

## RESULTADOS DE LA INSPECCIÓN



DIAGNOSTIYA LTDA, NIT: 9001176695  
Cr 73A 77A 62, BOGOTÁ, D.C. (BOGOTÁ)  
TEL: 7450298

## A. INFORMACIÓN GENERAL

## 1. FECHA

## 2. DATOS DEL PROPIETARIO O TENEDOR DEL VEHICULO

|                                |  |  |
|--------------------------------|--|--|
| Fecha de prueba<br>2021-09-08  | Nombre o razón social<br>JIMMY ALEXANDER TORRES CARRILLO | Documento de identidad<br>CC (X) NIT ( ) CE ( ) No. 1019061155 |
| Dirección<br>CLL 127 A 53 A 28 | Teléfono<br>2222222                                      | Ciudad<br>Bogotá, d.c.   |
|                                |  | Departamento<br>Bogotá   |

## 3. DATOS DEL VEHICULO

|                          |  |                               |                         |                         |                                      |
|--------------------------|--|-------------------------------|-------------------------|-------------------------|--------------------------------------|
| Placa<br>WPR118          | País<br>Colombia                           | Servicio<br>Público           | Clase<br>Camioneta      | Marca<br>Renault        | Línea<br>Duster                      |
| Modelo<br>2019           | No. de licencia de tránsito<br>10017125574 | Fecha Matrícula<br>2018-10-29 | Color<br>Blanco glacial | Combustible<br>Gasolina | VIN o Chasis<br>9FBHSR595KM573488    |
| No. Motor<br>2842Q201522 | Tipo Motor<br>OTTO                         | Cilindraje<br>1599            | Kilometraje<br>84800    | Número de Sillas<br>5   | Vidrios Polarizados<br>SI ( ) NO (X) |
|                          |  |                               |                         |                         | Blindaje<br>SI ( ) NO (X)            |

## B. RESULTADOS DE LA INSPECCIÓN MECANIZADA REALIZADA DE ACUERDO CON LOS MÉTODOS DEFINIDOS EN LA NTC 5375

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

## 4. Emisiones Audibles

## 5. Intensidad inclinación de las luces bajas

## 6. Suma de la intensidad de todas las luces

| Valor        | Máximo | Unidad | Intensidad     | Mínimo | Unidad  | Inclinación | Rango | Unidad | Intensidad | Máximo | Unidad |
|--------------|--------|--------|----------------|--------|---------|-------------|-------|--------|------------|--------|--------|
| Ruido escape | -      | dBA    | Baja Derecha   |        | klux/1m |             |       | %      |            |        |        |
|              |        |        | Baja Izquierda |        | klux/1m |             |       | %      |            |        |        |

## 7. Suspensión (si aplica)

| Delantera Izquierda | Valor | Delantera Derecha | Valor | Trasera Izquierda | Valor | Trasera Derecha | Valor | Mínimo | Unidad |
|---------------------|-------|-------------------|-------|-------------------|-------|-----------------|-------|--------|--------|
|                     | 66.10 |                   | 65.80 |                   | 68.10 |                 | 73.30 | 40     | %      |

## 8. Frenos

|                   |        |        | 8. Frenos            |         |         |        |               |         |               |        |        |    |   |
|-------------------|--------|--------|----------------------|---------|---------|--------|---------------|---------|---------------|--------|--------|----|---|
| Eficacia total    | Mínimo | Unidad | Fuerza               | Peso    | Unidad  | Fuerza | Peso          | Unidad  | Desequilibrio | Máximo | Unidad |    |   |
| 59.50             | 50     | %      | Eje 1 izquierdo      | 2523.00 | 3071.00 | N      | Eje 1 Derecho | 2083.00 | 3647.00       | N      | 17.40  | 30 | % |
|                   |        |        | Eje 2 izquierdo      | 1329.00 | 2138.00 | N      | Eje 2 Derecho | 1160.00 | 3077.00       | N      | 12.70  | 30 | % |
| Eficacia auxiliar | Mínimo | Unidad | Eje 3 izquierdo      |         |         | N      | Eje 3 Derecho |         |               | N      |        |    | % |
|                   |        |        | Eje 4 izquierdo      |         |         | N      | Eje 4 Derecho |         |               | N      |        |    | % |
|                   |        |        | Eje 5 izquierdo      |         |         | N      | Eje 5 Derecho |         |               | N      |        |    | % |
| 21.80             | 18     | %      | 9. Dirección lateral |         |         |        |               |         |               |        |        |    |   |

## 9. Desviación lateral

| Eje 1 | Eje 2 | Eje 3 | Eje 4 | Eje 5 | Máximo +/- | Unidad |
|-------|-------|-------|-------|-------|------------|--------|
| 4.30  | -0.32 |       |       |       | 10         | m/km   |

## 10. Dispositivos de cobro (si aplica)

| Referencia comercial de la llanta | Error en distancia | % | Error en tiempo | % | Máximo | Unidad |
|-----------------------------------|--------------------|---|-----------------|---|--------|--------|
|                                   |                    |   |                 |   |        | %      |

## 11. Emisiones de gases

## 11.a Vehículos con ciclo OTTO

| Temp °C | Rpm | Monóxido de carbono CO | Dióxido de carbono CO2 | Oxígeno O2 | Hidrocarburo (como Hexano) HC | Oxido nitroso NO |
|---------|-----|------------------------|------------------------|------------|-------------------------------|------------------|
|         |     | CO                     | CO2                    | O2         | HC                            | NO               |
|         |     | Vr Norma               | Vr Norma               | Vr Norma   | Vr Norma                      | Vr Norma         |
|         |     | Ralentí                | Ralentí                | Ralentí    | Ralentí                       | Ralentí          |
|         |     | Crucero                | Crucero                | Crucero    | Crucero                       | Crucero          |

## 11.b. Vehículos a Diesel (opacidad)

| Temp °C | Rpm | Ciclo 1 | Ciclo 2 | Ciclo 3 | Ciclo 4 | Valor | Norma |
|---------|-----|---------|---------|---------|---------|-------|-------|
|         |     |         |         |         |         |       |       |
|         |     | %       | %       | %       | %       |       | %     |