

## **Tekniske Konsulenter for Vejtransport**

[tkvt@typegodkendelse.dk](mailto:tkvt@typegodkendelse.dk)

Formand: Johnny Hansen

7. maj 2009

Til Færdselsstyrelsen.

Foreningen har med stor interesse modtaget det udsendte høringsforslag af 6-4 2009 vedr. nye krav om e-godkendt tilkoblingsanordning på nærmere bestemte køretøjer.

Foreningen har følgende kommentarer:

### **Generelt**

Det er foreningens opfattelse, at der i dag monteres mange 50 mm kuglekoblinger på større biler (2500 – 32000 kg) på konsoller, der dimensioneres ud fra, hvad der er kendt på mindre biler.

Disse konsoller bør dimensioneres ud fra faktiske  $D_c$  og  $V$ -værdier.

Dette taler for skærpelse af de nuværende regler, men indførelse af krav om egentlig godkendelse og mærkning af disse konsoller vil efter foreningens opfattelse give anledning til unødige udgifter.

VBG, der ifølge mf Poul Andersen har opfordret til denne høring, har ligeledes i Sverige forsøgt tilsvarende krav indført, men i henhold til svensk lov VVFS 2003:22 kp 20 §24 er der ikke krav om at den samlede tilkoblingsanordning skal være godkendt og mærket i henhold til direktiv 94/20.

Det er muligt, at indvendingerne fra AUTIG i 1999 ikke længere er gældende for personbiler  $M_1$ , men disse producenter leverer ikke konsoller for større biler (varebil og lastbil med egentlig chassisramme).

Det er foreningens opfattelse, at forslaget reelt medføre at mange af følgende køretøjer i fremtiden ikke vil kunne godkendes med påhængskøretøj, idet køretøjerne produceres enkeltvis efter ordre:

- Bil til trækraft for sættevogn med kran og/eller blokvognsmodul samt forskydelig skammel
- Varebil  $N_1$  som trækraft for sættevogn
- Vare- og lastbiler med stort overhæng bagtil
- Lastbiler med 50 mm kuglekobling
- Campingbiler
- Bjærgningsbiler med bjærgningsgrill
- Vare- og lastbiler med knæklad for maskin- og biltransport
- Vare- og lastbiler med bagmonteret læsleanordning
- Lastbil til transport af biler i flere etager, hvor tilkoblingsanordningen er integreret i opbygningen.

I henhold til direktiv 94/20 bilag VI punkt 1.1 kan der for simple udformninger vælges alene at udføre teoretisk kontrol af styrke, hvorimod der for andre konstruktioner kræves både dynamiske og statiske test. Foreningen foreslår derfor at der for sådanne tilkoblingsanordninger skal udføres teoretisk kontrol af spændinger svarende til de kendte regler i 94/20 for trækstænger på påhængsvogn med stiv trækstang.

Tilsvarende gælder for påhængskøretøjer med stiv trækstang, hvor trækstangen er end del af chassisrammen.

### Amerikanske biler

Som anført i Færdselsstyrelsens høringsbrev vil det ligeledes være uforholdsmæssigt omkostningskrævende at kræve konsol for tilkoblinger godkendt og mærket for alle amerikanske biler. Efter amerikansk standard består en kobling af "Receptor" som fastmonteres på bilen og har et standardiseret firkantet hul for montering af koblingen.

Efter amerikansk standard monteres typisk 2" kugle på et "drop", der passer ind i "Receptor" med noget slør.

Der kan monteres 50 mm kugle i dette drop, og der kan monteres "anti-rattle"-beslag, men den korrekte (rigtigste) løsning er efter foreningens opfattelse at godkende "Receptor", der opfylder amerikansk standard SAE J 684 i kombination med "drop", der er godkendt og mærket i henhold til EF-direktiv 94/20/EF.

Dette kan realiseres i dag, idet BOH Towbars (Bröderna Olsson i Hedemora Verkstad AB, Sverige) leverer et mellemstykke, varenummer 82-300, der er godkendt ved e4\*94/20\*3498\*00.

Dette mellemstykke monteres i "Receptor" og fastspændes med en kile således at den sidder urokkeligt fast.

Mellemstykket har monteringsflange for almindelige kuglekoblinger med fire bolte.

Mange amerikanske biler monteres i dag med tilkoblingsanordning fra f.eks. Volvo 700 serien, hvor trækbjælken modificeres til det konkrete køretøj. Med vel udført malerarbejde, vil denne løsning også med det fremsendte udkast blive godkendt i de fleste synsvirksomheder, idet man ikke har mulighed for at kontrollere, om det anførte godkendelsesnummer omhandler den konkrete biltype.

### Udkast til meddelelse

#### 1.04 Definitioner

Foreningen finder det uheldigt, at der her anvendes denne brede og altomfattende definition, og anbefaler at der anvendes samme definitioner, som i direktiv 94/20/EF, bilag V:

- Koblingskugler
- Koblingshoveder
- Koblinger for trækstang
- Trækøjer
- Trækstænger
- Monterings rammer
- Sættevognsskamler
- Hovedbolte
- Monteringsplader for sættevognsskamler

En sådan opdeling i definitionerne giver mulighed for at kun selve koblingen kræves godkendt og mærket.

#### 9.05.020 Tilkoblingsanordning på Bil

Teksten foreslås ændret således:

- (1) Koblingskugle/kobling for trækøje samt sættevognsskammel skal være godkendt og mærket i henhold til direktiv 94/20/EF.
- (2) For bil med selvbærende karrosseri skal monteringsramme være godkendt og mærket i henhold til

direktiv 94/20/EF.

For amerikansk bil kan dog anvendes monteringsramme, der opfylder SAE J 684 i kombination med mellemstykke og koblingskugle, der begge er godkendt og mærket i henhold til direktiv 94/20/EF.

- (3) For bil med egentlig chassisramme skal monteringsramme kunne dokumenteres til at modstå belastningen fra D-værdi, Dc-værdi, S-værdi, U-værdi samt V-værdi.

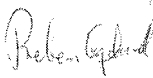
9.05.110 Tilkoblingsanordning på Påhængs-/sættevogn til bil

- (1) Koblingshoved/øje og hovedbolt skal være godkendt og mærket i henhold til direktiv 94/20/EF.  
(2) Trækstang, der ikke er en del af chassisrammen skal være godkendt og mærket i henhold til direktiv 94/20/EF.

Med venlig hilsen

Foreningen af tekniske konsulenter for vejtransport  
f/Johnny Hansen

Preben Egelund

 Digitalt signeret af Preben Egelund  
DN: c=DK, o=Preben Egelund //  
CVR: 28541406, cn=Preben Egelund,  
serialNumber=CVR:28541406-  
RID:1170839416802  
Date: 2009.05.07 18:36:21 +02'00'