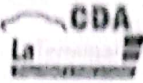


# FORMATO DE RESULTADOS

Documento N°: 95032269

Este documento no es válido como un documento oficial de revisión técnica - mecánica FUR. El CDA no está obligado a la aprobación de la misma.

|   |  |  |
|---|--|--|
|  | Centro de Diagnóstico Automotriz La Terminal SAS |  |
|   | NIT: 900147636                                   |  |
|   | Calle 3 Norte AV 28-23 Calle 3 Norte AV 28-20    |  |
|   | CALI   |  |
|   | Teléfono: 653612930                              |  |
| Email: CDALATERMINAL@gmail.com  |  |  |

## A. INFORMACION GENERAL

|                        |                                   |   |                 |
|------------------------|-----------------------------------|---|-----------------|
| 1. FECHA               |                                   | 2. DATOS DEL PROPIETARIO, TENEDOR O POSEEDOR DEL VEHÍCULO |                 |
| Fecha de prueba        | Nombre o razón social             | Documento de identidad                                    |                 |
| 2024/09/22 08:34:53    | ROSARIO DEL PILAR FAJARDO BAENA   | CC ( X ) NIT ( )  | N°: 51937120    |
| Dirección              | Teléfono fijo o Número de Celular | Ciudad  | Departamento    |
| AV 3 N 12 N 25         | 3045691212                        | CALI  | Valle del Cauca |
| Correo Electrónico     |                                   |   |                 |
| alexaf0412@hotmail.com |                                   |   |                 |

|                       |                                |                              |                         |   |                   |  |  |
|-----------------------|--------------------------------|------------------------------|-------------------------|---|-------------------|--|--|
| 3. DATOS DEL VEHÍCULO |                                |                              |                         |   |                   |  |  |
| Placa                 | País                           | Servicio                     | Clase                   | Marca                                       | Linea             |  |  |
| ESZ780                | COLOMBIA                       | PUBLICO                      | CAMIONETA               | JAC   | HFC1037D3KSV      |  |  |
| Modelo                | Número de licencia de tránsito | Fecha de matrícula           | Color                   | Combustible / Propulsión                    | VIN o Chasis      |  |  |
| 2022                  | 10025409532                    | 2022-02-24                   | BLANCO                  | DIESEL                                      | LJ11PABDXNC083153 |  |  |
| No de motor           | Tipo motor                     | Cilindraje (cm3) (si aplica) | Kilometraje             | Número de pasajeros (sin incluir conductor) | Blindaje          |  |  |
| M4117541              |                                | 1999                         | 77105                   | 4   | SI ( ) NO ( X )   |  |  |
| Potencia (si aplica)  | Tipo de Carrocería             | Fecha vencimiento SOAT       | Conversión GNV          | Fecha Vencimiento GNV                       |                   |  |  |
| 136                   | DOBLE CABINA                   | 2025-02-22                   | SI ( ) NO ( ) N/A ( X ) |   |                   |  |  |

## B. RESULTADOS DE LA INSPECCIÓN MECANIZADA REALIZADA DE ACUERDO CON LOS MÉTODOS DEFINIDOS POR LA NTC 5375; NTC 6218; NTC 6282.

Nota: Todo valor medido, seguido del símbolo \*, indica un defecto encontrado.

### 4. Medición de Intensidad / Inclinación de las luces (Bajas, Altas Antiniebla / Exploradoras)

|                                    |              |             | Valor 1    | Valor 2 | Valor 3 | Mínima / Rango | Unidad | Simultanea (SI) (NO) |
|------------------------------------|--------------|-------------|------------|---------|---------|----------------|--------|----------------------|
| Baja(s)                            | Derecha(s)   | Intensidad  | 6.88       |         |         | 2.50           | klux   | SI                   |
|                                    |              | Inclinación | 2.40       |         |         | 0.50 - 3.50    | %      |                      |
|                                    | Izquierda(s) | Intensidad  | 10.6       |         |         | 2.50           | klux   | SI                   |
|                                    |              | Inclinación | 2.40       |         |         | 0.50 - 3.50    | %      |                      |
| Alta(s)                            | Derecha(s)   | Intensidad  | 41.9       |         |         |                | klux   | SI                   |
|                                    | Izquierda(s) | Intensidad  | 43.1       |         |         |                | klux   | SI                   |
| Antiniebla(s) / Exploradora(s)     | Derecha(s)   | Intensidad  | 15.0       |         |         |                | klux   | NO                   |
|                                    | Izquierda(s) | Intensidad  | 15.0       |         |         |                | klux   | NO                   |
| Sumatoria de luces simultáneamente |              |             | Intensidad |         |         | Máxima         | Unidad |                      |
|                                    |              |             | 133        |         |         | 225            | klux   |                      |



REVISIÓN PREVENTIVA  
CDA La Terminal S.A.S

|          | Valor | Debito   | Tasa de Deprecia | Valor            | Morosa | Unidad |
|----------|-------|----------|------------------|------------------|--------|--------|
| Deposito | 720   | Deposito | 720              | Tasa de Deprecia | 690    | 400    |
| Deposito | 720   | Deposito | 720              | Tasa de Deprecia | 690    | 400    |

|                | Fuente<br>Inventos | Peso<br>Inventos | Unidad | Fuente<br>Declaros | Peso<br>Declaros | Unidad | Deesequilibrio | Rango<br>(B) | Max<br>(A) | Unidad |
|----------------|--------------------|------------------|--------|--------------------|------------------|--------|----------------|--------------|------------|--------|
| Eg 1           | 2207               | 2245             | N      | Eg 1               | 2315             | N      | 4.67           | 20.0 - 30.0  | 30.0       | %      |
| Eg 2           | 2202               | 2220             | N      | Eg 2               | 2511             | N      | 0.76           | 20.0 - 30.0  | 30.0       | %      |
| Eg 3           |                    |                  | N      | Eg 3               |                  | N      |                |              |            | %      |
| Eg 4           |                    |                  | N      | Eg 4               |                  | N      |                |              |            | %      |
| Eg 5           |                    |                  | N      | Eg 5               |                  | N      |                |              |            | %      |
| Eficacia Total |                    |                  | Valor  |                    | Mínimo           |        | Unidad         |              |            |        |
|                |                    |                  | 72.9   |                    | 50.0             |        | %              |              |            |        |

| Eficacia | Mínimo | Unidad | Fuerza              | Peso | Unidad | Fuerza | Peso              | Unidad |      |   |
|----------|--------|--------|---------------------|------|--------|--------|-------------------|--------|------|---|
| 31.9     | 18.0   | %      | Sumatoria Izquierdo | 2085 | 6534   | N      | Sumatoria Derecho | 2085   | 6536 | N |

| Er 1 | Er 2 | Er 3 | Er 4 | Er 5 | Mainio | Unclad<br>m/km |
|------|------|------|------|------|--------|----------------|
| 100  | 100  |      |      |      | 10.0   |                |

| Tamaño normalizado de la Lista | Error en Distancia<br>Unidad % | Error en Tiempo<br>Unidad % | Máximo<br>Unidad % |
|--------------------------------|--------------------------------|-----------------------------|--------------------|
|--------------------------------|--------------------------------|-----------------------------|--------------------|

## 9a. VEHÍCULOS CICLO OTTO, 4T o 2T

|  |      | Monóxido de Carbono |        | Dióxido de carbono   |       | Oxígeno |      | Hidrocarburo (hexano) |        | Óxido Nítrico |       |        |      |       |        |        |
|--|------|---------------------|--------|----------------------|-------|---------|------|-----------------------|--------|---------------|-------|--------|------|-------|--------|--------|
| (rpm)                                    | (CO) | Norma               | Unidad | (CO2)                | Norma | Unidad  | (O2) | Norma                 | Unidad | (HC)          | Norma | Unidad | (NO) | Norma | Unidad |        |
| Rotenti                                  |      |                     | %      |                      |       | %       |      |                       | %      |               |       | ppm    |      |       | %      |        |
| Crucero                                  |      |                     | %      |                      |       | %       |      |                       | %      |               |       | ppm    |      |       | %      |        |
| Vehículo con catalizador (SI) (NO) (N/A) |      |                     |        | Valor                |       |         |      |                       |        |               |       |        |      |       |        | Unidad |
| Temperatura de prueba                    |      |                     |        | Temperatura          |       |         |      |                       |        |               |       |        |      |       |        | °C     |
| Condiciones Ambientales                  |      |                     |        | Temperatura ambiente |       |         |      |                       |        |               |       |        |      |       |        | °C     |
|  |      |                     |        | Humedad Relativa     |       |         |      |                       |        |               |       |        |      |       |        | %      |

|                    | Ciclo 1                            | Unidad | Ciclo 2     | Unidad | Ciclo 3                 | Unidad | Ciclo 4          | Unidad | Valor     | Norma | Unidad |
|--------------------|------------------------------------|--------|-------------|--------|-------------------------|--------|------------------|--------|-----------|-------|--------|
| Opacidad Gobernada |                                    | (rpm)  |             | (rpm)  |                         | (rpm)  |                  | (rpm)  | Resultado |       |        |
| (rpm) Ralentí      | Temperatura de operación del motor |        |             |        | Condiciones Ambientales |        |                  |        |           |       |        |
|                    | Temp. Inicial                      | Unidad | Temp. Final | Unidad | Temperatura ambiente    | Unidad | Humedad relativa | Unidad |           |       |        |
|                    |                                    | °C     |             | °C     |                         | °C     |                  | %      |           |       |        |
|                    |                                    |        |             |        |                         |        |                  |        |           |       |        |
|                    |                                    |        |             |        |                         |        |                  |        |           |       |        |
|                    |                                    |        |             |        |                         |        |                  |        |           |       |        |
|                    |                                    |        |             |        |                         |        |                  |        |           |       |        |
|                    |                                    |        |             |        |                         |        |                  |        |           |       |        |
|                    |                                    |        |             |        |                         |        |                  |        |           |       |        |
|                    |                                    |        |             |        |                         |        |                  |        |           |       |        |
|                    |                                    |        |             |        |                         |        |                  |        |           |       |        |
|                    |                                    |        |             |        |                         |        |                  |        |           |       |        |
|                    |                                    |        |             |        |                         |        |                  |        |           |       |        |
|                    |                                    |        |             |        |                         |        |                  |        |           |       |        |
|                    |                                    |        |             |        |                         |        |                  |        |           |       |        |
|                    |                                    |        |             |        |                         |        |                  |        |           |       |        |
|                    |                                    |        |             |        |                         |        |                  |        |           |       |        |
|                    |                                    |        |             |        |                         |        |                  |        |           |       |        |
|                    |                                    |        |             |        |                         |        |                  |        |           |       |        |
|                    |                                    |        |             |        |                         |        |                  |        |           |       |        |
|                    |                                    |        |             |        |                         |        |                  |        |           |       |        |
|                    |                                    |        |             |        |                         |        |                  |        |           |       |        |
|                    |                                    |        |             |        |                         |        |                  |        |           |       |        |
|                    |                                    |        |             |        |                         |        |                  |        |           |       |        |
|                    |                                    |        |             |        |                         |        |                  |        |           |       |        |
|                    |                                    |        |             |        |                         |        |                  |        |           |       |        |
|                    |                                    |        |             |        |                         |        |                  |        |           |       |        |
|                    |                                    |        |             |        |                         |        |                  |        |           |       |        |
|                    |                                    |        |             |        |                         |        |                  |        |           |       |        |
|                    |                                    |        |             |        |                         |        |                  |        |           |       |        |
|                    |                                    |        |             |        |                         |        |                  |        |           |       |        |
|                    |                                    |        |             |        |                         |        |                  |        |           |       |        |
|                    |                                    |        |             |        |                         |        |                  |        |           |       |        |
|                    |                                    |        |             |        |                         |        |                  |        |           |       |        |
| </                 |                                    |        |             |        |                         |        |                  |        |           |       |        |



| Código | Descripción | Grupo | Tipo de defecto |   |
|--------|-------------|-------|-----------------|---|
|        |             |       | A               | B |
| Total  |             |       | 0               | 0 |

1. DEFECTOS ENCONTRADOS EN LA INSPECCIÓN SENSORIAL DE ACUERDO CON LOS MÉTODOS Y CRITERIOS DEFINIDOS EN LAS NTC 5375, NTC 6218, NTC 6282, NTC 4983, NTC 4231 Y NTC 5365 (según corresponda).

| Código | Descripción | Grupo | Tipo de defecto |   |
|--------|-------------|-------|-----------------|---|
|        |             |       | A               | B |
| Total  |             |       | 0               | 0 |
|        |             |       |                 |   |

D1. DEFECTOS ENCONTRADOS EN LA INSPECCIÓN SENSORIAL DE LOS VEHÍCULOS UTILIZADOS PARA IMPARTIR LA ENSEÑANZA AUTOMOVILÍSTICA

| Código | Descripción | Grupo | Tipo de defecto |   |
|--------|-------------|-------|-----------------|---|
|        |             |       | A               | B |
|        |             |       | 0               | 0 |
|        |             |       |                 |   |
|        |             |       |                 |   |

D2. REGISTRO DE LA PROFUNDIDAD DE LABRADO Y PRESIÓN DE LAS LLANTAS

|           | Eje 1 (mm) | Eje 2 (mm) | Eje 3 (mm) | Eje 4 (mm) | Eje 5 (mm) | Repuesto (mm) |
|-----------|------------|------------|------------|------------|------------|---------------|
| Izquierda | 6.32       | 5.52       |            |            |            | 6.33          |
| Derecha   | 5.14       | 5.38       |            |            |            |               |

Nota: Defectos tipo A: Son aquellos defectos graves que implican un peligro inminente para la seguridad del vehículo, la de otros vehículos, la de sus ocupantes, la de los usuarios de la vía pública o el ambiente.  
Defectos tipo B: Son aquellos defectos que implican un peligro potencial para la seguridad del vehículo, la de otros vehículos, la de sus ocupantes, la de los usuarios de la vía pública.

E. CONFORMIDAD DE LAS NORMAS NTC 5375, NTC 6218, NTC 6282, NTC 4983, NTC 4231 Y NTC 5365 (según corresponda).

|  |   |    |                      |
|--|---|----|----------------------|
| APROBADO: SI   | X | NO | Nº Consecutivo RUNT: |
| E. 1. ¿Cumple con las adaptaciones para vehículos de enseñanza automovilística? (Solo para vehículos de este tipo) |   |    |                      |
| APROBADO: SI   |   | NO |                      |

Nota: Causal de Rechazo

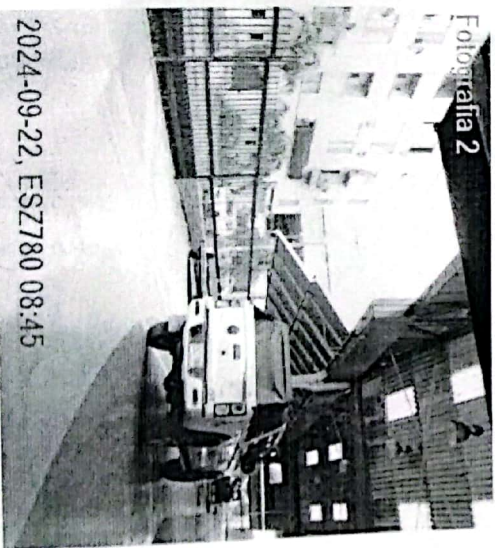
- a) Se encuentra al menos un defecto Tipo A.
- b) La cantidad total de defectos tipo B sea:
  - Igual o superior a 10 para vehículos Livianos, Particulares y Pesados Particulares
  - Igual o superior a 7 para vehículos Motocarreros, Cuatrimotos, Motociclos y Cuadriciclos
  - Igual o superior a 5 para vehículos Livianos públicos, Pesados públicos, Motocicleta, Ciclomotor y Tricimotor
  - Igual o superior a 5 para vehículos de enseñanza automovilística tipo Cuatrimotos, Motociclos, Ciclomotor, Tricimotor
  - Igual o superior a 1 para vehículos de enseñanza automovilística tipo Remolque o similares
- c) Cuando se presente al menos un defecto tipo A para vehículos tipo Remolque o similares

NÚMEROS DE LOS FUR ASOCIADOS AL VEHICULO PARA LA REVISIÓN:

F. COMENTARIOS U OBSERVACIONES ADICIONALES:

Presiones de llantas (psi): Delantera Izquierda = 40.0 Trasera Derecha = 40.0 Trasera Izquierda = 40.0 Repuesto 1 = 40.0

G. REGISTRO FOTOGRÁFICO DE LA REVISIÓN PREVENTIVA





#### H. RELACION DE EQUIPOS Y PERIFERICOS UTILIZADOS EN LA REVISIÓN

Luces: CAPELEC 2600 5183.F.A.S: MAHA (Seriales: Frenos = 409213-001, Alineación: 451641-002, Suspensión: 431796-002). Visual: MAHA 341363.LLantas: Profundidad: SHAHE WD2402A0160, Aire: STANLEY EU-791

#### I. SOFTWARE Y/O APLICATIVOS CON LA VERSIÓN UTILIZADA

Cartek Station 1.37.0.0, Information Manager 1.28.0.0, InspectionWebManager 1.20.0.0

#### J. NOMBRE DE LOS INSPECTORES QUE REALIZARON LA REVISIÓN PREVENTIVA

Luces: JHONIER ANDRES VILLEGAS NAZARIT.F.A.S: diego fernando ---- garcia claros.Fotos: JHONIER ANDRES VILLEGAS NAZARIT; diego fernando ---- garcia claros.Visual: JHONIER ANDRES VILLEGAS NAZARIT.Labrado: JHONIER ANDRES VILLEGAS NAZARIT.

#### K. NOMBRE Y FIRMA DEL DIRECTOR TÉCNICO AUTORIZADO POR EL REPRESENTANTE LEGAL DEL CDA

ANDRES SALAZAR BETANCOURT

Fin del Informe

**REVISIÓN  
PREVENTIVA**  
CDA La Terminal S.A.S

