

Reglamento nº 60 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ONU) — Prescripciones uniformes relativas a la homologación de ciclomotores y motocicletas de dos ruedas en lo que concierne a los mandos accionados por el conductor, incluida la identificación de los mandos, luces testigo e indicadores (*)

1. ÁMBITO DE APLICACIÓN

El presente Reglamento se aplicará a las motocicletas de dos ruedas y los ciclomotores de dos ruedas en lo que concierne a los mandos accionados por el conductor, incluida la identificación de los mandos, luces testigo e indicadores.

2. DEFINICIONES

A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- 2.1. «Homologación de un vehículo», la homologación de un tipo de vehículo en lo que concierne a los mandos accionados por el conductor, en caso de que dichos mandos estén instalados, y a su identificación.
- 2.2. «Tipo de vehículo», categoría de vehículos de motor que no se diferencian entre sí respecto al acondicionamiento en aspectos que puedan afectar al funcionamiento o posición de los mandos accionados por el conductor.
- 2.3. «Vehículo», motocicleta de dos ruedas con arreglo a la definición de la letra n) del artículo 1 o ciclomotor de dos ruedas con arreglo a la letra m) del artículo 1 del Convenio de Viena de 1968 sobre circulación por carretera.
- 2.4. «Mando», las partes o dispositivos de un vehículo directamente accionados por el conductor que produzcan cambios en el estado o el funcionamiento del vehículo o de cualquiera de sus partes.
- 2.5. «Manillar» cualquier parte de la barra o barras conectadas a la cabeza de horquilla (cabeza de dirección) mediante las cuales se dirige el vehículo.
- 2.5.1. «Parte derecha del manillar», parte del manillar que, cuando éste se encuentra en la posición correspondiente al movimiento hacia adelante, queda a la derecha del plano longitudinal medio del vehículo;
- 2.5.2. «Parte izquierda del manillar», parte del manillar que, cuando éste se encuentra en la posición correspondiente al movimiento hacia adelante, queda a la izquierda del plano longitudinal medio del vehículo;
- 2.5.3. «Parte delantera del manillar» parte del manillar que se encuentra en la parte más alejada del conductor sentado en posición de conducción.
- 2.6. «Empuñadura», aquella parte del manillar más lejana del centro por la que el conductor sujeta el manillar;
- 2.6.1. «Empuñadura giratoria», empuñadura por la que se acciona algún mecanismo de funcionamiento del vehículo, que el conductor del vehículo puede hacer girar en torno al manillar.
- 2.7. «Cuadro», parte del marco, chasis o bastidor del vehículo en la que está fijado el motor, la transmisión, o el conjunto motor — transmisión;
- 2.7.1. «Parte derecha del cuadro», parte del cuadro que, al situarse en la posición correspondiente al movimiento hacia adelante, queda a la derecha del plano longitudinal medio del vehículo;
- 2.7.2. «Parte izquierda del cuadro», parte del cuadro que, al situarse en la posición correspondiente al movimiento hacia adelante, queda a la izquierda del plano longitudinal medio del vehículo.

(*) Publicación con arreglo al apartado 5 del artículo 4 de la Decisión 97/836/CE del Consejo de 27 de noviembre de 1997 (DO L 346 de 17.12.1997, p. 78).

- 2.8. «Palanca», dispositivo formado por un brazo que gira sobre un punto de apoyo mediante el cual se acciona algún mecanismo de funcionamiento del vehículo;
- 2.8.1. «Palanca de mano», palanca accionada por la mano del conductor;
- Nota:* excepto cuando se indique lo contrario, las palancas de mano se accionan por compresión (es decir, movimiento del extremo de la palanca hacia la estructura de soporte), por ejemplo, para accionar el mecanismo de frenado o para desembragar.
- 2.8.2. «Palanca de pie», palanca accionada por contacto entre el pie del conductor y un espolón que sobresale del brazo de la palanca;
- 2.8.3. «Pedal», palanca accionada por contacto entre el pie del conductor y una zona de apoyo para el pie situada sobre la misma de manera que permita ejercer presión sobre el brazo de la palanca;
- Nota:* excepto cuando se indique lo contrario, el pedal se acciona por depresión, para accionar, por ejemplo, el mecanismo de frenado.
- 2.8.4. «Pedales de propulsión», dispositivos vinculados a algún tipo de transmisión que pueden utilizarse para propulsar un ciclomotor;
- 2.8.5. «Balancín», palanca, cuyo punto de apoyo se halla en su centro o cerca del mismo, que cuenta con una zona de apoyo para el pie en cada extremo y que se acciona mediante contacto entre el pie del conductor y dichas zonas de apoyo o espolones (véase la figura 3 del anexo 3).
- 2.9. «Reposapiés», salientes a cada lado del vehículo en los que el conductor coloca sus pies cuando está sentado en posición de conducción.
- 2.10. «Plataforma», parte del vehículo en la que el conductor sitúa sus pies cuando está sentado en posición normal de conducción, en caso de que el vehículo no cuente con pedales de propulsión o reposapiés para el conductor.
- 2.11. «En el sentido de las agujas del reloj», dirección de rotación alrededor del eje de la pieza de que se trate que sigue el movimiento de las agujas de un reloj vista desde el lado superior o exterior de la misma;
- 2.11.1. «En el sentido contrario a las agujas del reloj» significa lo contrario.
- 2.12. «Freno de servicio combinado», sistema de funcionamiento (por acción hidráulica, mecánica o ambas) por el que entran en funcionamiento, al menos parcialmente, los frenos delanteros y traseros mediante la utilización de un solo mando.
- 2.13. «Indicador», dispositivo que proporciona una información relativa al funcionamiento o a la situación de un sistema o de una parte del mismo, por ejemplo, el nivel de un fluido.
- 2.14. «Luz testigo», señal óptica que indica la puesta en marcha de un dispositivo, un funcionamiento o un estado correcto o defectuoso, o la no entrada en funcionamiento.
- 2.15. «Símbolo», dibujo que permite identificar un mando, una luz testigo o un indicador.
3. SOLICITUD DE HOMOLOGACIÓN
- 3.1. La solicitud de homologación de un tipo de vehículo en lo que concierne a los mandos accionados por el conductor será presentada por el fabricante del vehículo o por su representante debidamente acreditado.
- 3.2. Irá acompañada de los documentos que se mencionan a continuación, por triplicado, y de las informaciones siguientes:
- 3.2.1. Planos de las partes del vehículo a las que se aplican los requisitos del presente Reglamento y, en su caso, del vehículo en sí, a una escala adecuada y suficientemente detallados.

- 3.3. Se entregará al servicio técnico encargado de la realización de los ensayos de homologación un vehículo representativo del tipo que se quiera homologar, a efectos de los ensayos citados en el punto 5 del presente Reglamento.
4. HOMOLOGACIÓN
- 4.1. Si el tipo de vehículo presentado para su homologación con arreglo al presente Reglamento satisface los requisitos que se exponen en los puntos 5 y 6, deberá concederse la homologación de dicho tipo de vehículo.
- 4.2. Se asignará un número de homologación a cada tipo homologado. Sus dos primeros dígitos (actualmente 00 para el Reglamento en su forma original) indicarán la serie de enmiendas que incorporen los últimos cambios importantes de carácter técnico realizados en el Reglamento en el momento en que se emita la homologación. La misma Parte Contratante no asignará el mismo número a otro tipo de vehículo.
- 4.3. La notificación a las Partes del Acuerdo que apliquen el presente Reglamento de la homologación de un tipo de vehículo o la denegación de la misma con arreglo al Reglamento deberá realizarse por medio de un formulario, que deberá ajustarse al modelo que figura en el anexo 1 del presente Reglamento, y planos y diagramas, que serán facilitados por el solicitante de la homologación, en un formato no superior a A4 (210 × 297 mm) o bien plegados en dicho formato, y a una escala adecuada.
- 4.4. Se colocará una marca de homologación internacional, de manera visible y en un lugar fácilmente accesible especificado en el formulario de homologación, en cada vehículo que se ajuste a un tipo de vehículo homologado con arreglo al presente Reglamento; la marca consistirá en:
- 4.4.1. la letra mayúscula «E» dentro de un círculo seguida del número que identifica al país emisor de la homologación ⁽¹⁾;
- 4.4.2. el número del presente Reglamento, seguido de la letra «R», un guión y el número de homologación a la derecha del círculo establecido en el punto 4.4.1.
- 4.5. Si el vehículo se ajusta a un tipo de vehículo homologado de acuerdo con uno o varios Reglamentos adjuntos al Acuerdo en el país que haya concedido la homologación con arreglo al presente Reglamento, no es necesario repetir el símbolo que se establece en el punto 4.4.1; en ese caso, el Reglamento, los números de homologación y los símbolos adicionales de todos los Reglamentos con arreglo a los cuales se ha concedido la homologación en el país que concedió la homologación de conformidad con el presente Reglamento se colocarán en columnas verticales a la derecha del símbolo exigido en el punto 4.4.1.
- 4.6. La marca de homologación deberá ser claramente legible y será indeleble.
- 4.7. Se colocará en un lugar fácilmente accesible.
- 4.8. El anexo 2 del presente Reglamento proporciona ejemplos de disposición de las marcas de homologación.
5. REQUISITOS GENERALES
- 5.1. Todos los mandos accionados por el conductor que se especifican en los puntos 6.1, 6.2, 6.3, y 6.4 se hallarán al alcance del conductor sentado en posición de conducción.
- 5.1.1. Cualquier otro mando o parte de la estructura del vehículo no dificultarán el acceso del conductor a los mandos.

(1) 1 para Alemania, 2 para Francia, 3 para Italia, 4 para los Países Bajos, 5 para Suecia, 6 para Bélgica, 7 para Hungría, 8 para la República Checa, 9 para España, 10 para Yugoslavia, 11 para el Reino Unido, 12 para Austria, 13 para Luxemburgo, 14 para Suiza, 15 . . . , 16 para Noruega, 17 para Finlandia, 18 para Dinamarca, 19 para Rumania, 20 para Polonia, 21 para Portugal, 22 para la Federación Rusa, 23 para Grecia, 24 . . . , 25 para Croacia, 26 para Eslovenia, 27 para Eslovaquia, 28 para Bielorrusia y 29 para Estonia. Se asignarán los números siguientes a otros países en el orden cronológico en el que ratifiquen o se adhieran al Acuerdo relativo a la adopción de condiciones uniformes de homologación y al reconocimiento recíproco de la homologación de equipos y piezas de vehículos de motor y el número así asignado lo comunicará a las Partes Contratantes en el Acuerdo la Secretaría General de las Naciones Unidas.

- 5.1.2. Los mandos especificados en los puntos 6.1 a 6.4 se situarán en las posiciones o en las zonas específicas prescritas en dichos puntos.
- 5.1.3. Los mandos situados en el manillar que se especifican en
- el punto 6.2.1 (freno delantero),
 - el punto 6.2.2.2 (freno trasero: ciclomotores),
 - el punto 6.3.1 (embrague),
 - el punto 6.4.1 (avisador acústico),
 - el punto 6.4.2.2 (mando del haz de carretera/haz de cruce),
 - el punto 6.4.3 (mando de los indicadores de dirección),
- se colocarán de tal forma que el conductor pueda alcanzarlos sin quitar las manos de la empuñadura correspondiente.
- 5.2. Los mandos indicados en los puntos 6.2.1, 6.2.2, 6.2.3 y 6.3.1 se diseñarán para ajustarse a los requisitos de la primera parte (palancas de mano) o segunda parte (palancas de pie, balancines y pedales), respectivamente, del anexo 3.
- 5.3. Identificación
- 5.3.1. Los mandos, luces testigo e indicadores, en caso de estar instalados, se identificarán conforme a lo dispuesto en el anexo 4.
6. REQUISITOS ESPECIALES
- 6.1. Mandos del motor
- 6.1.1. Arranque
- 6.1.1.1. Conmutador de encendido del motor: en caso de conmutador giratorio, la dirección de movimiento será en sentido de las agujas del reloj desde la posición de apagado hasta la posición de encendido.
- 6.1.1.2. Conmutador de arranque: ningún requisito especial.
- 6.1.1.3. Conmutador combinado de encendido/arranque: en caso de conmutador giratorio, la dirección de movimiento será en sentido de las agujas del reloj desde la posición de apagado hasta la posición de encendido y, después, hasta la posición de puesta en tensión del motor de arranque.
- 6.1.2. Régimen del motor
- 6.1.2.1. Mando del régimen del motor: el régimen del motor se controlará mediante un mando manual.
- Posición del mando: en la parte derecha del manillar.
- Tipo de mando: empuñadura giratoria en el manillar.
- Sentido de giro: en sentido contrario a las agujas del reloj para aumentar el régimen.
- 6.1.3. Parada del motor
- 6.1.3.1. Conmutador de apagado del motor: para parar el motor, en vez del conmutador principal (punto 6.1.1.1) o de un mando de válvula de descompresión (punto 6.1.3.2), el vehículo puede disponer de un conmutador de apagado de la alimentación eléctrica del motor.
- Posición del mando: en la parte derecha del manillar.

- 6.1.3.2. Mando manual de descompresión:
Posición del mando: en el manillar.
Tipo de mando: palanca o empuñadura giratoria, en caso de que se combine con el mando del régimen del motor (parte derecha).
- 6.2. Frenos
- 6.2.1. Freno de la rueda delantera:
Posición del mando: en la parte derecha y delantera del manillar.
Tipo de mando: palanca de mano.
- 6.2.2. Freno de la rueda trasera:
- 6.2.2.1. Vehículos equipados con embrague manual:
Posición del mando: en la parte derecha del cuadro.
Tipo de mando: pedal.
- 6.2.2.2. Vehículos sin mando de embrague manual
- 6.2.2.2.1. Los vehículos equipados con pedales de propulsión se ajustarán con carácter obligatorio al requisito, al que podrán ajustarse los vehículos equipados con plataforma o con reposapiés integrados en ella con una velocidad máxima por construcción no superior a 100 km/h.
Posición del mando: en la parte izquierda y delantera del manillar.
Tipo de mando: palanca de mano.
- 6.2.2.2.2. Resto de vehículos:
Posición del mando: en la parte derecha del cuadro.
Tipo de mando: pedal.
- 6.2.2.3. Lo dispuesto en los puntos 6.2.2.1 o 6.2.2.2.1 del presente Reglamento no prohíbe que un ciclomotor con pedales de propulsión cuente con un freno de rueda trasera accionado al hacer girar dichos pedales en sentido contrario.
- 6.2.3. Freno de servicio combinado: Lo dispuesto en los puntos 6.2.1 o 6.2.2 del presente Reglamento no prohíbe que un vehículo pueda disponer de un freno de servicio combinado (véase el punto 2.12).
Posición y tipo de mando: conforme a lo dispuesto en los puntos 6.2.1 y 6.2.2.
- 6.2.4. Freno de estacionamiento: ningún requisito especial.
Tipo de mando: palanca de mano o pedal.
- 6.3. Transmisión
- 6.3.1. Embrague: mando de funcionamiento.
Posición del mando: en la parte izquierda y delantera del manillar.
Tipo de mando: palanca de mano.
Nota: El requisito arriba mencionado no prohibirá, como dispositivo para accionar el embrague, la utilización de un mando combinado de palanca de pie para accionar el embrague y para seleccionar la velocidad.

- 6.3.2. Mando de accionamiento del cambio de velocidad
- 6.3.2.1. En el caso de vehículos equipados con un mando de accionamiento del cambio de velocidad que se acciona independientemente del mando de funcionamiento del embrague.
- Posición del mando: en la parte izquierda del cuadro.
- Tipo de mando: palanca de pie o balancín.
- 6.3.2.1.1. El movimiento hacia arriba de la palanca de pie o de la parte delantera del balancín seleccionará progresivamente relaciones correspondientes a una velocidad mayor y, en sentido contrario, relaciones correspondientes a una velocidad menor. Se proporcionará una posición específica de «punto muerto».
- 6.3.2.1.2. También se autorizará el movimiento hacia adelante y hacia atrás del mando de selección de velocidad accionado por el pie. En este caso, el movimiento hacia atrás de la palanca de pie seleccionará progresivamente relaciones correspondientes a una velocidad mayor y, en sentido contrario, relaciones correspondientes a una velocidad menor. Se proporcionará una posición específica de «punto muerto».
- 6.3.2.2. En el caso de vehículos equipados con un mando de accionamiento del cambio de velocidad que se acciona conjuntamente con el mando de funcionamiento del embrague:
- Posición del mando: en la parte izquierda del manillar.
- Tipo de mando: empuñadura giratoria en el manillar.
- 6.3.2.2.1. El giro de la empuñadura en sentido contrario a las agujas del reloj seleccionará progresivamente relaciones correspondientes a una velocidad mayor y, en sentido contrario, relaciones correspondientes a una velocidad menor. Se proporcionará una posición específica de «punto muerto».
- 6.4. Mandos de alumbrado y señalización
- 6.4.1. Avisador acústico
- 6.4.1.1. En el caso de vehículos equipados con un mando de accionamiento del cambio de velocidad que se acciona independientemente del mando de funcionamiento del embrague:
- Posición del mando: en la parte izquierda del manillar.
- Tipo de mando: pulsador.
- 6.4.1.2. En el caso de vehículos equipados con un mando de accionamiento del cambio de velocidad que se acciona conjuntamente con el mando de funcionamiento del embrague:
- Posición del mando: en la parte derecha del manillar.
- Tipo de mando: pulsador.
- 6.4.2. Alumbrado
- 6.4.2.1. Mando de las luces
- En el caso de un conmutador giratorio, al accionar el conmutador en el sentido de las agujas del reloj se accionarán las luces de posición del vehículo y, posteriormente, sus luces de carretera. Ello no impide que el conmutador pueda contar con otras posiciones, siempre que estén claramente indicadas. Si se desea, el mando de las luces podrá combinarse con el conmutador de encendido.

- 6.4.2.2. Mando del haz de carretera/haz de cruce
- 6.4.2.2.1. En el caso de vehículos equipados con un mando de accionamiento del cambio de velocidad que se acciona independientemente del mando de funcionamiento del embrague:
- Posición del mando: en la parte izquierda del manillar.
- 6.4.2.2.2. En el caso de vehículos equipados con un mando de accionamiento del cambio de velocidad que se acciona conjuntamente con el mando de funcionamiento del embrague:
- Posición del mando: en la parte derecha del manillar.
- 6.4.2.3. Avisador óptico: el mando de dicho dispositivo estará al lado del mando del haz de carretera/haz de cruce o será una función adicional del mismo.
- 6.4.3. Conmutador de los indicadores de dirección
- Posición del mando: en el manillar.
- El mando estará diseñado de tal forma que, visto desde la plaza del conductor, al accionar la parte de la izquierda, o al moverlo hacia la izquierda, el mando accione los indicadores de la izquierda, y viceversa en el caso de los indicadores de la derecha.
- El mando estará claramente indicado de manera que señale el lado del vehículo al que corresponden los indicadores accionados.
- 6.5. Mandos de alimentación de combustible
- 6.5.1. Dispositivo de arranque en frío. El mando se hallará situado de tal manera que el conductor pueda acceder a él de manera razonable y cómoda.
- 6.5.2. Mando manual de cierre de la alimentación de combustible. El mando tendrá posiciones específicas para «cerrado», «abierto» y «RESERVA» (en caso de que exista un suministro de reserva).
- El mando estará en posición ABIERTO cuando se halle en la misma dirección que recorre el combustible del depósito al motor; en posición CERRADO cuando se halle en posición perpendicular al recorrido del combustible y en posición RESERVA (en su caso) cuando esté en la dirección contraria a la del recorrido del combustible.
- 6.5.2.1. Cuando un vehículo cuente con reserva de combustible, el conductor deberá poder cambiar al suministro de reserva estando sentado.
7. MODIFICACIONES DEL TIPO DE VEHÍCULO
- 7.1. Deberá notificarse toda modificación del tipo de vehículo al servicio administrativo que homologó el tipo de vehículo. A continuación, dicho servicio podrá optar por una de las dos posibilidades siguientes:
- 7.1.1. considerar que las modificaciones probablemente no tendrán consecuencias negativas apreciables y que en cualquier caso el vehículo sigue cumpliendo los requisitos, o bien
- 7.1.2. exigir una nueva acta de ensayo al servicio técnico responsable de realizar los ensayos.
- 7.2. La confirmación o denegación de la homologación se comunicará a las Partes Contratantes del Acuerdo que apliquen el presente Reglamento, especificándose las modificaciones, mediante el procedimiento indicado en el punto 4.3.
8. CONFORMIDAD DE LA PRODUCCIÓN
- 8.1. Todo vehículo que lleve la marca de homologación que se establece en el presente Reglamento deberá ser conforme al tipo de vehículo homologado, en particular en lo relativo a los mandos accionados por el conductor.

- 8.2. Con el fin de comprobar la conformidad con arreglo al punto 8.1, se efectuará un número suficiente de controles aleatorios en vehículos fabricados en serie que lleven la marca de homologación exigida con arreglo al presente Reglamento.
9. SANCCIONES POR NO CONFORMIDAD DE LA PRODUCCIÓN
- 9.1. La homologación concedida a un tipo de vehículo con arreglo al presente Reglamento podrá retirarse si no se cumplen los requisitos establecidos en el punto 8.1 o si el vehículo o vehículos escogidos no superan los ensayos que se establecen en el punto 8.2.
- 9.2. En caso de que una Parte del Acuerdo que aplique el presente Reglamento retire una homologación que había concedido anteriormente, deberá notificarlo inmediatamente al resto de las Partes Contratantes que apliquen el presente Reglamento mediante una copia del formulario de homologación con la indicación «HOMOLOGACIÓN RETIRADA», firmada y fechada, que figurará en grandes caracteres al final del mismo.
10. CESE DEFINITIVO DE LA PRODUCCIÓN
- Si el titular de una homologación cesa definitivamente de fabricar un tipo de vehículo homologado con arreglo al presente Reglamento, lo señalará al organismo que ha concedido la homologación. Tras la recepción de la correspondiente notificación, dicho organismo informará de ello a las demás Partes Contratantes del Acuerdo que apliquen el presente Reglamento mediante una copia del formulario de homologación con la indicación «CESE DE PRODUCCIÓN», firmada y fechada, que figurará en grandes caracteres al final del mismo.
11. NOMBRES Y DIRECCIONES DE LOS SERVICIOS TÉCNICOS RESPONSABLES DE REALIZAR LOS ENSAYOS DE HOMOLOGACIÓN Y DE LOS SERVICIOS ADMINISTRATIVOS
- Las Partes del Acuerdo de 1958 que apliquen el presente Reglamento deberán notificar a la Secretaría General de las Naciones Unidas los nombres y direcciones de los servicios técnicos responsables de la realización de los ensayos de homologación y de los servicios administrativos que conceden la homologación y a los cuales deben remitirse los formularios de certificación de la concesión, denegación o retirada de la homologación, expedidos en otros países.
12. DISPOSICIONES TRANSITORIAS
- A partir de 1 de julio de 1986 se utilizarán obligatoriamente los símbolos especificados en el anexo 4 del presente Reglamento.
-

ANEXO 1

NOTIFICACIÓN RELATIVA A LA HOMOLOGACIÓN (O A LA DENEGACIÓN O RETIRADA DE LA HOMOLOGACIÓN O AL CESE DEFINITIVO DE LA PRODUCCIÓN) DE UN TIPO DE VEHÍCULO EN LO QUE CONCIERNE A LOS MANDOS ACCIONADOS POR EL CONDUCTOR CON ARREGLO AL REGLAMENTO N° 60

[Formato máximo: A4 (210 mm × 297 mm)]



Nombre
de la administración

N° de homologación:

1. Denominación comercial o marca del vehículo:
2. Tipo de vehículo:
3. Nombre y dirección del fabricante:
4. En su caso, nombre y dirección del representante del fabricante:
5. Descripción breve del tipo de vehículo en lo que concierne a los mandos accionados por el conductor:
6. Vehículo presentado para su homologación el día:
7. Servicio técnico responsable de la realización de la inspección para la homologación:
8. Fecha del acta de ensayo expedida por dicho servicio:
9. Número del acta elaborada por el servicio:
10. Homologación concedida/denegada ⁽¹⁾
11. Emplazamiento de la marca de homologación en el vehículo:
12. Lugar:
13. Fecha:
14. Firma:
15. Se adjuntan a esta notificación los siguientes documentos, que llevan el número de homologación antes indicado:
... dibujos, diagramas y planos de los mandos accionados por el conductor y de las partes del vehículo consideradas importantes a efectos del presente Reglamento.

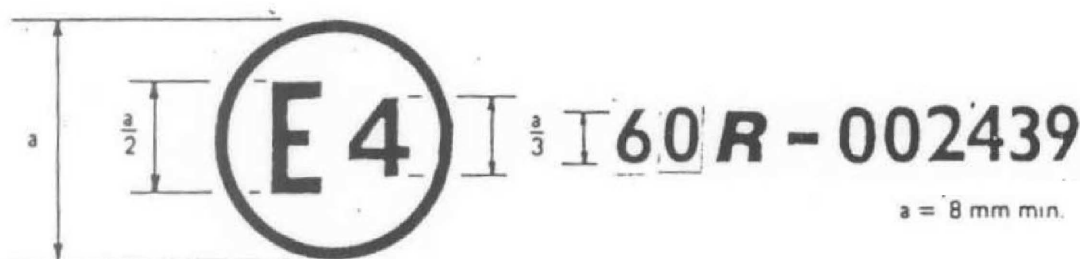
⁽¹⁾ Táchese lo que no proceda.

ANEXO 2

DISPOSICIÓN DE LA MARCA DE HOMOLOGACIÓN

Modelo A

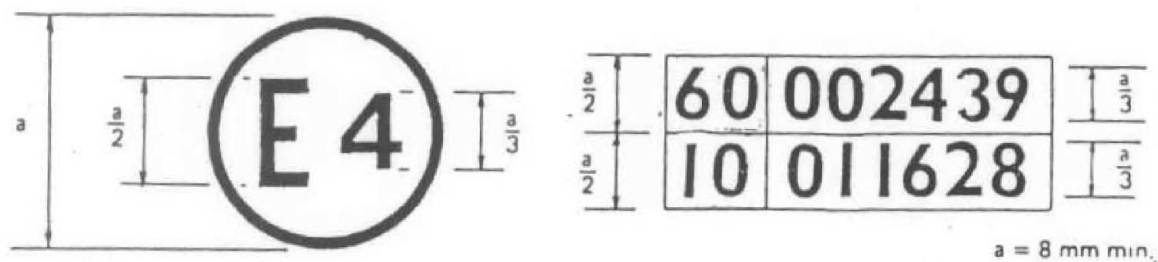
(Véase el punto 4.4 del presente Reglamento)



Esta marca de homologación colocada en un vehículo indica que el tipo de vehículo en cuestión, por lo que concierne a los mandos accionados por el conductor, ha sido homologado en los Países Bajos (E 4) con arreglo al Reglamento n° 60, con el número de homologación 002439. El número de homologación indica que esta fue concedida de conformidad con los requisitos que se establecen del Reglamento n° 60 en su forma original.

Modelo B

(Véase el punto 4.5 del presente Reglamento)



Esta marca de homologación colocada en un vehículo indica que el tipo de vehículo en cuestión ha sido homologado en los Países Bajos (E 4) con arreglo a los Reglamentos n° 60 y n° 10 ⁽¹⁾.

Los dígitos del número de homologación indican que, en las fechas en que se concedieron las homologaciones respectivas, el Reglamento n° 60 no se había modificado, y el Reglamento n° 10 ya incluía la serie 01 de enmiendas.

⁽¹⁾ El segundo número se ofrece únicamente a modo de ejemplo.

ANEXO 3

DISPOSICIONES ESPECIALES PARA LAS PALANCAS

1. PARTE UNO: PALANCAS DE MANO
 - 1.1. La distancia máxima entre la cara delantera de la palanca de mano y la cara trasera de la empuñadura no excederá de 120 mm medidos perpendicularmente al eje de la empuñadura en cualquier punto situado entre el punto medio y el extremo del mismo más cercano al fulcro de la palanca de mano [véase la figura 1 a)]. En el caso de vehículos equipados con un mando de accionamiento del cambio de velocidad que se acciona conjuntamente con el mando de funcionamiento del embrague, la distancia máxima no excederá de 135 mm.
 - 1.2. Esta distancia puede aumentar más allá del punto medio de la empuñadura y hacia el extremo exterior de la palanca de mano.
 - 1.3. La distancia mínima (espacio libre) entre la cara trasera de la palanca de mano y la cara delantera de la empuñadura no excederá de 45 mm entre el extremo exterior y el punto medio de la empuñadura [véase la figura 1 b)].
 - 1.4. Esta distancia puede reducirse más allá del punto medio de la empuñadura y hacia el fulcro, pero en ningún caso será inferior a 25 mm.
 - 1.5. El extremo exterior de la palanca de mano no sobrepasará el extremo exterior de la empuñadura más de 30 mm cuando la palanca de mano se halle en su posición de máxima compresión [véase la figura 1 c)].
2. PARTE DOS: PALANCAS DE PIE, BALANCINES Y PEDALES
 - 2.1. *Palancas de pie*
 - 2.1.1. La distancia máxima entre la cara trasera del espolón de la palanca de pie y la cara trasera del reposapiés correspondiente no excederá los 200 mm en ningún punto del espolón de la palanca de pie (véase la figura 2).
 - 2.1.2. La distancia mínima (espacio libre) entre la cara trasera del espolón de la palanca de pie y la cara delantera del reposapiés correspondiente no será inferior a 105 mm en ningún punto del espolón de la palanca de pie (véase la figura 2).
 - 2.1.3. En caso de que los reposapiés sean ajustables, dichas distancias se medirán en los puntos normales de ajuste previstos para el reposapiés, como se indique en las instrucciones proporcionadas por el fabricante al propietario/usuario del vehículo (el «Manual del usuario») y con la palanca de pie en la posición prescrita por el fabricante.
 - 2.2. *Balancines*
 - 2.2.1. La distancia (K) entre la parte trasera de la zona de apoyo para el pie, o la cara posterior del espolón, situada en la parte delantera del balancín, y la cara trasera del reposapiés no excederá de 200 mm ni será inferior a 60 mm (véase la figura 3).
 - 2.2.2. La distancia (L) entre la parte delantera de la zona de apoyo para el pie, o la cara anterior del espolón, situada en la parte trasera del balancín, y la cara trasera del reposapiés no excederá de 100 mm ni será inferior a 50 mm (véase la figura 3).
 - 2.2.3. En caso de que los reposapiés sean ajustables, dichas distancias se medirán en los puntos normales de ajuste previstos en el Manual del usuario y con el balancín en la posición prescrita por el fabricante.
 - 2.3. *Pedales*
 - 2.3.1. Vehículos equipados de reposapiés
 - 2.3.1.1. La distancia máxima entre la parte trasera de la zona de apoyo para el pie del pedal y la cara trasera del reposapiés correspondiente no excederá los 170 mm en ningún punto (véase la figura 4).
 - 2.3.1.2. La distancia mínima (espacio libre) entre la parte trasera de la zona de apoyo para el pie del pedal y la cara delantera del reposapiés correspondiente no será inferior a 50 mm en ningún punto (véase la figura 4).
 - 2.3.1.3. En caso de que los reposapiés sean ajustables, dichas distancias se medirán en los puntos normales de ajuste previstos en el Manual del usuario y con el pedal en la posición prescrita por el fabricante.

2.3.2. Vehículos equipados de plataformas

- 2.3.2.1. La distancia máxima entre la superficie de la plataforma y el punto más elevado de la zona para el pie del pedal, medida perpendicularmente a la superficie de la plataforma adyacente al pedal, no excederá de 105 mm (véase la figura 5).
- 2.3.2.2. El punto extremo de la zona de apoyo para el pie del pedal no sobresaldrá más de 25 mm del borde de la plataforma (véase la figura 5).

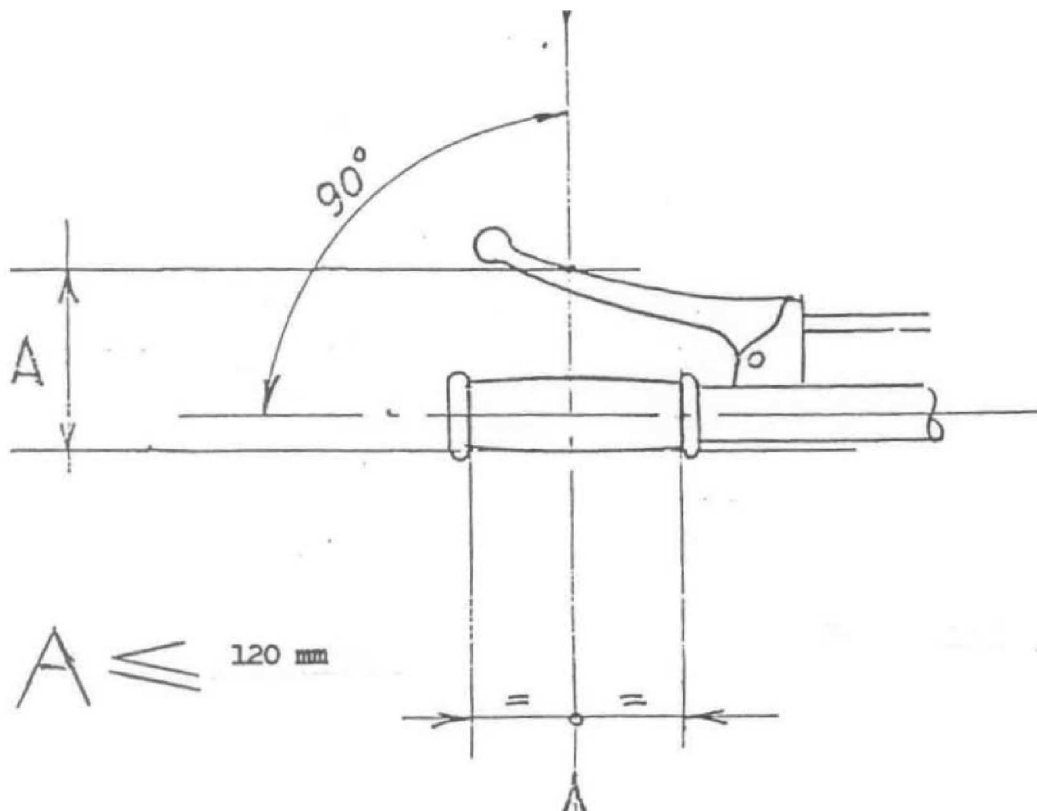


Figura 1 a)

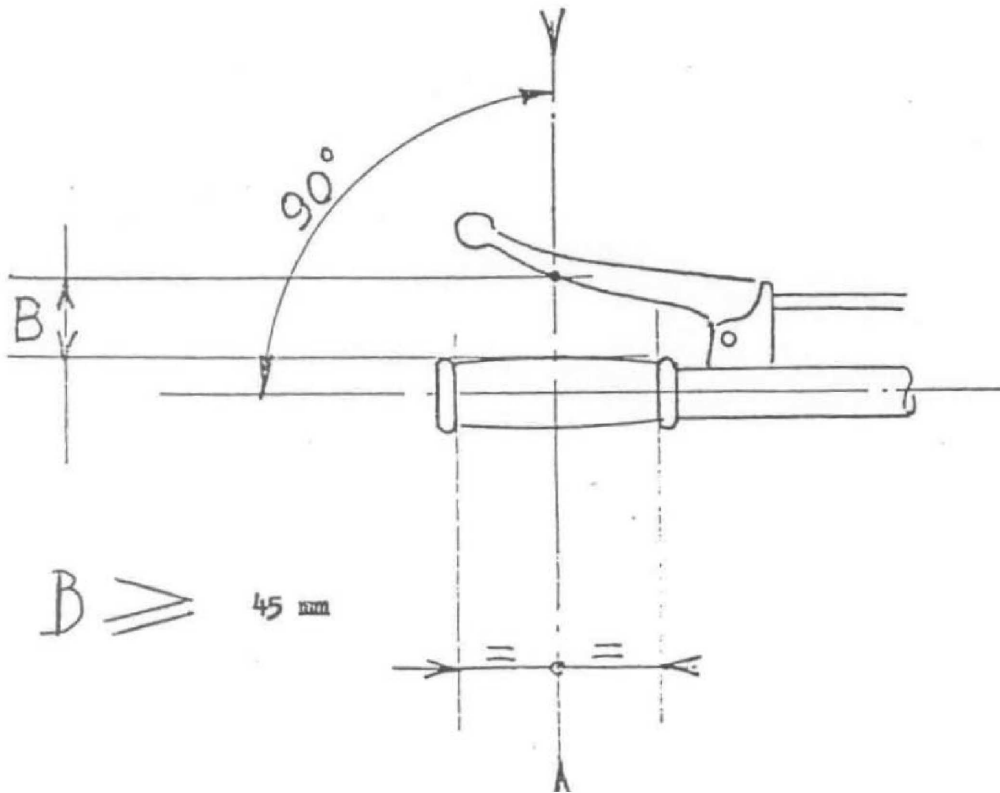


Figura 1 b)

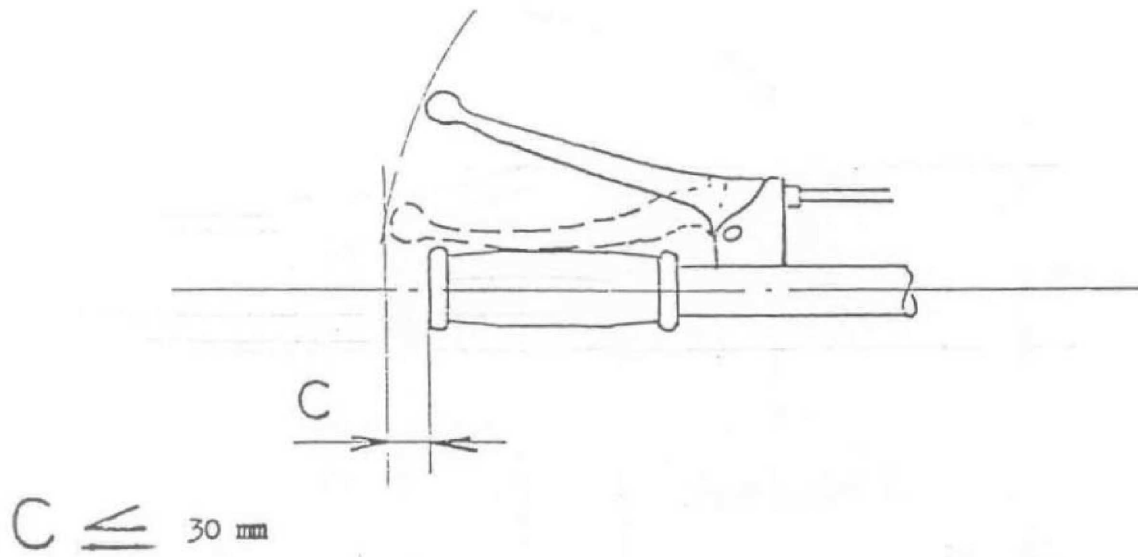


Figura 1 c)

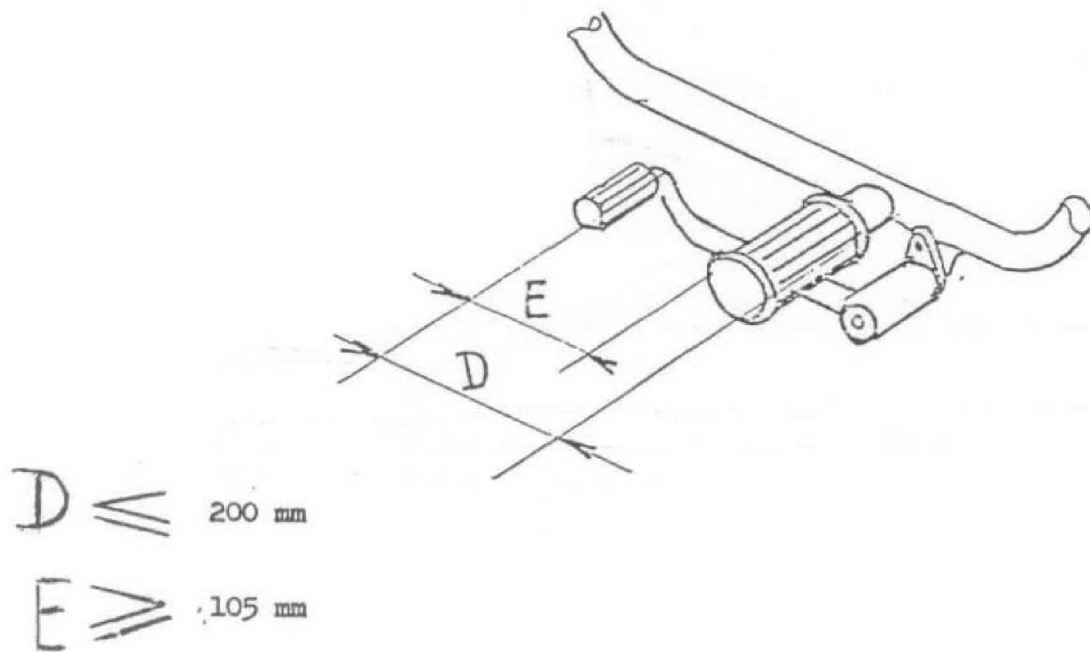


Figura 2

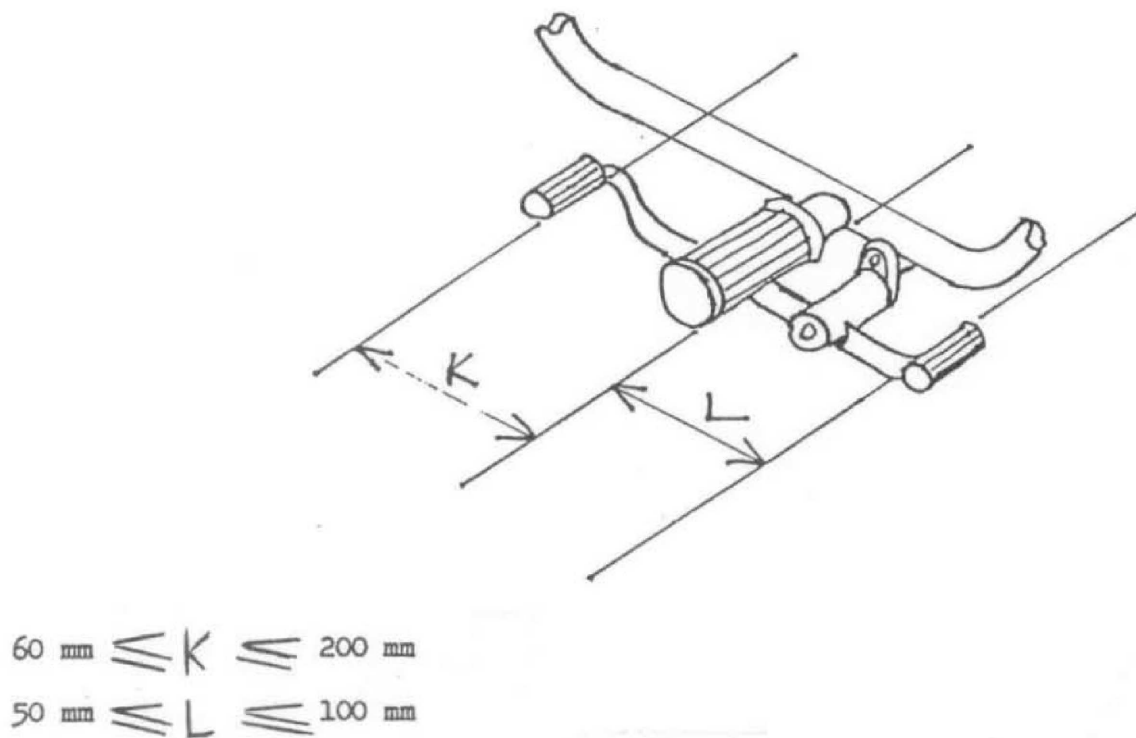


Figura 3

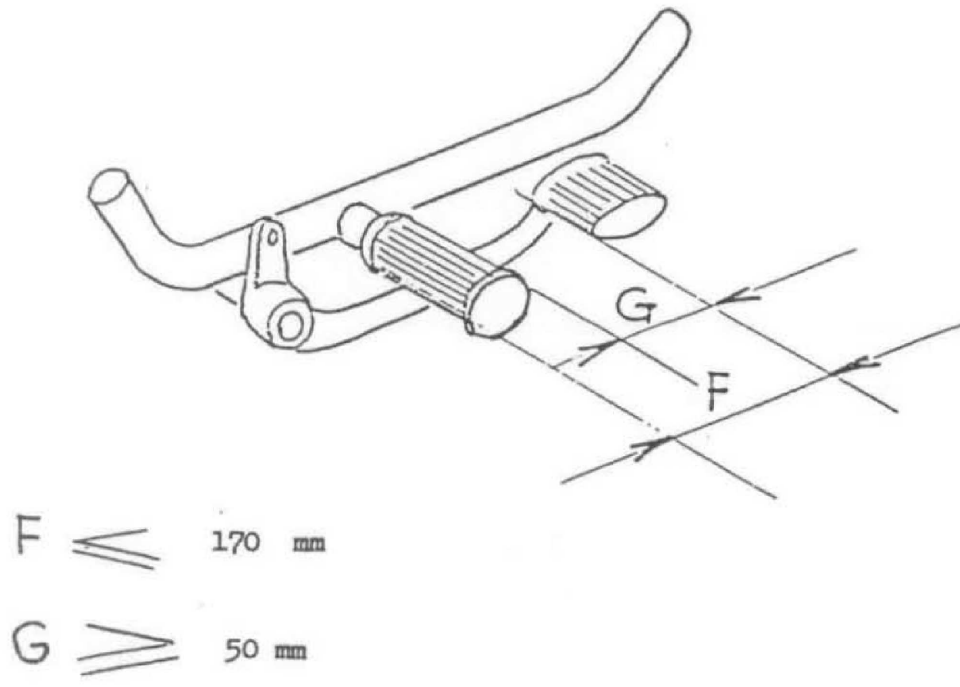


Figura 4

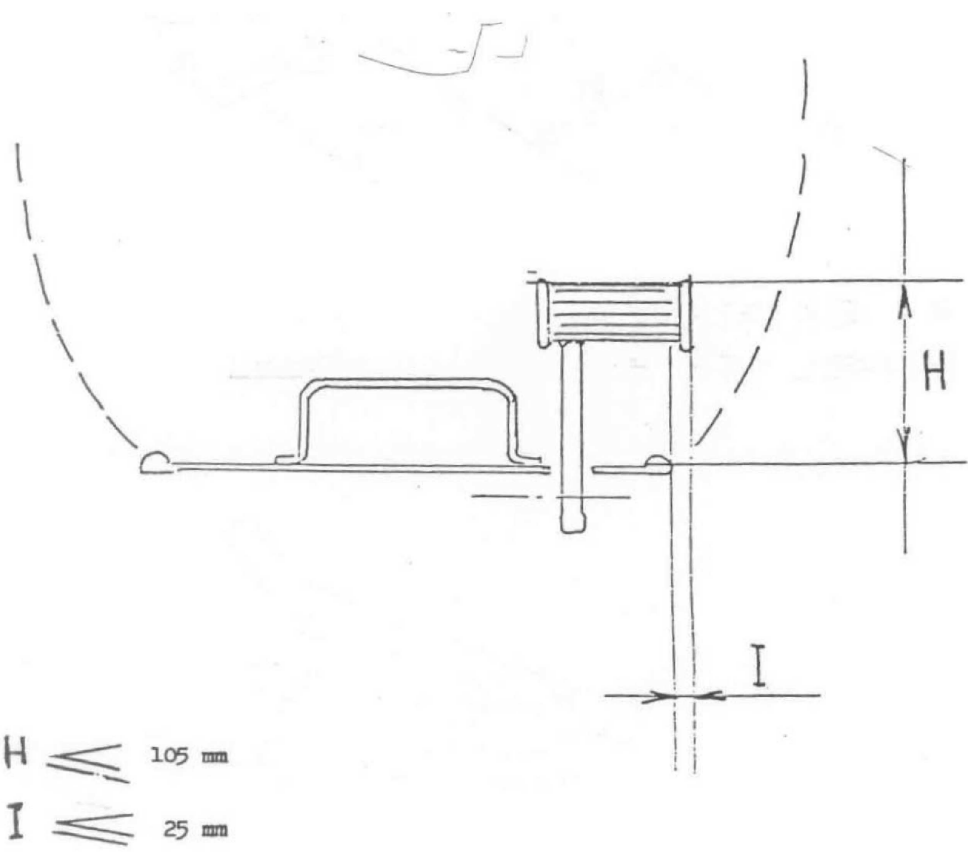


Figura 5

ANEXO 4

MANDOS, LUCES TESTIGO E INDICACIONES CUYA IDENTIFICACIÓN, SI EXISTEN, ES OBLIGATORIA, Y SÍMBOLOS QUE SE DEBEN UTILIZAR CON ESTE FIN ⁽¹⁾

1. El presente anexo indica los símbolos, esto es, los signos convencionales, que se emplean para identificar determinados mandos, indicadores y luces testigo en una motocicleta o ciclomotor y para facilitar su utilización. Asimismo, establece los colores de los posibles de los testigos ópticos que advierten al conductor del funcionamiento efectivo o del mal funcionamiento de los dispositivos y equipos conectados a los mandos correspondientes.
2. El presente anexo es aplicable a aquellos mandos que, en caso de existir, están instalados en el cuadro de mandos o al alcance inmediato del conductor de la motocicleta o del ciclomotor. Esta definición de ámbito de aplicación no implica la presencia obligatoria de cada mando enumerado en el presente anexo.
3. Los símbolos, vistos por el conductor sentado en posición de conducción, deberán poderse reconocer según lo establecido en el punto 5.
4. Los símbolos destacarán claramente del fondo y serán claros sobre un fondo oscuro u oscuros sobre un fondo claro.
5. Para su identificación, el símbolo se situará sobre el mando o testigo o será contiguo al mismo. En caso de que esto sea imposible, el símbolo y el mando o luz testigo estarán unidos por un trazo continuo lo más corto posible.
6. Si, en un símbolo, se representa una vista lateral de una motocicleta/(un ciclomotor) o partes de ésta/(éste), se considerará que la motocicleta/(el ciclomotor) se desplaza de derecha a izquierda.
7. La luz focalizada se representará mediante rayos paralelos y la luz difusa mediante rayos divergentes.
8. Cuando se empleen en los testigos ópticos, los siguientes colores tendrán el significado que a continuación se indica:

Rojo: peligro

Amarillo (ámbar): prudencia

Verde: seguridad

(El color azul sólo se utilizará para el testigo de las luces de carretera).

⁽¹⁾ Conforme a las normas internacionales ISO 6727-1981 y 4129-1978. Para garantizar una presentación gráfica correcta y la aplicación de las proporciones exactas, se reproducen los símbolos con arreglo al sistema de cuadrícula de ISO (véase también el apéndice del presente anexo).

9. Denominación e ilustración de los símbolos

Figura 1⁽¹⁾
Mando de las luces Haz de carretera
Color de la luz testigo: azul

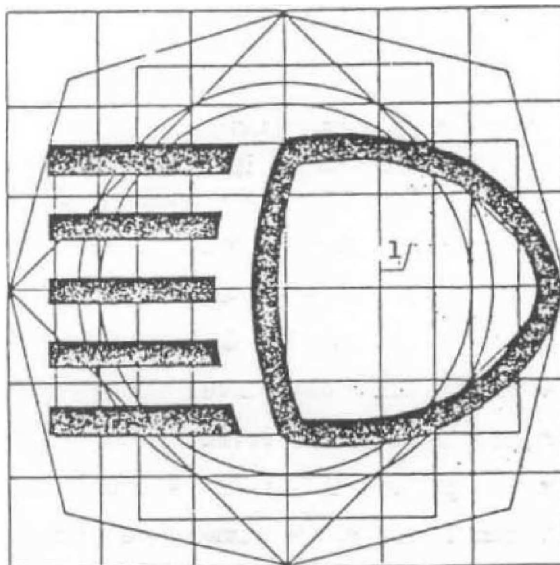


Figura 2⁽¹⁾
Mando de las luces Haz de cruce

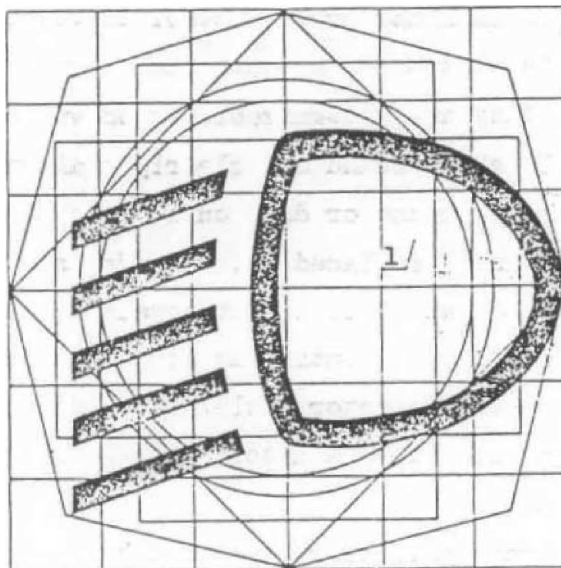


Figura 3 (1)
Indicador de dirección
Color de la luz testigo: verde

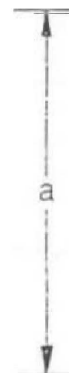
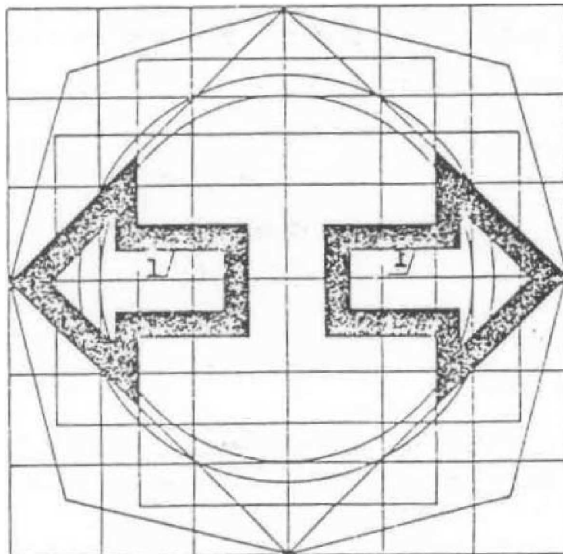


Figura 4 (1)
Luces de emergencia (dos posibilidades)
Color de la luz testigo: rojo o Funcionamiento simultáneo de las dos flechas de la figura 3

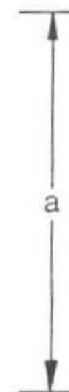
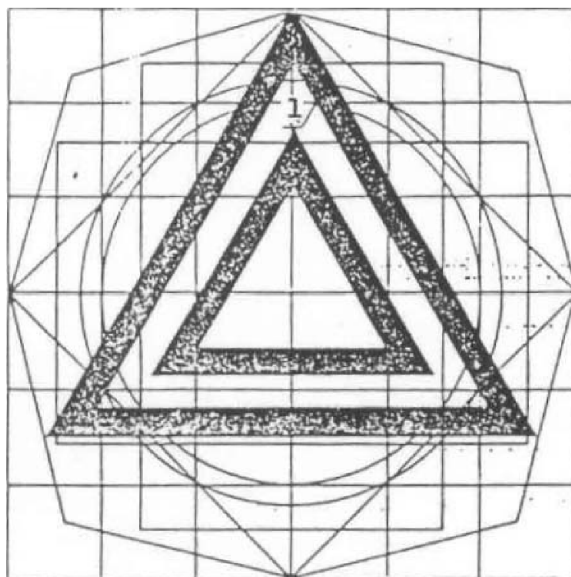


Figura 5
Dispositivo de arranque en frío
Color de la luz testigo: ámbar

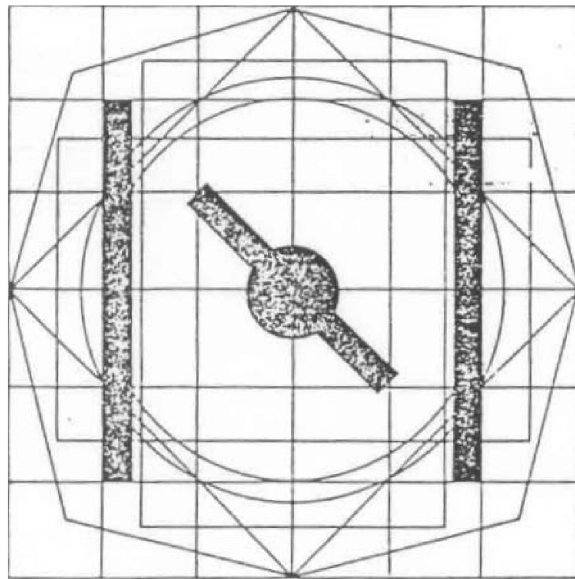


Figura 6 (2)
Bocina

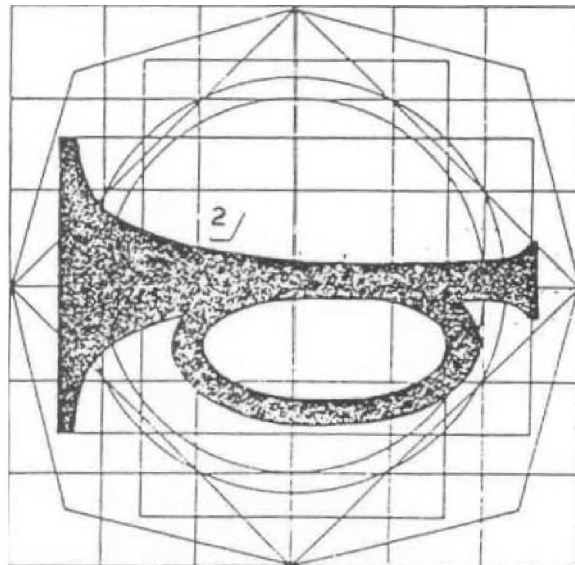


Figura 7 (2)
Combustible
Color de la luz testigo: ámbar

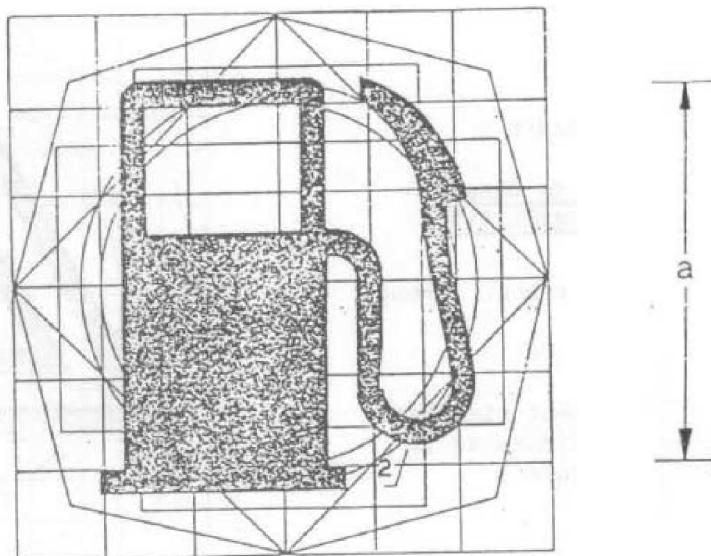


Figura 8
Temperatura del líquido de refrigeración del motor
Color de la luz testigo: rojo

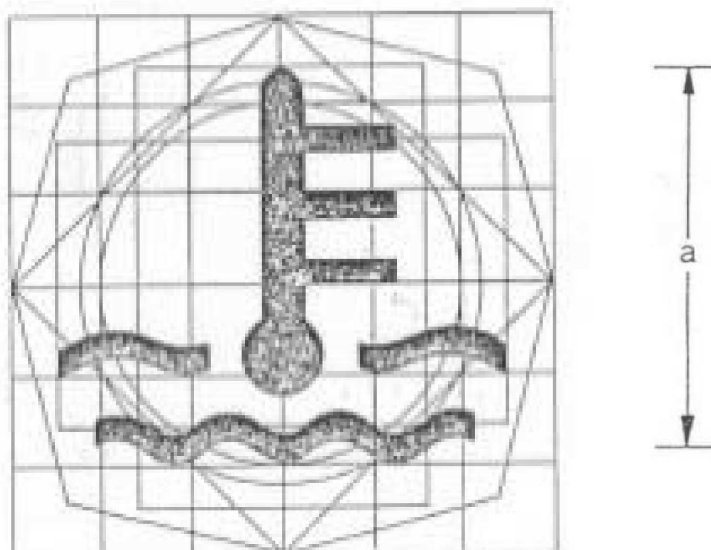


Figura 9
Carga de la batería
Color de la luz testigo: rojo

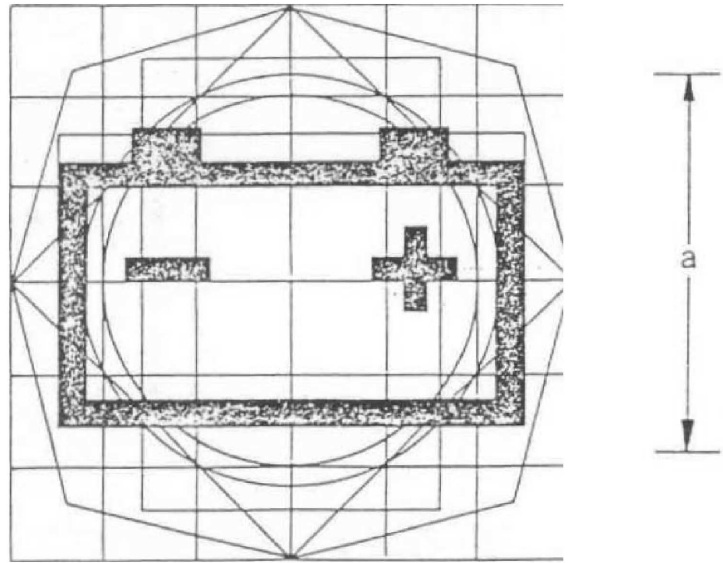


Figura 10
Aceite del motor
Color de la luz testigo: rojo

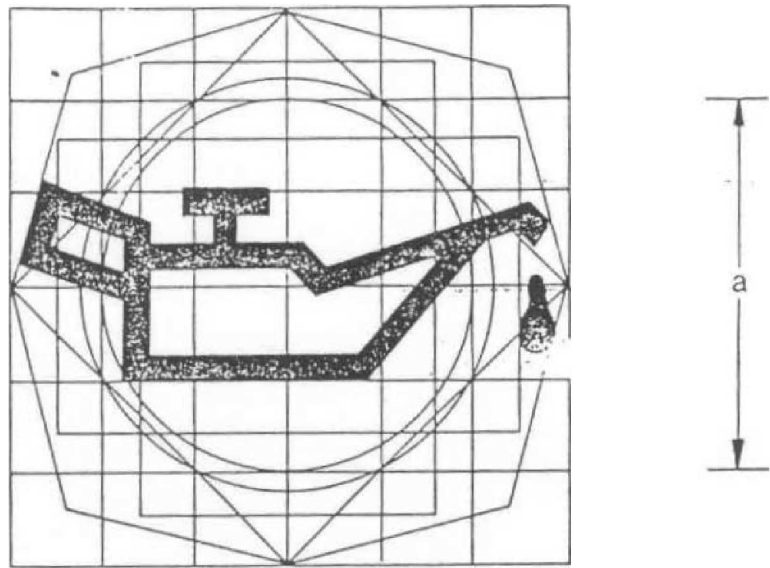


Figura 11 ⁽¹⁾
Luz antiniebla delantera ⁽³⁾
Color de la luz testigo: verde

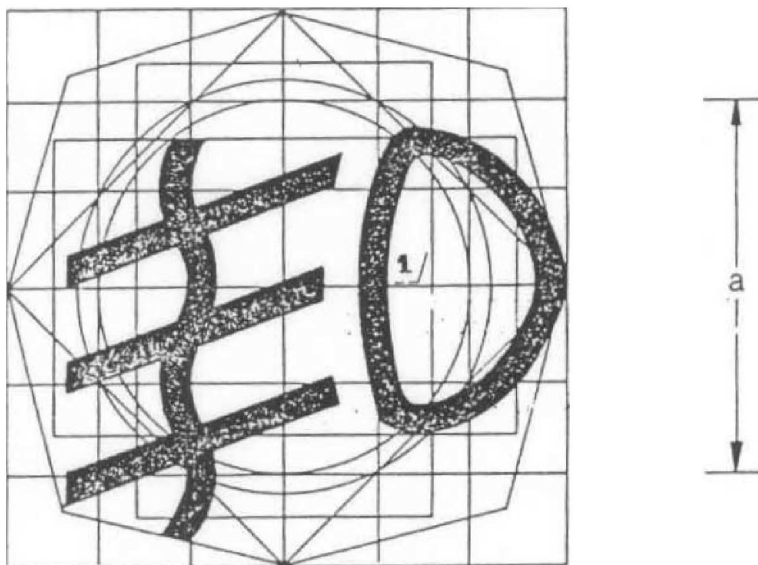


Figura 12
Luz antiniebla trasera ⁽³⁾
Color de la luz testigo: ámbar

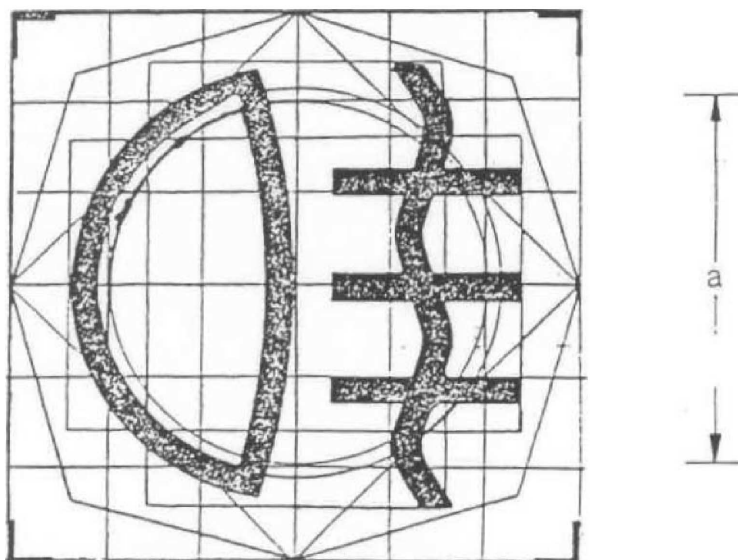


Figura 13

Válvula de cierre de la alimentación de combustible
— posición «cerrada»

Válvula de cierre de la alimentación de combustible
— posición «abierta»

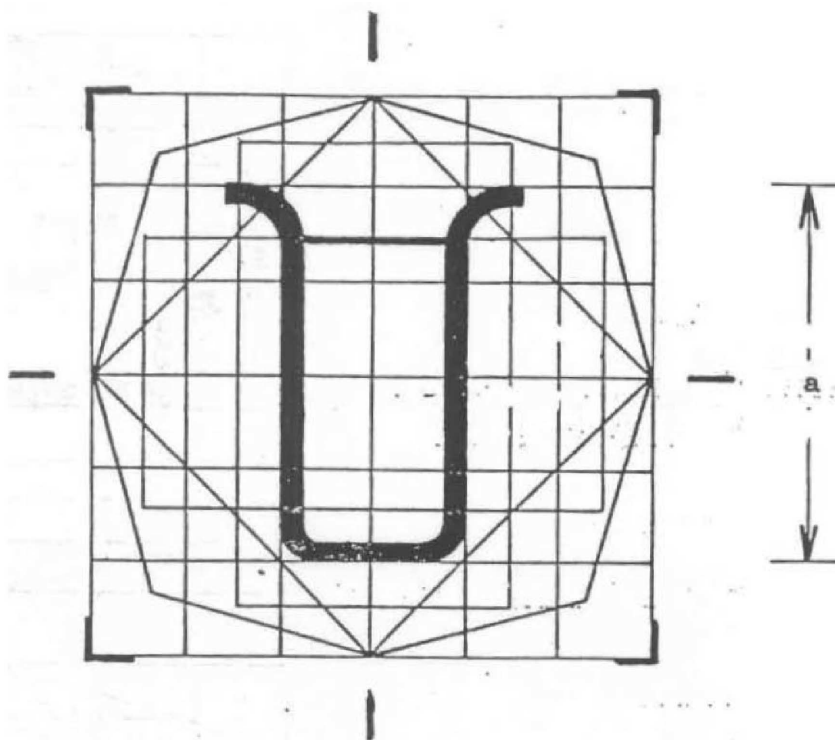
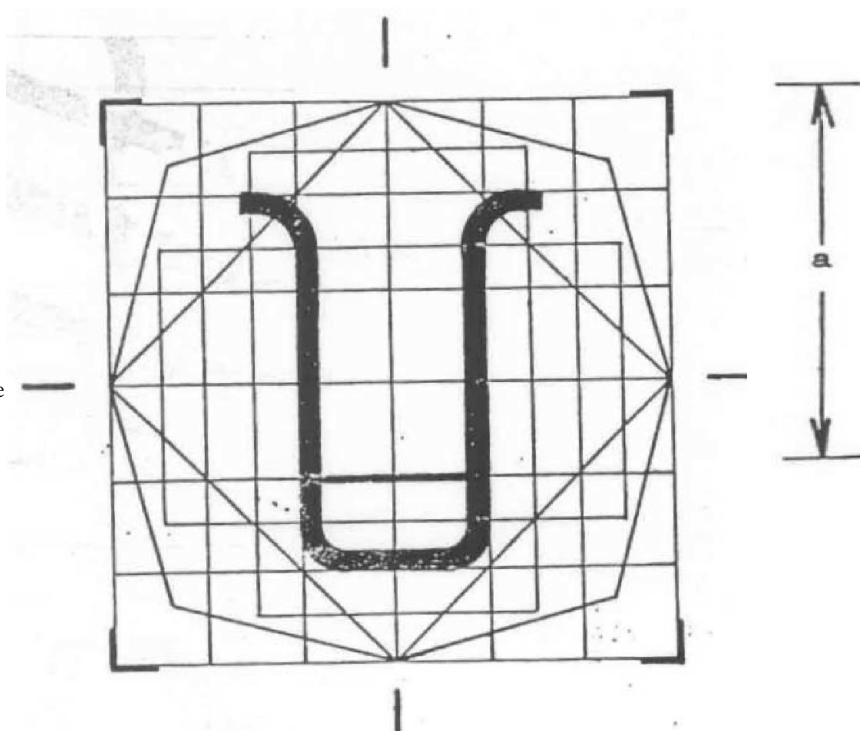


Figura 14

Válvula de cierre de la alimentación de combustible
— posición «reserva»



Figuras 15a, b

Mando de encendido o de parada del motor (testigo suplementario)

Figura 15a
posición «apagado»

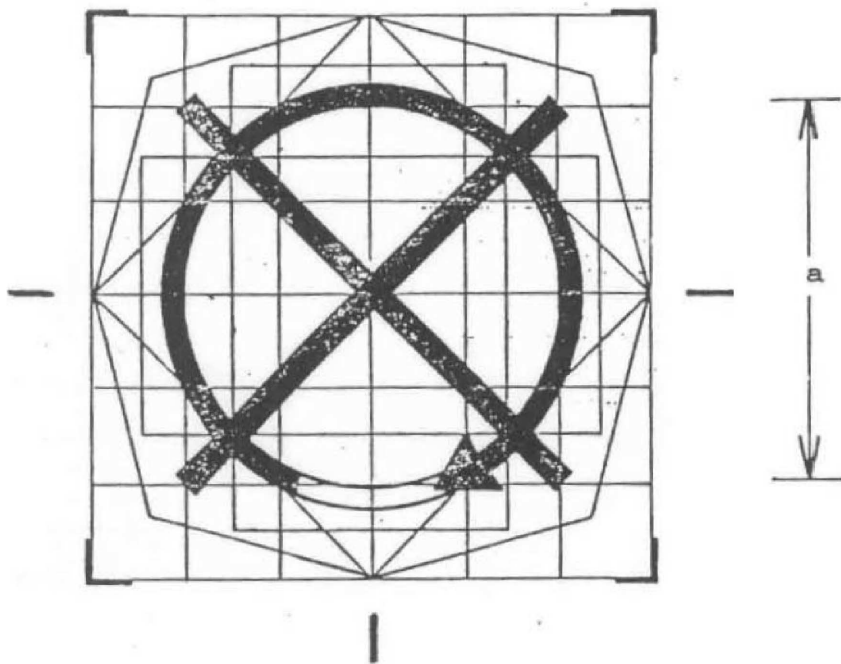
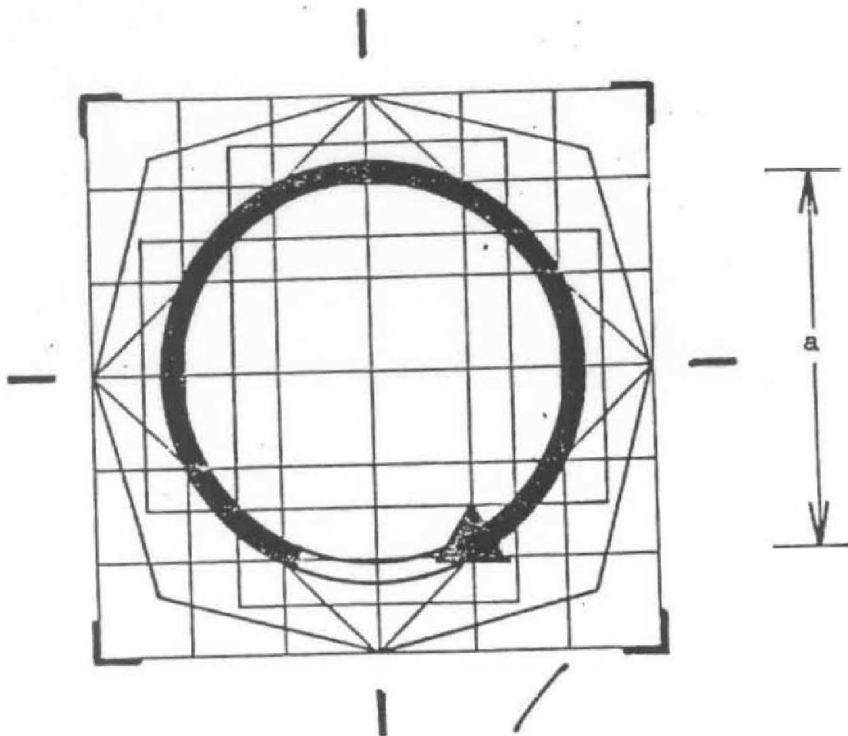


Figura 15b
posición «funcionamiento»



Figuras 16a, b, c

Interruptor de iluminación (puede combinarse con el mando de encendido)

Figura 16a (!)
Luces de posición
Color de la luz testigo: verde

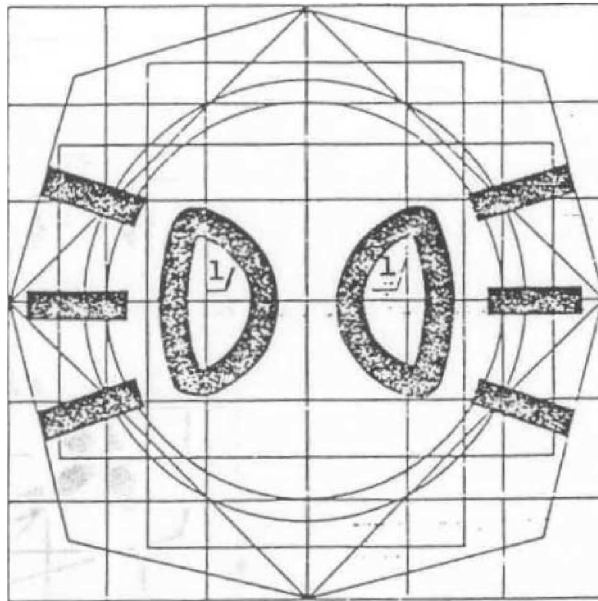


Figura 16b
Interruptor general de luces
Color de la luz testigo: verde

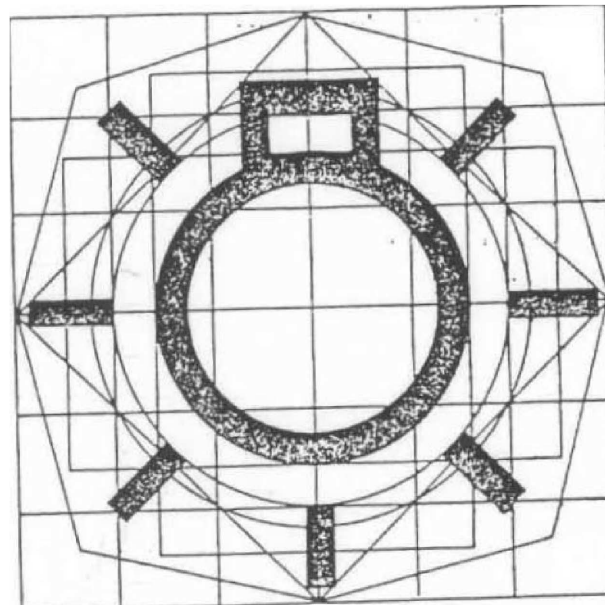


Figura 16c
Luz de estacionamiento

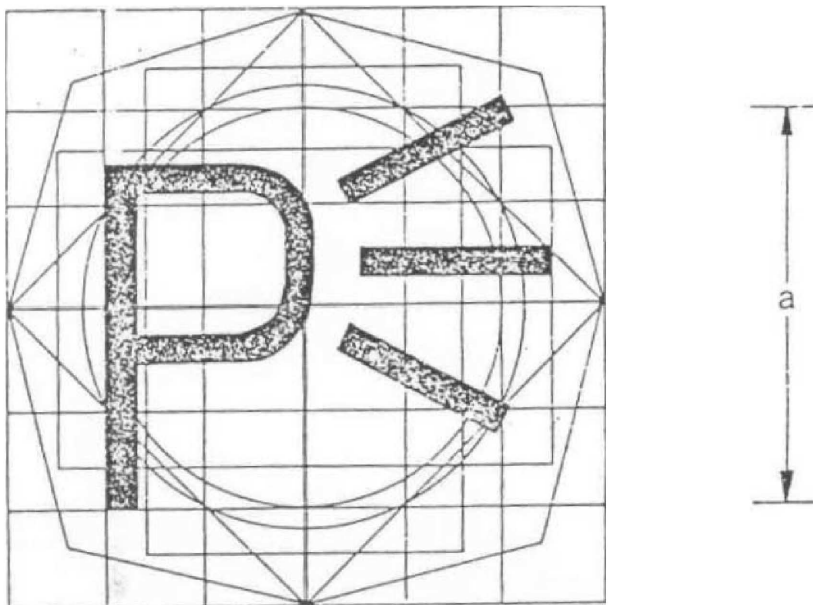


Figura 17
Indicador de punto muerto
Color de la luz testigo: verde

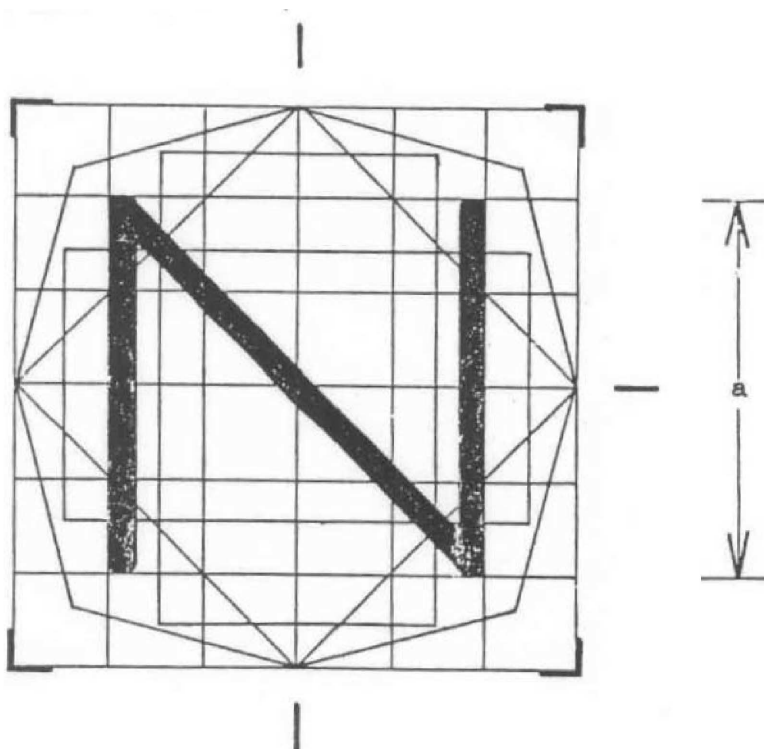
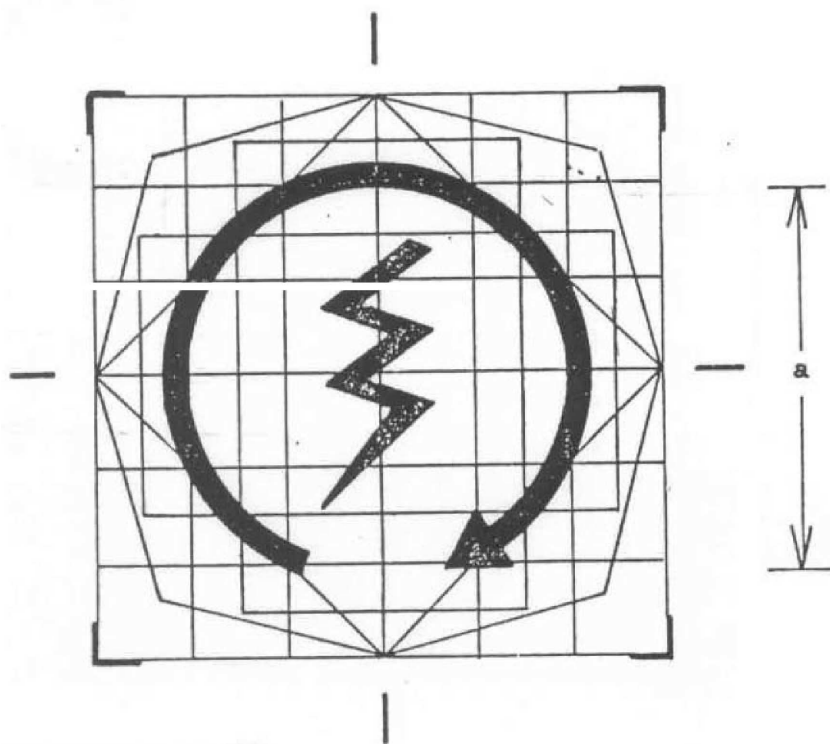


Figura 18
Arranque eléctrico



Notas:

- (1) El interior del símbolo podrá ser de color oscuro en su totalidad.
- (2) La parte oscura del símbolo podrá ser sustituida por su silueta; en tal caso, toda la parte que figura en blanco en este dibujo deberá ser en su totalidad de color oscuro.
- (3) Cuando haya sólo un mando para las luces antiniebla delanteras y las traseras, el símbolo que se utilizará será el de la «luz antiniebla delantera».

Apéndice

Construcción del modelo de base de los símbolos que figuran en el anexo 4

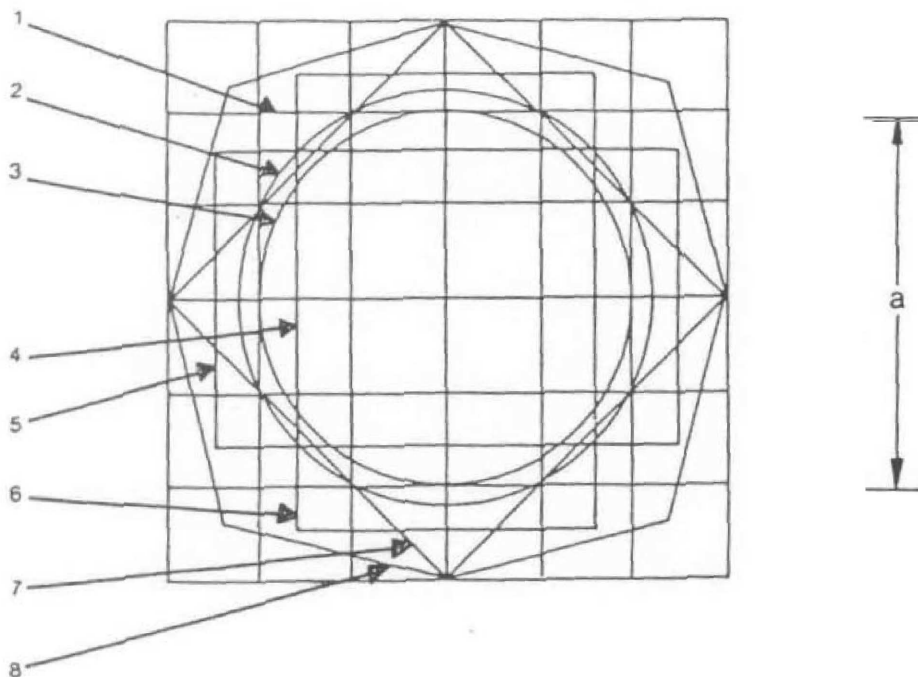


Figura 1

Modelo de base

El modelo de base comprende:

1. Un cuadrado básico de 50 mm de lado, siendo el lado «a» igual a la dimensión nominal «a» del modelo de base;
2. Un círculo fundamental de 56 mm de diámetro que tenga aproximadamente la misma superficie que el cuadrado básico (1);
3. Un segundo círculo de 50 mm de diámetro inscrito en el cuadrado básico (1);
4. Un segundo cuadrado cuyos vértices están situados sobre el círculo básico (2) y cuyos lados son paralelos a los del cuadrado básico (1);
- 5 y 6. Dos rectángulos que tienen la misma superficie que el cuadrado básico (1); sus lados son perpendiculares entre sí y cada uno de ellos está construido de forma que corte los lados opuestos del cuadrado básico en puntos simétricos;
7. Un tercer cuadrado cuyos lados pasan por los puntos de intersección del cuadrado básico (1) y del círculo fundamental (2) y tienen una inclinación de 45°, obteniéndose así las dimensiones horizontales y verticales mayores del modelo de base;
8. Un octógono irregular, formado por las líneas inclinadas 30° respecto a los lados del cuadrado (7).

El modelo de base se superpondrá sobre una cuadrícula de 12,5 mm que coincida con el cuadrado básico (1).