

## Karte 2

Zu 1.2 Die EG-Kontrollgeräte haben, wenn sie für 2 Fahrerbesatzung ausgerüstet sind, 2 graue Druckknöpfe 1 und 2 für die verschiedenen Zeitschaltgruppen. Die Anzeige erfolgt im Display direkt neben den Knöpfen. Der linke Taster mit der „1“ für den Fahrer (tatsächlich am Lenkrad) und der rechte Taster mit der „2“ für den 2. Fahrer (Beifahrer). Bei nicht automatischen Geräten hat der Fahrer 1 vier Schaltstellungen) mit den entsprechenden Symbolen Fahrer 1 (tatsächlich am Lenkrad) der rechte Knopf, Fahrer 2 (Beifahrer) linker Knopf. Die Symbole sind am rechten Knopf (Fahrer 1) von rechts nach links wie folgt angeordnet. Symbol "Bett" Ruhezeit, Symbol "Quadrat mit Querstrich" passive Anwesenheit, Symbol "gekreuzte Hämmer" aktive Anwesenheit. Bei nicht automatischen Kontrollgeräten Symbol "Lenkrad" Lenkzeit.

- Bett = Ruhezeit, die Zeit die dem Fahrer zur freien Verfügung steht. Er muss während dieser Zeit alles machen können was er möchte.
- Quadrat = passive Anwesenheit, der Fahrer ist am Fahrzeug anwesend, tut aber nichts. z.B. Beifahrer, auf Ladung warten, auf Grenzabfertigung warten
- Hämmer = aktive Anwesenheit, der Fahrer ist am Fahrzeug oder mit dem Fahrzeug beschäftigt. z.B. Be- oder Entladen, Reparaturen (Reifenwechsel) Grenzabfertigung.
- Lenkrad = Lenkzeit, der Fahrer lenkt das Fahrzeug. Auch Standzeiten im Stau gehören zur Lenkzeit.

Zu 2.2 Zum prüfen der Druckwarneinrichtung muss der Druck in der Anlage unter 5,5 bar reduziert werden. Jetzt muss die Druckwarneinrichtung aktiv werden. Es gibt drei verschiedene Arten. 1. Warnleuchte eine rote Kontrolllampe, 2. ein Warnsummer, 3. ein Druckwarnzeiger (bei älteren Fahrzeugen) ein ca. 30 cm langer Stab mit rotem Kopf, der sich bei Druckabfall senkrecht in das Sichtfeld des Fahrers stellt. Bei unserem Actros 1843 erscheint das Symbol des Behälters im Display und gleichzeitig Leuchten alle Strichsymbole um das Display rot auf. Wenn die Druckwarneinrichtung aktiv ist und der Alarm ausgelöst ist, kann der Motor gestartet und der Druck wieder aufgebaut werden. Die Anzeigen im Display erlischt. Das Fahrzeug zeigt Fahrbereitschaft an.

Zu 3.2 295/80 R 22,5 141 / 139 L  
Ist im Fahrzeugschein/ Zulassungsbescheinigung Teil I der Tragfähigkeitsindex und Geschwindigkeitskennbuchstabe eingetragen, (141 / 139 L) so braucht man diese nur mit der Beschriftung auf dem Reifen zu vergleichen. Die Zahlen auf dem Reifen dürfen grösser als die in den Papieren sein, aber nicht kleiner. Die 1. Zahl steht für Einzelbereifung, die 2. Zahl für Zwillingsbereifung. Sind diese Daten nicht in den Papieren eingetragen, so muss man die Belastung errechnen und mit den zulässigen

Achslasten vergleichen. Hierfür benötigt man eine Tabelle mit den Werten. 141 steht für 2575 kg und 139 steht für 2430 kg.

Unser Fahrzeug hat:

auf der Vorderachse 2 Einzelreifen a 2575 kg also  $2575 \times 2 = 5150$  kg  
Tragfähigkeit

auf der Hinterachse 2 Zwillingsreifen a 2430 kg also  $2430 \times 4 = 9720$  kg  
Tragfähigkeit

Die Ergebnisse müssen dann mit den zulässigen Achslasten

Nr.: / 7.1 Vorderachse und

Nr.: / 7.2 Hinterachse verglichen werden.

Der Buchstabe am Ende ist der Geschwindigkeitsindex. Mit Hilfe der Tabelle kann man

die zulässige Geschwindigkeit ermitteln; J = 100 km/h, K = 110 km/h,

L = 120 km/h, M = 130 km/h

Zu 4.2 Zum überprüfen der Hupe, Hupe betätigen Ok. Unser Fahrzeug verfügt über Hupen. Die Serienhupe und das Lufthorn. Die Umschaltung ist im Armaturenbrett rechts unten möglich.

Zum überprüfen der Lichthupe den Blinkerhebel nach oben ziehen. Wenn vor dem LKW/ Bus ein anderes Fahrzeug steht, kann man eventuell das aufleuchtende Licht sehen. Ansonsten steht der Prüfling vor dem Fahrzeug und bittet eine Hilfsperson die Lichthupe zu betätigen.

Anschließen schaltet der verantwortliche Fahrzeuglenker die Warnblinkanlage und das Licht an. Dann geht er um das Prüfungsfahrzeug und kontrolliert die Blinker vorne, rechts und links an den Seiten und am Heck des Fahrzeugs. Während der 2. Runde überprüft er die sie orangefarbenen Seitenleuchten oder Rückstrahler.

Zu 5.1 Der Kühler muss sauber und trocken sein. Besonders die feinen Rippen dürfen nicht mit Fliegen und Staub zugesetzt sein. Die Kühlleitungen müssen ebenfalls trocken sein und speziell die Gummischläuche an den Anschlussstellen (Schlauchschellen). Darüber hinaus, dürfen die Schläuche nicht porös oder brüchig sein.

Der Ausgleichsbehälter für das Kühlsystem befindet sich rechts hinter der Motorklappe. Der Behälter sollte ca. zu 2/3 gefüllt sein. Spätestens im Herbst muss man die Frostsicherheit überprüfen und gegebenenfalls Frostschutzmittel auffüllen. Der Füllstand wird im Display angezeigt

Zu 6.2 Kraftfahrzeuge über 4 Tonnen zulässige Gesamtmasse müssen mit einem Unterlegkeil ausgestattet sein. Haben Kraftfahrzeuge mehr als 2 Achsen sind für diese zwei Unterlegkeile vorgeschrieben.

Für Anhänger über 750 kg. zulässige Gesamtmasse sind 2 Unterlegkeile vorgeschrieben. 2 Achsige Anhänger benötigen lediglich einen Unterlegkeil. Alle Anhänger mit mehr als zwei Achsen müssen wieder mit 2 Unterlegkeilen ausgerüstet sein. Auflieger, egal ob eine zwei oder drei Achsen, müssen 2 Unterlegkeile mitführen.

Die Unterlegkeile müssen intakt, und dürfen nicht verformt (platt gefahren) sein. Außen angebrachte Keile müssen doppelt gesichert sein und dürfen

keinen Lärm verbreiten. Im Actros ist der Unterlegkeil im Fach hinter der Beifahrertür untergebracht, und am Anhänger links seitlich am Rahmen.

Zu 7.1 Reisebusse müssen mit Notausstiegen ausgestattet sein. Ihre Anzahl richtet sich nach der Anzahl der Fahrgastsitze (Anlage X der StVZO). Auf der rechten Seite zählen die Fahrgasttüren zu den Notausstiegen. Sie sind mit Nothähnen ausgestattet. Desweiteren sind einige Seitenscheiben als Notausstiege Gekennzeichnet. An jeder dieser Scheiben muss in unmittelbarer Nähe ein Nothammer angebracht sein. Dies gilt auch für das Heckfenster. Wenn im Dach auf Grund der Fahrgastanzahl Notausstiege vorgeschrieben sind, werden hier in der Regel die Dachluken entsprechend groß gefertigt.