

## **1. Bremseberegning med EBS regulering**

Køretøjer, med et beregnet bremsekraftforløb i EU bremsebåndet, som skal indregistreres og køre i Danmark, anbefales at blive lagt ud i den øverste del af EU bremsebåndet.

Ved bremseudlægning med EBS bremsesystem kan „Ansprechdruck“ justeres i området fra 0,5 til 0,9 bar. Dette bør for DK beregninger indstilles til 0,5 bar.

Det lineære forløb ved Pm 2,0 bar skal mindst være lineært, eller hvis det er muligt, forløbe i den øverste trediedel af EU bremsebåndet.

Den maksimale afbremning /deceleration ved maksimalt cylindertryk er uforandret.

## **2. Bremseberegning med pneumatisk regulering**

Køretøjer, med et beregnet bremsekraftforløb i EU bremsebåndet, som skal indregistreres og køre i Danmark, anbefales at blive lagt ud i den øverste del af EU bremsebåndet.

Bremsebestykningen skal være med de største mulige membrancyindre hhv. størst mulige armlængde ved trommelbremse.

For bedst mulige tilpasning anbefales det, hvor der er mulighed for det, at indstille en foriling.

### **Bemærkning:**

For køretøjer, der ved det årlige syn ikke med det samme kan opnå den teoretiske afbremning på bremseprøvefeltet, skal konditioneres (opbygning af frisk friktionsmateriale i bremsen). For små afbremsningsværdier, før konditioneringen, kan ikke tilbageføres til en kvalitetsmangel eller produktionsfejl. Her vil det handle om regionale omstændigheder eller kørselsmønster. F.eks for lidt temperatur i bremsen. Bremsen skal jævnlige arbejde ved arbejdstemperatur, idet den er dimensioneret til dette, og har brug for temperatur for at kunne vedligeholde sig selv, og skabe tilstrækkeligt med friktion i bremsen.

## **3. Køretøjer til det årlige syn**

I Danmark skal køretøjerne præstere en mindste afbremning ved syn på 45 % ved sættevogne, og 50 % for anhængere og kærre.

I beregningen af bremsekræfterne på bremseprøvefeltet ved synet, bliver der benyttet en faktor på 0,9. Dette er ifølge danske foreskrifter.

Grundsætningen gælder, at det er mekanikken i bremsen der er afgørende for afbremningen. Derfor skal bremsecylinder størrelse, armlængde, stempelstangslængde og fri bevægelighed afprøves, og eventuelt korrigeres efter producentens anvisninger.

Indstillingen og funktionaliteten af alle monterede og relevante ventiler på køretøjet skal være i overensstemmelse med producentens data, og eventuelt korrigeres i tilfælde af uoverensstemmelse.

Senest 5.000 km efter ibrugtagning skal der foretages en bremsetilpasning. Hermed bliver bremsekraftfordelingen mellem trækkende og trukket køretøj fastlagt, og kan så indstilles sådan, at hvert køretøj afbremses sin egen vægtandel og udfører sin respektive del af bremsearbejdet.

#### **4. Prøvebetingelser til syn efter danske retningslinier**

Anlægstryk i beregningen = 0,3 bar

Er reguleringsforholdet i ALB ventilen sådan indstillet at det udstyrede bremsetryk er 6,5 bar eller højere, så skal der trækkes 0,3 bar fra i fremregningen. Efter nationale foreskrifter kan det maksimale bremsecylindertryk andrage 6,7 bar.

Er reguleringsforholdet i ALB ventilen sådan indstillet at det udstyrede tryk er mindre end 6,5 bar, skal der ikke trækkes 0,3 bar fra.

Ved afprøvningen bør et maksimalt styretryk  $P_m$  på 6,5 bar benyttes.

Ved afprøvningen skal der minimum opnås et bremsemembrantryk på 2,5 bar.

#### **Anhængerkøretøjer med registrering indtil 01. April 2001**

Ligger fuldt udstyret bremsetryk til maksimalt at andrage max. 6,1 bar, så må der ved fremregningen teoretisk tillægges 0,6 bar til bremsetrykket.

Ligger bremsetrykket til maksimalt at andrage 6,5 bar, så må der ved fremregningen teoretisk tillægges 0,2 bar til bremsetrykket.

I begge tilfælde skal anlægstrykket på 0,3 bar trækkes fra både fuldt udstyret bremsetryk og bremsecylindertryk.

#### **Anhængerkøretøjer med registrering efter 01. April 2001**

Afgørende for fremregningen er her de angivne data i typegodkendelsen eller G-erklæringen. Disse angivne data skal stemme overens med køretøjet.