

LYGTER & REFLEKSER

- POSITIONSLYS:** Der skal og må kun være 2 som skal kunne ses 300 m væk uden at blænde. De skal enten være hvide eller gule. Sidder de for sig selv skal de være hvide.
- NÆRLYS:** Der skal og må kun være 2 som skal oplyse vejen mindst 30 m foran bilen. Det skal tillige være højrerettet asymmetrisk og falde 1%. (hvide eller gule).
- FJERNLYS:** Der skal være 2 men højst 6 som skal oplyse vejen mindst 100 m foran bilen. Lygterne skal enten være hvide eller gule.
- MARKERING:** Hvis køretøjet er bredere end 2,1m skal der være 2 hvide foran og 2 røde bagpå. De forreste skal sidde så langt fremme og så yderligt som muligt. Ses 300m væk. Busser længere end 6 m, skal være forsynet med sidemarkeringslygter & reflekser
- BAGLYGTER:** Der skal mindst være 2 baglygter med rødt lys. De skal tydeligt kunne ses 300m væk uden at virke blændende.
- STOPLYGTER:** Der skal mindst være 2 med rødt lys (På Nyere busser dog 3). De skal være væsentlig kraftigere end baglyset.
- BLINKLYGTER:** Der skal mindst være 2 foran, 2 bagpå, og en på hver side af køretøjet. De skal være gule og skal blinke imellem 60-120 gange i minuttet. Skal kunne ses i kraftigt sollys.
- NUMMER-PLADELYS** Der skal sidde mindst 1 med hvidt lys. Den skal kunne oplyse nummerpladen så den kan aflæses mindst 20 m bag bilen.

DÆK & SPEJLE

- DÆK:** Skal være forsynet med flg. påskrifter: type, dimension, dæktryk, bæreevne. Dækmønsteret skal være på mindst 1 mm i hele trædefladen
- Enkelt monteret dæk på aksel med akseltryk på over 8000kg skal være radialdæk.
- Dæk skal være slidt jævnt. Der skal kunne redegøres for tegn på fejl ved et dæks evt. unormale slid. Typiske fejl: 1/støddæmpere 2/ Forkert justeret styreapparat.
- SPEJLE:** busser og lastbiler skal være forsynet med udvendig førerspejl i hver side. På **bus** skal det udvendige spejl i højre side være opvarmet hvis bussen er indrettet til befordring af **mere** end 19 passagerer.



Bus / Volvo & Setra

KONTROL AF STYREAPPARAT:

- RATSLØR:** Er det stykke man kan dreje rattet uden hjulene følger med.
Start bilens motor, da køretøjet er forsynet med servostyring.
Når der drejes forsigtigt på rattet, skal der fra førerens side straks kunne ses en bevægelse af hjulene.
Ratslør kan skyldes: Slør i styrekugler, Styrehuset sidder løst på chassis, fra selve styrehuset eller slør fra hjullejer og hjulophæng.
- LOVKRAV:** Som hovedregel må der ikke findes ratslør. Dog max. Efter instruktionsbog.
Køretøjet skal kunne styres let, sikkert & hurtigt.
Der må ikke forekomme væsentlig slør i styreapparatet som helhed eller i dets enkelte dele. Det vil sige evt. slør skal være jævnt fordelt.
- MINDRE SLØR ER TILLADT:** I styrehus u/servostyring, i styrehus med servostyring når motoren er slukket, og i styrekugler.
- PRØVEKØRSEL:** Under en prøve kørsel kontrolleres at lastbilen ikke trækker til siderne på jævn vej. Tillige undersøges om der forekommer støj fra hjullejer, slag i rattet eller rystelser i forhjul og rat. Rattet skal altså kunne bevæges let fra yderstilling til yderstilling uden at møde unormal modstand i styreapparat.
- TEGN PÅ FEJL:** Stor eller stødende modstand i rattet under svingning:
- Manglende olie i servoapparat (Støj vil forekomme)
 - Defekt servostyring
 - Defekt servopumpe
- Skævtrækning uden bremsning skyldes: Fejljusteret styreapparat eller mangel på luft i et af dækkene
- DÆKSLID:** Hvis der forekommer unormalt slid på enten inderside eller yderside af dækket er det tegn på at styreapparatet er forkert indstillet eller at sporingen er defekt. Forefindes der ujævnt dækslid/Punktvis slid på dækket skyldes det sandsynligvis defekte støddæmpere.

KONTROL AF BREMSER:

- KOMPRESSOR:** Tøm alle trykluftbeholdere for luft.
Start motoren og pump op med normal omdrejningstal ca. 1200 omdrejninger.
Indenfor 3 min skal mindst 2/3 af laveste arbejdstryk være nået (4,5 Bar.) Dette kontrolleres ved at alarmanordningen indenfor disse 3 min. er bragt til ophør.
- LUFTFORBRUG:** Med slukket motor aktiveres driftbremsen 1 gang.
Der må nu ikke være brugt mere end 0,5 bar aflæst på forsyningsmanometer.
Da det kan være svært at aflæse det forhåbentlige lille forbrug af trykluft ved en fuldopbremsning vil det være fornuftigt at aktivere driftbremsen flere gange inden aflæsning på manometer. F.eks. tryk driftbremsen i bund 3 gange. Det maksimale forbrug må nu højst være 1,5 bar. ($3 \times \frac{1}{2} = 1,5$ Bar)
- BREMSEVENTIL:** Aktiver bremsepedalen, slip igen. Udluftning skal nu kunne høres slippe ud fra bremsemembranerne.
- TÆTHEDSPRØVE:** Bring trykket i forsyningskredsen ned under laveste arbejdstryk. (volvo = 6,5 bar)
Med bremsen i bund startes bilens motor op.
Giv gas til ca. 1200 – 1400 omdrejninger
Hold øje med at trykket i forsyningskredsen stiger jævnt mod højeste arbejdstryk. Der må ikke ske pludselige trykfald.
Når højeste arbejdstryk er nået (8,0 bar = Trykregulator giver luftudslip) slukkes motoren. Døren åbnes og hørlig udsivning af luft må ikke kunne høres.
Hvis der mod forventning kan høres luftudslip efter stoppet motor eller ses lufttab på manometre i bilen kan bremsesystemet ikke modstå tilstrækkelig tryk. Fortsat kørsel er derfor ulovlig. (Rør/slanger/spændebånd/membraner/cylindre typisk defekt.
- TEGN PÅ FEJL:** Kompressor: For kort oppumpningstid skyldes: vand eller buler i trykluftbeholderne. For lang oppumpningstid: Defekt kompressor, tilstoppet luftfilter, slap kilrem, Utæthed i forsyningskredsen.
Luftforbrug: For stort luftforbrug skyldes: Utæthed i bremsekredsen, Slidte bremser, For lang stempelvandring i membraner (Højst $\frac{1}{4}$ af spændebåndets diameter) eller Vand i trykluftbeholderne, (pga. Manglende rumindhold til luft i tankene).