



## PROCÈS-VERBAL DE CONTRÔLE TECHNIQUE

N° d'imprimé : D 138671061

| NATURE DU CONTRÔLE   | (3) DATE DU CONTRÔLE  | N° DU PROCÈS-VERBAL |          |         |  |       |  |         |  |   |   |   |   |                        |           |  |  |  |                                 |     |  |      |  |                    |          |  |          |  |                         |  |  |  |  |                                     |         |         |         |         |                        |     |  |     |  |                                   |         |         |         |         |                                     |      |  |  |  |  |      |  |  |  |                                   |        |        |  |  |
|--|---|---------------------|----------|---------|--|-------|--|---------|--|---|---|---|---|------------------------|-----------|--|--|--|---------------------------------|-----|--|------|--|--------------------|----------|--|----------|--|-------------------------|--|--|--|--|-------------------------------------|---------|---------|---------|---------|------------------------|-----|--|-----|--|-----------------------------------|---------|---------|---------|---------|-------------------------------------|------|--|--|--|--|------|--|--|--|-----------------------------------|--------|--------|--|--|
| Contrôle technique périodique  | 18/06/2026  | 26100930            |          |         |  |       |  |         |  |   |   |   |   |                        |           |  |  |  |                                 |     |  |      |  |                    |          |  |          |  |                         |  |  |  |  |                                     |         |         |         |         |                        |     |  |     |  |                                   |         |         |         |         |                                     |      |  |  |  |  |      |  |  |  |                                   |        |        |  |  |
| (7) RÉSULTAT DU CONTRÔLE   | (6) DÉFAILLANCES ET NIVEAUX DE GRAVITÉ  |                     |          |         |  |       |  |         |  |   |   |   |   |                        |           |  |  |  |                                 |     |  |      |  |                    |          |  |          |  |                         |  |  |  |  |                                     |         |         |         |         |                        |     |  |     |  |                                   |         |         |         |         |                                     |      |  |  |  |  |      |  |  |  |                                   |        |        |  |  |
| Défavorable pour défaillances majeures   | <p><b>DÉFAILLANCE(S) MAJEURE(S) :</b></p> <p>1.1.13.a.2. GARNITURES OU PLAQUETTES DE FREINS : Usure excessive (marque minimale atteinte) : ARD, ARG</p> <p>4.3.1.a.2. ÉTAT ET FONCTIONNEMENT (FEUX STOP) : Source lumineuse défectueuse ou manquante : visibilité fortement réduite : AR</p> <p>4.3.1.b.2. ÉTAT ET FONCTIONNEMENT (FEUX STOP) : Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée) : AR</p> <p>4.7.1.b.2. ÉTAT ET FONCTIONNEMENT (DISPOSITIF D'ÉCLAIRAGE DE LA PLAQUE D'IMMATRICULATION ARRIÈRE) : Source lumineuse défectueuse</p> <p>6.2.13.c.2. AUTRES OUVRANTS : Ouvrant, charnière, serrure ou gâche manquants ou mal fixés: AR</p> <p>8.2.22.e.2. OPACITÉ : Contrôle impossible des émissions à l'échappement</p> <p><b>DÉFAILLANCE(S) MINEURE(S) :</b></p> <p>1.1.14.a.1. TAMBOURS DE FREINS, DISQUES DE FREINS : Disque ou tambour légèrement usé: AVD, AVG</p> <p>3.5.1.a.1. LAVE-GLACE DU PARE-BRISE : Mauvais fonctionnement</p> <p>5.3.2.d.1. AMORTISSEURS : Ecart significatif entre la droite et la gauche : AR</p> <p>5.3.3.a.1. TUBES DE POUSSÉE, JAMBES DE FORCE, TRIANGLES ET BRAS DE SUSPENSION : Détérioration d'un silentbloc de liaison au châssis ou à l'essieu : AVD, AVG</p> <p>6.1.2.a.1. TUYAUX D'ÉCHAPPEMENT ET SILENCIEUX : Dispositif endommagé sans fuite ni risque de chute</p> <p>6.2.5.a.1. SIÈGE CONDUCTEUR : Siège défectueux</p> <p>8.2.22.c.1. OPACITÉ : Le relevé du système OBD indique une anomalie du dispositif antipollution, sans dysfonctionnement important<br/>Code(s) défaut(s) standard(s) relevé(s) concernant le dispositif antipollution : P0380</p> <p>Kilométrages relevés lors des derniers contrôles techniques depuis le 20 mai 2018 :</p> <p>01.06.2023: 173 116 km / 01.06.2022: 160 300 km / 10.06.2021: 142 233 km<br/>09.06.2020: 120 556 km / 13.06.2019: 89 302 km</p> |                     |          |         |  |       |  |         |  |   |   |   |   |                        |           |  |  |  |                                 |     |  |      |  |                    |          |  |          |  |                         |  |  |  |  |                                     |         |         |         |         |                        |     |  |     |  |                                   |         |         |         |         |                                     |      |  |  |  |  |      |  |  |  |                                   |        |        |  |  |
| (8) LIMITE DE VALIDITÉ DU CONTRÔLE RÉALISÉ   |   |                     |          |         |  |       |  |         |  |   |   |   |   |                        |           |  |  |  |                                 |     |  |      |  |                    |          |  |          |  |                         |  |  |  |  |                                     |         |         |         |         |                        |     |  |     |  |                                   |         |         |         |         |                                     |      |  |  |  |  |      |  |  |  |                                   |        |        |  |  |
| 17/08/2026   |   |                     |          |         |  |       |  |         |  |   |   |   |   |                        |           |  |  |  |                                 |     |  |      |  |                    |          |  |          |  |                         |  |  |  |  |                                     |         |         |         |         |                        |     |  |     |  |                                   |         |         |         |         |                                     |      |  |  |  |  |      |  |  |  |                                   |        |        |  |  |
| NATURE DU PROCHAIN CONTRÔLE  |   |                     |          |         |  |       |  |         |  |   |   |   |   |                        |           |  |  |  |                                 |     |  |      |  |                    |          |  |          |  |                         |  |  |  |  |                                     |         |         |         |         |                        |     |  |     |  |                                   |         |         |         |         |                                     |      |  |  |  |  |      |  |  |  |                                   |        |        |  |  |
| Contre-visite  |   |                     |          |         |  |       |  |         |  |   |   |   |   |                        |           |  |  |  |                                 |     |  |      |  |                    |          |  |          |  |                         |  |  |  |  |                                     |         |         |         |         |                        |     |  |     |  |                                   |         |         |         |         |                                     |      |  |  |  |  |      |  |  |  |                                   |        |        |  |  |
| IDENTIFICATION DU CENTRE DE CONTRÔLE   |   |                     |          |         |  |       |  |         |  |   |   |   |   |                        |           |  |  |  |                                 |     |  |      |  |                    |          |  |          |  |                         |  |  |  |  |                                     |         |         |         |         |                        |     |  |     |  |                                   |         |         |         |         |                                     |      |  |  |  |  |      |  |  |  |                                   |        |        |  |  |
| N° D'AGRÈMENT : S027D154<br>(9) RAISON SOCIALE : AUTO BILAN FRANCE<br>(3) COORDONNÉES : 1 Bis Côte des Sables<br>27600 GAILLON<br>Tél : 02.32.53.28.28 Fax: 0  |   |                     |          |         |  |       |  |         |  |   |   |   |   |                        |           |  |  |  |                                 |     |  |      |  |                    |          |  |          |  |                         |  |  |  |  |                                     |         |         |         |         |                        |     |  |     |  |                                   |         |         |         |         |                                     |      |  |  |  |  |      |  |  |  |                                   |        |        |  |  |
| (9) IDENTIFICATION DU CONTRÔLEUR   |   |                     |          |         |  |       |  |         |  |   |   |   |   |                        |           |  |  |  |                                 |     |  |      |  |                    |          |  |          |  |                         |  |  |  |  |                                     |         |         |         |         |                        |     |  |     |  |                                   |         |         |         |         |                                     |      |  |  |  |  |      |  |  |  |                                   |        |        |  |  |
| N° D'AGRÈMENT : 027D1244<br>SIGNATURE :  |   |                     |          |         |  |       |  |         |  |   |   |   |   |                        |           |  |  |  |                                 |     |  |      |  |                    |          |  |          |  |                         |  |  |  |  |                                     |         |         |         |         |                        |     |  |     |  |                                   |         |         |         |         |                                     |      |  |  |  |  |      |  |  |  |                                   |        |        |  |  |
| IDENTIFICATION DU VÉHICULE   |   |                     |          |         |  |       |  |         |  |   |   |   |   |                        |           |  |  |  |                                 |     |  |      |  |                    |          |  |          |  |                         |  |  |  |  |                                     |         |         |         |         |                        |     |  |     |  |                                   |         |         |         |         |                                     |      |  |  |  |  |      |  |  |  |                                   |        |        |  |  |
| (2) Immatriculation et pays Date d'immatriculation Date de 1ère mise en circulation<br>DR-046-TV(F) 01/12/2022 27/05/2015<br>Marque Désignation commerciale<br>RENAULT MASTER<br>(1) N° dans la série du type (VIN) (5) Catégorie internationale Genre<br>VF1MAA6UG50744155 N1 CTTE<br>Type/CNIT Energie<br>N10RENT3549648 GO<br>Document(s) présenté(s)<br>Certificat d'immatriculation |   |                     |          |         |  |       |  |         |  |   |   |   |   |                        |           |  |  |  |                                 |     |  |      |  |                    |          |  |          |  |                         |  |  |  |  |                                     |         |         |         |         |                        |     |  |     |  |                                   |         |         |         |         |                                     |      |  |  |  |  |      |  |  |  |                                   |        |        |  |  |
| (4) KILOMÉTRAGE RELEVÉ   | MESURES RÉALISÉES ET VALEURS LIMITES CORRESPONDANTES  |                     |          |         |  |       |  |         |  |   |   |   |   |                        |           |  |  |  |                                 |     |  |      |  |                    |          |  |          |  |                         |  |  |  |  |                                     |         |         |         |         |                        |     |  |     |  |                                   |         |         |         |         |                                     |      |  |  |  |  |      |  |  |  |                                   |        |        |  |  |
| 185999   |   |                     |          |         |  |       |  |         |  |   |   |   |   |                        |           |  |  |  |                                 |     |  |      |  |                    |          |  |          |  |                         |  |  |  |  |                                     |         |         |         |         |                        |     |  |     |  |                                   |         |         |         |         |                                     |      |  |  |  |  |      |  |  |  |                                   |        |        |  |  |
| INFORMATIONS SUR LE CONTRÔLE TECHNIQUE DÉFAVORABLE   |   |                     |          |         |  |       |  |         |  |   |   |   |   |                        |           |  |  |  |                                 |     |  |      |  |                    |          |  |          |  |                         |  |  |  |  |                                     |         |         |         |         |                        |     |  |     |  |                                   |         |         |         |         |                                     |      |  |  |  |  |      |  |  |  |                                   |        |        |  |  |
|  | <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="2">AVANT</th> <th colspan="2">ARRIÈRE</th> </tr> <tr> <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" style="text-align: center;">+0.0 m/km</td> </tr> <tr> <td>Dissymétrie suspension (≤ 30%):</td> <td colspan="2" style="text-align: center;">3 %</td> <td colspan="2" style="text-align: center;">77 %</td> </tr> <tr> <td>Force verticales :</td> <td colspan="2" style="text-align: center;">1272 daN</td> <td colspan="2" style="text-align: center;">1609 daN</td> </tr> <tr> <td><b>Frein de service</b></td> <td colspan="4"></td> </tr> <tr> <td>Forces de freinage (déséquilibre) :</td> <td style="text-align: center;">468 daN</td> <td style="text-align: center;">445 daN</td> <td style="text-align: center;">518 daN</td> <td style="text-align: center;">484 daN</td> </tr> <tr> <td>Déséquilibre (&lt; 20%) :</td> <td colspan="2" style="text-align: center;">5 %</td> <td colspan="2" style="text-align: center;">7 %</td> </tr> <tr> <td>Forces de freinage (efficacité) :</td> <td style="text-align: center;">468 daN</td> <td style="text-align: center;">445 daN</td> <td style="text-align: center;">518 daN</td> <td style="text-align: center;">484 daN</td> </tr> <tr> <td>Taux d'efficacité globale (≥ 50%) :</td> <td colspan="4" style="text-align: center;">66 %</td> </tr> <tr> <td>Frein de stationnement Taux d'efficacité (≥ 18%) :</td> <td colspan="4" style="text-align: center;">28 %</td> </tr> <tr> <td>Feux de croisement (-0.5% à -3%):</td> <td style="text-align: center;">-3.0 %</td> <td colspan="3" style="text-align: center;">-0.9 %</td> </tr> </tbody> </table>   |                     |          |         |  | AVANT |  | ARRIÈRE |  | G | D | G | D | Ripage (-8 à +8 m/km): | +0.0 m/km |  |  |  | Dissymétrie suspension (≤ 30%): | 3 % |  | 77 % |  | Force verticales : | 1272 daN |  | 1609 daN |  | <b>Frein de service</b> |  |  |  |  | Forces de freinage (déséquilibre) : | 468 daN | 445 daN | 518 daN | 484 daN | Déséquilibre (< 20%) : | 5 % |  | 7 % |  | Forces de freinage (efficacité) : | 468 daN | 445 daN | 518 daN | 484 daN | Taux d'efficacité globale (≥ 50%) : | 66 % |  |  |  | Frein de stationnement Taux d'efficacité (≥ 18%) : | 28 % |  |  |  | Feux de croisement (-0.5% à -3%): | -3.0 % | -0.9 % |  |  |
|  | AVANT   |                     | ARRIÈRE  |         |  |       |  |         |  |   |   |   |   |                        |           |  |  |  |                                 |     |  |      |  |                    |          |  |          |  |                         |  |  |  |  |                                     |         |         |         |         |                        |     |  |     |  |                                   |         |         |         |         |                                     |      |  |  |  |  |      |  |  |  |                                   |        |        |  |  |
|  | G   | D                   | G        | D       |  |       |  |         |  |   |   |   |   |                        |           |  |  |  |                                 |     |  |      |  |                    |          |  |          |  |                         |  |  |  |  |                                     |         |         |         |         |                        |     |  |     |  |                                   |         |         |         |         |                                     |      |  |  |  |  |      |  |  |  |                                   |        |        |  |  |
| Ripage (-8 à +8 m/km):   | +0.0 m/km   |                     |          |         |  |       |  |         |  |   |   |   |   |                        |           |  |  |  |                                 |     |  |      |  |                    |          |  |          |  |                         |  |  |  |  |                                     |         |         |         |         |                        |     |  |     |  |                                   |         |         |         |         |                                     |      |  |  |  |  |      |  |  |  |                                   |        |        |  |  |
| Dissymétrie suspension (≤ 30%):  | 3 %   |                     | 77 %     |         |  |       |  |         |  |   |   |   |   |                        |           |  |  |  |                                 |     |  |      |  |                    |          |  |          |  |                         |  |  |  |  |                                     |         |         |         |         |                        |     |  |     |  |                                   |         |         |         |         |                                     |      |  |  |  |  |      |  |  |  |                                   |        |        |  |  |
| Force verticales :   | 1272 daN  |                     | 1609 daN |         |  |       |  |         |  |   |   |   |   |                        |           |  |  |  |                                 |     |  |      |  |                    |          |  |          |  |                         |  |  |  |  |                                     |         |         |         |         |                        |     |  |     |  |                                   |         |         |         |         |                                     |      |  |  |  |  |      |  |  |  |                                   |        |        |  |  |
| <b>Frein de service</b>  |   |                     |          |         |  |       |  |         |  |   |   |   |   |                        |           |  |  |  |                                 |     |  |      |  |                    |          |  |          |  |                         |  |  |  |  |                                     |         |         |         |         |                        |     |  |     |  |                                   |         |         |         |         |                                     |      |  |  |  |  |      |  |  |  |                                   |        |        |  |  |
| Forces de freinage (déséquilibre) :  | 468 daN   | 445 daN             | 518 daN  | 484 daN |  |       |  |         |  |   |   |   |   |                        |           |  |  |  |                                 |     |  |      |  |                    |          |  |          |  |                         |  |  |  |  |                                     |         |         |         |         |                        |     |  |     |  |                                   |         |         |         |         |                                     |      |  |  |  |  |      |  |  |  |                                   |        |        |  |  |
| Déséquilibre (< 20%) :   | 5 %   |                     | 7 %      |         |  |       |  |         |  |   |   |   |   |                        |           |  |  |  |                                 |     |  |      |  |                    |          |  |          |  |                         |  |  |  |  |                                     |         |         |         |         |                        |     |  |     |  |                                   |         |         |         |         |                                     |      |  |  |  |  |      |  |  |  |                                   |        |        |  |  |
| Forces de freinage (efficacité) :  | 468 daN   | 445 daN             | 518 daN  | 484 daN |  |       |  |         |  |   |   |   |   |                        |           |  |  |  |                                 |     |  |      |  |                    |          |  |          |  |                         |  |  |  |  |                                     |         |         |         |         |                        |     |  |     |  |                                   |         |         |         |         |                                     |      |  |  |  |  |      |  |  |  |                                   |        |        |  |  |
| Taux d'efficacité globale (≥ 50%) :  | 66 %  |                     |          |         |  |       |  |         |  |   |   |   |   |                        |           |  |  |  |                                 |     |  |      |  |                    |          |  |          |  |                         |  |  |  |  |                                     |         |         |         |         |                        |     |  |     |  |                                   |         |         |         |         |                                     |      |  |  |  |  |      |  |  |  |                                   |        |        |  |  |
| Frein de stationnement Taux d'efficacité (≥ 18%) :   | 28 %  |                     |          |         |  |       |  |         |  |   |   |   |   |                        |           |  |  |  |                                 |     |  |      |  |                    |          |  |          |  |                         |  |  |  |  |                                     |         |         |         |         |                        |     |  |     |  |                                   |         |         |         |         |                                     |      |  |  |  |  |      |  |  |  |                                   |        |        |  |  |
| Feux de croisement (-0.5% à -3%):  | -3.0 %  | -0.9 %              |          |         |  |       |  |         |  |   |   |   |   |                        |           |  |  |  |                                 |     |  |      |  |                    |          |  |          |  |                         |  |  |  |  |                                     |         |         |         |         |                        |     |  |     |  |                                   |         |         |         |         |                                     |      |  |  |  |  |      |  |  |  |                                   |        |        |  |  |