

Sprinter

Incomplete Vehicle Document (document relatif au véhicule incomplet)

Mercedes-Benz



Français	4
Introduction	4
Définitions	5
Normes de sécurité	9
Informations générales	12
Description du véhicule	12
Véhicules et Packs de préparation	14
Déclarations de conformité	14
Véhicules canadiens	47
Emissions et Sécurité	47
Informations de référence	49

English	51
Introduction	51
Definitions	52
Safety standards	55
General information	57
Vehicle description	58
Vehicles and preparation packages	59
Declarations of conformity	60
Canadian vehicles	89
Emissions and safety	90
Reference information	91

Introduction

Fabricant final

Notre entreprise et nos collaborateurs vous félicitent pour l'achat de votre nouveau Sprinter!

Ce document est le document relatif au véhicule incomplet (Incomplete Vehicle Document, IVD), pour les véhicules Sprinter incomplets, qui est requis conformément au 49 CFR partie 568 ou au Bulletin officiel du Canada SOR2002-55, section 6.1, ci-après « 49 CFR partie 568 », lorsque les deux prescriptions sont citées. Il se peut qu'une copie de l'IVD soit également établie pour votre Sprinter achevé. Elle est destinée à votre distributeur ou équipementier, si une modification ou une transformation est effectuée avant que vous n'achetiez le véhicule. L'IVD aide les équipementiers et/ou distributeurs qui modifient l'équipement qui se trouve dans ou sur les véhicules Sprinter ou qui montent un tel équipement à respecter les prescriptions en vigueur. Les spécifications contenues dans ce livre, y compris les informations sur les prescriptions en vigueur, sont considérées comme étant exactes au moment de la publication. Les équipementiers doivent cependant consulter leurs conseillers, afin de veiller au respect des lois et des prescriptions en la matière. Ce livre est régulièrement mis à jour lorsque de nouveaux produits sont commercialisés et des informations supplémentaires sont disponibles sur ces produits.

Avant de procéder à des modifications ou à des transformations d'équipements dans ou sur un véhicule Sprinter, veuillez lire les directives pour la carrosserie et l'équipement Sprinter (Sprinter Body and Equipment Guidelines) pour plus de détails et, le cas échéant, consultez votre distributeur Sprinter agréé et ayez recours à une assistance juridique.

L'IVD est valable pour les types de véhicules incomplets suivants:

- Sprinter Monospace incomplet
- Châssis Sprinter avec cabine
- Sprinter Cutaway
- Châssis Sprinter désassemblé

DÉCLARATION D'EXACTITUDE

Mercedes-Benz AG confirme, conformément au 49 CFR 568.4(a)(9), que les indications contenues dans le présent document, relatives au véhicule incomplet sont exactes à la date de fabrication du véhicule incomplet et que tout fabricant intermé-

diaire et/ou final peut utiliser ces indications et se baser sur elles.

IMPORTANT: pour pouvoir s'appuyer sur l'assurance du respect des prescriptions de ce manuel, les véhicules incomplets doivent être achevés comme l'un des véhicules complets désignés dans la section « Véhicules et Packs de préparation » et ne doivent pas dépasser les valeurs prescrites pour le poids total autorisé (PTAC), la charge autorisée sur les essieux avant et arrière (GAWR) ou le poids à vide du véhicule, dans la mesure où ces valeurs sont indiquées dans le présent document et dans les directives Sprinter Body and Equipment Guidelines. Ce véhicule a été certifié avec un poids total du véhicule autorisé (PTAC) de plus de 8 500 lb (3 856 kg). Si le PTAC est modifié à une valeur inférieure à 8 500 lb (3 856 kg), des normes de sécurité supplémentaires spécifiques à chaque Etat et/ou des normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada (Canadian Motor Vehicle Safety Standards) (F/CMVSS) peuvent s'appliquer.

Introduction

Les informations contenues dans le présent manuel sont fournies aux fabricants intermédiaires et finaux conformément aux prescriptions de sécurité des Etats-Unis et du Canada, ou, dans certains cas, en guise de geste de bonne volonté lorsque la mise à disposition de ces informations n'est pas prescrite. Les véhicules incomplets fabriqués en vue d'être vendus ou importés aux Etats-Unis sont spécialement équipés. Les descriptions et indications contenues dans le document portent exclusivement sur les normes de sécurité des véhicules automobiles conformément aux National Traffic and Motor Vehicle Safety Act de 1966 dans sa version en vigueur. Un véhicule incomplet fabriqué en vue d'être vendu ou importé au Canada est spécialement équipé pour le Canada. Ce véhicule répond aux exigences des normes canadiennes de sécurité applicables aux véhicules (Canadian Motor Vehicle Safety Standards, CMVSS) à la date de fabrication inscrite sur la couverture du présent manuel. Le chapitre « Informations relatives aux émissions et à la sécurité » du présent manuel contient des informations sur la conformité aux règlements antipollution des Etats-Unis d'Amérique, du Canada et de l'Etat de Californie ainsi que les prescriptions de consommation des Etats-Unis d'Amérique. Vous ne devez pas vous référer au présent manuel en ce qui concerne le respect des prescriptions éventuellement applicables de la Federal Motor Carrier Safety Administration, de la Federal Highway Administration ou des prescriptions

découlant de l'Occupational Safety and Health Act (OSHA) ou d'autres prescriptions fédérales, régionales ou communales sur la puissance ou la construction des véhicules à moteur. Le fabricant final est responsable de la clarification des questions liées à l'applicabilité et au respect des prescriptions fédérales, régionales ou communales qui ne sont pas décrites de manière détaillée dans le présent manuel.

IMPORTANT : (véhicules destinés au marché américain) La société Mercedes-Benz AG s'est efforcé d'indiquer au mieux et autant que possible les conditions spécifiques selon lesquelles un véhicule incomplet doit être achevé de sorte à répondre à tous les niveaux de sécurité applicables en vertu des normes de sécurité des véhicules automobiles des États-Unis (Federal Motor Vehicle Safety Standard). Ces indications spécifiques ont vocation à aider les fabricants suivants à éviter des situations de non respect involontaire de certaines normes. Il convient de noter que le fabricant final assume la responsabilité de la conformité du véhicule complet et qu'il est légalement tenu conformément au titre 49, du Code of Federal Regulations, partie 567.5 d'attester que le véhicule complet répond à toutes les exigences applicables en vertu des normes de sécurité des véhicules automobiles des États-Unis et aux normes antipollution et anti-bruit fédérales, régionales et californiennes. La société Mercedes-Benz AG ne donne aucune garantie en matière de compatibilité des modifications d'une application déterminée pour autant que celles-ci n'ont pas été explicitement mentionnées ici même. Le fabricant intermédiaire et le fabricant final sont tenus de déterminer, selon leur propre appréciation technique, la compatibilité d'une modification pour leur application spécifique.

IMPORTANT : (véhicules destinés au marché américain et canadien) Les modifications effectuées sur un véhicule incomplet par d'autres que la société Mercedes-Benz AG ou un dommage dû au transport peuvent avoir une incidence sur les indications de conformité contenues dans le présent manuel ou sur les garanties imprimées sur une étiquette apposée sur le véhicule.

Définitions

Définitions

Les définitions suivantes sont issues du titre 49, Code of Federal Regulations (49 CFR), parties 567.3, 568.3, 571.3 et, si spécifié, de Mercedes-Benz AG. Les définitions canadiennes

sont issues des Canadian Motor Vehicle Safety Regulations (CMVSR), section 2(1) et portent la désignation «valable pour le Canada». Les définitions Mercedes-Benz AG sont exclusivement destinées à l'usage du présent manuel. Certains termes sont suivis d'abréviations qui seront utilisées dans le présent manuel.

Ambulance – Véhicule destiné aux services d'urgence médicale qui comprend: un compartiment du conducteur; un espace patient pour un secouriste, un ambulancier et deux malades sur civières (un patient sur la civière principale et un second sur la civière pliante de la banquette) de sorte que le patient à traiter en priorité puisse être pris en charge intensivement pendant le transport; l'équipement et des consommables pour les soins médicaux d'urgence sur place ainsi que pendant le transport; un émetteur-récepteur radio; et, si nécessaire, un petit engin de sauvetage. L'ambulance est conçue et construite afin d'assurer sécurité et confort et en vue d'empêcher une aggravation des blessures ou de la maladie du patient. (source: Federal Specification KKK-A-1822-F). La définition d'une ambulance selon Mercedes-Benz AG comprend également tous les véhicules servant au transport des systèmes de survie, des équipements pour les transports d'urgence ou pour les transports réguliers de patients et dont le moteur est équipé d'un système «Kickstart» permettant au conducteur d'augmenter le régime moteur au-delà du ralenti normal tant que le véhicule ne se déplace pas. (Mercedes-Benz AG)

Montant B – il s'agit de la carrosserie qui est située directement au dos de chaque porte avant. Cette structure est constituée du revêtement extérieur, de tous les habillages intérieurs ou renforcements qui protègent les ouvertures de porte, du système de verrouillage de porte et/ou de la structure du toit. (Mercedes-Benz AG)

Châssis de base (démonté) – Véhicule incomplet, sans habitacle, sur lequel l'habitacle et les composants pour le transport de cargaisons, l'exécution de travaux ou le port de charges doivent être installés en vue de remplir la fonction prévue. (Code: F50) (Mercedes-Benz AG)

Autobus – Véhicule motorisé ayant un nombre désigné de places assises supérieur à dix (10). A l'exclusion des remorques. (49 CFR 571.3).

Autobus (valable pour le Canada) – Véhicule motorisé ayant un nombre désigné de places assises supérieur à dix (10). Sont exclus de la présente définition les remorques et les véhicules importés temporairement à des fins spéciales. (Autobus)

Châssis avec cabine — Véhicule incomplet ayant un habitacle complet qui nécessite seulement l'ajout des composants pour le transport de cargaisons, l'exécution de travaux ou le port de charges pour remplir ses fonctions caractéristiques (49 CFR 567.3).

Véhicule complet — Véhicule ne nécessitant aucun processus de fabrication supplémentaire pour remplir la fonction pour laquelle il a été conçu (49 CFR 567.3).

Élément critique de régulation — Composant ou processus ayant un impact sur la conformité à une prescription fédérale ou pouvant compromettre directement la sécurité de fonctionnement du véhicule.

Châssis tronqué (cutaway chassis) — Véhicule incomplet muni d'une cabine dont l'arrière et/ou le toit a été découpé pour l'installation d'une structure permettant de passer dans la partie arrière du véhicule depuis la zone du conducteur (codes: FA1, F28, FW1).

Position des sièges prévue (valable pour les Etats-Unis) — Agencement de sièges avec une largeur d'assise d'au moins 13 in (330 mm), conformément à la description faite dans cette partie au § 571.10(c). Le nombre des positions de sièges prévues dans un agencement de sièges est déterminé en fonction du processus défini au § 571.10(b) de cette partie.

Pour les camions et les voitures polyvalentes avec un poids total autorisé du véhicule (PTAC) supérieur à 10 000 lb (4 536 kg), les véhicules de police conformément à la définition du S7 dans FMVSS 208, les véhicules de lutte contre les incendies, les véhicules de secours et les camping-cars, un assemblage de sièges identifié comme une position de siège prévue conformément au S4.4 de FMVSS 207 est autorisé.

Dans le but exclusif de déterminer la classification d'un véhicule vendu ou importé dans le cadre des échanges commerciaux entre Etats et transportant des élèves sur les trajets scolaires ou à des fins scolaires, un agencement destiné au calage d'un fauteuil roulant occupé pendant les déplacements du véhicule est autorisé dans un tel véhicule sur quatre positions de siège prévues. (49 CFR 571.3)

Position des sièges prévue (valable pour le Canada) — Agencement dans un véhicule destiné à être utilisé en position de siège et ayant de ce fait une largeur d'assise d'au moins 13 in (330 mm).

Fabricant final — Personne qui effectue les processus de fabrication sur un véhicule incomplet de

sorte à en faire un véhicule complet (49 CFR 567.3).

Charge totale autorisée sur l'essieu (GAWR) — Valeur prédéfinie par le constructeur automobile comme capacité de charge d'un système mono-axe, mesurée au niveau de l'interface pneu-sol (49 CFR 571.3).

Poids total roulant autorisé (GCWR) — Valeur indiquée par le constructeur comme poids de charge d'un véhicule combiné (49 CFR 571.3).

Poids total autorisé du véhicule (PTAC) — Valeur indiquée par le constructeur comme poids de charge d'un véhicule isolé (49 CFR 571.3).

Point H (valable pour les Etats-Unis) — Point H d'articulation mécanique des hanches d'un mannequin qui simule le point médian du corps humain entre le torse et la cuisse, décrit dans la pratique recommandée J826, de la norme SAE intitulée «Manikins For Use in Defining Vehicle Seating Accommodations», novembre 1962 (49 CFR 571.3).

Point H (valable pour le Canada) — Point H d'articulation mécanique des hanches d'un mannequin qui simule le point médian du corps humain entre le torse et la cuisse, décrit dans la pratique recommandée J826 APR80, de la norme SAE intitulée *Devices for Use in Defining and Measuring Vehicle Seating Accommodation*. Juillet 1995 (point H)

Véhicule incomplet (valable pour les Etats-Unis) — Groupe de composants comprenant au moins un châssis (cadre inclus), une chaîne cinématique, un système de direction, un système de suspension et un système de freinage dans un état permettant à ces systèmes de faire partie intégrante du véhicule complet, tout en sachant que le véhicule nécessite encore des processus de fabrication supplémentaires avant d'être un véhicule complet. (49 CFR 567.3)

Véhicule incomplet (valable pour le Canada) — Véhicule, (a) à l'exception d'un véhicule importé temporairement à des fins spéciales, en état de rouler et qui comprend au moins un châssis, une chaîne cinématique, les systèmes de direction, de suspension et de freinage dans l'état où ces systèmes feront partie du véhicule complet, mais qui nécessite d'autres opérations de fabrication pour devenir un véhicule complet ou (b) Remorque incomplète.

Fabricant d'un véhicule incomplet — Personne [entreprise (CMVSR)], qui fabrique des véhicules incomplets par assemblage de pièces qui, séparément, ne forment pas un véhicule incomplet (49 CFR 567.3).

Fabricant intermédiaire — Personne [entreprise (CMVSR)], autre que le fabricant de véhicules incomplets ou le fabricant final, [(CMVSR)] qui effectue des opérations de fabrication sur un véhicule fabriqué en deux ou plusieurs phases (49 CFR 567.3).

Camping-car — Véhicule polyvalent à propulsion pouvant être utilisé temporairement comme logement et doté d'au moins 4 des équipements suivants: plaque de cuisson, réfrigérateur ou glacière; WC chimique; système de chauffage et/ou climatiseur [système pouvant fonctionner indépendamment du moteur du véhicule (CMVSR)]; système d'alimentation en eau potable avec armature et éviers, alimentation en électricité spécifique de 110 - 125 V et/ou alimentation en gaz LF (49 CFR 571.3).

Autobus multifonction pour les activités scolaires (Multifunction School Activity Bus (MFSAB)) — Autobus scolaire qui n'est pas conçu pour le transport des élèves pour aller à l'école (domicile/arrêt de bus) et en revenir (49 CFR 571.3).

Autobus multifonction pour les activités scolaires (Multifunction School Activity Bus (MFSAB) (valable pour le Canada)) — Autobus scolaire qui est conçu pour faire monter et déposer des élèves dans des circonstances où le contrôle de la circulation n'est pas nécessaire.

Voiture polyvalente (MPV) (valable pour les Etats-Unis) — Véhicule à propulsion conçu pour le transport de dix (10) personnes maximum et qui est monté sur un châssis de camion ou bien qui présente un équipement spécial pour une utilisation occasionnelle en tout-terrain. Sont exclus de cette définition les véhicules lents ou les remorques (49 CFR 571.3).

Voiture polyvalente (MPV) (valable pour le Canada) — Véhicule ayant une capacité prévue de 10 sièges maximum qui est monté sur un châssis de camion ou bien qui présente un équipement spécial pour une utilisation occasionnelle en tout-terrain. Sont exclus de cette définition les véhicules sur coussins d'air, véhicules tout-terrain, voiturettes de golf, voitures lentes, voitures de tourisme, véhicules à trois roues, camions ou véhicules importés temporairement à des fins spéciales.

Autobus scolaire — Autobus vendu ou importé dans le cadre des échanges commerciaux entre Etats dans le but, par exemple, de transporter des élèves sur les trajets scolaires ou à des manifestations scolaires, mais qui n'est pas un bus conçu et vendu pour servir de moyen de transport dans la circulation en ville (49 CFR 571.3).

Autobus scolaire (valable pour le Canada) — Autobus conçu et équipé avant tout pour le transport des élèves sur les trajets scolaires.

Point de référence de position assise (valable pour les Etats-Unis) — Point H spécifique de la construction au sens de la norme SAE J1100 (juin 1984).

Le point H présente les caractéristiques suivantes:

- (a) il établit la position nominale normale la plus reculée du conducteur ou d'un passager pour chacune des places assises désignées dans un véhicule,
- (b) il a des coordonnées X, Y et Z établies par rapport à la structure du véhicule conçu,
- (c) il simule la position de l'articulation de la hanche humaine et
- (d) il est le point de référence permettant de mettre en place le gabarit bidimensionnel, décrit dans la norme J826 de la SAE (mai 1987).

Point de référence de position assise (valable pour le Canada) — Le «point de référence de position assise» décrit la conception spécifique du point H au sens de l'article 3.11.1 de la pratique recommandée J1100, de la norme SAE intitulée Motor Vehicle Dimensions (février 2001).

Le point H présente les caractéristiques suivantes:

- (a) il établit la position nominale normale la plus reculée du conducteur ou d'un passager pour chacune des places assises désignées, compte tenu de tous les réglages possibles dans un véhicule, à l'horizontale, à la verticale et en inclinaison,
- (b) il a des coordonnées X, Y et Z, au sens de l'article 3.3 de la pratique recommandée J1100 de la SAE intitulée Motor Vehicle Dimensions (février 2001), établies par rapport à la structure du véhicule prévu,
- (c) il simule la position de l'articulation de la hanche humaine et
- (d) il est le point de référence permettant de mettre en place le gabarit point H avec la jambe du 95e percentile, décrit à l'article 4.1 de la norme J826 de la SAE intitulée Devices for Use in Defining and Measuring Vehicle Seating Accommodation (juillet 1995), ou, si ce gabarit point H ne peut être mis en place, le point de référence lorsque le siège est dans sa position la plus reculée.

Second Unit Body (SUB) — Comprend la carrosserie et/ou tous les composants et/ou les équipements pour le transport de cargaisons, l'exécution

de travaux, le port de charges qui sont montés par un fabricant dans une phase ultérieure ou sur un véhicule incomplet afin de transformer le véhicule incomplet en un véhicule complet. (Mercedes-Benz AG)

Fabricant suivant — Désigne soit le fabricant intermédiaire ou le fabricant final, soit les deux.

Siège fini — Groupe de sièges complet et fonctionnel, avec socle de siège, glissière de guide d'assise, caisson de siège, dossier, réglage de dossier, assise, tous les dispositifs de fixation et le matériel de garniture de revêtement (à savoir, textile, cuir ou vinyle). (Mercedes-Benz AG)

Camion (valable pour les Etats-Unis) — Véhicule motorisé conçu avant tout pour le transport de biens ou d'équipements spécialisés, à l'exclusion des remorques (49 CFR 571.3).

Camion (valable pour le Canada) — «Camion» désigne un véhicule conçu avant tout pour le transport de biens ou d'équipements spéciaux. Sont exclus de la présente définition les véhicules de compétition, les véhicules sur chenilles, les véhicules à trois roues, les remorques, les véhicules de travail, les véhicules importés temporairement à des fins spéciales, les véhicules conçus exclusivement pour le tout-terrain ou les véhicules lents; (camion).

Poids à vide (UVW) (valable pour les Etats-Unis) — Poids à vide d'un véhicule portant sa pleine capacité de fluides requis pour le fonctionnement du véhicule, mais sans le chargement, les occupants du véhicule ou les accessoires qui sont habituellement retirés du véhicule lorsqu'ils ne sont pas utilisés (49 CFR 571.3).

Poids à vide (UVW) (valable pour le Canada) — Poids à vide d'un véhicule portant sa pleine capacité de fluides nécessaires au fonctionnement du véhicule, mais sans le chargement ou les occupants du véhicule.

Siège non fini — Structure ainsi que socle de siège, glissière de guide d'assise, caisson de siège, dossier, réglage du dossier, assise et tous les dispositifs de fixation pour un groupe de sièges fonctionnel sans matériel de garniture pour le revêtement (textile, cuir ou vinyle, par exemple) et composants de fixation pour le matériel de garniture. (Mercedes-Benz AG)

Monospace du type «Walk-In» — Monospace pour les livraisons en ville et auquel une personne peut avoir accès sans devoir se baisser. Cette définition de Mercedes-Benz AG repose sur des informations provenant des publications 41 FR 54945 du 16 décembre 1976, et 42 FR 34288 du 5 juillet 1977.

Monospace du type «Walk-In» (valable pour le Canada) — Monospace pour les livraisons en ville et dans lequel une personne d'une taille de 5,6 ft (170 cm) peut entrer en position debout dans l'habitacle par une porte avant.

Normes de sécurité

Normes de sécurité – Etats-Unis et Canada

Numéro de la norme	Partie 571 – Normes Federal Motor Vehicle Safety	Bus	MPV	Camion	Equipe-ment ¹
101	Éléments de commande et affichages	X	X	X	
102	Positions du levier de vitesses, blocage du démarrage et effet de freinage de la boîte de vitesses	X	X	X	
103	Système de dégivrage et de désembuage du pare-brise	X	X	X	
104	Essuie-glace et lave-glace du pare-brise	X	X	X	
105	Systèmes de freinage hydrauliques et électriques	X ²	X ²	X ²	
106	Flexibles de frein	X	X	X	
108	Lampes, dispositifs réfléchissants et équipements associés	X	X	X	X
110	Choix des pneus et jantes pour les véhicules avec un PTAC de 10 000 lb (4 536 kg) maximum	X ³	X ³	X ³	X ³
111	Rétroviseur intérieur	X	X	X	
113	Serrure du capot moteur	X	X	X	
114	Protection antivol		X ³	X ³	
115	Numéro d'identification du véhicule (VIN) (uniquement pour le Canada)	X	X	X	
116	Liquides de frein du véhicule	X	X	X	X
118	Lève-vitre électrique, cloisons de séparation et systèmes de portage assistés		X ³	X ³	
119	Nouveaux pneumatiques pour d'autres véhicules que les voitures particulières				X ⁴

¹ Cette colonne contient des normes avec les exigences relatives aux équipements/composants.

² Valable pour les véhicules avec un poids total autorisé (PTAC) de plus de 7 716 lb (3 500 kg).

³ Valable pour les véhicules avec un poids total autorisé (PTAC) de 10 000 lb (4 536 kg) maximum.

⁴ Valable pour les véhicules avec un poids total autorisé (PTAC) de plus de 10 000 lb (4 536 kg) (uniquement pour les Etats-Unis).

Numéro de la norme	Partie 571 – Normes Federal Motor Vehicle Safety	Bus	MPV	Camion	Équipement ¹
120	Choix des pneus et jantes pour les véhicules avec un PTAC de plus de 10 000 lb (4 536 kg)	X ⁴	X ⁴	X ⁴	X ⁴
124	Systèmes de pédales d'accélérateur	X	X	X	
126	Systèmes de contrôle électronique de la stabilité	X ³	X ³	X ³	
138	Système de surveillance de la pression des pneus	X ³	X ^{3, 5}	X ³	
139	Nouveau pneumatique à carcasse radiale pour véhicules légers				X ³
201	Sécurité des occupants du véhicule dans Interior Impact	X ^{3, 6}	X ³	X ³	
202	Appuie-tête	X ³	X ³	X ³	
203	Protection impact pour le conducteur contre les dispositifs de commande de la direction	X ³	X ³	X ³	
204	Recul de la direction	X	X	X	
205	Vitrage	X	X	X	X
206	Composants pour serrures de porte et suspensions de porte	X ³	X ³	X ³	
207	Systèmes de sièges	X	X	X	
208	Protection antichoc des occupants du véhicule	X ⁷	X ⁷	X ⁷	X
209	Emplacements des ceintures de sécurité	X	X	X	
210	Points d'ancrage pour les ceintures de sécurité	X	X	X	

¹ Cette colonne contient des normes avec les exigences relatives aux équipements/composants.

⁴ Valable pour les véhicules avec un poids total autorisé (PTAC) de plus de 10 000 lb (4 536 kg) (uniquement pour les États-Unis).

³ Valable pour les véhicules avec un poids total autorisé (PTAC) de 10 000 lb (4 536 kg) maximum.

⁵ Valable pour les véhicules équipés de monte simple sur l'essieu arrière.

⁶ Les exigences contenues dans la section S6 de la norme 201 (États-Unis) ne s'appliquent pas aux bus ayant un poids total autorisé (PTAC) supérieur à 8 510 lb (3 860 kg) et aux monospaces Walk-in.

⁷ Les critères de blessures sont valables pour les véhicules ayant un poids total autorisé (PTAC) de 8 500 lb (3 856 kg) maximum et un poids à vide (UVW) de 5 500 lb (2 495 kg) maximum. Cela ne s'applique pas aux États-Unis aux monospaces et aux véhicules Walk-in qui sont exclusivement destinés à la vente à l'U.S. Postal Service, et au Canada aux véhicules qui sont fabriqués pour des personnes ayant un handicap.

Numéro de la norme	Partie 571 – Normes Federal Motor Vehicle Safety	Bus	MPV	Camion	Équipement ¹
210.1	Points d'ancrage opérationnels de sangles de retenue pour systèmes de retenue et assises spécial sécurité (uniquement pour le Canada)	X ⁸			
210.2	Points d'ancrage inférieurs universels pour systèmes de retenue et assises spécial sécurité (uniquement pour le Canada)	X ⁸			
212	Fixation du pare-brise	X ³	X ³	X ³	
213.4	Systèmes de retenue montés et assises spécial sécurité (uniquement pour le Canada)	X	X	X	
214	Protection contre les collisions latérales	X ³	X ³	X ³	
216a	Résistance du toit à l'écrasement	X ³	X ³	X ³	
217	Issues de secours du bus et système de sécurisation et de déverrouillage des vitres	X			
219	Déformation du pare-brise	X ³	X ³	X ³	
226	Protection des occupants du véhicule contre le risque d'éjection hors du véhicule	X ³	X ³	X ³	
301	Intégrité du système d'alimentation en carburant	X ³	X ³	X ³	
302	Inflammabilité des matériaux intérieurs	X	X	X	
403	Systèmes de plateformes de levage pour véhicules à moteur				X
404	Dispositifs de levage à plateforme dans les véhicules à moteur	X	X	X	
Partie 565/565.13	Numéro d'identification du véhicule (VIN), Exigences (uniquement pour le Canada)	X	X	X	

¹ Cette colonne contient des normes avec les exigences relatives aux équipements/composants.

⁸ Valable pour les voitures polyvalentes et les camions ayant un poids total autorisé (PTAC) de 8 500 lb (3 856 kg) maximum et un poids à vide (UVW) de 5 500 lb (2 495 kg) maximum, pour les autobus avec un poids total autorisé (PTAC) de 10 000 lb (4 536 kg) maximum et pour les autobus scolaires.

³ Valable pour les véhicules avec un poids total autorisé (PTAC) de 10 000 lb (4 536 kg) maximum.

Numéro de la norme	Partie 571 – Normes Federal Motor Vehicle Safety	Bus	MPV	Camion	Équipement ¹
Partie 567	Homologation (étiquette, contenu & position)	X	X	X	
1106	Emissions sonores (uniquement pour le Canada)	X	X	X	

Informations générales

Remarques générales

Les informations contenues dans ce chapitre sont délivrées en vertu du titre 49, Code of Federal Regulations, partie 568 – «Vehicles Manufactured in Two or More Stages» et de la section 6 des Canadian Motor Vehicle Safety Regulations (CMVSR) – «Vehicles Manufactured in Stages». La partie 568 stipule que le fabricant final fabrique les véhicules dans le respect de l'ensemble des normes fédérales de sécurité applicables aux véhicules (Federal Motor Vehicle Safety Standards) et que tout véhicule incomplet qui sera complété conformément à 49 CFR 567.5 doit comporter une identification (étiquette). La section 6.6 des CMVSR stipule les prescriptions relatives à l'identification des véhicules destinés à être mis en vente au Canada.

Déclaration générale de conformité

Le chapitre «Déclarations de conformité» du présent manuel contient une liste des Federal Motor Vehicle Safety Standards applicables à la date de fabrication du présent véhicule incomplet pour le type de véhicule complet prévu pour le présent véhicule incomplet.

Cette date est inscrite sur une étiquette apposée sur la couverture du présent manuel.

Ces déclarations s'appliquent dans la plupart des cas à certains types de véhicules incomplets ou complets et spécifient les limites de poids relatives au PTAC et à l'UVW. Le type du véhicule incomplet est indiqué par les 1er, 2e et 3e chiffres du numéro d'identification du véhicule (VIN). Le tableau avec les types de véhicules des véhicules complets indique les différentes manières permettant de compléter un véhicule incomplet avec un des packs de préparation en option. Chaque déclaration de conformité est indiquée par un numéro de la norme de sécurité inscrit sur le côté gauche.

Chaque norme de sécurité faisant l'objet de plusieurs déclarations de conformité, vous devez veiller à sélectionner la bonne déclaration. Certaines exigences des CMVSS figurent dans les conclusions des garanties associées à une norme particulière de sécurité.

Les déclarations contenues dans le présent manuel sur le respect des exigences sont disponibles pour les 3 formes suivantes (49 CFR 568.4) :

Type I – Déclaration selon laquelle le véhicule sera en conformité avec la norme une fois complété dans le cas où aucune modification ne serait entreprise sur les composants identifiés du véhicule incomplet.

Type II – Déclaration indiquant que le véhicule complet sera conforme à la norme si la fabrication du véhicule se poursuit selon les conditions précisées par le fabricant du véhicule incomplet.

Type III – Déclaration indiquant que la conformité à la norme est impossible à déterminer compte tenu des pièces dont est muni le véhicule incomplet et que le fabricant du véhicule incomplet ne donne aucune garantie quant à la conformité à la norme.

Description du véhicule

VÉHICULE INCOMPLET – COUVERTURE DU MANUEL

Par ailleurs, l'étiquette apposée sur la couverture comporte le numéro d'identification du véhicule (VIN) spécifique au véhicule auquel se rapporte le présent manuel.

L'étiquette contient les informations suivantes qui sont uniquement valables pour le véhicule possédant le VIN correspondant:

- Année-modèle
- Marque
- Modèle
- Année/mois de production

¹ Cette colonne contient des normes avec les exigences relatives aux équipements/composants.

- PTAC
- GAWR/avant
- GAWR/arrière

VEHICULE INCOMPLET – ETIQUETTE D'INFORMATION

Pour tous les véhicules Sprinter incomplets fabriqués par Mercedes-Benz AG, une étiquette d'information véhicule est apposée sur le socle de siège. Les 1^{er}, 2^e et 3^e chiffres du numéro d'identification du véhicule (VIN) indiquent le type du véhicule incomplet. Ces trois positions sont utilisées dans la liste des types de véhicules incomplets.

Le California Air Resources Board (CARB) exige une étiquette portant le numéro d'identification du véhicule (VIN) sous forme d'un code-barres pouvant être lu sans contact avec un crayon lecteur de code-barres. Cette exigence est satisfaite par le code-barres qui sera placé directement sous le VIN sur l'étiquette d'information du véhicule incomplet (si disponible).

Pour tout véhicule destiné à être mis en vente au Canada, les Canadian Motor Vehicle Safety Act and Regulations exigent l'apposition d'une étiquette d'information sur le véhicule incomplet comportant les signes de sécurité nationaux.

PACKS DE PRÉPARATION EN OPTION

Les véhicules incomplets produits par Mercedes-Benz AG sont dans certains cas équipés d'un pack de préparation optionnels. La liste des types de véhicules complets sur les pages suivantes montre les véhicules incomplets et les packs de préparation optionnels qui peuvent être demandés à Mercedes-Benz AG lorsque les fabricants finaux souhaitent s'appuyer sur les déclarations de conformité.

Véhicules et Packs de préparation

Véhicules et Packs de préparation

Chiffres 1-3 du VIN	Véhicule incomplet	Véhicules complets			
		Camion	MPV (pas ambulance)	MPV (ambulance)	Bus (pas bus scolaire)
W1X	Monospace Sprinter 1500 (8.550 PTAC) 2WD incomplet	X	IO1, IO2		
W1X	Monospace Sprinter 2500 (9.100 PTAC) 2WD incomplet	X	IO1, IO2, IO6, IO7	IO5	IO1, IO2
W1X	Monospace Sprinter 2500 (9.100 PTAC) 4WD incomplet	X	IO1, IO2, IO6, IO7	IO5	IO1, IO2
W1X	Monospace Sprinter 3500 (9.990 PTAC) 2WD (SuperSingle ou DRW) incomplet	X	IO1, IO2	IO5	IO1, IO2
W1X	Monospace Sprinter 3500XD (11,030 PTAC) 2WD (SuperSingle ou DRW) incomplet	X	IO1, IO2	IO5	IO1, IO2
W1X	Monospace Sprinter 3500XD (11,030 PTAC) 4WD incomplet	X	IO1, IO2	IO5	IO1, IO2
W1X	Monospace Sprinter 4500 (12,125 PTAC) 2WD incomplet	X	IO1, IO2	IO5	IO1, IO2
W1X	Sprinter 3500XD incomplet comme châssis avec cabine (11,030 PTAC) 2WD (SuperSingle ou DRW)	X	X	IO5	X
W1X	Sprinter 4500 incomplet comme châssis avec cabine (12,125 PTAC) 2WD	X	X	IO5	X
W1X	Sprinter 3500XD Cutaway (11,030 PTAC) 2WD incomplet	X	X	IO5	X
W1X	Sprinter 4500 Cutaway (12,125 PTAC) 2WD incomplet	X	X	IO5	X

- IO1 = pack flotte vitres
- IO2 = pack de préparation vitres
- IO5 = ambulance, pack de préparation
- IO6 = cloison de séparation, pack de préparation
- IO7 = caméra, pack de préparation

IMPORTANT: Mercedes-Benz AG ne donne aucune garantie que les types de véhicules complets indiqués ci-dessus soient les seuls types de véhicules appropriés pour les véhicules incomplets indiqués. Toutefois, si une unité est complétée comme un type de véhicule différent de celui indiqué ci-

dessus, il est possible que les déclarations de conformité ne soient pas valables.

Déclarations de conformité

Déclarations de conformité

■ FMVSS 101 / CMVSS 101

Validité

Valable pour tous les monospaces Sprinter.

Explication

Une fois complété, ce véhicule répondra aux exigences de la norme 101, Eléments de commande

et affichages, si aucune modification n'est effectuée sur les éléments de commande du véhicule qui sont installés dans le véhicule et entrent dans le champ d'application de la norme. Sont considé-

rées comme modifications, par exemple, des modifications de l'indication de l'emplacement, de l'accessibilité, de la visibilité et/ou de l'éclairage des éléments de commande.

49 CFR, partie 568.5 Annexe des modifications (Modifications Addendum) – à remplir uniquement par les fabricants intermédiaires

Nom du fabricant:	
Adresse du fabricant:	
Reprise de modifications qui devaient être effectuées dans le document sur le véhicule incomplet (IVD) afin de stipuler les modifications effectuées sur le véhicule:	
Les explications contenues dans la présente annexe sont exactes à la date de fabrication:	OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/>

■ FMVSS 102 / CMVSS 102

Validité

Valable pour tous les monospaces Sprinter.

Explication

Une fois complété, ce véhicule répondra aux exigences de la norme 102, Positions du levier de vitesses, verrouillage du démarreur et effet de freinage de la boîte de vitesses, si aucune modifica-

tion n'a été effectuée sur la boîte de vitesses, la commande de la boîte de vitesses, les tringleries et câbles de transmission, les connexions par câbles ou soudures du démarreur, le contacteur de point mort de sécurité et le contacteur d'allumage ou un contacteur correspondant avec le câblage associé ou les indications sur les positions du levier de vitesses.

49 CFR, partie 568.5 Annexe des modifications (Modifications Addendum) – à remplir uniquement par les fabricants intermédiaires

Nom du fabricant:	
Adresse du fabricant:	
Reprise de modifications qui devaient être effectuées dans le document sur le véhicule incomplet (IVD) afin de stipuler les modifications effectuées sur le véhicule:	

49 CFR, partie 568.5 Annexe des modifications (Modifications Addendum) – à remplir uniquement par les fabricants intermédiaires

Les explications contenues dans la présente annexe sont exactes à la date de fabrication:	OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/>

FMVSS 103 / CMVSS 103**Validité**

Valable pour tous les monospaces Sprinter, sauf code F50.

Explication

Une fois complété, ce véhicule répondra aux exigences de la norme 103, Systèmes de chauffage

du pare-brise et antibuée, si aucune modification n'est effectuée sur les systèmes de chauffage du pare-brise et antibuée, les éléments de commande, le câblage, le système de chauffage du véhicule ou sur la limitation ou le renvoi de la répartition d'air vers le pare-brise.

49 CFR, partie 568.5 Annexe des modifications (Modifications Addendum) – à remplir uniquement par les fabricants intermédiaires

Nom du fabricant:	
Adresse du fabricant:	
Reprise de modifications qui devaient être effectuées dans le document sur le véhicule incomplet (IVD) afin de stipuler les modifications effectuées sur le véhicule:	
Les explications contenues dans la présente annexe sont exactes à la date de fabrication:	OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/>

FMVSS 104 / CMVSS 104**Validité**

Valable pour tous les monospaces Sprinter, sauf code F50.

Explication

Une fois complété, ce véhicule répondra aux exigences de la norme 104, Essuie-glace et lave-glace du pare-brise, si aucune modification n'est

effectuée sur les composants du système d'essuie-glace et de lave-glace, notamment les bras d'essuie-glace, les balais d'essuie-glace, sur le lave-glace, sur les éléments de commande, le câblage, les connexions ou sur la répartition du liquide des gicleurs vers le pare-brise.

Avant toute modification du système d'essuie-glace et de lave-glace, il convient toujours de consulter la directive de carrossage.

49 CFR, partie 568.5 Annexe des modifications (Modifications Addendum) – à remplir uniquement par les fabricants intermédiaires

Nom du fabricant:	
Adresse du fabricant:	
Reprise de modifications qui devaient être effectuées dans le document sur le véhicule incomplet (IVD) afin de stipuler les modifications effectuées sur le véhicule:	
Les explications contenues dans la présente annexe sont exactes à la date de fabrication:	OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/>

FMVSS 105 / CMVSS 105
Validité

Valable pour tous les monospaces Sprinter.

Explication

Une fois complété, ce véhicule répondra aux exigences de la norme 105, Système de freinage hydraulique, si aucune des valeurs de charge totale autorisée sur l'essieu (GAWR) ou de poids total autorisé du véhicule (PTAC) n'est dépassée, si aucune modification n'est effectuée qui puisse avoir un impact sur le système de freinage, les composants et les raccordements du système

hydraulique, les composants du système antibloccage de roues ou la position du circuit électrique, les dimensions de pneu et l'empattement. En outre, le centre de gravité après les modifications ou les centres de gravité combinés de tous les éléments ajoutés par les fabricants suivants doivent répondre aux exigences des directives «Sprinter Body and Equipment Guidelines» pour les positions maximales autorisées du centre de gravité & calcul du centre de gravité après modifications **«Maximal Extreme Permissible Positions of Centre of Gravity & Calculation of Centre of Gravity after Modifications»**.

49 CFR, partie 568.5 Annexe des modifications (Modifications Addendum) – à remplir uniquement par les fabricants intermédiaires

Nom du fabricant:	
Adresse du fabricant:	
Reprise de modifications qui devaient être effectuées dans le document sur le véhicule incomplet (IVD) afin de stipuler les modifications effectuées sur le véhicule:	

49 CFR, partie 568.5 Annexe des modifications (Modifications Addendum) – à remplir uniquement par les fabricants intermédiaires

Les explications contenues dans la présente annexe sont exactes à la date de fabrication:

OUI NON

Calculs
Centre de gravité

La hauteur totale du centre de gravité (véhicule avec équipement/carrosserie complète, mais à vide) doit être maintenue aussi basse que possible. La position du centre de gravité dans le sens longitudinal du véhicule est indiquée avec l'axe d'un véhicule comme point de référence. La hauteur du centre de gravité est indiquée avec le milieu du moyeu de roue ou la chaussée comme point de référence. Mercedes-Benz AG recommande de faire contrôler la position du centre de gravité par un institut de test reconnu et expérimenté. Vous pouvez également consulter Mercedes-Benz AG pour des conseils. Si le centre de gravité est déterminé par le carrossier, la section 10.1.1 «Détermination du centre de gravité dans la direction x» et la section 10.1.2 «Détermination du centre de gravité dans la direction z» des directives relatives à la carrosserie et à l'équipement (Body and Equipment Guidelines) sont applicables et il doit être fait appel aux services de personnes qualifiées pour obtenir des résultats réalistes et utilisables.

Détermination du centre de gravité dans la direction x

Coordonnées CG dans la direction x (répartition de la charge essieu avant/essieu arrière)

Procédure:

- Le véhicule doit être pesé avec la totalité de l'équipement/carrosserie mais à vide.
- Gonflez les pneus jusqu'à la pression de gonflage qui correspond sur chacun des essieux à la charge maximale sur essieu autorisée.
- Remplissez complètement tous les réservoirs de liquides (réservoir de carburant, lave-glace et, si disponibles, réservoir d'huile, réservoir d'eau, etc.).
- Sur la balance, coupez le moteur, passez au point mort et serrez, puis desserrez les freins.
- Pour le pesage, le véhicule doit être garé à l'horizontale sur une surface plane.

- Pesez tout d'abord la charge de chaque essieu (charges sur les essieux avant et arrière) puis le poids total du véhicule.
- Les résultats de ces mesures permettent de calculer la position du centre de gravité dans le sens longitudinal du véhicule à l'aide des équations (3) et (4).
- Vérifiez les résultats de (3) et (4) sur la base de (2).

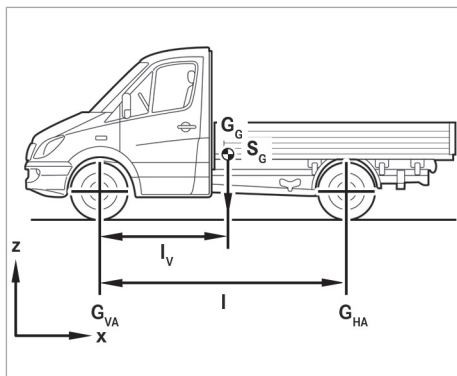


Illustration: calcul de la charge sur essieu

$$G_G = G_{HA} + G_{VA} \quad (1)$$

$$l = l_V + l_H \quad (2)$$

Calcul du centre de gravité dans la direction x

$$l_V = \frac{G_{HA} \cdot l}{G_G} \quad (3)$$

$$l_H = \frac{G_{VA} \cdot l}{G_G} \quad (4)$$

Poids:

G_G – Poids total du véhicule

G_{AV} – Charge sur l'essieu avant avec véhicule à vide (spécification ou pesage du châssis concerné)

G_{AR} – Charge sur l'essieu arrière avec véhicule à vide (spécification ou pesage du châssis concerné)

Dimensions:

l_{AV} – Distance du centre de gravité de l'ensemble du véhicule vide par rapport à l'essieu avant

l_{AR} – Distance du centre de gravité de l'ensemble du véhicule vide par rapport à l'essieu arrière

l – Empattement

G_G – Centre de gravité total du véhicule

REMARQUE: la détermination pratique de la hauteur du centre de gravité peut uniquement être effectuée par du personnel qualifié pour le faire et à l'aide d'une balance appropriée et étalonnée. Afin de réduire les erreurs de mesure, il est conseillé de déterminer chaque valeur de mesure au moins 3 fois et de calculer ensuite la moyenne de ces 3 valeurs. La valeur ainsi obtenue est alors utilisée pour effectuer le calcul avec les équations (3) et (4).

Détermination du centre de gravité dans la direction z

Coordonnées du centre de gravité dans la direction z (hauteur du centre de gravité h_S pour l'ensemble du véhicule)

Pour que le carrossier puisse déterminer la hauteur du centre de gravité de l'ensemble du véhicule h_S , Mercedes-Benz AG recommande la procédure suivante une fois le véhicule complet:

Après la transformation, le véhicule doit être pesé tour à tour dans 2 positions différentes du châssis sur une plateforme de pesage ou une balance de charge d'essieu appropriée. Pour cela, les charges sur essieu du véhicule doivent être déterminées en position horizontale et plane (G_{AV} et G_{AR}), voir

9.1.1 «Détermination du centre de gravité dans la direction x») et les charges sur essieu avec un essieu relevé de h' (Q_{AR} ou Q_{AV}). La hauteur de levage h' devrait être la plus grande possible en fonction de l'angle de porte-à-faux avant et arrière du véhicule (également appelé angle d'attaque avant/arrière). La valeur cible est $h' > 23,6$ in (> 600 mm).

Afin de réduire les erreurs de mesure, il est indispensable lors de la mesure de la charge sur essieu d'effectuer au moins 6 mesures individuelles pour chacun des essieux du véhicule: 3 par essieu lorsque le véhicule est arrêté à l'horizontale et 3 par essieu avec l'essieu relevé. La valeur moyenne doit être calculée pour chaque essieu sur la base de ces 3 mesures dans chacune des positions. La valeur moyenne est à calculer à partir de ces 3 valeurs et est alors utilisée pour effectuer le calcul avec les équations (5) et (7). Afin que le résultat final soit le plus précis possible, la modification de la charge sur l'essieu doit être déterminée aussi bien avec un essieu arrière relevé qu'avec un essieu avant relevé.

REMARQUE:

Pour éviter des erreurs de mesure, il convient de tenir compte des points suivants:

- Lors du pesage du véhicule arrêté à l'horizontale, le véhicule doit être exactement aligné à l'horizontale. Les éventuelles différences de hauteur entre les essieux résultant des balancés doivent être compensées en conséquence. L'essieu à peser doit être bloqué afin d'empêcher une compression et une extension de la suspension lors du levage à la hauteur de levage requise.
- Aucune partie du véhicule ne doit toucher le sol lors du levage à la hauteur de levage requise.
- Toutes les roues du véhicule doivent pouvoir rouler: passez au point mort, tous les freins sont desserrés (y compris le frein de stationnement), les plaquettes de freins sont, si nécessaire, à placer à une distance suffisante des roues. Pour tourner le véhicule (en vue de déterminer le poids sur l'autre essieu), déplacez le véhicule avec sa propre force motrice pour parvenir à un relâchement de toutes les tensions existantes dans le véhicule.
- Pour tourner le véhicule (en vue de déterminer le poids sur l'autre essieu), déplacez le véhicule avec sa propre force motrice pour parvenir à un relâchement de toutes les tensions existantes dans le véhicule.

- Assurez-vous qu'aucun objet ne se déplace librement à l'intérieur du véhicule pendant les mesures.
- Si la suspension du véhicule ne peut pas être bloquée pour des raisons inhérentes à sa construction ou par limitation spatiale, d'autres mesures de la charge sur les essieux doivent être effectuées dans différentes positions de levage (23,6 in (600 mm), 27,6 in (700 mm) et 31,5 in (800 mm), par exemple). Calculer la valeur moyenne permet ici aussi de limiter les erreurs. La hauteur du centre de gravité correspond à la moyenne arithmétique des différentes hauteurs de centre de gravité dans chaque des positions de levage.

Exemple pour une procédure

1. Le véhicule doit être pesé avec toutes ses pièces rapportées et la superstructure, mais à vide.
2. Gonflez les pneus jusqu'à la pression interne de gonflage qui correspond sur chacun des essieux à la charge pertinente maximale sur essieu autorisée.
3. Remplissez complètement tous les réservoirs de liquides (réservoir de carburant, lave-glace et, si nécessaire, réservoir d'huile, réservoir d'eau, etc.).
4. Sur la balance, coupez le moteur, passez au point mort et desserrez les freins.
5. Positionnez alors le véhicule de sorte que l'essieu arrière soit aligné à l'horizontale sur la balance, puis déterminez la charge sur essieu.
6. Levez l'essieu avant (AV) de la valeur h' , d'au moins 23,6 in (600 mm). Le résultat final s'améliore si les autres paramètres du véhicule sont pris en compte lors de l'augmentation de la hauteur h' . La valeur h' doit être déterminée pour toutes les mesures individuelles avec essieu relevé et doit être autant que possible identique. A la place d'une mesure de la hauteur h' de levage, il est également possible de déterminer l'angle entre les moyeux de roue.
7. Déterminez sur la balance le décalage de la charge sur essieu résultant QAR sur l'essieu arrière.
8. Le véhicule est alors abaissé et tourné, et la mesure correspondante est effectuée sur l'essieu avant (d'abord GAV lorsque le véhicule est à l'horizontale, puis QAV avec l'essieu arrière relevé).

9. Effectuez les étapes 4 à 7 trois fois au total (avec suspension bloquée).
10. Les valeurs calculées avec les équations (5) à (7) permettent alors de calculer la hauteur du centre de gravité.
11. Lors du calcul avec les équations (3) à (9), toutes les mesures doivent être indiquées en millimètres (mm) et tous les poids en déca-newtons.
12. (1 daN = 10 N). $G = 1 \text{ daN} = 10 \text{ N}$ est la pesanteur qui correspond à la masse $m = 1 \text{ kg}$.
13. Levez davantage l'essieu relevé (de 3,9 in (100 mm), par exemple) et mesurez de nouveau la hauteur du centre de gravité pour confirmer le résultat de la mesure.

REMARQUE: la détermination pratique de la hauteur du centre de gravité peut uniquement être effectuée par du personnel qualifié pour le faire et à l'aide d'appareils et instruments de mesure appropriés et étalonnés.

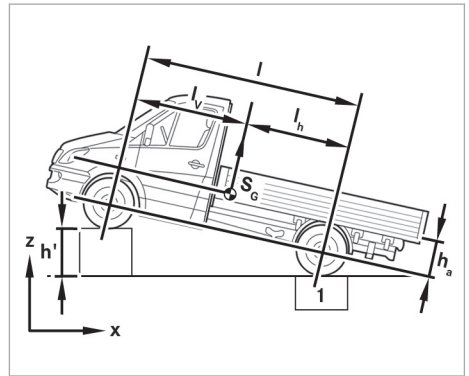


Illustration: détermination de la hauteur du centre de gravité

$$h_s = h_a + r_{stat} \quad (5)$$

r_{stat} – Rayon statique du pneu

Q_{AV} – Charge sur l'essieu avant avec véhicule relevé à l'arrière

Q_{AR} – Charge sur l'essieu arrière avec véhicule relevé à l'avant

h_S – Hauteur du centre de gravité par rapport à la chaussée

h_a – Hauteur du centre de gravité par rapport à l'axe de la roue

h' – Hauteur de levage du véhicule

G_G – Centre de gravité total du véhicule

1 – Appareil de pesage

Formule pour essieu avant relevé:

$$h_S = \left(\frac{l}{h'} * \frac{Q_{HA} - G_{HA}}{G_G} * \sqrt{l^2 - h'^2} \right) + r_{stat} \quad (6)$$

Formule pour essieu arrière relevé:

$$h_S = \left(\frac{l}{h'} * \frac{Q_{VA} - G_{VA}}{G_G} * \sqrt{l^2 - h'^2} \right) + r_{stat} \quad (7)$$

REMARQUE: l'empattement «l» est déterminé par la désignation du modèle du véhicule.

REMARQUE: le centre de gravité déterminé ne doit pas dépasser la valeur seuil prédéterminée dans «Position maximale autorisée du centre de gravité».

FMVSS 106 / CMVSS 106

Validité

Valable pour tous les monospaces Sprinter.

Explication

Une fois complété, ce véhicule répondra aux exigences de la norme 106, Flexibles de frein, si aucune modification n'est effectuée sur les flexibles de frein hydrauliques, groupes de flexibles de frein ou sur les fixations de flexibles de frein, y compris l'inscription sur ces composants.

49 CFR, partie 568.5 Annexe des modifications (Modifications Addendum) – à remplir uniquement par les fabricants intermédiaires

Nom du fabricant:	
Adresse du fabricant:	
Reprise de modifications qui devaient être effectuées dans le document sur le véhicule incomplet (IVD) afin de stipuler les modifications effectuées sur le véhicule:	

49 CFR, partie 568.5 Annexe des modifications (Modifications Addendum) – à remplir uniquement par les fabricants intermédiaires

Les explications contenues dans la présente annexe sont exactes à la date de fabrication:	OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/>
---	---

■ FMVSS 108 / CMVSS 108**Validité**

Valable pour tous les monospaces Sprinter.

Explication

Une fois complété, ce véhicule répondra aux exigences de la norme 108, Ampoules, dispositifs réfléchissants et équipements associés, si aucune

modification n'est effectuée sur l'ensemble des ampoules et/ou leur fixation, ou sur les dispositifs réfléchissants et/ou leur fixation et si aucun obstacle n'est installé qui entrave la visibilité des éléments.

Avant toute modification des systèmes d'éclairage, il convient toujours de consulter la directive de carrossage.

49 CFR, partie 568.5 Annexe des modifications (Modifications Addendum) – à remplir uniquement par les fabricants intermédiaires

Nom du fabricant:	
Adresse du fabricant:	
Reprise de modifications qui devaient être effectuées dans le document sur le véhicule incomplet (IVD) afin de stipuler les modifications effectuées sur le véhicule:	
Les explications contenues dans la présente annexe sont exactes à la date de fabrication:	OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/>

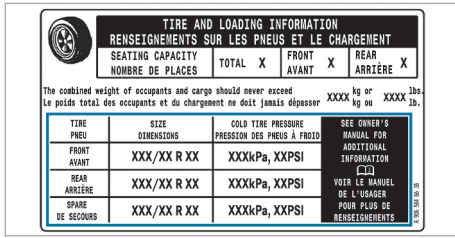
■ FMVSS 110 / CMVSS 110**Validité**

Valable pour tous les monospaces Sprinter.

Explication

Le Sprinter complet en état de livraison satisfait aux exigences de la norme 110, Choix des pneus et jantes pour les véhicules avec un PTAC de 10 000 lb (4 536 kg) maximum, en particulier en ce qui concerne la section 4.3, Plaquettes obligatoires, si aucune modification n'est effectuée qui puisse avoir un impact sur les pneus, le PTAC, le

nombre de places assises ou le poids total des occupants et du chargement. Le châssis du Sprinter avec la cabine telle que livrée par Mercedes-Benz AG est déchargée de l'obligation de disposer de plaquettes conformément à la norme 110. Cependant, si le PTAC du châssis avec cabine est supérieur à 10 000 lb (4 536 kg), le fabricant final assume la responsabilité de faire appliquer l'obligation de plaquettes une fois le véhicule complet.



Uniquement à titre d'exemple – Version pour les États-Unis

49 CFR, partie 568.5 Annexe des modifications (Modifications Addendum) – à remplir uniquement par les fabricants intermédiaires

Nom du fabricant:	
Adresse du fabricant:	
Reprise de modifications qui devaient être effectuées dans le document sur le véhicule incomplet (IVD) afin de stipuler les modifications effectuées sur le véhicule:	
Les explications contenues dans la présente annexe sont exactes à la date de fabrication:	OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/>

FMVSS 111 / CMVSS 111

Validité

Valable pour tous les monospaces Sprinter, sauf code F50, code I07 et code PA7.

Explication

Une fois complété, ce véhicule répondra aux exigences de la norme 111, Visibilité vers l'arrière, si aucune modification n'est effectuée sur les miroirs

ou caméras, sur leurs fixations ou supports, sur les emplacements, structures de cabine ou jeux de câbles et si aucun obstacle n'est installé qui entrave le plein fonctionnement de ces rétroviseurs.

Avant toute modification des dispositifs de visibilité arrière, il convient toujours de consulter la directive de carrossage.

49 CFR, partie 568.5 Annexe des modifications (Modifications Addendum) – à remplir uniquement par les fabricants intermédiaires

Nom du fabricant:	
Adresse du fabricant:	
Reprise de modifications qui devaient être effectuées dans le document sur le véhicule incomplet (IVD) afin de stipuler les modifications effectuées sur le véhicule:	
Les explications contenues dans la présente annexe sont exactes à la date de fabrication:	OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/>

■ FMVSS 113 / CMVSS 113**Validité**

Valable pour tous les monospaces Sprinter.

Explication

Une fois complété, ce véhicule répondra aux exigences de la norme 113, Verrouillage du capot

moteur, si aucune modification n'est effectuée sur et dans le verrouillage du capot moteur.

49 CFR, partie 568.5 Annexe des modifications (Modifications Addendum) – à remplir uniquement par les fabricants intermédiaires

Nom du fabricant:	
Adresse du fabricant:	
Reprise de modifications qui devaient être effectuées dans le document sur le véhicule incomplet (IVD) afin de stipuler les modifications effectuées sur le véhicule:	

49 CFR, partie 568.5 Annexe des modifications (Modifications Addendum) – à remplir uniquement par les fabricants intermédiaires

Les explications contenues dans la présente annexe sont exactes à la date de fabrication:	OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/>

FMVSS 114 / CMVSS 114

Validité

Valable pour tous les monospaces Sprinter, sauf code F50.

Explication

Une fois complété, ce véhicule répondra aux exigences de la norme FMVSS 114, Protection antivol ou CMVSS 114, Systèmes de verrouillage et d'anti-

démarrage, si aucune modification n'est effectuée sur le verrouillage de la colonne de direction, sur la tringlerie de changement de rapport sur la boîte de vitesses, sur le blocage du contacteur d'allumage ou sur les systèmes de signalisation sonore d'alerte alors qu'une clé est introduite dans une porte. La norme 114 ne s'applique pas aux Sprinter dont le PTAC est supérieur à 10 000 lb (4 536 kg).

49 CFR, partie 568.5 Annexe des modifications (Modifications Addendum) – à remplir uniquement par les fabricants intermédiaires

Nom du fabricant:	
Adresse du fabricant:	
Reprise de modifications qui devaient être effectuées dans le document sur le véhicule incomplet (IVD) afin de stipuler les modifications effectuées sur le véhicule:	
Les explications contenues dans la présente annexe sont exactes à la date de fabrication:	OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/>

CMVSS 115

Validité

Valable pour tous les monospaces Sprinter.

Explication

(Uniquement pour le Canada) Une fois complété, ce véhicule répondra aux exigences de la norme 115, Numéro d'identification du véhicule

(VIN), si aucune modification n'est effectuée sur la plaquette VIN ou à la fixation ou à l'emplacement de la plaquette VIN ou à la visibilité de la plaquette à travers le pare-brise. L'équipementier assume la responsabilité légale pour toutes les divergences par rapport à l'intention initiale du codage VIN qui auront été occasionnées par ses actions.

49 CFR, partie 568.5 Annexe des modifications (Modifications Addendum) – à remplir uniquement par les fabricants intermédiaires

Nom du fabricant:	
Adresse du fabricant:	
Reprise de modifications qui devaient être effectuées dans le document sur le véhicule incomplet (IVD) afin de stipuler les modifications effectuées sur le véhicule:	
Les explications contenues dans la présente annexe sont exactes à la date de fabrication:	OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/>

■ FMVSS 116 / CMVSS 116**Validité**

Valable pour tous les monospaces Sprinter.

Explication

Une fois complété, ce véhicule répondra aux exigences de la norme 116, Liquides de frein du véhicule, si le liquide de frein n'a pas été modifié ou remplacé ou une substance étrangère ajoutée.

Utilisez uniquement un liquide de frein agréé par Mercedes-Benz et conforme à l'homologation MB ou MB Approval 331.0. Pour tout renseignement sur les liquides de frein agréés, adressez-vous à un atelier qualifié ou consultez le site Internet <https://bevo.mercedes-benz.com>.

49 CFR, partie 568.5 Annexe des modifications (Modifications Addendum) – à remplir uniquement par les fabricants intermédiaires

Nom du fabricant:	
Adresse du fabricant:	
Reprise de modifications qui devaient être effectuées dans le document sur le véhicule incomplet (IVD) afin de stipuler les modifications effectuées sur le véhicule:	

49 CFR, partie 568.5 Annexe des modifications (Modifications Addendum) – à remplir uniquement par les fabricants intermédiaires

Les explications contenues dans la présente annexe sont exactes à la date de fabrication:	OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/>
---	---

FMVSS 118 / CMVSS 118**Validité**

Valable pour tous les monospaces Sprinter, sauf code F50.

Explication

Avec cet équipement, ce véhicule complet répondra aux exigences de la norme 118, Lève-vitre électrique, cloisons de séparation et systèmes de

portage assistés, si aucune modification n'est effectuée sur le système de lève-vitre électrique et sur les systèmes électriques associés. La conformité à la norme 118 est également requise si les modifications ou installations suivantes sont effectuées. La norme 118 ne s'applique pas aux Sprinter dont le PTAC est supérieur à 10 000 lb (4 536 kg).

49 CFR, partie 568.5 Annexe des modifications (Modifications Addendum) – à remplir uniquement par les fabricants intermédiaires

Nom du fabricant:	
Adresse du fabricant:	
Reprise de modifications qui devaient être effectuées dans le document sur le véhicule incomplet (IVD) afin de stipuler les modifications effectuées sur le véhicule:	
Les explications contenues dans la présente annexe sont exactes à la date de fabrication:	OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/>

FMVSS 120 / CMVSS 120**Validité**

Valable pour tous les monospaces Sprinter.

Explication

Une fois complété, ce véhicule répondra aux exigences de la norme 120, Choix des pneus et jan-

tes pour les véhicules avec un PTAC de plus de 10 000 lb (4 536 kg), si la charge totale autorisée sur l'essieu (GAWR) ou le poids total autorisé du véhicule (PTAC) ne sont pas dépassés et si aucune modification ou remplacement des pneus, jantes ou identification n'est effectué(e).

49 CFR, partie 568.5 Annexe des modifications (Modifications Addendum) – à remplir uniquement par les fabricants intermédiaires

Nom du fabricant:	
Adresse du fabricant:	
Reprise de modifications qui devaient être effectuées dans le document sur le véhicule incomplet (IVD) afin de stipuler les modifications effectuées sur le véhicule:	
Les explications contenues dans la présente annexe sont exactes à la date de fabrication:	OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/>

■ FMVSS 124 / CMVSS 124**Validité**

Valable pour tous les monospaces Sprinter.

Explication

Une fois complété, ce véhicule répondra aux exigences de la norme 124, Systèmes de pédales

d'accélérateur, si aucune modification n'est effectuée sur les composants du dispositif de régulation du papillon ou sur le système d'alimentation en carburant.

49 CFR, partie 568.5 Annexe des modifications (Modifications Addendum) – à remplir uniquement par les fabricants intermédiaires

Nom du fabricant:	
Adresse du fabricant:	
Reprise de modifications qui devaient être effectuées dans le document sur le véhicule incomplet (IVD) afin de stipuler les modifications effectuées sur le véhicule:	

49 CFR, partie 568.5 Annexe des modifications (Modifications Addendum) – à remplir uniquement par les fabricants intermédiaires

Les explications contenues dans la présente annexe sont exactes à la date de fabrication:	OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/>
---	---

FMVSS 126 / CMVSS 126**Validité**

Valable pour tous les monospaces Sprinter.

Explication

Une fois complété, ce véhicule répondra aux exigences de la norme 126, Contrôle de stabilisation électronique (ESC), dans la mesure où ni la charge totale autorisée sur l'essieu (GAWR) ni le poids total autorisé du véhicule (PTAC) ne sont dépassés et si aucune modification n'est effectuée qui puisse avoir un impact sur le système de freinage, les composants et pièces du système hydraulique,

les composants ou circuits de commande électriques du système antiblocage de roues, la gestion moteur, le contrôle de motricité, la taille des pneus et jantes, l'empattement, la direction ou le système de suspension. En outre, le centre de gravité après les modifications ou les centres de gravité combinés de tous les éléments ajoutés par les fabricants suivants doivent répondre aux exigences des directives «Body & Equipment Guidelines on Calculation of Center of Gravity after Modifications». La norme 126 ne s'applique pas aux Sprinter dont le PTAC est supérieur à 10 000 lb (4 536 kg).

49 CFR, partie 568.5 Annexe des modifications (Modifications Addendum) – à remplir uniquement par les fabricants intermédiaires

Nom du fabricant:	
Adresse du fabricant:	
Reprise de modifications qui devaient être effectuées dans le document sur le véhicule incomplet (IVD) afin de stipuler les modifications effectuées sur le véhicule:	
Les explications contenues dans la présente annexe sont exactes à la date de fabrication:	OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/>

FMVSS 138 / CMVSS 138**Validité**

Valable pour tous les monospaces Sprinter.

Explication

Une fois complété, ce véhicule répondra aux exigences de la norme 138, Système de surveillance

de la pression des pneus, si aucune modification n'est effectuée sur les composants du système de surveillance de la pression des pneus, en particulier les valves et capteurs, les calculateurs correspondants ou les jantes. En outre, aucune modification susceptible de dégrader les liaisons radio entre les roues, les antennes et le calculateur ne doit être apportée au soubassement, au faisceau

de câbles ou aux éléments rapportés. La norme 138 ne s'applique pas aux Sprinter dont le PTAC est supérieur à 10 000 lb (4 536 kg).

49 CFR, partie 568.5 Annexe des modifications (Modifications Addendum) – à remplir uniquement par les fabricants intermédiaires

Nom du fabricant:	
Adresse du fabricant:	
Reprise de modifications qui devaient être effectuées dans le document sur le véhicule incomplet (IVD) afin de stipuler les modifications effectuées sur le véhicule:	
Les explications contenues dans la présente annexe sont exactes à la date de fabrication:	OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/>

FMVSS 139 / CMVSS 139

Validité

Valable pour tous les monospaces Sprinter.

Explication

Une fois complété, ce véhicule répondra aux exigences de la norme 139, Nouveaux pneumatiques à carcasse radiale pour véhicules légers, si la

charge totale autorisée sur l'essieu (GAWR) ou le poids total autorisé du véhicule (PTAC) n'est pas dépassé et si aucune modification ou remplacement des pneus, jantes ou identification n'est effectué(e). La norme 139 ne s'applique pas aux Sprinter dont le PTAC est supérieur à 10 000 lb (4 536 kg).

49 CFR, partie 568.5 Annexe des modifications (Modifications Addendum) – à remplir uniquement par les fabricants intermédiaires

Nom du fabricant:	
Adresse du fabricant:	
Reprise de modifications qui devaient être effectuées dans le document sur le véhicule incomplet (IVD) afin de stipuler les modifications effectuées sur le véhicule:	

49 CFR, partie 568.5 Annexe des modifications (Modifications Addendum) – à remplir uniquement par les fabricants intermédiaires

Les explications contenues dans la présente annexe sont exactes à la date de fabrication:	OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/>

FMVSS 201 / CMVSS 201

Validité

Valable pour tous les monospaces Sprinter, sauf code IO6.

Explication

Une fois complété, ce véhicule répondra aux exigences de la norme 201, Protection des occupants du véhicule en cas de collision contre le côté intérieur du véhicule, si aucune modification n'est effectuée sur la structure de l'habitacle et si les éléments suivants, dans la forme telle que fournie par Mercedes-Benz AG, ne sont en aucune façon supprimés, montés à un autre endroit, transformés ou modifiés:

- Planche de bord
- Portes du vide-poches intérieur
- Console de toit (si comprise dans l'équipement)

- Ciel de pavillon
- Pare-soleil
- Sièges
- Accoudoirs
- Garnitures de montant avec pièces rapportées (portemanteau, par exemple)
- Système de réglage en hauteur de ceinture
- Vide-poches dans le toit et sur les consoles de toit (si comprises dans l'équipement)
- Cloison de séparation
- Mousses Defo

En ce qui concerne la planche de bord, le respect de la prescription se limite à l'état livré par Mercedes-Benz AG et exclut les composants ajoutés ultérieurement.

La norme 201 ne s'applique pas aux Sprinter dont le PTAC est supérieur à 10 000 lb (4 536 kg).

49 CFR, partie 568.5 Annexe des modifications (Modifications Addendum) – à remplir uniquement par les fabricants intermédiaires

Nom du fabricant:	
Adresse du fabricant:	
Reprise de modifications qui devaient être effectuées dans le document sur le véhicule incomplet (IVD) afin de stipuler les modifications effectuées sur le véhicule:	
Les explications contenues dans la présente annexe sont exactes à la date de fabrication:	OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/>

FMVSS 202a / CMVSS 202**Validité**

Valable pour tous les monospaces Sprinter.

Explication

Une fois complété, ce véhicule répondra aux exigences de la norme 202 et de la norme 202a,

Appuie-tête, si aucune modification n'est effectuée sur les sièges ou sur les appuie-tête. La norme 202 et la norme 202a ne s'appliquent pas aux Sprinter dont le PTAC est supérieur à 10 000 lb (4 536 kg).

49 CFR, partie 568.5 Annexe des modifications (Modifications Addendum) – à remplir uniquement par les fabricants intermédiaires

Nom du fabricant:	
Adresse du fabricant:	
Reprise de modifications qui devaient être effectuées dans le document sur le véhicule incomplet (IVD) afin de stipuler les modifications effectuées sur le véhicule:	
Les explications contenues dans la présente annexe sont exactes à la date de fabrication:	OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/>

FMVSS 203 / CMVSS 203**Validité**

Valable pour tous les monospaces Sprinter.

Explication

Une fois complété, ce véhicule répondra aux exigences de la norme 203, Protection impact pour le

conducteur contre les dispositifs de commande de la direction, si aucune modification n'est effectuée sur la direction ou un composant de la direction. La norme 203 ne s'applique pas aux Sprinter dont le PTAC est supérieur à 10 000 lb (4 536 kg).

49 CFR, partie 568.5 Annexe des modifications (Modifications Addendum) – à remplir uniquement par les fabricants intermédiaires

Nom du fabricant:	
Adresse du fabricant:	

49 CFR, partie 568.5 Annexe des modifications (Modifications Addendum) – à remplir uniquement par les fabricants intermédiaires

Reprise de modifications qui devaient être effectuées dans le document sur le véhicule incomplet (IVD) afin de stipuler les modifications effectuées sur le véhicule:	
Les explications contenues dans la présente annexe sont exactes à la date de fabrication:	OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/>

FMVSS 204 / CMVSS 204

Validité

Valable pour tous les monospaces Sprinter.

Explication

Une fois complété, ce véhicule répondra aux exigences de la norme 204, Recul de la direction, si la masse à vide maximale du véhicule est inférieure à 5 500 lb (2 495 kg) et qu'aucune modifi-

cation n'a été effectuée sur le système de direction ou un autre système de composants de la partie avant, y compris mais sans s'y limiter, le volant, la colonne de direction, la structure de la partie avant, les pièces de la suspension des pare-chocs, l'essieu avant, le berceau d'essieu avant, la traverse du poste de conduite y compris les éléments de raccordement ou d'autres composants avant.

49 CFR, partie 568.5 Annexe des modifications (Modifications Addendum) – à remplir uniquement par les fabricants intermédiaires

Nom du fabricant:	
Adresse du fabricant:	
Reprise de modifications qui devaient être effectuées dans le document sur le véhicule incomplet (IVD) afin de stipuler les modifications effectuées sur le véhicule:	
Les explications contenues dans la présente annexe sont exactes à la date de fabrication:	OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/>

FMVSS 205 / CMVSS 205**Validité**

Valable pour tous les monospaces Sprinter, sauf code F50.

Explication

Une fois complété, ce véhicule répondra aux exigences de la norme 205, Vitrage, si aucune modifi-

cation ou remplacement des vitrages utilisés pour le pare-brise ou les fenêtres de cabine n'est effectuée(e) et si les vitrages supplémentaires montés par un fabricant suivant répondent à la norme 205.

Avant toute modification des composants de vitrage, il convient toujours de consulter la directive de carrossage.

49 CFR, partie 568.5 Annexe des modifications (Modifications Addendum) – à remplir uniquement par les fabricants intermédiaires

Nom du fabricant:	
Adresse du fabricant:	
Reprise de modifications qui devaient être effectuées dans le document sur le véhicule incomplet (IVD) afin de stipuler les modifications effectuées sur le véhicule:	
Les explications contenues dans la présente annexe sont exactes à la date de fabrication:	OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/>

FMVSS 206 / CMVSS 206**Validité**

Valable pour tous les monospaces Sprinter, sauf code F50.

Explication

Une fois complété, ce véhicule répondra aux exigences de la norme 206, Composants pour serrures de porte et suspensions de porte, si aucune modification n'est effectuée sur le groupe de com-

posants des portes, le verrouillage des portes, les charnières de porte, les serrures de porte, les tiges de verrouillage de porte, les tiges de charnière de porte, sur d'autres fixations ou sur les montants B et C, y compris le goujon de fermeture se trouvant sur le montant B ainsi que la structure de la porte coulissante du compartiment de chargement. La norme 206 ne s'applique pas aux Sprinter dont le PTAC est supérieur à 10 000 lb (4 536 kg).

49 CFR, partie 568.5 Annexe des modifications (Modifications Addendum) – à remplir uniquement par les fabricants intermédiaires

Nom du fabricant:	
Adresse du fabricant:	

49 CFR, partie 568.5 Annexe des modifications (Modifications Addendum) – à remplir uniquement par les fabricants intermédiaires

Reprise de modifications qui devaient être effectuées dans le document sur le véhicule incomplet (IVD) afin de stipuler les modifications effectuées sur le véhicule:	
Les explications contenues dans la présente annexe sont exactes à la date de fabrication:	OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/>

FMVSS 207 / CMVSS 207

Validité

Valable pour tous les monospaces Sprinter, sauf code F50.

Explication

Une fois complété, ce véhicule répondra aux exigences de la norme 207, Systèmes de sièges, si aucune modification n'est effectuée sur les sièges,

les glissières de guide d'assise, les dispositifs de réglage des sièges, les systèmes de retenue, les témoins de débouclage et de réglage, le socle et les supports des sièges ou le plancher de la cabine et la structure porteuse. Tout système de sièges supplémentaire monté dans ce véhicule doit être conforme aux exigences pertinentes de cette norme.

49 CFR, partie 568.5 Annexe des modifications (Modifications Addendum) – à remplir uniquement par les fabricants intermédiaires

Nom du fabricant:	
Adresse du fabricant:	
Reprise de modifications qui devaient être effectuées dans le document sur le véhicule incomplet (IVD) afin de stipuler les modifications effectuées sur le véhicule:	
Les explications contenues dans la présente annexe sont exactes à la date de fabrication:	OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/>

■ FMVSS 208 / CMVSS 208

Validité

Valable pour tous les monospaces Sprinter, sauf code F50.

Explication

Une fois complété, ce véhicule répondra aux exigences de la norme 208, Protection des occupants contre la collision, si aucune modification n'est effectuée sur les positions des sièges, les emplacements des ceintures de sécurité, les points d'ancrage des ceintures de sécurité, la cabine et la structure porteuse ou sur le soubassement, et si le nombre des places prévues pour les occupants n'est pas modifié. Aucune mesure compromettant l'intégrité des systèmes de ceintures de sécurité et des systèmes d'alerte de bouclage des ceintures de sécurité ne doit être effectuée. Les sièges arrière éventuels montés par Mercedes-Benz AG et retirés pour une raison quelconque doivent être replacés dans leur état initial à leur position initiale dans le véhicule. Le système de retenue additionnel avec airbag (conducteur, passager, sièges, mouvement d'air) tel qu'il a été installé par Mercedes-Benz AG ne doit pas être enlevé, monté

à un autre endroit, ni modifié ou transformé de quelque manière que ce soit. Les étiquettes d'information du système de retenue additionnel avec airbag qui sont fixées sur les pare-soleil avant sont visibles et n'ont pas été transformées, modifiées ou retirées. Si les étiquettes d'information du système de retenue avec airbag ne sont pas fixées sur les pare-soleil avant mais sont jointes à la livraison en annexe séparée, les étapes suivantes sont nécessaires pour satisfaire aux exigences de la norme 208: l'étiquette d'information doit être fixée de manière permanente sur chacun des pare-soleil en position verticale de sorte qu'elle soit lisible depuis le siège conducteur ou passager. Si l'étiquette n'est pas visible lorsque le pare-soleil est relevé, une étiquette d'alerte airbag doit être fixée sur la surface visible du pare-soleil, comme indiqué dans la section 4.5.1(c) de la norme 208. Mercedes-Benz AG décline toute responsabilité si l'étiquette d'information et/ou le pare-soleil n'est pas/ne sont pas dans un pack de préparation. Tout emplacement de ceinture de sécurité supplémentaire doit être conforme aux exigences pertinentes de cette norme.

49 CFR, partie 568.5 Annexe des modifications (Modifications Addendum) – à remplir uniquement par les fabricants intermédiaires

Nom du fabricant:	
Adresse du fabricant:	
Reprise de modifications qui devaient être effectuées dans le document sur le véhicule incomplet (IVD) afin de stipuler les modifications effectuées sur le véhicule:	
Les explications contenues dans la présente annexe sont exactes à la date de fabrication:	OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/>

■ FMVSS 209 / CMVSS 209

Validité

Valable pour tous les monospaces Sprinter, sauf code F50.

Explication

Une fois complété, ce véhicule répondra aux exigences de la norme 209, Emplacements des ceintures de sécurité, si aucune modification n'est

effectuée sur les emplacements des ceintures de sécurité, les points d'ancrage et de fixation des ceintures de sécurité ou à la structure de la cabine sur laquelle les points d'ancrage sont fixés.

Aucune mesure compromettant l'intégrité du sys-

tème des ceintures de sécurité fourni ne sera effectuée. Tout emplacement de ceinture de sécurité éventuel monté dans un véhicule doit être conforme aux exigences de cette norme.

49 CFR, partie 568.5 Annexe des modifications (Modifications Addendum) – à remplir uniquement par les fabricants intermédiaires

Nom du fabricant:	
Adresse du fabricant:	
Reprise de modifications qui devaient être effectuées dans le document sur le véhicule incomplet (IVD) afin de stipuler les modifications effectuées sur le véhicule:	
Les explications contenues dans la présente annexe sont exactes à la date de fabrication:	OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/>

■ FMVSS 210 / CMVSS 210

Validité

Valable pour tous les monospaces Sprinter, sauf code F50, code F28⁹, code FW1⁹, code S99.

Explication

Une fois complété, ce véhicule répondra aux exigences de la norme 210, Points d'ancrage des ceintures de sécurité, si aucun siège supplémentaire de passager ou point d'ancrage des emplace-

ments de ceinture de sécurité n'est monté et si aucune modification n'est effectuée sur les ancrages ou sur les composants structurels associés. Aucune modification ne doit être effectuée sur les points d'ancrage des ceintures de sécurité des sièges avant, les emplacements des ceintures de sécurité avant, la plaque de plancher, les renforts de la plaque de plancher ou les fixations de la superstructure.

49 CFR, partie 568.5 Annexe des modifications (Modifications Addendum) – à remplir uniquement par les fabricants intermédiaires

Nom du fabricant:	
Adresse du fabricant:	

⁹ Uniquement en liaison avec FW8 ou FW9.

49 CFR, partie 568.5 Annexe des modifications (Modifications Addendum) – à remplir uniquement par les fabricants intermédiaires

Reprise de modifications qui devaient être effectuées dans le document sur le véhicule incomplet (IVD) afin de stipuler les modifications effectuées sur le véhicule:

Les explications contenues dans la présente annexe sont exactes à la date de fabrication:

OUI NON

FMVSS 212 / CMVSS 212**Validité**

Valable pour tous les monospaces Sprinter, sauf code F50.

Explication

Une fois complété, ce véhicule répondra aux exigences de la norme 212, Appuis de fixation du

pare-brise, si le poids à vide autorisé du véhicule est inférieur à 5 500 lb (2 495 kg) ou si aucune modification n'est effectuée sur le pare-brise, le système d'appuis de fixation du pare-brise, le déflecteur du capot moteur ou la protection du pare-brise. Cette norme ne s'applique pas aux Sprinter dont le PTAC est supérieur à 10 000 lb (4 536 kg).

49 CFR, partie 568.5 Annexe des modifications (Modifications Addendum) – à remplir uniquement par les fabricants intermédiaires

Nom du fabricant:

Adresse du fabricant:

Reprise de modifications qui devaient être effectuées dans le document sur le véhicule incomplet (IVD) afin de stipuler les modifications effectuées sur le véhicule:

Les explications contenues dans la présente annexe sont exactes à la date de fabrication:

OUI NON

FMVSS 214 / CMVSS 214**Validité**

Valable pour tous les monospaces Sprinter.

Explication

Une fois complété, ce véhicule répondra aux exigences de la norme 214, Protection contre colli-

sion latérale, si aucune modification n'est effectuée sur

- les portes, les cadres de porte, les verrouillages des portes, les garnitures d'accès des portes, les charnières ou fixations des portes, les autres composants de porte
- les systèmes de sièges avant
- l'assemblage de tous les sièges (y compris caisson de siège, cloison de séparation et raccordement de l'airbag latéral), ainsi qu'aucune modification susceptible d'affecter le fonctionnement de l'airbag latéral (housses de protection supplémentaires, autres garnitures de siège, par exemple)
- la traverse du poste de conduite
- les ceintures de sécurité côté conducteur et côté passager

- l'airbag latéral côté conducteur et côté passager
- l'airbag rideau côté conducteur et côté passager
- l'habillage de montant A, l'habillage de montant B et les contre-portes côté conducteur et côté passager
- le ciel de pavillon

Cette norme ne s'applique pas aux Sprinter dont le PTAC est supérieur à 10 000 lb (4 536 kg). Tout système de sièges supplémentaire monté dans ce véhicule doit être conforme aux exigences pertinentes de cette norme.

49 CFR, partie 568.5 Annexe des modifications (Modifications Addendum) – à remplir uniquement par les fabricants intermédiaires

Nom du fabricant:	
Adresse du fabricant:	
Reprise de modifications qui devaient être effectuées dans le document sur le véhicule incomplet (IVD) afin de stipuler les modifications effectuées sur le véhicule:	
Les explications contenues dans la présente annexe sont exactes à la date de fabrication:	OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/>

FMVSS 216a / CMVSS 216

Validité

Valable pour tous les monospaces Sprinter, sauf code F50.

Explication

Une fois complété, le véhicule répondra aux exigences de la norme 216 et de la norme 216a,

Résistance du toit à l'écrasement, si aucune modification n'est effectuée sur la structure du toit, la ceinture de sécurité, le système de réglage en hauteur de la ceinture et le montant A ou le montant B du véhicule. Cette norme ne s'applique pas aux Sprinter dont le PTAC est supérieur à 10 000 lb (4 536 kg).

49 CFR, partie 568.5 Annexe des modifications (Modifications Addendum) – à remplir uniquement par les fabricants intermédiaires

Nom du fabricant:	
Adresse du fabricant:	
Reprise de modifications qui devaient être effectuées dans le document sur le véhicule incomplet (IVD) afin de stipuler les modifications effectuées sur le véhicule:	
Les explications contenues dans la présente annexe sont exactes à la date de fabrication:	OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/>

■ FMVSS 217 / CMVSS 217**Validité**

Valable pour tous les monospaces Sprinter.

Explication

Ce véhicule incomplet ne remplit pas les exigences de la norme 217, Issues de secours de bus et système de sécurisation et de validation des vitres, section 5.1. Mercedes-Benz AG ne donne aucune

garantie quant à la conformité à d'autres parties de cette norme. Toutes les vitres, portes, composants additionnels ou issues de secours et indications de sortie de secours éventuellement ajoutés à ce véhicule par un fabricant final doivent satisfaire aux exigences de la norme.

Avant toute modification, il convient toujours de consulter la directive de carrossage.

49 CFR, partie 568.5 Annexe des modifications (Modifications Addendum) – à remplir uniquement par les fabricants intermédiaires

Nom du fabricant:	
Adresse du fabricant:	
Reprise de modifications qui devaient être effectuées dans le document sur le véhicule incomplet (IVD) afin de stipuler les modifications effectuées sur le véhicule:	

49 CFR, partie 568.5 Annexe des modifications (Modifications Addendum) – à remplir uniquement par les fabricants intermédiaires

Les explications contenues dans la présente annexe sont exactes à la date de fabrication:	OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/>
---	---

FMVSS 219 / CMVSS 219**Validité**

Valable pour tous les monospaces Sprinter, sauf code F50.

Explication

Une fois complété, ce véhicule répondra aux exigences de la norme 219, Intrusion du pare-brise, si

le poids à vide autorisé du véhicule est inférieur à 5 500 lb (2 495 kg) et si aucune modification n'est effectuée sur le système de fixation du capot moteur, le déflecteur du capot moteur, la protection du pare-brise ou le capot moteur ou si rien n'est introduit dans la «zone protégée» du pare-brise. Cette norme ne s'applique pas aux Sprinter dont le PTAC est supérieur à 10 000 lb (4 536 kg).

49 CFR, partie 568.5 Annexe des modifications (Modifications Addendum) – à remplir uniquement par les fabricants intermédiaires

Nom du fabricant:	
Adresse du fabricant:	
Reprise de modifications qui devaient être effectuées dans le document sur le véhicule incomplet (IVD) afin de stipuler les modifications effectuées sur le véhicule:	
Les explications contenues dans la présente annexe sont exactes à la date de fabrication:	OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/>

FMVSS 226 / CMVSS 226**Validité**

Valable pour tous les monospaces Sprinter, sauf code F50.

Explication

Une fois complété, ce véhicule répondra aux exigences de la norme 226, Protection des occupants contre toute éjection hors du véhicule, si aucune

modification n'est effectuée sur le dispositif de détection des airbags (calculateur, capteurs dans les portes et sur la caisse nue), les airbags rideaux, les garnitures des montants, les contre-portes, le vitrage de l'espace passagers, l'habillage de paroi latérale et le ciel de pavillon. Cette norme ne s'applique pas aux Sprinter dont le PTAC est supérieur à 10 000 lb (4 536 kg).

49 CFR, partie 568.5 Annexe des modifications (Modifications Addendum) – à remplir uniquement par les fabricants intermédiaires

Nom du fabricant:	
Adresse du fabricant:	
Reprise de modifications qui devaient être effectuées dans le document sur le véhicule incomplet (IVD) afin de stipuler les modifications effectuées sur le véhicule:	
Les explications contenues dans la présente annexe sont exactes à la date de fabrication:	OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/>

■ FMVSS 301 / CMVSS 301**Validité**

Valable pour tous les monospaces Sprinter.

Explication

Une fois complété, ce véhicule répondra aux exigences de la norme 301, Intégrité du système d'alimentation en carburant, si le poids à vide autorisé du véhicule est inférieur à 7 400 lb (3 357 kg) ou si aucune modification n'est effec-

tuée sur le système d'alimentation en carburant, au niveau de la disposition des tubulures de remplissage du réservoir de carburant ainsi que dans la caisse nue qui se trouve à proximité. En outre, aucun composant supplémentaire ne doit être monté dans la zone du système d'alimentation en carburant. Cette norme ne s'applique pas aux Sprinter dont le PTAC est supérieur à 10 000 lb (4 536 kg).

49 CFR, partie 568.5 Annexe des modifications (Modifications Addendum) – à remplir uniquement par les fabricants intermédiaires

Nom du fabricant:	
Adresse du fabricant:	
Reprise de modifications qui devaient être effectuées dans le document sur le véhicule incomplet (IVD) afin de stipuler les modifications effectuées sur le véhicule:	

49 CFR, partie 568.5 Annexe des modifications (Modifications Addendum) – à remplir uniquement par les fabricants intermédiaires

Les explications contenues dans la présente annexe sont exactes à la date de fabrication:	OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/>
---	---

FMVSS 302 / CMVSS 302**Validité**

Valable pour tous les monospaces Sprinter, sauf code F28 et code F50.

Explication

Une fois complété, ce véhicule répondra aux exigences de la norme 302, Inflammabilité des maté-

riaux intérieurs, si aucune modification n'est effectuée sur les matériaux intérieurs ou si aucun matériau intérieur non conforme n'est utilisé dans l'habitacle du véhicule.

49 CFR, partie 568.5 Annexe des modifications (Modifications Addendum) – à remplir uniquement par les fabricants intermédiaires

Nom du fabricant:	
Adresse du fabricant:	
Reprise de modifications qui devaient être effectuées dans le document sur le véhicule incomplet (IVD) afin de stipuler les modifications effectuées sur le véhicule:	
Les explications contenues dans la présente annexe sont exactes à la date de fabrication:	OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/>

FMVSS 403 / CMVSS 403**Validité**

Valable pour tous les monospaces Sprinter.

Explication

Ce véhicule incomplet ne remplit pas les exigences de la norme 403, Systèmes de plateformes de

levage pour véhicules à moteur. Mercedes-Benz AG ne donne aucune garantie quant à la conformité avec cette norme.

49 CFR, partie 568.5 Annexe des modifications (Modifications Addendum) – à remplir uniquement par les fabricants intermédiaires

Nom du fabricant:	
Adresse du fabricant:	
Reprise de modifications qui devaient être effectuées dans le document sur le véhicule incomplet (IVD) afin de stipuler les modifications effectuées sur le véhicule:	
Les explications contenues dans la présente annexe sont exactes à la date de fabrication:	OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/>

■ FMVSS 404 / CMVSS 404**Validité**

Valable pour tous les monospaces Sprinter.

Explication

Ce véhicule incomplet ne remplit pas les exigences de la norme 404, Dispositifs de levage à plate-

forme dans les véhicules à moteur. Mercedes-Benz AG ne donne aucune garantie quant à la conformité avec cette norme.

49 CFR, partie 568.5 Annexe des modifications (Modifications Addendum) – à remplir uniquement par les fabricants intermédiaires

Nom du fabricant:	
Adresse du fabricant:	
Reprise de modifications qui devaient être effectuées dans le document sur le véhicule incomplet (IVD) afin de stipuler les modifications effectuées sur le véhicule:	

49 CFR, partie 568.5 Annexe des modifications (Modifications Addendum) – à remplir uniquement par les fabricants intermédiaires

Les explications contenues dans la présente annexe sont exactes à la date de fabrication:	OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/>
---	---

CMVSS 1106**Validité**

Valable pour tous les monospaces Sprinter, sauf code F50.

Explication

(Uniquement pour le Canada) Une fois complété, ce véhicule répondra aux exigences de la norme 1106, Emissions sonores, si aucune modifi-

cation n'est effectuée sur les composants pertinents pour les émissions sonores, tels que le réglage du moteur (y compris les réglages du régulateur de régime), les composants du système d'échappement, les composants d'injection d'air, de la tôle de protection du radiateur, du ventilateur et de l'entraînement du ventilateur, des écrans antibruit, des pneus ou du matériel d'absorption des bruits, etc.

49 CFR, partie 568.5 Annexe des modifications (Modifications Addendum) – à remplir uniquement par les fabricants intermédiaires

Nom du fabricant:	
Adresse du fabricant:	
Reprise de modifications qui devaient être effectuées dans le document sur le véhicule incomplet (IVD) afin de stipuler les modifications effectuées sur le véhicule:	
Les explications contenues dans la présente annexe sont exactes à la date de fabrication:	OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/>

Partie 565 / 565.13**Validité**

Valable pour tous les monospaces Sprinter.

Explication

Une fois complété, ce véhicule répondra aux exigences de la partie 565, Numéro d'identification du véhicule (VIN), si le numéro d'identification du véhicule qui est imprimé sur l'étiquette apposée sur la couverture du présent manuel est en confor-

mité avec les exigences de cette norme et s'il est montré.

Une fois complété, ce véhicule répondra aux exigences de la partie 565.13, Exigences générales, si l'étiquette portant le numéro d'identification du véhicule qui est apposée sur la planche de bord n'a pas été enlevée, transformée ou modifiée et si le fabricant suivant n'a effectué aucune mesure qui limiterait la lisibilité de l'étiquette du numéro d'identification du véhicule, sur le dessus de la planche de bord.

49 CFR, partie 568.5 Annexe des modifications (Modifications Addendum) – à remplir uniquement par les fabricants intermédiaires

Nom du fabricant:	
Adresse du fabricant:	
Reprise de modifications qui devaient être effectuées dans le document sur le véhicule incomplet (IVD) afin de stipuler les modifications effectuées sur le véhicule:	
Les explications contenues dans la présente annexe sont exactes à la date de fabrication:	OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/>

Partie 567**Validité**

Valable pour tous les monospaces Sprinter.

Explication

Ce véhicule incomplet ne satisfait ni aux exigences de la partie 567 – Homologation – auxquelles sont soumis les fabricants intermédiaires et finaux, ni

aux exigences de la section 6.6 – Vignettes de sécurité – des Canadian Motor Vehicle Safety Regulations. Les fabricants intermédiaires et finaux sont responsables de la mise en conformité des identifications additionnelles avec ces exigences. Mercedes-Benz AG ne donne aucune garantie en matière de conformité.

49 CFR, partie 568.5 Annexe des modifications (Modifications Addendum) – à remplir uniquement par les fabricants intermédiaires

Nom du fabricant:	
Adresse du fabricant:	
Reprise de modifications qui devaient être effectuées dans le document sur le véhicule incomplet (IVD) afin de stipuler les modifications effectuées sur le véhicule:	

49 CFR, partie 568.5 Annexe des modifications (Modifications Addendum) – à remplir uniquement par les fabricants intermédiaires

Les explications contenues dans la présente annexe sont exactes à la date de fabrication:	OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/>

Véhicules canadiens**DETECTION DU VEHICULE**

Vous trouverez de plus amples informations dans le chapitre «Description du véhicule» du présent manuel. Pour les véhicules incomplets fabriqués par Mercedes-Benz AG, certaines applications nécessitent des packs de préparation optionnels qui figurent dans la liste des types de véhicules incomplets.

INFORMATION CANADIENNE SUR LES PERTURBATIONS DE FREQUENCE RADIO (RFI)

Tous les appareils équipés de moteurs à allumage commandé (moteurs à essence, gaz naturel ou propane, par exemple) qui sont fabriqués au Canada ou destinés à être mis en vente au Canada sont soumis aux «Regulations for the Control of Interference to 'Radio Reception'» canadiennes conformément à la norme ICES-002 sur le matériel produisant des interférences et sur la méthode d'essai applicable en vertu de la réglementation «CAN/CSA-C108.4-M06». Le non-respect de ces prescriptions est passible d'une amende ou d'une peine d'emprisonnement. Ce véhicule incomplet fabriqué par Mercedes-Benz AG (s'il ne s'agit pas d'un châssis de base (démonté)) a été conçu et fabriqué de sorte à répondre aux exigences réglementaires ou des modifications éventuelles autorisées par le ministère de la communication. Néanmoins, Mercedes-Benz AG n'exerçant aucun contrôle sur la manière dont ce véhicule incomplet est complété par les fabricants suivants, Mercedes-Benz AG ne garantit pas que le véhicule complet contenant les composants construits par Mercedes-Benz AG satisfont aux exigences applicables. Les informations suivantes sont mises à disposition des fabricants suivants afin de les aider à éviter une augmentation des émissions de ce véhicule pendant sa fabrication. Pour chaque véhicule complet, des mesures supplémentaires sont éventuellement nécessaires pour supprimer de manière adéquate les parasites des émissions RFI. Les composants concernés sont par exemple les bougies d'allumage, câble d'allumage, bobines

d'allumage, bandes de mise à la terre, protection des composants d'allumage, courroies de transmission, dispositif d'antiparasitage pour régulateurs de tension et dispositif d'antiparasitage pour bobine d'allumage.

En particulier:

- Tous les composants requis pour l'antiparasitage des émissions RFI qui sont enlevés pendant les travaux de maintenance et de réparation ou au cours des travaux de fabrication du véhicule doivent être remontés de la même manière qu'ils l'ont été à l'origine par Mercedes-Benz AG.
- Les protections sur les bobines d'allumage ne doivent pas être enlevées.
- Les bougies d'allumage, câbles d'allumage et bobines d'allumage de remplacement doivent présenter les mêmes caractéristiques d'antiparasitage RFI que la pièce OEM.
- Aucune des connexions de mise à la terre ne doit être enlevée.
- La mise à la terre des composants métalliques installés sur la superstructure ou le châssis doit être effectuée sur le châssis.
- Les circuits de commande électriques qui sont ajoutés en plus dans le véhicule ne doivent pas être installés à proximité des composants d'allumage haute tension.
- Le tracé du câblage dans le compartiment moteur ne doit en aucun cas être modifié.

Emissions et Sécurité**Informations relatives aux émissions et à la sécurité**

Pour les monospaces Sprinter complets ou les châssis de Sprinter avec cabine livrés par Mercedes-Benz AG aux distributeurs ou équipementiers, Mercedes-Benz AG confirme le respect des normes relatives aux émissions et à la sécurité des Etats-Unis et de l'Etat de Californie ou du Canada au moment de la fabrication. Si ce véhicule devait faire l'objet de modifications après la

livraison par Mercedes-Benz AG, l'équipementier ou le distributeur assume la responsabilité légale pour le renouvellement de l'homologation. Le présent chapitre contient des informations générales sur les normes applicables relatives aux émissions et à la sécurité au moment de la fabrication du véhicule. Le présent chapitre a été écrit en vue de procurer aux équipementiers une meilleure compréhension des normes sur les gaz d'échappement et les nuisances sonores définies dans les normes U.S. Environmental Protection Agency (US-EPA), California Air Resources Board (CARB), Federal Motor Vehicle Safety Standards (FMVSS) et Canadian Motor Vehicle Safety Standards (CMVSS). Mercedes-Benz AG ne donne ni autorisation ni recommandation pour les modifications ou les ajouts effectués sur le véhicule qui conduisent à un non-respect des normes EPA, CARB, FMVSS ou CMVSS ou portent atteintes à la sécurité du véhicule. Il est toutefois recommandé aux équipementiers de prendre une assistance juridique pour se faire conseiller sur l'interprétation des lois et prescriptions applicables pour déterminer si la modification effectuée sur le Sprinter risque de compromettre l'homologation définitive et la compliance du véhicule. Il incombe en outre aux équipementiers de ne pas compromettre la sécurité de fonctionnement du véhicule par leurs modifications.

Informations sur la réduction des gaz d'échappement

Tous les véhicules Sprinter sont équipés d'un moteur Mercedes-Benz homologué dans 50 Etats. Ce moteur est homologué en vertu des normes de l'US-EPA, CARB et des normes canadiennes de protection de l'environnement relatives aux émissions des moteurs diesel et à essence de poids lourds ainsi qu'en vertu des prescriptions californiennes supplémentaires On-Board Diagnostic II en tant que véhicule à faible émissions (ILEV), conformément au titre II, paragraphe 206 de Clean Air Act et des prescriptions 40 CFR parties 86 & 88 ainsi qu'en vertu de la section 1961, titre 13 du California Code of Regulations en tant que véhicule à très faibles émissions (ULEV) pour les véhicules de poids moyen (MDV). Le justificatif de l'une des homologations susmentionnées est affiché sur une étiquette de contrôle des gaz d'échappement, à savoir une étiquette «Important Engine Information» (voir le manuel d'utilisation du Sprinter) qui est apposée sur le couvre-culasse du moteur. Selon les prescriptions de l'EPA, les composants liés aux émissions doivent rester opérationnels tels qu'ils ont été homologués durant toute la durée

utile, à savoir 15 ans ou 150 000 miles (241 400km), la première échéance prévalant. Afin de garantir le mode de fonctionnement de ces composants, les consommateurs finaux doivent utiliser les carburants et lubrifiants appropriés et s'assurer de la maintenance professionnelle de ces composants conformément aux instructions contenues dans le manuel d'utilisation et dans le carnet de maintenance. Il est par ailleurs interdit d'apporter des modifications aux calibrages du moteur (tels que les réglages de débit de carburant, temps d'injection, réglages et emplacement des composants du système de limitation des émissions, réglages et emplacement des systèmes d'air de suralimentation et de refroidissement) qui diffèrent des configurations homologuées. Les prescriptions de Clean Air Act interdisent également à quiconque, y compris le distributeur et/ou l'équipementier, d'enlever ou de désactiver des systèmes ou éléments de construction qui sont montés dans un moteur de véhicule afin de répondre aux prescriptions.

Information sur la limitation des émissions sonores du véhicule

Le Noise Control Act de 1972 et les prescriptions 40 CFR, partie 205 de l'US-EPA «Transportation Equipment Noise Emission Controls» exigent que les camions neufs de moyen et fort tonnage ayant un PTAC supérieur à 10 000 lb (4 536 kg) respectent une valeur limite du bruit de roulement extérieur de 80 dB(A). Au Canada, la norme CMVSS 1106 des Noise Emissions impose que la valeur standard de limite de bruit de roulement soit également appliquée aux véhicules ayant un PTAC de 10 000 lb (4 536 kg) et inférieur, sachant qu'un camion ou un châssis avec cabine ayant un PTAC supérieur à 10 000 lb (4 536 kg) nécessite une homologation supplémentaire fixant une valeur limite de 90 dB(A) pour le bruit de roulement intérieur. Les exigences relatives aux étiquettes pour les émissions sonores ne s'appliquent toutefois qu'aux véhicules pour les Etats-Unis ayant un PTAC supérieur à 10 000 lb (4 536 kg).

Tous les Sprinter de type 907 livrés par Mercedes-Benz AG à nos distributeurs et équipementiers, à l'exception des véhicules portant le code FW1 (suppression de la paroi arrière de la cabine), code F28 (suppression de la paroi arrière de la cabine et du toit) ou code F50 (châssis désassemblé), répondent aux normes applicables susmentionnées de l'EPA et canadiennes sur les émissions sonores.

Les normes des Etats-Unis relatives aux émissions sonores n'étant pas obligatoires pour les Sprinter complets et les châssis ayant un PTAC inférieur à 10 000 lb (4 536 kg), l'étiquette concernant les émissions sonores n'est donc pas apposée sur ces derniers.

Les étiquettes concernant les émissions sonores sont uniquement apposées sur les châssis avec cabine ayant un PTAC supérieur à 10 000 lb (4 536 kg) pour lesquels la norme des Etats-Unis sur les émissions sonores est applicable. Le respect des prescriptions 40 CFR, partie 205 en matière d'identification et une identification suivante sont alors requises en cas de modifications visant à augmenter le PTAC des véhicules au-delà de 10 000 lb (4 536 kg), ou de modifications sur les composants pertinents pour le bruit. Voir ci-dessous. Il est recommandé aux équipementiers/fabricants finaux de se faire conseiller par leur assistance juridique pour s'assurer du respect des prescriptions et des lois, y compris l'étiquetage prescrit relatif aux émissions sonores. La loi et les prescriptions interdisent la manipulation des appareils ou des composants destinés à limiter les émissions sonores. Il est en particulier interdit d'enlever ou de désactiver des appareils ou des éléments de construction qui ont été montés sur un véhicule neuf en vue de limiter les émissions sonores. Ces appareils ou éléments pertinents pour les émissions sonores portent une étiquette. Il s'agit par exemple du réglage du moteur, y compris les réglages du régulateur de régime, les composants du système antipollution, les composants du système d'échappement, les composants d'injection d'air, de la tôle de protection du radiateur, du ventilateur et de l'entraînement du ventilateur, des écrans antibruit, des pneus, du matériel d'absorption des bruits, etc. Les prescriptions imposent également de maintenir les performances des systèmes utilisés pour la limitation des émissions sonores afin de satisfaire aux exigences des dispositions 40 CFR partie 202 de l'US-EPA ou 49 CFR partie 325 intitulées «Exterior Noise Emission Standards for Interstate Motor Carrier».

Informations relatives aux normes de sécurité des véhicules

Les prescriptions du National Traffic and Motor Vehicle Safety Act de 1966 et des FMVSS aux Etats-Unis ainsi que les prescriptions du Motor Safety Act de 1993 et des CMVSS au Canada définissent certaines exigences en matière de sécurité des véhicules ainsi que la responsabilité spécifique en ce qui concerne l'homologation au cours des

différentes phases de fabrication du véhicule. Les équipementiers doivent de ce fait contrôler soigneusement toutes les exigences réglementaires et prendre conseil auprès d'une assistance juridique afin de garantir le respect des normes applicables.

Informations de référence

Directives pour la carrosserie et l'équipement (Body and Equipment Guidelines)

Dans ce manuel, vous trouverez régulièrement des renvois aux informations contenues dans les directives «Body and Equipment Guidelines». En outre, des recommandations supplémentaires relatives à la construction ainsi que des spécifications sont mises à disposition afin d'assister les fabricants suivants lors de la finition du châssis avec la cabine et du véhicule incomplet.

Vous trouverez les directives Body and Equipment Guidelines sur Internet aux adresses:

- <https://www.upfitterportal.com/en-us> (Etats-Unis)
- <https://www.upfitterportal.com/en-ca> (Canada)

Portail Mercedes-Benz de transformation de monospaces

Pour davantage de ressources et d'informations, telles que les informations de contact, ainsi que pour transmettre des demandes d'informations, veuillez vous rendre sur le portail Mercedes-Benz de transformation des monospaces, «Portail Mercedes-Benz de transformation des monospaces».

Vous trouverez les directives Body and Equipment Guidelines sur Internet aux adresses:

- <https://www.upfitterportal.com/en-us> (Etats-Unis)
- <https://www.upfitterportal.com/en-ca> (Canada)

Distributeur du véhicule

Etats-Unis:

Mercedes-Benz USA, LLC

1 Mercedes-Benz Dr

Sandy Springs, GA 30328

<https://www.mbusa.com>

<http://www.mbsprinterusa.com/>

Customer Assistance Center:

1-877-762-8267

Canada:

Mercedes-Benz Canada, Inc.

98 Vanderhoof Avenue

Toronto, ON M4G 4C9

<https://www.mercedes-benz.ca>

Customer Relations Department:

1-800-387-0100

Introduction

Final-stage manufacturer

We would like to congratulate you on having purchased your new Sprinter.

This is the incomplete vehicle document (IVD) for incomplete Sprinter vehicles, which is necessary in accordance with 49 CFR Part 568 or the Canadian legal document SOR2002-55, section 6.1, in the following "49 CFR Part 568", if both regulations are stipulated. A copy of the IVD may be created for your finished Sprinter. This is intended for your dealer or supplier if any modifications or changes are undertaken before you purchase the vehicle. The IVD supports suppliers and/or dealers who change or attach equipment to Sprinter vehicles in compliance with the applicable regulations. The specifications contained in this booklet, including information on applicable regulations, are accepted as being correct at the time of publication. Suppliers should, however, contact their advisers to ensure compliance with the relevant laws and regulations. This booklet is regularly revised when new products are introduced and there is additional information on these products.

Before any modifications or installation of equipment is carried out in or to a Sprinter, please read the guidelines for Sprinter vehicle bodies and equipment (Sprinter Body and Equipment Guidelines) for further details and, if necessary, you should consult your authorized Sprinter Dealer and your legal adviser.

The IVD applies to the following incomplete vehicle types:

- Incomplete Sprinter Van
- Sprinter chassis with cab
- Sprinter Cutaway
- Sprinter disassembled chassis

DECLARATION OF ACCURACY

In accordance with 49 CFR 568.4(a)(9), Mercedes-Benz AG confirms that the information regarding the date of manufacture of the incomplete vehicle contained in this document on the incomplete vehicle is correct and each intermediate and final stage manufacturer can use and rely on this information.

Important: in order to rely on the warranty for the compliance with regulations in this manual, the incomplete vehicles must be completed as one of the completed vehicle types designated in the "Vehicles and preparation packages" section. They must not exceed the specified values for GVWR,

GAWRs or curb weight, provided that they are specified in this document and the Sprinter Body and Equipment Guidelines. This vehicle has been certified with a permissible gross vehicle weight (GVWR) of over 8500 lbs (3856 kg). If the GVWR is modified to less than 8,500 lbs (3,856 kg) additional federal safety standards and/or Canadian vehicle safety standards (Canadian Motor Vehicle Safety Standards) (F/CMVSS) may apply.

Introduction

The information included in this manual is provided to intermediate or final-stage manufacturers in accordance with the safety regulations of the United States of America and Canada, as well as, in some cases, where this is not legally required. Incomplete vehicles manufactured for sale in or import to the USA are specially equipped. The descriptions and data in the document exclusively refer to the vehicle safety standards according to the latest version of the National Traffic and Motor Vehicle Safety Act from 1966. An incomplete vehicle manufactured for sale in or import to Canada is specially equipped for Canada. This vehicle meets the requirements of the current Canadian Motor Vehicle Safety Standards (CMVSS) as of the production date printed on the cover of this manual. The chapter on "Emission and safety information" of this manual contains information on conformity to the emissions regulations in the United States of America, Canada and the State of California as well as the fuel consumption regulations in the United States of America. You should not refer to this manual for obtaining information on complying with any Federal Motor Carrier Safety Administration regulations, Federal Highway Administration regulations, or regulations regarding the Occupational Safety and Health Act (OSHA) or other state, national or communal regulations regarding the performance or the construction of vehicles. The final-stage manufacturer is responsible for clarifying the applicability and compliance with state, national or communal regulations which are not mentioned in detail in this manual.

IMPORTANT: (US vehicles) Mercedes-Benz AG has taken as much care as possible to indicate the specific conditions where possible, according to which an incomplete vehicle may be completed in such a way that it fulfills all applicable US vehicle safety standards (Federal Motor Vehicle Safety Standard). These specific details should help subsequent-stage manufacturers avoid cases of inadvertent non-compliance with certain standards. It should be noted that final responsibility for con-

formity to the complete vehicle lies with the final-stage manufacturer, who, in accordance with Title 49, Code of Federal Regulations, Part 567.5, is legally obligated for confirming that the complete vehicle fulfills all the requirements of the valid US vehicle safety standards and state, national and Californian emissions and noise protection standards. Mercedes-Benz AG does not provide assurances regarding the suitability of modifications to a particular application, provided that these are not mentioned in detail herein. Intermediate or final-stage manufacturers are obliged to determine the suitability of a modification for its specific usage on the basis of their own technical judgment.

IMPORTANT: (US and Canadian vehicles) modifications to an incomplete vehicle other than those performed by Mercedes-Benz AG or transport damage may affect indications of conformity contained in this manual or the assurances printed on a marking affixed on a vehicle.

Definitions

Definitions

The following definitions come from Title 49, Code of Federal Regulations (49 CFR), Parts 567.3, 568.3, 571.3 or from Mercedes-Benz AG, as specified below. Canadian definitions come from Canadian Motor Vehicle Safety Regulations (CMVSR), section 2(1) and are indicated by the additional comment "valid for Canada". Mercedes-Benz AG definitions pertain only to content in this manual. Some concepts define abbreviations used in this manual.

Ambulance — is a vehicle for medical assistance, which provides: a driver's compartment; a patient compartment for a paramedic, medical attendant and two patients on stretchers (one patient on the main stretcher and a second patient on the folding stretcher on the bench seat) so positioned that the patient who is of greater priority can be cared for during transportation; equipment and supplies for emergency care on site as well as during transportation; a two-way radio; and, if necessary, light rescue equipment. The ambulance is designed and constructed in such a way that safety and comfort are guaranteed and deterioration of the patient's injuries or illness can be avoided. (From Federal Specification KKK-A-1822-F). The Mercedes-Benz AG definition of an ambulance also includes all vehicles used for transporting Environmental Control and Life Support Systems, equipment, transporting emergency or regular patients. A

driver can increase the maximum engine speed at normal idling speed if the vehicle's engine is equipped with a "kick-start" system, provided that the vehicle does not move. (Mercedes-Benz AG)

B-pillar — is the bodywork structure located directly rearward of each front door. This structure includes the outer panel, all inner panels or reinforcements that support the door opening, the door locking system and/or the roof structure. (Mercedes-Benz AG)

Basic chassis (disassembled) — an incomplete vehicle, without the occupant space, that requires the addition of an occupant space and components for loading, carrying out work or bearing loads in order to fulfill its intended function. (Code: F50) (Mercedes-Benz AG)

Bus — an engine-driven vehicle, with the exception of a trailer, used for transporting more than ten (10) people (49 CFR 571.3).

Bus (valid for Canada) — a vehicle with a designated seating capacity of more than 10, but excluding a trailer, or a vehicle which is imported temporarily for special purposes. (Autobus)

Chassis with cab — an incomplete vehicle, with a completed occupant space, that requires only the addition of the components for loading, carrying out work or bearing loads in order to perform its intended function (49 CFR 567.3).

Complete vehicle — a vehicle that requires no further manufacturing operations to perform its intended function (49 CFR 567.3).

Critical code item — a component or a process which may effect conformity to a federal regulation or which could directly impair the safe operation of the vehicle.

Cutaway Chassis — an incomplete vehicle that has the rear section and/or roof of the cab cut out in order to install a structure which enables passage from the driver's area into the rear section of the vehicle (codes: FA1, F28, FW1).

Designated seating position (valid for USA) — a seat location that has a seating surface width, as described in § 571.10(c) of this part, of at least 13 in (330 mm). The number of designated seating positions at a seat location is determined according to the procedure set forth in § 571.10(b).

For trucks and multi-purpose passenger vehicles with a gross vehicle weight rating (GVWR) of more than 10,000 lbs (4,536 kg), police vehicles according to definition in S7 of the FMVSS 208, fire engines, ambulances and motor caravans, a seating location that is marked in accordance with

S4.4 of FMVSS 207 will be considered a designated seat position.

For the sole purpose of determining the classification of any vehicle sold or introduced into interstate commerce for purposes that include transporting students to and from school or educational events, any location in such a vehicle intended for securing an occupied wheelchair during vehicle operation is regarded as four designated seating positions. (49 CFR 571.3)

Designated seating position (valid for Canada) — a location in a vehicle that is likely to be used as a seating position and, thus, has a seating surface width of at least 13 in (330 mm).

Final-stage manufacturer — a person who performs manufacturing processes on an incomplete vehicle such that it become a complete vehicle (49 CFR 567.3).

Gross axle weight rating (GAWR) — the predetermined value for the load-bearing capacity of a single-axle system specified by a vehicle manufacturer, as measured at points where the tire is in contact with the ground (49 CFR 571.3).

Gross combination weight rating (GCWR) — the value specified by the manufacturer as the loaded weight of a combination vehicle (49 CFR 571.3).

Gross vehicle weight rating (GVWR) — the value specified by the manufacturer as the loaded weight of a single vehicle (49 CFR 571.3).

H-point (valid for USA) — the mechanically hinged hip point of a test dummy which simulates the actual pivot center of the human torso and thigh, described in SAE Recommended Practice J826, "Manikins For Use in Defining Vehicle Seating Accommodations", November 1962 (49 CFR 571.3).

H-point (valid for Canada) — the mechanically hinged hip point of a test dummy which simulates the actual pivot center of the human torso and thigh, described in SAE Standard J826 APR80, Devices for Use in Defining and Measuring Vehicle Seating Accommodation. July 1995 (H point)

Incomplete vehicle (valid for USA) — an assembly consisting, at a minimum, of chassis (including the frame), drive train, steering system, suspension system and brake system; these systems are in the condition in which they will be installed in the complete vehicle. The vehicle is considered incomplete until it has undergone further manufacturing processes. (49 CFR 567.3)

Incomplete vehicle (valid for Canada) — a vehicle, (a) with the exception of a vehicle which has been

temporarily imported for special purposes, is operational and consists of at least a chassis structure, drive train, steering system, suspension system and brake system; these systems are in the condition in which they will be installed in the complete vehicle. The vehicle is considered incomplete until it has undergone further manufacturing processes or (b) is an incomplete trailer.

Manufacturer of an incomplete vehicle — a person, [company, which (CMVSR)] who manufactures an incomplete vehicle by assembling components; none of these components constitute an incomplete vehicle on their own (49 CFR 567.3).

Intermediate manufacturer — a person [company (CMVSR)], with the exception of the manufacturer of an incomplete vehicle or the final-stage manufacturer, who [which (CMVSR)] performs manufacturing processes on a vehicle manufactured in two or more phases (49 CFR 567.3).

Motor caravan — an engine-driven multi-purpose vehicle which can be temporarily used as a home and has at least four of the following facilities: cooking area; refrigerator or coolbox; chemical toilet; heating and/or air-conditioning system [a system which can be operated independently of the engine (CMVSR)]; a water supply system including installing and sink and a separate 110 – 125 V power supply and/or LP gas supply (49 CFR 571.3).

Multifunction School Activity Bus (MFSAB) — a school bus which is not intended for transporting pupils to and from home or a bus stop to school (49 CFR 571.3).

Multifunction School Activity Bus (MFSAB) (valid for Canada) — a school bus which has been designed for transporting pupils to and from school under certain conditions for which monitoring the traffic is not necessary.

Multi-purpose passenger vehicle (MPV) (valid for USA) — an engine-driven vehicle, with the exception of slow vehicles or trailers, which is used for transporting a maximum of ten (10) people. This vehicle has been built on a truck chassis or has optional equipment for occasional off-road usage (49 CFR 571.3).

Multi-purpose passenger vehicle (MPV) (valid for Canada) — a vehicle with a maximum capacity of ten seats which has been built on a truck chassis or has optional equipment for occasional off-road usage. This does not include hovercraft, all-terrain vehicle, golf cart, slow vehicle, passenger vehicle, three-wheeled vehicle, truck or vehicle which was temporarily imported for special purposes.

School bus — a bus which has been sold, or introduced in interstate commerce, for purposes such as transporting pupils to and from school or to and from educational events. However, this vehicle is not a bus designed for sale and for use as a means of transport in city traffic (49 CFR 571.3).

School bus (valid for Canada) — a bus designed and equipped for transporting pupils to school.

Seating reference point (valid for USA) — the specifically designed H-point in accordance with the definition in SAE J1100 (June 1984).

The H-point has the following characteristics:

- (a) establishes the rearmost normal driving and passenger position of each designated seat position in a vehicle for the design;
- (b) has X, Y and Z coordinates established relative to the designed vehicle structure;
- (c) simulates the pivot center of the torso and thigh joints; and
- (d) is the reference point employed to position the two-dimensional template described in SAE J826 (May 1987).

Seat reference point (valid for Canada) — "Seat reference point" describes the specific design H-point in accordance with the definition in section 3.11.1 of the SAE Recommended Practice J1100, Motor Vehicle Dimensions (February 2001).

The H-point has the following characteristics:

- (a) establishes the rearmost normal driving and passenger position of each designated seating position, which includes consideration of all modes of adjustment, horizontal, vertical and tilt, in a vehicle;
- (b) has X, Y and Z coordinates established in accordance with the definition in section 3.3 of the SAE Recommended Practice J1100, Motor Vehicle Dimensions (February 2001), which are established relative to the vehicle;
- (c) simulates the pivot center of the torso and thigh joints; and
- (d) is the reference point employed to position the H-point template with the 95th percentile in accordance with the description in section 4.1 of the SAE standard J826, Devices for Use in Defining and Measuring Vehicle Seating Accommodation (July 1995); or, if this template could not be created, the reference point, where the seat is in the rearmost position.

Second Unit Body (SUB) — consists of the body-work structure and/or any components and/or equipment used for transporting or carrying loads and performing tasks, which are installed on or in an incomplete vehicle by a subsequent-stage manufacturer in order to bring an incomplete vehicle to completion. (Mercedes-Benz AG)

Subsequent-stage manufacturer — means either an intermediate or final-stage manufacturer or both.

Completed seat — a complete, functional seat assembly including a seat pedestal, seat guide rail, seat base, seat backrest, seat backrest adjuster, seat padding, all mounting devices and the final upholstering material (i.e. cloth, leather, vinyl). (Mercedes-Benz AG)

Truck (valid for USA) — an engine-driven vehicle, with the exception of a trailer, used primarily for transporting goods or special equipment. (49 CFR 571.3)

Truck (valid for Canada) — "truck" describes a vehicle designed primarily for transporting goods or special equipment. This does not include competition vehicles, caterpillar vehicles, three-wheeled vehicles, trailers, work vehicles, vehicles temporarily imported for special purposes, vehicles designed exclusively for off-road driving or slow vehicles; (Camion)

Unladen vehicle weight (UVW) (valid for USA) — the weight of a vehicle which is filled to the maximum level with all operating fluids required for vehicle operation, but is without loads, vehicle occupants or accessories which are usually removed from the vehicle when it is not in use. (49 CFR 571.3)

Unladen vehicle weight (UVW) (valid for Canada) — the weight of a vehicle which is filled to the maximum level with all operating fluids required for vehicle operation, but is without loads or vehicle occupants.

Incomplete seat — the structure including a seat pedestal, seat guide rail, seat base, seat backrest, seat backrest adjuster, seat padding, all mounting devices required for a functional seat assembly without the final upholstering material (e.g. cloth, leather, vinyl) and upholstery attaching materials. (Mercedes-Benz AG)

Walk-In Van — a van used for delivering goods in urban areas. A person can enter this vehicle without having to bend over. This definition from Mercedes-Benz AG is based on information from 41 FR 54945, published on the 16th December 1976, and from 42 FR 34288, published on the 5th July 1977.

Walk-In Van (valid for Canada) – a van with a front door high enough for a person who is 5.6 ft (170 cm) tall to be able to enter the occupant space upright.

Safety standards

Safety standards – USA and Canada

Standard number	Part 571 – Federal Motor Vehicle Safety Standards	Bus	MPV	Truck	Equip-ment ¹
101	Controls and displays	X	X	X	
102	Transmission shift position sequence, starter interlock, and transmission braking effect	X	X	X	
103	Windshield defrosting and defogging systems	X	X	X	
104	Windshield wiping and washing systems	X	X	X	
105	Hydraulic and electric brake systems	X ²	X ²	X ²	
106	Brake hoses	X	X	X	
108	Lamps, reflective devices, and associated equipment	X	X	X	X
110	Tire selection and rims and motor home/recreation vehicle trailer load carrying capacity information for motor vehicles with a GVWR of 10000 lbs (4536 kg) or less	X ³	X ³	X ³	X ³
111	Rear visibility	X	X	X	
113	Hood latch system	X	X	X	
114	Anti-theft protection		X ³	X ³	
115	Vehicle identification number (VIN) (Canada only)	X	X	X	
116	Motor vehicle brake fluids	X	X	X	X
118	Power-operated window, partition, and roof panel systems		X ³	X ³	
119	New pneumatic tires for vehicles other than passenger cars				X ⁴

¹ This column contains standards with requirements for equipment and components.

² Applies to vehicles with a gross vehicle weight rating (GVWR) of more than 7716 lbs (3500 kg).

³ Applies to vehicles with a gross vehicle weight rating (GVWR) of 10000 lbs (4536 kg) or less.

⁴ Applies to vehicles with a gross vehicle weight rating (GVWR) more than 10000 lbs (4536 kg) (USA only).

Standard number	Part 571 – Federal Motor Vehicle Safety Standards	Bus	MPV	Truck	Equipment ¹
120	Tire selection and rims for vehicles with a GVWR of more than 10000 lbs (4536 kg)	X ⁴	X ⁴	X ⁴	X ⁴
124	Accelerator control systems	X	X	X	
126	Electronic stability control systems for light vehicles	X ³	X ³	X ³	
138	Tire pressure monitoring system	X ³	X ^{3, 5}	X ³	
139	New pneumatic radial tire for light vehicles				X ³
201	Occupant safety in Interior Impact	X ^{3, 6}	X ³	X ³	
202	Head restraints	X ³	X ³	X ³	
203	Impact protection for the driver from the steering control system	X ³	X ³	X ³	
204	Steering control rearward displacement	X	X	X	
205	Glazing materials	X	X	X	X
206	Door locks and door retention components	X ³	X ³	X ³	
207	Seating systems	X	X	X	
208	Occupant crash protection	X ⁷	X ⁷	X ⁷	X
209	Seat belt assemblies	X	X	X	
210	Seat belt assembly anchorages	X	X	X	
210.1	User-ready tether anchorages for restraint systems and booster seats (Canada only)	X ⁸			

¹ This column contains standards with requirements for equipment and components.

⁴ Applies to vehicles with a gross vehicle weight rating (GVWR) more than 10000 lbs (4536 kg) (USA only).

³ Applies to vehicles with a gross vehicle weight rating (GVWR) of 10000 lbs (4536 kg) or less.

⁵ Applies to vehicles with single tires on the rear axle.

⁶ The requirements in section S6 from standard number 201 (United States of America) do not apply to buses with a gross vehicle weight rating (GVWR) of more than 8,510 lbs (3,860 kg) and walk-in vans.

⁷ Injury criteria apply to vehicles with a gross vehicle weight rating (GVWR) of a maximum of 8,500 lbs (3,856 kg) and an unladen vehicle weight (UVW) of a maximum of 5,500 lbs (2,495 kg); in the USA, this excludes walk-in vans and vehicles intended exclusively for sale to the U.S. Postal Service; in Canada, this excludes vehicles manufactured for persons with disabilities.

⁸ Applies to multi-purpose passenger cars and trucks with a maximum gross vehicle weight (GVWR) of 8500 lbs (3856 kg) and an unladen weight (UVW) of 5500 lbs (2495 kg), buses with a maximum gross vehicle weight (GVWR) of 10000 lbs (4536 kg) and school buses.

Standard number	Part 571 – Federal Motor Vehicle Safety Standards	Bus	MPV	Truck	Equipment ¹
210.2	Lower universal anchorage systems for restraint systems and booster seats (Canada only)	X ⁸			
212	Windshield mounting	X ³	X ³	X ³	
213.4	Built-in restraint systems and built-in booster seats (Canada only)	X	X	X	
214	Side impact protection	X ³	X ³	X ³	
216a	Roof crush resistance	X ³	X ³	X ³	
217	Emergency bus exits and safety and release system for windows	X			
219	Windshield zone intrusion	X ³	X ³	X ³	
226	Ejection mitigation (of vehicle occupants)	X ³	X ³	X ³	
301	Fuel system integrity	X ³	X ³	X ³	
302	Flammability of interior materials	X	X	X	
403	Platform lift systems for motor vehicle				X
404	Platform lift installations in motor vehicles	X	X	X	
Part 565/565.13	Vehicle identification number (VIN) requirements (USA only)	X	X	X	
Part 567	Certification (label, content & position)	X	X	X	
1106	Noise emissions (Canada only)	X	X	X	

General information

General notes

The information contained in this section are provided in accordance with Title 49, Code of Federal Regulations, Part 568 – "Vehicles Manufactured in Two or More Stages", and according to section 6 of the Canadian Motor Vehicle Safety Regulations (CMVSR) – "Vehicles Manufactured in Stages".

Part 568 specifies that final stage manufacturers must complete the vehicles in compliance with all applicable federal motor vehicle safety standards and that every incomplete vehicle, completed in accordance with 49 CFR 567.5, must bear a label. Section 6.6 of the CMVSR specifies the label regulations for vehicles that are designated for sale in Canada.

¹ This column contains standards with requirements for equipment and components.

⁸ Applies to multi-purpose passenger cars and trucks with a maximum gross vehicle weight (GVWR) of 8500 lbs (3856 kg) and an unladen weight (UVW) of 5500 lbs (2495 kg), buses with a maximum gross vehicle weight (GVWR) of 10000 lbs (4536 kg) and school buses.

³ Applies to vehicles with a gross vehicle weight rating (GVWR) of 10000 lbs (4536 kg) or less.

General declaration of conformity

The "Conformity declaration" section of this manual contains a list of federal motor vehicle safety standards, which are valid, at the manufacturing date of this incomplete vehicle, for the type of completed vehicle this incomplete vehicle is to become.

A label with this date is affixed to the title page of this manual.

These declarations apply, in most cases, to certain types of incomplete or completed vehicles and specify the range of weights for the GVWR and UVW. The type of incomplete vehicle is indicated by the first, second and third digits/characters of the vehicle identification number (VIN). The table with vehicle types for completed vehicles shows the various ways in which incomplete vehicles can be completed with an optional preparation packet. On the left side of every conformity declaration there is a safety standard number that identifies the declaration. Because there are several conformity declarations that can correspond to a safety standard, great care must be taken when choosing the correct declaration. Individual CMVSS requirements are listed in the summary of guarantees for each specific safety standard.

Declarations pertaining to compliance with requirements that are contained in this manual can be found in the following three forms (49 CFR 568.4):

Type I – A declaration that the vehicle will comply with the standard after it is completed, provided certain clearly identified components of the incomplete vehicle are not modified.

Type II – A declaration regarding specific conditions for final-stage manufacturing, on the basis of which the manufacturer of the incomplete vehicle declares that the completed vehicle will be in compliance with the standard.

Type III – A declaration that conformity with the standard cannot be determined, on the basis of the components contained within the incomplete vehicle, and that the manufacturer of the incomplete vehicle does not give any guarantees regarding conformity with the standard.

The label contains the following information, which applies only to the vehicle with the same VIN:

- MY
- Make
- Model
- Production month/year
- GVWR
- GAWR/front
- GAWR/rear

INCOMPLETE VEHICLE – INFORMATION LABEL

A vehicle information label is affixed to the seat pedestal of all incomplete Sprinter vehicles manufactured by Mercedes-Benz AG. The first, second and third digits/characters of the vehicle identification number (VIN) indicate the incomplete vehicle type. These three characters are used to list the types of incomplete vehicles.

The California Air Resources Board (CARB) has requested a label with the vehicle identification number (VIN) in the form of a barcode, which can be read by a contactless barcode scanner pen. A barcode affixed directly below the VIN on the incomplete vehicle's information label, if such a label is present, will fulfill this requirement.

The Canadian Motor Vehicle Safety Act and Regulations require an information label to be attached for an incomplete vehicle, designated for sale in Canada, and that it includes the national safety symbol.

OPTIONAL PREPARATION PACKETS

In some cases, incomplete vehicles produced by Mercedes-Benz AG are equipped with an optional preparation packet. The completed vehicle types listed on the following pages show the incomplete vehicles and the optional preparation packets that can be requested from Mercedes-Benz AG if final-stage manufacturers wish to make use of the conformity declarations.

Vehicle description

INCOMPLETE VEHICLE – MANUAL TITLE PAGE

A label is affixed to the title page that contains the vehicle identification number (VIN) for the specific vehicle to which this manual belongs.

Vehicles and preparation packages

Vehicles and preparation packages

VIN characters 1-3	Incomplete vehicle	Completed vehicles			
		Truck	MPV (excluding ambulances)	MPV (ambulances)	Bus (excluding school buses)
W1X	Incomplete Sprinter 1500 van (8,550 GVWR) 2WD	X	IO1, IO2		
W1X	Incomplete Sprinter 2500 van (9,100 GVWR) 2WD	X	IO1, IO2, IO6, IO7	IO5	IO1, IO2
W1X	Incomplete Sprinter 2500 van (9,100 GVWR) 4WD	X	IO1, IO2, IO6, IO7	IO5	IO1, IO2
W1X	Incomplete Sprinter 3500 van (9,990 GVWR) 2WD (SuperSingle or DRW)	X	IO1, IO2	IO5	IO1, IO2
W1X	Incomplete Sprinter 3500XD van (11,030 GVWR) 2WD (SuperSingle or DRW)	X	IO1, IO2	IO5	IO1, IO2
W1X	Incomplete Sprinter 3500XD van (11,030 GVWR) 4WD	X	IO1, IO2	IO5	IO1, IO2
W1X	Incomplete Sprinter 4500 van (12,125 GVWR) 2WD	X	IO1, IO2	IO5	IO1, IO2
W1X	Incomplete Sprinter 3500XD as cab on chassis (11,030 GVWR) 2WD (SuperSingle or DRW)	X	X	IO5	X
W1X	Incomplete Sprinter 4500 as cab on chassis (12,125 GVWR) 2WD	X	X	IO5	X
W1X	Incomplete Sprinter 3500XD cutaway (11,030 GVWR) 2WD	X	X	IO5	X
W1X	Incomplete Sprinter 4500 cutaway (12,125 GVWR) 2WD	X	X	IO5	X

- IO1 = Windows All Around Package
- IO2 = Window Prep package
- IO5 = Ambulance Prep Package
- IO6 = Partition Prep Package
- IO7 = Camera Prep Package

a unit is completed as a vehicle model other than those listed above, it is possible that the declarations of conformity do not apply to it.

IMPORTANT: Mercedes-Benz AG provides no assurance that the completed vehicle models listed above are the only vehicle models that are suitable for the listed incomplete vehicles. However, if

Declarations of conformity

Declarations of conformity

■ FMVSS 101 / CMVSS 101

Validity

Applies to all Sprinter vans.

Statement

After completion, this vehicle will fulfill the requirements defined in Standard 101, Controls and Dis-

plays, provided that no modifications are made to the vehicle controls that are installed in the vehicle and fall within the geographic area of validity of the standard. Examples of modifications are modifications to the position marking, accessibility, visibility and/or lighting of the controls.

49 CFR part 568.5 Modifications addendum – to be completed by intermediate manufacturers only

Manufacturer's name:	
Manufacturer's address:	
Entry of modifications that should be made in the incomplete vehicle document (IVD) in order to reflect the changes made to the vehicle:	
The statements contained in this addendum are correct as of the date of manufacture:	YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

■ FMVSS 102 / CMVSS 102

Validity

Applies to all Sprinter vans.

Statement

After completion, this vehicle will fulfill the requirements defined in Standard 102, Transmission Shift Position Sequence, Starter Interlock, and Trans-

mission Braking Effect, provided that no modifications are made to the transmission, transmission control, connecting rods and cables, cables or solder connections on the starter, neutral safety switch and ignition lock or to a corresponding switch and its wiring or the markings of the gear lever order.

49 CFR part 568.5 Modifications addendum – to be completed by intermediate manufacturers only

Manufacturer's name:	
Manufacturer's address:	

49 CFR part 568.5 Modifications addendum – to be completed by intermediate manufacturers only

Entry of modifications that should be made in the incomplete vehicle document (IVD) in order to reflect the changes made to the vehicle:

The statements contained in this addendum are correct as of the date of manufacture:

YES NO

FMVSS 103 / CMVSS 103**Validity**

Applies to all Sprinter vans except code F50.

Statement

After completion, this vehicle will fulfill the requirements defined in Standard 103, Windshield

Defrosting and Defogging Systems, provided that no modifications are made to the windshield de-icing and defogging systems, controls, wiring or vehicle heating system or to the limiting or redirection of the air distribution to the windshield.

49 CFR part 568.5 Modifications addendum – to be completed by intermediate manufacturers only

Manufacturer's name:

--

Manufacturer's address:

--

Entry of modifications that should be made in the incomplete vehicle document (IVD) in order to reflect the changes made to the vehicle:

The statements contained in this addendum are correct as of the date of manufacture:

YES NO

FMVSS 104 / CMVSS 104**Validity**

Applies to all Sprinter vans except code F50.

Statement

After completion, this vehicle will fulfill the requirements defined in Standard 104, Windshield Wiping

and Washing Systems, provided that no modifications are made to the components of the windshield wiper and windshield washer system, including the windshield wiper arms, wiper blades, rear window washer system, controls, wiring, connections or fluid distribution of the spray nozzle for the windshield.

The Body/Equipment Mounting Directive must always be consulted before any modification to the windshield wiper and windshield washer system.

49 CFR part 568.5 Modifications addendum – to be completed by intermediate manufacturers only	
Manufacturer's name:	
Manufacturer's address:	
Entry of modifications that should be made in the incomplete vehicle document (IVD) in order to reflect the changes made to the vehicle:	
The statements contained in this addendum are correct as of the date of manufacture:	YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

FMVSS 105 / CMVSS 105

Validity

Applies to all Sprinter vans.

Statement

After completion, this vehicle will fulfill the requirements defined in Standard 105, Hydraulic and Electric Brake Systems, provided that no values of the gross axle weight rating (GAWR) or gross vehicle weight rating (GVWR) are exceeded or modifications are made that affect the brake system, the components and connections of the hydraulic sys-

tem, the components of the anti-lock braking system or the electrical circuitry, tire size and wheelbase. Furthermore, the center of gravity after modifications or the combined centers of gravity of all additional elements added by subsequent manufacturers must fulfill the requirements of the "Sprinter Body and Equipment Guidelines" for the maximum permissible positions of the center gravity and calculation of the center of gravity after modifications ("**Maximal Extreme Permissible Positions of Center of Gravity and Calculation of Center of Gravity after Modifications**").

49 CFR part 568.5 Modifications addendum – to be completed by intermediate manufacturers only	
Manufacturer's name:	
Manufacturer's address:	
Entry of modifications that should be made in the incomplete vehicle document (IVD) in order to reflect the changes made to the vehicle:	

49 CFR part 568.5 Modifications addendum – to be completed by intermediate manufacturers only

The statements contained in this addendum are correct as of the date of manufacture:

YES NO

Calculations
Center of gravity

The overall height of the center of gravity (vehicle with equipment/complete vehicle body but unladen) must be kept as low as possible. The position of the center of gravity in the longitudinal direction of the vehicle is indicated by the reference point of the vehicle axle. The height of the center of gravity is displayed with the reference point of the center of the wheel hub or the road surface. Mercedes-Benz AG recommends that the position of the center of gravity be checked by an accredited and experienced testing body. Mercedes-Benz AG can help in an advisory capacity if necessary. If the center of gravity is determined by the body manufacturer, sections 10.1.1 "Determination of the Center of Gravity on the X-Axis" and 10.1.2 "Determination of the Center of Gravity on the Z-Axis" of the Body and Equipment Guidelines must be adhered to and the services of qualified personnel must be sought in order to obtain realistic and usable results.

Determination of the center of gravity on the x-axis

CG coordinates on x-axis (load distribution on front/rear axle)

Process:

- The vehicle should be weighed with complete equipment/body but unladen.
- Pump up the tires to the pressure specified for the maximum gross axle weight rating on each axle.
- Completely fill all fluid reservoirs (fuel tank, windshield washer system and, if present, hydraulic reservoir, water tank, etc.).
- Switch off the engine on the scales, shift to neutral position and apply the brakes and then release them.
- The vehicle must be parked horizontally on a flat surface for it to be weighed.

- Weigh the individual axle loads (front and rear axle loads) first and then the gross vehicle weight.
- The position of the center of gravity in a longitudinal direction of the vehicle can be calculated with these measurement results using equations (3) and (4).
- Check the results of (3) and (4) using (2).

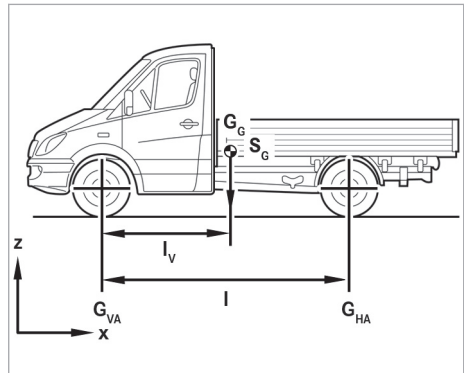


Illustration: axle load calculation

$$G_G = G_{HA} + G_{VA} \quad (1)$$

$$l = l_V + l_H \quad (2)$$

Calculation of the center of gravity on the x-axis

$$l_V = \frac{G_{HA} * l}{G_G} \quad (3)$$

$$l_H = \frac{G_{VA} * l}{G_G} \quad (4)$$

Weights:

G_G – gross vehicle weight

G_{VA} – front axle load with the vehicle unladen (specification or weighing of the respective chassis)

G_{HA} – rear axle load with the vehicle unladen (specification or weighing of the respective chassis)

Dimensions:

l_V – distance to the front axle of the overall center of gravity of the empty vehicle

l_H – distance to the rear axle of the overall center of gravity of the empty vehicle

l – wheelbase

G_G – overall center of gravity of the vehicle

WARNING: the practical determination of the height of the center of gravity can be carried out only by appropriately qualified staff and with the help of suitable and calibrated scales. To reduce measurement errors, each measurement should be carried out at least three times and then the average should be calculated from these three values. This value will then be used for carrying out the calculation with equations (3) and (4).

Determination of the center of gravity on the z-axis

Center of gravity coordinates on the z-axis (height of the center of gravity (h_S) for the entire vehicle)

For the body manufacturer to determine the height of the center of gravity of the entire vehicle (h_S), Mercedes-Benz AG recommends the following process after completion of the vehicle:

After reconstruction, the vehicle should be weighed on platform scales or a suitable wheel load scales in two different chassis positions in succession. As part of this, the axle loads of the vehicle must be determined in a horizontal and level position (G_{VA} and G_{HA} ; see 9.1.1 "Determination of the Center of Gravity on the X-Axis" and the axle loads of an axle raised to h' (Q_{HA} or Q_{VA}). The h' lifting height should be as high as possible in

accordance with the front and rear overhang angles of the vehicle (also referred to as the front/rear angle of approach/departure). The target value is $h' > 23.6$ in (> 600 mm).

To reduce measurement errors, at least six measurements must be carried out when the axle load for each vehicle axle is measured: three for each axle on a horizontal, stationary vehicle and three for each axle on a raised axle. Based on the three measurements in each position, a mean value should be calculated for each axle. The mean value is to be determined from these three values and then used for determining equations (5) to (7). To ensure that the end result is accurate as possible, the axle load change should be determined with both a raised rear axle and a raised front axle.

NOTE:

Note the following to avoid measurement errors:

- When the horizontally stationary vehicle is being weighed, the vehicle must be positioned exactly horizontally. Any differences in height between the axles that are caused by the scales must be compensated for accordingly. The axle to be weighed must be locked in order to prevent spring compression and spring action of the mountings when the vehicle is raised to the necessary lifting height.
- No vehicle parts may be in contact with the ground when the vehicle has been raised.
- All vehicle wheels must be able to roll: shift to neutral; all brakes including the parking brake are released; if necessary, brake pads are placed at a suitable distance from the wheels. To turn the vehicle (in order to determine the weight of the other axle), move the vehicle under its own power so that all existing tension in the vehicle is released.
- To turn the vehicle (in order to determine the weight of the other axle), move the vehicle under its own power so that all existing tension in the vehicle is released.
- Make sure that there are no free-moving objects in the vehicle during the measurements.
- If the vehicle suspension cannot be locked for design reasons or due to limited space, further axle load measurements must be performed in different raised positions (e.g. 23.6 in (600 mm), 27.6 in (700 mm) and 31.5 in (800 mm)). Errors can be limited by using an average in this case as well. The height of the center of gravity corresponds to the arithmetic

mean of the individual center-of-gravity heights in each raised position.

Procedure examples

1. The vehicle must be weighed with all its attachments and the add-on equipment but remain unladen.
2. Pump up the tires to the pressure specified for the relevant maximum gross axle weight rating.
3. Completely fill all fluid reservoirs (fuel tank, windshield washer system or, if present, hydraulic reservoir, water tank, etc.).
4. Switch off the engine on the scales, shift to neutral position and release the brakes.
5. The vehicle is first positioned such that the rear axle is horizontal and level on the scales and then the axle load is calculated.
6. Raise the front axle (FA) by the h' value of at least 23.6 in (600 mm). If the other boundary conditions of the vehicle are considered during raising to the height of h' , the end result will be improved as a consequence. The h' value must be determined for all individual measurements with a raised axle and should be identical wherever possible. As an alternative to a measurement of the raised height for h' , the angle between the wheel hubs can be determined.
7. Determine the resulting shift in the axle load (Q_{HA}) on the rear axle on the scales.
8. The vehicle will then be lowered and turned, and the corresponding measurement will be carried out on the front axle (first G_{VA} on the horizontal vehicle when it is stationary and then Q_{VA} with a raised rear axle).
9. Steps 4 to 7 must be carried out three times in total (if the suspension is locked).
10. Using the values calculated, equations (5) to (7) can now be used to calculate the height of the center of gravity.
11. For the calculation of the equations (3) to (9), all measurements must be given in millimeters (mm) and all weights in decanewtons.
12. (1 daN = 10 N). $G = 1 \text{ daN} = 10 \text{ N}$ is the weight force, which corresponds to the mass $m = 1 \text{ kg}$.
13. Raise the raised axle further (e.g. by 3.9 in (100 mm)) and measure the height of the center of gravity again to confirm the measurement result.

WARNING: the practical determination of the height of the center of gravity can be carried out only by appropriately qualified staff and with the help of suitable measuring devices and instruments.

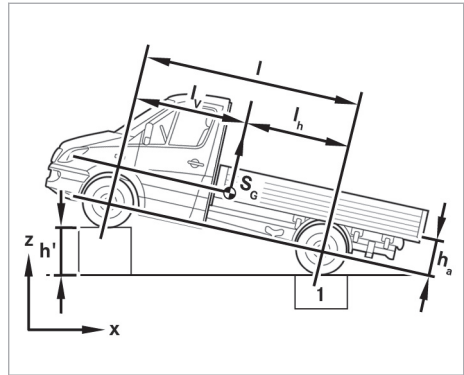


Illustration: determining the height of the center of gravity

$$h_s = h_a + r_{stat} \quad (5)$$

r_{stat} – loaded tire radius

Q_{VA} – front axle load with vehicle raised at rear

Q_{HA} – rear axle load with vehicle raised at front

h_s – height of the center of gravity relative to the road surface

h_a – height of the center of gravity relative to the wheel center

h' – height indicating how much the vehicle has been raised

S_G – overall center of gravity of the vehicle

1 – weighing device

Formula for raised front axle:

$$h_S = \left(\frac{l}{h'} * \frac{Q_{HA} - G_{HA}}{G_G} * \sqrt{l^2 - h'^2} \right) + r_{stat} \quad (6)$$

Formula for raised rear axle:

$$h_S = \left(\frac{l}{h'} * \frac{Q_{VA} - G_{VA}}{G_G} * \sqrt{l^2 - h'^2} \right) + r_{stat} \quad (7)$$

NOTE: Wheelbase "l" is determined by the model designation of the vehicle.

NOTE: The calculated center of gravity must not exceed the threshold values specified in "Maximum permissible position of the center of gravity".

FMVSS 106 / CMVSS 106

Validity

Applies to all Sprinter vans.

Statement

After completion, this vehicle will fulfill the requirements defined in Standard 106, Brake Hoses, provided that no modifications are made to the hydraulic brake hoses, brake hose groups or brake hose mounting fixtures, including the labeling on these components.

49 CFR part 568.5 Modifications addendum – to be completed by intermediate manufacturers only

Manufacturer's name:	
Manufacturer's address:	
Entry of modifications that should be made in the incomplete vehicle document (IVD) in order to reflect the changes made to the vehicle:	
The statements contained in this addendum are correct as of the date of manufacture:	YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

FMVSS 108 / CMVSS 108

Validity

Applies to all Sprinter vans.

Statement

After completion, this vehicle will fulfill the requirements defined in Standard 108, Lamps, Reflective Devices, and Associated Equipment, provided that

no modifications are made to the bulb groups and/or their mountings or the reflective equipment and/or mounting and no obstacles that restrict the visibility of elements are installed.

The Body/Equipment Mounting Directive must always be consulted before any modification to the lighting system.

49 CFR part 568.5 Modifications addendum – to be completed by intermediate manufacturers only

Manufacturer's name:	
Manufacturer's address:	
Entry of modifications that should be made in the incomplete vehicle document (IVD) in order to reflect the changes made to the vehicle:	
The statements contained in this addendum are correct as of the date of manufacture:	YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

FMVSS 110 / CMVSS 110

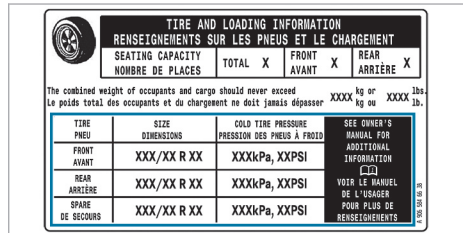
Validity

Applies to all Sprinter vans.

Statement

In its delivery condition, the completed Sprinter complies with the requirements of Standard 110, Tire Selection and Rims for Motor Vehicles with a GVWR of 10,000 lbs (4,536 kg) or less, particularly in relation to section 4.3, badge obligation, provided that no modifications are made that affect the tires, GVWR, seating capacity or gross weight of the occupants and load. The Sprinter chassis with cab in the condition as delivered by Mercedes-Benz AG is exempt from the badge obligation as per Standard 110. If the GVWR of the chassis with

cab exceeds 10,000 lbs (4,536 kg), however, the final-stage manufacturer is responsible for ensuring that the badge obligation is fulfilled upon completion of the vehicle.



Example only – US version

49 CFR part 568.5 Modifications addendum – to be completed by intermediate manufacturers only

Manufacturer's name:	
Manufacturer's address:	
Entry of modifications that should be made in the incomplete vehicle document (IVD) in order to reflect the changes made to the vehicle:	

49 CFR part 568.5 Modifications addendum – to be completed by intermediate manufacturers only

The statements contained in this addendum are correct as of the date of manufacture:	YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

FMVSS 111 / CMVSS 111**Validity**

Applies to all Sprinter vans except codes F50, IO7 and PA7.

Statement

After completion, this vehicle will fulfill the requirements defined in Standard 111, Rearview Mirrors,

provided that no modifications are made to the mirrors or cameras, their mountings, brackets, installation locations or cab structures or wiring harnesses and no obstacles that restrict the operation of these mirrors are installed.

The Body/Equipment Mounting Directive must always be consulted before any modification to rear-view equipment.

49 CFR part 568.5 Modifications addendum – to be completed by intermediate manufacturers only

Manufacturer's name:	
Manufacturer's address:	
Entry of modifications that should be made in the incomplete vehicle document (IVD) in order to reflect the changes made to the vehicle:	
The statements contained in this addendum are correct as of the date of manufacture:	YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

FMVSS 113 / CMVSS 113**Validity**

Applies to all Sprinter vans.

Statement

After completion, this vehicle will fulfill the requirements defined in Standard 113, Hood Latch Sys-

tem, provided that no modifications are made to the hood catches.

49 CFR part 568.5 Modifications addendum – to be completed by intermediate manufacturers only

Manufacturer's name:	
Manufacturer's address:	
Entry of modifications that should be made in the incomplete vehicle document (IVD) in order to reflect the changes made to the vehicle:	
The statements contained in this addendum are correct as of the date of manufacture:	YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

FMVSS 114 / CMVSS 114**Validity**

Applies to all Sprinter vans except code F50.

Statement

After completion, this vehicle will fulfill the requirements defined in Standard FMVSS 114, Theft Protection and Rollaway Prevention, or CMVSS 114,

Theft Protection and Rollaway Prevention, provided that no modifications are made to the steering column lock, gearshift lever, ignition lock or acoustic warning signal systems for when a key is inserted when a door is open. Standard 114 does not apply to Sprinters with a GVWR of more than 10,000 lbs (4,536 kg).

49 CFR part 568.5 Modifications addendum – to be completed by intermediate manufacturers only

Manufacturer's name:	
Manufacturer's address:	
Entry of modifications that should be made in the incomplete vehicle document (IVD) in order to reflect the changes made to the vehicle:	
The statements contained in this addendum are correct as of the date of manufacture:	YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

CMVSS 115**Validity**

Applies to all Sprinter vans.

Statement

(For Canada only) After completion, this vehicle will fulfill the requirements defined in Standard 115, Vehicle Identification Number [VIN], provided that no modifications are made to the

VIN badge or to the mounting or location of the VIN badge or the visibility of the VIN badge through the windshield. The equipment supplier accepts legal responsibility for all deviations from the original purpose of the VIN coding arising from its actions.

49 CFR part 568.5 Modifications addendum – to be completed by intermediate manufacturers only

Manufacturer's name:	
Manufacturer's address:	
Entry of modifications that should be made in the incomplete vehicle document (IVD) in order to reflect the changes made to the vehicle:	
The statements contained in this addendum are correct as of the date of manufacture:	YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

FMVSS 116 / CMVSS 116**Validity**

Applies to all Sprinter vans.

Statement

After completion, this vehicle will fulfill the requirements defined in Standard 116, Motor Vehicle Brake Fluids, provided that the brake fluid has not

been substituted or replaced and no foreign substances have been added to it.

Use only brake fluid approved by Mercedes-Benz according to MB Approval 331.0. Information about approved brake fluids can be obtained from any qualified specialist workshop or on the internet at <https://bevo.mercedes-benz.com>

49 CFR part 568.5 Modifications addendum – to be completed by intermediate manufacturers only

Manufacturer's name:	
Manufacturer's address:	
Entry of modifications that should be made in the incomplete vehicle document (IVD) in order to reflect the changes made to the vehicle:	

49 CFR part 568.5 Modifications addendum – to be completed by intermediate manufacturers only

The statements contained in this addendum are correct as of the date of manufacture:	YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

FMVSS 118 / CMVSS 118**Validity**

Applies to all Sprinter vans except code F50.

Statement

With this equipment, this vehicle will fulfill the requirements defined in Standard 118, Power-Operated Window, Partition, and Roof Panel Sys-

tems, provided that no modifications are made to the power window lifting system and connected electrical systems. In addition, conformity with Standard 118 is necessary in the event that subsequent modifications or installations are made. Standard 118 does not apply to Sprinters with a GVWR of more than 10,000 lbs (4,536 kg).

49 CFR part 568.5 Modifications addendum – to be completed by intermediate manufacturers only

Manufacturer's name:	
Manufacturer's address:	
Entry of modifications that should be made in the incomplete vehicle document (IVD) in order to reflect the changes made to the vehicle:	
The statements contained in this addendum are correct as of the date of manufacture:	YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

FMVSS 120 / CMVSS 120**Validity**

Applies to all Sprinter vans.

Statement

After completion, this vehicle will fulfill the requirements defined in Standard 120, Tire Selection and

Rims for Motor Vehicles Other Than Passenger cars, with a GVWR of more than 10,000 lbs (4,536 kg), provided that the GAWR or GVWR is not exceeded and the tires, rims and identification are not modified or replaced.

49 CFR part 568.5 Modifications addendum – to be completed by intermediate manufacturers only

Manufacturer's name:	
Manufacturer's address:	
Entry of modifications that should be made in the incomplete vehicle document (IVD) in order to reflect the changes made to the vehicle:	
The statements contained in this addendum are correct as of the date of manufacture:	YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

FMVSS 124 / CMVSS 124**Validity**

Applies to all Sprinter vans.

Statement

After completion, this vehicle will fulfill the requirements defined in Standard 124, Accelerator Con-

trol Systems, provided that no modifications are made to components of the throttle valve control or fuel allocation system.

49 CFR part 568.5 Modifications addendum – to be completed by intermediate manufacturers only

Manufacturer's name:	
Manufacturer's address:	
Entry of modifications that should be made in the incomplete vehicle document (IVD) in order to reflect the changes made to the vehicle:	
The statements contained in this addendum are correct as of the date of manufacture:	YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

■ FMVSS 126 / CMVSS 126

Validity

Applies to all Sprinter vans.

Statement

After completion, this vehicle will fulfill the requirements defined in Standard 126, Electronic Stability Control [ESC] Systems, provided that neither the gross axle weight rating (GAWR) nor the gross vehicle weight rating (GVWR) is exceeded and that no modifications are made that could affect the brake system, components and parts of the hydraulic

system, components or electrical integrated circuits of the anti-lock brake system, engine control system, traction control, tire size and rim, wheel-base, steering system or suspension system. Furthermore, the center of gravity must fulfill the requirements of the "Body & Equipment Guidelines on Calculation of Center of Gravity after Modifications" after modifications or the combined center of gravity of all additional elements added by downstream manufacturers. Standard 126 does not apply to Sprinters with a GVWR of more than 10,000 lbs (4,536 kg).

49 CFR part 568.5 Modifications addendum – to be completed by intermediate manufacturers only

Manufacturer's name:	
Manufacturer's address:	
Entry of modifications that should be made in the incomplete vehicle document (IVD) in order to reflect the changes made to the vehicle:	
The statements contained in this addendum are correct as of the date of manufacture:	YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

■ FMVSS 138 / CMVSS 138

Validity

Applies to all Sprinter vans.

Statement

After completion, this vehicle will fulfill the requirements defined in Standard 138, Tire Pressure Monitoring System, provided that no modifications are made to components of the tire pressure moni-

toring system, especially the valves, including the sensors, corresponding control units or rims. No additional modifications that could affect radio communication between wheels, antennas and control units may be made to the underbody, wiring harness or the attachments. Standard 138 does not apply to Sprinters with a GVWR of more than 10,000 lbs (4,536 kg).

49 CFR part 568.5 Modifications addendum – to be completed by intermediate manufacturers only

Manufacturer's name:	
Manufacturer's address:	
Entry of modifications that should be made in the incomplete vehicle document (IVD) in order to reflect the changes made to the vehicle:	
The statements contained in this addendum are correct as of the date of manufacture:	YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

FMVSS 139 / CMVSS 139**Validity**

Applies to all Sprinter vans.

Statement

After completion, this vehicle will fulfill the requirements defined in Standard 139, New Pneumatic

Radial Tires for Light Vehicles, provided that the GAWR or GVWR is not exceeded and the tires, rims and identification are not modified or replaced. Standard 139 does not apply to Sprinters with a GVWR of more than 10,000 lbs (4,536 kg).

49 CFR part 568.5 Modifications addendum – to be completed by intermediate manufacturers only

Manufacturer's name:	
Manufacturer's address:	
Entry of modifications that should be made in the incomplete vehicle document (IVD) in order to reflect the changes made to the vehicle:	
The statements contained in this addendum are correct as of the date of manufacture:	YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

■ FMVSS 201 / CMVSS 201

Validity

Applies to all Sprinter vans except code IO6.

Statement

After completion, this vehicle will fulfill the requirements defined in Standard 201, Occupant Protection in Interior Impact, provided that no modifications are made to the structure of the occupant space and if the following components provided by Mercedes-Benz AG have not been removed, installed elsewhere, altered or modified:

- Instrument panel
- Doors of the inner stowage compartment
- Overhead console (if included in the equipment)
- Roof lining
- Sun visors

- Seats
- Arm rests
- C-pillar trims with attachments (e.g. coat hooks)
- Belt height adjustment
- Stowage compartments in the roof and on the overhead consoles (if included in the equipment)
- Partition
- Energy-absorbing foams

Fulfillment of the regulation regarding the instrument panel is limited exclusively to the supplied condition by Mercedes-Benz AG and excludes retrofitted components.

Standard 201 does not apply to Sprinters with a GVWR of more than 10,000 lbs (4,536 kg).

49 CFR part 568.5 Modifications addendum – to be completed by intermediate manufacturers only

Manufacturer's name:	
Manufacturer's address:	
Entry of modifications that should be made in the incomplete vehicle document (IVD) in order to reflect the changes made to the vehicle:	
The statements contained in this addendum are correct as of the date of manufacture:	YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

■ FMVSS 202a / CMVSS 202

Validity

Applies to all Sprinter vans.

Statement

After completion, this vehicle will fulfill the requirements defined in Standard 202 and Stand-

ard 202a, Head Restraints, provided that no modifications are made to the seat or head restraint. Standard 202 and Standard 202a do not apply to Sprinters with a GVWR of more than 10,000 lbs (4,536 kg).

49 CFR part 568.5 Modifications addendum – to be completed by intermediate manufacturers only

Manufacturer's name:	
Manufacturer's address:	
Entry of modifications that should be made in the incomplete vehicle document (IVD) in order to reflect the changes made to the vehicle:	
The statements contained in this addendum are correct as of the date of manufacture:	YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

FMVSS 203 / CMVSS 203**Validity**

Applies to all Sprinter vans.

Statement

After completion, this vehicle will fulfill the requirements defined in Standard 203, Impact Protection

for the Driver from the Steering Control System, provided that no modifications are made to the steering system or steering system components. Standard 203 does not apply to Sprinters with a GVWR of more than 10,000 lbs (4,536 kg).

49 CFR part 568.5 Modifications addendum – to be completed by intermediate manufacturers only

Manufacturer's name:	
Manufacturer's address:	
Entry of modifications that should be made in the incomplete vehicle document (IVD) in order to reflect the changes made to the vehicle:	
The statements contained in this addendum are correct as of the date of manufacture:	YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

■ FMVSS 204 / CMVSS 204

Validity

Applies to all Sprinter vans.

Statement

After completion, this vehicle will fulfill the requirements defined in Standard 204, Steering Control Rearward Displacement, provided that the maxi-

mum curb weight is less than 5,500 lbs (2,495 kg) and that no modifications are made to the steering system or other front component system, including – but not limited to – the steering wheel, steering column, front structure, bumper suspension components, front axle, front axle carrier, cockpit crossmember, including fasteners and other front components.

49 CFR part 568.5 Modifications addendum – to be completed by intermediate manufacturers only

Manufacturer's name:	
Manufacturer's address:	
Entry of modifications that should be made in the incomplete vehicle document (IVD) in order to reflect the changes made to the vehicle:	
The statements contained in this addendum are correct as of the date of manufacture:	YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

■ FMVSS 205 / CMVSS 205

Validity

Applies to all Sprinter vans except code F50.

Statement

After completion, this vehicle will fulfill the requirements defined in Standard 205, Glazing Materials, provided that no modifications or replacements

are made to the glazing material used for the windshield or cab windows and if additional glazing material has been installed by a subsequent-phase manufacturer fulfills the requirements defined in Standard 205.

The Body/Equipment Mounting Directive must always be consulted before any modification to the glazing components.

49 CFR part 568.5 Modifications addendum – to be completed by intermediate manufacturers only

Manufacturer's name:	
Manufacturer's address:	
Entry of modifications that should be made in the incomplete vehicle document (IVD) in order to reflect the changes made to the vehicle:	

49 CFR part 568.5 Modifications addendum – to be completed by intermediate manufacturers only

The statements contained in this addendum are correct as of the date of manufacture:	YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

FMVSS 206 / CMVSS 206**Validity**

Applies to all Sprinter vans except code F50.

Statement

After completion, this vehicle will fulfill the requirements defined in Standard 206, Door Locks and Door Retention Components, provided that no

modifications are made to the door assembly, door locking system, door hinges, door locks, door locking bars, door hinge pins or other mountings or to the B- and C-pillars including the striker pin on the B-pillar or the load compartment sliding door structure. Standard 206 does not apply to Sprinters with a GVWR of more than 10,000 lbs (4,536 kg).

49 CFR part 568.5 Modifications addendum – to be completed by intermediate manufacturers only

Manufacturer's name:	
Manufacturer's address:	
Entry of modifications that should be made in the incomplete vehicle document (IVD) in order to reflect the changes made to the vehicle:	
The statements contained in this addendum are correct as of the date of manufacture:	YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

FMVSS 207 / CMVSS 207**Validity**

Applies to all Sprinter vans except code F50.

Statement

After completion, this vehicle will fulfill the requirements defined in Standard 207, Seating Systems,

provided that no modifications are made to seats, seat guide rails, seat adjusting devices, restraint systems, release and setting controls, seat riser and seat base or to the cab floor and supporting structure. Any additional seating system installed in this vehicle must fulfill the relevant requirements of this standard.

49 CFR part 568.5 Modifications addendum – to be completed by intermediate manufacturers only

Manufacturer's name:	
Manufacturer's address:	
Entry of modifications that should be made in the incomplete vehicle document (IVD) in order to reflect the changes made to the vehicle:	
The statements contained in this addendum are correct as of the date of manufacture:	YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

FMVSS 208 / CMVSS 208**Validity**

Applies to all Sprinter vans except code F50.

Statement

After completion, this vehicle will fulfill the requirements defined in Standard 208, Occupant Crash Protection, provided that no modifications are made to the seat positions, seat belt arrangements, seat belt anchorage points, cab and supporting structure or substructure or if the number of designated seat positions for occupants is changed. No measures that could impair the integrity of the belt and seat belt warning systems are taken. Any rear seats installed by Mercedes-Benz AG that are removed for any reason must be returned to their original state and original position in the vehicle. The air bag supplemental restraint system (driver, occupants, seats, air curtains) as installed by Mercedes-Benz AG is not removed, installed elsewhere or otherwise modified or

changed. The information labels for the air bag supplemental restraint system that have been affixed to the front sun visors are visible and have not been changed, modified or removed. If the information labels for the air bag supplemental restraint system are not affixed to the front sun visors but are additionally included in the delivery, the following steps are necessary in order to fulfill the requirements of Standard 208: The information label must be permanently affixed to each sun visor in an upright position such that it is legible from the driver's or front passenger seat. If the label is not visible when the sun visor is folded up, an air bag warning label as found in section 4.5.1 (c) of Standard 208 must be affixed to the visible surface of the sun visor. Mercedes-Benz AG assumes no liability if the information label and/or sun visor are not contained in a preparation package. Additional seat belt arrangements in the vehicle must fulfill the relevant requirements of this standard.

49 CFR part 568.5 Modifications addendum – to be completed by intermediate manufacturers only

Manufacturer's name:	
Manufacturer's address:	

49 CFR part 568.5 Modifications addendum – to be completed by intermediate manufacturers only

Entry of modifications that should be made in the incomplete vehicle document (IVD) in order to reflect the changes made to the vehicle:

The statements contained in this addendum are correct as of the date of manufacture:

YES NO

■ FMVSS 209 / CMVSS 209**Validity**

Applies to all Sprinter vans except code F50.

Statement

After completion, this vehicle will fulfill the requirements defined in Standard 209, Seat Belt Assemblies, provided that no modifications are made to

the seat belt arrangements, seat belt anchorage points and mountings or to the cab structure to which the anchorages are mounted. No measures that could impair the integrity of the seat belt system provided are taken. Possible seat belt arrangements installed in the vehicle must fulfill the requirements of this standard.

49 CFR part 568.5 Modifications addendum – to be completed by intermediate manufacturers only

Manufacturer's name:

--

Manufacturer's address:

--

Entry of modifications that should be made in the incomplete vehicle document (IVD) in order to reflect the changes made to the vehicle:

The statements contained in this addendum are correct as of the date of manufacture:

YES NO

■ FMVSS 210 / CMVSS 210**Validity**

Applies to all Sprinter vans except codes F50 and F28.⁹, code FW1⁹, code S99.

Statement

After completion, this vehicle will fulfill the requirements defined in Standard 210, Seat Belt Assembly Anchorages, provided that no additional occu-

⁹ In combination with FW8 or FW9 only.

part seats or anchorages for seat belt arrangements are installed or if no modifications are made to the anchorages or connecting structural components. No modifications are made to the seat belt

anchorage points of the front seats, the front seat belt arrangements, the floor panel, the floor panel reinforcements or the body mountings.

49 CFR part 568.5 Modifications addendum – to be completed by intermediate manufacturers only

Manufacturer's name:	
Manufacturer's address:	
Entry of modifications that should be made in the incomplete vehicle document (IVD) in order to reflect the changes made to the vehicle:	
The statements contained in this addendum are correct as of the date of manufacture:	YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

FMVSS 212 / CMVSS 212

Validity

Applies to all Sprinter vans except code F50.

Statement

After completion, this vehicle will fulfill the requirements of Standard 212, Windshield Mounting, pro-

vided that the maximum curb weight is less than 5,500 lbs (2,495 kg) or no modifications are made to the windshield, windshield mounting system, hood deflector or windshield protection. This standard does not apply to Sprinters with a GVWR of more than 10,000 lbs (4,536 kg).

49 CFR part 568.5 Modifications addendum – to be completed by intermediate manufacturers only

Manufacturer's name:	
Manufacturer's address:	
Entry of modifications that should be made in the incomplete vehicle document (IVD) in order to reflect the changes made to the vehicle:	

49 CFR part 568.5 Modifications addendum – to be completed by intermediate manufacturers only

The statements contained in this addendum are correct as of the date of manufacture:

YES NO

FMVSS 214 / CMVSS 214**Validity**

Applies to all Sprinter vans.

Statement

After completion, this vehicle will fulfill the requirements defined in Standard 214, Side Impact Protection, provided that no modifications are made to the following:

- Doors, door frames, door locks, door sill trims, door hinges or mountings, other door components
- Front seat systems
- Assembly of all seats (including the seat base, partition and side impact air bag connection) and no modifications that could affect the function of the side impact air bag (e.g. additional protective covers, other seat covers)
- Cockpit crossmember
- Seat belts, driver's side and front passenger side
- Side impact air bag, driver's side and front passenger side
- Window curtain air bag, driver's side and front passenger side
- A-pillar trim, B-pillar trim and door trim, driver's side and front passenger side
- Headliner

This standard does not apply to Sprinters with a GVWR of more than 10,000 lbs (4,536 kg). Any additional seating system installed in this vehicle must fulfill the relevant requirements of this standard.

49 CFR part 568.5 Modifications addendum – to be completed by intermediate manufacturers only

Manufacturer's name:

Manufacturer's address:

Entry of modifications that should be made in the incomplete vehicle document (IVD) in order to reflect the changes made to the vehicle:

The statements contained in this addendum are correct as of the date of manufacture:

YES NO

FMVSS 216a / CMVSS 216**Validity**

Applies to all Sprinter vans except code F50.

Statement

After completion, this vehicle will fulfill the requirements defined Standard 216 and Standard 216a, Roof Crush Resistance, provided that no modifica-

tions are made to the roof structure, seat belt, seat belt height adjuster or the vehicle's A-pillar or B-

pillar. This standard does not apply to Sprinters with a GVWR of more than 10,000 lbs (4,536 kg).

49 CFR part 568.5 Modifications addendum – to be completed by intermediate manufacturers only

Manufacturer's name:	
Manufacturer's address:	
Entry of modifications that should be made in the incomplete vehicle document (IVD) in order to reflect the changes made to the vehicle:	
The statements contained in this addendum are correct as of the date of manufacture:	YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

FMVSS 217 / CMVSS 217

Validity

Applies to all Sprinter vans.

Statement

This incomplete vehicle does not fulfill the requirements of Standard 217, Bus Emergency Exits and Window Retention and Release, section 5.1. Mercedes-Benz AG makes no assurances regarding

compliance with other sections of this standard. All additionally installed windows, doors, additional components or emergency exits and necessary emergency exit labeling that may have been installed by a final-stage manufacturer must fulfill the requirements of this standard.

The Body/Equipment Mounting Directive must always be consulted before any modification.

49 CFR part 568.5 Modifications addendum – to be completed by intermediate manufacturers only

Manufacturer's name:	
Manufacturer's address:	
Entry of modifications that should be made in the incomplete vehicle document (IVD) in order to reflect the changes made to the vehicle:	

49 CFR part 568.5 Modifications addendum – to be completed by intermediate manufacturers only

The statements contained in this addendum are correct as of the date of manufacture:	YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

FMVSS 219 / CMVSS 219

Validity

Applies to all Sprinter vans except code F50.

Statement

After completion, this vehicle will fulfill the requirements of Standard 219, Windshield Zone Intrusion, provided that the permissible curb weight is less

than 5,500 lbs (2,495 kg) or that no modifications are made to the hood retaining system, hood deflector, windshield protection or hood or if nothing has penetrated the "protected zone" of the windshield. This standard does not apply to Sprinters with a GVWR of more than 10,000 lbs (4,536 kg).

49 CFR part 568.5 Modifications addendum – to be completed by intermediate manufacturers only

Manufacturer's name:	
Manufacturer's address:	
Entry of modifications that should be made in the incomplete vehicle document (IVD) in order to reflect the changes made to the vehicle:	
The statements contained in this addendum are correct as of the date of manufacture:	YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

FMVSS 226 / CMVSS 226

Validity

Applies to all Sprinter vans except code F50.

Statement

After completion, this vehicle will fulfill the requirements defined in Standard 226, Ejection Mitiga-

tion, provided that no modifications are made to the air bag sensor system (control unit, sensors in the doors and on the bodyshell), window curtain air bag, C-pillar trims, door trims, glazing in the passenger compartment, side wall trim or roof lining. This standard does not apply to Sprinters with a GVWR of more than 10,000 lbs (4,536 kg).

49 CFR part 568.5 Modifications addendum – to be completed by intermediate manufacturers only

Manufacturer's name:	
Manufacturer's address:	
Entry of modifications that should be made in the incomplete vehicle document (IVD) in order to reflect the changes made to the vehicle:	
The statements contained in this addendum are correct as of the date of manufacture:	YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

FMVSS 301 / CMVSS 301**Validity**

Applies to all Sprinter vans.

Statement

After completion, this vehicle will fulfill the requirements defined in Standard 301, Fuel System Integ-

ry, provided that the permissible curb weight is less than 7,400 lbs (3,357 kg) or no modifications are made to the fuel system, tank filler neck layout or the surrounding vehicle bodyshell. No additional components may be installed near the fuel system. This standard does not apply to Sprinters with a GVWR of more than 10,000 lbs (4,536 kg).

49 CFR part 568.5 Modifications addendum – to be completed by intermediate manufacturers only

Manufacturer's name:	
Manufacturer's address:	
Entry of modifications that should be made in the incomplete vehicle document (IVD) in order to reflect the changes made to the vehicle:	
The statements contained in this addendum are correct as of the date of manufacture:	YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

FMVSS 302 / CMVSS 302

Validity

Applies to all Sprinter vans, except code F28 and code F50.

interior materials, provided that no modifications are made to the interior materials or if no non-forming interior materials are used in the vehicle interior.

Statement

After completion, this vehicle will fulfill the requirements set out in standard 302, flammability of

49 CFR part 568.5 Modifications addendum – only to be completed by intermediate manufacturers	
Manufacturer's name:	
Manufacturer's address:	
Entry of modifications that should be made in the incomplete vehicle document (IVD) in order to reflect the changes made to the vehicle:	
The statements contained in this addendum are correct as of the date of manufacture:	YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

FMVSS 403 / CMVSS 403

Validity

Applies to all Sprinter vans.

Motor Vehicles. Mercedes-Benz AG makes no assurances regarding compliance with this standard.

Statement

This incomplete vehicle does not fulfill the requirements of Standard 403, Platform Lift Systems for

49 CFR part 568.5 Modifications addendum – to be completed by intermediate manufacturers only	
Manufacturer's name:	
Manufacturer's address:	
Entry of modifications that should be made in the incomplete vehicle document (IVD) in order to reflect the changes made to the vehicle:	

49 CFR part 568.5 Modifications addendum – to be completed by intermediate manufacturers only

The statements contained in this addendum are correct as of the date of manufacture:	YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

FMVSS 404 / CMVSS 404**Validity**

Applies to all Sprinter vans.

Statement

This incomplete vehicle does not fulfill the requirements of Standard 404, Platform Lift Installations

in Motor Vehicles. Mercedes-Benz AG makes no assurances regarding compliance with this standard.

49 CFR part 568.5 Modifications addendum – to be completed by intermediate manufacturers only

Manufacturer's name:	
Manufacturer's address:	
Entry of modifications that should be made in the incomplete vehicle document (IVD) in order to reflect the changes made to the vehicle:	
The statements contained in this addendum are correct as of the date of manufacture:	YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

CMVSS 1106**Validity**

Applies to all Sprinter vans except code F50.

Statement

(For Canada only) After completion, this vehicle will fulfill the requirements defined in Stand-

ard 1106, Noise Emissions, provided that no modifications are made to noise-emission-relevant components, e.g. engine setting including engine speed governor settings, exhaust system components, air injection components, cooler protective cover, fan and fan drive, sound barriers, tires or sound-absorption material, etc.

49 CFR part 568.5 Modifications addendum – to be completed by intermediate manufacturers only	
Manufacturer's name:	
Manufacturer's address:	
Entry of modifications that should be made in the incomplete vehicle document (IVD) in order to reflect the changes made to the vehicle:	
The statements contained in this addendum are correct as of the date of manufacture:	YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

Part 565 / 565.13

Validity

Applies to all Sprinter vans.

Statement

After completion, this vehicle will fulfill the requirements defined in part 565, Vehicle Identification Number [VIN], provided that the vehicle identification number, which is printed on the affixed label on the cover of this manual, is affixed and visible in accordance with the requirements of this standard.

After completion, this vehicle will fulfill the requirements defined in part 565.13, General Requirements, provided that the label with the vehicle identification number, which is affixed to the instrument panel, is not removed, altered or modified and no measures have been taken by the downstream manufacturer that would make it difficult to read the vehicle identification number label on the instrument panel.

49 CFR part 568.5 Modifications addendum – to be completed by intermediate manufacturers only	
Manufacturer's name:	
Manufacturer's address:	
Entry of modifications that should be made in the incomplete vehicle document (IVD) in order to reflect the changes made to the vehicle:	

49 CFR part 568.5 Modifications addendum – to be completed by intermediate manufacturers only

The statements contained in this addendum are correct as of the date of manufacture:

YES NO

Part 567**Validity**

Applies to all Sprinter vans.

Statement

This incomplete vehicles fulfills neither the requirements of the intermediate or final-stage manufac-

turers from part 567 – certification – nor the requirements of the Canadian Motor Vehicle Safety Regulations, section 6.6 – safety label. Intermediate and final-stage manufacturers are responsible for the additional identification in order to meet these requirements. Mercedes-Benz AG makes no assurances regarding compliance.

49 CFR part 568.5 Modifications addendum – to be completed by intermediate manufacturers only

Manufacturer's name:

Manufacturer's address:

Entry of modifications that should be made in the incomplete vehicle document (IVD) in order to reflect the changes made to the vehicle:

The statements contained in this addendum are correct as of the date of manufacture:

YES NO

Canadian vehicles**VEHICLE IDENTIFICATION**

You can find further information in the "Vehicle description" section of this manual. Optional preparation packets are necessary for certain uses of incomplete vehicles manufactured by Mercedes-Benz AG, which are listed under the types of incomplete vehicles.

CANADIAN RADIO FREQUENCY INTERFERENCE (RFI) INFORMATION

All spark ignition engines (e.g. gasoline, natural gas or propane gas engines), which are produced

in Canada or are designated for sale or use in Canada, are subject to the "Regulations for the Control of Interference to Radio Reception", according to Standard ICES-002 for interference causing devices, and are also subject to any applicable test methods, according to "CAN/CSA-C108.4-M06". The punishment for any violation of these regulations may be fines or imprisonment. This incomplete vehicle, manufactured by Mercedes-Benz AG (provided as it is not a basic chassis (dismantled)) has been designed and manufactured to fulfill the regulatory requirements, or any modifications thereto, which have been authorized by the Department of Communications. However, because Mercedes-Benz AG does not have any control over how this incomplete vehicle is com-

pleted by subsequent manufacturers, Mercedes-Benz AG does not guarantee that the completed vehicle, which contains components built by Mercedes-Benz AG, fulfills the applicable requirements. The following information will be made available to subsequent manufacturers, in order to help them avoid increasing this vehicle's RFI emissions over the course of the completion process. For every vehicle delivered, additional measures may be required to adequately eliminate RFI emissions. Affected components are, for example, spark plugs, ignition lines, ignition coils, ground straps, shielding for ignition components, drive belts, suppressors for instrument voltage regulators and suppressors for the ignition coil.

In detail:

- All components which are necessary to eliminate RFI emissions and which must be removed during maintenance and repair work, or when the vehicle is being completed, must be installed exactly as they were originally installed by Mercedes-Benz AG.
- The shielding for ignition components must not be removed.
- Replacement spark plugs, ignition lines and ignition coils must have the same RFI eliminating-characteristics as the OEM part.
- The ground connection of all components must not be removed.
- Metallic components that are installed on the body or chassis must be earthed on the chassis.
- Additional electrical circuits installed on the vehicle must not be installed near high-voltage ignition components.
- The wiring in the engine compartment must not be altered in any way.

Emissions and safety

Emission and safety information

For complete Sprinter vans or Sprinter chassis with cab, which are delivered by Mercedes-Benz AG to dealers or equipment suppliers, Mercedes-Benz AG confirms compliance with the emission and safety standards of the USA and of the state of California or Canada at the time of manufacture. If this vehicle is modified after delivery by Mercedes-Benz AG, the equipment supplier or dealer accepts legal responsibility for the new certification. This chapter contains general information regarding applicable emission and safety stand-

ards at the time the vehicle was manufactured. This chapter was written to provide equipment suppliers with a better understanding of the exhaust gas emissions and noise standards of the U.S. Environmental Protection Agency (US EPA), of the emissions standards of the California Air Resources Board (CARB), of the Federal Motor Vehicle Safety Standards (FMVSS) and of the Canadian Motor Vehicle Safety Standards (CMVSS). Mercedes-Benz AG issues neither permission nor a recommendation for modifications or supplements to Sprinter vehicles which may cause a breach of EPA, CARB, FMVSS or CMVSS standards, or which could jeopardize the safety of the vehicle. Equipment suppliers should, however, consult a legal advisor regarding the interpretation of the applicable laws and regulations, and determine if the modifications carried out on the Sprinter may jeopardize the final certification and compliance of the vehicle. In addition, the equipment suppliers are also responsible for ensuring that modifications do not affect the safe operation of the vehicle.

Information on the exhaust emission control

All Sprinter vehicles are equipped with a certified 50-state Mercedes-Benz engine. This engine is certified in accordance with the USEPA, CARB and the Canadian environmental conservation standards for emissions from heavy-duty diesel and gasoline engines, as well as in accordance with the additional Californian on-board diagnosis II regulations as a vehicle with inherently low-emission values (ILEV) according to title II, paragraph 206 of the Clean Air Act and the regulations 40 CFR parts 86 & 88, as well as according to section 1961, title 13 of the California Code of Regulations as a vehicle with ultra low-emission values (ULEV) for medium-duty vehicles (MDV). Evidence for one of the aforementioned certifications is shown on an emission control label, i.e. an "Important Engine Information" label (see Sprinter Operating Instructions), which is affixed on the cylinder head cover of the engine. According to EPA regulations, the emissions-related components must remain, as certified for the entire specified period of use, operational, i.e. 15 years or 150,000 miles (241,400 km), depending which comes first. To make sure that the components are functioning properly, end consumers must use suitable fuels and lubricants and maintain these components professionally in accordance with the requirements of the Operating Instructions and the Maintenance Booklet. Moreover, it is forbidden to modify engine calibrations such as fuel emission settings, injec-

tion timing, settings and location of components of the emission control system, settings and location of the charge air and cooling systems in a manner which deviates from the certified configurations. The regulations of the Clean Air Act also forbid that persons, including dealers and/or equipment suppliers, remove or deactivate component systems or elements in a vehicle engine which relate to compliance with regulations.

Information on the limitation of the vehicle noise emissions

The Noise Control Act from 1972 and the US EPA regulations 40 CFR part 205, "Transportation Equipment Noise Emission Controls", demand that new medium and heavy duty trucks with a GVWR of more than 10,000 lbs (4,536 kg) comply with an external vehicle noise limit of 80 dB(A). In Canada the CMVSS 1106 Noise Emissions Standard dictates that the above-mentioned external driving noise limit standard also applies to vehicles with a GVWR of 10,000 lbs (4,536 kg) and also includes trucks or a chassis with a cab with a GVWR of more than 10,000 lbs (4,536 kg) which additionally requires a certification for an interior driving noise limit of 90 dB(A). The requirements for noise emission labels, however, only apply to US vehicles with a GVWR of more than 10,000 lbs (4,536 kg).

All of Mercedes-Benz AG Sprinter 907 vehicles which are delivered to our dealers and equipment suppliers fulfill the above-mentioned applicable noise emission standards of the EPA and Canada with the exception of vehicles with Code FW1 (omission of cabin rear wall), Code F28 (omission of cabin rear wall and roof) or Code F50 (disassembled chassis).

Since not all complete Sprinters and chassis with a GVWR of less than 10,000 lbs (4,536 kg) are required to fulfill the US noise emission standard, no noise emission label will be affixed to these.

Only chassis with a cab with a GVWR of more than 10,000 lbs (4,536 kg) which are bound to comply with the US noise emission standard will have a noise emission label affixed to them. Compliance with the label requirements from 40 CFR part 205, and subsequent labeling are required when modifications are made which raise the GVWR of the vehicles to more than 10,000 lbs (4,536 kg) or if modifications are made to components relevant to noise; see below. Equipment suppliers/final-stage manufacturers should consult a legal advisor to ensure compliance with the regulations and laws, including the prescribed noise emissions labeling.

The law and regulations prohibit the manipulation of devices or components relevant to the noise emission limit. In particular, it is forbidden to remove or deactivate constructive devices or elements which have been installed in a new vehicle to reduce noise emissions. These devices or elements are marked as relevant components for noise emissions. These include, for example, engine and well as engine speed governor settings, exhaust system components, air injection components, cooler protective cover, fan and fan drive, sound barriers, tires or sound-absorption material etc. The regulations also require that the performance of the systems used for limiting noise emission are upheld in order to fulfill the requirements of US EPA 40 CFR part 202 or 49 CFR part 325, "Exterior Noise Emission Standards for Interstate Motor Carrier".

Information on vehicle safety standards

The National Traffic and Motor Vehicle Safety Act of 1966 and the FMVSS regulations in the USA, as well as the Motor Safety Act of 1993 and the CMVSS regulations in Canada define specific vehicle safety requirements and the respective responsibility for their certification in the different phases of vehicle production. That is why equipment suppliers must carefully check all regulatory requirements and consult a legal advisor in order to guarantee compliance with the valid standards.

Reference information

Body and Equipment Guidelines

In this handbook, you will find repeated references to the information contained in the "Body and Equipment Guidelines". Additional construction recommendations and specifications are also provided to support subsequent manufacturers in the production of chassis with cabs and incomplete vehicles.

You can find the Body and Equipment Guidelines on the Internet at

- <https://www.upfitterportal.com/en-us> (USA)
- <https://www.upfitterportal.com/en-ca> (Canada)

Mercedes-Benz Vans Upfitter Portal

In order to find additional resources and information such as contact data and to submit requests for information, please visit the "Mercedes-Benz

Vans Upfitter Portal", the Mercedes-Benz Vans equipment supplier portal.

You can find the Body and Equipment Guidelines on the Internet at:

- <https://www.upfitterportal.com/en-us> (USA)
- <https://www.upfitterportal.com/en-ca> (Canada)

Vehicle dealers

In the USA:

Mercedes-Benz USA, LLC

1 Mercedes-Benz Dr

Sandy Springs, GA 30328

<https://www.mbusa.com>

<http://www.mbsprinterusa.com/>

Customer Assistance Center:

1-877-762-8267

In Canada:

Mercedes-Benz Canada, Inc.

98 Vanderhoof Avenue

Toronto, ON M4G 4C9

<https://www.mercedes-benz.ca>

Customer Relations Department:

1-800-387-0100

Mentions légales

Internet

Pour en savoir plus sur les véhicules Mercedes-Benz et sur Mercedes-Benz AG, consultez les sites Internet suivants:

<http://www.group.mercedes-benz.com>

pour les Etats-Unis,

<http://www.mbusa.com>

pour le Canada,

<http://www.mercedes-benz.ca>

Rédaction

Pour toutes les questions et suggestions relatives à cette notice d'utilisation, veuillez vous adresser à la rédaction technique dont l'adresse est la suivante:

Mercedes-Benz AG, HPC: CAC, Customer Service,
70546 Stuttgart, Allemagne

©Mercedes-Benz AG: toute reproduction, traduction ou publication, même partielle, interdite sans autorisation écrite de Mercedes-Benz AG.

Constructeur automobile

Mercedes-Benz AG

Mercedesstraße 120

D-70372 Stuttgart

Allemagne



9075847812