

DIRETTIVA DEL CONSIGLIO

del 25 giugno 1987

che completa l'allegato I della direttiva 70/156/CEE concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi

(87/403/CEE)

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare l'articolo 100,

vista la proposta della Commissione ⁽¹⁾,

visto il parere del Parlamento europeo ⁽²⁾,

considerando che le note dell'allegato I della direttiva 70/156/CEE ⁽³⁾, modificata da ultimo dalla direttiva 87/358/CEE ⁽⁴⁾, danno la classificazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi;

considerando che è necessario definire a livello comunitario i veicoli fuoristrada in particolare ai fini dell'applicazione della direttiva 84/424/CEE ⁽⁵⁾, che prevede all'articolo 1 talune deroghe per detti tipi di veicoli e, più in generale, ai fini dell'applicazione di ogni altra direttiva del settore dei veicoli a motore che richiedesse tale definizione;

considerando che in ogni Stato membro i veicoli fuoristrada sono definiti in modo diverso e che per non ostacolare gli scambi intracomunitari è necessaria una definizione comune all'interno delle categorie internazionali di cui alle note dell'allegato I della direttiva 70/156/CEE,

Articolo 1

L'allegato I della direttiva 70/156/CEE è completato conformemente all'allegato della presente direttiva.

Articolo 2

Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 1° ottobre 1988.

Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Articolo 3

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Lussemburgo, addì 25 giugno 1987.

Per il Consiglio

Il Presidente

H. DE CROO

⁽¹⁾ GU n. C 108 del 23. 4. 1987, pag. 9.

⁽²⁾ GU n. C 190 del 20. 7. 1987.

⁽³⁾ GU n. L 42 del 23. 2. 1970, pag. 1.

⁽⁴⁾ GU n. L 192 dell'11. 7. 1987, pag. 51.

⁽⁵⁾ GU n. L 238 del 6. 9. 1984, pag. 31.

ALLEGATO

Nelle note dell'allegato I è inserito il testo seguente dopo la lettera b):

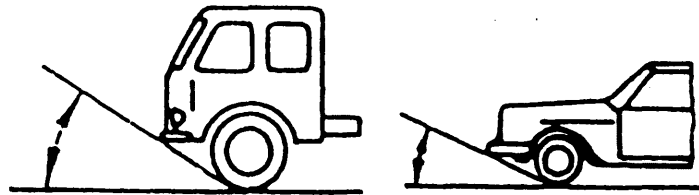
- « 4. I veicoli delle suddette categorie M ed N considerati quali veicoli fuoristrada alle condizioni di carico e di verifica di cui al punto 4.4 e conformemente alle definizioni ed ai disegni di cui al punto 4.5.
- 4.1. Qualsiasi veicolo della categoria N_1 con una massa massima non superiore a 2 tonnellate nonché qualsiasi veicolo della categoria M_1 , è considerato veicolo fuoristrada se è munito:
- di almeno un asse anteriore e di almeno un asse posteriore progettati per essere simultaneamente motori, compresi i veicoli in cui può essere disinnestata la motricità di un asse,
- di almeno un dispositivo di bloccaggio del differenziale o di almeno un meccanismo avente effetto analogo e
- se può superare una pendenza del 30 % calcolata per veicolo isolato.
- Esso deve inoltre soddisfare almeno cinque dei seguenti sei requisiti:
- avere un angolo d'attacco di almeno 25 gradi,
 - avere un angolo di uscita di almeno 20 gradi,
 - avere un angolo di rampa di almeno 20 gradi,
 - avere un'altezza libera dal suolo minima sotto l'asse anteriore di 180 mm,
 - avere un'altezza libera dal suolo minima sotto l'asse posteriore di 180 mm,
 - avere un'altezza libera dal suolo minima entro gli assi di 200 mm.
- 4.2. Qualsiasi veicolo della categoria N_1 con una massa massima superiore a 2 tonnellate oppure delle categorie N_2 e M_2 della categoria M_3 con una massa massima non superiore a 12 tonnellate, è considerato veicolo fuoristrada se è munito di ruote progettate per essere simultaneamente motrici, compresi i veicoli in cui può essere disinnestata la motricità di un asse, oppure soddisfa i seguenti tre requisiti:
- avere almeno un asse anteriore e almeno un asse posteriore progettati per essere simultaneamente motori anche se con possibilità di disinnestare la motricità di un asse;
 - essere munito di almeno un dispositivo di bloccaggio del differenziale o di almeno un meccanismo avente effetto analogo;
 - poter superare una pendenza del 25 % calcolata per veicolo isolato.
- 4.3. Qualsiasi veicolo della categoria M_3 con massa massima superiore a 12 tonnellate e della categoria N_3 è considerato veicolo fuoristrada qualora sia munito di ruote progettate per essere simultaneamente motrici, compresi i veicoli in cui può essere disinnestata la motricità di un asse, oppure soddisfa i seguenti requisiti:
- essere munito di ruote motrici per almeno il 50 %,
 - essere dotato di almeno un dispositivo di bloccaggio del differenziale o di almeno un dispositivo avente effetto analogo e
 - poter superare una pendenza del 25 % calcolata per veicolo isolato,
 - soddisfare almeno quattro dei seguenti sei requisiti:
 - avere un angolo d'attacco di almeno 25 gradi,
 - avere un angolo di uscita di almeno 25 gradi,
 - avere un angolo di rampa di almeno 25 gradi,
 - avere un'altezza libera dal suolo minima sotto l'asse anteriore di 250 mm,
 - avere un'altezza libera dal suolo minima sotto l'asse posteriore di 300 mm,
 - avere un'altezza libera dal suolo minima entro gli assi di 250 mm.

4.4. Condizioni di carico e di verifica

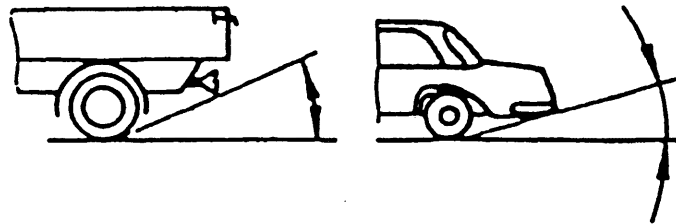
- 4.4.1. I veicoli delle categorie N_1 con una massa massima non superiore a 2 tonnellate e della categoria M_1 devono essere in ordine di marcia, vale a dire con liquido di raffreddamento, lubrificanti, carburante, attrezzi, ruota di scorta e conducente avente una massa convenzionale di 75 kg.
- 4.4.2. I veicoli diversi da quelli del punto 4.4.1 devono essere caricati con la massa massima tecnicamente ammessa, dichiarata dal costruttore.
- 4.4.3. La verifica del superamento delle pendenze prescritte (25 % e 30 %) è eseguita mediante semplici calcoli. Tuttavia, nei casi limite, il servizio tecnico può esigere che gli venga presentato un veicolo del tipo in questione per procedere ad una prova reale.
- 4.4.4. Per la misurazione degli angoli di attacco, di uscita e di rampa non si tiene conto dei dispositivi di protezione antincastro.

4.5. Definizioni e disegni degli angoli di attacco, di uscita e di rampa, nonché dell'altezza libera del suolo

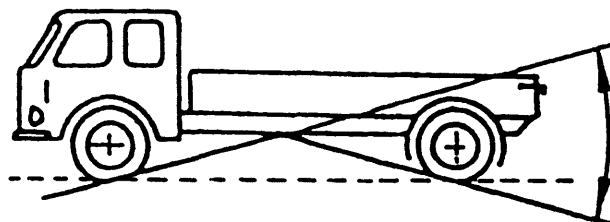
- 4.5.1. Per "angolo di attacco" s'intende l'angolo massimo tra il piano di appoggio ed i piani tangenti ai pneumatici delle ruote anteriori, in condizioni di carico statico, tale che nessun punto del veicolo anteriore al primo asse sia situato al di sotto di detti piani e che nessuna parte rigida del veicolo, ad eccezione degli eventuali predellini, venga a trovarsi al di sotto di detti piani.



- 4.5.2. Per "angolo di uscita" s'intende l'angolo massimo tra il piano di appoggio ed i piani tangenti ai pneumatici delle ruote posteriori, in condizioni di carico statico, tale che nessun punto del veicolo posteriore all'ultimo asse sia situato al di sotto di detti piani e che nessuna parte rigida del veicolo venga a trovarsi di sotto di detti piani.

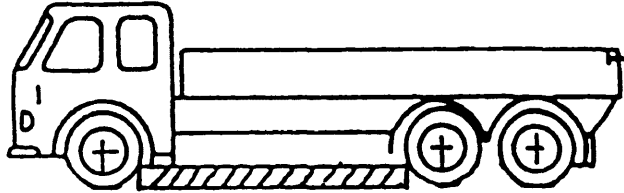


- 4.5.3. Per "angolo di rampa" s'intende l'angolo acuto minimo tra due piani perpendicolari al piano longitudinale mediano del veicolo, tangenti rispettivamente ai pneumatici delle ruote anteriori e posteriori, in condizioni di carico statico, la cui intersezione tocchi la parte rigida inferiore del veicolo compresa tra le ruote. Detto angolo definisce la rampa più grande sulla quale può transitare il veicolo.



- 4.5.4. — Per “altezza libera del suolo tra gli assi” s’intende la distanza minima tra il piano di appoggio ed il punto fisso più basso del veicolo.

Gli assi multipli sono considerati come un unico asse.



- Per “altezza minima dal suolo di un asse” s’intende la distanza misurata dal punto più alto di un arco di circonferenza che passa per il centro della superficie di appoggio delle ruote di un asse (delle ruote interne nel caso di pneumatici gemelli) e tocca il punto fisso più basso del veicolo tra le ruote. Nessuna parte rigida del veicolo deve sporgere entro il segmento tratteggiato del disegno. All’occorrenza, l’altezza libera dal suolo di più assi viene indicata in base alla loro disposizione, ad esempio 280/250/250.

