

NORME
INTERNATIONALE

ISO
8706

Première édition
1990-12-15

**Cyclomoteurs à deux roues — Stabilité de
stationnement offerte par les béquilles latérales
et centrales**

iTeh STANDARD PREVIEW

Two-wheeled mopeds — Parking stability of side- and centre-stands
(standards.iteh.ai)

ISO 8706:1990

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/18408e09-790e-4e74-ba56-6ae1267117ae/iso-8706-1990>



Numéro de référence
ISO 8706:1990(F)

Avant-propos

L'ISO (Organisation internationale de normalisation) est une fédération mondiale d'organismes nationaux de normalisation (comités membres de l'ISO). L'élaboration des Normes internationales est en général confiée aux comités techniques de l'ISO. Chaque comité membre intéressé par une étude a le droit de faire partie du comité technique créé à cet effet. Les organisations internationales, gouvernementales et non gouvernementales, en liaison avec l'ISO participent également aux travaux. L'ISO collabore étroitement avec la Commission électrotechnique internationale (CEI) en ce qui concerne la normalisation électrotechnique.

Les projets de Normes internationales adoptés par les comités techniques sont soumis aux comités membres pour vote. Leur publication comme Normes internationales requiert l'approbation de 75 % au moins des comités membres votants.

La Norme internationale ISO 8706 a été élaborée par le comité technique ISO/TC 22, *Véhicules routiers*.

[ISO 8706:1990](https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/18408e09-790e-4e74-ba56-6ae1267117ae/iso-8706-1990)

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/18408e09-790e-4e74-ba56-6ae1267117ae/iso-8706-1990>

© ISO 1990

Droits de reproduction réservés. Aucune partie de cette publication ne peut être reproduite ni utilisée sous quelque forme que ce soit et par aucun procédé, électronique ou mécanique, y compris la photocopie et les microfilms, sans l'accord écrit de l'éditeur.

Organisation internationale de normalisation
Case Postale 56 • CH-1211 Genève 20 • Suisse

Imprimé en Suisse

Cyclomoteurs à deux roues — Stabilité de stationnement offerte par les béquilles latérales et centrales

1 Domaine d'application

La présente Norme internationale prescrit des méthodes d'essai permettant de déterminer la stabilité de stationnement des cyclomoteurs à deux roues lorsqu'ils sont appuyés sur une béquille latérale ou une béquille centrale.

2 Référence normative

La norme suivante contient des dispositions qui, par suite de la référence qui en est faite, constituent des dispositions valables pour la présente Norme internationale. Au moment de la publication, l'édition indiquée était en vigueur. Toute norme est sujette à révision et les parties prenantes des accords fondés sur la présente Norme internationale sont invitées à rechercher la possibilité d'appliquer l'édition la plus récente de la norme indiquée ci-après. Les membres de la CEI et de l'ISO possèdent le registre des Normes internationales en vigueur à un moment donné.

ISO 6726:1988, *Cyclomoteurs et motocycles à deux roues — Masses — Vocabulaire*.

3 Définitions

Pour les besoins de la présente Norme internationale, les définitions suivantes s'appliquent.

3.1 béquille latérale: Dispositif rétractable placé d'un côté du plan longitudinal d'un cyclomoteur et maintenant celui-ci à l'arrêt, les deux pneus en contact avec la surface de stationnement, en faisant office de troisième point d'appui.

3.2 béquille centrale: Dispositif rétractable placé à cheval sur le plan longitudinal d'un cyclomoteur et maintenant celui-ci à l'arrêt grâce au(x) point(s)

d'appui qu'il assure sur la surface de stationnement de part et d'autre du véhicule. La béquille centrale peut porter le poids total du cyclomoteur, ou agir en conjonction avec un pneu ou les deux pneus.

3.3 surface de stationnement: Surface plane rigide sur laquelle le cyclomoteur prend appui par l'intermédiaire de la béquille latérale ou de la béquille centrale et d'un pneu ou des deux pneus. (Voir 4.1.5.)

3.4 surface d'appui de la béquille: Surface de contact entre la surface de stationnement horizontale et la béquille supportant le cyclomoteur et pénétrant de $5 \text{ mm} \pm 0,5 \text{ mm}$ dans cette surface.

3.5 pression spécifique: Force normale exercée par la béquille supportant le cyclomoteur sur la surface de stationnement, par unité de surface d'appui de la béquille.

3.6 angle de basculement: Angle auquel le cyclomoteur, placé sur la surface de stationnement, commence à basculer lorsque la surface de stationnement s'incline par rapport à un axe parallèle à l'axe des x .

3.7 angle de décrochage: Angle de rotation minimal de la surface de stationnement, sur laquelle le cyclomoteur est placé, autour de l'axe des y , auquel la béquille latérale ou centrale se rentre sans intervention extérieure et ne maintient plus le cyclomoteur en position stationnaire.

NOTE 1 Les références aux axes sont basées sur un trièdre orthogonal direct tel que, lorsque le cyclomoteur se déplace en ligne droite sur un plan horizontal, l'axe des x est horizontal, dirigé vers l'avant et parallèle au plan longitudinal du cyclomoteur. L'axe des y est dirigé vers la gauche du conducteur et l'axe des z est dirigé vers le haut. Le système référentiel véhicule a pour origine le centre de gravité du cyclomoteur.

4 Modes opératoires

4.1 Détermination de l'angle de décrochage et de l'angle de basculement

4.1.1 Le cyclomoteur doit être à sa masse en ordre de marche (voir la définition de la masse du véhicule en ordre de marche dans l'ISO 6726) et la suspension doit être réglée, si elle est réglable, suivant les instructions du constructeur.

4.1.2 Les pneumatiques doivent être gonflés à la pression maximale de gonflage recommandée par le constructeur.

4.1.3 La transmission doit être en position neutre. Si le véhicule possède un frein de stationnement ou si la transmission possède une position de stationnement, ces dispositifs doivent être embrayés.

4.1.4 La tête de direction doit être bloquée. Si la direction peut être bloquée tête tournée à gauche ou à droite, les essais doivent être effectués pour ces deux positions.

4.1.5 La surface de stationnement doit être une plate-forme de surface plane rigide, capable de pivoter parallèlement aux axes des x et des y . La surface doit offrir un coefficient de frottement suffisant pour que le cyclomoteur essayé ne puisse pas glisser avant d'atteindre les limites de l'angle de basculement et de l'angle de décrochage. L'inclinaison doit être mesurée avec un appareil précis à $0,5^\circ$ près.

4.1.6 Maintenir le cyclomoteur à l'arrêt sur la plate-forme, d'abord avec la béquille centrale, puis avec la béquille latérale. Incliner la plate-forme, par rapport à l'horizontale, parallèlement à l'axe des x , sur la droite et sur la gauche, en utilisant chaque béquille successivement. On détermine ainsi les angles de basculement du cyclomoteur, respectivement des deux côtés et pour les deux types de béquilles de stationnement.

4.1.7 Maintenir le cyclomoteur à l'arrêt sur la plate-forme, d'abord avec la béquille latérale, puis avec la béquille centrale. Incliner la plate-forme, par rapport à l'horizontale, parallèlement à l'axe des y et vers l'avant, en utilisant chaque béquille successivement. On détermine ainsi les angles de décrochage du cyclomoteur vers l'avant, pour les deux types de béquilles de stationnement.

4.1.8 Effectuer trois mesurages pour chaque configuration indiquée en 4.1.6 et 4.1.7 (soit un total de trois fois six pertes de stabilité différentes). Enregistrer l'angle auquel la stabilité est perdue, à $0,5^\circ$ près. La moyenne de trois résultats de mesurages séparés de moins de 1° , déterminée à $0,5^\circ$ près, est prise comme étant l'angle de perte de stabilité.

4.2 Pression spécifique

4.2.1 Mesurage de la force

Déterminer la force s'exerçant sur la surface d'appui de la béquille (voir figure 1) à l'aide d'un dispositif de mesure des forces approprié, encastré dans la surface de stationnement horizontale, la béquille maintenant le cyclomoteur portant sur le dispositif au niveau de son ou de ses points d'appui. Ce dispositif doit être de dimensions suffisantes pour supporter la totalité de la surface d'appui de la béquille et doit mesurer la force avec une exactitude de $\pm 2,5$ N.

4.2.2 Surface d'appui de la béquille

Déterminer la superficie de chaque point de contact entre la béquille et la surface de stationnement à partir de l'empreinte laissée par la béquille dans un matériau solide inélastique (par exemple de la pâte à modeler). Pour ce faire, placer une couche de matériau inélastique, d'une épaisseur de $5 \text{ mm} \pm 0,5 \text{ mm}$, sur la surface de stationnement et placer sur ce matériau la béquille maintenant le cyclomoteur.

Si nécessaire, appuyer sur la béquille pour la faire pénétrer dans le matériau inélastique de la profondeur définie en 3.4 (voir figure 1).

La surface d'appui de la béquille est la surface mesurée de l'empreinte laissée par la béquille à la surface du matériau inélastique.

Les traces laissées par le dispositif de rappel de la béquille latérale ne doivent pas entrer en ligne de compte dans la détermination de la surface d'appui d'une béquille latérale.

4.2.3 Calcul de la pression

Calculer la pression spécifique de la béquille au niveau de chaque point de contact en divisant la force appliquée mesurée selon 4.2.1 par la surface d'appui mesurée selon 4.2.2.

Page blanche

iTeh STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)

ISO 8706:1990

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/18408e09-790e-4e74-ba56-6ae1267117ae/iso-8706-1990>

Page blanche

iTeh STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)

ISO 8706:1990

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/18408e09-790e-4e74-ba56-6ae1267117ae/iso-8706-1990>

iTeh STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)

ISO 8706:1990

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/18408e09-790e-4e74-ba56-6ae1267117ae/iso-8706-1990>

CDU 629.118.35.073

Descripteurs: véhicule routier, cyclomoteur, essai, essai de stabilité.

Prix basé sur 3 pages
