



Getriebeerprobung für 4-Gang-Schaltgetriebe
(Programm Nr. 8 PD)

Inhaltsverzeichnis

	Blatt
1. <u>Theoretischer Teil</u>	
1.1. Kurzbeschreibung	2
1.2. Streckenanteil der verschiedenen Fahrbahntypen	3
1.3. Schalthäufigkeit	4
1.4. Strecken- und Zeitanteile in den einzelnen Gängen	5 - 6
1.5. Streckencharakteristik	7
2. <u>Praktischer Teil</u>	
2.1. Durchzuführende Kontrollen	8
2.2. Durchführung des Fahrprogramms	8 - 9
2.3. Streckenführung	10
2.4. Lageplan der Hinweisschilder	11
2.5. Fahrtverlauf	12 - 14



1. Theoretischer Teil

1.1. Kurzbeschreibung

Das Programm dient der Erprobung von Schaltgetrieben.

Die Streckenführung beinhaltet folgende Abschnitte:
Dauerversuchs-, Marter- und Bergstrecke sowie die
Rundbahn.

Die Programm-Laufstrecke beträgt 23 700 km.

Die Beladung des Fahrzeugs ist nach den Angaben in
der Kontrollanweisung Nr. 3 durchzuführen.
(2/3 der zulässigen Achszuladungen, jedoch nicht
höher als das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs.)

1.2. Streckenanteile der verschiedenen Fahrbahntypen

Strecke	km	%
1. Betonstrecke (Rundbahn)	4,50	28,9
2. Normale Asphaltstraße	5,99	38,5
3. Ausgebesserte Asphaltstraße	1,60	10,3
4. Sonderstrecken (Spann- und Polterschienen, Autobahnfugen)	0,45	2,9
5. Waschbrettstrecke (gleichphasige Wellen)	0,45	2,9
6. Splittstrecke	0,24	1,5
7. Kleinpflasterstraße eben	0,52	3,3
8. Grobpflasterstraße eben	1,05	6,8
9. Betonsteine	0,45	2,9
10. Langwellige Asphaltstraße	0,31	2,0
	15,56	100,0
	=====	=====

1.3. Schalthäufigkeit

Nachstehende Tabelle gibt einen Überblick zur Häufigkeit der einzelnen Schaltungen, bezogen auf eine Programmrunde und auf eine Programmlaufstrecke von 100 km.

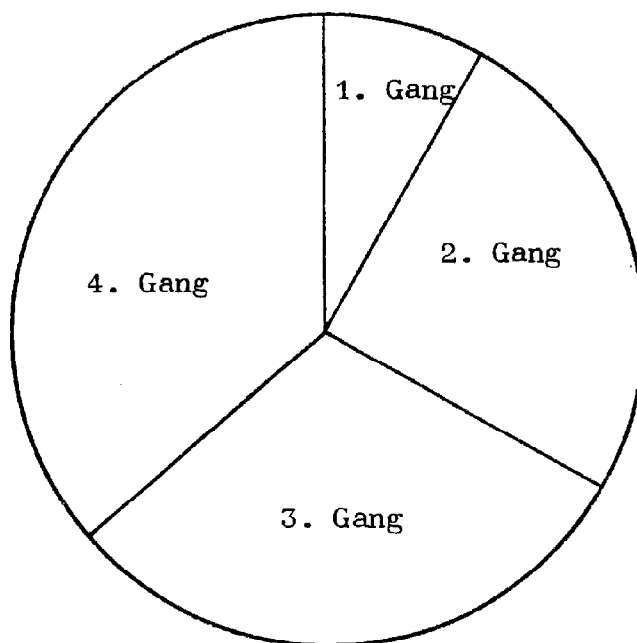
Schaltung	S c h a l t h ä u f i g k e i t	
	pro Programmrunde	pro 100 km Pr.Lauf.
L - 1	24	154
1 - 2	17	109
2 - 3	9	58
3 - 4	4	26
4 - 3	4	26
3 - 2	5	32
2 - 1	1	6
1 - L	10	64
2 - L	12	77
3 - L	2	13
R - L	1	6
L - R	1	6
3 - 1	2	13

1.4. Strecken- und Zeitanteile in den einzelnen Gängen

Die hier gemachten Angaben können in Abhängigkeit der Fahrzeugtypen entsprechenden Abweichungen unterliegen.

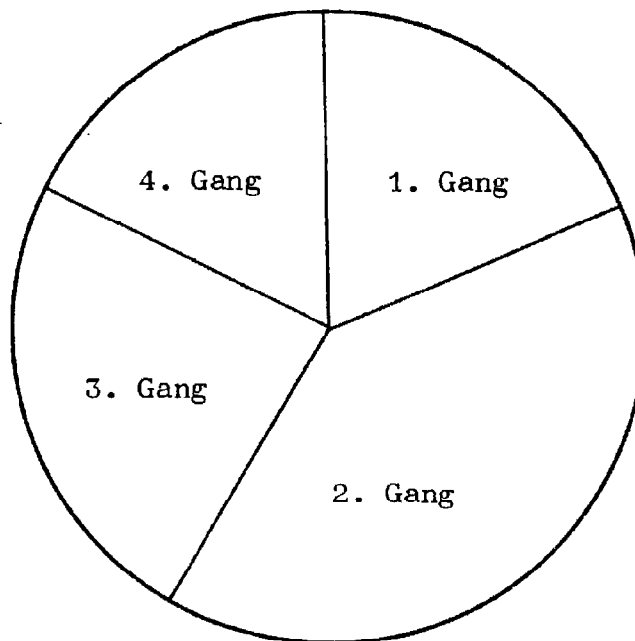
1.4.1. Streckenanteile

Gang	Strecke (km)	Anteil (%)
1.	1,155	8
2.	3,880	25
3.	4,880	31
4.	5,630	36
R	0,015	-
	15,560	100



1.4.2. Zeitanteile

Gang	Verweildauer (s)	Anteil (%)
1. .	195	19
2.	406	40
3.	246	24
4.	173	17
R	4	-
1 024		100



1.5. Streckencharakteristik

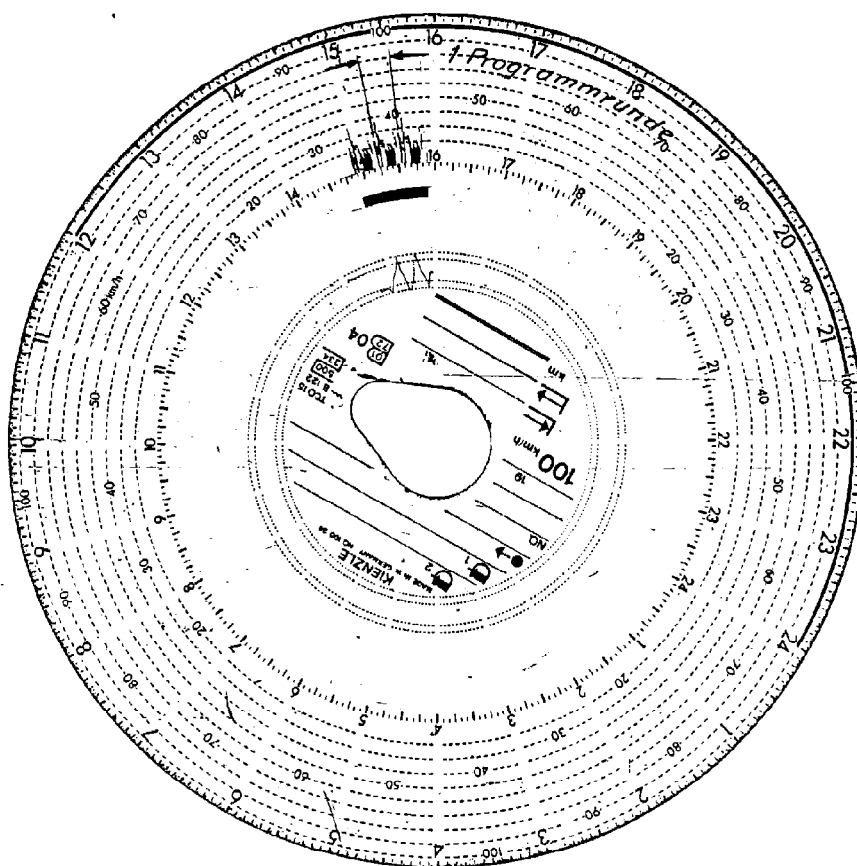
Soll-Schichtleistung

250 km

1 Programmumlauf

Länge 15,6 km

Zeit 16-18 Min.



2. Praktischer Teil

2.1. Durchzuführende Kontrollen

2.1.1 Vor Programmbeginn und danach alle 5000 Programm-km ist eine Kupplungspedalkraftmessung in Abhängigkeit vom Weg durchzuführen.
Ebenso ist bei allen Arbeiten an der Kupplung und deren Betätigung jeweils vor und nach den Arbeiten eine Messung aufzunehmen.

2.1.2 Vor Fahrtbeginn die in der Kontrollanweisung Nr. 1 vorgeschriebenen Kontrollen durchführen.

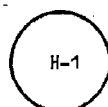
2.1.3 Vor Fahrtbeginn die Beladung des Fahrzeugs entsprechend den Angaben der Wagenbegleitkarte kontrollieren.

2.2. Durchführung des Fahrprogrammes

Fahrzeuge, die eine Maximalgeschwindigkeit über 140 km/h erreichen, werden in der Nachtschicht nur auf besondere Anweisung eingesetzt.

Der Fahrtverlauf ist durch die Schaltangaben auf den blau-weißen, runden Schildern geregelt. Dadurch wird eine bestimmte Schalthäufigkeit erzielt und die Schaltintervalle werden modellabhängig an die Fahrzeugleistung angepaßt.

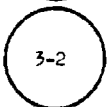
Die Schaltangaben auf den Schildern haben folgende Bedeutung:



Fahrzeug anhalten, anfahren und weiterfahren im 1. Gang bis zum nächsten Schild.

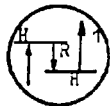


Fahrzeug anhalten, anfahren und aufwärtsschalten bis in den 4. Gang.



Zurückschalten vom 3. in den 2. Gang.

Sonderschilder an der Bergstrecke:



Anhalten, Rückwärtsfahrt, Anfahren und Weiterfahren im 1. Gang.



Bei Geradeausfahrt im 3. Gang bleiben, bei Rechtsabbiegen zur Kurschlußstrecke in den 1. Gang zurückschalten.



Die Schaltdrehzahl soll etwa 10 - 15 % unter der Höchstdrehzahl liegen, falls die Drehzahl nicht durch die im Programm angegebene oder durch andere Geschwindigkeitsbegrenzungen eingeschränkt ist. Wird die Schaltdrehzahl nicht erreicht, so ist jedoch immer die vorgeschriebene Schaltung durchzuführen.

Die Beschleunigungen sind an den angeführten Stellen mit Vollast vorzunehmen bis zum Erreichen der vorgegebenen Geschwindigkeit, danach wird gleichmäßig weitergefahren.

Ermöglichen es Straßenzustand oder andere, die Sicherheit beeinträchtigende Umstände nicht, den im Programm vorgeschriebenen Fahrtverlauf durchzuführen, kann das Programm mit entsprechend reduzierten Geschwindigkeiten gefahren werden. Die Schaltanweisungen sollen jedoch solange wie möglich befolgt werden.