numéro de châssis VIN correspond exactement à la carte grise / au titre, et que le numéro moteur correspond aux papiers.
- Confirmez que la pièce d'identité du vendeur correspond au propriétaire enregistré, et demandez s'il reste un crédit ou un prêt sur la moto.
- Vérifiez que la plaque VIN n'a pas été re-rivetée, rayée ou trafiquée.

▶ **Refusez si :** Le VIN ne correspond pas, le vendeur n'est pas le propriétaire enregistré, ou la plaque VIN semble trafiquée.

*Remarque : Un article séparé sur les démarches juridiques et administratives est à venir sur [goutchen.com](http://goutchen.com).*

## Notez vos motos

---

À chaque inspection, donnez à chacun des 16 points une note sur 10 :

**9–10** : État neuf ou excellent.

**7–8** : Usure normale pour une moto d'occasion, rien d'inquiétant.

**4–6** : Besoin d'attention ou de réparation prochaine. Utilisez-le pour négocier le prix.

**0–3** : Problème sérieux : cher à réparer, ou risque pour la sécurité.

Additionnez les 16 notes pour un total sur 160. Puis lisez le verdict ci-dessous.

Total	Ce que cela veut dire
<b>140–160</b>	<b>Excellent.</b> Une moto bien entretenue. Achetez en confiance (sous réserve des papiers).
<b>110–139</b>	<b>Bien.</b> Usure normale d'occasion. Négociez sur les points faibles.
<b>80–109</b>	<b>Prudence.</b> Plusieurs problèmes : calculez le coût des réparations et déduisez-le de votre offre.
<b>Moins de 80</b>	<b>Abandonnez.</b> Trop de problèmes ; les coûts cachés dépasseront probablement les économies.

### ► Une règle prime sur la note.

Tout drapeau rouge « Refusez si... » de ce guide est rédhibitoire à lui seul, quel que soit le total. Un cadre fissuré, un VIN non concordant ou une huile moteur laiteuse doivent mettre fin à la transaction, même sur une moto par ailleurs excellente.

## Fiche de notation imprimable

Imprimez ces pages et emportez-les. Remplissez les détails de la moto, notez chaque point sur 10 au fur et à mesure (la note grise sous chaque point vous rappelle ce qu'il faut vérifier), puis additionnez chaque colonne et comparez.

DÉTAILS DE LA MOTO	Moto 1	Moto 2	Moto 3
Marque			
Modèle			
Année			
Kilométrage			

N°	Point d'inspection	Note / 10	Note / 10	Note / 10																				
1	<b>Kilométrage (compteur)</b> Utilisez l'échelle ci-dessous : trouvez le kilométrage total pour obtenir la note. Des poignées, une selle ou des repose-pieds usés sur une moto « à faible kilométrage » peuvent indiquer un compteur trafiqué. <b>ÉCHELLE KILOMÉTRIQUE · kilométrage total au compteur, puis la note :</b> <table border="1" data-bbox="261 785 919 963"> <tbody> <tr> <td>Moins de 8 000 km</td> <td>10</td> <td>72 000 – 88 000 km</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>8 000 – 24 000 km</td> <td>9</td> <td>88 000 – 112 000 km</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>24 000 – 40 000 km</td> <td>8</td> <td>112 000 – 145 000 km</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>40 000 – 56 000 km</td> <td>7</td> <td>145 000 – 177 000 km</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>56 000 – 72 000 km</td> <td>6</td> <td>Plus de 177 000 km</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table>	Moins de 8 000 km	10	72 000 – 88 000 km	5	8 000 – 24 000 km	9	88 000 – 112 000 km	4	24 000 – 40 000 km	8	112 000 – 145 000 km	3	40 000 – 56 000 km	7	145 000 – 177 000 km	2	56 000 – 72 000 km	6	Plus de 177 000 km	1			
	Moins de 8 000 km	10	72 000 – 88 000 km	5																				
	8 000 – 24 000 km	9	88 000 – 112 000 km	4																				
	24 000 – 40 000 km	8	112 000 – 145 000 km	3																				
	40 000 – 56 000 km	7	145 000 – 177 000 km	2																				
	56 000 – 72 000 km	6	Plus de 177 000 km	1																				
<i>Petites motos / sportives : -1 à -2. Gros routiers / customs : +1 à +2. Compteur cassé ou trafiqué = 0.</i>																								
2	<b>Carénages et carrosserie</b> Cherchez fissures, rayures profondes et traces de retouche : surpulpérisation, lignes de masquage, teinte non assortie. Les pièces doivent être bien alignées, sans boulons manquants ni pattes cassées.																							
3	<b>Pneu et roue avant</b> Vérifiez la sculpture aux témoins d'usure et cherchez fissures ou craquelures. Un pneu de plus de 5-6 ans n'est plus sûr. Inspectez la jante pour bosses, déformations ou voilage.																							
4	<b>Freins avant</b> Vérifiez l'épaisseur des plaquettes et le disque pour rainures profondes. Le levier doit être ferme, pas spongieux. Cherchez des fuites à l'étrier et aux durites.																							
5	<b>Fourche et joints avant</b> Cherchez de l'huile sur les tubes ou les joints, et toute piqûre ou rouille. Appuyez fort sur le guidon : la fourche doit s'enfoncer et rebondir en douceur, sans claquement.																							
6	<b>Phare et clignotants</b> Testez les feux de route et de croisement, le feu arrière et le stop (au levier et à la pédale), les quatre clignotants et le klaxon. Vérifiez l'absence de fissures et d'eau.																							
7	<b>Tableau de bord et témoins</b> Mettez le contact. Les voyants doivent s'allumer, puis s'éteindre après le démarrage. Un voyant qui reste allumé, ou une ampoule manquante, signale un défaut.																							
8	<b>Leviers et commandes</b> Vérifiez les extrémités des leviers et embouts de guidon pour scuffs ou pliures, signes d'une chute. La poignée d'accélérateur doit se refermer seule.																							

N°	Point d'inspection	Note / 10	Note / 10	Note / 10
9	<b>Batterie et électricité</b> Écoutez un démarreur vif. Vérifiez les cosses (corrosion) et la fixation. Testez chaque commutateur côté gauche, les clignotants et le klaxon.			
10	<b>Moteur et échappement</b> Cherchez les fuites d'huile et vérifiez sa couleur : ambrée bon, noire vieille, laiteuse = eau. Surveillez la fumée au démarrage ; écoutez claquements et bruits anormaux.			
11	<b>Chaîne, pignons et pneu arrière</b> Vérifiez la chaîne (rouille, maillons durs, tension). Dents de pignon crochues ou pointues = kit usé. Contrôlez la sculpture et la date du pneu arrière.			
12	<b>Freins et suspension arrière</b> Vérifiez la plaquette, le disque et la sensation à la pédale. Cherchez des fuites à l'amortisseur. Faites rebondir l'arrière (une oscillation) et bougez la roue pour sentir les jeux.			
13	<b>Cadre et rouille</b> Inspectez le cadre aux soudures et à la colonne de direction : fissures, rouille ou mastic. Tournez le guidon de butée à butée : direction fluide, sans crans ni jeu.			
14	<b>Test de démarrage à froid</b> Le moteur doit être complètement froid à l'arrivée. Touchez-le. Il doit démarrer rapidement, tenir un ralenti stable, et ne pas dégager de fumée épaisse.			
15	<b>Ressenti à l'essai</b> L'embrayage ne doit pas patiner à l'accélération. Chaque vitesse doit s'engager nettement, sans faux point mort. La moto doit rouler droit, sans flottement.			
16	<b>Papiers et VIN</b> Vérifiez que VIN et numéro moteur correspondent exactement aux papiers. Confirmez l'ID du vendeur = propriétaire enregistré, et que la plaque VIN n'est pas trafiquée.			
<b>TOTAL / 160</b>				

Vous avez aimé ? Partagez la fiche, et roulez en sécurité. [goutchen.com](http://goutchen.com)