



GUIDE D'ÉVALUATION DES DÉFAUTS

SACHA SARDO

Président

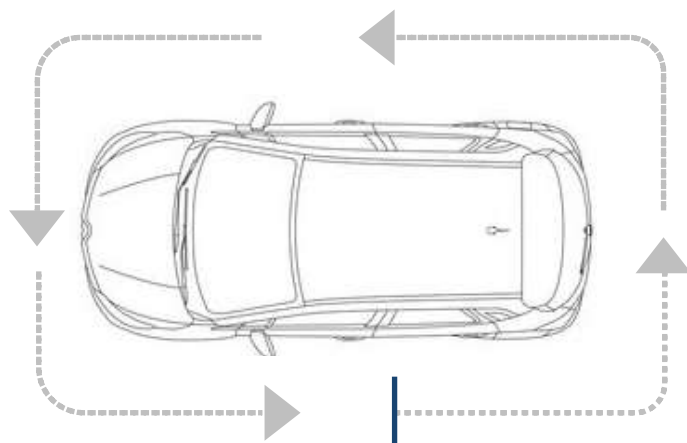
06 75 65 01 46

sacha.sardo@monspecialisteauto.com



Circuit d'inspection conseillé

Nous conseillons de faire un premier tour du véhicule pour en connaître l'état global, avant de commencer l'inspection.



La vérification d'un élément engendre le contrôle de :

- 1 **SON FONCTIONNEMENT**
- 2 **SON ÉTAT**
- 3 **SA PRÉSENCE**
- 4 **SA CONFORMITÉ**



Prise en photo des documents sur la plage arrière

> Factures et carnet d'entretien, double des clés, carte grise ...

Double des clés

> Test de la centralisation + démarrage du véhicule



Plaque constructeur

> Décodeur VIN

Numéro de série

> Décodeur VIN

Prendre en photo l'intégralité des entretiens est important. En cas de nombre important, les photos libres sont disponibles

Profitez de la plage arrière pour avoir une surface plane et sombre



Ne pas oublier

Boîte à gants

Lèves vitres

Pare-soleil

Plafonnier

...

Contrôler l'usure

Des commandes

Garnitures

Volant

Levier de vitesses

...

Attention au coffre

Roue de secours

Choc éventuel

Garniture d'hayon

...

Illustrer un défaut par une photo est essentiel et permet :

Prendre en photo l'intégralité des entretiens est important. En cas de nombre important, les photos libres sont disponibles

Profitez de la plage arrière pour avoir une surface plane et sombre



Les disques sont usés

Butée de plus d'1mm

Durée de vie : 40 à 60 000 kms

Les plaquettes sont usées

Moins de 5 mm de garniture

Durée de vie : 20 à 30 000 kms

Les pneumatiques sont usés

5 ans (DOT) ou 1,6 mm d'usure

Hernies, déchirements, craquelures, usure irrégulière ...

Durée de vie : 30 à 80 000 kms



Test statique

Sonorité



Batterie, butée, embrayage, volant
moteur, turbo, compresseur de
clim, galets, courroies ...

Ralenti



Bobines, bougies, injecteurs,
capteurs ...

Test routier

Liaison au sol



Parallélisme, amortisseurs, biellettes,
vibrations, supports ...

**L'essai routier doit duré au
minimum 10 minutes.**

Atteindre 70 km/h

Effectuer un freinage ferme

Pousser le moteur





Traverses & longerons
Compartiment moteur
& coffre

Différence de teinte de
carrosserie
Entre deux éléments
(hors pare-chocs)



Alignement des
éléments
Pare-chocs, capot, ailes,
hayon

Jantes
Enjoliveurs
Aluminium
Bi-ton
Dimantée



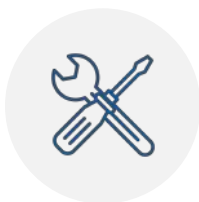
COMMENT ÉVALUER UN DÉFAUT



Rayure fine
(polish / lustrage)



Rayure profonde
(peinture)



Enfoncement / bosselage
(smart repair)



Remplacement
(irréparable ou pièce manquante)

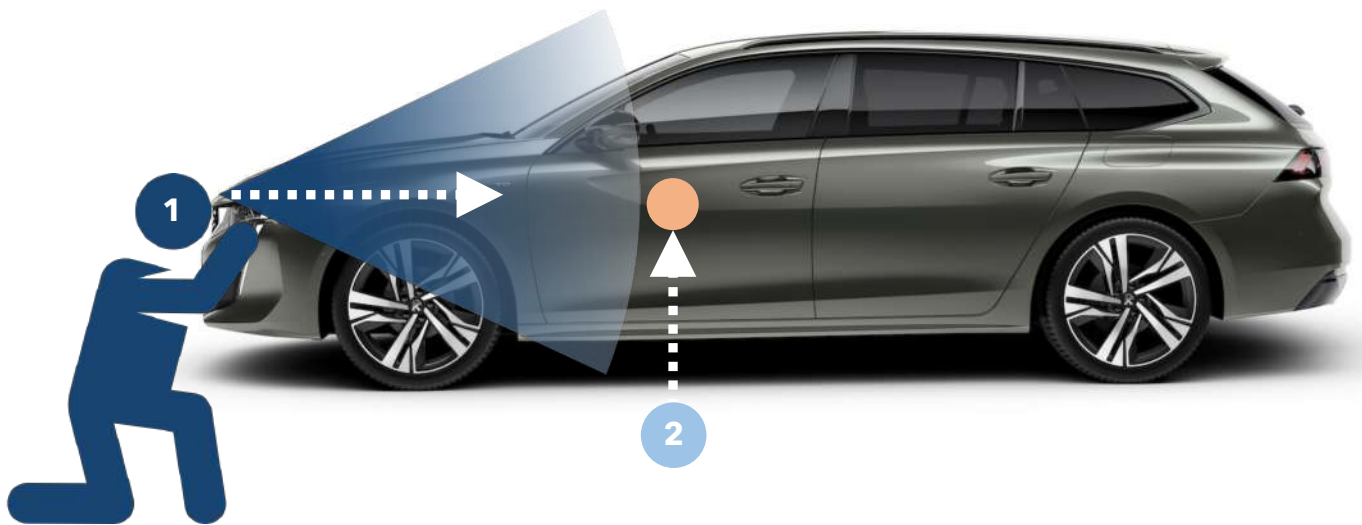


1 Vision en lumière rasante

2 Vision de face



Lumière du jour / à LED



La **vision en lumière rasante** sera essentielle pour contrôler les enfoncement / bosselage présents sur la carrosserie

La **vision de face** est utilisée pour les rayures et moyen / gros dégâts



Rayure fine (polish / lustrage)

- Rayure qui n'accroche pas l'ongle au passage et qui n'a pas atteint la peinture
- Rayure ne se voit pas de face (90°)
- Micro-rayures
- Feux opaques
- Coût inférieur à une peinture de l'élément

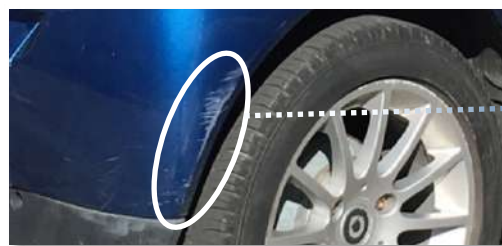


En cas de doute sur la nature d'un défaut, il est impératif de noter en commentaire le maximum de précisions.



Rayure profonde (peinture)

- Rayure profonde qui atteint la peinture (blanche) et/ou qui accroche l'ongle au passage
- Rayure qui se voit de face (90°)
- Éclat de peinture + de 5mm (ou nombreux)
- Arrachement de peinture
- Peinture attaquée

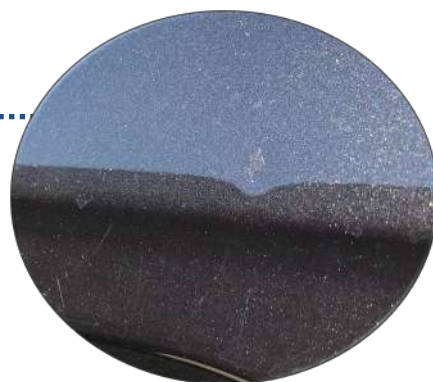


Si une rayure profonde présente aussi un enfoncement / bosselage alors c'est une Réparation + Peinture



Enfoncement / bosselage (smart repair)

- Petit ou moyen enfoncement / bosse (< pièce de 2€)
- Coup de portière, grêle, léger choc ...
- Uniquement tôlerie (pas de plastique)
- Accessible (pas de bas caisse, aile, etc)
- Coût inférieur au remplacement et réparation



Si un enfoncement / bosselage présente aussi un éclat de peinture ou une rayure profonde alors c'est une Réparation + Peinture



Remplacement

- Déformation trop importante (ne se répare pas au smart repair)
- Réparation impossible et/ou inaccessible (bas de caisse, encadrement de portière ...)
- Lorsque le coût de remplacement est inférieur au coût de réparation (coque de rétroviseur, baguettes de portes ...)
- Élément cassé, fendu, troué, manquant ...



En cas de doute sur la nature d'un défaut, il est impératif de noter en commentaire le maximum de précisions.



- 1. Volant moteur** : lorsque un volant moteur annonce des signes de fatigue, celui-ci a un tremblement inhabituel en démarrant le véhicule et/ou en coupant le contact.
- 2. Embrayage** : lors du test routier, analysez si l'embrayage annonce des signes de fatigue. Si celui patine au démarrage ou en côte par exemple ; lorsque le moteur monte dans les tours lors d'une accélération franche mais sans gagner de vitesse en km/h, c'est que l'embrayage patine.
Enfin, vous pouvez procéder au « test de la 3^{ème} » : enclenchez la 3^{ème} vitesse, frein à main tiré et moteur tournant, tout en relâchant progressivement la pédale d'embrayage : le véhicule doit caler immédiatement arrivé au point de patinage.

Vous pouvez aussi vérifier la course de l'embrayage : si elle est trop courte ou trop longue, c'est - généralement - que l'embrayage est en fin de vie.
- 3. Butée d'embrayage** : lorsqu'une butée d'embrayage est en fin de vie, celle-ci claque. Contrôlez si vous entendez ce claquement lorsque vous débrayez et embrayez. Attention à bien tendre l'oreille ; ce claquement est souvent dissimulé derrière le claquement du moteur.
- 4. Turbocompresseur** : accélérez jusqu'à 2000 tr/min et vérifiez que la durite d'air de suralimentation gonfle ; écouter si le turbo est grippé et grince lors de l'accélération ou encore s'il y a de la fumée noire / blanche à l'échappement. Un turbo en fin de vie continue à aspirer en décélération.
- 5. Support moteur / boîte de vitesses** : lorsqu'un support est défectueux, vous sentez des à-coups lorsque vous démarrez / éteignez le véhicule. N'hésitez pas à accélérer (capot ouvert) pour analyser les mouvements du moteur.
- 6. Amortisseurs** : un amortisseur défectueux fuit dans la plupart des cas. Mais il y a aussi un « effet bateau » lorsque vous prenez un dos d'âne ou appuyez sur la face avant. Ainsi, lors de l'essai routier, rouler sur des routes dégradées ou avec ralentisseurs pour vérifier les amortisseurs et coupelles d'amortisseurs (claquement ferme = coupelles HS)
- 7. Joint de culasse** : lorsque ce joint est défectueux, le liquide de refroidissement se mélange au circuit d'huile du moteur, ce qui forme de la « mayonnaise ». Cette mayonnaise sera présente dans le vase d'expansion ou dans le bouchon de remplissage d'huile moteur (à ne pas confondre avec les dépôts jaunâtres dû à la condensation moteur). Une fumée blanche peut aussi avertir d'un joint de culasse défectueux.
- 8. Pneumatiques** : Jauger l'usure des pneumatiques en fonction du code DOT (date de fabrication), en cas d'hésitation sur le pourcentage d'usure. Plus le pneu est vieux, plus il est susceptible d'être usé.
- 9. Problèmes récurrents** : checker les problèmes récurrents sur les véhicules avant l'inspection, pour cibler les recherches de défauts éventuels.

Si vous souhaitez :

- Externaliser vos enjeux d'inspections
- Remplacer vos salariés absents - en congés
- Louer une technologie d'inspections

N'hésitez pas à nous contacter pour une démo avec
une personne de notre équipe

SACHA SARDO

Président

06 75 65 01 46

sacha.sardo@monspecialisteauto.com

