



# PROCÈS-VERBAL DE CONTRÔLE TECHNIQUE



N° D'IMPRIMÉ C55291313

EXEMPLAIRE REMIS A L'USAGER

| NATURE DU CONTRÔLE            | (3) DATE DU CONTRÔLE | N° DU PROCÈS-VERBAL |
|-------------------------------|----------------------|---------------------|
| Contrôle technique périodique | 24/01/2024           | 24029435            |

| (7) RÉSULTAT DU CONTRÔLE               | (6) DÉFAILLANCES ET NIVEAUX DE GRAVITÉ   |
|--|--|
| Défavorable pour défaillances majeures | <p><b>Défaillances majeures :</b><br/>3.4.1.a.2. ESSUIE-GLACE : Essuie-glace inopérant ou manquant ou non conforme aux exigences AV<br/>4.3.1.a.2. ÉTAT ET FONCTIONNEMENT (FEUX STOP) : Source lumineuse défectueuse ou manquante : visibilité fortement réduite ARD</p> <p><b>Défaillances mineures :</b><br/>4.5.2.a.1. RÉGLAGE (FEUX DE BROUILLARD AVANT) : Mauvaise orientation horizontale d'un feu de brouillard avant AVG, AVD</p> <p><b>Kilométrages relevés lors des précédents contrôles techniques depuis le 20 mai 2018 :</b> 12/01/2024 : 120322 km</p> |

| (8) LIMITE DE VALIDITÉ DU CONTRÔLE RÉALISÉ |
|--|
| 23/03/2024                                 |

| NATURE DU PROCHAIN CONTRÔLE |
|-----------------------------|
| Contre-visite               |

| IDENTIFICATION DU CENTRE DE CONTRÔLE   |
|--|
| N° D'AGRÉMENT : S006C169   |
| (9) RAISON SOCIALE : SAS AUTO BILAN SLV  |
| (3) COORDONNÉES : 55 RUE CLAUDE BERNARD<br>Z1 SECTEUR C7<br>06700 SAINT LAURENT DU VAR<br>Tél : 0492042020 |

| (9) IDENTIFICATION DU CONTRÔLEUR |
|----------------------------------|
| N° D'AGRÉMENT : 006C1158         |
| NOM ET PRÉNOM : Non renseignés   |
| SIGNATURE :                      |

| IDENTIFICATION DU VÉHICULE   |                                     |   |
|--|-------------------------------------|---|
| (2) Immatriculation et pays : EW-339-MS (F)  | Date d'immatriculation : 24/05/2018 | Date de 1 <sup>ère</sup> mise en circulation : 11/04/2018 |
| Marque : DACIA   | Désignation commerciale : DUSTER    |   |
| (1) N° dans la série du type (VIN) : VF1HJD20959857584   | (5) Catégorie internationale : M1   | Genre : VP  |
| Type/CNIT : M10DACVP001B284  | Énergie : GO                        |   |
| Document(s) présenté(s) : Copie du certificat d'immatriculation visée par un vendeur professionnel |                                     |   |

| (4) KILOMÉTRAGE RELEVÉ                             | MESURES RÉALISÉES ET VALEURS LIMITES CORRESPONDANTES  |           |         |         |         |  |  |   |   |   |   |                         |           |  |  |  |                                  |     |  |     |  |                     |         |  |         |  |                         |  |  |  |  |                      |         |         |         |         |                       |     |  |     |  |                                   |         |         |         |         |                                    |      |  |  |  |  |      |  |  |  |                                  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |        |  |        |  |  |        |  |        |  |
|--|---|-----------|---------|---------|---------|--|--|---|---|---|---|-------------------------|-----------|--|--|--|----------------------------------|-----|--|-----|--|---------------------|---------|--|---------|--|-------------------------|--|--|--|--|----------------------|---------|---------|---------|---------|-----------------------|-----|--|-----|--|-----------------------------------|---------|---------|---------|---------|------------------------------------|------|--|--|--|--|------|--|--|--|----------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--------|--|--------|--|--|--------|--|--------|--|
| 120330   | <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="2">AVANT</th> <th colspan="2">ARRIERE</th> </tr> <tr> <th></th> <th>G</th> <th>D</th> <th>G</th> <th>D</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Ripage (-8 à +8 m/km) :</td> <td colspan="4">-4.7 m/km</td> </tr> <tr> <td>Dissymétrie suspension (≤ 30%) :</td> <td colspan="2">0 %</td> <td colspan="2">0 %</td> </tr> <tr> <td>Forces verticales :</td> <td colspan="2">840 daN</td> <td colspan="2">524 daN</td> </tr> <tr> <td><b>Frein de service</b></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Forces de freinage :</td> <td>302 daN</td> <td>289 daN</td> <td>162 daN</td> <td>174 daN</td> </tr> <tr> <td>Déséquilibre (&lt;20%) :</td> <td colspan="2">5 %</td> <td colspan="2">7 %</td> </tr> <tr> <td>Forces de freinage (efficacité) :</td> <td>302 daN</td> <td>289 daN</td> <td>162 daN</td> <td>174 daN</td> </tr> <tr> <td>Taux d'efficacité global (≥58 %) :</td> <td colspan="4">67 %</td> </tr> <tr> <td>Frein de stationnement Taux d'efficacité (≥18 %) :</td> <td colspan="4">21 %</td> </tr> <tr> <td><b>Émissions à l'échappement</b></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Opacité (0.51 m-1) C1 : &lt;0.1 m-1 C2 : &lt;0.1 m-1</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Feux de croisement (-2.5 % à -0.5 %) :</td> <td colspan="2">-1.1 %</td> <td colspan="2">-1.4 %</td> </tr> <tr> <td>Feux de brouillard avant (-3.5 % à -1.0 %) :</td> <td colspan="2">-4.0 %</td> <td colspan="2">-4.0 %</td> </tr> </tbody> </table> |           | AVANT   |         | ARRIERE |  |  | G | D | G | D | Ripage (-8 à +8 m/km) : | -4.7 m/km |  |  |  | Dissymétrie suspension (≤ 30%) : | 0 % |  | 0 % |  | Forces verticales : | 840 daN |  | 524 daN |  | <b>Frein de service</b> |  |  |  |  | Forces de freinage : | 302 daN | 289 daN | 162 daN | 174 daN | Déséquilibre (<20%) : | 5 % |  | 7 % |  | Forces de freinage (efficacité) : | 302 daN | 289 daN | 162 daN | 174 daN | Taux d'efficacité global (≥58 %) : | 67 % |  |  |  | Frein de stationnement Taux d'efficacité (≥18 %) : | 21 % |  |  |  | <b>Émissions à l'échappement</b> |  |  |  |  | Opacité (0.51 m-1) C1 : <0.1 m-1 C2 : <0.1 m-1 |  |  |  |  | Feux de croisement (-2.5 % à -0.5 %) : | -1.1 % |  | -1.4 % |  | Feux de brouillard avant (-3.5 % à -1.0 %) : | -4.0 % |  | -4.0 % |  |
|  |   | AVANT     |         | ARRIERE |         |  |  |   |   |   |   |                         |           |  |  |  |                                  |     |  |     |  |                     |         |  |         |  |                         |  |  |  |  |                      |         |         |         |         |                       |     |  |     |  |                                   |         |         |         |         |                                    |      |  |  |  |  |      |  |  |  |                                  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |        |  |        |  |  |        |  |        |  |
|  |   | G         | D       | G       | D       |  |  |   |   |   |   |                         |           |  |  |  |                                  |     |  |     |  |                     |         |  |         |  |                         |  |  |  |  |                      |         |         |         |         |                       |     |  |     |  |                                   |         |         |         |         |                                    |      |  |  |  |  |      |  |  |  |                                  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |        |  |        |  |  |        |  |        |  |
| Ripage (-8 à +8 m/km) :                            |   | -4.7 m/km |         |         |         |  |  |   |   |   |   |                         |           |  |  |  |                                  |     |  |     |  |                     |         |  |         |  |                         |  |  |  |  |                      |         |         |         |         |                       |     |  |     |  |                                   |         |         |         |         |                                    |      |  |  |  |  |      |  |  |  |                                  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |        |  |        |  |  |        |  |        |  |
| Dissymétrie suspension (≤ 30%) :                   |   | 0 %       |         | 0 %     |         |  |  |   |   |   |   |                         |           |  |  |  |                                  |     |  |     |  |                     |         |  |         |  |                         |  |  |  |  |                      |         |         |         |         |                       |     |  |     |  |                                   |         |         |         |         |                                    |      |  |  |  |  |      |  |  |  |                                  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |        |  |        |  |  |        |  |        |  |
| Forces verticales :                                |   | 840 daN   |         | 524 daN |         |  |  |   |   |   |   |                         |           |  |  |  |                                  |     |  |     |  |                     |         |  |         |  |                         |  |  |  |  |                      |         |         |         |         |                       |     |  |     |  |                                   |         |         |         |         |                                    |      |  |  |  |  |      |  |  |  |                                  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |        |  |        |  |  |        |  |        |  |
| <b>Frein de service</b>                            |   |           |         |         |         |  |  |   |   |   |   |                         |           |  |  |  |                                  |     |  |     |  |                     |         |  |         |  |                         |  |  |  |  |                      |         |         |         |         |                       |     |  |     |  |                                   |         |         |         |         |                                    |      |  |  |  |  |      |  |  |  |                                  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |        |  |        |  |  |        |  |        |  |
| Forces de freinage :                               |   | 302 daN   | 289 daN | 162 daN | 174 daN |  |  |   |   |   |   |                         |           |  |  |  |                                  |     |  |     |  |                     |         |  |         |  |                         |  |  |  |  |                      |         |         |         |         |                       |     |  |     |  |                                   |         |         |         |         |                                    |      |  |  |  |  |      |  |  |  |                                  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |        |  |        |  |  |        |  |        |  |
| Déséquilibre (<20%) :                              |   | 5 %       |         | 7 %     |         |  |  |   |   |   |   |                         |           |  |  |  |                                  |     |  |     |  |                     |         |  |         |  |                         |  |  |  |  |                      |         |         |         |         |                       |     |  |     |  |                                   |         |         |         |         |                                    |      |  |  |  |  |      |  |  |  |                                  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |        |  |        |  |  |        |  |        |  |
| Forces de freinage (efficacité) :                  |   | 302 daN   | 289 daN | 162 daN | 174 daN |  |  |   |   |   |   |                         |           |  |  |  |                                  |     |  |     |  |                     |         |  |         |  |                         |  |  |  |  |                      |         |         |         |         |                       |     |  |     |  |                                   |         |         |         |         |                                    |      |  |  |  |  |      |  |  |  |                                  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |        |  |        |  |  |        |  |        |  |
| Taux d'efficacité global (≥58 %) :                 |   | 67 %      |         |         |         |  |  |   |   |   |   |                         |           |  |  |  |                                  |     |  |     |  |                     |         |  |         |  |                         |  |  |  |  |                      |         |         |         |         |                       |     |  |     |  |                                   |         |         |         |         |                                    |      |  |  |  |  |      |  |  |  |                                  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |        |  |        |  |  |        |  |        |  |
| Frein de stationnement Taux d'efficacité (≥18 %) : |   | 21 %      |         |         |         |  |  |   |   |   |   |                         |           |  |  |  |                                  |     |  |     |  |                     |         |  |         |  |                         |  |  |  |  |                      |         |         |         |         |                       |     |  |     |  |                                   |         |         |         |         |                                    |      |  |  |  |  |      |  |  |  |                                  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |        |  |        |  |  |        |  |        |  |
| <b>Émissions à l'échappement</b>                   |   |           |         |         |         |  |  |   |   |   |   |                         |           |  |  |  |                                  |     |  |     |  |                     |         |  |         |  |                         |  |  |  |  |                      |         |         |         |         |                       |     |  |     |  |                                   |         |         |         |         |                                    |      |  |  |  |  |      |  |  |  |                                  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |        |  |        |  |  |        |  |        |  |
| Opacité (0.51 m-1) C1 : <0.1 m-1 C2 : <0.1 m-1     |   |           |         |         |         |  |  |   |   |   |   |                         |           |  |  |  |                                  |     |  |     |  |                     |         |  |         |  |                         |  |  |  |  |                      |         |         |         |         |                       |     |  |     |  |                                   |         |         |         |         |                                    |      |  |  |  |  |      |  |  |  |                                  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |        |  |        |  |  |        |  |        |  |
| Feux de croisement (-2.5 % à -0.5 %) :             | -1.1 %  |           | -1.4 %  |         |         |  |  |   |   |   |   |                         |           |  |  |  |                                  |     |  |     |  |                     |         |  |         |  |                         |  |  |  |  |                      |         |         |         |         |                       |     |  |     |  |                                   |         |         |         |         |                                    |      |  |  |  |  |      |  |  |  |                                  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |        |  |        |  |  |        |  |        |  |
| Feux de brouillard avant (-3.5 % à -1.0 %) :       | -4.0 %  |           | -4.0 %  |         |         |  |  |   |   |   |   |                         |           |  |  |  |                                  |     |  |     |  |                     |         |  |         |  |                         |  |  |  |  |                      |         |         |         |         |                       |     |  |     |  |                                   |         |         |         |         |                                    |      |  |  |  |  |      |  |  |  |                                  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |        |  |        |  |  |        |  |        |  |

| INFORMATIONS SUR LE CONTRÔLE TECHNIQUE DÉFAVORABLE |
|--|
| PROCÈS-VERBAL N° : _____ DATE : _____              |
| N° D'AGRÉMENT DU CENTRE : _____                    |

