

## Karte 3

Zu 1.3 In den EG-Kontrollgeräten sind 2 Kontrolllampen vorhanden. Die eine meist unten links mit einem kleinem Dreieck (Gefahrzeichen), die 2. unten rechts. Diese leuchtet wenn eine eingestellte Geschwindigkeit überschritten wird. Die linke Kontrolllampe zeigt an wenn eines der Schaublätter nicht eingelegt ist, wenn das Gerät nicht richtig geschlossen ist oder sonstige defekte am Gerät. Bei unserem LKW werden alle Fehler oder Fehlbedienungen im Display angezeigt.

Zu 2.5 Zum prüfen der Betriebsbremse sollten die Behälter gefüllt und der Motor abgestellt sein. Den Druck auf den Manometern ablesen. Jetzt drei mal die Betriebsbremse bis zum Anschlag treten und einen Moment getreten halten. Der Druckabfall je Bremsung darf max. 0,7 bar also bei drei Vollbremsungen max. 2,1 bar (2,0 bar) betragen. Sollte der Druckverlust grösser als 2,1 bar sein, so liegt hier ein Fehler in der Bremsanlage vor. In diesem Fall muss man 3 verschiedene Bereiche überprüfen.

1. Verschleiß an den Radbremsen, also verschlissene Bremsklötzer oder Bremsbeläge, Brems Scheiben oder Bremsstrommel, Verschleiß oder ausgeschlagenes Bremsgestänge oder auch "nur" nicht ausreichend nachgestelltes Bremsgestänge.
2. Undichtigkeiten in der Luft- bzw. wenn vorhanden auch in der Hydraulikbremsanlage. Die Undichtigkeit kann sowohl in den Anschlüssen, den Leitungen als auch in den Ventilen auftreten.
3. Dieser Schuss kommt aus einer ganz anderen Richtung. Es könnte sich auch ganz einfach zu viel Kondenswasser im Vorratsbehälter angesammelt haben. Wasser ist nicht komprimierbar. Wenn jetzt z.B. ein 40 Liter Behälter zur Hälfte mit Wasser befüllt ist passen nur noch 20 Liter Luft hinein. Um den Druck um jeweils 1 Bar zu erhöhen, müssen jetzt nur noch 20 Liter anstatt 40 Liter Luft eingeleitet werden. Das bedeutet bei 8 Bar befinden sich jetzt nur 180 Liter anstatt 360 Liter bei einem leerem Behälter. Dem zu folge sinkt der Druck in der Anlage stärker ab bei Entnahme einer bestimmten Menge Luft die für die Bremsung benötigt wird.

Zu 3.4 Sichtprüfung des festen Sitzes der Radmuttern

Zunächst ein Blick auf die Radbolzen. Das Gewinde muss bei allen Bolzen gleich weit aus den Muttern hinausragen. Unterschiedliche Längen evtl. Radblende befestigt oder Muttern lose.

Klangprobe, mit einem kleinen Hammer auf die Radmuttern klopfen. Wenn der Klang gleichmäßig ist, ist alles in Ordnung, wenn es plärrt ist die Mutter lose (Vorsicht nicht auf das Gewinde klopfen).

Rostspuren die von dem Radbolzen nach unten laufen. Wenn die Mutter nicht eng an der Felge anliegt, kann Feuchtigkeit zwischen Mutter und Felge gelangen, und das blanke Metall oxidiert. Die ablaufende Flüssigkeit hinterlässt dann Spuren auf der Felge. Im schlimmsten Fall kann man bereits Späne vom Abrieb der Felgen oder Radbolzen sehen.

Zu 4.1 Standlicht einschalten und vorne überprüfen. Zusätzlich kann man gleich die Umrissleuchten oben am Fahrzeug kontrollieren. Anschließend das Abblendlicht einschalten. Gut kann man das Licht sehen, wenn man ein Blatt Papier vor den Scheinwerfer hält. Bei dem Abblendlicht ist die obere Hälfte des Scheinwerfers und zusätzlich ein Dreieck auf der in Fahrtrichtung linken Seite des Scheinwerfers erleuchtet. Beim Fernlicht hingegen ist der gesamte Scheinwerfer erleuchtet. Bei anderen Scheinwerfersystemen sind meistens getrennte Scheinwerfer für Fern- und Abblendlicht.

Zu 5.2 Motor ca. 20 - 30 min abstellen. Ölstab ziehen und reinigen. Ölstab wieder einführend nochmals rausziehen und den Ölstand ablesen. An dem Ölstab sind meist eine min – und max. Markierung dazwischen sollte sich der Ölstand befinden.

Wenn man ein Fahrzeug erstmalig übernimmt ist es sinnvoll vor Fahrtantritt den Ölstand zu prüfen. Das kalte Öl ist aber noch zähflüssig und kann zu leicht verfälschtem Ergebnis führen. Gegebenenfalls die nächste Pause für eine weitere Überprüfung nutzen. Bei unserem LKW ist diese Kontrolle nur noch über das Display möglich, da wir keinen Ölmessstab mehr haben.

Zu 6.3 In Kraftomnibussen muss Verbandsmaterial mitgeführt werden. Im Gegensatz zu anderen Kraftfahrzeugen müssen in Bussen Verbandskästen vorhanden sein. 1 Verbandskasten in Kraftomnibussen bis max. 22 Fahrgastplätzen und 2 Verbandskästen in Bussen mit mehr als 22 Fahrgast sitzen. In Bussen die vor dem 13. Februar 2005 erstmals in den Verkehr gekommen sind, 1 Verbandskasten mit max. 26 Fahrgastplätzen und 2 Verbandskästen bei mehr als 26 Fahrgastsitzen.

Es sind Verbandskästen, die selbst und deren Inhalt an Erste-Hilfe-Material dem Normblatt 13164, Ausgabe Januar 1998 oder DIN 13 164, Ausgabe Dezember 1987 entsprechen, mitzuführen.

Verbandskästen in Kraftomnibussen müssen an den dafür vorgesehenen Stellen untergebracht

sein; die Unterbringungsstellen sind deutlich zu kennzeichnen.

Das Erste-Hilfe-Material ist in einem Behältnis verpackt zu halten, das so beschaffen sein muss, dass es den Inhalt vor Staub und Feuchtigkeit sowie vor Kraft- und Schmierstoffen ausreichend schützt.

Die Verbandskästen müssen Vollständig nach Inhaltsverzeichnis und das Verfallsdatum nicht abgelaufen sein.

Zu 7.2 Es gibt verschiedene Scheinwerfersysteme. Die herkömmlichen H4 oder H7 Glühlampen lassen sich je nach Fahrzeugtyp mehr oder weniger einfach wechseln. Die Scheinwerfer sind entweder von außen durch Ausbauen der Scheinwerfer, oder von dem Innenraum aus hinter div. Verkleidungen zu erreichen. Hat man die Rückseite des Scheinwerfers erreicht, kann man die Glühlampe ausbauen. Als erstes den Stecker abziehen. Anschließend die Feder lösen, mit der die Birne festgehalten wird. Birne rausnehmen und durch Neue ersetzen. **Achtung** nicht auf den Glaszylinder greifen. Die Körperfette haften an der Birne und brennen sich in den Glaszylinder ein. Das Glas wird trübe und die Glühlampe kann nicht die volle

Leistung bringen. Glühlampe gleicher Typ mit gleichen Leistungsmerkmalen einsetzen auf Formgebung und Einbaurichtung achten. Federn einhaken Steckverbindung aufstecken Staubkappen bzw. Scheinwerfer einbauen und Lichtprüfung durchführen.