

382L0244

22.4.82

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS OFFICIELLA TIDNING

Nr L 109/31

KOMMISSIONENS DIREKTIV

av den 17 mars 1982

om en anpassning till den tekniska utvecklingen av rådets direktiv 76/756/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om montering av belysning och ljussignalanordningar på motorfordon och släpvagnar till dessa fordon

(82/244/EEG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR
ANTAGIT DETTA DIREKTIV

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska ekonomiska gemenskapen,

Bilagorna 1 och 2 till direktiv 76/756/EEG ändras enligt bilagan till detta direktiv.

med beaktande av rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon⁽¹⁾, senast ändrat genom direktiv 80/1267/EEG⁽²⁾ och enligt Anslutningsakten för Grekland, och särskilt artikel 11 i detta,

Artikel 2

med beaktande av rådets direktiv 76/756/EEG av den 27 juli 1976 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om montering av belysning och ljussignalanordningar på motorfordon och släpvagnar till dessa fordon⁽³⁾, i dess lydelse enligt kommissionens direktiv 80/233/EEG⁽⁴⁾, och särskilt artikel 4 i detta, och

1. Från och med den 1 oktober 1982 får ingen medlemsstat, av skäl som hänför sig till installationen av belysnings- och ljussignalanordningar, oavsett om dessa är obligatoriska eller frivilliga, uppräknade i punkterna 1.5.7–1.5.20 i bilaga 1 till direktiv 76/756/EEG,

— med avseende på en fordonstyp, vägra att bevilja EEG-typgodkännande, vägra att utfärda den handling som anges i artikel 10.1 sista strecksatsen i direktiv 70/156/EEG eller vägra att bevilja nationellt typgodkännande, eller

med beaktande av följande:

— förbjuda att fordon tas i bruk,

Med hänsyn till vunna erfarenheter och den tekniska utvecklingen är det nu inte bara möjligt att komplettera vissa krav och anpassa dem bättre till faktiska provningsförhållanden, utan också att göra dem tydligare i syfte att öka säkerheten för både de åkande i fordonen och andra trafikanter.

om installationen av belysnings- och ljussignalanordningarna på fordonstypen eller fordonen överensstämmer med bestämmelserna i detta direktiv.

De åtgärder som föreskrivs i detta direktiv är i överensstämmelse med yttrandet från Kommittén för anpassning till teknisk utveckling av direktiv för avskaffande av tekniska handelshinder inom motorfordonssektorn.

2. Från och med den 1 januari 1983

— får medlemsstaterna inte längre utfärda den handling som anges i artikel 10.1 sista strecksatsen i direktiv 70/156/EEG för en fordonstyp om installationen av belysnings- och ljussignalanordningarna inte överensstämmer med bestämmelserna i detta direktiv,

— får medlemsstaterna vägra att bevilja nationellt typgodkännande för en fordonstyp om installationen av nämnda belysnings- och ljussignalanordningar inte överensstämmer med bestämmelserna i detta direktiv.

⁽¹⁾ EGT nr L 42, 23.2.1970, s. 1.

⁽²⁾ EGT nr L 375, 31.12.1980, s. 34.

⁽³⁾ EGT nr L 262, 27.9.1976, s. 1.

⁽⁴⁾ EGT nr L 51, 25.2.1980, s. 8.

3. Från och med den 1 oktober 1984 får medlemsstaterna förbjuda ibruktagande av fordon för vilka ett intyg enligt artikel 10 i direktiv 70/156/EEG om installationen av de nämnda belysnings- och ljussignalanordningarna utfärdats efter den 1 oktober 1979 när installationen av dessa anordningar inte överensstämmer med bestämmelserna i detta direktiv.

Artikel 3

Medlemsstaterna skall sätta i kraft de bestämmelser som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 1 oktober 1982 och skall genast underrätta kommissionen om detta.

Artikel 4

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 17 mars 1982.

På kommissionens vägnar

Karl-Heinz NARJES

Ledamot av kommissionen

BILAGA

Ändringar i bilagan till direktiv 76/756/EEG

BILAGA 1: INSTALLATIONEN AV BELYSNINGS- OCH LJUSSIGNALANORDNINGAR

Punkt 1.1 skall ändras på följande sätt:

"1.1 Fordonstyp med avseende på installationen av belysnings- och ljussignalanordningarna:

fordon som inte skiljer sig åt i sådana väsentliga avseenden som nämns i punkterna 1.1.1–1.1.4.

Följande är inte heller att anse som "fordon av annan typ": Fordon som avviker enligt punkterna 1.1.1–1.1.4, men inte på sådant sätt att det medför en ändring av typen, antalet, placeringen och den geometriska synbarheten för belysningsanordningarna och lutningen hos halvljuset som föreskrivs för fordonstypen i fråga, och fordon på vilka frivilliga belysningsanordningar är monterade eller saknas."

Efter punkt 1.1.2 skall följande nya punkter 1.1.3 och 1.1.4 införas:

"1.1.3 strålkastarens nivåregleringssystem,

1.1.4 fjädringssystemet."

Punkt 1.10.4 skall ändras på följande sätt:

"1.10.4 av sidokörriktningsvisare, breddmarkeringslyktor, främre och bakre sidopositionslyktor, parkeringslyktor och reflexanordningar,"

Punkt 2.2.4 skall ändras på följande sätt:

"2.2.4 Monteringsritning(ar) för varje enskild lykta som utvisar de lysande ytorna enligt definitionen i punkt 1.6, referensaxeln enligt definitionen i punkt 1.7 och referenscentrum enligt definitionen i punkt 1.8.

Denna upplysning behövs inte för skyltlyktan (punkt 1.5.14)."

Punkt 4.2.6.1 skall ändras på följande sätt:

"4.2.6.1 Efter inställning av lutningen skall halvljusets vertikala lutning mätas under statiska förhållanden under alla de lastförhållanden som anges i tillägg 1. Den skall förbli mellan –0,5 % och –2,5 % utan manuell inställning. Grundinställningen skall vara mellan –1 % och –1,5 % för ett "olastat fordon" med en person i förarsätet. Grundinställningen för varje fordonstyp skall anges av tillverkaren och vara angiven på ett klart läsbart och outplånligt sätt på varje fordon intill strålkastaren eller tillverkarskylten i form av symbolen som visas i tillägg 6."

Punkt 4.2.6.2.2 skall ändras på följande sätt:

"4.2.6.2.2 Anordningar som ställs in manuellt, antingen steglöst eller inte steglöst, skall ändå tillåtas, under förutsättning att de har ett stoppläge där strålkastarna kan ställas tillbaka till lutningen enligt punkt 4.2.6.1 med hjälp av de vanliga inställningsskruvarna. Dessa manuellt inställbara anordningar skall kunna manövreras från förarplatsen. Steglöst inställbara anordningar skall ha referensmärkningar som anger de lastförhållanden som kräver justering av halvljusinställningen.

Antalet lägen på inte steglöst inställbara anordningar skall vara sådant att det, med början från en lutning på mellan –1 % och –1,5 %, säkerställer överensstämmelse med värdena mellan –0,5 % och –2,5 % för de lastförhållanden som anges i tillägg 1. Även för dessa anordningar skall de lastförhållanden som kräver justering av halvljusinställningen vara klart utmärkta intill anordningens manöverorgan (se tillägg 7)."

Efter punkt 4.2.6.2.2 skall följande införas:

- "4.2.6.2.3 Mätningen av variation hos halvljuslutningen som en funktion av lasten skall utföras enligt det provningsförfarande som anges i tillägg 5."

Punkt 4.4.1 skall ändras på följande sätt:

- "4.4.1 *Befintlighet*

Obligatorisk på motorfordon.

Frivillig på släpvagnar."

Punkt 4.5.4.1 skall ändras på följande sätt:

- "4.5.4.1 I sidled:

Kanten på den lysande ytan längst bort från fordonets symmetrilängsplan får inte befinna sig mer än 400 mm från fordonets yttersta kant.

Avståndet mellan innerkanterna på de två lysande ytorna får inte vara mindre än 600 mm. När det vertikala avståndet mellan bakre körriktningsvisaren och motsvarande bakre sidopositionslykta inte är mer än 300 mm, får inte avståndet mellan fordonets yttersta kant och ytterkanten på den lysande ytan på bakre körriktningsvisaren vara mer än 50 mm större än avståndet mellan fordonets yttersta kant och ytterkanten på den lysande ytan på motsvarande bakre sidopositionslykta."

Punkt 4.5.5 skall ändras på följande sätt:

- "4.5.5 *Geometrisk synbarhet*

Horisontella vinklar: Se tillägg 4.

Vertikala vinklar: 15° över och under horisontalplanet. Den vertikala vinkeln under horisontalplanet får minskas till 5° om lyktorna sitter mindre än 750 mm över marken."

Punkt 4.5.12 skall ändras på följande sätt:

- "4.5.12 *Övriga krav*

Ljuset skall vara ett blinkande ljus som blinkar 90 ± 30 gånger per minut.

Manövrering av ljussignalens manöverorgan skall inom högst en sekund följas av den första tändningen och inom högst en och en halv sekund av den första släckningen. Om ett motorfordon är utrustat för att dra en släpvagn skall manöverorganet för körriktningsvisarna på dragfordonet även kunna manövrera körriktningsvisarna på släpvagnen.

I händelse av fel på en körriktningsvisare, vilket inte beror på en kortslutning, skall de andra fortsätta att blinka men under dessa förhållanden får blinkfrekvensen vara annorlunda än den angivna.

För de främre körriktningsvisarna får den lysande ytan inte befinna sig mindre än 40 mm från den lysande ytan på halvljusstrålkastarna eller dimstrålkastarna om sådana finns. Ett kortare avstånd tillåts om ljusstyrkan i körriktningsvisarens referensaxel inte är mindre än 400 cd."

Punkt 4.7.8 skall ändras på följande sätt:

- "4.7.8 Får inte "kombineras" med en annan lykta, om inte den bakre positionslyktan bildar flerfunktion med stopplyktan och är kombinerad med skyltlyktan."

Punkt 4.7.10 skall ändras på följande sätt:

"4.7.10 *Elektriska kopplingar*

Skall tändas då färdbromsen ansätts. Stopplyktorna behöver inte fungera om anordningen som startar och/eller stannar motorn står i ett läge som gör det omöjligt för motorn att vara igång."

Punkt 4.7.12 skall utgå.

Efter punkt 4.8.8 skall följande nya punkt 4.8.8.1 införas:

"4.8.8.1 När bakre positionslyktorna bildar flerfunktion med stopplyktorna får de fotometriska egenskaperna hos skyltlyktan ändras medan stopplyktorna lyser."

Punkt 4.8.10 skall ändras på följande sätt:

"4.8.10 *Elektriska kopplingar*

Inga särskilda föreskrifter."

Punkt 4.8.11 skall ändras på följande sätt:

"4.8.11 *Kontrollanordning*

Kontrollanordning är frivillig. Om den finns skall dess funktion utföras av den kontrollanordning som krävs för främre och bakre sidopositionslyktorna."

Punkt 4.9.11 skall ändras på följande sätt:

"4.9.11 *Kontrollanordning*

Kontrollampa är obligatorisk. Denna kontrollanordning skall vara inte blinkande och skall inte krävas om instrumentpanelsbelysningen endast kan tändas samtidigt med främre sidopositionslyktorna."

Punkt 4.10.11 skall ändras på följande sätt:

"4.10.11 *Kontrollanordning*

Kontrollampa är obligatorisk. Den skall kombineras med motsvarande för främre sidopositionslyktorna."

Punkt 4.11.4.1 skall ändras på följande sätt:

"4.11.4.1 I sidled:

Om det endast finns en dimbaklykta skall denna sitta på motsatt sida om fordonets symmetrilängsplan i förhållande till den trafikriktning som föreskrivs i registreringslandet. Referenscentrum får även vara placerat på fordonets symmetrilängsplan."

Punkt 4.11.10 skall ändras på följande sätt:

"4.11.10 *Elektriska kopplingar*

Dessa skall vara sådana att dimbaklyktan endast kan tändas när halvljus- eller helljusstrålkastarna eller dimstrålkastarna eller en kombination av dessa är tända. De skall även vara sådana att dimbaklyktan när den är tänd kan fungera med helljus-, halvljus- och dimstrålkastarna.

När dimbaklyktan är tänd skall manövrering av helljusets eller halvljusets manöverorgan inte släcka dimbaklyktan.

Om det finns dimstrålkastare skall det vara möjligt att släcka dimbaklyktan utan att släcka dimstrålkastarna."

Punkt 4.11.11 skall ändras på följande sätt:

"4.11.11 *Kontrollanordning*

Kontrollampa är obligatorisk. En oberoende inte blinkande varningslampa."

Efter punkt 4.11.11 skall följande punkt 4.11.12 införas:

"4.11.12 *Övriga krav*

I samtliga fall skall avståndet mellan dimbaklyktan och varje stopplykta vara större än 100 mm."

Punkt 4.12.10 skall ändras på följande sätt:

"4.12.10 *Elektriska kopplingar*

Kopplingen skall medge tändning av parkeringslyktorna på samma fordonssida oberoende av andra lyktor.

Parkeringslyktan(orna) skall kunna tändas även om den anordning som startar och/eller stannar motorn står i ett läge som gör det omöjligt för motorn att vara igång."

Punkt 4.12.11 skall ändras på följande sätt:

"4.12.11 *Kontrollanordning*

Kontrollampa är frivillig. Om det finns kontrollanordning får det inte vara möjligt att förväxla den med kontrollanordningen för de främre och bakre sidopositionslyktorna."

Punkt 4.13.7 skall ändras på följande sätt:

"4.13.7 Får 'grupperas' med andra lyktor."

Punkt 4.13.11 skall ändras på följande sätt:

"4.13.11 *Kontrollanordning*

Kontrollanordning är frivillig. Om det finns en kontrollanordning skall dess funktion utföras av den kontrollanordning som krävs för de främre och bakre sidopositionslyktorna."

Punkt 4.14.4.3 skall ändras på följande sätt:

"4.14.4.3 *I l ä n g s l e d :*

Baktill på fordonet."

Punkt 4.15.4.3 skall ändras på följande sätt:

"4.15.4.3 *I l ä n g s l e d :*

Baktill på fordonet."

Punkt 4.16.4.3 skall ändras på följande sätt:

"4.16.4.3 *I l ä n g s l e d :*

Framtill på fordonet."

Punkt 4.16.5 skall ändras på följande sätt:

"4.16.5 *Geometrisk synbarhet*

Horisontell vinkel: 30° inåt och utåt.

Om det på grund av inställbara dragstänger inte är möjligt att uppfylla vinkelkravet 30° inåt får detta minskas till 10°.

Vertikal vinkel: 15° över och under horisontalplanet. Den vertikala vinkeln under horisontalplanet får minskas till 5° i fråga om reflexanordningar som sitter mindre än 750 mm över marken."

Punkt 4.17.4.3 skall ändras på följande sätt:

"4.17.4.3 I längsled:

Minst en reflexanordning skall vara monterad på fordonets mittersta tredjedel och reflexanordningen längst fram skall sitta högst 3 m från framänden; i fråga om släpvagnar skall hänsyn tas till dragstångens längd vid mätning av detta avstånd.

Avståndet mellan två reflexanordningar intill varandra får inte överstiga 3 m.

Avståndet mellan bakersta reflexanordningen och fordonets bakände får inte överstiga 1 m.

För fordon i kategori M₁ är det dock tillräckligt att ha en reflexanordning monterad inom första tredjedelen och en inom sista tredjedelen av fordonets längd."

Efter tillägg 4 skall de följande nya tilläggen 5, 6 och 7 införas:

"Tillägg 5

Mätning av halvljusets lutningsvariation som funktion av lasten

1. RÄCKVIDD

Detta tillägg anger en metod för att mäta variationer hos halvljusets lutning på motorfordon i förhållande till lutningen då variationerna orsakas av ändringar i fordonets uppställning på grund av lastning.

2. DEFINITIONER

2.1 Lutning

2.1.1 Angiven lutning:

Det värde för halvljusets lutning som anges av motorfordonstillverkaren och fungerar som referensvärde för beräkning av tillåtna variationer.

2.1.2 Uppmätt lutning:

Medelvärdet för halvljusets lutning eller fordonets lutning uppmätt med fordonet i tillstånd nr 1 enligt definition i tillägg 1 för den fordonskategori som provas. Det fungerar som referensvärde för bedömning av variationerna hos ljusets lutning när lasten ändras.

2.2 Halvljusets lutning kan definieras

- antingen som vinkeln, uttryckt i milliradianer, mellan ljuskäglans riktning mot en karaktäristisk punkt på den horisontella delen av strålkastarens ljus/mörker-gräns och horisontalplanet,
- eller som tangenten till denna vinkel, uttryckt i procentuell lutning, eftersom vinklarna är små (för dessa små vinklar är 1% lika med 10 mrad).

Om lutningen uttrycks i procentuell lutning kan den beräknas med hjälp av formeln

$$\frac{h_1 - h_2}{l} \times 100$$

där

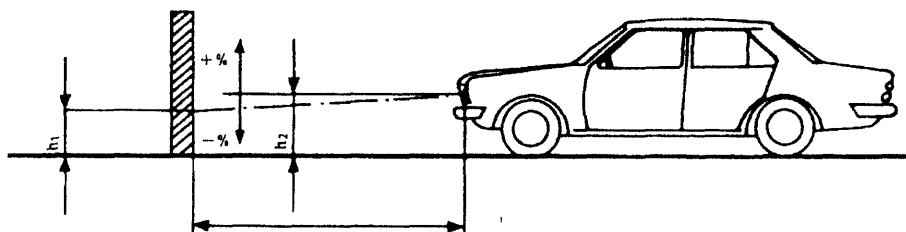
h_1 är höjden över marken i millimeter för den ovannämnda karaktäristiska punkten mätt på en vertikal skärm som är vinkelrät mot fordonets symmetrilängsplan och placerad på det horisontella avståndet l ,

h_2 är höjden över marken i millimeter för referenscentrum (som antas vara den nominella utgångspunkten för den karaktäristiska punkten som valts för h_1),

l är avståndet i millimeter från skärmen till referenscentrum.

Negativa värden anger nedvinkling (se figur 1).

Positiva värden anger uppvikling.



Figur 1

Halvljusets nedvinkling för ett fordon i kategori M₁

Anmärkningar:

1. Denna figur visar ett fordon i kategori M₁. Den visade principen gäller på samma sätt även för fordon i andra kategorier.
2. När fordonet inte har något nivåregleringssystem för strålkastaren är variationen hos halvljusets lutning identisk med variationen hos fordonets egen lutning.

3. MÄTVILLKOR

- 3.1 Om en visuell kontroll av halvljuskäglans mönster på skärmen eller en fotometrisk metod används, skall mätningen utföras i en mörk miljö (t.ex. ett mörkt rum) med tillräckligt utrymme för att fordonet och skärmen skall kunna placeras enligt figur 1. Strålkastarnas referenscentrum skall befinna sig på ett avstånd l på minst 10 m från skärmen.
- 3.2 Den mark som mätningarna utförs på skall vara så plan och horisontell som möjligt så att reproducerbarheten för mätningen av halvljusets lutning kan säkerställas med en noggrannhet på $\pm 0,5$ mrad ($\pm 0,05$ % lutning).
- 3.3 Om en skärm används skall dess märkning, läge och orientering i förhållande till marken och till fordonets symmetrilängsplan vara sådana att reproducerbarheten för mätningen av halvljusets lutning kan säkerställas med en noggrannhet på $\pm 0,5$ mrad ($\pm 0,05$ % lutning).
- 3.4 Under mätningarna skall den omgivande temperaturen vara mellan 10 °C och 30 °C.

4. FÖRBEREDELSE AV FORDONET

- 4.1 Mätningarna skall utföras på ett fordon som körts en sträcka på mellan 1 000 och 10 000 km, helst 5 000 km.
- 4.2 Däcken skall vara pumpade till det fullasttryck som angivits av fordonstillverkaren. Fordonet skall vara fullt tankat (bränsle, vatten, olja) och utrustat med alla tillbehör och verktyg som angivits av tillverkaren.

Med bränsletanken fulltankad avses att den skall vara fylld till minst 90 % av sin kapacitet enligt den informationshandling som beskrivs med en mall i bilaga 1 till direktiv 70/156/EEG.

- 4.3 Fordonet skall ha parkeringsbromsen lossad och växellådan i neutralläget.
- 4.4 Fordonet skall under minst åtta timmar ha befunnit sig i den temperatur som anges i punkt 3.4.
- 4.5 Om en fotometrisk eller visuell metod används bör helst strålkastare med en väldefinierad ljus/mörker-gräns för halvljuset vara monterade på det fordon som provas för att underlätta mätningarna.

Andra metoder får användas för en mer exakt avläsning (till exempel borttagning av strålkastarlinsen).

5. PROVNINGSFÖRFARANDE

5.1 Allmänt

Variationerna hos antingen halvljusets eller fordonets lutning, beroende på vilken metod som valts, skall mätas separat för varje fordonssida. Resultaten för både vänster och höger strålkastare skall under alla lastförhållanden som anges i tillägg 1 ligga inom de gränser som anges i punkt 5.5. Lasten skall anbringas gradvis utan att fordonet utsätts för kraftiga stötar.

5.2 Bestämning av den uppmätta ursprungliga lutningen

Fordonet skall vara förberett enligt punkt 4 och lastat enligt tillägg 1 (första lastförhållandet för ifrågavarande fordonskategori).

Före varje mätning skall fordonet gungas enligt punkt 5.4.

Mätningarna skall utföras tre gånger.

- 5.2.1 Om inget av de uppmätta resultaten avviker med mer än 2 mrad (0,2 % lutning) från resultatens aritmetiska medelvärde skall detta medelvärde utgöra slutresultat.
- 5.2.2 Om någon mätning avviker från resultatens aritmetiska medelvärde med mer än 2 mrad (0,2 % lutning) skall ytterligare tio mätningar utföras vars aritmetiska medelvärde skall utgöra slutresultat.

5.3 Mätmetoder

Valfri metod får användas för att mäta lutningsvariationerna under förutsättning att avläsningarna har en noggrannhet på $\pm 0,2$ mrad ($\pm 0,02$ % lutning).

5.4 Behandling av fordonet för varje lastförhållande

Fordonets fjädring och varje annan del som kan förmodas påverka halvljusets lutning skall påverkas enligt de metoder som beskrivs nedan.

De tekniska myndigheterna och tillverkarna får dock gemensamt föreslå andra metoder (antingen experimentella eller grundade på beräkningar), särskilt när provningen medför särskilda problem, under förutsättning att sådana beräkningar är klart giltiga.

5.4.1 Fordon i kategori M_1 med konventionell fjädring

Med fordonet stående på mätplatsen och vid behov med hjulen vilande på rörliga plattformar (som måste användas om deras avsaknad skulle leda till begränsning av fjädringens rörelse så att mätresultaten förmodligen påverkas) skall fordonet gungas i minst tre hela omgångar. För varje omgång skall först fordonets bakände och sedan dess framände tryckas ned.

Gungningen skall sluta med att en omgång slutförs. Innan mätningarna utförs skall fordonet tillåtas att uppnå viloläget på egen hand. I stället för att använda rörliga plattformar kan samma påverkan åstadkommas genom att fordonet rörs bakåt och framåt minst ett helt hjulvarv.

5.4.2 *Fordon i kategorierna M_2 , M_3 och N med konventionell fjädring*

5.4.2.1 Om behandlingsmetoden för fordon i kategori M_1 enligt punkt 5.4.1 inte är möjlig får den metod som beskrivs i punkt 5.4.2.2 eller 5.4.2.3 användas.

5.4.2.2 Med fordonet stående på mätplatsen och med hjulen på marken skall karosseriet gungas genom tillfällig ändring av lasten.

5.4.2.3 Med fordonet stående på mätplatsen och med hjulen på marken skall fordonets fjädring och alla andra delar som kan påverka halvljusets lutning påverkas med hjälp av en vibrationsutrustning. Denna kan utgöras av en vibrerande plattform som hjulen vilar på.

5.4.3 *Fordon med okonventionell fjädring där motorn måste vara igång*

Vänta tills fordonet har intagit sin slutliga uppställning med motorn igång innan några mätningar utförs.

5.5 **Mätningar**

Variationen hos halvljusets lutning skall bedömas för vart och ett av de olika lastförhållandena i förhållande till den uppmätta ursprungliga lutningen bestämd enligt punkt 5.2.

Om fordonet är försett med ett manuellt nivåregleringssystem för strålkastarna skall detta vara inställt i de lägen som anges av tillverkaren för de angivna lastförhållandena (enligt tillägg 1).

5.5.1 Till att börja med skall en enstaka mätning utföras för varje lastförhållande. Kraven har uppfyllts om lutningsvariationen för alla lastförhållanden ligger inom beräknade gränser (till exempel inom skillnaden mellan den angivna ursprungliga lutningen och de nedre och övre gränser som anges för godkännande) med en tolerans på 4 mrad (0,4 % lutning).

5.5.2 Om resultaten av några mätningar inte ligger inom den tolerans som anges i punkt 5.5.1 eller överskrider gränsvärdena skall ytterligare tre mätningar utföras enligt punkt 5.5.3 för de lastförhållanden som motsvarar dessa resultat.

5.5.3 För vart och ett av ovanstående lastförhållanden gäller följande:

5.5.3.1 Om inget av de tre uppmätta resultaten avviker med mer än 2 mrad (0,2 % lutning) från resultatens aritmetiska medelvärde skall detta medelvärde utgöra slutresultat.

5.5.3.2 Om någon mätning avviker från resultatens aritmetiska medelvärde med mer än 2 mrad (0,2 % lutning) skall ytterligare tio mätningar utföras vars aritmetiska medelvärde skall utgöra slutresultat.

5.5.3.3 Om ett fordon är försett med ett automatiskt nivåregleringssystem för strålkastarna vilket har en inbyggd hysteres skall medelvärden i toppen och botten av hysteresen utgöra bestämmande värden.

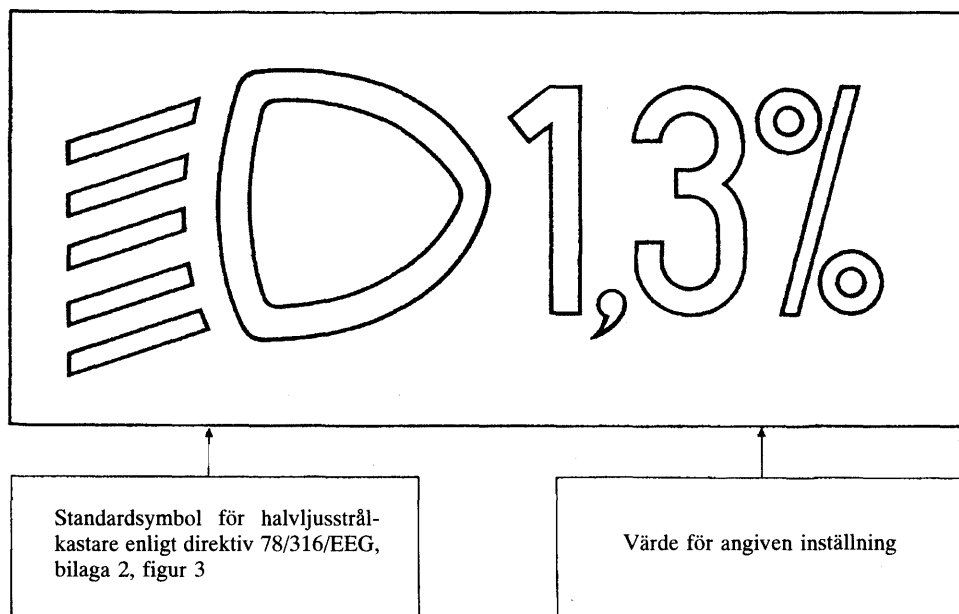
Alla dessa mätningar skall utföras enligt punkterna 5.5.3.1 och 5.5.3.2.

5.5.4 Kraven har uppfyllts om, för alla lastförhållanden, variationen mellan uppmätt ursprunglig lutning bestämd enligt 5.2 och lutningen som uppmäts för varje lastförhållande är mindre än de värden som beräknats i punkt 5.5.1 (utan säkerhetsmarginal).

5.5.5 Om endast en av de beräknade övre eller nedre variationsgränserna överskrids skall tillverkaren tillåtas att välja ett annat värde för den angivna ursprungliga lutningen, inom de gränser som anges för godkännande."

"Tillägg 6

Angivande av den angivna inställning som nämns i punkt 4.2.6.1 i bilaga 1

Exempel

Symbolens och tecknets storlek får bestämmas av tillverkaren."

"Tillägg 7

Manöverorgan för nivåregleringsanordningar för strålkastare vilka nämns i punkt 4.2.6.2.2 i bilaga 1

1. FÖRESKRIFTER

1.1 Halvljusets nedvinkling skall i samtliga fall åstadkommas på ett av följande sätt:

- a) Genom att ett manöverorgan förs nedåt eller åt vänster.
- b) Genom att ett manöverorgan vrids moturs.
- c) Genom att en knapp trycks in (manöverorgan av typen tryck/drag).

Om flera knappar används för att ställa in ljuskäglan skall knappen som ger största nedvinklingen vara placerad till vänster eller nedanför knappen(arna) för övriga halvljuslägen.

Ett vridorgan som är monterat kant i kant eller med endast kanten synlig bör följa manöverprinciperna för manöverorganstyperna a eller c.

- 1.1.1** Detta manöverorgan skall vara försett med symboler som tydligt anger de rörelser som motsvarar halvljusets ned- och uppvinkling.
- 1.2** Läget "0" motsvarar inställningen enligt punkt 4.2.6.1 i bilaga 1.
- 1.3** Läget "0", som enligt punkt 4.2.6.2.2 i bilaga 1 måste vara ett "stoppläge", behöver inte nödvändigtvis ligga i slutet av skalan.
- 1.4** De märken som används på manöverorganen skall förklaras i instruktionsboken till bilen.

- 1.5 Endast följande symboler får användas för att utmärka manöverorganen:



eller



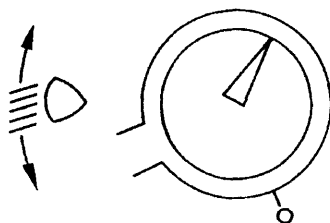
och



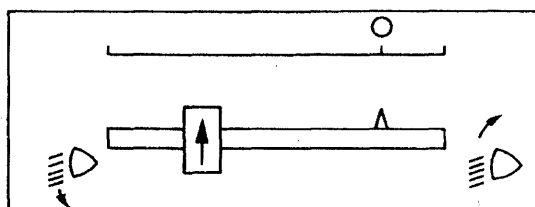
Standardsymboler för halvljusstrålkastare enligt figur 3 i bilaga 2 till direktiv 78/316/EEG utvisande de pilar som motsvarar riktningen av halvljusets inställning.

2. EXEMPEL

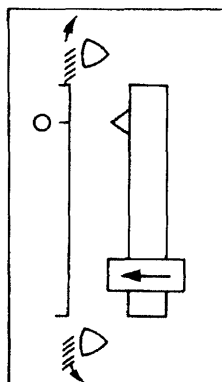
Exempel 1:



Exempel 2:



Exempel 3:



BILAGA 2

Efter punkt 5.2 skall följande nya punkt införas:

"5.2.1 Nivåregleringsanordning för strålkastare: ja/nej (*)"