

LOJA	CONTATO	TEL		
CARRO	MODELO	ANO FAB	COMBUST	
DOCUMENTO EM NOME DO VENDEDOR:		Confere com nº da placa:		
RENAVAM	IPVA	DPVAT		
CERTIFICADO DE REGISTRO E LICENCIAMENTO		RECIBO DE VENDA		
ITENS	CONFERIR	SIM	NÃO	OBSERVAÇÃO
<b>AVALIAÇÃO POR FORA</b>				
<b>Controle remoto e chave reserva</b>	Verificar se está funcionando, se alarme funciona e se existe chave reserva			
<b>Ondulações na lataria e pancadas</b>	Verificar sob a luz do sol, carro seco. Passar imã enrolado em flanela para saber se tem massa plástica			
<b>Pintura</b>	Bolhas = ferrugem. Checar borrachas, debaixo das portas e dos pára-lamas, nas arestas inferiores da carroceria, canaletas, bordas dos capôs. Procurar respingos de tinta nas borrachas e diferenças de tonalidade na pintura.			
<b>Portas e capô</b>	Conferir encaixes e alinhamento			
<b>Pneus</b>	De fábrica duram 30 a 50 mil km; desgaste irregular = problema suspensão, alinhamento ou balanceamento. Com o carro suspenso, pressione as rodas para dentro/fora, folga = rolamento gasto (regular ou trocar)			
<b>Vidros</b>	Conferir nº do vidro = documento			
<b>Faróis</b>	Devem ter o mesmo desgaste nos dois faróis. Acender todos, inclusive as setas			
<b>Placa</b>	Conferir com a documentação do veículo			
<b>AVALIAÇÃO POR DENTRO</b>				
<b>Quebra-sol</b>	Conferir estado das paletas de proteção			
<b>Banco</b>	Não deve afundar, estar solto, torto nem rasgado			
<b>Sistema elétrico</b>	Examinar comandos inclusive Air-Bag e ABS			
<b>Retrovisores e travas elétricas</b>	Conferir se todas funcionam			
<b>Vidros elétricos</b>	Conferir se todos funcionam			
<b>Limpadores e desembaçadores</b>	Conferir se todos funcionam			
<b>Numeração do chassi</b>	Conferir nº do chassi em baixo do banco carona e sobre a suspensão dianteira direita			
<b>Cinto de segurança</b>	Verificar se o número confere com o ano de fabricação do carro			
<b>Hodômetro</b>	Verificar se nº estão alinhados			
<b>Selo de troca de óleo</b>	Verificar se a quilometragem confere com hodômetro			
<b>Manual proprietário</b>	Conferir revisões na autorizada			
<b>Equipamento de segurança</b>	Extintor, macaco, chave de roda, triângulo e estepe			
<b>Forração</b>	Solta é sinal de lataria mexida			
<b>Motor</b>	Verificar se o número confere com o ano de fabricação do carro			
<b>Chassi</b>	Nº do motor alinhado, espaçamentos regulares, contornos uniformes, sem solda próximo = documento			
<b>Tapetes</b>	Ferrugem e/ou umidade por baixo deles = problemas de vedação ou furos no assoalho			
<b>AVALIAÇÃO MECÂNICA</b>				
<b>Motor</b>	Tem de pegar frio de cara. Som sem ruídos de tuchos, válvulas, nem nada atípico.			
<b>Escapamento</b>	Motores com 150 mil km não emitem NADA DE FUMAÇA, mesmo a 3.000/3500 RPM.			
<b>Amortecedor</b>	Ao ser balançado deve movimentar menos de duas vezes			
<b>Caixa de marchas</b>	Engatar todas as marchas; não devem produzir barulho anormal			
<b>Óleo do motor</b>	Verificar o nível e viscosidade na vareta. Pajero em bom estado não vaza óleo. Borra ou óleo c/ cor branca no verso da tampa = gasolina ruim ou descuido na troca de óleo, provoca problema na injeção eletrônica			
<b>Óleo do câmbio</b>	Cor avermelhada ou quase marrom, se escuro ou claro demais = superaquecimento do câmbio. Verificar o nível de óleo do câmbio, se estiver baixo = desleixo do dono ou câmbio superaquecido			
<b>Refrigeração</b>	Líquido do depósito de água s/ ferrugem ou oleosidade. Tubo de borracha rachado, quebrado ou ressecado			
<b>Filtro de ar</b>	Deve estar limpo			
<b>Cabos de ignição</b>	Bom estado, sem fendas ou rasgões			
<b>Ventoinha</b>	Girar de maneira uniforme, sem vibrações. A correira não deve ter rachaduras ou deformações			
<b>Solda</b>	A original é pontilhada			

ITENS	CONFERIR	SIM	NÃO	OBSERVAÇÃO
<b>AVALIAÇÃO EM MOVIMENTO</b>				
<b>Alinhamento</b>	Em movimento não pode puxar para um dos lados			
<b>Balanceamento</b>	Trepidação do volante em determinadas velocidades = rodas desbalanceadas			
<b>Motor</b>	Reduzir velocidade bruscamente; ou descer ladeira de 2ª a velocidade deve reduzir. Com o motor já quente, acelere gradativamente até 3000 RPM, a aceleração deve subir “redonda” sem “engasgar”. Solte o acelerador gradativamente e o mesmo deverá ser observado.			
<b>Ruído no diferencial</b>	Verificados em velocidade acima dos 80 Km/h. Pneus AT com desenhos mais agressivos e MTs, podem confundir o ruído dos pneus c/ ruído de diferencial, ou vice-versa, então rode c/ tração 4x4 engatada opção 4 Hi			
<b>Luz indicativa da 4x4</b>	Engate desengate as posições da caixa de transferência e rode com o veículo em 4x4 Hi. Se luz indicativa do painel piscar ao mudar a marcha = sensor de posição defeituoso ou mal ajustado. A mudança da alavanca da caixa de transferência deverá ser bem firme, porém não absurdamente “travada”. Se travar, engatar a ré, depois alguma marcha a frente e tentar de novo a mudança, se conseguir tudo OK.			
<b>Teste 4x4 LO e do Bloq central do Diferencial</b>	Na posição lock ou L procure um longo trecho o mais reto e plano possível e ande com o carro até os seus 40-50 km/h que já será suficiente. Atenção para ruídos estranhos. Para saber se tem bloqueio do diferencial ou central, ou se o câmbio automático é o INVECS 2 ou 3, verificar por baixo a identificação no câmbio pinado na carcaça ou etiquetada. Bloqueio central, se tiver, na alavanca existe a posição L (Lock)			
<b>Embreagem ( câmbio mecânico)</b>	Motor ligado, pisar e segurar o pedal de embreagem. Se existe alteração do ruído entre pedal pisado e livre = rolamento de embreagem ruim e provavelmente todo o sistema precisará ser substituído. Ou em 4ª marcha pisar e segurar a embreagem, acelerar e segurar a aceleração e soltar de uma vez o pedal da embreagem. O motor deve morrer na hora. Se demorar a morrer é por que esta patinando.			
<b>Freios</b>	Ruído metálico = pastilhas gastas. Frear em lugar plano soltando a direção, se puxar = problema na suspensão, freios ou pneus descalibrados, com o carro parado e motor ligado, frear e manter o pé por algum tempo, se ele baixar aos poucos = vazamento de fluido de freio. Verificar se não oscila ao ser pisado.			
<b>Freios ABS</b>	Escolha um trecho de paralelepípedo. Acelere até os 20 ou 30km/h e freie o carro com uma certa “vontade” sem forçar o travamento. Deverá sentir o pedal do freio pulsar e isso é sinal que a pressão do sistema está sendo aliviada com o sinal do anti-travamento do ABS. Atenção ao painel para ver se a luz do ABS não acende.			
<b>Direção hidráulica</b>	Faça muitas manobras c/ o carro para avaliar o curso total da direção e atento para ruídos. Faça baliza se for o caso, a direção não deve fazer nenhum ruído ou estalo e a bomba da direção hidráulico somente aumenta um pouco o ruído quando a direção chegar ao limite em um dos lados. Estalos ao manobrar o veículo, principalmente no final de curso, indicam que as homocinéticas estão ruins.			
<b>Ar condicionado</b>	Ligar o AC direto (frio e quente), para avaliar se esta gelando ou aquecendo efetivamente, se o motor não está superaquecendo, se existe irregularidade na marcha lenta ou no desempenho do motor.			
<b>Injeção eletrônica</b>	Passar scanner para levantar os códigos de erro que ficam no módulo de injeção. Se a luz de Check Engine ou ABS não acender, eventuais falhas ficam armazenadas na central, até mesmo as de câmbio automático.			
<b>Teste do câmbio automático</b>	Carro parado e freado, mude a alavanca entre D e N, até sentir um leve “tranquinho” no carro ao colocar em D. Idem para a posição R. Em lugar aberto c/ o motor ligado e pré-aquecido freio de mão travado e c/ o pé no freio, passe para a posição D e enquanto mantém o carro freado, acelere c/ vontade e rápido, durante no máximo 10 segundos e atente p/ conta-giros, a rotação não deve passar de 2.400 RPM. Coloque em N e espere 2 minutos e repita tudo para a posição R. Se os freios estiverem bons, o carro não deve se mover, no máximo levantar um pouco a traseira. CUIDADO, faça o teste em um local livre de obstáculos.			