

Elenco dei controlli obbligatori e metodo – 2014/45UE



Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericoloso
2. STERZO					
2.1. Stato meccanico					
2.1.1. Stato dello sterzo	Con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore, con le ruote staccate dal suolo o a contatto con piastre mobili, ruotare il volante da un'estremità all'altra. Esame visivo della scatola dello sterzo	a) Ruvidezza di funzionamento della scatola			
		b) Albero dello sterzo torto o scanalature consumate che compromettono la funzionalità			
		c) Usura eccessiva dell'albero dello sterzo che compromette la funzionalità			
		d) Gioco eccessivo dell'albero dello sterzo che compromette la funzionalità			
		e) Perdite			
		Formazione di gocce			

Elenco dei controlli obbligatori e metodo – 2014/45UE



Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericoloso
2.1.2. Fissaggio dell'alloggiamento della scatola dello sterzo	Con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore, con il peso delle ruote al suolo, ruotare il volante o la barra in senso orario e antiorario o utilizzare uno strumento di rilevazione del gioco delle ruote. Esame visivo per verificare il fissaggio della scatola dello sterzo al telaio	a) Scatola dello sterzo non adeguatamente fissata al telaio			
		I fissaggi sono allentati in modo pericoloso o è visibile un movimento relativo rispetto al telaio/alla carrozzeria			
		b) Fori di fissaggio oblunghi sul telaio			
		Fissaggi gravemente compromessi			
		c) Bulloni di fissaggio mancanti o rotti			
		Fissaggi gravemente compromessi			
		d) Rottura dell'alloggiamento della scatola dello sterzo			
		Stabilità o fissaggio dell'alloggiamento compromessi			

Elenco dei controlli obbligatori e metodo – 2014/45UE



Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericoloso
2.1.3. Stato degli organi di sterzo	Con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore, con il peso delle ruote al suolo, muovere il volante in senso orario e antiorario o utilizzare uno strumento di rilevazione del gioco delle ruote. Esame visivo degli organi di sterzo per verificare, usura, rottura e fissaggio	a) Movimento relativo tra componenti che richiede un intervento di riparazione			
		Gioco eccessivo o probabilità di distacco			
		b) Eccessiva usura a livello dei giunti			
		Rischio molto grave di distacco			
		c) Rottura o deformazione di uno dei componenti che compromette la funzione			
		d) Assenza del bloccasterzo			
		e) Scorretto allineamento di componenti (ad esempio tirante trasversale o asta di accoppiamento)			
		f) Modifica che compromette la sicurezza ³ che compromette la funzione			
		g) Rivestimento antipolvere mancante o deteriorato			
		Rivestimento antipolvere mancante o gravemente deteriorato			

Elenco dei controlli obbligatori e metodo – 2014/45UE



Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericoloso
2.1.4. Azionamento degli organi di sterzo	Con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore, con il peso delle ruote al suolo, muovere il volante in senso orario e antiorario o utilizzare uno strumento di rilevazione del gioco delle ruote. Esame visivo degli organi di sterzo per verificare usura, rottura e fissaggio	a) Parte mobile dello sterzo a contatto con una parte fissa del telaio			
		b) Limitatore di corsa dello sterzo assente o fuori uso			
2.1.5. Servosterzo	Controllare il sistema sterzante alla ricerca di eventuali perdite e per verificare il livello del liquido idraulico, se visibile. Con le ruote a contatto del suolo e il motore in funzione verificare il funzionamento del servosterzo	a) Perdite di liquidi o funzionamento compromesso			
		b) Liquido insufficiente (sotto il livello minimo)			
		Serbatoio insufficiente			
		c) Meccanismo non funzionante			
		Sterzo danneggiato			
		d) Meccanismo rotto o fissato male			
		Sterzo danneggiato			
		e) Componenti mal allineati o in attrito con altri			
Sterzo danneggiato					
f) Modifica che compromette la sicurezza ³					
Sterzo danneggiato					
g) Cavi/flessibili danneggiati o eccessivamente corrosi					
Sterzo danneggiato					

Elenco dei controlli obbligatori e metodo – 2014/45UE



Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericoloso
2.2. Volante, colonna e barra					
2.2.1. Stato del volante/della barra	Con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore e la massa del veicolo gravante sul suolo, spingere e tirare il volante in linea con la colonna, spingere il volante/la barra in varie direzioni perpendicolarmente alla colonna/alle forcelle. Esame visivo del gioco e dello stato dei raccordi flessibili o giunti universali.	a) Movimento relativo tra volante e colonna indicante un fissaggio inadeguato Rischio molto grave di distacco			
		b) Assenza di dispositivo di ritenuta sul mozzo del volante Rischio molto grave di distacco			
		c) Rottura o cattivo fissaggio del mozzo, della corona o delle razze del volante Rischio molto grave di distacco			
2.2.2. Colonna/forcelle dello sterzo e stabilizzatori dello sterzo	Con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore e la massa del veicolo gravante sul suolo, spingere e tirare il volante in linea con la colonna, spingere il volante/la barra in varie direzioni perpendicolarmente alla colonna/alle forcelle. Esame visivo del gioco e dello stato dei raccordi flessibili o giunti universali	a) Movimento eccessivo del centro del volante verso l'alto o il basso			
		b) Movimento eccessivo della parte superiore della colonna in rapporto all'asse della stessa			
		c) Raccordo flessibile deteriorato			
		d) Fissaggio difettoso Rischio molto grave di distacco			
		e) Modifica che compromette la sicurezza ³			

Elenco dei controlli obbligatori e metodo – 2014/45UE



Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericoloso
2.3. Gioco dello sterzo	Con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore, con la massa del veicolo gravante sulle ruote, il motore, se possibile in funzione per i veicoli dotati di servosterzo e le ruote diritte, ruotare leggermente il volante in senso orario e antiorario, nella misura del possibile senza muovere le ruote. Esame visivo del movimento libero	Gioco eccessivo dello sterzo (ad esempio il movimento da un punto della corona superiore a un quinto del diametro del volante o non conforme ai requisiti) ¹			
		Sterzo di sicurezza compromesso			
2.4. Allineamento delle ruote (X) ²	Verificare l'allineamento delle ruote sterzanti mediante apparecchiature idonee	L'allineamento non è conforme ai dati o requisiti del costruttore del veicolo ¹			
		Direzione in avanti danneggiata; stabilità direzionale compromessa			
2.5. Asse sterzante del rimorchio	Esame visivo o utilizzo di uno strumento di rilevazione del gioco delle ruote	a) Componente leggermente danneggiato			
		Componente gravemente danneggiato o incrinato			
		b) Gioco eccessivo			
		Direzione in avanti danneggiata; stabilità direzionale compromessa			
		c) Fissaggio difettoso			
		Fissaggio gravemente compromesso			

Elenco dei controlli obbligatori e metodo – 2014/45UE



Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericoloso
2.6. Servosterzo elettrico (EPS)	Esame visivo e controllo di coerenza tra l'angolo del volante e l'angolo delle ruote al momento dell'accensione/spegnimento del veicolo e/o mediante l'interfaccia elettronica del veicolo	a) L'indicatore di guasto (MIL) del sistema EPS indica un qualsiasi tipo di malfunzionamento del sistema			
		b) Incoerenza tra l'angolo del volante e l'angolo delle ruote			
		Sterzo danneggiato			
		c) Servosterzo non funzionante			
		d) Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo			

⁽¹⁾ Le categorie di veicoli che non rientrano nell'ambito d'applicazione della presente direttiva sono incluse a scopo di orientamento.

⁽²⁾ 43 % per i semirimorchi omologati prima del 1° gennaio 2012.

⁽³⁾ 48 % per i veicoli non muniti di ABS o omologati anteriormente al 1° ottobre 1991.

⁽⁴⁾ 45 % per i veicoli immatricolati successivamente al 1988 o alla data specificata nei requisiti, a seconda di quale data sia posteriore.

⁽⁵⁾ 43 % per i semirimorchi e i rimorchi immatricolati successivamente al 1988 o alla data indicata nei requisiti, a seconda di quale data sia posteriore.

⁽⁶⁾ Per esempio 2,5 m/s² per i veicoli delle categorie N1, N2 e N3 immatricolati per la prima volta dopo l'1.1.2012.

⁽⁷⁾ Omologati a norma della direttiva 70/220/CEE, della tabella 1 dell'allegato I del regolamento (CE) n. 715/2007 (Euro 5), della direttiva 88/77/CEE e della direttiva 2005/55/CE.

⁽⁸⁾ Omologati a norma della tabella 2 dell'allegato I del regolamento (CE) n. 715/2007 (Euro 6) e del regolamento (CE) n. 595/2009 (Euro VI).

⁽⁹⁾ Omologati secondo i valori limite di cui alla riga B della tabella della sezione 5.3.1.4 dell'allegato I della direttiva 70/220/CEE, modificata dalla direttiva 98/69/CE, o successive modifiche; alla riga B1, B2 o C della sezione 6.2.1 dell'allegato I della direttiva 88/77/CEE, oppure immatricolati o messi in circolazione per la prima volta dopo il 1° luglio 2008.

Note:

¹ I "requisiti" sono stabiliti attraverso l'omologazione alla data di omologazione, di prima immatricolazione o di prima messa in circolazione dei veicoli, nonché attraverso gli obblighi di ammodernamento o la legislazione nazionale del paese di immatricolazione. Questi motivi per l'esito negativo del controllo si applicano solo se è stato verificato il rispetto dei requisiti.

² (X) identifica elementi relativi alla condizione del veicolo e alla sua idoneità di impiego su strada ma che non sono considerati essenziali ai fini del controllo tecnico.

³ Per "modifica che compromette la sicurezza" si intende una modifica che incide negativamente sulla sicurezza stradale del veicolo o che ha effetti negativi sproporzionati sull'ambiente.