



Prinzipschema

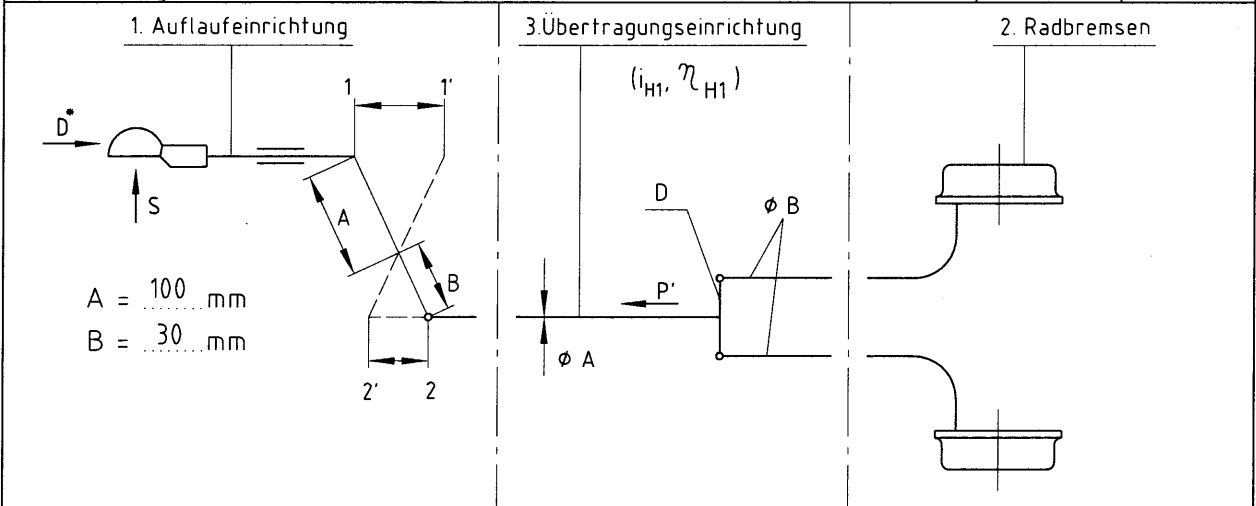
11.604.030.00

gemäß 71/320 /EWG (98/12/EG) , Anhang VIII , Anlage 1

4 Blatt Bl.Nr. 1

Abt. BPW-Fzt
Tag 05.03.04
Bearb. Reduch

BPW BERGISCHE ACHSEN KOMMANDITGESELLSCHAFT D-51674 WIEHL



A = 100 mm
B = 30 mm

1) BPW BERGISCHE ACHSEN KOMMANDITGESELLSCHAFT D-51674 WIEHL

Typ: PAV/SR-1,3 Ausf.: BX bis PX EG-Prüfpr.Nr.: 212.4.10.0040 ; $\eta_{Ho} = 0,91$

$G_{A \min} = 700 \text{ kg}$; $G_{A \max} = 1350 \text{ kg}$; $S_{\max} = 1000 \text{ N}$

$2,50 < i_{Ho \text{ zul.}} < 4,00$

$$i_{Ho} = \frac{A}{B} = \frac{100}{30} \hat{=} \frac{1-1'}{2-2'} = \frac{90}{27} = 3,33$$

2) BPW BERGISCHE ACHSEN KOMMANDITGESELLSCHAFT D-51674 WIEHL

Typ: CC 6230 Ausf.: EG-Prüfpr.Nr.: 361-125-81

$G_{Bo \max} = 700 \text{ kg}$; $S_{PR \max} = 36,5 \text{ mm}$; $i_g = 14,0$

Belag: Beral 1517 ; Beral 1126

$$\frac{1-1'}{i_{Ho}} = \frac{90}{3,33} = 27 \leq S_{PR} = 36,5 \text{ mm}$$

3) BPW BERGISCHE ACHSEN KOMMANDITGESELLSCHAFT D-51674 WIEHL

$i_{H1} = 1,0$; $\eta_{H1} = 1,0$; $\phi A \geq M10$; $\phi B \geq M8$; D= Fl 40x8 ww. 10 ww. Formt. Bl. 3

$$i_H = i_{Ho} \cdot i_{H1} = 3,33 \cdot 1,0 = 3,33 \quad \eta_H = \eta_{Ho} \cdot \eta_{H1} = 0,91 \cdot 1,0 = 0,91$$

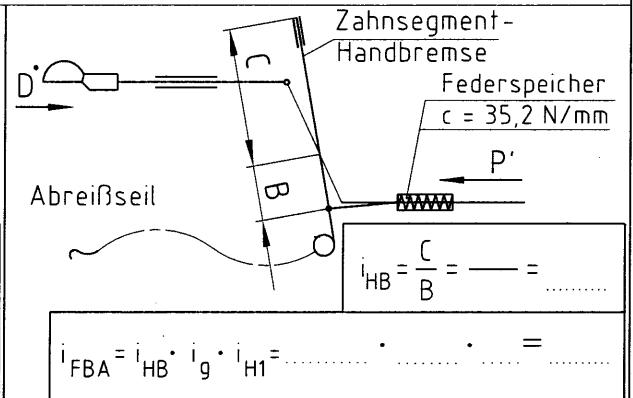
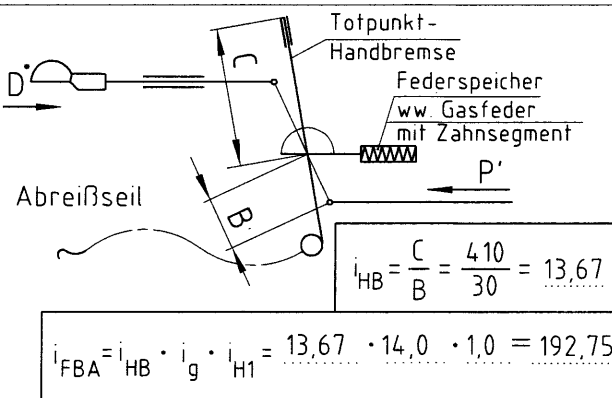
$$P' = D \cdot i_{Ho} \cdot 2,5 = 1324 \text{ N} \cdot 3,33 \cdot 2,5 = 11022 \text{ N} \leq P_{Zul} = 24800 \text{ N}$$

4) * ; G_A * kg n: 2

$G_{A \min \text{ zul.}} = 700 \text{ kg}$; $G_{A \max \text{ zul.}} = 1350 \text{ kg}$; $R_{\text{dyn min}} = 260 \text{ mm}$; $R_{\text{dyn max}} = 350 \text{ mm}$

Reifen: *

* Vom Fahrzeughersteller einzutragen



Ersatz für
Ersetzt durch



BPW BERGISCHE ACHSEN Kommanditgesellschaft D-51674 Wiehl

- 1 **Auflaufeinrichtung** : Typ : PAV/SR-1,3 / X
EG-Prüfprotokoll-Nr. : 21.2.4.1.0.0040
Gewählte Wegübersetzung $i_{H0} = 100 : 30 = 3.333$
- 2 **Bremsen** : Typ : CC 6230 EG-Prüfprotokoll-Nr. : 361-125-81
- 3 **Übertragungseinrichtung am Anhänger** :
 - 3.1 Kurze Beschreibung (s. Prinzipschema)
 - 3.2 Wegübersetzung und Wirkungsgrad der Übertragungseinrichtung :
 $i_{H1} = 1.000 \quad \eta_{H1} = 1.000$
- 4 **Anhänger** :
 - 4.1 Hersteller :
 - 4.2 Fabrikmarke : 4.3 Typ :
 - 4.4 Anzahl der Achsen : 1 4.5 Anzahl der Bremsen n : 2
 - 4.6 Technisch zul. Gesamtmasse G_a :
| 700 | 800 | 900 | 1000 | 1100 | 1200 | 1300 | 1350
 - 4.7 Zulässiger Reifenhalbmesser unter Last [m] : ($R_{min} = 0.260$ m, $R_{max} = 0.350$ m)
| 0.271 | 0.303 | 0.328 | 0.348 | 0.350 | 0.350 | 0.350 | 0.350
 - 4.8 Zulässige Deichselkraft : $D^* = 0.1 \cdot G_a \cdot g$ [N]
| 687 | 785 | 883 | 981 | 1079 | 1177 | 1275 | 1324
 - 4.9 Erforderliche Bremskraft : $B^* = 0.5 \cdot G_a \cdot g$ [N]
| 3434 | 3924 | 4415 | 4905 | 5396 | 5886 | 6377 | 6622
 - 4.10 Bremskraft : $B = 0.49 \cdot G_a \cdot g$ [N]
| 3365 | 3846 | 4326 | 4807 | 5288 | 5768 | 6249 | 6489
- 5 **Vereinbarkeit - Prüfergebnisse** :
 - 5.1 Ansprechschwelle $100 \cdot K_a / (G_a \cdot g)$: (muß zwischen 2 und 4 liegen)
| 4.0 | 3.5 | 3.1 | 2.8 | 2.5 | 2.3 | 2.1 | 2.1
 - 5.2 Größte Druckkraft $100 \cdot D_1 / (G_a \cdot g)$: (einachsrig : <10; mehrachsrig : <6,7)
| 10.0 | 8.8 | 7.8 | 7.0 | 6.4 | 5.8 | 5.4 | 5.2
 - 5.3 Größte Zugkraft $100 \cdot D_2 / (G_a \cdot g)$: (muß zwischen 10 und 50 liegen)
| 41.0 | 35.9 | 31.9 | 28.7 | 26.1 | 23.9 | 22.1 | 21.3
 - 5.4 Technisch zul. Gesamtmasse für die Auflaufeinrichtung : $G_{amax} = 1350$ kg ($\geq G_a$!)
 - 5.5 Techn. zul. Gesamtm. für alle Bremsen des Anhängers : $G_b = n \cdot G_{bo} = 1400$ kg ($\geq G_a$!)
 - 5.6 Maximales Bremsmoment der Bremsen $n \cdot M_{max} / (B \cdot R)$: ($\geq 1,2$!)
| 5.3 | 4.1 | 3.4 | 2.9 | 2.6 | 2.4 | 2.2 | 2.1
 - 5.7 Mechanische Übertragungseinrichtung :
 - 5.7.1 $i_H = i_{H0} \cdot i_{H1} = 3.333 \cdot 1.000 = 3.333$
 - 5.7.2 $\eta_H = \eta_{H0} \cdot \eta_{H1} = 0.910 \cdot 1.000 = 0.910$
 - 5.7.3 $(B \cdot R / \rho + n \cdot P_0) / ((D^* - K) \cdot \eta_H)$: (darf nicht größer sein als i_H)
| 3.33 | 3.33 | 3.33 | 3.33 | 3.22 | 3.12 | 3.04 | 3.00
 - 5.7.4 $s' / (s_B \cdot i_g) = 3.873$ (darf nicht kleiner sein als i_H)
- 6 **Prüfstelle** :
- 7 Die vorstehend beschriebene Bremsanlage erfüllt die Vorschriften der Absätze 3 bis 9 der Prüfbedingungen für Fahrzeuge mit Auflaufbremsanlagen.

Revision	Datum	Erstellt
0	11.08.2005	Name : Reduch



Calculation of compatibility

21.604.030.00

71/320/EWG (98/12/EG), Annex VIII, App. 4

4 Blatt

Bl.-Nr. 4

BPW BERGISCHE ACHSEN Kommanditgesellschaft D-51674 Wiehl

- 1 **Control device** : Type : PAV/SR-1,3 / X
EG-Test report No.: 21.2.4.1.0.0040
Selected reduction ratio $i_{H0} = 100 : 30 = 3.333$
- 2 **Brakes** : Type : CC 6230 EG-Test report No.: 361-125-81
- 3 **Transmission devices on the trailer** :
 - 3.1 Brief description with main diagram
 - 3.2 Reduction ratio and efficiency of the mechanical transmission device :
 $i_{H1} = 1.000 \quad \eta_{H1} = 1.000$
- 4 **Trailer** :
 - 4.1 Manufacturer :
 - 4.2 Make : 4.3 Type :
 - 4.4 Number of axles : 1 4.5 Number of brakes n : 2
 - 4.6 Technically permissible total weight G_a :
| 700 | 800 | 900 | 1000 | 1100 | 1200 | 1300 | 1350
 - 4.7 Permissible radius of tyres under load [m] : ($R_{min} = 0.260$ m, $R_{max} = 0.350$ m)
| 0.271 | 0.303 | 0.328 | 0.348 | 0.350 | 0.350 | 0.350 | 0.350
 - 4.8 Permissible force on the coupling : $D^* = 0.1 \cdot G_a \cdot g$ [N]
| 687 | 785 | 883 | 981 | 1079 | 1177 | 1275 | 1324
 - 4.9 Required braking force : $B^* = 0.5 \cdot G_a \cdot g$ [N]
| 3434 | 3924 | 4415 | 4905 | 5396 | 5886 | 6377 | 6622
 - 4.10 Braking force : $B = 0.49 \cdot G_a \cdot g$ [N]
| 3365 | 3846 | 4326 | 4807 | 5288 | 5768 | 6249 | 6489
- 5 **Compatibility - Test results** :
 - 5.1 Threshold ratio $100 \cdot K_a / (G_a \cdot g)$: (must be between 2 and 4)
| 4.0 | 3.5 | 3.1 | 2.8 | 2.5 | 2.3 | 2.1 | 2.1
 - 5.2 Maximum damping force $100 \cdot D_1 / (G_a \cdot g)$: (single-axle : <10; multi-axle : <6,7)
| 10.0 | 8.8 | 7.8 | 7.0 | 6.4 | 5.8 | 5.4 | 5.2
 - 5.3 Maximum towing force $100 \cdot D_2 / (G_a \cdot g)$: (must be between 10 and 50)
| 41.0 | 35.9 | 31.9 | 28.7 | 26.1 | 23.9 | 22.1 | 21.3
 - 5.4 Technically perm. total weight for the inertia contr. dev. : $G_{amax} = 1350$ kg ($\geq G_a$!)
 - 5.5 Technically perm. total weight for all trailer brakes : $G_b = n \cdot G_{bo} = 1400$ kg ($\geq G_a$!)
 - 5.6 Maximum braking moment of the brakes $n \cdot M_{max} / (B \cdot R)$: ($\geq 1,2$!)
| 5.3 | 4.1 | 3.4 | 2.9 | 2.6 | 2.4 | 2.2 | 2.1
 - 5.7 Mechanical transmission :
 - 5.7.1 $i_H = i_{H0} \cdot i_{H1} = 3.333 \cdot 1.000 = 3.333$
 - 5.7.2 $\eta_H = \eta_{H0} \cdot \eta_{H1} = 0.910 \cdot 1.000 = 0.910$
 - 5.7.3 $(B \cdot R / \rho + n \cdot P_0) / ((D^* - K) \cdot \eta_H)$: (must be not greater than i_H)
| 3.33 | 3.33 | 3.33 | 3.33 | 3.22 | 3.12 | 3.04 | 3.00
 - 5.7.4 $s' / (s_{B^*} \cdot i_g) = 3.873$ (must be not smaller than i_H)
- 6 **Technical service which carried out the tests** :
- 7 The inertia braking device described above complies with the requirements of items 3 to 9 of the testing conditions for vehicles fitted with inertia brakes.

Revision	Date	Calculated by
0	11.08.2005	Name : Reduch



- 1 Dispositif de commande:** Type : PAV/SR-1,3 / X
EG-Procès-verbal d'essai : 21.2.4.1.0.0040
Rapport de démultiplication choisi $i_{H0} = 100 : 30 = 3.333$
- 2 Freins :** Type : CC 6230 EG-Procès-verbal d'essai : 361-125-81
- 3 Dispositifs de transmission sur la remorque :**
- 3.1 Description sommaire avec schéma de principe
- 3.2 Rapport de démultiplication et rendement du dispositif de transmission mécanique :
 $i_{H1} = 1.000$ $\eta_{H1} = 1.000$
- 4 Remorques :**
- 4.1 Fabricant :
- 4.2 Marque : 4.3 Type :
- 4.4 Nombre d'essieux : 1 4.5 Nombre de freins n : 2
- 4.6 Poids total techniquement admissible G_a :
- | | | | | | | | |
|-----|-----|-----|------|------|------|------|------|
| 700 | 800 | 900 | 1000 | 1100 | 1200 | 1300 | 1350 |
|-----|-----|-----|------|------|------|------|------|
- 4.7 Rayon admissible des pneumatiques sous la charge [m] : ($R_{min} = 0.260$ m, $R_{max} = 0.350$ m)
- | | | | | | | | |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 0.271 | 0.303 | 0.328 | 0.348 | 0.350 | 0.350 | 0.350 | 0.350 |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
- 4.8 Poussée admissible sur l'attelage : $D^* = 0.1 \cdot G_a \cdot g$ [N]
- | | | | | | | | |
|-----|-----|-----|-----|------|------|------|------|
| 687 | 785 | 883 | 981 | 1079 | 1177 | 1275 | 1324 |
|-----|-----|-----|-----|------|------|------|------|
- 4.9 Force de freinage requise : $B^* = 0.5 \cdot G_a \cdot g$ [N]
- | | | | | | | | |
|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 3434 | 3924 | 4415 | 4905 | 5396 | 5886 | 6377 | 6622 |
|------|------|------|------|------|------|------|------|
- 4.10 Force de freinage : $B = 0.49 \cdot G_a \cdot g$ [N]
- | | | | | | | | |
|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 3365 | 3846 | 4326 | 4807 | 5288 | 5768 | 6249 | 6489 |
|------|------|------|------|------|------|------|------|
- 5 Compatibilité - Résultats des essais :**
- 5.1 Seuil de sollicitation $100 \cdot K_a / (G_a \cdot g)$: (doit se situer entre 2 et 4)
- | | | | | | | | |
|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 4.0 | 3.5 | 3.1 | 2.8 | 2.5 | 2.3 | 2.1 | 2.1 |
|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
- 5.2 Force de compression maximale $100 \cdot D_1 / (G_a \cdot g)$: (un essieu : <10; plusieurs essieux : <6,7)
- | | | | | | | | |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 10.0 | 8.8 | 7.8 | 7.0 | 6.4 | 5.8 | 5.4 | 5.2 |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
- 5.3 Force de traction maximale $100 \cdot D_2 / (G_a \cdot g)$: (doit se situer entre 10 et 50)
- | | | | | | | | |
|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 41.0 | 35.9 | 31.9 | 28.7 | 26.1 | 23.9 | 22.1 | 21.3 |
|------|------|------|------|------|------|------|------|
- 5.4 Poids total techniquement adm. pour le dispositif de comm. : $G_{amax} = 1350$ kg ($\geq G_a$!)
- 5.5 Poids total techn. adm. pour tous les freins de la rem. : $G_b = n \cdot G_{bo} = 1400$ kg ($\geq G_a$!)
- 5.6 Couple de freinage au maximum des freins $n \cdot M_{max} / (B \cdot R)$: ($\geq 1,2$!)
- | | | | | | | | |
|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 5.3 | 4.1 | 3.4 | 2.9 | 2.6 | 2.4 | 2.2 | 2.1 |
|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
- 5.7 Transmission mécanique :
- 5.7.1 $i_H = i_{H0} \cdot i_{H1} = 3.333 \cdot 1.000 = 3.333$
- 5.7.2 $\eta_H = \eta_{H0} \cdot \eta_{H1} = 0.910 \cdot 1.000 = 0.910$
- 5.7.3 $(B \cdot R / \rho + n \cdot P_0) / ((D^* - K) \cdot \eta_H)$: (doit être égal ou inférieur à i_H)
- | | | | | | | | |
|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 3.33 | 3.33 | 3.33 | 3.33 | 3.22 | 3.12 | 3.04 | 3.00 |
|------|------|------|------|------|------|------|------|
- 5.7.4 $s' / (s_{B^*} \cdot i_g) = 3.873$ (doit être égal ou supérieur à i_H)
- 6 Service technique ayant effectué les essais :**
- 7** Le dispositif de freinage à inertie décrit ci-dessus est conforme aux prescriptions des points 3 à 9 des conditions d'essai des véhicules équipés de freins à inertie.

remaniement	date	établi par
0	11.08.2005	nom : Reduch



- 1 Dispositivo di comando :** Tipo : PAV/SR-1,3 / X
EG-Verbale di prova N. : 21.2.4.1.0.0040
Rapporto di demoltiplicazione scelto $i_{H0} = 100 : 30 = 3.333$
- 2 Freni :** Tipo : CC 6230 EG-Verbale di prova N. : 361-125-81
- 3 Dispositivo di trasmissione sul rimorchio :**
3.1 Descrizione sommaria con schema di massima :
3.2 Rapporto di demoltiplicazione e rendimento del dispositivo meccanico di trasmissione :
 $i_{H1} = 1.000$ $\eta_{H1} = 1.000$
- 4 Rimorchio :**
4.1 Fabbrikante :
4.2 Marca : 4.3 Tipo :
4.4 Numero degli assi : 1 4.5 Numero dei freni n : 2
4.6 Peso totale tecnicamente ammissibile G_a :
| 700 | 800 | 900 | 1000 | 1100 | 1200 | 1300 | 1350
4.7 Raggio ammissibile dei pneumatici sotto carico [m] : ($R_{min} = 0.260$ m, $R_{max} = 0.350$ m)
| 0.271 | 0.303 | 0.328 | 0.348 | 0.350 | 0.350 | 0.350 | 0.350
4.8 Spinta ammissibile sull'aggancio : $D^* = 0.1 \cdot G_a \cdot g$ [N]
| 687 | 785 | 883 | 981 | 1079 | 1177 | 1275 | 1324
4.9 Forza di frenatura richiesta : $B^* = 0.5 \cdot G_a \cdot g$ [N]
| 3434 | 3924 | 4415 | 4905 | 5396 | 5886 | 6377 | 6622
4.10 Forza di frenatura : $B = 0.49 \cdot G_a \cdot g$ [N]
| 3365 | 3846 | 4326 | 4807 | 5288 | 5768 | 6249 | 6489
- 5 Compatibilità Risultato della prova :**
5.1 Limite di sollecitazione $100 \cdot K_a / (G_a \cdot g)$: (deve situarsi tra 2 e 4)
| 4.0 | 3.5 | 3.1 | 2.8 | 2.5 | 2.3 | 2.1 | 2.1
5.2 Forza di compressione massima $100 \cdot D_1 / (G_a \cdot g)$: (monoassiali : <10; pi assi : <6,7)
| 10.0 | 8.8 | 7.8 | 7.0 | 6.4 | 5.8 | 5.4 | 5.2
5.3 Forza di trazione massima $100 \cdot D_2 / (G_a \cdot g)$: (deve situarsi tra 10 e 50)
| 41.0 | 35.9 | 31.9 | 28.7 | 26.1 | 23.9 | 22.1 | 21.3
5.4 Peso totale tecnicamente amm. per il dispositivo di comando : $G_{amax} = 1350$ kg ($\geq G_a$!)
5.5 Peso totale tecn. amm. per tutti i freni del rimorchio : $G_b = n \cdot G_{bo} = 1400$ kg ($\geq G_a$!)
5.6 Forza max. dei freni $n \cdot M_{max} / (B \cdot R)$: ($\geq 1,2$!)
| 5.3 | 4.1 | 3.4 | 2.9 | 2.6 | 2.4 | 2.2 | 2.1
5.7 Trasmissione meccanica :
5.7.1 $i_H = i_{H0} \cdot i_{H1} = 3.333 \cdot 1.000 = 3.333$
5.7.2 $\eta_H = \eta_{H0} \cdot \eta_{H1} = 0.910 \cdot 1.000 = 0.910$
5.7.3 $(B \cdot R / \rho + n \cdot P_0) / ((D^* - K) \cdot \eta_H)$: (deve essere uguale o inferiore a i_H)
| 3.33 | 3.33 | 3.33 | 3.33 | 3.22 | 3.12 | 3.04 | 3.00
5.7.4 $s' / (s_{B^*} \cdot i_g) = 3.873$ (deve essere uguale o superiore a i_H)
- 6 Servizio tecnico che ha effettuato le prove :**
- 7** Il dispositivo di frenatura a inerzia sopra descritto è conforme alle prescrizioni dei punti 3 a 9 delle condizioni di prova per veicoli muniti di freni ad inerzia.

Verifica	Data	Eseguito
0	11.08.2005	Nome : Reduch



- 1 Bedieningsorgaan :** Type : PAV/SR-1,3 / X
EG-beproeversrapport-nr. : 21.2.4.1.0.0040
Gekozen slagverhouding $i_{H0} = 100 : 30 = 3.333$
- 2 Remmen :** Type : CC 6230 EG-beproeversrapport-nr. : 361-125-81
- 3 Overbrengingsinrichting aan de aanhangwagen :**
- 3.1 Korte beschrijving met principieschema
- 3.2 Overbrengingsverhouding en nuttig effect van de mechanische overbrengingsinrichting :
 $i_{H1} = 1.000 \quad \eta_{H1} = 1.000$
- 4 Aanhangwagen :**
- 4.1 Fabrikant :
- 4.2 Fabrieksmerk : 4.3 Type :
- 4.4 Aantal assen : 1 4.5 Aantal remmen n : 2
- 4.6 Technisch toelaatbaar totaalgewicht G_a :
| 700 | 800 | 900 | 1000 | 1100 | 1200 | 1300 | 1350
- 4.7 toelaatbare straal van de banden onder belasting [m] : ($R_{min} = 0.260$ m, $R_{max} = 0.350$ m)
| 0.271 | 0.303 | 0.328 | 0.348 | 0.350 | 0.350 | 0.350 | 0.350
- 4.8 Toelaatbare oplooptkracht : $D^* = 0.1 \cdot G_a \cdot g$ [N]
| 687 | 785 | 883 | 981 | 1079 | 1177 | 1275 | 1324
- 4.9 Vereiste remkracht : $B^* = 0.5 \cdot G_a \cdot g$ [N]
| 3434 | 3924 | 4415 | 4905 | 5396 | 5886 | 6377 | 6622
- 4.10 Remkracht : $B = 0.49 \cdot G_a \cdot g$ [N]
| 3365 | 3846 | 4326 | 4807 | 5288 | 5768 | 6249 | 6489
- 5 Verenigbaarheid - Beproeversresultaten :**
- 5.1 Aansprekdrempel $100 \cdot K_a / (G_a \cdot g)$: (moet liggen tussen 2 en 4)
| 4.0 | 3.5 | 3.1 | 2.8 | 2.5 | 2.3 | 2.1 | 2.1
- 5.2 Maximale indrukkracht $100 \cdot D_1 / (G_a \cdot g)$: (eenassig : <10; meerassig : <6,7)
| 10.0 | 8.8 | 7.8 | 7.0 | 6.4 | 5.8 | 5.4 | 5.2
- 5.3 Maximale trekkracht $100 \cdot D_2 / (G_a \cdot g)$: (moet liggen tussen 10 en 50)
| 41.0 | 35.9 | 31.9 | 28.7 | 26.1 | 23.9 | 22.1 | 21.3
- 5.4 Technisch tol. totaalgewicht in verb. met de oplooppinricht. : $G_{amax} = 1350$ kg ($\geq G_a$!)
- 5.5 Technisch tol. totaalgewicht in verb. met alle remmen : $G_b = n \cdot G_{bo} = 1400$ kg ($\geq G_a$!)
- 5.6 Maximaal remmoment van de rem n $\cdot M_{max} / (B \cdot R)$: ($\geq 1,2$!)
| 5.3 | 4.1 | 3.4 | 2.9 | 2.6 | 2.4 | 2.2 | 2.1
- 5.7 Mechanische overbrengingsinrichting :
- 5.7.1 $i_H = i_{H0} \cdot i_{H1} = 3.333 \cdot 1.000 = 3.333$
- 5.7.2 $\eta_H = \eta_{H0} \cdot \eta_{H1} = 0.910 \cdot 1.000 = 0.910$
- 5.7.3 $(B \cdot R / \rho + n \cdot P_0) / ((D^* - K) \cdot \eta_H)$: (moet gelijk zijn aan of kleiner dan i_H)
| 3.33 | 3.33 | 3.33 | 3.33 | 3.22 | 3.12 | 3.04 | 3.00
- 5.7.4 $s' / (s_{B^*} \cdot i_g) = 3.873$ (moet gelijk zijn aan of groter dan i_H)
- 6 Technische dienst die de proeven heeft uitgevoerd :**
- 7** De hiervoor beschreven oplooppinrichting voldoet aan de voorschriften van de punten 3 tot en met 9 van de keuringseisen voor voertuigen met oplooppinnen.

Revisie	Datum	Opgesteldt
0	11.08.2005	Naam : Reduch



Bromsberäkning

61.604.030.00

71/320/EWG(98/12/EG), avsnitt VIII, bilaga 4

4 Blatt

Bl.-Nr. 4

- 1 Påskjutsbroms** : Typ : PAV/SR-1,3 / X
EG-provprotokollnr. : 21.2.4.1.0.0040
Vald utväxling $i_{H0} = 100 : 30 = 3.333$
- 2 Bromsar** : Typ : CC 6230 EG-provprotokollnr. : 361-125-81
- 3 Kraftöverföring på släp** :
- 3.1 Kort beskrivning (se principschema)
- 3.2 Utväxling och verkningsgrad på kraftöverföringen :
 $i_{H1} = 1.000 \quad \eta_{H1} = 1.000$
- 4 Släpvagn** :
- 4.1 Tillverkare :
- 4.2 Varumärke : 4.3 Typ :
- 4.4 Antal axlar : 1 4.5 Antal bromsar n : 2
- 4.6 Teknisk tillåten totalvikt G_a :
- | | | | | | | | |
|-----|-----|-----|------|------|------|------|------|
| 700 | 800 | 900 | 1000 | 1100 | 1200 | 1300 | 1350 |
|-----|-----|-----|------|------|------|------|------|
- 4.7 Tillåten däcksradi under last [m] : ($R_{min} = 0.260$ m, $R_{max} = 0.350$ m)
- | | | | | | | | |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 0.271 | 0.303 | 0.328 | 0.348 | 0.350 | 0.350 | 0.350 | 0.350 |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
- 4.8 Tillåten påskjutskraft : $D^* = 0.1 \cdot G_a \cdot g$ [N]
- | | | | | | | | |
|-----|-----|-----|-----|------|------|------|------|
| 687 | 785 | 883 | 981 | 1079 | 1177 | 1275 | 1324 |
|-----|-----|-----|-----|------|------|------|------|
- 4.9 Erforderlig bromskraft : $B^* = 0.5 \cdot G_a \cdot g$ [N]
- | | | | | | | | |
|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 3434 | 3924 | 4415 | 4905 | 5396 | 5886 | 6377 | 6622 |
|------|------|------|------|------|------|------|------|
- 4.10 Bromskraft : $B = 0.49 \cdot G_a \cdot g$ [N]
- | | | | | | | | |
|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 3365 | 3846 | 4326 | 4807 | 5288 | 5768 | 6249 | 6489 |
|------|------|------|------|------|------|------|------|
- 5 Kompatibilitet - Provresultat** :
- 5.1 Förspänningskraft $100 \cdot K_a / (G_a \cdot g)$: (måste ligga mellan 2 och 4)
- | | | | | | | | |
|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 4.0 | 3.5 | 3.1 | 2.8 | 2.5 | 2.3 | 2.1 | 2.1 |
|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
- 5.2 Största tryckkraft $100 \cdot D_1 / (G_a \cdot g)$: (enaxlig : <10; flexaxlig : <6,7)
- | | | | | | | | |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 10.0 | 8.8 | 7.8 | 7.0 | 6.4 | 5.8 | 5.4 | 5.2 |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
- 5.3 Största dragkraft $100 \cdot D_2 / (G_a \cdot g)$: (måste ligga mellan 10 och 50)
- | | | | | | | | |
|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 41.0 | 35.9 | 31.9 | 28.7 | 26.1 | 23.9 | 22.1 | 21.3 |
|------|------|------|------|------|------|------|------|
- 5.4 Teknisk tillåten totalvikt för påskjutsbromsen : $G_{amax} = 1350$ kg ($\geq G_a$!)
- 5.5 Teknisk tillåten totalvikt för alla bromsarna på släpvagn : $G_b = n \cdot G_{bo} = 1400$ kg ($\geq G_a$!)
- 5.6 Maximal bromsmoment $n \cdot M_{max} / (B \cdot R)$: ($\geq 1,2$!)
- | | | | | | | | |
|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 5.3 | 4.1 | 3.4 | 2.9 | 2.6 | 2.4 | 2.2 | 2.1 |
|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
- 5.7 Mekanisk kraftöverföring :
- 5.7.1 $i_H = i_{H0} \cdot i_{H1} = 3.333 \cdot 1.000 = 3.333$
- 5.7.2 $\eta_H = \eta_{H0} \cdot \eta_{H1} = 0.910 \cdot 1.000 = 0.910$
- 5.7.3 $(B \cdot R / \rho + n \cdot P_0) / ((D^* - K) \cdot \eta_H)$: (får ej vara större än i_H)
- | | | | | | | | |
|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 3.33 | 3.33 | 3.33 | 3.33 | 3.22 | 3.12 | 3.04 | 3.00 |
|------|------|------|------|------|------|------|------|
- 5.7.4 $s' / (s_B \cdot i_g) = 3.873$ (får ej vara mindre än i_H)
- 6 Kontrollmyndighet** :
- 7 Den ovanstående beskrivningen av bromssystemet uppfyller föreskrifterna i avsnitt 3 till 9 avseende fordon med påskjutsbromssystem.

Ändring	Datum	Utfärdat
0	11.08.2005	Namn : Reduch