Communiqué de presse
Novembre 2026

Acheter une voiture électrique d'occasion : 8 pièges à éviter pour ne pas se faire avoir à l'achat

Avec la flambée des prix de l'essence et du diesel, les voitures électriques séduisent de plus en plus d'automobilistes et le marché de l'occasion connaît un véritable essor. Mais derrière une bonne affaire peuvent se cacher des dépenses imprévues : une batterie dégradée, des réparations coûteuses ou encore des équipements défectueux. Car acheter une électrique d'occasion implique des vérifications spécifiques, souvent méconnues des automobilistes habitués aux véhicules thermiques. Pour aider les acheteurs à faire le bon choix, CapCar, spécialiste de l'intermédiation automobile, partage 8 conseils pour éviter les mauvaises surprises, avec une attention particulière portée à la batterie, composant central et particulièrement coûteux du véhicule.

1. Une batterie dont personne ne connaît l'état de santé

C'est l'un des principaux risques lors de l'achat d'une voiture électrique d'occasion. La batterie perd progressivement de sa capacité au fil du temps et des utilisations, sans que cette dégradation soit nécessairement visible. Deux véhicules identiques peuvent ainsi présenter des niveaux d'usure très différents selon leurs conditions d'utilisation et leurs habitudes de recharge. Une batterie fortement dégradée peut réduire l'autonomie du véhicule et peser sur sa valeur de revente.

Le bon réflexe : demander systématiquement le SOH (State of Health), un indicateur exprimé en pourcentage qui mesure la capacité restante de la batterie par rapport à sa capacité d'origine. Un SOH de 90 % signifie, par exemple, que la batterie conserve environ 90 % de sa capacité initiale. Privilégier les véhicules disposant d'un **diagnostic fiable et récent** plutôt que de se fier aux seules déclarations du vendeur.

2. Une autonomie annoncée qui ne correspond pas à la réalité

Une voiture électrique affichée avec 400 kilomètres d'autonomie ne permettra pas nécessairement de parcourir cette distance au quotidien. Les chiffres communiqués dans les annonces correspondent souvent à l'autonomie théorique du modèle neuf, calculée selon le cycle d'homologation WLTP. Dans la pratique, la vitesse, les températures extérieures, le chauffage ou encore le relief peuvent modifier sensiblement la consommation d'énergie. Un véhicule parfaitement adapté aux déplacements urbains peut ainsi se révéler beaucoup moins pratique sur autoroute.

Le bon réflexe : se renseigner sur la **consommation réelle du modèle** en fonction de son usage et effectuer un **essai routier sur différents types de trajets**. Ne pas considérer l'autonomie affichée au tableau de bord comme une valeur garantie : elle est calculée à partir de plusieurs paramètres, notamment les consommations précédentes. Pour les automobilistes effectuant régulièrement de longs trajets, vérifier particulièrement **l'autonomie à vitesse autoroutière**.

3. Un faible kilométrage qui donne une fausse impression de sécurité

Contrairement à une idée reçue, une voiture électrique ayant peu roulé n'est pas nécessairement en meilleur état qu'un modèle plus kilométré. La batterie vieillit également avec le temps, même lorsque le véhicule reste immobilisé. Un stockage prolongé à un niveau de charge très élevé ou très faible, notamment dans des conditions de température défavorables, peut accélérer sa dégradation. Le faible kilométrage ne garantit donc pas que le véhicule a été conservé dans de bonnes conditions.

Le bon réflexe : interroger le vendeur sur **les habitudes d'utilisation et de stockage du véhicule**. A-t-il été immobilisé pendant plusieurs mois ? Était-il régulièrement rechargé ? A-t-il été exposé à de fortes chaleurs ? Consulter également les factures et l'historique d'entretien pour repérer d'éventuelles périodes prolongées sans utilisation. Ces informations permettent de mieux comprendre le passé du véhicule.

4. Une garantie batterie qui ne couvre pas tout

La plupart des constructeurs garantissent les batteries de leurs véhicules électriques pendant une durée et un kilométrage déterminés, souvent autour de 8 ans ou 160 000 kilomètres, avec un seuil minimal de capacité généralement fixé à 70 %. Mais cette garantie ne signifie pas que la batterie sera remplacée dès qu'elle commencera à perdre en autonomie. Une batterie ayant perdu 25 % de sa capacité initiale peut ainsi rester au-dessus du seuil ouvrant droit à une prise en charge au titre de la garantie de capacité.

Le bon réflexe : demander les **conditions exactes de la garantie constructeur**, notamment sa durée restante, son plafond kilométrique, les défauts couverts et les éventuelles exclusions. Vérifier également les **modalités de transfert au nouveau propriétaire**. Une batterie encore sous garantie ne signifie pas que toute intervention future sera gratuite.

5. Une batterie remplacée ou réparée sans justificatif

Une intervention sur la batterie haute tension n'est pas nécessairement problématique. Certaines réparations permettent au contraire de prolonger la durée de vie du véhicule. Mais une opération mal documentée peut dissimuler des pièces d'origine inconnue, une intervention inadaptée ou un problème technique non résolu. En cas de dysfonctionnement ultérieur, l'absence de justificatifs peut également compliquer les démarches auprès du réparateur.

Le bon réflexe : exiger **les factures détaillées des interventions** effectuées sur la batterie, avec la nature des opérations, les références des pièces et l'identité du professionnel. En cas de remplacement, vérifier si la batterie installée est neuve, reconditionnée ou d'occasion et demander les garanties associées. Privilégier les réparations réalisées par des professionnels qualifiés pour intervenir sur les systèmes haute tension.

6. Un prix anormalement bas qui cache des frais importants

La décote des voitures électriques peut être importante, notamment en raison de l'évolution rapide des technologies, des baisses de prix du neuf ou de l'arrivée de modèles plus performants. Mais certaines annonces particulièrement attractives peuvent masquer des dépenses supplémentaires : une batterie louée séparément, des accessoires manquants ou encore des réparations non réalisées. Un véhicule affiché à un tarif très compétitif peut ainsi revenir plus cher que prévu une fois l'ensemble des frais pris en compte.

Le bon réflexe : comparer le coût total d'acquisition et pas uniquement le prix affiché. Vérifier notamment si la batterie est bien incluse dans la vente, certains anciens modèles ayant été commercialisés avec une formule de location de batterie. Demander également la **liste des équipements fournis** et des **éventuels frais restant à prévoir**. Toute différence de prix importante avec des modèles équivalents doit pouvoir être justifiée.

7. Une recharge rapide qui ne fonctionne pas comme prévu

Toutes les voitures électriques ne disposent pas des mêmes capacités de recharge. Certains modèles acceptent des puissances élevées sur les bornes rapides, tandis que d'autres nécessitent des arrêts beaucoup plus longs. Sur un véhicule d'occasion, un dysfonctionnement de la prise, du chargeur embarqué ou d'un autre composant du système de recharge peut également passer inaperçu lors d'un simple essai routier. Un problème particulièrement contraignant pour les automobilistes qui ne disposent pas d'une borne à domicile.

Le bon réflexe : vérifier **les caractéristiques de recharge du modèle**, notamment la puissance maximale acceptée en courant alternatif et en courant continu, ainsi que la compatibilité de ses connecteurs avec les bornes utilisées habituellement. Lorsque cela est possible, effectuer un test sur une borne publique. Vérifier également que **les câbles fournis fonctionnent** correctement. Attention, la puissance maximale annoncée par le constructeur n'est pas maintenue pendant toute la durée de la recharge.

8. Une batterie endommagée après un accident passé sous silence

Située généralement sous le plancher du véhicule, la batterie haute tension peut avoir subi un choc à la suite d'un accident ou d'un impact sous la voiture. Contrairement à un défaut de carrosserie, certains dommages ne sont pas immédiatement visibles. Un boîtier de batterie déformé ou endommagé peut pourtant nécessiter une expertise spécialisée et entraîner des réparations particulièrement coûteuses, même si le véhicule semble fonctionner normalement.

Le bon réflexe : consulter **l'historique du véhicule, notamment via HistoVec**, pour identifier les éventuels sinistres enregistrés. Faire examiner les protections situées sous le plancher et rechercher des traces d'impact ou de réparation. En cas de doute, demander **une inspection par un professionnel** compétent sur les véhicules électriques. Un contrôle technique favorable ne suffit pas à exclure un dommage sur la batterie.

« L'achat d'une voiture électrique d'occasion ne doit pas reposer uniquement sur son prix ou son kilométrage. Il faut aussi comprendre ce que l'on achète, connaître l'historique du véhicule et s'assurer que ses caractéristiques correspondent réellement à ses besoins. Notre rôle est d'apporter cette transparence et de sécuriser chaque étape de la transaction pour éviter les mauvaises surprises. »

Guillaume Moriaucourt, directeur associé de CapCar

À propos de CapCar

CapCar accompagne les particuliers dans la vente et l'achat de véhicules d'occasion. Estimation du prix, mise en valeur de l'annonce, sélection des acheteurs, organisation des essais, négociation et sécurisation de la transaction : l'agent CapCar prend en charge l'intégralité du parcours afin que le vendeur n'ait rien à gérer et que l'acheteur bénéficie d'un véhicule contrôlé. Avec l'intermédiation et la reprise, CapCar propose un service complet, adapté à tous les projets de vente comme d'achat. **Plus d'informations :** www.capcar.fr