



FMVSS US Federal Automobil Sicherheitsstandards

Februar 2002

Titel I-Automobils Sicherheitsstandards

Abschnitt 108 [1397] (a)(2)(A)

"Kein Hersteller, Lieferant, Händler oder KFZ-Reparaturwerkstätte soll wissentlich nicht betriebsfähige, ganze oder teilweise, Geräte oder Elemente des Designs auf oder in das Fahrzeug installieren oder Ersatzteile der Kraftfahrzeugausrüstung die nicht mit dem Federal Automobil Sicherheitsstandards übereinstimmen einbauen, es sei denn, Hersteller, Lieferanten, Händler oder Reparaturwerkstätten vernünftigerweise glauben, dass diese Fahrzeuge oder Ausrüstungsgegenstände nicht verwendet werden (außer für Tests oder ähnliche Zwecke im Laufe der Wartung oder Reparatur) während der Zeit solche Geräte oder Konstruktionsteile unwirksam werden. Für den Zweck dieses Abschnitt bedeutet der Begriff "Kraftfahrzeug-Reparaturwerkstatt" jede Person die sich der Öffentlichkeit wie Geschäft, Werkstatt von Kraftfahrzeugen oder Kraftfahrzeugausrüstung für Entschädigung aussetzt.

Einfach gesagt, ARG Fachleute müssen Fahrzeuge zu ihren sicheren, ursprünglichen Zustand wiederherstellen.

Federal Standards erfüllen

Federal Automobil-Sicherheitsstandards sind bei der Ersetzung von Sicherheitseinrichtungen am Fahrzeug zu berücksichtigen. Das Glas in einem Fahrzeug gilt als eine sehr wichtige Sicherheitseinrichtung. Es soll nicht nur Fahrzeuginsassen bei einem Unfall im Fahrzeug behalten, wie eine Eierschale ist die Windschutzscheibe ein Teil der Außenschale des Fahrzeugs, die entworfen wurde, den "Zusammenstoß-Aufprall" zu absorbieren und zerstreuen. Jedes Versagen der Außenschale kann dazu führen, andere Sicherheitsanlagen zu versagen und könnte zu katastrophalen Auswirkungen führen.

FMVSS Leistungsstandards

FMVSS 208 (Insassens Unfallschutz)

FMVSS 208 ist die Spezifikation, die die meiste Verwirrung in unserer Branche geschaffen hat. FMVSS 208 ist mit FMVSS 212 verbunden, in dem es spezifische Leistungsanforderungen aller Rückhaltesysteme in Fahrzeugen, aktive als auch passive definiert. Sicherheitsgurten sind eine aktive Zurückhaltung, da die Insassen den Gurt selbst anschnallen müssen, um das System von Nutzen zu sein. Airbags sind passive Rückhaltesysteme, insofern die Insassen sind nicht zur Interaktion für die Funktion des Systems benötigt. Sensors lösen ein Airbag aus. Wo sich FMVSS 208 mit FMVSS212 verbindet, ist, wenn ein Beifahrerseiten Airbag auslöst. Zuerst, das plötzliche Anhalten des Fahrzeugs versetzt wesentliche Wucht auf die Windschutzscheibe, die noch immer versucht vorwärts zu bewegen. Dann wird das Beifahrerseiten Airbag gegen die Windschutzscheibe entfaltet, bevor es zurück in Richtung Passagier abgelenkt wird. Der kritischste Stress kommt, durch den Kontakt mit dem Passagier komprimierend das jetzt deflationierte Airbag gegen die Windschutzscheibe. Das kann und übt eine Tonne von Druckkraft aus. Wenn die Einfassung der Windschutzscheibe versagt oder irgendein am Fahrzeug befestigter Teil durch die Windschutzscheibe dringt, sind die Spezifikationen für FMVSS 212/208 nicht erfüllt.

FMVSS 212 (Windschutzscheibe Beständigkeit)

Federal Spezifikationen erfordern die Beibehaltung von 50 % der Windschutzscheibeneinfassung an jeder Seite der Längs-Mittellinie des Fahrzeugs mit passiv-Beschränkungen bei einem Unfall mit (48,2km/h) 30 mph gegen eine feste Kollision-Barriere.

FMVSS 216 (Dach-Zerdrückung)

Das Fahrzeug soll so konstruiert sein, um eine Presskraft auf beiden Seiten der vorderen Dachkante eines Fahrzeugs das 1,5-fache des unbelasteten Gewicht des Fahrzeug oder 5000 Pfund zu widerstehen, je nachdem was geringer ist ohne Abweichung über 127mm (5").

Alle Informationen gelten als korrekt und aktuell zu bestem Wissen. Für die aktuellsten Informationen wenden Sie sich an CRL Technischer Vertrieb unter Telefon 00 800 0421 6144 oder per E-Mail.