

---

# NORME INTERNATIONALE



# 612

---

INTERNATIONAL ORGANIZATION FOR STANDARDIZATION • МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ПО СТАНДАРТИЗАЦИИ • ORGANISATION INTERNATIONALE DE NORMALISATION

---

## Véhicules routiers — Dimensions des automobiles et véhicules tractés — Dénominations et définitions

*Road vehicles — Dimensions of motor vehicles and towed vehicles — Terms and definitions*

Première édition — 1978-03-15

Corrigée et réimprimée —

**ITeH STANDARD PREVIEW**  
**(standards.iteh.ai)**

[ISO 612:1978](https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/fc329d0a-f624-4446-841d-618444639727/iso-612-1978)

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/fc329d0a-f624-4446-841d-618444639727/iso-612-1978>

---

CDU 629.11.071.1

Réf. no : ISO 612-1978 (F)

**Descripteurs** : véhicule routier, véhicule à moteur, véhicule routier tracté, dimension, vocabulaire.

## 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 confiée aux comités techniques de l'ISO. Chaque comité membre intéressé par une étude a le droit de faire partie du comité technique correspondant. Les organisations internationales, gouvernementales et non gouvernementales, en liaison avec l'ISO, participent également aux travaux.

Les projets de Normes internationales adoptés par les comités techniques sont soumis aux comités membres pour approbation, avant leur acceptation comme Normes internationales par le Conseil de l'ISO.

La Norme internationale ISO 612 a été élaborée par le comité technique ISO/TC 22, *Véhicules routiers*, et a été soumise aux comités membres en novembre 1976.

ITEH STANDARD PREVIEW  
(standards.iteh.ai)

Les comités membres des pays suivants l'ont approuvée : [ISO 612:1978](#)

Afrique du Sud, Rép. d'	Espagne	Mexique
Allemagne	France	Nouvelle-Zélande
Autriche	Hongrie	Pays-Bas
Brésil	Inde	Pologne
Bulgarie	Iran	Roumanie
Corée, Rép. dém. p. de	Italie	Suède
Corée, Rép. de	Japon	Suisse

Les comités membres des pays suivants l'ont désapprouvée pour des raisons techniques :

Australie  
Belgique  
Royaume-Uni

Cette Norme internationale annule et remplace la Recommandation ISO/R 612-1967, dont elle constitue une révision technique.

## SOMMAIRE

	Page
<b>1</b> <b>Objet</b> . . . . .	1
<b>2</b> <b>Domaine d'application</b> . . . . .	1
<b>3</b> <b>Références</b> . . . . .	1
<b>4</b> <b>Considérations générales</b> . . . . .	1
<b>5</b> <b>Définition du plan longitudinal médian (du véhicule)</b> . . . . .	2
<b>6</b> <b>Dénominations et définitions des dimensions des automobiles et véhicules tractés</b> . . . . .	3
6.1 Longueur du véhicule . . . . .	3
6.2 Largeur du véhicule . . . . .	4
6.3 Hauteur du véhicule (à vide) . . . . .	4
6.4 Empattement . . . . .	5
6.5 Voie . . . . .	6
6.6 Porte-à-faux avant . . . . .	6
6.7 Porte-à-faux arrière . . . . .	6
6.8 Garde au sol . . . . .	7
6.9 Angle de rampe . . . . .	7
6.10 Angle de surplomb avant . . . . .	7
6.11 Angle de surplomb arrière . . . . .	7
6.12 Hauteur du cadre au-dessus du plan d'appui (véhicules utilitaires) . . . . .	8
6.13 Longueur maximale utilisable derrière la cabine (véhicule avec cabine) . . . . .	8
6.14 Longueur de carrosserie . . . . .	8
6.15 Dimensions internes maximales de la caisse (véhicules utilitaires) . . . . .	9
6.16 Longueur d'attelage . . . . .	9
6.17 Longueur du timon d'attelage . . . . .	10
6.18 Emplacement du dispositif d'attelage . . . . .	10
6.19 Avancée de l'axe d'attelage . . . . .	11
6.20 Hauteur de sellette du véhicule en charge . . . . .	11
6.21 Distance entre le dispositif d'accouplement et l'extrémité avant du véhicule tracteur . . . . .	12

iTeh STANDARD PREVIEW  
(standards.iteh.ai)  
<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/fc329d0a-f624-4446-841d-618444639727/iso-612-1978>

6.22	Rayon inférieur d'encombrement de la semi-remorque . . . . .	12
6.23	Rayon d'encombrement avant de la semi-remorque . . . . .	12
6.24	Carrossage . . . . .	12
6.25	Inclinaison (ou inclinaison latérale) de l'axe de pivotement de la fusée . . . . .	13
6.26	Rayon de pivotement du chemin de roulement . . . . .	13
6.27	Pincement . . . . .	13
6.28	Chasse . . . . .	14
6.29	Débattement normal de la roue . . . . .	14
6.30	Hauteur de gauchissage . . . . .	14
6.31	Diamètres de braquage . . . . .	14
6.32	Diamètres d'encombrement en virage . . . . .	15

**iTeh STANDARD PREVIEW**  
**(standards.iteh.ai)**

ISO 612:1978

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/fc329d0a-f624-4446-841d-618444639727/iso-612-1978>

# Véhicules routiers – Dimensions des automobiles et véhicules tractés – Dénominations et définitions

## 1 OBJET

La présente Norme internationale définit les termes intéressant les dimensions des automobiles et véhicules tractés.

Elle ne traite pas des méthodes de mesurage, des unités employées pour exprimer les résultats, ni de la précision à obtenir ou de l'ordre de grandeur des dimensions définies.

NOTE – D'autres termes, définitions et symboles sont donnés dans les Normes internationales suivantes :

ISO 3877/I, *Pneus, valves et chambres à air – Liste des termes équivalents – Partie I : Pneus.*

ISO 3877/II, *Pneus, valves et chambres à air – Liste des termes équivalents – Partie II : Valves pour pneumatiques.*

ISO 3877/III, *Pneus, valves et chambres à air – Liste des termes équivalents – Partie III : Chambres à air.*

ISO 3911, *Roues/jantes – Nomenclature, désignation, marquage et unités de mesure.*

ISO 4131, *Véhicules routiers – Code de dimensions pour voitures particulières.*<sup>1)</sup>

ISO 4223/I, *Définitions de certains termes utilisés dans l'industrie du pneumatique – Partie I : Pneus.*

## 2 DOMAINE D'APPLICATION

Les dispositions de la présente Norme internationale s'appliquent aux automobiles et véhicules tractés tels que définis dans l'ISO 3833 (termes 3.1 et 3.2).

La présente Norme internationale ne concerne pas les véhicules routiers tels que les motocycles et cyclomoteurs, ni les autres véhicules tels que les tracteurs agricoles dont l'utilisation pour le transport sur route de personnes ou de choses, ou la traction sur route de véhicules utilisés pour le transport de personnes ou de choses, n'est qu'accessoire.

## 3 RÉFÉRENCES

ISO 1176, *Véhicules routiers – Poids – Vocabulaire.*

ISO 1726, *Véhicules routiers – Liaisons mécaniques entre tracteurs et semi-remorques – Interchangeabilité.*

ISO 3833, *Véhicules routiers – Types – Dénominations et définitions.*

ISO 4130, *Véhicules routiers – Système de référence tridimensionnel et points repères – Définitions.*<sup>1)</sup>

## 4 CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

Sauf indications contraires concernant un ou plusieurs des points mentionnés ci-après, il est entendu que :

- a) le plan d'appui est horizontal; les longueurs et largeurs sont mesurées suivant des horizontales, les hauteurs suivant des verticales;
- b) le poids total du véhicule est le poids maximal autorisé (voir ISO 1176), la charge étant répartie selon les instructions du constructeur;
- c) les pneus sont gonflés à la pression correspondant au poids maximal autorisé du véhicule;
- d) le véhicule est immobile; les portes et fenêtres sont fermées et les roues et les éléments articulés occupent les positions qui correspondent au déplacement en ligne droite;
- e) le véhicule est neuf, sortant de fabrication et normalement équipé;
- f) toutes les roues du véhicule reposent sur le plan d'appui;
- g) l'expression «plan médian de la roue» qui intervient dans plusieurs définitions désigne le plan équidistant des rebords intérieurs de la jante.

1) Actuellement au stade de projet.

## 5 DÉFINITION DU PLAN LONGITUDINAL MÉDIAN (DU VÉHICULE)

plan longitudinal médian (du véhicule) : Plan vertical Y perpendiculaire au segment AB en son milieu, les points A et B étant définis de la façon suivante :

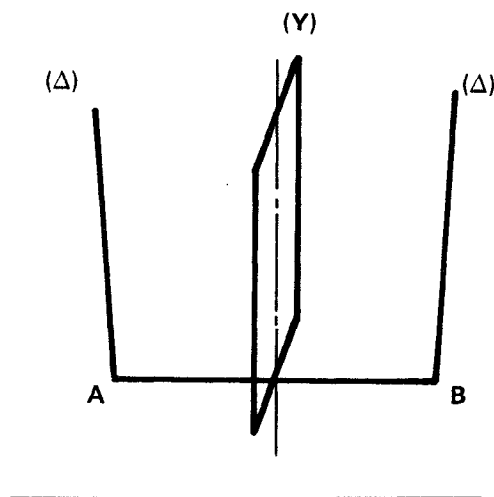
- pour chaque roue, le plan vertical contenant l'axe de la roue coupe le plan médian de la roue [voir g), chapitre 4] suivant une droite  $\Delta$  qui rencontre le plan d'appui du véhicule en un point;
- A et B sont deux points ainsi définis qui correspondent à deux roues, toutes deux directrices ou toutes deux motrices, situées respectivement aux deux extrémités d'un même essieu réel ou fictif.

### NOTES

1 Le plan longitudinal médian (du véhicule) est également dénommé «plan longitudinal de symétrie» ou «plan origine Y» (voir ISO 4130).

### 2 Cas particulier des roues jumelées

Le plan médian de deux roues jumelées étant le plan équidistant du bord intérieur d'une roue et du bord extérieur de l'autre, la droite  $\Delta$  est, dans ce cas particulier, l'intersection du plan médian des deux roues jumelées et du plan vertical contenant l'axe de la fusée.

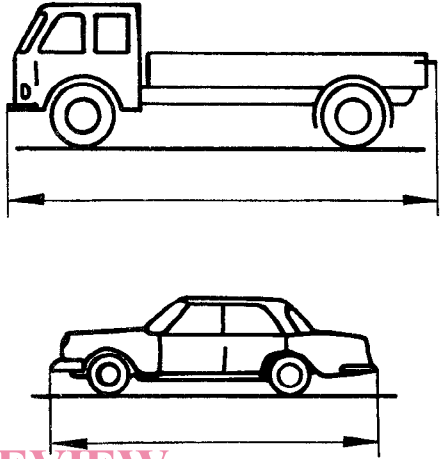
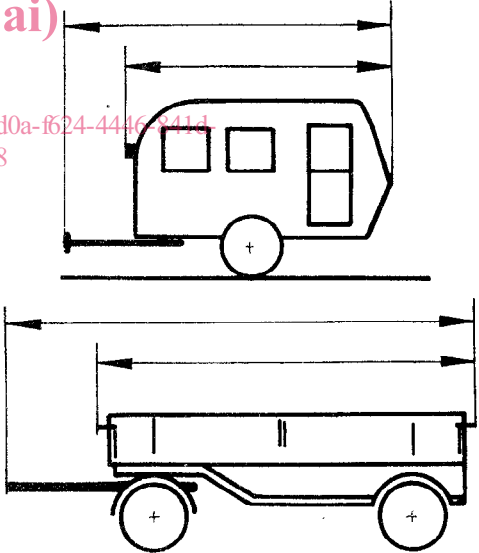
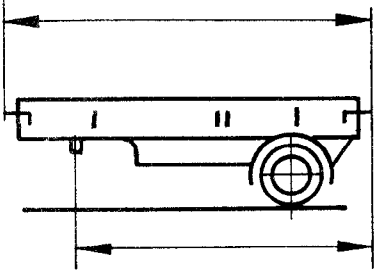


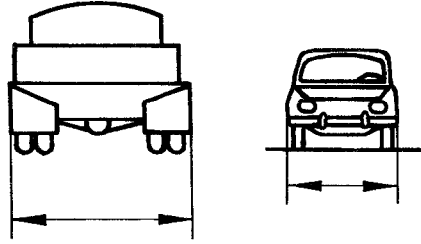
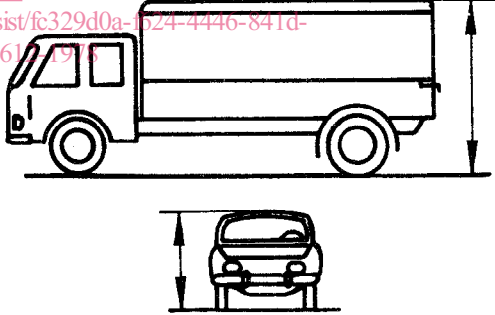
**iTeh STANDARD PREVIEW**  
**(standards.iteh.ai)**

ISO 612:1978

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/fc329d0a-f624-4446-841d-618444639727/iso-612-1978>

## 6 DÉNOMINATIONS ET DÉFINITIONS DES DIMENSIONS DES AUTOMOBILES ET VÉHICULES TRACTÉS

N°	Dénomination	Définition	Illustration
6.1	longueur du véhicule	Voir 6.1.1 à 6.1.3	
6.1.1	longueur d'une automobile	<p>Distance entre deux plans verticaux perpendiculaires au plan longitudinal médian (du véhicule) (voir chapitre 5) et touchant le véhicule respectivement à l'avant et à l'arrière.</p> <p>NOTE — Tous éléments du véhicule et, en particulier, tous organes en saillie à l'avant ou à l'arrière (crochets d'attelage, pare-chocs, etc.), sont compris entre ces deux plans.</p>	
6.1.2	longueur d'une remorque	<p>Distances, avec et sans timonerie d'attelage, définies comme en 6.1.1, la seconde étant placée entre parenthèses :</p> <p><i>Exemple : 5 500 (3 700)</i></p> <p>NOTE — Pour déterminer la longueur avec timonerie d'attelage, on suppose le timon placé de telle manière que l'axe de l'anneau d'attelage ou de la tête d'accouplement soit vertical et situé dans le plan vertical le plus en avant.</p>	
6.1.3	longueur d'une semi-remorque	<p>Longueur de la semi-remorque, définie comme en 6.1.1, et distance entre l'axe du pivot d'attelage et l'extrémité de la semi-remorque, la seconde étant placée entre parenthèses :</p> <p><i>Exemple : 10 800 (7 800)</i></p>	

N°	Dénomination	Définition	Illustration
6.2	largeur du véhicule	<p>Distance comprise entre deux plans parallèles au plan longitudinal médian (du véhicule) (voir chapitre 5) et touchant le véhicule de part et d'autre de ce plan.</p> <p>NOTE — Tous éléments du véhicule et, en particulier, tous organes fixes faisant saillie latéralement (moyeux de roues, poignées de portes, pare-chocs, etc.) sont compris entre ces deux plans à l'exception des rétroviseurs, des feux de signalisation latérale, des indicateurs de la pression des pneus, des feux indicateurs de direction, des feux de position, des sceaux de la douane, des bavettes anti-projection souples, des marches rétractables, des chaînes à neige, et de la déflexion du pneu immédiatement au-dessus du plan d'appui.</p>	
6.3	hauteur du véhicule (à vide)	<p>Distance entre le plan d'appui et un plan horizontal touchant la partie supérieure du véhicule.</p> <p>NOTES</p> <p>1 Tous éléments fixes du véhicule sont compris entre ces deux plans.</p> <p>2 Le véhicule est en ordre de marche sans charge utile.</p>	

ITeH STANDARD PREVIEW  
(standards.iteh.ai)

ISO 612:1978

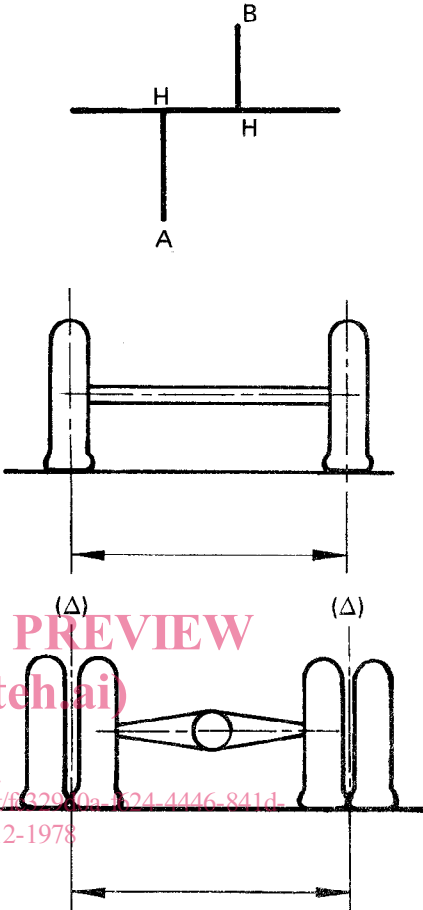
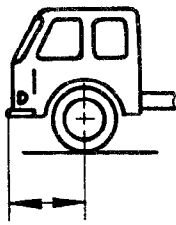
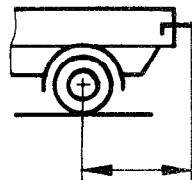
http://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/fc329d0a-1624-4446-841d-618444639727/iso-612-1978



N°	Dénomination	Définition	Illustration
6.4	empattement	Voir 6.4.1 et 6.4.2.	
6.4.1	empattement d'une automobile ou d'une remorque	<p>Distance entre les perpendiculaires abaissées sur le plan longitudinal médian (du véhicule) (voir chapitre 5) à partir des points précédemment définis A ou B, correspondant à deux roues consécutives situées du même côté d'un véhicule.</p> <p>NOTES</p> <p>1 Dans le cas où l'empattement n'a pas une valeur unique pour les roues droites et les roues gauches du véhicule, les deux valeurs doivent être indiquées, séparées par un tiret, en commençant par celle qui correspond aux roues gauches.</p> <p>2 Pour les véhicules à trois essieux et plus, on indique les empattements entre roues consécutives, en allant de la roue la plus en avant vers la roue la plus en arrière; l'empattement total à droite ou à gauche est la somme de ces distances.</p>	
6.4.2	empattement d'une semi-remorque	<p>Distance de l'axe du pivot d'attelage dans sa position verticale au plan vertical contenant l'axe du premier essieu de la semi-remorque.</p> <p>NOTE — Dans le cas de semi-remorques à deux essieux ou plus, il faut appliquer la même règle que pour un véhicule à trois essieux ou plus.</p>	

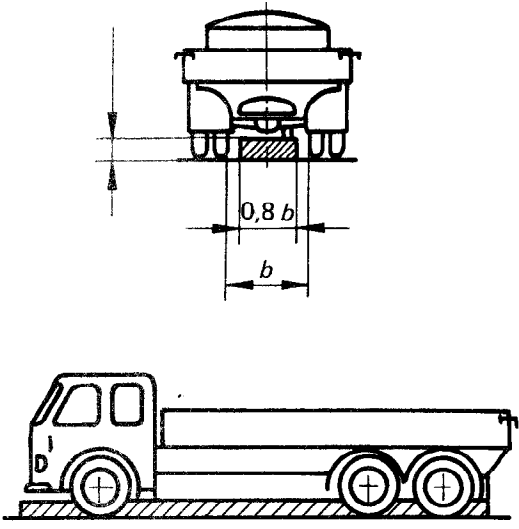
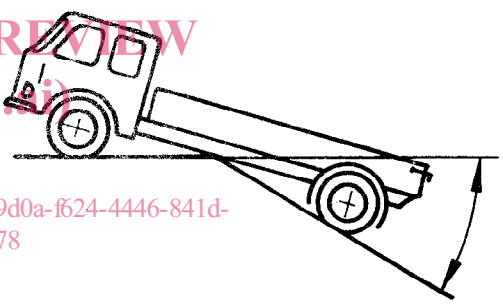
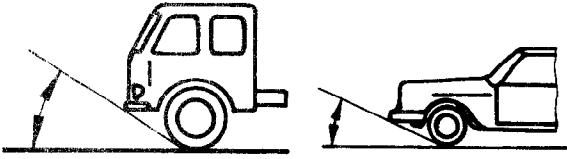
ISO 612:1978  
<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/fc329d00-3031-46-841d-618444639727/iso-612-1978>

STANDARD PREVIEW  
 (standards.iteh.ai)

N°	Dénomination	Définition	Illustration
6.5	voie	<p>La voie correspondant à un essieu réel ou fictif est la somme des deux distances AH et BH, relatives aux deux roues liées à cet essieu, AH et BH étant les distances des points A et B définis au chapitre 5 au plan longitudinal médian (du véhicule).</p> <p>NOTES</p> <p>1 <i>Définition pratique sommaire</i> : Dans le cas de deux roues correspondant à un même essieu réel ou fictif, la voie est représentée sensiblement par la distance des axes des traces laissées par les roues sur le plan d'appui.</p> <p>2 <i>Cas particulier des roues jumelées</i> Voir note 2 au chapitre 5.</p>	 <p>The illustration consists of two parts. The upper part is a schematic showing a horizontal line representing the ground surface. Two vertical lines represent the wheel centers. The left wheel center is at point A, and the right wheel center is at point B. A vertical line segment connects A to a point H on the horizontal line. Another vertical line segment connects B to the same point H. The distance between the two wheel centers is the sum of AH and BH. The lower part shows a perspective view of two wheels on a horizontal surface. Vertical dashed lines pass through the centers of the wheels. A horizontal double-headed arrow at the bottom indicates the distance between these two vertical lines, representing the track gauge.</p>
6.6	porte-à-faux avant	<p>Distance entre le plan vertical passant par les centres des roues avant et le point du véhicule situé le plus à l'avant, compte tenu des crochets de manœuvre, de la plaque d'immatriculation, etc., et de tous les éléments liés rigidement au véhicule.</p>	 <p>The diagram shows a side profile of a vehicle. A vertical line passes through the center of the front wheel. A horizontal double-headed arrow extends from this vertical line to the front-most point of the vehicle's body, representing the front overhang.</p>
6.7	porte-à-faux arrière	<p>Distance entre le plan vertical passant par les centres des roues arrière et le point du véhicule situé le plus à l'arrière, compte tenu du dispositif d'attelage, de la plaque d'immatriculation, etc. et de tous les éléments liés rigidement au véhicule.</p>	 <p>The diagram shows a side profile of a vehicle. A vertical line passes through the center of the rear wheel. A horizontal double-headed arrow extends from this vertical line to the rear-most point of the vehicle's body, representing the rear overhang.</p>

iTeh STANDARD PREVIEW  
(standards.iteh.ai)

ISO 612:1978  
<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/f3290a-324-4446-841d-618444639727/iso-612-1978>

N°	Dénomination	Définition	Illustration
6.8	garde au sol	Distance entre le plan d'appui et le point le plus bas de la partie centrale du véhicule. La partie centrale est la partie du véhicule située entre deux plans parallèles au plan longitudinal médian (du véhicule) (voir chapitre 5), symétriques par rapport à ce plan, et distants de 80 % de la distance minimale entre les surfaces intérieures des roues d'un même essieu du véhicule.	
6.9	angle de rampe	Angle aigu minimal entre deux plans, perpendiculaires au plan longitudinal médian du véhicule, tangents respectivement aux pneus des roues avant et aux pneus des roues arrière, en charge statique, et dont l'intersection touche la partie inférieure du véhicule en dehors de ces roues. Cet angle définit la rampe la plus grande sur laquelle le véhicule peut passer.	
6.10	angle de surplomb avant	Angle maximal entre le plan d'appui et les plans tangents aux pneus des roues avant, en charge statique, tel qu'aucun point du véhicule en avant du premier essieu ne soit situé en dessous de ces plans et qu'aucune partie rigide du véhicule ne soit située en dessous de ces plans.	
6.11	angle de surplomb arrière	Angle maximal entre le plan d'appui et les plans tangents aux pneus des roues arrière, en charge statique, tel qu'aucun point du véhicule en arrière du dernier essieu ne soit situé en dessous de ces plans et qu'aucune partie rigide du véhicule ne soit située en dessous de ces plans.	