RICHTLIJN VAN DE COMMISSIE

van 18 april 1979

houdende aanpassing aan de vooruitgang van de techniek van Richtlijn 71/320/EEG van de Raad inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten betreffende de reminrichtingen van bepaalde categorieën motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan

(79/489/EEG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap,

Gelet op Richtlijn 70/156/EEG van de Raad van 6 februari 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan (1), laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 78/547/EEG van de Raad (2), inzonderheid op de artikelen 11, 12 en 13,

Gelet op Richtlijn 71/320/EEG van de Raad van 26 juli 1971 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten betreffende de reminrichtingen van bepaalde categorieën motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan (3), laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 75/524/EEG van de Commissie (4),

Overwegende dat het, in het licht van de opgedane ervaringen en gezien de huidige stand van de techniek, thans mogelijk is strengere voorschriften op te stellen die beter zijn aangepast aan de werkelijke omstandigheden van de proef;

Overwegende dat de bepalingen van deze richtlijn in overeenstemming zijn met het advies van het Comité voor de aanpassing aan de technische vooruitgang van de richtlijnen tot opheffing van technische handelsbelemmeringen in de sector motorvoertuigen,

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

1. De bijlagen I, II, III, IV, V, VI en IX van Richtlijn 71/320/EEG, worden gewijzigd overeenkomstig de bijlage van onderhavige richtlijn.

2. Tot de inwerkingtreding van een bijzondere richtlijn, waarin het antiblokkeersysteem wordt omschreven, blijven de voertuigen van de categorieën M_1, M_2, M_3, N_1, N_2, N_3, O_3 en O_4 die zijn uitgerust met een dergelijk systeem onderworpen aan de voorschriften van Richtlijn 71/320/EEG, als laatstelijk gewijzigd bij deze richtlijn.

Artikel 2

1. Met ingang van 1 januari 1980 mogen de Lid-Staten om redenen die verband houden met de reminrichtingen:

— noch voor een bepaald type voertuig de EEG-goedkeuring, de afgifte van het in artikel 10, lid 1, laatste streepje, van Richtlijn 70/156/EEG genoemde document, of de nationale goedkeuring weigeren,

— noch het voor het eerst in het verkeer brengen van voertuigen verbieden,

indien de reminrichtingen van dit type voertuig of van deze voertuigen in overeenstemming zijn met de bepalingen van Richtlijn 71/320/EEG, als laatstelijk gewijzigd bij deze richtlijn.

2. Met ingang van 1 oktober 1980 mogen de Lid-Staten:

— niet meer het in artikel 10, lid 1, laatste streepje, van Richtlijn 70/156/EEG genoemde document afgeven voor een voertuigtype waarvan de reminrichtingen niet in overeenstemming zijn met de bepalingen van Richtlijn 71/320/EEG, als laatstelijk gewijzigd bij deze richtlijn,

— de nationale goedkeuring weigeren voor een voertuigtype waarvan de reminrichtingen niet voldoen aan de voorschriften van Richtlijn 71/320/EEG, als laatstelijk gewijzigd bij deze richtlijn.

3. Met ingang van 1 oktober 1981 mogen de Lid-Staten het voor het eerst in het verkeer brengen verbieden van voertuigen waarvan de reminrichtingen niet in overeenstemming zijn met de bepalingen van Richtlijn 71/320/EEG, als laatstelijk gewijzigd bij deze richtlijn.

(1) PB nr. L 42 van 23. 2. 1970, blz. 1.
(2) PB nr. L 168 van 26. 6. 1978, blz. 39.
(3) PB nr. L 202 van 6. 9. 1971, blz. 37.
(4) PB nr. L 236 van 8. 9. 1975, blz. 3.

4. In afwijking van lid 1 tot en met 3, mogen de Lid-Staten de bepalingen van punt 1.2.1 van bijlage IV van Richtlijn 71/320/EEG, zoals gewijzigd bij onderhavige richtlijn, eerst toepassen met ingang van 1 oktober 1983.

5. Vóór 1 januari 1980 doen de Lid-Staten de vereiste bepalingen van kracht worden ten einde zich te richten naar de onderhavige richtlijn en stellen zij de Commissie hiervan onverwijld in kennis.

Artikel 3

Deze richtlijn is gericht tot de Lid-Staten.

Gedaan te Brussel, 18 april 1979.

Voor de Commissie

Étienne DAVIGNON

Lid van de Commissie

BIJLAGE

Wijzigingen van de bijlagen bij Richtlijn 71/320/EEG, gewijzigd bij de Richtlijnen 74/132/EEG en 75/524/EEG

I. ALGEMENE BEPALINGEN BETREFFENDE DE MEETEENHEDEN

De voorschriften van Richtlijn 71/320/EEG en van de richtlijnen tot wijziging hiervan moeten worden afgestemd op de voorschriften van Richtlijn 71/354/EEG, laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 76/770/EEG, betreffende de meeteenheden.

Hiertoe worden in de tekst van de bijlagen bij de Richtlijnen 71/320/EEG, 74/132/EEG en 75/524/EEG

— de term „gewicht" vervangen door de term „massa" en de termen „totaal gewicht" en „maximaal gewicht" door de term „maximale massa";

— de waarden voor kracht, koppel en moment, en druk uitgedrukt in de hieronder aangegeven eenheden:

kracht: newton (N)
koppel en moment: newtonmeter (Nm)
druk: bar (bar).

Voor omzetting van de eenheden die tot aan de inwerkingtreding van deze richtlijn gebruikt zullen worden, gebruike men de nu volgende afgeronde waarden:
kracht: 1 kgf of 1 kg = 10 N
koppel en moment: 1 mkgf of 1 mkg = 10 Nm
druk: 1 kgf/cm² of 1 kg/cm² = 1 bar.
Eventueel kunnen de krachten die corresponderen met de massa van het voertuig of met delen van deze massa (b.v. aslast) worden gebruikt bij de door de bepalingen van de bijlagen voorgeschreven berekeningen.

II. BIJZONDERE BEPALINGEN

BIJLAGE I: DEFINITIES EN CONSTRUCTIE- EN MONTAGEVOORSCHRIFTEN

Punt 2.2.1.2.4, aan het einde wordt het volgende toegevoegd:

„Dit voorschrift geldt niet, wanneer het met een hulpbedieningsorgaan mogelijk is de bedrijfsreminrichting in elk geval gedeeltelijk in werking te stellen, als bepaald in punt 2.1.3.6 van bijlage II;".

Punt 2.2.1.2.7, eerste zin wordt:

„bepaalde delen, zoals het pedaal en de ondersteuning hiervan, de hoofdremcilinder en de zuiger of zuigers hiervan (hydraulisch systeem), de voetregelklep (pneumatisch systeem), de verbinding tussen pedaal en hoofdremcilinder of voetregelklep, de wielremcilinders en de zuigers hiervan (hydraulische en/of pneumatische systemen) en de combinaties van hefboom en nok van de remmen worden niet beschouwd als zijnde eventueel onderhevig aan breuk, op voorwaarde dat deze onderdelen ruim bemeten zijn, dat zij voor onderhoud gemakkelijk toegankelijk zijn en dat zij qua veiligheidskenmerken ten minste beantwoorden aan hetgeen te dien aanzien vereist is voor de andere essentiële inrichtingen van de voertuigen (b.v. het stangenstelsel van de stuurinrichting).".

Punt 2.2.1.13 wordt:

„2.2.1.13. Elk voertuig voorzien van een bedrijfsreminrichting die in werking wordt gesteld via een energiereservoir moet — ingeval het gebruik van de bedrijfsrem met het voor de hulpreminrichting voorgeschreven remeffect onmogelijk is zonder hulp van de opgeslagen energie — behalve met een eventueel aanwezige manometer, zijn uitgerust met een optische of akoestische alarminrichting die aangeeft dat de opgeslagen energie in enig deel van de installatie gedaald is tot een waarde die, zonder dat het energiereservoir wordt gevoed, waarborgt dat bij iedere beladingstoestand van het voertuig na vier maal volledig indrukken en loslaten van het bedieningsorgaan van de bedrijfsreminrichting nog een vijfde afremming mogelijk is met het voor de hulpreminrichting voorgeschreven remeffect (zonder storing in het overbrengingssysteem van de bedrijfsreminrichting en met zo nauwkeurig mogelijk afgestelde remmen). Deze alarminrichting moet rechtstreeks en permanent op de leiding zijn aangesloten. De alarminrichting mag, wanneer de motor loopt en bij een goede werking van de reminrichting onder normale bedrijfsomstandigheden van het voertuig, geen signaal geven, behalve gedurende de tijd die nodig is voor het vullen van het (de) energiereservoir(s) na het starten van de motor.".

Punt 2.2.1.19.2, toevoeging aan het einde:

„Indien dit kan worden bereikt met een normaal in ruststand staand ventiel, mag dit ventiel worden gebruikt, mits de goede werking ervan gemakkelijk zonder gebruik van werktuigen door de bestuurder hetzij vanuit de cabine hetzij van buiten af kan worden gecontroleerd;".

BIJLAGE II: **REMPROEVEN EN PRESTATIES VAN DE REMINRICHTINGEN**

Punt 1.3.2.1: de eerste regel wordt:

„De bedrijfsreminrichtingen van aanhangwagens behorende tot de categorieën O_2, O_3 en O_4 worden op zodanige wijze beproefd dat ..."

Na punt 2.1.3.5, volgend nieuw punt 2.1.3.6, toevoegen:

„2.1.3.6. Ten einde na te gaan of aan de in punt 2.2.1.2.4 van bijlage I vermelde voorwaarden is voldaan wordt een proef type O met ontkoppelde motor uitgevoerd vanaf een beproevingssnelheid als voorgeschreven in punt 2.1.1 voor de categorie waartoe het voertuig behoort. De gemiddelde vertraging bij volledig ontwikkelde remwerking en de vertraging onmiddellijk voor het tot stilstand komen van het voertuig, die worden verkregen door bediening van de parkeerreminrichting of van het hulpbedieningsorgaan van de bedrijfsreminrichting, moeten ten minste 1,5 m/s² bedragen. De proef moet worden uitgevoerd met een belast voertuig. Aan de voorschriften wordt geacht te zijn voldaan, indien deze proef één maal met goed gevolg is uitgevoerd. De kracht die op het rembedieningsorgaan wordt uitgeoefend mag de voorgeschreven waarden niet overschrijden. Bij voertuigen van de categorieën M_1 of N_1, waarvan de parkeerrem een andere remvoering heeft dan de bedrijfsrem, kan de proef op verzoek van de fabrikant worden uitgevoerd vanaf een snelheid van 60 km/h. In dit geval mag de gemiddelde vertraging bij volledig ontwikkelde remwerking niet lager zijn dan 2,0 m/s², terwijl de vertraging onmiddellijk voor het tot stilstand komen van het voertuig minstens 1,5 m/s² moet bedragen.".

Punt 2.2.1.3 wordt:

„2.2.1.3. Voorschriften inzake beproeving van voertuigen van categorie O_3. Hiervoor gelden dezelfde voorschriften als voor categorie O_2.".

Punt 2.2.1.4.1 wordt:

„2.2.1.4.1. Hiervoor gelden dezelfde voorschriften als voor categorie O_2; bovendien moeten de voertuigen worden onderworpen aan de proef type II.".

Punt 2.3.2. wordt:

„2.3.2. Aan de voorschriften van punt 2.3.1 wordt geacht te zijn voldaan voor met drukluchtremmen uitgeruste voertuigen, indien deze voertuigen voldoen aan de bepalingen van bijlage III.".

BIJLAGE III

De titel wordt:

„METHODE VOOR HET METEN VAN DE REACTIETIJD BIJ VOERTUIGEN VOORZIEN VAN EEN DRUKLUCHTREMINRICHTING"

Punt 1.3 wordt:

„1.3. Reactietijden verkregen bij toepassing van de voorschriften van deze bijlage worden op de naast gelegen tiende seconde afgerond. Indien het cijfer waarmee de honderdsten worden weergegeven 5 of hoger is, wordt de reactietijd naar boven afgerond tot op de eerst volgende decimaal.".

Oude punt 1.4 vervalt.

Punt 2.4: de laatste zin komt te vervallen.

Punt 2.5 wordt:

„2.5. Bij motorvoertuigen die van een remverbinding voor aanhangwagens zijn voorzien moet, benevens het bepaalde in punt 1.1, de reactietijd worden gemeten aan het einde van de slang met een lengte van ongeveer 2,5 m en een inwendige diameter van 13 mm, welke op de

koppelingskop van de bedieningsleiding van de bedrijfsreminrichting van het motorvoertuig is aangesloten. Gedurende deze proef moet een volume van 385 ± 5 cm³, dat overeenkomt met dat van een slang met een lengte van 2,5 m en een inwendige diameter van 13 mm onder een druk van 6,5 bar, op de koppelingskop van de voedingsleiding zijn aangesloten.

Trekkers voor opleggers moeten zijn voorzien van slangen om de verbinding met de oplegger tot stand te brengen. De koppelingskoppen moeten zich bijgevolg aan het uiteinde van die slangen bevinden. De lengte en de inwendige diameter van deze leidingen moeten worden aangegeven onder punt 14.6 van het in bijlage IX weergegeven document.".

Punt 3.2: de tweede zin komt te vervallen.

Punt 3.3.1 wordt:

„3.3.1. Hij moet voorzien zijn van een drukluchtreservoir met een inhoud van 30 liter dat vóór iedere proefneming gevuld wordt tot een druk van 6,5 bar en tijdens de proeven niet mag worden bijgevuld. Aan de uitgang van het bedieningsorgaan moet de simulator voorzien zijn van een restrictie met een openingsdiameter die gekozen kan worden van 4,0 t/m 4,3 mm. Het volume van de leiding, gemeten vanaf de restrictie tot en met de koppelingskop moet 385 ± 5cm³ bedragen (dit komt overeen met het volume van een slang van 2,5 m lengte met een inwendige diameter van 13 mm onder een druk van 6,5 bar). De in punt 3.3.3 vermelde drukniveaus moeten direct achter de restrictie worden gemeten.".

Punt 3.3.2 wordt:

„3.3.2 Het bedieningsorgaan moet zo zijn uitgevoerd dat de werking hiervan tijdens het gebruik niet wordt beïnvloed door de persoon die de proef verricht.".

Na punt 3.3.2. komen de nieuwe punten 3.3.3 en 3.3.4:

„3.3.3. De simulator moet (b.v. door de keuze van een sub 3.3.1 bedoelde restrictie) zo zijn afgesteld dat bij aansluiting op een reservoir met een volume van 385 ± 5 cm³ de tijd van de drukopbouw van 0,65 bar tot 4,9 bar (d.w.z. 10 en 75 % van de nominale druk van 6,5 bar) 0,2 ± 0,01 s bedraagt. Indien in plaats van het bovengenoemde een reservoir met een volume van 1 155 ± 15 cm³ wordt aangesloten, moet de tijd waarin de druk van 0,65 bar tot 4,9 bar wordt opgebouwd, 0,38 ± 0,02 s bedragen, zonder dat daarbij opnieuw tot afstelling wordt overgegaan. Tussen deze twee waarden moet de druk nagenoeg evenredig met het tijdsverloop toenemen. Deze reservoirs moeten zonder gebruikmaking van buigzame leidingen op de koppelingskop worden aangesloten, waarbij de inwendige diameter ten minste 10 mm moet bedragen.

3.3.4. Het schema in de bijlage bij dit aanhangsel geeft een voorbeeld van correcte uitvoering en gebruik van de simulator.".

Punt 3.4 wordt:

„3.4. De tijd die verloopt tussen het ogenblik waarop de door de simulator in de bedieningsleiding uitgeoefende druk 0,65 bar bereikt, en het ogenblik waarop de druk in de wielremcilinder van de aanhangwagen 75 % van zijn asymptotische waarde bereikt, mag niet meer dan 0,4 s bedragen.".

Na punt 3.4 komt een nieuw punt 4:

„4. DRUKMEETPUNTEN

4.1. Op elke onafhankelijke leiding van de reminrichting moet zo dicht mogelijk bij de remcilinder, die voor wat betreft de reactietijd in de meest ongunstige positie verkeert, een drukmeetpunt zijn aangebracht.

4.2. De drukmeetpunten moeten in overeenstemming zijn met ISO-norm 3583/1975.".

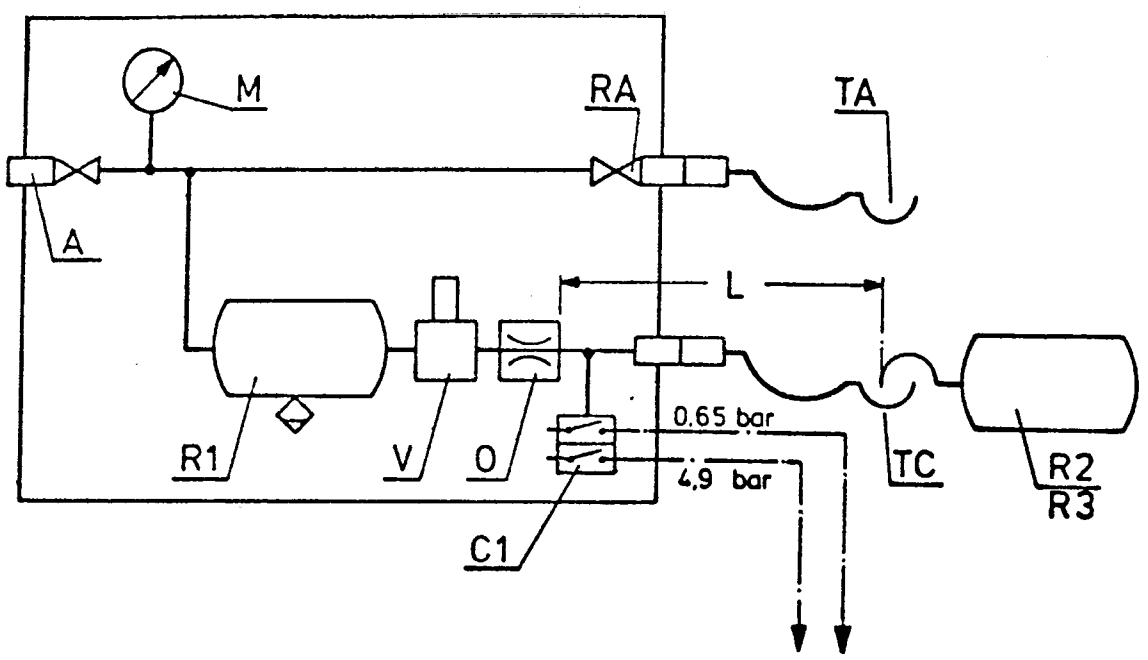
AANHANGSEL: Het schema van de simulator wordt vervangen door het nu volgende schema:

AANHANGSEL

bij punt 3 van bijlage III

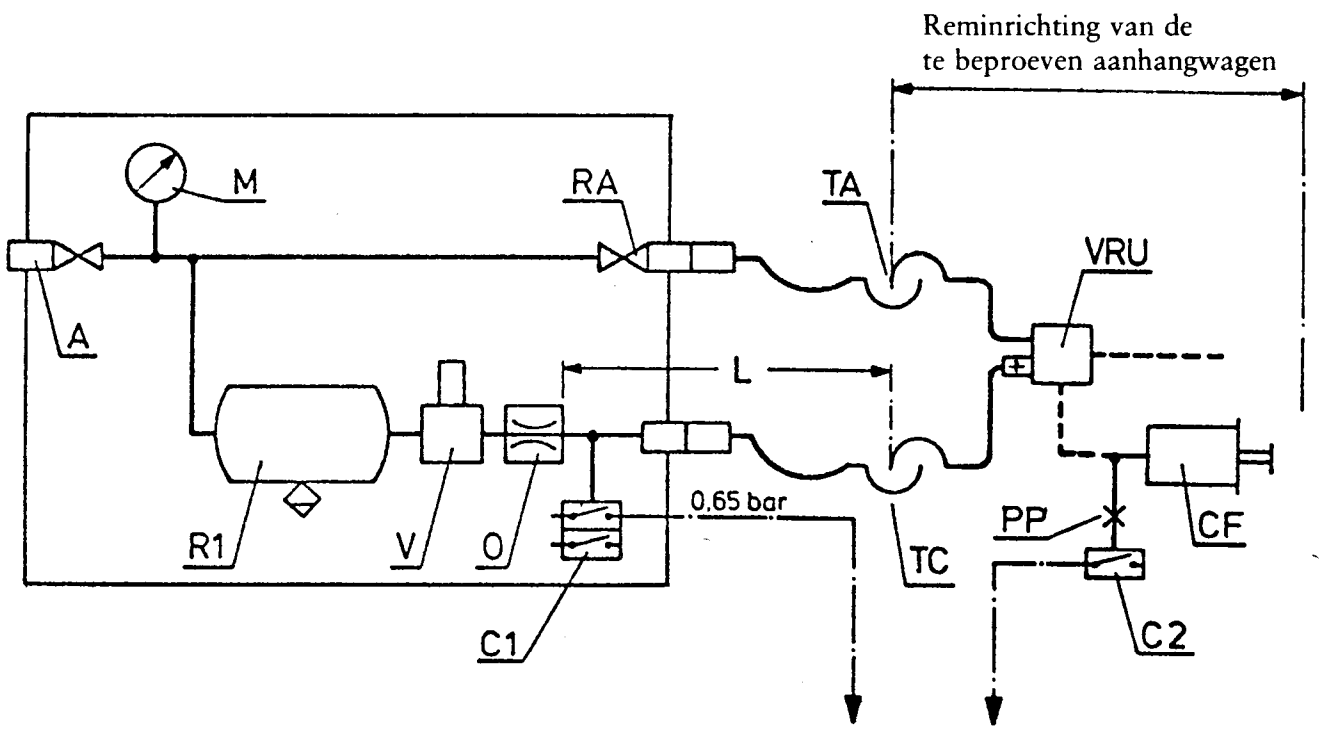
VOORBEELD VAN EEN SIMULATOR

1. Afstelling van de simulator



Naar de elektrische tijdmeter

2. Beproeving van de aanhangwagen



Naar de elektrische tijdmeter

A = voedingsaansluiting met afsluiter.

C1 = drukluchtschakelaar in de simulator, afgesteld op 0,65 bar en 4,9 bar.

C2 = drukluchtschakelaar bij de remcilinder van de aanhangwagen, afgesteld op 75 % van de asymptotische druk in de wielremcilinder CF.

CF = wielremcilinder.

L = leiding van restrictie O tot en met zijn koppelingskop TC, met een volume van 385 ± 5 cm^3 bij een druk van 6,5 bar.

M = manometer.

O = restrictie 4,0 mm ≤ diameter ≤ 4,3 mm.

PP = drukmeetpunt.

R1 = 30 liter drukluchtreservoir met waterafscheider.

R2 = calibratiereservoir van 385 ± 5 cm^3 met inbegrip van zijn koppelingskop TC.

R3 = calibratiereservoir van 1 155 ± 15 cm^3 met inbegrip van zijn koppelingskop TC.

RA = afsluiter

TA = koppelingskop van voedingsleiding.

TC = koppelingskop van bedieningsleiding.

V = bedieningsklep.

VRU = hoofdremventiel van de aanhangwagen.

BIJLAGE IV: **ENERGIERESERVOIRS EN -BRONNEN BIJ DRUKLUCHTREMMEN**

Punt 1.2.1 wordt:

„1.2.1. Drukluchtreservoirs van motorvoertuigen moeten zodanig zijn uitgevoerd dat na acht maal volledig indrukken en loslaten van het bedieningsorgaan van de bedrijfsreminrichting in het reservoir een druk aanwezig blijft die niet lager is dan de druk die is vereist om het voor de hulpreminrichting voorgeschreven remeffect te verkrijgen.".

Na punt 2.5 komt het nu volgende nieuwe punt 3:

„3. DRUKMEETPUNTEN

3.1. Met het oog op het in punt 2.4 van deze bijlage gestelde, moet dicht bij het in de meest ongunstige positie geplaatste drukluchtreservoir een drukmeetpunt zijn aangebracht.

3.2. De drukmeetpunten moeten in overeenstemming zijn met ISO-norm 3583/1975.".

BIJLAGE V: **VEERREMMEN**

Punt 2.3, aan het einde wordt het volgende toegevoegd:

„Dit punt geldt niet voor aanhangwagens.".

Punt 2.4 wordt:

„2.4. Bij motorvoertuigen moet de inrichting zodanig zijn uitgevoerd dat de remmen ten minste drie maal in werking kunnen worden gesteld en gelost, wanneer de begindruk in de veercompressiekamer gelijk is aan de aangegeven maximumdruk.

Bij aanhangwagens moet het mogelijk zijn de remmen van de afgekoppelde aanhangwagen ten minste drie maal te lossen, waarbij de druk in de voedingsleiding vóór het afkoppelen van de aanhangwagen 6,5 bar moet bedragen.

Aan deze voorwaarden moet worden voldaan nadat de remmen zo nauwkeurig mogelijk zijn afgesteld. Bovendien moet het in werking stellen en lossen van de parkeerreminrichting overeenkomstig bijlage I, punt 2.2.2.10, mogelijk zijn wanneer de aanhangwagen aan het trekkende voertuig is gekoppeld.".

Punt 2.5, aan het einde wordt het volgende toegevoegd:

„Bij aanhangwagens is deze druk (pm) die welke ontstaat na vier maal volledig in werking stellen van de bedrijfsreminrichting overeenkomstig punt 1.3 van bijlage IV. De oorspronkelijke druk wordt op 6,5 bar ingesteld.".

Punt 2.6, aan het einde wordt het volgende toegevoegd:

„Deze bepaling is niet van toepassing op aanhangwagens.".

BIJLAGE VI: **PARKEERREMSYSTEEM MET MECHANISCHE VERGRENDELING VAN DE WIELREMCILINDERS**

Punt 2.1, aan het einde wordt het volgende toegevoegd:

„Deze bepaling geldt niet voor aanhangwagens. Bij aanhangwagens mag het drukniveau dat overeenkomt met de mechanische vergrendeling niet meer dan 4 bar bedragen. Het moet mogelijk zijn te voldoen aan de voorschriften met betrekking tot de parkeerreminrichting na één enkele storing in de bedrijfsreminrichting van de aanhangwagen. Bovendien moet het mogelijk zijn de remmen van de afgekoppelde aanhangwagen minstens drie maal te lossen, waarbij de druk in de voedingsleiding voor het afkoppelen van de aanhangwagen 6,5 bar moet bedragen. Aan deze voorwaarde moet worden voldaan, nadat de remmen zo nauwkeurig mogelijk zijn afgesteld. Het in werking stellen en lossen van de parkeerreminrichting overeenkomstig bijlage I, punt 2.2.2.10, moet bovendien mogelijk zijn, wanneer de aanhangwagen aan het trekkende voertuig is gekoppeld.".

Na punt 2.4 komt een nieuw punt 2.5:

„2.5. De bediening moet zodanig zijn dat de inwerkingstelling ervan achtereenvolgens resulteert in: het aanzetten van de remmen ter verkrijging van de voor parkeren vereiste remwerking, het vergrendelen van de remmen in die stand, het uitschakelen van de kracht waarmee de remmen worden aangezet.".

BIJLAGE IX

De titel wordt als volgt:

„MODEL

BIJLAGE BIJ HET EEG-GOEDKEURINGSFORMULIER VAN EEN TYPE VOERTUIG MET BETREKKING TOT DE REMINRICHTINGEN

(Artikel 4, lid 2, en artikel 10 van Richtlijn 70/156/EEG van de Raad van 6 februari 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan)

Rekening houdend met de wijzigingen aangebracht in Richtlijn 79/489/EEG

Voetnoot (3) met betrekking tot punt 14.3 wordt:

„(3) Uitsluitend van toepassing op voertuigen van de categorieën O_2, O_3 en O_4.".

Punt 14.6 wordt als volgt:

„14.6. Reactietijden en afmetingen van buigzame leidingen

14.6.1. Reactietijd aan de wielremcilinder ... s.

14.6.2. Reactietijd bij de koppelingskop van de bedieningsleiding ... s.

14.6.3. Buigzame leidingen van trekkers voor opleggers

— lengte ...m,

— inwendige diameter ... mm.".

Na punt 17 komt een nieuw punt 17 bis 2:

„17 bis 2. De gegevens vereist volgens punt 7.3 van het aanhangsel bij punt 1.1.4.2 van bijlage II."

Bijlage bij Richtlijn 75/524/EEG van de Commissie van 25 juli 1975

Aanhangsel bij punt 1.1.4.2 (bijlage II): **VERDELING VAN DE REMKRACHT OVER DE ASSEN VAN VOERTUIGEN.**

Punt 3.1.2 wordt als volgt:

„3.1.2. Bij een motorvoertuig waarmede aanhangwagens van categorie O_3 of O_4 met drukluchtreminrichting mogen worden voortbewogen moet, ongeacht de beladingstoestand van het voertuig, de druk bij volledig indrukken van het bedieningsorgaan tussen 6,5 en 8 bar bedragen aan de koppelingskop van de voedingsleiding en tussen 6 en 7,5 bar aan de koppelingskop van de bedieningsleiding. Deze waarden moeten worden gecontroleerd bij trekkende voertuigen zonder aanhangwagen."

Punt 6 wordt als volgt:

„6. VOORSCHRIFTEN WAARAAN MOET WORDEN VOLDAAN BIJ UITVALLEN VAN HET SYSTEEM VOOR HET VERDELEN VAN DE REMKRACHT

Wanneer aan de voorschriften van dit aanhangsel wordt voldaan door middel van een bijzondere inrichting (b.v. mechanisch bediend door de asophanging van het voertuig) moet het, indien het een motorvoertuig betreft, bij het falen van die inrichting of de bediening daarvan mogelijk zijn het voertuig tot stilstand te brengen onder de voor de hulpreminrichting vastgestelde voorwaarden; bij voertuigen waarmede een aanhangwagen met drukluchtremmen mag worden voortbewogen, moet aan de koppelingskop van de bedieningsleiding een drukwaarde worden verkregen die ligt tussen de in punt 3.1.2 van dit aanhangsel aangegeven grenswaarden. Indien het een aanhangwagen of een oplegger betreft, moet bij storing in de bediening van de speciale inrichting ten minste 30 % van de voor het betrokken voertuig voorgeschreven werking van de bedrijfsreminrichting worden verkregen.".

Punt 7 wordt als volgt:

„7. MERKTEKENS

7.1. Op voertuigen, met uitzondering van die behorend tot de categorie M_1, waarbij aan de voorschriften van dit aanhangsel is voldaan door middel van een door de asophanging van het voertuig mechanisch bediende inrichting, moeten merktekens zijn aangebracht die de nuttige slag van de inrichting aangeven tussen de standen overeenkomend met onbeladen en beladen toestand van het voertuig en alle verdere voor het controleren van de afstelling van de inrichting benodigde gegevens.

7.1.1. Indien een inrichting op andere dan mechanische wijze door de asophanging van het voertuig wordt bediend, moeten op het voertuig de voor het controleren van de afstelling van de inrichting benodigde gegevens zijn aangebracht.

7.2. Indien aan de voorschriften van dit aanhangsel wordt voldaan door middel van een inrichting die de luchtdruk in de remleiding(en) regelt, moeten de massa die overeenkomt met de normale aslast op het wegdek, de nominale druk aan de uitgang en de door de fabrikant opgegeven druk aan de inlaat, die minstens 80 % van de nominale maximumdruk moet bedragen, worden aangegeven voor de volgende beladingstoestanden:

7.2.1. Maximale, technisch toelaatbare belasting van de as(sen) waardoor de inrichting wordt bediend.

7.2.2. Aslast(en) van het bedrijfsklare voertuig, als omschreven in punt 2.6 van bijlage I van Richtlijn 70/156/EEG.

7.2.3. Aslast(en) die bij benadering overeenkomt (komen) met een bedrijfsklaar voertuig met opbouw, indien het in punt 7.2.2 gaat om een uit chassis en cabine bestaand voertuig.

7.2.4. De aslasten die, indien zij afwijken van de in punt 7.2.1, 7.2.2 en 7.2.3 voorgeschreven belastingen, door de fabrikant worden aangegeven voor het tijdens gebruik controleren van de afstelling van de inrichting.

7.3. Aan de hand van de gegevens van punt 17 bis 2 van bijlage IX moet kunnen worden nagegaan of aan de voorschriften sub 7.1 en 7.2 is voldaan.

7.4. De sub 7.1 en 7.2 genoemde merktekens moeten goed zichtbaar en onuitwisbaar zijn aangebracht. In diagram 5 wordt een voorbeeld gegeven van de merktekens voor een mechanisch bediende inrichting van een voertuig dat met drukluchtremmen is uitgerust.".

Punt 8, wordt:

„8. DRUKMEETPUNTEN

Reminrichtingen voorzien van de in punt 7.2 bedoelde inrichtingen moeten overeenkomstig ISO-norm 3583/1975 zijn uitgerust met drukmeetpunten in de drukleiding voor en achter de inrichting.".

Oud punt 8 wordt punt 9.

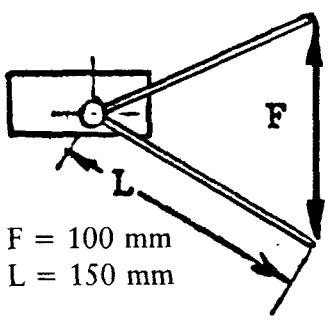
In bijlage II, diagrammen 2 en 4 A, worden de aanduidingen „$\frac{TR}{PM}$" vervangen door „$\frac{TR}{PR}$".

Na diagram 4 B (bijlage II) komt een nieuw diagram 5.

DIAGRAM 5

LAST-AFHANKELIJKE REMKRACHTREGELING

(voorbeeld: zie punt 7.4)

Controlegegevens	Beladings-toestand van het voertuig	Belasting as nr. 2 (kg)	Druk aan de inlaat (bar)	Nominale druk aan de uitlaat (bar)
 F = 100 mm L = 150 mm Beladen	Beladen	10 000	6	6
	Onbeladen	1 500	6	2,4
	.....	.....	.....	.....
	.....	.....	.....	.....
Onbeladen				