

Ausbildungsnachweis

(Nichtzutreffendes ist durchzustreichen)

Am..... wurde Herr — Frau — Fräulein

(Vor- und Zuname)

geboren am, wohnhaft in

..... Straße Nr., gegenwärtiger Beruf:

von mir — uns — zur Ausbildung im Fahrdienst auf einem Kraftfahrzeuge der Klasse 1 — 2 —
3 a — 3 b — mit Antrieb durch angenommen.

Vorher wurde der Fahrschüler auf die gesetzlichen Gründe hingewiesen, aus denen die Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen versagt werden kann.

Er wurde vor der Ausbildung im Fahren über die einschlägigen gesetzlichen und polizeilichen Vorschriften, die wichtigsten Bestandteile eines Kraftfahrzeugs und deren Zusammenwirken sowie über die Beurteilung der Verkehrssicherheit des Fahrzeuges und das Verhalten in besonderen Fällen unterwiesen.

Die praktische Fahrausbildung erfolgte in verschiedenartigem Gelände, auch auf schwierigeren, belebteren Straßen und in geschlossenen Ortsteilen.

Die vom Fahrschüler erworbenen Kenntnisse rechtfertigen seine Zulassung zur Prüfung durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen.

Die nachstehenden Fragen werden wie folgt beantwortet:

Fragen	Antworten			
	Nr.	Tag	km	Stunden
1. Wann, wieviel km und wie lange hat die ausgebildete Person das Lehrfahrzeug unter Verantwortung des Fahrlehrers auf öffentlichen Wegen oder Plätzen selbst gelenkt?	1.	.....	.....	.....
	2.	.....	.....	.....
	3.	.....	.....	.....
	4.	.....	.....	.....
	5.	.....	.....	.....
	6.	.....	.....	.....
	7.	.....	.....	.....
	8.	.....	.....	.....
	9.	.....	.....	.....
	10.	.....	.....	.....
	11.	.....	.....	.....
	12.	.....	.....	.....
Zusf.				

Fragen	Antworten	
II. Welche von diesen Fahrten (Ziffer I) waren Nachtfahrten (Angabe der lfd. Nr.)?		
III. Falls die Ausdehnung des Führerscheins für Kraftwagen auf eine andere Betriebsart oder Klasse gewünscht wird:	Betriebsart	Klasse
a) von welcher Betriebsart oder Klasse auf welche Betriebsart oder Klasse soll die Ausdehnung erfolgen?	Von .....	.....
b) ist die Ausbildungszeit (vgl. Ziffer I) abgekürzt worden?	auf .....	.....

Die Richtigkeit der sämtlichen Angaben in diesem Ausbildungsnachweis (im Falle der Ausbildung durch eine Kraftfahrzeugfabrik, -fabrikniederlassung oder -handlung oder ein den Verkehr mit Kraftfahrzeugen betreibendes Unternehmen, durch eine Behörde, außerdem die Richtigkeit der aus der Anlage ersichtlichen Zusatzbescheinigung — a — b —) wird durch die nachfolgenden Unterschriften ausdrücklich bestätigt.

Eine Abschrift der zweiten Seite des Fahrlehrerscheins ist beigelegt.

....., den 19....., den 19.....

.....
(Eigenhändige Unterschrift des Fahrlehrers)

.....
(Eigenhändige Unterschrift des Fahrnehmers)

Die Ausbildung erfolgte in meinem — unserem — Auftrage.

....., den 19.....

.....
(Eigenhändige Unterschrift des Leiters oder Inhabers des Ausbildungsunternehmens oder des Inhabers der Kraftfahrzeugfabrik, -fabrikniederlassung oder -handlung oder des Leiters der Behörde.)

Zusatzbescheinigung a

(Im Falle der Ausbildung durch eine Kraftfahrzeugfabrik, -fabrikniederlassung oder -handlung oder ein dem Verkehr mit Kraftfahrzeugen betreibendes Unternehmen)

Die nachstehenden Fragen werden wie folgt beantwortet:

Fragen	Antworten
<p>1. Erfolgte die Ausbildung für das eigene Bedürfnis der ausbildenden Stelle?</p> <p>2. a) Ist der Fahrerschüler bei der ausbildenden Stelle angestellt? b) Seit wann? c) In welcher Stellung?</p> <p>3. a) Wurde bei der ausbildenden Stelle ein Kraftfahrzeug gekauft? b) Betriebsart? c) Fahrzeugklasse? d) Wie wird der Kauf und der Tag des Kaufs nachgewiesen? (Unterlagen beifügen.) e) Wer ist der Käufer (Name, Stand und Anschrift evtl. Firma)? f) Ist das Fahrzeug bereits für den Käufer zugelassen, zutreffendensfalls an welchem Tage?</p> <p>4. Ist der Fahrerschüler a) der Käufer bzw. der Inhaber der kaufenden Firma? b) sein Ehegatte? c) sein Kind?</p> <p>5. a) Ist der Fahrerschüler bei dem Käufer angestellt? b) Seit wann? c) In welcher Stellung?</p>	<p>Verbrennungsmaschine — Elektromotor — Dampfmaschine — Klasse 1 — 2 — 3 a — 3 b.</p>

Sämtliche Angaben in dieser Zusatzbescheinigung sind durch die Unterschriften unter dem vorerwähnten Ausbildungsnachweis bestätigt.

Zusatzbescheinigung b

(Im Falle der Ausbildung durch eine Behörde)

Die nachstehenden Fragen werden wie folgt beantwortet:

Fragen	Antworten
<p>1. Erfolgte die Ausbildung für das eigene Bedürfnis der ausbildenden Stelle?</p> <p>2. a) Ist der Fahrerschüler bei der ausbildenden Stelle angestellt? b) Seit wann? c) In welcher Stellung?</p>	

Sämtliche Angaben in dieser Zusatzbescheinigung sind durch die Unterschriften unter dem vorerwähnten Ausbildungsnachweis bestätigt.

Anweisungen

über die Prüfung von Kraftfahrzeugen

I. Allgemeine Bestimmungen

1. Bei der Beurteilung der Verkehrssicherheit eines Kraftfahrzeugs kommen nur die Teile in Betracht, deren Versagen an dem in Bewegung befindlichen Fahrzeug eine Gefahr für den öffentlichen Verkehr in sich schließt, nämlich Einrichtungen für Lenken, Bremsen, Verhinderung unbeabsichtigter Rückwärtsbewegung, Rückwärtsgang und Radkonstruktion. Diese Einrichtungen müssen unter allen Umständen so beschaffen sein, daß ihr Versagen bei sachgemäßer Unterhaltung und Bedienung nicht zu befürchten ist. Einrichtungen, deren Versagen nur den Antrieb des Fahrzeuges stört oder unmöglich macht (Störungen an der Maschine oder am Motor, an der Kuppelung und dergleichen), kommen für die Prüfung nicht in Betracht.

2. Die Wahl der Materialien bleibt dem Fabrikanten unter eigener Verantwortlichkeit überlassen, jedoch müssen Vorderachsen, Lenkhebel und Lenkgestänge aus gezogenem oder geschmiedetem Material hergestellt werden. Die gewählten Abmessungen sind nur dann zu beanstanden, wenn sich bei der Prüfung bleibende Formveränderungen bemerkbar machen.

3. Bei Meinungsverschiedenheiten zwischen den Sachverständigen und den Kraftfahrzeugeigentümern, -fabriken und -händlern entscheidet der Senat.

II. Feuers- und Explosionsgefahr

1. Zur Vermeidung von Feuers- und Explosionsgefahr bei Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb sind die unter Ziffer XIII besonders angegebenen Vorschriften für elektrisch betriebene Fahrzeuge zu beachten.

2. Bei Dampffahrzeugen muß die Kesselanlage, soweit dafür nicht von der zuständigen Behörde Ausnahmen zugelassen sind, den allgemeinen polizeilichen Bestimmungen über die Anordnung von Landdampfkesseln entsprechen. Ferner ist bei Verwendung fester Brennstoffe darauf zu achten, daß der Funkenauswurf verhindert wird. Endlich muß die Feuerstelle von allen brennbaren Teilen des Fahrzeuges genügend isoliert und der Aschenkasten so gebaut und angeordnet sein, daß keine glühenden Aschenteile herausfallen können.

3. Bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmaschine sind zur Vermeidung von Feuers- und Explosionsgefahr folgende Vorschriften zu befolgen:

a) Behälter, die zur Aufnahme flüssigen Brennstoffs dienen, sind aus zähem, gegen Rost geschütztem Material herzustellen; Nähte müssen, sofern sie nicht durch Nietung und Lötung, Hartlötung oder Schweißung hergestellt sind, doppelt gefalzt und gelötet sein. Der Doppelfalzung sind Bodenfalzungen und Längsnahtfalzungen gleich zu achten, falls sie auch bei Entfernung des Lotes (Aufschmelzung) den Behälter gegen inneren Überdruck zusammenhalten. Die Behälter sind vom Hersteller mit einem hydraulischen Überdruck von 0,3 Atmosphären auf Dichthalten zu prüfen; ihr Einbau in die Fahrzeuge ist so auszuführen, daß sie möglichst gegen Stoß geschützt sind; der tiefste Punkt der Behälter und ihre Armatur muß auch bei voll belastetem Fahrzeug mindestens 15 Zentimeter über dem Boden liegen. Das Füllrohr ist durch ein auswechselbares feinmaschiges Drahtnetz gegen das Hindurchschlagen von Flammen zu sichern. Geschweißte Behälter müssen mit mindestens einem Schmelzpfropfen oder Sicherheitsventil versehen sein. Alle Armaturteile müssen mit dem Behälter außer durch Lötung noch durch Nieten und Schrauben verbunden sein. An dem tiefsten Punkte des Behälters ist eine Ablassvorrichtung anzubringen, so daß eine völlige Entleerung erfolgen kann. An Vorrichtungen zur Anzeige des Flüssigkeitsstandes muß mindestens der untere Anschluß an dem Behälter absperrbar sein. Erfolgt die Zuführung des Brennstoffes durch den Druck der Auspuffgase, so ist ein Reduzierventil mit vorgeschaltetem Siebe in die Druckgasleitung einzubauen.

b) Die Zufuhrrohrleitung zur Maschine ist sorgfältig zu befestigen und so zu verlegen, daß ein Ausgleich von Längenänderungen möglich ist. Die Verbindung einzelner Rohrstücke ist durch eine über beide Rohrenden geschraubte und verlötete Muffe oder durch eine Verschraubungsart mit metallischen Dichtungsflächen (Regelnippel, Kugelnippel, gestauchte Rohrenden) herzustellen. In gleicher Weise ist die Befestigung der Rohre mit den Absperrvorrichtungen und Armaturteilen auszuführen, falls sie nicht hart eingelötet sind. Flanschverbindungen mit Stoffpackung sind unzulässig. Alle mit der Benzinleitung verlöteten Nippel

müssen hartgelötet sein, während an den Brennstoffbehältern und ihren Armaturteilen, wenn die Lötung nur den Zweck hat abzudichten, Weichlötung zulässig ist. In der Zufuhrrohrleitung zur Maschine ist in der Nähe des Brennstoffbehälters eine Absperrvorrichtung einzuschalten; dieselbe muß von außen leicht zugänglich sein; bei Brennstoffförderung durch Druckgase und Steigrohr genügt eine Einrichtung zum schnellen Ablassen des Druckes. Brennstoffleitung, Vergaser und Schwimmergehäuse sind so anzuordnen, daß etwa austretender Brennstoff nicht auf das Auspuffrohr, den Stromverteiler, den Magnetapparat, die Lichtmaschine oder den elektrischen Anlasser tropfen kann; der aus dem Schwimmergehäuse und Vergaser etwa austretende Brennstoff ist unmittelbar ins Freie zu leiten. Als Brennstoffleitungen dürfen an Stelle von Rohrleitungen verwendet werden:

- a) elastische Metallschläuche mit welligem Längsschnitt, die ohne Trennfuge hergestellt und mit einem geflochtenen oder elastischen Schutzhlauch umhüllt sind,
- β) Gummischläuche mit einer gegen die verwendeten Brennstoffe widerstandsfähigen Innenwandung, welche entweder durch elastische, spiralig gewickelte Metallschläuche umgeben oder mit mindestens zwei Gewebeschichten umspinnen und einem Schutzhlauch ummantelt sind.

Die Schlauchenden müssen mit metallischen Anschlußstücken zuverlässig verbunden sein.

- c) Werden unterhalb des Wagens Schutzbleche angebracht, so muß die Beseitigung der sich in ihnen ansammelnden brennbaren Stoffe leicht möglich sein.
- d) Die elektrischen Zündleitungen sind zu isolieren und so zu verlegen, daß Kurzschluß ausgeschlossen ist. Hochspannungsleitungen sind besonders sorgfältig zu verlegen. Glührohrzündung ist verboten.

III. Vermeidung von üblem Geruch und Rauch

Die Verbrennung der Gase in der Maschine muß so vollkommen und die Zufuhr so eingerichtet sein, daß ein belästigender Rauch nicht entwickelt wird. Tauchschmierung ist zulässig, wenn eine Einrichtung zur Regelung des Ölstandes im Kurbelgehäuse vorhanden ist. Dampfkessel, die nicht mit Brennstoffen geheizt werden, die rauchlos verbrennen, sind mit ausreichenden, Rauch verhütenden Feuerungseinrichtungen zu versehen.

IV. Hochelastische Vollgummireifen

1. Hochelastische Vollgummireifen müssen in neuem Zustand bei der für sie zulässigen statischen Belastung mindestens 8 Meterkilogramm Arbeitsvermögen haben. Dieses Arbeitsvermögen ist vorhanden, wenn die Eindrückung der Bereifung eines Rades (Einzelreifen oder Doppelreifen) beim Aufbringen von 1000 Kilogramm Mehrlast auf diese — mit der zulässigen statischen Belastung bereits beschwerte — Bereifung um einen Mindestbetrag zunimmt, der nach folgender Gleichung zu berechnen ist:

$$f = \frac{8000}{P + 500},$$

worin f den erforderlichen Mindestbetrag der Zunahme der Eindrückung in Millimeter, P die zulässige statische Belastung in Kilogramm bedeutet.

2. Beispiel: Bei einer Bereifung (Einzelreifen oder Doppelreifen) mit $P = 2000$ Kilogramm zulässiger statischer Belastung ergibt sich

$$f = \frac{8000}{2000 + 500} = 3,2 \text{ Millimeter}$$

Diese Bereifung ist also hochelastisch, wenn die Eindrückung bei einer Belastungszunahme von 2000 auf 3000 Kilogramm um mindestens 3,2 Millimeter wächst.

3. Die zulässige statische Belastung ist aus nachstehender Tabelle zu entnehmen:

Breite d. hochelastischen Vollgummireifens in Millimeter		Zulässige statische Belastung in Kilogramm		Breite d. hochelastischen Vollgummireifens in Millimeter		Zulässige statische Belastung in Kilogramm	
ohne Hohlraum	mit Hohlraum	bei Einzelreifen	bei Doppelreifen	ohne Hohlraum	mit Hohlraum	bei Einzelreifen	bei Doppelreifen
110	110	1 000	2 000	185	185	1 850	3 700
120	120	1 100	2 200	200	220	2 000	4 000
130	130	1 200	2 400	220	240	2 200	4 400
140	150	1 350	2 700	270	280	2 700	5 400
150	160	1 500	3 000	300	300	3 000	6 000
160	165	1 600	3 200	320	320	3 200	6 400
170	175	1 700	3 400				

4. Bei hochelastischen Vollgummireifen muß die Profilhöhe einschließlich Stahlband auch in abgenutztem Zustand bei einer Reifenbreite bis zu 120 Millimeter mindestens 60 Millimeter, bei einer Reifenbreite von mehr als 120 bis 160 Millimeter mindestens 65 Millimeter, bei einer Reifenbreite von mehr als 160 Millimeter mindestens 70 Millimeter, für Elektrokarren dagegen bei einer Reifenbreite bis zu 75 Millimeter mindestens 30 Millimeter, bei einer Reifenbreite von mehr als 75 bis 100 Millimeter mindestens 45 Millimeter betragen.

5. Die Mindestprofilhöhe der hochelastischen Vollgummireifen muß durch eine auf beiden Seiten rings um den Reifen herumlaufende 10 Millimeter breite, genügend hervorstehende Rippe derart gut gefennzeichnet sein, daß der äußere Rand der Rippe die Abfahrgrenze des Reifens bildet. Die Rippe darf an den Stellen des Reifens unterbrochen sein, an denen sich Angaben über Fabrikat, Größe oder dergleichen sowie Einkerbungen des Reifens befinden.

V. Lenkvorrichtung

Die Übersetzung der Lenkvorrichtung ist unter Berücksichtigung des Gewichts und der Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeuges so zu wählen, daß ein leichtes und sicheres Lenken möglich ist. Einfache Sebellenkvorrichtung (auch Zahnstangenlenker und unmittelbar an einer Lenkspindel befestigte Hebel) sind bei dreirädrigen Fahrzeugen mit einem vorderen Lenkrad bis zu einem Eigengewichte des Fahrzeuges von 1000 Kilogramm, bei anderen zwei- und mehrspurigen Fahrzeugen nur zuzulassen, wenn das Eigengewicht des Fahrzeuges 350 Kilogramm nicht übersteigt oder wenn das Fahrzeug auf ebener Bahn eine auf 15 Kilometer begrenzte Geschwindigkeit in der Stunde nicht übersteigen kann oder wenn das Eigengewicht des Fahrzeuges 1000 Kilogramm nicht übersteigt und die Lenkräder um die Lenkzapfenachse in Kreisen geschwenkt werden, deren Halbmesser in der Fahrbahn gemessen kleiner als 120 Millimeter sind, so daß die auf die Lenkung wirkenden Fahrwiderstände der Lenkräder keine großen Verstellmomente erzeugen können. In allen anderen Fällen müssen bei zwei- und mehrspurigen Fahrzeugen Lenkvorrichtungen mit Zwischenübersetzung (Schnecke, Schraube oder dergl.) verwendet werden, die keinesfalls erheblich unter der Grenze der Selbsthemmung liegen. Das Gehäuse der Lenkvorrichtung muß fest gelagert sein. Die Anordnung und Lage der von dem Lenkhebel zu den Lenkschenkeln führenden Schubstange muß derart sein, daß bei Durchfederung des Wagens kein unzulässiges Flattern der Vorderräder eintritt. Bei Schubstangen mit Stoßfängern müssen ausreichende Sicherungen dagegen vorhanden sein, daß ein Kugelzapfen aus der Stange herauspringt. Bei Verwendung von Kugelzapfen, insbesondere wenn sie hängend angebracht sind, muß dafür gesorgt werden, daß die Schubstange bei Verschleiß der Kugelpfannen oder Kugelzapfen nicht zu Boden fällt. Alle Bolzen des Lenkgestänges sind mit Kronenmuttern und Splint oder gleichwertig gesicherten Muttern zu versehen. Außerhalb der Drehachse des Achsschenkels müssen alle Lenkungsteile, auch etwa mit denselben verbundene andere Organe (Elektromotoren), sofern sie nicht unmittelbar in das Rad eingebaut sind, mit ihrem tiefsten Punkte mindestens 15 Zentimeter über der Standfläche liegen und leicht zugänglich sein. Es darf also das hintere Gelenk der Schubstange nicht etwa durch ein vom Rahmen zum Trittbrett geführtes festes Blech oder dergleichen der Beobachtung entzogen werden; Lederklappen oder dergleichen zum Schutze der Gelenke sind zulässig.

VI. Bremsrichtungen

1. Die Beurteilung der Bremswirkung muß dem sachverständigen Urteil des Prüfers überlassen bleiben.*)

2. Bremsrichtungen sind nur dann als von einander unabhängig wirkend zu betrachten, wenn sie entweder baulich getrennt sind oder so zusammenhängen, daß bei Störungen der einen die Wirkung der anderen nicht aufgehoben wird. Die beiden Bremsrichtungen müssen dabei getrennte Bedienungshebel haben und auf verschiedene gebremste Flächen wirken, welche aber in oder auf derselben Brems trommel liegen dürfen; jedoch können bei Bremsrichtungen, die auf die Räder von mehr als einer Achse wirken (Vier- oder Sechsradbremfen), Bremsflächen, Bremsbaden und Bremswellen der einen oder auch von zwei Achsen gleichzeitig für die zweite Bremsrichtung benutzt werden, wenn diese vom Führer durch besonderen Hebel betätigt werden kann und die in Satz 1 gestellte Bedingung erfüllt ist. Jede als vollwertig zu zählende Bremsrichtung muß unmittelbar auf die Wagenräder oder auf zwangsschlüssig und nicht austuppelbar mit den Wagenrädern verbundene Teile des Wagen triebwerkes wirken. Bremse oder Gestänge müssen nachstellbar sein.

*) Die Angabe eines bestimmten Bremsweges für eine bestimmte Fahrge schwindigkeit empfiehlt sich nicht wegen der Schwierigkeit der genauen Bestimmung der Fahrge schwindigkeit, ferner wegen der Abhängigkeit von der Bodenbeschaffenheit, von der Art der Radbereifung, der Belastung und Gewichtsverteilung der Fahrzeuge.

VII. Bergstützen usw.

Bergstützen müssen vom Führersitz aus bedient werden. Bergstützen sind in der Längsachse des Fahrzeugs oder symmetrisch zu ihr anzubringen und gegen Überklettern zu sichern.

VIII. Subraum

1. Der Subraum ist nach folgender Formel zu berechnen:

$$H = 0,00078 \cdot i \cdot d^2 \cdot s.$$

worin H den Subraum in Kubitzentimeter, i die Zahl der Zylinder, d den Durchmesser der Zylinder in Millimeter, s den Kolbenhub in Millimeter bedeutet. Bei der Feststellung des Zylinderdurchmessers und des Kolbenhubs sind Bruchteile eines Millimeters von weniger als 0,5 nicht zu berücksichtigen, Bruchteile von 0,5 und mehr mit 0,5 anzurechnen. Der errechnete Subraum ist auf volle Kubitzentimeter nach unten abzurunden.

2. Zwecks Berechnung des Subraums müssen bei Typenprüfungen Zylinderdurchmesser und Kolbenhub stets nachgemessen werden; bei sonstigen Prüfungen darf diese Nachmessung nur dann unterbleiben, wenn der Sachverständige in der Lage ist, die Zugehörigkeit der Maschine zu einem reihenmäßig hergestellten Typ, dessen Subraum ihm genau bekannt ist, durch besondere Erkennungsmerkmale der Bauart zweifelsfrei festzustellen.

IX. Eigengewicht

1. Die Nachprüfung des Eigengewichts hat durch Wägung des ganzen Kraftfahrzeugs mit gefüllten Betriebsstoffbehältern, bei elektrischem Antrieb mit gefüllter Akkumulatorenbatterie, zu erfolgen. Ein am Kraftfahrzeug etwa vorhandener Reserve-Betriebsstoffbehälter braucht hierbei nicht gefüllt zu sein, wenn er baulich getrennt vom Haupt-Betriebsstoffbehälter am Kraftfahrzeug angebracht ist. Bei Vorhandensein von zwei baulich getrennten Betriebsstoffbehältern ist der größere als Haupt-Betriebsstoffbehälter anzusehen. Sind in den Haupt-Betriebsstoffbehälter nur besondere Reservekammern eingebaut, so müssen diese gefüllt sein.

2. Mitzuwägen sind Aufbauten, durch die Kraftfahrzeugverordnung vorgeschriebene Ausrüstungsteile (Signalinstrumente, Beleuchtungseinrichtungen, Rückspiegel, Kennzeichentafeln) und etwa vorhandene mit dem Fahrzeug fest verbundene Fahrtrichtungsanzeiger, Windschutzscheiben, Kotflügel und Trittbreter; ferner Spiegel, wenn sie während der Wägung nicht entfernt werden. Nicht mitzuwägen sind Aufstiegsrampen, Planen, Vorratsräder, Vorratsreifen, Werkzeuge, Ersatzteile, Schneeketten und Wagenwinden.

X. Achsen

1. Radachsen eines Fahrzeugs, bei denen die Radmitteln in einer Geraden senkrecht zur Längsachse des Fahrzeugs liegen, gelten nur als eine Achse.

2. Sind Radachsen gegeneinander versetzt, so gelten sie nur dann nicht als eine, sondern als mehrere Achsen, wenn die Versetzung größer als der Durchmesser ihres größten Rades ist.

XI. Typenprüfung

1. Für die Typenprüfung kommen nicht die Aufbauten (Karosserie), sondern nur das Fahrgestell in Betracht. Die Prüfung der Hupe und der Beleuchtungseinrichtungen fällt fort.

2. Bei Anträgen auf Typenprüfung ist dem zuständigen amtlich anerkannten Sachverständigen von dem Fabrikanten oder Händler in je dreifacher Ausfertigung eine Beschreibung, eine schematische Zeichnung des Fahrgestells mit dem in Betracht kommenden Motor und Triebwerk, Bremsen und Lenkvorrichtung vorzulegen. In der Beschreibung sind anzugeben:

- a) Firma, die das Fahrgestell herstellt,
- b) Kennwort oder Unterscheidungszeichen für den Typ,
- c) Art des Antriebs (Verbrennungsmaschine, Dampfmaschine, Elektromotor),
- d) Bauart der Maschine oder des Motors (Viertakt oder Zweitakt, Verbundwirkung oder einfache Wirkung, Hauptschluß oder Nebenschluß usw.),
- e) Leistung der Maschine oder des Motors,
- f) Angaben für die Berechnung des Subraums (nur bei Antrieb durch Verbrennungsmaschine; Zylinderzahl, Bohrung in Millimeter, Kolbenhub in Millimeter),
- g) Subraum (nur bei Antrieb durch Verbrennungsmaschine) in Kubitzentimeter,
- h) Angaben über Bauart und Größe des Dampferzeugers, Kesseldruck, Akkumulatorenbatterie,
- i) Angaben über die Art des Schalldämpfers,
- k) Art der Kraftübertragung (Gelenkwelle, Kette, Reibradgetriebe usw.),

- l) Bauart und Überlegung der Lenkvorrichtung,
- m) Art und Zahl der Bremsen, Hauptabmessungen und Übersetzungsverhältnis,
- n) Einrichtungen zur Verhinderung der unbeabsichtigten Rückwärtsbewegung auf Steigungen,
- o) betriebsfertiges Eigengewicht des Fahrgestells,
- p) Tragfähigkeit des Fahrgestells in Kilogramm.

3. Der Sachverständige hat zu prüfen, ob die Beschreibung und die Zeichnungen, soweit sie Eigenschaften des Typs betreffen (vgl. 2b bis d und f bis n), mit der Ausführung übereinstimmen, und nach praktischer Erprobung eines Fahrzeugs des Typs die mit Prüfungsvermerk versehene Zeichnung und Beschreibung dem Polizeipräsidenten mit einer Bescheinigung darüber vorzulegen, daß der Typ den polizeilichen Anforderungen entspricht. Wird dem Antrag auf Erteilung einer Typenbescheinigung entsprochen, so erlangt die Fabrik oder der Händler auf Grund dieser Bescheinigung die Genehmigung, Fahrzeuge, die mit diesem Typ übereinstimmen, mit eigener Bescheinigung in den Verkehr zu bringen. Mit der Bescheinigung des Polizeipräsidenten wird ein Stück der geprüften Zeichnung und Beschreibung durch Schnur und Siegel verbunden. Eine Abschrift der Bescheinigung ist mit einem Stücke der Beschreibung und Zeichnung dem zuständigen Sachverständigen von der genehmigenden Behörde zu übersenden.

4. In den von dem Polizeipräsidenten zu erteilenden Typenbescheinigungen sind die oben erwähnten Angaben der Beschreibung und eine schematische Zeichnung des Fahrgestells als für den Typ maßgebend festzulegen.

5. Änderungen der vorstehenden, für die Typenbescheinigung maßgebenden Verhältnisse (vgl. 2b bis d und f bis n) bedingen eine erneute Anzeige bei dem Sachverständigen und Prüfung. Der Sachverständige hat entweder eine Ergänzung der Typenbescheinigung zu bewirken oder den Antragsteller zur Einreichung der für die neue Typenprüfung erforderlichen Unterlagen zu veranlassen.

6. Wünscht ein Fabrikant oder Händler in ein Fahrgestell bestimmter Bauart Maschinen verschiedener Stärke einzubauen, so muß bei der Typenprüfung das Fahrgestell mit der stärksten vorkommenden Maschine vorgeführt werden. Auf Grund dieser Prüfung ist alsdann der Sachverständige berechtigt, auch für das gleiche Fahrgestell mit schwächeren Maschinen Typenzeugnisse auszustellen.

XII. Ausführung der technischen Prüfung der Fahrzeuge

1. Der Sachverständige hat sich zunächst am stillstehenden Fahrzeug davon zu überzeugen, ob es den vorstehenden Ausführungsbestimmungen entspricht. Bei Typenprüfungen hat der Sachverständige das Recht, in der Fabrik die für die Beurteilung der Verkehrssicherheit des Fahrzeugs wichtigen Teile auseinandernehmen zu lassen und zu untersuchen, sofern nicht gleiche Teile vorgelegt werden können; er hat festzustellen, ob die Ausführung des Fahrzeugs, soweit die unter Ziffer XI 2b bis d und f bis n angegebenen Eigenschaften des Typs in Frage kommen, mit den Zeichnungen und Beschreibungen übereinstimmt. Bei den Prüfungen am stehenden Fahrzeug ist zum Beispiel festzustellen, ob die Steuer säule fest gelagert ist, ob in den Ausgleichsgelenken des Steuergestänges nicht zuviel Spiel ist, ob die Räder unbehindert ausschlagen, ob die Bremshebel genügend leicht gehen, ob in allen kraftschlüssigen Verbindungen des Bremsgestänges nicht zuviel Spiel vorhanden ist, ob die Bremse richtig eingestellt ist und gleichmäßig anliegt, ob die Nachstellvorrichtungen leicht zugänglich sind, ob die Griffe zur Bedienung der Maschine usw. so angebracht sind, daß der Führer sie leicht und ohne Verwechselungsgefahr handhaben kann, ob Benzinbehälter und Rohrleitung den Vorschriften entsprechen usw.

2. Bei allen Prüfungen muß eine Probefahrt stattfinden; für die Erprobung der Bremsen ist es von größter Wichtigkeit, daß das Fahrzeug bei der Probefahrt möglichst voll beladen ist; Typenprüfungen sind stets mit voller Nutzlast oder einer dem größten Karosseriegewicht einschließlich der höchstzulässigen Personenzahl entsprechenden Belastung vorzunehmen. Die Prüfung hat solange zu dauern, bis der Sachverständige die volle Überzeugung von der Verkehrssicherheit des Fahrzeugs bei verschiedenen Geschwindigkeiten gewinnt. Die Versuche werden sich im wesentlichen auf die Lenkung, die Wirksamkeit der Bremsen, die Verhinderung der unbeabsichtigten Rückwärtsbewegung in Steigungen und die Fähigkeit der Rückwärtsbewegung des Fahrzeugs erstrecken, außerdem ist die Geruch- und Geräuschlosigkeit, letztere im ganzen Geschwindigkeitsbereich und bei voller Belastung der Maschine festzustellen. Vorrichtungen zur Verhinderung unbeabsichtigter Rückwärtsbewegung auf Steigungen müssen sowohl bei beladenem wie bei unbeladenem Fahrzeug erprobt werden. Es sind geeignete, möglichst wenig verkehrsreiche Wege, die Gelegenheit bieten, das Fahrzeug auch in Steigungen und Gefällstrecken sowie in Kurven zu erproben, für die Probefahrt auszuwählen. Bei den Versuchen ist die erforderliche Vorsicht zur Vermeidung von Unfällen und Beschädigungen des Fahrzeugs anzuwenden. Die Prüfung von Kraftträdern ist in der Weise vorzunehmen, daß der Fahrer mit dem Rade

nach Anweisung des Sachverständigen bei verschiedenen Geschwindigkeiten diejenigen Übungen ausführt, die geeignet erscheinen, die Lenkbarkeit, Bremsicherheit und Geräuschlosigkeit darzutun.

3. Bei Kraftwagen hat der Sachverständige, nachdem er durch einige Vorversuche die Überzeugung von der Verkehrssicherheit des Fahrzeugs erlangt hat, der Prüfung auf dem Fahrzeug selbst beizuwohnen*) und dem Führer, der die Berechtigung zum Fahren besitzt und sich bei schnellfahrenden Wagen über längere Fahr-Praxis ausweisen muß, die erforderlichen Anweisungen zu geben. Nach der Probefahrt hat sich der Sachverständige davon zu überzeugen, daß keine dauernden Formveränderungen oder andere Veränderungen an Konstruktionsteilen eingetreten sind, die die Verkehrssicherheit gefährden könnten.

4. Bei Typenprüfungen sind nach befriedigendem Verlauf aller Prüfungen die dem Sachverständigen übergebenen Zeichnungen und Beschreibungen mit Prüfungsvermerk zu versehen.

XIII. Vorschriften für elektrisch betriebene Kraftfahrzeuge

1. Elektrische Maschinen

Die elektrischen Maschinen sind so anzuordnen, daß etwaige im Betrieb auftretende Feuererscheinungen keine Entzündung von brennbaren Stoffen hervorrufen können. In unmittelbarer Nähe der elektrischen Maschinen dürfen keine Rohrleitungen für brennbare Flüssigkeiten liegen.

2. Akkumulatoren

Akkumulatorenzellen elektrischer Fahrzeuge können auf Holz aufgestellt werden, wobei eine einmalige Isolierung durch nicht Feuchtigkeit anziehende Zwischenlagen ausreicht. Soweit nur unterwiesenes Personal in Betracht kommt, braucht die Möglichkeit, daß eine Person Teile verschiedener Spannung gleichzeitig berührt, nicht ausgeschlossen zu sein. Die Akkumulatoren dürfen den Fahrgästen nicht zugänglich sein. Es ist für ausreichende Lüftung zu sorgen. Für nicht Feuchtigkeit anziehende Zwischenlagen gilt auch ein zweimaliger Lackanstrich des Holzes mit einem säurebeständigen Lack.

Zelluloid ist zur Verwendung für Kästen und außerhalb des Elektrolyten unzulässig.

3. Leitungen

Der Querschnitt aller Leitungen zwischen Stromquelle und Antriebsmotor ist nach der Normalstärke der vorgeschalteten Sicherung laut folgender Tabelle oder stärker zu bemessen.

Querschnitt in qmm	Normalstärke der Sicherung in Ampère
4	30
6	40
10	60
16	80
25	100
35	130
50	165
70	200
95	235
120	275

Drähte für Bremsstrom sind mindestens von gleicher Stärke wie die Fahrstromleitungen zu wählen.

Alle übrigen Leitungen dürfen im allgemeinen mit den im nachstehender Tabelle verzeichneten Stromstärken dauernd belastet werden:

Querschnitt in qmm	Stromstärke in Ampère
0,75	6
1	6
1,5	10
2,5	15
4	20
6	25
10	35
16	60
25	80

*) Bei Kraftfahrzeugen, die keinen geeigneten Platz bieten, darf von der Befolgung dieser Vorschrift abgesehen werden, sofern der Sachverständige sich auf andere Weise die Überzeugung von der Verkehrssicherheit des Fahrzeugs verschaffen kann.

Querschnitt in qmm	Stromstärke in Ampère
35	100
50	125
70	160
95	190
120	225
150	260

Blanke Leitungen sind zulässig, wenn sie sicher isoliert verlegt und gegen Berührung geschützt sind.

Isolierte Leitungen in Fahrzeugen müssen so geführt werden, daß ihre Isolierung nicht durch die Wärme benachbarter Widerstände oder Heizvorrichtungen gefährdet werden kann.

Die Verbindung der Fahr- und Bremsstromleitungen mit den Apparaten ist mittels Schrauben oder durch Lötung auszuführen.

Nebeneinander laufende isolierte Fahrstromleitungen müssen entweder zu Mehrfachleitungen mit einer gemeinsamen, wasserdichten Schutzhülle zusammengefaßt werden, derart, daß ein Verschieben und Reiben der Einzelleitungen vermieden wird (dabei ist die Isolierhülle an den Austrittsstellen von Leitungen gegen Wasser abzudichten), oder die Leitungen sind getrennt zu verlegen und, wo sie Platten, Wände oder Fußböden durchsetzen, durch Isoliermittel so zu schützen, daß sie sich an diesen Stellen nicht durchscheuern können.

In den Wagen dürfen isolierte Leitungen unmittelbar auf Holz verlegt und Holzleisten zu ihrer Verkleidung benutzt werden.

Leitungen, die einer Verbiegung oder Verdrehung ausgesetzt sind, müssen aus leicht biegsamen Seilen hergestellt, und soweit sie isoliert sind, wetterbeständig hergerichtet sein.

4. Sicherungen

Jeder Motorwagen muß eine Hauptabschmelzsicherung oder einen selbsttätigen Ausschalter haben. Jede Leitung, die keinen Fahrstrom führt, muß besonders gesichert sein. Bei solchen benzinelektrischen Fahrzeugen, die ohne Betriebsbatterie arbeiten (Fahrzeuge mit elektrischer Kraftübertragung), sind jedoch in den Hauptleitungen keine Sicherungen erforderlich.

Vom Fahrstrom unabhängige Bremsleitungen dürfen keine Sicherungen enthalten.

5. Ausschalter

Es muß ein vom Führersitz aus bedienbarer Haupt-(Not-)Ausschalter vorhanden sein, der das Ausschalten des Fahrstromkreises unabhängig vom Fahrshalter gestattet. Der Notauschalter kann mit dem selbsttätigen Ausschalter (vgl. unter 4) verbunden sein.

Vom Fahrstrom unabhängige Bremsstromkreise dürfen nur im Fahrshalter abschaltbar sein.

6. Lampen

Lampenleitungen, die aus der Betriebsstromquelle gespeist werden, müssen mit einer wasserdichten Isolierhülle (Gummiaderleitung) versehen sein.

7. Freileitungen

Für Freileitungen gelten die vom Verbands deutscher Elektrotechniker herausgegebenen Sicherheitsvorschriften für die Freileitungen von elektrischen Straßenbahnen.

XIV. Muster

Bei Ausführung der Bestimmungen im § 5 Abs. 2, 3 und § 46 Nr. 2 der Verordnung sind folgende Muster zu verwenden:

Muster 1. — Gutachten des Sachverständigen über die amtliche Prüfung eines einzelnen Kraftfahrzeugs;

Muster 2. — Gutachten des Sachverständigen über die amtliche Prüfung einer Gattung von Kraftfahrzeugen (Typenprüfung);

Muster 3. — Bescheinigung des Polizeipräsidenten über die Zulassung einer Gattung von Kraftfahrzeugen (Typenbescheinigung);

Muster 4. — Bescheinigung der Firma bei Veräußerung eines Kraftfahrzeuges, das einer von dem Polizeipräsidenten zugelassenen Gattung angehört;

Muster 5. — Das von der Firma zu führende Verzeichnis über die auf Grund einer Typengenehmigung in den Verkehr gebrachten Kraftfahrzeuge;