

Amtsblatt

der Europäischen Union

L 215



Ausgabe
in deutscher Sprache

Rechtsvorschriften

53. Jahrgang
14. August 2010

Inhalt

II *Rechtsakte ohne Gesetzescharakter*

RECHTSAKTE VON GREMIEN, DIE IM RAHMEN INTERNATIONALER ÜBEREINKÜNFTE EINGESETZT WURDEN

- ★ **Regelung Nr. 25 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN/ECE) — Einheitliche Vorschriften für die Genehmigung von in Fahrzeugsitze einbezogenen und von nicht einbezogenen Kopfstützen** 1
- ★ **Regelung Nr. 26 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN/ECE) — Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Kraftfahrzeuge hinsichtlich ihrer vorstehenden Außenkanten** 27

Preis: 3 EUR

DE

Bei Rechtsakten, deren Titel in magerer Schrift gedruckt sind, handelt es sich um Rechtsakte der laufenden Verwaltung im Bereich der Agrarpolitik, die normalerweise nur eine begrenzte Geltungsdauer haben.

Rechtsakte, deren Titel in fetter Schrift gedruckt sind und denen ein Sternchen vorangestellt ist, sind sonstige Rechtsakte.

II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

RECHTSAKTE VON GREMIEN, DIE IM RAHMEN INTERNATIONALER ÜBEREINKÜNFTE EINGESETZT WURDEN

Nur die von der UN/ECE verabschiedeten Originalfassungen sind international rechtsverbindlich. Der Status dieser Regelung und das Datum ihres Inkrafttretens ist der neuesten Fassung des UN/ECE-Statusdokuments TRANS/WP.29/343/zu entnehmen, das von folgender Website abgerufen werden kann:

<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html>

Regelung Nr. 25 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN/ECE) — Einheitliche Vorschriften für die Genehmigung von in Fahrzeugsitze einbezogenen und von nicht einbezogenen Kopfstützen

Einschließlich des gesamten gültigen Textes bis:

Änderungsreihe 04 — Tag des Inkrafttretens: 15. Januar 1997

Berichtigung 2 zur Revision 1 der Regelung — Tag des Inkrafttretens: 12. November 2008

INHALTSVERZEICHNIS

REGELUNG

1. Anwendungsbereich
2. Begriffsbestimmungen
3. Antrag auf Genehmigung
4. Aufschriften
5. Genehmigung
6. Allgemeine Vorschriften
7. Prüfungen
8. Übereinstimmung der Produktion
9. Maßnahmen bei Abweichungen in der Produktion
10. Änderung des Kopfstützentyps und Erweiterung der Genehmigung
11. Anweisungen
12. Endgültige Einstellung der Produktion
13. Übergangsbestimmungen
14. Namen und Anschriften der Technischen Dienste, die die Prüfungen für die Genehmigung durchführen, und der zuständigen Behörden

ANHÄNGE

- Anhang 1 — Mitteilung über die Erteilung oder die Versagung oder die Erweiterung oder den Entzug der Genehmigung oder die endgültige Einstellung der Produktion für einen Typ einer Kopfstütze, die in einen Sitz einbezogen oder nicht einbezogen ist, nach der Regelung Nr. 25
- Anhang 2 — Muster der Genehmigungszeichen
- Anhang 3 — Verfahren zur Bestimmung des H-Punktes und des tatsächlichen Rumpfwinkels für Sitzplätze in Kraftfahrzeugen

- Anhang 4 — Bestimmung der Höhe und der Breite der Kopfstütze
- Anhang 5 — Angaben zu den Aufzeichnungen und Messungen während der Prüfungen
- Anhang 6 — Verfahren zur Bestimmung der Energieaufnahme
- Anhang 7 — Ermittlung der Abmessung „A“ von Kopfstützendurchbrüchen

1. ANWENDUNGSBEREICH

1.1. Diese Regelung gilt für Kopfstützen genannte Einrichtungen, die einer der in Absatz 2.2 genannten Arten entsprechen ⁽¹⁾.

1.1.1. Sie gilt nicht für Kopfstützen, die an Klappsitzen oder quer zur Fahrtrichtung oder rückwärts gerichteten Sitzen angebracht werden können.

1.1.2. Sie gilt für Sitzlehnen, falls sie so konstruiert sind, dass sie als Kopfstützen im Sinne von Absatz 2.2 dienen können.

2. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Im Sinne dieser Regelung bedeuten:

2.1. „Fahrzeugtyp“: Kraftfahrzeuge, die sich in wesentlichen Merkmalen wie den folgenden nicht unterscheiden:

2.1.1. Formen und Innenabmessungen des Aufbaus, der den Insassenraum bildet,

2.1.2. Typ und Abmessungen der Sitze,

2.1.3. Typ und Abmessungen der Befestigungsteile der Kopfstütze und der betreffenden Teile der Fahrzeugstruktur, falls die Kopfstütze direkt an der Fahrzeugstruktur verankert ist;

2.2. „Kopfstütze“: eine Einrichtung, deren Aufgabe es ist, die Rückwärtsverlagerung des Kopfes eines erwachsenen Insassen gegenüber seinem Rumpf zu begrenzen, um bei einem Unfall die Verletzungsgefahr für die Halswirbel zu verringern;

2.2.1. „Integrierte Kopfstütze“: eine Kopfstütze, die durch den oberen Teil der Sitzlehne gebildet wird. Kopfstützen nach Absatz 2.2.2 und 2.2.3, die nur mit Hilfe von Werkzeug oder nach teilweisem oder vollständigem Entfernen der Ausstattung des Sitzes vom Sitz oder von der Fahrzeugstruktur gelöst werden können, entsprechen dieser Definition;

2.2.2. „Abnehmbare Kopfstütze“: eine Kopfstütze, die durch ein vom Sitz abnehmbares Bauteil gebildet wird und so beschaffen ist, dass sie in die Rückenlehnenstruktur eingeführt und dort zwangsläufig festgehalten wird;

2.2.3. „Separate Kopfstütze“: eine Kopfstütze, die durch ein vom Sitz getrenntes Bauteil gebildet wird und so beschaffen ist, dass sie in die Fahrzeugstruktur eingeführt und/oder dort zwangsläufig festgehalten wird;

2.3. „Sitztyp“: Sitze, die sich in ihren Abmessungen, ihrem Rahmen und ihrer Polsterung nicht unterscheiden, obwohl sie in Ausführung und Farbe unterschiedlich sein können;

2.4. „Kopfstützentyp“: Kopfstützen, die sich in ihren Abmessungen, ihrem Rahmen und ihrer Polsterung nicht unterscheiden, obwohl sie in Ausführung, Farbe und Bezug unterschiedlich sein können;

⁽¹⁾ Kopfstützen von Fahrzeugen der Klasse M₁, die den Vorschriften der Regelung Nr. 17 entsprechen, brauchen den Vorschriften dieser Regelung nicht zu entsprechen.

- 2.5. „Bezugspunkt“ des Sitzes („H-Punkt“) (siehe Anhang 3 dieser Regelung): die Spur der theoretischen Drehachse zwischen dem Bein und dem Rumpf eines durch eine Normpuppe dargestellten menschlichen Körpers in einer vertikalen Längsebene des Sitzes;
- 2.6. „Bezugslinie“: eine Gerade, die — entweder bei einer Normpuppe mit dem Gewicht und den Abmessungen, die von 50 % der männlichen Erwachsenen nicht überschritten werden, oder bei einer Normpuppe mit identischen Eigenschaften — durch Verbindung des Nackens mit dem Brustkorb verläuft. Bei der in Anhang 3 dargestellten Normpuppe zur Bestimmung des H-Punktes des Sitzes ist die Bezugslinie diejenige, die in Abb. 1 der Anlage zu diesem Anhang dargestellt ist;
- 2.7. „Kopflinie“: eine Gerade, die durch den Schwerpunkt des Kopfes und durch die Verbindung des Nackens mit dem Brustkorb verläuft. Befindet sich der Kopf in Ruhestellung, so deckt sich die Kopflinie mit der Bezugslinie;
- 2.8. „Klappsitz“: ein Sitz, der für gelegentliche Benutzung vorgesehen und gewöhnlich weggeklappt ist;
- 2.9. „Einstelleinrichtung“: die Einrichtung, mit der der Sitz oder seine Teile in eine Stellung gebracht werden können, die der Körperform des Sitzenden angepasst ist.

Diese Einrichtung kann insbesondere Folgendes zulassen:

- 2.9.1. eine Längsverstellung,
- 2.9.2. eine Höhenverstellung,
- 2.9.3. eine Winkelverstellung;
- 2.10. „Verstelleinrichtung“: eine Einrichtung, die eine Winkelverstellung oder Längsverstellung ohne feste Zwischenstellung des Sitzes oder eines seiner Teile ermöglicht, um den Zugang zum Raum hinter dem Sitz zu erleichtern.
3. ANTRAG AUF GENEHMIGUNG
- 3.1. Der Antrag auf Erteilung einer Genehmigung ist vom Inhaber der Fabrik- oder Handelsmarke des Sitzes oder der Kopfstütze oder von seinem ordentlich bevollmächtigten Vertreter einzureichen.
- 3.2. Dem Antrag ist in dreifacher Ausfertigung Folgendes beizufügen:
- 3.2.1. eine genaue Beschreibung der Kopfstütze, insbesondere hinsichtlich der Art des Polsterwerkstoffs oder der -werkstoffe und gegebenenfalls der Lage und der Beschaffenheit der Stütz- und Verankerungsteile für den Sitztyp oder die Sitztypen, für den oder die eine Genehmigung hinsichtlich der Kopfstütze beantragt wird;
- 3.2.2. bei einer „abnehmbaren“ Kopfstütze nach Absatz 2.2.2:
- 3.2.2.1. eine genaue Beschreibung des Sitztyps oder der Sitztypen, für den oder die eine Genehmigung hinsichtlich der Kopfstütze beantragt wird;
- 3.2.2.2. Angaben über den Fahrzeugtyp oder die Fahrzeugtypen, in den oder in die in Absatz 3.2.2.1 bezeichneten Sitze eingebaut werden sollen.
- 3.2.3. bei einer „separaten“ Kopfstütze nach Absatz 2.2.3:
- 3.2.3.1. eine ausführliche Beschreibung des Bereichs der Struktur, in dem die Kopfstütze angebracht werden soll;
- 3.2.3.2. Angaben über den Fahrzeugtyp, in den die Kopfstütze eingebaut werden soll;

- 3.2.3.3. Bemaßte Zeichnungen der wesentlichen Teile der Struktur und der Kopfstütze; aus den Zeichnungen muss die Lage der Genehmigungsnummer in Bezug auf den Kreis des Genehmigungszeichens ersichtlich sein.
- 3.2.4. Bemaßte Zeichnungen der wesentlichen Teile des Sitzes und der Kopfstütze; aus den Zeichnungen muss die Lage der Genehmigungsnummer in Bezug auf den Kreis des Genehmigungszeichens ersichtlich sein.
- 3.3. Dem Technischen Dienst, der die Prüfungen für die Genehmigung durchführt, ist zur Verfügung zu stellen:
 - 3.3.1. bei einer „integrierten“ Kopfstütze nach Absatz 2.2.1 vier vollständige Sitze.
 - 3.3.2. bei einer „abnehmbaren“ Kopfstütze nach Absatz 2.2.2:
 - 3.3.2.1. zwei Sitze jeden Typs, an dem die Kopfstütze angebracht werden soll;
 - 3.3.2.2. $4 + 2N$ Kopfstützen, wobei N die Zahl der Sitze ist, an denen die Kopfstütze angebracht werden soll.
 - 3.3.3. bei einer „separaten“ Kopfstütze nach Absatz 2.2.3 drei Kopfstützen und der betreffende Teil der Fahrzeugstruktur oder ein vollständiges Fahrzeug.
- 3.4. Der Technische Dienst, der die Prüfungen für die Genehmigung durchführt, kann
 - 3.4.1. bestimmte Teile oder bestimmte Muster der verwendeten Werkstoffe und/oder
 - 3.4.2. die Vorführung von Fahrzeugen des Typs oder der Typen, die nach Absatz 3.2.2.2 zu bezeichnen sind, anfordern.
4. AUFSCHRIFTEN
 - 4.1. Die zur Genehmigung vorgelegten Einrichtungen müssen:
 - 4.1.1. deutlich und dauerhaft mit der Fabrik- oder Handelsmarke des Antragstellers gekennzeichnet sein;
 - 4.1.2. an einer in den Zeichnungen nach Absatz 3.2.3.3 oder 3.2.4 bezeichneten Stelle genügend Platz für das Genehmigungszeichen haben.
 - 4.2. ist die Kopfstütze eine „integrierte“ Kopfstütze nach Absatz 2.2.1 oder eine „abnehmbare“ Kopfstütze nach Absatz 2.2.2, so sind die Kennzeichen nach Absatz 4.1.1 und 4.1.2 auf Etiketten anzugeben, die sich an einer in den Zeichnungen nach Absatz 3.2.4 bezeichneten Stelle befinden.
5. GENEHMIGUNG
 - 5.1. Die Genehmigung für einen Kopfstützentyp nach dieser Regelung ist zu erteilen, wenn der vorgelegte Kopfstützentyp den Vorschriften der Abschnitte 6 und 7 entspricht.
 - 5.2. Jedem genehmigten Typ wird eine Genehmigungsnummer zugeteilt. Die ersten beiden Ziffern (derzeit 03 für die am 20. November 1989 in Kraft getretene Änderungsserie 03) bezeichnen die Änderungsserie mit den neuesten, wichtigsten technischen Änderungen, die zum Zeitpunkt der Erteilung der Genehmigung in die Regelung aufgenommen sind. Dieselbe Vertragspartei darf diese Nummer keinem anderen Kopfstützentyp mehr zuteilen.
 - 5.3. Die Erteilung oder die Erweiterung oder die Versagung der Genehmigung für einen Kopfstützentyp nach dieser Regelung ist den Vertragsparteien des Übereinkommens von 1958, die diese Regelung anwenden, mit einem Mitteilungsblatt zu unterrichten, das dem Muster in Anhang 1 dieser Regelung entspricht, mitzuteilen.

- 5.4. An jeder nach dieser Regelung genehmigten, in einen Sitz einbezogenen oder nicht einbezogenen Kopfstütze nach Absatz 2.2.1, 2.2.2 oder 2.2.3 ist ein internationales Genehmigungszeichen anzubringen, bestehend aus:
- 5.4.1. einem Kreis, in dessen Innerem sich der Buchstabe „E“ und die Kennzahl des Landes befinden, das die Genehmigung erteilt hat ⁽¹⁾;
- 5.4.2. der Genehmigungsnummer und
- 5.4.3. bei einer in die Rückenlehne integrierten Kopfstütze der vor die Genehmigungsnummer gesetzten Nummer dieser Regelung, dem Buchstaben „R“ und einem Bindestrich.
- 5.5. Das Genehmigungszeichen ist an der in Absatz 4.1.2 genannten Stelle anzubringen.
- 5.6. Das Genehmigungszeichen muss deutlich lesbar und dauerhaft sein.
- 5.7. Anhang 2 dieser Regelung zeigt Beispiele für die Gestaltung der Genehmigungszeichen.
6. ALLGEMEINE VORSCHRIFTEN
- 6.1. Das Vorhandensein der Kopfstütze darf keine zusätzliche Gefahrenquelle für die Fahrzeuginsassen darstellen. Insbesondere darf sie in keiner Benutzungsstellung gefährliche Unebenheiten oder scharfe Kanten aufweisen, die die Verletzungsgefahr für die Fahrzeuginsassen oder die Schwere der Verletzungen erhöhen können. Die im nachstehend beschriebenen Aufschlagbereich befindlichen Teile der Kopfstütze müssen Energie aufnehmend nach Anhang 6 dieser Regelung sein.
- 6.1.1. Der Aufschlagbereich wird seitlich von zwei senkrechten, jeweils 70 mm von der Symmetrieebene des Sitzes entfernten Längsebenen begrenzt.
- 6.1.2. Der Aufschlagbereiches wird in der Höhe begrenzt auf den Teil der Kopfstütze, der oberhalb der zur Bezugslinie R senkrechten Ebene liegt, die 635 mm Abstand vom H-Punkt hat.
- 6.1.3. Abweichend von den vorstehenden Bestimmungen gelten die Anforderungen an das Energieaufnahmevermögen nicht für die hinteren Flächen von Kopfstützen für Sitze, hinter denen sich keine weiteren Sitze befinden.
- 6.2. Außerhalb der vorstehend festgelegten senkrechten Längsebenen liegende Teile der vorderen und hinteren Flächen der Kopfstütze — mit Ausnahme von Teilen der hinteren Flächen von Kopfstützen, die an Sitzen angebracht werden sollen, hinter denen keine weiteren Sitzplätze vorgesehen sind, — müssen so gepolstert sein, dass jede unmittelbare Berührung des Kopfes mit den tragenden Bauteilen vermieden wird; die Kanten der mit einer Kugel von 165 mm Durchmesser berührbaren tragenden Bauteile müssen mit einem Radius von mindestens 5 mm abgerundet sein.

Diese Anforderung gilt auch als erfüllt, wenn diese Bauteile die Prüfung des Energieaufnahmevermögens nach Anhang 6 bestehen. Sind die oben genannten Teile der Kopfstützen und ihrer Halterungen mit einem Material bedeckt, das weicher als 50 Shore (A) ist, so gelten die Anforderungen dieses Absatzes — mit Ausnahme der Anforderungen an das Energieaufnahmevermögen nach Anhang 6 dieser Regelung — nur für die starren Teile.

⁽¹⁾ 1 für Deutschland, 2 für Frankreich, 3 für Italien, 4 für die Niederlande, 5 für Schweden, 6 für Belgien, 7 für Ungarn, 8 für die Tschechische Republik, 9 für Spanien, 10 für Jugoslawien, 11 für das Vereinigte Königreich, 12 für Österreich, 13 für Luxemburg, 14 für die Schweiz, 15 (-), 16 für Norwegen, 17 für Finnland, 18 für Dänemark, 19 für Rumänien, 20 für Polen, 21 für Portugal, 22 für die Russische Föderation, 23 für Griechenland, 24 (-), 25 (-), 26 für Slowenien und 27 für die Slowakei. Die nachfolgenden Zahlen werden den anderen Ländern, die dem Übereinkommen über die Annahme einheitlicher Bedingungen für die Genehmigung der Ausrüstungsgegenstände und Teile von Kraftfahrzeugen und über die gegenseitige Anerkennung der Genehmigung beigetreten sind, nach der zeitlichen Reihenfolge der Ratifikation oder des Beitritts zugeteilt. Die so zugeteilten Zahlen werden den Vertragsparteien des Übereinkommens vom Generalsekretär der Vereinten Nationen mitgeteilt.

- 6.3. Die Kopfstütze muss am Sitz oder gegebenenfalls an der Fahrzeugstruktur derart befestigt sein, dass nicht infolge des Drucks, der während der Prüfung vom Kopf ausgeübt wird, starre und gefährliche Teile aus der Polsterung der Kopfstütze, aus der Verankerung oder aus der Rückenlehne des Sitzes herausragen.
- 6.4. Die nach Absatz 7.2 gemessene Höhe der Kopfstütze muss den nachstehenden Vorschriften entsprechen:
- 6.4.1. Die Höhe der Kopfstützen ist nach den Vorschriften von Absatz 7.2 zu messen.
- 6.4.2. Bei in der Höhe nicht verstellbaren Kopfstützen muss die Höhe bei Vordersitzen mindestens 800 mm und bei sonstigen Sitzen mindestens 750 mm betragen.
- 6.4.3. Bei in der Höhe verstellbaren Kopfstützen
- 6.4.3.1. muss die Höhe bei Vordersitzen mindestens 800 mm und bei sonstigen Sitzen mindestens 750 mm betragen; dieser Wert muss in einer Stellung zwischen der höchsten und der niedrigsten möglichen Einstellung erreicht werden;
- 6.4.3.2. darf keine „Benutzungsstellung“ in einer Höhe von weniger als 750 mm möglich sein;
- 6.4.3.3. können diese — außer bei Vordersitzen — so beschaffen sein, dass sie auf eine Höhe von weniger als 750 eingestellt werden können, sofern für den Fahrzeuginsassen deutlich erkennbar ist, dass die Kopfstütze in dieser Stellung nicht zu benutzen ist;
- 6.4.3.4. können diese bei Vordersitzen so beschaffen sein, dass sie, wenn der Sitz nicht besetzt ist, automatisch auf eine Höhe weniger als 750 eingestellt werden können, sofern sie automatisch in die Benutzungsstellung zurückkehren, wenn der Sitz besetzt wird.
- 6.4.4. Die in Absatz 6.4.2 und 6.4.3.1 angegebenen Abmessungen können auf weniger als 800 mm bei Vordersitzen und weniger als 750 mm bei anderen Sitzen verringert werden, damit ein ausreichender Abstand zwischen der Kopfstütze und der Unterseite des Daches, den Fenstern oder irgendeinem Teil der Fahrzeugstruktur vorhanden ist; der Abstand darf jedoch nicht größer als 25 mm sein. Bei Sitzen mit Verstell- und/oder Einstelleinrichtungen gilt dies für alle Stellungen der Sitze. Ferner darf abweichend von Absatz 6.4.3.2 keine „Benutzungsstellung“ in einer Höhe von weniger als 700 mm möglich sein.
- 6.4.5. Abweichend von den Vorschriften für die Höhe nach Absatz 6.4.2 und 6.4.3.1 müssen Kopfstützen an hinteren Mittelsitzen oder -sitzen in einer Höhe von mindestens 700 mm angebracht sein.
- 6.5. Die nach Absatz 7.2 gemessene Höhe des Teils, auf dem der Kopf ruht, muss bei einer in der Höhe verstellbaren Kopfstütze mindestens 100 mm betragen.
- 6.6. Bei einer in der Höhe nicht verstellbaren Kopfstütze darf zwischen der Rückenlehne und der Kopfstütze kein Durchbruch von mehr als 60 mm vorhanden sein.
- 6.6.1. Eine in der Höhe verstellbare Kopfstütze darf bei der tiefsten Einstellung nicht mehr als 25 mm Abstand von der Oberkante der Rückenlehne haben.

- 6.6.2. Bei einer nicht in der Höhe verstellbaren Kopfstütze liegt die zu berücksichtigende Zone:
- 6.6.2.1. über der rechtwinklig zur Bezugslinie in einem Abstand von 540 mm vom R-Punkt verlaufenden Ebene und
- 6.6.2.2. zwischen zwei vertikalen Längsebenen, die beiderseits der Bezugslinie in einem Abstand von 85 mm von ihr verlaufen.

In dieser Zone sind ein oder mehrere Durchbrüche, die ungeachtet ihrer Form einen nach Absatz 7.5 gemessenes Maß „a“ von mehr als 60 mm aufweisen können, unter der Bedingung zulässig, dass nach einer zusätzlichen Prüfung nach Absatz 7.4.3.4 den Vorschriften von Absatz 7.4.3.6 weiterhin entsprochen wird.

- 6.6.3. Bei in der Höhe verstellbaren Kopfstützen sind ein oder mehrere Durchbrüche, die ungeachtet ihrer Form einen nach Absatz 7.5 gemessenes Maß „a“ von mehr als 60 mm aufweisen können, an dem als Kopfstütze dienenden Teil der Einrichtung unter der Bedingung zulässig, dass nach einer zusätzlichen Prüfung nach Absatz 7.4.3.4 den Vorschriften von Absatz 7.4.3.6 weiterhin entsprochen wird.
- 6.7. Die Kopfstütze muss so breit sein, dass der Kopf einer Person in normaler Sitzhaltung in geeigneter Weise gestützt wird. In der Ebene für die Messung der Breite nach Absatz 7.3 muss die Kopfstütze beiderseits der Symmetrieebene des Sitzplatzes, für den die Kopfstütze bestimmt ist, einen mindestens 85 mm breiten Bereich überdecken, wobei dieses Maß nach Absatz 7.3 zu bestimmen ist.
- 6.8. Die Kopfstütze und ihre Verankerung müssen so ausgebildet sein, dass die durch die Kopfstütze begrenzte und nach dem in Absatz 7.4 vorgeschriebenen statischen Verfahren gemessene maximale Rückwärtsverlagerung des Kopfes kleiner als 102 mm ist.
- 6.9. Die Kopfstütze und ihre Verankerung müssen die in Absatz 7.4.3.7 vorgeschriebene Belastung aufnehmen, ohne zu versagen.
- 6.10. ist die Kopfstütze verstellbar, darf es nicht möglich sein, die vorgeschriebene höchste Benutzungsstellung ohne absichtliche Betätigung durch den Benutzer über den Verstellvorgang hinaus zu überschreiten.

7. PRÜFUNGEN

- 7.1. Bestimmung des Bezugspunktes (H-Punkt) des Sitzes, in den die Kopfstütze einbezogen ist
Dieser Punkt nach Anhang 3 dieser Regelung zu bestimmen.
- 7.2. Bestimmung der Höhe der Kopfstütze
- 7.2.1. Der Umriss der Kopfstütze und der Rückenlehne des Sitzes wird durch den Schnitt der Symmetrieebene — in der alle Linien zu zeichnen sind — des betreffenden Sitzplatzes mit dem Sitz bestimmt (siehe Anhang 4, Abb. 1).
- 7.2.2. Eine Normpuppe, deren Maße von 50 % der männlichen Erwachsenen nicht überschritten werden, oder die Normpuppe nach Anhang 3 ist auf dem Sitz in eine normale Haltung zu bringen. Eine verstellbare Rückenlehne ist dabei in einer Stellung zu verriegeln, in der die Bezugslinie der Normpuppe in einem Winkel möglichst nahe 25° gegen die Senkrechte nach rückwärts geneigt ist.
- 7.2.3. Die Projektion der Bezugslinie der Normpuppe nach Anhang 3 ist für den betreffenden Sitzplatz in die in Absatz 7.2.1 genannte Ebene zu übertragen. Die Tangente S im höchsten Punkt der Kopfstütze ist senkrecht zur Bezugslinie anzulegen.
- 7.2.4. Der Abstand „h“ vom H-Punkt zur Tangente S ist die Höhe nach 6.4.

- 7.3. Bestimmung der Breite der Kopfstütze (siehe Anhang 4 Abb. 2).
- 7.3.1. Der Schnitt der Ebene S_1 , die senkrecht zur Bezugslinie und 65 mm unterhalb der Tangente S nach Absatz 7.2.3 liegt, mit der Kopfstütze ergibt eine Schnittfläche, die durch den Umriss C begrenzt ist. Die Richtung der C berührenden Geraden, die den Schnitt der parallel zur Symmetrieebene des betreffenden Sitzplatzes liegenden vertikalen Ebenen (P und P') mit der Fläche S_1 darstellen, ist auf die Ebene S_1 zu übertragen.
- 7.3.2. Der Abstand L zwischen den Spuren der Ebenen P und P' auf der Ebene S_1 ist die Breite der Kopfstütze im Sinne von Absatz 6.7.
- 7.3.3. Gegebenenfalls ist die Breite der Kopfstütze auch 635 mm über dem Bezugspunkt des Sitzes, gemessen in Richtung der Bezugslinie, zu bestimmen.
- 7.4. Bestimmung der Wirksamkeit der Einrichtung
- 7.4.1. Die Wirksamkeit der Kopfstütze ist mit dem nachstehend beschriebenen statistischen Prüfverfahren nachzuweisen.
- 7.4.2. Vorbereitung der Prüfung
- 7.4.2.1. Verstellbare Kopfstützen sind in die höchste Stellung zu bringen.
- 7.4.2.2. Bei einer Sitzbank, bei der der tragende Rahmen (einschließlich desjenigen der Kopfstützen) oder ein Teil davon mehreren Sitzplätzen gemeinsam ist, ist die Prüfung gleichzeitig für alle diese Sitzplätze durchzuführen.
- 7.4.2.3. Ist der Sitz oder die Sitzlehne gegenüber einer an der Fahrzeugstruktur befestigten Kopfstütze verstellbar, so sind diese in die vom technischen Dienst als am ungünstigsten betrachtete Stellung zu bringen.
- 7.4.3. Prüfung
- 7.4.3.1. Alle Linien sind in der vertikalen Symmetrieebene des betreffenden Sitzes zu zeichnen (siehe Anhang 5 dieser Regelung).
- 7.4.3.2. Die Projektion der Bezugslinie R ist in die in Absatz 7.4.3.1 genannte Ebene zu übertragen.
- 7.4.3.3. Die verschobene Bezugslinie R_1 wird bestimmt, indem in den Teil, der den Rücken der Normpuppe nach Anhang 3 darstellt, eine Kraft eingeleitet wird, die ein nach hinten drehendes Moment von 37,3 daNm um den H-Punkt erzeugt.
- 7.4.3.4. Mit einem kugelförmigen Kopf von 165 mm ist eine Kraft, die ein Moment von 37,3 daNm um den H-Punkt erzeugt und die senkrecht zur verschobenen Bezugslinie wirkt, in einem Abstand von 65 mm unter der Oberkante der Kopfstütze aufzubringen, wobei die Bezugslinie R_1 in ihrer nach Absatz 7.4.3.3 bestimmten verschobenen Lage gehalten wird.
- 7.4.3.4.1. Ist es nicht möglich, die oben vorgeschriebene Kraft in einem Abstand von 65 mm von der Oberkante der Kopfstütze aufzubringen, weil Durchbrüche vorhanden sind, so darf der Abstand soweit verringert werden, dass die Wirkungslinie dieser Kraft durch die Mittellinie des dem Durchbruch nächstgelegenen Rahmenteils verläuft.
- 7.4.3.4.2. In den Fällen nach Absatz 6.6.2 und 6.6.3 ist die Prüfung so zu wiederholen, dass mit einer Kugel von 165 mm Durchmesser auf jeden Durchbruch eine Kraft aufgebracht wird,
- die durch den Schwerpunkt des kleinsten Querschnitts des Durchbruchs auf Querebenen parallel zur Bezugslinie geht und um den R-Punkt ein Moment von 37,3 daNm erzeugt.

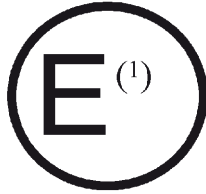
- 7.4.3.5. Die parallel zur Bezugslinie R_1 verlaufende Tangente Y am kugelförmigen Kopf ist zu bestimmen.
- 7.4.3.6. Der Abstand X zwischen der Tangente Y und der Bezugslinie R_1 ist zu messen. Die Forderung von Absatz 6.8 gilt als erfüllt, wenn der Abstand X weniger als 102 mm beträgt.
- 7.4.3.7. Nur in Fällen, in denen die nach Absatz 7.4.3.4 vorgeschriebene Kraft in einem Abstand von 65 mm oder weniger unterhalb der Oberkante der Kopfstütze aufgebracht wird, ist die Kraft auf 89 daN zu erhöhen, sofern der Sitz oder seine Lehne nicht vorher versagt.
- 7.5. Ermittlung des Maßes „a“ von Durchbrüchen an Kopfstützen (siehe Anhang 7)
- 7.5.1. Das Maß „a“ ist für jeden Durchbruch an der Vorderseite Kopfstütze mithilfe einer Kugel von 165 mm Durchmesser zu ermitteln.
- 7.5.2. Die Kugel ist in dem Punkt mit dem Durchbruch in Berührung zu bringen, an dem die Kugel ohne Kraftaufwand am weitesten eindringt.
- 7.5.3. Der Abstand zwischen den beiden Berührungspunkten der Kugel mit dem Durchbruch ist das Maß „a“, das für die Anwendung der Vorschriften von Absatz 6.6.2 und 6.6.3 maßgebend ist.
8. ÜBEREINSTIMMUNG DER PRODUKTION
- 8.1. Jede Kopfstütze und jeder Sitz, die (der) mit einem Genehmigungszeichen nach Anhang 2 versehen ist, muss dem genehmigten Kopfstützentyp entsprechen und den Vorschriften der Abschnitte 6 und 7 entsprechen.
- 8.2. Zur Nachprüfung der Übereinstimmung sind an einer ausreichenden Zahl von Kopfstützen aus der Serienfertigung stichprobenartige Prüfungen durchzuführen.
- 8.3. Für die Prüfungen sind Kopfstützen zu verwenden, die zum Verkauf angeboten werden oder angeboten werden sollen.
- 8.4. Die zur Nachprüfung der Übereinstimmung mit einem genehmigten Typ ausgewählten Kopfstützen sind nach Abschnitt 7 zu prüfen.
9. MASSNAHMEN BEI ABWEICHUNGEN IN DER PRODUKTION
- 9.1. Genehmigte Kopfstützen
- Die für einen Kopfstützentyp erteilte Genehmigung kann entzogen werden, wenn Kopfstützen, die Aufschriften nach Absatz 5.4 tragen, die stichprobenartige Prüfung nicht bestehen oder mit dem genehmigten Typ nicht übereinstimmen.
- 9.2. Entzieht eine Vertragspartei des Übereinkommens, die diese Regelung anwendet, eine von ihr erteilte Genehmigung, so hat sie unverzüglich die anderen Vertragsparteien des Übereinkommens, die diese Regelung anwenden, hierüber mit einem Mitteilungsblatt, das dem Muster in Anhang 1 dieser Regelung entspricht, zu unterrichten.
10. ÄNDERUNG DES KOPFSTÜTZENTYPS UND ERWEITERUNG DER GENEHMIGUNG
- 10.1. Jede Änderung des Kopfstützentyps ist der Behörde mitzuteilen, die die Genehmigung für diesen Kopfstützentyp erteilt hat. Die Behörde kann dann:
- 10.1.1. entweder feststellen, dass die vorgenommenen Änderungen keine nennenswerte nachteilige Wirkung haben und die Kopfstütze in jedem Fall noch den Vorschriften entspricht, oder
- 10.1.2. ein neues Gutachten von dem für die Durchführung der Prüfungen zuständigen Technischen Dienst verlangen.

- 10.2. Die Bestätigung oder die Versagung der Genehmigung ist den Vertragsparteien des Übereinkommens, die diese Regelung anwenden, unter Angabe der Änderungen nach dem in Absatz 5.3 beschriebenen Verfahren mitzuteilen.
- 10.3. Die zuständige Behörde, die die Erweiterung der Genehmigung bescheinigt, teilt einer solchen Erweiterung eine laufende Nummer zu und unterrichtet hiervon die anderen Vertragsparteien des Übereinkommens von 1958, die diese Regelung anwenden, mit einem Mitteilungsblatt, das dem Muster in Anhang 1 dieser Regelung entspricht.
11. ANWEISUNGEN
- Jeder Kopfstütze, die mit einem genehmigten Typ übereinstimmt, muss der Hersteller Angaben über die Typen und Eigenschaften der Sitze beifügen, für die die Kopfstütze genehmigt wurde. Ist die Kopfstütze verstellbar, muss der Verstell- oder Lösevorgang in diesen Angaben klar und ausführlich beschrieben werden.
12. ENDGÜLTIGE EINSTELLUNG DER PRODUKTION
- Stellt der Inhaber der Genehmigung die Produktion eines nach dieser Regelung genehmigten Kopfstützentyps endgültig ein, so hat er hiervon die Behörde zu verständigen, die die Genehmigung erteilt hat. Die Behörde hat ihrerseits die anderen Vertragsparteien des Übereinkommens von 1958, die diese Regelung anwenden, hiervon mit einem Mitteilungsblatt zu unterrichten, das dem Muster in Anhang 1 dieser Regelung entspricht.
13. ÜBERGANGSBESTIMMUNGEN
- 13.1. Vom Zeitpunkt des Inkrafttretens der Änderungsserie 04 zu dieser Regelung an darf keine Vertragspartei des Übereinkommens, die die Regelung anwendet, die Erteilung von Genehmigungen nach dieser Regelung in ihrer durch die Änderungsserie 04 geänderten Fassung verweigern.
- 13.2. Von einem Zeitpunkt 24 Monate nach dem Inkrafttreten der Änderungsserie 04 an dürfen Vertragsparteien des Übereinkommens, die diese Regelung anwenden, Genehmigungen nur dann erteilen, wenn der Fahrzeugtyp den Vorschriften dieser Regelung in ihrer durch die Änderungsserie 04 geänderten Fassung entspricht.
- 13.3. Von einem Zeitpunkt 48 Monate nach dem Inkrafttreten der Änderungsserie 04 an dürfen Vertragsparteien, des Übereinkommens, die diese Regelung anwenden, die Anerkennung von Genehmigungen verweigern, die nicht nach der Änderungsserie 04 zu dieser Regelung erteilt wurden.
14. NAMEN UND ANSCHRIFTEN DER TECHNISCHEN DIENSTE, DIE DIE PRÜFUNGEN FÜR DIE GENEHMIGUNG DURCHFÜHREN, UND DER ZUSTÄNDIGEN BEHÖRDEN
- Die Parteien des Übereinkommens von 1958, die diese Regelung anwenden, übermitteln dem Sekretariat der Vereinten Nationen die Namen und Anschriften der technischen Dienste, die die Genehmigungsprüfungen durchführen, sowie die Namen und Anschriften der Behörden, die die Genehmigung erteilen und denen die Mitteilungsblätter über die in anderen Ländern erteilten, versagten oder entzogenen Genehmigungen zu übersenden sind.
-

ANHANG 1

MITTEILUNG

(größtes Format: A4 (210 × 297 mm))



ausgestellt von: Bezeichnung der Behörde:

.....
.....
.....

betreffend ⁽²⁾: DIE ERTEILUNG DER GENEHMIGUNG
DIE ERWEITERUNG DER GENEHMIGUNG
DIE VERSAGUNG DER GENEHMIGUNG
DEN ENTZUG DER GENEHMIGUNG
DIE ENDGÜLTIGE EINSTELLUNG DER PRODUKTION

für einen Typ einer in einen Sitz einbezogenen oder nicht einbezogenen Kopfstütze nach der Regelung Nr. 25

Genehmigungsnummer: Erweiterungsnummer:

- 1. Fabrik- oder Handelsmarke
- 2. Name des Herstellers
- 3. Gegebenenfalls Name und Anschrift des Vertreters des Herstellers
- 4. Anschrift
- 5. zur Genehmigung vorgelegt am
- 6. Mit der Durchführung der Prüfungen beauftragter Technischer Dienst
- 7. Kurzbeschreibung der Kopfstütze ⁽³⁾
- 8. Typ und Eigenschaften der Sitze, für die die Kopfstütze vorgesehen oder in die sie einbezogen incorporated
- 9. Types of vehicles for which the seats for which the head restraint is designed are intended
- 10. Datum des Gutachtens des Technischen Dienstest
- 11. Number of report issued by the technical service
- 12. Genehmigung erteilt/versagt/erweitert/entzogen ⁽²⁾
- 13. Ort.
- 14. Datum.
- 15. Unterschrift.
- 16. Dieser Mitteilung ist ein Verzeichnis der Unterlagen beigefügt, die bei der Genehmigungsbehörde eingereicht wurden und die auf Anforderung zur Verfügung gestellt werden.

⁽¹⁾ Kennzahl des Landes, das die Genehmigung erteilt/erweitert/versagt/entzogen hat (siehe Vorschriften der Regelung für die Genehmigung).

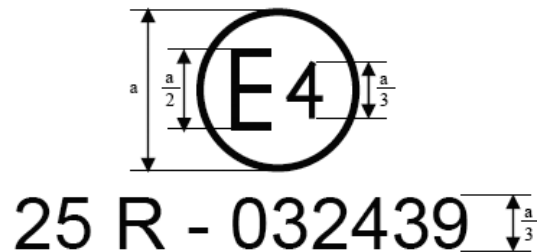
⁽²⁾ Unzutreffendes streichen.

⁽³⁾ Bei „integrierten“ Kopfstützen nach Absatz 2.2.1 oder „abnehmbaren“ Kopfstützen nach Absatz 2.2.2 muss diese Zeile nicht ausgefüllt werden, wenn alle erforderlichen Eigenschaften und Einzelheiten unter Punkt 8 angegeben sind.

ANHANG 2

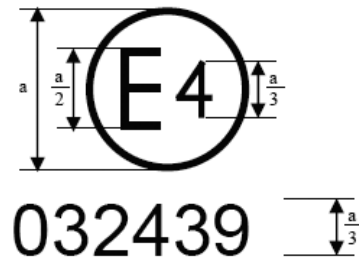
MUSTER DER GENEHMIGUNGSZEICHEN (*)

Genehmigungszeichen für eine „integrierte“ Kopfstütze nach Absatz 2.2.1 oder eine „abnehmbare“ Kopfstütze nach Absatz 2.2.2 dieser Regelung.



Das oben dargestellte, an einer oder mehreren „integrierten“ oder „abnehmbaren“ Kopfstützen angebrachte Genehmigungszeichen bedeutet, dass der Kopfstützentyp nach der Regelung Nr. 25 in den Niederlanden (E4) unter der Nummer 032439 genehmigt wurde. Die ersten beiden Ziffern der Genehmigungsnummer geben an, dass die Genehmigung nach den Vorschriften der Regelung Nr. 25 in ihrer durch die Änderungsserie 03 geänderten Fassung erteilt wurde.

Genehmigungszeichen für eine „separate“ Kopfstütze nach Absatz 2.2.3 dieser Regelung.



Das oben dargestellte, an einer Kopfstütze angebrachte Genehmigungszeichen bedeutet, dass es sich um eine „separate“ Kopfstütze handelt, die in den Niederlanden (E4) unter der Nummer 032439 genehmigt wurde. Die ersten beiden Ziffern der Genehmigungsnummer geben an, dass die Genehmigung nach den Vorschriften der Regelung Nr. 25 in ihrer durch die Änderungsserie 03 geänderten Fassung erteilt wurde.

(*) Die Genehmigungsnummer ist in der Nähe des Kreises entweder über, unter, links oder rechts von dem Buchstaben „E“ anzuordnen.

ANHANG 3

Verfahren zur Bestimmung des „H“-Punktes und des tatsächlichen Rumpfwinkels für Sitzplätze in Kraftfahrzeugen

1. ZWECK

Das in diesem Anhang beschriebene Verfahren dient zur Bestimmung der Lage des „H“-Punktes und des tatsächlichen Rumpfwinkels für einen oder mehrere Sitzplätze eines Kraftfahrzeugs (Motorfahrzeugs) und zur Überprüfung der Übereinstimmung der Messergebnisse mit den vom Fahrzeughersteller vorgelegten Konstruktionsangaben ⁽¹⁾.

2. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Im Sinne dieses Anhangs bedeuten:

2.1. „Bezugsdaten“ eines oder mehrere der nachstehenden Merkmale eines Sitzplatzes:

2.1.1. der H-Punkt und der R-Punkt und deren Abweichung voneinander;

2.1.2. der tatsächliche Rumpfwinkel und der konstruktiv festgelegte Rumpfwinkel und deren Abweichung voneinander.

2.2. „Dreidimensionale H-Punkt-Maschine“ (3DH-Einrichtung) eine Einrichtung, die für die Bestimmung des H-Punktes und des tatsächlichen Rumpfwinkels benutzt wird. Diese Einrichtung ist in Anlage 1 dieses Anhangs beschrieben.

2.3. „H-Punkt“ den Drehpunkt zwischen dem Rumpf und den Oberschenkeln der nach Absatz 4 dieses Anhangs auf den Fahrzeugsitz aufgesetzten 3DH-Einrichtung. Der H-Punkt liegt in der Mitte der Mittellinie dieser Einrichtung, die zwischen den H-Punkt-Sichtmarken der 3DH-Einrichtung verläuft. Der H-Punkt entspricht theoretisch dem R-Punkt (zulässige Abweichungen siehe Absatz 3.2.2 dieses Anhangs). Ist der H-Punkt in Übereinstimmung mit Absatz 4 dieses Anhangs bestimmt, so wird er als feststehend gegenüber der Sitzpolstergestaltung betrachtet und bewegt sich mit, wenn der Sitz verstellt wird.

2.4. „R-Punkt“ oder „Sitzbezugspunkt“ einen vom Hersteller für jeden Sitzplatz angegebenen konstruktiv festgelegten Punkt, der unter Bezug auf das dreidimensionale Bezugssystem bestimmt wurde.

2.5. „Rumpflinie“ die Mittellinie des Messstabes der 3DH-Einrichtung bei seiner hintersten Einstellung.

2.6. „Tatsächlicher Rumpfwinkel“ den Winkel, der zwischen einer Senkrechten durch den H-Punkt und der Rumpflinie unter Verwendung der Rückenwinkelskala an der 3DH-Einrichtung gemessen wird; der tatsächliche Rumpfwinkel entspricht theoretisch dem konstruktiv festgelegten Rumpfwinkel (zulässige Abweichungen siehe Absatz 3.2.2).

2.7. „Konstruktiv festgelegter Rumpfwinkel“ den Winkel zwischen einer Senkrechten durch den R-Punkt und der Rumpfbezugslinie in einer Stellung, die der vom Hersteller konstruktiv festgelegten Stellung der Rückenlehne entspricht.

2.8. „Mittlebene des Insassen“ (CPO/PMO): die Mittellinie der auf jeden vorgesehenen Sitzplatz aufgesetzten 3DH-Einrichtung; sie wird durch die Koordinaten des H-Punktes auf der Y-Achse dargestellt. Bei Einzelsitzen fällt die Mittlebene des Sitzes mit der Mittlebene des Insassen zusammen. Bei anderen Sitzen ist die Mittlebene des Insassen vom Hersteller angegeben.

2.9. „Dreidimensionales Bezugssystem“ ein System, wie in der Anlage 2 zu diesem Anhang beschrieben.

2.10. „Markierungszeichen“ vom Hersteller festgelegte äußere Punkte (Öffnungen, Oberflächen, Zeichen oder Einkerbungen) auf der Fahrzeugkarosserie.

2.11. „Messstellung des Fahrzeugs“ die Stellung des Fahrzeugs, die durch die Koordinaten der Markierungszeichen im dreidimensionalen Bezugssystem definiert ist.

⁽¹⁾ Für jeden Sitzplatz außer den Vordersitzen, für den der H-Punkt nicht mit der dreidimensionalen H-Punkt-Einrichtung oder anderen Verfahren bestimmt werden kann, darf nach Ermessen der zuständigen Behörde der vom Hersteller angegebene R-Punkt als Bezugspunkt verwendet werden.

3. VORSCHRIFTEN

3.1. Angabe von Daten

Für jeden Sitzplatz, für den Bezugsdaten zum Nachweis der Übereinstimmung mit den Vorschriften dieser Regelung erforderlich sind, müssen alle oder eine angemessene Auswahl der folgenden Daten im Formblatt (Formular) nach Anlage 3 zu diesem Anhang angegeben werden:

- 3.1.1. die Koordinaten des R-Punktes im dreidimensionalen Bezugssystem;
- 3.1.2. der konstruktiv festgelegte Rumpfwinkel;
- 3.1.3. alle notwendigen Angaben zur Einstellung des Sitzes (sofern dieser verstellbar ist) auf die Messposition nach Absatz 4.3.
- 3.2. Abweichung zwischen den gemessenen Daten und den konstruktiven Festlegungen
- 3.2.1. Die Koordinaten des H-Punktes und der Wert des nach dem in Absatz 4 beschriebenen Verfahren ermittelten tatsächlichen Rumpfwinkels sind jeweils mit den Koordinaten des R-Punktes und dem Wert des vom Fahrzeughersteller angegebenen konstruktiv festgelegten Rumpfwinkels zu vergleichen.
- 3.2.2. Die Lage des R-Punktes und des H-Punktes zueinander und die Abweichung zwischen dem konstruktiv festgelegten Rumpfwinkel und dem tatsächlichen Rumpfwinkel für den betreffenden Sitzplatz gelten als zufriedenstellend, wenn die Koordinaten des H-Punktes in einem Quadrat liegen, dessen Seiten 50 mm lang sind und dessen Diagonalen sich im R-Punkt schneiden und wenn der tatsächliche Rumpfwinkel um nicht mehr als 5° vom konstruktiv festgelegten Rumpfwinkel abweicht.
- 3.2.3. Sind diese Bedingungen erfüllt, so sind der R-Punkt und der konstruktiv festgelegte Rumpfwinkel zu benutzen, um die Übereinstimmung mit den Vorschriften dieser Regelung nachzuweisen.
- 3.2.4. Genügt der H-Punkt oder der tatsächliche Rumpfwinkel den Vorschriften nach Absatz 3.2.2 nicht, so sind zwei weitere Bestimmungen des H-Punktes oder des tatsächlichen Rumpfwinkels (insgesamt drei) vorzunehmen. Entsprechen zwei der drei auf diese Weise erzielten Ergebnisse den Vorschriften, so gelten die Bedingungen nach Absatz 3.2.3.
- 3.2.5. Entsprechen mindestens zwei der drei nach Absatz 3.2.4 erzielten Ergebnisse nicht den Vorschriften von Absatz 3.2.2 oder kann die Überprüfung nicht durchgeführt werden, weil Angaben des Herstellers über die Lage des R-Punktes oder des konstruktiv festgelegten Rumpfwinkels fehlen, so ist der Mittelwert der drei gemessenen Punkte oder der drei gemessenen Winkel jeweils anstelle des R-Punktes oder des konstruktiv festgelegten Rumpfwinkels zu benutzen, wo in der Regelung auf diese hingewiesen wird.

4. VERFAHREN ZUR BESTIMMUNG DES H-PUNKTES UND DES TATSÄCHLICHEN RUMPFWINKELS

- 4.1. Das Fahrzeug ist nach Wahl des Herstellers bei einer Temperatur von 20 ± 10 °C zu konditionieren, um sicherzustellen, dass das Sitzmaterial Raumtemperatur erreicht. Ist der zu prüfende Sitz vorher niemals benutzt worden, so ist eine Person oder Einrichtung mit einer Masse von 70 bis 80 kg zweimal für eine Minute auf den Sitz zu setzen, um das Sitz- und Rückenlehnenpolster einzudrücken. Auf Verlangen des Herstellers müssen alle Sitzgruppen für eine Dauer von mindestens 30 Minuten vor dem Aufsetzen der 3DH-Einrichtung unbelastet bleiben.
- 4.2. Das Fahrzeug muss sich in der Messstellung nach Absatz 2.11 befinden.
- 4.3. Ist der Sitz verstellbar, so ist er zunächst in die vom Fahrzeughersteller vorgesehene hinterste normale Fahr- und Benutzungsstellung zu bringen, wobei nur die Längsverstellung des Sitzes zu berücksichtigen ist und Sitzverstellwege für andere Zwecke als normale Fahr- und Benutzungsstellungen auszuschließen sind. Sind andere Arten der Sitzverstellung möglich (senkrecht, winklig, Rückenlehne usw.), so sind diese entsprechend den Angaben des Herstellers vorzunehmen. Bei Schwingsitzen muss die senkrechte Stellung in einer vom Hersteller angegebenen normalen Fahrstellung fest verriegelt werden.
- 4.4. Die Fläche des Sitzplatzes, die von der 3DH-Einrichtung berührt wird, ist mit einem Stück Musselin ausreichender Größe und zweckmäßiger Gewebestruktur zu bedecken, das als ein glattes Baumwollgewebe mit 18,9 Fäden pro cm² und einer Masse von 0,228 kg/m² oder als Wirkware bzw. Vliesstoff mit gleichen Eigenschaften beschrieben wird.

Wird die Prüfung auf einem Sitz außerhalb des Fahrzeugs durchgeführt, so muss der Boden, auf den der Sitz gesetzt wird, dieselben wesentlichen Eigenschaften (⁽¹⁾) aufweisen wie der Boden des Fahrzeugs, in dem der Sitz benutzt werden soll.

⁽¹⁾ Neigungswinkel, Höhenunterschied bei der Sitzbefestigung, Oberflächenstruktur usw.

- 4.5. Sitz und Rücken der 3DH-Einrichtung sind so anzuordnen, dass die Mittelebene des Insassen (CPO/PMO) mit der Mittelebene der 3DH-Einrichtung zusammenfällt. Auf Verlangen des Herstellers darf die 3DH-Einrichtung hinsichtlich der CPO/PMO nach innen verschoben werden, wenn die 3DH-Einrichtung so weit außen angeordnet ist, dass der Rand des Sitzes die Horizontaleinstellung der 3DH-Einrichtung nicht ermöglicht.
- 4.6. Die den Fuß und den Unterschenkel darstellenden Baugruppen sind entweder einzeln oder unter Verwendung der aus einem T-Stück und den Unterschenkeln bestehenden Baugruppe an der Sitzschalenbaugruppe zu befestigen. Eine Linie durch die Sichtmarken des H-Punktes muss waagrecht zum Boden und rechtwinklig zur Längsmittalebene des Sitzes verlaufen.
- 4.7. Die Fuß- und Beinpositionen der 3DH-Einrichtung sind wie folgt einzustellen:
- 4.7.1. Vorgesehener Sitzplatz: Fahrzeugführer und vorne außen sitzender Mitfahrer.
- 4.7.1.1. Beide Fuß- und Bein-Baugruppen sind so nach vorn zu bewegen, dass die Füße auf dem Boden eine natürliche Stellung einnehmen, gegebenenfalls zwischen den Pedalen. Falls möglich, sollte sich der linke Fuß ungefähr im gleichen Abstand links von der Mittelebene der 3DH-Einrichtung wie der rechte Fuß rechts von dieser Ebene befinden. Die Libelle zur Einstellung der Querneigung der 3DH-Einrichtung muss in die Waagrechte gebracht werden, indem gegebenenfalls die Sitzschale verrückt wird oder die Fuß- und Bein-Baugruppen nach hinten verstellt werden. Die durch die H-Punkt-Sichtmarken gehende Linie muss rechtwinklig zur Längsmittalebene des Sitzes verlaufen.
- 4.7.1.2. Kann das linke Bein nicht parallel zum rechten Bein gehalten werden und kann der linke Fuß nicht durch die Struktur abgestützt werden, so ist der linke Fuß soweit zu verschieben, bis er abgestützt ist. Die Ausrichtung der H-Punkt-Sichtmarken muss aufrechterhalten werden.
- 4.7.2. Vorgesehener Sitzplatz: Hinten außen.
- Bei hinteren Sitzen oder Notsitzen werden die Beine nach den Angaben des Herstellers angeordnet. Stehen die Füße dann auf verschiedenen hohen Teilen des Bodens, so dient der Fuß, der den Vordersitz zuerst berührt, als Bezugspunkt, und der andere Fuß ist so anzuordnen, dass die Libelle für die Einstellung der Querneigung horizontal ist.
- 4.7.3. Andere vorgesehene Sitzplätze:
- Es ist das allgemeine Verfahren nach Absatz 4.7.1 anzuwenden mit der Ausnahme, dass die Füße nach den Angaben des Herstellers anzuordnen sind.
- 4.8. Es sind die Belastungsmassen für die Unter- und Oberschenkel aufzubringen, und die 3DH-Einrichtung ist wieder waagrecht auszurichten.
- 4.9. Die Rückenschale ist nach vorn gegen den vorderen Anschlag zu neigen, und die 3DH-Einrichtung ist mittels des T-Stücks von der Rückenlehne zu entfernen. Anschließend ist die 3DH-Einrichtung mit Hilfe einer der nachstehenden Methoden wieder in ihre Stellung auf dem Sitz zu bringen:
- 4.9.1. Neigt die 3DH-Einrichtung dazu, nach hinten zu rutschen, ist das folgende Verfahren anzuwenden: Die 3DH-Einrichtung nach hinten gleiten lassen, bis eine nach vorn gerichtete waagerechte Rückhaltekraft auf dem T-Stück nicht mehr erforderlich ist, d. h. bis die Sitzschale die Rückenlehne berührt. Gegebenenfalls ist den Unterschenkel wieder in seine Stellung bringen.
- 4.9.2. Neigt die 3DH-Einrichtung nicht dazu, nach hinten zu rutschen, ist das folgende Verfahren anzuwenden: Die 3DH-Einrichtung nach hinten verschieben, bis die Sitzschale die Rückenlehne berührt, wobei auf das T-Stück eine nach hinten gerichtete waagerechte Kraft aufgebracht wird (siehe Abb. 2 der Anlage 1 zu diesem Anhang).
- 4.10. Auf die Rücken-Sitz-Baugruppe der 3DH-Einrichtung ist im Schnittpunkt der Hüftwinkelskala und der T-Stück-Halterung eine Kraft von 100 ± 10 N aufzubringen. Die Richtung, in der die Kraft aufzubringen ist, muss einer Linie entsprechen, die von dem genannten Schnittpunkt zu einem Punkt genau über dem Gehäuse des Oberschenkelstabes verläuft (siehe Abb. 2 der Anlage 1 zu diesem Anhang). Sodann ist die Rückenschale vorsichtig wieder gegen die Rückenlehne zu kippen. Für den Rest des Verfahrens ist darauf zu achten, dass die 3DH-Einrichtung daran gehindert wird, wieder nach vorn zu gleiten.
- 4.11. Es sind die linken und rechten Belastungsmassen für das Gesäß und dann wechselweise die acht Belastungsmassen für den Rumpf aufzubringen. Die waagerechte Ausrichtung der 3DH-Einrichtung muss aufrechterhalten werden.
- 4.12. Die Rückenschale ist nach vorn zu neigen, um die Spannung von der Rückenlehne zu nehmen. Die 3DH-Einrichtung ist von einer Seite auf die andere in einem Bogen von 10° hin- und herzubewegen (5° nach jeder Seite von der senkrechten Mittelebene), um jede akkumulierte Reibung zwischen der 3DH-Einrichtung und dem Sitz zu beseitigen.

Während der Hin- und Herbewegung kann das T-Stück der 3DH-Einrichtung dazu neigen, von der vorgeschriebenen waagerechten und senkrechten Ausrichtung abzuweichen. Das T-Stück muss daher durch Aufbringung einer angemessenen Seitenkraft während der Hin- und Herbewegung zurückgehalten werden. Es ist darauf zu achten, dass das T-Stück so gehalten wird und die 3DH-Einrichtung so hin- und herbewegt wird, dass keine unbeabsichtigten äußeren Kräfte in senkrechter oder Längsrichtung aufgebracht werden.

Die Füße der 3DH-Einrichtung dürfen während dieses Schritts nicht zurückgehalten oder anderweitig festgehalten werden. Verändern die Füße ihre Stellung, so dürfen sie für den Moment in dieser Stellung verbleiben.

Die Rückenschale ist sorgfältig wieder gegen die Rückenlehne zu kippen, und die beiden Libellen sind auf ihre Nullstellung zu überprüfen. Ist es während der Hin- und Herbewegung der 3DH-Einrichtung zu einer Bewegung der Füße gekommen, so sind diese wie folgt wieder in ihre Stellung zu bringen:

Abwechselnd ist jeder Fuß vom Boden um den notwendigen Mindestbetrag abzuheben, bis keine weitere Fußbewegung mehr erfolgt. Während dieses Abhebens müssen sich die Füße frei bewegen können; es sollen keine nach vorn oder seitlich gerichteten Kräfte aufgebracht werden. Wenn jeder Fuß wieder in die untere Stellung zurückgebracht ist, soll sich die Ferse in Berührung mit dem dafür vorgesehenen Gestell befinden.

Die Libelle für die Einstellung der Querneigung ist auf ihre Nullstellung zu überprüfen; gegebenenfalls ist auf die Oberseite der Rückenschale eine seitliche Kraft aufzubringen, die ausreicht, die Sitzschale der 3DH-Einrichtung auf dem Sitz wieder waagrecht auszurichten.

- 4.13. Die Fixierung des T-Stücks, um zu verhindern, dass die 3DH-Einrichtung auf dem Sitzpolster nach vorn gleitet, hat wie folgt zu geschehen:
- a) Die Rückenschale ist wieder gegen die Rückenlehne zu kippen;
 - b) abwechselnd ist eine nach hinten gerichtete waagerechte Kraft von nicht mehr als 25 N auf die Messstange für den Rückenwinkel in einer Höhe von etwa der Mitte der Belastungsmassen des Rumpfes aufzubringen und wieder zurückzunehmen, bis die Hüftwinkelskala anzeigt, dass nach der Zurücknahme der Kraft eine stabile Stellung erreicht ist. Es ist darauf zu achten, dass auf die 3DH-Einrichtung keine äußeren, nach unten und seitlich gerichteten Kräfte aufgebracht werden. Ist eine erneute waagerechte Ausrichtung der 3DH-Einrichtung erforderlich, so ist die Rückenschale nach vorn zu kippen und das Verfahren nach Absatz 4.12 zu wiederholen.
- 4.14. Alle Messungen sind wie folgt durchzuführen:
- 4.14.1. Die Koordinaten des H-Punktes werden in einem dreidimensionalen Bezugssystem gemessen.
 - 4.14.2. Der tatsächliche Rumpfwinkel wird an der Rückenwinkelskala der 3DH-Einrichtung abgelesen, wenn sich die Messstange in ihrer hintersten Stellung befindet.
 - 4.15. Wird eine Wiederholung des Aufsetzens der 3DH-Einrichtung gewünscht, sollte die Sitzbaugruppe für eine Mindestdauer von 30 Minuten vor dem erneuten Aufsetzen der Einrichtung unbelastet bleiben. Die 3DH-Einrichtung mit ihren Belastungsmassen sollte nicht länger auf der Sitzbaugruppe verbleiben, als für die Durchführung der Prüfung erforderlich ist.
 - 4.16. Wenn die Sitze in derselben Reihe als ähnlich angesehen werden können (Sitzbank, identische Sitze usw.), ist nur ein H-Punkt und ein tatsächlicher Rumpfwinkel für jede Sitzreihe zu bestimmen, wobei die in der Anlage 1 beschriebene 3DH-Einrichtung auf einen Platz zu bringen ist, der als typisch für die Reihe anzusehen ist. Dieser Platz ist:
 - 4.16.1. der Fahrersitz für die vordere Reihe;
 - 4.16.2. ein äußerer Sitz für die hinteren Reihen.
-

Anlage 1

Beschreibung der dreidimensionalen H-Punkt-Maschine (*)

(3DH-Einrichtung)

1. Rücken- und Sitzschalen

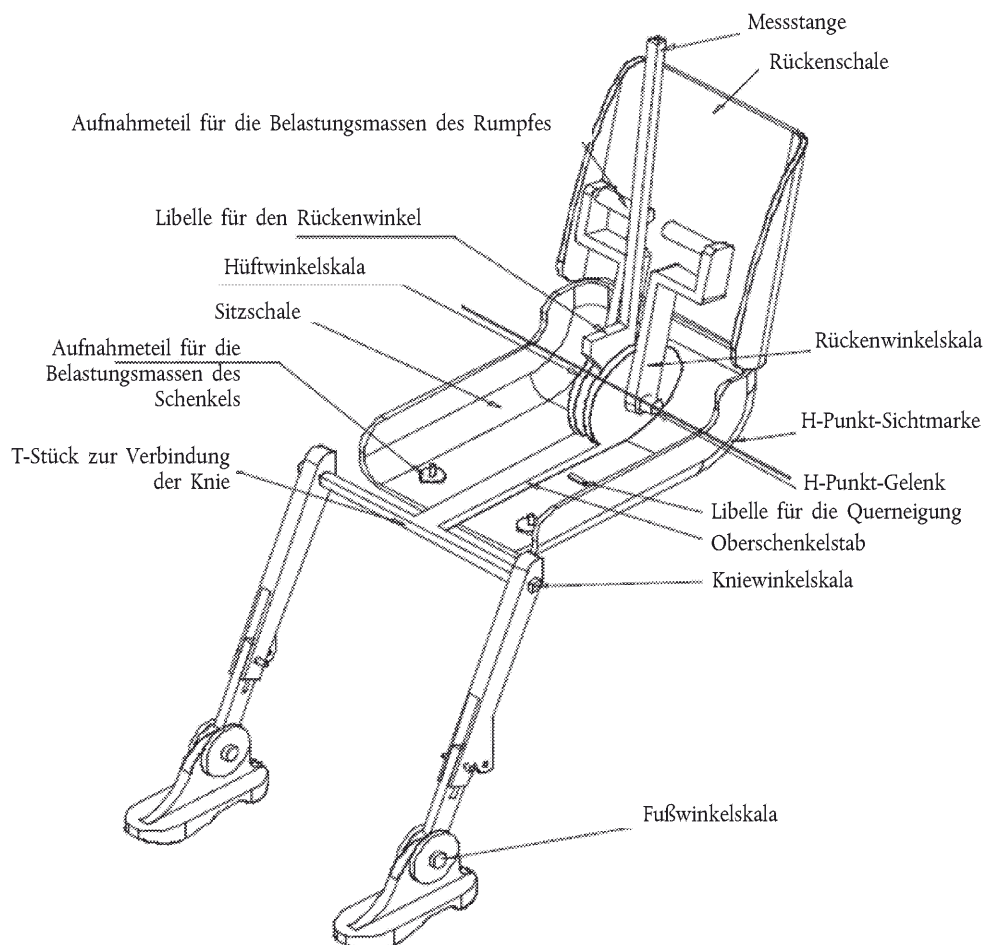
Die Rücken- und Sitzschalen sind aus faserverstärktem Kunststoff und Metall gefertigt. Sie bilden den menschlichen Rumpf und die Oberschenkelpartie nach und sind mechanisch im H-Punkt angelenkt. Eine Skala ist an der im H-Punkt angelenkten Messstange befestigt, um den tatsächlichen Rumpfwinkel zu messen. Ein an der Sitzschale befestigter Oberschenkelstab legt die Mittellinie der Oberschenkelpartie fest und dient als Grundlinie für die Hüftwinkelskala.

2. Körper- und Beinelemente

Die Unterschenkelsegmente sind an der Sitzschalenbaugruppe an dem die Knie verbindenden T-Stück angebracht, das eine seitliche Verlängerung des verstellbaren Oberschenkelstabes darstellt. In den Unterschenkelsegmenten sind Skalen eingebaut, um die Kniewinkel zu messen. Die Schuh- und die Fußbaugruppe werden für die Messung des Fußwinkels kalibriert. Zur Ausrichtung der Einrichtung im Raum werden zwei Libellen verwendet. Belastungsmassen für den Rumpf werden an den entsprechenden Schwerpunkten angebracht, um eine Eindrückung des Sitzes zu erzielen, wie sie durch eine männliche Person mit einer Masse von 76 kg erreicht wird. Alle Gelenkverbindungen der 3DH-Einrichtung sollten auf Leichtgängigkeit überprüft werden, es soll keine nennenswerte Reibung feststellbar sein.

Diese Einrichtung entspricht der in der ISO-Norm 6549-1980 beschriebenen Einrichtung.

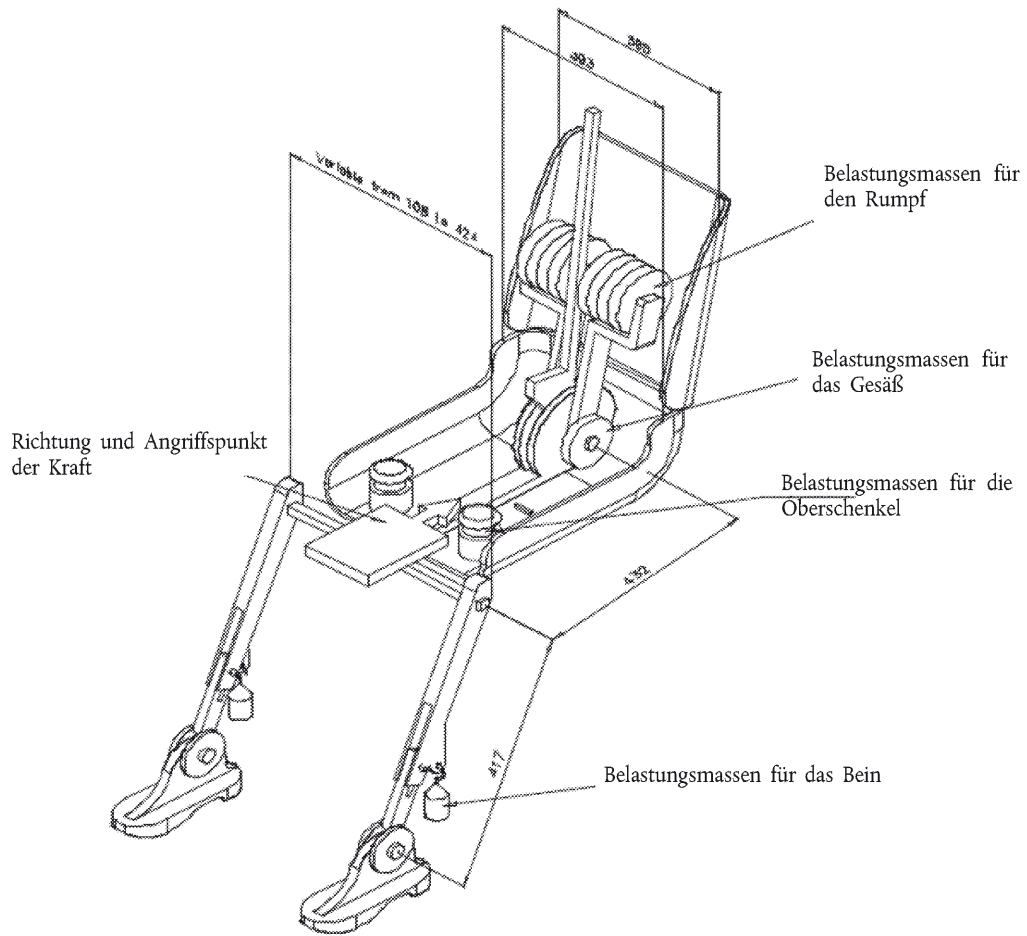
Abbildung 1

Bezeichnung der Bauteile der 3DH-Einrichtung

(*) Angaben über die Bauweise der 3DH-Einrichtung sind bei der „Society of Automotive Engineers (SAE)“, 400 Commonwealth DRIVE, Warrendale, Pennsylvania 15096, Vereinigte Staaten, erhältlich.

Abbildung 2

Abmessungen der Bauteile der 3DH-Einrichtung und Lastverteilung

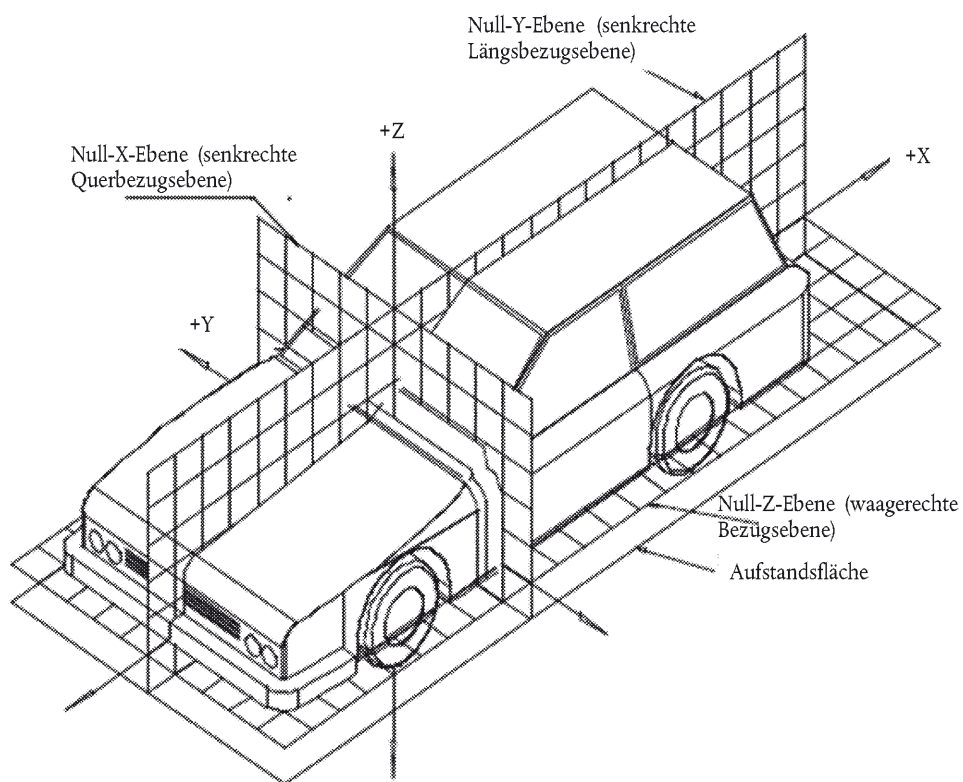


Anlage 2

DREIDIMENSIONALES BEZUGSSYSTEM

1. Das dreidimensionale Bezugssystem ist durch drei vom Fahrzeughersteller festgelegte senkrechte Ebenen definiert (siehe Abbildung) (*).
2. Die Messstellung des Fahrzeugs wird ermittelt, indem das Fahrzeug so auf der Aufstandsfläche angeordnet wird, dass die Koordinaten der Markierungszeichen den vom Hersteller angegebenen Werten entsprechen.
3. Die Koordinaten des H-Punktes und des R-Punktes werden in Bezug auf die vom Hersteller festgelegten Markierungszeichen bestimmt.

Abbildung

Dreidimensionales Bezugssystem

(*) Das Bezugssystem entspricht ISO-Norm 4130-1978.

Anlage 3

BEZUGSDATEN FÜR DIE SITZPLÄTZE

1. Kodierung der Bezugsdaten

Die Bezugsdaten werden nacheinander für jeden Sitzplatz angegeben. Sitzplätze werden durch einen aus zwei Zeichen bestehenden Code gekennzeichnet. Das erste Zeichen ist eine arabische Ziffer und bezeichnet die Sitzreihe, wobei im Fahrzeug von vorn nach hinten gezählt wird. Das zweite Zeichen ist ein Großbuchstabe, der die Lage des Sitzplatzes in einer Reihe bezeichnet, die in Richtung der Vorwärtsfahrt des Fahrzeugs betrachtet wird; es sind die folgenden Buchstaben zu verwenden:

L = links,

C = Mitte,

R = rechts

2. Beschreibung der Messstellung des Fahrzeugs

2.1. Koordinaten der Markierungszeichen

X

Y

Z

3. Verzeichnis der Bezugsdaten:

3.1. Sitzplatz:

3.1.1. Koordinaten des R-Punktes

X

Y

Z

3.1.2. Konstruktiv festgelegter Rumpfwinkel

3.1.3. Angaben für die Sitzeinstellung (*)

waagrecht:

senkrecht:

winklig:

Rumpfwinkel:

Anmerkung: Bezugsdaten für weitere Sitzplätze sind unter Absatz 3.2, 3.3 usw. aufzuführen.

(*) Unzutreffendes streichen

ANHANG 4

Bestimmung der Höhe und der Breite der Kopfstütze

Abbildung 1

Höhe

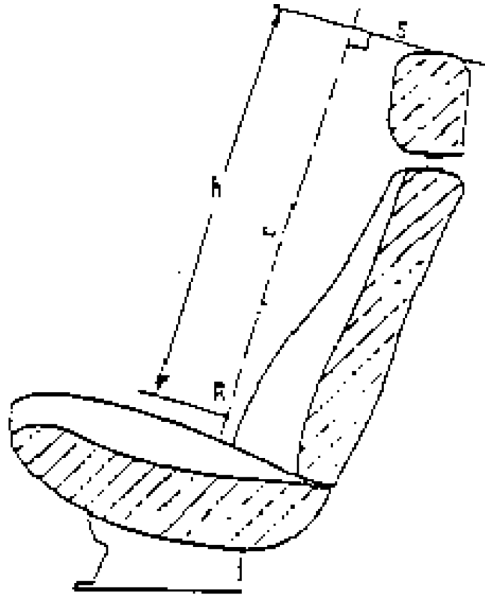
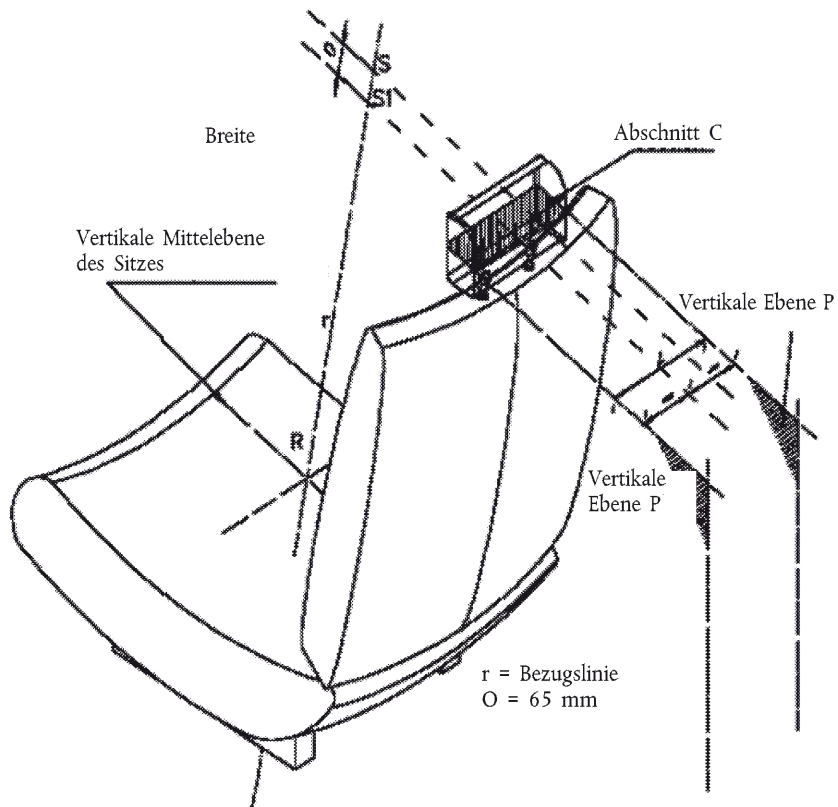
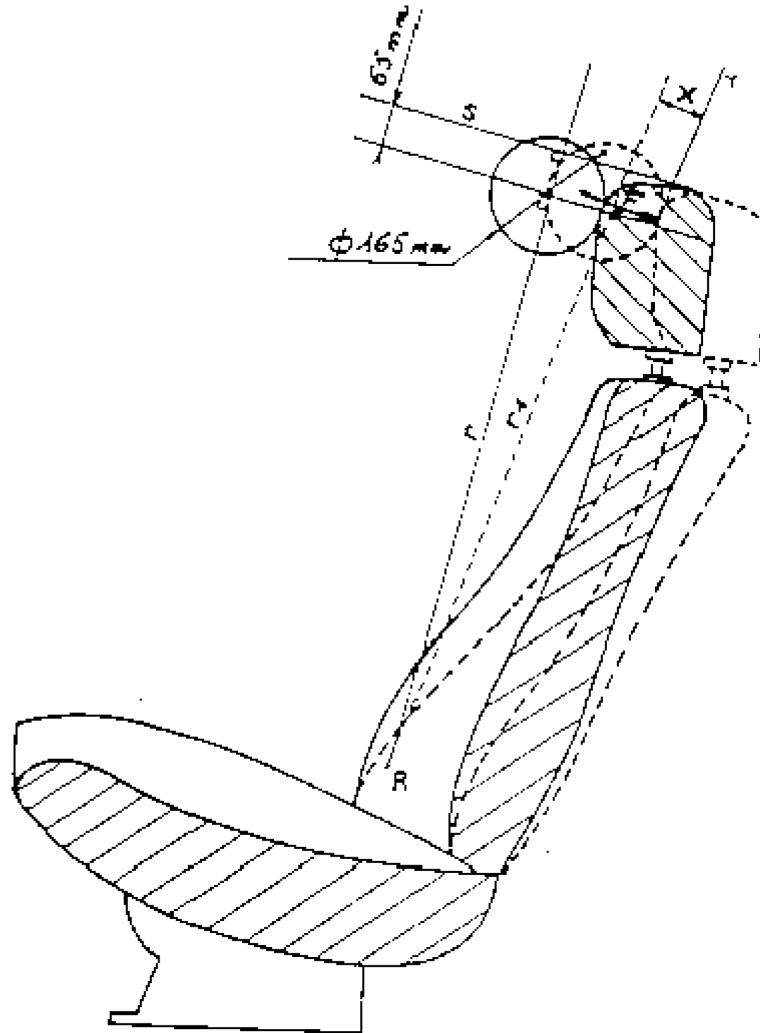


Abbildung 2



ANHANG 5

Angaben zu den aufzeichnungen und messungen während der prüfungen



_____ Ausgangsstellung
- - - - - Stellung unter Last

r: Bezugslinie

r1: verschobene Bezugslinie

Moment der Kraft F um R: 37,3 daNm

—

ANHANG 6

VERFAHREN ZUR BESTIMMUNG DER ENERGIEAUFNAHME

1. Aufbau, Prüfgerät, Geräte zur Aufzeichnung der Messwerte und Verfahren
 - 1.1 Aufbau

Die mit einem Energie aufnehmenden Werkstoff bezogene Kopfstütze ist am Sitz oder an dem Teil der Fahrzeugstruktur, in das sie eingebaut wird, anzubringen und zu prüfen. Das tragende Bauteil ist am Prüfstand derart zu befestigen, dass es sich unter der Wirkung des Aufpralls nicht verschiebt. Die Grundfläche, auf der es ruht, muss ungefähr horizontal sein, wenn nicht begründete anders lautende Angaben vorliegen. Ist die Rückenlehne verstellbar, so ist sie in der unter Absatz 7.2.2 dieser Regelung beschriebenen Stellung zu verriegeln.

Die Kopfstütze ist so an der Rückenlehne zu befestigen, wie sie im Fahrzeug befestigt ist. Bei einer separaten Kopfstütze ist sie an dem Teil der Fahrzeugstruktur zu befestigen, an dem sie üblicherweise befestigt ist.

Ist die Kopfstütze verstellbar, muss sie in die ungünstigste Stellung gebracht werden, die die Einstelleinrichtung erlaubt.
 - 1.2 Prüfgerät
 - 1.2.1 Dieses Gerät besteht aus einem Pendel, dessen Drehachse kugelgelagert ist und das eine auf den Aufschlagmittelpunkt reduzierte Masse (*) von 6,8 kg aufweist. Das freie Ende des Pendels besteht aus einem starren Kopf mit einem Durchmesser von 165 mm, dessen Mittelpunkt mit dem Aufschlagmittelpunkt des Pendels zusammenfällt.
 - 1.2.2 Der Kopf ist mit zwei Beschleunigungs- und einem Geschwindigkeitsgeber auszurüsten, die Werte in der Aufschlagrichtung messen können.
 - 1.3 Geräte zur Aufzeichnung der Messwerte

Die zu benutzenden Aufzeichnungsinstrumente müssen Messungen mit folgender Messgenauigkeit zulassen:

 - 1.3.1 Beschleunigung:

Genauigkeit: ± 5 % des tatsächlichen Wertes;

Frequenzklasse der Messkette: CFC 600, entsprechend den Kenndaten der Norm ISO 6487 (1987)

Quersensitivität: ≤ 5 % des niedrigsten Skalenwertes.
 - 1.3.2 Geschwindigkeit:

Genauigkeit: $\pm 2,5$ % des tatsächlichen Wertes;

Empfindlichkeit: 0,5 km/h.
 - 1.3.3 Zeitaufzeichnung:

Die Instrumente müssen die Aufzeichnung des gesamten Vorgangs und eine Ablesegenauigkeit von einer Tausendstelsekunde zulassen.

Der Beginn des Aufschlags im Augenblick der ersten Berührung des Prüfkopfes mit dem zu prüfenden Teil muss in den Aufzeichnungen für die Auswertung der Prüfung wiedergegeben werden.
 - 1.4 Prüfverfahren
 - 1.4.1 Mit der nach Absatz 1.1 dieses Anhangs eingebauten und eingestellten Kopfstütze muss der Aufschlag auf die von der Prüfstelle ausgewählten Punkte im Aufprallbereich nach Absatz 6.1 und eventuell außerhalb des Aufprallbereichs nach Absatz 6.2 auf Oberflächen mit einem Krümmungsradius von weniger als 5 mm erfolgen.

(*) Das Verhältnis der reduzierten Masse „ m_r “ des Pendels in einem Abstand „ a “ zwischen dem Aufschlagmittelpunkt und der Drehachse zur Gesamtmasse des Pendels „ m “ in einem Abstand „ l “ zwischen dem Schwerpunkt und der Drehachse wird durch die folgende Formel dargestellt: $m_r = m (l/a)$.

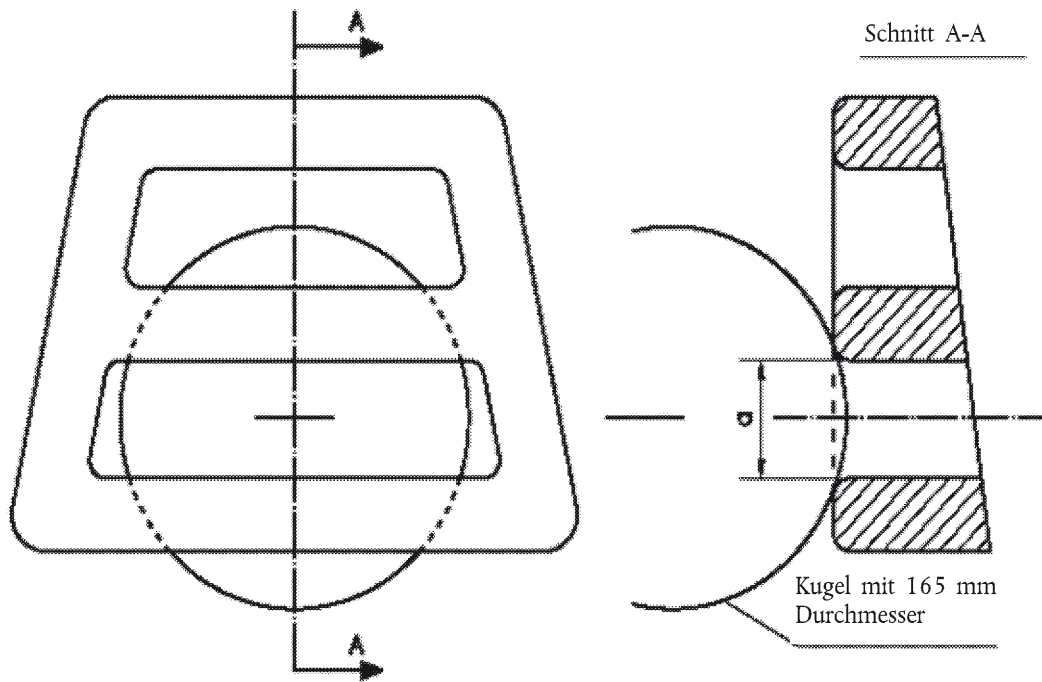
- 1.4.1.1 Bei der hinteren Oberfläche muss die Aufprallrichtung von hinten nach vorn in einer Längsebene in einem Winkel von 45° zur Vertikalen verlaufen.
 - 1.4.1.2 Bei der vorderen Oberfläche muss die Aufprallrichtung von vorn nach hinten in einer Längsebene horizontal verlaufen.
 - 1.4.1.3 Die vorderen und hinteren Bereiche sind durch die horizontale Ebene begrenzt, die tangential zu der nach Absatz 7.2 dieser Regelung bestimmten Oberkante der Kopfstütze verläuft.
 - 1.4.2 Der Prüfkopf muss auf den zu prüfenden Teil mit einer Geschwindigkeit von 24,1 km/h aufschlagen; diese Geschwindigkeit ist durch die Stoßenergie allein oder durch Verwendung eines zusätzlichen Antriebs zu erzielen.
 2. Ergebnisse
Bei den Prüfungen nach dem vorstehend beschriebenen Verfahren darf die Verzögerung des Prüfkopfes für die ununterbrochene Dauer von mehr als 3 ms nicht mehr als 80 g betragen. Der festzuhaltende Verzögerungswert ist der Mittelwert aus den Ablesungen der beiden Verzögerungsmesser.
 3. Gleichwertige Verfahren
 - 3.1 Gleichwertige Prüfverfahren sind zulässig unter der Bedingung, dass die in Absatz 2 geforderten Ergebnisse gewonnen werden können. Insbesondere können die Teile des Prüfgeräts anders ausgerichtet werden, sofern die zugehörigen Winkel zwischen der Kopfstütze und der Aufprallrichtung beibehalten werden.
 - 3.2 Den Nachweis der Gleichwertigkeit eines von der Beschreibung in Absatz 1 abweichenden Verfahrens obliegt demjenigen, der das Verfahren anwendet.
-

ANHANG 7

Ermittlung der Abmessung „A“ von Kopfstützendurchbrüchen

(siehe Absätze 6.6.2 und 6.6.3 dieser Regelung)

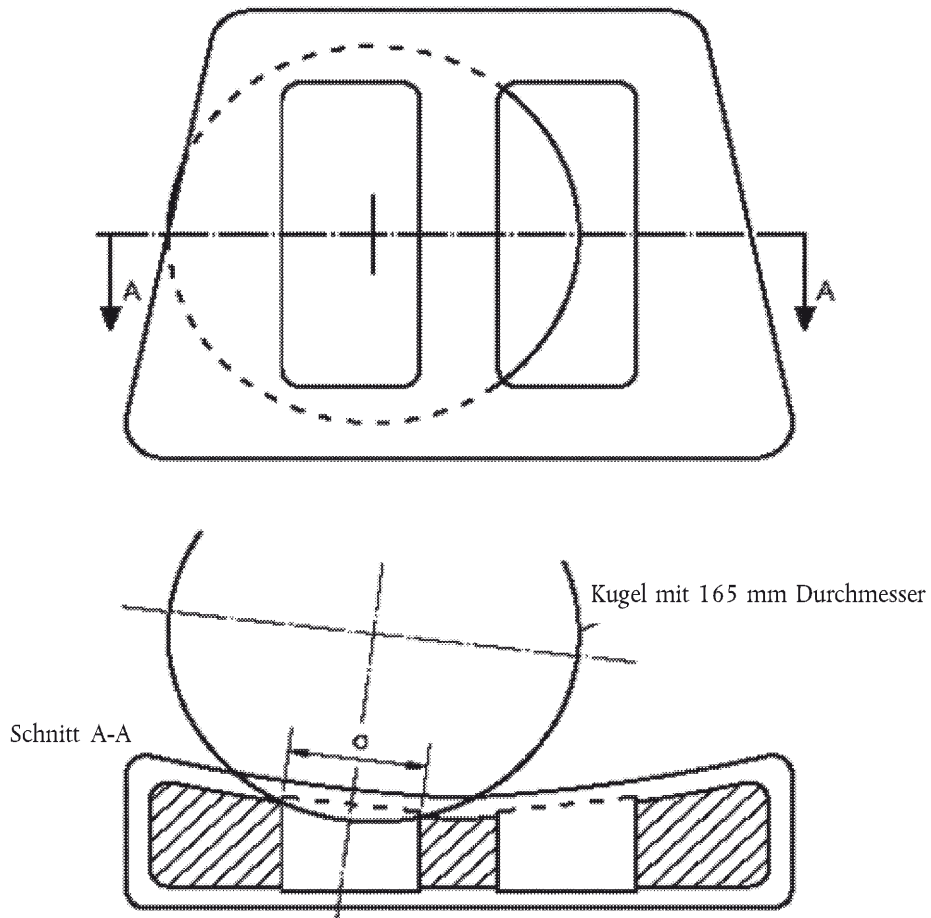
Abbildung 1

Beispiel für waagerechte Durchbrüche

Anmerkung: Für die Schnittebene A-A ist bei den Durchbrüchen eine Stelle auszuwählen, an der die Kugel ohne Belastung am tiefsten eindringen kann.

Abbildung 2

Beispiel für senkrechte Durchbrüche



Anmerkung: Für die Schnittebene A-A ist bei den Durchbrüchen eine Stelle auszuwählen, an der die Kugel ohne Belastung am tiefsten eindringen kann.

Nur die von der UN/ECE verabschiedeten Originalfassungen sind international rechtsverbindlich. Der Status dieser Regelung und das Datum ihres Inkrafttretens sind der neuesten Fassung des UN/ECE-Statusdokuments TRANS/WP.29/343 zu entnehmen, das von folgender Website abgerufen werden kann:

<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html>

Regelung Nr. 26 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN/ECE) — Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Kraftfahrzeuge hinsichtlich ihrer vorstehenden Außenkanten

Einschließlich des gesamten gültigen Textes bis:

Ergänzung 1 zur Änderungsserie 03 — Tag des Inkrafttretens: 11. Juni 2007

INHALTSVERZEICHNIS

REGELUNG

1. Anwendungsbereich und Zweck
2. Begriffsbestimmungen
3. Antrag
4. Genehmigung
5. Allgemeine Vorschriften
6. Besondere Vorschriften
7. Änderung eines Fahrzeugtyps und Erweiterung der Genehmigung
8. Übereinstimmung der Produktion
9. Maßnahmen bei Abweichungen in der Produktion
10. Endgültige Einstellung der Produktion
11. Namen und Anschriften der Technischen Dienste, die die Prüfungen für die Genehmigung durchführen, und der Behörden
12. Übergangsbestimmungen

ANHÄNGE

- Anhang 1 — Mitteilung über Erteilung der Genehmigung oder die Versagung oder die Erweiterung oder den Entzug der Genehmigung oder die endgültige Einstellung der Produktion für einen Fahrzeugtyp hinsichtlich der außen vorstehenden Teile
- Anhang 2 — Anordnungen der Genehmigungszeichen
- Anhang 3 — Verfahren zur Bestimmung der Abmessungen von Vorsprüngen und Aussparungen
- Anhang 4 — Mitteilung über die Erteilung oder die Versagung oder die Erweiterung oder die Zurücknahme der Genehmigung oder die endgültige Einstellung der Produktion für einen Typ einer selbstständigen Einheit (Gepäckträger, Skiträger oder Funkempfänger- oder -sendeantenne)

1. ANWENDUNGSBEREICH UND ZWECK

- 1.1. Diese Regelung gilt für die vorstehenden Außenkanten von Fahrzeugen der Klasse M1⁽¹⁾. Sie gilt nicht für Außenrückspiegel oder den Kugelkopf von Anhängervorrichtungen.
- 1.2. Der Zweck dieser Regelung ist, die Gefahr oder Schwere der Verletzung von Personen zu verhindern, die sich bei einem Zusammenstoß am Aufbau stoßen oder von diesem gestreift werden. Dies gilt sowohl für das stehende als auch für das fahrende Fahrzeug.

⁽¹⁾ Entsprechend der Definition in der Anlage 7 zur Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E.3) (Dokument TRANS/SC1/WP29/78/Amend.3).

2. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Im Sinne dieser Regelung bedeutet:

- 2.1. „Genehmigung eines Fahrzeugs“ die Genehmigung eines Fahrzeugtyps hinsichtlich seiner vorstehenden Außenkanten;
- 2.2. „Fahrzeugtyp“ Kraftfahrzeuge, die untereinander keine wesentlichen Unterschiede aufweisen; diese Unterschiede können insbesondere die Form und die Werkstoffe der Außenflächen betreffen;
- 2.3. „Außenfläche“ die Außenseite des Fahrzeugs einschließlich der Motorhaube, des Kofferraumdeckels, der Türen, der Kotflügel, des Daches, der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen und der sichtbaren Verstärkungsteile.
- 2.4. „Bodenlinie“ die Linie, die folgendermaßen bestimmt wird:

Um ein beladenes Fahrzeug herum ist ein Kegel mit vertikaler Achse von unbestimmter Höhe und mit einem halben Öffnungswinkel von 30° so herumzuführen, dass er die Außenfläche des Fahrzeugs stets und so niedrig wie möglich berührt. Die Bodenlinie ist der geometrische Ort dieser Berührungspunkte. Die Wagenheberansatzpunkte, die Auspuffrohre und die Räder sind bei der Bestimmung der Bodenlinie nicht zu berücksichtigen. Für die Radausschnitte wird angenommen, dass sie mit einer Oberfläche ausgefüllt sind, die die sie umgebende Außenfläche stetig fortsetzt. An beiden Enden des Fahrzeugs ist die Stoßstange bei der Bestimmung der Bodenlinie zu berücksichtigen. Je nach Fahrzeug kann die Bodenlinie am äußersten Rand des Stoßstangenprofils oder an der Aufbauverkleidung unter der Stoßstange verlaufen. Sind gleichzeitig zwei oder mehr Berührungspunkte vorhanden, dann ist der unterste Berührungspunkt bei der Bestimmung der Bodenlinie zu verwenden.
- 2.5. „Abrundungsradius“ der Radius eines Kreises, dessen Bogen der abgerundeten Form des betreffenden Bauteils am ehesten entspricht.
- 2.6. „Beladenes Fahrzeug“ das bis zur technisch zulässigen Höchstmasse beladene Fahrzeug. Fahrzeuge, die mit hydropneumatischer, hydraulischer oder Luftfederung ausgerüstet sind oder die eine Einrichtung zur automatischen lastabhängigen Niveauregulierung besitzen, sind in dem vom Hersteller angegebenen ungünstigsten normalen Betriebszustand zu prüfen.
- 2.7. „Äußerster Rand“ des Fahrzeugs in Bezug auf die Seiten des Fahrzeugs ist die Ebene parallel zur Längsmittlebene des Fahrzeugs, die mit seinem seitlichen Außenrand zusammenfällt, und in Bezug auf die Vorder- und die Rückseite die rechtwinklig dazu liegende Querebene des Fahrzeugs, die mit seinem vorderen und seinem hinteren Außenrand zusammenfällt, wobei die folgenden vorstehenden Teile nicht berücksichtigt werden:
 - 2.7.1. Teile von Reifen in der Nähe des Punktes, in dem sie den Boden berühren, und Anschlüsse für Reifendruckprüfer,
 - 2.7.2. Gleitschutzvorrichtungen, die an den Rädern befestigt werden können,
 - 2.7.3. Rückspiegel,
 - 2.7.4. seitliche Fahrtrichtungsanzeigeleuchten, Umrisseleuchten, vordere und hintere (seitliche) Begrenzungseleuchten und Parkleuchten,
 - 2.7.5. in Bezug auf die Vorder- und die Rückseite Teile, die an den Stoßstangen befestigt sind, Anhängervorrichtungen und Auspuffrohre.
- 2.8. „Abmessung des vorstehenden Teils“ eines an einer Außenfläche befestigten Bauteils die Abmessung, die nach dem in Absatz 2 des Anhangs 3 dieser Regelung beschriebenen Verfahren bestimmt wird.

- 2.9. „Bezugslinie einer Außenfläche“ die Linie durch die beiden Punkte, die die jeweilige Lage des Mittelpunkts einer Kugel bei der ersten und der letzten Berührung ihrer Oberfläche mit einem Bauteil während des in Absatz 2.2 des Anhangs 3 dieser Regelung beschriebenen Messverfahrens bezeichnen.
- 2.10. „Antenne“ jede Einrichtung für die Übertragung und/oder den Empfang elektromagnetischer Signale.
3. ANTRAG
- 3.1. Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für einen Fahrzeugtyp hinsichtlich seiner vorstehenden Außenkanten.
- 3.1.1. Der Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für einen Fahrzeugtyp hinsichtlich der vorstehenden Außenkanten ist vom Fahrzeughersteller oder seinem ordentlich bevollmächtigten Vertreter einzureichen.
- 3.1.2. Dem Antrag ist in dreifacher Ausfertigung beizufügen:
- 3.1.2.1. Fotografien der Vorderseite, der Rückseite und der Seitenteile des Fahrzeugs, die in einem Winkel zwischen 30° und 45° zur vertikalen Längsmittlebene des Fahrzeugs gemacht wurden;
- 3.1.2.2. Zeichnungen der Stoßstangen sowie gegebenenfalls
- 3.1.2.3. Zeichnungen bestimmter vorstehender Außenkanten und soweit erforderlich auch Zeichnungen gewisser Teile der Außenfläche gemäß Absatz 6.9.1.
- 3.1.3. Ein Fahrzeug, das für den zu genehmigenden Fahrzeugtyp repräsentativ ist, wird dem Technischen Dienst vorgeführt, der für die Durchführung der Prüfungen für die Genehmigung zuständig ist. Auf Verlangen dieses Technischen Dienstes sind außerdem bestimmte Teile und Muster des verwendeten Werkstoffs vorzulegen.
- 3.2. Antrag auf Erteilung einer Genehmigung hinsichtlich der Gepäckträger, Skiträger oder Funkempfangs- oder -sendeantennen, die als selbständige technische Einheiten gelten.
- 3.2.1. Der Antrag auf Erteilung einer Genehmigung hinsichtlich der Gepäckträger, Skiträger oder Funkempfangs- oder -sendeantennen, die als selbständige technische Einheiten gelten, ist von dem Fahrzeughersteller oder dem Hersteller der vorgenannten selbstständigen technischen Einheiten oder ihrem ordentlich bevollmächtigten Vertreter einzureichen.
- 3.2.2. Für jeden Typ einer der in Absatz 3.2.1 genannten Einrichtungen ist dem Antrag folgendes beizufügen:
- 3.2.2.1. jeweils drei Kopien der Unterlagen mit den technischen Merkmalen der selbständigen technischen Einheit und der Montageanleitung, die mit jeder verkauften selbständigen technischen Einheit mitzuliefern ist;
- 3.2.2.2. Ein Muster des Typs der selbständigen technischen Einheit. Falls die zuständige Behörde es für erforderlich hält, kann sie ein weiteres Muster anfordern.
4. GENEHMIGUNG
- 4.1. Genehmigung für einen Fahrzeugtyp hinsichtlich seiner vorstehenden Außenkanten.

- 4.1.1. Entspricht der zur Genehmigung nach dieser Regelung vorgeführte Fahrzeugtyp den Vorschriften nach den Absätzen 5 und 6, so ist die Genehmigung für diesen Fahrzeugtyp zu erteilen.
- 4.1.2. Jede Genehmigung umfasst die Zuteilung einer Genehmigungsnummer. Ihre ersten beiden Ziffern (gegenwärtig 03, entsprechend der Änderungsserie 03) bezeichnen die Änderungsserie mit den neuesten, wichtigsten technischen Änderungen, die zum Zeitpunkt der Erteilung der Genehmigung in die Regelung aufgenommen sind. Dieselbe Vertragspartei darf diese Nummer keinem anderen Fahrzeugtyp mehr zuteilen.
- 4.1.3. Über die Erteilung der Genehmigung oder Erweiterung oder Versagung oder Zurücknahme einer Genehmigung oder die endgültige Einstellung der Produktion für einen Fahrzeugtyp nach dieser Regelung sind die Vertragsparteien des Übereinkommens von 1958, die diese Regelung anwenden, mit einem Mitteilungsblatt zu unterrichten, das dem Muster in Anhang 1 dieser Regelung entspricht.
- 4.1.4. An jedem Fahrzeug, das einem nach dieser Regelung genehmigten Typ entspricht, ist sichtbar und an gut zugänglicher Stelle, die auf dem Formblatt anzugeben ist, ein internationales Genehmigungszeichen anzubringen, bestehend aus:
 - 4.1.4.1. einem Kreis, in dessen Innerem sich der Buchstabe „E“ und die Kennzahl des Landes befinden, das die Genehmigung erteilt hat;
 - 4.1.4.2. der Nummer dieser Regelung mit dem nachgestellten Buchstaben „R“, einem Bindestrich und der Genehmigungsnummer rechts neben dem Kreis nach Absatz 4.1.4.1.
- 4.1.5. Entspricht das Fahrzeug einem Typ, der auch nach einer anderen Regelung zum Übereinkommen in dem Land genehmigt wurde, das die Genehmigung nach dieser Regelung erteilt hat, so ist es nicht erforderlich, das Zeichen nach Absatz 4.1.4.1 zu wiederholen; in diesem Fall sind die zusätzlichen Zahlen und Zeichen aller Regelungen, aufgrund deren die Genehmigung in dem Land erteilt wurde, das die Genehmigung nach dieser Regelung erteilt hat, in Spalten rechts neben dem Zeichen nach Absatz 4.1.4.1 anzuordnen.
- 4.1.6. Das Genehmigungszeichen muss deutlich lesbar und dauerhaft sein.
- 4.1.7. Das Genehmigungszeichen ist in der Nähe oder auf dem vom Fahrzeughersteller angebrachten Schild, auf dem die Kenndaten des Fahrzeugs angegeben sind, anzuordnen.
- 4.1.8. In Anhang 2 sind Beispiele der Genehmigungszeichen dargestellt.
- 4.1.9. Die zuständige Behörde muss vor Erteilung der Typgenehmigung prüfen, ob ausreichende Maßnahmen getroffen worden sind, die eine wirksame Kontrolle der Übereinstimmung der Produktion gewährleisten.
- 4.2. Genehmigung hinsichtlich der Gepäckträger, Skiträger oder Funkempfangs- oder -sendeantennen, die als selbstständige technische Einheiten gelten.
 - 4.2.1. Entspricht der zur Genehmigung nach dieser Regelung vorgeführte Typ der selbstständigen technischen Einheit den Vorschriften der Absätze 6.16, 6.17 und 6.18, so ist die Genehmigung für diesen Typ der selbstständigen technischen Einheit zu erteilen.

- 4.2.2. Jede Genehmigung umfasst die Zuteilung einer Genehmigungsnummer. Ihre ersten beiden Ziffern (derzeit 02 entsprechend der Änderungsserie 02, die am 13. Dezember 1996 in Kraft getreten ist) bezeichnen die Änderungsserie mit den neuesten, wichtigsten technischen Änderungen, die zum Zeitpunkt der Erteilung der Genehmigung in die Regelung aufgenommen sind. Dieselbe Vertragspartei darf diese Nummer keinem anderen Typ der selbstständigen Vorrichtung mehr zuteilen.
- 4.2.3. Über die Erteilung der Genehmigung oder Erweiterung oder Versagung oder Zurücknahme einer Genehmigung oder die endgültige Einstellung der Produktion für einen Typ einer selbstständigen technischen Einheit nach dieser Regelung sind die Vertragsparteien des Übereinkommens von 1958, die diese Regelung anwenden, mit einem Mitteilungsblatt zu unterrichten, das dem Muster in Anhang 4 dieser Regelung entspricht.
- 4.2.4. An jeder selbstständigen technischen Einheit, die einem nach dieser Regelung genehmigten Typ entspricht, ist sichtbar und an gut zugänglicher Stelle, die im Genehmigungsblatt anzugeben ist, ein internationales Genehmigungszeichen anzubringen, bestehend aus
- 4.2.4.1. einem Kreis, in dem sich der Buchstabe „E“ und die Kennzahl des Landes befinden, das die Genehmigung erteilt hat ⁽¹⁾;
- 4.2.4.2. der Nummer dieser Regelung mit dem nachgestellten Buchstaben „R“, einem Bindestrich und der Genehmigungsnummer rechts neben dem Kreis nach Absatz 4.2.4.1.
- 4.2.5. Das Genehmigungszeichen muss deutlich lesbar und dauerhaft sein.
- 4.2.6. Das Genehmigungszeichen ist in der Nähe des vom Hersteller angebrachten Datenschildes oder auf diesem selbst anzugeben.
- 4.2.7. Anhang 2 dieser Regelung enthält Beispiele von Anordnungen der Genehmigungszeichen.
- 4.2.8. Die zuständige Behörde muss vor Erteilung der Typgenehmigung prüfen, ob ausreichende Maßnahmen getroffen worden sind, die eine wirksame Kontrolle der Übereinstimmung der Produktion gewährleisten.
5. ALLGEMEINE VORSCHRIFTEN
- 5.1. Die Vorschriften dieser Regelung gelten nicht für die Teile der Außenfläche, die bei beladenem Fahrzeug und insbesondere bei geschlossenen Türen, Fenstern, Kofferraumdeckeln und Motorhauben
- 5.1.1. Entweder in einer Höhe von mehr als 2 m oder
- 5.1.2. Unterhalb der Bodenlinie oder

⁽¹⁾ 1 für Deutschland, 2 für Frankreich, 3 für Italien, 4 für die Niederlande, 5 für Schweden, 6 für Belgien, 7 für Ungarn, 8 für die Tschechische Republik, 9 für Spanien, 10 für Serbien und Montenegro, 11 für das Vereinigte Königreich, 12 für Österreich, 13 für Luxemburg, 14 für die Schweiz, 15 (—), 16 für Norwegen, 17 für Finnland, 18 für Dänemark, 19 für Rumänien, 20 für Polen, 21 für Portugal, 22 für die Russische Föderation, 23 für Griechenland, 24 für Irland, 25 für Kroatien, 26 für Slowenien, 27 für die Slowakei, 28 für Weißrussland, 29 für Estland, 30 (—), 31 für Bosnien und Herzegowina, 32 für Lettland, 33 (—), 34 für Bulgarien, 35 (—), 36 für Litauen, 37 für die Türkei, 38 (—), 39 für Aserbaidschan, 40 für die ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien, 41 (—), 42 für die Europäische Gemeinschaft (Genehmigungen werden von ihren Mitgliedstaaten unter Verwendung ihres jeweiligen ECE-Zeichens erteilt), 43 für Japan, 44 (—), 45 für Australien, 46 für die Ukraine, 47 für Südafrika, 48 für Neuseeland, 49 für Zypern, 50 für Malta und 51 für die Republik Korea. Die folgenden Zahlen werden den anderen Ländern, die dem Übereinkommen über die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge(n) eingebaut und/oder verwendet werden können, und die Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Genehmigungen, die nach diesen Vorschriften erteilt wurden, beigetreten sind, nach der zeitlichen Reihenfolge ihrer Ratifikation oder ihres Beitritts zugeteilt, und die so zuge teilten Zahlen werden den Vertragsparteien des Übereinkommens vom Generalsekretär der Vereinten Nationen mitgeteilt.

- 5.1.3. so liegen, dass sie in Ruhelage oder in Betrieb von einer Kugel mit einem Durchmesser von 100 mm nicht berührt werden können.
- 5.2. Die Außenfläche des Fahrzeugs darf keine nach außen gerichteten spitzen oder scharfen Teile oder nach außen vorstehende Teile aufweisen, deren Form, Abmessungen, Richtung oder Gestaltfestigkeit die Gefahr oder die Schwere der Verletzung von Personen vergrößern können, die sich bei einem Zusammenstoß am Aufbau stoßen oder von diesem gestreift werden.
- 5.3. Die Außenfläche des Fahrzeugs darf keine nach außen gerichteten Teile aufweisen, von denen Fußgänger, Radfahrer oder Motorradfahrer erfasst werden können.
- 5.4. Kein vorstehendes Teil der Außenfläche darf einen Abrundungsradius von weniger als 2,5 mm haben. Diese Vorschrift gilt nicht für Teile der Außenfläche, die um weniger als 5 mm vorstehen; allerdings müssen bei diesen Teilen die nach außen gerichteten Kanten gebrochen sein, es sei denn, diese Teile stehen um weniger als 1,5 mm vor.
- 5.5. Vorstehende Teile der Außenfläche aus Werkstoffen, deren Härte 60 Shore A nicht übersteigt, dürfen einen Abrundungsradius unter 2,5 mm haben.

Die Härtebestimmung des Teils ist in der Anbaulage vorzunehmen wie es am Fahrzeug befestigt ist. Ist es nicht möglich, eine Härtebestimmung nach dem Shore-A-Verfahren vorzunehmen, dann ist die Härte nach vergleichbaren Verfahren zu ermitteln.

- 5.6. Die Vorschriften der Absätze 5.1 bis 5.5 gelten zusätzlich zu den besonderen Vorschriften in Absatz 6, sofern in diesen besonderen Vorschriften nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist.

6. BESONDERE VORSCHRIFTEN

6.1. Verzierungen

- 6.1.1. Aufgesetzte Verzierungen, die um mehr als 10 mm über ihre Halterung hervorstehen, müssen bei einer Kraft von 10 daN, die auf ihren am weitesten vorstehenden Punkt in beliebiger Richtung auf einer Ebene aufgebracht wird, die ungefähr parallel zu der Oberfläche verläuft, auf der sie angebracht sind, entweder ausweichen, sich ablösen oder sich verbiegen. Diese Vorschriften gelten nicht für Verzierungen an Kühlergittern, für die nur die allgemeinen Vorschriften nach Absatz 5 gelten. Zum Aufbringen der Kraft von 10 daN ist ein Dorn mit abgeflachter Stirnseite und einem Durchmesser von höchstens 50 mm zu verwenden. Ist dies nicht möglich, so ist ein gleichwertiges Verfahren anzuwenden. Sind die Verzierungen zurückgedrückt, abgelöst oder umgebogen, dann dürfen die verbleibenden Teile nicht um mehr als 10 mm vorstehen. Diese vorstehenden Teile müssen in jedem Fall den Vorschriften des Absatzes 5.2 entsprechen. Ist die Verzierung an einem Sockel befestigt, dann gehört dieser Sockel zu der Verzierung und nicht zu der Oberfläche, an der er angebracht ist.

- 6.1.2. Schutzleisten oder -kappen auf der Außenfläche fallen nicht unter die Vorschriften nach Absatz 6.1.1; sie müssen jedoch am Fahrzeug fest angebracht sein.

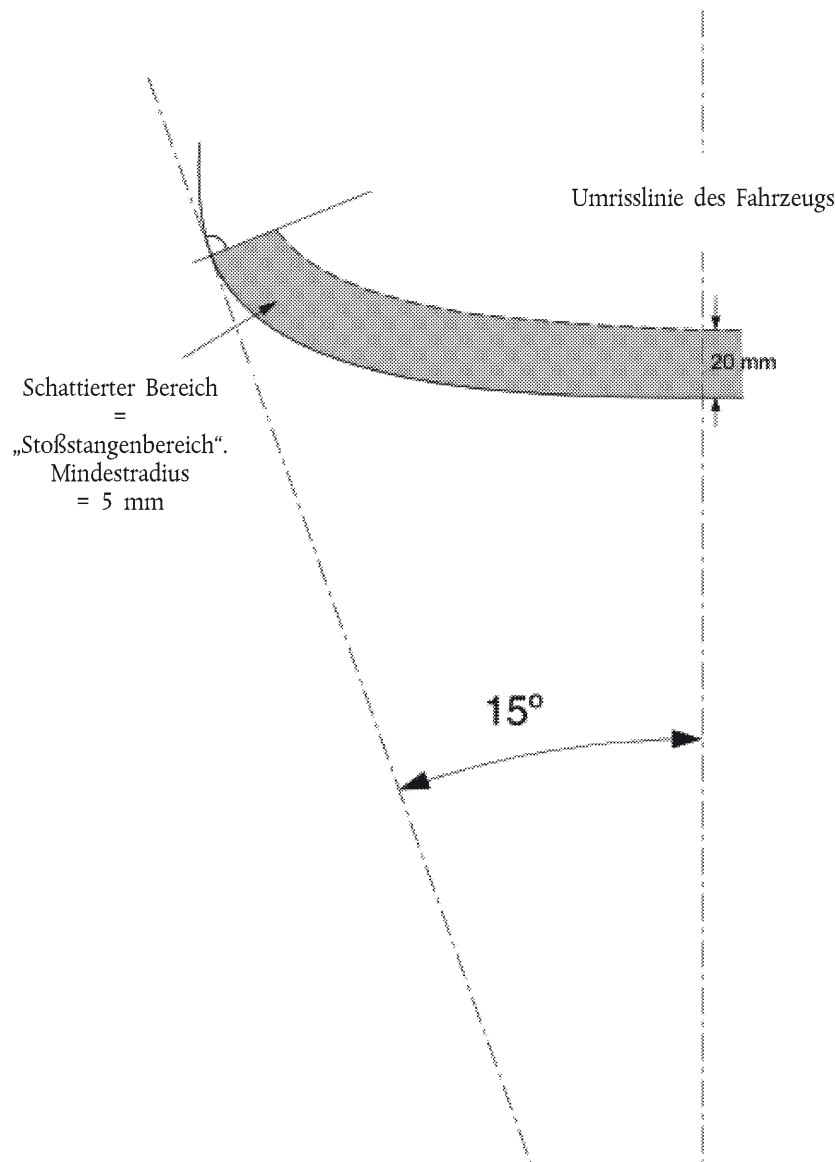
6.2. Scheinwerfer

- 6.2.1. Vorstehende Blenden und Umrandungen an Scheinwerfern sind zulässig, sofern ihr Vorsprung, gemessen im Verhältnis zur äußeren durchsichtigen Fläche des Scheinwerfers, nicht mehr als 30 mm und ihr Abrundungsradius durchgehend mindestens 2,5 mm beträgt. Bei einem Scheinwerfer, der hinter einer zusätzlichen lichtdurchlässigen Fläche angebracht ist, wird der vorstehende Teil von der äußersten lichtdurchlässigen Fläche aus gemessen. Die Abmessung der vorstehenden Teile ist nach dem in Absatz 3 des Anhangs 3 dieser Regelung beschriebenen Verfahren zu bestimmen.

- 6.2.2. Verdeckbare Scheinwerfer müssen sowohl in Betriebsstellung wie auch in verdecktem Zustand den Vorschriften nach Absatz 6.2.1 entsprechen.
- 6.2.3. Die Vorschriften des Absatzes 6.2.1 gelten nicht für versenkt eingebaute Scheinwerfer oder für Scheinwerfer, über die Teile des Aufbaus hinausragen, wenn der Aufbau den Vorschriften des Absatzes 6.9.1 entspricht.
- 6.3. Gitter und Aussparungen
- 6.3.1. Die Vorschriften des Absatzes 5.4 gelten nicht für Aussparungen zwischen festen oder beweglichen Teilen einschließlich derjenigen, die einen Teil von Lufterlass- oder Luftauslassgittern oder Kühlgittern bilden, sofern der Abstand zwischen benachbarten Teilen nicht größer als 40 mm ist und die Gitter und Aussparungen eine Funktion haben. Bei Aussparungen zwischen 40 mm und 25 mm müssen die Abrundungsradien 1 mm oder mehr betragen. Beträgt jedoch der Abstand zwischen zwei benachbarten Teilen 25 mm oder weniger, so dürfen die Abrundungsradien der äußeren Stirnflächen der Teile nicht kleiner als 0,5 mm sein. Der Abstand zwischen zwei benachbarten Teilen von Gittern und Aussparungen ist nach dem in Absatz 4 des Anhangs 3 dieser Regelung beschriebenen Verfahren zu bestimmen.
- 6.3.2. Die Verbindung der Stirnseite mit den Seitenflächen jedes Bauteils, das ein Gitter oder eine Aussparung bildet, muss abgerundet sein.
- 6.4. Scheibenwischer
- 6.4.1. Die Scheibenwischer müssen so angebracht sein, dass die Welle für den Wischerarm mit einer Schutzabdeckung versehen ist, deren Abrundungsradius den Vorschriften des Absatzes 5.4 entspricht und deren Endfläche mindestens 150 mm² beträgt. Abgerundete Abdeckungen müssen eine Projektionsfläche von mindestens 150 mm² haben, deren Abstand von dem am weitesten vorstehenden Punkt höchstens 6,5 mm beträgt. Diese Vorschriften müssen auch bei Heckscheibenwischern und Scheinwerferwischern eingehalten sein.
- 6.4.2. Absatz 5.4 gilt nicht für Wischerblätter oder andere tragende Teile. Diese Teile müssen jedoch so beschaffen sein, dass sie weder scharfe Kanten noch spitze oder schneidende Teile haben.
- 6.5. Stoßstangen
- 6.5.1. Die Enden der Stoßstangen müssen zur Außenfläche nach innen hin gebogen sein, um die Gefahr des Hängenbleibens auf ein Mindestmaß zu verringern. Diese Vorschrift gilt als eingehalten, wenn die Stoßstange zurückgesetzt oder in den Aufbau integriert ist oder aber das Ende der Stoßstange so nach innen gebogen ist, dass sie von einer Kugel mit einem Durchmesser von 100 mm nicht berührt werden kann und der Zwischenraum zwischen dem Ende der Stoßstange und den sie umgebenden Teilen des Aufbaus nicht größer als 20 mm ist.
- 6.5.2. Wenn die Begrenzung der Stoßstange, die mit der senkrechten Projektion des äußeren Fahrzeugumrisses übereinstimmt, eine harte Oberfläche hat, muss diese Fläche einen Abrundungsradius von mindestens 5 mm an allen Punkten haben, die von der Umrisslinie des Fahrzeugs bis 20 mm nach innen liegen, und in allen anderen Fällen muss der Mindestabrundungsradius 2,5 mm betragen. Diese Vorschrift gilt für den Teil der Zone, der vom äußeren Fahrzeugumriss 20 mm nach innen verläuft, der zwischen und vor (oder hinten bei der hinteren Stoßstange) den tangentialen Punkten des Fahrzeugumrisses mit zwei vertikalen Ebenen liegt, die mit der Längsmittlebene des Fahrzeugs einen Winkel von 15° bildet (siehe Abbildung 1).
- 6.5.3. Die Vorschrift des Absatzes 6.5.2 gilt nicht für Teile der Stoßstange, daran befestigte Teile oder Stoßstangeneinlagen, die um weniger als 5 mm vorstehen; dies gilt vor allem für Fugenabdeckungen und Düsen für Scheinwerfer-Reinigungsanlagen; allerdings müssen bei diesen Teilen die nach außen gerichteten Kanten gebrochen sein, es sei denn, diese Teile stehen um weniger als 1,5 mm vor.

- 6.6. Griffe, Scharniere und Druckknöpfe an Türen, Kofferräumen und Motorhauben; Tankverschlüsse und -abdeckungen
- 6.6.1. Diese Teile dürfen bei Tür- oder Kofferraumgriffen nicht um mehr als 40 mm und in allen anderen Fällen nicht um mehr als 30 mm nach außen vorstehen.

Abbildung 1



- 6.6.2. Sind die Griffe der Seitentüren Drehgriffe, dann müssen sie einer der nachstehenden Vorschriften entsprechen:
- 6.6.2.1. Bei Griffen, die in einer Ebene parallel zur Oberfläche der Tür gedreht werden, muss das freie Ende nach hinten gerichtet sein. Bei diesen Griffen muss das Ende zur Oberfläche der Tür hin gebogen und durch eine Einfassung oder Vertiefung geschützt sein.
- 6.6.2.2. Griffe, die sich nach außen in einer beliebigen Richtung schwenken lassen, die nicht parallel zur Oberfläche der Tür verläuft, müssen in der Verriegelungsstellung durch eine Einfassung oder Vertiefung geschützt sein. Das freie Ende muss entweder nach hinten oder nach unten gerichtet sein.

Griffe, die der letztgenannten Vorschrift nicht entsprechen, können dennoch zugelassen werden, wenn:

- a) sie über einen selbsttätigen Rückholmechanismus verfügen,
- b) sie beim Versagen des Rückholmechanismus um nicht mehr als 15 mm vorstehen,
- c) sie in dieser geöffneten Stellung den Vorschriften des Absatzes 5.4 entsprechen

und

- d) die Fläche ihres freien Endes, gemessen in einem Abstand von höchstens 6,5 mm von dem am weitesten vorstehenden Punkt, mindestens 150 mm² groß ist.

6.7. Räder, Radmuttern, Radnabenkappen und Zierkappen

6.7.1. Die Vorschriften nach Absatz 5.4 finden keine Anwendung.

6.7.2. Räder, Radmuttern, Radnabenkappen und Zierkappen dürfen keine spitzen oder scharfen Teile haben, die über die Außenfläche der Radfelgen hinausragen. Flügelmuttern sind nicht zulässig.

6.7.3. Wenn das Fahrzeug geradeaus fährt, darf außer den Reifen kein Teil der Räder, der oberhalb der durch ihre Drehachse verlaufenden waagrechten Ebene liegt, über die senkrechte Projektion der Außenfläche oder des Aufbaus in eine waagrechte Ebene hinausragen. Wenn es jedoch durch funktionelle Erfordernisse gerechtfertigt ist, so dürfen Zierdeckel, die Radmuttern und Nabendeckel bedecken, unter der Bedingung über die senkrechte Projektion der Außenfläche oder des Aufbaus hinausragen, dass der Abrundungsradius der Oberfläche des vorstehenden Teils nicht kleiner als 30 mm ist und dass der Vorsprung über die senkrechte Projektion der Außenfläche oder des Aufbaus hinaus keinesfalls 30 mm überschreitet.

6.8. Blechkanten

6.8.1. Blechkanten, wie die Kanten von Wasserabflussrinnen oder die Schienen von Schiebetüren, sind nur zulässig, sofern sie gebördelt oder mit einem Schutzüberzug versehen sind, der den entsprechenden Vorschriften dieser Regelung entspricht.

Eine ungeschützte Kante gilt als gebördelt, wenn sie entweder um ungefähr 180° oder so zum Aufbau hin gebördelt ist, dass sie von einer Kugel mit einem Durchmesser von 100 mm nicht berührt werden kann.

Die Vorschriften des Absatzes 5.4 gelten nicht für die folgenden Blechkanten: hintere Kante der Motorhaube und vordere Kante des hinteren Kofferraumes.

6.9. Wandung des Aufbaus

6.9.1. Falze in der Wandung des Aufbaus dürfen einen Abrundungsradius haben, der kleiner als 2,5 mm, jedoch nicht kleiner als ein Zehntel der nach Absatz 1 des Anhangs 3 zu bestimmenden Höhe „H“ der Projektion ist.

6.10. Seitliche Luft- oder Regenabweiser

6.10.1. Die Kanten der seitlichen Abweiser, die nach außen gerichtet werden können, müssen einen Abrundungsradius von mindestens 1 mm haben.

- 6.11. Ansatzpunkte für Wagenheber und Auspuffrohre
 - 6.11.1. Ansatzpunkte für Wagenheber und Auspuffrohre dürfen nicht um mehr als 10 mm über die vertikale Projektion der vertikal über ihnen liegenden Bodenlinie hinausragen. Abweichend von dieser Vorschrift darf ein Auspuffrohr um mehr als 10 mm über die vertikale Projektion der Bodenlinie hinausragen, sofern es mit gerundeten Kanten mit einem Radius von mindestens 2,5 mm endet.

- 6.12. Lufteinlass- und -auslassöffnungen
 - 6.12.1. Lufteinlass- und -auslassöffnungen müssen den Vorschriften der Absätze 5.2, 5.3 und 5.4 in allen Betriebsstellungen entsprechen.

- 6.13. Dach
 - 6.13.1. Bei Dächern, die sich öffnen lassen, ist nur die geschlossene Stellung zu berücksichtigen.

 - 6.13.2. Kabrioletts sind sowohl bei geschlossenem als auch bei geöffnetem Verdeck zu prüfen.
 - 6.13.2.1. Bei geöffnetem Verdeck ist an dem Fahrzeug innerhalb einer vom Verdeck in geschlossener Stellung gebildeten, gedachten Fläche keine Prüfung durchzuführen.
 - 6.13.2.2. Ist für das Gestänge des gefalteten (= geöffneten) Verdecks eine Abdeckung als Standardausrüstung vorhanden, dann ist die Prüfung mit dieser Abdeckung durchzuführen.

- 6.14. Fenster
 - 6.14.1. Fenster, die sich von der Außenfläche des Fahrzeugs nach außen schwenken lassen, müssen in allen Gebrauchsstellungen den nachstehenden Vorschriften entsprechen:
 - 6.14.1.1. keine ungeschützte Kante darf nach vorn gerichtet sein,
 - 6.14.1.2. kein Teil des Fensters darf über den äußersten Rand des Fahrzeugs hinausragen.

- 6.15. Kennzeichenschildhalter
 - 6.15.1. Die vom Fahrzeughersteller für die Kennzeichenschilder mitgelieferten Halter müssen den Vorschriften des Absatzes 5.4 dieser Regelung entsprechen, sofern sie von einer Kugel mit einem Durchmesser von 100 mm berührt werden können, wenn ein Kennzeichenschild entsprechend der Empfehlung des Fahrzeugherstellers angebracht ist.

- 6.16. Gepäckträger und Skiträger
 - 6.16.1. Gepäck- und Skiträger müssen so am Fahrzeug befestigt sein, dass eine starre Verriegelung in mindestens einer Richtung vorhanden ist und dass horizontale, Längs- und Querkräfte übertragen werden können, die mindestens der vom Hersteller angegebenen vertikalen Tragfähigkeit des Trägers entsprechen. Bei der Prüfung des nach den Anweisungen des Herstellers am Fahrzeug befestigten Gepäck- oder Skiträgers dürfen die Prüflasten nicht nur an einem Punkt aufgebracht werden.

 - 6.16.2. Flächen, die nach dem Anbringen des Trägers von einer Kugel mit einem Durchmesser von 165 mm berührt werden können, dürfen keine Teile mit einem Abrundungsradius von weniger als 2,5 mm haben, es sei denn, dass die Vorschriften des Absatzes 6.3 angewandt werden können.

- 6.16.3. Befestigungsteile wie Schrauben, die ohne Werkzeuge angezogen oder gelöst werden, dürfen nicht um mehr als 40 mm über die in Absatz 6.16.2 genannten Flächen hinausragen, wobei der vorstehende Teil nach dem in Absatz 2 des Anhangs 3 vorgeschriebenen Verfahren bestimmt wird; allerdings wird eine Kugel mit einem Durchmesser von 165 mm in den Fällen verwendet, in denen das in Absatz 2.2 dieses Anhangs vorgeschriebene Verfahren angewandt wird.
- 6.17. Antennen
- 6.17.1. Funkempfangs- und -sendeantennen müssen so am Fahrzeug befestigt sein, dass ihr freies Ende, wenn es in einer vom Hersteller der Antenne angegebenen Benutzungsstellung weniger als 2 m von der Fahrbahnoberfläche entfernt ist, sich innerhalb des Bereichs befindet, der von den vertikalen Ebenen begrenzt wird, die im Abstand von 10 cm zum äußersten Rand des Fahrzeugs nach Absatz 2.7 zur Mitte hin liegen.
- 6.17.2. Antennen müssen außerdem so am Fahrzeug angebracht und ihr freies Ende muss, falls erforderlich, so gesichert sein, dass kein Teil der Antennen über den äußersten Rand des Fahrzeugs nach Absatz 2.7 hinausragt.
- 6.17.3. Antennenstäbe können einen Abrundungsradius von weniger als 2,5 mm haben. Das freie Ende muss jedoch mit einer festen Kappe mit einem Abrundungsradius von mindestens 2,5 mm versehen sein.
- 6.17.4. Antennensockel dürfen nicht um mehr als 40 mm vorstehen, wobei diese Abmessung nach dem Verfahren in Absatz 2 des Anhangs 3 bestimmt wird.
- 6.17.4.1. Ist es bei Fehlen eines flexiblen Antennenstabes oder Teiles nicht möglich festzustellen, was der Sockel einer Antenne ist, so gilt diese Vorschrift als erfüllt, wenn nach einer in Vorwärts- und Rückwärtsrichtung aufgebrauchten horizontalen Kraft von nicht mehr als 50 daN durch eine abgeflachte Ramme von nicht mehr als 50 mm Durchmesser an dem am meisten hervorstehenden Teil der Antenne:
- a) die Antenne sich zur Anbringungsfläche biegt und nicht mehr als 40 mm vorsteht oder
 - b) die Antenne abbricht und der restliche Teil der Antenne keinen scharfen oder gefährlichen Teil hat, der von der Kugel mit einem Durchmesser von 100 mm berührt werden kann und nicht mehr als 40 mm hervorsteht.
- 6.17.4.2. Die Absätze 6.17.4 und 6.17.4.1 werden nicht angewendet für Antennen hinter der vertikalen Querebene, die durch den 'R'-Punkt des Fahrzeugführers verläuft, vorausgesetzt, dass das größte Hervorstehen der Antenne einschließlich ihres Gehäuses nicht mehr als 70 mm beträgt, wobei diese Abmessung nach dem Verfahren in Absatz 2 des Anhangs 3 bestimmt wird.

Wenn die Antenne hinter jener Vertikalebene angeordnet ist, aber mehr als 70 mm vorsteht, wird Absatz 6.17.4.1 mit einer Begrenzung für das Hervorstehen von 70 mm anstelle von 40 mm angewendet.

- 6.18. Montageanleitung
- 6.18.1. Gepäckträger, Skiträger und Funkempfangs- oder -sendeantennen, die als selbstständige technische Einrichtungen genehmigt worden sind, dürfen nicht ohne Montageanleitung zum Verkauf angeboten, verkauft oder gekauft werden. Die Montageanleitung muss ausreichende Angaben enthalten, damit die genehmigten Bauteile so am Fahrzeug befestigt werden können, dass die entsprechenden Vorschriften der Absätze 5 und 6 eingehalten sind. Bei Teleskopantennen müssen insbesondere die Benutzungsstellungen angegeben sein.

7. ÄNDERUNG EINES FAHRZEUGTYPUS UND ERWEITERUNG DER GENEHMIGUNG
- 7.1. Jede Änderung am Fahrzeugtyp ist der Behörde mitzuteilen, die die Genehmigung erteilt hat. Diese Behörde kann dann
 - 7.1.1. entweder die Auffassung vertreten, dass von den vorgenommenen Änderungen keine nennenswert nachteilige Wirkung ausgeht;
 - 7.1.2. oder ein neues Gutachten von dem Technischen Dienst, der die Prüfungen durchführt, verlangen.
- 7.2. Die Bestätigung der Genehmigung mit Angabe der Veränderungen oder die Versagung der Genehmigung ist den Vertragsparteien des Übereinkommens, die diese Regelung anwenden, nach dem Verfahren gemäß Absatz 4.3 mitzuteilen.
- 7.3. Die zuständige Behörde, die die Erweiterung der Genehmigung bescheinigt, teilt einer solchen Erweiterung eine laufende Nummer zu und unterrichtet hierüber die anderen Vertragsparteien des Übereinkommens von 1958, die diese Regelung anwenden, mit einem Mitteilungsblatt, das dem Muster in Anhang 1 dieser Regelung entspricht.
8. ÜBEREINSTIMMUNG DER PRODUKTION
- 8.1. Ein(e) nach dieser Regelung genehmigtes Fahrzeug (selbstständige technische Einheit) muss so gebaut sein, dass es (sie) dem genehmigten Typ insofern entspricht, als die Vorschriften der Absätze 5 und 6 eingehalten sind.
- 8.2. Die Einhaltung der Vorschriften des Absatzes 8.1 ist durch entsprechende Kontrollen der Produktion zu überprüfen.
- 8.3. Der Inhaber der Genehmigung muss vor allem
 - 8.3.1. sicherstellen, dass Verfahren zur wirksamen Qualitätskontrolle der Produkte vorhanden sind,
 - 8.3.2. Zugang zu den Prüfeinrichtungen haben, die für die Überprüfung der Übereinstimmung mit jedem genehmigten Typ erforderlich sind,
 - 8.3.3. sicherstellen, dass Prüfergebnisse aufgezeichnet werden und entsprechende Unterlagen während eines nach Absprache mit der Behörde festzulegenden Zeitraums verfügbar bleiben,
 - 8.3.4. die Ergebnisse jeder Art von Prüfungen analysieren, um die Unveränderlichkeit der Produktmerkmale zu überprüfen und zu gewährleisten, wobei gewisse Abweichungen bei der industriellen Fertigung zu berücksichtigen sind,
 - 8.3.5. sicherstellen, dass für jeden Produkttyp zumindest die in Anhang 3 dieser Regelung vorgeschriebenen Prüfungen durchgeführt werden,
 - 8.3.6. sicherstellen, dass eine weitere Stichprobe und eine weitere Prüfung veranlasst werden, wenn sich bei einer Auswahl von Proben oder Prüfständen die fehlende Übereinstimmung mit dem betreffenden Typ herausstellt. Es sind alle erforderlichen Maßnahmen zur Wiederherstellung der Übereinstimmung der entsprechenden Produktion zu treffen.
- 8.4. Die zuständige Behörde, die die Typgenehmigung erteilt hat, kann jederzeit die bei jeder Fertigungseinheit angewandten Verfahren zur Kontrolle der Übereinstimmung überprüfen.

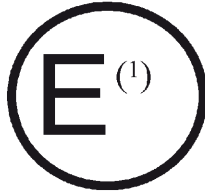
- 8.4.1. Bei jeder Überprüfung sind dem betreffenden Prüfer die Kontroll- und Produktionsaufzeichnungen vorzulegen.
- 8.4.2. Der Prüfer kann stichprobenweise Muster für die Prüfung im Labor des Herstellers auswählen. Die Mindestzahl der Muster kann entsprechend den Ergebnissen der eigenen Prüfungen des Herstellers festgelegt werden.
- 8.4.3. Erscheint das Qualitätsniveau als unzureichend oder wird es für notwendig erachtet, die Gültigkeit der Prüfungen nach Absatz 8.4.2 zu überprüfen, so wählt der Prüfer Muster aus, die dem Technischen Dienst zugesandt werden, der die Prüfungen für die Genehmigung durchgeführt hat.
- 8.4.4. Die zuständige Behörde kann jede in dieser Regelung vorgeschriebene Prüfung durchführen.
- 8.4.5. Die von der zuständigen Behörde vorgenommenen Überprüfungen werden gewöhnlich einmal alle zwei Jahre durchgeführt. Sind die Prüfergebnisse bei einer dieser Nachprüfungen nicht zufriedenstellend, so veranlasst die zuständige Behörde, dass alle erforderlichen Maßnahmen getroffen werden, damit die Übereinstimmung der Produktion so schnell wie möglich wiederhergestellt wird.
9. MASSNAHMEN BEI ABWEICHUNGEN IN DER PRODUKTION
- 9.1. Die für einen Fahrzeugtyp nach dieser Regelung erteilte Genehmigung kann zurückgenommen werden, wenn die Vorschriften nach Absatz 8.1 nicht eingehalten sind.
- 9.2. Wenn die Vertragspartei des Übereinkommens, die diese Regelung anwendet, eine von ihr erteilte Genehmigung zurücknimmt, hat sie unverzüglich die anderen Vertragsparteien, die diese Regelung anwenden, hierüber mit einem Mitteilungsblatt zu unterrichten, das dem Muster in Anhang 1 dieser Regelung entspricht.
10. ENDGÜLTIGE EINSTELLUNG DER PRODUKTION
- Stellt der Inhaber der Genehmigung die Produktion des nach dieser Regelung genehmigten Typs endgültig ein, so hat er hierüber die Behörde, die die Genehmigung erteilt hat, zu unterrichten. Nach Erhalt der entsprechenden Mitteilung hat diese Behörde die anderen Vertragsparteien des Übereinkommens von 1958, die diese Regelung anwenden, hierüber mit einem Mitteilungsblatt zu unterrichten, das dem Muster in Anhang 1 dieser Regelung entspricht.
11. NAMEN UND ANSCHRIFTEN DER TECHNISCHEN DIENSTE, DIE DIE PRÜFUNGEN FÜR DIE GENEHMIGUNG DURCHFÜHREN, UND DER BEHÖRDEN
- Die Vertragsparteien des Übereinkommens, die diese Regelung anwenden, teilen dem Sekretariat der Vereinten Nationen die Namen und Anschriften der die Prüfungen für die Genehmigung durchführenden Technischen Dienste und der Behörden, die die Genehmigung erteilen, mit, denen die Formblätter über die Genehmigung, die Versagung oder die Zurücknahme einer Genehmigung zu übersenden sind.
12. ÜBERGANGSBESTIMMUNGEN
- 12.1. Nach dem offiziellen Datum des Inkrafttretens der Änderungsserie 02 darf keine Vertragspartei, die diese Regelung anwendet, Genehmigungen nach dieser Regelung in ihrer durch die Änderungsserie 02 geänderten Fassung versagen.
- 12.2. Nach Ablauf einer Frist von 24 Monaten nach dem Tag des Inkrafttretens der Änderungsserie 02 dürfen die Vertragsparteien, die diese Regelung anwenden, Genehmigungen nur dann erteilen, wenn der zu genehmigende Fahrzeugtyp den Vorschriften dieser Regelung in ihrer durch die Änderungsserie 02 geänderten Fassung entspricht.

- 12.3. Nach Ablauf einer Frist von 36 Monaten nach dem Tag des Inkrafttretens der Änderungsserie 02 werden die nach dieser Regelung erteilten Genehmigungen ungültig, außer wenn es sich um Fahrzeugtypen handelt, die den Vorschriften dieser Regelung in ihrer durch die Änderungsserie 02 geänderten Fassung entsprechen.
- 12.4. Nach dem offiziellen Datum des In-Kraft-Tretens der Änderungsserie 03 darf keine Vertragspartei, die diese Regelung anwendet, die Erteilung einer Genehmigung nach dieser Regelung in ihrer durch die Änderungsserie 03 geänderten Fassung verweigern.
- 12.5. Nach Ablauf einer Frist von 24 Monaten nach dem Tag des Inkrafttretens der Änderungsserie 03 dürfen die Vertragsparteien, die diese Regelung anwenden, Genehmigungen nur erteilen, wenn der zu genehmigende Fahrzeugtyp die Vorschriften dieser Regelung in ihrer durch die Änderungsserie 03 geänderten Fassung erfüllt.
- 12.6. Bis 48 Monate nach dem Tag des In-Kraft-Tretens der Änderungsserie 03 zu dieser Regelung darf keine Vertragspartei, die diese Regelung anwendet, eine nationale Typgenehmigung eines Fahrzeugtyps, der nach früheren Änderungsreihen zu dieser Regelung genehmigt wurde, verweigern.
- 12.7. Ab 48 Monate nach dem In-Kraft-Treten der Änderungsserie 03 zu dieser Regelung dürfen Vertragsparteien, die diese Regelung anwenden, die erstmalige nationale Zulassung (erstmaliges Inbetriebsetzen) eines Fahrzeugs, das die Vorschriften der Änderungsserie 03 zu dieser Regelung nicht erfüllt, verweigern.
-

ANHANG 1

MITTEILUNG

(größtes Format: A4 (210 mm × 297 mm))



ausgestellt von: Bezeichnung der Behörde:

.....

über die ⁽²⁾: ERTEILUNG DER GENEHMIGUNG
 ERWEITERUNG DER GENEHMIGUNG
 VERSAGUNG DER GENEHMIGUNG
 ZURÜCKNAHME DER GENEHMIGUNG
 ENDGÜLTIGE EINSTELLUNG DER PRODUKTION

für einen Fahrzeugtyp hinsichtlich seiner vorstehenden Außenkanten nach der Regelung Nr. 26.

Nummer der Genehmigung: Nummer der Erweiterung der Genehmigung:

1. Fabrik- oder Handelsmarke des Fahrzeugs:
2. Fahrzeugtyp:
3. Name und Anschrift des Herstellers:
4. Gegebenenfalls Name und Anschrift des Vertreters des Herstellers:
5. Fahrzeug zur Genehmigung vorgeführt am:
6. Technischer Dienst, der die Prüfungen für die Genehmigung durchführt:
7. Datum des Gutachtens des Technischen Dienstes:
8. Nummer des Gutachtens des Technischen Dienstes:
9. Die Genehmigung wird erteilt/versagt/erweitert/zurückgenommen ⁽²⁾
10. Grund (Gründe) für die Erweiterung der Genehmigung (falls zutreffend):
11. Stelle, an der das Genehmigungszeichen am Fahrzeug angebracht ist:
12. Ort:
13. Datum:
14. Unterschrift:
15. Das Verzeichnis der Unterlagen, die bei der Genehmigungsbehörde eingereicht wurden und auf Anforderung erhältlich sind, ist dieser Mitteilung beigefügt.

⁽¹⁾ Kennzahl des Landes, das die Genehmigung erteilt/erweitert/versagt/zurückgenommen hat (siehe die Vorschriften über die Genehmigung in der Regelung).

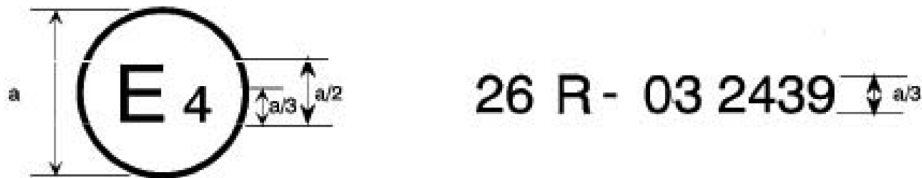
⁽²⁾ Nichtzutreffendes streichen.

ANHANG 2

ANORDNUNGEN DER GENHEMIGUNGSZEICHEN

MUSTER A

(siehe die Absätze 4.1.4 und 4.2.4 dieser Regelung)

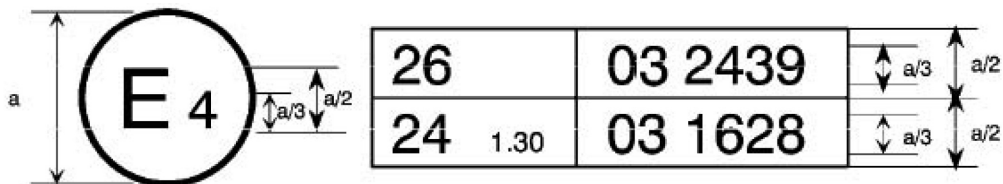


a = 8 mm min.

Das oben dargestellte, an einem Fahrzeug angebrachte Genehmigungszeichen besagt, dass der betreffende Fahrzeugtyp in den Niederlanden (E 4) nach der Regelung Nr. 26 unter der Genehmigungsnummer 03 2439 genehmigt worden ist. Aus den ersten beiden Ziffern der Genehmigungsnummer geht hervor, dass bei der Erteilung der Genehmigung die Regelung Nr. 26 die Änderungsserie 03 enthielt.

MUSTER B

(Siehe Absatz 4.1.5 dieser Regelung)



a = 8 mm min.

Das oben dargestellte, an einem Fahrzeug angebrachte Genehmigungszeichen besagt, dass der betreffende Fahrzeugtyp in den Niederlanden (E4) nach den Regelungen Nr. 26 und 24 ⁽¹⁾ genehmigt worden ist. Aus den ersten beiden Ziffern der Genehmigungsnummern geht hervor, dass bei der Erteilung der jeweiligen Genehmigungen die Regelung Nr. 26 und die Regelung Nr. 24 die Änderungsserie 03 enthielten.

⁽¹⁾ Die zweite Regelungsnummer ist nur als Beispiel angegeben; der korrigierte Absorptionskoeffizient ist 1,30 m⁻¹.

ANHANG 3

Verfahren zur Bestimmung der Abmessungen von Vorsprüngen und Aussparungen

1. VERFAHREN ZUR BESTIMMUNG DER HÖHE DES VORSPRUNGS VON FALZEN IN DER WANDUNG DES AUFBAUS
 - 1.1 Die Höhe H eines vorstehenden Teils ist graphisch mittels eines Kreises mit einem Durchmesser von 165 mm zu bestimmen, wobei dieser Kreis den äußeren Umriss der Außenfläche des zu prüfenden Bereichs innen berühren muss.
 - 1.2 H ist der Höchstwert des Abstandes zwischen dem Umfang des vorerwähnten Kreises und dem äußeren Umriss des vorstehenden Teiles, gemessen auf einer Geraden durch den Mittelpunkt des Kreises mit einem Durchmesser von 165 mm (siehe Abbildung 1).
 - 1.3 In Fällen, in denen ein Kreis mit einem Durchmesser von 100 mm einen Teil des äußeren Umrisses der Außenfläche des zu prüfenden Bereichs nicht berühren kann, gilt als Oberflächenumriss in diesem Bereich der Umriss, der gebildet wird durch den Umfang des Kreises mit einem Durchmesser von 100 mm zwischen seinen Berührungspunkten mit dem Außenumriss (siehe Abbildung 2).
 - 1.4 Zeichnungen der notwendigen Querschnitte durch die Außenfläche sind vom Hersteller zu liefern, um ein Messen der Höhe der vorstehenden Teile zu ermöglichen.

Abbildung 1

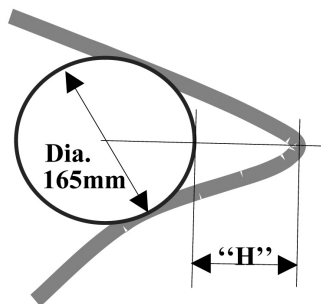
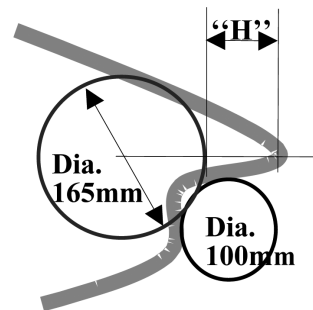


Abbildung 2



2. VERFAHREN ZUR BESTIMMUNG DER ABMESSUNG DES VORSPRUNGS EINES AUF DIE AUSSENFLÄCHE MONTIERTEN TEILS
 - 2.1 Die Abmessung des Vorsprungs eines an einer nach außen gewölbten Oberfläche befestigten Bauteils kann entweder an diesem selbst oder anhand einer entsprechenden Schnittzeichnung dieses Bauteils in seiner Anbaulage bestimmt werden.
 - 2.2 Kann die Abmessung des Vorsprungs eines an einer nicht nach außen gewölbten Oberfläche befestigten Bauteils nicht durch eine einfache Messung bestimmt werden, dann ist sie mit Hilfe des größten Abstandes zwischen dem Mittelpunkt einer Kugel mit einem Durchmesser von 100 mm und der Bezugslinie der Außenfläche zu ermitteln, wobei die Kugel so abgerollt wird, dass sie ständig mit diesem Bauteil in Berührung bleibt. Ein Beispiel für die Anwendung dieses Verfahrens ist in der Abbildung 3 dargestellt.
3. VERFAHREN ZUR BESTIMMUNG DER ABMESSUNG DES VORSPRUNGS VON BLENDEN UND UMRANDUNGEN VON SCHEINWERFERN
 - 3.1 Der Vorsprung einer Scheinwerferblende gegenüber der Außenfläche des Scheinwerfers ist, wie in der Abbildung 4 dargestellt, vom Berührungspunkt einer Kugel mit einem Durchmesser von 100 mm aus, in horizontaler Richtung zu bestimmen.

4. VERFAHREN ZUR BESTIMMUNG DER ABMESSUNG EINER AUSSPARUNG ODER DES ZWISCHENRAUMES ZWISCHEN DEN TEILEN EINES GITTERS

- 4.1 Die Abmessung einer Aussparung oder eines Abstandes zwischen den Teilen eines Gitters ist mit Hilfe des Abstandes zwischen zwei Ebenen, die durch die Berührungspunkte der Kugel senkrecht zur Verbindungslinie dieser Punkte gehen, zu bestimmen. Beispiele für die Anwendung dieses Verfahrens sind in den Abbildungen 5 und 6 dargestellt.

Abbildung 3

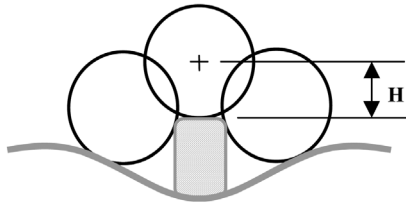


Abbildung 4

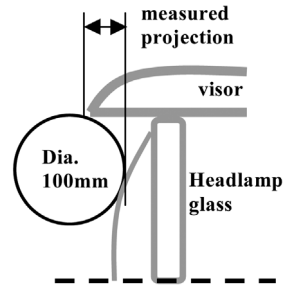


Abbildung 5

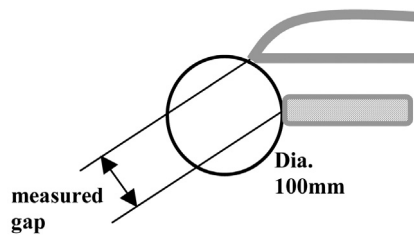
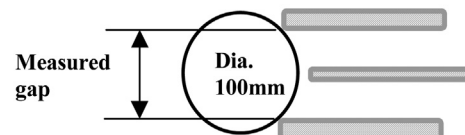


Abbildung 6



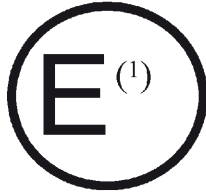
Legende

- Dia. = Durchmesser
 Measured projection = gemessener Vorsprung
 Visor = Blende
 Headlamp glass = Scheinwerferglas
 Measured gap = gemessene Aussparung

ANHANG 4

MITTEILUNG

(größtes Format: A4 (210 mm × 297 mm))



ausgestellt von: Bezeichnung der Behörde:

.....

.....

.....

über die ⁽²⁾: ERTEILUNG DER GENEHMIGUNG
 ERWEITERUNG DER GENEHMIGUNG
 VERSAGUNG DER GENEHMIGUNG
 ZURÜCKNAHME DER GENEHMIGUNG
 PENDINGE EINSTELLUNG DER PRODUKTION

für einen Typ einer selbstständigen technischen Einheit (Gepäckträger, Skiträger oder Funkempfangs- oder -sendeantenne) ⁽²⁾

Nummer der Genehmigung: Nummer der Erweiterung der Genehmigung:

1. Fabrik- oder Handelsmarke:
2. Typ:
3. Name und Anschrift des Herstellers:
4. Gegebenenfalls Name und Anschrift des Vertreters des Herstellers:
5. Merkmale der selbstständigen technischen Einheit:
6. Etwaige Einschränkungen für die Verwendung und Montageanleitung:
7. Muster für die Erteilung einer Genehmigung für eine selbstständige technische Einheit vorgelegt am:
8. Technischer Dienst, der die Prüfungen für die Genehmigung durchführt:
9. Datum des Gutachtens des Technischen Dienstes:
10. Nummer des Gutachtens des Technischen Dienstes:
11. Die Genehmigung für die selbstständige technische Einheit wurde erteilt/versagt/erweitert/zurückgenommen ⁽²⁾ für Gepäckträger, Skiträger, Funkempfangs- oder -sendeantenne(n) ⁽²⁾
12. Ort:
13. Datum:
14. Unterschrift:
15. Das Verzeichnis der Unterlagen, die bei der Genehmigungsbehörde eingereicht wurden und auf Anforderung erhältlich sind, ist dieser Mitteilung beigefügt

⁽¹⁾ Kennzahl des Landes, das die Genehmigung erteilt/erweitert/versagt/zurückgenommen hat (siehe die Vorschriften über die Genehmigung in der Regelung)

⁽²⁾ Nichtzutreffendes streichen.

Abonnementpreise 2010 (ohne MwSt., einschl. Portokosten für Normalversand)

Amtsblatt der EU, Reihen L + C, nur Papierausgabe	22 EU-Amtssprachen	1 100 EUR pro Jahr
Amtsblatt der EU, Reihen L + C, Papierausgabe + jährliche CD-ROM	22 EU-Amtssprachen	1 200 EUR pro Jahr
Amtsblatt der EU, Reihe L, nur Papierausgabe	22 EU-Amtssprachen	770 EUR pro Jahr
Amtsblatt der EU, Reihen L + C, monatliche (kumulative) CD-ROM	22 EU-Amtssprachen	400 EUR pro Jahr
Supplement zum Amtsblatt (Reihe S), öffentliche Aufträge und Ausschreibungen, CD-ROM, 2 Ausgaben pro Woche	Mehrsprachig: 23 EU-Amtssprachen	300 EUR pro Jahr
Amtsblatt der EU, Reihe C — Auswahlverfahren	Sprache(n) gemäß Auswahlverfahren	50 EUR pro Jahr

Das *Amtsblatt der Europäischen Union*, das in allen EU-Amtssprachen erscheint, kann in 22 Sprachfassungen abonniert werden. Es umfasst die Reihen L (Rechtsvorschriften) und C (Mitteilungen und Bekanntmachungen).

Ein Abonnement gilt jeweils für eine Sprachfassung.

In Übereinstimmung mit der Verordnung (EG) Nr. 920/2005 des Rates, veröffentlicht im Amtsblatt L 156 vom 18. Juni 2005, die besagt, dass die Organe der Europäischen Union ausnahmsweise und vorübergehend von der Verpflichtung entbunden sind, alle Rechtsakte in irischer Sprache abzufassen und zu veröffentlichen, werden die Amtsblätter in irischer Sprache getrennt verkauft.

Das Abonnement des Supplements zum Amtsblatt (Reihe S — Bekanntmachungen öffentlicher Aufträge) umfasst alle Ausgaben in den 23 Amtssprachen auf einer einzigen mehrsprachigen CD-ROM.

Das Abonnement des *Amtsblatts der Europäischen Union* berechtigt auf einfache Anfrage hin zu dem Bezug der verschiedenen Anhänge des Amtsblatts. Die Abonnenten werden durch einen im Amtsblatt veröffentlichten „Hinweis für den Leser“ über das Erscheinen der Anhänge informiert.

Im Laufe des Jahres 2010 wird das Format CD-ROM durch das Format DVD ersetzt.

Verkauf und Abonnements

Abonnements von Periodika unterschiedlicher Preisgruppen, darunter auch Abonnements des *Amtsblatts der Europäischen Union*, können über die Vertriebsstellen bezogen werden. Die Liste der Vertriebsstellen findet sich im Internet unter:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_de.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) bietet einen direkten und kostenlosen Zugang zum EU-Recht. Die Site ermöglicht die Abfrage des *Amtsblatts der Europäischen Union* und enthält darüber hinaus die Rubriken Verträge, Gesetzgebung, Rechtsprechung und Vorschläge für Rechtsakte.

Weitere Informationen über die Europäische Union finden Sie unter: <http://europa.eu>



Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

DE