

Inbouwvoorschrift volgsystemen voor tweewielers

Indien een bedrijf een erkenning wil verkrijgen om volgsystemen in te mogen bouwen volgens keuringsvoorschrift TW01, zal het bedrijf een **audit** en een **inspectie** moeten ondergaan. Tijdens deze audit zal het bedrijf aan een aantal van de eisen moeten voldoen die in de VbV regeling “Erkenning Inbouwbedrijven Beveiligingssystemen in/op Voertuigen en Werkmaterieel” staan. Welke eisen dit zijn vind u terug in het inspectie / auditformulier. Deze eisen zullen tijdens een initiële audit en hierna jaarlijks worden getoetst.

Naast het toetsen van deze erkenningseisen, zal er ook een inspectie op de inbouw van een volgstelsel op een voertuig worden uitgevoerd. Tijdens deze inspectie worden onderstaande inspectiepunten geïnspecteerd.

Inspectiepunten

INSPECTIEPUNT 1	Plaatsing sticker
Mogelijke afwijking	B-afwijking
a. De sticker dient op een van achterop zichtbaar deel van het voertuig aangebracht te worden, niet zijnde de kentekenplaat. b. Het plakken van merkstickers van het beveiligingssysteem is niet toegestaan.	

INSPECTIEPUNT 2	Bedrading op de juiste wijze weggewerkt
Mogelijke afwijking	B-afwijking
a. De bekabeling moet zodanig weggewerkt worden, dat deze niet zichtbaar is zonder demontage van voertuigdelen. b. De bekabeling moet lijken op de originele bekabeling van de het voertuig. c. Als de originele bekabeling van het voertuig is ingetapet, of voorzien van krimpkous/kabelsok moet de bekabeling van het beveiligingssysteem op een soortgelijke manier verwerkt worden. d. De bekabeling van het beveiligingssysteem moet dezelfde routes volgen op het voertuig als die van de originele bekabeling.	

INSPECTIEPUNT 3	Plaatsing On Board Unit
Mogelijke afwijking	B-afwijking
Aangaande de bereikbaarheid van de OBU, moet het volgende aangehouden worden. a. De OBU moet zodanig weggebouwd worden, dat deze niet zichtbaar is zonder demontage van voertuigdelen.	



INSPECTIEPUNT 4	Aansluitwijze van de On Board Unit
Mogelijke afwijking	B-afwijking
<ul style="list-style-type: none"> a. De stroomvoorziening van de OBU dient ofwel van een eigen zekering voorzien te zijn, ofwel intern gezekeerd te zijn. b. De voeding dient rechtstreeks van de accu genomen te worden, danwel op een “harde” van de zekeringhouder. c. De zekering die in de pluskabel van het beveiligingssysteem aanwezig is, mag maximaal 8A zijn en moet minimaal groter zijn dan eventuele automatische zekeringen in de OBU. De aanwezigheid van interne zekeringen kan alleen worden vastgesteld indien dit in de inbouwhandleiding van het systeem is vermeld. Indien dit niet vermeld is, dient er altijd een zekering geplaatst te worden. d. De massa van het beveiligingssysteem moet direct met de massa van het frame van het voertuig verbonden worden, hiervoor mag gebruik worden gemaakt van een bestaand af-fabriek massapunt. 	

INSPECTIEPUNT 5	Bevestiging On Board Unit
Mogelijke afwijking	A-afwijking
<ul style="list-style-type: none"> a. De OBU mag vastgeschroefd worden aan een gedeelte van het voertuig wat niet zonder te moeten schroeven kan worden weggenomen. b. De OBU mag enkel vastgelijmd worden aan een gedeelte van het voertuig wat niet zonder te moeten schroeven kan worden weggenomen met uithardende ruitenkit, wanneer dit in combinatie met een ty-rap wordt toegepast. c. De OBU mag in geen geval aan een kabelboom, slang of aan zijn eigen bedrading vastgezet worden. 	

INSPECTIEPUNT 6	De geïnstalleerde onderdelen conform typegoedkeuring
Mogelijke afwijking	A-afwijking
<ul style="list-style-type: none"> a. Het combineren van verschillende merken onderdelen is niet toegestaan, indien dit niet in de inbouwhandleiding is vermeld. a. De gemonteerde componenten van een systeem dienen in de door SCM goedgekeurde inbouwhandleiding genoemd te zijn 	

INSPECTIEPUNT 7	Deugdelijkheid van de verbindingen
Mogelijke afwijking	A-afwijking
<p>a. Het gebruik van waterdichte verbindingen is verplicht.</p> <p>b. Het gebruik van een kabelschoenmomenttang is, bij gebruik van kabelschoenen, verplicht.</p> <p>c. Ongeïsoleerde kabelschoenen en bijbehorende isolatiehulzen, moeten ook zijn aangezet met een momenttang.</p> <p>d. Solderen moet gebeuren met soldeerdraad en een soldeerbout, daarna moet een deugdelijke isolatie aangebracht worden zoals zelfvulkaniserend tape of krimpkous (geen plastic isolatietape en/of linnentape).</p> <p>e. Het gebruik van snijdverbindingen zoals scotch locks e.d. is niet toegestaan.</p> <p>f. Het gebruik van kroonsteentjes is niet toegestaan.</p> <p>g. Het gebruik van draadverbindingmiddelen zonder trekontlasting is niet toegestaan</p>	

INSPECTIEPUNT 8	Plaatsing van de GPS antenne (indien van toepassing)
Mogelijke afwijking	B-afwijking
<p>a. De GPS antenne moet uit het zicht gemonteerd worden</p> <p>b. De GPS antenne dient goede ontvangst te hebben. Dit kan in de meest gevallen worden gecontroleerd middels de bij het systeem aanwezige testprocedure.</p> <p>Dezelfde bepalingen gelden voor een combi-antenne. (GPS en GSM in één huis)</p>	

INSPECTIEPUNT 9	Plaatsing van de GSM antenne (indien van toepassing)
Mogelijke afwijking	B-afwijking
<p>a. De GSM antenne moet uit het zicht gemonteerd worden.</p> <p>Dezelfde bepalingen gelden voor een combi-antenne. (GPS en GSM in één huis)</p>	

Aanvullende algemene informatie:

Algemeen

Indien het systeem kan worden geprogrammeerd dan moet de programmering ervan overeenkomen zoals deze tijdens de typegoedkeuring is aangeboden.

Er worden naast de goedgekeurde componenten geen andere componenten gebruikt die het systeem of onderdelen daarvan uit kunnen schakelen.

Alle systeemonderdelen worden deugdelijk bevestigd, hierbij rekening houdend met gewicht en hoedanigheid van de onderdelen.

De positionering van de systeemonderdelen mag niet leiden tot verhoging van het brandgevaar.

De toepassing en positionering van de systeemonderdelen mogen niet bijdragen tot een verlaging van de verkeersveiligheid.



De installatie wordt zodanig aangelegd dat het systeem niet op eenvoudige wijze te saboteren is.

Voor zover er niet-bijgeleverde kabels worden gebruikt zijn de diameters van de kabelkernen minimaal dezelfde diameter als die van de kabelsectie die onderbroken is.

In geval van verlenging van de bestaande kabels moeten de gebruikte kabels van dezelfde kleur zijn, na montage niet opspoorbaar zijn.

Kabels mogen niet zo sterk gebogen worden dat dit tot beschadiging van die kabels zou leiden.

De energievoorziening door een accu in het voertuig geschiedt via een afzonderlijke kabel, of wordt aangesloten op een direct van een accu komende bestaande kabel (zonder tussenkomst van een zekering waarop andere stroomverbruikers zijn aangesloten). Bij voertuigen waar de directe voeding is gezekerd op de pluspool van een accu, mag het systeem wel na deze zekering worden aangesloten. Het beveiligingssysteem moet afgestemd zijn op de originele boordspanning van het voertuig. (omvormers mogen niet worden toegepast).

Alle niet-goedgekeurde mogelijkheden van het systeem worden niet toegepast en/of aangesloten. Aanvullende componenten mogen dus alleen worden toegepast indien deze op een extra detectie-ingang van het systeem kan worden aangesloten, en indien deze door SCM zijn goedgekeurd.

In de voeding die rechtstreeks van de accu komt, dient tussen accu en de OBU, zo kort mogelijk bij het aansluitpunt, een zekering opgenomen te worden van max. 7,5 Amp als het systeem intern niet gezekerd is.

Het gehele systeem moet op werking en afregeling worden getest.

De bekabeling van de (eventueel) benodigde antennes mogen niet zichtbaar zijn.

Het teveel aan antennekabels moet zoveel mogelijk vrij van andere bedrading op het voertuig liggen.

Een installatie dient altijd te worden afgerond door een volledige systeemtest. Deze mag geautomatiseerd worden uitgevoerd en dient te worden gelogd.