

Straßenfahrzeuge Stoßfänger für Personenkraftwagen

DIN ISO 2958

Road vehicles; exterior protection for passenger cars

Ersatz für DIN 74 021

Vehicules routiers; protection extérieure des voitures particulières

Die internationale Norm ISO 2958 hat den Status einer deutschen Norm.

Nationales Vorwort zur DIN-ISO 2958

Diese Norm wurde nach dem ersten Entwurf des jetzigen Motor Vehicle Safety Standard (MVSS) 215 vom ISO/TC 22/SC 14 – Anordnung äußerer Fahrzeugteile in Angriff genommen und im September 1973 als ISO-Norm 2958 veröffentlicht. In diesem Gremium hat der Arbeitsausschuß 14 des Fachnormenausschusses Kraftfahrzeuge (FAKRA) die deutschen Interessen vertreten. Diese Norm ersetzt DIN 74 021, Ausgabe Juni 1958.

In den Abschnitten 4.2.4 a), b) und c) kann aus technischen Gründen eine zulässige Abweichung von $\pm 5^\circ$ abweichend vom Inhalt der ISO-Norm zugelassen werden, weil eine absolute Parallelität im Moment des Aufpralls zu halten nicht möglich ist. Der Bezug auf ISO/R 1176 im Abschnitt 3.1 entspricht dem Abschnitt 4.6 in DIN 70 020 Blatt 2, Ausgabe Juni 1972.

Deutsche Übersetzung der internationalen Norm ISO 2958, Ausgabe September 1973

In Zweifelsfällen ist die englische oder französische Fassung heranzuziehen.

Vorwort

ISO (International Organization for Standardization) ist eine weltweite Vereinigung der Nationalen Normen Institute (ISO-Mitglieder).

Die Erarbeitung Internationaler Normen wird durch Technische Komitees ausgeführt. Jedes Mitglied, das an einem Arbeitsgebiet interessiert ist, für das ein Technisches Komitee gegründet wurde, ist berechtigt, in diesem Komitee vertreten zu sein. Internationale Organisationen, gesetzgebender oder nicht gesetzgebender Art, die mit ISO in Verbindung stehen, sind auch an der Arbeit beteiligt.

Norm-Entwürfe, die von den Technischen Komitees angenommen worden sind, werden an die Mitglieder zur Abstimmung verteilt, bevor sie als Internationale Normen vom ISO-Rat verabschiedet werden.

Die Internationale Norm ISO 2958 wurde erstellt vom Technischen Komitee ISO/TC 22 – Straßenfahrzeuge – und im August 1972 an die Mitglieder verteilt.

Die Norm wurde angenommen von folgenden Mitgliedsländern:

Österreich	Ungarn	Rep. v. Südafrika
Belgien	Irland	Schweden
Kanada	Italien	Schweiz
Tschechoslowakei	Mexiko	Thailand
Ägypten	Niederlande	Türkei
Frankreich	Polen	Vereinigtes Königreich
Deutschland	Rumänien	

Folgende Mitglieder lehnten sie aus technischen Gründen ab:

Australien
Japan
USA

Fortsetzung Seite 2 bis 4

Fachnormenausschuß Kraftfahrzeuge (FAKRA) im Deutschen Normenausschuß (DNA)



Documents

Document Sharing Hub

1. Zweck

1.1. Diese Norm legt die Eigenschaften von Stoßfängern für Personenkraftwagen fest.

1.2. Das Ziel ist, bestimmte mechanische Bauteile und vor allem die Beleuchtung und Signaleinrichtung an der Vorder- und Rückseite des Fahrzeuges bei Zusammenstößen mit geringer Geschwindigkeit beim Einparken zu schützen.

1.3. Dieser Schutz wird gewährleistet durch Stoßfänger, deren für Schutzfunktionen bestimmte Bauteile an der Vorder- und Rückseite angeordnet und so gestaltet sind, daß sie Berührungen und geringe Stöße aufnehmen ohne ernsthafte Schäden an anderen Fahrzeugteilen zuzulassen. Das Hauptziel ist, die Stoßfänger in einer gemeinsamen Bezugshöhe anzuordnen, wobei Sicherheitsanforderungen und alle Gesichtspunkte der Fahrzeugkonstruktion in Betracht gezogen werden.

2. Anwendungsbereich

Stoßfänger nach dieser Norm sind für Personenkraftwagen bis zu 9 Sitzplätzen einschließlich des Fahrzeugführers vorgesehen.

3. Begriffe

3.1. Leergewicht

Das Gewicht des Fahrzeuges nach ISO/R 1176 Abschnitt 4.6 (einschließlich Ersatzrad und der notwendigen Ausrüstung).

3.2. Konstruktionsgewicht

Das Gewicht des Fahrzeuges beladen nach Abschnitt 3.1 zuzüglich des Gewichts der Fahrzeuginsassen (68 kg/Person) verteilt entsprechend nachstehender Tabelle.

3.3. Fahrzeugecke

Derjenige Teil des Fahrzeuges, der von einer lotrechten Ebene, die in einem Winkel von 60° zur Längsmittelsebene des Fahrzeuges steht, berührt wird.

3.4. Bezugshöhe

Die Höhe über der Fahrbahn, in der das Fahrzeug sowohl bei Leergewicht als auch bei Konstruktionsgewicht ausreichenden Schutz durch die Stoßfänger aufweisen soll. Die Bezugshöhe ist die Horizontalebene, die durch die Bezugslinie der in Abschnitt 4.2 beschriebenen Prüfvorrichtung geht.

3.5. Bezugslinie

Die Schnittpunktlinie der horizontalen Symmetrieebene der Aufschlagoberfläche mit dieser selbst, wenn die Ebene A der Prüfvorrichtung lotrecht ist.

4. Prüfbedingungen

4.1. Allgemeines

4.1.1. Das Fahrzeug soll auf ebener, fester Oberfläche stehen.

4.1.2. Die Vorderräder sollen in Geradeausfahr-Richtung stehen.

4.1.3. Der Reifendruck soll den Angaben des Fahrzeugherstellers für den jeweiligen Beladungszustand entsprechen.

4.1.4. Die Bremsen sollen gelöst und das Getriebe in neutraler Stellung sein.

4.1.5. Die Beleuchtungs- und Signaleinrichtungen können ein- oder ausgeschaltet sein.

4.1.6. Fahrzeuge mit hydropneumatischer-, hydraulischer- oder Luftfederung oder einer Einrichtung für automatische Niveauregulierung entsprechend dem Beladungszustand, sollen in dem vom Hersteller angegebenen normalen Betriebszustand geprüft werden.

4.2. Prüfvorrichtung

Die Prüfungen nach Abschnitt 5 sollen mit einer Prüfvorrichtung ausgeführt werden, die nachstehende Eigenschaften haben:

4.2.1. Die Aufschlagfläche der Prüfvorrichtung soll dem Bild entsprechen, die Aufschlagoberfläche soll aus gehärtetem Stahl bestehen.

4.2.2. Die im Bild dargestellte Bezugslinie soll, wenn die Ebene A lotrecht ist, horizontal und auf der gleichen Höhe wie die Auftreffmitte der Prüfvorrichtung liegen.

4.2.3. Die wirksame Masse der Prüfvorrichtung soll dem Leergewicht gleich sein.

Eine Prüfvorrichtung mit davon abweichender Masse kann verwendet werden, wenn die Auftreffgeschwindigkeit entsprechend geändert wird, vorausgesetzt, daß äquivalente Prüfergebnisse nachgewiesen werden können.

4.2.4. Nach Wahl des Herstellers können alternativ folgende Prüfvorrichtungen verwendet werden:

Anzahl der Sitzpositionen	Anzahl der Fahrzeuginsassen	Verteilung
2 und 3	2	2 auf den Vordersitzen
4 und 5	3	2 auf den Vordersitzen 1 auf dem Rücksitz
6 und 7	4	je 2 auf den Vorder- und Rücksitzen
8 und 9	5	2 auf den Vordersitzen 3 auf den Rücksitzen Wenn die Rücksitze nur 2 Sitzpositionen haben, soll eine Person auf der 2. Sitzreihe von hinten sitzend angenommen werden.