

## Acheter une cox : Comment ameliorer ses chances?



Pour commencer, je vous demanderais de lire cet article du début jusqu'à la fin.

Si je vous demande cela, c'est parce qu'au fil de mes lectures, je me suis aperçu que beaucoup, pour gagner du temps, se contentent de regarder les photos et lirent la conclusion. Résultat, ils passent à côté du contenu et oublient aussi vite qu'ils l'ont lu!

Il ne faut pas le prendre mal, c'est certainement le net qui veut ça... Mais passons plutôt au vif du sujet!

Suite aux questions posées par Anione sur un post (fermé depuis..) quant aux points à surveiller lors de l'achat d'une vw, c'est armé de mon APN que je me suis rendu sur le parc du pro Local à Coutras.

Accompagné de Tony Duvallet et J.R ( Jean Romain ), nous avons essayé de faire le tour, de tout ce qui pouvait être important de vérifier, lors de l'achat d'une cox (principalement) mais aussi des Karmann, type 3 et bay window.

Qui sommes nous?

**Tony:** Carrossier / peintre de métier, perfectionniste et passionné de vw depuis sa plus tendre enfance. Il en connaît le moindre bout de tôle et surtout connaît les affres du

*" c'est pas grave"*

et de l'évolution de la rouille.

**Son besoin:** Une voiture qui roule, peut importe son état puisqu'il sait quand ça devient dangereux. Très sensibilisé par les achats piègeux de ses clients, se sent complètement concerné lorsqu'un client lui soumet une voiture "vice cachée"

**Jean Romain:** Professionnel de l'automobile, bible parmi les bibles de la vw, il connaît tout, le moindre détail d'une vw n'a aucun secret pour lui

**son besoin:** Une voiture assez saine qui lui permet de faire des bornes sans se prendre la tête.

**Ludo:** Pas du tout professionnel en mécanique ou carrosserie, mais vivant avec l'expérience de mes divers achats et avec mon sens de l'importance d'une voiture en bon état mais pas forcément en état neuf.

**Mon besoin:** une voiture qui roule bien, le plus proche possible de son jus d'origine ( ce qui évite les surprise du maquillage)

Vous avez certainement remarqué, qu'aucun de nous trois conseille ou cherche à rouler avec un show car. Comme beaucoup, nous recherchons simplement des autos fiables et saines... Reste donc à vous expliquer comment éviter le plus gros des pièges: le fameux et classique: **"Ce n'est pas grave"**.

Premier point, et on ne le dira jamais assez, **évitez de vous déplacer seul pour voir une vw** . Prenez contact avec une personne ayant un minimum d'expérience, même si vous allez loin, il y aura toujours un club dans les environs. Le but n'est pas de vous tenir la main mais de conserver, un avis objectif et éviter l'aveuglement et l'euphorie des premières visites. Il est plus difficile de fermer 2 yeux que 4

Sachez que lorsque vous flashez sur une auto qui brille, il y a 90 % de chance que celle ci ait été restaurée... C'est là que commencent les ennuies. Car par manque de connaissance, un vendeur de bonne foi ( qui peut penser "bien faire") peut se transformer en escroc et pour les mêmes raisons, un acheteur peut se faire avoir

Les voitures du test sont dans leur jus et permettront de vérifier des points précis

**La 62 de Tony**



**Ma 65**



**Pour les extrêmes, le parc des épaves**



### 1ere Etape: la vision générale

En faisant le tour de l'auto, vous pouvez d'un simple coup d'oeil vous faire une 1ere idée de l'état de la voiture. Une fissure ou un boursoufflement sur la peinture peut rapidement mener à ça:



Eclat de rouille sur une aile, en général, c'est là que l'on commence à dire : " **c'est pas grave, je le ferais plus tard**".  
Pourtant, que peut on remarquer de cet éclat ?

### Du mastic!

Reste à savoir si vous saurez remarquer un accroc mastiqué ou pas . Oui, les uns diront que oui et les autres ne diront pas que non et pourtant ...



Ce n'est qu'un élément, donc pas d'affolement, et pourtant, si il y a Mastic, c'est qu'il y a eu choc, reste à savoir où et de quel type . Il faut alors être plus attentif à l'arrondi des ailes, car c'est un détail que l'on ne perçoit pas forcément au premier coup d'oeil.



Dans ce cas là, il faut regarder à l'intérieur de la juppe avant, histoire de voir si les flans ont des plis et leur importance.



Voir aussi les ferrures de pare choc et au pire l'alignement du train avant... là, nous sommes dans une extrême. Malgré tout il faut savoir que les "extrêmes" sont ces parties qui sont souvent "maquillées" ou non signifiées. Vous les découvrirez un

peu plus tard et donc peut être trop tard.

Sur la photo suivante, vous pouvez voir un train avant. Que remarquez vous ?



Train en vrac...



Support ferrure H.S



[Old-Droppers.com](http://Old-Droppers.com)



Rien ? 😞 😞

et pourtant, sachez que celui ci est tordu, la déformation est sur la partie droite du train. Il est certain que c'est encore moins flagrant sur une photo qu'en vrai. **Pourtant combien d'entre vous achètent sur photo ????** 😞

Encore pire, imaginez que celui ci est nu. Alors monté sur la voiture... 😞 il faut vraiment être expert pour voir le défaut.

Nous en sommes toujours à l'état général de la voiture. Sur la cox de Tony, on peut de suite remarquer que les joints sont peints, ce qui entraîne des questions quant à la peinture qui a été faite dessus.

Démontage complet de la voiture ? raison de cette peinture ? resto? accident ?



Ne pas, par contre, se laisser impressionner par les éléments piqués ou rouillés, ils vous permettront de discuter le prix si besoin, mais ce n'est pas ce qui peut ou doit vous arrêter sur un achat.



*Avant .... Apres. pas d'affolement !*



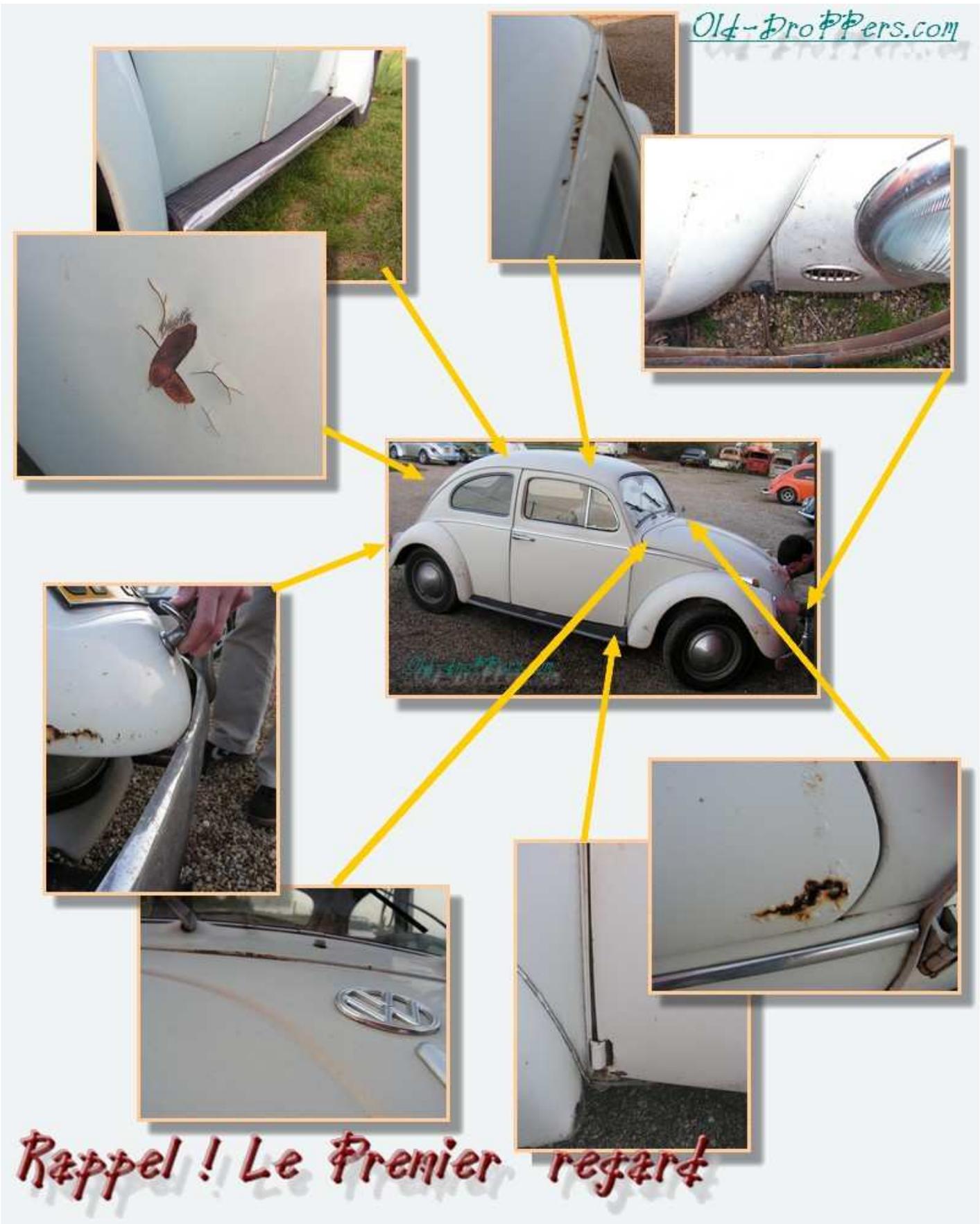
Pare chocs, rétro, enjoliveurs.

Par contre pour ce qui est des baguettes, sigles, poignées, éssuies glace, cerclages de phares etc.. il faut tout de même se rapprocher de la carrosserie pour voir de plus pret si c'est le chrome uniquement qui est piqué / rouillé ou si la tôle est aussi touchée , détails que l'on voit sous les joints.



C'est en faisant le tour du véhicule que vous pourrez aussi remarquer les futurs travaux avec plus ou moins d'assurance quant aux travaux à effectuer par la suite. Ceci devant correspondre à votre type de recherche.

Vous pouvez aussi à ce moment là observer l'état des joints, leches vitres, l'alignement des portes, les gouttières, l'alignement des éléments de carrosserie ( capots av et ar , les ailes, jupes )



2eme Etape: Et si on se penchait pour voir ce qu'il se passe dessous ?

Il est certain que chacun d'entre vous aura entendu parler des longerons, centre du mal d'une vw, nous pouvons aussi évoquer le châssis, les cornes arrières, la poutre, le nez de châssis.

Mais puisque nous sommes maintenant en train d'observer le coté intime de la voiture, c'est une bonne occasion pour voir ce qu'il se passe sur la partie basse des portes, mais aussi les supports de cric, les marches pieds, de dessous de la jupe avant ( en sachant que ça ne donne qu'une première impression ).



Les passages de roues avant: Ce qu'il ne faut pas trouver.



### Les passages de roues arrieres:



On parle de la carrosserie, mais l'ensemble "moteur / transmission" peut afficher diverses fuites ( soufflets, silentbloc de nez de boite, joint spi boite et moteur, culbus...etc). Là aussi il faut faire la difference entre plusieurs type de "fuites", dans le cas des photos ci dessous, la fuite vient du silentbloc de nez de boite, il faudra impérativement penser à changer celui ci, donc envisager un démontage boite / moteur.



Toujours couché sous la voiture mais vers l'avant, c'est le moment de regarder les rotules, de faire le tour des pneus mais aussi de voir si les roulements ont du jeu en tirant / poussant le haut de la roue vers soit, histoire de voir si il y a du jeu et de droite à gauche pour voir le jeu des biellettes, profitez en pour vous faire une première idée de l'état du boîtier de direction.

#### Les dessous de la belle:



### 3eme Etape: Allez, découvrons l'interieur

Nous avons fait ensemble le tour extérieur de la voiture, nous allons pouvoir maintenant ouvrir les portes et apprécier l'odeur intérieur de la voiture (odeur bien particulière due au chauffage et aux matériaux vieillots composant la sellerie ) certains adorent cette odeur, d'autres non, peut importe, elle apporte un plus en matière d'authenticité. Ne pas confondre avec une odeur de moisi caractérisée par des entrées d'eaux par les joints ou autres passages corrodées.



Malgré tout, au moment où l'on ouvre les portes, on en profite pour vérifier le jeu des charnières et le bon fonctionnement des serrures. On voit aussi le nombre de clef et ainsi ce qui a été changé ou pas et les raisons de ces changements.

#### Les bas de portes, charnières et pieds de porte arrière



Pour ma part, je regarde de suite les pieds de portes , ainsi que l'état des longerons par l'intérieur cette fois ci. Bien souvent les longerons sont corrodés (à cause de la condensation provoquée par le tube de chauffage qui court à l'intérieur). Ce n'est pas l'unique raison, les tôles n'étant pas assemblées comme celles que nous avons sur les voitures modernes, tout comme les produits protégeant celles ci, il peut y avoir des voies d'eaux.

Un pied de porte peut avoir été réparé, là aussi il faut se soucier de savoir comment et pourquoi. Généralement, toutes les parties proches des longerons réparées avec des tôles soudées par dessus ( voir rivetées, mastiquées ou blaxonnées ) sont significatives d'une réparation "cache misère", il est important de ne pas prendre cela à la légère car le mal qui était derrière ces tôles y est bien souvent encore. Après, tout est un problème de confiance en la personne qui vend la voiture ( copain, famille, connaissance de la voiture etc ...)



C'est le moment de soulever les tapis pour voir si l'isolant d'origine (grosses plaques de goudron collées) est toujours là et dans quel état. Là aussi, si la voiture laisse passer de l'humidité ou de l'eau, ces isolants s'imbibent et accélèrent l'oxydation de la tôle.



Puisque vous êtes sur les planchers, profitez en pour vérifier les glissières, le dessous des sièges et le pédalier.

Il y a bien un moment où il faut vérifier les numéros de châssis, ce sera aussi l'occasion de vérifier le bac à batterie sous la banquette arrière. Sachez tout de même qu'il vaut mieux avoir posé la question lors des premiers échanges téléphonique ou autre afin de ne pas se déplacer pour rien, car il est bien clair qu'il est légalement interdit d'avoir des n° de châssis différents de ceux présentés sur la carte grise.



le bac à batterie est à vérifier systématiquement, lui aussi sous la banquette, les anciennes batteries n'étaient pas prêtes à l'emploi comme on peut les trouver de nos jours. Elles étaient équipées de bouchons que l'on ouvrait pour les remplir ou les recharger, parfois, l'acide pouvait couler et se déposer sur le fond du bac, directement sur le châssis, il en était de même pour le bol à looked tout aussi corrosif.

Ce sont des parties sensibles.



[Old-Proppers.com](http://Old-Proppers.com)



Sous la batterie ... qu'il y a t'il ?



En levant les yeux, vous pourrez voir l'état du ciel de toit et même si ça ne plait pas toujours il vaut mieux balancer de l'eau sur le pavillon pour voir si le super toit ouvrant fuit ou pas . Deux fois plus si il y a un découvrable ou pire un Britax.



La direction:

le CT vous autorise (bizarrement) un jeu équivalent à 1/4 de tour du volant, personnellement, je trouve cela très dangereux, mais si c'est le cas, il faudra vérifier directement le boîtier de direction pour voir si il y a encore moyen de le régler ou pas. Un jeu peu venir du boîtier, mais aussi des rotules.

Contact !

Vérification de tout le système ( essuies glaces, clignotants, veilleuses, codes, phares, warning s'il y en a, stops, veilleuse interne) mais aussi, les lèves vitres, les déflecteurs, ouverture et fermeture de l'intérieur, les vitesses et leur passage. Pour vérifier l'état de l'embrayage, vous pouvez mettre le frein à main (qui sera vérifié par la même occasion) et vous mettre en 4eme, relâcher doucement l'embrayage et voyez si la voiture est prête à caller lorsque vous êtes au 3/4 de la course de la pédale.



#### 4eme Etape: Ouvrons les capots avant et moteur

Passons maintenant voir ce qu'il se passe sous le capot avant. la seconde partie de l'identification de la voiture s'y trouve . Vous pourrez aussi avoir un accès par une trappe de visite au boîtier de direction.



*Visite indiscrete ...*

Voyons le boitier de direction:



Vérifiez la présence de ces deux plaques: l'une derriere la roue de secours, l'autre sur le coté gauche du coffre



Lorsque nous passons vers l'arrière, c'est l'occasion de découvrir le moteur, mais aussi quelques petits points supplémentaires sur la structures de la voiture.



La suite pour votre info, les évolutions du mal...



Old-Droppers.com



Evolution du mal



Cet article ne peut vous donner qu'une orientation et une aide dans votre choix, Old-Droppers ne peut en aucun cas être tenu responsable des décisions que vous pourriez prendre lors d'un achat.

Il me reste pas mal de photos pour alimenter vos questionnements et pour illustrer toutes explications supplémentaires dont vous auriez besoin.

Il est important de prendre conscience de l'évolution du mal qu'est la rouille et de définir dès le départ votre besoin afin de pouvoir utiliser votre vw le plus sereinement possible.

Cet article est la propriété de [www.old-droppers.com](http://www.old-droppers.com) .

Nous remercions Tony Duvalet et Jean Romain Besnier pour leur participation ainsi que [Bugs are us](#) pour l'autorisation du support photo.

