

## II

*(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)*

## RAT

## RICHTLINIE DES RATES

vom 22. Juli 1974

zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Innenausstattung der Kraftfahrzeuge (Widerstandsfähigkeit der Sitze und ihrer Verankerung)

(74/408/EWG)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN  
GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 100,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments <sup>(1)</sup>,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die technischen Vorschriften, denen die Kraftfahrzeuge nach den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften genügen müssen, betreffen unter anderem auch die Innenausstattung hinsichtlich der Widerstandsfähigkeit der Sitze und ihrer Verankerung.

Diese Vorschriften sind von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat verschieden. Hieraus ergibt sich die Notwendigkeit, daß von allen Mitgliedstaaten — entweder zusätzlich oder an Stelle ihrer derzeitigen Regelung — gleiche Vorschriften erlassen werden, damit vor allem das EWG-Betriebserlaubnisverfahren gemäß der Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger <sup>(2)</sup> auf jeden Fahrzeugtyp angewandt werden kann.

Die gemeinschaftlichen Vorschriften über die Teile im Insassenraum, die Anordnung der Betätigungseinrichtungen, das Dach, die Rückenlehne und den hinteren Teil der Sitze sind in der Richtlinie 74/60/EWG des Rates vom 17. Dezember 1973 <sup>(3)</sup> enthalten. Vorschriften über die Innenausstattung, die das Verhalten der Lenkanlage bei Unfallstößen betreffen, sind in der Richtlinie 74/297/EWG des Rates vom 4. Juni 1974 <sup>(4)</sup> enthalten. Weitere Vorschriften über die Innenausstattung, namentlich über die Kopfstützen, die Verankerung der Sicherheitsgurte und die Kennzeichnung der Betätigungseinrichtungen werden später erlassen.

Es empfiehlt sich, im wesentlichen die technischen Vorschriften zu übernehmen, die die UN-Wirtschaftskommission für Europa in der Regelung Nr. 17 („Einheitliche Vorschriften für die Betriebserlaubnis von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Widerstandsfähigkeit der Sitze und ihrer Verankerung“ <sup>(5)</sup>) festgelegt hat. Diese Regelung ist dem Übereinkommen vom 20. März 1958 über die Annahme einheitlicher Bedingungen für die Genehmigung der Ausrüstungsgegenstände und Teile von Kraftfahrzeugen und über die gegenseitige Anerkennung der Genehmigung als Anhang beigefügt.

Die Angleichung der innerstaatlichen Rechtsvorschriften über Kraftfahrzeuge impliziert, daß die Mitgliedstaaten die von jedem von ihnen auf Grund gemein-

<sup>(1)</sup> ABl. Nr. C 108 vom 10. 12. 1973, S. 75.<sup>(2)</sup> ABl. Nr. L 42 vom 23. 2. 1970, S. 1.<sup>(3)</sup> ABl. Nr. L 38 vom 11. 2. 1974, S. 2.<sup>(4)</sup> ABl. Nr. L 165 vom 20. 6. 1974, S. 16.<sup>(5)</sup> Dokument der ECE Genf.(E/ECE/324  
E/ECE/TRANS/505) rev. 1/Add. 16.

samer Vorschriften durchgeführten Kontrollen gegenseitig anerkennen. Ein derartiges System setzt zum einwandfreien Funktionieren voraus, daß diese Vorschriften von allen Mitgliedstaaten von dem gleichen Zeitpunkt an angewendet werden —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

#### *Artikel 1*

(1) Fahrzeuge im Sinne dieser Richtlinie sind alle zur Teilnahme am Straßenverkehr bestimmten Kraftfahrzeuge mit oder ohne Aufbau, mit mindestens vier Rädern und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h, mit Ausnahme von Schienenfahrzeugen, land- oder forstwirtschaftlichen Zug- und Arbeitsmaschinen sowie anderen Arbeitsmaschinen.

(2) Diese Richtlinie gilt nicht für Sitze mit eingebauten Verankerungen für Sicherheitsgurte sowie nicht für Klappsitze und nach der Seite oder nach rückwärts gerichtete Sitze.

#### *Artikel 2*

Die Mitgliedstaaten dürfen die EWG-Betriebserlaubnis oder die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung für ein Fahrzeug nicht wegen der Widerstandsfähigkeit der Sitze und ihrer Verankerung verweigern, wenn diese bei Fahrzeugen der Klasse M<sub>1</sub> den Vorschriften der Anhänge I und II und bei Fahrzeugen der Klassen M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> oder N<sub>3</sub> den Vorschriften des Anhangs III entspricht. Die Fahrzeugklassen sind in Anhang I der Richtlinie 70/156/EWG festgelegt.

#### *Artikel 3*

Die Mitgliedstaaten dürfen den Verkauf, die Zulassung, die Inbetriebnahme oder die Benutzung eines Fahrzeugs nicht wegen der Widerstandsfähigkeit der Sitze und ihrer Verankerung verweigern oder verbieten, wenn diese bei Fahrzeugen der Klasse M<sub>1</sub> den Vorschriften der Anhänge I und II und bei Fahrzeugen der Klassen M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> oder N<sub>3</sub> den Vorschriften des Anhangs III entspricht.

#### *Artikel 4*

Der Mitgliedstaat, der die Betriebserlaubnis erteilt hat, trifft die erforderlichen Maßnahmen, damit er von jeder Änderung eines der in Anhang I 2.2 genannten Teile oder Merkmale unterrichtet wird. Die zuständigen Behörden dieses Mitgliedstaats befinden darüber, ob der geänderte Fahrzeugtyp erneut geprüft und darüber ein neuer Prüfbericht erstellt werden muß. Die Änderung wird nicht genehmigt, wenn die Prüfung ergibt, daß die Vorschriften dieser Richtlinie nicht eingehalten worden sind.

#### *Artikel 5*

Änderungen, die zur Anpassung der Anhänge I, II, III und IV an den technischen Fortschritt notwendig sind, werden nach dem Verfahren des Artikels 13 der Richtlinie 70/156/EWG erlassen.

#### *Artikel 6*

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen vor dem 1. März 1975 die erforderlichen Vorschriften, um dieser Richtlinie nachzukommen, und setzen die Kommission unverzüglich hiervon in Kenntnis.

Sie wenden diese Bestimmungen ab 1. Oktober 1975 an.

(2) Nach Bekanntgabe dieser Richtlinie sorgen die Mitgliedstaaten ferner dafür, daß die Kommission von allen Entwürfen von Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die die Mitgliedstaaten auf dem von dieser Richtlinie erfaßten Gebiet zu erlassen beabsichtigen, so rechtzeitig unterrichtet wird, daß sie dazu Stellung nehmen kann.

#### *Artikel 7*

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 22. Juli 1974.

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

J. SAUVAGNARGUES

ANHANG I <sup>(1)</sup>

## ALLGEMEINES, BEGRIFFSBESTIMMUNGEN, ANTRAG AUF ERTEILUNG DER EWG-BETRIEBSERLAUBNIS, EWG-BETRIEBSERLAUBNIS, ALLGEMEINE VORSCHRIFTEN, PRÜFUNGEN, NACHPRÜFUNG, ÜBEREINSTIMMUNG DER HERSTELLUNG

## 1. ALLGEMEINES

- 1.1. Die Vorschriften dieses Anhangs gelten nur für Fahrzeuge der Klasse M<sub>1</sub>.

## 2. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Im Sinne dieser Richtlinie bedeutet:

## (2.1.)

- 2.2. „Fahrzeugtyp hinsichtlich der Widerstandsfähigkeit der Sitze und ihrer Verankerung“ Kraftfahrzeuge, die untereinander keine wesentlichen Unterschiede aufweisen; diese Unterschiede können sich insbesondere erstrecken auf:

- 2.2.1. Gestaltung, Form, Abmessungen und Werkstoffe der Sitze;
- 2.2.2. Bauarten und Abmessungen der Einstell- und Verriegelungseinrichtungen der Sitzlehnen;
- 2.2.3. Bauarten und Abmessungen der Verankerung des Sitzes einschließlich der zugehörigen Teile des Fahrzeugaufbaus;
- 2.3. „Verankerung“ das System für die Befestigung des gesamten Sitzes am Fahrzeugaufbau einschließlich der zugehörigen Teile des Fahrzeugaufbaus;
- 2.4. „Einstelleinrichtung“ die Einrichtung, mit der der Sitz oder seine Teile in eine Stellung gebracht werden können, die der Körperform der Sitzenden angepaßt ist. Die Einstelleinrichtung kann insbesondere zulassen:
- 2.4.1. eine Längsverstellung;
- 2.4.2. eine Höhenverstellung;
- 2.4.3. eine Winkelverstellung;
- 2.5. „Verstelleinrichtung“ eine Einrichtung, die eine Winkelverstellung oder eine Längsverstellung ohne feste Zwischenstellung des Sitzes oder eines seiner Teile ermöglicht, um den Fahrzeugbenutzern den Zugang zu erleichtern;
- 2.6. „Verriegelungseinrichtung“ eine Einrichtung, die den Sitz oder einen seiner Teile in der Benützungstellung hält;
- 2.7. „Klappsitz“ ein Sitz, bei dem die Rückenlehne auf die Sitzfläche und der die Sitzfläche tragende Teil nach vorne zum Fahrzeugboden geklappt werden kann.

## 3. ANTRAG AUF ERTEILUNG DER EWG-BETRIEBSERLAUBNIS

- 3.1. Der Antrag auf Erteilung der EWG-Betriebserlaubnis für einen Fahrzeugtyp hinsichtlich der Widerstandsfähigkeit der Sitze und ihrer Verankerung ist vom Fahrzeughersteller oder seinem Beauftragten einzureichen.
- 3.2. Dem Antrag ist in dreifacher Ausfertigung beizufügen:
- 3.2.1. eine genaue Beschreibung des Fahrzeugtyps hinsichtlich der Bauart der Sitze, ihrer Verankerung und ihrer Einstell- und Verriegelungseinrichtung;
- 3.2.2. Zeichnungen der Sitze, ihrer Verankerung am Fahrzeug und ihrer Einstell- und Verriegelungseinrichtung in geeignetem Maßstab, die genügend Einzelheiten enthalten.

(<sup>1</sup>) Der Wortlaut dieses Anhangs entspricht im wesentlichen dem der Regelung Nr. 17 der UN-Wirtschaftskommission für Europa, insbesondere ist die Gliederung in Absätze die gleiche; entspricht einem Absatz der Regelung Nr. 17 kein solcher in dem vorliegenden Anhang, so wird seine Nummer in Klammern zum Vermerk aufgeführt.

- 3.3. Dem technischen Dienst, der die Prüfungen für die Betriebserlaubnis durchführt, ist zur Verfügung zu stellen:
  - 3.3.1. ein Fahrzeug, das dem zu genehmigenden Typ entspricht, sowie
  - 3.3.2. eine zusätzliche Garnitur Sitze, mit denen das Fahrzeug ausgerüstet ist, einschließlich ihrer Verankerung.
4. EWG-BETRIEBSERLAUBNIS
  - (4.1.)
  - (4.2.)
  - 4.3. Ein Bogen entsprechend dem Muster im Anhang IV ist dem EWG-Betriebserlaubnisbogen beizufügen.
    - (4.4.)
      - (4.4.1.)
      - (4.4.2.)
    - (4.5.)
    - (4.6.)
5. ALLGEMEINE VORSCHRIFTEN
  - 5.1. Jede Einstell- und Verstelleinrichtung muß mit einer selbsttätigen Verriegelungseinrichtung versehen sein.
  - 5.2. Die Betätigungseinrichtung für die Entriegelung der Einrichtung nach 2.5 muß auf der Außenseite des Sitzes in der Nähe der Tür angebracht sein. Sie muß auch für die Person, die den unmittelbar hinter dem betreffenden Sitz liegenden Sitz einnimmt, leicht zugänglich sein.
6. PRÜFUNGEN
  - 6.1. Prüfung der Widerstandsfähigkeit der Rückenlehne und ihrer Verriegelungseinrichtung
    - 6.1.1. Für diese Prüfung ist die Rückenlehne, falls sie verstellbar ist und sofern vom Hersteller nichts anderes bestimmt wird, in die nach hinten geneigte Stellung zu bringen, in der die Bezugslinie des Rumpfes der Normpuppe nach Anhang II Absatz 3 mit der Lotrechten einen Winkel einschließt, dessen Größe möglichst nahe bei 25° liegt.
    - 6.1.2. Auf den oberen tragenden Teil der Rückenlehne ist über einen Gegenstand, der den Rücken der Normpuppe nach Anhang II Absatz 3 darstellt, eine nach hinten gerichtete Längskraft aufzubringen, die ein Moment von 53 mdaN um den H-Punkt ergibt.
  - 6.2. Prüfung der Widerstandsfähigkeit der Sitzverankerung und der Verriegelungseinrichtung des die Sitzfläche tragenden Teiles
    - 6.2.1. Diese Einrichtungen müssen in allen Sitzstellungen den Kräften nach 6.2.2 standhalten. Diese Forderung gilt jedoch als erfüllt, wenn die in den Stellungen nach 6.2.5 und gegebenenfalls nach 6.2.6 durchgeführte Prüfung zufriedenstellend verläuft.
    - 6.2.2. Der tragende Teil des Sitzes ist durch eine waagrechte durch den Schwerpunkt des gesamten Sitzes verlaufende Längskraft, die dem 20fachen Gewicht des gesamten Sitzes entspricht, zu belasten. Es sind zwei Prüfungen an demselben Sitz durchzuführen, wobei die Kraft einmal nach vorne und einmal nach hinten wirken muß. Besteht der Sitz aus Teilen, von denen jeder mit dem Fahrzeugaufbau verbunden ist, so sind die Prüfungen an jedem Teil nach den bestehenden Vorschriften durchzuführen. Besteht der Sitz aus Teilen, die teilweise am Fahrzeugaufbau befestigt und untereinander durch Sitzteile verbunden sind, so sind die Prüfungen gleichzeitig durchzuführen, wobei im Schwerpunkt eines jeden Teils die jedem einzelnen Teil entsprechenden Kräfte wirken müssen.
    - 6.2.3. Für die Prüfung nach 6.2.1 ist die Verstärkung der Verbindung zwischen Rückenlehne und dem die Sitzfläche tragenden Teil zulässig unter der Bedingung, daß die Verstärkungsteile am tragenden Teil der Rückenlehne auf der Höhe des Angriffspunktes der Kraft und in dem am weitesten vorne liegenden Punkt des tragenden Teils des Sitzpolsters befestigt sind.

- 6.2.4. Die Vorschriften nach 6.2.2 gelten als erfüllt, wenn zwei Kräfte, von denen jede der Hälfte der vorgeschriebenen Kraft entspricht, aus der Höhe des Schwerpunktes auf die seitlichen tragenden Teile des Sitzrahmens wirken.
- 6.2.5. Der Sitz ist zu prüfen
- 6.2.5.1. in der Stellung, in der der Benutzer am weitesten vorne sitzt, wobei sich die Sitzfläche in der höchsten, vorderen Stellung befindet, wenn die Kraft nach vorne wirkt,
- 6.2.5.2. in der Stellung, in der der Benutzer am weitesten hinten sitzt, wobei sich die Sitzfläche in der tiefsten, hinteren Stellung befindet, wenn die Kraft nach hinten wirkt.
- 6.2.6. In den Fällen, in denen infolge der Anordnung der Verriegelungseinrichtungen in einer anderen Sitzstellung als nach 6.2.5.1 und 6.2.5.2 die Verteilung der Kräfte auf die Verriegelungseinrichtungen und die Sitzverankerung ungünstiger wäre als unter den Bedingungen nach diesen Absätzen, sind die Prüfungen in jener Sitzstellung zu wiederholen.
- 6.3. Prüfung der Widerstandsfähigkeit der Verriegelungseinrichtungen gegen Massenkkräfte
- 6.3.1. Wirkt eine Beschleunigung von 20 g waagrecht in der Längsrichtung nach vorne und nach hinten auf den gesamten Sitz, so darf sich die Verriegelungseinrichtung nicht lösen.
- 6.3.2. An Stelle der dynamischen Prüfung nach 6.3.1 ist eine rechnerische Bestimmung der Wirkung der Massenkkräfte auf alle Teile der Verriegelungseinrichtungen zulässig. Bei dieser Berechnung bleiben Reibungskräfte unberücksichtigt.
- 6.4. Gleichwertige Prüfverfahren sind zulässig, wenn die Ergebnisse nach 6.1, 6.2 und 6.3 entweder ausschließlich auf Grund der Ersatzprüfung oder durch Berechnung auf der Grundlage der Ergebnisse der Ersatzprüfung erhalten werden können. Wird ein anderes als das in 6.1, 6.2 und 6.3 angegebene Verfahren angewendet, ist dessen Gleichwertigkeit nachzuweisen.

## 7. NACHPRÜFUNGEN

- 7.1. Während der Prüfungen nach 6.1 und 6.2 dürfen der Sitzrahmen, die Verankerungen, die Einstell- und die Verstelleinrichtungen sowie deren Verriegelungen nicht versagen. Es wird jedoch nicht verlangt, daß die Einstell-, Verstell- und Verriegelungseinrichtungen nach den Prüfungen in betriebsfähigem Zustand sind. Die Verstelleinrichtung nach 2.5 muß jedoch nach der Prüfung entriegelt werden können.

(8.)

## 9. ÜBEREINSTIMMUNG DER HERSTELLUNG

(9.1.)

- 9.2. Zur Nachprüfung der Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ sind an einer ausreichend großen Zahl von Fahrzeugen aus der Serie stichprobenartige Prüfungen durchzuführen.

- 9.3. Im allgemeinen sind diese Prüfungen auf Nachmessungen zu beschränken. Erforderlichenfalls können die Fahrzeuge oder die Sitze den in 6. genannten Prüfungen unterzogen werden.

(10.)

(11.)

## ANHANG II

**VERFAHREN ZUR BESTIMMUNG DES H-PUNKTES UND DER WIRKLICHEN NEIGUNG DER RÜCKENLEHNE SOWIE ZUR KONTROLLE IHRER RELATIVEN LAGE ZUM R-PUNKT UND ZUM VORGEGEHENEN NEIGUNGSWINKEL DER RÜCKENLEHNE**

## 0 ALLGEMEINES

Die Bestimmungen dieses Anhangs gelten nur für Fahrzeuge der Klasse M<sub>1</sub>.

## 1. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

1.1. H-Punkt: siehe Anhang IV Absatz 1.1 der Richtlinie 74/60/EWG

1.2. R-Punkt: siehe Anhang IV Absatz 1.2 der Richtlinie 74/60/EWG

1.3. Unter „Neigungswinkel der Rückenlehne“ ist die Neigung der Rückenlehne gegenüber der Senkrechten zu verstehen.

1.4. Unter „wirklicher Neigungswinkel der Rückenlehne“ ist der Winkel zu verstehen, den die Senkrechte durch den H-Punkt mit der Bezugslinie des Rumpfes der Normpuppe nach 3, die den menschlichen Körper darstellt, bildet.

1.5. Unter „vorgesehener Neigungswinkel der Rückenlehne“ ist der vom Hersteller angegebene Winkel zu verstehen, der

1.5.1. denjenigen Neigungswinkel der Rückenlehne darstellt, der der hintersten und tiefsten normalen Benutzungsstellung entspricht, die der Hersteller des Fahrzeugs für jeden Sitz vorgesehen hat,

1.5.2. im R-Punkt durch die Senkrechte und die Bezugslinie des Rumpfes gebildet wird,

1.5.3. theoretisch dem wirklichen Neigungswinkel entspricht.

## 2. BESTIMMUNG DER H-PUNKTE

Siehe Anhang IV Absatz 2 der Richtlinie 74/60/EWG

## 3. BESCHREIBUNG DER NORMPUPPE

Siehe Anhang IV Absatz 3 der Richtlinie 74/60/EWG

## 4. AUFSETZEN DER NORMPUPPE

Siehe Anhang IV Absatz 4 der Richtlinie 74/60/EWG

## 5. ERGEBNISSE

5.1. Der H-Punkt und der wirkliche Neigungswinkel der Rückenlehne sind gegeben durch den H-Punkt und den Neigungswinkel der Bezugslinie des Rumpfes der Normpuppe, wenn die Normpuppe gemäß 4 aufgesetzt worden ist.

5.2. Jede der Koordinaten des H-Punktes und der wirkliche Neigungswinkel der Rückenlehne sind mit der größtmöglichen Genauigkeit zu messen. Das gilt auch für die Koordinaten bestimmter Punkte des Insassenraums. Die Projektion dieser Punkte auf eine senkrechte Längsebene sind auf ein Merkblatt zu übertragen, auf dem ebenfalls der gemessene Neigungswinkel zu vermerken ist.

## 6. ÜBERPRÜFUNG DER RELATIVEN LAGE DER H- UND DER R-PUNKTE ZUEINANDER UND DES VERHÄLTNISSSES ZWISCHEN DEM VORGEGEHENEN UND DEM WIRKLICHEN NEIGUNGSWINKEL DER RÜCKENLEHNE

6.1. Die Ergebnisse der Messungen nach 5.2 für den H-Punkt und für den wirklichen Neigungswinkel der Rückenlehne sind mit den vom Fahrzeughersteller für den R-Punkt angegebenen Koordinaten bzw. mit dem vorgesehenen Neigungswinkel der Rückenlehne zu vergleichen.

- 6.2. Die Überprüfung der relativen Lage der beiden Punkte zueinander gilt für die betreffende Sitzstellung als befriedigend, wenn die Koordinaten des H-Punktes in einem längsgerichteten Rechteck liegen, dessen horizontale Seiten 30 mm und dessen vertikale Seiten 20 mm lang sind und dessen Diagonalen sich im R-Punkt schneiden. Die Überprüfung des Neigungswinkels der Rückenlehne gilt als befriedigend, wenn der wirkliche Neigungswinkel um nicht mehr als  $3^\circ$  von dem vorgesehenen Neigungswinkel abweicht. Sind diese Bedingungen erfüllt, so sind für die Prüfung der R-Punkt und der vorgesehene Neigungswinkel zu benutzen und erforderlichenfalls die Normpuppe so auszurichten, daß der H-Punkt mit dem R-Punkt sowie der wirkliche Neigungswinkel der Rückenlehne mit dem vorgesehenen Neigungswinkel zusammenfallen.
- 6.3. Erfüllt der H-Punkt oder der wirkliche Neigungswinkel der Rückenlehne nicht die Vorschriften von 6.2, so werden zwei neue Überprüfungen des H-Punktes oder des Neigungswinkels (insgesamt 3) vorgenommen.  
Erfüllen die Ergebnisse von zwei dieser drei Überprüfungen die Vorschriften, so ist das Versuchsergebnis als zufriedenstellend anzusehen.
- 6.4. Erfüllen die Ergebnisse von mindestens zwei dieser drei Überprüfungen nicht die Vorschriften von 6.2, so ist das Versuchsergebnis als nicht zufriedenstellend zu betrachten.
- 6.5. Bei dem in 6.3 beschriebenen Fall, oder falls eine Nachprüfung nicht vorgenommen werden kann, weil der Fahrzeughersteller keine Angaben über die Lage des R-Punktes und den vorgesehenen Neigungswinkel der Rückenlehne geliefert hat, kann der Mittelwert aus den Ergebnissen der drei Messungen benutzt und in allen Fällen, wo der R-Punkt oder der vorgesehene Neigungswinkel der Rückenlehne in dieser Richtlinie erwähnt wird, als anwendbar betrachtet werden.
- 6.6. Um bei einem Fahrzeug aus der Serie die relative Lage des R- und H-Punktes und das Verhältnis des vorgesehenen zum wirklichen Neigungswinkel der Rückenlehne zu überprüfen, wird das in 6.2 erwähnte Rechteck durch ein Quadrat mit 50 mm Seitenlänge ersetzt, und der wirkliche Neigungswinkel der Rückenlehne darf um nicht mehr als  $5^\circ$  vom vorgesehenen Winkel abweichen.

---

*ANHANG III***ALLGEMEINES, ALLGEMEINE VORSCHRIFTEN**

1. **ALLGEMEINES**
  - 1.1. Die Vorschriften dieses Anhangs gelten für Fahrzeuge der Klassen M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> oder N<sub>3</sub>.
2. **ALLGEMEINE VORSCHRIFTEN**
  - 2.1. Sitze und Bänke sind am Fahrzeug fest anzubringen.
  - 2.2. Verschiebbare Sitze und Bänke müssen sich automatisch in jeder vorgesehenen Stellung verriegeln.
  - 2.3. Einstellbare Rückenlehnen müssen in allen vorgesehenen Stellungen verriegelt werden können.
  - 2.4. Klappsitze und Klappbänke sowie die umklappbaren Rückenlehnen der Sitze und Bänke müssen sich automatisch in jeder normalen Stellung verriegeln.



## ANHANG IV

Bezeichnung der Behörde
-------------------------

## MUSTER

**ANHANG ZUM EWG-BETRIEBSERLAUBNISBOGEN FÜR EINEN FAHRZEUGTYP HIN-  
SICHTLICH DER WIDERSTANDSFÄHIGKEIT DER SITZE UND IHRER VERANKERUNG**

(Artikel 4 Absatz 2 und Artikel 10 der Richtlinie des Rates vom 6. Februar 1970 zur Anglei-  
chung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge  
und Kraftfahrzeuganhänger)

- Nummer der Betriebserlaubnis: .....
1. Fabrik- oder Handelsmarke des Kraftfahrzeugs: .....
  2. Fahrzeugtyp: .....
  3. Name und Anschrift des Herstellers: .....
  4. Gegebenenfalls Name und Anschrift des Beauftragten des Herstellers: .....
  5. Beschreibung der Sitze: .....
  6. Beschreibung der Einstell-, Verstell- und Verriegelungseinrichtungen des Sitzes oder seiner  
Teile: .....
  7. Beschreibung der Verankerung des Sitzes: .....
  8. Fahrzeug zur Betriebserlaubnis vorgeführt am: .....
  9. Prüfstelle: .....
  10. Datum des Prüfberichts der Prüfstelle: .....
  11. Nummer des Prüfungsberichts der Prüfstelle: .....
  12. Die Betriebserlaubnis hinsicht der Widerstandsfähigkeit der Sitze und ihrer Verankerung  
wird erteilt/versagt <sup>(1)</sup>: .....
  13. Ort: .....
  14. Datum: .....
  15. Unterschrift: .....
  16. Folgende Unterlagen, die die vorgenannte Nummer der Betriebserlaubnis tragen, sind  
beigefügt:
    - ..... Zeichnungen, Skizzen und Pläne der Sitze und ihrer Verankerung am  
Fahrzeug, der Einstell- und Verstellrichtungen der Sitze und ihrer Teile sowie ihrer  
Verriegelungen;
    - ..... Fotografien der Sitze und ihrer Verankerung, der Einstell- und Verstellein-  
richtungen der Sitze und ihrer Teile sowie ihrer Verriegelungen.

(<sup>1</sup>) Nichtzutreffendes streichen.