

DIRECTIVA DEL CONSEJO

de 25 de junio de 1987

por la que se completa el Anexo I de la Directiva 70/156/CEE relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de vehículos a motor y de sus remolques

(87/403/CEE)

EL CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea y, en particular, su artículo 100,

Vista la propuesta de la Comisión ⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Parlamento Europeo ⁽²⁾,

Considerando que la Directiva 70/156/CEE ⁽³⁾, modificada en último término por la Directiva 87/358/CEE ⁽⁴⁾, ha dado en las notas del Anexo I la clasificación de los vehículos a motor y de sus remolques;

Considerando que resulta ahora necesario definir a nivel comunitario los vehículos todo terreno, con miras, en particular, a la aplicación de la Directiva 84/424/CEE del Consejo ⁽⁵⁾, la cual establece en su artículo 1 excepciones para estos tipos de vehículos, y, más en general, con miras a la aplicación de cualquier otra directiva del sector de los vehículos a motor que requiera tal definición;

Considerando que los vehículos todo terreno son definidos diferentemente en cada Estado miembro y que, a fin de no obstaculizar los intercambios intracomunitarios, resulta necesario una definición común dentro de las categorías internacionales que figuran en las notas del Anexo I de la Directiva 70/156/CEE,

Artículo 1

El Anexo I de la Directiva 70/156/CEE se completa de conformidad con el Anexo de la presente Directiva.

Artículo 2

Los Estados miembros adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para cumplir la presente Directiva el 1 de octubre de 1988 a más tardar, e informarán inmediatamente de ello a la Comisión.

Artículo 3

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Luxemburgo, el 25 de junio de 1987.

Por el Consejo

El Presidente

H. DE CROO

⁽¹⁾ DO nº C 108 de 23. 4. 1987, p. 9.

⁽²⁾ DO nº C 190 de 20. 7. 1987.

⁽³⁾ DO nº L 42 de 23. 2. 1970, p. 1.

⁽⁴⁾ DO nº L 192 de 11. 7. 1987, p. 51.

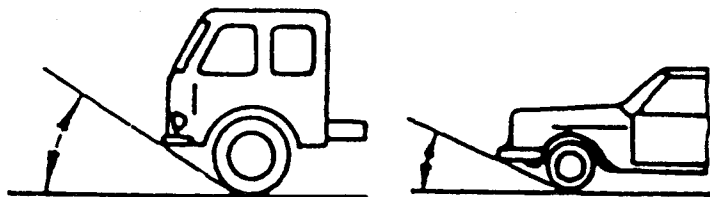
⁽⁵⁾ DO nº L 238 de 6. 9. 1984, p. 31.

ANEXO

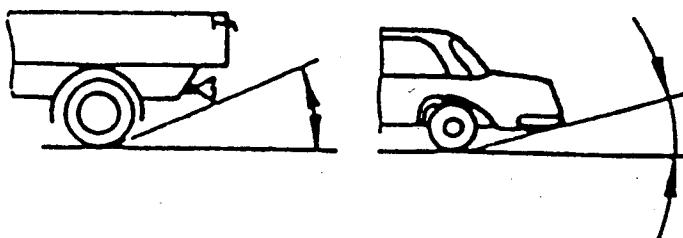
En las notas del Anexo I, después del punto b) se inserta el texto siguiente:

- «4. Vehículos de las categorías M y N arriba mencionadas, considerados como vehículos todo terreno en las condiciones de carga y de verificación que se describen en el punto 4.4 y según las definiciones y el croquis del punto 4.5.
- 4.1. Todo vehículo de la categoría N₁ con un peso máximo no superior a 2 toneladas, así como todo vehículo de la categoría M₁ será considerado como vehículo todo terreno si va provisto de:
- por lo menos un eje delantero y por lo menos un eje trasero concebidos para poder ser simultáneamente motores, incluidos los vehículos en los que pueda desembragarse la motricidad de un eje;
- por lo menos de un dispositivo de bloqueo del diferencial o por lo menos un mecanismo que asegure un efecto similar, y
- si pueden salvar una pendiente del 30%, calculada para el vehículo aislado
- Además, estos vehículos deberán satisfacer al menos cinco de los seis requisitos siguientes:
- presentar un ángulo de ataque de 25° como mínimo,
 - presentar un ángulo de escape de 20° como mínimo,
 - presentar un ángulo de rampa de 20° como mínimo,
 - tener una distancia al suelo mínima bajo el eje delantero de 180 mm,
 - tener una distancia al suelo mínima bajo el eje trasero de 180 mm,
 - tener una distancia al suelo mínima entre los ejes de 200 mm.
- 4.2. Todo vehículo de la categoría N₁ con un peso máximo superior a 2 toneladas, de las categorías N₂ y M₂ y de la categoría M₃ con un peso máximo no superior a 12 toneladas será considerado como vehículo todo terreno, bien si va provisto de ruedas concebidas para ser simultáneamente ruedas motrices, incluidos los vehículos en los que sea posible desembragar la motricidad de un eje, o bien si el vehículo satisface los tres requisitos siguientes:
- tener al menos un eje delantero y al menos un eje trasero concebidos para poder ser simultáneamente motrices, incluidos aquellos en que sea posible desembragar la motricidad de un eje,
 - ir equipados al menos de un dispositivo de bloqueo de diferencial o al menos de un mecanismo que asegure un efecto similar,
 - poder salvar una pendiente del 25%, calculada para el vehículo aislado.
- 4.3. Todo vehículo de la categoría M₃ con un peso máximo superior a 12 toneladas y de la categoría N₃ será considerado como vehículo todo terreno bien si va provisto de ruedas concebidas para poder ser simultáneamente motrices, incluidos aquellos en los que es posible desembragar la motricidad de un eje, o bien si el vehículo satisface las exigencias siguientes:
- ir equipado al menos con un 50% de ruedas motrices,
 - ir equipado al menos con un dispositivo de bloqueo de diferencial o al menos con un dispositivo que asegure un efecto similar,
 - poder salvar una pendiente del 25%, calculada para el vehículo aislado,
 - cumplir al menos cuatro de los seis requisitos siguientes:
 - presentar un ángulo de ataque de 25° como mínimo;
 - presentar un ángulo de escape de 25° como mínimo;
 - presentar un ángulo de rampa de 25° como mínimo;
 - tener una distancia al suelo mínima bajo el eje delantero de 250 mm;
 - tener una distancia al suelo mínima entre los ejes de 300 mm;
 - tener una distancia al suelo mínima bajo el eje trasero de 250 mm.

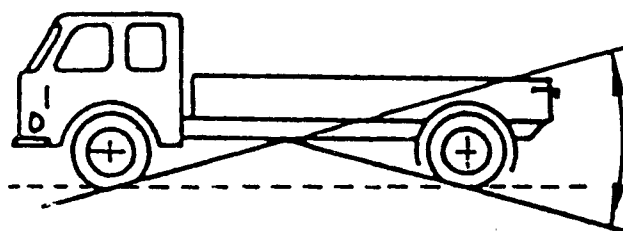
- 4.4. **Condiciones de carga y de verificación**
- 4.4.1. Los vehículos de la categoría N₁ con un peso máximo no superior a 2 toneladas y los vehículos de la categoría M₁ deberán hallarse en condiciones de marcha, esto es, con líquido de refrigeración, lubricantes, carburante, utillaje, rueda de repuesto y conductor, de un peso evaluado globalmente en 75 kg.
- 4.4.2. Los vehículos distintos de los contemplados en el punto 4.4.1 deberán estar cargados hasta su peso máximo técnicamente admisible declarado por el constructor.
- 4.4.3. La verificación de la superación de las pendientes establecidas (25% y 30%) se efectuará por simples cálculos. Sin embargo, en casos límite, el servicio técnico podrá exigir que se le remita un vehículo del tipo correspondiente a fin de proceder a una prueba real.
- 4.4.4. Para las mediciones de los ángulos de ataque, de escape y de rampa, no se tomarán en cuenta los dispositivos de protección contra el empotramiento.
- 4.5. **Definiciones y croquis de los ángulos de ataque, de escape y de rampa, y también de la distancia al suelo**
- 4.5.1. Por «ángulo de ataque» se entenderá el ángulo máximo entre el plano de apoyo y los planos tangentes a los neumáticos de las ruedas delanteras, en carga estática, establecidos de tal manera que ningún punto del vehículo por delante del eje delantero se halle situado por debajo de estos planos, y que ninguna parte rígida del vehículo, con excepción de los estribos eventualmente presentes, se halle situada por debajo de estos planos.



- 4.5.2. Por «ángulo de escape» se entenderá el ángulo máximo entre el plano de apoyo y los planos tangentes a los neumáticos de las ruedas traseras, en carga estática, establecidos de tal manera que ningún punto del vehículo situado por detrás del eje trasero pueda hallarse por debajo de estos planos, y que ninguna parte rígida del vehículo pueda hallarse por debajo de estos planos.

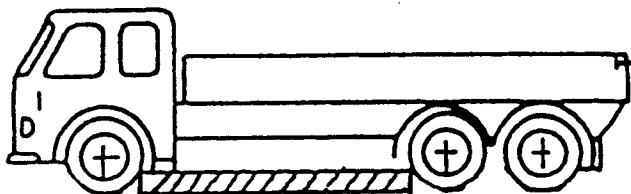


- 4.5.3. Por «ángulo de rampa» se entenderá el ángulo agudo mínimo entre dos planos perpendiculares al plano longitudinal medio del vehículo y tangentes respectivamente a los neumáticos de las ruedas delanteras y a los neumáticos de las ruedas traseras, en carga estática, y cuya intersección toque la parte rígida inferior del vehículo fuera de sus ruedas. Este ángulo define la rampa más grande que puede superar el vehículo.



- 4.5.4. — Por « distancia al suelo entre los ejes » se entenderá la distancia más pequeña entre el plano de apoyo y el punto fijo más bajo del vehículo.

Se considerarán los trenes de ruedas múltiples como un solo eje.



- Por « distancia al suelo bajo un eje » se entenderá la distancia determinada por el punto más alto de un arco de círculo que pase por el centro de la superficie de soporte de las ruedas de un eje (de las ruedas interiores en el caso de neumáticos gemelos) y que toque el punto fijo más bajo del vehículo entre las ruedas. Ninguna parte rígida del vehículo debe hallarse comprendida en el segmento rayado del gráfico. En su caso, se indicará la distancia al suelo de diversos ejes según la disposición de ellos, por ejemplo 280/250/250.

