

**TCVN**

**TIÊU CHUẨN VIỆT NAM**

**TCVN 7363 : 2003**

**(ISO 9132 : 1990)**

**MÔ TÔ, XE MÁY BA BÁNH - KHỐI LƯỢNG -**

**THUẬT NGỮ VÀ ĐỊNH NGHĨA**

*Motorcycles and mopeds with three wheels - Masses - Vocabulary*

**HÀ NỘI - 2003**

## **Lời nói đầu**

TCVN 7363 : 2003 hoàn toàn tương đương với ISO 9132 : 1990.

TCVN 7363 : 2003 do Ban kỹ thuật tiêu chuẩn TCVN/TC 22 *Phương tiện giao thông đường bộ* và *Cục Đăng kiểm Việt Nam* biên soạn, Tổng cục Tiêu chuẩn Đo lường Chất lượng đề nghị, Bộ Khoa học và Công nghệ ban hành.

## Mô tô, xe máy ba bánh - Khối lượng - Thuật ngữ và định nghĩa

*Motorcycles and mopeds with three wheels - Masses - Vocabulary*

### 1 Phạm vi áp dụng

Tiêu chuẩn này qui định các thuật ngữ về khối lượng của mô tô, xe máy ba bánh (sau đây gọi tắt là xe) được định nghĩa trong TCVN 6211: 2003.

Tiêu chuẩn này không áp dụng cho các loại phương tiện sau:

- Phương tiện giao thông đường bộ do người đi bộ điều khiển.
- Phương tiện giao thông đường bộ thiết kế dành riêng cho người tàn tật.
- Máy kéo nông nghiệp hoặc máy kéo lâm nghiệp.
- Phương tiện hoặc thiết bị được sản xuất theo yêu cầu của người đặt hàng ...
- Máy làm đất.

Tiêu chuẩn này không quy định phương pháp đo, đơn vị đo, độ chính xác và độ lớn của các khối lượng.

### 2 Tiêu chuẩn trích dẫn

TCVN 6211:2003 (ISO 3833:1977) Phương tiện giao thông đường bộ - Kiểu - Thuật ngữ và định nghĩa

### 3 Khái niệm chung

Nếu không có qui định khác, các khái niệm dưới đây được hiểu như sau:

**3.1 Khối lượng (Mass):** Đại lượng vật lý sinh ra trọng lượng và quán tính của xe hoặc các bộ phận của xe, đặc trưng cho việc chống lại gia tốc.

**3.2 Tải (Load):** Lực được truyền từ xe hoặc bộ phận của xe tới mặt phẳng tiếp xúc nằm ngang của xe ở trạng thái tĩnh.

**3.3 Mặt đỡ xe và bề mặt đo của thiết bị đo** là các bề mặt thuộc cùng một mặt phẳng nằm ngang.

**3.4 Khối lượng và tải trọng** được đo khi xe đang đỗ, động cơ không hoạt động, xe và các bánh xe của nó ở hướng thẳng về phía trước.

3.5 Các định nghĩa trong tiêu chuẩn này chỉ áp dụng cho các xe sản xuất, lắp ráp mới và được trang bị cho hoạt động thông thường của xe.

## 4 Thuật ngữ và định nghĩa

### 4.1 Thuật ngữ cơ bản

**4.1.1 Sắt xi trần** (Bare chassis): Sắt xi của xe có lắp động cơ, hệ thống lái và hệ thống truyền lực, không có cabin, thùng xe hoặc khung vỏ.

**4.1.2 Sắt xi - cabin** (Chassis and cab): Sắt xi trần (4.1.1) có lắp cabin để cho xe hoạt động bình thường.

**4.1.3 Xe hoàn chỉnh** (Complete vehicle): Xe bao gồm sắt xi - cabin có lắp thùng xe hoàn chỉnh hoặc bao gồm sắt xi trần (4.1.1) có lắp đặt khung vỏ xe hoàn chỉnh.

**4.1.4 Trục** (Axle): Trục bánh đơn của xe hoặc trục thực/ ảo có lắp hai bánh xe đối xứng của xe.

### 4.2 Thuật ngữ về khối lượng

**4.2.1 Khối lượng khô của sắt xi trần** (Bare chassis dry mass): Khối lượng của sắt xi trần bao gồm cả:

- Các bộ phận cần thiết cho xe hoạt động theo quy định của nhà sản xuất;
- Trang thiết bị điện hoàn chỉnh lắp đặt trên sắt xi trần.
- Tất cả các dụng cụ và các giá đỡ của chúng lắp đặt trên sắt xi trần.
- Có đầy đủ các chất lỏng để đảm bảo xe hoạt động bình thường.

Chú thích - Khối lượng nhiên liệu và hỗn hợp nhiên liệu/ dầu bôi trơn không được tính vào khối lượng khô của xe khi đo, nhưng có tính khối lượng dung dịch a-xít của ắc quy, dầu thủy lực, chất lỏng làm mát và dầu bôi trơn động cơ.

**4.2.2 Khối lượng bản thân của sắt xi trần** (Bare chassis kerb mass): Khối lượng khô của sắt xi trần (4.2.1) cộng thêm các khối lượng sau:

- Nhiên liệu: thùng nhiên liệu được đổ tới ít nhất là 90% dung tích theo quy định của nhà sản xuất.
- Bánh xe dự phòng.
- Bộ dụng cụ.

Chú thích - đối với xe sử dụng hỗn hợp nhiên liệu và dầu bôi trơn:

- a) Nếu nhiên liệu và dầu bôi trơn đã được pha trộn trước thì nhiên liệu được hiểu là hỗn hợp xăng và dầu đã được pha trộn.
- b) Nếu nhiên liệu và dầu bôi trơn được chứa vào các bình chứa riêng biệt thì nhiên liệu được hiểu là chỉ có xăng. Trong trường hợp này, dầu đã được tính khi đo khối lượng khô của sắt xi trần (4.2.1).

**4.2.3 Khối lượng khô của sắt xi - cabin** (Chassis and cab dry mass): Khối lượng khô của sắt xi trần (4.2.1) cộng với khối lượng của cabin hoàn chỉnh (xem điều 4.1.1 đến 4.1.3).

**4.2.4 Khối lượng bản thân của sát xi - cabin** (Chassis and cab kerb mass): Khối lượng bản thân của sát xi trần (4.2.2) cộng với khối lượng của cabin hoàn chỉnh (xem từ 4.1.1 đến 4.1.3).

**4.2.5 Khối lượng khô của xe hoàn chỉnh** (Complete vehicle dry mass): Khối lượng khô của sát xi trần (4.2.1) cộng với khối lượng của cabin hoàn chỉnh và thùng xe hoặc cộng với khối lượng của khung vỏ hoàn chỉnh (xem từ 4.1.1 đến 4.1.3).

**4.2.6 Khối lượng bản thân của xe hoàn chỉnh** (Complete vehicle kerb mass): Khối lượng bản thân của sát xi trần (4.2.2) cộng với khối lượng của cabin hoàn chỉnh và thùng xe hoặc cộng với khối lượng của khung vỏ hoàn chỉnh (xem từ 4.1.1 đến 4.1.3).

**4.2.7 Khối lượng của xe hoàn chỉnh trang bị đầy đủ** (Complete vehicle mass fully equipped): Khối lượng bản thân của xe hoàn chỉnh (4.2.6) cộng với khối lượng của tất cả các bộ phận bổ sung hoặc các trang thiết bị tùy chọn do nhà sản xuất cung cấp để lắp đặt cho xe.

**4.2.8 Khối lượng toàn bộ lớn nhất của nhà sản xuất** (Manufacturer's maximum total mass): Khối lượng tính toán bởi nhà sản xuất cho các điều kiện hoạt động riêng, có tính đến các yếu tố như: độ bền của vật liệu, khả năng chịu tải của lốp, v.v...

**4.2.9 Khối lượng toàn bộ lớn nhất cho phép** (Maximum authorized total mass): Khối lượng xác định cho các điều kiện hoạt động do các cơ quan có thẩm quyền quy định.

### 4.3 Thuật ngữ về tải trọng

**4.3.1 Tải trọng lớn nhất của nhà sản xuất** (Manufacturer's maximum payload): Tải trọng được tính bằng khối lượng định nghĩa tại 4.2.8 trừ đi khối lượng định nghĩa tại 4.2.6 nhân với gia tốc trọng trường.

**4.3.2 Tải trọng lớn nhất cho phép** (Maximum authorized payload): Tải trọng được tính theo khối lượng định nghĩa tại 4.2.9 trừ đi khối lượng định nghĩa tại 4.2.6 nhân với gia tốc trọng trường.

**4.3.3 Tải trọng trục lớn nhất của nhà sản xuất** (Manufacturer's maximum axle load): Tải trọng lớn nhất do nhà sản xuất quy định cho mỗi trục của xe, có tính đến độ bền của vật liệu, khả năng chịu tải của lốp, v.v...

**4.3.4 Tải phân bố** (Distributed load): Tải phân bố lên trục nào đó khi được đặt trên bề mặt đo của thiết bị đo, các bánh xe của các trục khác đặt trên mặt đỡ xe và không quay được trên đó. Tải phân bố này phù hợp với tài liệu của nhà sản xuất.

Chú thích - Định nghĩa này có thể là quan trọng trong các điều kiện nào đó đã nêu tại các điều từ 4.2.1 đến 4.2.9.

**4.3.5 Tỷ lệ phân bố tải** (Load ratio): Tỷ số giữa tải phân bố (4.3.4) và tải có giá trị bằng khối lượng toàn bộ của xe nhân với gia tốc trọng trường tiêu chuẩn.

Chú thích - Tỷ số này có thể là quan trọng trong các điều kiện nào đó đã nêu tại các điều từ 4.2.1 đến 4.2.9.