

**אופניים: דרישות בטיחות לאופניים -
שיטות בדיקה לדוושות ולמערכת ההינע**

Cycles: Safety requirements for bicycles -
Pedal and drive system test methods

מסמך זה הוא הצעה בלבד

תקן זה ייכנס לתוקף ב-

מכון התקנים הישראלי
The Standards Institution of Israel



רח' חיים לבנון 42, תל-אביב 69977, טל' 03-6465154, פקס' 03-6412762, www.sii.org.il

תקן זה הוכן ואושר על ידי הוועדה הטכנית 1303 – אופניים, בהרכב זה:

- | | | | |
|---|--------------------------------|---|-----------------------------------|
| - | אריה פרזנטי | - | איגוד לשכות המסחר |
| - | שמואל אבנון, אריאל ארבל (יו"ר) | - | המועצה הישראלית לצרכנות |
| - | אשר כשר | - | התאחדות התעשיינים בישראל |
| - | אורן ברן | - | מכון התקנים הישראלי – אגף התעשייה |
| - | אנוור בשיר | - | משרד התחבורה והבטיחות בדרכים |
| - | ניל אוברין | - | רשות ההסתדרות לצרכנות |

חנוך גרידינגר ריכז את עבודת הכנת התקן.

טיוטה

הודעה על מידת התאמת התקן הישראלי לתקנים או למסמכים זרים

תקן ישראלי זה, למעט השינויים והתוספות הלאומיים המצוינים בו, זהה לתקן של הארגון הבין-לאומי לתקינה

ISO 4210-8 – First edition: 2014-07-01

הודעה על רויזיה

תקן ישראלי זה, ת"י 4210 חלק 8, והתקנים הישראליים האלה:
ת"י 4210 חלק 1, ת"י 4210 חלק 2,
ת"י 4210 חלק 3, ת"י 4210 חלק 4,
ת"י 4210 חלק 5, ת"י 4210 חלק 6,
ת"י 4210 חלק 7, ת"י 4210 חלק 9,

באים במקום

התקנים הישראליים האלה:

- ת"י 1117 מינואר 2011

גיליון התיקון מס' 1 מ.....

(נמצא אצל הממונה על התקינה)

- ת"י 14766 מנובמבר 2010

- ת"י 14781 מנובמבר 2010

מילות מפתח:

אופניים, אמצעי בטיחות, ביצועים, תכן, בדיקות ביצועים, בדיקות מכניות, הוראות שימוש, תחזוקה, רכיבי אופניים.

Descriptors:

cycles, safety measures, performance, design, performance testing, mechanical testing, instructions for use, maintenance, cycle components.

עדכניות התקן

התקנים הישראליים עומדים לבדיקה מזמן לזמן, ולפחות אחת לחמש שנים, כדי להתאימם להתפתחות המדע והטכנולוגיה. המשתמשים בתקנים יודאו שבידיהם המהדורה המעודכנת של התקן על גיליונות התיקון שלו. מסמך המתפרסם ברשומות כגיליון תיקון, יכול להיות גיליון תיקון נפרד או תיקון המשולב בתקן.

תוקף התקן

תקן ישראלי על עדכניו נכנס לתוקף החל ממועד פרסומו ברשומות. יש לבדוק אם המסמך רשמי או אם חלקים ממנו רשמיים. תקן רשמי או גיליון תיקון רשמי (במלואם או בחלקם) נכנסים לתוקף 60 יום מפרסום ההודעה ברשומות, אלא אם בהודעה נקבע מועד מאוחר יותר לכניסה לתוקף.

סימון בתו תקן

כל המייצר מוצר, המתאים לדרישות התקנים הישראליים החלים עליו, רשאי, לפי היתר ממכון התקנים הישראלי, לסמנו בתו תקן:



זכויות יוצרים

© אין לצלם, להעתיק או לפרסם, בכל אמצעי שהוא, תקן זה או קטעים ממנו, ללא רשות מראש ובכתב ממכון התקנים הישראלי.



COPYRIGHT PROTECTED DOCUMENT

© ISO 4210-8 – First edition: 2014-07-01

All rights reserved. Unless otherwise specified, no part of this publication may be reproduced or utilized in any form or by any means, electronic or mechanical, including photocopying and microfilm, without permission in writing from either ISO at the address below or ISO's member body in the country of the requester.

ISO copyright office
Case postale 56 • CH-1211 Geneva 20
Tel. + 41 22 749 01 11
Fax + 41 22 749 09 47
E-mail copyright@iso.org
Web www.iso.org

Published in Switzerland.

הקדמה לתקן הישראלי

תקן ישראלי זה הוא התקן של הארגון הבין-לאומי לתקינה ISO 4210-8 (מהדורה ראשונה) מיולי 2014, שאושר כתקן ישראלי בשינויים ובתוספות לאומיים.

התקן כולל, בסדר המפורט להלן, רכיבים אלה:

- תרגום סעיף חלות התקן הבין-לאומי בשינויים ובתוספות לאומיים (בעברית)
- פירוט השינויים והתוספות הלאומיים לסעיפי התקן הבין-לאומי (בעברית)
- תרגום חלקו העברי של התקן (באנגלית)
- התקן הבין-לאומי (באנגלית)

תקן זה הוא חלק מסדרת תקנים הדנים בדרישות בטיחות לאופניים.

חלקי הסדרה הם אלה:

- ת"י 4210 חלק 1 – אופניים: דרישות בטיחות לאופניים - מונחים והגדרות
- ת"י 4210 חלק 2 – אופניים: דרישות בטיחות לאופניים - דרישות לאופניים לעיר ולשבילי רכיבה, אופניים לבגירים צעירים, אופני הרים ואופני מירוץ
- ת"י 4210 חלק 3 – אופניים: דרישות בטיחות לאופניים - שיטות בדיקה מקובלות
- ת"י 4210 חלק 4 – אופניים: דרישות בטיחות לאופניים - שיטות בדיקה לבלימה
- ת"י 4210 חלק 5 – אופניים: דרישות בטיחות לאופניים - שיטות בדיקה להיגוי
- ת"י 4210 חלק 6 – אופניים: דרישות בטיחות לאופניים - שיטות בדיקה לשלדה ולמזלג
- ת"י 4210 חלק 7 – אופניים: דרישות בטיחות לאופניים - שיטות בדיקה לגלגלים ולחישוקים
- ת"י 4210 חלק 8 – אופניים: דרישות בטיחות לאופניים - שיטות בדיקה לדוושות ולמערכת ההינע
- ת"י 4210 חלק 9 – אופניים: דרישות בטיחות לאופניים - שיטות בדיקה לאוכף ולעמוד המושב

תקנים ישראליים נוספים הדנים באופניים הם אלה:

- ת"י 14765 – אופניים: אופני ילדים – דרישות בטיחות ושיטות בדיקה
- ת"י 15194 – אופניים: אופניים בעלי מנוע עזר חשמלי – דרישות בטיחות ושיטות בדיקה

מהדורה זו של התקן הישראלי, יחד עם חלקי סדרת התקנים הישראליים ת"י 4210 האחרים הדנים באופניים,

באה במקום התקנים הישראליים האלה: ת"י 1117 מינואר 2011, שאימץ את התקן האירופי EN 14764

מדצמבר 2005; ת"י 14766 מנובמבר 2010, שאימץ את התקן האירופי EN 14766 מנובמבר 2005;

ות"י 14781 מנובמבר 2010, שאימץ את התקן האירופי EN 14781 מנובמבר 2005.

השינויים בין מהדורות התקנים הישראליים האלה לבין מהדורות התקנים הקודמות נובעים מכך שסדרת

התקנים הבין-לאומיים ISO 4210 אומצה בארגון התקינה האירופי (CEN) והחליפה את התקנים

EN 14764, EN 14766 ו-EN 14781. בעקבות זאת אומצו התקנים הבין-לאומיים גם על ידי התקנים הישראליים.

חלות התקן (תרגום סעיף 1 של התקן הבין-לאומי בשינויים ובתוספות לאומיים)

הערה:

השינויים והתוספות הלאומיים בסעיף זה מובאים בגופן שונה.

תקן זה מפרט את שיטות הבדיקה לדוֹשֵׁוֹת ולמערכת ההינע עבור התקן הישראלי ת"י 4210 חלק 2.

פירוט השינויים והתוספות הלאומיים לסעיפי התקן הבין-לאומי

2. Normative references

במקום חלק מהתקנים הבין-לאומיים המאוזכרים בתקן והמפורטים בסעיף זה, חלים תקנים ישראליים, כמפורט להלן:

הערות	התקן הישראלי החל במקומו	התקן הבין-לאומי המאוזכר
התקן הישראלי זהה, למעט שינויים ותוספות לאומיים, לתקן הבין-לאומי ISO 4210-1:2014	ת"י 4210 חלק 1 – אופניים: דרישות בטיחות לאופניים - מונחים והגדרות	ISO 4210-1:2014
התקן הישראלי זהה, למעט שינויים ותוספות לאומיים, לתקן הבין-לאומי ISO 4210-3:2014	ת"י 4210 חלק 3 – אופניים: דרישות בטיחות לאופניים - שיטות בדיקה מקובלות	ISO 4210-3:2014

INTERNATIONAL STANDARD

ISO
4210-8

First edition
2014-07-01

Corrected version
2014-11-01

Cycles — Safety requirements for bicycles —

Part 8: Pedal and drive system test methods

Cycles — Exigences de sécurité des bicyclettes —

Partie 8: Méthodes d'essai des pédales et du pédalier



Reference number
ISO 4210-8:2014(E)

© ISO 2014



COPYRIGHT PROTECTED DOCUMENT

© ISO 2014

All rights reserved. Unless otherwise specified, no part of this publication may be reproduced or utilized otherwise in any form or by any means, electronic or mechanical, including photocopying, or posting on the internet or an intranet, without prior written permission. Permission can be requested from either ISO at the address below or ISO's member body in the country of the requester:

ISO copyright office
Case postale 56 • CH-1211 Geneva 20
Tel. + 41 22 749 01 11
Fax + 41 22 749 09 47
E-mail copyright@iso.org
Web www.iso.org

Published in Switzerland

Contents

Page

Foreword	iv
Introduction	v
1 Scope	1
2 Normative references	1
3 Terms and definitions	1
4 Test methods	1
4.1 Pedal — Static strength test.....	1
4.2 Pedal — Impact test.....	2
4.3 Pedal — Dynamic durability test.....	4
4.4 Drive system — Static strength test.....	4
4.5 Drive belt — Tensile strength test.....	5
4.6 Crank assembly — Fatigue test.....	6
Bibliography	9

Foreword

ISO (the International Organization for Standardization) is a worldwide federation of national standards bodies (ISO member bodies). The work of preparing International Standards is normally carried out through ISO technical committees. Each member body interested in a subject for which a technical committee has been established has the right to be represented on that committee. International organizations, governmental and non-governmental, in liaison with ISO, also take part in the work. ISO collaborates closely with the International Electrotechnical Commission (IEC) on all matters of electrotechnical standardization.

The procedures used to develop this document and those intended for its further maintenance are described in the ISO/IEC Directives, Part 1. In particular the different approval criteria needed for the different types of ISO documents should be noted. This document was drafted in accordance with the editorial rules of the ISO/IEC Directives, Part 2 (see www.iso.org/directives).

Attention is drawn to the possibility that some of the elements of this document may be the subject of patent rights. ISO shall not be held responsible for identifying any or all such patent rights. Details of any patent rights identified during the development of the document will be in the Introduction and/or on the ISO list of patent declarations received (see www.iso.org/patents).

Any trade name used in this document is information given for the convenience of users and does not constitute an endorsement.

For an explanation on the meaning of ISO specific terms and expressions related to conformity assessment, as well as information about ISO's adherence to the WTO principles in the Technical Barriers to Trade (TBT) see the following URL: Foreword - Supplementary information

The committee responsible for this document is ISO/TC 149, *Cycles*, Subcommittee SC 1, *Cycles and major sub-assemblies*.

This first edition of ISO 4210-8, together with ISO 4210-1, ISO 4210-2, ISO 4210-3, ISO 4210-4, ISO 4210-5, ISO 4210-6, ISO 4210-7, and ISO 4210-9 cancels and replaces ISO 4210:1996, which has been technically revised.

ISO 4210 consists of the following parts, under the general title *Cycles — Safety requirements for bicycles*:

- *Part 1: Terms and definitions*
- *Part 2: Requirements for city and trekking, young adult, mountain and racing bicycles*
- *Part 3: Common test methods*
- *Part 4: Braking test methods*
- *Part 5: Steering test methods*
- *Part 6: Frame and fork test methods*
- *Part 7: Wheels and rims test methods*
- *Part 8: Pedals and drive system test methods*
- *Part 9: Saddles and seat-post test methods*

This corrected version of ISO 4210-8:2014 incorporates a modification in the key of Figure 6, item 4.

Introduction

This International Standard has been developed in response to demand throughout the world, and the aim has been to ensure that bicycles manufactured in compliance with this International Standard will be as safe as is practically possible. The tests have been designed to ensure the strength and durability of individual parts as well as of the bicycle as a whole, demanding high quality throughout and consideration of safety aspects from the design stage onwards.

The scope has been limited to safety considerations, and has specifically avoided standardization of components.

If the bicycle is to be used on public roads, national regulations apply.

Cycles — Safety requirements for bicycles —

Part 8:

Pedal and drive system test methods

1 Scope

This part of ISO 4210 specifies pedal and drive system test methods for ISO 4210-2.

2 Normative references

The following documents, in whole or in part, are normatively referenced in this document and are indispensable for its application. For dated references, only the edition cited applies. For undated references, the latest edition of the referenced document (including any amendments) applies.

ISO 4210-1, *Cycles – Safety requirements for bicycles – Part 1: Terms and definitions*

ISO 4210-3:2014, *Cycles – Safety requirements for bicycles – Part 3: Common test methods*

IEC 60529:2001, *Degrees of protection provided by enclosures (IP Code)*

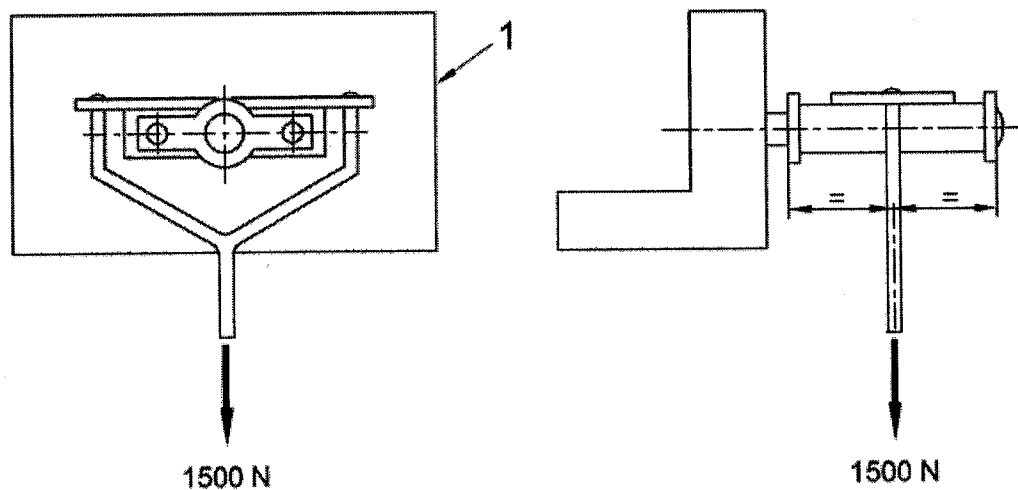
3 Terms and definitions

For the purposes of this document, the terms and definitions given in ISO 4210-1 apply.

4 Test methods

4.1 Pedal — Static strength test

Screw the pedal-spindle securely into a suitable rigid fixture with its axis horizontal, as shown in [Figure 1](#), and apply a vertically downward force of 1 500 N for 1 min to the centre of the pedal as shown in [Figure 1](#). Release the force and examine the pedal assembly and the spindle.



Key

1 rigid mount

Figure 1 — Pedal/pedal-spindle assembly — Static strength test

4.2 Pedal — Impact test

Screw the pedal-spindle securely into a suitable rigid fixture with its axis horizontal as shown in [Figure 3](#) and release a striker of the design shown in [Figure 2](#) and mass of 15 kg from a height of 400 mm to strike the pedal at the centre of the pedal. The width of the striker shall be wider than the width of the tread surface.

NOTE See ISO 4210-3:2014, Annex B.

Dimensions in millimetres

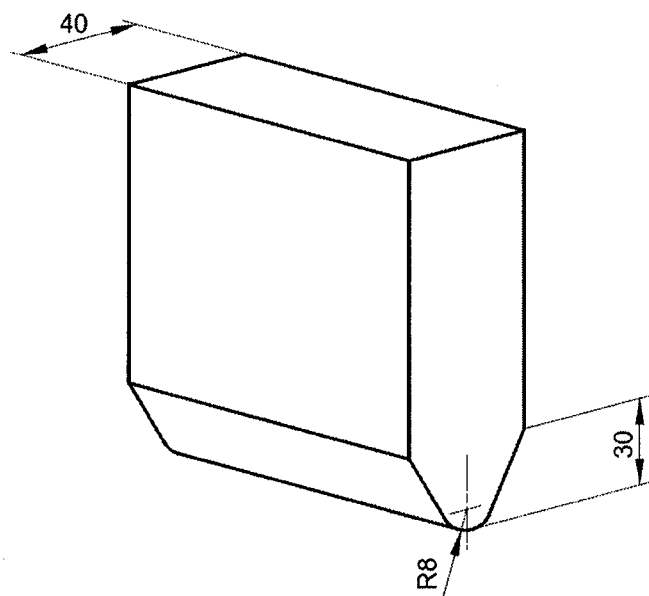


Figure 2 — Striker dimensions

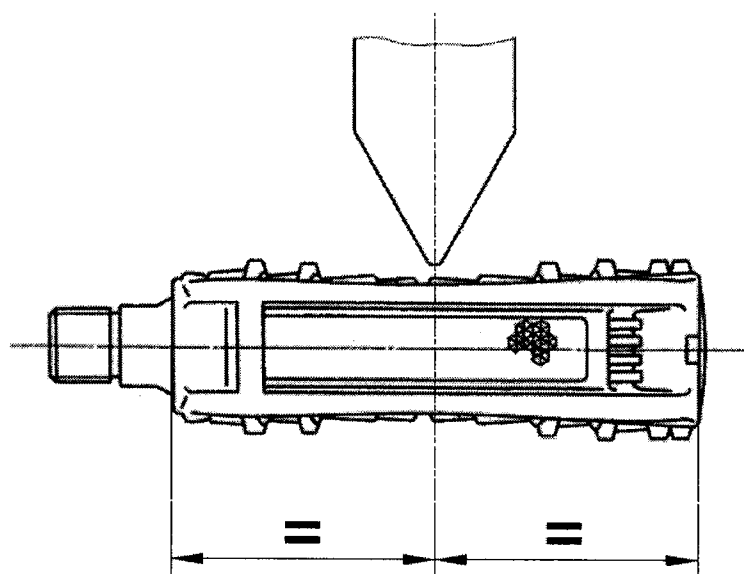


Figure 3 — Position of impact

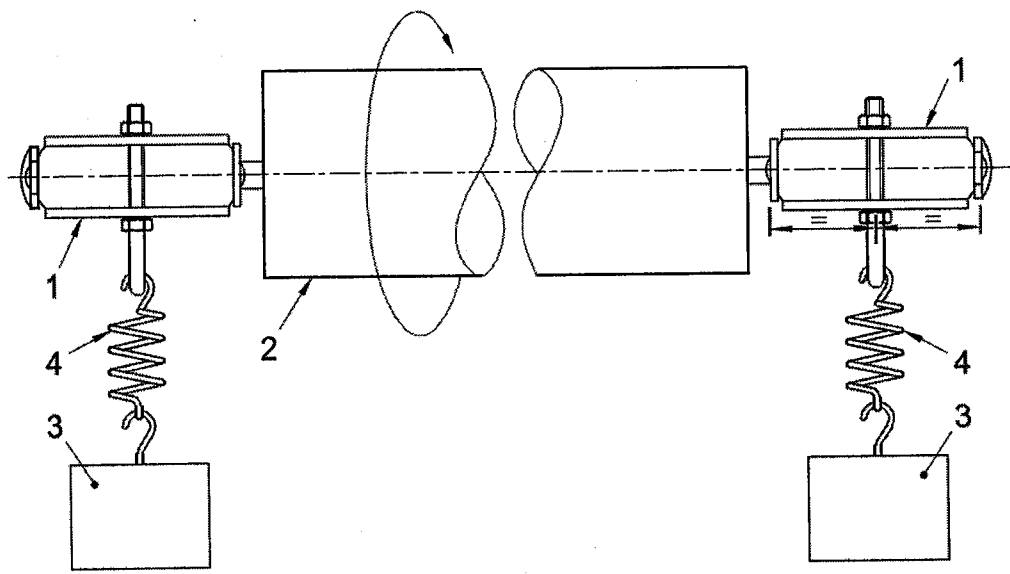
4.3 Pedal — Dynamic durability test

Screw each pedal securely into a threaded hole in a rotatable test shaft as shown in Figure 4 and suspend a mass of M at the centre of the pedal width by means of a tension spring to each pedal, the object of the springs being to minimize oscillations of the load. The masses are given in Table 1.

Drive the shaft at a speed not exceeding 100 min^{-1} for a total of 100 000 revolutions. If the pedals are provided with two tread surfaces, they shall be turned through 180° after 50 000 revolutions.

Table 1 — Masses on pedal

Bicycle type	City and trekking bicycles	Young adult bicycles	Mountain bicycles	Racing bicycles
Mass, M kg	80	80	90	90



- Key**
- 1 pedal
 - 2 test shaft
 - 3 mass
 - 4 tension spring

Figure 4 — Pedal/pedal-spindle — Dynamic durability test

4.4 Drive system — Static strength test

4.4.1 Test method for drive system with chain

4.4.1.1 General

Conduct the drive system static load test on an assembly comprising the frame, pedals, transmission system, rear wheel assembly, and, if appropriate, the gear-change mechanism. Support the frame with the central plane vertical and with the rear wheel held at the rim to prevent the wheel from rotating.

4.4.1.2 Single-speed system

With the non-drive side crank in the forward position, apply a force, F_1 , increasing gradually to 1 500 N vertically downwards to the centre of the non-drive side pedal. Maintain this force for 1 min.

Should the system yield or the drive-sprockets tighten, such that the crank rotates while under load to a position more than 30° below the horizontal, remove the test force, return the crank to the horizontal position or some appropriate position above the horizontal to take account of yield or movement, and repeat the test.

On completion of the test on the non-drive side crank, repeat the test with the drive side crank in the forward position and with the force applied to the drive side pedal.

4.4.1.3 Multi-speed system

- a) Conduct the tests described in 4.4.1.2 with the transmission correctly adjusted in its highest gear.
- b) Conduct the tests generally as described in 4.4.1.2 with the transmission correctly adjusted in its lowest gear but, where appropriate, with the maximum force, F_1 , adjusted to suit the particular gear ratio. Thus:

The maximum force, F_1 , shall be a function of the lowest gear ratio, N_c/N_s ,

where

F_1 is the force applied to the pedal, expressed in newton (N);

N_c is the number of teeth on the smallest chain wheel (front);

N_s is the number of teeth on the largest sprocket (rear).

Where the ratio N_c/N_s has a value equal to or greater than 1, the force, F_1 , shall be 1 500 N; but where the ratio N_c/N_s has a value less than 1, the force, F_1 , shall be reduced in proportion to the lowest gear ratio. Thus:

F_1 is $1\,500 \times N_c/N_s$.

4.4.2 Test method for drive system with belt

The sample in its fully finished condition (with teeth, if any) shall be submitted to a water spray conditioning equivalent to IPX4 specified in IEC 60529:2001, 14.2.4 during 10 min. Application of the loading shall be done within 20 min after conditioning.

- a) If the drive system is a single-speed system, conduct the tests as described in 4.4.1.2.
- b) If the drive system is a multi-speed system, conduct the tests as described in 4.4.1.3.

4.5 Drive belt — Tensile strength test

Set up a fixture with two drive pulleys that are similar or identical as shown in Figure 5. At least one pulley should be free to rotate. Increase the tensile load gradually until the tension load of the belt reaches 4 000 N.

NOTE 4 000 N is the tension load within the belt and requires a load F of 8 000 N to achieve this tension load.

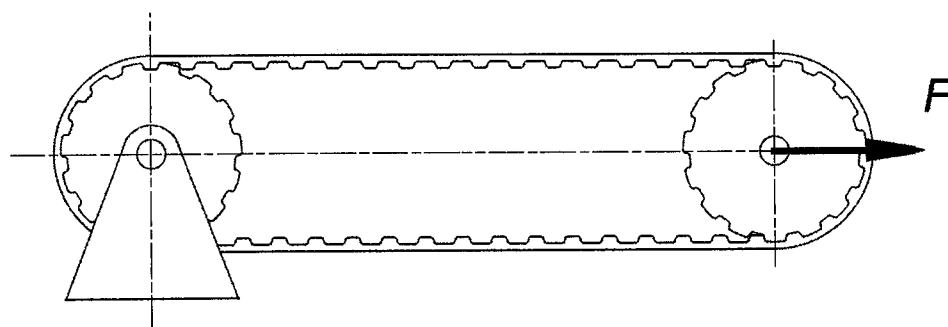


Figure 5 — Drive belt — Tensile strength test

4.6 Crank assembly — Fatigue test

4.6.1 General

Two types of fatigue test are specified for mountain bicycles: the first test with the cranks positioned at 45° to the horizontal to simulate the forces due to pedalling, and the second test with the cranks positioned at 30° to the horizontal, which has been found to simulate the forces due the rider standing on the pedals during the descent of hills. The two tests shall be conducted on separate assemblies.

4.6.2 Test method with the cranks at 45° to the horizontal

Mount the assembly of the two pedal-spindle adaptors, the drive side and non-drive side crank, the chain wheel set (or other drive component), and the bottom-bracket spindle located on its normal-production bearings in a fixture with bearing housings representative of the bottom-bracket (as shown in Figure 6). Incline the cranks at 45° to the horizontal.

Prevent rotation by locating a suitable length of drive chain around the largest or only chain wheel and securing it firmly to a suitable support, or, for any other type of transmission (e.g. belt- or shaft-drive) by securing the first stage of the transmission.

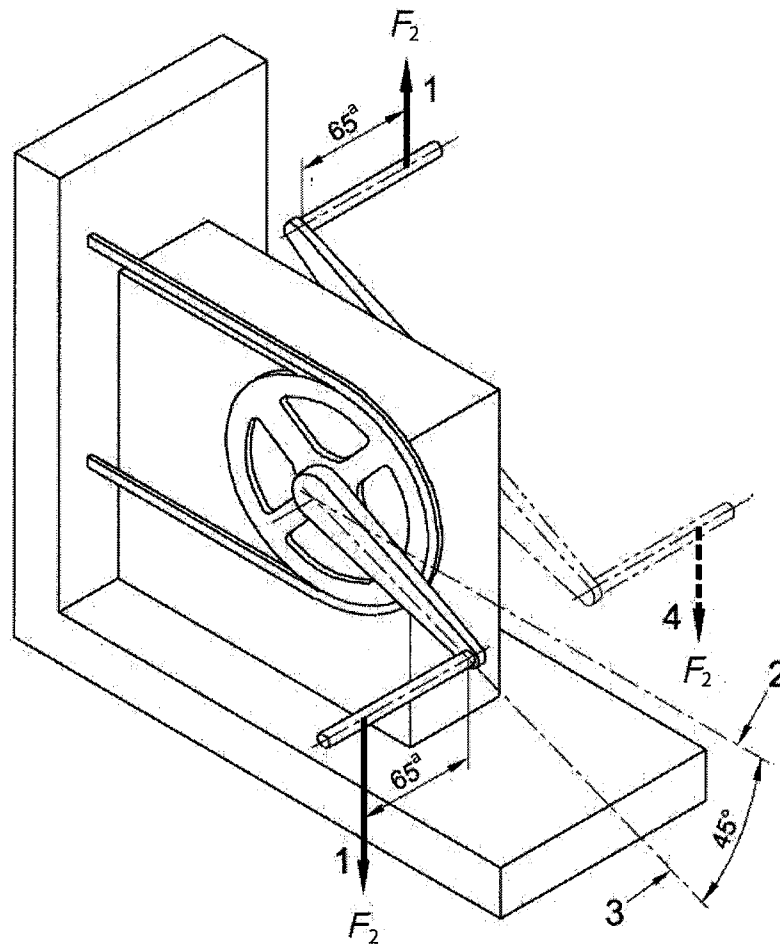
NOTE It is permissible to have the non-drive side crank in either of the two positions shown in Figure 6, provided the test force is applied in the appropriate direction as specified in the next paragraph.

Apply repeated, vertical, dynamic forces of F_2 alternately to the pedal-spindle adaptors of the drive side and non-drive side crank at a distance of 65 mm from the outboard face of each crank (as shown in Table 2 and Figure 6) for C test cycles (where one test cycle consists of the application of the two forces). The direction of the force on the drive side crank shall be downwards and that on the non-drive side crank shall be upwards for a rearward-pointing crank, or downwards for a forward-pointing crank. During application of these test forces, ensure that the force on a pedal-spindle adaptor falls to 5 % or less of the peak force before commencing application of the test force to the other pedal-spindle adaptor. The maximum test frequency shall be maintained as specified in ISO 4210-3:2014, 4.5.

Table 2 — Forces on pedal-spindle and test cycles

Bicycle type	City and trekking bicycles	Young adult bicycles	Mountain bicycles	Racing bicycles
Force, F_2 N	1 300	1 300	1 800	1 800
Test cycles, C	100 000	100 000	50 000	100 000

Dimensions in millimetres

**Key**

- 1 repeated test force
- 2 horizontal axis
- 3 axis of crank
- 4 alternative non-drive side crank arrangement
- a From outboard face of crank.

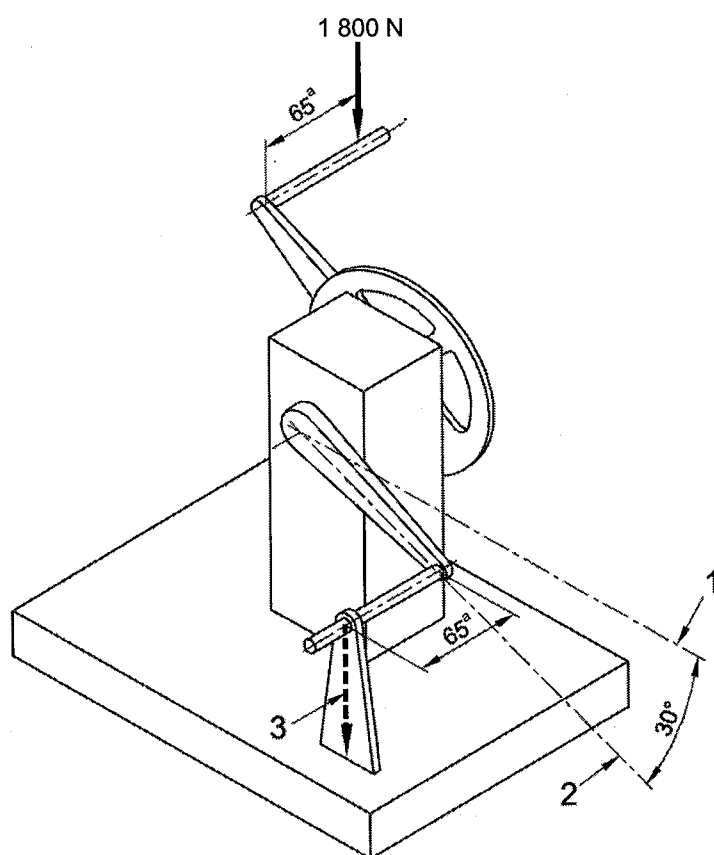
Figure 6 — Crank assembly — Fatigue test with cranks at 45° (typical test arrangement)

4.6.3 Test method with the cranks at 30° to the horizontal for mountain bicycles

Mount the assembly of the two pedal-spindle adaptors, the drive side and non-drive side crank, the chain wheel set (or other drive component), and the bottom-bracket spindle located on its normal-production bearings in a fixture with bearing housings representative of the bottom-bracket, as shown in Figure 7. Incline the cranks at 30° to the horizontal as shown in Figure 7. Restrain the non-drive side crank to the base of the test machine by a device attached to the pedal-spindle at a distance of 65 mm from the outboard face of the crank.

Apply a repeated, vertically downward, dynamic force of 1 800 N to the pedal-spindle of the drive side crank at a distance of 65 mm from the outboard face of the crank (as shown in Figure 7) for 50 000 cycles. The maximum test frequency shall be maintained as specified in ISO 4210-3:2014, 4.5.

Dimensions in millimetres



Key

- 1 horizontal axis
- 2 axis of crank
- 3 reactive force (equal and opposite to test force)
- a From outboard face of crank.

Figure 7 — Crank assembly — Fatigue test with cranks at 30° (typical test arrangement)

Bibliography

- [1] ISO 4210-2:2014, *Cycles — Safety requirements for bicycles — Part 2: Requirements for city and trekking, young adult, mountain and racing bicycles*

ISO 4210-8:2014(E)

ICS 43.150

Price based on 9 pages

© ISO 2014 – All rights reserved