

**PROCÈS-VERBAL**  
**DE CONTRÔLE TECHNIQUE**

N° d'imprimé : **Z A 13629005**

| <b>NATURE DU CONTRÔLE</b><br>Contrôle technique périodique<br><b>(7) RÉSULTAT DU CONTRÔLE</b><br>Défavorable pour défaillances majeures<br><b>(8) LIMITÉ DE VALIDITÉ DU CONTRÔLE RÉALISÉ</b><br>21/03/2026<br><b>NATURE DU PROCHAIN CONTRÔLE</b><br>Contre-visite<br><b>IDENTIFICATION DU CENTRE DE CONTRÔLE</b><br>N° D'AGRÉMENT : S031Z123<br><b>(9) RAISON SOCIALE :</b> AUTO CONTROLE 31<br><b>(3) COORDONNÉES :</b> ZAC GAROSSOS<br>31700 BEAUZELLE<br>Tel : 05.61.42.27.81<br><b>(9) IDENTIFICATION DU CONTRÔLEUR</b><br>N° D'AGRÉMENT : 031F1384<br>SIGNATURE :   | <b>(3) DATE DU CONTRÔLE</b><br>22/01/2026<br><b>(6) DÉFAILLANCES ET NIVEAUX DE GRAVITÉ</b><br><u>DEFAIILLANCES MAJEURES :</u><br>4.1.2.a.2. ORIENTATION (FEUX DE CROISEMENT) : L'orientation d'un feu de croisement n'est pas dans les limites prescrites par les exigences (G)<br>Contrôle de cohérence du kilométrage avec les kilométrages relevés lors des contrôles techniques précédents non réalisé<br>Vérification non réalisée du statut du véhicule en lien avec une campagne de rappel « grave ». Pour connaître les informations relatives au statut du véhicule, vous pouvez consulter le site histovec.interieur.gouv.fr ou vous rapprochez du constructeur, de son mandataire ou d'un concessionnaire agréé par celui-ci. | <b>N° DU PROCÈS-VERBAL</b><br>26000532   |        |        |         |  |   |   |   |   |                      |          |  |  |  |                               |    |  |    |  |                   |        |  |        |  |                         |  |  |  |  |                    |        |        |        |        |                      |    |  |    |  |                                 |        |        |        |        |                                  |     |  |  |  |                               |  |  |  |  |                           |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |       |       |  |  |  |       |       |  |  |
|--|--|--|--------|--------|---------|--|---|---|---|---|----------------------|----------|--|--|--|-------------------------------|----|--|----|--|-------------------|--------|--|--------|--|-------------------------|--|--|--|--|--------------------|--------|--------|--------|--------|----------------------|----|--|----|--|---------------------------------|--------|--------|--------|--------|----------------------------------|-----|--|--|--|-------------------------------|--|--|--|--|---------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|---|-------|-------|--|--|--|-------|-------|--|--|
| <b>IDENTIFICATION DU VÉHICULE</b><br>(2) Immatriculation et pays Date d'immatriculation      Date de 1 <sup>ère</sup> mise en circulation<br><div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <span>DR-066-CK (F)</span> <span>07/07/2017</span> <span>28/04/2015</span> </div> Marque      Désignation commerciale<br><div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <span>PEUGEOT</span> <span>508</span> </div> (1) N° dans la série du type (VIN)      (5) Catégorie internationale      Genre<br><div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <span>VF38DBHZMFL021060</span> <span>M1</span> <span>VP</span> </div> Type/CNIT      Énergie<br><div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <span>M10PGTVP028G360</span> <span>GO</span> </div> Document(s) présenté(s)<br>Photocopie du certificat d'immatriculation visée par un commissaire-priseur ou un huissier de justice |  | <b>(4) KILOMÉTRAGE RELEVÉ</b><br>163505<br><b>MESURES RÉALISÉES ET VALEURS LIMITES CORRESPONDANTES</b><br><table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th style="text-align: center;">AVANT</th> <th style="text-align: center;">ARRIERE</th> </tr> <tr> <th></th> <th style="text-align: center;">G</th> <th style="text-align: center;">D</th> <th style="text-align: center;">G</th> <th style="text-align: center;">D</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Ripage (-8 à +8m/km)</td> <td style="text-align: center;">-1.3m/km</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Dissymétrie suspension (=30%)</td> <td style="text-align: center;">0%</td> <td></td> <td style="text-align: center;">2%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Forces verticales</td> <td style="text-align: center;">896daN</td> <td></td> <td style="text-align: center;">621daN</td> <td></td> </tr> <tr> <td><b>Frein de service</b></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Force de freinage:</td> <td style="text-align: center;">317daN</td> <td style="text-align: center;">298daN</td> <td style="text-align: center;">221daN</td> <td style="text-align: center;">212daN</td> </tr> <tr> <td>Déséquilibre (&lt;20%):</td> <td style="text-align: center;">6%</td> <td></td> <td style="text-align: center;">5%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Force de freinage (efficacité):</td> <td style="text-align: center;">317daN</td> <td style="text-align: center;">298daN</td> <td style="text-align: center;">221daN</td> <td style="text-align: center;">212daN</td> </tr> <tr> <td>Taux d'efficacité global (=58%):</td> <td style="text-align: center;">69%</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td><b>Frein de stationnement</b></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Emissions à l'échappement</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Opacité des fumées (0.51m-1) C1: &lt;0.10 - C2: &lt;0.10</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td><b>Feux de croisement (-2.5% à -0.5%)</b></td> <td style="text-align: center;">-4.0%</td> <td style="text-align: center;">-0.7%</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td><b>Feux de brouillard AV (-3.5% à -1.0%)</b></td> <td style="text-align: center;">-1.8%</td> <td style="text-align: center;">-2.9%</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> |        | AVANT  | ARRIERE |  | G | D | G | D | Ripage (-8 à +8m/km) | -1.3m/km |  |  |  | Dissymétrie suspension (=30%) | 0% |  | 2% |  | Forces verticales | 896daN |  | 621daN |  | <b>Frein de service</b> |  |  |  |  | Force de freinage: | 317daN | 298daN | 221daN | 212daN | Déséquilibre (<20%): | 6% |  | 5% |  | Force de freinage (efficacité): | 317daN | 298daN | 221daN | 212daN | Taux d'efficacité global (=58%): | 69% |  |  |  | <b>Frein de stationnement</b> |  |  |  |  | Emissions à l'échappement |  |  |  |  | Opacité des fumées (0.51m-1) C1: <0.10 - C2: <0.10 |  |  |  |  | <b>Feux de croisement (-2.5% à -0.5%)</b> | -4.0% | -0.7% |  |  | <b>Feux de brouillard AV (-3.5% à -1.0%)</b> | -1.8% | -2.9% |  |  |
|  | AVANT  | ARRIERE  |        |        |         |  |   |   |   |   |                      |          |  |  |  |                               |    |  |    |  |                   |        |  |        |  |                         |  |  |  |  |                    |        |        |        |        |                      |    |  |    |  |                                 |        |        |        |        |                                  |     |  |  |  |                               |  |  |  |  |                           |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |       |       |  |  |  |       |       |  |  |
|  | G  | D  | G      | D      |         |  |   |   |   |   |                      |          |  |  |  |                               |    |  |    |  |                   |        |  |        |  |                         |  |  |  |  |                    |        |        |        |        |                      |    |  |    |  |                                 |        |        |        |        |                                  |     |  |  |  |                               |  |  |  |  |                           |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |       |       |  |  |  |       |       |  |  |
| Ripage (-8 à +8m/km)   | -1.3m/km   |  |        |        |         |  |   |   |   |   |                      |          |  |  |  |                               |    |  |    |  |                   |        |  |        |  |                         |  |  |  |  |                    |        |        |        |        |                      |    |  |    |  |                                 |        |        |        |        |                                  |     |  |  |  |                               |  |  |  |  |                           |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |       |       |  |  |  |       |       |  |  |
| Dissymétrie suspension (=30%)  | 0%   |  | 2%     |        |         |  |   |   |   |   |                      |          |  |  |  |                               |    |  |    |  |                   |        |  |        |  |                         |  |  |  |  |                    |        |        |        |        |                      |    |  |    |  |                                 |        |        |        |        |                                  |     |  |  |  |                               |  |  |  |  |                           |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |       |       |  |  |  |       |       |  |  |
| Forces verticales  | 896daN   |  | 621daN |        |         |  |   |   |   |   |                      |          |  |  |  |                               |    |  |    |  |                   |        |  |        |  |                         |  |  |  |  |                    |        |        |        |        |                      |    |  |    |  |                                 |        |        |        |        |                                  |     |  |  |  |                               |  |  |  |  |                           |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |       |       |  |  |  |       |       |  |  |
| <b>Frein de service</b>  |  |  |        |        |         |  |   |   |   |   |                      |          |  |  |  |                               |    |  |    |  |                   |        |  |        |  |                         |  |  |  |  |                    |        |        |        |        |                      |    |  |    |  |                                 |        |        |        |        |                                  |     |  |  |  |                               |  |  |  |  |                           |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |       |       |  |  |  |       |       |  |  |
| Force de freinage:   | 317daN   | 298daN   | 221daN | 212daN |         |  |   |   |   |   |                      |          |  |  |  |                               |    |  |    |  |                   |        |  |        |  |                         |  |  |  |  |                    |        |        |        |        |                      |    |  |    |  |                                 |        |        |        |        |                                  |     |  |  |  |                               |  |  |  |  |                           |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |       |       |  |  |  |       |       |  |  |
| Déséquilibre (<20%):   | 6%   |  | 5%     |        |         |  |   |   |   |   |                      |          |  |  |  |                               |    |  |    |  |                   |        |  |        |  |                         |  |  |  |  |                    |        |        |        |        |                      |    |  |    |  |                                 |        |        |        |        |                                  |     |  |  |  |                               |  |  |  |  |                           |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |       |       |  |  |  |       |       |  |  |
| Force de freinage (efficacité):  | 317daN   | 298daN   | 221daN | 212daN |         |  |   |   |   |   |                      |          |  |  |  |                               |    |  |    |  |                   |        |  |        |  |                         |  |  |  |  |                    |        |        |        |        |                      |    |  |    |  |                                 |        |        |        |        |                                  |     |  |  |  |                               |  |  |  |  |                           |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |       |       |  |  |  |       |       |  |  |
| Taux d'efficacité global (=58%):   | 69%  |  |        |        |         |  |   |   |   |   |                      |          |  |  |  |                               |    |  |    |  |                   |        |  |        |  |                         |  |  |  |  |                    |        |        |        |        |                      |    |  |    |  |                                 |        |        |        |        |                                  |     |  |  |  |                               |  |  |  |  |                           |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |       |       |  |  |  |       |       |  |  |
| <b>Frein de stationnement</b>  |  |  |        |        |         |  |   |   |   |   |                      |          |  |  |  |                               |    |  |    |  |                   |        |  |        |  |                         |  |  |  |  |                    |        |        |        |        |                      |    |  |    |  |                                 |        |        |        |        |                                  |     |  |  |  |                               |  |  |  |  |                           |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |       |       |  |  |  |       |       |  |  |
| Emissions à l'échappement  |  |  |        |        |         |  |   |   |   |   |                      |          |  |  |  |                               |    |  |    |  |                   |        |  |        |  |                         |  |  |  |  |                    |        |        |        |        |                      |    |  |    |  |                                 |        |        |        |        |                                  |     |  |  |  |                               |  |  |  |  |                           |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |       |       |  |  |  |       |       |  |  |
| Opacité des fumées (0.51m-1) C1: <0.10 - C2: <0.10   |  |  |        |        |         |  |   |   |   |   |                      |          |  |  |  |                               |    |  |    |  |                   |        |  |        |  |                         |  |  |  |  |                    |        |        |        |        |                      |    |  |    |  |                                 |        |        |        |        |                                  |     |  |  |  |                               |  |  |  |  |                           |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |       |       |  |  |  |       |       |  |  |
| <b>Feux de croisement (-2.5% à -0.5%)</b>  | -4.0%  | -0.7%  |        |        |         |  |   |   |   |   |                      |          |  |  |  |                               |    |  |    |  |                   |        |  |        |  |                         |  |  |  |  |                    |        |        |        |        |                      |    |  |    |  |                                 |        |        |        |        |                                  |     |  |  |  |                               |  |  |  |  |                           |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |       |       |  |  |  |       |       |  |  |
| <b>Feux de brouillard AV (-3.5% à -1.0%)</b>   | -1.8%  | -2.9%  |        |        |         |  |   |   |   |   |                      |          |  |  |  |                               |    |  |    |  |                   |        |  |        |  |                         |  |  |  |  |                    |        |        |        |        |                      |    |  |    |  |                                 |        |        |        |        |                                  |     |  |  |  |                               |  |  |  |  |                           |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |       |       |  |  |  |       |       |  |  |
| <b>INFORMATIONS SUR LE CONTRÔLE TECHNIQUE DÉFAVORABLE</b><br>PROCÈS-VERBAL N° :      DATE :<br>N° D'AGRÉMENT DU CENTRE :   |  | DR-066-CK<br>CT : 21/03/2026<br>N° d'agrément : S031Z123<br>N° de série : VF38DBHZMFL021060<br>S031Z123<br>26000532<br>XXXXXX  |        |        |         |  |   |   |   |   |                      |          |  |  |  |                               |    |  |    |  |                   |        |  |        |  |                         |  |  |  |  |                    |        |        |        |        |                      |    |  |    |  |                                 |        |        |        |        |                                  |     |  |  |  |                               |  |  |  |  |                           |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |       |       |  |  |  |       |       |  |  |