

MODÈLE	VENDEUR	DATE D'ACHAT DU VÉLO	PRIX DEMANDÉ
.....			

1 AVANT DE SE DÉPLACER

- ☐ **Numéro de marquage obtenu par message** et vérifié sur apic-asso.com/verifier-le-statut-dun-cycle — gratuit, 2 minutes
- ☐ Résultat vide = « pas dans le fichier », pas « pas volé ». Une large part des vélos vendus en ligne n'y figure pas
- ☐ Facture d'achat d'origine annoncée par le vendeur
- ☐ Prix neuf du modèle vérifié, pour savoir ce que vaut la décote
- ☐ Rendez-vous de jour, à l'adresse du vendeur, avec un essai possible

2 LE COMPTEUR NE PROUVE RIEN

- ☐ **Menu des paramètres ouvert** (appui long sur + et -), liste parcourue : **existe-t-il un paramètre « ODO » ?**
- ☐ Si oui → le kilométrage affiché ne vaut rien. Juger l'usure sur la transmission
- ☐ Âge réel du vélo confirmé par la facture, pas par l'écran

3 LA BATTERIE — LE POSTE QUI DÉCIDE DU PRIX

- ☐ **Cosses et surface de charge examinées** : des contacts brillants et marqués trahissent des centaines de retraits
- ☐ Aucun gonflement, aucune fissure, aucune trace de coulure
- ☐ Capacité résiduelle connue ? (les pros refusent sous 85 %)
- ☐ Nombre de cycles ou état de santé affiché dans l'application de la marque
- ☐ Chargeur d'origine présent, et toutes les clés de batterie
- ☐ Coût d'une batterie neuve pour ce modèle estimé (350 à 800 € selon la marque)

4 CE VÉLO A-T-IL ÉTÉ DÉBRIDÉ ?

- ☐ Assistance coupée nettement vers 25 km/h pendant l'essai
- ☐ Aucune vitesse maximale supérieure à 25 enregistrée dans les paramètres
- ☐ Aucun boîtier étranger sur le faisceau, près du capteur de vitesse
- ☐ Étiquette moteur : puissance nominale de 250 W

5 LE CONTRÔLE, POINT PAR POINT

- ☐ **Numéro de série présent sur le cadre**, ni limé, ni poncé, ni recouvert de peinture. **S'il a disparu, passez votre chemin**
- ☐ **Cadre** — aucune fissure, aucune déformation, pas d'éclat de peinture suspect près des zones de contrainte
- ☐ **Soudures** — tube de direction, boîtier de pédalier, bases arrière inspectés un par un
- ☐ **Pignons et chaîne** — dents symétriques, non creusées en crochet. **C'est le vrai témoin d'usure**
- ☐ **Dérailleur** — toutes les vitesses passent, galets en bon état
- ☐ **Moteur** — étiquette lisible, aucune trace de démontage, vis non marquées
- ☐ **Écran** — aucun pixel mort, rétroéclairage franc, tous les boutons répondent
- ☐ **Freins** — épaisseur des plaquettes, disques non voilés
- ☐ **Roues** — rayons tendus régulièrement, aucun jeu dans les moyeux, pneus sans coupure
- ☐ **Direction et suspension** — aucun point dur, aucune fuite d'huile

6 L'ESSAI — LE PLUS LONG POSSIBLE

- ☐ Tous les modes d'assistance passés : chacun se distingue nettement du précédent
- ☐ Aucun à-coup, aucune coupure d'assistance
- ☐ Moteur silencieux et régulier : ni cliquetis, ni sifflement aigu
- ☐ Essai en côte effectué — c'est là que moteur et batterie se trahissent
- ☐ Jauge de batterie relevée au départ et à l'arrivée
- ☐ Freinages appuyés : aucune vibration, aucune surchauffe anormale

7 LES DOCUMENTS À REPARTIR AVEC

- ☐ Facture d'achat d'origine, ou date d'achat précise
- ☐ Chargeur d'origine et toutes les clés
- ☐ Suivi d'entretien : factures de révision, pièces remplacées
- ☐ **Certificat de cession signé** — date, prix, numéro de marquage, identité des deux parties
- ☐ Changement de propriétaire déclaré auprès de l'opérateur de marquage

MON VERDICT

DÉFAUTS RELEVÉS

COÛT DES REMISES EN ÉTAT

PRIX QUE JE PROPOSE