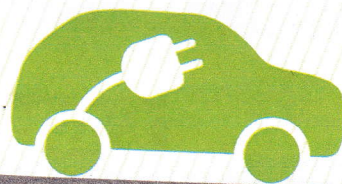


10 jours avant d'acheter une voiture d'occasion



Parmi les pionnières du genre, les Renault Zoe et Nissan Leaf connaissent des problèmes techniques majeurs (casse moteur, module de gestion de la batterie et chargeur) jusqu'en 2013, voire 2014.

A. SAUNIER

Les câbles de recharge

- Les constructeurs n'ont aucune obligation quant à l'équipement en câbles de charge. Celui-ci est donc assez variable. Quand on sait qu'un câble coûte entre 250 et 600 €, mieux vaut donc s'assurer que votre vendeur vous en fournira un avec le véhicule. Vérifiez le type de prise qu'il utilise (la minima une prise domestique de type EF) et sa puissance de charge (exprimée en kW, elle vous permettra de charger plus ou moins rapidement sur un équipement adapté).
- A titre d'exemple, un câble se branchant sur une prise domestique ne dépassera pas les 3,7 kW. Ceux équipés d'une prise de type 1 seront limités à 7,4 kW et ceux de type 2 à 22 kW. Ils nécessiteront, l'un comme l'autre, l'installation d'une Wallbox. Les câbles destinés à la charge rapide sont, eux, systématiquement solidaires des bornes. N'hésitez pas non plus à donner rendez-vous au vendeur à proximité d'une borne pour tester le matériel. Cela permettra également de vérifier que la prise côté véhicule n'est pas endommagée.

Les garanties

- Pour rassurer sur la fiabilité et la durée de vie des batteries, les constructeurs ont rapidement dissocié la garantie véhicule classique de celle de la batterie de traction (qui sert à alimenter le moteur électrique), n'hésitant pas à lui offrir une couverture beaucoup plus longue. Il n'est ainsi pas rare de voir des batteries garanties sept ou huit ans.
- Que couvrent-elles ? Elles assurent que, sur la durée de validité du contrat, la capacité de stockage électrique reste supérieure à un certain niveau. Exprimée en pourcentage, cette capacité de charge tourne autour des deux tiers. Enfin, comme pour un véhicule thermique, les garanties sont cessibles d'un propriétaire à un autre, si l'entretien a été respecté et effectué dans le réseau du constructeur.

CONSTRUCTEUR	GARANTIE VÉHICULE	GARANTIE BATTERIE	CAPACITÉ DE CHARGE GARANTIE
BMW	2 ans (km illimités)	8 ans/160 000 km	70%
CITROËN	2 ans/100 000 km	8 ans/100 000 km	70%
HYUNDAI	5 ans (km illimités)	8 ans/160 000 km (Kona) à 200 000 km (Ioniq)	70%
KIA	7 ans/150 000 km	7 ans/150 000 km	70%
NISSAN	3 ans/100 000 km, 5 ans/100 000 km sur tous les composants spécifiques électriques	8 ans/160 000 km	73%
PEUGEOT	2 ans (km illimités)	8 ans/160 000 km	70%
RENAULT	2 à 3 ans (km illimités)	5 ans/100 000 km (Kangoo ZE) 8 ans/160 000 km (autres)	66%
TESLA	4 ans/80 000 km	8 ans/160 000 à 240 000 km (selon modèle)	70%
VOLKSWAGEN	2 ans (km illimités)	8 ans/160 000 km	70%

Attention, ces données peuvent varier en fonction du modèle et de son année de première immatriculation.

Coût des pièces détachées

- Malgré la simplicité et la fiabilité vantées de l'architecture des motorisations électriques, les pannes existent et il est parfois nécessaire de changer certaines pièces. Et là, les choses se corsent. Techniciens encore peu formés, délais à rallonge, prises en charge du constructeur partielles... Certains témoignages de clients malchanceux nous sont parvenus, et, à l'instar d'une thermique, une voiture électrique d'occasion peut devenir un gouffre financier : comptez 5000 € pour remplacer le moteur électrique d'une Zoe et 4000 € pour le chargeur embarqué. Pour une batterie, il n'est pas rare de dépasser les 10000 € (le coût augmente avec la capacité).
- Les éléments plus conventionnels se paient aussi au prix fort : 2000 € pour changer le chauffage d'une Peugeot iOn, 5000 € pour le système électrique d'une Leaf (sans prise en charge constructeur)... Nous vous conseillons de vous renseigner en amont sur le coût des pièces de rechange pour le véhicule convoité et sur la proximité d'un centre SAV compétent sur les électriques. Pour cela, la communauté des utilisateurs de véhicules électriques essaime de précieuses informations sur internet et vous évitera de tomber sur une mauvaise série. Du côté des révisions, pas de mauvaise surprise, elles se situent souvent au-dessous des 200 €, soit moins que la moyenne.

Les aides à l'achat d'un véhicule électrique d'occasion

Bonus écologique : depuis le 9 décembre 2020, les voitures électriques d'occasion sont éligibles au bonus écologique. Le dispositif est néanmoins abaissé par rapport au barème du bonus pour les véhicules neufs. Il s'élève à 1000 € et s'applique à tout véhicule dont les émissions de CO₂ sont inférieures à 20 g/km (les modèles comme la BMW i3 équipés d'un prolongateur d'autonomie sont donc également éligibles), sous réserve qu'ils aient été immatriculés pour la première fois au moins deux ans avant la date de la transaction.

Prime à la conversion : elle est la même que pour les véhicules neufs, soit jusqu'à 5000 € si vos revenus imposables sont inférieurs à 13 489 €. Au-dessus, ce sera 2500 €. Si vous résidez dans une zone à faibles émissions (ZFE), cette aide peut être majorée de 1000 €.

Les aides locales : plusieurs collectivités renforcent les aides gouvernementales avec leurs propres subventions. La métropole du Grand Paris propose jusqu'à 6000 € de prime à la conversion, l'Occitanie 2000 € sans nécessité de mettre à la casse un véhicule...