

Fiche d'inspection de moto d'occasion

Imprimez-la, emportez-la avec vous, et notez la moto point par point.



Comment utiliser cette fiche

- Parcourez les 16 points dans l'ordre en faisant le tour de la moto. La note en gris sous chaque point indique ce qu'il faut vérifier.
- Notez chaque point de 0 à 10, écrivez la note dans la colonne de la moto, puis additionnez chaque colonne pour obtenir un total sur 160. Vous pouvez comparer jusqu'à trois motos.
- Pour le point 1, lisez le kilométrage total au compteur et utilisez l'échelle intégrée pour obtenir la note.
- **Pour chaque point :** 9–10 excellent · 7–8 usure normale · 4–6 à surveiller, négociez · 0–3 problème sérieux
- **Total sur 160 :** 140+ excellent · 110–139 bien · 80–109 prudence, prévoyez les réparations · moins de 80, abandonnez l'achat

⚠ Inspection mécanique uniquement

Cette fiche vérifie l'état mécanique et physique de la moto. Elle ne remplace pas les vérifications administratives : preuve de propriété, carte grise en règle, titre et tout crédit restant dû. Le point 16 n'est qu'un contrôle rapide du VIN et des papiers. Vérifiez toujours les documents séparément, avec un professionnel ou l'autorité compétente, avant d'acheter.

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	Kilométrage (compteur) Utilisez l'échelle ci-dessous : trouvez le kilométrage total pour obtenir la note. Des poignées, une selle ou des repose-pieds très usés sur une moto « à faible kilométrage » peuvent indiquer un compteur trafiqué. ÉCHELLE KILOMÉTRIQUE · kilométrage total au compteur, puis la note : <table border="1" data-bbox="212 1402 883 1581"> <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	Carénages et carrosserie Cherchez des fissures, rayures profondes et traces de retouche : surpulvérisation, lignes de masquage, teinte non assortie. Les pièces doivent être bien alignées, sans boulons manquants ni pattes cassées.																							
3	Pneu et roue avant Vérifiez la profondeur de 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.																							

N°	Point d'inspection	Note / 10	Note / 10	Note / 10
4	Freins avant Vérifiez l'épaisseur des plaquettes et le disque pour rainures profondes ou un rebord. Le levier doit être ferme, pas spongieux. Cherchez des fuites de liquide à l'étrier et aux durites.			
5	Fourche et joints avant Cherchez de l'huile sur les tubes ou les joints de fourche, et toute piqûre ou rouille. Appuyez fort sur le guidon : la fourche doit s'enfoncer et rebondir en douceur, sans claquement.			
6	Phare et clignotants 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 dans les optiques.			
7	Tableau de bord et témoins 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	Leviers et commandes Vérifiez les extrémités des leviers d'embrayage et de frein et les embouts de guidon pour des éraflures ou usures, signes d'une chute. La poignée d'accélérateur doit revenir seule en position fermée.			
9	Batterie et électricité Écoutez un démarreur vif et régulier. Vérifiez les cosses de la batterie (corrosion) et qu'elle soit bien fixée. Testez chaque commutateur côté gauche, les clignotants et le klaxon.			
10	Moteur et échappement Cherchez des fuites d'huile et vérifiez sa couleur : ambrée c'est bon, noire c'est vieille, laiteuse signifie de l'eau. Observez la fumée au démarrage ; écoutez les cliquetis et bruits anormaux.			
11	Chaîne, pignons et pneu arrière Vérifiez la chaîne : rouille, maillons durs et tension correcte. Des dents de pignon crochues ou pointues signifient un kit usé. Contrôlez la sculpture et la date du pneu arrière.			
12	Freins et suspension arrière Vérifiez la plaquette, le disque arrière et la sensation de la pédale. Cherchez des fuites d'huile à l'amortisseur. Faites rebondir l'arrière : il doit se stabiliser en une oscillation ; bougez la roue pour détecter des roulements usés.			
13	Cadre et rouille Inspectez le cadre aux soudures et à la colonne de direction : fissures, rouille ou mastic. Tournez le guidon de butée à butée. La direction doit être fluide, sans crans ni jeu.			
14	Test de démarrage à froid Le moteur doit être complètement froid à votre arrivée. Touchez-le pour vérifier. Il doit démarrer rapidement, tenir un ralenti stable, et ne pas dégager de fumée épaisse.			
15	Ressenti à l'essai Assurez-vous que l'embrayage ne patine pas à l'accélération. Chaque rapport doit s'engager nettement, sans faux point mort. La moto doit rouler droit, sans flottement.			
16	Papiers et numéro de châssis (VIN) Vérifiez que le numéro de châssis (VIN) et le numéro moteur correspondent exactement aux papiers. Confirmez que la pièce d'identité du vendeur correspond au propriétaire enregistré, et que la plaque VIN n'a pas été falsifiée.			
TOTAL / 160				

► Un défaut de sécurité grave est éliminatoire à lui seul

Un cadre fissuré, un VIN non concordant, une huile moteur laiteuse ou des freins défectueux doivent mettre fin à la transaction, quel que soit le total.

goutchen.com · [► YouTube Goutchen Rider](#) · [Instagram @dagoutchen](#)