

segue Tab. A

| Attenuatori     |       |     |    |      |             |
|-----------------|-------|-----|----|------|-------------|
| Tc <sub>1</sub> | R/NR  | 80  | 90 | 1300 | Autovettura |
|                 | R/NR* | 80  | 90 | 900  | Autovettura |
|                 | R**   | 80  | 15 | 1300 | Autovettura |
| Tc <sub>2</sub> | R/NR  | 100 | 90 | 1300 | Autovettura |
|                 | R/NR* | 100 | 90 | 900  | Autovettura |
|                 | R**   | 100 | 15 | 1300 | Autovettura |

(\*) Questa prova rappresenta un urto frontale disassato di 1/4 della larghezza del veicolo

(\*\*) Questa prova corrisponde ad un urto laterale con impatto ad 1/3 della larghezza totale del dispositivo e va fatta sui dispositivi redirettivi (R).

Accuratezza e tolleranza sulla velocità e sull'angolo d'impatto

Velocità - L'accuratezza globale della misura deve essere pari a  $\pm 1\%$

La tolleranza deve essere pari a:  $-2\%$ ,  $+7\%$ .

Angolo d'impatto globale - L'accuratezza globale della misura deve essere pari a  $\pm 0,5$  gradi

La tolleranza deve essere pari a:  $-1,0^\circ$ ,  $+1,5^\circ$ .

Tolleranza combinata di velocità, angolo d'impatto e livello di contenimento

Sono ammesse le tolleranze suindicate per la velocità e l'angolo d'impatto, purchè sia rispettata la tolleranza relativa al Livello di contenimento (Tolleranza L<sub>C</sub> =  $-5\%$ ).

Veicoli e modalità di prova

Dovranno essere impiegati, nello svolgimento delle prove, veicoli privi di difetti negli organi di sterzo, nei pneumatici, nelle sospensioni, nell'impianto di frenatura e con carrozzeria in ordine.

Tabella B

| Caratteristiche dei veicoli                | Tutte le classi N e H TC | Classe TC1/TC2/  | Classe N1/N2     | Classe H1/         | Classe H2          | Classe H3          | Classe H4a         | Classe H4b          |
|--|--------------------------|------------------|------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|---------------------|
| MASSA (kg)                                 |                          |                  |                  |                    |                    |                    |                    |                     |
| Massa del veicolo                          | 825<br>$\pm 40$          | 1300<br>$\pm 65$ | 1500<br>$\pm 75$ | 10000<br>$\pm 300$ | 13000<br>$\pm 400$ | 16000<br>$\pm 500$ | 30000<br>$\pm 900$ | 38000<br>$\pm 1100$ |
| Compresa la zavorra massima <sup>(1)</sup> | 100                      | 160              | 180              | -                  | -                  | -                  | -                  | -                   |
| Massa simulante il conducente              | 75                       | -                | -                | -                  | -                  | -                  | -                  | -                   |
| Massa statica totale del veicolo           | 900<br>$\pm 40$          | 1300<br>$\pm 65$ | 1500<br>$\pm 75$ | 10000<br>$\pm 300$ | 13000<br>$\pm 400$ | 16000<br>$\pm 500$ | 30000<br>$\pm 900$ | 38000<br>$\pm 1100$ |

segue Tab. B

|  |                 |                 |                 |                         |   |                         |                          |                           |
|--|-----------------|-----------------|-----------------|-------------------------|---|-------------------------|--------------------------|---------------------------|
| DIMENSIONI (m)<br>(tolleranza $\pm 20\%$ )<br>Carreggiata delle ruote<br>(anteriori e posteriori)  | 1,35            | 1,40            | 1,50            | 2,00                    | 2,00  | 2,00                    | 2,00                     | 2,00                      |
| Raggio della ruota<br>(a veicolo scarico)  | -               | -               | -               | 0,46                    | 0,52  | 0,52                    | 0,55                     | 0,55                      |
| Passo del veicolo<br>(tra gli assi estremi)  | -               | -               | -               | 4,60                    | 6,50 <sup>(3)</sup><br>4,10 <sup>(4)</sup>  | 5,90                    | 6,70                     | 11,25                     |
| Numero di assi   | 2               | 2               | 2               | 2                       | 2   | $\geq 2$                | $\geq 3$                 | $\geq 4$                  |
| Distanza dal suolo del paraurti<br>frontale misurata all'angolo<br>inferiore   | -               | -               | -               | 0,58                    | 0,58  | 0,58                    | 0,58                     | 0,58                      |
| POSIZIONE DEI BARICENTRI (m):<br><u>Baricentro del veicolo</u> : (CGZ)<br>(tolleranza $\pm 10\%$ )   | 0,49            | 0,53            | 0,53            | -                       | -   | -                       | -                        | -                         |
| Distanza longitudinale dall'asse<br>anteriore (CGX) $\pm 10\%$   | 0,90            | 1,10            | 1,24            | -                       | -   | -                       | -                        | -                         |
| Distanza laterale dall'asse<br>longitudinale del veicolo (CGY)   | $\pm 0,07$      | $\pm 0,07$      | $\pm 0,08$      | -                       | -   | -                       | -                        | -                         |
| <u>Baricentro della zavorra</u> <sup>(2)</sup> :<br>H <sub>ZS</sub> (tolleranza +15%, -5%)   |                 |                 |                 | 1,50                    | 1,40 <sup>(3)</sup><br>1,50 <sup>(4)</sup>  | 1,60                    | 1,90                     | 1,90                      |
| Altezza H <sub>P</sub> del pianale a pieno<br>carico dal suolo (tolleranza $\pm 10\%$ )  | -               | -               | -               | 1,10                    | 0,80 <sup>(3)</sup><br>1,40 <sup>(4)</sup>  | 1,40                    | 1,45                     | 1,30                      |
| Massa del veicolo scarico  | -               | -               | -               | $\geq 3500$<br>$< 6000$ | $\geq 4500$ <sup>(3)</sup><br>$< 7000$<br>$\geq 6000$ <sup>(4)</sup><br>$< 11000$ | $\geq 5500$<br>$< 8000$ | $\geq 9000$<br>$< 11000$ | $\geq 11000$<br>$< 15000$ |
| TIPO DI VEICOLO  | Auto<br>vettura | Auto<br>vettura | Auto<br>vettura | Autocarro               | Bus o<br>Autocarro  | Autocarro               | Autocarro                | Auto<br>articolato        |
| <sup>(1)</sup> Compresa l'attrezzatura di calcolo e registrazione<br><sup>(2)</sup> La zavorra va posizionata in modo simmetrico rispetto agli assi longitudinale e trasversale del pianale di carico;<br>il suo baricentro rispetto al suolo è $H_{ZS} = H_P + H_{ZP}$ dove:<br>H <sub>P</sub> = altezza del pianale (sommità) a veicolo carico      H <sub>ZP</sub> = altezza del baricentro della zavorra rispetto al pianale<br><sup>(3)</sup> Autobus<br><sup>(4)</sup> Autocarro |                 |                 |                 |                         |   |                         |                          |                           |

### Assicurazione della zavorra sui veicoli

Al fine di raggiungere i prescritti carichi sui veicoli di prova, questi verranno opportunamente zavorrati e la zavorra sarà costituita per i veicoli leggeri da sacchi chiusi, riempiti con materiale inerte e poggiati su ognuno dei sedili.

Per quanto riguarda i veicoli pesanti, la zavorra sarà costituita da elementi modulari in calcestruzzo di cemento o acciaio, opportunamente ancorati.